

低速电动车规范管理起步 纳入“微电”

——汽车行业周报



申港证券
SHENGANG SECURITIES

投资摘要:

每周一谈: 低速电动车规范管理起步 纳入“微电”

工信部对新版国标 GB/T-28382《纯电动乘用车技术条件》公开征求意见, 增加了微型低速纯电动乘用车的定义和标准。新标准的推出将开创“微型低速纯电动乘用车(微电)”新品类, 标志着低速电动车规范化管理的开始。

1、行业特点: 低速电动车作为纯电动车发展的副产物, 售价低且无需上牌。低速电动车市场本身具有**市场容量大(100家企业、200万产能)**、**技术水平低、安全隐患高**的特点。

2、标准意义: 从产品本身层面对其进行规范化管理迈出的实质一步。基于安全要求不降低的原则, 结合其本身低速化、小型化、轻量化的特点进行规范:

- **规范分类:** 将座位数在4座及以下、最高车速小于70 km/h的纯电动乘用车单独归为微型低速纯电动乘用车, 为后续纳入规范车辆管理体系打下基础。
- **明确要求:** 在外廓尺寸、整车整备质量、轮胎、电安全、超速限制、制动性能、稳定性、动力性能、可靠性的要求, 并新增了充电接口的要求和标志标识要求。

3、企业应对和产业机会: 由于A00级别车型可对“微电”向下兼容, 随着对近200万容量的“微电”市场的逐步吸纳, 我们认为**A00级和“微电”市场有望会成为纯电动乘用车市场增长最快的领域**。对“微电”领域玩家产生影响:

- **对低速纯电动乘用车企业: 产品升级+获取资质。** 雷丁、宝雅、御捷、新日、领途等头部低速电动车企业积累了较好技术实力, 通过收购和升级获得乘用车生产资质;
- **对现有乘用车企业: 产品向下兼容+代工微电车企。** 一方面, 对于多数传统乘用车企业已经拥有A00级别纯电乘用车, 如五菱宏光MINI EV、奇瑞eQ、长安奔奔E-Star等热销车型, 向下兼容扩展微电几乎不存在技术难度; 另一方面, 部分传统车企已经与低速电动车企合作, 盘活了过剩产能。

总体来看, 规范后的微电市场将是传统的纯电动乘用车市场的有效补充, 能够给市场带来可观的增量规模。建议关注拥有升级潜力的低速电动车企业: 如新日股份; 在A00市场布局良好, 具有下沉实力的传统乘用车企业: 如长安汽车、长城汽车; 以及随着规范管理对国产电动车零部件企业及电池产业链企业的增量机会。

市场回顾:

截至6月25日收盘, 汽车板块上涨2.7%, 沪深300指数上涨2.7%, 汽车板块涨幅与沪深300指数持平。

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13位。年初至今上涨9.4%, 在申万28个板块中位列第7位。

子板块周涨跌幅分别为: 乘用车(+3.3%), 商用载货车(+2.4%), 商用载客车(+0.9%), 汽车零部件(+2.4%), 汽车服务(+4.7%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为: 乘用车(+20.4%), 商用载货车(-0.9%), 商用载客车(-21.3%), 汽车零部件(+4.8%), 汽车服务(+11.9%)。

- 涨跌幅前五名: 江淮汽车、均胜电子、旷达科技、ST八菱、大东方。
- 涨跌幅后五名: *ST斯太、新日股份、ST海马、春风动力、亚太股份。

评级

增持(维持)

2021年06月27日

曹旭特

分析师

SAC 执业证书编号: S1660519040001

袁逸璞

研究助理

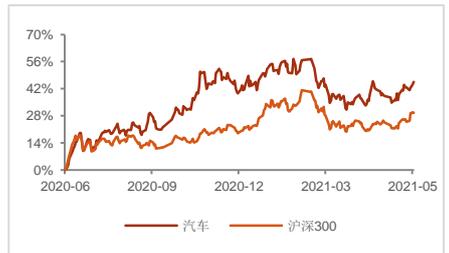
yuanyipu@shgsec.com

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	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: 天幕玻璃加速渗透 车顶玻璃市场扩容》2021-06-20
- 2、《汽车行业研究周报: 5月汽车产销微降 行业回暖态势初现》2021-06-15
- 3、《汽车行业研究周报: 中国仍需特斯拉作为鲶鱼开拓 10-20 万价格带电动车市场》2021-06-07

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，同时建议关注缺芯问题改善阶段整车及传统零部件企业的机会。因此我们建议关注：具有竞争力的整车企业：长安汽车、长城汽车、吉利汽车、比亚迪等。目前估值合理的零部件板块的优质企业：拓普集团、双环传动、明新旭腾、伯特利、星宇股份、中鼎股份、湘油泵等；受产销波动影响不明显，增长确定性较强的技术服务企业：中国汽研；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、金龙客车等。

本周推荐组合：华域汽车 20%、星宇股份 20%、明新旭腾 20%、拓普集团和长安汽车 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：低速电动车规范管理起步 纳入“微电”	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	15
5.4 一周新车	16
6. 风险提示	16

