

关注轻卡市场的潜在机会

——汽车行业周报


申港证券
SHENGANG SECURITIES

投资摘要:

市场回顾:

截至 1 月 29 日收盘, 汽车板块下跌 3.6%, 沪深 300 指数下跌 3.9%, 汽车板块跌幅小于沪深 300 指数 0.3 个百分点。从板块排名来看, 汽车行业上周涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 10 位, 排名居中靠前。年初至今涨幅为 2.5%, 在申万 28 个板块中位列第 6 位。

子板块周涨跌幅: 乘用车(-2.5%), 商用载货车(-8.4%), 商用载客车(-2.1%), 汽车零部件(-3.8%), 汽车服务(-3.8%)。

子板块年累计涨跌幅: 乘用车(+6%), 商用载货车(-9.9%), 商用载客车(-18.1%), 汽车零部件(3.1%), 汽车服务(-8.8%)。

- ◆ 涨跌幅前五名: *ST 众泰、中国中期、小康股份、南方轴承、亚星客车。
- ◆ 涨跌幅后五名: 春风动力、新日股份、北汽蓝谷、国机汽车、拓普集团。

每周一谈: 关注轻卡市场的潜在机会

2020 年, 广义的轻卡销量达到了 202 万, 同比增速 18.3%。轻卡的高增长宏观上得益于经济活动的回暖, 具体看是需求端、政策端的确定性及行业高端化趋势, 带动行业保持了高增长态势。

近期看, 助力轻卡行业向好的因素依旧在持续释放:

- ◆ **需求端, 新基建及物流需求持续旺盛。**受疫情反复影响, 基建需求略有延后。从数据上看, 20 年全国货运量同比下降 0.5%, 基本恢复至 19 年水平, 21 年预计将持续改善。作为轻卡主要使用场景的快递行业在 20 年维持了高增长。冷藏车等特殊车型的需求持续上涨为行业贡献了增量。
- ◆ **政策端, 高速按轴收费、治超趋严及排放升级力度依旧。**高速公路按轴收费政策, 明确了蓝牌货车在运费上的优势; 治超趋严一定程度上规范了运输环境并刺激了符合要求的蓝牌货车需求的提升; 打赢蓝天保卫战三年行动计划、各地陆续推出的国三车型退出机制及轻型车国六 a 标准, 加速老旧车辆置换, 相应的补贴政策及措施因疫情原因有所延长, 对轻卡市场持续推动。
- ◆ **运输服务需求改变及合资股比开放促使产品向高端化迈进。**公路货运有由传统的“个体户模式”向车队及集团转化的趋势、司机年轻化, 对于车辆可靠耐久性、品质化、舒适性需求逐步提升推动货运车辆高端化, 单车价值提升。此外, 商用车合资股比及设厂数目限制完全放开, 加速了品牌高端化。

基于上述事实, 建议关注轻卡领域行业龙头福田汽车、江淮汽车, 产品结构向轻卡拓展的中国重汽、一汽解放, 以及轻卡产业链的强势供应商万里扬、威孚高科。

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%、拓普集团 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 31 日

曹旭特

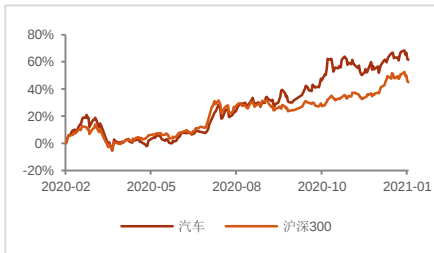
分析师

SAC 执业证书编号: S1660519040001

行业基本资料

股票家数	193
行业平均市盈率	44.37
市场平均市盈率	23.44

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: 汽齿格局生变 龙头份额有望提升》2021-01-24
- 2、《汽车行业研究周报: 20 年产销超预期收官 21 年景气持续上行》2021-01-18
- 3、《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

内容目录

1. 每周一谈：关注轻卡市场的需求及政策变化.....	4
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 全国汽车产量、销量及库存情况分析	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.....	13
5. 行业新闻.....	14
5.1 车企动态	14
5.2 产业链动态.....	15
5.3 政策法规	15
5.4 一周新车	15
6. 风险提示.....	15

