

双碳文件指引汽车行业关注节能减排和新能源

——汽车行业周报



评级 增持（维持）

2021年10月31日

曹旭特 分析师

SAC 执业证书编号: S1660519040001

袁逸璞 研究助理

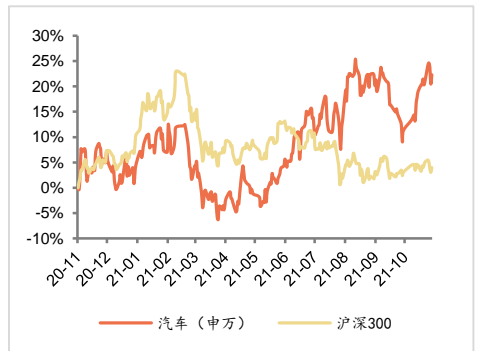
yuanyipu@shgsec.com

SAC 执业证书编号: S1660120060005

行业基本资料

股票家数	207
行业平均市盈率	29.8
市场平均市盈率	18.8

行业表现走势图



资料来源: Wind, 申港证券研究所

相关报告

- 《汽车行业研究周报: 利空渐出 估值合理 关注汽车零部件板块机会》2021-10-24
- 《汽车行业研究周报: 9月汽车产销环比改善 布局零部件正当时》2021-10-17
- 《汽车行业研究周报: 比亚迪9月销量强势 EV+混动战略价值凸显》2021-10-07

投资摘要:

每周一谈: 双碳文件指引汽车行业关注节能减排和新能源

事件:

10月24日, 中共中央、国务院发布《关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》, 10月26日《2030年前碳达峰行动方案》发布。汽车行业领域部署了重点方向, 并提出了2030年新能源占比40%的目标。

点评:

作为“1”的纲领性文件 “1+N”体系逐渐明朗

《意见》作为“1”, 在碳达峰碳中和“1+N”政策体系中发挥统领作用。“N”则包括能源、工业、交通运输、城乡建设等分领域分行业碳达峰实施方案, 以及科技支撑、能源保障、碳汇能力、财政金融价格政策、标准计量体系、督察考核等保障方案。

汽车领域关注燃油车节能减排、电动化、氢燃料及配套基础设施

《意见》中涉及到汽车领域主要是提及了燃油车节能减排、电动化、氢燃料及相关配套措施等方面。《行动方案》则更加聚焦2030年前碳达峰的目标, 将相关指标和任务进行了细化和实化。我们认为这些领域也将是未来汽车全生命周期产业链里会诞生变革的重点领域。

汽车行业2030年新能源占比40%有望提前实现

纲领性目标是2025年20%、2030年40%、2035年50%。当月渗透率已经接近20%, 且已进入ToC主导的良性发展区间, 2030年40%的目标有望提前实现。

按照规划目标保守估计, 2030年新能源汽车销量可达1200万辆, 相较于21年约320万辆的销量, 总量仍有4倍增长空间。若考虑到电池容量增长、混动技术发展、换电技术推广等因素, 在新能源汽车电池、混合动力新技术、氢燃料电池领域以及传统的节能减排领域的弹性将更为可观。

市场回顾:

截至10月29日收盘, 汽车板块上涨1.1%, 沪深300指数下跌1%, 汽车板块涨幅高于沪深300指数2.1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5位。年初至今上涨17%, 在申万28个板块中位列第7位。

子板块周涨跌幅分别为: 乘用车(+2.6%), 商用载货车(-5.7%), 商用载客车(-2.6%), 汽车零部件(+0.6%), 汽车服务(-0.7%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为: 乘用车(+40.5%), 商用载货车(-14.5%), 商用载客车(-31.8%), 汽车零部件(+8.1%), 汽车服务(+7.4%)。

◆ 涨跌幅前五名: 雷迪克、万里扬、一汽富维、拓普集团、大东方。

◆ 涨跌幅后五名: 新坐标、新日股份、九号公司、常熟汽饰、潍柴动力。

本周投资策略及重点推荐: 21年在汽车板块更应关注盈利确定增长的公司而非估值修复的公司, 同时建议关注缺芯问题改善阶段整车及传统零部件企业的机会。因此我们建议关注: 具有竞争力的整车企业: 长城汽车、比亚迪、吉利汽车、长安汽车等; 零部件板块的优质企业: 福耀玻璃、拓普集团、双环传动、万里扬、伯特利、星宇股份、中鼎股份、湘油泵、明新旭腾等; 受产销波动影响不明显, 增长确定性较强的技术服务企业: 中国汽研。

本周推荐组合: 福耀玻璃 20%、万里扬 20%、双环传动 20%、中国汽研 20%和

敬请参阅最后一页免责声明

证券研究报告

明新旭腾 20%。

风险提示：汽车销量不及预期；汽车产业刺激政策落地不及预期；市场竞争加剧的风险；芯片等关键原材料短缺及原材料成本上升的风险；疫情控制不及预期。

内容目录

1. 每周一谈：双碳文件指引汽车行业关注节能减排和新能源	4
2. 本周投资策略及重点推荐.....	5
3. 市场回顾.....	7
4. 行业重点数据	9
4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析.....	9
4.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析	10
4.3 乘联会周度数据.....	13
5. 行业新闻.....	14
5.1 车企动态	14
5.2 产业链动态	15
5.3 政策法规	15
5.4 一周新车	16
6. 风险提示.....	16

图表目录

图 1： 21 年各月新能源汽车渗透率（中汽协销量口径）	5
图 2： 21 年各车企新能源市占率	5
图 3： 各板块周涨跌幅对比.....	7
图 4： 各板块年初至今涨跌幅对比.....	7
图 5： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM).....	8
图 6： 汽车行业整体估值水平(PB).....	8
图 7： 子板块周涨跌幅对比.....	8
图 8： 子板块年初至今涨跌幅对比	8
图 9： 本周行业涨跌幅前十名公司	8
图 10： 本周行业涨跌幅后十名公司	8
图 11： 月度汽车产销量及同比变化	9
图 12： 历年汽车产销量及同比变化	10
图 13： 经销商库存系数及预警指数	10
图 14： 月度乘用车产销量及同比变化	11
图 15： 乘用车细分车型当月销量同比变化	11
图 16： 月度商用车产销量及同比变化	12
图 17： 商用车细分车型当月销量同比变化	12
图 18： 月度新能源车产销量及同比变化.....	13
表 1： 《意见》和《行动方案》中与汽车行业相关的内容	4
表 2： 本周推荐投资组合	6
表 3： 乘用车主要厂家 10 月周度日均零售数量和同比增速	13
表 4： 乘用车主要厂家 10 月周度日均批发数量和同比增速.....	14
表 5： 一周新车.....	16

