



中国仍需特斯拉作为鲶鱼开拓 10-20 万价格带电动车市场

——汽车行业周报

投资摘要:

每周一谈：中国仍需特斯拉作为鲶鱼开拓 10-20 万价格带电动车市场

2020 年鲶鱼特斯拉到来，中国新能源行业质变。2020 年 1 月，特斯拉上海工厂生产的 Model3 正式交付，随着产能和交付量的持续提升，特斯拉对中国新能源行业产生重要影响。1) 帮助中国电动车摘掉“骗补”的帽子；2) 发挥“明星”的影响力，引导更多消费者了解电动车；3) 倒逼中国新能源车企提升产品力；4) 提升中国新能源汽车供应链的实力。

销量端，2020 年以来中国新能源汽车月度销量屡创新高。2020 年中国新能源汽车销量为 132 万辆，同比增长 9.7%，8-12 月销量连续创当月销量最高记录，其中 12 月份销量达 24.8 万台，同比增长 52%，为历史单月最高值。

对造车新势力的影响：即使对手又是伙伴。对手角度：特斯拉进入中国后，蔚来、小鹏、理想等企业直面特斯拉的竞争，消费者势必会对其产品和 Model3/Y 等车型进行比较；伙伴角度：特斯拉、蔚来、小鹏、理想同属造车新势力，共同对抗强大的燃油车阵营，与特斯拉为伍有利于自身品牌价值的提升。销量端看，受益于特斯拉带来的市场扩容效应，蔚来、小鹏、理想 2020 年销量分别达到 4.4 万辆、2 万辆、3.3 万辆。

鲶鱼使命尚未完成，中国仍需特斯拉开拓 10-20 万价格带新能源市场。在中国 10-20 万价格带汽车市场，新能源的渗透率明显偏低，原因在于该区间的消费者追求汽车的极致性价比，而电动车因电池成本高，在价格上明显高于同级燃油车。我们认为，特斯拉有着超强的成本控制能力，其即将在中国推出的 Model2 车型售价 2.5 万美元（对应人民币约 16 万元），特斯拉有望通过该车型的国产化实现新能源供应链成本的再次下降，从而帮助中国打开该价格带的新能源市场。

基于以上分析，我们认为特斯拉作为鲶鱼显著推动了中国新能源汽车行业的发展，未来随着 Model2 车型的推出，将加速 10-20 万价格区间汽车市场的电动化进程，特斯拉在中国市场的销量空间广阔，我们持续看好特斯拉产业链标的的长期成长价值，重点推荐拓普集团、宁德时代、华域汽车、三花智控等。

市场回顾:

截至 6 月 4 日收盘，汽车板块上涨 1.3%，沪深 300 指数下跌 0.7%，汽车板块涨幅领先于沪深 300 指数 2 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 7 位。年初至今上涨 0.7%，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(+1.9%)，商用载货车(-4.8%)，商用载客车(-0.7%)，汽车零部件(+1.2%)，汽车服务(+2.5%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+2.1%)，商用载货车(+0.2%)，商用载客车(-20.4%)，汽车零部件(+0.1%)，汽车服务(+10.4%)。

◆ 涨跌幅前五名：富临精工、新日股份、华懋科技、ST 天雁、中国汽研。

◆ 涨跌幅后五名：*ST 众泰、兴民智通、正裕工业、ST 电能、中国重汽。

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

评级

增持（维持）

2021 年 06 月 06 日

曹旭特

分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

郭涛

研究助理

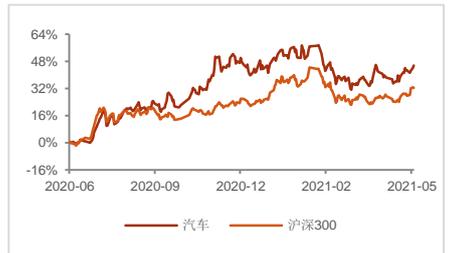
guotao@shgsec.com

SAC 执业证书编号：S1660120080029

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、《汽车行业周报：美国加码政策补贴电动化有望加速》2021-05-30
- 2、《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
- 3、《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

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%、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.....	6
3. 市场回顾.....	6
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.....	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.....	16
5.4 一周新车.....	16
6. 风险提示.....	16

图表目录

图 1： 中国新能源汽车月度销量（辆）.....	4
图 2： 蔚来、小鹏、理想 2020 年月度销量（辆）.....	5
图 3： 特斯拉 Model2 效果图.....	5
图 4： 中国不同价格带汽车销量占比.....	5
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.....	7
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.....	10
图 16： 月度乘用车产销量及同比变化.....	11
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： 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.....	14

