

汽车 ETF 深度：2024 年多因素助推汽车市场延续稳健增长态势，选择相关 ETF 基金有望实现超额收益



刘浩 分析师
Email:liuhao3@lczq.com
证书:S1320523080001

投资要点:

受多因素影响，汽车板块弹性优于整体市场。自基期以来，汽车板块走势与整体市场大致近似，但弹性较优，从 2009 年下半年起有明显的超额收益。主要受国内汽车产业促进政策/促消费政策推出、新能源汽车渗透率快速增长、智能网联汽车加速应用、部分新车型上市/销量超预期等因素影响。

2024 年下半年，受政策促进、产销稳健、出海增长等因素影响，车市有望延续稳健增长态势。

政策方面：2024 年以来，汽车相关促进政策推出节奏明显加快，在促进以旧换新、明确购车补贴、降低购车门槛、取消购买限制等多方面进一步明确，为下半年各项具体促进政策落地和实施奠定了基础，有助于稳定信心、刺激需求，预计将进一步促进汽车市场特别是新能源汽车市场增长。

产销方面：2024 年以来，市场规模整体维持增长，多个车企推出价格和金融优惠政策，并推出多款新车型，有望促进市场需求，支撑 2024 年车市稳健增长。另外，新能源汽车市场表现亮眼，渗透率快速提升，自主品牌产品力、竞争力不断增强，市场份额占据主导地位并有望继续提升。

出海方面：在政策的支持以及技术水平/产品力不断提高，以及海外需求持续释放的背景下，多个自主品牌继续加强海外建厂和销售渠道布局，预计 2024 年汽车出口仍将实现增长。

汽车板块有望在 2024 年全年跑赢市场，相关 ETF 基金值得关注。在汽车 ETF 基金的选择方面，应考虑基金的规模、流动性、成分股特征，以及基金公司的信誉和服务质量等因素。同时，应通过不同 ETF 基金的组合投资来分散风险。

风险提示：宏观经济复苏不及预期；政策落地不及预期；汽车销量不及预期；市场竞争加剧；原材料价格波动；技术路线变革；地缘政治风险；海外法律法规变动风险。

投资评级：看好（维持）

市场表现



相关报告

汽车行业 2024 年 5 月产销数据跟踪：总产销增速略有放缓，新能源市场自主品牌延续亮眼表现

2024.06.24

汽车行业 2024 年 4 月产销数据跟踪：出口环比继续增长，自主品牌乘用车新能源零售渗透率增至 66.8%

2024.05.15

自主品牌乘用车海外布局梳理：抓住黄金窗口期积极出海，融入全球汽车生态已成大势所趋

2023.10.11

目 录

1. 汽车板块走势回顾	4
1.1 走势回顾：弹性优于整体市场，2024 年有望实现超额收益	4
1.2 影响因素：受政策、产销、出海等因素综合影响	5
1.2.1 政策：对汽车工业进行全方位战略布局，下半年刺激政策有望继续推出 ..	5
1.2.2 产销：迈入 3000 万辆新时代，自主品牌新能源市场份额有望继续提高 ..	8
1.2.3 出口：出口规模有望继续增长，自主品牌融入全球汽车生态已成趋势 ...	12
2. 汽车相关产业链发展情况	14
2.1 电池：市场集中度或进一步提升，各类材料价格全年预计稳定	14
2.2 充电桩：基础设施或进一步加快建设以支撑新能源汽车快速发展	18
3. 汽车相关指数和 ETF 基金产品	19
4. 投资建议	20
4.1 下半年汽车市场多因素利好，有望延续稳健增长态势	20
4.2 汽车 ETF 弹性优于市场，选择时应考虑规模、流动性、成分等因素	21
风险提示	21

图表目录

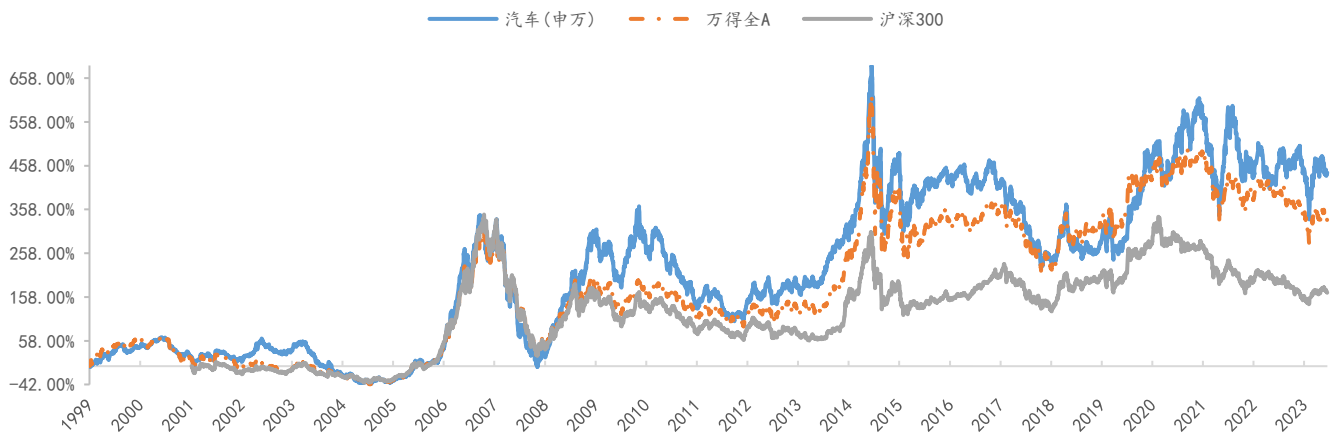
图 1	汽车板块自基期以来走势.....	4
图 2	汽车板块自 2023 年初以来走势.....	5
图 3	汽车销量和新能源汽车渗透率趋势（单位：万辆）.....	8
图 4	新能源汽车渗透率季节性表现.....	8
图 5	2022 年-2024 年新能源汽车产量情况（单位：万辆）.....	8
图 6	2022 年-2024 年新能源汽车销量情况（单位：万辆）.....	8
图 7	2024 年以来各车企推出的优惠政策（不完全统计）.....	9
图 8	新能源汽车分类别销量占比情况.....	11
图 9	自主品牌乘用车零售销量新能源渗透率趋势（单位：%）.....	11
图 10	2023 年新能源乘用车累计零售销量 TOP10 和市场份额（单位：辆）.....	11
图 11	2024 年 1-4 月新能源乘用车零售销量 TOP10 和市场份额（单位：辆）.....	12
图 12	汽车产业链相关出口金额和占出口总额比例.....	12
图 13	汽车（包括底盘）出口金额和同比增速.....	13
图 14	汽车零配件出口金额和同比增速.....	13
图 15	我国整车出口连续超越传统汽车出口强国.....	14
图 16	2023 年中国整车出口车企 TOP10（万辆）.....	14
图 17	2024 年 1-4 月中国整车出口车企 TOP10（万辆）.....	14
图 18	2022 年-2024 年动力电池装车量（单位：GWh）.....	15
图 19	三元锂电池 vs LFP 电池装车量（单位：GWh）.....	15
图 20	2023 年动力电池累计装车量 TOP10（单位：GWh）.....	15
图 21	2023 年动力电池累计装车量市场份额.....	15
图 22	2024 年 1-4 月动力电池累计装车量 TOP10（单位：GWh）.....	16
图 23	2024 年 1-4 月动力电池累计装车量市场份额.....	16
图 24	碳酸锂、氢氧化锂价格走势.....	16
图 25	三元前驱体价格走势.....	16
图 26	正极材料-三元材料价格走势.....	17
图 27	正极材料-磷酸铁锂价格走势.....	17
图 28	电解液价格走势.....	17
图 29	隔膜价格走势.....	17
图 30	负极材料价格走势.....	17
图 31	铜铝箔加工费价格走势.....	17
图 32	硫酸镍价格走势.....	18
图 33	电解钴价格走势.....	18
图 34	正/负极材料开工率走势.....	18
图 35	电芯价格走势.....	18
图 36	2024 年充电桩月度新增量情况（万台）.....	19
图 37	2024 充电桩累计保有量情况（万台）.....	19
表 1	我国汽车工业发展相关支持政策（不完全统计）.....	6
表 2	2023 年底以来上市和计划上市的新车型（不完全统计）.....	10
表 3	相关 ETF 产品基本资料（按照基金规模排序）.....	20

1. 汽车板块走势回顾

1.1 走势回顾：弹性优于整体市场，2024 年有望实现超额收益

汽车板块自基期(1999 年 12 月 30 日)至 2024 年 6 月 5 日,实现涨幅+445.70%,领先于沪深 300 (+173.07%)。期间,基本走势与整体市场大致近似,部分区间实现领先,特别从 2009 年下半年起,汽车板块相比沪深 300 有明显的超额收益。究其原因,主要受汽车产业发展政策、汽车产销量、新能源/智能网联汽车发展,以及自主品牌出海等因素综合影响。

图1 汽车板块自基期以来走势



资料来源: iFinD, 联储证券研究院
备注: 数据截至 2024 年 6 月 5 日

近年来看, 2023 年初至 2024 年 6 月 5 日, 汽车板块实现涨幅+0.75%, 领先于沪深 300 (-7.54%)。期间, 基本走势与整体市场大致近似, 但弹性优于沪深 300。特别在 2023 年 5-8 月、9-12 月, 以及 2024 年 2-4 月等时期, 汽车板块的反弹态势较优, 主要受国内汽车产业促进政策/促消费政策推出、新能源汽车渗透率快速增长、智能网联汽车应用进程加速、部分新能源车企超预期表现, 以及部分重磅新车型上市、销量超预期等因素影响。

①2023 年 1-2 月: 汽车板块与沪深 300 走势基本一致, 在后半段实现超额收益, 或为 1-2 月汽车销量实现超预期增长所致;

②2023 年 3-4 月: 汽车板块落后于沪深 300, 或为多个车企开启“价格战”引发对市场竞争加剧、盈利增长预期降低所致;

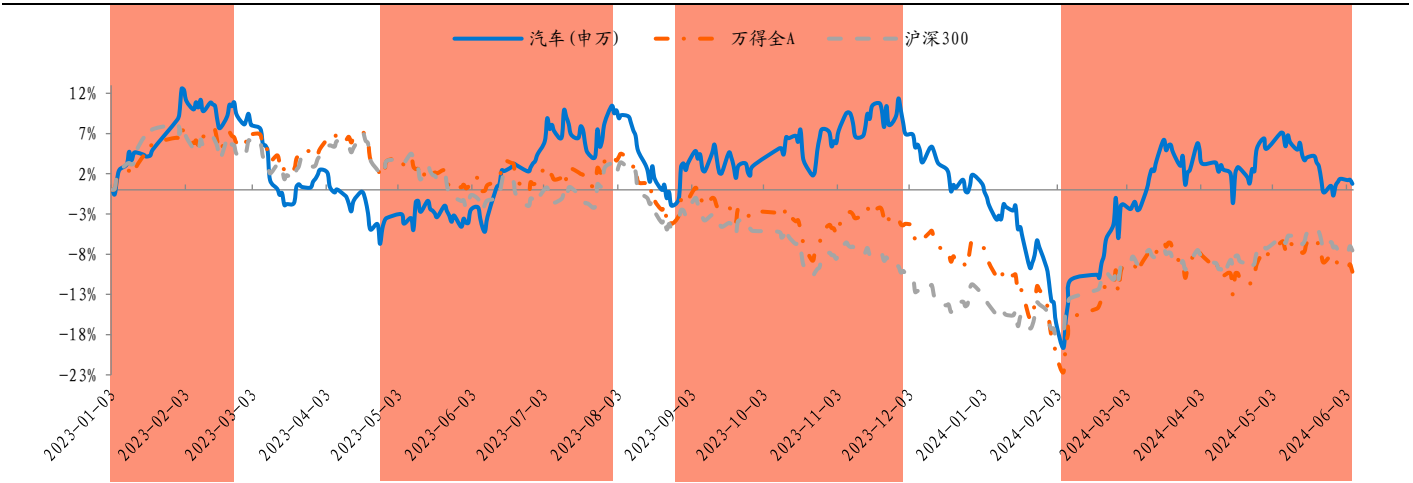
③2023 年 5-8 月: 汽车板块领先于沪深 300, 或为板块调整到位, 同时国家政策大力支持汽车出海、推出车联网产业标准体系建设指南等, 使得总产销数据较好、智能驾驶汽车 L3 级以上政策预期较高等因素所致;

