



信达证券
CINDA SECURITIES

Research and
Development Center

汽车行业周报（2022.8.15-8.21）：政策拉动效果持续，乘用车市场零售同比增长超 20%

汽车

2022 年 08 月 21 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

汽车行业周报 (8.15-8.21): 政策拉动效果持续, 乘用车市场零售同比增长超 20%

2022 年 08 月 21 日

本期内容提要:

- **本周汽车板块涨幅居中。**本周 (8.15-8.19) 汽车板块上涨 0.36%, 居中信一级行业第 10, 跑赢沪深 300 (-0.96%) 指数 1.31pct, 跑赢上证指数 (-0.57%) 指数 0.93pct。摩托车及其他板块表现较好。本周摩托车及其他 II 上涨 3.71%, 汽车零部件 II 上涨 0.89%, 乘用车 II 下跌 0.11%, 商用车下跌 1.61%, 汽车销售及服务 II 下跌 2.60%。**个股方面**, 乘用车板块比亚迪、江淮汽车涨幅靠前, 分别上涨 2.39%、1.84%; 商用车板块 ST 曙光涨幅靠前, 涨幅达 27.30%; 零部件板块共 14 只个股周涨幅超 10%, 其中西菱动力、蓝黛科技涨幅靠前, 分别上涨 27.61%、23.93%。
- **政策拉动效果持续, 乘用车市场零售同比增长超 20%。**8 月 1-14 日, 乘用车市场零售 61.5 万辆, 同比+23%, 较上月同期+5%; 乘用车批发 60.2 万辆, 同比+25%, 较上月同期-2%。车购税减半政策的效果在政策启动前期的 6 月较突出, 随后进入平稳的政策实施中期, 政策拉动消费的效果环比初期减弱, 叠加 7 月的市场淡季, 8 月初的休假期同比增速较 7 月放缓。消费信心通过政策的推动引导+厂商的促销刺激+经销商的终端优惠降库等得到促进, 由于政策能够显著提振消费信心, 因此车市零售仍是同比较高速增长。
- **车企公布 7 月销量数据, 比亚迪销量表现亮眼。**传统车企方面, 广汽集团 7 月销售汽车 22 万辆, 同比+22%; 上汽集团 7 月销售汽车 50 万辆, 同比增长 44%; 比亚迪 7 月总销量为 16 万辆, 同比+222%; 长安汽车 7 月销售汽车 20 万辆, 同比+11.15%, 长城汽车 7 月销售汽车 10 万辆, 同比+11.32%; 吉利汽车 7 月销售汽车 12.3 万辆, 同比+24%。**造车新势力方面**, 广汽埃安 7 月销量 25033 辆, 同比+138%; 零跑汽车 7 月销量 12044 辆, 同比+177%; 小鹏汽车 7 月销量 11524 辆, 同比+43%; 理想汽车 7 月销量 10422 辆, 同比+21%; 蔚来汽车 7 月销量 10052 辆, 同比+27%; 赛力斯 7 月新能源汽车销量 13291 辆, 同比+317%; 极氪汽车 7 月交付新车 5022 辆, 环比+16%; 哪吒汽车 7 月销量 14037 辆, 同比+134%。
- **本周上游原材料价格小幅下跌。**铜均价周环比-0.38%, 铝均价周环比-0.75%, 天然橡胶均价周环比+0.38%, 冷轧板均价周环比-1.35%, 聚丙烯均价周环比-2.16%, 碳酸锂均价周环比+0.63%。
- **投资建议:**在复工复产+政策周期刺激下, 汽车行业需求有望于疫情后回补, 行业拐点向上时刻或已经来临, 6 月起已逐步迈入供需两旺阶段, 下半年汽车产销增速有望持续上行, 叠加原材料价格或逐步企稳回落, 汽车板块利润率、ROE 有望反转向上。建议关注两大主线:
 - 1、β 复苏: 受益于政策拉动、行业景气度向上的强 β 龙头, 整车—

【长安汽车、长城汽车、广汽集团、上汽集团】等；零部件—【福耀玻璃、星宇股份、华域汽车】等。

2、α成长：在智能化电动化领域布局较多，有望穿越周期获得成长的细分赛道龙头，如：（1）整车：处于强产品周期，在手订单充沛，产能有望爬坡的【比亚迪】。（2）零部件：优选产品技术不断升级、单车价值量保持增长、渗透率持续提升的智能电动优质赛道：①智能座舱【德赛西威、均胜电子、常熟汽饰、华阳集团】②线控底盘【伯特利、中鼎股份、保隆科技、拓普集团】；③一体化压铸【广东鸿图、文灿股份、爱柯迪】；④热管理【银轮股份】⑤电机电控【欣锐科技、英博尔】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 本周汽车板块涨幅居中，摩托车及其他板块表现较好	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	8
3.1 本周重点公司公告	8
3.2 重点公司上半年业绩预计	9
4、 数据跟踪	9
4.1 部分车企 7 月销量	9
4.2 8 月乘用车市场周度数据	10
4.3 原材料：价格小幅下跌	11
4.4 本周人民币兑美元贬值，兑欧元升值	13
5、 新车上市情况	14
5.1 本周新车型发布一览	14
6、 近期重点报告	14
7、 行业评级	20
8、 风险因素	21

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：本周行业公司公告	9
表 3：重点公司上半年净利润预计（单位：亿元）	9
表 4：8 月乘联会口径日均零售/日均批发情况概览（单位：辆）	11
表 5：本周乘用车上市新车一览	14

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 4：8 月乘联会口径日均零售概况	11
图 5：8 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

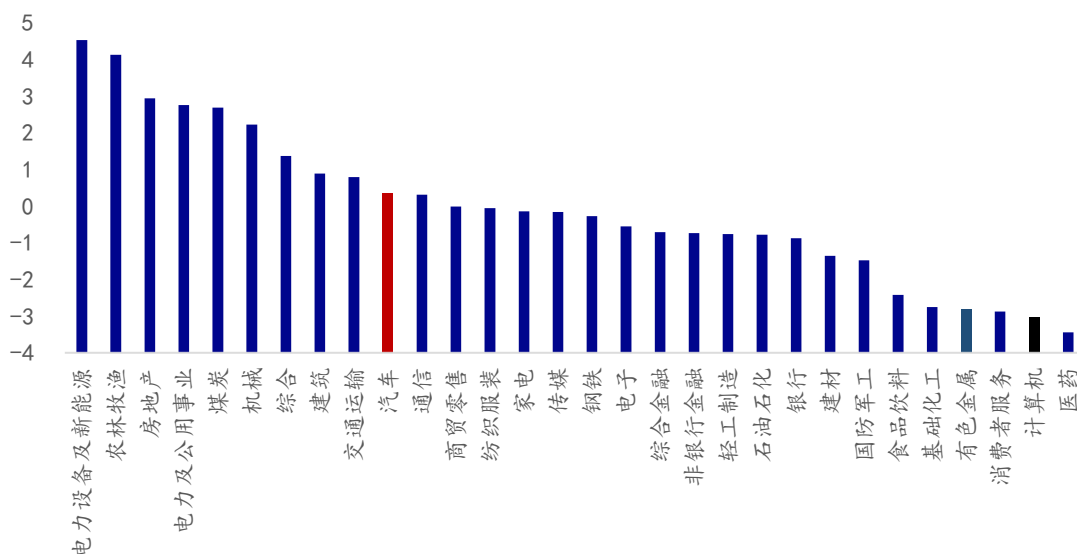
1.1 本周汽车板块涨幅居中，摩托车及其他板块表现较好

本周汽车板块涨幅居中。本周（8.15-8.19）汽车板块上涨 0.36%，居中信一级行业第 10，跑赢沪深 300（-0.96%）指数 1.31pct，跑赢上证指数（-0.57%）指数 0.93pct。

摩托车及其他板块表现较好。本周摩托车及其他Ⅱ上涨 3.71%，汽车零部件Ⅱ上涨 0.89%，乘用车Ⅱ下跌 0.11%，商用车下跌 1.61%，汽车销售及服务Ⅱ下跌 2.60%。

