20 年产销超预期收官 21 年景气持续上行

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截至 1 月 15 日收盘，汽车板块下跌 0.4%，沪深 300 指数下跌 0.7%，汽车板块涨幅领先沪深 300 指数 0.3 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 11 位，排名居中。年初至今涨幅达 3.5%，在申万 28 个板块中位列第 7 位。

子板块周涨跌幅：乘用车(-2.2%)，商用载货车(+1.2%)，商用载客车(-4.7%)，汽车零部件(+0.8%)，汽车服务(-1.8%)。

子板块年累计涨跌幅：乘用车(+7%)，商用载货车(-2.6%)，商用载客车(-15.9%)，汽车零部件(+3.1%)，汽车服务(-3.5%)。

- 涨跌幅前五名：路畅科技、南方轴承、浙江世宝、金固股份、中国重汽。
- 涨跌幅后五名：*ST 夏利、联明股份、科华控股、金杯汽车、小康股份。

每周一谈：20 年产销超预期收官 21 年景气持续上行

2020 年 12 月，汽车产销 284.0 万辆和 283.1 万辆，产量环比下降 0.3%、销量环比增长 2.1%，同比增长 5.7%和 6.4%，汽车产销同比继续保持增长，行业呈现稳中有进的态势。全年汽车产销 2522.5 万辆和 2531.1 万辆，同比下降 2.0%和 1.9%，汽车行业在疫情后强劲复苏，超预期收官。

乘用车：全年累计产销分别完成 1999.4 万辆和 2017.8 万辆，同比分别下降 6.5%和 6%。12 月，乘用车产销分别完成 233.1 万辆和 237.5 万辆，同比分别增长 6.5%和 7.2%，产量环比与上月持平，销量环比增长 3.3%。从车型看，中高端车型需求旺盛，SUV 表现优异；从品牌看，日系美系品牌份额提升，自主品牌一汽、长安增速领先。21 年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下，乘用车市场将继续实现恢复性增长，同比增速有望接近 10%，超 2200 万辆。

商用车：全年累计产销分别完成 523.1 万辆和 513.3 万辆，同比分别增长 20%和 18.7%。12 月，商用车产销分别完成 50.9 万辆和 45.6 万辆，环比下降 1.8%和 3.6%，同比增长 2.3%和 2.4%。2020 年度，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，商用车屡创新高。21 年上半年商用车受需求递延及客车市场景气度恢复有望维持增长，但全年看在 20 年需求透支的压力下，实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量同比下降约 10%，为 460 万辆。

新能源车：全年累计产销分别完成 136.6 万辆和 136.7 万辆，同比分别增长 7.5%和 10.9%。12 月，新能源汽车产销分别完成 23.5 万辆和 24.8 万辆，同比分别增长 55.7%和 49.5%。政策刺激+爆款车型频现，助推新能源汽车年度产销创历史新高；纯电维持主力地位、插电式混合动力增长明显、燃料电池受公共领域推广延后限制表现不佳。21 年在延后到促销费政策刺激、双积分政策助力及车企加速新品推出等多方因素刺激下有望维持高增长，预计全年销量将超 180 万台。

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%、长城汽车 20%和星宇股份 20%。

评级　　增持（维持）

2021 年 01 月 17 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	191
行业平均市盈率	44.46
市场平均市盈率	23.9

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：特斯拉 2020 年销量总结 2021 年交付预测》2021-01-11

2、《汽车行业研究周报：2021 年新能源补贴政策落地 节奏稳健符合预期》2021-01-03

3、《汽车行业研究周报：海外疫情再次爆发 把握 2021 修复机会》2020-12-27

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：20 年产销超预期收官 21 年景气持续上行 3
1.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析 3
1.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析 4
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 乘联会周度数据 10
5. 行业新闻 11
5.1 车企动态 11
5.2 产业链动态 12
5.3 政策法规 12
5.4 一周新车 13
6. 风险提示 13

图表目录

图 1： 月度汽车产销量及同比变化 3
图 2： 历年汽车产销量及同比变化 3
图 3： 经销商库存系数及预警指数 4
图 4： 月度乘用车产销量及同比变化 5
图 5： 乘用车细分车型当月销量同比变化 5
图 6： 月度商用车产销量及同比变化 6
图 7： 商用车细分车型当月销量同比变化 6
图 8： 月度新能源车产销量及同比变化 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 9
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

表 1： 本周推荐投资组合 8
表 2： 乘用车主要厂家 1 月周度日均零售数量和同比增速 10
表 3： 乘用车主要厂家 1 月周度日均批发数量和同比增速 11

