

机动车排放召回管理规定发布 售中售后监管加码

——汽车行业周报



申港证券
SHENGANG SECURITIES

投资摘要:

每周一谈：机动车排放召回管理规定发布 售中售后监管加码

5月20日，市场监督管理总局联合生态环境部发布《机动车排放召回管理规定》，规定将于7月1日实施。规定首次将产品召回由安全召回扩展至排放召回，将有效发挥排放召回在保护和改善大气环境、保障人体健康方面的作用。

背景:

事前监管相对完善，售中、售后监管力度逐年加强。我国针对汽车行业管理呈现“重生产前准入，轻售中、售后管理”的特点。召回制度作为售中、售后监管的重要手段，其监管范围、力度也在逐年加强。

现行召回制度关注安全，排放召回力度不足。《缺陷汽车产品召回管理条例》等现行规定的召回均关注产品安全召回。由于排放召回法律法规尚不完善，自《大气污染防治法》实施以来，我国共实施排放召回仅6次，涉及车辆5164辆，我国环保召回力度明显不足。

预期影响:

- 企业管理成本提升，短期内给技术落后企业带来一定经济压力，有可能加速行业出清。
- 推动企业重视排放技术研发，倒逼企业主动进行技术升级。
- 线上管控监管预期加速落地，实现实时监管。

基于上述事实，我们建议关注排放升级领域的标的：DPF领域的威孚高科，ERG领域的银轮股份、隆盛科技，SCR领域的艾可蓝以及蜂窝陶瓷材料龙头奥福环保等。

市场回顾:

截至5月21日收盘，汽车板块上涨2.6%，沪深300指数上涨0.5%，汽车板块涨幅领先于沪深300指数2.1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3位。年初至今跌幅达2.5%，在申万28个板块中位列第17位。

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+8%)，商用载货车(+2.3%)，商用载客车(-3.6%)，汽车零部件(+0.1%)，汽车服务(-2.5%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(-0.4%)，商用载货车(+6.2%)，商用载客车(-21.3%)，汽车零部件(-4.3%)，汽车服务(+8%)。

- 涨跌幅前五名：大东方、圣龙股份、新日股份、北汽蓝谷、川环科技。
- 涨跌幅后五名：东方时尚、信隆健康、隆基机械、蓝黛传动、ST八菱。

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。

评级

增持（维持）

2021年05月23日

曹旭特

分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

袁逸璞

研究助理

yuanyipu@shgsec.com

SAC 执业证书编号：S1660120060005

行业基本资料

股票家数	196
行业平均市盈率	32.5
市场平均市盈率	8.39

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：4月汽车产销受缺芯及季节性因素影响增速回落》2021-05-16
- 2、《汽车行业研究周报：2020年报及2021年一季报点评：复苏延续》2021-05-06
- 3、《汽车行业研究周报：上海车展：电动智能加速 自主品牌崛起》2021-04-25

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；芯片等关键原材料短缺及原材料成本上升的风险；疫情控制不及预期。

内容目录

1. 每周一谈：机动车排放召回管理规定发布 售中售后监管加码.....	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： 月度新能源车产销量及同比变化.....	错误!未定义书签。
图 2： 各板块周涨跌幅对比.....	6
图 3： 各板块年初至今涨跌幅对比.....	7
图 4： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM).....	7
图 5： 汽车行业整体估值水平(PB).....	7
图 6： 子板块周涨跌幅对比.....	8
图 7： 子板块年初至今涨跌幅对比.....	8
图 8： 本周行业涨跌幅前十名公司.....	8
图 9： 本周行业涨跌幅后十名公司.....	8
图 10： 月度汽车产销量及同比变化.....	9
图 11： 历年汽车产销量及同比变化.....	9
图 12： 经销商库存系数及预警指数.....	10
图 13： 月度乘用车产销量及同比变化.....	11
图 14： 乘用车细分车型当月销量同比变化.....	11
图 15： 月度商用车产销量及同比变化.....	12
图 16： 商用车细分车型当月销量同比变化.....	12
图 17： 月度新能源车产销量及同比变化.....	13
表 1： 本周推荐投资组合.....	6
表 2： 乘用车主要厂家 5 月周度日均零售数量和同比增速.....	错误!未定义书签。
表 3： 乘用车主要厂家 5 月周度日均批发数量和同比增速.....	13

1. 每周一谈：机动车排放召回管理规定发布 售中售后监管加码

事件：

国家市场监督管理总局联合生态环境部发布《机动车排放召回管理规定》，并将于7月1日正式实施。规定首次将产品召回由安全召回扩展至排放召回，是针对排放监管的重要规定，也是强化售中、售后监管的一项具体举措，将有效发挥排放召回在保护和改善大气环境、保障人体健康方面的作用。

背景：

事前监管相对完善，售中、售后监管力度逐年加强。在汽车产业起步阶段，我国相关部门对汽车产品事前准入环节投入了较多的监管精力，已经建立起包括生产企业准入、产品准入在内的相对完善的法律法规体系。目前，我国针对汽车行业管理呈现“重生产前准入，轻售中、售后管理”的特点。随着汽车产品质量总体水平逐步提升、汽车进入千家万户，在使用环节，也就是售中、售后的监管力度正在逐年加强。召回制度作为售中、售后监管的重要手段，其监管范围、力度也在逐年加强。

