行业研究

行业研究周报

申港证券股份有限公司证券研究报告

上海新能源汽车政策向纯电动倾斜

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截至 2 月 19 日收盘，汽车板块上涨 0.4%，沪深 300 指数下跌 0.5%，汽车板块涨幅领先沪深 300 指数 0.9 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 22 位，排名靠后。年初至今涨幅达 7.6%，在申万 28 个板块中位列第 12 位。

子板块周涨跌幅：乘用车(-1.7%)，商用载货车(+5.6%)，商用载客车(+17.0%)，汽车零部件(+0.6%)，汽车服务(+7.2%)。

子板块年累计涨跌幅：乘用车(+9.5%)，商用载货车(+18.5%)，商用载客车(-4.6%)，汽车零部件(+7.7%)，汽车服务(-4.7%)。

- 涨跌幅前五名：宇通客车、朗博科技、豪能股份、小康股份、东风汽车。
- 涨跌幅后五名：新泉股份、春风动力、福耀玻璃、恒立实业、华阳集团。

每周一谈：上海新能源汽车政策向纯电动倾斜

政策一：外地牌照限行。2020 年 10 月，上海市公安局发布外省市号牌车辆限行措施，主要内容包括：1）2020 年 11 月 2 日起，每日 7 时至 20 时，本市部分高架道路（15 条）禁止外省市车辆通行；2）2021 年五一小长假后的第一个工作日起，每日 7 时至 10 时、16 时至 19 时，内环内地面道路禁止外省市机动车号牌的小客车通行。（周六、周日及国家法定节假日除外）

政策二：插混车型（含增程式）牌照政策收紧。2021 年 2 月 10 日，上海发布新一轮《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》，政策调整如下：1）3 月 1 日起，插混车型申领新能源牌照需要安装充电桩；2）2023 年起插混车型不再享受免费新能源牌照；3）新能源牌照上牌资格放宽，符合条件的个人用户缴纳社保或个税时限由 12 个月缩短至最少仅需要 6 个月。

市场影响：上海新能源汽车销量快速增长，特斯拉最为受益。截至 2019 年，上海地区外牌存量为 167 万辆，且每月新增 1.7 万辆，外牌限行政策公布后，上海新能源汽车销量快速增长，其中 11 月销量为 2.4 万辆，同比增长 500%，12 月销量为 3.2 万辆，同比增长 459%。特斯拉在上海地区纯电动车型的销量占比达 43%，叠加上海市新能源牌照政策向纯电动倾斜，部分插混需求向纯电动转变，特斯拉将成为上海市本轮政策调整最受益企业。

基于以上分析，我们推荐特斯拉产业链标的：拓普集团、宁德时代、三花智控。

本周投资策略及重点推荐：随着产业复苏势头向好，建议关注行业龙头，如长城汽车、长安汽车、华域汽车、中鼎股份等；节能、新能源和智能网联等优质赛道的核心标的，如拓普集团、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，如湘油泵、万里扬、星宇股份等；商用车、后市场等领域的潜在机会如福田汽车等。

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%和星宇股份 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）

2021 年 02 月 21 日

曹旭特 分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

郭涛 研究助理

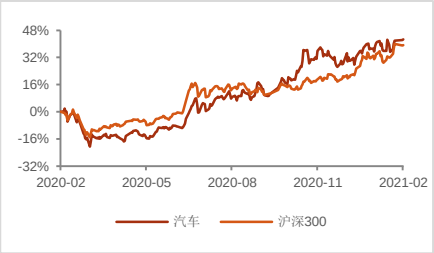
guotao@shgsec.com

SAC 执业证书编号：S1660120080029

行业基本资料

股票家数	193
行业平均市盈率	45.74
市场平均市盈率	24.66

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：关注轻卡市场的潜在机会》2021-02-01

2、《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

3、《汽车行业研究周报：20 年产销超预期收官 21 年景气持续上行》2021-01-18

内容目录

1. 每周一谈：上海新能源政策向纯电动倾斜 4
1.1 政策一：外地牌照车辆进入上海内环的限制加严 4
1.2 政策二：《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》 4
1.3 市场影响：上海新能源汽车销量快速增长 5
1.4 插电混动路在何方？ 7
2. 本周投资策略及重点推荐 7
3. 市场回顾 8
4. 行业重点数据 10
4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析 10
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 14
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 年上海市个人额度牌照平均成交价 4
图 2： 2020 年上海市个人额度牌照投放及中标率（个，%） 4
图 3： 上海地区历年汽车上险数与上牌数（万台） 5
图 4： 上海地区新能源汽车销量（辆） 6
图 5： 2020 年上海地区新能源汽车销量结构 6
图 6： 2020 年上海地区纯电动市场车企份额 6
图 7： 2020 年上海地区插电混动（含增程）市场车企份额 6
图 8： 中国历年新能源汽车销量结构（%） 7
图 9： 各板块周涨跌幅对比 8
图 10： 各板块年初至今涨跌幅对比 8
图 11： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) 9
图 12： 汽车行业整体估值水平(PB) 9
图 13： 子板块周涨跌幅对比 10
图 14： 子板块年初至今涨跌幅对比 10
图 15： 本周行业涨跌幅前十名公司 10
图 16： 本周行业涨跌幅后十名公司 10
图 17： 月度汽车产销量及同比变化 11
图 18： 历年汽车产销量及同比变化 11
图 19： 经销商库存系数及预警指数 11
图 20： 月度乘用车产销量及同比变化 12
图 21： 乘用车细分车型当月销量同比变化 12
图 22： 月度商用车产销量及同比变化 13
图 23： 商用车细分车型当月销量同比变化 13

