

电动智能变革下零部件的投资机会

——汽车行业周报

✉ : 王敬 执业证书编号: S1230520080009
 ☎ : 021-80108036
 ✉ : wangjing02@stocke.com.cn

报告导读

国内汽车行业步入电动智能化变革的时代，前期自主崛起逻辑驱动整车板块行情，我们认为未来零部件行业的格局也将重塑，部分零部件企业有望在变革中成长为国际巨头。

投资要点

□ 市场回顾

汽车板块上涨 2.39%，同期沪深 300 指数下跌 1.35%，汽车行业相对沪深 300 指数领先 3.74 个百分点。从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 7 位，总体表现位于上游。新能源汽车指数上升 1.34%，子板块中，本周乘用车/汽车零部件/商用载客车/汽车服务 II/商用载货车分别为，+1.03%/3.60%/+2.48%/+1.22%/-0.84%。

□ 市场热点

吉利 7nm 车规级 SOC 芯片正式发布，将于 2022 年量产。将于明年正式量产，这将成为中国第一颗 7nm 制程的车规级 SOC 芯片。

31 家新能源产业链科创板上市公司三季报亮眼。九成公司实现营收增长，38 家公司实现收入翻番。七成公司实现归母净利润增长，80 家公司增幅在 100% 以上。

□ 本周观点：电动智能变革下零部件如何投资？

从 20 年 6 月开始，乘用车行业复苏，板块开启周期上行的行情，但主要集中在整车板块，主要受自主崛起逻辑的驱动。本周我们重点讨论行业变革大背景下，零部件板块如何投资。

行业变革下，零部件企业格局有望重塑。国内汽车行业步入电动智能化的时代，未来整车竞争格局将发生较大的变化，多数合资和外资品牌在电动车和智能驾驶领域全面落后，自主品牌、造车新势力经过多年的积累，推出的产品配置、科技感和智能化功能领先于合资车企，因此我们认为未来市场竞争中，头部自主品牌和新势力车企将会获得更多的市场份额，而合资车企市场份额将得到压缩。国内零部件行业竞争格局也将重塑，此前外资零部件巨头随着合资车企进入国内市场，自主零部件企业体量较小，但自主零部件具备低成本、响应速度快等优势，未来一方面将跟随自主品牌车企成长，另外一方面将逐渐获得外企和合资车企的订单。

把握行业趋势，看好零部件两大投资主线。对零部件企业投资机会，我们认为要从产业趋势角度来挖掘，产业趋势包括技术进步趋势和客户拓展两方面。技术进步趋势主要是寻找电动化和智能化进程中受益的领域，看好轻量化底盘、一体化压铸、车灯升级、HUD、座椅国产化等方向；客户拓展逻辑主要看好特斯拉产业链、比亚迪产业链的核心供应商。

□ 投资策略及重点推荐

根据乘联会周度数据，预计 10 月乘用车销量环比增长 5-10%，我们预计芯片供给将逐月改善，汽车板块基本面向上。10 月新能源车销量预计环比持平，

细分行业评级

汽车 看好

公司推荐

吉利汽车	推荐
长城汽车	推荐
新泉股份	推荐

相关报告

- 1 《9 月汽车零售数据解析：预期改善，行情启动》2021.10.18
- 2 《浙商证券汽车行业周报：汽车板块迎来半年维度行情》2021.10.24
- 3 《【浙商汽车】海外专题：百家争鸣，美国新能源汽车高增长》2021.10.15
- 4 《【浙商汽车】9 月销量专题：金秋十月，传统销售旺季到来》2021.10.15
- 5 《汽车行业销量点评报告：重视传统车预期改善的行情》2021.10.13

报告撰写人：王敬

联系人：王敬

基本面维持高景气，同时，磷酸铁锂全球化趋势下，国内动力电池企业将受益于全球电动化的进程。重点推荐新能源车动力电池、头部整车和具有长期成长性的零部件企业。

新能源：认为重点关注宁德时代、亿纬锂能、恩捷股份、星源材质、诺德股份等；

乘用车：自主品牌崛起的主线持续演绎，重点推荐吉利汽车、长城汽车；建议关注比亚迪、小鹏、理想和蔚来。

零部件：重点推荐新泉股份、拓普集团、精锻科技等，重点关注继峰股份(乘用车座椅)、中鼎股份(空气悬架)、文灿股份(一体压铸)、爱柯迪(轻量化)、福耀玻璃、星宇股份等。

□ 风险提示：

芯片供应低于预期；新能源车销量不及预期；原材料价格大幅上涨。

正文目录

1. 行业热点.....	5
2. 投资策略.....	5
3. 行业回顾.....	6
4. 行业重点数据.....	9
4.1. 乘联会周度数据.....	9
4.2. 9月批发数据.....	11
4.3. 9月零售数据.....	13
5. 行业新闻.....	18
5.1. 传统汽车.....	18
5.2. 新能源汽车.....	19
5.3. 智能网联.....	20
5.4. 新车速递信息.....	21
6. 风险提示.....	24

图表目录

图 1: 汽车行业指数 vs 沪深 300 指数.....	6
图 2: 各板块周涨跌幅对比.....	6
图 3: 汽车行业估值水平(PE-TTM).....	7
图 4: 子板块周涨跌幅对比.....	7
图 5: 行业涨幅前十公司.....	8
图 6: 行业跌幅前十公司.....	8
图 7: 乘用车板块估值 PE-TTM.....	8
图 8: 整车板块估值 PE-TTM.....	9
图 9: 汽车零部件板块估值 PE-TTM.....	9
图 10: 乘用车 10 月份日均零售数量.....	10
图 11: 乘用车 10 月份日均批发数量.....	10
图 12: 2020-2021.9 狭义乘用车批发销量(万辆).....	11
图 13: 2020-2021.9 新能源车批发销量(万辆).....	12
图 14: 2020.11-2021.9 月长城、长安、吉利批发销量(万辆).....	12
图 15: 2018-2021.9 乘用车终端零售销量及增速(万辆).....	13
图 16: 2019-2021.9 各线城市销量增速.....	13
图 17: 2021.9 月纯电动和混动乘用车销量(万辆).....	14

图 18: 2021 年 1-9 月国产 Model 3 和 Model Y 销量(辆).....	15
图 19: 2021 年 9 月各系狭义乘用车零售销量及增速(万辆).....	15
图 20: 德系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	16
图 21: 日系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	16
图 22: 美系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	17
图 23: 自主主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	17
图 24: 韩系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆).....	18
图 25: 2021 年 9 月豪华品牌销量及增速(万辆).....	18
图 26: 探界者.....	22
图 27: 思皓 E10X.....	22
图 28: 哈弗 M6 PLUS.....	22
图 29: 赛那.....	23
图 30: 哈弗 H6S.....	23
图 31: 哈弗 H6S 混动.....	23
图 32: Aion Y.....	24
图 33: 威驰.....	24
表 1: 本周投资组合.....	5
表 2: 2021 年 9 月新能源汽车对终端销量影响(万辆).....	14
表 3: 一周新车.....	21

1. 行业热点

第四届进博会如期举办 跨国车企展示前沿成果。11月4日，第四届中国国际进口博览会在上海开幕。今年，进博会汽车展区以“绿色、创新、科技引领”为办展主线，聚焦品牌汽车、零部件、汽车电子及汽车配套产品等展品类别，全面展示世界汽车工业的最新发展成果及未来愿景。“双碳目标”下，车企争相展示最前沿降碳产品、技术和解决方案。大众、戴姆勒、宝马、丰田、通用、福特、现代、本田、特斯拉等带来全新电动化产品，彼欧、佛吉亚、意柯那、崇德碳等带来世界领先汽车氢能解决产品和方案。

31 家电池新能源产业链科创板上市公司前三季度业绩亮眼。据上交所官网发布的消息，2021 年前三季度，科创板上市公司合计实现营业收入 4839.57 亿元，同比增长 45.08%；归母净利润 630.20 亿元，同比增长 64.01%；扣非归母净利润 507.96 亿元，同比增长 39.25%。营业收入方面，九成公司实现营收增长，38 家公司实现收入翻番。净利润方面，七成公司实现归母净利润增长，80 家公司增幅在 100%以上，最高达 290 倍。据电池网粗略统计，目前电池新能源产业链科创板上市公司已达 31 家。其中，设备公司数量占比近半，达 14 家；其次为正极材料及前驱体公司，总计 6 家。此外，电池公司有 5 家，其他细分领域公司 6 家。市场高景气下，电池新能源产业链公司扩产积极性提升，融资紧迫感也在加强，而科创板则是国内较为便捷的融资渠道之一，可以预见，未来电池新能源产业链科创板大军将迎来大幅扩员。

