



后期大众市场，多模式竞争各擅胜场

——汽车行业周报

推荐|维持

报告要点:

● 闪充电池+闪充桩，加速渗透后期大众市场

3月5日，比亚迪在深圳举办技术发布会，正式推出第二代刀片电池与全新闪充技术，并宣布将自建闪充网络。官方数据显示，该电池在常温环境下，车辆电量从10%充至70%仅需5分钟，从10%充至97%也只需9分钟。根据“闪充中国”计划，比亚迪将在2026年底前在全国建设20000座闪充站。结合技术采用曲线模型（详见《国元证券行业研究-2025年汽车行业投资策略报告：守成与创新，开启发展新阶段》）看，新能源渗透率迈过50%后陆续进入后期大众市场和保守者市场，前者希望企业提供覆盖所有需求的一揽子方案，后者希望企业对核心痛点提供超预期方案。从当前消费者调研看，电池里程和充电仍是消费者关注的核心问题。10分钟内近乎满电的电池方案叠加广泛布局的超充桩，对于企业在后期大众市场进一步加大渗透，提升竞争优势形成有效助力。

● 自动驾驶+具身智能转型，新技术曲线开启未来

3月9日，全国人大代表、小米集团创始人雷军在接受专访时表示2026年将是智能汽车领域L3、L4级自动驾驶技术的元年，高阶辅助驾驶将全面提速。同时，他也将2026年视为具身智能大模型的元年，预计机器人领域将迎来巨大投入和推动。雷军同时指出人形机器人有望成为继计算机、智能手机、新能源汽车后的颠覆性产品，是未来产业的重要方向之一。同时，本周自动驾驶相关行业发展持续，零跑汽车宣布下半年将结合场景化在辅助驾驶方面带来创新；此外，文远知行与吉利远程签署战略合作深化协议，计划2026年发布并交付2000辆Robotaxi GXR。

● 驰援海外，出海深度持续强化

3月12日，彭博社消息指出Stellantis集团正在与中国车企探讨合作方案，旨在通过引入中国资本为欧洲业务注入资金，目前与小米集团和小鹏汽车进行接触，讨论欧洲业务重组方案，包括中国企业入股玛莎拉蒂或其他品牌的可能性。双方还探讨了在欧洲使用Stellantis生产产能的问题，谈判已持续数月，涉及中国企业入股Stellantis欧洲业务的可能性。中国车企通过合资等方式深入触达全球市场的机会窗口正在打开。新能源出海迈向纵深。

● 投资建议

关注具备系统化能力为后期大众市场和保守者市场提供超预期体验的车企及其产业体系；关注汽车自动驾驶、高阶辅助驾驶结合创新的落地，以及具身智能方向的转型；关注领先车企及其产业链深度海外发展的机会。

● 风险提示

经济复苏不及预期风险，政策支持力度不及预期风险，行业竞争加剧超预期风险，新兴科技及商业模式发展及落地不及预期，上游成本上升超预期，海外政策约束及地缘政治摩擦超预期风险。

过去一年市场行情



资料来源: Wind

相关研究报告

《国元证券行业研究-汽车行业周报：地缘政治突发，关注新能源全球化机会》2026.03.09

《国元证券行业研究-汽车行业周报：商用车持续增长，乘用车结构向上》2026.03.02

报告作者

分析师 刘乐
执业证书编号 S0020524070001
电话 021-51097188
邮箱 liule@gyzq.com.cn

分析师 陈烨尧
执业证书编号 S0020524080001
电话 021-51097188
邮箱 cheneyeyao@gyzq.com.cn

目录

1. 本周行情回顾（2026.03.07-03.13）	3
2. 本周数据跟踪（2026.03.07-03.13）	5
3. 本周行业要闻（2026.03.07-03.13）	5
3.1 国内车市重点新闻.....	5
3.2 国外车市重点新闻.....	11
4. 国元汽车主要关注标的公告（2026.03.07-03.13）	12
5. 风险提示	15

图表目录

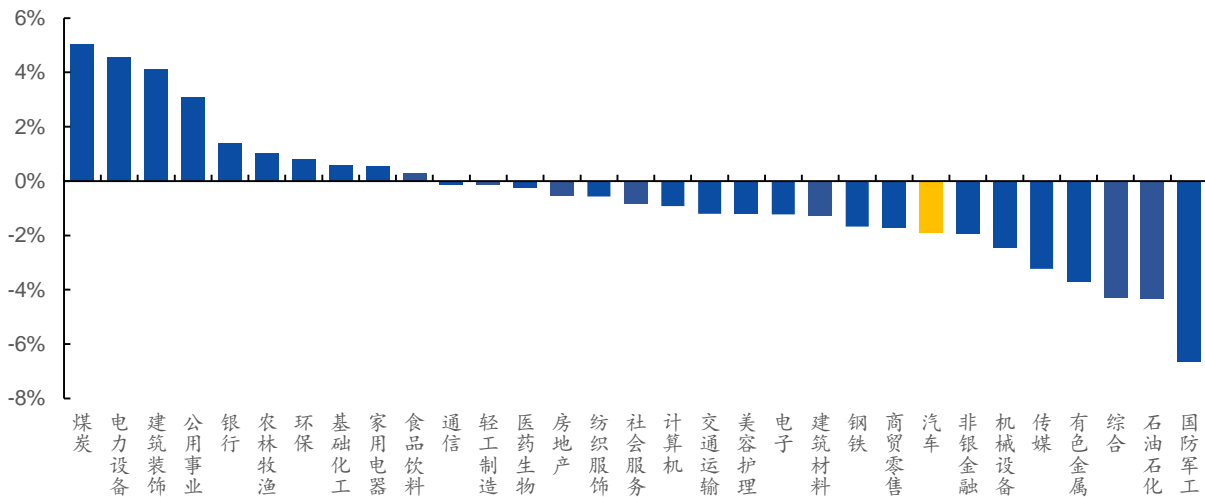
图 1：申万一级行业涨跌幅排名.....	3
图 2：汽车板块三年内 PE-TTMBands	4
表 1：本周与年初至今汽车行业申万二级板块涨跌幅	3
表 2：子板块周涨跌幅前列个股（乘用车、商用车、汽车零部件）	4
表 3：我国 2026 年 1-2 月各类型车型产量与批发情况	5