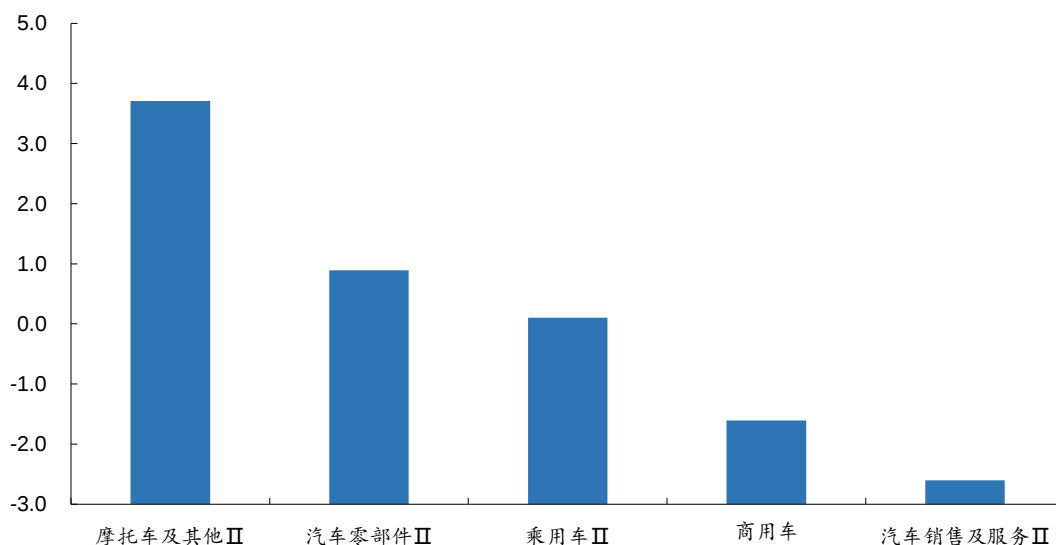
个股方面，乘用车板块比亚迪、江淮汽车涨幅靠前，分别上涨 2.39%、1.84%；商用车板块 ST 曙光涨幅靠前，涨幅达 27.30%；零部件板块共 14 只个股周涨幅超 10%，其中西菱动力、蓝黛科技涨幅靠前，分别上涨 27.61%、23.93%。

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	002594. SZ	比亚迪	2.39	零部件	603286. SH	西菱动力	27.61
	600418. SH	江淮汽车	1.84		605228. SH	蓝黛科技	23.93
	600104. SH	上汽集团	-0.73		603586. SH	旭升股份	22.21
	601127. SH	小康股份	-0.89		603768. SH	德宏股份	21.36
	600733. SH	北汽蓝谷	-1.91		002536. SZ	福立旺	21.09
商用车	600303. SH	ST 曙光	27.30		603306. SH	登云股份	14.62
	000868. SZ	安凯客车	5.33		301160. SZ	隆基机械	13.42
	603611. SH	诺力股份	4.67		603701. SH	爱柯迪	12.78
	000800. SZ	一汽解放	3.40		002553. SZ	ST 众泰	12.50
	000957. SZ	中通客车	2.74		300863. SZ	隆盛科技	12.12

资料来源：Wind，信达证券研发中心

2、行业要闻

2.1 国际快讯

SK 向电动汽车充电企业 Atom Power 投资 1 亿美元。韩国 SK 和来自美国北卡罗来纳州的初创企业 Atom Power 在 8 月 18 日宣布，SK 已经向 Atom Power 投资了 1 亿美元，后者旨在通过新的硬件和软件提升电动 Atom Power 汽车充电体验首席执行官 Ryan Kennedy 表示，该公司已经开发出一种数字断路器，为电动汽车充电（特别是商业车队运营商和多户住宅的管理者）提供更多的控制、灵活性和可靠性。（来源：盖世汽车）

引擎数据造假，日野汽车遭 4 家美国企业起诉。12 日，日野汽车称 4 家美国企业以日野汽车引擎数据造假带来损害为由，把日野汽车美国子公司以及日野汽车的母公司丰田汽车一同告上了美国法庭，并要求支付超过 500 万美元的赔偿金。正是在北美发现引擎数据造假之后，日野汽车才把调查范围扩大到日本国内，由此揭开了这桩造假行为长达近 20 年的丑闻。日野在日本国内生产的车辆中，至少有 56 万多辆与问题引擎有关，问题车辆暂时没有涉及中国市场。据报道，由于相关引擎已被日本国土交通省撤销了生产销售许可，导致该

公司除小型卡车以外的所有车型目前全部停止出货，规模达到日野汽车日本国内销量的53%。（来源：央视财经）

Lyft 和 Motional 推出基于 IONIQ 5 的自动驾驶出租车服务。8月16日，拼车公司 Lyft 和自动驾驶技术公司 Motional 宣布推出基于现代纯电动车 IONIQ 5 的自动驾驶出租车，将在 Lyft 拉斯维加斯运营网络上提供完全无人驾驶出租车服务。IONIQ 5 自动驾驶出租车的推出尤其具有突破性，因为它是第一款进入 Lyft 叫车网络的纯电动自动驾驶汽车。Motional 首席执行官兼总裁 Karl Iagnemma 表示：“Motional 和 Lyft 在 L4 级自动驾驶汽车的广泛商业化方面有着明确的道路。多年来，我们在商业运营方面一直处于行业领先地位，今天推出的 IONIQ 5 自动驾驶出租车表明，我们有望在明年提供完全无人驾驶服务。拉斯维加斯的乘客现在可以体验 Motional 的 IONIQ 5 自动驾驶汽车，这将使该服务成为现实。通过与现代汽车的战略合作伙伴关系，IONIQ 5 AV 完全为无人驾驶叫车服务定制，同时保持了车辆屡获殊荣的舒适性和设计。”（来源：盖世汽车）

通用因安全带缺陷在美国召回 484,155 辆 SUV。盖世汽车讯，通用将在美国召回 484,155 辆 SUV，原因是该公司在这些车辆的第三排座椅发现了一个未适当铆接的安全带组件。NHTSA 表示，受本次召回影响的车型均为 2021 至 2022 款。美国高速公路交通安全管理局（NHTSA）的报告显示，第三排座椅安全带组件的不当铆接可能导致安全带不能正确约束乘员，增加受伤的风险。报告称：“供应商制造厂的操作人员可能没有正确遵循制造流程，无意中错过了铆钉成型操作。”通用的供应商已经于 7 月在其制造过程中增加了对铆钉头的光学扫描，以防止继续出现此缺陷。（来源：盖世汽车）

伟巴斯特收购卢森堡玻璃制造商 Carlex。马盖世汽车讯 8 月 18 日，移动出行领域全球系统合作伙伴伟巴斯特（Webasto）收购了位于卢森堡格雷文马赫（Grevenmacher）的 Carlex Glass Luxembourg SA。该厂址负责生产乘用车玻璃元件，并拥有众多国际汽车制造商客户。此前，Carlex Glass Luxembourg SA 隶属于位于美国田纳西州纳什维尔（Nashville）的 Carlex Glass America LLC。伟巴斯特 SE 管理委员会主席 Holger Engelmann 博士强调说：“向我们的玻璃制造工厂投资是加强最畅销业务部门，以及整个伟巴斯特集团竞争力的重要战略步骤。”（来源：盖世汽车）

2.2 国内速递

华为与中汽中心签署智能车载光业务深化合作协议，携手推出智能车载光系列产品。华为光应用领域总裁黄志勇表示，华为将 20 多年积累的光技术创新地与汽车工业融合，快速推出 AR-HUD、智能车灯、智能光显等智能车载光系列产品，致力于将华为为最好的光技术带入每一辆车。此次华为与中汽中心的跨界合作，意味着双方将建立长期、稳定、快速的合作交流机制，充分发挥中汽中心在汽车标准全价值链方面的综合优势，以及华为在车载光领域的技术优势，整合中国汽车产业优势资源，打开更加广阔的市场空间（来源：第一电动网）

