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

大众 MEB 车型即将投产 关注产业链投资机会

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

上周汽车板块下降 0.71%，沪深 300 指数上升 0.98%，汽车行业落后沪深 300 指数 1.69 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，总体表现位于下游。

子板块中，乘用车(0.03%)，货车(-3.45%)，客车(0.21%)，零部件(-0.80%)。

行业热点：

申请超 45 万 北京新能源车指标再创新高

根据北京市小客车指标调控管理信息系统官网数据，本期新能源指标总申请人数超过 45 万。

产量减少 10% 丰田 7 月产能仍未完全恢复

受到新冠肺炎疫情影响，丰田汽车日前对外宣布，7 月公司全球产量将比原计划减少 10%。

每周一谈：大众 MEB 车型即将投产 关注产业链投资机会

大众 MEB 首款车型 ID.4 将分别在上汽大众和一汽大众投产。工信部公示了第 334 批《道路机动车辆生产企业及产品公告》，大众 ID 系列首款车型 ID.4 将分别于南北大众的安亭工厂和佛山工厂投产，其中上汽大众投产车型为 ID.4 X，一汽-大众投产车型为 ID.4 CROZZ。两款车轴距均为 2765mm，电机最大功率为 150kW，最高车速为 160km/h。电池方面则使用的是三元锂离子电池，其 NEDC 续航有望达到 500km。其中一汽-大众公告电芯供应商为宁德时代，上汽大众未公布，但我们推测为宁德时代。预计 ID.4 将于 2020 年底上市。

MEB 平台定位中低端车型，与特斯拉形成错位竞争。大众集团开发了 3 大新能源汽车平台，其中 MEB 平台定位中低端车型，主要生产大众品牌、斯柯达品牌和奥迪品牌低端车型，以 A、B 级车为主。基于大众 ID 系列车型定位，我们认为首款国产 ID.4 定价将位于 20-25 万元之间，低于特斯拉 Model Y 的定价，与自主品牌高端车型竞争，而与特斯拉错位竞争。

MEB 车型竞争力较强，有望成为爆款。通过对 MEB 平台分析，我们认为 MEB 车型具有以下优点。

- 专为电动车打造平台，充分考虑电池、电机等核心部件的布局，可实现 50:50 最佳重量分配，使整车行驶更均衡、平稳；
- 无需考虑内燃机设计，使前后悬更短，轴距更长，车内空间更大；
- MEB 可选择不同容量电池，并兼容方型、圆柱、软包电芯设计，来满足不同续航需求，续航里程可以达到 400-600km；
- 全新的车载辅助、信息娱乐、控制和显示系统、智能驾驶均可实现；
- 硬件配置丰富，抬头显示、矩阵式大灯、车内氛围灯等。

我们认为 MEB 车型具有比较强的竞争力，其价格较同级别燃油车略高，上市后有望成为爆款车型，建议关注 MEB 产业链投资机会。

投资策略：由于去年基数较高，预计 20 年 6 月终端零售将承压，但市场对此预期比较充分。我们认为，Q3 销量有望转正，近期市场对乘用车销量即将转正的预期提高，因为建议重点配置零部件板块和乘用车板块。**重点推荐拓普集团、新泉股份、均胜电子、爱柯迪、精锻科技、星宇股份和宁德时代(电新)。**

投资组合：星宇股份 15%、华域汽车 15%；新泉股份 20%、拓普集团 25%、爱柯迪 25%。

风险提示：政策力度不及预期；海外疫情控制力度不及预期。

评级 增持（维持）

2020 年 06 月 28 日

曹旭特 分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

王敬 研究助理

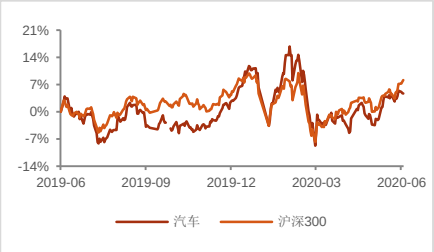
wangjing@shgsec.com

021-20639302

行业基本资料

股票家数	177
行业平均市盈率	34.84
市场平均市盈率	19.35

行业表现走势图



资料来源：申港证券研究所

相关报告

1、《汽车行业周报：终端需求逐渐回暖 5 月零售同比下滑 8.1%》2020-06-21

2、《汽车行业周报：国产 Model 3 销量破万 板块逻辑逐渐兑现》2020-06-15

3、《汽车行业周报：5 月乘用车销量转正 建议增配零部件板块》2020-06-08

内容目录

1. 每周一谈：大众 MEB 车型即将投产 关注产业链投资机会 4
2. 上周行业热点 6
3. 投资策略及重点推荐 6
4. 行业回顾 7
5. 行业重点数据 11
5.1 乘联会周度数据 11
5.2 交强险数据 13
6. 行业新闻 22
6.1 传统汽车 22
6.2 新能源汽车 23
6.3 智能网联 23
6.4 新车信息速递 24
7. 风险提示 25

图表目录

图 1： 上汽大众 ID.X 前脸 4
图 2： 上汽大众 ID.X 背视图 4
图 3： 一汽大众 ID.CROZZ 前脸 4
图 4： 上汽大众 ID.CROZZ 背视图 4
图 5： 大众 MEB 车型底盘布局 5
图 6： 汽车行业指数 vs 沪深 300 指数 7
图 7： 各板块周涨跌幅对比 7
图 8： 汽车行业估值水平(PE-TTM) 8
图 9： 子板块周涨跌幅对比 8
图 10： 行业涨幅前十公司 9
图 11： 行业跌幅前十公司 10
图 12： 乘用车板块估值 PE-TTM 10
图 13： 整车板块估值 PE-TTM 10
图 14： 汽车零部件板块估值 PE-TTM 11
图 15： 乘用车 6 月份日均零售数量 11
图 16： 乘用车 6 月份日均批发数量 12
图 17： 2018-2020.4 月终端上险数及增速(万辆) 13
图 18： 2019-2020.4 月各线城市销量增速 13
图 19： 2020.4 月纯电动和混动乘用车销量(辆) 15
图 20： 1-4 月特斯拉国产 Model 3 销量(辆) 16
图 21： 2020 年 4 月各系狭义乘用车上险数及增速(辆) 16
图 22： 4 月日系主流品牌销量及增速(万辆) 17
图 23： 4 月德系主流品牌销量及增速(万辆) 17
图 24： 4 月美系主流品牌销量及增速(万辆) 18
图 25： 4 月主流自主品牌销量及增速(万辆) 19
图 26： 4 月韩系主流品牌销量及增速(万辆) 20

图 27： 豪华品牌销量及增速(万辆) 20
图 28： 2018-2020.4 厂家库存情况(万辆) 21
图 29： 2018-2020.4 月经销商库存情况(万辆) 22
图 30： 名爵 ZS 24
图 31： MINI COUNTRYMAN 24

表 1： 本周推荐投资组合 6
表 2： 2020 年 4 月新能源汽车对终端销量影响(万辆) 14
表 3： 一周新车 24

1. 每周一谈：大众 MEB 车型即将投产 关注产业链投资机会

大众 MEB 首款车型 ID.4 将分别在上汽大众和一汽大众投产。工信部公示了第 334 批《道路机动车辆生产企业及产品公告》，大众 ID 系列首款车型 ID.4 将分别于南北大众的安亭工厂和佛山工厂投产，其中上汽大众投产车型为 ID.4 X，一汽-大众投产车型为 ID.4 CROZZ。两款车轴距均为 2765mm，电机最大功率为 150kW，最高车速为 160km/h。电池方面则使用的是三元锂离子电池，其 NEDC 续航有望达到 500km。其中一汽-大众公告电芯供应商为宁德时代，上汽大众未公布，但我们推测为宁德时代。预计 ID.4 将于 2020 年底上市。

图1：上汽大众 ID.X 前脸



资料来源：工信部，申港证券研究所

图2：上汽大众 ID.X 背视图



资料来源：工信部，申港证券研究所

图3：一汽大众 ID.CROZZ 前脸



资料来源：工信部，申港证券研究所

图4：上汽大众 ID.CROZZ 背视图



资料来源：工信部，申港证券研究所

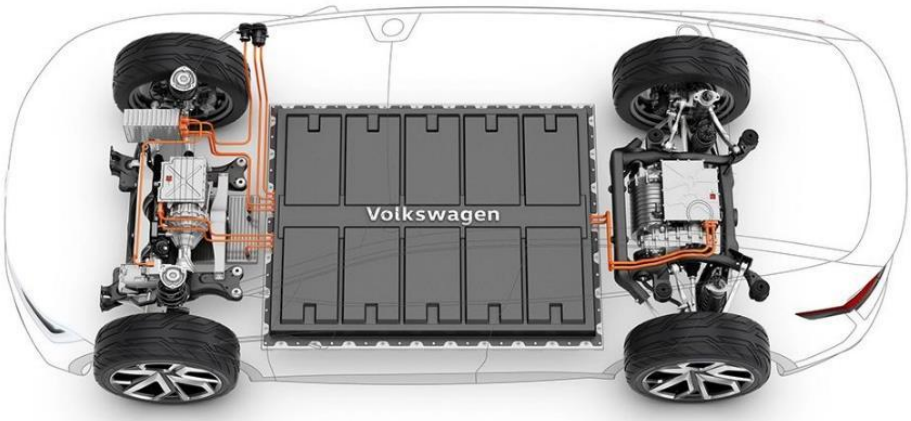
MEB 平台定位中低端车型，与特斯拉形成错位竞争。大众集团开发了 3 大新能源汽车平台，其中 MEB 平台定位中低端车型，主要生产大众品牌、斯柯达品牌和奥迪品牌低端车型，以 A、B 级车为主。基于大众 ID 系列车型定位，我们认为首款国产 ID.4 定价将位于 20-25 万元之间，低于特斯拉 Model Y 的定价，与自主品牌高端车型竞争，而与特斯拉错位竞争。

