

一季度汽车产销稳健 乘用车销量或受芯片影响

——汽车行业周报



申港证券
SHENGANG SECURITIES

投资摘要:

每周一谈：一季度汽车产销稳健 乘用车销量或受芯片影响

3月份汽车产销总体稳健。2021年3月，汽车产销分别达到246.2万辆和252.6万辆，同比2019年分别增长-3.7%和0.2%。1-3月，汽车累计产销分别为635.2万辆和648.4万辆，同比2019年分别增长0.3%和1.8%，增幅较2019年1-2月分别收窄2.6pct和0.9pct。

或受缺芯片影响，3月份乘用车产销同比2019年降幅扩大。2021年3月份，乘用车产销分别为188.3万辆和187.4万辆，同比2019年分别下降9.9%和7.2%。1-3月，乘用车累计产销分别为495.4万辆和507.4万辆，同比2019年分别下降5.2%和3.5%，降幅较2019年1-2月份分别扩大3.2pct和2.3pct。中汽协指出，在中国消费恢复情况向好的背景下，3月份乘用车产销数据下降或与芯片短缺有关，并且预计二季度芯片的影响幅度可能大于一季度。

3月份新能源汽车产销创纪录，持续高景气。2021年3月份新能源汽车产销分别达到21.6万辆和22.6万辆，同比2020年分别增长2.5倍和2.4倍。细分新能源汽车的品种看，纯电动汽车产销分别为18.2万辆和19万辆，同比分别增长2.6倍和2.5倍；插电式混合动力汽车产销分别为3.4万辆和3.6万辆，同比分别增长2倍和1.9倍；燃料电池汽车产销分别为45辆和59辆，同比分别增长18.4%和63.9%。本月纯电动汽车和插电式混合动力汽车继续刷新当月历史产销记录，持续高景气。

市场回顾:

截至4月9日收盘，汽车板块下跌0.9%，沪深300指数下跌2.4%，汽车板块跌幅少于沪深300指数1.5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。年初至今跌幅达7.2%，在申万28个板块中位列第22位。

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-1.9%)，商用载货车(-3%)，商用载客车(0.3%)，汽车零部件(-0.8%)，汽车服务(5%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(-15.2%)，商用载货车(14%)，商用载客车(-16.6%)，汽车零部件(-3.7%)，汽车服务(3%)。

- 涨跌幅前五名：阿尔特、鑫湖股份、小康股份、飞龙股份、北汽蓝谷。
- 涨跌幅后五名：*ST众泰、宁波华翔、长城汽车、爱柯迪、福耀玻璃。

本周投资策略及重点推荐：21年在汽车板块更应关注盈利确定增长的公司而非估值修复的公司。因此我们建议关注：目前估值合理的零部件板块的优质企业：拓普集团、继峰股份、伯特利、星宇股份、中鼎股份、湘油泵等；以及随着疫情逐步受控、以及海外疫苗接种率的提升，前期压制的需求释放带来的机会，如：客运板块的宇通客车、金龙客车、汽车销售板块的广汇汽车以及与汽车交通运输活跃度直接相关、而且近期迎来涨价潮的轮胎板块的玲珑轮胎、赛轮轮胎（化工覆盖）等。

本周推荐组合：星宇股份20%、拓普集团20%、湘油泵20%、中鼎股份20%和广汇汽车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；芯片短期影响。

敬请参阅最后一页免责声明

评级

增持（维持）

2021年04月11日

曹旭特

分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

郭涛

研究助理

SAC 执业证书编号：S1660120080029

guotao@shgsec.com

行业基本资料

股票家数	195
行业平均市盈率	34.73
市场平均市盈率	21.62

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：新一轮新能源汽车下乡启动 自主品牌充分受益》2021-04-05
- 2、《汽车行业研究周报：从头部经销商集团业绩表现看盈利增长点》2021-03-29
- 3、《汽车行业研究周报：车灯好赛道 自主替代正当时》2021-03-22

证券研究报告

内容目录

1. 一季度汽车产销稳健 乘用车销量或受芯片影响	4
2. 一季度不同车企销量表现分化	5
3. 本周投资策略及重点推荐	8
4. 市场回顾	9
5. 行业重点数据	11
5.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析	11
5.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析	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	16
6.3 政策法规	17
6.4 一周新车	17
7. 风险提示	17

图表目录

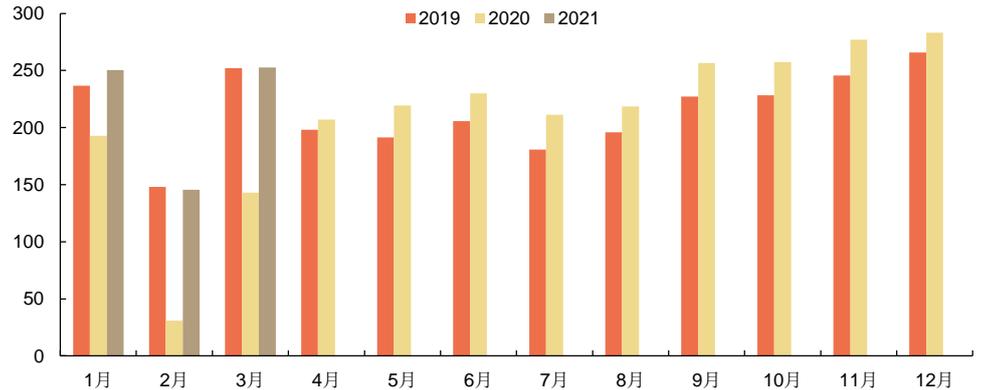
图 1: 中国月度汽车销量(万辆)	4
图 2: 中国月度乘用车销量(万辆)	4
图 3: 新能源汽车月度销量(万辆)	5
图 4: 上汽集团月度批发销量(万辆)	6
图 5: 长城汽车月度批发销量(万辆)	6
图 6: 长安汽车月度批发销量(万辆)	7
图 7: 吉利汽车月度批发销量(万辆)	7
图 8: 比亚迪月度批发销量(万辆)	8
图 9: 各板块周涨跌幅对比	9
图 10: 各板块年初至今涨跌幅对比	9
图 11: 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)	10
图 12: 汽车行业整体估值水平(PB)	10
图 13: 子板块周涨跌幅对比	10
图 14: 子板块年初至今涨跌幅对比	10
图 15: 本周行业涨跌幅前十名公司	10
图 16: 本周行业涨跌幅后十名公司	10
图 17: 月度汽车产销量及同比变化	11
图 18: 历年汽车产销量及同比变化	12
图 19: 经销商库存系数及预警指数	12
图 20: 月度乘用车产销量及同比变化	13
图 21: 乘用车细分车型当月销量同比变化	13
图 22: 月度商用车产销量及同比变化	14
图 23: 商用车细分车型当月销量同比变化	14
图 24: 月度新能源车产销量及同比变化	15

