

车市表现仍显疲弱，降价促销对消费的提振作用有待释放

核心观点

- **低基数效应下市场增速转正，插混市场继续维持强势表现。**2023年2月乘用车零售销量139.0万辆，同比+10.4%，环比+7.5%，厂商批发销量161.8万辆，同比+10.2%，环比+11.7%。新能源乘用车零售销量43.9万辆，同比+61.0%，环比+32.8%；批发销量49.6万辆，同比+56.1%，环比+27.5%，其中插电混动销量14.9万辆，同比+105.8%。
- **85家汽车行业上市公司披露2022年业绩报告，业绩表现有所分化。**截止2022年3月31日，A股市场共有85家汽车行业上市公司披露2022年度业绩情况，不同细分领域的营业收入及盈利表现有所分化，其中，新能源整车龙头比亚迪营收及归母净利润增速分别为96.20%和445.86%，取得良好表现，均胜电子、爱柯迪、旭升集团、广东鸿图等零部件公司归母净利润增速在50%以上，商用车领域普遍面临一定的盈利压力。
- **降价促销引发观望情绪，车市销量仍显疲弱。**根据乘联会数据，3月1日至26日，全国乘用车实现批发销量114.6万辆，同比-8%，较上月同期-19%，今年以来累计批发421.2万辆，同比-14%；实现零售销量102.1万辆，同比-1%，较上月同期-17%，今年以来累计零售370万辆，同比-15%。因主动去库和环保政策引发的价格战并未带来销量明显的提升，突发性的大幅降价提高了消费者对行业价格战扩大的预期，加重了消费者的观望情绪。新能源车市场今年以来累计批发129万辆，同比+22%，累计零售115.7万辆，同比+18%，表现显著好于整体车市。乘联会预估3月狭义乘用车零售完成159万辆左右，环比+14.5%，同比持平，其中新能源零售56万辆左右，环比+27.5%，同比+25.8%，渗透率达35.2%。
- **投资建议** 整车端推荐广汽集团(601238.SH)、比亚迪(002594.SZ)、长安汽车(000625.SZ)、长城汽车等(601633.SH)；智能化零部件推荐华域汽车(600741.SH)、伯特利(603596.SH)、德赛西威(002920.SZ)、经纬恒润(688326.SH)、中科创达(300496.SZ)、科博达(603786.SH)、均胜电子(600699.SH)、星宇股份(601799.SH)等；新能源零部件推荐法拉电子(600563.SH)、菱电电控(688667.SH)、中熔电气(301031.SZ)、拓普集团(601689.SH)、旭升集团(603305.SH)等。
- **核心组合(截至2023/2/31)**

股票代码	股票名称	权重	月涨幅(%)	年初至今相对上证涨幅(%)
601238.SH	广汽集团	25%	-2.88	-4.95
000625.SZ	长安汽车	25%	-11.18	-9.11
002920.SZ	德赛西威	25%	-2.74	-0.62
601689.SH	拓普集团	25%	-4.30	3.51

- **风险提示** 1、新能源汽车行业销量不及预期的风险；2、芯片短缺带来产能瓶颈的风险；3、原材料价格维持高位导致成本高企的风险。

汽车行业

推荐 维持评级

分析师

石金漫

☎: 010-80927689

✉: shijinman_yj@chinastock.com.cn

分析师登记编码: S0130522030002

杨策

☎: 010-80927615

✉: yangce_yj@chinastock.com.cn

分析师登记编码: S0130520050005

行业数据 2023.3.31



资料来源: Wind, 中国银河证券研究院整理

目录

一、电动化、智能化持续渗透，自主品牌向上周期开启	2
(一) 汽车行业是我国最重要的支柱产业之一	2
(二) 行业分析	2
1. 乘用车行业销售情况分析	2
2. 乘用车市场潜力持续释放，细分市场走势分化	3
(1) 消费者观望情绪较高，燃油车促销尚未对新能源车市场构成明显影响	3
(2) 汽车市场分化趋势加速	3
(3) 新能源渗透率提升明显，插混增速显著快于行业整体	4
(4) 厂商排名格局逐步改变，集中度恢复上行	5
(5) 自主品牌向上周期开启，头部车企加速赶超合资	6
3. 零部件行业	7
(1) 原材料价格上涨对利润的不利影响逐步消退，智能化渗透率提升带来行业新机会	7
(2) 行业智能化加速	7
(三) 相关政策支持行业发展	10
二、行业面临的挑战及建议	13
三、行业在资本市场的发展	13
四、投资建议及股票池	14
五、风险提示	15

一、电动化、智能化持续渗透，自主品牌向上周期开启

（一）汽车行业是我国最重要的支柱产业之一

汽车行业是我国最重要的支柱产业之一，汽车行业产业链长，上下游延伸至实体经济的诸多方面，是国民经济发展的中流砥柱，对经济增长有至关重要的拉动作用。据中汽协统计，2022年中国汽车行业产销量继2021年后连续第二年实现同比增长，全年累计生产2702.1万辆，同比上升3.4%；销售2686.4万辆，同比上升2.1%。乘用车方面，产销分别为2383.6万辆和2356.3万辆，同比上升11.2%和9.5%；商用车销售330.0万辆，同比下降31.2%。从汽车类零售情况来看，2022年全国汽车类零售额达45772亿元，同比增长0.7%，高于同期社会消费品零售总额增速0.9个百分点，占全国社会消费品零售总额的10.4%，较2021年提升0.5个百分点。2023年1-2月，汽车行业收入12847亿元，同比下降6%，利润414亿元，同比下降42%，利润率3.2%，显著低于工业企业利润率4.6%的整体水平。行业利润大幅下滑主要是由于补贴退出带来的销量承压、行业价格战加剧以及新能源车渗透率提升带来的盈利结构转变三方面综合影响所致。汽车行业的剧烈变化引发工业总体收入及利润的大幅改变，体现汽车行业对我国工业的重要程度。

（二）行业分析

1. 乘用车行业销售情况分析

降价促销对车市销量的拉动效果仍待释放，新能源车依然是推动车市复苏的主要力量。乘联会发布2023年2月乘用车产销数据：当月零售销量为139.0万辆，同比+10.4%，环比+7.5%；批发销量为161.8万辆，同比+10.2%，环比+11.7%；产量为166.4万辆，同比+11.2%，环比+23.6%。根据乘联会数据，3月1日至26日，全国乘用车实现批发销量114.6万辆，同比-8%，较上月同期-19%，今年以来累计批发421.2万辆，同比-14%；实现零售销量102.1万辆，同比-1%，较上月同期-17%，今年以来累计零售370万辆，同比-15%。燃油车降价促销尚未带来销量明显的提升，突发性的大幅降价提高了消费者对行业价格战扩大的预期，加重了消费者的观望情绪。新能源车市场今年以来累计批发129万辆，同比+22%，累计零售115.7万辆，同比+18%，表现显著好于整体车市。乘联会预估3月狭义乘用车零售完成159万辆左右，环比+14.5%，同比持平，其中新能源零售56万辆左右，环比+27.5%，同比+25.8%，渗透率达35.2%。

● 车市表现逐渐回温，自主品牌绽放活力。

2023年2月乘用车零售销量139.0万辆，同比+10.4%，环比+7.5%。2023年1-2月乘用车累计零售267.9万辆，同比-19.8%，消除春节效应后，车市终端销售仍受到政策退出影响，但降幅较上月有所收窄，车市逐步进入需求回暖阶段。厂商批发销量161.8万辆，同比+10.2%，环比+11.7%，在新能源板块的带动下，头部厂商销量表现依然靓丽。从结构看，（1）2月豪华车零售20万辆，同比+23%，环比+8%，芯片短缺问题的逐步缓解助力豪车市场不断走强；（2）自主品牌零售71万辆，同比+29%，环比+12%，自主品牌份额为51.1%，较2022年同期提升7.1pct，自主品牌领军者比亚迪产销同比分别+122.27%和+112.63%，实现倍数级大幅增长。（3）主流合资品牌零售48万辆，同比-12%，环比+2%，其中德系份额20.6%，同比+0.2pct，日系份额17.6%，同比-5.4pct，美系份额7.5%，同比-1.6pct。

● 2月新能源市场逐步调整，新能源与传统车企双向发力，市场基盘持续扩大。

2月新能源乘用车零售销量43.9万辆，同比+61.0%，环比+32.8%；批发销量49.6万辆，同比+56.1%，环比+27.5%，新能源车市场表现车市复苏。2月国内新能源零售渗透率为31.6%，同比提升9.9个百分点。2

