

汽车需求向好，行情有望启动

——汽车行业周报

✉ : 王敬 执业证书编号: S1230520080009
☎ : 021-80108036
✉ : wangjing02@stocke.com.cn

细分行业评级

汽车整车 看好

报告导读

Q3 芯片供给不足，原材料价格和运费上涨，传统汽车板块三季报承压；但销售旺季到来，下游需求向好，我们预计随着芯片供给改善，板块基本面将逐季改善，汽车板块行情有望启动。同时，新能源车销量不断超预期，海外出口业务有望持续落地，板块迎来新的催化。

投资要点

□ 市场回顾

汽车板块下跌 2.89%，同期沪深 300 指数上涨 0.35%，汽车行业相对沪深 300 指数落后 3.24 个百分点。从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 15 位，相较上周上升了 6 位，总体表现位于中游。新能源汽车指数下跌 3.6%，子板块中，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件 II、汽车服务 II 涨跌幅分别为 2.88%/1.87%/-0.28%/1.66%/1.04%。

□ 市场热点

最新预测：全球汽车减产 770 万辆。 Alixpartners 公司预测，由于缺芯等导致的供应链中断，全球汽车将减产 770 万辆，是此前预测数量的 2 倍。

蔚来发布三元铁锂电池包。 9月23日，蔚来正式发布全球首家量产三元铁锂电池的车企，能量密度可达 142Wh/kg，或为其他厂商带来参考。

□ 本周观点：再论新能源汽车的下一个超预期

量利双杀，传统车板块三季报或承压。 由于马来西亚疫情反复，三季度汽车芯片供给环比并未改善，从行业产量和批发销量来看，预计较去年同期双位数下滑；成本端，原材料铝价格环比 Q2 大幅上涨，钢材和橡胶价格处于高位，运费环比上涨，由此我们判断传统车板块三季度业绩承压。其中，车企可以通过调整产品结构，增加高盈利能力车型的产销来缓解业绩压力，因此，我们判断整车企业三季度业绩或好于市场预期；由于成本转嫁能力较差，预计多数零部件企业三季报承压。

持续增长，新能源车销量有望再次超预期。 自下而上分析各车企新能源车的增量，9月主要增量来自特斯拉、比亚迪、蔚来、小鹏等车企，其中特斯拉9月集中交付国内，预计环比增长 3.5-4 万辆，比亚迪 DMi 持续环比增长；蔚来和小鹏环比增长 0.2-0.5 万台，综合分析，预计 9 月新能源车销量有望达到 35-38 万辆。展望后市，我们认为新能源车已经进入了快速普及的阶段，下游二三线城市对新能源车接受度大大提高，近几个月销量增速高于一线城市，随着 10-20 万元价格带的新能源车陆续上市，预计新能源车渗透率将快速提升，销量增速持续超预期，坚定看好新能源车板块四季度的表现。我们预计动力电池需求、排产将远超市场预期，到 2022 年底中游和上游供需紧张，部分环节会出现短期的供需错配，产品可能持续涨价，四季度看好动力电池产业链的表现。

公司推荐

吉利汽车	推荐
长城汽车	推荐
新泉股份	推荐

相关报告

- 1 《浙商证券汽车行业周报：混动将迎来黄金发展期》2021.09.21
- 2 《汽车行业半年报总结及四季度策略：拥抱新能源，龙头正启航》2021.09.15
- 3 《汽车行业周报：再论新能源汽车的下一个超预期》2021.09.12
- 4 《汽车行业销量点评报告：供给驱动新能源车超预期》2021.09.08
- 5 《浙商证券汽车行业周报：板块回调后，性价比凸显》2021.09.05

报告撰写人：王敬

联系人：王敬

□ 投资策略及重点推荐

由于芯片供给不足和原材料涨价等因素的影响，预计传统汽车板块三季报承压，四季度有望环比改善，因此我们判断传统车板块行情将启动；同时，9月新能源车销量有望达到35-38万辆，再次超出市场预期，继续看好新能源车板块四季度行情，重点看好动力电池、中游有望涨价的环节。

新能源：9月新能源车销量有望远超市场预期，同时海外车企磷酸铁锂车型陆续上市，国内动力电池订单将落地，动力电池板块将受益于磷酸铁锂全球化，重点关注宁德时代、亿纬锂能、恩捷股份、星源材质、富临精工、诺德股份等；

乘用车：车企三季报或好于市场预期，重点推荐吉利汽车、长城汽车；重点关注比亚迪、小鹏、理想和蔚来。

零部件：重点推荐新泉股份、精锻科技、拓普集团等，重点关注中鼎股份(空气悬架)、文灿股份(一体压铸)、南山铝业(有色)、爱柯迪(轻量化)、福耀玻璃、星宇股份等。

□ 风险提示：

芯片供应低于预期；新能源车销量不及预期；原材料价格大幅上涨。

正文目录

1. 行业热点.....	5
2. 投资策略.....	5
3. 行业回顾.....	6
4. 行业重点数据.....	9
4.1. 乘联会周度数据.....	9
4.2. 8月批发数据.....	11
4.3. 8月零售数据.....	13
5. 行业新闻.....	19
5.1. 传统汽车.....	19
5.2. 新能源汽车.....	20
5.3. 智能网联.....	20
5.4. 新车速递信息.....	22
6. 风险提示.....	25

图表目录

图 1: 汽车行业指数 vs 沪深 300 指数.....	6
图 2: 各板块周涨跌幅对比.....	6
图 3: 汽车行业估值水平(PE-TTM).....	7
图 4: 子板块周涨跌幅对比.....	7
图 5: 行业涨幅前十公司.....	8
图 6: 行业跌幅前十公司.....	8
图 7: 乘用车板块估值 PE-TTM.....	8
图 8: 整车板块估值 PE-TTM.....	9
图 9: 汽车零部件板块估值 PE-TTM.....	9
图 10: 乘用车 9 月份日均零售数量.....	10
图 11: 乘用车 9 月份日均批发数量.....	11
图 12: 2020-2021.8 狭义乘用车批发销量(万辆).....	11
图 13: 2020-2021.8 新能源车批发销量(万辆).....	12
图 14: 2020.11-2021.8 月长城、长安、吉利批发销量(万辆).....	13
图 15: 2018-2021.8 乘用车终端零售销量及增速(万辆).....	13
图 16: 2019-2021.8 各线城市销量增速.....	14
图 17: 2021.8 月纯电动和混动乘用车销量(万辆).....	14

图 18: 2021 年 1-8 月国产 Model 3 和 Model Y 销量(辆).....	15
图 19: 2021 年 8 月各系狭义乘用车零售销量及增速(万辆).....	15
图 20: 德系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	16
图 21: 日系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	16
图 22: 美系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	17
图 23: 自主主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	17
图 24: 韩系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	18
图 25: 2021 年 8 月豪华品牌销量及增速(万辆).....	18
图 26: 大运 远志 M1	22
图 27: 吉利 远景 X6 PRO	22
图 28: 吉利 领克 06.....	23
图 29: 吉利 领克 06 PHEV.....	23
图 30: 北京 U5 PLUS	23
图 31: 大众 ID.6 X.....	24
图 32: 东风雪铁龙 凡尔赛 C5 X.....	24
图 33: 东风日产 逍客.....	24
图 34: 奇瑞捷豹路虎 发现运动版.....	25
表 1: 本周投资组合.....	5
表 2: 2021 年 8 月新能源汽车对终端销量影响(万辆).....	14
表 3: 一周新车.....	22

1. 行业热点

传统车企向电动化转型初见成效，大众 ID.家族 9 月交付量破万辆。10 月 2 日消息，大众汽车官宣旗下 ID.系列的四款车型在国内今年 9 月份总共交付 10126 辆，相比 8 月的 7023 辆有显著提升，并且连续几个月都有很好的表现，大众很有可能传统合资品牌里纯电车型第一个交付量过万的车企。另外，大众官方还宣布了跨界车型 ID.3 随后上市的消息。上汽大众 ID.3 在 2021 成都车展正式亮相后，如今已经正式开启预售，它也是大众旗下首款基于 MEB 平台开发的纯电动车。

新能源汽车免征购置税新规：插混纯电续航不能低于 43 公里。10 月 1 日起，根据具体《公告》内容，插电式（含增程式）混合动力乘用车电量保持模式试验的燃料消耗量与《乘用车燃料消耗量限值》中车型对应的燃料消耗量限值相比应当小于 70%；电量消耗模式试验的电能消耗量应小于电能消耗量目标值的 135%。按照插电式（含增程式）混合动力乘用车整备质量（m，kg）的不同，百公里电能消耗量目标值（Y）应满足以下要求： $m \leq 1000$ 时， $Y=0.0112 \times m+0.4$ ； $1000 < m \leq 1600$ 时， $Y=0.0078 \times m+3.8$ ； $m > 1600$ 时， $Y=0.0048 \times m+8.60$ 。自《公告》发布之日起至 2021 年 10 月 1 日前，只有满足新版标准进行测试且满足第一条和第二条技术要求的插电式（含增程式）混合动力乘用车，才可以纳入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》。同时，免征车辆购置税新能源汽车产品的其他技术要求将继续适用 172 号政策的规定。