吉利 7nm 车规级 SOC 芯片正式发布，将于 2022 年量产。10 月 31 日，在“智能吉利 2025”大会上，吉利汽车公布，吉利芯擎科技自研、采用了车规级 7nm 工艺的智能座舱芯片 SE1000 在完成车规级认证后，将于明年正式量产，这将成为中国第一颗 7nm 制程的车规级 SOC 芯片。吉利汽车集团 CEO 淦家阅表示：“这颗芯片，只有 83 平方毫米，但里面却集成了 87 层电路，88 亿颗晶体管，一次性点亮。打一个不恰当的比喻，相当于在指甲盖上那么大的地方，建了 88 亿个房间，上面还盖了 87 层楼，这是中国第一颗 7 纳米制程的车规级 SOC 芯片。按照规划，在 7nmSOC 芯片之后，吉利还会在 2024 到 2025 年陆续推出 5nm 的车载一体化超算平台芯片，以及高算力自动驾驶芯片，算力达到 256TOPS，满足 L3 智能驾驶的需求。同时，通过多芯组合，算力可拓展，可满足更高级别自动驾驶的算力需求。”

2. 投资策略

本周投资组合如下：

表 1：本周投资组合

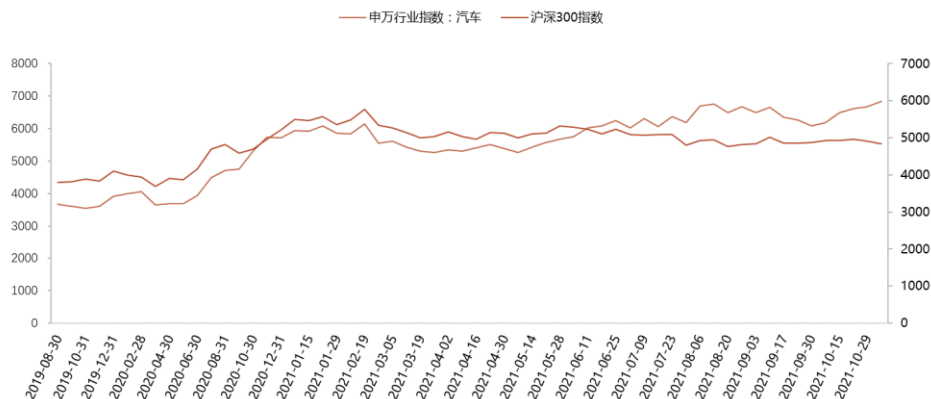
公司	权重
吉利汽车	20%
新泉股份	20%
比亚迪	20%
长城汽车	20%
宁德时代	20%

资料来源：浙商证券研究所

3. 行业回顾

截至 11 月 5 日收盘，汽车板块上涨 2.39%，同期沪深 300 指数下跌 1.35%，汽车行业相对沪深 300 指数领先 3.74 个百分点。

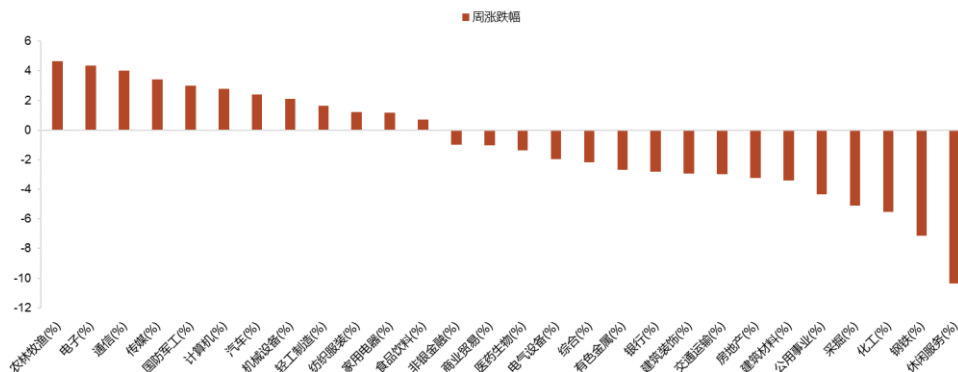
图 1：汽车行业指数 vs 沪深 300 指数



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 7 位，总体表现位于上游。

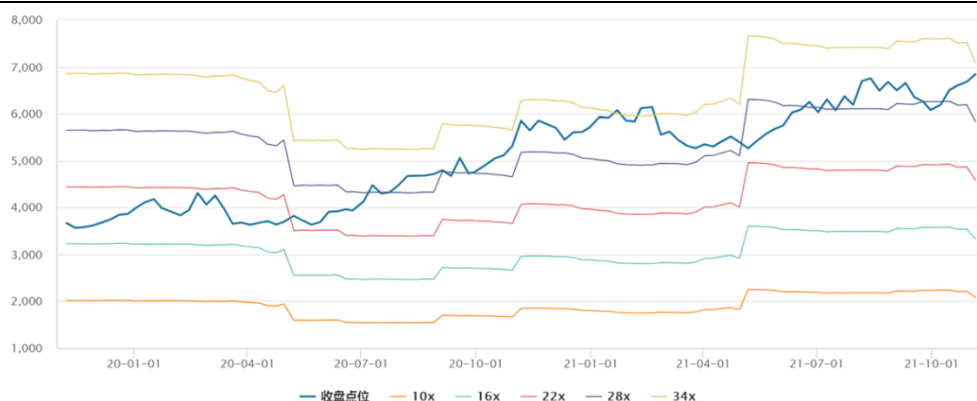
图 2：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从估值来看，截至 11 月 5 日，汽车行业 PE-TTM 为 45.8 倍，较上周稍有上升。前行业受芯片供应不足影响，预计四季度逐月改善，板块景气度向上。

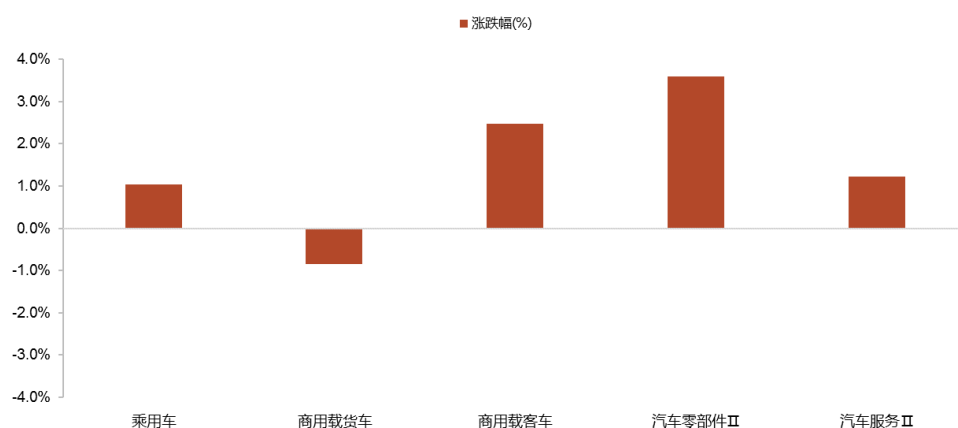
图 3：汽车行业估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，浙商证券研究所