④2023 年 9-11 月: 汽车板块领先于沪深 300, 或为下半年促消费政策发力、车市“金九银十”及年底需求较旺, 产销量表现超预期, 特别是新能源汽车渗透率快速增长, 以及新车型例如问界新 M7 订单火爆、小米汽车上市预期较高, 同时带动相关产业链上涨等因素影响;

⑤2023 年 12 月至今: 前半段时间 (2023 年 12 月-2024 年 1 月), 汽车板块走势落后于沪深 300, 或为市场整体下滑、板块前期超额收益过高等因素影响; 后半段时间 (2024 年 2 月至今), 市场整体反弹, 汽车板块领先于沪深 300, 或为国家开展“车路

云一体化”应用试点、推动大规模设备更新和消费品以旧换新、推动低空经济发展 (eVTOL),以及自主品牌推出多个重磅车型并取得不错订单/销量(问界 M9、小米 SU7、比亚迪秦 L/海豹 06Dmi 等)、在新能源汽车市场份额快速提高等因素影响。

图2 汽车板块自 2023 年初以来走势



资料来源: iFinD, 联储证券研究院
备注: 数据截至 2024 年 6 月 5 日

1.2 影响因素：受政策、产销、出海等因素综合影响

1.2.1 政策：对汽车工业进行全方位战略布局，下半年刺激政策有望继续推出

改革开放以来，中国汽车工业取得了重大进步和辉煌成绩，在国民经济发展中发挥着越来越重要的作用，这与国家对汽车工业产业发展推出的支持政策分不开。系列支持政策对我国汽车工业进行了全方位的战略布局，大致可以分为以下几个主要类别。

整车：涉及汽车产业政策、节能与新能源汽车产业发展规划、汽车出海、老旧车辆淘汰等，旨在推动我国汽车产业的发展规模、技术水平和国际市场竞争力。例如，1986年“七五计划”第一次把汽车工业确定为我国国民经济支柱产业，以及《私人购买新能源汽车试点财政补助资金管理暂行办法》、《节能与新能源汽车产业发展规划》、《关于推动外贸稳规模优结构的意见》、《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》等。

充电基础设施：涉及充电网络建设和运营、新能源汽车与电网融合等，旨在完善充电基础设施建设，解决新能源汽车快速补能需求，以支持新能源汽车的普及和使用。例如，《关于组织开展“充电基础设施建设应用示范县和示范乡镇”申报工作的通知》、《关于加强新能源汽车与电网融合互动的实施意见》等。

汽车智能化：涉及智能网联汽车准入条件、产业标准体系、数据安全等，旨在推动相关标准制定，促进智能网联技术发展。例如，《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》、《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》、《公路工程设施支持自动驾驶技术指南》、《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）》、《国家汽车芯片标准体系建设指南》、《信息安全技术汽车数据处理安全要求》等。

2024 年以来，汽车相关促进政策推出节奏明显加快，例如《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》（2024.3）、《2024-2025 年节能降碳行动方案》（2024.5）、《关于下达 2024 年汽车以旧换新补贴中央财政预拨资金预算的通知》（2024.5）等，提出“开展全国汽车以旧换新”，“加快淘汰老旧机动车，逐步取消各地新能源汽车购买限制，推动公共领域车辆电动化，有序推广新能源中重型货车”等，为下半年各项具体促进政策落地和实施奠定了基础，预计将进一步促进汽车市场特别是新能源汽车市场增长。

表1 我国汽车工业发展相关支持政策（不完全统计）

时间	部门	政策	相关内容
2024年6月	国家发展改革委等五部门	《关于打造消费新场景培育消费新增长点的措施》	提出培育消费新增长点：汽车、旅游、餐饮。汽车方面，再次提及“鼓励限购城市放宽车辆购买限制”及“增发购车指标”。通过中央财政和地方政府联动，安排资金支持符合条件的老旧汽车报废更新。鼓励有条件的地方支持汽车置换更新。扩大公共领域车辆全面电动化先行区试点范围。稳步推进自动驾驶商业化落地运营，打造高阶智能驾驶新场景。开展智能汽车“车路云一体化”应用试点。开展城市汽车流通消费改革试点。
2024年5月	财政部	《关于下达2024年汽车以旧换新补贴中央财政预拨资金预算的通知》	下达64.4亿元支持汽车以旧换新，并要求各地有关部门要加强资金和绩效管理，严格把关，确保资金及时到位、安全有效。
2024年5月	国务院	《2024-2025年节能降碳行动方案》	推进低碳交通基础设施建设，推动非道路移动机械新能源化，加强充电基础设施建设；推进交通运输装备低碳转型。加快淘汰老旧机动车，逐步取消各地新能源汽车购买限制，落实便利新能源汽车通行等支持政策，推动公共领域车辆电动化，有序推广新能源中重型货车，发展零排放货运车队。到2025年底，交通运输领域二氧化碳排放强度较2020年降低5%。
2024年3月	国务院	《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》	支持“支持交通运输设备更新”、“开展汽车、家电、家居等耐用消费品以旧换新，促进汽车梯次消费、更新消费，组织开展全国汽车以旧换新促销活动，依法依规淘汰符合强制报废标准的老旧汽车”、“强化汽车、家电等大宗消费品产品技术标准提升，完善绿色设计标准、再生资源回收等标准，推动更多中国产品设备向高端化、智能化、绿色化发展”等。
2024年1月	工业和信息化部、公安部、自然资源部、住房和城乡建设部、交通运输部	《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》	推动智能化路侧基础设施和云控基础平台建设，提升车载终端装配率，开展智能网联汽车“车路云一体化”系统架构设计和多种场景应用，形成统一的车路协同技术标准与测试评价体系；鼓励在限定区域内开展智慧公交、智慧乘用车、自动泊车、城市物流、自动配送等多场景应用试点，试点期2024至2026年。
2024年1月	国务院	《中共中央国务院关于全面推进美丽中国建设的意见》	推动超低和近零排放车辆规模化应用、非道路移动机械清洁低碳应用。到2027年，新增汽车中新能源汽车占比力争达到45%，老旧内燃机车基本淘汰。
2024年1月	国家发展改革委、商务部、市场监管总局	《关于支持广州南沙放宽市场准入与加强监管体制改革的意见》	推动海陆空空间无人体系准入标准实施和应用。加快智能（网联）汽车多场景试点应用及商业化运营，推动电动垂直起降飞行器（eVTOL）和智能网联汽车紧密联接，构建与技术发展适配的安全标准及管理规则，实现无人体系产业协同发展和技术跨界融合。
2023年12月	国家能源局	《关于组织开展“充电基础设施建设应用示范县和示范乡镇”申报工作的通知》	推进集中式公共充电场站建设、推动集中式专用充电场站建设、积极推进社区充电基础设施共享以及加大充电网络建设运营支持力度。力争到2025年底，示范县乡因地制宜建成布局合理、快慢结合、适度超前的充电网络体系，推动实现充电站“县县全覆盖”、充电桩“乡乡全覆盖”的基本要求。
2023年12月	工信部	《国家汽车芯片标准体系建设指南》	到2025年，制定30项以上汽车芯片重点标准，明确环境及可靠性、电磁兼容、功能安全及信息安全等基础性要求，制定控制、计算、存储、功率及通信芯片等重点产品与应用技术规范，形成整车及关键系统匹配试验方法，满足汽车芯片产品安全、可靠应用和试点示范的基本需要。到2030年，制定70项以上汽车芯片相关标准，进一步完善基础通用、产品与技术应用及匹配试验的通用性要求，实现对于前瞻性、融合性汽车芯片技术与产品研发的有效支撑，基本完成对汽车芯片典型应用场景及其试验方法的全覆盖，满足构建安全、开放和可持续汽车芯片产业生态的需要。
2023年12月	国家发改委、国家能源局、工信部及国家市场监督管理总局	《关于加强新能源汽车与电网融合互动的实施意见》	到2025年，我国车网互动技术标准体系初步建成，充电峰谷电价机制全面实施并持续优化，市场机制建设取得重要进展，加大力度开展车网互动试点示范，新能源汽车作为移动式电化学储能资源的潜力通过试点示范得到初步验证。到2030年，我国车网互动技术标准体系基本建成，市场机制更加完善，车网互动实现规模化应用，智能有序充电全面推广新能源汽车成为电化学储能体系的重要组成部分，力争为电力系统提供千万千瓦级的双向灵活性调节能力。
2023年11月	交通运输部	《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》	应用场景规定自动驾驶汽车开展道路运输服务应在指定区域内进行，并依法通过道路交通安全评估。车辆技术，安全人员有相应的要求
2023年11月	工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部	《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》	对取得准入的智能网联汽车产品，在限定区域内开展上路通行试点，车辆用于运输经营的需满足交通运输主管部门运营资质和运营管理要求。
2023年9月	交通运输部	《公路工程设施支持自动驾驶技术指南》	对公路工程设施提供辅助信息的能力与范围进行了研究和细化，对高精度导航卫星定位设施，路侧辅助定位设施，供配电设施以及自动驾驶云控平台提出技术要求。
2023年7月	工业和信息化部国家标准化委员会	《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023版）》	在18年基础上形成了“三横二纵”的技术逻辑架构。提出了2025年和2030年两个阶段的标准体系建设目标，分别制修订100项和130项以上智能网联汽车相关标准，并建立实施效果评估和动态完善机制。
2023年4月	国务院	《关于推动外贸稳规模优结构的意见》	培育汽车出口优势。各地方、商协会组织汽车企业与航运企业进行直客对接，引导汽车企业与航运企业签订中长期协议。鼓励中资银行及其境外机构在依法合规、风险可控前提下，创新金融产品和服务，为汽车企业在海外提供金融支持。各地方进一步支持汽车企业建立和完善国际营销服务体系，提升在海外开展品牌宣传、展示销售、售后服务方面的能力。

