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

2021 年新能源补贴政策落地 节奏稳健符合预期

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截至 12 月 31 日收盘，汽车板块上涨 2%，沪深 300 指数上涨 4.2%，汽车板块涨幅落后沪深 300 指数 2.3 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 18 位，排名居中偏后。板块 2020 年度涨幅达 45.8%，在申万 28 个板块中位列第 6 位。

子板块周涨跌幅：乘用车(+0.3%)，商用载货车(-1.1%)，商用载客车(+2.1%)，汽车零部件(-0.2%)，汽车服务(-2.9%)。

子板块 2020 年度涨跌幅分别为：乘用车(+104.7%)，商用载货车(+57.9%)，商用载客车(+16.4%)，汽车零部件(+26.9%)，汽车服务(-6.4%)。

- 涨跌幅前五名：东风科技、冠盛股份、长城汽车、渤海汽车、路畅科技。
- 涨跌幅后五名：东安动力、金龙汽车、国机汽车、*ST 力帆、兴民智通。

每周一谈：2021 年新能源补贴政策落地 节奏稳健符合预期

2020 年 12 月 31 日，财政部、工业和信息化部、科技部和国家发展改革委四部委联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，明确了 2021 年的补贴标准和要求，通知从四方面提出了要求:□坚持平缓补贴退坡力度，保持技术指标门槛稳定。做好测试工况切换衔接，实现新老标准平稳过渡。进一步强化监督管理，完善市场化长效机制；切实防止重复建设，推动提高产业集中度。

总体看，**2021 年非公共领域新能源汽车补贴退坡 20%，公共领域退坡 10%，退坡节奏符合预期，基准基础指标保持与前期一致，退坡节奏符合预期，额外明确了因工况切换导致插电式混合动力汽车等效全电续驶里程的影响，强调了对产品质量及行业产能等方面的要求**。政策影响主要体现在以下几方面：

从驱动政策看：补贴退坡节奏符合预期，未来补贴持续退坡后，双积分等非补贴政策将接棒推动新能源汽车渗透率提升。

从对车型影响看：退坡节奏符合预期，车企早有应对，新能源乘用车终端价格预计波动不大；300km 以下无补贴车型有望获得车企更大投入；公共领域补贴倾斜力度显著，城市公交、网约车、N2 类电动货车有望保持高增长。

从行业监管看：产品质量层面，落实新能源汽车生产企业产品质量主体责任，鼓励企业积极开展缺陷调查及主动召回，明知有问题不召回，将面临处罚；行业产能方面，严控增量，盘活存量，加大僵尸企业退出力度，同时还提出了单次申报购置补贴清算车辆的门槛基数要求，预计行业集中度将进一步提升。

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%。

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 01 月 03 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	188
行业平均市盈率	42.5
市场平均市盈率	23.38

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：海外疫情再次爆发 把握 2021 修复机会》2020-12-27

2、《汽车行业研究周报：从大众增资看合资股比开放的趋势》2020-12-07

3、《汽车行业研究周报：上汽联合阿里冲击高端 发力品牌向上》2020-11-30

内容目录

1. 每周一谈：2021 年新能源补贴政策落地 节奏稳健符合预期 3
2. 本周投资策略及重点推荐 5
3. 市场回顾 6
4. 行业重点数据 8
4.1 行业总体数据 8
4.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析 9
4.3 乘联会周度数据 12
5. 行业新闻 13
5.1 车企动态 13
5.2 产业链动态 14
5.3 政策法规 14
5.4 一周新车 15
6. 风险提示 15

图表目录

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

表 1： 2021 年度新能源乘用车补贴方案 3
表 2： 2021 年度新能源客车补贴方案 4
表 3： 2021 年度新能源货车补贴方案 4
表 4： 本周推荐投资组合 6
表 5： 乘用车主要厂家 12 月周度日均零售数量和同比增速 12
表 6： 乘用车主要厂家 12 月周度日均批发数量和同比增速 12

1. 每周一谈：2021 年新能源补贴政策落地 节奏稳健符合预期

2020 年 12 月 31 日，财政部、工业和信息化部、科技部和国家发展改革委四部委联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,明确了 2021 年的补贴标准和要求，通知从四方面提出了要求:

- **坚持平缓补贴退坡力度，保持技术指标门槛稳定。**2021 年，新能源汽车补贴标准在 2020 年基础上退坡 20%；为推动公共交通等领域车辆电动化，城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆，补贴标准在 2020 年基础上退坡 10%。为加快推动公共交通行业转型升级，地方可继续对新能源公交车给予购置补贴。

- **做好测试工况切换衔接，实现新老标准平稳过渡。**2021 年，我国新能源汽车试验方法标准将更新。新标准发布实施前，按照老标准进行检测的产品，只要符合补贴政策技术门槛要求，均可按规定享受补贴。插电式混合动力（含增程式）汽车在新试验方法标准下的补贴技术要求，有条件的等效全电续驶里程应不低于 43 公里；电量保持模式试验的燃料消耗量（不含电能转化的燃料消耗量）与《乘用车燃料消耗量限值》(GB 19578)中对应车型的燃料消耗量限值相比应小于 65%，电量消耗模式试验的电能消耗量应小于同整备质量纯电动乘用车电能消耗量目标值的 125%。

