HUD 加速渗透 前档玻璃 ASP 提升

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

每周一谈：HUD 加速渗透 前档玻璃 ASP 提升

HUD 由高端车型向低端车型渗透。根据佐思汽车研究员统计，2020 年中国乘用车新车 HUD 装配量为 97 万辆，同比增长 169%，渗透率为 4.8%。从品牌结构上看，豪华品牌渗透率居首，主力车型已基本实现标配，合资品牌次之，自主品牌最低，自主品牌中吉利、长城 HUD 配置率居首。

2025 年 HUD 渗透率有望达 35%，市场空间 138 亿元。2021 年 1-4 月，中国乘用车新车 HUD 装配量约为 33 万辆，渗透率约为 5%，全年渗透率预计达 6%。2020 年以来新上市车型 HUD 配置率提升显著，随着新车销售占比提升，我们认为 2025 年中国 HUD 渗透率有望达 35%。我们测算，2020 年中国 HUD 市场空间约为 13 亿元，2025 年将提升至 138 亿元，5 年 CAGR60%。

HUD 驱动汽车前档玻璃技术升级。为防止玻璃碎裂时飞溅伤人，前档玻璃均使用中间为 PVB 膜的夹层玻璃，若不做特殊处理，HUD 成像时会出现重影，严重影响成像质量，为解决以上问题，可以将 PVB 膜做成楔形使前后层玻璃成的像完全重合。普通前档玻璃 ASP 约为 280 元/套，W-HUD 前档玻璃 ASP 约为 600 元/套，AR-HUD 前挡玻璃 ASP 达到 1000 元/套。根据以上 HUD 渗透率假设，我们测算 2020 年中国乘用车市场前档玻璃市场空间为 59 亿元，2025 年市场空间为 94 亿元，5 年 CAGR10%。

受益标的：推荐 HUD 技术领先、自主供应商当中市场份额领先的华阳集团，以及受益于前挡玻璃 ASP 提升的汽玻龙头福耀玻璃。

市场回顾：

截至 7 月 2 日收盘，汽车板块下跌 3.5%，沪深 300 指数下跌 3.0%，汽车板块涨幅跑输沪深 300 指数 0.5pct。

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 22 位。年初至今上涨 5.6%，在申万 28 个板块中位列第 10 位。

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-5.0%)，商用载货车(-4.9%)，商用载客车(-3.1%)，汽车零部件(-2.2%)，汽车服务(-2.6%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+14.4%)，商用载货车(-5.8%)，商用载客车(-23.7%)，汽车零部件(+2.5%)，汽车服务(+9.0%)。

- 涨跌幅前五名：ST 八菱、钧达股份、兴民智通、郑煤机、均胜电子。
- 涨跌幅后五名：*ST 斯太、小康股份、北汽蓝谷、ST 海马、新日股份。

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，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。

评级　增持（维持）

2021 年 07 月 04 日

曹旭特　分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

郭涛　研究助理

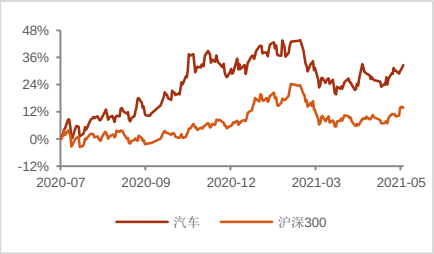
guotao@shgsec.com

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、《汽车行业研究周报：低速电动车规范管理起步 纳入“微电”》2021-06-28

2、《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

3、《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

内容目录

1. 每周一谈：HUD 加速渗透 前档玻璃 ASP 提升 3
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 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 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： C-HUD 3
图 2： W-HUD 3
图 3： AR-HUD 3
图 4： 2020 年中国汽车品牌 HUD 装机量排名（万台） 4
图 5： 中国 HUD 市场空间测算（亿元） 5
图 6： 各板块周涨跌幅对比 6
图 7： 各板块年初至今涨跌幅对比 7
图 8： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) 7
图 9： 汽车行业整体估值水平(PB) 7
图 10： 子板块周涨跌幅对比 8
图 11： 子板块年初至今涨跌幅对比 8
图 12： 本周行业涨跌幅前十名公司 8
图 13： 本周行业涨跌幅后十名公司 8
图 14： 月度汽车产销量及同比变化 9
图 15： 历年汽车产销量及同比变化 10
图 16： 经销商库存系数及预警指数 10
图 17： 月度乘用车产销量及同比变化 11
图 18： 乘用车细分车型当月销量同比变化 11
图 19： 月度商用车产销量及同比变化 12
图 20： 商用车细分车型当月销量同比变化 12
图 21： 月度新能源车产销量及同比变化 13

1. 每周一谈：HUD 加速渗透 前档玻璃 ASP 提升

HUD（抬头显示）可以把时速、导航等重要的行车信息，投影到驾驶员前面的挡风玻璃上，使驾驶员不需要低头、转头就能掌握车辆行驶的相关信息，因此 HUD 能极大的提升安全性。当前市场主流的 HUD 技术有三种：C-HUD、W-HUD、AR-HUD。

C-HUD：在前挡风玻璃处放置一个树脂玻璃板作为投影介质。该方案安装便捷、成本较低，在初期拥有较高使用率，但由于该技术成像效果较差，并且置于仪表盘上方会在发生碰撞时对驾驶员造成二次伤害，逐步被淘汰；

