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

后疫情时代冷藏车市场的机遇与挑战

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截止 8 月 7 日收盘，汽车板块上涨 4.2%，沪深 300 指数上涨 0.3%，汽车行业领先沪深 300 指数 3.9 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 3 位，与上周相比上升 12 位，总体表现位于前列。

子板块周涨跌幅：乘用车(+0.7%)，商用载货车(+6.3%)，商用载客车(+7.5%)，汽车零部件(5.8%)，汽车服务(+1.1%)。

- 涨跌幅前五名： ST 海马、中鼎股份、中国中期、云内动力、西仪股份。
- 涨跌幅后五名：天润工业、钱江摩托、江铃汽车、松芝股份、长安汽车。

每周一谈：后疫情时代冷藏车市场的机遇与挑战

自疫情爆发以来，市场对冷藏车的需求持续旺盛，除了进行农产品、生鲜的运输，在医药物资运输，特别是未来可能的疫苗运输领域，冷藏车仍有较大的潜在增长需求。

冷藏车持续高增长且潜力巨大。2011-2019 年，冷藏车复合增长率超过 30%，2019 年逆市增长 20%，2020 年 1-6 月得益于疫情以来冷链物流的需求旺盛维持了较高的增速，4-6 月产量同比增速超过 80%。从保有量上看，2019 年我国冷藏车人均保有量约为美国的 1/8，作为冷链中的重要一环，冷藏车市场至少还存在翻倍的增长空间。

冷藏车市场分散 逐步向头部聚集。2011-2019 年，冷藏车生产企业也从 43 家增长到 106 家，市场竞争日趋激烈，但大多数企业没有形成规模化经营。2020 年 1-6 月，冷藏车产量前 10 的车企占比达到 85%，行业集中度进一步提升。其中，福田汽车以 15690 的产量，占据 48%的份额，成为冷藏车细分市场的绝对龙头，一汽集团和江淮汽车分列二、三位。

后疫情时代影响冷藏车市场的因素。政策端，冷链物流鼓励措施持续释放；供给端，工厂产能的恢复，保障了冷藏车的生产；需求端，生活方式的转变，助推了冷库容量持续增长，带动了冷藏车需求；新变化，新冠疫苗运输需求或进一步刺激冷藏车市场发展。

行业热点：

发改委：鼓励限购城市适当增加汽车购置限额

7 月重卡销量预计突破 14 万辆 市场持续火爆

投资策略及重点推荐：随着产业复苏加速及自主车企品牌向上之路势头向好，建议关注低估值、技术领先、产品线完整、品牌向上路径清晰的自主车企龙头如：长城汽车、广汽集团、比亚迪和吉利汽车。关注在重卡、皮卡、冷藏车等细分领域的增长潜力，看好相关龙头企业如：中国重汽、一汽解放、江铃汽车、福田汽车等。同时，建议关注自主车企品牌向上对智能网联、新能源产业的推动作用，建议关注拥有核心技术的产业链龙头如：华域汽车、德赛西威、均胜电子、华阳集团、旭升股份等。

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 09 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	177
行业平均市盈率	41.57
市场平均市盈率	22.32

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：从准入规定的变化看行业发展的趋势》2020-08-02

2、《汽车行业研究周报：自主车企追赶新潮流 模块化架构齐亮相》2020-07-27

3、《汽车行业研究周报：红旗比亚迪新车上市 自主车企发力品牌向上》2020-07-19

内容目录

1. 每周一谈：后疫情时代冷藏车市场的机遇与挑战 4
1.1 冷藏车持续高增长且潜力巨大 4
1.2 冷藏车市场分散 逐步向头部聚集 5
1.3 后疫情时代影响冷藏车市场的因素 6
2. 上周行业热点 6
3. 投资策略及重点推荐 7
4. 市场回顾 7
5. 行业重点数据 10
5.1 行业总体数据 10
5.2 细分车型月度数据 12
5.3 乘联会周度数据 15
6. 行业新闻 16
6.1 车企动态 16
6.2 产业链动态 17
6.3 政策法规 18
6.4 新车信息速递 18
7. 风险提示 19

图表目录

图 1： 2011-2019 年冷藏车销量及增速 4
图 2： 2019-2020 年冷藏车月度销量及增速 4
图 3： 世界部分国家人均冷库面积对比 5
图 4： 2020 年 H1 冷藏车产量市场份额 5
图 5： 汽车行业指数与沪深 300 指数对比 8
图 6： 各板块周涨跌幅对比 8
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) 9
图 9： 汽车行业整体估值水平(PB) 9
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： 行业涨跌幅前十名公司 10
图 13： 行业涨跌幅后十名公司 10
图 14： 汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%) 11
图 15： 月度汽车产销量及同比变化 11
图 16： 历年汽车产销量及同比变化 12
图 17： 经销商库存系数及预警指数 12
图 18： 月度乘用车产销量及同比变化 13
图 19： 乘用车细分车型当月销量同比变化 13
图 20： 月度商用车产销量及同比变化 14
图 21： 商用车细分车型当月销量同比变化 14
图 22： 月度新能源车产销量及同比变化 15
图 23： 新能源车细分车型当月销量同比变化 15

表 1： 2020 年冷链运输相关政策 6
表 2： 本周推荐投资组合 7
表 3： 乘用车主要厂家 7 月周度日均零售数量和同比增速（全月） 15
表 4： 乘用车主要厂家 7 月周度日均批发数量和同比增速（全月） 16
表 5： 一周新车 18

1. 每周一谈：后疫情时代冷藏车市场的机遇与挑战

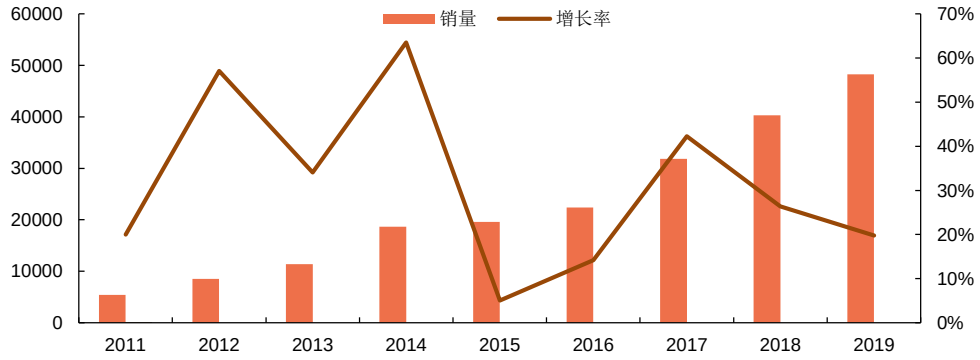
自疫情爆发以来，市场对冷藏车的需求持续旺盛，除了进行农产品、生鲜的运输，在医药物资运输，特别是未来可能的疫苗运输领域，冷藏车仍有较大的潜在增长需求。

1.1 冷藏车持续高增长且潜力巨大

根据我国对于专用车辆的定义，冷藏车是装备有隔热结构的车厢和制冷装置，用于冷藏运输的厢式运输汽车。冷藏车除了用以运输肉类、蔬菜、水果等农产品外，也常被用以运输花卉、生物制剂等高附加值产品，在药品、疫苗等运输领域也有着广泛应用。

