



多地发布政策方案，销量持续修复

推荐|维持

报告要点:

● 多省市发布汽车以旧换新补贴政策

本月多省市汽车加力“以旧换新”政策实施方案出台，推动汽车消费向上。6日，《江苏省推动超长期特别国债资金支持消费品以旧换新的实施方案》发布，明确了多个支持领域及方式，包括老旧营运货车报废更新、农机报废更新、新能源公交车及动力电池更新、汽车报废更新、个人消费者乘用车置换更新、家电产品以旧换新等；7日，贵州省2024年加力支持消费品以旧换新工作启动仪式在贵阳举行，对符合条件的“以旧换新”汽车按国家部委指导政策加倍补贴，并对前序政策差额进行补足。9日，上海市发展改革委等部门发布《关于贯彻促进消费品以旧换新决策部署进一步支持本市新能源汽车以旧换新有关工作的通知》，政策规定自通知印发之日起至2024年12月31日，对于符合相关规定的个人用户可以申领新能源汽车专用牌照。9日，《安徽省汽车报废更新补贴实施细则》实施，同样规定补贴日期2024年4月24日至2024年12月31日，最高可补贴2万元。从当前实施状况看，各地陆续进入“以旧换新”政策实施期，且多数均规定了2024年12月31日这一截止日期，有利于年内集中更换，利好年末汽车销量。

● 9月乘用车数据继续呈现恢复态势

9月1-8日，乘用车市场零售38.8万辆，同比去年9月同期增长10%，较上月同期增长5%，今年以来累计零售1,385.3万辆，同比增长2%；9月1-8日，全国乘用车厂商批发37.0万辆，同比去年9月同期增长1%，较上月同期增长41%，今年以来累计批发1,631万辆，同比增长4%。新能源方面，9月1-8日，新能源车市场零售21.4万辆，同比去年9月同期增长56%，较上月同期增长11%，今年以来累计零售622.3万辆，同比增长36%；9月1-8日，全国乘用车厂商新能源批发19.4万辆，同比去年9月同期增长41%，较上月同期增长28%，今年以来累计批发687.3万辆，同比增长32%。在政策带动下，乘用车销售数据呈现持续反弹态势。

投资建议:

关注各地方以旧换新政策进入实施期，且规定年末未截止日期背景下，带来的集中替换，提升销量的作用，以及对二级市场相关标的提振。关注领先车企及其产业链机会，以及前期遭遇挫折但未损品牌基础，有触底反弹机会的新能源车企及其产业链边际机会。

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，科技进步不及预期风险、海外电动化不及预期风险、海外政策恶化超预期风险等。

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:增长趋缓,盈利改善》
2024.09.10

《国元证券行业研究-汽车行业周报:以旧换新加力,8月数据恢复》2024.08.25

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(2024. 09. 07-09. 13)	3
2. 本周数据跟踪(2024. 09. 06-2024. 09. 12)	5
2.1 中国乘用车市场零售及批发销量跟踪	5
2.2 中国乘用车市场品牌周销量榜	6
2.3 其他行业数据跟踪	6
3. 本周行业要闻(2024. 09. 06-2024. 09. 12)	7
3.1 国内车市重点新闻	7
3.2 国外车市重点新闻	11
4. 国元汽车主要关注标的的公告(2024. 09. 06-2024. 09. 12)	15
5. 风险提示	15

图表目录

图 1: 汽车行业周涨跌幅在申万一级行业中位列第 12 位	3
图 2: 汽车板块三年内 PE-TTM Bands	4
图 3: 我国乘用车市场周度日均批发量及同环比变化情况	5
图 4: 我国乘用车市场周度日均零售量及同环比变化情况	5

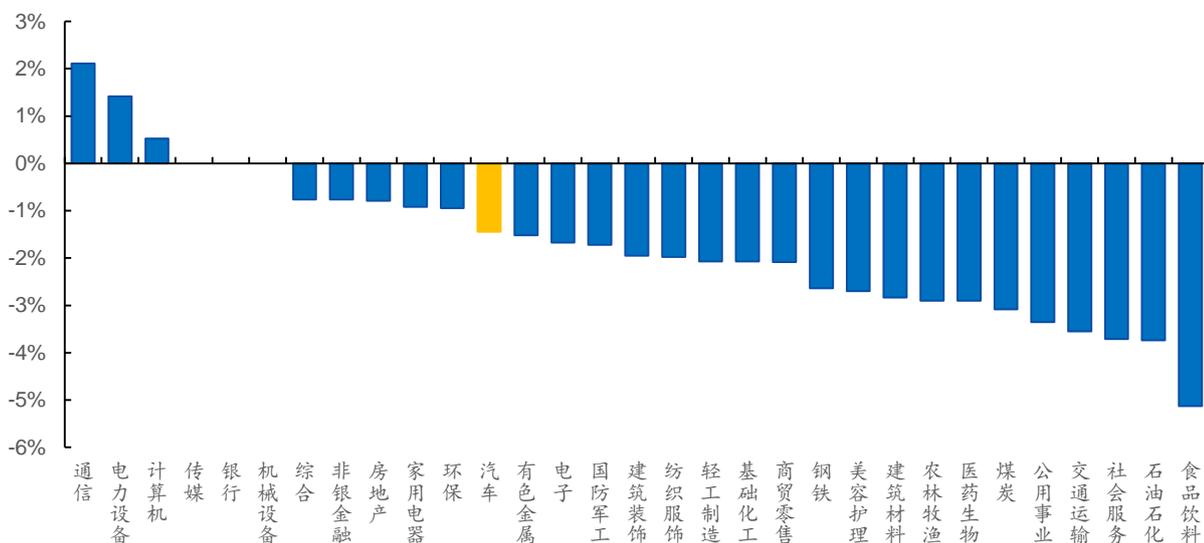
表 1: 本周大部分子板块下跌, 摩托车及其他板块系唯一上涨板块, 涨幅为 0.73%, 汽车服务板块跌幅最大, 为-2.01%。	3
表 2: 子板块周涨跌幅前列个股(乘用车、商用车、汽车零部件)	4
表 3: 中国新能源乘用车市场品牌近三周销量 Top 10(单位: 万辆)	6
表 4: 中国新势力乘用车市场品牌近三周销量 Top 10(单位: 万辆)	6