图 24： 月度新能源车产销量及同比变化 14

表 1： 本周推荐投资组合 8
表 2： 乘用车主要厂家 2 月周度日均零售数量和同比增速 14
表 3： 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：上海新能源政策向纯电动倾斜

1.1 政策一：外地牌照车辆进入上海内环的限制加严

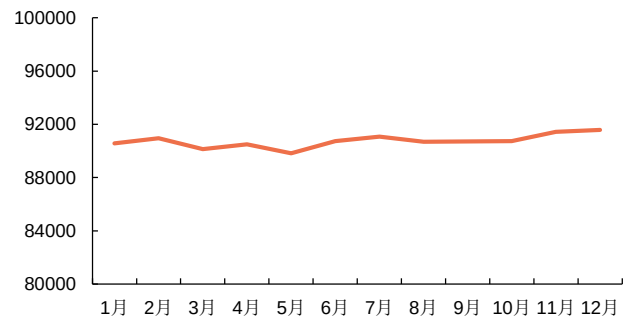
事件：2020 年 10 月 24 日，上海市公安局发布通告，为缓解道路拥堵，改善交通秩序，对外地牌照机动车限行政策作出调整，主要调整如下：

1）2020 年 11 月 2 日起，每日 7 时至 20 时，本市部分高架道路（15 条）禁止外省市车辆通行（周六、周日及国家法定节假日除外）；

2）2021 年五一小长假后的第一个工作日起，每日 7 时至 10 时、16 时至 19 时，内环内地面道路禁止外省市机动车号牌的小客车通行（周六、周日及国家法定节假日除外）。

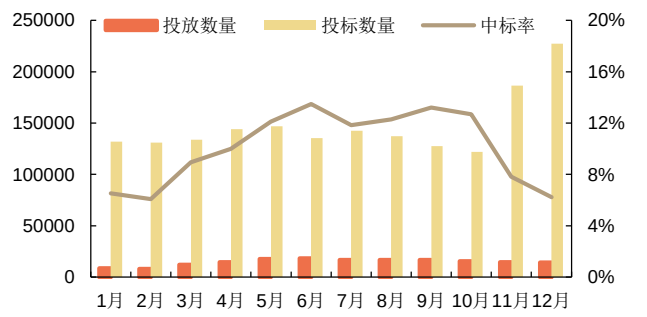
点评：2020 年上海市个人额度牌照拍卖的平均成交价超 9 万元，且中标率常年在个位数水平（2020 年为促进汽车消费，牌照投放量有所增加），昂贵的牌照价格和极低的中标率，导致部分上海常驻人口选择使用外地牌照，本次限行政策的加严必然促使部分车主通过购买新能源汽车的方式获得免费沪牌。

图1：2020 年上海市个人额度牌照平均成交价



资料来源：上海市客车额度拍卖网，申港证券研究所

图2：2020 年上海市个人额度牌照投放及中标率（个，%）



资料来源：上海市客车额度拍卖网，申港证券研究所

1.2 政策二：《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》

事件：2021 年 2 月 10 日，上海发布新一轮《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》（以下简称“新办法”），2021 年 3 月 1 日起正式实施。《新办法》政策的主要变动如下：

1）**插混车型（含增程式）申领专用牌照额度要求加严。**个人用户名下没有使用本市专用牌照额度注册登记新能源汽车的，本市继续免费发放专用牌照额度。但消费者购买插电式混合动力（含增程式）汽车，申领专用牌照额度的，还需满足以下条件：

- 个人用户或单位用户已在本市落实一处符合智能化技术要求和安全标准的充电设施
- 个人用户名下没有本市非营业客车额度证明，没有使用非营业性客车额度注册登记机动车（不含摩托车）
- 2023 年 1 月 1 日起，个人用户或单位用户购买插电式混合动力（含增程式）汽

车的（含二手车交易），本市将不再发放专用牌照额度。

2）**新能源专用牌照上牌资格放宽。**符合条件的个人用户缴纳社会保险或个人所得税时限由上一轮政策的 12 个月缩短至最少仅需要 6 个月。

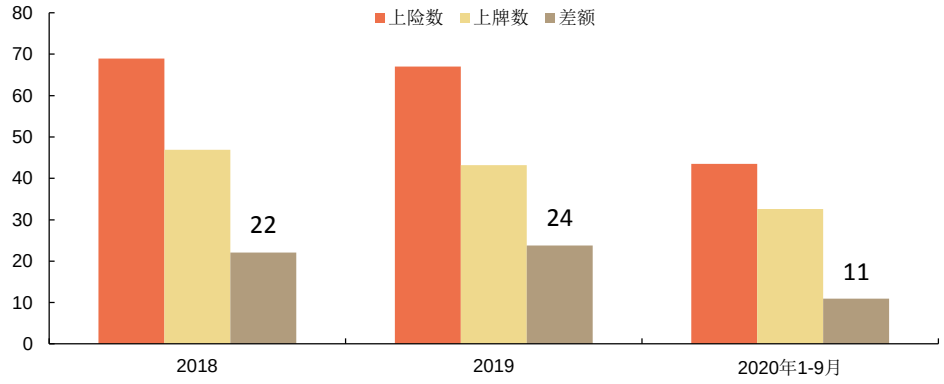
点评：上海市鼓励购买和使用新能源汽车的政策并未发生改变，但长期看政策优惠逐步向纯电动车型倾斜，插混车型自 2023 年起不再享受免费牌照额度。

1.3 市场影响：上海新能源汽车销量快速增长

上海地区外牌保有量 167 万辆。根据 2019 年上海交通运行监测年报数据，上海汽车保有量约为 415 万辆，其中外牌保有量约为 167 万辆，占比约 40%。我们预测，部分常驻上海的外牌车主会通过购买新能源汽车来获取沪牌，假设这一比例为 10%，预计将在 2021 年 5 月份前为上海新增 16.7 万台新能源汽车消费需求。

