



Research and  
Development Center

# 汽车行业跟踪 (2023.2.6-2023.2.12): 比亚迪、理想、飞 凡新款发布, 24 年一季度小米汽车有望正式量产

汽车行业

2023 年 2 月 12 日

证券研究报告

行业研究

行业周报

汽车

投资评级 看好

上次评级 看好

陆嘉敏 汽车行业首席分析师  
执业编号: S1500522060001  
联系电话: 13816900611  
邮箱: lujiamin@cindasc.com

信达证券股份有限公司  
CINDA SECURITIES CO., LTD  
北京市西城区闹市口大街9号院1号楼  
邮编: 100031

## 汽车行业跟踪 (2023. 2. 6-2023. 2. 12): 比亚迪、理想、飞凡新款发布, 24 年一季度小米汽车有望正式量产

2023 年 2 月 12 日

### 本期内容提要:

- **本周汽车板块小幅下跌。**本周 (2. 6-2. 10) 汽车板块-1. 52%, 居中信一级行业第 28 位, 跑输沪深 300 指数 (-0. 85%) 0. 67pct, 跑输上证指数 (-0. 08%) 1. 44pct。
- **汽车子板块除商用车与摩托车板块外收跌。**本周乘用车板块-3. 43%, 商用车板块+0. 35%, 汽车零部件板块-0. 60%, 汽车销售及服务板块-1. 31%, 摩托车及其他板块+0. 33%。
- **个股方面,**乘用车板块中国铁物 (+1. 71%)、一汽解放 (+0. 48%) 录得上涨; 商用车板块汉马科技 (+19. 43%)、中国汽研 (+5. 27%) 涨幅靠前; 零部件板块德尔股份 (+33. 63%)、奥联电子 (+22. 06%)、新朋股份 (+17. 16%)、威唐工业 (+16. 11%) 天成自控 (+12. 40%)、贝斯特 (+10. 70%)、博俊科技 (+10. 54%)、常青股份 (+10. 41%) 涨幅超 10%。
- **国际快讯:** (1) 大众 2022 年营收和利润双增长, 高库存拖累现金流; (2) 宝马将在墨西哥投 8. 7 亿美元, 生产高压电池和纯电动车; (3) 2022 年印度电动汽车市场增长 223%, 销量达 4. 8 万辆; (4) 2022 年全球电动汽车动力电池装机量约为 517. 9GWh, 同比增长 71. 8%; (5) 禾赛科技正式登陆纳斯达克, 成“中国激光雷达第一股”。
- **国内速递:** (1) 雷军: 小米汽车研发团队已超 2300 人, 明年一季度量产; (2) 比亚迪秦 PLUS DM-i 2023 冠军版正式上市: 售价 9. 98 万元-14. 58 万元, 综合续航达 1245km; (3) 理想 L7、L8 Air 正式上市; (4) 飞凡 F7 正式发布: 最高续航 666km、零百加速 3. 7s; (5) 上汽集团与广西签署一二五工程合作框架, 建设新能源车实验室; (6) 赛力斯将搭载 RoboSense (速腾聚创) M 系列激光雷达, 合作车型 SUV 年内上市。
- **主要自主车企 1 月销量公布。**比亚迪: 1 月销售汽车 15. 13 万辆, 同比 +58. 60%。长城汽车: 1 月销售汽车 6. 15 万辆, 同比-45. 0%。广汽集团: 1 月销售汽车 14. 69 万辆, 同比-38. 1%。吉利汽车: 1 月销售汽车 10. 35 万辆, 同比-29%。上汽集团: 1 月销售汽车 23. 80 万辆, 同比-47. 8%。长安汽车: 1 月销售汽车 17. 18 万辆, 同比-38. 0%。
- **1 月乘用车市场零售/批发销量同/环比下降。**1 月 28-31 日, 乘用车市场零售 27. 1 万辆, 同比下降 10%, 环比上周增长 224%, 较上月同期下降 39%; 乘用车市场批发 44. 0 万辆, 同比增长 16%, 环比上周下降 457%, 较上月同期下降 25%。乘联会初步统计, 1 月 1-31 日, 乘用车市场零售 124. 1 万辆, 同比去年下降 41%, 较上月下降 43%; 全国乘用车

车厂商批发 134.1 万辆，同比去年下降 38%，较上月下降 40%。

- **2 月乘用车销量有望明显回暖，看好汽车板块春季行情。**防疫政策优化、刺激政策到期、春节假期前消费需求集中释放、行业终端价格持续下滑等多因素刺激汽车消费，促使 22 年 12 月中下旬以来乘用车零售端大幅改善。考虑到 22 年底购置税补贴等政策到期，叠加春节假期消费需求的提前，我们预计在消费回暖、低基数、车企促销等因素作用下，2 月乘用车销量有望触底回升，后续预计销量增速将于 2-4 月逐月回升，叠加汽车刺激政策预期，共同带动汽车板块在 23 年春季迎来持续性行情。
- **本周冷轧板均价周环比上涨，铜、天然橡胶、铝、碳酸锂、聚丙烯均价周环比下跌。**冷轧板均价周环比+0.22%，铜均价周环比-0.22%，天然橡胶均价周环比-0.83%，铝均价周环比-1.64%，碳酸锂均价周环比-1.83%，聚丙烯均价周环比-2.52%。
- **投资建议：建议关注汽车板块春季行情，我们预计年内乘用车销量绝对值及同比增速均于 1 月触底，在后续政策刺激、消费回暖等共同作用下，我们看好 2-4 月份汽车月度销量增速的逐月改善；2023 年，汽车行业投资核心是在行业  $\beta$  或放缓的背景下，寻找智能电动变革下， $\alpha$  向上且确定性较高的赛道及标的：**
  - 1) 整车从新车周期+技术储备角度出发关注自主品牌龙头企业【比亚迪、吉利汽车、长安汽车、长城汽车、广汽集团、上汽集团】等，新势力【蔚来、理想、零跑、小鹏】。
  - 2) 零部件把握智能电动核心增量零部件赛道：把握技术升级趋势，按【单车价值量】+【渗透率】+【国产化率】三维度筛选，现阶段重点关注【线控底盘、线束线缆、智能座舱、一体压铸、电驱动】等高成长高弹性赛道。①汽车线缆线束【卡倍亿、沪光股份】；②线控底盘【伯特利、中鼎股份、保隆科技、拓普集团】；③智能座舱【德赛西威、均胜电子、常熟汽饰、华阳集团】；④轻量化【爱柯迪、文灿股份、旭升股份、广东鸿图】；⑤热管理【银轮股份、三花智控】；⑥机电电控【英搏尔、欣锐科技】等。
- **风险因素：**汽车消费政策执行效果不及预期、疫情反复导致供给恢复不及预期、外部宏观环境恶化。

## 目录

1、	行情回顾.....	5
1.1	本周汽车板块小幅下跌.....	5
2、	行业要闻.....	6
2.1	国际快讯.....	6
2.2	国内速递.....	7
3、	重点公司公告.....	9
3.1	本周重点公司公告.....	9
4、	数据跟踪.....	9
4.1	部分车企销量.....	9
4.2	1月乘用车市场周度数据.....	10
4.3	本周冷轧板均价周环比上涨，铜、天然橡胶、铝、碳酸锂、聚丙烯均价周环比下跌.....	11
4.4	本周人民币兑美元贬值，兑欧元小幅升值.....	13
5、	新车上市情况.....	13
5.1	本周新车型发布一览.....	13
6、	近期重点报告.....	14
7、	行业评级.....	19
8、	风险因素.....	19

## 表目录

表 1:	周涨幅前列个股 (乘用车、商用车、零部件): 单位: %.....	6
表 2:	本周行业重点公司公告.....	9
表 3:	1月乘联会口径日均零售/日均批发情况概览 (单位: 辆).....	11
表 4:	本周乘用车上市新车一览.....	13

## 图目录

图 1:	中信一级行业周度涨跌幅 (单位: %).....	5
图 2:	汽车行业子板块周度涨跌幅 (单位: %).....	5
图 3:	2015 年至今汽车板块市盈率.....	6
图 4:	1月乘联会口径日均零售概况.....	11
图 5:	1月乘联会口径日均批发概况.....	11
图 6:	长江有色均价: 铜.....	12
图 7:	中铝价格数据.....	12
图 8:	天然橡胶价格数据.....	12
图 9:	冷轧板 (1mm) 价格数据.....	12
图 10:	聚丙烯价格.....	12
图 11:	价格: 碳酸锂 99.5% 电: 国产.....	12
图 12:	2020 年以来人民币汇率变化.....	13

