



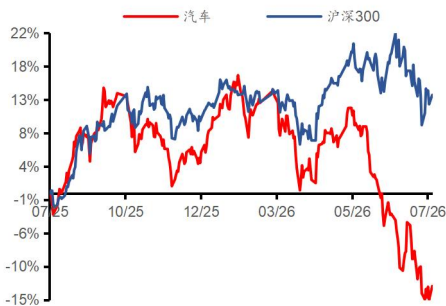
上海证券
SHANGHAI SECURITIES

增持（维持）

行业： 汽车
日期： 2026年07月28日

分析师： 仇百良
Tel:
E-mail: qiubailiang@shzq.com
SAC 编号: S0870523100003

最近一年行业指数与沪深 300 比较



相关报告：

《享界 G9 获批 L3 级自动驾驶牌照，小鹏 2026 年量产首款飞行汽车》

——2026 年 07 月 20 日

《零跑汽车登陆墨西哥，小鹏 Robotaxi 完成内测首单》

——2026 年 07 月 13 日

《宇树科创板 IPO 获证监会同意，6 月全国乘用车厂商新能源批发预计同/环比均两位数增长》

——2026 年 07 月 06 日

汽车行业可持续发展报告：新能源保有量稳步提升，出海加速惠及世界

■ 主要观点

汽车产业是国民经济战略性、支柱性产业，是推动新一轮科技革命与产业变革的重要载体，也是我国实现“双碳”目标、推进制造业绿色低碳转型的关键领域。国务院发布《“十五五”碳达峰行动方案》通知，为2030年我国新能源汽车保有量指明方向：**到2030年，新能源汽车保有量占比力争达到30%**。截至2026年6月底，全国新能源汽车保有量达4897万辆，占汽车总量的13.19%，较去年同期提高2.92个百分点。

国家通过积极的政策引导，如“两新”政策、新能源汽车下乡政策、新能源汽车购置税优惠政策，大力推动新能源汽车产业的发展。自2021年以来，我国新能源汽车产销量显著提升，年产销增速连续保持较高水平。根据中汽协数据，2025年我国新能源汽车销量1649.0万辆，同比增长28.2%，新能源汽车新车销量占汽车新车总销量的47.9%，较2024年提升7个百分点。2026上半年，新能源汽车销量稳定增长，达到744.6万辆，同比增长7.3%，占比汽车总销量达到49.6%。

中国新能源出海提速，助力全球绿色低碳转型。中国新能源汽车出海提速。2026上半年，累计新能源汽车出口235.5万辆，同比增长122.2%，占比新能源汽车总销量31.6%。除汽车产品输出外，中国新能源车企也同步加快在海外生产基地布局，完成从进口商到本地制造商转型，融入当地经济和社区，践行长期主义。主机厂及主要电池厂商，加速海外布局，助力全球绿色低碳转型。

■ 投资建议

涉及电动化、智能化相关的整车、汽零企业；海外销量具备潜力的整车企业；具备国产替代效应的零部件企业。

- ① 整车建议关注：比亚迪、长城汽车、北汽蓝谷、零跑汽车。
- ② 零部件及中小市值建议关注：银轮股份、伯特利、征和工业、易德龙、运达科技、科捷智能。

■ 风险提示

汽车芯片等自主化程度低；锂、钴、镍等关键矿产资源对外依存度高；多数企业仍未实现盈利；全球竞争环境更加复杂严峻。

目 录

1 行动方案为新能源发展目标指明方向	3
1.1 2030 年我国新能源汽车保有量占比力争达到 30%	3
1.2 政策加持，推动新能源产业向好发展	3
2 国产新能源：对内减碳筑基，对外惠及世界	6
2.1 纯电占比超 6 成，为 2030 年碳达峰筑牢基础	6
2.2 新能源出海提速，助力全球绿色低碳转型	7
3 投资建议	8
4 风险提示	8

图

图 1：2025 年和 2026 年汽车以旧换新政策补贴标准对比	4
图 2：新能源汽车主要的补能方式对比	4
图 3：电池分级利用及再生利用商业模式	5
图 4：26H1 新能源汽车销量 yoy+7.3%（万辆）	6
图 5：26H1 新能源汽车销量占比汽车总销量 49.6%	6
图 6：26H1 新能源汽车销量中纯电占比 67.0%	7
图 7：26H1 新能源汽车出口增速+122.2%（万辆）	7
图 8：26H1 新能源汽车出口占比新能源总销量为 31.6%	7

