

陈晓
联系人
chenxiao@gjzq.com.cn

徐立人
联系人
xuliren@gjzq.com.cn

张帅
分析师 SAC 执业编号: S1130511030009
(8621)61038279
zhangshuai@gjzq.com.cn

继续推动汽车消费扩容提质，静待地方细则出台

事件

- 2019年6月6日，国家发展改革委、生态环境部、商务部印发《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）》。《实施方案》坚持以供给侧结构性改革为主线，重点从“巩固、增强、提升、畅通”四方面，推动汽车、家电、消费电子产品更新升级，促进旧产品循环利用。

评论

- 车市持续低迷，汽车行业继续拖累社会消费；《实施方案》指明行业发展方向，具有较强指导意义：
 - 受到国内外宏观环境变化影响，2019年前4月国内社会消费品零售总额同比增长8%，较上年同期增速回落1.7%；国内汽车市场延续2018年下半年以来的低迷状态，2019年前4月销量同比下滑12.1%，汽车类商品零售额同比下滑3.1%，对社会消费形成明显拖累。2019年至今，国家、地方已经多次出台政策以稳定、鼓励汽车消费，此次《实施方案》以推动消费增长和产业资源循环可持续发展为核心，结合近年来发布的各项行业政策内容，对行业未来发展方向进行了详尽规划，提出更为具体的实施方案，有较强的指导意义。
 - 《实施方案》从“巩固、增强、提升、畅通”四方面，推动汽车产品更新升级和旧产品循环利用。
 - 巩固：通过降低新能源汽车成本、发展使用便利的新能源汽车、推动智能汽车创新发展、提升汽车节能环保等方式，推动汽车产业电动化、智能化、绿色化；增强：严禁出台新的限购政策、推动新能源汽车消费使用、加快老旧汽车淘汰和城市公共领域用车更新、积极推动农村车辆消费升级、培育汽车特色消费市场等方式，破除市场消费障碍并推动产品更新消费；提升：通过推动二手车流通消费、引导汽车金融产品创新、完善配套设施等方式，营造便利消费、放心消费的市场环境；畅通：通过严格执行老旧产品淘汰规定、完善废旧产品回收拆解体系、加强回收拆解企业管理等方式，提高资源循环利用水平。
 - 《实施方案》的发布有助于车市扩容提质，但由于各地实际情况差异较大，具体实施效果仍需等待各地细则落地。
 - 实施方案多角度、全方位提出了具体举措，利好行业高质量发展，且对各地制定具体政策细则提供了纲领性指导意见；但考虑到各地实际情况差异较大，具体细则还需各地方依据自身情况制定落实。限购城市短期内难以实现由限制购买向引导使用转变；北京交通压力突出也使得其新能源汽车完全放开限购面临诸多挑战；部分举措需要地方政策与财政支持，考虑到各地实际情况不同，预计各地举措落地所带来的政策刺激力度也将有明显差异。

投资建议

- 近期国家、地方、车企相继发布稳定、鼓励汽车消费的政策，《实施方案》的发布为行业未来发展指明了方向，有利于行业扩容提质；预计未来各地将相继出台适合本地情况的细则，从而促进行业整体健康、稳定发展。建议关注：行业技术领先、产品丰富的龙头企业：长城汽车（A+H）、广汽集团（A+H）、上汽集团。

风险提示

- 宏观经济持续低迷，汽车消费需求下降，产销量低于预期；各地政策细则实施效果不确定性；新能源汽车产销量低于预期；补贴退坡、竞争加剧导致企业盈利能力下降超预期。

内容目录

一：破除汽车消费限制，鼓励更新升级.....	3
汽车限购向引导使用转变，限购完全取消尚需时日	3
强调新能源汽车限行限购取消，但完全落实难度较大.....	4
加快淘汰更新，鼓励农村消费升级，培育特色消费市场	5
二：推动产业升级，优化市场供给.....	6
鼓励新能源汽车技术、商业模式创新，推动以市场需求为导向发展.....	6
稳步推动智能汽车发展，持续提升汽车节能环保.....	6
三：积极发展二手车市场和汽车金融，完善基础设施.....	6
完善二手车流通，提升便利交易水平	6
进一步完善基础配套设施建设.....	7
四：进一步完善和强化汽车老旧产品回收拆解工作	7

