

撰写日期：2021年09月14日

证券研究报告--产业研究专题报告

8月电动车产销旺盛，欧洲步入淡季叠加缺芯销量下滑

新能源车月度数据点评

分析师：张锦

执业证书编号：S0890521080001

电话：021-20321304

邮箱：zhangjin@cnhbstock.com

研究助理：胡鸿宇

电话：021-20321074

邮箱：huhongyu@cnhbstock.com

销售服务电话：

021-20515355

相关研究报告

◎ 投资要点：

◆国内：蔚来事故频发销量滑落至新势力第四，传统车企逐步发力电动化进程良好。8月中国新能源乘用车零售销量达24.9万辆，同比增长167.5%，环比增长12.0%。分品牌看，秦PLUS来势汹汹，比亚迪再夺8月新能源销量冠军；造车新势力格局出现变化，众合汽车表现优异挤进前三，蔚来事故频发销量连续下滑；传统车企8月表现优异，电动化趋势下主流车企同环比均获得大幅增长，我们认为随着电动化推进，传统车企凭借销售渠道和供应链优势有望在新能源车市场占据一定市场份额。

◆动力电池：8月动力电池装车环比持续高增长，磷酸铁锂产销有望形成超越三元的趋势。2021年8月我国动力电池装车量12.6GWh，同比上升144.9%，环比上升11.2%，市场依旧保持快速增长；其中磷酸铁锂电池共计装车7.2GWh，同比上升361.8%，环比上升24.4%，随着成本经济和代步需求持续旺盛，磷酸铁锂电池份额有望进一步提升。

◆欧洲：缺芯影响持续叠加传统淡季，主流国家销量环比继续下滑。2021年8月份销量情况来看，欧洲主要国家新能源车销量环比均继续出现下滑，由于六月通常为季度季末车企集中交付和传统旺月销量脉冲式增长，再加上欧洲汽车经销商通常选择在8月休假，因此7、8两个月通常为欧洲车市淡季；生产端由于全球持续缺芯导致汽车产量下滑、库存紧缺，欧洲汽车芯片龙头厂商英飞凌等封测产能受马来西亚疫情影响，供给短期持续受损，欧洲短期内新能源车产销或面临一定压力。根据统计，欧洲七国销量达到12.76万辆，同比增长57.0%，环比下降8.1%，我们预计2021年1-8月欧洲新能源车销量达到120万辆，全年销量有望超过220万辆。

◆投资建议。行业补贴退补影响几乎完全消退，随着传统车企的电动化布局，行业正式进入高景气时代，看好合资（大众MEB）、内资新势力（蔚来小鹏）和国内合资传统巨头（长安、比亚迪）的产业链机遇。建议关注LFP电池在乘用车中渗透率继续攀升下国内主流磷酸铁锂动力电池厂商及正极龙头企业有望在21年订单业绩实现高速增长，关注特斯拉产业链和大众MEB产业链企业下半年受车企产销增长订单持续放量，关注销量增长并与华为等互联网巨头布局电动车智能化的国内传统车企，关注欧洲日韩龙头车企配套的国内电池厂商和全球主流电池厂商的材料供应商。

◆风险提示：新能源车产销量不及预期，锂电行业竞争加剧，产业链原料价格大幅波动，新能源车政策不及预期。

内容目录

1. 蔚来事故频发销量滑落至新势力第四，磷酸铁锂产销再超三元电池	1
1.1. 国内8月数据：蔚来事故频发销量滑落至新势力第四，传统车企逐步发力电动化进程良好	1
1.2. 8月动力电池装车环比持续高增长，磷酸铁锂产销有望形成超越三元的趋势	1
2. 缺芯影响持续叠加传统淡季欧洲车市略微下滑，政策倒逼电动化趋势多国渗透率继续高增长	1
2.1. 欧洲8月销量：缺芯影响持续叠加传统淡季，主流国家销量环比继续下滑	1
2.2. 欧盟碳排放政策奠定电动化趋势，多国渗透率再创新高	1
3. 投资建议	1
4. 风险提示	1