1. 本周行情回顾(2024.09.07-09.13)

本周汽车板块下跌1.44%，汽车相关子板块普遍下跌。本周沪深300指数收报3159.25点，全周下跌2.23%。汽车行业指数收报4999.77点，全周下跌1.44%，跌幅低于沪深300指数0.79个百分点。汽车行业周涨跌幅在申万一级行业中位列正数第12位。本周大部分子板块下跌，摩托车及其他板块系唯一上涨板块，涨幅为0.73%，汽车服务板块跌幅最大，为-2.01%。

个股方面：乘用车板块比亚迪(+1.3%)上涨，北汽蓝谷(-7.3%)、上汽集团(-5.9%)、海马汽车(-5.0%)跌幅靠前；商用车板块宇通客车(+3.1%)、*ST汉马(+1.6%)、一汽解放(+0.5%)上涨，金龙汽车(-23.4%)、中通客车(-7.5%)、江铃汽车(-7.3%)跌幅靠前；汽车零部件板块派生科技(+14.3%)、青岛双星(+12.8%)、襄阳轴承(+10.5%)上涨，富特科技(-32.7%)、华懋科技(-21.3%)、德尔股份(-15.2%)跌幅靠前。

图1：汽车行业周涨跌幅在申万一级行业中位列第12位



资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

表1：本周大部分子板块下跌，摩托车及其他板块系唯一上涨板块，涨幅为0.73%，汽车服务板块跌幅最大，为-2.01%。

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	-1.73%	-11.59%
汽车服务	-2.01%	-29.26%
摩托车及其他	0.73%	23.49%
乘用车	-0.80%	10.79%
商用车	-1.81%	22.18%

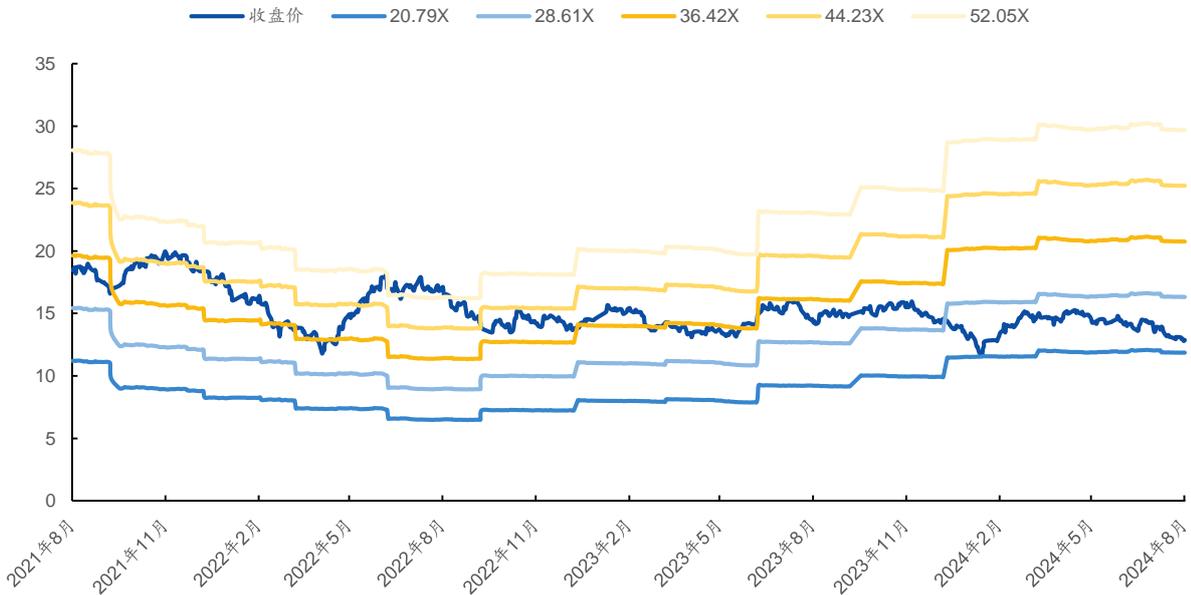
资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

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	周涨跌幅前三	子板块	证券代码	证券简称	周涨跌幅前六
乘用车	002594.SZ	比亚迪	1.3%	汽车零部件	300176.SZ	派生科技	14.3%
	601633.SH	长城汽车	-0.6%		000599.SZ	青岛双星	12.8%
	601127.SH	赛力斯	-2.6%		000678.SZ	襄阳轴承	10.5%
商用车	600066.SH	宇通客车	3.1%		002265.SZ	建设工业	8.4%
	600375.SH	*ST 汉马	1.6%		300912.SZ	凯龙高科	7.2%
	000800.SZ	一汽解放	0.5%		600178.SH	东安动力	6.7%
子板块	证券代码	证券简称	周涨跌幅后三	子板块	证券代码	证券简称	周涨跌幅后六
乘用车	600733.SH	北汽蓝谷	-7.3%	汽车零部件	301607.SZ	富特科技	-32.7%
	600104.SH	上汽集团	-5.9%		603306.SH	华懋科技	-21.3%
	000572.SZ	海马汽车	-5.0%		300473.SZ	德尔股份	-15.2%
商用车	600686.SH	金龙汽车	-23.4%		300969.SZ	恒帅股份	-11.3%
	000957.SZ	中通客车	-7.5%		301552.SZ	科力装备	-10.6%
	000550.SZ	江铃汽车	-7.3%		000980.SZ	众泰汽车	-10.6%