从子板块来看，本周乘用车上涨 1.03%，汽车零部件上涨 3.60%，商用载客车上
涨 2.48%，汽车服务Ⅱ上涨 1.22%，商用载货车下跌 0.84%。

图 4：子板块周涨跌幅对比

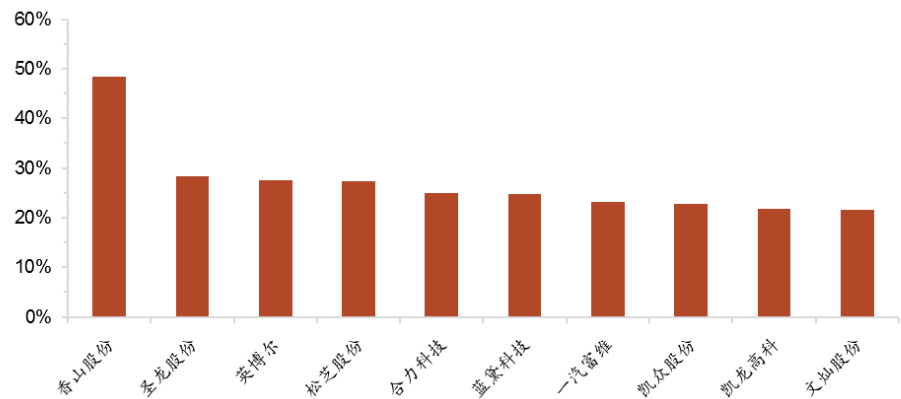


资料来源：Wind，浙商证券研究

本周涨幅前五名分别为香山股份、圣龙股份、英博尔、松芝股份、合力科技。

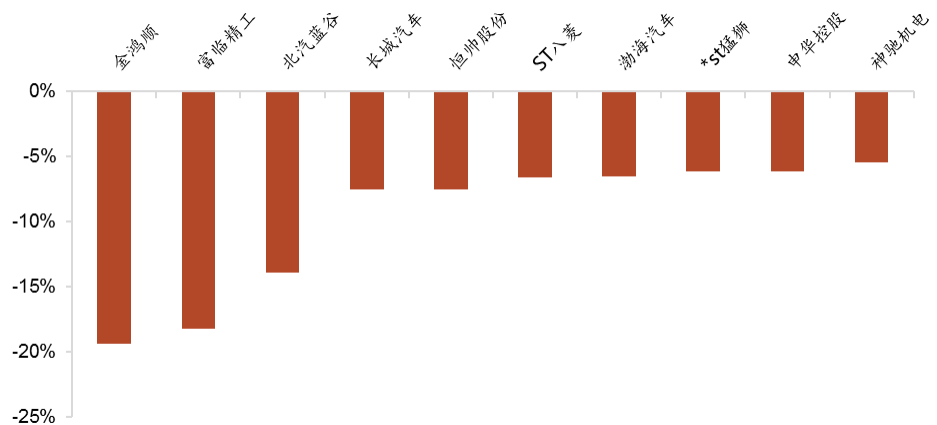
股价跌幅前五名分别为金鸿顺、富临精工、北汽蓝谷、长城汽车、恒帅股份。

图 5：行业涨幅前十公司



资料来源：Wind，浙商证券研究所

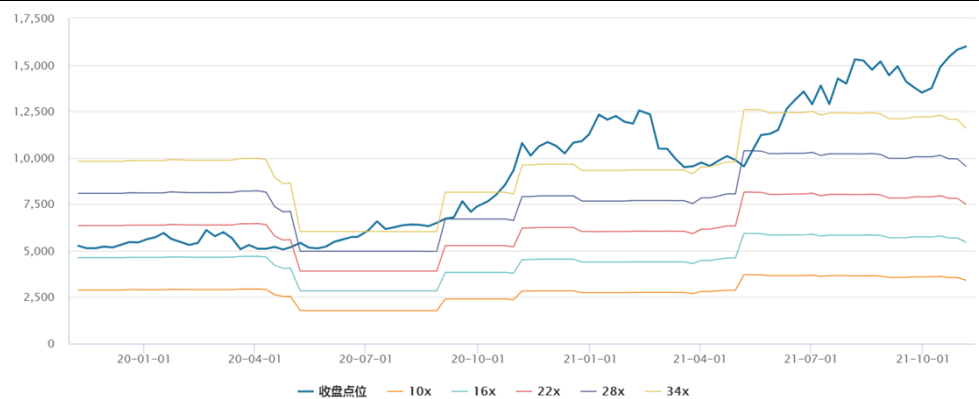
图 6：行业跌幅前十公司



资料来源：Wind，浙商证券研究所

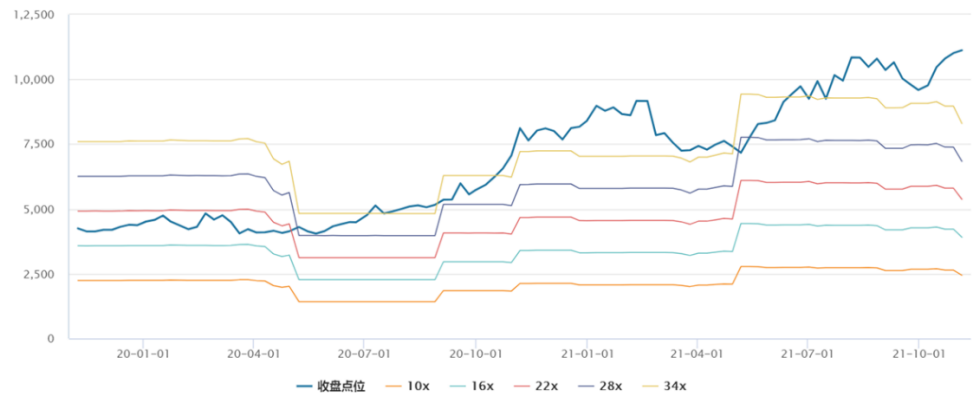
汽车子板块估值：乘用车、整车和零部件板块估值分别为 62.83、52.72、38.95 倍。本周整车、乘用车、零部件板块估值皆有所上升。整体看整车估值较高，零部件估值相对较低。

图 7：乘用车板块估值 PE-TTM



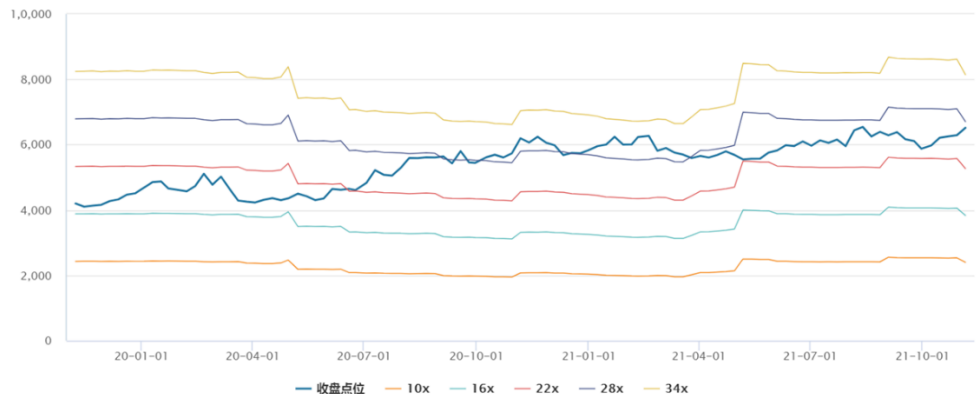
资料来源：Wind，浙商证券研究所

图 8：整车板块估值 PE-TTM



资料来源：Wind，浙商证券研究所

图 9：汽车零部件板块估值 PE-TTM



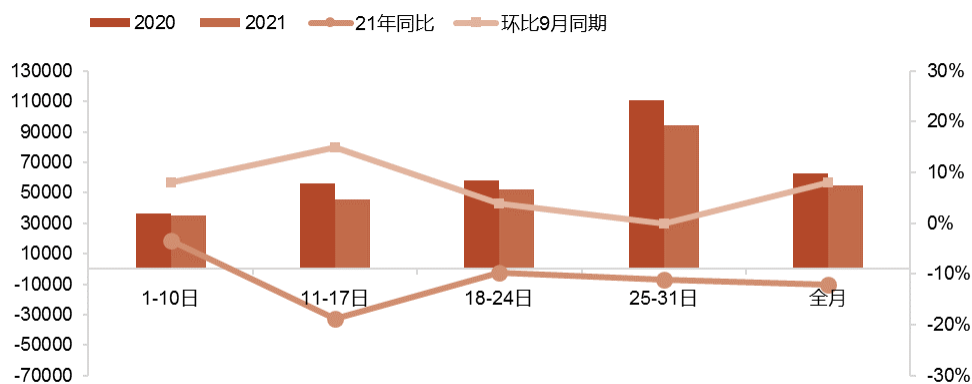
资料来源：Wind，浙商证券研究所

4. 行业重点数据

4.1. 乘联会周度数据

零售：10月第四周的市场零售达到日均9.4万辆，同比下降15%，表现相对偏弱。相对今年9月的第四周下降8%。初步估算今年10月总体同比下降12%，零售走势较平淡的。10月疫情反复带来一定的消费干扰，目前影响不大。消费政策转型降低家庭成本，有利于车市恢复。消费者对于车辆的需求持续回升，使得低智能化的车型，尤其是合资老款车型得以进一步回升销量。芯片供应除了产能因素外，增加了人为因素，更加复杂化，变得不可预期。芯片短缺导致的供给不足短期难以解决，旺季效应下短缺压力更大；部分地区突发疫情，情况不稳，需求端不能完全释放。终端供应不足带来的加价，导致消费者观望情绪加重。恒大等房地产行业的债务问题直接影响了大宗商品的消费，包括金融信贷的收缩。

图 10：乘用车 10 月份日均零售数量

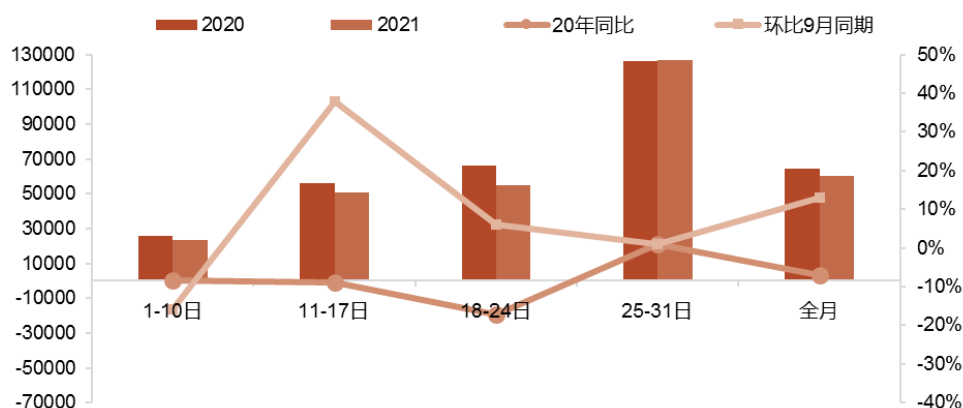


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

注：月末数据未齐，本月最后一周数据为暂估

批发：10 月第四周日均批发 12.7 万辆，同比增长 1%。本周相对于 9 月第四周的销量增长 1%，体现供给的改善。初步估算今年 10 月厂商批发总体同比下降 7%，环比 9 月增长 13%，生产供给稍有改善。10 月上市新车不多，且本月工作日减少以及产能受芯片影响导致提车周期延长。预计供给芯片较上月环比改善 20-30%，销量可实现环比增长。各地有序用电，将提高汽车产业供应风险。对新能源积分的需求大量存在，A00 级纯电动产品热度可持续到 2021 年底，因此新能源车市仍是相对较好的。