表

表 1：“十五五”碳达峰行动方案涉及汽车产业相关描述	3
表 2：2025 年欧盟销售中型乘用车全生命周期温室气体排放量	6

1 行动方案为新能源发展目标指明方向

1.1 2030 年我国新能源汽车保有量占比力争达到 30%

我们认为，汽车产业是国民经济战略性、支柱性产业，是推动新一轮科技革命与产业变革的重要载体，也是我国实现“双碳”目标、推进制造业绿色低碳转型的关键领域。

截至 2026 年 6 月底，全国新能源汽车保有量达 4897 万辆，占汽车总量的 13.19%，较去年同期提高 2.92 个百分点。2026 年 7 月 5 日，国务院发布《“十五五”碳达峰行动方案》通知，为 2030 年我国新能源汽车保有量指明方向：到 2030 年，新能源汽车保有量占比力争达到 30%。方案中涉及汽车行业主要内容包括：①推动产业结构绿色低碳转型、②发挥循环经济助力降碳作用、③加快交通运输领域低碳转型。

表 1：“十五五”碳达峰行动方案涉及汽车产业相关描述

第三章	(五) 推动产业结构绿色低碳转型 加快发展绿色能源、绿色制造、绿色服务等绿色低碳产业，持续增强新能源、新能源汽车、动力电池等产业竞争优势，培育氢能、绿色燃料等产业。 (九) 发挥循环经济助力降碳作用 加强废弃电器电子产品、废旧动力电池、退役风电光伏设备、报废汽车、报废农机等再生资源规范化回收和精细化利用，拓宽粉煤灰、煤矸石、农作物秸秆、畜禽粪污等大宗固体废弃物综合利用渠道，加快再生材料推广应用，大力发展再制造产业，强化资源循环利用对资源安全的支撑保障作用。
第四章	(十一) 加快交通运输领域低碳转型 深入推进交通运输用能低碳化，持续增加新能源汽车保有量，加快公共领域车辆电动化，积极推动工地、矿山、港口、机场、物流园区等作业车辆和非道路移动机械新能源化，淘汰老旧交通工具；支持新能源重卡规模化应用，完善充换电、绿色氢氨醇加注等补能设施，聚焦货运量大的国家高速公路和普通国道建设零碳公路运输通道，加快提升清洁运输水平；发展电动、液化天然气、生物柴油、绿色甲醇等动力船舶。加快调整优化交通运输结构，持续提高大宗货物铁路、水路运输比重和新能源汽车运输比重。深入实施城市公共交通优先发展战略，打造城市绿色出行体系。到 2030 年，新能源汽车保有量占比力争达到 30%，新能源营运交通工具保有量占比达到 25%。

资料来源：中国政府网，上海证券研究所

1.2 政策加持，推动新能源产业向好发展

国家通过积极的政策引导，如“两新”政策、新能源汽车下乡政策、新能源汽车购置税优惠政策，大力推动新能源汽车产业的发展。近两年，汽车以旧换新政策对稳定和扩大汽车消费发挥了关键作用，有效激发消费潜力、优化汽车市场结构，并加速推动汽车产业向绿色化、智能化转型。2025 年，全国汽车以旧换新全面推开，有效拉动新车消费、盘活存量资源。2026 年新政在延续政策框架的基础上，实现从“普惠支持”向“精准引导”升级。突出的变化是补贴方式从定额补贴转为按新车售价比例补贴，并设置补贴上限。这一调整既兼顾普惠性，又实现结构性引导。

图 1：2025 年和 2026 年汽车以旧换新政策补贴标准对比

	2025 年			2026 年		
	报废旧车	购买新车	补贴	报废旧车	购买新车	补贴
报废更新 补贴标准	燃油车	新能源	2 万元	燃油车	新能源	车价的 12% (上限 2 万元)
	新能源	新能源	2 万元	新能源	新能源	车价的 12% (上限 2 万元)
	燃油车	燃油车	1.5 万元	燃油车	燃油车	车价的 10% (上限 1.5 万元)
置换更新 补贴标准	新能源 ≤ 1.5 万元 燃油车 ≤ 1.3 万元			售卖转让 旧车	购买新车	补贴
				2025.1.8 前登记在 本人名下	新能源	车价的 8% (上限 1.5 万元)
					燃油车	车价的 6% (上限 1.3 万元)

