

# 美国加码政策补贴 电动化有望加速

——汽车行业周报



申港证券  
SHENGANG SECURITIES

## 投资摘要:

### 每周一谈: 美国加码政策补贴 电动化有望加速

**事件:** 5月27日, 美国参议院财政委员会提出推动电动汽车、清洁能源税收抵免的提案, 其中关于电动汽车方面, 主要更改为: 1) 取消了之前的车企累计销量20万辆后, 需要在一年内退坡的限制。2) 直到电动车占当年汽车总销量的50%后, 退税补贴才会逐步退坡。3) 单车补贴金额上限由7500美元上修至12500美元。

**补贴新政策落地后, 美国新能源汽车市场有望迎来爆发。**从供给端看, 特斯拉Model3/Y等优质车型持续热销, 皮卡Cybertruck将于2021年底交付; 传统车企通用、福特等全面开启电动化, 其中通用汽车宣布, 在2025年之前计划投资270亿美元用于电动化智能化研发, 在全球范围内投放30款电动车; 福特汽车宣布在2025年之前计划投资300亿美元用于电气化支出, 2030年电动车销量占福特总销量的40%。政策层面, 7500-12500美元的补贴预计使电动车售价下降10%-30%, 电动车性价比大幅提升。我们认为, 美国新能源汽车市场即将迎来爆发, 2025年销量有望达270万辆, 渗透率15%。

**特斯拉在美国新能源汽车市场一家独大, 最为受益。**2020年特斯拉在美国的汽车销量为20万辆, 其中Model3约9.5万辆, ModelY约7.1万辆, ModelS/X合计约3.4万辆, 特斯拉在美国新能源汽车市场的份额约为60%。本次参议院财政委员会的提案通过后, 特斯拉将获得1万美元/辆车的税收减免, Model3/Y标准续航版车型有望实现20%以上的降价, 充分受益补贴政策。

基于以上判断, 我们推荐为特斯拉北美工厂进行配套的标的, 包括拓普集团、三花智控、旭升股份、奥特佳等。

### 市场回顾:

截至5月28日收盘, 汽车板块上涨2.0%, 沪深300指数上涨3.6%, 汽车板块涨幅落后于沪深300指数1.6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17位。年初至今跌幅达-0.6%, 在申万28个板块中位列第19位。

子板块周涨跌幅分别为: 乘用车(0.5%), 商用载货车(-0.9%), 商用载客车(1.9%), 汽车零部件(3.3%), 汽车服务(-0.3%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为: 乘用车(-0.2%), 商用载货车(+5.3%), 商用载客车(-19.8%), 汽车零部件(-1.1%), 汽车服务(+7.6%)。

- ◆ 涨跌幅前五名: 飞龙股份、大东方、文灿股份、隆盛科技、ST海马。
- ◆ 涨跌幅后五名: 北汽蓝谷、ST庞大、永安行、长安汽车、德尔股份。

**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: 华域汽车 20%、拓普集团 20%、湘油泵 20%、明新旭腾 20%和双环传动 20%。

评级

增持(维持)

2021年05月30日

曹旭特

分析师

SAC 执业证书编号: S1660519040001

郭涛

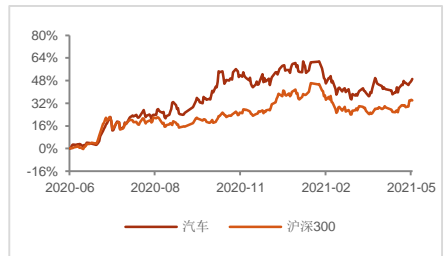
研究助理

guotao@shgsec.com

## 行业基本资料

股票家数	196
行业平均市盈率	33.19
市场平均市盈率	8.64

## 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: 机动车排放召回管理规定发布 售中售后监管加码》  
2021-05-24
- 2、《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
- 3、《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

**风险提示：**汽车销量不及预期；汽车产业刺激政策不及预期；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：美国加码政策补贴 电动化有望加速 .....	4
2. 本周投资策略及重点推荐 .....	6
3. 市场回顾 .....	7
4. 行业重点数据 .....	9
4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析 .....	9
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 .....	14
5. 行业新闻 .....	15
5.1 车企动态 .....	15
5.2 产业链动态 .....	15
5.3 政策法规 .....	16
5.4 一周新车 .....	16
6. 风险提示 .....	16

## 图表目录

图 1：美、中、欧新能源汽车销量（万辆） .....	4
图 2：美、中、欧新能源汽车销量（万辆） .....	4
图 3：美国新能源汽车销量预测（万辆） .....	5
图 4：各板块周涨跌幅对比 .....	7
图 5：各板块年初至今涨跌幅对比 .....	7
图 6：汽车行业整体估值水平(PE-TTM) .....	8
图 7：汽车行业整体估值水平(PB) .....	8
图 8：子板块周涨跌幅对比 .....	8
图 9：子板块年初至今涨跌幅对比 .....	8
图 10：本周行业涨跌幅前十名公司 .....	8
图 11：本周行业涨跌幅后十名公司 .....	8
图 12：月度汽车产销量及同比变化 .....	9
图 13：历年汽车产销量及同比变化 .....	10
图 14：经销商库存系数及预警指数 .....	10
图 15：月度乘用车产销量及同比变化 .....	11
图 16：乘用车细分车型当月销量同比变化 .....	11
图 17：月度商用车产销量及同比变化 .....	12
图 18：商用车细分车型当月销量同比变化 .....	12
图 19：月度新能源车产销量及同比变化 .....	13

