

## 内容目录

第一章 前言 .....	2
第二章 2023-2028 年动力电池出海市场前景及趋势预测 .....	2
第一节 中国电池海外突围加速全球格局重组 .....	2
一、宁德时代受益第一轮重组期，明确 2025 年前格局 .....	3
二、中外合作新范式进入兑现期，决定 2025 年后格局 .....	4
(1) 2025 年后格局取决于：技术创新构筑中国电池企业竞争力 .....	5
(2) 2025 年后格局取决于：区域市场政策的演变重塑供应链 .....	6
第二节 春山在望，车型与政策周期共振迎接补库拐点 .....	8
一、车型与政策周期共振，电动车板块补库拐点将至 .....	8
二、供需态势稳步修复，23Q4 电池行业库存收窄至 1.9 个月 .....	10
三、电池售价仍有下行空间，关注龙头议价能力 .....	11
第三节 规模、盈利、效率分化，电池龙头深化关键资源壁垒 .....	12
一、盈利能力：龙头盈利坚韧，高单位折旧+销售返利赋予利润弹性 .....	12
二、偿债能力：宁德时代现金流充沛，韩系电池举债扩产短期承压 .....	15
三、经营效率：宁德时代出众回款力打造卓越议价能力 .....	16
四、研发投入：宁德时代引领全球，持续构筑壁垒 .....	17
第三章 动力电池出海企业通过供应链提升核心竞争力策略及建议 .....	17
第一节 供应链已成为企业的核心竞争力 .....	17
第二节 供应链的核心竞争力 .....	18
第三节 通过供应链提升企业核心竞争力 .....	19
一、数字化供应链转型势在必行 .....	19
二、供应链整合是核心竞争力 .....	19
第四节 供应链模式及核心 .....	20
第五节 打造超级供应链 .....	21
一、什么是超级供应链 .....	21
二、超级供应链在哪里？ .....	22
三、超级供应链能实现 .....	25
第六节 构建企业供应链核心竞争力需注意的风险 .....	26
第四章 动力电池出海企业《通过供应链提升核心竞争力策略》制定手册 .....	27
第一节 动员与组织 .....	27
一、动员 .....	27
二、组织 .....	28
第二节 学习与研究 .....	28
一、学习方案 .....	28
二、研究方案 .....	29
第三节 制定前准备 .....	30
一、制定原则 .....	30
二、注意事项 .....	31
三、有效战略的关键点 .....	32
第四节 战略组成与制定流程 .....	34

一、战略结构组成 .....	34
二、战略制定流程 .....	35
第五节 具体方案制定 .....	36
一、具体方案制定 .....	36
二、配套方案制定 .....	38
<b>第五章 动力电池出海企业《通过供应链提升核心竞争力策略》实施手册.....</b>	<b>39</b>
第一节 培训与实施准备 .....	39
第二节 试运行与正式实施 .....	39
一、试运行与正式实施 .....	39
二、实施方案 .....	40
第三节 构建执行与推进体系 .....	41
第四节 增强实施保障能力 .....	42
第五节 动态管理与完善 .....	42
第六节 战略评估、考核与审计 .....	43
<b>第六章 总结：商业自是有胜算.....</b>	<b>43</b>

## 第一章 前言

中国市场很大，但企业要想快速发展，对供应链的要求将越来越高，供应链能力将成为企业的核心竞争力，高效的供应链能够帮助企业保证产品安全和品质，降低成本，提高效率。

那么，供应链的核心竞争力是什么？

如何通过供应链提升企业核心竞争力？

供应链模式及核心是什么？

构建企业供应链核心竞争力又需注意哪些风险？

下面，我们先从动力电池出海行业市场进行分析，然后重点分析并解答以上问题。

相信通过本文全面深入的研究和解答，您对这些信息的了解与把控，将上升到一个新的台阶。这也将为您经营管理、战略部署、成功投资提供有力的决策参考价值，也为您抢占市场先机提供有力的保证。