- **进一步强化监督管理，完善市场化长效机制。**落实新能源汽车生产企业产品质量主体责任，鼓励企业积极开展缺陷调查及主动召回。生产企业安全管理体系不到位造成重大事故被主管部门行政处理处罚的，明知产品存在质量问题而不主动召回、造成重大事故的，或者被主管部门责令召回的，视程度予以暂停或取消推荐车型目录、暂缓或取消财政补贴等措施。推动建立跨部门信息共享和监管机制，强化对新能源汽车生产、销售、运营、报废等全流程监管，对于起火、重大安全事故等情况，开展跨部门联合调查。进一步加强购置补贴审核，提高重点关注企业现场审核比例。落实和完善新能源乘用车积分交易政策，加快研究新能源商用车积分交易制度，承接购置补贴有序退出，促进新能源汽车产业市场化发展。

- **切实防止重复建设，推动提高产业集中度。**加强汽车投资项目和生产准入管理，严控增量、优化存量，严格执行新建企业和扩大产能项目等规范要求。加大僵尸企业退出力度，鼓励优势企业兼并重组、做大做强，坚决遏制新能源汽车盲目投资、违规建设等乱象，推动产业向产能利用充分、产业基础扎实、配套体系完善、竞争优势明显的地区和企业聚集，不断提高产能利用率和产业集中度。新能源乘用车、商用车企业单次申报购置补贴清算车辆数量应分别达到 10000 辆、1000 辆。

表1：2021 年度新能源乘用车补贴方案

车辆类型	纯电动续驶里程 R(工况法、公里) 单位：万元		
纯电动乘用车	300≤R＜400	R≥400	R≥50（NEDC 工况）/ R≥43（WLTC 工况）
	非公共：1.3 公共：1.62	非公共：1.8 公共：2.25	/
插电式混合动力乘用车（含增程式）	/		非公共：0.68 公共：0.9

1. 纯电动乘用车单车补贴金额=Min{里程补贴标准，车辆带电量×400 元}×电池系统能量密度调整系数×车辆能耗调整系数。
2. 对于非私人购买或用于营运的新能源乘用车，按照相应补贴金额的 0.7 倍给予补贴。
3. 补贴前售价应在 30 万元以下（以机动车销售统一发票、企业官方指导价等为参考依据，“换电模式”除外）。

资料来源：财政部网站，申港证券研究所

表2：2021 年度新能源客车补贴方案

车辆类型	中央财政补贴标准（元/kWh）	中央财政补贴调整系数			中央财政单车补贴上限（万元）		
					6<L≤8m	8<L≤10m	L>10m
非快充类纯电动客车	非公共：400 公共：450	单位载质量能量消耗量（Wh/km·kg）			非公共：2 公共：2.25	非公共：4.4 公共：4.95	非公共：7.2 公共：8.1
		0.18（含）-0.17	0.17（含）-0.15	0.15 及以下			
		0.8	0.9	1			
快充类纯电动客车	非公共：720 公共：810	快充倍率			非公共：1.6 公共：1.8	非公共：3.2 公共：3.6	非公共：5.2 公共：5.85
		3C－5C（含）	5C－15C（含）	15C 以上			
		0.8	0.9	1			
插电式混合动力（含增程式）客车	非公共：480 公共：540	节油率水平			非公共：0.8 公共：0.9	非公共：1.6 公共：1.8	非公共：3.04 公共：3.42
		60% — 65%（含）	65%－70%（含）	70%以上			
		0.8	0.9	1			

1. 单车补贴金额=Min{车辆带电量×单位电量补贴标准；单车补贴上限}×调整系数（包括：单位载质量能量消耗量系数、快充倍率系数、节油率系数）

资料来源：财政部网站，申港证券研究所

表3：2021 年度新能源货车补贴方案

车辆类型	中央财政补贴标准（元/kWh）	中央财政单车补贴上限（万元）		
		N1 类	N2 类	N3 类
纯电动货车	非公共：252 公共：315	非公共：1.44 公共：1.8	非公共：2.8 公共：4.95	非公共：4 公共：4.95
插电式混合动力（含增程式）货车	非公共：360 公共：450	—	非公共：1.6 公共：1.8	非公共：2.52 公共：3.15

资料来源：财政部网站，申港证券研究所

总体来看，补贴政策退坡的基准基础指标保持与前期一致，退坡节奏符合预期，额外明确了因工况切换导致插电式混合动力汽车等效全电续驶里程的影响，强调了对产品质量及行业产能等方面的要求。政策影响主要体现在以下几方面：

从驱动政策看：补贴退坡节奏符合预期，未来补贴持续退坡后，双积分等非补贴政策将接棒推动新能源汽车渗透率提升。按照 2020 年 4 月财政部等四部委发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》中的规划：2022 年非公领域新能源汽车补贴将在 2021 年基础上退坡 30%，公共领域补贴将在 2021 年基础上退坡 20%；2023 年补贴完全退坡。2020 年双积分交易已经正式实施，积分价格不断走高，未来将成为推动车企生产和销售新能源汽车的主要动力。

从对车型影响看：

- **退坡节奏符合预期，车企早有应对，新能源乘用车终端价格预计波动不大；**

- **300km 以下无补贴车型有望获得车企更大投入。**由于更贴合中短距离居家通勤使用，续航 300km 的以下的实用车型如五菱宏光 MiniEV 已经取得了市场认可，在补贴彻底退坡的情况下，利于车企贴合市场需求进行车型规划，近期长安汽车有也有奔奔 E-Star 等车型投入；
- **公共领域补贴倾斜力度显著，城市公交、网约车、N2 类电动货车有望保持高增长。**公共领域多用于城市物流的 N2 类电动货车仍旧维持了较高的补贴标准，单车补贴上限 4.9 万元。另按照《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》中预期，2021 年起，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域的公共领域新增或更新公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车比例不低于 80%。我们预计在补贴政策向公共领域用车倾斜的情况下，相关车辆的推广进程在 2021 年将大幅提升。