图 11：乘用车 10 月份日均批发数量



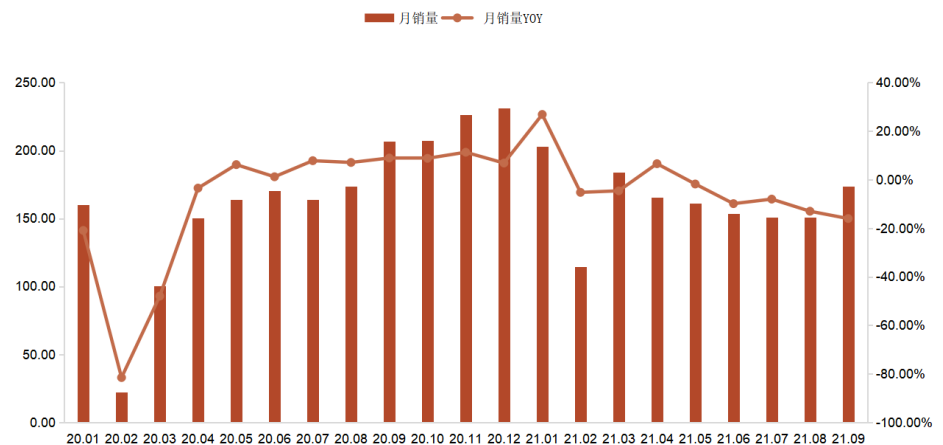
资料来源：乘联会，浙商证券研究所

注：月末数据未齐，本月最后一周数据为暂估

4.2. 9 月批发数据

9月狭义乘用车批发销量173.7万辆，同比下滑16.1%，环比增长15%；1-9月累计批发1460.3万辆，同比增长11.3%。9月零售158.2万辆，同/环比增速分别为-17.3%/9.1%，1-9月累计零售1448.6万辆，同比增长12%。9月销量较去年同期下滑主要是由于疫情影响导致芯片供应不足，造成旺季不旺的现象。但近期马来西亚芯片生产正在逐步转好；国家监管总局对芯片囤货提价问题进行管制，预计四季度汽车芯片供给将环比改善。

图 12：2020-2021.9 狭义乘用车批发销量(万辆)



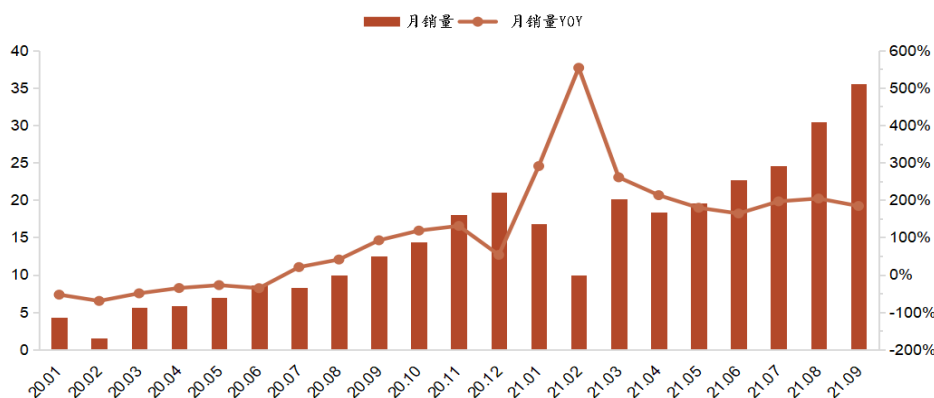
资料来源：乘联会，浙商证券研究所

9月新能源汽车批发35.5万辆，同比增长184.4%，环比增长14.7%；其中纯电动车29.8万辆，同比增长192.4%；插电混动销量5.7万辆，同比增长149.0%。1-9月新能源乘用车批发合计202.3万辆，同比增长218.9%。9月新能源零售33.4万辆，同比增长202.1%，环比增长33.2%。本月初我们在报告中对新能源车销量进行预测，预计9月新能源乘用车销量35-38万辆，预计全年新能源汽车销量有望300万辆以上。

从销量结构看，9月A00级新能源批发9万辆，占比纯电动车的30%；A级电动车占纯电份额的24%；B级电动车批发8.6万辆，占比29%；9月插电混动乘用车中，比亚迪DM-i销量达到3.3万辆，插混进入黄金期。分企业看，比亚迪7.04万辆，特斯拉5.6万辆，上通五菱3.89万辆，上汽乘用车2.16万辆，广汽埃安1.36万辆。造车新势力理想/小鹏/蔚来销量分别为7094/10412/10628辆。

9月国内新能源汽车国内批发/零售渗透率分别达到20.4%/21.1%，1-9月累计批发/零售渗透率分别为13.7%/12.6%，较2020年同期提升7.9/6.8pct。其中自主/豪华/合资品牌新能源车零售渗透率分别为36.1%/29.2%/3.5%。自主品牌在新能源车领域处于行业领先水平，产品竞争力较强，未来市场份额有望持续提升。

图 13：2020-2021.9 新能源车批发销量(万辆)

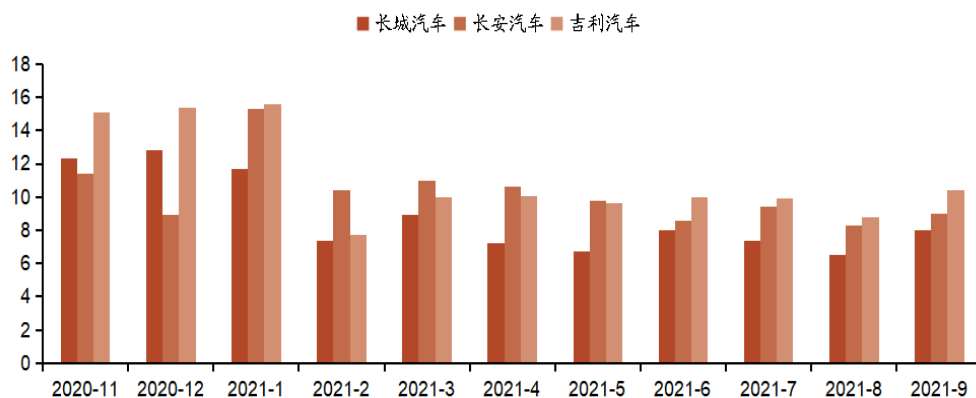


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

从结构上看，9 月份豪华品牌零售销量 20 万辆，同比下降 23%，环比 8 月增长 0.1%；主流合资品牌零售 69 万辆，同比下降 31%，环比增长 6%，其中日系份额下降 3.8 pct，美系增长 1.3 pct，德系品牌南北大众受制于芯片供应问题，销量受到一定的影响。自主品牌零售销量 69 万辆，同比增长 5%，环比增长 16%，市场份额 44.3%，同比增长 9.4 pct，头部自主长城、吉利、长安、比亚迪市场份额持续提升。

从 2021 年上海车展，可以看出国内汽车行业发展处于一个分水岭，主要包括三方面变化：其一是自主品牌向上突破，其二电动化趋势加速，其三智能驾驶商业化应用。我们认为汽车行业进入变革的新时代，一线合资丰田、大众、本田等在传统燃油车领域保持一定的优势，二线合资已经全面落后，而国内自主品牌在电动化和智能驾驶领域优势明显，未来有望在市场竞争中获得更多的市场份额。因此，国内造车新势力和头部自主品牌标的将具备时间价值，其估值体系也由周期股变为成长股。

图 14：2020.11-2021.9 月长城、长安、吉利批发销量(万辆)

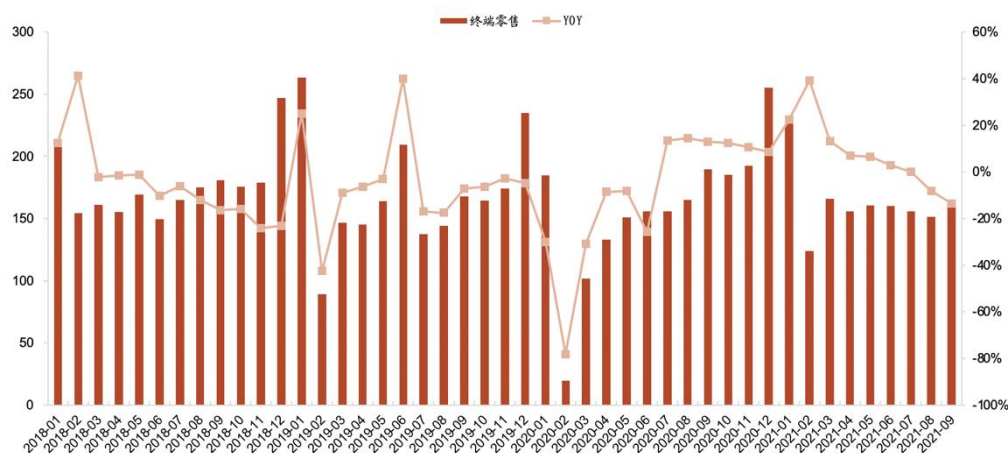


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

4.3. 9月零售数据

9月狭义乘用车终端零售同比下降13.7%。9月狭义乘用车零售销量163.6万辆，同比下降13.7%，环比上升7.9%；1-9月累计销量1463.4万辆，同比增长16.5%，较19年1-9月基本持平。供给端看，由于马来西亚疫情高峰期已过，我们预计芯片问题10月会加速缓解；需求端看，下游消费需求旺盛，经销商库存短缺，行业处于向上通道，我们预计21年全年销量同比增长10%-12%。