图表目录

图表 1：广深增加指标投放背景下，其余限购城市 2019 年汽车销量分场景预测	4
图表 2：汽车限购城市限购举措	4
图表 3：2019 年北京新能源汽车销量预测	5

一：破除汽车消费限制，鼓励更新升级

汽车限购向引导使用转变，限购完全取消尚需时日

- 针对汽车限购政策，《实施方案》内容与年初方案内容相比，适用范围更广，思路也有了明显转变。
 - 自 2018 年下半年起，在前期购置税优惠透支、国内经济下行压力加大等多重原因下国内汽车市场持续低迷，乘用车市场压力尤为突出，单月销量同比持续负增长，2018 年全年乘用车销量下滑 4%。
 - 面对汽车市场低迷情况，2019 年初发改委等部委研究制定并发布了《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）》（以下简称：1 月方案），提出了“进一步优化地方政府机动车管理措施”，其中针对限购城市要求优化限购能力、盘活废弃指标等方式。
 - 此次提出的实施方案内容扩大至非限购城市。限购政策是约束城市汽车消费的主要障碍。《实施方案》严禁各地出台新的限购政策，这也意味着在上海、北京、贵阳、广州、石家庄、天津、杭州、深圳、海南全省之后，全国未来将再无新的限购城市。
 - 对于限购城市，《实施方案》要求各地从限制购买向引导使用转变。1 月方案仍然聚焦限购城市的限购管理，即从购车指标的管控的角度，通过优化、放宽购车指标的方式鼓励汽车消费。国内部分限购城市也具体落实了这一方案，2019 年 6 月 2 日，深圳、广州两大限购城市相继宣布增加中小客车额度，自 2019 年 6 月起至 2020 年底分别将增加 8 万个和 10 万个中小客车增量额度。但《实施方案》则重点要求各地进行科学化管理，从限购向引导使用进行转变，具体举措包括：（1）合理设置拥堵区域；（2）研究探索拥堵区域内外车辆分类使用原则；（3）原则上对拥堵区域外不予限购。
- 大城市拥堵情况客观存在，预计限购城市短期内仍将以购车指标管控手段为主，且有望放宽；长期来看有望逐步导入科学化、精细化城市交通管理手段，实现向引导使用的手段转变。
 - 限购城市方面，当前已经实施汽车限购的城市大多为经济发展较快、消费能力较强的地区，但同时也普遍为国内交通拥堵压力最大的地区之一。一旦完全放开购车限制将有效刺激城市汽车消费，但也将带来巨大的交通压力。预计限购城市短期内仍将实施购车指标管控手段，但有望借鉴广深两地政策经验，适当放宽购车指标管理。
 - 假设广深两地 2019 年 6 月起稳步增加号牌额度投放，即 2019 年、2020 年广州、深圳分别每年增加投放 5 万个、4 万个指标，则 2019 年两地普通中小客车指标数量同比增幅均达到 40%以上。
 - 广深两地 2018 年合计汽车销量为 88 万辆，假设 2019 年广深两地增大指标投放共 9 万个，考虑到限购城市消费者对购车指标存在强烈需求，新增指标将被充分利用，预计两地 2019 年合计销量为 97 万辆。
 - 目前广深两地政策已经落地，具有较强确定性。国内其他主要限购城市（北京、上海、天津、杭州）2018 年汽车销量合计为 165 万辆。假设其他主要限购城市 2019 年跟进实施增加指标投放，且分别按上年指标数量的 20%、30%、40%、50%增加，预计国内主要限购城市 2019 年汽车销量较上年将分别增加 16 万辆、20 万辆、23 万辆和 27 万辆，增幅分别为 6%、8%、9%和 11%。

图表 1：广深增加指标投放背景下，其余限购城市 2019 年汽车销量分场景预测

	其他限购城市不增加指标	其他限购城市增加 20%指标	其他限购城市增加 30%指标	其他限购城市增加 40%指标	其他限购城市增加 50%指标
广州+深圳 汽车销量预测	97	97	97	97	97
北京+上海+天津+杭州 汽车销量预测	165	172	175	179	182
广州+深圳+北京+上海+天津+杭州 汽车销量增量预测	9	16	20	23	27
广州+深圳+北京+上海+天津+杭州 汽车销量预计同比增幅	4%	6%	8%	9%	11%