资料来源：中国汽车战略与政策研究中心，上海证券研究所

国家推动充电设施建设，支持新能源产业更快速发展。根据国家能源局数据，截至 2025 年 12 月底，我国电动汽车充电设施数量达到 2009.2 万个，突破 2000 万大关。其中，公共充电设施（枪）471.7 万个，私人充电设施（枪）1537.5 万个。目前，我国已建成全球最大的电动汽车充电网络，支撑了超 4000 万辆新能源汽车的充电需求。

2025 年 9 月，国家六部门联合印发《电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案（2025—2027 年）》，明确将通过持续健全充电网络、提升充电效能、优化服务品质、创新产业生态，进一步提振消费信心，促进电动汽车更大范围内购置使用。到 2027 年底，在全国范围内建成 2800 万个充电设施，提供超 3 亿千瓦的公共充电容量，满足超过 8000 万辆电动汽车充电需求，实现充电服务能力的翻倍增长。

图 2：新能源汽车主要的补能方式对比



资料来源：新京报，上海证券研究所

加强新能源汽车动力电池回收利用，对支撑新能源汽车产业高质量发展、保障国家资源安全、减少环境污染和安全隐患具有请务必阅读尾页重要声明

重要意义。2018年以来，多个有关部门联合印发《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》等文件，在鼓励引导废旧动力电池回收利用体系建设、加强溯源管理和综合利用等方面发挥了重要作用。2025年2月，国务院办公厅印发了《健全新能源汽车动力电池回收利用体系行动方案》，用法治化手段规范动力电池的回收利用。为加强废旧动力电池回收和综合利用管理，2026年1月相关部门制定《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》。

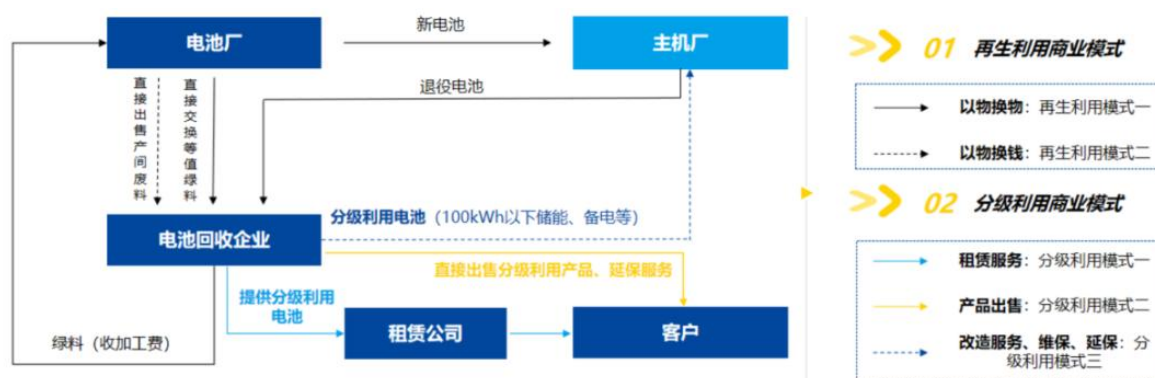
动力电池作为新能源汽车的核心零部件，容量衰减至标准限值后便达到退役条件，必须统一回收处置。当前我国新能源汽车动力电池已进入规模化退役阶段，加快健全废旧动力电池回收利用体系，时间紧迫、意义重大。

目前电池回收主要采用再生利用和分级利用两种方式。

再生利用是指对完全报废的电池进行拆解，提取有价值的金属材料，重新用于生产新电池或其他工业产品。分级利用是指退役的动力电池容量衰减至80%-20%，经过检测、分选和重组后，应用于对性能要求较低的场景。磷酸铁锂电池造价低，稳定性较好，其容量衰减程度慢，循环寿命长，更适用于梯次电池。

再生利用商业模式包括直接出售再生材料或换取等值废料。分级利用商业模式包括直接出售用于100kWh以下储能、备电等合规场景、通过租赁公司提供租赁服务、以及提供电池改造维修等增值服务来实现价值再利用。