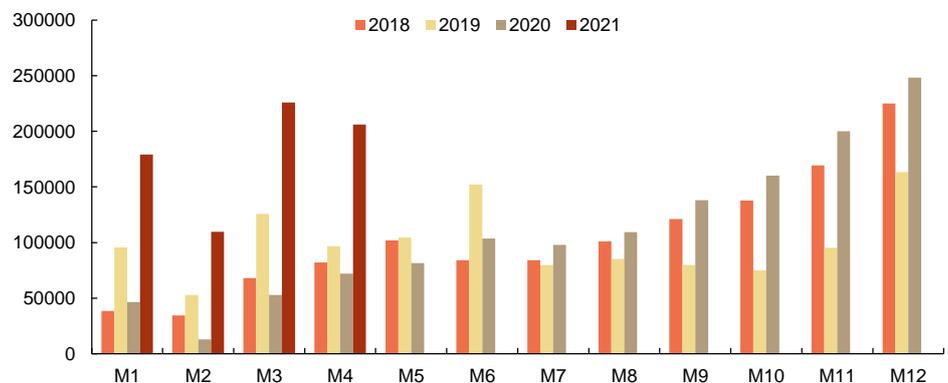
1. 每周一谈：中国仍需特斯拉作为鲶鱼开拓 10-20 万价格带电动车市场

2020 年鲶鱼特斯拉到来，中国新能源行业质变。2020 年 1 月，特斯拉上海工厂生产的 Model3 正式交付，随着产能和交付量的持续提升，特斯拉对中国新能源行业产生重要影响。

- ◆ **电动车摘除“骗补”的帽子。**中国新能源汽车补贴政策实施初期，补贴力度大、对产品技术要求低，企业为拿补贴生产了大量劣质电动车产品，致使电动车成为“骗补”的代名词，特斯拉到中国后，凭借其科技、性能、豪华等特质重新定义电动车，实现电动车定位由低端向科技的转变；
- ◆ **发挥“明星”的影响力，引导更多消费者了解电动车。**特斯拉及马斯克自带明星光环，机构及自媒体对其新闻争相报道，使国内更多消费者接收到与电动化相关的信息，对电动车的接受度也会逐步提升；
- ◆ **倒逼中国新能源车企提升产品力，行业进入供给撬动需求的阶段。**特斯拉在技术研发、供应链管理、生产制造、销售等方面进行创新，产品极具竞争力，倒逼自主品牌车企加快成长速度，新产品的研发设计向特斯拉看齐。随着新能源行业优质车型的增多，行业进入供给撬动需求的阶段。
- ◆ **提升了中国新能源汽车供应链的实力。**特斯拉上海工厂当前已实现 80% 以上零部件的国产化，最终国产化率目标 100%，中国零部件企业通过配套特斯拉，实现产品设计、制造能力的大幅提升，强大的供应链将驱动中国新能源行业整体实力的提升。

销量端，2020 年以来中国新能源汽车月度销量屡创新高。2020 年中国新能源汽车销量为 132 万辆，同比增长 9.7%，8-12 月销量连续创当月销量最高记录，其中 12 月份销量达 24.8 万台，同比增长 52%，为历史单月最高值。

图1：中国新能源汽车月度销量（辆）

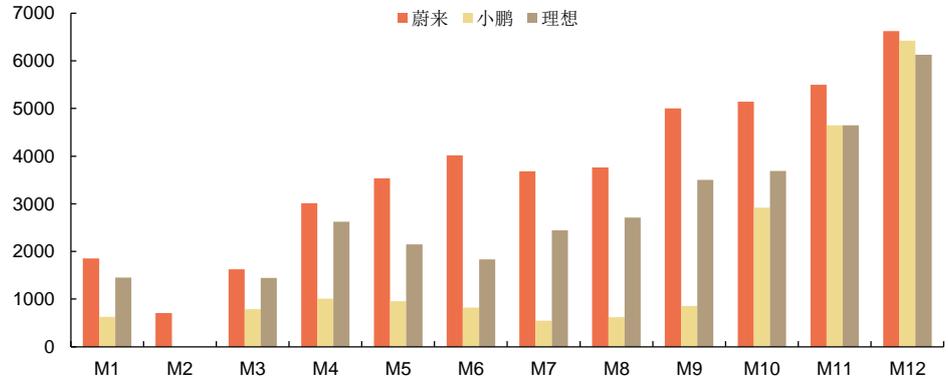


资料来源：中汽协，申港证券研究所

对造车新势力的影响：即使对手又是伙伴。对手角度：特斯拉进入中国后，蔚来、小鹏、理想等企业直面特斯拉的竞争，消费者势必会对其产品和 Model3/Y 等车型进行比较；伙伴角度：特斯拉、蔚来、小鹏、理想同属造车新势力，共同对抗强大

的燃油车阵营，与特斯拉为伍有利于自身品牌价值的提升。销量端看，受益于特斯拉带来的市场扩容效应，蔚来、小鹏、理想 2020 年销量分别达到 4.4 万辆、2 万辆、3.3 万辆。

