



中国 汽车

2018年8月份乘用车市场销量同比下降7.3%；9月份/四季度需求有望小幅回升

8月份乘用车市场销量同比下降7.3%

ChinaAutoMarket于9月10日发布了8月份乘用车市场数据初稿。国产乘用车零售量（不含出口和微客）同比下降7.3%，年初前8个月增长1.0%。批发量（不含出口和微客）同比下降5.0%，年初前8个月增长2.9%。需求在7月份同比下降6.7%的基础上进一步走弱，主要原因在于：1. 2017年购车补贴（2018年无补贴）导致比较基数较高；2. 渠道价格进一步侵蚀（见图表7）——在价格企稳之前，消费者倾向于观望或推迟购车决定。9月份向来是购车旺季，我们预计经销商交易量和购车势头将出现改善。此外，我们预计四季度同比基数可能较低，因为2017年全年销售目标提前实现使得去年四季度销量被部分延后至今年一季度。

图表 1: 零售量月增速排名前十的车企 (8月)

OEMs	Retail volume yoy growth
ChangAn-PSA	112.3%
BYD	38.0%
GZ-Mitsubishi	36.5%
GZ-Toyota	35.9%
Geely	30.2%
Brilliance-BMW	22.7%
SAIC own brand	15.8%
Chery	12.1%
BJ-Benz	7.8%
BJ-Hyundai	4.9%
Industry	-7.3%

资料来源: ChinaAutoMarket

日系/欧系/美系/韩系品牌市场份额环比上升，自主品牌市场份额下降

日系/欧系/美系/韩系品牌市场份额环比上升，自主品牌市场份额下降(图表5)。

定价仍面临压力；市场呈分化格局

尽管市场正进入旺季并可能缓解库存的上升，但定价仍面临压力。长城汽车等一些车企开始降价，其他车企也可能跟

丁妤倩 (分析师)

执业证书编号:S1420515060002
+86(10)6627-3327 |
yuqian.ding@ghsl.cn
北京高华证券有限责任公司

高天航 (研究助理)

+86(10)6627-3176 |
tianhang.gao@ghsl.cn
北京高华证券有限责任公司

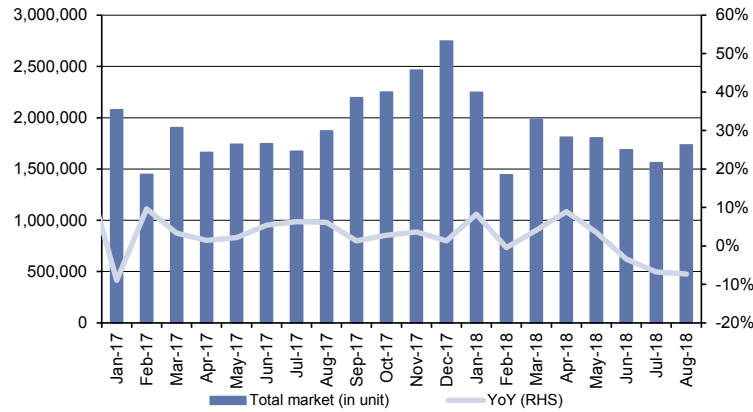
进。我们看到市场呈分化格局，这可能导致较弱的品牌（包括自主和国际品牌）进行力度更大的降价，而技术实力和产品周期较强的品牌定价将保持自律。如果9/10月份旺季销量增长保持疲弱，则我们预计更多品牌在定价方面将面临挑战。

吉利、比亚迪和华晨表现领先，广汽表现改善

8月份吉利零售销量同比增长30.2%，得益于强劲的产品实力。比亚迪销量同比增长38.0%，受到新车型（如宋Max）销售强劲的推动。华晨销量同比增长22.7%，得益于5系较低的比较基数以及X3的推出。广汽销量正在改善，得益于广汽丰田和广汽三菱的强劲表现；广汽自主品牌也有所改善；但这在一定程度上被广汽本田销量持平和广汽菲亚特销量下滑所抵消。