拓普集团拟 25 亿元在安徽扩产新能源车零部件。8 月 18 日晚间，拓普集团公告，与安徽省寿县新桥国际产业园管委会签署了《项目协议书》。公司拟在寿县新桥国际产业园投资 25 亿元分期建设新能源汽车核心零部件生产基地。主要生产轻量化底盘、一体化车身及内饰系统等新能源汽车关键产品。拓普集团称，工厂建在寿县新桥国际产业园区区位优势明显，距离相关客户较近，可以提升公司快速响应能力，有效降低生产和运输成本。当前轻量化底盘系统产能完全饱和，该工厂能够有效解决客户需求，缓解公司订单及产能需要。（来源：新浪财经）

中化国际扬州 ABS 改性材料工厂投运，总投资约 5 亿元。8 月 18 日，化工央企中化国际（控股）股份有限公司（中化国际，600500）位于扬州的 ABS 改性材料工厂开业投运。新工厂位于中化仪征新材料产业园，总投资约 5 亿元，分二期规划建设 5.6 万吨/年 ABS 和 PC 类改性材料产能，由中化国际全资子公司中化工程塑料（扬州）有限公司运营。本次投入运营的一期项目投资额 2.1 亿元，于 2021 年 4 月开工建设，拥有 2.4 万吨/年 ABS 改性材料产能。二期 3.2 万吨产能计划于 2023 年投产。ABS 是由丙烯腈、丁二烯和苯乙烯组成的三元共聚物，具有强度高、韧性好、易加工成型、易着色等优点，是目前产量最大，应用最广泛的聚合物之一。目前，中国 ABS 树脂产能接近 500 万吨，但仍有年均 200 万吨左右需求量需要依赖进口，且 ABS 聚合核心技术有待突破。（来源：澎湃新闻）

因制动系统存安全隐患 斯巴鲁召回 42551 辆进口傲虎、力狮等车。斯巴鲁汽车（中国）有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求，向国家市场监督管理总局备案了召回计划。自 2022 年 10 月 10 日起，召回部分进口傲虎、力狮、XV 系列汽车，共计 42551 辆。本次召回范围内部分车辆因电子驻车制动转接器线束接头的材质容易吸收水分，接头可能受到融雪剂腐蚀等影响而开裂、松动，导致制动报警灯点亮、电子驻车制动无法启动或解除，存在安全隐患。（来源：中国网汽车）

比亚迪拟投资 285 亿于宜春建动力电池及锂矿项目。8 月 15 日，宜春市政府对外宣布，比亚迪拟在江西省宜春市投资 285 亿元，建设年产 30GWh 的动力电池项目，年产 10 万吨电池级碳酸锂及陶瓷土（含锂）矿采选综合开发利用生产基地项目。比亚迪动力电池项目落户宜春市与当地拥有丰富的锂云母资源有关。”8 月 17 日，伊维经济研究院研究部总经理吴辉在接受《每日经济新闻》记者采访时表示，宜春市非常重视以其资源为导向打造锂电新能源全产业链。江西宜春拥有世界最大的锂云母矿，可利用氧化锂储量 260 万吨，占全国总量的 37.6%，被誉为“亚洲锂都”。目前，宁德时代、国轩高科、赣锋锂业等国内锂电池龙头企业皆已在当地布局。（来源：每日经济新闻）

线控底盘系统公司格陆博宣布完成数亿元 pre-C 轮融资。近日线控底盘系统公司格陆博科技有限公司（以下简称“格陆博”）宣布完成数亿元的 pre-C 轮融资，本轮融资由企兴资本、和高资本、中信建投资本等联合投资，新鼎资本持续追加投资，此前获得过软银中国、达晨创投、百度风投等多家知名投资机构的投资。格陆博创始人刘兆勇表示，本轮融资完成后，格陆博将加快新产品全液压解耦式 GIBC（onebox）的生产，按计划 2022 年底达到量产规模；高性能线性电磁阀、液压单元 HCU、电控总成 EHC 等全自动生产线也将全部到位。同时，刘兆勇表示格陆博成熟产品 ABS/ESC 的订单已经增长到 100 万套量级，EPB 制动器总成订单也达到几十万套的量级。本次融资过后，格陆博将在 2022 年底前会投入 3 条全自动生产线，确保产品的供货能力。（来源：第一电动网）

广东 2022-2025 年拟推燃料电池车 1 万辆以上，多个氢能产业链企业筹备今明两年登陆资本市场。8 月 12 日，广东省发改委印发了《广东省加快建设燃料电池汽车示范城市群行动计划（2022-2025 年）》（以下简称“行动计划”）的通知。根据行动计划的目标，广东省到示范期末实现推广 1 万辆以上燃料电池汽车目标、年供气能力超过 10 万吨、建成加氢站超 200 座、车用氢气终端售价降到 30 元/公斤以下，大幅度提高燃料电池汽车的推广应用规模。（来源：每日经济新闻）

3、重点公司

3.1 本周重点公司公告

表 2：本周行业公司公告

公告时间	公司	公告类型	公告摘要
8 月 17 日	耐世特	半年报报告	耐世特汽车系统集团有限公司 1-6 月营业收入 121.9 亿元，同比增长 3.27%；归属股东的净利润 0.7 亿元，同比减少 86.60%；基本每股收益 0.03 元，同比减少 87.88%。
8 月 19 日	拓普集团	资金投向	2022 年 8 月 18 日，宁波拓普集团股份有限公司（以下简称“公司”）与安徽省寿县新桥国际产业园管委会签署了《项目协议书》（以下简称“协议书”）。公司拟在寿县新桥国际产业园投资人民币 25 亿元分期建设新能源汽车核心零部件生产基地。
8 月 18 日	爱柯迪	半年报报告	爱柯迪股份有限公司 1-6 月营业收入 18.3 亿元，同比增长 16.66%；归属股东的净利润 2.1 亿元，同比增长 7.51%；基本每股收益 0.25 元，同比增长 8.70%。
8 月 15 日	理想汽车	半年报报告	理想汽车 1-6 月营业收入 177.9 亿元，同比增长 112.65%；归属股东的净利润 6.5 亿元，同比增长 9.48%；基本每股收益-0.33 元，同比持平。
8 月 19 日	德赛西威	半年报报告	惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司 1-6 月营业收入 64.1 亿元，同比增长 56.93%；归属股东的净利润 5.2 亿元，同比增长 40.96%；基本每股收益 0.94 元，同比增长 40.30%。

资料来源：各公司公告，信达证券研发中心

3.2 重点公司上半年业绩预计

表 3：重点公司上半年净利润预计（单位：亿元）

上市公司	2022H1 预计	同比	2022Q1	同比	2022Q2 预计	同比
中国重汽	3.0 到 3.5	下降 65%-70%	1.8	下降 79%	1.2 到 1.7	下降 74%-82%
广东鸿图	2.2 到 2.3	增长 65%-75%	0.8	增长 4%	1.4 到 1.5	增长 75%-88%
小康股份	-17.6 到 -16.0	下降 125%-148%	-11.2	下降 86%	-6.4 到 -4.8	下降 353%-504%
泉峰汽车	-0.23 到 -0.19	下降 124%-129%	0.18	下降 63%	-0.41 到 -0.37	下降 226%-232%
一汽解放	1.65 到 1.85	下降 94%-95%	4.52	下降 74%	-2.87 到 -2.67	下降 118%-119%
江淮汽车	-7.07	下降 162%	-3.32	下降 289%	-3.75	下降 245%
北汽蓝谷	-22.0 到 -18.0	下降 1%-21%	-9.46	下降 12%	-12.5 到 -8.5	下降 30%-增长 11%
长城汽车	53.0 到 59.0	增长 50%-67%	16.32	下降 0.5%	36.7 到 42.7	增长 94%-126%
宇通客车	-0.8 到 -0.5	下降 134%-155%	-1.18	下降 7%	0.38 到 0.68	下降 73%-85%
比亚迪	28.0 到 36.0	增长 139%-207%	9.12	增长 78%	18.88 到 26.88	增长 45%-107%
文灿股份	1.36	增长 86%	0.79	增长 58%	0.57	增长 145%
长安汽车	50.0 到 62.0	增长 189%-259%	45.33	增长 430%	4.67 到 16.67	下降 51%-增长 75%
拓普集团	6.7 到 7.4	增长 45%-60%	3.99	增长 61%	2.71 到 3.41	增长 26%-59%
均胜电子	-1.1	下降 175%	-3.06	下降 206%	1.96	增长 238%
耐世特	-0.75	下降 113.4%				
爱柯迪	2.24	增长 9.27%	0.89	下降 18.17%	1.35	增长 40.87%
理想汽车	-6.29	下降 5.61%	-0.11	增长 96.98%	-6.18	下降 162.425
德赛西威	5.14	增长 39.41%	3.15	增长 38.00%	1.99	增长 41.71%