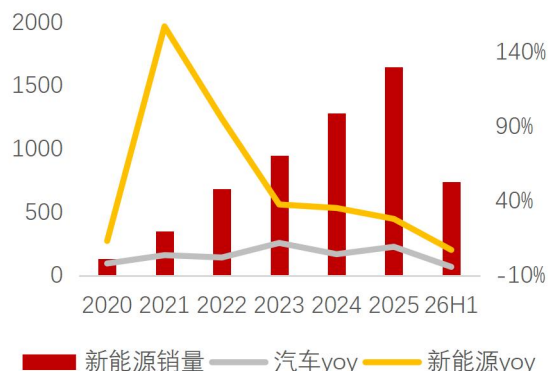
图3：电池分级利用及再生利用商业模式



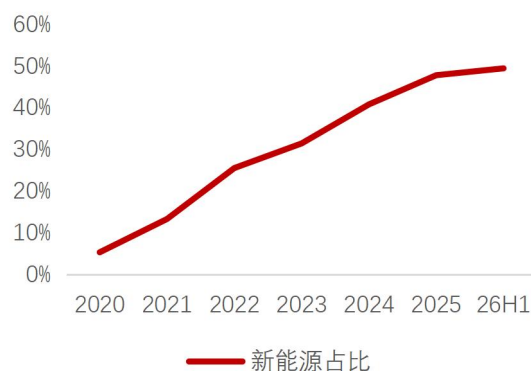
资料来源：徐工产投，上海证券研究所

自2021年以来，我国新能源汽车产销量显著提升，年产销增速连续保持较高水平。根据中汽协数据，2025年我国新能源汽车销量1649.0万辆，同比增长28.2%，新能源汽车新车销量占汽车新车总销量的47.9%，较2024年提升7个百分点。

2026上半年，新能源汽车销量稳定增长，达到744.6万辆，同比增长7.3%，占比汽车总销量达到49.6%。

图 4：26H1 新能源汽车销量 yoy+7.3%（万辆）


资料来源：iFinD，中汽协，上海证券研究所

图 5：26H1 新能源汽车销量占比汽车总销量 49.6%


资料来源：iFinD，中汽协，上海证券研究所

2 国产新能源：对内减碳筑基，对外惠及世界

2020 年 9 月 22 日，习近平总书记在第 75 届联合国大会一般性辩论上郑重宣示，中国二氧化碳排放力争于 2030 年前达到峰值、努力争取 2060 年前实现碳中和。

2.1 纯电占比超 6 成，为 2030 年碳达峰筑牢基础

交通领域减碳在实现“双碳”目标的过程中占有重要地位。

《欧盟乘用车全生命周期温室气体排放：2025 年更新及关键考量因素》从全生命周期角度对欧盟所有主要动力系统类型的乘用车的温室气体排放进行了系统评估。结果显示，即使将电池生产的碳排放计入，纯电动汽车的整体减排效果依然最为显著，远超传统内燃机汽车。相比之下，包括混合动力汽车（HEV）和插电式混合动力汽车（PHEV）在内的其他动力系统，在减少气候影响方面进展则较为缓慢。

根据国际清洁交通委员会，纯电动汽车（BEV）的全生命周期温室气体排放估值为 63 克二氧化碳当量/公里，与内燃机汽车相比，排放强度可降低 73%。混合动力汽车（HEV）和插电式混合动力汽车（PHEV）的排放量分别比汽油内燃机汽车低 20% 和 30%。

表 2：2025 年欧盟销售中型乘用车全生命周期温室气体排放量

车型	全生命周期温室气体排放 (克二氧化碳当量/公里)
汽油内燃机车（掺混生物燃料）	235 g/km
柴油内燃机车（掺混生物燃料）	234 g/km
天然气内燃机车（掺混生物燃气）	203 g/km
混合动力汽车	188 g/km
插电式混合动力汽车	163 g/km
纯电动汽车 (使用 2025-2044 年电网平均结构电力)	63 g/km
纯电动汽车（使用可再生能源）	52 g/km

