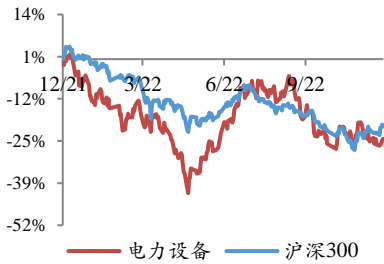


11月电车交付数据向好，储能市场化发展在即

行业评级：增持

报告日期：2022-12-4

行业指数与沪深300走势比较



分析师：陈晓

执业证书号：S0010520050001

邮箱：chenxiao@hazq.com

联系人：牛义杰

执业证书号：S0010121120038

邮箱：niuyj@hazq.com

相关报告

- 《锂行业深度报告之锂复盘展望与全球供需梳理：供需支撑高锂价利润上移，资源为王加速开发》2022-3-20
- 《三元高镍化大势所趋，四个维度考量盈利成本经济性-新能源锂电池系列报告之八》2022-5-18
- 《硅基负极，锂电材料升级的必经之路-新能源锂电池系列报告之九》2022-5-26
- 《性能成本经济性双轮驱动，单晶三元优化选择放量高增-新能源锂电池系列报告之十》2022-6-13
- 《隔膜壁垒高，涂覆一体化加速，龙头强二梯队降本增利弹性大-新能源锂电池系列报告之十一》2022-7-17

主要观点：

●9大车企销量环比+5%，比亚迪再创新高、蔚来理想转好，12月销量比市场预期要好
海外方面，欧洲主流6国新能源车合计销量为9.3万辆，同环比+17%/+28%，乘用车注册39.5万辆，同环比+13%/+10%，新能源车渗透率23.4%，同环比+0.8/+3.1pct。国内方面，9大新能源车车企销量合计33.66万辆，环比+5%，比亚迪/小鹏/理想/蔚来/埃安/哪吒/领跑/极氪/问界单月交付分别为23.04/0.58/1.50/1.43/2.88/1.50/0.8/1.1/0.83万辆，环比增长+6%/+14%/+41%/+50%/ -4%/ -16%/+15%/+9%/ -31%，其中比亚迪创历史新高，蔚来理想销量转好。根据10月已公布的9家车企销量推算，预计11月国内新能源车销量接近75万辆。从补贴政策看，12月下单买车在23年提车仍可享受补贴，所以打破之前市场预期的11月抢装12月下滑的逻辑。随着国内各地防疫政策放松，对生产、消费都会带来积极作用。电动车板块整体处于底部，销量数据比预期要好，建议布局电池及材料龙头企业以及PET铜箔及设备、钠离子电池产业链等新技术方向。

●西北发布辅助服务市场细则，储能正在从政策强配走向市场化配置

国家能源局西北监管局公开征求《西北区域电力并网运行管理实施细则（征求意见稿）》《西北区域电力辅助服务管理实施细则（征求意见稿）》意见，明确将新型储能纳入并网主体可以提供电力辅助服务，并给出补偿指标，一次调频补偿标准是15元/KWh，容量补偿标准是20元/MW，月度利用率达到98%+后，每多1%补偿100元/MW，另外对转动惯量补偿、调峰、调压、无功补偿、黑启动等也明确了补偿指标。这再次证明中国的储能收入来源开始多样化、盈利模式逐步清晰、从强配转向市场化配置，未来储能产业链上的价格压力将得到一定释放。看好储能电池及系统、温控、PCS等方向龙头公司。

●碳酸锂价格回调，暂失上行动力，短期内价格以高位震荡为主

本周碳酸锂均价为58.2万元/吨，较上周下降1.85%，我们认为目前锂盐暂失上行动能，主要原因系新能源车终端产销量增速放缓，且政策补贴退坡带来的不确定性也使得下游产生观望情绪，短期内锂盐价格以高位震荡为主。

●**建议关注：**一产能释放、成本压力缓解毛利回升电池厂：宁德时代、亿纬锂能、国轩高科等；二供需支撑锂价高位利润释放锂资源公司：科达制造、天齐锂业、融捷股份、盛新锂能等；三格局优壁垒高的中游材料环节及新技术：美联新材、璞泰来、东威科技、骄成超声、鼎胜新材、光华科技等。

●**风险提示：**新能源汽车发展不及预期；相关技术出现颠覆性突破；产品价格下降超出预期；产能扩张不及预期、产品开发不及预期；原材料价格波动。

●建议关注公司盈利预测与评级：

公司	股价	归母净利润（亿元）			PE			评级
		2022/12/3	2021	2022E	2023E	2021	2022E	
科达制造*	15.66	10.7	50.3	59.5	47	6	5	买入
融捷股份*	117.61	0.7	20.4	31.0	495	15	10	买入
盛新锂能*	42.20	8.5	62.4	69.8	59	6	5	买入
天齐锂业	88.43	19.6	179.9	201.9	76	8	7	无
美联新材*	21.85	0.6	3.7	5.5	113	31	21	买入
比亚迪*	262.08	30.5	83.6	137.6	256	80	48	买入
宁德时代*	391.88	159.3	287.0	449.0	86	33	21	买入
东威科技*	148.98	1.6	2.4	3.8	150	101	64	买入
鼎胜新材	47.11	4.3	13.4	19.4	43	17	12	无
光华科技*	19.75	0.6	2.0	4.0	116	38	19	买入

资料来源：*为华安证券研究所预测，其他为wind一致预期

正文目录

1 11月电车交付数据向好，储能市场化发展在即	4
2 行情概览	6
2.1 标的池	6
2.2 涨跌幅及 PE 变化	6
3 行业概览	8
3.1 产业链价格变化	8
3.2 产业链产销数据跟踪	12
3.3 行业重要新闻	16
3.4 重要公司公告	16
3.5 新股动态	23
风险提示:	23

图表目录

图表 1 锂电产业链重点公司	5
图表 2 标的池	6
图表 3 本周各子行业涨跌幅情况	7
图表 4 本周行业个股涨幅前五	7
图表 5 本周行业个股跌幅前五	7
图表 6 本周各子行业 PE (TTM) 情况	8
图表 7 钴镍价格情况	9
图表 8 碳酸锂和氢氧化锂价格情况	9
图表 9 三元前驱体价格情况	9
图表 10 三元正极材料价格情况	9
图表 11 磷酸铁价格情况	10
图表 12 磷酸铁锂价格情况	10
图表 13 石墨价格情况	10
图表 14 隔膜价格情况	10
图表 15 电解液价格情况	11
图表 16 六氟磷酸锂价格情况	11
图表 17 电解液溶剂价格情况	11
图表 18 铜箔价格情况	11
图表 19 动力电池电芯价格情况	12
图表 20 我国新能源汽车销量 (万辆)	13
图表 21 欧洲五国新能源汽车销量 (万辆)	13
图表 22 德国新能源汽车销量 (万辆)	13
图表 23 法国新能源汽车销量 (万辆)	14
图表 24 英国新能源汽车销量 (万辆)	14
图表 25 挪威新能源汽车销量 (万辆)	14
图表 26 意大利新能源汽车销量 (万辆)	14
图表 27 我国动力电池产量情况 (GWh)	14
图表 28 我国动力电池装机情况 (GWh)	14
图表 29 我国三元正极出货量情况 (万吨)	15
图表 30 我国磷酸铁锂正极出货量情况 (万吨)	15
图表 31 我国人造石墨出货量情况 (万吨)	15
图表 32 我国天然石墨出货量情况 (万吨)	15
图表 33 我国湿法隔膜出货量情况 (亿平方米)	15
图表 34 我国干法隔膜出货量情况 (亿平方米)	15
图表 35 我国电解液出货量情况 (万吨)	16

1、11月电车交付数据向好，储能市场化发展在即

9大车企销量环比+5%，比亚迪再创新高、蔚来理想转好，12月销量比市场预期要好

海外方面，欧洲主流6国新能源车合计销量为9.3万辆，同环比+17%/+28%，乘用车注册39.5万辆，同环比+13%/+10%，新能源车渗透率23.4%，同环比+0.8/+3.1pct。国内方面，9大新能源车企销量合计33.66万辆，环比+5%，比亚迪/小鹏/理想/蔚来/埃安/哪吒/领跑/极氪/问界单月交付分别为23.04/0.58/1.50/1.43/2.88/1.50/0.8/1.1/0.83万辆，环比增长+6%/+14%/+41%/+50%/-4%/-16%/+15%/+9%/-31%，其中比亚迪创历史新高，蔚来理想销量转好。根据10月已公布的9家车企销量推算，预计11月国内新能源车销量接近75万辆。从补贴政策看，12月下单买车在23年提车仍可享受补贴，所以打破之前市场预期的11月抢装12月下滑的逻辑。随着国内各地防疫政策放松，对生产、消费都会带来积极作用。电动车板块整体处于底部，销量数据比预期要好，建议布局电池及材料龙头企业以及PET铜箔及设备、钠离子电池产业链等新技术方向。

西北发布辅助服务市场细则，储能正在从政策强配走向市场化配置

国家能源局西北监管局公开征求《西北区域电力并网运行管理实施细则（征求意见稿）》《西北区域电力辅助服务管理实施细则（征求意见稿）》意见，明确将新型储能纳入并网主体可以提供电力辅助服务，并给出补偿指标，一次调频补偿标准是15元/KWh，容量补偿标准是20元/MW，月度利用率达到98%+后，每多1%补偿100元/MW，另外对转动惯量补偿、调峰、调压、无功补偿、黑启动等也明确了补偿指标。这再次证明中国的储能收入来源开始多样化、盈利模式逐步清晰、从强配转向市场化配置，未来储能产业链上的价格压力将得到一定释放。看好储能电池及系统、温控、PCS等方向龙头公司。

碳酸锂价格回调，暂失上行动力，短期内价格以高位震荡为主

本周碳酸锂均价为58.2万元/吨，较上周下降1.85%，我们认为目前锂盐暂失上行动能，主要原因系新能源车终端产销量增速放缓，且政策补贴退坡带来的不确定性也使得下游产生观望情绪，短期内锂盐价格以高位震荡为主。

我们建议关注三条投资主线：

投资主线一：电池厂环节。中长期角度来看，锂电行业仍保持高景气度发展，依旧是最好的投资赛道。而随着中游各环节逐步释放产能，高企的材料价格有望逐步缓解，同时电池厂与整车厂协商价格、且逐步建立金属价格联动机制，能够有效转嫁部分成本压力。电池厂毛利率有望回升，或将迎来量价齐升的良好局面。建议关注头部有全球竞争力的电池厂，以及有潜力的二线电池厂：宁德时代、亿纬锂能、国轩高科、孚能科技等。

投资主线二：上游锂资源环节。预计2021-2023年，锂供给需求差为-1.6/-1.3/-0.6万吨LCE，新能源需求占比提升、持续性更强，但新增供给投产难度更大、周期更长，锂资源开发难度与进度难以匹配下游需求增长的速度和量级，供需有力支持中长期高锂价，产业链利润上移，相关公司有望实现超额利润。建议关注锂资源属性强、低成本稳定产出且仍有扩产潜力的企业：科达制造、融捷股份、盛新锂能、天齐锂业。

投资主线三：格局清晰、优势明显、供需仍然紧张的中游材料环节。建议关注
 1) 受设备、技术壁垒影响扩产有限，高端产能供需偏紧，龙头受益的隔膜环节：星源材质、美联新材等；2) 石墨化因高耗能，供需紧平衡的负极及石墨化环节：璞泰来、贝特瑞、翔丰华等；3) 以磷酸铁锂和高镍三元为代表的高增速赛道：德方纳米、当升科技、容百科技、中伟股份、华友钴业等。