## 第二章 2023-2028 年动力电池出海市场前景及趋势预测

### 第一节 中国电池海外突围加速全球格局重组

## 一、宁德时代受益第一轮重组期，明确 2025 年前格局

受益第一轮重组，中国电池供应链进入车企平台化项目逐步兑现业绩。经历 2017~2022 年定点高峰后，中国供应链进入欧系车企平台化项目逐步兑现业绩。欧系车企 供应链较为开放，中国企业已进入主流车企的纯电平台项目，长协订单有助于份额稳定增长。如宁德时代（大众 MEB 平台、PSA eCMP 平台、沃尔沃 CMA、MEP2 平台等）、孚能科技（戴姆勒 EVA2 平台）。根据国轩高科 2023 年 5 月电池定点公告，公司继获得大众入股后，获得国内及海外 UC（标准电芯）项目双定点。据大众集团官网，大众 SSP 平台是在 MQB、MSB、MLB 等三个燃油车平台及 MEB、PPE 两个纯电动汽车平台基础上，整合成一个全新的可扩展的机电一体化平台架构，适用于集团旗下所有品牌和所有级别车型。

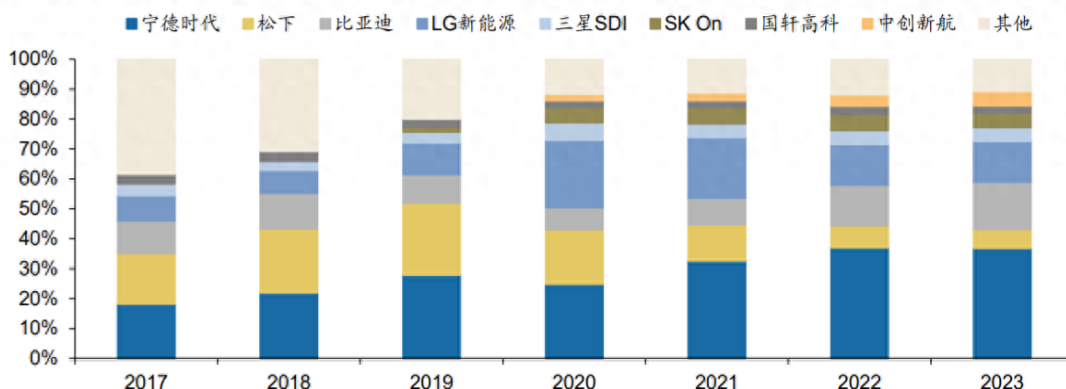
传统美系车企平台化定点密集启动，韩国电池企业抢先占据主要配套。如 LG 新能源（通用 Ultium 平台）、SK On（大众 MEB 平台）。美系新势力企业供应链更为开放，以特斯拉为例，布局多元供应体系，已纳入松下、LG 新能源、宁德时代、弗迪电池等，有望继续引入优质中国供应商。根据新华网，2021 年 9 月通用汽车于 Ultium Day 上正式发布 Ultium 平台（奥特能），得益于奥特能平台高度的灵活性，该平台将全面覆盖各级别车型，涵盖凯迪拉克 LYRIQ、Cruise Origin、GMC HUMMER 超级电动皮卡和纯电动 SUV、以及 BrightDrop 物流车等。据中国证券网，2022 年 3 月 Ultium 平台首款纯电动车型 LYRIQ 北美投产，同年 10 月中国浦东金桥奥特能超级工厂实现投产。

合资模式渗透日韩车企，中国车企聚焦供应保障。日韩车企供应体系过去以本土供应商为主，如 LG 新能源、SK On 共同进入现代起亚 E-GMP 平台。中国电池企业通过多种形式逐步渗透。如比亚迪通过与丰田组建合资公司进行共同车型开发，进入丰田供应体系，根据北极星储能网、OFweek，首款合作车型 bZ3 基于 e-TNGA 平台打造，装配比亚迪刀片电池，已于 2023 年 4 月上市；亿纬锂能则通过与 SK On 组建惠州及盐城合资工厂切入现代起亚 E-GMP 平台。国内自主品牌建设合资工厂深度绑定保障电池供应，根据宁德时代官网、阿维塔官网，2017~2022 年宁德时代已分别与上汽集团、广汽集团、一汽集团及吉利汽车成立合资电池企业，并与长安汽车及华为共同打造阿维塔高端品牌。自主车企采购成本较为敏感，强调供应商成本管控及生产保障能力。

