汽车内外饰系统的竞争格局和发展趋势

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截止 8 月 21 日收盘，汽车板块上涨 0.1%，沪深 300 指数上涨 0.3%，汽车行业落后沪深 300 指数 0.2 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 16 位，与上周相比下降 3 位，总体表现位于中游。

子板块周涨跌幅：乘用车(-1.2%)，商用载货车(-2.4%)，商用载客车(-2.5%)，汽车零部件(+0.4%)，汽车服务(+1.2%)。

- 涨跌幅前五名：钱江摩托、金固股份、特力 A、银轮股份、松芝股份。
- 涨跌幅后五名：ST 海马、中原内配、浩物股份、万丰奥威、富奥股份。

每周一谈：汽车内外饰系统的竞争格局和发展趋势

汽车内外饰是汽车零部件领域规模最大的细分市场，是一个涉及产品众多、工艺面广的复杂行业。内外饰作为汽车影响汽车颜值、舒适性和驾乘体验的关键部件，是消费者最容易感知的汽车零部件之一，近年来随着汽车产品的消费升级和智能化需求提升，迎来了产业发展的变革期。

行业总体情况是体量巨大，增速可观，集中度不高：

- **体量巨大，内外饰占汽车零部件市场总体规模的近 1/4。**2019 年，全球汽车内外饰件市场规模约为 6500 亿元，其中内饰市场约为 4200 亿元，外饰市场规模约 2300 亿元。2019 年，国内内外饰总体市场规模约为 2400 亿元。
- **增速可观，全球市场增速约 7%，国内市场增速维持在 15%以上。**汽车内外饰与汽车产销量、保有量直接相关，依托国内强劲的升级需求，我国内外饰行业产值年均增速基本保持在 15-20%。内饰市场随舒适性、智能化需求持续高增长，内饰占整车成本的比重已由 2012 年的约 12%逐年提升至 20%以上；外饰市场随轻量化需求稳步增长；后市场和潜在的改装市场给予了汽车内外饰市场更多的发展空间。
- **集中度不高，国内市场呈现“一超多强”强的竞争格局。**2019 年全球内饰件市场占有率前三企业延锋、弗吉亚和安通林的市场占有率分别为 14%、7%和 5%。国内市场格局则呈现一超多强的竞争格局，华域汽车旗下延锋汽车饰品依托在座椅领域的较大优势，规模优势明显，宁波华翔、拓普集团、岱美股份、常熟汽饰、新泉股份等在细分领域也拥有一定竞争优势。

产品技术进展及趋势上看，汽车内外饰系统如下领域面临发展机遇：

智能内饰领域的智能灯光系统、智能音箱系统和交互式内饰等；智能座舱领域的多屏融合和抬头显示等；智能外饰领域的智能把手和智能钥匙等；轻量化的复合材料尾门等。

投资策略及重点推荐：随着产业复苏势头向好，建议关注低估值的行业龙头，如长城汽车、华域汽车等；节能、新能源和智能网联等优质赛道的核心标的，如德赛西威、华阳集团、威孚高科、均胜电子等；“国内大循环”带来的国产替代机会，如万里扬、旭升股份、星宇股份等；冷藏车、后市场等领域的潜在机会如福田汽车、金麒麟等。

本周推荐组合：华域汽车 20%、华阳集团 20%、威孚高科 20%、福田汽车 20%和长城汽车 20%。

风险提示：汽车销量不及预期；汽车产业刺激政策落地不及预期；市场竞争加剧的风险；疫情控制不及预期。

评级　　增持（维持）

2020 年 08 月 23 日

曹旭特　　分析师
SAC 执业证书编号：S1660519040001

袁逸璞　　研究助理
yuanyipu@shgsec.com

行业基本资料

股票家数	179
行业平均市盈率	41.44
市场平均市盈率	22.24

行业表现走势图



资料来源：申港证券研究所

相关报告

1、《汽车行业深度研究：汽车对经济影响究竟有多大》2020-08-17

2、《汽车行业研究周报：7 月汽车产销持续复苏 商用车依旧强势》2020-08-16

3、《汽车行业研究周报：后疫情时代冷藏车市场的机遇与挑战》2020-08-10

内容目录

1. 每周一谈：汽车内外饰系统的竞争格局和发展趋势 4
1.1 行业总体情况：体量巨大 增速可观 集中度不高 4
1.2 产品技术进展及趋势 7
1.2.1 智能内饰 7
1.2.2 智能座舱 7
1.2.3 互联外饰 8
1.2.4 轻量化的复合材料尾门 8
2. 投资策略及重点推荐 9
3. 市场回顾 9
4. 行业重点数据 12
4.1 行业总体数据 12
4.2 细分车型月度数据 14
4.3 乘联会周度数据 17
5. 行业新闻 18
5.1 车企动态 18
5.2 产业链动态 18
5.3 政策法规 19
5.4 新车信息速递 19
6. 风险提示 20

图表目录

图 1： 佛吉亚智能灯光系统概念设计 7
图 2： 佛吉亚智能音像系统概念设计 7
图 3： 大陆集团智能座舱 2025 概念演示 8
图 4： 大陆集团 AR-HUD 产品概念演示 8
图 5： 比亚迪 Dilink 智能钥匙演示 8
图 6： 汽车行业指数与沪深 300 指数对比 10
图 7： 各板块周涨跌幅对比 10
图 8： 各板块年初至今涨跌幅对比 10
图 9： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) 11
图 10： 汽车行业整体估值水平(PB) 11
图 11： 子板块周涨跌幅对比 11
图 12： 子板块年初至今涨跌幅对比 11
图 13： 行业涨跌幅前十名公司 12
图 14： 行业涨跌幅后十名公司 12
图 15： 汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%) 12
图 16： 月度汽车产销量及同比变化 13
图 17： 历年汽车产销量及同比变化 13
图 18： 经销商库存系数及预警指数 13
图 19： 月度乘用车产销量及同比变化 14
图 20： 乘用车细分车型当月销量同比变化 15
图 21： 月度商用车产销量及同比变化 16

图 22： 商用车细分车型当月销量同比变化 16
图 23： 月度新能源车产销量及同比变化 17

表 1： 汽车内饰件单车价值估算 4
表 2： 汽车外饰件单车价值估算 5
表 3： 广汽蔚来 HYCAN 007 BOM 单内饰价格明细 5
表 4： 国内主流内饰企业 6
表 5： 本周推荐投资组合 9
表 6： 乘用车主要厂家 8 月周度日均零售数量和同比增速（第二周） 17
表 7： 乘用车主要厂家 8 月周度日均批发数量和同比增速（第二周） 17
表 8： 一周新车 19

1. 每周一谈：汽车内外饰系统的竞争格局和发展趋势

汽车内外饰是汽车零部件领域规模最大的细分市场，是一个涉及产品众多、工艺面广的复杂行业。

从产品类别上看，汽车内饰主要是指汽车内部改装所用到的汽车产品，包括仪表板、方向盘、顶棚、座椅、空气循环系统、安全带、安全气囊、地毯等；汽车外饰主要指前后保险杠、进气格栅、轮盖、扰流板、车标、门把手、翼子板等通过螺栓、卡扣或双面胶条连接在车身上的部件。

内外饰作为汽车影响汽车颜值、舒适性和驾乘体验的关键部件，是消费者最容易感知的汽车零部件之一。近年来随着汽车产品的消费升级和智能化需求提升，迎来了产业发展的变革期。