图表目录

图 1：国内新能源乘用车销量（辆）	1
图 2：新能源乘用车渗透率（%）	1
图 3：新能源车动力电池月度装机量（GWh）	1
图 4：2021年8月Top10电池企业装机量（GW）	1
图 5：2020年我国动力电池装机量市场份额（%）	1
图 6：2021年1-8月我国动力电池装机量市场份额（%）	1
图 7：2021年7月我国动力电池装机量市场份额（%）	1
图 8：2021年8月我国动力电池装机量市场份额（%）	1
表 1：分类型8月新能源车销量（万辆）	1
表 2：主流品牌新能源汽车销量（辆）	1
表 3：欧洲主流国家新能源汽车注册量（辆）	1

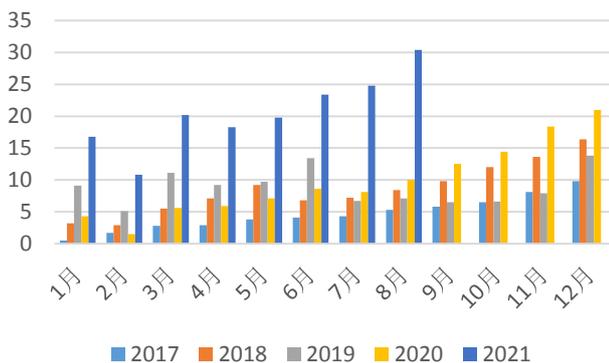
1. 蔚来事故频发销量滑落至新势力第四，磷酸铁锂产销再超三元电池

1.1. 国内 8 月数据：蔚来事故频发销量滑落至新势力第四，传统车企逐步发力电动化进程良好

8 月新能源车销量大超预期，环比增长高达 12%。全国乘联会 9 月 8 日公布了 8 月乘用车产销数据，中国新能源车产销同比环比均呈大幅增长，数据显示，8 月中国新能源乘用车零售销量达 24.9 万辆，同比增长 167.5%，环比增长 12.0%。1 至 8 月新能源车零售 147.9 万辆，同比增长 202.1%。

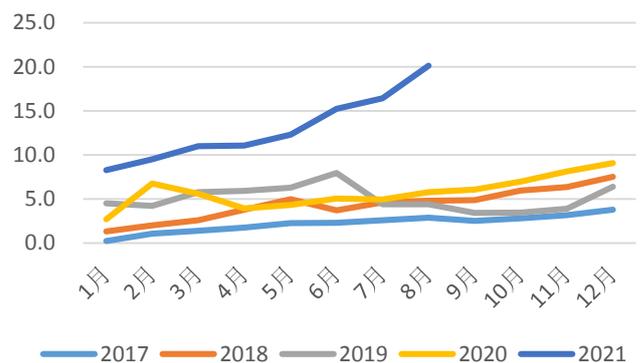
私人需求快速显现，无视缺芯影响电动化趋势长期向好。新能源乘用车与传统车走势形成鲜明对比，受缺芯影响 8 月狭义乘用车批发销量 151.2 万辆，同比下滑 12.9%，1-8 月批发 1284.3 万辆，同比增长 16.2%，由于之前市场普遍预期 8 月汽车缺芯还会继续干扰汽车尤其是新能源车的产销，8 月产销数据均出现环比上月高达 10% 以上的增长，远超市场预期，这意味着新能源汽车市场的需求逐步从此前的政策导向逐步向私人需求转变，民众对新能源汽车的认可正在逐步在市场中得到体现，新能源车渗透率有望持续增长。

图 1：国内新能源乘用车销量（辆）



资料来源：乘联会，华宝证券研究创新部

图 2：新能源乘用车渗透率（%）



资料来源：乘联会，华宝证券研究创新部

城市代步需求旺盛 A00 级车型销量表现优异，合资厂商高端车型量产 B 级 C 级有望回暖。根据乘联会数据，除纯电 C 级新能源车之外，7 月各级新能源车销量同比均有大幅增长。0 级电动车销量增长强势，A00 级新能源乘用车 8 月批发销量为 8.29 万辆，环比增长 35%，份额达到纯电动的 33%，较 7 月环比增长 10%；相反 A 级电动车占纯电动份额 27%，环比减少 7%；B 级和 C 级电动车占纯电动份额 25% 和 1.1%，环比 7 月略微下滑。城市代步和网约车需求持续推动 A00 级销量增长，中大型车市场的新能源车逐步增长，中高端市场拓展较好，同时县乡市场也在逐步扩展。

