

# 7月汽车产销多因素承压 自主品牌和新能源表现瞩目

——汽车行业周报



申港证券  
SHENGANG SECURITIES

## 投资摘要:

**每周一谈: 7月汽车产销多因素承压 自主品牌和新能源表现瞩目**

7月,我国汽车产销分别为186.3万辆和186.4万辆,同比分别下降15.5%和11.9%,环比分别下降4.1%和7.5%,同比19年产量上升3.5%、销量上升3.1%。1-7月,我国汽车产销分别完成1444万辆和1475.6万辆,同比增长17.2%和19.3%,增速比1-6月回落7个百分点和6.3个百分点。与19年1-6月累计相比,产销同比分别增长3.4%和4.4%,增幅比1-6月回落0.2和1.4个百分点。总体产销受缺芯、国内局部洪涝灾害天气、全国疫情反复影响明显,叠加去年高基数,承压下行,但同比19年稳中有升。随着缺芯预期改善及产销旺季临近,可以预见总体将处于复苏上行区间,车市后期表现值得期待。

**乘用车:**7月,乘用车产销分别完成154.8万辆和155.1万辆,同比分别下降10.7%和7%,环比分别下降0.5%和1.1%。相比19年,产销同比上升1.3%和1.9%。1-7月,乘用车产销分别完成1139.4万辆和1156.0万辆,同比分别增长20.1%和21.2%,增幅比1-6月继续回落6.7和5.8个百分点。中国品牌乘用车同比增长迅速,渗透率达46.4%,市场份额快速提升。

**商用车:**7月,商用车产销分别完成31.5万辆和31.2万辆,同比分别下降33.2%和30.2%,环比分别下降18.8%和30.0%。1-7月,商用车产销分别完成304.5万辆和319.6万辆,同比分别增长7.6%和12.9%,增幅比1-6月分别回落8.1和8个百分点。货车受排放标准压制,销量或达年度低点;中、大型客车面临下行压力,轻卡客车保持增长。

**新能源车:**7月,新能源汽车产销分别完成28.4万辆和27.1万辆,同比分别增长1.7倍和1.6倍,环比分别增长14.3%和5.8%。1-7月,新能源汽车产销分别完成150.4万辆和147.8万辆,同比均增长约2倍,累计销量已超过20年全年,年内有望持续超预期。

## 市场回顾:

截至8月13日收盘,汽车板块上涨0.9%,沪深300指数上涨0.5%,汽车板块涨幅领先于沪深300指数0.4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20位。年初至今涨幅达18.3%,在申万28个板块中位列第7位。

子板块周涨跌幅:乘用车(-0.4%),商用载货车(+0.8%),商用载客车(+6.7%),汽车零部件(+1.6%),汽车服务(+1.4%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为:乘用车(+35.3%),商用载货车(+8.1%),商用载客车(-23%),汽车零部件(+12.4%),汽车服务(+11%)。

- ◆ 涨跌幅前五名:亚普股份、松芝股份、腾龙股份、隆盛科技、四通新材。
- ◆ 涨跌幅后五名:ST海马、江淮汽车、星宇股份、新泉股份、光洋股份。

**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

敬请参阅最后一页免责声明

评级 增持(维持)

2021年08月15日

曹旭特

分析师

SAC执业证书编号:S1660519040001

袁逸璞

研究助理

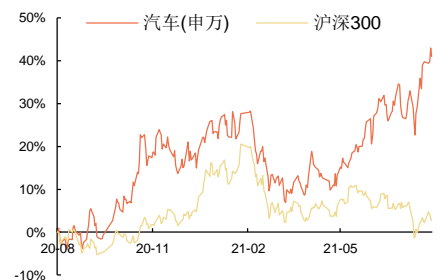
yuanyipu@shgsec.com

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	31.0
市场平均市盈率	20.3

## 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:自动驾驶订阅服务现状及终局推断》2021-08-08
- 2、《汽车行业研究周报:业绩超预期后再降价 特斯拉产业链东风再起》2021-08-01
- 3、《汽车行业研究周报:汽车试验场——可攻可守的专业技术机构》2021-07-26

证券研究报告

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：福耀玻璃 20%、长安汽车 20%、双环传动 20%、星宇股份 20%和明新旭腾 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：7月汽车产销符合预期 新能源表现瞩目 .....	4
1.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析 .....	4
1.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析 .....	5
2. 本周投资策略及重点推荐 .....	8
3. 市场回顾 .....	9
4. 行业重点数据 .....	11
4.1 乘联会周度数据 .....	11
5. 行业新闻 .....	12
5.1 车企动态 .....	12
5.2 产业链动态 .....	13
5.3 政策法规 .....	13
5.4 一周新车 .....	14
6. 风险提示 .....	14