图表 1 锂电产业链重点公司（截至 2022 年 12 月 2 日）

公司	市值 (亿)	归母净利润 (亿元)			利润增速		PE		
		2021	2022E	2023E	2022E	2023E	2021	2022E	2023E
宁德时代*	9572	159.3	287.0	449.0	80%	56%	86	33	21
比亚迪*	6658	30.5	83.6	137.6	174%	65%	256	80	48
亿纬锂能	1601	30.5	34.0	65.5	11%	93%	77	47	24
国轩高科	580	4.1	4.8	17.6	16%	269%	837	121	33
欣旺达	448	10.3	11.0	24.1	7%	120%	79	41	19
孚能科技*	346	(9.5)	3.8	14.8	140%	289%	-38	91	23
蔚蓝锂芯*	202	6.7	9.9	16.4	47%	66%	43	20	12
华友钴业	1010	34.5	49.9	85.1	45%	71%	35	20	12
格林美	419	11.8	17.0	24.8	45%	46%	54	25	17
中伟股份	509	9.4	18.0	36.5	92%	103%	98	28	14
当升科技*	317	10.9	25.7	33.7	136%	31%	40	12	9
长远锂科*	317	7.0	15.1	19.6	116%	30%	65	21	16
容百科技	348	9.1	16.3	25.2	79%	54%	57	21	14
德方纳米*	407	8.0	17.6	20.1	120%	14%	55	23	20
璞泰来	796	17.5	30.8	43.7	76%	42%	64	26	18
贝特瑞*	328	14.4	22.2	27.4	54%	23%	50	15	12
中科电气	150	3.6	7.0	11.9	94%	70%	53	22	13
恩捷股份	1190	27.2	49.4	71.6	82%	45%	82	24	17
星源材质	299	2.8	8.2	13.8	191%	70%	100	37	22
中材科技	408	33.7	35.0	39.0	4%	12%	17	12	10
美联新材*	115	0.6	3.7	5.5	492%	48%	113	31	21
天赐材料*	928	22.1	54.9	64.4	148%	17%	50	17	14
新宙邦	303	13.1	19.2	22.8	47%	19%	36	16	13
嘉元科技*	160	5.5	10.9	17.9	98%	64%	53	15	9
诺德股份	161	4.0	6.7	10.4	69%	55%	55	24	15
科达利	250	5.4	10.4	16.3	93%	57%	69	24	15
长盈精密	137	(5.8)	11.0	16.3	290%	48%	-39	12	8
赢合科技	131	3.1	5.6	8.8	80%	57%	64	23	15
科达制造*	305	10.7	50.3	59.5	370%	18%	47	6	5
融捷股份*	305	0.7	20.4	31.0	2810%	52%	495	15	10
天齐锂业	1403	19.6	179.9	201.9	816%	12%	76	8	7
赣锋锂业	1553	46.2	190.6	206.7	312%	8%	39	8	8
盛新锂能*	365	8.5	62.4	69.8	634%	12%	59	6	5
永兴材料	422	9.1	61.0	70.7	572%	16%	68	17	6
平均	954	17	42	58	154%	38%	57	23	16

资料来源：*为华安证券研究所预测，其他为 wind 一致预期

2 行情概览

2.1 标的池

我们将锂电产业链中的 83 家公司分为电池、锂钴、正极及前驱体、负极、隔膜、电解液等十二个子行业，以便于更细致准确的追踪行情。

图表 2 标的池

子行业	标的
电池	宁德时代、国轩高科、孚能科技、欣旺达、亿纬锂能、比亚迪、鹏辉能源、派能科技、南都电源、动力源、蔚蓝锂芯、德赛电池、天能股份
锂钴	赣锋锂业、科达制造、寒锐钴业、华友钴业、洛阳钼业、盛新锂能、雅化集团、融捷股份、川能动力、藏格控股、天齐锂业、永兴材料、天华超净
正极及前驱体	当升科技、容百科技、杉杉股份、厦门钨业、格林美、湘潭电化、科恒股份、德方纳米、中伟股份、龙蟠科技、安纳达、富临精工、天原股份、丰元股份
负极	璞泰来、中国宝安、中科电气、翔丰华
电解液	新宙邦、江苏国泰、石大胜华、多氟多、天赐材料、天际股份、奥克股份、永太科技
隔膜	恩捷股份、星源材质、中材科技、沧州明珠
集流体	嘉元科技、诺德股份、鼎盛新材
结构件	科达利、长盈精密、震裕科技
充电桩及设备	特锐德、先导智能、杭可科技、赢合科技、星云股份、百利科技、海目星
铝塑膜	新纶科技、福斯特、紫江企业、道明光学、明冠新材
导电剂	天奈科技、道氏技术
电驱电控	蓝海华腾、英搏尔、正海磁材、方正电机、易事特、伯特利、大洋电机

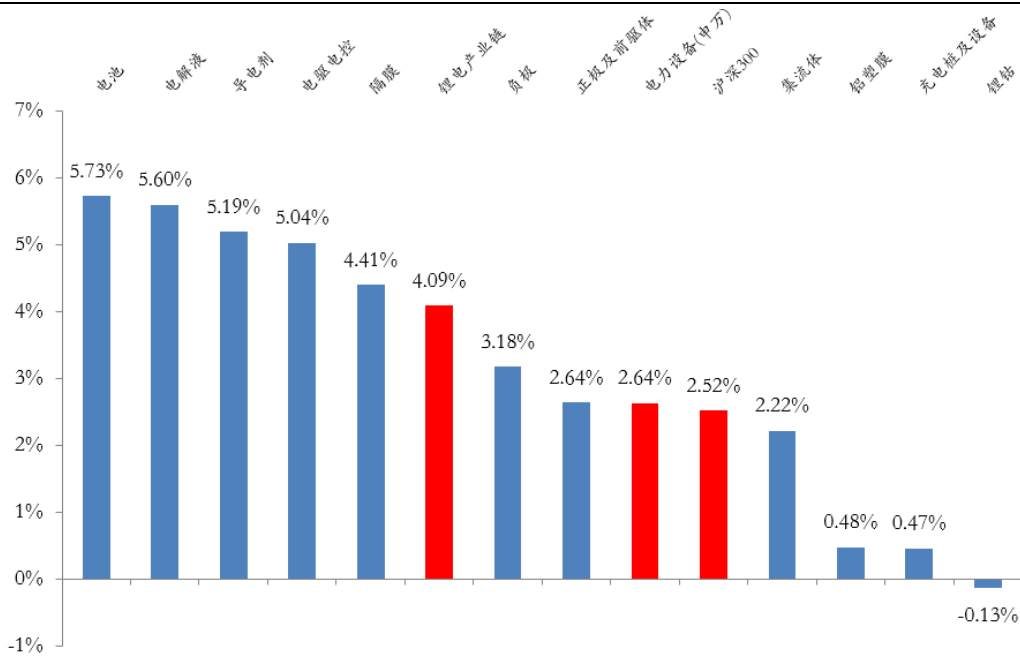
资料来源：华安证券研究所整理

2.2 涨跌幅及 PE 变化

本周锂电产业链整体上涨 4.09%，沪深 300 上涨 2.52%，电力设备（申万）上涨 2.64%。子行业电池、电解液、导电剂、电驱电控、隔膜、负极、正极及前驱体、集流体、铝塑膜、充电桩及设备分别上涨 5.73%、5.60%、5.19%、5.04%、4.41%、3.18%、2.64%、2.22%、0.48%、0.47%，锂钴下跌 0.13%。

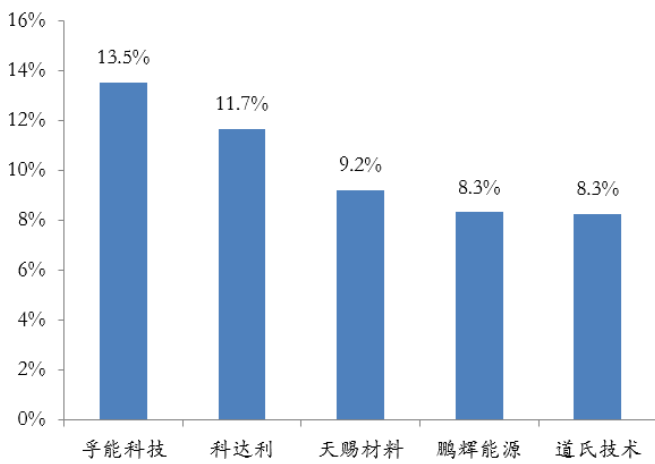
个股方面，本周涨幅居前的个股为孚能科技、科达利、天赐材料、鹏辉能源、道氏技术，分别上涨 13.5%、11.7%、9.2%、8.3%、8.3%；跌幅居前的个股为永兴材料、明冠新材、海目星、藏格控股、长盈精密，分别下跌 10.9%、4.0%、3.4%、3.2%、2.1%。