1. 每周一谈：双碳文件指引汽车行业关注节能减排和新能源

事件：10月24日，中共中央、国务院发布《关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》，10月26日《2030年前碳达峰行动方案》发布。

《行动方案》在重点任务中明确列出“碳达峰十大行动”，包括能源绿色低碳转型、节能降碳增效、工业领域碳达峰、城乡建设碳达峰、交通运输绿色低碳、循环经济助力降碳、绿色低碳科技创新、碳汇能力巩固提升、绿色低碳全民、各地区梯次有序碳达峰行动等。

点评：

作为“1”的纲领性文件 “1+N”体系逐渐明朗

习近平总书记在10月12日在《生物多样性公约》第十五次缔约方大会领导人峰会中提出，为推动实现碳达峰、碳中和目标，中国将陆续发布重点领域和行业碳达峰实施方案和一系列支撑保障措施，构建起碳达峰、碳中和“1+N”政策体系。

本次国务院印发的《意见》，作为“1”，在碳达峰碳中和“1+N”政策体系中发挥统领作用。《意见》将与2030年前碳达峰行动方案共同构成贯穿碳达峰、碳中和两个阶段的顶层设计。“N”则包括能源、工业、交通运输、城乡建设等分领域分行业碳达峰实施方案，以及科技支撑、能源保障、碳汇能力、财政金融价格政策、标准计量体系、督察考核等保障方案。一系列文件将构建起目标明确、分工合理、措施有力、衔接有序的碳达峰碳中和政策体系。

汽车领域关注燃油车节能减排、电动化、氢燃料及配套基础设施

《意见》中涉及到汽车领域主要是提及了燃油车节能减排、电动化、氢燃料及相关配套措施等方面。《行动方案》则更加聚焦2030年前碳达峰的目标，将相关指标和任务进行了细化和实化。我们认为这些领域也将是未来汽车全生命周期产业链里会诞生变革的重点领域。

通过行业调研，我们了解到政策、标准、技术上都有相关支撑计划。政策领域目前汽车行业碳中和的核心政策仍是双积分政策，短期内并不会纳入专注于发电以及高耗能行业的碳市场交易体系；标准领域，近期将持续关注节能减排和电池回收利用；技术领域，围绕“新能源汽车”开展，包括全固态金属锂电池、无钴动力电池、氢燃料电池等相关技术，以及传统燃油车领域的超低与近零排放技术。

表1：《意见》和《行动方案》中与汽车行业相关的内容

出处	汽车相关内容
《意见》	提及了燃油车能耗、新能源汽车、加氢站、充换电网络、氢能“制储输用”全链条、电化学和压缩空气等方向。
《行动方案》	到2030年，当年新增新能源、清洁能源动力的交通工具比例达到40%左右，营运交通工具单位换算周转量碳排放强度比2020年下降9.5%左右，陆路交通运输石油消费力争2030年前达到峰值。 推动城市公共服务车辆电动化替代，推广电力、氢燃料、液化天然气动力重型货运车辆。

出处 汽车相关内容

到 2030 年，民用运输机场场内车辆装备等力争全面实现电动化。

有序推进充电桩、配套电网、加注（气）站、加氢站等基础设施建设。

资料来源：国务院双碳《意见》和《行动方案》，申港证券研究所

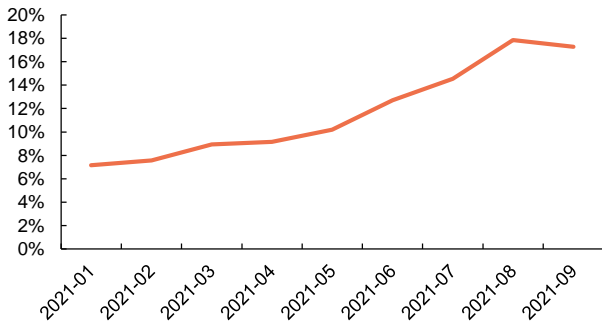
汽车行业 2030 年新能源占比 40%有望提前实现

纲领性目标是 2025 年 20%、2030 年 40%、2035 年 50%。汽车行业从国家纲领性规划角度出发有两处提及过新能源车渗透率的预期目标，一是《新能源汽车产业发展规划(2021—2035 年)》中提及的 2025 年渗透率 20%和 2035 年渗透率 50%，二是本次行方案提及的 2030 年新能源渗透率 40%。

当月渗透率已经接近 20%，且已进入 ToC 主导的良性发展区间。按中汽协口径，新能源汽车渗透率 9 月已达 17.3%，接近 20%(乘联会乘用车口径已经突破 20%)。另根据智能电动汽车专委会统计数据，21 年全国新能源汽车 ToC 占比稳定超过 87%，说明当下的新能源汽车市场进入了以私人消费为主体的发展阶段，私人消费需求也成为驱动市场发展的主要动力。

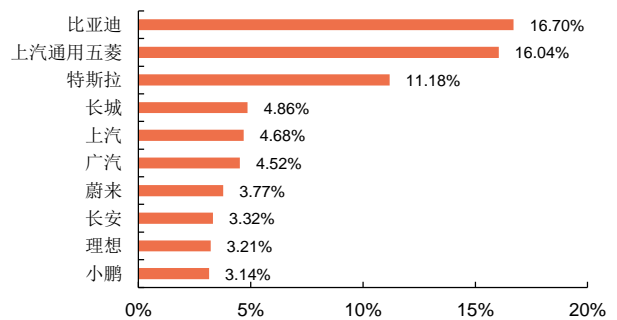
基于上述判断，2025 年 20%的渗透率目标已经在当月实现，因此 2030 年 40%的占比目标预计也将提前。若按照规划目标保守估计，假设 2030 年可实现新车销售 3000 万量，新能源汽车销量可达 1200 万辆，相较于 21 年约 320 万辆的销量，总量仍有 4 倍增长空间。若考虑到电池容量增长、混动技术发展、换电技术推广等因素，在新能源汽车电池、混合动力新技术、氢燃料电池领域以及传统的节能减排领域的增长/变化弹性将远大于总量 4 倍的空间。

