板块调整期 关注业绩改善的零部件及汽车服务板块机会

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截至 2 月 26 日收盘，汽车板块下跌 9.6%，沪深 300 指数下跌 7.6%，汽车板块跌幅超过沪深 300 指数 2 个百分点。从板块排名来看，汽车行业上周涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 25 位，排名靠后。年初至今跌幅达 2.7%，在申万 28 个板块中位列第 17 位。

子板块周涨跌幅：乘用车(-14.9%)，商用载货车(-12.4%)，商用载客车(-9.5%)，汽车零部件(-7.2%)，汽车服务(+2.5%)。

子板块年初至今涨跌幅：乘用车(-6.8%)，商用载货车(+3.8%)，商用载客车(-13.7%)，汽车零部件(-0.1%)，汽车服务(-2.3%)。

- 涨跌幅前五名：朗博科技、*ST 众泰、小康股份、ST 庞大、钱江摩托。
- 涨跌幅后五名：比亚迪、长城汽车、华阳集团、中国重汽、福耀玻璃。

每周一谈：板块调整期 关注业绩改善的零部件及汽车服务板块机会

汽车板块自去年下半年表现良好，而近一个经历了比较明显的调整。2020 年 6 月-12 月，汽车板块指数涨幅达 54.9%，领先沪深 300 指数 20.1%，在申万 28 个行业中位居第 4。2020 年 2 月，汽车板块指数下跌 5.1%，落后沪深 300 指数 3.6%，在申万 28 个行业中位居倒数第二。本周我们讨论如下问题：

1 目前汽车板块到了什么位置？

从估值水平看，汽车板块估值整体目前处于历史高位，分板块看，乘用车处于历史高位，汽车零部件及汽车服务板块机会尚在。市盈率 PE-TTM：申万汽车整体为 35 倍，已达十年 97.06%的历史分位，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 38.2 倍、31 倍、44.6 倍、29.1 倍和 14.8 倍，10 年历史分位分别为 98.04%、74.56%、97.85%、79.45 和 2.74%。从数值上看整体 PE 位于历史高位，我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，有部分虚高，随着今年上半年业绩持续改善，预计板块整体市盈率将稳步下行。市净率 PB：申万汽车行业整体 PB 为 2.3 倍，10 年历史分位为 58.71%。

2 前期上涨的逻辑是什么？下一步还能否持续上行？

前期板块上涨的本质原因是自 20 年 5 月以来汽车行业的总体改善，特别是相关显性数据如工业增加值、产销量的显著改善，预示着行业率先走出疫情影响，开启上行通道。

板块整体上行的周期可能会持续到今年二季度末，内在原因仍旧是整体产销的持续修复以及业绩的改善，但仍需关注货车特别是重卡等部分超预期增长板块在下半年同比不及往年的风险。

3 哪些细分领域还存在机会？

20 年的上涨和 21 年 2 月的下跌就细分板块看分化明显。20 年 6 月至 12 月的上涨中，乘用车和商用载货车板块涨幅较大，分别达 116%和 69.8%，而汽车零部件、商用载客车板块和汽车服务板块涨幅不明显。产业链上的部分零部件企业，特别是传统零部件公司，在各项业绩指标都逐步大幅改善的情况下，并没有得到市场足够的关注，涨幅不及行业平均，从估值水平看仍有继续上涨的潜力。

本周投资策略及重点推荐：基于上述分析，我们认为：**21 年在汽车板块更应关注盈利确定增长的公司而非估值修复的公司。**因此我们建议关注：目前估值

评级 增持（维持）

2021 年 02 月 28 日

曹旭特 分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

行业基本资料

股票家数	194
行业平均市盈率	40.56
市场平均市盈率	23.27

行业表现走势图



资料来源：申港证券研究所

相关报告

1、《汽车行业研究周报：上海新能源汽车政策向纯电动倾斜》2021-02-22

2、《汽车行业研究周报：关注轻卡市场的潜在机会》2021-02-01

3、《汽车行业研究周报：汽齿格局生变 龙头份额有望提升》2021-01-24

合理的零部件板块的优质企业：拓普集团、继峰股份、伯特利、中鼎股份、湘油泵等；以及随着疫情逐步受控、以及海外疫苗接种率的提升，前期压制的需求释放带来的机会，如：客运板块的宇通客车、金龙客车、汽车销售板块的广汇汽车以及与汽车交通运输活跃度直接相关、而且近期迎来涨价潮的轮胎板块的玲珑轮胎、赛轮轮胎（化工覆盖）等。

本周推荐组合：湘油泵 20%、中鼎股份 20%、华域汽车 20%、拓普集团 20%和广汇汽车 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。

内容目录

1. 每周一谈：板块调整期 关注业绩改善的零部件及汽车服务板块机会 5
1.1 目前汽车板块到了什么位置？ 5
1.2 前期上涨的逻辑是什么？下一步还能否持续上行？ 6
1.3 哪些细分领域还存在机会？ 7
2. 本周投资策略及重点推荐 8
3. 市场回顾 8
4. 行业重点数据 11
4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析 11
4.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析 12
4.3 乘联会周度数据 15
5. 行业新闻 15
5.1 车企动态 15
5.2 产业链动态 16
5.3 政策法规 16
5.4 一周新车 17
6. 风险提示 17

图表目录

图 1： 2020 年 6 月至 12 月各板块涨跌幅（2020.6.1-12.31） 5
图 2： 2021 年 2 月各板块涨跌幅（2021.2.1-2021.2.28） 5
图 3： 2020 年 1 月至今汽车月度产销及同比增速 7
图 4： 2020 年 6 月至 12 月汽车各板块涨跌幅（2020.6.1-12.31） 7
图 5： 2021 年 2 月汽车各板块涨跌幅（2021.2.1-2021.2.28） 7
图 6： 各板块周涨跌幅对比 9
图 7： 各板块年初至今涨跌幅对比 9
图 8： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) 10
图 9： 汽车行业整体估值水平(PB) 10
图 10： 子板块周涨跌幅对比 10
图 11： 子板块年初至今涨跌幅对比 10
图 12： 本周行业涨跌幅前十名公司 10
图 13： 本周行业涨跌幅后十名公司 10
图 14： 月度汽车产销量及同比变化 11
图 15： 历年汽车产销量及同比变化 11
图 16： 经销商库存系数及预警指数 12
图 17： 月度乘用车产销量及同比变化 12
图 18： 乘用车细分车型当月销量同比变化 13
图 19： 月度商用车产销量及同比变化 13
图 20： 商用车细分车型当月销量同比变化 14
图 21： 月度新能源车产销量及同比变化 14