图表目录

图 1： 五菱宏光 MINIEV（A00 级，符合法规要求的乘用车）	4
图 2： 某品牌低速电动车	4
图 3： 各板块周涨跌幅对比	7
图 4： 各板块年初至今涨跌幅对比	7
图 5： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)	7
图 6： 汽车行业整体估值水平(PB)	7
图 7： 子板块周涨跌幅对比	8
图 8： 子板块年初至今涨跌幅对比	8
图 9： 本周行业涨跌幅前十名公司	8
图 10： 本周行业涨跌幅后十名公司	8
图 11： 月度汽车产销量及同比变化	9
图 12： 历年汽车产销量及同比变化	10
图 13： 经销商库存系数及预警指数	10
图 14： 月度乘用车产销量及同比变化	11
图 15： 乘用车细分车型当月销量同比变化	11
图 16： 月度商用车产销量及同比变化	12
图 17： 商用车细分车型当月销量同比变化	12
图 18： 月度新能源车产销量及同比变化	13
表 1： GB/T 28382《纯电动乘用车技术条件》征求意见稿中对“微型低速纯电动乘用车”的要求	5
表 2： 本周推荐投资组合	6
表 3： 乘用车主要厂家 6 月周度日均零售数量和同比增速	13
表 4： 乘用车主要厂家 6 月周度日均批发数量和同比增速	13

1. 每周一谈：低速电动车规范管理起步 纳入“微电”

近日，工信部对新版国标 GB/T-28382《纯电动乘用车技术条件》公开征求意见。征求意见稿中本次国标修改主要是增加了微型低速纯电动乘用车的定义和标准。新标准的推出将开创“微型低速纯电动乘用车（微电）”新品类，有效规范目前微型低速纯电动乘用车产品质量参差不齐，企业鱼龙混杂的局面，将对微型电动汽车市场规模快速扩张产生巨大的推动作用。

低速电动车市场现状

随着车辆电动化的普及，低速电动车作为纯电动车发展的副产物，售价低且无需上牌，2015年以来迎来了快速发展，但同时由于行业处于无序和无人监管的状态，带来了比较大的发展隐患。低速电动车市场本身具有如下特点：

- ◆ **市场容量大：**100 多家生产企业，年产能超过 200 万台，累计保有量接近 1000 万；
- ◆ **技术水平低：**多数采用普通铅酸电池（能量密度大致在 50-70Wh/kg），报废后处理难度大；续驶里程普遍不高；各项功能均无限值，水平相对低下。
- ◆ **安全隐患高：**运营管理不明确，影响道路交通安全。2017 年工信部门统计，近 5 年由低速电动车引发的交通事故多达 83 万起，造成 1.8 万人死亡，18.6 万人受伤。车辆本身在碰撞、制动、启动、轮胎、电安全等基础安全配置方面均无具体要求，具有安全隐患。

图1：五菱宏光 MINIEV（A00 级，符合法规要求的乘用车）



资料来源：汽车之家，申港证券研究所

图2：某品牌低速电动车



资料来源：电动邦，申港证券研究所

标准出台的意义：规范管理的实质一步

低速电动车虽然满足了部分消费者的消费需求，但是其无序发展的状态不利于产业升级和社会发展，国家部委逐步开始对行业进行规范整治。2015 年 9 月，国务院批复同意了“升级一批、规范一批、淘汰一批”的四轮低速电动车治理总体思路，以引导产业转型升级、规范发展。2018 年 11 月，工业和信息化部联合五部门下发《关于加强低速电动车管理的通知》，并持续督促地方组织开展专项治理工作。而此次标准的出台是从产品本身层面对其进行规范化管理迈出的实质一步。

此次标准修订针对微型低速纯电动乘用车，基于安全要求不降低的原则，结合其本身低速化、小型化、轻量化的特点，规范了车型定义同时明确了技术要求：

- ◆ **规范分类：**将座位数在4座及以下、最高车速小于70 km/h的纯电动乘用车单独归为微型低速纯电动乘用车，为后续纳入规范车辆管理体系打下基础。
- ◆ **明确要求：**在外廓尺寸、整车整备质量、轮胎、电安全、超速限制、制动性能、稳定性、动力性能、可靠性的要求，并新增了充电接口的要求和标志标识要求。

表1：GB/T 28382《纯电动乘用车技术条件》征求意见稿中对“微型低速纯电动乘用车”的要求

主要性能指标	要求
车辆定义	座位数在4座及以下、最高车速小于70 km/h的纯电动乘用车
外廓尺寸	长宽高不大于3500mm x 1500mm x 1700mm
整备质量	不超过750kg
最高车速	30分钟最高车速应大于等于40 km/h且小于70 km/h
续驶里程	不小于100km（工况法，30km/h匀速）
电池能量密度	不应低于70Wh/kg
其他安全要求	碰撞试验：正碰40 km/h； 制动安全：ABS强装 电池安全：要求配备电池管理系统、电安全、电性能、循环性能等要求与乘用车基本一致。

资料来源：工信部，申港证券研究所

标准修订后，只是行业规范管理的开始而不是结束。目前，“微电”在公告准入、驾驶员管理、路权分配等问题上尚未明确，仍需多部门联合解决。

企业应对和产业机会

自20年下半年起，五菱宏光MINI EV、长安奔奔EV等A00级车型的持续热销。根据乘联会数据，21年5月新能源乘用车批发销量达到19.6万辆，环比4月增长6.7%，同比增长174.2%，增幅继续领跑整个乘用车市场。其中，A00级车型表现尤为亮眼，批发销量达5.0万，份额达到纯电动的31%。

