

特斯拉第一季度销量公布

引言

全球电动车巨头特斯拉，正面临有史以来最大的挑战。2024年第一季度，特斯拉全球累计交付量为38.7万辆，同比下滑8.53%，环比去年四季度下跌20.2%。这是近4年来特斯拉单季度交付量首次同比下降，也是过去5个季度最差的表现。

在此之前，市场机构对特斯拉一季度的业绩预期为45.7万辆，但实际的交付量远低于这个预期，这引发了媒体和投资者的质疑。路透社评论称，在降价促销的情况下，特斯拉也未能在竞争激烈的市场中激起新的需求。这是一场彻头彻尾的灾难，将对特斯拉的长期故事产生冲击。销售状况不利，直接影响特斯拉股价，美国股市开盘特斯拉直接大跌5%，来到165元。进入2024年以来，特斯拉股价已跌近三分之一，市值蒸发超2600亿美元。

对于销量大幅下滑，特斯拉将原因归结为其Model 3车型改款影响产量，红海冲突以及特斯拉德国工厂人为纵火破坏而供电中断。今年1月，因红海局势紧张影响海运导致零部件运输出现短

缺，特斯拉暂停了柏林工厂大部分汽车生产；两个月后，柏林工厂因环保人士纵火，被迫再次断电停产，致使工厂关闭。与此同时，据美联社报道，美国电动车市场增长放缓。该国电动车销量去年增长47%至119万台，电动车市场份额上升至7.6%，但临近年底增长步伐放慢，去年12月销量同比增长34%。不过，这些只是影响特斯拉销量很轻微的因素，最主要的原因还在于，全球电动汽车行业的竞争已经到了白热化阶段，作为曾经这个行业的领跑者，特斯拉的竞争优势正在快速下降。

近日，热度高居不下的小米SU7，发布会上小米汽车CEO雷军更是直接拿小米SU7和特斯拉Model 3进行了一番配置大比拼。从知情人士处获悉，首款产品小米SU7内部研发逻辑完全依循特斯拉Model 3。同处于20万元价格段的中国汽车品牌，可以向消费者提供更高的硬件配置和更先进的智驾体验。面对如雨后春笋般冒出的中国新能源品牌，不仅低价高配，产品迭代速度还快，可选择性多到让消费者眼花缭乱。反观成立二十几年的特斯拉，推出的车型却略显单一，销量主力车型只有Model 3和Model Y两款，其中Model 3发布之日距离现在已经长达8年。

另外，中国汽车工业的强势崛起也让特斯拉难以招架。势头最为凶猛比亚迪。凭借电池技术上的巨大优势，加

上极其丰富的产品线，比亚迪的销量爆发式增长。2021年，比亚迪汽车销量为70多万，去年就已经超过了300万辆，其中超过一半为纯电动汽车。尤其是在去年最后一个季度，比亚迪的纯电动汽车销量首次超越了特斯拉，成为全球销量最高的电动车制造商。

中国汽车品牌的崛起，不仅推动国内新能源车市场蓬勃增长，更带动中国成为了全球最大的汽车出口国。2023年中国乘用车出口增长了62%，其中超过四分之一来自电动车，而新能源车出口更是增长了70%。在财报发布后，马斯克不由感慨，中国车企是全球最具竞争力的车企，有能力在全球市场取得巨大成功。“坦白说，如果没有贸易壁垒，他们几乎会轻易摧毁全球其他车场，他们非常出色。”不得不正视的是，市场竞争日益激烈，单一品牌难以长期占据绝对优势，促使其他汽车品牌加强竞争力。这样的情况也提醒汽车制造商不仅要关注产品质量，还需不断创新，以满足消费者日益变化的需求。

特斯拉CEO马斯克也曾坦言承认，特斯拉现在正处在两波增长浪潮的中间，第一波增长浪潮由Model 3和Model Y带动，而下一波浪潮预计由更便宜的下一代电车推动——市场所谓的廉价版Model 2。只不过，廉价版Model 2的推出好像还遥遥无期，但特斯拉的Robotaxi马上就要推出了。或许是下滑的销量和股价所致，马斯克在4月6日宣布将于8月8日推出承诺已久的Robotaxi，即无人驾驶出租车。消息一出，特

斯拉股价大涨接近4%，扭转了一周的颓势。

将视线拉至美国，特斯拉还面临另外一层压力。为了保护美国传统汽车制造商的利益，美国政府对于电车的扶持力度开始下降。今年3月下旬，美国政府放宽了汽车尾气排放标准，同时下调了未来几年的电动车发展目标。美国以前计划在2032年将纯电动汽车占新车的比例达到67%，但是最近将这一目标大幅下调到35%。美国政府下降电动车目标，也就意味着对电动车相关配套产业的投入将大大减少，比如充电桩的建设等等，这将在很大程度上减少消费者购买电动车的动力。在美国，由于电车的竞争压力不如中国，所以，以特斯拉为首的电车价格还比较贵，加上充电桩数量不足，而美国人对于汽车驾驶里程的要求更高，所以，美国消费者对于电车的兴趣开始下降。去年年底，美国新车市场的纯电车销量占比大概为8%，但是今年2月份下降到只有6%。