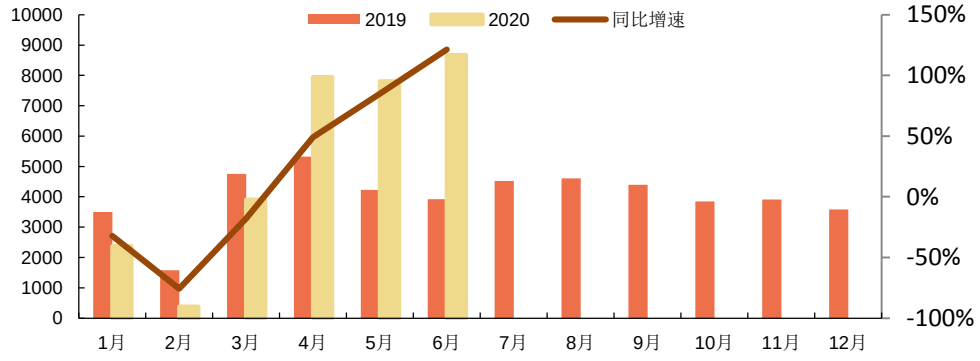
近十年来，冷藏车维持持续高增长态势，复合增长率超过 30%。2019 年，冷藏车年销量超过 4.8 万辆，同比增长 20%，在车市疲软的环境下，冷藏车市场表现抢眼。2020 年 1-6 月，在整体汽车市场受到疫情较大冲击的背景下，尽管 1-3 月份冷藏车市场受到了较大冲击，但 4-6 月随着疫情好转迅速恢复较快增长，同比增速超过 80%。需要说明的是，2020 年 4-6 月份冷藏车数据为产量数据，考虑到冷藏车市场多为订单式生产，销量与产量偏差不大，可以说明冷藏车市场的整体趋势。

图1：2011-2019 年冷藏车销量及增速



资料来源：公开资料整理，申港证券研究所

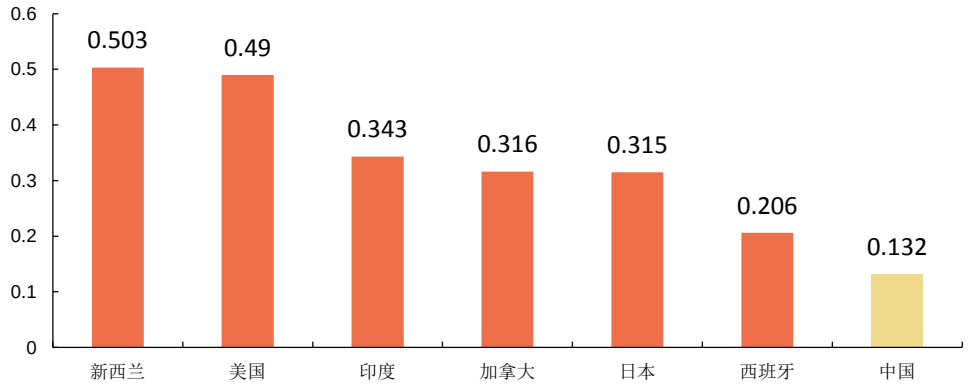
图2：2019-2020 年冷藏车月度销量及增速



资料来源：公开资料整理，申港证券研究所（2020 年 4-6 月为产量数据）

保有量偏低，空间仍然巨大。一方面，冷藏车保有量仍处于较低水平，2019 年我国冷藏车占货运汽车比例仅为 0.4%，美国为 0.8~1%，人均保有量约为美国的 1/8。另一方面，作为冷链仓储的转运载体，冷藏车的需求与冷链仓储设施有着必然联系，而中国的冷链仓储设施供应量明显不足。国际冷藏仓库协会（IARW）的数据显示，2018 年中国现有的冷库容量为人均 0.13 立方米，远低于美国人均的 0.49 立方米，且未达到 0.3 立方米至 0.5 立方米的平均水平。总的来说，作为冷链中的重要一环，冷藏车市场至少还存在翻倍的增长空间。

图3：世界部分国家人均冷库面积对比



资料来源：国际冷藏仓库协会，前瞻产业研究院，申港证券研究所

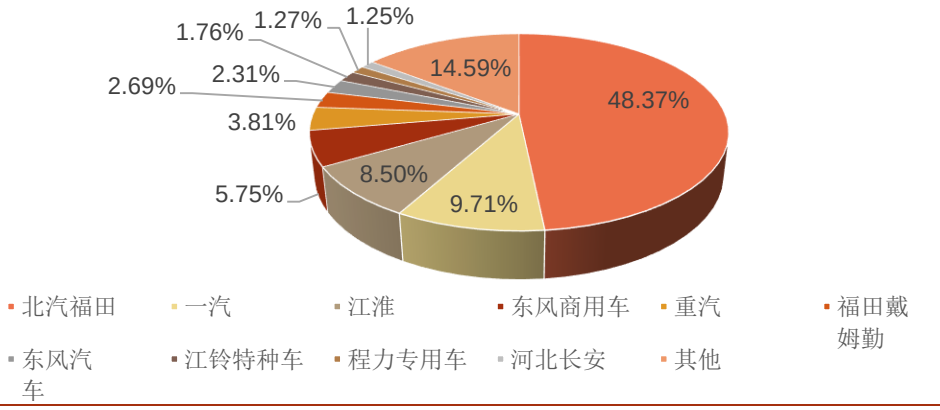
1.2 冷藏车市场分散 逐步向头部聚集

由于冷藏车技术门槛较低且社会需求广泛，2011-2019 年，随着冷藏车市场的火爆，冷藏车生产企业也从 43 家增长到 106 家，市场竞争日趋激烈。2019 年销量超过 100 量的企业仅有 38 家，占企业总数的 36%，大多数企业没有形成规模化经营。

受疫情影响，2020 年 1-6 月，冷藏车产量前 10 的车企占比达到 85%，相较于 2017 年的 81%和 2018 年的 83%，行业集中度进一步提升。

其中，北汽福田以 15690 的产量，占据 48%的份额，成为冷藏车细分市场的绝对龙头，一汽集团和江淮汽车分列二、三位。

图4：2020 年 H1 冷藏车产量市场份额



资料来源：中机中心，申港证券研究所

1.3 后疫情时代影响冷藏车市场的因素

在市场持续回暖的大环境下，冷藏车市场也迎来了一系列变化，我们认为以下几个因素或影响未来冷藏车市场的走向。

- **政策端，冷链物流鼓励措施持续释放。**2019 年受非洲猪瘟，中央出台了一系列文件以确保“菜篮子”等民生工程，鼓励冷链物流发展。2020 年受新冠疫情影响，随着活禽交易陆续禁止以及对集中屠宰的鼓励，冷链物流需求将进一步增强。

表1：2020 年冷链运输相关政策

颁布单位	名称	主要内容或影响
农业农村部	《农业农村部<非洲猪瘟疫情应急实施方案（2020 年版）>》	国家鼓励各生猪屠宰企业推行“集中屠宰、冷链运输、冷鲜上市”的模式……
中共中央国务院	《中共中央国务院关于抓好三农领域重点工作确保如期实现全面小康的意见》	将启动农产品仓储保鲜冷链物流设施建设工程。加强农产品冷链物流统筹规划、分级布局和标准制定，安排中央预算内投资，支持建设一批骨干冷链物流基地。国家支持家庭农场、农民合作社、供销合作社、邮政快递企业、产业化龙头企业建设产地分拣包装、冷藏保鲜、仓储运输、初加工等设施，对其在农村建设的保鲜仓储设施用电实行农业生产用电价格。