从行业监管看：产品质量层面，落实新能源汽车生产企业产品质量主体责任，鼓励企业积极开展缺陷调查及主动召回，明知有问题不召回，将面临处罚；行业产能方面，严控增量，盘活存量，加大僵尸企业退出力度，同时还提出了单次申报购置补贴清算车辆的门槛基数要求，预计行业集中度将进一步提升。

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4：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%

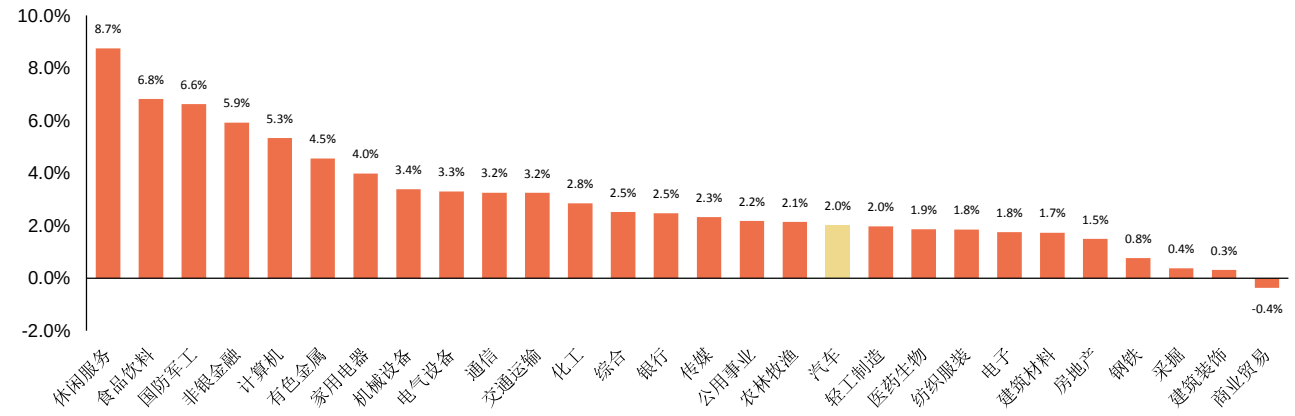
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 12 月 31 日收盘，汽车板块上涨 2%，沪深 300 指数上涨 4.2%，汽车板块涨幅落后沪深 300 指数 2.3 个百分点。

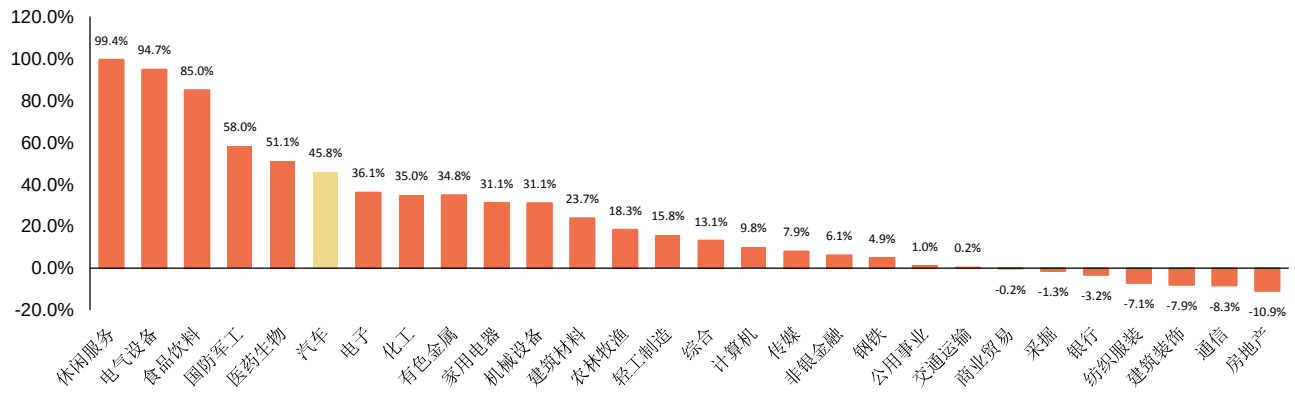
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 18 位，排名居中偏后。年初至今涨幅达 45.8%，在申万 28 个板块中位列第 6 位。

图1：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图2：各板块年初至今涨跌幅对比

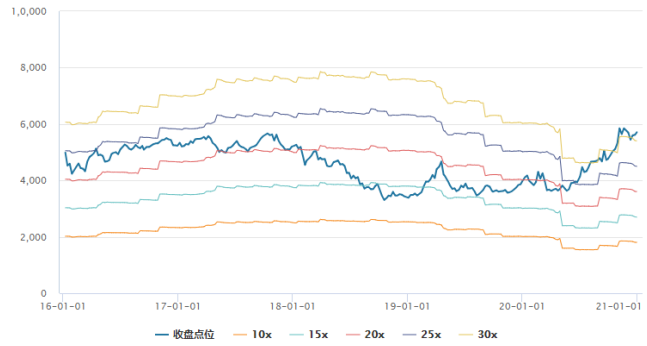


资料来源：Wind，申港证券研究所

从估值来看，年初至今汽车行业估值水平整体上扬态势明显，板块估值水平随着业绩好转，整体向合理区间回归。截至 12 月 31 日：

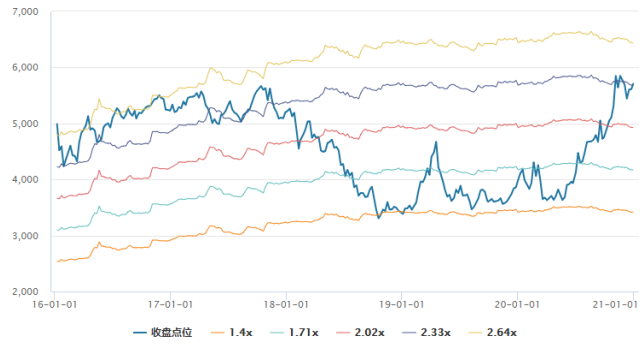
- PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 31.7 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 41.1 倍、29.9 倍、51.6 倍、28.6 倍和 13.3 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，虽然随业绩好转有修复，但我们认为仍有上半年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.34 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.67 倍、1.77 倍、2.1 倍、2.39 和 1.04 倍，均处于历史中位。