多款百度合作车型量产上市，Apollo 汽车智能化业务优势开始显现。9 月 29 日，搭载百度 AVP 自主代客泊车的广汽埃安 V Plus 车型将正式上市。在日前举行的实车体验活动中，广大汽车、科技媒体对该车型使用的百度 AVP 功能纷纷给予了正面的评价。而在刚刚过去的 9 月 23 日，威马 W6 也在上海邀请媒体对其上的百度 AVP 功能进行了核心展示。除了智驾产品外，百度 Apollo 智能座舱产品也纷纷在量产上市的新车上开花结果。不久前，与百度 Apollo 汽车智能化合作的热门车型福特 Mustang Mach-E、吉利领克 09 也纷纷上市。小度车载成为两款车型的智能座舱主打的核心应用。

2. 投资策略

本周投资组合如下：

表 1：本周投资组合

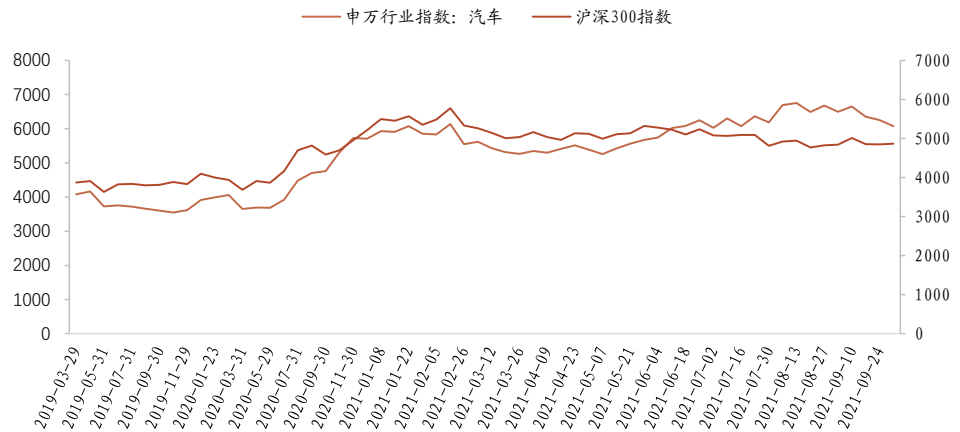
公司	权重
吉利汽车	20%
新泉股份	20%
比亚迪	20%
长城汽车 H	20%
宁德时代	20%

资料来源：浙商证券研究所

3. 行业回顾

截至 9 月 30 日收盘，汽车板块下跌 2.89%，同期沪深 300 指数上涨 0.35%，汽车行业相对沪深 300 指数落后 3.24 个百分点。

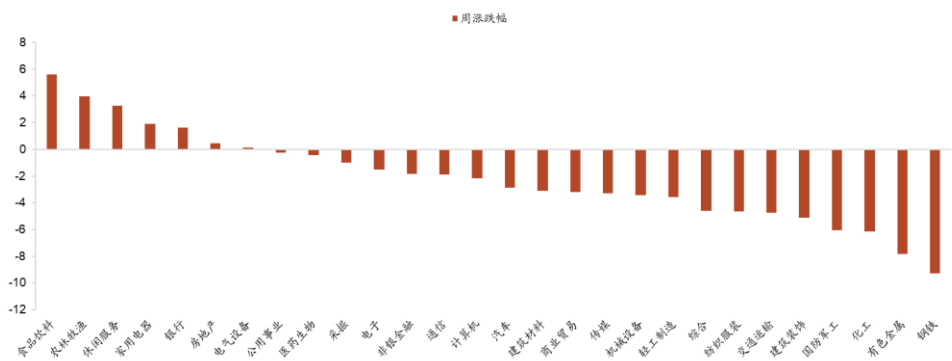
图 1：汽车行业指数 vs 沪深 300 指数



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 15 位，相较上周上升了 6 位，总体表现位于中游。

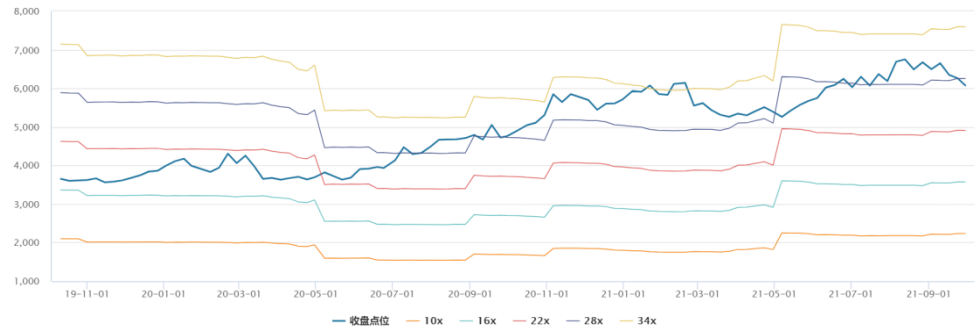
图 2：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从估值来看，截至 9 月 30 日，汽车行业 PE-TTM 为 36.56 倍，较上周稍有下降。前行业受芯片供应不足影响，预计四季度逐月改善，板块估值有望修复。

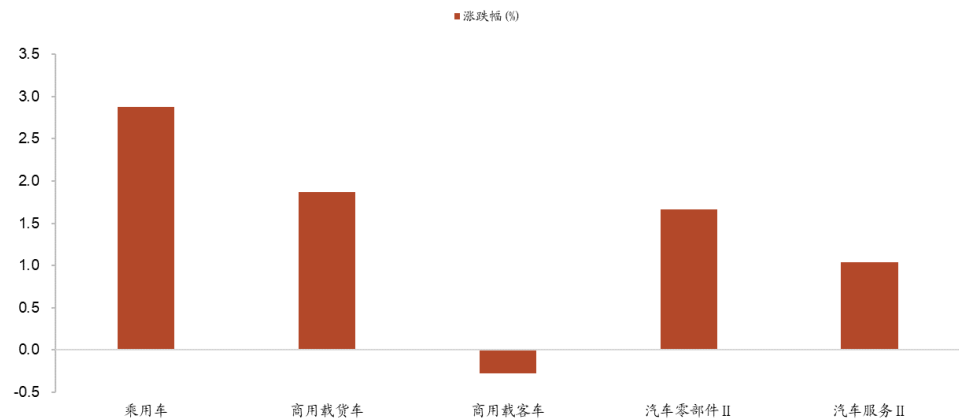
图 3：汽车行业估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从子板块来看，本周乘用车、商用载货车、汽车零部件 II、汽车服务 II 分别上涨 2.88%、1.87%、1.66%、1.04%，商用载客车下跌 0.28%。

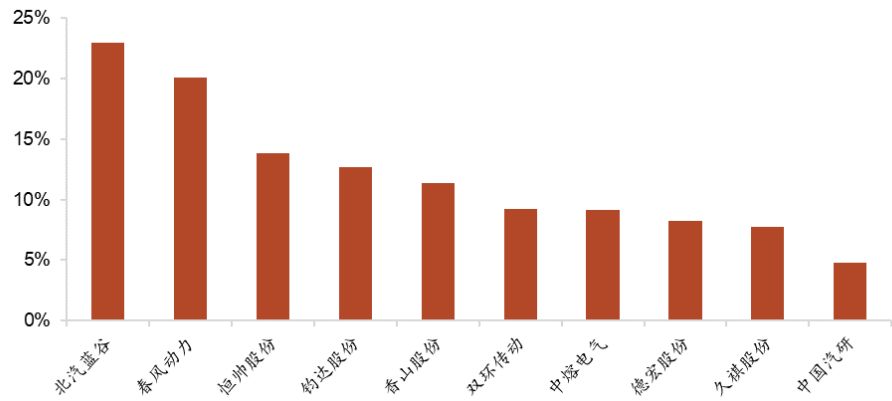
图 4：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，浙商证券研究

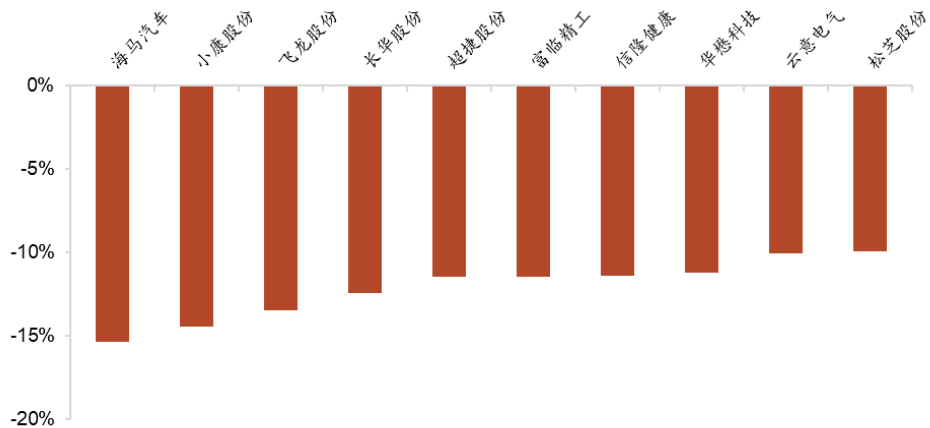
本周涨幅前五名分别为北汽蓝谷、春风动力、恒帅股份、钧达股份、香山股份。
股价跌幅前五名分别为海马汽车、小康股份、飞龙股份、长华股份、超捷股份。