2022年10月	国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会	《信息安全技术汽车数据处理安全要求》	规定了汽车数据处理者对汽车数据进行收集、传输等处理活动的通用安全要求、车外数据安全要求、座舱数据安全要求和管理安全要求。
2022年2月	工业和信息化部	《车联网网络安全和数据安全标准体系建设指南》	到2023年底，初步构建起车联网网络安全和数据安全标准体系的目标。重点研究基础共性、终端与设施网络安全、网联通信安全、数据安全、应用服务安全等方面。
2021年8月	工业和信息化部	《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429-2021)	建立符合中国国情的驾驶自动化分级定义；在国家政策、技术发展和用户认知上达成共识；为涉及装备驾驶自动化系统的车辆相关规范和技术要求的制定提供一个基础依据；明确驾驶自动化系统与驾驶员角色，为相关道路法规制定提供参考；制定并实施驾驶自动化分级定义标准，对推动驾驶自动化技术的普及应用将发挥重要作用。
2021年4月	工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部	《智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南》	系统的规定了L3、L4级自动驾驶企业及产品的准入纲领性要求。企业准入：应满足产品功能、网络与隐私安全，以及软件升级管理要求。产品准入：智能网联汽车产品应明确自动化功能及设计运行条件，特别重视网络信息安全，信息安全标准体系快速推进。
2020年2月	发改委等11部委	《智能汽车创新发展战略》	到2025年，中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系基本形成。实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产，实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用。智能交通系统和智慧城市相关设施建设取得积极进展，车用无线通信网络(LTE-V2X等)实现区域覆盖，新一代车用无线通信网络(5G-V2X)在部分城市、高速公路逐步开展应用，高精度时空基准服务网络实现全覆盖。
2018年7月	国务院	《打赢蓝天保卫战三年行动计划》	2020年新能源汽车产销量达到200万辆左右。城市建成区新增和更公用新能源汽车，重点区域使用比例达到80%；重点区域公用汽车全部更换为新能源汽车。在物流集散地建设集中式充电桩和快速充电桩。
2016年10月	工业和信息化部	《智能网联汽车技术路线图》	该路线图旨在明确智能网联汽车的发展目标、主要任务和保障措施，推动中国智能网联汽车的发展，实现汽车产业由大变强的转变。路线图对智能网联汽车的定义进行了规范，确定了技术架构体系，并对汽车智能化程度从驾驶辅助到自动驾驶，直至完全无人驾驶进行了分级。
2015年5月	国务院	《关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》	将钢铁、有色、建材、铁路、电力、化工、轻纺、汽车、通信、工程机械、航空航天、船舶和海洋工程等等作为重点行业，分类实施，有序推进。积极开拓发展中国家汽车市场，推动国产大型客车、载重汽车、小型客车、轻型客车出口。在市场潜力大、产业配套强的国家设立汽车生产厂和组装厂，建立当地分销网络和维修维护中心，带动自主品牌汽车整车及零部件出口，提升品牌影响力。鼓励汽车企业在欧美发达国家设立汽车技术和工程研发中心，同国外技术实力强的企业开展合作，提高自主品牌汽车的研发和制造技术水平。
2015年4月	财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委	《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》	明确具体的补助对象，产品和标准；明确补贴在2017-2020年除燃料电池汽车外适当退坡。
2014年1月	国务院	《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》	以纯电驱动为新能源汽车发展的主要战略取向，重点发展纯电动汽车、插电式(含增程式)混合动力汽车和燃料电池汽车，以市场主导和政府扶持相结合，建立长期稳定的新能源汽车发展政策体系。提出对于新能源汽车相应的补贴政策推广，给予税收优惠等。重点提出加快充电设施建设，重点完善充电设备相关规划和技术、用地政策、用电价格政策等。
2012年6月	国务院	《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》	重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化，推进产业规划，提升我国汽车产业整体技术水平。对2015年和2020年技术发展目标、销量、产业配套、燃料经济性能和管理制度完善都提出了相应的要求。
2010年6月	财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展改革委	《私人购买新能源汽车试点财政补助资金管理暂行办法》	选择五个城市编制私人购买新能源汽车补贴试点实施方案，组织专家对实施方案进行论证，正式在上海等五个城市启动私人购买新能源汽车补贴试点工作。
1996年3月	国务院、全国人大	《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》	根据市场需求，振兴汽车产业，以带动整个经济的增长。发展支柱产业，增强自主开发和创新能力，形成经济规模，注重经济效益。
1994年1月	国务院	《汽车工业产业政策》	制定政策目标、产品发展重点、产品技术、国产化等方面的政策，以及支持汽车工业发展有关的消费政策、相关工业、社会发展等。核心为根本上改变中国汽车工业发展的被动局面，实现规模经济效益，增强自主开发能力，提高产品质量和技术水平，以便提高我国汽车工业的国际竞争能力，尽快成为国民经济的支柱产业。
1986年1月	国务院、全国人大	《中华人民共和国国民经济和社会发展第七个五年计划》	把汽车制造业作为重要的支柱产业，明确要发展轿车工业。

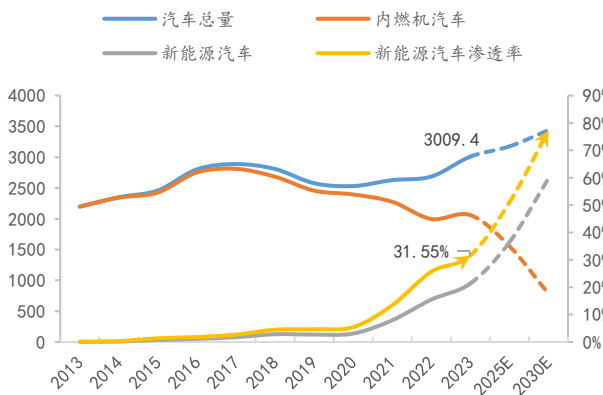
资料来源：各部门网站，联储证券研究院

1.2.2 产销：迈入 3000 万辆新时代，自主品牌新能源市场份额有望继续提高

2023 年全年产销量均突破 3000 万辆，创历史新高，2024 年有望继续增长。疫情之后，在政策刺激和经济复苏下，国内汽车市场逐渐复苏，特别是新能源汽车表现亮眼。根据中汽协数据，2023 年汽车产销均突破 3000 万辆，创历史新高，分别达到 3016.1 万辆/3009.4 万辆，同比+11.6%/+12%。其中，新能源汽车产销量分别完成 958.7 万辆/949.5 万辆，同比+35.8%/+37.9%；全年渗透率达到 31.55%。2024 年 4 月，新能源汽车渗透率达到 36.03%，季节性继续创新高；1-4 月，新能源汽车产销累计完成 298.5 万辆/294 万辆，同比+30.3%/+32.3%，销售渗透率达到 32.4%。

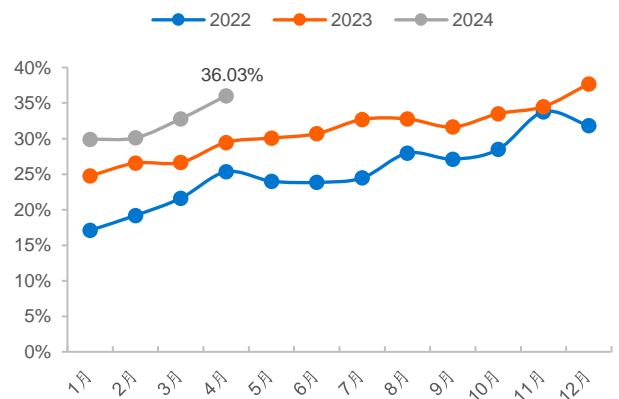
在前述政策促进下，叠加车企开启降价潮、多款新车型上市，以及自主品牌新能源车型份额的持续提高，预计 2024 年全年汽车总销量有望达到 3100 万辆，同比+3%；新能源汽车销量有望达到 1240 万辆，同比+30.6%，渗透率有望达到 40%。

图3 汽车销量和新能源汽车渗透率趋势（单位：万辆）



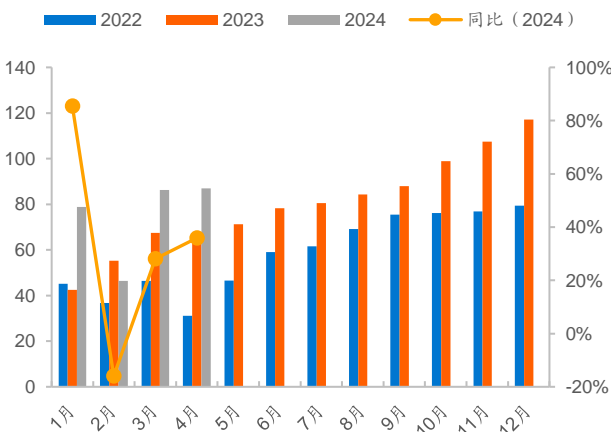
资料来源：中汽协，联储证券研究院

图4 新能源汽车渗透率季节性表现



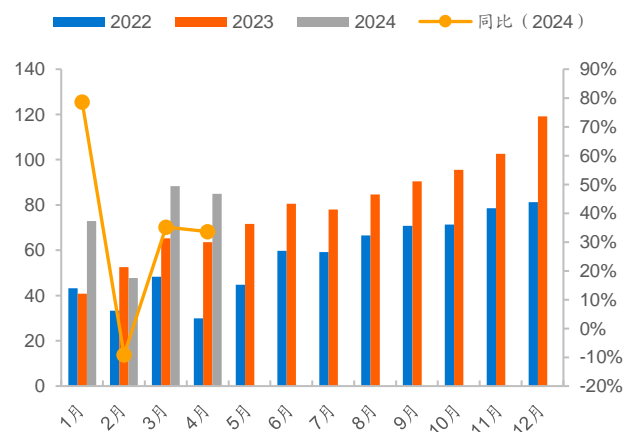
资料来源：中汽协，联储证券研究院

图5 2022 年-2024 年新能源汽车产量情况（单位：万辆）



资料来源：中汽协，联储证券研究院

图6 2022 年-2024 年新能源汽车销量情况（单位：万辆）



资料来源：中汽协，联储证券研究院

多个车企加入降价潮，推出多种金融优惠政策，同时有众多新车型上市，预计将刺激消费者需求，支撑 2024 年车市增长。2024 年开始，1 月特斯拉，2 月比亚迪、五菱星光、哪吒、长安启源，3 月小鹏、埃安、岚图、大众等陆续推出降价政策，目前几乎所有国内上市的汽车品牌均有不同幅度的优惠政策。同时，多款合资/自主品牌的新车型也陆续入市，例如宝马 i5、奥迪 Q6 e-tron、理想 L6、零跑 C10、小米 SU7、领克 07EM-

P、秦L、海豹06、深蓝G318等，增加了消费者的选择多样性。

图7 2024年以来各车企推出的优惠政策（不完全统计）

The figure displays a grid of promotional posters from various car manufacturers. The posters are categorized into three groups:

- 传统自主品牌 (Traditional Domestic Brands):** Includes posters for BYD (e.g., '电比油低', 798万元起), AION (e.g., '埃安618', 天下无D), 岚图 (e.g., '新岚图梦想家', 春季焕新限时补贴30000元), 长安 (e.g., '电比油低', 7.89万元起), and Haval (e.g., '新一代哈弗H6', 全新进化 为家用而生).
- 新势力自主品牌 (New Domestic Brands):** Includes posters for 理想 (e.g., '端午节假日购车礼来了!', 定购享至高价值1.27万元), 小鹏 (e.g., '小鹏G6 纯电卷王', 立减20000元), 蔚来 (e.g., '23款零跑T03', 现金优惠至高15000元), and 哪吒 (e.g., '哪吒S 15.48万元起').
- 特斯拉和合资品牌 (Tesla and Joint Venture Brands):** Includes posters for Tesla (e.g., 'Model 3 夏日好礼 限时抢购'), 别克威朗Pro (e.g., '别克威朗Pro 超越品质新家轿'), 大众 (e.g., '五一购车定单'), 广汽丰田 (e.g., '广汽丰田618 暨渠道18周年庆'), 比亚迪 (e.g., '龙抬头 福利到!'), and 福特 (e.g., '618 福利全开').