# 1、行情回顾

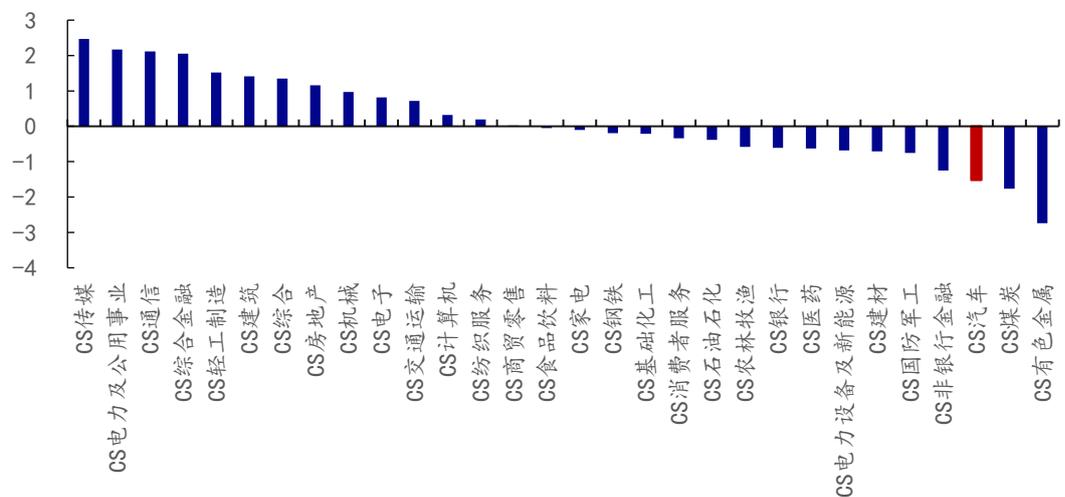
## 1.1 本周汽车板块小幅下跌

本周汽车板块小幅下跌。本周（2.6-2.10）汽车板块-1.52%，居中信一级行业第28位，跑输沪深300指数（-0.85%）0.67pct，跑输上证指数（-0.08%）1.44pct。

汽车子板块除商用车与摩托车板块外收跌。本周乘用车板块-3.43%，商用车板块+0.35%，汽车零部件板块-0.60%，汽车销售及服务板块-1.31%，摩托车及其他板块+0.33%。

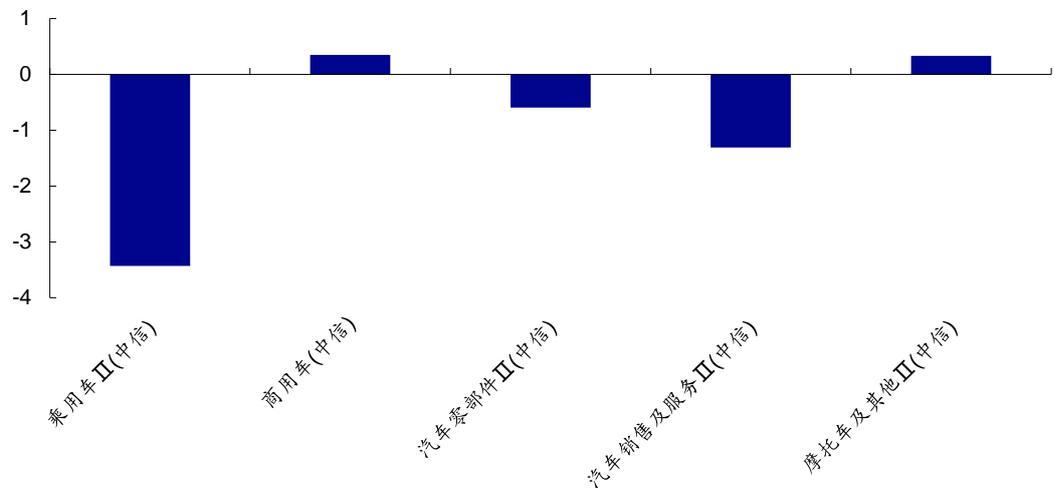
个股方面，乘用车板块中国铁物（+1.71%）、一汽解放（+0.48%）录得上涨；商用车板块汉马科技（+19.43%）、中国汽研（+5.27%）涨幅靠前；零部件板块德尔股份（+33.63%）、奥联电子（+22.06%）、新朋股份（+17.16%）、威唐工业（+16.11%）天成自控（+12.40%）、贝斯特（+10.70%）、博俊科技（+10.54%）、常青股份（+10.41%）涨幅超10%。

图 1：中信一级行业周度涨跌幅（单位：%）



资料来源：Wind，信达证券研发中心

图 2：汽车行业子板块周度涨跌幅（单位：%）



资料来源：Wind，信达证券研发中心

**图 3：2015 年至今汽车板块市盈率**


资料来源：Wind，信达证券研发中心

**表 1：周涨幅前列个股（乘用车、商用车、零部件）：单位：%**

子板块	证券代码	证券简称	周涨幅前 5	子板块	证券代码	证券简称	周涨幅前 10
乘用车	000927.SZ	中国铁物	1.71	零部件	300473.SZ	德尔股份	33.63
	000800.SZ	一汽解放	0.48		300585.SZ	奥联电子	22.06
	600104.SH	上汽集团	-0.07		002328.SZ	新朋股份	17.16
	601238.SH	广汽集团	-1.36		300707.SZ	威唐工业	16.11
	000572.SZ	海马汽车	-1.72		603085.SH	天成自控	12.40
商用车	600375.SH	汉马科技	19.43		300580.SZ	贝斯特	10.70
	601965.SH	中国汽研	5.27		300926.SZ	博俊科技	10.54
	600686.SH	金龙汽车	2.40		603768.SH	常青股份	10.41
	603611.SH	诺力股份	1.73		300825.SZ	阿尔特	7.99
	000338.SZ	潍柴动力	1.47		605018.SH	长华集团	7.45

资料来源：Wind，信达证券研发中心

## 2、行业要闻

### 2.1 国际快讯

**大众 2022 年营收和利润双增长，高库存拖累现金流。**2月7日，大众集团发布 2022 年初步业绩预告。尽管供应链动荡拖累其净现金流远低于目标，但大众 2022 年的营收和营业利润均符合其最新的指导方针，且高于 2021 年的水平。销售额为 2,790 亿欧元，超过了彭博社 2,780 亿欧元的普遍预期。扣除特殊项目后的营业利润为 225 亿欧元，略低于彭博社估计的 230 亿欧元。利润率仍处于预期区间的上限，为 8.1%。不过，由于供应链中断导致库存高于预期，大众 2022 年的初步现金流约为 50 亿欧元，低于 86 亿欧元的目标。（来源：盖世汽车）

**宝马将在墨西哥投 8.7 亿美元，生产高压电池和纯电动车。**据外媒报道，德国汽车制造商宝马表示，将在墨西哥中部的圣路易斯波托西州投资 8 亿欧元（约 8.66 亿美元），生产高压电池和纯电动“Neue Klasse”车型。宝马表示，此次扩张将为其在圣路易斯波托西州的业务增加约 1000 个新工作岗位，是宝马进军电动汽车的最新举措，该公司希望到 2030

年将一半以上的销量转化为纯电动汽车。在对墨西哥的投资中，超过一半（5 亿欧元）将用于宝马墨西哥现有工厂的电池组装中心，该中心将雇佣约 500 名额外员工。此外，宝马还将在其他领域创造 500 个就业岗位。剩下的 3 亿欧元投资将用于改造和扩建车身车间，以及建造一条新的装配线来安装电池组。（来源：盖世汽车）

**2022 年印度电动汽车市场增长 223%，销量达 4.8 万辆。**Canalys 最新数据显示，2022 年印度轻型车辆市场增长 23%，销量高达 380 万辆。最初，电动汽车（EV）仅占印度市场份额的 1.3%，但 2022 年出现现象级增长，增幅达 223%，销量为 4.8 万辆。分析师 Ashwin Amberkar 表示，2022 年，得益于潜在的市场需求以及购买力的增强，印度汽车行业的整体行情依然保持强劲。新车型配备顶级信息娱乐、互联和驾驶员辅助功能，尽管存在潜在的经济压力，但高端买家对新产品的兴趣仍然浓厚。（来源：科创板日报）

**2022 年全球电动汽车动力电池装机量约为 517.9GWh，同比增长 71.8%。**2022 年受中国电动汽车迅猛增长，以及欧洲、北美等地区对电动汽车高额补贴政策刺激，全球电动汽车保持高速增长。同时，伴随着电动汽车技术、性能提升，单车带电量也在稳步上升，动力电池装机“水涨船高”。2022 年全球动力电池装机 TOP10 阵营中，中国企业依然稳固占据六席，中国在全球电动汽车动力电池市场继续保持领先水平。2022 年全球动力电池装机 TOP10 依次为：宁德时代、比亚迪、LG 新能源、松下电池、SK On、三星 SDI、中创新航、国轩高科、欣旺达、孚能科技。从上表可以看出，宁德时代装机量继续领跑全球，并以 191.6GWh 远超二三名的动力电池装机量，位居全球第一，连续六年全球排名第一；比亚迪 2022 年动力电池装机大增 167.1%，达到 70.4GWh，与 LG 新能源并列全球第 2 位，比亚迪动力电池装机大幅增长，主要得益于其电动汽车产销快速增长。（来源：电池中国网）

