



新能源行业周报——新能源乘用车表现亮眼，渗透率超预期

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 8.5-16.0 万元/吨，均价为 9.9 万元/吨；较上周下跌 0.8，工业零级碳酸锂价格为 10.9 万元/吨，均价为 11.1 万元/吨，较上周上涨 0.1。

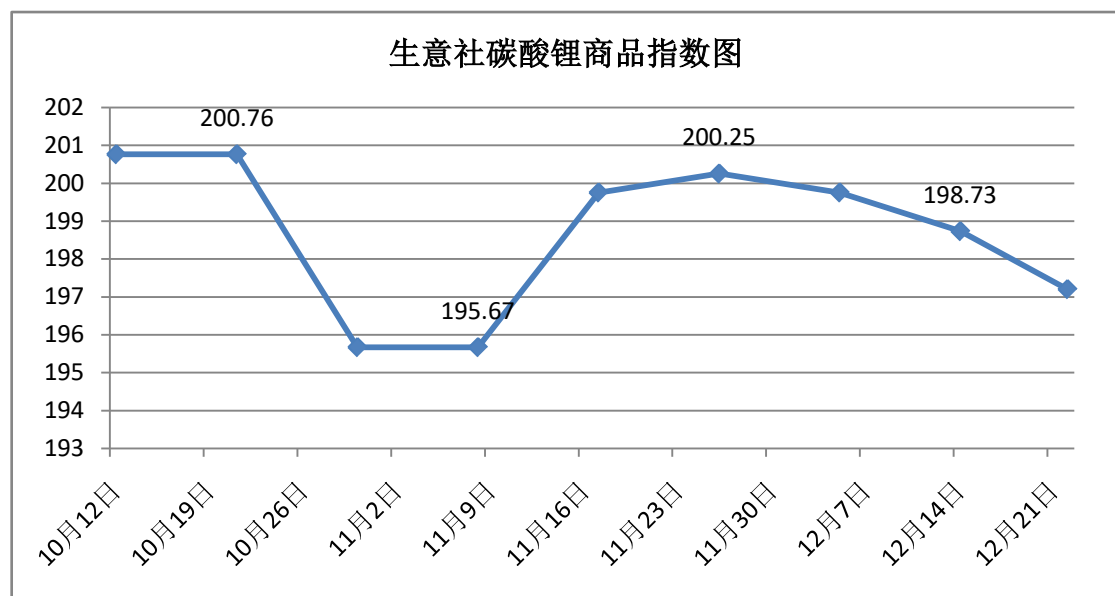
受益于补贴政策拉动需求向好，2024 年新能源乘用车销量依旧保持快速增长，2024M1-10 新能源乘用车批发累计销量达 929.9 辆，同比+35.2%；2024M1-10 新能源乘用车上险累计销量达 826.2 辆，同比+47.2%。受益于比亚迪降价带动新能源乘用车价格下探，实现“油电同价”，新能源乘用车的竞争力、性价比相较于燃油乘用车明显上升，2024M1-10 新能源乘用车批发渗透率 43.4%，同比+10.0pct；上险渗透率 46.7%，同比提升 12.8pct，其中 2024 年 7 月起渗透率均



超 50%，2024 年 10 月渗透率达 52.5%，同比提升 14.8pct，环比提升 0.2pct。
后续政策刺激，叠加优质供给车型上市，有望驱动自主新能源份额继续向上。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	10 月 12 日	10 月 21 日	10 月 30 日	11 月 8 日	11 月 17 日	11 月 26 日	12 月 5 日	12 月 14 日	12 月 22 日
商品指数	200.76	200.76	195.67	195.67	199.75	200.25	199.75	198.73	197.2

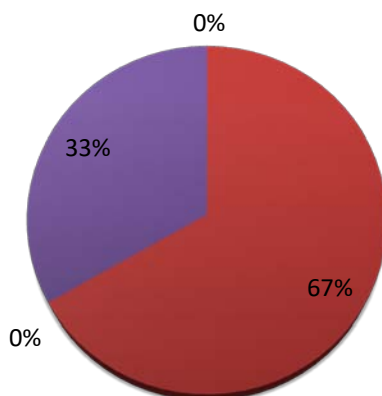




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（12 月 17 日-12 月 24 日），共有 4 家证券研究机构共发布新能源概念相关研报 4 份，其中 3 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 2 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

【混动车型无里程和充电焦虑，2024 年销量高增】

混动车型可弥补纯电动车里程焦虑、充电不便，以及冬季续航下降等方面的不足等弊端，与燃油汽车相比更具经济性，在充电基础设施缺乏和寒冷地区拥有更广泛前景。2024 年，得益于混动技术认可度提升及比亚迪、华为、理想、吉利、长城等多车企的布局，混动车型增速明显，2024M1-10 混动乘用车累计销量为 392.4 万辆，同比+85.2%；2024 年 10 月混动乘用车渗透率达 21.5%，同比提升 9.2pct。混动车型主要渗透率明显提升。从价格带来看，2024M1-10 价格区间为 10-15 万元的混动乘用车渗透率为 23.6%，价格区间为 20-30 万元的混动乘用车渗透率为 40.9%，相较于 2023 年相应价格区间的混动乘用车渗透率，均提升了 16.6pct。其中 10-15 万元/20-30 万元的混动乘用车渗透率的大幅提升分别受益比亚迪降价，理想 L6 与问界 M7 拉动。

