



汽车及汽车零部件行业研究

买入（维持评级）
行业周报
 证券研究报告

国金证券研究所

分析师：陈传红（执业 S1130522030001） 分析师：苏晨（执业 S1130522010001）

chenchuanhong@gjzq.com.cn

suchen@gjzq.com.cn

整车消费维持平稳，关注汽车新一轮创新周期

本周行业重要变化：

- 1) 锂电：7月19日，氢氧化锂报价8.18万元/吨，较上周下降0.61%；碳酸锂报价8.85万元/吨，较上周下降2.75%。
- 2) 整车：7月1-14日，乘用车市场零售57.8万辆，同/环比+3%/+6%，累计零售1041.7万辆，同比+3%；电车零售28.6万辆，同/环比+27%/+6%，今年以来累计零售439.9万辆，同比+33%；

核心观点：

新车型：新一代极氪009上市。7月19日，极氪豪华旗舰MPV全新极氪009在香港正式发布，相对于22年老款，新车推出六座行政版四驱、七座过道版四驱以及七座过道版共3款配置车型，提供四驱、后驱两种动力，国内官方指导价43.9-46.9万，香港右舵版起售价75.5万港币，相对老款降幅明显。新车在动力补能、安全和智能配置三大层面重点升级，进一步提升产品竞争力，有望拉动009销量及品牌出海速度。

龙头公司：科达利业绩符合预期，盈利能力维持强劲。公司发布24H1中报业绩预告。公司24H1预计归母净利润6.1-6.8亿元，同比+19.90%~33.65%，预计扣非归母净利润5.9-6.6亿元，同比+18.96%~33.07%。单Q2，预计归母净利润3.01-3.71亿元，环比-2.3%~+20.4%，预计扣非归母2.95-3.65亿元，环比-0.2%~+23.5%。盈利增长符合预期。公司作为结构件全球龙头，凭借领先的工艺、强大的客户粘性、规模降本能力，持续保持领先地位，盈利稳定性持续得到业绩验证。根据电池时钟，我们判断今年电池产业链产能利用率全年前低后高，逐步提升，建议重点关注。

两轮车：6月海外摩托车国产替代持续兑现，大排量高速增长。6月，燃油摩托车产销148.37万辆和149万辆，产销量环比增长1.54%和2.89%，同比增长10.06%和11.33%；大排量休闲娱乐摩托车（排量250cc以上，不含250cc）产销8.75万辆和9.01万辆，环比增长9.79%和16.7%，同比增长86.57%和97.16%。6月摩托车出口99.06万辆，环比增长5.03%，同比增长19.41%；出口金额6.3亿美元，环比增长1.74%，同比增长14.02%。其中，二轮摩托车出口95.04万辆，环比增长4.86%，同比增长19.36%。国内增速逐步下行，各摩托车企将战略重心逐步转移至国外，预计将顺应海外摩托车消费降级国产替代的趋势，持续打开增长空间。推荐关注龙头春风动力、钱江摩托。

投资建议

1、整车格局展现出明显的微笑曲线效应，15万以下和40万以上价格带市场格局最好，关注比亚迪、华为等在新车型和新技术带动下的销量超预期机会。

2、我们反复强调，格局是汽车板块股价第一驱动因子。我们持续看好竞争格局好的赛道龙头以及国际化（国际化的供需和竞争格局好）两大方向。

（1）整车：Robotaxi，跟特斯拉发布Model 3的意义类似，意味着汽车产业新一轮创新周期开启。我们认为，robotaxi跑马圈地竞争导致的产业迭代速度将会持续超越投资者预期。此外，Q3华为系新车周期到来，建议重点关注华为系企业（如江淮汽车、赛力斯等，边际关注北汽蓝谷）。

（2）汽零：我们认为，优胜劣汰是汽零赛道未来几年的主旋律，长期推进格局好的龙头公司，重点关注福耀玻璃、星宇股份、三大国产替代赛道。同时，我们应该看到一个趋势：随着汽车研发周期的缩短和成本要求的提高，供应链垂直和横向一体化趋势明确，重点关注品类扩张能力强的龙头公司。

（3）电池端：以旧换新对电车支持力度和偏向性明显，电车销量有望进一步超预期，我们前期按照国金电池投资时钟，已将“24年产能利用率触底”修正为“24年产能利用率提升”，投资建议从关注高成本差异赛道的龙头宁德时代、科达利、恩捷股份等，修正为：关注产能利用率提升趋势下，各赛道龙一以及龙一产能利用率比较高的赛道龙二，如隔膜、结构件、电池等。同时关注板块具备“固收+”属性公司。

（4）机器人：我们预计24Q3有望迎来定点释放，从市场预期差和边际角度看，TIER2\TIER3\技术迭代和定点进展是主要边际方向。

本周重要行业事件

新款极氪009、大众ID.与众发布，小米召开雷军个人演讲会，科达利发布24H1业绩预告，6月两轮车销量数据公布，埃安泰国工厂正式建成落地，海印股份通过收购进军固态电池等。

风险提示

行业竞争加剧；汽车与电动车销量不及预期。



内容目录

一、终端：销量、市场动态及新车型.....	4
1.1 海外：大众发布 ID. 与众，同价位竞品实力不俗，销量有待市场验证.....	4
1.2 国内：7 月市场平稳起步，关注车企结构性机会.....	4
1.3 新车型：全新极氪 009 上市，小米 SU7 Ultra 原型车亮相.....	4
二、龙头企业及产业链.....	6
2.1 龙头公司及产业链事件点评.....	6
2.2 电池产业链价格.....	7
三、国产替代&出海.....	10
3.1 国车出海：埃安泰国工厂投产，开启公司出海新篇章.....	10
3.2 欣旺达：拟投建越南消费电池项目.....	10
四、新技术.....	10
4.1 4680 电池：马斯克要求在年底最后期限前解决 4680 电池研发问题.....	10
4.2 固态电池：海印股份通过收购进军固态电池.....	11
五、两轮车.....	11
5.1 两轮车：6 月海外摩托车国产替代持续兑现，大排量高速增长.....	11
六、机器人.....	12
6.1 自动化所公司造首款人形机器人“装配工”上岗.....	12
七、投资建议.....	12
八、风险提示.....	12

图表目录

图表 1：大众 ID. 与众外观（侧前）.....	4
图表 2：大众 ID. 与众外观（侧后）.....	4
图表 3：全新极氪 009 外观.....	5
图表 4：全新极氪 009 内饰.....	5
图表 5：小米 SU7 Ultra 外观（前面）.....	6
图表 6：小米 SU7 Ultra 外观（侧后）.....	6
图表 7：MB 钴报价.....	7
图表 8：锂盐报价.....	7
图表 9：三元材料价格（万元/吨）.....	8
图表 10：负极材料价格（万元/吨）.....	8
图表 11：负极石墨化价格（吨）.....	8



图表 12: 六氟磷酸锂均价 (万元/吨)	9
图表 13: 三元电池电解液均价 (万元/吨)	9
图表 14: 国产中端 9um/湿法均价 (元/平米)	9
图表 15: 方形动力电池价格 (元/wh)	10
图表 16: 1-6 月大排量摩托车增速最高 (辆)	11
图表 17: 2024 年摩托车月度出货同比高增 (万辆)	11