由于A00级别车型可对“微电”向下兼容，随着对近200万容量的“微电”市场的逐步吸纳，我们认为A00级和“微电”市场有望会成为纯电动乘用车市场增长最快的领域。

随着标准出台和后续相关管理制度的持续规范，会对“微电”领域玩家产生多重影响。两个角度看：

- ◆ **对低速纯电动乘用车企业：产品升级+获取资质。**雷丁、宝雅、御捷、新日、领途等头部低速电动车企业积累了较好技术实力、升级了产品，并通过收购和升级获得乘用车生产资质；
- ◆ **对现有乘用车企业：产品向下兼容+代工微电企业。**一方面，对于多数传统乘用车企已经拥有A00级别纯电乘用车，如五菱宏光MINI EV、奇瑞eQ、长安奔奔E-Star等热销车型，向下兼容扩展微电几乎不存在技术难度；另一方面，部分传统车企已经与低速电动车企合作，盘活了过剩产能。

总体来看，规范后的微电市场将是传统的纯电动乘用车市场的有效补充，能够给市场带来可观的增量规模。建议关注拥有升级潜力的低速电动车企业：如新日股份；在 A00 市场布局良好，具有下沉实力的传统乘用车企业：如长安汽车、长城汽车；以及随着规范管理对国产电动车零部件企业及电池产业链企业的增量机会。

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，但芯片影响有逐步改善的趋势。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，如拓普集团、文灿股份、旭升股份等；
- ◆ 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%
拓普集团	20%
明新旭腾	20%
长安汽车	20%

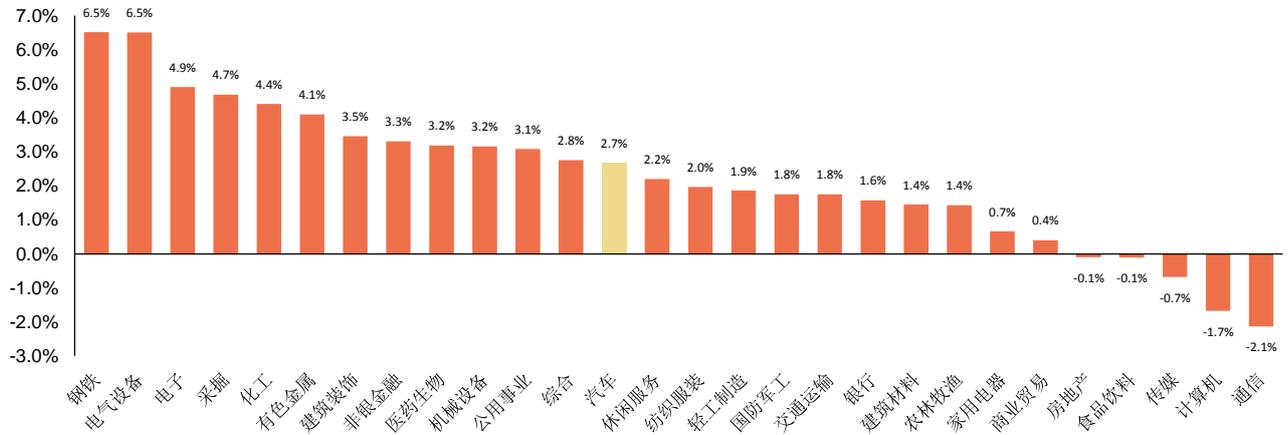
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 6 月 25 日收盘，汽车板块上涨 2.7%，沪深 300 指数上涨 2.7%，汽车板块涨幅与沪深 300 指数持平。

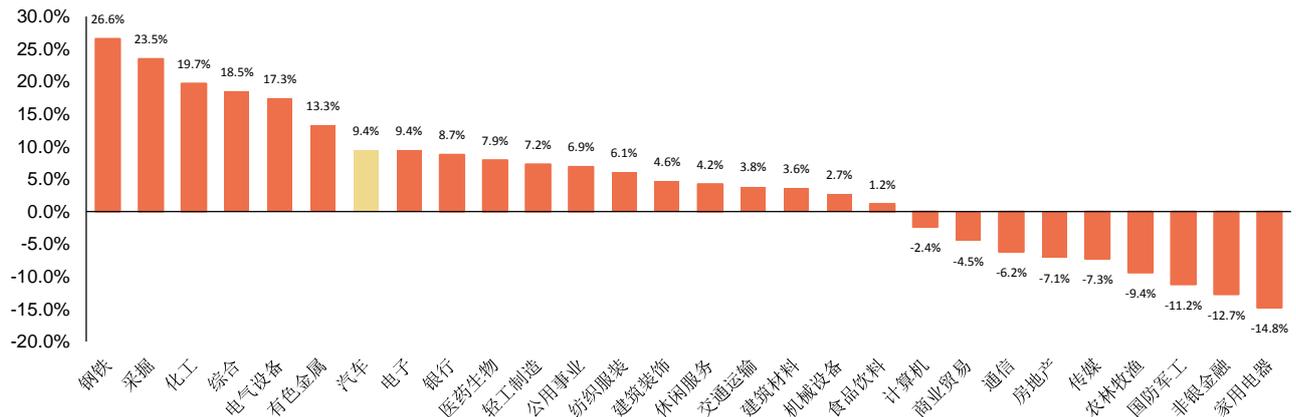
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 13 位。年初至今上涨 9.4%，在申万 28 个板块中位列第 7 位。

