



新能源行业周报

—欧盟按原计划将对中国电动汽车加征关税 将于 7 月 5 日生效

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 9.2-10.5 万元/吨，均价为 9.9 万元/吨；较上周下跌 0.5，工业零级碳酸锂价格为 9.3-11.3 万元/吨，均价为 10.6 万元/吨，较上周下跌 1.2。

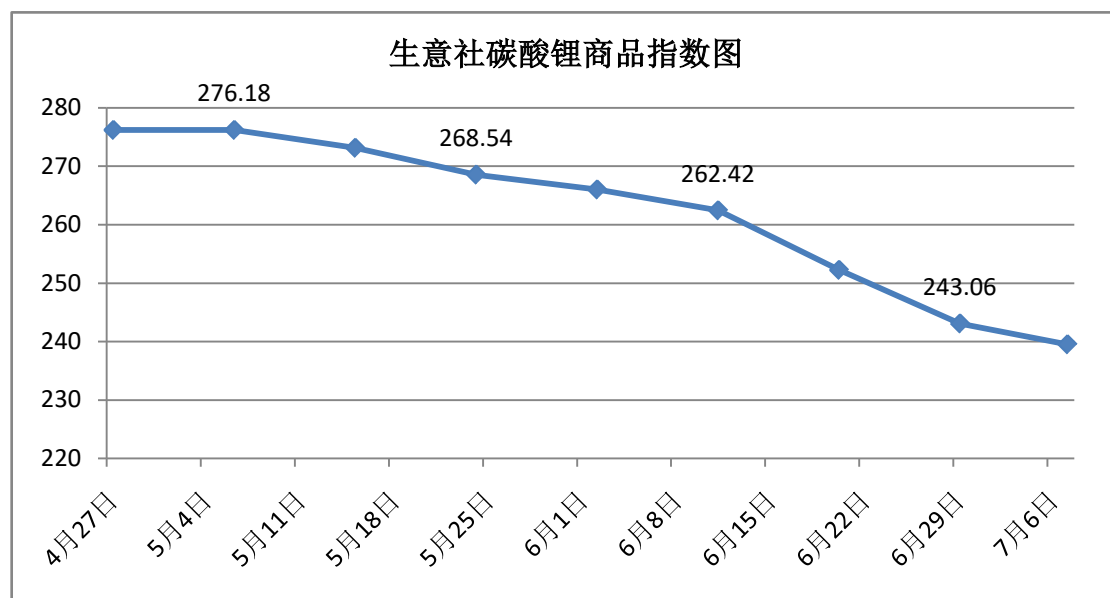
7 月 4 日，欧盟委员会在对中国电动汽车（BEV）进行为期九个月的反补贴调查后，决定对来自中国的电动汽车进口征收临时反补贴税。临时关税适用于部分中国生产商，分别为：比亚迪 17.4%，吉利 19.9%，上汽 37.6%。其他合作但未被抽样的中国生产商将被征收 20.8%的加权平均关税，未合作的公司税率为 37.6%。这一临时关税将于 2024 年 7 月 5 日生效，最长持续四个月。与 2024



年 6 月 12 日预先披露的税率相比，根据相关方对计算准确性提出的意见，临时关税略有下调。（财联社）

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	4 月 27 日	5 月 6 日	5 月 15 日	5 月 24 日	6 月 2 日	6 月 11 日	6 月 20 日	6 月 29 日	7 月 7 日
商品指数	276.18	276.18	273.12	268.54	265.99	262.42	252.23	243.06	239.49

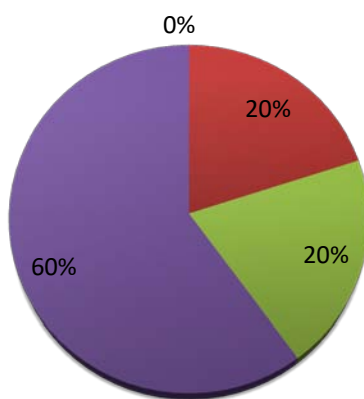




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（7月2日-7月9日），共有5家证券研究机构共发布新能源概念相关研报5份，其中5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1个，中性评级1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

【自主品牌表现强势，新能源乘用车快速增长】

2024 年 1-5 月，自主品牌乘用车累计销量 598.7 万辆，同比增长 25.2%，市场份额同比上升 8.2 个百分点至 61.3%。新能源乘用车增速显著，1-5 月插混车型增量占全部乘用车增量的 90%。重卡市场表现疲软，天然气重卡、新能源重卡持续走强。1-5 月，天然气重卡在低运费及低气价的推动下，连月保持高增速，行业渗透率较 2023 年增加 4.7pct 至 21.4%；新能源重卡市场渗透率进一步增长，较 2023 年全年占比（3.75%）提升 1.03pct。出口持续高景气，客车出口表现亮眼。2024 年 1-5 月，新能源汽车累计出口 51.9 万辆，同比增长 13.7%，对巴西、墨西哥等拉美市场走强。客车出口成为推动客车销量增长的重要细分市场，2023 年出口量创历史新高，2024 年 1-5 月，客车累计出口 2.2 万辆，同比增长 42%。

【电动化仍是长期趋势，插混增速有望延续】

中国新能源市场对于全球的拉升作用以及北美市场渗透率的快速提升，我们预计 2024 年全球新能源车销量可达到 1800 万辆，同比增速约 30%，渗透率达到 20%。自主品牌持续发力，坚持混动纯电双线并举。受益于比亚迪、吉利、理想、问界等车企插混车型的良好表现，2024 年插混市场还将快速增长，预计 2024 年插混车型在新能源市场渗透率进一步提升至 42%。