**禾赛科技正式登陆纳斯达克，成“中国激光雷达第一股”。**禾赛科技宣布在美国纳斯达克证券市场正式挂牌上市，股票代码为“HSAI”，首次公开发行价格为每股 19.0 美元。截至 2 月 10 日美股收盘，禾赛科技股价上涨 10.79%，报 21.05 美元，总市值达 26.21 亿美元（当前约 177.97 亿元人民币）。作为一家激光雷达研发与制造企业，禾赛科技产品应用于支持高级辅助驾驶系统（ADAS）的乘用车和商用车，以及自动驾驶汽车。招股书显示，禾赛科技 2022 年激光雷达累计出货超 80400 台，位居全球第一。截至 2022 年底，禾赛科技激光雷达产品累计交付量超过 10 万台。禾赛的客户包括全球主流汽车厂商、自动驾驶和机器人公司，遍及全球 40 个国家、90 多个城市。（来源：IT 之家）

## 2.2 国内速递

**雷军：小米汽车研发团队已超 2300 人，明年一季度量产。**近日，小米在投资者日上透露了不少关于小米汽车的新消息。雷军在会上表示，自己 1/2 的时间精力都在小米汽车上，1/4 的时间在小米手机、IoT 以及高端化上。目前，小米汽车研发团队已经召集超过了 2300 人，2024 年一季度小米汽车将正式量产，各团队的计划都比预期要好。在整个项目进展方面，雷军表示，去年 9 月小米汽车软膜车如期下线，12 月底已经开始冬测。据其透露，小米自动驾驶第一期规划 140 余辆在全国各地测试。自动驾驶也是小米汽车最重要的亮点之一，此前小米宣布进军汽车行业时，雷军就曾公开表示，小米的机会在于自动驾驶，目标是 2024 年进入汽车自动驾驶行业第一阵营。至于小米汽车的盈利问题，雷军认为，除了硬件利润，小米更在意软件利润，就跟小米手机一样。汽车以往可以整合销售、售后服务、充电桩，而未来汽车可以整合的服务越来越多。（来源：凤凰网科技）

**比亚迪秦 PLUS DM-i2023 冠军版正式上市：售价 9.98 万元-14.58 万元，综合续航达 1245km。**比亚迪秦 PLUS DM-i2023 冠军版 2 月 10 日正式上市，官方指导价 9.98 万元-14.58 万元，

请阅读最后一页免责声明及信息披露 <http://www.cindasc.com> 7

DM-i 车型价格首次下探至 10 万以内。比亚迪秦 PLUS DM-i2023 冠军版共推出五款车型（含 55KM 和 120KM 两种续航版本）其中，55KM 领先型价格进入 10 万以内，通过全新的车型布局，比亚迪秦 PLUS DM-i2023 冠军版在 A 轿市场首次实现“油电同价”，针对合资燃油车出击。比亚迪秦 PLUS DM-i2023 冠军版采用 DM-i 超级混动技术，搭载骁云-插混专用 1.5L 高效发动机（最大功率 81kW/110 马力），峰值扭矩 135Nm，热效率高达 43%）、EHS 电混系统和 DM-i 超级混动专用刀片电池，零百加速 7.3s，百公里亏电油耗 3.8L，综合续航 1245km。（来源：IT 之家）

**理想 L7 正式上市：豪华 5 座中大型 SUV，售价 31.98 万~37.98 万元。**理想 L7 于 2 月 8 日晚间正式发布，包括 L7 Air、L7 Pro、L7 Max 三款，售价 31.98 万~37.98 万元。理想 L7 是理想汽车推出的首款 5 座产品，定位豪华中大型 SUV，CLTC 工况综合续航里程 1315km，纯电续航里程 210km，百公里加速 5.3 秒，Pro 和 Max 款搭载理想魔毯空气悬架。智能驾驶方面，理想 L7Pro 配备 ADPro 智能驾驶系统，搭载地平线 J5 芯片，总算力达到 128Tops；L7Max 配备了与理想 L9 相同的 ADMax 智能驾驶系统，包括 1 颗高精度激光雷达、11 个高清摄像头、1 个毫米波雷达、12 个超声波雷达。（来源：IT 之家）

**理想 L8 Air 豪华中大型 SUV 上市：砍掉空气悬架，售价 33.98 万元。**理想 L8 定位豪华中大型 SUV，此前推出了 L8 Pro 和 L8 Max 两款车型。2 月 8 日晚间，理想正式发布了更低配的版本 L8 Air，售价 33.98 万元。理想 L8 Air 主要砍掉了理想魔毯空气悬架，保留了 CDC 连续可变阻尼减震器，电池由宁德时代供应改为欣旺达和蜂巢，保留了 L8 Pro 的大部分功能，价格也比 L8 Pro 便宜了 2 万元。理想 L8 Air 保留了四驱增程电动系统，配备 1.5T 四缸增程器和前五合一、后三合一驱动电机以及 42.8 度电的电池组。CLTC 综合续航里程 1315 公里，CLTC 纯电续航里程 210 公里，WLTC 综合续航里程 1100 公里，CLTC 热机油耗为 5.9 升/100 公里，前后双电机智能四驱系统，百公里加速仅 5.5 秒。（来源：IT 之家）

**飞凡 F7 正式发布：最高续航 666km、零百加速 3.7s。**上汽飞凡 F7 正式亮相，新车定位纯电中大型轿车，有单电机、双电机及换电车型，续航方面有 666km 和 600km 两个版本，预售 28-35 万元。性能方面，飞凡 F7 基于高性能后驱原生架构打造，CLTC 续航最高达 666km。两驱版峰值功率 250kW，峰值扭矩 450N·m，零百加速 5.7s；四驱版峰值功率 400kW，峰值扭矩达 700N·m，零百加速 3.7s。智能座舱方面，飞凡 F7 前排配备 43 英寸三联屏，后排配备 8 英寸互动娱乐屏，配合 RISING OS 智能交互系统和高通 8155 芯片。IT 之家获悉，RISING PILOT 采用 Full Fusion 全融合算法，搭载了包括激光雷达、采埃孚 PREMIUM 4D 成像雷达，800 万像素摄像头、增强版远距离点云角雷达在内 32 个感知硬件，加上英伟达 Drive Orin 芯片，单颗算力达 254TOPS。（来源：IT 之家）

**上汽集团与广西签署一二五工程合作框架，建设新能源车实验室。**上汽通用五菱与广西壮族自治区人民政府、柳州市人民政府，在南宁共同签约“一二五”工程框架协议。根据协议，多方将成立联合专项工作组，加大政策扶持力度和资源投入，共同支持上汽通用五菱实施“一二五”工程，即建设广西新能源汽车实验室，打造纯电、混动两个百万级产品群，打造能源系统、电子电控、智慧电驱、智能移动机器人、商业创新五个百亿自主产业集群，发展成为全球新能源汽车标准引领者，实现由汽车制造商向出行综合服务提供商转型。同时，加快带动广西形成新能源汽车全产业链生态布局，助力广西构建形成汽车产业发展新格局。（来源：易车）

**赛力斯将搭载 RoboSense（速腾聚创）M 系列激光雷达，合作车型 SUV 年内上市。**2 月 8 日，智能激光雷达系统科技企业 RoboSense（速腾聚创）宣布与新能源汽车企业赛力斯汽车达成定点合作，合作车型将于 2023 年量产上市。RoboSense（速腾聚创）和赛力斯将基于 RS-

LiDAR-M 系列（简称 M 系列）激光雷达，助力赛力斯旗下全新 SUV 车型实现智能感知升级。RoboSense（速腾聚创）M 系列激光雷达通过模块化组件和平台化产品，实现了激光雷达的高效移植和智能化升级，助力赛力斯主力销冠车型快速改款上市。M 系列激光雷达融合了芯片化二维扫描方案和模块化光学模组设计，结构精简，高度集成，成熟度和可靠性良好，是实现连续迭代的激光雷达产品，能够在尺寸、安装规范、接插件与通讯协议等保持一致的前提下，持续升级产品性能。（来源：IT 之家）