表1：汽车召回相关条例情况

实施/发布日期	规定	发布主体	核心内容
2004.7.1 (2016.1.1 废止)	《缺陷汽车产品召回管理规定》	质检总局、发改委、商务部、海关总署	首次明确召回相关程序，召回制度有据可依。
2013.1.1	《缺陷汽车产品召回管理条例》	国务院院令	主要聚焦安全领域。
2016.1.1	《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》	质检总局	明确汽车产品生产者召回主体的义务，将汽车零部件生产者纳入召回体系。
2019.3.15	《关于进一步加强新能源汽车产品召回管理的通知》	质检总局	针对新能源车特别是电池等核心部件安全问题。
2019.7.16	《机动车环境保护召回管理规定（征求意见稿）》	质检总局	2020年该项规定纳入生态环境部立法工作计划，21年7月1日实施。
2021.6.1	《机动车排放召回管理规定》	市场监管总局、生态环境部	聚焦环保排放领域。

资料来源：市场监管总局网站，缺陷产品管理中心，申港证券研究所

现行召回制度关注安全，排放召回力度不足。《民法典》、《消费者权益保护法》、《缺陷汽车产品召回管理条例》等规定的召回均为产品安全召回。随着机动车保有量增加，根据生态环境部数据，全国机动车一氧化碳（CO）、碳氢化合物（HC）、氮氧化物（NOx）和颗粒物（PM）等四项污染物排放总量为1603.8万吨。在北京、

上海、深圳等大中型城市，移动源已经成为细颗粒物（PM2.5）污染的重要来源。但由于排放召回法律法规尚不完善，市场监管总局数据显示自 2016 年 1 月 1 日《大气污染防治法》实施以来，我国共实施排放召回仅 6 次，涉及车辆 5164 辆。而美国每年因排放风险召回汽车约 100-300 万辆。相较之下，我国环保召回力度明显不足。

核心内容：

- ◆ **适用范围：** 机动车+非移动道路机械。
- ◆ **对象：** 机动车生产者（进口机动车的进口商），必要时包括零部件生产者。
- ◆ **主管部门及职责分工：** 国家市场监督管理总局建立机动车排放召回信息系统和监督管理平台，与生态环境部建立信息共享机制，开展信息会商；生态环境部负责收集和分析机动车排放检验检测信息、污染控制技术信息和排放投诉举报信息。
- ◆ **操作流程：** 调查分析-向上报告-实施召回。

预期影响：

企业管理成本提升，短期内给技术落后企业带来一定经济压力，有可能加速行业出清。一方面，召回制度强制要求机动车生产者（进口商）、相关零部件生产者记录并报告相关信息，可能会导致企业合规管理成本的提升；另一方面，据市场监管总局表示，排放召回单车召回成本可能高于汽车安全召回，对于位于红线边缘的技术落后车企短期内可能带来一定经济压力，可能触发停产停售条款，加速行业出清。

推动企业重视排放技术研发，倒逼企业主动进行技术升级。比如，机动车企业要加强排放相关的研发与测试，生产符合国家相关排放标准的机动车产品；排放零部件生产企业应主动创新，开发高性能、高可靠性的排放零部件产品。

线上管控监管预期加速落地，实现实时监管。目前，北京、天津、上海、河北、杭州、宁波等地区相继发布文件，推动排放污染重点车型（主要是中重型车）加装车载终端，进行实时远程排放监管，召回新规的推出有望加速相关项目落地实施。

基于上述事实，我们建议关注排放升级领域的标的：**DPF 领域的威孚高科，ERG 领域的银轮股份、隆盛科技，SCR 领域的艾可蓝以及蜂窝陶瓷材料龙头奥福环保等。**

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。但短期看，汽车行业受芯片短缺及原材料价格上涨压力明显。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%

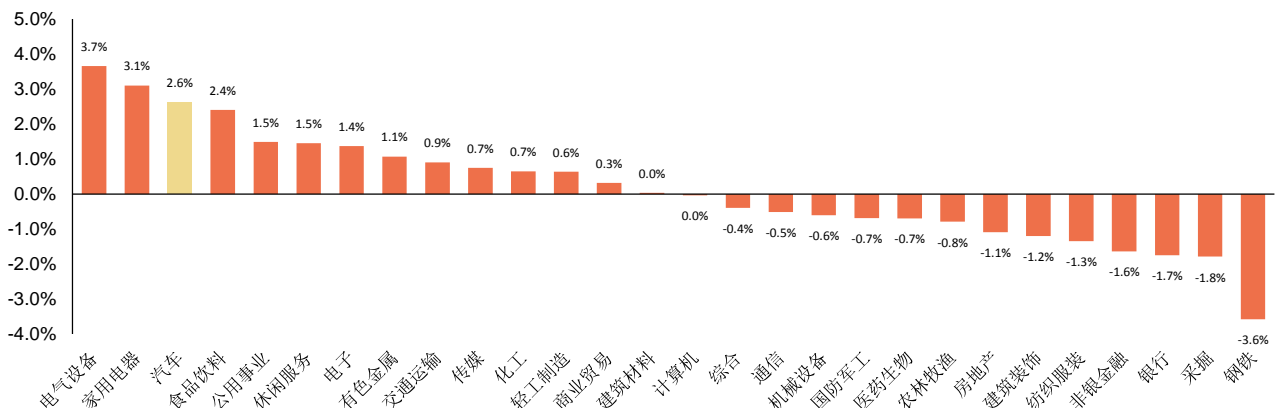
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至5月21日收盘，汽车板块上涨2.6%，沪深300指数上涨0.5%，汽车板块涨幅领先于沪深300指数2.1个百分点。