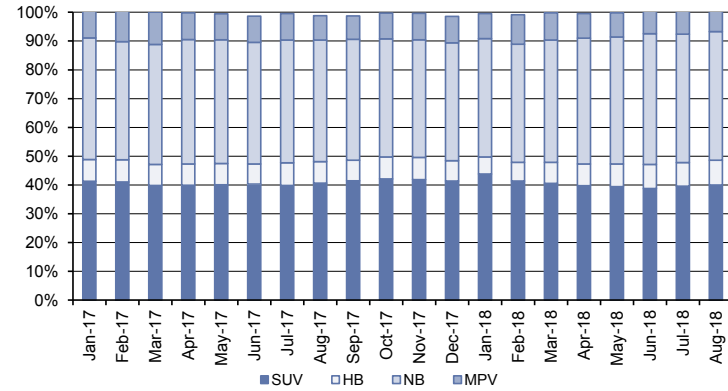
2018年8月份乘用车市场（零售，国产车）概要

图表 2: 8月份乘用车市场同比下降7.3%
乘用车零售总量（辆），同比增长%



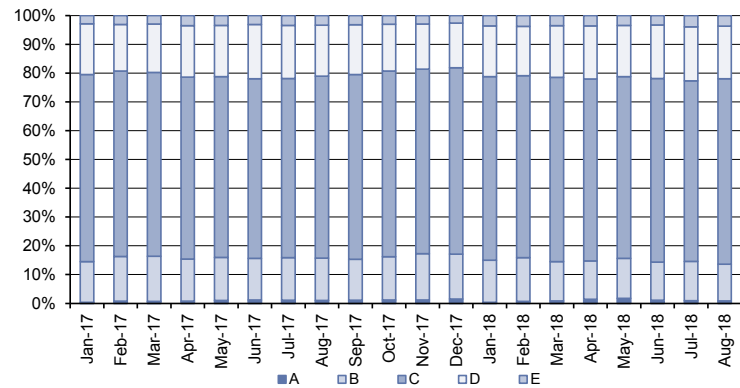
资料来源: ChinaAutoMarket

图表 3: 各车型占比环比保持稳定
按车型划分的市场份额，占总量的比例%



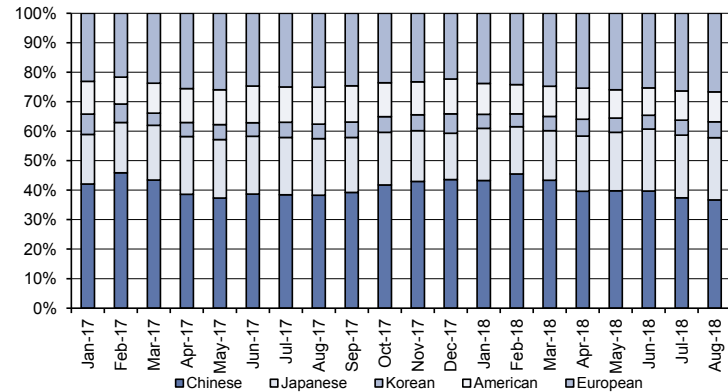
资料来源: ChinaAutoMarket

图表 4: 各等级占比环比保持稳定
按等级划分的市场份额，占总量的比例%



资料来源: ChinaAutoMarket

图表 5: 环比来看，日系/欧系/美系/韩系品牌市场份额上升，而自主品牌市场份额下降
按国别划分的市场份额，占总量的比例%



资料来源: ChinaAutoMarket

图表 6: 广汽三菱/广汽丰田/华晨宝马在合资车企中领先, 而比亚迪/吉利/上汽自主品牌在本土车企中增长较为强劲
上市公司/汽车生产企业的乘用车销量, 单位为千辆, 同比增速%