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

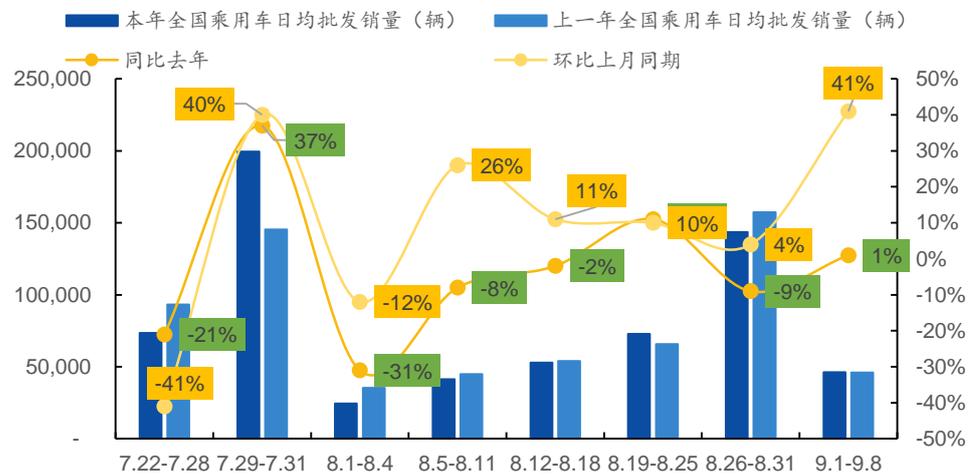
2. 本周数据跟踪 (2024.09.06-2024.09.12)

2.1 中国乘用车市场零售及批发销量跟踪

乘用车：9月1-8日，乘用车市场零售38.8万辆，同比去年9月同期增长10%，较上月同期增长5%，今年以来累计零售1,385.3万辆，同比增长2%；9月1-8日，全国乘用车厂商批发37.0万辆，同比去年9月同期增长1%，较上月同期增长41%，今年以来累计批发1,631万辆，同比增长4%。

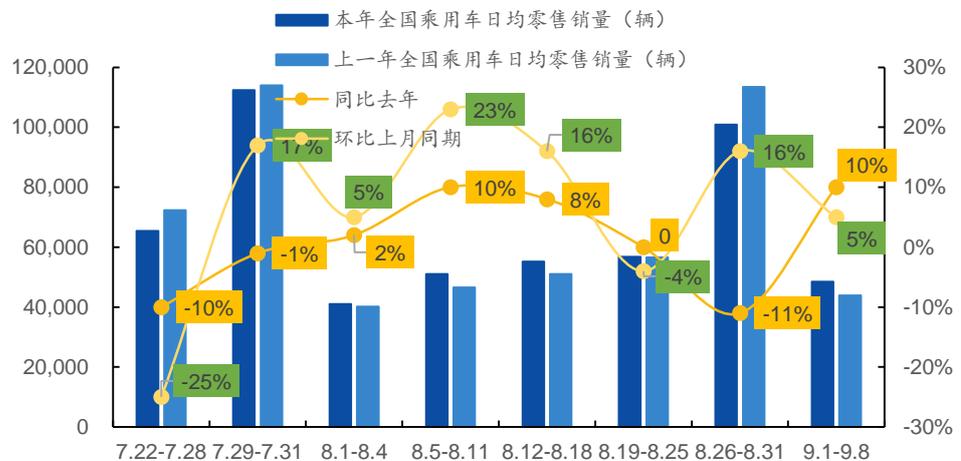
新能源：9月1-8日，新能源车市场零售21.4万辆，同比去年9月同期增长56%，较上月同期增长11%，今年以来累计零售622.3万辆，同比增长36%；9月1-8日，全国乘用车厂商新能源批发19.4万辆，同比去年9月同期增长41%，较上月同期增长28%，今年以来累计批发687.3万辆，同比增长32%。

图3：我国乘用车市场周度日均批发量及同环比变化情况



资料来源：乘联会，国元证券研究所

图4：我国乘用车市场周度日均零售量及同环比变化情况



资料来源：乘联会，国元证券研究所

2.2 中国乘用车市场品牌周销量榜

表 3: 中国新能源乘用车市场品牌近三周销量 Top 10(单位: 万辆)

	2024 年第 34 周 (8 月 19-8 月 25 日)		2024 年第 35 周 (8 月 26-9 月 1 日)		2024 年第 36 周 (9 月 2-9 月 8 日)	
	品牌	周销量	品牌	周销量	品牌	周销量
1	比亚迪	8.78	比亚迪	8.88	比亚迪	7.36
2	五菱	1.5	五菱	1.46	特斯拉	1.62
3	特斯拉	1.42	特斯拉	1.44	五菱	1.59
4	理想	1.16	理想	1.13	理想	1.07
5	问界	0.9	问界	0.89	问界	0.77
6	埃安	0.79	埃安	0.73	埃安	0.65
7	银河	0.67	银河	0.7	零跑	0.63
8	零跑	0.62	零跑	0.7	银河	0.60
9	长安	0.55	蔚来	0.6	极氪	0.46
10	大众	0.46	长安	0.54	蔚来	0.45

资料来源: 易车网, 中汽数研, 理想汽车, 国元证券研究所

表 4: 中国新势力乘用车市场品牌近三周销量 Top 10(单位: 万辆)

	2024 年第 34 周 (8 月 19-8 月 25 日)		2024 年第 35 周 (8 月 26-9 月 1 日)		2024 年第 36 周 (9 月 2-9 月 8 日)	
	品牌	周销量	品牌	周销量	品牌	周销量
1	理想	1.16	理想	1.13	理想	1.07
2	问界	0.9	问界	0.89	问界	0.77
3	零跑	0.62	零跑	0.7	零跑	0.63
4	蔚来	0.46	蔚来	0.6	极氪	0.46
5	深蓝	0.38	极氪	0.46	蔚来	0.45
6	极氪	0.3	深蓝	0.42	深蓝	0.36
7	小鹏	0.28	小鹏	0.35	小鹏	0.36
8	小米	0.21	小米	0.29	小米	0.32
9	极狐	0.2	极狐	0.25	极狐	0.20
10	腾势	0.18	腾势	0.17	腾势	0.16

资料来源: 易车网, 中汽数研, 理想汽车, 国元证券研究所

2.3 其他行业数据跟踪

1. 汽车整车上市公司上半年业绩表现分化, 秋季价格战降温

汽车上市公司的上半年业绩表现分化较明显, 沪深上市公司以传统车行业为主, 今年收入总体增长 2%, 港股上市公司增长 21%, 美股上市的部分国际汽车公司增长 6%。从汽车上市公司总体统计来看, 海外上市公司的表现相对较差, 从去年上半年的 157 亿元降至如今的 79 亿元, 总体下降了 50%。而沪深上市汽车公司降幅约为 28%, 表现相对较好。而港股上市的公司业绩增长 47%, 表现较优。

