

政策市场双驱动 关注电动物流车市场

——汽车行业周报

申港证券
SHENGANG SECURITIES

投资摘要:

每周一谈: 政策市场双驱动 关注电动物流车市场

电动物流车对推进绿色交通、降低碳排放有重要意义,目前保有量约45万台,18-20年受补贴退坡和疫情等不利因素影响持续下行,21年有望迎来反转,年产量有望突破8万,实现止跌回升。

电动物流车产品演进明显、使用场景主要用于城市短途轻载运输。产品角度看,封闭的货厢式运输车占比超九成、尺寸集中于6米、4500kg以下、近年来动力电池磷酸铁锂比重上升趋势明显。使用场景看,产品特点决定其主要用于城市短途轻载运输。

市场驱动: 电动物流车充分受益于城镇化率提升带来的同城货运需求增长。近年来,同城货运规模增长迅速,20年国内同城货运市场规模为1.4万亿,5年增速CAGR约10%。

政策驱动: 从价格和使用便利上持续给予电动物流车倾斜。价格上,补贴力度最强,19-21年降幅不大,同时使用端减税降费;使用便利上,主要是路权政策倾斜,2017年以来持续提出城市物流电动化的要求,并给予电动物流车不限牌、不限行的路权优待。

我们认为,电动物流车的需求市场预计持续稳定向好,在“碳中和、碳达峰”的目标指引下,随着各地区陆续出台涉及补贴、税收优惠、路权开放等相关政策,充电设施逐步完善,有望迎来新一轮发展机遇。考虑到目前电动物流车行业仍有弱而散的情况,除了产业链上游企业外,建议关注相对布局较早、细分领域相对头部的车企,如小康股份、东风汽车、江铃汽车、福田汽车等企业。

市场回顾:

截至8月27日收盘,汽车板块上涨2.8%,沪深300指数上涨1.2%,汽车板块涨幅高于沪深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11位,较之前周涨幅排名第24位有较大提升。年初至今上涨17%,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%),商用载货车(+0.9%),汽车服务(+5.2%),汽车零部件2.3%),商用载客车(+6.3%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为:乘用车(+34.8%),汽车零部件(+9.8%),汽车服务(+11.6%),商用载货车(+5.2%),商用载客车(-22.2%)。

◆ 涨跌幅前五名: 小康股份、泉峰汽车、日盈电子、亚太股份、双环传动。

◆ 涨跌幅后四名: 均胜电子、卡倍亿、拓普集团、宗申动力。

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,同时建议关注缺乏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;零部件板块的优质企业:福耀玻璃、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: 福耀玻璃 20%、长安汽车 20%、双环传动 20%、中国汽研 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。

评级

增持(维持)

2021年08月29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	197
行业平均市盈率	30.7
市场平均市盈率	19.7

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: 智能网联汽车强化事前监管逐步明朗 数据安全成重点》

2021-08-23

2、《汽车行业研究周报: 7月汽车产销多因素承压 自主品牌和新能源表现瞩目》2021-08-15

3、《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

内容目录

1. 每周一谈：政策市场双驱动 关注电动物流车市场	4
2. 本周投资策略及重点推荐	7
3. 市场回顾	8
4. 行业重点数据	11
4.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析	11
4.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析	12
4.3 乘联会周度数据	15
5. 行业新闻	16
5.1 车企动态	16
5.2 产业链动态	16
5.3 政策法规	17
5.4 一周新车	17
6. 风险提示	18

图表目录

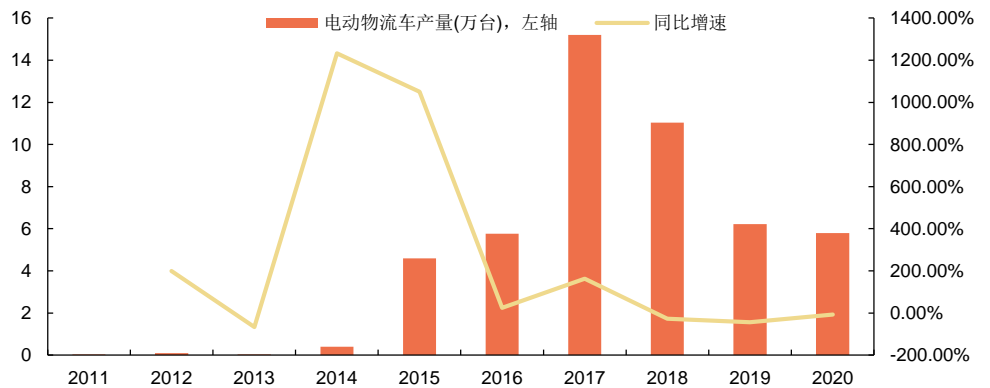
图 1： 中国电动物流车产量及增速	4
图 2： 客厢式运输车（小体积、低重量物品为主）	5
图 3： 货厢式运输车（卡车底盘改装，城市物流为主）	5
图 4： 典型的同城零售：电动物流车主要使用场景	5
图 5： 规模以上快递业务量	6
图 6： 中国同城货运市场规模及增速	6
图 7： 新能源物流车补贴标准和技术要求历年变化	7
图 8： 新能源物流车路权政策历年变化	7
图 9： 各板块周涨跌幅对比	9
图 10： 各板块年初至今涨跌幅对比	9
图 11： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)	9
图 12： 汽车行业整体估值水平(PB)	9
图 13： 子板块周涨跌幅对比	10
图 14： 子板块年初至今涨跌幅对比	10
图 15： 本周行业涨跌幅前十名公司	10
图 16： 本周行业涨跌幅后十名公司	10
图 17： 月度汽车产销量及同比变化	11
图 18： 历年汽车产销量及同比变化	11
图 19： 经销商库存系数及预警指数	12
图 20： 月度乘用车产销量及同比变化	13
图 21： 乘用车细分车型当月销量同比变化	13
图 22： 月度商用车产销量及同比变化	14
图 23： 商用车细分车型当月销量同比变化	14
图 24： 月度新能源车产销量及同比变化	15
表 1： 2021 年度新能源货车补贴方案	6
表 2： 21 年 8 月各地出台的给予电动物流车倾斜的政策	7