表 1： 汽车板块各子板块当前估值水平及位置 6
表 2： 本周推荐投资组合 8
表 3： 乘用车主要厂家 2 月周度日均零售数量和同比增速 15
表 4： 乘用车主要厂家 2 月周度日均批发数量和同比增速 15

1. 每周一谈：板块调整期 关注业绩改善的零部件及汽车服务板块机会

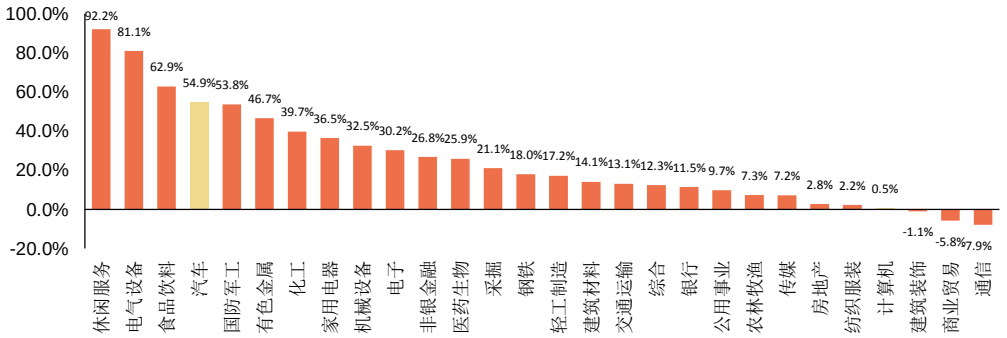
汽车行业在 20 年一季度受疫情影响较大，但自 20 年 6 月份疫情基本受控之后，实现了超预期增长。20 年汽车制造业规模以上工业增加值增长超过 6.6%，产销自 20 年 5 月起实现连续正增长，全年汽车产销降幅分别为 2.0%和 1.9%，好于疫情后行业协会 8-10%的降幅预期。

2020 年 6 月-12 月，汽车板块指数涨幅达 54.9%，领先沪深 300 指数 20.1%，在申万 28 个行业中位居第 4。其中比亚迪（+238.4%）、长城汽车（+373.2%）、福耀玻璃（+144.7%）、春风动力（+253.5%）等行业龙头公司都获得了超额收益。

进入 21 年，特别是 2 月份，汽车板块震荡下行。2020 年 2 月，汽车板块指数下跌 5.1%，落后沪深 300 指数 3.6%，在申万 28 个行业中位居倒数第二。

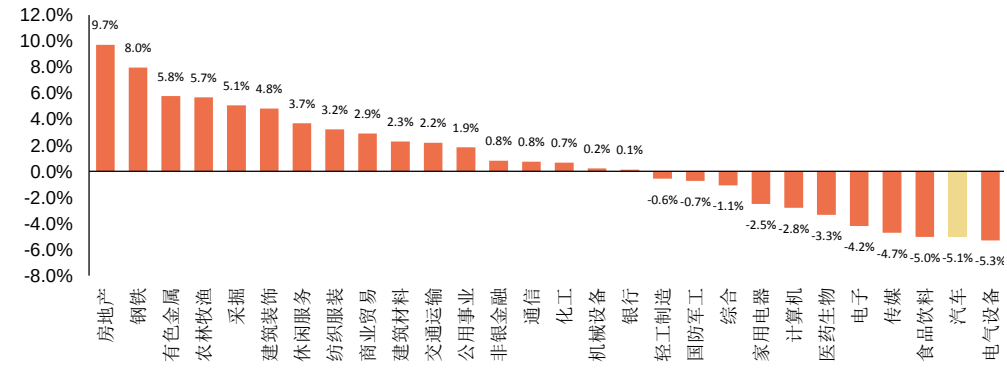
本周我们讨论三个问题，分析板块调整期汽车板块还有哪些潜在机会。

图1：2020 年 6 月至 12 月各板块涨跌幅（2020.6.1-12.31）



资料来源：Wind，申港证券研究所

图2：2021 年 2 月各板块涨跌幅（2021.2.1-2021.2.28）



资料来源：Wind，申港证券研究所

1.1 目前汽车板块到了什么位置？

从估值水平看，汽车板块估值整体目前处于历史高位，分板块看，乘用车处于历史

高位，汽车零部件及汽车服务板块机会尚在。

- **市盈率 PE-EEM：**申万汽车整体为 35.0 倍，已达十年 97.06%的历史分位。乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 38.2 倍、31 倍、44.6 倍、29.1 倍和 14.8 倍，10 年历史分位分别为 98.04%、74.56%、97.85%、79.45 和 2.74%。**从数值上看整体 PE 位于历史高位，我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，有部分虚高，随着今年上半年业绩持续改善，预计板块整体市盈率将稳步下行。**
- **市净率 PB：**申万汽车行业整体 PB 为 2.3 倍，10 年历史分位为 58.71%。乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.46 倍、1.84 倍、1.81 倍、2.42 和 1.06 倍，10 年历史分位分别为 90.22%、87.18%、16.24%、53.91%和 1.75%。

表1：汽车板块各子板块当前估值水平及位置

板块	PE			PB		
	当前	10 年历史中位数	10 年历史分位	当前 PB	十年历史中位数	10 年历史分位
汽车（整体）	31.5	17.86	97.06%	2.30	2.09	58.71%
乘用车	38.2	13.91	**98.04%**	2.36	1.91	90.22%
商用载货车	31.0	27.36	74.56%	1.84	1.38	87.18%
商用载客车	44.6	17.39	97.85%	1.81	2.59	16.24%
汽车零部件	29.1	19.15	**79.45%**	2.42	2.31	53.91%
汽车服务	14.8	32.19	**2.74%**	1.06	2.12	1.76%

