



混动的加电趋势，关注电领域再进化

推荐|维持

报告要点:

● 小鹏推出 430km 纯电续航，混动领域呈现“加电”趋势

11月6日小鹏，小鹏汽车举办“小鹏 AI 科技日”，推出“小鹏鲲鹏超级电动体系”的增程系统。该体系基于全域 800V 高压碳化硅平台，搭载了 5C 超充 AI 电池、混合碳化硅同轴电驱、静音增程器（运行噪音仅为 1dB），以及 AI 电池医生和 AI 动力功能。实现纯电续航达 430km 水平。5C 超充 AI 电池可实现“1 秒充电 1 公里”，12 分钟即可充满 80%。同时小鹏还发布了全新一代混合碳化硅同轴电驱，电驱 CLTC 效率高达 93.5%，并且体积仅为上一代电驱的三分之一。除小鹏以外，去年以来混动/增程领域纯电续航增加趋势明显。如 2023 年岚图 FREE、东风纳米、理想 L7\L8、比亚迪汉 DM、深蓝 S7 增程版等，均提供了纯电续航 200km 以上版本。而零跑 C10\C11，问界 M5\M9、岚图追光 PHEV 等则达到了纯电续航 250km 以上水平。2024 年零跑 C10、深蓝 L07 增程版则再次提高纯电续航选项达到 300km 以上水平，混动领域“加电”趋势明显。

● 小鹏的“下一代增程技术”与零跑的“再做增程已无必要”

混动加电背后是成本、技术、需求与未来大趋势的整体结果。成本方面，国内磷酸铁锂电芯（动力型）至 10 月份已经降低至 0.32 元/Wh，较 2023 年降幅超过 60%。技术方面，高倍率超充、高压快充快速发展带动电车补能便利性增加。需求方面，从消费者反馈看由于用电价格较低叠加纯电驾驶感受好，大量插混用户日常用车以纯电模式为主，混动/增程架构主要用于应对长途充电焦虑。而从未来自动驾驶趋势看，为了实现全车线控以及给全车智能电子设备供电，纯电架构化以及大带电量同样是趋势。因此，综合来看新能源车市场有从当前混动为主，向未来有“泛电化”转型的趋势。近期表现可推演为高端市场呈现小鹏汽车的“下一代增程技术”发展趋势，大众化市场呈现零跑创始人朱江明宣称的“再做增程已无必要”趋势。主要原因在于，大电池混动车由于电池增加重量和体积大，需要在技术层面进一步提升三电系统效率，降低其重量和体积，典型代表如使用同轴电驱等，优势在于可以兼顾体验与续航焦虑，同时通过提升快充、超充技术，降低充电焦虑。缺点在于成本高，只有高端车有搭载的价值。而对于中低端车来说，考虑到电池成本的下行，同时由于成本限制无法做更进一步的电驱技术创新，直接将增程器去掉将成本用于多加电池，能够显著提升续航里程，从而创造产品溢价。中高端和大众化两个市场的“加电”趋势有可能按上述两个路线持续进化。

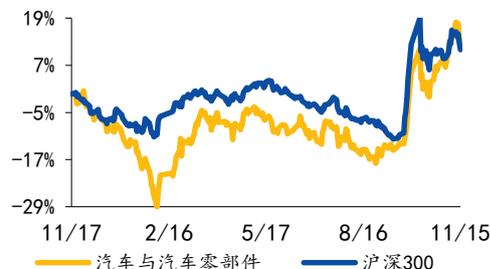
投资建议:

关注高端混动“加电”以及大众化市场向纯电转型的趋势。关注高压快充、高倍率电池及上游产业链机会。关注同轴电驱发展机遇及核心零部件商双环传动的机遇。关注“加电”背景下，固态电池相关机会。

风险提示:

科技进步不及预期风险，技术转型节奏不及预期风险等。

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: 边际改善的汽车行业》
2024. 11. 11

《国元证券行业研究-汽车行业周报: 十月销量普创新高, 龙头引领出海步伐》2024. 11. 04

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. 11. 9-11. 15)	3
2. 本周数据跟踪 (2024. 11. 8-2024. 11. 14)	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. 11. 8-2024. 11. 14)	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. 11. 8-2024. 11. 14)	14
5. 风险提示	15

图表目录

图 1: 汽车行业周涨幅在申万一级行业中位列第 8 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

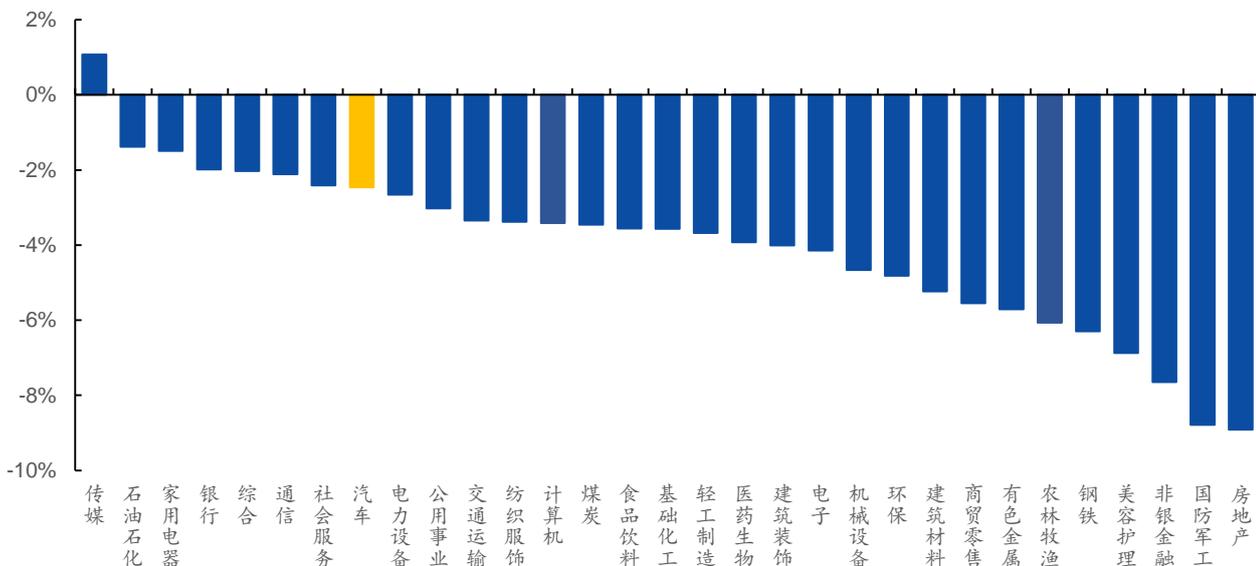
表 1: 本周汽车各子板块涨跌不一, 乘用车板块为唯一上涨板块, 涨幅为 2.71%, 摩托车及其他板块跌幅最大, 为 2.93%。	3
表 2: 子板块周涨跌幅前列个股 (乘用车、商用车、汽车零部件)	4
表 3: 中国新能源乘用车市场品牌近三周销量 Top 10 (单位: 万辆)	6
表 4: 中国新势力乘用车市场品牌近三周销量 Top 10 (单位: 万辆)	6

