

800V 高压快充时代开启

——汽车行业研究周报

申港证券
SHENGANG SECURITIES

投资摘要:

每周一谈: 800V 高压快充时代开启

充电慢、充电难制约着电动车的发展。高电压平台技术和与之配套的超级充电桩是目前最被看好的解决方案之一。2019 年, 保时捷发布全球首款 800V 高压平台车型 Taycan。目前国内大部分整车厂已进行了 800V 高压平台布局, 相关新车将在 2022 年之后陆续上市。超级充电桩的部署也在有序推进。

电压平台的升高, 意味着核心三电系统以及空调压缩机、DCDC、OBC 等部件都需要重新选型。过高的充电电压或电流将导致电池电极材料和电解液的稳定性降低, 引起电池副反应增加, 并在负极表面出现析锂现象。电压的提高也会对绝缘能力、耐压等级以及爬电距离提出更高要求, 将对电气部件的设计和成本带来影响。

400V 升级到 800V 受益环节主要是电池材料升级和零部件升级。材料升级主要是负极、碳纳米管、新型锂盐 LiFSI, 推荐杉杉股份、璞泰来、天赐材料等。零部件升级的核心是电驱, 而碳化硅的使用是电驱升级方向上最大的增量, 建议关注碳化硅相关产业链个股, 如三安光电、斯达半导、天岳先进、时代电气、士兰微、比亚迪半导体等, 除此之外, 电机电控(汇川技术、大洋电机、英博尔)、OBC+DCDC(欣锐科技、通合科技)、连接器及线束(瑞可达、中航光电、永贵电器、合兴股份)、电容(法拉电子)等方面个股也将充分受益。

市场回顾:

截至 8 月 5 日收盘, 汽车板块-4.4%, 沪深 300 指数-0.3%, 汽车板块跌幅高于沪深 300 指数 4.1 个百分点。从板块排名来看, 汽车行业上周涨跌幅在申万 31 个板块中位列第 29 位, 表现不佳。年初至今汽车板块-2.7%, 在申万 31 个板块中位列第 2 位。

- ◆ 子板块周涨跌幅表现: 绝大部分板块出现下跌, 电动乘用车(1.3%)为唯一上涨板块, 其他汽车零部件(-7.8%)、汽车电子电气系统(-6.5%)和其他运输设备(-6.3%)跌幅居前。
- ◆ 子板块年初至今涨跌幅表现: 下跌板块数量大于上涨板块数量, 电动乘用车(21.1%)、其他运输设备(9.1%)和其他汽车零部件(5.2%)出现上涨, 汽车综合服务(-21.6%)、车身附件及饰件(-10.7%)和汽车电子电气系统(-9%)跌幅居前。
- ◆ 涨跌幅前五名: 晋拓股份、日盈电子、神通科技、金麒麟、常青股份。
- ◆ 涨跌幅后五名: 襄阳轴承、春兴精工、祥鑫科技、今飞凯达、东箭科技。

本周投资策略及重点推荐:

汽车板块应关注低估值的整车和零部件龙头企业因业绩改善带来的机会, 新能源电动化和智能化的优质赛道核心标的。因此我们建议关注: 在新能源领域具备先发优势的自主车企, 如比亚迪、长城汽车、广汽集团、理想汽车、小鹏汽车等; 业绩稳定的低估值零部件龙头, 如华域汽车、均胜电子、福耀玻璃等; 电动化和智能化的优质赛道核心标的, 如华阳集团、德赛西威、瑞可达、科博达、伯特利等; 国产替代概念受益股, 如菱电电控、三花智控、星宇股份、上声电子、中鼎股份等; 强势整车企业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。

本周推荐组合: 比亚迪 20%、德赛西威 20%、三花智控 20%、华域汽车 20%和拓普集团 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。

评级

增持(维持)

2022 年 08 月 06 日

曹旭特

分析师

SAC 执业证书编号: S1660519040001

卢宇峰

研究助理

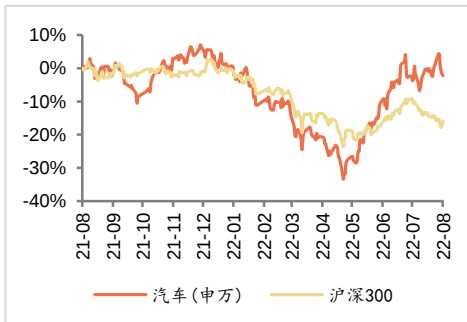
SAC 执业证书编号: S1660121110013

luyufeng@shgsec.com

行业基本资料

股票家数	237
行业平均市盈率	37.4
市场平均市盈率	17.6

行业表现走势图



资料来源: Wind, 申港证券研究所

相关报告

- 1、《汽车行业研究周报: 6 月产销强势反弹 回暖势头有望延续》2022-07-18
- 2、《汽车行业研究周报: 2021 年双积分成绩公布 政策调整在即》2022-07-11
- 3、《汽车行业研究周报: 出口激增 国际竞争力持续提升》2022-07-03

内容目录

1. 每周一谈：800V 高压快充时代开启	4
2. 投资策略及重点推荐	6
3. 市场回顾	7
3.1 板块总体涨跌	7
3.2 子板块涨跌及估值情况	7
3.3 当周个股涨跌	9
4. 行业重点数据	9
4.1 产销存数据	9
4.1.1 乘联会周度数据	9
4.1.2 汽车产销存数据	10
4.2 汽车主要原材料价格	12
5. 行业动态	12
5.1 行业要闻	12
5.2 一周重点新车	13
6. 风险提示	13