资料来源：Wind，申港证券研究所

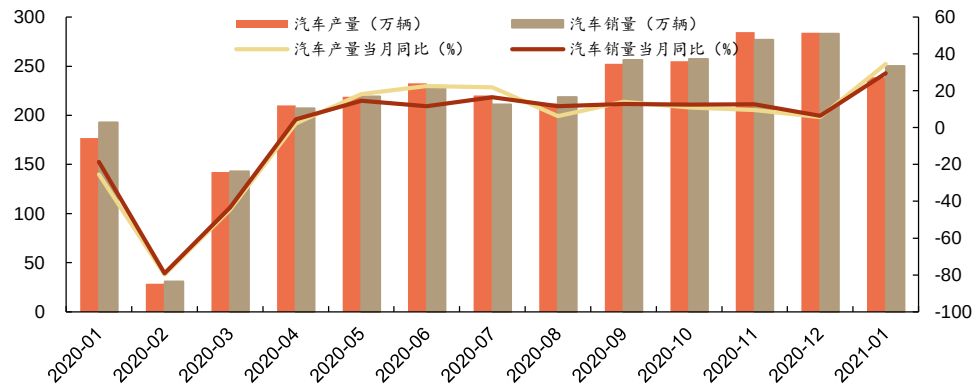
1.2 前期上涨的逻辑是什么？下一步还能否持续上行？

汽车板块作为制造业的一部分，但板块还带有明显的消费属性，板块往往在行业总体大幅上行，也就是汽车产销大幅上行的阶段会有强势表现。

此轮板块上涨的本质原因仍旧是自 20 年 5 月以来汽车行业的总体改善，特别是相关显性数据如工业增加值、产销量的显著改善，预示着行业率先走出疫情影响，开启上行通道。受益最为显著的有乘用车、重卡、摩托车等相关企业，如长城汽车、长安汽车、中国重汽、春风动力等；后疫情时代随刺激政策而加速推进的电动化、智能化产业链相关企业，如三花智控、华阳集团、比亚迪、五菱汽车等。

板块整体上行的周期可能会持续到今年二季度末，内在原因仍旧是整体产销的持续修复以及业绩的改善，但仍需关注货车特别是重卡等部分超预期增长板块在下半年同比不及往年的风险。到今年中报，板块内多数公司的业绩预期应该都会有比较大幅的增长，能够支撑股价企稳上行。2020 年，受排放升级、治超加严以及疫情后促销费、基建投资等因素的拉动，货车板块产销同比增速达 22.9%和 21.7%，由于 20 年下半年以来的高基数，21 年下半年应注意数据表现不及预期的影响。

图3：2020 年 1 月至今汽车月度产销及同比增速



资料来源：中汽协，申港证券研究所

1.3 哪些细分领域还存在机会？

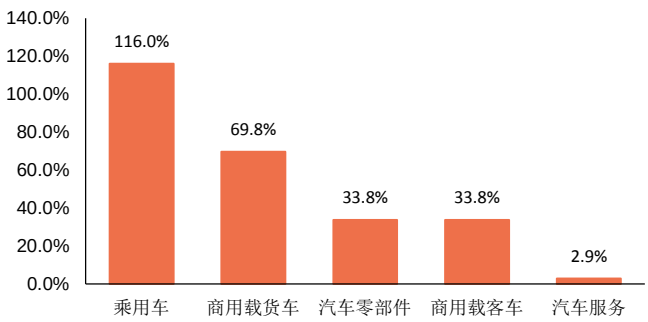
就汽车板块而言，**20 年的上涨和 21 年 2 月的下跌就细分板块看分化明显。**

20 年 6 月至 12 月的上涨中，乘用车和商用载货车板块涨幅较大，分别达 116%和 69.8%，而汽车零部件、商用载客车板块和汽车服务板块涨幅不明显。出现此情况原因有二：一是乘用车、商用载货车板块数据是产销数据，相对显性且确实有超预期表；二是板块内龙头企业市值较大，较为符合去年市场风格。相应的，受疫情持续压制的商用载客车和汽车服务板块上涨力度不足，汽车零部件板块则由于内部分化明显且业绩相对不显性，总体表现也不及板块平均。

而在同期，**产业链上的部分零部件企业，特别是传统零部件公司，在各项业绩指标都逐步大幅改善的情况下，并没有得到市场足够的关注，涨幅不及行业平均，从估值水平看仍有继续上涨的潜力。**

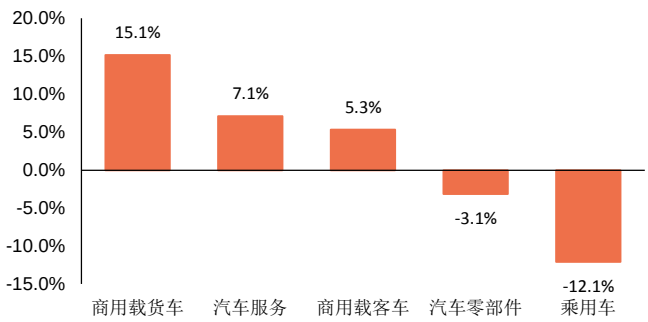
21 年 2 月的下跌中，前期涨幅较大的乘用车板块跌幅明显达 12.1%，商用载货车板块得益于利好持续以及 1 月的超预期数据，持续保持上行。同时，汽车服务和载客车板块由于预期向好表现领先与平均。

图4：2020 年 6 月至 12 月汽车各板块涨跌幅（2020.6.1-12.31）



资料来源：Wind，申港证券研究所

图5：2021 年 2 月汽车各板块涨跌幅（2021.2.1-2021.2.28）



资料来源：Wind，申港证券研究所

基于上述分析，我们认为：**21 年在汽车板块更应关注盈利确定增长的公司而非估值修复的公司。**因此我们建议关注：目前估值合理的零部件板块的优质企业：拓普集团、继峰股份、伯特利、中鼎股份、湘油泵等；以及随着疫情逐步受控、以及海外疫苗接种率的提升，前期压制的需求释放带来的机会，如：客运板块的宇通客车、金龙客车、汽车销售板块的广汇汽车以及与汽车交通运输活跃度直接相关、而且近期迎来涨价潮的轮胎板块的玲珑轮胎、赛轮轮胎（化工覆盖）等。

2. 本周投资策略及重点推荐

总体来看，汽车行业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，未来产销有望持续向上。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特别是低估零部件因业绩改善带来的机会；节能、新能源和智能网联等优质赛道核心标的；商用车、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、长安汽车、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：

- 技术领先的成长性龙头，如华域汽车、均胜电子、星宇股份、潍柴动力、中鼎股份、湘油泵、华阳集团等；
- “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。