1. 本周行情回顾(2024.11.9-11.15)

本周汽车板块下跌 2.46%，汽车相关子板块整体略有下跌。本周沪深 300 指数收报 3968.83 点，全周下跌 3.29%。汽车行业指数收报 6433.02 点，全周下跌 2.46%，跌幅小于沪深 300 指数 0.83 个百分点。汽车行业周涨跌幅在申万一级行业中位列第 8 位。本周汽车各子板块整体略有下跌，乘用车板块为唯一上涨板块，涨幅为 2.71%，摩托车及其他板块跌幅最大，为 2.93%。

个股方面：乘用车板块上汽集团(+28.6%)、长城汽车(+5.4%)、长安汽车(+4.1%)涨幅靠前，海马汽车(-11.2%)、北汽蓝谷(-9.5%)、比亚迪(-2.7%)跌幅靠前；商用车板块 ST 曙光(+11.1%)、东风股份(+5.1%)、江铃汽车(+2.3%)涨幅靠前，*ST 汉马(-14.0%)、安凯客车(-11.3%)、福田汽车(-6.4%)跌幅靠前；汽车零部件板块大地电气(+172.7%)、鑫湖股份(+32.0%)、潍柴重机(+21.1%)涨幅靠前，金鸿顺(-21.1%)、山子高科(-18.0%)、威唐工业(-17.6%)跌幅靠前。

图 1：汽车行业周涨幅在申万一级行业中位列第 8 位



资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

表 1：本周汽车各子板块涨跌不一，乘用车板块为唯一上涨板块，涨幅为 2.71%，摩托车及其他板块跌幅最大，为 2.93%。

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	-2.83%	16.48%
汽车服务	-2.55%	-4.90%
摩托车及其他	-2.93%	51.92%
乘用车	2.71%	38.01%
商用车	-2.46%	67.99%

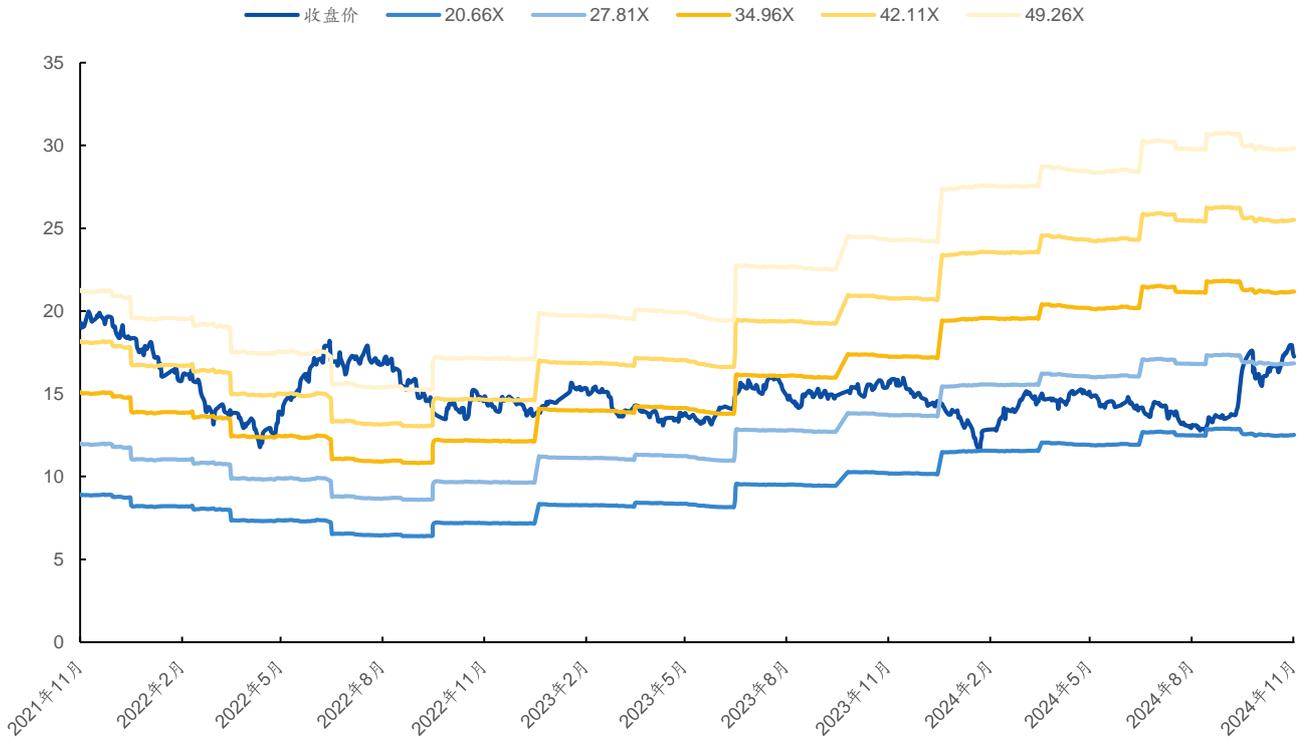
资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

