

如何看待车企针对新能源补贴退出的调价策略

——汽车行业研究周报



投资摘要:

每周一谈：如何看待车企针对新能源补贴退出的调价策略

国家新能源车购置补贴预计将在 2022 年 12 月 31 日退出。补贴退出意味着新能源汽车产业慢慢走向成熟，逐渐从政策驱动转向市场驱动，与市场主流的传统燃油车展开正面竞争。新能源车企将进入新一轮优胜劣汰阶段。

面对新能源补贴退出，特斯拉、福特、奔驰等外资车企选择降价以提升市场份额。对于销量 KPI 完成较好的自主品牌，面对新能源汽车补贴政策到期和电池原材料价格大幅回暖的情况，比亚迪、广汽埃安等选择提价以保障自身利润。对于目前销量不及预期或仍致力于扩大市场份额的车企，现阶段仍不敢轻言提价，小鹏、吉利、问界等纷纷推出限时保价政策。

取消新能源汽车补贴，叠加原材料、动力电池、芯片的价格一直居高不下，新能源车企将面临更加严峻的挑战。目前国内新能源汽车市场，只有少数车企（如特斯拉和比亚迪）能够盈利。在特斯拉降价的“鲶鱼效应”下，市场平衡被打破。如果新能源汽车企业不跟随采用降价的策略，市场份额将不可避免有所下滑。未来新能源车企都将在市场规模和盈利之间做出权衡。

市场回顾:

截至 12 月 2 日收盘，汽车板块 3.8%，沪深 300 指数 2.5%，汽车板块涨幅高于沪深 300 指数 1.3 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 8 位，表现较好。年初至今汽车板块-15.3%，在申万 31 个板块中位列第 17 位。

- 子板块周涨跌幅表现：大部分板块出现上涨，综合乘用车（7.7%）、电动乘用车（6.9%）和商用载货车（5.7%）涨幅居前，仅摩托车（-0.7%）和其他运输设备（-0.2%）出现下跌。
- 子板块年初至今涨跌幅表现：大部分板块出现下跌，仅其他运输设备（11.6%）和商用载客车（1.4%）出现上涨，轮胎轮毂（-22%）、汽车综合服务（-21.5%）和综合乘用车（-20.5%）跌幅居前。
- 涨跌幅前五名：雪龙集团、超捷股份、一汽解放、长安汽车、亚星客车。
- 涨跌幅后五名：迪生力、凯龙高科、朗博科技、S*ST 佳通、德宏股份。

本周投资策略及重点关注:

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、长安汽车、广汽集团、理想汽车等；业绩稳定的低估值零部件龙头，如华域汽车、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。

本周重点关注组合：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 12 月 4 日

曹旭特

分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

卢宇峰

研究助理

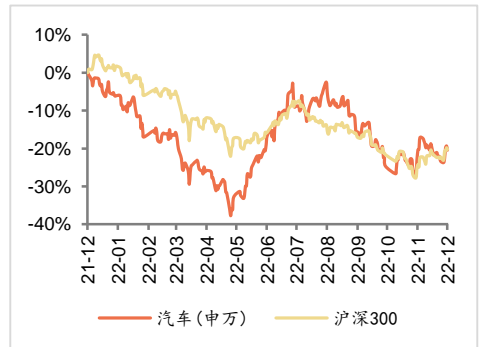
SAC 执业证书编号：S1660121110013

luyufeng@shgsec.com

行业基本资料

股票家数	238
行业平均市盈率	33.1
市场平均市盈率	17.1

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：看好车用镁合金应用前景》2022-11-27
- 《汽车行业研究周报：比亚迪第 300 万辆新能源汽车下线》2022-11-20
- 《汽车行业研究周报：10 月产销延续平稳发展态势》2022-11-13

内容目录

1. 每周一谈：如何看待车企针对新能源补贴退出的调价策略	4
2. 投资策略及重点关注	6
3. 市场回顾	6
3.1 板块总体涨跌	6
3.2 子板块涨跌及估值情况	7
3.3 当周个股涨跌	8
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	9
4.2 汽车主要原材料价格	11
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： 比亚迪调价通知	5
图 2： 广汽埃安调价通知	5
图 3： 各板块周涨跌幅对比	7
图 4： 各板块年涨跌幅对比	7
图 5： 子板块周涨跌幅对比	8
图 6： 子板块年初至今涨跌幅对比	8
图 7： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)	8
图 8： 汽车行业整体估值水平(PB)	8
图 9： 本周行业涨跌幅前十名公司	9
图 10： 本周行业涨跌幅后十名公司	9
图 11： 月度汽车产销量及同比变化	10
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	11
图 14： 国内汽车出口情况	11
图 15： 乘用车产销量及同比变化	11
图 16： 商用车产销量及同比变化	11
图 17： 新能源车产销量及同比变化	11
图 18： 新能源车渗透率	11
图 19： 钢铁价格及同比变化	12
图 20： 铝价格及同比变化	12
图 21： 铜价格及同比变化	12
图 22： 天然橡胶价格及同比变化	12