一、终端：销量、市场动态及新车型

1.1 海外：大众发布 ID. 与众，同价位竞品实力不俗，销量有待市场验证

事件：7月17日，大众召开新品发布会，旗下电动 SUV 车型 ID. 与众正式上市。新车定位纯电紧凑型 SUV，尺寸 4663/1860/1610mm，轴距 2766mm，新车推出 Pro 长续航、Ultra 长续航、Max 高性能 3 个版本，官方指导价 20.99-24.99 万元，新车竞品包括埃安 Y、比亚迪宋 PLUS EV 和小鹏 G6 等。

点评：

1、竞品实力不俗，新车竞争力有待市场验证。新车所属的紧凑型 SUV 赛道明星产品众多，以埃安 Y、比亚迪宋 PLUS EV 为例，6 月销量分别为 16670 辆和 12338 辆，ID. 与众目前在价格层面与两款产品相比不占优势；小鹏 G6 与新车同属 20-25 万价格段，但小鹏 G6 的 800V 高压平台、双激光雷达以及双 Orin X 芯片等配置均高于新车，配置竞争力优于 ID. 与众。目前新车仅在品牌力层面较竞品有一定优势，后续看若采取降价促销，将在价格层面具有一定优势。

2、大众坚持电动化未来，静待新品推出。大众近年来已逐步加强电动化产品的投入和研发进度：1) 公司将在 2027 年前推出 11 款“全新电动车”，包括与小鹏的合作车型，进一步扩充电车品牌矩阵；2) 公司将在中国推出针对紧凑型入门级市场的 A 级车的 CMP 平台，并基于此平台推出更多新能源车型。我们认为，大众在新能源转型方面已领先其他传统主机厂，公司转型决心较为坚定，坚持推出电车产品，未来或能在新能源赛道有所突破。

图表1：大众 ID. 与众外观（侧前）

图表2：大众 ID. 与众外观（侧后）



来源：大众官网，国金证券研究所

来源：懂车帝，国金证券研究所

1.2 国内：7 月市场平稳起步，关注车企结构性机会

1.2.1 7 月 1-14 日乘用车市场平稳起步，看好电车渗透率持续提升

事件：

1、7 月 1-14 日，乘用车市场零售 57.8 万辆，同/环比+3%/+6%，今年以来累计零售 1041.7 万辆，同比+3%；7 月 1-14 日，全国乘用车厂商批发 44.9 万辆，同/环比-23%/-15%，今年以来累计批发 1220.1 万辆，同比+5%。

2、7 月 1-14 日，新能源车市场零售 28.6 万辆，同/环比+27%/+6%，今年以来累计零售 439.9 万辆，同比+33%；7 月 1-14 日，全国乘用车厂商新能源批发 25.1 万辆，同/环比+10%/-13%，今年以来累计批发 487 万辆，同比+29%。

点评及展望：

夏季为常规淡季，市场将进入蓄能期。夏季高位影响门店客流量，叠加 9 月开学季需求将向其转移，故市场将进入常规淡季，市场将进入蓄能期。我们预计市场消费将维持平稳，其中，电车在新车供给提升下或将再创新高：

Q3 电车新车将有批量上市，极氪 7X/极氪 MIX/乐道 L60/比亚迪宋 L DM-i/阿维塔 07/享界 S9 等重点新车将批量上市，24H1 电车新车数量较少，新车供给提升下电车销量、渗透率将在 Q3-Q4 迎来新高。

我们反复强调，格局是汽车板块股价第一驱动因子。其中，整车格局呈现出显著的微笑曲线现象：两端格局好于中间。把整车按照价格带竞争格局去分析后，会发现两端格局比中间格局好的现象，即 15 万以下、40 万以上格局较好，15-40 万格局较差。其中国内市场看好 15 万以下和 40 万以上价格带市场，重点关注比亚迪、华为系等，国际市场正在崛起，关注合资模式的零跑以及吉利等。

1.3 新车型：全新极氪 009 上市，小米 SU7 Ultra 原型车亮相

1.3.1 全新极氪 009 上市，三大方向重点升级有望拉动新一轮销量强势期

7 月 19 日，极氪豪华旗舰 MPV 全新极氪 009 在香港上市，左舵和右舵版本全球同步发售。新车尺寸 5217/2024/1812mm，



轴距 3205mm 与极氪 009 光辉保持一致，新车推出六座行政版四驱、七座过道版四驱以及七座过道版共 3 款配置车型，提供四驱、后驱两种动力，国内官方指导价 43.9-46.9 万，香港右舵版起售价 75.5 万港币。新车在动力补能、安全和智能配置三大层面重点升级，进一步提升产品竞争力，新款有望拉动 009 新一轮销量强势期：

- 1、动力补能：新车动力强劲，补能速度进一步提升。3 款配置车型提供了双电机四驱和单电机后驱两种动力模式，四驱/后驱零百加速 3.9/6.9 秒，峰值功率 580kW，最大马力 788 匹，凸显动力性能；新车全系搭载 800V 高压平台，最大充电倍率达 5C，10%-80%补能仅需 11.5 分钟，充电速度高于行业平均水准。
- 2、安全：新车从被动安全、智能安全及隐私安全三方面进行升级。1) 被动安全方面新车采用 720 度全方位安全车身结构，顶部、后部、底部均有针对性加固，门锁电池气囊均采用安全冗余设置；2) 智能安全方面新车首发搭载 720 度主动安全预警系统，实现车外车内全方位安全监控；3) 隐私安全方面新车后排配备隐私玻璃和物理遮阳帘，车内摄像头新增磁吸挡板，光辉版搭载的无痕模式和访客模式也下放到新款车型，增加隐私保护。
- 3、智能配置：新车智能配置豪华，智驾 NZP 开通。新车全系标配双 8295 智能座舱芯片，实现 60 TOPS 算力，较单 8155 芯片数据处理能力提升 4.4 倍，动效及渲染能力提升 5.4 倍；新车搭载 1 颗激光雷达、1 颗毫米波雷达、12 颗超声波雷达以及 12 个摄像头，硬件升级有望带来智驾能力进一步提升，目前 NZP 高速自制领航辅助上市即开通，已覆盖 95%以上用户所在城市。

极氪新车密集发布，正式进入 H2 新车周期。1) 极氪爆款打造能力优异，新车均有较强竞争力：7X 目前定位于大众类型 SUV，外观上打破新势力、特斯拉多使用的溜背设计，更接近传统 SUV，考虑新车与极氪 007 尺寸接近，预计配置、定价都将与 007 接近，将明显低于 Model Y 等竞品，具备爆款潜力；2) MIX 目前市场无直接竞品，为市场新物种，销量的核心是定价。新车主打家用五座 MPV，以小尺寸、大空间、可灵活调节车内布局为卖点，市场热度极高。我们预计定价与 001 接近，为 25-30 万之间。若定价超预期则有望成为市场新爆款。上半年极氪 001、007 已大获成功，月销突破 2 万辆，下半年极氪新车三连发，公司月销有望进一步突破。

图表3: 全新极氪 009 外观

图表4: 全新极氪 009 内饰



来源：极氪官网，国金证券研究所

来源：极氪官网，国金证券研究所

1.3.2 小米 SU7 Ultra 原型车亮相，三电机+碳纤维构筑强大性能

7 月 19 日晚，小米 SU7 Ultra 在雷军年度演讲会中正式亮相，将于今年 10 月挑战纽北非量产圈速榜。新车尺寸 5260/2064/1406mm，轴距 3000mm，对比在售小米 SU7 尺寸 4997/1963/1455mm，轴距 3000mm，搭载三电机系统，车身覆盖件共 24 处 100%采用碳纤维，对标车型保时捷 Taycan Turbo GT、特斯拉 Model S Plaid、极氪 001FR 等，目前暂无价格信息，预计 25 年上半年正式发布。

