

行业月度报告

汽车

缺芯问题有望缓解，新能源汽车产销再破记录

2021年10月17日

评级 领先大市

评级变动: 调高

行业涨跌幅比较



%	1M	3M	12M
汽车	2.29	4.69	27.07
沪深300	-1.22	-3.07	2.78

杨甫 分析师  
执业证书编号: S0530517110001  
yangfu@cfzq.com 0731-84403345

张科理 研究助理  
zhangkl@cfzq.com

相关报告

重点股票	2020A		2021E		2022E		评级
	EPS	PE	EPS	PE	EPS	PE	
比亚迪	1.48	191.44	1.77	160.07	2.75	103.03	谨慎推荐
长城汽车	0.58	108.53	0.94	66.97	1.24	50.77	谨慎推荐
伯特利	1.13	47.61	1.41	38.16	1.77	30.40	谨慎推荐
三花智控	0.41	59.41	0.53	45.96	0.67	36.36	谨慎推荐
均胜电子	0.49	38.10	0.65	28.72	1.05	17.78	推荐
德赛西威	0.94	100.47	1.43	66.04	1.79	52.76	推荐
中鼎股份	0.40	38.00	0.80	19.00	0.95	16.00	推荐

资料来源: 财信证券, Wind

投资要点:

- 汽车行业指数 9-10 月涨跌幅领先整体水平，涨跌幅处于申万行业第 5 名。9 月-10 月 (2021.9.18-2021.10.17) 全 A 指数涨跌幅为 -1.61%。申万一级行业涨跌幅中位数为 -2.36%，汽车行业 (申万一级) 涨跌幅为 +2.29%，领先大盘 3.90pct，处于板块涨跌幅排名第 5 位。
- 受新能源汽车高景气度带动，行业 PE 仍处于高位，PB 估值与上月相比略微上涨，处于历史分位前五分之一。截至 2021 年 10 月 17 日，申万汽车行业最新 PE 估值为 29.0 倍，处于历史区间前 10% 分位；PB 估值为 2.6 倍，处于历史区间前 19% 分位。
- 汽车产销同比继续下滑，环比有较大改善。9 月，汽车产销分别完成 207.7 万辆和 206.7 万辆，环比分别增长 20.4% 和 14.9%，同比分别下降 17.9% 和 19.6%。1-9 月，汽车产销分别完成 1824.3 万辆和 1862.3 万辆，同比分别增长 7.5% 和 8.7%。增幅比 1-8 月继续回落 4.4 和 5.0 个百分点。
- 新能源汽车景气度高，产销量再次刷新历史记录。9 月，新能源汽车产销分别完成 35.3 万辆和 35.7 万辆，环比分别增长 14.4% 和 11.2%。动力电池 9 月装机量为 23.2GWh，同比增长 168.9%，环比增长 18.9%。宁德时代、比亚迪和国轩高科位列装机量前三名。
- 投资策略：配置角度，因新能源汽车高景气度，叠加四季度多款智能汽车上市，部分产业链个股有望获得资金青睐，值得配置。可重点关注特斯拉产业链、新能源汽车产业链和智能汽车产业链。短期来看，市场受缺芯的影响依旧严峻，但芯片短缺最困难的时候已经过去，后续汽车行业公司的业绩有望得以回升，因此调高行业评级至“领先大市”。9-10 月建议重点关注个股：比亚迪 (002594)、长城汽车 (601633)、伯特利 (603596)、三花智控 (002050)、均胜电子 (600699)、德赛西威 (002920)、中鼎股份 (000887)。
- 风险提示：汽车产销量不及预期，新能源汽车景气度不及预期。

## 内容目录

<b>1 投资策略</b> .....	<b>4</b>
<b>2 市场回顾</b> .....	<b>5</b>
2.1 板块指数涨幅.....	5
2.2 汽车板块估值.....	5
2.2.1 申万汽车板块相对估值水平.....	5
2.2.2 申万汽车子板块估值水平.....	6
2.3 汽车二级子板块个股表现.....	7
2.3.1 汽车整车板块.....	7
2.3.2 汽车零部件板块.....	7
2.3.3 汽车服务板块.....	7
2.3.4 本月汽车行业新股.....	7
<b>3 汽车产销数据跟踪</b> .....	<b>8</b>
3.1 汽车整体产销量变化.....	8
3.2 经销商库存变化.....	9
<b>4 新能源汽车产业链变化</b> .....	<b>10</b>
4.1 新能源汽车产销量变化.....	10
4.2 动力电池装机情况.....	12
4.3 充电桩布桩情况.....	13
<b>5 行业及公司信息汇总</b> .....	<b>14</b>

## 图表目录

图 1: SW 一级行业涨跌情况 (%).....	5
图 2: SW 汽车行业二级子板块涨跌情况 (%).....	5
图 3: SW 汽车行业指数与各指数 PE (TTM).....	6
图 4: SW 汽车行业指数对各指数 PE (TTM) 溢价.....	6
图 5: SW 汽车行业指数与各指数 PB (LF).....	6
图 6: SW 汽车行业指数对各指数 PB (LF) 溢价.....	6
图 7: 汽车各子行业市盈率比较 (除交运板块).....	7
图 8: 子行业对汽车行业指数市盈率溢价 (除交运板块).....	7
图 9: 汽车每月及累计产销量情况.....	9
图 10: 汽车每月及累计产销量增长率情况.....	9
图 11: 2021 年 1-9 月中国品牌乘用车销量排行榜.....	9
图 12: 2021 年 1-9 月中国品牌商用车销量排行榜.....	9
图 13: 2012 年至今汽车经销商月度库存指数.....	10
图 14: 2019-2021 年新能源汽车单月产销情况 (辆).....	11
图 15: 2019-2021 年新能源汽车累计产销情况 (辆).....	11
图 16: 2019-2021 年新能源汽车单月产销同比增速.....	11
图 17: 2019-2021 年新能源汽车单月产销环比增速.....	11
图 18: 2019 年至 2021 年纯电动、插电混动新能源汽车月产销量 (辆).....	11
图 19: 2021 年 9 月新能源销量排行榜 (辆).....	12

---

图 20: 2021 年 1-9 月新能源销量排行榜 (辆) .....	12
图 21: 主流动力电池企业装机量 (GWH) .....	13
图 22: 2021 年 9 月主要运营商充电桩总量 (台) .....	13

## 1 投资策略

**配置角度，因新能源汽车高景气度，叠加四季度多款智能汽车上市，部分产业链个股有望获得资金青睐，值得配置。**我们认为目前市场资金依旧相对宽松，新能源汽车的高景气度使得汽车板块整体估值不会出现大幅下调。并且四季度将有多款备受瞩目的智能汽车上市，有望带动智能汽车产业链走强。