表 1： 2022 年新能源乘用车补贴方案（非公共领域）（万元）	4
----------------------------------------	---

表 2: 部分新能源车企限时保价政策	5
表 3: 本周重点关注组合	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 11 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 11 月周度日均批发数 (单位: 辆) 和同比增速	9
表 7: 一周重点新车	13

1. 每周一谈：如何看待车企针对新能源补贴退出的调价策略

国家新能源车购置补贴预计将在**2022年12月31日**退出。根据现行新能源补贴政策，一般情况下，补贴前售价应在30万元以下车型，纯电续航里程在300-400公里之间的纯电动乘用车补贴9100元；纯电续航里程大于或等于400公里的纯电动乘用车补贴12600元；插电式混合动力车型补贴4800元。

表1：2022年新能源乘用车补贴方案（非公共领域）（万元）

车辆类型	纯电动续航里程 R(工况法、公里)		
	300≤R<400	R≥400	R≥50 (NEDC 工况) / R≥43 (WLTC 工况)
纯电动乘用车	0.91	1.26	/
插电式混合动力（含增程式）乘用车	/		0.48

纯电动乘用车单车补贴金额=Min{里程补贴标准，车辆带电量×280元}×电池系统能量密度调整系数×车辆能耗调整系数。
 对于非私人购买或用于营运的新能源乘用车，按照相应补贴金额的0.7倍给予补贴。
 补贴前售价应在30万元以下（以机动车销售统一发票、企业官方指导价等为参考依据，“换电模式”除外）。

资料来源：中国政府网，申港证券研究所

补贴退出意味着新能源汽车产业慢慢走向成熟，不再依赖补贴政策的推动，逐渐从政策驱动转向市场驱动，与市场主流的传统燃油车展开正面竞争。新能源车企将进入新一轮优胜劣汰阶段。

面对新能源补贴退出，部分外资车企选择降价以提升市场份额。

- ◆ 10月24日，特斯拉开启一轮降价，中国大陆地区特斯拉在售Model 3及Model Y全系车型降价，降价幅度为1.4-3.7万元。12月2日，特斯拉推出保险补贴方案，消费者于12月购买现车并按期提车，可享受4000元保险补贴。
- ◆ 福特电马Mustang Mach-E正式降价，全系降价幅度为2-2.8万元。
- ◆ 奔驰旗下电动车型官宣降价，其中EQE降价幅度为5万元，EQS和AMG EQS降价幅度在20万元左右。

特斯拉目前难以完成马斯克年初制定的150万辆的销售目标，在这样的情况下，降价销售成为必然，通过降价刺激消费者进一步购买特斯拉，从而完成其销量目标。而对于奔驰和福特，其新能源汽车市场竞争力相对较弱，而且占比很小，降价对公司的影响不大，采用降价更多是提升公司新能源汽车竞争力，缩小与燃油车的价差。

对于销量KPI完成较好的自主品牌，面对新能源汽车补贴政策到期和电池原材料价格大幅回暖的情况，选择提价以保障自身利润。

- ◆ 比亚迪对王朝、海洋及腾势相关新能源车型的官方指导价进行调整，上调幅度为2000-6000元不等，具体车型的调价通知将另行发布，但在2023年1月1日之前付定金签约的客户不受此次调价影响。
- ◆ 广汽埃安在确认提前完成年销量目标的前一晚，宣布调价，对旗下车型的官方指导价上调3000-8000元不等，具体车型的调价通知将另行发布。2023年1月1日前已支付排产定金的客户，不受此次调价影响。

图1: 比亚迪调价通知

关于车型价格调整的说明

根据国家对新能源汽车发展的系列政策及规划,新能源汽车购置补贴政策将于2022年12月31日终止,在此之后上牌的车辆国家将不再给予补贴(现有补贴额度:插电混合动力车4800元/台、纯电动车12600元/台)。同时,下半年以来,电池主要原材料价格大幅上涨。

受以上两个主要因素影响,比亚迪汽车将对王朝、海洋及腾势相关新能源车型的官方指导价进行调整,上调幅度为2000元-6000元不等,具体车型的调价通知将另行发布。

2023年1月1日之前付定金签约的客户不受此次调价影响。

感谢大家一直以来对比亚迪汽车的关注和支持,我们将继续以领先的产品和优质的服务,为客户带来更好的体验。

比亚迪汽车
2022年11月23日

资料来源: 比亚迪官博, 申港证券研究所

图2: 广汽埃安调价通知

关于车型价格调整的说明

一直以来,埃安秉承“先进、好玩、新潮、高品质”的品牌基因,打造世界级的产品和服务,受到广大用户的青睐。

根据国家对新能源汽车发展的系列政策及规划,新能源汽车购置补贴政策将于2022年12月31日终止,在此之后上牌的车辆国家将不再给予补贴(现有补贴额度:纯电动车12600元/辆)。同时,下半年以来,电池主要原材料价格持续大幅上涨。