表 3: 本周推荐投资组合	8
表 4: 乘用车主要厂家 8 月周度日均零售数量和同比增速	15
表 5: 乘用车主要厂家 8 月周度日均批发数量和同比增速	16
表 6: 一周新车	17

1. 每周一谈：政策市场双驱动 关注电动物物流车市场

电动物物流车对推进绿色交通、降低碳排放有重要意义。在政策支持下，电动物物流车市场随社会物流需求发展迎来了快速发展期，目前保有量约45万台。2011-2017年市场增长迅速，但在2018、2019年补贴退坡及2020年疫情影响下，电动物物流车产量有所下滑。2021年随疫情消除产业逐步恢复增长，21年1-5月产量已经超过2020年的6成，我们预计全年产量有望突破8万台。

图1：中国电动物物流车产量及增速



资料来源：中国物流与采购联合会，申港证券研究所

产品角度看，纯电动物流车从车型上看大致可分为以客车底盘为基础的客厢式运输车和以卡车底盘为基础的封闭的货厢式运输车。

- ◆ **封闭的厢式运输车占比超九成。**以2019年数据看，封闭货车占比72%，厢式运输车占比21%，两者都有封闭的厢体，在载货空间、运营里程和通行便利性上有优势，因此占据了比较大的市场份额。
- ◆ **尺寸集中于6米、4500kg以下。**从车型尺寸看，由于车长小于6米，总质量小于4500kg的载货车量可以挂蓝牌且C照以上即可驾驶，同时在营运、收费等方面有较大的优势，目前纯电动物流车基本都以此类车辆为主。
- ◆ **动力电池磷酸铁锂比重上升趋势明显。**受补贴退坡及安全事件影响，更便宜、高安全、长寿命的磷酸铁锂电池在电动物物流车中比重上升明显。2018到2019年，电动物物流车中磷酸铁锂比重由40%上升至67%。

图2：客厢式运输车（小体积、低重量物品为主）



资料来源：互联网，申港证券研究所

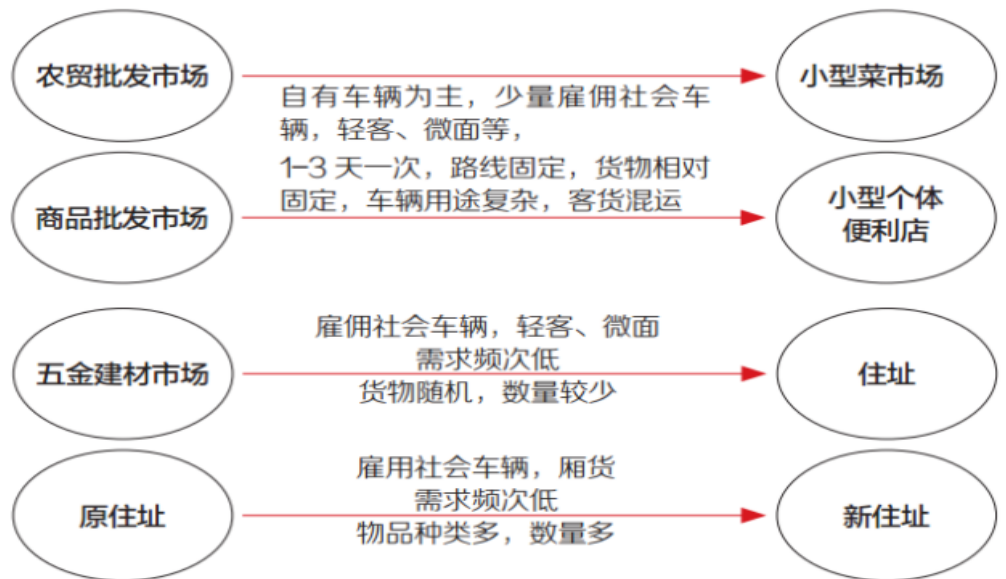
图3：货厢式运输车（卡车底盘改装，城市物流为主）



资料来源：互联网，申港证券研究所

使用场景看，产品特点决定其主要用于城市短途轻载运输。一方面，由于成本限制纯电动物流车普遍续航里程不超过 300km，另一方面，由于整车自重较大且动力系统多为永磁同步电机，天然利于轻载场景。电动物流车的常见场景有快递物流、生鲜运输、小型货物运输等。

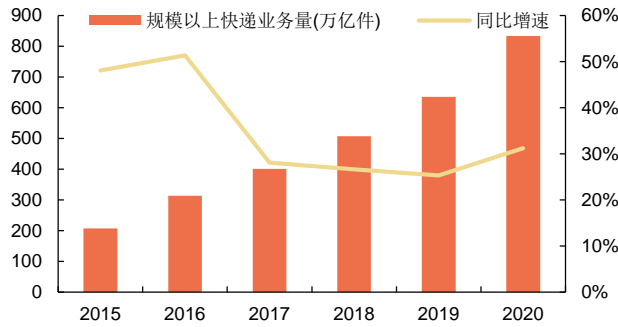
图4：典型的同城零售：电动物流车主要使用场景



资料来源：《商用汽车》，申港证券研究所

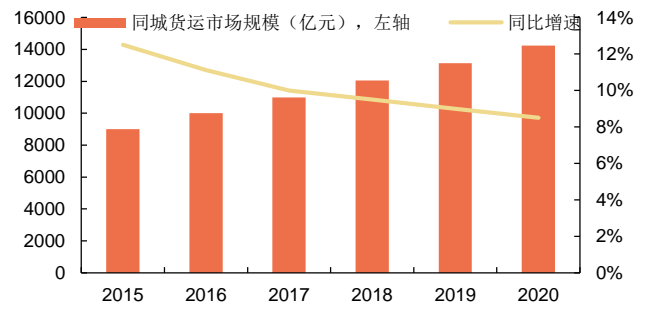
市场驱动：电动物流车充分受益于城镇化率提升带来的同城货运需求增长。近年来，随着网上购物兴起，快递物流业发展迅速，加之疫情、精准送达等需求影响，衍生了生鲜、代购等新的同城模式，同城货运规模增长迅速，20 年国内同城货运市场规模为 1.4 万亿，5 年增速 CAGR 约 10%。