**主线投资角度，可重点关注特斯拉产业链、新能源汽车产业链和智能汽车产业链。**长期来看，汽车电动化和智能化是汽车产业链的必然趋势。汽车驱动能源由燃油变为电力，不仅是动力能源发生变化，更会给背后整个汽车产业链带来深刻的变革。汽车电动化导致的零部件简化，零部件简化带来的售价下降，售价下降使得汽车的购买和使用成本降低，一系列逻辑的推导和延伸为我们展现了人人有车用的美好未来。汽车智能化则扩展了驾驶员的控制、视觉和感官功能，提高了汽车的安全性、舒适性，有望使汽车成为人们生活中除电视、电脑、手机以外的第四块屏幕。

**短期来看，市场受缺芯的影响依旧严峻，但芯片短缺最困难的时候已经过去。**9月，汽车产销分别完成207.7万辆和206.7万辆，环比分别增长20.4%和14.9%，同比分别下降17.9%和19.6%。行业受缺芯的影响依旧严峻，但随着马来西亚等地新冠疫情有所好转，半导体行业产能利用率大幅回升，芯片短缺最困难的时候已经过去，后续汽车产销量有望稳健回升。中期来看，随着新能源汽车渗透率不断提升，销量不断超预期，全年新能源汽车销量预期已经提高至320-340万辆。9月新能源汽车渗透率已经达到17.2%，最快有望在2022年实现新能源汽车渗透率20%的目标。

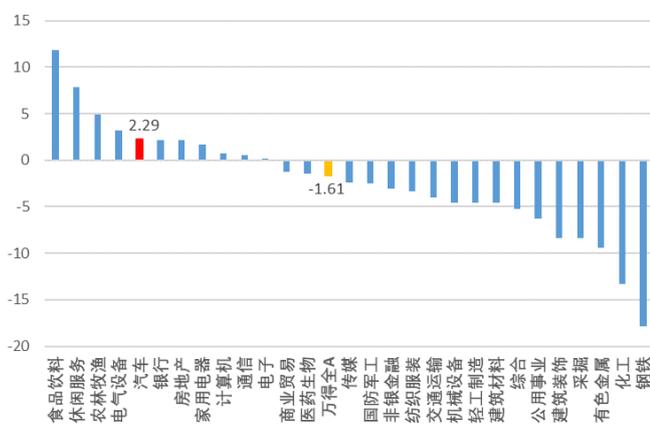
**调高行业至“领先大市”的评级。**我们认为国内新能源汽车将继续维持高景气度，未来新能源汽车销量有望继续刷新历史记录。当前芯片短缺最困难的时候已经过去，后续汽车行业公司的业绩有望得以回升。建议投资者在2021年9-10月关注优质新能源汽车和智能汽车产业链标的：国内新能源汽车龙头比亚迪（002594）、国产自主品牌汽车龙头长城汽车（601633）、国内制动系统和智能刹车系统的领先供应商伯特利（603596）、特斯拉热管理系统供应商三花智控（002050）、汽车主被动安全龙头均胜电子（600699）、智能座舱龙头企业德赛西威（002920）、国内智能底盘领先者中鼎股份（000887）。

## 2 市场回顾

### 2.1 板块指数涨幅

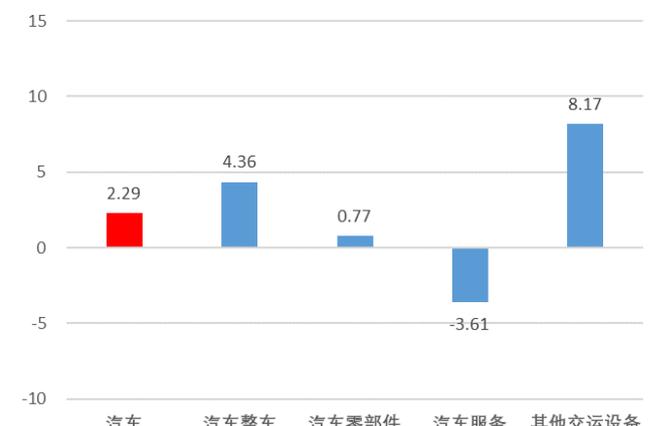
汽车行业指数 9-10 月（2021.9.18-2021.10.17）涨跌幅领先整体水平，涨跌幅处于申万行业第 5 名。2021 年 9 月 18 日至 2021 年 10 月 17 日，全部 A 股涨跌幅（总市值加权平均，下同）为-1.61%。申万一级行业涨跌幅中位数为-2.36%，汽车行业（申万一级）涨跌幅为+2.29%，领先大盘 3.90pct，处于板块涨跌幅排名第 5 位。申万汽车二级行业涨跌幅不一，汽车整车板块涨跌幅为+4.36%，汽车零部件板块涨跌幅为+0.77%，汽车服务板块涨跌幅为-3.61%，其他交运设备板块涨幅最大为+8.17%。

图 1：SW 一级行业涨跌情况（%）



资料来源：财信证券，Wind

图 2：SW 汽车行业二级子板块涨跌情况（%）



资料来源：财信证券，Wind

### 2.2 汽车板块估值

#### 2.2.1 申万汽车板块相对估值水平

**PE 估值：**受新能源汽车高景气度带动，行业 PE 仍处于高位。截至 2021 年 10 月 17 日，汽车行业整体的 PE 估值（历史 TTM，整体法）为 29.0 倍。2012 年 6 月至今的中值为 19.3 倍，目前估值处于历史区间前 10%分位。沪深 300、上证 A 股、深圳 A 股的最新 PE 估值分别为 13.3 倍、13.7 倍和 27.0 倍，分别处于区间 PE 估值的前 33%、50%和 44%分位；2012 年 6 月至今的估值中位数分别为 12.3 倍、13.7 倍和 24.9 倍，行业相比沪深 300、上证 A 股和深圳 A 股的最新折溢价率分别为+119%、+112%和+8%，分别处于历史估值溢价的前 2%、2%和 15%分位。

**PB 估值：**PB 估值与上月相比略微上涨，处于历史分位前五分之一。汽车行业整体的 PB 估值（LF，整体法）为 2.6 倍，与上月相比略微上涨，处于行业本轮周期的前 19%分位。沪深 300、上证 A 股、深圳 A 股的最新 PB 估值分别为 1.7 倍、1.5 倍和 3.4 倍，分别处于区间 PB 估值的前 25%、41%和 14%分位；2012 年 6 月至今的估值中位数分别为 1.5 倍、1.5 倍和 2.8 倍，行业相比沪深 300、上证 A 股和深圳 A 股的最新折溢价率分