## 图表目录

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

## 1. 每周一谈：7 月汽车产销多因素承压 自主品牌和新能源表现瞩目

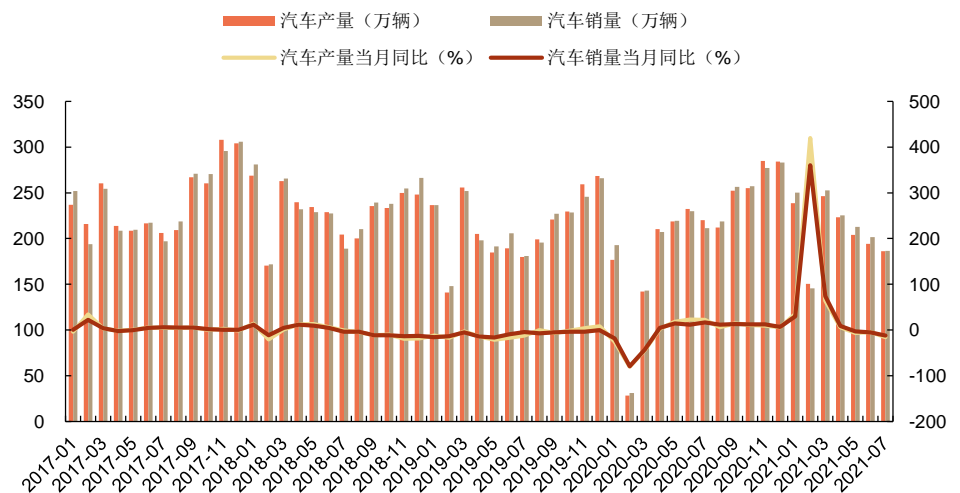
### 现瞩目

#### 1.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

2021 年 7 月全国汽车产量、销量及库存情况数据公布，总体产销受缺芯、国内局部洪涝灾害天气、全国疫情反复影响明显，叠加去年高基数，承压下行，但同比 19 年表现相对平稳。分车型看，新能源表现持续亮眼。我们认为，随着缺芯预期改善及产销旺季临近，可以预见总体将处于复苏上行区间，车市后期表现值得期待。

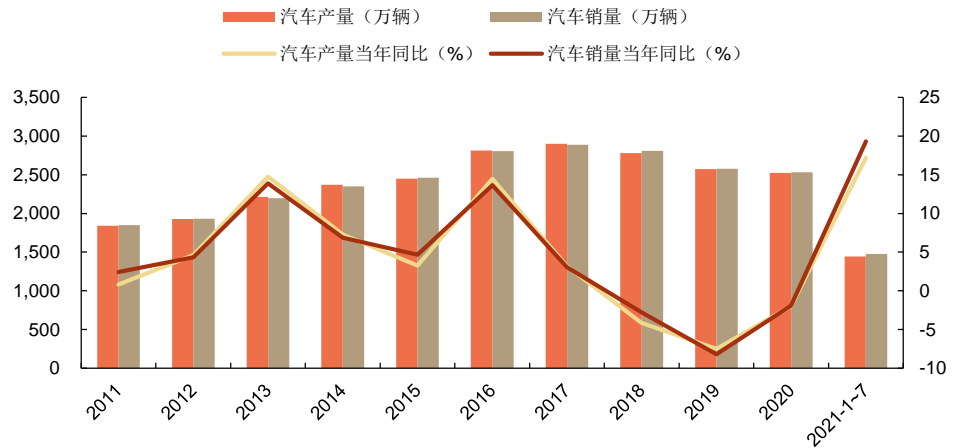
- ◆ **总体产销：多因素导致同比、环比双降，随缺芯改善及旺季来临有好转迹象。**7 月，我国汽车产销分别为 186.3 万辆和 186.4 万辆，同比分别下降 15.5% 和 11.9%，环比分别下降 4.1% 和 7.5%，同比 19 年产量上升 3.5%，销量上升 3.1%。1-7 月，我国汽车累计产销分别完成 1444 万辆和 1475.6 万辆，同比增长 17.2% 和 19.3%，增速比 1-6 月回落 7 个百分点和 6.3 个百分点。总体产销受缺芯、国内局部洪涝灾害天气、全国疫情反复影响明显，叠加去年高基数，承压下行，但同比 19 年表现相对平稳。随着缺芯预期改善及产销旺季临近，可以预见总体将处于复苏上行区间，车市后期表现值得期待。
- ◆ **库存情况：库存消纳明显，逐步进入补库存周期。**7 月汽车经销商综合库存系数为 1.45，受到 2020 年高基数及芯片短缺问题影响，同比下降 24.1%，环比下降 2.0%，库存系数回落至警戒线下方；同期经销商预警指数为 52.3%，同比大幅下降 10.4 个百分点，环比下降 3.8 个百分点位于荣枯线之上。7 月汽车销售改善明显，一方面购车需求有所回升，另一方面连续几月去库存逐步消纳了既有库存。8 月库存仍存在部分地区疫情反复及旺季临近主动备货等多重因素的共同影响，预计将稳中有升。
- ◆ **出口情况：国内汽车出口总体维持高增态势。**7 月，我国汽车企业出口 17.4 万辆，环比增长 9.8%，同比增长 1.8 倍，再创历史新高。1-7 月，汽车企业出口 100.2 万辆，同比增长 1.2 倍。分车型看，乘用车出口 77.0 万辆，同比增长 1.3 倍；商用车出口 23.2 万辆，同比增长 1 倍。