2024 年汽车板块整车上市公司测算利润率约为 4%，其中，港股上市公司的利润率达到 6%左右，而吉利汽车表现相对较强，利润率水平达到 10%，小米集团达到 6%，比亚迪达到 5%，表现相对较强，而长城汽车利润率达到 8%，北京汽车利润率达到 7%，表现总体不错。海外上市公司目前表现则相对一般，如理想汽车利润率是 3%，其他美股上市汽车公司都处于相对亏损的状态，所以海外上市公司的业绩相对总体表现一般。

至于近年来的全国乘用车市场价格战，一般在每年年末比上年末高 4 个百分点左右的促销增长水平，但 2024 年全国乘用车市场价格战持续激烈，新能源车的促销峰值已经上升 7 个点，并固化成降价。2024 年 1-8 月国内市场总体降价品牌车型数 173 个，超过 2023 年全年 150 款车型水平，也超过 2022 年以前降价品牌总和。

其中常规燃油车型降价 61 款，平均降价 3.2 万元，平均降价幅度 11%；混合动力车型降价 10 款，平均降价 1.3 万元，平均降价幅度 11%；插电混动车型降价 26 款，平均降价 2.15 万元，平均降价幅度 13%；纯电动车型降价 63 款，平均降价 3.2 万元，平均降价幅度 15%；增程式车型降价 12 款，平均降价 1.7 万元，平均降价幅度 7%。

随着秋季降价潮逐步平稳，市场逐步重回促销增量的常态化竞争局面。同时，随着国家报废更新的促销补贴的力度强化，市场回暖，对车市的拉动效果很明显，因此价格战的压力相对减缓，年末车市进入持续走强的良好状态。

2. 新能源电池产业链的利润从上下游向中游电池集中

2024 年上半年，测算的锂电池产业链的整体毛利率为 23%，同比下降了 1 个百分点，利润总体较好。具体到各个细分领域，上游锂资源利润暴跌，从 2022 年 600 亿暴跌到几乎为零、正极材料、电解液及材料等领域的毛利率较好，其中上游锂资源的营业收入同比下降了 50%左右，天齐锂业暴跌后仍有 52%毛利率，显示出锂电池产业链上游领域的成本差异巨大。

在 2024 年，尽管新能源电池产业链整体营收和利润同比下降，但锂电池环节更体现为锂电行业最盈利的环节，分走了产业链六成的利润。具体到企业层面，宁德时代和亿纬锂能等企业在 2024 年上半年的净利润同比增长，显示出行业内的分化。宁德时代上半年毛利率 27%，净利润的显著增长。相对于整车企业的惨烈竞争和矿端的剧烈价格波动，电池企业的产业高利润优势明显。

近几年的产业利润从矿业向电池生产转移，没有锂电池生产能力的新能源整车企业相对较困难，未来国际化的大型自主品牌整车企业对于相关产业链的依赖会进一步增加。

3. 本周行业要闻(2024.09.06-2024.09.12)

3.1 国内车市重点新闻

1. 《汽车安全芯片技术要求及试验方法》征求意见函公布(2024.09.06)

9 月 6 日，全国汽车标准化技术委员会智能网联汽车分会公布“关于汽车行业标准《汽车安全芯片技术要求及试验方法》征求意见的函”。函告称，由全国汽车标准

化技术委员会智能网联汽车分技术委员会组织起草的汽车行业标准《汽车安全芯片技术要求及试验方法》已完成征求意见稿，现提交公示，广泛征求意见。征求意见稿截止日期：2024年10月16日。

《汽车安全芯片技术要求及试验方法(征求意见稿)》的主要内容除前言外包括：范围、规范性引用文件、术语和定义、缩略语、技术要求、试验方法，共六章，以及附录A(资料性)汽车安全芯片应用场景及关键参数；附录B(资料性)安全芯片功能安全要求及审核方法；附录C(资料性)研发及生产；附录D(规范性)环境及可靠性试验方法，共四个附录。本文件规定了汽车安全芯片(以下简称“芯片”)的功能要求、电特性要求、性能要求、电磁兼容要求、信息安全要求、环境可靠性要求及试验方法。本文件适用于汽车安全芯片的设计开发、制造、测试、评估和应用。

本标准主要提出了对汽车安全芯片的功能要求、电特性要求、性能要求、电磁兼容特性要求、功能安全要求、信息安全要求及试验方法。本标准的实施将为汽车安全芯片的设计开发、制造、测试、评估和应用提供标准依据，促进该标准提升汽车安全芯片行业整体水平，为后期广泛应用提供有力的技术保障。

2. 比亚迪 2025 款汉家族正式上市 (2024. 09. 09)

9月9日晚间，比亚迪2025款汉EV及DM-i车型正式上市。其中，2025款汉EV共推出4款车型，售价为17.98万~23.58万元；2025款汉DM-i共推出5款车型，售价为16.58万~22.58万元。

作为中期改款车型，2025款汉在设计、性能、技术配置、智能化等方面进行了升级。其中，2025款汉DM-i与汉EV同时搭载了王朝网首个激光雷达DiPilot 300“天神之眼”高阶智能驾驶辅助系统，而2025款汉DM-i全系标配了第五代DM技术。

值得一提的是，虽然2025款汉实现了多项核心技术升级，但其售价却较在售的汉荣耀版车型不升反降。从官方定价来看，2025款汉DM-i起售价较荣耀版(16.98万~22.58万元)便宜了4000元。而2025款汉EV起售价虽与汉EV荣耀版(17.98万~24.98万元)持平，但较其他版本车型售价有一定幅度下调，顶配版更是便宜了1.4万元。

3. 多省市发布汽车以旧换新补贴政策 (2024. 09. 09)

9月6日，据江苏省发展改革委官方显示，省发展改革委、财政厅于近日联合印发《江苏省推动超长期特别国债资金支持消费品以旧换新的实施方案》(以下简称《实施方案》)，明确了多个支持领域及方式，包括老旧营运货车报废更新、农机报废更新、新能源公交车及动力电池更新、汽车报废更新、个人消费者乘用车置换更新、家电产品以旧换新等。