1. 本周行情回顾（2026.03.07-03.13）

本周汽车板块下跌 1.90%，汽车相关子板块大部分下跌。本周沪深 300 指数收报 4669.14 点，全周上涨 0.19%。汽车行业指数收报 4609.89 点，全周下跌 1.90%，较沪深 300 指数变化幅度低 2.09pct。汽车行业周涨跌幅在申万一级行业中位列第 24 位。本周汽车相关子板块大部分下跌。汽车零部件跌幅最大，为-3.14%。

个股方面：乘用车板块比亚迪（6.5%）、长城汽车（4.4%）、上汽集团（3.3%）涨幅靠前，海马汽车（-5.8%）、长安汽车（-0.5%）跌幅靠前；商用车板块中国重汽（8.5%）、一汽解放（2.8%）、汉马科技（2.2%）涨幅靠前，江淮汽车（-4.2%）、江铃汽车（-1.0%）、安凯客车（-0.9%）跌幅靠前；汽车零部件纳百川（32.7%）、雪龙集团（22.4%）、腾龙股份（16.8%）涨幅靠前，华培动力（-23.4%）、长源东谷（-18.3%）、银轮股份（-15.4%）跌幅靠前。

图 1：申万一级行业涨跌幅排名



资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

表 1：本周与年初至今汽车行业申万二级板块涨跌幅

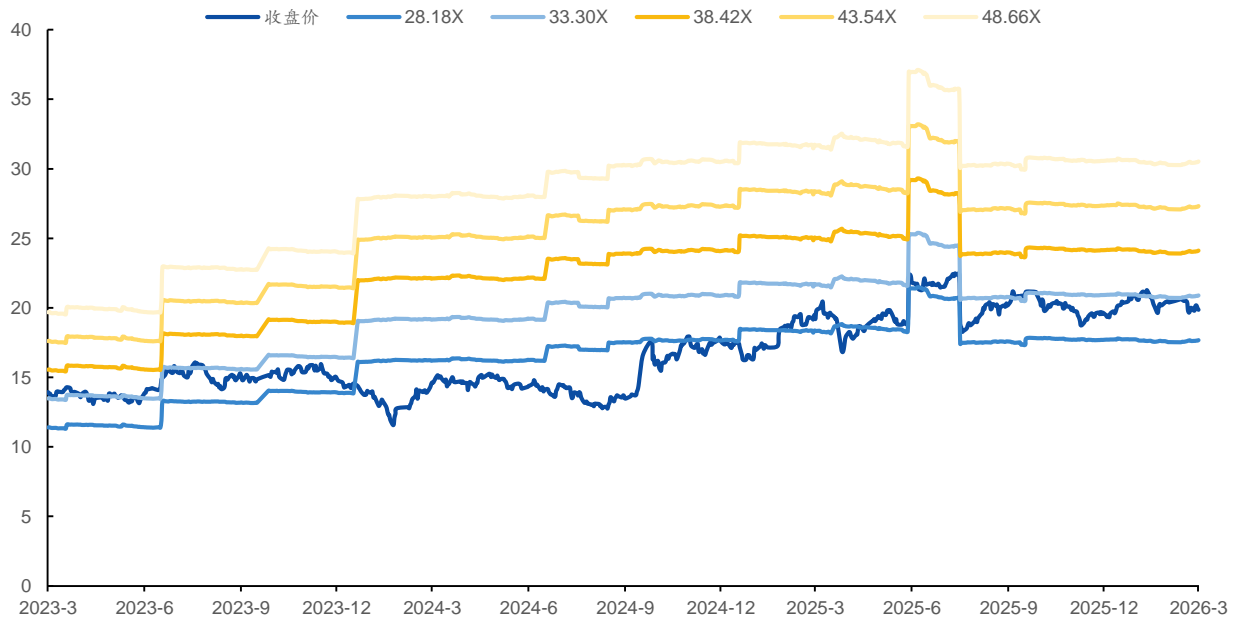
板块名称	本周申万二级板块涨跌幅	年初至今申万二级板块涨跌幅
汽车零部件	-3.14%	1.73%
汽车服务	-3.13%	5.16%
摩托车及其他	0.38%	-6.41%
乘用车	4.25%	-2.84%
商用车	-0.28%	0.93%

资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

表 2：子板块周涨跌幅前列个股（乘用车、商用车、汽车零部件）

子板块	证券代码	证券简称	周股价表现前三	子板块	证券代码	证券简称	周股价表现前六
乘用车	002594.SZ	比亚迪	6.5%	汽车零部件	301667.SZ	纳百川	32.7%
	601633.SH	长城汽车	4.4%		603949.SH	雪龙集团	22.4%
	600104.SH	上汽集团	3.3%		603158.SH	腾龙股份	16.8%
商用车	000951.SZ	中国重汽	8.5%		688021.SH	奥福科技	14.7%
	000800.SZ	一汽解放	2.8%		603701.SH	德宏股份	13.3%
	600375.SH	汉马科技	2.2%		920086.BJ	科马材料	7.2%
子板块	证券代码	证券简称	周股价表现后三	子板块	证券代码	证券简称	周股价表现后六
乘用车	601127.SH	赛力斯	0.0%	汽车零部件	000338.SZ	潍柴动力	-11.6%
	000625.SZ	长安汽车	-0.5%		301005.SZ	超捷股份	-12.4%
	000572.SZ	海马汽车	-5.8%		600841.SH	动力新科	-13.1%
商用车	000868.SZ	安凯客车	-0.9%		002126.SZ	银轮股份	-15.4%
	000550.SZ	江铃汽车	-1.0%		603950.SH	长源东谷	-18.3%
	600418.SH	江淮汽车	-4.2%		603121.SH	华培动力	-23.4%

资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

图 2：汽车板块三年内 PE-TTM Bands


资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

2. 本周数据跟踪 (2026.03.07-03.13)