1.1 行业总体情况：体量巨大 增速可观 集中度不高

从行业体量上看，内外饰的整体行业规模巨大，占汽车零部件总体规模的近 1/4。

- 2019 年，全球汽车内外饰件市场规模约为 6500 亿元，其中内饰市场约为 4200 亿元，外饰市场规模约 2300 亿元。
- 我国汽车内外饰市场占全球市场比例超过 30%，2019 年总体市场规模约为 2400 亿元。以典型的 15 万元的家用轿车为例，具体数据显示，汽车内饰件（不含座椅）价值量大约在 3500-4600 元区间，外饰件价值量大约在 2200-3000 元区间。根据近期广汽蔚来 HYCAN 007 公布的汽车 BOOM 价格，除去电池系统外单车成本近 20 万元，其中内外饰系统总成本超过 4 万元。

表1：汽车内饰件单车价值估算

内饰件种类	估算单价(元)	单车配套件数	单车配套价值量(元)
仪表板总成	600-800	1	600-800
门内护板	200-250	4	800-1000
方向盘	800-1000	1	800-1000
顶棚	60-100	1	60-100
遮阳板	50-80	2	100-160
立柱护板	50-60	6	300-330
立柱	8-10	6	48-60
流水槽盖板总成	60-90	1	60-90
衣帽架	120-140	1	120-140
行李箱内饰	150-200	1	150-200
储物盒	50-60	2	100-120
备胎盖	100-150	1	100-150
地毯和隔音垫	300-500	1	300-500
合计			3538-4650

资料来源：前瞻经济学人，申港证券研究所

表2：汽车外饰件单车价值估算

外饰件种类	估算单价(元)	单车配套件数	单车配套价值量(元)
车灯系统	550-750	4	1100-1500
保险杠	250-300	2	500-600
侧裙板	50-80	2	100-160
行李架	100-120	1	100-120
车把手	20-30	4	80-120
出风格栅	60-100	1	60-100
车窗亮条	15-25	4	60-100
密封条	10-15	6	60-90
后视镜	30-45	2	60-90
挡泥板	15-20	4	60-80
车标	10-20	2	20-40
合计			2200-3000

资料来源：前瞻经济学人，申港证券研究所

表3：广汽蔚来 HYCAN 007 BOM 单内饰价格明细

序号	产品名称	厂家	价格
1	内外饰塑料件	-	10143
2	座椅总成	H.Z SEAT	7130
3	前组合灯	FRENCE COMPANY(CHINA)	3715
4	安全系统	J.SHEN	3537
5	天窗总成	Y.T.G.J AUTOPARTS	2423
6	门饰板总成	X.Q TRIM	2011
7	后组合灯	T.M.G.K ELECTRONICS	1693
8	顶棚总成	Z.H INTERIORS	1239
9	仪表板总成	X.Q TRIM	1198
10	副仪表板总成	X.Q TRIM	1175
11	下护板总成	X.Q TRIM	822
12	出风口总成	H.Y AUTOMOTIVE SYSTEMS	777
13	后保险杠总成	M.J MOULD PLASTIC	715
14	仪表板横梁	Y.L AUTOPARTS	711
15	小灯	X.YLIGHTING	577
16	外后视镜总成	H.L VIEW MIRROR	440
17	后三角窗	F.Y GLASS	389
18	扰流板总成	J.H.D GROUP	386
19	前保险杠总成	M.J MOULD PLASTIC	377
20	方向盘	Y.F STEERING	327
21	前风窗总成	F.Y GLASS	288
22	内视镜总成	Y.Z.H.Y VIEW MIRROR	223
合计			**40296**

资料来源：公开资料整理，申港证券研究所

从发展空间上看，汽车内外饰与汽车产销量、保有量直接相关，全球汽车内外饰市场增速近年维持约 7%。依托国内强劲的升级需求，我国内外饰行业产值年增长速度基本保持在 15-20%。

- **内饰市场随舒适性、智能化需求持续高增长。**随着消费水平的提高，除了传统的安全要求，消费者在购买汽车时的关注点更多地等转向了舒适性和驾乘体验，内饰的品质高低逐渐成为汽车的重要卖点之一，汽车内饰行业也随之迎来迅猛发展。此外，智能化需求的提升，给内饰产品带来了更多要求，比如更多更大的显示屏、更精细的氛围营造要求，都提升了内饰成本。据统计，内饰占整车成本的比重已由 2012 年的约 12%逐年提升至 20%以上。

- **外饰市场随轻量化需求有望稳步增长。**相比内饰件，汽车外饰件市场规模较小，约同期内饰件市场规模的 60%。不过，汽车外饰的发展是汽车轻量化重要解决方案之一，而轻量化又是降低汽车排放、提高燃烧效率最有效的措施，也是当前衡量汽车设计和制造水平高低的一个重要指标，已成为汽车制造业发展的热点，汽车外饰件市场有望实现稳步增长。

- **后市场给予了汽车内外饰市场更多的发展空间。**内外饰作为汽车后市场部件产品的主要部分之一，产生更换和更新需求的比例高于其他产品；此外，有望逐步放开的改装限制，也为内外饰市场的发展提供了更多的想象空间。

从竞争格局上看，稳定的竞争格局尚未形成，行业集中度不高。内外饰件由于涉及部件品种多、制造艺复杂、技术要求多样，导致不同内外饰件涉及的制造工艺差异较大，技术通用性较弱，使得内外饰行业较为分散，集中度不高。

- 以内饰件为例，全球内饰巨头包括延锋、弗吉亚、安通林、丰田纺织、李尔、麦格纳等。2019 年全球内饰件市场占有率前三企业分别是延锋、弗吉亚、安通林，市场占有率最高的延锋，约为 14%；其次是弗吉亚、安通林，分别为 7%、5%，前三企业合计占比仅为 26%。

- 国内内饰市场格局则呈现“一超多强”的局面。华域汽车旗下延锋汽车饰品依托在座椅领域的较大优势，优势明显，下游客户包括了主流合资品牌及大多数自主品牌等；宁波华翔、拓普集团、岱美股份、常熟汽饰等均成功打入合资品牌，并通过给特斯拉等新兴车企供货实现快速发展；新泉股份等则聚焦自主品牌，实现了快速增长。除了延锋在座椅领域积累了较强的技术优势成为行业龙头，部分国内企业也在细分领域也随全球竞争做到了行业领先，如岱美股份的遮阳板等。

表4：国内主流内饰企业

企业名称	主要配套车企	主要产品
华域汽车	上汽大众、上汽通用、上汽乘用车、一汽大众、长安福特、北京现代、长城、江淮、吉利等	仪表盘、门板、座椅系统、安全带、安全气囊等
宁波华翔	大众、宝马、福特、通用、捷豹路虎、奔驰、丰田、沃尔沃、上海汽车、一汽轿车、东风日产等	仪表板、门板、立柱、装饰条等
一汽富维	一汽大众、一汽轿车、一汽解放等	汽车座椅、仪表板、门板等全内饰产品
东风科技	东风汽车、东风有限	仪表板、顶棚等
拓普集团	宝马、上汽通用、吉利、长安福特等	前围板、行李箱隔板、顶棚、主地毯等
双林股份	上汽通用五菱、长安等	仪表板、门板、立柱等
航天模塑	上汽通用、一汽大众、长安汽车、神龙汽车等	仪表板、门板、立柱、座椅垫等
岱美股份	通用、福特、克莱斯勒、大众、长城、上汽等	遮阳板、头枕、座椅等