图3：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

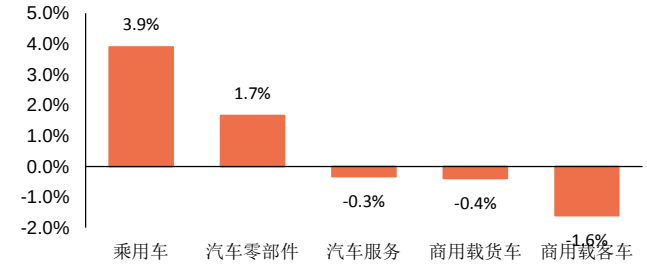
图4：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

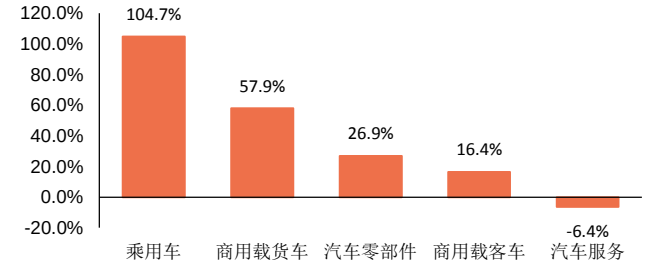
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+3.9%)，商用载货车(-0.4%)，商用载客车(-1.6%)，汽车零部件(+1.7%)，汽车服务(-0.3%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+104.7%)，商用载货车(+57.9%)，商用载客车(+16.4%)，汽车零部件(+26.9%)，汽车服务(-6.4%)。

图5：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

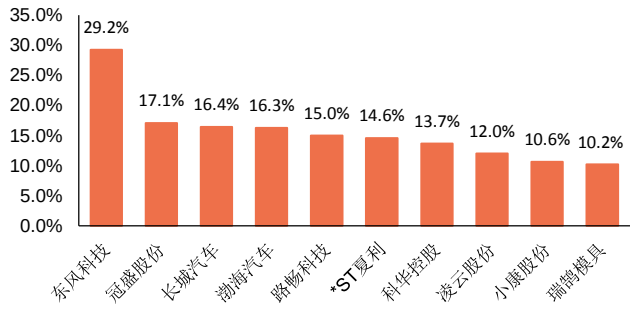
图6：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

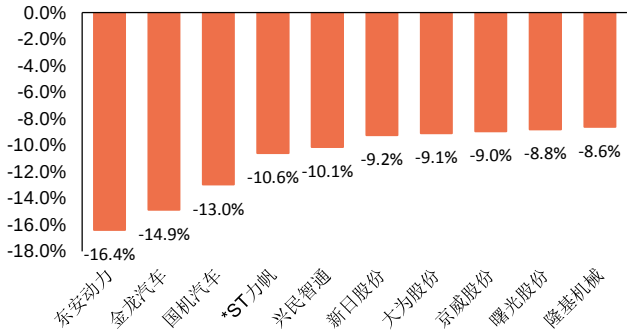
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：东风科技、冠盛股份、长城汽车、渤海汽车、路畅科技。涨跌幅后五名分别为：东安动力、金龙汽车、国机汽车、*ST 力帆、兴民智通。

图7：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8：本周行业涨跌幅后十名公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

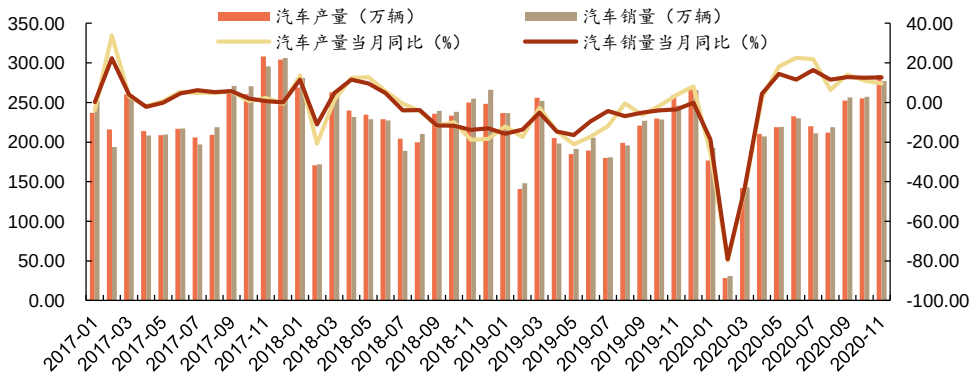
4. 行业重点数据

4.1 行业总体数据

11 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。全年产销预计可达 2500 万辆，新能源汽车产销有望超过去年。