【新能源乘用车市场价格结构持续上行，中大型车型销量占比不断提升】

2024 年 1-5 月，除 A00 级新能源乘用车销量 20.7 万辆，同比下滑 2.8%，其



他级别新能源乘用车销量同比均呈现正增长，中大型车型销量增速较快，其中 D 级新能源乘用车涨幅最大，累计销量 8.5 万辆，同比增长 140.4%。A 级新能源乘用车重新成为销量主力，累计销量 126.1 万辆，同比增长 13.7%。分价格区间来看，2024 年 1-5 月，8-10 万价格区间销量快速提升，累计销量 26.9 万辆，同比增长 303.1%。新能源乘用车市场价格结构持续上行，高端化趋势发展明显。50 万以上价格区间销量涨幅较大，累计销量达到 9.2 万辆，同比增长 297.1%。15-20 万仍是主力消费区间，累计销量 102.8 万辆，同比增长 17.1%。

企业跟踪

【比亚迪：泰国工厂竣工 第 800 万辆新能源汽车下线】

7 月 4 日，比亚迪在泰国罗勇府举行泰国工厂竣工暨第 800 万辆新能源汽车下线仪式，海豚作为下线车型在泰国工厂亮相。比亚迪泰国工厂从开工到投产历时仅 16 个月，年产能约 15 万辆，包含整车四大工艺和零部件工厂。比亚迪董事长兼总裁王传福表示，比亚迪布局泰国市场仅两年时间，已累计十八个月获得泰国纯电动车销量冠军。未来，比亚迪将在泰国推出更多纯电动车型，并引入插混车型，助力泰国汽车产业链转型升级。（财联社）

【特斯拉进入江苏省政府用车采购目录】

日前，江苏政府采购网披露的《江苏省党政机关、事业单位及团体组织 2024-2025 年度新能源汽车框架协议采购入围公告（三）》显示，特斯拉 Model Y 后轮驱动版进入江苏省政府新能源用车采购目录。这也是特斯拉汽车首次进入政府采购目录。（财联社）



【东风汽车上半年新能源整车销量 38 万辆 同比增长 118.4%】

7 月 3 日，东风汽车宣布，2024 年 1-6 月，东风汽车新能源整车销量 38 万辆，同比增长 118.4%；6 月新能源整车销量 8.1 万辆，同比增长 119.3%。2024 年 1-6 月，东风汽车自主品牌整车销量 66.4 万辆，同比增长 45.5%；6 月自主品牌整车销量 11.9 万辆同比增长 45.1%。2024 年 1-6 月，东风汽车整车出口销量 11.2 万辆，同比增长 9.1%；6 月整车出口销量 2.3 万辆，同比增长 31%。
(财联社)

高新技术

【价格相同选磷酸铁锂还是三元锂电池？磷酸铁锂电池和三元锂电池的区别】

价格相同的情况下选三元锂电池还是磷酸铁锂电池？一般优先选择三元锂，可以拥有更好的续航能力和耐低温特性，不过正常情况下不会有这样的选择，因为磷酸铁锂和三元锂制造成本存在一定差距，一般情况下，中高配电动汽车车型搭配三元锂电池，中低配电动汽车搭配磷酸铁锂电池。下文详解三元锂电池和磷酸铁锂电池区别：

1、三元锂能量密度高

三元锂能量密度一般为 180-230Wh/kg，而高镍三元锂电池更是轻松达到 250Wh/kg，但高镍会增加电池不稳定性。而磷酸铁锂能量密度一般为 140-160 Wh/kg，目前最高或可达 180Wh/kg。刀片电池也属磷酸铁锂，如刀片电池第一代能量密度 140 Wh/kg，第二代或实现 180 Wh/kg。



准确来讲，电池能量密度分重量能量密度和体积能量密度，前者即我们常讲的，后者比较少人关注，但一样十分重要。如刀片电池的结构创新，体积能量密度从 251Wh / L 提高至 320Wh / L，虽然重量能量密度不高，但续航里程追上了三元锂。

2、三元锂更耐低温

锂电池遇低温就会变得弱鸡，磷酸铁锂的低温极限值一般为-20℃，三元锂则能挺住-30℃低温，而 0 至-20℃时，锂电池衰减约 10%-30%，而三元锂衰减程度一般比磷酸铁锂低 10%。目前，很多车企及电池制造商都在开发更高级的热管理技术，以此来改善动力电池的耐低温性能。

3、磷酸铁锂更长寿

三元锂电池充放电循环次数一般为 2000 次，而磷酸铁锂一般为 3000，三元锂的 1.5 倍。电池寿命不会用年限来表示，而是采用充放电循环次数为依旧，如 2000 次，即指充放电循环 2000 次后电池衰减低于 20%。即 2000 次循环后，电池容量就相当于仅剩 80%，继续使用还是继续不断衰减；

4、磷酸铁锂更安全

通过针刺试验，传统的磷酸铁锂电池无明火、有烟，表面温度达到 200℃~400℃，而三元锂针刺后瞬间出现升温超 500 度，并开始剧烈燃烧。

5、磷酸铁锂成本更低

此前，电池行业平均成本显示，磷酸铁锂电池 0.6 元/Wh，三元电池 0.8 元/Wh。



以 60kWh 的电池计算，三元锂电池成本 4.8 万元，磷酸铁锂成本 3.6 万元，差价 1.2 万元。进入 2022 年，受供应链影响，特别是镍和钴两种金属涨幅大，导致三元锂成本大涨，磷酸铁锂成本涨幅相对较小，特斯拉都采购了刀片电池来降低整车成本。

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。