表 3: 我国 2026 年 1-2 月各类型车型产量与批发情况

指标类型	细分类型	累计 (万辆)	同期累计 (万辆)	同比 (%)	指标类型	细分类型	累计 (万辆)	同期累计 (万辆)	同比 (%)
产量	BEV (纯电)	93.6	104	-10.00%	批发	BEV (纯电)	92.9	100.3	-7.40%
	PHEV (插混)	51.6	59.4	-13.10%		PHEV (插混)	52.4	58	-9.50%
	EREV (增程)	13.2	12.8	3.30%		EREV (增程)	13.6	14.3	-4.70%
	NEV (合计)	158.5	176.2	-10.10%		NEV (合计)	158.9	172.5	-7.90%

资料来源: 乘联会, 国元证券研究所

3. 本周行业要闻 (2026.03.07-03.13)

3.1 国内车市重点新闻

1. 中国汽车消费高端化: 超过 30% 的消费者下一辆车预算 30 万以上 (2026.03.07)

3月7日, 汽车行业分析师崔东树指出, 中国汽车消费市场已迈入高端化周期, 消费者对价格战的敏感度降低, 而对汽车的含金量更加关注。当下超过 30% 的消费者计划将下一辆车的预算设定在 30 万元以上, 反映出这一市场趋势。崔东树预测, 到 2026 年, 新能源车市场渗透率将超过 50%, 成为市场的主导力量。政策上, 新能源车置换补贴的调整也推动市场向中高端车型倾斜, 购买 20 万元左右的车型才能获得全额补贴。

消费端数据显示, 国内乘用车零售均价自 2019 年的 15.1 万元上升至 2024 年的 18.4 万元, 2026 年 1 月进一步升至 18.6 万元。20-30 万元价位车型的市场份额也在增加。消费者对汽车的需求转变, 不再单纯追求降价或品牌新鲜感, 而是更注重座椅舒适度、智驾实用性等实际体验。这种需求变化促使高端配置如双腔空悬、激光雷达智驾等技术下放到 20 万主流车型中, 提升了整体市场的产品价值。

2. 朱江明: 零跑汽车的辅助驾驶下半年技术有几项惊喜 (2026.03.09)

3月9日, 据晚点 AUTO 消息, 零跑汽车创始人、董事长朱江明在采访中透露了公司在辅助驾驶领域的最新进展。朱江明承认零跑汽车在智驾、AI 方面起步较晚, 融资能力相对较弱, 因此过去十年公司主要聚焦于生存, 克制投入。但他强调, 辅助驾驶技术路线不断变化, 最终将趋同, 零跑汽车将沿袭慢热型风格, 发挥后发优势。目前, 零跑汽车的智驾团队规模和资金投入已显著增加, 算力也从租赁转向购买, 逐步接近行业第一梯队水平。

朱江明还透露了零跑汽车的销量目标, 2025 年公司实现了 59 万辆的超预期销量, 2026 年目标是达到 100 万辆。为此, 公司计划推出 4 款新车型, 并争取老款车

型继续增长，新车型销量破万。他认为电动车市场仍处于起步阶段，在形态和功能上还有很多创新空间。目前电动车只是改变了动力形式，增加了辅助驾驶功能，将手机功能集成到座舱中，但本质上仍然是汽车。场景化将是未来创新的方向之一，公司已有很多创新计划，将在下半年揭晓，包括整车和技术上的至少有几项会让大家非常惊喜。

3. 雷军：今年是 L3/L4 级自动驾驶元年和具身智能大模型元年（2026. 03. 09）

3月9日，据《北京日报》消息，全国人大代表、小米集团创始人、董事长兼CEO雷军在接受专访时表示2026年将是智能汽车领域L3、L4级自动驾驶技术的元年，高阶辅助驾驶将全面提速。同时，他也将2026年视为具身智能大模型的元年，预计机器人领域将迎来巨大投入和推动。

雷军为今年两会准备了5份建议，涉及通用机器人、科技公益、交通安全文明体系、汽车复合型人才、工业旅游等方面。他特别强调，人形机器人有望成为继计算机、智能手机、新能源汽车后的颠覆性产品，是未来产业的重要方向之一。从“人形机器人+汽车制造”的实践来看，人形机器人具有显著的产业价值，能降低生产成本并提高生产效率，量产应用后将为我国经济社会发展注入新动能。尽管我国在人形机器人技术领域已形成先发优势，但在大规模工程化应用方面仍面临工艺稳定性差、单体硬件成本高、车间工位数量少等挑战。

针对智能网联汽车产业，雷军指出，以组合辅助驾驶、有条件的自动驾驶、无人驾驶为代表的技术成果已经从试验测试走向规模化量产和应用阶段。汽车智能化的加速发展给传统道路交通安全文明体系带来新挑战，包括智能化技术路线多元、驾驶培训内容与考核标准尚未与新技术、新功能做好衔接配套等问题。雷军建议加快建设汽车智能化技术标准，优化机动车驾驶考核项目，完善多方协同治理体系，共建智能汽车时代交通安全体系，并强化智能驾驶安全宣传普及，培育新时代文明驾驶风尚。

4. 文远知行与吉利远程深化战略合作（2026. 03. 09）

3月9日，文远知行WeRide与吉利远程新能源商用车集团签署战略合作深化协议，发布全新升级版前装量产Robotaxi GXR，并宣布2026年预计交付2000辆Robotaxi GXR，投放至国内和海外市场，全面迈向Robotaxi全球规模化商业运营新阶段。

5. AI算力狂飙引发缺芯危机，汽车、手机、PC或迎涨价潮（2026. 03. 10）

3月10日，受生成式AI与大模型训练的驱动，全球科技巨头正以前所未有的速度建设数据中心，导致了一场由AI“虹吸效应”引发的结构性缺芯危机。随着HBM（高带宽内存）产能被AI公司高价锁定，传统DRAM供应急剧收紧，汽车、手机、PC等终端市场正面临持续的成本压力与涨价潮。

彭博社援引 IDC 数据指出，2026 年大型科技公司资本支出预计高达 6500 亿美元，同比增长约 80%。算力需求的爆发使 AI 成为内存产业需求结构的核心驱动力：数据中心对 DRAM 的全球消费占比已从五年前的 32% 提升至约 50%，并可能在 2030 年超过 60%。为满足 AI 服务器需求，厂商将产能转向利润更高但制造难度极大的 HBM，通过垂直堆叠多层内存颗粒并紧邻处理器部署，大幅提升数据传输效率。例如，传输 1TB 数据时，传统 DDR5 内存需要 10 秒以上，而 HBM3 速度约快 10 倍。其市场由三星、SK 海力士和美光高度垄断，导致传统 DRAM 供应持续收紧，消费电子厂商被迫在更紧张的市场中争夺芯片。