图2：蔚来、小鹏、理想 2020 年月度销量（辆）



资料来源：中汽协，申港证券研究所

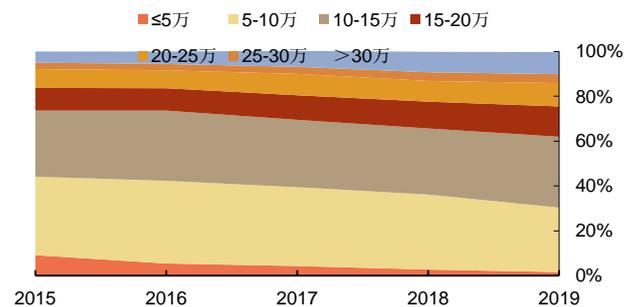
鲶鱼使命尚未完成，中国仍需特斯拉开拓 10-20 万价格带汽车市场。当前中国新能源汽车市场呈现两级分化的格局，在 20 万以上价格区间，以特斯拉 Model3/ModelY 为首、比亚迪汉、蔚来 ES6、小鹏 P7、理想 ONE 等车型持续热销，在 10 万以下价格区间，五菱宏光 MINI、欧拉系列、奇瑞 EQ 等车型也已打开市场，但在最为关键的 10-20 万价格带，中国新能源汽车的渗透率明显偏低，原因在于该区间的消费者追求汽车的极致性价比，而电动车因电池成本高，在价格上明显高于同级别燃油车。我们认为，特斯拉有着超强的成本控制能力，其即将在中国推出的 Model2 车型售价 2.5 万美元（对应人民币约 16 万元），特斯拉有望通过该车型的国产化实现新能源供应链成本的再次下降，从而帮助中国打开该价格带的新能源市场。

图3：特斯拉 Model2 效果图



资料来源：汽车之家，申港证券研究所

图4：中国不同价格带汽车销量占比



资料来源：中汽协，申港证券研究所

基于以上分析，我们认为特斯拉作为鲶鱼显著推动了中国新能源汽车行业的发展，未来随着 Model2 车型的推出，将加速 10-20 万价格区间汽车市场的电动化进程，特斯拉在中国市场的销量空间广阔，我们持续看好特斯拉产业链的长期成长，重点推荐拓普集团、宁德时代、华域汽车、三花智控等标的。

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1：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%

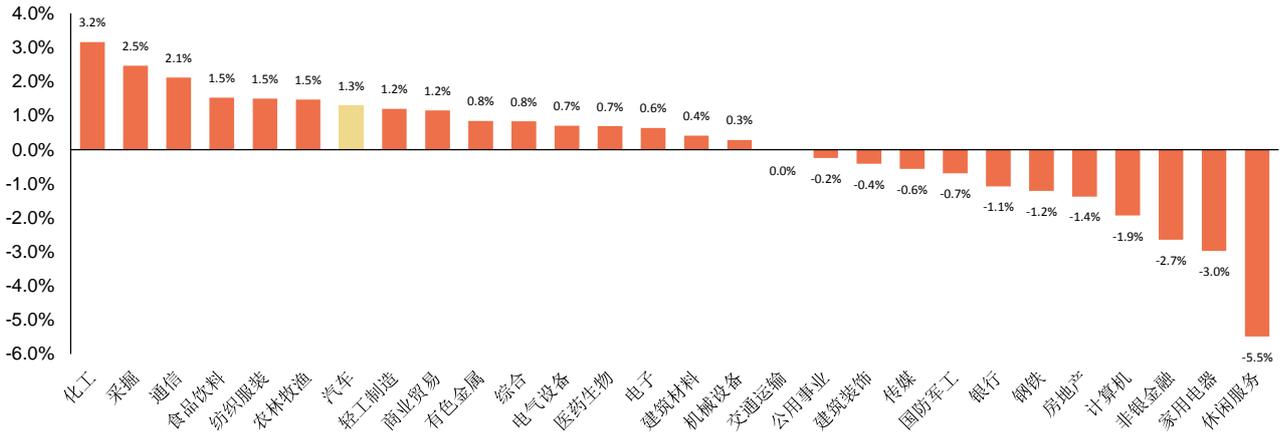
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至6月4日收盘，汽车板块上涨1.3%，沪深300指数下跌0.7%，汽车板块涨幅领先于沪深300指数2个百分点。

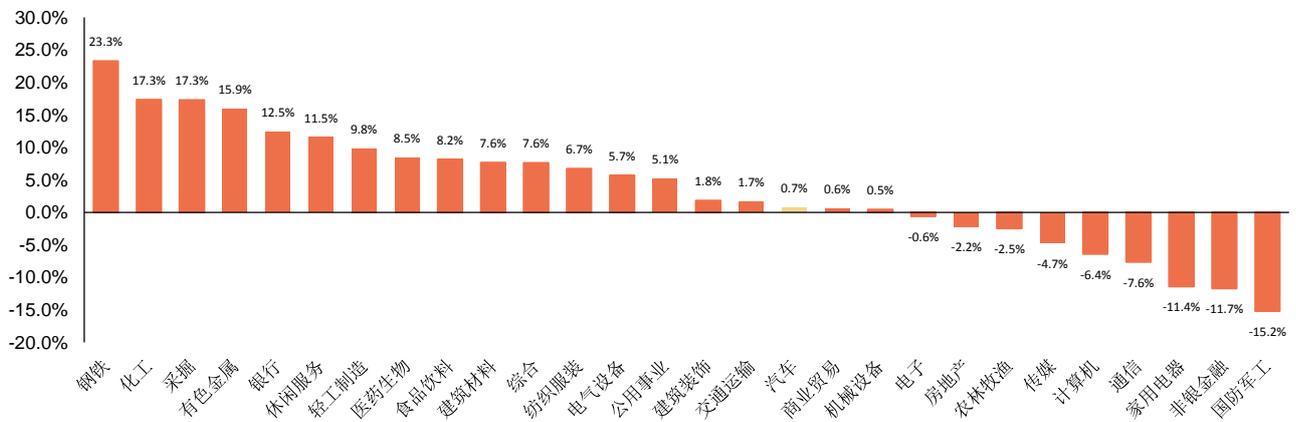
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万28个板块中位列第7位。年初至今上涨0.7%，在申万28个板块中位列第17位。