图表 3 本周各子行业涨跌幅情况



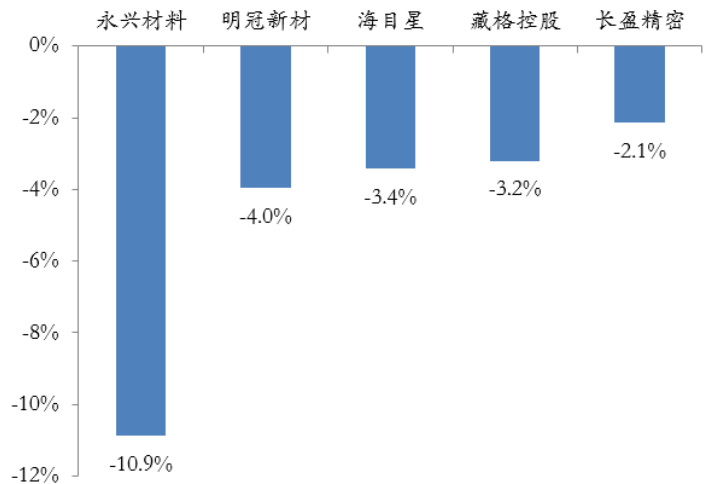
资料来源: wind, 华安证券研究所

图表 4 本周行业个股涨幅前五



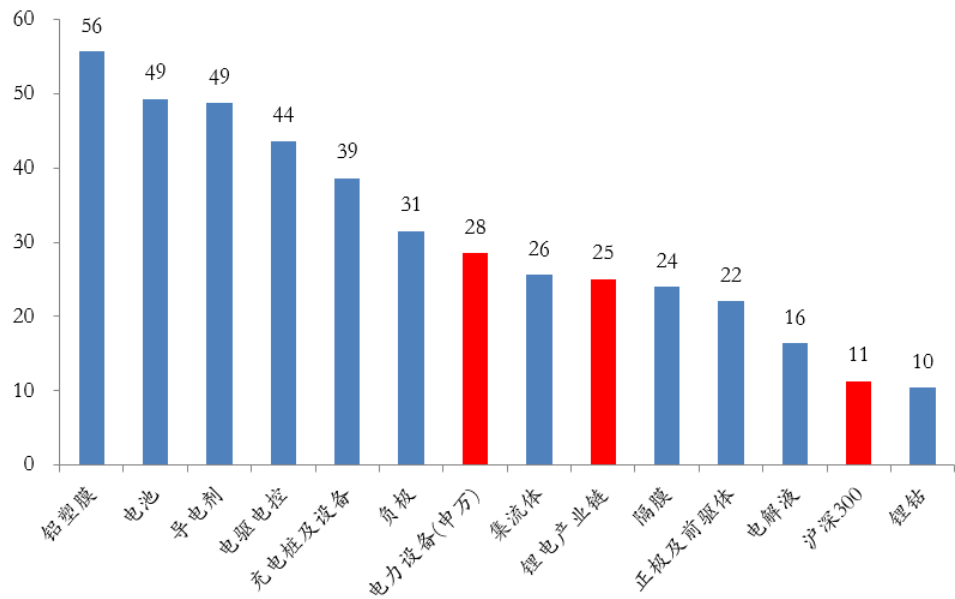
资料来源: wind, 华安证券研究所

图表 5 本周行业个股跌幅前五



资料来源: wind, 华安证券研究所

图表 6 本周各子行业 PE (TTM) 情况



资料来源: wind, 华安证券研究所

3 行业概览

3.1 产业链价格变化

正极材料: 电解镍、三元前驱体 (523 型) 价格有所上升, 电池级磷酸铁、三元材料价格与上周持平, 动力型磷酸铁锂、电解钴、电池级碳酸锂、电池级氢氧化锂、三元前驱体 (622 型与 811 型) 价格有所下降, 整体市场成交重心暂时维稳。金属钴镍方面, 电解钴 ($\geq 99.8\%$) 12 月 2 日均价 34 元/吨, 较上周下降 3.13%; 电解镍 (1#) 12 月 2 日均价 20.3 万元/吨, 较上周上升 1.70%; 电池级碳酸锂 12 月 2 日均价 58.2 万元/吨, 较上周下降 1.85%; 电池级氢氧化锂 12 月 2 日均价 57.05 万元/吨, 较上周下降 0.78%; 三元前驱体 (523 型)、三元前驱体 (622 型)、三元前驱体 (811 型) 12 月 2 日均价分别为 11.05、12.2、13.5 万元/吨, 分别较上周上升 0.91%、下降 0.81%、下降 1.46%。从供给层面来看, 近期前驱体企业 11 月产量均有增量, 三元前驱体产量有所上行, 三元前驱体生产成本有所回落。从需求层面来看, 短期内前驱体企业受新势力车型带动, 国内头部动力端电池厂订单增量, 二梯队电池厂也持续发力, 高镍材料主要受美国市场需求向好, 呈现平稳增长态势。三元材料中三元 523 (动力型)、三元 622 (常规)、三元 811 (动力型) 12 月 2 日均价分别为 34.9 万元/吨、37.45 万元/吨、40.4 万元/吨, 与上周持平。磷酸铁 (电池级) 12 月 2 日均价为 2.24 万元/吨, 与上周持平。动力型磷酸铁锂 12 月 2 日均价为 17.4 万元/吨, 较上周下降 1.69%。从市场层面来看, 终端新能源汽车产销仍呈增长态势, 部分厂家新增产线持续爬坡, 需求量热度不减。

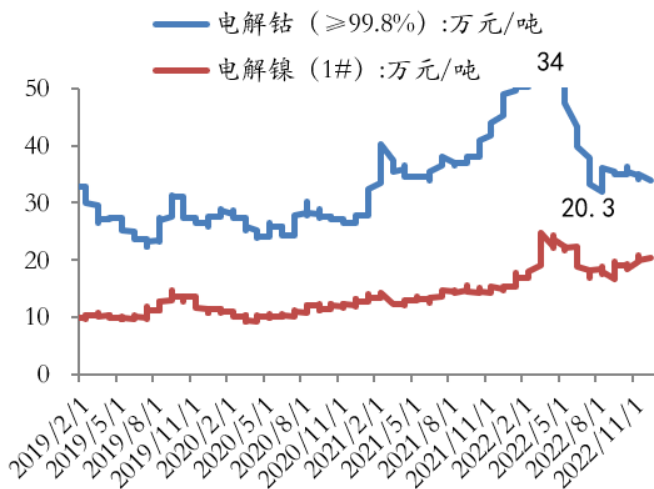
负极材料: 市场供应持续紧张, 后续上涨逻辑清晰。12 月 2 日人造石墨 (中端) 均价 5 万元/吨, 与上周持平, 天然石墨 (中端) 均价 5.1 万元/吨, 与上周持平。负极厂商新增产能持续爬坡, 供应稳定增长。11 月, 终端需求依旧不减, 下游电池厂采购积极, 负极材料需求仍保持旺盛, 未来负极价格有望上涨。

隔膜：隔膜价格稳定，企业积极扩产但整体供给维持偏紧。12月2日干法隔膜（16 μ m）均价为0.75元/平方米，与上周持平，湿法隔膜（9 μ m）均价为1.45元/平方米，与上周持平。国内新能源汽车产销量大增，带动隔膜需求不断上涨，隔膜供应逐渐偏紧，隔膜企业纷纷抢占国内产能，隔膜价格持续维稳。

电解液：三元电解液、磷酸铁锂电解液、电池级DMC、电池级EC、六氟磷酸锂价格有所下降。三元电解液（圆柱/2600mAh）12月2日均价为7.05万元/吨，较上周下降4.02%；磷酸铁锂电解液12月2日均价为5.9万元/吨，较上周下降7.38%；电池级DMC价格为0.635万元/吨，较上周下降5.22%；电池级EC价格为0.61万元/吨，较上周下降2.40%；六氟磷酸锂12月2日均价为25.85万元/吨，较上周下降2.45%。

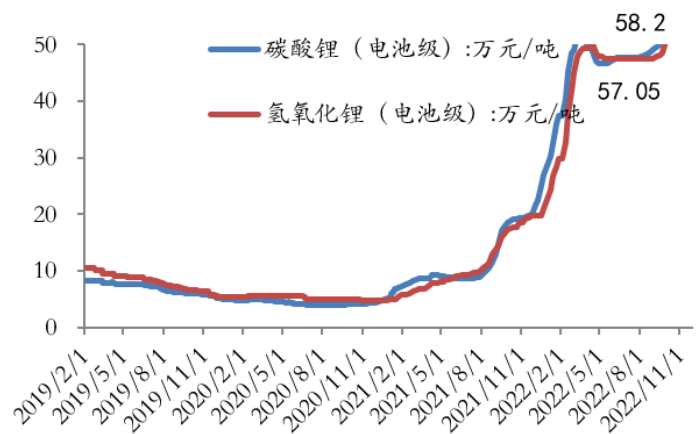
电芯：三元电芯价格维稳。方形动力电芯（三元）12月2日均价为0.92元/Wh，与上周持平；方形动力电芯（磷酸铁锂）12月2日均价为0.825元/Wh，与上周持平。