图5：规模以上快递业务量



资料来源：国家邮政局，申港证券研究所

图6：中国同城货运市场规模及增速



资料来源：网经社，前瞻产业研究院，申港证券研究所

政策驱动：持续给予电物流车倾斜。根据《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》预期，2021年起，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域公共领域新增或更新公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车比例不低于80%，从宏观数量角度提出了目标。由于电物流车主要购买群体是营运公司及中小企业主，影响其考虑是否购买电物流车的主要因素就是价格和使用便利度。电物流车相关政策也着眼于这两点开展，价格上通过补贴和减税降费予以调剂，使用便利度上给予路权倾斜。

- ◆ **补贴力度最强，19-21年降幅不大。**电物流车补贴下降较快的18-19年，电物流车市场也出现了比较明显的下滑，19年以来政策给予明显倾斜，补贴基本稳定。以纯电动货车为例，17-20年补贴上限分别为15万、10万、5.5万、5万和4.95万。
- ◆ **路权政策倾斜。**2017年以来持续提出城市物流电动化的要求，并给予电物流车不限牌、不限行的路权优待。

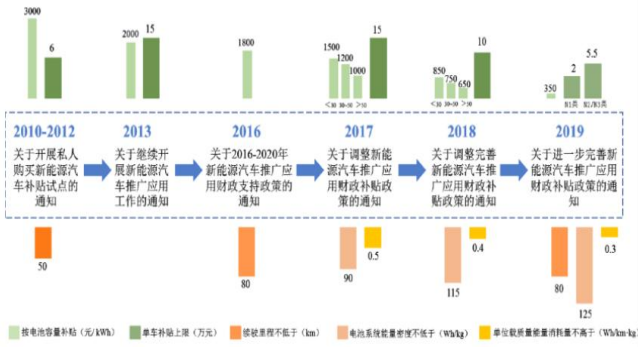
另外，各地配套政策也在陆续推进。2021年8月12日，交通运输部授予了天津市16个城市首批“绿色货运配送示范城市”称号，引导个地方配套促进物流电动化的政策，目前黑龙江、郑州、重庆、宁德等地已有政策出台。

表1：2021年度新能源货车补贴方案

车辆类型	中央财政补贴标准（元/kWh）	中央财政单车补贴上限（万元）		
		N1类	N2类	N3类
纯电动货车	非公共：252	非公共：1.44	非公共：2.8	非公共：4
	公共：315	公共：1.8	公共：4.95	公共：4.95
插电式混合动力（含增程式）货车	非公共：360	—	非公共：1.6	非公共：2.52
	公共：450	—	公共：1.8	公共：3.15

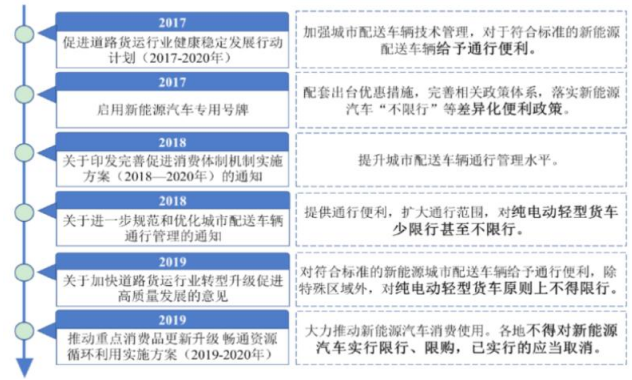
资料来源：财政部网站，申港证券研究所

图7：新能源物流车补贴标准和技术要求历年变化



资料来源：交通运输部公路科学研究院&熊猫智联，申港证券研究所

图8：新能源物流车路权政策历年变化



资料来源：交通运输部公路科学研究院&熊猫智联，申港证券研究所

表2：21年8月各地出台的给予电动物流车倾斜的政策

地区	时间	文件名称	主要内容
黑龙江	2021-8-3	《关于推动物流降本提质增效的实施意见》	鼓励有条件的地方创建国家和省级绿色货运配送示范城市。省级财政每年安排6000万元专项资金，对国家和省级绿色货运配送示范城市给予奖励， 市（地）政府（行署）对新增的新能源配送车辆给予补助。
郑州	2021-8-18	《城市绿色货运配送示范工程实施方案》	力争到2021年底新能源货车达到30000辆，全市各类充电终端达到25000个。2021年9月1日起，郑州市 新增及更新的城市货运配送轻型、微型货车原则上全部为新能源货车。
宁德	2021-8-19	《关于宁德市鼓励新能源汽车消费七条措施的通知》	给予购车补贴、鼓励车辆置换、推广换电模式、高速免费通行、支持便利停车、完善充电设施、 发展绿色物流 等七项政策。 市中心城区范围内指定时段限行燃油货车这一禁燃通行政策将促进货运物流车电动化发展。
重庆	2021-8-20	《关于印发重庆市2021年新能源汽车推广应用工作方案的通知》	对整车企业在市内销售并上牌的纯电动乘用车按指导价（扣除国补后）进行降价优惠，市级财政按优惠部分的20%给予奖励； 在城市物流领域，市级财政按一定比例给予奖励。