## 3、重点公司公告

### 3.1 本周重点公司公告

表 2：本周行业重点公司公告

公告时间	公司	公告类型	公告摘要
2.8	泉峰汽车	资金投向	南京泉峰汽车精密技术股份有限公司全资子公司泉峰安徽于 2022 年 3 月在安徽省马鞍山市雨山区摘牌储备了一处土地使用权，性质为工业用地，面积为 188,680.79 平方米（约 283 亩），目前已取得不动产权证书。泉峰安徽拟于该地块规划开展多期汽车零部件项目建设，以提升公司整体产能，满足不断增长的客户需求。本次，泉峰安徽拟在马鞍山投资建设“高端汽车零部件成型智能制造项目”，项目占地面积约 40 亩，为前述公司已取得土地使用权证的现有工业用地。本项目总投资预计为 40,000 万元人民币，其中固定资产投资 39,000 万元，铺底流动资金 1,000 万元。
2.8	浩物股份	重大合同	四川浩物机电股份有限公司于 2022 年 8 月 6 日披露了《关于获得飞凡汽车科技有限公司意向授权的公告》（公告编号：2022-48 号），公司收到飞凡汽车科技有限公司关于设立“飞凡汽车 天津大寺汽车城体验中心”（独立售后服务中心）的意向授权。近日，公司下属公司天津融诚飞凡汽车贸易有限公司收到与飞凡汽车正式签署的《体验中心（有交付中心城市）授权合同》及《服务中心授权合同》，飞凡汽车正式授权融诚飞凡设立飞凡品牌体验中心及服务中心。
2.9	赛力斯	战略合作	公司下属子公司东风小康与江津区政府于 2023 年 2 月 8 日签订《东风小康智能网联新能源汽车项目合作协议》，江津区政府充分发挥产业优势并提供政策支持，东风小康利用现有资产资源升级东风小康智能网联新能源汽车项目，深入推进东风小康转型升级，推动新能源汽车业务发展，共同助推江津区建设千亿级智能网联新能源汽车产业集群。
2.1	福田汽车	资金投向	为了满足中卡市场快速发展的需要，降低公司中卡产品成本，持续提升公司中重卡整车产品的竞争力，公司拟与采埃孚共同投资建设采埃孚中型 AMT 变速箱项目，项目固定资产投资费用由公司和采埃孚双方按未来对公司和第三方客户的销量预测比例共同承担，其中福田汽车出资金额不超过 1.08 亿元。项目固定资产投资金额由采埃孚福田先行垫付，后续公司按实际金额向其支付。
2.11	保隆科技	项目定点	上海保隆汽车科技股份有限公司近日收到欧洲某高端品牌主机厂的《定点通知书》，选择公司作为其全新全球平台项目的空气悬架系统储气罐的零部件供应商。根据客户规划，该项目生命周期为 9 年，生命周期总金额超过人民币 2.3 亿元，预计 2025 年上半年开始量产。

资料来源：各公司公告，信达证券研发中心

## 4、数据跟踪

### 4.1 部分车企销量

#### 4.1.1 自主车企销量

**比亚迪**：1 月销售汽车 15.13 万辆，同比+58.60%。

**长城汽车**：1 月销售汽车 6.15 万辆，同比-45.0%。

广汽集团：1月销售汽车 14.69 万辆，同比-38.1%。

吉利汽车：1月销售汽车 10.35 万辆，同比-29%。

上汽集团：1月销售汽车 23.80 万辆，同比-47.8%。

长安汽车：1月销售汽车 17.18 万辆，同比-38.0%。

#### 4.1.2 造车新势力 1 月交付量

零跑汽车：1月交付 1139 台，累计交付 165142 台。

小鹏汽车：1月交付 5218 台，G9 交付 2249 台。

理想汽车：1月交付 15141 台，同比+23.4%。累计交付 272475 台。

蔚来汽车：1月交付 8506 台，累计交付 298062 台。

哪吒汽车：1月交付 6016 台，全系累计交付突破 25 万台。

广汽埃安：1月交付 10206 台。

极氪汽车：1月交付 3116 台，累计交付 81064 台。

岚图汽车：1月交付 1548 台，环比-10.5%。

AITO：1月问界系列交付 4475 台。

#### 4.2 1 月乘用车市场周度数据

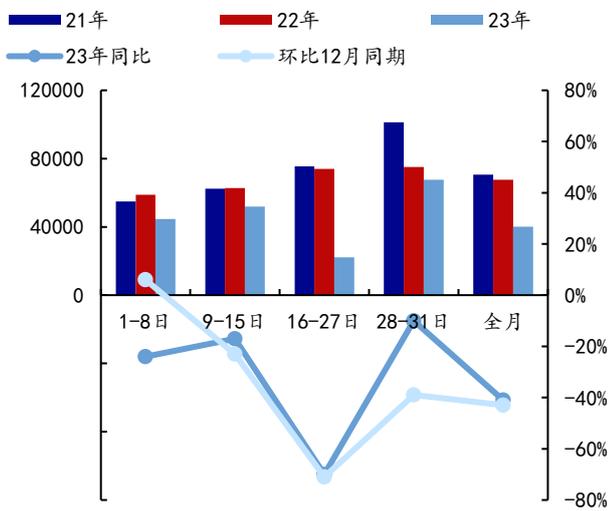
**1 月乘用车市场零售/批发销量同/环比下降。**1月 28-31 日，乘用车市场零售 27.1 万辆，同比下降 10%，环比上周增长 224%，较上月同期下降 39%；乘用车市场批发 44.0 万辆，同比增长 16%，环比上周下降 457%，较上月同期下降 25%。乘联会初步统计，1月 1-31 日，乘用车市场零售 124.1 万辆，同比去年下降 41%，较上月下降 43%；全国乘用车厂商批发 134.1 万辆，同比去年下降 38%，较上月下降 40%。

**2 月乘用车销量有望明显回暖，看好汽车板块春季行情。**防疫政策优化、刺激政策到期、春节假期前消费需求集中释放、行业终端价格持续下滑等多因素刺激汽车消费，促使 22 年 12 月中下旬以来乘用车零售端大幅改善。考虑到 22 年底购置税补贴等政策到期，叠加春节假期消费需求的提前，我们预计在消费回暖、低基数、车企促销等因素作用下，2 月乘用车销量有望触底回升，后续预计销量增速将于 2-4 月逐月回升，叠加汽车刺激政策预期，共同带动汽车板块在 23 年春季迎来持续性行情。

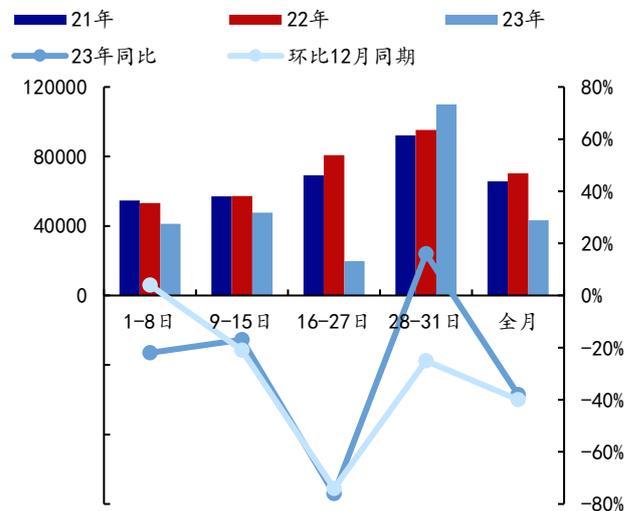
**表 3: 1 月乘联会口径日均零售/日均批发情况概览 (单位: 辆)**

	1-8 日	9-15 日	16-27 日	28-31 日	全月
<b>日均零售销量</b>					
21 年	54793	62343	75541	101263	70526
22 年	58737	62751	74017	75066	67665
23 年	44600	51896	22071	67642	40039
23 年同比	-24%	-17%	-70%	-10%	-41%
环比 12 月同期	6%	-23%	-71%	-39%	-43%
<b>日均批发销量</b>					
21 年	54616	56983	69111	92173	65608
22 年	53153	57291	80794	95212	70214
23 年	41267	47760	19730	109973	43262
23 年同比	-22%	-17%	-76%	16%	-38%
环比 12 月同期	4%	-21%	-74%	-25%	-40%

资料来源: 乘联会, 信达证券研发中心

**图 4: 1 月乘联会口径日均零售概况**


资料来源: 乘联会, 信达证券研发中心

**图 5: 1 月乘联会口径日均批发概况**


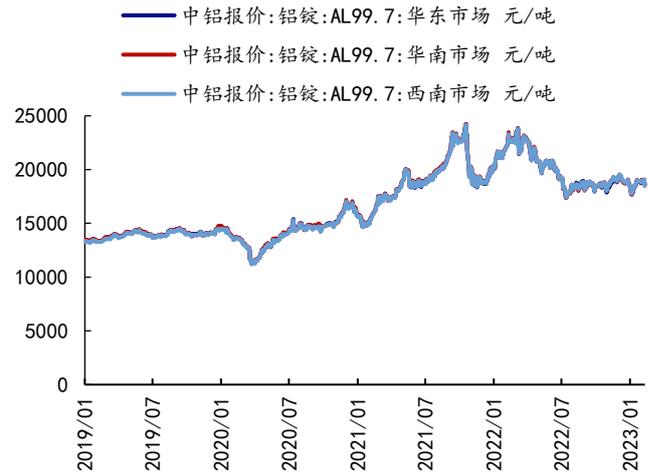
资料来源: 乘联会, 信达证券研发中心

#### 4.3 本周冷轧板均价周环比上涨, 铜、天然橡胶、铝、碳酸锂、聚丙烯均价周环比下跌

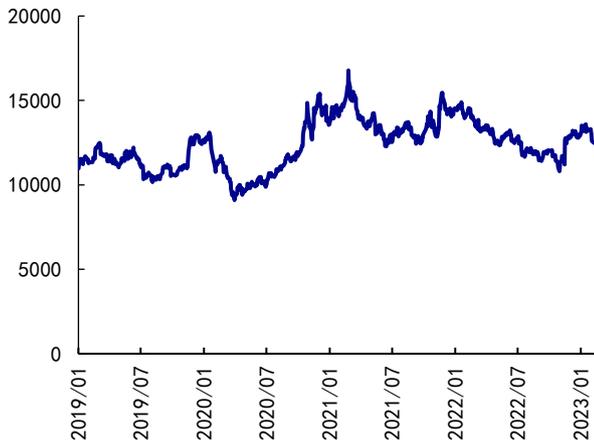
本周冷轧板均价周环比上涨, 铜、天然橡胶、铝、碳酸锂、聚丙烯均价周环比下跌。冷轧板均价周环比+0.22%, 铜均价周环比-0.22%, 天然橡胶均价周环比-0.83%, 铝均价周环比-1.64%, 碳酸锂均价周环比-1.83%, 聚丙烯均价周环比-2.52%。