W-HUD：该技术直接使用前档玻璃进行成像，并对成像技术加以提升，安全性和成像清晰度均有较大提升，是当前较为主流的 HUD 方案；

AR-HUD：与车道偏离预警、自适应巡航、ADAS 等其他智能化功能相结合，并使用虚拟现实的技术，将需要显示的信息与环境融合，给驾驶员以沉浸式体验，AR-HUD 有望成为 HUD 的终极形态。

图1：C-HUD

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

图2：W-HUD

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

图3：AR-HUD

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

HUD 由高端车型向低端车型渗透，2020 年渗透率 4.8%。根据佐思汽车研究员统计，2020 年中国乘用车新车 HUD 装配量为 97 万辆，同比增长 169%，渗透率为 4.8%，同比提升 1.7pct。从品牌结构上看，豪华品牌 HUD 渗透率居首，宝马、奔

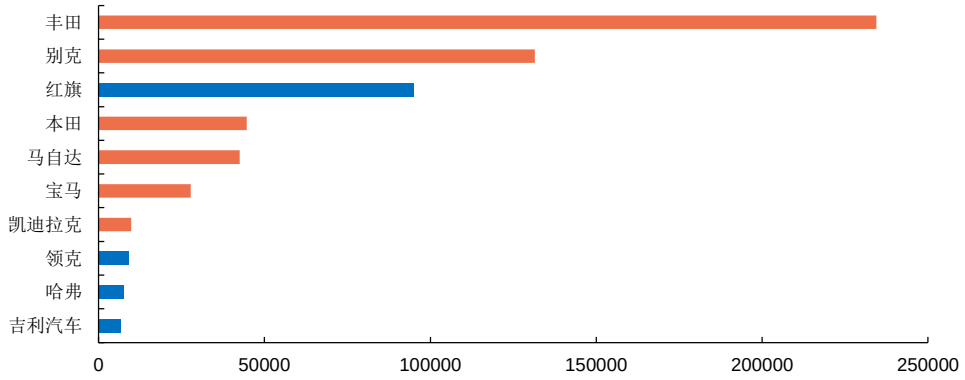
驰、奥迪多款主力车型已实现标配；合资品牌次之，2020 年合资品牌 HUD 装配量约 80 万辆，占比 82%；自主品牌因售价普遍较低，HUD 渗透率处于较低水平。

表1：配置 HUD 车型（部分）

豪华	价格	合资	价格	自主	价格
宝马 3 系	20.39-40.99 万元	大众迈腾	18.69-30.99 万元	吉利领克 05	17.58-23.58 万元
宝马 5 系	42.69-54.99 万元	大众探岳	18.59-31.39 万元	吉利博越	8.88-15.68 万元
宝马 X1	27.88-33.98 万元	本田 CRV	16.98-27.68 万元	吉利星越	13.58-19.58 万元
宝马 X3	38.98-47.98 万元	本田雅阁	17.98-25.98 万元	吉利极氪 01	28.1-36 万元
奔驰 C	30.78-47.78 万元	本田皓影	16.98-25.28 万元	长城哈弗 H6	9.8-15.49 万元
奔驰 E	42.98-62.38 万元	日产天籁	17.98-26.98 万元	哈弗大狗	11.99-16.29
奔驰 A	21.18-29.98 万元	丰田凯美瑞	17.98-27.98 万元	哈弗初恋	7.89-11.29
奔驰 GLC	39.48-58.78 万元	丰田雷凌	11.58-15.28 万元	WEY 摩卡	17.58-21.88
奥迪 A4L	30.58-39.68 万元	别克君威	17.28-25.98 万元	蔚来 EC6	36.8-52.6
奥迪 A6L	40.98-65.38 万元	大众帕萨特	18.49-28.29 万元	蔚来 ET7	44.8-52.6

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

图4：2020 年中国汽车品牌 HUD 装机量排名（万台）



资料来源：佐思汽车研究员，申港证券研究所

2025 年 HUD 渗透率有望达 35%，市场空间 138 亿元。2021 年 1-4 月，中国乘用车新车 HUD 装配量约为 33 万辆，渗透率约为 5%，全年渗透率预计达 6%。2020 年以来新上市车型 HUD 配置率提升显著，随着新车销售占比提升，我们认为 2025 年中国 HUD 渗透率有望达 35%。

2020 年装机的 HUD 中，C-HUD 占比约 20%、W-HUD 占比约 75%、AR-HUD 占比约 5%，未来 W-HUD、AR-HUD 占比呈逐渐提升趋势，带动 HUD 均价向上。假设 2025 年 C-HUD 占比降至 1%，W-HUD 占比稳定为 74%，AR-HUD 占比提升至 25%，我们测算，2020 年中国 HUD 市场空间约为 13 亿元，2025 年将提升至 138 亿元，5 年 CAGR60%。

