风物长宜放眼量，劈破旁门见月明

——如何看待 2023 年汽车市场

推荐|维持

报告要点：

- **全球衰退与中国复苏，国内汽车市场受益经济周期上行**

全球经济衰退不掩中国经济复苏，汽车市场与宏观经济顺周期性效应明显，且受 GDP 增速一阶导撬动作用大，在前期低基数叠加经济复苏的共同作用下，2023 汽车行业虽遭遇中周期换购周期下行和两大补贴政策退坡，但从一季度之后呈现整体复苏态势。出口方面，汽车出口有品牌与产业链海外替代的因素，不应依据全球衰退过于悲观。

- **扩大内需政策，汽车市场不会缺席，新能源仍是主要方向**

全球经济衰退外需不振，扩内需仍是国内经济发展关键力量，汽车是扩内需的关键手段之一。从历史角度看，购置税减半政策不延续有其历史原因，从官方智库、协会专家的观点以及近期主要部委表态看，两会后汽车支持政策仍可期待，且新能源仍是重点方向。

- **从汽车产业战略角度看，关键窗口期市占率仍是关键奋斗目标**

需求端新能源汽车仍然潜力充分，但新能源车国内市占率逼近逻辑斯蒂增长曲线增速转慢拐点。未来两年是新能源汽车厂商竞争关键窗口期。汽车厂商争夺关键窗口期，以市占率为代表的品牌认知仍是重要战略目标，适当考虑成本的前提下，发力提升 2023 年关键窗口期新能源汽车销量，符合厂商战略性长远利益。与此同时，补贴退坡后，供应链成本较高背景下，叠加差异化引领大众化渗透需求已至，混动是重要方向之一。

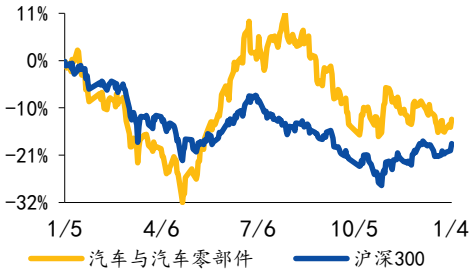
投资建议：

我们认为，研究千头万绪，把握主要矛盾是关键方法，否则只会被海量信息淹没。当前汽车的主要矛盾就在于经济周期、宏观与产业政策、产业链成本以及需求大方向和车厂大战略等五个层面。把握五个层面的走向，则汽车基本面脉络清晰。从 2023 年全球的角度看，我们认为五个层面均呈现积极态势，则汽车行业虽有短期冲击，无需过于悲观，新能源汽车仍可唱主角。建议规避一季度行业政策退坡和前期高基数加之疫情冲击的不利行情，积极把握 3 月以后政策支持明确，前期低基数以及补贴政策退坡逐步消化和产业链成本趋于降低的良好趋势。建议关注全产业链掌控力足，成本控制能力较强的整车企业，把握在新能源汽车领域有议价能力的行业龙头以及加快转型新能源汽车行业，创造业绩新增长点的产业链企业。

风险提示：

全球经济衰退及对国内影响超预期，疫情以及地缘政治关系等外部环境冲击超预期，消费市场下滑超预期，政策支持力度不及预期，宏观经济复苏不及预期等。

过去一年市场行情



资料来源：Wind

相关研究报告

《国元证券行业研究- 2023 年汽车行业投资策略：把握熊彼特创新，决胜结构化市场》

《国元证券行业研究-汽车行业月报：超充换电迎高增长期，高速充换电站成新能源汽车渗透率“破局点”》

《国元证券行业研究-汽车行业月报：销量超预期与增速边际下探，“非典型”三季报行情》

报告作者

分析师 杨为敦
执业证书编号 S0020521060001
电话 021-5109-7188
邮箱 yangweixiao@gyzq.com.cn

联系人 刘乐
电话 021-5109-7188
邮箱 liule@gyzq.com.cn

附表：重点公司盈利预测

公司代码	公司名称	投资评级	昨收盘	总市值	EPS			PE		
			(元)	(百万元)	2021A	2022E	2023E	2021A	2022E	2023E
002472	双环传动	增持	27.23	23,156.32	0.38	0.68	0.97	70.96	40.11	28.08
300547	川环科技	买入	15.46	3,353.37	0.48	0.70	0.91	31.94	21.99	17.04
002965	祥鑫科技	买入	66.50	11,856.15	0.36	1.31	2.38	185.02	51.04	27.98
688326	经纬恒润	增持	165.79	19,894.80	1.22	1.89	2.70	136.09	87.52	61.51
002126	银轮股份	买入	14.27	11,303.85	0.26	0.41	0.65	51.29	32.73	20.65
300863	卡倍亿	买入	98.72	5,482.53	1.56	2.64	3.65	63.50	37.59	27.19
603166	福达股份	增持	6.43	4,155.12	0.32	0.09	0.30	19.94	67.95	21.23

注：经纬恒润汽车组、计算机组联合覆盖；资料来源：Wind，国元证券研究所

目 录

1. 辞旧迎新，如何看待 2023 年汽车市场 5
1.1 全球衰退与中国复苏，国内汽车市场受益于周期上行 5
1.2 扩大内需政策，汽车市场不会缺席，新能源仍是主要方向 9
1.3 从汽车产业战略角度看，关键窗口期市占率仍是关键奋斗目标 11
1.4 风物长宜放眼量，劈破旁门见月明 17
2. 月行情：本月汽车板块指数下跌 18
2.1 本月汽车板块下跌 6.43% 18
2.2 细分板块中，五大子行业均下跌 18
2.3 本月汽车板块个股最高涨幅 45.43%,个股最高跌幅为 34.26% 19
3. 本月汽车板块国内新闻摘录(2022.12.01-2022.12.31) 19
4. 本月汽车板块国际新闻摘录(2022.12.01-2022.12.31) 26
5. 本月及下月重点公司公告(2022.12.01-2022.12.31) 30
5.1 本月重点公司公告 30
5.2 下月重点公司公告 33
6. 风险提示 33

图表目录

图 1：美国联邦基金利率(%) 5
图 2：欧洲央行利率(%) 5
图 3：GDP 累计同比(%) 6
图 4：乘用车销量增速与 GDP 增速(2005-2017) 6
图 5：乘用车销量增速与 GDP 增速(2018-2022) 6
图 6：GDP 增速与消费者信心关系密切 7
图 7：汽车出口中乘用车占比显著提高 8
图 8：汽车出口地区（万辆） 8
图 9：新能源汽车出口增长迅猛（万辆） 9
图 10：汽车消费占限额以上企业商品零售总额比重 9
图 11：逻辑斯蒂曲线模型 12
图 12：各行业 2022.12.01-2022.12.31 区间涨跌幅 18
图 13：本月汽车零部件子行业涨跌幅 18
图 14：本月汽车板块涨幅榜 19
图 15：本月汽车板块跌幅榜 19

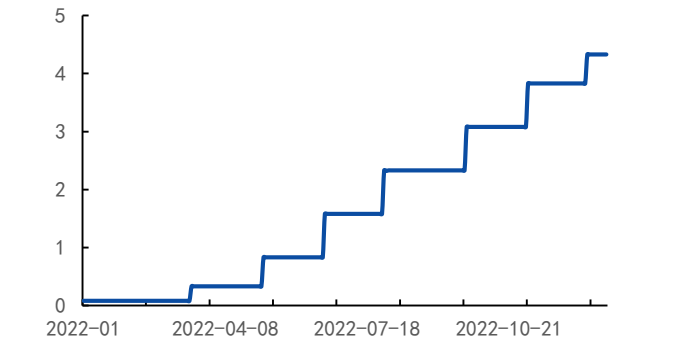
表 1：乘用车销量增速与 GDP 增速拟合关系 7
表 2：中汽中心和乘联会汽车消费政策建议 10
表 3：近期主要政策关于汽车消费的表述 11
表 4：主要市场竞争格局及其特点 12
表 5：主要汽车品牌官宣涨价 13
表 6：主要新能源品牌未来发展规划 15
表 7：主要新能源品牌混动和增程式发展规划 16
表 8：2019-2022 补贴退坡细节 17
表 9：本月重点公司公告 30
表 10：下月重点公司公告 33

1. 辞旧迎新，如何看待 2023 年汽车市场

1.1 全球衰退与中国复苏，国内汽车市场受益于周期上行

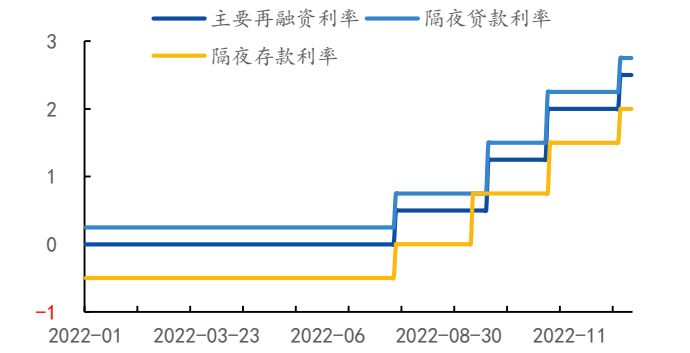
全球衰退背景下，国产替代孕育机会。近期，特斯拉创始人兼首席执行官马斯克提出 2023 年将面临的经济衰退会带动汽车衰退的观点，引发汽车市场关注，加重资本市场关于 2023 年汽车周期下行的担忧。从经济角度看，引发全球经济衰退的核心问题主要有两点：一是通胀背景下美联储和其他主要国家央行加息，以及加息可能带来的债务问题加重；二是俄乌冲突常态化带来的全球原材料及供应链冲击。虽然二者均将主要海外国家的经济带来冲击，但对国内汽车市场的影响则并不完全负面。除了海外消费，加息及债务危机同样对海外生产造成冲击。俄乌冲突对供应链的冲击，我们认为也对国产化替代有一定的有利因素。事实上，在 2020 以来的疫情冲击和俄乌冲突影响下，汽车产业链国产替代加速的特征已经有所体现。去年以来的国内汽车出口高速增长，本就存在海外生产受限下国内产品海外替代这层因素。而在零部件层面，典型代表如全球汽车线束领先企业德国 LEONI(莱尼)先是在疫情中遭遇挫折，其后其乌克兰基地又在俄乌冲突中遭到冲击，业绩严重下滑，当前正在寻求出售汽车线缆部门自救。而这些动作都为国内汽车线缆国产替代创造了相应机会。当前资本市场经济分析的主要框架还是凯恩斯主义的需求范式，我们建议应当适度关注全球经济衰退的供给侧影响，发现产业链机会。

图 1：美国联邦基金利率(%)



资料来源：wind，国元证券研究所

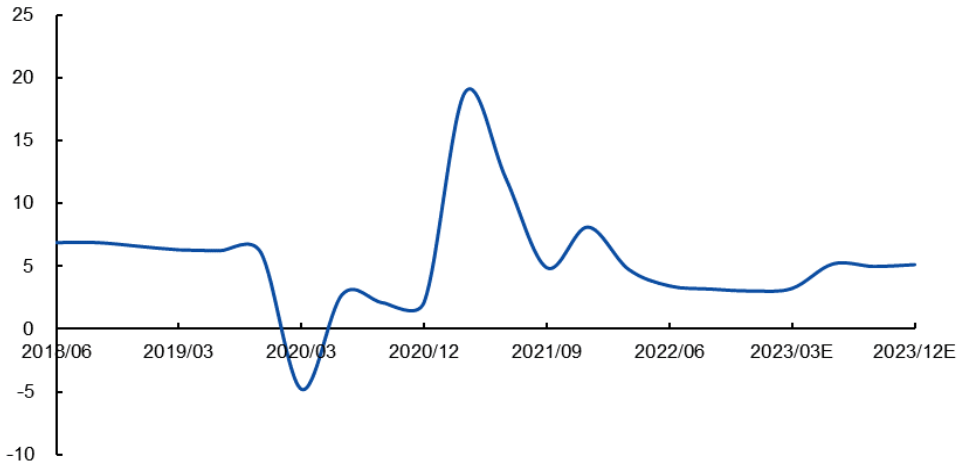
图 2：欧洲央行利率(%)



资料来源：wind，国元证券研究所

国内经济呈现复苏态势，汽车行业顺周期复苏。与海外经济下行预期较大不同，受疫情放开，前期低基数以及适度宽松的政策环境影响，2023 年国内经济复苏预期较强。Wind 一致性预期 GDP 增速自 2 季度出现明显好转，全年累计增速有望达到 5.14%，国家信息中心给出的年度经济预测同样达到 5.2%左右。

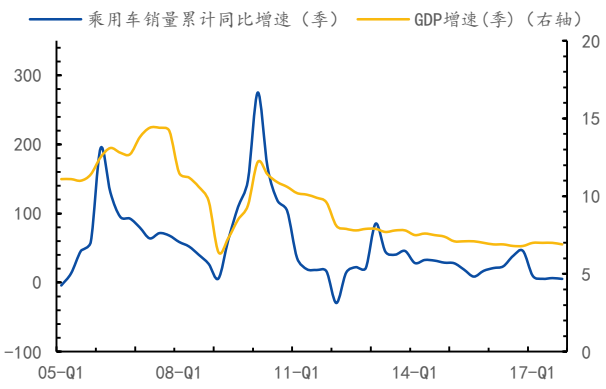
图 3：GDP 累计同比(%)