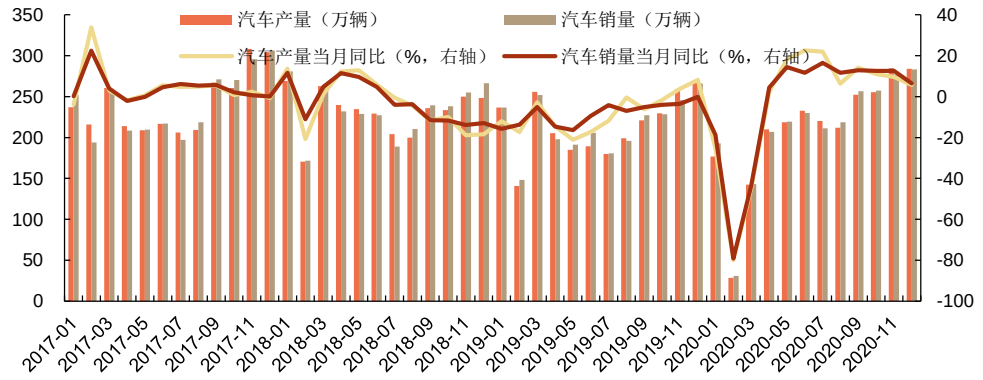
1. 每周一谈：20 年产销超预期收官 21 年景气持续上行

1.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

本周，2020 年 12 月全国汽车产量、销量及库存情况数据相继公布，汽车产销同比继续保持增长，行业呈现稳中有进的态势。20 年全年汽车行业疫情后超预期反弹，汽车产销量超预期收官，表现出了强大的发展韧性与内生动力。

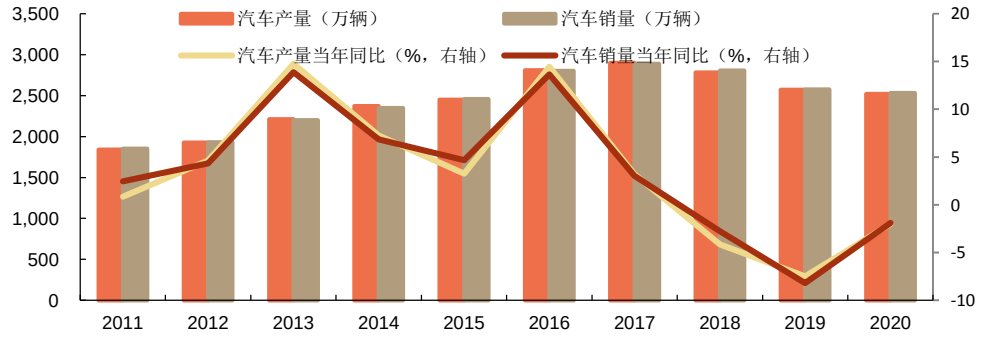
- **汽车产销降幅分别为 2.0%和 1.9%，超预期收官。**2020 年 12 月，汽车产销 284.0 万辆和 283.1 万辆，产量环比下降 0.3%、销量环比增长 2.1%，同比增长 5.7%和 6.4%。1-12 月，汽车产销 2522.5 万辆和 2531.1 万辆，同比下降 2.0%和 1.9%，降幅比 1-11 月分别收窄 5.5 和 6.3 个百分点。总体来看，汽车行业在疫情后超预期反弹，归因于国家政策的大力扶持、企业自身不懈的努力以及市场消费者需求的强劲恢复。
- **库存情况。**2020 年 12 月汽车经销商库存系数为 1.80，同比大幅上升 35.3%，环比上升了 4.7 个百分点，库存指数位于警戒线之上。2020 年 12 月中国汽车市场总体表现较强，但渠道压力并未得到缓解。20 年春节偏早，经销商开展活动促销清库，库存水平偏低，而目前部分地区疫情反复，在政策红利回收、节前热销延后的影响下，部分厂商为提前完成年终任务，经销商被动补充库存，库存压力有所增加。

图1：月度汽车产销量及同比变化



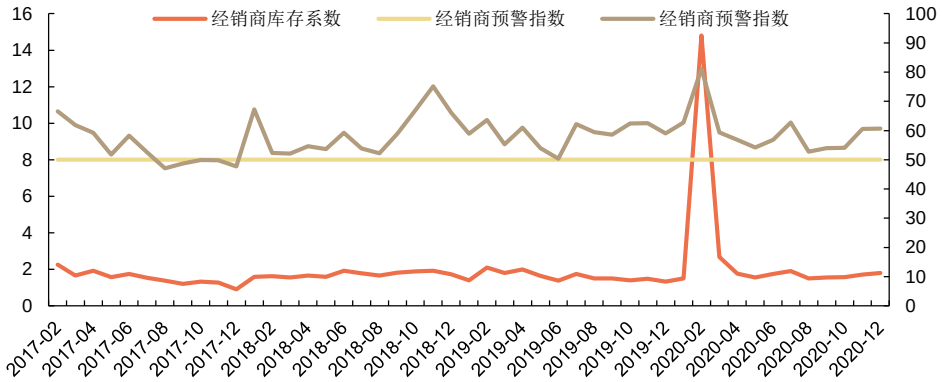
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图2：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3：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