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



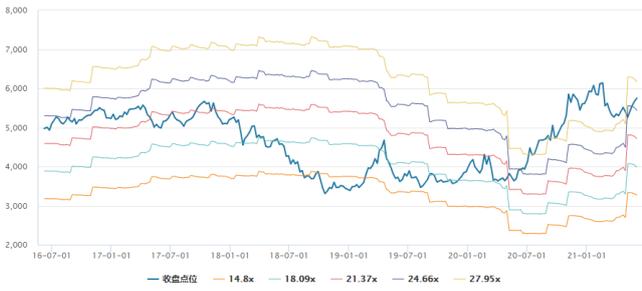
资料来源: Wind, 申港证券研究所

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6月4日：

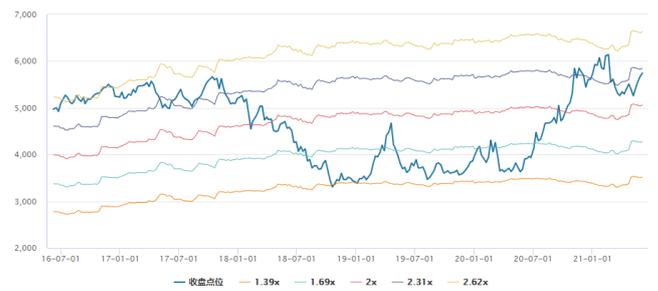
- ◆ PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 26.1 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 31.5 倍、19.3 倍、49.9 倍、24 倍和 17.3 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，随年报业绩逐步公布向合理水平回归，但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- ◆ PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.27 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.54 倍、1.63 倍、1.75 倍、2.28 和 1.25 倍，处于历史高位。

图7: 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)

图8: 汽车行业整体估值水平(PB)



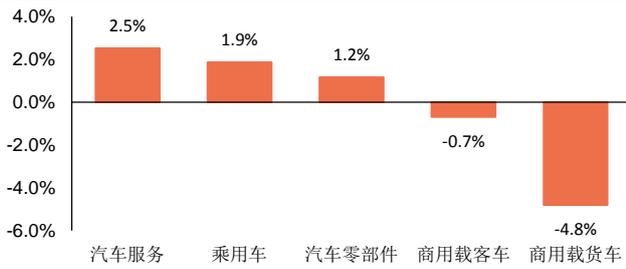
资料来源: Wind, 申港证券研究所



资料来源: Wind, 申港证券研究所

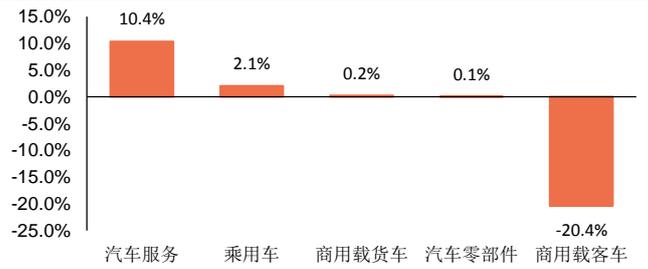
子板块周涨跌幅分别为:乘用车(+1.9%),商用载货车(-4.8%),商用载客车(-0.7%),汽车零部件(+1.2%),汽车服务(+2.5%)。子板块年初至今涨跌幅分别为:乘用车(+2.1%),商用载货车(+0.2%),商用载客车(-20.4%),汽车零部件(+0.1%),汽车服务(+10.4%)。

图9: 子板块周涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

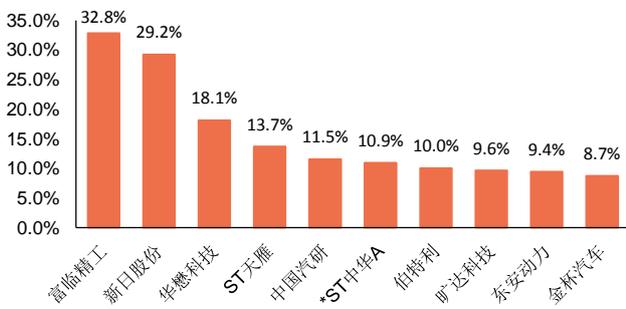
图10: 子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

