5 月乘用车销量转正 建议增配零部件板块

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

上周汽车板块上升 5.99%，沪深 300 指数上升 3.47%，汽车行业领先沪深 300 指数 2.52 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 2 位，总体表现位于上游。

子板块中，乘用车(5.06%)，货车(7.87%)，客车(-1.56%)，零部件(6.71%)。

行业热点：

5 月车市销量：每天卖出 4.9 万辆

5 月乘用车市场日均零售销量达到 4.9 万辆，同比增长 0%，呈“以‘五一假期’为中心零售较强，5 月下旬逐步降温”的态势。

地摊经济带动 五菱港股单日涨幅超 100%

6 月 3 日，五菱汽车港股涨幅便从 30%扩大至 100%，暴涨背后源于“地摊经济”的兴起。

每周一谈：5 月乘用车销量转正 建议增配零部件板块

5 月汽车销量预计 213.6 万辆，同比增长 11.7%。中汽协公布重点企业销量快报，预计 5 月汽车销量 213.6 万辆，同比增长 11.7%，环比增长 3.2%。1-5 月份汽车累计销量预计 789.6 万辆，同比下滑 23.1%。疫情对汽车行业的影响已经消退，4-5 月销量连续两个月实现同比正增长，其中作为生产资料的重卡 4-5 月销量增速分别为 43%、62%，远超市场预期；而乘用车 2-3 月份销量大幅下滑之后，4 月零售销量增速-8.5%，批发增速-3.6%，体现出较强的复苏趋势。

5 月乘用车销量有望转正，部分重点企业同比大增。在 4 月份零售数据点评报告中，我们认为虽然 Q1 乘用车销量大幅下滑，但行业复苏逻辑并未改变，预计 5-6 月销量降幅收窄，Q3 销量将实现同比正增长。根据乘联会公布的周度数据，5 月批发和零售销量均有望正增长，部分重点企业销量同比大增，其中一汽大众同比增长 22%，吉利汽车同比增长 20%，上汽集团和广汽集团销量增速分别收窄至-1.6%、-3.6%，比亚迪销量同比下滑 6.2%。

19 年 6 月乘用车销量基数较高，预计 20 年 6 月销量同比下滑 5%左右。5 月乘用车终端零售销量预计将与去年持平，由于 19 年 6 月国五促销期间，乘用车销量基数较高，我们认为 6 月销量将同比下滑，但市场对 6 月销量较差预期充分，因此，即使 6 月销量负增长，对板块影响可忽略，我们预计 6 月零售销量同比下滑 5%左右。

Q3 销量转正预期逐渐被市场认知，板块关注度提高。在此前的报告中我们分析了 16-19 年 Q3 零售销量，发现 19 年 Q3 销量基数较低，月均值为 16-18 年月均值的 80%；19Q4 为 18Q4 销量 90%的水平。我们判断 20Q3 销量将同比转正，且有望实现较高的增长，Q4 零售也有望实现正增长。目前对于三季度销量转正的预期逐渐被市场接受，近期路演过程中发现乘用车和零部件板块关注度逐渐提高。

投资策略：6 月将是配置乘用车和零部件板块的窗口，建议重点增配零部件板块。基于对乘用车行业周期复苏的研究和销量预期，我们认为 Q3 销量将转正，低迷了两年的乘用车和零部件板块业绩和估值将得到修复，因此我们认为 6 月为配置乘用车和零部件的窗口，建议增配乘用车和零部件板块。

乘用车板块重点推荐上汽集团、广汽集团和长安汽车；零部件板块重点推荐特斯拉产业链新泉股份、拓普集团、宁德时代(电新)；MEB 产业链的精锻科技、均胜电子、华域汽车、星宇股份；以及爱柯迪、岱美股份。

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 07 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	178
行业平均市盈率	35.57
市场平均市盈率	18.6

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：大众入股国轩和江淮 全面加速电动化进程》2020-06-01

2、《汽车行业周报：上海等地刺激政策落地 加速乘用车行业复苏》2020-05-24

3、《汽车行业专题报告：4 月零售回暖 行业进入配置阶段》2020-05-18

内容目录

1. 每周一谈：5 月乘用车销量转正 建议增配零部件板块 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： 2019-2020.5 汽车销量及增速(万辆) 4
图 2： 2020.5-6 月乘用车销量及增速预测(万辆) 5
图 3： 汽车行业指数 vs 沪深 300 指数 7
图 4： 各板块周涨跌幅对比 7
图 5： 汽车行业估值水平(PE-TTM) 8
图 6： 子板块周涨跌幅对比 8
图 7： 行业涨幅前十公司 9
图 8： 行业跌幅前十公司 10
图 9： 乘用车板块估值 PE-TTM 10
图 10： 整车板块估值 PE-TTM 10
图 11： 汽车零部件板块估值 PE-TTM 11
图 12： 乘用车 5 月份日均零售数量 11
图 13： 乘用车 5 月份日均批发数量 12
图 14： 2018-2020.4 月终端上险数及增速(万辆) 13
图 15： 2019-2020.4 月各线城市销量增速 14
图 16： 2020.4 月纯电动和混动乘用车销量(辆) 15
图 17： 1-4 月特斯拉国产 Model 3 销量(辆) 16
图 18： 2020 年 4 月各系狭义乘用车上险数及增速(辆) 16
图 19： 4 月日系主流品牌销量及增速(万辆) 17
图 20： 4 月德系主流品牌销量及增速(万辆) 18
图 21： 4 月美系主流品牌销量及增速(万辆) 18
图 22： 4 月主流自主品牌销量及增速(万辆) 19
图 23： 4 月韩系主流品牌销量及增速(万辆) 20
图 24： 豪华品牌销量及增速(万辆) 20
图 25： 2018-2020.4 厂家库存情况(万辆) 21

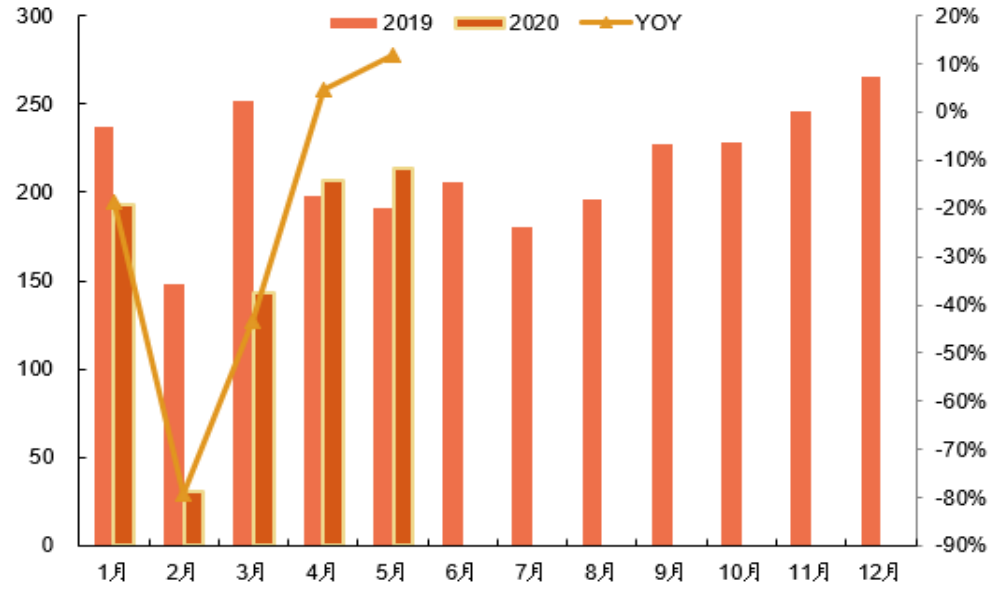
图 26： 2018-2020.4 月经销商库存情况(万辆)
图 27： 奔腾 T99 24
图 28： 野马 EC60 24
图 29： 凯迪拉克 XT6 25

表 1： 重点企业 5 月销量及增速 4
表 2： 本周推荐投资组合 6
表 3： 2020 年 4 月新能源汽车对终端销量影响(万辆) 14
表 4： 一周新车 24