MEB 车型竞争力较强，有望成为爆款。通过对 MEB 平台分析，我们认为 MEB 车型具有以下优点：

- 专为电动车打造平台，充分考虑电池、电机等核心部件的布局，可实现 50:50 最佳重量分配，使整车行驶更均衡、平稳；
- 无需考虑内燃机设计，使前后悬更短，轴距更长，车内空间更大；
- MEB 可选择不同容量电池，并兼容方型、圆柱、软包电芯设计，来满足不同续航需求，续航里程可以达到 400-600km；
- 全新的车载辅助、信息娱乐、控制和显示系统、智能驾驶均可在 MEB 上实现；
- 硬件配置丰富，抬头显示、矩阵式大灯、车内氛围灯等。

我们认为 MEB 车型具有比较强的竞争力，其价格较同级别燃油车略高，上市后有望成为爆款车型。

图5：大众 MEB 车型底盘布局



资料来源：大众官网，申港证券研究所

未来车型布局丰富，到 2022 年将有 8 款电动车国产。根据大众集团规划，MEB 平台主要生产 A0、A、B 级车，到 2022 年，旗下大众、斯柯达、西雅特、奥迪 4 个品牌共计推出 27 款 MEB 车型，其中 8 款进行国产化。我们认为未来斯柯达将以低端为主，大众和奥迪以中端车型为主，产品谱系完善，为消费者提供更多的选择。

建议关注大众 MEB 产业链投资机会。大众 MEB 首款车 ID.4 将于下半年投产，通

过对车型的分析，我们认为 MEB 车型将在国内新年能源汽车市场占据一席之地，并有望成为爆款，相关配套供应商有望受益，建议关注产业链投资机会。**重点推荐宁德时代(电新)、国轩高科、新泉股份、均胜电子、爱柯迪、华域汽车、星宇股份等。**

2. 上周行业热点

申请超 45 万 北京新能源车指标再创新高

经审核，截至 2020 年 6 月 8 日 24 时，普通小客车指标申请个人共有 3435294 个有效编码、单位共有 62473 家；新能源小客车指标申请个人共有 454451 个有效编码、单位共有 9978 家。

相比 2019 年 43.1 万个新能源指标的有效申请编码，本期申请人数增长幅度为 5%。6 月 1 日，北京市交通委发布了《关于一次性增发新能源小客车指标配置方案（征求意见稿）》，拟于今年下半年一次性增发 2 万个新能源小客车指标，面向“无车家庭”配置。

产量减少 10% 丰田 7 月产能仍未完全恢复

丰田原计划今年 7 月在全球范围内生产新车 70 万辆，如今将减产超过 7.1 万辆。尽管产量尚未恢复至疫情前的正常水平，但相较于 6 月减产 20%，7 月的生产情况已经有所好转。

丰田方面预测，今年 4-7 月，公司全球汽车产量相较原计划将共计减少 30%。去年同期，丰田的汽车产量接近 370 万辆。7 月，丰田柯斯达生产线将关停 6 天，兰德酷路泽、Porte 等生产线将关停 2 天。丰田还将取消 RAV4 荣放、普锐斯等另外 4 条生产线的周六轮班制。

3. 投资策略及重点推荐

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
星宇股份	15%
华域汽车	15%
新泉股份	20%
拓普集团	25%
爱柯迪	25%

资料来源：申港证券研究所

4. 行业回顾

截止 6 月 26 日收盘，汽车板块下降 0.71%，同期沪深 300 指数上升 0.98%，汽车行业相对沪深 300 指数落后 1.69 个百分点。

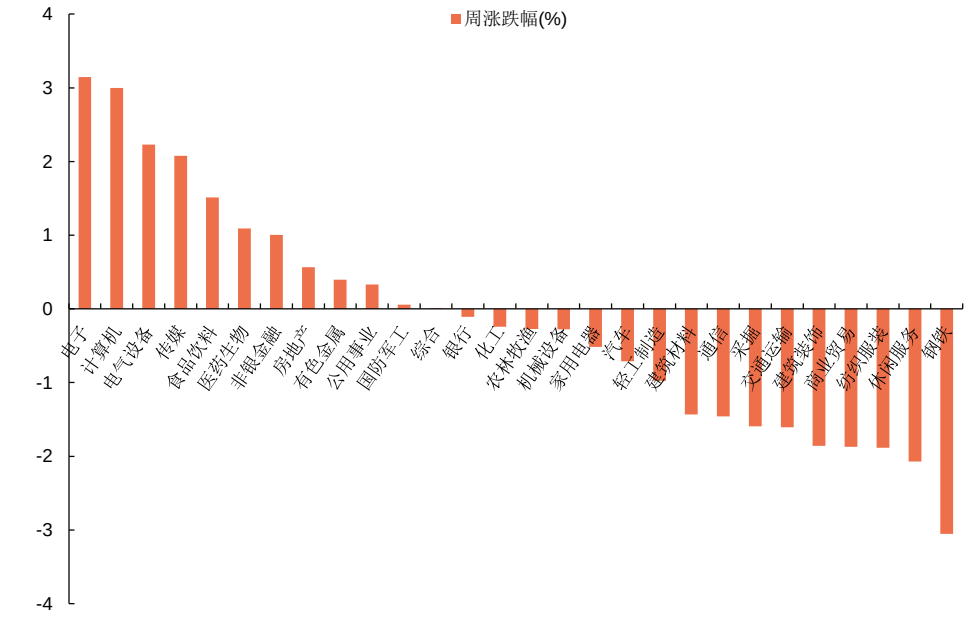
图6：汽车行业指数 vs 沪深 300 指数



资料来源：Wind，申港证券研究所

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，与上周相比有所上升，总体表现位于下游。

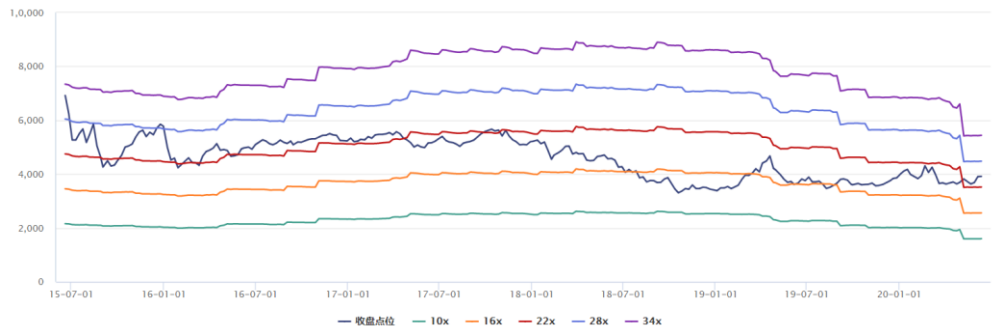
图7：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

从估值来看，截至 6 月 26 日，汽车行业 PE-TTM 为 41.35 倍，较上周有所上升。目前汽车板块估值主要是受到销量不及预期的影响。

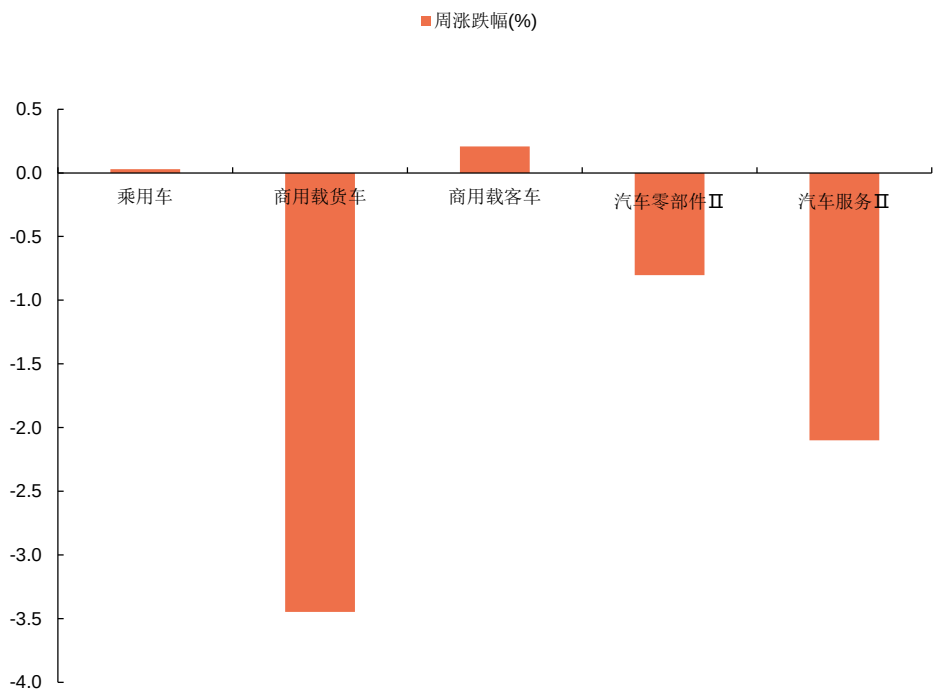
图8：汽车行业估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