同时三大终端市场连锁反应加剧。PC 市场的内存成本占比大幅攀升，存储成本在笔记本物料成本中的占比已从 15% 激增至 35% 左右。联想已向渠道发布调价函，部分产品零售价涨幅最高超 1000 元；惠普、戴尔亦相继提价以抵消成本上涨。手机市场据 Counterpoint 预计，内存涨价可能让智能手机物料成本上升 15% 以上，进而推动终端价格上涨。IDC 甚至预测 2026 年全球智能手机市场可能萎缩 12.9%。

汽车市场由于车规级存储芯片价格飙升，尤其是 DDR5 内存价格暴涨 300%。即将上市的焕新极氪 007GT 因搭载更稀缺的 DDR5X 内存，面临更大成本压力，预计上调幅度在 5000 元至 8000 元之间。此外，贵金属及锂矿价格上涨进一步加重电池成本负担。此前，奇瑞星途 ET5 已率先上调官方指导价，成为 2026 年首款涨价的车型。蔚来李斌坦言内存涨价已成为最大成本压力，小米雷军亦表示仅内存涨价就可能致单车成本上升数千元。业内普遍认为，由于晶圆厂扩产周期漫长且制造难度极高（如 HBM 良率低），加之 AI 需求未见放缓，芯片短缺局面预计至少持续至 2027-2028 年。这迫使企业通过减产低毛利产品、与芯片厂直签协议等方式应对，而消费者则被迫延长换机周期，行业洗牌或将加速。

6. 蔚来 2025 年 Q4 首次实现季度盈利，经营利润 12.5 亿元，2026 年目标 Non-GAAP 全年盈利（2026.03.10）

3 月 10 日，蔚来发布 2025 年四季度及全年财报，交出历史性突破成绩单。公司首次实现单季度盈利，多项核心指标创下新高，并给出强劲的一季度指引。在随后的财报电话会上，管理层进一步明确了 2026 年的盈利目标，并披露了新品规划与战略布局。蔚来 2025 年四季度实现经营利润 12.5 亿元，为公司首次季度盈利。四季度现金储备达 459 亿元，环比大幅增长近百亿元，财务状况显著改善。

交付量方面，四季度共交付新车 124,807 台，同比增长 71.7%，环比增长 43.3%，创历史新高。营收方面，四季度实现营收 346.5 亿元，同比增长 75.9%，环比增长 59.0%，同样创下历史新高。盈利能力大幅提升，四季度毛利总额 60.7 亿元，同比增长 163.1%，环比增长 100.8%，创历史新高。综合毛利率达 17.5%，同比增长 5.8 个百分点，环比增长 3.6 个百分点，为 2022 年以来新高。整车毛利率 18.1%，同比增长 5.0 个百分点，环比增长 3.4 个百分点，创三年新高，整车业务盈利能力显著提升。其他销售毛利率 11.9%，同比增长 10.8 个百分点，环比增长 4.1 个百分点，其他销售业务连续三个季度盈利，服务与社区业务贡献稳健增长。全年共交付新车 326,028 台，同比增长 46.9%，创历史新高。全年营收 874.9 亿元，同比增长 33.1%，创历史新高。全年毛利总额 119.2 亿元，同比增长 83.5%，创历史新高。全年综合毛

利率 13.6%，同比增长 3.7 个百分点，全年整车毛利率 14.6%，同比增长 2.3 个百分点，均为 2022 年以来新高。

蔚来 CFO 曲玉在财报电话会上明确表示，基于今年公司将有五款大 SUV 在售，以及大车在毛利率上的强势表现（2025 年四季度 ES8 毛利超过 20%，接近 25%），2026 年蔚来将力争实现 Non-GAAP 全年盈利。他同时表示，今年未来公司将有五款大 SUV 在售，大车将在整体销量中占比较高，大车毛利相对较高，抗风险能力更强，公司有信心将全年毛利保持在合理水平。公司预计 2026 年一季度交付 80,000-83,000 台，同比增长 90.1%-97.2%；营收指引 244.8 亿元-251.8 亿元，同比增长 103.4%至 109.2%，有望再度实现翻倍增长。

此外，李斌还透露，神玃公司第二颗面向更广泛客户的先进智能芯片已经流片成功，第二颗芯片采用 5 nm 工艺，差不多相当于 3 颗 Orin-X 的性能，成本对比 NX9031 要低不少，目前正在量产过程中。今年二季度和四季度，辅助驾驶会有两个大的版本更新。李斌表示：“季度盈利充分印证了蔚来技术路线、产品以及商业模式的核心竞争力，也体现了蔚来体系化能力与运营效率持续提升，为公司长期可持续发展奠定了坚实基础。公司已经正式迈入发展的第三个阶段，开启新一轮高速增长周期。”

7. 消息称李想考虑首次回购理想汽车部分港股市场股份（2026.03.11）

3 月 11 日，据《一见 AUTO》报道，2026 年开年以来，理想汽车多位中高层出走，包括前第二产品线负责人张骁、前基座模型负责人陈伟、前智驾负责人郎咸朋、前 Soc 负责人秦东等，智能驾驶产品负责人韩龄也已于 3 月 9 日正式离职。除秦东外，其他几位都是理想汽车的元老。

2025 年，理想汽车共交付了 40.63 万辆新车，同比下滑约 19%，未达到公司设定的预期销量目标。理想的市场表现也反映在了公司股价上，自从 2025 年 7 月之后股价震荡走低，在 2026 年 1 月 20 日港股股价来到近三年半以来的历史新低 61.15 港元/股。面对股价新低，理想汽车 CEO 李想近期正在考虑回购理想汽车部分港股市场股份，回购比例以及总额等仍在讨论中。理想官方回应称：“只是在讨论方案的可能性。”