图表7 钴镍价格情况



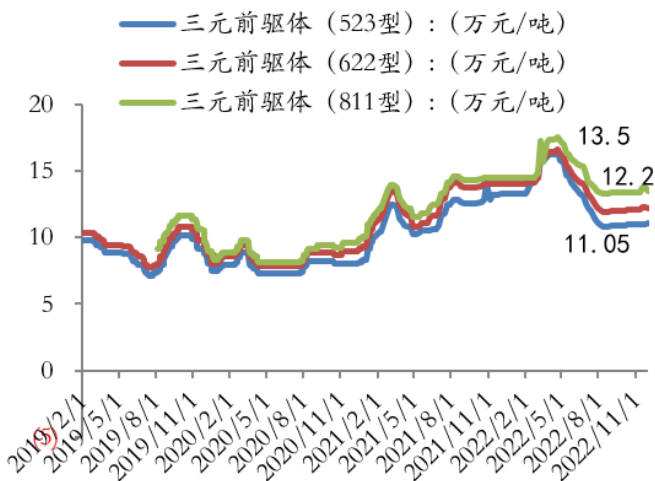
资料来源：鑫椽数据，华安证券研究所

图表8 碳酸锂和氢氧化锂价格情况



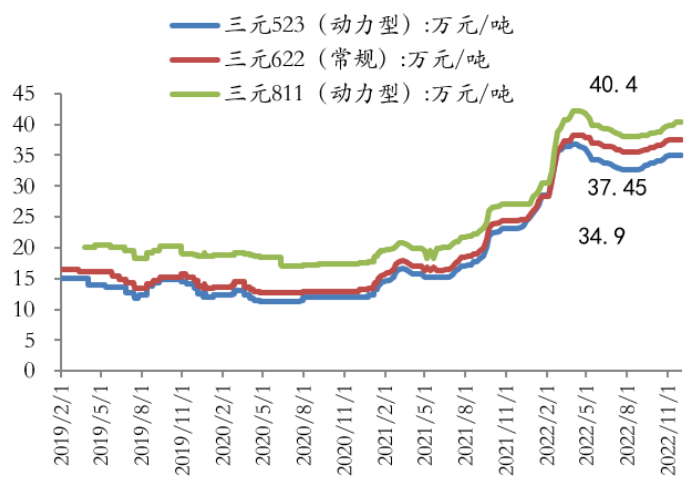
资料来源：鑫椽数据，华安证券研究所

图表9 三元前驱体价格情况



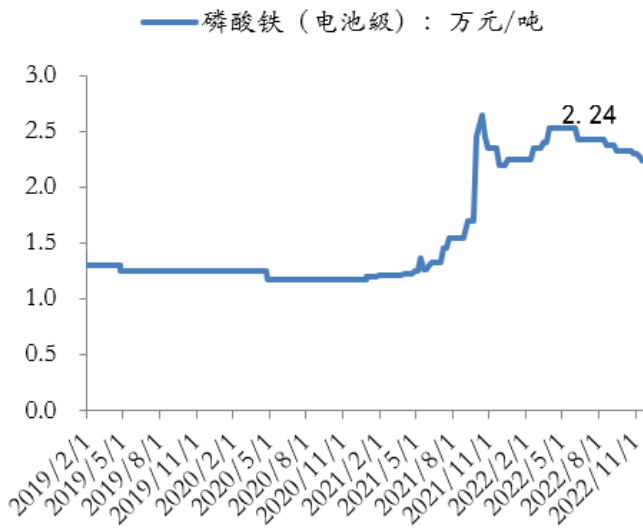
资料来源：鑫椽数据，华安证券研究所

图表10 三元正极材料价格情况



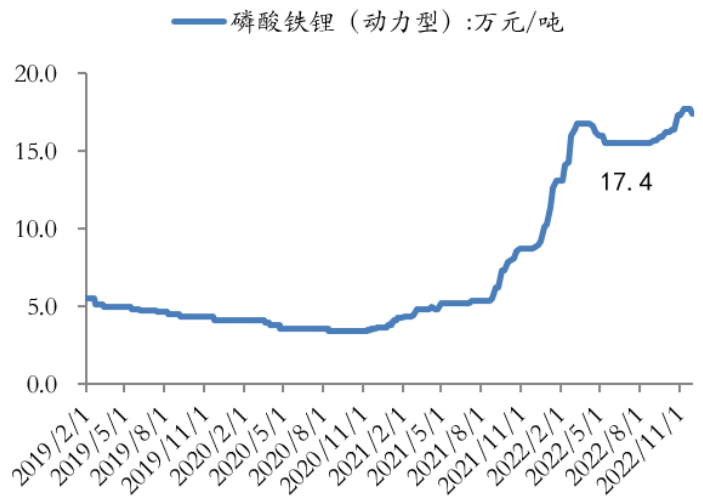
资料来源：鑫椽数据，华安证券研究所

图表 11 磷酸铁价格情况



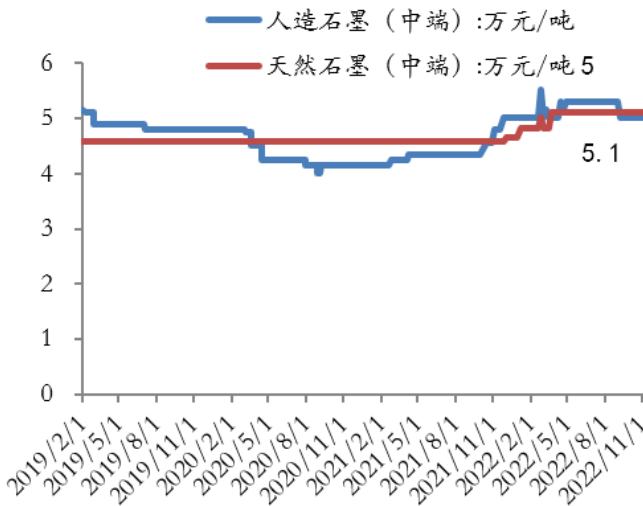
资料来源：鑫椽数据，华安证券研究所

图表 12 磷酸铁锂价格情况



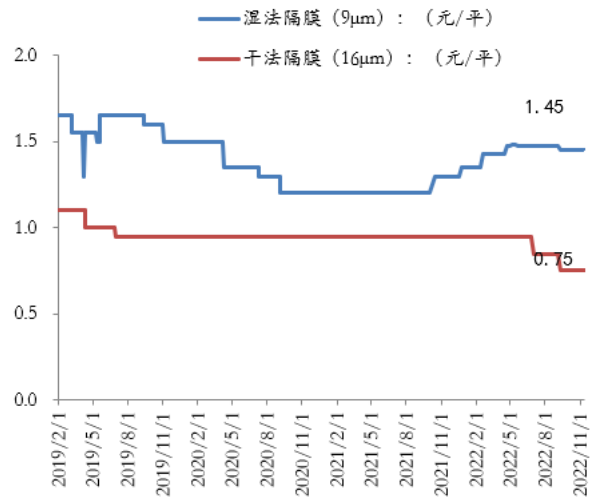
资料来源：鑫椽数据，华安证券研究所

图表 13 石墨价格情况



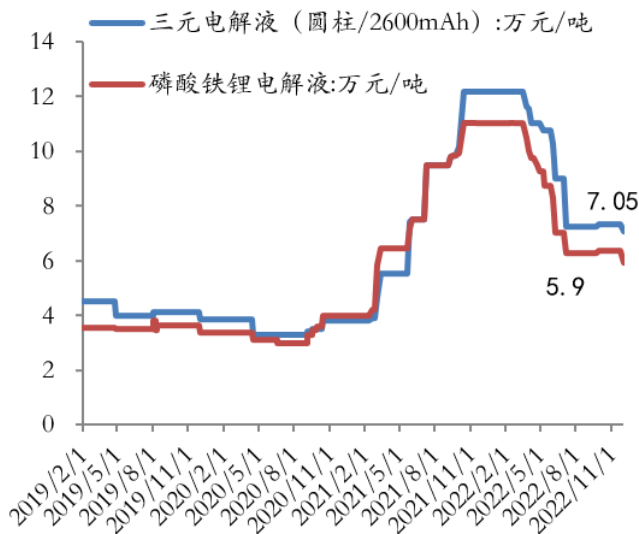
资料来源：鑫椽数据，华安证券研究所

图表 14 隔膜价格情况



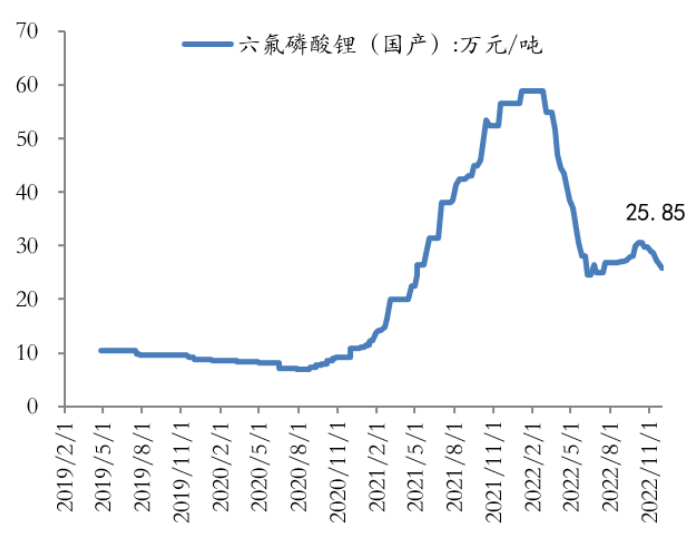
资料来源：鑫椽数据，华安证券研究所

图表 15 电解液价格情况



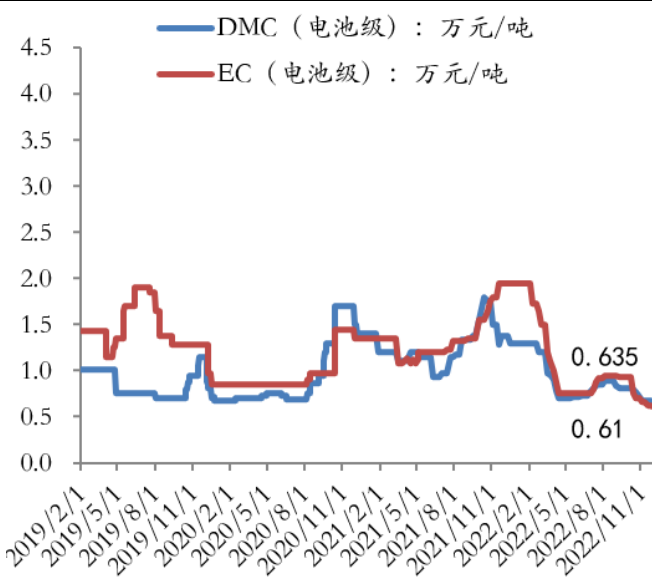
资料来源: 鑫椽数据, 华安证券研究所

图表 16 六氟磷酸锂价格情况



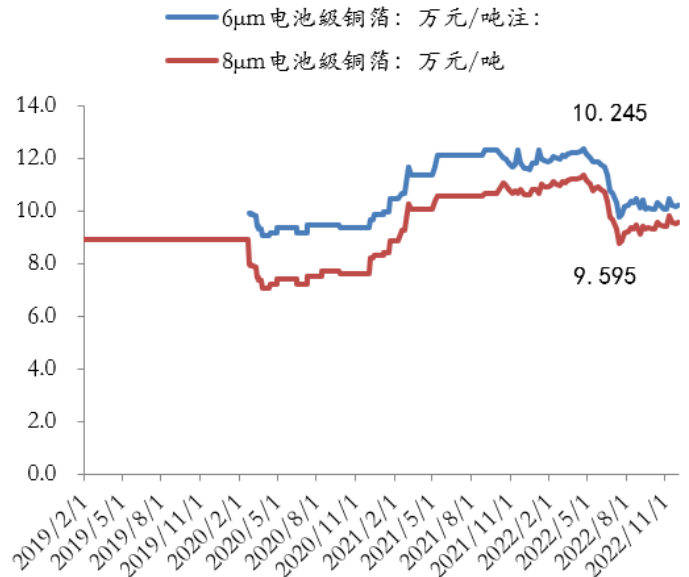
资料来源: 鑫椽数据, 华安证券研究所

图表 17 电解液溶剂价格情况



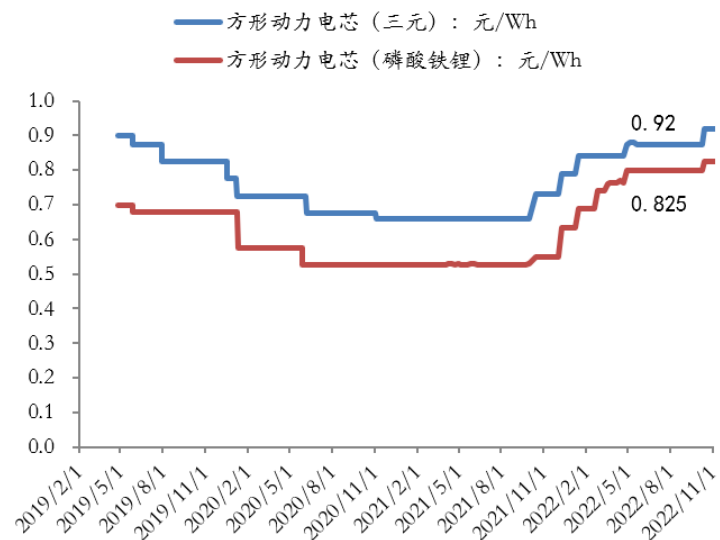
资料来源: 鑫椽数据, 华安证券研究所

图表 18 铜箔价格情况



资料来源: 鑫椽数据, 华安证券研究所

图表 19 动力电池电芯价格情况



资料来源: 鑫椽数据, 华安证券研究所

3.2 产业链产销数据跟踪

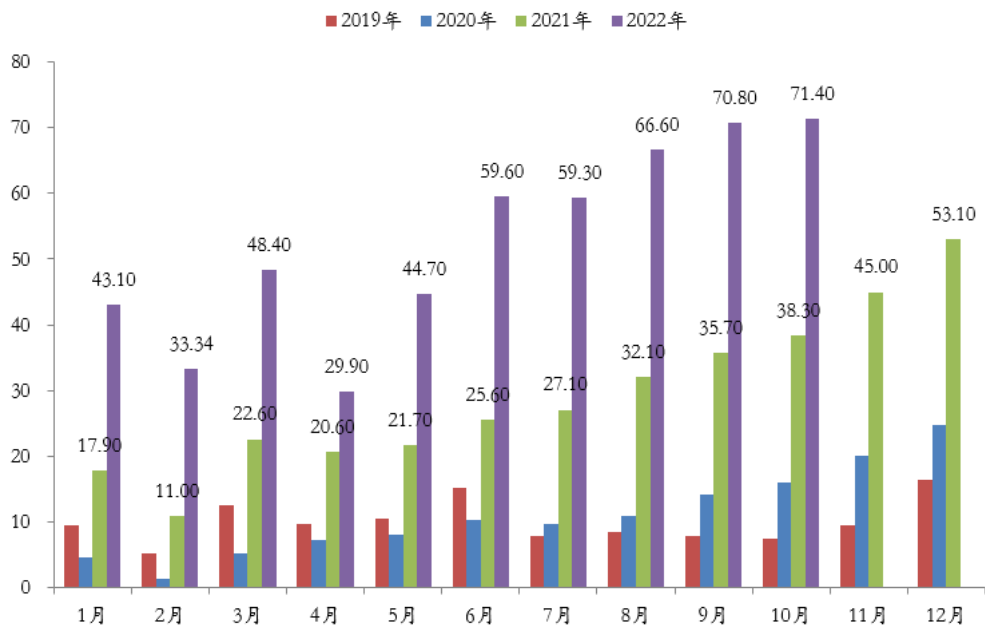
2022年10月我国新能源汽车销量为71.4万辆, 同比上涨86.4%, 环比增长0.85%。从销售结构来看, 纯电动汽车销量达54.1万辆, 环比上涨0.3%, 插电式混合动力汽车销量为17.2万辆, 环比增长1.7%。

2022年10月, 欧洲五国新能源汽车销量为14.53万辆, 同比上升12.99%, 环比下降19.19%。10月德国新能源汽车销量持续领跑其余四国, 总销量为6.78万辆, 同比上涨24.96%, 环比下降6.71%。