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	600104.SH	上汽集团	28.6%	汽车零部件	870436.BJ	大地电气	172.7%
	601633.SH	长城汽车	5.4%		300694.SZ	鑫湖股份	32.0%
	000625.SZ	长安汽车	4.1%		000880.SZ	潍柴重机	21.1%
商用车	600303.SH	ST 曙光	11.1%		301550.SZ	斯菱股份	16.5%
	600006.SH	东风股份	5.1%		603161.SH	科华控股	16.2%
	000550.SZ	江铃汽车	2.3%		603211.SH	晋拓股份	13.7%
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	000572.SZ	海马汽车	-11.2%	汽车零部件	603922.SH	金鸿顺	-21.1%
	600733.SH	北汽蓝谷	-9.5%		000981.SZ	山子高科	-18.0%
	002594.SZ	比亚迪	-2.7%		300707.SZ	威唐工业	-17.6%
商用车	600375.SH	*ST 汉马	-14.0%		002488.SZ	金固股份	-16.4%
	000868.SZ	安凯客车	-11.3%		600841.SH	动力新科	-16.3%
	600166.SH	福田汽车	-6.4%		300237.SZ	美晨科技	-15.0%

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

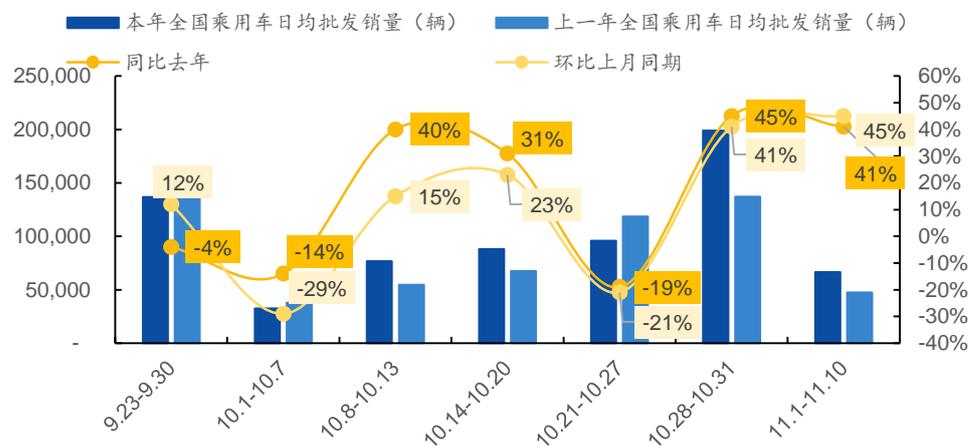
2. 本周数据跟踪 (2024. 11. 8-2024. 11. 14)

2.1 中国乘用车市场零售及批发销量跟踪

乘用车：11月1-10日，乘用车市场零售56.7万辆，同比去年11月同期增长29%，较上月同期下降3%，今年以来累计零售1,840.2万辆，同比增长4%。11月1-10日，全国乘用车厂商批发66.7万辆，同比去年11月同期增长41%，较上月同期增长45%，今年以来累计批发2,184.3万辆，同比增长5%。

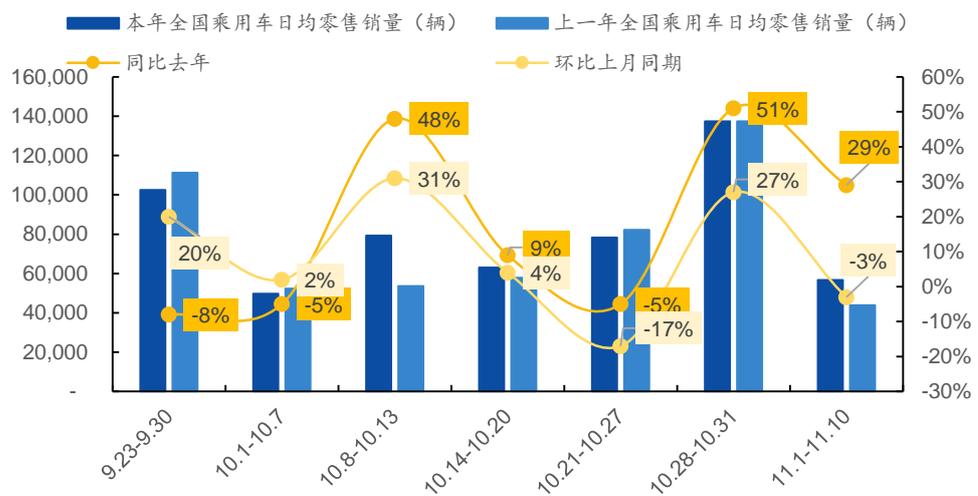
新能源：11月1-10日，乘用车新能源车市场零售31万辆，同比去年11月同期增长70%，较上月同期增长10%，今年以来累计零售863.8万辆，同比增长41%；11月1-10日，全国乘用车厂商新能源批发35万辆，同比去年11月同期增长78%，较上月同期增长36%，今年以来累计批发962.9万辆，同比增长38%。

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 43 周 (10 月 21 日-10 月 27 日)		2024 年第 44 周 (10 月 28 日-11 月 3 日)		2024 年第 45 周 (11 月 4 日-11 月 10 日)	
	品牌	周销量	品牌	周销量	品牌	周销量
1	比亚迪	9.56	比亚迪	9.63	比亚迪	8.59
2	五菱	2.13	五菱	2.00	五菱	2.16
3	理想	1.13	特斯拉	1.57	特斯拉	1.73
4	特斯拉	1.05	理想	1.14	理想	1.17
5	吉利	0.90	问界	0.84	零跑	0.82
6	问界	0.87	零跑	0.82	银河	0.72
7	零跑	0.85	吉利	0.78	吉利	0.71
8	银河	0.74	银河	0.77	问界	0.65
9	埃安	0.66	埃安	0.69	埃安	0.61
10	长安	0.57	深蓝	0.61	深蓝	0.58

