

# 20 年双积分公示：积分缺口扩大 电动节能趋势不变

——汽车行业周报



申港证券  
SHENGANG SECURITIES

## 投资摘要：

**每周一谈：20 年双积分公示：积分缺口扩大 电动节能趋势不变**

近期，工信部公示 2020 年度乘用车企业平均燃料消耗与新能源积分情况。

**行业角度看：油耗积分大幅转负，新能源积分稳定。新能源正积分不足以抵偿当年油耗积分缺口。**

油耗积分方面：正积分 432 万，负积分 1177 万，负积分同比增长 130%。新能源积分方面：正积分 435 万分，负积分 108 万。

**企业角度看：新能源车表现良好，传统合资车企积分缺口较大。**

积分富裕的卖方以新能源车企为主：仅考虑国内生产，当年正积分前三名为比亚迪（油耗积分 95.2 万+新能源积分 75.4 万）、特斯拉（油耗积分 80.2 万+新能源积分 86 万）和上汽通用五菱（油耗积分 49.3 万+新能源积分 44 万）。

积分缺乏的买方以传统合资车企为主：仅考虑国内生产，当年积分缺口前三名为吉利集团（油耗积分-132 万+新能源积分-1.8 万）、长安集团（油耗积分-135.1 万+新能源积分 1.2 万）和一汽-大众（油耗积分-118.6 万+新能源积分-13.9 万）。

**对积分交易的推测：交易量上行，预计积分交易价格在 2500-3000 元。**

交易量上，20 年积分缺口较大，且初期结转积分逐步到期，预计积分交易量将持续增长。考虑到目前公示负积分缺口相对较大以及工况切换等因素，我们认为积分交易价格有进一步上行的可能，达到 2500-3000 元。

**对行业的影响：新能源技术持续受益，传统车企加速入局，市场竞争加剧，向头部集中；节能方面混合动力（包括轻混）及轻量化将持续受益。**

**结合以上分析，我们推荐关注：**自主品牌转型升级迅速、特别是新能源汽车龙头：比亚迪、长城汽车、广汽集团等。节能降耗领域有布局的：华域汽车、拓普集团、湘油泵、旭升股份等。

## 市场回顾：

截至 4 月 16 日收盘，汽车板块上涨 2.1%，沪深 300 指数下跌 1.4%，汽车板块逆市上涨，领先于沪深 300 指数 3.5 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 1 位。年初至今跌幅达 5.2%，在申万 28 个板块中位列第 20 位。

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+2.9%)，商用载货车(-0.2%)，商用载客车(+3.2%)，汽车零部件(+1.3%)，汽车服务(+5.1%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(-12.7%)，商用载货车(13.8%)，商用载客车(-13.9%)，汽车零部件(-2.4%)，汽车服务(+8.3%)。

- ◆ 涨跌幅前五名：北汽蓝谷、渤海汽车、\*ST 众泰、双林股份、亚太股份。
- ◆ 涨跌幅后四名：兴民智通、科华控股、腾龙股份、浙江仙通。

**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

评级

增持（维持）

2021 年 04 月 18 日

曹旭特

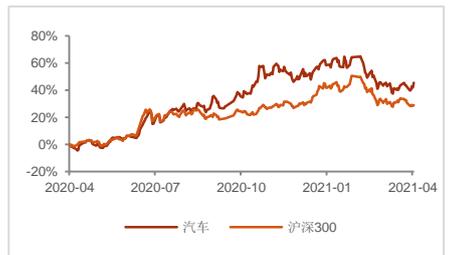
分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

## 行业基本资料

股票家数	197
行业平均市盈率	34.44
市场平均市盈率	21.33

## 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：一季度汽车产销稳健 乘用车销量或受芯片影响》  
2021-04-12
- 2、《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
- 3、《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

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：华域汽车 20%、星宇股份 20%、湘油泵 20%、明新旭腾 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。

## 内容目录

1. 双积分公示：积分缺口扩大 电动节能趋势不变 .....	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 .....	10
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 .....	14
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： 各板块周涨跌幅对比 .....	6
图 2： 各板块年初至今涨跌幅对比 .....	7
图 3： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) .....	7
图 4： 汽车行业整体估值水平(PB) .....	7
图 5： 子板块周涨跌幅对比 .....	8
图 6： 子板块年初至今涨跌幅对比 .....	8
图 7： 本周行业涨跌幅前十名公司 .....	8
图 8： 本周行业涨跌幅后十名公司 .....	8
图 9： 月度汽车产销量及同比变化 .....	9
图 10： 历年汽车产销量及同比变化 .....	9
图 11： 经销商库存系数及预警指数 .....	9
图 12： 月度乘用车产销量及同比变化 .....	10
图 13： 乘用车细分车型当月销量同比变化 .....	11
图 14： 月度商用车产销量及同比变化 .....	12
图 15： 商用车细分车型当月销量同比变化 .....	12
图 16： 月度新能源车产销量及同比变化 .....	13
表 1： 2021 年 2 月工信部关于 2020 年双积分政策事项说明中对循环外技术/装置的说明 .....	5
表 2： 本周推荐投资组合 .....	6
表 3： 乘用车主要厂家 3 月周度日均零售数量和同比增速 .....	13
表 4： 乘用车主要厂家 3 月周度日均批发数量和同比增速 .....	13