表 1: 汽车前照灯不同光源对比.....	错误!未定义书签。
表 2: 中国销量前十轿车和 SUV 前大灯光源统计.....	错误!未定义书签。
表 3: 车灯单车价值量.....	错误!未定义书签。
表 4: 本周推荐投资组合	8
表 5: 乘用车主要厂家 3 月周度日均零售数量和同比增速.....	15
表 6: 乘用车主要厂家 3 月周度日均批发数量和同比增速.....	15

1. 一季度汽车产销稳健 乘用车销量或受芯片影响

3 月份汽车产销总体稳健。中汽协发布最新汽车产销数据，2021 年 3 月，汽车产销分别达到 246.2 万辆和 252.6 万辆，同比 2020 年分别增长 63.9%和 74.9%（疫情导致低基数），同比 2019 年分别增长-3.7%和 0.2%。1-3 月，汽车累计产销分别为 635.2 万辆和 648.4 万辆，同比 2020 年分别增长 81.7%和 75.6%，同比 2019 年分别增长 0.3%和 1.8%，增幅较 2019 年 1-2 月分别收窄 2.6%pct 和 0.9pct。

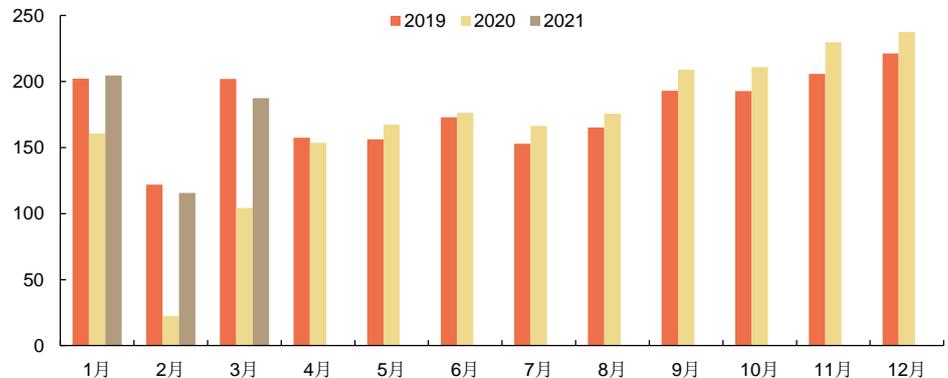
图1：中国月度汽车销量（万辆）



资料来源：中汽协，申港证券研究所

或受缺芯片影响，3 月份乘用车产销同比 2019 年降幅扩大。2021 年 3 月份，乘用车产销分别为 188.3 万辆和 187.4 万辆，同比 2020 年均增长 77.4%，同比 2019 年分别下降 9.9%和 7.2%。1-3 月，乘用车累计产销分别为 495.4 万辆和 507.4 万辆，同比 2020 年分别增长 84.9%和 76.6%，同比 2019 年分别下降 5.2%和 3.5%，降幅较 2019 年 1-2 月份分别扩大 3.2pct 和 2.3pct。中汽协指出，在中国消费恢复情况向好的背景下，3 月份乘用车产销数据下降或与芯片短缺有关，并且预计二季度芯片的影响幅度可能大于一季度。

图2：中国月度乘用车销量（万辆）



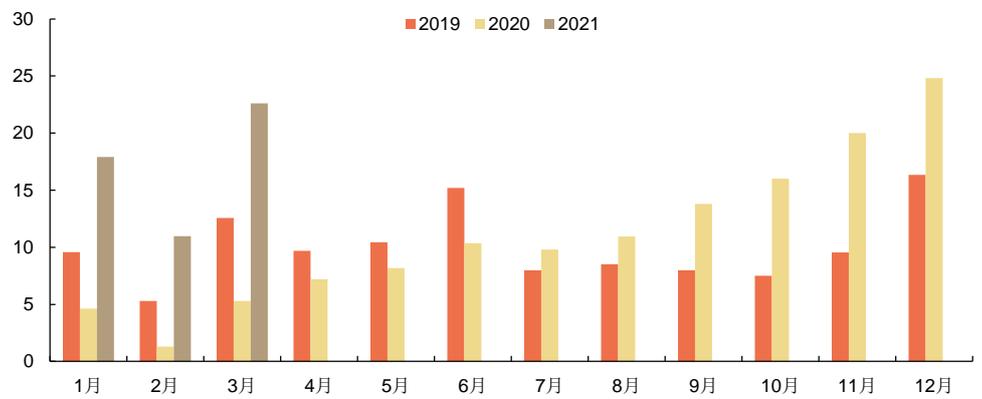
资料来源：中汽协，申港证券研究所

3 月份新能源汽车产销创纪录，持续高景气。2021 年 3 月份新能源汽车产销分别

达到 21.6 万辆和 22.6 万辆，同比 2020 年分别增长 2.5 倍和 2.4 倍。细分新能源汽车的品种看，纯电动汽车产销分别为 18.2 万辆和 19 万辆，同比分别增长 2.6 倍和 2.5 倍；插电式混合动力汽车产销分别为 3.4 万辆和 3.6 万辆，同比分别增长 2 倍和 1.9 倍；燃料电池汽车产销分别为 45 辆和 59 辆，同比分别增长 18.4%和 63.9%。本月纯电动汽车和插电式混合动力汽车继续刷新当月历史产销记录。

预计 2021 年全年新能源汽车产销 220 万辆。1-3 月份，新能源汽车产销双双超过 50 万辆，分别为 53.3 万辆和 51.5 万辆，同比分别增长 3.2 倍和 2.8 倍，我们预测全年新能源汽车产销有望达到 220 万辆。中汽协副总工程师许海东指出，今年一季度新能源汽车产销表现较好，原因有两个方面：一是新能源汽车产品越来越能满足消费者的需求，二是私人消费者对新能源汽车产品的接受程度正在逐步提升。