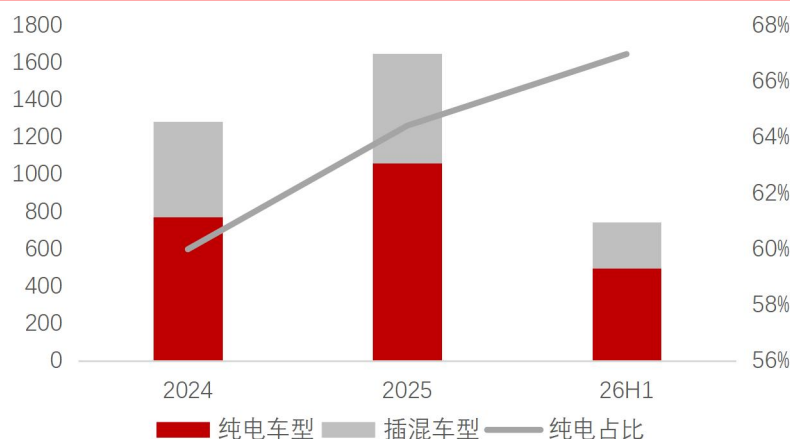
请务必阅读尾页重要声明

燃料电池汽车（使用可再生氢气）	50 g/km
燃料电池汽车（使用天然气制氢）	175 g/km

资料来源：国际清洁交通委员会，上海证券研究所

根据中汽协数据，2025 年我国新能源汽车销量中，纯电动汽车 1062.2 万辆，占比达到 64.4%，同比提升 4.4 个百分点。2026 年上半年，占比提升至 67.0%。

图 6：26H1 新能源汽车销量中纯电占比 67.0%



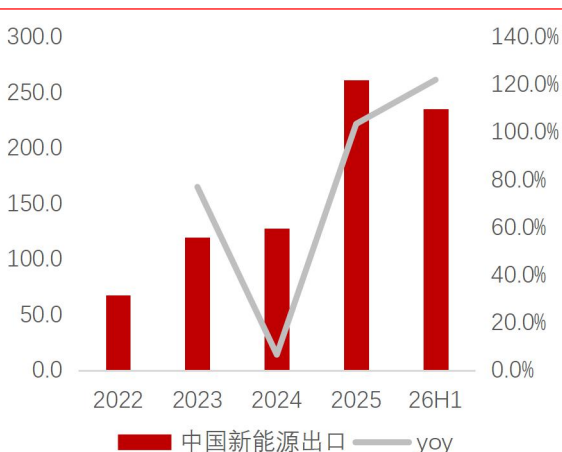
资料来源：iFinD，中汽协，上海证券研究所

2.2 新能源出海提速，助力全球绿色低碳转型

中国新能源汽车出海提速。2025 年累计出口新能源汽车 261.5 万辆，同比增长 103.7%，占比新能源汽车总销量 15.9%。2026 上半年，累计新能源汽车出口 235.5 万辆，同比增长 122.2%，占比新能源汽车总销量 31.6%。

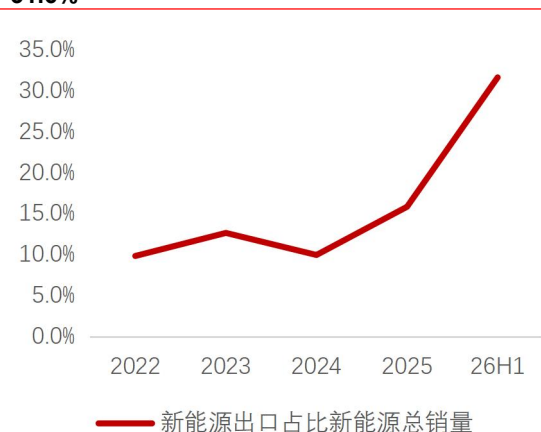
其中，2026 年 6 月单月，汽车出口 103.7 万辆，作为出口增长引擎的新能源汽车出口 52.3 万辆，环比增长 17.2%，同比增长超过 160%，出口量首次超越传统燃油车。

图 7：26H1 新能源汽车出口增速+122.2%（万辆）



资料来源：iFinD，中汽协，上海证券研究所

图 8：26H1 新能源汽车出口占比新能源总销量为 31.6%



资料来源：iFinD，中汽协，上海证券研究所

除了简单的汽车产品输出外，中国新能源车企也同步加快在海外生产基地布局，完成从进口商到本地制造商转型，融入当地经济和社区，践行长期主义。

请务必阅读尾页重要声明

以奇瑞汽车为例，收购南非罗斯林工厂，完成本地制造商的跨越，实现全球化布局中的关键落子。

2026 年上半年，奇瑞新能源汽车出口同比增长 164.9%。在欧洲，奇瑞每销售 2 辆汽车，就有 1 辆是新能源车。与此同时，奇瑞专门为了出海而打造的独立品牌 OMODA & JAECOO 已覆盖全球 70 个市场。