企业名称	主要配套车企	主要产品
新泉股份	上汽、吉利、广菲克、奇瑞、一汽解放、福田等	仪表板、门内护板、顶柜等
常熟汽饰	奔驰、宝马、奥迪、一汽大众、上汽通用、奇瑞等	门内护板、仪表板、遮阳板、衣帽架等

资料来源：公开资料整理，前瞻经济学人，申港证券研究所

1.2 产品技术进展及趋势

在当下汽车市场对内外饰行业安全性、环保性要求日益严格，电动化、网联化、智能化，共享化的不断提速形势下，消费者对内外饰的需求已不再局限于形状的美观，对舒适感、科技感的追求也愈发强烈，内外饰领域近年来出现了一系列新技术和新热点，也成为各企业争相布局的焦点领域。

1.2.1 智能内饰

智能内饰的典型产品有智能灯光系统、智能音箱系统和交互式内饰等。智能内饰在满足原装饰性的基础上，更加注重带给客户的体验和智能化操作科技感，为原本简单的静态表面赋予了交互特性，给予消费者更丰富的感官享受和舒适体验。目前随着消费升级，越来越被各整车厂及零部件企业所重视，也成为了车辆实现差异化竞争的新领域。目前在该领域布局的零部件企业众多，代表性企业例如：延峰汽饰、佛吉亚、敏实集团、宁波华翔、拓普集团等。

图1：佛吉亚智能灯光系统概念设计



资料来源：佛吉亚集团，申港证券研究所

图2：佛吉亚智能音像系统概念设计



资料来源：佛吉亚集团，申港证券研究所

1.2.2 智能座舱

智能座舱是近年来最热的汽车概念之一，融合了人工智能、自动驾驶、AR 等多项新技术。未来智能座舱将会实现中控、液晶仪表、抬头显示（HUD）、后座娱乐等多屏融合交互体验，以及语音识别、手势控制等更智能的交互方式，重新定义汽车人机交互。根据英伟达预测，未来汽车将主要由智能驾驶舱和无人驾驶两大运算单元构成，智能驾驶舱有望成为 ADAS 技术和无人驾驶汽车的标配。大陆、伟世通、佛吉亚、哈曼等整车和零部件企业都推出了智能驾驶舱方案或技术，国内吉利、奇瑞等主机厂纷纷成立智能座舱子公司，德赛西威、华阳集团等也在加速布局，并依托自主品牌的先发策略，在产品实践上走在了国际巨头之前。

图3：大陆集团智能座舱 2025 概念演示



资料来源：Continental AG，申港证券研究所

图4：大陆集团 AR-HUD 产品概念演示



资料来源：Continental AG，申港证券研究所

1.2.3 互联外饰

互联外饰最典型的场景就是智能把手和智能钥匙。车门把手是车身外观设计中的一大亮点，集成了把手照明、无源遥控开锁（PKE）与电动隐藏等技术，不仅外形美观，同时结合了在机械电子领域的优势，在特斯拉 Model 3、蔚来 ES8、小鹏 P8 等车型上均有应用。智能钥匙技术让车主通过智能手机或智能手表，在无网络的情况下，完成车辆的上锁、解锁和启动，对未来共享汽车的出行便利化，提供了智能化的解决方案，如比亚迪已经联合华为、小米、VIVO 等多家手机制造商支持旗下的 Dilink 及 NFC 车钥匙功能。目前在该领域布局的比较有代表性零部件企业如：海拉电子、延峰汽饰、麦格纳、法雷奥等。

图5：比亚迪 Dilink 智能钥匙演示



资料来源：网易汽车，申港证券研究所

1.2.4 轻量化的复合材料尾门

随着 SUV 在国内热卖及轻量化需求的提升，复合材料尾门的需求在不断增长。相较于金属尾门，复合材料尾门可减重约 25%，且能实现完整的模块化交付以降低总装成本。完整的复合材料尾门能整和雷达、影像、照明、电子等多个部件。目前复合材料的后门约占 4%的市场份额，并在已经在 Jeep 大切诺基、宝马 i3 等 SUV 车型上实现量产，随着多用途汽车的持续增长，预计未来 5~7 年这一数字将增长到约 20%，麦格纳、延锋汽饰、敏实集团等多家零部件企业都在积极布局。

2. 投资策略及重点推荐

总体来看，2020 年初受疫情影响，汽车行业受冲击较大。但随着疫情好转和各项刺激政策加持，行业触底反弹态势明朗，景气度持续回升，Q3 产销有望持续向上。考虑到汽车行业目前整体情况，建议关注低估值的行业龙头；节能、新能源和智能网联等优质赛道核心标的；“国内大循环”带来的国产替代机会；冷藏车、后市场等领域的潜在机会。

整车板块：

- 长期看好技术领先和产品结构完善的龙头企业，如比亚迪、吉利汽车、广汽集团、上汽集团等；
- 重卡、皮卡、冷藏车等细分市场的增长潜力，如中国重汽、长城汽车、福田汽车等。

零部件及后市场板块：

- 智能化和电动化领域的成长性龙头，如德赛西威、华域汽车、均胜电子、华阳集团、伯特利等；
- “国内大循环”带来的国产替代机会，如万里扬、三花智控等；
- 强势整车企业（特斯拉、大众、吉利）对核心零部件的拉动效应，如新泉股份、拓普集团、旭升股份、常熟汽饰等；
- 标准法规进步带来的技术革新机会，如国六排放领域的奥福环保、艾可蓝等，节能降耗领域的潍柴集团、威孚高科等，无线充电领域的万安科技，后市场刹车片龙头金麒麟等。

结合目前市场基本情况，我们本周推荐投资组合如下：

表5：本周推荐投资组合

公司	权重
华域汽车	20%
华阳集团	20%
威孚高科	20%
福田汽车	20%
长城汽车	20%

资料来源：申港证券研究所

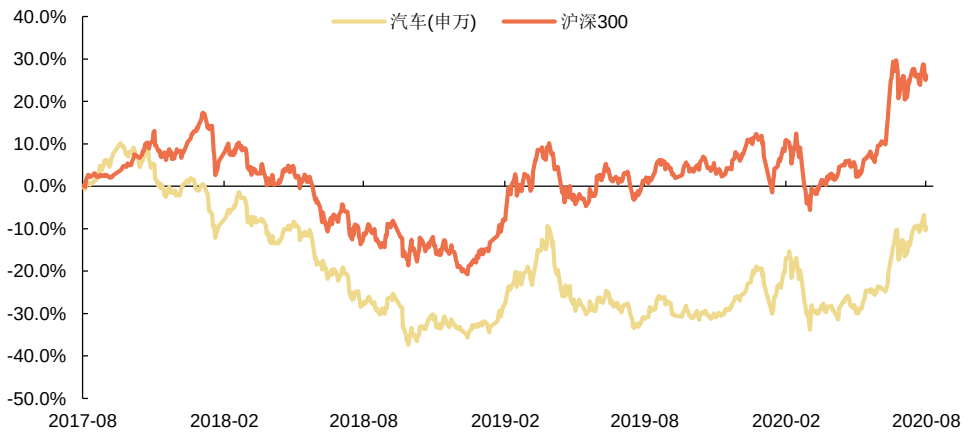
3. 市场回顾

截止 8 月 21 日收盘，汽车板块上涨 0.1%，沪深 300 指数上涨 0.3%，汽车行业落后沪深 300 指数 0.2 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 16 位，与上周相比下降 3 位，总体表现位于中游。年初至今涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 16 位，