图3：新能源汽车月度销量（万辆）



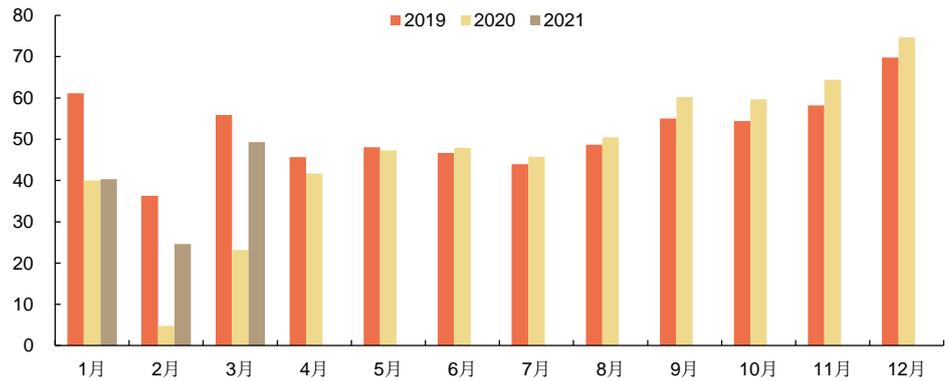
资料来源：中汽协，申港证券研究所

2. 一季度不同车企销量表现分化

上汽集团产销同比 2019 下降，芯片短缺或有较大影响。2021 年 3 月份，上汽集团月度批发产销分别为 49.9 万辆和 49.3 万辆，同比 2019 年分别为-12.9%和-11.8%。其中上汽大众产销分别为 11 万辆和 11.3 万辆，同比 2019 年分别为-35%和-33%，上汽通用产销分别为 12.9 万辆和 12.9 万辆，同比 2019 分别为-19.3%和 13.5%，上汽乘用车产销分别为 5.9 万辆和 5.8 万辆，同比 2019 分别为 2%和 16%，上汽通用五菱产销分别为 15.7 万辆和 15 万辆，同比 2019 分别为-2.4%和-11.8%。

2021 年 1-3 月份，上汽产销分别为 120.3 万辆和 114.2 万辆，同比 2019 分别为-21.1%和-25.5%，汽车行业累计产销同比分别为-5.2%和-2.9%，我们分析上汽大众受芯片短缺影响较为严重，是上汽集团表现落后行业的原因之一。

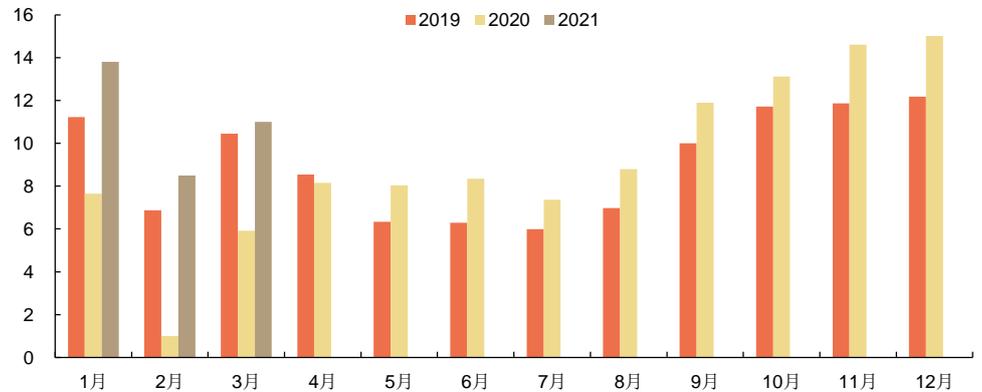
图4：上汽集团月度批发销量（万辆）



资料来源：公司公告，申港证券研究所

长城汽车 1-3 月销量创历史记录，新车型是主要增量。2021 年 3 月，长城汽车批发新车 11.1 万辆，同比 2019 为 7.4%，跑赢乘用车行业 14.6pct，同比 2020 为 84%。其中哈弗系列销量为 6.7 万辆，同比为 67%，WEY 系列销量为 0.85 万辆，同比为 178%，欧拉系列销量为 1.3 万辆，同比为 1038%，皮卡系列销量为 2.2 万辆，同比为 43%，欧拉和皮卡是长城汽车销量的主要增长点。2021 年 1-3 月份，长城汽车累计销量为 33.9 万辆，同比 2019 为 16.7%，销量创历史同期记录。

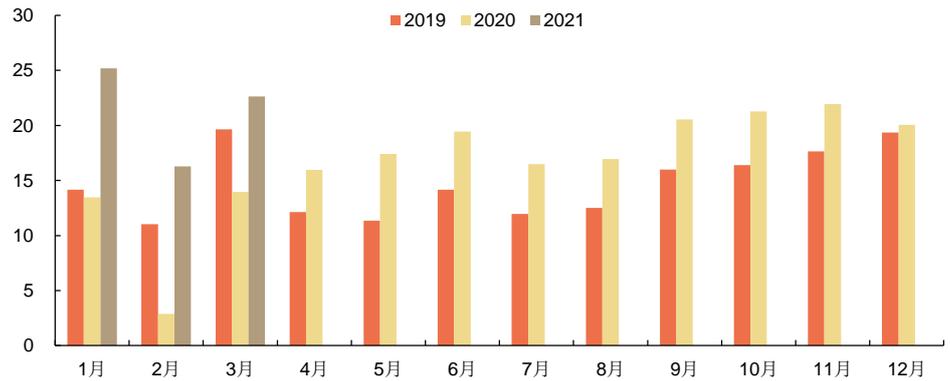
图5：长城汽车月度批发销量（万辆）



资料来源：公司公告，申港证券研究所

长安汽车 3 月销量同比增速大幅跑赢行业。长安汽车 3 月销量为 22.6 万辆，同比 2019 为 15.1%，跑赢乘用车行业 22.3pct，同比 2020 为 62%。其中长安自主 3 月销量为 12.2 万辆，同比增长 57%，CS75 系列、逸动系列、欧尚品牌表现较为亮眼，长安福特 3 月销量为 2.34 万辆，同比增长 112%，长安马自达 3 月销量为 1.12 万辆，同比增长 69%，但同比 2019 年数据，长安马自达销量下滑 30%。2021 年 1-3 月份，长安汽车销量为 64.1 万辆，同比 2019 为 42.8%。