注：预测数据来自 wind 一致性预期
资料来源：wind，国元证券研究所

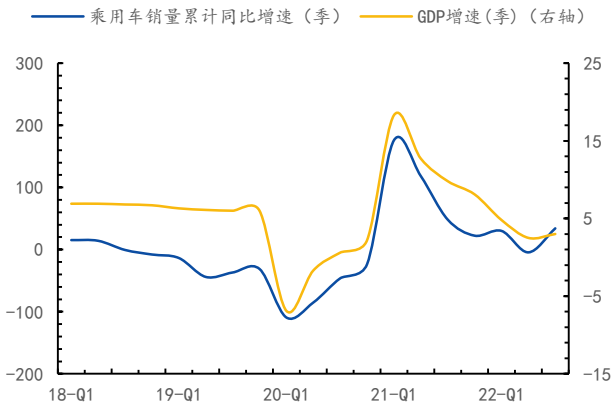
汽车产业本身具有较为显著的顺周期属性，从历史数据来看，乘用车销量增速波动与 GDP 增速关系密切。最近几年疫情冲击显著，GDP 增速波动加大后，汽车销量增速的拐点更是基本与 GDP 增速保持一致。定量研究表明，对汽车销量增速影响更明显的是 GDP 增速的变化情况，也即 GDP 增速的一阶导。当 GDP 增速由差转好，或由好转差的过程中将引发汽车销量增速的显著波动。经济的逐步复苏将对汽车市场产生良好的带动作用。

图 4：乘用车销量增速与 GDP 增速(2005-2017)



资料来源：wind，国元证券研究所

图 5：乘用车销量增速与 GDP 增速(2018-2022)



资料来源：wind，国元证券研究所

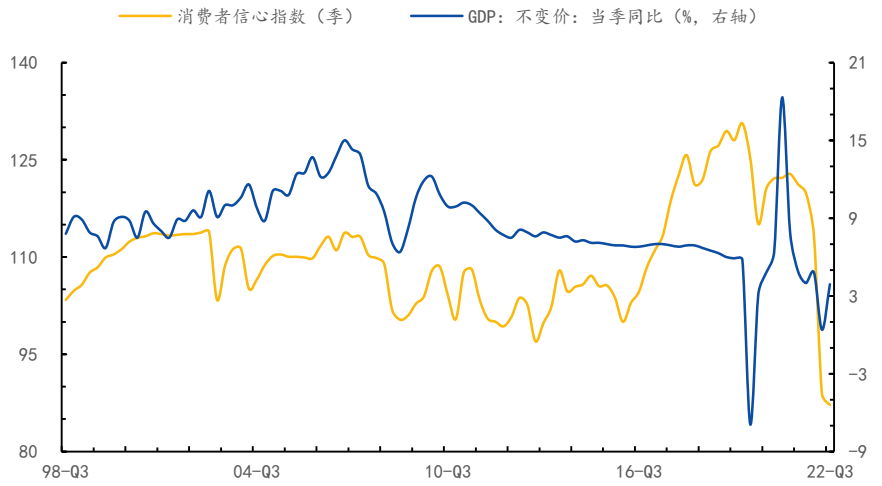
表 1：乘用车销量增速与 GDP 增速拟合关系

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
滞后一期乘用车销量增速	0.741886	0.074251	9.991647	0.000
GDP 增速	4.47364	0.450751	9.924861	0.000
滞后一期 GDP 增速	-4.061604	0.473841	-8.571664	0.000
R-squared				0.787572
Adjusted R-squared				0.779704

注：数据周期为当季同比增速，乘用车销量增速为乘联会零售口径；Dependent Variable：乘用车销量增速
资料来源：wind，国元证券研究所

注重名义增长率的重要性。虽然二季度的经济复苏有 2021 年低基数效应，但从 2020 年疫情以来的发展情况看，经济复苏对汽车复苏的带动作用，更重要的是增长本身，而非平抑基数效应后的实际增长。我们认为这种效果的核心原因在于驱动汽车消费的收入端因素并非当期收入，而是居民财富。GDP 增速与当期收入影响的更多的是消费信心。当经济恢复时，即使是低基数作用下的名义恢复，消费信心仍能够被带动，并促进当期消费的提升。当期经济复苏，且未来若干期复苏迹象都有较强预期时，消费信心的提升更为明显。2023 年 2 季度后，随着天气转暖，疫情防控开放后的疫情冲击将减弱，叠加经济的低基数复苏，将使居民信心显著回升，对汽车消费具有正面意义。

图 6：GDP 增速与消费者信心关系密切

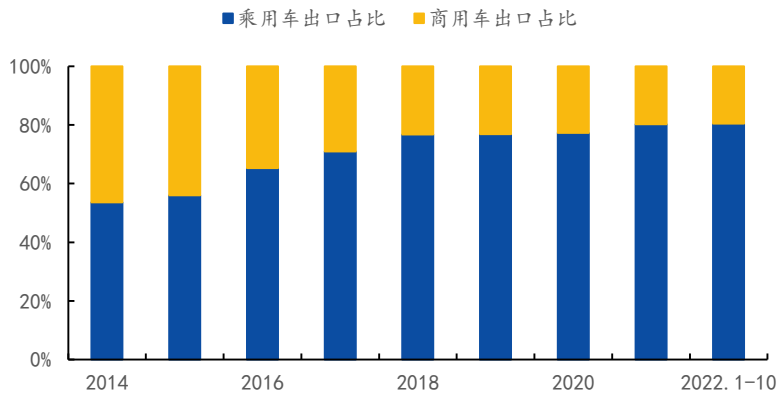


资料来源：wind，国元证券研究所

汽车出口存在品牌与产业链替代的因素，不应过于悲观。当前市场基于海外加息等问题，对 2023 年汽车出口持悲观预期。但从我国汽车出口的结构来看，我们认为近年来中国汽车出口高增长的核心原因不全是海外需求高增长需求端的因素，至少

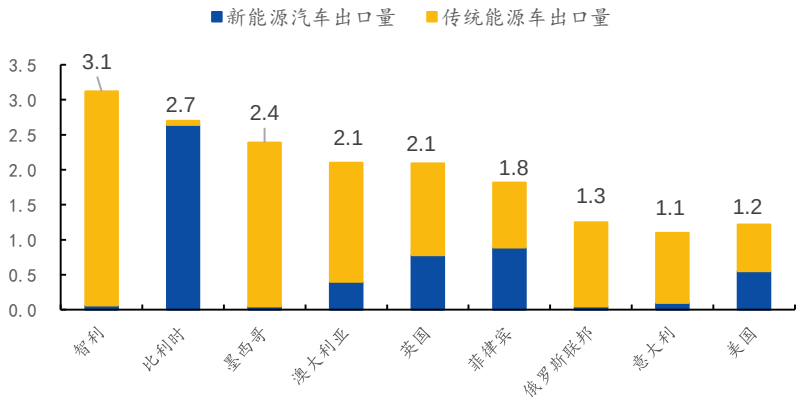
有一部分来自疫情、俄乌冲突加之缺芯等问题共同作用导致的海外生产受损，从而带来的国内产品海外替代提升的供给侧原因。具体表现则是我们在《2023 年汽车行业投资策略：把握熊彼特创新，决胜结构化市场》报告中提到的，出口结构中更看重品牌效应的乘用车占比明显提升、出口地区中较难对国产汽车形成品牌认可的发达经济体占比明显提升以及我国占有比较优势的新能源车快速增长等现象。这些过去多年间中国汽车出口企业始终未能达成的目标，在最近两年实现，其本身意味着国内汽车供给端能力的相对提升以及品牌认可度的质变。这种供给端力量所带来的海外替代，虽然受短周期需求波动的影响，但并不会被需求因素完全消除。基于此，我们提出不应基于海外需求收缩，对汽车出口持有过于悲观的观点。

图 7：汽车出口中乘用车占比显著提高



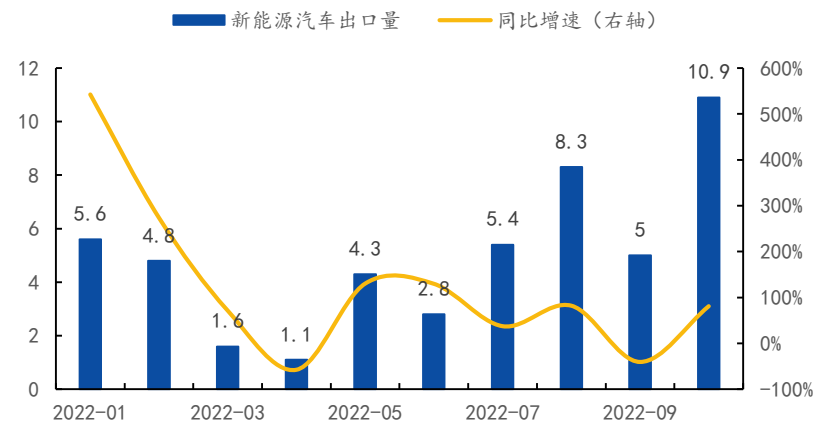
资料来源：wind，国元证券研究所

图 8：汽车出口地区（万辆）



资料来源：乘联会，国元证券研究所

图 9：新能源汽车出口增长迅猛（万辆）

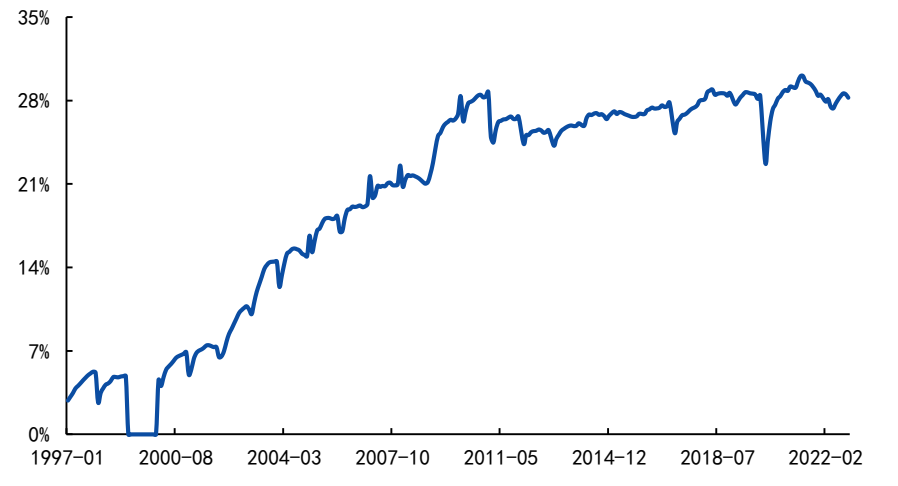


资料来源：中汽协，国元证券研究所

1.2 扩大内需政策，汽车市场不会缺席，新能源仍是主要方向

外需不振，支持汽车扩内需仍是重要方向。从 2023 年全球政策环境趋紧、经济增长放缓的趋势看，我国外需层面整体呈现走弱趋势，未来一年稳经济的核心力量仍然在于内需层面。2022 年 12 月 15 日召开的中央经济工作会议对明年工作部署的第一重点任务即是扩大国内需求。而从内需的构成看，2022 年前 11 个月汽车消费约占我国限额以上企业商品零售总额的 28.2%，在内需中占据举足轻重地位。若汽车相关政策缺席，扩大内需政策效果必然受到影响。因此整体来看，在扩内需为首要任务的经济背景下，汽车相关政策仍是未来可期。

图 10：汽车消费占限额以上企业商品零售总额比重



资料来源：wind，国元证券研究所

购置税减半政策不延续或有历史原因，两会后新政策可期。从历史发展角度看，2022 所处历史阶段特殊，汽车购置税减半政策不延续或有相应历史背景因素。当前主要机构对汽车扩内需政策仍然持积极态度。自 2022 年 12 月 15 日中央经济工作会议召开提出扩大内需重点工作以来，中汽中心、乘联会先后分析 2023 年汽车行业压力，并针对行业发展与扩内需政策方向发布相关政策建议。中汽中心建议应继续实施乘用车减半征收车辆购置税政策，同时将轻型商用车纳入政策惠及范围。建议限购城市增加 2023 年购车指标，适当给予财政补贴支持老旧汽车报废更新，对消费者购买符合条件的智能新能源汽车给予补贴支持等。乘联会与汽车流通协会专家同样建议延续实施车购税支持政策至 2023 年底，并将政策范围扩大到 2.0L 以上；同时建议出台购车抵扣个人所得税优惠政策，暂停实施对超豪华小汽车加征消费税，全面取消汽车限购政策，适度放宽车贷限制条件等多条政策措施。从大政方针的指向，和权威机构专家密集发声的导向来看，我们认为 2023 年两会完成交接后，汽车消费支持政策仍然可以期待。