总体表现位于中游。

图6：汽车行业指数与沪深 300 指数对比



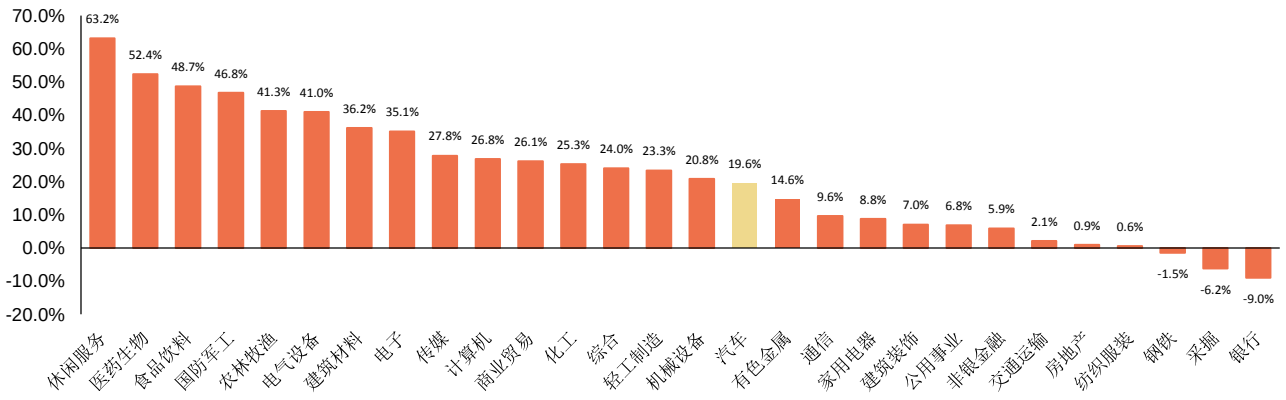
资料来源：Wind，申港证券研究所

图7：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

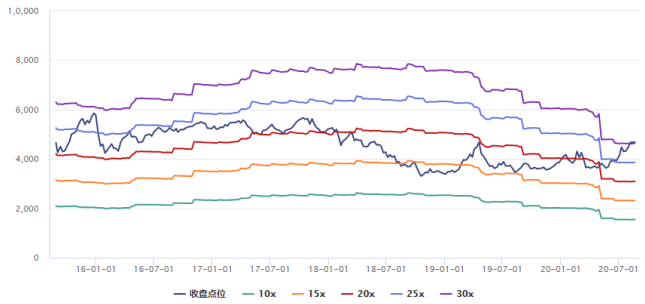
图8：各板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

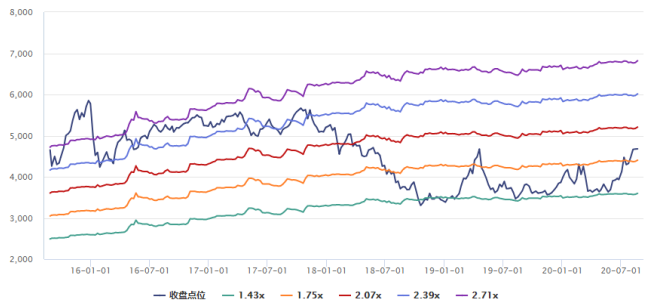
从估值来看，截至 8 月 21 日，申万汽车行业整体估值（PE-TTM）为 30.3 倍，与上周持平。子板块估值水平相较上周变化不大，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件、汽车服务板块分别为 35.6 倍、46.6 倍、29.6 倍、27.3 倍和 30.9 倍，从数值上看整体 PE 位于历史偏高位水平，我们认为这是由于受疫情影响 H1 汽车板块公司业绩大幅下降，推高了估值，并不能代表真实估值水平。从 PB 估值来看，申万汽车行业整体 PB 为 1.53 倍，申万汽车零部件板块 PB 为 2.23 倍，与上周略有变化，但仍均处于历史低位，随着市场景气度提升，业绩及估值有望回归合理区间。

图9：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

图10：汽车行业整体估值水平(PB)

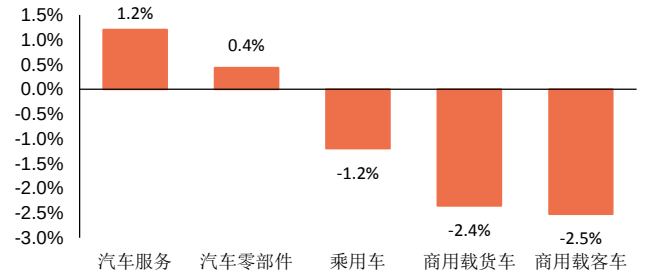


资料来源：Wind，申港证券研究所

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-1.2%)，商用载货车(-2.4%)，商用载客车(-2.5%)，汽车零部件(+0.4%)，汽车服务(+1.2%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+14.8%)，商用载货车(+34%)，商用载客车(-1.4%)，汽车零部件(+22.4%)，汽车服务(+7.7%)。

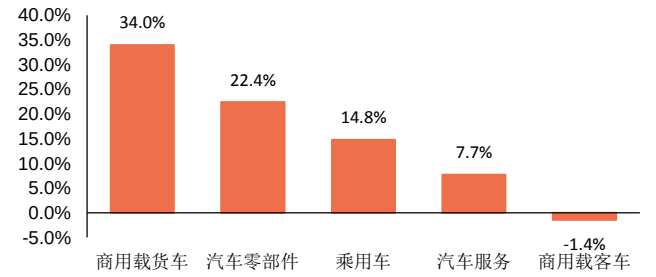
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：钱江摩托、金固股份、特力 A、银轮股份、松芝股份。涨跌幅后五名分别为：ST 海马、中原内配、浩物股份、万丰奥威、富奥股份。