- 1、动力：新车专为赛道打造，动力性能出众。新车采用双 V8s 与 V6s 组成的三电机系统，综合输出功率达 1548 马力，0-100km/h 加速时间仅 1.97 秒，0-200km/h 加速时间为 5.96 秒，最高车速超 350km/h，凸显强大动力性能。
- 2、电池补能：新车电池性能优越，补能速度出色。新车搭载宁德时代第二代麒麟电池，支持 1330kW 最大放电功率、897V 峰值电压以及 3075W/kg 功率密度，20%的低电量下仍能输出超 800kW 最大功率；此外，新车支持最高 5.2C 的充电倍率，电量从 10%充至 80%仅需 12 分钟，补能速度出众。
- 3、轻量化：新车车身碳纤维使用率高，实现轻量化。新车车身覆盖件 100%使用碳纤维，包括前唇/保险杠、翼子板/侧裙/侧围/车门、后保险杠/扩散器/尾翼、车顶/前后盖共 24 处，整车总减重超 599kg，整备质量仅 1900kg，轻于部分同尺寸的量产油车。
- 4、小米 SU7 产品力品牌力俱佳，渠道与产能扩张下销量将进一步提升。小米 6 月交付量超 10000 台，达成此前目标，公司预计 7 月交付仍将超 10000 台，全年 10 万辆交付目标有望于 11 月提前完成。目前小米处于扩充产能阶段，6 月工厂开启双班制度，预计 7 月交付量仍将有稳定上涨，全年冲刺交付 12 万台。此外，小米渠道数量将进一步提升，截至 2024 年 7 月，小米汽车门店将覆盖全国 31 个城市，包含 30 家交付中心、103 家销售门店和 59 家服务门店，7 月计划新增 17 家门店，将覆盖济南、常州、长春、贵阳四座城市，预计到 2024 年底，小米汽车的销售服务网络可覆



盖全国 59 个城市，交付中心数量增长至 53 家、销售门店增长至 220 家、服务门店增长至 135 家。

图表5: 小米 SU7 Ultra 外观 (前面)

图表6: 小米 SU7 Ultra 外观 (侧后)



来源: 小米官网, 国金证券研究所

来源: 小米官网, 国金证券研究所

二、龙头企业及产业链

2.1 龙头公司及产业链事件点评

2.1.1 科达利 24H1 中报预告点评: 业绩符合预期, 盈利能力维持强劲

事件: 7月15日, 公司发布24H1中报业绩预告。公司24H1预计归母净利润6.1-6.8亿元, 同比+19.90%~33.65%, 预计扣非归母净利润5.9-6.6亿元, 同比+18.96%~33.07%。单Q2, 预计归母净利润3.01-3.71亿元, 环比-2.3%~+20.4%, 预计扣非归母2.95-3.65亿元, 环比-0.2%~+23.5%。

点评:

1、盈利增长符合预期。需求端, 24H1国内动力+其他电池产量同比+37%, 维持高增, 考虑到: ①Q1的产品年降; ②H1的铜、铝等原材料上涨(铝/铜Q2环比Q1均价上涨约8%/15%, 对毛利率构成不利影响); ③Q2稼动率有望较Q1提升, 巩固盈利能力, 公司整体盈利增长仍符合预期, 利润率保持坚韧。

2、全年展望: 关注行业降价, 公司通过持续精益管理巩固盈利能力。往后看, 预计结构件行业整体在24H2面临较大价格竞争压力, 公司拥有行业领先的客户结构、管理&生产效率, 有望通过多元的客户分布、内部生产管理优化应对降价冲击。

投资建议: 科达利作为结构件全球龙头, 凭借领先的工艺、强大的客户粘性、规模降本能力, 持续保持领先地位, 盈利稳定性持续得到业绩验证。根据电池时钟, 我们判断今年电池产业链产能利用率全年前低后高, 逐步提升, 重点关注科达利。

2.1.2 SK On: 冻结高管年薪以应对经营困局

事件: 全球领先的汽车电池制造商SK On因连续亏损, 宣布全面冻结高管年薪, 直至扭亏为盈。

1、公司已陷入长期亏损, 债务飙升, 经营压力较大。根据鑫椏锂电, 自2021年从母公司SK集团剥离后, SK On就陷入了亏损的泥潭。最新财报显示, 公司已连续10个季度报告亏损。2023年, 公司营业亏损高达5818亿韩元, 而24Q1亏损额环比增加, 达到3315亿韩元。另外, SK On的净债务自剥离以来已飙升5倍, 至15.6万亿韩元(约合822.59亿元人民币)。公司当前的经营压力较大。

2、韩国企业经营业绩均有下滑。根据鑫椏锂电, LG新能源24Q2营收同比下滑30%, 营业利润同比大跌58%, 若不计入税收抵免金额, 实际上出现了营业亏损; 三星SDI也在今年第一季度出现了营业利润的同比下滑。同时, 韩国三大电池厂的市场份额也在下跌, 由于更具成本优势的国产企业在全局的份额提升, 韩国电池厂商目前均面临着较大的市场压力。

2.1.3 SK Innovation: 计划收购SK E&S, 有利于改善SK On资金困难局面

事件: 7月17日, 一份提交给证券交易所的文件显示, 电池企业SK On的母公司SK Innovation将以全股票交易收购SK E&S, 合并后的公司总资产将达到约100万亿韩元(约合730亿美元)。在股东批准之后, 合并工作预计将于11月完成。

1、SK E&S盈利能力较高, 资产相对优质。2023年, SK E&S的销售额为11.2万亿韩元, 营业利润为1.3万亿韩元(合9.4亿美元)。相比之下, SK Innovation去年的销售额为77.3万亿韩元, 但营业利润仅为1.9万亿韩元。

2、SK On持续亏损, 合并有望通过SK E&S的良好现金流改善SK On的经营困局。SK Innovation在提交给监管机构的文件中表示, “此次合并将提高能源业务的中长期竞争力, 对公司的利润和财务结构产生积极影响。SK On的董事会表示, 已批准该公司与SK Innovation的另外两个子公司SK Trading International和SK Enterm合并, 以提高



原材料的采购效率，扩大交易，帮助改善 SK On 的利润结构。自 2021 年底从 SK Innovation 剥离以来，SK On 一直没有盈利。为拯救亏损业务，SK 集团正在进行大规模的重组，而 SK Innovation 和 SK E&S 的合并只是其中一部分。彭博社的报道指出，此次合并反映出，在电动汽车需求增长放缓而产能激增之际，电池制造商面临着巨大的挑战。首尔企业研究公司 Leaders Index 的负责人 Park Ju-gun 表示，此次重组“服务于一个核心目标，那就是拯救 SK On。在这一点上，SK 正在尽一切努力改善 SK On 的财务表现。仅今年，SK On 就需要约 7 万亿韩元的巨额资本支出”。

2.2 电池产业链价格

1) MB 标准级钴本周价格下降，MB 合金级钴本周价格下降：7 月 19 日，MB 标准级钴报价 12.03 美元/磅，较上周下降 1.23%；MB 合金级钴报价 15.00 美元/磅，较上周下降 1.64%。