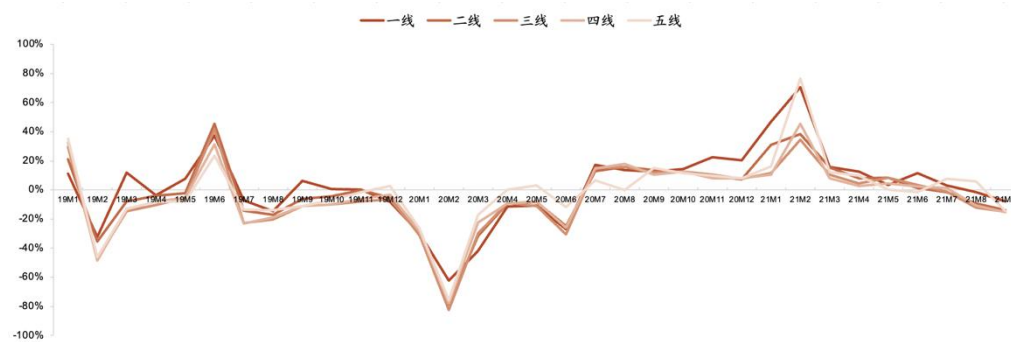
图 15：2018-2021.9 乘用车终端零售销量及增速(万辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

二线城市新能源车贡献主要增量。从9月数据来看，一二三四五线城市较2020年9月分别下降-7.86%/-13.71%/-15.07%/-15.29%/-14.67%。其中，一二三四线城市新能源增速分别为125.30%/233.34%/177.47%/214.81%/165.97%。二至四线城市增速较高，主要是由于比亚迪DM-i等国内高性价比的国产新能源汽车销量爬坡，消费者对于电动车的接受较高。

图 16：2019-2021.9 各线城市销量增速



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

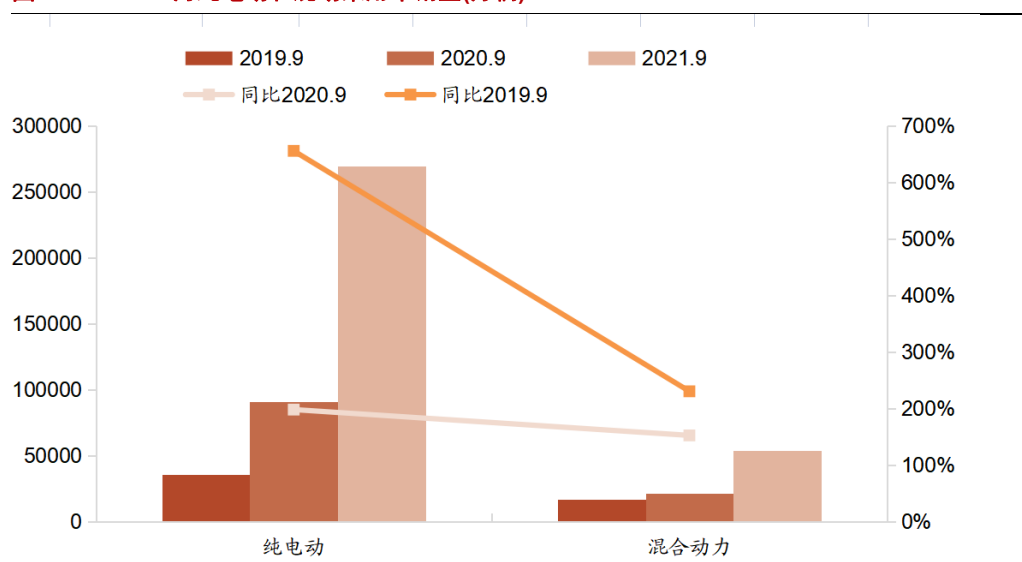
9月新能源车同比增长188.84%。9月新能源乘用车终端零售32.3万辆，同比增长188.84%，较2019年9月增长521.40%。其中纯电动销量26.9万辆，较2020年9月增长197.6%，混动销量4.6万辆，较2020年9月增长151.9%。可以看出，一二线城市是新能源车主要消费市场，但三四五线城市销量也大幅增长，行业步入快速普及阶段。

表 2：2021 年 9 月新能源汽车对终端销量影响(万辆)

	一线	二线	三线	四线	五线	合计
2020.9	20.07	88.16	38.94	26.88	15.48	189.53
2021.9	18.49	76.07	33.07	22.77	13.21	151.60
YOY	-7.86%	-13.71%	-15.07%	-15.29%	-14.67%	-20.01%
2020.9 新能源	3.21	4.76	1.81	0.92	0.49	11.18
2021.9 新能源	7.22	15.86	5.03	2.89	1.30	32.30
YOY	125.30%	233.34%	177.47%	214.81%	165.97%	188.84%
2020.9 剔除新能源	16.86	83.40	37.13	25.97	14.99	178.34
2021.9 剔除新能源	11.27	60.21	28.04	19.88	11.91	119.29
YOY	-33.18%	-27.80%	-24.48%	-23.43%	-20.58%	-33.11%

资料来源：乘联会，浙商证券研究所

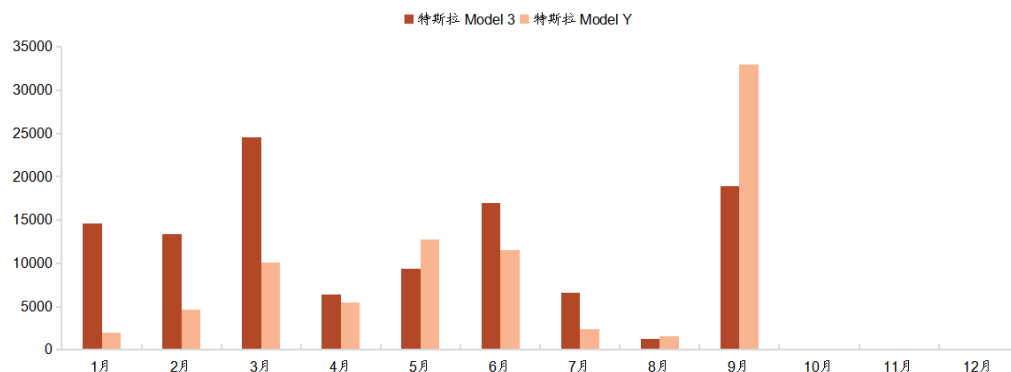
图 17：2021.9 月纯电动和混动乘用车销量(万辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

9月份国产特斯拉 Model 3 销量18940 辆，环比增长1388%；国产 Model Y 销量33018 辆，环比增长2059%。9月特斯拉增量贡献较大，展现了中国制造体系竞争力持续提升的势头。2021 年 1-9 月国产 Model 3 零售销量11.2 万辆，国产 Model Y 销量8.3 万辆。

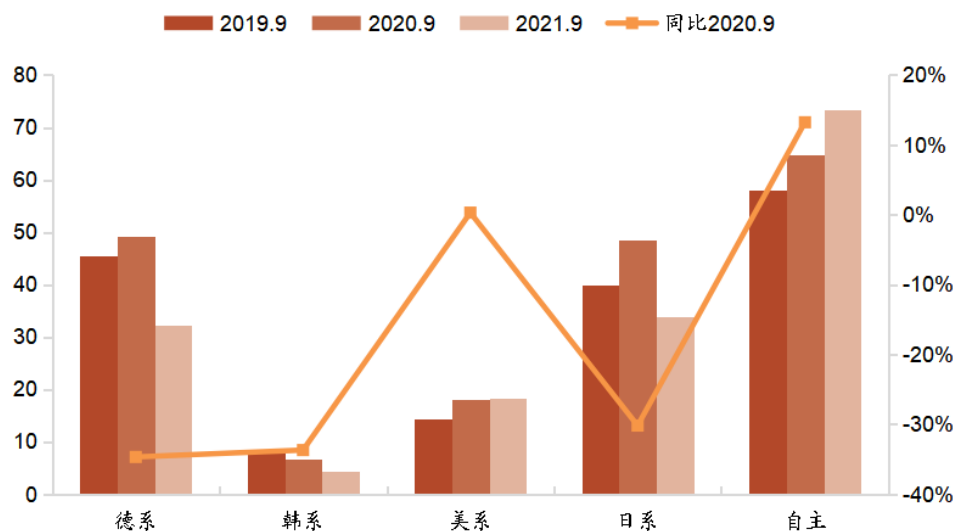
图 18：2021 年 1-9 月国产 Model 3 和 Model Y 销量(辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

但各系别销量分化，其中自主乘用车销量较 2020 年 9 月分别增长 13.23%，德系、韩系、日系销量分别下降 34.69%、71.72%、33.70%，美系微涨 0.29%。近年来国内自主品牌产品竞争力大幅提升，未来市场份额有望持续提升；同时，新能源车消费结构中，自主品牌占比较高，对销量起到一定的拉动效果。

图 19：2021 年 9 月各系狭义乘用车零售销量及增速(万辆)