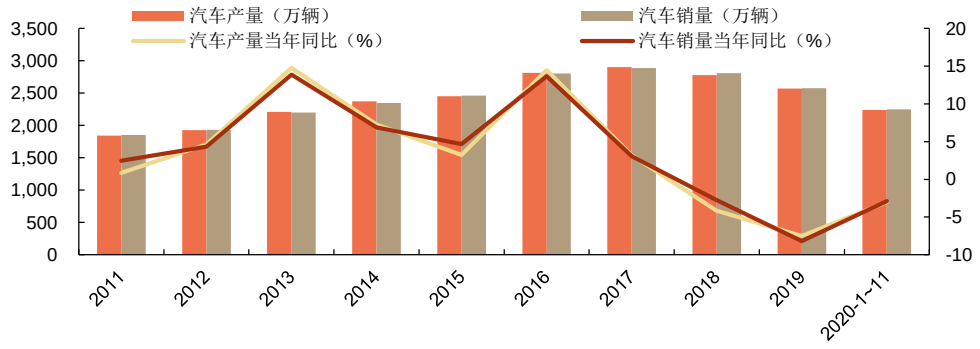
- **汽车产量、销量：** 2020 年 11 月，汽车产销 284.7 万辆和 277 万辆，环比增长 11.5%和 7.6%，同比增长 9.6%和 12.6%。1-11 月，汽车产销 2237.2 万辆和 2247.0 万辆，同比下降 3%和 2.9%，降幅比 1-10 月分别收窄 1.6 和 1.8 个百分点。扩大内需战略及其各项促进消费政策持续发力，国内统筹推进疫情防控和经济社会发展工作成效明显。全行业生产稳中有升，需求企稳回暖，市场预期向好，当月汽车销量继续呈现两位数增长，累计销量降幅已收窄 3%以内。
- **库存情况：**2020 年 11 月汽车经销商库存预警指数为 60.5%，较上月上升了 6.4 个百分点，较去年同期下降 2.0 个百分点，库存预警指数位于荣枯线之上。11 月宏观经济持续回暖，双 11 购物节、国际车展以及新能源下乡等活动的拉动，汽车市场需求稳中向好。天气转冷，部分地区疫情反复，消费者到店购车减少，部分地区市场短期承压。临近年关补库以及销售考核目标，新车上市以及各类促销活动频繁有望支持 12 月销量持续同比高增长。

图9：月度汽车产销量及同比变化



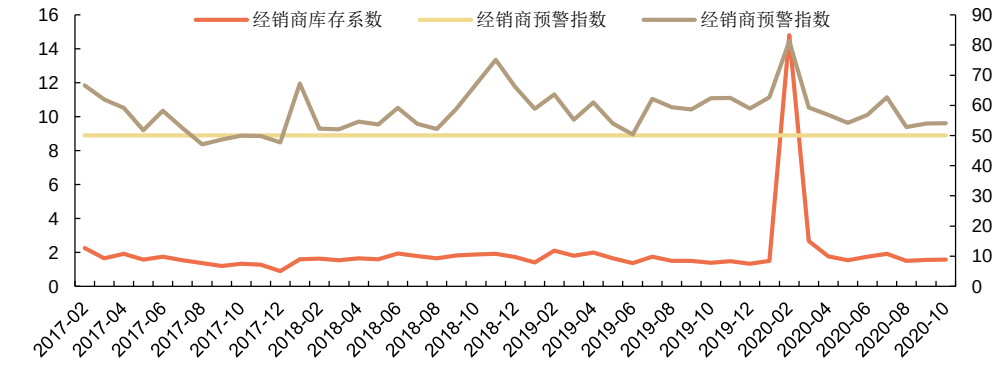
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图10：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11：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：

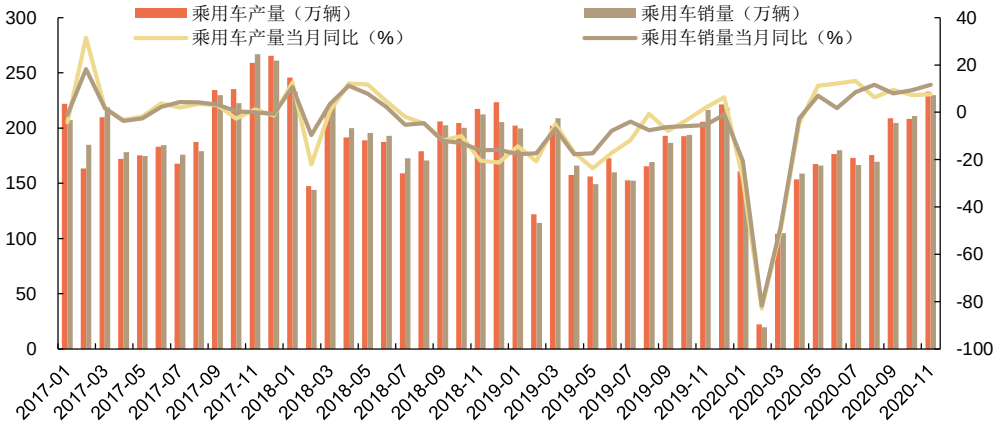
11 月，乘用车产销分别完成 232.9 万辆和 229.7 万辆，产量同比增长 7.5%，销量同比增长 11.6%。环比分别增长 11.8%和 8.9%，从细分车型来看，销量中 4 类车型全部呈现同比增长。产量中除 MPV 车型外，其他三类车型均呈现同比增长。1-11 月，乘用车累计产销分别完成 1765.1 万辆和 1779.3 万辆，同比分别下降 8.1%和 7.6%，降幅较 1-10 月继续收窄 2 和 2.3 个百分点。

- **乘用车继续增长，市场贡献进一步扩大。**当月 4 类细分车型，SUV 和交叉型乘用车好于总体水平，SUV 累计销量降幅以收窄至 1%以内，其中轿车产销同比分别下降 11.8%合 11.3%。SUV 产销同比分别下降 1.2%和 0.9%；MPV 产销同比分别下降 28.6%和 26.3%；交叉型乘用车产销分别下降 3.4%和 3%。SUV 与交叉型乘用车继续保持增长势头，呈现出稳中有进的态势。
- **自主品牌销量持续回升，国内市场平稳前进。**从品牌角度看，自主品牌销量同比增长 17.7%，当月市场份额同比增长 2.1%至 41.7%。但自主品牌累计市场份额仍旧处于 37.7%的历史较低位，与去年同期相比下降 1.3%。