## 1.20 年双积分公示：积分缺口扩大 电动节能趋势不变

近期，工信部公示 2020 年度乘用车企业平均燃料消耗与新能源积分情况，公示数据涵盖 117 家国内乘用车生产企业和 21 家进口车企。

**行业角度看：油耗积分大幅转负，新能源积分稳定。新能源正积分不足以抵偿当年油耗积分缺口。**

- ♦ 油耗积分方面：正积分 432 万，负积分 1177 万，负积分同比增长 130%。除了因早期单向的补贴政策和技术瓶颈导致单车油耗一贯下降较慢外，2020 年中高端车型、中大排量车型的消费需求受疫情影响相对较小，一定程度上加剧了负积分的增长。
- ♦ 新能源积分方面：正积分 435 万分，负积分 108 万。虽然新能源积分考核比例要求由 2019 年的 10% 提升至 2020 年的 12%，但由于新能源产量实现大幅正增长，新能源积分总体维持稳定。

**企业角度看：新能源车企表现良好，传统合资车企积分缺口较大。**

- ♦ 积分富裕的卖方以新能源车企为主：仅考虑国内生产，当年正积分前三名为比亚迪（油耗积分 95.2 万+新能源积分 75.4 万）、特斯拉（油耗积分 80.2 万+新能源积分 86 万）和上汽通用五菱（油耗积分 49.3 万+新能源积分 44 万）。江淮、广汽乘用车以及造车新势力中的小鹏、蔚来和威马，依托在新能源车领域的良好表现，积累了可观的正积分。一汽丰田、广汽丰田等依靠在混动领域的优势，在油耗积分上表现良好，总积分较为均衡。
- ♦ 积分缺乏的买方以传统合资车企为主：仅考虑国内生产，当年积分缺口前三名为吉利集团（油耗积分-132 万+新能源积分-1.8 万）、长安集团（油耗积分-135.1 万+新能源积分 1.2 万）和一汽-大众（油耗积分-118.6 万+新能源积分-13.9 万）。上汽通用、上汽大众及北京奔驰等传统燃油车销量大户积分缺口同样较大，补缺形势严峻。

**对积分交易的推测：交易量上行，预计积分交易价格在 2500-3000 元。**

- ♦ 历年交易情况：2016-2017 年，双积分政策启动，积分交易价格波动较大，后期价格下行，交易价格 1000-2000 元；2018-2019 年，双积分政策正式实施，过度管理阶段部分车企为避免积分浪费抛售积分，导致积分价格下行且低于前期；2019 年后，交易逐步步入正轨，积分结转趋于正常，交易价格稳步回升，起到了一定的市场调节作用。
- ♦ 交易量及价格推测：交易量上，20 年积分缺口较大，且初期结转积分逐步到期，预计积分交易量将持续增长。交易价格上，根据中汽数据 2020 年 1 月发布的报告，预计 2020 年积分主流交易价格在 2270-2520 元。考虑到目前公示负积分缺口相对较大以及工况切换等因素，我们认为积分交易价格有进一步上行的可能，达到 2500-3000 元。

**对行业的影响：新能源技术持续受益，传统车企加速入局，市场竞争加剧，向头部集中；节能方面混合动力（包括轻混）及轻量化将持续受益。**

- ◆ **新能源积分角度：新能源技术持续受益，传统车企加速入局，市场竞争加剧，向头部车企集中。**政策上，2021-2023 年的新能源汽车积分比例要求分别为 14%、16%、18%，新能源积分要求逐步提升。此外，传统主流燃油车企积分缺口持续扩大，已经到了不得不入局的节点，近期大众、通用、福特、吉利、长城等传统车企纷纷发布重磅新能源车型，决心入局或加码新能源，势必加剧行业竞争，加速行业向头部集中。
- ◆ **油耗积分角度：倒逼企业注重节能技术，混合动力及轻量化技术将持续受益。**随着 21 年 7 月工况由 NEDC 切换至 WLTC，会导致油耗数据上升，企业将在油耗积分上面临更大压力。21 年 2 月 8 日，双积分补充说明给予怠速起停、制动能量回收、换挡提醒三项能在使用过程中实现降耗的技术额外油耗减免额度，利于相关技术如 48V 轻混等技术发展。对于自动/手动挡车型，此类技术顶格可减免油耗 0.3 和 0.4 升/100 公里，约等于 5~8% 的油耗。另外，由于积分核算与整车质量相关度较高，轻量化技术将持续受益。