9月7日，贵州省2024年加力支持消费品以旧换新工作启动仪式在贵阳举行。省商务厅党组成员、副厅长令狐绍辉介绍，将持续开展消费品以旧换新活动，其中对符合条件的汽车报废更新，将补贴标准由此前的购买新能源乘用车补贴1万元、购买燃油乘用车补贴7000元，分别提高至2万元和1.5万元，同时对2024年4月24日以来已经发放补贴的消费者申请，将按新标准补齐差额。此外还将对乘用车置换(报废)更新、电动自行车以旧换新给予补贴，家居商品、家电产品单笔最高优惠或补贴2000元。

9月9日，上海市发展改革委等多部门发布《关于贯彻促进消费品以旧换新决策部署进一步支持本市新能源汽车以旧换新有关工作的通知》。自通知印发之日起至2024年12月31日，对于符合《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》第四条有关要求的个人用户可以申领新能源汽车专用牌照额度。具体情形包括：个人用户名下同时拥有本市非营业性客车额度注册登记机动车和新能源小客车，转让或报废新能源小客车后，通过以旧换新方式购买纯电动汽车新车；以及个人用户名下拥有两辆及以上在本市注册登记的新能源小客车，转让或报废后，通过以旧换新方式购买纯电动汽车新车。

9月9日，《安徽省汽车报废更新补贴实施细则》《安徽省汽车置换更新补贴实施细则》实施，最高可补贴2万元。自2024年4月24日至2024年12月31日期间，对个人消费者报废国三及以下排放标准燃油乘用车或2018年4月30日前注册登记的新能源乘用车，并购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量燃油乘用车，给予一次性定额补贴。对报废上述两类旧车并购买新能源乘用车的，补贴2万元；对报废国三及以下排放标准燃油乘用车并购买2.0升及以下排量燃油乘用车的，补贴1.5万元。

4. 为提升覆盖率，斯柯达将与上汽大众同店销售（2024.09.09）

据近日消息，斯柯达将在上汽大众4S店销售，此举被称作“联营服务”模式，主要在斯柯达网络渠道尚未覆盖的地区推广，现有斯柯达经销商仍保持独立运营。“联营”模式下的斯柯达品牌市场覆盖率将有一定提升，这将为用户提供购买产品和获取服务的便利。据了解，目前已有近500家大众品牌经销商申请同时代理斯柯达品牌，其中330多家已经完成了授权签订。

对此，上汽大众回应称：斯柯达现在的网络覆盖率，在一、二线城市比较高，但在三、四、五线市场相对偏低。所以现在推进的是网络渠道整合的工作，在大众销售展厅里，同时销售大众品牌和斯柯达品牌的车型。此前，斯柯达对中国汽车业务进行战略性收缩，生产、渠道以及品牌运营等业务并入到上汽大众体系内，由上汽大众统筹。据报道，斯柯达关停上海安亭第一工厂，部分生产线搬迁到江苏，与上汽大众共用长沙和南京工厂，其中长沙工厂仅保留柯迪亚克的生产，南京工厂保留了柯米克和速派的生产。经销商网络方面，斯柯达大部分经销渠道已经并入上汽大众，以“店中店”的形式运行，销售、保养和金融等业务，均由上汽大众负责，斯柯达品牌的相关业务和员工，也都并入到上汽大众的体系内。

5. 发改委：扩大双向充放电项目规模（2024.09.10）

9月10日，为支撑新型能源体系和新型电力系统构建，促进新能源汽车与电网融合互动，国家发展改革委办公厅等四部门发布《关于推动车网互动规模化应用试点工作的通知》。

《通知》提出，按照“创新引导、先行先试”的原则，全面推广新能源汽车有序充电，扩大双向充放电（V2G）项目规模，丰富车网互动应用场景，以城市为主体完善规模化、可持续的车网互动政策机制，以V2G项目为主体探索技术先进、模式清晰、可复制推广的商业模式，力争以市场化机制引导车网互动规模化发展。

《通知》指出，参与试点的地区应全面执行充电峰谷分时电价，力争年度充电电量60%以上集中在低谷时段，其中通过私人桩充电的电量80%以上集中在低谷时段。

参与试点的 V2G 项目放电总功率原则上不低于 500 千瓦，年度发电量不低于 10 万千瓦时，西部地区可适当降低。

《通知》还鼓励 V2G 项目聚合参与电力现货、绿电交易以及储能容量租赁等市场，验证 V2G 资源的等效储能潜力。为完善价格与需求响应机制，将建立健全居民充电峰谷分时电价机制，鼓励围绕居民充电负荷与居民生活负荷建立差异化的价格体系，优化峰谷时段设置，合理扩大峰谷价差。

此外，《通知》提出探索新能源汽车和充换电站对电网放电的价格机制，创新需求响应机制，丰富需求响应品种，提升用户参与频次和响应规模。

6. 蔚来与极越达成换电战略合作（2024.09.10）

9 月 10 日，蔚来与极越达成换电战略合作，在电池技术标准、充换电乘用车研发、换电运营、电池资产管理、充电平台合作等方面展开全方位、多层次的深度战略合作。同日，奇瑞汽车宣布与蔚来能源正式达成充电服务网络合作，覆盖奇瑞、星途、捷途汽车。

目前，蔚来已经与包括一汽、长安、广汽、吉利、奇瑞、江汽、路特斯在内的 8 家汽车企业建立了换电战略合作关系。这一战略合作的达成，不仅展示了蔚来在换电技术领域的领先地位，也预示着换电模式在未来新能源汽车市场中的广泛应用。截至 2024 年 9 月 10 日，蔚来已在全国建立了 2,510 座换电站和 23,277 根充电桩，其建设规模在全国范围内位居车企第一。此外，蔚来还发布了“加电县县通”计划，旨在实现全国各县级行政区的充电桩和换电站建设，进一步扩大其充换电服务网络。

