



新能源行业周报—8月新能源汽车产销创历史新高

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 49.0-53.5 万元/吨，均价为 51.5 万元/吨；较上周上涨 0.7 万元/吨，工业零级碳酸锂价格为 47.7-50.5 万元/吨，均价为 49.0 万元/吨，较上周上涨 0.8 万元/吨。

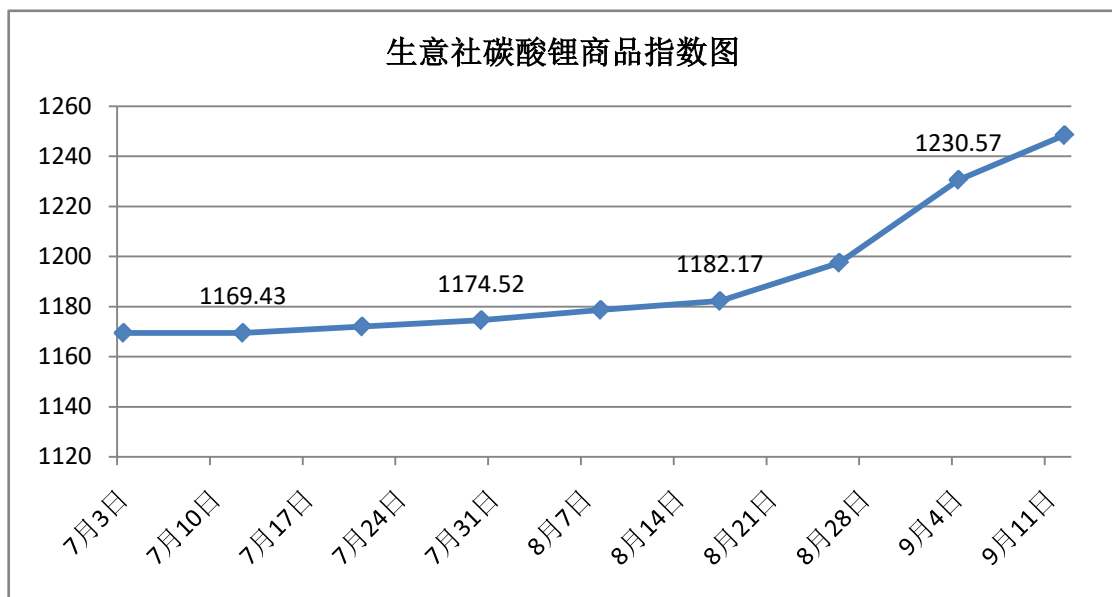
据中国汽车工业协会统计数据显示，8 月份，我国新能源汽车产销分别完成 69.1 万辆和 66.6 万辆，月度产销再创历史新高，产销同比分别增长 1.2 倍和 1 倍。1-8 月新能源汽车产销分别完成 397 万辆和 386 万辆，同比分别增长 1.2 倍和 1.1 倍。其中，在新能源汽车主要品种中，与上月相比，纯电动汽车产销增长明显，8 月分别完成 53.6 万辆和 52.2 万辆，同比分别增长 1.1 倍和 92.9%；插电式混合动力汽车呈小幅增长；燃料电池汽车产量明显下降、销量



小幅增长；与上年同期相比，上述三大类品种产销继续保持快速增长。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	7月3日	7月12日	7月21日	7月30日	8月8日	8月17日	8月26日	9月4日	9月12日
商品指数	1169.43	1169.43	1171.97	1174.52	1178.6	1182.17	1197.45	1230.57	1248.41

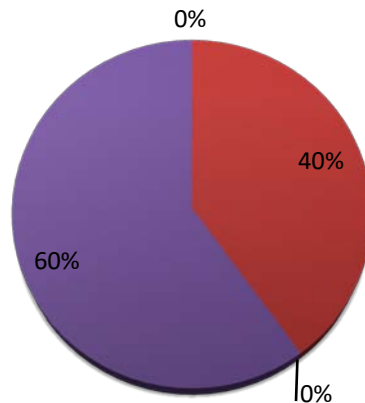




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期(9月7日-9月13日),共有9家证券研究机构共发布新能源概念相关研报11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0个,持有评级3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

【据中国汽车工业协会统计数据显示，连续创历史新高】

据中国汽车工业协会统计数据显示，8月，汽车企业出口30.8万辆，连续创历史新高，实现出口历史上首次超过30万辆，出口环比增长6.2%，同比增长65%。新能源汽车出口8.3万辆，环比增长53.6%，同比增长82.3%，呈现高速增长势头。

【2023年纯电动乘用车销量有望达到699万辆，同比增长37%】

2022年10-20万元纯电动车优质供给稀缺，比亚迪秦Plus EV、比亚迪元PLUS、比亚迪海豚、广汽埃安S等车型供不应求，销量持续攀升。我们认为，2022年10-20万元电动车已过平价临界点，有望持续放量。基于不同车型的产品力和竞争力，我们对细分车型进行销量预测，我们预计2023年10-20万元电动车有望达到231万辆，同比增长39%。2022H2-2023年20万元以上电动车百优质供给众多：比亚迪海豹、海狮，腾势D9，欧拉闪电猫，长安阿维塔11，广汽埃安A19、A02，蔚来ET5、ES7，小鹏G9、极氪009等。我们预计，2023年20万元以上纯电动车销量有望达到305万辆，同比增长70%。2023年纯电动乘用车销量有望达到699万辆，同比增长37%。