表 1：分类型 8 月新能源车销量（万辆）

	车型	7 月销量	8 月销量	同比 (%)	环比 (%)	7 月份额	8 月份额	累计份额
		(万辆)	(万辆)			(%)	(%)	
纯电动	A00	5.93	8.29	177	35	30	33	35
	A0	2.93	3.67	514	26	15	15	12
	A	5.73	6.62	141	16	29	27	24

	B	4.92	6.05	236	23	25	24	27
	C	0.3	0.28	67	-11	1.6	1.1	1.7
	纯电动合计	19.82	24.92	200	24	81	82	83
插混	A	2.56	2.81	380	10	54	51	50
	B	1.86	2.34	178	25	39	43	41
	C	0.24	0.26	-15	7	5.1	4.8	7.2
	插混合计	4.73	5.47	211	16	19	18	17
	乘用车合计	24.56	30.39	202	23	100	100	100

资料来源：乘联会，华宝证券研究创新部

秦 PLUS 来势汹汹，比亚迪再夺 8 月新能源销量冠军。比亚迪多个车型表现优异，8 月销量达到 60858 辆，同环比增长 327.01/20.78%，其中比亚迪秦 PLUS DM-i 销量为 13043 辆，已经跃居新能源车跻身第三位，此外比亚迪汉、宋等均表现优异，DM-i 混动系统立下了汗马功劳。与此前的 DM 混动不同，DM-i 更加侧重于燃油经济性的表现，在这套混动系统中，有着超高热效率的骁云发动机、超级混动专用的刀片电池、高效的整车、发动机、电机、电池控制系统，这些都是比亚迪最顶尖的技术结晶。目前比亚迪 PLUS 的订单量远高于其产能，未来市场空间有望进一步增长。

造车新势力格局出现变化，众合汽车表现优异。造车新势力中，理想本月销量高达 9433 辆连续两月排名榜首，同环比增长 251.29%/11.36%；小鹏 7 月销量突破 8000，同环比增长 247.95%/9.83%；蔚来 8 月销量则持续下滑，环比下滑高达 25.86%，不敌理想和小鹏，位居第三。蔚来 7 月以来深陷危机，交通事故频发，特别是 8 月的交通事故，使得蔚来的 NOP 系统深受质疑，因此销量出现大幅下滑。此外 8 月合众汽车凭借 A00 级畅销车型哪吒的大卖继续同环比增长 448.8%/10.0%达到 6613 辆，进一步缩小传统三强的差距。

传统车企电动化布局发力，同环比增长明显有望进一步提升份额。传统车企 8 月表现优异，电动化趋势下主流车企同环比均获得大幅增长，长城汽车 8 月销量为 12163 辆，环比增长 67.74%，广汽埃安 8 月销量达到 11613 辆，继续进入万辆大关。此外随着大众持续的电动化布局，电动车销量提升明显，ID.4 CROZZ 发售后表现优异，一汽大众销量同环比增长 101/86%，销量达到 6864 辆；凭借 A00 级代步爆款车型科莱威的大卖下，上汽乘用车 8 月销量同环比增长 408%/26%，达到 16998 辆。我们认为随着电动化推进，传统车企凭借销售渠道和供应链优势有望在新能源车市场占据一定市场份额。