## 1. 每周一谈：美国加码政策补贴 电动化有望加速

### 事件：

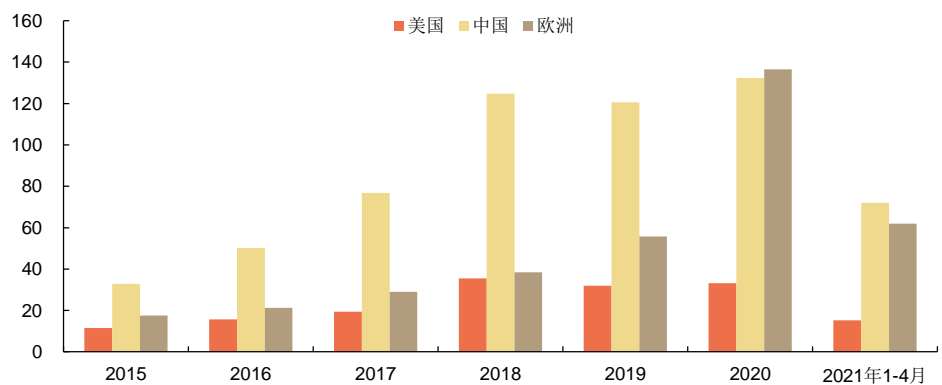
3月31日，拜登政府发布庞大的基础设施计划，其中新能源汽车、可再生能源作为重要支持方向（方案需要过会批准）。1) 计划投资1740亿美元来推动美国赢得电动汽车市场，刺激整车厂及原材料、零部件供应链国产化；2) 为消费者购买美国制造的电动汽车提供销售折扣和税收优惠；3) 2030年前在全国建立50万个充电网络；4) 计划替换5万辆柴油运输汽车；校车实现至少20%电气化；走向公交车100%清洁化；推动包括邮政局在内的联邦车队电气化。

5月27日，美国参议院财政委员会提出推动电动汽车、清洁能源税收抵免的提案，其中关于电动汽车方面，主要更改为：1) 取消了之前的车企累计销量20万辆后，需要在一年内退坡的限制（特斯拉、通用累计销量均超过20万辆）。2) 直到电动车占当年汽车总销量的50%后，退税补贴才会逐步退坡。3) 单车补贴金额上限由7500美元上修至12500美元。（基础贴为7500美元，在美国组装生产的电动车享受额外2500美元补贴，如果生产工人是工会成员，或代表着工会，补贴上限再提高2500美元至12500美元）

### 点评：

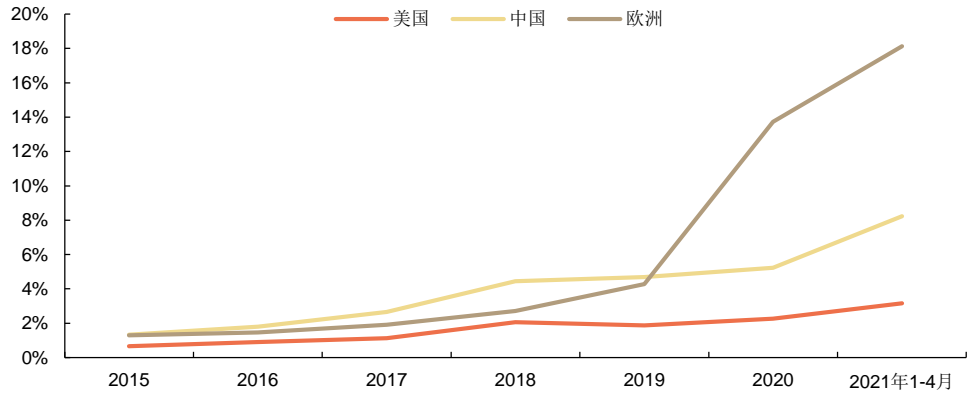
缺乏强力政策支持，美国新能源汽车的发展落后中欧。2020年，美、中、欧新能源汽车销量分别为33万辆、132万辆、137万辆，新能源汽车渗透率分别为2.2%、5.2%、13.7%，美国新能源汽车销量及渗透率大幅落后于中国和欧洲，我们分析主要因为特朗普执政期间未出台强力政策补贴，美国主机厂中除特斯拉外电动化的意愿普遍不强。