来源：国金证券研究所

- 从长期看，尽管引导使用将成为新的管控手段，但各限购城市需要较长时间通过研究、试点等方式进行探索城市交通的科学化、精细化管理，预计未来限购城市将逐步实现从汽车限购向限购+引导使用过渡，最终实现向完全以引导使用的管控手段转变。

强调新能源汽车限行限购取消，但完全落实难度较大

- 方案再次提出新能源汽车不限行、不限购，强调已实施的要求取消；预计新能源汽车路权优势将扩大，但北京完全放开新能源汽车限购并不现实。
- 早在 2015 年 9 月国务院常务会议上就提出各地不得对新能源汽车的限行限购举措，但仍有部分地方未能完全落实。《实施方案》再次提出“各地不得对新能源汽车实行限行、限购，已实行的应当取消”。
- 从限行角度看，《实施方案》再次强调扩大国内新能源汽车通行范围，新能源汽车的路权优势进一步强化，从而提升产品日常使用便利性。
- 从限购角度看，《实施方案》的完全落地的仍存在诸多障碍。目前各地普遍对新能源汽车购买不设限制，但北京作为全国汽车保有量最大的城市，交通压力情况突出，目前仍通过轮候方式限制购买新能源汽车。北京 2019 年新能源小客车指标为 6 万个，其中个人指标 5.4 万个，截止 2019 年 2 月新能源小客车指标申请个人超过 44 万人，新申请者预计将等待 8 年才可获取指标，显示出北京新能源汽车的庞大个人需求。

图表 2：汽车限购城市限购举措

城市	限购起始日	限购措施	新能源汽车限购政策
上海	1994 年	竞拍	无
北京	2010 年 12 月	摇号	新能源指标额度轮候制度
贵阳	2011 年 7 月	无偿摇号+普通牌号区域限行	无
广州	2012 年 6 月	摇号+竞价	无
石家庄	2013 年 6 月	家庭限购第三辆车	无
天津	2013 年 12 月	摇号+竞价	无
杭州	2014 年 3 月	摇号+竞价	无
深圳	2014 年 12 月	摇号+竞价	无
海南	2018 年 5 月	摇号+竞价	无

来源：各地政府网站、国金证券研究所

- 一旦新能源汽车限购完全放开，将直接刺激北京的新能源汽车销售；但考虑到北京实际交通压力和新能源汽车需求情况，限购完全放开存在较大难度。预计北京或将通过适当扩大指标发放或其他多元化手段响应政策号召鼓励新能源汽车消费，其中最为可能的方案之一是在继续扩大增量的同时，继续以新能源指标为主。假设北京 2019 年新能源

指标同比增加 20%、30%、40%和 50%，将分别为北京带来 1.2 万辆、1.8 万辆、2.4 万辆和 3 万辆新能源汽车增量，同比增幅分别可达 19%、29%、38%和 48%。

图表 3：2019 年北京新能源汽车销量预测

	新能源指标 增加 20%	新能源指标 增加 30%	新能源指标 增加 40%	新能源指标 增加 50%
2019 年北京新能源汽车销 量预测（万辆）	7.45	8.05	8.65	9.25
同比增幅	19%	29%	38%	48%

来源：国金证券研究所

- 为新能源汽车的购置、使用给予更多优惠，一定程度上对冲地方补贴取消后带来的终端购置和使用压力；但实际效果仍需等待各地细则落地。
- 《实施方案》同时指出，“鼓励地方对无车家庭购置首辆家用新能源汽车给予支持。鼓励有条件的地方在停车费等方面给予新能源汽车优惠，探索设立零排放区试点。”当前购置新能源汽车可享受上牌、购置税、补贴等多重优惠政策，但随着补贴的大幅退坡，尤其是 2019 年补贴过渡期后要求地方不再对新能源汽车（新能源公交车和燃料电池汽车除外）给予补贴，私人购买新能源汽车的面临较大的价格压力。
- 《实施方案》鼓励地方为无车首购家庭购买新能源汽车提供补贴，可对冲政策变化带来的部分购置压力，同时提升新能源汽车日常使用优惠与便利性，进一步提升新能源汽车的整体竞争力，激发消费者购买热情；但由于新能源汽车补贴大幅退坡，且地补取消，且购置补贴范围主要局限于无车首购家庭，如果地方政府财政支持力度有限，对新能源汽车销量的拉动也或将有所局限。