表 2：中汽中心和乘联会汽车消费政策建议

机构	发布时间	主要政策建议
中汽中心	2022 年 12 月	一是 2023 年上半年继续实施乘用车减半征收车辆购置税政策，下半年退坡实施，同时将轻型商用车纳入政策惠及范围；二是限购城市增加 2023 年购车指标，并适时全面取消限购；三是支持老旧汽车报废更新，适当给予财政补贴；四是对消费者购买符合条件的智能新能源汽车给予补贴支持；五是继续给予地方充电设施建设运营奖补资金，支持地方在充换电、通行及停车等方面给予政策支持和优惠；六是全面落实二手车流通便利化政策，规范二手车交易市场开票和相关服务，提升开票、检测相关服务内容和价格透明。
乘联会	2022 年 12 月	一是建议在制定相关消费领域政策时，燃油车应当和新能源汽车享受同等政策待遇；二是延续实施车购税支持政策至 2023 年底；三是放开车购税对排量的限制，对 2.0 以上排量车型车购税减半征收，2.0 及以下排量车型免征车购税；四是暂停实施对超豪华小汽车加征消费税；五是加快落实二手车新政，推动二手车零售市场建设；六是全面取消汽车限购措施，放开汽车消费、调节汽车使用；七是发挥金融杠杆作用，加大金融服务供给。

资料来源：乘联会，中国汽车研究中心，国元证券研究所

使用端政策和新能源政策是重要方向。从当前的政策指向看，我们认为虽然不排除再度启动购置税减半等政策的可能，但使用端政策是更可能确定的政策方向，而且整体上新能源汽车仍然是重点方向。2022 年 12 月 14 日，中共中央国务院印发《扩大内需战略规划纲要(2022－2035 年)》指出，要释放出行消费潜力。优化城市交通网络布局，大力发展智慧交通。推动汽车消费由购买管理向使用管理转变。推进汽车电动化、网联化、智能化，加强停车场、充电桩、换电站、加氢站等配套设施建设。便利二手车交易。12 月 19 日，商务部召开例行新闻发布会，指出将着力稳定

汽车消费，支持新能源汽车购买使用，加快活跃二手车市场。2023 年 1 月 2 日，工信部进一步指出要针对汽车、电子等支柱行业分类研究制定稳增长措施，实施新能源汽车零跑强基工程，开展智能网联汽车准入试点。从纲要的长期指导方向和主要部委政策导向看，智能与新能源汽车方向的消费潜力是未来出行消费扩大内需的重点方向，而对于汽车消费支持的大思路，也在由购买补贴，减税等购买管理方式向减少限行、限购，加大基础设施建设，提升路权等方向转变。

表 3：近期主要政策关于汽车消费的表述

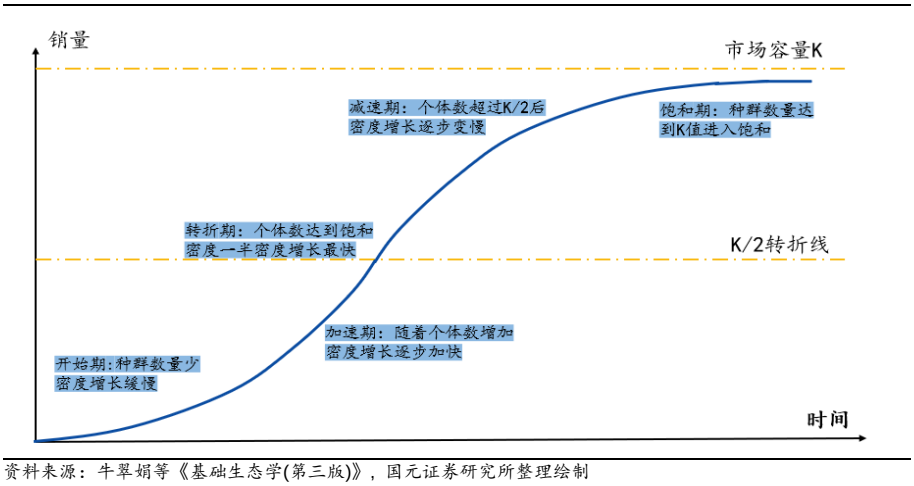
时间	政策或事件	主要内容
2022 年 12 月 14 日	《扩大内需战略规划纲要(2022—2035 年)》	推动汽车消费由购买管理向使用管理转变。推进汽车电动化、网联化、智能化，加强停车场、充电桩、换电站、加氢站等配套设施建设。便利二手车交易。
2022 年 12 月 19 日	商务部例行新闻发布会	将着力稳定汽车消费，支持新能源汽车购买使用，加快活跃二手车市场。
2023 年 1 月 2 日	工业和信息化部部长金壮龙采访	聚焦重点行业和地区，稳住工业增长基本盘，针对汽车、电子等支柱行业，分业施策、分类研究制定稳增长措施；实施新能源汽车领跑强基工程，开展智能网联汽车准入试点；壮大新能源汽车产业。

资料来源：中国人民政府官网，工信部官网，商务部官网，国元证券研究所

1.3 从汽车产业战略角度看，关键窗口期市占率仍是关键奋斗目标

需求端新能源汽车仍然潜力充分，新能源市场竞争仍是窗口期。我们认为新能源车向乘用车市场的渗透扩散，在需求潜力方面符合逻辑斯蒂增长规律。截至 2022 年 11 月，新能源乘用车渗透率 27%，距离逻辑斯蒂增长曲线 50%渗透率这一潜在增速减慢的转折点仍有距离。叠加近年来对“双碳”等发展方向的宣传，新能源汽车需求潜力整体保持较高水平。在这一发展背景下，从厂商角度看，新能源汽车发展仍然处于关键窗口期。且在 2022 年新能源汽车销量已经达到 650 万辆以上的前提下，即使假设 2023-2025 年，新能源汽车只保持 30%的中高增速增长，50%左右渗透率也将 2025 年底前到来。根据逻辑斯蒂增长规律，在此之后，新能源汽车潜在增速将进入减缓期。新能源汽车快速发展的窗口期将宣告结束。以此为基础，2023 年尽管政策条件苛刻，但对生产厂商的战略来说，仍然是必须争夺的关键一年。

图 11：逻辑斯蒂曲线模型



资料来源：牛翠娟等《基础生态学(第三版)》，国元证券研究所整理绘制

汽车厂商争夺关键窗口期，以市占率为代表的品牌竞争力仍是重要目标。与燃油车时代海外少量车企共同构建寡头市场的竞争格局不同，中国汽车在改革开放后短短几十年的发展下，又适逢自主崛起，叠加电动智能第二曲线培育大量新势力，既有大型汽车集团寡头博弈的竞争格局，又有多厂商差异化竞争的垄断竞争市场格局。在寡头博弈格局下，中国车市呈现出明显的模仿竞争对手策略的现象；在垄断竞争市场格局下，中国车市则呈现出消费品行业品牌至上的商业模式。

表 4：主要市场竞争格局及其特点

市场类型	厂商数目	产品差别程度	价格控制力	进出难易程度	典型市场	竞争模式
完全竞争	很多	完全无差别	没有	很容易	部分农产品	完全竞争
垄断竞争	很多	有差别	有一些	比较容易	部分轻工、零售	品牌差异化
寡头	几个	有差别或无差别	相当程度	比较困难	钢、汽车、石油	寡头博弈
垄断	唯一	唯一产品，且接近无替代品	很大程度	很困难，几乎不可能	水、电等公用事业	无竞争

资料来源：高鸿业《西方经济学》(第六版)，国元证券研究所

上述两种特征的结合，我们认为可以解释 2023 年汽车市场的两个关键现象或者方向。**一是年初政策退坡后，各大车企的涨价策略。**据不完全统计，截至 1 月初包括比亚迪、长安、极氪、吉利、奇瑞、埃安等在内的主要新能源汽车品牌均出现了不同程度的涨价。但事实上，这种普遍涨价的现象在汽车行业历史上屡见不鲜。一般只要头部企业在成本压力等基础上宣布涨价，其竞争对手普遍会开启涨价行动。这呈现出了寡头市场格局先典型的模仿对手策略的竞争模式。其核心原因在于，如果

头部车企宣布涨价，而主要竞争对手不涨价，市场会认为不涨价的企业和品牌缺乏竞争力，从而出现涨价者卖得更好，不涨价者卖得更差的“需求价格弹性符号为正”的反常现象。这又体现了我国汽车市场品牌竞争力为王的寡头竞争市场格局现象。

而从博弈论的角度来说，在头部车企涨价的前提下，若竞争车企跟随涨价，则除直接带来的成本弥补外，一方面可以向市场展示自己有较强的品牌竞争力。另一方面若因涨价而带来了销量的显著下滑，车企也可以通过店端优惠等多种方式消弭官宣涨价带来的影响，灵活性较高。而若竞争车企不跟随涨价，则市场首先会基于不跟随涨价行为，产生竞争力不足的质疑。同时由于官方价格本身较低，未来开启促销，进一步官降的空间较小，若头部车企在合适的时机下宣布官降，本企业同样缺乏通过降价吸引顾客的空间。因此整体而言，跟随头部车企涨价是竞争车企在博弈中的占优策略。从这个角度而言，我们建议不必因年初的多个车企官宣涨价，而对销量走势过于悲观。这些很可能只是车厂与市场以及车厂之间的博弈策略，后市具体的价格走向灵活性较高。

表 5：主要汽车品牌官宣涨价

车企	车型	动力	涨价幅度
比亚迪	唐 EV	EV	3000 元
	2021 款唐 DM-i	PHEV	4000 元
	秦 PLUS DM-i	PHEV	2000 元
	元 Pro	EV	6000 元
	2022 款汉 EV	EV	2000-2300 元
长安汽车	深蓝 SL03 纯电版	EV	6000 元
	深蓝 SL03 增程版	PHEV	3000 元
	长安 LUmin 糯玉米	EV	1000-6000 元
零跑	零跑 T03	EV	3000 元
	零跑 C11	EV	6000 元
奇瑞	奇瑞小蚂蚁	EV	4000-9000 元
	无界 Pro	EV	3000 元
极氪	极氪 001	EV	13000 元
广汽埃安	全系	EV	3000-8000 元

资料来源：搜狐汽车，瞭望汽车，网上车市，国元证券研究所

二是车企对新能源汽车发展的战略和全年的走势。我们在《2023 年汽车行业投资

策略：把握熊彼特创新，决胜结构化市场》报告中详细讨论过，新能源汽车是汽车行业第二曲线的问题。而事实上，由于国内汽车市场多企业参与的寡头竞争市场格局，这种第二曲线的竞争，其本质上问题就是一个新的汽车品牌能否在老品牌林立的市场中持续稳住身形、站住脚跟。就这一角度而言，对于当前寡头竞争的中国汽车市场，一切产品、研发、质控、营销问题本质均是品牌问题。正如我们在前述年度策略报告中讨论的，为了打造这一新品牌，无论新势力车企还是传统车企的新能源独立品牌，均在通过各种方式打造差异化品牌形象，并通过智能化等方式不断强化品牌形象，试图成为电动汽车时代如 BENZ、PORSCHE 等长期占领消费者心智的核心汽车品牌。从汽车产业发展的历史来看，这种品牌塑造的长期收益是巨大的，因为这种长期品牌效应既能形成可观的市场销量，也能构建强大的壁垒，使车企在相当长的时期内稳定盈利。我们认为，这种对汽车发展战略本质的把握，也是特斯拉创始人兼首席执行官马斯克在最近的采访中，明确表示虽然特斯拉产销将受 2023 年全球经济低迷影响，但长远看其将成为世界上最具价值公司的原因。

虽然汽车品牌的认知度和认可度意义重大，但在新能源车渗透不足 30%、主要车企稳定销量不过两年的当前阶段，各车企的品牌建立仍然只能算是初步完成。市场格局远未确定，品牌孵化破茧成蝶，仍需稳固的市场温度给予呵护。对于车企来说，这一稳固的市场温度，就是本品牌的销量与市场占有率。二线新势力品牌以及传统车企新能源品牌问界、哪吒、零跑、埃安、极氪等受市场认可，正是来自月交付量的持续引爆。同时头部新势力的部分企业受市场质疑，其核心问题也正在于交付量的明显下滑。在这样的竞争环境下，再加上前述我们对市场环境分析指出的，新能源车快速增长的窗口期就在最近一两年内，我们认为 2023 年，车企新能源发展战略，仍然会充分重视销量与市场占有率。在当前市场环境下，在汽车行业不存在特斯拉等垄断组织的现状下，提价而降低销量不是一个合理的战略选择方向，也不是一个能够长期保持的稳态。抓住市场关键时期，在适当考虑成本的前提下，推动销量和市场占有率持续提升，成为未来新能源汽车市场上真正能够站稳脚跟的一员，而非在一个相对“寒冷”的市场阶段，放慢脚步、任人超越，才是市场理性选择。