中国电池企业基于电池结构及材料体系创新逐步进入全球新能源汽车供应链。2020 年起中国动力电池企业加速出海实现从零到一的突破，国轩高科、亿纬锂能、孚能科技、蜂巢能源等企业陆续斩获海外订单。其中，国轩高科获大众入股后展开深度合作。据北极星储能网、大众集团官网、公司 2021 年 12 月 20 日公告，国轩高科已获得大众标准电芯铁锂三元双定点，参与大众萨尔茨吉特工厂的电池工业化生产项目，并与美国头部新能源汽车企业签订 6 年 200GWh 磷酸铁锂电池的长期战略协议。

宁德时代充分受益第一轮动力电池全球格局重组，海外渗透率先兑现。根据 SNE 数据测算，2023 年全球动力电池装机量超过 707.5GWh，其中宁德时代市占率 36.8%，同比+0.6pct，LG 新能源市占率 13.6%，同比-0.5%。LG 新能源于 2022 年 1 月正式在韩国证券交易所上市交易，脱胎于 LG 化学电池事业部，基础材料研发经验积累深厚，当前全球客户结构稳定。三星 SDI 逐步由消费电池向动力电池供应商转型，2023 年实现 32.6GWh 装机，同比+36.1%，市场份额 4.6%，同比+0.2pct。SK On 受益欧洲大客户稳定需求，2023 年全球装机量同比增长 14.4%至 34.4GWh，市占率 4.9%，同比-1pct。

图5：历年全球动力电池装机量份额（%）



根据 SNE 数据测算，2023 年宁德时代除中国以外的海外市场电池装机量市占率达 27.5%，同比+4.7pct。2020 年宁德时代海外收入增速加快，主要系 Stellantis 等欧洲客户出口扩大影响。特斯拉上海工厂 2019 年末开启量产，除满足国内需求外将作为其全球主要的出口基地满足欧洲及北美市场需求。2023 年宁德时代海外市占率稳步提升，除供应本土车企客户外，也受益于宝马、上汽名爵及沃尔沃等车型海外出口提速。

2025 年前宁德时代有望实现海外市场单边份额持续上升。2024 年后开启新一轮定点高峰，中国厂商凭借电池技术创新有望进入全球车企供应链，宁德时代布局 M3P、麒麟电池并通过 CTP/CTC 持续迭代打造更高话语权，德国、匈牙利及北美福特授权工厂加速海外产能拓展。中期 2025 年宁德时代欧洲市占率有望超预期，推动公司全球格局稳步提升。我们预计欧美车企将于 2024 年底密集开启远期新平台定点，海外市场电动化进程加速开启全球长期增长空间。伴随 2025 年及 2026 年后宁德时代匈牙利及密歇根授权工厂逐步投产，公司欧美市场份额有望实现超预期扩张。

## 二、中外合作新范式进入兑现期，决定 2025 年后格局

海外市场中外合作新范式将进入兑现期，开启全球长期增长空间。当前北美（强政策周期+中性车型周期）、欧洲（中性政策周期+强车型周期）、东南亚（强政策周期+中性车型周期）、南美（中性政策周期+弱车型周期）有望于 2024 年后中国增速换挡下接力助推全球电动化渗透持续提升。根据 IHS 全球轻型车市场销售预测，包含乘用车、微面、轻客、轻卡在内，2023~2030 年

全球轻型车年销售规模预计为 8300~9700 万辆区间（乘用车 6900 万辆~8200 万辆），海外轻型车年销售规模预计为 5800~6700 万辆区间（乘用车 4700 万辆~5400 万辆）。我们于 2023 年 7 月 5 日报告《海外应许之地，迎接 2024 年技术与政策周期共振》提出，2022 年海外乘用车市场电动车渗透率约 9%，2026 年海外预计 5200 万辆乘用车市场规模，当年海外乘用车市场电动车渗透率有望提升至 32%。2024 年中美合作新范式将进入兑现期，宁德时代依托技术授权机制锁定福特等北美大客户，建立 2025 年后可持续合作模式；以大众-国轩高科、宝马-亿纬锂能为例，中欧创新、深远的合作范式已逐步确立，中国产业链有望实现远期待超预期扩张。