**图 6：长江有色均价：铜**

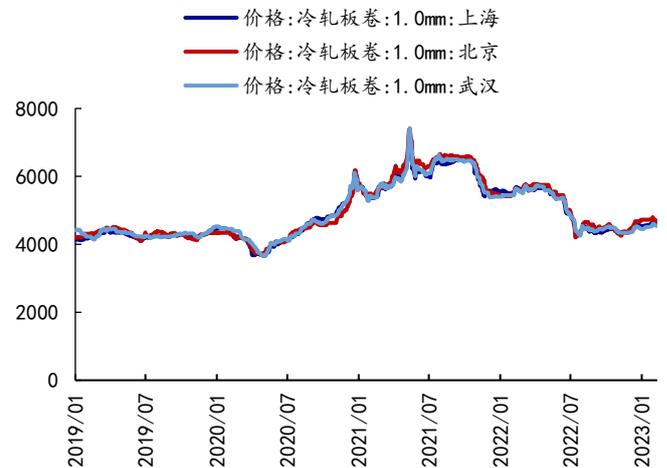

资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

**图 7：中铝价格数据**


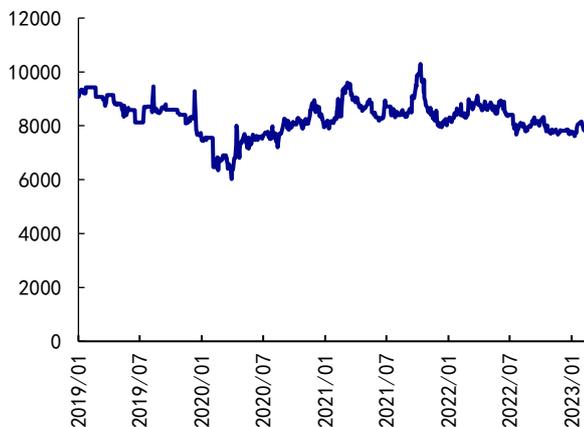
资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

**图 8：天然橡胶价格数据**


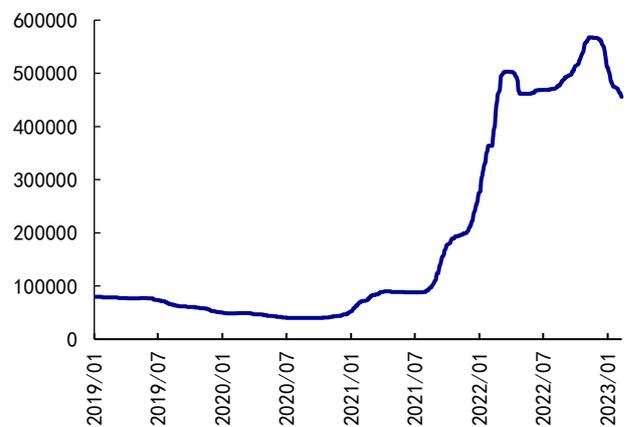
资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

**图 9：冷轧板（1mm）价格数据**


资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

**图 10：聚丙烯价格**


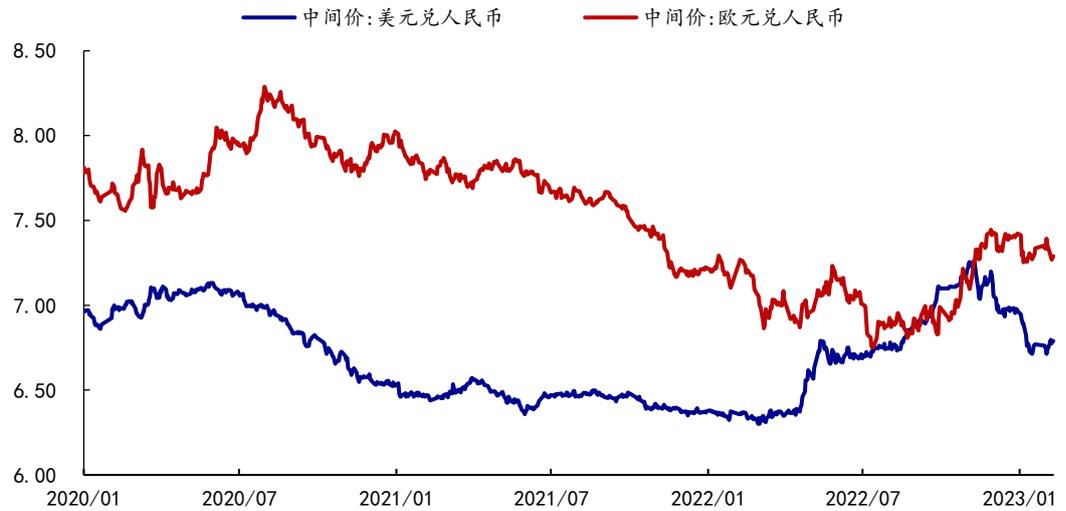
资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

**图 11：价格：碳酸锂 99.5%电：国产**


资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

#### 4.4 本周人民币兑美元贬值，兑欧元小幅升值

图 12：2020 年以来人民币汇率变化



资料来源：Wind，信达证券研发中心

### 5、新车上市情况

#### 5.1 本周新车型发布一览

表 4：本周乘用车上市新车一览

图片	厂商	车型	上市时间	级别	动力类型	续航/动力	售价（万）	备注
	吉利新能源	熊猫 mini	2.6	微型车	汽油	120-200km	3.99-5.58 万	新车
	SWM 斯威汽车	SWM 斯威大虎 EDi	2.6	中型 SUV	油电混合	纯电续航 46-51km	9.99-12.39 万	新车
	路虎(进口)	卫士	2.7	中大型 SUV	汽油	2.0T/3.0T/5.0T	71.80-169.80 万	改款
	雷诺 江铃集团	羿	2.8	紧凑型车	汽油	400-500km	13.98-19.98 万	改款
	理想汽车	理想 L8	2.8	中大型 SUV	油电混合	纯电续航 175-210km	33.98-39.98 万	新车
	理想汽车	理想 L7	2.8	中大型 SUV	油电混合	纯电续航 170-210km	31.98-37.98 万	新车
	江汽集团	思皓花仙子	2.9	微型车	汽油	200-306km	6.69-9.09 万	改款
	一汽奔腾	奔腾 NAT	2.9	MPV	汽油	401-419km	14.78-16.48 万	改款
	华晨鑫源	新海狮 EV	2.9	微面	汽油	300-600km	13.98-18.98 万	改款
	斯巴鲁	傲虎	2.10	中型 SUV	汽油	2.5L	29.98-33.08 万	改款
	斯巴鲁	斯巴鲁 BRZ	2.10	跑车	汽油	2.4L	30.88-34.08 万	改款

	奇瑞新能源	小蚂蚁	2.10	微型车	汽油	251-408km	7.00-10.30 万	改款
	比亚迪	秦 PLUS	2.10	紧凑型车	油电混合/纯电动	纯电续航 46-600km	9.98-17.88 万	改款
	智己汽车	智己 LS7	2.10	中大型 SUV	汽油	550-660km	30.98-45.98 万	新车

资料来源：太平洋汽车，信达证券研发中心

## 6、近期重点报告

《信达汽车 2023 年度策略：穿越周期，寻找 α 向上的智能电动增量赛道》

**2022 年回顾：疫情短期冲击，供需企稳向好，总量长期仍有向上空间。**总量维度来看，2022 年行业分别经历疫情冲击触底（1-5 月）、政策刺激回升（6-9 月）再到疫情散发需求转弱（10-12 月）三个阶段，增速呈现触底回升后再放缓走势，我们预计 2022 年全年汽车销量有望达 2700 万辆，同比+3%。长期来看，考虑到我国当前较低的汽车保有水平，我们认为在人均可支配收入持续增长的拉动下，中国车市总量长期仍有一定向上增长空间，中短期难言见顶。**结构维度来看，2022 年中国车市呈现三个明显特征：1) 能源结构加速切换：**电动对燃油的加速替代，电动车渗透率持续快速提升；**2) 乘用车受政策扰动前低后高：**购置税优惠政策刺激下乘用车销量增速快速上行，提振明显；**3) 商用车周期底部企稳回升：**商用车最差时刻已逐步过去，正迎来拐点向上。估值维度来看，汽车板块估值接近历史三年平均值，电动智能变革加持下，我们看好未来板块估值中枢持续抬升。

