



新能源行业周报——新版双积分政策推进新能源汽车可持续发展

市场回顾

机构分析

行业动态

企业跟踪

高新技术

1、 市场回顾

上周电池级碳酸锂价格为 31.0-55.0 万元/吨，均价为 38.7 万元/吨；较上周上涨 1.0，工业零级碳酸锂价格为 29.5-33.5 万元/吨，均价为 31.5 万元/吨，较上周下跌 0.3。

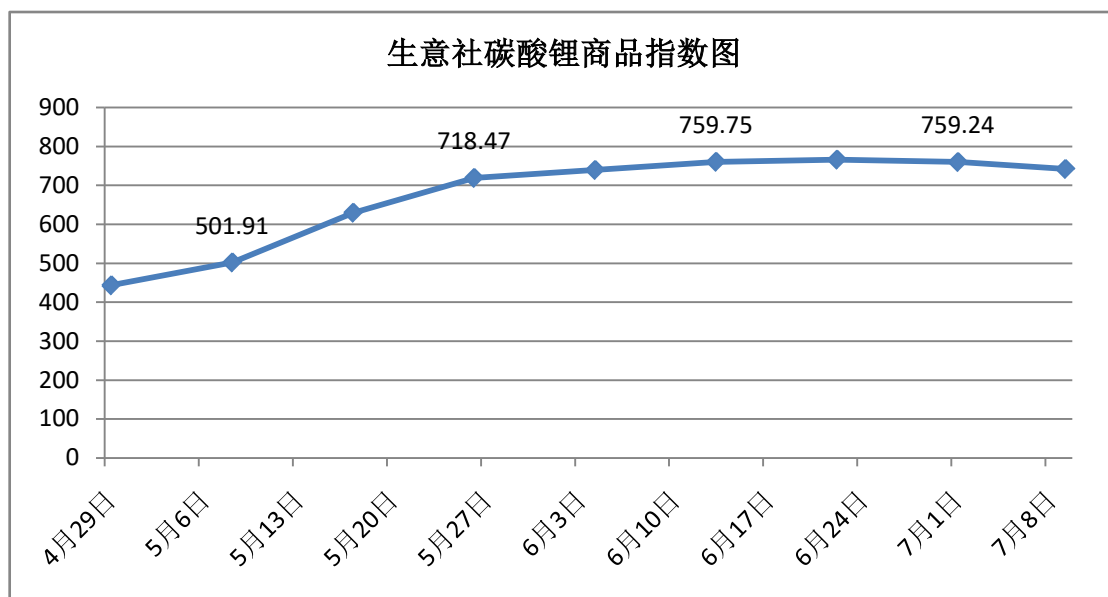
7 月 6 日，工信部等四部门修改《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》，调整新能源车型积分计算方法，自 2023 年 8 月 1 日起施行。《办法》将新能源乘用车标准车型分值平均下调 40%左右，并相应调整了积分计算方法和分值上限。新增“新能源汽车积分池管理”一章，建立积分池管理制度。当年度新能源汽车正积分与负积分供需比超过 2 倍时启动积分池存储，允许企业按自愿原则将新能源汽车正积分存储至积分池，该部分积分存储有



效期 5 年。当年度新能源汽车正积分与负积分供需比未达到 1.5 倍时释放积分池中的积分，允许企业提取储存的新能源汽车正积分，当年度未使用的新能源汽车正积分将返还积分池。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	4月29日	5月8日	5月17日	5月26日	6月4日	6月13日	6月22日	7月1日	7月9日
商品指数	443.31	501.91	629.3	718.47	738.85	759.75	765.35	759.24	741.4

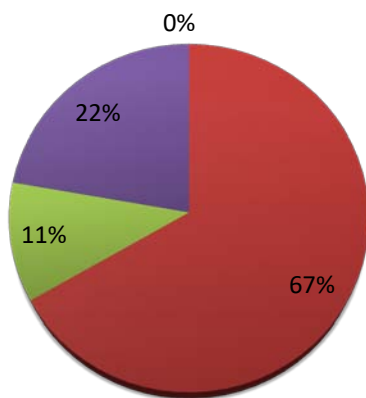




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（7月4日-7月11日），共有家证券研究机构共发布新能源概念相关研报13份，其中9份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级0个，增持评级6个，中性评级1个，持有评级2个，整体评级偏向正向，说明对新能源相关概念公司及市场仍旧持看好态度。



行业动态

【《中国汽车工业发展报告（2023）》（下称《报告》）在 2023 中国汽车论坛正式发布】

7月6日,《中国汽车工业发展报告(2023)》(下称《报告》)在2023中国汽车论坛正式发布,并由中国汽车工业协会总工程师叶盛基对《报告》进行了解读。产销方面,2023年中国汽车市场总体向好发展,预计全年汽车总销量将达到2760万辆左右,同比增长2.8%,其中乘用车销量2380万辆,同比增长1%;商用车有望触底反弹,销量可达380万辆,同比增长15%。加之新能源、出口增长,产业有望实现“5连涨”;新能源市场方面,将继续保持增长态势,但增速有所放缓,2023全年销量有望达到900万辆左右,同比增长30%左右,市场渗透率有望从2022年的25.6%提升至32%左右。其中,插电式混合动力汽车(含增程式电动车)将继续保持高速增长,有望贡献超过40%的新能源汽车增量。

【新能源乘用车渗透率持续提升】

据乘联会发布的广义乘用车及新能源乘用车批发销量数据,2023.1-5月新能源乘用车渗透率提升至31.1%,较2022年提升3.4pct。2023.4-5月连续两个月渗透率在33%以上。新能源乘用车销量增速仍然明显高于行业,但有所放缓。据乘联会发布的新能源乘用车批发数据,2023年1-5月,新能源乘用车累计销售278万辆,同比增长46.6%。