## （1）2025 年后格局取决于：技术创新构筑中国电池企业竞争力

2024 年底开启新一轮定点周期，第二轮重组中新的电池结构（如 46 系大圆柱、麒麟电池）及材料体系（超高镍、磷酸锰铁锂、4C 快充体系）将成为重要创新，提升中国电池企业获取全球车企订单的竞争力。第一轮电池供应链重组受益于软包式微、方型崛起，磷酸铁锂、高电压三元、CTP 等加成下宁德时代快速突破欧洲市场。德国汽车工业协会 2015 年推出 VDA 标准电芯尺寸，方型电池逐渐成为车企主流选择。宁德时代自 2012 年以方型电芯切入宝马，并在原有 VDA 尺寸上实现突破。材料体系实现 NCM523—NCM622—NCM811 迭代；电芯结构向 3 倍厚度拓展；电池包结构方面于业内率先推出 CTP，并向 CTC 推进。根据大众集团官网，大众于 2021 年 3 月 Power Day 上发布 UC 标准电芯，将与国轩高科合作研发第一代标准电芯，2030 年标准电芯占比将达 80%。方型电芯技术路线有望成为下一轮定点中车企主流选择。特斯拉引领 4680 电池应用，宝马、Rivian 等车企有望跟进，在 2024 年后打开市场空间。

（1）46 系大圆柱电池：特斯拉电池产能提速，2024 年后打开空间。根据人民网、盖世汽车、经济观察网，特斯拉 2022 年底加州特里蒙特工厂周产达 86.8 万个电芯，可满足约 1000 台 Model Y 电量需求（估算产能约 0.7GWh）；2023 年 1 月特斯拉宣布将投资 36 亿美金扩建内达华超级工厂，包含约 100GWh 4680 电池产能；2023 年 10 月 4680 累计产量已突破 2000 万个，日产能突破 8.5 万/日。宁德时代圆柱电池采用全极耳电芯，单体电芯比传统单极耳电芯内阻显著降低。根据汽车之家，2022 年 9 月，宁德时代与宝马集团达成长期协议，预计从 2025 年开始将为其“新世代”车型供应直径为 46 毫米新型圆柱电池，产地为欧洲和中国，每座工厂供应宝马的年产能为 20GWh。亿纬锂能 2022 年 9 月定点宝马集团“新世代”车型，2022 年末建成首条产线，预计 23H2 4680 电池正式量产下线，率先匹配国内新势力车企。

（2）中国企业主导材料及结构创新持续打造成本优势，电池包与底盘产业链环节向电池厂转移。第一轮重组中磷酸铁锂+CTP 开启技术平价，受益于中国市场的正向反馈有望加速向海外供应链拓展，提升中国企业全球份额。中国电池企业主导材料及结构创新，当前宁德时代主导的磷酸锰锂、M3P、麒麟电池将逐一实现产业化落地。据宁德时代官网，麒麟电池（第三代 CTP）在铁锂体系下系统能量密度有望达到 160Wh/kg，配合电化体系调整在三元体系下则高达 255Wh/kg，并支持 4C 快充。根据汽车之家，2025 年前后宁德时代计划推出第四代高度集成化的 CTC 电池系