7. 采埃孚后轮转向系统 AKC 首次国产化（2024.09.11）

近日，采埃孚国产后轮转向系统 AKC (Active Kinematics Control) 在张家港基地实现量产，此次量产的 AKC 是采埃孚第二代主动式后轮转向技术，这是其首次实现国产化。界面新闻从采埃孚相关负责人处获悉，其张家港基地 AKC 产线设计产能为每年 30 万套，目前在产能爬坡中，预计 2026 年可以达到设计产能。量产的 AKC 将应用于上汽智己、东风猛士 917 等车型。

由于涉及复杂的软硬件设计和精密的机械结构，研发和制造成本高昂，主动后轮转向技术曾经只应用于如保时捷 911 等豪华车型。投资机构架桥资本去年 5 月发布的数据显示，后轮转向系统全球渗透率仅约 1.2%，主力包括采埃孚、爱信、舍弗勒等海外厂商。但伴随中国新能源汽车崛起，这一状态或许发生改变。架桥资本指出，主动后轮转向技术属于线控转向技术，在新能源汽车平台上更容易实现。最新数据显示，新能源乘用车单月零售渗透率已连续两月超过 50%，且市场形态由哑铃型走向橄榄型，20 万以上级别车型需求上升，这一区间内的车型有望承担后轮转向的额外成本。

此次量产的是采埃孚第二代主动式后轮转向技术，能够显著降低客户成本。采埃孚相关负责人表示，此量产项目使得成本大约下降 20%。采埃孚的计划是持续提升国产化率，以满足国内客户的交付和降本需求。其后轮转向产品的零部件最终目标是实现完全国产化。据上述人士预计，2026 年可以达到 95% 国产化率，2027 年之后达成 100% 目标。

8. 广汽集团完成广汽日野股权变更（2024.09.11）

近日，广汽日野完成股权调整变更登记。此次股权调整完成后，广汽集团持有广汽日野 89.72% 的股权，成为广汽日野最大股东。日野自动车株式会社（下称“日野汽车”）、广州氢云新能源科技投资合伙企业（有限合伙）（下称“员工持股平台”）分别持有 4.83% 和 5.45% 的股权。广汽集团发展新能源商用车深化推进，完成广汽日野股权变更

本次三方股东（广汽集团、日野汽车、员工持股平台）共同增资近 7 亿元，资金将重点用于新能源技术研发、产品线拓展以及市场推广等领域。广汽日野将加大在新能源三电（电池、电机、电控）技术、氢燃料电池技术以及自动驾驶技术等核心领域的投入，并借助广汽集团在新能源汽车领域的深厚积累，持续推动技术创新与突破。

在资金的支持下，广汽日野将加速推进产品转型。一方面，广汽日野将加快新能源商用车的研发和生产进度，推出更多符合市场需求的新能源车型；另一方面，广汽日野还将积极拓展产品线，覆盖更多细分市场领域。通过不断丰富产品线和完善产品布局，广汽日野将进一步提升市场竞争力，满足更多客户的多样化需求，逐步建立自身在新能源商用车领域的核心优势。

9. 东风本田将进行人员优化，预计裁员 2000 人（2024.09.11）

近日，知情人士透露东风本田将裁员 2000 人，并以 N+2+1 的方案进行补偿，消息称该裁员方案早已敲定，并于 8 月下旬开始征集自愿离职的员工。

9 月 10 日，东风本田官方微博发文称，为保证企业的可持续经营、加速电动化转型，东风本田针对生产领域进一步提升人员效能。本次人员优化为企业战略转型的阶段性调整，公司将坚持“以人为本”的企业理念，充分考虑员工意愿并依法依规制定合理的解决方案。同日，东风本田对外回应表示，优化将主要针对生产领域，并采用员工自愿离职的形式，给予员工妥善合理的补偿方案。

公开资料显示，本田在中国市场拥有两家合资公司，分别是东风本田和广汽本田。而东风本田此次大规模裁员早有预兆。由于在中国市场表现低迷，本田计划通过关闭工厂等举措，在华削减三成的燃油车产能，年产能由 149 万辆缩减至 100 万辆。此次减产在日本汽车公司中创下最大规模。

目前暂未传出将在生产领域外的裁员。但据消息，本田计划 2024 财年（截至 2025 年 3 月）内通过广汽本田的裁员和自然减员，对中国业务共削减 3000 人左右。东风本田的人员削减并不包括在内，削减幅度可能会扩大。

3.2 国外车市重点新闻

1. 日本政府提供支持，欲将电池产能扩大约 50%（2024.09.06）

9 月 6 日消息，日本政府将提供新的补贴以支持国内电动汽车电池的生产，承诺为丰田、日产等主要公司提供高达 3500 亿日元（约 173.7 亿人民币）的支持，以加强其电池供应链。

日本政府将支持 12 个与储能电池或其零部件、材料或生产设备相关的项目。此举旨在将日本储能电池的年产能从目前的 80GWh 提升约 50%，至 120GWh 左右。到 2030 年，目标达到 150GWh。除了政府的支持，据《日经新闻》报道，丰田和日产将总计投资 1 万亿日元（约 498 亿人民币）以扩大日本的电动汽车电池产量。

丰田预计将投资 2450 亿日元（约 122 亿人民币），计划扩大两家子公司的电池生产，提升固态电池和棱柱形电池的产能，并计划在 2026 年 11 月开始供应电池。丰田还将开设一家新的电动汽车电池工厂，以供应即将推出的雷克萨斯电动汽车，预计将于 2029 年开业。

日产将投资 1500 亿日元（约 74.7 亿人民币），计划于 2028 年开始生产磷酸铁锂（LFP）电池，并将在微型车中安装此类电池，目标是每年生产 5GWh。日本的松下将与斯巴鲁和马自达合作，为其生产电动汽车电池零件，以扩大国内生产。预计将投资 5500 亿日元（约 274 亿人民币）。松下计划到 2030 年实现年产 16GWh 的圆柱形锂离子电池产能。

2. Stellantis 将投资 3.85 亿美元在阿根廷新建生产线（2024.09.06）

9 月 6 日，汽车制造商 Stellantis 南美业务负责人 Emanuele Cappellano 表示，该公司将在 2025 年至 2030 年期间向其位于阿根廷科尔多瓦省（Cordoba）的工厂投资 3.85 亿美元。