表 2：主流品牌新能源汽车销量（辆）

		2020 年 8 月	2021 年 7 月	2021 年 8 月	环比 (%)	同比 (%)	2021 年累计
特斯拉	Model 3	11811	22614	27066	19.69	129.16	176295
	Model Y		10354	17198	66.10	/	73732
	合计	11811	32968	44264	34.26	274.77	250027
蔚来	合计	3965	7931	5880	-25.86	48.30	55767
理想	ONE	2711	8589	9433	9.83	247.95	48176
小鹏	合计	2649	8040	7214	-10.27	172.33	45992
比亚迪	汉 EV	2400	5907	6198	4.93	158.25	50784
	秦 PLUS DM-i		11230	13043	16.14	/	45649
	合计	14252	50387	60858	20.78	327.01	263839
广汽埃安	合计	6245	10506	11613	10.54	85.96	64984
广汽传祺	合计	6267	10528	11619	10.36	85.40	65143
一汽大众	合计	3405	3687	6864	86.17	101.59	34344
上汽大众	合计	1823	3690	4892	32.57	168.35	22632

通用五菱	宏光 Mini	15000	26907	41188	53.08	174.59	250862
	合计	18312	27347	43783	60.10	139.09	260774
上汽乘用车	合计	3346	13454	16998	26.34	408.01	98791
长安汽车	合计	2452	8726	7358	-15.68	200.08	45321
奇瑞	合计	3748	6440	7258	12.70	93.65	40057
长城汽车	欧拉黑猫	2771	2753	7013	154.74	153.09	41760
	合计	4794	7251	12163	67.74	153.71	71961
吉利	合计	2857	7052	7355	4.30	157.44	36420
合众汽车	合计	1205	6011	6613	10.01	448.80	33728

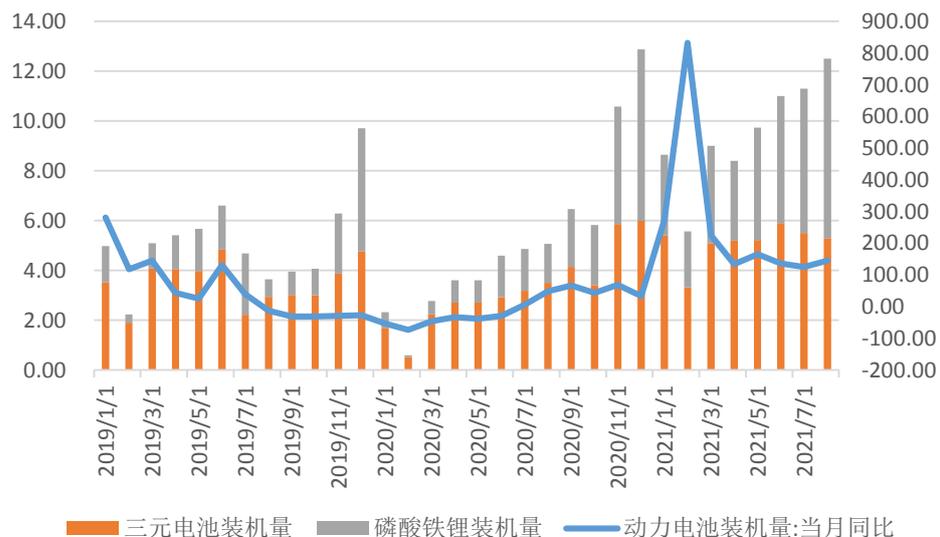
资料来源：乘联会，华宝证券研究创新部

1.2. 8月动力电池装车环比持续高增长，磷酸铁锂产销有望形成超越三元的趋势

根据中国汽车动力电池产业创新联盟数据,2021年8月我国动力电池装车量12.6GWh,同比上升144.9%,环比上升11.2%,市场依旧保持快速增长;其中三元电池共计装车5.3GWh,同比上升51.9%,环比下降2.1%;磷酸铁锂电池共计装车7.2GWh,同比上升361.8%,环比上升24.4%。今年1-8月,我国动力电池装车量累计76.3GWh,同比累计上升176.3%。其中,三元电池装车量累计40.9GWh,占总装车量53.6%,同比累计上升111.2%;磷酸铁锂电池装车量累计35.2GWh,占总装车量46.2%,同比累计上升338.6%。