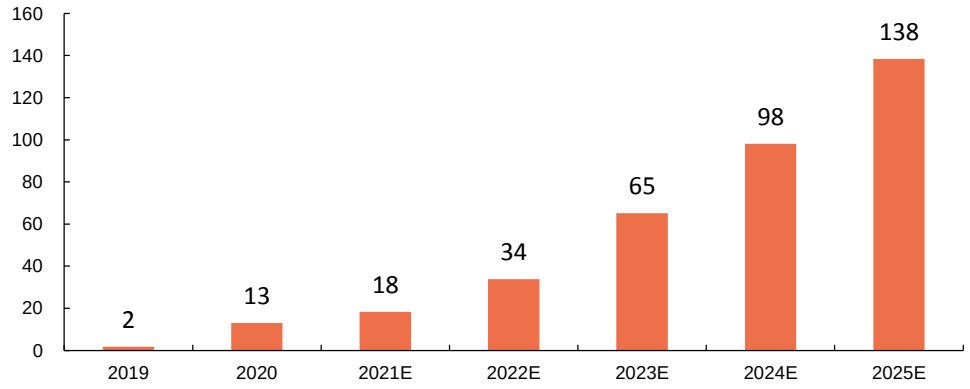
表2：中国 HUD 市场空间测算

	2019	2020	2021E	2022E	2023E	2024E	2025E	CAGR
中国乘用车销量（万辆）	2143	2014	2175	2284	2352	2423	2496	4%
HUD 渗透率（%）	2%	5%	6%	10%	18%	26%	35%	

	2019	2020	2021E	2022E	2023E	2024E	2025E	CAGR
C-HUD 占比（%）	80%	20%	15%	10%	5%	3%	1%	-5%
C-HUD 价格（元）	300	250	238	226	214	204	193	
W-HUD 占比（%）	20%	75%	77%	78%	79%	77%	74%	
W-HUD 价格（元）	1500	1500	1440	1382	1327	1274	1223	-4%
AR-HUD 占比（%）	0%	5%	8%	12%	16%	20%	25%	
AR-HUD 价格（元）	3500	3500	3325	3159	3001	2851	2708	-5%
HUD 均价（元/台）	540	1350	1410	1480	1539	1557	1584	29%
HUD 市场空间（亿元）	2	13	18	34	65	98	138	60%

资料来源：佐思汽车研究员，中国产业信息网，申港证券研究所

图5：中国 HUD 市场空间测算（亿元）



资料来源：佐思汽车研究员，申港证券研究所

HUD 驱动汽车前档玻璃技术升级。为防止玻璃碎裂时飞溅伤人，前档玻璃均使用中间为 PVB 膜的夹层玻璃，若不做特殊处理，HUD 成像时会出现重影，严重影响成像质量，为解决以上问题，可以将 PVB 膜做成楔形，使前后层玻璃成的像完全重合。普通前档玻璃 ASP 约为 280 元/套，W-HUD（楔形）前档玻璃 ASP 约为 600 元/套，AR-HUD 对前挡玻璃要求更高，ASP 达到 1000 元/套，未来随着 HUD 渗透率的快速提升，前档玻璃价值量亦同步提升。根据以上 HUD 渗透率假设，我们测算 2020 年中国乘用车市场前档玻璃市场空间为 59 亿元，2025 年市场空间为 94 亿元，5 年 CAGR10%。

受益标的：推荐 HUD 技术领先、自主供应商当中市场份额领先的华阳集团，以及受益于前挡玻璃 ASP 提升的汽玻龙头福耀玻璃。

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3：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%

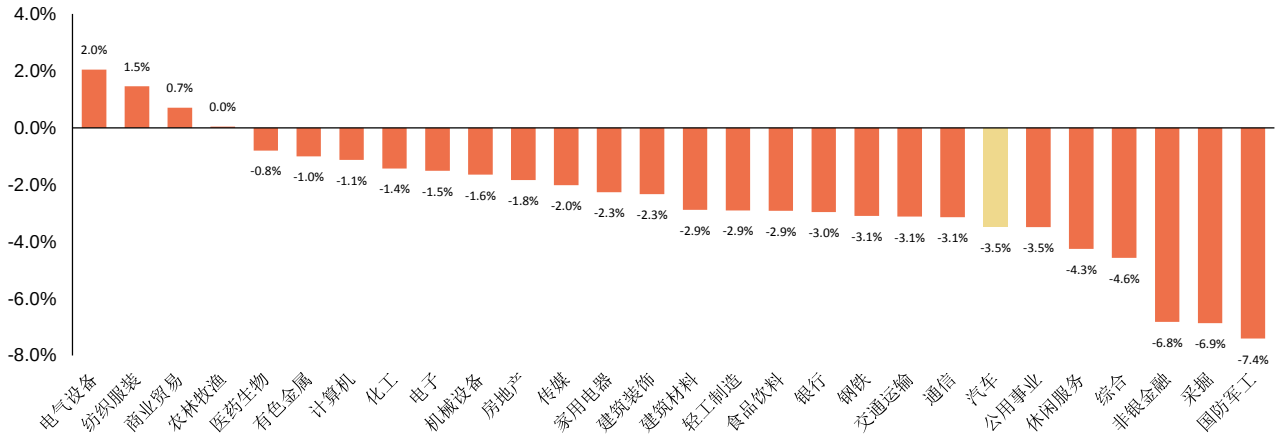
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 7 月 2 日收盘，汽车板块下跌 3.5%，沪深 300 指数下跌 3.0%，汽车板块涨幅跑输沪深 300 指数 0.5pct。