图1：21 年各月新能源汽车渗透率（中汽协销量口径）



资料来源：中汽协，申港证券研究所

图2：21 年各车企新能源市占率



资料来源：智能电动汽车专委会，汽车之家，申港证券研究所

2. 本周投资策略及重点推荐

总体来看，汽车行业随着疫情好转和各项刺激政策加持，行业触底反弹态势明朗，景气度持续回升，未来产销有望持续向上。短期看，汽车行业受芯片短缺及原材料价格上涨压力明显，但芯片影响有逐步改善的趋势。考虑到汽车行业目前整体情况，建议关注低估值的行业龙头特别是低估零部件因业绩改善带来的机会；节能、新能源和智能网联等优质赛道核心标的；商用车、后市场等领域的潜在机会。

整车板块：

- ◆ 长期看好技术领先和产品结构完善的龙头企业，如比亚迪、吉利汽车、广汽集团、长安汽车、上汽集团等；
- ◆ 重卡、皮卡等细分市场的增长潜力，如中国重汽、长城汽车、福田汽车等。

零部件及后市场板块：

- ◆ 技术领先的成长性龙头，如华域汽车、均胜电子、星宇股份、潍柴动力、中鼎股份、湘油泵、华阳集团等；
- ◆ “国内大循环”带来的国产替代机会，如万里扬、三花智控等；
- ◆ 强势整车企业（特斯拉、大众、吉利）对核心零部件的拉动效应，如拓普集团、文灿股份、旭升股份等；
- ◆ 标准法规进步带来的技术革新机会，如国六排放领域的奥福环保、艾可蓝等，节能降耗领域的威孚高科等。

结合目前市场基本情况，我们本周推荐投资组合如下：

表2：本周推荐投资组合

公司	权重
福耀玻璃	20%
万里扬	20%
双环传动	20%
中国汽研	20%
明新旭腾	20%

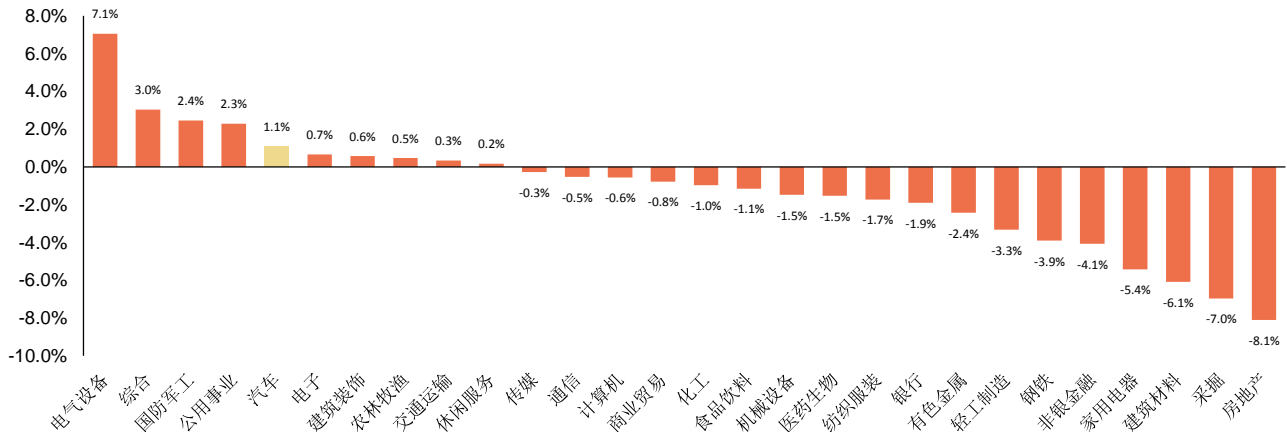
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 10 月 29 日收盘，汽车板块上涨 1.1%，沪深 300 指数下跌 1%，汽车板块涨幅高于沪深 300 指数 2.1 个百分点。

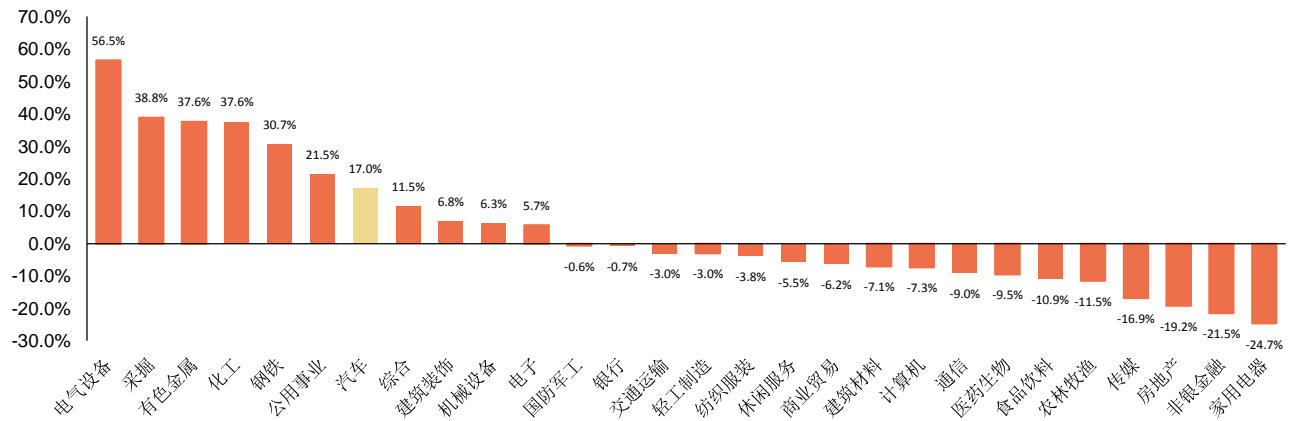
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 5 位。年初至今上涨 17%，在申万 28 个板块中位列第 7 位。

图3：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图4：各板块年初至今涨跌幅对比



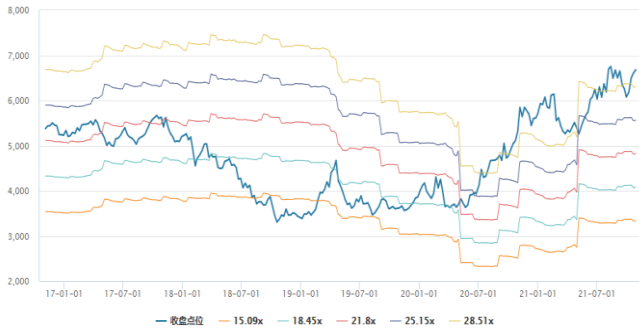
资料来源：申港证券研究所

截至 10 月 29 日：

- ◆ PE-TTM 估值：汽车板块整体估值水平较为平稳，估值水平总体略有下降，仍处于历史较高分位。申万汽车整体为 30.2 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 44.5 倍、17.6 倍、52.2 倍、24.8 倍和 18.6 倍。从数值上看整体 PE 略有提高，乘用车板块处于历史估值高位，汽车零部件估值相对合理，商用载货车估值处于历史较低分位。