图 5：行业涨幅前十公司



资料来源：Wind，浙商证券研究所

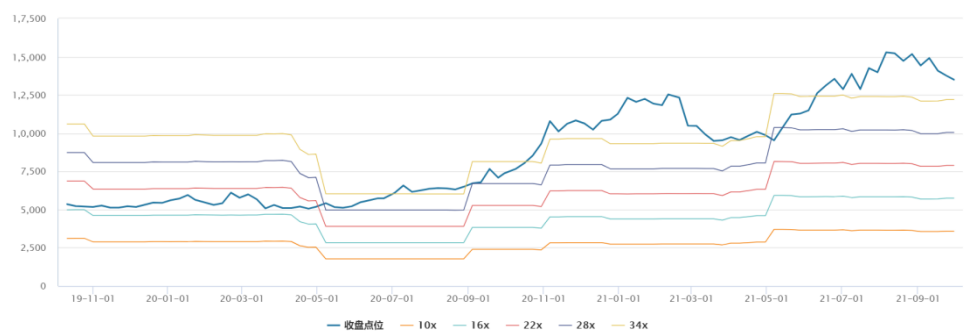
图 6：行业跌幅前十公司



资料来源：Wind，浙商证券研究所

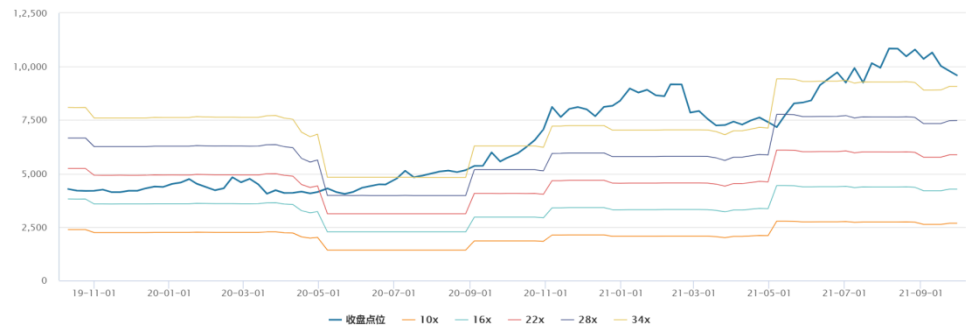
汽车子板块估值：乘用车、整车和零部件板块估值分别为 43.08、40.81、32.70 倍。本周整车、乘用车、零部件板块估值皆有所下降。

图 7：乘用车板块估值 PE-TTM



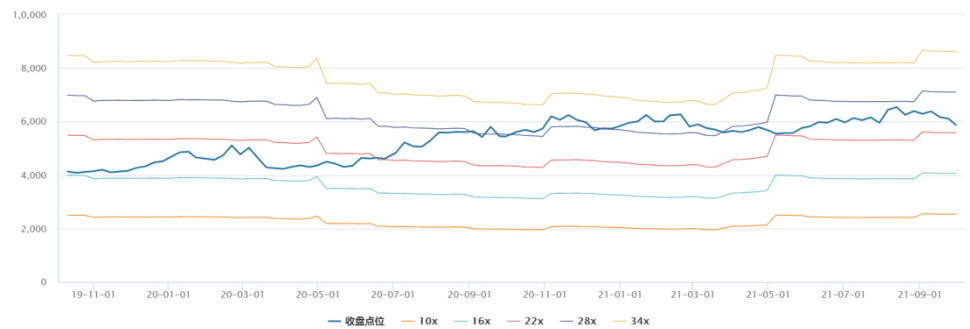
资料来源：Wind，浙商证券研究所

图 8：整车板块估值 PE-TTM



资料来源：Wind，浙商证券研究所

图 9：汽车零部件板块估值 PE-TTM



资料来源：Wind，浙商证券研究所

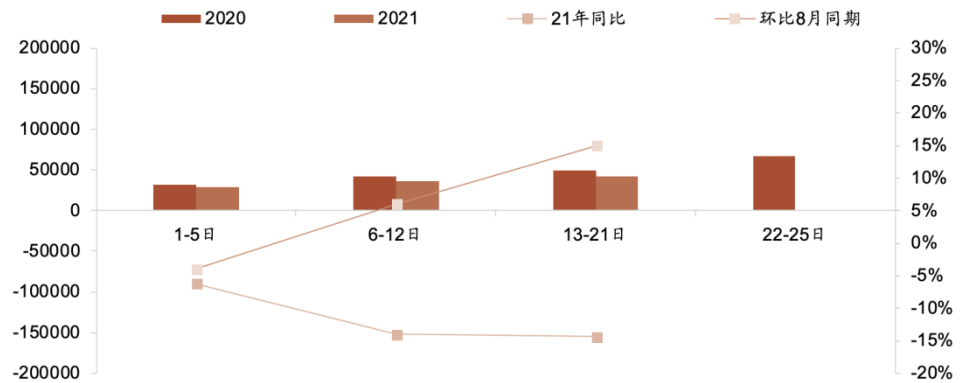
4. 行业重点数据

4.1. 乘联会周度数据

零售：9月第一周的市场零售达到日均2.9万辆，同比下降6%，表现相对平稳，相对今年8月的第一周微降4%。9月第二周的市场零售达到日均3.6万辆，同比下降14%，表现相对偏弱。相对今年8月的第二周增长6%。9月第三周的市场零售达到日均4.3万辆，同比下降14%，表现相对偏弱。本周相对今年8月的第三周增长15%。今年9月前三周总体同比下降13%，应该是零售走势较平淡的。目前相对于上月的前三周零售增长8%的表现较好。随着国内的疫情防控进入新的平稳阶段，购车需求相对旺盛，经销商的卖车数据月初较强。欧美国家疫情加剧，国内因疫情销售受阻区域的零售回升，未来被抑制的购车需求逐步恢复，区域回补带来增量。疫情持续防控形势下，乘用车出行也成为出行安全的保障。整顿互联网企业、校外辅导、降低家庭成本，促进汽车消费有利于车市恢复增长。购车接送孩子上下学等家庭第二辆车的需求更强烈，换购增购需求带动新车和二手车市场持续较强，尤其是新能源车走势很强。新能源车出现爆发增长，环比增长动力强，A00级和A0级电动车的市场表现较好。但目前合资车企和豪华车企的渠道库存已经处于极低水平，车

市促销力度明显回收，因此目前处于“供给决定需求”的特殊时期，9月前两周产销仍不容乐观。

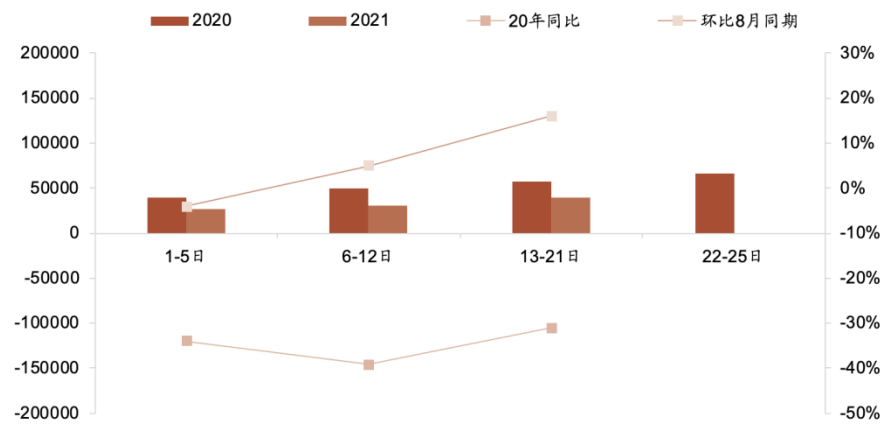
图 10：乘用车 9 月份日均零售数量



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

批发：9月第一周日均批发 2.6 万辆，同比下降 34%，走势相对放缓。本周相对于 8 月第一周的销量下降 4%。9 月第二周日均批发 3.0 万辆，同比下降 39%，走势相对放缓。本周相对于 8 月第二周的销量增长 5%。9 月第三周日均批发 4.0 万辆，同比下降 31%，走势相对放缓。本周相对于 8 月第三周的销量增长 16%。今年 9 月前四周厂商批发总体同比下降 34%，环比 8 月增长同期增长 8%，生产供给还没有改善。芯片问题带来的影响仍在延续，9 月还无法大幅改善。受通胀影响，汽车生产所需的原材料价格持续上涨，给整车及零部件企业带来较大的经营压力。目前疫情点阵式地在不同地区出现，尤其对部分传统汽车工业重镇的生产生活秩序产生一定影响，加大 9 月份保供应压力，也可能影响部分区域的 9 月车市销售节奏。目前库存已经降到近年历史最低位，厂商后续已无库存可降。新能源车的芯片供给也很紧缺。渠道库存偏低带来的产销压力进一步凸显，工信部针对汽车生产企业遇到的，堵点难点问题精准施策，一是容缺受理、先办后补；二是压缩时间、增加频次，助力汽车企业渡过缺芯难关。相关政府部门以这样高效有序的政务服务助力车企，相信“金九银十”应能取得更好的促消费业绩。