资料来源：各车企官方微博，联储证券研究院

表2 2023 年底以来上市和计划上市的新车型（不完全统计）

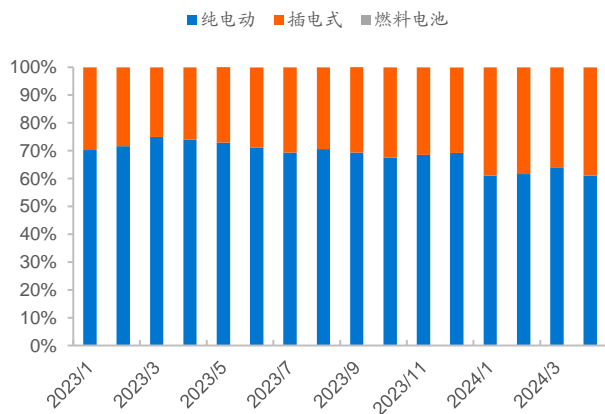
车企	品牌	车型	发布/交付时间	类别	类型	车型	厂商指导价 (万元)
长城汽车	WEY	高山 DHT-PHEV	2023 年 10 月	全新	插电式	中大型 MPV	33.58-40.58
	坦克	700 Hi4-T	2024 年 2 月	全新	插电式	中大型 SUV	46.8-50.8
	哈弗	H9	2024 年上半年	换代	燃油	中大型 SUV	-
长安汽车	启源	A05	2023 年 10 月	全新	纯电动	中型轿车	8.99-13.29
	阿维塔	阿维塔 12	2023 年 11 月	全新	纯电动	中大型轿车	30.08-40.08
	深蓝	G318	2024 年 6 月	全新	增程式	中大型 SUV	17.59-31.80
比亚迪	王朝	宋 L	2023 年 12 月	全新	纯电动	中型 SUV	18.98-24.98
		秦 L	2024 年 5 月	全新	插电式	中型轿车	9.98-13.98
	方程豹	豹 5	2023 年 11 月	全新	插电式	中大型 SUV	28.98- 35.28
	海洋	海豹 06	2024 年 5 月	全新	插电式	中型轿车	9.98-13.98
		海狮 07	2024 年 6 月	全新	纯电动	中型 SUV	18.98-23.98
奇瑞集团	智界	S7	2023 年 11 月	全新	纯电动	中大型轿车	24.98-34.98
	iCAR	03	2023 年 12 月	全新	纯电动	紧凑型 SUV	12.98-18.58
	星途	星纪元 ES	2023 年 12 月	全新	纯电动	中大型轿车	22.58-33.98
东风汽车		星纪元 ET	2024 年	全新	纯电动	中大型 SUV	24.8-35.8
	岚图	追光 PHEV	2023 年 12 月	全新	插电式	中大型轿车	25.28-35.88
理想汽车	理想	MEGA	2024 年 3 月	全新	纯电动	中大型 MPV	55.98
		L6	2024 年 4 月	全新	纯电动	中型 SUV	24.98-27.98
赛力斯	问界	M9	2023 年 12 月	全新	纯电动	中大型 SUV	50-60
小鹏汽车	小鹏	X9	2023 年 11 月	全新	纯电动	中大型 MPV	35.98-41.98
	MONA	-	2024 年二季度	全新	纯电动	-	-
吉利汽车	极氪	007	2023 年 11 月	全新	纯电动	中型轿车	22.99 万起
	银河	E8	2024 年 1 月	全新	纯电动	中大型轿车	17.58-22.88
	领克	07 EM-P	2024 年 5 月	全新	纯电动	中型轿车	16.98-18.98
合众汽车	哪吒	哪吒 L	2024 年 4 月	全新	增程式	中型 SUV	12.99-15.99
广汽本田	本田	e:NP2	2024 年 4 月	全新	纯电动	紧凑型 SUV	15.98
小米汽车	小米	SU7	2024 年 3 月	全新	纯电动	中大型轿车	21.59-29.99
零跑汽车	零跑	C10	2024 年 1 月	全新	增程式	中大型 SUV	15.18-18.18
					纯电动		15.58-18.58
宝马	宝马	i5	2024 年 1 月	全新	纯电动	中大型轿车	43.99-46.59
一汽大众	大众	ID.7 VIZZION	2023 年 12 月	全新	纯电动	中大型 SUV	23.77
奥迪	奥迪	Q6 e-tron	2024 年	全新	纯电动	中大型 SUV	-
本田	灵悉	灵悉 L	2024 年	全新	纯电动	中大型轿车	-
奔驰	smart	精灵#2	2024 年	全新	纯电动	微型轿车	-
上汽通用五菱	宝骏	EQ200	2024 年	全新	纯电动	中型轿车	-

资料来源：各车企官网，搜狐，新浪，懂车帝，联储证券研究院

从细分新能源车型来看，插电式混合动力车型市场份额提高，且仍有增长空间，或将进一步蚕食传统燃油汽车市场份额，进一步提升新能源汽车的渗透率。供给端：自主品牌和合资品牌均推出多款插混新车型，例如北京车展亮相的比亚迪秦 L、理想 L6、坦克 300 Hi4-T、五菱星辰 PLUS、别克 GL8 陆尊 PHEV、丰田新普拉多和雪佛兰探界者 Plus 等。成本端：相较于纯电动汽车，插混车型搭载的电池容量较小，混动发动机系统技术成熟，整车成本控制更好。需求端：价格竞争不断加剧的市场上，插混车型由于成本控制更好，降价空间较大，刺激了下游需求，例如比亚迪秦 PLUS DM-i、宋 Pro DM-i、宋 Plus DM-i 稳居销量前三位。另外，消费者目前仍存在续航焦虑，同时插混车型的油耗较传统内燃机车型大幅降低，因此消费者对于插混车型的认可度不断提高。

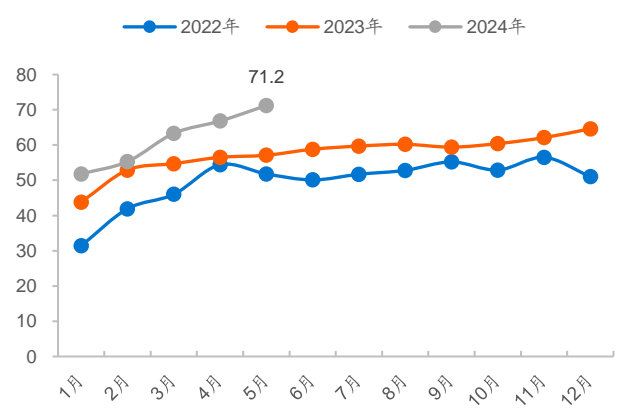
自主品牌新能源汽车产品力、竞争力不断提升，在新能源汽车市场占主导地位，市场份额有望继续提升。在传统燃油汽车时代，国内靠引进外资品牌来实现“市场换技术”，但关键技术和质量标准都掌握在外资手中。而在新能源汽车时代，自主品牌率先实现了多轮迭代，掌握了诸多自主核心技术，已经从电动化升级到智能化，而大多外资品牌电动化才刚起步。自主品牌在三电、EE架构、智能座舱、智能驾驶等多领域实现超越，实现“反向输出”，例如比亚迪和丰田的合作、小鹏和大众的合作等。2024年5月，自主品牌乘用车零售销量新能源渗透率71.2%，相较年初大幅提高近20pct。分车企来看，根据乘联会数据，2023年新能源乘用车累计零售销量TOP10市场份额合计占比78.1%，除特斯拉外全部为自主品牌，自主品牌合计占比70.3%，其中比亚迪居首，占比达到35%；2024年1-4月，TOP10市场份额略有提升，合计占比78.8%，较2023年提高0.7pct，其中自主品牌份额提升增速较优，占比72.1%，较2023年提升1.8pct。