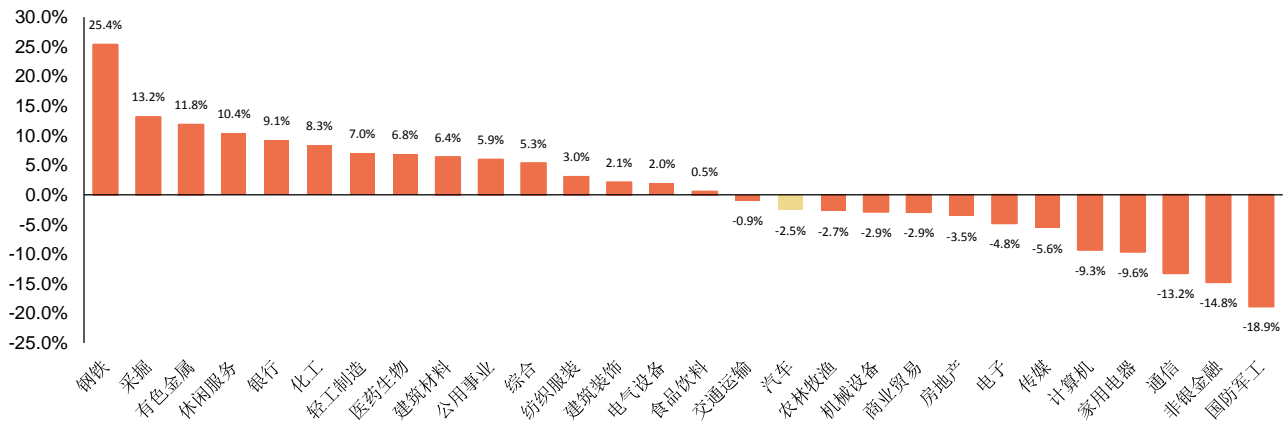
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万28个板块中位列第3位。年初至今跌幅达2.5%，在申万28个板块中位列第17位。

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

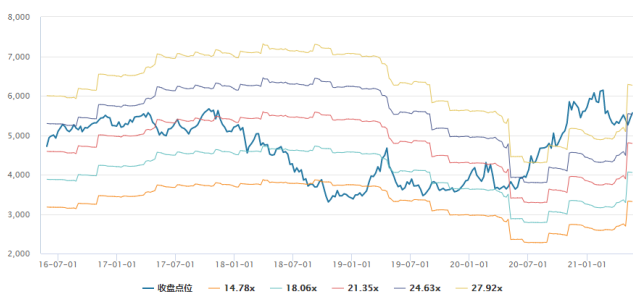


资料来源：Wind，申港证券研究所

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5月21日：

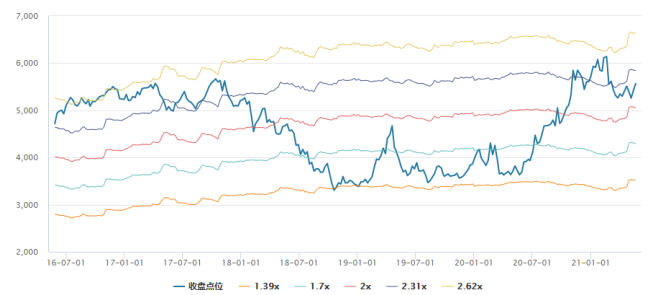
- ◆ PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 24.8 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 30.3 倍、20.5 倍、49.3 倍、22.4 倍和 16.9 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，随年报业绩逐步公布向合理水平回归，但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- ◆ PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.2 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.45 倍、1.73 倍、1.73 倍、2.2 和 1.23 倍，处于历史高位。

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

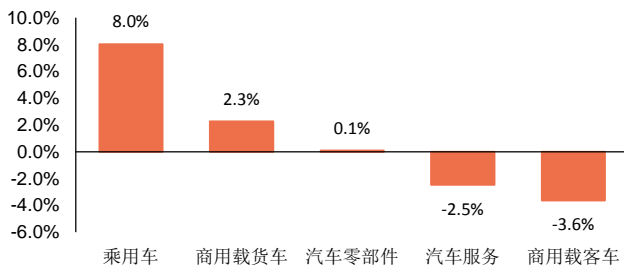
图4：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