1. 每周一谈：5 月乘用车销量转正 建议增配零部件板块

5 月汽车销量预计 213.6 万辆，同比增长 11.7%。中汽协公布其统计的重点企业销量快报，预计 5 月汽车销量 213.6 万辆，同比增长 11.7%，环比增长 3.2%。1-5 月份汽车累计销量预计 789.6 万辆，同比下滑 23.1%。疫情对汽车行业的影响已经消退，4-5 月销量连续两个月实现同比正增长，其中作为生产资料的重卡 4-5 月销量增速分别为 43%、62%，远超市场预期；而乘用车 2-3 月份销量大幅下滑之后，4 月零售销量增速-8.5%，批发增速-3.6%，体现出较强的复苏趋势。

图1：2019-2020.5 汽车销量及增速(万辆)



资料来源：中汽协，申港证券研究所

5 月乘用车销量有望转正，部分重点企业同比大增。在 4 月份零售数据点评报告中，我们认为虽然 Q1 乘用车销量大幅下滑，但行业复苏逻辑并未改变，预计 5-6 月销量降幅收窄，Q3 销量将实现同比正增长。根据乘联会公布的周度数据，5 月批发和零售销量均有望正增长，部分重点企业销量同比大增，其中一汽大众同比增长 22%，吉利汽车同比增长 20%，上汽集团和广汽集团销量增速分别收窄至-1.6%、-3.6%，比亚迪销量同比下滑 6.2%。

表1：重点企业 5 月销量及增速

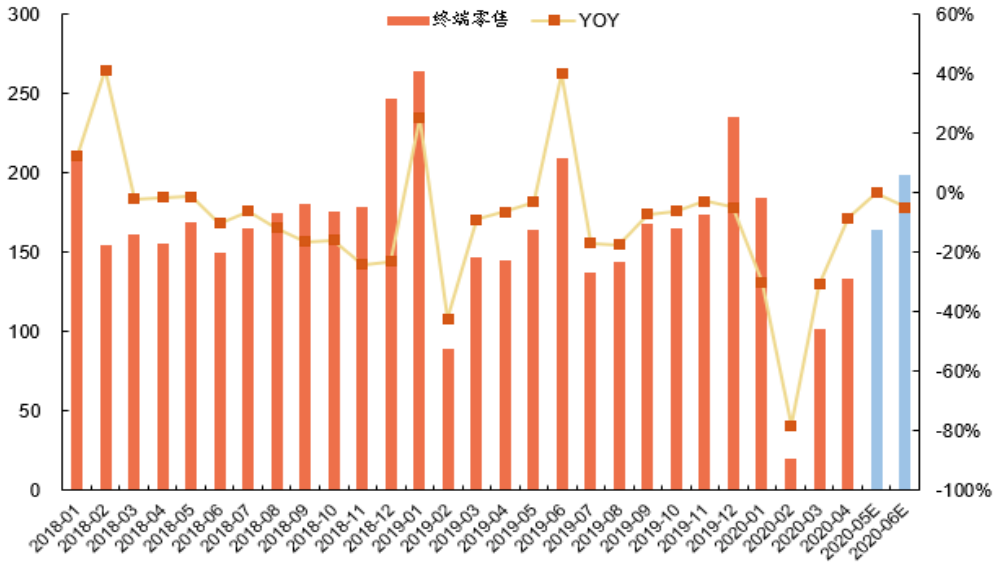
企业	20.5	YOY	20.1-5	YOY
上汽集团	47.31	-1.6%	156.97	-36.5%

企业	20.5	YOY	20.1-5	YOY
广汽集团	15.91	-3.6%	81.06	-3.2%
吉利汽车	10.88	20%	42.00	-25.4%
一汽大众	18.68	22%	77.53	7.9%
比亚迪	3.18	-6.2%	12.49	-34%

资料来源：公司公告，申港证券研究所

19 年 6 月乘用车销量基数较高，预计 20 年 6 月销量同比下滑 5%左右。5 月乘用车终端零售销量预计将与去年持平，由于 19 年 6 月国五促销期间，乘用车销量基数较高，我们认为 6 月销量将同比下滑，但市场对 6 月销量较差预期充分，因此，即使 6 月销量负增长，对板块影响可忽略，我们预计 6 月零售销量同比下滑 5%左右。

图2：2020.5-6 月乘用车销量及增速预测(万辆)



资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

Q3 销量转正预期逐渐被市场认知，板块关注度提高。在此前的报告中我们分析了 16-19 年 Q3 零售销量，发现 19 年 Q3 销量基数较低，月均值为 16-18 年月均值的 80%；19Q4 为 18Q4 销量 90%的水平。我们判断 20Q3 销量将同比转正，且有望实现较高的增长，Q4 零售也有望实现正增长。目前对于三季度销量转正的预期逐渐被市场接受，近期路演过程中发现乘用车和零部件板块关注度逐渐提高。

6 月将是配置乘用车和零部件板块的窗口，建议重点增配零部件板块。基于对乘用车行业周期复苏的研究和销量预期，我们认为 Q3 销量将转正，低迷了两年的乘用

车和零部件板块业绩和估值将得到修复，因此我们认为 6 的窗口，建议增配乘用车和零部件板块。

- 乘用车板块：重点推荐低估值的上汽集团，日系高增长的广汽集团，自主销量不断超预期、合资底部反弹的长安汽车；
- 零部件板块：重点推荐特斯拉板块的新泉股份、拓普集团、宁德时代(电新)；MEB 产业链的精锻科技、均胜电子、华域汽车、星宇股份；以及前期受海外疫情影响股价位于底部的爱柯迪、岱美股份。

2. 上周行业热点

5 月车市销量：每天卖出 4.9 万辆

虽然由于疫情的“余威”，今年“五一假期”之间仍有不少人继续蜗居在家，但这个假期对车市的促进效果却颇为明显。根据乘联会公布的数据，5 月乘用车市场日均零售销量达到 4.9 万辆，同比增长 0%（上述数据为乘联会部分主要厂商的周度数据，其中部分数据为暂估数）。

从厂商批发销量上看，5 月主力厂家日均销量 5 万辆，同比、环比数据均增长 9%。其中五月第三周（5 月 18 日-5 月 24 日）各大主机厂日均批发销量达到 4.9 万辆，同比增长高达 25%，已恢复至正常水平。

地摊经济火了 五菱港股单日涨幅超 100%

“地摊经济”备受中央肯定，使得一些原本作为“生产资料”的汽车产品也成了炙手可热的香饽饽。6 月 2 日，五菱荣光发布翼开启售货车，正式杀入“地摊经济”这片蓝海。从其产品特性来看，确实是精确制导“地摊经济”。

由于该产品的发布，五菱汽车港股成为“地摊经济概念股”，受到疯狂追捧。据相关数据显示，五菱汽车港股于 6 月 3 日午后开启暴涨模式，14 时 49 分时，其股价涨幅超过 30%，而在 14 时 51 分时，其股价涨幅即超过 100%，随后稍有回落。