图8 新能源汽车分类别销量占比情况



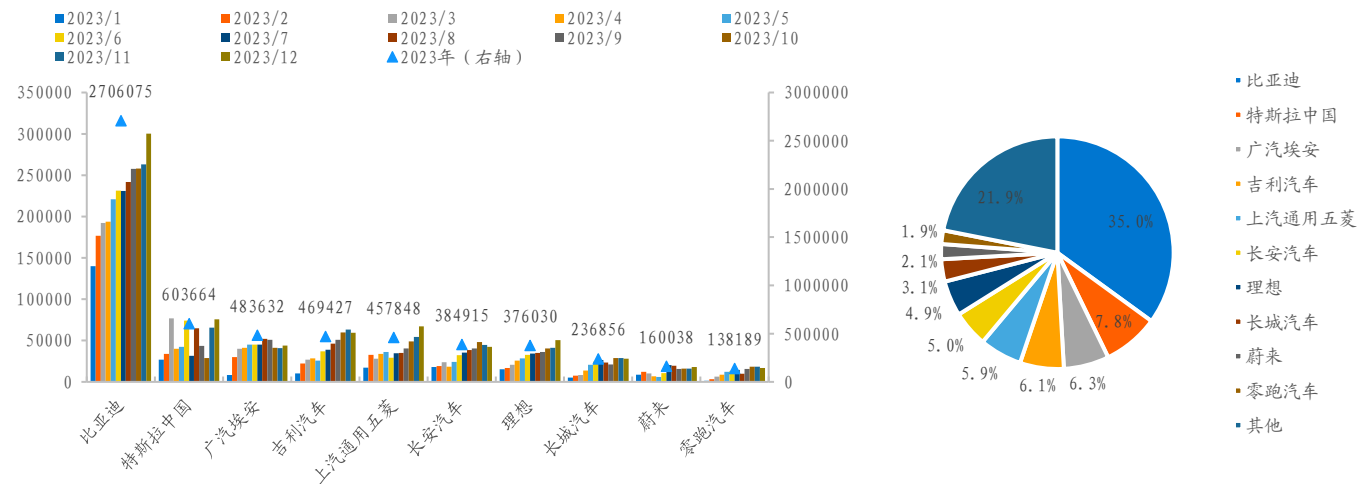
资料来源：中汽协，联储证券研究院

图9 自主品牌乘用车零售销量新能源渗透率趋势（单位：%）



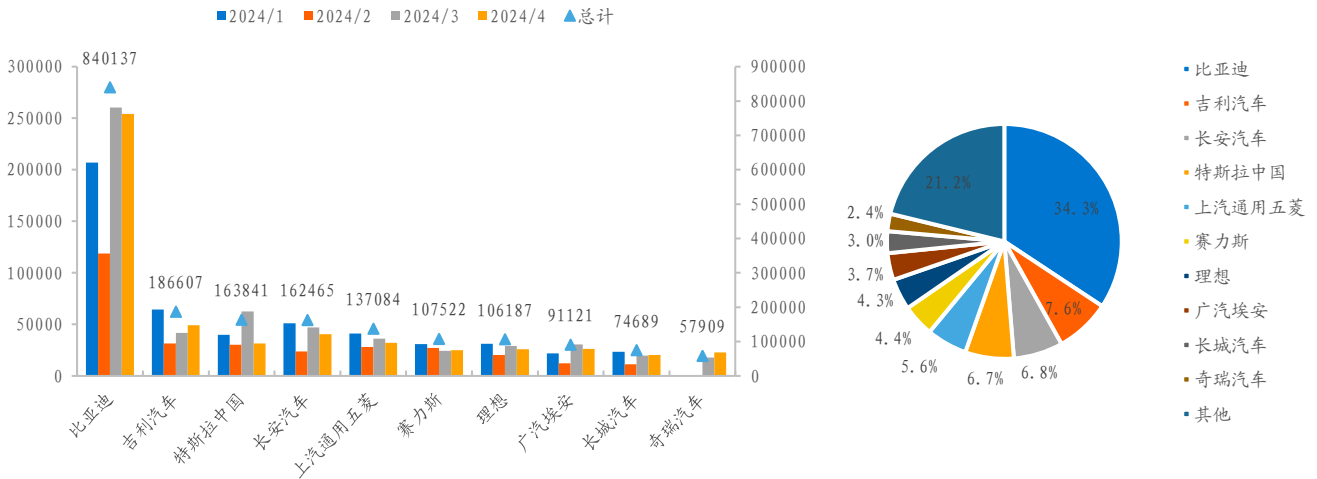
资料来源：乘联会，联储证券研究院

图10 2023年新能源乘用车累计零售销量TOP10和市场份额（单位：辆）



资料来源：乘联会，联储证券研究院

图11 2024年1-4月新能源乘用车零售销量TOP10和市场份额（单位：辆）

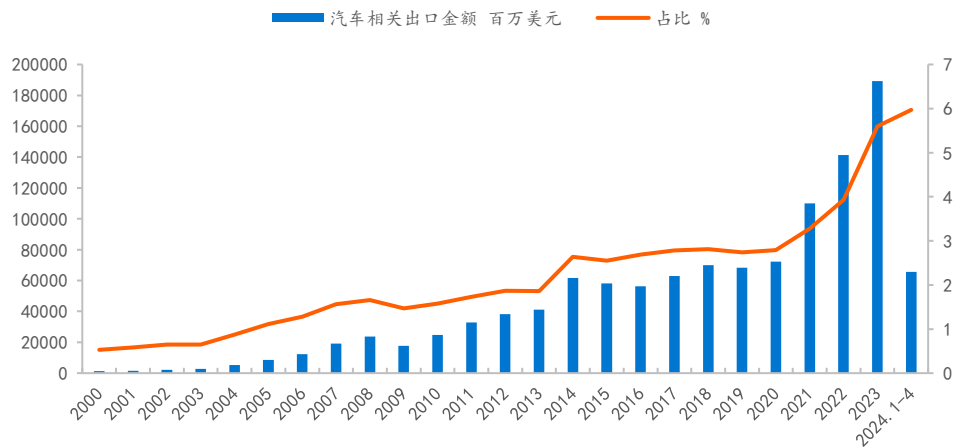


资料来源：乘联会，联储证券研究院

1.2.3 出口：出口规模有望继续增长，自主品牌融入全球汽车生态已成趋势

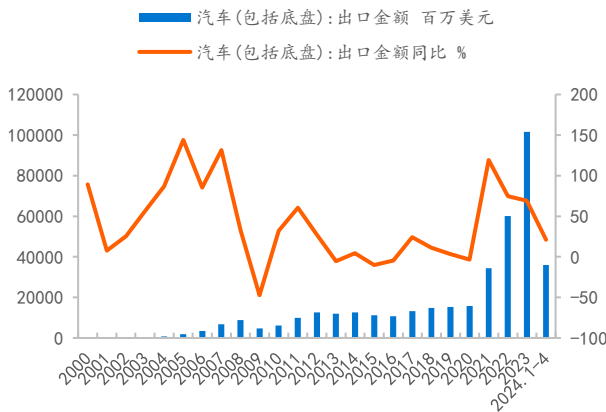
汽车相关产业链出口是我国出口贸易至关重要的组成部分，出口金额从2021年开始增势强劲，占出口总额的比例逐年提高。从加入世贸组织以来，汽车出口金额一直处于增长态势，占出口总额比例逐年提高。根据海关总署数据，2001年，汽车产业链相关（汽车（包括底盘）+汽车零部件）出口金额仅有15.59亿美元，占出口总额的比例仅为0.65%，在2005年占比突破1%，到2023年达到5.6%。2024年1-4月，汽车产业链相关出口金额累计达到656.48亿美元，同比+12.48%，占出口总额的比例达到5.97%，创出历史新高。以目前的良好态势来看，汽车相关产业链的出口规模有望继续增长。

图12 汽车产业链相关出口金额和占出口总额比例



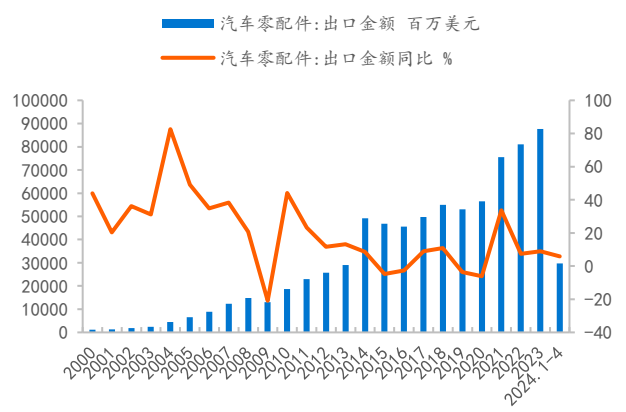
资料来源：iFinD，联储证券研究院

图13 汽车（包括底盘）出口金额和同比增速



资料来源：iFinD，联储证券研究院

图14 汽车零部件出口金额和同比增速



资料来源：iFinD，联储证券研究院

我国汽车出口海外地域已遍布全球各大洲。近年来，国内整车出口市场从东南亚、拉丁美洲等传统中低端市场，拓展到欧美、日韩、澳新等对法规、技术要求更为严苛的高端市场。根据海关数据，2017年至2020年，我国汽车出口基本维持在100万辆的水平；从2021年开始，我国汽车出口实现三级跳，连续超越韩国、德国和日本，在2023年成为全球第一大汽车出口国，全年出口达到491万辆，同比+57.9%。我国自主品牌汽车出口实现跨越式增长，影响因素主要归于以下几点。

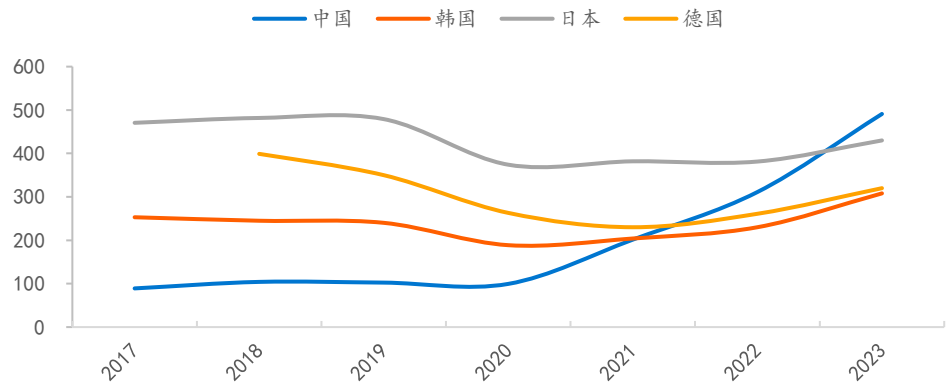
①政策层面支持。例如前述国务院印发的《关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》（2015.5）和《关于推动外贸稳规模优结构的意见》（2023.4）等支持政策，提出要培育汽车出口优势，加快自主品牌走向国际市场；支持在市场潜力大、产业配套强的国家设立生产厂和组装厂；积极开拓发展中国家汽车市场，鼓励在欧美发达国家设立汽车技术和工程研发中心，提高研发和制造技术水平；组织汽车企业与航运企业直客对接；鼓励中资银行等为汽车企业在海外提供金融支持；进一步支持汽车企业建立和完善国际营销服务体系，提升在海外开展品牌宣传、展示销售、售后服务方面的能力等。

②海外布局加强。随着我国对外贸易的扩大，自贸协定签约国家、“一带一路”签约国家不断增加，新兴市场不断得到开拓。在此基础上，越来越多的自主品牌重视开拓海外市场，通过各种方式加强宣传、扩大布局，例如建立海外总部、与海外重要销售渠道战略合作，以及投建KD组装厂、建立整车生产工厂等（可参见报告《自主品牌乘用车海外布局梳理：抓住黄金窗口期积极出海，融入全球汽车生态已成大势所趋》，2023.10）。

③技术水平、产品力提升。近年来，我国已成为全球最大的汽车和新能源汽车市场，新产业链的各环节基本实现全覆盖。国内自主品牌新能源汽车转型迅速，率先实现了多轮电动化、智能化技术迭代，在三电、电子电气架构、智能座舱、智能驾驶等多个领域实现超越。部分企业实现了技术、产品“反向输出”，例如比亚迪和丰田的合作、小鹏和大众的合作、零跑和Stellantis集团的合作等。另外，多个自主品牌多款车型的产品竞争力已经达到甚至超越欧美本土品牌车型，使得海外消费者的认可度和接受度不断提高。例如，奇瑞瑞虎、星途和艾瑞泽等系列，比亚迪海豹、汉EV、Atto3，长城哈弗、初恋、坦克等车型均取得不错的海外销售成绩。

④海外市场需求提升。全球范围内，欧洲是绿色环保、新能源汽车最支持的地区之一，自主品牌新能源汽车正快速登陆欧洲市场，成为汽车出口增长的重要驱动力之一。根据汽车咨询Inovev的数据，2023年在欧洲销售的新能源汽车中有8%由中国品牌制造，高于2022年（6%）和2021年（4%）。另外，受地缘政治影响，欧美各国对俄罗斯进行制裁，诸多欧美汽车品牌几乎全线撤出俄罗斯市场，且短期来看不会回归，我国自主品牌例如奇瑞、吉利、长安、长城等借机站稳并扩大俄罗斯市场。