资料来源：Wind，各公司公告，信达证券研发中心

4、数据跟踪

4.1 部分车企 7 月销量

4.1.1 传统车企

广汽集团：7 月销售汽车 22 万辆，同比+22%，其中新能源汽车 2.7 万辆，同比增长 127%；1-7 月销售汽车 137 万辆，同比增长 14%，其中新能源汽车 14 万辆，同比+121%。

上汽集团：7 月销售汽车 50 万辆，同比增长 43.74%，其中新能源汽车 11 万辆，同比增长 118.07%；1-7 月销售汽车 274 万辆，同比增长 3.44%，其中新能源汽车 50 万辆，同比增长 44.89%

比亚迪：7 月总销量为 16 万辆，同比增长 222%；1-7 月销售新能源汽车 80 万辆，累计同比增长 292%。

长安汽车：7月销售汽车20万辆，同比增长11.15%，其中新能源汽车2.3万辆，同比增长84.21%。1-7月销售汽车132.7万辆，同比减少3.78%，其中新能源汽车10.8万辆，同比增长116.34%。

长城汽车：7月销售汽车10万辆，同比增长11.32%。1-7月销售汽车63万辆，同比减少9.15%。

吉利汽车：7月销售汽车12.3万辆，同比增长24%，其中新能源汽车3.2万辆，同比增长8%。1-7月销售汽车73.6万辆，同比增长1%。其中新能源汽车14.2万，同比增长387.32%。

4.1.2 造车新势力

广汽埃安：7月销量25033辆，同比+138%，环比+4%；1-7月累计销量125284辆，同比+135%。

零跑汽车：7月销量12044辆，同比+177%，环比+7%；1-7月累计交付77168辆，同比+185%。

小鹏汽车：7月销量11524辆，同比+43%，环比-25%；1-7月累计交付80507辆，同比+108%。

理想汽车：7月销量10422辆，同比+21%，环比-20%；1-7月累计交付70825辆，同比+45%。

蔚来汽车：7月销量10052辆，同比+27%，环比-22%；1-7月累计销量60897辆，同比+22%。

哪吒汽车：7月销量14037辆，同比+134%，环比+7%；1-7月累计销量77168辆，同比+184.6%。

AITO：7月销量7228辆，环比+3%；1-7月问界M5累计销量26348辆。

极氪汽车：7月交付新车5022辆，环比+16%。1-7月累计交付30039辆。

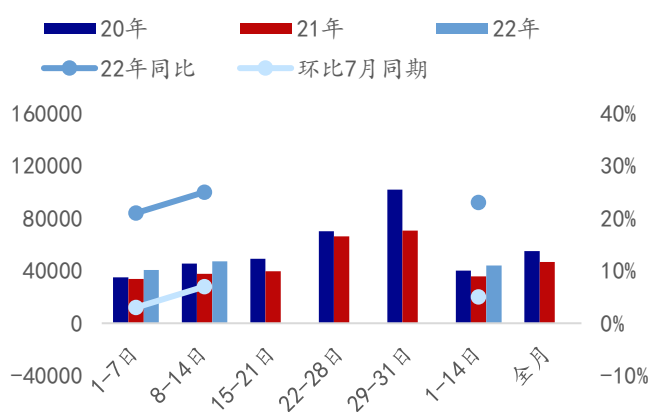
4.2 8月乘用车市场周度数据

政策拉动效果持续，乘用车市场零售同比增长超20%。8月1-14日，乘用车市场零售61.5万辆，同比+23%，较上月同期+5%；乘用车批发60.2万辆，同比+25%，较上月同期-2%。车购税减半政策的效果在政策启动前期的6月较突出，随后进入平稳的政策实施中期，政策拉动消费的效果环比初期减弱，叠加7月的市场淡季，8月初的休假期同比增速较7月放缓。消费信心通过政策的推动引导+厂商的促销刺激+经销商的终端优惠降库等得到促进，由于政策能够显著提振消费，因此车市零售仍是同比较高增长。

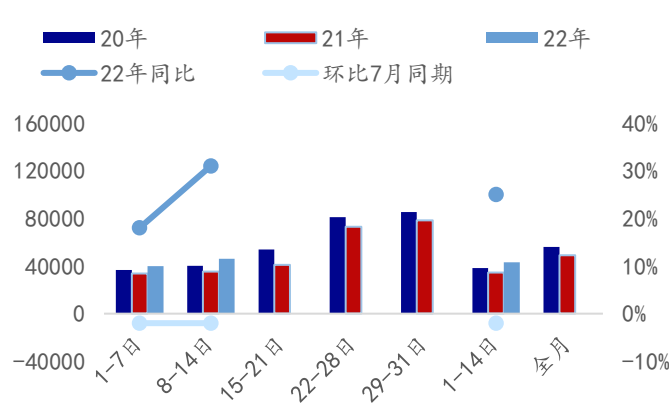
表 4：8 月乘联会口径日均零售/日均批发情况概览（单位：辆）

	1-7 日	8-14 日	15-21 日	22-28 日	29-31 日	1-14 日	全月
日均零售销量							
20 年	34999	45385	49151	70195	101811	40192	54953
21 年	33708	37673	39547	66183	70589	35691	46824
22 年	40645	47268				43957	
22 年同比	21%	25%				23%	
环比 7 月同期	3%	7%				5%	
日均批发销量							
20 年	36543	40172	53881	81037	85218	38358	56035
21 年	33788	35300	41065	73009	78180	34544	48925
22 年	39913	46123				43018	
22 年同比	18%	31%				25%	
环比 7 月同期	-2%	-2%				-2%	

资料来源：乘联会，信达证券研发中心

图 4：8 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 5：8 月乘联会口径日均批发概况


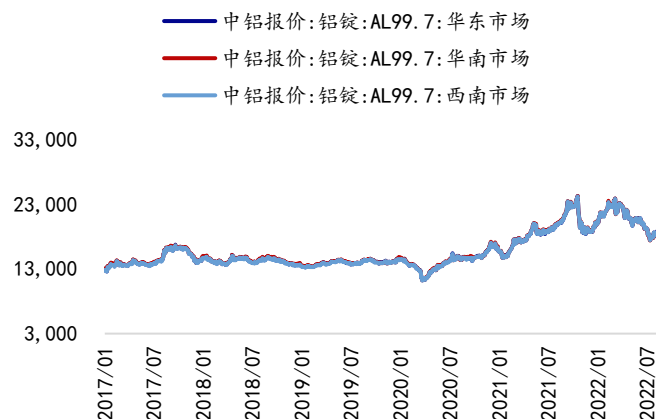
资料来源：乘联会，信达证券研发中心

4.3 原材料：价格小幅下跌

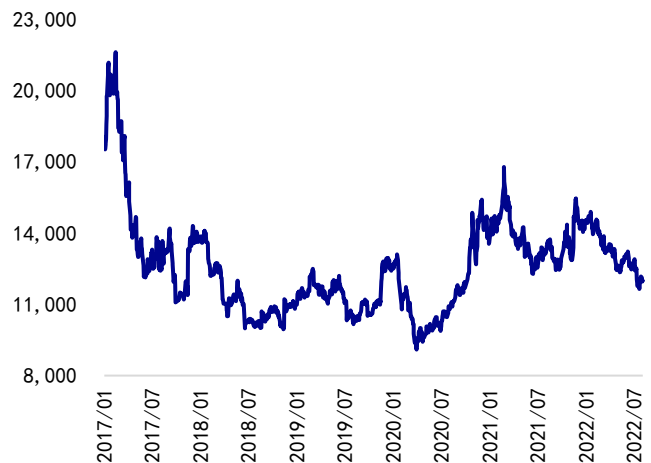
本周上游原材料价格小幅下跌。铜均价周环比-0.38%，铝均价周环比-0.75%，天然橡胶均价周环比+0.38%，冷轧板均价周环比-1.35%，聚丙烯均价周环比-2.16%，碳酸锂均价周环比+0.63%。