结合目前市场基本情况，我们本周推荐投资组合如下：

表2：本周推荐投资组合

公司	权重
湘油泵	20%
中鼎股份	20%
华域汽车	20%
拓普集团	20%
广汇汽车	20%

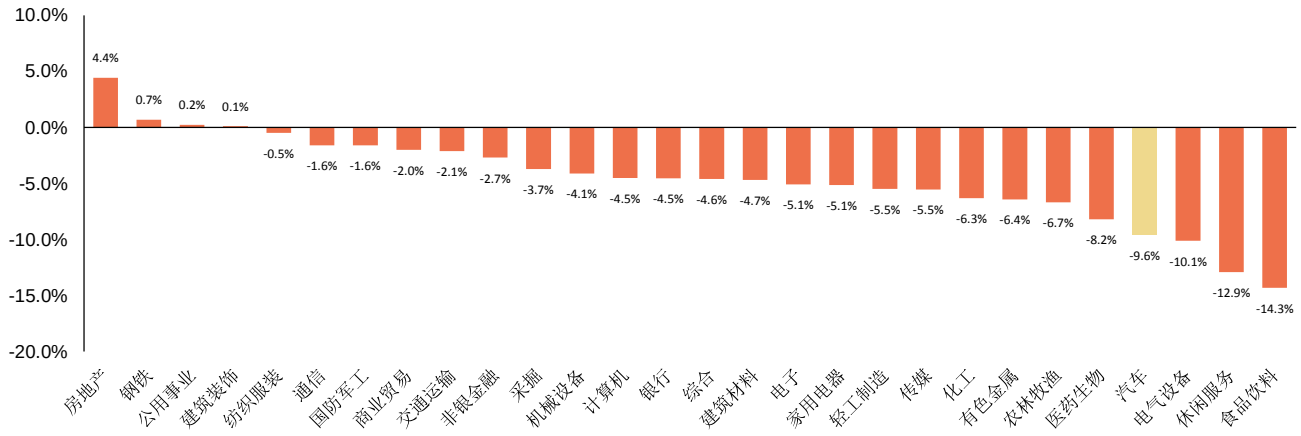
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 2 月 26 日收盘，汽车板块下跌 9.6%，沪深 300 指数下跌 7.6%，汽车板块跌幅超过沪深 300 指数 2 个百分点。

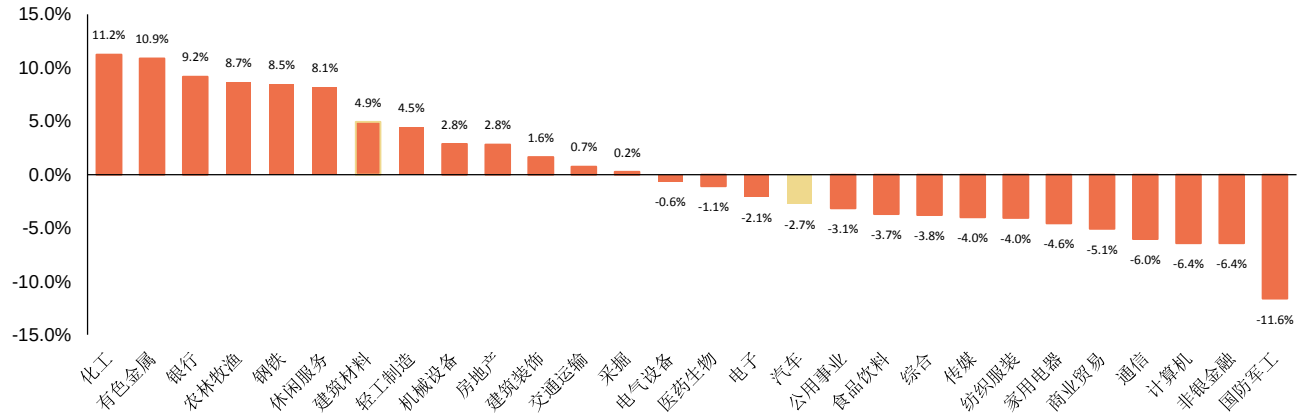
从板块排名来看，汽车行业上周涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 25 位，排名靠后。年初至今跌幅达 2.7%，在申万 28 个板块中位列第 17 位。

图6：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图7：各板块年初至今涨跌幅对比

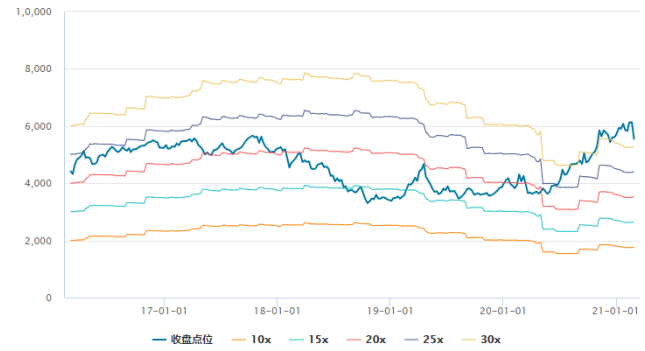


资料来源：Wind，申港证券研究所

从估值来看，汽车行业估值水平自疫情以来延续整体上扬态势，板块估值水平随着业绩好转，整体向合理区间回归。截至 2 月 26 日：

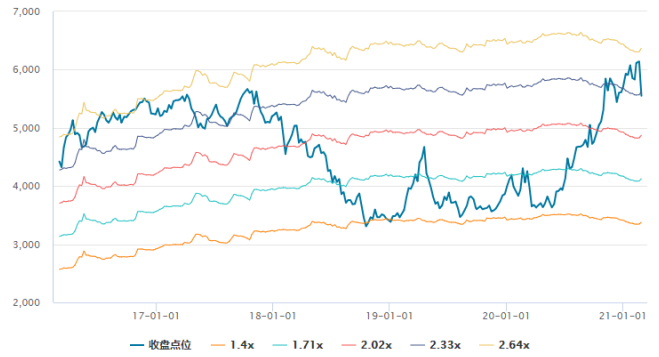
- PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 35.0 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 38.2 倍、31 倍、44.6 倍、29.1 倍和 14.8 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，虽然随业绩好转有修复，但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.3 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.46 倍、1.84 倍、1.81 倍、2.42 和 1.06 倍，处于历史中位。

图8：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

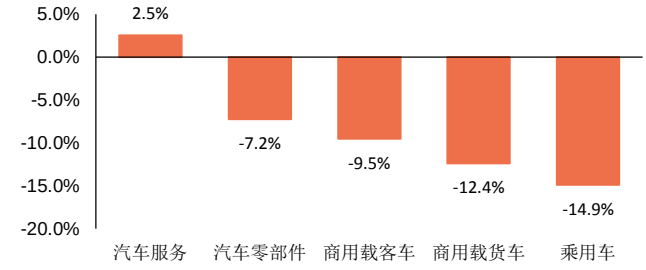
图9：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