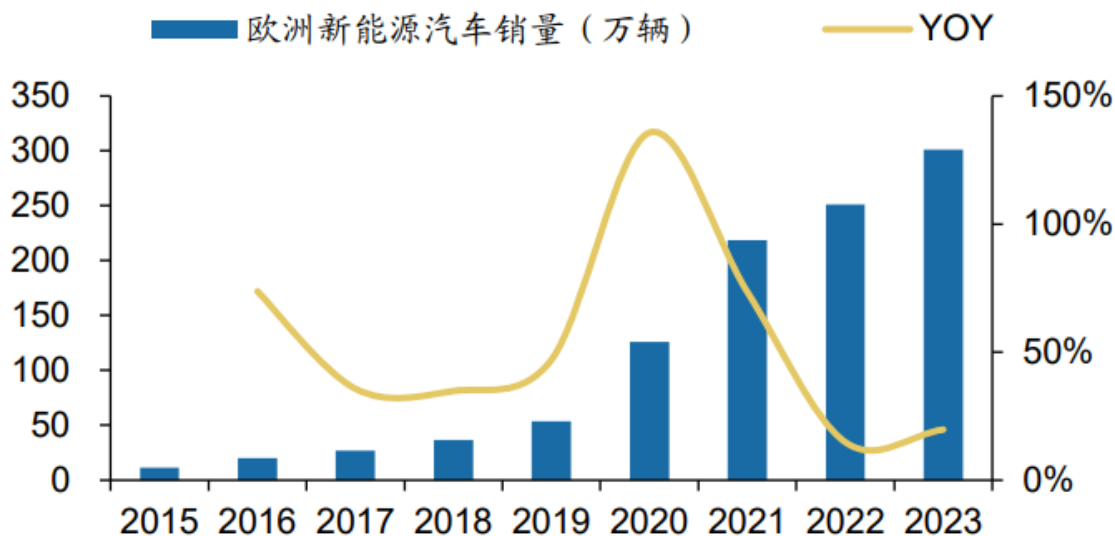
统，2028 年前后有望升级为第五代智能化的 CTC 电动底盘系统。宁德时代已全面配套日韩车企在华车型，CTP 技术领衔 结构创新有望加速全球渗透。据中证网，2021 年 10 月宁德时代与现代摩比斯签约，宁德时代将授权摩比斯使用 CTP 技术，并支持摩比斯在韩国乃至全球范围内的 CTP 相关电 池产品供应。

(3) 2024 年宁德时代神行电池引领平价快充技术周期开启。宁德时代带领锂电材 料升级，驱动快充车型由中高端向平价型拓展，快充车型渗透提升斜率陡峭，根据我们测算，2024 年销量弹性有望贡献超 7pct。根据宁德时代官微，2023 年 8 月 16 日公司发布 全球首款 4C 磷酸铁锂神行超充电池，采用磷酸铁锂+纯用高端导电炭黑+负极材料包覆剂 提升+LiFSI 电解液配方，快充性能卓越。据各公司官微，2023 年 10 月起宁德时代陆续 与国内多家车企达成战略合作，合作伙伴包括哪吒、奇瑞、北汽新能源等，相关新车型将 搭载神行超充电池，23Q4 实现量产，24Q2 后逐步上市。

## (2) 2025 年后格局取决于：区域市场政策的演变重塑供应链

欧洲政策换挡提速，驱动格局重组。欧洲法规达标压力趋弱，叠加核心国家补贴退 坡拖累短期新能源汽车销量增速。2019 年起受益各国补贴政策及税收优惠政策出台，欧 洲新能源汽车市场进入加速放量阶段。2020 年欧洲启动全球最严碳排放法规，德、法两 国领衔，各国普遍加大补贴政策力度助推新能源汽车市场步入快速上行通道，2021 年欧洲新能源汽车市场迎来高景气度。类比中国市场增速换挡，据中汽协，2020 年中国新能 源汽车销量 136.7 万辆，同比增速仅为 10.9%，主要系双积分考核压力较小、补贴大幅 退坡叠加平价产品稀缺，中国新能源汽车市场进入调整期。2022 年欧洲法规达标压力趋 弱同时俄乌战争导致供应链承压，叠加能源危机导致的高通胀拖累汽车消费。2022 年欧 洲新能源汽车总销量 251.3 万辆，同比+14.8%，新能源汽车渗透率 18.5%，同比+3.2pct， 新能源汽车销量增速趋缓。据 ACEA，2023 年欧洲新能源汽车总销量约为 300 万辆，同 比+19.8%。

图9: 历年欧洲新能源汽车销量及增速



中欧产业链合作深化，2025年开始的下一阶段碳排放考核下车企开发的全新平台有望引入更多供应商选择。对标欧美本土化要求提升，美国颁布IRA法案打造本土锂电产业链，据人民网，为实现30年气候目标及加强能源独立，2023年3月欧盟委员正式对外公布绿色工业计划提案，旨在构筑本土弹性供应链，摆脱如中国稀土（98%）、南非铂金（71%）集中供给依赖。根据行动计划，战略原材料涵盖锂、锰、天然石墨、镍等锂电产业链关键材料，分别设置精炼10%/加工40%/回收利用15%的最低本土产能目标，至2030年欧洲本土应具备至少40%的清洁制造能力。根据欧洲立法规则，从欧盟委员会提案至欧盟理事会及欧洲议会决策通过，预计距离法案正式落地尚早。长期来看，该法案有望助力欧盟成员国加快本土新能源汽车产业链的布局与扩张，而中国锂电产业已先期于欧洲进行产能卡位。宁德时代先后布局德国、匈牙利工厂。根据宁德时代官微，其中德国工厂已于2022年12月正式投运。匈牙利德布勒森工厂投资约73.4亿欧元，规划产能为100GWh。