从子板块来看，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件、汽车服务分别上升 0.03%、下降 3.45、上升 0.21%、下降 0.80%和下降 2.10%。

图9：子板块周涨跌幅对比

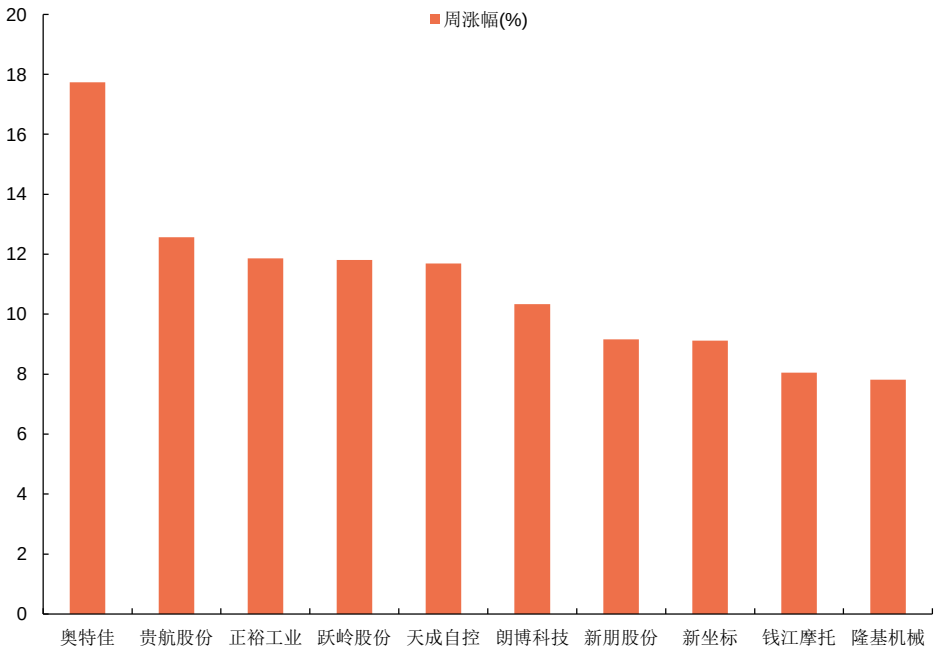


资料来源：Wind，申港证券研究所

本周汽车行业股价涨幅前五名分别为奥特佳、贵航股份、正裕工业、跃岭股份、天成自控。

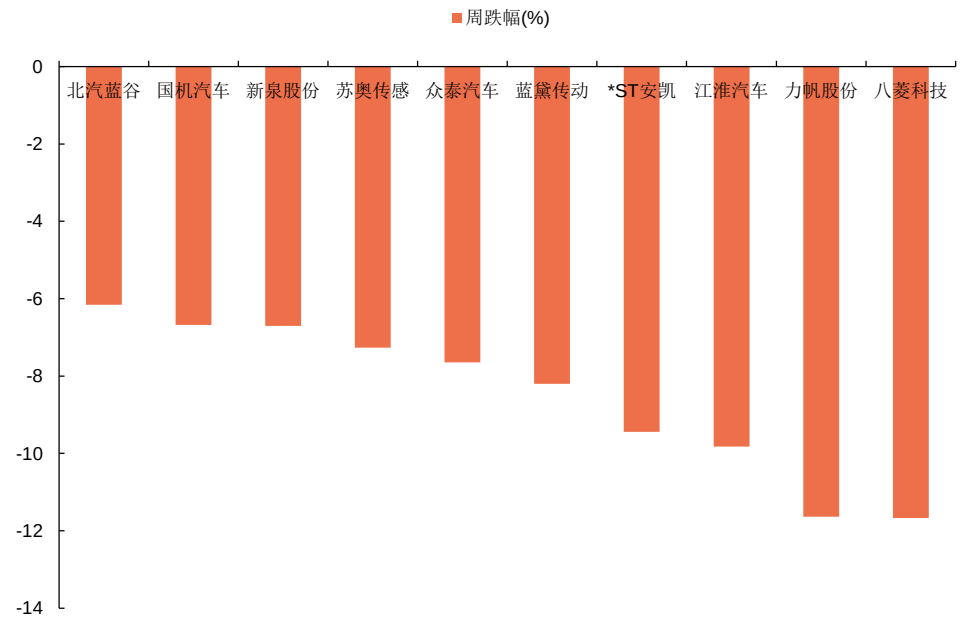
股价跌幅前五名分别为八菱科技、力帆股份、江淮汽车、*ST 安凯、蓝黛传动。

图10：行业涨幅前十公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

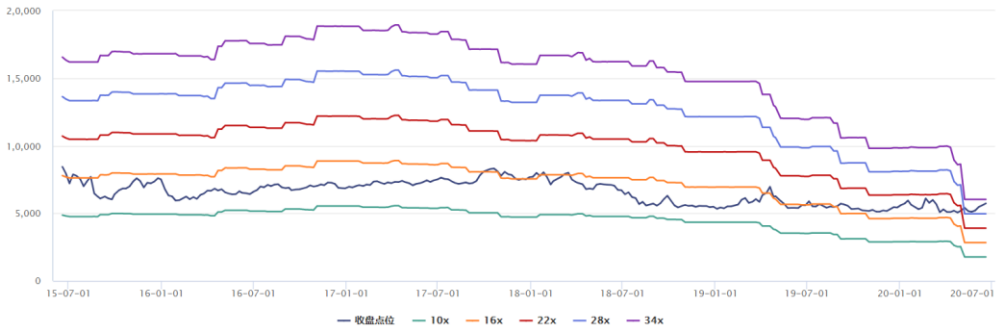
图11：行业跌幅前十公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

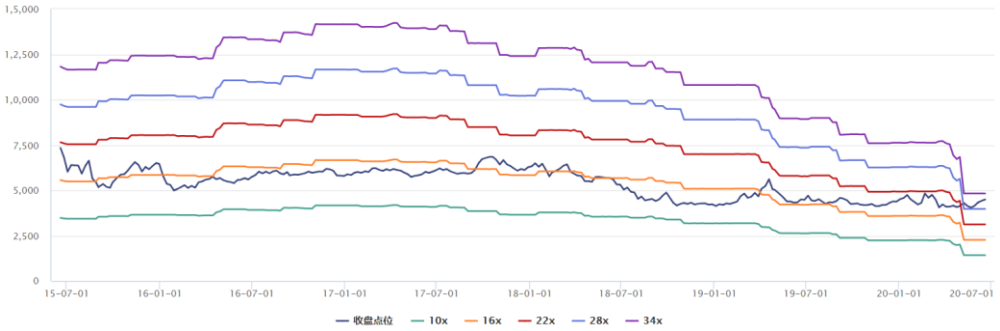
汽车子板块估值：乘用车、整车和零部件板块估值分别为 38.10、37.24、49.08 倍。本周乘用车、整车、零部件板块估值均有所上升。