图表目录

图 1： 保时捷 Taycan 高压架构	4
图 2： 各板块周涨跌幅对比	7
图 3： 各板块年涨跌幅对比	7
图 4： 子板块周涨跌幅对比	8
图 5： 子板块年初至今涨跌幅对比	8
图 6： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)	8
图 7： 汽车行业整体估值水平(PB)	8
图 8： 本周行业涨跌幅前十名公司	9
图 9： 本周行业涨跌幅后十家公司	9
图 10： 月度汽车产销量及同比变化	11
图 11： 历年汽车产销量及同比变化	11
图 12： 经销商库存系数及预警指数	11
图 13： 国内汽车出口情况	11
图 14： 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： 商用车产销量及同比变化	12
图 17： 新能源车产销量及同比变化	12
图 18： 钢铁价格及同比变化	12
图 19： 铝价格及同比变化	12
图 20： 铜及同比变化	12
图 21： 天然橡胶价格及同比变化	12
表 1： 国内部分车企高压平台量产规划	5
表 2： 国内部分车企超冲桩部署情况	5
表 3： 本周推荐投资组合	6

表 4: PE-TTM、PB 当周估值及十年历史分位.....	8
表 5: 乘用车主要厂家 7 月周度日均零售数 (单位: 辆) 和同比增速.....	9
表 6: 乘用车主要厂家 7 月周度日均批发数 (单位: 辆) 和同比增速.....	10
表 7: 一周重点新车.....	13

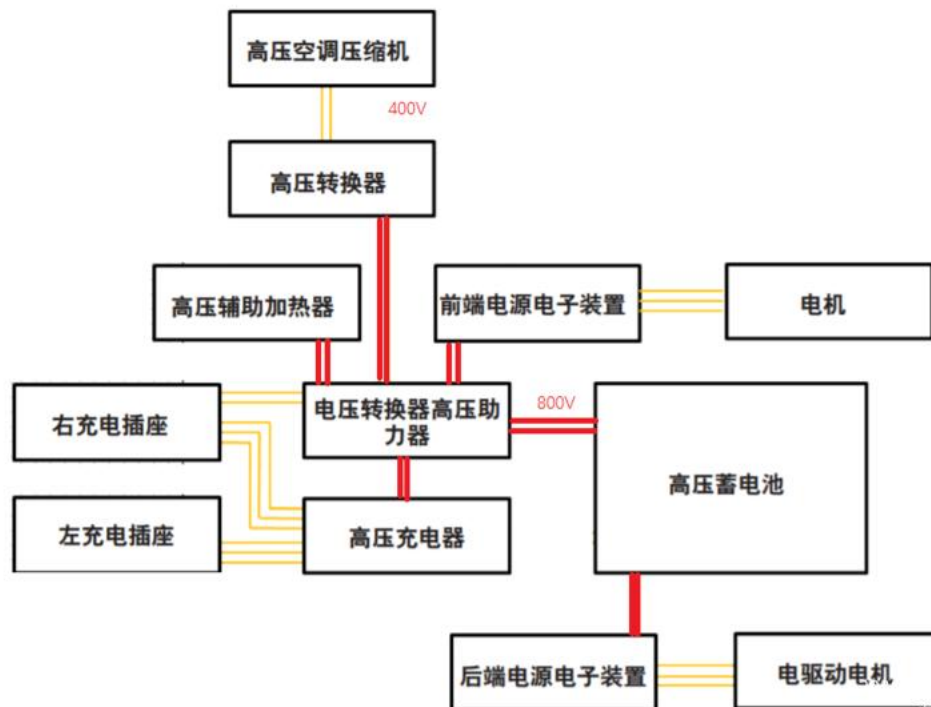
1. 每周一谈：800V 高压快充时代开启

随着续航超过 1000km 的车型陆续亮相，电动车里程焦虑问题得到了很大程度的缓解，但充电慢、充电难依旧制约着电动车的发展。高电压平台技术和与之配套的超级充电桩是目前最被看好的解决方案之一。

受限于硅基 IGBT 功率元器件的耐压能力，目前电动车高压系统普遍采用 400V 电压平台。基于该电压平台的充电桩中，充电功率最大的是特斯拉第三代超级充电桩，达到了 250kW，工作电流的峰值接近 600A。如果想要进一步提高充电功率、缩短充电时间，就需要将电压平台从 400V 提升到 800V、1000V 甚至更高的水平，来实现高压系统的扩容，实现 350KW 以上的快充。而且在充电功率相同的情况下，800V 高压快充架构下的高压线束直径更小，相应成本更低，电池的散热更少，热管理的难度相对也低一些，整体电池成本更优。

2019 年，出于对充电速度和持续性能的追求，保时捷发布全球首款 800V 高压平台车型 Taycan，可实现 23 分钟内把动力电池从 5% 充至 80%。由于空调压缩机、充电桩等部件电压限制，Taycan 具备 4 个电压平台，包括 800V（动力电池）、400V、48V 和 12V（LFP 电池）。保时捷为仅支持 400V 的空调压缩机配备了一个 800V 转 400V 的转化器用于供电，并额外搭载一台直流车载充电泵，将 400V 的充电桩输出电压升压至 800V 后再对电池进行充电。

图1：保时捷 Taycan 高压架构



资料来源：汽车之家，申港证券研究所

鉴于 800V 高压平台可有效解决补能焦虑，目前国内大部分整车厂已进行了相关布局。2021 年比亚迪、吉利、长城、小鹏、零跑等相继发布了 800V 高压技术的布局规划，理想、蔚来等车企也在积极筹备相关技术。从量产时间看，各大车企基于 800V