图 6：长江有色均价：铜

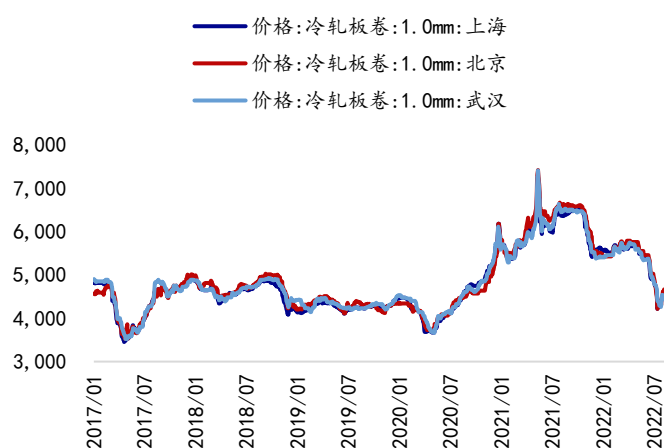

资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

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


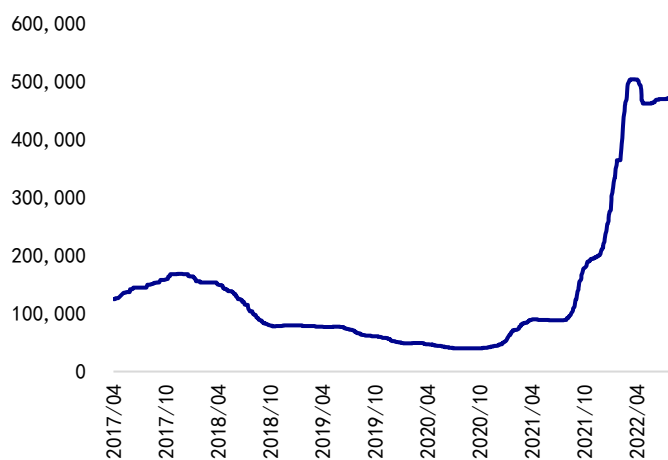
资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

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

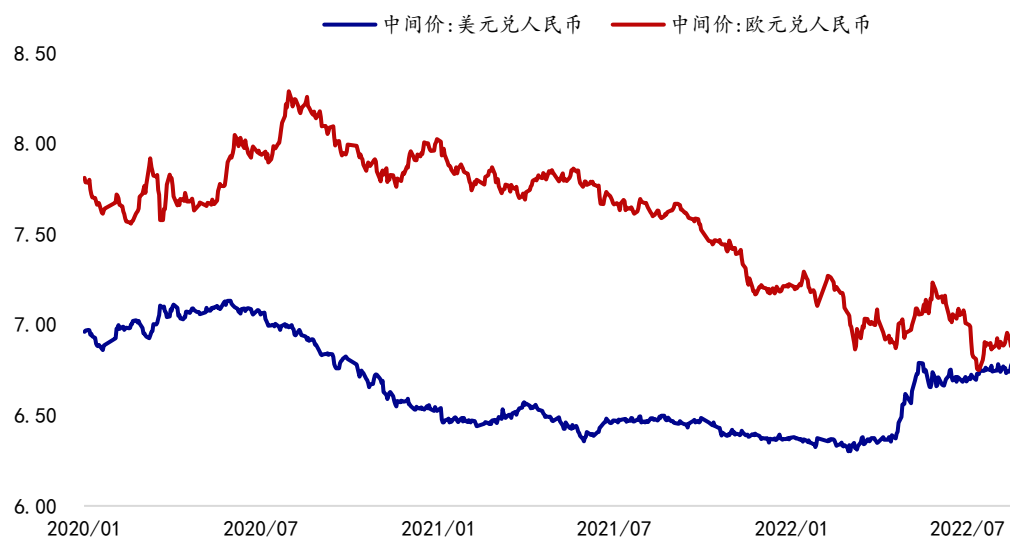

资料来源：Wind，信达证券研发中心。注：单位为元/吨

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 5：本周乘用车上市新车一览

序号	厂商	车型	上市时间	级别	动力类型	续航/动力	售价（万）	备注
	敏安汽车	敏微 ET1	8.15	微型车	纯电动	102	3.98	新款
	上汽通用五菱	五菱荣光新卡加长版	8.16	紧凑型车	汽油	1.5-1.8L	5.28-6.38	新款
	上汽通用五菱	五菱荣光小卡 EV	8.16	微卡	纯电动	290-296	11.38-11.78	新款
	上汽通用五菱	五菱荣光小卡加长版	8.16	微卡	汽油	1.5L	4.33-4.88	新款
	东风雪铁龙	雪铁龙天逸 BEYOND	8.16	紧凑型 SUV	汽油	1.6-1.8T	15.27-23.17	新款
	一汽红旗	红旗 E-QM5 PLUS	8.17	中型车	纯电动	605	12.28-16.58	新款
	SWM 斯威汽车	SWM 斯威大虎	8.18	中型 SUV	汽油	1.5L	5.99-7.89	新款
	北汽新能源	极狐 阿尔法 T	8.18	中型 SUV	纯电动	480-653	21.88-32.53	新款

资料来源：汽车之家，信达证券研发中心

6、近期重点报告

《信达证券线控底盘系列研究之二：空气悬架，国产替代加速，高端化电动化催生新需求》

空气悬架——结构复杂但可显著提升驾乘体验：汽车悬架是车架与车桥之间的一切传力连接装置的总称，可以保证车辆的正常行驶，使车轮在路面不平 and 载荷变化的运动状态下有理想的运动特性，保证汽车的操纵稳定性使汽车获得高速行驶的能力。由于消费者对汽车行驶的舒适性、操控性等要求逐渐增加，叠加汽车电动化智能化快速提升，汽车悬架正在由被动悬架向主动悬架升级。空气悬架结构较为复杂，由减震系统、气路系统、控制系统组成，但作为主动悬架，其优势显著：1) 可调节弹簧的弹性系数及减震器的阻尼系数；2) 无视自身载荷调节车身高度；3) 提升车辆通过性和行驶稳定性，改善驾乘体验等。

需求供给双轮驱动空悬渗透率提升：1) 需求端：消费升级+电动化趋势促自主品牌引入空悬系统：自主品牌寻求高端定位，旗舰车型开始搭载空悬系统，目前多数搭载空悬的自主品牌车型均价大约在 40 万元左右，近年新出搭载空悬车型价格已经下探至 30 万元。与

之相应的，国内汽车消费近几年持续升级，30 万元左右价格车型销量占比提升。且电动车因整备质量较重，单车车轴载荷增加，空气悬架为新能源车的最优方案，我们预计未来几年空悬配置增量将来自 25-35 万元价格区间的电动车型。2) 供给端：国产化进程加速空悬成本下降：国产化前空悬价值量较高，单车价值约 1.3 万元一套。目前国内自主供应商已开始布局空悬系统部件，部分公司已经开始批量供货，我们预计国产化后空悬单车价值量可达 8500 元，长期有望下降至 7500 元，空悬成本的下降将进一步促进其渗透率的提升。我们预计到 2025 年空悬市场空间 265.6 亿元，CAGR 为 30.1%。