外牌月度增加量约 1.7 万辆。2018-2020 年，上海地区年度上险数据和上牌数据差额超 20 万台，说明每月约有 1.7 万台车是在上海地区购买，在外地上牌。假设未来有 40%的车主通过购买新能源汽车获取沪牌，将每月为上海新增 6800 台新能源汽车消费需求。

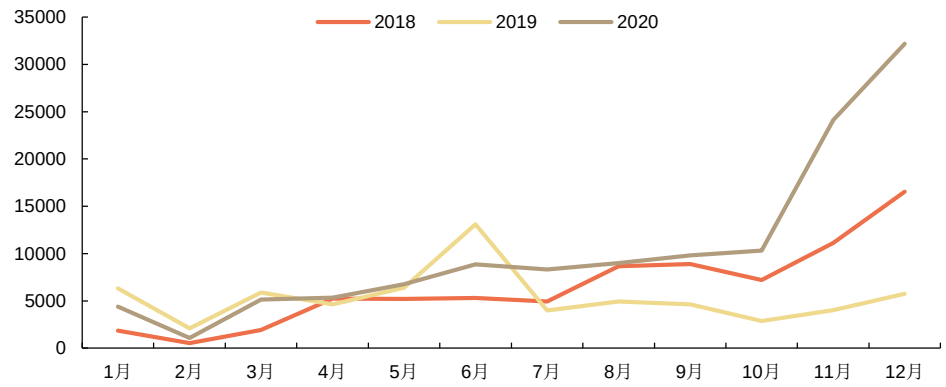
图3：上海地区历年汽车上险数与上牌数（万台）



资料来源：交强险，中保协，申港证券研究所

外牌限行政策刺激上海新能源汽车市场高增长。上海外牌车辆限行政策于 2020 年 10 月公布后，11 月新能源汽车销量达 2.4 万辆，同比增长 500%，环比增长 134%，12 月新能源汽车销量达 3.2 万辆，同比增长 459%，环比增长 33%。鉴于上海外牌车辆限行政策会在 2021 年 5 月份再次加严，上海新能源汽车消费的高景气状态有望延续。

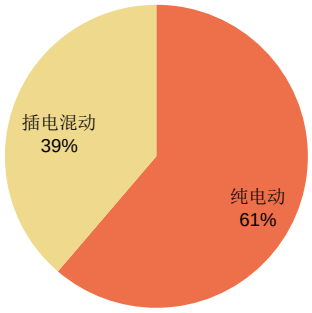
图4：上海地区新能源汽车销量（辆）



资料来源：乘联会，申港证券研究所

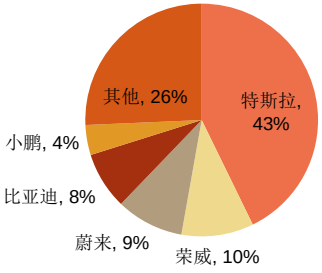
上海新能源汽车市场高增长，特斯拉最为受益。2020 年上海新能源汽车销量为 12.5 万辆，其中纯电动 7.6 万辆，插电混动 4.9 万辆。在纯电动车型中，特斯拉一家独大，2020 年上海地区销量为 3.3 万辆，市场份额高达 43%，荣威、蔚来、比亚迪、小鹏等车企市场份额在 4%-10%之间。插电混动车型中，荣威、比亚迪等品牌占据较高市场份额，但因 2023 年起插混车型将不再享受免费新能源牌照额度，预计该部分插混销量将逐步转换为纯电动汽车销量。

图5：2020 年上海地区新能源汽车销量结构



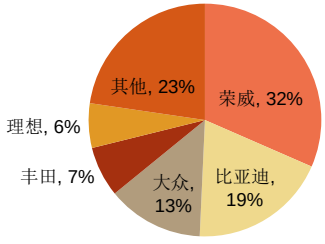
资料来源：交强险，申港证券研究所

图6：2020 年上海地区纯电动市场车企份额



资料来源：交强险，申港证券研究所

图7：2020 年上海地区插电混动（含增程）市场车企份额



资料来源：交强险，申港证券研究所

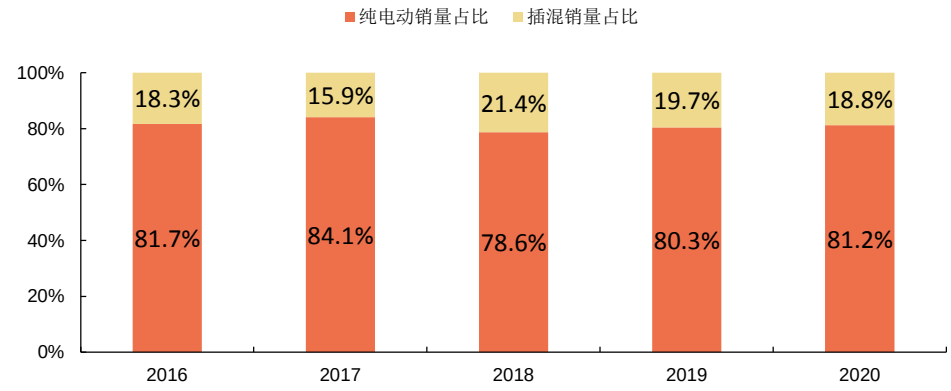
1.4 插电混动路在何方？

2020 年上海插电混动车型销量为 4.9 万辆，占上海市新能源汽车销量比例为 39%，但在无牌照政策支持的北京，插混销量占新能源汽车销量仅为 5%。我们判断，2021-2023 年上海市插混车型牌照政策收紧后，将对上海市的插混汽车销量产生较大影响，2023 年之后插混车型不再赠送免费牌照，上海插混销量占比可能降至与北京相当水平。