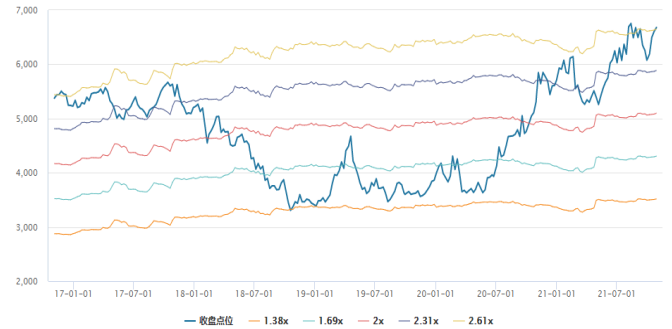
- ◆ PB 估值: 申万汽车行业整体 PB 为 2.62 倍, 乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 3.41 倍、1.41 倍、1.54 倍、2.44 倍和 1.29 倍, 整体随股价调整略有回升。

图5: 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源: Wind, 申港证券研究所

图6: 汽车行业整体估值水平(PB)

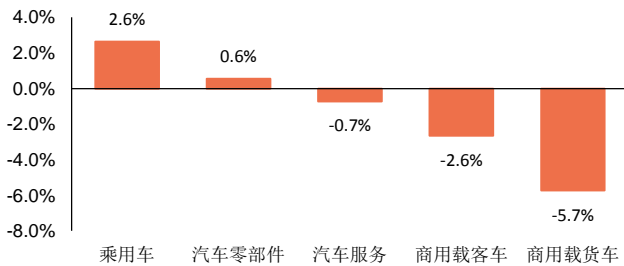


资料来源: Wind, 申港证券研究所

子板块周涨跌幅分别为: 乘用车(+2.6%), 商用载货车(-5.7%), 商用载客车(-2.6%), 汽车零部件(+0.6%), 汽车服务(-0.7%)。

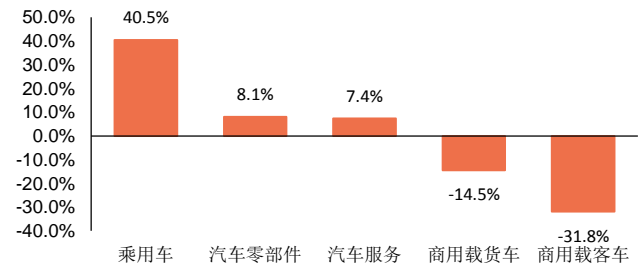
子板块年初至今涨跌幅分别为: 乘用车(+40.5%), 商用载货车(-14.5%), 商用载客车(-31.8%), 汽车零部件(+8.1%), 汽车服务(+7.4%)。

图7: 子板块周涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

图8: 子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

本周汽车板块股价涨跌幅前五名: 雷迪克、万里扬、一汽富维、拓普集团、大东方。
涨跌幅后五名: 新坐标、新日股份、九号公司、常熟汽饰、潍柴动力。

图9: 本周行业涨跌幅前十名公司

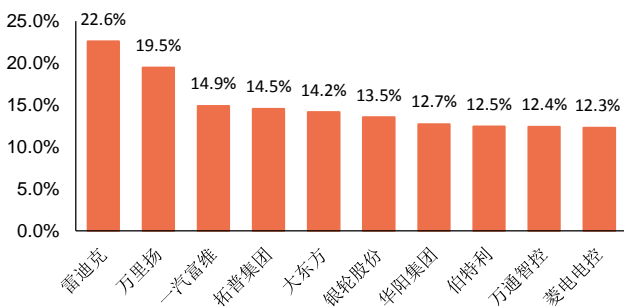
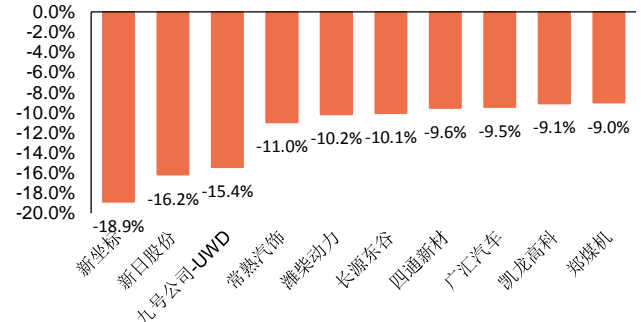


图10: 本周行业涨跌幅后十名公司



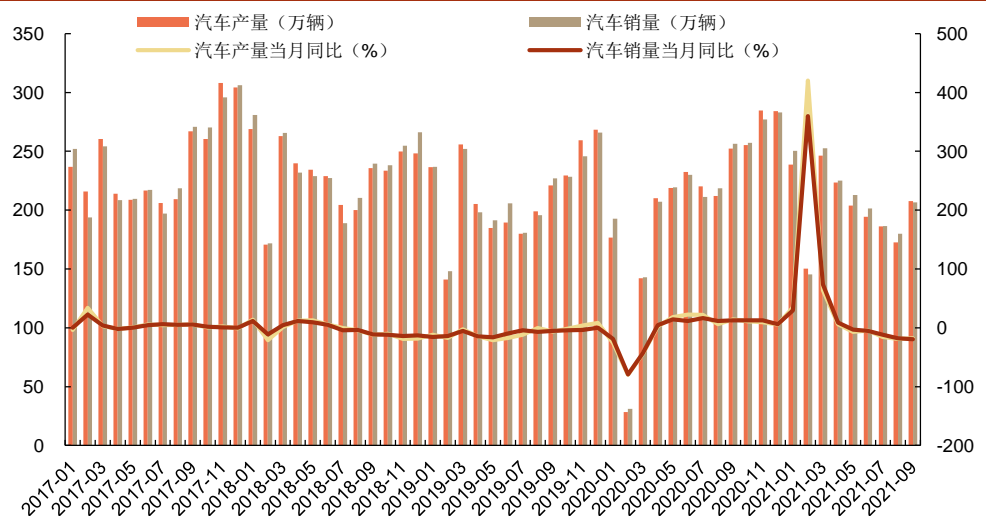
4. 行业重点数据

4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

2021年9月全国汽车产量、销量及库存情况数据公布,总体产销同比继续下降,但环比已经改善。供给端,前期因受东南亚疫情影响导致的缺芯已经有缓解迹象,产销量较8月有所回升,但供应链风险仍为完全解除,全球范围内减产压力尚在。需求端,库存已经处于低位,终端市场需求平稳,累计销量同比19年呈现微增。分车型看,新能源表现持续亮眼,当月产销继续刷新记录;商用车市场受国六政策切换有所波动,但轻客仍保持快速增长。此外,本月汽车出口也继续保持高速增长,单月出口量再创新高。随着疫情预期好转,缺芯状况有望迎来改善,行业将进入补库存阶段,产销有望环比继续改善。