图表目录

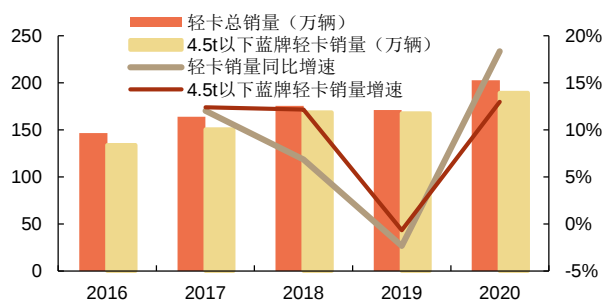
图 1： 轻卡、蓝牌轻卡销量及增速.....	4
图 2： 轻卡市场各厂家份额.....	4
图 3： 全国货运量同比增速.....	4
图 4： 全国快递量变化及同比增速.....	4
图 5： 各板块周涨跌幅对比.....	6
图 6： 各板块年初至今涨跌幅对比	6
图 7： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM).....	7
图 8： 汽车行业整体估值水平(PB).....	7
图 9： 子板块周涨跌幅对比.....	8
图 10： 子板块年初至今涨跌幅对比	8
图 11： 本周行业涨跌幅前十名公司	8
图 12： 本周行业涨跌幅后十名公司	8
图 13： 月度汽车产销量及同比变化	9
图 14： 历年汽车产销量及同比变化	9
图 15： 经销商库存系数及预警指数	9
图 16： 月度乘用车产销量及同比变化	10
图 17： 乘用车细分车型当月销量同比变化	11
图 18： 月度商用车产销量及同比变化	12
图 19： 商用车细分车型当月销量同比变化	12
图 20： 月度新能源车产销量及同比变化.....	13
表 1：“按轴收费”后货车分类及部分省市高速公路收费标准.....	5
表 2： 本周推荐投资组合	6
表 3： 乘用车主要厂家 1 月周度日均零售数量和同比增速	13

表 4：乘用车主要厂家 1 月周度日均批发数量和同比增速.....	13
-----------------------------------	----

1. 每周一谈：关注轻卡市场的潜在机会

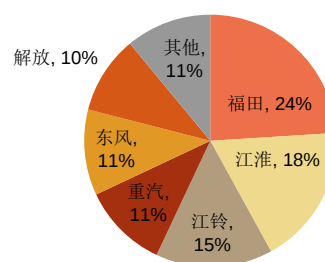
2020 年，广义的轻卡销量达到了 202 万，同比增速 18.3%。轻卡的高增长宏观上得益于经济活动的回暖，具体看是需求端、政策端的确定性及行业高端化趋势，带动行业保持了高增长态势。轻卡市场由于技术和准入门槛较低，厂家偏多，2019 年市场份额前五的品牌分别为福田、江淮、江铃、东风和重汽。长期看相对于格局较为明朗的重卡行业，轻卡行业集中度仍有提升的趋势和潜力。

图1：轻卡、蓝牌轻卡销量及增速



资料来源：中汽协，申港证券研究所

图2：轻卡市场各厂家份额

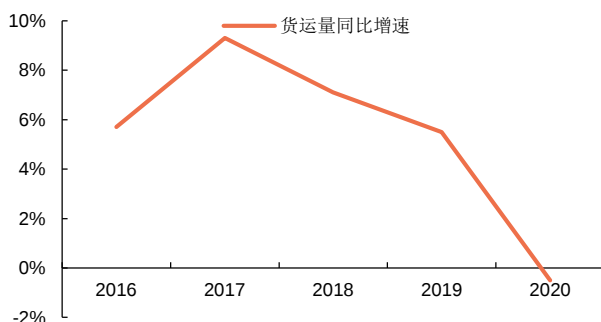


资料来源：中汽协，卡车之家，申港证券研究所

近期看，助力轻卡行业向好的因素依旧在持续释放：

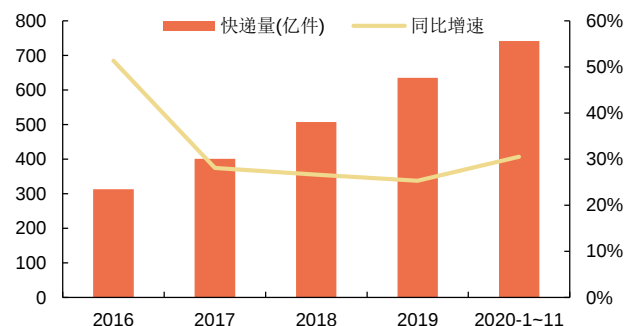
- ◆ **需求端，新基建及物流需求持续旺盛。**根据中国汽车工业信息网数据，2020 年 21 个省份公布重大项目投资计划总额为 7.89 万亿，同比增长 3.9%，受疫情反复影响，基建需求略有延后。从数据上看，20 年受各项生产生活活动复苏带动全国货运量同比下降 0.5%，基本恢复至 19 年水平，21 年预计将持续改善。作为轻卡主要使用场景的快递行业在 20 年维持了高增长，全国快递量在 1-11 月同比增速达 31%。此外，冷藏车等特殊车型的需求持续上涨为行业贡献了一定增量，截止 10 月，全国冷藏车销量达 5.6 万辆，同比增长 37.9%，目前我国冷藏车人均保有量仅为日本的 1/11，发展空间巨大。

图3：全国货运量同比增速



资料来源：国家统计局，申港证券研究所

图4：全国快递量变化及同比增速



资料来源：国家统计局，申港证券研究所

- ◆ **政策端，高速按轴收费、治超趋严及排放升级力度依旧。**2020 年 1 月起实施的高速公路按轴收费政策，明确了蓝牌货车在运费上的优势；2019 年 521 事件后，治超趋严使得超载的蓝牌货车基本消失，逐步转为符合要求的标准载重蓝牌货车、