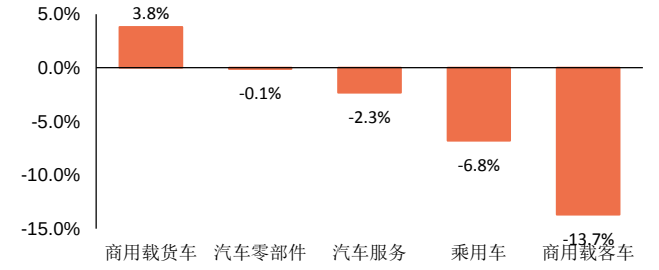
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-14.9%)，商用载货车(-12.4%)，商用载客车(-9.5%)，汽车零部件(-7.2%)，汽车服务(+2.5%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(-6.8%)，商用载货车(+3.8%)，商用载客车(-13.7%)，汽车零部件(-0.1%)，汽车服务(-2.3%)。

图10：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

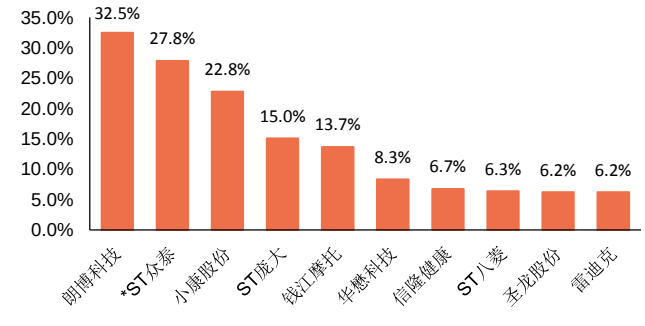
图11：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

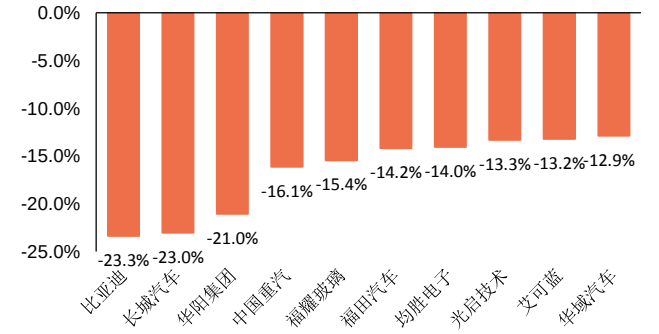
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：朗博科技、*ST 众泰、小康股份、ST 庞大、钱江摩托。涨跌幅后五名分别为：比亚迪、长城汽车、华阳集团、中国重汽、福耀玻璃。

图12：本周行业涨跌幅前十名公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

图13：本周行业涨跌幅后十名公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

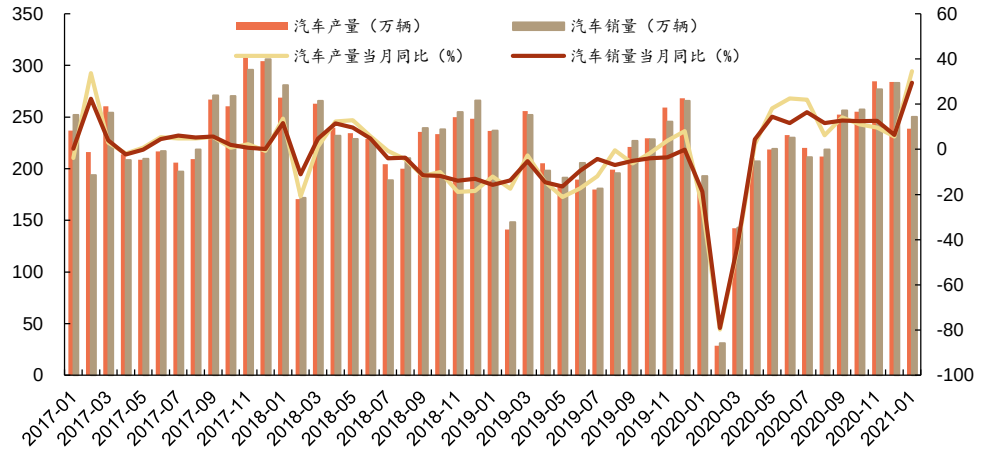
4. 行业重点数据

4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

2021 年 1 月全国汽车产量、销量及库存情况数据受上年 1 月春节及疫情初期影响产销同比呈现大幅增长，行业形式呈现稳中有进的态势。

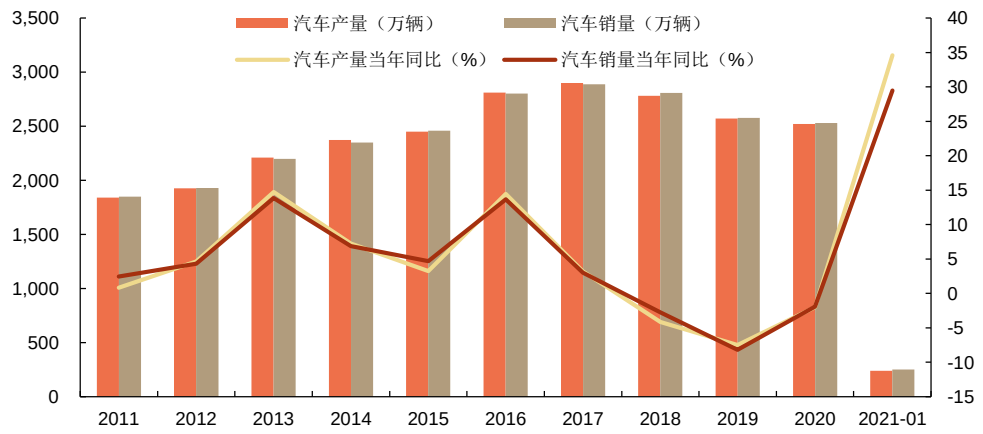
- **汽车产销同比大幅增长：**2021 年 1 月，汽车产销 238.8 万辆和 250.3 万辆，同比分别增长 34.6%和 29.5%，产量环比分别下降 15.9%和 11.6%。当前市场需求仍在快速释放，去年受春节及疫情初期的影响，产销同比呈现较大幅增长。从环比来看，生产环比降幅较快，我们认为一方面是受临近春节生产节奏降低影响，另一方面可能也与近期频频爆出的汽车芯片等关键零部件供应不足有关，据中汽协消息，“缺芯潮”对生产的影响预计至少会蔓延到第二季度。
- **库存情况：**2021 年 1 月汽车经销商库存系数为 1.53，同比上升 2%，环比大幅下降 15%；经销商预警指数为 60.1，相较上月下降 0.6，仍位于警戒线之上。春节前夕为传统汽车销售旺季，从环比数据看，经销商库存去化效果明显。