对于特斯拉而言，中国和美国是其最大的两个核心市场，现在分别面临巨大挑战。中国电动市场实在太卷了，面临着新势力的群狼围剿；美国电动市场又明显降温，消费者的热情不断蚕食，特斯拉的2024年，或许真的有点难。



迈入新时代，固态电池首次量产上车

4月8日，上汽智己L6正式发布。作为国内首款搭载固态电池的量产车型，智己L6充电12分钟即可跑400多公里，CTLC续航超1000公里。它的出现无疑为电动汽车市场注入了新的活力，预示着行业即将迈入一个全新的时代。所谓固态电池，是跟传统锂电池相对而言的，后者使用液态电解质，而固态电池则用的固态，相较传统电池具备安全性好、能量密度高、循环寿命强、温度工作范围广等优势。由于国人对于安全和续航的诉求较高，中长期来看，固态电池很可能成为主流的技术路线之一。但因为要解决电解质的技术难题和成本控制，此前固态电池概念一直都是雷声大雨点小，没有正式的产品发布，这回上汽采用的“先进技术”算是吃了第一个螃蟹。不过，因为固态电池的界面阻抗等问题还没彻底解决，因此上汽本次发布的实际上还只是“半固态电池”。

清陶能源是此次智己L6的动力电池供应商，清陶能源联合创始人、总经理李峥介绍，清陶能源的固态电池产业化分为三步：第一代固态电池，即在智己汽车上装车量产的电池，也被称为半固态电池；2025年会开发第二代固态电池；最终实现的第三代固态电池，也就是全固态电池。李峥解释，从第一代到第三代，三代固态电池的升级过程就是通过材料创新和工艺设备创新，让电池的缺陷越来越少，导离子的能力越来越强，能量密度越来越高，同时，致密程度逐步提高，体积越来越紧凑。半固态电池技术的出现，首先解决了传统液态锂电池存在的能量密度瓶颈问

题。由于采用了固态电解质替代了部分液态电解质，半固态电池的能量密度得到了显著提升，从而有效提升了电动汽车的续航里程。这一重要突破使得电动汽车在续航里程上更加接近甚至超越传统燃油车，大大消除了消费者对于电动汽车续航能力的担忧。其次，半固态电池在安全性方面也有着显著的优势。传统液态锂电池在高温、短路等极端情况下容易发生热失控，从而引发火灾等安全事故。而半固态电池由于采用了固态电解质，其热稳定性更高，能够在高温条件下仍能保持稳定运行，大大降低了电池热失控的风险，提升了电动汽车的整体安全性。

此外，半固态电池的快速充电能力也是其一大亮点。传统液态锂电池在快充时容易产生锂枝晶，从而刺穿隔膜导致电池短路。而半固态电池则能有效抑制锂枝晶的生成，实现更快速、更安全的充电。这意味着电动汽车的充电时间将大大缩短，进一步提升了电动汽车的使用便捷性。光大证券发布研报称，上汽集团与清陶能源共同研发的第一代固态电池已开始排产。半固态路线对于现有液态锂电

子电池体系更迭小，被视作全固态的过渡路线，半固态电池供应链与现有供应链的重合度高，对产业链冲击有限，将优先从航空飞行器、医用、消费电子等高端场景开始商业化。

多家产业链上市公司近期介绍了各自在固态电池相关布局情况。德方纳米表示，公司产品如磷酸铁锂、磷酸锰铁锂等正极材料适用于固态电池体系，对于新兴的技术和产品，公司均保持高度关注。振华新材表示，公司在固态/半固态电池用的正极材料领域均有研发和技术储备，目前暂未量产供货。冠盛股份介绍，公司依托东驰新能源的核心技术共同

设立合资公司，东驰新能源是“固态电池协同创新平台”孵化的固态电池企业之一。三祥新材表示，公司致力于固态电池电解质材料及关键材料的研发生产，已向清陶能源等企业送样，并达到使用要求。联赢激光介绍，清陶动力是公司客户，公司为其提供了固态电池装配线。东方证券研究员认为，未来固态电池材料体系全面优化，产业链存在较多潜在机会。其中，电解质为固态电池关键创新点；正负极材料向高性能方向迭代，打开高镍三元、硅基负极乃至锂金属负极的应用空间；封装多采用软包路线，铝塑膜需求也有望提升。

固态电池的出现，无疑为新能源汽车行业注入了一股强大的动力。它解决了传统锂电池续航里程短、安全性低的问题，为新能源汽车的发展开辟了新的道路。在这个充满变革和创新的年代，我们有理由相信，固态电池将引领新能源汽车行业迈向更加美好的未来。让我们拭目以待，期待这场由固态电池带来的能源革命，为我们的生活带来更多的便利和惊喜。