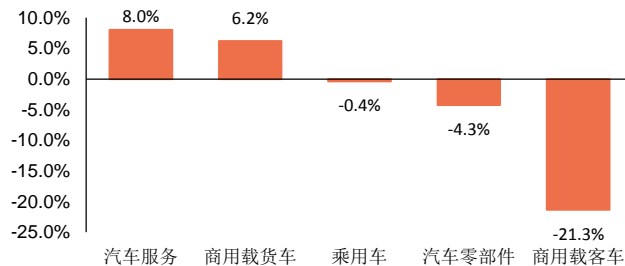
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+8%)，商用载货车(+2.3%)，商用载客车(-3.6%)，汽车零部件(+0.1%)，汽车服务(-2.5%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(-0.4%)，商用载货车(+6.2%)，商用载客车(-21.3%)，汽车零部件(-4.3%)，汽车服务(+8%)。

图5：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

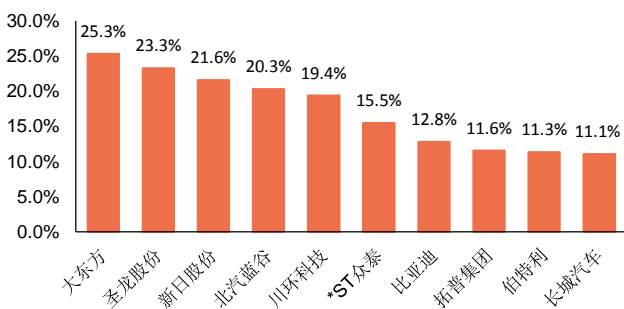
图6：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

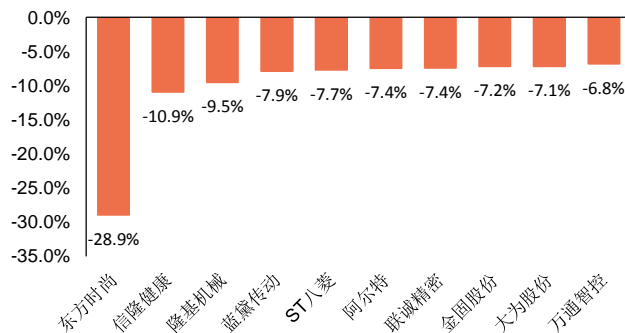
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：大东方、圣龙股份、新日股份、北汽蓝谷、川环科技。涨跌幅后五名分别为：东方时尚、信隆健康、隆基机械、蓝黛传动、ST八菱。

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

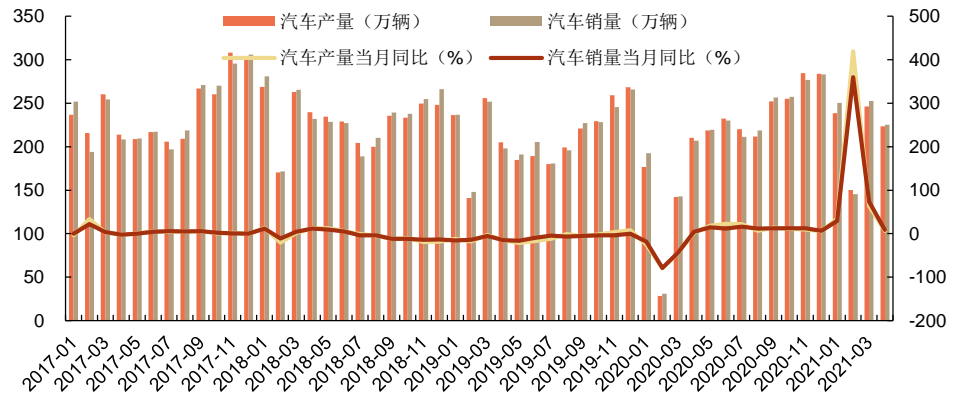
2021年4月全国汽车产量、销量及库存情况数据公布，20年低基数影响基本弥合，同比增速恢复正常，环比3月有部分回落，芯片短缺叠加传统销售淡季到来给车市带来一定压力。同比19年数据看，整体保持增长态势，但增速明显减缓。

- 总体产销：疫情影响逐步消除，生产端持续受缺芯影响，叠加季节性因素增速回落。**4月，汽车产销分别达到223.4万辆和225.2万辆，环比下降9.3%和10.8%，同比增长6.3%和8.6%。1-4月，汽车产销858.6万辆和874.8万辆，同比增长53.4%和51.8%，增幅比1-3月回落28.3个百分点和23.8个百分点。与2019年同期相比，产销同比分别增长2.1%和4.5%，增幅比1-3月扩大2.1和2.9个百分点。产量同比增幅6.3%，小于销量增幅8.6%，表明生产端受芯片影响较大，而销售端由于库存还未有显著表现，预计整个二季度，生产端将持续受芯片供应短缺影响。
- 库存情况：2021年4月汽车经销商库存系数为1.57，同比下降10.8%，环比微升1.9%，库存水平接近警戒线；同期经销商预警指数为56.4%，环比上升1.6%。**两者总体保持平稳态势。4月作为传统销售淡季，购车需求有所减弱，经销商库