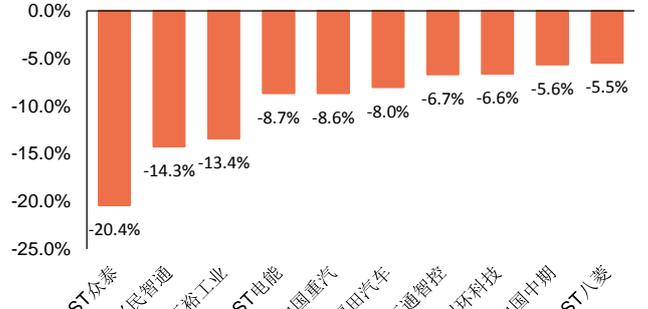
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为:富临精工、新日股份、华懋科技、ST 天雁、中国汽研。涨跌幅后五名分别为:*ST 众泰、兴民智通、正裕工业、ST 电能、中国重汽。

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

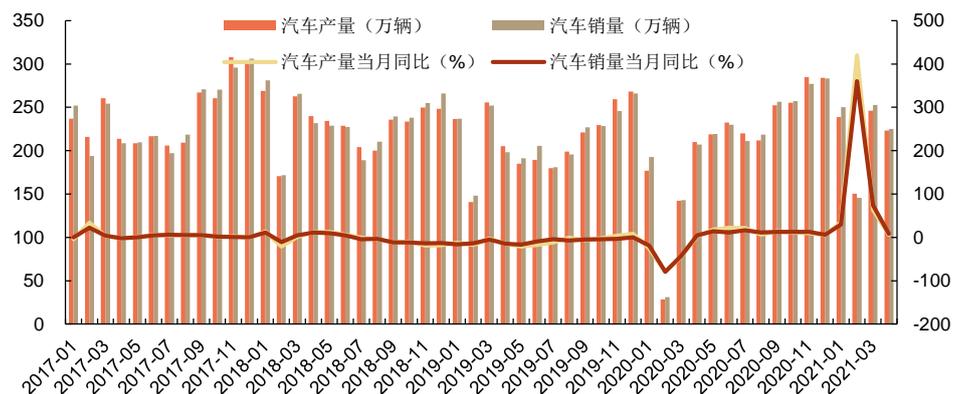
4. 行业重点数据

4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

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。

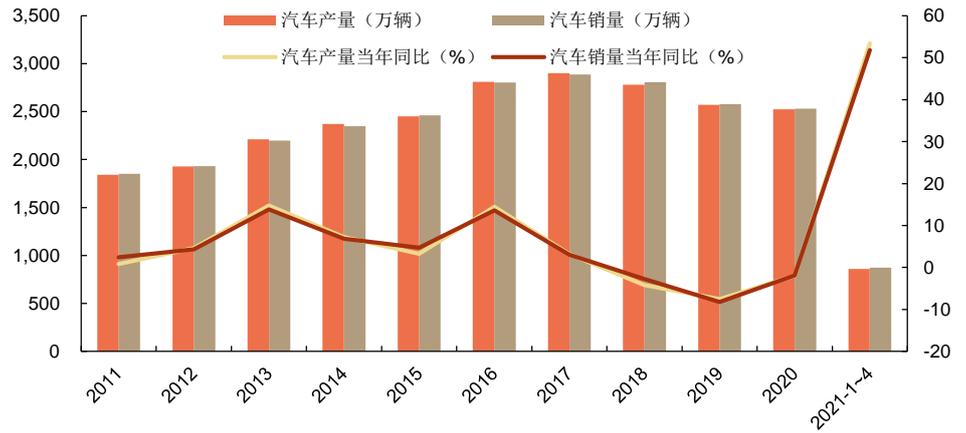
- ◆ **总体产销:**疫情影响逐步消除,生产端持续受缺芯影响,叠加季节性因素增速回落。4月,汽车产销分别达到223.4万辆和225.2万辆,环比下降9.3%和10.8%,同比增长6.3%和8.6%。1-4月,汽车产销858.6万辆和874.8万辆,同比增长53.4%和51.8%,增幅比1-3月回落28.3个百分点和23.8个百分点。与2019年同期相比,产销同比分别增长2.1%和4.5%,增幅比1-3月扩大2.1和2.9个百分点。产量同比增幅6.3%,小于销量增幅8.6%,表明生产端受芯片影响较大,而销售端由于库存还未有显著表现,预计整个二季度,生产端将持续受芯片供应短缺影响。
- ◆ **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