图3：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图4：各板块年初至今涨跌幅对比



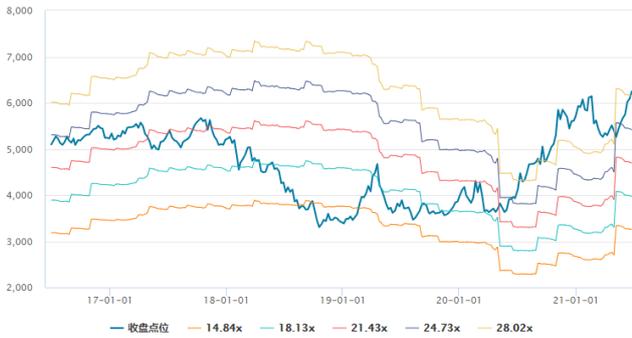
资料来源：Wind，申港证券研究所

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 25 日：

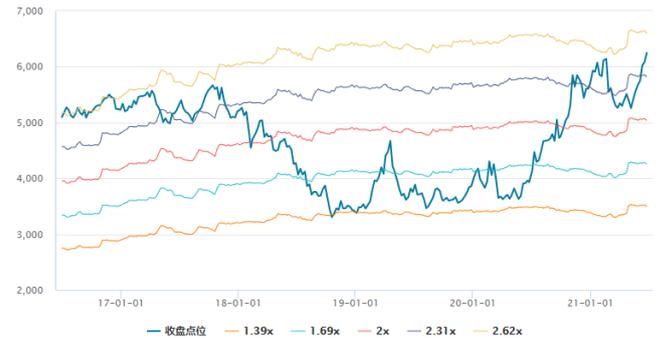
- ◆ PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 28.5 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 37.1 倍、19.1 倍、49.3 倍、25.3 倍和 17.6 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，随年报业绩逐步公布向合理水平回归，但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- ◆ PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.48 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.99 倍、1.61 倍、1.73 倍、2.39 和 1.28 倍，处于历史高位。

图5：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)

图6：汽车行业整体估值水平(PB)



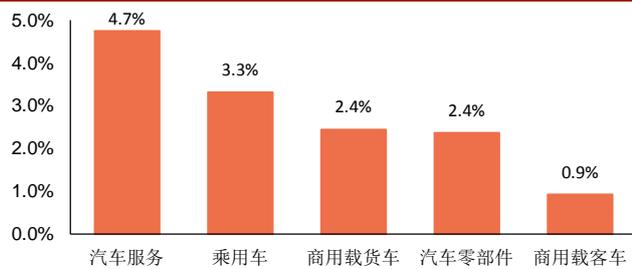
资料来源: Wind, 申港证券研究所



资料来源: Wind, 申港证券研究所

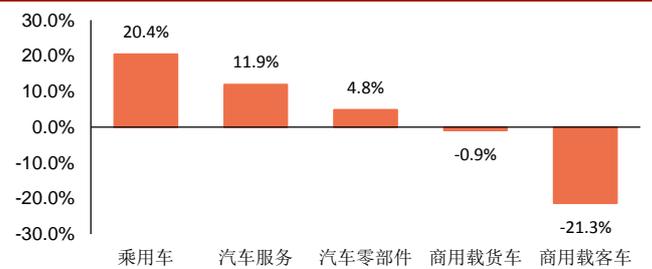
子板块周涨跌幅分别为:乘用车(+3.3%),商用载货车(+2.4%),商用载客车(+0.9%),汽车零部件(+2.4%),汽车服务(+4.7%)。子板块年初至今涨跌幅分别为:乘用车(+20.4%),商用载货车(-0.9%),商用载客车(-21.3%),汽车零部件(+4.8%),汽车服务(+11.9%)。

图7: 子板块周涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

图8: 子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

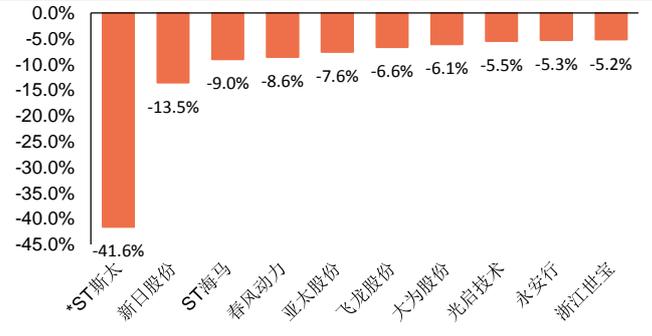
本周汽车板块股价涨跌幅前五名:江淮汽车、均胜电子、旷达科技、ST八菱、大东方。涨跌幅后五名: *ST斯太、新日股份、ST海马、春风动力、亚太股份。