图1：月度汽车产销量及同比变化



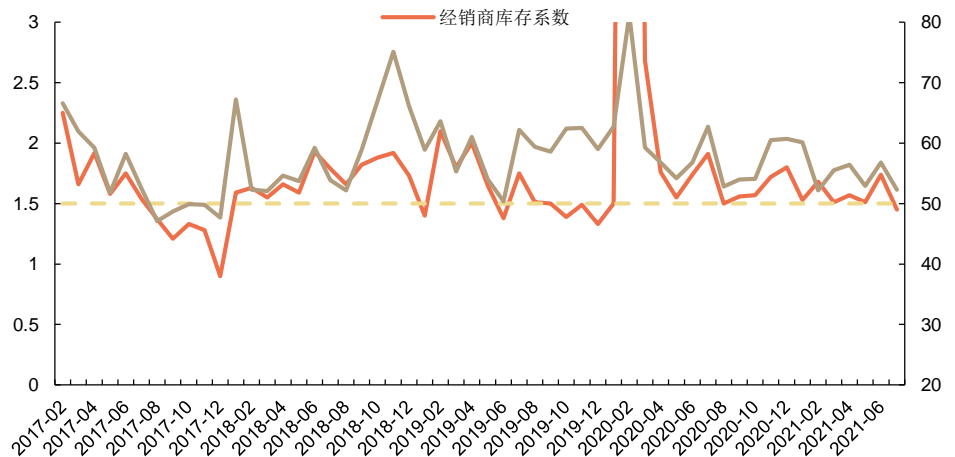
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图2：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3：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

## 1.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析

### 乘用车：

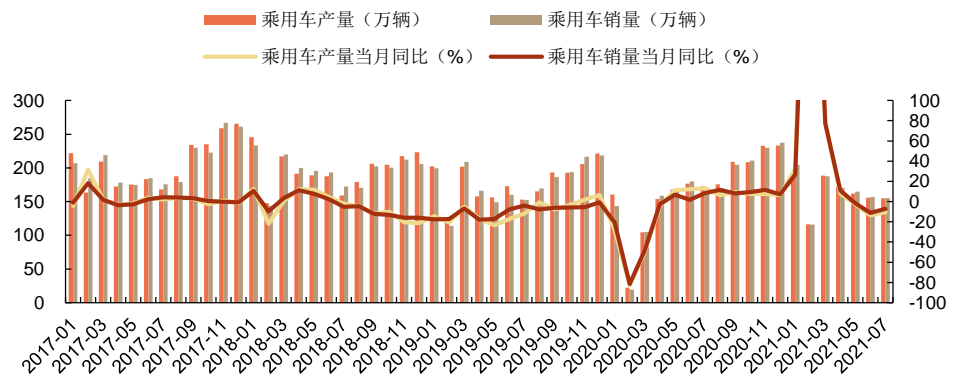
7月，乘用车产销分别完成154.8万辆和155.1万辆，同比分别下降10.7%和7%，环比分别下降0.5%和1.1%。相比19年，产销同比上升1.3%和1.9%。1-7月，乘用车产销分别完成1139.4万辆和1156万辆，同比分别增长20.1%和21.2%，增幅比1-6月继续回落6.7和5.8个百分点。

- ◆ 乘用车受芯片短缺的影响产销同比下降，但降幅收窄。乘用车板块压力仍旧主要来自于缺芯，但其产销同比降幅比6月分别收窄3和4.1个百分点，某种程度上表明缺芯问题有改善趋势，随着各方努力，生产端缺芯压力预计在第四季度有所缓解。此外，乘用车产销压力也有部分来自于全国各地疫情反复与局部洪涝极端灾害天气，随着疫情逐步受控、洪涝地区的灾后恢复，乘用车表现预计将持续跑赢行业。

- ◆ **SUV 市场承压, 自主品牌乘用车市场份额快速提升。**7 月份国内 SUV 共售出 69.1 万辆, 同比下降 5.5%, 环比下滑 4.0%, 至此已迎来连续第 3 个月的同环比双降, 市场承压。但压力之下自主品牌表现有所提升, 共有 4 个自主车系进入 SUV 月销量前十。此外, 总体而言, 中国品牌乘用车市场份额稳步提升, 7 月共销售 72 万辆, 同比增长 22.2%, 份额提升至 46.4%, 相比 19 年同期份额增长 10 余百分点。