根据 Stellantis 的计划，2025 年至 2030 年之间，该公司将在南美市场投资 56 亿欧元（约合 62.2 亿美元）。Cappellano 称，Stellantis 在阿根廷工厂投资的 3.85 亿美元是上述计划的一部分，将用于建设全新的汽车和发动机生产线，但没有提供更多的细节。

在 Stellantis 南美市场新闻沟通线上会议上，Cappellano 还介绍了该公司将在巴西推出的首批混合动力车型的最新情况，称该公司预计今年将在巴西推出两款混合动力汽车。2023 年初，时任 Stellantis 南美地区负责人的 Antonio Filosa 曾表示，该公司预计当年年底前将获得在巴西开发乙醇混合动力汽车所需的技术。Filosa 当时称，巴西的米纳斯吉拉斯州将成为 Stellantis 乙醇混合动力汽车的开发中心。

9 月 4 日，Stellantis 的竞争对手通用汽车也宣布将在巴西开始生产首款混合动力汽车。路透社的报道称，汽车制造商在巴西生产混合动力汽车的兴趣日益浓厚，因为这个国家拥有庞大的乙醇产业，大多数汽车可以使用 100% 由甘蔗或玉米制成的生物燃料。巴西总统路易斯·伊纳西奥·卢拉·达席尔瓦（Luiz Inacio Lula da Silva）曾表示，在其领导下，该国的经济将以“寻找清洁能源替代品”为基础。

3. 中国就加拿大对华电动车关税向世贸组织提出申诉（2024.09.06）

9 月 6 日消息，中国在世贸组织（WTO）就加拿大电动汽车、钢铝制品征税措施提起诉讼。

商务部新闻发言人介绍，9 月 6 日，中方就加拿大电动汽车、钢铝制品征收附加税措施在世贸组织向加方提出磋商请求。商务部新闻发言人表示，加方无视世贸规则，违反其世贸组织的承诺，拟对中国电动汽车和钢铝制品分别征收 100% 和 25% 的附加税，是典型的单边主义和贸易保护主义做法，严重损害以规则为基础的多边贸易体制，扰乱全球电动汽车、钢铝等产业链供应链，中方对此坚决反对。

商务部新闻发言人称，中方是多边贸易体制的坚定支持者和重要贡献者，我们敦促加方遵守世贸规则，立即纠正错误做法。中国国际投资促进会副会长周晓燕此前对第一财经记者表示，中加都是 WTO 成员，加拿大对中国电动汽车产品直接征收 100% 进口关税的行为明显违反世贸组织的非歧视原则及相关规则，中国有权就此次加方的行为向世贸组织提起诉讼，维护中方特别是中国企业的正当权益。

4. 大众关闭德国工厂或致罢工，工会提议每周四天工作制(2024.09.07)

近日，德国最大工会 IG Metall 承诺，将不遗余力地探索各种方案，包括实行每周四天工作制，以应对大众集团欲关闭工厂并废除就业保障协议的计划。

IG Metall 与大众集团的谈判预计将于 10 月中下旬开始，而工人罢工可能会从 11 月底开始。IG Metall 的首席谈判代表 Thorsten Grö ger 表示，工会正敦促大众集团将谈判时间提前，以免让工人长期处在恐惧担忧的状态。Thorsten Grö ger 补充道，如果大众集团不进行建设性谈判，超过 50 万名工人可能会参与罢工。不过，IG Metall 表示，在 11 月底之前不会发生罢工，并且仍然希望找到协商方案。

虽然 IG Metall 坚持汽车行业加薪 7% 的要求，但当被问及工会是否会考虑将每周四天工作制作为替代方案时，IG Metall 德国主席 Christiane Benner 表示，这是“可行的”，且工会将不遗余力地探索各种方案。不过，Christiane Benner 补充道，在尚不清楚大众集团解决方案的情况下，工会无法列出提议细节。“我们需要前瞻性的想法来发现潜在的机会。大众集团以前也经历过困难时期并成功度过。”

针对上述关于每周四天工作制的报道，大众集团拒绝置评。

5. 夏普宣布进军电动汽车市场(2024.09.07)

9 月 6 日，夏普公司对外宣布，将正式进军电动汽车市场，计划在未来推出多款电动车。同时，还透露将在 9 月 17 日举行的技术展示会上亮相一款名为 LDK+ 的概念电动汽车。

对于进军电动车市场，官方表示，可以使用鸿海的 EV 平台来开发其电动汽车，并在后续开始销售。夏普首席技术官 Taneya Mototaka 对于电动车市场的前景表示，相信随着世界迈向无碳社会，电动汽车可以进一步发展。此外，还指出电动汽车被视为一个房间，‘LDK+’旨在即使车辆不在行驶时也能创造价值。

官方消息称，这款概念车采用人工智能(AI)与物联网(IoT)相结合的 AIoT 技术。还配备太阳能电池和储能电池，车后部还将配有大型液晶屏幕，旋转后排座椅，可以将车辆当做影院来使用。从官方发布的图片来看，LDK+ 的概念电动汽车外形方面较为方正，形似小型巴士。

6. 松下准备在日本工厂生产 4680 电池(2024.09.09)

9 月 9 日，松下控股公司重新开放位于日本和歌山的工厂后，准备开始生产其下一代电动汽车电池。

松下表示，以前用于生产电池部件的这座南部工厂，将成为松下 4680 圆柱形锂离子电池的主要生产设施，并将在最终评估完成后立即开始生产，当前，松下正通过开发先进的电池和重建其供应链来投资电动汽车技术。

松下马不停蹄地发展电池技术，与近期日本政府“加码”电池工厂补贴的举措相关。上周，日本政府宣布向丰田汽车、日产汽车等动力电池项目提供高达 3500 亿日元(约合人民币 174.4 亿元)，用于投资开发固态电池和其他电动汽车技术。9 月 6 日，日本经济产业大臣斋藤健在记者会上披露，12 个动力电池等相关项目将获得政府支持，日本政府希望以此加强本国电池行业竞争力。