市场普遍将公司回购解读为价值认可的信号，在资本市场中回购行为往往表明管理层认为当前公司股价低于其内在价值。已经上市的几家造车新势力里，小米集团近 4 月回购了公司股份 44 次，共回购约 2.06 亿股，耗资约 76.64 亿元；零跑汽车董事长朱江明及股东傅利泉等前后共增持公司股份共 4 次，在 2025 年 10 月最近一次增持超 300 万股时，零跑港股市值一天之内上涨近 50 亿港元；蔚来曾回购过 3 次；2024 年 8 月小鹏汽车董事长何小鹏购买了小鹏汽车共 100 万股 A 类普通股。但从 2022 年在港股上市以来，理想汽车从未进行过回购股份的行为，李想本人也从未进行过公司股份增持。此次若成功执行回购股份的计划，将成为理想汽车公司成立以来的首次回购。

8. 首款国产高性能车规级 MCU 芯片今年量产上车，采用国产 40nm 车规级工艺打造 (2026.03.11)

3月11日，据烽火通信分享，首款国产高性能车规级 MCU 芯片——DF30 今年量产上车，是我国在汽车核心控制系统领域取得重要突破。DF30 芯片已搭载于东风皓瀚、猛士 817、奕派 007 等多款车型，负责传感器数据处理、发动机、变速箱、车灯、智能座舱等核心部件的精准控制。长期以来，高性能车规级 MCU 芯片市场高度依赖进口，尤其在动力、底盘等关键控制领域。

DF30 芯片基于自主开源 RISC-V 多核架构，采用国产 40nm 车规级工艺打造，已完成 295 项严苛测试，并完美适配国产自主 AutoSAR 汽车软件操作系统。为验证 DF30 芯片的性能、稳定性、可靠性与安全性，烽火通信 MCU 芯片团队与东风公司工程师深入漠河寒区试验基地，在极低温中实地记录车辆启动、运行等关键数据，所有测试项目顺利通过。DF30 芯片的发布和量产，实现了全产业链国产化闭环，功能安全等级达到 ASIL-D，是我国汽车芯片国产化进程中的重要里程碑。这将有助于降低对进口芯片的依赖，提升我国汽车产业的自主可控能力。

9. 理想汽车 2025 年财报：全年营收 1123 亿，净利润 11 亿大降 85.8%，但连续三年实现盈利 (2026.03.12)

3月12日，理想汽车发布 2025 年第四季度及全年财报，全年营收达 1123 亿元，净利润 11 亿元。这一成绩使理想汽车成为国内唯一一家连续三年营收突破千亿元、连续三年实现盈利的新势力车企。

在车辆交付层面，理想全年销量 406343 辆，其中理想 MEGA 完成智能焕新，理想 i8 和理想 i6 两款纯电 SUV 顺利上市，两款纯电 SUV 累计订单突破 10 万辆。截至 2025 年末，理想汽车现金储备高达 1012 亿元，位居中国新能源汽车企业首位。2025 年理想汽车研发投入 113 亿元创历史新高，AI 相关投入占比 50%，为支撑具身智能战略布局，每月投入近 10 亿元加码核心技术全栈自研。

2025 年第四季度总交付量为 109194 辆，同比减少 31.2%；汽车销售额为 273 亿元，同比下降 36.1%，环比增长 5.4%；车辆毛利率为 16.8%，较去年同期的 19.7% 有所下降；总收入为 288 亿元，同比下降 35.0%，环比增长 5.2%；净利润为 2020 万元，较 2024 年第四季度的 35 亿元大幅减少，但相比第三季度的净亏损 6.244 亿元有所改善。2025 全年车辆销售额为 1067 亿元，同比下降 23.0%；车辆毛利率为 17.9%；总收入为 1123 亿元，同比下降 22.3%；净利润为 11 亿元，同比下降 85.8%；非公认会计准则净利润为 24 亿元，同比下降 77.5%。展望 2026 年第一季度，理想汽车预计车辆交付量在 85,000 至 90,000 辆之间，同比减少 8.5%至 3.1%。总收入预计在 204 亿元人民币至 216 亿元人民币之间，同比减少 21.3%至 16.7%。

理想汽车自研的芯片马赫 100 也将于今年二季度正式量产上车，单颗马赫 100 实际运行 VLA 大模型时的有效算力是英伟达 Thor-U 的三倍。理想汽车 CEO 李想在财报会上透露，公司将于今年下半年发布纯电新车理想 i9。据悉，理想 i9 的尺寸预计将超过理想 i8，将配备 800V 平台、5C 超充技术、增程 3.0 技术，并支持 AI 智能机油保养系统，保养周期延长至三年或 3 万公里。此外，L9 还将配备 800V 主动悬

架系统和 2 颗马赫 100 芯片。

李想还透露，理想汽车今年的目标是实现 20% 以上的增长，计划销售 20 万辆新车，并为此制定了全年“3+2”计划。理想汽车的“3+2”计划包括管理好销售体系，确保 L 系列成功换代，以及纯电车型稳定上量。公司将重点发力智能化领域，将过去几年在芯片、模型等智能化方面的投资转化为产品体验，并计划发力海外市场，今年是理想汽车布局海外的元年。李想表示，在解决供应链及过往产品发布中出现的问题后，理想纯电车型将在中高端市场站稳脚跟。

10. 新能源重卡零一汽车获 12 亿融资，宁德时代、Momenta、蔚来资本联合领投（2026.03.12）

3 月 12 日，新能源重卡企业零一汽车宣布完成新一轮 12 亿元人民币融资。这是继 2025 年年中 5 亿元 A 轮融资后，零一汽车在半年内再次获得资本青睐。本轮融资由溥泉资本（宁德时代旗下唯一产业投资平台）、Momenta、蔚来资本联合领投，安徽灵通集团、方广投资、淡马锡旗下毅峰资本、愉悦资本、中能诚毅、蓝湖资本跟投，老股东活水资本持续跟投。

零一汽车自 2022 年成立以来，已成功研发并上市了“惊蛰”与“小满”两款主力车系，均搭载全栈自研电驱桥与三源热泵系统。截至 2025 年末，零一汽车累计销量接近 1600 台。在技术创新方面，零一汽车已实现行业首个基于端到端及多模态大模型自动驾驶技术的上车，并在真实客户场景中落地测试运营。公司计划于 2026 年二季度实现常态化无人驾驶。