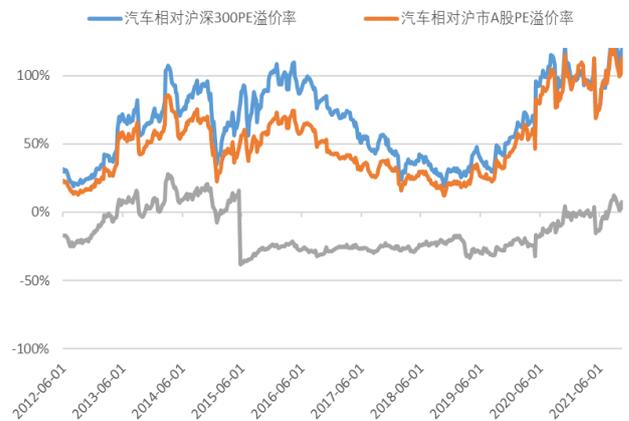
别为+55%、+65%和-26%，分别处于历史估值溢价的前30%、前7%和后43%分位。

图 3：SW 汽车行业指数与各指数 PE (TTM)



资料来源：财信证券，Wind

图 4：SW 汽车行业指数对各指数 PE (TTM) 溢价



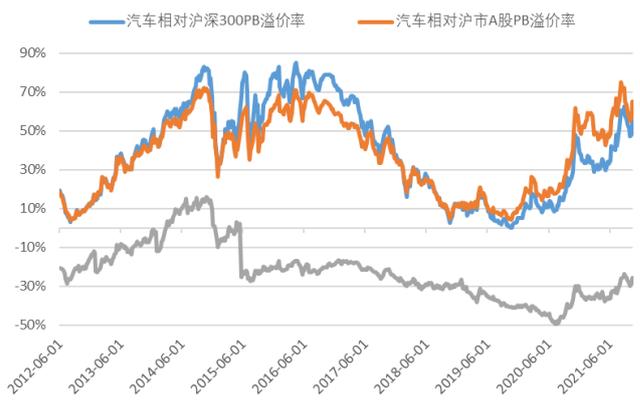
资料来源：财信证券，Wind

图 5：SW 汽车行业指数与各指数 PB (LF)



资料来源：财信证券，Wind

图 6：SW 汽车行业指数对各指数 PB (LF) 溢价



资料来源：财信证券，Wind

### 2.2.2 申万汽车子板块估值水平

子板块估值明显分化，整车板块受新能源汽车高景气度带动，PE 估值仍处于历史较高水平。截至 2021 年 10 月 17 日，汽车行业子板块中，汽车整车、汽车零部件、汽车服务、其他交运设备的最新 PE 分别为 38.9 倍、24.5 倍、19.0 倍和 31.2 倍，2012 年 6 月至今中值分别为 15.6 倍、20.6 倍、30.9 倍和 52.5 倍，分别处于区间估值前 3%、前 40%、后 18%和后 30%分位。子板块最新估值与汽车行业最新估值（29.0 倍）相比，汽车整车和零部件板块折价率为+34%和-16%，汽车服务和其他交运设备板块溢价率分别为-35%和+8%，分别处于历史估值溢价的前 1%、后 1%、后 9%和后 13%分位。

9-10 月 A 股市场资金活跃度有所回落，整体市场面临一定的回调压力。不过新能源汽车继续保持高景气度，产销数据不断刷新历史记录，市场做多热情相对较高，本月汽车整车和零部件板块部分公司的 PE 估值较上月继续提升。伴随着国内汽车市场进入传统旺季阶段，以及芯片短缺最困难的时候已经过去，我们认为后续汽车行业公司的业绩

有望得以回升，我们建议关注新能源汽车产业链和智能汽车产业链中三季度业绩有望超预期的个股。

图 7：汽车各子行业市盈率比较（除交运板块）



资料来源：财信证券，Wind

图 8：子行业对汽车行业指数市盈率溢价（除交运板块）



资料来源：财信证券，Wind

## 2.3 汽车二级子板块个股表现

### 2.3.1 汽车整车板块

整车板块与上月基本持平，大多数个股呈下跌趋势。2021年9月18日至2021年10月17日，汽车整车板块涨幅居前三位的个股是比亚迪(+11.06%)、长城汽车(+10.81%)、广汽集团(+4.73%)，跌幅居前三位的个股是海马汽车(-19.29%)、小康股份(-19.29%)、福田汽车(-9.98%)，板块涨跌中位数为-2.88%，上涨比例为34.78%。本月新能源汽车产销量继续刷新历史记录，乘用车板块继续保持高热度，行业龙头依旧保持增长韧性。长期看新能源汽车仍是市场发展主线，我们后续将继续看好该领域龙头的表现。

### 2.3.2 汽车零部件板块

汽车零部件板块涨少跌多。板块中涨幅(前复权)居前三位的个股是金鸿顺(+36.40%)、拓普集团(+35.64%)、新泉股份(+33.60%)，涨跌幅位列后三位的个股是飞龙股份(-26.05%)、富临精工(-25.54%)、泛亚微透(-23.16%)，板块涨跌中位数为-3.12%，上涨个股比例为35.33%。汽车零部件板块公司估值水平分化加大，板块内个股呈现出涨少跌多的态势。我们认为未来板块的走势将继续分化，特斯拉产业链、新能源汽车产业链、智能驾驶产业链因赛道更优，公司业绩增长更快，将持续受到市场追捧。

### 2.3.3 汽车服务板块

汽车服务板块估值有所下调。板块中涨幅(前复权)居前三位的个股是中国汽研(+3.80%)、东方时尚(+2.60%)、国机汽车(+2.29%)，涨跌幅位列后三位的个股是大东方(-11.66%)、庞大集团(-7.49%)、中国中期(-6.46%)，板块涨跌幅中位数为0%，上涨个股比例为45.45%。

### 2.3.4 本月汽车行业新股

本月汽车行业上市新股仅有中捷精工。本月涨跌幅为-6.72%，最新 PE 估值为 43.3 倍，最新 PB 估值为 3.2 倍。

### 3 汽车产销数据跟踪

#### 3.1 汽车整体产销量变化

**汽车整体：汽车产销同比继续下滑，环比有较大改善。**9月，汽车产销分别完成 207.7 万辆和 206.7 万辆，环比分别增长 20.4%和 14.9%，同比分别下降 17.9%和 19.6%，汽车产销环比有较大改善。与 2019 年同期相比，产销同比分别下降 6.1%和 9.1%。其中，传统汽车产销分别完成 172.4 万辆和 171.0 万辆，环比分别增长 21.7%和 15.7%，同比分别下降 27.8%和 29.6%。与 2019 年同期相比，产销同比分别下降 18.7%和 22.0%。本月汽车缺芯问题依旧十分严峻，“金九”并没有表现出旺盛的汽车销量。不过伴随着马来西亚等地新冠疫情的好转，芯片产能正在逐步恢复，我们认为汽车芯片缺口峰值已经过去，四季度汽车销量有望伴随着芯片供应的改善而逐步提升。