总体看，乘用车市场稳中有进，实现“五连增”，在各地补贴及车企促销加持下，

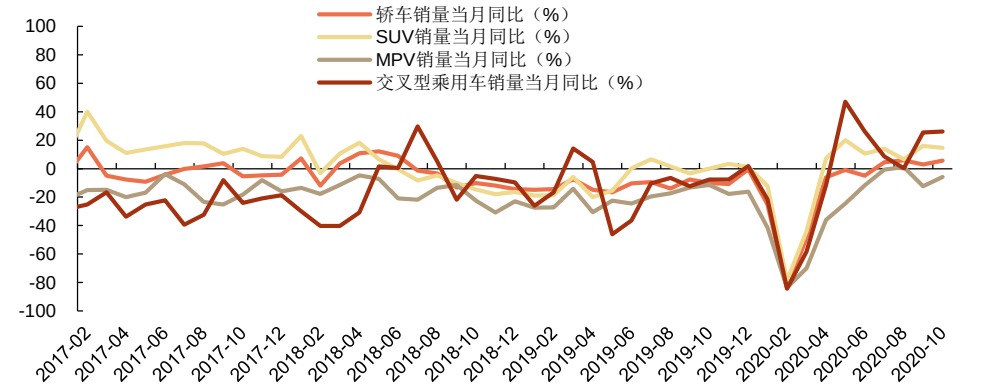
截金九银十后维持了高速增长，一定程度上也说明在疫情压制的消费需求并未释放完毕。随着双节临近，消费者购车意愿预计持续强烈，12 月份乘用车销量预计仍将保持高增长态势，全年乘用车产销有望达 2000 万辆。

图12：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13：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：

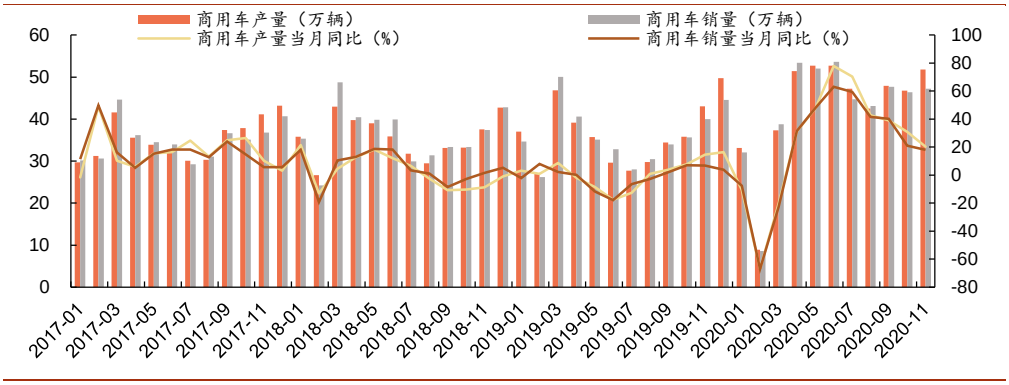
11 月，商用车板块维持高增长态势，产销分别完成 51.8 万辆和 47.2 万辆，刷新当月产销记录。环比增长 10.6%和 1.9%，同比增长 20.3%和 18.0%。1-11 月，商用车产销分别完成 472.1 万辆和 467.6 万辆，同比分别增长 22.2%和 20.5%，增幅比 1-10 月分别回落 0.3 和 0.4 个百分点。

- **重卡、轻卡带动货车市场持续高增长。**货车板块总体产销 46.6 万辆和 42.4 万辆，同比增长 22.5%和 20.0%，环比 10 月增长 9.6%和 0.8%；1-11 月，货车产销 433.0 万辆和 429.0 万辆，同比增长 22.5%和 20.7%。各类细分车型中，重型、轻型货车销量也创下当月的历史最高，增长贡献明显。
- **客车销量微降，呈现下滑趋势。**客车板块总体产销为 5.2 万辆和 4.8 万辆，环比增长 20.2%和 11.8%，产量同比增长 3.9%，销量同比下降 1.7%；1-10 月，客车产销 39.1 万辆和 38.6 万辆，同比分别下降 4.2%和 6.1%。从细分车型来看，中

短途客运主力的微型客车小幅增长，长途/旅游客运为主的大中型汽车微跌。

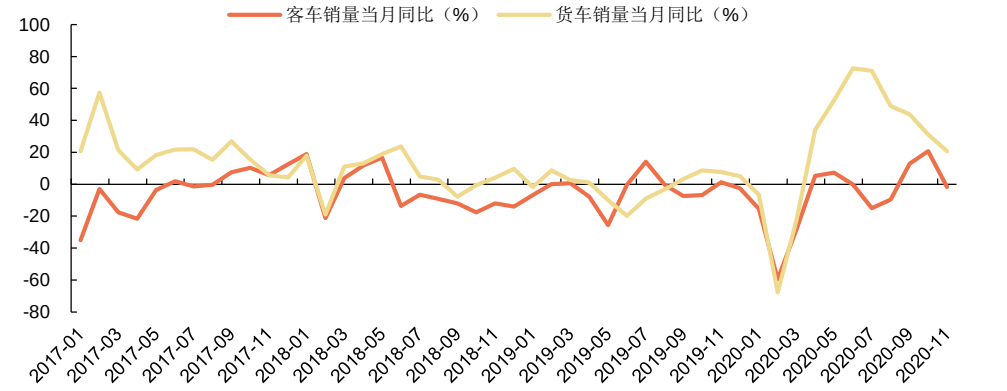
总体看，商用车板块货车热、客车冷的分化现象依旧明显。货车产销增速仍旧维持在高位，我们预计受益于年底排放升级补贴节点的到来以及物流、冬季供暖物资运输需求，货车需求仍旧处于高位；客车则受疫情反复影响，需求持续走弱。