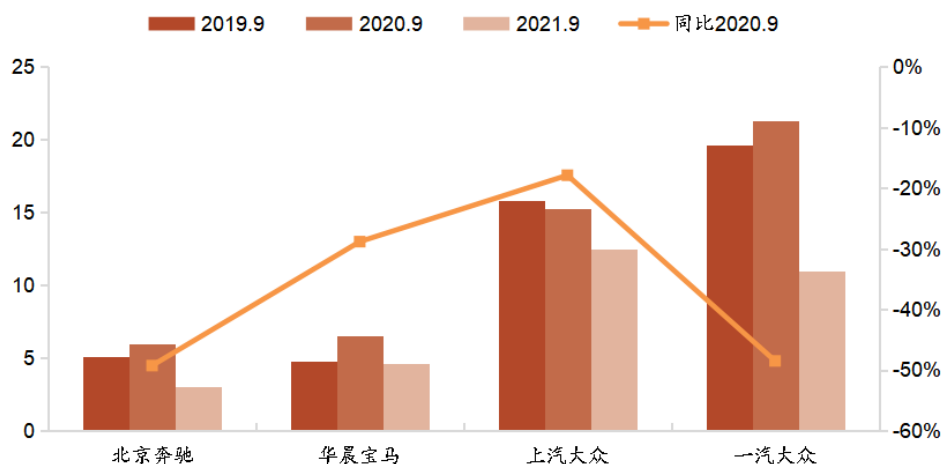


资料来源：乘联会，浙商证券研究所

德系：9月终端销量 32.18 万辆，较 2020 年 9 月下滑 34.69%。分车企看，一汽大众销量 10.96 万辆，较 20 年 9 月下降 48.50%；上汽大众销量 12.52 万辆，较 20 年 9 月下滑 17.88%；华晨宝马销量 4.65 万辆，较 20 年 9 月下滑 28.83%；北京奔驰销量 3.04 万辆，较 20 年 9 月下滑 49.27%。可以看出，一汽大众和北京奔驰销量下滑

明显，我们认为销量遇冷的主要原因分别是一汽大众探岳颗粒捕捉器堵塞导致油耗升高和北京奔驰漏油、断油问题频繁出现。

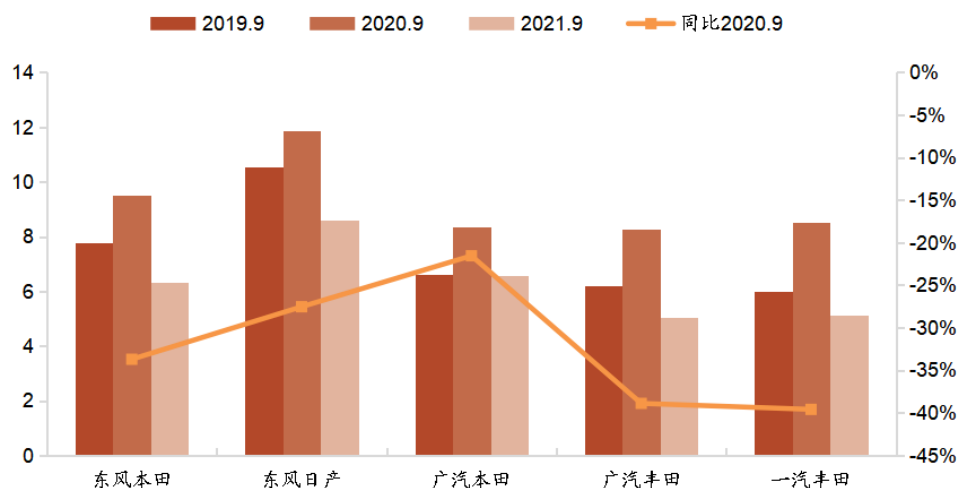
图 20：德系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

日系：9月终端销量33.80万辆，较2020年9月下降30.20%。其中一汽丰田、广汽丰田销量分别为5.13、5.05万辆，同比2020年9月分别下滑39.61%、38.90%；广汽本田、东风本田、东风日产销量分别为6.56、6.31万和8.61万辆，增速分别为-21.55%、-33.72%和-27.54%。日系品牌的销量增速均低于行业平均。东风日产、一汽丰田9月销量表现欠佳，主要原因在于日产奇骏、卡罗拉等主打车型竞争力减弱，销量下滑明显。

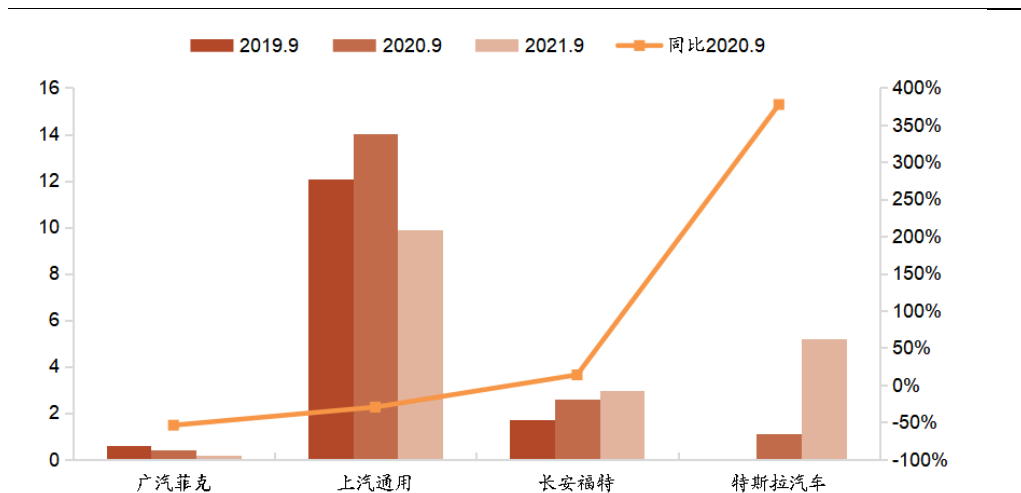
图 21：日系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

美系：9月美系零售18.22万辆，较2020年9月增长0.29%。上汽通用销量9.97万辆，较2020年9月下滑29.75%；长安福特销量2.96万辆，增长13.67%；广汽菲克销量仅0.20万辆，下滑5413%；特斯拉9月销量5.20万辆，增长377.42%。

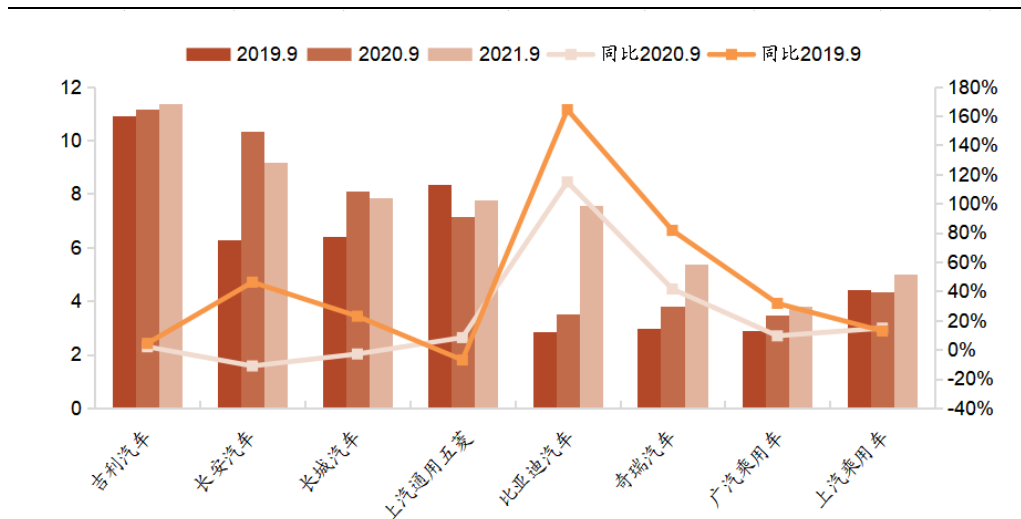
图 22：美系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

自主品牌：9月自主品牌乘用车零售销量73.47万辆，较2020年9月增长13.23%，龙头企业销量表现强劲。长安汽车销量9.18万辆，较2020年9月下降，同比-11.25%，但蓝鲸 NE 系列发动机的全面使用以及 CS75、逸动、欧尚、UNI-T 等主打车型的持续畅销；长城汽车7.85万辆，较2020年9月下降微跌3.06%；吉利销量11.36万辆，增长1.87%；奇瑞汽车、比亚迪、广汽乘用车、上汽乘用车销量分别增长41.44%、114.76%、9.35%、14.66%。从自主品牌销量表现可以看出自主乘用车竞争力逐渐提高，我们认为一线自主品牌在电动智能化时代市场份额有望持续提升，具备长期成长价值。