资料来源：农业农村部网站、国务院网站、申港证券研究所

- **供给端，工厂产能的恢复，保障了冷藏车的生产。**疫情后，整车企业迅速复工复产，2020 年 5 月起，整车企业产销已经同比转正，逐步达到疫情之前水平，冷藏车龙头福田汽车在 2020 年 1-7 月份产量同比增长超 20%。
- **需求端，生活方式的转变，助推了冷库容量持续增长，带动冷藏车运输需求。**2015-2019 年，我国冷库容量维持了约 12%的增速，直接带动了冷藏车需求的快速增长。后疫情时代，随着 CPI 企稳、居民消费水平持续回升，对乳制品、生鲜需求持续提升，冷链物流将持续稳步发展。
- **新变化，新冠疫苗运输需求或进一步刺激冷藏车市场发展。**目前新冠疫苗仍处于研发阶段，若研发成功，或带来对冷藏车的较大增量需求。

2. 上周行业热点

发改委：鼓励限购城市适当增加汽车购置限额

8 月 5 日，国家发展改革委副主任宁吉喆表示，下半年将推动汽车和家电消费转型升级，鼓励限购城市适当增加汽车购置限额，放宽新能源汽车限购，对购置新能源汽车等给予适当补贴。

7 月重卡销量预计突破 14 万辆 市场持续火爆

2020 年 7 月，我国重卡市场预计销售各类车型超过 14 万辆，环比下滑 16%，同比增长 89%，这个涨幅，也意味着 4、5、6、7 月份重卡销量的月均同比涨幅达到 70%左右。超过 14 万辆这个数据，也创造了重卡行业 7 月份销量的新高，比上一个历史记录——2017 年 7 月份 9.02 万辆的销量水平多出了 5 万多辆。

3. 投资策略及重点推荐

总体来看，汽车产销触底反弹态势明朗，行业景气度持续回升，Q3 产销有望加速向上。随着产业复苏加速及自主车企品牌向上之路势头向好，在低估值的行业龙头、新能源和智能网联等优质赛道和重卡、皮卡等细分领域有较为明确的成长机会。

整车板块：

- 长期看好技术领先、产品结构完善、品牌向上之路势头向好的龙头企业如：比亚迪、长城汽车、吉利汽车和广汽集团等；
- 关注在重卡、皮卡、冷藏车等细分领域的增长潜力，看好相关龙头企业如：中国重汽、一汽解放、江铃汽车、福田汽车等。

零部件板块：

- 智能化和电动化领域的成长性龙头：均胜电子、华阳集团、伯特利、德赛西威等；
- 技术进步和降本带来国产替代机会：奥特佳、三花智控、万里扬等；
- 强势整车企业（特斯拉、大众、吉利）对核心零部件的拉动效应：华域汽车、新泉股份、拓普集团等；
- 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、龙蟠科技、艾可蓝等，节能降耗领域的威孚高科、潍柴集团等，无线充电领域的万安科技等。

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
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

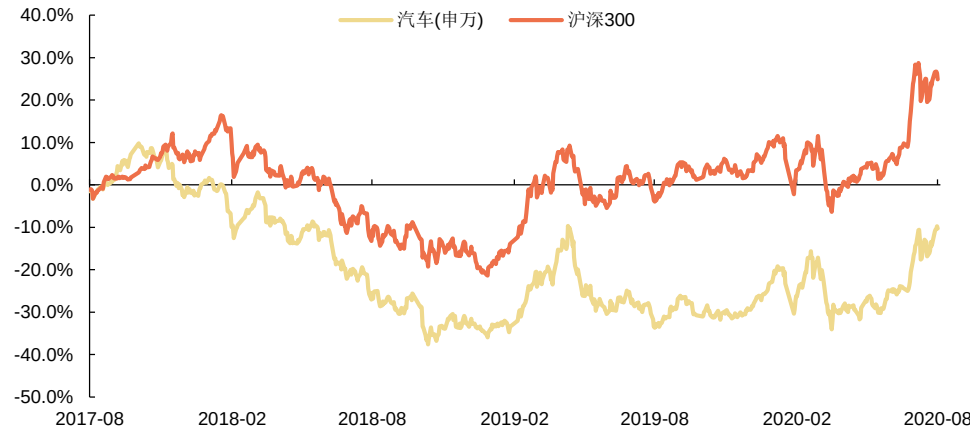
4. 市场回顾

截止 8 月 7 日收盘，汽车板块上涨 4.2%，沪深 300 指数上涨 0.3%，汽车行业领先沪深 300 指数 3.9 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 3 位，与上周相比

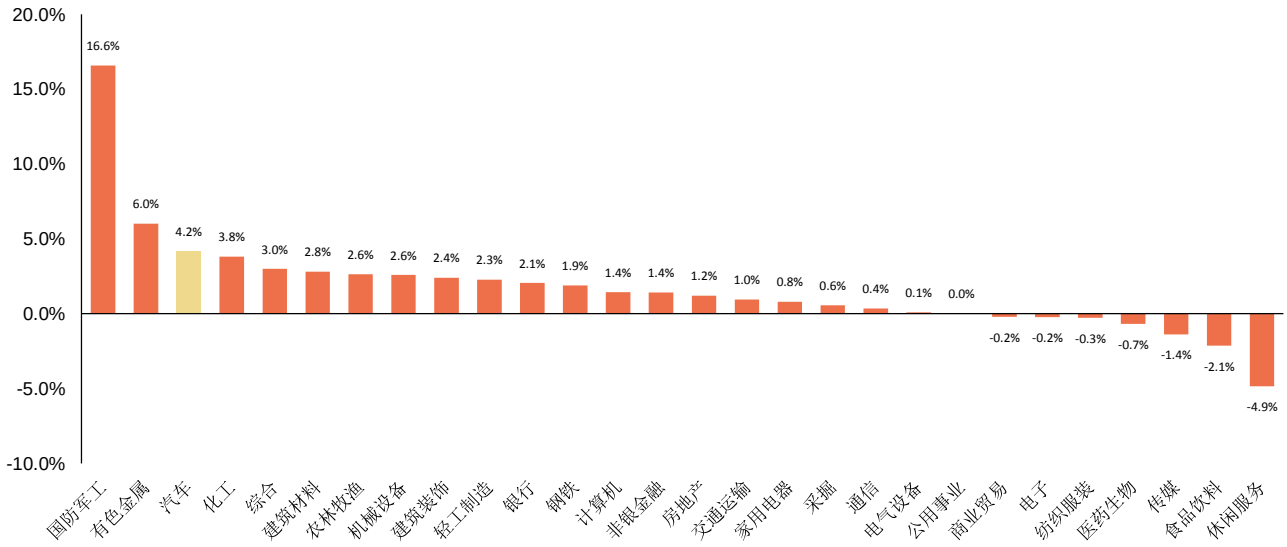
上升 12 位，总体表现位于前列。年初至今涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 17 位，总体表现位于中游。