**表1：2021年2月工信部关于2020年双积分政策事项说明中对循环外技术/装置的说明**

技术/装置名称	技术定义	减免额度
怠速起停	车辆即将停止或车辆停止且发动机处于怠速状态时，能够自动关闭发动机，并且能够根据驾驶员的操作或车辆需求重新启动发动机的系统。	0.15 升/100 公里。
制动能量回收	车辆滑行、减速或下坡时，将车辆行驶过程中的动能及势能转化或部分转化为车载可充电储能系统（REESS）的能量存储起来，并可为整车动力输出提供辅助电能的系统。	REESS 标称电压为 12V 的：0.05 升/100 公里； >12V 的：0.15 升/100 公里
换挡提醒	手动挡车辆的可实时、直观地提醒驾驶员调整驾驶操作（换挡和/或加、减速）以降低实际驾驶中燃料消耗量的装置。	0.1 升/100 公里

资料来源：工信部，申港证券研究所

**结合以上分析，我们推荐关注：**自主品牌转型升级迅速、特别是新能源汽车龙头：比亚迪、长城汽车、广汽集团等。节能降耗领域有布局的：华域汽车、拓普集团、湘油泵、旭升股份等。

## 2. 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
华域汽车	20%
星宇股份	20%
湘油泵	20%
明新旭腾	20%
广汇汽车	20%

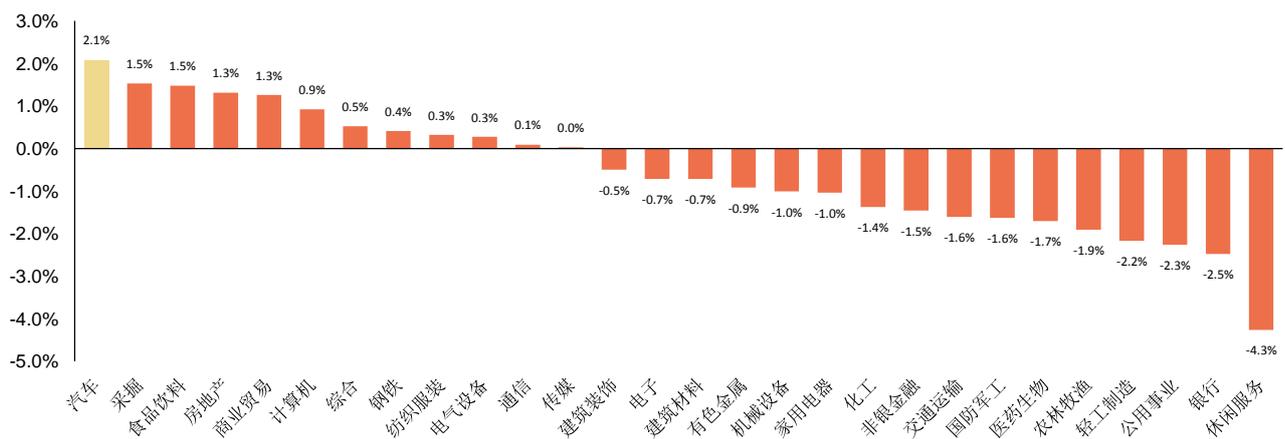
资料来源：申港证券研究所

### 3. 市场回顾

截至4月16日收盘，汽车板块上涨2.1%，沪深300指数下跌1.4%，汽车板块逆市上涨，领先于沪深300指数3.5个百分点。

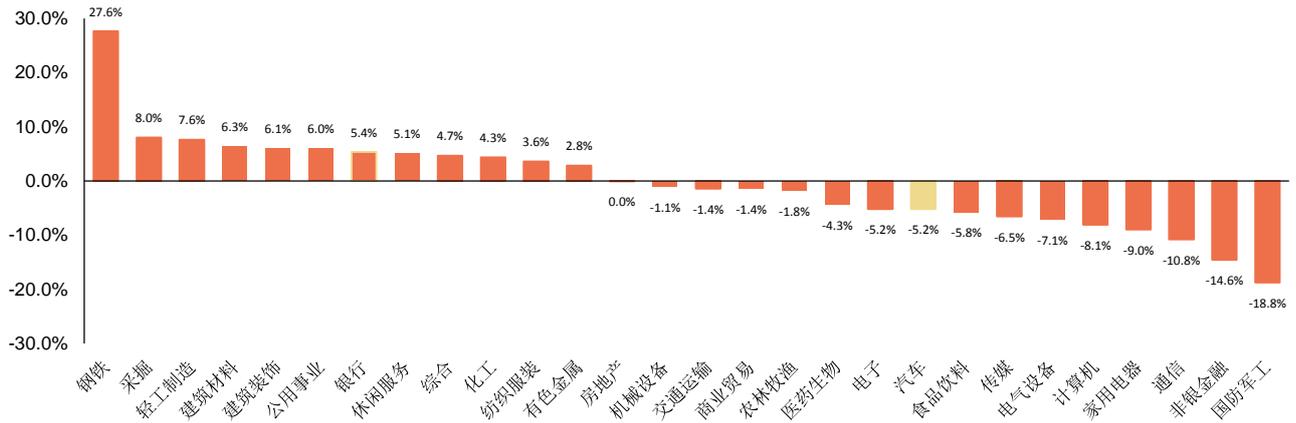
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万28个板块中位列第1位。年初至今跌幅达5.2%，在申万28个板块中位列第20位。