图9: 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10: 本周行业涨跌幅后十名公司



资料来源: Wind, 申港证券研究所

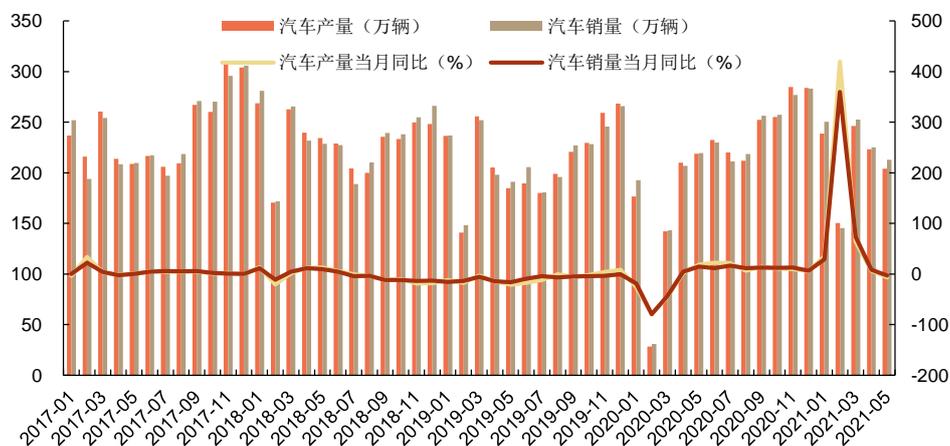
4. 行业重点数据

4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

2021年5月全国汽车产量、销量及库存情况数据公布，受20年高基数及季节性因素影响，同比环比均呈现回落态势，但同比19年总体表现平稳。

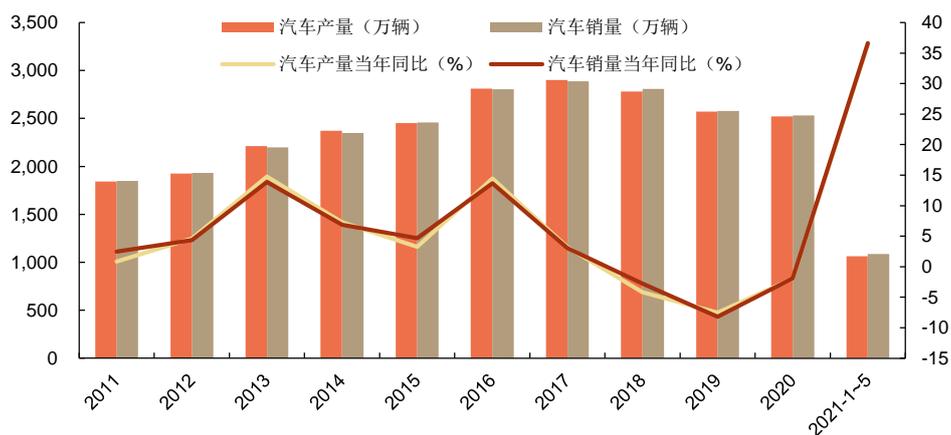
- ◆ **总体产销：同比、环比双降但总体平稳，缺芯问题有好转迹象助推板块上行。**5月，我国汽车产销分别为204.0万辆和212.8万辆，环比下降8.7%和5.5%，同比20年下降6.8%和3.1%，但相比19年同期增长10.3%和11.1%，其中产量增幅比4月扩大1.6个百分点，销量增幅比4月回落2.4个百分点。1-5月，汽车产销累计分别完成1062.6万辆和1087.5万辆，同比分别增长36.4%和36.6%，比1-4月回落17和15.2个百分点。与2019年同期相比，产销同比分别增长3.6%和5.8%，增幅比1-4月扩大1.5和1.3个百分点。总体产销同比受去年高基数及季节性因素影响下降，但同比19年表现平稳，略好于预期。叠加月初海外主流主机厂关于缺芯问题有所好转的表述，板块在周内表现较好，受缺芯问题压制明显的主机厂及传统零部件供应商表现亮眼。
- ◆ **库存情况：2021年5月汽车经销商库存系数为1.51，同比下降2.6%，环比下降3.8%，库存水平接近警戒线；同期经销商预警指数为52.9%，同比环比双降，接近荣枯线。**5月作为传统销售淡季，购车需求有所减弱，但由于缺芯问题的传导库存补充不足。根据乘联会数据，5月末，国内汽车企业库存为79.5万辆，增长率为-9.1%，乘用车月末库存为47.8万辆，增长率为-5.9%。而正常情况下乘用车库存为100万左右，缺芯问题已经逐步传导至消费端。
- ◆ **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。**5月汽车企业出口15.1万辆，环比下降0.2%，同比增长2.1倍。分车型看，乘用车出口11.5万辆，环比下降1.4%，同比增长2.3倍；商用车出口3.6万辆，环比增长3.9%，同比增长1.6倍。1-5月，汽车企业出口67.0万辆，同比增长1.1倍。分车型看，乘用车出口51.1万辆，同比增长1.1倍；商用车出口15.8万辆，同比增长1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11：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12: 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13: 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:

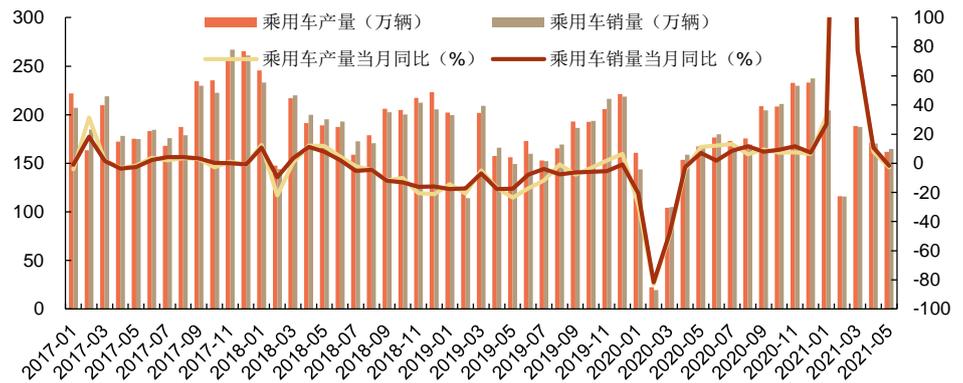
5月,乘用车产销分别完成161.7万辆和164.6万辆,环比分别下降5.7%和3.4%,同比20年分别下降2.7%和1.7%,同比19年增长8.2%和5.2%。1-5月,乘用车累计产销分别完成828.5万辆和843.7万辆,同比分别增长39.1%和38.1%,增幅比1-4月继续回落16.2和15个百分点。

- ◆ **乘用车稳步复苏,跑赢行业趋势有望维持,生产端短期仍有缺芯压力。**乘用车板块同样受去年高基数及季节性因素影响,相对20年同比环比呈现下降态势(相对19年增长有当年国六切换厂家提前减产因素),但总体增速好于汽车板块总体增速。随着汽车产销旺季来临,我们预计年内乘用车板块将持续跑赢行业。产销对比看,销量表现好于产量,表明生产端仍有缺芯压力。
- ◆ **车型表现相对均衡,自主品牌份额基本稳定。**从车型看,在乘用车主要品种中,

与上月相比，轿车销量略有增长，SUV、MPV、交叉型乘用车均呈小幅下降。与上年同期相比，轿车和MPV销量微增，SUV和交叉型乘用车则呈现下降。从品牌看，自主品牌方面，5月共销售67.9万辆，环比下降5.5%，同比增长18.6%，占乘用车总销售的41.3%，占有率比上月下降0.9个百分点，比上年同期提升7.1个百分点。

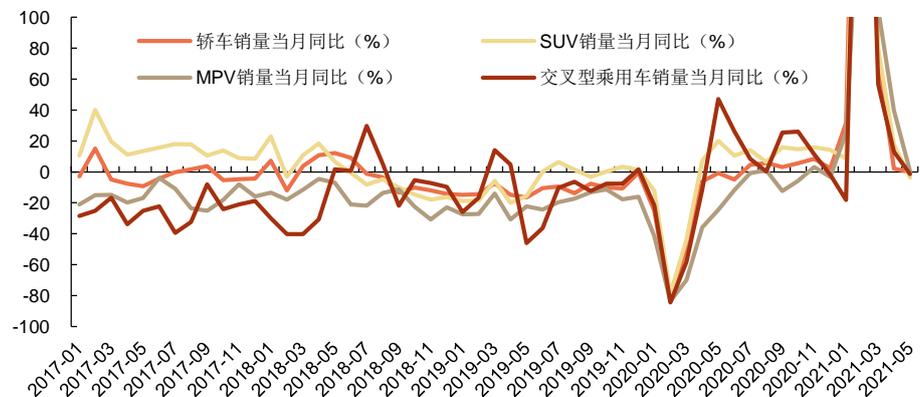
总体来看，21年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下，乘用车市场将继续实现恢复性增长，年内预计将持续跑赢行业，同比增速有望接近10%，超2200万辆。

图14：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15：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：

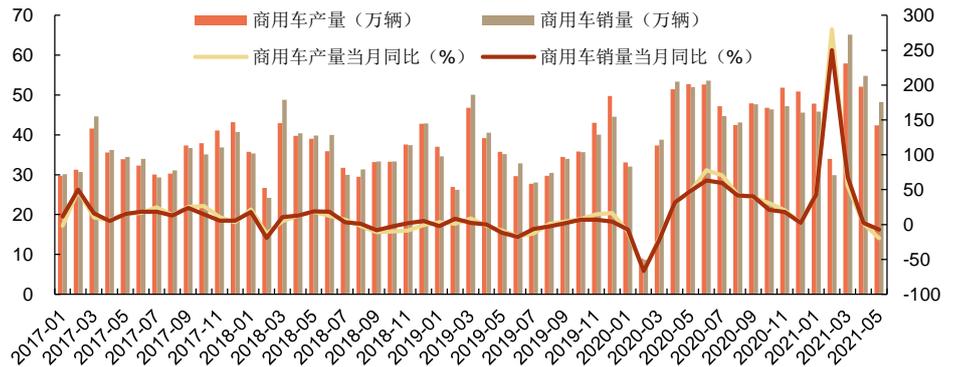
5月，商用车产销分别完成42.4万辆和48.2万辆，环比下降18.6%和12.1%，同比下降19.7%和7.4%。1-5月，商用车产销234.1万辆和243.8万辆，同比增长27.8%和31.9%，增幅比1-4月回落19.2和15.4个百分点。

◆ 重卡受高基数及柴油重卡国六切换期临近产量下降，板块总体承压明显。受去年同期高基数及7月1日重型车国六标准切换临近的影响，在商用车中占据主导地位的重型货车产量同比降幅明显达9.5%，中轻型货车受高基数影响产销下降明显，导致商用车整体表现明显不及乘用车。

- ◆ 客车产销持续恢复，受疫情反复或仍有不确定性。客车方面，负责中短途客运的中、轻客增幅均超过 30%，带动客车总体产销表现回升，但同期大型客车表现依旧疲软。未来我们认为客车板块受疫情反复等因素仍有不确定性。