表 6：主要新能源品牌未来发展规划

车企		发展计划
新势力	蔚来汽车	2022 年推出旗下第三个汽车品牌，主打 10 万-20 万元价格区间的中低端车型市场。到 2023 年 Q4，蔚来将达到收支平衡，2024 年 Q1 实现盈利。
	理想汽车	“大单品”策略，大举推进第二代增程平台的产品，三个月内一口气发布了 L9、L8、L7，进一步放大自身的规模优势。
	小鹏汽车	推出 G9，攻入更高的价格区间，将智能化、电动化和整车技术平台统一成平台化。
	哪吒汽车	“增加产品续航里程+完善充电服务”两手抓。2025 年之前，要达到 50 万台销量(每年)的门槛。
	零跑汽车	“零跑 2.0 战略”：核心技术自研；2025 年前推 8 款新车，销量 80 万辆；构建产品型用户企业，以用户为中心，与用户共享共创。
传统车企	比亚迪	2022 年 3 月停售燃油车，汽车业务专注 PHEV 和纯电动。2025 年，比亚迪新能源市场战略目标整体计划实现万亿营收规模。
	上汽通用五菱	“两个百万，五个百亿”新能源战略规划：打造百万纯电新能源平台、百万混动新能源平台，以及电池、电驱、电控、商贸服务、机器人等五个百亿产业；到 2023 年，力争纯电新能源汽车销量达到 100 万辆。
	吉利汽车	吉利汽车五年规划：市场占有率位居中国品牌第一，成为自主品牌的领跑者；所有车型到 2025 年，销量达到 365 万辆；新能源领域，电动车占比要超过整个市场的 30%；极氪品牌销量达到 65 万辆，力争高端电动车市场占有率进入全球前三。
	广汽集团	“1615”战略，力争到“十四五”期末，挑战实现产销量达 350 万辆，新能源汽车产品占整车产销规模超 20%。
	奇瑞汽车	“瑶光 2025”，计划构建包含平台架构、三电、智能驾驶、智云平台、生态伙伴在内的 13 项核心技术。
	长安汽车	计划到 2025 年推出 30 余款全新产品，销量规模达到 400 万辆，其中自主品牌达 300 万辆，新能源汽车销量 105 万辆，占比达 35%；2030 年实现 550 万辆销量，自主品牌销量 450 万辆，新能源汽车 270 万辆，占比超 60%。

资料来源：搜狐汽车，盖世汽车，国元证券研究所

供应链成本较高前提下，叠加需求已至，混动是重要方向之一。从补贴退坡的角度看，混动车退坡约 5000 元，在各种类型的新能源车中退坡程度最低。此外，在仍旧较高的电池成本方面，业界普遍预测 2023 年下半年起，包括锂电池在内的相关产业链将出现全面产能过剩现象。但产能过剩判断的原因之一，也是预判下游新能

源汽车销量增速将显著放缓。这种“衔尾蛇”式的判断逻辑，受系统自身扰动较大，不确定性也相对较高。考虑到相关的价格风险。车企布局混动车型将是一个有效的对冲策略。而与此同时，需求方面，我们认为新能源汽车进入到了差异化引领大众化渗透阶段。比起新能源汽车成长初期纯差异化引领的阶段，功能、性价比、便捷性等因素在购车中被更多考量，PHEV 混动车辆的比较优势在相应用户群中得以凸显。以此为基础，我们认为 PHEV 混动车辆，仍能在 2023 年的新能源汽车销售中占据应有地位。

表 7：主要新能源品牌混动和增程式发展规划

车企		混动发展计划
新势力	理想汽车	公司在开发继承现有增程式电动汽车平台的 X 平台，计划 2023 年推出基于 X 平台打造的两款 SUV。
	哪吒汽车	哪吒汽车发布“浩智战略 2025”，推出浩智超算、浩智电驱、浩智增程三大技术品牌，并发布智能汽车中央超算平台、800 伏 SiC 高性能电驱系统和高效三合一增程器。
	岚图汽车	选择纯电动和增程式并举的技术路线。
传统车企	比亚迪	坚持纯电动和插电混动并行的技术路线，比亚迪将于 2024 年推出第五代 DM-i 系统。
	北京现代	北京现代正式启动“2025 向新计划”，通过产品转型、品牌向新等，目标在 2025 年实现燃油车全面混动化，未来 3-5 年内构建一款 MPV 车型、两款轿车、三款 SUV 车型的混动化产品矩阵，达成混动产品年产销 30 万辆规模。
	吉利汽车	未来三年，将推出 20 余款搭载雷神智擎混动的车型，实现混动主流细分市场销量第一。
	广汽集团	广汽传祺定下了“混动化+智能化”双核驱动的发展战略，广汽传祺以丰田 THS 与广汽 GMC 两套混动系统双轨前进，传祺 2025 年实现全系产品混动化。2023 年可投产自主品牌 PHEV 产品，同时计划 2025 年实现全系混动化。
	奇瑞汽车	将通过三个阶段技术创新，实现鲲鹏混合动力的热效率及节油率将大幅提升，热效率最高可达到 45%，节油率超过 95%，基于全新混合动力技术的 PHEV、HEV 也将全面应用于未来产品。
	长安汽车	打造蓝鲸 iDD 混合动力系统，2023 年长安品牌旗下的 CS 系列、 UD 系列、欧尚品牌都将全面进行混动 IDD 产品的布局。
	长城汽车	自主研发的新能源汽车混动技术柠檬混动 DHT 系统，实现各级别车型全面覆盖，未来还将推出更多混动新能源车型，并且计划 2030 年正式停售燃油车。
	丰田汽车	到 2025 年，公司几乎所有产品都会提供传统混合动力和插电式混合动力版本，计划混动车型销量超过 50%，双擎车型累计销售 230 万台。同时未来丰田赛那和 Venza SUV 将仅提供混合动力系统。

资料来源：资料来源：财经网，东方财富网，汽车之家，车主之家，每日财经，网易汽车，ZAKER，国元证券研究所

表 8：2019-2022 补贴退坡细节

		2019			2020（补贴前售价须在 30 万以内）		2021（补贴前售价须在 30 万以内）	2022（补贴前售价须在 30 万以内）
		过渡期前（1.01-3.25）	过渡期（3.26-6.25）	过渡期后（6.26-12.31）	过渡期（4.23-7.23）	过渡期后		
纯电动乘用	100≤R＜150							
	150≤R＜200	1.5	0.9					
	200≤R＜250	2.4	1.44					
	250≤R＜300	3.4	2.04	1.8	0.9			
	300≤R＜400	4.5	2.7	1.8	1.62	1.62	1.3	0.91
	R≥400	5	3	2.5	2.25	2.25	1.8	1.26
插混乘用车	R≥50	2.2	1.32	1	1	0.85	0.68	0.48

注：图中 R 指纯电续航里程，采用工况法，单位公里
资料来源：财政部，国元证券研究所

1.4 风物长宜放眼量，劈破旁门见月明

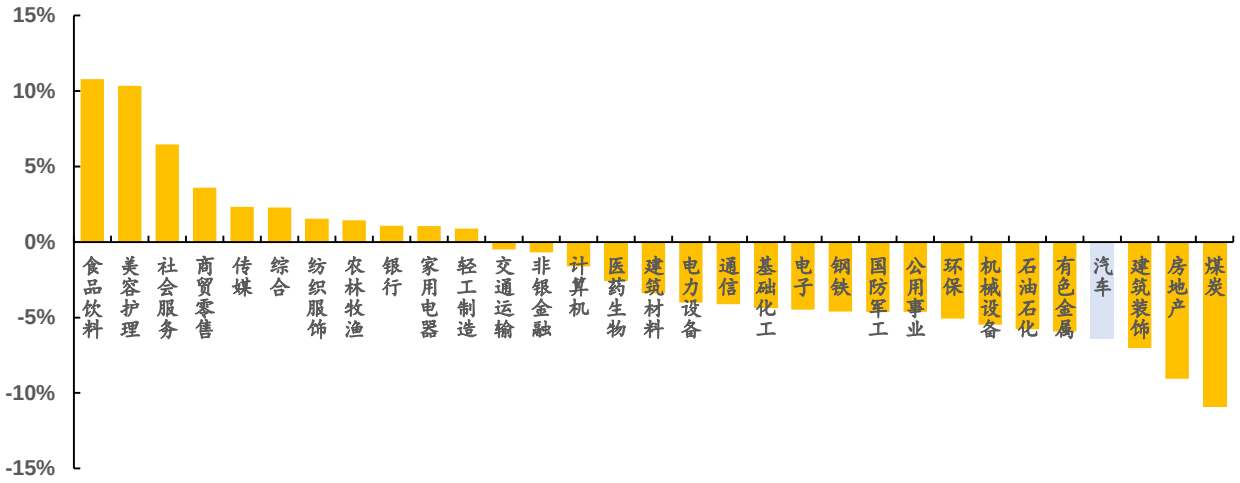
近期受疫情冲击，汽车行业短期高频数据受到冲击，店端高频数据表现不佳，加之原本预期的购置税减半等支持政策延续落空，市场对行业未来发展呈悲观态度。我们认为，研究千头万绪，把握主要矛盾是关键方法，否则只会被海量信息淹没。当前汽车的主要矛盾就在于经济周期、宏观与产业政策、产业链成本以及需求大方向和车厂大战略等五个层面。综合以上分析，我们认为，虽然在 2023 年汽车市场面临中周期层面换购周期动力减弱，和短周期层面燃油车与新能源车补贴双退坡问题，全年角度乘用车整体销量预估将呈现负增长局面。但从宏观周期、产业政策逻辑，行业所处阶段以及整车企业决策逻辑等角度看，一季度很有可能是行业触底阶段。二季度起受前期低基数、政策鼓励重启以及经济逐步复苏，叠加产业链成本问题缓解等多重因素影响，将呈现逐步复苏局面。政策层面，新能源车是核心战略方向，整车企业为了更长远的发展目标，战略层面仍将注重新能源汽车销量和市占率提升，包括 PHEV 在内的新能源汽车仍是行业发展的主要力量。建议关注全产业链掌控立足，成本控制能力较强的整车企业，把握在新能源汽车领域有议价能力的行业龙头以及加快转型新能源汽车行业，创造业绩新增长点的产业链企业。

2. 月行情：本月汽车板块指数下跌

2.1 本月汽车板块下跌 6.43%

月行情：本月(2022 年 12 月 01 日-2022 年 12 月 30 日)汽车板块下跌 6.43%。

图 12：各行业 2022.12.01-2022.12.31 区间涨跌幅

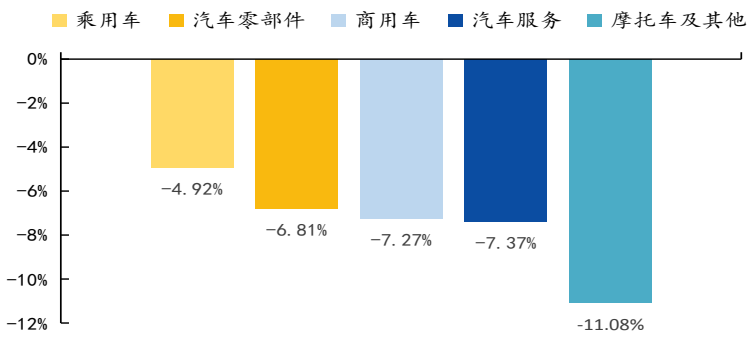


资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

2.2 细分板块中，五大子行业均下跌

根据汽车板块二级子行业划分来看，本月(2022 年 12 月 01 日-2022 年 12 月 30 日)其汽车板块二级子行业中，乘用车、汽车零部件、商用车、汽车服务、摩托车及其他子行业均下跌，汽车零部件、商用车、汽车服务、摩托车及其他子行业跌幅均超过 5%，其中最大跌幅出现在摩托车及其他子行业，月跌幅达 11.08%。

图 13：本月汽车零部件子行业涨跌幅



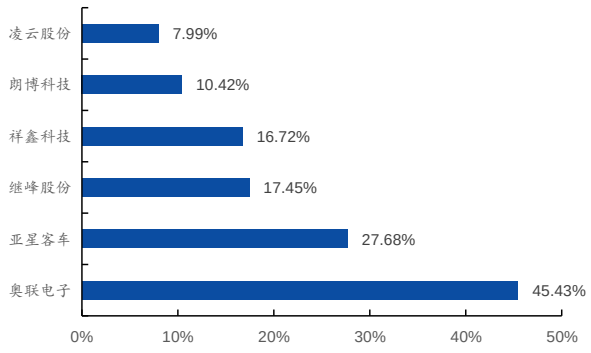
资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

2.3 本月汽车板块个股最高涨幅 45.43%,个股最高跌幅为 34.26%

本月(2022 年 12 月 01 日-2022 年 12 月 31 日)汽车板块上涨，其中，涨幅板块分析方面，奥联电子(45.43%)、亚星客车(27.68%)、继峰股份(17.45%)涨幅分列前三。

