高压快充背景下，电池电流增大，一方面增大电芯间连接电线等原材料所需用量，驱动电池母 排向大尺寸方向发展；另一方面，大电流带来更多散热需求，而无模组化结构设计能够实现电 芯层面散热，高度集成化的CTP/CTC 技术由此成为优选方案，驱动电池母排向更加集成化、 轻量化的方向发展；我们观察到，电池母排已经开始由相对传统的线束CCS转向更加集成化 和轻量化的FPC/PCB/FFC方案，单个电池包的电池母排用量及ASP均有明显上升。根据高 澜股份公告，2022年电池母排的单车价值量在1.000-1.500元左右；我们认为，随着 CTP/CTC和快充技术发展趋于成熟、渗透率逐步提升，高度集成的大尺寸电池母排有望成为 行业主流，电池母排的单车价值量有望逐步上升、市场需求上限打开。

随着高压快充产业链逐步成熟，下游车企加速推出高压快充车型，我们认为 2023年有望成为 800√高压快充车型放量元年；而高压快充带来的高效补能，以及后期超充桩的持续完善以及 规模化带来产业链持续降本，有望驱动高压快充车型渗透率持续提升，中性预期下，我们预计 至2025年全球高压快充车型在新能源乘用车渗透率有望达到9-10%；乐观预期下，我们预计 渗透率有望达到15-20%。而高压快充车型的放量亦将带来产业链升级，我们用各细分赛道 中，高压快充车型需求（销售额）占总需求比例作为评估弹性的指标，基于中性和乐观预期假 设分别测算，我们算得各细分赛道弹性排序：功率器件>LIFSI（电解液）>液冷板>碳包覆材 料（负极）>导热结构胶>硅基负极、负极粘结剂>高压直流继电器、负极导电剂>熔断器> 充电枪>充电模块>充电桩。相关公司：