图14：月度汽车产销量及同比变化



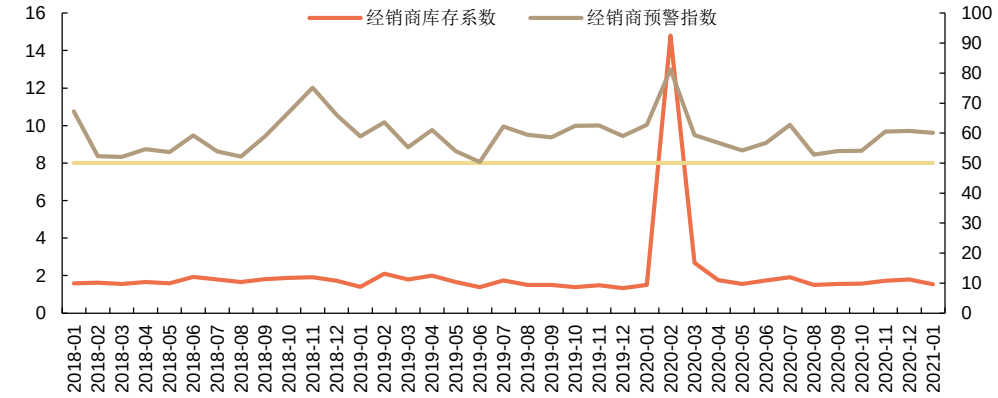
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图15：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16：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

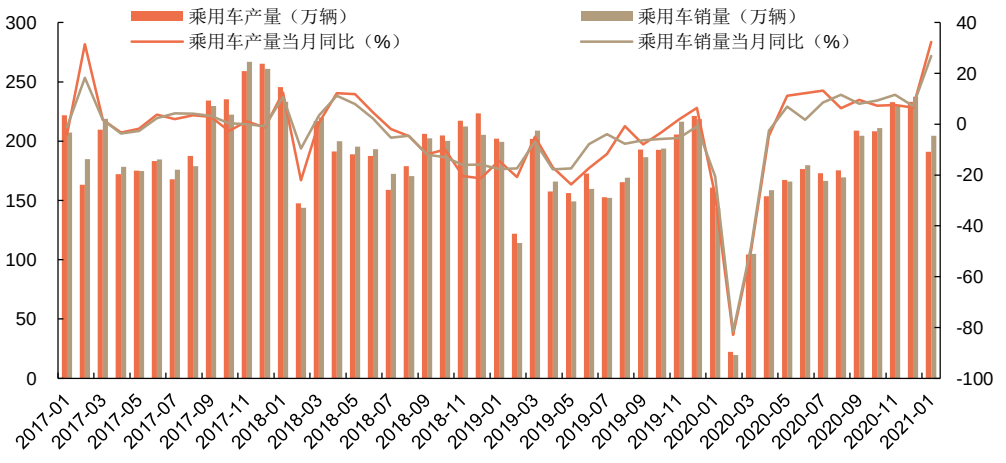
4.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析

乘用车：

1 月，乘用车产销分别完成 191 万辆和 204.5 万辆，产销同比分别增长 32.4%和 26.8%。环比分别下降 18.1%和 13.9%。从各月份数据来看，从去年五月份开始，乘用车销量连续 9 个月实现同比正增长。

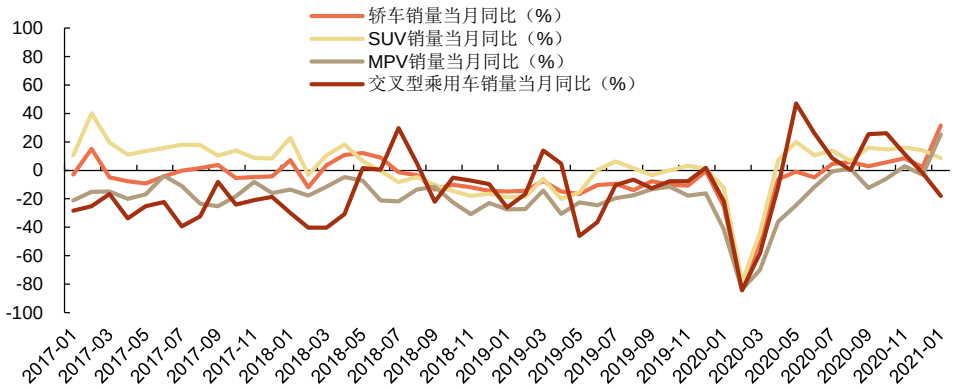
- **乘用车产销同比持续高增长，有低基数因素，受“缺芯”影响恐将延续。**从乘用车四类车型产销情况来看：轿车、SUV 维持高增长，MPV 市场回暖。轿车产销同比分别增长 38.2%和 31.6%；SUV 产销同比分别增长 29.8%和 25.2%；MPV 产销同比分别增长 18.3%和 8.6%；交叉型乘用车产销同比分别下降 4.8%和 18.1%。
- **自主品牌批发份额回升，零售份额微降。**自主品牌方面，1 月自主品牌零售销量为 86.7 万辆，同比增长 42.6%。自主品牌批发市场份额 42.4%，较同期份额增长 4.7 个百分点。

图17：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18：乘用车细分车型当月销量同比变化



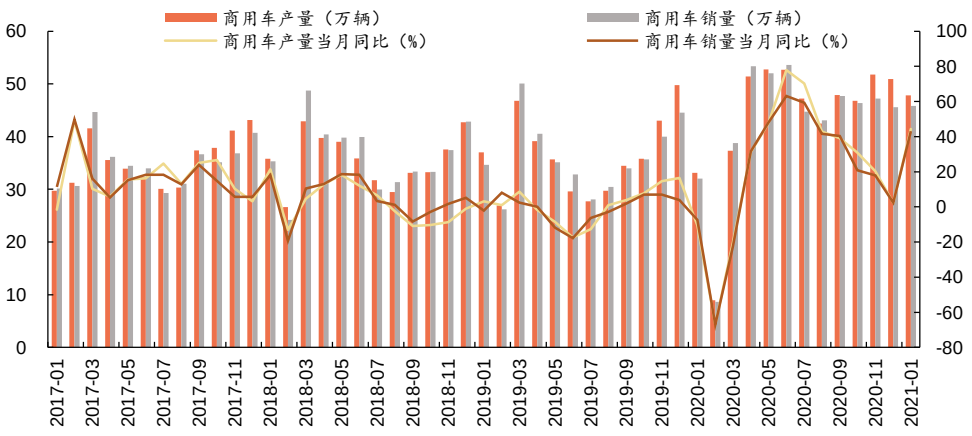
资料来源： Wind，中汽协，申港证券研究所

商用车：

1 月，商用车产销分别完成 47.8 万辆和 45.8 万辆，同比增长 44.3%和 43.1%，产量环比下降 6.1%，销量环比上升 0.5%。年初商用车销量同比大幅上升，单月销量再创历史新高，尽管同比有去年低基数原因，但环比仍处于高位，也反映出市场需求不减，消费信心持续上升。