黄牌货车或面包车转换，一定程度上规范了运输环境并刺激了符合要求的蓝牌货车需求的提升，按照国务院安委会《全国安全生产专项整治三年行动计划》，此项措施在 21 年进入集中攻坚阶段，22 年基本消除“大吨小标”等违法违规突出问题；2017 年由国务院推出的《打赢蓝天保卫战三年行动计划》、各地陆续出台的国三车退出机制及 2020 年 7 月实施的轻型车国六 a 标准，加速了老旧车辆置换，相应的补贴政策及措施也因疫情原因有所延长，对轻卡市场形成了持续推动作用。

表1：“按轴收费”后货车分类及部分省市高速公路收费标准

类别	总轴数(含悬 浮轴)	车长和最大允许总质量	牌照颜色	天津更新后标准(元/ 车·公里)	上海更新后标准(元/ 车·公里)
1 类货车	2	车长<6000mm 且最大允许 总质量<4500kg	蓝牌	0.5	0.6
2 类货车	2	车长≥6000mm 且最大允许 总质量≥4500kg	黄牌	0.94	0.9
3 类货车	3		黄牌	1.51	1.02
4 类货车	4		黄牌	1.75	1.315
5 类货车	5		黄牌	1.9	1.428
6 类货车	6		黄牌	2	1.428

资料来源：《收费公路车辆通行费车型分类(JT/T 489—2019)》，天津市交通运输委员会，上海市交通运输和港口管理局，申港证券研究所

- ◆ **运输服务需求改变及合资股比开放促使产品向高端化迈进。**一方面，随着“货拉拉”等货运平台的兴起，公路货运有由传统的“个体户模式”向车队及集团转化的趋势，对于车辆可靠耐久性、品质化需求逐步提升；另一方面，货运司机年轻化和规范化也使得个体对舒适性需求提升，都推动货运车辆向高端化迈进，单车价值稳步提升。此外，2020 年 7 月 23 日，随 2020 年版《外商投资准入特别管理措施（负面清单）》实施，商用车合资股比及设厂数目限制完全放开，未来预计会有外资品牌进入中国，为赢得利润更高的高端市场，自主品牌在产品上预计会加速向高端迈进。

基于上述事实，建议关注轻卡领域行业龙头福田汽车、江淮汽车，产品结构向轻卡拓展的中国重汽、一汽解放，以及轻卡产业链的强势供应商万里扬、威孚高科。

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2：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%
拓普集团	20%
星宇股份	20%

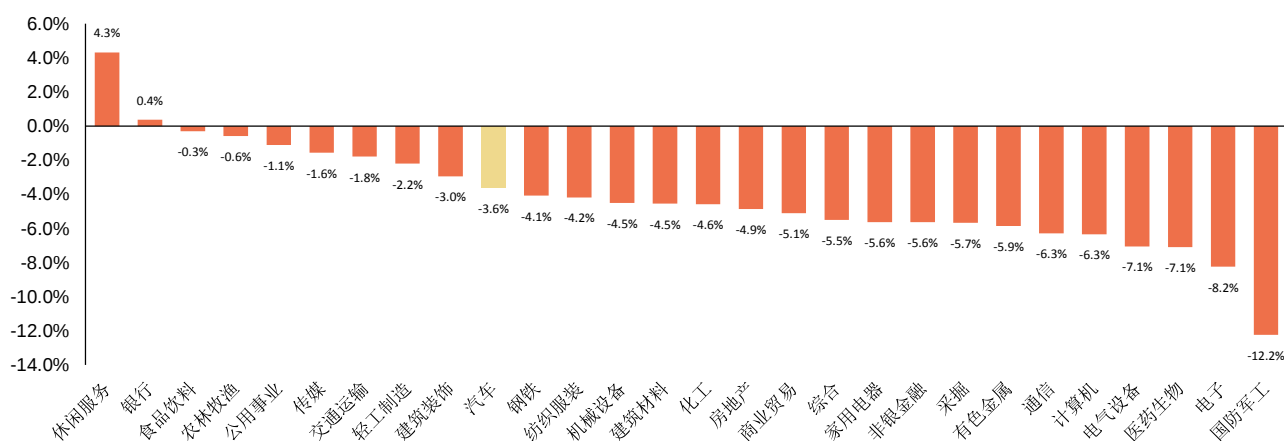
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至1月29日收盘，汽车板块下跌3.6%，沪深300指数下跌3.9%，汽车板块跌幅小于沪深300指数0.3个百分点。