**2023 年展望：行业“危”“机”并存，于不确定性中寻找确定性。**2023 年行业面临不确定性较多，**政策端来看，**新能源车补贴退出、燃油车购置税优惠或退坡，政策刺激力度减弱；**供给端来看，**疫情反复，新增确诊病例数不断增加，或对汽车产业链供给及运输形成一定压力，且上游原材料价格波动或对企业成本管控带来一定影响；**需求端来看，**刺激政策退出、疫情扩散或短期抑制部分乘用车需求，减弱汽车消费复苏弹性。**2023 年面对汽车行业诸多不确定性，我们建议更多关注其中的确定性趋势，挖掘投资机会：1) “新能源”对“旧能源”的替代趋势：**新能源车仍处于渗透率 S 型曲线上行期，优质车型供给增多，同时混动蓬勃发展；**2) 汽车从“功能机”升级到“智能机”的升级趋势：**智能化在政策端和供给端双重发力，激光雷达等感知硬件成本大幅下探，助推高阶智能驾驶快速普及；**3) 自主品牌整车从“国内”走向“海外”的全球化趋势：**自主品牌在三电技术和智能驾驶相关领域逐步建立起竞争优势，国内份额提升，出口增长明显，有望加速走向海外；**4) 零部件供应体系从“金字塔”到“扁平化”的国产替代趋势：**传统的金字塔式多级供应链体系正在向扁平化的多主体协同模式转变，在自主品牌份额提升的背景下更有利于本土零部件厂商崛起。

**乘用车投资逻辑：从“新车周期+技术储备”出发，把握自主品牌龙头，关注混动、出口、智能化三条主线。****新车周期维度：**分车企看比亚迪、吉利、蔚来、大众新车型较多，整体看自主品牌整体的新车规划最多，有望在 2023 年取得较好的表现；**技术储备维度：**比亚迪和丰田混动技术较为领先，特斯拉和新势力车企纯电技术较为成熟；智能化方面，各车企都有相应布局但并未形成特别具有体系的智能化品牌，随着消费者的需求日益增加，智能化配置有望成为更重要的卖点。

**零部件投资逻辑：从“市场空间+竞争格局”出发，按【单车价值量】+【渗透率】+【国产化率】共振向上，精选汽车零部件优质赛道。**2023 年零部件标的优选可以穿越周期的高

成长赛道。**市场空间角度**：以价和量来衡量，主要把握电动智能化趋势下“单车价值量”和“渗透率”可持续提升的成长赛道。我们认为该角度下主要的驱动力来自于汽车电动智能化带来的增量零部件，以及可提升用户体验的产品品类扩张。**竞争格局角度**：以“国产化率”来衡量，关注现阶段国产化率较低且外资/合资集中度较高，基于本土零部件企业技术及产品逐步成熟、响应速度更快、成本优势更强，以及车企供应链可控、日德美系供应商或随其绑定主机厂销量下滑逐步出清等因素考虑，本土零部件厂商有望加速国产替代，获取市场份额。综合市场空间及竞争格局，我们主要推荐【线控底盘、线束线缆、智能座舱、一体压铸、电驱动】等高成长优质赛道。

**投资建议**：我们认为 2023 年汽车行业投资核心是在行业  $\beta$  或放缓的背景下，寻找智能电动变革下， $\alpha$  向上且确定性较高的赛道及标的：

1) 整车从新车周期+技术储备角度出发关注自主品牌龙头企业【比亚迪、吉利汽车、长安汽车、长城汽车、广汽集团、上汽集团】等，新势力【蔚来、理想、零跑、小鹏】等。

2) 零部件把握智能电动核心增量零部件赛道：把握技术升级趋势，按【单车价值量】+【渗透率】+【国产化率】三维度筛选，现阶段重点关注【线控底盘、线束线缆、智能座舱、一体压铸、电驱动】等高成长高弹性赛道。①线控底盘【伯特利、中鼎股份、保隆科技、拓普集团、耐世特】等；②线束线缆【卡倍亿、沪光股份】等；③智能座舱【德赛西威、均胜电子、常熟汽饰、华阳集团】；④一体化压铸【文灿股份、广东鸿图、爱柯迪、旭升集团】；⑤电驱动【英搏尔、欣锐科技】等。

**风险因素**：国内外疫情反复、经济增速放缓导致车市需求承压、汽车销量不及预期、新能源补贴退出导致新能源渗透率增长不及预期、自动驾驶技术安全风险及关键部件成本因素或导致智能化落地不及预期、原材料价格大幅上升等。

## 《信达证券 2023 年汽车总量研究之二：后疫情时代，国内车市复苏路径展望》

**2023 年汽车板块投资节奏如何把握？**相比 2022 年，2023 年对车市影响较大的外部变量包括防疫政策优化及补贴政策退出。此前在总量研究之一的报告中，我们对燃油车购置税优惠政策退出路径及影响做了展望，本篇报告我们对车市供需两端关键因素进行分解，同时复盘国外各国疫情管控放松后供需恢复水平，以此推演 2023 年国内车市复苏路径。

**制约因素解绑，行业在防疫政策优化后有望迎来供需修复。**疫情期间，国内车市供需两端均受挤压，产销量受制于工厂开工率下降、整车及零部件进出口滞留、终端进店量下滑及闭店率上升、收入预期悲观等不利因素影响。**随着防疫政策优化，以上不利因素显著改善，国内汽车产业有望迎来供需恢复：**1) 当前大部分工厂工人已处于阳康状态，年后复岗率预计恢复正常；2) 中国在国际汽车产业链中发挥重要作用，国内防疫政策优化有利于缓解国际供应链压力，跨国汽车产业链将加快重构，整车及零部件进出口有望趋于顺畅；3) 商圈人流量正在快速恢复；4) 中央及地方提振经济各项政策出台，居民收入预期趋于乐观。

**我国汽车产业仍有较强发展动能，参考印度、印尼、越南、马来等国，车市供需有望在防疫政策优化后实现较强复苏。**发展中国家如印度、印尼、马来等国汽车产业尚处于成长期，人均汽车保有量较低、潜在需求量较大，疫情严格管控时间较长使得需求积压，在防疫政策优化后，凭借高自给率的汽车产业链以及充足劳动力，供需两端同步向上，汽车销量恢复较快，超越疫前水平。我国汽车产业正从成长期向成熟期迈进，当前阶段千人汽车保有量仍较低，约 215 辆/千人，与以上发展中国家水平更接近，增长动能强，潜在需求较为旺

盛；我国同样长期实行的较为严格的疫情管控政策，预计需求积压有待消费复苏得到释放；国内汽车产业链上下游布局已较为完备，有利于支撑需求兑现。

**我们上调对 2023 年国内乘用车市场销量预期，看好汽车春季行情。我们预计 2023 年国内汽车销量走势：先触底，后反弹，再调整，再次上升。**1 月春节假期，叠加补贴退出、疫情因素影响，乘用车销量绝对值及同比增速或将于【1 月触底】；后续随疫情缓解、政策刺激、消费回暖等共同作用，汽车销量有望于【2-4 月】逐月回升。【5-7 月】为传统车市淡季，由于 22 年购置税优惠执行导致基数较高，销量增速预计回落；我们认为【8-12 月】车市有望受益于基数较低、消费旺季到来，销量增速有望再次回升。考虑到疫情后时代汽车销量复苏，以及后续政策对汽车产业的扶持，我们预计 23 年汽车销量有望达到 2850 万辆，同比+6.6%；乘用车销量有望达到 2469 万辆，同比+5.3%，其中新能源乘用车销量有望达到 860 万辆，同比增长 25.6%；商用车销量有望达到 380 万辆，同比增长 15.7%。

**投资建议：2023 年随着防疫政策优化，我们认为国内车市销量有望呈现复苏态势，主要推荐两条主线：**1) 处于较好新车周期，以及智能电动技术布局领先的自主品牌龙头车企；2) 国产替代加速的智能电动核心增量零部件赛道：把握技术升级趋势，按【单车价值量】+【渗透率】+【国产化率】三维度筛选，现阶段建议关注【线束线缆、线控底盘、一体压铸、热管理、智能座舱】等高成长高弹性赛道；**建议关注：**(1) 整车龙头：【比亚迪、长安汽车、广汽集团、长城汽车、上汽集团】等。(2) 智能电动汽车增量零部件：①汽车线缆线束【卡倍亿、沪光股份】；②线控底盘【伯特利、中鼎股份、保隆科技、拓普集团】；③智能座舱【德赛西威、均胜电子、常熟汽饰、华阳集团】；④轻量化【爱柯迪、文灿股份、旭升股份、广东鸿图】；⑤热管理【银轮股份、三花智控】；⑥电机电控【英搏尔、欣锐科技】等。

**风险因素：**汽车销量不及预期、汽车刺激政策落地不及预期、国内人流量恢复不及预期、国内汽车人均保有量上升趋势不及预期、国内外疫情反复等。

### 《文灿股份深度报告：全球布局著有成效，一体化压铸行业领跑》

**深耕汽车精密铝合金零部件 20 余年，车身结构件领域具备先发优势。**文灿股份成立于 1998 年，主要从事汽车铝合金精密压铸件的研发、生产和销售，产品主要应用于中高档汽车的发动机系统、变速箱系统、底盘系统、制动系统、车身结构件及其他汽车零部件。公司拥有多家全资子公司，实现了珠三角、长三角和环渤海地区的合理布局，公司从 2011 年开始研发车身结构件产品，通过十年的产品开发和生产，在车身结构件产品领域公司产品的良品率平均能达到 90%-95%以上。2022Q1-Q3 累计实现营业收入 38.88 亿元，同比+31.13%，实现归母净利润 2.59 亿元，同比+275.8%。公司用于新能源汽车的产品 2022 年 1-6 月贡献收入 5.47 亿元，占主营业务收入（扣法国百炼集团收入）的比例为 49.37%，同比增长 98.32%。公司业绩增长一是得益于部分新能源汽车客户销量高增长带来公司产品产量提升，二是子公司法国百炼集团整合协同顺利。