1-9 月，汽车产销分别完成 1824.3 万辆和 1862.3 万辆，同比分别增长 7.5%和 8.7%。增幅比 1-8 月继续回落 4.4 和 5.0 个百分点。与 2019 年同期相比，产销同比分别增长 0.4%和 1.3%，产销量增幅比 1-8 月分别回落 0.9 和 1.4 个百分点。其中，传统汽车产销分别完成 1607.7 万辆和 1646.6 万辆，产量同比下降 0.9%，销量同比增长 0.5%，增速比 1-8 月分别回落 4.7 和 5.2 个百分点。与 2019 年同期相比，产销同比分别下降 6.9%和 5.9%，产销量降幅比 1-8 月分别扩大 1.7 和 2.3 个百分点。

**乘用车：乘用车产销同比继续下滑。**9月，乘用车产销分别完成 176.6 万辆和 175.1 万辆，环比分别增长 18.1%和 12.8%，同比分别下降 13.9%和 16.5%。与 2019 年相比，乘用车产销同比分别下降 5.4%和 9.5%。9 月乘用车市场受芯片短缺影响依旧较为明显，车企产能受到一定限制。在乘用车主要品种中，四类车型产销量均出现下滑。

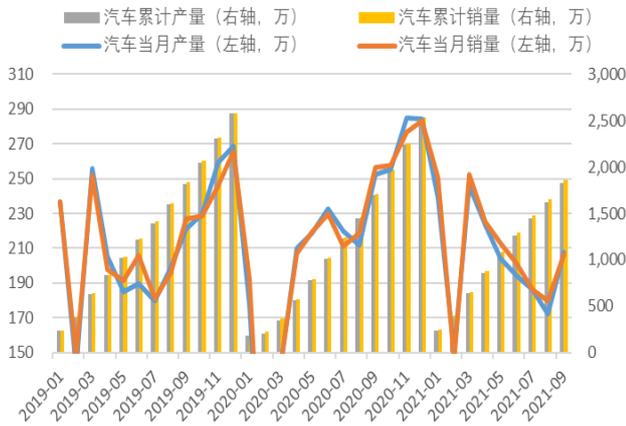
1-9 月，乘用车产销分别完成 1465.8 万辆和 1486.2 万辆，同比分别增长 10.7%和 11.0%，增幅比 1-8 月继续回落 4.5 和 5.0 个百分点。与 2019 年同期相比，产销同比分别下降 2.9%和 2.7%，降幅比 1-8 月分别扩大 0.4 和 1.0 个百分点。

**商用车：商用车产销降幅更甚乘用车。**9月，商用车产销分别完成 31.0 万辆和 31.7 万辆，环比分别增长 35.5%和 28.2%，同比分别下降 35.2%和 33.6%，降幅比 8 月分别缩小 11.0 和 9.2 个百分点。与 2019 年同期相比，商用车产销同比分别下降 10.0%和 6.9%，降幅比 8 月分别缩小 13.1 和 12.1 个百分点。在商用车主要品种中，货车和客车销量均有下降，但主要是货车销量大幅下降。由于今年 7 月 1 日开始进行国六标准切换，导致重型货车销量大幅萎缩，叠加去年同期高基数原因，因此自今年 7 月以来商用车销量均呈现出大幅下降的态势。

1-9 月，商用车产销分别完成 358.5 万辆和 376.1 万辆，产量同比下降 4.0%，销量同

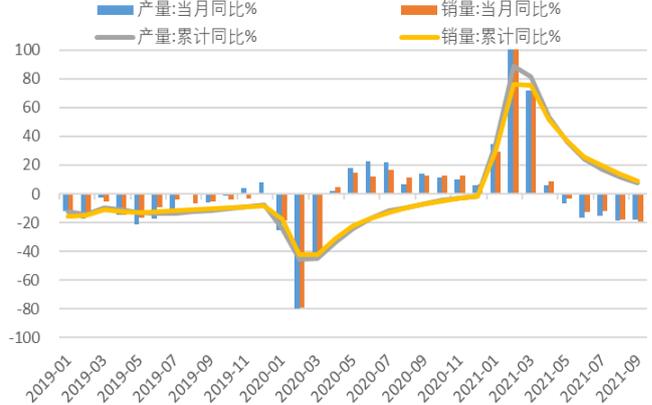
比增长 0.5%，其中产量增速由正转负，销量增幅缩小 5 个百分点。与 2019 年同期相比，商用车产销同比分别增长 16.6% 和 20.5%，增幅比 1-8 月分别回落 3.4 和 3.3 个百分点。