自主供应商布局空悬，打破外资垄断格局：海外的空悬供应商多为老牌零部件集团，如大陆集团、威伯科、威巴克等，成立时间较早，与外资车企尤其是 BBA 等豪华品牌合作时间较久，绑定较深。但自主供应商目前已具备技术实力，空悬逐步走向国产化。中鼎股份通过收购国外空悬巨头 AMK 布局空气压缩机业务；拓普集团依靠自身 NVH 技术优势，已具备全套空悬系统的供应能力；保隆科技在空气弹簧领域有先发优势并正向减震器等细分领域开拓，同时传感器业务也已完善；天润工业空悬业务主要集中在商用车领域，正在向乘用车领域拓展；孔辉汽车是国内首家实现乘用车空悬系统量产的企业，其空悬产品已在岚图 FREE 上搭载供货。

投资建议：空气悬架作为豪华车型配置，随着自主品牌新能源车向高端化转型，配置车型售价有望向下渗透至 25-30 万元水平，叠加供给端国产化进程加速促成本下降，相应部件厂商将打开向上成长空间。我们建议关注具备空悬核心部件研发、设计和生产的供应商，分别为【中鼎股份】、【保隆科技】、【拓普集团】、【天润工业】、【孔辉汽车】。

风险因素：汽车销量不及预期；消费升级不及预期；空悬配置向下渗透不及预期；空悬部件国产化降本效果不及预期。

《汽车行业专题报告：小米造车进展公布，自动驾驶成为其第一突破点》

小米造车初亮相：以自动驾驶作为第一突破点。2022 年 8 月 11 日，小米集团 CEO 雷军在发布会上展示小米汽车的阶段性成果，并表示自动驾驶是汽车工业中最复杂的模块，不仅技术密度高且与安全高度相关，也是小米汽车的第一个突破方向。小米汽车计划采用全栈自研算法全力研发自动驾驶技术，发布会上小米汽车展示了其自动驾驶技术的相关进展，包括无保护场景自动掉头、事故车辆自动绕行、多车道路口自动左转、自动环岛绕行、斑马线礼让行人和自动泊车入位+机械臂自动充电。

小米造车大事回顾：计划于 2024 年上半年量产。2021 年 3 月雷军宣布小米首期投资为 100 亿元人民币，预计未来 10 年投资额 100 亿美元用于造车业务；2021 年 8 月小米集团收购自动驾驶公司深动科技，此外，小米在自动驾驶领域分别对纵目科技、禾赛科技、几何伙伴、爱泊车、黑芝麻芯片进行投资，涉及激光雷达、视觉传感器、自动驾驶解决方案、核心传感器等方面，总金额超过 20 亿元；2021 年 10 月雷军宣布预计小米汽车于 2024 年上半年正式量产；2022 年 8 月雷军在发布会上表示小米汽车第一阶段规划 140 辆自动驾驶测试车，陆续在全国进行研发验证工作，小米自动驾驶目标是 2024 年进入行业第一阵营。

“技术为本、性价比为纲、做最酷的产品”，小米汽车的入局有望进一步加速汽车电动智能化进程。企业跨界造车有三种路径，第一种是“帮助车企造好车”模式，代表企业是华为，聚焦 ICT 技术，通过与主机厂协作的方式，做智能汽车增量部件供应商，帮助车企造好车。第二种是“与传统车企携手造车”模式，代表企业是百度、腾讯、阿里，科技企业

提供软件和智能化技术，而传统车企则负责汽车制造。第三种是“独立造车”模式，例如小米、零跑（背靠大华集团）、恒大选择自己建厂造车，并将自身原有行业的优势成果拓展应用到汽车中。小米的三大铁律分别是“技术为本，性价比为纲，做最酷的产品”，再结合雷军做伟大公司的理想，我们认为小米汽车的入局将为国内汽车行业带来新的商业模式和前沿技术，也势必会给汽车行业注入新的活力。

投资建议：小米逐步建立以自动驾驶为核心的汽车技术与产业布局，目标推出高性价比的智能电动汽车，有望加速推动汽车产业电动智能化发展进程。我们持续看好汽车作为继智能手机之后最重要的移动智能终端，产业变革下本土汽车供应链崛起机遇。建议重点关注汽车电动化与智能化大赛道的相关方向：（1）细分零部件赛道：①智能座舱【德赛西威、均胜电子、常熟汽饰、华阳集团】②线控底盘【拓普集团、伯特利、中鼎股份、保隆科技】；（2）电动化赛道：①一体化压铸【文灿股份、广东鸿图、旭升股份、爱柯迪】②热管理【银轮股份】③电机电控【欣锐科技、英博尔】等。（3）整车赛道①自主品牌龙头【长安汽车、比亚迪、广汽集团、长城汽车、上汽集团】②造车新势力【蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车、零跑汽车、小米集团】等。

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。

《7月乘用车销量点评：淡季不淡，新能源汽车全年销量有望达到 650 万辆》

乘联会发布数据：7月乘用车批发销量 213.4 万辆，同比+40.8%，环比-2.5%；7月乘用车零售销量 181.8 万辆，同比+20.4%，环比-6.5%。

7月乘用车市场淡季不淡，头部自主品牌表现优异。7月乘用车批发销量 213.4 万辆，同比+40.8%，环比-2.5%；乘用车零售销量 181.8 万辆，同比+20.4%，环比-6.5%。分品牌看：

（1）自主品牌零售 85.0 万辆，同比增长 34.0%，环比增长 4.0%；（2）主流合资品牌零售 74.0 万辆，同比增长 10.0%，环比下降 9%；（3）豪华车零售 22.0 万辆，同比增长 14.0%，环比下降 28.0%。自主品牌在新能源市场获得明显增量，头部企业表现优异，比亚迪、长安汽车、吉利汽车和奇瑞汽车等传统车企品牌份额提升明显。上海车企产销增幅较强，体现产业稳工复产的效果突出。

新能源汽车销量超预期，我们预计全年销量有望超过 650 万辆。据乘联会，7月新能源乘用车批发 56.4 万辆，同比增长 123.7%，环比下降 1.1%，在车购税减半政策下，新能源车未受到影响，销量超预期，我们预计全年销量有望超过 650 万辆。其中纯电动批发销量 42.8 万辆，同比增长 109.0%；插电混动销量 13.6 万辆，同比增长 187.2%。厂商新能源批发销量突破万辆的企业有 16 家（环比持平，同比增 11 家），占新能源乘用车总量 83.4%。其中：比亚迪 16.2 万辆、上汽通用五菱 5.9 万辆、吉利 3.2 万辆、特斯拉 2.8 万辆、广汽埃安 2.5 万辆、奇瑞汽车 2.5 万辆、长安汽车 2.2 万辆、上汽乘用车 2.0 万辆、上汽大众 1.5 万辆、哪吒汽车 1.4 万辆、一汽大众 1.3 万辆、零跑 1.2 万辆、小鹏汽车 1.2 万辆、长城汽车 1.1 万辆、理想汽车 1.0 万辆、蔚来汽车 1.0 万辆。7月新能源车厂商批发渗透率 26.4%，同比提升 9.8 个百分点。其中自主品牌新能源车渗透率 45.9%，远高于主流合资品牌的 5.2%。

我们预计 8 月产销同比有望实现高增长。据中国汽车流通协会，7月汽车消费指数 81.6，同比+36.9%，环比+1.1%。随着汽车供应逐步恢复，7月经销商库存预警指数 54.4%，同比+2.1 PCT，环比+4.9 PCT。由于 2021 年 8 月的缺芯严重导致销量基数较低，我们预计今年 8 月产销同比有望实现高增长，可实现淡季不淡的良好局面。从供给端来看，7月燃油车市