1.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析

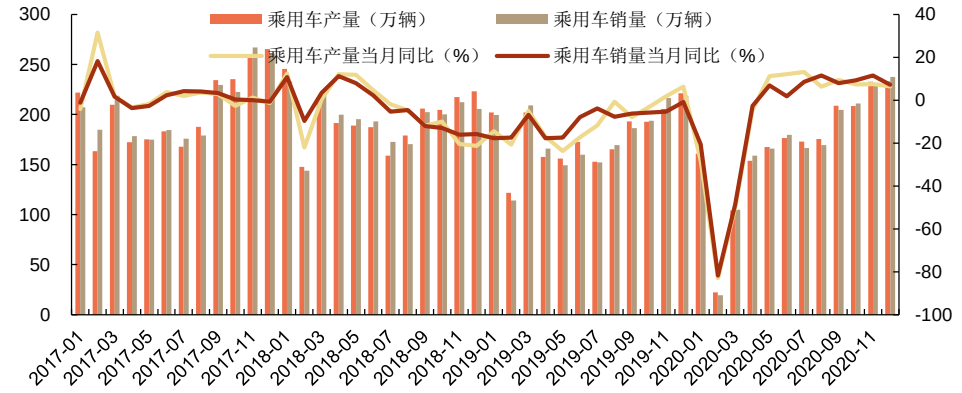
乘用车：

12 月，乘用车产销分别完成 233.1 万辆和 237.5 万辆，产量同比增长 6.5%，销量同比增长 7.2%。产量与上月持平，销量环比增长 3.3%，2020 年，乘用车累计产销分别完成 1999.4 万辆和 2017.8 万辆，同比分别下降 6.5%和 6%，降幅较 1-11 月继续收窄 2.7 和 3.6 个百分点，体现行业稳步回暖势态。从各月乘用车产销数据来看，从五月开始乘用车产销开始保持增长，个人消费需求在逐步恢复，乘用车作为占市场份额 4/5 的车型，开始成为主要拉动市场增长的因素。

- **从车型看，中高端车型需求旺盛，SUV 表现优异。**从乘用车四类车型产销情况来看:轿车产销同比分别下降 10%和 9.9%;SUV 产销同比分别增长 0.1%和 0.7%，SUV 年度产销规模首次超过轿车；MPV 产销同比分别下降 26.8%和 23.8%；交叉型乘用车产销同比分别下降 1.7%和 2.9%。全年看，豪华 SUV 同比增速达 16.3%，B、C 级 SUV 同比增速达 9.2%，消费升级推动 SUV 车型跑赢大盘。
- **从品牌看，日系美系品牌份额提升，自主品牌一汽、长安增速领先。**合资品牌中，日系品牌得益于整体的优异表现份额提升 1.7%达 23.1%，美系品牌随林肯冒险家、福特锐际等新品上市份额反弹，提升 0.7%达 9.6%。12 月自主品牌份额同比增长了 4%，环比增长 10%，全年累计份额下降 0.9%至 38.4%。全年看，自主品牌上半年受疫情影响显著，下半年受刺激政策及爆款车型上市份额逐步提升，一汽红旗、长安、长城、奇瑞、蔚来等品牌同比实现了高增长。

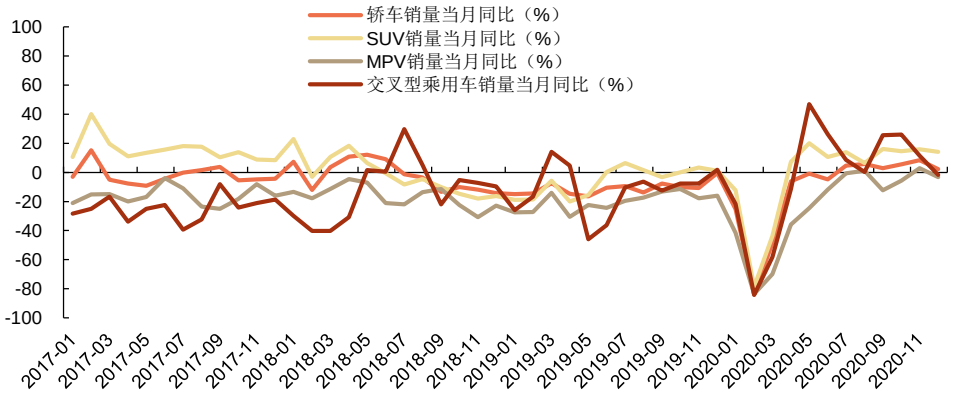
总体来看，20 年上半年受疫情影响乘用车市场受冲击较大，5 月份以来在宏观经济持续向好及受促销费政策刺激等多重因素影响下迎来了快速反弹，21 年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下，乘用车市场将继续实现恢复性增长，同比增速有望接近 10%，超 2200 万辆。