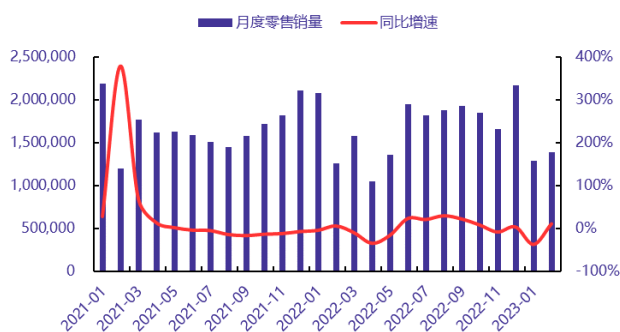
月新能源乘用车市场批发销量突破万辆的企业回升至 10 家，占新能源乘用车总量 83%，其中比亚迪（19.2 万辆）持续领跑，特斯拉中国（7.4 万辆）销量有所提升，新能源与传统车企双向发力，市场基盘持续扩大。从车型看，2 月纯电动批发销量 34.7 万辆，同比+41.5%；插电混动销量 14.9 万辆，同比+105.8%。从结构看，自主品牌新能源车批发渗透率 45.7%，豪华车为 35.0%，主流合资仅 3.1%。其中 A00 级批发销售 4 万辆，份额占纯电动的 12%；A0 级批发销售 10 万辆，份额占纯电动的 29%；A 级份额 23%，各级别电动车销量持续分化。

2.乘用车市场潜力持续释放，细分市场走势分化

（1）消费者观望情绪较高，燃油车促销尚未对新能源车市场构成明显影响

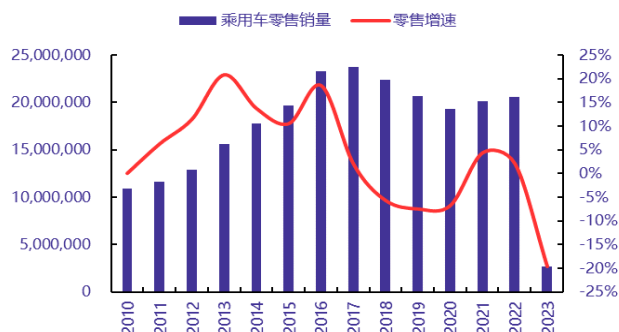
2023 年 2 月乘用车零售 138.9 万辆，同比+10.43%，主要系去年春节导致的低基数效应所致。2023 年 1-2 月，乘用车累计零售 267.8 万辆，同比-19.69%，剔除春节效应后，乘用车市场仍继续承压。燃油车购置税减半优惠与新能源车购置补贴优惠政策均于 2022 年底正式到期，且中央政府层面尚未有缓冲性优惠政策延续，消费者观望态度强烈。为应对市场竞争加剧情况，众多新能源车企出台优惠措施以期推动销量回升，3 月以来，车企对燃油车开启大规模促销活动，主因车市销量低迷叠加国六 b 标准即将实施带来的清库存压力所致，但燃油车促销并未带来销量明显回暖，反而在新能源车企对核心产品的保价措施下凸显新能源车价格稳定优势。3 月以来地方政府继续从政策层面推出促销活动，相比于车企自身的降价措施，政府层面的购车补贴更有助于稳定消费者预期，有望成为推动车市回暖的重要力量。

图 1：2021.01-2023.02 月乘用车月度销量及同比变化



资料来源：wind，中国银河证券研究院

图 2：2010 至今乘用车销量及同比变化（辆）



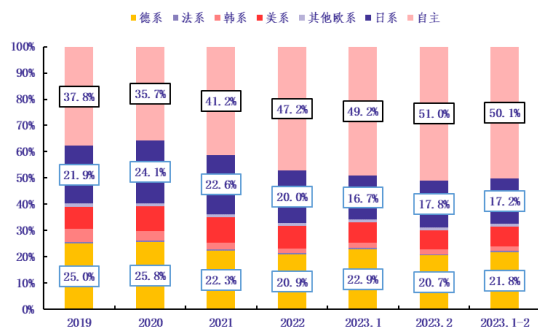
资料来源：wind，中国银河证券研究院

（2）汽车市场分化趋势加速

特征一：自主品牌过渡更为平缓，产品力带动市占率稳步提升

乘用车自主品牌在车市整体疲软的情况下产品销量波动幅度更小，2023 年 2 月自主品牌销量 70.82 万辆，同比上升 27.3%，高于整体行业增速。2023 年 1-2 月，自主品牌累计销量 134.21 万辆，同比下滑 10.3%，降幅窄于行业整体。1-2 月自主品牌市占率上升至 50.1%，相比 2022 年上升 2.9 个百分点，自主品牌地位上升趋势不改。2023 年 1-2 月，德系/日系市占率分别为 21.8%/17.2%，日系相比 2022 年下滑 2.8%。自主品牌市场认可度在销量及市占率方面充分显现，新能源转型加速为自主品牌带来弯道超车机会。一方面，自主品牌在燃油车产品上通过压缩自身盈利空间，降低产品价格，打造产品越级性能体验，消费者逐步感受到自主品牌产品竞争力的显著提升，自主品牌口碑转向明显，市占率显著拉升；另一方面，新能源领域国内自主品牌与造车新势力走在世界前列，产品力国际领先，对燃油车替代持续加速，带动市占率显著提升。我们预计在接下来的销售中，自主品牌市占率将继续提升，市场份额向头部自主品牌靠拢。

图 3: 各国别车系 2019 年至今市占率变化情况



资料来源: 乘联会, 中国银河证券研究院

表 1: 2023.02 各国别车系累计零售情况

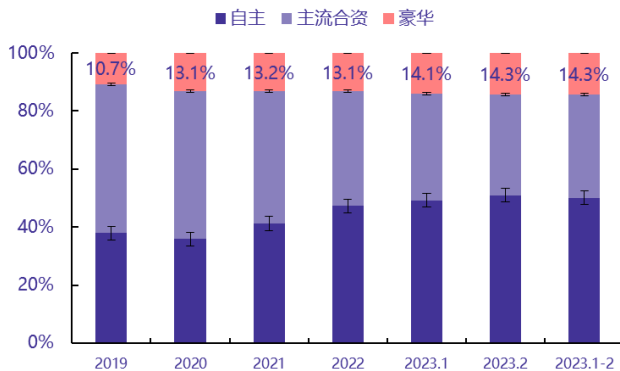
	2 月零售销量	同比增速	年度累计销量	同比增速
德系	286,894	11.8%	582,686	-22.0%
法系	4,655	-33.7%	9,191	-49.8%
韩系	22,941	-5.5%	49,219	-33.1%
美系	103,985	-8.1%	204,435	-27.6%
其他欧系	15,526	31.2%	28,825	-1.5%
日系	246,654	-14.9%	461,980	-33.3%
自主	708,163	27.3%	1,342,143	-10.3%
总计	1,388,818	10.3%	2,678,479	-19.8%

资料来源: 乘联会, 中国银河证券研究院

特征二: 自主品牌高端突围, 强势抢占豪华品牌市场

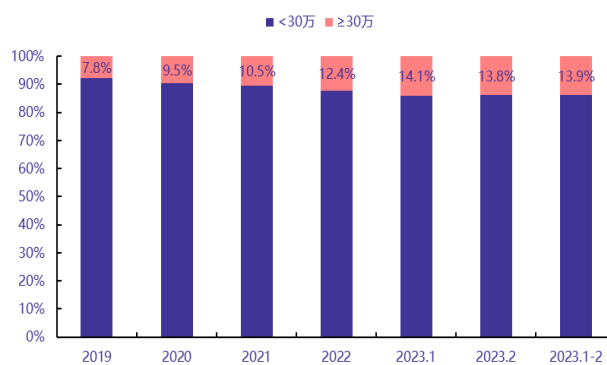
2023 年 2 月, 豪华车市占率达 14.3%, 较 2022 年上升 1.2pct。30 万以上车型市占率 13.8%, 较 2022 年上升 1.4pct。豪华车及高价位车型市占率大幅上升主要系前期优惠政策对 30 万元以下车型的销量提前透支影响。我国居民消费水平持续提升, 高端车型替代态势不改, 换购需求强劲。30 万元以上价格区间市占率增速明显快于豪华品牌, 体现出高端换购逐步由传统豪华品牌转向国产自主高端车型。我国拥有 2.2 亿民用小客车保有量, 换购群体的消费升级仍有较大空间, 我们预计高端车消费将持续保持增长, 豪华车消费者将向自主品牌高端产品消费者转化。