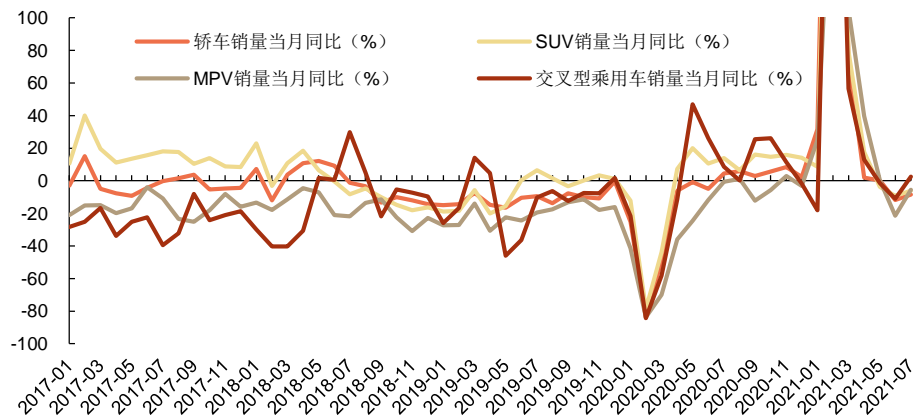
总体来看, 7 月受多方下行压力影响, 总体表现符合预期, 持续领先汽车行业总体, 自主品牌份额提升将会是未来乘用车市场的最大看点。考虑到下半年销售旺季陆续到来, 我们维持全年乘用车 2200 万辆销量的判断。

图4: 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5: 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:

7 月, 商用车产销分别完成 31.5 万辆和 31.2 万辆, 同比分别下降 33.2% 和 30.2%, 环比分别下降 18.8% 和 30.0%。1-7 月, 商用车产销分别完成 304.5 万辆和 319.6 万辆, 同比分别增长 7.6% 和 12.9%, 增幅比 1-6 月分别回落 8.1 和 8 个百分点。

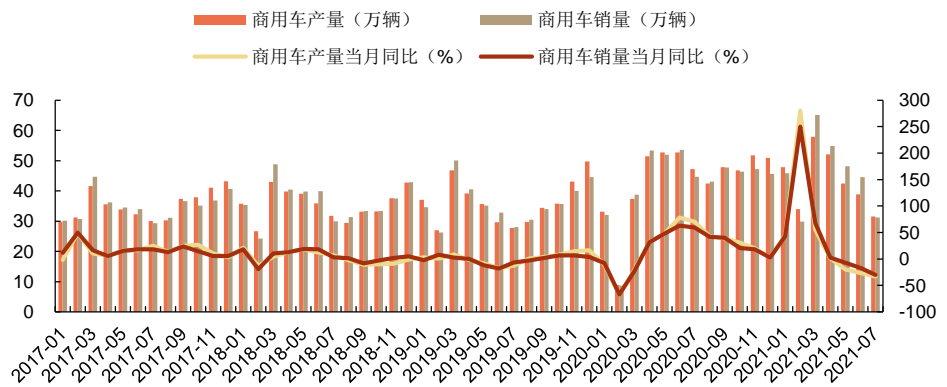
- ◆ **货车受排放标准压制, 销量或达年度低点。**货车月产销同比大幅下降, 总体承压, 销量于四类车型均呈现同比 12.1%-45.2% 的明显降幅, 主要是由于 7 月 1 日国六排放标准正式切换, 涉及车辆已于 7 月前进行更换, 导致本月货车销量断崖式

滑坡。

- ◆ **中、大型客车面临下行压力，轻卡客车保持增长。**客车方面，负责短途客运的轻客实现了 24.3% 的同比增幅，拉动客车板块总体呈现 25.5% 同比增长。大、中型客车面临压力，分别呈现 20.4% 较大降幅和 3% 的较低波动。

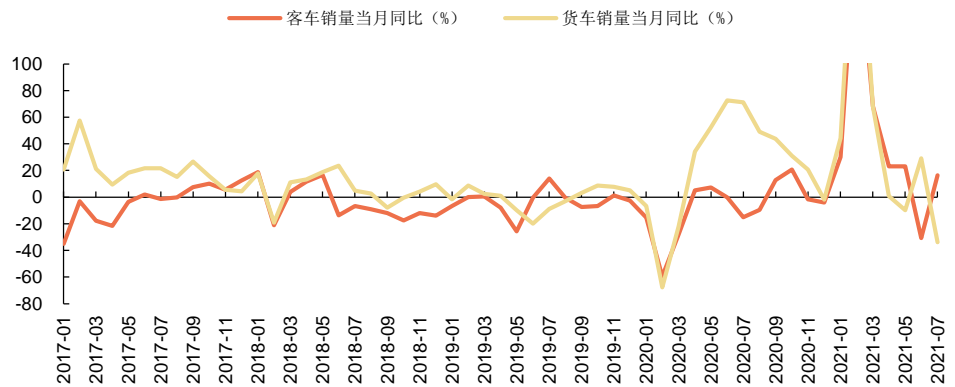
总体来看，2021 年 7 月商用车板块受政策因素表现明显疲乏，降幅明显高于乘用车。产销同比下降明显，但在轻型客车的拉动下，客车依然呈现增长，实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量约为 460 万辆，同比下降约 10%。