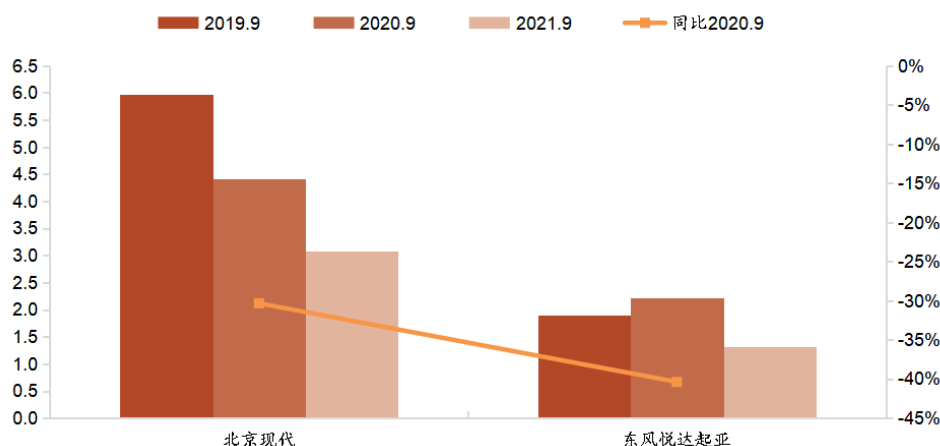
图 23：自主主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

韩系：9月韩系乘用车零售销量4.40万辆，较2020年9月下滑33.70%，其中北京现代销量3.08万辆，较2020年9月下滑30.35%；东风悦达起亚销量1.32万辆，下滑40.39%，我们认为韩系品牌在国内竞争力下降。

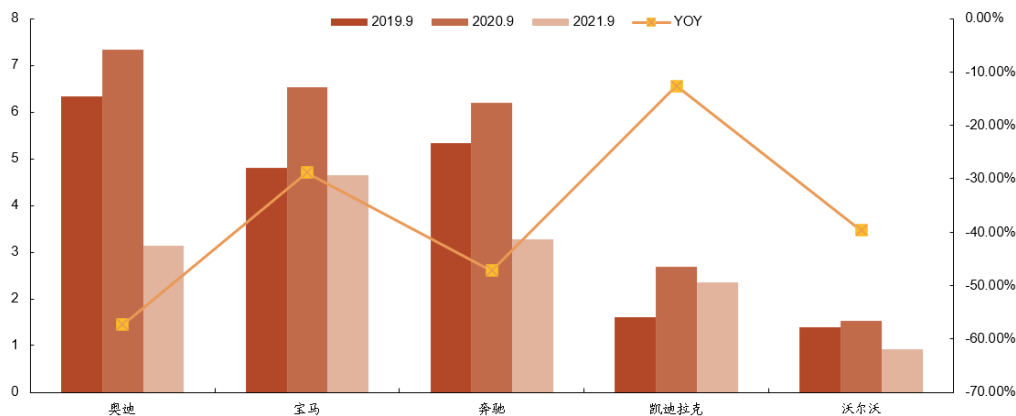
图 24：韩系主要车企乘用车零售销量及增速(万辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

豪华品牌销量下滑。9月豪华品牌零售销量 14.34 万辆，较 2020 年 9 月下降 39.66%。分品牌看，奥迪、宝马、奔驰、凯迪拉克、沃尔沃销量分别为 3.13、4.65、3.28、2.35、0.93 万辆，增速分别为-57.36%、-28.83%、-47.2%、-12.64%和-39.66%。豪华品牌 2020 年同比均下降，总体销量下滑。

图 25：2021 年 9 月豪华品牌销量及增速(万辆)



资料来源：乘联会，浙商证券研究所

5. 行业新闻

5.1. 传统汽车

涉及大众、特斯拉、玛莎拉蒂 三品牌召回 878 辆进口车。11月5日，国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心发布信息显示，大众、特斯拉，以及玛莎拉蒂三个品牌，计划召回包含途锐、Model 3，以及莱凡特在内的进口汽车，总计 878 辆。其中，大众汽车（中国）销售有限公司自 2021 年 12 月 15 日起，召回 2019 年 1 月 15

日至2019年2月6日期间生产的部分2019年款进口途锐系列汽车，共计748辆。大众汽车（中国）销售有限公司将委托授权经销商为召回范围内的车辆检查尾门挺杆的生产日期，如果确认为缺陷批次产品则免费更换挺杆总成，以消除安全隐患。召回公告提醒，建议用户不要手动推拉自动后尾门。此外，特斯拉汽车（北京）有限公司将自即日起，召回生产日期在2019年2月2日至2019年10月20日期间的部分进口Model 3汽车，共计91辆。玛莎拉蒂（中国）汽车贸易有限公司则计划分两批次召回39辆汽车。

第四届进博会如期举办 跨国车企展示前沿成果。共赴东方之约，共享中国机遇。11月4日，第四届中国国际进口博览会在上海开幕。基于前三届的成功举办，第四届进博会企业展总展览面积达到36.6万平方米，参展世界500强和行业龙头企业“回头率”超过80%，境外中小企业组团参展数增加30%，已有数十家全球知名企业提前与第五届进博会签下“未来之约”……进博会已成为全球企业共享中国巨大市场的新窗口、紧密连接中国和世界的新纽带。今年，进博会汽车展区以“绿色、创新、科技引领”为办展主线，聚焦品牌汽车、零部件、汽车电子及汽车配套产品等展品类别，全面展示世界汽车工业的最新发展成果及未来愿景。“双碳目标”下，车企争相展示最前沿降碳产品、技术和解决方案。大众、戴姆勒、宝马、丰田、通用、福特、现代、本田、特斯拉等带来全新电动化产品，彼欧、佛吉亚、意柯那、崇德碳等带来世界领先汽车氢能解决产品和方案。

英国10月新车销量跌至1991年以来最低水平。据外媒报道，英国行业协会在11月4日发布的数据显示，由于半导体芯片的供应短缺持续对汽车行业造成严重打击，今年10月份英国新车注册量在同比下降25%，至106,265辆，降至1991年以来的最低10月销量水平。然而，电动汽车的销量依然迎来了上涨。2021年前10个月中，电动汽车（包括纯电动汽车和插电式混合动力汽车）的市场份额达到了16.6%，混合动力汽车的市场份额为9.1%。两者加在一起的市场份额达到了25.7%。也就是说，今年截至目前，英国超过四分之一的新车销量来自电动化车型。英国汽车制造商和经销商委员会（SMMT）首席执行官Mike Hawes表示：“目前的市场表现反应出了问题，那就是供应限制给汽车行业带来了巨大的挑战，该行业正在与半导体短缺和日益严重的经济下滑作斗争，当前经济问题包括通货膨胀逐渐严重、税收增加，以及消费者信心减弱。”

宁德时代将为Fisker供应LFP和NMC电池。据外媒报道，11月2日，电动汽车制造商Fisker表示，该公司已与中国电池制造商宁德时代就其旗舰车型Ocean电动SUV达成电池供应协议。Fisker表示，从2023年到2025年，宁德时代将为Fisker的Ocean电动SUV提供两种不同的电池组：磷酸铁锂电池(LFP)和镍锰钴三元锂电池(NMC)。宁德时代为Fisker初始供应的电池容量超过5 GWh。如果Ocean后期增产，宁德时代可能会增加电池供应。为了满足Ocean SUV的需求，Fisker和宁德时代也会优化电池组结构。目前，两家公司正在进行广泛的测试和验证，包括电池组和车辆。

5.2. 新能源汽车

总营收1065亿！31家电池新能源产业链科创板上市公司前三季度业绩亮眼。据上交所官网发布的消息，2021年前三季度，科创板上市公司合计实现营业收入4839.57亿元，同比增长45.08%；归母净利润630.20亿元，同比增长64.01%；扣非归母净利润507.96亿元，同比增长39.25%。营业收入方面，九成公司实现营收增长，

38 家公司实现收入翻番。净利润方面，七成公司实现归母净利润增长，80 家公司增幅在 100%以上，最高达 290 倍。据电池网粗略统计，目前电池新能源产业链科创板上市公司已达 31 家。其中，设备公司数量占比近半，达 14 家；其次为正极材料及前驱体公司，总计 6 家。此外，电池公司有 5 家，其他细分领域公司 6 家。市场高景气下，电池新能源产业链公司扩产积极性提升，融资紧迫感也在加强，而科创板则是国内较为便捷的融资渠道之一，可以预见，未来电池新能源产业链科创板大军将迎来大幅扩员。

宝马三季度净利涨 42.4%，正稳步推进电气化。据外媒报道，11 月 3 日，德国汽车制造商宝马第三季度净利润为 25.8 亿欧元(29.9 亿美元)，同比增长 42.4%。宝马在第三季度继续表现出高水平的盈利能力，第三季度的营收、税前利润和净利润均达到创纪录水平。宝马优秀的业绩表现归功于其有利的产品组合、积极调整新车定价以及稳定的二手车价格。宝马集团第三季度营收达到 274.71 亿欧元，同比增长 4.5%；前三季度的营收增长更为显著，达到 828.31 亿欧元，同比增长 19.2%。宝马集团还预计，今年该公司宝马、MINI 和劳斯莱斯品牌的汽车销量将稳步增长，汽车部门的全年息税前利润率将在 9.5%至 10.5%之间，而此前的预期为 7%至 9%。