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 43 周 (10 月 21 日-10 月 27 日)		2024 年第 44 周 (10 月 28 日-11 月 3 日)		2024 年第 45 周 (11 月 4 日-11 月 10 日)	
	品牌	周销量	品牌	周销量	品牌	周销量
1	理想	1.13	理想	1.14	理想	1.17
2	问界	0.87	问界	0.84	零跑	0.82
3	零跑	0.85	零跑	0.82	问界	0.65
4	小米	0.57	深蓝	0.61	深蓝	0.58
5	小鹏	0.56	极氪	0.58	极氪	0.57
6	极氪	0.51	小鹏	0.54	小米	0.55
7	深蓝	0.50	蔚来	0.44	小鹏	0.36
8	蔚来	0.42	小米	0.31	蔚来	0.30
9	极狐	0.30	极狐	0.29	极狐	0.22
10	腾势	0.21	腾势	0.28	腾势	0.21

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. 2024 年 10 月乘用车均价有所回落

根据乘联数据，今年 1-10 月累计零售 1,784 万辆，同比增长 3%，其中，随着国家报废更新和以旧换新的促消费政策持续发力，10 月全国狭义乘用车零售 226 万辆，同比增长 11%，环比增长 7%，市场活力逐步恢复。根据乘联数据，截至 2024 年上半年车市销售均价一直呈现上升态势，2024 年上半年达到 18.6 万元。受到国家报废更新和以旧换新政策补贴的促进，入门级车型销售占比提升，近几年全国乘用车市场价格段销量结构走势上行趋势改变，全国乘用车均价从 2024 年上半年的 18.6 万/辆降

到 10 月的 16.8 万/辆，各价位段市场全面走强。中国私车普及仍处于千人乘用车保有量 200 辆的世界中低位水平，未来促消费的发展空间巨大。

近几年 30 万元以上车型的各类段占比均持续上升，但今年开始下降。30-40 万元车型零售占比 2023 年是 10%，2024 年企稳，其中 10 月是下降到 7.9%。40 万元以上车型 2023 年国内零售占比 5%，今年 10 月是 3%，自主高端化突破体现乘用车新能源增长带来高端化发展趋势明显，但传统豪华车下降的趋势较严峻。

2. 中国乘用车内需增长潜力巨大

根据乘联会数据，我国近期乘用车出口表现较为出色，同时也要看到内需的巨大的潜力。根据国家统计局发布的中国国际统计年鉴数据，在 2021 年中国乘用车千人乘用车保有量只有 183 辆，保有水平在世界上来说属于相对比较靠后的，远低于巴西、墨西哥、哈萨克斯坦、俄罗斯等经济相对中国较为落后的国家。而根据国家统计局发布的中国国际统计年鉴数据，中国每公里道路的乘用车保有量仅有 54 辆，远低于欧洲和日韩的道路车辆水平。

美国共和党总统候选人特朗普近日宣布在 2024 年总统选举中获胜。在竞选期间，特朗普曾发表过的政策主张比较激进，其很多的观点让世界深度关注，而中国国内消费最有潜力的就是私车普及消费。

我国近些年受房地产和高房价抑制的购车消费仍有巨大的提升空间。目前中国经济增长的私人消费贡献度很低，私车普及需要更多的税收和财政的促消费政策支持。

3. 本周行业要闻 (2024. 11. 8-2024. 11. 14)

3.1 国内车市重点新闻

1. 长安汽车与宁德时代全面深化合作 (2024. 11. 8)

11 月 8 日，长安汽车与宁德时代签署全面深化合作备忘录。长安汽车董事长朱华荣，宁德时代董事长兼 CEO 曾毓群等出席并见证签约。长安汽车副总裁邓承浩，宁德时代市场体系联席总裁韩伟代表双方签署合作备忘录。

在汽车行业全面电动化的背景下，基于良好信任和充分沟通，长安汽车与宁德时代将发挥双方在各自行业领域的优势，建立长期合作关系，实现优势互补、合作共赢，共同提升可持续发展和创新能力，构建强大的市场竞争力。

根据合作备忘录，双方将于未来 5 年在联合品宣、技术创新、市场推广、后市场及海外市场开拓等方面展开全方位多领域合作。

2. 国内首款车规级高端 MCU 芯片在汉发布 (2024. 11. 11)

近日，2024 湖北省车规级芯片产业技术创新联合体大会发布关键核心技术成果——全国产自主可控高性能车规级 MCU（微控制单元）芯片 DF30。

据悉，2022 年 5 月，由东风公司联合 8 家企事业单位和高校成立湖北省车规级芯片产业技术创新联合体，致力于融汇政产学研合力，突破车规级芯片关键核心技术。经过多年努力，联合体终于完成了这款基于 RISC-V 指令集架构的车规级 MCU 芯片。

本次发布的国内首款车规级高端 MCU 芯片 DF30，能承受高温、低温、振动、电磁干扰等极端条件，不仅可以为汽车提供强大的计算能力，还能够保障汽车在智能驾驶过程中的安全性。DF30 芯片还适配国产自主汽车软件操作系统，具有完善的开发环境，可广泛应用于动力控制、车身底盘、电子信息、驾驶辅助等领域，填补了该领域国内空白。

东风汽车研发总院院长杨彦鼎表示，车规级芯片作为汽车产业的核心部件，对汽车产业健康可持续发展至关重要。该芯片对推动国产芯片替代，构建安全稳定的产业链、供应链，助力汽车行业和上下游企业高质量发展具有重要意义。

3. 奔驰将推无图 L2++全场景智驾，端到端大模型（2024. 11. 12）

11 月 12 日，梅赛德斯-奔驰在第七届进博会上亮相，带来了 10 款车型，创下历届参展数量的新高。这些车型展示了奔驰在多个细分市场和驱动形式方面的技术创新与布局，其中最为引人注目的是奔驰宣布将推出豪华品牌首个“无图”L2++全场景智驾系统，计划在 2025 年正式上市。这一系统的推出标志着奔驰在自动驾驶技术上的重大突破，尤其是在不依赖高精地图的情况下，通过端到端的大模型技术实现高级自动驾驶功能。

梅赛德斯-奔驰此次展出了一款搭载高通 8295 智能座舱芯片的车型，该芯片由中国团队主导开发，并支持 L2+导航辅助驾驶功能。据报道，这一系统能够在全国范围内的高速和城市快速路段实现自动变道、远离大车等智驾功能。高通 8295 芯片的引入代表了奔驰对于智能化技术的高度重视，尤其是在中国市场的应用。