加快淘汰更新，鼓励农村消费升级，培育特色消费市场

- 方案提出“研究制定促进老旧汽车淘汰更新政策”，继续对老旧汽车淘汰更新进行支持，且鼓励国三以下排放标准柴油货车出口；提出“加快更新城市公共领域用车”，强调地方对新能源汽车运营的支持。
- 早在 2018 年 6 月国务院印发的《打赢蓝天保卫战三年行动计划》中，就明确提出大力淘汰老旧车辆，《实施方案》总体延续《三年行动计划》中的具体举措，包括经济补偿、限制使用、严格超标排放监管等方式。值得注意的是，《实施方案》首次提及出口市场作为国内柴油货车的淘汰更新提供更多渠道，有利于货车市场整体更新换代节奏的加快。
- 城市公共领域用车的更新升级方面，《实施方案》更强调新能源汽车运营端的支持力度，明确提出“鼓励地方加大新能源汽车运营支持力度，降低新能源汽车使用成本。”，预计未来各地除了加快公共领域用车更新外，有望为新能源汽车的运营提供更多便利和倾斜。
- 继续推动农村车辆消费升级，提出开展“汽车下乡”促销活动，但方式有所改变，且主要由地方组织与车企牵头和支持。
- 《实施方案》继续鼓励农村居民由三轮汽车向轻型货车和小排量乘用车转变，但支持方式从“给予适当补贴”改为“积极发挥商会、协会作用组织开展“汽车下乡”促销活动”，鼓励方式从补贴向优惠转变。
- 这一方案使得汽车下乡的主要推动者从政府向当地组织与车企转变。一汽大众早在 2 月发布了“一成首付购新车”和“至高万元报废补贴”的汽车下乡政策，农用车辆报废置换也可享受也可享受补贴政策。预计未来各个农村地方组织将开展更多汽车展销活动，而车企或将开展新一轮汽车下乡的优惠活动。

- 培育汽车特色消费市场，重点关注旅居车、皮卡、汽车消费型改装行业、汽车租赁行业等。
 - 方案还特别提出对特色消费市场的鼓励和支持，其中包括完善配套水电、通讯等设备，促进旅居车市场发展；加快地级及以下城市加快取消皮卡进城限制；推动汽车消费型改装规范发展；鼓励多种租赁模式，构建多元化汽车消费体系。

二：推动产业升级，优化市场供给

鼓励新能源汽车技术、商业模式创新，推动以市场需求为导向发展

- 方案提出对新能源汽车成本的大幅降低，主要通过降低电池成本、车电分离商业模式、优化产品准入管理三方面实现。
 - 动力电池成为降低新能源汽车制造成本的重点领域。方案提出加快对新一代动力电池研发和产业化，继续强调电池能量密度和安全性，符合一直以来政策对性能先进、技术水平高的新能源汽车的支持和倾斜。方案首次提出通过电池平台化、标准化降低电池成本，为未来国内动力电池发展方向确立方向。
 - 车电分离消费方式受到鼓励。方案提出引导和推广企业新能源汽车电池租赁等车电分离方式降低购车成本。车电分离可以有效降低消费者购置新能源汽车时的购车成本，鼓励消费者购买。目前国内市场实际运用这一商业模式的主要有北汽新能源 EU 系列与蔚来汽车 ES8、ES6 等车型，未来或将由更多车企加入这一模式的运用。
 - 避免重复认证，降低企业成本。方案提出优化产品准入管理，避免重复认证，有助于企业加快产品认证流程，降低运行成本。
- 强调使用便利性，聚焦解决新能源汽车的使用痛点，提倡各种技术与运营模式的灵活运用。
 - 针对当前新能源汽车使用过程中存在续航里程短、充电时间长等痛点，《实施方案》提出“鼓励企业研制充换电结合、电池配置灵活、续航里程长短兼顾的新能源汽车”，“推进高功率快充、无线充电、移动充换电等技术装备研发应用，提高新能源汽车充换电便利性”。未来新能源汽车技术发展将逐步以市场需求为导向，企业各类技术和运营模式都将获得鼓励。

