



新能源行业周报—10月新能源汽车销量延续高增长

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 59.0-61.0 万元/吨，均价为 60.2 万元/吨；较上周下跌 0.1，工业零级碳酸锂价格为 56.0-61.0 万元/吨，均价为 58.5 万元/吨，较上周持平。

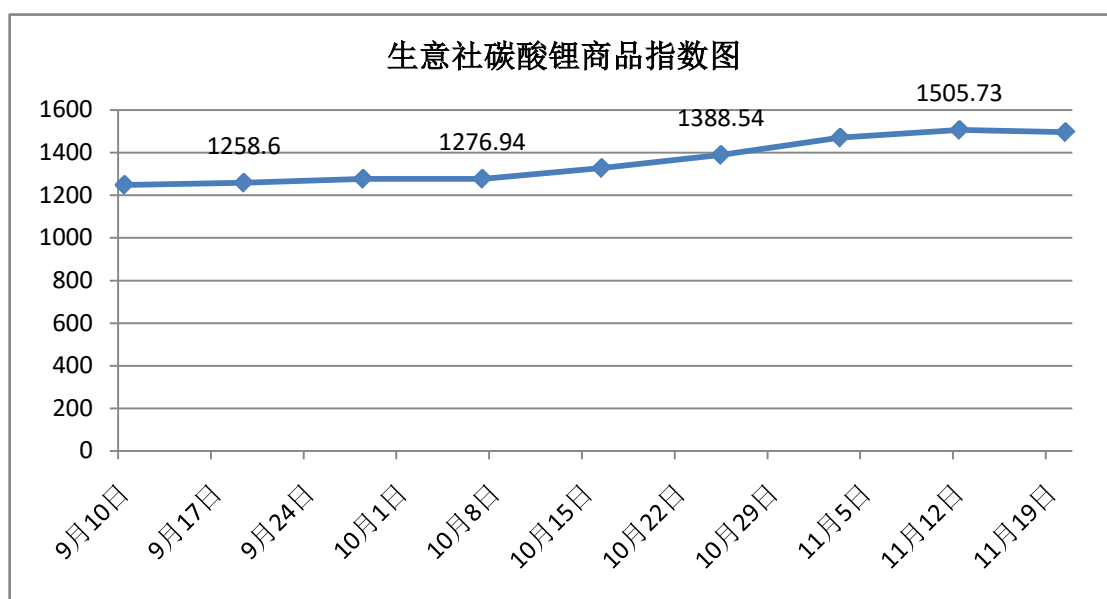
据中汽协数据，10 月新能源汽车销售 71.4 万辆，同比增长 81.7%，延续了高速发展的态势。新能源乘用车销量 68.0 万辆，同比增长 81.7%，批发、零售渗透率高达 30.8%、30.2%；其中比亚迪秦/汉/唐/宋/海豚、五菱宏光 Mini、长安 lumin、SL03 等车型热销使得比亚迪、上汽通用五菱、长安汽车等表现较好，相关车企及产业链有望受益。新能源商用车销量 3.3 万辆，同比增长 83.3%；6 米以上新能源客车销售 6448 辆，同比增长 15.6%，其中宇通客车、中车电动、福田欧辉销量位居前三。新能源汽车后续有望延续高增长，建议持续关注相关产



业链投资机会。

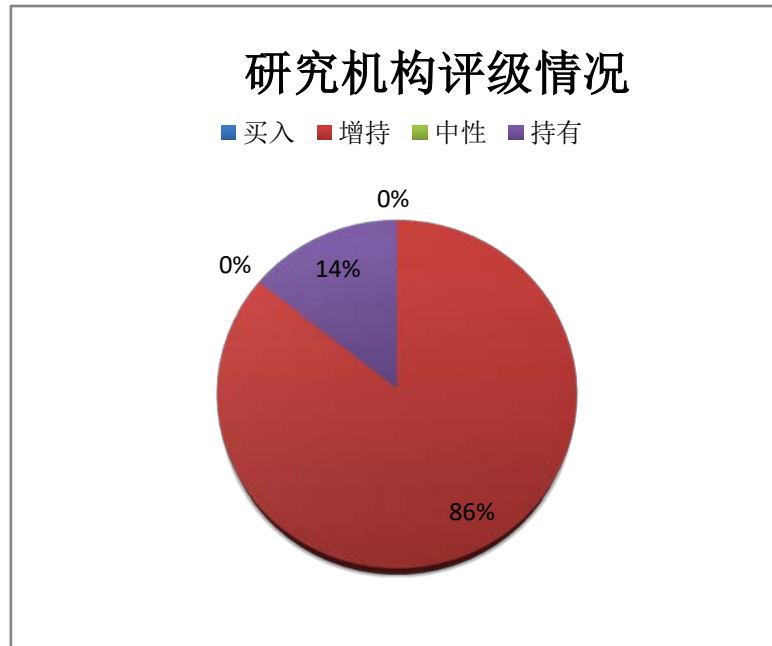
● 生意社碳酸锂商品指数

日期	9月10日	9月19日	9月28日	10月7日	10月16日	10月25日	11月3日	11月12日	11月20日
商品指数	1248.41	1258.6	1276.94	1276.94	1327.39	1388.54	1470.06	1505.73	1495.54





机构分析



上一周期（11月16日-11月22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7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1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

【10月新能源汽车销量YOY+81.7%，同环比继续增长】

新能源汽车10月销量为71.4万辆，MOM+0.8%，YOY+81.7%，本月市场占有率达28.5%。1-10月新能源汽车累计销售548.5万辆，YOY+110%，市场占有率达24%，环比继续提升0.5个百分点。