图 11：乘用车 9 月份日均批发数量

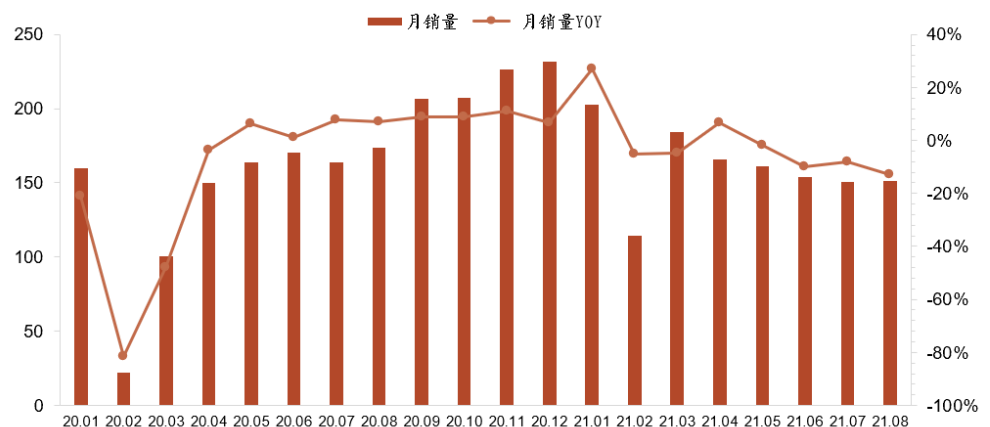


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

4.2. 8 月批发数据

8 月狭义乘用车批发销量 151.2 万辆，同比下滑 12.9%，环比增长 0.2%；1-8 月累计批发 1284.3 万辆，同比 16.2%。8 月零售 145.3 万辆，同/环比增速分别为 -14.7%/-3.3%，1-8 月累计零售 1290 万辆，同比增长 17.1%。8 月销量较去年同期下滑主要有两方面原因：一是去年同期基数较高；二是芯片供给不足。8 月马来西亚疫情导致部分芯片企业停产，进而影响到国内乘用车产量和批发，随着东南亚疫情得到控制，芯片企业逐渐复产，预计 9 月芯片供给端将会改善，行业产销有望改善。

图 12：2020-2021.8 狭义乘用车批发销量(万辆)



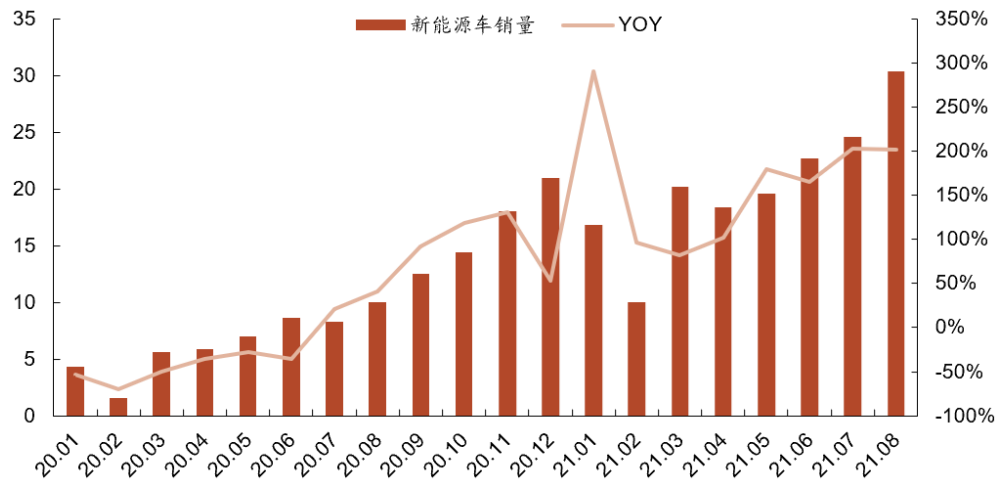
资料来源：乘联会，浙商证券研究所

8 月新能源汽车批发 30.4 万辆，同比增长 202.3%，环比增长 23.7%；其中纯电动车 24.9 万辆，同比增长 200.4%；插电混动销量 5.5 万辆，同比增长 211.3%。1-8 月新能源乘用车批发合计 164.3 万辆，同比增长 222.5%。8 月新能源零售 24.9 万辆，同比增长 167.5%，环比增长 12%。8 月中旬我们在报告中对新能源车销量进行预测，预计 8 月新能源乘用车销量 28-30 万辆，实际数据达到预测上限，超出市场预期，预计全年新能源乘用车销量将超过 280 万辆，新能源汽车销量 300 万辆以上。国内新能源车同环比的高增长主要是供给端改善，驱动下游需求爆发式增长。

从销量结构看，8月A00级新能源批发8.3万辆，占比纯电动车的33%；A级电动车占纯电份额的27%，B级电动车批发6.1万辆，占比24%；8月插电混动乘用车中，比亚迪DM-i销量达到3万辆，环比增长20.2%，可以看出性价比较高的混动车型成为新能源车的增量。分企业看，比亚迪6.09万辆，特斯拉4.43万辆，上通五菱4.37万辆，上汽乘用车1.7万辆，广汽埃安1.16万辆。造车新势力中，理想/小鹏/蔚来销量分别为9433/7214/5880辆，其中蔚来受缺芯影响较大。

8月国内新能源汽车国内批发/零售渗透率分别达到20.1%/17.1%，1-8月累计批发/零售渗透率分别为12.8%/11.6%，较2020年同期提升7/5.8pct。其中自主/豪华/合资品牌新能源车零售渗透率分别为35%/10%/2.8%。自主品牌在新能源车领域处于行业领先水平，产品竞争力较强，未来市场份额有望持续提升。

图 13：2020-2021.8 新能源车批发销量(万辆)

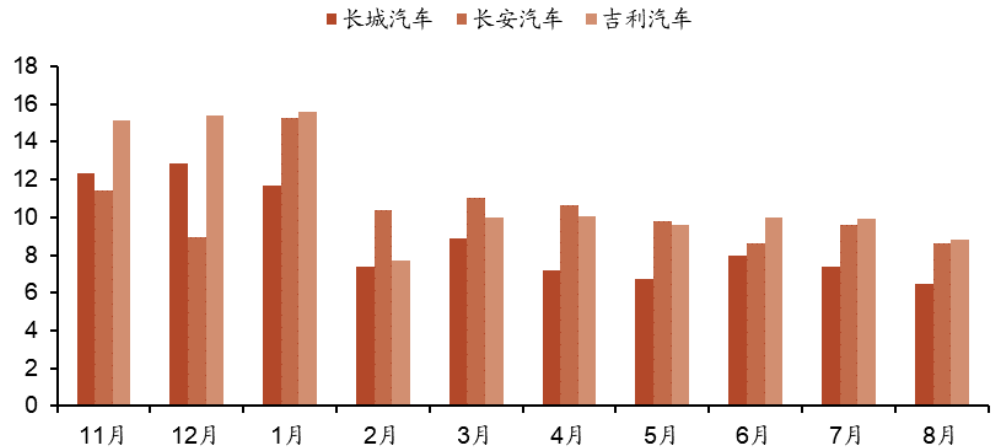


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

从结构上看，8月份豪华品牌零售销量20万辆，同比下降19%，环比7月增长3%；主流合资品牌零售65万辆，同比下降27%，环比下降4%，其中日系份额下降2.4pct，美系下降0.8pct，德系品牌南北大众受制于芯片供应问题，销量受到一定的影响。自主品牌零售销量60万辆，同比增长6%，环比下滑5%，市场份额42.1%，同比增长8.3pct，头部自主长城、吉利、长安、比亚迪市场份额持续提升，未来有望在市场竞争中脱颖而出。

从2021年上海车展，可以看出国内汽车行业发展处于一个分水岭，主要包括三方面变化：其一是自主品牌向上突破，其二电动化趋势加速，其三智能驾驶商业化应用。我们认为汽车行业进入变革的新时代，一线合资丰田、大众、本田等在传统燃油车领域保持一定的优势，二线合资已经全面落后，而国内自主品牌在电动化和智能驾驶领域优势明显，未来有望在市场竞争中获得更多的市场份额。因此，国内造车新势力和头部自主品牌标的将具备时间价值，其估值体系也由周期股变为成长股。

图 14：2020.11-2021.8 月长城、长安、吉利批发销量(万辆)

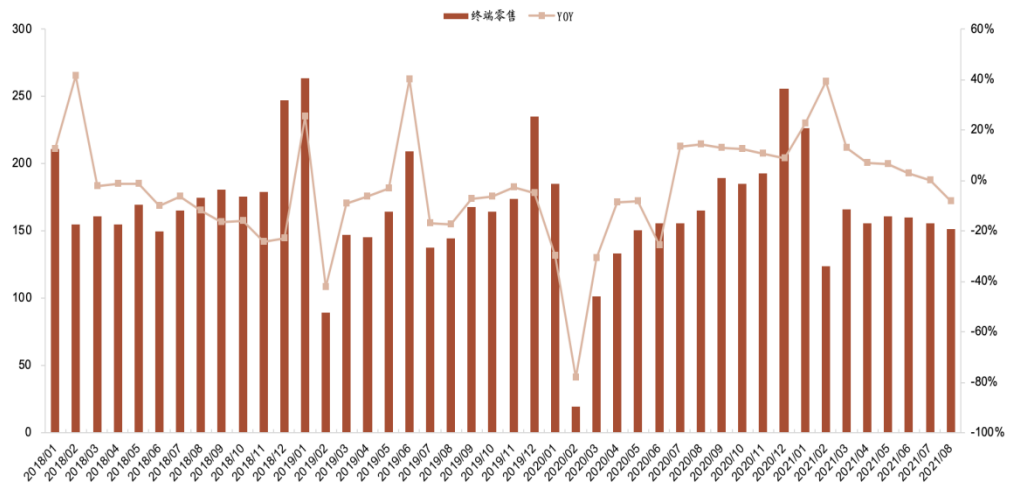


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

4.3. 8月零售数据

8月狭义乘用车终端零售同比下降8.19%。8月狭义乘用车零售销量151.60万辆，同比下降8.19%，环比下降2.68%；较2019年8月增加5.12%。1-8月累计销量1299.76万辆，同比20年1-8月增长21.91%，较19年1-8月基本持平，预计芯片问题9月会加速缓解，下游消费需求旺盛，行业处于向上通道，我们预计21年全年销量同比增长10%-12%。