图5：汽车行业指数与沪深 300 指数对比



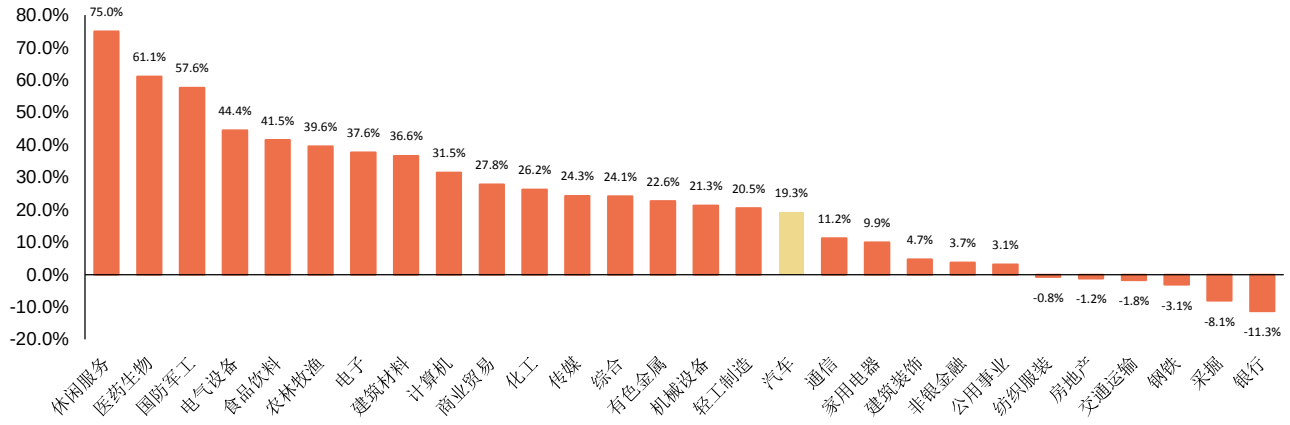
资料来源：Wind，申港证券研究所

图6：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

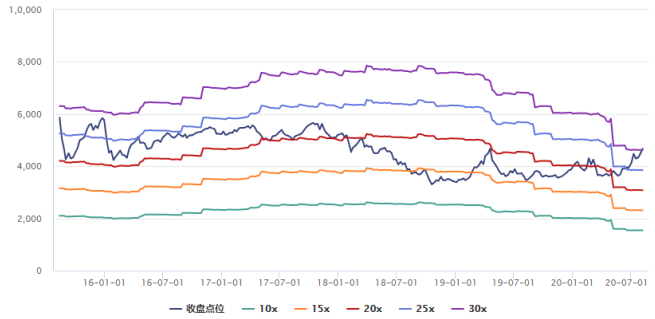
图7：各板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

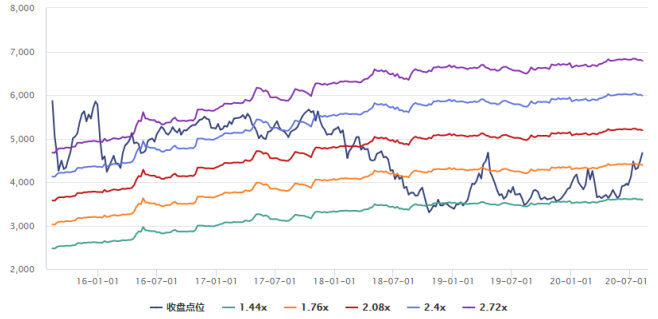
从估值来看，截至 8 月 7 日，申万汽车行业整体估值（PE-TTM）为 30.3 倍，相比上周略有上升。子板块估值水平相较上周变化不大，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件、汽车服务板块分别为 35.9 倍、42.3 倍、30.4 倍、27.4 倍和 30.8 倍，从数值上看整体 PE 位于历史偏高位水平，我们认为这是由于受疫情影响 H1 汽车板块公司业绩大幅下降，推高了估值，并不能代表真实估值水平。从 PB 估值来看，申万汽车行业整体 PB 为 1.5 倍，申万汽车零部件板块 PB 为 2.2 倍，与上周略有变化，但仍均处于历史低位，随着市场景气度提升，业绩及估值有望回归合理区间。

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

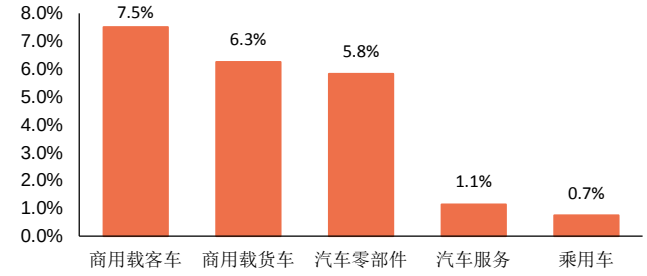
图9：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

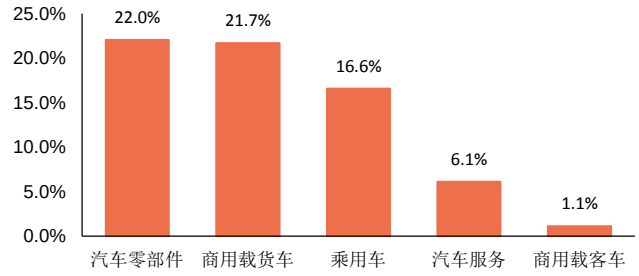
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+0.7%)，商用载货车(+6.3%)，商用载客车(+7.5%)，汽车零部件(5.8%)，汽车服务(+1.1%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+16.6%)，商用载货车(+21.7%)，商用载客车(1.1%)，汽车零部件(+22.0%)，汽车服务(+6.1%)。

图10：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

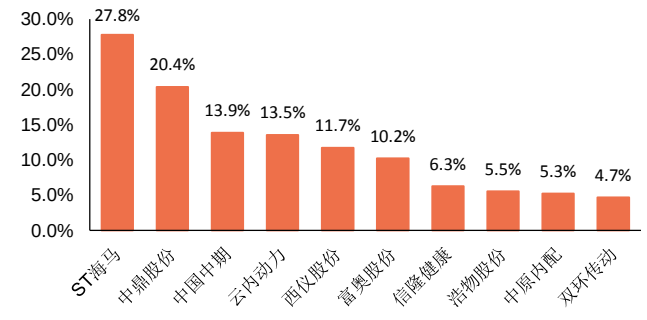
图11：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

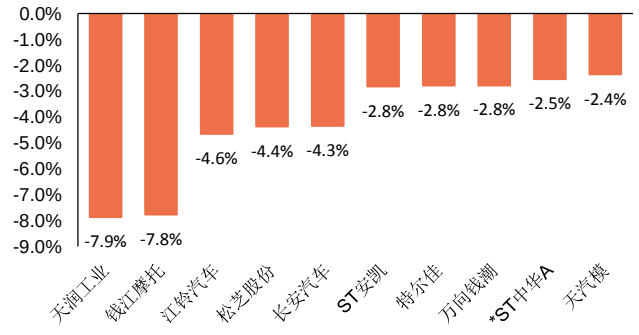
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：ST 海马、中鼎股份、中国中期、云内动力、西仪股份。涨跌幅后五名分别为：天润工业、钱江摩托、江铃汽车、松芝股份、长安汽车。