图6：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7：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：

7 月，新能源汽车产销分别完成 28.4 万辆和 27.1 万辆，同比分别增长 1.7 倍和 1.6 倍，环比分别增长 14.3% 和 5.8%。1-7 月，新能源汽车产销分别完成 150.4 万辆和 147.8 万辆，同比均增长约 2 倍。累计销量已超过 20 年全年水平。

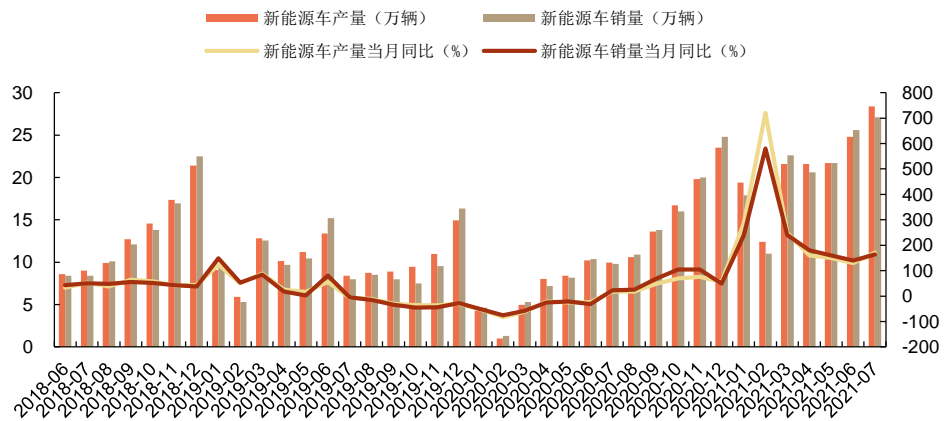
- ◆ **纯电、插混销量再创新高。**7 月，纯电动汽车产销分别完成 23.2 万辆和 22 万辆，同比分别增长 1.8 倍和 1.7 倍；插电式混合动力汽车产销分别完成 5.2 万辆和 5 万

辆，同比分别增长 1.5 倍和 1.6 倍，两种细分车型均刷新记录。

- ◆ **当月零售渗透率达 14.5%创新高，年内累计渗透率约 10.0%**。新能源车累计渗透率达到 10%，按照国际消费惯例，该表现或意味着进入市场快速增长期，从而引发行业发展进入快速发展阶段。

总体来看，供给端受双积分政策、充电基础设施的进一步扩张的刺激，需求端受消费观念和意愿的改善，新能源汽车产销连创新高，仍然是行业最大亮点。我们对 21 年新能源汽车产销保持乐观态度，预计将维持高增态势，对全年预计销量上修至 270 万台。