3. 投资策略及重点推荐

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
星宇股份	15%
华域汽车	15%
新泉股份	20%

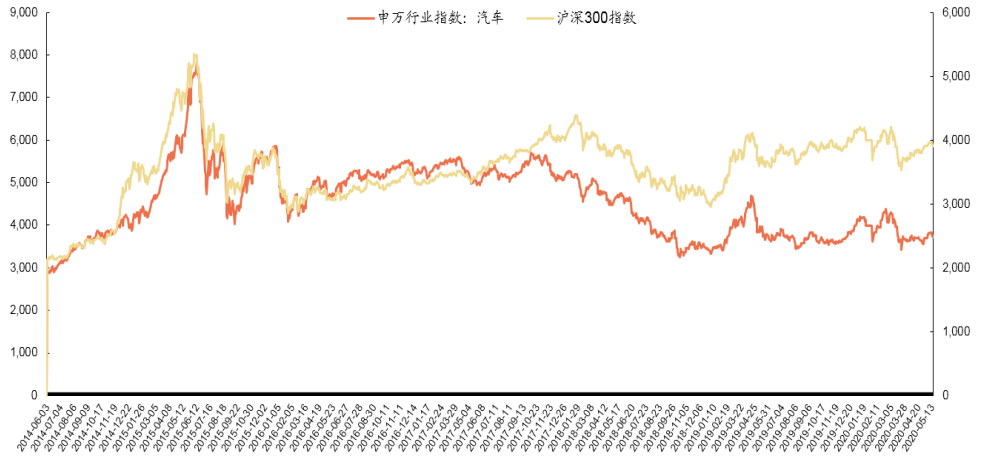
公司	权重
拓普集团	25%
爱柯迪	25%

资料来源：申港证券研究所

4. 行业回顾

截止 6 月 5 日收盘，汽车板块上升 5.99%，同期沪深 300 指数上升 3.47%，汽车行业相对沪深 300 指数领先 2.52 个百分点。

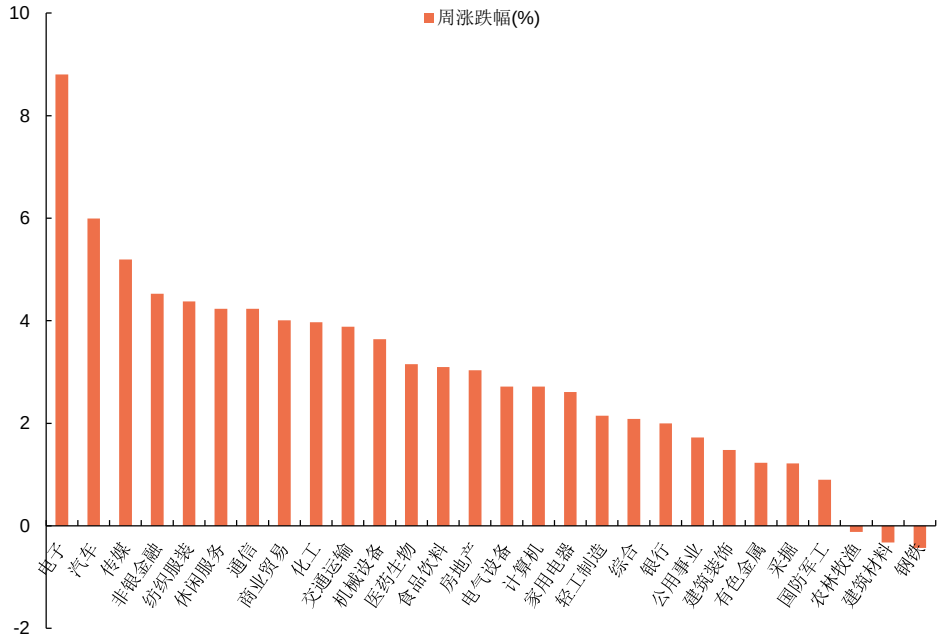
图3：汽车行业指数 vs 沪深 300 指数



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 2 位，与上周相比有所上升，总体表现位于上游。

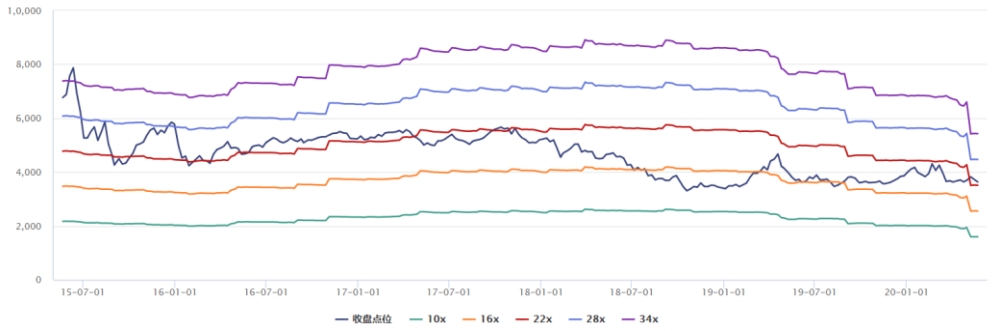
图4：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

从估值来看，截至 6 月 5 日，汽车行业 PE-TTM 为 27.41 倍，较上周有所下降。目前汽车板块估值主要是受到销量不及预期的影响。

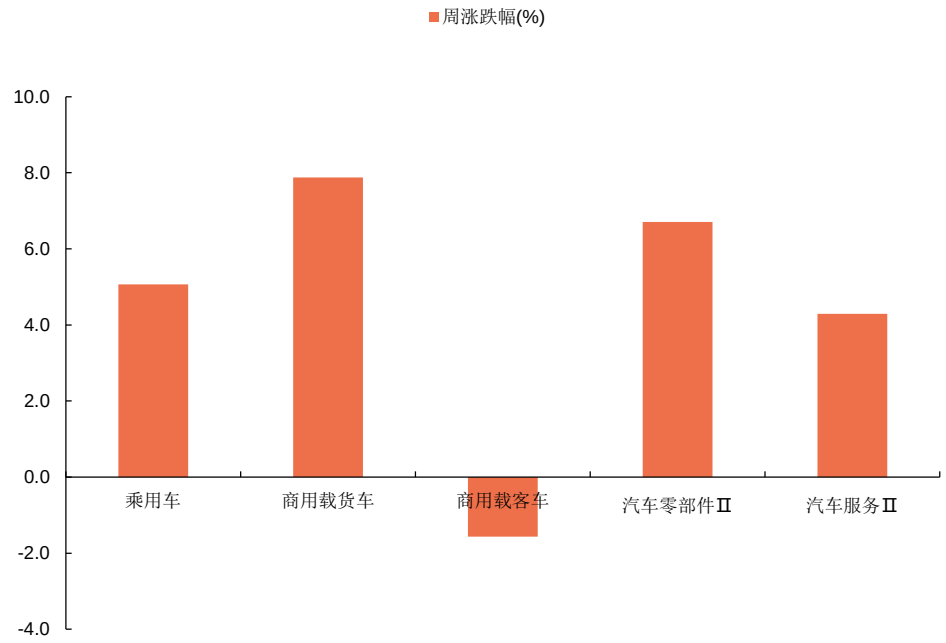
图5：汽车行业估值水平(PE-TTM)



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 5.06%、上升 7.87%、下降 1.56%、上升 6.71%和上升 4.29%。

