



## 新能源行业周报——我国新能源汽车年度产量首次突破 1000 万辆

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

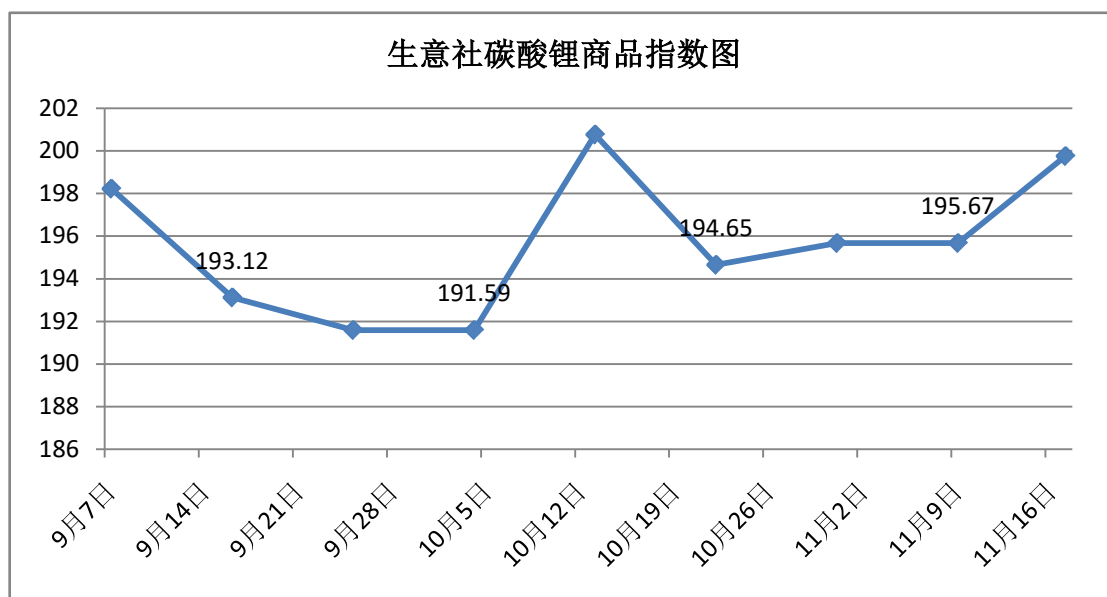
上周电池级碳酸锂价格为 9.0-10.4 万元/吨，均价为 9.9 万元/吨；较上周下跌 1.1，工业零级碳酸锂价格为 10.9 万元/吨，均价为 10.9 万元/吨，较上周下跌 0.2。

11 月 14 日，中汽协消息，我国新能源汽车年产量首次突破 1000 万辆，同时也是全球首个新能源汽车年度达产 1000 万辆的国家。工业和信息化部副部长辛国斌表示，从 2009 年的“十城千辆”规模推广起步，到 2018 年年产销量过百万辆，中国新能源汽车用了近 10 年时间；再到 2022 年的年产销量超过 500 万辆，用了约 4 年时间；进一步到今年产量首次突破年度 1000 万辆，仅用了约 2 年时间。专家预计，这一数字到年底还有望超过 1200 万辆。（财联社）



## ● 生意社碳酸锂商品指数

日期	9 月 7 日	9 月 16 日	9 月 25 日	10 月 4 日	10 月 13 日	10 月 22 日	10 月 31 日	11 月 9 日	11 月 17 日
商品指数	198.22	193.12	191.59	191.59	200.76	194.65	195.67	195.67	199.75

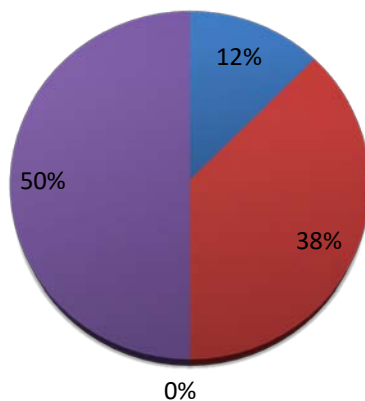




## 机构分析

### 研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（11 月 12 日-11 月 19 日），共有 9 家证券研究机构共发布新能源概念相关研报 10 份，其中 8 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 3 个，中性评级 0 个，持有评级 4 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