**铝合金成为实现汽车轻量化的主流材料，一体化压铸前景广阔。**双碳政策+燃油车节能减排+电动车“里程焦虑”共同推动汽车轻量化进程。铝合金性价比优势突出，成为汽车工业中的首选轻量化材料，但传统冲压焊接工艺模式加工铝合金难度大，一体化压铸是未来重要发展方向。一体化压铸采用超高真空高压压铸工艺，能够实现多个铝合金零件的一体化成型，具有生产效率高、材料回收利用率高、维护成本较低、品控进一步提升的优点，此外，一体化压铸能够有效减少焊接点，显著降低连接成本。一体化压铸产业链的上游为压

铸机、材料与模具厂商，中游为铝合金压铸厂，下游为主机厂。2020年特斯拉于Model Y车型上率先使用一体化压铸技术，有效降低了制造成本、提高了生产效率，从而推动了产业链上下游发展，其他主机厂如蔚来、小鹏、理想、高合、沃尔沃、长城等纷纷跟进进行布局。

**收购法国百炼，助力公司发挥协同效应。**收购百炼后能为公司带来以下协同效应：**1) 实现全球化的布局。**百炼在全球共有12处制造基地，收购后在全球的主要汽车市场都拥有本土化的生产制造基地及技术中心，公司可利用其在本土市场的深度布局，协助百炼集团加速拓展中国市场，以最大限度地发挥本次并购的协同效应。**2) 提升产品的全球市场份额及品牌知名度。**百炼集团的客户包括采埃孚、德国大陆、法雷奥、博世、本特勒等全球知名一级汽车零部件供应商，以及宝马、戴姆勒、标致雪铁龙、雷诺日产等主机厂，公司可利用百炼的品牌及销售渠道，进一步提高公司产品及产品服务在国际市场的知名度，开拓欧美市场。**3) 构建完整的铸造工艺链。**收购百炼有望使公司获得全新的技术工艺及产品，公司领先的高压铸造工艺将与百炼领先的重力铸造工艺整合形成完整的铸造工艺链，同时，双方将共同在低压铸造技术领域进行协同发展。

**全面切入新能源，多方位布局一体化压铸赛道。**汽车智能化的发展扩大了轻量化需求边际，新能源汽车是行业和企业长期发展方向。公司在新能源汽车方面积极布局，成功拓展了特斯拉、蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车、广汽新能源等厂商。公司于2020年下半年开始，从材料、模具、设备等多方面进行大型一体化结构件产品的研发，在大型一体化结构件产品领域位于行业前列，引领行业发展。**材料方面：**与立中集团合作，共同开发适用于大型一体化铝铸件的免热处理材料；**设备方面：**与力劲集团签署战略合作协议，积极采购大吨位压铸机，截至2022年，公司拥有生产汽车零部件产品的9000T压铸机；**压铸工艺方面：**公司同时具备高压铸造、低压铸造和重力铸造三大工艺；**模具方面：**模具设计和开发能力是公司的主要优势，公司所有车身结构件项目的模具都是自主开发制造的，子公司文灿模具积累了大量车身结构件的项目经验，2021年公司将文灿模具升级成为文灿集团铸造研究院，专注于研究模具制造；**产品研制方面：**天津工厂和南通工厂9000T压铸机已完成新势力客户定点的大型一体化产品试制。**订单方面：**在大型一体化结构件领域，公司获得某汽车客户某车型全部的车身结构件共十个项目定点，其中包括四个大型一体化铸件。

**盈利预测与投资评级：**我们预计公司2022-2024年归母净利润为4.02、6.72、9.27亿元，对应PE分别为43/26/19倍，首次覆盖给予“买入”评级。

**风险因素：**汽车销量不及预期风险、行业竞争加剧风险、原材料价格波动风险

### 《卡倍亿深度报告：行业扩容+格局优化+公司突破，三重拐点向上》

**汽车线缆行业扩容，较高壁垒下新厂商难以进入。**电动智能化趋势下新增高压线、数据线需求，使得汽车线缆单车价值量从传统燃油车1000元，大幅提升至电动车1500-2000元的水平，行业规模倍增。我们预计到2025年乘用车线缆市场规模为323.7亿元，其中新能源乘用车线缆市场规模为191.1亿元，新能源车线缆CAGR为51%；在行业扩容的背景下，“认证、技术、资金”三维因素构筑汽车线缆行业壁垒，新厂商进入难度较高。汽车线缆是安全件，遍布车体全身，犹如人类血管和神经，汽车内部存在震动、摩擦、油污、高热、电磁辐射等复杂工作环境，线缆测试严苛、技术要求较高，供应商认证复杂。从资金角度来看，线缆主要原材料铜材购买时需以现金采购，占用流动资金较多，故为资金密集型行业。综合以上来看，在行业扩容的背景下，因为线缆行业的较高壁垒属性，新厂商进入难

度较高。

格局松动下本土企业崛起正当时，卡倍亿有望凭借先发优势率先跑出。1) 合资车企或寻求国产供应商以求成本递减：自主品牌销量强势，日德等合资车在国内市场走弱，矢崎等日系线缆厂或在国内加速出清，德美系等合资品牌在经营压力较大的情况下，或需切换国内供应商以求成本递减；2) 合资线缆厂战略收缩利润率较低的线缆业务：国内车用线缆厂大部分份额被外资线束厂占据，但以目前情况来看，由于低压线缆的利润率水平较低，外资厂商在华几无新产能布局。且以莱尼为代表的线束厂，迫于现金周转压力，在陆续出售其下属线缆产能。我们认为在此背景下，快速扩大的市场蛋糕有望被成本更低、响应更快的本土企业攫取。国内汽车线缆市场规模较大的本土企业仅卡倍亿、北京福斯等少数几家，卡倍亿通过 IPO、转债募得资金均用于扩产，并大举投入新能源领域，产品、客户、产能均已具备较强先发优势，有望充分享受行业红利并凭借先发优势率先跑出。

卡倍亿—公司层面的“三个优化”。1) 产品结构优化：高价值量特殊线缆增长明显，营收占比快速提升，带来技术壁垒提升、毛利率改善。2) 客户结构优化：终端客户从合资燃油车快速拓展至极氩、比亚迪、特斯拉、等新能源品牌，增量确定性高。公司原有终端客户主要围绕合资品牌大众、奔驰等燃油车为主，直接客户以安波福、矢崎等外资线束厂为主。从前五大客户营收占比情况来看，2021 年相比 2020 年下降 4.2pct，可见新客户拓展成效已现。3) 成本结构优化：高毛利率产品占比提升叠加原材料铜材价格回落企稳，Q3 利润率拐点已现。新能源车用高压线毛利率相比于低压线明显提升，提升约 5pct，随着其占比的提升，公司的盈利能力有望向上。综合以上三点来看，公司层面从量、价、利的角度来看都已经出现了明显优化现象，我们认为公司未来的业绩增长确定性较高。

盈利预测与投资评级：我们预测公司 2022 年-2024 年归母净利润为 1.6 亿元、2.4 亿元、3.5 亿元，同比增长 90.4%、46.1%、44.5%，对应 EPS 为 2.98、4.35、6.29 元，PE 为 29.8/20.4/14.1 倍。参考可比公司估值水平，给予公司 2023 年 30 倍目标 PE，对应目标价 130.5 元，维持“买入”评级。

风险因素：新能源车销量不及预期；特殊线缆占比提升不及预期；上游原材料涨价风险。

#### 《信达证券 1 月乘用车销量点评：1 月销量触底，看好汽车板块春季行情》

乘联会发布数据：1 月，狭义乘用车批发销量 144.9 万辆，同比-32.9%，环比-34.9%；狭义乘用车零售销量 129.3 万辆，同比-37.9%，环比-40.4%。

1 月乘用车销量触底，符合我们此前预期。1 月，狭义乘用车批发销量 144.9 万辆，同比-32.9%，环比-34.9%；狭义乘用车零售销量 129.3 万辆，同比-37.9%，环比-40.4%。分品牌看：(1) 自主品牌零售 64 万辆，同比-31%，环比-40%；(2) 主流合资品牌零售 47 万辆，同比-45%，环比-45%；(3) 豪华车零售 19 万辆，同比-36%，环比-28%。1 月乘用车销量下滑基本符合我们之前的预期，由于 22 年底冲量透支+春节假期+疫情感染综合影响，乘用车销量 1 月触底。