图12：行业涨跌幅前十名公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

图13：行业涨跌幅后十名公司



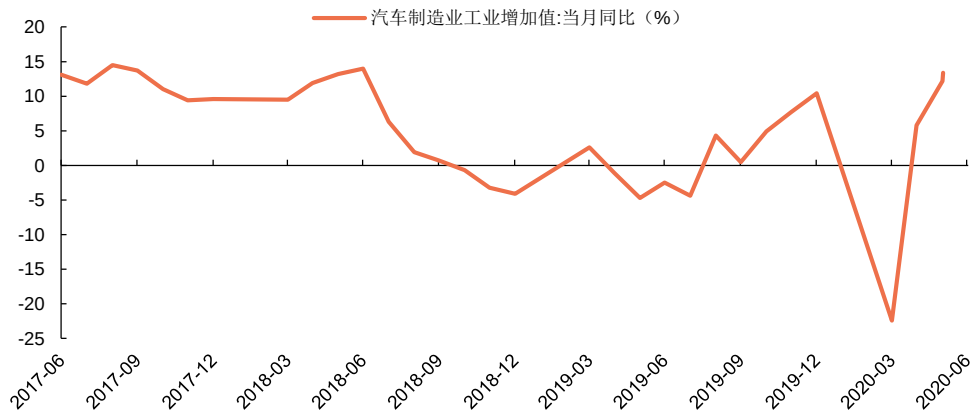
资料来源：Wind，申港证券研究所

5. 行业重点数据

5.1 行业总体数据

汽车工业增加值：2020 年 6 月汽车制造业规模以上工业增加值同比增长 13.4%，增幅比上月高出 1.2 个百分点，高于同期全国规模以上工业企业增加值 8.6 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下降 3.1%，降幅比 1-5 月收窄 4.8 个百分点。

图14：汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%)

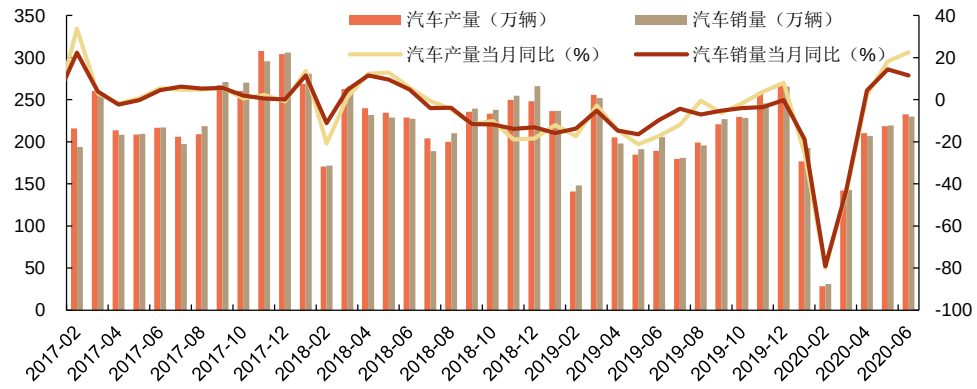


资料来源：Wind，统计局，申港证券研究所

2020 年 6 月全国汽车产量为 232.5 万辆，同比增长 22.5%，环比增长 6.3%；全国汽车销量为 230 万辆，同比增长 11.6%，环比增长 4.8%，产销两端均创下历年 6 月新高。一方面，表明随着疫情逐步褪去，在各地复工复产及地方政策刺激下市场在加速回暖；另一方面也有去年 6、7 月份国六切换导致的车企端产销基数较低的因素。2020 年上半年，全国汽车产销量分别为 1011.2 万辆和 1025.7 万辆，同比下滑 16.8%和 16.9%，降幅持续收窄，总体表现好于预期。

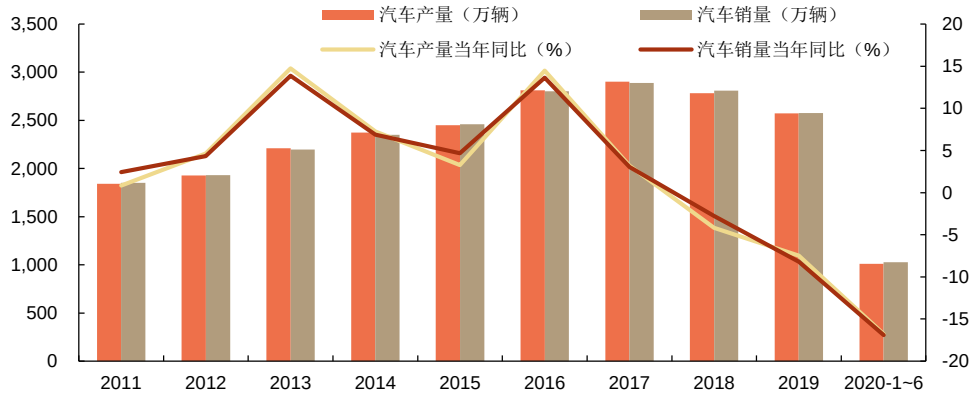
根据流通协会发布当月相关数据，汽车经销商综合库存系数为 1.74，经销商预警指数为 56.8%，位于荣枯线以上，仍需留意库存风险。

图15：月度汽车产销量及同比变化



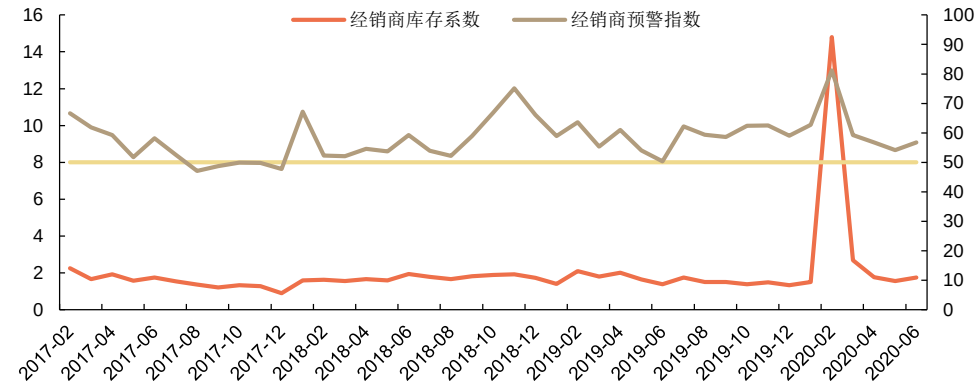
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图16：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17：经销商库存系数及预警指数