### 【中国自主品牌的出口占比进一步提升】

据盖世汽车和 Marklines 数据，中国自主品牌的出口占比从 2018 年的 71.7% 提升至 2023 年的 77.3%，2024 年 1-7 月进一步提升至 81.5%，2023 年出口排名前 15 的车企中有 11 家自主车企，其中奇瑞、上汽乘用车、吉利、长城和比亚迪分别位居第 1、2、4、5 和 6 位；而美系车企的出口占比从 2018 年的 22.2% 进一步降至 2024 年 1-7 月的 10.5%，主要是以上汽通用为代表的美系车企出口排名大幅下滑所致；日韩系和欧系车企的出口占比较低，仅分别为 5.2% 和 2.7%。

### 【新能源方面，2024Q3 新能源车渗透率同环比继续明显提升】

零售端渗透率突破 50% 大关，出口端虽受海外关税等影响仍同环比提升，多数车企新能源车批发销量同环比提升。以旧换新政策对新能源车提供更多的补贴，尤其是对主流价位段的吸引力较强，叠加经过多年的推广、消费者对新能源车的接受度持续提升，并且新能源车作为智能化更为合适的载体，受益智能化领域的快速发展。具体来看，（1）零售层面，2024Q3，新能源车销量同环比快速增长，渗透率连续 3 个月突破 50%，其中比亚迪 DM5.0 技术持续发力，秦 L、海豹 06、宋 L、宋 Pro 等多款车型持续在主流价位段以性价比优势抢占燃油车市场份额，实现销量同环比明显增长；吉利新能源车销量同环比也有明显增长，尤其是近期爆款频出，银河 E5 上市 85 天交付突破 4 万台，星愿上市 16 天交付突破 1 万台；新势力方面，赛力斯凭借改款 M7 及高端旗舰 M9 销量喜人，理想 L6 推出后销售火爆，在高端增程市场广受欢迎；小鹏销量同环比也有明显增长，预计与基数较低以及 MONA 03 获得不错的订单表现相关。反观合资品牌方面，降价效果相对有



限、产品力相对落后，目前市场份额持续萎缩；（2）出口层面，尽管受海外关税政策等不利因素影响，但凭借产品力及性价比优势，我国新能源车继续走向海外，Q3 新能源乘用车出口量同环比分别增长 11.5%、7.7%，其中 Q3 东南亚、大洋洲新能源车出口量继续稳步增长，独联体、欧盟新能源车出口量增长或受关税带来出口前置影响，而南美尤其是巴西在 Q2 新能源车出口量激增的背景下 Q3 环比下滑明显。目前，内销仍为新能源车销量的核心驱动力，Q3 新能源车出口量在总销量的比重约为 9.7%，在总出口量中的比重约为 24.1%。在内需高增、外需小幅增长的背景下，Q3 新能源车批发销量同环比分别增长 36.5%、21.2%。

### 【天然气重卡需求 Q3 受油气价差快速收窄影响明显下滑，新能源重卡需求快速提升】

以旧换新政策加码后或对 Q4 重卡需求形成支撑。2024Q3，重卡内需整体较弱，天然气重卡需求明显承压，但新能源重卡销售表现亮眼。具体来看，（1）2024Q3，天然气价格从 6 月底的 4335 元/吨上涨至 9 月底的 4926 元/吨，峰值达 5265 元/吨，反观柴油价格，从 6 月底的 7729 元/吨下降至 9 月底的 7064 元/吨。油气价差的快速收窄明显影响天然气重卡的消费，Q3 天然气重卡销量 3.96 万辆，同环比分别下降 26.8%/37.6%，渗透率为 22.2%，同环比分别下降 2.6pct/5.2pct。但 Q4 以来油气价差逐步扩大，有望推动后续天然气重卡需求明显改善；（2）在政府推动物流领域低碳转型、新能源重卡物料成本低、充换电基础设施布局加速以及新能源重卡享受更多以旧换新补贴的背景下，新能源重卡加速放量。2024Q3，新能源重卡销量达 5.95 万辆，同环比分别增长 152.0%/36.4%，渗透率达 33.0%，同环比分别提升 22.5pct/14.5pct；（3）为刺激重卡市场消费活力，国家发改委和财政部联合发布《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》，明确提出支持报废国三及以下排放标准营运类柴油货车，加快更新低排放货车。具体地，报废并更新购置符合条件的货车，平均每辆车补贴 8 万元；无报废只更新购置符合条件的货车，平均每辆车补贴 3.5 万元；只提前报废老旧营运类柴油货车，平均每辆车补贴 3 万元。重型货车以及提前报废年限更长的车辆能