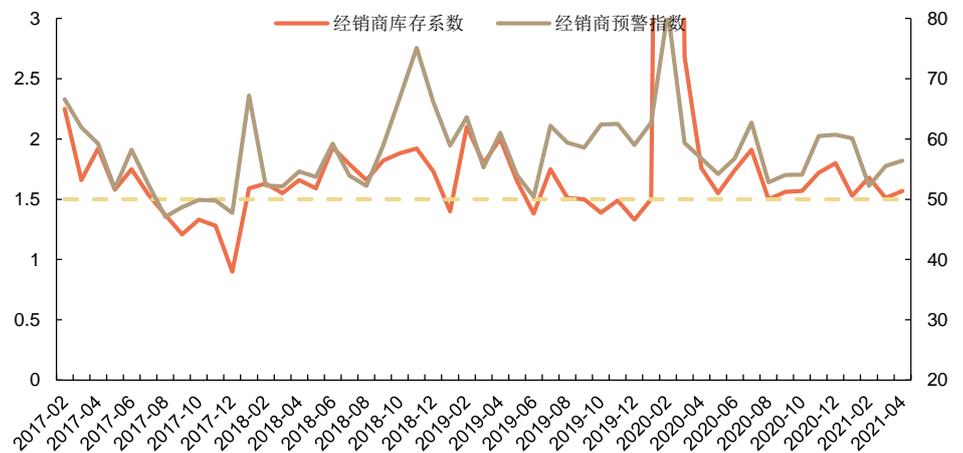
资料来源: 中汽协, 申港证券研究所

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:

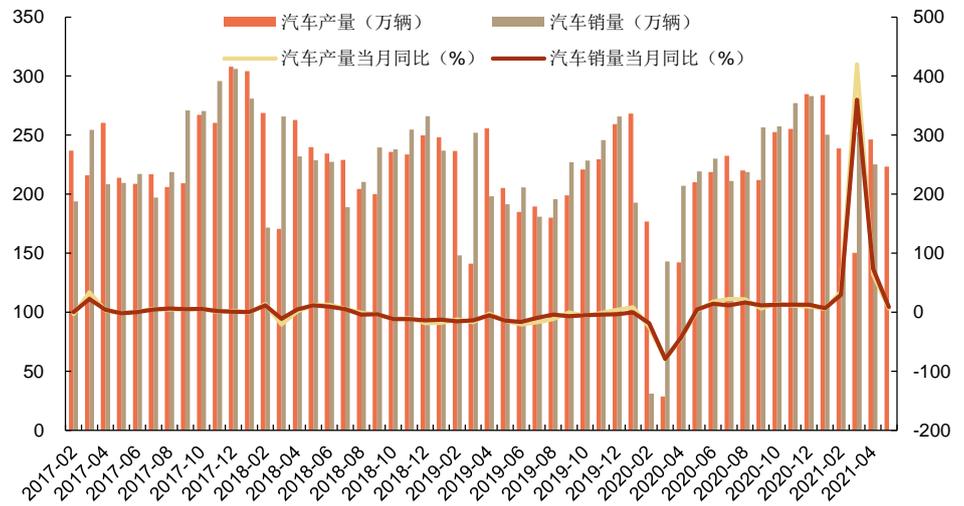
4月,乘用车产销171.4万辆和170.4万辆,环比下降9.0%和9.1%,同比增长7.9%和10.8%。1-4月,乘用车产销666.8万辆和679.1万辆,同比增长55.3%和53.1%。与2019年同期相比,产销同比分别下降3.4%和0.9%,降幅较1-3月分别减小2.1和2.9个百分点。

- ◆ **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。

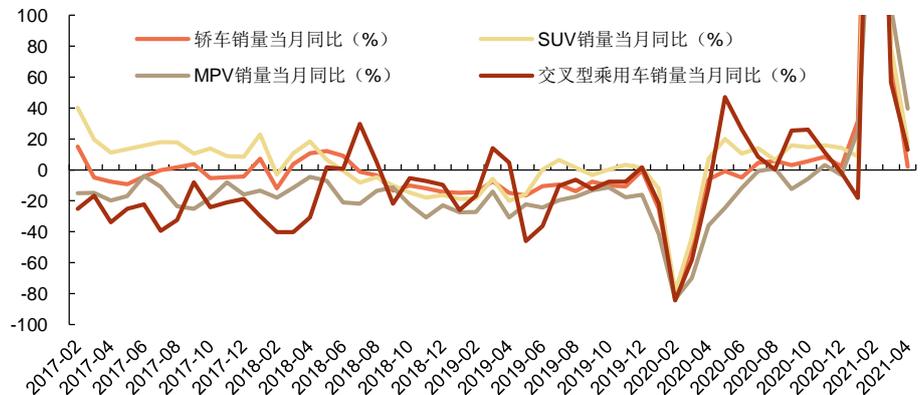
总体来看，21 年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下，乘用车市场将继续实现恢复性增长，同比增速有望接近 10%，超 2200 万辆。