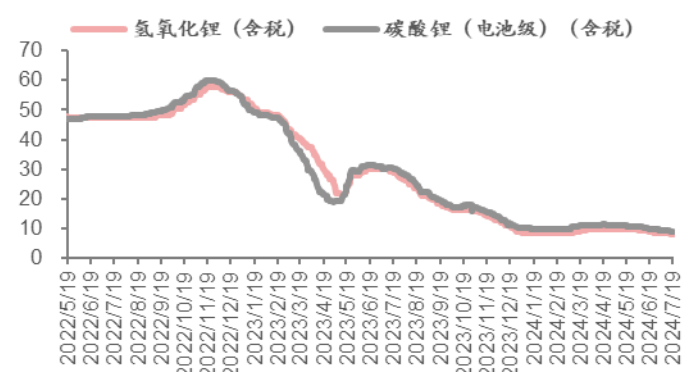
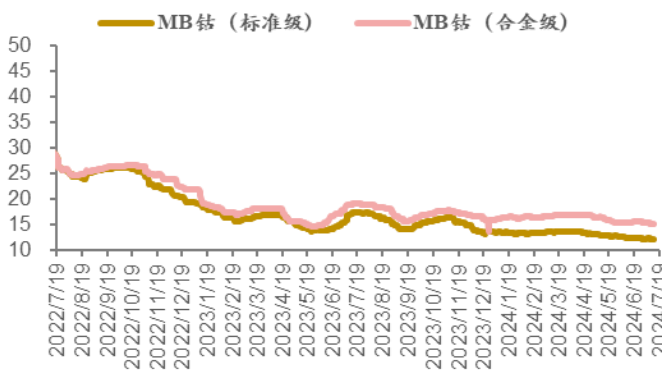
根据中垵在线，本周钴价延续承压弱势调整格局，市场供应端的相对充裕，导致卖方在议价环节中处于相对被动地位，需求端的利好支撑有限，三元材料与硬质合金等关键应用领域的消费形势未能达预期般强劲，买方采购意愿一般，市场成交订单量承受较大压力，抑制钴市场行情。

2) 锂盐本周价格下降：7 月 19 日，氢氧化锂报价 8.18 万元/吨，较上周下降 0.61%；碳酸锂报价 8.85 万元/吨，较上周下降 2.75%。

本周碳酸锂市场延续下跌走势，难以企稳。根据百川盈孚，本周期货价格大幅下跌，仓单量增到 3.3 万手。本周期现商现货询价及成交情况相对好转，价格下跌使部分下游刚需补货，点价成交多在期货价格低位。锂盐厂控制散单出货节奏，挺价意图浓厚，期现商多表示收货困难。本周碳酸锂供应略有减少，仍在高位，虽然价格大幅下滑，但碳酸锂市场尚未出现大幅减产的情况。进口锂矿和锂盐量较为充足，矿价持续下跌。上周末青海大厂低价放货，市场接受度较高。受价格影响部分锂盐厂商控制散单出货，近期市场新货流通较少。碳酸锂整体供应依然充足，市场库存不断累积，去库难度较大。下游市场产量微增，整体月排产较上月持稳。本周受价格下跌影响，已到达部分下游心里价位，下游刚需补货需求好转，但无大规模囤货，采购仍然谨慎。6 月终端新能源汽车及电池的产销量均有大幅上涨，呈现去库形势，但尚未影响到下游材料排产。整体来看，碳酸锂市场仍处于供需失衡，需求端对碳酸锂价格的支撑力度较弱。

图表7: MB 钴报价

图表8: 锂盐报价



来源：生意社，国金证券研究所

来源：鑫椽锂电，国金证券研究所

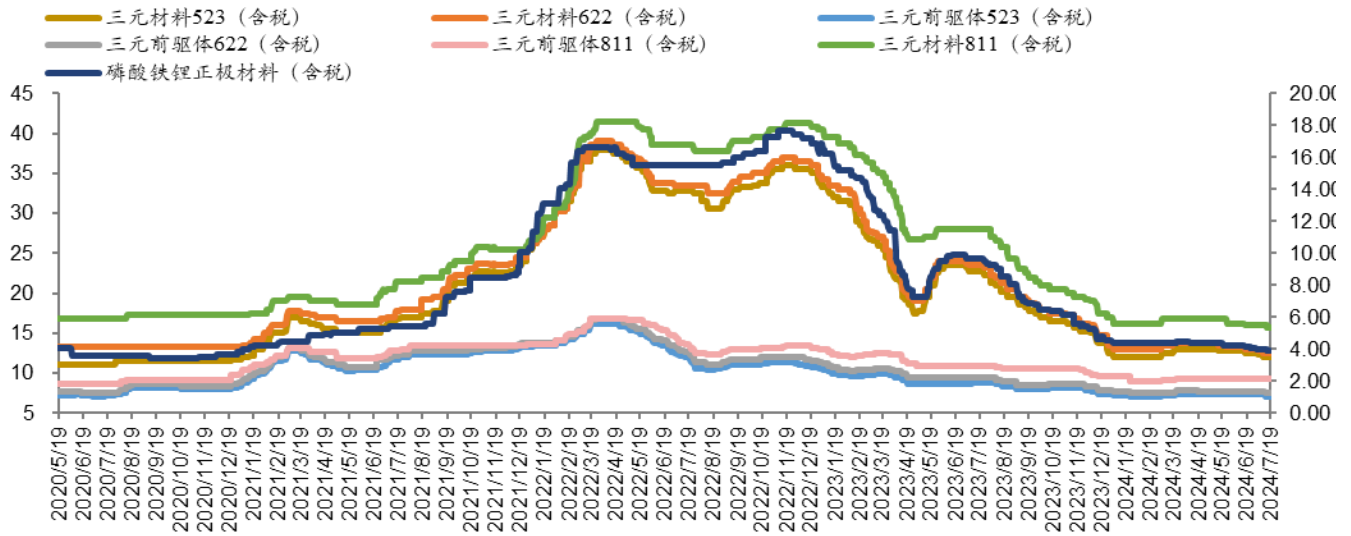
3) 正极材料本周价格下降：7 月 19 日，三元正极 NCM523 均价 12.00 万元/吨，较上周持平；NCM622 均价 12.50 万元/吨，较上周持平；NCM811 均价 15.75 万元/吨，较上周持平；磷酸铁锂正极报价为 3.75-3.91 万元/吨，较上周下降 2.42%。

本周三元正极材料价格持续下跌。根据百川盈孚，周内，原料面无明显变化，镍盐、钴盐价格逐步企稳，前驱体成交折扣价格多维持在 90 折，本周折扣无变动。碳酸锂价格持续下跌。

本周铁锂市场价差拉大。根据百川盈孚，本周价格波动逻辑在于，主材碳酸锂现货供应充足，叠加下游压价减少采购量影响，锂价周内继续承压下滑，利空铁锂成本端走弱；周内储能侧需求订单略有增量，然各家接单情况不一，铁锂企业多数出货不畅；场内业务存量有限，以亏损保生产成为常态，铁锂市场让利订单增多，实单价差拉大。



图表9: 三元材料价格 (万元/吨)