够享受相对更多的补贴。之后，交通运输部和财政部联合印发《关于实施老旧营运货车报废更新的通知》，进一步细化报废更新及购置新能源或国六标准货车的补贴政策。具体地，新能源重卡可获得最高 14 万元的补贴（含报废补贴 4.5 万元及新购补贴 9.5 万元），国六重卡最高可享 11 万元补贴（含报废补贴 4.5 万元及新购补贴 6.5 万元）。但由于政策 7 月底才颁布，到地方最终落实也需要一定的时间，因此预计重卡以旧换新政策的效果尚未完全发挥。其实从目前国三营运标准货车的存量空间看，根据中汽协的数据，符合补贴政策的营运类国三柴油货车保有量有 54.3 万辆，其中重型货车、中型货车分别为 45、9.3 万辆；距离正常报废时间满 4 年（含）以上的有 25 万辆，这部分车辆提前报废的补贴标准是最高的；在政策的刺激下，预计将产生 42 万辆的报废更新需求。因此，展望 Q4，在报废更新政策的刺激下，重卡尤其是新能源重卡需求有望得到明显刺激，同时油气价差收窄有望对天然气重卡需求形成刺激，此外 PMI 回暖、经济政策刺激、行业库存缓解等也有利于后续重卡需求放量。

## 企业跟踪

### 【37.98 万元起 方程豹豹 8 正式上市】

11 月 12 日，比亚迪华为联合发布方程豹豹 8 上市，共发布四款车型，定价 37.98 万—40.78 万元。作为比亚迪 30 周年的旗舰之作，也是比亚迪与华为首次联合开创的智能硬派越野车，新车搭载华为乾崮智驾 ADS3.0，可实现“车位到车位”的全场景贯通，全程自主应对闸机、环岛、窄道掉头等复杂场景，并支持离车泊入、泊车代驾、远程挪车等多种智能泊车功能。此外，依托华为乾崮智驾 ADS3.0，豹 8 还拥有行业首创的全向防碰撞能力。（财联社）



### 【腾势 N9 全球首秀，这次是打造豪华全能科技旗舰 SUV】

腾势 N9 在本届车展上迎来了公众首秀。作为腾势科技豪华的又一里程碑式作品，腾势 N9 是一款真正满足科技豪华、可城可野、宜商宜家的全能 SUV。腾势 N9 车身长宽高分别为 5258x2030x1830mm，轴距 3125mm，以更长的车身、轴距完美诠释了“大有气场，天生高级感”的王者风范。腾势 N9 的轮廓有一种纵向的建筑感，1 比 2 的侧面比例稳重协调，平衡了车身姿态和车窗视野。“风绘流光”腰线，刚中带柔，恰到好处。拱形前后轮眉搭配 22 寸极致尺寸的多条幅轮毂，让移动的“家”充满支撑感与力量感。（来源：动点科技）

### 【仰望 U7 开启预售 PHEV 版正式亮相】

11 月 15 日，划时代旗舰轿车仰望 U7 发布 EV、PHEV 双旗舰版本于广州国际车展正式亮相并同步开启预售。仰望 U7 双旗舰发布，意向金 2 万元，并提供舒享预售礼遇。新车首搭全数字底盘，实现全算法控制，打造极致安全、极致平稳的驾乘体验。作为划时代旗舰轿车，仰望 U7 搭载了颠覆性技术易四方和革命性技术云辇-Z。并且，在易四方和云辇-Z 两大核心技术基础上，以自研的底层控制软件为支撑，仰望构建全数字底盘，实现仰望 U7 整车全算法控制。（来源：车家号）



## 高新技术

### 【锂离子电池的正极材料通常有哪些？】

锂离子电池正极材料是含锂的过渡金属氧化物、磷化物如  $\text{LiCoO}_2$ 、 $\text{LiFePO}_4$  等，导电聚合物如聚乙炔、聚苯、聚吡咯、聚噻吩、活性聚硫化合物等。