资料来源：各地市政府官网，申港证券研究所

我们认为，电动物流车的需求市场预计持续稳定向好，在“碳中和、碳达峰”的目标指引下，随着各地区陆续出台涉及补贴、税收优惠、路权开放等相关政策，充电设施逐步完善，有望迎来新一轮发展机遇。考虑到目前电动物流车行业仍有弱而散的情况，除了产业链上游企业外，建议关注相对布局较早、细分领域相对头部的车企，如小康股份、东风汽车、江铃汽车、福田汽车等企业。

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。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
福耀玻璃	20%
长安汽车	20%
双环传动	20%
中国汽研	20%
明新旭腾	20%

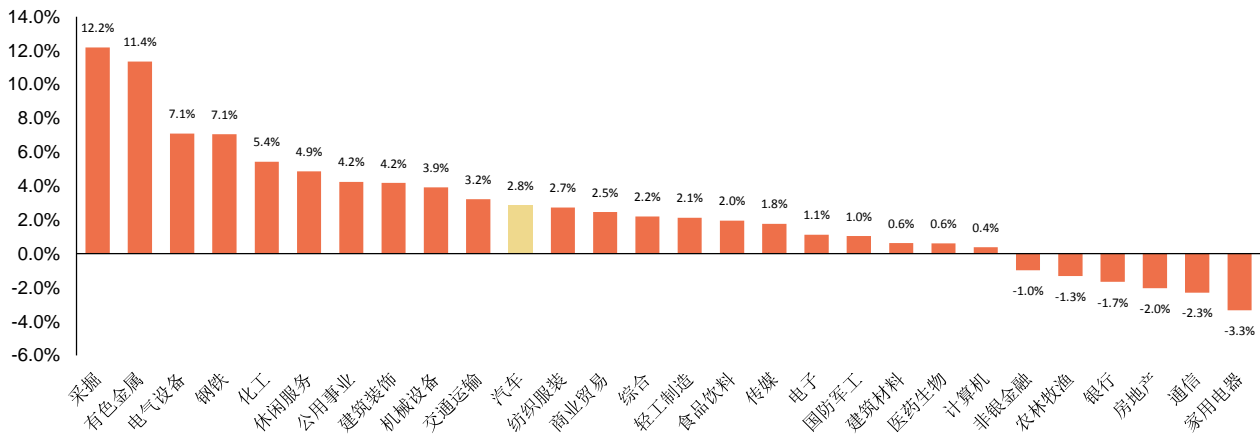
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至8月27日收盘，汽车板块上涨2.8%，沪深300指数上涨1.2%，汽车板块涨幅高于沪深300指数1.6个百分点。

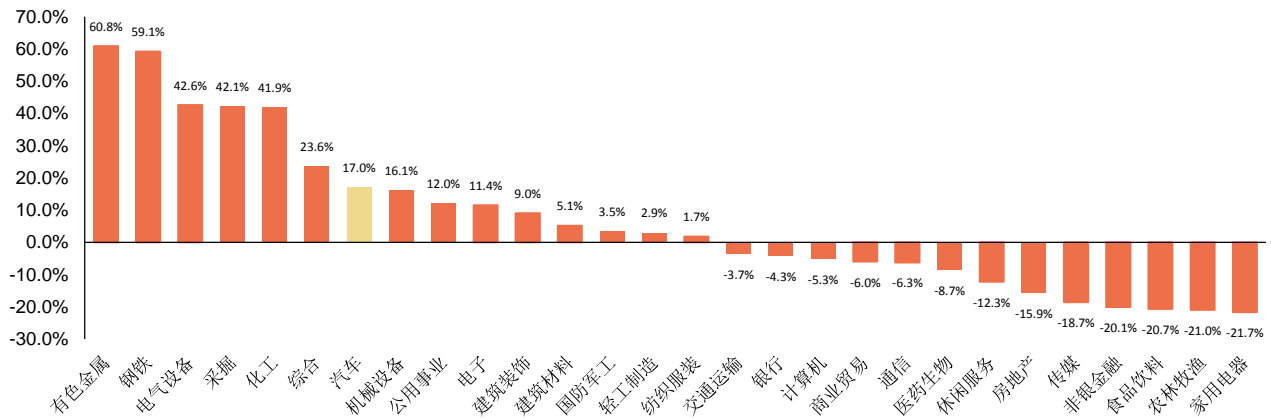
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万28个板块中位列第11位，较之前周涨幅排名第24位有较大提升。年初至今上涨17%，在申万28个板块中位列第7位，排名保持不变。

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：申港证券研究所

截至 8 月 27 日：

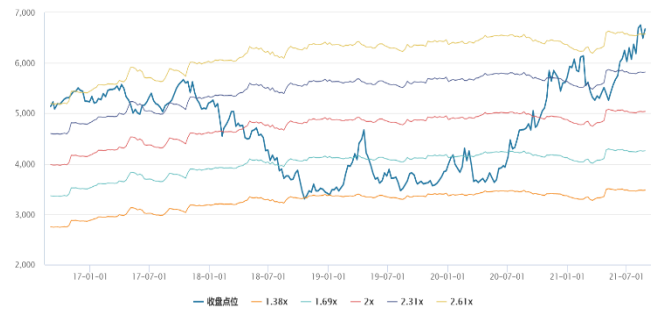
- ◆ PE-TTM 估值：汽车板块整体估值水平较为平稳，处于正常波动范围。申万汽车整体为 30.7 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 41.8 倍、20.5 倍、48.8 倍、26.5 倍和 18.5 倍。从数值上看整体 PE 有所上升，但是都处于微小波动范围内。
- ◆ PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.65 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 3.35 倍、1.72 倍、1.70 倍、2.49 倍和 1.34 倍，均有所回升。

图11：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)