高压技术方案的新车将在 2022 年之后陆续上市。

表1：国内部分车企高压平台量产规划

车企	电压	功率	电流	续航	量产时间
长城沙龙	800V	400KW	600A	充电 10 分钟，续航 400 公里	机甲龙限量版将在 2022 年交付
比亚迪	800V	228KW	---	充电 5 分钟，续航 150 公里	ocean-x 预计 2022 年发布
东风岚图	800V	360KW	600A	充电 10 分钟，续航 400 公里	---
广汽埃安	1000V	480KW	600A	充电 5 分钟，续航 200 公里	率先搭载在 AION V 车型上
吉利极氪	800V	360KW	---	充电 5 分钟，续航 120 公里	---
北汽极狐	800V	---	---	充电 10 分钟，续航 196 公里	阿尔法 S HI 版已上市
小鹏	800V	480KW	670A	充电 5 分钟，续航 200 公里	G9 将于 2022 年 Q3 上市
理想	850V	480KW	---	---	2023 年上市
蔚来	800V	---	---	---	2024 年上市
零跑	800V	400KW	---	充电 5 分钟，续航 200 公里	2024 年 Q4 上市

资料来源：佐思汽研，申港证券研究所

搭载 800V 高压平台的车在现有普通的充电桩充电，充电速度达不到预期，无法实现真正意义上的超级快充。目前超级充电桩的部署也在有序推进。而整车厂除了与运营商合作部署充电网络外，也在积极自建充电网络。无论自建还是合作运营，高压都是重要的发展趋势。

表2：国内部分车企超冲桩部署情况

车企	功率	高压值	充电桩部署
吉利	240-360KW	---	2021 年极能在北京、上海、广州、深圳、杭州、宁波、西安、长沙、武汉、成都布局自建充电网络
广汽	480-600KW	1000V	到 2025 年，广汽埃安计划建成超级充电站 2000 站，覆盖 300 个城市
北汽	180-360KW	---	2021 年在北京、上海、深圳、广州、苏州投资建设 24 座专属超充站和 16 座目的地站、84 座认证站、267 座推优站
小鹏	480KW	800V	截至 2021 年 10 月，小鹏品牌超充站上线 439 座，覆盖 121 个城市
理想	480KW	850V	2025 年计划在全国建成超过 3000 个超充站

资料来源：佐思汽研，申港证券研究所

电压平台的升高，相应采用的元器件及相关材料的耐压等级都需要提升至 800V 以上，意味着核心三电系统以及空调压缩机、DCDC 直流变压器、OBC 车载充电机等部件都需要重新选型。对于电池包而言，调整电芯串并联的数量就能对电压进行适配，但难点在于如何保证高电压、大电流情况下的安全性和使用寿命。过高的充电电压或电流将导致电池电极材料和电解液的稳定性降低，引起电池副反应增加，并在负极表面出现析锂现象。在电驱动系统方面，电压的提高会对绝缘能力、耐压等级以及爬电距离提出更高的要求，将对电气部件的设计和成本带来影响，碳化硅材料凭借耐压性好、稳定性好、频率优于硅基 IGBT、体积小等优点，受到行业的广泛关注。

- 目前主流的动力电池包，已经能够支持 2C 充电倍率，通过电解液添加剂、各向同性石墨、石墨烯等材料的使用，可以一定程度上提升电池材料的电导率，改善高电压下三元材料的稳定性。但这些方案并不能从根本上避免副反应的发生，如果想要实现 4C 甚至 6C 充电倍率的超快充，还需要在电池材料、高控制精度的

BMS 等方面实现突破。

- ◆ 碳化硅主要应用在车载电源和电机控制器领域。虽然目前 SiC 器件价格较高，大范围应用会使单车成本有所上涨，但使用 SiC 器件可以增加续航里程，并降低电池成本，与 SiC 器件带来的成本上涨抵消之后，单车成本有所下降。而且从长期看，SiC 器件的价格将逐渐下探，国内部分厂商已经成功布局 SiC 器件领域，国内厂商有可能实现弯道超车，实现国产化替代。

400V 升级到 800V 受益环节主要是电池材料升级和零部件升级。材料升级主要是负极、碳纳米管、新型锂盐 LiFSI，推荐杉杉股份、璞泰来、天赐材料等。零部件升级的核心是电驱，而碳化硅的使用是电驱升级方向上最大的增量，建议关注碳化硅相关产业链个股，如三安光电、斯达半导、天岳先进、时代电气、士兰微、比亚迪半导体等，除此之外，电机电控（汇川技术、大洋电机、英博尔）、OBC+DCDC（欣锐科技、通合科技）、连接器及线束（瑞可达、中航光电、永贵电器、合兴股份）、电容（法拉电子）等方面个股也将充分受益。

2. 投资策略及重点推荐

总体来看，汽车行业随着疫情防控向好发展的趋势和各项刺激政策的加持，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。考虑到汽车行业目前整体情况，建议关注低估值的整车和零部件龙头企业因业绩改善带来的机会；新能源汽车电动化和智能化的优质赛道核心标的。

- ◆ 长期看好在新能源领域具备先发优势的自主车企，如比亚迪、长城汽车、广汽集团、理想汽车、小鹏汽车等；
- ◆ 业绩稳定的低估值零部件龙头，如华域汽车、均胜电子、福耀玻璃等；
- ◆ 电动化和智能化的优质赛道核心标的，如华阳集团、德赛西威、瑞可达、科博达、伯特利等；
- ◆ “国内大循环”带来的国产替代机会，如菱电电控、三花智控、星宇股份、上声电子、中鼎股份等；
- ◆ 强势整车企业（特斯拉、大众等）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。