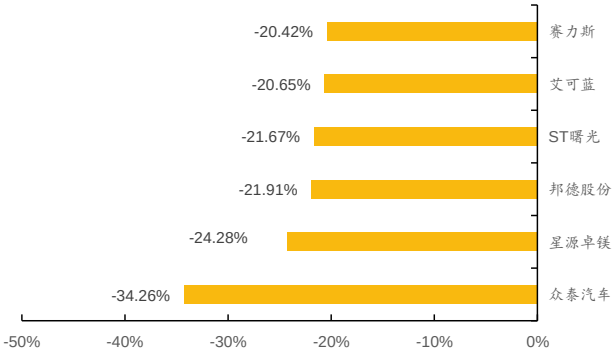
跌幅板块分析方面，众泰汽车(-34.26%)、星源卓镁(-24.28%)、邦德股份(-21.91%)跌幅分列前三。

图 14：本月汽车板块涨幅榜



资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

图 15：本月汽车板块跌幅榜



资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

3. 本月汽车板块国内新闻摘录(2022.12.01-2022.12.31)

1、东风风行宣布将停产燃油车(2022.12.04)

日前，东风柳州汽车有限公司(简称“东风柳汽”)旗下乘用车品牌东风风行宣布战略调整，东风风行宣告全面布局新能源赛道，提出“三年内实现 100%电动化，五年内停产燃油车”。在新能源方面，东风风行 3 年来已合计投入 50 多亿元，到 2030 年将持续投入 200 亿元构建新能源核心竞争力。

东风柳汽创立于 1954 年，是由东风汽车集团股份有限公司持股 75%、广西柳州市产业投资发展集团有限公司持股 25%的国有全资控股公司，旗下拥有乘龙、东风风行商乘两大品牌；乘用车涵盖 MPV、SUV、轿车、纯电动 MPV 和纯电动轿车等系列产品。“东风风行的战略目标是三年内实现 100%电动化，五年内停产燃油车，并于 2025 年成为中国年轻人喜欢的新能源主流品牌。”东风柳州汽车有限公司乘用车技术中心主任翟克宁在战略发布会上介绍。

2、永茂泰：安徽 16 万吨再生铝合金项目厂房建设基本完成预计 2023 年可以投产(2022.12.05)

上市公司永茂泰(605208)最新公布的投资者关系活动记录表显示，该公司于 12 月 1 日接受中泰证券等机构调研。第四季度，受到疫情影响，该公司产品销量也小幅下降。公司安徽 16 万吨再生铝合金项目厂房建设基本完成，预计 2023 年可以投产。

目前公司正在布局云南绿色、原生铝合金项目，并在东南亚国家考察再生铝合金生产基地，此外公司正在重点拓展特斯拉、拓普、文灿、蔚来等项目，上述项目的落地实施将为公司未来带来业绩增量。

3、北京市印发《积极应对疫情影响助企纾困的若干措施》全面落实新能源车系列税收优惠政策 (2022.12.06)

北京市印发《积极应对疫情影响助企纾困的若干措施》全面落实系列税收优惠政策。自 2022 年 9 月 1 日起，对于已享受延缓缴纳税费 50%的制造业中型企业和延缓缴纳税费 100%的制造业小微企业,其已缓缴税费的缓缴期限届满后继续延长 4 个月。对购置日期在 2023 年 1 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日期间内并列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》的纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车、燃料电池汽车，免征车辆购置税。高新技术企业在 2022 年 10 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日期间新购置的设备、器具，允许当年一次性全额在计算应纳税所得额时扣除，并允许在税前实行 100%加计扣除。现行适用研发费用税前加计扣除比例 75%的企业，在 2022 年 10 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日期间，税前加计扣除比例提高至 100%。

4、长城：调整旗下品牌组织架构(2022.12.08)

长城汽车日前对旗下品牌组织架构进行调整。其中，欧拉和沙龙在组织管理上全面整合，由沙龙品牌 CEO 文飞担任沙龙和欧拉双品牌 CEO；魏牌和坦克在组织管理上全面整合，坦克品牌 CEO 刘艳钊兼任魏牌 CEO，对魏牌和坦克双品牌的经营管理及新能源进阶的打造全面负责，两大体系将实现各自双品牌运作。此外，哈弗和长城皮卡两个品牌继续保持独立运作。

针对此次调整，行业内有分析认为，将欧拉和沙龙两个品牌整合，意味着长城将对旗下纯电车型的开发、产品定位等方面进行统一管理;魏牌和坦克两个品牌的整合，目的是更好地推进长城汽车在高端豪华新能源汽车领域的布局,持续实现品牌向上;对于哈弗和长城皮卡未来继续保持独立运作，据悉也将加速新能源转型，进一步提升两个品牌在电气化发展新时代的整体竞争力。

5、理想汽车总裁沈亚楠即将离职，预计四季度交付量超 4.4 万辆，李想宣布内部组织结构升级(2022.12.09)

12 月 9 日，理想汽车公布第三季度财报。同时，理想汽车管理层发生重大调整，执行董事兼总裁沈亚楠将于明年 6 月底离职；理想汽车创始人兼董事长李想启动内部矩阵型组织调整。

财报数据显示，第三季度，理想汽车营收 93.4 亿元，同比增长 20.2%；汽车销售收入 90.46 亿元，同比增加 22.5%。理想汽车第三季度共交付 26524 辆，同比增长 5.6%。

另一方面，第三季度理想汽车净亏损从第二季度的 6.41 亿元扩大至 16.46 亿元，去年同期为 2150 万元；车辆毛利率为 12%，较去年同期的 21.1%大幅下滑，同样不及今年第二季度的 21.2%。受车辆毛利率下滑影响，理想汽车第三季度整体毛利率从二季度的 21.5%下滑至 12.7%。理想汽车表示，车辆毛利率下滑主要与理想 ONE 有关的存货拨备及购买承诺损失相关。除去上述影响，2022 年第三季度车辆毛利率

为 20.8%。

6、小鹏汽车人事变动：CEO 助理李鹏程离职(2022.12.09)

小鹏汽车 CEO 助理李鹏程已于近期离职，目前李鹏程在内部的飞书已经处于停用状态。

针对此消息，小鹏汽车向 21 世纪经济报道记者回应称，“李鹏程因个人身体原因请辞，我们很感谢他在小鹏时期所做的贡献。”李鹏程也表示“身体原因请辞，休息一段(时间)。”

在小鹏汽车 10 月组织架构调整中，原小鹏汽车副总裁、品牌公关总经理李鹏程调任为小鹏汽车 CEO 助理，仍直接向小鹏汽车董事长、CEO 何小鹏汇报。

对李鹏程的调整属于“明升暗降”，究其原因可能是小鹏 G9 上市表现不佳，引发了内部对品牌负责人的不满。

7、拓普集团安徽寿县智慧工厂开工(2022.12.10)

拓普集团发布消息,公司位于寿县新桥国际产业园的智慧工厂于近日正式开工建设。该项目主要建设年产能 50 万套轻量化底盘(铝副车架)和 50 万套整车声学套组。其中一期占地 200 亩。该项目主要为蔚来汽车、比亚迪等车企提供本地化服务，配套半径约 10-50KM，可以满足客户产能需求，降低成本并提升竞争力。

新工厂全面实施集团数字化工厂战略，从工厂设计、销售下单、物料采购、生产制造、产品交付全过程实现数字化管理，全力打造工业 4.0 智慧工厂。此外，项目启动之初即应用 DFM+虚拟仿真技术设计虚拟工厂，以模拟最佳的生产效率和设备工艺布局，实现工厂及制造单元的快速投建，以快速响应客户产能爬坡需求。

8、上海电气“制储加用”全链发力，抢占氢能赛道(2022.12.10)

近日，上海电气制氢装备下线暨上海氢器时代科技有限公司揭牌仪式在沪举办。上海电气碱性和质子交换膜(PEM)两款电解水制氢装备全新登场，标志着这家世界级综合性高端装备制造企业正稳步迈入“氢器时代”，也标志着上海电气“4+2+X”新赛道战略迈出了关键一步。

与电动车等其他新能源车相比，氢燃料电池车在物流车、卡车，冷链车领域具备更明显的优势。依托自主研发的燃料电池发动机系统，上海电气有望通过技术输出，切入这些交通运输领域，并逐步扩大市场占有率。

9、长安深蓝 SL03 相关车型 2023 年涨价，预计上调幅度为 2000 元-8000 元(2022.12.11)

12 月 11 日，长安深蓝发布价格调整通知。受新能源汽车购置补贴将于 2022 年 12 月 31 日终止，叠加近半年来电池等主要原材料价格居高不下的影响，2023 年，长安深蓝将对 SL03 相关车型的官方指导价进行调整，预计上调幅度为 2000 元-8000 元，具体车型价格调整将另行公布。2022 年 12 月 31 日及以前下定客户不受此次调价影响。

此外，11 月 27 日，长安深蓝曾推出“国补限时保价”政策。长安深蓝表示，在 12 月 31 日前下定并锁定，并且订单满足 2022 年新能源国补申领条件的用户，2022 年新能源国补政策的差额由长安深蓝补贴，用户仍按照下定锁单时指导价支付。

10、拓普集团拟定增募资不超过 40 亿元，加码汽车轻量化等项目(2022.12.12)

拓普集团(601689)12 月 12 日晚间公告，拟定增募资不超过 40 亿元，将用于重庆年产 120 万套轻量化底盘系统和 60 万套汽车内饰功能件项目、宁波前湾年产 220 万套轻量化底盘系统项目等 8 个项目。

拓普集团称，本次募集资金投资项目将进一步增强公司在轻量化底盘系统、内饰功能件、热管理系统的全球供货能力，快速抢占因汽车以及新能源汽车行业进步而产生的零部件市场，提高核心零部件市场竞争力，巩固公司市场地位，保障公司主营业务收入和净利润水平可持续增长。

11、宇通新能源重卡完成全场景极限挑战，加速电动化转型(2022.12.13)

12 月 13 日，宇通新能源重卡分别完成超长牵引巨龙、5 米深渊挑战和 1.3 米涉水挑战；宇通重卡纯电动牵引车拖动共约 310 吨的重量前行 20 米、首次无改装素车在 1.3m 深的水中行驶 100 米，满载 30 吨货物的车辆完成深坑挑战。据悉，宇通新能源重卡搭载其自主研发的大功率电机，最大功率为 400kw；搭载睿控系统，基于对工况和驾驶行为的识别进行合理的动力匹配和模式切换。此外，宇通相关负责人表示，宇通新能源重卡搭载的宇通三电系统达到 IP68(外壳防护等级中防尘防水等级标准的最高级别)+IP6K9K(防护等级，可防止灰尘和高温高压水)标准，也就是说除了能在 1 米水深处泡水 24 小时之外，也可以接受 85 高温水在 10MPa(压强单位：兆帕)的高压下冲洗 30 秒后正常使用。

12、奇瑞集团与宁德时代签署战略合作框架协议，联合探索换电业务(2022.12.14)

12 月 14 日，奇瑞集团与宁德时代签署战略合作框架协议。根据协议，奇瑞集团与宁德时代将在产品、商务、市场推广、商业信息资源等领域展开全方面合作。除乘用车电池供应及技术合作外，双方还将在大巴、物流车、重卡、电动船舶等领域的对公共交通、新能源三电融合和换电业务方面开展联合探索，促进并引领行业高质量发展。

此次签约标志着奇瑞集团和宁德时代正式启动全面战略合作，充分利用双方优势资源，共同开拓国内外新能源汽车市场。本次合作的缔结，有利于提升双方的市场竞争力，推动新能源产业可持续发展和电动汽车普及，共同助力“双碳”目标的实现。

13、重塑集团发布四大关键氢能技术成果(2022.12.14)

12 月 13 日，由重塑集团、正泰氢能联合举办的以“氢机遇 新发展”为主题的助力氢能产业高质量发展暨氢能关键技术成果联合发布会，在正泰集团杭州园区隆重启幕。发布会上，四大关键氢能技术成果重磅发布，包括绿氢制造装备及兆瓦级氢能发电系统，镜星二十二新一代大功率燃料电池系统、SIRIUS-E 大功率燃料电池电堆模组、M-Pack 系列碳化硅 DC/DC 变换器。双方合资公司泰氢晨能源科技有限公司联合深圳瑞麟科技发布了绿氢装备联合实验室项目。结合新产品的发布，产业链上下游企业围绕能源、场景与产品的应用，在发布会当日签署了一系列战略合作协议，推动氢能产业的协同发展。

14、小鹏汽车“触底反弹”：坚持聚焦智能化战略，预计 12 月销量强势回暖(2022.12.15)

目前，小鹏汽车正在加速开发下一代全场景智能辅助驾驶产品 XNGP，计划在 2023 年三季度推出主要功能，并至少能支持数十个城市。随着技术进步和供应链成熟，XNGP 的硬件成本有望持续下降，帮助推动 XNGP 在全国用户范围内的加速普及。在对第四季度销售数据的展望上，管理层给出了乐观预测。预计第四季度小鹏汽车总交付数量约为 20000-21000 辆，收入预计约为 48 亿元-51 亿元。已知 11 月小鹏汽车交付量为 5800 台左右，这意味着今年 12 月小鹏汽车交付水平将有望大幅上升，重回万台阵营。