【新能源乘用车销量增速仍然明显高于行业,但有所放缓】

据乘联会发布的新能源乘用车批发数据,2023年1-5月,新能源乘用车累计销售278万辆,同比增长46.6%,较2021-2022年增速明显放缓(分别为181.2%、96.5%),这与新能源汽车整体规模较大以及2023年行业需求复苏偏弱有关。



企业跟踪

【比亚迪：需求爆发式增长产能利用率饱和】

比亚迪产能在 2020 年之前无较大变化，2019-2021 新能源乘用车产能为年产 60 万辆，2022 年产能翻倍达到 125 万辆（实际预计高于 125），当年产量 186 万辆，现有产能已经全部饱和，我们预计 2023 年产能以及销量可达 300 万辆左右，对应产能利用率依然保持高位。

【比亚迪自 2020 年开始固定成本占比稳健下降，盈利弹性已处在释放通道】

2017-2020 年，比亚迪的固定成本占比从 7.17%提升至 8.39%，达到高点后下降，2022 年下降至 5%。2017-2022 年，比亚迪的折旧金额从 71 亿元增至 197 亿元，年均复合增长率为 15%；摊销金额从 17.19 亿元增长至 29.28 亿元，年均复合增长率为 11%。比亚迪的折旧和摊销金额仍在持续增长，但是因为销售规模的快速提升，固定成本占比仍然下降，规模效应体现的尤为明显。

【特斯拉：Model 3Y 国产化带动销量与业绩的戴维斯双击】

特斯拉的销量突破：2019 年 3 月正式发布 Model y，2020 年 3 月交付首批 Model y，2021 年 1 月国产 Model y 开始交付，2021 年 8 月国产标准续航版 Model y 开始交付，从 2020 年下半年开始特斯拉季度销量持续创新高。特斯拉 2022 年实现总收入 814.62 亿美元，同比增长 51.4%，其中汽车销售业务实现营业收入 672.10 亿美元，同比增长 52.3%，汽车销售业务实现毛利 176.11 亿美元，同比增长 50.4%。2022 年实现净利润 125.56 亿美元，同比增长 127.5%，对应净利率 15.41%，同比+5.16pct。汽车业务方面，2022 年特斯拉全年交付 131.39 万辆，同比增长 40.3%，对应单车收入为 5.12 万美元，同比提升 0.40 万美元，单车毛利 1.34 万美元，同比提升 0.09 万美元，单车净利润为 0.96 万



美元，同比提升 0.37 万美元。

特斯拉单车盈利从 2019Q3 开始进入稳定增长通道，2022Q4 实现营业收入 243.18 亿美元，汽车销售业务实现营业收入 202.41 亿美元，汽车销售业务实现毛利 48.08 亿美元，公司整体实现净利润 36.87 亿美元。汽车业务方面，2022Q4 特斯拉交付 40.53 万辆，对应单车收入为 4.99 万美元，单车毛利 1.19 万美元，单车净利润 0.91 万美元。2023Q1 特斯拉财务数据有所下滑，单车收入 4.46 万美元，单车毛利 0.82 万美元，单车利润 0.59 万美元，主要系降价的影响。

高新技术

【钠离子电池与锂离子电池相比有哪些优缺点？】

圆柱钠离子电池是一种采用圆柱形电池结构的钠离子电池。它的内部结构由正极、负极、电解质和隔膜组成，电极材料通常是钠离子化合物，如钠镍氧化物(NaNiO_2)或钠铁磷酸盐 (NaFePO_4)。

钠离子电池的优点包括：

高能量密度：相对于锂离子电池，钠离子电池具有更高的理论能量密度，可以储存更多的能量。



资源丰富：钠资源相对较为充足和廉价，相比锂离子电池具有更大的可持续性。

安全性较高：钠离子电池在安全性方面相对较好，不太容易发生过热或爆炸等情况。

然而，钠离子电池也存在一些缺点和挑战：

较低的循环寿命：钠离子电池的循环寿命相对较短，即充放电周期后性能逐渐下降。

低充放电速率：相对于锂离子电池，钠离子电池的充放电速率较低。

技术仍在发展中：相较于锂离子电池，钠离子电池的技术仍处于早期阶段，需要进一步研究和改进。

钠离子电池的应用领域包括但不限于：

电动交通工具：用于电动汽车、电动自行车以及其他电动交通工具的动力源。

储能系统：作为家庭、工业或电网储能系统中的蓄电池组件，储存并供应电力。

可再生能源储存：用于太阳能和风能等可再生能源系统中，储存多余的电能供应不稳定的电力网络使用。

移动设备：用作便携式电子设备，如手机、平板电脑等的电池。

非网格电力供应：为偏远地区或紧急情况下的非网络化电力供应提供可靠的能源



来源。

信息来源：生意社

OFWEEK 锂电网

金融界

亚洲金属网

东方财富网

电池网

盖世汽车

锂业分会等

**THE
END!**

免责声明：

本报告是基于上海联合矿权交易所认为可靠的已公开信息编制，但上海联合矿权交易所不保证所载信息的准确性和完整性。本报告所载的意见、评估及预测仅为本报告最初出具日的观点和判断，在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。本报告所载的资料、工具、意见及推测仅供参考，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的邀请或向人做出邀请。

本报告版权仅为上海联合矿权交易所所有。未经上海联合矿权交易所书面同意，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发布、转发或引用本报告的任何部分。若上海联合矿权交易所以外的机构向其客户发放本报告，则由该机构独自为此发送行为负责，上海联合矿权交易所对此等行为不承担任何责任。

如未经上海联合矿权交易所授权，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。上海联合矿权交易所将保留随时追究其法律责任的权利。