特斯拉发布新家用充电桩 可为其他品牌汽车充电。据外媒报道，特斯拉发布了全新的家用壁挂式电动汽车充电桩，与前代产品不同的是，新的设备并非只能给特斯拉电动汽车充电，全新的 J1772 第二代壁挂式充电桩可以兼容所有电动汽车。新的充电桩可以兼容市场上几乎所有电动汽车。第二代家用充电桩的价格为 415 美元，可以提供高达 40A 或 9.6 千瓦的输出功率。而且，第二代充电桩还符合 30%的联邦税收抵免激励条件，可以进一步降低消费者的购买成本。目前特斯拉正在汽车领域内扩大自己的影响力，并且正在生产新的产品，以满足全球消费者对电动汽车的需求。作为电动汽车行业的领先者，特斯拉有着较高的知名度，他们可以利用这一优势推出更多的配件产品，帮助车主获得更好的电动汽车使用体验，而不是仅仅为客户提供车辆。

9 月全球 Top 20 电动车榜单：中国电动车占据 12 个席位，雷丁芒果首上榜。9 月份，全球电动汽车注册量同比增长近一倍（98%），达到创纪录的 685,881 辆，较 6 月份创下的销量记录提升 16%。当月，全球电动车市场份额为 10.2%，为首次实现两位数份额，创历史新高。其中，纯电动车的表现（51.2 万辆）继续优于插电式混合动力汽车，占电动车总销量的 75%，占 9 月全球汽车市场 7.6%的份额，较上月提升 2.2 个百分点。9 月，特斯拉品牌好似使出了“洪荒之力”，电动车交付量达到创纪录的 143,143 辆，几乎是第 2 名比亚迪的两倍，也因此从比亚迪手中夺回销冠。不过比亚迪也在继续发力，当月电动车交付量同样创新高，达 70,236 辆。未来，全球电动车市场的发展在很大程度上取决于新冠疫情的发展、经济复苏以及芯片和电池的短缺情况，但无论发生什么，电动车的市场份额都将继续上升。当前，许多传统车企均优先考虑电动车产品而非燃油车型，因为它们需要进入快速增长的电动车市场，以确保未来在基于纯电动车的汽车市场能够生存。

5.3. 智能网联

研究人员利用交通图像数据集训练 AI 提升自动驾驶汽车的感知能力。自动驾驶汽车想要安全地行驶，就需要“了解”周围的事物。自动驾驶汽车面临的主要挑战之一是根据“看到”的周围事物，得出正确结论，从而预测意外情况。自动驾驶汽车可以利用现有的交通状况图像进行练习，从而学习这一能力。据外媒报道，埃因霍温

理工大学 (TU/e) 研究人员 Panagiotis Meletis 将各种交通图像集合在一起, 可提升自动驾驶汽车的感知能力。

腾讯智慧出行业务版图升级: 助力产业全链路数字化升级, 服务用户全生命周期。 11月4日, 在 2021 腾讯数字生态大会·智慧出行论坛上, 腾讯公布了全新升级的智慧出行业务版图, 重磅发布智能座舱、自动驾驶、数字营销、出行服务、汽车云数字化解决方案等涵盖产业链各环节的产品及解决方案, 助力汽车出行产业全链路数字化升级, 为用户全生命周期提供数字化服务, 实现“以人中心”的数字化转型。在驾驶方面, 腾讯推出了专为人车共驾设计的新一代地图——腾讯智驾地图, 实现高精地图、ADAS 地图、SD 地图的数据同源“一张图”, 可支持车道级的精准导航。腾讯一直致力于帮助汽车产业构建一张数字化的“网”, 连接出行产业上下游合作伙伴, 打通产业全链路的数字通路, 构建连接用户全生命周期的服务运营模式。

“中国软件+中国芯”普华基础软件与芯驰科技达成战略合作。 11月1日, 普华基础软件股份有限公司(以下简称“普华基础软件”)与南京芯驰半导体科技有限公司(以下简称“芯驰科技”)签署战略合作协议, 未来双方将发挥各自技术、业务与资源优势, 在车规芯片、操作系统、基础软件等领域展开合作。根据协议, 双方将基于芯驰科技的国产高可靠、高性能车规级芯片和普华基础软件自主车用软件技术开展深度合作, 打造自主可控、高性价比的智能驾驶、中央网关、智能座舱三大核心应用, 并在行业内进行合作推广。

吉利 7nm 车规级 SOC 芯片正式发布, 将于 2022 年量产。 10月31日, 在“智能吉利 2025”大会上, 吉利汽车公布, 吉利芯擎科技自研、采用了车规级 7nm 工艺的智能座舱芯片 SE1000 在完成车规级认证后, 将于明年正式量产, 这将成为中国第一颗 7nm 制程的车规级 SOC 芯片。吉利汽车集团 CEO 淦家阅表示: “这颗芯片, 只有 83 平方毫米, 但里面却集成了 87 层电路, 88 亿颗晶体管, 一次性点亮。打一个不恰当的比喻, 相当于在指甲盖上那么大的地方, 建了 88 亿个房间, 上面还盖了 87 层楼, 这是中国第一颗 7 纳米制程的车规级 SOC 芯片。按照规划, 在 7nm SOC 芯片之后, 吉利还会在 2024 到 2025 年陆续推出 5nm 的车载一体化超算平台芯片, 以及高算力自动驾驶芯片, 算力达到 256TOPS, 满足 L3 智能驾驶的需求。同时, 通过多芯组合, 算力可拓展, 可满足更高级别自动驾驶的算力需求。”

5.4. 新车速递信息

表 3: 一周新车

生产厂商	车型	类型	级别	厂商指导价	详情
上汽通用	探界者	SUV	B	16.99-23.99	改款
江汽集团	思皓 E10X	HB	A00	3.99-7.64	新增
长城汽车	哈弗 M6 PLUS	SUV	A	7.19-9.29	新增
广汽丰田	赛那	MPV	B	30.98-40.58	新增
长城汽车	哈弗 H6S	SUV	A	13.89-15.99	新增
长城汽车	哈弗 H6S 混动	SUV	A	15.49-16.49	新增
广汽埃安	Aion Y	SUV	A	10.46-15.76	改款
天津一汽丰田	威驰	NB	A0	7.38-9.48	新增

资料来源: 乘联会, 汽车之家, 浙商证券研究所

图 26：探界者



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 27：思皓 E10X



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 28：哈弗 M6 PLUS



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 29：赛那



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 30：哈弗 H6S



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 31：哈弗 H6S 混动



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 32: Aion Y



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

图 33: 威驰



资料来源：汽车之家，浙商证券研究所

6. 风险提示

芯片供应低于预期；新能源车销量不及预期；原材料价格大幅上涨。

股票投资评级说明

以报告日后的 6 个月内，证券相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，定义如下：

- 1、买入：相对于沪深 300 指数表现 +20% 以上；
- 2、增持：相对于沪深 300 指数表现 +10% ~ +20%；
- 3、中性：相对于沪深 300 指数表现 -10% ~ +10% 之间波动；
- 4、减持：相对于沪深 300 指数表现 -10% 以下。

行业的投资评级：

以报告日后的 6 个月内，行业指数相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，定义如下：

- 1、看好：行业指数相对于沪深 300 指数表现 +10% 以上；
- 2、中性：行业指数相对于沪深 300 指数表现 -10% ~ +10% 以上；
- 3、看淡：行业指数相对于沪深 300 指数表现 -10% 以下。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重。

建议：投资者买入或者卖出证券的决定取决于个人的实际情况，比如当前的持仓结构以及其他需要考虑的因素。投资者不应仅仅依靠投资评级来推断结论

法律声明及风险提示

本报告由浙商证券股份有限公司（已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格，经营许可证编号为：Z39833000）制作。本报告中的信息均来源于我们认为可靠的已公开资料，但浙商证券股份有限公司及其关联机构（以下统称“本公司”）对这些信息的真实性、准确性及完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不发生任何变更。本公司没有将变更的信息和建议向报告所有接收者进行更新的义务。

本报告仅供本公司的客户作参考之用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。

本报告仅反映报告作者的出具日的观点和判断，在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议，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。对依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及/或其关联人员均不承担任何法律责任。

本公司的交易人员以及其他专业人士可能会依据不同假设和标准、采用不同的分析方法而口头或书面发表与本报告意见及建议不一致的市场评论和/或交易观点。本公司没有将此意见及建议向报告所有接收者进行更新的义务。本公司的资产管理公司、自营部门以及其他投资业务部门可能独立做出与本报告中的意见或建议不一致的投资决策。

本报告版权均归本公司所有，未经本公司事先书面授权，任何机构或个人不得以任何形式复制、发布、传播本报告的全部或部分内容。经授权刊载、转发本报告或者摘要的，应当注明本报告发布人和发布日期，并提示使用本报告的风险。未经授权或未按要求刊载、转发本报告的，应当承担相应的法律责任。本公司将保留向其追究法律责任的权利。

浙商证券研究所

上海总部地址：杨高南路 729 号陆家嘴世纪金融广场 1 号楼 25 层

北京地址：北京市东城区朝阳门北大街 8 号富华大厦 E 座 4 层

深圳地址：广东省深圳市福田区广电金融中心 33 层

上海总部邮政编码：200127

上海总部电话：(8621) 80108518

上海总部传真：(8621) 80106010

浙商证券研究所：https://www.stocke.com.cn