受以上两个主要因素影响,埃安将对旗下相关车型的官方指导价进行上调,上调幅度为3000元-8000元不等,具体车型的调价通知将另行发布。

2023年1月1日前已支付排产定金的客户不受此次调价影响。

埃安将坚持以用户为中心,持续为用户创造价值,带来“更聪明的陪伴”。

AION 埃安
2022年11月30日

资料来源: 广汽埃安官博, 申港证券研究所

对于目前销量不及预期或仍致力于扩大市场份额的车企,现阶段仍不敢轻言提价,纷纷推出限时保价政策。

表2: 部分新能源车企限时保价政策

品牌	限时保价政策
小鹏汽车	2022年12月31日24:00前完成定金支付的订单,将持续享受2022年国家新能源补贴,由于上牌时间导致的补贴差额由小鹏汽车承担。
长安深蓝	2022年12月31日前下定并锁单,并且满足2022年新能源国补申领条件的客户,国补政策的差额(不含地方补贴)由长安深蓝补贴。
吉利汽车	2022年12月31日24:00前完成定金支付的订单,可享受国家新能源补贴,车型包含几何汽车、吉利混动车型、领克混动车型。
欧拉汽车	2022年12月31日(含)前订购并支付定金且符合中国补贴政策要求的用户,因车辆交付期延长导致的补贴差额由欧拉汽车承担。
AITO问界	自2022年11月24日起,前1万名完成支付定金且未发生退款的用户,如因AITO汽车的原因无法在2022年12月31日前完成上牌,由AITO汽车提供差额补贴。

资料来源: 盖世汽车, 申港证券研究所

车企无论是涨价还是降价，都是从自身企业利益角度出发，取消新能源汽车补贴等同于增加企业成本压力，叠加原材料、动力电池、芯片的价格一直居高不下，新能源汽车企将面临更加严峻的挑战。

目前国内新能源汽车市场，只有少数车企（如特斯拉和比亚迪）能够盈利。在特斯拉降价的“鲶鱼效应”下，市场平衡被打破。如果新能源汽车企业不跟随采用降价的策略，市场份额将不可避免有所下滑。未来新能源汽车企都将在市场规模和盈利之间做出权衡。

2. 投资策略及重点关注

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、长安汽车、广汽集团、理想汽车等；
- ◆ 业绩稳定的低估值零部件龙头，如华域汽车、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，我们本周重点关注组合如下：

表3：本周重点关注组合

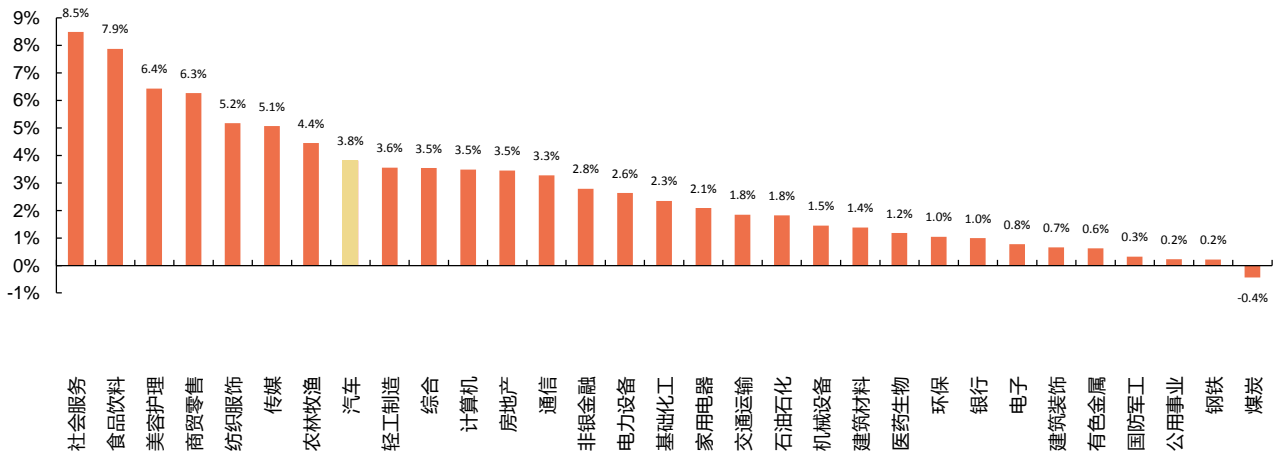
公司	权重
比亚迪	20%
德赛西威	20%
三花智控	20%
华域汽车	20%
拓普集团	20%