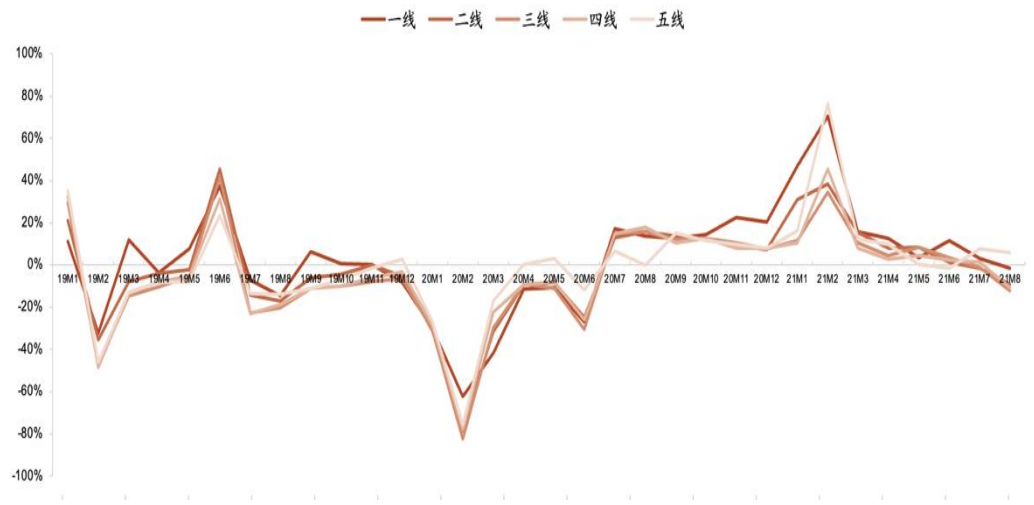
图 15：2018-2021.8 乘用车终端零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

二线城市新能源车贡献主要增量。从8月数据来看，一二三四线城市较2020年8月分别下降1.53%、9.29%、12.21%、10.61%，五线城市较2020年8月增长6.05%。其中，一二三四线城市新能源增速分别为84.04%、159.76%、201.15%、243.38%。二至四线城市增速较高，主要是由于比亚迪DM-i等国内高性价比的国产新能源汽车销量爬坡，消费者对于电动车的接受较高。

图 16：2019-2021.8 各线城市销量增速



资料来源：浙商证券研究所整理

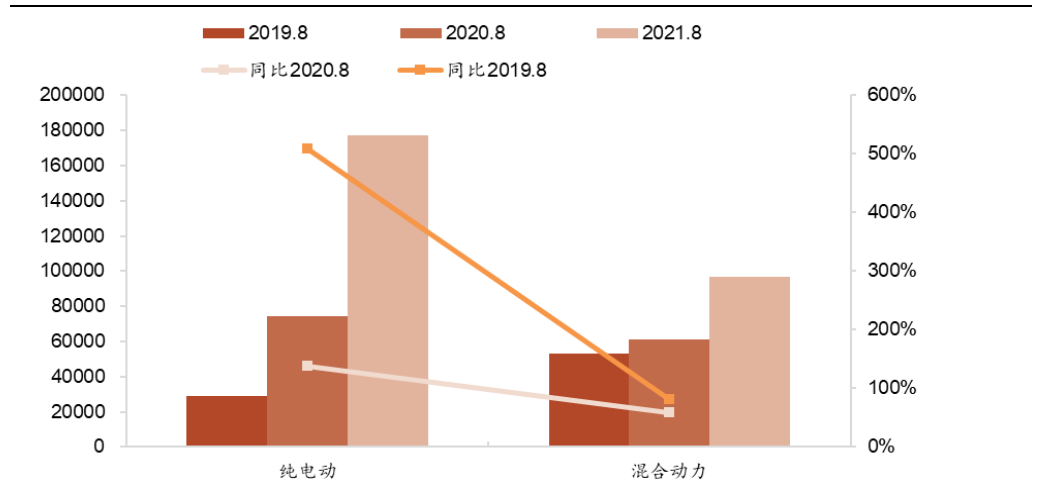
8月新能源车同比增长 153.90%。8月新能源乘用车终端零售销量 22.73 万辆，同比增长 153.90%，较 2019 年 8 月增长 443.58%。其中纯电动销量 17.73 万辆，较 2020 年 8 月增长 137.9%，混动销量 9.69 万辆，较 2020 年 8 月增长 58.4%。可以看出，一二线城市是新能源车主要消费市场，但三四五线城市销量也大幅增长，行业步入快速普及阶段。

表 2：2021 年 8 月新能源汽车对终端销量影响(万辆)

	一线	二线	三线	四线	五线	合计
2020.8	16.71	76.21	35.52	24.49	12.21	165.13
2021.8	16.45	69.13	31.18	21.89	12.95	151.60
YOY	-1.53%	-9.29%	-12.21%	-10.61%	6.05%	-8.19%
2020.8 新能源	2.59	4.05	1.34	0.68	0.29	8.95
2021.8 新能源	4.76	10.52	4.03	2.35	1.07	22.73
YOY	84.04%	159.76%	201.15%	243.38%	265.07%	153.90%
2020.8 剔除新能源	14.12	72.16	34.18	23.80	11.91	156.17
2021.8 剔除新能源	11.69	58.61	27.15	19.54	11.87	128.86
YOY	-17.22%	-18.78%	-20.56%	-17.90%	-0.34%	-17.49%

资料来源：浙商证券研究所整理

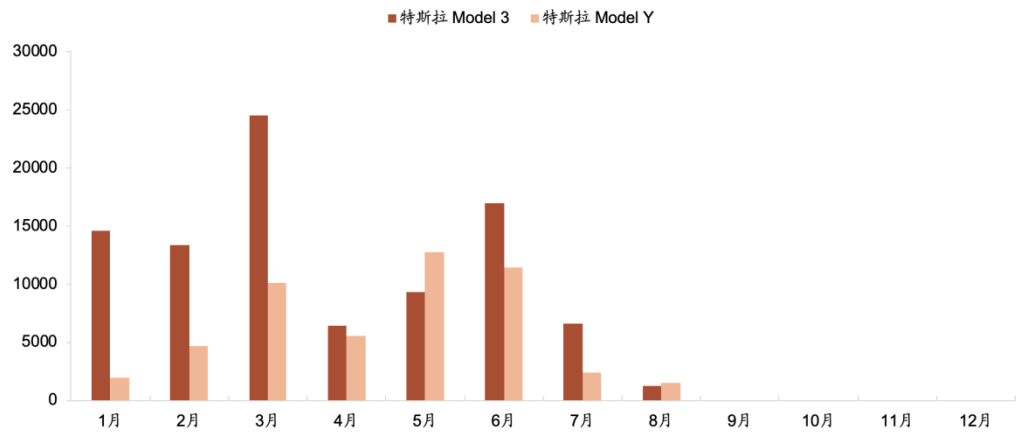
图 17：2021.8 月纯电动和混动乘用车销量(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

8月份国产特斯拉 Model 3 销量 1273 辆，环比下降 80.7%；国产 Model Y 销量 1529 辆，环比下降 36.3%。由于特斯拉德国工厂投产延期，欧洲交付需求紧张，国内生产的特斯拉大量用于出口，导致 8 月国内特斯拉交付受限。2021 年 1-8 月国产 Model 3 零售销量 9.3 万辆，国产 Model Y 销量 5.0 万辆。

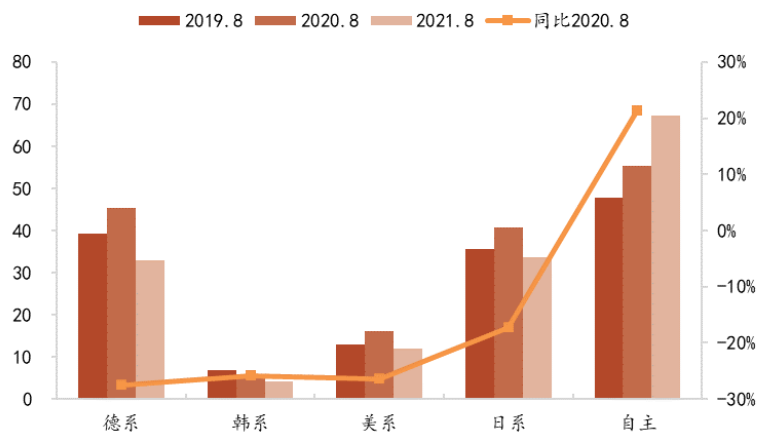
图 18：2021 年 1-8 月国产 Model 3 和 Model Y 销量(辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