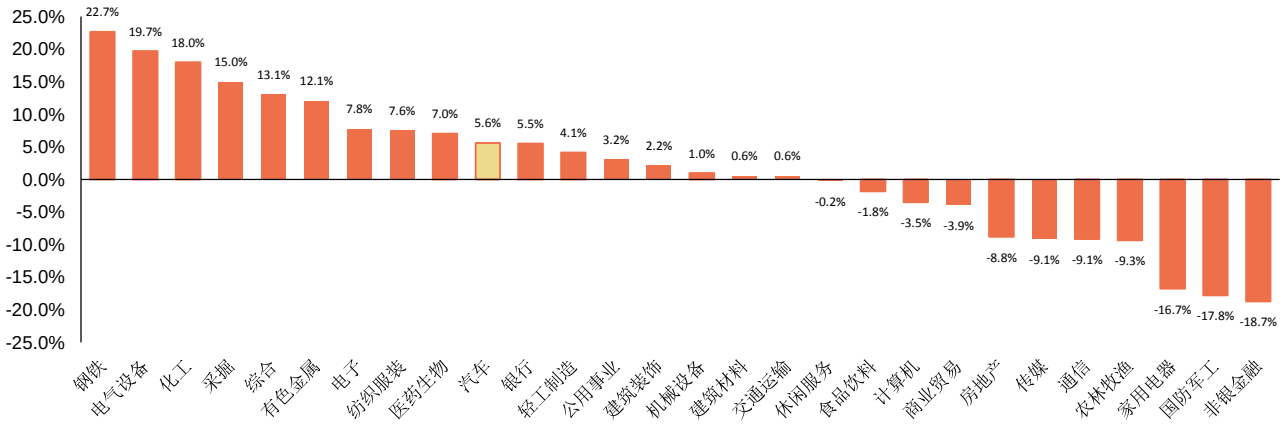
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 22 位。年初至今上涨 5.6%，在申万 28 个板块中位列第 10 位。

图6：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图7：各板块年初至今涨跌幅对比



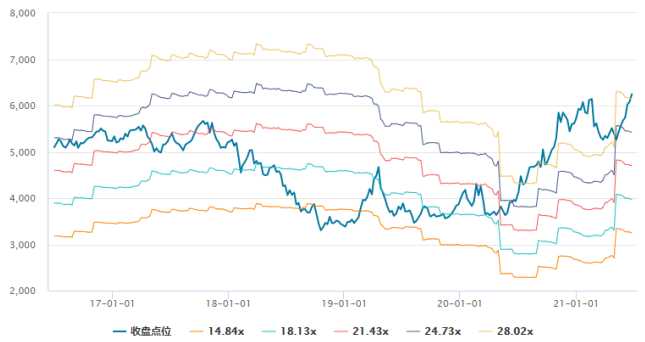
资料来源：Wind，申港证券研究所

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 7 月 2 日：

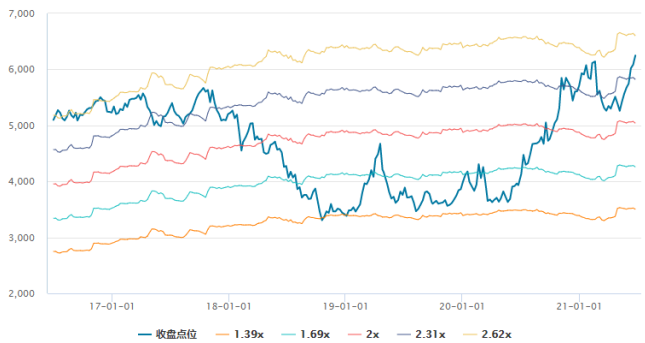
- PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 28.5 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 37.1 倍、19.1 倍、49.3 倍、25.3 倍和 17.6 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，随年报业绩逐步公布向合理水平回归，但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.48 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.99 倍、1.61 倍、1.73 倍、2.39 和 1.28 倍，处于历史高位。

图8：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)

图9：汽车行业整体估值水平(PB)



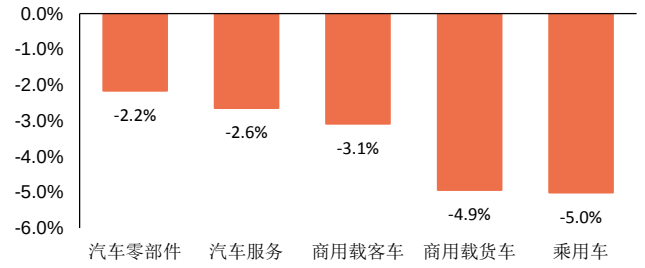
资料来源：Wind，申港证券研究所



资料来源：Wind，申港证券研究所

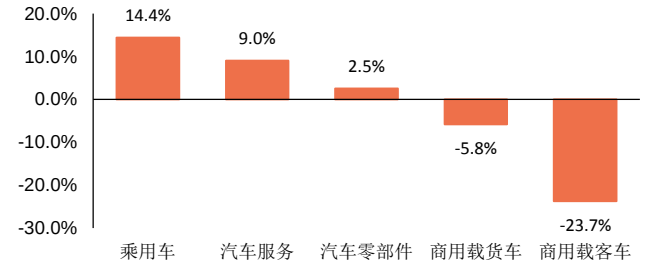
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-5.0%)，商用载货车(-4.9%)，商用载客车(-3.1%)，汽车零部件(-2.2%)，汽车服务(-2.6%)。 子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+14.4%)，商用载货车(-5.8%)，商用载客车(-23.7%)，汽车零部件(+2.5%)，汽车服务(+9.0%)。