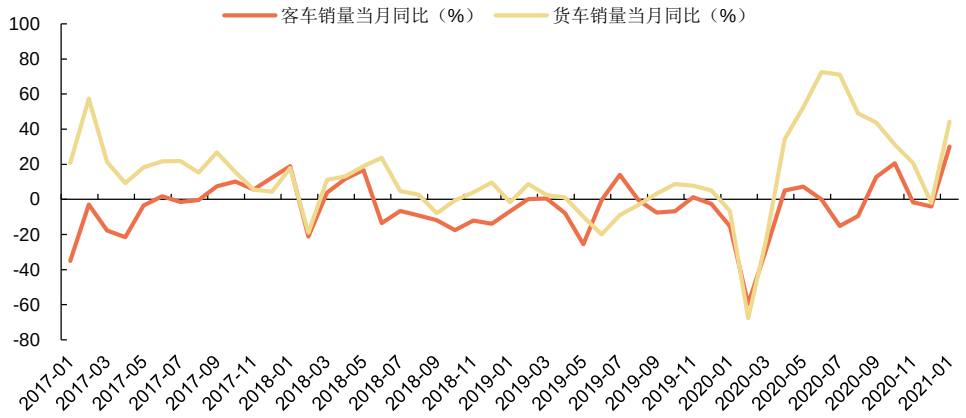
- **货车贡献持续增长，刷新历史记录。**货车板块总体产销 44.3 万辆和 42.2 万辆，同比增长 46.4%和 44.3%，环比 12 月下降 1.0%和 7.2%。目前已经连续 10 个月刷新单月销售历史记录。受物流需求旺盛、排放升级及基建需求持续等多重因素影响，货车板块保持了高增态势，建议关注中国重汽、一汽解放、福田汽车、江铃汽车等细分行业龙头企业。
- **客车产销量增长较快，复苏迹象显现。**客车板块总体产销分别完成 3.5 万辆和 3.6 万辆，环比分别下降 43.5%和 41.8%，产销同比分别增长 22.4%和 30.1%。随着疫情逐步受控，客运在压制许久后有望逐步复苏，建议关注宇通客车、金龙客车等细分行业龙头企业。

图19：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20：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

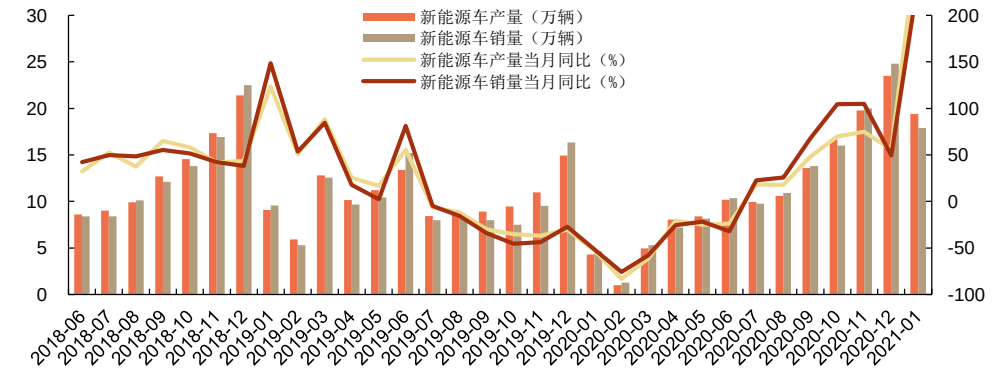
新能源车：

1 月，新能源汽车产销分别完成 19.4 万辆和 17.9 万辆，同比分别增长 285.8%和 238.5%。

- **新能源汽车增势不减，产销两旺。**新能源乘用车中，纯电动汽车产销分别完成 15.8 万辆和 14.3 万辆，同比分别增长 415.5%和 319.8%；插电式混合动力汽车产销均为 2.8 万辆，同比分别增长 94.3%和 107.4%；新能源商用车中，纯电动产销分别为 0.8 万辆和 0.7 万辆，同比分别增长 57.5%和 53.6%，产地按时混合动力汽车产销分别完成 0.01 万辆和 0.02 万辆，同比分别下降 34.3%和 37.8%。
- **明星车型贡献突出，微型车强势霸榜。**由宏光 MINI EV、Model 3 和汉 EV 三者组成第一梯队，总计销量超过 4.8 万辆，多于四至十位总和。在车型分布上，受新能源下乡政策推动，符合家庭特定场景使用的微型车受益颇多，贡献了大部分增量，销量前十五位中三分之一为微型电动车。

新能源汽车再度延续 2020 年强劲势头，产销同比大幅上涨，预计全年涨势将延续。合资品牌，甚至豪华品牌的加速布局也加剧了新能源汽车市场的竞争力度，也给了消费者更多选择，将进一步推动整个新能源汽车市场快速发展。

图21：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：2021 年 2 月第三周的日均零售 3 万辆，环比 1 月第三周下降 53%，有春节假期的影响，相比上周也有逐步回暖的态势。2 月整体车市受春节影响较大，同比春节同样在 2 月的 19 年，前三周累计增速为-24%，表现不佳，我们认为可能受就地过年趋势及疫情管控的影响，往年节前购车的需求同正常年份相比有所减少。

表3：乘用车主要厂家 2 月周度日均零售数量和同比增速

	1-6 日	7-17 日	18-21 日	22-28 日	1-21 日均	全月
19 年	11190	32677	38860	67492	27715	37660
20 年	811	3323	5411	24837	3003	8461
21 年	54361	19479	29674		31387	
21 年同比 19 年	386%	-40%	-24%		13%	
环比 1 月同期	15%	-64%	-53%		-42%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发： 2021 年 2 月第三周主要厂商批发销量达日均 3.2 万辆，同比由于 19 年低基数增速较高，环比 1 月同期受春节影响降幅较大。由于就地过年的影响，部分企业恢复生产快于往年同期，预计恢复至正常生产水平的速度预计要快于往年。