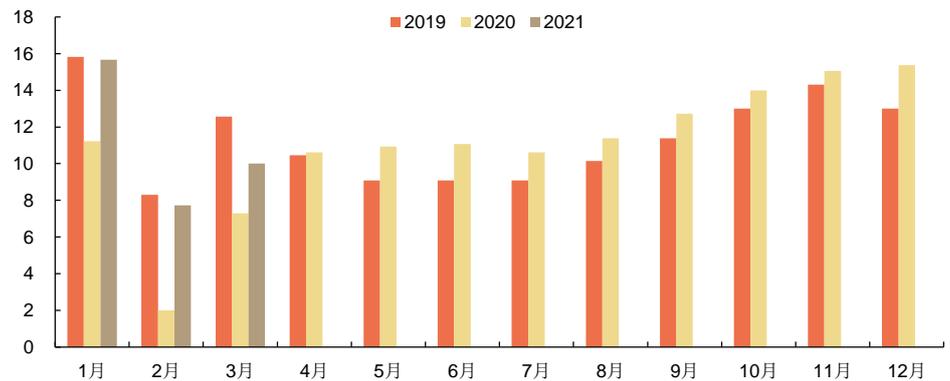
图6: 长安汽车月度批发销量 (万辆)



资料来源: 公司公告, 申港证券研究所

吉利汽车 3 月份销量同比 2019 年下降 20%。吉利汽车 2021 年 3 月份销量为 10 万辆, 同比 2019 为-20%, 同比 2020 为 37%。领克品牌 3 月份销量为 1.6 万辆, 同比 2020 增长 122%, Q1 累计销量为 3.7 万辆, 同比增长 191%, 表现较好。2021 年 1-3 月份, 吉利汽车累计销量为 33.4 万辆, 同比 2019 为-9%。

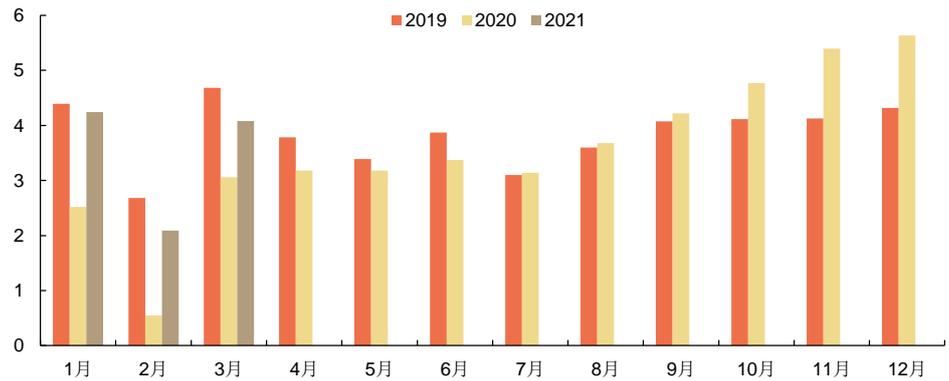
图7: 吉利汽车月度批发销量 (万辆)



资料来源: 公司公告, 申港证券研究所

比亚迪 3 月份销量同比 2019 年下降 12.8%。比亚迪 2021 年 3 月份销量为 4.1 万辆, 同比 2019 为-11%, 同比 2020 为 33%。分车型看, 新能源乘用车 3 月销量为 2.3 万辆, 同比 2019 为-20%, 新能源商用车 3 月销量为 832 辆, 同比 2019 为-2.5%, 燃油车 3 月销量为 1.7 万辆, 同比 2019 为-0.9%。2021 年 1-3 月份, 比亚迪累计销量为 10.41 万辆, 同比 2019 为-11.4%, 同比 2020 为 70%。

图8：比亚迪月度批发销量（万辆）



资料来源：公司公告，申港证券研究所

3. 本周投资策略及重点推荐

总体来看，汽车行业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特别是低估零部件因业绩改善带来的机会；节能、新能源和智能网联等优质赛道核心标的；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1：本周推荐投资组合

公司	权重
湘油泵	20%
中鼎股份	20%
星宇股份	20%

公司	权重
拓普集团	20%
广汇汽车	20%

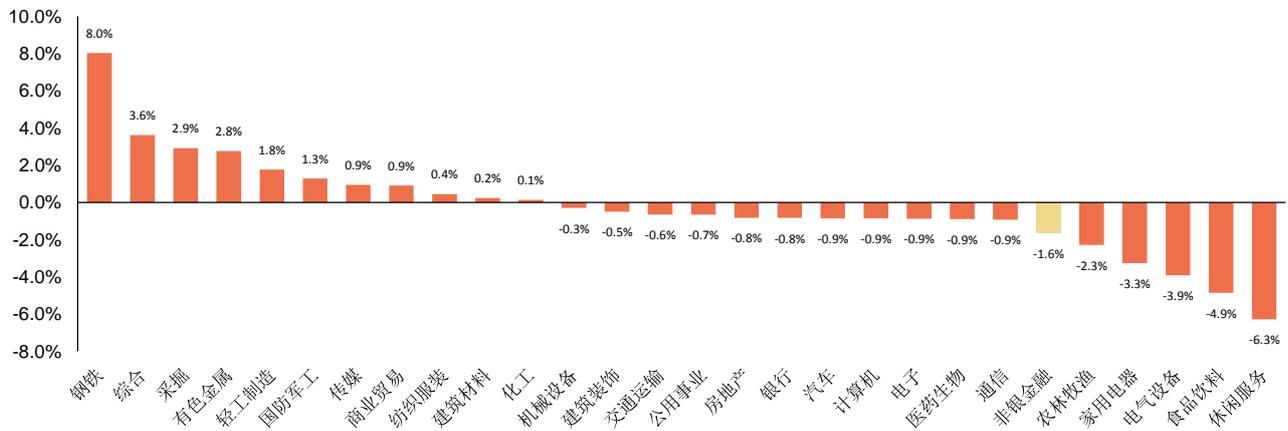
资料来源：申港证券研究所

4. 市场回顾

截至4月9日收盘，汽车板块下跌0.9%，沪深300指数下跌2.4%，汽车板块跌幅少于沪深300指数1.5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。年初至今跌幅达7.2%，在申万28个板块中位列第22位。

图9：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图10：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4月9日：