图4：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5：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

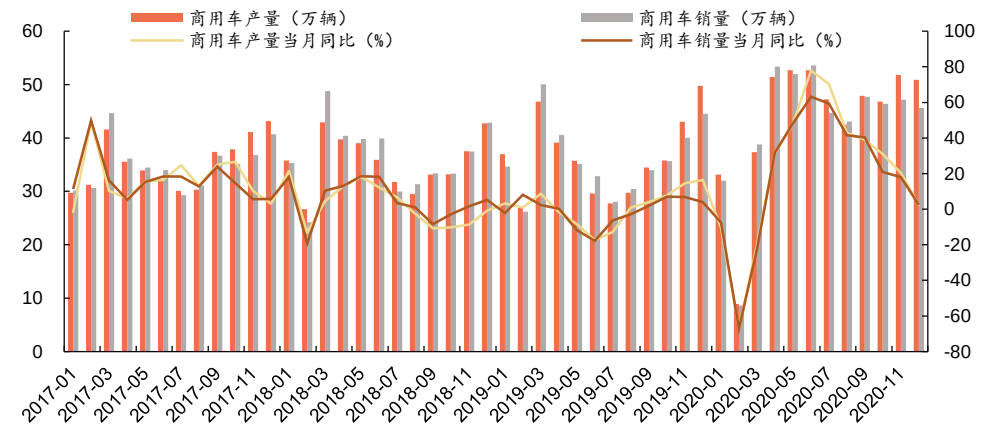
商用车：

12 月，商用车产销分别完成 50.9 万辆和 45.6 万辆，环比下降 1.8%和 3.6%，同比增长 2.3%和 2.4%。2020 年度商用车产销分别完成 523.1 万辆和 513.3 万辆，同比分别增长 20.0%和 18.7%。2020 年度，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，商用车全年产销呈现大幅增长创历史新高，远超预期。

- **货运需求旺盛带动货物重卡、物流轻卡超预期增长。**货车板块总体产销 44.7 万辆和 39.4 万辆，同比增长 3.2%和 3.1%，环比 11 月下降 4.2%和 7.3%；2020 年度，货车产销 477.8 万辆和 468.5 万辆，同比增长 22.9%和 21.7%。从细分车型来看，货车是支撑商用车持续高增长的主要车型，其中货物重卡、物流轻卡增长贡献明显。
- **客车市场受疫情影响持续低迷，但已现复苏曙光。**客车板块总体产销均为 6.2 万辆，环比增长 19.7%和 29.9%，产销分别同比下降 4.0%和 2.0%；2020 年度，客车产销 45.3 万辆和 44.8 万辆，同比分别下降 4.2%和 5.6%。全年看，受疫情影响，公路客运受限拖累客车各细分车型出现较大程度下滑，但降幅自 10 月以来逐月收窄，市场有望随疫情逐步受控迎来持续复苏。

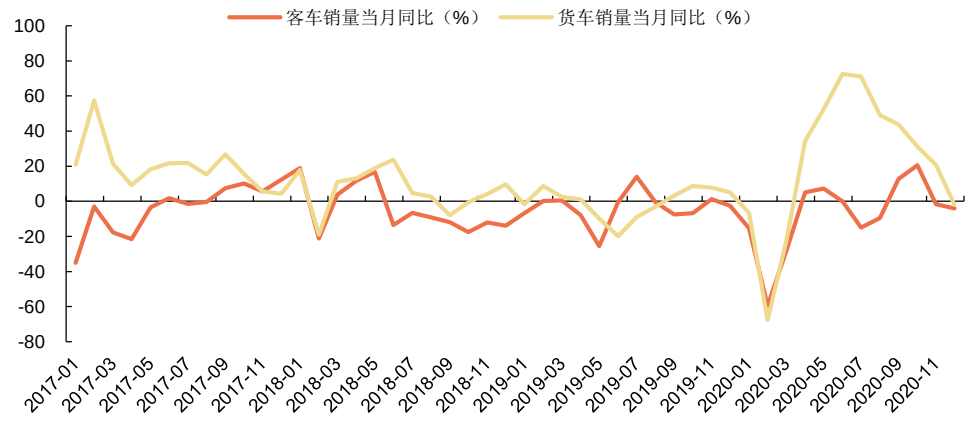
总体来看，商用车全年实现超预期增长，货强客弱的趋势同样明显。21 年上半年商用车受需求递延及客车市场景气度恢复有望维持增长，但全年看在 20 年需求透支的压力下，实现增长难度较高，我们预计全年商用车市场销量约为 460 万辆，同比下降约 10%。