图12：乘用车板块估值 PE-TTM



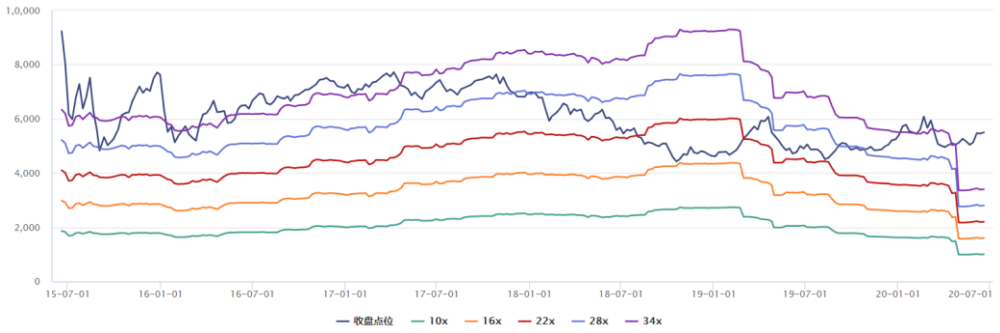
资料来源：Wind，申港证券研究所

图13：整车板块估值 PE-TTM



资料来源：Wind，申港证券研究所

图14：汽车零部件板块估值 PE-TTM



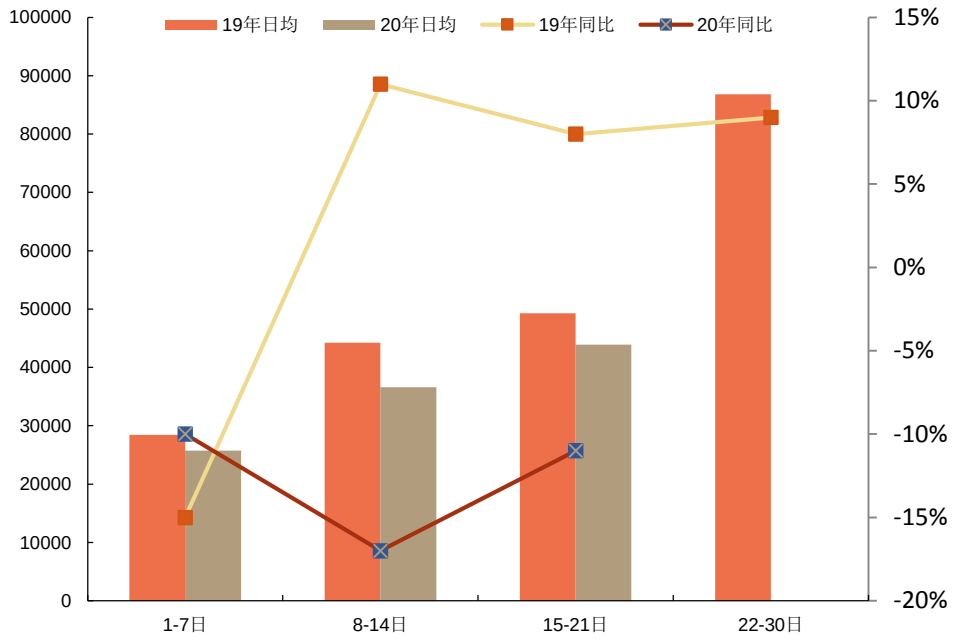
资料来源：Wind，申港证券研究所

5. 行业重点数据

5.1 乘联会周度数据

零售：6 月第一周（1-7 日）的乘用车市场零售表现不强，日均零售 2.57 万辆，同比增速下降 10%。6 月第二周（8-14 日）日均零售 3.66 万辆，同比增速下降 17%。6 月第三周（15-21 日）日均零售 4.39 万辆，同比增速下降 11%。

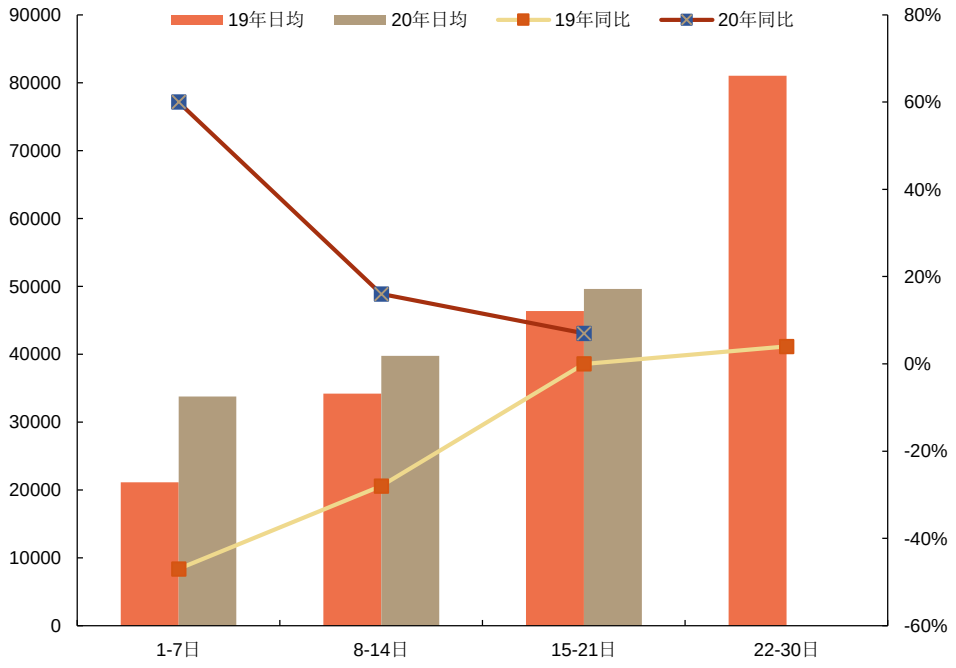
图15：乘用车 6 月份日均零售数量



资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：6 月第一周（1-7 日）的乘用车市场批发表现很强，第一周日均批发 3.37 万辆，同比增速增长 60%。第二周（8-14 日）日均批发 3.97 万台，同比增长 16%。6 月第三周（15-21 日）的厂家销量达到日均 4.96 万辆，同比增长 7%。

图16：乘用车 6 月份日均批发数量

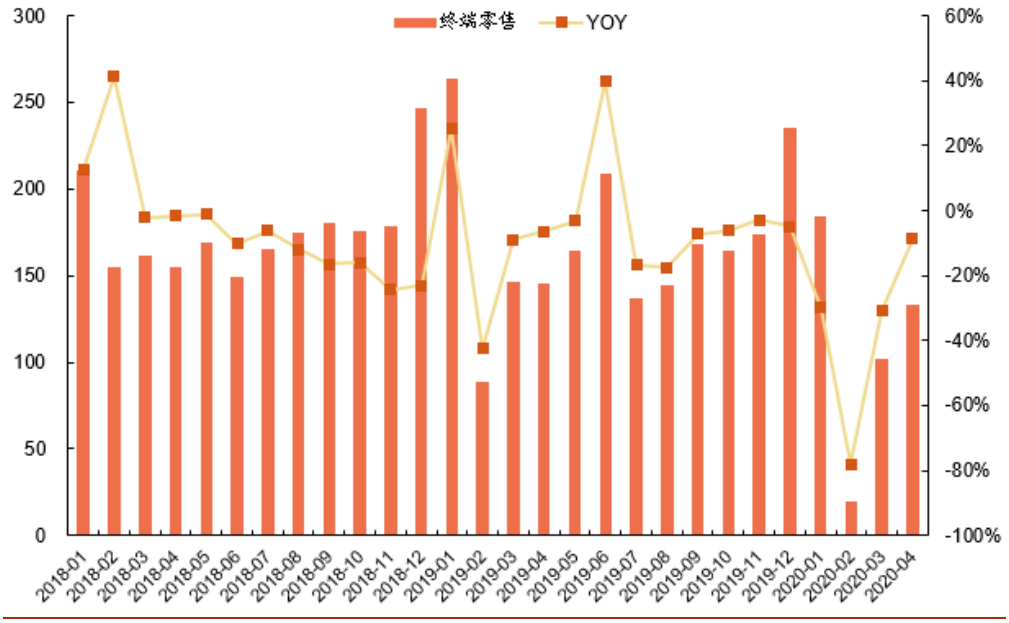


资料来源：乘联会，申港证券研究所

5.2 交强险数据

4 月狭义乘用车终端零售 132.9 万辆，同比下滑 8.5%。2020 年 4 月狭义乘用车终端销量为 132.94 万辆，同比下滑 8.54%，降幅较 3 月收窄 22.2 pct；销量同比虽未转正，但环比大增 30.84%。受疫情影响，Q1 销量大幅下滑，但基于对乘用车周期影响因素的分析，我们认为乘用车行业复苏被暂时打断，但疫情得到控制后将继续延续底部复苏的逻辑。而 4 月份调研终端后，我们预计终端销量降幅有望在-10%以内，因此 4 月销量基本符合预期。

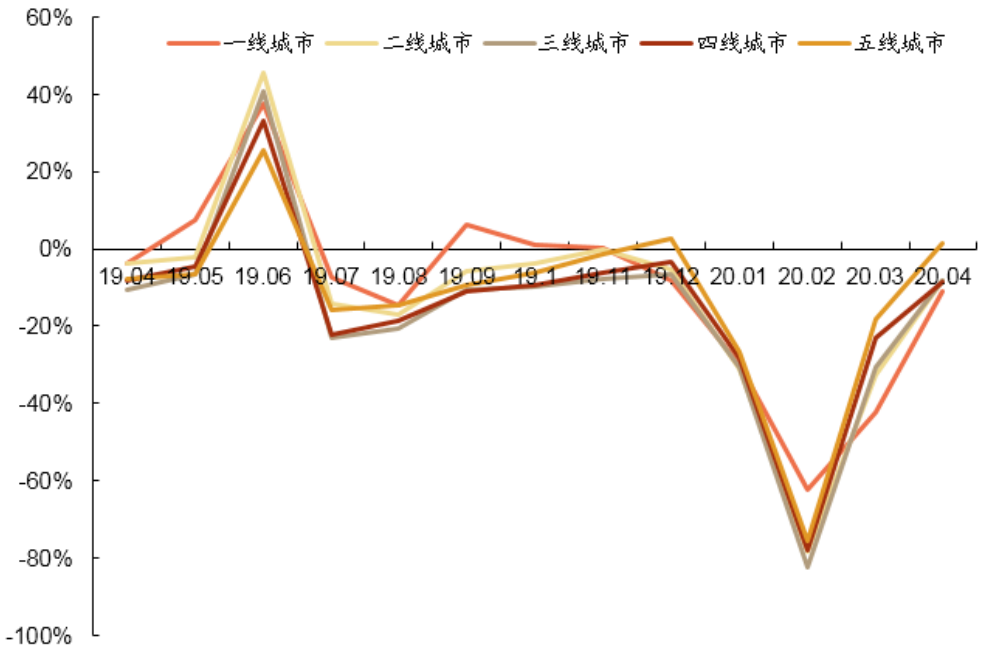
图17：2018-2020.4 月终端上险数及增速(万辆)