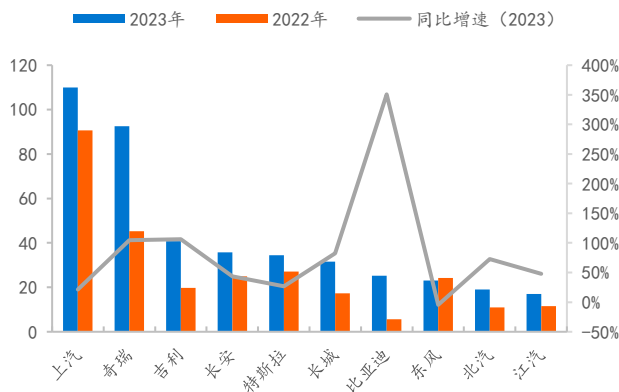
图15 我国整车出口连续超越传统汽车出口强国



资料来源：iFinD，联储证券研究院

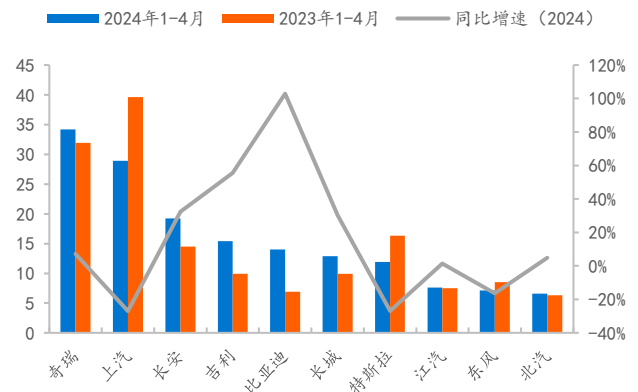
2024年以来，多个自主品牌继续加强海外建厂和销售渠道布局，预计全年出口数量仍将提高。从各车企出口数据来看，2023年，上汽、奇瑞出口排名靠前，上汽出口突破100万辆，达到109.9万辆；奇瑞出口92.5万辆，同比增长1倍；比亚迪增速最高，出口25.2万辆，同比增长3.3倍。2024年1-4月，TOP10车企大部分仍实现增长，增速较高的例如比亚迪累计出口14万辆，同比增长1倍；吉利汽车累计出口15.4万辆，同比+55.6%；长城汽车累计出口12.9万辆，同比+30.3%。

图16 2023年中国整车出口车企TOP10 (万辆)



资料来源：中汽协，联储证券研究院

图17 2024年1-4月中国整车出口车企TOP10 (万辆)



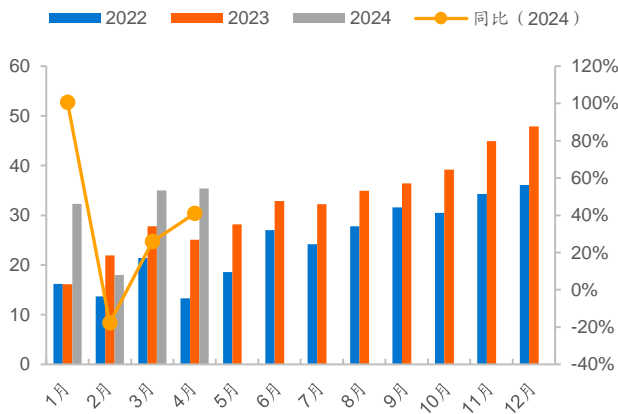
资料来源：中汽协，联储证券研究院

2. 汽车相关产业链发展情况

2.1 电池：市场集中度或进一步提升，各类材料价格全年预计稳定

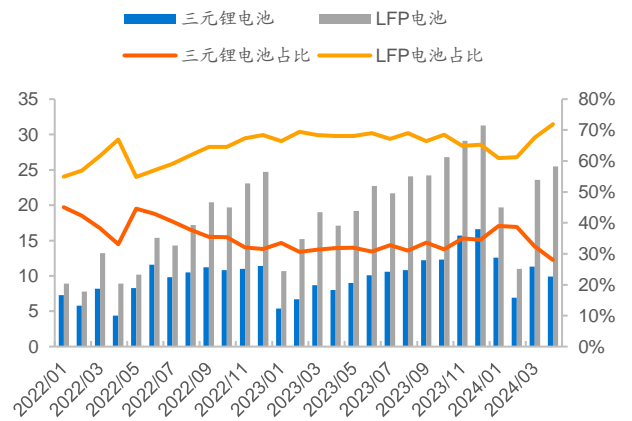
动力电池月度装车辆不断创季度新高，2024年LFP电池占比有提升趋势。根据中国汽车动力电池产业创新联盟（CABIA）统计数据，2023年，动力电池累计装车量为387.7GWh，同比+31.6%；其中，三元/LFP电池累计装车量分别为126.2GWh（占比32.6%）/261GWh（占比67.3%），同比+14.3%/+42.1%。2024年1-4月，动力电池累计装车量为120.7GWh，同比+32.6%；LFP电池累计装车量79.8GWh，占比66.1%，4月月度装车量占比达到71.90%，创近年来新高。

图18 2022年-2024年动力电池装车量（单位：GWh）



资料来源：CABIA，联储证券研究院

图19 三元锂电池 vs LFP 电池装车量（单位：GWh）

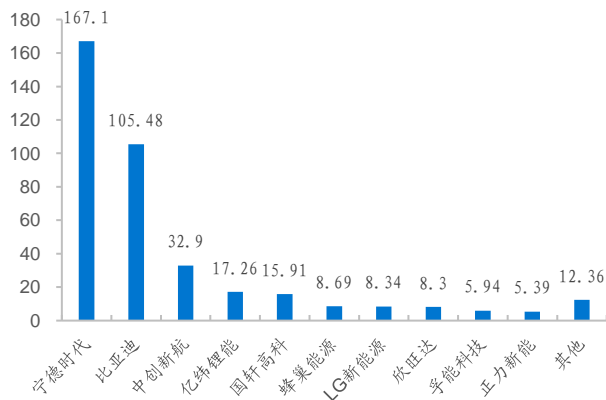


资料来源：CABIA，联储证券研究院

2023年宁德时代、比亚迪装车量超100GWh，2024年市场份额或将继续提升。

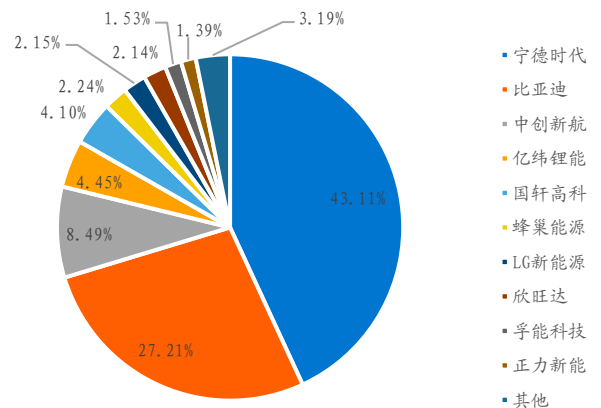
2023年，宁德时代、比亚迪、中航锂电、亿纬锂能、国轩高科动力电池累计装车量居前五名，其中宁德时代、比亚迪分别达到167.1 GWh、105.48 GWh，市场份额分别达到43.11%、27.21%，市场份额合计超70%；CR10达到96.81%。2024年1-4月，装车量前五名不变，其中宁德时代、比亚迪市场份额继续提升1.1pct达到71.42%；CR10达到96.91%，市场集中度较2023年略有提升。

图20 2023年动力电池累计装车量TOP10（单位：GWh）



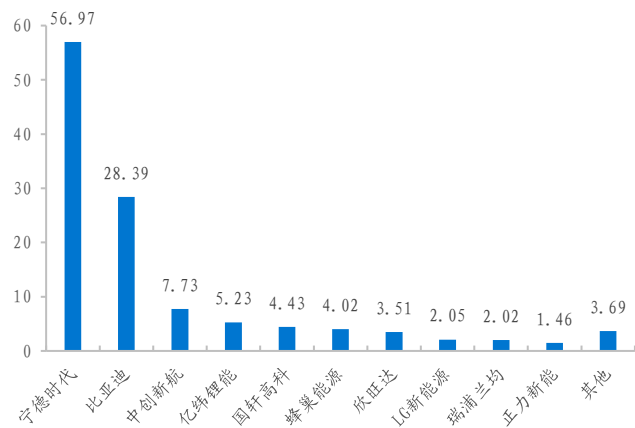
资料来源：CABIA，联储证券研究院

图21 2023年动力电池累计装车量市场份额



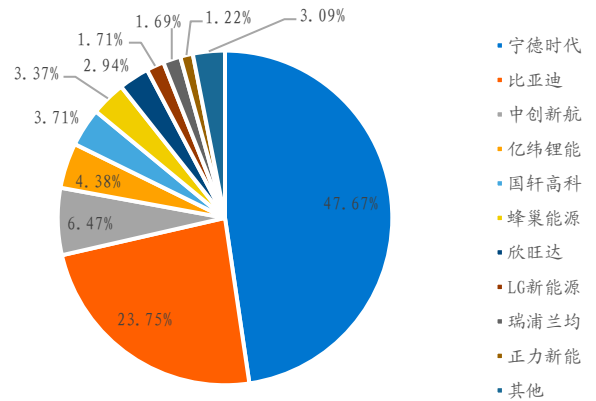
资料来源：CABIA，联储证券研究院

图22 2024年1-4月动力电池累计装车量TOP10(单位:GWh)



资料来源: CABIA, 联储证券研究院

图23 2024年1-4月动力电池累计装车量市场份额

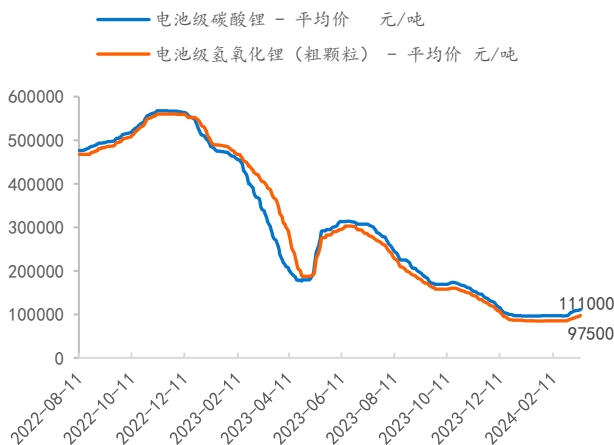


资料来源: CABIA, 联储证券研究院

自2022年底起各类上游材料和电芯价格从高点逐步回落,2024年全年或将维持稳定,对整车价格的稳定起到支撑作用。受益于新能源汽车市场的快速发展,对动力电池和相关上游材料的需求也不断增加。为了满足日益增长的需求,电池材料生产商开始大规模快速扩产。目前市场出现供过于求、产能过剩的情况,导致各类材料价格下降。从2023年初至今,电池上游材料价格实现了较大幅度的调整,特别是碳酸锂、氢氧化锂价格从高位逾56万元/吨分别跌至2024年3月的11.1万元/吨、9.75万元/吨,下调幅度均超过80%。动力电池的四大主材,例如三元/磷酸铁锂正极材料、负极材料、电解液、隔膜等,以及其他材料价格走势也大致相似。进入到2024年,各类材料和电芯价格基本维持稳定。

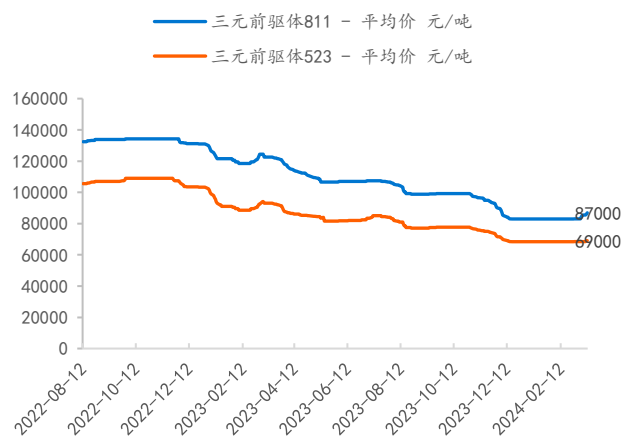
(注:图24-图35数据截至2024年3月12日)