11. 消息称 Stellantis 与小米、小鹏讨论欧洲业务重组方案，寻求中企注入欧洲业务（2026.03.12）

3 月 12 日，据彭博社援引知情人士消息，Stellantis 集团正在与中国车企探讨合作方案，旨在通过引入中国资本为欧洲业务注入资金。Stellantis 计划将投资重点转向美洲市场，而其欧洲业务正面临盈利压力。据悉，Stellantis 高管已与小米集团和小鹏汽车接触，讨论欧洲业务重组方案，包括中国企业入股玛莎拉蒂或其他品牌的可能性。双方还探讨了在欧洲使用 Stellantis 生产产能的问题，谈判已持续数月，涉及中国企业入股 Stellantis 欧洲业务的可能性。

若合作达成，中国车企的技术和资本可能帮助 Stellantis 改善欧洲业务，特别是在电动汽车技术和软件方面。Stellantis 旗下菲亚特、欧宝和标致品牌目前面临产能过剩、竞争激烈以及电动化转型成本高的问题。中国车企则希望借此扩大欧洲市场份额，由于中国国内汽车价格战激烈，欧洲市场已成为中国车企重要的盈利来源。

12. 禾赛 FTX 获长安汽车下一代平台车型定点（2026.03.12）

3 月 12 日，禾赛科技宣布，其第二代纯固态补盲雷达 FTX 已成功获得长安汽车下一代智能化 L3 平台车型前装量产定点。此次合作标志着 L3 级自动驾驶核心感知

技术正式进入规模化普及阶段，双方将共同推动高阶智驾系统在量产车型的落地应用。

3.2 国外车市重点新闻

1. 霍尔木兹海峡停摆 扰乱日韩二手车出口（2026.03.10）

近日，霍尔木兹海峡的停摆，实际上已切断了日本通往全球最大二手车出口枢纽之一阿联酋的通道。日本和韩国出口的二手车通常先运抵阿联酋，再出口至其他地区，但霍尔木兹海峡的停摆已导致阿联酋各港口无法正常运作。阿联酋是面向非洲和中东市场的大型二手车贸易中心，境内聚集了约 400 家二手车经销商。

2. 雷诺集团发布全新战略，到 2030 年计划推出 36 款新车型（2026.03.10）

3 月 10 日，雷诺集团发布全新战略 futuREady，开启新一轮发展阶段。到 2030 年，雷诺集团将推出 36 款全新车型，在全面加速电动化进程的同时，进一步拓展国际市场产品矩阵。具体来看，雷诺计划在欧洲市场推出 22 款新车型（其中包括 16 款电动车型），并在国际市场发布 14 款全新车型。

3. 消息称日产与 Uber 就 Robotaxi 合作进行最终谈判（2026.03.10）

3 月 10 日，据《日经》报道称，日产汽车与 Uber 就 Robotaxi 合作进行最终谈判。根据谈判内容，若双方达成协议，Uber 将在其网约车服务中部署由 Wayve 技术驱动的日产自动驾驶出租车。这一合作项目正在积极开发中，计划于 2027 财年开始交付支持城区“离手”自动驾驶的量产车型。日产与 Wayve 合作的 Robotaxi 项目旨在推出能够在城区实现自动驾驶的车型，这些车辆未来有望在日本境内及全球其他区域接入 Uber 平台。

4. 保时捷预计今年销售仍承压，CEO 莱特斯拟实现品牌“全面重新定位”（2026.03.11）

3 月 11 日，保时捷表示，预计今年销售仍将承压。关税上升、电动车战略调整成本高企，给公司带来新的挑战。保时捷透露，在中国市场需求走弱的情况下，公司全年营收最多将降至约 360 亿欧元（约合人民币 2877.81 亿元）。为应对压力，保时捷计划进一步精简组织结构，同时扩大高利润率细分市场。保时捷 CEO 迈克尔·莱特斯表示：“我们将对保时捷进行全面重新定位，让公司更加精简、更具效率，同时提升产品吸引力。”

5. 美国将在 26 个州启动先进空中交通与电动垂直起降飞行器试点计划（2026.03.12）

美国交通部及其下属联邦航空局日前宣布，将在美 26 个州启动先进空中交通与

电动垂直起降飞行器试点计划，推动“空中出租车”、短距起降飞机等新型航空应用的发展。美交通部在一份声明中表示，该计划旨在加快下一代飞行器安全融入美国国家空域系统，并通过实际运行数据为未来相关监管规则制定提供依据。相关飞行器未来有望在个人出行、区域交通、货物运输和紧急医疗等领域得到应用。

6. 丰田计划截至 2026 年 3 月底削减日本产中东市场车型约 2 万辆 (2026.03.12)

丰田汽车公司计划截至 2026 年 3 月底，减少在日本国内工厂生产的、面向中东市场的车型约 2 万辆。该调整系受美国、以色列与伊朗之间持续紧张局势影响，主要涉及以“兰德酷路泽”（Land Cruiser）系列为核心的出口主力车型。相关减产措施已开始实施，旨在应对当前中东地区物流运输不确定性及当地市场环境变化。

7. 黄仁勋亲测英伟达自动驾驶平台 全程无人工接管 (2026.03.12)

3 月 12 日，英伟达发布了一段 22 分钟的视频，视频中，英伟达 CEO 黄仁勋与英伟达汽车业务副总裁吴新宙共同乘坐一辆自动驾驶汽车前往旧金山，这个过程中使用了英伟达全栈自动驾驶软件平台 DRIVE AV，未出现人工接管情况。

4. 国元汽车主要关注标的公告 (2026.03.07-03.13)

1. 伯特利：中证鹏元关于关注芜湖伯特利汽车安全系统股份有限公司拟收购豫北转向系统（新乡）股份有限公司控股权的公告 (2026.03.09)

2026 年 3 月 9 日，中证鹏元资信评估股份有限公司发布关注公告，针对伯特利（股票代码：603596.SH）拟收购豫北转向系统（新乡）股份有限公司控股权事项进行说明，同时维持伯特利及相关债券信用评级，核心内容如下：