梅赛德斯-奔驰在此次进博会上还宣布，计划于 2025 年推出豪华品牌首个“无图”L2++全场景智驾系统。该系统通过端到端的大模型技术，无需依赖高精地图，即可实现点到点的高级自动驾驶体验。据悉，奔驰 L2++全场景智驾系统的核心创新在于其不再依赖传统的高精度地图和外部环境数据，而是通过深度学习和人工智能算法进行实时环境感知与决策，能够在多种复杂路况下完成自动驾驶。这一系统的最大优势在于其适应性强，能够在高速公路、城市快速路，以及更复杂的城市道路环境中提供智能驾驶体验。与传统依赖精确地图的系统不同，奔驰的这一创新解决方案通过内部模型自我学习与优化，使车辆能够自主应对各种动态变化的道路状况。

4. 两部委联手加快智能网联汽车发展（2024. 11. 12）

11 月 12 日，交通运输部和国家发展改革委发布《交通物流降本提质增效行动计划》（以下简称《计划》）。据悉，到 2027 年，交通物流降本提质增效取得显著成效，社会物流总费用与国内生产总值的比率力争降低至 13.5%左右。其中，《计划》提出，加快开展智能网联（自动驾驶）汽车准入和通行试点。

《计划》明确提出，在物流技术方面，加快推进多式联运信息互联共享、“跨省通办”、交通运输智慧物流创新发展；加快智慧公路、智慧航道、智慧港口、智慧枢纽等建设，推进交通基础设施数字化转型升级；加快开展智能网联（自动驾驶）汽车准入和通行试点。

交通运输部运输服务司副司长王绣春介绍，下一步，将聚焦打通国内国际物流大通道，组织开展交通物流降本提质增效交通强国专项试点，力争在长江经济带、西部陆海新通道等重点通道，以及交通物流与产业融合、智慧物流等重点领域率先突破，引领交通物流降本提质增效各项新制度、新政策、新技术、新模式创新发展。

5. 东风日产拥抱华为智驾（2024. 11. 12）

11月12日，东风日产宣布与华为签订战略合作协议，东风日产成为首个与华为鸿蒙座舱全方位合作的合资品牌。在汽车行业智能化浪潮汹涌的当下，智能化转型是必然选择。

东风日产副总经理周峰在访谈中提到，东风日产在新能源领域的布局和合资品牌的未来方向是公司战略的核心。面对中国汽车市场的快速发展，东风日产意识到，要想在激烈的市场竞争中生存和发展，必须采取更加积极主动的方式，聚焦新能源和智能化领域。这一战略转变的背后，是东风日产对于市场趋势的深刻洞察和对未来发展的明确规划。

华为鸿蒙系统的加入，为东风日产的智能化转型提供了强大的技术支持。鸿蒙系统以其强大的智能互联体验，包括智能语音助手、丰富的应用生态、多屏互动等功能，为东风日产的新一代智能汽车提供了全新的智能座舱解决方案。这不仅提升了产品的智能化水平，也增强了东风日产在市场中的竞争力。

东风日产与华为的合作，不仅对双方有着重要的战略意义，也对整个汽车行业产生了深远的影响。这一合作标志着日产汽车成为首个与华为鸿蒙系统深度合作的外资车企，是日产汽车在全球数字化规划建设中的重要一步，也是华为鸿蒙系统在汽车行业应用的重要里程碑。通过这一合作，东风日产预计将能够更快地实现智能化转型，提升产品的智能化水平和竞争力。

6. 红旗天工纯电平台、九章智能平台发布（2024. 11. 12）

11月12日在深圳举行的中国一汽红旗品牌新能源之夜上，一汽红旗官方宣布，红旗“天工”纯电平台以及红旗“九章”智能平台发布；同时，新平台的首款车型天工08亮相，据悉，天工08将于广州车展开启预售，并将在12月中旬正式上市。

红旗“天工”纯电平台，是红旗品牌倾力打造的全新模块化纯电平台，覆盖从A级到C+级的轿车、SUV、MPV及跨界车型。其核心特征包括超集成构型、超高效驱动、耐低温系统、极速补能以及高舒适底盘。在该平台框架下，红旗会搭载低温电池，在零下10度电量保持率为98%，零下10度充电10%-80%为29分钟。电驱方面推出了系统效率可以达到96%的新一代电驱，同时推出了断开式电四驱构型，四驱车型能够降低3-7%的电耗。热管理方面，将会搭载多源热泵系统。

九章智能平台是红旗发布的“九章智能平台”专注于智能座舱和智能驾驶技术的研发，为用户带来了更人性化的智能互动和更高水平的自动驾驶体验。九章平台基于红旗自研的“飞刃架构”，并计划搭载中国首颗车规级先进制程芯片“红旗1号”。

九章平台在智能驾驶方面也大幅领先，红旗的“司南智驾”系统拥有城市NOA自动驾驶能力，并支持全场景智能泊车。这意味着天工08不仅能够在高速公路上实现自动驾驶，还可以在复杂的城市路况下提供高度智能化的驾驶辅助，确保用户在各种出行场景中都能享受到智能科技带来的便捷与安全。

基于新平台将推出天工家族产品，包含中型豪华纯电SUV、中型豪华纯电轿车（2026年上市）以及另一款豪华纯电SUV车型（2026年上市）。天工08定位为红旗智造豪华纯电SUV，基于红旗“天工”纯电平台以及红旗“九章”智能平台打造。新车会在将要开展的广州车展开启预售。

7. 方程豹硬派 SUV 豹 8 今日上市，首搭华为智驾（2024. 11. 12）

11 月 12 日，比亚迪旗下方程豹品牌第二款车型豹 8 上市，新车定位硬派 SUV，共推出四款车型，售价区间为 37.98 万元—40.78 万元。新车最大的亮点是比亚迪与华为首次联合合作的智能硬派越野车。豹 8 搭载华为乾崮智驾 ADS 3.0，可实现“车位到车位”的全场景贯通，自主应对闸机、环岛、窄道掉头等复杂场景，同时还具备智能泊车等功能。