来源: 鑫椏锂电, 国金证券研究所

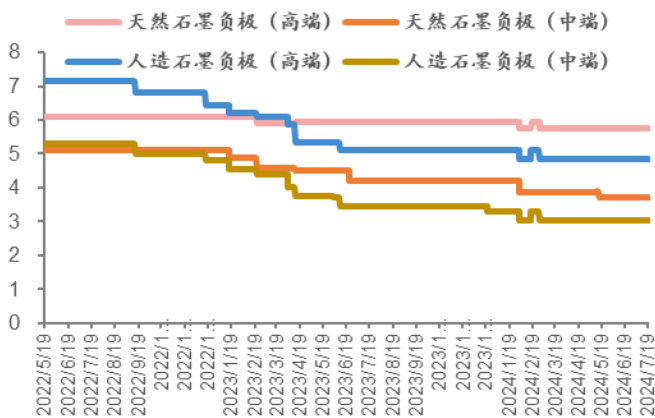
4) 负极材料本周价格持平: 7月19日, 人造石墨负极(中端) 2.3-3.8万元/吨, 人造石墨负极(高端) 3.2-6.5万元/吨, 天然石墨负极(中端) 3.3-4.1万元/吨, 天然石墨负极(高端) 5.0-6.5万元/吨, 均较上周持平。

负极材料需求有小幅回落趋势, 企业出货承压。根据百川盈孚, 从需求面来看, 受终端新能源车企及经销商年中冲量结束、往年7-8月暑期车市交投偏淡等因素影响, 近期负极材料市场需求有小幅回落趋势, 市场整体订单量下行, 部分中小型负极企业出货承压。同时, 终端车企价格战持续, 车企面临的价格压力压向供应链, 负极材料价格受下游压制, 实际成交价格延续低位。

5) 负极石墨化本周价格持平: 7月19日, 负极材料石墨化(低端) 价格0.80万元/吨, 负极材料石墨化(高端) 价格1.00万元/吨, 均较上周持平。

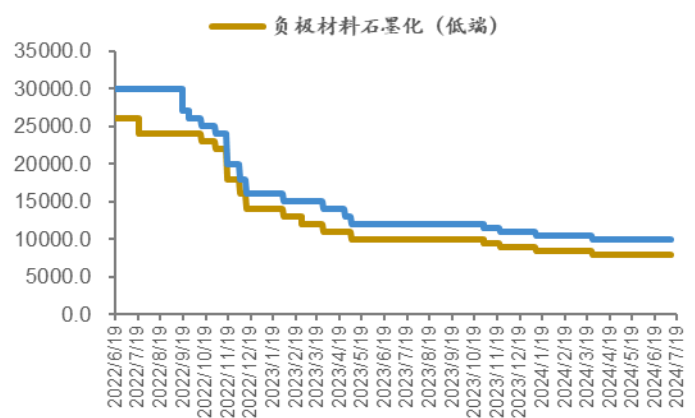
全产业链降本心态浓郁, 负极石墨化代加工费用上涨困难。根据百川盈孚, 本周国锂电负极石墨化市场行情暂稳。周内石墨化主流大厂开工稳定, 头部企业一体化占比提升, 独立石墨化生存压力增加, 目前独立及配套石墨化价格相差不大, 均保持微利生产, 但因负极石墨化市场供应充足, 下游企业多比价议价, 低价竞争的情况没有改善, 全产业链降本心态浓郁, 负极石墨化代加工费用上涨困难, 且企业多执行前期订单为主。据了解电芯企业需求计划缩减, 负极材料企业生产进行相应调整, 此现象传导至石墨化企业, 预计石墨化产量跟进下行, 综合来看, 短期内负极石墨化价格僵持暂稳为主。

图表10: 负极材料价格 (万元/吨)



来源: 鑫椏锂电, 国金证券研究所

图表11: 负极石墨化价格 (吨)



来源: 鑫椏锂电, 国金证券研究所

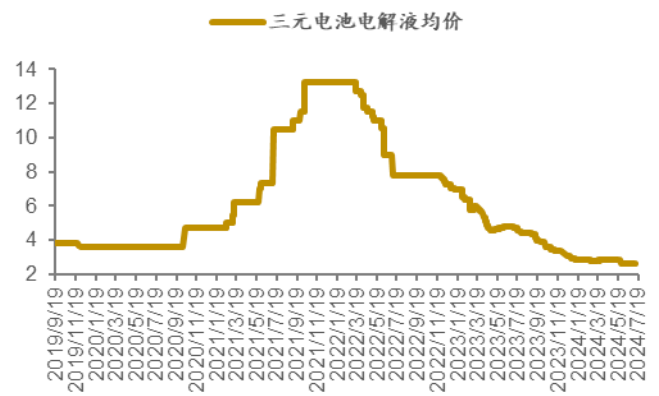
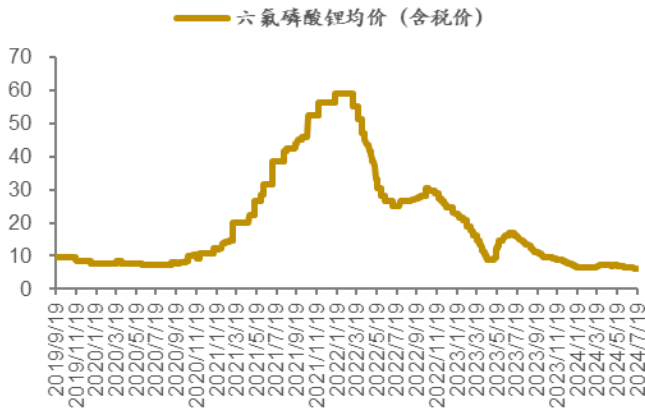
6) 6F(国产)本周价格下降: 7月19日, 六氟磷酸锂(国产)价格为6.10万元/吨, 较上周下降0.41%; 电池级EMC价格为0.75万元/吨, 电池级DMC价格为0.48万元/吨, 均较上周持平。电池级EC价格为0.52万元/吨, 较上周持平; 电池级DEC价格为0.93万元/吨, 电池级PC价格为0.75万元/吨, 均较上周持平; 三元电池电解液(常规动力型) 2.5-2.8万元/吨, 较上周持平; 磷酸铁锂电池电解液报价1.40-1.65万元/吨, 较上周持平。



本周六氟磷酸锂市场价格持续下行。六氟厂家散单成交冷清，行业生产持续萎缩，一梯队企业生产略有下调，装置开工仍较高，剩余企业负荷率较低，部分延续停产，个别检修完毕已恢复生产，行业库存水平走低。整体来看，本周六氟磷酸锂的市场供量微减。本周电解液市场价格主稳运行，一般企业生产情况与前期变化不大，基本维持上周生产情况，市场无明显变化。部分企业生产情况稍有变化，对行业整体情况影响不大。市场供应量的集聚效应不断增强，产能出清持续进行。