图14：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15：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：

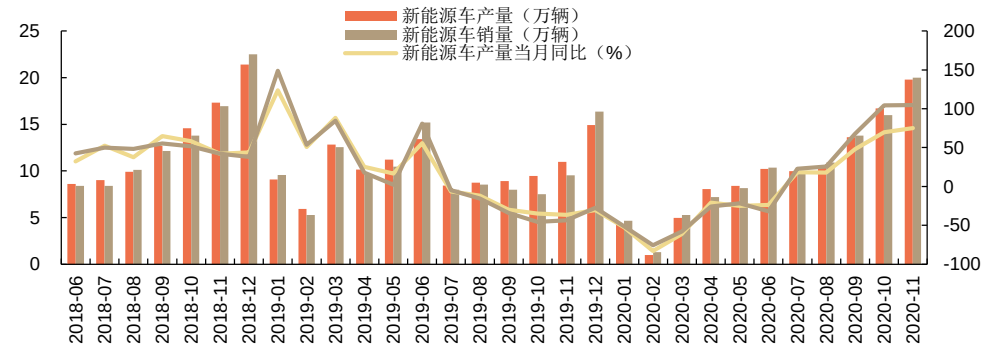
11 月，新能源汽车产销分别完成 19.8 万辆和 20 万辆，同比分别增长 75.1%和 104.9%，其单月产销第 5 次刷新了当月历史记录。1-11 月，新能源汽车产销分别完成 111.9 万辆和 110.9 万辆，产量同比下降 0.1%而销量同比上升 3.9%，年内首次实现同比转正。

- **纯电动汽车表现突出，销量大幅增长。**11 月，纯电动汽车产销分别完成 16.4 万辆和 16.7 万辆，同比分别增长 62.2%和 100.5%；插电式混合动力汽车产销均完成 3.3 辆，同比分别增长 136.4%和 128.9%；燃料电池汽车产销分别完成 288 辆和 290 辆，同比分别增长 7.2 倍和 28 倍。
- **累计销量增速由负转正，市场大放异彩。**1-11 月，纯电动汽车累计产销分别完成 89.0 万辆和 89.4 万辆，同比分别下降 3.1%和增长 3.9%；插电式混合动力汽车产销完成 22.8 万辆和 21.4 万辆，同比分别增长 13.8%和 1.8%；燃料电池汽车

产销分别完成 935 辆和 948 辆，同比分别下降 34.4%和 29.1%。

总的来看，一方面，新能源汽车下乡活动效果好于预期，五菱宏观 MiniEV 等中低端车型销量增长明显。工信部初步统计，新能源汽车下乡车型近 4 个月销量已超过 18 万辆拉动了今年前 11 个月新能源乘用车市场近五分之一的增量；另一方面，受部分地区限行政策加严影响，特斯拉 Model3、比亚迪汉等实用车型销量提升明显。随着年底政策持续，我们预计新能源汽车年内产销量有望超 130 万台。

图16：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：12 月第四周的日均零售 7.7 万辆，同比下降 12%，环比 11 月第四周增长 15%。12 月前四周零售为日均 6.0 万辆，同比增长 10%，环比 11 月同期的增速是 16%，表现强势。由于目前宏观经济环境稳定向好，零售端持续改善的态势明显，叠加年底促销，经销商的销售信心稳定，叠加北京等地刺激政策及牌照政策节点，市场热情不减，12 月整体零售端将维持高增长态势。

表5：乘用车主要厂家 12 月周度日均零售数量和同比增速

	1-6 日	7-13 日	14-20 日	21-27 日	28-31 日	1-27 日均
18 年	35382	50929	55775	98690	105778	61213
19 年	30329	46542	51589	87856	124792	54958
20 年	38366	53414	68522	77421		60211
19 年同比	-15%	-9%	-8%	-11%	18%	-10%
20 年同比	26%	25%	33%	-12%		10%
环比 11 月同期	9%	-10%	33%	15%		16%

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：12 月第四周主要厂商批发销量达到日均 6.4 万辆，同比去年 12 月下降 14%。环比 11 月第四周下降 34%。由于 11 月厂商出货节奏相对较好，12 月前四周环比 11 月下降 11%。12 月前四周同比去年 12 月的走势也是相对平稳，累计同比增速下降 1%。今年厂家未出现去年压库存情况，产销相对平衡，批发段进货节奏相对稳健平稳，态势良好。

表6：乘用车主要厂家 12 月周度日均批发数量和同比增速

	1-6 日	7-13 日	14-20 日	21-27 日	28-31 日	1-27 日均
18 年	40390	54318	57046	80028	83847	58596

	1-6 日	7-13 日	14-20 日	21-27 日	28-31 日	1-27 日均
19 年	40992	54094	59438	74606	101570	57886
20 年	43113	58063	61181	64023		57094
19 年同比	1%	0%	4%	-7%	21%	-1%
20 年同比	5%	7%	3%	-14%		-1%
环比 11 月同期	-2%	13%	1%	-34%		-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