图6：子板块周涨跌幅对比

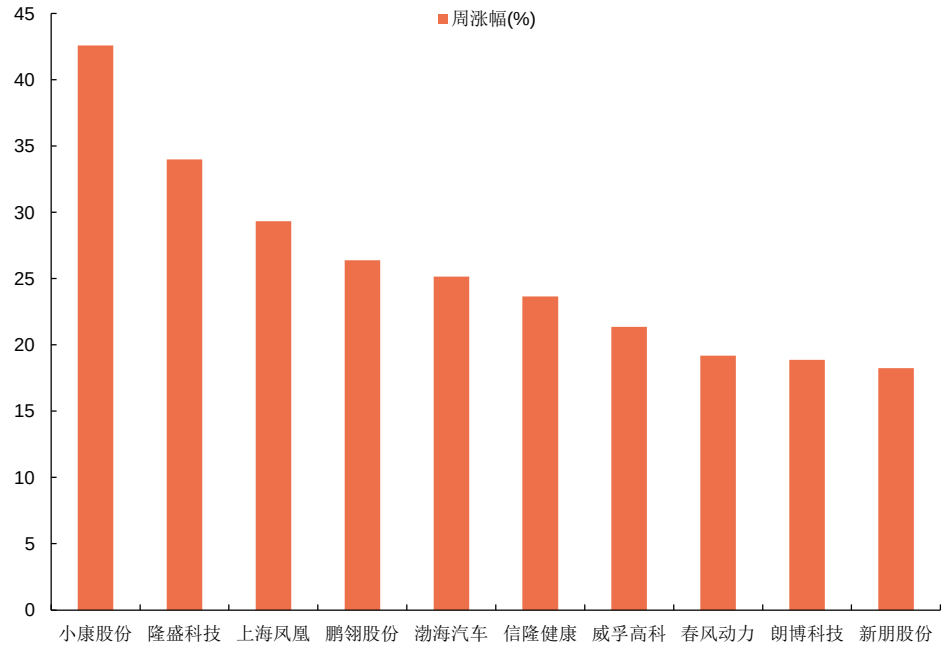


资料来源：Wind，申港证券研究所

本周汽车行业股价涨幅前五名分别为小康股份、隆盛科技、上海凤凰、鹏翎股份、渤海汽车。

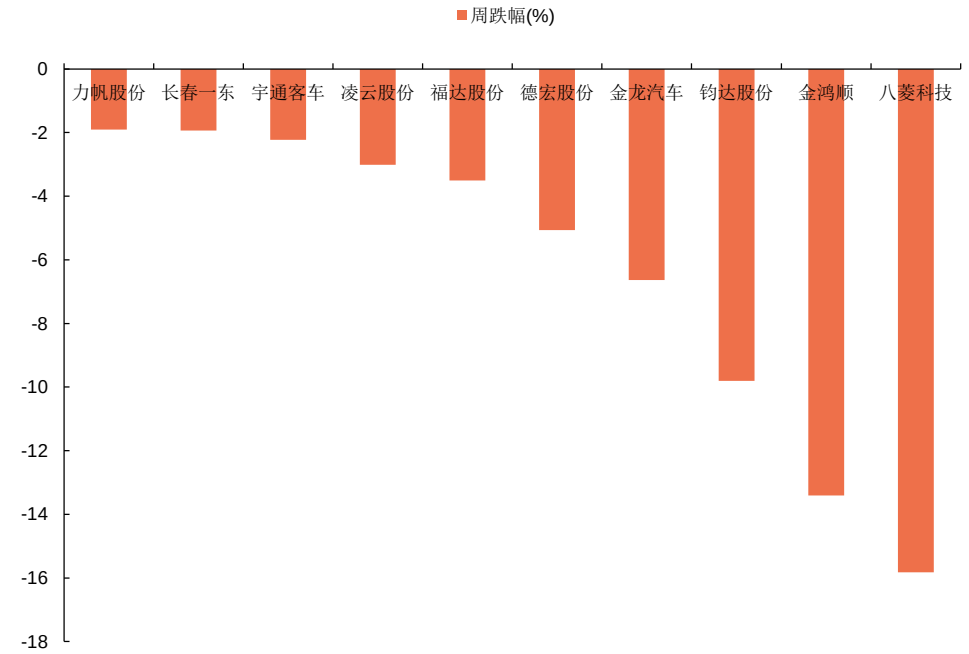
股价跌幅前五名分别为八菱科技、金鸿顺、钧达股份、金龙汽车、德宏股份。

图7：行业涨幅前十公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

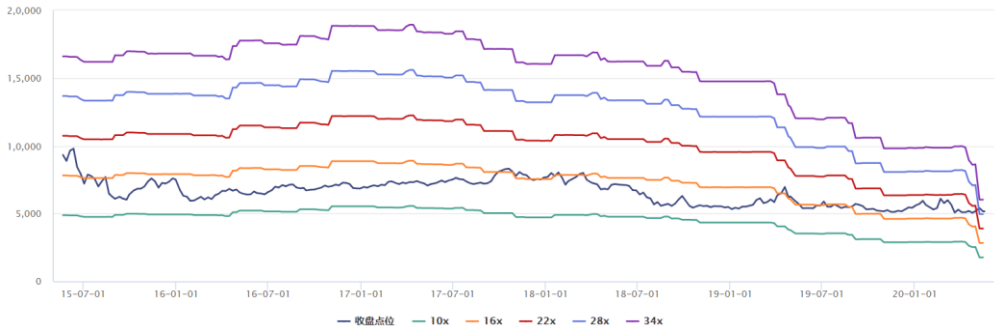
图8：行业跌幅前十公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

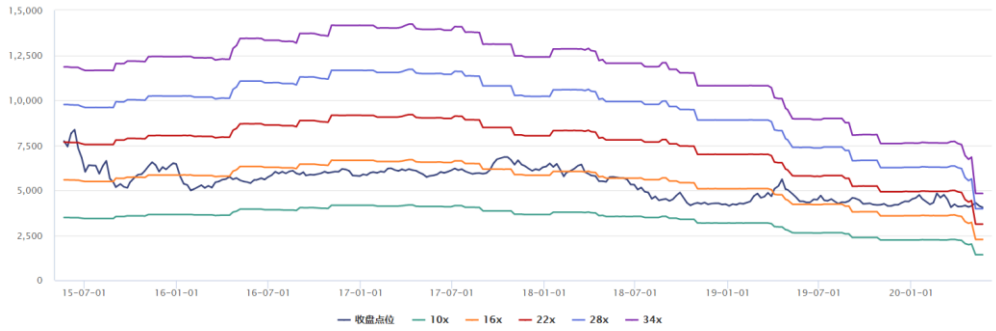
汽车子板块估值：乘用车、整车和零部件板块估值分别为 24.22、23.94、32.48 倍。本周乘用车、整车、零部件板块估值均有所下降。

图9：乘用车板块估值 PE-TTM



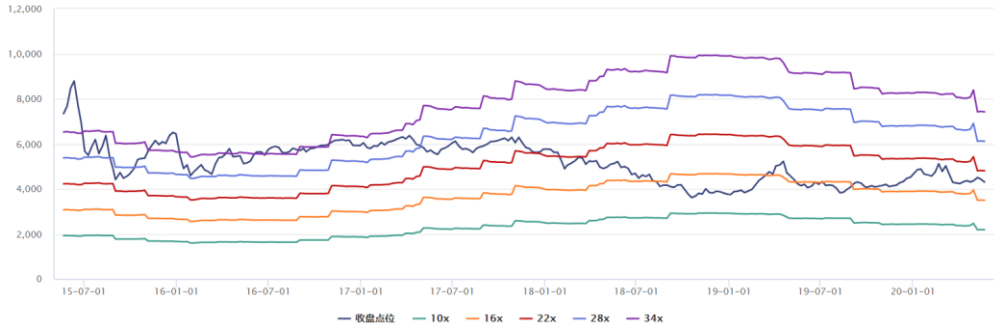
资料来源：Wind，申港证券研究所

图10：整车板块估值 PE-TTM



资料来源：Wind，申港证券研究所

图11：汽车零部件板块估值 PE-TTM



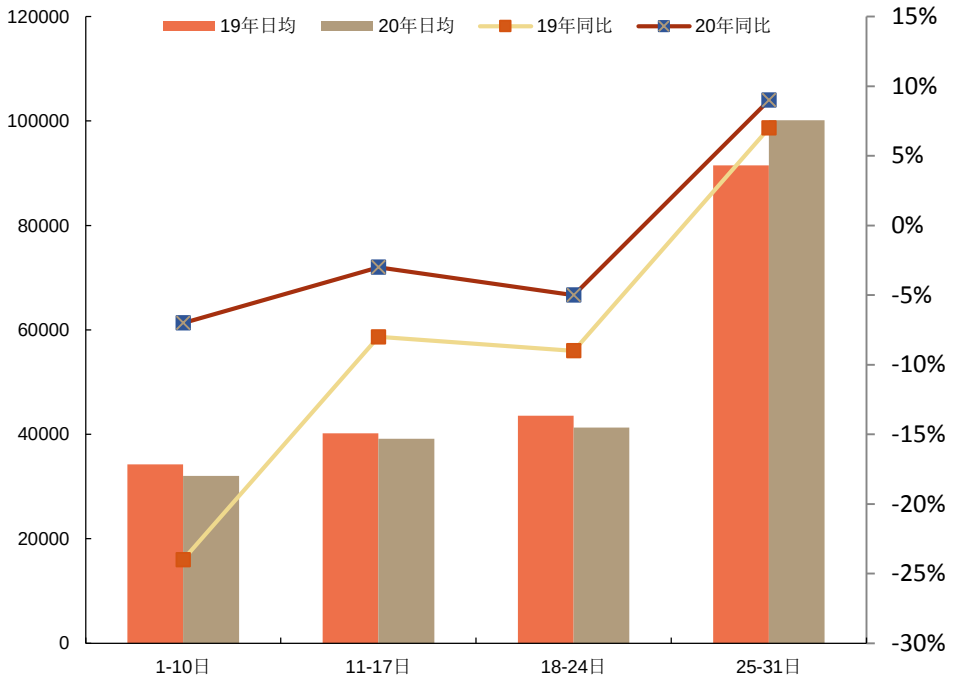
资料来源：Wind，申港证券研究所

5. 行业重点数据

5.1 乘联会周度数据

零售：5 月第一周（1-10 日）的日均零售 3.2 万辆，同比增速下降 7%。5 月第二周（11-17 日）的日均零售 3.9 万辆，同比增速下降 3%。5 月第三周（18-24 日）日均零售 4.1 万辆，同比增速下降 5%。5 月第四周（25-31 日）的日均零售 10 万辆，同比增速上升 9%。