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：

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。

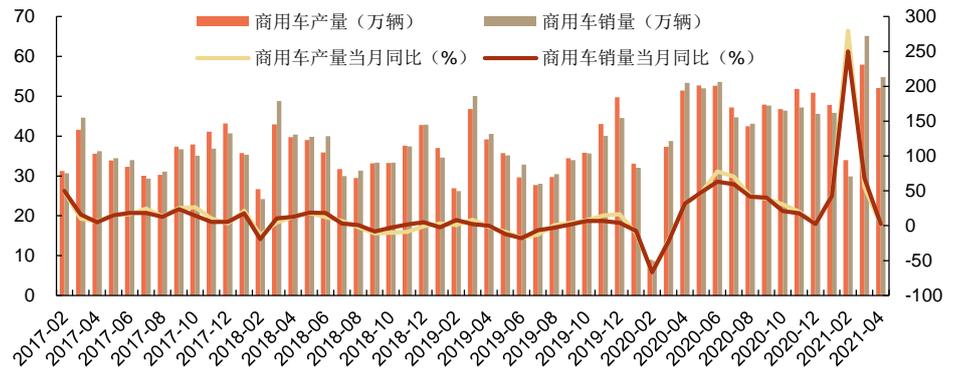
- ◆ 货车接近零增长，重型、轻型货车支撑行业创新高，但需求不足预计增速将持续回落。4 月，货车产量同比下降 0.6%，销量同比增长 0.7%。货车产销回落明显，但分车型看重型货车、轻型货车销量持续刷新纪录，从而支撑商用车、货车销量创下新高。受国五国六切换需求已经提前透支及物流运价持续低位影响，叠加去

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：

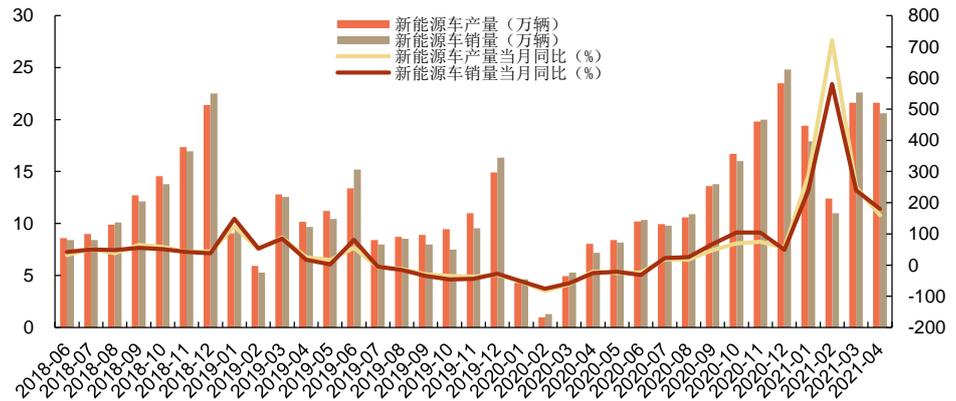
4月，新能源汽车产量环比略增，销量小幅下降，同比继续保持高速增长，产销分别达到21.6万辆和20.6万辆，产量环比增长0.1%，销量下降8.7%，同比增长1.6倍和1.8倍。1-4月，新能源汽车产销双双超过70万辆，分别达到75.0万辆和73.2万辆，同比增长2.6倍和2.5倍。

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：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 月第一周的市场零售达到日均 3.4 万辆，同比增长 5%，表现相对平稳，相对 2021 年 4 月第一周是增长 13%，表现较好。

第二周的车市零售达到日均 3.8 万辆，同比下降 3%，但相对 2019 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，同比微增 0.1%，但相对 2019 年 5 月第三周下降 6%，表现相对不强。

第四周的车市零售达到日均 8.6 万辆，同比增长 8%，相对 2019 年 5 月第四周增长 16%，表现相对不强。

今年 5 月的前三周消费环境相对平稳，上海车展前后的新车发布等信息拉动购车消费关注，居民消费热情较好。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2：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	38510	47695
20 年	32758	39462	41945	79404	37594	48384
21 年	34266	38151	42013	85619	37806	50145

	1-9 日	10-16 日	17-23 日	24-31 日	1-23 日均	全月
21 年同比	5%	-3%	0%	8%	1%	4%
环比 4 月同期	13%	-2%	-18%	0%	-4%	3%

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 2.4 万辆，同比下降 15%，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，同比增长 6%，环比 4 月同期销量增长 12%。而且相对于 2019 年 5 月第二周增长 26%，呈现大幅走强特征。

5 月第三周厂商日均批发 4.6 万辆，同比下降 5%，环比 4 月同期销量下降 7%。相对于 2019 年 5 月第三周增长 20%，呈现批发平稳走高特征。

5 月第四周厂商日均批发 7.5 万辆，同比下降 8%，环比 4 月同期销量下降 8%。相对于 2019 年 5 月第四周下降 7%，相比本月前三周，呈现月末批发平稳走高特征。

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号召，今年的五一假期极其重要，也是替代春节的重要休假时间，因此车企的放假比较充分。部分车企休假时间稍长，厂商销量偏低。由于厂商库存偏低，5 月初恢复生产后的第二周开始厂商批发销量回升较快。但受到“缺芯”等影响，导致三至四周的部分厂商生产相对不强，影响厂商销量提升。