图1：美、中、欧新能源汽车销量（万辆）



资料来源：中汽协，Marklines，EV-sales，申港证券研究所

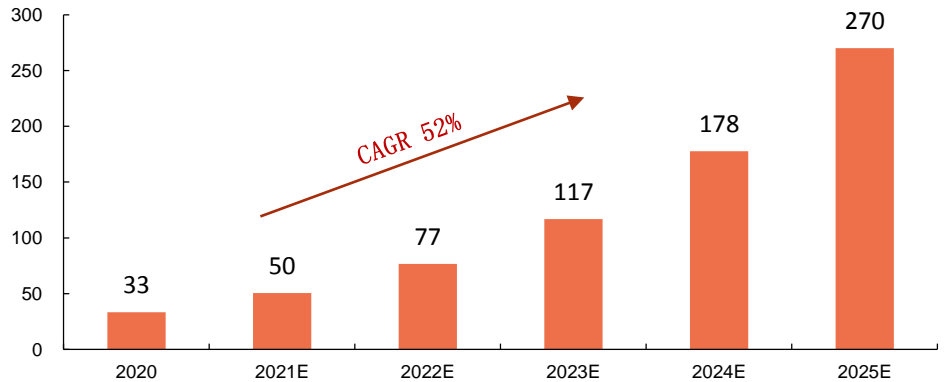
图2：美、中、欧新能源汽车销量（万辆）



资料来源：中汽协，Marklines，EV-sales，ACEA，申港证券研究所

补贴新政落地后，美国新能源汽车市场有望迎来爆发。从供给端看，特斯拉 Model3/Y 持续热销，皮卡 Cybertruck 将于 2021 年底交付；传统车企通用、福特等全面开启电动化，其中通用汽车宣布，在 2025 年之前计划投资 270 亿美元用于电动化智能化研发，在全球范围内投放 30 款电动车；福特汽车宣布在 2025 年之前计划投资 300 亿美元用于电气化支出，2030 年电动车销量占福特总销量的 40%。政策层面，7500-12500 美元的补贴预计使电动车售价下降 10%-30%，电动车性价比大幅提升。我们认为，美国新能源汽车市场即将迎来爆发，2025 年销量有望达 270 万辆，渗透率 15%。

图3：美国新能源汽车销量预测（万辆）



资料来源：Marklines，申港证券研究所

特斯拉在美国新能源汽车市场一家独大，最为受益。2020 年特斯拉在美国地区的汽车销量为 20 万辆，其中 Model3 约 9.5 万辆，ModelY 约 7.1 万辆，ModelS/X 合计约 3.4 万辆，特斯拉在美国新能源汽车市场的份额约为 60%，呈现一家独大局面。因特斯拉在美国地区的累计销量超过 20 万台，2020 年并未享受税收优惠补贴，本次参议院财政委员会的提案通过后，特斯拉将获得 1 万美元的税收减免，Model3/Y 主力车型有望实现 20% 以上的降价，充分受益补贴政策。

表1：特斯拉各车型美国售价

公司	版本	价格
Model3	标准续航版	38490 美元

公司	版本	价格
	长续航版	47490 美元
	高性能版	55490 美元
	标准续航版	暂未上市
ModelY	长续航版	50490 美元
	高性能版	59490 美元
ModelS	长续航版	78490 美元
	Plaid	118490 美元
	Plaid+	112990 美元
ModelX	长续航版	88490 美元
	Plaid	118490 美元
Cybertruck	标准版	39900 美元
	双电机版	49900 美元
	三电机版	69900 美元