图10：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

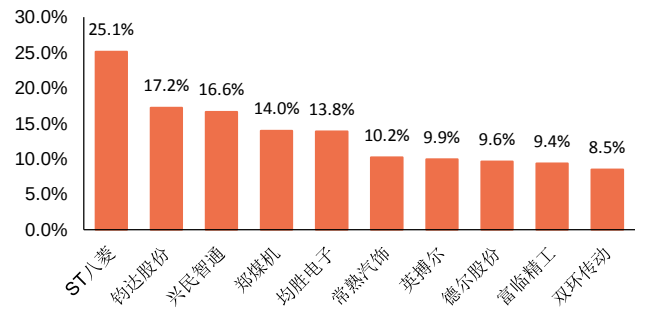
图11：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

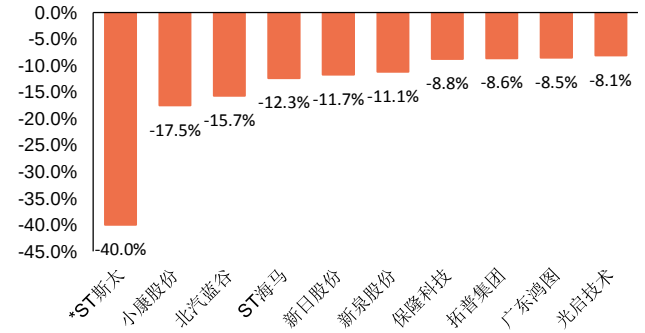
本周汽车板块股价涨跌幅前五名：ST 八菱、钧达股份、兴民智通、郑煤机、均胜电子。涨跌幅后五名：*ST 斯太、小康股份、北汽蓝谷、ST 海马、新日股份。

图12：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13：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

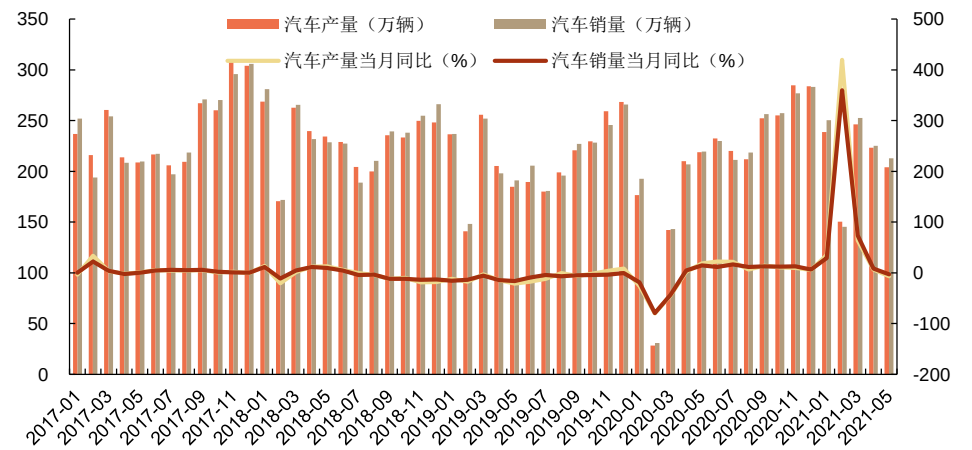
2021 年 5 月全国汽车产量、销量及库存情况数据公布，受 20 年高基数及季节性因素影响，同比环比均呈现回落态势，但同比 19 年总体表现平稳。

- **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。

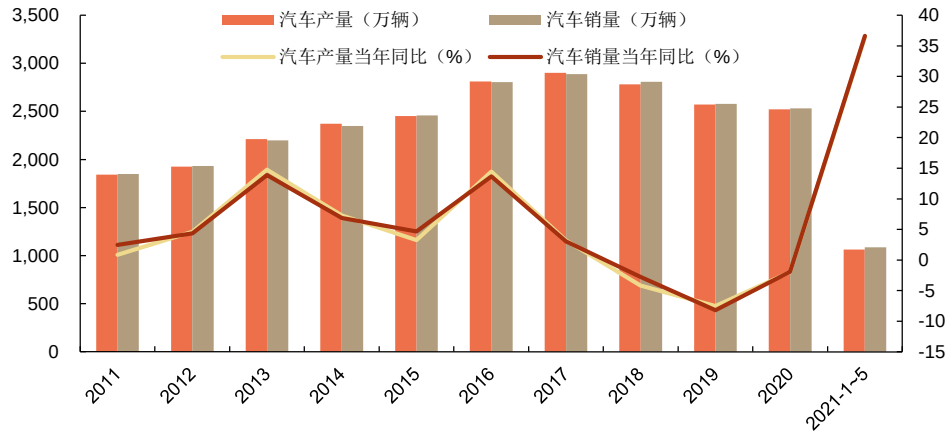
- **出口情况：**受海外需求复苏及疫情影响，国内汽车出口维持高增态势。5 月汽车企业出口 15.1 万辆，环比下降 0.2%，同比增长 2.1 倍。分车型看，乘用车出口 11.5 万辆，环比下降 1.4%，同比增长 2.3 倍；商用车出口 3.6 万辆，环比增长 3.9%，同比增长 1.6 倍。1-5 月，汽车企业出口 67.0 万辆，同比增长 1.1 倍。分车型看，乘用车出口 51.1 万辆，同比增长 1.1 倍；商用车出口 15.8 万辆，同比增长 1 倍。未来，随着国内疫情形势向好及海外疫情持续的不确定性，汽车出口情况有望维持高增状态。