图 9：汽车每月及累计产销量情况



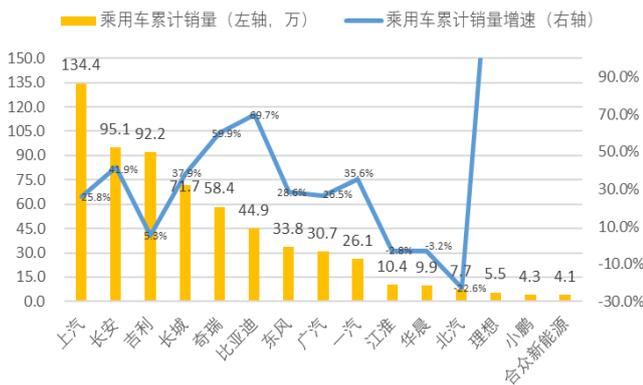
资料来源：财信证券，中国汽车工业协会

图 10：汽车每月及累计产销量增长率情况



资料来源：财信证券，中国汽车工业协会

图 11：2021 年 1-9 月中国品牌乘用车销量排行榜



资料来源：财信证券，中国汽车工业协会

图 12：2021 年 1-9 月中国品牌商用车销量排行榜



资料来源：财信证券，中国汽车工业协会

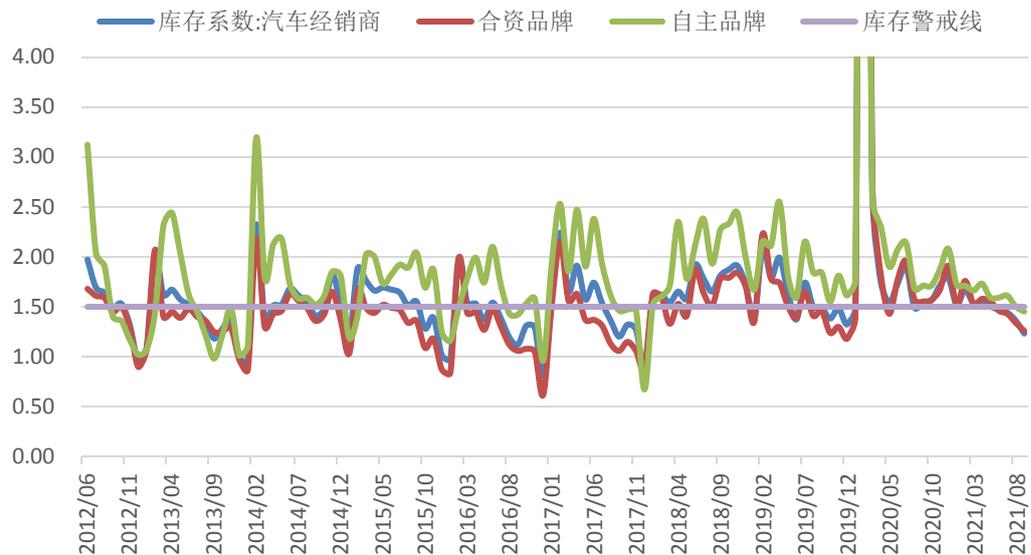
### 3.2 经销商库存变化

经销商库存继续下滑，处于近三年的历史低位。9 月份汽车经销商综合库存系数为 1.24，同比下降 20.5%，环比下降 9.5%，库存系数连续四个月位于警戒线下方（警戒线为 1.50），处于近三年的历史低位。合资品牌库存系数为 1.26，环比下降 6.0%；自主品牌库存系数为 1.45，环比下降 3.3%；高端豪华&进口品牌库存系数为 0.87，环比下降 21.6%。在芯片、供应链等多重因素影响下，豪华品牌及合资品牌库存进一步下滑，自主品牌受到影响相对较小，但整体库存水平也处于较低水平。

根据中国汽车流通协会发布的最新一期“中国汽车经销商库存预警指数调查”VIA（Vehicle Inventory Alert Index）显示，2021 年 9 月汽车经销商库存预警指数为 50.9%，同比下降 3.1 个百分点，环比下降 0.8 个百分点，库存预警指数逼近荣枯线（荣枯线为 50.0%），处于不景气区间。9 月进入旺季，市场需求增加。但芯片短缺、原材料价格上

涨的影响依旧存在。目前热销车型紧缺、车价上涨、交付周期延长，均导致消费者持币观望，影响终端市场销量。经销商面临库存紧缺、资金周转困难等问题，销售规模开始缩减，再加上旺季也没有推出大规模的营销活动，导致客流量不足。而且新车交付周期在 1-3 个月之间，过长的交付周期导致部分订单流失，经销商主要采取保价措施，稳定销量及盈利。

图 13：2012 年至今汽车经销商月度库存指数



资料来源：财信证券，Wind

## 4 新能源汽车产业链变化

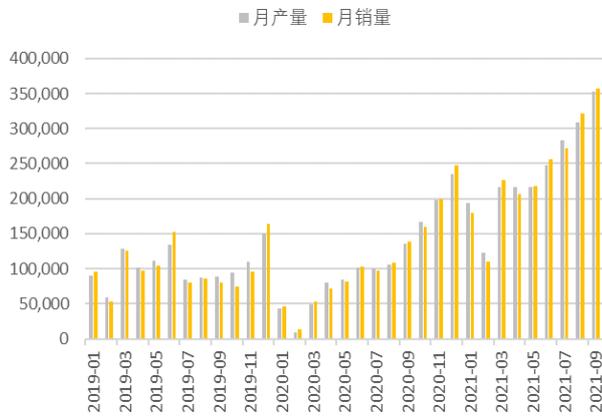
### 4.1 新能源汽车产销量变化

新能源汽车景气度高，产销量再次刷新历史记录。9 月，新能源汽车产销分别完成 35.3 万辆和 35.7 万辆，环比分别增长 14.4%和 11.2%，同比均增长 1.5 倍。其中纯电动汽车产销分别完成 29.1 万辆和 29.6 万辆，环比分别增长 15.3%和 11.6%，同比分别增长 1.6 倍和 1.5 倍；插电式混合动力汽车产销分别完成 6.2 万辆和 6.1 万辆，环比分别增长 10.3%和 9.4%，同比分别增长 1.2 倍和 1.4 倍。9 月新能源汽车整体渗透率为 17.2%，与上月相比下滑 0.57 个百分点，主要是由于 8-9 月份车市淡旺季切换，叠加 9 月下半月芯片短缺问题有所好转，致使整体汽车销量环比有较大提升。不过新能源汽车依旧保持高景气度，产销量再次刷新历史记录。从细分车型来看，纯电动汽车销量增速高于插电式混合动力汽车，贡献主要增量。

1-9 月，新能源汽车产销分别完成 216.6 万辆和 215.7 万辆，同比分别增长 1.8 倍和 1.9 倍。其中纯电动汽车产销分别完成 180.3 万辆和 178.9 万辆，同比均增长 2.0 倍；插电式混合动力汽车产销分别完成 36.2 万辆和 36.7 万辆，同比分别增长 1.1 倍和 1.4 倍。四季度车市为传统旺季，预计后续新能源汽车将依旧维持高增长的态势，我们预期全年新