外观方面，方程豹豹 8 延续家族硬派风格的设计，方盒子造型的车头硬朗，搭配线条流畅，使得前脸看起来富有力量感。车头两侧搭载 C 型前大灯，与贯穿式 LED 日间行车灯相连，点亮后辨识度很高。车头位置还配备了类似护盾造型的格栅，看起来车辆硬派气息拉满。车尾方面，尾部造型方正配有环绕式备胎罩，与两侧矩形的尾灯组相结合，凸显车辆硬派越野风格。外观方面，新车提供星月银、破晓金和夜影黑三种颜色供消费者选择。

车身方面采用大量隆起的平直线条，使得车辆肌肉感十足。侧裙位置还搭载了镀铬饰条进行装饰，为车辆添加了不少的时尚感。尺寸方面，长宽高分别为 5195/1994/1875mm，轴距为 2920mm。座椅方面，新车提供 6/7 座两种布局可选。其中六座版后排用的是独立座椅设计，配备电动调节座椅及通风加热按摩等功能。此外，豹 8 还搭载了隐藏式门把手、悬浮式车顶，加强了车辆的科技感。

动力方面，豹 8 搭载 2.0T 发动机及双电机组成的插电式混合动力系统，其中发动机最大功率 200 千瓦，前后永磁同步电机峰值功率分别为 200 千瓦和 300 千瓦，系统综合功率 550 千瓦，最高车速可达 180km/h。续航方面，配有容量为 36.864 千瓦时磷酸铁锂动力电池组，WLTC 工况纯电续航里程为 100km，亏电油耗为 8.87L/100km，CLTC 综合续航里程为 1200km。竞品方面，新车上市后将与丰田普拉多、路虎卫士等硬派 SUV 展开竞争。

8. 零跑发布三季度财报，营收增速可观（2024. 11. 13）

近日，零跑发布 2024 年第三季度财报，当财季，零跑汽车实现营收 98.6 亿元，环比增长 83.9%，同比增长 74.3%；亏损方面，公司权益持有人应占净亏损为 6.9 亿元，较去年同期的 9.9 亿元净亏损收窄 30.3%，较第二季度的 12 亿元净亏损收窄 42.5%。

销量方面，零跑汽车第三季度销量为 86165 辆，同比增长 94.4%，C 系列车型销量占比约 78.3%。得益于销量规模的扩大和高售价车型占比的提升，第三季度零跑汽车毛利率为 8.1%，同比增加 6.9 个百分点，环比增加 5.3 个百分点。

渠道方面，截至 2024 年 9 月底，零跑在国内的销售网络覆盖 204 个城市，包括销售门店 493 家，服务门店 362 家。今年 3 月开始，零跑汽车销量持续上涨，至 10 月，零跑汽车销量已达到 3.8 万辆，订单量则为 4.2 万辆。零跑汽车称，金华两个工厂单月产能约 4 万辆，保持满产的节奏，但交付仍有延期。目前正在加紧布局杭州新建工厂，目标明年上半年投产；零跑正在规划金华第三座工厂，预计明年年底或后年年初投产，明年年底规划产能达到 100 万辆。

根据规划，明年零跑汽车将推出 3 款 B 系列产品，主要聚焦于 10 万~15 万元售价区间，首款 SUV C10 将在明年 4 月交付，第三季度推出 B 系列的轿车产品；此外，零跑还在规划入门级的 A 系列产品和定价 20 万~30 万元的 D 系列产品。

9. 吉利集团品牌进一步整合，大扩张时代结束（2024. 11. 14）

近日，继雷达汽车并入吉利汽车集团后，领克被整合进极氪的消息从 13 日晚开始流传，刺激极氪美股股价跳涨 12%。

11 月 14 日，沃尔沃汽车宣布将把持有领克的 30% 股份出售给极氪，交易价格为 54 亿元，预计明年一季度完成。同日，吉利控股宣布，极氪将持有领克 51% 股份，其余股份继续由吉利汽车旗下全资子公司持有。

随着极氪对领克的控股，领克汽车的营销中台、供应链、采购等部门将被整合。此前有报道称领克品牌会在整合后得到保留，财务和采购团队先整合，今年底或明年年初推进产品、研发等部门的调整。

吉利控股下设吉利汽车、沃尔沃、极氪等业务集团，独立结算、自负盈亏。业务集团下设不同汽车品牌和产品线。此次极氪和领克的调整，相当于将领克从吉利汽车集团平移到极氪集团旗下，领克仍是吉利控股集团的二级组织。吉利控股总裁、吉利汽车集团董事长、极氪科技 CEO 安聪慧将全面统筹领克汽车的管理。安聪慧曾在领克成立之初，以吉利汽车总裁 CEO 的身份管理领克。

作为战略整合的一部分，吉利控股也将向吉利汽车转让其持有的 11.3% 极氪股份，使得吉利汽车对极氪持股比例增至约 62.8%。吉利控股称，这一系列调整是“减少关联交易、消除同业竞争，坚定不移推动内部资源深度整合和高效融合”。另据了解，在两个月三次整合后，吉利将继续推动翼真汽车和吉利银河的整合。

以“战略聚焦”“战略整合”为核心的《台州宣言》发布近两个月，吉利体系内已多次震荡，品牌合并级别的调整已经是第三次，包括 10 月银河对几何的合并、这周吉利汽车对雷达汽车的整合，以及这次极氪控股领克。并且，品牌级别的整合还在继续。其中，领克和极氪这两大核心品牌的整合，标志着吉利持续近 10 年的大扩张时代结束，吉利进入整合期。

在 11 月 14 日的最新公告中，吉利重新划分了子品牌的定位，极氪覆盖高端豪华市场，领克为中高端市场，吉利银河和中国星定位主流品牌，保持“差异化的品牌定位和产品组合”。

3.2 国外车市重点新闻

1. 比亚迪海外首款刀片电池重卡亮相（2024. 11. 8）

11 月 6 日-8 日，2024 新加坡国际交通大会暨展览会举办，比亚迪作为最大参展商，携全新双层大巴 B12DS、电动重卡 T9R 及电动牵引车 Prime Mover、合作车型-自动驾驶巴士 AV 等多领域产品与领先技术亮相。