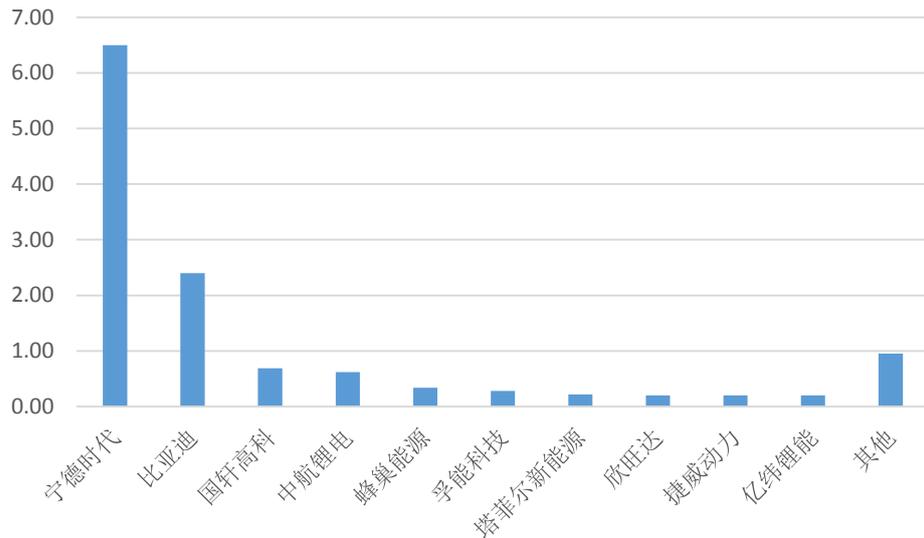
磷酸铁锂市场需求增长旺盛,多车型搭配市场份额有望维持一半以上份额。今年1-8月磷酸铁锂电池装车量累计35.2GWh,占总装车量46.2%,同比累计上升338.6%,远高于三元电池同比累计增长111.2%,此外随着A0级的持续复苏和经济回暖下网约车商用车的逐渐放量,磷酸铁锂电池的市场份额进一步提升,市场呈现快速增长发展势头。从成本和安全性考虑,越来越多的车型发行装磷酸铁锂电池版本。

图3: 新能源车动力电池月度装机量(GWh)



资料来源：中国汽车动力电池产业创新联盟，华宝证券研究创新部

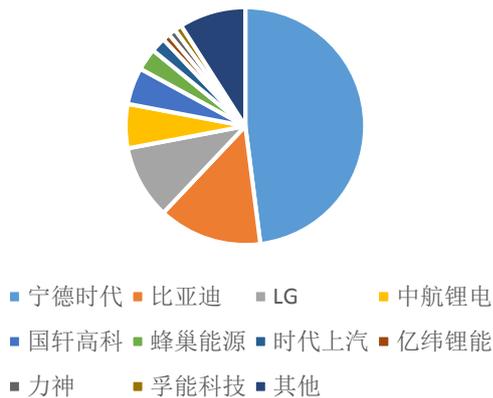
图4: 2021年8月Top10电池企业装机量(GW)



资料来源：GGII，华宝证券研究创新部

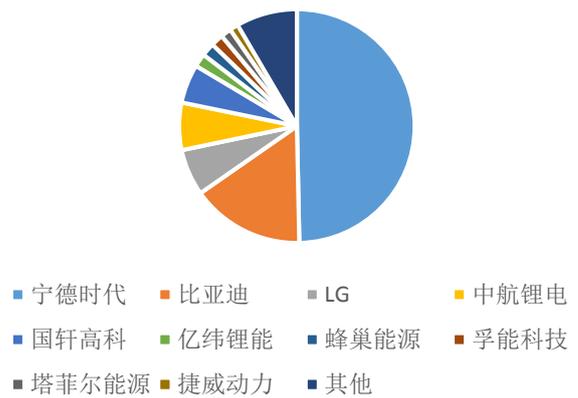
受益于 LFP 装机量高速增长，二线厂商份额出现较大变化。8 月动力电池装机量市场 CR10 为 92.46%，CR5 为 83.73%，CR3 为 76.11%，集中度依旧保持较高水平，相比较于前两个月，市场 CR3 集中度出现连续两个月下滑，虽然宁德时代依旧保持着较高的市场份额，比亚迪市场份额有所回升，但是 LG 市场份额出现明显下降，本月已跌至十位开外，与此相反中航锂电、亿纬锂能等二线龙头厂商市场份额则出现增长，以长城、长安、广汽等主流车企的持续电动化布局和本年 LFP 电池装车量的持续提升也带来了其配套的电池厂商的市场份额的提升，例如欣旺达近三月进入前十，国轩高科也稳居第三。由于传统车企的供应商分散化原则，随着销量的提升，相应的配套电池厂商必然会得到分散，因此在新能源车市场快速增长的同时，龙头厂商的相对市场份额难以维持其对应的增长速度，甚至会出现一定程度的下滑，这也是宁德时代这样的龙头厂商加速扩产抢占市场份额的意图所在。