表4：乘用车主要厂家 2 月周度日均批发数量和同比增速

	1-6 日	7-17 日	18-21 日	22-28 日	1-21 日均	全月
19 年	8809	28889	47368	77089	26672	39276
20 年	346	1982	3999	21621	1889	6829
21 年	46362	11268	31754		25195	
21 年同比 19 年	426%	-61%	-33%		-6%	
环比 1 月同期	3%	-76%	-44%		-48%	

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

业务重组启动 沃尔沃与吉利达成合并方案

2 月 24 日，沃尔沃汽车有限公司与吉利汽车控股有限公司联合宣布，双方达成合并方案，在保持各自现有独立公司架构、实现战略目标的同时，继续拓展合作领域，在汽车新四化（电气化、智能化、网联化、共享化）方面发挥协同效应。沃尔沃与吉利汽车进行业务重组，重组后的资产将纳入吉利汽车中国香港上市公司，并将考虑未来在瑞典上市，整合后的新集团将保持沃尔沃、吉利汽车、领克和极星等品牌的独立。

奥迪中国总裁安世豪：上汽奥迪明年一季度开始销售

奥迪中国总裁安世豪今日确认，上汽奥迪将于明年一季度开始销售。另有奥迪中国内部人士表示，上汽奥迪首款车型奥迪 A7L 最早于今年四季度启动预售。

因受日本地震影响！丰田四家工厂再遭停产

日本地震带来的影响，还在继续。据外媒报道，当地时间 2 月 23 日，田汽车官网发文称，由于地震影响导致零部件供应不足，宣布位于日本本土四家工厂共计 5 条生产线停止生产。这四家工厂主要生产丰田 HARRIER、普锐斯 α、RAV4、雷克萨斯 LC70、LC200/LX 等车型。2 月 13 日 23 时，日本福岛东部海域发生 7.3 级强震，震源深度 55 公里，后续接连发生 5 级以上地震。这次强震，给日本汽车及半导体行业带来了较大的冲击。受此影响，丰田于 2 月 16 日宣布在日本本土 15 家整车工厂共计 28 条生产线停产，2 月 19 日丰田宣布本土 8 家工厂共计 12 条生产线停产，2 月 22 日丰田再宣布本土 8 家整车工厂共计 12 条生产线停产。

5.2 产业链动态

人工智能和自动驾驶公司图森未来计划在 3 月上市，2019 年估值 12 亿美元

中国投资者和美国货运公司获得数亿美元融资的人工智能和自动驾驶公司图森未来（TuSimple）已提交上市文件，并计划最早于下个月在美国上市。知情人士说，摩根士丹利是负责此次 IPO 的牵头银行。TuSimple 表示，该公司在 2019 年的一轮融资中筹集了 2.15 亿美元，估值为 12 亿美元。

宁德时代：拟投资不超 105 亿元扩建动力电池生产线

2 月 25 日消息，宁德时代发布公告称，公司控股子公司时代上汽动力电池有限公司拟在江苏省溧阳市中关村高新区投资建设时代上汽动力电池生产线扩建项目，项目总投资不超过人民币 105 亿元。根据公告，该项目分两期建设，项目一期自开工建设起不超过 15 个月， 项目二期计划在一期建设后一年内启动，最终以实际建设情况为准。项目总占地面积约 880 亩，其中项目一期占地约 425 亩， 项目二期占地约 455 亩，具体用地面积以实际情况为准。时代上汽注册资本 20 亿元，宁德时代持股比例为 51%，上海汽车集团投资管理有限公司持股 比例为 49%。

氢燃料电池车在 2021 年强势开局 不到 2 个月共招标 680 辆

经历了 2020 年的短暂低谷后，氢燃料电池车在 2021 年强势开局！据统计，2021 年刚过 1 个多月，公开采购招标的氢燃料电池汽车数量已达到 680 辆，占到 2020 年全年燃料电池汽车总产量（1199 辆，中汽协口径）的 56.7%。

华为与奔驰展开合作 HMS for Car 登陆 S 级轿车

华为消费者业务 CEO 余承东对外公开表示，华为和奔驰展开合作，华为的 HMS for Car 快应用服务将上车梅赛德斯-奔驰 S 级。余承东表示：“大家在驾驶休息之余可以享受到读新闻、听故事、看视频、玩游戏等多种车内休闲娱乐功能”。HMS for Car 作为智慧车载云服务解决方案，基于华为终端云服务丰富的应用生态，将持续为大家提供高品质的出行生活。

5.3 政策法规

生态环境部：进一步全面改善空气质量 汽车污染减排将是“十四五”时期重点任务

生态环境部表示,机动车等移动源已经成为我国大中城市 PM2.5 污染的主要来源,且其对污染的贡献呈不断增加的趋势。通过对重污染过程科学监测和分析,拉抬 PM2.5 浓度上升的主要成分是硝酸盐,即 NOx 排放转化成硝酸盐。汽车污染减排将是“十四五”时期的重点。

海南:确保 2021 年底全省新能源汽车占汽车保有量占比超过 5%

海南省人民政府办公厅印发了《海南省清洁能源汽车推广 2021 年行动计划》,其中 2021 年全省计划推广 2.5 万辆新能源汽车。《计划》还要求,全省新增及更换的巡游出租车中使用新能源汽车比例达到 80%以上,其余新增及更换的巡游出租车使用清洁能源汽车;新增及更换的分时租赁车辆 100%使用新能源汽车,其他新增及更换的分时租赁车辆使用清洁能源汽车比例不低于 60%(“零关税”进口车辆暂不列入统计);新增及更换的注册网络预约出租车 100%使用新能源汽车。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	上汽通用	凯达拉克 XT5/XT6	C 级 SUV	2021/2/25
2	上汽通用	别克 GL8	B 级 MPV	2021/2/25
3	广汽本田	皓影	A 级 SUV	2021/2/25
4	威马汽车	EX5-Z	A 级 SUV	2021/2/25
5	广汽丰田	凯美瑞	B 级 轿车	2021/2/25
6	北京奔驰	GLB	A 级 SUV	2021/2/25
7	奇瑞汽车	凯翼 X3	A 级 SUV	2021/2/26

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。

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