新能源汽车销量为 320-340 万辆，2021 年新能源汽车全年渗透率有望达到 13%，较 2020 年提升 8 个百分点左右。

图 14：2019-2021 年新能源汽车单月产销情况（辆）



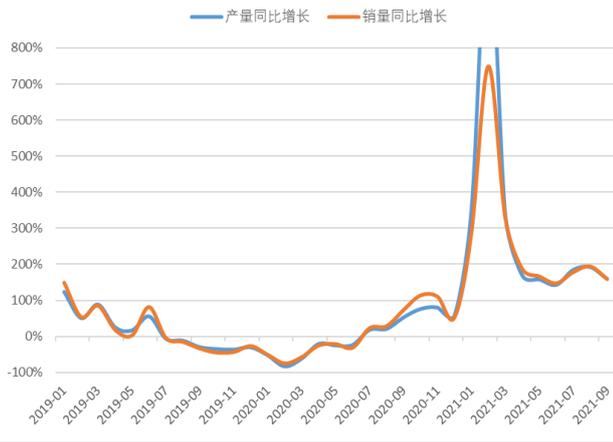
资料来源：财信证券，Wind

图 15：2019-2021 年新能源汽车累计产销情况（辆）



资料来源：财信证券，Wind

图 16：2019-2021 年新能源汽车单月产销同比增长



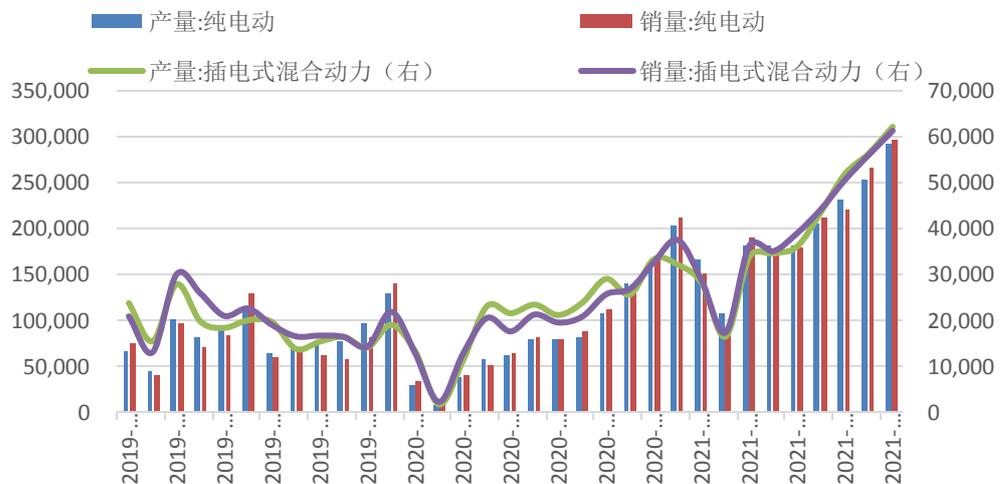
资料来源：财信证券，Wind

图 17：2019-2021 年新能源汽车单月产销环比增速



资料来源：财信证券，Wind

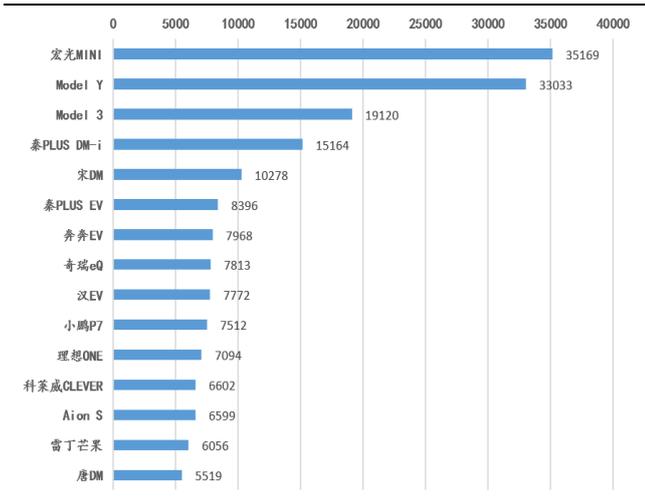
图 18：2019 年至 2021 年纯电动、插电混动新能源汽车月产销销量（辆）



资料来源：财信证券，Wind

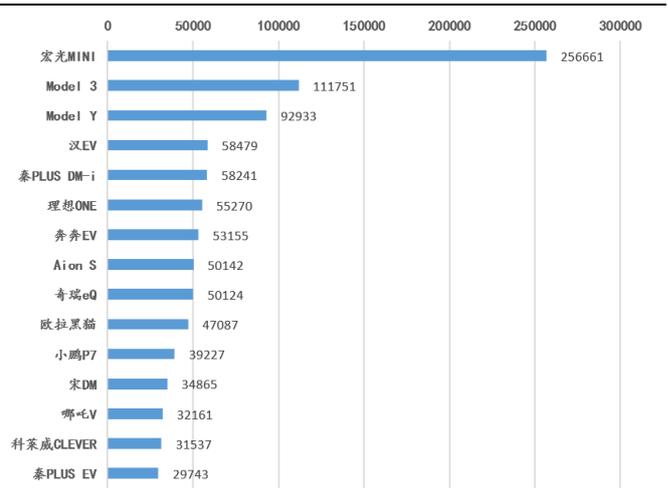
9月，新能源单车型销量排行榜前三名分别为宏光MINI、Model Y和Model 3，销量分别为35169辆、33033辆和19120辆。其中Model Y销量表现非常亮眼，较上月增长超2万辆，已逐步替代Model 3成为特斯拉核心产品。9月销量排名前15款车型总计销量为18.4万辆，占新能源车总体销量比重为54%，与上月相比增加10.6个百分点。1-9月，新能源单车型累计销量排行榜前三名分别为宏光MINI、Model 3和Model Y，销量分别为25.6万辆、11.2万辆和9.3万辆。

图 19：2021 年 9 月新能源销量排行榜（辆）



资料来源：财信证券，乘联会

图 20：2021 年 1-9 月新能源销量排行榜（辆）



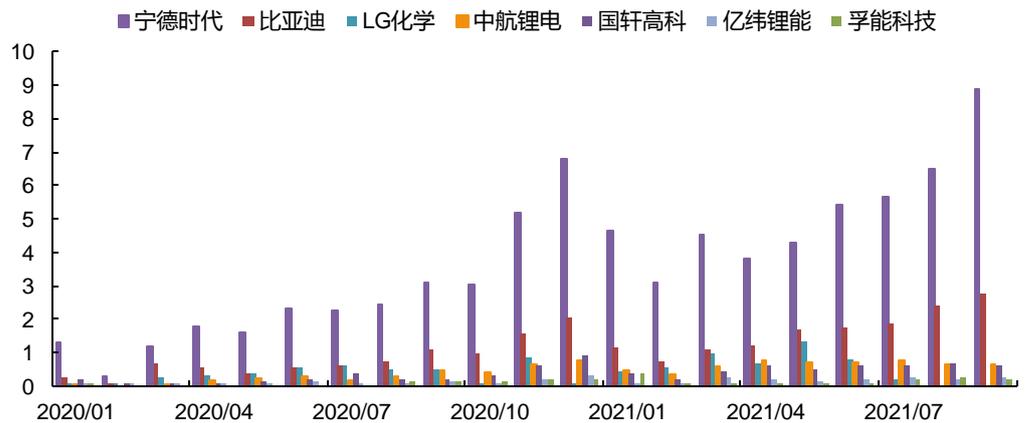
资料来源：财信证券，乘联会

## 4.2 动力电池装机情况

9月动力电池装机量同环比继续提升，磷酸铁锂电池产量优势进一步扩大。根据中国汽车动力电池产业创新联盟数据，9月，我国动力电池产量共计23.2GWh，同比增长168.9%，环比增长18.9%。其中三元电池产量9.6GWh，占总产量41.6%，较上月下滑1.3pct，同比增长102.6%，环比增长15.2%；磷酸铁锂电池产量13.5GWh，占总产量58.3%，较上月上涨1.3pct，同比增长252.0%，环比增长21.9%。1-9月，我国动力电池产量累计134.7GWh，同比累计增长195.0%。其中三元电池产量累计62.8GWh，占总产量53.2%，同比累计增长291.4%；磷酸铁锂电池产量累计71.6GWh，占总产量53.2%，同比累计增长291.4%。

主要动力电池厂商中，9月份装机量排名前三的企业分别为宁德时代、比亚迪和国轩高科，当月装机量分别为8.87Gwh、2.79Gwh、0.64Gwh，环比分别变化+36.46%、+16.25%、-7.25%。