但各系别销量分化，其中自主乘用车销量较 2020 年 8 月分别增长 21.43%，德系、韩系、美系、日系销量分别下降 27.48%、64.91%、25.85%、26.37%、17.28%。近年来国内自主品牌产品竞争力大幅提升，未来市场份额有望持续提升；同时，新能源车消费结构中，自主品牌占比较高，对销量起到一定的拉动效果。

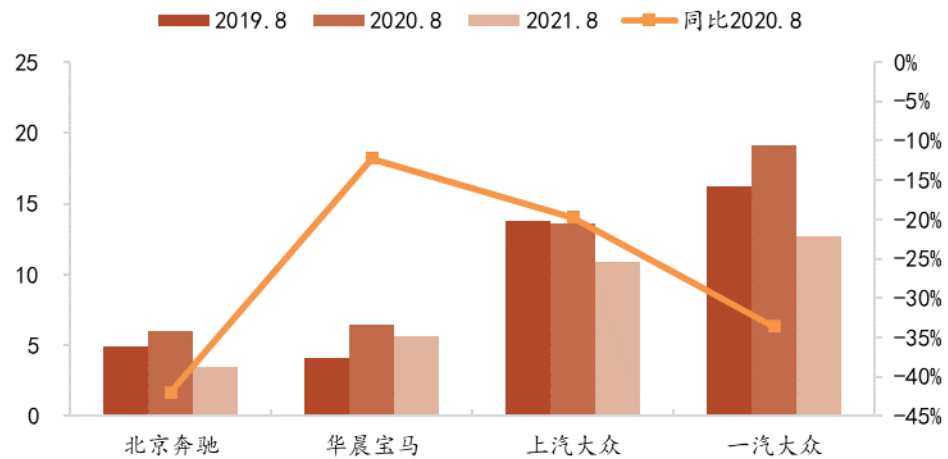
图 19：2021 年 8 月各系狭义乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

德系：8月终端销量32.9万辆，较2020年8月下滑27.48%。分车企看，一汽大众销量16.21万辆，较20年8月下降33.58%；上汽大众销量10.88万辆，较20年8月下滑-19.77%；华晨宝马销量5.69万辆，较20年8月下滑12.26%；北京奔驰销量3.47万辆，较20年8月下滑41.93%。可以看出，一汽大众和北京奔驰销量下滑明显，我们认为销量遇冷的主要原因分别是一汽大众探岳颗粒捕捉器堵塞导致油耗升高和北京奔驰漏油、断油问题频繁出现。

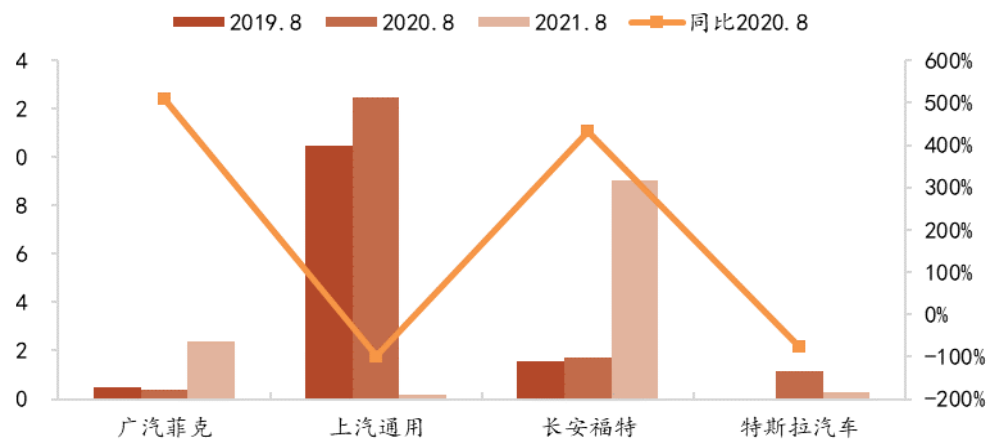
图 20：德系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

日系：8月终端销量33.6万辆，较2020年8月下降17.28%。其中一汽丰田、广汽丰田销量分别为6.79、6.37万辆，同比2020年8月分别下滑7.46%/10.14%；广汽本田、东风本田、东风日产销量分别为5.29、4.16万和9.45万辆，增速分别为-23.08%、-38.39%和-8.73%。其中，广汽丰田销量增速高于行业平均。东风日产、一汽丰田8月销量表现欠佳，主要原因在于日产奇骏、卡罗拉等主打车型竞争力减弱，销量下滑明显。

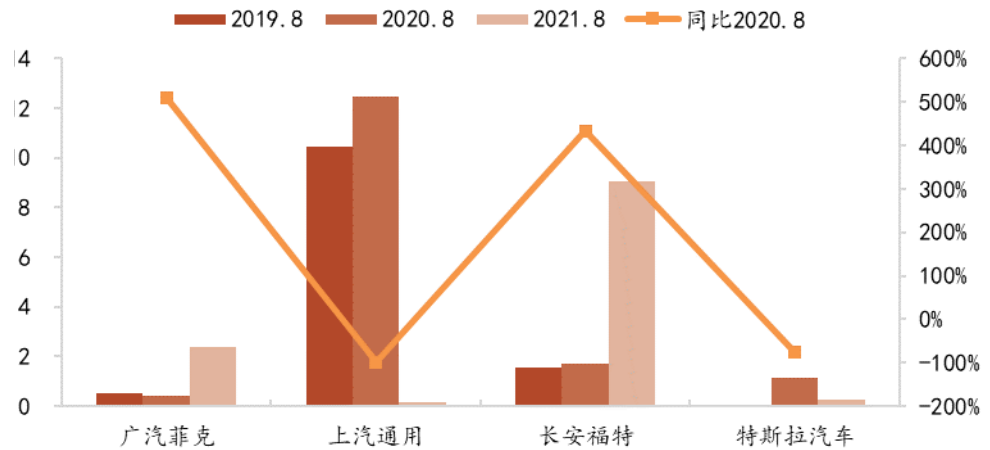
图 21：日系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

美系：8月美系零售 11.91 万辆，较 2020 年 8 月下滑 26.37%。上汽通用销量 9.1 万辆，较 2020 年 8 月下滑 27.35%；长安福特销量 2.4 万辆，增长 41.7%；广汽菲克销量仅 0.16 万辆，下滑 58.4%；特斯拉 8 月销量 0.28 万辆，下滑 75.7%。

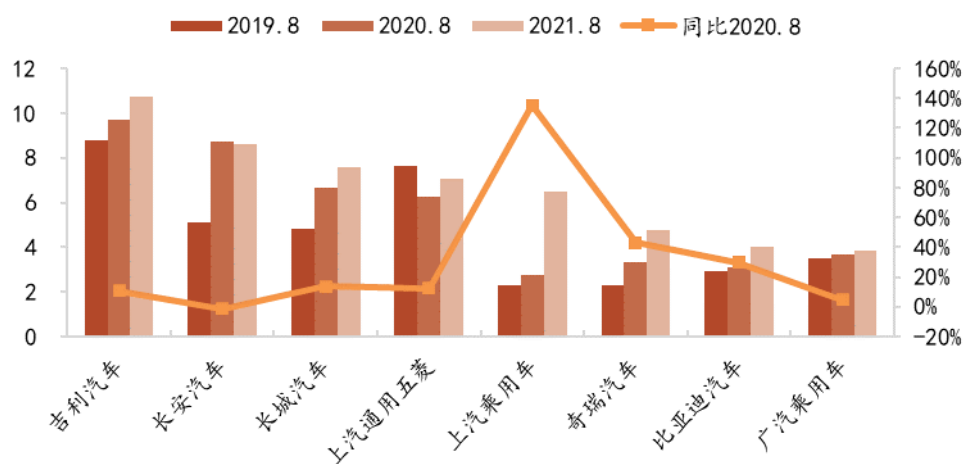
图 22：美系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

自主品牌：8月自主品牌乘用车零售销量 67.2 万辆，较 2020 年 8 月增长 21.43%，龙头企业销量表现强劲。长安汽车销量 8.61 万辆，较 2020 年 8 月略微下降，同比-1.15%，主要蓝鲸 NE 系列发动机的全面使用以及 CS75、逸动、欧尚、UNI-T 等主打车型的持续畅销；长城汽车 7.56 万辆，增长 13.79%；吉利销量 10.76 万辆，增长 10.95%；奇瑞汽车、比亚迪、广汽乘用车、上汽乘用车销量分别增长 43.26%、135.26%、29.75%、135.26%。从自主品牌销量表现可以看出自主乘用车竞争力逐渐提高，我们认为一线自主品牌在电动智能化时代市场份额有望持续提升，具备长期成长价值。