图24 碳酸锂、氢氧化锂价格走势



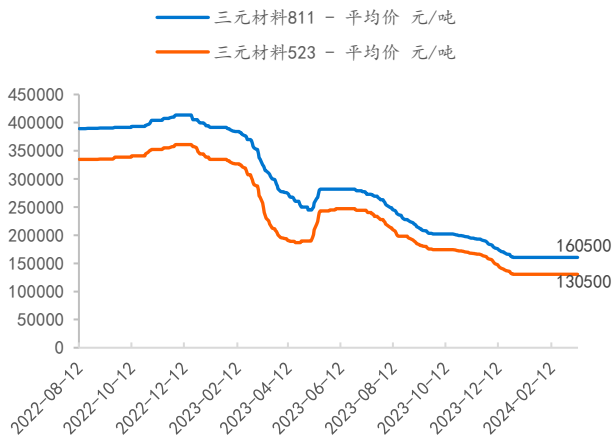
资料来源: SMM, 联储证券研究院

图25 三元前驱体价格走势



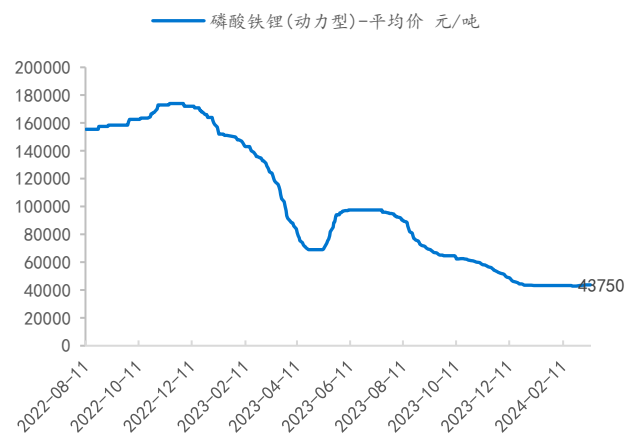
资料来源: SMM, 联储证券研究院

图26 正极材料-三元材料价格走势



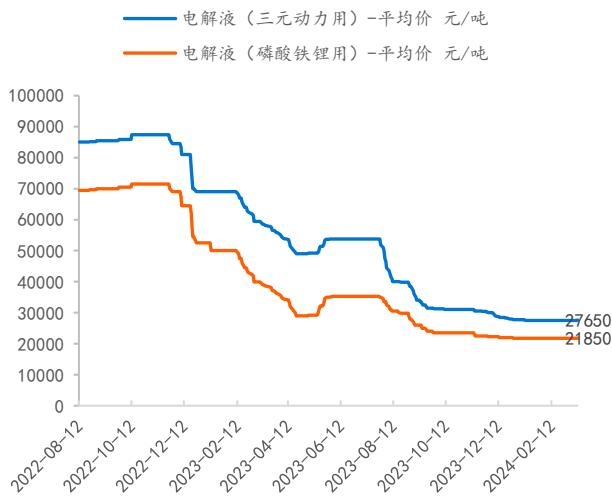
资料来源: SMM, 联储证券研究院

图27 正极材料-磷酸铁锂价格走势



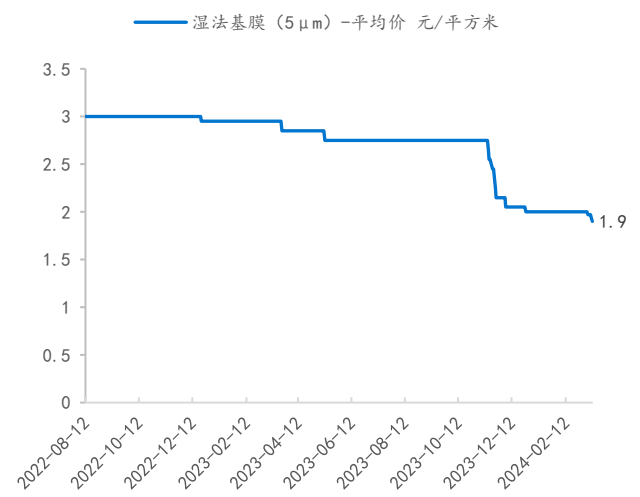
资料来源: SMM, 联储证券研究院

图28 电解液价格走势



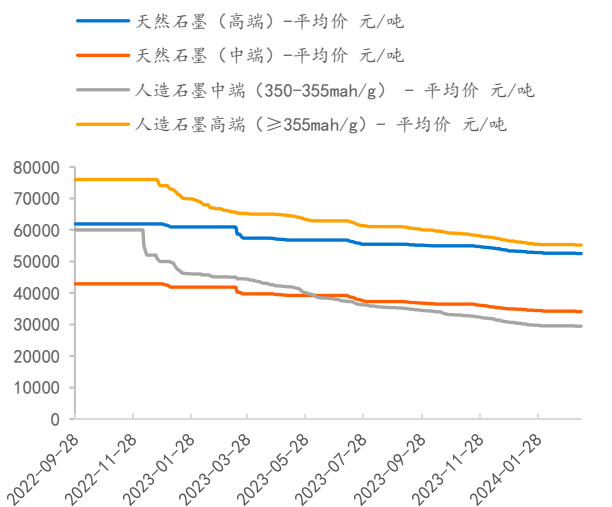
资料来源: SMM, 联储证券研究院

图29 隔膜价格走势



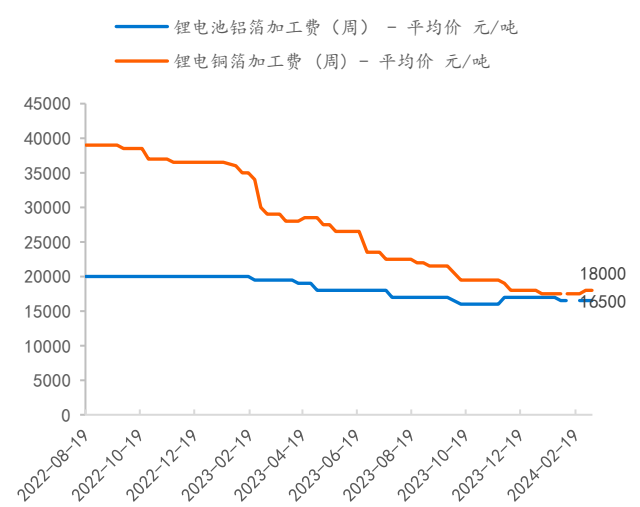
资料来源: SMM, 联储证券研究院

图30 负极材料价格走势



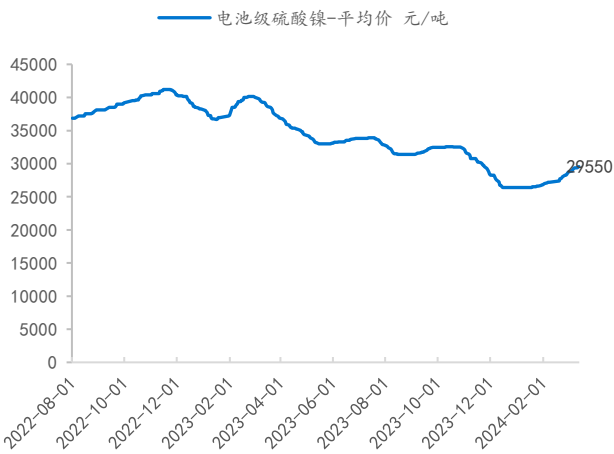
资料来源: SMM, 联储证券研究院

图31 铜铝箔加工费价格走势



资料来源: SMM, 联储证券研究院

图32 硫酸镍价格走势



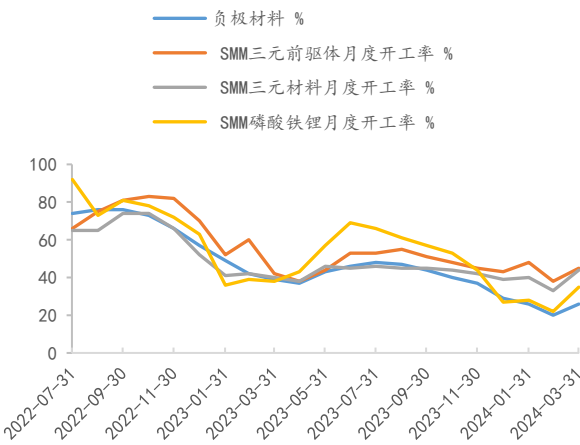
资料来源：SMM，联储证券研究院

图33 电解钴价格走势



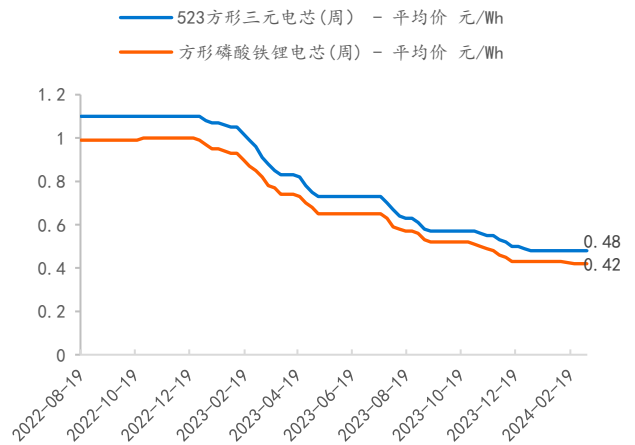
资料来源：SMM，联储证券研究院

图34 正/负极材料开工率走势



资料来源：SMM，联储证券研究院

图35 电芯价格走势

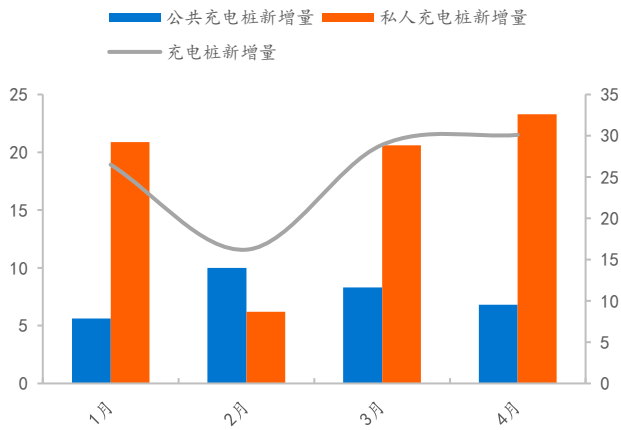


资料来源：SMM，联储证券研究院

2.2 充电桩：基础设施或进一步加快建设以支撑新能源汽车快速发展

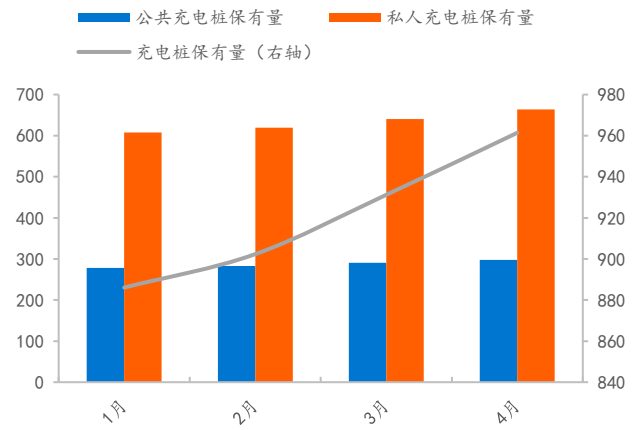
根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟（EVCIPA）数据，2023年，充电桩累计新增338.6万台，同比+30.6%，其中公共充电桩新增92.9万台，同比+42.7%，私人充电桩新增245.8万台，同比+26.6%；截至2023年，全国充电桩累计数量为859.6万台。2024年1-4月，充电桩累计新增101.7万台，同比+15.4%；期间，新能源汽车累计销量252.0万辆，车桩增量比为2.5:1，较2023年大幅改善（2.8:1）。