稳步推动智能汽车发展，持续提升汽车节能环保

- 智能汽车领域，《实施方案》提出推动智能汽车创新发展的重点领域，推动产业整体发展。
 - 方案总体为未来智能汽车发展指明了发展的重点方向，提出车企与通信、互联网企业的深度合作，实施关键技术攻关；重点开展对车载传感器、芯片、中央处理器、操作系统等研发与产业化；自主式与网联式相结合；目标培育具有国际竞争力的智能汽车品牌。
- 燃油车与新能源汽车的节能环保性能的技术升级将持续推进。
 - 方案确立了燃油车与新能源汽车未来节能环保的重点技术发展方向。燃油车领域重点要求在整车轻量化、混合动力、变速器、尾气处理领域取得突破，同时强调增强国六车型在市场内的供给能力；新能源汽车领域则强调优化整车设计，采用高性能电池、轻量化材料等领域。

三：积极发展二手车市场和汽车金融，完善基础设施

完善二手车流通，提升便利交易水平

- **《实施方案》提出对二手车流通市场进一步规范，强调二手车出口；鼓励车企与经销商参与积极发展二手车业务，提升二手车异地交易便利化水平。**
 - 方案再次强调取消二手车限迁政策，各地要对符合转入地用车排放标准的二手车出台便利交易、促进流通的政策举措；加快修订《二手车流通管理办法》规范市场，实现二手车交易部分信息共享和诚信体系的建设。
 - 此外，方案还提出研究建立二手车出口管理体系，制定完善二手车出口检测规范，支持二手车出口。这一举措与2019年5月商务部等部门发布的《关于支持在条件成熟地区开展二手车出口业务的通知》相契合。我国二手车整车出口业务有望实现突破，消费者能够以更合理的价格、更快的速度处理老旧车型，加快国内汽车市场的置换周期和汽车消费置换升级。
 - 在提升二手车便利交易方面，方案鼓励车企利用经销商网络开展二手车经销企业品牌化、连锁化经营；鼓励经销商提供二手车一站式服务；同时提升二手车异地交易便利化。这些举措的落地预计同样能够进一步提升二手车市场的整体服务水平与交易效率，从而助力汽车市场整体流通水平的提升。
- **鼓励、引导汽车金融产品发展与创新；提出规范金融服务费收取标准。**
 - 《实施方案》提出鼓励金融机构增加对地级及以下城市和农村地区的汽车金融服务供给，推出特色金融服务满足需求，优化产品定价、简化流通，创新汽车金融消费信贷产品。这些举措将进一步鼓励消费者通过汽车金融方式完成购车，有望进一步释放购买力，从而刺激销量提升。
 - 针对今年以来媒体屡次曝光的汽车金融服务费问题，《实施方案》也提出规范汽车金融服务费收取标准，以切实保障消费者权益。

进一步完善基础配套设施建设

- **方案提出“不断改善配套基础设施”，鼓励充电设施、停车设施、道路基础设施的加快配套与改善升级。**
 - 具体内容主要包括多个方面：（1）充电设施方面，继续对充换电等基础设施建设和配套运营服务给予支持，加快大型公共场所充电桩建设，依托现有设施建设充电桩，为分时租赁汽车提供停车充电支持等；（2）停车设施方面，鼓励机关和企事业单位与周边小区停车设施的昼夜错峰使用调配以提升使用效率，推动立体停车设施建设；（3）推进道路基础设施智能化改造，发展汽车信息服务。
 - 方案针对当前汽车使用中遇到的诸多痛点、难点问题提出了发展方向，将有望进一步缓解当前存在的充电难、停车难等问题。通过改善汽车配套设施，可以在一定程度上激发消费者的购车热情。

四：进一步完善和强化汽车老旧产品回收拆解工作

- **方案还强调对资源的循环利用，要求“严格执行老旧产品淘汰规定”、“着力完善废旧产品回收拆解体系”、“切实加强回收拆解企业管理”等，以提升资源回收利用效率。**
 - 方案要求汽车产品资源的回收利用体系和制度建设发挥作用，并通过差异化保费等手段鼓励老旧汽车的淘汰更新；同时也提出落实生产者责任延伸制度，拓展全国汽车流通信息管理应用服务系统功能；要求落实2019年6月1日起实施的《报废机动车回收管理办法》，并提升拆解企业的技术升级改造。