图1：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图2：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16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 29.3 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 34.7 倍、36 倍、63.7 倍、27.1 倍和 16.9 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 2.24 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 2.3 倍、2.06 倍、1.86 倍、2.33 和 1.27 倍，处于历史高位。

图3：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



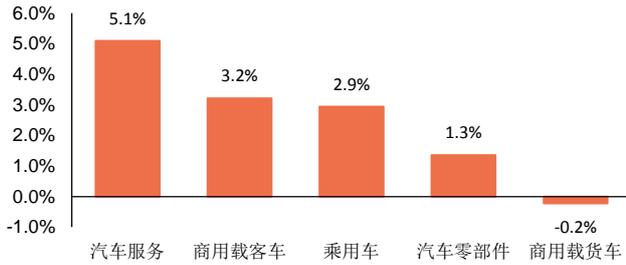
资料来源：Wind，申港证券研究所

图4：汽车行业整体估值水平(PB)

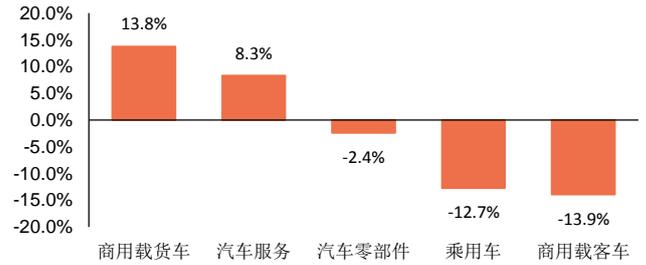


资料来源：Wind，申港证券研究所

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+2.9%)，商用载货车(-0.2%)，商用载客车(+3.2%)，汽车零部件(+1.3%)，汽车服务(+5.1%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(-12.7%)，商用载货车(13.8%)，商用载客车(-13.9%)，汽车零部件(-2.4%)，汽车服务(+8.3%)。

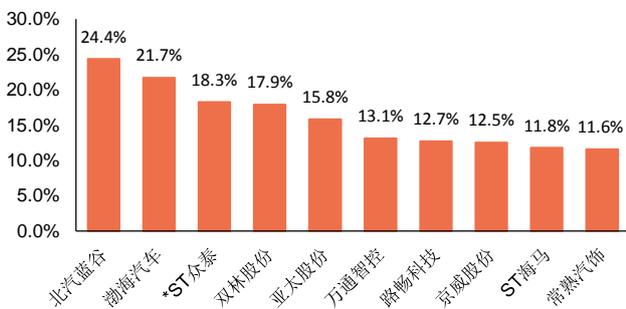
**图5：子板块周涨跌幅对比**


资料来源：Wind，申港证券研究所

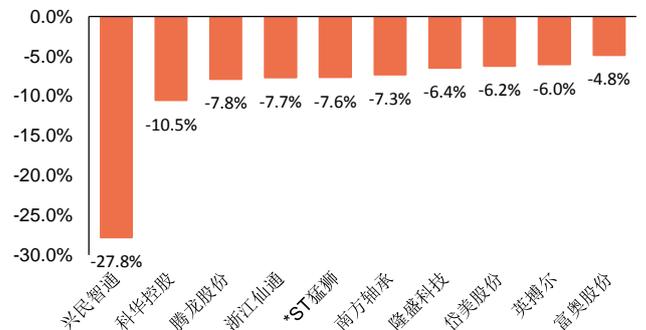
**图6：子板块年初至今涨跌幅对比**


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：北汽蓝谷、渤海汽车、\*ST众泰、双林股份、亚太股份。涨跌幅后四名分别为：兴民智通、科华控股、腾龙股份、浙江仙通。

**图7：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8：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

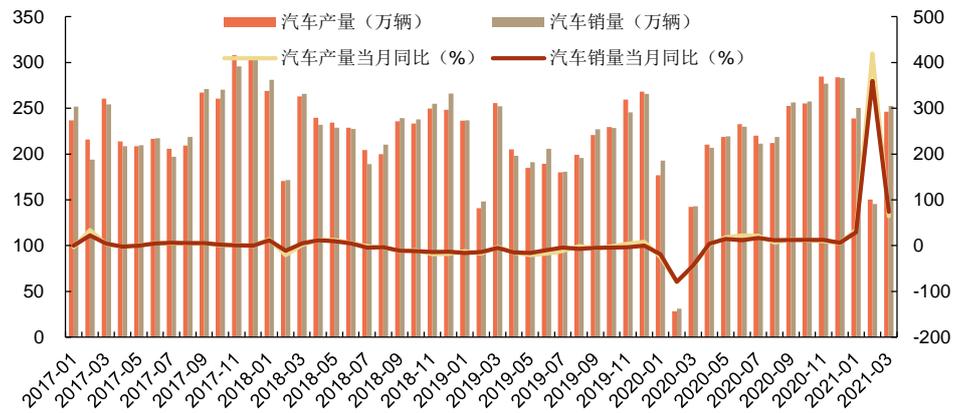
### 4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