资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

三四五线城市销量增速好于一二线城市。从各级别城市维度分析乘用车销量，一线到五线城市销量增速分别为：-11.5%、-9.2%、-8.8%、-9.1%和 0.4%；与 3 月份相比，分别提高 30.8、23.6、21.9、14、18.6 pct，其中一线和二线城市改善幅度大于三四五线城市，但整体来看，三四五线城市销量增速好于一二线城市，尤其是五线城市销量已经转正。由于 18-19 年行业销量下滑主要是受三四五线城市需求影响，3-4 月三四五线城市销量明显改善也验证了行业复苏的逻辑。我们认为三四五线城市销量随着居民消费需求的释放得到改善；一线城市限购逐渐放宽，销量有望快速回升，乘用车行业销量有望前逐月收窄。

图18：2019-2020.4 月各线城市销量增速



资料来源：终端上险数据，申港证券研究所

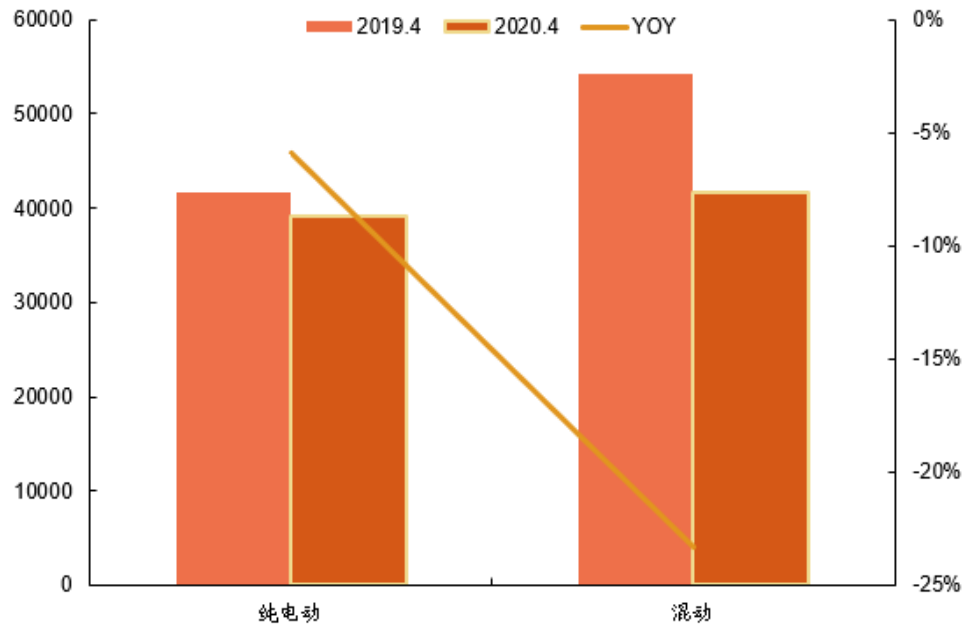
4 月新能源乘用车销量同比下滑 15.8%，纯电动好于混动。4 月新能源乘用车终端零售 8.07 万辆，同比下滑 15.8%，其中纯电动和混动销量分别为 3.91 万辆、4.16 万辆，增速分别为-5.9%、-23.3%，纯电动销量好于混动。整体来看，新能源乘用车销量仍对弱于传统燃油车销量增速，传统燃油车销量同比下滑 8%。我们认为 2020 年新能源乘用车在供给端的刺激下，有望触底反弹，对行业销量拖累效应将逐渐消退。

表2：2020 年 4 月新能源汽车对终端销量影响(万辆)

	一线	二线	三线	四线	五线	合计
2019.4	14.50	66.79	31.07	21.32	11.68	145.36
2020.4	12.84	60.67	28.34	19.37	11.73	132.94
YOY	-11.46%	-9.17%	-8.79%	-9.14%	0.40%	-8.54%
2019.4 新能源	2.89	4.67	1.18	0.59	0.25	9.58
2020.4 新能源	2.47	3.46	1.18	0.65	0.31	8.07
YOY	-14.51%	-25.92%	0.15%	9.74%	24.74%	-15.76%
19.4 剔除新能源	11.61	62.11	29.89	20.73	11.43	135.78
20.4 剔除新能源	10.37	57.20	27.16	18.72	11.42	124.87
YOY	-10.71%	-7.91%	-9.14%	-9.68%	-0.12%	-8.03%

资料来源：终端上险数据，申港证券研究所

图19：2020.4 月纯电动和混动乘用车销量(辆)



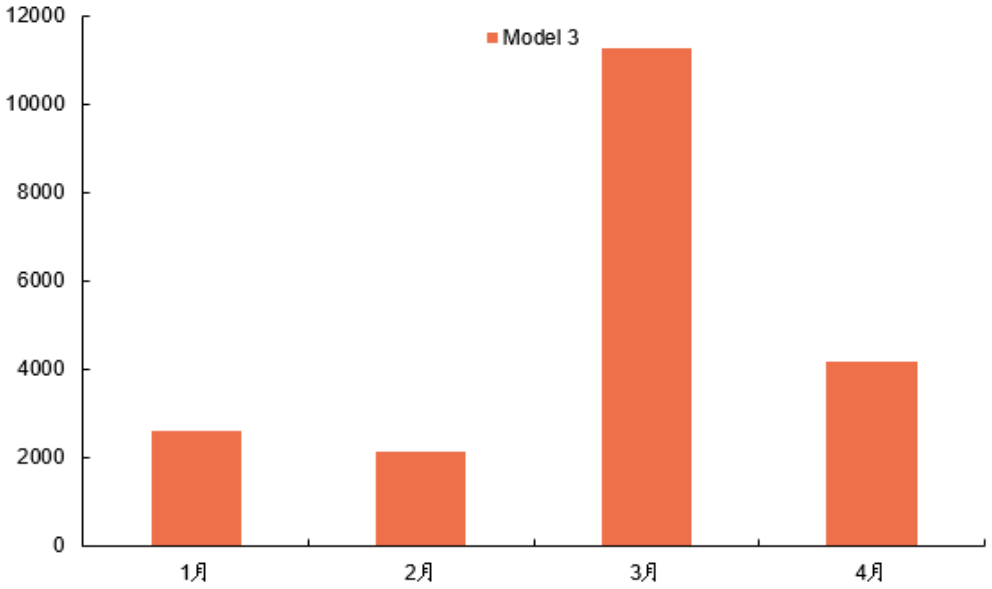
资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

国产 Model 3 终端零售 4154 万辆，环比下滑 63.2%。国产 Model 3 上市后，3 月销量达到 11278 辆，4 月销量 4154 辆，我们认为环比下滑的原因主要有两点：

- 4 月初长续航 Model 3 开始预售，由于价格较标准续航高 4 万元，但续航和配置提高很多，因此部分标准续航订单转为长续航；
- 由于 4 月出台新的补贴政策后，规定 30 万元以上的新能源汽车在 7 月 22 日以后不再享受补贴，导致消费者对特斯拉在 7 月 22 日以后降价预期较高，部分消费者选择取消订单或者延期交付，对 4 月销量造成一定的负面影响。

在 4 月销量环比下滑的情况下，4 月底特斯拉将标准续航 Model 3 的价格调整到 30 万以内，近期又宣布在 7 月 22 日以后长续航 Model 3 价格维持 34.4 万元不变，以此来促进标准续航和长续航 Model 3 销量。但我们认为在价格上，特斯拉和消费者存在博弈，部分消费者或选择观望，等待 7 月 22 日以后根据长续航 Model 3 是否降价来决定购买与否。但在现在价格的体系下，预计销量环比改善，长续航和标准续航月销量合计有望恢复到 1 万辆以上。

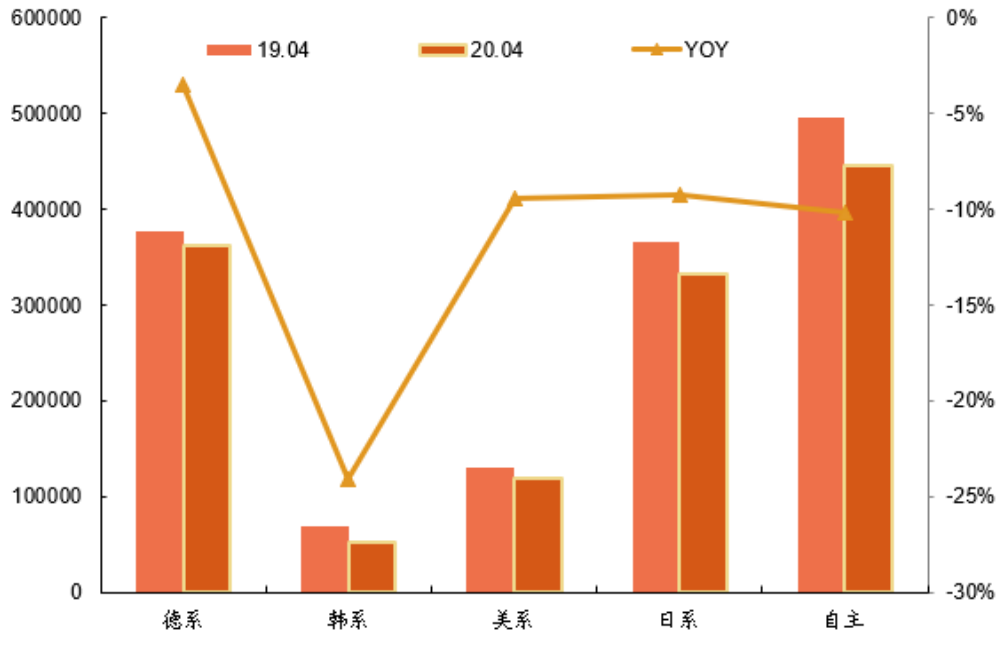
图20：1-4 月特斯拉国产 Model 3 销量(辆)