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

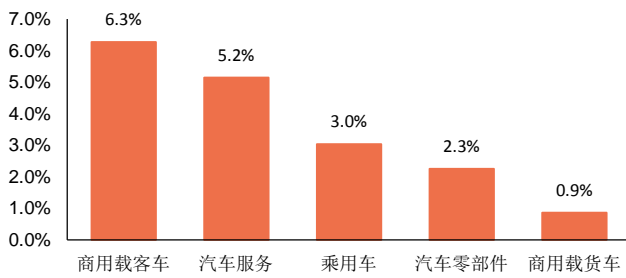


资料来源: Wind, 申港证券研究所

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+3%)，商用载货车(+0.9%)，汽车服务(+5.2%)，汽车零部件 2.3%)，商用载客车(+6.3%)。

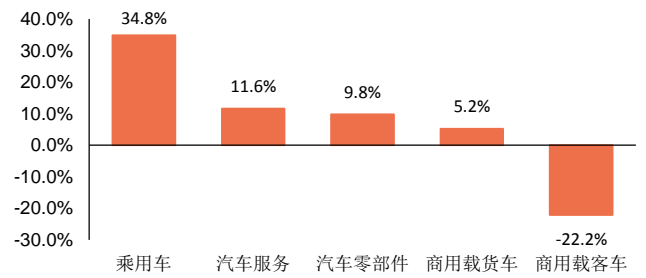
子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+34.8%)，汽车零部件(+9.8%)，汽车服务(+11.6%)，商用载货车(+5.2%)，商用载客车(-22.2%)。

图13: 子板块周涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

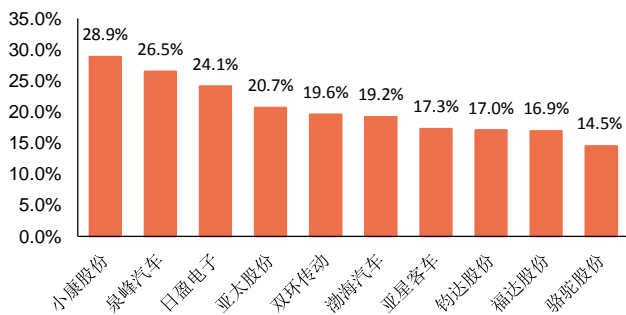
图14: 子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

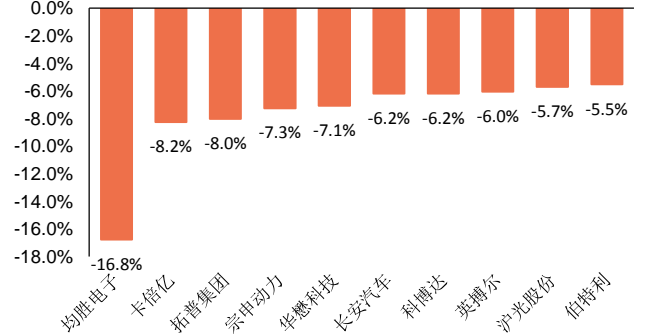
本周汽车板块股价涨跌幅前五名：小康股份、泉峰汽车、日盈电子、亚太股份、双环传动。涨跌幅后四名：均胜电子、卡倍亿、拓普集团、宗申动力。

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

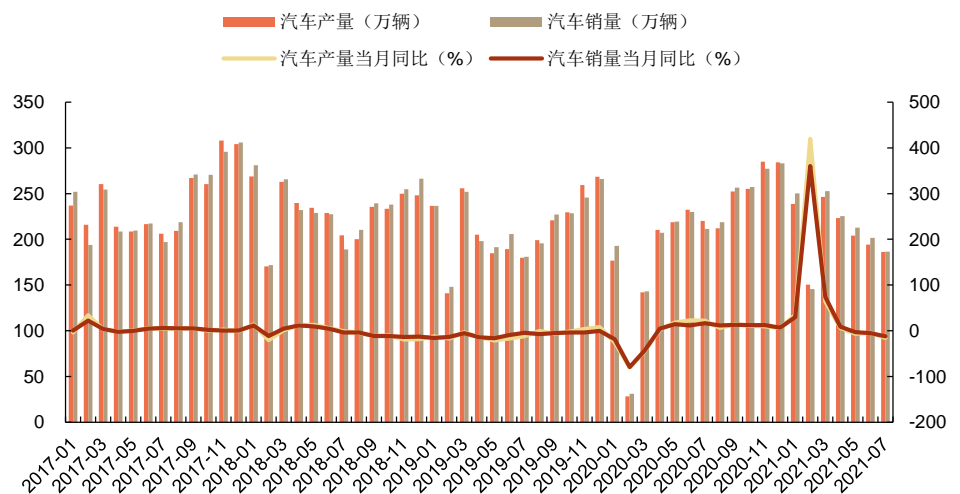
4. 行业重点数据

4.1 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。

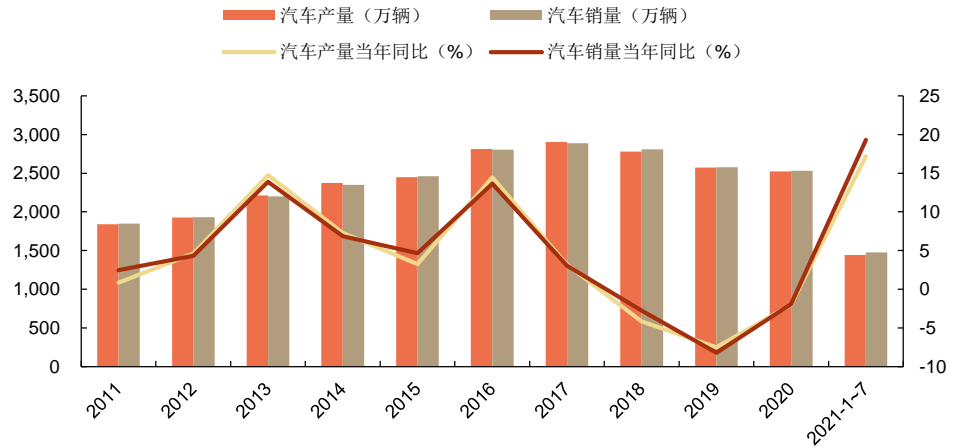
- ◆ **总体产销：多因素导致同比、环比双降，随缺芯改善及旺季来临有好转迹象。**7月，我国汽车产销分别为186.3万辆和186.4万辆，同比分别下降15.5%和11.9%，环比分别下降4.1%和7.5%，同比19年产量上升3.5%，销量上升3.1%。1-7月，我国汽车累计产销分别完成1444万辆和1475.6万辆，同比增长17.2%和19.3%，增速比1-6月回落7个百分点和6.3个百分点。总体产销受缺芯、国内局部洪涝灾害天气、全国疫情反复影响明显，叠加去年高基数，承压下行，但同比19年表现相对平稳。随着缺芯预期改善及产销旺季临近，可以预见总体将处于复苏上行区间，车市后期表现值得期待。
- ◆ **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17：月度汽车产销量及同比变化