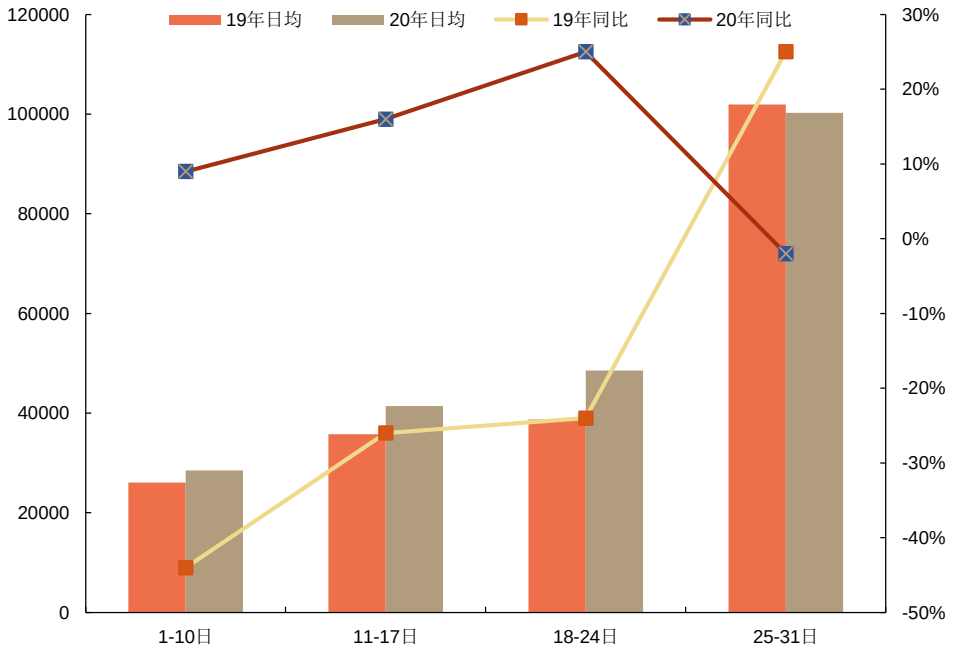
图12：乘用车 5 月份日均零售数量



资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：5 月第一周（1-10 日）日均厂家销量 2.8 万辆，同比增速增长 9%。5 月第二周（11-17 日）日均厂家销量 4.1 万辆，同比增速增长 16%。5 月第三周（18-24 日）日均厂家销量 4.9 万辆，同比增速增长 25%。5 月第四周（25-31 日）的日均厂家销量 10 万辆，同比增速下降 2%。

图13：乘用车 5 月份日均批发数量

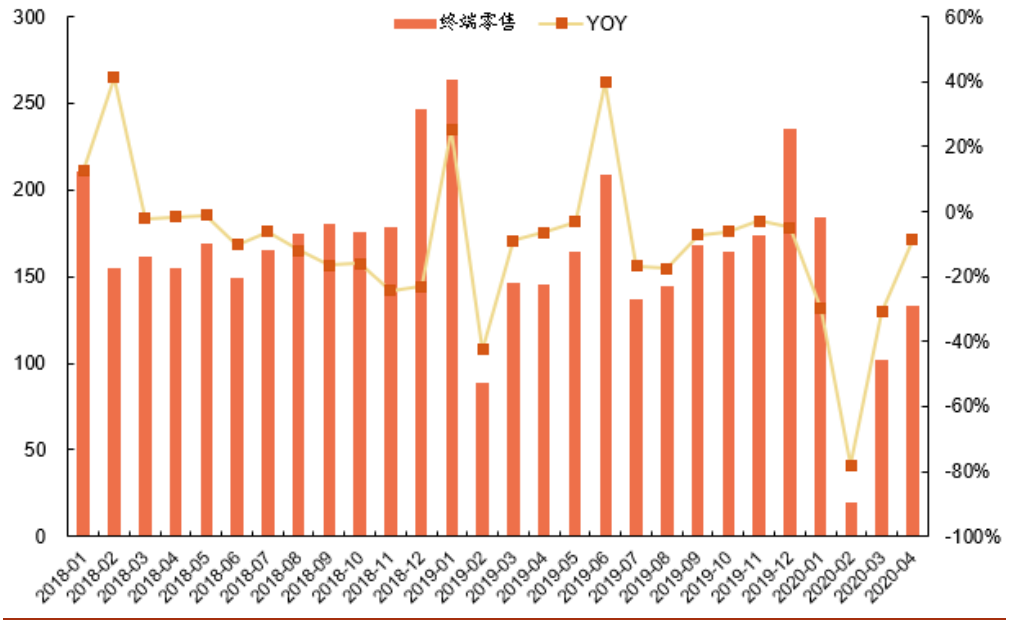


资料来源：乘联会，申港证券研究所

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。

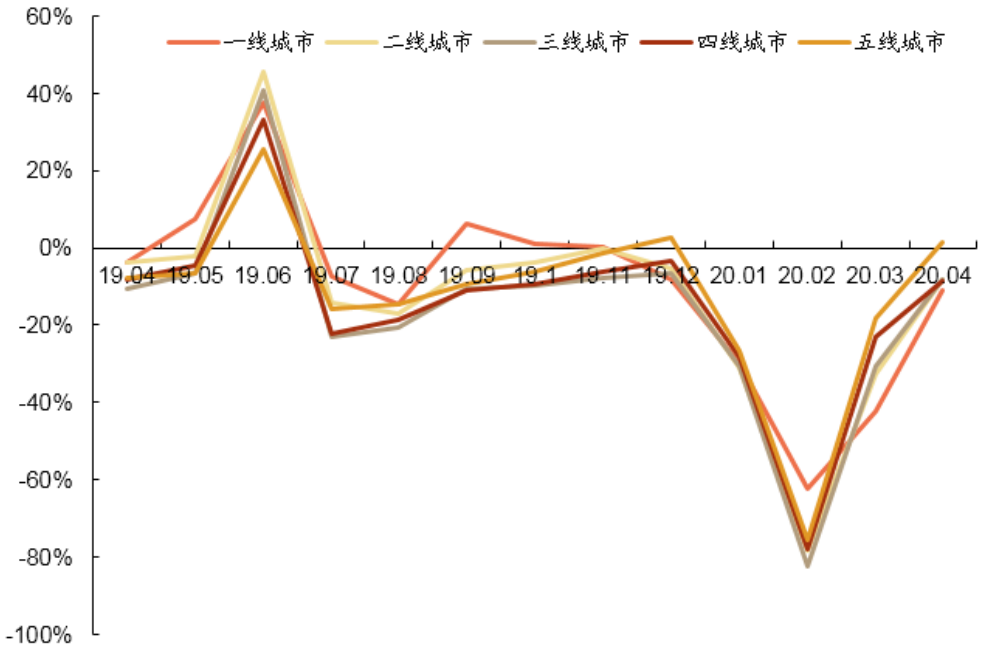
图14：2018-2020.4 月终端上险数及增速(万辆)



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15：2019-2020.4 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。

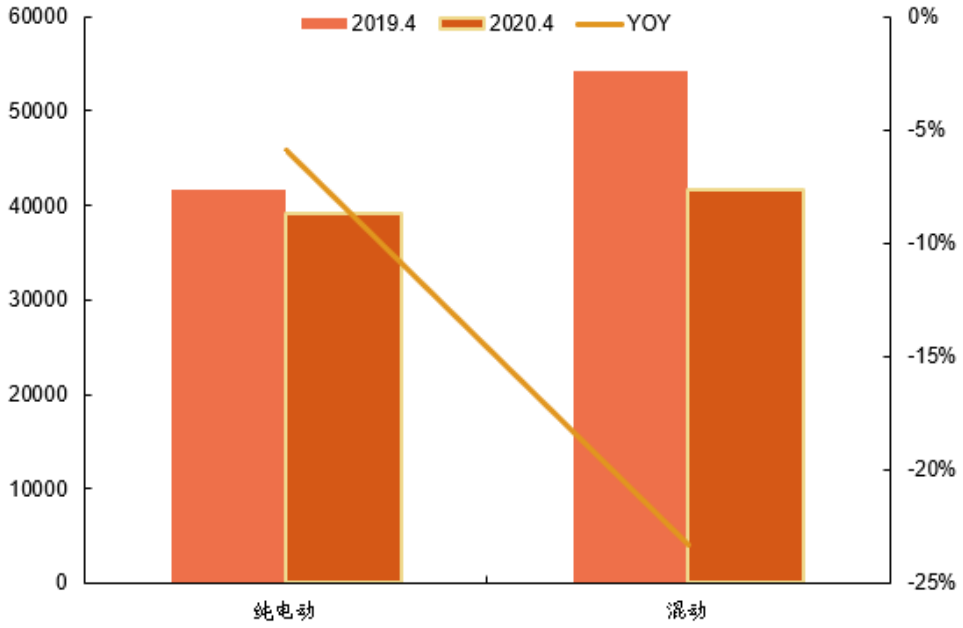
表3：2020 年 4 月新能源汽车对终端销量影响(万辆)