结合目前市场基本情况，我们本周推荐投资组合如下：

表3：本周推荐投资组合

公司	权重
比亚迪	20%
德赛西威	20%
三花智控	20%
华域汽车	20%
拓普集团	20%

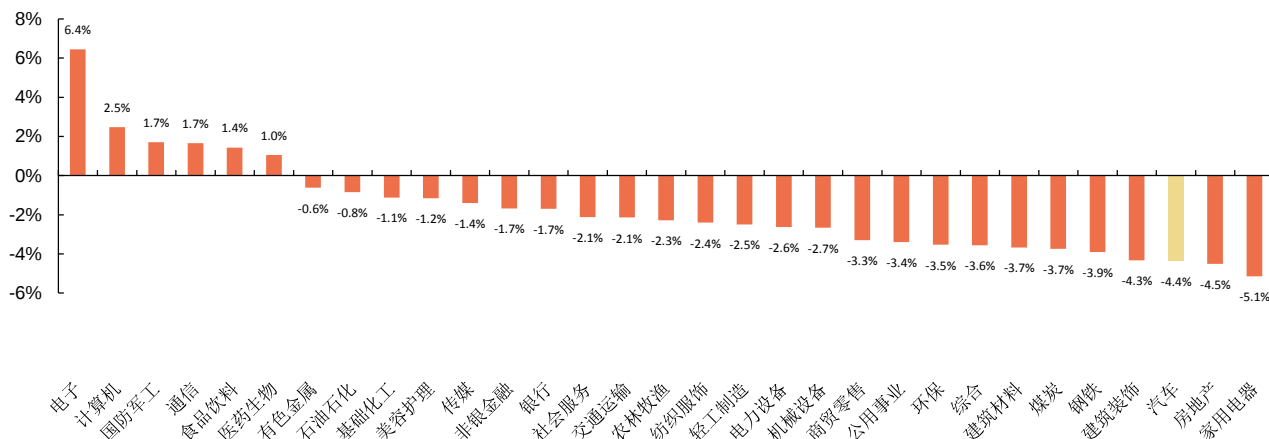
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

3.1 板块总体涨跌

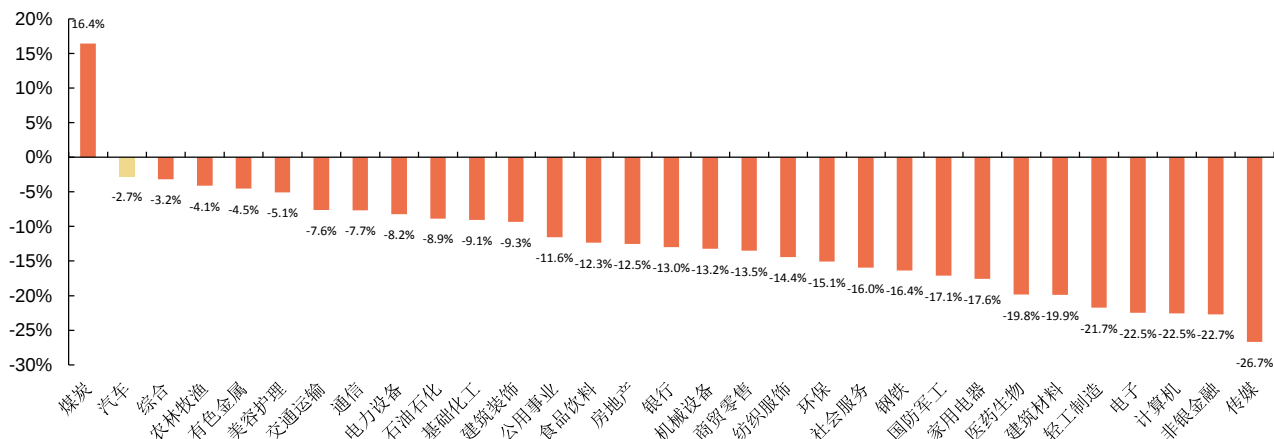
板块涨跌：截至 8 月 5 日收盘，汽车板块-4.4%，沪深 300 指数-0.3%，汽车板块跌幅高于沪深 300 指数 4.1 个百分点。从板块排名来看，汽车行业上周涨跌幅在申万 31 个板块中位列第 29 位，表现不佳。年初至今汽车板块-2.7%，在申万 31 个板块中位列第 2 位。

图2：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图3：各板块年涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

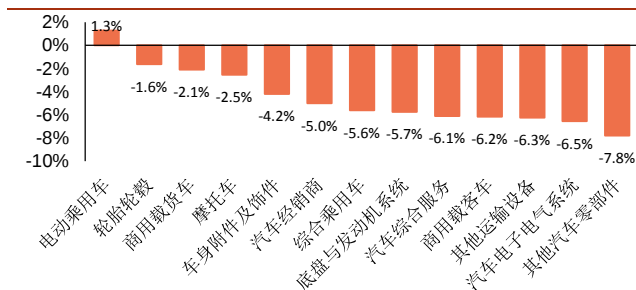
3.2 子板块涨跌及估值情况

子版块涨跌：

- ◆ 子板块周涨跌幅表现：绝大部分板块出现下跌，电动乘用车（1.3%）为唯一上涨板块，其他汽车零部件（-7.8%）、汽车电子电气系统（-6.5%）和其他运输设备（-6.3%）跌幅居前。