资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

20 年 4 月行业整体下行的情况下，德系、日系乘用车销量增速分别为-3.54%、-9.22%，韩系、美系和自主品牌销量增速分别为-24.08%、-9.42%、-10.15%，可以看出德系销量好于行业平均，我们认为主要是由于一汽大众、宝马、奔驰和奥迪等销量正增长的带动。

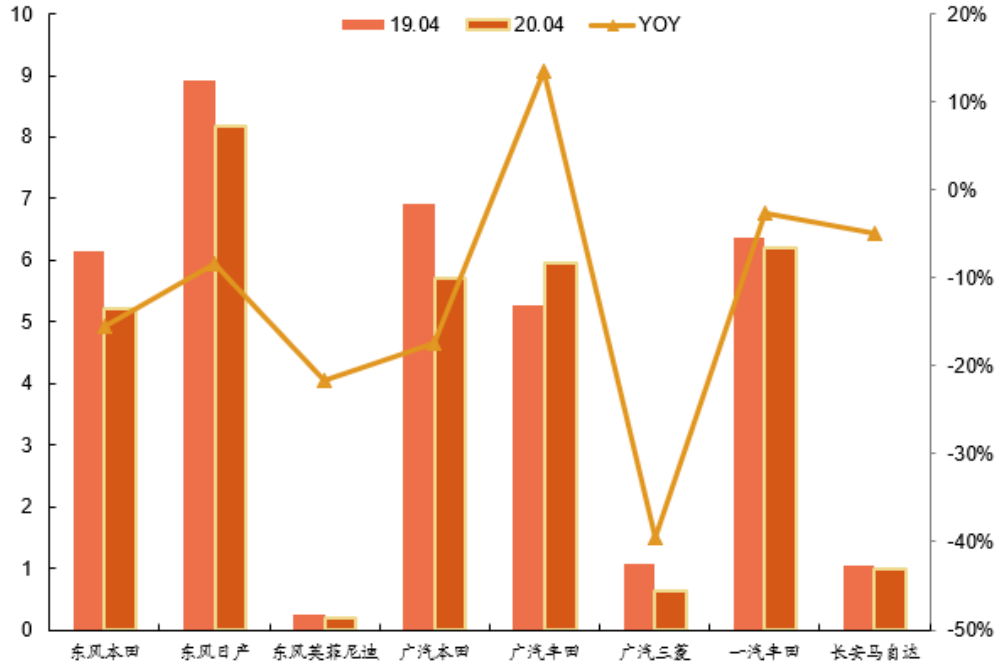
图21：2020 年 4 月各系狭义乘用车上险数及增速(辆)



资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

日系：日系主流品牌 4 月终端销量合计为 33.22 万辆，同比下滑 8.4%，其中广汽丰田销量同比增长 13.4%、一汽丰田、长安马自达、东风日产销量增速分别为-2.7%、-4.9%、-8.4%，其他品牌销量增速均低于-10%。

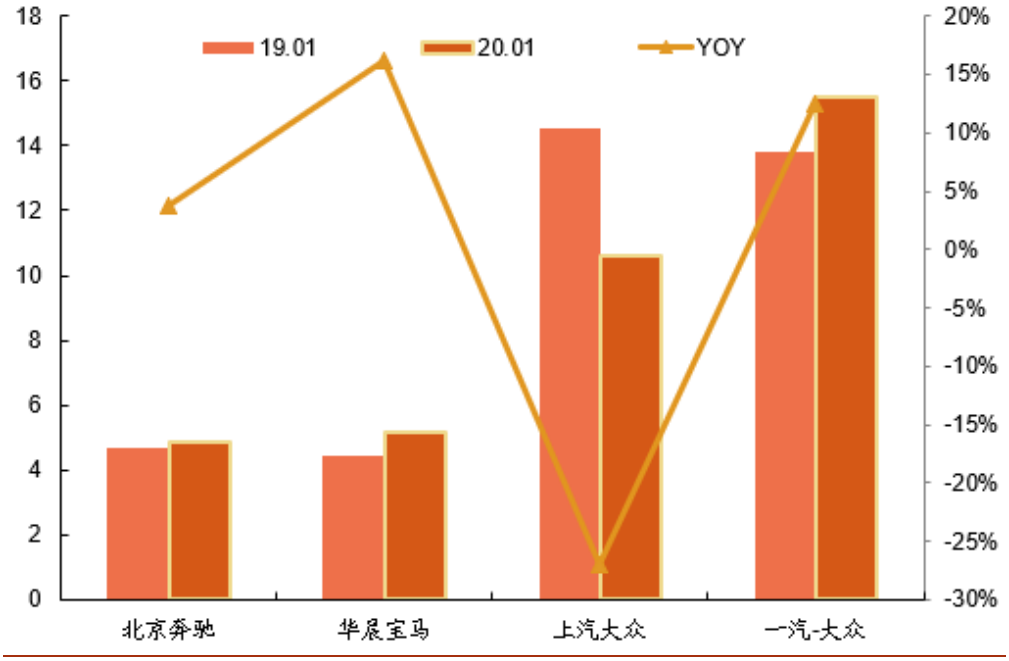
图22：4 月日系主流品牌销量及增速(万辆)



资料来源：终端上险数据，申港证券研究所

德系：4 月德系终端销量 36.3 万辆，同比下滑 3.54%。其中一汽大众终端销量 15.5 万辆，同比增长 12.43%。其中大众品牌 8.8 万辆、同比下滑 10.1%；奥迪品牌 5.4 万辆，同比增长 35.1%，捷达品牌贡献 1.28 万销量；上汽大众 10.6 万辆，同比下滑 27.1%，其中大众品牌下滑 24.2%，斯柯达品牌下滑 42.5%；北京奔驰 4.85 万辆，同比增长 3.74%；华晨宝马 5.15 万辆，同比下滑 16.15%。

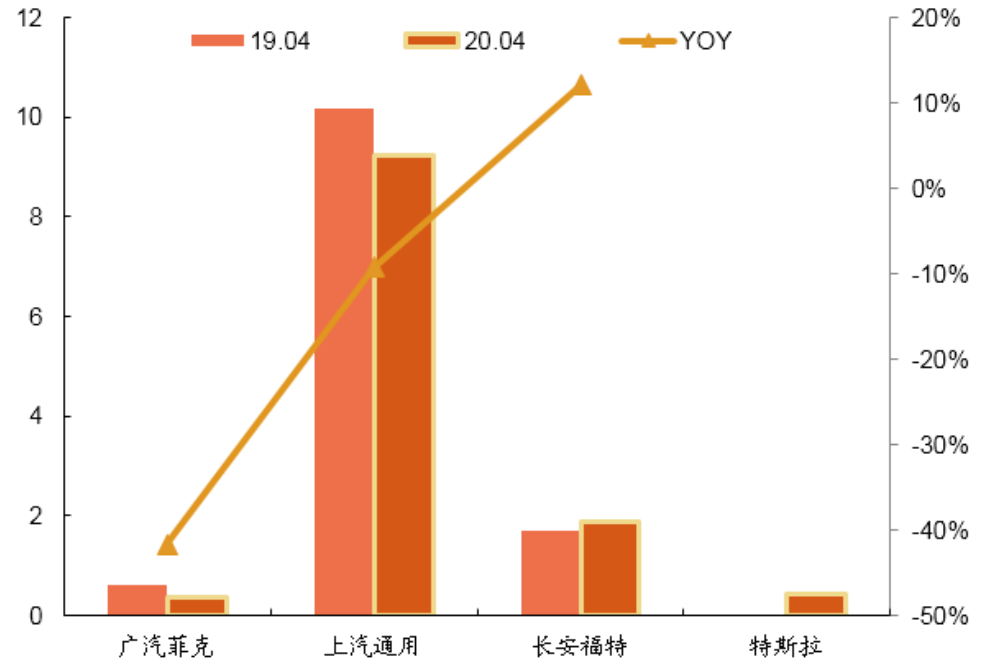
图23：4 月德系主流品牌销量及增速(万辆)