Listco. / OEM	Retail						Wholesale						Full year Wholesale			
	Aug Vol (2018)	Aug Vol (2017)	YoY growth	YTD Vol (2018)	YTD Vol (2017)	YoY growth	Aug Vol (2018)	Aug Vol (2017)	YoY growth	YTD Vol (2018)	YTD Vol (2017)	YoY growth	FY18E	FY17	YoY	YTD as % of full year 2018E
	in k unit	in k unit	in %	in k unit	in k unit	in %	in k unit	in k unit	in %	in k unit	in k unit	in %	in k unit	in k unit	in %	in %
SAIC	445	493	-9.8%	3,714	3,502	6.1%	452	470	-3.9%	3,915	3,619	8.2%	6,515	6,139	6.1%	60.1%
SGM	141	165	-14.8%	1,129	1,117	1.0%	159	164	-3.3%	1,252	1,174	6.6%	2,047	1,999	2.4%	61.1%
SVW	165	171	-3.3%	1,291	1,199	7.7%	156	152	2.7%	1,329	1,254	6.0%	2,081	2,063	0.9%	63.8%
SAIC own brand	46	40	15.8%	429	302	41.9%	53	41	29.5%	463	311	48.6%	748	522	43.3%	61.8%
SGM-Wuling Car	93	117	-20.9%	865	884	-2.1%	85	114	-25.4%	872	880	-0.9%	1,639	1,555	5.4%	53.2%
Dongfeng	203	231	-11.9%	1,534	1,640	-6.5%	189	212	-10.9%	1,567	1,592	-1.5%	2,541	2,712	-6.3%	61.7%
DF-Honda	59	70	-16.1%	381	443	-13.9%	55	59	-8.0%	424	455	-6.7%	692	714	-3.1%	61.3%
DF-liuzhou	10	19	-50.0%	89	134	-33.4%	10	19	-50.0%	89	134	-33.4%	151	230	-34.6%	59.3%
DF-Nissan	106	101	4.7%	796	725	9.9%	103	98	5.1%	796	720	10.5%	1,233	1,251	-1.4%	64.5%
ZZ-Nissan	1	1	-45.1%	7	8	-12.6%	1	1	-45.1%	7	8	-12.6%	21	14	53.7%	34.1%
DF-PSA	22	30	-27.2%	190	248	-23.5%	16	26	-38.3%	187	195	-4.1%	329	378	-12.9%	56.9%
Dongfeng own brand	7	10	-28.7%	70	82	-14.9%	5	9	-39.0%	63	79	-19.7%	115	125	-7.8%	55.0%
ChangAn	99	158	-36.9%	1,010	1,312	-23.0%	90	160	-43.6%	1,007	1,330	-24.3%	1,796	2,170	-17.2%	56.1%
ChangAn own brand	47	69	-31.7%	561	652	-13.9%	50	72	-29.7%	589	665	-11.4%	1,065	1,063	0.3%	55.3%
ChangAn-Ford	35	69	-48.8%	302	489	-38.2%	24	70	-65.8%	276	493	-44.1%	499	831	-39.9%	55.2%
ChangAn-Mazda	13	13	-1.2%	113	117	-3.6%	13	13	-1.2%	113	117	-3.6%	183	192	-4.9%	61.9%
ChangAn-Suzuki	3	6	-47.5%	34	54	-37.2%	3	5	-44.7%	29	55	-47.1%	49	84	-41.9%	59.6%
ChangAn-PSA	1	0	112.3%	3	3	-16.8%	1	0	112.3%	3	4	-22.1%	4	6	-34.3%	72.6%
GAC	177	163	8.3%	1,341	1,276	5.1%	175	159	10.4%	1,351	1,268	6.5%	2,138	2,011	6.3%	63.0%
GZ-Honda	59	60	-2.7%	451	451	0.0%	55	58	-4.3%	451	435	3.7%	724	704	2.9%	62.3%
GZ-Toyota	53	39	35.9%	358	290	23.6%	55	37	47.1%	361	298	21.1%	524	442	18.5%	68.9%
GZ own brand	42	40	4.5%	351	330	6.4%	42	40	4.5%	351	330	6.4%	582	509	14.4%	60.4%
GZ-Mitsubishi	11	8	36.5%	90	69	30.2%	11	8	41.4%	97	69	39.4%	148	117	26.1%	65.3%
GZ-Fiat	9	13	-33.5%	87	133	-34.5%	9	13	-33.5%	87	133	-34.5%	160	205	-21.8%	54.4%
BYD	39	29	38.0%	288	230	25.2%	41	30	36.2%	299	242	23.6%	502	355	41.5%	59.6%
Geely	123	94	30.2%	999	698	43.2%	126	97	30.1%	1,012	718	41.0%	1,675	1,247	34.3%	60.4%
Great Wall	51	63	-19.2%	483	512	-5.7%	54	66	-18.4%	505	530	-4.6%	899	950	-5.4%	56.2%
Brilliance (BMW)	38	31	22.7%	285	246	15.9%	41	33	23.7%	287	248	15.9%	455	386	17.7%	63.1%
Coverage total	1,172	1,259	-6.9%	9,653	9,416	2.5%	1,164	1,224	-4.8%	9,943	9,549	4.1%	16,526	15,943	3.7%	60.2%
Total market	1,734	1,871	-7.3%	14,266	14,126	1.0%	1,760	1,853	-5.0%	14,880	14,457	2.9%	25,766	25,261	2.0%	57.8%
Volume	1,734	1,871	-7.3%	14,266	14,126	1.0%	1,760	1,853	-5.0%	14,880	14,457	2.9%	25,766	25,261	2.0%	57.8%