本月比亚迪、赛力斯（问界）继续保持较快的同环比增速，特斯拉、蔚小理则均环比下滑。比亚迪销量继续创新高，10月销量为20.16万辆，MOM+15.1%；特斯拉中国工厂10月交付7.17万辆，MOM-13.7%；五菱宏光EV销售4.1万辆，MOM+10.3%。

造车新势力中，赛力斯10月交付12047辆，MOM+18.8%；哪吒月销18016万辆，环比基本持平；蔚来、理想、小鹏、零跑本月均环比下滑，销量分别为10059辆、10052辆、5101辆和7026辆。10月下旬，特斯拉开启新一轮降价，并且提车周期明显缩短，侧面反映出前期各地积极的补贴政策部分透支了新能源汽车需求。特斯拉的降价给同价位段的车企带来了较大的压力，11月部分新能源车企也有跟进降价的动作，市场竞争愈发激烈。

【践行“双碳”战略，多元路径助力汽车低碳转型】

根据中国汽车技术研究中心测算，汽车直接碳排放占全国碳排放总量约10%，其中90%来自行驶阶段消耗的化石能源，“双碳”战略下汽车电动化转型势在必行。政策方面，购置补贴和税收优惠退坡在即，双积分政策进行接替将对各类技术路线提出差异化考核指标，鼓励多元化路线均衡发展。电动化方面，纯电和增程技术路线将继续并存，满足广泛用户需求，推动汽车电动化转型。氢能与燃料电池方面，尽管各地推出了相关发展规划和示范区，然而受氢制储输用全链条制约，氢能及燃料电池尚无法在短期内普及应用，而国产化及核心技术研发是该领域的



聚焦问题。我们认为，在国家“双碳”顶层设计下，多种动力技术路线并行将成中国的汽车发展的中短期趋势，相关政策和跨领域的协同机制是促进我国新能源汽车产业均衡发展的关键。

企业跟踪

【比亚迪成立“仰望汽车”公司，消息称高端品牌计划 2023 年一季度发布】

据财联社报道，比亚迪高端品牌暂定于 2023 年一季度正式发布。此外，比亚迪于 11 月 7 日在深圳市南山区注册成立深圳仰望汽车销售有限公司，由比亚迪工业公司 100% 持股，经营范围包括新能源汽车整车销售、新能源汽车电附件销售、插电式混合动力专用发动机销售及充电桩销售等。IT 之家此前报道，消息称比亚迪将于今年第四季度发布全新高端品牌，新车价格将超过 100 万元。比亚迪相关负责人向中国证券报回应称：“高端品牌暂定于今年底发布，同步亮相首款硬派越野车型，定价 100 万元以上。”

【北京现代：目标在 2025 年实现燃油车全面混动化】

11 月 10 日，北京现代正式启动“2025 向新计划”，通过产品转型、品牌向新等，目标在 2025 年达成年销 50 万辆以上销售目标。

其中，在混动车型方面，北京现代目标在 2025 年实现燃油车全面混动化。未来 3-5 年内构建一款 MPV 车型、两款轿车、三款 SUV 车型的混动化产品矩阵，达成混动产品年产销 30 万辆规模。在纯电车型方面，计划未来 3 年投放 4-5 款纯电车型，力争达成年产销 20 万辆规模。



【岚图汽车：完成近 50 亿元 A 轮融资】

11 月 18 日，岚图汽车宣布完成 A 轮引战融资协议签署和交割。本次融资总额度近 50 亿元，融资后岚图市场估值近 300 亿元。

岚图汽车 CFO 沈军表示，下一步，岚图将在本轮成功融资的基础上，根据实际发展需要及市场情况，择机继续开展后续轮次融资工作；同时，岚图也将综合市场及监管政策情况，考虑后续 IPO 计划。(来源：搜狐财经)

高新技术

【磷酸铁锂/钴酸锂/锰酸锂/三元材料的锂电池的优缺点】

锂电池是一类由锂金属或锂合金为负极材料、使用非水电解质溶液的电池。锂离子电池以碳素材料为负极，以含锂的化合物为正极，根据正极化合物不同，常见的锂离子电池有钴酸锂、锰酸锂、磷酸铁锂、三元锂等。

那么以钴酸锂、锰酸锂、镍酸锂、三元材料、磷酸铁锂等为材料做成的电池各具那些优缺点？

1、钴酸锂电池

优点：钴酸锂具有放电平台高、比容量较高、循环性能好、合成工艺简单等优点。

缺点：钴酸锂材料中含有毒性较大的钴元素，且价格较高，制作大型动力电池时安全性难以保证。



2、磷酸铁锂电池

优点：磷酸铁锂不含有害元素，成本低廉，安全性非常好，循环寿命可达 10000 次。

缺点：磷酸铁锂电池的能量密度低于钴酸锂和三元电池。

3、三元材料锂电池

优点：三元材料在比能量、循环性、安全性和成本方面可以进行均衡和调控。

缺点：三元材料热稳定性越差。如 NCM11 材料在 300℃左右发生分解，而 NCM811 在 220℃左右即分解。

4、锰酸锂电池

优点：锰酸锂的成本低、安全性和低温性能好。

缺点：锰酸锂的材料本身并不太稳定，容易分解产生气体。

5、镍酸锂电池

优点：镍酸锂具有比容量高、污染小、价格适中、与电解液匹配好等优点。

缺点：镍酸锂的合成困难, 循环稳定性差。

锂离子电池的重量是相同容量的镍镉或镍氢电池的一半；一个锂离子电池单体的



工作电压为 3.7V，相当于三个串联的镍镉或镍氢电池；锂离子电池不含金属锂，不受飞机运输关于禁止在客机携带锂电池等规定的限制。

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。