资料来源: Tesla 官网, 申港证券研究所

基于以上判断, 我们推荐为特斯拉北美工厂进行配套的标的, 包括拓普集团、三花智控、旭升股份、奥特佳等。

## 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%
拓普集团	20%
湘油泵	20%
明新旭腾	20%
双环传动	20%

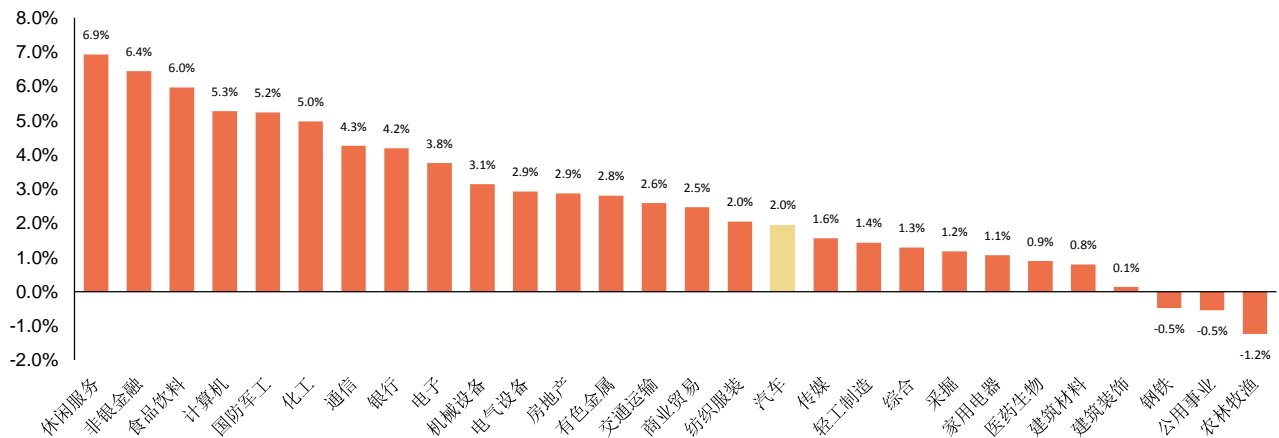
资料来源：申港证券研究所

### 3. 市场回顾

截至5月28日收盘，汽车板块上涨2.0%，沪深300指数上涨3.6%，汽车板块涨幅落后于沪深300指数1.6个百分点。

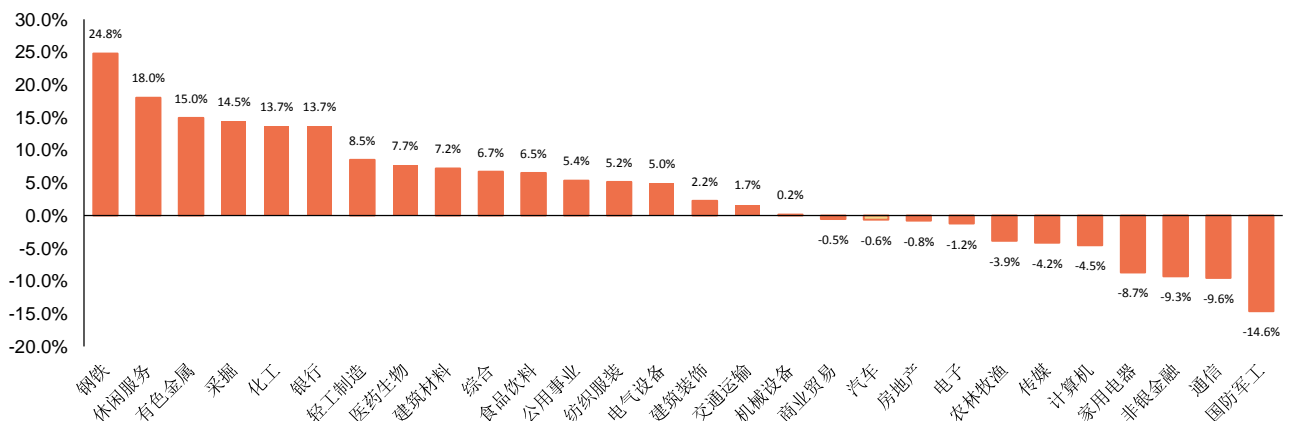
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万28个板块中位列第17位。年初至今跌幅达-0.6%，在申万28个板块中位列第19位。

图4：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图5：各板块年初至今涨跌幅对比



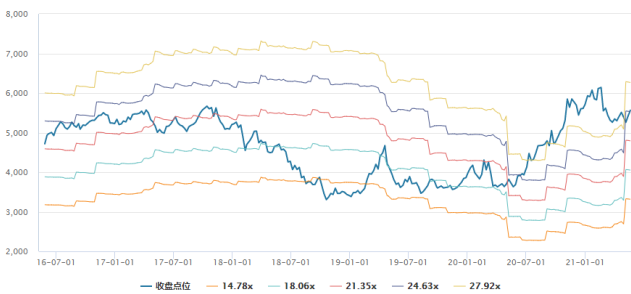
资料来源：Wind，申港证券研究所



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28日：

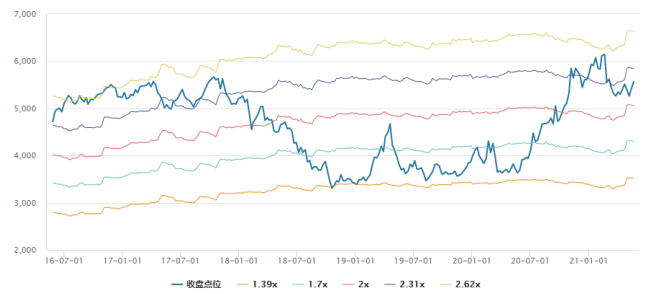
- ◆ **PE-TTM 估值：**汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 24.8 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 30.3 倍、20.5 倍、49.3 倍、22.4 倍和 16.9 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，随年报业绩逐步公布向合理水平回归，但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- ◆ **PB 估值：**申万汽车行业整体 PB 为 2.2 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.45 倍、1.73 倍、1.73 倍、2.2 和 1.23 倍，处于历史高位。

**图6：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)**



资料来源：Wind，申港证券研究所

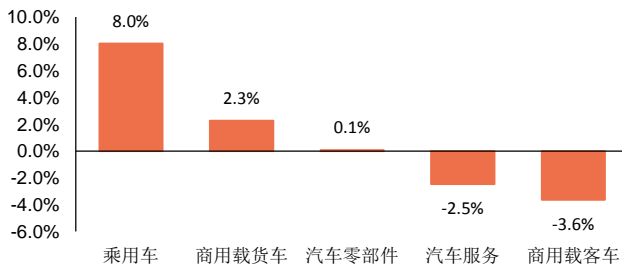
**图7：汽车行业整体估值水平(PB)**



资料来源：Wind，申港证券研究所

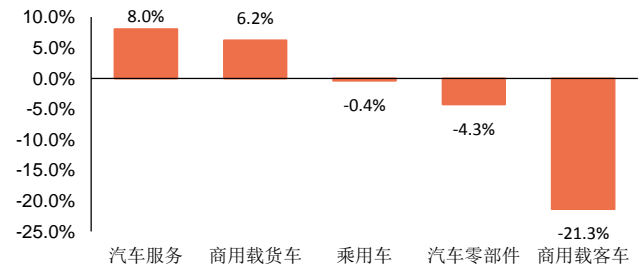
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(0.5%)，商用载货车(-0.9%)，商用载客车(1.9%)，汽车零部件(3.3%)，汽车服务(-0.3%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(-0.2%)，商用载货车(+5.3%)，商用载客车(-19.8%)，汽车零部件(-1.1%)，汽车服务(+7.6%)。