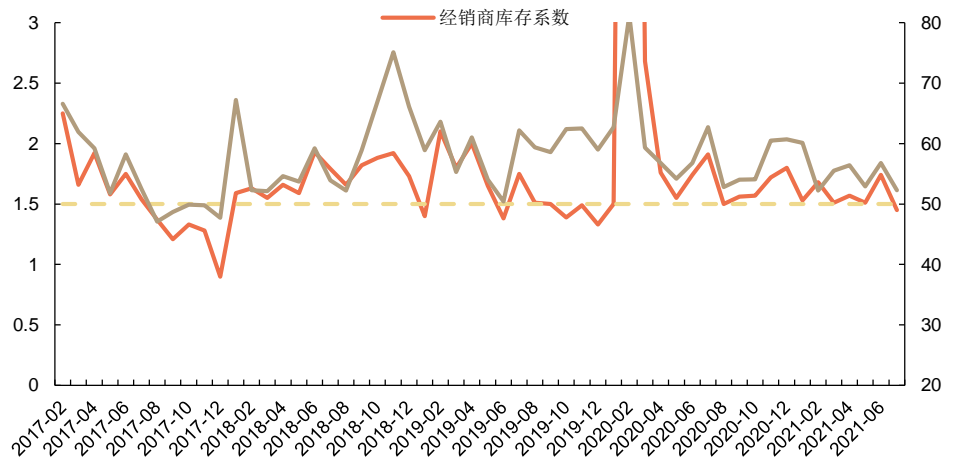
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图18：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19：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：

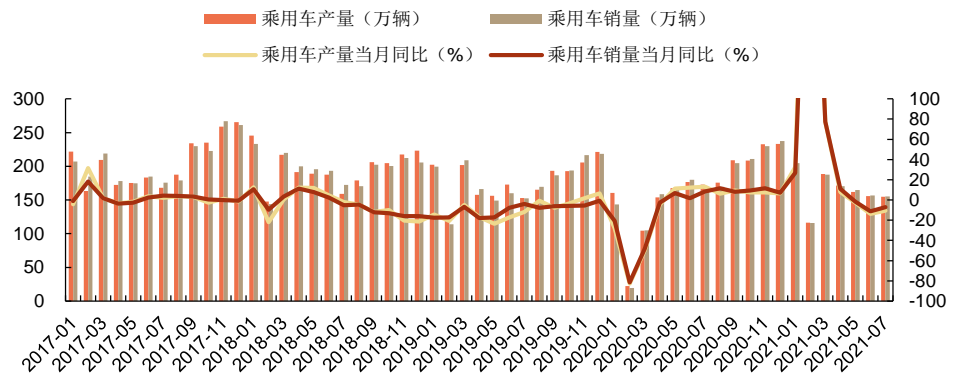
7月，乘用车产销分别完成154.8万辆和155.1万辆，同比分别下降10.7%和7%，环比分别下降0.5%和1.1%。相比19年，产销同比上升1.3%和1.9%。1-7月，乘用车产销分别完成1139.4万辆和1156万辆，同比分别增长20.1%和21.2%，增幅比1-6月继续回落6.7和5.8个百分点。

- ◆ 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 年同月份额增长 10 余百分点。

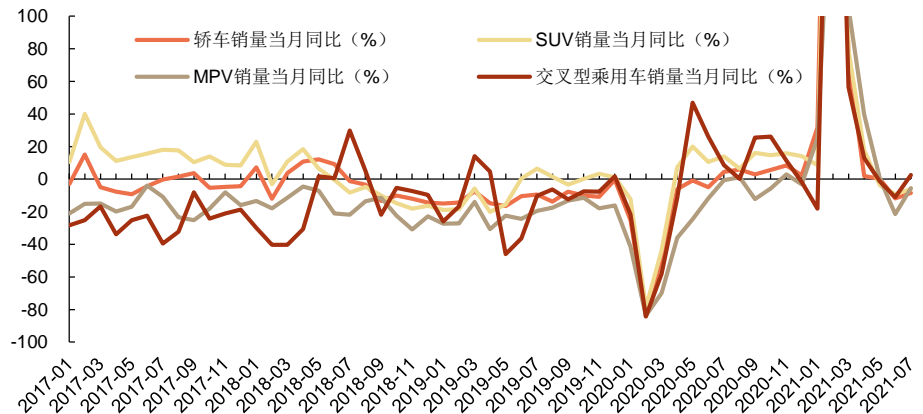
总体来看,7 月受多方下行压力影响,总体表现符合预期,持续领先汽车行业总体,自主品牌份额提升将会是未来乘用车市场的最大看点。考虑到下半年销售旺季陆续到来,我们维持全年乘用车 2200 万辆销量的判断。

图20: 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21: 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:

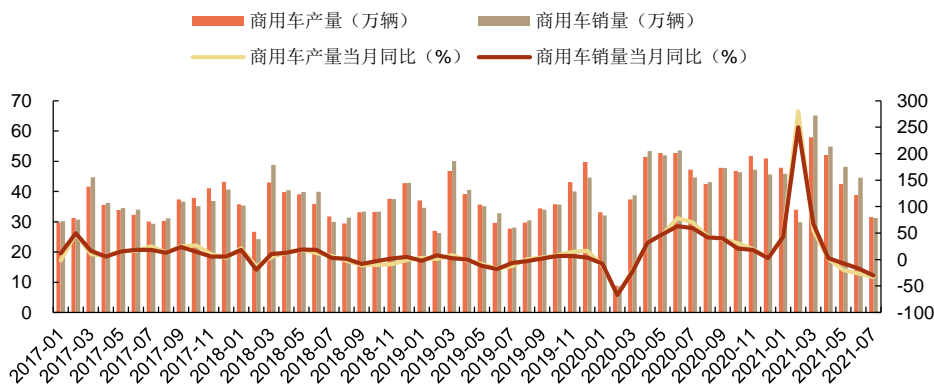
7 月,商用车产销分别完成 31.5 万辆和 31.2 万辆,同比分别下降 33.2%和 30.2%,环比分别下降 18.8%和 30.0%。1-7 月,商用车产销分别完成 304.5 万辆和 319.6 万辆,同比分别增长 7.6%和 12.9%,增幅比 1-6 月分别回落 8.1 和 8 个百分点。

- ◆ **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。

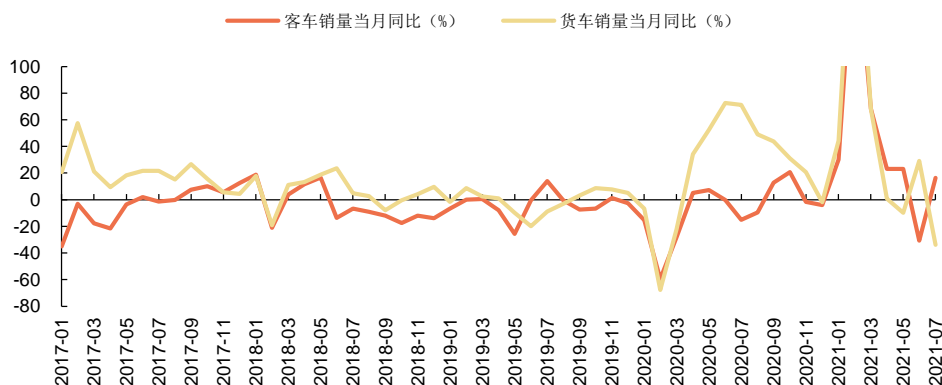
总体来看，2021 年 7 月商用车板块受政策因素表现明显疲乏，降幅明显高于乘用车。产销同比下降明显，但在轻型客车的拉动下，客车依然呈现增长，实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量约为 460 万辆，同比下降约 10%。

图22：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23：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：

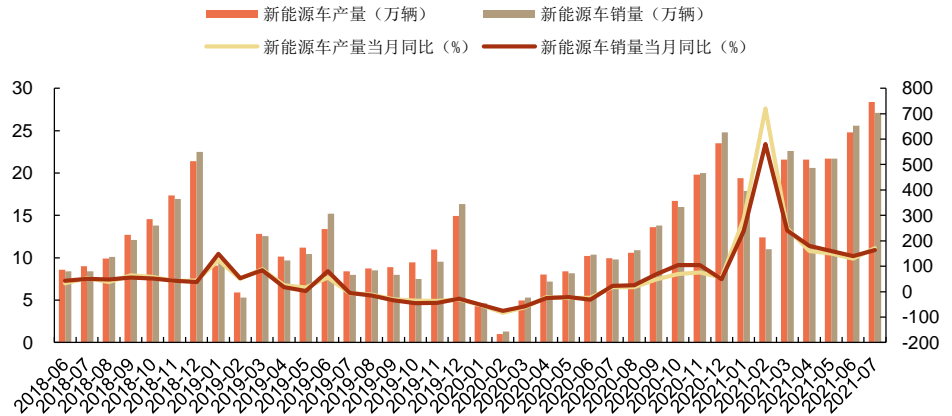
7 月，新能源汽车产销分别完成 28.4 万辆和 27.1 万辆，同比分别增长 1.7 倍和 1.6 倍，环比分别增长 14.3% 和 5.8%。1-7 月，新能源汽车产销分别完成 150.4 万辆和 147.8 万辆，同比均增长约 2 倍。累计销量已超过 20 年全年水平。

- ◆ **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24：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 乘用车周度数据

零售：8月第三周的市场零售达到日均 3.8 万辆，同比下降 23%，表现相对偏弱。今年 8 月的前三周总体同比下降 15%，消费走势平淡。本来 8 月份用于购车接送孩子上下学等家庭第二辆车的需求强烈，换购增购需求带动新车和二手车市场持续较强，但考虑到持续的去库存，经销商的库存水平已经达到低水平。此外，疫情形势下的购车需求较强、供给不足，形成了一定的供需矛盾。尤其是近期的供给突发性不足的信息让经销商较为紧张，因此形成一定的延缓销售的稳销量保价格的方式，这也使历年的下半月冲刺的销售模式受到干扰，也不利于经销商的售后利润持续保障。

表4：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	1-22 日均	全年
19 年	29979	35576	33727	77881	32952	45996
20 年	30698	43665	48588	86642	40573	53947
21 年	30819	36158	37574		34667	
21 年同比	0%	-18%	-23%		-15%	
环比 7 月同期	0%	0%	-15%		-6%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：8月第三周日均批发 3.6 万辆，同比下降 29%，走势相对偏低。本周相对于 7 月第三周的销量下降 5%。今年 8 月的前三周厂商批发总体同比下降 23%，或许是供给风险突然加大的结果。芯片问题带来的影响突发性恶化，原来预计 7 月下旬开始芯片供给改善，8 月下旬销量数据应明显体现。突发影响导致整车厂商生产节奏严重混乱。由于担心 9 月初的供给仍会有压力，因此 8 月下半月厂商批发销量进