美国新政策周期启动，电动化拐点将至。美国市场新能源汽车渗透潜力巨大，迎接电动化拐点。据Marklines，2022年美国新能源汽车渗透率达6.9%，远低于同期中国（25.7%）与欧洲（19.6%）。2013年特斯拉Model 3实现规模交付驱动美国电动化起步，2018年前美国新能源汽车市场由电动豪华轿车引领，实现新能源汽车累计销量100万辆。2017~2021年特朗普政府执政期间汽车燃油经济性考核较为宽松，新能源汽车渗透率趋缓。参考中欧市场经验，在强监管政策周期下分别于2018年及2020年迎来电动化拐点，美国市场同样将受下一阶段燃油经济性标准（CAFE标准）、CAFE民事处罚、GHG碳排放考核等法规约束，叠加2023年IRA政策刺激启动电动化大周期，驱动电动汽车产业发展。

严格政策限制下日韩电池企业率先绑定，中国电池三种出海路径逐渐清晰。根据IRA法案，

电池企业本土生产可以获得 35 美金/KWh 制造补贴。特斯拉-松下、通用-LG 新能 源、福特-SK On、Stellantis-三星 SDI 北美本土产能扩建提速。2023 年 12 月 FEOC（外 国关注实体）提案发布，分别从 2024 及 2025 年对电池及关键矿物的原产地做出限制。若车辆含有 FEOC 产品则无法获得 IRA 法案税收抵免。具体来看：（1）直接出口模式 明确视为 FEOC。美国财政部已发布新型清洁车辆制造商指导文件，制定工具链及报备 程序对于关键矿物、电池组件及 FEOC 实体进行溯源，从司法流程和实际操作层面进行 规范。（2）海外合资模式视具体案例。25%的股权限制外重点关注海外实体管辖权的界 定。预计海外经营实体的注册、主要经营场所、住所均不在中 国，因此需要甄别特定海外 实体是否在中国境内存在以下三类活动：①开采、加工或回收电池中 包含的适用关键矿物；②制造或组装电池组件；③加工电池材料。其中民企海外子公司与母公司 持股比例无关， 需判定是否为外国实体及中国管辖，即美国注册子公司不视为 FEOC，不考核管辖 权， 预计民企海外子公司可依赖中国产业链进行生产制造，包含关键矿物提取、原材料加工等， 但获取补贴仍需对关键矿物及电池组件的本土化比例进行考核。非美国注册的海外子公司 需考核 中国管辖权，若具备海外独立生产能力则不视为 FEOC。（3）技术授权模式需界 定是否存在有效 控制关系。预计大概率可通过合作伙伴及法务团队举证实实现规避，取决 于合同签订情况。中国电 池授权模式有望于 2026 年后贡献增量弹性。