2022年10月我国动力电池产量同比、环比双增长; 装机量同比增长, 环比下降。2022年10月我国动力电池产量62.8GWh, 同比增长150.1%, 环比增长6.2%; 2022年10月我国动力电池装机量30.5GWh, 同比增长98.1%, 环比下降3.5%。

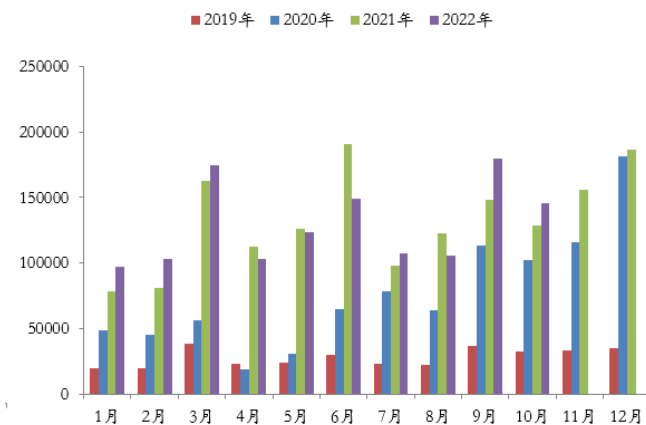
2022年10月我国四大电池材料出货量同比增速明显、环比均增长。正极材料: 2022年10月, 三元正极出货量5.95万吨, 同比增长56.37%, 环比增长3.30%; 磷酸铁锂正极出货量11.44万吨, 同比增长166.36%, 环比增长7.42%。**负极材料:** 2022年10月, 人造石墨出货量9.95万吨, 同比增长87.77%, 环比增长8.98%; 天然石墨出货量2.23万吨, 同比增长76.08%, 环比增长5.44%。**隔膜:** 2022年10月, 湿法隔膜出货量10亿平方米, 同比增长66.94%, 环比增长8.81%; 干法隔膜出货量2.51亿平方米, 同比增长59.87%, 环比增长3.72%。**电解液:** 2022年10月出货量6.62万吨, 同比增长58.94%, 环比增长4.58%。

图表 20 我国新能源汽车销量 (万辆)



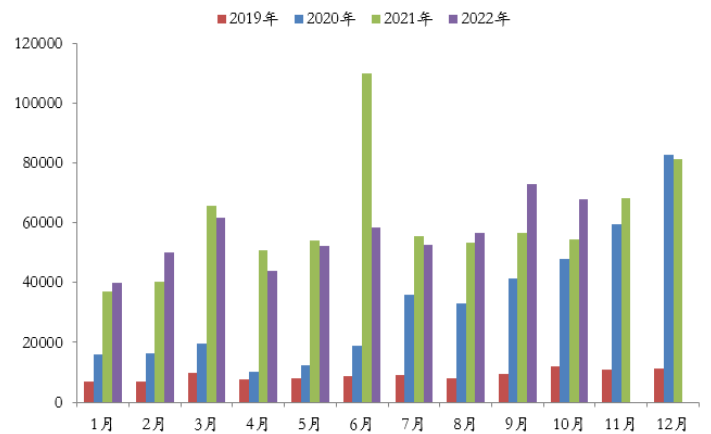
资料来源: 中汽协, 华安证券研究所

图表 21 欧洲五国新能源汽车销量 (万辆)



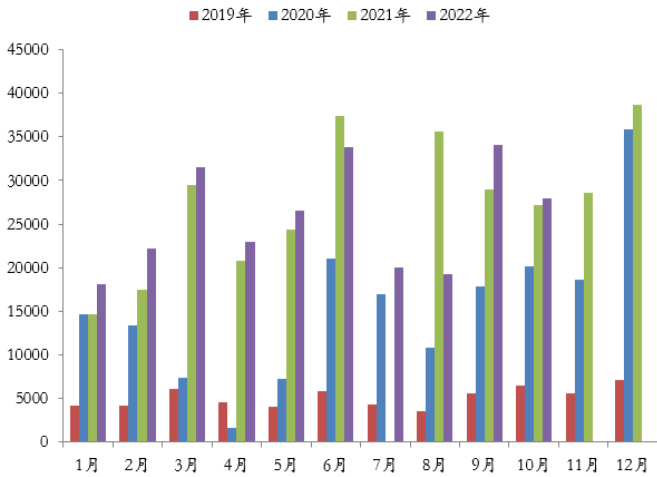
资料来源: 华安证券研究所整理后统计
(注: 五国为德、法、英、挪、意)

图表 22 德国新能源汽车销量 (万辆)



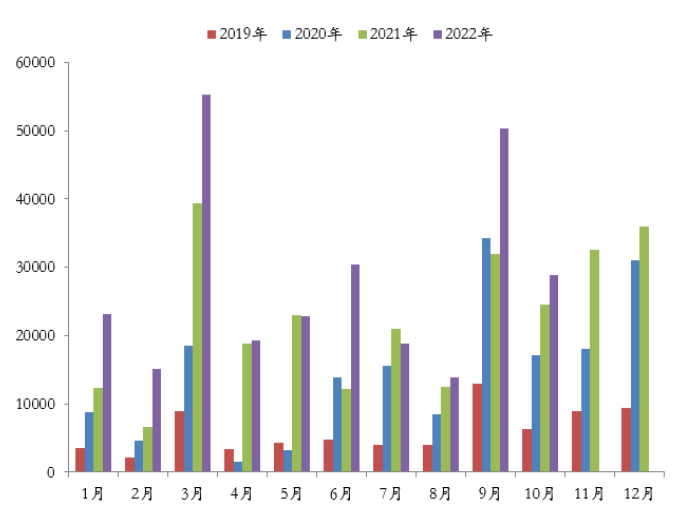
资料来源: KBA, 华安证券研究所

图表 23 法国新能源汽车销量 (万辆)



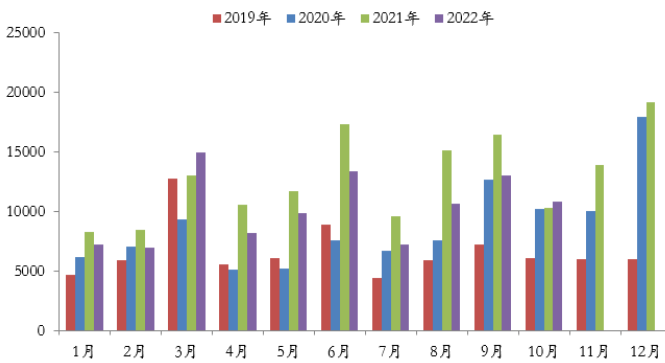
资料来源: CCFA, 华安证券研究所

图表 24 英国新能源汽车销量 (万辆)



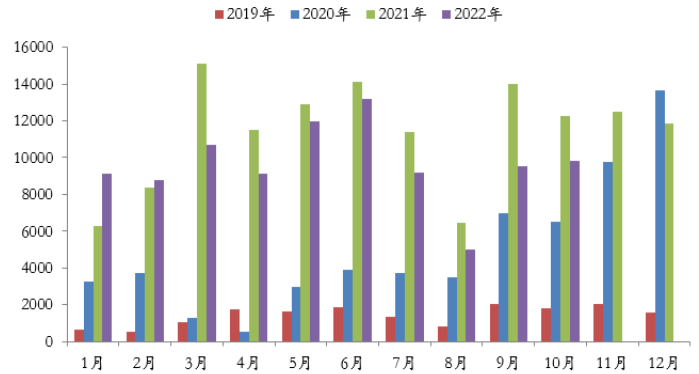
资料来源: SMMT, 华安证券研究所

图表 25 挪威新能源汽车销量 (万辆)



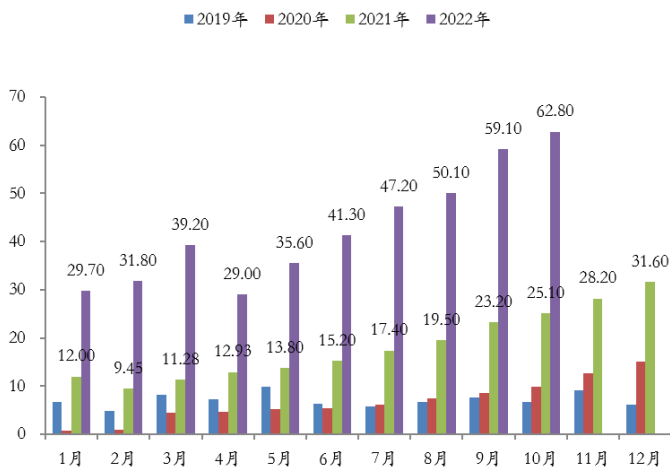
资料来源: OFV, 华安证券研究所

图表 26 意大利新能源汽车销量 (万辆)



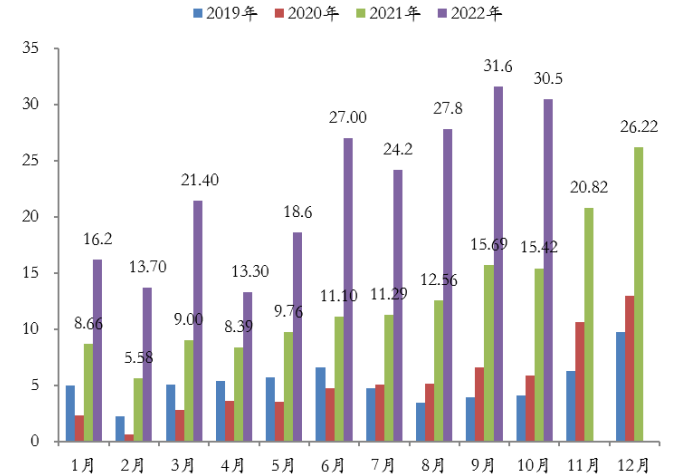
资料来源: UNRAE, 华安证券研究所

图表 27 我国动力电池产量情况 (GWh)



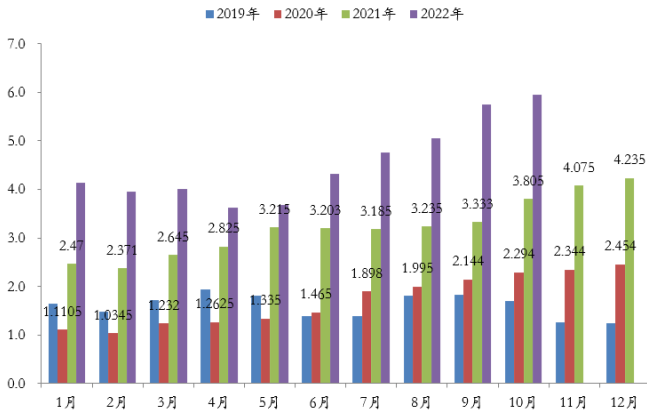
资料来源: 真锂研究, 华安证券研究所

图表 28 我国动力电池装机情况 (GWh)