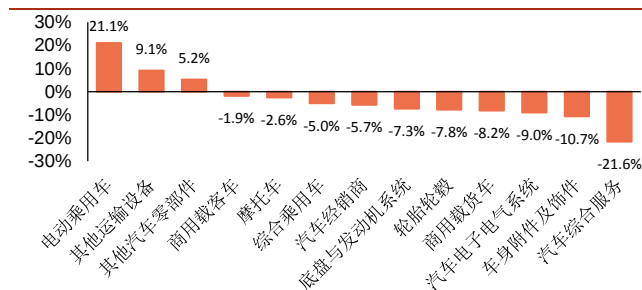
- ◆ 子板块年初至今涨跌幅表现：下跌板块数量大于上涨板块数量，电动乘用车（21.1%）、其他运输设备（9.1%）和其他汽车零部件（5.2%）出现上涨，汽车综合服务（-21.6%）、车身附件及饰件（-10.7%）和汽车电子电气系统（-9%）跌幅居前。

图4：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图5：子板块年初至今涨跌幅对比

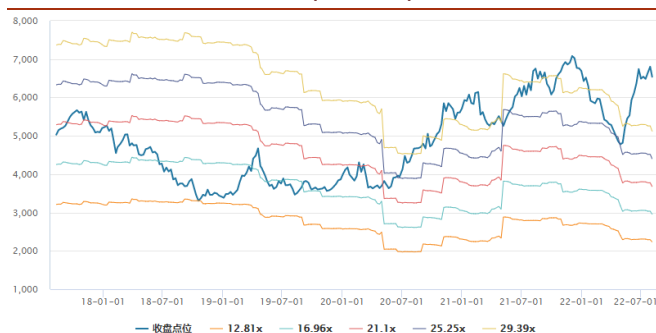


资料来源：Wind，申港证券研究所

估值情况：从估值来看，汽车行业估值水平自疫情以来持续处于高位，本周估值有所回调。

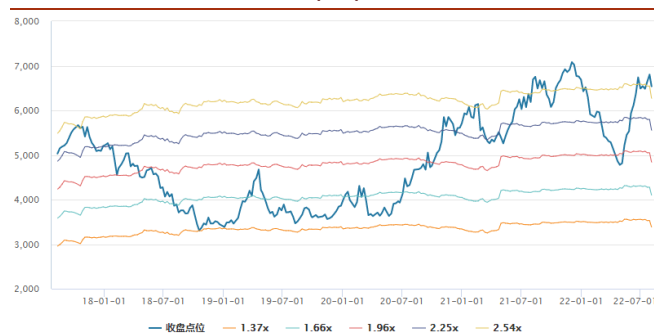
- ◆ PE-TTM 估值：申万汽车行业整体 PE-TTM 为 37.36 倍，10 年历史分位 99.61%。乘用车、商用车、汽车零部件处于高位。
- ◆ PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.65 倍，10 年历史分位 88.77%。乘用车处于高位，汽车服务处于低位。

图6：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7：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

表4：PE-TTM、PB 当周估值及十年历史分位

		PE	PE-TTM 近 10 年历史分位	PB	PB 近 10 年历史分位
子版块	汽车	37.36	99.61%	2.65	88.77%
	乘用车	40.62	97.46%	3.37	95.12%
	商用车	55.6	98.83%	1.79	51.37%
	汽车零部件	34.68	95.7%	2.48	60.25%
	汽车服务	22.32	30.47%	1.2	11.91%
	摩托车及其他	44.02	41.8%	3.07	35.16%

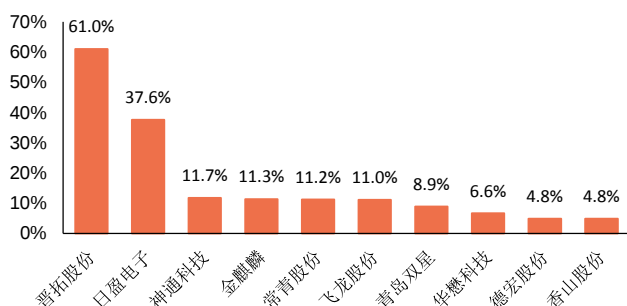
资料来源：Wind，申港证券研究所

3.3 当周个股涨跌

当周个股涨跌：

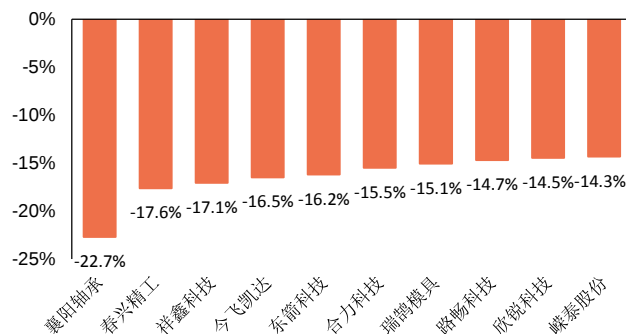
- ◆ 涨跌幅前五名：晋拓股份、日盈电子、神通科技、金麒麟、常青股份。
- ◆ 涨跌幅后五名：襄阳轴承、春兴精工、祥鑫科技、今飞凯达、东箭科技。