**图8：子板块周涨跌幅对比**



资料来源：Wind，申港证券研究所

**图9：子板块年初至今涨跌幅对比**



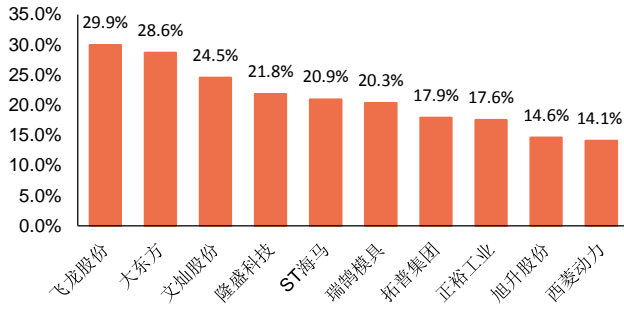
资料来源：Wind，申港证券研究所

本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：飞龙股份、大东方、文灿股份、隆盛科技、ST 海马。涨跌幅后五名分别为：北汽蓝谷、ST 庞大、永安行、长安汽车、德尔股份。

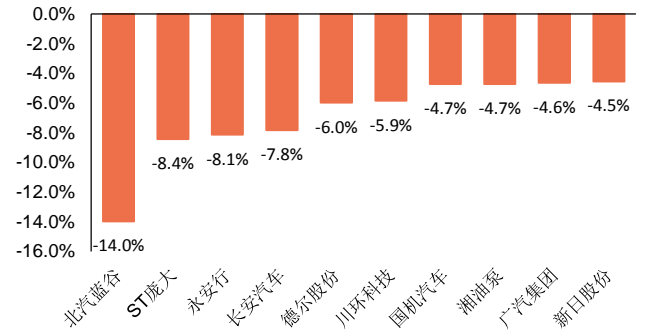
**图10：本周行业涨跌幅前十名公司**

**图11：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

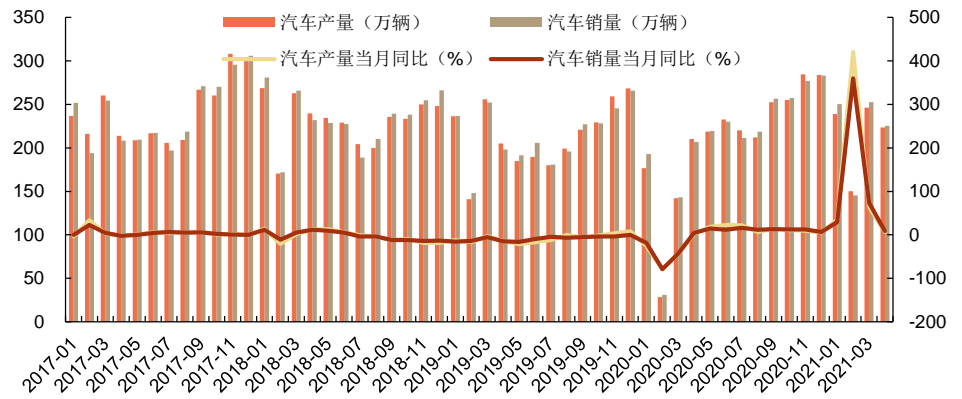
## 4. 行业重点数据

### 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。

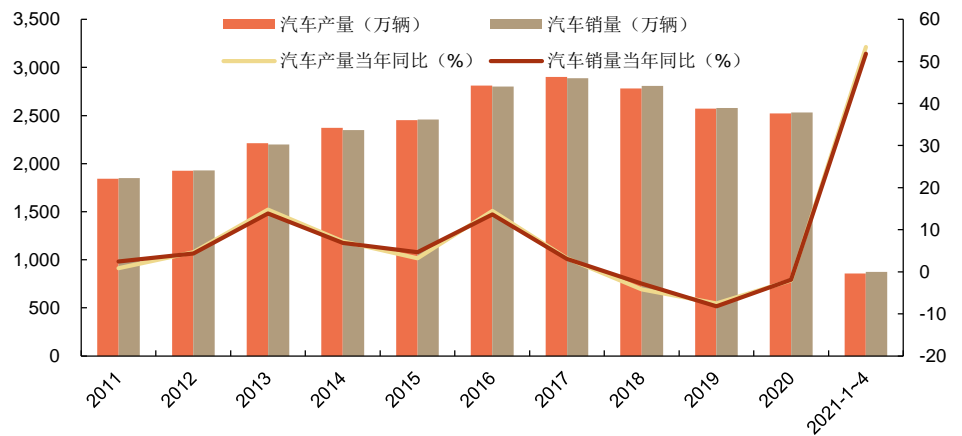
- ◆ **总体产销:** 疫情影响逐步消除,生产端持续受缺芯影响,叠加季节性因素增速回落。4月,汽车产销分别达到223.4万辆和225.2万辆,环比下降9.3%和10.8%,同比增长6.3%和8.6%。1-4月,汽车产销858.6万辆和874.8万辆,同比增长53.4%和51.8%,增幅比1-3月回落28.3个百分点和23.8个百分点。与2019年同期相比,产销同比分别增长2.1%和4.5%,增幅比1-3月扩大2.1和2.9个百分点。产量同比增幅6.3%,小于销量增幅8.6%,表明生产端受芯片影响较大,而销售端由于库存还未有显著表现,预计整个二季度,生产端将持续受芯片供应短缺影响。
- ◆ **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12: 月度汽车产销量及同比变化