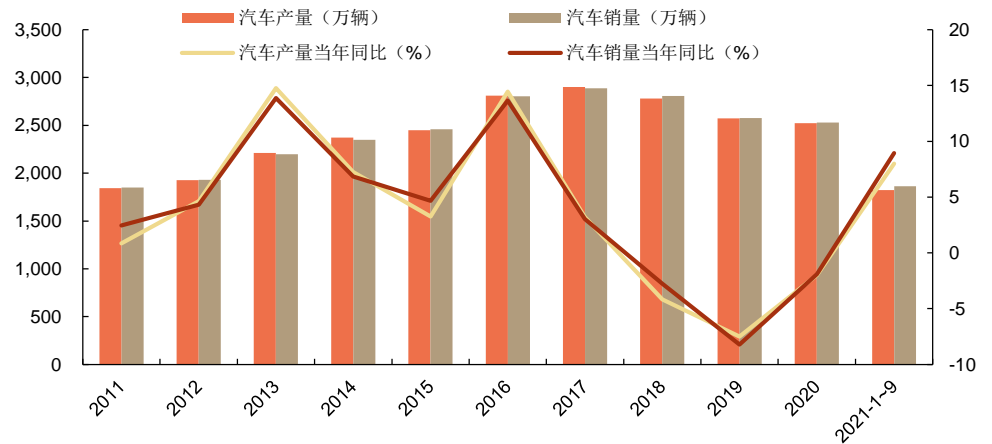
- ◆ **总体产销:同比高基数压力尚在,环比大幅改善。**9月,我国汽车产销分别为207.6万辆和206.7万辆,同比分别下降17.9%和19.6%,环比分别增加20.3%和14.9%,较8月呈回升态势。同比19年,产销同比分别下降6%和9%。1-9月,我国汽车累计产销分别完成1824.2万辆和1862.3万辆,同比分别增长8%和8.94%,增幅比1-8月回落3.9个百分点和4.8个百分点。随着疫情预期好转,缺芯状况有望迎来改善,产销情况进一步改善。
- ◆ **库存情况:库存消纳明显,逐步进入补库存周期。**9月汽车经销商综合库存系数为1.24,受到芯片短缺问题影响车市供给不足,同比下降20.5%,环比下降9.5%,库存系数仍在警戒线下方;同期经销商预警指数为50.9%,同比下降5.7%,环比下降1.5%,位于荣枯线之上。
- ◆ **出口情况:汽车出口表现不俗。**9月,汽车企业出口17.3万辆,环比下降7.5%,同比增长74%。1-9月,汽车企业出口136.2万辆,同比增长1.2倍。分车型看,9月,乘用车出口13.5万辆,环比下降12.6%,同比增长78.4%;商用车出口3.8万辆,环比增长16.2%,同比增长60.2%。

图11: 月度汽车产销量及同比变化



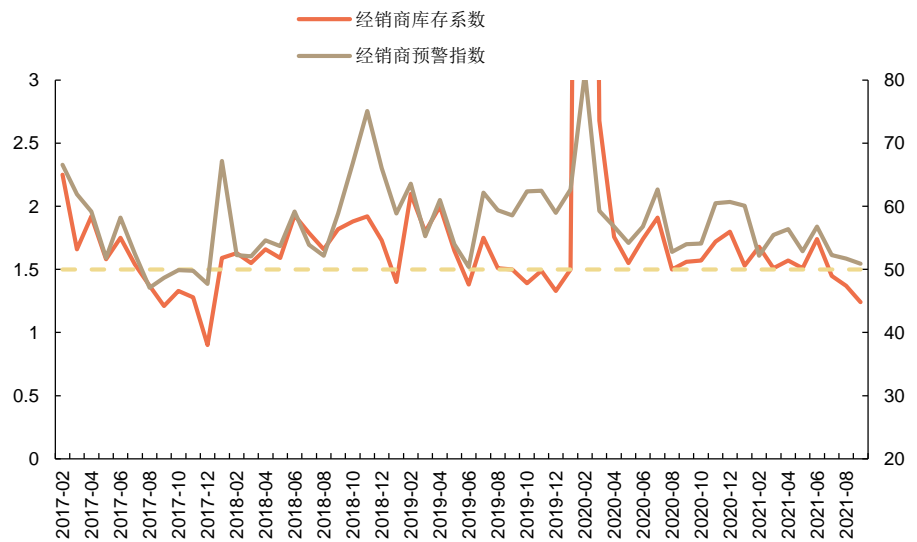
资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

图12: 历年汽车产销量及同比变化



资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

图13: 经销商库存系数及预警指数



资料来源: 流通协会, 申港证券研究所

4.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析

乘用车:

9月,乘用车产销分别完成176.7万辆和175.1万辆,同比分别下降13.9%和16.5%。产量环比增长18.1%,销量环比增长12.8%。相比19年,产销同比下降5.4%和9.5%。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%,增幅比1-8月继续回落4.5和5个百分点。

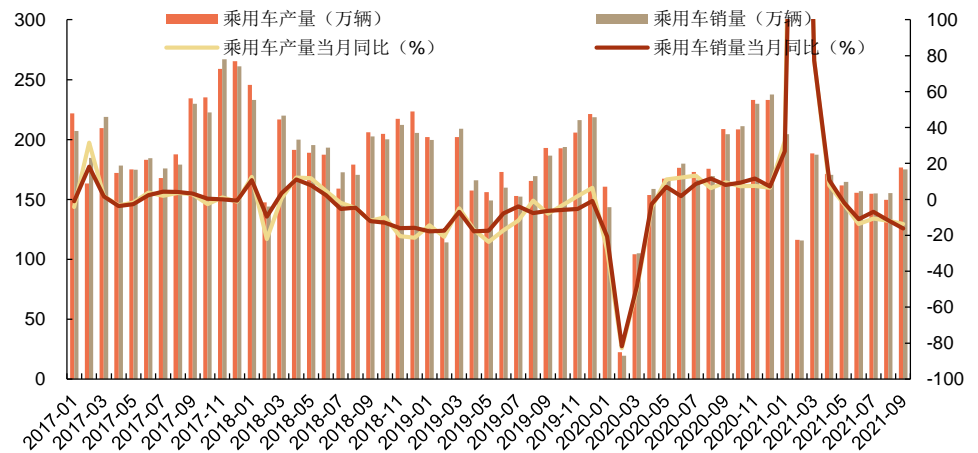
- ◆ 乘用车产销环比改善明显,缺芯有缓解迹象,看好持续回暖态势。乘用车板块压力仍旧主要来自于缺芯,同比受高基数影响仍旧维持高位,但环比8月已经有较