全国范围看，2018 年以来，中国插电混动车型销量占新能源汽车销量的比例，由 21.4%下降至 18.8%，2020 年上海插混销量占全国比例为 23%，上海插混牌照政策的收紧有可能促使新能源汽车销量结构进一步向纯电动集中。

中国插混车型市场份额萎缩，一方面是因为插混车型的政策补贴力度不及纯电动车型，另一方面插混车型同时使用发动机和电动机两套动力系统，价格相对同级别燃油车始终贵 2-5 万元，导致插混车型性价比不高。未来针对新能源车型的政策优惠将逐步退出，而插混车型首当其冲。我们认为，插混车型的发展应该朝着降本和节能的方向同步发展，方能在和燃油车及纯电动车的竞争中胜出。

图8：中国历年新能源汽车销量结构（%）



资料来源：中汽协，申港证券研究所

2. 本周投资策略及重点推荐

总体来看，2020 年受疫情影响，汽车行业受冲击较大。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；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；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1：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%
星宇股份	20%

资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 2 月 19 日收盘，汽车板块上涨 0.4%，沪深 300 指数下跌 0.5%，汽车板块涨幅领先沪深 300 指数 0.9 个百分点。

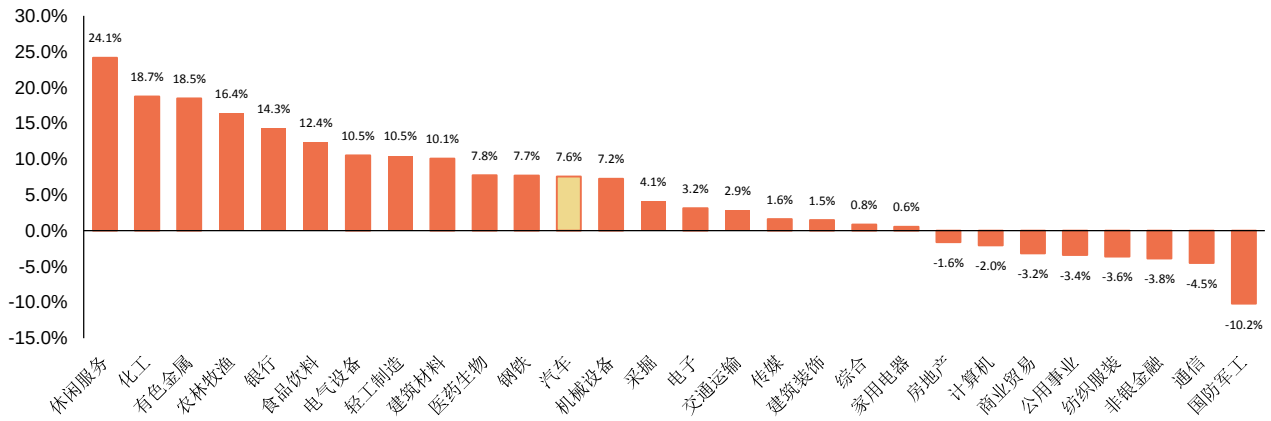
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 22 位，排名靠后。年初至今涨幅达 7.6%，在申万 28 个板块中位列第 12 位。

图9：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图10：各板块年初至今涨跌幅对比

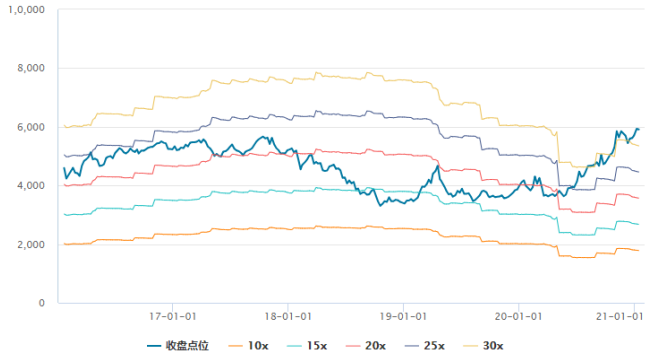


资料来源：Wind，申港证券研究所

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 19 日：

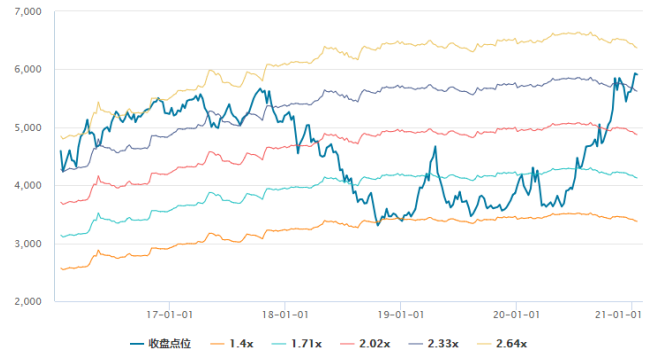
- PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 35.0 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 44.9 倍、35.4 倍、49.3 倍、31.6 倍和 14.4 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，虽然随业绩好转有修复，但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.57 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.92 倍、2.10 倍、2.00 倍、2.63 和 1.04 倍，均处于历史中位。

图11：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

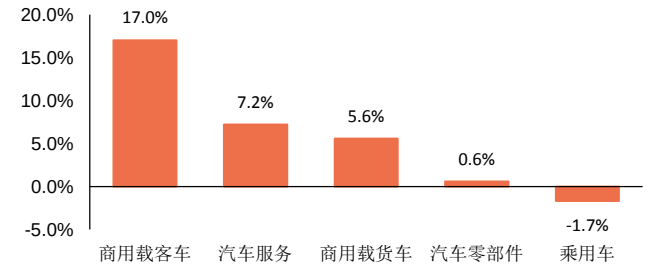
图12：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