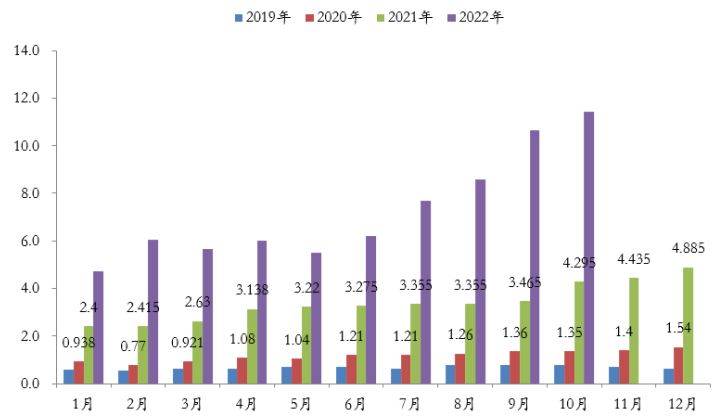
资料来源: 真锂研究, 华安证券研究所

图表 29 我国三元正极出货量情况 (万吨)



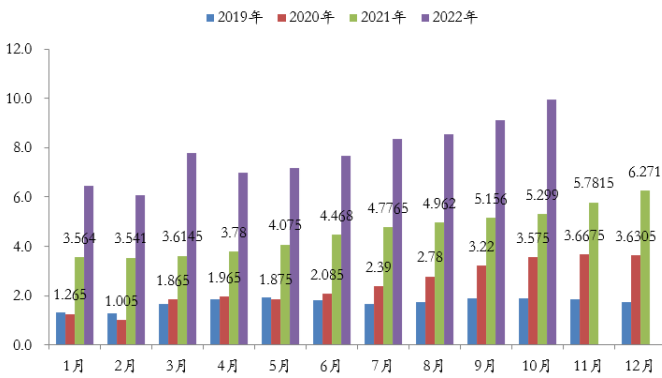
资料来源: 真锂研究, 华安证券研究所

图表 30 我国磷酸铁锂正极出货量情况 (万吨)



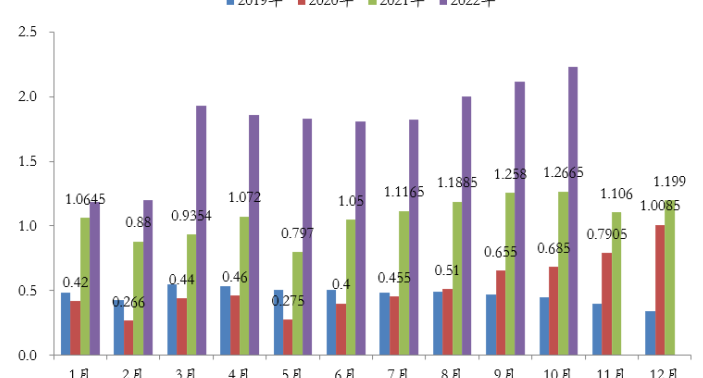
资料来源: 真锂研究, 华安证券研究所

图表 31 我国人造石墨出货量情况 (万吨)



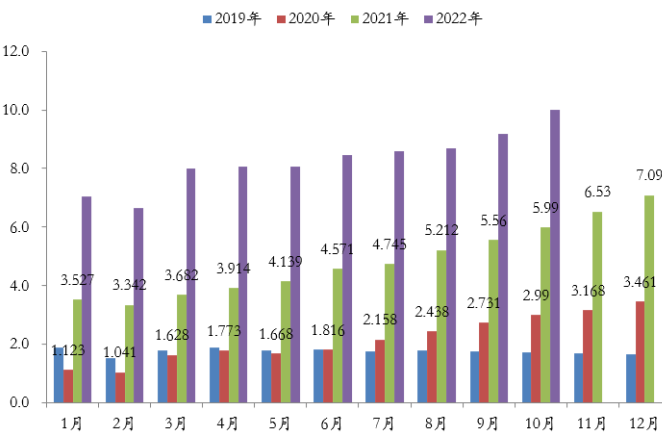
资料来源: 真锂研究, 华安证券研究所

图表 32 我国天然石墨出货量情况 (万吨)



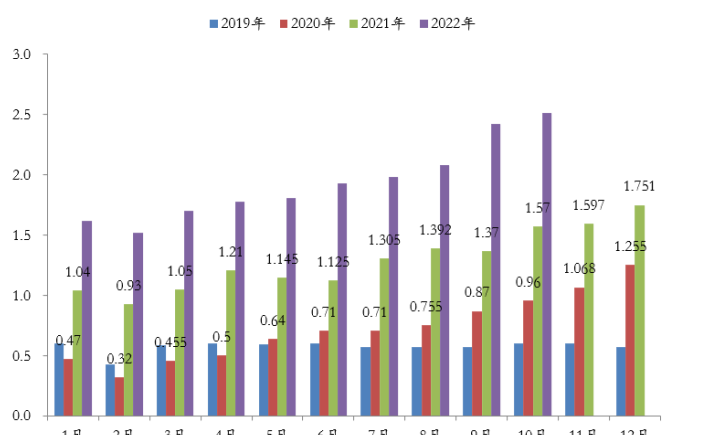
资料来源: 真锂研究, 华安证券研究所

图表 33 我国湿法隔膜出货量情况 (亿平方米)



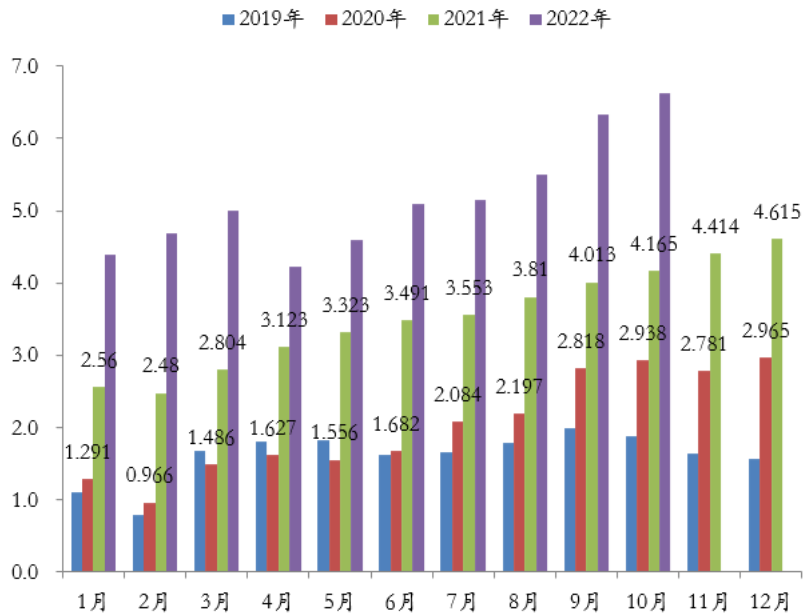
资料来源: 真锂研究, 华安证券研究所

图表 34 我国干法隔膜出货量情况 (亿平方米)



资料来源: 真锂研究, 华安证券研究所

图表 35 我国电解液出货量情况（万吨）



资料来源：真锂研究，华安证券研究所

3.3 行业重要新闻

2023 年储能锂电池产能过剩风险若现（北极星储能网）

2023 年 H1 新增产能集中释放，电芯供应压力将逐步减弱

2022 年全球储能市场延续 2021 年的高速增长态势，欧美、中国等主要市场多点开花，拉动储能系统集成订单规模同比快速上升。根据 GGII 巡回走访，国内头部系统集成商企业订单量同比增长 1~10 倍，订单生产排期已经到 2023 年 Q1。在此背景下，储能锂电池成为储能产业链供应链安全管理的关键环节，部分电池头部供应商 2023 年的释放产能已在 2022 年 Q2 被下游客户锁定，需求火热程度可见一斑。

基于火热的市场前景，电力储能锂电池供应商整体进入扩产周期。以目前主流 280Ah 大储电芯为例

从产品角度看，据不完全统计，仅 2022 年储能电池相关扩产项目（部分涉及动力储能一体化产能）已达 26 个，投资额合计超过 3000 亿元，产能合计达 820GWh。截止 2022 年 Q3，纯 280Ah 独立线（特指专线专供 280Ah 储能电池，不含动储共线企业）产能合计约 34GWh，280Ah 动储共线产能保守估计超过 50GWh，合计超过 84GWh。2023 年 H1 新建 280Ah 专线的释放的产能约 80GWh，叠加动储专线释放产能将超 150GWh。

从供应商角度看，据不完全统计，自 2020 年宁德时代推出 280Ah 长循环储能电池以来，国内已超过 20 家企业推出或规划 280Ah 产品及匹配产能。截至 2022H1，280Ah 供应能力超过 5GWh 的企业不足 5 家，2023 年 H1 供应能力超过该水平的企业将超过 10 家。

综上所述，2023 年储能锂电池，尤其是大型 280Ah 储能锂电池供应商进一步增加，供应商产能稳步释放，明年全市场范围出现“一芯难求”现象概率不大，下游系统集成商的电芯采购压力有望稳步下降。

储能锂电池产能结构性过剩风险若现，三四线品牌将面临更大竞争

产能快速释放同时也为明年带来储能锂电池产能过剩风险。

首先，北美、欧洲、澳洲等海外市场由于成熟的市场环境、项目融资评估要求等因素影响，储能电池准入门槛高，为一线电池品牌主导。其次，国内大型储能项目和发电集团基于安全性和性能稳定性考虑，会优先选择一二线电池品牌。随着上游材料价格的下降、企业产能的释放，一二线品牌的储能产品在性能、成本、售后、安全等方面的“综合性价比”优势将会进一步凸显，在 2023 年全年仍将处于相对紧俏的状态。

与此同时，2022 年由于储能需求的超预期爆发，储能锂电池供给缺口不断拉大，严重时期出现“一芯难求”局面。叠加国内储能电池准入门槛相对海外市场较低，行业规范正在快速健全，部分三四线品牌或新进玩家获得了难得发展窗口，但市场开拓压力将会不断增大，其电芯议价能力会有所下滑。主要原因有：

- 1) 海外市场准入门槛高，三四线品牌或新进玩家积累时间短，参与度有限；
- 2) 一二线品牌供应量在 23 年将稳步释放，成本下降，会进一步挤压三四线品牌市场空间；
- 3) 一二线品牌下一代产品将在 23 年陆续发布，将在循环寿命、大容量电芯设计、产线效率等方面与其他品牌形成代际差优势。

综上，在一二线品牌产品技术升级和产能释放的双重压力下，三四线品牌及部分新玩家将有可能因为产品滞销发生产能过剩的问题。不具备产品性能持续升级或者产能品控接轨一二线的制造能力的上述玩家将会成为本轮储能发展周期中第一批被淘汰的企业

双碳产业升级趋势有望孕育储能锂电池的“超级产业周期”，但景气上行时间与空间的延展需要产业链通过产品技术创新实现。

大容量、长循环与高安全是下一代产品技术创新重要方向

产品技术创新不仅提供增量需求，而且提升存量性能指标，降低使用成本从而实现大规模应用的可能性。

2022 年储能锂电池的下游应用痛点集中在以下几点：

- 1) 电池和系统成本仍旧偏高，项目财务收益性受打压；
- 2) 循环次数虚标，相当部分大储电池在实际循环 6000 次后即无法正常使用，与标榜的 8000 次甚至 10000 次差距明显，导致全生命周期度电成本是抽水蓄能的 2-3 倍；
- 3) 起火爆炸事件难杜绝，无法实现本质安全。

在此背景下，大容量、长循环和高安全已成为下一代产品技术创新的重要方向。

小鹏也要“造电池”了？（电池中国网）

今年以来，全球主流车企在动力电池领域动作频频，谋求“电池自由”的布局缓缓展开，这对动力电池行业将带来怎样的影响？

今年 10 月国内新能源车销量为 71.4 万辆，同比高增 82%。但实际上由于锂盐价格居高不下，动力电池价格水涨船高，下游车企利润普遍承压。为了破解这一困局，车企自研电池风起云涌。