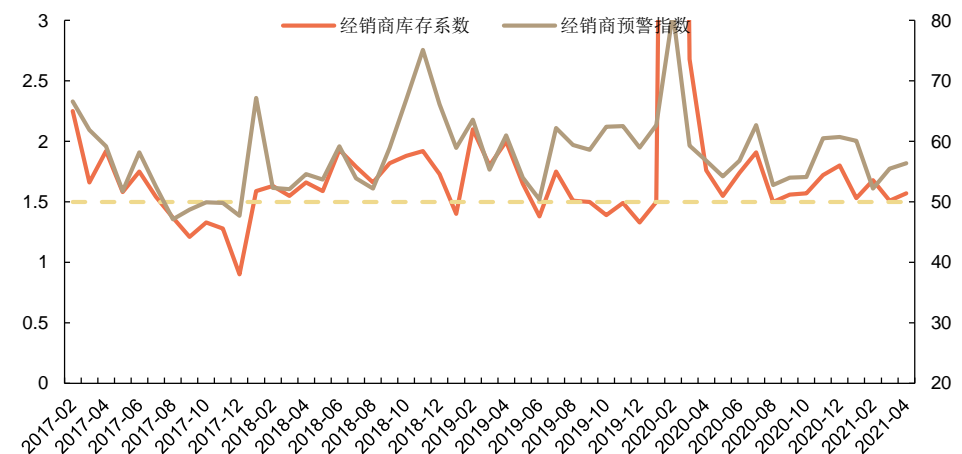
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图13：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14：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

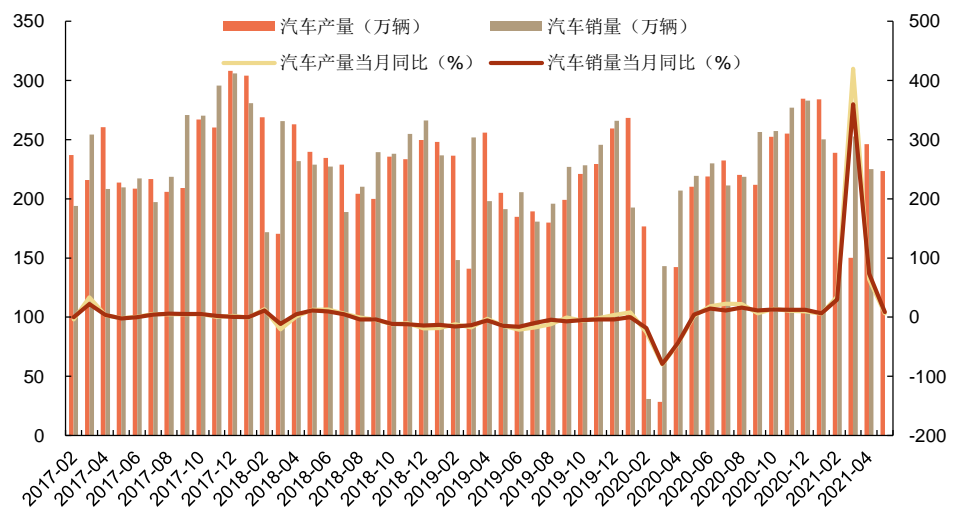
### 乘用车：

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。

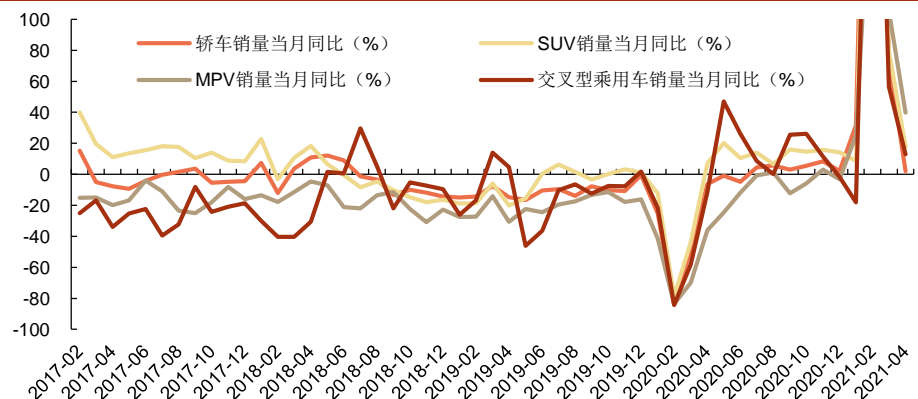
总体来看,21年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下,乘用车市场将继续实现恢复性增长,同比增速有望接近10%,超2200万辆。

图15: 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16: 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