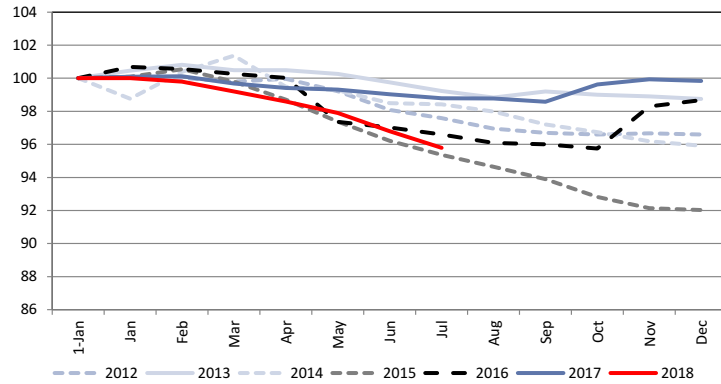
Note 1: The volume in the above table is for passenger car only. Minivan/Minitruck/Pick-up truck volumes are excluded.

Note 2: To keep same definition with ChinaAutoMarket, we now include SGM-Wuling/Changan's MPV models.

资料来源: ChinaAutoMarket、高华证券研究

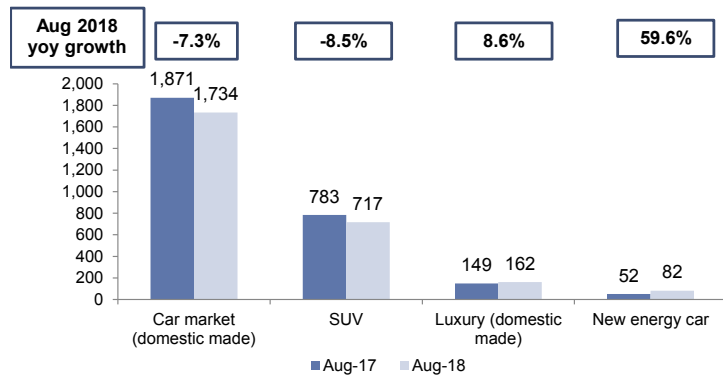
我们预计库存将上升，渠道定价将进一步走弱

图表 7: 我们预计2018年定价将走软
乘用车市场月度价格指数(1月1日=100), 2012年1月-2018年7月



资料来源: ChinaAutoMarket

图表 9: 8月份新能源车和豪华车销量保持强劲, 而SUV较为疲软
整体市场/SUV/豪华车/新能源车销量 (千辆)



Note: 1) NEV only includes new energy passenger cars; 2) Luxury includes locally made Audi/BMW/Benz/Infiniti/Cadillac/Volvo.

资料来源: ChinaAutoMarket、全国乘用车市场信息联席会

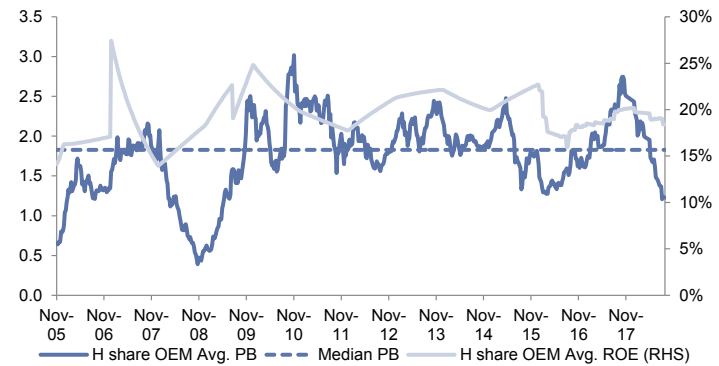
图表 8: 我们预计8月份库存将上升, 但经销商库存指数将下降
渠道库存 (销量月数)