【尾部合资加速出清，自主替代优势凸显】

2020 年以来，伴随新能源渗透率提升，自主品牌产品力提升，2024 年价格带布局进一步完善，持续抢夺燃油汽车份额。2024M1-10 自主乘用车销量为 1,378 万辆，占比 64.4%，自主份额占比同比+8.8pct，自主份额加速提升。部分合资如美系、日系销量承压，市场份额逐渐下降，2024M1-10 日系市场份额为 11.2%，同比-3.4pct；欧系市场份额为 16.3%，同比-2.8pct；美系市场份额为 6.5%，同比-2.6pct。当前，合资折扣率处于历史高位，降价的空间比 2023 年减少，政策支持+新能源产品力驱动下，利好自主新能源渗透率提升。



【乘用车出口增势强劲，新能源实现快速突破】

自主乘用车在应对疫情和全球地缘冲突变化中展现出适应性和韧性，借此机遇凭借其优质产品力及电动智能技术领先性，实现出口高增。2023 年，乘用车出口（包括出海，下同）达 414.0 万辆，同比+63.9%；2024 年，自主加速发力，伴随各个车企海外车型进一步推出、渠道进一步完善，各品牌出海销量有望进一步增长。2024M1-10，海外需求旺盛叠加自主出海车型、地区加速布局，乘用车累计出口 407.3 万辆，同比+25.1%。结构端，2024M1-10 新能源乘用车累计出口 113.6 万辆，同比+43.7%；2024M1-10 新能源出口渗透率达 27.9%，已占据重要份额。



企业跟踪

【乘用车出口高增，比亚迪、长安、吉利、长城、奇瑞增量明显】

分品牌看，2024M1-10，比亚迪、长安汽车、吉利汽车、长城汽车、奇瑞汽车出口销量高增，大幅跑赢行业，分别出口 32.9、31.9、34.7、36.9、94.1 万辆，同比+86.9%、+61.8%、+55.7%、+49.4%、+23.8%，优质自主出口增速跑赢行业。奇瑞海外布局时间较早，渠道、产品导入、生产供应链等体系建设相对完善，品牌知名度更高；长城重点面向俄罗斯市场，充分受益俄罗斯市场格局出清；比亚迪 2022H2 起加速布局欧洲、东南亚、澳新市场，在优质新能源产品加速导入下，销量迎来快速提升。由于国内整体价格竞争激烈，而海外竞争格局相对较好，随着海外渠道、生产基地的完善和品牌形象的逐步建立，中国优质自主品牌有望加速迎来全球份额提升。

【小米全力布局汽车行业，打造“人车家全生态”闭环】

小米自 2019 年开始，采用全资投入的方式布局汽车行业，计划 10 年投资 100 亿美元。小米汽车业务的商业模式延续一贯的“互联网+”和“生态链”战略，将汽车纳入其生态链体系，形成“人车家全生态”战略闭环。小米汽车业务的核心优势在于，强大的品牌力、技术+高性价比、高效的供应链管理，以及生态链布局增加用户粘性。小米五大自研核心技术包括电驱、电池、大压铸、智能驾驶以及智能座舱，再叠加高性价比策略，吸引并积累了大量年轻、科技型导向的用户。2024 年 3 月小米推出首款车型 Xiaomi SU7，获得市场广泛关注。定位豪华轿车的 Xiaomi SU7 Ultra 将在明年 3 月份上市。近期，工信部官网披露：小米新款 SUV 车型的车型命名为“YU7”，为纯电 SUV，小米汽车在官方微博称，XIAOMI YU7 预计于 2025 年六七月正式上市。未来小米将朝着“成为智能电动汽车领域的领导者”这一目标，继续推出更多让消费者满意的汽车产品。



【主流汽车市场快速突破，拉动整体新能源渗透率的提升】

从分价格带新能源渗透率的变化可以看出，2024M1-10，新能源渗透率提升速度最快的价格带为 5-15 万元，主要受益比亚迪混动全系降价+推新车型拉动。此前由于 5-15 万价格带产品难以盈利，因此优质供给缺乏。当比亚迪有能力在保障盈利的情况下，于年初推出“油电同价”甚至“电比油低”的产品后，同级燃油车几乎没有反抗能力。2024 新能源渗透率提升最大的原因为比亚迪的带领下，优质新能源产品对汽车主流消费市场燃油车的替代。

高新技术

【18650 锂电池充不进去电的可能原因及解决方法】

18650 锂电池是锂离子电池中的一种型号，是锂离子电池的开山鼻祖。18650 电池充不进电有很多情况，不同的问题需要采取相应的修复方法，才能很好的解决 18650 电池充不进电的问题。那么电池充不进电都有哪些原因和解决方法？

18650 锂电池充不进去电的可能原因有以下几种：

电池连接不良：如果电池和充电器的接触不良，导致电池不能充电。此时需要检查电池与充电器插头之间的接触是否良好，或更换充电器和电池试试。

电池极性不正确：如果将电池反装进入充电器，也会导致电池无法充电。正确的操作是将电池的正极与充电器的正极连接，电池的负极与充电器的负极连接。



充电器故障：如果充电器本身出现故障，也会导致电池无法充电。此时需要更换充电器来解决问题。

电池老化：如果电池已经使用了很长时间，电池容量可能已经降低，电池内阻可能增大，这些都会导致电池无法充满电。此时需要更换新的电池。

充电电压不足：如果充电器输出电压不足，也会导致电池无法充满电。此时需要检查充电器的输出电压是否符合电池的要求。

总之，如果 18650 锂电池充不进去电，需要检查电池连接、极性、充电器、电池老化等多种因素，找到问题所在并进行修复或更换设备。

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。