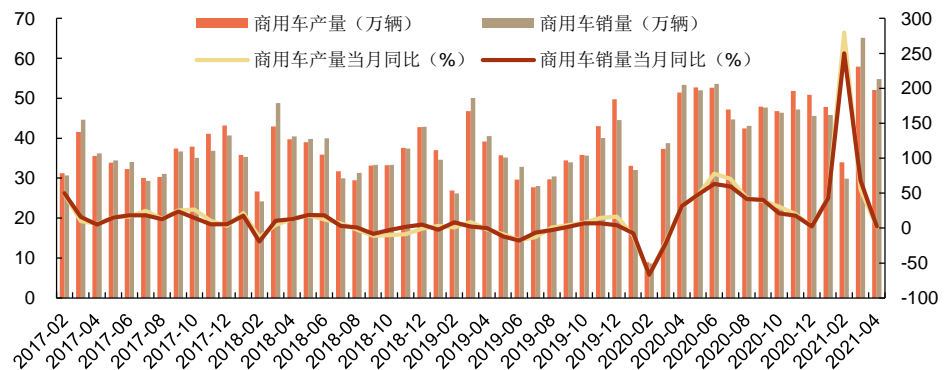
### 商用车:

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。

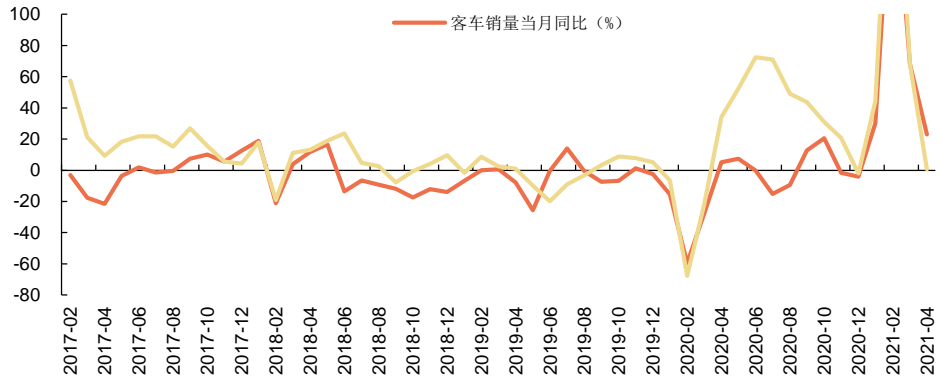
总体来看,2021年4月商用车市场虽连续刷新纪录,但持续上升阻力明显。21年上半年商用车受需求递延及客车市场景气度恢复有望维持增长,但全年看在20年需求透支的压力下,实现增长难度较大,我们预计全年商用车市场销量约为460万辆,同比下降约10%。

图17: 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18: 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

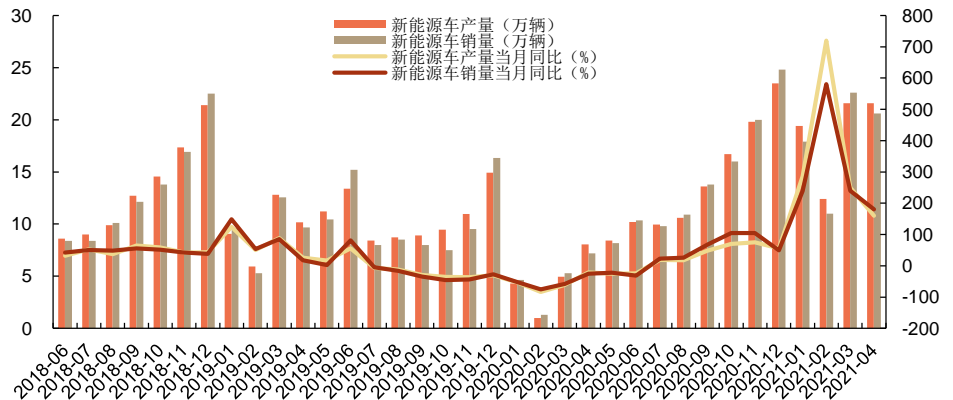
### 新能源车:

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19: 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：**由于去年5月的疫情影响已经大为缓解，因此基数相对合理，可以主要对比2020年的走势分析。5月第1周的市场零售达到日均3.4万辆，同比2020年5月的第1周增长5%，表现相对平稳，但相对2021年4月的第一周是增长13%的表现较好。

第二周的车市零售达到日均3.8万辆，同比2020年5月的第2周下降3%，但相对19年5月第二周仍微增1%，表现相对平稳。

第三周的车市零售达到日均4.2万辆，同比2020年5月的第3周微增0.1%，但相对19年5月第3周下降5%，表现相对不强。

今年5月的前三周应该是消费环境相对平稳的，上海车展前后的新车发布等信息拉动购车消费关注，居民消费热情高。5月劳动节长假后的零售在稳定走强。随着厂商库存持续消耗，零售增长速度相对放缓，为应对低库存压力，很多品牌经销商的订单维护体系持续强化，更多的订单被有效保留。

**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	1-23日均	全月
19年	33269	37775	44699	74101	35803	47695
20年	32758	39462	41945	79404	35691	48384
21年	34266	38151	42013		37806	
21年同比	5%	-3%	0%		1%	
环比4月同期	13%	-2%	-18%		-4%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