场推出 44 款新车型，其中有 25 款符合消费升级的 2.0 升排量车型，占比 57%；而上半年的 2.0 升排量车型占比是 28%，有望推动车市实现较高的产销增量。目前油价持续高位，叠加各主流厂商的推广积极性处于高位，新能源车市场有望全面加速，尤其看好自主品牌高性价比电动车持续放量。

投资建议：8 月行业有望延续“淡季不淡”，随疫情控制日趋稳定，各地产能释放顺畅，20 余款符合 2.0 升排量新车型推出，金九银十旺季及政策刺激效力显现，同时新能源汽车有望超预期增长，汽车行业有望延续高景气。

风险因素：疫情反复；购置税刺激不及预期；经济增长不及预期；原材料价格上涨等。

《伯特利 (603596.SH)：布局线控底盘，本土制动龙头加速腾飞》

聚焦制动领域 20 年，发展线控底盘、智能化、轻量化业务。自 2004 年成立以来，伯特利推出盘式制动器、鼓式制动器、ABS、EPB、ESC 等制动产品，并于 2021 年量产 WCBS，形成机械制动与电控产品两大业务。2015 年至 2021 年，公司营业收入从 14.7 亿元增长至 34.9 亿元，年复合增速 15%；扣非归母净利润从 1.8 亿元增至 4.3 亿元，年复合增速 16%。随着公司 EPB、WCBS、轻量化零部件、ADAS 等产品加速落地量产，我们预计电控和轻量化业务将实现快速增长。与此同时，公司收购万达公司 45% 股权，前瞻性布局底盘转向业务，有望进一步打开成长空间。

驻车制动：国内 EPB 龙头，拓展市场、积极扩产，稳固行业地位。公司在 EPB 前装市场的市占率为 8.3%，仅次于博世、ADVICE 等海外大厂，为国内本土龙头。1) 市场开拓：2021 年公司新增 EPB 项目 83 个，随着新车型的量产下线，公司的 EPB 销量、市占率有望进一步提升。2) 积极扩产：公司预计 2022 年将分别 42 万套/年 EPB 钳体机加生产线、32 万套/年 EPB 支架机加生产线、20 万套/年双缸 EPB 卡钳组装机加生产线、50 万套/年 EPB 卡钳组装机加生产线。新项目及新产能将助力 EPB 业务持续成长。

行车制动：打破国外技术垄断，线控制动业务放量在即。伴随自动驾驶和线控制动技术突破，我国线控制动市场规模持续扩大，我们预计 2026 年我国线控制动市场规模可达 201 亿元，22 年至 26 年 CAGR 达 49.6%。当前受缺芯、疫情扰动等影响，主机厂从供应链安全角度出发，在部分关键零部件领域逐步向本土供应商开放，以公司为代表的本土线控产品技术已形成突破，公司推出的 WCBS 系统 (One-Box 方案) 已有多个车型批量生产，2022 第一季度新增 7 个线控制动项目，公司预计 2022 年将分别新增 30 万套/年 WCBS 总成组装机加生产线、60 万套/年 WCBS 阀体机加生产线，线控制动迎来快速发展时期。

轻量化+ADAS 逐步放量，有望成为公司新的业绩增长点。1) 轻量化业务：2019 年公司成为通用铸铝转向节的一级供应商，同年签订 7 年供货合同，预计全部供货车型单年度最高产量近 130 万辆，公司配套墨西哥工厂将于 2022 年投入运营并逐步提高产量；2) ADAS 业务：2019 年公司成立智能驾驶子公司，2021 年获得 9 个 ADAS 项目，我们预计年产 20 万套车载环境智能感知系统 (ADAS) 产业化项目将于 2022 年投入运营。

盈利预测与投资评级：综合考虑公司盘式制动器、轻量化汽车零部件、电控制动产品业务的技术实力、新产能与新客户等因素，我们预计公司 2022-2024 年归母净利润为 6.84、9.81、13.38 亿元，对应 PE 分别为 63.12/44.04/32.27 倍。参考可比公司估值水平，给予公司 2024 年 40 倍目标 PE，对应市值 535 亿元，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。

《旭升股份（603305.SH）：一体压铸新趋势，旭日东升夺先机》

专注于生产铝压铸零部件，汽车精密铝合金零部件龙头。2003 年至 2011 年，公司的主要业务是铝压铸工业件；2012 年之后，公司开始转型进军新能源汽车市场，逐步成为特斯拉的一级供应商。随着公司与特斯拉的合作越来越密切，同时拓展其他汽车客户，公司产品逐步丰富，汽车类产品覆盖新能源车核心三电系统。财务方面，公司目前处于业绩快速增长期：2019-2021 年，公司营业收入从 10.97 亿元增长至 30.23 亿元，整体保持快速增长的趋势，3 年 CAGR 为 40.20%。2019-2021 年及 2022Q1，公司归母净利分别为 2.07、3.33、4.13、1.20 亿元，同比增长-29.66%、61.10%、24.16%、33.33%。

上游成本持续回落，下游新能源车持续高增。公司位于铝合金铸造加工环节，产品主要用于新能源汽车的零部件，上游原材料主要为铝。今年三月以来国内外铝价持续回落，铝合金铸造成本显著降低。下游需求方面，“双碳”顶层逻辑推动汽车电动化进程，下游新能源车需求旺盛。各国积极推进碳中和政策，“双碳”目标成为全球共识，而能源供应结构中化石能源（煤炭、天然气、石油）占比较高，其中交通运输业是能源消费的重要行业。发电厂的能量转化效率和污染处理能源强于燃油车，电动车也更为环保，更加符合“双碳”目标的需要。

新能源汽车轻量化大势所趋，铝合金材料性价比优势突出。2020 年汽车工车的要求最高，要求 2025、2030、2035 年纯电动乘用车整车轻量化系数降低 15%、25%、35%。汽车轻量化材料中铝合金密度小，价格较低，是作为汽车轻量化比较有性价比的替代材料。市场空间来看，2018 年纯电动车单车铝用量为 128.4kg，整体渗透率为 31%，预计 2025 年单车铝用量为 226.8kg，整体渗透率达到 50%，2030 年单车铝用量进一步提升至 283.5kg，渗透率为 56%。我们根据汽车销量、单车用铝量以及汽车铝材价格相关假设，测算得到汽车铝材总规模从 2021 年的 1870 亿元增长至 2030 年的 3292 亿元，年复合增速为 10%，其中新能源汽车铝材 2030 年市场规模为 2033 亿。

一体化压铸已成铝合金工艺发展的必然趋势。汽车铝合金加工工艺分为铸造、锻造、轧制、挤压四个工艺，其中铝铸件的用量最高（占比约 77%）。另外，模具是汽车铝材压铸的重要组件，能够显著提高生产效率。汽车轻量化带动铝合金应用，传统高压压铸工艺是常用工艺，其中一体化压铸技术具有降低制造成本、减少零件个数、不需要热处理三个优势，以 Model Y 为例：采用一体化压铸技术之后 1) 总重量下降 30%，制造成本下降 40%；2) 零件数量较 model 3 减少 79 个，焊接点由 700-800 个降低至 50 个；3) 不需要进行热处理，制造时间由 1-2 小时缩短至 3-5 分钟。目前，随着特斯拉率先实现一体化压铸，蔚来、小鹏等厂商迅速跟进。

公司四大竞争优势显著。公司优势体现在 1) 产能加速布局，乘时代“新”浪。公司多次进行融资提升公司在汽车轻量化领域的业务规模，同时产能利用率持续高位，销量基本保持 25%以上增速。2) 旭升股份技术全面，能满足客户不同需求。公司同时掌握压铸、锻造、挤出三大铝合金成型工艺，可以生产新能源车不同类型产品，能够针对不同客户需求提供一站式轻量化解决方案。3) 深度绑定特斯拉，逐步拓展新客户。特斯拉为全球新能源汽车龙头，公司与特斯拉“幼时”相遇，共同成长，渊源深厚。并且公司由“点”到“线”，产品逐步下沉至其他客户比如采埃孚、长城汽车、LUCID 等。4) 公司自主研究基础材料配方及性能，打造全产业链最低成本。