为大幅的改善。前期影响较大的东南亚地区特别是马来西亚疫情确诊人数已经跨越峰值逐步回落，芯片供给已经步入改善通道，预计将在未来 2-3 月在乘用车产销端有所体现。

- ◆ **自主品牌把握缺芯窗口期和新能源加速渗透的机遇，依托灵活的供应链策略，份额持续提升。**9 月自主品牌零售 82.1 万辆，同比增长 3.7%，环比 8 月增长 17%，当月市场份额达到 46.9%，累计市场份额 43.3%，仍处于上升通道。年内，自主品牌依托灵活的供应链策略，相对有效地化解了芯片短缺压力，变不利为有利，同时在新能源获得明显增量，因此比亚迪、长城、广汽等传统车企及其新能源品牌均呈高增长态势。

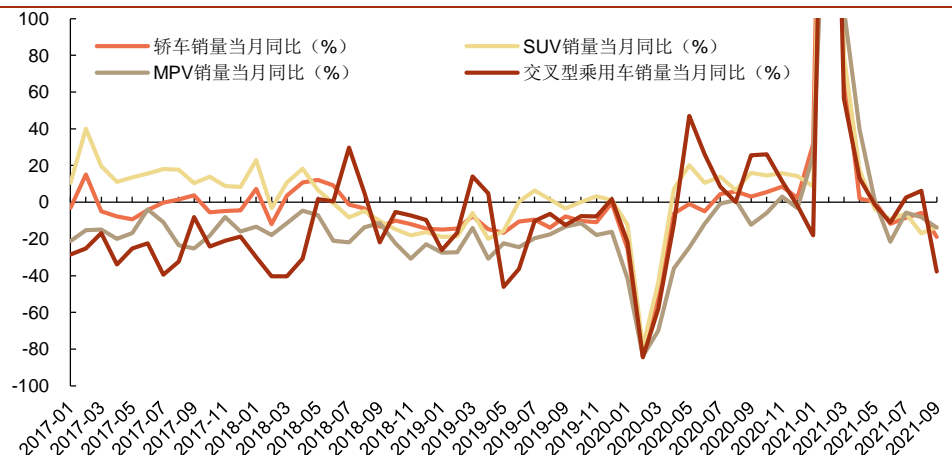
总体来看，9 月主要受芯片短缺影响，总体表现符合预期，持续领先汽车行业总体，自主品牌份额提升将会是未来乘用车市场的最大看点。考虑到东南亚疫情好转，芯片供应有望改善，我们维持全年乘用车 2200 万辆销量的判断。

图14：月度乘用车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

图15：乘用车细分车型当月销量同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

商用车：

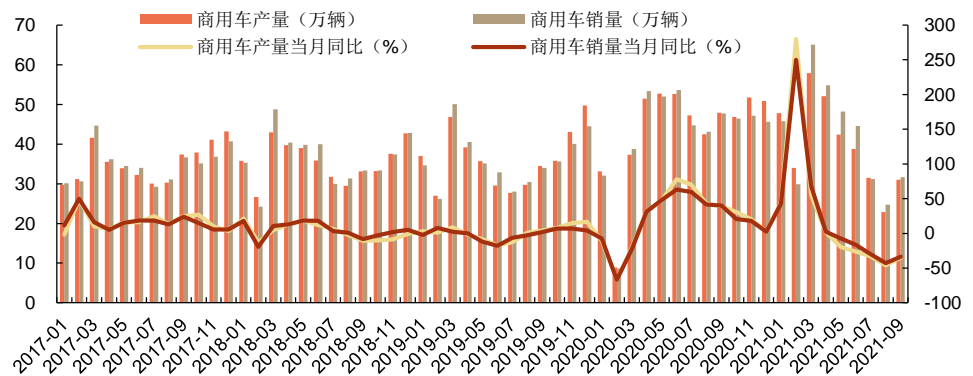
9 月，商用车产销分别完成 31 万辆和 31.7 万辆，同比分别下降 35.2%和 33.6%。

环比分别下降 10%和 7%。1-9 月，商用车产销分别完成 358.5 万辆和 376.1 万辆，其中产量同比下降 4%，销量同比增长 0.5%，销量增幅比 1-8 月回落 5 个百分点。

- ◆ **货车受排放升级透支需求持续下跌，或达年度低点。**9 月，四大类货车品种产销继续呈不同程度下降，其中重型货车由于政策波及最晚而降幅最大。9 月，重型货车销量达到 5.9 万辆，同比下降 60.7%；中型货车销量 1.1 万辆，同比下降 29.1%；轻型货车销售 16 万辆，同比下降 23.8%；微型货车销量 4.7 万辆，同比下降 18.3%。
- ◆ **客车需求乏力而持续下行，短途轻客表现相对较好。**客车方面，9 月，客车市场销售 3.9 万辆，同比下降 8.9%。负责短途客运的轻客微降 3.6%，大、中型客车面临压力，分别呈现 33.5%和 20.1%的较大降幅。

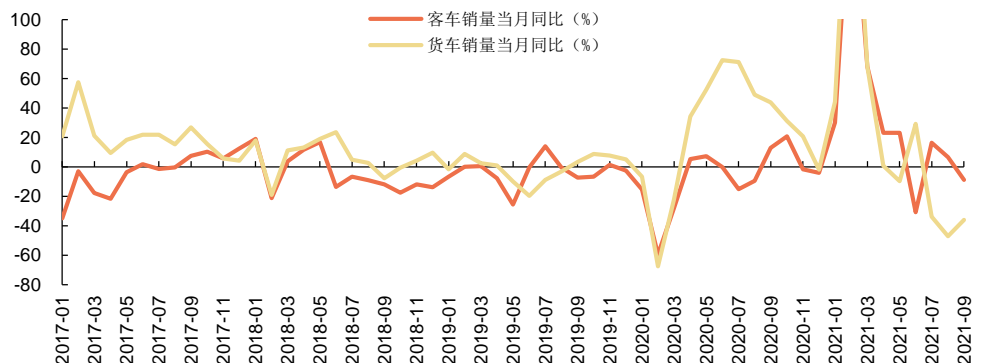
总体来看，2021 年 9 月商用车板块受政策因素表现明显疲乏，降幅明显高于乘用车，产销同比下降明显。在轻型客车的拉动下，客车依然呈现增长，但整体实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量约为 460 万辆，同比下降约 10%。