图8：本周行业涨跌幅前十名公司



资料来源：Wind, 申港证券研究所

图9：本周行业涨跌幅后十名公司



资料来源：Wind, 申港证券研究所

4. 行业重点数据

4.1 产销存数据

4.1.1 乘联会周度数据

零售：7月25-31日，乘用车零售61.3万辆，同比增长14%，环比上周增长44%，较上月同期下降21%，表现持续走强。

表5：乘用车主要厂家7月周度日均零售数（单位：辆）和同比增速

	1-10日	11-17日	18-24日	25-31日	1-24日	全月
20年	34189	44797	46043	88832	40740	51600
21年	34129	41197	48657	76884	40428	48660
22年	39589	47909	60653	87501	48159	57043
22年同比	16%	16%	25%	14%	19%	17%
环比6月同期	-6%	-15%	-9%	-21%	-10%	-9%

资料来源：乘联会, 申港证券研究所

批发：7月25-31日，乘用车批发87.8万辆，同比增长53%，环比上周增长85%，较上月同期下降11%，表现明显走强。

表6：乘用车主要厂家7月周度日均批发数（单位：辆）和同比增速

	1-10 日	11-17 日	18-24 日	25-31 日	1-24 日	全月
20 年	39183	44763	47539	86240	43248	52956
21 年	35184	38185	45905	82163	39186	48891
22 年	40879	51400	67597	125370	51740	68366
22 年同比	16%	35%	47%	53%	32%	40%
环比 6 月同期	-1%	-12%	-10%	-11%	-8%	-3%

资料来源：乘联会，申港证券研究所

4.1.2 汽车产销存数据

汽车整车：

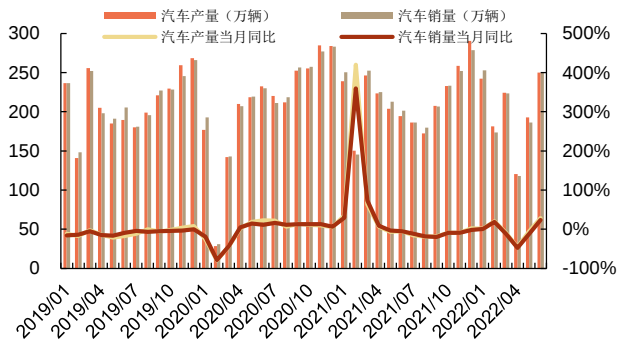
- ◆ **总体产销：当月同比快速增长。**6 月，汽车产销分别完成 249.9 万辆和 250.2 万辆，环比分别增长 29.7%和 34.4%，同比分别增长 28.2%和 23.8%。1~6 月，汽车产销分别完成 1211.7 万辆和 1205.7 万辆，同比分别下降 3.7%和 6.6%。
- ◆ **库存情况：较 5 月有所好转，进入景气区间。**6 月汽车经销商综合库存系数为 1.36，环比下降 20.9%，同比下降 8.1%，库存水平位于警戒线以下，进入合理范围内。同期经销商库存预警指数为 49.5%，环比下降 7.3pct，同比下降 6.6pct，库存预警指数位于荣枯线之下。得益于国家及地方政府陆续出台包括财政补贴、减征购置税、放宽汽车限购等在内的系列促进汽车消费的相关政策，汽车流通行业进入景气区间。
- ◆ **出口情况：汽车出口连创历史新高。**6 月，汽车整车出口 24.9 万辆，环比增长 1.8%，同比增长 57.4%。1~6 月，汽车整车出口 121.8 万辆，同比增长 47.1%。分车型看，乘用车出口 94.5 万辆，同比增长 49.7%；商用车出口 27.4 万辆，同比增长 38.8%。新能源汽车出口 20.2 万辆，同比增长 1.3 倍。

乘用车：产销受政策促进效应明显。6 月，乘用车产销分别完成 223.9 万辆和 222.2 万辆，环比分别增长 31.6%和 36.9%，同比分别增长 43.6%和 41.2%。1~6 月，乘用车产销分别完成 1043.4 万辆和 1035.5 万辆，同比分别增长 6.0%和 3.4%。

商用车：需求透支，表现依然低迷。6 月，商用车产销分别完成 26.1 万辆和 28.1 万辆，环比分别增长 15.7%和 17.4%，同比分别下降 33.2%和 37.4%。1~6 月，商用车产销分别完成 168.3 万辆和 170.2 万辆，同比分别下降 38.5%和 41.2%。

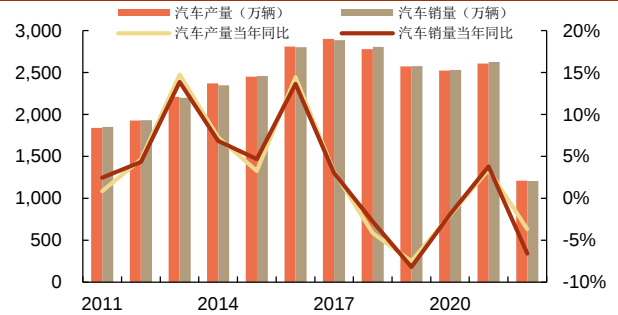
新能源车：供给改善带来市场火爆。6 月，新能源汽车产销分别完成 59 万辆和 59.6 万辆，同比分别增长 133.4%和 129.2%，当月市场渗透率为 23.8%。1-6 月，新能源汽车产销分别完成 266.1 万辆和 260 万辆，同比分别增长 118.2%和 115%，市场渗透率为 21.6%。

图10：月度汽车产销量及同比变化



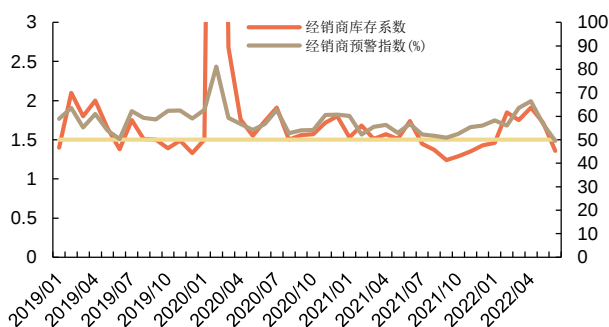
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图11：历年汽车产销量及同比变化