存压力有所上升。由于厂家普遍有一月以上库存，从库存情况看，芯片短缺影响尚未传导至销售端。

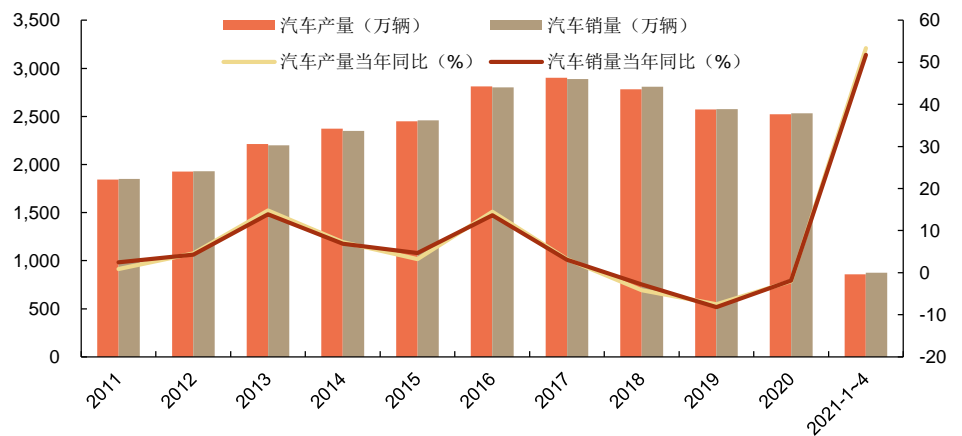
- ◆ **出口情况：**受海外需求复苏及疫情影响，国内汽车出口维持高增态势。4月，汽车企业共出口15.1万辆，环比增长13.7%，同比增长1.1倍。分车型看，乘用车本月出口11.7万辆，环比增长17.7%，同比增长1.1倍；商用车出口3.4万辆，环比增长1.9%，同比增长1.2倍。未来，随着国内疫情形势向好及海外疫情持续的不确定性，汽车出口情况有望维持高增状态。

图9：月度汽车产销量及同比变化



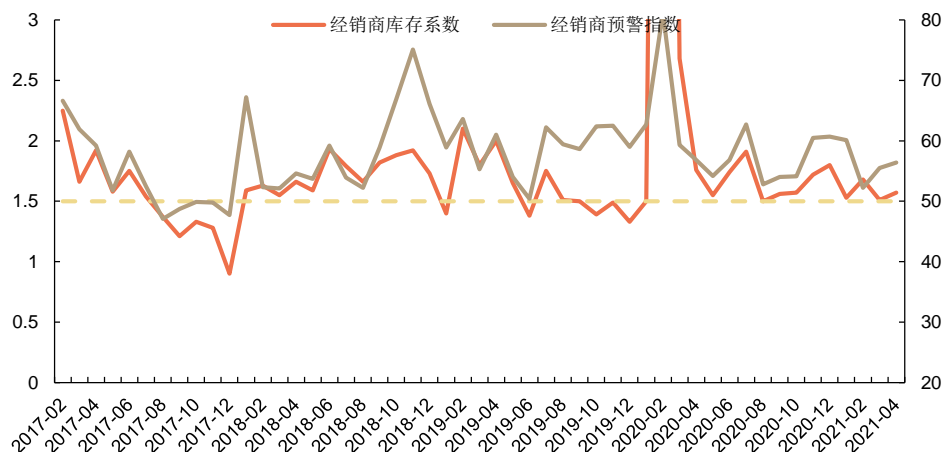
资料来源：中汽协，申港证券研究所

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

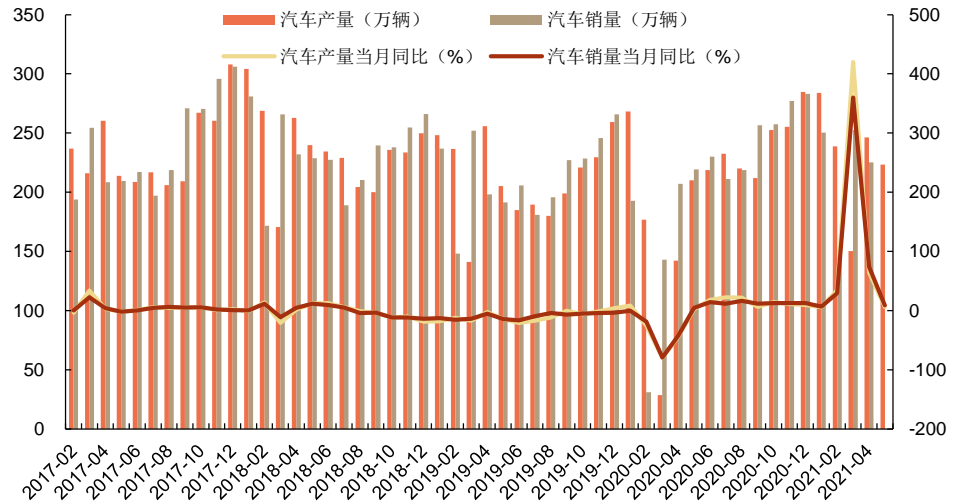
乘用车:

4月,乘用车产销171.4万辆和170.4万辆,环比下降9.0%和9.1%,同比增长7.9%和10.8%。1-4月,乘用车产销666.8万辆和679.1万辆,同比增长55.3%和53.1%。与2019年同期相比,产销同比分别下降3.4%和0.9%,降幅较1-3月分别减小2.1和2.9个百分点。

- ◆ **各类乘用车产销环比下滑明显, SUV表现超轿车红利尚在。**在乘用车主要品种中,与上月相比,交叉型乘用车产销均呈较快增长,其他三大类乘用车品种呈不同程度下降;与上年同期相比,轿车产量略降,销量微增,其他三大类乘用车品种产销继续保持较快增长。4月SUV销量首次超过轿车,国内消费者对于SUV车型的偏好尚在,国内SUV市场红利尚在。
- ◆ **豪华品牌表现持续强势,自主品牌份额持续回升。**4月,国内生产的豪华车销量完成28.7万辆,同比增长22.4%。1-4月,国内生产的豪华车销量完成112.7万辆,同比增长71.8%,增速高于乘用车行业18.7个pct。自主品牌方面,3月自主品牌零售量为71.9万辆,环比下降3.5%,同比增长34.8%,占乘用车销售总量的42.2%,占有率比上月提升2.4个百分点,比上年同期提升7.5个百分点。

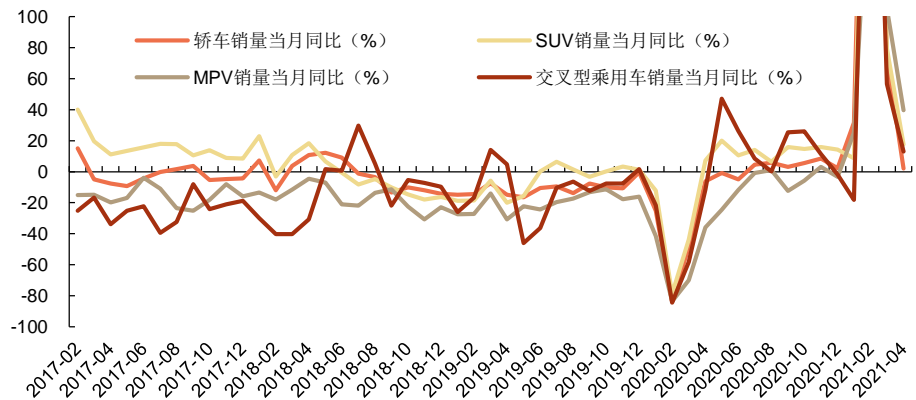
总体来看,21年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下,乘用车市场将继续实现恢复性增长,同比增速有望接近10%,超2200万辆。

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

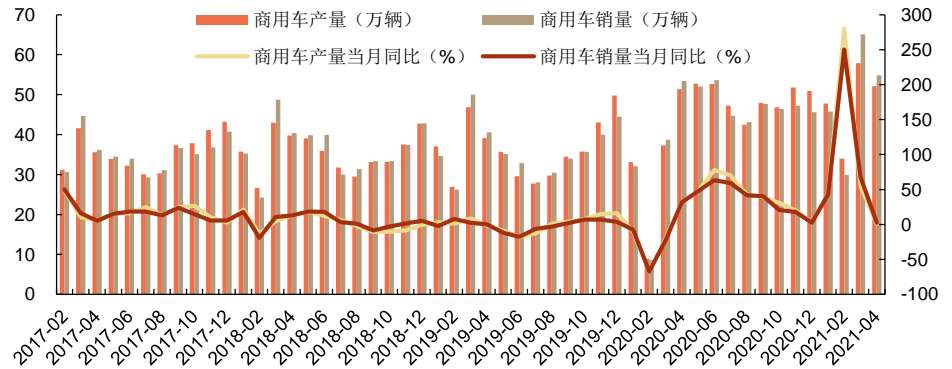
商用车：

4月，商用车产销52.1万辆和54.8万辆，环比下降10.1%和15.9%，同比增长1.2%和2.3%。1-4月，商用车产销分别完成191.8万辆和195.6万辆，同比分别增长47.0%和47.3%，增幅比1-3月回落29.8和30个百分点。与2019年同期相比，商用车产销同比增长27.8%和29.1%，增幅比1-3月扩大1.8和2.2个百分点。

- ◆ **货车接近零增长，重型、轻型货车支撑行业创新高，但需求不足预计增速将持续回落。**4月，货车产量同比下降0.6%，销量同比增长0.7%。货车产销回落明显，但分车型看重型货车、轻型货车销量持续刷新纪录，从而支撑商用车、货车销量创下新高。受国五国六切换需求已经提前透支及物流运价持续低位影响，叠加去年疫情后货车市场的持续高基数，我们预计未来货车市场增速将持续回落。
- ◆ **客车产销持续恢复，受疫情反复或仍有不确定性。**2021年4月，客车产销分别完成4.8万辆和4.7万辆，同比分别增长23.8%和23.1%。我们认为现阶段受部分地区疫情反复影响，客车市场未来走势仍有不确定性。