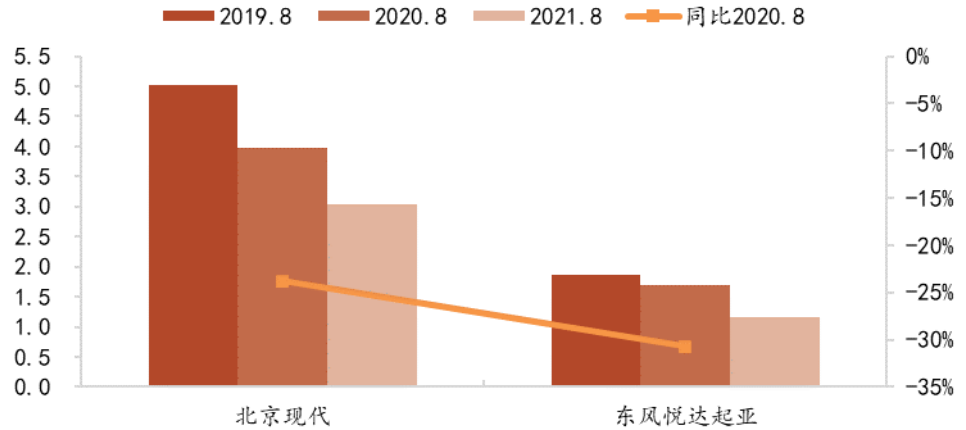
图 23：自主主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

韩系：8月韩系乘用车零售销量4.21万辆，较2020年8月下滑25.85%，其中北京现代销量3.04万辆，较2020年8月下滑23.79%；东风悦达起亚销量1.17万辆，下滑30.71%，我们认为韩系品牌在国内竞争力下降。

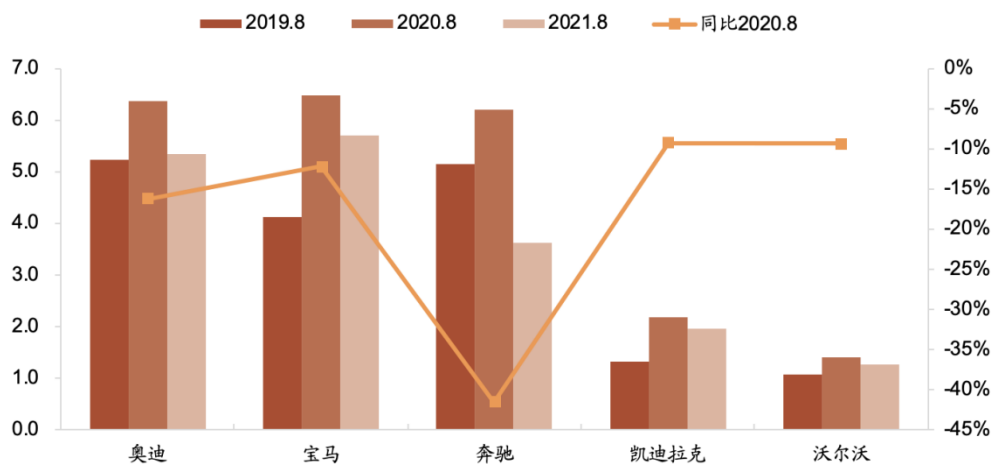
图 24：韩系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

豪华品牌保持稳定。8月豪华品牌零售销量17.9万辆，较2020年8月下降20.92%。分品牌看，奥迪、宝马、奔驰、凯迪拉克、沃尔沃销量分别为5.3、5.7、3.6、2.0、1.3万辆，增速分别为-16.3%、-12.2%、-41.5%、-9.3%和-9.4%。豪华品牌2020年同比均下降，但和今年8月比销量略增，总体保持稳定。

图 25：2021年8月豪华品牌销量及增速(万辆)



资料来源：浙商证券研究所整理

5. 行业新闻

5.1. 传统汽车

传统车企向电动化转型初见成效，大众 ID.家族 9 月交付量破万辆。10 月 2 日消息，大众汽车官宣旗下 ID.系列的四款车型在国内今年 9 月份总共交付 10126 辆，相比 8 月的 7023 辆有显著提升，并且连续几个月都有很好的表现，大众很有可能传统合资品牌里纯电车型第一个交付量过万的车企。另外，大众官方还宣布了跨界车型 ID.3 随后上市的消息。上汽大众 ID.3 在 2021 成都车展正式亮相后，如今已经正式开启预售，它也是大众旗下首款基于 MEB 平台开发的纯电动车。

蔚来 ES8 在挪威上市。9 月 30 日，蔚来 ES8 在挪威上市并开启用户交付。蔚来中心 | 奥斯陆将于 10 月 1 日正式开业。蔚来采用全球统一定价。综合运费、当地税费和运营成本等因素，蔚来 ES8 搭载标准续航电池包（75 度）起售价为 60.9 万挪威克朗。搭载长续航电池包（100 度），起售价为 67.9 万挪威克朗，WLTP 工况续航里程最高可达 500 公里。蔚来在挪威提供全面的能源服务。BaaS 电池租用服务提供了车电分离、电池租用、可充可换可升级的全面服务，是技术与商业模式的突破式创新。用户在购车时无需购买电池包，而是可根据实际使用需求选择租用不同容量的电池包，按月支付相应的服务费。同时，BaaS 服务还能体系性解决电池衰减、电池无法升级、车辆保值率变动大等一直影响电动汽车普及的难题。选择 BaaS 服务的挪威用户可享受蔚来换电网络和电池灵活升级服务。

马自达触电中国，选择进军 15~20 万纯电市场。长安马自达宣布为中国市场打造的首款纯电 SUV 车型——MAZDA CX-30 EV 正式上市发布，新车共提供三款配置，综合补贴后售价区间 15.98 万~20.18 万，全系的续航里程为 CLTC 标准下的 450 公里。作为触电中国市场的首款纯电 SUV，长安马自达宣布选择杀入竞争不是那么激烈的 15~20 万元纯电市场。在这一市场区间内，目前市场表现较好的几款车型分别是宋 PLUS EV、小鹏 G3、广汽埃安 V，其中销量最好的宋 PLUS EV 的月销量也不过 3000 辆出头。相比 10 万元以下和 20 万元以上纯电市场的竞争程度，CX-30 EV 在 15~20 万元纯电市场可能会博得一些机会。

两年来首次月销量破万，神龙汽车 9 月销量达 10089 辆。今年 9 月，神龙汽车终端销量达 10089 辆，这是其自去年 12 月以来，连续 10 个月实现同比正增长；也是其自 2019 年 12 月以来再次实现终端销量过万。1-9 月，神龙汽车累计销量为 62008 辆，累计同比增长 86%。今年以来，在“元+”计划“产品更中国”的战略指导下，神龙汽车进一步完善产品布局，相继推出了新款天逸 C5 AIRCROSS、全新 4008、全新 5008、新款 C3-XR 以及刚刚在 9 月底上市的凡尔赛 C5 X 等车型。其中，作为一款售价不足 15 万元的 B 级车，凡尔赛 C5 X 被视为拯救法系车的关键。截至 9 月 24 日 12 时，凡尔赛 C5 X 订单量已经突破 1.2 万辆。在服务方面，神龙汽车为消费者带来了“7 天可退换”、“1 年保价”、“3 年保值回购”、“5 年 15 万公里整车质保”等多项服务，以及备件价格透明查询、设立了客户关爱基金、维保分时预约、免费上门取送车、节假日免费关爱服务等多项全面的服务政策。不过从全年来看，神龙汽车的销量目标为 10 万辆，距离 2021 年结束还剩最后一个季度，神龙汽车还有 4 万辆的销售目标，这也就意味着接下来的三个月，其至少要保持月销量突破 1.3 万辆的成绩。

5.2. 新能源汽车

新能源汽车免征购置税新规：插混纯电续航不能低于 43 公里。10 月 1 日起，根据具体《公告》内容，插电式（含增程式）混合动力乘用车电量保持模式试验的燃料消耗量与《乘用车燃料消耗量限值》中车型对应的燃料消耗量限值相比应当小于 70%；电量消耗模式试验的电能消耗量应小于电能消耗量目标值的 135%。按照插电式（含增程式）混合动力乘用车整备质量（m，kg）的不同，百公里电能消耗量目标值（Y）应满足以下要求： $m \leq 1000$ 时， $Y=0.0112 \times m+0.4$ ； $1000 < m \leq 1600$ 时， $Y=0.0078 \times m+3.8$ ； $m > 1600$ 时， $Y=0.0048 \times m+8.60$ 。自《公告》发布之日起至 2021 年 10 月 1 日前，只有满足新版标准进行测试且满足第一条和第二条技术要求的插电式（含增程式）混合动力乘用车，才可以纳入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》。同时，免征车辆购置税新能源汽车产品的其他技术要求将继续适用 172 号政策的规定。

蔚来 9 月交付量破万。10 月 1 日，蔚来汽车公布了 2021 年 9 月交付成绩。数据显示，蔚来 9 月共交付智能电动汽车 10,628 台，同比增长 125.7%；其中 ES8 交付 1,978 台，ES6 交付 5,260 台，EC6 交付 3,390 台，ES6 和 EC6 创造了单月交付记录。2021 年三季度，蔚来累计交付新车 24,439 台，同比增长 100.2%，创季度交付数新高。2021 年 1-9 月，蔚来已累计交付 66,395 台，同比增长 151.7%。至此，蔚来已累计交付车辆 142,036 台。9 月 30 日，蔚来 ES8 在挪威上市，采用全球统一定价，综合运费、当地税费和运营成本等因素，蔚来 ES8 搭载标准续航电池包（75 度）起售价为 60.9 万挪威克朗。搭载长续航电池包（100 度），起售价为 67.9 万挪威克朗，WLTP 工况续航里程最高可达 500 公里。目前蔚来已完成首批车辆的交付工作。此外，蔚来中心|奥斯陆也于今日（10 月 1 日）正式开业。