图 5：2020 年我国动力电池装机量市场份额 (%)



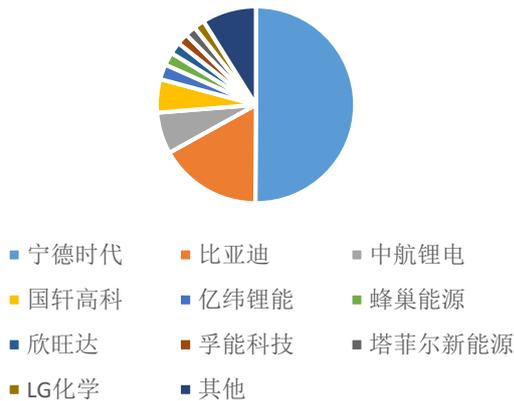
资料来源：GGII，华宝证券研究创新部

图 6：2021 年 1-8 月我国动力电池装机量市场份额 (%)



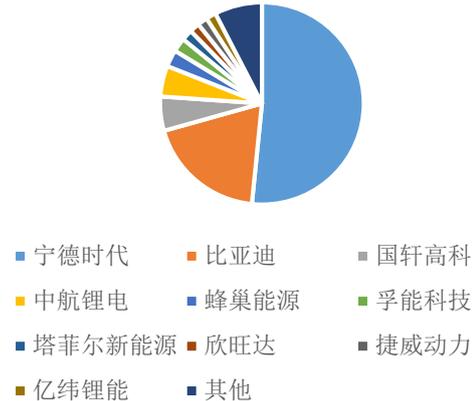
资料来源：GGII，华宝证券研究创新部

图 7：2021 年 7 月我国动力电池装机量市场份额（%）



资料来源：GGII，华宝证券研究创新部

图 8：2021 年 8 月我国动力电池装机量市场份额（%）



资料来源：GGII，华宝证券研究创新部

2. 缺芯影响持续叠加传统淡季欧洲车市略微下滑，政策倒逼电动化趋势多国渗透率继续高增长

2.1. 欧洲 8 月销量：缺芯影响持续叠加传统淡季，主流国家销量环比继续下滑

缺芯影响持续叠加传统淡季，主流国家销量环比继续下滑。从 2021 年 8 月份销量情况来看，欧洲主要国家新能源车销量环比均继续出现下滑，由于六月通常为季度季末车企集中交付和传统旺月销量脉冲式增长，再加上欧洲汽车经销商通常选择在 8 月休假，因此 7、8 两个月通常为欧洲车市淡季；生产端由于全球持续缺芯导致汽车产量下滑、库存紧缺，欧洲汽车芯片龙头厂商英飞凌等封测产能受马来西亚疫情影响，供给短期持续受损，欧洲短期内新能源车产销或面临一定压力。根据统计，欧洲七国销量达到 12.76 万辆，同比增长 57.0%，环比下降 8.1%，我们预计 2021 年 1-8 月欧洲新能源车销量达到 120 万辆，全年销量有望超过 220 万辆。在欧洲碳排放法规的倒逼和各国高补贴政策 and 配套设施建设的推动下，新能源车在今年将持续快速发展。