资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

美系：4 月美系终端零售 11.88 万辆，同比下滑 9.42%，较前期改善明显，主要是由于部分企业销量的提高。分企业来看，上汽通用 9.2 万辆，同比下滑 9.29%，我们认为上汽通用前期销量下滑受三缸机影响较大，20 年上汽通用会将三缸机切换为四缸机，预计销量将逐渐改善。长安福特终端零售 1.89 万辆，同比上升 12.%，我们认为长安福特销量在新车型的带动下触底反弹；广菲克销量仅 0.36 万辆，较去年同期大幅下滑 41.6%。4 月份国产特斯拉 Model 3 销量 0.4 万辆，目前国产 Model 3 产量已经超过 3000/周，预计爬坡结束后，销量有望达到 1.2 万辆/月。考虑到 Model 3 未来降价空间较大，其销量仍有提升的可能。

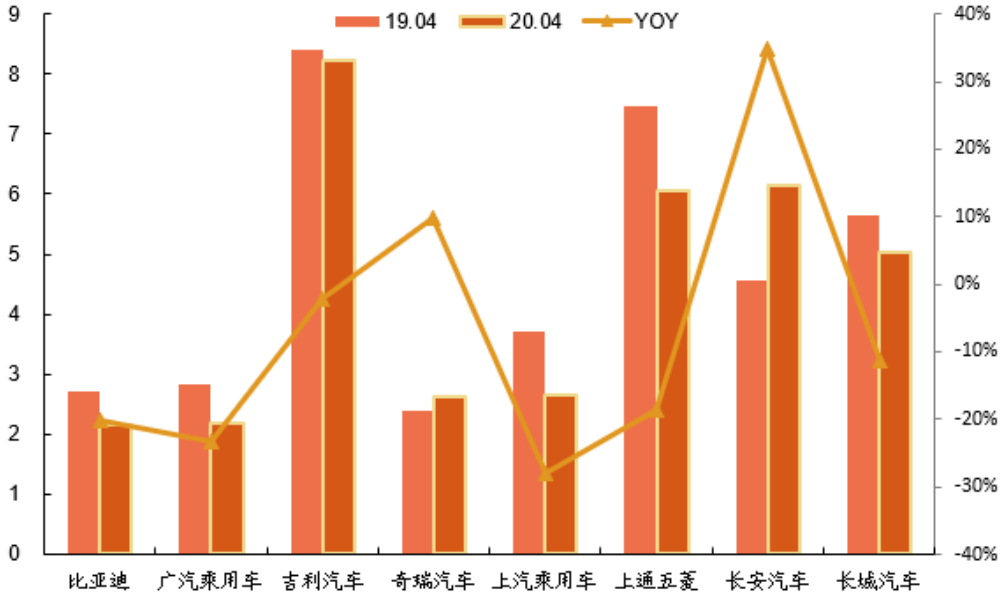
图24：4 月美系主流品牌销量及增速(万辆)



资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

自主品牌：4 月自主品牌乘用车零售销量 44.47 万辆，同比下滑 10.15%，销量仍然低于行业平均，但是已经接近行业平均水平。我们预计和三四五线城市需求复苏有关。自主品牌中，长安汽车、奇瑞汽车销量分别同比增长 34.8%、9.9%。长安汽车销量大增主要是由于上市爆款车型销量的带动；其他各企业销量均下滑，吉利汽车、上汽乘用车、广汽乘用车和长城汽车销量增速分别为-2.1%、-28%、-23.3%和-11.3%；自主新能源汽车企业比亚迪销量同比下滑 20.2%。

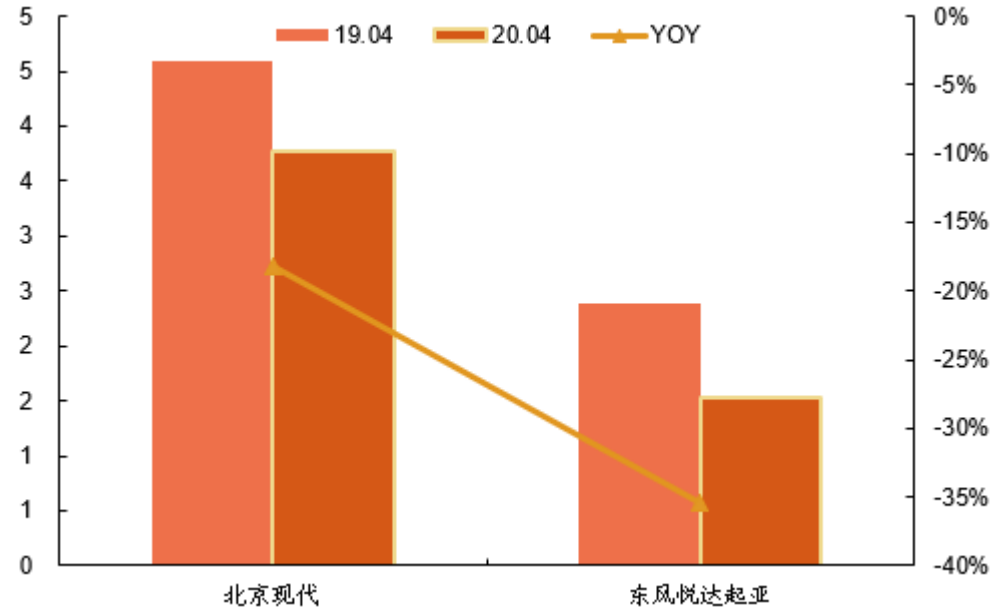
图25：4 月主流自主品牌销量及增速(万辆)



资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

韩系：4 月韩系零售销量 5.3 万辆，同比下滑 24.1%，其中北京现代销量 3.8 万辆，同比下滑 18.18%；东风起亚销量 1.5 万辆，同比下滑 35.47%。

图26：4 月韩系主流品牌销量及增速(万辆)

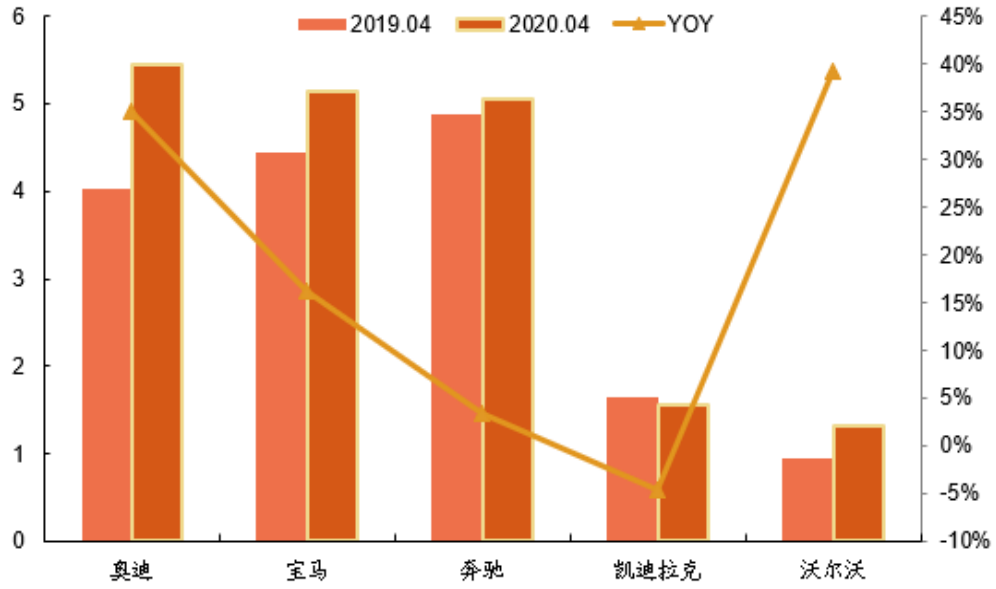


资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

豪华品牌销量同比增长 16.3%。4 月豪华品牌零售销量 18.5 万辆，同比增长 16.3%，其中奥迪、宝马、奔驰和沃尔沃销量增速分别为：35.1%、16.1%、3.4%、39.3%，而凯迪拉克销量同比下滑 4.6%。豪华品牌销量大增的背后，我们认为主要有两方面原因：

- 消费升级，尤其是以一线城市等消费者换购，前期购买合资品牌的消费者换购时会重点考虑豪华品牌；
- 豪华品牌降价。随着豪华品牌乘用车国产后，价格下探，奥迪、宝马和奔驰目前终端零售价格优惠 4-8 万元不等，部分车型价格已经下降到 25-30 万元。