2026 年 7 月，奇瑞汽车重启南非比勒陀利亚罗斯林工厂（始建于 1963 年），将生产包括新能源汽车在内的新车型，计划 2027 年中正式投产，全部达产后年产能将达到单班 5 万辆。随着罗斯林工厂的启用，奇瑞汽车首次在非洲完整布局了全产业链生态：从原材料到终端产品，再到绿色循环，多元化产业布局涵盖乘用车、商用车、智慧农机、机器人及循环经济等领域。

宁德时代形成欧洲产能矩阵。公司位于匈牙利东部城市德布勒森的投资项目达成关键节点：在取得所有必要许可后，新建厂房内的电池模组装配线正式启动生产。该新建的模组装配线具备 5GWh 的年产能。此项投资的直接驱动力在于欧洲市场对高性能、高安全性电动汽车（EV）电池日益增长的需求，宁德时代正通过不断调整其产品组合，来满足欧洲本土客户的实际标准与期望。

除了行业龙头宁德时代，中创新航、亿纬锂能、远景动力、欣旺达等中国动力电池重点企业也在欧洲加速推进本土化生产。

3 投资建议

涉及电动化、智能化相关的整车、汽零企业；海外销量具备潜力的整车企业；具备国产替代效应的零部件企业。

- ① 整车建议关注：比亚迪、长城汽车、北汽蓝谷、零跑汽车。
- ② 零部件及中小市值建议关注：银轮股份、伯特利、征和工业、易德龙、运达科技、科捷智能。

4 风险提示

汽车芯片等自主化程度低；锂、钴、镍等关键矿产资源对外依存度高；多数企业仍未实现盈利；全球竞争环境更加复杂严峻。

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资格或相当的专业胜任能力，以勤勉尽责的职业态度，独立、客观地出具本报告，并保证报告采用的信息均来自合规渠道，力求清晰、准确地反映作者的研究观点，结论不受任何第三方的授意或影响。此外，作者薪酬的任何部分不与本报告中的具体推荐意见或观点直接或间接相关。

公司业务资格说明

本公司具备证券投资咨询业务资格。

投资评级体系与评级定义

股票投资评级：	分析师给出下列评级中的其中一项代表其根据公司基本面及（或）估值预期以报告日起 6 个月内公司股价相对于同期市场基准指数表现的看法。	
买入	股价表现将强于基准指数 20% 以上	
增持	股价表现将强于基准指数 5-20%	
中性	股价表现将介于基准指数±5%之间	
减持	股价表现将弱于基准指数 5% 以上	
无评级	由于我们无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使我们无法给出明确的投资评级	
行业投资评级：	分析师给出下列评级中的其中一项代表其根据行业历史基本面及（或）估值对所研究行业以报告日起 12 个月内的基本面和行业指数相对于同期市场基准指数表现的看法。	
增持	行业基本面看好，相对表现优于同期基准指数	
中性	行业基本面稳定，相对表现与同期基准指数持平	
减持	行业基本面看淡，相对表现弱于同期基准指数	
相关证券市场基准指数说明：A 股市场以沪深 300 指数为基准；港股市场以恒生指数为基准；美股市场以标普 500 或纳斯达克综合指数为基准。		

投资评级说明：

不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准，投资者应区分不同机构在相同评级名称下的定义差异。本评级体系采用的是相对评级体系。投资者买卖证券的决定取决于个人的实际情况。投资者应阅读整篇报告，以获取比较完整的观点与信息，投资者不应以分析师的投资评级取代个人的分析与判断。

免责声明

本报告仅供上海证券有限责任公司(以下简称“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。

本报告版权归本公司所有，本公司对本报告保留一切权利。未经书面授权，任何机构和个人均不得对本报告进行任何形式的发布、复制、引用或转载。如经过本公司同意引用、刊发的，须注明出处为上海证券有限责任公司研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

在法律许可的情况下，本公司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或期权并进行交易，也可能为这些公司提供或争取提供多种金融服务。

本报告的信息来源于已公开的资料，本公司对该等信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本报告所载的资料、意见和推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值或投资收入可升可跌。过往表现不应作为日后的表现依据。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见或推测不一致的报告。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，本公司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。

本报告中的内容和意见仅供参考，并不构成客户私人咨询建议。在任何情况下，本公司、本公司员工或关联机构不承诺投资者一定获利，不与投资者分享投资收益，也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责，投资者据此做出的任何投资决策与本公司、本公司员工或关联机构无关。

市场有风险，投资需谨慎。投资者不应将本报告作为投资决策的唯一参考因素，也不应当认为本报告可以取代自己的判断。