图 21：主流动力电池企业装机量 (GWH)

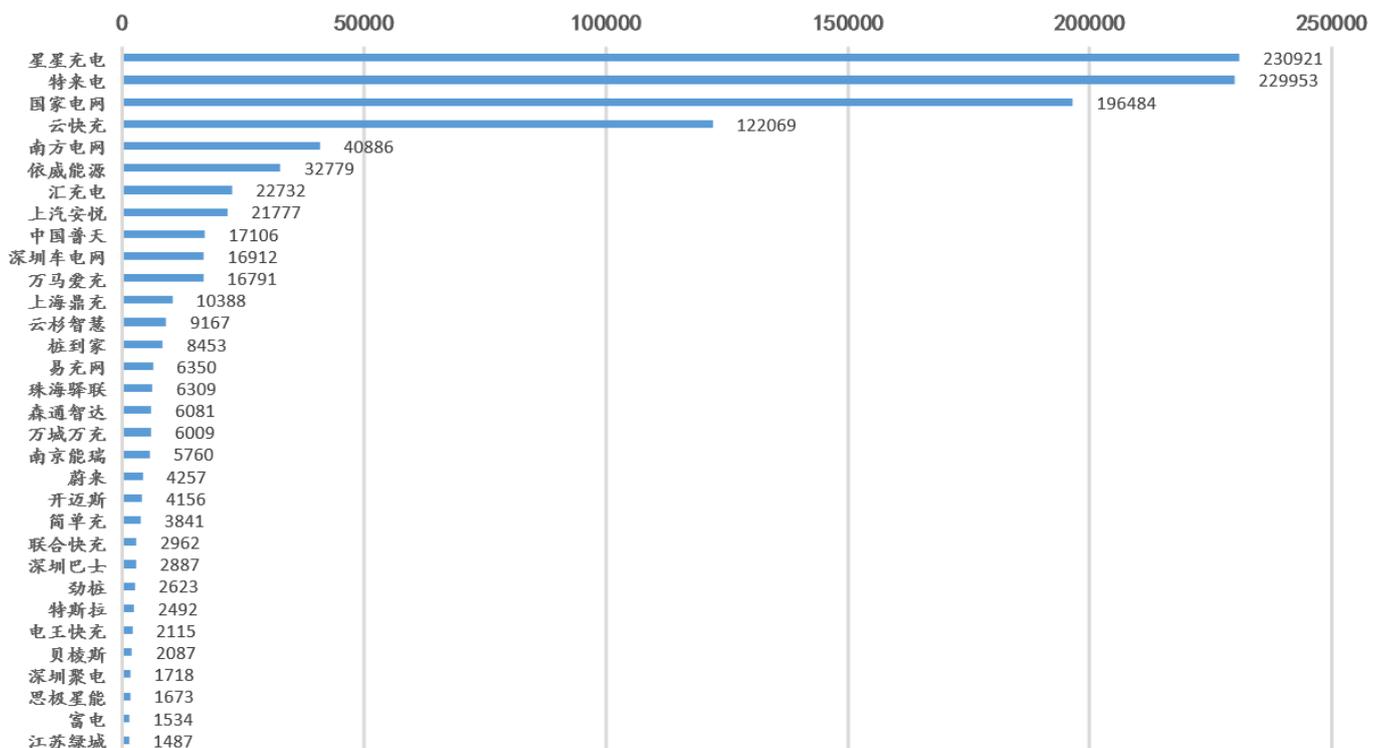


资料来源：财信证券，中国汽车动力电池产业创新联盟

### 4.3 充电桩布桩情况

公共充电基础设施整体继续增长，9月同环比增速均大幅提升。根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟发布的最新充电桩数据，2021年9月公共充电桩增加5.95万台，同比增长72.3%，环比增长735。截至2021年9月，联盟内成员单位总计上报公共类充电桩104.4万台，其中直流充电桩42.8万台、交流充电桩61.6万台、交直流一体充电桩414台。从2020年9月到2021年8月，月均新增公共类充电桩约3.65万台。

图 22：2021年9月主要运营商充电桩总量 (台)



资料来源：财信证券，中国充电联盟

注：列示企业充电桩保有量大于等于1000台

**运营商方面，公共充电基础设施运营商集中度高。**截止到 2021 年 9 月，全国充电运营企业所运营充电桩数量超过 1 万台的共有 12 家，相比上月增加 1 家，分别为：星星充电运营 23.1 万台、特来电运营 23.0 万台、国家电网运营 19.6 万台、云快充运营 12.2 万台、南方电网运营 4.1 万台、依威能源运营 3.3 万台、汇充电运营 2.3 万台、上汽安悦运营 2.2 万台、中国普天运营 1.7 万台、深圳车电网运营 1.7 万台、万马爱充运营 1.7 万台、上海鼎充运营 1 万台。其中云快充运营的充电桩数环比增速远高于其他商家，增速接近 50%。这 12 家运营商占总量的 91.8%，其余的运营商占总量的 8.2%。

## 5 行业及公司信息汇总

### 1、华为提出智能汽车解决方案 2030

9 月 22 日，华为发布了《智能世界 2030》报告，报告提出智能汽车解决方案 2030。未来十年，电动化+智能化的大潮不可阻挡，ICT 技术与汽车产业趋于融合。汽车产业将迎来智能驾驶、智慧空间、智慧服务和智能生产的大发展，华为希望以自身的 ICT 技术赋能产业智能化，帮助车企造好车。

智能驾驶的终极目标是依托自动驾驶等技术，极大的降低交通事故发生率，给用户提供高效、无缝的出行体验。自动驾驶将率先在高速、园区等封闭道路场景中实现，并逐步覆盖开放道路中如城区在内的全场景。未来，汽车作为全新智慧空间，在 ICT 技术加持下，人工智能、生物识别、车载光、AR/VR 等技术使得座舱呈现出虚实结合的新特征。智能汽车将真正从“灵活的移动空间”成为“虚实融合的智能生活空间”。华为预测，到 2030 年，中国自动驾驶新车渗透率将高于 20%；电动汽车占新车销量比例将超过 50%；车载算力将整体将超过 5000TOPS；车载单链路传输能力将超过 100Gbps。

**点评：我们认为华为自身优秀的 ICT 技术对智能汽车的发展起到了巨大的推动作用，在智能汽车产业链上与华为进行合作的标的将长久受益。**

### 2、国资委倡导将新能源汽车等产业作为新经济增长点

据《中国证券报》报道，国务院国资委党委委员、副主任谭作钧在 9 月 24 日第四届中国企业论坛上表示，要积极培育绿色低碳新动能。加快推动产业结构转型升级，布局未来产业开辟新赛道，将节能环保、新能源发电、新能源汽车、清洁生产、绿色服务等产业作为新的经济增长点，加快产业转型步伐，在畅通国内大循环中发挥关键作用。推进能源资源高效节约利用，严控高耗能、高排放和过剩产能项目投资，深化工业、建筑、交通等重点领域节能，引领带动绿色低碳技术突破应用，确保能源供给安全、生态环境安全。进一步推动绿色低碳技术国际合作，积极应对气候变化，为重塑全球气候治理体系提供更多中国方案。