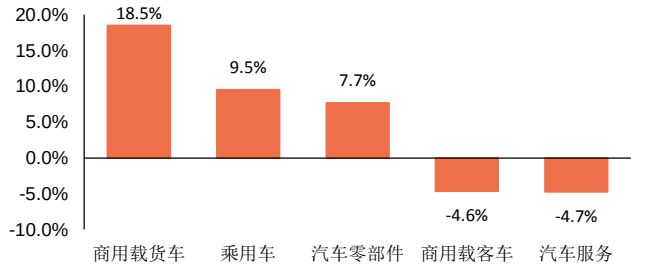
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-1.7%)，商用载货车(+5.6%)，商用载客车(+17.0%)，汽车零部件(+0.6%)，汽车服务(+7.2%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+9.5%)，商用载货车(+18.5%)，商用载客车(-4.6%)，汽车零部件(+7.7%)，汽车服务(-4.7%)

图13：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

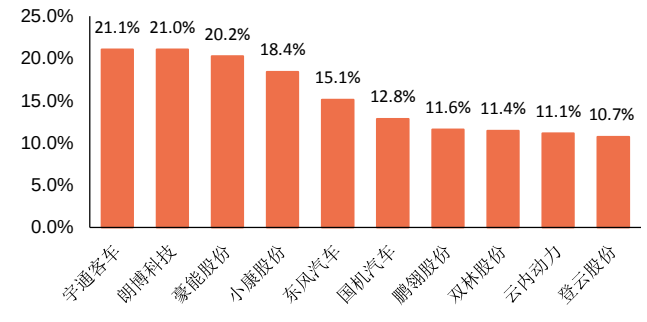
图14：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

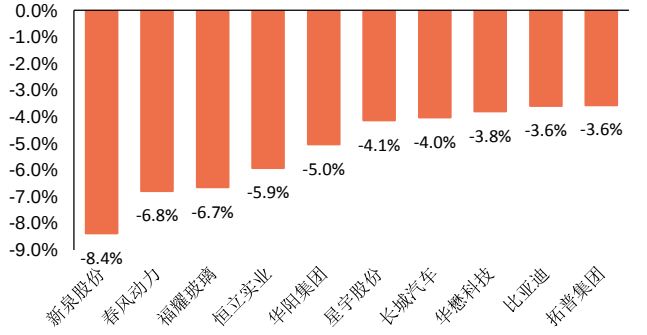
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：宇通客车、朗博科技、豪能股份、小康股份、东风汽车。涨跌幅后五名分别为：新泉股份、春风动力、福耀玻璃、恒立实业、华阳集团。

图15：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16：本周行业涨跌幅后十名公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

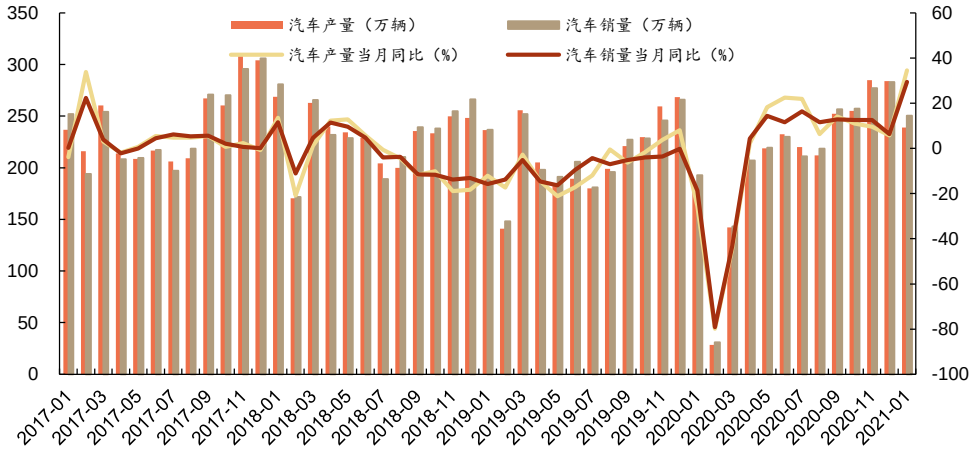
4. 行业重点数据

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。

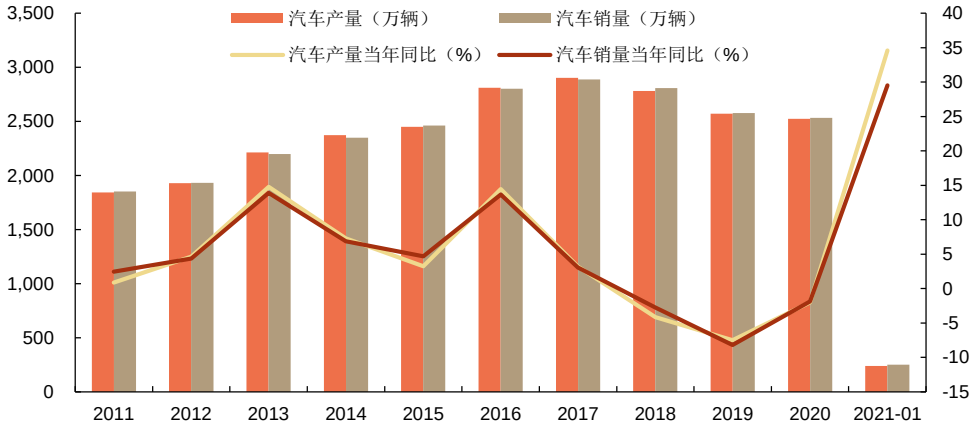
- **汽车产销同比大幅增长：**2021 年 1 月，汽车产销 238.8 万辆和 250.3 万辆，同比分别增长 34.6%和 29.5%，产量环比分别下降 15.9%和 11.6%。当前市场需求仍在快速释放，去年受春节及疫情初期的影响，产销同比呈现较大幅增长。从环比来看，生产环比降幅较快，我们认为一方面是受临近春节生产节奏降低影响，另一方面可能也与近期频频爆出的汽车芯片等关键零部件供应不足有关，据中汽协消息，“缺芯潮”对生产的影响预计至少会蔓延到第二季度。
- **库存情况：**2021 年 1 月汽车经销商库存系数为 1.53，同比上升 2%，环比大幅下降 15%；经销商预警指数为 60.1，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17：月度汽车产销量及同比变化