图6：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7：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：

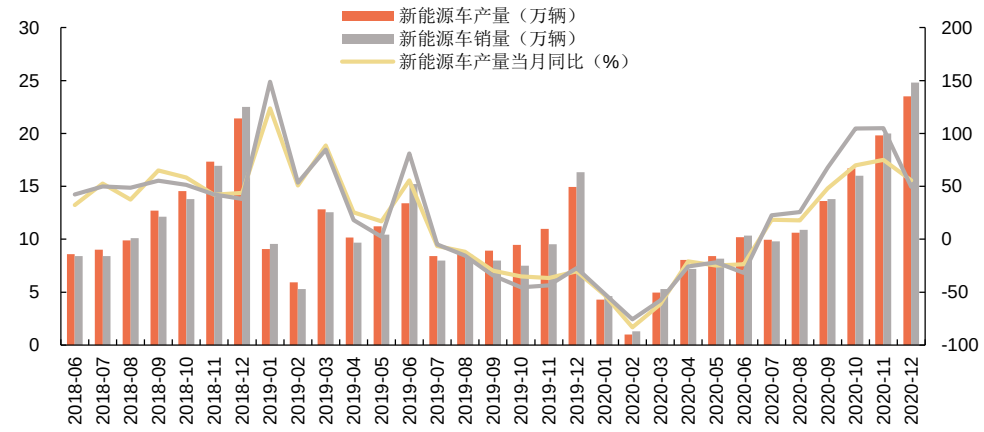
12 月，新能源汽车产销分别完成 23.5 万辆和 24.8 万辆，同比分别增长 55.7%和 49.5%。2020 年度，新能源汽车产销分别完成 136.6 万辆和 136.7 万辆，产销分别同比增长 7.5%和 10.9%。

- **政策刺激+爆款车型频现，助推新能源汽车年度产销创历史新高。**12 月，纯电动汽车产销分别完成 20.3 万辆和 21.1 万辆，同比分别增长 55.2%和 47.5%；插电式混合动力汽车产销分别完成 3.2 万辆和 3.7 万辆，同比分别增长 69.2%和 71.6%；燃料电池汽车产销分别完成 364 辆和 229 辆，同比分别下降 81.3%和 83.7%。新能源汽车下乡政策叠加特斯拉 model3、比亚迪汉、五菱宏光 MINIEV 等多款爆款车型的出现，拉动了新能源汽车消费的回暖。值得注意的是，个人消费者比例提升至 84%，相比去年提升 10%，逐步成为市场增长的主要动力。

- **分车型看，纯电维持主力地位、插电式混合动力增长明显、燃料电池受公共领域推广延后限制表现不佳。**2020 年度，纯电动汽车累计产销分别完成 110.5 万辆和 111.5 万辆，同比分别增长 5.4%和增长 11.6%；插电式混合动力汽车产销完成 26 万辆和 25.1 万辆，同比分别增长 18.5%和 8.4%；燃料电池汽车产销均完成 0.1 万辆，同比分别下降 57.5%和 56.8%。

总体来看，新能源汽车市场顶住疫情压力，在政策和车企的多方努力下创历史新高。21 年在延后到促销费政策刺激、双积分政策助力及车企加速新品推出等多方因素刺激下有望维持高增长，预计全年销量将超 180 万台。

图8：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

2. 本周投资策略及重点推荐

总体来看，随着疫情好转和各项刺激政策加持，行业触底反弹态势仍将继续，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%
长城汽车	20%
星宇股份	20%