图11：子板块周涨跌幅对比



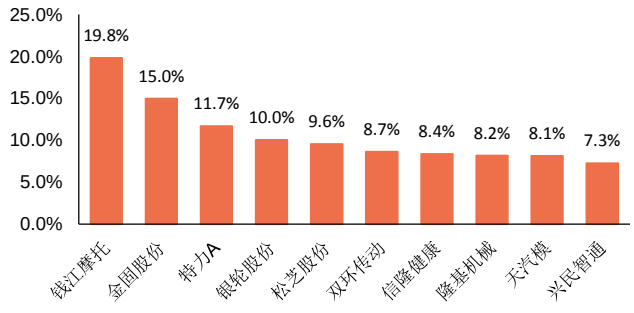
资料来源：Wind，申港证券研究所

图12：子板块年初至今涨跌幅对比



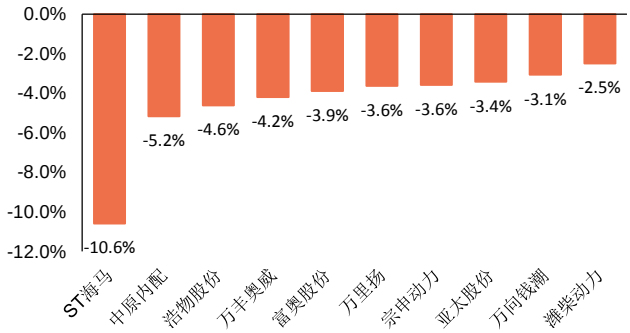
资料来源：Wind，申港证券研究所

图13：行业涨跌幅前十名公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

图14：行业涨跌幅后十名公司



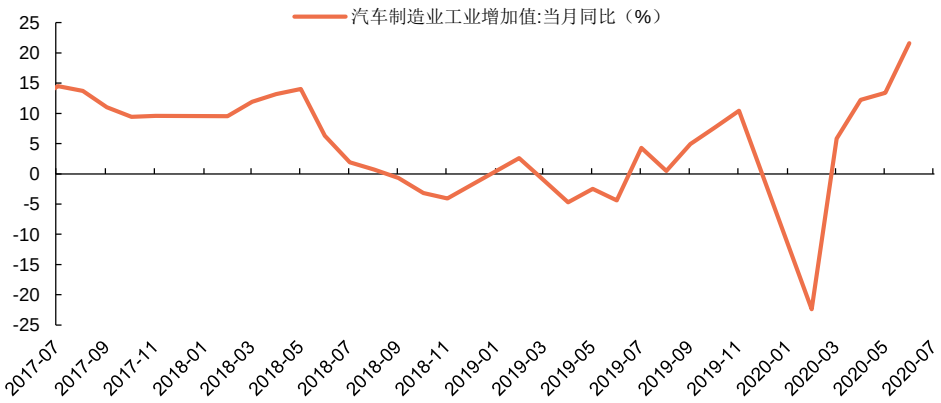
资料来源：Wind，申港证券研究所

4. 行业重点数据

4.1 行业总体数据

汽车工业增加值：2020 年 7 月汽车制造业规模以上工业增加值同比增长 21.6%，增幅比上月高出 8.2 个百分点，高于同期全国规模以上工业企业增加值 16.8 个百分点，表明受疫情影响的汽车工业生产正在加速复苏。上半年，汽车制造业工业增加值同比上升 1.1 个百分点，总体实现由负转正。

图15：汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%)



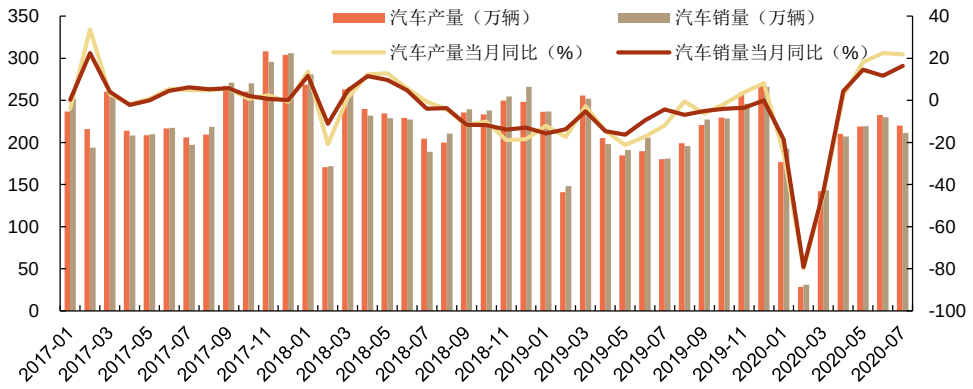
资料来源：Wind，统计局，申港证券研究所

2020 年 7 月全国汽车产量、销量及库存情况数据相继公布。总体上产销复苏态势持续，库存情况受天气及销售规律影响压力仍旧较大。

- **汽车产量、销量**：2020 年 7 月，汽车产销 220.1 万辆和 211.2 万辆，环比下降 5.3%和 8.2%，同比增长 21.9%和 16.4%。1-7 月，汽车产销 1231.4 万辆和 1236.5 万辆，同比下降 11.8%和 12.7%，降幅比 1-6 月分别收窄 5 和 4.2 个百分点。汽车产销形势总体稳定，当月产销量环比小幅下降，同比继续保持增长。虽然同比增幅较大有去年 7 月整体基数偏低的影响，但总体形势回暖的势头仍旧较好。
- **库存情况**：汽车经销商综合库存系数为 1.91，同比上升 9.4%，环比上升 10.0%，库存水平位于警戒线以上。经销商预警指数为 62.7%，处于荣枯线以上的较高水平。由于 7 月进入消费淡季，部分利好政策对汽车市场的支撑减弱，疫情和汛情

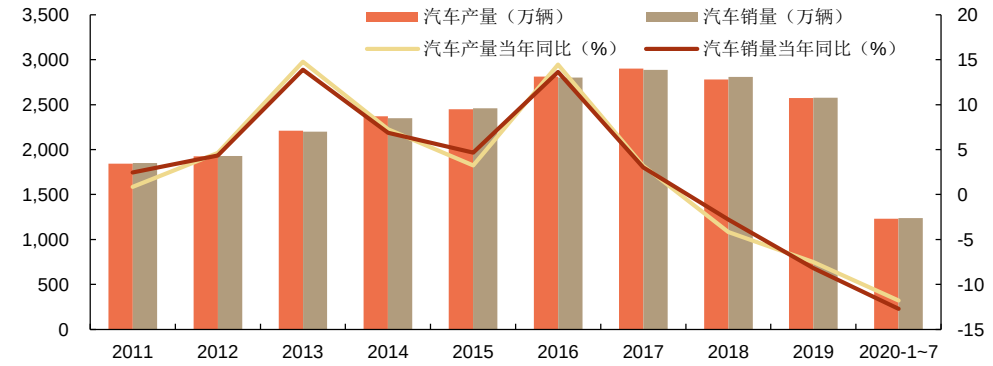
也使消费者出行受到影响，二季度各种促销活动已经透支了部分市场需求，库存难以得到消化，导致经销商库存整体偏高。

图16：月度汽车产销量及同比变化



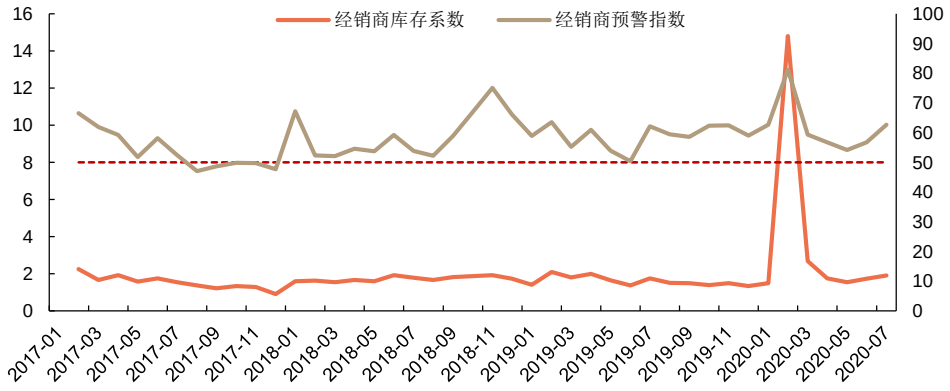
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图17：历年汽车产销量及同比变化