资料来源：申港证券研究所

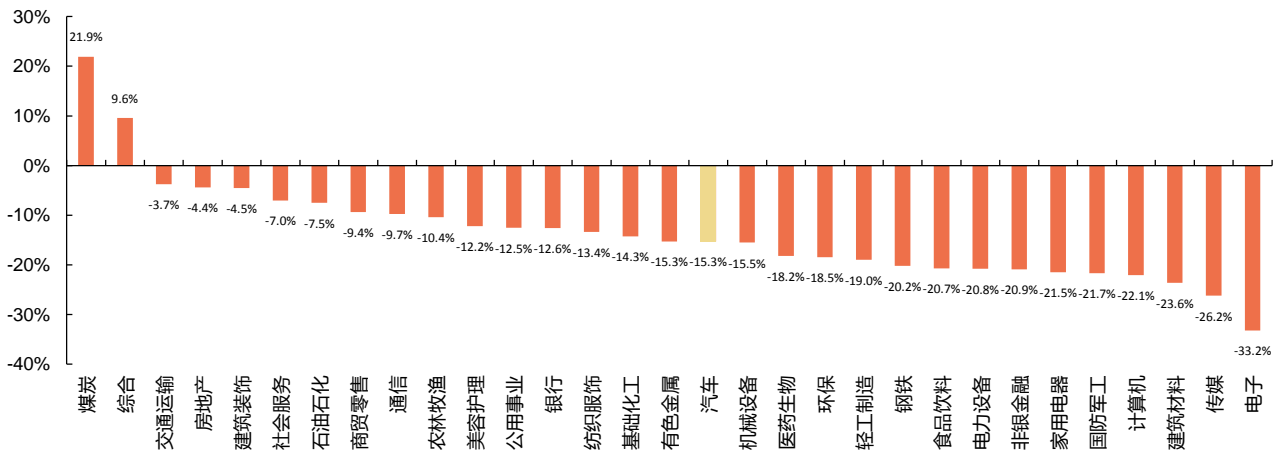
3. 市场回顾

3.1 板块总体涨跌

板块涨跌：截至12月2日收盘，汽车板块3.8%，沪深300指数2.5%，汽车板块涨幅高于沪深300指数1.3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8位，表现较好。年初至今汽车板块-15.3%，在申万31个板块中位列第17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


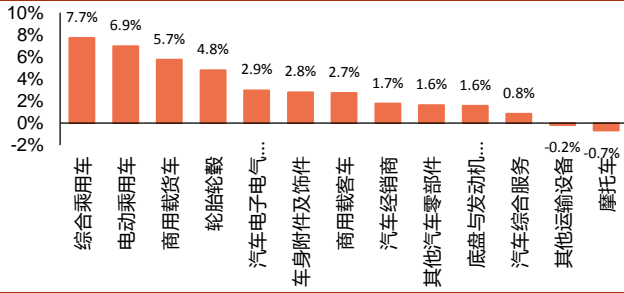
资料来源：Wind，申港证券研究所

3.2 子板块涨跌及估值情况

子版块涨跌：

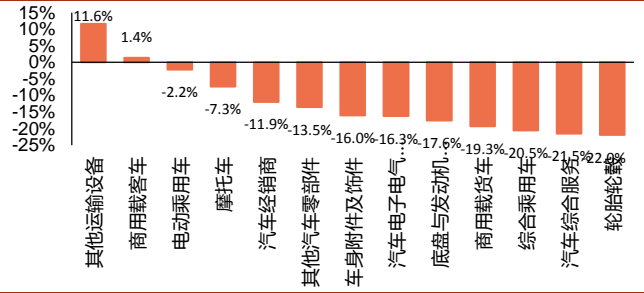
- ◆ 子板块周涨跌幅表现：大部分板块出现上涨，综合乘用车（7.7%）、电动乘用车（6.9%）和商用载货车（5.7%）涨幅居前，仅摩托车（-0.7%）和其他运输设备（-0.2%）出现下跌。
- ◆ 子板块年初至今涨跌幅表现：大部分板块出现下跌，仅其他运输设备（11.6%）和商用载客车（1.4%）出现上涨，轮胎轮毂（-22%）、汽车综合服务（-21.5%）和综合乘用车（-20.5%）跌幅居前。