2021年3月全国汽车产量、销量及库存情况数据公布，由于2020年3月因疫情原因导致低基数，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，生产和消费需求稳步恢复，汽车产业延续了较好的发展态势。

- 总体产销：**汽车产销受低基数影响同比增幅较大，总体表现稳健。2021年3月，汽车产销分别达到246.2万辆和252.6万辆，同比2020年分别增长63.9%和74.9%，同比2019年分别-3.7%和0.2%。1-3月，汽车产销分别完成635.2万辆和648.4万辆，同比分别增长81.7%和75.6%，增幅比1-2月分别收窄7.2和0.6个百分点。与2019年1-3月数据相比，汽车产销同比增长0.3%和1.8%，增幅较1-2月相比分别收窄2.6和0.9个百分点。本月产销同比呈现大幅增长的原因有两点，一是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，依旧未及前期高点，说明恢复空间尚在。
- 库存情况：**2021年3月汽车经销商库存系数为1.51，同比降幅较深达42.5%，环比下降8.3%，库存水平接近警戒线。同期经销商预警指数为55.5%，环比上升3.3%。3月前期汽车销量延续了1-2月强势走势，后期受宏观经济和股市波动略显疲软，目前销售端去库存进度比较理想，芯片短缺影响尚未传导至销售端，

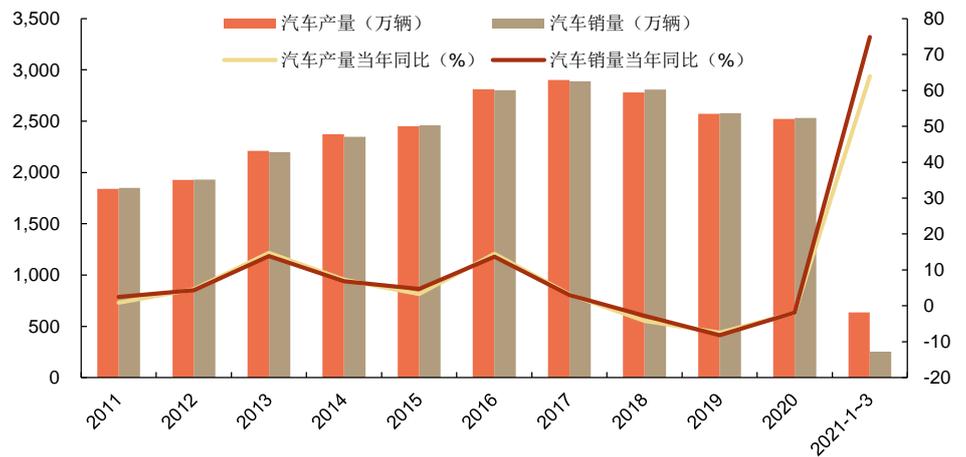
预计二季度将出现部分车型供不应求的情况。

图9：月度汽车产销量及同比变化



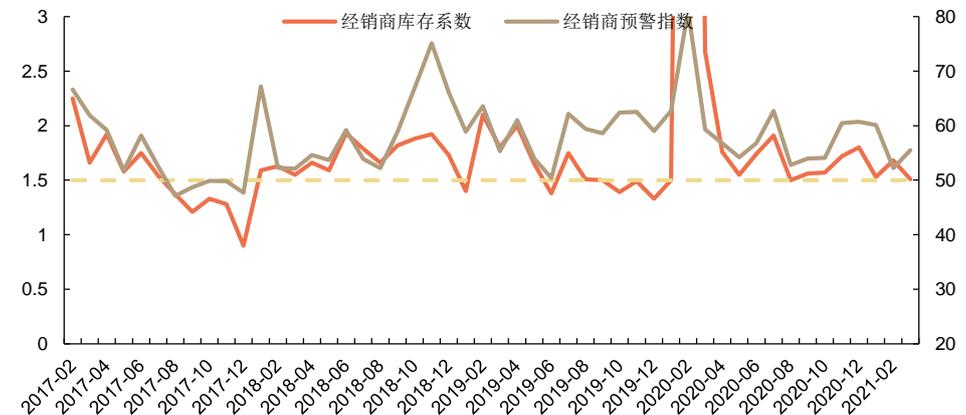
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图10：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11：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