国产特斯拉 Model Y 上市，售价相比预售价下调至少 14.81 万元，20 年全年交付 499550 台

2021 年 1 月 1 日，特斯拉官网显示，国产 Model Y 已正式上市，新车提供长续航版和 Performance 高性能版共两个版本车型，其中长续航版售价 33.99 万元，Performance 高性能版售价 36.99 万元，新车将于今年 1 月开始交付。国产 Model Y 的上市价格相比此前的预售价格有所下调，今年 8 月，国产 Model Y 开启预售，其中长续航版预售价为 48.8 万元，Performance 高性能版预售价为 53.5 万元。由此来看，国产 Model Y 上市后，售价分别下调了 14.81 万元和 16.51 万元。

1 月 2 日晚，特斯拉公布了 2020 年全年的产销量，全年共生产 509737 台，交付 499550 台。令投资者们兴奋是的，Model Y 的量产已于上海超级工厂启动，预计短期即可交付。

比亚迪汽车发布品牌全新标识

1 月 1 日，比亚迪汽车正式发布品牌全新标识（LOGO），实现品牌焕新升级。比亚迪汽车全新的 LOGO，与比亚迪集团 LOGO 及“Build Your Dreams（成就梦想）”寓意一脉相承，以简约流畅的金属质感线条，构成极具“向前”动感的“BYD”字样。通过比例精确、富有规律的线条排列和变形，赋予新 LOGO 强烈的设计感、科技感和品质感。

长城汽车发布咖啡智驾"331 战略"，向智能化迈进一大步

12 月 30 日，长城汽车召开智能驾驶战略升级发布会，正式发布全新的咖啡智驾"331 战略"，并将在 2021 年实现中国首个全车冗余 L3 级自动驾驶。在产品落地规划上，2021 年，长城汽车旗下高端品牌 WEY，将全面搭载咖啡智驾。值得一提的是，咖啡智驾首搭于 WEY 品牌 2021 年上半年发布的旗舰车型。2021 年下半年开始，长城汽车其它品牌车型也将陆续跟进。

江铃新能源新工厂启用 首款车型预生产

12 月 27 日，江铃集团新能源新工厂启用暨 GSE 预生产仪式在南昌举行。自 2019 年 7 月，江铃集团与雷诺集团联手，整合各自优势，共同推动江铃集团新能源汽车公司战略性发展，仅用 17 个月的时间，顺利实现江铃集团新能源新工厂启用和 GSE

车型预生产。GSE 定位 A 级电动轿车，未来不仅在中国市场，而且也将为雷诺在欧洲市场新型电动出行领域做出贡献。

5.2 产业链动态

年产能 40 万台 广汽爱信自动变速器厂竣工

日前，广汽爱信自动变速器有限公司和广州祺盛动力总成有限公司二工厂正式竣工开业，以“携手共进·智创未来”为主题的竣工开业活动在广汽爱信工厂内举行。广汽爱信自动变速器有限公司是广汽传祺与爱信 AW 株式会社共同出资成立的合资企业，其不仅是广汽乘用车设立的第一家合资公司，同时也是广州市首个自动变速箱合资项目。项目建成后，预计年产值超过 35 亿，实现 40 万台/年的自动变速箱生产规模。

宁德时代拟投 390 亿元建 3 大电池生产基地

12 月 29 日晚间，锂电池龙头企业宁德时代连发三条公告，宣布将投资扩建江苏时代动力及储能锂电池研发与生产项目(四期)、动力电池宜宾制造基地项目以及锂离子电池福鼎生产基地项目，总投资不超过 390 亿元，资金来源均为企业自筹。宁德时代拟在江苏省溧阳市中关村高新区内投资建设江苏时代动力及储能锂电池研发与生产项目(四期)，项目总投资不超过人民币 120 亿元；拟在四川省宜宾市临港经济技术开发区内投资扩建动力电池宜宾制造基地项目，项目总投资不超过人民币 100 亿元；拟在福建省宁德市福鼎市投资建设锂离子电池福鼎生产基地，项目总投资不超过人民币 170 亿元。

5.3 政策法规

交通部：鼓励开展自动驾驶车辆试运行及商业运营服务

2020 年 12 月 30 日，交通部发布《关于促进道路交通 自动驾驶技术发展和应用的指导意见》，鼓励有条件的地方开展自动驾驶车辆共享、摆渡接驳、智能泊车等试运行及商业运营服务。意见还支持开展自动驾驶载货运输服务，鼓励在港口、机场、物流场站、交通运输基础设施建设工地等环境相对封闭的区域及邮政快递末端配送等场景，结合生产作业需求，开展自动驾驶载货示范应用，视情推广至公路货运、城市配送等场景。到 2025 年，自动驾驶基础理论研究取得积极进展，道路基础设施智能化、车路协同等关键技术及产品研发和测试验证取得重要突破。

财政部等：2021 年新能源汽车补贴标准在 2020 年基础上退坡 20%

2020 年 12 月 31 日，财政部等四部委发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》。通知明确，2021 年，新能源汽车补贴标准在 2020 年基础上退坡 20%；为推动公共交通等领域车辆电动化，城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆，补贴标准在 2020 年基础上退坡 10%。同时明确要求：做好测试工况切换衔接，实现新老标准平稳过渡；进一步强化监督管理，完善市场化长效机制；切实防止重复建设，推动提高产业集中度。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	东风汽车	EX1	A 级 SUV	2020/12/28
2	零跑汽车	C11	B 级 SUV	2020/12/28
3	长安汽车	欧尚 X7	A 级 SUV	2020/12/29
4	特斯拉	Model Y	B 级 SUV	2021/1/1
5	上汽名爵	领航 PHEV	A 级 SUV	2021/1/1
6	吉利汽车	帝豪 UP/帝豪 GL UP	A 级 SUV	2020/1/1

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