图8：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

## 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1：本周推荐投资组合**

公司	权重
福耀玻璃	20%
长安汽车	20%
三环传动	20%
星宇股份	20%
明新旭腾	20%

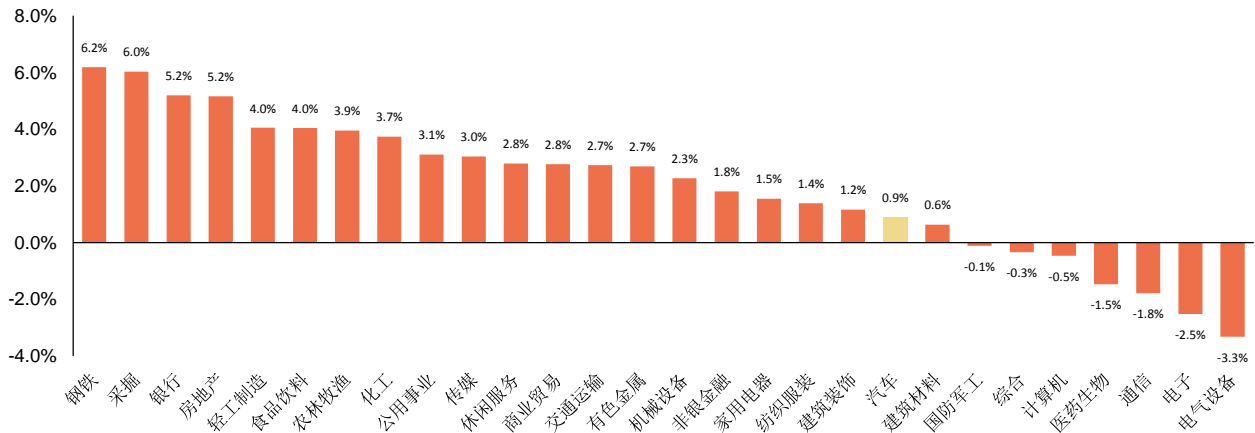
资料来源：申港证券研究所

### 3. 市场回顾

截至8月13日收盘，汽车板块上涨0.9%，沪深300指数上涨0.5%，汽车板块涨幅领先于沪深300指数0.4个百分点。

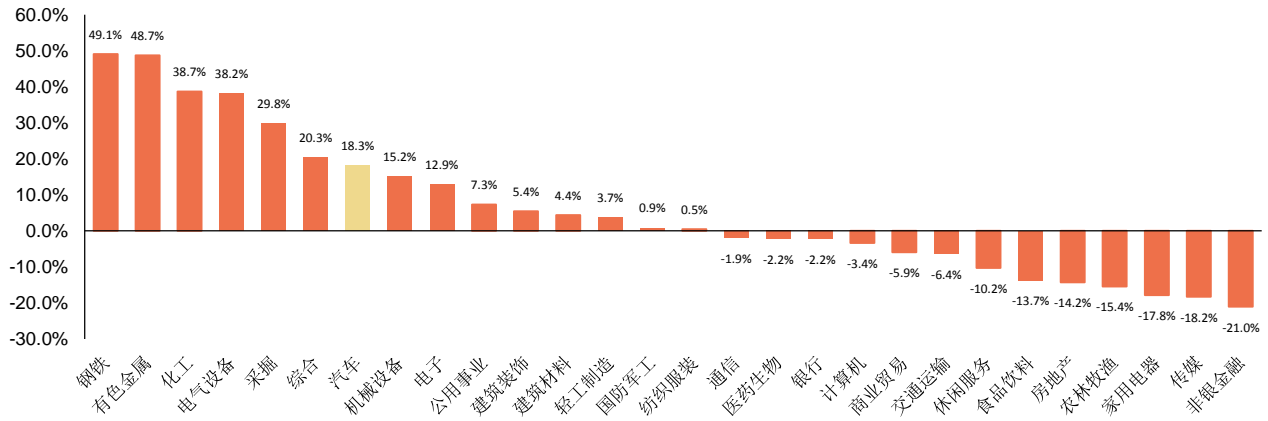
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万28个板块中位列第20位。年初至今涨幅达18.3%，在申万28个板块中位列第7位。

**图9：各板块周涨跌幅对比**



资料来源：Wind，申港证券研究所

图10: 各板块年初至今涨跌幅对比

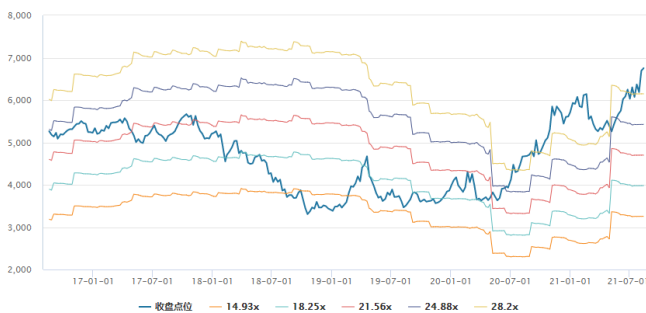


资料来源: Wind, 申港证券研究所

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8月13日:

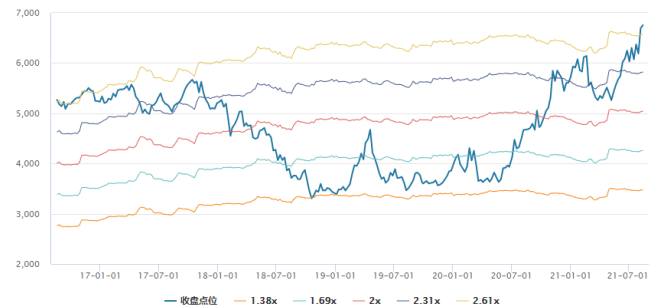
- ◆ PE-TTM 估值: 汽车板块整估值水平平稳,较上周无明显波动。申万汽车整体为31倍,整车、乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为39.7倍、41.8倍、21.1倍、48.2倍、27.1倍和18.4倍。从数值上看整体PE位于历史高位,随年报业绩逐步公布向合理水平回归,但我们认为仍有去年行业整体业绩不及以往的影响,并不能代表真实估值水平。
- ◆ PB 估值: 申万汽车行业整体PB为2.68倍,乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为3.39倍、1.77倍、1.64倍、2.55和1.34倍,处于历史高位。

图11: 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源: Wind, 申港证券研究所

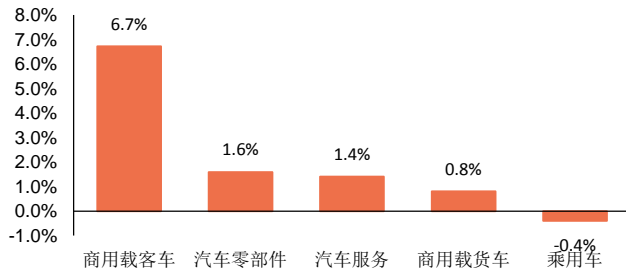
图12: 汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源: Wind, 申港证券研究所