总体来看，2021 年 5 月商用车板块受高基数及政策因素同比出现下滑，虽然在中轻卡、客车等细分领域有政策及恢复性增长机会，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16：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17：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：

5 月，新能源汽车继续维持高增态势，产销量均为 21.7 万辆，环比增长 0.5%和 5.4%，同比增长 1.5 倍和 1.6 倍。1-5 月，新能源汽车产销双双超过 90 万辆，分别达到 96.7 万辆和 95.0 万辆，同比均增长 2.2 倍。

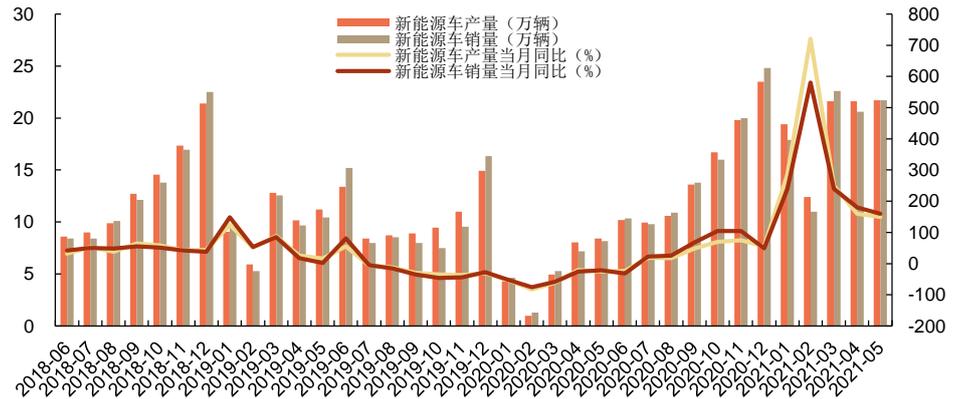
从渗透率看，根据乘联会数据，5 月新能源车国内零售渗透率为 11.4%，1-5 月渗透率为 9.4%，较 2020 年 5.8%的渗透率提升明显。其中，自主品牌作为新能源推广的主力，新能源车渗透率已经达到为 24.7%。

分车型看，纯电动汽车产销分别完成 18.1 万辆和 17.9 万辆，同比分别增长 1.8 倍

和 1.7 倍；插电式混合动力汽车产销分别完成 3.6 万辆和 3.9 万辆，同比分别增长 67.8%和 1.2 倍；燃料电池汽车产销分别完成 38 辆和 9 辆，同比分别下降 41.5%和 90.0%。

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（5月零售渗透率已达 11.4%，年内累计渗透率 9.4%）。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，预计全年销量有望冲击 240 万台。

图18：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：6月第三周的市场零售达到日均 4.2 万辆，同比 2020 年 6 月的第三周下降 7%，表现相对平稳，但相对今年 5 月同期增长 3% 的表现较为正常。今年 6 月前三周零售总体同比下降 5%，有广东等部分地区疫情反复影响，预计后续随疫情缓解将逐步恢复。

表3：乘用车主要厂家 6 月周度日均零售数量和同比增速

	1-6 日	7-14 日	15-20 日	21-30 日	1-20 日均	全月
19 年	28430	42241	48450	83551	39960	54491
20 年	27387	35605	44874	83021	35920	51620
21 年	25365	35058	41899		34202	
21 年同比	-7%	-2%	-7%		-5%	
环比 4 月同期	-26%	-4%	3%		-8%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：6月第三周日均批发 2.5 万辆，同比 2020 年 6 月同期下降 51%，走势相对放缓。本周相对于 5 月同期销量下降 45%，厂商产销相对偏弱，总体还是主要受端午假期的影响。受汽车主产区广东疫情影响及缺芯的不确定性，后续批发表现仍有不确定性。

表4：乘用车主要厂家 6 月周度日均批发数量和同比增速

	1-6 日	7-14 日	15-20 日	21-30 日	1-20 日均	全月
19 年	21141	32573	45907	84686	33144	50324

	1-6 日	7-14 日	15-20 日	21-30 日	1-20 日均	全月
20 年	34468	39941	51022	77206	41623	53484
21 年	25396	33242	24923		28393	
21 年同比	-26%	-17%	-51%		-32%	
环比 4 月同期	2%	-9%	-45%		-30%	

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

岚图汽车成立独立法人公司，核心员工持股超 10%

6 月 26 日，岚图汽车成立独立法人公司，公司注册名为“岚图汽车科技有限公司”，由东风汽车集团股份有限公司和岚图汽车核心员工持股平台共同出资成立，其中核心员工持股占比 10% 以上。作为东风汽车集团股份有限公司控股子公司，开启真正意义上的独立运营。。

长城整车及零部件生产基地落户江西上饶

6 月 26 日，长城汽车宣布新的整车及零部件生产基地项目正式落户江西上饶经济技术开发区。这是是长城在江西的首个整车项目，基地立足华东，辐射华南、华中区域。根据规划，长城上饶整车及零部件生产基地主要生产长城汽车旗下哈弗品牌 SUV 车型，未来将形成 12 万辆/年整车生产能力，同时投资建设内外饰、座椅、底盘和 15 万台/年发动机等配套项目。