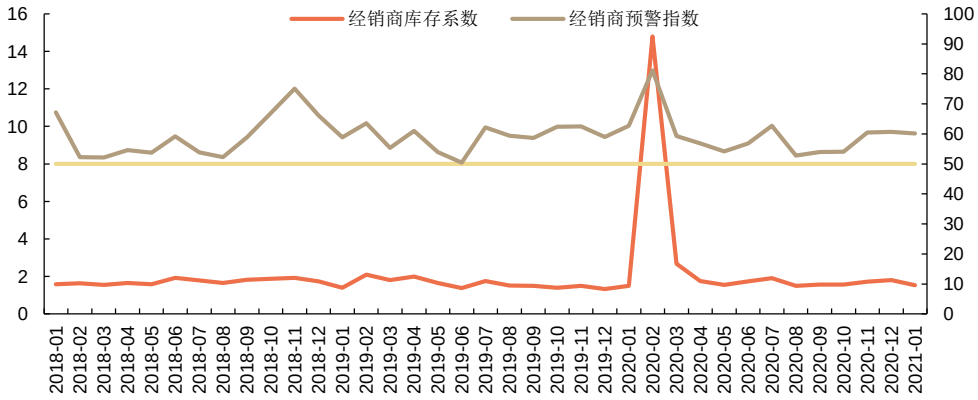
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图18：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19：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

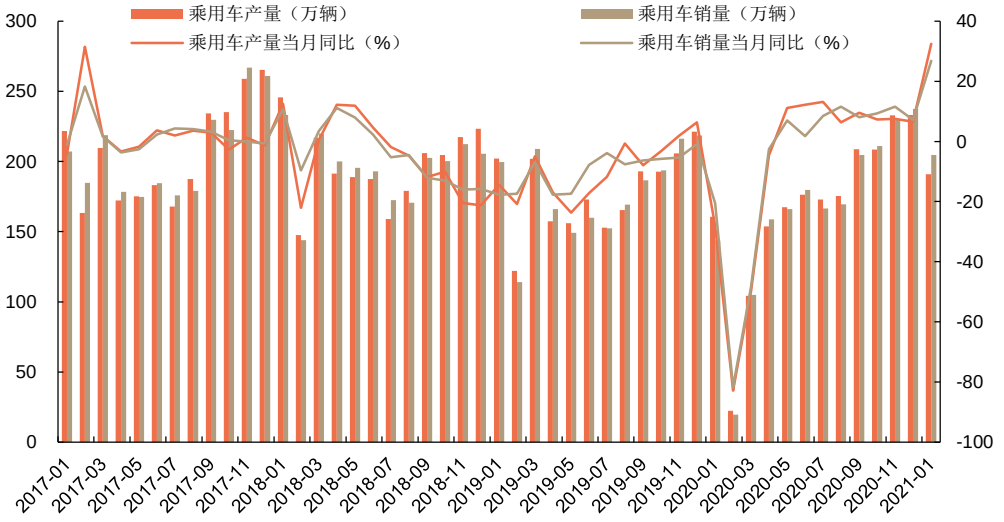
4.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析

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。

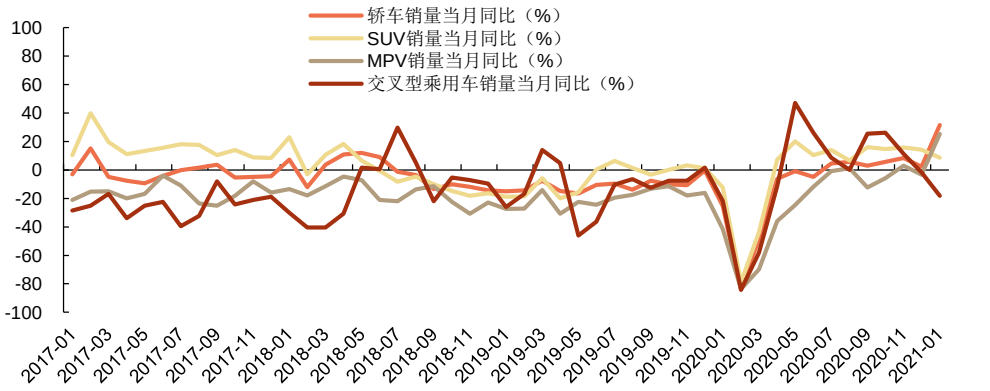
- **乘用车产销同比持续高增长，有低基数因素，受“缺芯”影响恐将延续。**从乘用车四类车型产销情况来看：轿车、SUV 维持高增长，MPV 市场回暖。轿车产销同比分别增长 38.2%和 31.6%；SUV 产销同比分别增长 29.8%和 25.2%；MPV 产销同比分别增长 18.3%和 8.6%；交叉型乘用车产销同比分别下降 4.8%和 18.1%。
- **自主品牌批发份额回升，零售份额微降。**自主品牌方面，1 月自主品牌零售销量为 86.7 万辆，同比增长 42.6%。自主品牌批发市场份额 42.4%，较同期份额增长 4.7 个百分点。