一步放缓。

表5：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	1-22日均	全月
19年	27238	33940	44228	79852	34776	47863
20年	32284	38620	51706	87510	40480	54664
21年	27542	30020	36453		31166	
21年同比	-15%	-22%	-29%		-23%	
环比7月同期	-6%	-6%	-5%		-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

理想汽车与新晨动力成立合资公司生产新一代增程器

8月27日，理想汽车与绵阳新晨动力机械有限公司签署投资协议，将成立全新合资公司“四川理想新晨科技有限公司”。该公司将为理想汽车开发并制造全新一代增程器。理想汽车联合创始人兼总裁沈亚楠表示，智能增程式电动车或将成为替代燃油车的良好选择，而这样的电动车技术路线也将在未来成为理想汽车的战略核心，合资公司将互相依托，以扩大智能增程式电动车在国内的市场份额。就产品落地而言，理想汽车在2022年推出的全尺寸智能豪华电动SUV车型上将率先搭载合资公司生产的全新一代增程器。

哪吒汽车与华为于智能网联领域全面合作

8月25日，从官方获悉，合众新能源汽车有限公司（简称“哪吒汽车”）与华为技术有限公司（简称“华为”）签署全面合作协议。据了解，此次双方主要在智能网联、车载计算、智能驾驶等领域展开合作。此外，明年上市的哪吒S将搭载双方合作的新成果。

5.2 产业链动态

半导体短缺导致福特下周三家工厂持续停工减产

福特表示，受半导体相关零部件短缺影响，公司在北美的三座装配厂将在下周停工或减产，其中包括负责生产该公司最畅销车型F-150皮卡的两座工厂。福特位于加拿大的阿克维尔装配厂（主要负责生产锐界、林肯品牌的航海家车型），以及位于美国密苏里州的堪萨斯城装配厂（主要负责F-150皮卡）将于8月30日当周停产。而位于密歇根的迪尔伯恩卡车厂（Dearborn Truck Plant）下周将只保留一个生产班次。芯片危机给福特带来的打击尤其严重。由于缺少芯片，当前该公司有大约6万至7万辆未完成装配的车辆，这些车辆目前都停放在装配厂附近的停车场内。福特计划在第三季度结束之前，完成其中“大部分”车辆的装配工作。

华域汽车：4D 成像毫米波雷达研发完成，预计四季度量产

8月27日，华域汽车在与投资者互动时表示，面对汽车行业智能化技术发展趋势，公司所属电子分公司经过多年研发，已先后突破24GHz、77GHz和79GHz等毫米波雷达核心技术，形成了覆盖架构、算法、硬件、测试、工艺等诸多核心环节的自主开发能力，能够为客户提供系统级的整体解决方案。近期，电子分公司完成4D成像毫米波雷达产品的自主研发，计划于今年第四季度实现量产，同时，该公司正在推进雷达与视觉感知的融合研发工作。

台积电计划上调芯片价格至多20%，达历史高峰

8月25日，芯片代工制造巨头台积电向客户表示，计划将芯片价格上调至多20%，这是该公司有史以来幅度最大的一次调价，涨价幅度和持续时间因客户而异。台积电这一举措可能会影响CPU、GPU、SoC和控制器等产品的定价。由于供求关系的大幅变化，从去年秋季至今年春季，台积电、格芯(GlobalFoundries)、PSMC、SMIC和联华电子等公司都将芯片价格上调了10%以上。但台积电的再次大幅提价，除了需求持续强劲导致高议价能力以外，还和其高额投资计划有关。台积电日前曾表示，公司将在截至2023年的三年内进行1000亿美元的资本投资。在台积电准备在海外扩产之际，这一承诺引发了对该公司利润可能下滑的担忧，提价的决策应运而生。

5.3 政策法规

工信部等部委印发关于《新能源汽车动力蓄电池梯次利用管理办法》的通知

8月27日，为加强新能源汽车动力蓄电池梯次利用管理，提升资源综合利用水平，保障梯次利用电池产品的质量，工业和信息化部、科技部、生态环境部、商务部、市场监管总局联合制定了《新能源汽车动力蓄电池梯次利用管理办法》。

工信部加速钠离子电池标准制定

8月25日，工信部表示将组织有关标准研究机构适时开展钠离子电池标准制定，引导产业健康有序发展。工信部指出，此次大力推广一方面是基于目前大量的储能需求，另一方面则是对储能安全的考虑，由于钠离子具有较高安全性，相比于其他材料更适用于储能。工信部表示其将在“十四五”相关规划等政策文件中加强钠离子电池技术商业化布局，从促进前沿技术攻关、完善配套政策、开拓市场应用等多方面着手，做好顶层设计，健全产业政策，统筹引导钠离子电池产业高质量发展。

5.4 一周新车

表6：一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	一汽集团	奥迪 Q2L	小型 SUV	2021/08/29
2	吉利汽车	吉利帝豪	紧凑型车	2021/08/28
3	一汽丰田	皇冠陆放	中型 SUV	2021/08/27
4	北京奔驰	奔驰 C 级	中型车	2021/08/27
5	奇瑞汽车	星途凌云 400T	中型 SUV	2021/08/27
6	东风标致	标致 508	中型车	2021/08/27

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
7	凯翼汽车	凯翼炫界	紧凑型 SUV	2021/08/26
8	上汽大众	帕萨特	中型车	2021/08/26
9	沃尔沃	V90	中大型车	2021/08/26
10	华晨宝马	宝马 5 系长轴距版	中大型车	2021/08/26
11	华晨宝马	宝马 3 系	中型车	2021/08/26
12	北汽瑞翔	X5	中型 SUV	2021/08/25
13	长安汽车	长安 UNI-T	紧凑型 SUV	2021/08/25

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