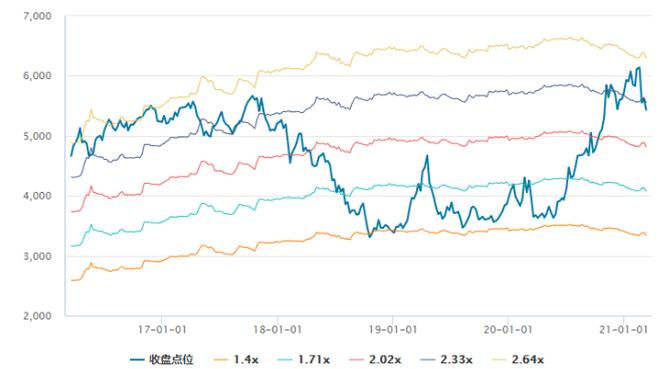
- ◆ **PE-TTM 估值：**汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 29.4 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 34.8 倍、37.2 倍、61.5 倍、27.2 倍和 16.0 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，虽然随业绩好转有修复，但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- ◆ **PB 估值：**申万汽车行业整体 PB 为 2.2 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.21 倍、2.07 倍、1.80 倍、2.32 和 1.22 倍，处于历史高位。

图11：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

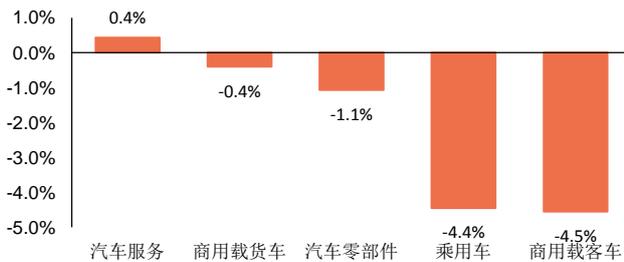
图12：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

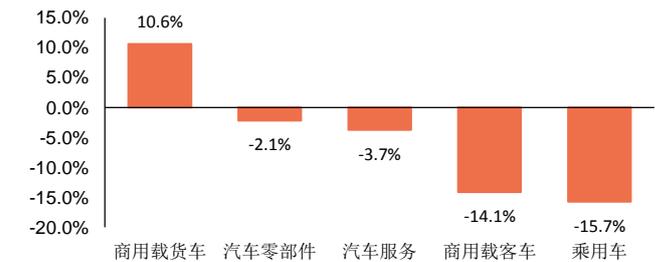
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-1.9%)，商用载货车(-3%)，商用载客车(0.3%)，汽车零部件(-0.8%)，汽车服务(5%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(-15.2%)，商用载货车(14%)，商用载客车(-16.6%)，汽车零部件(-3.7%)，汽车服务(3%)。

图13：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图14：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

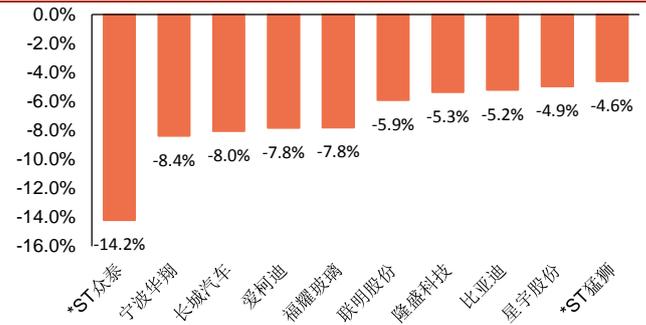
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：阿尔特、鑫湖股份、小康股份、飞龙股份、北汽蓝谷。涨跌幅后五名分别为：*ST 众泰、宁波华翔、长城汽车、爱柯迪、福耀玻璃。

图15：本周行业涨跌幅前十名公司

图16：本周行业涨跌幅后十名公司



资料来源: Wind, 申港证券研究所



资料来源: Wind, 申港证券研究所

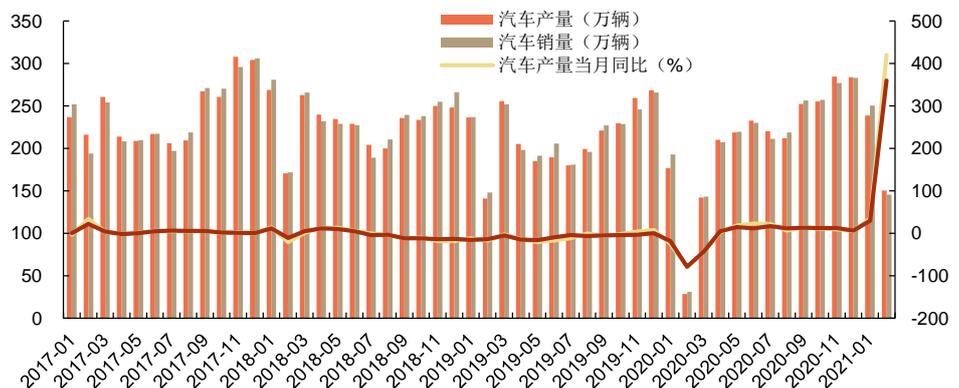
5. 行业重点数据

5.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

2021年2月全国汽车产量、销量及库存情况数据相继公布,由于2020年2月因疫情原因导致基数很低,各类汽车产销同比20年均出现大幅增长。从同比19年数据看,消费需求稳步恢复,汽车产业延续了较好的发展态势。

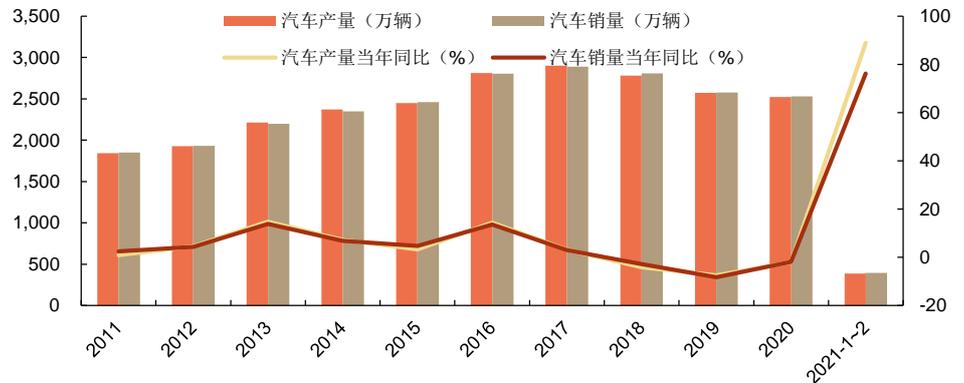
- ◆ **汽车产销受低基数影响同比大增,相对19年表现依旧平稳,恢复潜力尚在。**2021年2月,汽车产销150.3万辆和145.5万辆,同比分别增长4.2倍和3.6倍,环比分别下降37.1%和41.9%。1-2月汽车产销分别完成389.0万辆和395.8万辆,同比分别增长88.9%和76.2%。与2019年数据相比,汽车产销略有增长,同比增长2.9%和2.7%,与2018年数据相比,汽车产销同比下降11.5%和12.6%。本月产销同比呈现大幅增长的原因有两点,一是2020年2月受疫情影响导致产销基数水平较低,二是当前市场需求仍在恢复,低于2018年产销,说明恢复空间尚在。
- ◆ **库存情况:**2021年2月汽车经销商库存系数为1.68,环比上涨9.8%,在去年受疫情影响基数较低的情况下,同比大幅下滑88.6%,库存指数位于警戒线之上。今年就地过年政策对节前返乡购车潮有一定压制,市场需求、客流量均有所下滑,再加之2月份假期,经销商进车任务量较少,库存压力上升主要由于销量降低导致,3月为一季度末,经销商提车任务量也会随之增加。随着两会召开,稳定和扩大汽车消费的政策仍是主流,预计市场销量会保持增长。