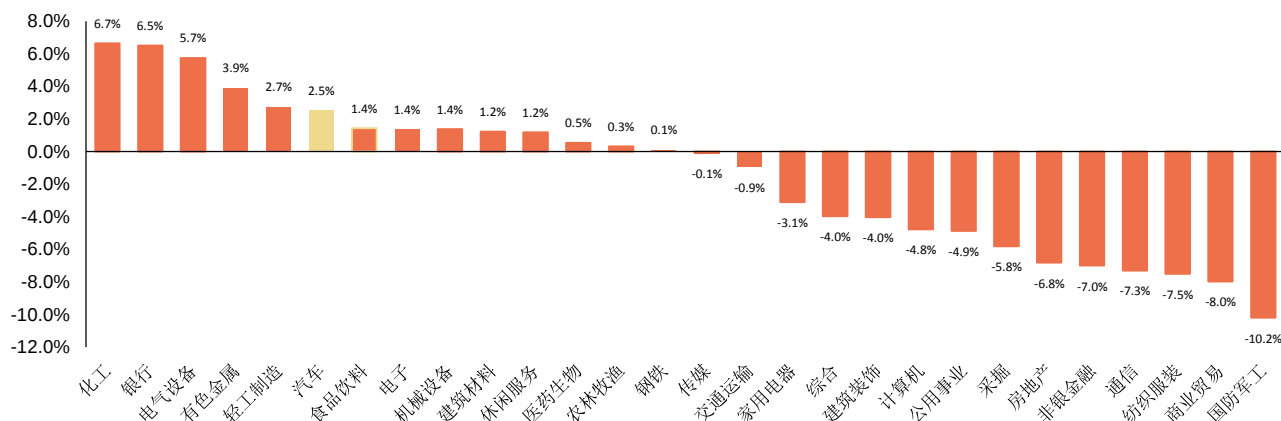
从板块排名来看，汽车行业上周涨跌幅在申万28个板块中位列第10位，排名居中游。年初至今涨幅为2.5%，在申万28个板块中位列第6位。

图5：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图6：各板块年初至今涨跌幅对比

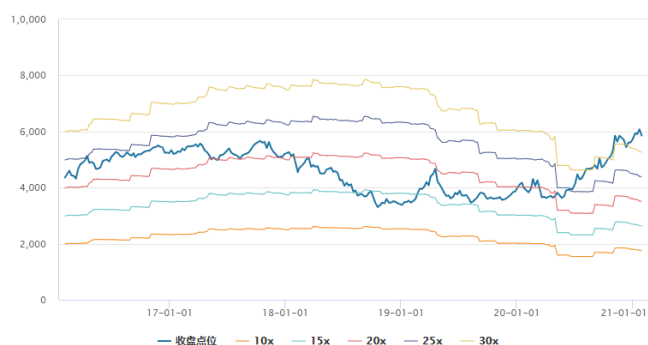


资料来源: Wind, 申港证券研究所

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 29 日:

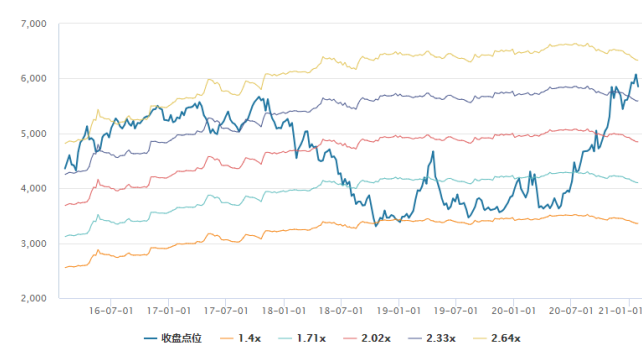
- ◆ **PE-TTM 估值:** 汽车板块整估值水平平稳。申万汽车整体为 33.4 倍, 乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 43.6 倍、27 倍、42.3 倍、30.2 倍和 13.8 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位, 虽然随业绩好转有修复, 但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响, 并不能代表真实估值水平。
- ◆ **PB 估值:** 申万汽车行业整体 PB 为 2.44 倍, 乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.83 倍、1.6 倍、1.72 倍、2.52 和 1.0 倍, 均处于历史中位。

图7: 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



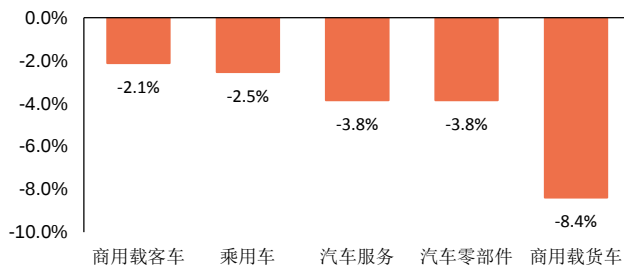
资料来源: Wind, 申港证券研究所

图8: 汽车行业整体估值水平(PB)

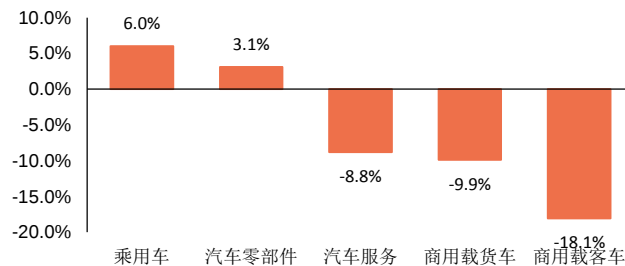


资料来源: Wind, 申港证券研究所

子板块周涨跌幅分别为: 乘用车(-2.5%), 商用载货车(-8.4%), 商用载客车(-2.1%), 汽车零部件(-3.8%), 汽车服务(-3.8%)。子板块年初至今涨跌幅分别为: 乘用车(+6%), 商用载货车(-9.9%), 商用载客车(-18.1%), 汽车零部件(3.1%), 汽车服务(-8.8%)。