中证鹏元对伯特利及其发行的伯 25 转债开展评级，该转债上一次评级时间为 2025 年 7 月 30 日，主体及债项等级均为 AA，评级展望稳定，本次公告为针对伯特利重大收购事项的跟进关注。

伯特利于 2026 年 2 月 26 日公告拟收购豫北转向控股权，将与峻鸿实业、宁波奉元股权投资等相关方签署股份转让协议，合计收购豫北转向 50.9727% 的股份；豫北转向整体估值不超 22.00 亿元，对应本次交易价款不超过 11.21 亿元，收购完成后伯特利将成为其控股股东，豫北转向纳入公司合并报表范围。本次收购不构成关联交易、不构成重大资产重组，且尚需取得反垄断主管部门等相关政府机构批准。

本次股份转让完成后，豫北转向总股本 19,934.20 万股，股权结构明确：伯特利持股 10,161.0054 万股，占比 50.9727%；新航机电、东峻工贸、新乡聚贤、卫保川分别持股 22.7273%、17.7438%、6.7380%、1.8182%。注：转让期间东峻工贸将同步受让豫北转向合计 4.12% 的股份。

豫北转向主营汽车转向系统及相关产品的研发、生产与销售，其 2024-2025 年度核心财务数据（未经审计）如下，整体资产、营收、净利润均呈增长趋势：2024 年度资产总额 33.41 亿元、负债总额 25.16 亿元、净资产 8.25 亿元、营业收入 30.30 亿元、净利润 1.23 亿元，2025 年度资产总额增至 39.08 亿元、负债总额 29.66 亿元、净资产 9.42 亿元、营业收入 31.79 亿元、净利润 1.58 亿元。

交易约定豫北转向 2025 年末合并口径经审计归母净资产不低于 9.30 亿元，且 2025 年度合并报表研发费用占营业收入比例不低于 3%；若净资产未达 9.30 亿元，豫北转向估值将按公式调整（调整后估值 = 22.00 亿元 × 实际归母净资产 / 9.30 亿元）；若调整后估值低于 21 亿元，交易各方均有权单方解除《股权转让协议》。

中证鹏元综合考虑本次收购事项现状及不确定性，决定维持伯特利主体信用等级为 AA，评级展望稳定；维持“伯 25 转债”债项信用等级为 AA，评级结果有效期自 2026 年 3 月 9 日至“伯 25 转债”存续期。同时中证鹏元将持续跟踪收购事项进展，动态评估其对伯特利及相关债券信用等级的潜在影响。

本次采用汽车零部件企业专属评级模型，伯特利业务状况评估结果 5/7，财务状况评估结果 9/9（盈利状况为“非常强”），经 ESG、重大特殊事项等调整因素修正后，个体信用状况为 aa，无外部特殊支持，最终主体信用等级确定为 AA（各指标得分越高代表表现越好）。

本次伯特利收购豫北转向控股权的相关事项推进仍存在不确定性，若交易顺利完成，预计将对伯特利的主营业务、财务状况及公司治理等方面产生一定影响。

2. 祥鑫科技：关于向联营企业提供财务资助的进展公告(2026.03.09)

2026 年 3 月 9 日，祥鑫科技股份有限公司（证券代码：002965）发布公告，披露公司向联营企业东莞市本特勒祥鑫汽车系统有限公司提供财务资助的最新进展，本次资助按持股比例实施，无逾期未收回情形，核心内容如下：

财务资助事项前期审批与协议签订：祥鑫科技曾于 2025 年 12 月 3 日召开董事会、监事会，审议通过向联营企业本特勒祥鑫提供累计不超 7350 万元循环贷款的议案，该事项后续经 2025 年 12 月 22 日公司第三次临时股东大会审议通过，相关贷款将用作本特勒祥鑫营运资金。公司与本特勒祥鑫已于 2026 年 1 月 14 日签订《贷款协议》，并完成相关信息披露。

被资助对象本特勒祥鑫的基本情况：本特勒祥鑫成立于 2022 年 6 月 7 日，注册资本 8800 万元，主营汽车零部件研发、制造及金属制品研发等业务，法定代表人为施宏。股权结构方面，本特勒中国持股 51%，祥鑫科技持股 49%，祥鑫科技可对其施加重大影响，因此本特勒祥鑫构成公司关联方，本次财务资助亦属于关联交易。财务数据上，该企业 2024 年度经审计资产总额 25287.84 万元、负债总额 20446.69 万元、净资产 4841.15 万元，实现营业收入 15365.48 万元，利润总额 - 655.16 万元、净利润 - 556.61 万元；2025 年 1-9 月未经审计资产总额增至 33709.89 万元、负债总额 29241.02 万元、净资产 4468.87 万元，营业收入

18316.28 万元，利润总额 -584.82 万元、净利润 -372.28 万元。此外，本特勒祥鑫为合法存续的经营主体，非失信被执行人，无未决重大诉讼、仲裁事项，公司 2025 年度向其提供的 3038 万元财务资助尚未到期，无到期未清偿情形。

本次财务资助的具体实施进展：本特勒祥鑫本次向股东方提出合计 5000 万元的财务资助需求，股东双方按持股比例提供借款，其中本特勒中国按 51% 持股比例提供 2550 万元，祥鑫科技按 49% 持股比例提供 2450 万元，目前双方已完成相应借款的提供。

累计财务资助及逾期情况：截至本公告披露日，祥鑫科技及控股子公司累计实际对外提供财务资助的余额为 5488 万元，该金额占公司 2024 年度经审计净资产的 1.31%。公司及控股子公司除上述财务资助外，无对合并报表外单位提供财务资助的情形，亦不存在逾期未收回的财务资助情形。

3. 经纬恒润：首次公开发行限售股上市流通公告（2026.03.11）

2026 年 3 月 11 日，北京经纬恒润科技股份有限公司（证券代码：688326）发布首次公开发行限售股上市流通公告，披露公司 1285 股首发限售股将解除限售并上市流通，该股份归属公司控股股东、实际控制人，上市流通相关事项均符合监管要求，核心内容如下：

本次限售股上市流通核心信息：本次上市流通的股票为公司首发限售股份，认购方式为网下，上市流通股数为 1285 股，占公司当前股份总数 119,940,960 股的 0.0011%，上市流通日期确定为 2026 年 3 月 19 日。