日本在中日韩动力电池产业竞争中一直处于下风，日本政府下决心改变被动局面，开始强调蓄电池在本国的战略地位。与此同时，日本政府实行双线作战：一方面

与企业合作开发固态电池，确保新电池技术在 2030 年左右由日本率先应用；另一方面，着手建设液态电池产能，以跟上全球扩产潮流。

即便如此，面对中韩在动力电池市场上的夹击，日本仍倍感压力。韩国机构 SNE Research 的数据显示，2024 年前七个月，在全球动力电池 TOP10 榜单中，日本仅有松下一家上榜，而且市场份额从去年同期的 7.1% 降至 4.3%。

7. 丰田将其 2026 年全球电动汽车产量计划下调三分之一 (2024. 09. 10)

日前，因全球电动汽车销量放缓，日本汽车制造商丰田汽车将其 2026 年全球电动汽车生产计划削减三分之一至 100 万辆。据悉，丰田汽车已将新目标告知其汽车零部件供应商。

去年 4 月，丰田汽车首席执行官佐藤恒治 (Koji Sato) 表示，计划到 2026 年销售 150 万辆电动汽车。丰田汽车也曾在一份声明中表示，该公司到 2026 年每年生产 150 万辆电动汽车、到 2030 年每年生产 350 万辆电动汽车的目标没有改变。不过，丰田汽车表示这些数字不是目标，而是股东设定的基准。

然而，即使每年生产 100 万辆电动汽车，对丰田汽车来说仍然是一项雄心勃勃的任务，因为该公司一直在混合动力汽车上投入更多的精力。去年，丰田汽车售出了约 104,000 辆电动汽车，虽是 2022 年销量的四倍多，但仅约占其全球汽车总销量的 1%。与该公司超过 1,000 万辆的汽车总销量相比，电动汽车的销量仍然相形见绌。

相比之下，丰田混合动力汽车的需求大增，因为这种动力类型的汽车越来越被视为实现碳中和的实用解决方案。消息人士称，丰田汽车将灵活应对市场需求，计划加大插电式混合动力汽车的生产。

8. 加拿大考虑扩大对华加征关税范围 (2024. 09. 10)

9 月 10 日，加拿大政府宣布，正在考虑扩大对中国产品加征关税的范围，从之前的电动汽车、钢铁和铝扩展到关键矿产品、电池和零部件、太阳能产品和半导体等。为此，加拿大启动了第二轮为期 30 天的公众咨询期，从 9 月 10 日开始，截至 10 月 10 日，以就对中国关键矿产品、电池和电池零部件、太阳能产品和半导体征收附加税的可能性以及潜在措施的生效时间征求意见。这些措施将以 8 月 26 日加拿大政府的公告为基础。

8 月 26 日，在首轮为期 30 天的征询期之后，加拿大政府宣布，将从 10 月 1 日起对所有中国制造的电动汽车加征 100% 的关税，并从 10 月 15 日起对从中国进口的钢铁和铝产品加征 25% 的关税。

加拿大承诺到 2050 年实现净零碳排放，而为了实现这一目标，对电池、半导体、太阳能产品和关键矿产品等关键制造业的投资至关重要。不过，若加拿大最终决定对中国产关键矿产品、电池和零部件、太阳能产品和半导体等加征关税，或将迫使中国政府采取更多的反制措施。

9. 奔驰与 Factorial 合作开发固态电池 (2024. 09. 11)

梅赛德斯-奔驰和美国电池初创公司 Factorial 近日表示，他们正在研发一种固态电池，该电池有望显著提升电动汽车的续航里程，并计划在 2029 年结束前投入生产。

两家公司在声明中表示，这种新型电池被命名为 Solstice，其续航里程预计将比现在的平均水平提高约 80%，能量密度为每公斤 450 瓦时。Factorial 已经开发了一种准固态电池，梅赛德斯等汽车制造商正在测试，这种电池预计会在 2026 年应用于上路的电动汽车。

梅赛德斯已经投资于 Factorial，该公司在 2022 年筹集了 2 亿美元，投资方还包括竞争对手斯特兰蒂斯（Stellantis）和现代汽车。

在固态电池中，液态电解质将被固体替代，这可以降低火灾风险并缩小电池组的体积。Siyu Huang 表示，固态电池不需要像目前电池组那样昂贵且沉重的冷却系统，这将使汽车制造商进一步降低成本。她说：“我们不仅关注电池单体的成本，还关注整个车辆的成本。”

开发固态电池的挑战包括在寒冷天气下性能不佳以及电池组的膨胀倾向。梅赛德斯首席技术官 Markus Schaefer 告诉路透社，Factorial 的固态电池在能量密度方面相比于梅赛德斯目前的高性能电池可提供 40% 的提升。这将使梅赛德斯能够显著缩小电动汽车电池组的尺寸——电池是电动汽车中最昂贵和最重的组件——或者为希望拥有长续航电动汽车的消费者提供选择。

Schaefer 表示：“确实存在一些挑战，但我们有很好的工程解决方案来应对这些挑战。”他还补充说，他认为 Factorial 在 2029 年末实现 Solstice 大规模生产的目标是现实的。

4. 国元汽车主要关注标的公告(2024.09.06–2024.09.12)

1. 香山股份：关于持股 5%以上股东增持比例超过 1%暨增持计划的进展公告(2024.09.06)

9月6日，香山股份发布了关于持股5%以上股东增持比例超过1%暨增持计划的进展公告，香山股份持股5%以上的股东宁波均胜电子股份有限公司计划增持公司股票，计划增持比例超过1%，目前暂未达到5000万元的最低增持目标，计划继续增持。投资者应关注增持计划的进一步进展及其对公司股价的潜在影响。

2. 福达股份：福达股份2024年半年度权益分派实施公告(2024.09.10)

9月10日，福达股份公布2024年半年度权益分派实施公告，公司向全体股东每10股派发现金红利人民币1.00元，股权登记日为9月13日，除权除息日为9月18日。此外，公司提醒投资者关注可能存在的差异化分红送转情况，并呼吁大家留意公司后续发布的相关公告以获取更详细的信息。

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，科技进步不及预期风险、海外电动化不及预期风险、海外政策恶化超预期风险等。

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所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

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
 邮编：230000

上海

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
 邮编：200135

北京

地址：北京市东城区东直门外大街 46 号天恒大厦 A 座 21 层国元证券
 邮编：100027