15、佛山顺德装备制造业又一“巨无霸”项目落地！伊之密顺德智慧工厂投产(2022.12.16)

12 月 15 日，伊之密股份有限公司“20 周年庆典暨数字化工厂&重型压铸车间投产仪式”在佛山顺德伊之密第三工厂举行。据悉，伊之密五沙第三工厂位于顺德五沙高新产业园，占地 268 亩，建筑面积达 26 万平方米，它的投产可以说是顺德装备制造业又一“巨无霸”项目的落地，也是伊之密战略布局的再一次深化。甄荣辉表示，“未来，伊之密五沙第三工厂将与区内伊之密其他工厂一起，打造集公司总部、生产基地、工业互联网、模压成型整体解决方案、孵化平台为一体的高端智能装备产业集群。”

为了更好地满足新能源汽车“一体化压铸”的需求，伊之密于 2022 年初动工建设超重型压铸机厂房，并于近期建成投产。此次竣工的伊之密超重型压铸机厂房是国内首个超重型压铸机厂房。该厂房位于伊之密五沙第三工厂，占地总面积约 2.3 万平方米，具备年生产大型、超大型压铸机 100 台的能力，新增产能超 10 亿元。为更好地满足超大型压铸机生产和装配的需求，伊之密超重型压铸机厂房在厂房高度、跨度等方面均做了超前的布局，厂房现场最大配备了 300 吨行车，最大可以满足 2 万吨超大型压铸机的装配，将助推伊之密成为 “一体化压铸”领域的领军企业。

16、腾龙股份拟发行可转债不超过 6 亿元，用于新能源汽车热管理集成模块及核心零部件等项目(2022.12.16)

12 月 16 日晚间，腾龙股份发布的《向不特定对象发行可转换公司债券预案》显示，公司拟发行可转债募集资金总额不超过人民币 6 亿元，募集资金将用于新能源汽车热管理集成模块及核心零部件项目、智能化炼胶中心及汽车空调胶管建设项目、腾龙股份本部汽车热管理系统技改项目及补充流动资金及偿还银行贷款等。

腾龙股份表示，“本次募投项目的建成将增强公司核心竞争力，实现公司向新能源汽车热管理集成产品的转型升级，并为积极参与国内外市场竞争打下坚实基础。同时，公司将借新项目实施的契机，持续增强自身的研发、生产管控、数字化管理等多方面能力，促进公司的健康可持续发展，实现股东利益最大化。”

17、比亚迪：仰望品牌首款车型 R1，将于 2023 年一季度正式发布亮相(2022.12.16)

比亚迪高端品牌——仰望汽车将于 2023 年第一季度正式发布品牌及产品，其首款产品为百万级的越野车 R1。仰望汽车日前已经发布了其品牌 logo，取自甲骨文“电”。仰望 R1 定位硬派越野 SUV，采用非承载式车身，售价或近百万元。新车的车头和车尾专利图此前已经曝光。全新硬派越野车造型十分硬朗，拥有方正的车头和车身线条，备胎位于后备箱门上。车前脸格栅类似“工”字形，分体式前灯设计，预计

将车头部分布设了激光雷达。新车侧面依旧是平直的线条，隐藏式门把手，后排设有隐私玻璃。此外，新车还被曝出其不仅可以做出类似坦克一般的原地掉头动作，而且还能泡在水里开，很多网友都笑称这款 SUV 简直是一台民用版水陆两栖坦克。仰望品牌标识从甲骨文“电”中汲取灵感与力量，并赋予“电”全新想象。仰望汽车预计将在 2023 年初正式发布品牌其产品。

18、极氪：极氪 001 累计交付量突破 7 万台，ZEEKR OS 4.0 系统即将全面推送(2022.12.16)

12 月 16 日，极氪官宣，极氪 001 累计交付量突破 7 万台。从去年 10 月 23 日开启交付至今，极氪 001 历经 14 个月，实现累计交付 7 万台，也由此提前完成到 2022 年底 7 万辆的交付量目标。

在此之前，极氪 001 已连续五个月，创单月交付新高，其中 10 月交付 10119 辆，环比增长 22.27%；11 月交付 11011 辆，环比增长 8.8%，稳坐“30 万以上中国品牌纯电车型销冠”的头衔。

此外，极氪还同时发布了在交互体验和视觉设计上全面焕新的 ZEEKR OS 4.0 系统，该系统将在近期对用户进行推送，此次推送也是今年年内极氪 001 再一次的重大版本 OTA 升级。

19、一汽解放：与中通战略合作，推动智慧物流发展升级(2022.12.16)

日前，一汽解放与中通快递、中通供应链及中通智运在长春共同签署战略合作协议。此次签约，双方将进一步整合各自资源优势，在车辆交互研发及采购供应、物流服务、智慧物流平台建设、智能网联及数据共享、新能源等多领域开展全方位战略合作，共同推动智慧物流发展升级，引领行业发展。

相关负责人表示，与中通战略合作，是一汽解放践行智慧物流开放计划的重要一步。未来，一汽解放将紧跟产业“四化”趋势，加速向“智慧交通运输解决方案提供者”转型发展，继续与物流行业伙伴开放合作，共同构建智慧物流新生态。

20、上汽集团：2025 年新能源车销量占比将达 40%(2022.12.18)

今年 11 月份，上汽新能源车创下单月销售 13 万辆的历史新高；1-11 月份，上汽新能源车销量达 93 万辆，在集团整体销量中的占比接近 20%。上汽集团表示，将继续全面推进“纯电、混动、燃料电池”三条新能源技术路线，强化自主核心技术攻关，进一步加快推动新能源汽车产业化发展，预计 2025 年上汽新能源车在整体销量中的占比将达到 40%，三年内实现翻番。

今年 1-11 月份，上汽销售新能源车 93 万辆(在集团整体销量中的占比接近 20%)，同比增长 45.8%，全年将突破百万辆大关。其中，上汽乘用车销售新能源车 21.1 万辆，同比增长 43.3%；上汽大通销售新能源车 3 万辆，同比增长 68.6%；上汽大众销售新能源车 9 万辆，同比增长 84%；上汽通用销售新能源车 4.4 万辆，同比增长 110.4%；上汽通用五菱销售新能源车 53.5 万辆，同比增长 34.8%。

21、新一批享受车船税减免优惠的车型公布，摩卡 PHEV、哪吒 S、理想 L7 等在列(2022.12.19)

工信部 19 日公告了《享受车船税减免优惠的节约能源使用新能源汽车车型目录(第

四十五批)》。

新能源汽车的插电式混合动力乘用车部分显示，共有 27 款车型在列，包括比亚迪宋 PLUS、哈弗神兽、哈弗大狗、哈弗 H6、拿铁 PHEV、摩卡 PHEV、哪吒 S、理想 L7、腾势 D9 等。

22、智加科技：无人驾驶卡车进入量产前夜(2022.12.20)

12 月 17 日举办的“生态论坛”上，智加科技中国总经理容力表示 L4 全栈无人驾驶技术即将落地进入量产阶段。目前智加科技的车已经开到了除了新疆、西藏所有省份的路段，在美国也为亚马逊交付了 1000 台车， 预计 2027 年在欧洲市场推出依维柯的产品。此外，智加科技量产车还与华润万家和车夫网合作，是国内首次商超“仓到仓”演示自动驾驶的卡车。智加科技还为荣庆物流的 100 台订单首先交付了 5 台，这是中国重卡自动驾驶最大的订单。

23、万马科技：牵手东风商用车，推进 5G 智能网联汽车落地(2022.12.21)

12 月 21 日晚，万马科技公告称，近日，全资子公司上海优咔网络科技有限公司与东风汽车集团股份有限公司乘用车公司签订了《战略合作框架协议》，双方就车联网生态体系的建设、运维和运营，车联网管理平台，5G 智能网联业务领域等车联网业务展开合作。

协议约定，车联网生态建设与运营方面，双方就车联网生态体系的建设、运维和运营开展合作，并围绕智能座舱与车联网生态体系开展合作；连接管理方面，双方就车联网管理平台方面开展合作，以及与之关联的运维与运营等内容；智能网联方面，双方就 5G 智能网联业务领域深入合作，共同推动 5G C-V2X 技术、自动驾驶技术的发展，在 5G 边缘计算，高精地图云服务方面开展合作，共同推动行业规范制定、合规体系建设、数据安全治理，由优咔网络根据东风乘用车的业务发展要求，提供边缘计算云、高精地图云服务，推进 5G 智能网联汽车落地。

24、江淮汽车：拟 17.04 亿元收购安徽蔚来部分资产(2022.12.22)

12 月 22 日，江淮汽车发布公告称，该公司拟收购蔚来汽车(安徽)有限公司(以下简称为：安徽蔚来)持有的在建工程-设备安装工程相关项目资产(包括设备、工装类资产等)，预计交易价格 17.04 亿元。

根据公告，此次交易主要基于江淮汽车与安徽蔚来两方建立的长期战略合作关系，共同推动新能源汽车制造合作，若交易顺利实施，将有利于继续深化与蔚来汽车的战略合作。

25、比亚迪：投资宏泰半导体(2022.12.23)

12 月 23 日，天眼查显示，南京宏泰半导体科技有限公司(以下简称：宏泰半导体)发生工商变更，股东新增比亚迪股份有限公司、苏州天凯汇宏创业投资合伙企业(有限合伙)、深圳市创启开盈商务咨询合伙企业(有限合伙)等。

宏泰半导体官网显示，该公司成立于 2018 年 11 月，主要从事半导体测试设备研制与销售，具有研发高速数字、高压大电流模拟、混合信号和 RF 集成电路等 ATE 设备及各类测试板卡的能力。宏泰半导体近期主要专注于集成电路、测试系统、半导体、测试方法、控制器等技术领域，已公开专利申请 107 件，发明专利占比 65.42%。

26、欣锐科技：超级充电项目拟落地盐城市，预计投入 9 条生产线(2022.12.23)

欣锐科技公告，公司(“乙方”)拟与盐城市城南新区开发建设投资有限公司(“甲方”)签署《项目合作协议书》，双方拟共同注册成立注册资本 1.32 亿元的合资公司，并投资 3.6 亿元用于超级充电项目。

设立的新公司主要从事超级充电的技术研发、生产、测试、销售等业务，包含建设充电桩核心模块及车桩充电智能应用等内容。一期总投资约 1.6 亿元，拟投入 3 条生产线。二期总投资约 2 亿元，拟投入 6 条生产线。项目公司由甲方或甲方指定主体持股 38%，乙方持股 62%。

公告称，本次对外投资进一步深化公司的战略布局，有利于提升公司竞争优势。

27、祥鑫科技：加大电动汽车电池箱体等产品开发力度(2022.12.30)

据祥鑫科技介绍，在新能源汽车领域，祥鑫科技目前为广汽埃安、蔚来汽车、比亚迪、小鹏汽车等新能源汽车供应车身结构件。在动力电池领域，公司为宁德时代、国轩高科、亿纬锂能、塔菲尔、孚能科技、欣旺达、远景动力、巨湾技研、威睿(吉利汽车)等客户供应新能源汽车动力电池金属结构件；在储能及光伏逆变器领域，祥鑫科技已经向华为、亿纬锂能、新能安、Enphase Energy、 Larsen、FENECON GmbH 等国内外知名企业供应光伏逆变器、储能等相关产品，并不断拓展该领域的战略客户。

4. 本月汽车板块国际新闻摘录(2022.12.01-2022.12.31)

1、飞龙股份成为越南 VINFAST 汽车某项目电子水泵独家供应商(2022.12.01)

飞龙股份公告，收到越南 VINFSAT 汽车电子水泵定点函，成为越南 VINFAST 汽车某项目电子水泵的独家供应商，生命周期内预计销售收入 1.7 亿元。截至目前，飞龙股份收到越南 VINFAST 汽车多个项目定点，基本覆盖其所有车型，涉及电子水泵和热管理控制阀，已定点项目生命周期内预计销售收入超 8 亿元。

本次获得越南 VINFAST 汽车电子水泵项目的定点，是公司第一款大功率电子水泵在乘用车领域的批量供货，是国际客户对公司新能源热管理部件综合实力的肯定，有利于公司拓展新能源汽车市场，对公司新能源热管理业务布局和发展具有重要意义。

2、比亚迪：考虑在美国建电池厂，暂不在美国销售电动汽车(2022.12.06)

12 月 6 日，比亚迪执行副总裁 Stella Li 在接受采访时表示，比亚迪正考虑在美国建立一家电池厂，但目前没有在美国销售电动汽车的计划。“我们目前不打算在美国销售电动汽车，我们需要更好地了解下一步是什么，” Stella 说道。“我们将继续投资电动校车和电池组件，但对于消费类乘用汽车，我们还没有做出决定。”