资料来源：中汽协，申港证券研究所

图18：经销商库存系数及预警指数



资料来源：流通协会，申港证券研究所

4.2 细分车型月度数据

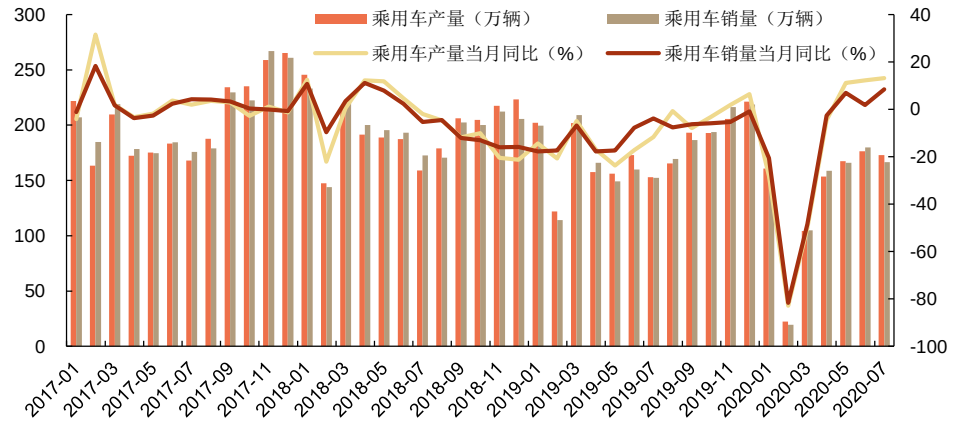
乘用车：

7 月，乘用车产销分别完成 172.9 万辆和 166.5 万辆，环比分别下降 3.9%和 5.6%，同比分别增长 13.2%和 8.5%，整体维持了较好的回暖态势。1-7 月，乘用车产销分别完成 948.3 万辆和 953.3 万辆，同比分别下降 17.8%和 18.4%。降幅比 1-6 月分别收窄 4.7 和 4 个百分点。

- **轿车同比增速 24 个月以来首次转正。**当月 4 类细分车型的产量全部增长，销量中除 MPV 同比小幅下降以外，其他车型均呈增长，其中轿车销量结束了 24 个月的同比负增长，首次转正，同比增长 4.6%。累计情况看，轿车产销同比分别下降 21.5%和 22.1%；SUV 产销同比分别下降 9.9%和 11%；MPV 产销同比分别下降 42.5%和 40.6%；交叉型乘用车产销同比分别下降 14%和 15.8%。总体表现看，MPV 或由集体出行需求的减少受冲击较大，SUV 和交叉型乘用车好于总体水平。
- **自主品牌份额回暖，竞争压力仍旧巨大。**从品牌角度看，自主品牌市场份额结束了自 3 月起连续下降趋势，但整体仍旧处于 36%的较低水平。在轿车、SUV 和 MPV 细分车型的市场占有率分别为 19.1%、45%和 64.9%，均略有上升。德日品牌依旧强势，份额持续上升，特别是日系品牌相比去年同期增速接近 20%。

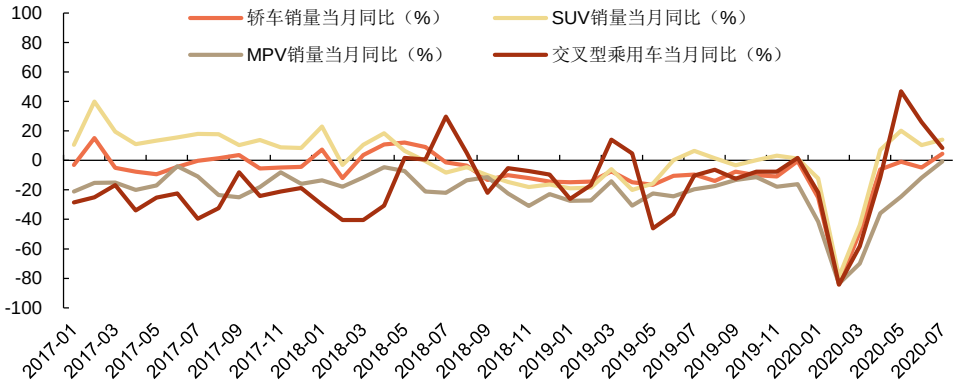
总体看，乘用车市场持续回暖，虽有去年 7 月产销基数偏低的因素，但势头仍旧良好。受疫情和经济下行压力，乘用车市场向头部优质车企集中的趋势明显，自主品牌未来将面临与合资品牌的直接竞争，若没有强有力的产品和策略，生存空间恐进一步受到挤压。

图19：月度乘用车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

图20：乘用车细分车型当月销量同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

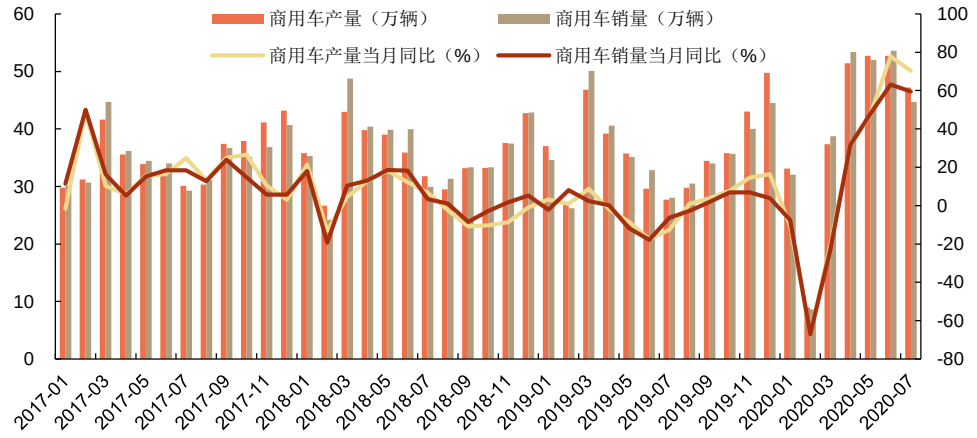
商用车：

7 月，商用车产销 47.2 万辆和 44.7 万辆，环比下降 10.4%和 16.6%，同比增长 70.3%和 59.4%。1-7 月，商用车产销分别完成 283.1 万辆和 283.2 万辆，同比分别增长 16.4%和 14.3%，增幅比 1-6 月分别扩大 6.9 和 5.7 个百分点。

- **货车全线同比大涨，重卡销量增长超 8 成，轻卡市场增长不容小视。**货车产销 43.8 万辆和 41.5 万辆，环比下降 10.1%和 16.0%，同比增长 86.3%和 71.1%；1-7 月，货车产销 261.1 万辆和 261.5 万辆，同比增长 19.6%和 17.4%。各类细分车型产销同比增速均超 7 成，其中重卡销量增速超过 8 成。轻卡市场同比大增 69%，19.37 万辆的月销量继续摘得十年最佳，其中福田汽车销量达 3.95 万辆，以 20.4%的市场占有率继续领跑，1-7 月累计销量已达 23.88 万辆，占据 19.98%的市场份额。除福田外，东风和长城两家企业份额也超过 10%，分别达到 10.87%和 10.66%。
- **客车整体下滑明显，仅轻客增长 17.7%。**客车产销 3.4 万辆和 3.2 万辆，环比下降 13.9%和 23.8%，同比下降 19.0%和 15.1%；1-7 月，客车产销 22.0 万辆和 21.7 万辆，同比分别下降 11.4%和 13.0%。各类细分车型仅轻客略增 18%，大型和中型客车下滑均超过 50%。