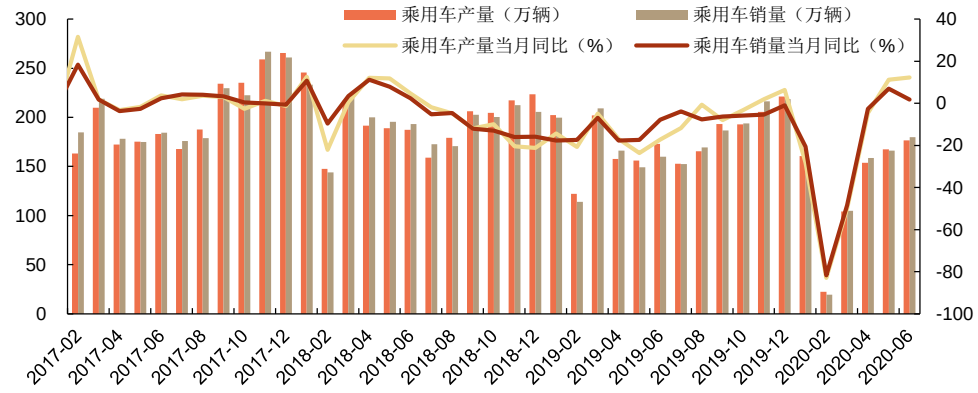
资料来源：流通协会，申港证券研究所

5.2 细分车型月度数据

乘用车：

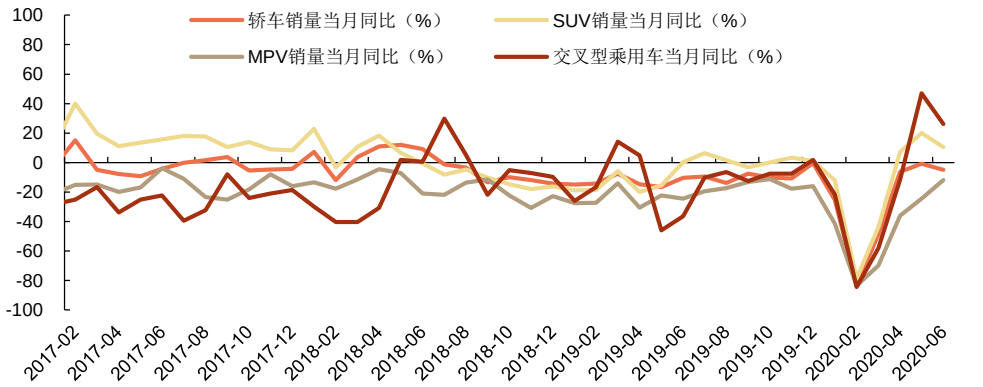
6 月，乘用车产销分别完成 179.8 万辆和 176.4 万辆，环比分别增长 8.3%和 5.4%，同比分别增长 12.2%和 1.8%，也实现了自 5 月以来的连续第二个月的正增长态势。其中产量增幅比上个月进一步扩大，而销量增幅减小，表现出企业复工加速以及对市场的良好预期。从细分车型销量增长情况来看，SUV、交叉型乘用车同比继续呈现两位数增长，但增幅明显减小；轿车、MPV 仍然呈现负增长。从累计情况看，1-6 月，乘用车产销分别完成 775.4 万辆和 787.3 万辆，同比分别下降 22.5%和 22.4%。从细分车型数据看：轿车产销同比分别下降 25.9%和 26%； SUV 产销同比分别下降 14.6%和 14.9%； MPV 产销同比分别下降 48.1%和 45.7%；交叉型乘用车产销同比分别下降 20.4%和 19.8%，降幅均有所收窄。

图18：月度乘用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：乘用车细分车型当月销量同比变化



资料来源：中汽协，申港证券研究所

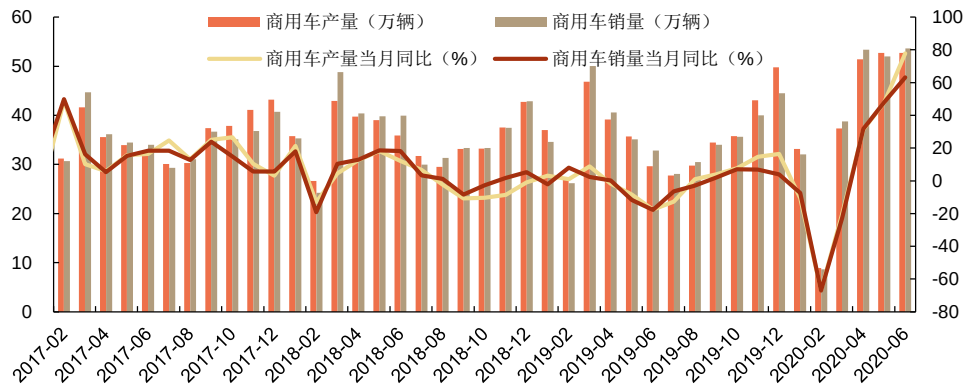
商用车：

6 月，商用车产销分别完成 52.7 万辆和 53.6 万辆，产量环比下降 0.1%，销量环比增长 3.1%，同比分别增长 77.9%和 63.1%，持续 3 月份以来的高增长态势。2020 年 1-6 月，商用车产销分别完成 235.9 万辆和 238.4 万辆，同比分别增长 9.5%和 8.6%。

数据显示，居民消费电商化又叠加国三车型淘汰以及新基建刺激等多重作用，商用车市场呈现了比较明显的“客冷货热”的格局，客车产销同比分别下降 9.6%和 12.4%；货车产销同比分别增长 11.5%和 10.8%。

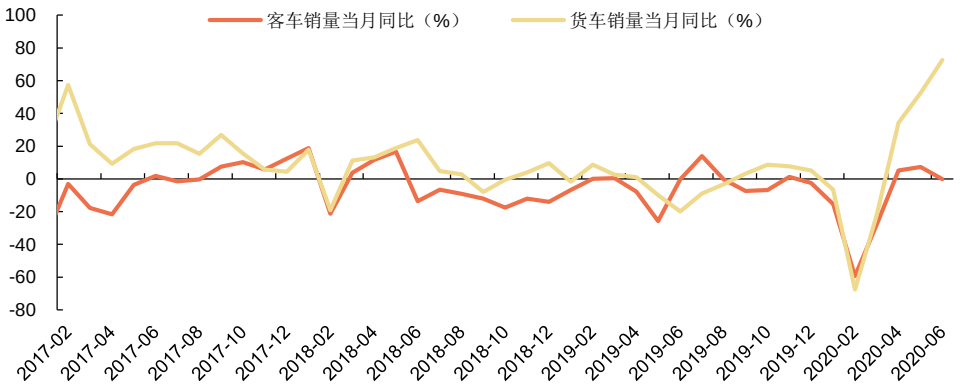
在细分领域，6 月重卡销量 16.5 万辆，同比大幅增长 59%，环比下滑 7.9%。2020 年 1-6 月累计销量 81 万辆，同比增长 23%，创历史销量新高。6 月皮卡销量为 5.7 万辆，同比大幅增长 74.5%，环比增长 23.3%，高增长态势不减。2020 年 1-6 月累计销量 21.2 万辆，同比下降 7.5%，这主要是受疫情影响，但仍旧处于细分领域市场表现较好的板块。