图17: 月度汽车产销量及同比变化



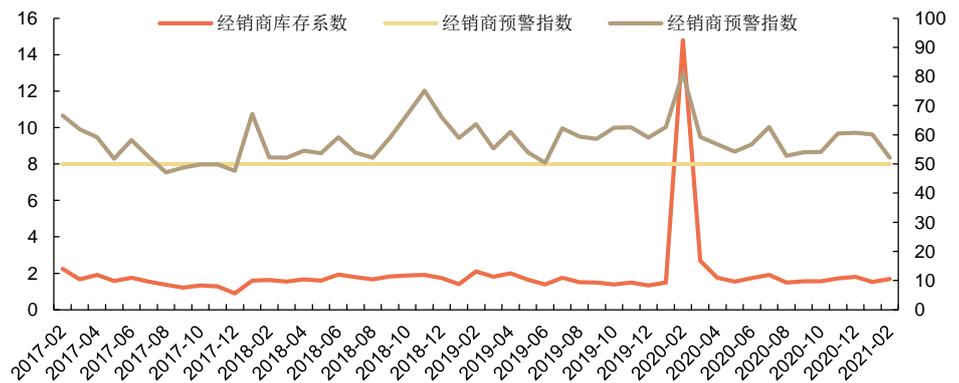
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图18：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19：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 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析

乘用车：

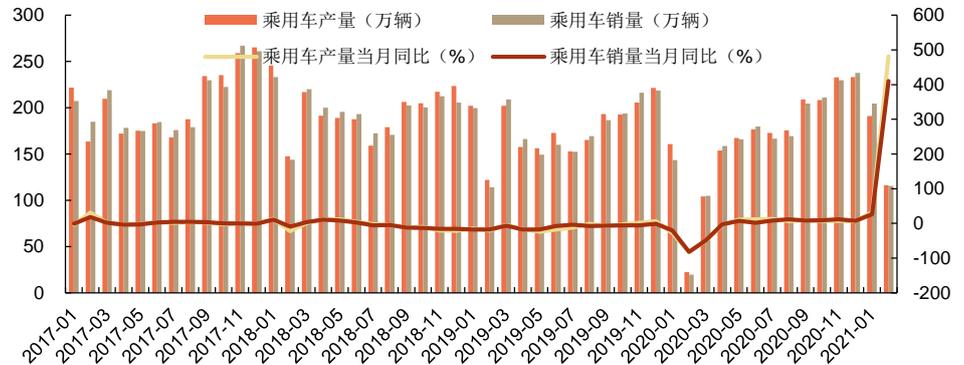
2月，乘用车产销分别完成116.2万辆和115.6万辆，产销同比分别增长4.8倍和4.1倍。环比分别下降39.1%和43.5%。1-2月，乘用车产销分别完成307.2万辆和320.1万辆，同比分别增长87.0%和74.0%，但与2019年数据相比，乘用车产销呈现下降，同比分别下降2.2%和1.4%，表现相对弱于商用车，仍在持续恢复中。

- ◆ **乘用车销量持续增长，头部效应明显。**从乘用车四类车型产销情况来看：SUV产销大于轿车，且四类车型受同期基数较低的影响，均呈现出大幅增长。
- ◆ **自主品牌批发份额回升，零售份额微降。**自主品牌方面，2月自主品牌零售量为49.6万辆，同比增长3.2倍，环比1月下降45%，相对2019年2月下降5.1%。自主品牌批发市场份额42.9%，较同期份额下降9.5%；但国内零售份额38.8%，同比微增0.1个百分点。部分国有自主品牌表现超强，长安、红旗、长城、奇瑞、蔚来等品牌同比高增长。1-2月，自主品牌乘用车销量136.2万辆，同比增长87.5%，

市场份额为 42.6%，与 19 年数据相比，同比增长 0.4%，市场份额提升 0.7 个百分点，与 18 年相比同比下降 22.9%，市场份额下降 2.4 个百分点。

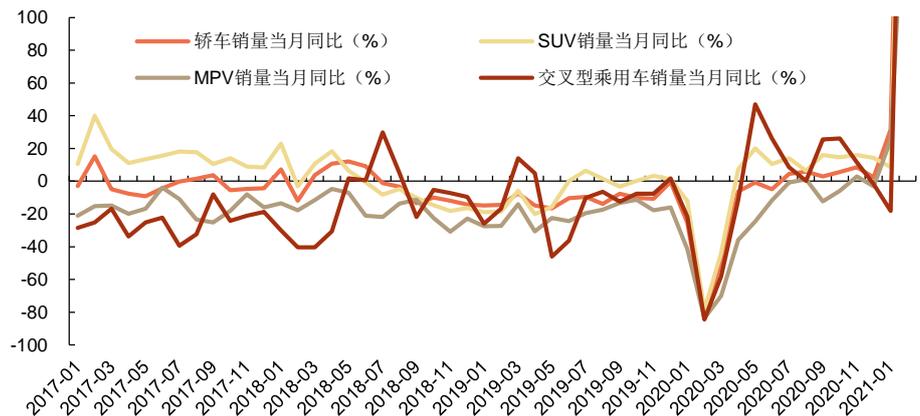
总体来看，21 年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下，乘用车市场将继续实现恢复性增长，同比增速有望接近 10%，超 2200 万辆。

图20：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21：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：