	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

	一线	二线	三线			
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16：2020.4 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

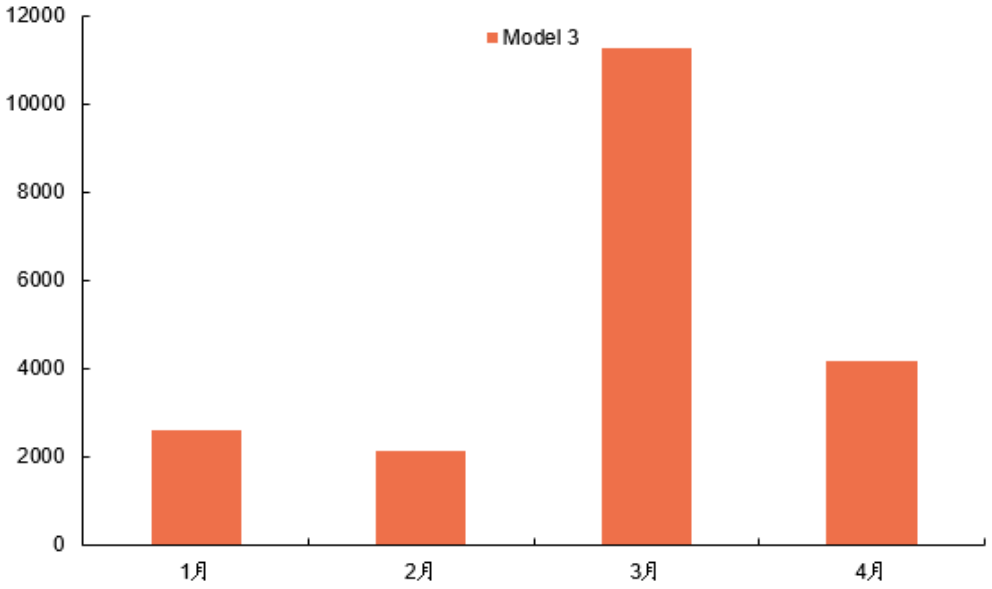
国产 Model 3 终端零售 4154 万辆，环比下滑 63.2%。国产 Model 3 上市后，3 月销量达到 11278 辆，4 月销量 4154 辆，我们认为环比下滑的原因主要有两点：

- 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。

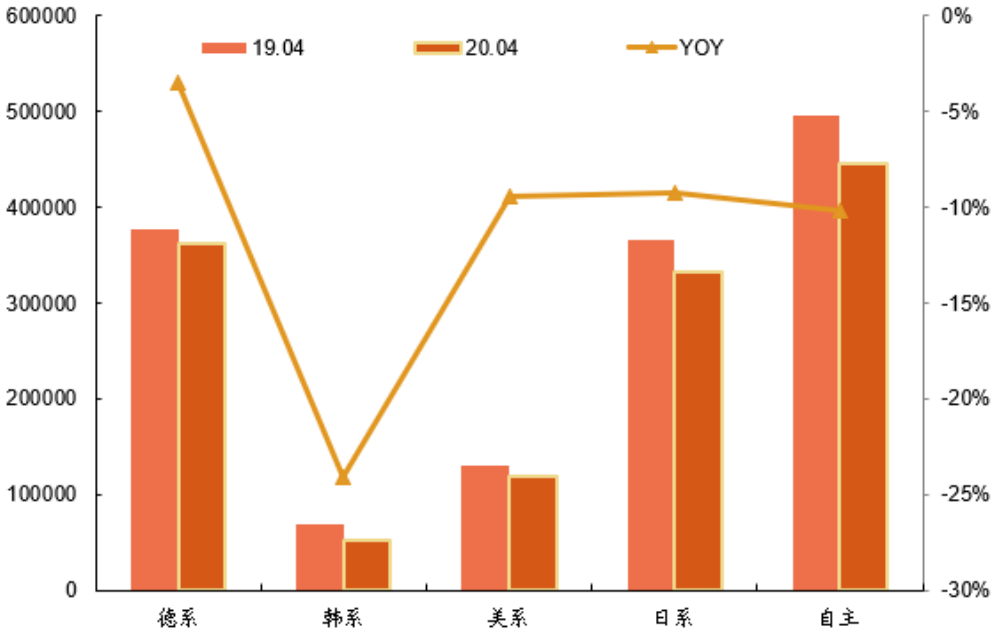
图17：1-4 月特斯拉国产 Model 3 销量(辆)



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18：2020 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%。

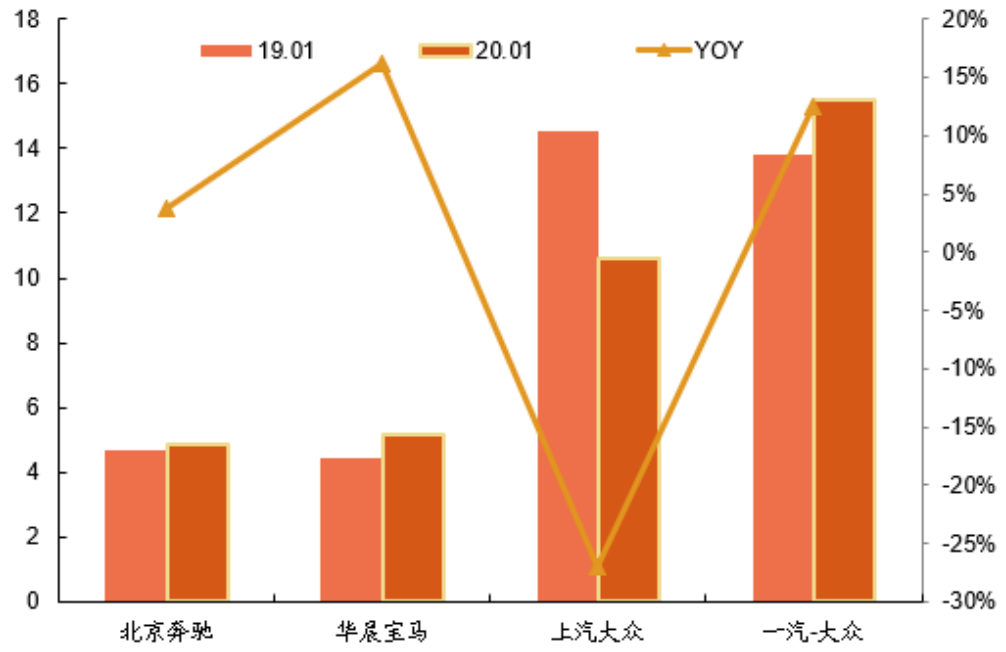
图19：4 月日系主流品牌销量及增速(万辆)



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%。

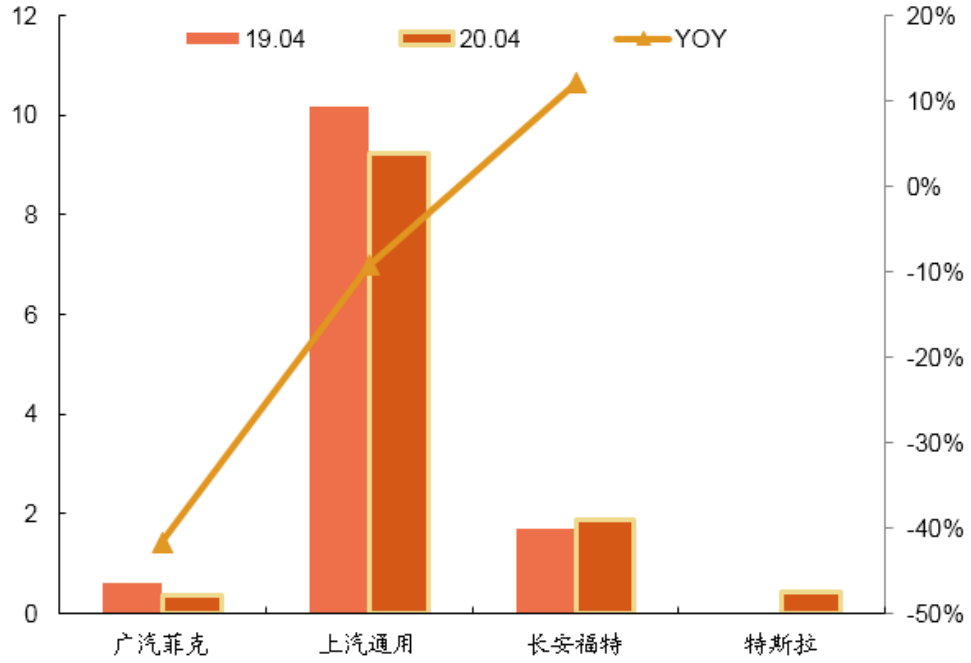
图20：4 月德系主流品牌销量及增速(万辆)