	Overall inventory (month)	JV (month)	Import* (month)	Local (month)
Jun-17	1.75	1.37	1.56	2.38
Jul-17	1.54	1.31	1.43	1.92
Aug-17	1.37	1.13	1.57	1.61
Sep-17	1.21	1.06	1.23	1.46
Oct-17	1.33	1.15	1.65	1.47
Nov-17	1.28	1.06	1.62	1.46
Dec-17	0.90	0.89	1.45	0.67
Jan-18	1.59	1.63	1.64	1.52
Feb-18	1.63	1.60	1.82	1.60
Mar-18	1.55	1.33	1.88	1.71
Apr-18	1.66	1.53	1.56	2.35
May-18	1.59	1.41	1.65	1.78
Jun-18	1.93	1.86	1.83	2.11
Jul-18	1.79	1.64	1.53	2.38

Note: *Starting Mar 2018, import* refers to luxury & import

资料来源: 中国汽车流通协会

图表 10: H股车企的12个月移动预期市净率为1.23倍, 历史中值水平为1.83倍
H股车企12个月移动预期市净率/净资产回报率



Note: H share OEMs includes Great Wall H, GAC, Brilliance, Geely and Dongfeng. Weekly data updated on Sep11, 2018.

资料来源: Datastream、高华证券研究

风险和估值方法

评级和股价信息

图表 11: 吉利/广汽A/H的风险和估值方法

Ticker	Company Name	Methodology	Currency	Last Close 9/10/2018	12 month TP	Key risks
0175.HK	Geely	Discounted 2020E P/E	HKD	14.78	27.59	Lower car market growth; higher price erosion on increasing competition; lower volume/price and capacity ramp-up, higher costs/SG&A expense for Lynk & Co (its new umbrella brand).
601238.SS	GAC (A)	2018E P/E	CNY	10.16	12.83	Lower total market due to phase out of purchase tax rebate; low GAC volume/price/GPM; higher impairment loss, especially in the R&D of local brands; higher compliance costs regarding fuel consumption/NEV credit regulation.
2238.HK	GAC (H)	2018E P/B vs 2018E ROE	HKD	7.26	8.32	Lower total market due to phase out of purchase tax rebate; low GAC volume/price/GPM; higher impairment loss, especially in the R&D of local brands; higher compliance costs regarding fuel consumption/NEV credit regulation.

资料来源: 高华证券研究

信息披露附录

申明

本人，丁好倩，在此申明，本报告所表述的所有观点准确反映了本人对上述公司或其证券的个人看法。此外，本人薪金的任何部分不曾与，不与，也将不会与本报告中的具体推荐意见或观点直接或间接相关。

投资摘要

投资摘要部分通过将一只股票的主要指标与其行业和市场相比较来评价该股的投资环境。所描述的四个主要指标包括增长、回报、估值倍数和波动性。增长、回报和估值倍数都是运用数种方法综合计算而成，以确定该股在地区研究行业内所处的百分位排名。

每项指标的准确计算方式可能随着财务年度、行业和所属地区的不同而有所变化，但标准方法如下：

增长是下一年预测与当前年度预测的综合比较，如每股盈利、EBITDA 和收入等。回报是各项资本回报指标一年预测的加总，如CROCI、平均运用资本回报率和净资产回报率。估值倍数根据一年预期估值比率综合计算，如市盈率、股息收益率、EV/FCF、EV/EBITDA、EV/DACF、市净率。波动性根据12个月的历史波动性计算并经股息调整。

并购评分

在我们的全球覆盖范围内，我们使用并购框架来分析股票，综合考虑定性和定量因素（各行业和地区可能会有所不同）以计入某些公司被收购的可能性。然后我们按照从1到3对公司进行并购评分，其中1分代表公司成为并购标的的概率较高(30%-50%)，2分代表概率为中等(15%-30%)，3分代表概率较低(0%-15%)。对于评分为1或2的公司，我们按照研究部统一标准将并购因素体现在我们的目标价格当中。并购评分为3被认为意义不大，因此不予体现在我们的目标价格当中，分析师在研究报告中可以予以讨论或不予讨论。

Quantum

Quantum是提供具体财务报表数据历史、预测和比率的高盛专有数据库，它可以用于对单一公司的深入分析，或在不同行业和市场的公司之间进行比较。

GS SUSTAIN

GS SUSTAIN是一项侧重于通过发现优质行业领先企业而实现长期超额收益的全球投资策略。GS SUSTAIN 50关注名单列出了我们认为凭借出色的资本回报、具有可持续性的竞争优势和对ESG（环境、社会和企业治理）风险的有效管理而有望在长期内相对于全球同业表现出色的行业领军企业。候选企业主要基于对企业在这三方面表现的综合量化分析筛选而出。