图20：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21：乘用车细分车型当月销量同比变化



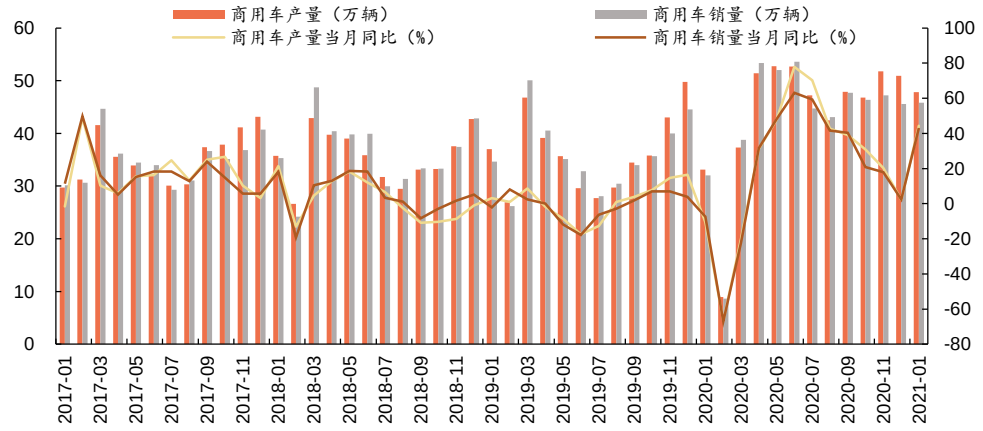
资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

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，也反映出市场需求部件，消费信心持续上升。

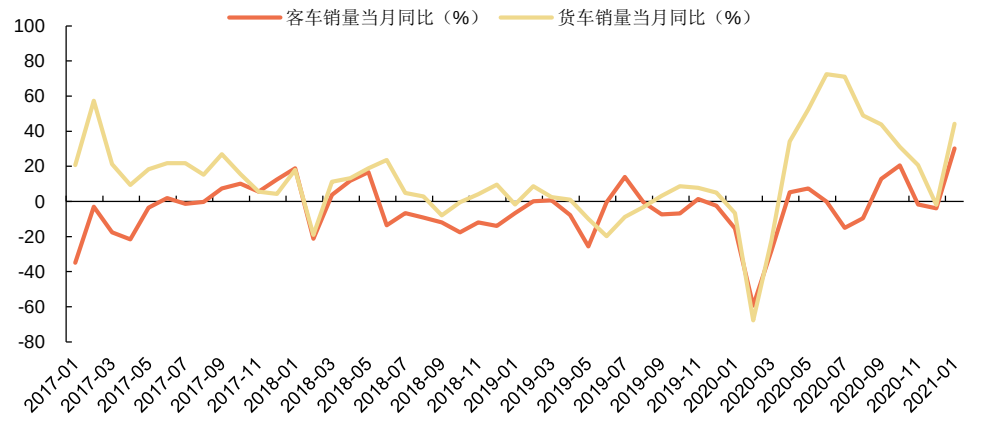
- **货车贡献持续增长，刷新历史记录。**货车板块总体产销 44.3 万辆和 42.2 万辆，同比增长 46.4%和 44.3%，环比 12 月下降 1.0%和 7.2%。目前已经连续 10 个月刷新单月销售历史记录。受物流需求旺盛、排放升级及基建需求持续等多重因素影响，货车板块保持了高增态势，建议关注中国重汽、一汽解放、福田汽车、江铃汽车等细分行业龙头企业。
- **客车产销量增长较快，复苏迹象显现。**客车板块总体产销分别完成 3.5 万辆和 3.6 万辆，环比分别下降 43.5%和 41.8%，产销同比分别增长 22.4%和 30.1%。随着疫情逐步受控，客运在压制许久后有望逐步复苏，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

图22：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23：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

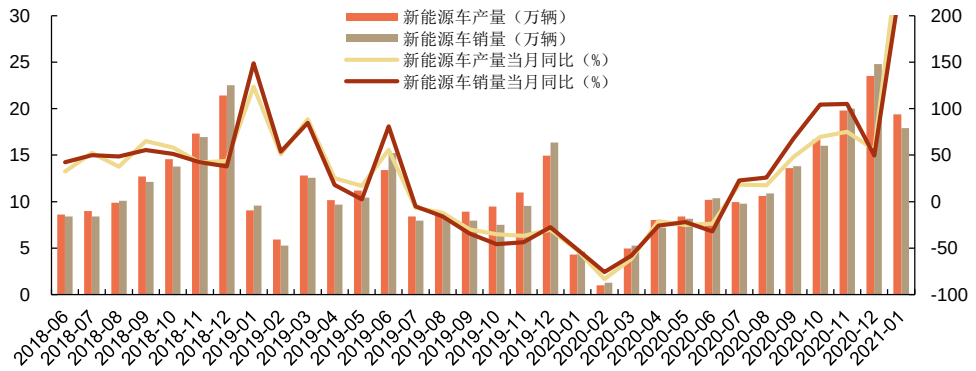
新能源车：

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24：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 月第一周的日均零售是 5.4 万辆，同比 18 年 2 月第一周下降 12%，环比 1 月第一周增长 15%。本周疫情大幅缓解，各地不加码政策，稳定了返乡群体信心，因此 2 月的节前零售走势较好。