图 4: 豪华车 2019 年至今市占率变化



资料来源: 乘联会, 中国银河证券研究院

图 5: 2019 年至今 30 万区间上下消费变化

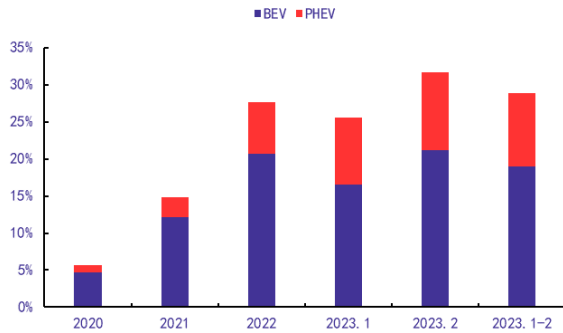


资料来源: 乘联会, 中国银河证券研究院

(3) 新能源渗透率提升明显, 插混增速显著快于行业整体

2023 年 2 月, 新能源车渗透率为 31.6%, 较 2022 年上升 4.0pct, 其中纯电渗透率 21.2%, 较 2022 年上升 0.5pct, 插混(含增程式)渗透率 10.4%, 较 2022 年增长 3.5pct, 插混渗透率呈更快速的提升态势。2 月插混销量 14.45 万辆, 同比增速 116.3%, 增速显著高于纯电及新能源车总体市场。插混产品具备“可油可电”特征, 在中短途中以电驱动为主, 具备燃油经济性和纯电驾驶体验感, 在长途中通过燃油驱动能够克服里程焦虑, 是中短期燃油车市场向电动化全面转型的最佳过渡工具。2023 年, 插混市场龙头比亚迪在王朝网和海洋网两大产品序列中继续推出插混的改款或全新产品, 增程式龙头理想汽车价格区间向下渗透, 吉利、长

安、长城等自主品牌加速插混新产品布局，我们预计在新产品的驱动下，2023 年将成为插混放量元年，有望带动新能源车市场继续扩容。

图 6: 各能源类型车型 2019 年至今渗透率变化情况


资料来源: 乘联会, 中国银河证券研究院

表 2: 2023.02 各能源类型车型累计零售情况

	2 月零售销量	同比增速	累计零售销量	同比增速
NEV	439,068	60.9%	769,939	22.8%
BEV	294,530	43.0%	507,549	5.5%
PHEV	144,538	116.3%	262,390	79.7%
ICE	949,750	-3.7%	1,908,540	-29.6%
合计	1,388,818	10.3%	2,678,479	-19.8%

资料来源: 乘联会, 中国银河证券研究院

(4) 厂商排名格局逐步改变, 集中度恢复上行

2018 年乘用车销售逐步下行, 我国乘用车市占率向头部品牌靠拢, 2017 年前 15 品牌销量占全市场 69.7%, 2021 年前 15 品牌销量市占率达到 77.9%, 提升接近 10 个百分点, 趋势明显。但进入 2022 年, 行业头部集中度有所松动, 主要有两方面原因: 一方面是进入 2022 年芯片短缺问题加剧, 主流合资品牌库存水平下行, 导致零售端难以发力, 市场份额下滑; 另一方面, 在电动智能化浪潮中, 创新属性较强的新能源产品替代加快, 产品竞争力不足将逐步被市场淘汰, 新能源产品具备优势的头部主机厂排名有所上升, 市场格局逐步转变。在经历了 2022 年的行业洗牌后, 自主品牌依靠在新能源转型上的先发优势, 产品性能逐渐赶超合资品牌, 市场认可度提升, 在新能源车渗透率进一步提升的市场背景下, 以比亚迪为代表的自主品牌市场份额迅速提升, 推动行业集中度大幅上升。2023 年 1-2 月, 乘用车零售 CR5 为 39.3%, CR10 为 60.8%, CR15 为 77.1%, 市场集中度上升趋势明显。

表 3: Top15 品牌市占率情况

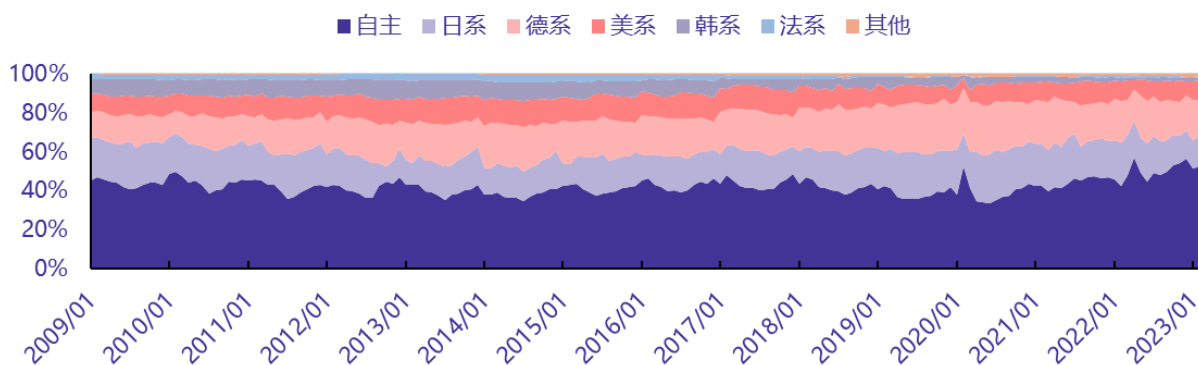
排名	品牌	2020	品牌	2021	品牌	2022	品牌	2023.1-2
1	一汽大众	10.50%	一汽大众	8.50%	比亚迪汽车	8.00%	比亚迪汽车	11.20%
2	上汽大众	7.60%	上汽通用	6.30%	一汽大众	7.80%	长安汽车	7.80%
3	上汽通用	7.40%	吉利汽车	6.30%	吉利汽车	6.20%	一汽大众	7.10%
4	吉利控股	6.70%	上汽大众	5.90%	长安汽车	6.00%	吉利汽车	6.90%
5	东风日产	6.10%	长安汽车	5.70%	上汽大众	5.70%	奇瑞汽车	6.30%
6	长安汽车	4.90%	东风日产	5.10%	上汽通用	5.10%	上汽大众	4.70%
7	长城汽车	4.50%	长城汽车	5.00%	奇瑞汽车	5.00%	特斯拉中国	4.60%
8	东风本田	4.30%	上汽通用五菱	4.90%	上汽通用五菱	4.70%	广汽丰田	4.50%
9	上汽通用五菱	4.20%	奇瑞汽车	4.10%	广汽丰田	4.30%	上汽通用	4.00%
10	广汽本田	4.10%	一汽丰田	3.90%	东风日产	4.00%	上汽乘用车	3.70%
11	一汽丰田	3.90%	广汽丰田	3.90%	长城汽车	3.80%	华晨宝马	3.60%
12	广汽丰田	3.90%	上汽乘用车	3.90%	一汽丰田	3.60%	东风日产	3.30%

13	上汽乘用车	3.50%	广汽本田	3.70%	上汽乘用车	3.60%	长城汽车	3.30%
14	奇瑞汽车	3.20%	东风本田	3.60%	广汽本田	3.20%	北京奔驰	3.10%
15	北京奔驰	3.10%	比亚迪汽车	3.50%	特斯拉中国	3.10%	一汽丰田	3.00%
CR5		39.40%		38.30%		33.70%		39.30%
CR10		59.60%		60.30%		56.80%		60.80%
CR15		75.80%		77.90%		74.10%		77.10%

(5) 自主品牌向上周期开启，头部车企加速赶超合资

自主品牌近年凭借其产品的快速迭代与产品力提升实现对合资品牌的快速追赶，一方面，自主品牌在传统燃油车技术方面落后于合资品牌，希望通过新能源转型实现弯道超车，其新能源产品开发积极性更高，且自主品牌深耕国内市场，洞察国内消费者需求痛点，产品开发反应速度快，产品性能对消费者需求迭代更为敏感；另一方面，自主品牌新能源产品开发起步早，在芯片、电池等上游关键性原材料上提早与国际龙头企业建立了良好的合作关系，支撑自主品牌产品在电动化、智能化方面性能持续提升，在高端车型上实现对合资品牌产品的替代，合资品牌面临的芯片短缺、电池供不应求等问题更为严峻。2023年2月，自主品牌零售销量70.82万辆，同比上升27.2%，主流合资销量48.24万辆，同比下滑11.0%，自主品牌的销量增长幅度高于主流合资，国产替代进程加速。