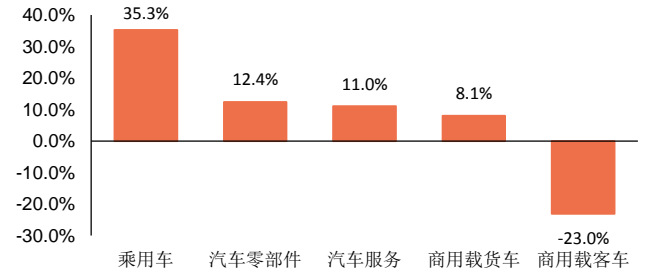
子板块周涨跌幅分别为:乘用车(-0.4%),商用载货车(+0.8%),商用载客车(+6.7%),汽车零部件(+1.6%),汽车服务(+1.4%)。子板块年初至今涨跌幅分别为:乘用车(+35.3%),商用载货车(+8.1%),商用载客车(-23%),汽车零部件(+12.4%),汽车服务(+11.0%)。

图13: 子板块周涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

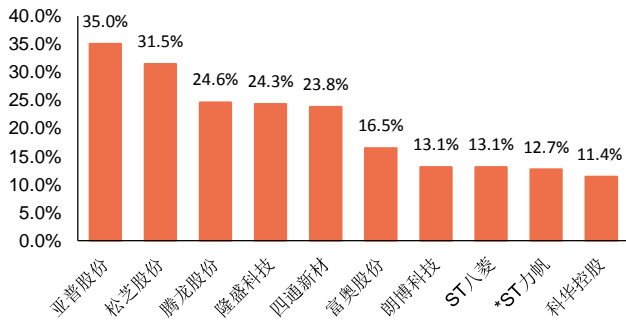
图14: 子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

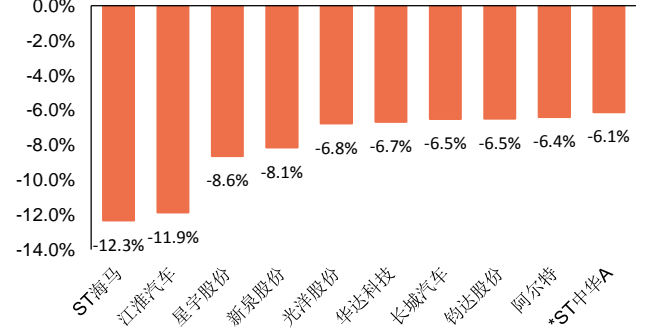
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为: 亚普股份、松芝股份、腾龙股份、隆盛科技、四通新材。涨跌幅后五名分别为: ST 海马、江淮汽车、星宇股份、新泉股份、光洋股份。

图15: 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16: 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 乘联会周度数据

**零售:** 8月第一周的市场零售达到日均3.1万辆, 同比增长1%, 表现相对平稳, 相对今年7月第一周基本持平的。随着国内疫情防控进入新的平稳阶段, 购车需求相对较强, 经销商的卖车数据月初较强, 这可能与疫情防控状态下乘用车出行对于安全的保障有关, 市场具有购车接送家人上下班的强烈需求, 由此带动换购增购需求与二手市场繁荣。

表2: 乘用车主要厂家8月周度日均零售数量和同比增速

	1-8日	9-15日	16-22日	23-31日	全月
19年	29979	35576	33727	77881	45996
20年	30453	43665	46231	89153	54041
21年	30819				
21年同比	1%			-	
环比7月同期	0%				

资料来源: 乘联会, 申港证券研究所

**批发：**8月第一周日均批发2.8万辆，同比下降13%，走势相对放缓。本周相对于7月第一周的销量下降6%。7月下旬疫情地在不同地区再度出现，这对部分传统汽车企业的生产秩序产生了一定影响。此外，由于目前芯片短缺的影响仍在延续，因此部分厂商8月初产销节奏相对偏慢。

**表3：乘用车主要厂家8月周度日均批发数量和同比增速**

	1-8日	9-15日	16-22日	23-31日	全月
19年	27238	33940	44228	79852	47863
20年	31730	37662	50406	875109	53481
21年	27542				
21年同比	-13%			-	
环比7月同期	-6%				

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

#### 蔚来或考虑副品牌计划，价格下探参与大众品牌竞争

2021年7月，蔚来汽车月交付量7931辆，环比下降1.9%，被理想汽车和小鹏汽车的8000辆交付量所超越，退居第三名，失去了连续两年多的造车新势力月度交付量冠军宝座。据分析，蔚来汽车2021年的月交付量于7000-8000辆区间波动，陷入瓶颈，这一现象或与其总体布局价格略高于主流市场所关注的15-25万元区间有关。早在今年6月份，有媒体爆料蔚来汽车将推出副品牌计划，定价在15-25万元，产品更加大众化，并直接与大众和丰田等展开竞争。而在近日，前WeWork大中华区总经理艾铁成已经出任蔚来战略新业务副总裁，即负责独立于蔚来汽车之外的一个中低端品牌，直接向蔚来董事长、创始人兼CEO李斌汇报。而如果蔚来涉足这一大众市场，受到最直接影响的便是小鹏、威马及二三线新能源品牌，此外，合资品牌的纯电动车型如大众ID.4系列车型，经历近10轮降价的特斯拉Model3也很可能受到冲击。