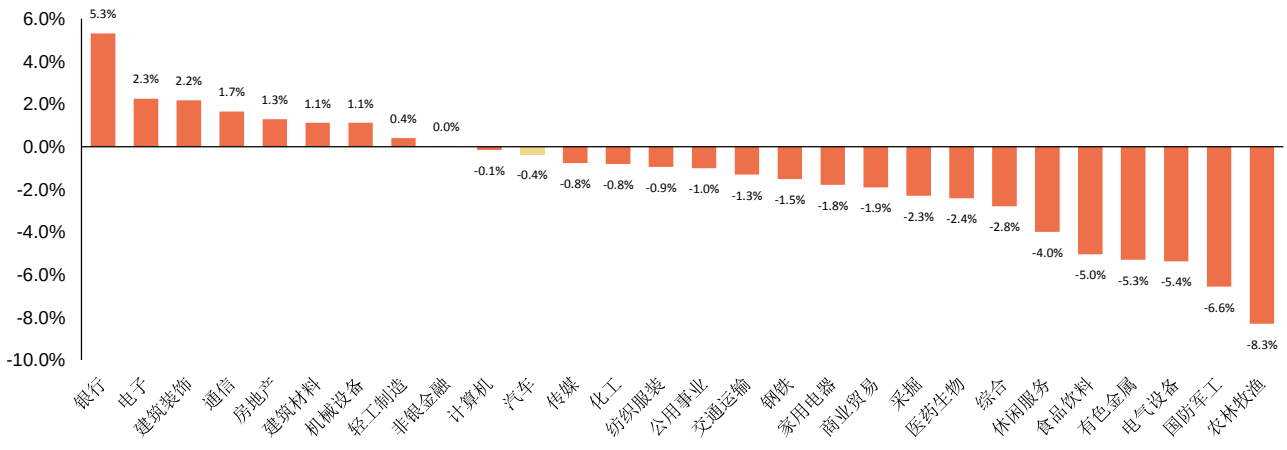
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 1 月 15 日收盘，汽车板块下跌 0.4%，沪深 300 指数下跌 0.7%，汽车板块涨幅领先沪深 300 指数 0.3 个百分点。

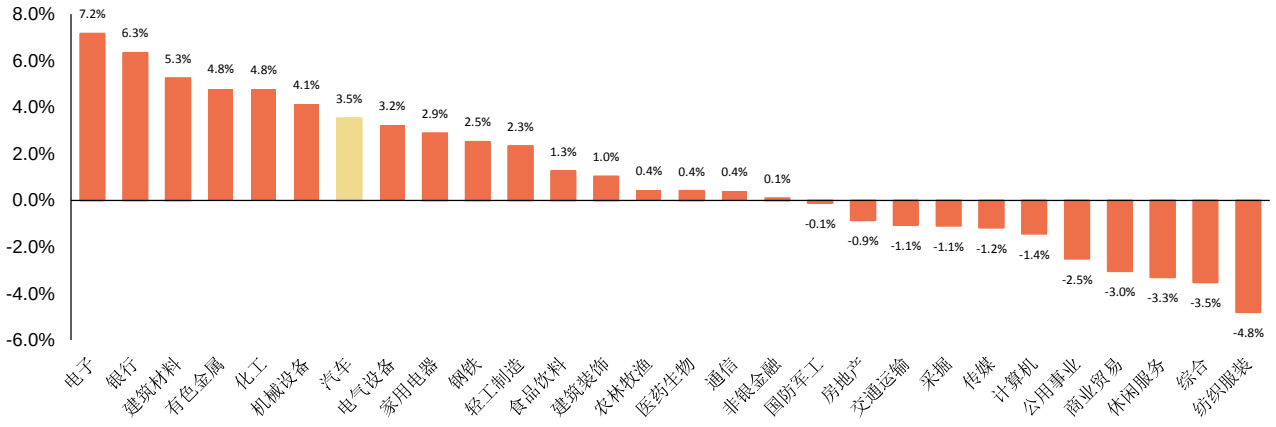
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 11 位，排名居中。年初至今涨幅达 3.5%，在申万 28 个板块中位列第 7 位。

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

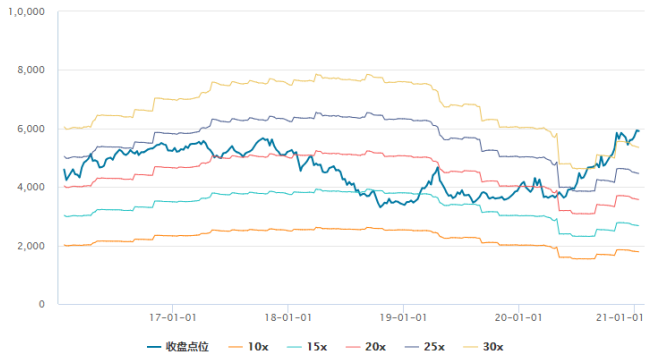


资料来源：Wind，申港证券研究所

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 1 月 15 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 33.1 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 倍、29.1 倍、43.4 倍、30 倍和 12.9 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 2.45 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 2.86 倍、1.73 倍、1.77 倍、2.5 和 1.01 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

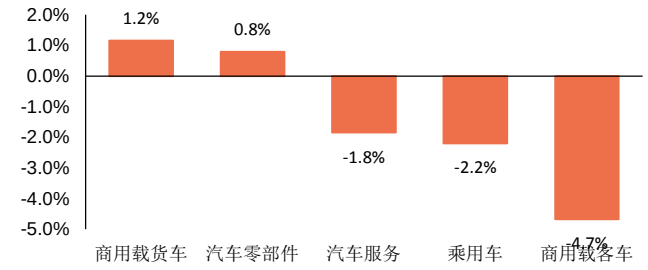
图12：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