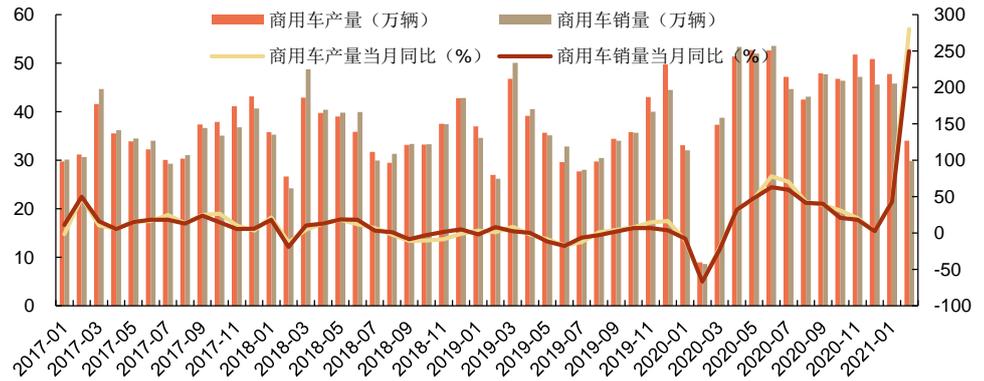
2月，商用车产销分别完成 34.0 万辆和 29.9 万辆，同比分别增长 2.8 倍和 2.5 倍，环比分别下降 28.8% 和 34.8%，低于乘用车增速。1-2 月，商用车产销分别完成 81.8 万辆和 75.7 万辆，同比分别增长 96.3% 和 86.2%，与 2019 年数据相比，商用车产销同比增长 27.9% 和 24.5%，分车型产销情况看，受基数较低的因素的支撑，货车、客车产销同比均呈现较大幅度增长。

- ◆ **货车贡献持续增长，继续刷新历史记录。** 货车产销分别完成 31.4 万辆和 27.5 万辆，同比分别增长 290.6% 和 250.2%，其中重型货车本月产销分别完成 14.4 万辆和 11.8 万辆，刷新当月产销历史记录，且数量超过轻型货车。1—2 月，货车产销分别完成 75.7 万辆和 69.7 万辆，同比分别增长 99.6% 和 87.8%。
- ◆ **客车产销持续恢复。** 客车板块总体产销分别完成 2.6 万辆和 2.4 万辆，产销同比

分别增长 192.6 和 206.7%，环比分别下降 25.3%和 33.2%。从累计产销来看，1-2 月份客车产销分别完成 6.1 万辆和 6 万辆，同比分别增长 62.9%和 69.1%。

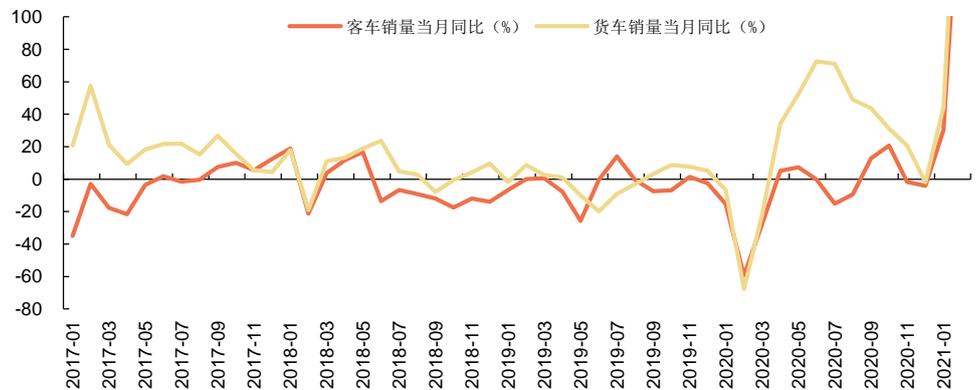
总体来看，2021 年 2 月商用车市场实现了快速增长，2021 年 2 月以销量 29.9 万辆的成绩位居近四年 2 月的最高位。21 年上半年商用车受需求递延及客车市场景气度恢复有望维持增长，但全年看在 20 年需求透支的压力下，实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量约为 460 万辆，同比下降约 10%。

图22：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23：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：

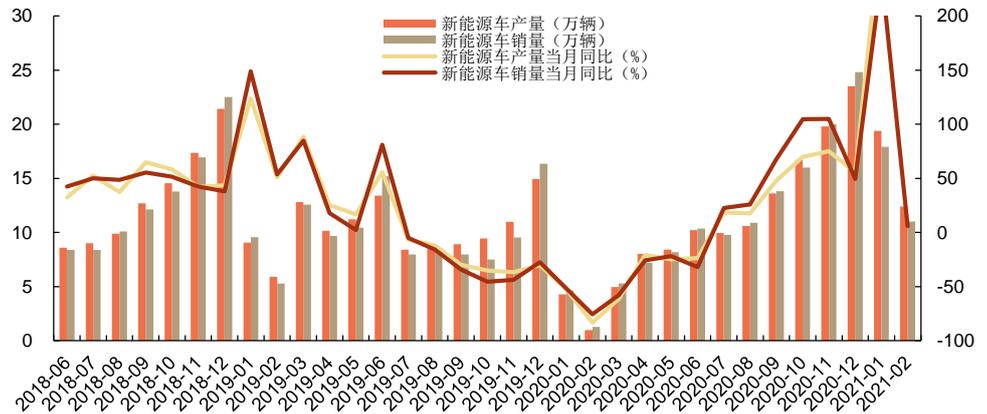
2 月，新能源汽车产销分别完成 12.4 万辆和 11 万辆，同比分别增长 7.2 倍和 5.8 倍，本月中新能源汽车已连续 8 个月刷新当月产销历史记录。1-2 月份，新能源汽车产销分别完成 31.7 万辆和 28.9 万辆，同比分别增长 3.9 倍和 3.2 倍。其中纯电动汽车产销分别完成 27.3 万辆和 24.3 万辆，同比分别增长 4.6 倍和 3.6 倍；插电混合动力汽车产销分别完成 4.4 万辆和 4.6 万辆，同比分别 1.7 倍和 1.8 倍；燃料电池汽车产销分别完成 59 辆和 91 辆，同比分别下降 59.3%和 46.8%。

◆ **新能源汽车势头延续。**2 月，新能源乘用车中，纯电动汽车产销分别完成 10.3 万辆和 8.9 万辆，同比分别增长 7.4 倍和 6.3 倍；插电式混合动力汽车产销为 1.6