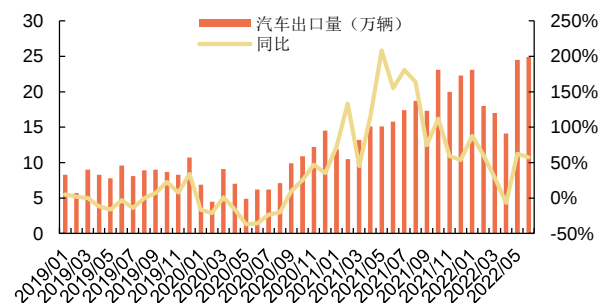
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图12：经销商库存系数及预警指数



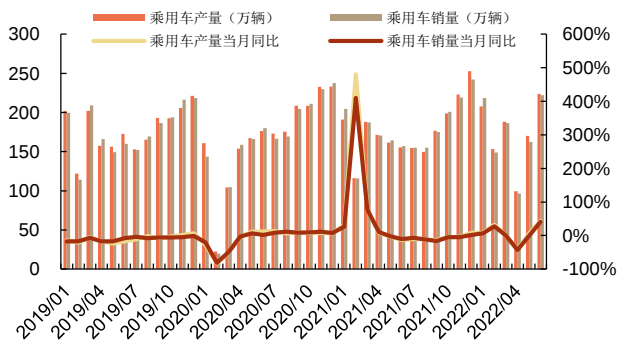
资料来源：流通协会，申港证券研究所

图13：国内汽车出口情况



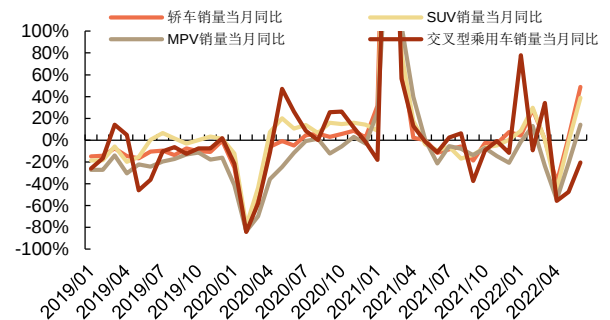
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图14：乘用车产销量及同比变化



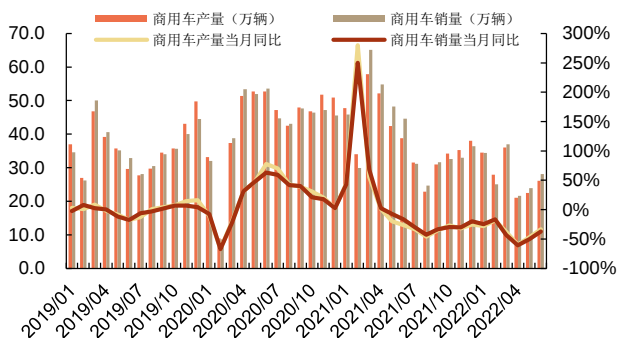
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图15：乘用车细分车型当月销量同比变化



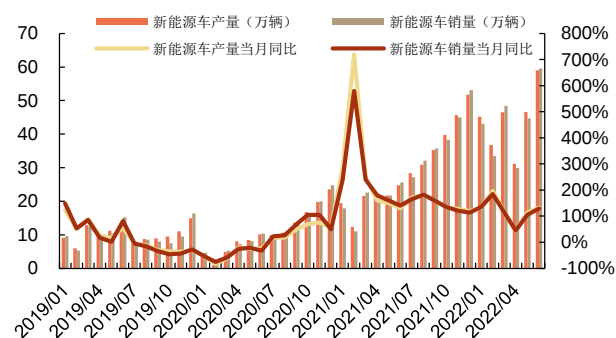
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图16: 商用车产销量及同比变化