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。

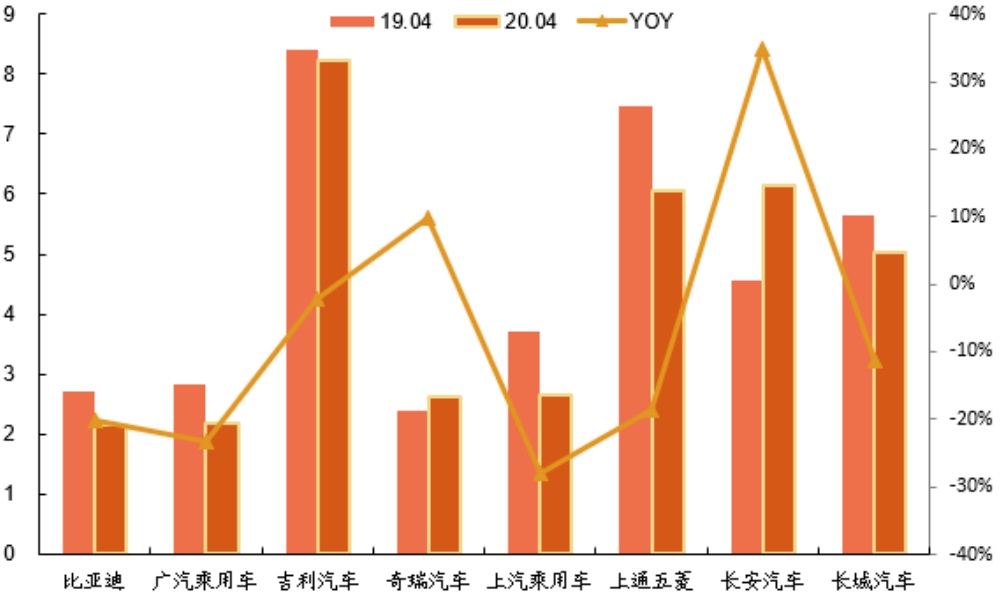
图21：4 月美系主流品牌销量及增速(万辆)



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%。

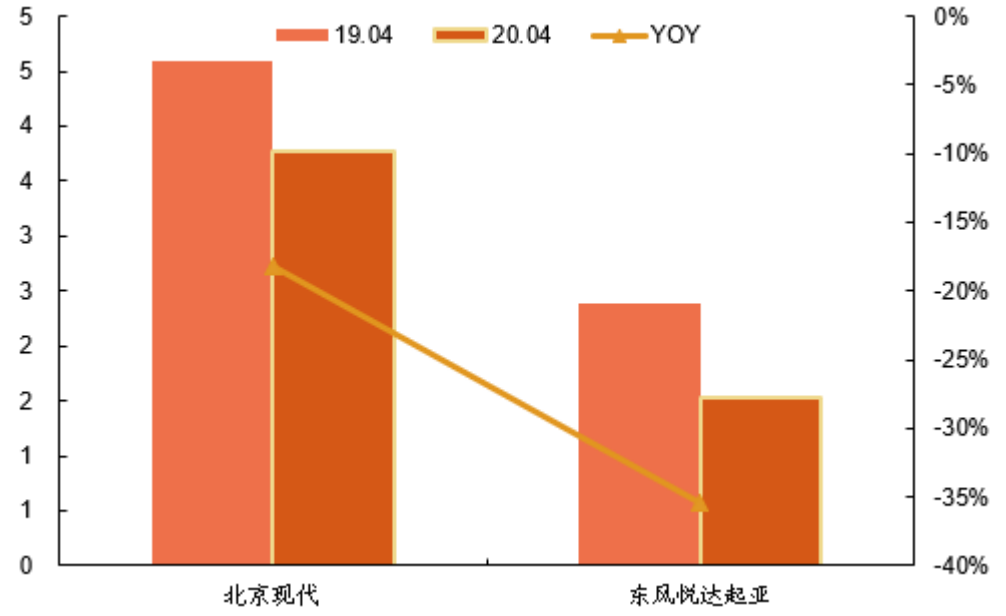
图22：4 月主流自主品牌销量及增速(万辆)



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23：4 月韩系主流品牌销量及增速(万辆)

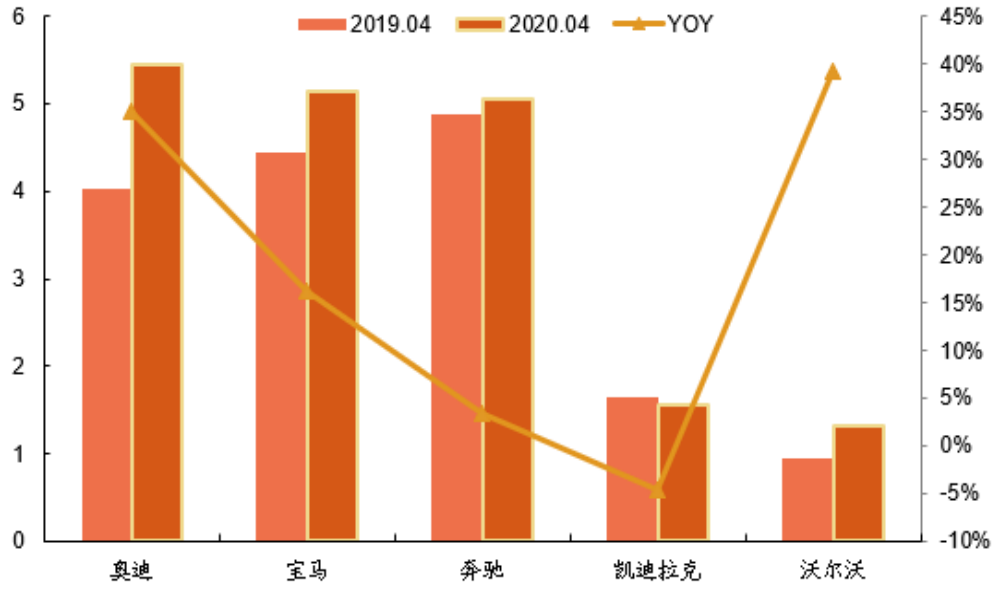


资料来源：终端零售数据，申港证券研究所

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。

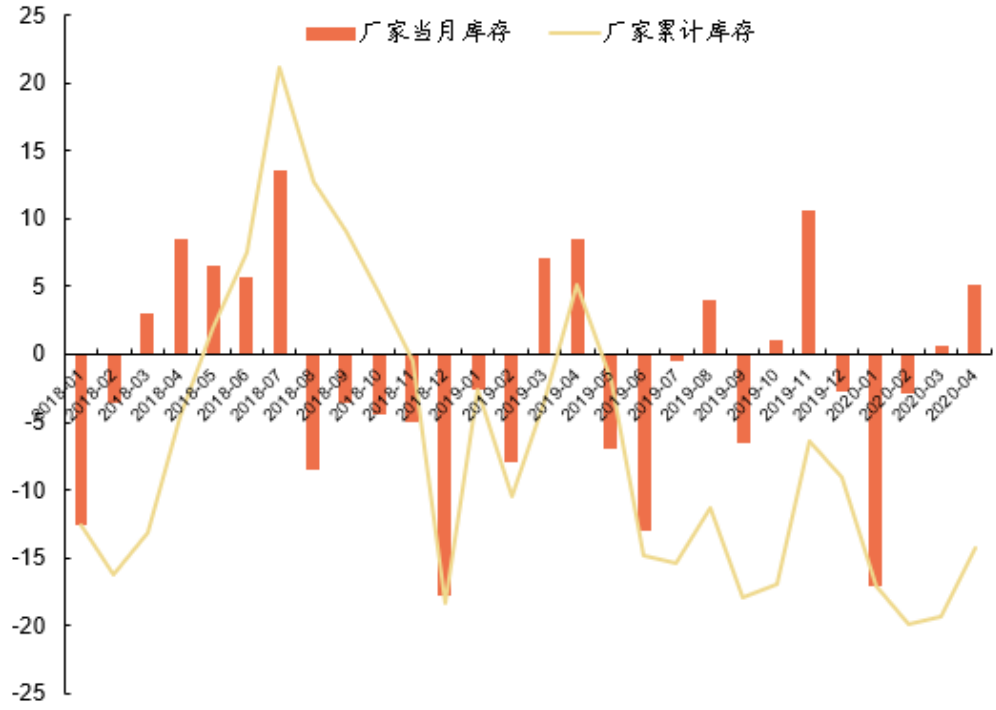
图24：豪华品牌销量及增速(万辆)