图16：月度商用车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

图17：商用车细分车型当月销量同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

新能源车：

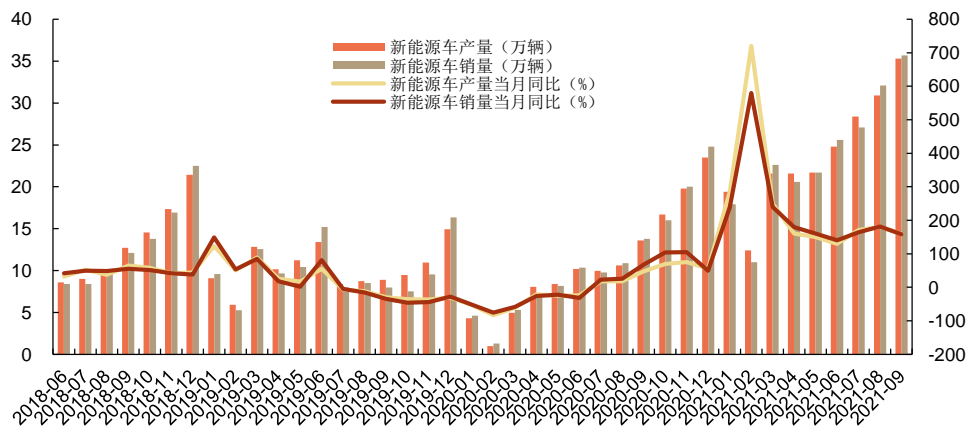
9 月，新能源汽车产销分别完成 35.3 万辆和 35.7 万辆，同比均增长 1.5 倍。环比

分别增长 14%和 11%。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。

- ◆ **纯电、插混月度销量再创新高，自主车企表现优秀，特斯拉依旧强势，大众 ID 系列起势。** 9 月，纯电动汽车产销分别完成 29.1 万辆和 29.6 万辆，同比分别增长约 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，同比分别增长 1.2 倍和 1.4 倍，两种细分车型均随着新品陆续上市继续刷新记录。新能源车企中，特斯拉表现持续强势，Model Y 单品销量达 3.3 万；自主品牌新能源车零售渗透率最高的比亚迪、上汽通用五菱、上汽乘用车、广汽贡献主要份额；新势力中蔚来、小鹏、哪吒、表现不俗；合资品牌中大众 ID 家族月交付量突破 10000 台，其他合资品牌表现依旧乏力。
- ◆ **当月新能源汽车渗透率为 17.3%，新能源乘用车渗透率达 19.5%，持续创新高。** 目前新能源汽车渗透率已经连续稳定破 10%，并呈现加速向上的态势，我们认为有望提前实现 2025 年新能源汽车 20%市场份额的中长期规划目标。

总体来看，供给端受双积分政策、充电基础设施的进一步扩张的刺激，需求端受消费观念和意愿的改善，新能源汽车产销连创新高，仍然是行业最大亮点，产业链将持续受益，我们对 21 年新能源汽车产销保持乐观态度，预计将维持高增态势，对全年预计销量为 320 万台。

图18：月度新能源车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

4.3 乘联会周度数据

零售：10 月第二周的市场零售达到日均 5.2 万辆，同比下降 10%，表现相对较弱。相对今年 9 月的第二周增长 4%。今年 10 月的前两周总体同比下降 11%，零售走势较平淡。今年 10 月的前三周总体同比下降 11%，零售走势较平淡。芯片短缺导致的供给不足短期难以解决，旺季效应下短缺压力更大；部分地区突发疫情，情况不稳，需求端不能完全释放。

表3：乘用车主要厂家 10 月周度日均零售数量和同比增速

	1-10 日	11-17 日	18-24 日	25-31 日	1-24 日	全年
19 年	30007	43534	44968	98980	38316	52014
20 年	36571	56201	58055	105446	48563	62650
21 年	35347	45654	52419		43333	

	1-10日	11-17日	18-24日	25-31日	1-24日	全月
21年同比	-3%	-19%	-10%		-11%	
环比9月同期	8%	15%	4%		8%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：10月第三周日均批发5.5万辆，同比下降17%，周度环比拉升走势相对放缓。本周相对于9月第三周的销量增长6%，体现供给端逐步改善。今年10月的前三周厂商批发总体同比下降12%，环比9月同期增长8%，生产供给稍有改善。十月份上市新车不多，10月工作日减少以及产能受芯片供应不足影响，导致提车周期延长。预计供给芯片较上月环比改善20-30%，销量可实现环比增长。

表4：乘用车主要厂家10月周度日均批发数量和同比增速

	1-10日	11-17日	18-24日	25-31日	1-24日	全月
19年	26454	49589	50782	101240	40297	54059
20年	25837	55931	66086	126149	46354	64372
21年	23682	50891	54707		40667	
21年同比	-8%	-9%	-17%		-12%	
环比9月同期	-16%	38%	6%		8%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

5. 行业新闻

5.1 车企动态

沃尔沃汽车在瑞典正式挂牌上市

北京时间10月29日下午3点，沃尔沃汽车在瑞典斯德哥尔摩证券交易所（隶属于纳斯达克集团）正式挂牌上市。沃尔沃汽车以每股53瑞典克朗（约合人民币39.751元）的价格发行B类普通股，交易代码为“VOLCARB”。至此，沃尔沃汽车为期十年的转型之路实现了预期目标，将开启发展全新篇章。吉利控股集团于2010年3月28日，斥资18亿美元从福特手中买下沃尔沃轿车业务，并获得沃尔沃轿车品牌的拥有权，吉利由此成为中国汽车行业第一家跨国公司。

R品牌更名为“飞凡汽车”，开启独立运营

10月29日，上汽集团发布公告称，为加快发展中高端智能电动车自主品牌，公司拟投资设立飞凡汽车科技有限公司，并将上汽集团乘用车分公司的R品牌独立出来，由飞凡汽车以轻资产方式进行市场化运作，加快提升市场竞争力。这意味着，R品牌将正式独立运营。据了解，飞凡汽车定位于“用户导向的数据驱动型科技公司”，注册资本为人民币70亿元，其中公司认缴出资66.5亿元人民币，占注册资本的95%；员工持股平台认缴出资3.5亿元人民币，占比5%。