首次亮相的比亚迪双层大巴 B12DS，专应新加坡市场需求设计。整车电量 541.9kWh，最高续航可达 350km；车长 11.9 米，最大载客量 120 人；采用低地板、三门、双梯定制设计，并搭载自动登车坡道和摄像后视镜系统等；该车还采用刀片电池及新开发的双层巴士平台，该平台可为全球用户提供定制化服务，在实现行车安全和能效的同时，为绿色出行增加新的选择。

电动重卡 T9R 是比亚迪在海外首款搭载商用车专用刀片电池的重卡，该车续航可达 320 公里，在安全性、可靠性、动力性方面表现出色；适用于环卫、建筑运输和城市物流等应用场景，助力新加坡创造更清洁、更绿色的未来。

参展的电动牵引车 Prime Mover、合作开发的自动驾驶巴士、刀片电池等，也以高安全性、高经济性、领先技术，获得了来自物流行业及城市交通系统的专业观众高度关注。

今年是比亚迪进入新加坡市场的第 10 年，2014 年起比亚迪便积极参与当地的绿色交通建设，并实现业务全面开花。未来，比亚迪将携手更多合作伙伴，为推动全球物流与交通领域绿色变革提供更多创新、可持续的解决方案。

2. 铃木与沃尔沃合作以达到 2025 年欧盟碳排放目标 (2024. 11. 10)

日前，铃木汽车表示，自 2025 年 1 月 1 日起，欧盟计划实施更为严格的汽车二氧化碳排放规定，为避免因未达标而面临罚款，该公司将与沃尔沃汽车联合计算在联盟的汽车销量。

铃木汽车高管们表示，沃尔沃汽车的碳排放预计将因紧凑型纯电动 EX30 SUV 的销量强劲而远低于欧盟设定的 2025 碳排放目标，因此与沃尔沃汽车联手，铃木汽车将更可能保持合规。

沃尔沃汽车的一位发言人拒绝对与铃木汽车联合计算欧盟销量的具体细节发表评论。根据欧盟委员会的文件，参与联合计算欧盟汽车销量的企业将包括沃尔沃汽车、极星和铃木汽车。

欧盟的数据显示，铃木汽车在 2020 年（上一次欧盟规定碳排放量大幅下降的年份）未达排放目标，差距为 10.4 克/公里，这意味着该公司需为每辆车支付近 1,000 欧元的罚款，鉴于该公司当年在欧盟的汽车总量达 160,570 辆，因此罚款总额将达到约 1.6 亿欧元。对此，铃木汽车尚未确认其支付的确切金额。

与 2020 年相比，欧盟规定，自明年起，车辆的平均碳排放量需下降约 15%，且未达到碳排放规定目标的企业将面临罚款。

由于电动汽车销量放缓，许多汽车制造商呼吁推迟或修改欧盟碳排放目标。专家估计，与今年的约 14% 相比，明年欧盟电动汽车的销量占比需要超过 20%，才能实现欧盟的二氧化碳减排目标。

3. 丰田汽车将在墨西哥投资 14.5 亿美元增加产量 (2024. 11. 11)

近日，丰田墨西哥公司总裁路易斯·洛萨诺 (Luis Lozano) 与墨西哥经济部长马塞洛·埃布拉德 (Marcelo Ebrard) 在社交软件 X 发布了一篇帖文宣布，日本汽车制造商丰田今年将在墨西哥追加投资 14.5 亿美元，用于加强其位于下加利福尼亚州 (Baja California) 和瓜纳华托州 (Guanajuato) 的工厂的运营。

丰田墨西哥公司总裁路易斯·洛萨诺表示，通过这项投资，公司旨在扩大下一代 Tacoma 皮卡的生产，包括混合动力电车版本。此外，这项投资还将创造 1600 个新的直接就业机会。

他强调，工厂的现代化改造不仅将更多地提高车辆生产能力的可持续性，还将融入技术创新，优化资源利用，促进减排。

丰田公司补充说，这项投资是对丰田在墨西哥发展 22 年来投资近 20 亿美元的补充，这将巩固墨西哥市场作为公司全球战略重要支柱的地位。

墨西哥经济部长马塞洛·埃布拉德对丰田的决定表示欢迎。他强调了在充满挑战的经济环境中为投资者创造一个确定和稳定的环境的重要性，因为外国投资在墨西哥经济增长中发挥着至关重要的作用。

在丰田投资之前，江淮汽车、通用汽车、宝马和奥迪等其他汽车制造商最近也宣布扩大在墨西哥的产能，凸显了墨西哥作为汽车制造关键枢纽的作用。

尽管面临来自美国的关税威胁等贸易压力，但丰田重申了对墨西哥市场的信心。

4. 宝马将在韩国投资 650 亿韩元扩建零部件物流中心 (2024. 11. 11)

宝马集团韩国分公司 11 日表示，到 2027 年将对安城区域物流中心 (RDC) 进行 650 亿韩元投资，把园区总面积扩大到目前的 1.5 倍。公司方面当天在京畿道安城市的该物流中心举行记者会，公布上述计划。

据介绍，该物流中心总面积将从目前的 5.7 万平方米扩增到 2027 年的 8.8 万平方米，相当于 12 个足球场。物流中心保管的零部件数量将从目前的 6 万多种 (476 万余个) 增至 9.7 万多种 (772 万余个)。

宝马韩国公司已于 2017 年投资 1300 亿韩元兴建安城区域物流中心。若算上当天发布的投资计划，公司对该物流中心的累计投资额将达 1950 亿韩元。据公司统计，截至目前在韩注册登记的宝马汽车有 73.3 万多辆，近七年翻了一番。去年，宝马在韩销量赶超梅赛德斯-奔驰，登顶年度进口车销量榜。

5. 捷豹在向纯电动汽车转型前停止在英销售新车 (2024. 11. 11)