本次上市流通限售股的基本背景：公司于 2022 年 4 月 19 日在科创板上市，首发后有限售条件流通股占比 80.5280%。本次解除限售的股份限售期原定 36 个月，因上市后六个月内公司股票连续 20 个交易日收盘价低于发行价格，锁定期延长 6 个月，实际限售期 42 个月，涉及限售股股东仅 1 名，为公司控股股东、实际控制人、董事长兼总经理吉英存。为保持吉英存持有的特别表决权比例不高于 31.46%，公司已将其持有的 1285 份特别表决权股份转换为普通股份，该部分普通股满足解除限售条件。

限售股形成后公司股本的变动情况：自公司首发限售股形成后，因多次回购注销 2023 年限制性股票激励计划的部分限制性股票，公司股本数持续缩减。2024 年至 2026 年期间，公司先后完成五次限制性股票回购注销，股本总数从首发后的 120,000,000 股逐步减至当前的 119,940,960 股，每次注销均履行了股东会审议及信息披露程序。

限售股股东的承诺及履行情况：吉英存就所持股份作出了包括限售期、减持价格、减持比例、特别表决权股份转换等多项承诺，其中明确首发股份限售期 36 个月，触发条件则延长 6 个月，锁定期满后在任董高期间每年转让股份不超过 25%，限售期届满后 24 个月内减持价格不低于发行价等。截至本公告披露日，吉英存严格履行各项承诺，无未履行承诺影响本次限售股上市流通的情形。

公司资金占用及中介机构核查情况：截至公告披露日，公司不存在控股股东及其

关联方资金占用的情况。公司保荐机构中信证券对本次限售股上市流通事项进行核查后，出具核查意见认为，本次限售股股东严格履行了股份锁定承诺，上市流通的数量、时间等事项符合相关法律法规要求，公司相关信息披露真实、准确、完整，对本次事项无异议。

本次限售股解除限售的具体明细及股本结构变动：吉英存本次解除限售上市流通的股份为 1285 股，其原持有限售股 7,996,404 股，占公司总股本 6.6670%，本次流通过后剩余限售股 7,995,119 股。本次股本结构变动仅为有限售与无限售条件流通股的内部调整，公司股份总数保持 119,940,960 股不变，其中有限售条件流通股减少 1285 股，无限售条件流通股相应增加 1285 股。

5. 风险提示

经济复苏不及预期风险，政策支持力度不及预期风险，行业竞争加剧超预期风险，新兴科技及商业模式发展及落地不及预期，上游成本上升超预期，海外政策约束及地缘政治摩擦超预期风险。

投资评级说明

(1) 公司评级定义

买入	股价涨幅优于基准指数 15%以上
增持	股价涨幅相对基准指数介于 5%与 15%之间
持有	股价涨幅相对基准指数介于-5%与 5%之间
卖出	股价涨幅劣于基准指数 5%以上

(2) 行业评级定义

推荐	行业指数表现优于基准指数 10%以上
中性	行业指数表现相对基准指数介于-10%~10%之间
回避	行业指数表现劣于基准指数 10%以上

备注：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 股市场基准为沪深 300 指数，香港市场基准为恒生指数，美国市场基准为标普 500 指数或纳斯达克指数，新三板基准指数为三板成指（针对协议转让标的）或三板做市指数（针对做市转让标的），北交所基准指数为北证 50 指数。

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执业资格或相当的专业胜任能力，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本人承诺报告所采用的数据均来自合规渠道，分析逻辑基于作者的职业操守和专业能力，本报告清晰准确地反映了本人的研究观点并通过合理判断得出结论，结论不受任何第三方的授意、影响，特此声明。

证券投资咨询业务的说明

根据中国证监会颁发的《经营证券业务许可证》(Z23834000)，国元证券股份有限公司具备中国证监会核准的证券投资咨询业务资格。证券投资咨询业务是指取得监管部门颁发的相关资格的机构及其咨询人员为证券投资者或客户提供证券投资的相关信息、分析、预测或建议，并直接或间接收取服务费用的活动。证券研究报告是证券投资咨询业务的一种基本形式，指证券公司、证券投资咨询机构对证券及证券相关产品的价值、市场走势或者相关影响因素进行分析，形成证券估值、投资评级等投资分析意见，制作证券研究报告，并向客户发布的行为。

法律声明

本报告由国元证券股份有限公司（以下简称“本公司”）在中华人民共和国境内（台湾、香港、澳门地区除外）发布，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。若国元证券以外的金融机构或任何第三方机构发送本报告，则由该金融机构或第三方机构独自为此发送行为负责。本报告不构成国元证券向发送本报告的金融机构或第三方机构之客户提供的投资建议，国元证券及其员工亦不为上述金融机构或第三方机构之客户因使用本报告或报告载述的内容引起的直接或连带损失承担任何责任。本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的信息、资料、分析工具、意见及推测只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的投资建议或要约邀请。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波动。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。本公司建议客户应考虑本报告的任何意见或建议是否符合其特定状况，以及（若有必要）咨询独立投资顾问。在法律许可的情况下，本公司及其所属关联机构可能会持有本报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取投资银行业务服务或其他服务，上述交易与服务可能与本报告中的意见与建议存在不一致的决策。

免责条款

本报告是为特定客户和其他专业人士提供的参考资料。文中所有内容均代表个人观点。本公司力求报告内容的准确可靠，但并不对报告内容及所引用资料的准确性和完整性作出任何承诺和保证。本公司不会承担因使用本报告而产生的法律责任。本报告版权归国元证券所有，未经授权不得复印、转发或向特定读者群以外的人士传阅，如需引用或转载本报告，务必与本公司研究所联系并获得许可。

网址：www.gyzq.com.cn

国元证券研究所

合肥	上海	北京
地址：安徽省合肥市梅山路 18 号安徽国际金融中心 A 座国元证券	地址：上海市浦东新区民生路 1199 号证大五道口广场 16 楼国元证券	地址：北京市朝阳区安定路 5 号院 3 号楼中建财富国际中心 5 层
邮编：230000	邮编：200135	邮编：100029