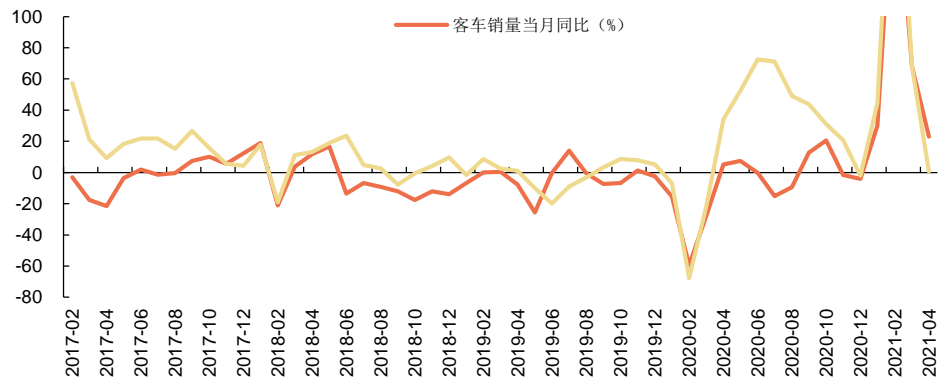
总体来看，2021年4月商用车市场虽连续刷新纪录，但持续上升阻力明显。21年上半年商用车受需求递延及客车市场景气度恢复有望维持增长，但全年看在20年需求透支的压力下，实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量约为460万辆，同比下降约10%。

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：

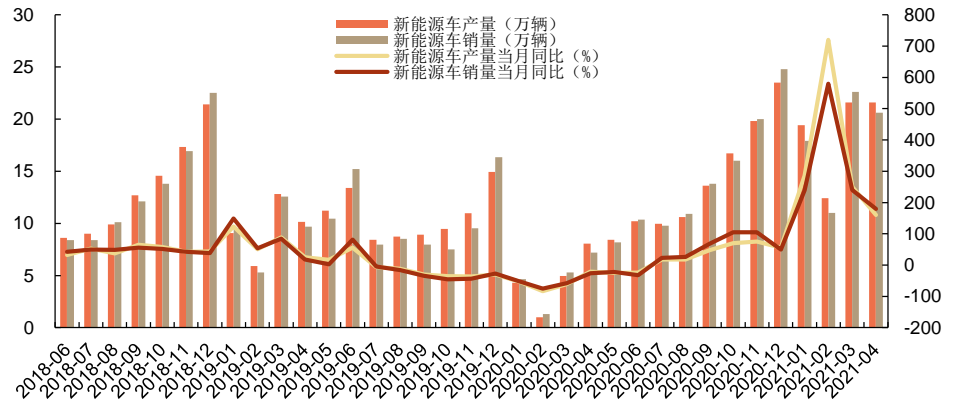
4月，新能源汽车产量环比略增，销量小幅下降，同比继续保持高速增长，产销分别达到21.6万辆和20.6万辆，产量环比增长0.1%，销量下降8.7%，同比增长1.6倍和1.8倍。1-4月，新能源汽车产销双双超过70万辆，分别达到75.0万辆和73.2万辆，同比增长2.6倍和2.5倍。

分车型看，4月，纯电动汽车产销分别完成18.2万辆和17.1万辆，同比分别增长2.1倍和2.2倍；插电式混合动力汽车产销分别完成3.4万辆和3.5万辆，同比分别增长49.9%和70.8%；燃料电池汽车产销分别完成36辆和38辆，同比分别下降67.0%和48.0%。与上月相比，纯电动汽车产销均呈小幅下降，插电式混合动力汽车产量小幅增长，销量略有下降；与上年同期相比，纯电动和插电式混合动力汽车产销继续保持快速增长，其中纯电动汽车产销增速更为显著。

总体来看，在政策和车企的多方努力下新能源产销持续创历史新高，渗透率不断提

升（乘联会数据4月零售渗透率已达10.1%）。21年在延后的汽车下乡及促消费政策刺激、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：5月第二周的市场零售达到日均3.8万辆，同比2020年5月的第二周下降3%，相对于21年4月第二周环比下降2%，整体表现相对平稳。

表3：乘用车主要厂家5月周度日均零售数量和同比增速

	1-9日	10-16日	17-23日	24-31日	1-16日均	全月
19年	33269	37775	44699	74101	35803	47695
20年	32758	39462	41945	79404	35691	48384
21年	34266	38151			35966	
21年同比	5%	-3%			1%	
环比4月同期	13%	-2%			5%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：5月第二周的日均厂商批发销量是4.3万辆，同比2020年5月第二周增长6%，环比4月第二周的增长12%，在五一假期之后走势走强。

表4：乘用车主要厂家5月周度日均批发数量和同比增速

	1-9日	10-16日	17-23日	24-31日	1-16日均	全月
19年	26092	34411	38296	81274	29732	44967
20年	29256	40926	48543	81771	34362	49799
21年	24794				32892	
21年同比	-15%	6%			-4%	
环比4月同期	-22%	12%			-5%	