图5: 子板块周涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

图6: 子板块年初至今涨跌幅对比

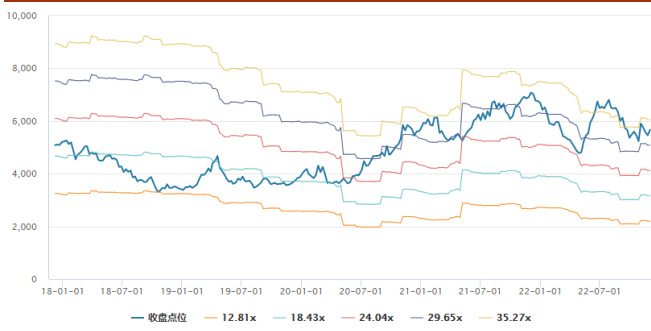


资料来源: Wind, 申港证券研究所

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, 本周估值有所上升。

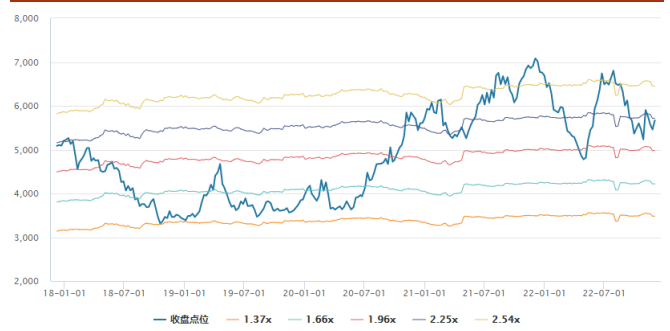
- ◆ PE-TTM 估值: 申万汽车行业整体 PE-TTM 为 33.05 倍, 10 年历史分位 93.36%。乘用车、商用车、汽车零部件处于高位。
- ◆ PB 估值: 申万汽车行业整体 PB 为 2.23 倍, 10 年历史分位 50.78%。乘用车处于高位, 汽车服务处于低位。

图7: 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8: 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
汽车	33.05	93.36%	2.23	50.78%
子版块				
乘用车	32.21	88.09%	2.65	83.01%
商用车	138.1	99.61%	1.78	48.24%
汽车零部件	31.09	81.15%	2.19	40.72%
汽车服务	33.69	67.77%	1.16	10.94%
摩托车及其他	31.05	27.83%	2.83	25.2%

资料来源: Wind, 申港证券研究所

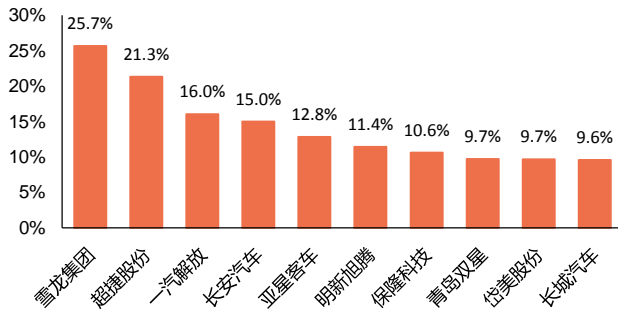
3.3 当周个股涨跌

当周个股涨跌:

- ◆ 涨跌幅前五名: 雪龙集团、超捷股份、一汽解放、长安汽车、亚星客车。

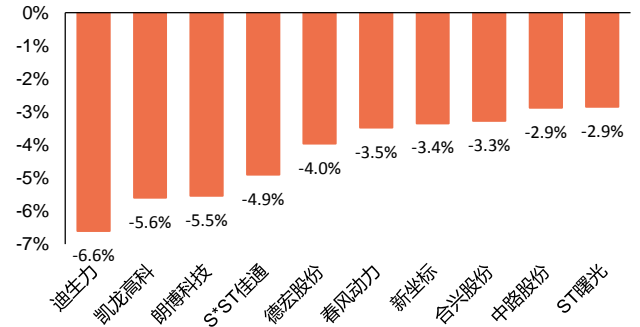
◆ 涨跌幅后五名：迪生力、凯龙高科、朗博科技、S*ST佳通、德宏股份。

图9：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10：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：11月21-27日，乘用车零售37万辆，同比下降31%，环比上周增长0%，较上月同期下降32%。

表5：乘用车主要厂家11月周度日均零售数（单位：辆）和同比增速

	1-6日	7-13日	14-20日	21-27日	28-30日	1-27日	全月
20年	47937	62867	58029	70587	154715	60296	69738
21年	39150	45269	48805	76674	129587	52968	60630
22年	35590	39652	52707	52877	-	45563	-
22年同比	-9%	-12%	8%	-31%	-	-14%	-
环比10月同期	15%	-20%	0%	-32%	-	-15%	-

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：11月21-27日，乘用车批发47.2万辆，同比下降30%，环比上周增长16%，较上月同期下降34%。

表6：乘用车主要厂家11月周度日均批发数（单位：辆）和同比增速

	1-6日	7-13日	14-20日	21-27日	28-30日	1-27日	全月
20年	53030	60067	68501	100576	113284	71192	75401
21年	39712	49632	61316	96969	152514	62729	71708
22年	38751	41484	58301	67467	-	51973	-
22年同比	-2%	-16%	-5%	-30%	-	-17%	-
环比10月同期	19%	-16%	-6%	-34%	-	-17%	-