图7：各车系市占率走势



资料来源：乘联会，中国银河证券研究院

表4：自主品牌新车丰富度高于合资品牌

集团	品牌	车型	定价(万元)	车型定位
比亚迪	王朝网	秦 PLUS DM-i	9.98-17.88	纯电/插混 紧凑型轿车
	海洋网	护卫舰 07	20.28-28.98	插混 中大型 SUV
吉利	吉利品牌	星越 L 增程版	23.97-25.37	增程式 中大型 SUV
	极氪	极氪 009	49.90-58.80	纯电 MPV
长城	哈弗	H6 新能源	15.98-17.38	插混 紧凑型 SUV
	欧拉	闪电猫	18.98-26.98	纯电 轿车
长安	深蓝	SL03	17.19-22.19	纯电/增程 中大型轿车
	阿维塔	阿维塔 11	34.99-43.49	纯电 中大型 SUV
小鹏		G9	30.99-46.99	纯电 中大型 SUV

	蔚来		ES7	46.80-54.80	纯电 中大型 SUV
	理想		L7	31.98-37.98	增程式 中大型 SUV
合资品 牌	上汽大众	ID 系列	ID. 3	14.99-18.53	纯电 紧凑型轿车
			ID. 4X	18.93-28.63	纯电 紧凑型 SUV
	广汽丰田	bZ 系列	ID. 6X	25.33-33.89	纯电 中大型 SUV
			bZ4X	16.98-25.48	纯电 中大型 SUV
	广汽本田	e: NP	e: NP1	17.50-21.80	纯电 小型 SUV

资料来源：汽车之家，中国银河证券研究院

3. 零部件行业

(1) 原材料价格上涨对利润的不利影响逐步消退，智能化渗透率提升带来行业新机会

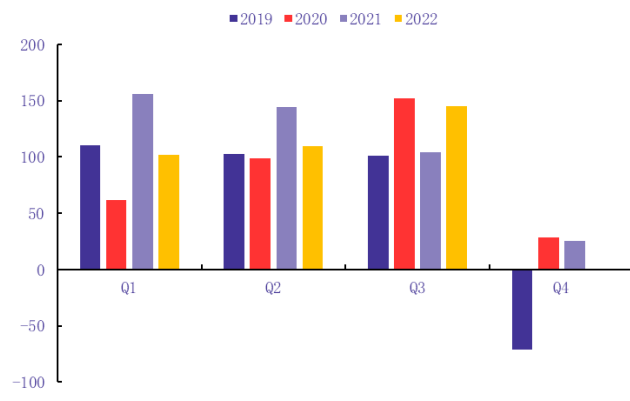
全球汽车产业链在波折中复苏，原材料价格企稳回落助力业绩释放。疫情后时代，全球汽车产销逐步恢复，在低基数和国产替代大趋势下，零部件板块迎来良好复苏。2021 年汽车零部件板块实现营收 10180.15 亿元，同比增加 16.12%；实现归母净利润 429.64 亿元，同比增加 26.00%。进入 2022 年，俄乌冲突和原材料价格上涨为企业业绩释放带来扰动，2022 年 Q3,汽车零部件板块实现营收 7736.58 亿元，同比增加 1.81%；实现归母净利润 357.01 亿元，同比减少 11.61%。未来随着原材料价格企稳回落，以及智能化渗透率提升、国产替代加速为行业带来的良好发展机遇，零部件板块业绩释放可期。

图 8：汽车零部件行业 2019-2022Q3 营收（亿）对比



资料来源：wind，中国银河证券研究院

图 9：汽车零部件行业 2019-2022Q3 归母净利润（亿）对比



资料来源：wind，中国银河证券研究院

(2) 行业智能化加速

“双碳”政策驱动行业电动化转型，智能网联汽车普及加快。自碳达峰、碳中和政策指引发布以来，双碳领域持续受到政府与企业的高度重视，汽车产业作为碳排放重点领域之一，率先开启新能源转型。汽车行业电动化升级，为智能化、网联化、共享化发展培植了良好的土壤，以新能源汽车零部件、智能网联汽车零部件为代表的新兴产业领域获得发展机会，传统汽车零部件公司与通信、互联网公司的跨行业合作得到快速推进，与新能源和智能网联相关的领域成为全球零部件巨头重点进行技术创新及资本投入的领域，智能化、电动化细分赛道新兴技术和企业百花齐放，为汽车行业带来新的生机。

国内厂商顺应新能源发展趋势，技术产品向集成化、定制化升级进步。在汽车行业大踏步成长的同时，

国内零部件厂商从过去以加工、代工生产为主的低价值模式，逐步成长至具备与主机厂同步开发能力的高端智造。随着模块化、平台化生产在主机厂中广泛应用，零部件模块化、标准化的需求提升，零部件企业从供给单一部件，到配套系统化集成，竞争力逐步增强。

汽车智能化提升消费者体验，成为产品核心竞争力。与电动化进程不同的是，无论新能源化与否，智能化本质是消费者对汽车安全性、舒适性等更高品质的内在需求。在各品牌车辆机械素质趋于成熟后，该产品的智能化水平高低将对消费者购车起到决定性作用。我们预计部分前期技术及品牌的积累过硬的国产零部件公司将凭借其成本优势进入合资主机厂以及进口高端车品牌供应链。

表 5: 国家智能网联驾驶相关政策

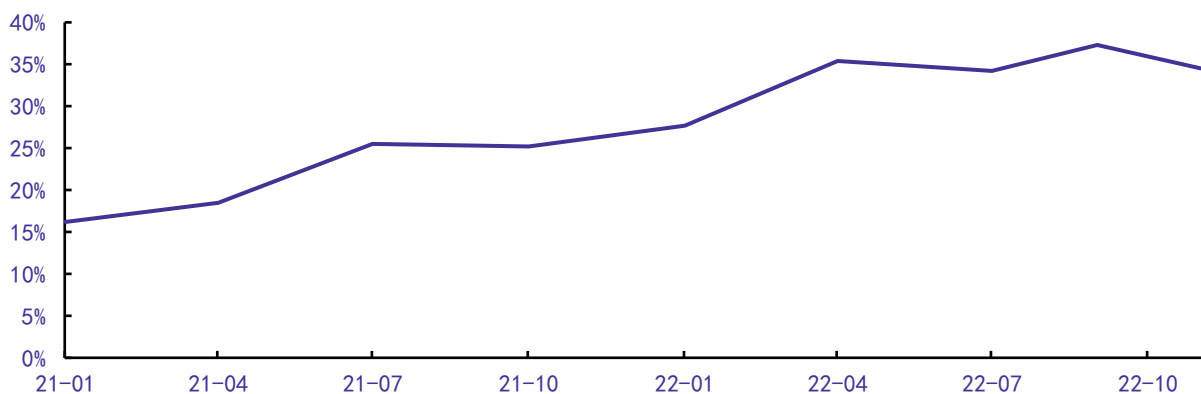
政策文件	时间	主要内容
《2019 年智能网联汽车标准化要点》	2019 年 5 月	强调落实标准体系建设指南，系统布局技术领域，加快中的标准制定修订，履行国际协调职责，加强标准交流与合作，从而推动智能网联汽车标准化工作
《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案（2019-2020 年）》	2019 年 6 月	稳步推动智能汽车创新发展；加强汽车制造、信息通信、互联网等领域骨干企业深度合作，组织实施智能汽车关键技术攻关，重点开展车载传感器、芯片、中央处理器、操作系统等研发与产业化；坚持自主式和网联式相结合的发展模式，不断提升整车智能化水平，培育具有国际竞争力的智能汽车品
《智能汽车创新发展战略》	2020 年 2 月	明确提出到 2025 年，中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系基本形成。实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产，实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用
《汽车驾驶自动化分级》	2020 年 3 月	基于驾驶自动化系统能够执行动态驾驶任务的程度，将驾驶自动化分成 0-5 六个等级
《2020 年智能网联汽车标准化工作要点》	2020 年 4 月	根据产业发展情况，针对先进驾驶辅助系统、自动驾驶、信息安全、功能安全、汽车网联功能与应用等技术领域特点，有计划、有重点地部署标准研究与制定工作，实现智能网联汽车标准体系闭环管理与持续完善
《国家车联网产业标准体系建设指南(车辆智能管理)》	2020 年 4 月	指导智能网联汽车登记管理、身份认证与安全、道路运行管理及车路协同管控与服务等领域标准化 作，推动公安交通管理领域车联网技术应用与发展，提升智能网联汽车与智慧交通水平
交通运输部表示将自动驾驶作为科技创新支撑加快建设交通强国的重要领域之一	2020 年 5 月	交通运输行业认定了 5 个自动驾驶研发中心，并且在行业重点科技项目设立自动驾驶研究的专题，统筹科研资源，开展自动驾驶和车路协同关键技术的攻关工作
《关于促进道路交通自动驾驶技术发展和应用的指导意见》	2020 年 12 月	包括总体要求、发展目标、主要任务和保障措施四个方面内容，提出到 2025 年，自动驾驶基础理论研究取得积极进展，道路基础设施智能化、车路协同等关键技术及产品研发和测试验证取得重要突破
《国家综合立体交通网规划纲要》	2021 年 2 月	加强智能化运载工具和关键专用装备研发，推进智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）、智能化通用航空器应用
《加快培育新型消费实施方案》	2021 年 3 月	实施智能化市政基础设施建设和改造。协同发展智慧城市与智能网联汽车，打造智慧出行平台“车城网”
《国家车联网产业标准体系建设指南》	2021 年 3 月	到 2022 年底，制修订智能交通基础设施、交通信息辅助等领域智能交通急需标准 20 项以上，初步构建起支撑车联网应用和产业发展的标准体系；到 2025 年，制修订智能管理和服务、车路协同等领域智能交通关键标准 20 项以上，系统形成能够支撑车联网应用、满足交通运输管理和服务需求的标准体系。