Microchip Technology 推出完全可配置的数字栅极驱动器，可将开关损耗降低达 50%。随着减排需求的增加，基于碳化硅的电源管理解决方案，为这些运输系统了提供更高的效率。AgileSwitch2ASC-12A2HP 1200V 双通道数字栅极驱动器，采用增强型开关（Augmented Switching）技术，为系统开发人员提供多级控制和保护，以实现安全、可靠的操作，并满足严格的运输要求。这是对 Microchip 广泛的碳化硅 MOSFET 分立和模块产品组合的补充。该器件完全符合生产要求，且具有极高可配置性。该器件可与该公司最新发布智能配置工具 (ICT) 兼容。该接口允许用户配置栅极驱动器参数，包括栅极开关配置文件、系统关键监视器和控制器接口设置。其结果是，无需更改硬件就可以为应用量身定制栅极驱动器。这将有助于缩短从评估到生产的开发时间，使设计师可以在设计过程中更改控制参数。

蔚然动力将建 SiC 实验线。9 月 27 日，南京开发区行政审批局公示了一些建设项目情况，其中就包括蔚来汽车子公司蔚然（南京）动力科技有限公司的汽车电驱动系统扩建项目。根据公示，此项目分为 8 个内容，其中包括新增碳化硅实验室，将自研一条碳化硅功率模块工艺实验线，新增若干测试设备。据了解，碳化硅材料可使系统效率更高、重量更轻，且结构更紧凑。在电动汽车中，碳化硅可应用于驱动和控制电机的逆变器、车载充电器、快速充电桩等系统。目前，不少电动车制造商均开始快速导入碳化硅技术。

5.3. 智能网联

无人车企业“未来机器人”已完成数亿元 C 轮融资。9 月 30 日，无人车企业“未来机器人”已完成数亿元 C 轮融资，投资方包括字节跳动、联通中金、IDG 资本、联想创投、钟鼎资本和顺为资本。本轮融资将用于持续加码深水区产品场景开发、标准化交付以及全球规模化应用布局。上半年，外媒报道称自动驾驶公司轻舟智航获得 2500 万美元的融资，且字节跳动也是投资方之一，引起外界密集关注。9 月 27 日，相关媒体报道称，字节跳动近期推出了汽车云业务，已从亚马逊云和京东云等公司招募人员，负责推进该项目。同时，字节也开始与一家新造车和货运自动驾驶公司等洽谈“智驾云”的项目合作。

「智慧车联开放联盟 ICCOA」正式成立。9 月 28 日，由小米、OPPO、vivo 牵头发起，长安汽车、吉利控股、上汽集团、远峰科技、中科创达、中汽院智能网联等机构共同筹备的「智慧车联开放联盟 ICCOA」正式成立。联盟以汇聚智能车机产业力量、共建智慧车联开放与协作生态为使命，通过开展智能终端与汽车互联协作的相关场景、技术、标准的研究及应用推广，实现手机与汽车、科技与数据、硬件与软件等的深度融合。目前，联盟现有 29 家成员单位，其中常务理事单位 9 家，下设车联工作组、车钥匙工作组、认证工作组三个工作组。

沃尔沃发布长途自动驾驶卡车原型 集成了 Aurora Driver 技术。9 月 28 日，沃尔沃集团汽车自动驾驶部门 Volvo Autonomous Solutions 与自动驾驶初创公司 Aurora 发布了基于沃尔沃卡车长途美国版旗舰车型 VNL 而合作研发的高速公路自动驾驶卡车，其中集成了 Aurora Driver 技术，这也代表着沃尔沃离向北美市场推出商业化全自动驾驶 8 级卡车又迈进了重要的一步。凭借在安全和技术方面的丰富经验，Volvo Autonomous Solutions 正在为向客户提供沃尔沃自动驾驶卡车辆平道路，并致力于为自动驾驶商用卡车提供全面、无缝的定制运输服务（TaaS）解决方案，以满足客户的特定需求。在全球团队支持研发的同时，Volvo Autonomous Solutions 也在美国设计和制造高速公路自动驾驶卡车应用，为实现沃尔沃卡车未来在弗吉尼亚州都柏林量产做准备。

多款百度合作车型量产上市，Apollo 汽车智能化业务优势开始显现。9 月 29 日，搭载百度 AVP 自主代客泊车的广汽埃安 V Plus 车型将正式上市。在日前举行的实车体验活动中，广大汽车、科技媒体对该车型使用的百度 AVP 功能纷纷给予了正面的评价。而在刚刚过去的 9 月 23 日，威马 W6 也在上海邀请媒体对其上的百度 AVP 功能进行了核心展示。除了智驾产品外，百度 Apollo 智能座舱产品也纷纷在量产上市的新车上开花结果。不久前，与百度 Apollo 汽车智能化合作的热门车型福特 Mustang Mach-E、吉利领克 09 也纷纷上市。小度车载成为两款车型的智能座舱主打的核心应用。

5.4. 新车速递信息

表 3：一周新车

生产厂商	车型	类型	级别	厂商指导价	详情
大运汽车	远志 M1	MPV	B	14.68-25.88	改款
吉利汽车	远景 X6 PRO	SUV	A	7.59-8.99	改款
吉利汽车	领克 06	SUV	A0	11.86-14.56	改款
吉利汽车	领克 06 PHEV	SUV	A0	15.38-16.38	改款
北京汽车	北京 U5 PLUS	NB	A	6.99-10.09	新款
上汽大众	大众 ID.6 X	SUV	B	23.99-33.59	改款
东风雪铁龙	凡尔赛 C5 X	HB	B	14.37-18.67	新款
东风日产	逍客	SUV	A	13.09-16.79	改款
奇瑞捷豹路虎	发现运动版	SUV	B	23.19-42.39	改款

资料来源：乘联会，汽车之家，浙商证券研究所

图 26：大运 远志 M1



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 27：吉利 远景 X6 PRO



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 28：吉利 领克 06



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 29：吉利 领克 06 PHEV



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 30：北京 U5 PLUS



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 31：大众 ID.6 X



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 32：东风雪铁龙 凡尔赛 C5 X



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 33：东风日产 逍客



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 34：奇瑞捷豹路虎 发现运动版



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

6. 风险提示

芯片供应低于预期；新能源车销量不及预期；原材料价格大幅上涨。

股票投资评级说明

以报告日后的6个月内，证券相对于沪深300指数的涨跌幅为标准，定义如下：

- 1、买入：相对于沪深300指数表现 +20%以上；
- 2、增持：相对于沪深300指数表现 +10% ~ +20%；
- 3、中性：相对于沪深300指数表现 -10% ~ +10%之间波动；
- 4、减持：相对于沪深300指数表现 -10%以下。

行业的投资评级：

以报告日后的6个月内，行业指数相对于沪深300指数的涨跌幅为标准，定义如下：

- 1、看好：行业指数相对于沪深300指数表现 +10%以上；
- 2、中性：行业指数相对于沪深300指数表现 -10% ~ +10%以上；
- 3、看淡：行业指数相对于沪深300指数表现 -10%以下。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重。

建议：投资者买入或者卖出证券的决定取决于个人的实际情况，比如当前的持仓结构以及其他需要考虑的因素。投资者不应仅仅依靠投资评级来推断结论

法律声明及风险提示

本报告由浙商证券股份有限公司（已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格，经营许可证编号为：Z39833000）制作。本报告中的信息均来源于我们认为可靠的已公开资料，但浙商证券股份有限公司及其关联机构（以下统称“本公司”）对这些信息的真实性、准确性及完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不发生任何变更。本公司没有将变更的信息和建议向报告所有接收者进行更新的义务。

本报告仅供本公司的客户作参考之用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。

本报告仅反映报告作者的出具日的观点和判断，在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议，投资者应当对本报告中的信息和意见进行独立评估，并应同时考量各自的投资目的、财务状况和特定需求。对依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及/或其关联人员均不承担任何法律责任。

本公司的交易人员以及其他专业人士可能会依据不同假设和标准、采用不同的分析方法而口头或书面发表与本报告意见及建议不一致的市场评论和/或交易观点。本公司没有将此意见及建议向报告所有接收者进行更新的义务。本公司的资产管理公司、自营部门以及其他投资业务部门可能独立做出与本报告中的意见或建议不一致的投资决策。

本报告版权均归本公司所有，未经本公司事先书面授权，任何机构或个人不得以任何形式复制、发布、传播本报告的全部或部分内容。经授权刊载、转发本报告或者摘要的，应当注明本报告发布人和发布日期，并提示使用本报告的风险。未经授权或未按要求刊载、转发本报告的，应当承担相应的法律责任。本公司将保留向其追究法律责任的权利。

浙商证券研究所

上海总部地址：杨高南路729号陆家嘴世纪金融广场1号楼25层

北京地址：北京市东城区朝阳门北大街8号富华大厦E座4层

深圳地址：广东省深圳市福田区广电金融中心33层

上海总部邮政编码：200127

上海总部电话：(8621) 80108518

上海总部传真：(8621) 80106010

浙商证券研究所：<https://www.stocke.com.cn>