图20：月度商用车产销量及同比变化



资料来源：中汽协，申港证券研究所

图21：商用车细分车型当月销量同比变化

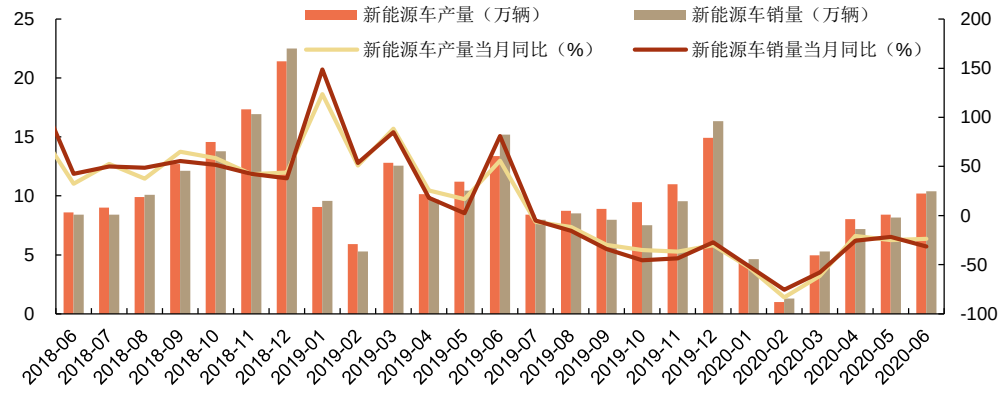


资料来源：中汽协，申港证券研究所

新能源车：

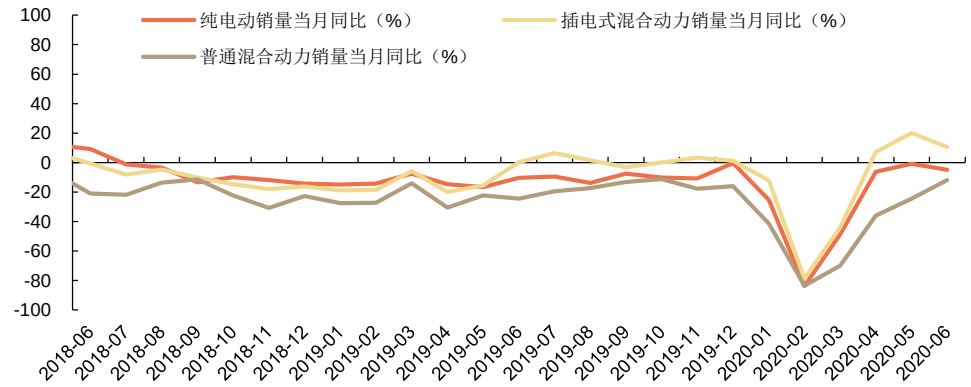
6 月，新能源车产销分别完成 10.2 万辆和 10.4 万辆，同比分别下降 25.0%和 33.1%。其中纯电动汽车产销分别完成 7.9 万辆和 8.2 万辆，同比分别下降 31.9%和 37.6%；插电式混合动力汽车产销分别完成 2.3 万辆和 2.1 万辆，其中产量同比增长 17.0%，销量同比下降 6.0%。1-6 月，新能源汽车产销分别完成 39.7 万辆和 39.3 万辆，同比分别下降 36.5%和 37.4%。其中纯电动汽车产销分别完成 30.1 万辆和 30.4 万辆同比分别下降 40.3%和 39.2%；插电式混合动力汽车产销分别完成 9.5 万辆和 8.8 万辆，同比分别下降 20.0%和 29.8%。

图22：月度新能源车产销量及同比变化



资料来源：中汽协，申港证券研究所

图23：新能源车细分车型当月销量同比变化



资料来源：中汽协，申港证券研究所

5.3 乘联会周度数据

零售：7 月第五周的日均零售 9.4 万辆，同比增长 9%，环比 6 月同期下降 8%。**乘联会预估 7 月 1-31 日的主要厂商零售同比增长 6%，环比下降 6%。**整体上看，7 月市场零售开局走势不强，但是整体好转的趋势明显，客观上 7 月受高温多雨等影响为传统销售淡季，考虑到近期南方洪涝灾害的因素，对 7 月车市造成一定压力。因去年同期国六切换，市场基数较低，今年 7 月零售走势较强，零售恢复同比增长。

表3：乘用车主要厂家 7 月周度日均零售数量和同比增速（全月）

	1-5 日	6-12 日	13-19 日	20-26 日	27-31 日	1-26 日	全月
18 年	30363	35654	42877	51565	75049	36923	46378
19 年	29200	32861	35682	40465	86983	32937	43354
20 年	24884	31167	38351	48581	94598	36581	45939
19 年同比	-4%	-8%	-17%	-22%	16%	-14%	-7%
20 年同比	-15%	-5%	7%	20%	9%	5%	6%
环比 6 月同期	-3%	-21%	7%	-2%	-8%	-5%	-6%

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：7 月第五周的主要厂商批发销量达到日均 8.9 万辆，同比去年 7 月下降 5%。相对 6 月下降 3%。**乘联会预估 7 月 1-31 日的主要厂商批发销量日均 4.7 万辆，同比去年 7 月增长 4%，相对 6 月总体下降 8%。**目前看厂商销量走势仍是平稳推进，产销相对顺畅，环比 6 月同期走势仍是下降趋势，我们认为批发可能有南方近期洪涝灾害频发，物流运输受限的因素。8 月份随车企高温假陆续开休，8 月份批发预计会下降。

表4：乘用车主要厂家 7 月周度日均批发数量和同比增速（全月）

	1-5 日	6-12 日	13-19 日	20-26 日	27-31 日	1-26 日	全月
18 年	32685	35987	43080	57673	59923	37732	45814
19 年	25784	32700	38922	41612	93916	33172	44875
20 年	28671	37257	40358	44364	89358	38354	46581
19 年同比	-21%	-9%	-10%	-28%	57%	-18%	-2%
20 年同比	11%	14%	4%	7%	-5%	8%	4%
环比 6 月同期	-15%	-4%	-15%	-12%	-3%	-10%	-8%

资料来源：乘联会，申港证券研究所

6. 行业新闻

6.1 车企动态

全球车企上半年巨亏超千亿 中国成为增长点

近期，各大车企财报陆续发布。从数据呈现来看，无论是日系还是德系亦或者是美系，“亏”成为主旋律，各大车企亏损总计折算下来至少超过千亿人民币。显然，新冠疫情是造成车企销量下滑、收入亏损的重要因素，而随着中国最早走出疫情影响，中国市场已然成为多数车企的唯一增长点。根据崔东树提供的数据，2018 年中国汽车占世界 30%，2019 年下降到 29%，但仍具有绝对优势。令人意外的是，得益于疫情控制的速度，今年二季度中国汽车的份额大幅回升并创下新高。

第三家新势力赴美上市 小鹏汽车目标市值 400 亿美元

北京时间 8 月 8 日凌晨，小鹏汽车正式向美国证券交易委员会（SEC）递交了 IPO 文件，申请在纽交所上市，股票代码为“XPEV”，承销商为瑞士信贷、摩根大通和美银证券。继蔚来和理想先后在美国上市后，小鹏汽车或将成为第三家在美上市的中国新造车企业。据小鹏汽车称，此次 IPO 所得融资将分别用于研发和扩大销售渠道，以及一般公司用途，包括营运资金需求。IPO 文件信息显示，从 2018 年至今年上半年，小鹏汽车的亏损总额达到 58.87 亿元，其中 2018 年净亏损 13.99 亿元，2019 年净亏损 36.92 亿元，今年上半年净亏损 7.96 亿元，整体净亏损处于下降状态。

上汽通用止跌回暖 上汽集团 7 月销量公布

8 月 7 日，上汽集团公布最新销量业绩，数据显示，上汽集团 7 月销量为 45.76 万辆，同比增长 4%，环比 6 月下滑 5%；全年累计销量为 250.67 万辆，同比下滑 25.8%。