细分来看，德国 8 月电动车销量为 5.34 万辆，同比上升 60.9%，环比下降 4.0%，新能源车总渗透率 27.6%。法国 8 月电动车销量为 1.74 万辆，同比上升 58.6%，环比下降 5.4%，新能源车总渗透率 19.8%。英国 8 月电动车销量为 1.24 万辆，同比上升 45.9%，环比下降 41.0%，新能源车总渗透率 17.1%。挪威 8 月电动车销量为 1.44 万辆，同比上升 90.0%，环比上升 61.8%，新能源车总渗透率 87.7%。西班牙 8 月电动车销量 0.40 万辆，同比上升 11.1%，环比下降 33.3%，新能源车总渗透率 8.4%。意大利 8 月电动车销量 0.64 万辆，同比上升 82.9%，环比下降 43.9%，新能源车总渗透率 9.9%。瑞典 8 月电动车销量为 0.93 万辆，同比上升 25.9%，环比上升 47.6%，新能源车总渗透率 47.1%。

表 3：欧洲主流国家新能源汽车注册量（辆）

国家	2021 年 7 月	2021 年 8 月	环比 (%)	同比 (%)	渗透率 (%)
德国	5.56	5.34	-4.0	60.9	27.6
法国	1.84	1.74	-5.4	58.6	19.8
英国	2.1	1.24	-41.0	45.9	18.3
挪威	0.89	1.44	61.8	90.0	87.7
西班牙	0.6	0.4	-33.3	11.1	8.4

意大利	1.14	0.64	-43.9	82.9	9.9
瑞典	0.63	0.93	47.6	25.9	47.1

资料来源：Markines、SMMT、KBA、CCFA、OBI、RAI、OFV，华宝证券研究创新部

2.2. 欧盟碳排放政策奠定电动化趋势，多国渗透率再创新高

法国、瑞典补贴出现退坡，影响减弱需求逐步恢复。法国此前制定的新能源车补贴原计划于 2020 年到期，但是因为疫情延长至今年 6 月底，从 7 月 1 日开始单车补贴下调 1000 欧元，该补贴水平将持续至今年年底，2022 年起各项补贴将在现有基础上再降 1000 欧元，此外 PHEV 补贴将完全取消，受此影响法国 7 月新能源车销量环比下降超过 50%，远高于市场平均水平；不过 8 月法国电动车环比销量仅略微下滑 5.4%，补贴退坡影响逐渐削弱，需求逐步恢复。此外其他主流国家仍维持较高的支持补贴政策，德国由于碳排放处于红线之上仍维持此前的高补贴，英国政府宣布将对电动汽车购买者的补贴从 3000 英镑降低到 2500 英镑，并且符合条件的车辆价格上限从 50000 英镑降低至 35000 英镑，然而多数乘用车为应对下调相应售价而使得新能源车销量持续大超预期，此外意大利政府拟投资 100 亿欧元刺激电动车产业。整体看，欧洲持续严厉的碳排放政策和各国继续推进新能源补贴计划将是欧洲新能源车中短期内销量持续超预期的重要推手。

欧洲补贴温和退坡不改市场长期高增长态势，多国渗透率再创新高。从整体看欧洲各国补贴退坡幅度都在 500-2000 欧元，税收优惠减免退坡幅度也相对较小，因此整体的退坡幅度较为温和。虽然欧洲车市进入传统淡季，叠加缺芯影响销量出现下滑，但是仍有部分国家渗透率再创新高，8 月主流国家新能源车渗透率维持同比高增长趋势，而环比上除意大利外其余均出现正增长。随着国产特斯拉海外出口放量欧洲区域有序降价推动新能源车价格进一步下行以及大众、梅赛德斯等车企的持续战略化布局，我们认为欧洲新能源汽车市场有望保持高景增长态势。

碳排放政策有望进一步趋严，欧洲或将在 2035 年率先进入电动化时代。此前据欧盟《Fit For 55》文件，从 2035 年开始要求新增汽车实现零排放，即 2035 年开始在欧盟地区禁售燃油车，这较此前 2050 年的规划大幅提前。根据该文件欧盟委员会计划要求新增乘用车和商用车的排放量 2030 年较 2021 年下降 65%，并从 2035 年起降至零。而在此前欧盟出台的《2030 年气候目标计划》中，乘用车/商用车每公里碳排放不超过每公里 95g/147g，且目标 30 年下降 37.5%/31%。此次相比较乘用车在 2030 年的碳排放目标为 59.4g/km，本次草案若提升到 33g/km，对应的电动车渗透率将达到 70%以上，2035 年则正式进入电动车时代渗透率达到 100%。