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：

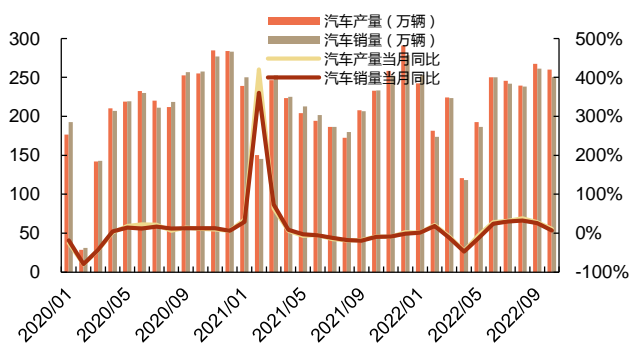
- ◆ **总体产销：继续保持增长态势。**10月，汽车产销分别完成259.9万辆和250.5万辆，环比分别下降2.7%和4%，同比分别增长11.1%和6.9%。1~10月，汽车产销分别完成2224.2万辆和2197.5万辆，同比分别增长7.9%和4.6%。
- ◆ **库存情况：处于不景气区间。**10月汽车经销商综合库存系数为1.76，环比上升19.7%，同比上升36.4%，库存水平位于警戒线以上，库存压力大增。同期经销商库存预警指数为59%，环比上升3.8pct，同比上升6.5pct，库存预警指数位于荣枯线之上。
- ◆ **出口情况：创历史新高。**10月，汽车出口33.7万辆，环比增长12.3%，同比增长46%。1~10月，汽车出口245.6万辆，同比增长54.1%，全年出口有望超过300万辆。分车型看，乘用车出口197.5万辆，同比增长57.1%；商用车出口48万辆，同比增长43%；新能源汽车出口49.9万辆，同比增长96.7%。

乘用车：产销受政策促进效应依旧明显。10月，乘用车产销分别完成233.4万辆和223.1万辆，环比分别下降3.1%和4.3%，同比分别增长16.9%和10.7%。1~10月，乘用车产销分别完成1955.1万辆和1921.8万辆，同比分别增长17.3%和13.7%。

商用车：仍处于徘徊态势。10月，商用车产销分别完成26.5万辆和27.3万辆，产量环比增长0.8%，销量环比下降1.8%，同比分别下降22.7%和16.2%。1~10月，商用车产销分别完成269.1万辆和275.7万辆，同比分别下降31.7%和32.8%。

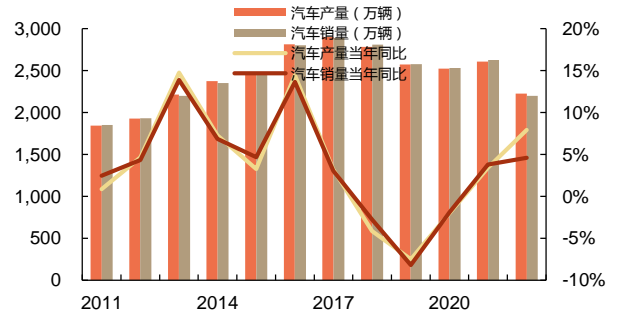
新能源车：产销再创历史新高。10月，新能源汽车产销分别完成76.2万辆和71.4万辆，同比分别增长87.6%和81.7%，当月市场渗透率为28.5%。1-10月，新能源汽车产销分别完成548.5万辆和528万辆，同比均分别增长1.1倍，市场渗透率为24%。

图11：月度汽车产销量及同比变化



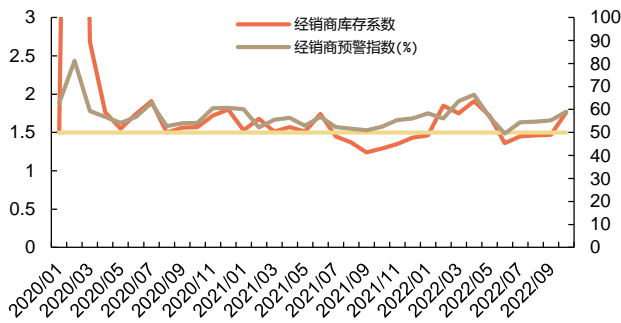
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图12：历年汽车产销量及同比变化