图14：月度汽车产销量及同比变化



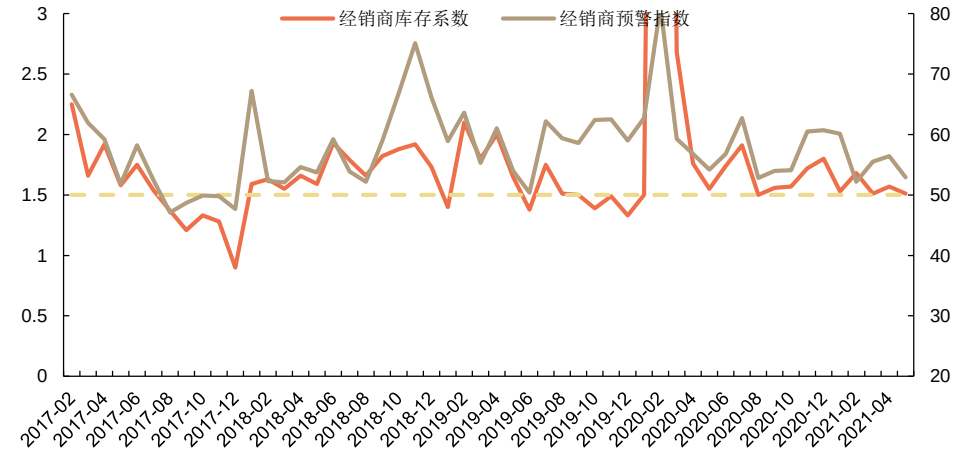
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图15：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16：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：

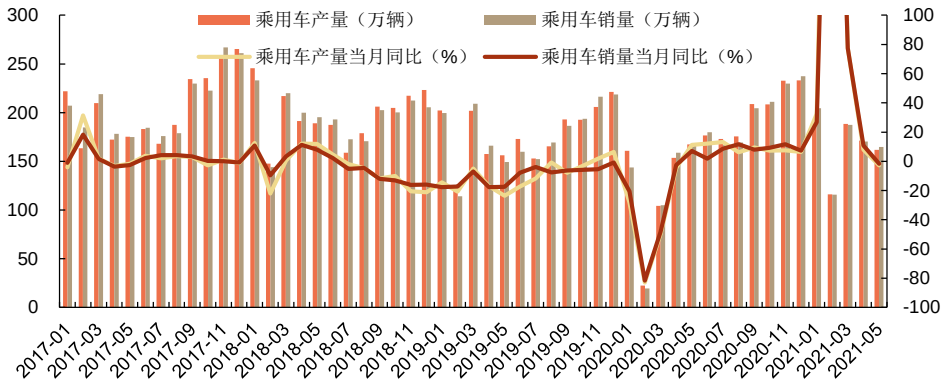
5 月，乘用车产销分别完成 161.7 万辆和 164.6 万辆，环比分别下降 5.7%和 3.4%，同比 20 年分别下降 2.7%和 1.7%，同比 19 年增长 8.2%和 5.2%。1-5 月，乘用车累计产销分别完成 828.5 万辆和 843.7 万辆，同比分别增长 39.1%和 38.1%，增幅比 1-4 月继续回落 16.2 和 15 个百分点。

- **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。

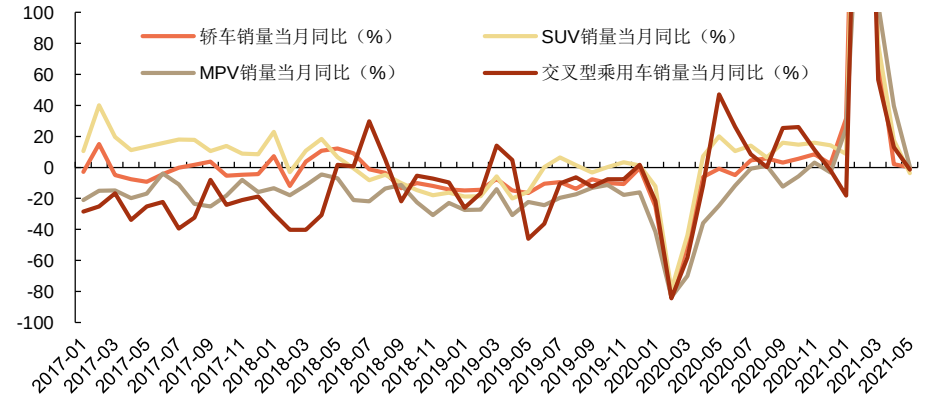
总体来看，21 年我们认为在消费升级带来的换购需求及不断更新的全新产品刺激下，乘用车市场将继续实现恢复性增长，年内预计将持续跑赢行业，同比增速有望接近 10%，超 2200 万辆。