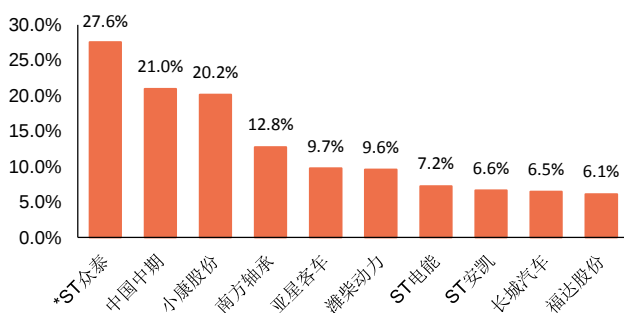
图9：子板块周涨跌幅对比


资料来源：Wind，申港证券研究所

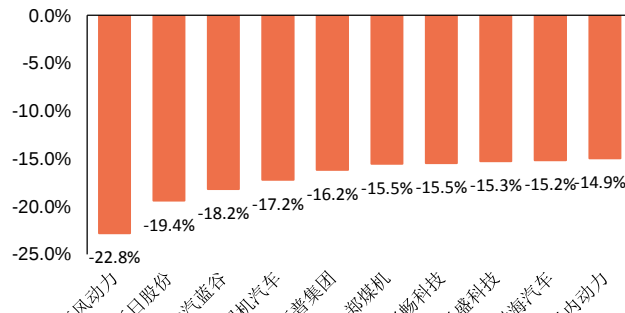
图10：子板块年初至今涨跌幅对比


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 众泰、中国中期、小康股份、南方轴承、亚星客车。涨跌幅后五名分别为：春风动力、新日股份、北汽蓝谷、国机汽车、拓普集团。

图11：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12：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

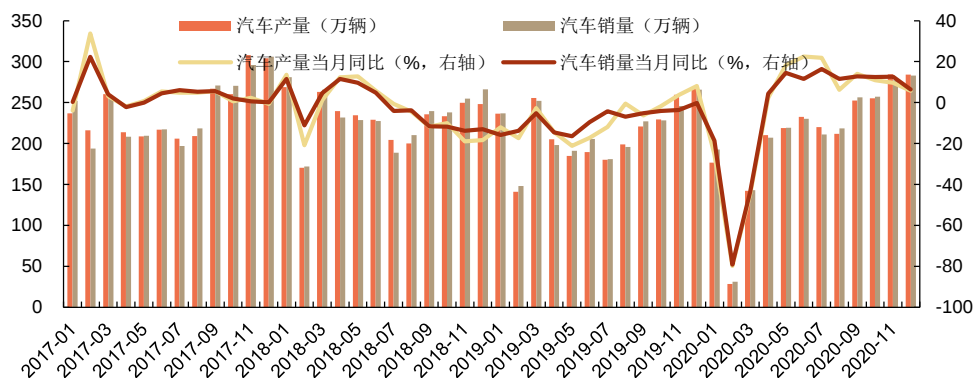
4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