图表12：六氟磷酸锂均价（万元/吨）

图表13：三元电池电解液均价（万元/吨）



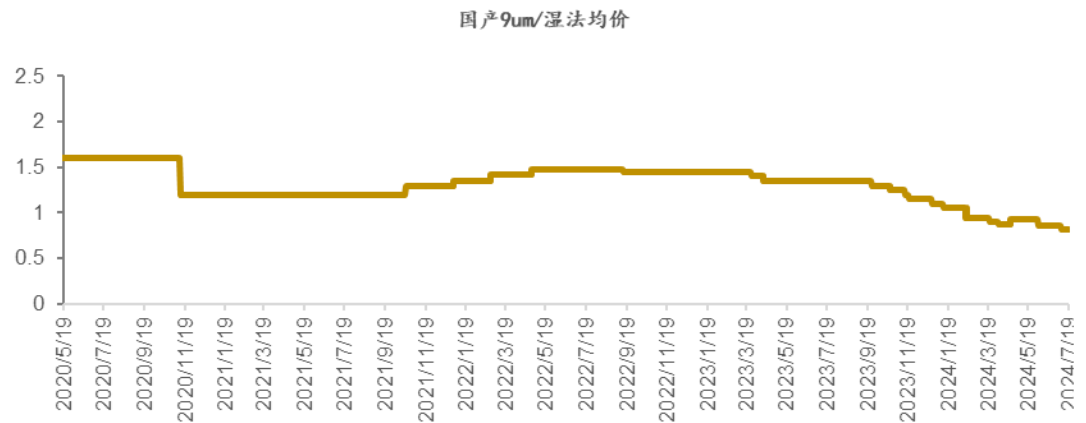
来源：鑫椴锂电，国金证券研究所

来源：鑫椴锂电，国金证券研究所

7) 隔膜价格持平: 7月19日, 国产中端16 μ m干法基膜价格0.35-0.50元/平米; 国产中端9 μ m湿法基膜0.70-0.93元/平米; 国产中端湿法涂覆膜9+3 μ m价格为0.85-1.10元/平米, 均较上周持平。

本周锂电池隔膜市场整体供需较为稳定。根据百川盈孚, 头部隔膜大厂依旧维持高位开工, 周内按需生产为主。由于市场对于后市需求预期尚不明朗, 隔膜厂家仍维护去库趋势, 不敢多备成品库存。此外, 近期市场隔膜数量有所增量, 库存累积下, 推动市场价格小幅下行。目前锂电池隔膜厂家整体开工仍维持高位。

图表14：国产中端9 μ m/湿法均价（元/平米）



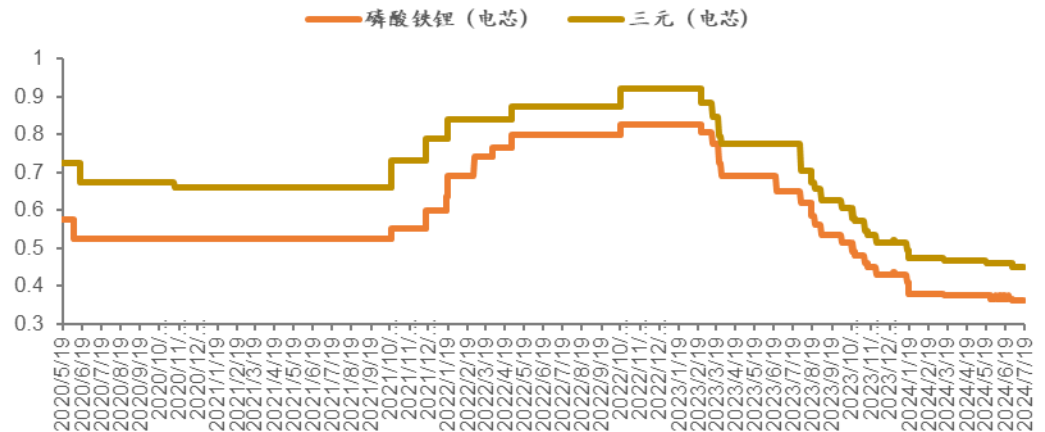
来源：鑫椴锂电，国金证券研究所

8) 电芯价格本周持平: 7月19日, 方形磷酸铁锂电芯报价为0.30-0.43元/wh, 方形三元电芯报价为0.41-0.49元/wh, 较上周持平。

下游刚需采购为主, 锂电池价格暂稳。根据百川盈孚, 原材料方面, 锂盐厂惜售情绪浓厚, 多长单出货, 折扣集中在95-98折, 散单稀少, 下游采购力疲软, 依赖长单及客供模式, 期现商收售两面困难。近期锂价仍存一定跌势, 电芯厂谨慎观望情绪浓厚, 场内整体业务存量有限。然各家电芯厂生产节奏各不相同, 近日储能订单有所增加; 动力侧而言, 近期几款快充车型销量尚可, 个别电芯厂开始积极生产及备货。



图表 15: 方形动力电池价格 (元/wh)



来源: 鑫锂锂电, 国金证券研究所

三、国产替代&出海

3.1 国车出海: 埃安泰国工厂投产, 开启公司出海新篇章

7月17日, 广汽埃安位于泰国罗勇府的整车制造工厂宣布正式竣工投产, 此工厂为广汽埃安在海外的第一座工厂, 公司首款全球车型第二代埃安V同步下线。工厂一期产能5万辆, 支持第二代AION V、AION Y Plus等多款车型的共线生产, 未来每年都会有全新产品的导入并本地化生产。

点评:

1、第二代埃安V在新车在续航补能、空间以及车内配置方面具有竞争优势。1) 新车定位纯电中型SUV, 纯电续航750km, 充电15分钟续航达370km; 2) 新车车身尺寸4605/1854/1660mm, 轴距2775mm, 车内后排腿部空间1106mm, 后备箱容积427L, 稳居同级前列; 3) 新车配备车载冰箱, 支持冷冻、冷藏和制热三种模式, 容积6.6L, 同级车型鲜有配备。

2、广汽埃安迈出产能出海第一步, 出海进程将加速。泰国工厂为广汽埃安首个海外工厂, 公司正式实现“整车出口+本土化生产”两条路走的出海战略, 后续看埃安海外销售将迎来进一步提升。广汽埃安未来将在欧洲、亚太、中东、非洲、中南美等5个核心市场的68个国家和地区进行布局, 还将规划包括泰国工厂在内的3个海外工厂, 实现整车出口和本地化生产并行。

3、泰国市场广阔电动化迅速, 有望成为国车出海新热点地区。2023年泰国电动汽车销量为7.63万辆, 较2022年激增6.66万辆, 其中中国新能源汽车厂商占据了泰国电动汽车市场80%以上的份额。泰国是东南亚地区首个出台电动车发展政策的国家。按照泰国出台的“3030政策”, 到2025年泰国电动汽车销量将达到22.5万辆, 至2030年将达到72.5万辆, 占其汽车产量的30%, 最终在2035年实现100%电动化目标。目前, 市场、政策双重利好已吸引比亚迪、广汽埃安和宁德时代等众多企业进军泰国市场, 中国企业凭借新能源领域已有优势有望在泰国乃至东南亚市场发掘新增长动力。

3.2 欣旺达: 拟投建越南消费电池项目

事件: 欣旺达拟间接设立越南锂威有限公司, 并以自有资金投建越南锂威消费类锂电池工厂项目, 投资总额不超过20亿元, 最终投资金额以项目实际投资为准。

点评: 本土化供应是趋势, 锂电出海加速。我们认为欧美虽接连出台对于保护、扶植本土产业链的政策, 但在目前本土产业链薄弱的当下, 引进、支持技术领先的中国企业建厂是相对高效、可行的发展路径, 也为中国电池产业链企业出海带来新的机遇。当前国内电池厂中宁德时代已在德国、匈牙利、美国, 国轩高科在德国、美国、摩洛哥、斯洛伐克, 亿纬锂能在匈牙利、马来西亚, 中创新航在葡萄牙, 远景动力在法国、英国、日本、美国、西班牙, 蜂巢能源在德国。除电池厂外, 电池中游材料企业同样加速出海。