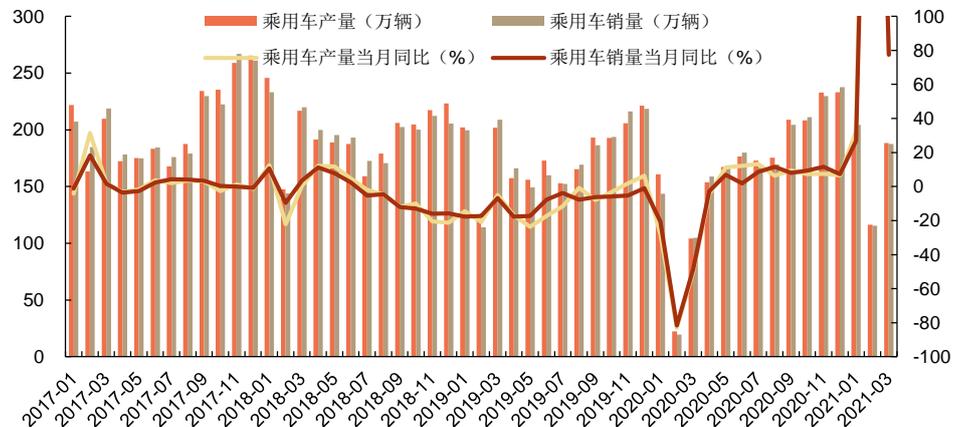
### 乘用车：

3月，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3.2%和2.3%。

- ◆ 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乘用车销量持续增长。
- ◆ SUV主销、豪华品牌表现持续强势、自主品牌份额回升阻力依旧。从细分车型累计数据看，SUV产销依然大于轿车，且四类车型受同期基数较低的影响，均呈现出大幅增长。3月，国内生产的豪华车销量完成30.5万辆，同比增长74.1%。1-3月国内生产的豪华车销量完成82.9万辆，同比增长96.6%。自主品牌方面，3月自主品牌零售量为74.5万辆，同比增长71.4%，市场份额39.8%，下降1.4%；1-3月累计市场份额41.5%，上升1.4%。长安、长城、奇瑞等品牌同比高速增长跑赢市场，表现持续强势，头部效应愈发明显。

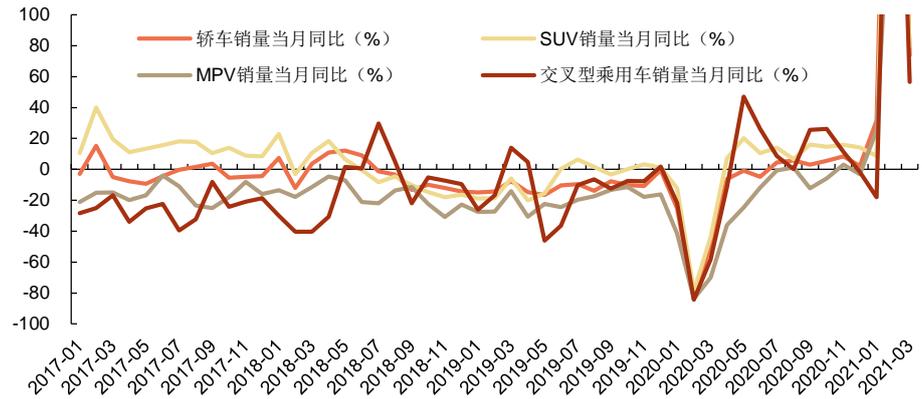
总体来看，21年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下，乘用车市场将继续实现恢复性增长，同比增速有望接近10%，超2200万辆。

图12：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13：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

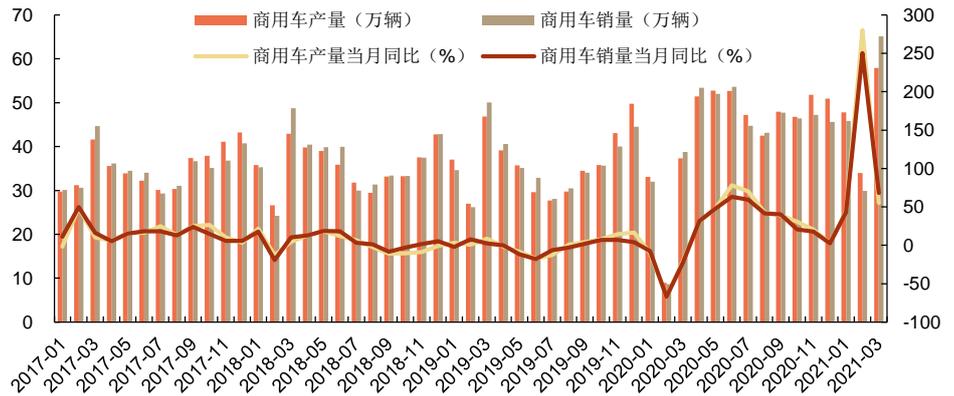
### 商用车：

3月，商用车产销分别完成57.9万辆和65.1万辆，环比分别增长70.2%和117.9%，同比分别增长55.2%和68.1%。1-3月，商用车产销分别完成139.7万辆和140.8万辆，同比分别增长76.9%和77.3%，增幅较1-2月分别收窄19.4和8.9个百分点。与2019年1-3月数据相比，商用车产销同比增长26.1%和26.9%，其中产量增幅较1-2月相比收窄1.8个百分点，销量增幅较1-2月扩大2.4个百分点。分车型看，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，重型、轻型货车持续刷新历史记录。**货车产销分别完成53万辆和59.9万辆，同比分别增长55.2%和68.1%，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。1-3月，货车累计产销分别完成128.7万辆和129.6万辆，同比分别增长78.5%和78.1%。
- ◆ **客车产销持续恢复。**客车产销分别完成4.9万辆和5.2万辆，产销同比分别增长55.4%和68.2%。1-3月，客车累计产销分别完成11万辆和11.2万辆，同比分别增长59.5%和69%。