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

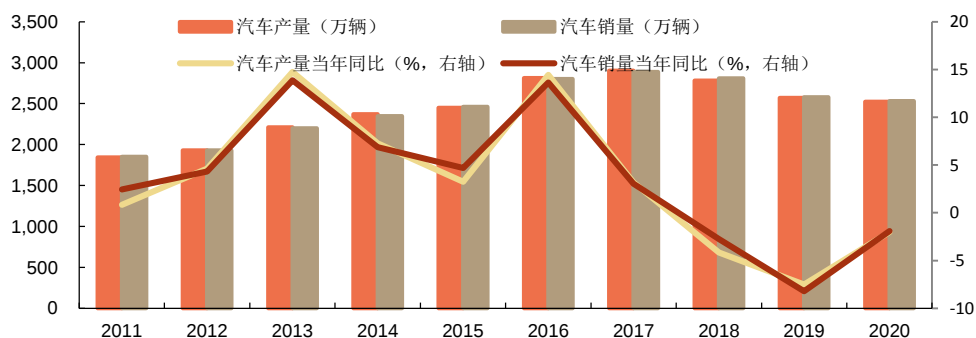
所增加。

图13：月度汽车产销量及同比变化



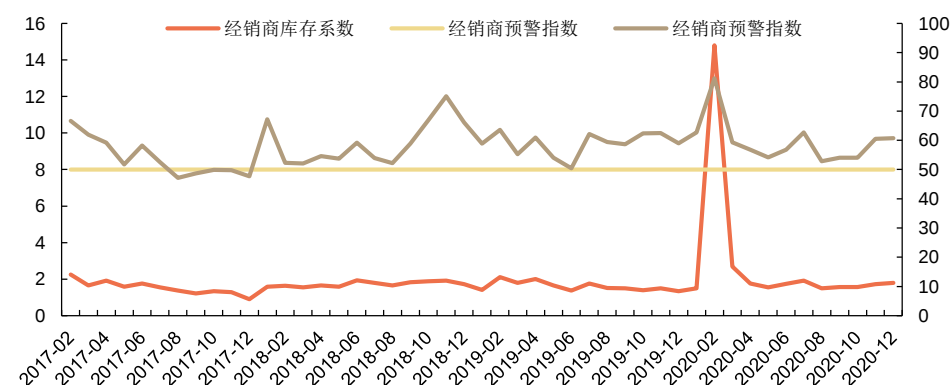
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图14：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15：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：

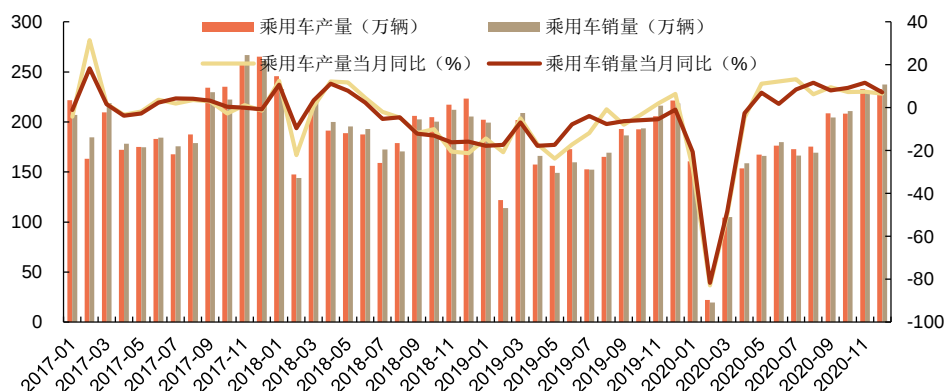
12月，乘用车产销分别完成233.1万辆和237.5万辆，产量同比增长6.5%，销量同比增长7.2%。产量与上月持平，销量环比增长3.3%，2020年，乘用车累计产销

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，体现行业稳步回暖态势。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。

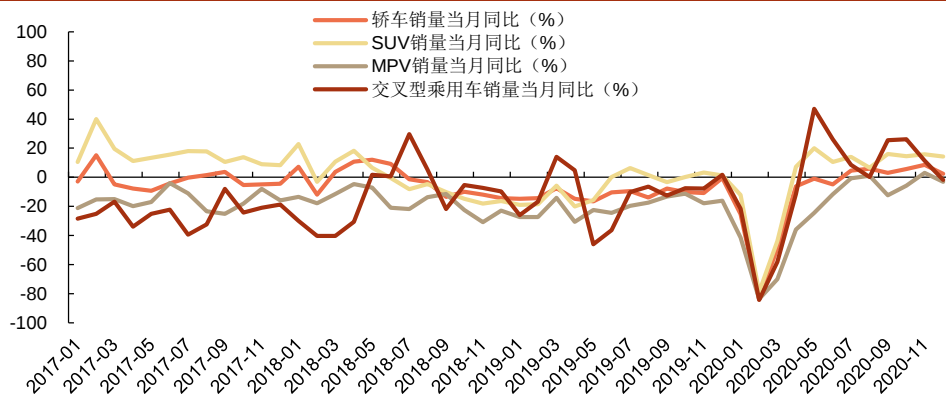
总体来看，20 年上半年受疫情影响乘用车市场受冲击较大，5 月份以来在宏观经济持续向好及受促销政策刺激等多重因素影响下迎来了快速反弹，21 年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下，乘用车市场将继续实现恢复性增长，同比增速有望接近 10%，超 2200 万辆。

图16：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17：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

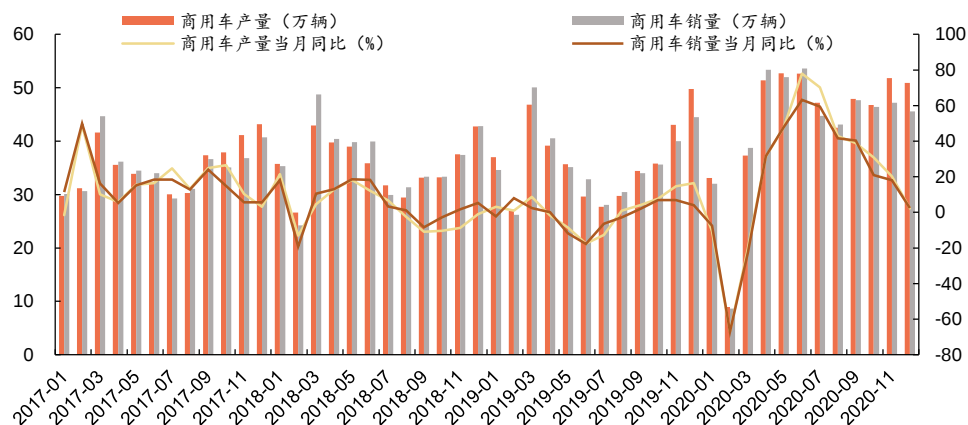
商用车：

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幅度下滑，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。