相关的股票研究范围

丁好倩：A股汽车、中国汽车。

A股汽车：BYD Co. (A)、Chongqing Changan Auto (A)、Fuyao Glass Industry Group (A)、Great Wall Motor Co.(A)、Guangzhou Automobile Group (A)、Huayu Automotive Systems、Ningbo Joyson Electronic、SAIC Motor。

中国汽车：Brilliance China Automotive、BYD Co. (H)、Dongfeng Motor、Fuyao Glass Industry Group (H)、Geely Automobile Holdings、Great Wall Motor Co. (H)、Guangzhou Automobile Group (H)、Mint Group、Nexteer Automotive Group。

信息披露

与公司有关的法定披露

以下信息披露了高盛高华证券有限责任公司（“高盛高华”）与北京高华证券有限责任公司（“高华证券”）投资研究部所研究的并在本研究报告中提及的公司之间的关系。

高盛高华在今后3个月中预计将从下述公司获得或寻求获得投资银行服务报酬： Brilliance China Automotive (HK\$10.74)、Geely Automobile Holdings (HK\$13.88)、Guangzhou Automobile Group (A) (Rmb10.17)

高盛高华在过去12个月中与下述公司存在投资银行客户关系： Brilliance China Automotive (HK\$10.74)、Geely Automobile Holdings (HK\$13.88)、Guangzhou Automobile Group (A) (Rmb10.17)

公司评级、研究行业及评级和相关定义

买入、中性、卖出：分析师建议将评为买入或卖出的股票纳入地区投资名单。一只股票在投资名单中评为买入或卖出由其相对于所属研究行业的总体潜在回报决定。任何未获得买入或卖出评级且拥有活跃评级（即不属于暂停评级、暂无评级、暂停研究或没有研究的股票）的股票均被视为中性评级。每个地区投资评估委员会根据25-35%的股票评级为买入、10-15%的股票评级为卖出的全球指导原则来管理该地区的投资名单；但是，在某一特定分析师所覆盖行业中买入和卖出评级的分布可能根据地区投资评估委员会的决定而有所不同。此外，每个地区投资评估委员会管理着地区强力买入或卖出名单，该名单以总体潜在回报规模和/或实现回报的可能性为主要依据确立各自研究范围内的投资建议。将股票加入或移出此类强力买入或卖出名单并不意味着分析师对这些股票的投资评级发生了改变。

总体潜在回报：代表当前股价低于或高于一定时间范围内预测目标价格的幅度，包括所有已付或预期股息。分析师被要求对研究范围内的所有股票给出目标价格。总体潜在回报、目标价格及相关时间范围在每份加入投资名单或重申维持在投资名单的研究报告中都有注明。

研究行业及评级：每个行业研究的所有股票名单可登陆<http://www.gs.com/research/hedge.html>通过主要分析师、股票和行业进行查询。分析师给出下列评级中的其中一项代表其根据行业历史基本面及/或估值对研究对象的投资前景的看法。具吸引力(A)：未来12个月内投资前景优于研究范围的历史基本面及/或估值。中性(N)：未来12个月内投资前景相对研究范围的历史基本面及/或估值持平。谨慎(C)：未来12个月内投资前景劣于研究范围的历史基本面及/或估值。

暂无评级(NR): 在高盛于涉及该公司的一项合并交易或战略性交易中担任咨询顾问时并在某些其他情况下, 投资评级和目标价格已经根据高盛的政策予以除去。暂停评级(RS): 由于缺乏足够的基础去确定投资评级或价格目标, 或在发表报告方面存在法律、监管或政策的限制, 我们已经暂停对这种股票给予投资评级和价格目标。此前对这种股票作出的投资评级和价格目标(如有的话)将不再有效, 因此投资者不应依赖该等资料。暂停研究(CS): 我们已经暂停对该公司的研究。没有研究(NC): 我们没有对该公司进行研究。不存在或不适用(NA): 此资料不存在或不适用。无意义(NM): 此资料无意义, 因此不包括在报告内。

