



# 新能源行业周报—3月销量同环比上升 新能源渗透率持续向上

- 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 10.5-12.5 万元/吨，均价为 11.6 万元/吨；较上周上涨 0.4，工业零级碳酸锂价格为 10.0-12.0 万元/吨，均价为 11.3 万元/吨，较上周上涨 0.6。

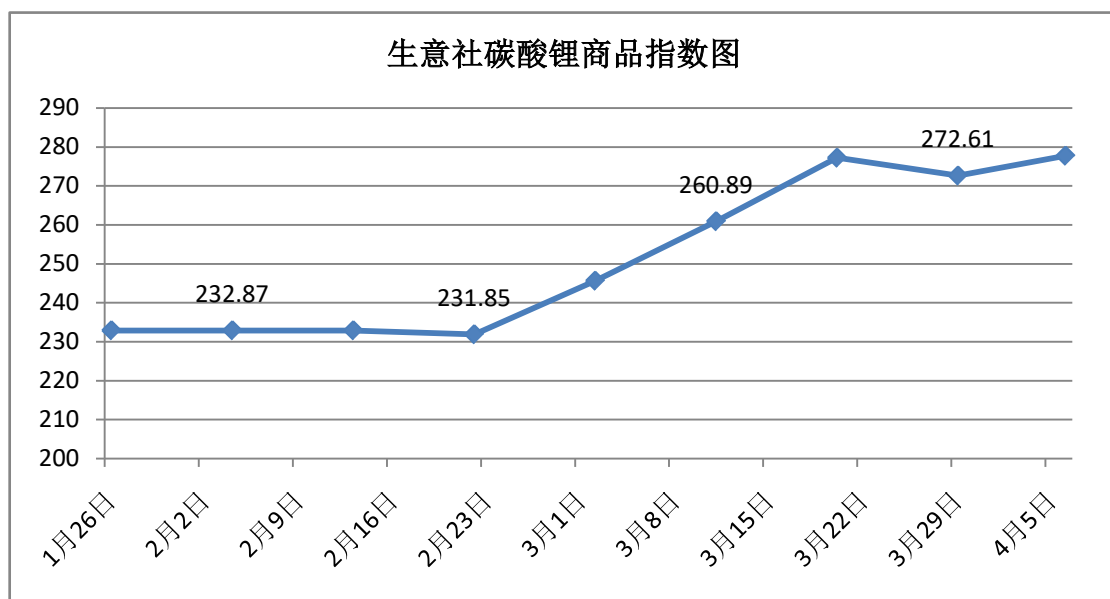
销量同比提升，新势力持续上扬。据乘联会数据，3 月狭义乘用车零售销量预计 165 万辆左右，同比+3.7%，环比+49.5%，基本符合常规季节性走势。新能源零售预计 75.0 万辆左右，同比+37.1%，环比+93.2%，渗透率预计可达 45.5%，较 2 月大幅回升。随着春节后新能源价格下探带来的大量潜客转化为终端成交，三月初新能源销量增长迅猛，对 3 月车市构成有力支撑，预计全月渗透率可创历史新高。8 家样本新势力车企合计交付 150,029 辆，同比+43.2%，环比+65.0%。



问界单月交付 3.2 万辆，同比+775.2%，环比+50.1%，蝉联新势力月销冠军。

### ● 生意社碳酸锂商品指数

日期	1月26日	2月4日	2月13日	2月22日	3月2日	3月11日	3月20日	3月29日	4月6日
商品指数	232.87	232.87	232.87	231.85	245.61	260.89	277.2	272.61	277.71

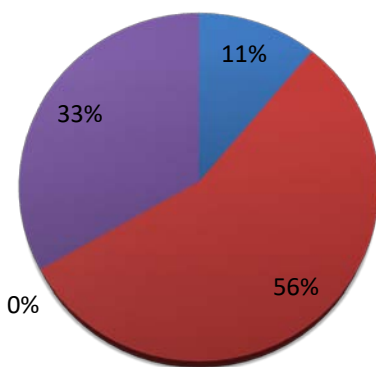




## 机构分析

### 研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（4月2日-4月9日），共有8家证券研究机构共发布新能源概念相关研报10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1个，增持评级5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

### 【2月新能源渗透率同环比双增】

据乘联会数据,2024年2月新能源乘用车批发销量完成44.7万辆,同比-9.9%,环比-34.5%,批发渗透率34.5%,同比+3.8pct,环比+1.9pct;新能源乘用车零售销量完成38.8万辆,同比-11.6%,环比-41.9%,零售渗透率35.4%,同比+3.7pct,环比+2.6pct。

### 【混动车型表现亮眼,缓解冬季续航焦虑】

分动力类型来看,2024年2月纯电乘用车批发销量26.9万辆,同比-22.5%,插电式混动乘用车销量17.8万辆,同比+19.5%。北方冬季纯电乘用车续航受温度影响较大,混动车型有效缓解续航焦虑,销量数据表现亮眼。

### 【3月1-24日全国乘用车零售69.8万电车33.5万】

1) 乘用车:3月1-24日,全国乘用车零售102.8万辆,同/环比+11%/+25%,累计零售417万辆,同比+16%;全国乘用车批售120.7万辆,同/环比+17%/+82%,累计批售460.7万辆,同比+13%。

2) 电车:3月1-24日,新能源市场零售49万辆,同/环比+39%/+84%,累计零售155万辆,同比+38%;新能源批售50.8万辆,同/环比+33%/+110%,累计批售164.4万辆,同比+30%。