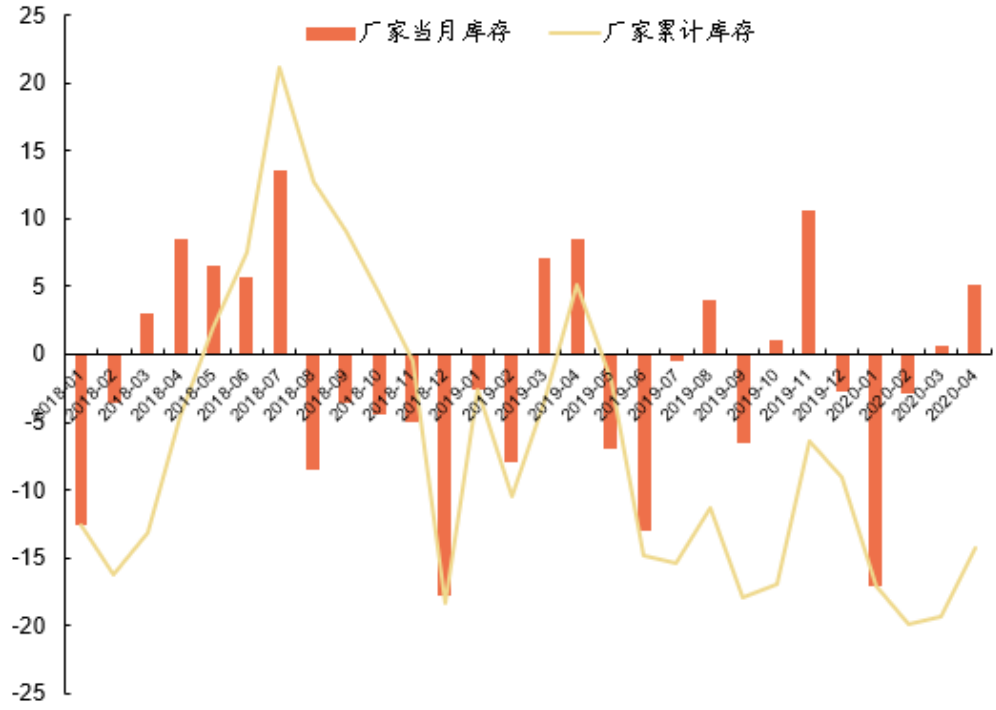
图27：豪华品牌销量及增速(万辆)



资料来源：终端销量数据，申港证券研究所

厂家库存：4 月乘用车产量 158.7 万辆，同比下滑 4.4%；批发销量 153.6 万辆，同比下滑 2.5%。当月整车厂库存增加 5 万辆左右，1-4 月厂家累计库存-14.2 万辆，可以看出 4 月厂家进入加库存阶段。

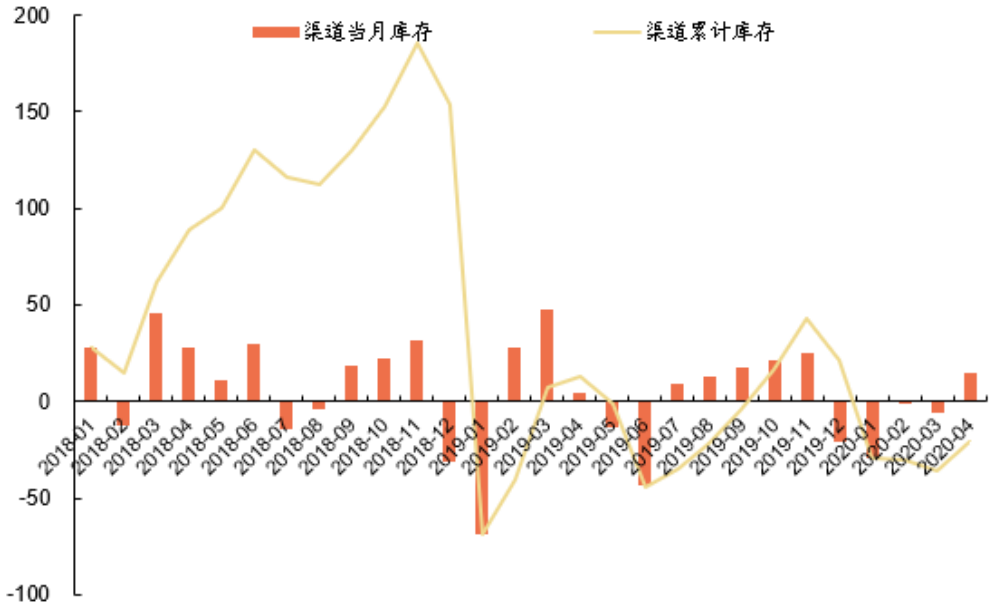
图28：2018-2020.4 厂家库存情况(万辆)



资料来源：乘联会，终端上险数据，申港证券研究所

渠道库存：4 月乘用车经销商库存增加约 15 万辆，主要是由于受疫情影响，Q1 渠道库存一直处于下降趋势，1-3 月份渠道库存累计下降 36.1 万辆，4 月随着销量的恢复，库存有所提高，1-4 月累计库存-21 万辆，仍处于较低的水平。

图29：2018-2020.4 月经销商库存情况(万辆)



资料来源：乘联会，终端零售数据，申港证券研究所

6. 行业新闻

6.1 传统汽车

弥补缺失产量 马自达日本工厂全面复产

近日，据外媒报道，马自达汽车位于日本本土的所有工厂将全面恢复生产，预计将于 7 月底恢复白班、夜班双班模式工作制。与此同时，马自达工厂将进一步提升产量，以弥补上半年因疫情所损失的产能。

马自达将在 7 月 27 日重启最后一个未复工的日本工厂；墨西哥工厂将恢复周一至周四生产机制；东南亚地区的泰国工厂复产状况仍在规划中。

销量增长超五成 宾利在华业绩逐渐复苏

新冠肺炎疫情令众多车企的日子变得艰难起来，而宾利汽车在中国市场似乎已经逃离了这一困境。2020 年 1-5 月，宾利为中国客户交付的车辆总数同比增长超过 50%，在华市场份额增幅近 10%。

与中国逐渐复苏的业绩状况不同，宾利在海外市场的日子并不好过，据最新消息，宾利决定在英国裁员 1000 人，约占其员工总数的四分之一。2019 年，宾利艰难地完成了扭亏为盈计划，但进入 2020 年后，新冠肺炎疫情导致新车需求大幅下降，公司盈利似乎又成为很难完成的任务。

6.2 新能源汽车

率先运抵欧洲 极星 Polestar 2 开启交付

6 月 26 日，Polestar 极星方面宣布，首批 Polestar 2（极星 2）已经运抵比利时泽布吕赫港。这批产品将在未来几周内，交付到瑞典、挪威地区的用户手上。与此同时，后续供应欧洲的 Polestar 2 也已从上海启航，将陆续供应比利时、德国、荷兰、英国、瑞士等欧洲主要电动汽车市场。这意味着，极星正式开启了 Polestar 2 的全球交付。

Polestar 2 是 Polestar 极星的首款纯电动车型，极星品牌全球 CEO 托马斯·英格拉特（Thomas Ingenlath）表示：“欧洲是极星品牌重要的市场之一。首批 Polestar 2 的顺利到港，表明极星又向全球交付迈出了坚实的一步。”

大众/宾利齐发声 电动化转型迫在眉睫

大众汽车集团日前发声，表示在新冠肺炎疫情爆发后，政府的激励措施和车企的投资决策将加快汽车电动化转型的进程。

添越 PHEV 的面世标志着宾利汽车迈向电动化的第一步，宾利计划到 2023 年为旗下所有车系均推出混合动力版本车型，并预计于 2025 年前推出纯电动版车型。大众计划到 2024 年向旗下 12 个汽车品牌投入 330 亿欧元(约合人民币 2639 亿元)，从而将自身打造成全球最大的电动车制造商，到 2025 年，大众计划生产 150 万辆电动车。

6.3 智能网联

牵手 Waymo 沃尔沃加速 L4 级自动驾驶量产

近日，沃尔沃与自动驾驶技术公司 Waymo 宣布，Waymo 成为沃尔沃的“L4 级自动驾驶全球独家合作伙伴”，沃尔沃将利用 Waymo 的自动驾驶技术打造自动驾驶电动出租车。沃尔沃还会将 Waymo 自动驾驶技术用于沃尔沃的两个子品牌 Polestar 极星和领克。

双方认为，完全自动驾驶技术潜力得到充分释放后，可以将道路安全提升到前所未有的水平，并彻底改变人类工作、生活和出行方式。此次战略合作的首要目标是将 Waymo Driver 技术搭载到一个出行专属的全新纯电车平台上，从而创造包括网约车服务在内的应用场景和商业模式。

带车载微信 腾讯车联 TAI3.0 首搭哈弗 F7

我们的汽车会越来越智能，并且与用户进行深度交互。6 月 24 日，“2020 腾讯智慧出行新品发布会”在线上举行，全新升级的 TAI3.0 生态车联网正式亮相，并且在

新款哈弗 F7 上进行了真实驾车场景的功能展示。

TAI3.0 包含“腾讯随行”和“腾讯爱趣听”两个车载 App，以及一个生态开放平台——腾讯小场景。同时，TAI3.0 可自适应不同的车载系统和硬件平台，显著提升汽车智能化开发适配效率。

6.4 新车信息速递

表3：一周新车

车型	售价区间(万元)
名爵 ZS	10.78
MINI COUNTRYMAN	22

资料来源：各公司官网，申港证券研究所

图30：名爵 ZS



资料来源：名爵官网，申港证券研究所

图31：MINI COUNTRYMAN



资料来源：MINI COUNTRYMAN 官网，申港证券研究所

7. 风险提示

汽车销量不及预期；

海外疫情控制力度不及预期；

原材料价格大幅上升；

研究助理简介

王敬，西北工业大学硕士，曾就职于上汽大众，东兴证券。

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