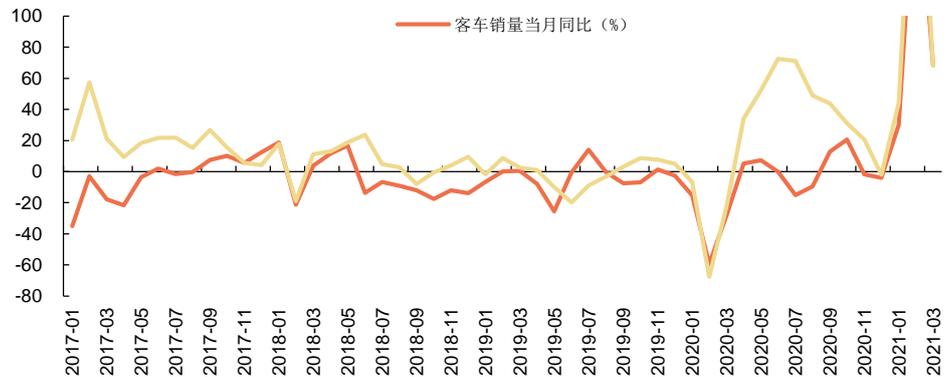
总体来看，2021年3月商用车市场实现持续高增，连续刷新纪录。21年上半年商用车受需求递延及客市场景气度恢复有望维持增长，但全年看在20年需求透支的压力下，实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量约为460万辆，同比下降约10%。

图14：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15：商用车细分车型当月销量同比变化



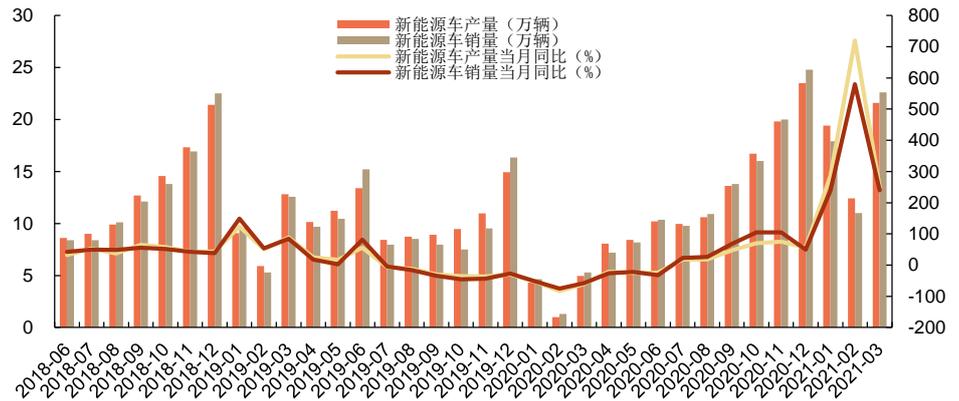
资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

### 新能源车：

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。

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，预计全年销量将超200万台。

图16: 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:** 4月第一周的市场零售达到日均3.0万辆, 同比2020年4月的第一周增长5%, 表现相对平稳, 但相对2019年4月的第一周是稍有下降9%的。且本周相对于21年3月第一周环比下降17%, 下降幅度较大。

表3: 乘用车主要厂家3月周度日均零售数量和同比增速

	1-11日	12-18日	19-25日	26-30日	1-11日均	全月
19年	33381	37517	50712	89182	33381	47690
20年	29040	36387	48398	88638	29040	45204
21年	30459				30459	
21年同比	5%				5%	
环比3月同期	-17%				-17%	

资料来源: 乘联会, 申港证券研究所

**批发:** 4月第一周的日均厂商批发销量是3.2万辆, 同比2020年4月第一周增长是7%, 表现相对平稳。环比3月第一周的下降25%, 压力较大, 目前的渠道处于相对中低库存, 经销商的进货节奏应该更积极, 因此总体看4月第一周批发走势不强。4月第一周相对于19年4月的批发下降5%, 走势相对平缓。

表4: 乘用车主要厂家3月周度日均批发数量和同比增速

	1-11日	12-18日	19-25日	26-30日	1-11日均	全月
19年	33457	37538	41904	90765	33457	45931
20年	29693	41339	49103	93974	29693	47653
21年	31826				31826	
21年同比	7%				7%	
环比3月同期	-25%				-25%	