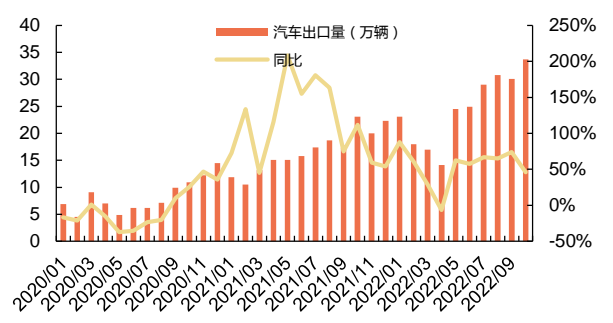
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图13: 经销商库存系数及预警指数



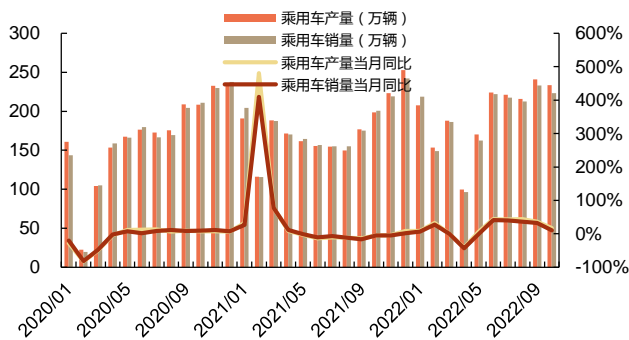
资料来源: 流通协会, 申港证券研究所

图14: 国内汽车出口情况



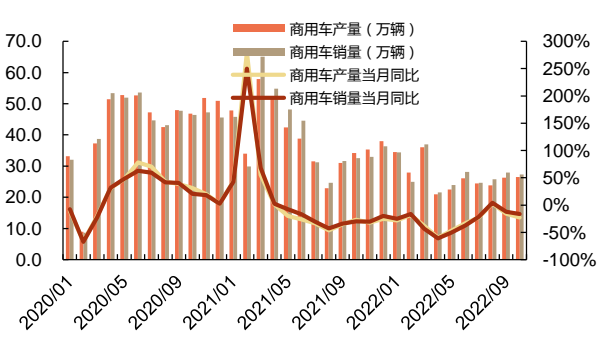
资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

图15: 乘用车产销量及同比变化



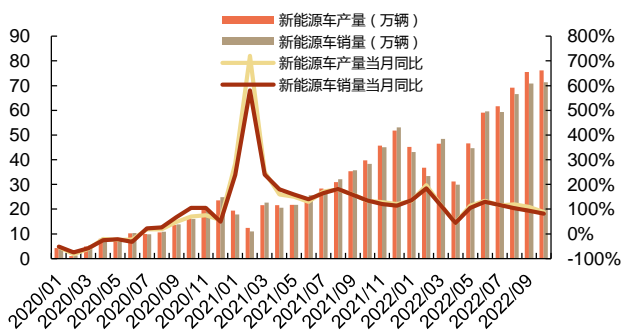
资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

图16: 商用车产销量及同比变化



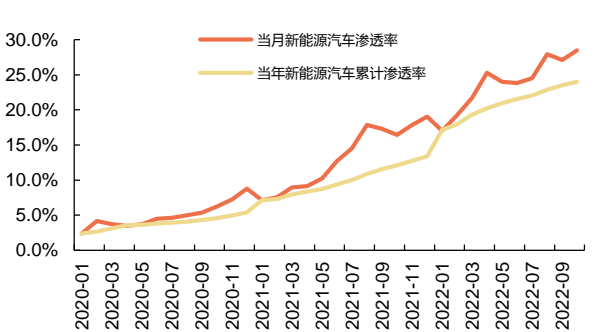
资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

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

图18: 新能源车渗透率

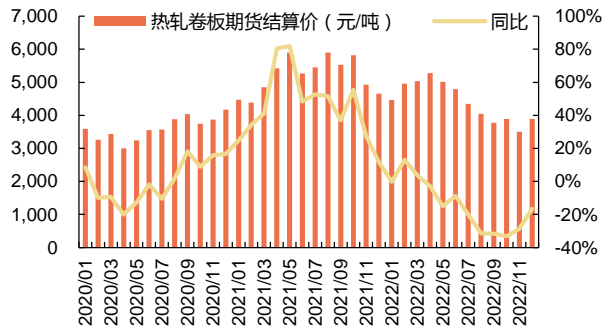


资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

4.2 汽车主要原材料价格

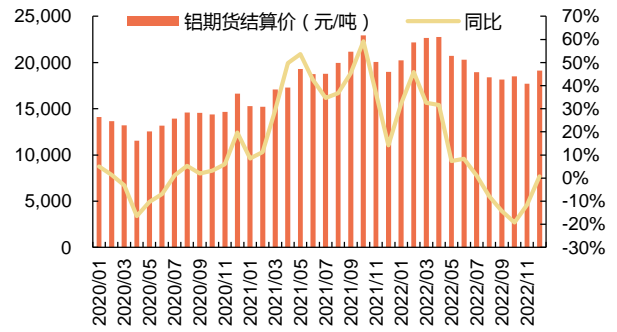
成本端方面, 12月汽车主要生产原材料钢、铝、铜、橡胶价格均环比上行, 铝同比上行, 钢、铜、橡胶价格均同比下行。