**批发：**5月第一周日均批发2.5万辆，同比2020年5月同期下降13%，走势相对放缓。本周相对于4月第一周的销量下降22%，5月初的厂商产销相对平淡。

5月第二周厂商日均批发4.3万辆，同比2020年5月同期增长6%，环比4月的销量增长12%。而且相对于2019年的5月第2周增长26%，呈现大幅走强特征。

5月第三周厂商日均批发4.6万辆，同比2020年5月同期下降5%，环比4月的销量下降7%。而且相对于2019年的5月第3周增长20%，呈现批发平稳走高特征。

因五一假期因素，加之厂商库存偏低，因此5月初的厂商销量偏低。由于春节疫情风险下的就地过年政策，今年的五一假期极其重要，也是替代春节的重要休息时间，因此车企的放假比较充分。部分车企休息时间稍长，厂商销量偏低。由于厂商库存偏低，5月初生产后的第二周开始的厂商批发销量回升较快。但受到缺芯等影响，导致第三周的部分厂商生产相对不强，影响厂家销量提升。

**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	43303	46144		36925	
21年同比	-15%	6%	-5%		-4%	
环比4月同期	-22%	12%	-7%		-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

#### 通用将重启五家因芯片短缺而关闭的工厂

通用汽车日前表示，将重启因芯片短缺而在最近几个月关闭的五家工厂。根据声明，通用汽车将重启在墨西哥的两家工厂，以及分别在美国、加拿大和韩国的一家工厂。其中加拿大工厂和墨西哥的一家工厂至关重要，因为它们生产 GMC Terrain 和雪佛兰 Equinox 小型 SUV，这两种车型都是备受欢迎的家用车，并且也经常是租车公司的购买目标。

#### 特斯拉九成零件国产 将建研发设计中心

在 2021 临港新片区智能新能源汽车产业项目集中签约暨产业发展研讨活动上，特斯拉表示，其上海工厂造车已实现超 90% 零部件国产化，能大幅降低成本，同时稳步提升产能。或许是因为对本地产业集群的信心，特斯拉还将在临港建设研发中心和设计中心。从设计、制造到销售，所有高附加值的流程都将落于临港。

#### 特斯拉在中国建立数据中心 车主可查询

特斯拉在社交平台上发布公告称，目前已经在中国建立数据中心，以实现数据存储本地化，随后还将陆续增加更多本地数据中心。特斯拉方面还表示，所有在中国大陆市场销售车辆所产生的数据，都将存储在境内。同时，他们将向车主开放车辆信息查询平台，此项工作正在紧锣密鼓地进行中。

### 5.2 产业链动态

#### 通用汽车和 LG 化学计划建立电动汽车电池厂

通用汽车和 LG 化学计划在俄亥俄州和田纳西州建立电动汽车电池厂。通用 CEO 玛丽·博拉曾表示，在未来 3 年中，通用将加大资本支出，以加速电动汽车的开发。通用汽车还公布，到 2025 年将在下一代电动与自动驾驶汽车上投资超过 200 亿美元，并计划到 2023 年将其电动汽车阵容扩展到 22 种车型。

#### 汽车芯片短缺将逐步缓解

台积电在一封电子邮件声明中表示，今年将微控制器单元(MCU)的产量提高了 60%，以利缓解供应紧张的汽车制造商。台积电称其重新分配产能，2021 年的 MCU 产量将比 2020 年水平高 60%，比 2019 年疫情大流行前的水平高 30%。由于芯片的短缺是 1 季度的大问题，全年提升 30% 的芯片的意义重大，将会使各厂商的库存芯片大幅跌价，因此车企与渠道将加速出货库存芯片。部分战略储备芯片的企业也不会太激进的抢购，鉴于台积电的产能巨大的优势地位，因此下半年的芯片短缺将大幅缓解。



### 5.3 政策法规

#### 美国拟向每辆电动车减税 12500 美元

5月26日，美国参议院财政委员会提出一项法案，旨在鼓励电动车消费，拟将每辆美国产电动车的税收减免额度提高到12500美元。根据该法案，零售价低于8万美元的电动车，才能享受税收减免优惠。而美国电动车目前的最高税收减免额为7500美元，没有限制享受优惠的车型价格。但是，一旦车企的电动汽车累计销量达到20万辆，就将逐步取消减免优惠，例如特斯拉和通用早已经达到，因此而不再享受此补贴。该电动车激励法案仍需获得参议院和众议院全体议员的批准。据国会估计，到2031年，新的电动汽车激励计划大约需要316亿美元。

#### 2022 年德国将允许自动驾驶汽车上路

德国联邦议院通过了自动驾驶汽车框架法案，2020年将允许自动驾驶汽车上路，这为企业在该国大规模部署机器人出租车和送货服务铺平了道路。该法案专门针对具备L4级自动驾驶功能的汽车。法案写道：未来，自动驾驶汽车应该能在无需驾驶员在场的情况下在全国范围内的公共道路交通的特定运行区域正常运行。根据联邦政府的规定，必须采取进一步措施以将相应的系统引入正常运行中来开发出这些技术的潜力，从而使社会能参与其中。

### 5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	长城汽车	WEY 摩卡	B级 SUV	2021/5/21
2	华晨宝马	宝马 5 系	C级 轿车	2021/5/21
3	华晨宝马	宝马 X3	B级 SUV	2021/5/21
4	一汽大众	奥迪 Q3	A级 SUV	2021/5/21
5	理想汽车	理想 ONE	C级 SUV	2021/5/25
6	上汽通用	凯迪拉克 CT5	B级轿车	2021/5/25

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