图17：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18：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：

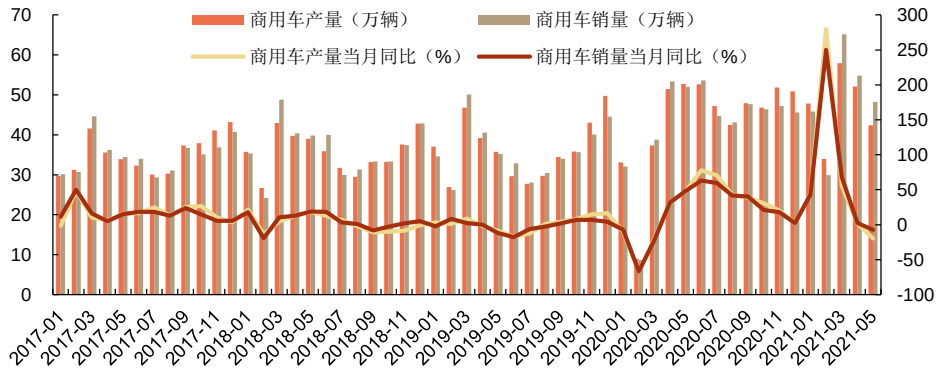
5 月，商用车产销分别完成 42.4 万辆和 48.2 万辆，环比下降 18.6%和 12.1%，同比下降 19.7%和 7.4%。1-5 月，商用车产销 234.1 万辆和 243.8 万辆，同比增长 27.8%和 31.9%，增幅比 1-4 月回落 19.2 和 15.4 个百分点。

- **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。

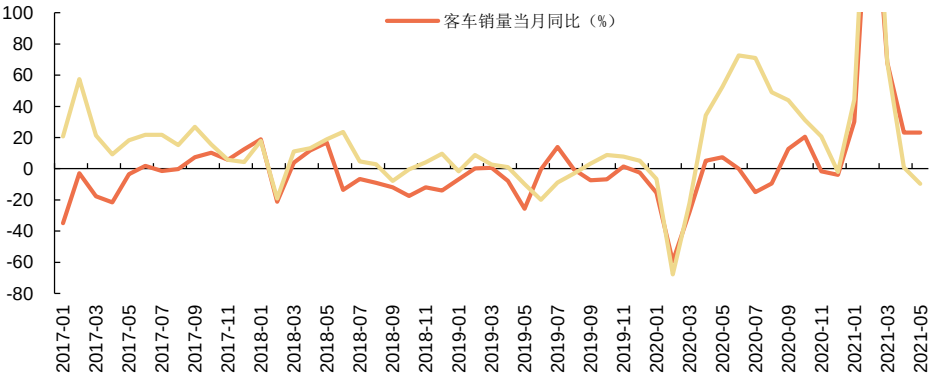
总体来看，2021 年 5 月商用车板块受高基数及政策因素同比出现下滑，虽然在中轻卡、客车等细分领域有政策及恢复性增长机会，但全年看在 20 年需求透支的压力下，实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量约为 460 万辆，同比下降约 10%。

图19：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20：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。

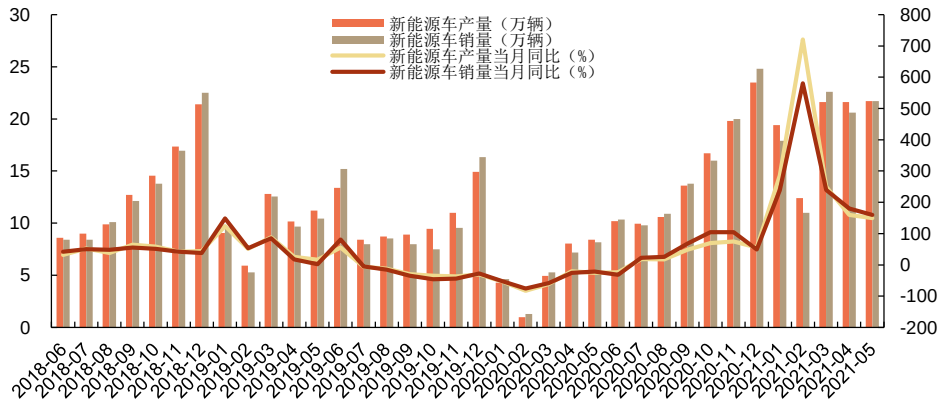
从渗透率看，根据乘联会数据，**5 月新能源车国内零售渗透率为 11.4%，1-5 月渗透率为 9.4%**，较 2020 年 5.8%的渗透率提升明显。其中，自主品牌作为新能源推广的主力，新能源车渗透率已经达到为 24.7%。