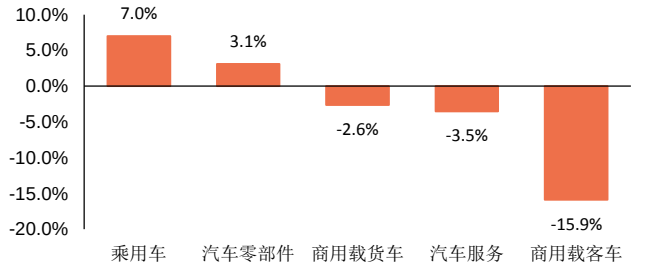
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-2.2%)，商用载货车(+1.2%)，商用载客车(-4.7%)，汽车零部件(+0.8%)，汽车服务(-1.8%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+7%)，商用载货车(-2.6%)，商用载客车(-15.9%)，汽车零部件(+3.1%)，汽车服务(-3.5%)。

图13：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

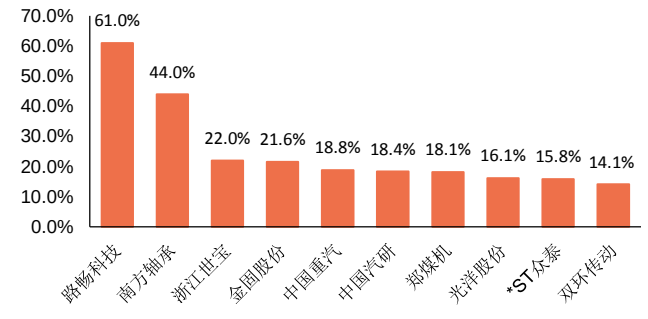
图14：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

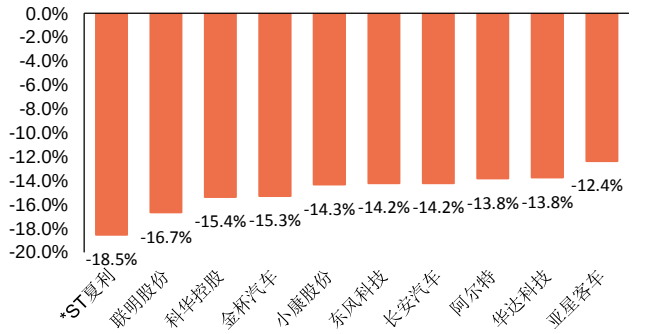
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：路畅科技、南方轴承、浙江世宝、金固股份、中国重汽。涨跌幅后五名分别为：*ST 夏利、联明股份、科华控股、金杯汽车、小康股份。

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 乘联会周度数据

零售：2021 年 1 月第一周的日均零售是 4.7 万辆，同比下降 7%，环比 12 月第一周增长 3%。年初车市表现平稳，预计随春节临近车市有望逐步转热。

表2：乘用车主要厂家 1 月周度日均零售数量和同比增速

	1-10 日	11-17 日	18-24 日	25-31 日	1-10 日均	全月
19 年	55583	64772	69827	79528	55583	66281
20 年	50551	77331	46546	39239	50551	53139
21 年	47157				47157	
20 年同比	-9%	19%	-33%	-51%	-9%	-20%
21 年同比	-7%				-7%	
环比 12 月同期	3%				3%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：2021 年 1 月第一周主要厂商批发销量达到日均 4.5 万辆，同比去年 1 月下降 17%。环比 12 月第一周下降 11%。年初休假时间较长，对批发数量有一定影响，后续有望持续恢复热度，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 1 月周度日均批发数量和同比增速

	1-10 日	11-17 日	18-24 日	25-31 日	1-10 日均	全月
19 年	52685	53976	54882	79156	52685	59450
20 年	53968	63627	40803	35752	53968	49063
21 年	44831				44831	
20 年同比	2%	18%	-26%	-55%	2%	-17%
21 年同比	-17%				-17%	
环比 12 月同期	-11%				-11%	

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

加速入局！富士康联手吉利成立汽车代工厂

继与拜腾汽车签订协议后，富士康科技集团与吉利控股集团线上签署战略合作协议，成立一家合资公司。新组建的合资公司主营业务为第三方汽车企业代工，包括但不限于汽车整车或零部件、智能控制系统、汽车生态系统和电动车全产业链全流程等。根据协议，合资公司双方各持股 50%，合资公司董事会由五名董事组成。其中，富士康委派三名董事，吉利委派两名董事，董事长由富士康委派。

IM 智己品牌发布 两款全新量产定型车同步亮相

IM 智己品牌于中国上海、美国拉斯维加斯 CES 和英国伦敦三地同步发布。同时，还面向全球首度亮相了 IM 智己品牌的两款全新量产定型车——智能纯电轿车和智能纯电 SUV。智能纯电轿车将于上海车展开启预定，并于年底上市，智能纯电 SUV 将于 2022 年上市。