7 月国内共有 8 个品牌发起召回 累计召回汽车 356861 辆

从国家市场监督管理总局获悉，7 月，国内乘用车市场共有 8 个品牌累计发布 9 起召回，共计召回汽车 356861 辆。分车系来看，7 月，美系共 2 个品牌累计召回汽车 249962 辆，占召回总量的 70.04%，上汽通用月底召回 249953 辆别克 GL8 豪华商务汽车和别克全新一代 GL8 汽车。此外，自主品牌东风小康也在 7 月发布了一起规模较大的召回，共计召回 97524 辆风光 5801.5TCVT 汽车。原因是车辆无级变速器(CVT)主线束端子因防护问题可能出现变形和污染，在极端情况下，自动变速器控制单元（TCU）的低电压供电比波动超出 TCU 电压阈值范围，可能导致车辆动力中断。由此，7 月，自主品牌召回数量共占总量的 27.33%。7 月，德系品牌召回数量降至 6298 辆，环比下降 99.07%，仅占召回总量的 1.76%，但召回频次依然突出，奔驰、宝马、保时捷三品牌累计发布了 4 次召回公告。

加氢 3 分钟能跑 500km 宝马 2022 年生产氢燃料车

宝马再次证实其氢燃料电池 SUV——i Hydrogen NEXT 将在 2022 年进行小规模生产，正式量产时间为 2025 年。该车电堆系统由宝马集团研发，而单体燃料电池来自于丰田。根据之前信息，该车最大续航将达到 500 公里，单次加氢时间为 3-4 分钟。

奔驰与宁德时代合作 明年推续航 700 公里车型

8 月 5 日，梅赛德斯-奔驰宣布将与宁德时代深化双方在动力电池技术领域的合作。从梅赛德斯-奔驰官方获悉：双方将共同研发高新电池技术，宁德时代将成为奔驰的头部供应商。同时，即将于明年正式交付的豪华纯电动轿车 EQS 将采用宁德时代电池组，其续航里程将超过 700 公里。根据双方公布的合作协议可知，奔驰将与宁德时代共同研发高新电池技术，以支持奔驰车型的大规模电动化。据了解，双方已经开始下一代电池的研发工作，研发成果将应用于梅赛德斯-奔驰未来几年推出的新车型中。

覆盖多级别 恒大恒驰品牌 6 款新车全球首发

8 月 3 日，恒大汽车在上海、广州同时发布了恒驰品牌旗下的首批共计 6 款新车，分别为 2 款轿车、3 款 SUV 以及 1 款 MPV 车型，覆盖了多个级别。从高调宣布进入汽车领域以来，恒大保持了一贯的“大手笔”作风，一连签约了多名世界顶级汽车设计师，而且短时间内实现“从 0 到 6”的跨越，也彰显了恒大集团在造车方面的野心。

6.2 产业链动态

采埃孚将停止研发内燃机零部件，聚焦混动和纯电动系统

日前，采埃孚官方宣布，将把乘用车传动技术事业部和电驱动事业部组建成一个新事业部，从而为客户提供全面的电驱动解决方案。新事业部将于 2021 年 1 月 1 日成立，成立之后采埃孚将不再对内燃机传动系统的零部件进行研发，将发展重心聚焦在混动和纯电动车辆上。采埃孚方面表示，市场对新能源系统需求日益增长，这迫使采埃孚加大对电驱动事业部的投入，并兴建新的电驱动工厂，打造下一代出行方案。

苏宁牵手蔚来，将联合探索智能家居与车联网领域新合作

8 月 5 日，苏宁、蔚来汽车宣布达成战略合作，双方将围绕渠道拓展、消费者服务、品牌推广、B2B 合作、酒店业务、智能制造等领域展开合作，并在苏宁广场落地“蔚来展厅”。基于双方战略联合，将在营销、数据、会员等领域开展深入探索，充分发挥各自的优势资源，携手打造集销售、体验、交互为一体的汽车智慧零售体验店。围绕战略合作，苏宁方面承诺将全面开放线上、线下渠道为蔚来汽车赋能，联手打造深体验、全场景、好服务的汽车智慧营销新模式。

6.3 政策法规

交通部：推进交通“新基建” 2035 年取得显著成效

8 月 6 日，交通运输部发布《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》，引导在城市群等重点高速公路服务区建设超快充、大功率电动汽车充电设施。深化高速公路电子不停车收费系统（ETC）门架应用，推进车路协同等设施建设，丰富车路协同应用场景。

《指导意见》明确到 2035 年，交通运输领域新型基础设施建设取得显著成效。先进信息技术深度赋能交通基础设施，精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力全面提升，成为加快建设交通强国的有力支撑。基础设施建设运营能耗水平有效控制。泛在感知设施、先进传输网络、北斗时空信息服务在交通运输行业深度覆盖，行业数据中心和网络安全体系基本建立，智能列车、自动驾驶汽车、智能船舶等逐步应用。

交通部出手 分时租赁行业迎新规

8 月 6 日，交通运输部发布《小微型客车租赁经营服务管理办法（征求意见稿）》，对分时租赁行业提出管理要求。本办法所称小微型客车租赁经营服务，是指小微型客车租赁经营者与承租人签订租赁合同，在约定时间内，将 9 座以下的小微型客车交付承租人使用，收取租赁费用，且不随车提供驾驶劳务的经营活动。本次《征求意见稿》进一步对行业定位、基本原则、发展方向、管理主体等分条进行了确定，明确了规模化、网络化、品牌化的发展方向和依法经营、优质服务、诚实守信、公平竞争的经营基本原则。

深圳市政府推出 4 亿汽车置换补贴

8 月 5 日，为进一步激发消费活力，促进消费增长，深圳市政府推出了 4 亿汽车置换补贴。根据此次购车补贴规定，小汽车销售价格在票面金额 30 万元以下的，按照 3000 元/车给予一次性奖励，小汽车销售价格票面金额 30 万元（含）以上的，按照 5000 元/车给予一次性奖励，以上奖励可与市发展改革委促进新能源汽车推广应用若干措施财政补贴叠加申请。

6.4 新车信息速递

表5：一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	上汽通用五菱	宝骏 E100/E200	A00 级 轿车	2020/8/2
2	比亚迪	汉 DM	B 级 轿车	2020/8/3
3	上汽乘用车	名爵 6	A 级 轿车	2020/8/3
4	上汽大众	途安 L	A 级 MPV	2020/8/3
5	一汽大众	捷达 VS5/VS7 三十而立版	A 级 SUV	2020/8/4
6	北京奔驰	A 180 L	A 级 轿车	2020/8/4
7	长安福特	锐界	B 级 SUV	2020/8/5
8	吉利汽车	博瑞	B 级 轿车	2020/8/5
9	上汽通用	雪佛兰开拓者	C 级 SUV	2020/8/6
10	东南汽车	DX7	A 级 SUV	2020/8/6
11	吉利汽车	几何 C	A 级 SUV	2020/8/7
12	枫叶汽车	30X	A 级 SUV	2020/8/7
13	北京汽车	EU5	A 级 轿车	2020/8/7
14	上汽乘用车	名爵 ZS	A 级 SUV	2020/8/7
15	上汽通用五菱	新宝骏 RC-5/RC-5W	A 级 SUV	2020/8/8

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

7. 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