嵌锂化合物正极材料是锂离子电池的重要组成部分。正极材料在锂离子电池中占有较大比例(正负极材料的质量比例为 3:1~4:1)，因此正极材料的性能将很大程度地影响电池的性能，其成本也直接决定电池成本高低。

#### 1、 $\text{LiCoO}_2$ 正极材料

$\text{LiCoO}_2$  具有三种物相，即  $\alpha\text{-NaFeO}_2$  型层状结构的  $\text{LiCoO}_2$ 、尖晶石结构的  $\text{LT-LiCoO}_2$  和岩盐相  $\text{LiCoO}_2$ 。层状  $\text{LiCoO}_2$  氧原子采用畸变立方密堆积序列，钴和锂分别占据立方密堆积中的八面体(3a)和(3b)位置；尖晶石结构的  $\text{LiCoO}_2$  中氧原子为理想立方密堆积排列，锂层中含有 25%的钴原子，钴层中含有 25%锂原子；岩盐相晶格中  $\text{Li}^+$ 和  $\text{Co}^{3+}$ 随机排列，无法清晰地分辨出锂层和钴层。

目前在锂离子电池中应用较多的是层状结构的  $\text{LiCoO}_2$ ，其具有工作电压高、充放电电压平稳，适合大电流充放电，比能量高、循环性能好等优点，

#### 2、 $\text{LiNiO}_2$ 正极材料

理想  $\text{LiNiO}_2$  晶体具有与  $\text{LiCoO}_2$  类似的  $\alpha\text{-NaFeO}_2$  型层状结构。 $\text{LiNiO}_2$  的理论容量为 275mAh/g，实际容量已达 190-210 mAh/g。与  $\text{LiCoO}_2$  相比， $\text{LiNiO}_2$  具有价





格和储量上的优势。

LiNiO<sub>2</sub> 存在的合成困难、结构相变和热稳定性差等缺点，其根源都与 LiNiO<sub>2</sub> 的内在结构有关。对 LiNiO<sub>2</sub> 进行元素掺杂以改善其结构，是提高 LiNiO<sub>2</sub> 比容量、改善循环性能以及稳定性的有效手段。

### 3、Li-Mn-O 系正极材料

由于锰资源丰富、价格低廉、无毒无污染，被视为最具发展潜力的锂离子电池正极材料。Li-Mn-O 系正极材料存在尖晶石型 LiMn<sub>2</sub>O<sub>4</sub> 和层状 LiMnO<sub>2</sub> 两种类型。

尖晶石型 LiMn<sub>2</sub>O<sub>4</sub> 具有安全性好、易合成等优点，是目前研究较多的锂离子电池正极材料之一。但 LiMn<sub>2</sub>O<sub>4</sub> 存在 Jahn-Teller 效应，在充放电过程中易发生结构畸变，造成容量迅速衰减，特别是在较高温度的使用条件下，容量衰减更加突出。

### 4、LiFePO<sub>4</sub> 正极材料

LiFePO<sub>4</sub> 正极材料是一类新型的锂离子电池用正极材料。由于铁资源丰富、价格低廉并且无毒，因此 LiFePO<sub>4</sub> 是一种具有良好发展前景的锂离子电池正极材料。

LiFePO<sub>4</sub> 属于橄榄石型结构，空间群为 Pnmb。此结构中 Fe<sup>3+</sup>/Fe<sup>2+</sup> 相对于金属锂的电压为 3.4V，理论比容量 170mAh/g，并且 LiFePO<sub>4</sub> 被氧化为 FePO<sub>4</sub> 时，即充电过程中体积减小，可以弥补碳负极体积的膨胀，有助于提高锂离子电池体积利用率。但 LiFePO<sub>4</sub> 材料的电阻率较大，电极材料利用率低，因此研究工作主要集中在解决其电导率问题上。

### 5、导电高聚物正极材料



锂离子电池中，除了可以用金属氧化物作为其正极材料外，导电聚合物也可以用作锂离子电池正极材料。

目前研究的锂离子电池聚合物正极材料有：聚乙炔、聚苯、聚吡咯、聚噻吩等，它们通过阴离子的掺杂、脱掺杂而实现电化学过程。但这些导电聚合物的体积容量密度一般较低，另外反应体系中要求电解液体积大，因此难以获得高能量密度。

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，则应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。