《智能网联汽车生产企业及产品准入管理指南》	2021年4月	规定了L3、L4级自动驾驶企业及产品的准入纲领性要求。
《关于确定智慧城市基础设施与智能网联汽车协同发展第一批试点城市的通知》	2021年5月	确定北京、上海、广州、武汉、长沙、无锡等6个城市为智慧城市基础设施与智能网联汽车协同发展第一批试点城市。
《智能网联汽车团体标准体系建设指南》	2021年12月	以“3+N”智能网联汽车相关标准研究框架、智能网联汽车技术路线图“三横两纵”技术体系为基础,构建中国方案智能网联汽车团体标准体系。
《“十四五”国家重点研发计划专项立项信息》	2022年1月	“十四五”国家重点研发计划“新能源汽车”专项立项信息中,电驱系统、智能驾驶、车联网融合等类别中多个智能驾驶项目入选重点专项。
《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)(2022年版)》	2022年9月	提出到2025年制修订100项以上智能网联汽车相关标准,涵盖组合驾驶辅助、自动驾驶关键系统等标准,贯穿功能安全、网络安全和数据安全等标准,满足智能网联汽车技术、产业发展和政府管理对标准化的需求。

资料来源: 乘联会等官方公告, 中国银河证券研究院

前沿技术量产落地进程加速, 智能驾驶渗透率逐步提升。智能化、电动化发展提速的大背景下, 主机厂凭借日趋成熟的制造工艺, 推动前沿技术在智能座舱领域量产落地, 以寻求差异化竞争的先机, 例如中高端车型率先上车搭载AR-HUD、DLP大灯等装配, 为消费者带来新驾乘体验。随着国产激光雷达降本后下沉渗透, 以及自动驾驶技术走向成熟, 智能驾驶功能逐步成为消费者选购时参考的重要因素之一, 据佐思汽研数据, 2022年1-11月, 国内乘用车市场L2及L2+级别ADAS装配率达到34.5%, 同比2021年上升11.8pct, 智能驾驶技术渗透率处于快速提升态势。汽车市场正逐步摆脱单纯配置堆叠的竞争模式, 智能驾驶、智能座舱等“软实力”正逐步塑造未来的行业格局。

图 10: 国内 L2 及 L2+ 级别渗透率走势



资料来源: 佐思汽研, 中国银河证券研究院

图 11: 理想 L9 搭载 AR-HUD



资料来源: 搜狐, 中国银河证券研究院

图 12: 智己 L7 搭载 DLP 大灯技术



资料来源: 智己汽车, 中国银河证券研究院

(三) 相关政策支持行业发展

中央补贴政策退出, 地方政府促销费政策温和延续, 支撑车市平稳过渡。2022 年 12 月 31 日, 燃油车购置税优惠减半与新能源车购置税优惠政策正式到期, 政策补贴退出预期造成车市销量于 2022 年末提前透支, 2023 年初销量阶段性下滑。为支撑车市过渡, 促进消费者信心恢复, 推动车市平稳转入市场驱动, 三亚、北京等地方政府出台优惠政策支持汽车消费, 提供政策缓冲。另外, 中央政策提及对商用车新能源化的支持, 继续从对碳排放贡献较多的领域入手, 加速汽车行业向新能源的全面转型。

表 6: 2023 年各地汽车消费补贴政策措施

时间	地区	政策内容
1 月 4 日	三亚市	发布《关于延长 2022 年三亚市促进汽车销售消费券发放时间的公告》: 于 2022 年 10 月 27 日至 2023 年 2 月 20 日期间在三亚市汽车销售企业购置符合国家相关法规要求的机动车(包括新能源车和燃油新车, 不含二手车), 并开具正规发票, 新能源车裸车购车发票 10 万元以下, 奖励红包 3000 元; 10 万至 20 万元, 奖励红包 4000 元; 20 万以上, 奖励红包 6000 元。
1 月 29 日	上海市	印发《上海市提信心扩需求稳增长促发展行动方案》, 关于新能源汽车方面, 《方案》提出, 对购置日期在 2023 年 1 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日期间内并已列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》的纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车、燃料电池汽车, 免征车辆购置税。
2 月 8 日	北京市	汽车消费券发放对象为面向在大兴区参加活动的 4S 店购置乘用车(含摩托车)的消费者; 发放总金额为 2000 万元。发放规则: 单车销售额 10 万(含)-20 万元, 每辆车可享受直降 2000 元; 单车销售额 20 万元(含)以上, 每辆车可享受直降 3000 元。
2 月 23 日	杭州市	对购买符合条件的消费者在萧山区内购买新能源汽车和燃油汽车给予补贴。本次补贴执行时间为 2023 年 2 月 24 日至 3 月 31 日, 采取定额定量发放的方式, 总额原则上不超过 5000 万元。其中新能源汽车 4500 万元, 名额 9710 个; 燃油汽车 500 万元, 名额 730 个。新能源汽车, 针对购车价格(不包括相关税费, 下同)在 30 万元(含)以上的补贴 10000 元; 在 20 万元(含)-30 万元的补贴 4000 元; 20 万元以下的补贴 2000 元。燃油汽车, 购车价格在 40 万元(含)以上的补贴 10000 元; 在 30 万元(含)-40 万元的补贴 8000 元; 在 20 万元(含)-30 万元的补贴 6000 元; 在 20 万元以下的补贴 2000 元。
3 月 2 日	长春市	自 3 月 1 日起, 至 3 月 31 日期间将发放 500 万元购车补贴, 可与长春市 3000 万元汽车消费券补贴叠加使用。5-10 万元燃油车补贴 1000 元/台, 10-20 万元燃油车补贴 2000 元/台, 新能源车补贴 3000 元/台。20 万元以上燃油车补贴 3000 元/台, 新能源车补贴 4000 元/台。
3 月 15 日	合肥市	自 2023 年 2 月 4 日至 6 月 30 日个人消费者报废或出售本人名下在合肥市注册登记且符合相关标准的非营运性乘用车, 并且在合肥市市场监督管理部门注册的汽车销售机构购买非营运性新能源乘用车新车, 需取得合肥市汽车销售机构开具的《机动车销售统一发票》, 给予每辆车不超过 5000 元的财政补贴。具体补贴标准为, 新车达到 5 万、10 万、20 万元, 分别给予每辆车 1000 元、3000 元、5000 元的财政补贴。
3 月 21 日	重庆市	自 3 月 20 日起, 不再实行旧车置换, 直接对消费者购买新乘用车(含新能源车和燃油车)给予补贴, 市级财政补贴总额、补贴标准及方式、申报渠道及程序不变。具体内容为, 自 2023 年 3 月 20 日 0 时至 2023 年 6 月 30 日 24 时期间, 在重庆市辖区内的汽车销售企业购买了新乘用车(含新能源车和燃油车)的消费者, 并在重庆市辖区内依法履行纳税或申报义务、完善上户手续的, 裸车价 10 万元以下的每辆给予 1000 元市级财政资金补贴, 裸车价 10 万元以上(含 10 万元)的每辆给予 3000 元市级财政资金补贴(以现金形式发放到符合补贴条件的对象银行卡上)。
3 月 21 日	西安市	对 2023 年 3 月 21 日至 4 月 30 日期间, 在西安市限额以上汽车销售企业购买新能源乘用车并上牌的消费者给予补贴。其中, 购车发票金额在 9 万元(不含)以下的, 每辆补贴 2000 元; 购车发票金额在 9 万元(含)以上、20 万元(不含)以下的, 每辆补贴 4000 元; 购车发票金额在 20 万元(含)以上的, 每辆