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21：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 月第四周的市场零售达到日均 4.9 万辆，同比 2020 年 6 月的第四周下降 5%，表现相对平稳，但相对今年 5 月同期下降 26%的表现偏弱。今年 6 月前四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4：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	21-27 日	1-27 日均	全月
19 年	28430	42241	48450	78170	49867	54491
20 年	27387	35605	44874	51562	39976	51621
21 年	25365	35058	41899	49038	38049	
21 年同比	-7%	-2%	-7%	-5%	-5%	
环比 4 月同期	-26%	-4%	3%	-26%	-15%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：6 月第四周日均批发 5.6 万辆，同比 2020 年 6 月同期增长 9%，走势大幅改善。本周相对于 5 月同期的销量下降 10%，厂商产销相对偏弱。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5：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	21-27 日	1-27 日均	全月
19 年	21141	32573	45907	72561	43363	50324
20 年	34468	39941	51022	51075	44074	53484

	1-6 日	7-14 日	15-20 日	21-27 日	1-27 日均	全月
21 年	25396	33242	24923	55729	35480	
21 年同比	-26%	-17%	-51%	9%	-19%	
环比 4 月同期	2%	-9%	-45%	-10%	-16%	

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

长城 2025 年欲实现年销 400 万辆 新能源汽车占八成

6 月 28 日上午，长城汽车有限公司董事长魏建军正式对外发布长城汽车 2025 战略，即 2025 年实现年销 400 万辆目标，其中 80%将是新能源汽车，营业收入将超过 6000 亿元。为达成这一规划，长城汽车将在未来 5 年内累计研发投入 1000 亿元，聚焦新能源和智能化两大领域的研发。其中新能源方面，将发力纯电动、氢能、混动等领域，智能化方面则将着力在低功率大算力芯片，碳化硅等第三代半导体关键核心技术，现代传感，信息融合，人工智能等产业研发布局。

奇瑞/地平线签署合作协议 聚焦智能驾驶

6 月 23 日，奇瑞控股集团有限公司（以下简称“奇瑞集团”）与北京地平线机器人技术研发有限公司（以下简称“地平线”）在芜湖签订战略合作协议。根据协议，双方将发挥各自的产业资源优势、科技优势和资本运作优势，通过多领域业务融合，共同积极探索智能化、网联化等汽车科技，开发市场领先的智能化、网联化汽车产品。在研发合作方面，双方将重点在高级辅助驾驶（ADAS）、自动驾驶、智能座舱多模态人机交互等领域推进合作；在产品合作方面，将基于奇瑞集团各品牌产品的场景需求，开发“芯片+算法+云”的整体智能汽车方案，满足奇瑞智能网联汽车制造的多元化需求。

5.2 产业链动态

宁德时代:将向特斯拉供应锂离子电池产品

宁德时代公告称，公司与特斯拉签订了协议，约定公司将在 2022 年 1 月至 2025 年 12 月期间向特斯拉供应锂离子动力电池产品。

国产特斯拉 Model Y 或计划 7 月推出磷酸铁锂电池版（LFP）车型，该车型将搭载宁德时代的 LFP 电池。

有国际市场调研机构预测，磷酸铁锂电池有望在未来十年内超过三元锂电池，占据市场主导地位。

芯片短缺缓解 大众墨西哥工厂将恢复生产

大众汽车墨西哥子公司表示，预计将从下周和 7 月重启其三款车型的生产，此前全球半导体芯片供应紧张迫使其减少产量。捷达、Taos 和途观车型将分别恢复生产，恢复日期不同，从下周开始，直到 7 月份。大众表示，市场普遍预期芯片供应将在

下半年改善，但不排除未来再次对生产进行调整的可能性。大众汽车一位董事会成员称，公司预计半导体供应短缺的情况将在第三季度得到缓解，但认为瓶颈问题将长期存在，由于建立生产能力需要长达两年的时间，他预计长期内芯片会有 10%左右的短缺。

5.3 政策法规

工信部发布 2021 年汽车标准化工作要点

6 月 28 日，工信部发布 2021 年汽车标准化工作要点：将深入贯彻落实《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）》等要求，进一步聚焦重点领域、注重协同创新、强化应用牵引，持续健全完善汽车标准体系，为汽车产业高质量发展提供坚实支撑。

欧盟新车碳排放已下滑 12% 更严政策下月出台

6 月 29 日，欧洲环境署表示，尽管疫情影响了汽车的整体销量，但低排放汽车的销量仍在飙升。去年，欧洲每九辆新车中就有一辆是电动或插电式混合动力汽车。与 2019 年相比，电动汽车销量的上升导致 2020 年欧洲销售新车的平均二氧化碳排放量下降了 12%，扭转了二氧化碳排放量连续三年增加的趋势。2020 年，欧洲注册新车的平均二氧化碳排放量为每公里 107.8 克，比 2019 年减少 14.5 克。运输与环境部门表示，数据显示排放法规正在发挥作用，敦促欧盟在下个月宣布气候政策时，提出新的二氧化碳减排目标，包括 2035 年之前禁止销售新的汽油和柴油汽车。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	广汽丰田	汉兰达 双擎	B 级 SUV	2021/6/25
2	长安马自达	马自达 CX-30	A 级 轿车	2021/6/26
3	上汽斯柯达	柯米克	A0 级 轿车	2021/6/28
4	奇瑞新能源	小蚂蚁	A00 级 轿车	2021/6/28
5	广汽乘用车	传祺 GS4 Plus	A 级 轿车	2021/6/23
6	广汽埃安	Aion Y	A 级 SUV	2021/6/30

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