百度、吉利官宣联合组建智能汽车公司

11 日早间，百度公司、吉利控股双双发公告，官宣“组建智能电动车”。百度称，正式组建一家智能汽车公司，以整车制造商的身份进军汽车行业，吉利控股将成为战略合作伙伴。后者子公司吉利汽车发公告表示，并非该建议交易之订约方，并无与吉利控股合作或向吉利控股提供融资。

比亚迪 DM-i 超级混动发布：可油可电综合续航 1200 公里

1 月 11 日，比亚迪 DM-i 超级混动正式发布。据了解，DM-i 超级混动搭载超级电混系统是以电为主的混动技术，亏电油耗低至 3.8L/百公里，可油可电综合续航里程 1200 公里，百公里加速时间比同级别燃油车快 2-3 秒。据介绍，DM-i 超级混动在架构上以大容量电池和大功率扁线电机为设计基础，主要依靠大功率高效电机进行驱动，汽油发动机的主要功能是在高效转速区发电，适时直驱，改变了传统混动技术主要依赖发动机、以油为主的设计架构，从而大幅降低了油耗；核心部件包括双电机的 EHS 超级电混系统，骁云-插混专用高效发动机，DM-i 超级混动专用功率型刀片电池以及整车控制系统、发动机控制系统、电机控制系统、电池管理系统。

5.2 产业链动态

2020 年全国累计完成交易二手车 1434.14 万辆

据中国汽车流通协会发布数据显示，2020 年 12 月，全国二手车市场交易量 170.79 万辆，环比增长 8.52%，同比增长 1.27%；2020 年全国累计完成交易二手车 1434.14 万辆，同比下降 3.90%，降幅已收至 4%以内。交易金额为 8888.37 亿元，较去年下降 5.0%。2020 年全年二手车转籍总量为 393.80 万辆，转籍比例为 27.46%，与去年同期相比下降了 0.41 个百分点。12 月二手车转籍比例为 28.88%，再创年内新高。

美国将出台自动驾驶新规：无须遵守传统汽车碰撞标准

1 月 14 日美国政府机构表示将发布新规定，自动驾驶汽车制造商不再需要遵循传统汽车碰撞标准，这将有助于降低自动驾驶汽车的生产成本。美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)表示，这些新规定将使仅载货而不载人的自动驾驶车辆不受某些碰撞标准的限制。经过几个月审议后发布的新规定，还将给自动驾驶乘用车制造商更大的自由，让它们可以设计没有方向盘等标准控制设备的车辆。这是 NHTSA 首次采取重大举措，消除部署无传统司机控制车辆的障碍，包括取消自动驾驶汽车必须有驾驶员座位等要求。NHTSA 估计，到 2050 年，这一规定将为自动驾驶汽车制造商节省 58 亿美元的成本，按照 580 万辆汽车的产量估算，每辆汽车可节约成本 995 美元。

地平线将在 2021 年推出旗舰级芯片

地平线官方发表公告，公告称地平线已完成 C2 轮的 4 亿美元融资，该融资由 Baillie Gifford、云锋基金、CPE、宁德时代等集团联合领投。至此，地平线计划中的 7 亿美元 C 轮融资已经完成 5.5 亿美元。地平线计划将资金主要用于加速新一代 L4/L5 级汽车智能芯片的研发和商业化进程，以及建设开放共赢的合作伙伴生态。作为全球首家基于深度学习技术的汽车智能芯片创业公司，地平线成为目前中国唯一实现车规级智能芯片前装量产的科技企业，并已经形成覆盖从 L2 到 L3 级别的“智能驾驶+智能座舱”芯片方案的完整产品布局。

5.3 政策法规

装备工业一司组织召开规范低速电动车管理工作座谈会

1 月 15 日，工业和信息化部装备工业一司组织召开规范低速电动车管理工作座谈会，北京、山东、河南、江苏等地工业和信息化主管部门相关负责同志参加会议。会议听取了各地前期工作进展情况的汇报，部署了下一步重点工作。会议要求，要加快会同有关部门研究制定规范低速电动车管理政策措施，指导各地落实属地管理责任，采取有效措施，做好低速电动车清理整顿工作，切实维护和保障好人民群众生命财产安全。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	长城汽车	哈弗初恋	A 级 SUV	2021/1/11
2	长城汽车	哈弗大狗	A 级 SUV	2021/1/11
3	潍柴汽车	U70	B 级 SUV	2021/1/12
4	东风汽车	风行 S50EV	A 级 轿车	2021/1/14
5	郑州日产	锐骐	皮卡	2021/1/15
6	长安汽车	奔奔 E-STAR	A00 级 轿车	2020/1/15

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