		补贴 6000 元。
--	--	------------

资料来源: wind, 银河证券研究院整理

表 7: 2019 年以来汽车行业刺激以及补贴政策一览

时间	政策类别	文件名	政策简述
2019/1/28	鼓励汽车消费	《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年)》	放宽汽车限购, 取消二手车流通限制, 推动老旧汽车报废更新, 促进农村汽车更新换代, 新能源汽车补贴, 新能源汽车免征购置税等。
2019/3/20	减税降费	《关于深化增值税改革有关政策的公告》	2019年4月1日起, 将适用16%的增值税税率的项目降至按13%增值税税率收取, 包含汽车行业。
2019/3/26	新能源汽车补贴	《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》	调整补贴标准, 对能量密度以及续航里程的要求提高, 2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期, 取消地补, 过渡期后取消购置补贴。
2019/6/2	放宽限购	广州《关于增加中小型客车增量指标配置额度的通告》 深圳《关于调整我市中小汽车调控增量指标配置额度的通告》	广州: 在12万个原有额度的基础上, 将2019、2020年的中小客车指标额度提高10万个。 深圳: 在8万个原有额度的基础上, 将2019、2020年的中小客车指标额度每年提高4万个。
2019/9/2	取消限购	贵阳《贵阳市人民政府关于废止〈贵阳市中小客车号牌管理暂行规定〉的决定》	自公布之日起取消限购。
2020/12/30	指导智能驾驶	《关于促进道路交通自动驾驶技术发展和应用的指导意见》	指出到2025年, 道路基础设施智能化、车路协同等关键技术及产品研发和测试验证取得重要突破; 推动自动驾驶技术产业化落地。
2020/12/31	新能源汽车补贴退坡	《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	2021年, 新能源汽车补贴标准在2020年基础上退坡20%
2021/01/05	鼓励汽车消费	《关于提振大宗消费重点消费促进释放农村消费潜力若干措施的通知》	提出稳定和扩大汽车消费, 释放汽车消费潜力, 鼓励有关城市优化限购措施, 增加号牌指标投放, 改善汽车使用条件, 优化汽车管理与服务
2021/02/08	限制能源使用	《关于2020年度乘用车企业平均燃料消耗量和新能源汽车积分管理有关事项的通知》	为积极应对新冠肺炎疫情影响, 保障汽车产业健康可持续发展, 就2020年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理有关事项印发通知。
2021/02/09	鼓励汽车消费	《关于印发商务领域促进汽车消费工作指引和部分地方经验做法的通知》	十五大提出要推动汽车由购买管理向使用管理转变, 稳定和扩大汽车消费, 商务部梳理了当前商务领域促进汽车消费的主要工作任务和一些地方好的经验做法
2021/02/20	鼓励新能源汽车	《乘用车燃料消耗量限值》	标准发布实施是落实《汽车产业中长期发展规划》的重要举措, 对推动汽车产品节能减排、促进产业健康可持续发展、支撑实现我国碳达峰、碳中和战略目标具有重要意义
2021/03/25	鼓励汽车消费	《加快培育新型消费实施方案》	实施智能化市政基础设施建设和改造。协同发展智慧城市与智能网联汽车, 打造智慧出行平台“车城网”
2021/06/28	指导智能驾驶	《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)》	进一步聚焦重点领域、注重协同创新、强化应用牵引, 持续健全完善汽车标准体系, 为汽车产业高质量发展提供坚实支撑。
2021/12/27	股比放开, 倒逼自主品牌做强	《外商投资准入特别管理措施》	自2022年1月1日起, 在汽车制造领域, 取消乘用车制造外资股比限制以及同一家外商可在国内建立两家及两家以下生产同类整车产品的合资企业的限制。
2021/12/31	补贴退坡	《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	2022年, 新能源汽车补贴标准在2021年基础上退坡30%; 城市公交、道路客运、出租(含网约车)、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆, 补贴标准在2021年基础上退坡20%。

2022/4/26	促进汽车消费	国务院办公厅印发《关于进一步释放消费潜力促进消费持续恢复的意见》	鼓励汽车、家电等大宗消费，引导金融机构丰富大宗消费金融产品。
2022/5/31	减购置税	国务院常务会议	阶段性减征部分乘用车购置税 600 亿元以促进消费。
2022/6/22	大力支持汽车消费	国务院常务会议	对于小型非运营二手车，从 8 月 1 日起将完全取消二手车迁入限制；10 月 1 日起，转让登记将实行单独签注并发放临时车牌号。 支持新能源汽车消费，考虑到目前实际研究关于延长新能源汽车购置税免征政策的。 完善平行进口政策，支持停车场建设。
2022/7/7	扩大汽车消费	商务部等部门发布《关于搞活汽车流通扩大汽车消费若干措施的通知》	积极支持充电设施建设，加快推进居住社区、停车场、加油站、高速公路服务区、客货运枢纽等充电设施建设，引导充电桩运营企业适当下调充电服务费。 优化二手车交易制度 鼓励老旧车辆淘汰更新；完善报废机动车回收利用体系
2022/8/18	免征购置税延期	国务院常务会议	延续实施新能源汽车免征购置税政策至明年底，预计新增免税 1000 亿元。 保持新能源汽车消费其他相关支持政策稳定，继续免征车船税和消费税，在路权、牌照指标等方面予以支持。 建立新能源汽车产业发展协调机制，坚持用市场化办法，促进整车企业优胜劣汰和配套产业发展，推动全产业提升竞争力。大力推进充电桩建设，纳入政策性开发性金融工具支持范围。
2022/9/15	发布新能源推荐车型、新能源税收减免优惠车型目录。	关于发布《道路机动车辆生产企业及产品》（第 360 批）、《新能源汽车推广应用推荐车型目录》（2022 年第 8 批）、《享受车船税减免优惠的节约能源使用新能源汽车车型目录》（第四十二批）、《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》（第五十八批）的公告	列入车船税减免优惠的使用新能源汽车车型目录（第四十二批）的车型共 195 款。包括：一、节能型汽车车型 17 款；二、新能源汽车车型 178 款。 列入免征车辆购置税的新能源汽车车型目录（第五十八批）的车型共 217 款。其中：一、纯电动汽车车型 184 款；二、插电式混合动力车型 8 款；三、燃料电池汽车车型 25 款。
2022/9/26	新能源车购置税减免优惠延期	财政部、税务总局、工业和信息化部发布《关于延续新能源汽车免征车辆购置税政策的公告》	对购置日期在 2023 年 1 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日期间内的新能源汽车，免征车辆购置税。
2022/12/27	扩内需	中共中央、国务院印发《扩大内需战略规划纲要（2022-2035 年）》	释放出行消费潜力方面，优化城市交通网络布局，大力发展智慧交通。推动汽车消费由购买管理向使用管理转变。推进汽车电动化、网联化、智能化，加强停车场、充电桩、换电站、加氢站等配套设施建设。便利二手车交易。
2023/1/14	新能源汽车下乡	《关于印发助力中小微企业稳增长调结构强能力若干措施的通知》	落实扩大汽车、绿色智能家电消费以及绿色建材、新能源汽车下乡等促消费政策措施。
2023/1/18	研究新能源汽车后续支持政策	国务院新闻办公室发布会	将会同有关部门建立新能源汽车产业发展协调机制，加强央地协调联动，特别是推动落实车购税、车船税、牌照等有关支持政策。进一步研究和明确新能源汽车后续的支持政策，推进换电模式应用和燃料电池汽车示范，特别是启动公共领域车辆全面电动化先行区城市试点，进一步强化质量品牌建设，稳定消费市场。
2023/1/19	稳定和扩大汽车消费	国务院新闻办公室新闻发布会	抓重点，稳住消费大盘。汽车、家电、家居、餐饮是消费的顶梁柱。我们将着力稳定和扩大汽车消费，支持新能源汽车购买使用，扩大二手车流通。
2023/1/30	公共领域车辆全面电动化先	《关于组织开展公共领域车辆全面电动化先行区试点工作的通知》	按照需求牵引、政策引导、因地制宜、联动融合的原则，在完善公共领域车辆全面电动化支撑体系，促进新能源汽车推广、基础设施建设、新技术新模式应用、政策标准法规完善等方面积极创新、