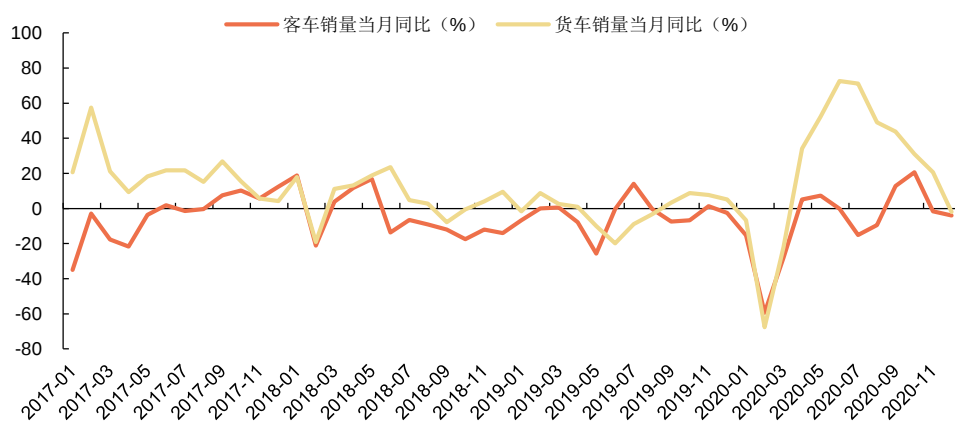
总体来看，商用车全年实现超预期增长，货强客弱的趋势同样明显。21年上半年商用车受需求递延及客车市场景气度恢复有望维持增长，但全年看在20年需求透支的压力下，实现增长难度较高，我们预计全年商用车市场销量约为460万辆，同比下降约10%。

图18：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19：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：

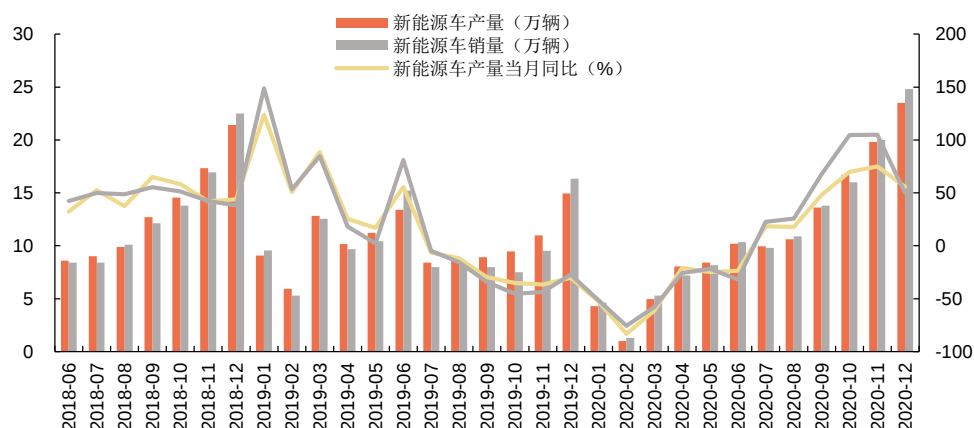
12月，新能源汽车产销分别完成23.5万辆和24.8万辆，同比分别增长55.7%和49.5%。2020年度，新能源汽车产销分别完成136.6万辆和136.7万辆，产销分别同比增长7.5%和10.9%。

- ◆ 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20：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：2021 年 1 月第三周的日均零售 6.3 万辆，同比增长 35%，环比 12 月第三周下降 17%。年初车市表现平稳，随春节临近车市热度有所提升。

表3：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	1-24 日均	全月
19 年	55583	64772	69827	79528	62418	66281
20 年	50551	77331	46546	39239	57194	53139
21 年	47157	57954	62744		54852	
20 年同比	-9%	19%	-33%	-51%	-8%	-20%
21 年同比	-7%	-25%	35%		-4%	
环比 12 月同期	3%	-9%	-17%		-8%	

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日均 5.6 万辆，同比增长 37%。环比 12 月第三周下降 14%。年初休假时间较长，加之疫情反复及鼓励就地过年对经销商考虑库存有一定影响，批发节奏有所减缓。

表4：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	53703	59450
20 年	53968	63627	40803	35752	52945	49063
21 年	44831	48410	55792		49079	
20 年同比	2%	18%	-26%	-55%	-1%	-17%
21 年同比	-17%	-24%	37%		-7%	
环比 12 月同期	-11%	-21%	-14%		-15%	