一般披露

本报告在中国由高华证券分发。高华证券具备证券投资咨询业务资格。

本研究报告仅供我们的客户使用。除了与高盛相关的披露, 本研究报告是基于我们认为可靠的目前已公开的信息, 但我们不保证该信息的准确性和完整性, 客户也不应该依赖该信息是准确和完整的。报告中的信息、观点、估算和预测均截至报告的发表日, 且可能在事先通知的情况下进行调整。我们会适时地更新我们的研究, 但各种规定可能会阻止我们这样做。除了一些定期出版的行业报告之外, 绝大多数报告是在分析师认为适当的时候不定期地出版。

高盛高华为高华证券的关联机构, 从事投资银行业务。高华证券、高盛高华及它们的关联机构与本报告中涉及的大部分公司保持着投资银行业务和其它业务关系。

我们的销售人员、交易员和其它专业人员可能会向我们的客户及自营交易部提供与本研究报告中的观点截然相反的口头或书面市场评论或交易策略。我们的资产管理部门、自营交易部和投资业务部可能会做出与本报告的提议或表达的意见不一致的投资决策。

本报告中署名的分析师可能已经与包括高华证券销售人员和交易员在内的我们的客户讨论, 或在本报告中讨论交易策略, 其中提及可能会对本报告讨论的证券市场价格产生短期影响的推动因素或事件, 该影响在方向上可能与分析师发布的股票目标价格相反。任何此类交易策略都区别于且不影响分析师对于该股的基本评级, 此类评级反映了某只股票相对于报告中描述的研究范围内股票的回报潜力。

高华证券及其关联机构、高级职员、董事和雇员, 不包括股票分析师和信贷分析师, 将不时地根据适用的法律和法规对本研究报告所涉及的证券或衍生工具持有空头或多头头寸, 担任上述证券或衍生工具的交易对手, 或买卖上述证券或衍生工具。

在高盛组织的会议上的第三方演讲嘉宾(包括高华证券或高盛其它部门人员)的观点不一定反映全球投资研究部的观点, 也并非高华证券或高盛的正式观点。

在任何要约出售股票或征求购买股票要约的行为为非法的地区, 本报告不构成该等出售要约或征求购买要约。本报告不构成个人投资建议, 也没有考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需求。客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况, 以及(若有必要)寻求专家的意见, 包括税务意见。本报告中提及的投资价格和价值以及这些投资带来的收入可能会波动。过去的表现并不代表未来的表现, 未来的回报也无法保证, 投资者可能会损失本金。

某些交易, 包括牵涉期货、期权和其它衍生工具的交易, 有很大的风险, 因此并不适合所有投资者。外汇汇率波动有可能对某些投资的价值或价格或来自这一投资的收入产生不良影响。

投资者可以向高华销售代表取得或通过<http://www.theocc.com/about/publications/character-risks.jsp>取得当前的期权披露文件。对于包含多重期权买卖的期权策略结构产品, 例如, 期权差价结构产品, 其交易成本可能较高。与交易相关的文件将根据要求提供。

全球投资研究部提供的不同服务层级: 根据您的接收沟通信息的频率和方式的个人偏好、您的风险承受能力、投资重心和视角(例如整体市场、具体行业、长线、短线)、您与高华证券的整体客户关系的规模和范围、以及法律法规限制等各种因素, 高华证券全球投资研究部向您提供的服务层级和类型可能与高华证券提供给内部和其他外部客户的服务层级和类型有所不同。例如, 某些客户可能要求在关于某个证券的研究报告发表之时收到通知, 某些客户可能要求我们将内部客户网上提供的分析师基本面分析背后的某些具体数据通过数据流或其它途径以电子方式发送给他们。分析师基本面研究观点(如股票评级、目标价格或盈利预测大幅调整)的改变, 在被纳入研究报告、并通过电子形式发表在内部客户网上或通过其它必要方式向有权接收此类研究报告的所有客户大范围发布之前, 不得向任何客户透露。

所有研究报告均以电子出版物的形式刊登在高华客户网上并向所有客户同步提供。高华未授权任何第三方整合者转发其研究报告。有关一个或多个证券、市场或资产类别(包括相关服务)的研究报告、模型或其它数据, 请联络您的高华销售代表。

北京高华证券有限责任公司版权所有 © 2018年

未经北京高华证券有限责任公司事先书面同意, 本材料的任何部分均不得(i)以任何方式制作任何形式的拷贝、复印件或复制品, 或(ii)再次分发。