#### 富士康与菲斯克合作加速，年底将有早期车型

上周，菲斯克公布了第二季度的财务数据，将运营费用和资本支出从之前的4.5亿美元上调至5.1亿美元。报告指出，2021年，在先进驾驶辅助系统、动力系统和用户界面测试和验证上，新车研发支出有所增加。同时，该公司的内部成本支出增加，如虚拟验证软件、招聘以及虚拟和物理测试，以应对最近收紧的欧洲NCAP和IIHS安全法规。Fisker方面表示，其与富士康的合作是一笔独特的交易，是双方的投资，而不是纯粹的雇佣关系。菲斯克有两个车辆项目正在进行中。其首款电动SUV车型Ocean将由汽车合同制造商Magna Steyr在欧洲组装。8月5日，菲斯克重申计划将于2022年11月开始投产，并在2022年底在欧洲和美国开始交车，计划在2023年达到每月5000辆以上的生产能力，也将于2023年开始向中国客户交车。

## 5.2 产业链动态

### 富士康将于 2022 年在美国和泰国建设电动汽车工厂

8 月 12 日，全球最大电子设备代工制造商富士康表示，将从明年开始在美国和泰国设立电动汽车生产设施。当前这家 iPhone 代工制造商正在尝试搭上电动汽车浪潮，以抵消智能手机行业增长放缓带来的发展阻力。富士康董事长表示：“我们的计划是从 2023 年开始在美国和泰国进行大规模生产。除了美国和泰国之外，我们还正在欧洲与可能的建厂地点谈判，这是我们全球电动汽车战略的一部分。”公司正在通过开发汽车半导体、关键零部件、高级驾驶相关软件和电动车组来扩大其在电动车行业的影响力。富士康还建立了一个软件和硬件开放平台，名为 MIH 电动汽车开放平台，包括底盘、电子架构和对自动驾驶的支持。该平台旨在缩短汽车制造商的开发时间，更快地推出新车型。

### 芯片供应周期达 17 年来高点，全球多个车厂停工

海纳国际集团（Susquehanna Financial Group）的研究显示，7 月份的芯片交货期（从订购半导体到交货的时间差）较上月增加了 8 天以上，达到 20.2 周，这是该公司自 2017 年开始跟踪该数据以来最长的等待时间，也表明一直在阻碍汽车制造商的芯片短缺问题还在恶化。全球多个工厂因原材料供应问题停工，例如，由于马来西亚一家微芯片供应商工厂爆发新冠肺炎疫情，日产汽车位于田纳西州士麦那的大型组装工厂的生产线将在 8 月 16 日和 8 月 23 日当周停产。沃尔沃汽车在 8 月 12 日表示，受芯片供应短缺的影响，该公司位于瑞典哥德堡（Gothenburg）的工厂将暂时停止生产。

## 5.3 政策法规

### 美国计划 2030 年零排放汽车销量达 50%，赋能中国新能源车产业链的世界发展

据白宫官网 8 月 5 日消息，拜登政府设定美国到 2030 年零排放汽车销量达 50% 的目标。具体来看，美国总统拜登将签署一项行政令，设定一个新目标，即在 2030 年销售的所有新车中，有一半将是零排放汽车，包括纯电动汽车、插电式混合动力汽车或燃料电池汽车。该行政令还将启动制定燃料效率和排放的长期标准。美国能源部近日披露美国锂电池 2021-2030 年国家蓝图，结合昨天的美国新能源渗透率的目标，美国新能源锂电池产业链必然加速发展。而这也为中国新能源产业带来巨大的机遇。可以预见的是，在贸易政策良好的前提下，中国的锂电池产业链的上游有巨大的机会，整车出口美国也会有很好的潜力。

### 智能网联汽车准入趋严，数据安全和 OTA 成监管重点

近日，工信部印发了《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》（以下简称“《管理意见》”），其中对汽车数据安全、网络安全、OTA 升级等多项当下备受关注的新技术提出了明确的管理要求。虽然目前尚未正式成为法律，但鉴于工信部门的管理职能，这一意见仍可视作行业规定给相关企业提供诸多参考。。

## 5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	吉利汽车	缤越	A级 SUV	2021/8/14
2	大众汽车	思皓 E10X 集美版	A级 SUV	2021/8/14
3	长城汽车	欧拉黑猫	微型车	2021/8/14
4	一汽吉林	森雅鸿雁	A级 SUV	2021/8/12
5	上汽大通	D90 Pro	D级 SUV	2021/8/12
6	上汽名爵	6 Pro	A级 轿车	2021/8/12
7	华晨宝马	宝马 X3	B级 SUV	2021/8/10
8	东风悦达起亚	K5 凯酷	B级 轿车	2021/8/10

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