资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

图17: 新能源车产销量及同比变化

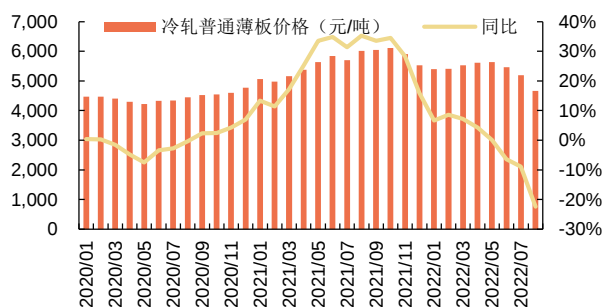


资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

4.2 汽车主要原材料价格

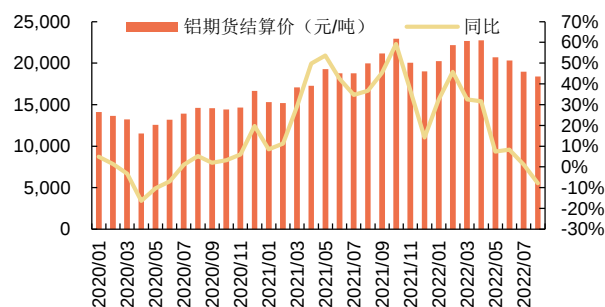
成本端方面, 8月汽车主要生产原材料钢、铝、阴极铜、天然橡胶价格均环比下行。

图18: 钢铁价格及同比变化



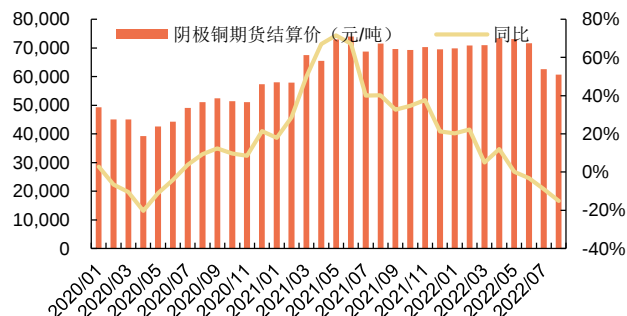
资料来源: Wind, 申港证券研究所

图19: 铝价格及同比变化



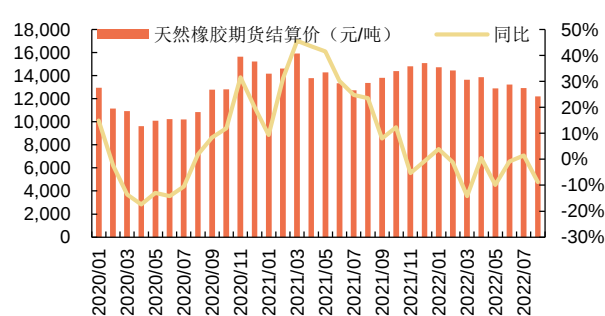
资料来源: Wind, 申港证券研究所

图20: 铜及同比变化



资料来源: Wind, 申港证券研究所

图21: 天然橡胶价格及同比变化



资料来源: Wind, 申港证券研究所

5. 行业动态

5.1 行业要闻

三部门: 推动新能源汽车动力电池回收利用体系建设

8月1日，工信部、国家发改委、生态环境部印发《工业领域碳达峰实施方案》。其中提到，围绕电器电子、汽车等产品，推行生产者责任延伸制度。推动新能源汽车动力电池回收利用体系建设。

三部门：2030年新增新能源交通工具占40%

8月1日，工信部、国家发改委、生态环境部印发的《工业领域碳达峰实施方案》中明确，要加大交通运输领域绿色低碳产品供给。《方案》明确，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，乘用车和商用车新车二氧化碳排放强度分别比2020年下降25%和20%以上。未来要大力推广节能与新能源汽车，强化整车集成技术创新，提高新能源汽车产业集中度；提高城市公交、出租汽车、邮政快递、环卫、城市物流配送等领域新能源汽车比例，提升新能源汽车个人消费比例；开展电动重卡、氢燃料汽车研发及示范应用。

工信部：上半年我国L2级辅助驾驶乘用车新车市场渗透率达30%

8月1日，工信部装备工业一司副司长郭守刚在第九届国际智能网联技术年会上表示，今年上半年我国L2级辅助驾驶乘用车新车市场渗透率达30%。目前，全国已开放道路测试里程超5000公里，发放测试牌照900余张。下一步，工信部将采取更有力的措施，推动智能网联汽车高质量发展：一是加快完善政策法规；二是支持关键技术创新；三是强化各方统筹协调与相关部门密切合作；四是推进产业生态建设；五是深化国际交流合作。

国家绿色发展基金首次领投新能源汽车 阿维塔A轮融资后估值将达百亿

阿维塔科技8月2日宣布，已完成A轮融资。本轮增资由国家绿色发展基金领投，招商金台、国投聚力、韦尔股份旗下韦豪创芯（联合体）、中信新未来等多家投资机构跟投。阿维塔科技现有股东长安汽车和南方资产等也进一步追加投资。其中，国家绿色发展基金由财政部、生态环境部和上海市人民政府三方共同发起设立，此次首次领投新能源汽车赛道。完成A轮增资后，阿维塔科技整体融资规模近50亿元，投后估值近百亿，股权结构进一步优化。目前该公司第二款新车正有序推进。

5.2 一周重点新车

表7：一周重点新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	动力类型	价格区间	上市时间
1	东风本田	XR-V	小型 SUV	燃油	12.79-17.59 万元	2022/8/1
2	上汽乘用车	荣威 RX5	紧凑型 SUV	燃油	9.33-15.59 万元	2022/8/5
3	上汽乘用车	荣威 eRX5	紧凑型 SUV	插混	15.28-16.59 万元	2022/8/5
4	一汽大众	奥迪 A6L	中大型轿车	燃油	41.98-65.68 万元	2022/8/6
5	一汽大众	奥迪 A6L PHEV	中大型轿车	插混	50.8 万元	2022/8/6

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

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。

本报告所载资料的来源被认为是可靠的，但本公司不保证其准确性和完整性，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。

申港证券研究所已力求报告内容的客观、公正，但报告中的观点、结论和建议仅供参考，不构成所述证券的买卖出价或征价，投资者不应单纯依靠本报告而取代自身独立判断，应自主作出投资决策并自行承担投资风险，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。本公司并不对使用本报告所包含的材料产生的任何直接或间接损失或与此相关的其他任何损失承担任何责任。

本报告所载资料、意见及推测仅反映申港证券研究所于发布本报告当日的判断，本报告所指证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会产生波动，在不同时期，申港证券研究所可能会对相关的分析意见及推测做出更改。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。

本报告仅面向申港证券客户中的专业投资者，本公司不会因接收人收到本报告而视其为当然客户。本报告版权归本公司所有，未经事先许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如转载或引用，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，否则由此造成的一切不良后果及法律责任由私自翻版、复制、发布、转载和引用者承担。

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