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

将独立经营及发展 长安蔚来正式更名为“阿维塔科技”

重庆长安汽车股份有限公司于今日发布公告称其控股子公司长安蔚来更名为阿维塔科技。根据该公告内容显示：“2021年5月20日，重庆长安汽车股份有限公司控股子公司长安蔚来新能源汽车科技有限公司已正式更名为阿维塔科技有限公司（以下简称“阿维塔科技”）。阿维塔科技将完全市场化运作，独立经营，独立发展，与长安汽车、华为、宁德时代携手共创全球领先、自主可控的智能电动网联汽车平台（CHN），打造丰富的智能汽车产品系列，构建“人车家”智慧生活和智慧能源生态。”据了解，阿维塔科技聚合了长安汽车、华为、宁德时代各自在研发制造、智能解决方案和能源管理生态领域的技术，整合三方战略资源，重新定义未来智能电动汽车（Smart Electric Vehicle）。

吉利赣州动力电池 12GWh 项目开建

5月17日，吉利赣州动力电池 12GWh 项目正式开工建设。该项目是今年3月吉利科技集团与赣州人民政府签署的动力电池项目的一期工程。由吉利科技集团投资的吉利赣州动力电池项目，主要从事动力电池电芯、模组、PACK的生产制造。该项目整体产能规划 42GWh（12GWh+30GWh），总投资达 300 亿元，其中一期项目投资 85 亿元，建设年产 12GWh 动力电池项目，后续 30GWh 项目投资 215 亿元。

广汽埃安与滴滴自动驾驶达成战略合作 全速推进量产全无人驾驶新能源车

5月17日消息，广汽埃安新能源汽车有限公司宣布与滴滴旗下自动驾驶公司达成战略合作。双方将在智能汽车领域探讨合资、合作模式，结合滴滴自动驾驶软、硬件技术研发优势与广汽埃安领先的自动驾驶整车平台及整车设计、制造能力，共同从线控底盘、自动驾驶传感器与系统集成等基础维度，全新定义并开发一款可投入规模化应用的无人驾驶新能源车型，并全速推进量产。

5.2 产业链动态

大陆集团电子悬架系统新工厂正式投入运营

5月18日，大陆汽车电子系统常熟工厂正式投入运营。新工厂总占地面积超过 1.35 万平方米，是大陆集团电子悬架系统在中国的研发和生产基地。新工厂第一期共有 6 条产线，生产组装空气悬架模块和空气供给系统，年产能将达到 20 万车套。

丰田将与 Mobileye/采埃孚开发 ADAS 系统

日前，英特尔子公司 Mobileye、丰田汽车公司（以下简称“丰田”）和采埃孚（ZF）共同宣布，丰田选择了 Mobileye 和采埃孚来开发高级驾驶辅助系统（ADAS），该系统将在未来几年内部署在丰田的多个汽车平台上。

美的发布量产汽车产品 入局汽车零部件领域

5月18日，美的旗下的汽车零部件公司威灵汽车零部件在合肥召开发布会。美的集团机电事业部总裁伏拥军分享了美的在机电方面的战略布局，同时威灵汽车零部件正式宣布了三大产线（电机驱动系统、热管理系统、辅助/自动驾驶系统）进入投产，并发布了包含驱动电机在内的5大类产品。

5.3 政策法规

7月1日正式实施，汽车不符合排放规定需要召回

5月20日，市场监管总局联合生态环境部制定并发布《机动车排放召回管理规定》，将产品召回由安全召回扩展至排放召回。《规定》第十四条指出，生态环境部在大气污染防治监督检查中发现机动车可能存在排放危害的，市场监管总局会同生态环境部可以对机动车生产者进行调查，必要时还可以对排放零部件生产者进行调查。第二十三条指出，机动车经营者收到召回计划的，应当立即停止销售、租赁存在排放危害的机动车，配合机动车生产者实施召回。机动车所有人应当配合生产者实施召回。机动车未完成排放召回的，机动车排放检验机构应当在排放检验检测时提醒机动车所有人。

发改委：完善居住社区充电桩建设，推动V2G协同创新与试点示范

2021年5月20日，发改委发布关于公开征求对《关于进一步提升充换电基础设施服务保障能力的实施意见（征求意见稿）》意见的公告，公告指出将完善居住社区充电桩建设推进机制。各地充电基础设施主管部门会同住房和城乡建设、人防、消防等部门建立协同机制，统筹推进居住社区充电桩建设与改造。具备安装条件的，居住社区管理单位和业主委员会不得阻挠用户建桩。对积极支持配合充电桩安装的居住社区管理单位可予以专项奖励。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	一汽-大众	探岳	B级 SUV	2021/5/17
2	上汽大众	斯柯达明锐 Pro	A级 轿车	2021/5/17
3	东南汽车	DX5	A级 SUV	2021/5/18
4	长城汽车	哈弗赤兔	A级 SUV	2021/5/20
5	长城汽车	WEY 摩卡	B级 SUV	2021/5/21

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；

关键原材料短缺及原材料成本上升的风险；

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