图19: 钢铁价格及同比变化



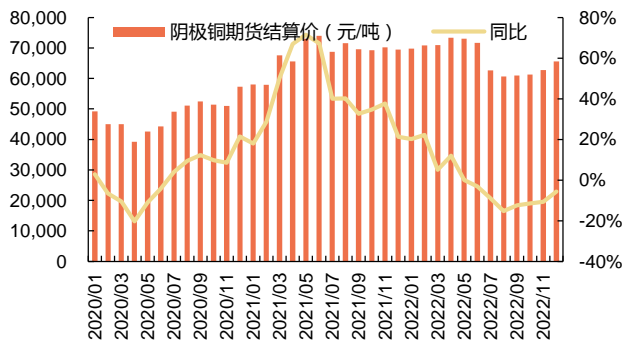
资料来源: Wind, 申港证券研究所

图20: 铝价格及同比变化



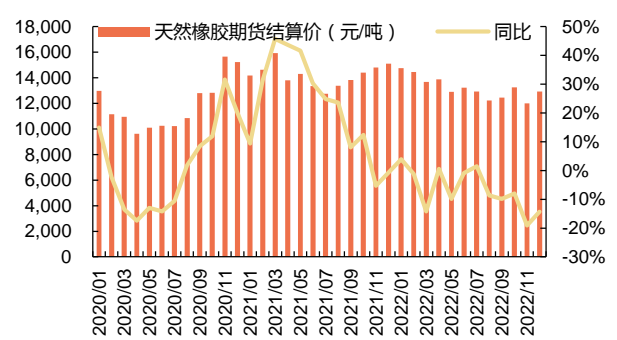
资料来源: Wind, 申港证券研究所

图21: 铜价格及同比变化



资料来源: Wind, 申港证券研究所

图22: 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

1-10月全国汽车商品累计进出口总额为2050.6亿美元

11月29日,中汽协整理海关总署数据显示,10月汽车商品进出口总额217.6亿美元,环比下降0.8%,同比增长26.5%。其中进口金额66.2亿美元,环比下降8.8%,同比增长17.2%;出口金额151.4亿美元,环比增长3.1%,同比增长31.1%。1-10月,全国汽车商品累计进出口总额2050.6亿美元,同比增长12.3%。其中进口金额750.7亿美元,同比下降5.8%;出口金额1299.9亿美元,同比增长26.2%。

11月新势力销量:埃安领跑 理想蔚来创新高

12月1日,造车新势力们陆续公布了11月新车交付成绩。埃安11月交付28765辆,环比下降4.3%,稳居冠军。哪吒汽车位居第二,交付15072辆,环比下降16.3%。随着理想L8的交付,理想汽车交付量首次突破1.5万辆,环比大涨49.6%,创历史新高,排名跃升至第3。蔚来汽车交付量首次突破1.4万辆,环比大涨40.9%,创历史新高。极氪汽车11月交付11011台,同比增长447.3%,月交付量持续破万。问界11月交付量达到8260辆,环比下降超30%。零跑汽车11月交付量8047辆,同比增长185%。小鹏汽车交付量5811辆,环比上涨13.9%,离之前上万的交付量相距甚远。

特斯拉电动重卡 Semi 正式开始交付

特斯拉于当地时间 12 月 1 日在美国内华达州的超级工厂举办一场活动，纪念全电动 Semi 8 级卡车的首批交付。特斯拉 CEO 马斯克早些时候表示，该公司团队已经对 Semi 电动卡车完成了 500 英里的驾驶测试。Semi 电动卡车重达 8.1 万磅，30 分钟可以充满 70% 电量，每英里能耗不到 2kWh，风阻系数仅为 0.36。动力方面，该款卡车采用 6×4 驱动型式，由四台独立电机驱动，分布在两个后桥上，可在 5 秒内从 0 加速到 60 英里/小时，在 5% 坡度道路的行驶速度达到 60 英里/小时。特斯拉的目标是在 2024 年将 Semi 电动卡车年产量提高至 5 万辆，这将使特斯拉成为全球最大的 8 级卡车制造商之一。相比之下，竞争对手弗莱特莱纳 (Freightliner) 每年销量在 7 万至 10 万辆之间。

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	捷尼赛思	G80 EV	中大型轿车	纯电	40.68-47.58 万元	2022/11/29
2	广汽本田	缤智	小型 SUV	燃油	12.78-17.68 万元	2022/11/30
3	合创汽车	A06	中型轿车	纯电	17.98-26.98 万元	2022/12/3

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