继特斯拉、大众、宝马、通用、沃尔沃、福特、丰田等国际巨头，以及广汽、蔚来、吉利、上汽等国内车企，纷纷通过自研、自建、合建等方式切入动力电池领域后，近日，小鹏汽车意欲自研自产动力电池的消息，也再度让“车企造电池”的话题成为业界热点。

车企下场自研电池已屡见不鲜。在今年5月成立电池研发团队、新建电池研发项目后，10月，蔚来汽车还投资20亿元成立蔚来电池科技(安徽)有限公司。蔚来汽车表示，自研电池预计将于2024年下半年量产装车。

10月27日，广汽埃安宣布，由广汽埃安、广汽乘用车、广汽商贸联合投资，并由广汽埃安控股的因湃电池科技有限公司正式成立，计划将开展电池自研自产产业化建设以及自主电池的生产制造和销售。

11月11日，华晨宝马全新动力电池项目签约仪式在沈阳举行，该基地将进行动力电池大规模的产能扩建，项目投资总额约为100亿元人民币。

11月15日，据韩国媒体报道，三星SDI加速推进分别与通用汽车、沃尔沃设立合资电池工厂事宜，计划将各自建设一家年产能50GWh的电池工厂。

而对于近日市场有关“小鹏汽车50亿元成立汽车科技公司，经营范围包含电池制造，意欲自研自产动力电池，初步的落地期限在5年左右”的消息，虽然小鹏汽车方面回应，“没有电池自研相关计划。公司目前坚定聚焦汽车主业，控制成本并提高运营效率”。但也同时表示，“这个新公司是小鹏汽车的全资子公司，没有什么新的业务，但未来不排除把一些业务放进去。”

动力电池是电动汽车核心零部件，影响整车的续航、安全等关键性能，占电动汽车生产制造较大成本。从长远考虑，为了减少对电池企业的过度依赖，对动力电池进行掌控符合车企的意愿。

天风证券研报显示，相较电池企业，车企布局动力电池领域有五个方面的优势：其一，动力电池技术已趋于成熟，整车企业深耕该领域具备后发优势；其二，动力电池出货量将有所保障，车企可以消化自己生产的电池，不至于没有市场；其三，车企对新能源汽车的理解更深，车端需求可以直接传递至电池端，在适配度和品质管理方面能够形成产业链闭环；其四，新技术、工艺和设备可以快速应用到制造电池环节；其五，动力电池和汽车底盘同步开发，可以使整车品质和技术先进性更强。

华安证券也表示，车企向上布局电池领域，旨在增强产业链话语权，有利于保障电池供应及降本增效。

虽然保供、降本、与底盘同步开发等需求是必要的，但是车企自建自研自产动力电池并非易事。

业内人士指出，一方面，除了三元、磷酸铁锂主流锂电池技术路线外，钠电池、固态电池、复合多元电池等新型技术路线已逐渐打开市场需求，下一代动力电池发展方向呈现多元化趋势，而车企自研电池不仅需要突破技术壁垒，而且进行前瞻性研发布局的难度也不小。

另一方面，动力电池研发制造生产周期非常长，前期投入成本巨大，且达到一定装机量才能体现出规模化降本的效果，对于车企而言，前期投入的承受力是极大的考验，若无法形成规模经济效益会有比较大的风险。

值得注意的是，对于覆盖A级到D级车型的车企来说，从众多电池企业中选择匹配的电池，相较自建多级别动力电池产线更省时省力。

整体看，短期内车企自研电池不会和电池企业形成正面竞争，与电池企业合作或合资成立电池工厂，或将成为未来一段时间内的主要合作方式。

蔚来汽车表示，未来将实行自造+外采的电池供应模式，其自研电池预计将在2024年下半年量产搭载于蔚来20万元-30万元的新品牌车型上。广汽埃安也透露，未来广汽埃安30%的高端电池将自研自产，而70%的中低端电池由外部电池企业代工。

有专家表示，车企自研电池为动力电池领域注入了新动能，将会在一定程度上促进电池产业竞争和产品升级；但同时，也有不同的声音认为，做强电动汽车产业，需要产业链上不同角色的玩家明确分工，各自成为链上各环节的强者。

欧洲电池产业迎挑战 本土企业“揭竿而逃”（北极星储能网）

作为欧洲乃至全球汽车龙头，大众汽车在电动化转型上可谓破釜沉舟，2021年3月在其“Power Day”上宣布，到2030年要在欧洲本土建设240GWh动力电池产能。然而，过去一年发生在欧洲，由地缘冲突引发的一系列“魔幻事件”，似乎让大众打消了“240GWh”的念头。

近日，大众品牌CEO施文韬表示，“如果欧盟的决策者不能长期控制不断上涨的能源价格，那么该公司对德国和欧盟电池工厂等工业项目的投资将无法进行。”

此前大众已经规划好旗下电池产业在欧洲的布局，计划到2030年在欧洲建成6座电池工厂，总产能为240GWh。今年7月，大众汽车成立了电池业务公司PowerCo，并计划投资203.8亿美元用于推动上述目标实现。但从目前情况看，欧洲高企的能源价格下，大众可能被迫延缓甚至暂停该项计划，并将电池厂的选址目标转移至欧洲以外的地方。

“今年以来国际地缘政治发生较大变化，局势动荡，欧洲能源价格飙升，现在欧洲电价高企，用能成本很高。”动力电池应用分会秘书长张雨表示，此外，锂电产业供应链不完整，原材料短缺，材料回收产业欠缺等也影响了欧洲发展电池产业的积极性。

一边是持续飙涨的能源价格，一边是美国《通胀削减法案》“诱惑”，及中国完备的锂电产业链和市场空间，今年以来欧洲本土多家车企、电池材料企业“出走”，给欧洲本土产业形成了不小压力。

今年美国政府颁布了《通胀削减法案》，对电动汽车、动力电池本土投资建厂给予了丰厚的政策补贴支持，同时由于美国能源价格远低于欧洲，美国成为欧洲企业生产线外迁的重要目的地之一。

今年10月，宝马公司表示，他们将投资17亿美元在美国生产电动汽车。宝马公司表示，他们正在对位于南卡罗莱纳州的斯帕坦堡工厂进行10亿美元的新投资，为电动车生产做准备，并将花费7亿美元在南卡罗来纳州伍德拉夫附近建立一个新的高压电池组装厂。宝马集团CEO齐普策（Oliver Zipse）表示，“未来，南卡罗来纳州斯帕坦堡工厂也将成为我们电动化战略的主要驱动力。到2030年，我们将在这里生产至少6款纯电动宝马X车型。

此外，宝马集团还宣布将从远景动力采购下一代锂离子电池，而远景动力将在美国南卡罗莱纳州新建一座零碳电池工厂为宝马提供产品，规划产能为30GWh，计划2026年投产。

今年6月，大众集团在其位于美国田纳西州的工厂启动了一个电池实验室，该公司到2027年将在北美总共投资71亿美元。

值得注意的是，欧洲本土电池龙头——Northvolt，此前几乎敲定在德国建造一座锂离子电池工厂，参与德国电动车全产业链的建设。但随着欧洲能源价格飙升和美国《通胀削减法案》刺激，Northvolt不得不重新考虑是否仍在德国设厂。

Northvolt 首席执行官 Peter Carlsson 表示, 根据《通胀削减法案》, Northvolt 在美国设电池厂可以得到高达 8 亿欧元的政府援助, 而这相当于德国补贴的四倍。此外, 美国还能提供更便宜的能源, 因此公司正在考虑推迟在德国北部的建厂计划, “现在可能会优先考虑在美国扩张, 而不是在欧洲。”

中国同样是欧洲车企、材料企业“出走”的重要目的地之一。

今年 9 月, 巴斯夫(广东)一体化基地项目举行全面建设暨首套装置投产仪式。该项目总投资 100 亿欧元, 也是巴斯夫有史以来最大的单笔对外投资。整体建成后, 该项目将成为巴斯夫在全球第三大一体化生产基地。

11 月 11 日, 宝马集团宣布, 将在中国沈阳投资 100 亿元人民币进行动力电池生产的大规模项目扩建。此外, 宝马还决定停止在英国牛津工厂生产 MINI 电动车型, 计划在 2023 年底前将生产线搬迁到中国工厂。

目前, 宝马在全球共有 10 家工厂拥有新能源车产线, 但生产电池的工厂只有三座, 分别位于德国本土、美国和中国沈阳。而今年宝马只选择在中国和美国进行电池产线扩建。

值得注意的是, 宝马所建的电池厂均只生产电池模组, 电芯依然依靠上游供应商供货, 且无自主生产电芯的规划。宝马首席财务官尼古拉斯·彼得曾表示, 宝马会继续从供应商处采购电芯, 或投资电池企业, 但不会直接生产电芯。电池中国获悉, 宝马集团沈阳动力电池基地电芯合作伙伴已经有宁德时代和亿纬锂能两家企业。

事实上, 除了能源价格飙升带来的影响, 劳动力短缺也是欧洲电池产业发展面临的重要挑战。“锂电产业不仅重资产重技术, 而且也是劳动密集型产业, 50GWh 产能的电池生产基地需要几千名员工, 而欧洲人口本来就偏少, 用工会是一个很大的挑战, 且劳动力成本要比亚洲国家高很多。”张雨补充道

今年 1-8 月, 全球新能源乘用车销量达 783 万辆, 其中, 中国新能源乘用车市场份额达 38.6%, 欧洲市场份额为 27.2%。同时, 在禁售燃油车目标倒逼下, 欧洲主流车企纷纷向电动化转型, 未来欧洲地区又将是动力电池新的大市场。

一边是欧洲电池产业发展正面临多方面的巨大挑战, 另一边是欧洲电池市场这块巨大的“蛋糕”诱惑。

与欧洲本土电池、整车企业“出走”不同的是, 鉴于欧洲巨大的电动汽车市场前景及客户本地化配套需求, 今年以来, 中国多家电池企业还是蜂拥而至, 包括宁德时代、亿纬锂能、远景动力、蜂巢能源、国轩高科等国内主流电池企业相继在欧洲建设大型动力电池生产基地。张雨表示, 国内产业链企业去欧洲建厂, “走出去”更好地融入全球化市场是必然的。但同时她也提醒道, 去欧洲建厂未来用工会是一个大问题; 此外, 政策方面, 欧盟对外商审查、原产地法规、电池法、碳边境税等, 都需要计划赴欧洲投资的电池产业链企业认真考量, “谋而后动”。

动力电池回收“正规军”再扩容！（北极星储能网）

日前, 工信部公布第四批符合《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》企业名单, 并公开征求意见, 共计 41 家企业入选。包括宁德时代、格林美、华友钴业、中伟股份、南都电源等多家上市公司下属企业均榜上有名, 叠加此前已发布的第三批名单, 国内废旧动力蓄电池综合利用名单企业将超 80 家。

这一企业名单也被业内形象地称为“白名单”, 入选企业将以行业“正规军”的身份从事电池回收工作。值得注意的是, 本次公告的白名单企业数量接近前三批数量之和, 这也反映出在当前锂资源短缺、原材料价格飙涨的当下, 加速电池回收再利用的需求极为迫切。

扩容数量超出业内预期

废旧动力蓄电池综合利用包括梯次利用和再生利用，梯次利用就是把电池容量在 80% 以下的退役电池降级用于储能、备电、两轮车等场景。对于无法梯次利用的电池则进行再生利用，破碎提炼出锂、钴、镍、锰等有价值的金属材料循环利用，以节约资源、减少浪费，实现剩余价值最大化。