表3：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	1-23 日均	全月
19 年	26092	34411	38296	81274	32338	44967
20 年	29256	40926	48543	81771	38678	49799
21 年	24794	43303	46144	75292	36925	46826
21 年同比	-15%	6%	-5%	-8%	-5%	-6%
环比 4 月同期	-22%	12%	-7%	-8%	-6%	-2%

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

苹果发布自动驾驶汽车 V2V 通信系统专利

近日，美国专利商标局公布了一项苹果公司泰坦项目相关专利，涉及自动驾驶汽车 V2V 通信系统。苹果专利背景解释称，V2X 和 V2V 通信是一种车辆技术，旨在让车辆之间，以及车辆与其他设备（如行人智能手机和交通灯）进行通信。这些技术通过提供实时、高度可靠和可操作的信息流，支持安全、出行和环境相关应用，有望重新定义交通运输。此外，这些技术可为互联自动驾驶（CAD）铺平道路。

蔚来在合肥成立动力科技公司 注册资本 5 亿元

企查查 APP 显示，5 月 27 日，蔚来动力科技（合肥）有限公司成立，注册资本 5

亿人民币，法定代表人为曾澍湘，经营范围包括汽车零部件及配件制造；技术服务、技术开发、技术推广等。企查查股东信息显示，该公司由蔚来驱动科技控股（安徽）有限公司全资持股。李斌曾表示，高性能电机及电控系统是电动汽车最核心的零部件，蔚来汽车集合了全球资源和优秀的团队进行研发。此次，蔚来动力科技（合肥）有限公司的成立无疑将加强蔚来汽车在驱动系统领域的布局。

集度汽车设计选型完毕 已进入建模阶段

百度、吉利合资公司集度汽车 CEO 夏一平今日表示，集度汽车运营团队已全部搭建完毕，且设计选型已基本确定，目前进入油泥模型和 3D 建模阶段。4 月 23 日下午，夏一平表示，集度汽车产品以“系列”规划，按照 1-1.5 年速度推出新车，基于这样的速度和投入，未来 5 年之内预计投入在 500 亿元。他同时表示集度汽车很快将开启下一轮融资。

5.2 产业链动态

德国电动车销量已连续两个月超过柴油

根据德国机动车管理局 KBA 的数据，得益于去年同期创下近四十年的历史低点，4 月的同比增幅达 90.0%，迎来 2020 年以来该国车市的首次连续增长，销量为 229,650 辆。因去年同期基数实现太低，因此 4 月的增幅不具备太大的参考意义，而连续两个月的增长让今年的总销量增加至 886,102 辆。回到 4 月的具体表现，从不同的燃料类型来看，德国车市正悄然地发生着巨变——电动车（含纯电、插混和少量的氢燃料）销量连续第两个月超过柴油车。继 3 月电动车以 1,424 辆的优势成为德国乘用车市场中第二大燃料细分市场后，4 月电动车又以 644 辆的微小优势继续领先于柴油车，前者的销量的为 50,839 辆，市场份额为 22.1%。与此同时，近两年柴油车在市场中却增长乏力，市场份额不断缩小，尤其是今年以来其份额直线下滑，1 月还能有 26.1%，4 月却已减少至 21.9%。因此，鉴于目前电动车和柴油车之间的微小差距，即便未来后者或许会偶尔反扑，但前者居于领先地位会逐渐成为一种新常态。

计划产能 20GWh 中航锂电武汉基地签约

中航锂电与武汉经开区签署《中航锂电动力电池及储能电池武汉基地项目投资协议》，中航锂电正式落户华中。据了解，中航锂电武汉基地项目计划新建产能 20GWh，项目从洽谈到签约仅历时两个月。而在武汉之前，5 月 29 日中航锂电还与成都经开区成功签约，标志着中航锂电 50GWh 动力电池及储能电池成都基地项目正式落户成都经开区。公开数据显示，在整个 2021 年，中航锂电量产、在建及开工的实际产能超过 100GWh，2022 年规划产能达 200GWh，“十四五”期间，中航锂电规划电池产能超过 300GWh。

宁德时代获大众集团电芯测试实验室认证

宁德时代获得了大众汽车集团电芯测试实验室认证，成为全球首家获得该项认证的动力电池制造商。据介绍，宁德时代电芯测试实验室所属的测试验证中心总投资达 20 亿元人民币，拥有 500 多名专业人才。该中心已具备全面的动力电池测试验证能力，能对电池原材料、电芯、模组、电池包、电池管理系统等测试对象，进行超

过 300 项测试。

5.3 政策法规

天津市将进一步促进汽车消费

近日，《天津市人民政府办公厅关于印发天津市促进汽车消费若干措施的通知》正式发布，并将于 2021 年 6 月 1 日起正式实施。其中明确提及将在 2021 年内新增 35000 个小客车个人增量指标，全部以摇号方式配置等。

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	奥迪 Q5L	B 级 SUV	2021/5/28
2	上汽通用	君越 Avenir	B 级 轿车	2021/5/32
3	丰田汽车	埃尔法 双擎（进口）	C 级 MPV	2021/6/2
4	东风乘用车	奕炫	A 级 轿车	2021/6/3

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