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

威马汽车完成上市指导，即将登陆科创板

1月30日，上海证监局公告称威马智慧出行科技（上海）股份有限公司具备辅导验收及科创板上市申请条件。威马汽车已完成上市辅导，上交所即将受理公司递交的申报材料。这就意味着威马汽车有望成为第一家登陆科创板的新造车企业。

通用汽车 2035 年停售燃油车 2025 年推出 30 款电动车

通用汽车官方宣布，计划从 2035 年开始停售汽油车，并在同年将旗下的产品过渡到零排放汽车，以及纯电动汽车。这一政策的发布，代表着到 2035 年时，通用汽车旗下的凯迪拉克、别克和雪佛兰等品牌的产品都将进入新能源时代。截止到 2025 年底，通用汽车将会在全球范围陆续推出 30 款电动车产品，届时 40% 的美国销售产品将会是电动车，届时中国市场的占比可能也会相当，甚至更高。而为了实现 2035 年停售汽油车计划，愿景是拥有 100% 的纯电动产品，为此通用汽车计划在未来的电动车和自动驾驶技术研发上投入 270 亿美元。

丰田取代大众荣登 2020 年全球汽车销量冠军宝座 5 年以来首次登顶

据彭博新能源财经网站报道，丰田汽车公司取代大众集团荣登 2020 年全球汽车销量冠军宝座，这也是丰田五年以来首次“登顶”。丰田方面周四（当地时间 1 月 28 日）表示，丰田集团（包括子公司大发汽车、日野汽车）2020 年总销量达到 953 万辆。大众集团在本月早些时候宣布，2020 年全球销量为 931 万辆。尽管 2020 年对于汽车制造商来说过得并不容易，但丰田仍能取得这样的成果实属不易。根据市场调查机构 IHS Markit 公布的预测数据，在 2020 年内随着时间的推移，汽车消费需求逐步回暖，然而在去年春天大量汽车工厂和展厅关停仍会导致当年销量较 2019 年缩水 14%。

恒大汽车：引入 260 亿港元战略投资

1 月 25 日，中国恒大新能源汽车集团有限公司今日发布公告称，于 2021 年 1 月 24 日与六名投资者分别签订认购协议，以每股 27.30 港元定向增发共 952383000 股新股，占公司扩大后总股数的 9.75%，共筹集 260 亿港元。认购价较本公司股票前五个交易日的平均收市价折让 8%，各投资方同意锁定认购股份 12 个月。

吉利宣布与 FF 签署框架合作协议

1 月 29 日，吉利控股集团发布公告称与美国共享智能出行生态系统公司 Faraday Future 签署框架合作协议，双方计划在技术支持和工程服务领域展开合作，并探讨由吉利与富士康的合资公司提供代工服务的可能性。同时作为财务投资人，吉利控股集团还参与了 Faraday Future SPAC 上市的少量投资。

5.2 产业链动态

英特尔旗下 Mobileye 公司 EyeQ 芯片已被超过 27 家汽车制造商采用

据国外媒体报道，英特尔 2017 年斥资 153 亿美元收购的 Mobileye 公司，是一家专注于自动驾驶和先进辅助驾驶技术的公司，他们研发的芯片，也被众多的厂商采用。旗下支持先进辅助驾驶系统和自动驾驶的 EyeQ 系列芯片，在去年出货 1930 万颗，较 2019 年的 1750 万颗增加 180 万颗，同比增长 10%，自 2014 年以来连续 6 年大幅增长。

宁德时代中长期战略规划曝光：CTC 技术将于 2025 年推出

1 月 27 日晚，宁德时代中国区乘用车解决方案部总裁项延火在第十届全球新能源汽车大会上表示，宁德时代将于 2025 年前后正式推出高度集成化的 CTC (Cell to Chassis) 电池技术。宁德时代在 2019 年推出适用于乘用车的第一代 CTP 电池技术 (Cell To Pack)，电池创新型结构逐渐成为诸多电池企业降本增效的重要手段。

5.3 政策法规

中汽协：上汽、奇瑞、长安去年出口量位居前三

据中汽协根据企业上报的整车出口数据分析，2020 年，出口量位居前十位的企业依次为：上汽、奇瑞、长安、吉利、长城、东风、北汽、大庆沃尔沃、江淮和重汽，分别出口 32.3 万辆、11.4 万辆、8.2 万辆、7.3 万辆、7 万辆、6.9 万辆、5.4 万辆、4.1 万辆、3.7 万辆和 3.1 万辆。与上年相比，出口排名前五家企业出口量均呈增长。2020 年，上述十家企业共出口 89.5 万辆，占汽车企业出口总量的 89.9%。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	上汽-大众	ID.4 X	A 级 SUV	2021/1/21
2	一汽-大众	奥迪 A3	A 级 轿车	2021/1/23
3	上汽集团	大通 Maxus T70	皮卡	2021/1/26
4	特斯拉	新款 Model S	C 级 轿车	2021/1/28
5	特斯拉	新款 Model X	C 级 SUV	2021/1/28
6	奔驰	全新一代 S 级	D 级 轿车	2021/1/29

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