3. 投资建议

行业补贴退补影响几乎完全消退，随着传统车企的电动化布局，行业正式进入高景气时代，看好合资（大众 MEB）、内资新势力（蔚来小鹏）和国内合资传统巨头（长安、比亚迪）的产业链机遇。国内新能源车市场有望进一步修复，随着国内双积分政策的实施和产业规划中销量的目标提出，特斯拉以及大众 MEB 平台等主流车企在新能源车市场持续推动，叠加剧来等造车新势力表现优异，此外随着华为和长安小康等传统车企的智能化电动化布局，传统车企销量有望保持增长，看好 2021 年全年市场销量同比持续提升。此外得益于中国本土市场的持续放量，特斯拉 ModelY 对于 BBA 档以及 SUV 的替代作用明显，后续随着上海工厂 ModelY 的生产线、2021 年开始逐渐交付，特斯拉后续销量有望进一步提升，特斯拉产业链相关企业在业绩和股价上也会有所表现。海外市场方面，欧洲新能源车销量持续高增长，随

着疫苗推动下欧洲经济恢复消费逐渐复苏，叠加英德法等主流国家持续加码政策支持电动车，欧洲电动化趋势将持续向好，21年销量有望超越中国成为全球第一大市场。

建议关注LFP电池在乘用车中渗透率继续攀升下国内主流磷酸铁锂动力电池厂商及正极龙头企业有望在21年订单业绩实现高速增长，关注特斯拉产业链和大众MEB产业链企业下半年受车企产销增长订单持续放量，关注销量增长并与华为等互联网巨头布局电动车智能化的国内传统车企，关注欧洲日韩龙头车企配套的国内电池厂商和全球主流电池厂商的材料供应商。

4. 风险提示

新能源车产销量不及预期，锂电行业竞争加剧，产业链原料价格大幅波动，新能源车政策不及预期。

风险提示及免责声明

- ★ 华宝证券股份有限公司具有证券投资咨询业务资格。
- ★ 市场有风险，投资须谨慎。
- ★ 本报告所载的信息均来源于已公开信息，但本公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。
- ★ 本报告所载的任何建议、意见及推测仅反映本公司于本报告发布当日的独立判断。本公司不保证本报告所载的信息于本报告发布后不会发生任何更新，也不保证本公司做出的任何建议、意见及推测不会发生变化。
- ★ 在任何情况下，本报告所载的信息或所做出的任何建议、意见及推测并不构成所述证券买卖的出价或询价，也不构成对所述金融产品、产品发行或管理人作出任何形式的保证。在任何情况下，本公司不就本报告中的任何内容对任何投资做出任何形式的承诺或担保。投资者应自行决策，自担投资风险。
- ★ 本公司秉承公平原则对待投资者，但不排除本报告被他人非法转载、不当宣传、片面解读的可能，请投资者审慎识别、谨防上当受骗。
- ★ 本报告版权归本公司所有。未经本公司事先书面授权，任何组织或个人不得对本报告进行任何形式的发布、转载、复制。如合法引用、刊发，须注明本公司出处，且不得对本报告进行有悖原意的删节和修改。
- ★ 本报告对基金产品的研究分析不应被视为对所述基金产品的评价结果，本报告对所述基金产品的客观数据展示不应被视为对其排名打分的依据。任何个人或机构不得将我方基金产品研究成果作为基金产品评价结果予以公开宣传或不当引用。

适当性申明

- ★ 根据证券投资者适当性管理有关法规，该研究报告仅适合专业机构投资者及与我司签订咨询服务协议的普通投资者，若您为非专业投资者及未与我司签订咨询服务协议的投资者，请勿阅读、转载本报告。