			先行先试，探索形成一批可复制可推广的经验和模式，为新能源汽车全面市场化拓展和绿色低碳交通运输体系建设发挥示范带动作用。
2023/2/16	巩固新能源汽车等优势产业领先地位	《努力推动经济实现质的有效提升和量的合理增长》文章	深入实施产业基础再造工程，支持专精特新企业发展，推动制造业高端化、智能化、绿色化发展。巩固新能源汽车等优势产业领先地位，壮大人工智能、生物制造、绿色低碳等战略性新兴产业。
2023/3/15	鼓励加快推进公共交通工具电气化，推广家用新能源汽车	《关于组织开展农村能源革命试点县建设的通知》	深入推进交通领域电气化，鼓励加快推进公共交通工具电气化，推广家用新能源汽车，保障电动汽车充换电基础设施建设。

资料来源：新浪财经,银河证券研究院整理

二、行业面临的挑战及建议

新能源产业需避免“大跃进”式发展。

中国新能源汽车产销量已连续三年居世界首位。但蓬勃的发展势头中，也有暗礁潜藏。

第一大风险是结构性产能不均。结构上，国内新能源汽车低端产能过剩与高端产能不足并存。出现了盲目扩张、投资过热的趋势，一些低水平企业采取低质低价竞争方式扰乱市场，产品从设计到制造质量参差不齐，影响了产业发展的整体水平。

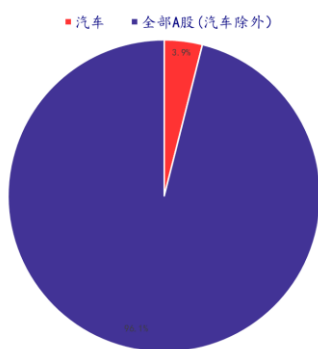
第二大风险是市场竞争。这种竞争既来自传统燃油汽车，也来自国外的新能源汽车品牌。例如美国新能源车龙头特斯拉，拉低成本降价抢占中低端市场，以巩固其在高端电动车领域的霸主地位，并不断推出新的商业创新、技术创新和产品创新引领行业变革。目前我国新能源汽车与传统燃油车相比没有明显的竞争优势，与国际上先进的新能源汽车也仍然有较大差距。

第三大风险是资源环境的制约。随着新能源汽车数量增加，全球金属资源争夺日益激烈。而我国金属锂、钴等主要动力电池资源缺乏，资源稳定供应和价格稳定的挑战较大。同时，动力电池回收利用、用电清洁化等问题也日益突出。所谓清洁能源，如果不把后期电池回收问题作为重要汽车后产业链来对待，将是一个伪命题。

三、行业在资本市场的发展

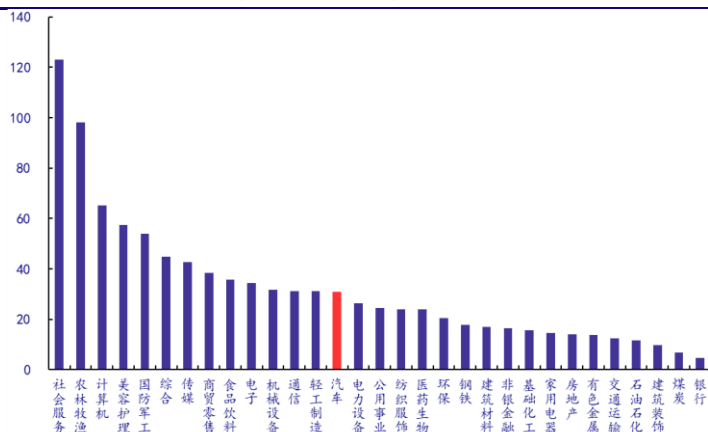
截止 2023 年 3 月 31 日收盘，A 股上市的汽车行业(申万)公司共有 246 家，总市值共 3.42 万亿元，截至 3 月 31 日，市盈率 (TTM，整体法) 为 30.79 倍。

图 13: 汽车行业市值占 A 股总市值



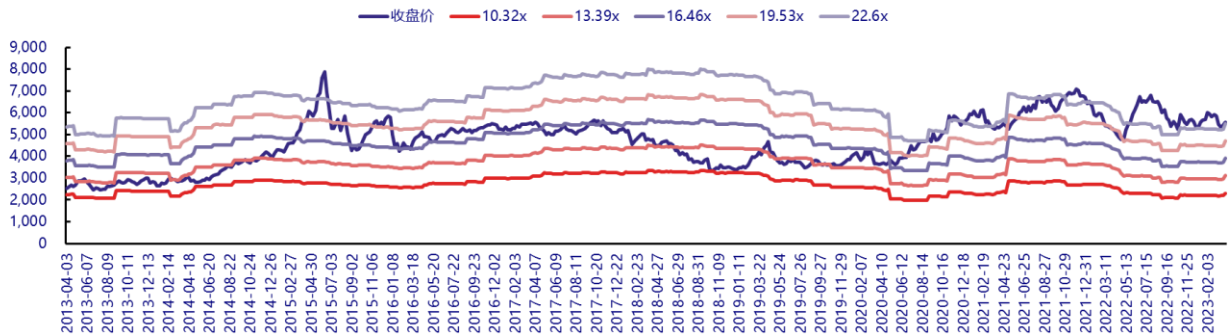
资料来源：wind，中国银河证券研究院整理

图 14: 各行业 PE 值(TTM，整体法)对比-2023.3.31



资料来源：wind，中国银河证券研究院整理

图 15: 汽车行业 10 年 PE-Band



资料来源: wind, 中国银河证券研究院整理

四、投资建议及股票池

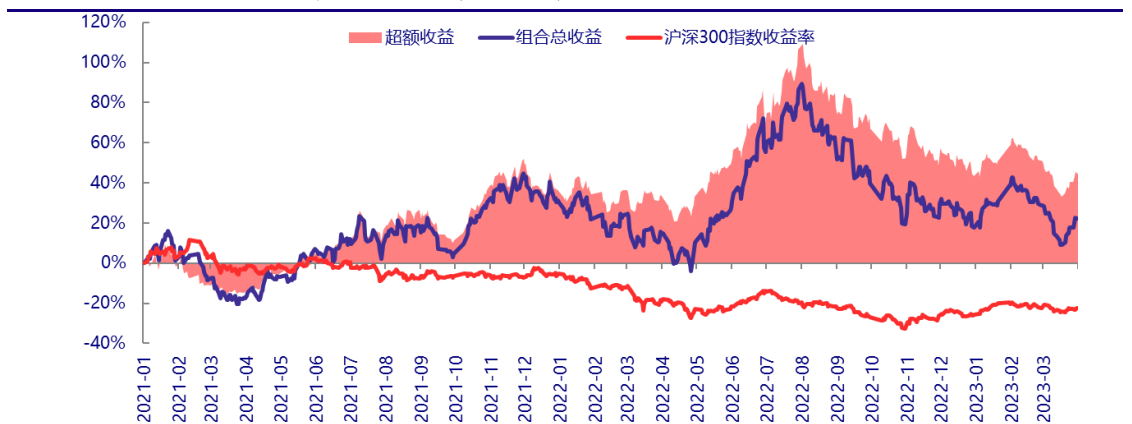
整车端推荐广汽集团 (601238.SH)、比亚迪 (002594.SZ)、长安汽车 (000625.SZ)、长城汽车等 (601633.SH); 智能化零部件推荐华域汽车 (600741.SH)、伯特利 (603596.SH)、德赛西威 (002920.SZ)、经纬恒润 (688326.SH)、中科创达 (300496.SZ)、科博达 (603786.SH)、均胜电子 (600699.SH)、星宇股份 (601799.SH) 等; 新能源零部件推荐法拉电子 (600563.SH)、菱电电控 (688667.SH)、中熔电气 (301031.SZ)、拓普集团 (601689.SH)、旭升集团 (603305.SH) 等。

表 8: 汽车核心组合行情回顾

股票代码	股票名称	权重	收盘价 (2023-3-31)	月初至今涨跌幅 (%)	年初至今 涨跌幅(%)	累计相对收益率(%, 相对上证指数)
601238.SH	广汽集团	25%	11.14	-2.88	1.00	-4.95
000625.SZ	长安汽车	25%	11.92	-11.18	-3.17	-9.11
002920.SZ	德赛西威	25%	110.95	-2.74	5.33	-0.62
601689.SH	拓普集团	25%	64.12	-4.30	9.46	3.51

资料来源: wind, 中国银河证券研究院

图 16: 核心推荐组合 2021 年初至今收益率变动 (等权重)