四、新技术

4.1 4680 电池: 马斯克要求在年底最后期限前解决 4680 电池研发问题

The Information 援引三位知情人士的话透露, 马斯克已经失去了耐心, 并在今年5月向4680电池研发团队下达了新的“军令”, 要求他们在今年年底前解决电池在使用过程中崩溃的技术问题, 同时进一步削减成本。



点评:

1. 降本硬指标,但尚不代表特斯拉放弃 46 系路线。5 月 latepost 报道特斯拉内部要求年底完成降本目标,即自产的 4680 电池要比向松下、LG 新能源等供应商采购的同类电池便宜。结合此次传闻,我们认为降本是硬指标,但降本对标的仍是圆柱电池,如果放弃自产 4680,也不能代表特斯拉放弃 46 路线。

2. 后续或转向外购以维持成本竞争力。潜在供应商或为 LG、松下,当前 LG 规划最为明确,计划于 8 月开始在韩国梧仓工厂生产 4680 电池,初期年产能为 8GWh,美国德州工厂则预计 25 年开始量产 4680 电池;松下去年则推迟量产计划至今年 4-9 月。后续宁德时代、亿纬锂能等亦有可能会。

投资建议:车企下场自造电池并非易事,特斯拉自产 46 系电池或受阻体现出电池制造的高壁垒,持续看好成本优势显著、技术不断引领的宁德时代、亿纬锂能等国内优质电池企业及供应链公司。

4.2 固态电池:海印股份通过收购进军固态电池

事件:7 月 17 日晚间,海印股份发布公告,公司正在筹划发行股份购买资产事项,拟收购江苏巨电新能源股份有限公司 51% 股权。企查查信息显示,江苏巨电新能源是由福建巨电新能源股份有限公司、江苏双溪实业有限公司和江苏展源置业发展有限公司合资成立,在江苏徐州空港经济开发区投资建设占地 633 亩,总投资 30 亿元,年产 10 亿安时单体大容量、固态聚合物动力锂电池规模化制造基地。在收购股权之前,海印股份主要从事商业物业运营、金融服务、光伏发电等业务,通过此次收购,或将助力海印股份快速切入固态电池领域。

点评:

1、半固态电池/全固态产品逐步推出,差异化为核心。目前东风、蔚来、大众、宝马、广汽、上汽等车企均有自研或者合作固态电池,半固态从目前的核心指标主要在循环、倍率、安全性、能量密度相互取舍,各家采用的电解质路线均有不同,后续产品预计存在差异化,关注头部公司领先产品带来的阿尔法强化及供应链机会。

2、供应链及材料体系:目前行业正极主要采用高镍三元,后续往富锂锰基等材料发展。半固态负极主流为硅负极,同时带来单壁或寡壁管需求,全固态电池采用锂金属负极,封装材料采用铝塑膜,电解质国内预计采用氧化物、聚合物、卤化物路线。设备端干法工艺带来增量。

建议关注凝聚态电池路线供应链、清陶能源固态电池供应链、广汽因湃固态电池供应链等。

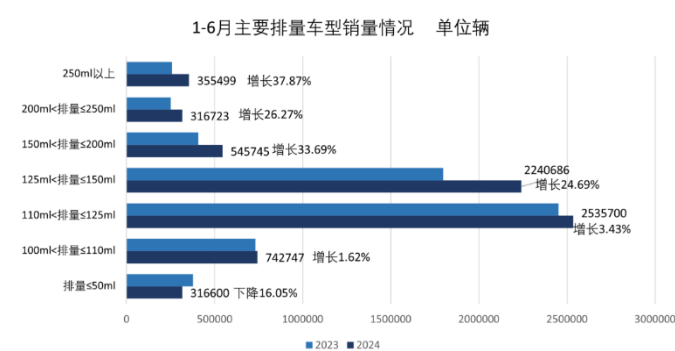
五、两轮车

5.1 两轮车:6 月海外摩托车国产替代持续兑现,大排量高速增长

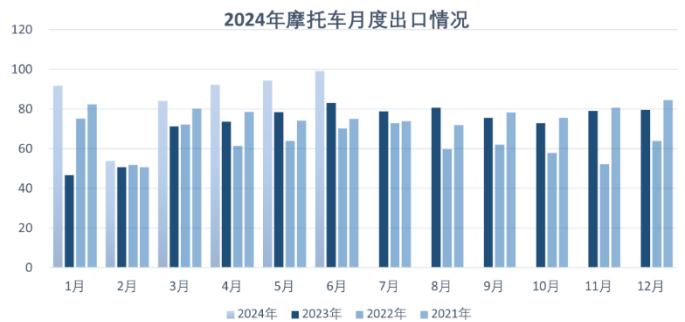
事件:6 月,燃油摩托车产销 148.37 万辆和 149 万辆,产销量环比增长 1.54% 和 2.89%,同比增长 10.06% 和 11.33%;大排量休闲娱乐摩托车(排量 250cc 以上,不含 250cc)产销 8.75 万辆和 9.01 万辆,环比增长 9.79% 和 16.7%,同比增长 86.57% 和 97.16%。

1-6 月,全行业完成燃油摩托车产销 789.64 万辆和 788.37 万辆,同比增长 11.29% 和 10.27%;大排量休闲娱乐摩托车(排量 250cc 以上,不含 250cc)产销 35.27 万辆和 35.55 万辆,同比增长 41.93% 和 37.84%。

图表 16: 1-6 月大排量摩托车增速最高(辆)



图表 17: 2024 年摩托车月度出货同比高增(万辆)



来源:摩托车商会公众号,国金证券研究所

来源:摩托车商会公众号,国金证券研究所

6 月摩托车出口 99.06 万辆,环比增长 5.03%,同比增长 19.41%;出口金额 6.3 亿美元,环比增长 1.74%,同比增长 14.02%。其中,二轮摩托车出口 95.04 万辆,环比增长 4.86%,同比增长 19.36%。

1-6 月,摩托车生产企业产品出口总额 41.82 亿美元,同比增长 20.76%。整车出口量 515.09 万辆,同比增长 27.69%,出口金额 33.1 亿美元,同比增长 20.15%。摩托车发动机出口 58.69 万台,同比增长 11.74%,出口金额 1.27 亿美元,同比增长 9.71%。沙滩车出口 22.78 万辆,同比增长 35.22%,出口金额 5.58 亿美元,同比增长 30.53%。摩托车零部



件出口金额 1.87 亿美元，同比增长 13.37%。

点评：出口大排量摩托车和整体出口量大幅增长，主要受益于海外消费降级后居民购买力下滑，同时供给端国车性能大幅提升，特别是通过跟海外一线摩托车品牌合作开发发动机平台后，又经过 17-21 年摩托车快速崛起，综合提升了产品力、外观设计能力、销售能力等。国内增速逐步下行，各摩托车企将战略重心逐步转移至国外，预计将顺应海外摩托车消费降级国产替代的趋势，持续打开增长空间。推荐关注龙头春风动力、钱江摩托。同时隆鑫通用今年有望完成股权重组，出口大排量增速较高，有望实现逆境反转。