## 第二节 春山在望，车型与政策周期共振迎接补库拐点

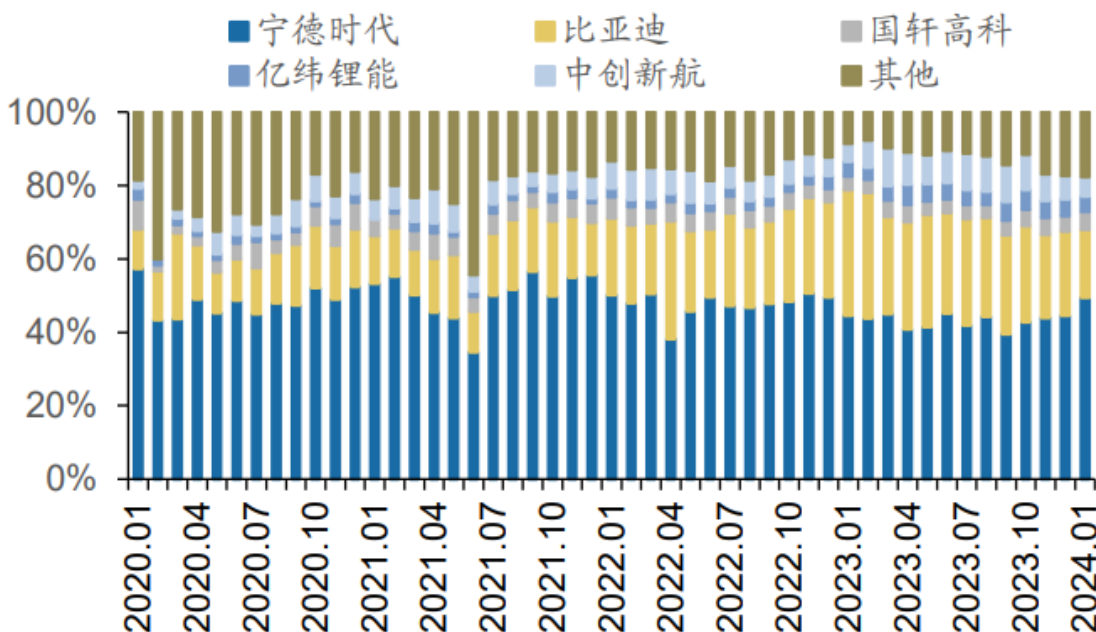
### 一、车型与政策周期共振，电动车板块补库拐点将至

优质纯电车型密集上市，4C 快充技术渗透斜率陡峭。过去快充技术仅为小部分高端 车型享 有，2018 年保时捷 Taycan 引领，海外车企密集启动高压平台布局；2022 年以小 鹏 G9、阿维塔 11、极狐 αS 为代表，国内快充车型逐步量产；2023 年起满足 3C 以上 快充的中高端车型密集上 市；2024 年 3 月 1 日理想发布理想首款纯电 MPV 车型 MEGA， 起售价 55.98 万元，搭载宁德 时代麒麟 5C 电池组，总电量 102.7kWh，CLTC 续航里程 710 公里，800V 高压快充平均充电功率 可达 300kW，充电 12 分钟即可补能 500 公里。目前神行超充电池已在阿维塔、哪吒、奇瑞、北 汽新能源等品牌落地，24Q2 有望迎来 4C 快充铁锂电池规模装机，驱动快充车型向平价车型拓 展，未来快充技术将成为纯电动汽 车标配，重塑纯电动汽车二次需求曲线。

龙头短期份额下滑，客户销量结构变化或将带来份额企稳。根据中国汽车动力电池 产业创新 联盟数据测算，2023 年宁德时代国内电池装机量 167.1GWh，同比+17.66%， 市场份额达 43.1%， 同比-5.1pct，市占率下滑主要系比亚迪国内装机份额扩大+二线厂商 抢占份额影响。若排除比亚 迪自供装机影响，2023 年宁德时代/中创新航/亿纬锂能/国轩 高科市占率分别为 59.21%/11.66%/6.12%/5.64%， 同比-3.75/+3.13/+2.93/-0.27pct。2023 年 12 月由于国内各大车 企进行年终促销，宁德时代主力配套车企销量放大带来份额企稳 回升，12 月宁德时代国内装机

21.32GWh，同比+19.17%，环比+8.22%，占比 44.51%，市场份额环比+0.63pct。2024 年理想、赛力斯、长安阿维塔、吉利极氪等车企有望持续 放量，主力配套车企销量结构变化叠加龙头较积极的竞争策略或将带来份额企稳。

## 图15: 国内锂电池主要企业月度市场份额 (%)



宁德时代国内乘用车市占率下滑较快，商用车市场份额保持增长。具体来看：（1）乘用车层面，根据 GGII 数据测算，2023 年国内宁德时代新能源乘用车装机量 140.5GWh，同比+26.77%，市占率 42.61%，同比-5.63pct，主要系比亚迪自供装机、中创新航及其他二线厂商抢占份额影响。2023 年比亚迪/中创新航分别实现乘用车装机 99.73/26.92GWh，同比+59.81%/+97.41%，市场份额分别为 30.25%/8.16%，同比 +3.28pct/+2.03pct；（2）商用车层面，2023 年国内宁德时代分别实现新能源客车/专用车装机 5.02/16.59GWh，同比-44.94%/+23.82%，市占率分别为 82.76%/69.5%，同比 +1.85pct/+1.9pct，深度绑定宇通客车、北汽福田、三一汽车等核心客户带来份额提振。