- 方案对汽车产品回收拆解提出了众多指导意见，其中对老旧、报废车辆监管更加严格，且鼓励加速退出；回收拆解体系进一步完善，提升体系组织化和规范化水平；拆解企业关键技术有望得到进一步鼓励。预计相关举措的落地将促进国内汽车的报废更新进度，也将有利于汽车拆解行业的整体规模和技术升级。

公司投资评级的说明：

买入：预期未来 6—12 个月内上涨幅度在 15%以上；
增持：预期未来 6—12 个月内上涨幅度在 5%—15%；
中性：预期未来 6—12 个月内变动幅度在 -5%—5%；
减持：预期未来 6—12 个月内下跌幅度在 5%以上。

行业投资评级的说明：

买入：预期未来 3—6 个月内该行业上涨幅度超过大盘在 15%以上；
增持：预期未来 3—6 个月内该行业上涨幅度超过大盘在 5%—15%；
中性：预期未来 3—6 个月内该行业变动幅度相对大盘在 -5%—5%；
减持：预期未来 3—6 个月内该行业下跌幅度超过大盘在 5%以上。

特别声明:

国金证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

本报告版权归“国金证券股份有限公司”（以下简称“国金证券”）所有，未经事先书面授权，任何机构和个人均不得以任何方式对本报告的任何部分制作任何形式的复制、转发、转载、引用、修改、仿制、刊发，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。经过书面授权的引用、刊发，需注明出处为“国金证券股份有限公司”，且不得对本报告进行任何有悖原意的删节和修改。

本报告的产生基于国金证券及其研究人员认为可信的公开资料或实地调研资料，但国金证券及其研究人员对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，对由于该等问题产生的一切责任，国金证券不作出任何担保。且本报告中的资料、意见、预测均反映报告初次公开发布时的判断，在不作事先通知的情况下，可能会随时调整。

本报告中的信息、意见等均仅供参考，不作为或被视为出售及购买证券或其他投资标的邀请或要约。客户应当考虑到国金证券存在可能影响本报告客观性的利益冲突，而不应视本报告为作出投资决策的唯一因素。证券研究报告是用于服务具备专业知识的投资者和投资顾问的专业产品，使用时必须经专业人士进行解读。国金证券建议获取报告人员应考虑本报告的任何意见或建议是否符合其特定状况，以及（若有必要）咨询独立投资顾问。报告本身、报告中的信息或所表达意见也不构成投资、法律、会计或税务的最终操作建议，国金证券不就报告中的内容对最终操作建议做出任何担保，在任何时候均不构成对任何人的个人推荐。

在法律允许的情况下，国金证券的关联机构可能会持有报告中涉及的公司所发行的证券并进行交易，并可能为这些公司正在提供或争取提供多种金融服务。

本报告反映编写分析员的不同设想、见解及分析方法，故本报告所载观点可能与其他类似研究报告的观点及市场实际情况不一致，且收件人亦不会因为收到本报告而成为国金证券的客户。

根据《证券期货投资者适当性管理办法》，本报告仅供国金证券股份有限公司客户中风险评级高于 C3 级（含 C3 级）的投资者使用；非国金证券 C3 级以上（含 C3 级）的投资者擅自使用国金证券研究报告进行投资，遭受任何损失，国金证券不承担相关法律责任。

此报告仅限于中国大陆使用。

上海

电话：021-60753903

传真：021-61038200

邮箱：researchsh@gjzq.com.cn

邮编：201204

地址：上海浦东新区芳甸路 1088 号

紫竹国际大厦 7 楼

北京

电话：010-66216979

传真：010-66216793

邮箱：researchbj@gjzq.com.cn

邮编：100053

地址：中国北京西城区长椿街 3 号 4 层

深圳

电话：0755-83831378

传真：0755-83830558

邮箱：researchsz@gjzq.com.cn

邮编：518000

地址：中国深圳福田区深南大道 4001 号

时代金融中心 7GH