【2023年插电混动车销量有望达到337万辆，同比增长120%。】

供给层面，比亚迪推出DM-i超级混动后，长城、吉利、广汽等均优秀自主车企加快混动的布局，其混动车型相比同级别燃油竞品车型油耗低40-50%的水平，节能性突出，产品力升级，即将发力；需求层面，比亚迪DM-i车型销量势如破竹，积累了大规模用户，消费者对自主混动技术的认可度大幅提升。基于不同车型的产品力和竞争力，我们对细分车型进行销量预测，我们预计2023年插电



混动车销量有望达到 337 万辆，同比增长 120%。

企业跟踪

【比亚迪泰国建工厂】

9月8日，比亚迪汽车泰国有限公司与 WHA 伟华集团大众有限公司签约，正式签署土地认购、建厂相关协议。据悉，比亚迪泰国工厂将采用最先进的右舵汽车技术，预计将于 2024 年开始运营，年产能约 15 万辆，生产的汽车将投放到泰国本土市场，同时辐射周边东盟国家及其他地区。

【上海超级工厂产业链本土化率已达到 95%】

特斯拉公司副总裁陶琳表示，目前上海超级工厂产业链本土化率已达到 95%，在上海、苏州、宁波、南通等长三角地区组建起“4 小时朋友圈”，形成新能源汽车零部件的全生态链，还打通了全国汽车产业链市场，形成完整的“安全、自主、可控”的产业生态，本土化进程的提提升带动生产效率的提升，也为行业培育了一批高水准供应商伙伴。

【丰田 7 月全球产量下跌 8.6%，全年产量目标恐难实现】

8月30日，丰田汽车表示，由于新冠肺炎疫情、恶劣天气和召回调查以及持续的芯片短缺影响了生产，该公司 7 月全球汽车产量同比下降 8.6%，连续四个月未能实现产量目标。7 月份，丰田在全球生产了 706,547 辆汽车，低于去年同期的 773,135 辆和约 80 万辆的目标。其中，丰田在日本的产量同比下降 28.2%至 221,817 辆，而在海外的产量同比增长 4.5%至 484,730 辆，创同期新高。丰田海外销量的增长得益于欧洲、中国和亚洲其他地区的强劲复苏。



高新技术

【磷酸铁锂电池零下 10 度衰减多少？磷酸铁锂和三元电池的区别对比】

磷酸铁锂电池作为目前电动汽车的电池种类之一，其特点则是它的热稳定性比较的稳定、制作成本也不高、使用寿命长等等。但是它的抗低温性能非常的低，在零下 10 度的情况下，虽然可以正常的使用电池，不过充电的效率就会大幅度的降低。

对于磷酸铁锂冬天太差了这一说法，其实冬季低温下磷酸铁锂电池是会比三元锂电池衰减的大一些，但并不大。在同等条件下，如果搭载三元锂电池的车辆会因冬季低温续航里程缩水 25%，而磷酸铁锂的化则很有可能会达到 30%。两者之间的差距仅此而已，并没有网上一些人谣传的差距那么大。此外，产生这点差距还不完全是电池天生属性决定的。

磷酸铁锂和三元锂电池的区别对比

1、能量密度

电池能量密度是影响新能源汽车续航表现的指数。磷酸铁锂电池电芯能量密度大概只有 110Wh/kg 左右，而三元锂电池电芯能量密度普遍在 200Wh/kg。也就是说，相同重量的电池，三元锂电池的能量密度是磷酸铁锂电池的 1.7 倍，三元锂电池能够为新能源汽车带来更长的续航。

2、安全性

磷酸铁锂电池是目前热稳定性最好的动力电池，在安全性上相较于三元锂电池有着绝对的优势。磷酸铁锂电池的电热峰值高达 350℃，电池内部的化学成分需要



达到 500~600℃才会开始分解；而三元锂电池的热稳定性表现就很一般了，它在 300℃左右就会开始分解。

3、充电效率

三元锂电池效率更高。实验数据表明，10℃以下条件充电时二者区别不大，但 10℃以上会拉开距离，在 20℃充电时，三元锂电池的恒流比是 52.75%，磷酸铁锂电池的恒流比是 10.08%，前者是后者的 5 倍。

4、循环寿命

磷酸铁锂电池的循环寿命要优于三元锂电池，三元锂电池的理论寿命是 2000 次，但基本上到 1000 次循环时，容量衰减到 60%。就算是业界较为优秀特斯拉，经过 3000 次也只能保持 70%的电量，而磷酸铁锂电池经过相同循环周期，也还能有 80%的容量。

相比之下，磷酸铁锂电池安全、寿命长、耐高温；三元锂电池重量轻、充电效率高、耐低温。因此，二者差异产生的因时因地的各自适应性是并存的原因所在。

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。