今年 8 月，美国总统拜登正式签署《通货膨胀削减法案》(Inflation Reduction Act)，该法案正推动全球电动汽车制造商在北美生产更多汽车，并在与美国有自由贸易协定的国家获得关键矿产的供应。作为一家拥有强大制造能力和垂直整合供应链(包括电池和芯片等)的汽车制造商，《通货膨胀削减法案》不利于比亚迪的发展。

受消费者对清洁能源汽车强劲需求的推动，比亚迪正寻求在美国建立一个专用电池

生产基地。但 Stella 认为，《通货膨胀削减法案》要求从与美国有自由贸易协定的国家采购原材料“令人困惑”。

3、特斯拉正式登陆泰国，明年将交付上海工厂制造的汽车(2022.12.07)

12 月 7 日，特斯拉在泰国正式推出 Model3 和 ModelY 两款车型。两款车型即日起接受网上预订，特斯拉的目标是在 2023 年第一季度交付。Model3 的起步价为 175.9 万泰铢(约合 5 万美元、35 万元人民币)，ModelY 的起步价为 195.9 万泰铢(约合 5.6 万美元、39 万元人民币)。

除此以外，这家电动汽车龙头还在曼谷的高端商场 SiamParagon 开设了其在泰国的第一个弹出式销售点(pop-upoutlet)，并计划到明年在该国新建至少 10 个超级充电站。

明年泰国客户接收的特斯拉汽车将由上海超级工厂负责供应。目前，特斯拉正在扩建其上海工厂，以提高其制造能力，该公司计划在扩建完成后每周生产多达 2.1 万辆汽车。

4、大众：向沃尔夫斯堡工厂投资 4.6 亿欧元，用于生产电动汽车(2022.12.07)

12 月 7 日，大众品牌首席执行官 Thomas Schaefer 表示，到 2025 年初，大众将在德国沃尔夫斯堡工厂投资 4.6 亿欧元(约 4.82 亿美元)，其中大部分资金将用于生产 ID.3 电动车型。

该工厂预计，ID.3 将于 2023 年在该工厂开始部分生产，2024 年全面生产。在 ID.3 全面投产后，该工厂将基于 MEB 平台生产另外一款纯电动 SUV 车型。

5、均普智能：全球已交付近 30 条电驱产线(2022.12.08)

均普智能公司于近期为全球汽车零部件 Tier1 供应商交付了 800 伏电驱动桥智能化产线。这条主打 800 伏三合一电驱的高度集成化电驱产线，产能 10 万台，于今年 12 月份实现量产。产品将应用于路特斯 eletre 首款纯电高性能 SUV。公开信息显示，这款车将于 12 月份长沙车展启动大定。

“这是均普智能今年内为全球整车及零部件巨头交付的第 15 条电驱相关智能化产线。”均普智能总经理解时来透露，公司还于近期交付了 B ü hler 转子装配及电驱总装线，产品将最终上车德国品牌新能源车。

均普智能总经理解时来介绍，2018 年至今，公司为全球领域的汽车品牌交付了近 30 条电驱相关的智能化产线，包括应用于标致雪铁龙的混动电驱装配与检测生产线，应用于雷诺汽车的第一条电驱系统装配与检测生产线，应用于菲亚特的第一条电驱系统装配与检测生产线，应用于捷豹第一款全电动车 I-PACE 的电驱系统装配与检测生产线等等。

6、Chaevi：已在硅谷开设办事处，并计划扩张日本市场(2022.12.10)

韩国电动汽车充电桩制造商 Chaevi 正计划在美国建立一个超高速充电网络，并计划与日本汽车制造商合作。

Chaevi 公司首席营销官 Young Min Kim 说，该公司自 2016 年成立以来已在韩国国内安装了约 26000 个电动车充电桩，目前 Chaevi 已经在硅谷开设了一个办事处，并正在考虑在美国建立生产基地。

Kim 还提到，日本的电动汽车普及率仍然很低，是 Chaevi 眼中另一个有巨大潜力的市场。他补充说，有开设一个东京办事处的计划，但没有详细说明。

7、现代 HTWO 与 ENGINIUS 合作，推动商用车运输碳中和(2022.12.13)

12 月 12 日，现代汽车集团旗下专用燃料电池系统品牌 HTWO 与欧洲垃圾收集车和清扫车制造商 FAUN Group 的子公司 ENGINIUS 签署合作协议，为量产氢动力商用卡车提供燃料电池系统。通过与 FAUN Group 合作，HTWO 将进一步加速其燃料电池系统业务。在此合作下，HTWO 的 90 kW 燃料电池系统将与 ENGINIUS 底盘配对，使负责市内货物运送的垃圾收集卡车和中型货运卡车采用零排放能源。HTWO 的燃料电池电动汽车(FCEV)技术已通过现代的 NEXO FCEV 得到验证，且现代 NEXO FCEV 在全球已售出 30,000 多辆。

8、福特：将在英国投资 1.5 亿英镑扩建电动汽车工厂，每年生产 420000 个电驱单元(2022.12.13)

福特宣布将在其位于英国默西塞德郡的哈雷伍德工厂投入更多的资金，以大幅增加计划中的电动汽车驱动单元产量。

去年 10 月，该公司签署了 2.3 亿英镑(约 19.71 亿元人民币)的投资协议，为电动汽车生产约 25 万台电动机和单速变速箱。

本月，福特宣布再投资 1.5 亿英镑(约 12.86 亿元人民币)，以实现 42 万个电动汽车驱动单元的产量，相比增加了 70%，而总投资金额将达到 3.8 亿英镑(约 32.57 亿元人民币)左右。

9、马恒达将投资 12 亿美元在印度建电动汽车工厂(2022.12.14)

马恒达计划投资 1,000 亿卢比(约 12 亿美元)建立一座工厂，用于生产电动运动型多用途车(SUV)，此举对这家一直严重依赖汽油动力汽车的公司来说是一个重大转变。根据 12 月 14 日提交的一份交易所文件，马恒达公司将在未来八年内投资资金，在印度西部的浦那建立工厂。新工厂将生产 XUV 和 BE 品牌的电动 SUV，这两个品牌于 8 月在英国牛津郡进行了展示。

10、两年来首次！特斯拉市值跌破 5000 亿美元 今年累跌超 60%(2022.12.15)

今年以来，特斯拉股价一直无法挣脱“跌跌不休的命运”。截至周三美股收盘，特斯拉再跌 2.58%，报 156.8 美元，今年以来的累计跌幅扩大至 60%。其市值降至 4913.28 亿美元，自 2020 年 11 月以来首次跌破 5000 亿美元大关。此外，该公司自身亦面临不少问题，例如供应短缺、原材料成本飙升和生产中断，以及公司 CEO 埃隆·马斯克专注于扭转新收购的推特的颓势，都对该股造成了沉重压力。

与此同时，特斯拉明年的前景也变得黯淡。周三，至少有两家华尔街投行对特斯拉和整个电动汽车行业持谨慎态度。高盛对特斯拉股票依旧维持“买入”评级，但将目标价从 305 美元下调至 235 美元，以反映供需“疲软”。大摩则警告称，“电动汽车需求正在急刹车”，并下调了其对电动汽车在美国的采用前景的预测。

11、中国电动汽车品牌蔚来开设德国首家用户中心(2022.12.17)

中国电动汽车品牌蔚来在德国开设的第一家蔚来中心 17 日在首都柏林面向公众营

业。这也是蔚来在欧洲开设的第二家用户中心。柏林蔚来中心位于当地著名购物街选帝侯大街，临近柏林地标性建筑之一威廉皇帝纪念教堂。除了新车展示，共三层的蔚来中心还将为当地用户提供瑜伽课程、艺术鉴赏等活动。

蔚来欧洲副总裁张晖 16 日在柏林蔚来中心媒体开放日上介绍说，蔚来 2015 年在德国设立设计中心，开始全球布局。从 2022 年 10 月开始，蔚来为德国用户提供全程体验，包括在当地建设为电动汽车提供更换电池服务的换电站和开设蔚来中心。据了解，蔚来还计划在德国法兰克福、杜塞尔多夫和汉堡等地开设更多蔚来中心，打造以智能电动汽车为起点的本地用户社区。

12、远东传动：德国奔驰重卡项目传动轴总成独家供应商(2022.12.18)

远东传动 12 月 18 日在互动平台表示，公司是德国奔驰重卡项目传动轴总成的独家供应商，目前该项目已实现批量生产及配套服务。同时公司还向 IFA、VOLVO、CAT、GAZ、MERITOR 等海外品牌批量供货，已逐步进入全球汽车零部件供应商体系。

远东公司是国内规模最大、品种最多、规格最全的专业非等速传动轴制造商，产品已经覆盖国内几乎所有主流的商用车和工程机械企业。

近年来，公司通过智能化、数字化赋能生产制造，利用过硬的研发能力和资金实力延链补链强链，逐步构建了完备的自主可控的传动轴整轴及配件的产业链条，被中国汽车工业协会授予中国汽车零部件传动轴行业龙头企业，被中国工业和信息化部、中国工业经济联合会认定为商用车传动轴总成制造业单项冠军企业，可以完全满足客户的多元化订单需求。此外，公司应用于新能源汽车领域的高端等速驱动轴智能制造生产线项目，目前已开始面向江铃雷诺、江铃五十铃、江铃 D180、江铃 E630、江铃 EV300、上汽通用五菱、福田、宇通、厦门金旅等新能源客户批量配套供货，在乘用车市场的客户基础、产品种类及市场份额显著提升。

13、比亚迪：1200 台 DM-i 超级混动车型出口至哥伦比亚(2022.12.19)

12 月 19 日，比亚迪汽车官博发布消息称，继年初哥伦比亚市场引入首批 500 台比亚迪秦&宋 PLUS DM-i 混动车型后，近日，1200 台比亚迪超级混动车型抵达哥伦比亚。本次发运的车辆由 200 台秦 PLUS DM-i 和 1000 台宋 PLUS DM-i 组成，创下了比亚迪 DM-i 超级混动车型单次出口量历史新高。

14、蔚来：欧洲第 10 座换电站正式上线(2022.12.30)

据蔚来消息，12 月 29 日，欧洲第 10 座换电站在荷兰正式上线。这也是荷兰的第 3 座换电站，坐落于荷兰南部小镇登霍伦的 Hogenhoorn 1 停车场，紧邻通往海牙的 A4 高速公路，为当地和往返首都阿姆斯特丹与第二大城市鹿特丹之间的用户提供便捷补能。蔚来已经在欧洲累计上线 10 座换电站，计划到 2023 年底累计布局 120 座换电站。

5. 本月及下月重点公司公告(2022.12.01-2022.12.31)

5.1 本月重点公司公告

表 9：本月重点公司公告

证券代码	证券名称	事件类型	发生日期	主要内容
600182.SH	S*ST 佳通	获得政府补助	12.05	2022 年 7 月 13 日至 2022 年 12 月 2 日期间，佳通轮胎股份有限公司(以下简称“公司”)下属控股子公司福建佳通轮胎有限公司(以下简称“福建佳通”)累计获得与收益相关的政府补助资金共计 3,818,946.95 元(未经审计)。
600742.SH	一汽富维	控股子公司为其全资子公司提供担保	12.05	2022 年 7 月 13 日至 2022 年 12 月 2 日期间，佳通轮胎股份有限公司(以下简称“公司”)下属控股子公司福建佳通轮胎有限公司(以下简称“福建佳通”)累计获得与收益相关的政府补助资金共计 3,818,946.95 元(未经审计)。
002976.SZ	瑞玛精密	关联交易预案	12.05	2022 年 7 月 13 日至 2022 年 12 月 2 日期间，佳通轮胎股份有限公司(以下简称“公司”)下属控股子公司福建佳通轮胎有限公司(以下简称“福建佳通”)累计获得与收益相关的政府补助资金共计 3,818,946.95 元(未经审计)。
603048.SH	浙江黎明	首次公开发行部分限售股上市流通公告	12.05	2022 年 7 月 13 日至 2022 年 12 月 2 日期间，佳通轮胎股份有限公司(以下简称“公司”)下属控股子公司福建佳通轮胎有限公司(以下简称“福建佳通”)累计获得与收益相关的政府补助资金共计 3,818,946.95 元(未经审计)。
300585.SZ	奥联电子	全资子公司设立公司	12.09	南京奥联汽车电子电器股份有限公司(以下简称“公司”)全资子公司海南奥联投资有限公司(以下简称“奥联投资”)近期与自然人胥明军共同出资设立“南京奥联光能科技有限公司”(以下简称“奥联光能”)并签署《投资合作协议》，协议约定奥联光能主要从事钙钛矿太阳能电池及其制备装备的研发、生产、制备、销售等。奥联光能注册资本为人民币 5,000 万元，其中奥联投资以货币方式出资 4,750 万元，占比 95%；胥明军以货币方式出资 250 万元，占比 5%
301229.SZ	纽泰格	向不特定对象发行可转换公司债券预案	12.12	江苏纽泰格科技集团股份有限公司(以下简称“公司”)于 2022 年 12 月 11 日召开第二届董事会第二十一次会议、第二届监事会第十三次会议，审议通过了《关于公司向不特定对象发行可转换公司债券方案的议案》等相关议案。根据相关法律法规和规范性文件的规定并结合公司财务状况和投资计划，本次拟发行可转换公司债券募集资金总额不超过人民币 35,000.00 万元(含人民币 35,000.00 万元)，本次发行的可转换公司债券按面值发行，每张面值为人民币 100.00 元。
603982.SH	泉峰汽车	转股价格调整	12.13	南京泉峰汽车精密技术股份有限公司(以下简称“公司”)于 2021 年 9 月 14 日公开发行 6,200,000 张可转换公司债券，每张面值 100 元，发行总额 62,000 万元。调整前转股价格 22.89 元/股，调整后转股价格 22.17 元/股，转股价格调整起始日期 2022 年 12 月 14 日。“泉峰转债”自 2022 年 12 月 13 日停止转股，2022 年 12 月 14 日起恢复转股。