2024 年主力配套客户的销量变化或将带来宁德时代份额企稳。2024 年宁德时代核心配套车企进入新一轮车型周期，叠加车型矩阵拓展或将催化销量提振，进而打开龙头份额增长空间。根据高工锂电数据测算国内电池配套情况。具体来看：（1）吉利：，2023 年宁德时代装机量 16.03GWh，同比+24.64%，占比 68.34%，占比同比-14.6pct。2024 年全新极氪 007、改款 001，银河 E8 等重磅车型有望成为爆款。（2）理想：2023 年宁德时代装机量 15.23GWh，同比 +181.41%，占比 97.6%，占比同比-2.4pct。2024 年全新理想 L6、MEGA，改款理想 L7/L8/L9，4 款全新纯电 SUV 有望赋能销量高增，纯电车型带电量更高且预计搭载宁德时代麒麟电池，将为宁

德时代装机贡献明显增量。（3）赛力斯：2023年宁德时代装机量4.22GWh，占比99.94%。华为智驾ADS 2.0持续赋能，问界新M7奠定销量基本盘，全新M9、M8进一步拓展车型矩阵。

中央“以旧换新”政策力度有望超预期，板块充分受益政策红利。2月23日中央财经委员会第四次会议召开，研究大规模设备更新和消费品以旧换新问题，研究有效降低全社会物流成本问题。会议指出，要推动各类生产设备、服务设备更新和技术改造，鼓励汽车、家电等传统消费品以旧换新，推动耐用消费品以旧换新。2009年财政部、商务部、工信部等10部门联合发布的《汽车以旧换新实施办法》，符合要求的车辆可享受3000-6000元不等的置换补贴；2009-2023年多地区先后推出了本区域使用的汽车以旧换新政策。2023年国家发展改革委、工信部、商务部等13部门在其联合发布的《关于促进汽车消费的若干措施》中，再次提出支持老旧汽车更新消费。据中汽中心，目前国三及以下乘用车保有量1600万辆，车龄15年以上的超750万辆。若以平均15年报废周期测算，假设平均售价17万元，老旧乘用车更新有望带来1.3万亿元的消费规模。积极的置换政策有望促进消费者车辆置换，优质电动车车型周期开启下将充分受益政策红利。

## 二、供需态势稳步修复，23Q4 电池行业库存收窄至 1.9 个月

动力电池补库拐点将至，2024年产业链供需态势有望进一步修复。根据中国汽车动力电池产业创新联盟数据测算，国内动力电池库存系数经历2023年初的高峰后逐步下降，23Q1~23Q4动力电池行业库存水平约为2.24/2.07/2.01/1.95个月，若扣除储能电池出货量并假设70%储能电池实现装机，2023年国内全行业/宁德时代动力电池新增库存分别为88.5/20.8GWh，相较2022年分别-43.09%/-80.39%，行业去库阶段进入尾声。渠道库存来看，2023年BEV/PHEV新增库存分别为27.47/33.11万辆，相较2022年分别-40.81%/+73.53%。伴随3月国内重磅新车型联袂上市，叠加海外销量持续突破，密集催化下电车中游电池环节补库预期高增。

3月国内企业动力电池排产回暖，短期供需格局边际向好。根据鑫椤锂电数据测算，3月宁德时代/比亚迪/亿纬锂能/国轩高科/孚能科技分别排产32.3/15.4/4.58/2.8/0.7GWh，环比分别+58.33%/+55.56%/+38.37%/+21.74%/+40%，同比分别+29.2%/+32.76%/+92.44%/+24.44%/-15.66%，国内电池企业排产指引复苏态势强劲，主要受益于3月国内重磅新车型集中上市，如理想MEGA及改款L7/L8/L9、零跑C10、比亚迪元UP、五菱缤果PLUS等新车型均有望成为爆款，叠加车企价格战持续刺激销量，带来月度排产预期向好，产业链修复趋势显现。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/447100106150006115>