盈利预测与投资评级：我们根据公司所在行业上下游发展情况、公司客户情况以及远期规

划，测算得到公司 2022-2024 年营业收入为 43.41、59.84、78.40 亿，归母净利润为 6.25、8.66、11.38 亿元，同比增长 51.3%、38.4%、31.4%，对应 PE 分别为 39/28/21 倍。我们考虑公司业绩高增速且估值水平低于同行业平均水平，给予公司“买入”评级。

风险因素：汽车销量不及预期风险、汽车轻量化政策落地不及预期风险、行业竞争加剧风险、原材料价格波动风险。

《均胜电子（600699.SH）：汽车安全+汽车电子龙头，智能化加速落地》

围绕汽车安全与汽车电子，整合优质资产实现全球化转型：公司成立于 2004 年，2011 年上市以来，先后收购了德国 PREH、德国 QUIN、美国 KSS 以及日本高田资产（除 PSAN 业务）等汽车安全与电子企业，实现全球化和转型升级；2021 年以来，设立智能汽车技术研究院和新能源研究院赋能智能电动业务发展。目前公司已形成智能座舱、智能驾驶、新能源管理和汽车安全系统等业务齐头并进的良好局面。2011 年至 2019 年，公司完成海外并购后带来公司营收的高增长，2020-2021 年因疫情、缺芯、原材料价格上涨，利润释放受一定程度影响；2022 年以来随着公司各业务整合持续推进，全球疫情与芯片短缺缓解，公司业绩有望反转向上的。

安全业务整合接近尾声，即将迎来盈利拐点：2016 年均胜收购 KSS 切入汽车安全市场，2018 年收购高田剑指全球汽车安全龙头。公司目前为全球第二大汽车安全供应商，并购之后受高田召回和疫情等影响，安全业务短暂承压，公司积极进行人员结构调整及产能关停整合，全球范围内的资源优化与整合已基本完成。相比最大竞争对手奥托立夫，公司安全业务毛利率、净利率表现仍有较大提升空间。除被动安全产品外，公司已量产电动安全带、顶棚式乘员气囊，以及驾驶员监控系统与智能方向盘等主动安全产品，与智能驾驶与智能座舱形成较强联动。

智能化加速落地，汽车电子业务静待开花：1) 需求拉动+架构演进，智能座舱加速落地。汽车智能化加速普及，智能座舱成为整车智能化核心，公司智能座舱业务可提供覆盖智能座舱域控制器、操作系统、人机交互、中间件和应用层算法的智能座舱整体解决方案，已全面配套大众；座舱域控制器牵手华为，深度研究共创，首款合作车型有望于 22Q4 量产，后续有望继续向华为 HI 产业链与其他自主品牌渗透。2) 智能驾驶布局开启，未来发展可期。智能驾驶正处在 L2 向 L3 跨越发展的关键阶段，公司定位智能驾驶领域的 Tier 1，开展从 L0 至 L4 级自动驾驶技术研发，涵盖域控制器、传感器、中间件和应用层算法等，包括行车和泊车诸多功能场景，目前能提供 L0 到 L2++ 的全栈式解决方案，并在 L2++ 至 L4 级取得重大进展。公司智能驾驶域控制器与 Ambarella、地平线等多家芯片厂商开启合作，2023 年初有望量产；智能传感器携手图达通深度合作，激光雷达产品已在蔚来 ET7 实现量产；虚拟仿真云平台建设完成，算力突破为产品量产赢得优势。3) 新能源汽车快速渗透，新能源管理系统前景广阔。新能源汽车产业高速发展，BMS 与车载功率电子为“小三电”关键技术。均胜普瑞的电池管理系统（BMS）产品处于业内领先地位，已具备 12V、48V、400V、800V 等全电压平台的 BMS 研发与制造能力，大众 MEB 平台订单放量交付；在高功率超级快充技术领域，普瑞量产产品包括多功能 DC/DC 电压转换器、充电升压模块和车载充电机（OBC）等，三合一的集成化、轻量化产品能帮助未来高压平台车型节省空间和降低成本。

盈利预测与投资评级：公司汽车安全业务并购 KSS 和高田后业绩短暂承压，整合接近尾声即将迎来盈利拐点；智能座舱业务携手华为，整体解决方案正加速落地；新能源管理系统

领域实现量产突破；智能驾驶布局稳步推进，打开中长期成长空间。我们预计公司 2022-2024 年归母净利润为 6.6、12.7、20.6 亿元，对应 PE 分别为 37/19/12 倍。参考可比公司估值水平，给予公司 2023 年 35 倍目标 PE，对应目标价 32.7 元，首次覆盖，给予“买入”评级。

风险因素：全球新冠疫情加剧、并购整合不及预期、芯片供给短缺加剧、新客户拓展不及预期

《汽车行业 22H2 展望：拨云见日，复苏起点》

汽车行业“至暗时刻”逐渐过去，“拐点时刻”或已到来。3 月以来的疫情冲击着我国汽车产业的核心地区——吉林、上海和广东等地，对汽车产业供应链产生严重影响。4 月国内汽车销量同比降幅达 47%，行业经历“至暗时刻”。5 月开始，广东、吉林疫情基本清零，上海疫情逐步得到控制，长三角汽车产业链陆续复工复产，5 月汽车产销降幅已大幅收展。6 月 1 日起上海开始全面恢复正常生产生活，汽车产业供给端有望持续恢复；叠加近期国家推出汽车购置税优惠、新能源汽车下乡等政策刺激汽车消费需求，汽车产业“拐点时刻”或已到来。

复工复产+政策刺激+疫情后需求集中释放，22H2 行业景气向上。对于汽车投资，板块超额收益往往发生在销量增速向上的高景气阶段。复盘此前两轮汽车消费刺激政策，购置税优惠政策效果显著，政策执行后汽车产销增速即拐点向上，产销恢复较快增长；在增速向上的高景气阶段，汽车板块兼具绝对收益及超额收益能力。本轮购置税优惠扩展至针对 $\leq 2.0L$ 乘用车，减征 5% 购置税，于 2022 年 6 月-12 月实行，普惠力度更强。我们按照 600 亿减征额度测算，政策可惠及 857 万辆车；加之地方放宽限购、换车补贴、汽车下乡、发放消费券等刺激政策，预计有望带来约 200 万辆的销售增量。此外，相比此前两轮车市，本轮车市最大问题在于供给约束（21 年芯片短缺、22 年疫情导致供应链中断），真实需求并不弱（新能源汽车市场火爆、终端折扣率较低、厂商库存水平较低可侧面印证，疫情后需求有望回补）。5 月汽车产销同比增速已确认向上拐点，6 月起行业有望加速复苏。

短周期把握强 β 复苏，中长周期关注高 α 成长。我们认为本轮行业强 β 周期有望维持半年以上，增速高点或出现在 23Q2，行情演绎过程有望沿“政策最受益 $\rightarrow$ 强 β 龙头 $\rightarrow$ 高 α 成长 $\rightarrow$ 回归优质公司”路径展开：（1）政策预期及前期落地阶段，阶段性减免 600 亿购置税将对燃油车市场有直接提振效果，受益标的如长安汽车、长城汽车、广汽集团、上汽集团等；（2）行业景气向上阶段，强 β 品种（行业龙头、市值大、估值低）有望迎来业绩与估值修复；（3）行业增速放缓， β 完成修复，市场寻找高 α 成长品种（以获得更高估值）；（4）政策刺激结束，增速下行，更关注中长期赛道选择及公司业绩兑现。

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。

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。

曹子杰，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。

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	章嘉婕	13693249509	zhangjiajie@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	李若琳	13122616887	liruolin@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	孙瑾	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

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。	买入： 股价相对强于基准 20% 以上；	看好： 行业指数超越基准；
	增持： 股价相对强于基准 5%~20%；	中性： 行业指数与基准基本持平；
	持有： 股价相对基准波动在±5% 之间；	看淡： 行业指数弱于基准。
	卖出： 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。