表2：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	1-6 日均	全月
18 年	61956	44240	8733	59213	61956	46707
20 年	811	3323	5411	24837	811	8461
21 年	54344				54344	
20 年同比	-99%	-92%	-38%	-58%	-99%	-82%
21 年同比 18 年	-12%				-12%	
环比 1 月同期	15%				15%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发： 2021 年 2 月第一周主要厂商批发销量达到日均 4.4 万辆，同比 2018 年 2 月第一周下降 19%。环比 1 月第一周下降 2%。2 月春节休假时间不长，对批发数量有一定影响，后续有望快速恢复市场秩序，但仍需考虑冬季疫情反复带来的不确定性。

表3：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	1-6 日均	全月
18 年	54003	34810	27612	68693	54003	46365
20 年	346	1982	3999	21621	346	6829
21 年	43967	48402			43967	
20 年同比	-99%	-94%	-86%	-69%	-99%	-85%
21 年同比 18 年	-19%				-19%	
环比 1 月同期	-2%				-2%	

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

吉利与 Concordium 设立合资公司

吉利控股集团与瑞士 Concordium 基金会签署合作协议，双方将在中国设立合资公司。合资公司依托 Concordium 领先的区块链技术，向包括汽车行业在内的中国客户提供基于区块链平台的商业模式和分布式应用，力争成为中国领先的区块链技术与服务供应商。

捷豹路虎发布新全球战略

英国豪华汽车公司捷豹路虎正式发布全新战略“重塑未来”。基于该战略，捷豹路虎将全力开启未来出行之路，在 2039 年实现净零碳排放。捷豹品牌将自 2025 年起成为一个纯电动豪华品牌，而路虎在未来 5 年间将推出 6 款纯电产品。在未来十年之内，捷豹和路虎品牌的所有车型系列都将提供纯电动产品。

大众微软开发自动驾驶云平台

据大众官方信息显示，其软件部门 Car.Software 将与 Microsooft 合作，在 Microsooft Azure 上构建云自动驾驶平台，并利用其计算和数据功能在全球范围内更快地提供自动驾驶体验。通过在 Azure 上运行 ADP，Car.Software 将提高大众集团各品牌乘用车高级驾驶员辅助系统（ADAS）和 AD 功能的开发效率。

比亚迪助力日本全日空打造智能化机场

2 月 12 日，比亚迪携手全日空航空（ANA），在东京羽田机场顺利完成了为期 10 天的自动驾驶大巴试运行。大巴未来将主要用于机场内的摆渡接驳，这台大巴将是比亚迪全球首台应用于实际场景的自动驾驶大巴，也是 ANA 对未来“简单、智能”机场设想的一次大胆尝试，羽田机场也成为日本首个进行自动驾驶大巴试运行的国际机场。

丰田投资 2.1 亿美元扩建发动机工厂

2 月 18 日，丰田汽车北美公司表示，将投资 2.1 亿美元，对该公司位于西弗吉尼亚的发动机厂进行扩建，将把西弗吉尼亚州布法罗工厂的发动机产能提高 7 万台，本次投资将提高该公司四缸发动机生产线的装配能力，未来公司将重点关注包含传统内燃机发动机的混合动力车型。

净利润达 40 亿欧元 戴姆勒发布 2020 财报

2 月 18 日，戴勒姆集团发布了 2020 财年业绩，尽管面临新冠的挑战，但戴勒姆财务业绩远超预期。数据显示，2020 年戴勒姆集团营业额为 1543 亿欧元，同比减少 11%，但由于成本控制及现金储备措施和所有业务办款的强劲表现，2020 年息税前利润达 66 亿欧元，同比增长 53%，集团净利润达到 40 亿欧元，同比大增 48%。戴勒姆表示，若疫情逐步好转，预计 2021 年全球经济将强势复苏，公司 2021 年销量、营业额和息税前利润将显著高于上年水平。

5.2 产业链动态

宁德时代设立新能源基金 投放新能源汽车领域

据宁德时代公告显示，公司将与多家公司合作，共同出资设立时代闽东新能源，专项投资锂离子电池及材料、智能制造、储能、智能驾驶、可再生能源、新能源汽车、信息技术、人工智能等相关产业。通过专业管理和市场化运作，把握产业链上下游的投资机会，进一步完善产业布局。

汽车零部件巨头博格华纳收购德国电池企业 Akasol

2 月 14 日，汽车行业零部件巨头博格华纳,宣布以每股 120 欧元的价格收购德国电池企业 Akasol。此次收购已得到博格华纳董事会和 Akasol 监事会的一致批准,在获得相关监管部门的批准,以及满足其他成交条件的前提下,预计将于 2021 年第二季度末完成，未来会拓展博格华纳在欧洲和北美市场的新能源业务。

5.3 政策法规

允许车辆道路驾驶 德国通过自动驾驶法

据外媒报道，德国联邦政府已通过了“自动驾驶法”。这可以视为世界上第一个自动驾驶综合法律框架，该法规将进一步帮助 L4 级有条件辅助驾驶技术进行商业化。当下，德国已经制定了自动驾驶法规，但仅允许此类车辆在获得特殊许可的情况下在工业区等狭窄空间内行驶。根据新法律的制定来看，将不再需要相关许可证，并且有可能在德国全国范围内允许自动驾驶汽车上路。

上海市 2023 年起购买插混车型不再送绿牌

近日，上海市人民政府办正式印发《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》的通知，其中提到，自 2021 年 3 月 1 日起至 2022 年 12 月 31 日上海地区混动绿牌将停止发放给名下已有沪蓝牌的个人及企业，个人及企业在名下没有任何形式牌照的情况下还可以继续申请混动绿牌。自 2023 年 1 月 1 日起，上海地区将停止发

放混动绿牌。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	东风本田	本田 CR-V 新能源	A 级 SUV	2021/2/2
2	上汽大众	帕萨特	B 级	2021/2/4
3	上汽集团	MARVEL R	B 级 SUV	2021/2/7
4	上汽通用	凯迪拉克 CT4	B 级	2021/2/18

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