**点评：当前新能源汽车渗透率不断提升，对经济增长的贡献有望逐步体现。**

### 3、比亚迪发布 9 月产销量数据，新能源乘用车同环比继续增长

据公司9月产销快报披露，汽车总体产销量分别为7.88万辆和8.01万辆，同比分别增长84.58%和89.92%，环比分别增长13.87%和16.90%；动力电池及储能为4.20GWh，同比增长230.76%，环比增长19.40%。其中新能源汽车销量继续维持快速增长的态势，全月销量7.11万辆，同比增长257.62%，环比增长15.78%；燃油汽车销量同比继续下滑，全月销量0.90万辆，同比下滑59.58%，环比增长26.58%。公司纯电和插混乘用车同时发力，全月纯电动乘用车销量3.63万辆，环比上月增加0.59万辆；全月插混乘用车销量3.37万辆，环比上月增加0.36万辆。从细分车型来看，汉系列销量1.02万辆，单月销量再破万，环比增长13.43%；宋系列销量2.14万辆，首次突破两万辆大关，环比增长21.04%；秦系列销量2.50万辆，环比增长12.11%；新上市的海豚销量0.30万辆，给出了良好的交付成绩。

**点评：**从9月销量情况来看，公司进一步坐稳国内新能源汽车龙头宝座。我们认为随着新能源汽车渗透率的不断提升和公司品牌认可度的进一步加强，全系列车型均有望继续保持快速增长的态势，依旧坚定看好公司未来的发展。

#### 4、长城汽车发布9月产销数据，芯片紧缺问题有所缓解

据公司9月产销快报披露，汽车总体产销量均完成10万辆，同比分别下滑16.18%和15.10%，环比分别增长36.37%和34.70%。9月哈弗品牌销量为5.46万辆，同比下滑31.04%，环比增长34.52%。其中“国民神车”哈弗H6月销2.54万辆；哈弗大狗月销1.01万辆，也达到了月销破万的好成绩。9月WEY品牌销量为0.47万辆，同比下滑48.41%，环比微增3.46%。WEY品牌整体表现较弱，随着9月底智能混动SUV——WEY玛奇朵正式上市，后续WEY品牌销量有望得以大幅提升。9月长城皮卡销量为2万辆，同比下滑12.57%，环比增长81.56%。新能源品牌欧拉表现相对较好，9月销量为1.28万辆，同比增长92.93%，环比增长4.99%。坦克品牌持续保持稳步增长的态势，9月销量为0.8万辆，环比增长33.51%。

**点评：**从9月各品牌销量来看，公司汽车销量依旧受到芯片短缺的制约，然而较上月情况却有明显好转。随着后续缺芯问题渐渐缓解，公司销量较去年同期有望得以逐步恢复，继续看好公司在汽车电动化和智能化领域的转型与发展。

#### 5、广汽集团发布9月产销数据，新能源汽车销量环比稳健增长

据公司9月产销快报披露，汽车总体产销量分别完成16.12万辆和16.43万辆，同比分别下滑28.12%和24.63%，环比分别增长37.29%和34.30%。其中广汽埃安新能源销量稳健增长，产销量均完成1.36万辆，同比分别增长81.41%和95.97%，环比分别增长15.42%和16.89%。受芯片短缺影响，自主品牌和日系合资品牌仍然承受一定压力，然而却较上月情况有所好转。广汽乘用车产销量分别完成2.25万辆和2.29万辆，同比分别下滑32.80%和26.32%，环比分别增长29.31%和17.16%；广汽本田产销量分别完成7.06万辆和7.21万辆，同比分别下滑22.97%和17.92%，环比分别增长61.64%和61.40%；广汽丰田产销量分别完成4.84万辆和4.83万辆，同比分别下滑40.29%和40.37%，环比分别增长10.20%和12.80%。

点评：公司积极应对芯片短缺问题，目前正在与芯片供应商直接建立联系，芯片短缺问题有望逐步缓解，叠加后市多款新车型上市，公司销量有望持续增长。

### ➤ 风险提示

汽车产销量不及预期，新能源汽车景气度不及预期。

## 投资评级系统说明

以报告发布日后的 6—12 个月内，所评股票/行业涨跌幅相对于同期市场指数的涨跌幅度为基准。

类别	投资评级	评级说明
股票投资评级	推荐	投资收益率超越沪深 300 指数 15% 以上
	谨慎推荐	投资收益率相对沪深 300 指数变动幅度为 5%—15%
	中性	投资收益率相对沪深 300 指数变动幅度为-10%—5%
	回避	投资收益率落后沪深 300 指数 10% 以上
行业投资评级	领先大市	行业指数涨跌幅超越沪深 300 指数 5% 以上
	同步大市	行业指数涨跌幅相对沪深 300 指数变动幅度为-5%—5%
	落后大市	行业指数涨跌幅落后沪深 300 指数 5% 以上

## 免责声明

本公司具有中国证监会核准的证券投资咨询业务资格，作者具有中国证券业协会注册分析师执业资格或相当的专业胜任能力。

本报告仅供财信证券有限责任公司客户及员工使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司当然客户。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，并仅为提供信息而发送，概不构成任何广告。

本报告信息来源于公开资料，本公司对该信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本公司对已发报告无更新义务，若报告中所含信息发生变化，本公司可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本报告中所指投资及服务可能不适合个别客户，不构成客户私人咨询建议。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。在任何情况下，本公司及本公司员工或者关联机构不承诺投资者一定获利，不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任。投资者务必注意，其据此作出的任何投资决策与本公司及本公司员工或者关联机构无关。

市场有风险，投资需谨慎。投资者不应将本报告作为投资决策的惟一参考因素，亦不应认为本报告可以取代自己的判断。在决定投资前，如有需要，投资者务必向专业人士咨询并谨慎决策。

本报告版权仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人（包括本公司客户及员工）不得以任何形式复制、发表、引用或传播。

本报告由财信证券研究发展中心对许可范围内人员统一发送，任何人不得在公众媒体或其它渠道对外公开发布。任何机构和个人（包括本公司内部客户及员工）对外散发本报告的，则该机构和个人独自为此发送行为负责，本公司保留对该机构和个人追究相应法律责任的权利。

## 财信证券研究发展中心

网址：www.cfzq.com

地址：湖南省长沙市芙蓉中路二段 80 号顺天国际财富中心 28 层

邮编：410005

电话：0731-84403360

传真：0731-84403438