图36 2024 年充电桩月度新增量情况 (万台)



资料来源: EVCIPA, 联储证券研究院

图37 2024 充电桩累计保有量情况 (万台)



资料来源: EVCIPA, 联储证券研究院

3. 汽车相关指数和 ETF 基金产品

目前市场中有汽车相关 ETF 产品挂钩的指数主要有六个，大致可以分为三大类。

①与整车、零部件相关的中证全指汽车指数 (931008.CSI)、中证 800 汽车与零部件指数 (H30015.CSI)、汽车零部件 (931230.CSI);

②与智能汽车零部件、半导体、软件等相关的中证智能电动汽车指数(H11052.CSI)、中证智能汽车主题指数 (930721.CSI);

③与电池、整车、能源金属、充电桩等相关的中证新能源汽车指数 (399976.SZ)。

从基金规模来看，截至 2024 年 6 月 5 日，六个指数挂钩的 20 个 ETF 产品总规模约为 117.11 亿元。其中，中证新能源汽车指数 (399976.SZ) 挂钩的 ETF 产品规模最大，总规模达到 90.11 亿元，占比 76.94%；其中又数华夏中证新能源汽车 ETF (515030.SH) 规模最大，达到 61.74 亿元，占比 52.72%。第二、三位分别为中证 800 汽车与零部件指数 (H30015.CSI，规模 10.24 亿元，占比 8.74%)、中证智能汽车主题指数 (930721.CSI，规模 9.64 亿元，占比 8.23%)。

从近 1 年回报率来看，截至 2024 年 6 月 5 日，回报率较高的是①挂钩的产品，例如广发中证全指汽车 ETF(159512.SZ)、国泰中证 800 汽车与零部件 ETF(516110.SH)，回报率分别达到+12.92% (年化)、9.36%；②和③挂钩的产品收益率较低，特别是③与电池、整车、能源金属、充电桩等相关的产品。另外，同一个指数下的产品回报率差别不大，或与其持有的上市公司种类和权重类似有关。

表3 相关ETF产品基本资料（按照基金规模排序）

代码	简称	业绩比较基准	基金 成立日	基金 经理	近1年 回报	管理费	基金规模 (亿元)	基金规 模占比	指数规 模占比
515030.SH	华夏中证新能源 汽车ETF		2020/2/20	李俊	-27.62%	0.50%	61.74	52.72%	
159806.SZ	国泰中证新能源 汽车ETF		2020/3/10	黄岳	-27.39%	0.50%	12.76	10.90%	
159637.SZ	西藏东财中证新 能源汽车ETF	中证新能源汽车指数 399976.SZ	2022/8/19	姚楠燕, 吴 逸, 莫志刚	-27.19%	0.50%	9.99	8.53%	76.94%
516660.SH	华安中证新能源 汽车ETF		2021/2/3	倪斌	-27.71%	0.50%	3.27	2.79%	
159824.SZ	博时中证新能源 汽车ETF		2020/12/10	尹浩	-26.41%	0.50%	2.35	2.01%	
516110.SH	国泰中证800汽 车与零部件ETF	中证800汽车与零部 件指数 H30015.CSI	2021/4/7	黄岳	9.36%	0.50%	10.24	8.74%	8.74%
515250.SH	富国中证智能汽 车主题ETF		2020/12/24	张圣贤	-11.44%	0.50%	5.70	4.87%	
516520.SH	华泰柏瑞中证智 能汽车主题ETF		2021/2/9	谭弘翔	-10.17%	0.50%	1.46	1.25%	
159888.SZ	华夏中证智能汽 车主题ETF	中证智能汽车主题指 数 930721.CSI	2021/5/13	司帆	-10.90%	0.50%	1.21	1.03%	8.23%
159889.SZ	国泰中证智能汽 车主题ETF		2021/9/1	吴可凡	-12.38%	0.50%	0.71	0.61%	
159795.SZ	汇添富中证智能 汽车主题ETF		2022/1/27	乐无穹	-11.96%	0.15%	0.56	0.48%	
159306.SZ	平安中证汽车零 部件主题ETF		2024/4/29	钱晶, 王仁增	-4.57% (成立 至今)	0.50%	1.25	1.07%	
562260.SH	海富通中证汽车 零部件主题ETF	汽车零部件 931230.CSI	2024/4/19	纪君凯	-6.39% (成立 至今)	0.50%	1.08	0.92%	2.82%
562700.SH	华夏中证汽车零 部件主题ETF		2024/5/6	杨斯琪	-5.69% (成立 至今)	0.50%	0.67	0.57%	
159565.SZ	易方达中证汽车 零部件主题ETF		2024/2/8	鲍杰	1.94% (成立 至今)	0.50%	0.3	0.26%	
516380.SH	华宝中证智能电 动汽车ETF		2021/6/4	陈建华	-17.18%	0.50%	1.13	0.96%	
516590.SH	易方达中证智能 电动汽车ETF	中证智能电动汽车指 数 H11052.CSI	2021/4/29	伍臣东	-16.47%	0.15%	1.03	0.88%	2.49%
159720.SZ	泰康中证智能电 动汽车ETF		2021/7/7	魏军	-18.33%	0.50%	0.64	0.55%	
560000.SH	浦银安盛中证智 能电动汽车ETF		2021/9/17	高钢杰	-17.96%	0.50%	0.12	0.10%	
159512.SZ	广发中证全指汽 车ETF	中证全指汽车指数 931008.CSI	2023/7/13	姚曦	+12.92 % (年 化)	0.50%	0.90	0.77%	0.77%

资料来源: Wind, 联储证券研究院
 备注: 数据截至 2024 年 6 月 5 日

4. 投资建议

4.1 下半年汽车市场多因素利好，有望延续稳健增长态势

2024 年下半年，受政策促进、产销稳健、出海增长等利好因素影响，车市有望延续稳健增长态势，总结如下。

政策方面：2024 年以来，汽车相关促进政策推出节奏明显加快，在促进以旧换新、明确购车补贴、降低购车门槛、取消购买限制等多方面进一步明确，为下半年各项具体促进政策落地和实施奠定了基础，有助于稳定信心、刺激需求，预计将进一步促进汽车市场特别是新能源汽车市场增长。

产销方面：2024 年以来，市场整体维持增长态势，多个车企推出价格和金融优惠政策，并推出多款新车型，有望促进消费者需求，支撑 2024 年车市稳健增长。另外，新能源汽车表现亮眼，渗透率快速提升，自主品牌的产品力、竞争力不断增强，占据主导地位，市场份额有望继续提升。

出海方面：在政策的支持以及技术水平/产品力不断提高，以及海外需求持续释放的背景下，多个自主品牌继续加强海外建厂和销售渠道布局，预计 2024 年汽车出口规模仍将增长。

4.2 汽车 ETF 弹性优于市场，选择时应考虑规模、流动性、成分等因素

汽车板块弹性凸显，有望在 2024 年全年跑赢市场，相关 ETF 基金值得关注。在汽车 ETF 基金的选择方面，应考虑基金的规模、流动性、成分股特征，以及基金公司的信誉和服务质量，例如：

规模适中：若规模较小，可能意味着稳定性较差和较高的运营成本，遇到市场剧烈波动时清盘的风险较大；

流动性高：交易更为便捷，有助于快速进出市场，减少因流动性不足导致的风险，可关注换手率、场内成交额等；

成分股特征：观察所选择的 ETF 基金中的重点个股是否具备行业分析中所述特点；

基金公司的信誉和服务质量：选择管理经验丰富、信誉良好的基金公司管理的 ETF 产品，可确保产品的稳健运行和良好的客户服务。

此外，应通过不同 ETF 基金的组合投资来分散风险。

风险提示

宏观经济复苏不及预期；政策落地不及预期；汽车销量不及预期；市场竞争加剧；原材料价格波动；技术路线变革；地缘政治风险；海外法律法规变动风险。

免责声明

联储证券股份有限公司（以下简称“本公司”）具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格。本报告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。在任何情况下，本公司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。

本报告的信息均来源于本公司认为可信的公开资料，但本公司及其研究人员对该等信息的准确性及完整性不作任何保证。本报告中的资料、意见及预测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，可能会随时调整。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。本公司不保证本报告所含信息及资料保持在最新状态，对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司力求报告内容客观、公正，但本报告所载的资料、工具、意见、信息及推测只提供给客户作参考之用，不构成任何投资、法律、会计或税务的最终操作建议，本公司不就报告中的内容对最终操作建议做出任何担保。本报告中所指的投资及服务可能不适合个别客户，不构成客户私人咨询建议。投资者应当充分考虑自身特定状况，并完整理解和使用本报告内容，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素。

投资者应注意，在法律许可的情况下，本公司及其本公司的关联机构可能会持有本报告中涉及的公司所发行的证券并进行交易，也可能为这些公司正在提供或争取提供投资银行、财务顾问和金融产品等各种金融服务。

本报告版权归“联储证券股份有限公司”所有。未经事先本公司书面授权，任何机构或个人不得对本报告进行任何形式的发布、复制。任何机构或个人如引用、刊发本报告，需注明出处为“联储证券研究院”，且不得对本报告进行有悖原意的删节或修改。

分析师声明

本报告署名分析师在此声明：我们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，本报告所表述的任何观点均精准地反映了我们对标的证券和发行人的个人看法，结论不受任何第三方的授意或影响。我们所得报酬的任何部分无论是在过去、现在及将来均不会与本报告中的具体投资建议或观点有直接或间接联系。

投资评级说明

投资建议的评级标准		评级	说明
评级标准为报告发布日后的6个月内公司股价（或行业指数）相对同期基准指数的相对市场表现。其中A股市场以沪深300指数为基准；新三板市场以三板成指（针对协议转让标的）或三板做市指数（针对做市转让标的）为基准；香港市场以恒生指数为基准。	股票评级	买入	相对同期基准指数涨幅在10%以上
		增持	相对同期基准指数涨幅在5%~10%之间
		中性	相对同期基准指数涨幅在-5%~+5%之间
		减持	相对同期基准指数跌幅在5%以上
	行业评级	看好	相对表现优于市场
		中性	相对表现与市场持平
		看淡	相对表现弱于市场

联储证券研究院

青岛

地址：山东省青岛市崂山区香港东路195号8号楼11、15F
 邮编：266100

上海

地址：上海市浦东新区陆家嘴环路1366号富士康大厦9-10F
 邮编：200120

北京

地址：北京市朝阳区安定路5号院中建财富国际中心27F
 邮编：100029

深圳

地址：广东省深圳市南山区沙河街道深云路2号侨城一号广场28-30F
 邮编：518000