证券代码	证券名称	事件类型	发生日期	主要内容
601689.SH	拓普集团	非公开发行A股股票预案	12.13	本次非公开发行股票的数量按照募集资金总额除以发行价格确定，且不超过本次发行前总股本的30%，即不超过330,613,971股。本次发行对象为不超过三十五名特定对象。本次发行募集资金总额不超过400,000.00万元，扣除发行费用后将用于：重庆年产120万套轻量化底盘系统和60万套汽车内饰功能件项目、宁波前湾年产220万套轻量化底盘系统项目等多个项目。
002488.SZ	金固股份	出售参股公司股权	12.14	浙江金固股份有限公司（以下简称“金固股份”或“公司”）全资子公司特维轮网络科技（杭州）有限公司（以下简称“特维轮”或“转让方”）与叶信国（以下简称“受让方”）签署了《股权转让协议》（以下简称“本协议”）。特维轮将持有的金凯欧橡胶制品有限公司（以下简称“金凯欧”、“标的公司”或“目标公司”）25%股权转让给受让方，转让价款为350万元人民币。
300978.SZ	东箭科技	项目定点通知书	12.14	广东东箭汽车科技股份有限公司（以下简称“公司”）近日收到某新势力主流自主品牌客户（以下简称“客户”）的项目定点通知书，确认公司成为其某型号新能源汽车电动侧开门的供应商，定点项目1个。根据客户的产品规划，上述项目预估生命周期为4年，其中配置率为100%，预估上述项目生命周期内的总交易额合计为1.37亿元。预计2024年下半年开始投入量产。
603982.SH	泉峰汽车	控股股东及其一致行动人权益变动超过5%的提示性公告	12.14	本次权益变动系因控股股东泉峰精密技術控股有限公司（以下简称“泉峰精密”）的一致行动人泉峰（中国）投资有限公司（以下简称“泉峰中国投资”）认购南京泉峰汽车精密技术股份有限公司（以下简称“公司”）非公开发行股票完成股份登记导致持股增加，及因公司2020年限制性股票激励计划、可转债转股、2022年限制性股票激励计划、非公开发行股票使公司股份总数增加，控股股东及其一致行动人持股比例被动稀释。公司控股股东泉峰精密及其一致行动人泉峰中国投资合计持有本公司股份比例由本次权益变动前的59.2800%（以公司上市时总股本即200,000,000股计算），减少至51.7864%（以公司2022年12月9日总股本即263,912,976股计算），合计减少7.4936%。
603596.SH	伯特利	变更回购股份用途	12.15	芜湖伯特利汽车安全系统股份有限公司发布关于变更回购股份用途的公告。本次变更前回购用途：用于未来公司管理层和核心骨干员工实施限制性股票股权激励。本次变更后回购用途：实施核心骨干员工持股计划。
002510.SZ	天汽模	为公司全资孙公司提供担保	12.16	天津汽车模具股份有限公司（以下简称“公司”）于2022年12月14日召开了第五届董事会第二十三次会议，会议审议通过了《关于为公司全资孙公司提供担保的议案》，具体内容为：公司董事会同意为安徽天汽模通蔚车身科技有限公司（以下简称“安徽天汽模”）向中国建设银行安徽省分行申请固定资产贷款4.2亿元人民币的银行综合授信额度提供连带责任担保，有效期为自融资发生之日起2年，最终以中国建设银行安徽省分行审批的授信额度为准。
600418.SH	江淮汽车	获得政府补助	12.16	截至2022年12月16日，公司及控股子公司累计收到与收益相关的政府补贴58,763,425.00元人民币（不含公司前期已披露政府补贴）。

证券代码	证券名称	事件类型	发生日期	主要内容
000887.SZ	中鼎股份	获得供应商项目定点书	12.19	安徽中鼎密封件股份有限公司(以下简称“公司”)子公司安徽中鼎流体系统有限公司(以下简称“中鼎流体”)近期收到客户的通知,公司成为国内某头部自主品牌主机厂(限于保密协议,无法披露其名称,以下简称“客户”)三款新车型热管理管路总成产品的批量供应商。本次项目生命周期为3年,生命周期总金额约为7.16亿元。
000980.SZ	众泰汽车	下属子公司签订重大合同	12.19	众泰汽车股份有限公司(以下简称“公司”)下属子公司浙江众泰汽车制造有限公司(以下简称“众泰制造”)与律赛国际贸易(永康)有限公司(以下简称“律赛国际”)于近日签署了《独家经销和服务协议》。甲方:浙江众泰汽车制造有限公司。乙方:律赛国际贸易(永康)有限公司。内容:甲方愿意根据该协议条款,授权乙方在双方约定的中东特定国家和地区市场为本协议内车型的独家出口商、代理商;乙方愿意接受此授权;作为甲方在上述市场独家出口商和代理商,乙方愿意在中东市场为本协议内的车型T300相关产品进行分销和提供售后服务。
300680.SZ	隆盛科技	重大项目	12.20	无锡隆盛科技股份有限公司(以下简称“公司”)近日分别收到三家国际、国内知名汽车及零部件客户的项目定点通知书,具体情况如下:1、收到国际知名汽车零部件制造商博世汽车系统(无锡)有限公司两个新项目《定点通知书》,新项目主要为新能源汽车驱动电机马达铁芯、应用在氢喷发动机上的氢气多点喷射气轨总成,其中新能源汽车驱动电机马达铁芯全生命周期总金额预计约3亿元;2、收到国内知名汽车零部件制造商A(限于保密协议,无法披露客户名称,以下简称“客户A”)一个新项目《零件拟开发通知》,新项目主要EGR阀总成,主要应用在汽油发动机中,本项目全生命周期总金额预计约2亿元;3、收到国内知名汽车整车企业B(限于保密协议,无法披露客户名称,以下简称“客户B”)一个新项目《定点通知书》,新项目主要EGR阀总成,主要应用在商用车发动机中,本项目全生命周期总金额预计约3亿元。
000887.SZ	中鼎股份	重大项目	12.20	安徽中鼎密封件股份有限公司(以下简称“公司”)子公司安徽中鼎减震橡胶技术有限公司(以下简称“中鼎减震”)近期收到客户通知,公司成为国内某头部新能源品牌主机厂(限于保密协议,无法披露其名称,以下简称“客户”)新平台项目底盘轻量化总成产品的批量供应商。本次项目生命周期为5年,生命周期总金额约为18.87亿元。
002965.SZ	祥鑫科技	对外投资暨设立全资子公司	12.22	祥鑫科技股份有限公司(以下简称“公司”)于2022年12月21日召开第四届董事会第九次会议,审议通过了《关于对外投资暨设立全资子公司的议案》。公司拟在福建省厦门市以自筹资金不超过人民币2亿元投资建设“祥鑫科技(厦门)储能金属结构件研发中心及制造基地项目”并设立全资子公司。
603166.SH	福达股份	签订战略合作协议	12.26	近日,桂林福达股份有限公司(以下简称“福达股份”或“公司”)与湖南道依茨动力有限公司(以下简称“湖南道依茨”)签订了《战略合作协议》(以下简称“本协议”),建立战略合作伙伴关系。湖南道依茨动力有限公司由道依茨中国、三一集团合资组建,致力成为国际一流的动力总成生产企业。公司目前致力于开发工程机械及商用车专用发动机,未来规划开发新能源动力产品等。
002766.SZ	索菱股份	对外投资设立全资子公司	12.29	深圳市索菱实业股份有限公司(以下简称“公司”)拟在江苏省无锡市设立全资子公司无锡索菱科技有限公司(以下简称“无锡索菱”,最终名称以工商登记为准),注册资本为4,000万元人民币,由公司自有资金出资,公司持有其100%股权。

资料来源:同花顺iFinD,国元证券研究所

5.2 下月重点公司公告

下月部分公司将召开股东大会

表 10：下月重点公司公告

证券代码	证券名称	事件类型	发生日期
603917.SH	合力科技	股东大会召开	2023 年 1 月 6 日
002965.SZ	祥鑫科技	股东大会召开	2023 年 1 月 6 日
300745.SZ	欣锐科技	股东大会召开	2023 年 1 月 9 日
600733.SH	北汽蓝谷	股东大会召开	2023 年 1 月 16 日
301298.SZ	东利机械	股东大会召开	2023 年 1 月 16 日
300742.SZ	越博动力	股东大会召开	2023 年 1 月 16 日
300733.SZ	西菱动力	股东大会召开	2023 年 1 月 18 日
301398.SZ	星源卓镁	股东大会召开	2023 年 1 月 16 日
688280.SH	精进电动	股东大会召开	2023 年 1 月 19 日
689009.SH	九号公司	股东大会召开	2023 年 1 月 19 日
300912.SZ	凯龙高科	股东大会召开	2023 年 1 月 20 日

资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

6. 风险提示

全球经济衰退及对国内影响超预期，疫情以及地缘政治关系等外部环境冲击超预期，消费市场下滑超预期，政策支持力度不及预期，宏观经济复苏不及预期等。

国元证券股份有限公司
GUOYUAN SECURITIES CO.,LTD.

投资评级说明：

（1）公司评级定义		（2）行业评级定义	
买入	预计未来6个月内，股价涨跌幅优于上证指数20%以上	推荐	预计未来6个月内，行业指数表现优于市场指数10%以上
增持	预计未来6个月内，股价涨跌幅优于上证指数5-20%之间	中性	预计未来6个月内，行业指数表现介于市场指数±10%之间
持有	预计未来6个月内，股价涨跌幅介于上证指数±5%之间	回避	预计未来6个月内，行业指数表现劣于市场指数10%以上
卖出	预计未来6个月内，股价涨跌幅劣于上证指数5%以上		

分析师声明

作者具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格或相当的专业胜任能力，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本人承诺报告所采用的数据均来自合规渠道，分析逻辑基于作者的职业操守和专业能力，本报告清晰准确地反映了本人的研究观点并通过合理判断得出结论，结论不受任何第三方的授意、影响。

证券投资咨询业务的说明

根据中国证监会颁发的《经营证券业务许可证》（Z23834000），国元证券股份有限公司具备中国证监会核准的证券投资咨询业务资格。证券投资咨询业务是指取得监管部门颁发的相关资格的机构及其咨询人员为证券投资者或客户提供证券投资的相关信息、分析、预测或建议，并直接或间接收取服务费用的活动。证券研究报告是证券投资咨询业务的一种基本形式，指证券公司、证券投资咨询机构对证券及证券相关产品的价值、市场走势或者相关影响因素进行分析，形成证券估值、投资评级等投资分析意见，制作证券研究报告，并向客户发布的行为。

一般性声明

本报告由国元证券股份有限公司（以下简称“本公司”）在中华人民共和国内地（香港、澳门、台湾除外）发布，仅供本公司的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。若国元证券以外的金融机构或任何第三方机构发送本报告，则由该金融机构或第三方机构独自为此发送行为负责。本报告不构成国元证券向发送本报告的金融机构或第三方机构之客户提供的投资建议，国元证券及其员工亦不为上述金融机构或第三方机构之客户因使用本报告或报告载述的内容引起的直接或连带损失承担任何责任。本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的信息、资料、分析工具、意见及推测只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的投资建议或要约邀请。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。本公司建议客户应考虑本报告的任何意见或建议是否符合其特定状况，以及（若有必要）咨询独立投资顾问。在法律许可的情况下，本公司及其所属关联机构可能会持有本报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取投资银行业务服务或其他服务。

免责条款

本报告是为特定客户和其他专业人士提供的参考资料。文中所有内容均代表个人观点。本公司力求报告内容的准确可靠，但并不对报告内容及所引用资料的准确性和完整性作出任何承诺和保证。本公司不会承担因使用本报告而产生的法律责任。本报告版权归国元证券所有，未经授权不得复印、转发或向特定读者群以外的人士传阅，如需引用或转载本报告，务必与本公司研究所联系。 网址:www.gyzq.com.cn

国元证券研究所

合肥	上海
地址：安徽省合肥市梅山路18号安徽国际金融中心A座国元证券	地址：上海市浦东新区民生路1199号证大五道口广场16楼国元证券
邮编： 230000	邮编： 200135
传真： （0551）62207952	传真： （021）68869125
	电话： （021）51097188