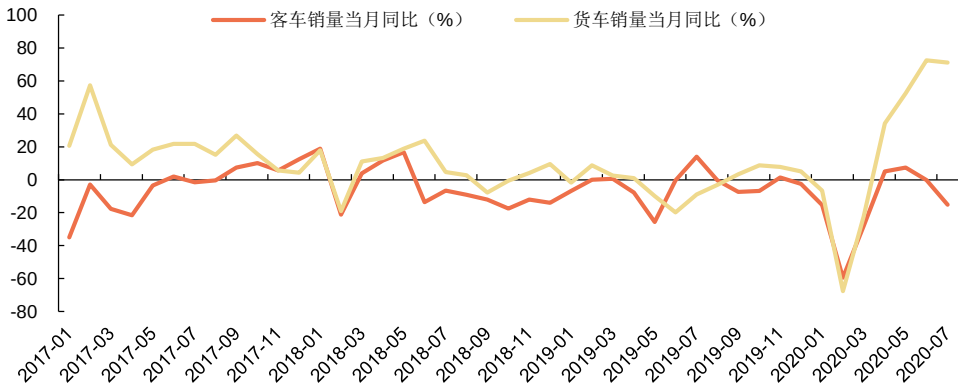
总体看，受益于基建加速和物流需求旺盛的影响，商用车市场整体对整体汽车市场的增长贡献依然非常明显。我们预计在刺激经济政策红利加速释放、新基建带动、国三车淘汰、治超趋严、物流需求持续向上的背景下，三、四季度货车市场将继续保持增长，我国货车市场今年将创历史新高。

图21：月度商用车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

图22：商用车细分车型当月销量同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

新能源车：

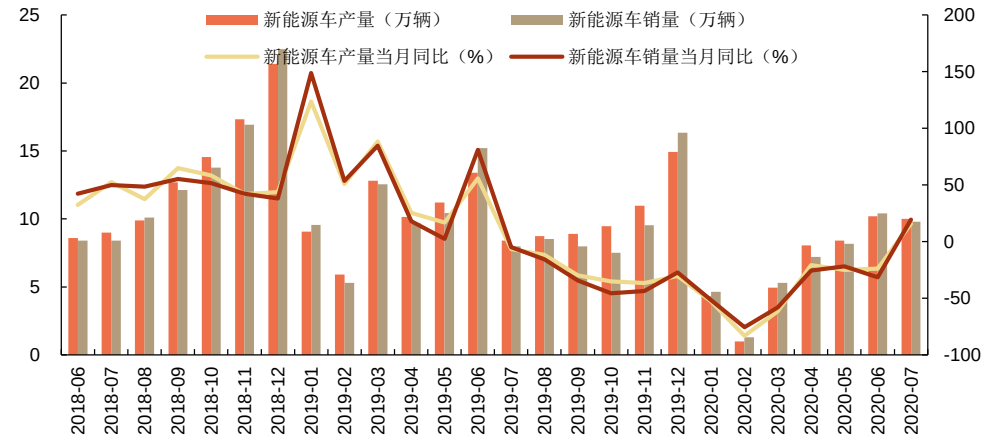
7月，新能源汽车产销分别完成10万辆和9.8万辆，同比分别增长15.6%和19.3%，为今年以来的首次增长。1-7月，新能源汽车产销分别完成49.6万辆和48.6万辆，同比分别下降31.7%和32.8%，降幅持续收窄。

- **当月数据看，各细分车型增长明显。**7月，纯电动汽车产销分别完成7.9万辆和7.8万辆，同比分别增长17.9%和24.2%；插电式混合动力汽车产销分别完成2.1万辆和1.9万辆，同比分别增长7.8%和2.7%。
- **累计数据看，市场下滑仍旧明显。**1-7月，纯电动汽车累计产销分别完成38万辆和37.8万辆，同比分别下降35.0%和34.3%；插电式混合动力汽车累计产销分别完成11.6万辆和10.8万辆，同比分别下降17.4%和26.4%；燃料电池汽车累计产销分别完成397辆和407辆，同比分别下降66.1%和63.2%。

客观上，受疫情影响、油价低位以及不区分燃油车和新能源车的整体刺激政策等多重因素影响，新能源车产销均受到了较大的阻力。从数据上看，自2020年3月起

已经呈现了比较明显的复苏态势，且明显加快，7 月实现了首次同比正增长。考虑到购置税补贴政策延长带来的利好以及各地陆续出台的刺激政策，且由于去年下半年的产销下滑，预计年下半年新能源车市场有望持续回暖。

图23：月度新能源车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

4.3 乘联会周度数据

零售：8 月第二周的日均零售是 3.9 万辆，同比增长 9%，环比 7 月第二周下降 2%，走总体表现平稳。

表6：乘用车主要厂家 8 月周度日均零售数量和同比增速（第二周）

	1-9 日	10-16 日	17-23 日	24-31 日	1-9 日	全月
18 年	40428	42524	48883	72107	40428	50986
19 年	28882	36022	36351	82417	28882	45996
20 年	29883	39095			33914	
19 年同比	-29%	-15%	-26%	14%	-23%	-10%
20 年同比	3%	9%			6%	
环比 7 月同期	8%	-2%			2%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：8 月第二周主要厂商批发销量达到日均 3.7 万辆，同比去年 8 月增长 3%。但相对 7 月第二周下降 6%。往年 8 月初多为车企高温假，今年由于疫情影响，车企高温假有暂缓，批发工作进展正常，所以相对去年仍旧增长。

表7：乘用车主要厂家 8 月周度日均批发数量和同比增速（第二周）

	1-9 日	10-16 日	17-23 日	24-31 日	1-9 日	全月
18 年	39471	40962	51331	74351	39471	51487
19 年	27237	35615	45544	83811	27237	47863
20 年	30594	36591			33218	
19 年同比	-31%	-13%	-11%	-13%	-23%	-7%
20 年同比	12%	3%			7%	
环比 7 月同期	-6%	-6%			-6%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

5. 行业新闻

5.1 车企动态

蔚来电池租用服务正式发布

8 月 20 日，蔚来正式发布电池租用服务 baas(battery as a service)。选择 baas 模式购买蔚来全系车型，车辆售价将减少 7 万元，选择 70kwh 的电池包，每月服务费 980 元，非服务无忧用户另须支付每月 80 元电池保障费用。该项服务即日起上线，没有最终锁定订单的用户均可以进行选择。与此同时，蔚来还与宁德时代、湖北省科技投资集团有限公司、国泰君安共同发起投资的武汉蔚能电池资产公司，电池资产公司将购置电池包，并委托蔚来为用户提供电池租用运营服务。

广汽蔚来公布 BOM 清单承诺硬件综合利润率不超过 1%

8 月 19 日，广汽蔚来公开活动中，廖兵在的活动中承诺，公司产品的硬件综合利润率不超过 1%，并在现场公布了自家汽车硬件的相关的物料清单，这也是全球汽车行业的首次。廖兵称，如有发现硬件成本超出 1%，广汽蔚来将会把超出的部分返还给用户。

大众 ID.4 开始批量生产 率先于美国亮相

日前，海外媒体报道，大众纯电动 SUV id.4 已经正式批量生产。id.4 将基于大众的 MEB 电动车平台打造，未来几周内将率先于美国亮相。作为将肩负大众电动化的重任车型，大众还耗资 10 亿欧元启动了 Emden 工厂的改造项目，以进一步为 id.4 保障产能。