因主动巡航控制系统故障，超 28 万辆特斯拉车型将被召回

市场监管总局 6 月 26 日消息，特斯拉汽车（北京）有限公司、特斯拉（上海）有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求，向国家市场监督管理总局备案了召回计划，共涉及 285,520 辆进口 Model 3 及国产 Model 3、Model Y。本次召回范围内的车辆由于主动巡航控制系统问题，易造成驾驶员在以下情形误激活主动巡航功能：当车辆处于 D 挡，驾驶员再次拨动右侧控制杆试图切换挡位时；在车辆急转弯，驾驶员误触碰并拨动右侧控制杆时等。

吉利汽车撤回科创板 IPO 申请 旗下“极氪”寻求独立融资方案

6 月 25 日晚间，吉利汽车在港交所发布公告称，公司决定撤回建议人民币股份发行于科创板上市的申请。关于撤回申请的原因，吉利汽车表示主要是鉴于公司经营决策和战略调整。吉利汽车表示，集团业务运作良好，本次撤回申请不会对集团的财务状况或营运造成任何重大不利影响。待有关条件成熟后，公司将积极推进上市工作。此外，吉利汽车还同时公告称，将对旗下智能汽车品牌极氪智能科技寻求不同的外部融资方案。公开资料显示，今年 3 月，极氪智能科技有限公司宣布成立。今日，吉利汽车官方微信号发文宣布，极氪智能科技有限公司全球总部落户宁波。

小鹏汽车通过港交所上市聆讯，第二大股东淘宝持股 11.9%

6月23日，港交所官网显示，小鹏汽车（NYSE: XPEV）已通过港交所主板聆讯。招股书显示，小鹏汽车联席保荐人为摩根大通和美银证券，拟发行8075万股股份。招股书显示，小鹏汽车联合创始人、董事长兼首席执行官何小鹏及其关联公司为小鹏汽车控股股东，持股21.75%；淘宝中国持股11.9%，IDG资本持股4.8%，小鹏汽车联合创始人、总裁夏珩及其关联公司持股3.8%，五源资本持股3.2%，纪源资本持股2.8%。本次小鹏汽车募资的用途主要为：拓展公司产品组合及开发更先进的技术，包括引入新车型、提升公司的硬件能力、其他技术投资等；通过营销策略提升品牌知名度以促进销量提升；扩大服务、销售及超充网络；提升生产能力；增加在欧洲等国际市场上的知名度。

5.2 产业链动态

亿咖通科技、伟世通、高通打造的新一代智能座舱解决方案将在吉利星越L量产

6月23日消息，亿咖通科技联手伟世通公司、高通技术公司共同宣布，基于三方领先技术全力打造的新一代智能座舱解决方案即将正式量产。该方案整合了亿咖通科技新一代智能座舱系统、伟世通公司 SmartCore 座舱域控制器以及第3代高通骁龙TM汽车数字座舱平台，将赋能吉利星越L树立座舱体验新标杆，为用户带来全新的数字化出行体验。

江苏建成国内首条未来高速，支持无人驾驶

近日，五峰山长江大桥南北公路接线工程通过江苏省交通工程建设局组织的交工验收，标志着全国首条“未来高速公路”正式建成。该工程位于江苏交通中轴通道上，全长约33公里。作为全国首条“未来高速”，它借助5G通信技术，推进BIM、大数据、物联网、云计算等技术与高速公路建设深度融合，建立全息感知的数据采集及传输系统，让道路变得更加智慧聪明。比如车路协同系统在沿途安装了路测天线，可与车载终端实时进行道路信息交换，辅助、控制驾驶行为，并支持无人驾驶。

5.3 政策法规

工信部《纯电动乘用车技术条件》公开征求意见 低速电动车列入新品类

6月17日，工信部对新版国标《纯电动乘用车技术条件》公开征求意见，8月16日截止。本次国标修改主要增加了微型低速纯电动乘用车的定义和标准，新标准的推出将开创“微电”新品类，有效规范目前微型低速纯电动乘用车产品质量参差不齐，企业鱼龙混杂的局面，将对微小型电动汽车市场规模快速扩张产生巨大的推动作用。

广州也要限绿牌了！新政7月1日实施

继上海5月酝酿对小型电动车上牌限制以后，根据第一电动独家获取的《关于进一步完善新能源汽车信息管理工作的通知（试行）》显示，广州即将进行绿牌限制。7月1日起，广州市消费者需凭《广州市新能源汽车信息管理凭证》和新能源汽车指标等相关材料，才能获得绿牌。但这个政策不会一刀切，估计会有1-2个月的过渡期。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	东风悦达起亚	K3	A级 轿车	2021/6/21
2	奇瑞汽车	艾瑞泽 5	A级 轿车	2021/6/21
3	上汽乘用车 R	ER6	A级 轿车	2021/6/21
4	吉利汽车	帝豪 GL PHEV	A级 轿车	2021/6/21
5	广汽乘用车	Aion S Plus	A级 轿车	2021/6/23
6	沃尔沃	XC40	A级 SUV	2021/6/23
7	一汽-大众	揽境	C级 SUV	2021/6/24
8	广汽丰田	汉兰达	B级 SUV	2021/6/25
9	江淮汽车	思皓 QX	A级 SUV	2021/6/26
10	长安马自达	CX-30	A级 SUV	2021/6/26

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