1 月新能源渗透率 26.8%。据乘联会数据，1 月新能源车厂商批发渗透率达 26.8%，零售渗透率达 25.7%。1 月新能源乘用车批发 38.9 万辆，同比下降 7.3%，环比下降 48.2%，其中纯电动批发销量 27.2 万辆，同比下降 19.8%；插电混动批发销量 11.7 万辆，同比增长 44.7%。厂商批发销量突破万辆的车企有：比亚迪汽车 150,164 辆、特斯拉中国 66,051 辆、长安汽车 24,960 辆、上汽乘用车 18,178 辆、理想汽车 15,141 辆、吉利汽车 11,032 辆、

广汽埃安 10,206 辆。新能源近期价格调整较多，市场格局正在重塑，我们看好自主/头部新势力领先。

2 月乘用车销量有望明显回暖，看好汽车板块春季行情。我们预计在消费回暖、低基数、车企促销等因素作用下，2 月乘用车销量有望触底回升，后续预计销量增速将于 2-4 月逐月回升，叠加汽车刺激政策预期，共同带动汽车板块在 23 年春季迎来持续性行情。

**投资建议：**我们认为 2023 年汽车行业投资核心是在行业  $\beta$  增长放缓背景下寻找  $\alpha$  向上且确定性高的赛道及标的，**主要关注两条主线：**1) 处于较好新车周期，以及智能电动技术布局领先的自主品牌龙头车企；2) 国产替代加速的智能电动核心增量零部件赛道：把握技术升级趋势，按【单车价值量】+【渗透率】+【国产化率】三维度筛选，现阶段建议关注【线束线缆、线控底盘、一体压铸、热管理、智能座舱】等高成长高弹性赛道；**建议关注：**（1）整车龙头：【比亚迪、长安汽车、广汽集团、长城汽车、上汽集团】等。（2）智能电动汽车增量零部件：①汽车线缆线束【卡倍亿、沪光股份】；②线控底盘【伯特利、中鼎股份、保隆科技、拓普集团】；③智能座舱【德赛西威、均胜电子、常熟汽饰、华阳集团】；④轻量化【爱柯迪、文灿股份、旭升股份、广东鸿图】；⑤热管理【银轮股份、三花智控】；⑥机电电控【英搏尔、欣锐科技】等。

**风险因素：**消费复苏不及预期；原材料价格上涨等。

## 7、行业评级

---

看好

## 8、风险因素

---

汽车消费政策执行效果不及预期、疫情反复导致供给恢复不及预期、外部宏观环境恶化。

## 研究团队简介

陆嘉敏，信达证券汽车行业首席分析师，上海交通大学机械工程学士&车辆工程硕士，曾就职于天风证券，2018年金牛奖第1名、2020年新财富第2名、2020新浪金麒麟第4名团队核心成员。4年汽车行业研究经验，擅长自上而下挖掘投资机会。汽车产业链全覆盖，重点挖掘特斯拉产业链、智能汽车、自主品牌等领域机会。

王欢，信达汽车行业研究员，吉林大学汽车服务工程学士、上海外国语大学金融硕士。曾就职于丰田汽车技术中心和华金证券，一年车企工作经验+两年汽车行业研究经验。主要覆盖整车、特斯拉产业链、电动智能化等相关领域。

曹子杰，信达证券汽车行业研究助理，北京理工大学经济学硕士、工学学士，主要覆盖智能汽车、车联网、造车新势力等。

丁泓婧，墨尔本大学金融硕士，主要覆盖智能座舱、电动化、整车等领域。

## 机构销售联系人

区域	姓名	手机	邮箱
全国销售总监	韩秋月	13911026534	hanqiyue@cindasc.com
华北区销售总监	陈明真	15601850398	chenmingzhen@cindasc.com
华北区销售副总监	阙嘉程	18506960410	quejiacheng@cindasc.com
华北区销售	祁丽媛	13051504933	qiliyuan@cindasc.com
华北区销售	陆禹舟	17687659919	luyuzhou@cindasc.com
华北区销售	魏冲	18340820155	weichong@cindasc.com
华北区销售	樊荣	15501091225	fanrong@cindasc.com
华北区销售	秘侨	18513322185	miqiao@cindasc.com
华北区销售	李佳	13552992413	lijia1@cindasc.com
华北区销售	张澜夕	18810718214	zhanglanxi@cindasc.com
华东区销售总监	杨兴	13718803208	yangxing@cindasc.com
华东区销售副总监	吴国	15800476582	wuguo@cindasc.com
华东区销售	国鹏程	15618358383	guopengcheng@cindasc.com
华东区销售	朱尧	18702173656	zhuyao@cindasc.com
华东区销售	戴剑箫	13524484975	daijianxiao@cindasc.com
华东区销售	方威	18721118359	fangwei@cindasc.com
华东区销售	俞晓	18717938223	yuxiao@cindasc.com
华东区销售	李贤哲	15026867872	lixianzhe@cindasc.com
华东区销售	孙僮	18610826885	suntong@cindasc.com
华东区销售	贾力	15957705777	jiali@cindasc.com
华东区销售	石明杰	15261855608	shimingjie@cindasc.com
华东区销售	曹亦兴	13337798928	caoyixing@cindasc.com
华南区销售总监	王留阳	13530830620	wangliuyang@cindasc.com
华南区销售副总监	陈晨	15986679987	chenchen3@cindasc.com
华南区销售副总监	王雨霏	17727821880	wangyufei@cindasc.com
华南区销售	刘韵	13620005606	liuyun@cindasc.com
华南区销售	胡洁颖	13794480158	hujieying@cindasc.com
华南区销售	郑庆庆	13570594204	zhengqingqing@cindasc.com
华南区销售	刘莹	15152283256	liuying1@cindasc.com
华南区销售	蔡静	18300030194	caijing1@cindasc.com
华南区销售	聂振坤	15521067883	niezhenkun@cindasc.com

## 分析师声明

负责本报告全部或部分内容的每一位分析师在此申明，本人具有证券投资咨询执业资格，并在中国证券业协会注册登记为证券分析师，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告；本报告所表述的所有观点准确反映了分析师本人的研究观点；本人薪酬的任何组成部分不曾与，不与，也将不会与本报告中的具体分析意见或观点直接或间接相关。

## 免责声明

信达证券股份有限公司(以下简称“信达证券”)具有中国证监会批复的证券投资咨询业务资格。本报告由信达证券制作并发布。

本报告是针对与信达证券签署服务协议的签约客户的专属研究产品，为该类客户进行投资决策时提供辅助和参考，双方对权利与义务均有严格约定。本报告仅提供给上述特定客户，并不面向公众发布。信达证券不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。客户应当认识到有关本报告的电话、短信、邮件提示仅为研究观点的简要沟通，对本报告的参考使用须以本报告的完整版本为准。

本报告是基于信达证券认为可靠的已公开信息编制，但信达证券不保证所载信息的准确性和完整性。本报告所载的意见、评估及预测仅为本报告最初出具日的观点和判断，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出现不同程度的波动，涉及证券或投资标的的历史表现不应作为日后表现的保证。在不同时期，或因使用不同假设和标准，采用不同观点和分析方法，致使信达证券发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告，对此信达证券可不发出特别通知。

在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议，也没有考虑到客户特殊的投资目标、财务状况或需求。客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况，若有必要应寻求专家意见。本报告所载的资料、工具、意见及推测仅供参考，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的邀请或向人做出邀请。

在法律允许的情况下，信达证券或其关联机构可能会持有报告中涉及的公司所发行的证券并进行交易，并可能会为这些公司正在提供或争取提供投资银行业务服务。

本报告版权仅为信达证券所有。未经信达证券书面同意，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发布、转发或引用本报告的任何部分。若信达证券以外的机构向其客户发放本报告，则由该机构独自为此发送行为负责，信达证券对此等行为不承担任何责任。本报告同时不构成信达证券向发送本报告的机构之客户提供的投资建议。

如未经信达证券授权，私自转载或者转发本报告，所引起的一切后果及法律责任由私自转载或转发者承担。信达证券将保留随时追究其法律责任的权利。

## 评级说明

投资建议的比较标准	股票投资评级	行业投资评级
本报告采用的基准指数：沪深300指数(以下简称基准)； 时间段：报告发布之日起6个月内。	<b>买入</b> ：股价相对强于基准20%以上；	<b>看好</b> ：行业指数超越基准；
	<b>增持</b> ：股价相对强于基准5%~20%；	<b>中性</b> ：行业指数与基准基本持平；
	<b>持有</b> ：股价相对基准波动在±5%之间；	<b>看淡</b> ：行业指数弱于基准。
	<b>卖出</b> ：股价相对弱于基准5%以下。	

## 风险提示

证券市场是一个风险无时不在的市场。投资者在进行证券交易时存在赢利的可能，也存在亏损的风险。建议投资者应当充分深入地了解证券市场蕴含的各项风险并谨慎行事。

本报告中所述证券不一定能在所有的国家和地区向所有类型的投资者销售，投资者应当对本报告中的信息和意见进行独立评估，并应同时考量各自的投资目的、财务状况和特定需求，必要时就法律、商业、财务、税收等方面咨询专业顾问的意见。在任何情况下，信达证券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，投资者需自行承担风险。