资料来源: wind, 中国银河证券研究院

五、风险提示

- 1、新能源汽车行业销量不及预期的风险；
- 2、芯片短缺带来产能瓶颈的风险；
- 3、原材料价格维持高位导致成本高企的风险。

六、附录

市场行情

截至 2023 年 3 月 31 日,上证综指年初至今累计上涨 5.94%,汽车(申万)指数累计上涨 3.93%;沪深 300 指数上涨 4.63%;创业板指数上涨 2.25%;深证成指上涨 6.45%。

表 9: 汽车与 A 股综合指数行情回顾

证券代码	证券简称	收盘价 (2023-3-31)	5 日涨跌幅 (%)	20 日涨跌幅 (%)	年初至今涨跌幅 (%)
801880.SI	汽车(申万)	5,552.97	2.09	-5.17	3.93
000001.SH	上证综指	3,272.86	-0.42	-1.14	5.94
000300.SH	沪深 300	4,050.93	0.29	-1.62	4.63
399006.SZ	创业板指	2,399.50	1.61	-0.79	2.25
399001.SZ	深证成指	11,726.40	1.04	-1.04	6.45

资料来源: wind, 中国银河证券研究院

行业新闻

1、关于组织开展农村能源革命试点县建设的通知 2023.03.15

加快推进电能替代。积极推进农业农村领域电气化,加强农业种植、养殖、农产品加工、农业大棚等农业生产加工领域电气化改造,加快提升农村地区炊事、取暖等生活用电电气化水平。深入推进交通领域电气化,鼓励加快推进公共交通工具电气化,推广家用新能源电动汽车,保障电动汽车充换电基础设施建设。

资料来源: http://zfxgk.nea.gov.cn/2023-03/15/c_1310705024.htm

2、关于加快推进城乡道路客运与旅游融合发展有关工作的通知 2023.03.10

加快推进运游融合发展,着力构建便捷高效、服务优质、安全有序的旅游客运服务体系,是推进交通运输与旅游服务供给侧结构性改革的重要手段,是激发旅游消费潜力、释放市场活力的有效途径,对加快建设交通强国、旅游强国具有重要意义。各地交通运输、文化和旅游部门要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻落实党的二十大精神,立足新发展阶段,完整、准确、全面贯彻新发展理念,服务加快构建新发展格局,以深化供给侧结构性改革为主线,坚持需求导向、市场主导、政府推动、规范有序的发展原则,统筹发展和安全,增强城乡道路客运网络旅游保障能力,提升枢纽节点旅游服务功能,加强运游融合服务产品创新,推动形成城乡道路客运和旅游同频共振、互促共进的发展新局面,更好满足人民群众多层次、个性化、品质化需求。

资料来源: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_95/con_5236824.html

插图目录

图 1: 2021.01-2023.02 月乘用车月度销量及同比变化	3
图 2: 2010 至今乘用车销量及同比变化 (辆)	3
图 3: 各国别车系 2019 年至今市占率变化情况	4
图 4: 豪华车 2019 年至今市占率变化	4
图 5: 2019 年至今 30 万区间上下消费变化	4
图 6: 各能源类型车型 2019 年至今渗透率变化情况	5
图 7: 各车系市占率走势	6
图 8: 汽车零部件行业 2019-2022Q3 营收 (亿) 对比	7
图 9: 汽车零部件行业 2019-2022Q3 归母净利 (亿) 对比	7
图 10: 国内 L2 及 L2+ 级别渗透率走势	9
图 11: 理想 L9 搭载 AR-HUD	10
图 12: 智己 L7 搭载 DLP 大灯技术	10
图 13: 汽车行业市值占 A 股总市值	13
图 14: 各行业 PE 值(TTM, 整体法)对比-2023.3.31	13
图 15: 汽车行业 10 年 PE-Band	14
图 16: 核心推荐组合 2021 年初至今收益率变动 (等权重)	14

表格目录

表 1: 2023.02 各国别车系累计零售情况	4
表 2: 2023.02 各能源类型车型累计零售情况	5
表 3: Top15 品牌市占率情况	5
表 4: 自主品牌新车丰富度高于合资品牌	6
表 5: 国家智能网联驾驶相关政策	8
表 6: 2023 年各地汽车消费补贴政策措施	10
表 7: 2019 年以来汽车行业刺激以及补贴政策一览	11
表 8: 汽车核心组合行情回顾	14
表 9: 汽车与 A 股综合指数行情回顾	16

分析师承诺及简介

本人承诺，以勤勉的执业态度，独立、客观地出具本报告，本报告清晰准确地反映本人的研究观点。本人薪酬的任何部分过去不曾与、现在不与、未来也将不会与本报告的具体推荐或观点直接或间接相关。

分析师：**石金漫**，汽车行业分析师，香港理工大学理学硕士、工学学士。7年汽车、电力设备新能源行业研究经验。曾供职于国泰君安证券研究所、国海证券研究所，2016-2019年多次新财富、水晶球、II上榜核心组员。2022年1月加入中国银河证券研究院，目前主要负责汽车行业小组研究。

分析师：**杨策**，汽车行业分析师，伦敦国王大学理学硕士，于2018年加入中国银河证券股份有限公司研究院，从事汽车行业研究工作。

评级标准

行业评级体系

未来6-12个月，行业指数（或分析师团队所覆盖公司组成的行业指数）相对于基准指数（交易所指数或市场中主要的指数）

推荐：行业指数超越基准指数平均回报20%及以上。

谨慎推荐：行业指数超越基准指数平均回报。

中性：行业指数与基准指数平均回报相当。

回避：行业指数低于基准指数平均回报10%及以上。

公司评级体系

推荐：指未来6-12个月，公司股价超越分析师（或分析师团队）所覆盖股票平均回报20%及以上。

谨慎推荐：指未来6-12个月，公司股价超越分析师（或分析师团队）所覆盖股票平均回报10%-20%。

中性：指未来6-12个月，公司股价与分析师（或分析师团队）所覆盖股票平均回报相当。

回避：指未来6-12个月，公司股价低于分析师（或分析师团队）所覆盖股票平均回报10%及以上。

免责声明

本报告由中国银河证券股份有限公司（以下简称银河证券）向其客户提供。银河证券无需因接收人收到本报告而视其为客户。若您并非银河证券客户中的专业投资者，为保证服务质量、控制投资风险，应首先联系银河证券机构销售部门或客户经理，完成投资者适当性匹配，并充分了解该项服务的性质、特点、使用的注意事项以及若不当使用可能带来的风险或损失。

本报告所载的全部内容只提供给客户做参考之用，并不构成对客户投资咨询建议，并非作为买卖、认购证券或其它金融工具的邀请或保证。客户不应单纯依靠本报告而取代自我独立判断。银河证券认为本报告资料来源是可靠的，所载内容及观点客观公正，但不担保其准确性或完整性。本报告所载内容反映的是银河证券在最初发表本报告日期当日的判断，银河证券可发出其它与本报告所载内容不一致或有不同结论的报告，但银河证券没有义务和责任去及时更新本报告涉及的内容并通知客户。银河证券不对因客户使用本报告而导致的损失负任何责任。

本报告可能附带其它网站的地址或超级链接，对于可能涉及的银河证券网站以外的地址或超级链接，银河证券不对其内容负责。链接网站的内容不构成本报告的任何部分，客户需自行承担浏览这些网站的费用或风险。

银河证券在法律允许的情况下可参与、投资或持有本报告涉及的证券或进行证券交易，或向本报告涉及的公司提供或争取提供包括投资银行业务在内的服务或业务支持。银河证券可能与本报告涉及的公司之间存在业务关系，并无需事先或在获得业务关系后通知客户。

银河证券已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格。除非另有说明，所有本报告的版权属于银河证券。未经银河证券书面授权许可，任何机构或个人不得以任何形式转发、转载、翻版或传播本报告。特提醒公众投资者慎重使用未经授权刊载或者转发的本公司证券研究报告。

本报告版权归银河证券所有并保留最终解释权。

联系

中国银河证券股份有限公司研究院

深圳市福田区金田路3088号中洲大厦20层

上海浦东新区富城路99号震旦大厦31层

北京市丰台区西营街8号院1号楼青海金融大厦

公司网址：www.chinastock.com.cn

机构请致电：

深广地区：苏一耘 0755-83479312suyiyun_yj@chinastock.com.cn

程曦 0755-83471683chengxi_yj@chinastock.com.cn

上海地区：何婷婷 021-20252612hetingting@chinastock.com.cn

陆韵如 021-60387901luyunru_yj@chinastock.com.cn

北京地区：唐嫚玲 010-80927722tangmanling_bj@chinastock.com.cn