万辆和 1.7 万辆，同比分别增长 7.4 倍和 5.96 倍；新能源商用车中，纯电动产销分别为 0.4 万辆和 0.3 万辆，同比分别增长 3.99 倍和 1.44，插电式混合动力汽车产销分别完成 0.02 万辆和 0.01 万辆，销量同比增长 2.76 倍。

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 年在延后的促消费政策刺激、碳排放约束、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，预计全年销量将接近 200 万台。

图24：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

5.3 乘联会周度数据

零售：3 月第二周的市场零售达到日均 4.0 万辆，同比 2019 年 3 月的第二周增长 2%，表现相对平稳。

表2：乘用车主要厂家 3 月周度日均零售数量和同比增速

	1-7 日	8-14 日	15-21 日	22-28 日	29-31 日均	全月
19 年	34339	39032	43472	72215	76709	50114
20 年	16666	20978	25250	51740	56057	31310
21 年	35082	39828	45772	74889	40224	51441
21 年同比 19 年	2%	2%	4%	-1%	3%	1%
环比 1 月同期	-26%	-25%	-25%	-17%	-25%	-21%

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：2021 年 3 月第四周的日均厂商批发销量是 7.5 万辆，同比 2019 年 3 月下降 1%，稍低于 2019 年 3 月初走势。

表3：乘用车主要厂家 3 月周度日均批发数量和同比增速

	1-7 日	8-14 日	15-21 日	22-28 日	29-31 日均	全月
19 年	39052	46298	50637	77866	82317	56256
20 年	12620	15496	22925	51907	56544	28719
21 年	40318	45677	46644	70978	44348	52999
21 年同比 19 年	3%	-1%	-8%	-10%	-2%	-6%
环比 1 月同期	-10%	-2%	-11%	-12%	-8%	-9%

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

智己汽车公布“数字资产”开采方式

4月6日，智己汽车全球首创的CSOP用户数据权益计划正式公布了用户数字资产“原石”的两大开采方式，率先树立起“用户数据价值确权”的行业标杆。这表明，智己汽车以CSOP用户数据权益计划领跑“用户共享公司发展红利”的新规则，已经准备就绪，按下了正式运营的倒计时键。

现代暂停Ioniq 5和Kona生产

4月7日，韩国现代汽车表示，由于芯片短缺，该公司将暂停位于首尔东南414公里处的韩国蔚山第一工厂的运营，该工厂负责生产Ioniq 5纯电动车以及Kona紧凑型SUV。

蔚来汽车第10万辆量产车下线

4月7日，蔚来汽车第10万辆量产车在江淮蔚来工厂下线。官方数据显示，从2018年5月27日蔚来汽车量产首款ES8算起，至2020年7月18日第5万辆量产车下线一共用了26个月，从5万辆到10万辆一共用了9个月。目前，蔚来汽车旗下有ES6、ES8、EC6以及ET7四款车型在售，其中ET7计划明年正式交付。

长安汽车与四维图新合作高精度地图服务

4月8日，长安汽车与四维图新签订战略合作框架协议，未来双方将围绕自动驾驶领域展开深入的合作研究，共同探索和规划在汽车中使用的场景和集成应用方案，加速实现高级别自动驾驶落地。根据协议，双方将基于四维图新现有的先进产品技术，共建联合创新中心，围绕自动驾驶，在公共道路、地下停车场等高精度地图服务方面开展合作；并向长安汽车开放AR导航、AR-HUD算法、车道级导航、导航HMI渲染领域的核心技术。双方共同研究及开发行业领先自动驾驶地图技术和产品，共同拓展L4级及以上自动驾驶商业模式的创新。此外，双方将在汽车电子芯片和高精度地图应用等方向，展开前沿技术的深入合作与研究。

6.2 产业链动态

SK海力士或为博世供应车用芯片

韩国存储芯片巨头SK海力士(SK hynix Inc.)正与全球最大的汽车零部件制造商博世(Robert Bosch GmbH)就车用芯片的供应进行谈判。电动和联网汽车时代可能会为芯片企业带来新的商业机会。

Waymo CEO 官宣离职

近日，Waymo首席执行官John Krafcik表示，他将辞去Waymo首席执行官一职，他的职位目前是谷歌自动驾驶汽车项目的创始人Dmitri Dolgov和首席运营官Tekedra Mawakana接替，由他们担任联合CEO。

6.3 政策法规

工信部智能网联汽车准入管理征求意见

工信部4月7日发布消息，为加强道路机动车辆生产企业及产品准入管理，推动智能网联汽车产业健康有序发展，工业和信息化部装备工业一司组织编制了《智能网联汽车生产企业及产品准入管理指南（试行）》（征求意见稿），现向社会公开征求意见。《指南》指出，智能网联汽车生产企业应满足企业安全保障能力要求，针对车辆的软件升级、网络安全、数据安全等建立管理制度和保障机制，建立健全企业安全监测服务平台，保证产品质量和生产一致性。同时，智能网联汽车生产企业应遵守网络安全法律法规规定，建立覆盖车辆全生命周期的网络安全防护体系，采取必要的技术措施和其他必要措施，有效应对网络安全事件，保护车辆及其联网设施免受攻击、侵入、干扰和破坏。

拟立法 智能网联汽车不得泄露敏感信息

近日，从中华人民共和国工业和信息化部官网了解到，为加强道路机动车辆生产企业及产品准入管理，推动智能网联汽车产业健康有序发展，工信部装备工业一司组织编制了《智能网联汽车生产企业及产品准入管理指南（试行）》（征求意见稿）。意见提到，智能网联汽车生产企业应依法收集、使用和保护个人信息，实施数据分类分级管理，制定重要数据目录，不得泄露涉及国家安全的敏感信息。在中华人民共和国境内运营中收集和产生的个人信息和重要数据应当按照有关规定在境内存储。因业务需要，确需向境外提供的，应向行业主管部门报备。

6.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	上汽乘用车	荣威 RX5 plus	A级 SUV	2021/4/6
2	奇瑞汽车	捷途 X90	A级 SUV	2021/4/7
3	比亚迪	秦 Plus EV	A0 NB	2021/4/7
4	上汽通用五菱	宏光 MINIEV 马卡龙	A00级 NB	2021/4/8
5	长安汽车	欧尚 X7 Geeker	A0级 SUV	2021/4/9
6	一汽丰田	亚洲狮	B级 NB	2021/4/10

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。

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法律责任。

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