加码电动化 吉利明年将推出全新电动车架构

日前，吉利控股集团、吉利汽车集团 CEO、总裁安聪慧表示，吉利下一步会发展电动车，并将于 2021 年正式推出全新纯电动车架构并投放基于该架构打造的首款新车，这款新车有望在 9 月开幕的北京车展中亮相。即将亮相的全新电动车架构的产品，会包括自动驾驶产品和技术。

5.2 产业链动态

宁德时代正研发新型驱动电池,不含镍或钴

宁德时代正在开发一种不含镍和钴的新型驱动电池，这种新型电池将不同于现有的 NCA、NCM 和 LFP 电池，而且不会使用镍或钴等昂贵金属。宁德时代董事长助理孟祥峰在“2020 中国汽车论坛”上表示，该公司正在开发一种不含镍和钴的新型驱动电池，这种新型电池将不同于现有的 NCA、NCM 和 LFP 电池，而且不会使用镍或钴等昂贵金属。

华为经营范围新增汽车零部件等业务

华为技术有限公司于近日发生工商信息变更，根据信息显示，该公司经营范围新增汽车零部件及智能系统的研发、生产、销售及服务；建筑工程。华为表示，目前鸿

蒙座舱操作系统 HOS、智能驾驶操作系统 AOS 已有大量合作伙伴进行开发，而智能车控操作系统 VOS 可支持包括恩智浦等在内的芯片供应商。跨域集成软件框架 Vehicle Stack 可对鸿蒙座舱操作系统 HOS、智能驾驶操作系统 AOS 和智能车控操作系统 VOS 进行控制管理。

一度电 30 元 比亚迪推出移动充电服务

日前，比亚迪移动充电服务正式上线，车主在电量耗尽需要紧急充电时可拨打 400 客服热线，系统会派遣服务用车为车主指定的车辆充电。这项充电服务将在 60 分钟内完成，全国统一收费 295 元/10 度电，约合 1 度电 30 元人民币，超出 10 度电后，每增加 1 度则多收 5 元钱。据了解，这并不是一项日常普惠服务，而是当车主需要紧急用电（例如半路上车辆电量耗尽）时的救援服务。当系统接到救援电话后，配送车将在第一时间将充电桩送至车辆所在位置，并有专业送电员帮助操作，充满电后，由车主与服务商进行费用结算。

5.3 政策法规

工信部：新能源汽车生产企业及产品准入管理规定修改后正式发布

8 月 19 日，工业和信息化部发布了修改后的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》。其中，修改内容 4 处，删除内容 3 处，并对相关附件进行了修改，新规自 2020 年 9 月 1 日起施行。《准入规定》的修改有助于新能源汽车市场的进一步规范和释放新活力，推动新能源汽车销量进入高增长新阶段。

英国有望在明春成为全球首个批准无人驾驶系统汽车上路的国家

8 月 19 日，英国政府表示，无人驾驶系统汽车可能会在明年春季在英国上路行驶，目前政府正就有关技术进行咨询。一旦咨询通过，英国有望成为全球首个批准无人驾驶系统车辆正式上路的国家。英国广播公司当天报道称，英国交通部表示，装有自动车道保持系统（ALKS）的车辆能够在不受驾驶员操控的情况下进行长时间自我驾驶控制，并提议允许具备该系统技术的车辆从明年春季开始在英国高速公路上以不高于每小时 70 英里的速度上路行驶。

海南出台首个智能汽车政策文件 允许有条件开展智能汽车高速公路测试

近日，海南省工业和信息化厅、海南省公安厅、海南省交通运输厅联合印发了《海南省智能汽车道路测试和示范应用管理办法（试行）》。《办法》对国家《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》进行了突破和创新，如在国内第一个提出对省外封闭测试结果认可、第一个省级办法中允许有条件开展高速公路测试等方面的内容。同时海南也成为国内少有的允许载人、载物测试和示范应用的省份，有利加快智能汽车商业化进程。

5.4 新车信息速递

表8：一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	比亚迪	唐	A 级 SUV	2020/8/16

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
2	一汽丰田	威驰/威驰 FS	A0 级 轿车	2020/8/17
3	一汽丰田	亚洲龙	B 级 轿车	2020/8/17
4	一汽丰田	奕泽 IZOA	A 级 SUV	2020/8/17
5	长安汽车	CS55 PLUS 蓝鲸版	A 级 SUV	2020/8/17
6	长安汽车	锐程 CC 蓝鲸版	A 级 轿车	2020/8/17
7	江淮汽车	iEVA50	A 级 轿车	2020/8/18
8	东风日产	逍客	A 级 SUV	2020/8/18
9	长城汽车	哈弗 H6 Coupe	A 级 SUV	2020/8/19
10	东风汽车	风行 T5L	B 级 SUV	2020/8/20
11	长城汽车	WEY VV7 科技版	B 级 SUV	2020/8/20
12	一汽海马	7X	A 级 MPV	2020/8/23

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

6. 风险提示

汽车销量不及预期；

汽车产业刺激政策落地不及预期；

市场竞争加剧的风险；

疫情控制不及预期。

研究助理简介

袁逸璞，天津大学硕士，曾就职于中国汽车技术研究中心，2020 年 6 月加入申港证券。

分析师承诺

负责本研究报告全部或部分内容的每一位证券分析师，在此申明，本报告的观点、逻辑和论据均为分析师本人研究成果，引用的相关信息和文字均已注明出处。本报告依据公开的信息来源，力求清晰、准确地反映分析师本人的研究观点。本人薪酬的任何部分过去不曾与、现在不与，未来也将不会与本报告中的具体推荐或观点直接或间接相关。

风险提示

本证券研究报告所载的信息、观点、结论等内容仅供投资者决策参考。在任何情况下，本公司证券研究报告均不构成对任何机构和个人的投资建议，市场有风险，投资者在决定投资前，务必要审慎。投资者应自主作出投资决策，自行承担投资风险。

免责声明

本研究报告由申港证券股份有限公司研究所撰写，申港证券股份有限公司是具有合法证券投资咨询业务资格的机构。本研究报告中所引用信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息或意见并不构成所述证券的买卖出价或征价，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。

我公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或者争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等相关服务。本报告版权仅为我公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发，需注明出处为申港证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

本研究报告仅供申港证券股份有限公司客户和经本公司授权刊载机构的客户使用，未经授权私自刊载研究报告的机构以及其阅读和使用者应慎重使用报告、防止被误导，本公司不承担由于非授权机构私自刊发和非授权客户使用该报告所产生的相关风险和责任。

行业评级体系

申港证券行业评级体系：增持、中性、减持

增持	报告日后的 6 个月内，相对强于市场基准指数收益率 5%以上
中性	报告日后的 6 个月内，相对于市场基准指数收益率介于-5%～+5%之间
减持	报告日后的 6 个月内，相对弱于市场基准指数收益率 5%以上

市场基准指数为沪深 300 指数

申港证券公司评级体系：买入、增持、中性、减持

买入	报告日后的 6 个月内，相对强于市场基准指数收益率 15%以上
增持	报告日后的 6 个月内，相对强于市场基准指数收益率 5%～15%之间
中性	报告日后的 6 个月内，相对于市场基准指数收益率介于-5%～+5%之间
减持	报告日后的 6 个月内，相对弱于市场基准指数收益率 5%以上