为引导产业发展、树立标杆效应，工信部综合评审相关企业的技术、环保和安全状况，于 2018 年、2020 年和 2021 年发布三批次白名单，分布选取 5 家、22 家和 20 家企业，使其以“正规军”身份从事电池梯次利用和再生利用。

“一般而言，每批次白名单扩容 10—20 家企业较为合理。此次扩容企业数量在意料之外。”北京赛德美资源再利用研究院有限公司董事长赵小勇向记者指出，废旧动力蓄电池综合利用既是电池汽车产业的“最后一公里”，又是环保产业和前端材料产业，其投资价值毋庸置疑。近年来，包括车企，电池、材料等企业纷纷投资布局。但当前从业企业普遍面临经济压力，随着白名单企业数量的增多，市场竞争将更为激烈。

“梳理发现，四批名单 88 家企业中，有 7 家是‘梯次利用’和‘再生利用’双名单企业。格林美旗下有 4 家白名单企业，华友钴业旗下也有 3 家。”动力电池回收与梯次利用联盟秘书长杨林指出，白名单是大汽车厂和电池企业项目招标的必要条件，有利于企业融资。因此，业界对白名单认可度较高，从业企业申报热情高涨。

杨林进一步指出，第四批名单中有部分企业规模和体量较小。这也意味着，主管部门相对降低了进入白名单的企业门槛，期望更多符合规范的企业进入电池回收行业，进一步压缩小作坊、黑作坊的生产空间。

行业乱象仍未得到根本扭转

过去 2 年，电池原材料价格持续上涨，甚至出现“旧电池贵过新货”、折扣系数倒挂的现象。由此，电池回收成为各路资本眼中的“香饽饽”。数据显示，目前，我国动力电池回收相关企业达 3.85 万家，其中 2020 年新增 3321 家，同比增长 143%；2021 年新增 2.44 万家，同比增长 635%。

“很多企业工商登记经营项目中添加了‘动力电池回收’‘梯次利用’内容，希望获得政府和投资人的青睐。但实际以回收作为主业的企业非常少。大部分做材料加工、矿料加工，甚至是打着回收的旗号‘挂羊头卖狗肉’。”在赵小勇看来，尽管电池回收行业重要性得到广泛认同，但家庭作坊泛滥、电池回收缺乏法规监管、产业链存在信息壁垒等乱象未得到根本扭转。

当前，电池回收行业部分企业已产生盈利或达到收支平衡，但大部分企业仍面临收不到电池、盈利难的困境。“2020 年上半年，磷酸铁锂方形硬壳电池价格为 3000 元/吨，现在已涨到 3 万/吨，涨幅高达 10 倍。企业回收电池的价格也随之水涨船高，整体来看，利润并不理想。”赵小勇指出，今年整个电池回收市场规模在 30 万吨左右，预计明年达 45 万吨。“80 家企业平均下来，每家企业回收量恐不足 1 万吨。”

“很多企业是看准了电池回收的市场前景，提前布局。短期来看，存在暂时性产能过剩。”杨林坦言，有些上市公司业务重点并不在电池回收领域，一些新入局

企业也没有实际产能。真正从事电池回收，且有设备有能力并占据一定市场份额的企业可能也就几十家。

最终或扩容到 200 家

规范电池回收是行业发展当务之急。

“一方面，确实存在部分小微企业和个体户不重视安全生产和劳动者保护，环保排放也不达标，以此降低运营成本；另一方面，也不乏有部分白名单企业过度宣传，希望得到市场垄断的权利。”杨林认为，电池回收是一项新兴产业，没有可以借鉴的技术手段和发展经验，得摸着石头过河。他建议，市场的事情交给市场来解决，主管部门要加大对安全生产、生态环保的监管力度，加紧扶持更多有实力的合规企业进入电池回收产业，建立健全标准体系，打击囤货居奇行为，使其进入良性发展轨道。

赵小勇进一步指出，企业应当练好内功，推动技术革新，以规模效益来降低成本。管理部门也要进一步完善电池回收管理制度，通过法律法规或激励措施，引导消费者把电池交给规范企业，同时建立相应的处罚机制，避免电池流入非正规渠道。

“产业要发展，白名单和其他支持性政策必不可少。”杨林指出，从全国范围来看，白名单企业分布于 20 个省（区、市），主要集中在长三角和中东部经济发达地区。还有 10 多个省（区、市）没有白名单企业，电池大省四川和山东也仅有一家白名单企业。随着电动汽车销量的快速攀升，预计到 2026 年，退役动力电池量将达到一个高峰。到 2028 年，退役动力电池规模将达 400 万吨至 500 万吨。届时，白名单企业有望扩容到 200 家左右。

3.4 重要公司公告

股份增减持：

【道明光学】公司将持有的全资子公司浙江道明科创实业有限公司 100%股权转让给永康市小微企业园投资建设有限公司，转让价款为 63,398.50 万元人民币。

【亿纬锂能】本次变动后，公司股东西藏亿纬控股有限公司、刘金成和骆锦红分别持有公司股份 32.08%、3.79%、4.05%。

【南都电源】公司股东上海益都、上海南都预计合计减持公司股份不超过 1,728 万股，占公司总股本比例为 2.00%。其中，上海益都预计减持数量不超过 1,241 万股，占公司总股本比例为 1.43%；上海南都预计减持数量不超过 487 万股，占公司总股本比例为 0.56%。

股份质押、解除质押：

【比亚迪】公司持股 5%以上的股东吕向阳本次质押股份 2,000,000 股，占公司总股本的 0.07%。

【比亚迪】公司持股 5%以上的股东吕向阳本次质押股份 2,632,400 股，占公司总股本的 0.09%。

【恩捷股份】公司股东合益投资本次质押股份 5,000,000 股，占公司总股本的 4.19%。

【比亚迪】公司股东吕向阳本次质押股份 3,656,000 股，占公司总股本的 0.13%。

【星云股份】公司股东李有财、刘作斌本次共解除质押股份 5,140,000 股，占公司总股本的 3.48%。

【洛阳钼业】公司股东洛阳矿业本次质押股份 5,329,780,425 股，占公司总股本的 24.68%。

【比亚迪】公司股东吕向阳本次解除质押股份 720,000 股，占公司总股本的 0.02%。

【天齐锂业】公司股东天齐集团本次质押股份 190 万股，占公司总股本的 0.12%。

借贷担保:

【动力源】公司全资子公司安徽动力源科技有限公司拟向徽商银行股份有限公司郎溪支行申请流动资金贷款人民币 500 万元整，郎溪县中小企业融资担保有限责任公司为上述贷款提供保证担保。公司向郎溪县中小企业融资担保有限责任公司提供连带责任保证反担保，反担保的最高债权额为 500 万元。

【鹏辉能源】公司计划为全资子公司柳州鹏辉能源科技有限公司担保额度为人民币 7 亿元。

【杉杉股份】公司为宁波杉杉新材料科技有限公司向中国民生银行股份有限公司宁波分行、恒生银行（中国）股份有限公司宁波分行申请授信提供连带责任保证担保，担保金额分别为 2,000 万元、不超过 10,000 万元；为宁波杉杉新材料科技有限公司向华融金融租赁股份有限公司宁波分公司办理融资租赁业务提供连带责任保证担保，担保金额为 11,471.65 万元；为内蒙古杉杉科技有限公司向蒙商银行股份有限公司包头分行申请授信提供连带责任保证担保，担保金额不超过 10,000 万元。

其他:

【永兴材料】公司全资子公司江西永兴特钢新能源科技有限公司碳酸锂冶炼生产线因配合环保调查需要临时停产。

【道氏技术】2022 年 11 月 30 日，JIANA HK LIMITED、广东佳纳能源科技有限公司与 POSCO CHEMICAL CO., LTD（浦项化学株式会社）正式签订书面合同，本次合同正式生效。

【科达利】公司与法国 Automotive Cells Company SE 基于双方合作意愿签订《Purchasing Agreement》，约定科达利向 ACC 供应方形锂电池壳体和盖板，合同自双方签署之日起生效。

3.5 新股动态

无

风险提示:

新能源汽车发展不及预期。若新能源汽车发展增速放缓不及预期，产业政策临时性变化，补贴退坡幅度和执行时间预期若发生变化，对新能源汽车产销量造成冲击，直接影响行业发展。

相关技术出现颠覆性突破。若锂电池成本降幅不及预期，相关政策执行力度减弱，新技术出现颠覆性突破，锂电池产业链受损。

行业竞争激烈，产品价格下降超出预期。可能存在产品市占率下降、产品价格下降超出预期等情况。

产能扩张不及预期、产品开发不及预期。若建立新产能进度落后，新产品开发落后，造成供应链风险与产品量产上市风险。

原材料价格波动。原材料主要为锂、钴、镍等金属，价格波动直接影响盈利水平。

分析师与联系人简介

华安证券新能源与汽车研究组：覆盖电新与汽车行业

陈晓：华安证券新能源与汽车首席分析师，十年汽车行业从业经验，经历整车厂及零部件供应商，德国大众、大众中国、泰科电子。

宋伟健：五年汽车行业研究经验，上海财经大学硕士，研究领域覆盖乘用车、商用车、汽车零部件，涵盖新能源车及传统车。

牛义杰：新南威尔士大学经济与金融硕士，曾任职于银行总行授信审批部，一年行业研究经验，覆盖锂电产业链。

重要声明

分析师声明

本报告署名分析师具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格，以勤勉的执业态度、专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观地出具本报告，本报告所采用的数据和信息均来自市场公开信息，本人对这些信息的准确性或完整性不做任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。报告中的信息和意见仅供参考。本人过去不曾与、现在不与、未来也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接接收任何形式的补偿，分析结论不受任何第三方的授意或影响，特此声明。

免责声明

华安证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。本报告中的信息均来源于合规渠道，华安证券研究所力求准确、可靠，但对这些信息的准确性及完整性均不做任何保证，据此投资，责任自负。本报告不构成个人投资建议，也没有考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需要。客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况。华安证券及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，还可能为这些公司提供投资银行服务或其他服务。

本报告仅向特定客户传送，未经华安证券研究所书面授权，本研究报告的任何部分均不得以任何方式制作任何形式的拷贝、复印件或复制品，或再次分发给任何其他人，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。如欲引用或转载本文内容，务必联络华安证券研究所并获得许可，并需注明出处为华安证券研究所，且不得对本文进行有悖原意的引用和删改。如未经本公司授权，私自转载或者转发本报告，所引起的一切后果及法律责任由私自转载或转发者承担。本公司并保留追究其法律责任的权利。

投资评级说明

以本报告发布之日起6个月内，证券（或行业指数）相对于同期沪深300指数的涨跌幅为标准，定义如下：

行业评级体系

- 增持—未来6个月的投资收益率领先沪深300指数5%以上；
- 中性—未来6个月的投资收益率与沪深300指数的变动幅度相差-5%至5%；
- 减持—未来6个月的投资收益率落后沪深300指数5%以上；

公司评级体系

- 买入—未来6-12个月的投资收益率领先市场基准指数15%以上；
- 增持—未来6-12个月的投资收益率领先市场基准指数5%至15%；
- 中性—未来6-12个月的投资收益率与市场基准指数的变动幅度相差-5%至5%；
- 减持—未来6-12个月的投资收益率落后市场基准指数5%至15%；
- 卖出—未来6-12个月的投资收益率落后市场基准指数15%以上；
- 无评级—因无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使无法给出明确的投资评级。市场基准指数为沪深300指数。