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

#### 广汽埃安投入约 5 亿扩建工厂，预计明年产能扩充至 20 万辆

广汽埃安宣布其智能生态工厂（以下简称广汽埃安工厂）将扩建，预计投入约 5 亿元，计划于 2022 年初实现产能翻倍，年产能将在原有 10 万辆的基础上，扩充至 20 万辆。

#### 长安福特 Mustang Mach-E 正式上市 售 26.50-37.99 万

长安福特 Mustang Mach-E 正式上市，共推出 4 款配置（包括首发版），售价：26.50-37.99 万元。新车定位运动型纯电 SUV，是福特 Mustang 家族的最新成员，标志着福特进入电气化新时代，而最大续航里程将超 600 公里。

#### 小鹏 P5 正式发布 搭载激光雷达/实现城市 NGP

小鹏汽车正式发布旗下第三款车型——小鹏 P5。新车搭载 Livox 为小鹏汽车定制版车型级激光雷达，拥有 XPILOT3.5 自动辅助驾驶系统，并新增城市 NGP 功能。此外，新车将于第四季度交付，届时或将成为全球首款量产激光雷达智能汽车。小鹏 P5 采用双棱镜扫描方案的激光雷达，全车 32 个传感器和 13 个摄像头，并搭载 XPILOT3.5 自动驾驶辅助系统，可以实现厘米级高精度测距，探测距离远，不受环境光影响，空间分辨率更高，保证 FCW/AEB/ACC 等高阶辅助驾驶功能在高速行驶中更舒适、更安全。

### 5.2 产业链动态

#### 华为自动驾驶技术首次曝光 首款 Huawei Inside 车型极狐阿尔法 S 上市

首款 Huawei inside 智能豪华纯电轿车北汽阿尔法 S(华为 HI 版)4 月 17 日晚在上海发布，采用华为快充技术，充电 10 分钟，续航 197 公里，其智能座舱搭载鸿蒙 OS 操作系统，起售价 28.19 万元，最高配价格 34.49 万元。华为 H1 版起价 38.89 万元，高配版售价 42.99 万元。北汽极狐线下店 2021 年计划开店 100 家(ARCFOX SPACE、ARCFOX CENTER 店)，2022 年开店 150 家。阿尔法 S 华为 HI 版为量产的现货，预计今年 11、12 月份交付。

#### 大疆正式官宣切入汽车赛道

科技企业造车热的“接力棒”从互联网企业传到了手机企业后，如今又送到了无人机企业手中。4 月 12 日早间，“大疆车载”官微发布消息称，将于本月 19 日上海车展发布相关产品。

#### 中国石化“牵手”奥动、蔚来布局换电，到 2025 年建成 5000 座充换电站

4 月 15 日，中国石化分别与奥动新能源、蔚来签署战略合作协议，意与合作方在全国范围内，围绕换电站建设运营、补能技术升级及商业模式创新，开展全方位深度合作。

## 百度、滴滴、小马智行获北京市智能网联汽车政策先行区首批应用牌照

2021年4月13日，北京市智能网联汽车政策先行区（以下简称“政策先行区”）正式开设，并发布了《北京市智能网联汽车政策先行区总体实施方案》（以下简称《方案》），旨在建立“政策友好型”产业发展营商环境。首批应用牌照发放给了百度 Apollo、小马智行以及滴滴自动驾驶。

### 5.3 政策法规

#### 为汽车行业智能制造转型指路！工信部发布《“十四五”智能制造发展规划》意见稿

4月14日，工信部发布的《“十四五”智能制造发展规划》（征求意见稿）（以下简称《规划》）中，针对国内智能制造的现实痛点，提出了明确目标。《规划》针对汽车制造及供应领域的现有短板和痛点，提出了两大攻坚任务。一是针对核心技术短板，《规划》提出，汽车发动机、变速箱等高效加工与近净形成成套装备，对专用智能制造设备进行核心技术攻关。二是针对供应链短板，《规划》明确指出，面向汽车等行业，支持智能制造应用水平高、核心竞争优势突出、资源配置能力强的“链主”企业建设供应链协同平台，打造数据互联互通、信息可信交互、生产深度协同、资源柔性配置的供应链。

### 5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	比亚迪	宋 Pro	A 级 SUV	2021/4/12
2	零跑汽车	T03	A00 级 轿车	2021/4/12
3	上汽乘用车	名爵 6	A 级 轿车	2021/4/13
4	长安福特	Mustang Mach-E	B 级 SUV	2021/4/13
5	极星汽车	Polestar 2	A 级 轿车	2021/4/13
6	江淮汽车	思皓 E50A	A 级 轿车	2021/4/14
7	吉利汽车	远景 X3 Pro	A 级 SUV	2021/4/15
8	吉利汽车	极氪 001	A 级 轿车	2021/4/15
9	北京汽车	BJ30	A 级 SUV	2021/4/16
10	长安汽车	CS95	C 级 SUV	2021/4/16
11	威马汽车	W6	B 级 SUV	2021/4/16

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