计划总投资3.36亿元，广汽埃安将新建自研电池试制线

10月29日，广州汽车集团股份有限公司第六届董事会第3次会议审议通过《关于自研电池生产线建设项目的议案》，为加快自研电池技术的产业化，对电池工艺成熟度、产品一致性、产品成本等进行验证，储备量产工艺技术，同意全资子公司广

汽埃安新能源汽车有限公司自研电池试制线建设项目方案的实施，项目计划总投资 3.36 亿元。

5.2 产业链动态

东安动力拟投建新能源混动系统新基地，预计总投资 12.5 亿元

10 月 29 日，东安动力发布公告称，公司及长安汽车与哈尔滨市人民政府、哈尔滨经济技术开发区管委会签署《新能源混动系统新基地项目投资协议书》（以下简称《协议书》），拟投资建设新能源混动系统新基地，预计总投资 12.5 亿元，分三期进行建设，项目一期力争在 2021 年年底开工。

博世将斥资 4.67 亿美元，扩大芯片产能

近日，博世表示公司将在 2022 年投资逾 4 亿欧元（合 4.67 亿美元），扩大德国德累斯顿和罗伊特林根半导体工厂的规模，它还将在马来西亚槟城州建立一个半导体测试中心。作为世界上最大的汽车零部件供应商，该公司希望提高芯片产量，解决全球芯片短缺问题。

麦格纳收购维宁尔 将加快投资布局 ADAS 系统

麦格纳和维宁尔日前宣布双方已达成最终合并协议，麦格纳将收购汽车安全技术领域的领导者维宁尔。此次收购将使得麦格纳的高级驾驶辅助系统（简称“ADAS”）业务在全球占据领先地位。此次收购还扩大了麦格纳与主要客户的 ADAS 业务，提供了获得新客户和进入新地区的机会，包括在亚洲的机会。

5.3 政策法规

工信部启动新能源汽车换电模式应用试点工作 11 个城市纳入试点范围

日前，工业和信息化部办公厅印发《关于启动新能源汽车换电模式应用试点工作的通知》（以下简称《通知》），决定启动新能源汽车换电模式应用试点工作。纳入此次试点范围的城市共有 11 个，其中综合应用类城市 8 个（北京、南京、武汉、三亚、重庆、长春、合肥、济南），重卡特色类 3 个（宜宾、唐山、包头）。《通知》对试点工作提出明确要求：一是加强工作统筹，建立协调工作机制，切实加强换电模式应用试点工作组织实施；二是建立健全安全管理制度，加强安全监管，切实保障换电站、换电车辆运行安全；三是强化政策落实、模式探索、创新支持，加快形成可复制可推广经验。

国务院发布《关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》到 2030 年新能源车比例提升到 40%

10 月 24 日，中共中央、国务院发布《关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》，26 日《2030 年前碳达峰行动方案》发布，这两个文件是我们未来几十年节能减排的纲领性文件。为确保能够如期实现 2030 年前碳达峰目标，《行动方案》在重点任务中明确列出“碳达峰十大行动”，包括能源绿色低碳转型、节能降碳增效、工业领域碳达峰、城乡建设碳达峰、交通运输绿色低碳、循环经济助力降碳、绿色低碳科技创新、碳汇能力巩固提升、绿色低碳全民、各地区

梯次有序碳达峰行动等。行动方案明确要有序实现碳达峰。保持石油消费处于合理区间，逐步调整汽油消费规模。到 2030 年，当年新增新能源、清洁能源动力的交通工具比例达到 40% 左右。

5.4 一周新车

表5：一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	长安汽车	Uni-K	B 级 SUV	2021/10/25
2	上汽荣威	荣威 RX5 ePlus	A 级 SUV	2021/10/25
3	北京奔驰	GLC	B 级 SUV	2021/10/25
4	北京奔驰	CLA	A 级 轿车	2021/10/26
5	奇瑞新能源	大蚂蚁	B 级 SUV	2021/10/28
6	长城汽车	哈弗 H6S	A 级 SUV	2021/10/30
7	广汽丰田	塞那	C 级 MPV	2021/10/30

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

6. 风险提示

汽车销量不及预期；

汽车产业刺激政策落地不及预期；

市场竞争加剧的风险；

关键原材料短缺及原材料成本上升的风险；

疫情控制不及预期。

分析师承诺

负责本研究报告全部或部分内容的每一位证券分析师，在此申明，本报告的观点、逻辑和论据均为分析师本人**独立**研究成果，引用的相关信息和文字均已注明出处，**不受任何第三方的影响和授意**。本报告依据公开的信息来源，力求清晰、准确地反映分析师本人的研究观点。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中的具体推荐或观点直接或间接相关。

风险提示

本证券研究报告所载的信息、观点、结论等内容仅供投资者决策参考。在任何情况下，本公司证券研究报告均不构成对任何机构和个人的投资建议，**任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效**。市场有风险，投资者在决定投资前，务必要审慎。投资者应自主作出投资决策，自行承担投资风险。

免责声明

本报告由申港证券股份有限公司研究所撰写，申港证券股份有限公司（简称“本公司”）是具有合法证券投资咨询业务资格的机构。本报告中所引用信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息或意见并不构成所述证券的买卖出价或征价，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。

本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。同时，本公司对本报告所含信息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。

本公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或者争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等相关服务。本报告版权仅为我公司所有，未经许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发，需注明出处为申港证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

本报告的风险等级定级为 R3 仅供符合本公司投资者适当性管理要求的客户使用，本公司不会因接收人收到本报告而视其为当然客户。未经授权私自刊载研究报告的机构以及其阅读和使用者应慎重使用报告、防止被误导，本公司不承担由于非授权机构私自刊发和非授权客户使用该报告所产生的相关风险和法律责任。

行业评级体系

申港证券行业评级体系：增持、中性、减持

增持	报告日后的 6 个月内，相对强于市场基准指数收益率 5% 以上
中性	报告日后的 6 个月内，相对于市场基准指数收益率介于 -5%~+5% 之间
减持	报告日后的 6 个月内，相对弱于市场基准指数收益率 5% 以上

市场基准指数为沪深 300 指数

申港证券公司评级体系：买入、增持、中性、减持

买入	报告日后的 6 个月内，相对强于市场基准指数收益率 15% 以上
增持	报告日后的 6 个月内，相对强于市场基准指数收益率 5%~15% 之间
中性	报告日后的 6 个月内，相对于市场基准指数收益率介于 -5%~+5% 之间
减持	报告日后的 6 个月内，相对弱于市场基准指数收益率 5% 以上