六、机器人

6.1 自动化所公司造首款人形机器人“装配工”上岗

事件：绵阳的长虹智能制造产业园，两台人形机器人正式“上岗”测试，进行物料搬运和扫码贴签等工作。其运动速度可达每小时 6 公里，最大负载 30 公斤。

点评：人形机器人入厂测试案例较多，包括优必选、digit 机器人等都入场逐步完成适应性任务。据长虹电子透露，目前单人一天工作 8 小时，但是人形机器人可以一天工作 24 小时，因此人形机器人可以实现产能提升达到 30% 以上。人形机器人国产产业链也在积极推进进展，长期人口数量减小、人工成本持续增长的背景下，人形机器人渗透率有望持续提升，各环节建议关注：

总成端：三花智控/拓普集团；

丝杠端：新剑传动（未上市）/贝斯特/五洲新春/北特科技/恒立液压/新坐标/斯菱股份等；

减速器：绿的谐波/精锻科技等；

传感器：汉威科技/宇立仪器（未上市）/柯力传感/安培龙/东华测试/凌云股份/华培动力等；

空心杯电机：鸣志电器、兆威机电等；

设备：浙海德曼、日发精机、华辰装备等。

七、投资建议

1、整车格局展现出明显的微笑曲线效应，15 万以下和 40 万以上价格带市场格局最好，关注比亚迪、华为等在新车型和新技术带动下的销量超预期机会。

2、我们反复强调，格局是汽车板块股价第一驱动因子。我们持续看好竞争格局好的赛道龙头以及国际化（国际化的供需和竞争格局好）两大方向。（1）整车：Robotaxi，跟特斯拉发布 Model 3 的意义类似，意味着汽车产业新一轮创新周期开启。我们认为，robotaxi 跑马圈地竞争导致的产业迭代速度将会持续超越投资者预期。此外，Q3 华为系新车周期到来，建议重点关注华为系企业（如江淮汽车、赛力斯等，边际关注北汽蓝谷）。（2）汽零：我们认为，优胜劣汰是汽零赛道未来几年的主旋律，长期推进格局好的龙头公司，重点关注福耀玻璃、星宇股份、三大国产替代赛道。同时，我们应该看到一个趋势：随着汽车研发周期的缩短和成本要求的提高，供应链垂直和横向一体化趋势明确，重点关注品类扩张能力强的龙头公司。（3）电池端：以旧换新对电车支持力度和偏向性明显，电车销量有望进一步超预期，我们前期按照国金电池投资时钟，已将“24 年产能利用率触底”修正为“24 年产能利用率提升”，投资建议从关注高成本差异赛道的龙头宁德时代、科达利、恩捷股份等，修正为：关注产能利用率提升趋势下，各赛道龙一以及龙一产能利用率比较高的赛道龙二，如隔膜、结构件、电池等。同时关注板块具备“固收+”属性公司。（4）机器人：我们预计 24Q3 有望迎来定点释放，从市场预期差和边际角度看，TIER2\TIER3\技术迭代和定点进展是主要边际方向。

八、风险提示

行业竞争加剧：目前新能源新车型频出，电车市场竞争加剧。同时油车促销力度加大，存在行业竞争加剧风险。

汽车与电动车产销量不及预期：汽车与电动车产销量受到宏观经济环境、行业支持政策、消费者购买意愿等因素的影响，存在不确定性。



行业投资评级的说明：

- 买入：预期未来 3—6 个月内该行业上涨幅度超过大盘在 15%以上；
- 增持：预期未来 3—6 个月内该行业上涨幅度超过大盘在 5%—15%；
- 中性：预期未来 3—6 个月内该行业变动幅度相对大盘在 -5%—5%；
- 减持：预期未来 3—6 个月内该行业下跌幅度超过大盘在 5%以上。



特别声明：

国金证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

形式的复制、转发、转载、引用、修改、仿制、刊发，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。经过书面授权的引用、刊发，需注明出处为“国金证券股份有限公司”，且不得对本报告进行任何有悖原意的删节和修改。

本报告的产生基于国金证券及其研究人员认为可信的公开资料或实地调研资料，但国金证券及其研究人员对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。本报告反映撰写研究人员的不同设想、见解及分析方法，故本报告所载观点可能与其他类似研究报告的观点及市场实际情况不一致，国金证券不对使用本报告所包含的材料产生的任何直接或间接损失或与此有关的其他任何损失承担任何责任。且本报告中的资料、意见、预测均反映报告初次公开发布时的判断，在不作事先通知的情况下，可能会随时调整，亦可因使用不同假设和标准、采用不同观点和分析方法而与国金证券其它业务部门、单位或附属机构在制作类似的其他材料时所给出的意见不同或者相反。

本报告仅为参考之用，在任何地区均不应被视为买卖任何证券、金融工具的要约或要约邀请。本报告提及的任何证券或金融工具均可能含有重大的风险，可能不易变卖以及不适合所有投资者。本报告所提及的证券或金融工具的价格、价值及收益可能会受汇率影响而波动。过往的业绩并不能代表未来的表现。

客户应当考虑到国金证券存在可能影响本报告客观性的利益冲突，而不应视本报告为作出投资决策的唯一因素。证券研究报告是用于服务具备专业知识的投资者和投资顾问的专业产品，使用时必须经专业人士进行解读。国金证券建议获取报告人员应考虑本报告的任何意见或建议是否符合其特定状况，以及（若有必要）咨询独立投资顾问。报告本身、报告中的信息或所表达意见也不构成投资、法律、会计或税务的最终操作建议，国金证券不就报告中的内容对最终操作建议做出任何担保，在任何时候均不构成对任何人的个人推荐。

在法律允许的情况下，国金证券的关联机构可能会持有报告中涉及的公司所发行的证券并进行交易，并可能为这些公司正在提供或争取提供多种金融服务。

本报告并非意图发送、发布给在当地法律或监管规则下不允许向其发送、发布该研究报告的人员。国金证券并不因收件人收到本报告而视其为国金证券的客户。本报告对于收件人而言属高度机密，只有符合条件的收件人才能使用。根据《证券期货投资者适当性管理办法》，本报告仅供国金证券股份有限公司客户中风险评级高于C3级(含C3级)的投资者使用；本报告所包含的观点及建议并未考虑个别客户的特殊状况、目标或需要，不应被视为对特定客户关于特定证券或金融工具的建议或策略。对于本报告中提及的任何证券或金融工具，本报告的收件人须保持自身的独立判断。使用国金证券研究报告进行投资，遭受任何损失，国金证券不承担相关法律责任。

若国金证券以外的任何机构或个人发送本报告，则由该机构或个人为此发送行为承担全部责任。本报告不构成国金证券向发送本报告机构或个人的收件人提供投资建议，国金证券不为此承担任何责任。

此报告仅限于中国境内使用。国金证券版权所有，保留一切权利。

上海	北京	深圳
电话：021-80234211	电话：010-85950438	电话：0755-86695353
邮箱：researchsh@gjzq.com.cn	邮箱：researchbj@gjzq.com.cn	邮箱：researchsz@gjzq.com.cn
邮编：201204	邮编：100005	邮编：518000
地址：上海浦东新区芳甸路 1088 号 紫竹国际大厦 5 楼	地址：北京市东城区建国内大街 26 号 新闻大厦 8 层南侧	地址：深圳市福田区金田路 2028 号皇岗商务中心 18 楼 1806



【小程序】
国金证券研究服务



【公众号】
国金证券研究