日前报道，捷豹于 11 月 11 日停止在英国销售任何新车，因为它正朝着纯电动汽车的未来迈进。

这个英国品牌将蛰伏到 2026 年，届时它将重新出现，只销售高端的纯电动汽车。在此之前，塔塔汽车 (Tata Motors) 旗下的捷豹路虎 (Jaguar Land Rover) 将不会向英国经销商运送任何新款捷豹。一位发言人说，所有仍在库存中的捷豹现在都被归类为二手车，无论里程表上的数字是多少。

捷豹路虎在 2021 年初制定了让捷豹向纯电动方向发展的计划，就在这几个月前，时任英国首相 Boris Johnson 宣布，计划在 2020 年前逐步停止销售新款汽油或柴油汽车。高管们认为捷豹需要彻底更新。捷豹将于 12 月 2 日在迈阿密推出一款概念车，预览三款新电池电动车型中的第一款。新的豪华电动汽车系列预计最早要到 2026 年夏天才会推出，这比最初的计划要晚。

捷豹路虎首席执行官 Adrian Mardell 于上周表示，看到竞争对手纷纷推出不受消费者欢迎的电动汽车，捷豹路虎决定花更多时间来推出合适的产品。

Mardell 表示，捷豹路虎仍将在英国生产 F-Pace SUV 用于出口，直到 2026 年第一季度，略晚于此前的计划。他警告说，该公司将控制在纯电动品牌上的投入。

他表示：“我们对捷豹的投资，就现在和将来来说，都将与我们目前在该业务中看到的规模和机会成比例。对捷豹的投资将少于 10 年前。”

6. 大众汽车将向 Rivian 投资 58 亿美元加速电动转型 (2024. 11. 13)

当地时间 11 月 12 日，大众汽车对拟与美国电动车企业 Rivian 共同开发电池驱动汽车的投资计划追加 8 亿美元投资，投资总额升至 58 亿美元。大众使用 Rivian 技术开发的首款电动车将于 2027 年面世，大众的新电动越野品牌 Scout 也计划使用 Rivian 合资公司的技术。

分析师表示，与 Rivian 的合资企业可能有助于缓解大众旗下软件部门的问题。自成立以来，该软件部门一直受到延期交付和亏损的困扰。

财报显示，大众汽车集团今年三季度全球销量同比下降 7.1%，而在前三季度，大众汽车的全球销量同比下滑 2.8%。其中，三季度纯电动汽车（BEV）销量同比下降 9.8%。大众汽车销量下滑反映了在新能源转型过程中遭遇的阵痛。为了应对市场压力，大众汽车不得不采取一系列的成本削减措施，包括裁员降薪以及关闭工厂。

与此同时，大众也在努力加快电动化转型，不断加大投资并加强与其他新能源车企业合作。在未来的市场发展，能否快速应变、把握机遇，将是包括大众在内的跨国车企巨头们必须面对的课题。

7. 日本将在全国建立汽车等废弃物的回收基地（2024. 11. 14）

近日，日本政府计划加强废弃物回收利用基础设施的建设，该设施将涵盖光伏电池板、汽车及蓄电池等多种废弃物，预计在 2026 年之后，将有大约 10 处此类基地投入运营。

此外，日本政府正酝酿一项政策，旨在将废旧电池板的再利用纳入强制性要求。为支持这一举措，政府将向参与回收与储存业务的企业提供财政援助，旨在促进相关产业发展，并确保包括稀有金属在内的经济安全及资源保障。

今年 8 月份，日本政府将要求企业必须回收和再利用稀有金属。防止稀有金属流向海外，在日本国内确保稀有资源。首先，将把蓄电池制造过程中产生的边角料等作为要求对象。未来还打算将对象扩大到纯电动汽车（EV）使用过的废旧蓄电池。

反观国内，每年锂电池湿法回收量约为 286 万吨，相当于欧美总和的 10 倍左右。江西省每年锂电池湿法回收量达到 70 万吨，在中国国内居于首位。去年欧洲锂电池回收量为 16 万吨，到 2025 年这一数字有望提升至 40 万吨。换言之，整个欧洲的回收量还不及中国的一个省。

据了解，国内锂电回收行业政策在制定标准、提供资金支持和税收优惠，正在进一步促进循环经济的发展，使我国在全球循环经济中的地位越来越强。国内的一些企业，例如宁德时代和格林美，已经走在电池回收市场的前列，利用先进技术不断提升关键材料的回收率。

4. 国元汽车主要关注标的公告（2024. 11. 8-2024. 11. 14）

1. 三花智控：关于收到深圳证券交易所《关于终止对浙江三花智能控制股份有限公司申请发行全球存托凭证境内新增基础股票审核的决定》的公告（2024. 11. 8）

11 月 8 日，三花智控发布了关于收到深圳证券交易所《关于终止对浙江三花智能控制股份有限公司申请发行全球存托凭证境内新增基础股票审核的决定》的公告。

公告显示，公司于 2024 年 10 月 30 日，三花智控召开第七届董事会第二十八次临时会议及第七届监事会第二十四次临时会议，审议通过了《关于终止境外发行全球存托凭证事项的议案》，同意公司终止境外发行全球存托凭证并在瑞士证券交易所挂牌上市的计划。

2024 年 11 月 4 日，公司与保荐人中信证券股份有限公司向深圳证券交易所提交了《浙江三花智能控制股份有限公司关于撤回境外发行全球存托凭证新增境内基础 A 股股份申请文件的申请》和《中信证券股份有限公司关于撤回浙江三花智能控制股份

有限公司境外发行全球存托凭证新增境内基础 A 股股份申请文件的申请》。

近日，公司收到深圳证券交易所出具的《关于终止对浙江三花智能控制股份有限公司申请发行全球存托凭证境内新增基础股票审核的决定》，根据《深圳证券交易所上市公司证券发行上市审核规则》第二十条，《深圳证券交易所股票发行上市审核规则（2024 年修订）》第六十二条的有关规定，深圳证券交易所决定终止对公司申请发行全球存托凭证境内新增基础股票的审核。

三花智控因故终止了其申请发行全球存托凭证境内新增基础股票的审核，深交所的决定是基于公司提交撤回申请后的审核终止。

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。同时建议逐步将年底“以旧换新”退坡带来的行业波动风险纳入考虑。

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