## 企业跟踪

### 【比亚迪发布 2023 年年报，表现强势】

23 年公司交付达成 300 万辆目标，营收 6023.15 亿元，同比+42.04%，其中汽车业务营收 4834.5 亿，同比+48.9%，我们计算 23 年单车 ASP 为 15.98 万元，同比-11.25%。23 年毛利润 1217.6 亿元，同比+68.5%，毛利率 20.2%；23 年归母净利润 300.41 亿元，同比+80.72%；公司销量大涨带动强势表现。虽 Q1 公司降价短期盈利承压，但后续伴随车型矩阵结构优化+出海进程加速，公司有望在 Q2-Q3 迎来盈利拐点

### 【小米 SU7 正式上市定价&订单双双超预期】

3 月 28 日晚，小米召开发布会，新车小米 SU7 正式发布。新车定位中大型纯电轿车，共有 SU7/SU7 Pro/SU7 Max 三个版本；车身尺寸 4997/1963/1455mm，轴距 3000mm。售价 21.59-29.99 万，定价超预期。新车发布后，4 分钟大定破万，7 分钟大定破 2 万，27 分钟大定破 5 万，大超预期。

### 【宁德时代：宁德时代与通用汽车洽谈技术授权合作，计划在北美合作建厂】

宁德时代目前正在与通用汽车洽谈 LRS (Licence Royalty Service, 技术授权) 模式的合作，计划在北美共同建设一个磷酸铁锂动力电池工厂。现阶段的计划中，该工厂的计划年产能不低于宁德时代与福特合作建设的工厂。宁德时代与通用汽车的合作工厂选址有可能在美国或墨西哥。宁德时代与通用汽车的合作很可能与其和福特汽车的合作类似：宁德时代负责建设电池产线、搭建供应链、调试产线设备和管理制造流程，工厂资本开支则全部由车企承担，宁德时代不在合作工厂占有股份，而是收取专利授权费和服务费。宁德时代与福特的合作工厂计划于 2026 年投产。



## 高新技术

### 【常用的锂离子电池导电剂有哪些？】

常用的锂离子电池导电剂可以分为传统导电剂（如炭黑、导电石墨、碳纤维等）和新型导电剂（如碳纳米管、石墨烯及其混合导电浆料等）。市面上的导电剂型号有 SPUERLi、S-0、KS-6、KS-15、SFG-6、SFG-15、350G、乙炔黑（AB）、科琴黑（KB）、气相生长碳纤维（VGCF）、碳纳米管（CNT）等等。

#### 1、炭黑

炭黑在扫描电镜下呈链状或葡萄状，单个炭黑颗粒具有非常大的比表面积（ $700\text{m}^2/\text{g}$ ）。炭黑颗粒的高比表面积、堆积紧密有利于颗粒之间紧密接触在一起，组成了电极中的导电网络。比表面较大带来的工艺问题是分散困难、具有较强的吸油性，这就要通过改善活物质、导电剂的混料工艺来提高其分散性，并将炭黑量控制在一定范围内（通常是 1.5% 以下），炭黑形态及其在活物质中混合状态如图 1 所示。

#### 2、导电石墨

导电石墨也具有较好的导电性，其本身颗粒较接近活物质颗粒粒径，颗粒与颗粒之间呈点接触的形式，可以构成一定规模的导电网络结构，提高导电速率的同时用于负极时更可提高负极容量。

#### 3、碳纤维（VGCF）



导电碳纤维具有线性结构，在电极中容易形成良好的导电网络，表现出较好的导电性，因而减轻电极极化，降低电池内阻及改善电池性能。在碳纤维作为导电剂的电池内部，活物质与导电剂接触形式为点线接触，相比于导电炭黑与导电石墨的点点接触形式，不仅有利于提高电极导电性，更能降低导电剂用量，提高电池容量。VGCF 和导电炭黑在活物质中分散状态比较如图 2 所示：

#### 4、碳纳米管（CNT）

CNT 可以分为单壁 CNT 和多壁 CNT，一维结构的碳纳米管与纤维类似呈长柱状，内部中空。利用碳纳米管作为导电剂可以较好的布起完善的导电网络，其与活物质也是呈点线接触形式，关于提高电池容量（提高极片压实密度）、倍率性能、电池循环寿命和降低电池界面阻抗具有很大的用途。目前，比亚迪、中航锂电部分产品使用 CNT 作为导电剂，经反响具有不错的效果。碳纳米管可分为纠缠式和阵列式两种成长状态，无论是哪种形式其应用于锂离子电池中都存在一个问题就是分散，目前可以通过高速剪切、添加分散剂、做成分散浆料、超细磨珠静电分散等工艺解决。

#### 5、石墨烯

石墨烯作为新型导电剂，由于其独特的片状结构（二维结构），与活性物质的接触为点一面接触而不是常规的点点接触形式，这样可以最大化的发挥导电剂等用途，减少导电剂的用量，从而可以多使用活性物质，提升锂离子电池容量。但是由于其成本较高，分散困难、具有阻碍锂离子传输等弊端尚未完全被工业化应用。

#### 6、二元、三元导电浆料

在最新的研究进展中，部分锂离子电池选用的导电剂是 CNT、石墨烯、导电炭黑



之间两者或三者的混合浆料。将导电剂复合做成导电浆料是工业应用的需求，也是导电剂之间相互协同、激发用途的结果。无论是炭黑、石墨烯还是CNT，将其三者单独使用时已经很大的分散难度，假如想要将其与活物质均匀混合，则要在未进行电极浆料搅拌之前，将其分散开然后再投入使用。

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。