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。

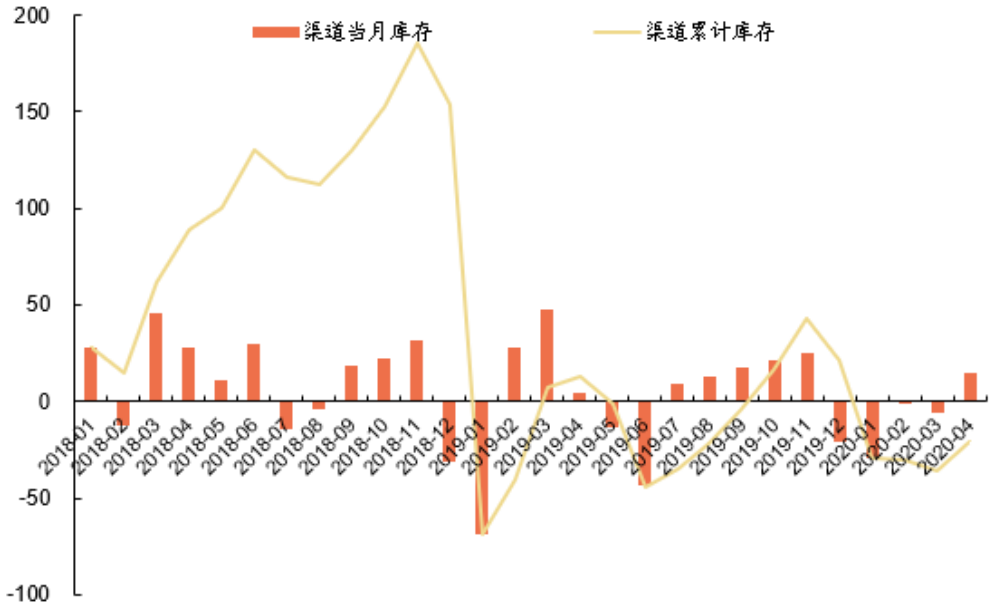
图25：2018-2020.4 厂家库存情况(万辆)



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26：2018-2020.4 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

自主板块给力 上汽集团 5 月销量 47.3 万辆

对于经历过疫情的汽车集团来说，“转正”可能是世界上最美的词汇，上汽集团便是这样。根据上汽集团日前公布的数据，5 月份该企业实现整车销售 47.3 万辆，其中，国内销量为 45.6 万辆，环比增长 16.6%，同比增长 0.3%。继 4 月份零售销量“转正”后，5 月份上汽集团国内批发销量终于也“转正”了。

从旗下各企业销量看，根据上汽集团公布的产销快报，上汽大众 5 月销量为 13.1 万辆，同比下滑 14.9%；2020 年 1-5 月累计销量为 43.4 万辆，同比下滑 43.3%；上汽通用 5 月销量为 13.6 万辆，同比下滑 3.6%；2020 年 1-5 月该企业累计销量为 42.5 万辆，同比下滑 38.7%。

久违的增长率来了 东风集团 5 月销量曝光

当时间来到 5 月份，随着疫情防控工作的进展，地处疫情中心的东风汽车集团有限

风公司实现销量 31.76 万辆，同比增长 16.6%，超额完成既定目标。其中在乘用车领域，该公司实现销量 23.8 万辆，同比增长 8.3%。

从旗下企业看，东风风神 5 月实现销量 0.54 万辆销量，同比增长 59.4%，环比增长 8%，连续 3 个月实现环比增长。东风风行 5 月销量为 0.63 万辆，同比增长 11.7%；东风风光 5 月销量达 1.1 万辆；东风启辰则在 5 月售出新车 0.91 万辆，同比增长 13.1%。

6.2 新能源汽车

SUV 销量暴涨 比亚迪 5 月售出 3.2 万辆汽车

自 2019 年 6 月底补贴退坡后，中国车企在新能源领域一直没找到往日的增长节奏，比亚迪就是其中之一。根据这家企业日前公布的产销快报，5 月比亚迪实现销量 31821 辆，同比下滑 6.2%；2020 年 1-5 月累计销量为 124903 辆，同比下滑 34%。在新能源汽车领域，比亚迪 5 月销量为 11325 辆，同比下滑 48.3%；2020 年 1-5 月累计销量为 46512 辆，同比降幅高达 60.94%。

虽然新能源汽车销量整体下滑，但比亚迪仍是中国品牌中最争气的一个。根据 EV Sales 公布的数据，2020 年 4 月，比亚迪秦 Pro 新能源以 13486 辆累计销量（1-4 月），2.36%的市场份额位列全球新能源汽车热销榜第 6 名，

环比上涨 8.3% 威马 5 月销量成绩单出炉

日前，威马官方公布了旗下车型在五月份的销量为 1503 辆，相比四月 1388 辆环比上涨 8.3%，创年内单月交付量新高。随着国内疫情逐渐向好，新能源汽车市场也出现了明显的回暖迹象，而近期威马也借势推出“一诺千金”促销活动，进一步刺激旗下车型的销量。

根据乘联会信息显示，威马汽车旗下首款车型威马 EX5 自 2018 年 9 月交付至今，已经累计销售 27692 辆。今年 5 月 10 日，威马 EX5-Z 车型上市，官方公布截至 6 月 1 日该车收货意向用户超 4 万，订单数超 6000 辆。

6.3 智能网联

奇瑞开始发力 腾讯应用将全面“上车”

日前，腾讯智慧出行与车联网公司辛巴科技（奇瑞与中国联通联合投资成立）签署战略合作协议。双方将围绕 5G 新基建、车联网、云、车主运营、大数据等领域展开深度合作，携手打造“TAI+辛巴 UI 车联网运营服务体系”，探索多场景服务的商业模式。

在车联网方面，辛巴 UI 车载平台将全面融合腾讯车联 TAI 汽车智能解决方案，探索包括车载微信、车载语音助手、腾讯地图等功能的应用。同时，双方还将共同开发智能网联服务平台，打造“云+AI”的大数据分析及营销模型，让车联网服务更加精准化，以支持奇瑞全产业链条的数字化转型。

全球首款？比亚迪汉搭载华为 5G 技术

日前，比亚迪通过官方微信宣布，比亚迪汉是“全球首款”搭载华为 5G 技术的量产车。比亚迪在宣传海报中如此描述：5G 赋能 DiPilot 打造“网联版”智能驾驶辅助系统；影音娱乐，极速秒开。

比亚迪汉可谓是比亚迪面向智能网联汽车的代表性产品。该车搭载自研的磷酸铁锂刀片电池，续航里程最高达 605km，配备 DiPilot 智能驾驶辅助系统和 Dilink 3.0 智能网联系统。

6.4 新车信息速递

表4：一周新车

车型	售价区间(万元)
奔腾 T99	15.99-17.69
野马 EC60	10.99
凯迪拉克 XT6	38.97-54.97

资料来源：各公司官网，申港证券研究所

图27：奔腾 T99



资料来源：一汽官网，申港证券研究所

图28：野马 EC60



资料来源：野马官网，申港证券研究所

图29：凯迪拉克 XT6



资料来源：凯迪拉克官网，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