行业研究

行业研究周报

申港证券股份有限公司证券研究报告

从大众增资看合资股比开放的趋势

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截至 12 月 4 日收盘，汽车板块下跌 1.4%，沪深 300 指数上涨 1.7%，汽车板块涨幅落后沪深 300 指数 3.1 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 26 位，排名靠后。

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-1.8%)，商用载货车(-1.3%)，商用载客车(+4.8%)，汽车零部件(-1.3%)，汽车服务(-1.4%)。

- 涨跌幅前五名：蓝黛传动、瑞鹄模具、亚星客车、隆盛科技、路畅科技。
- 涨跌幅后五名：朗博科技、今飞凯达、常青股份、泰安股份、林海股份。

每周一谈：从大众增资看合资股比开放的趋势

12 月 2 日，安徽江淮汽车集团股份有限公司发布公告称，大众中国投资对江汽控股的增资和大众中国投资、江淮汽车对江淮大众的增资事项已完成工商登记变更，江淮大众汽车有限公司正式更名为“大众汽车（安徽）有限公司”。大众汽车（安徽）有限公司，成为大众在华三个合资公司中，唯一一家控股的公司。大众的增资行为，也说明了跨国车对于中国市场长期看好的信心。

作为唯一在建、拥有新增产能潜力且专注于新能源的大众在华公司，大众集团承诺未来将拥有 4-5 个纯电动品牌产品，并将在 2025/2029 年分别将产能提升至 20-25 万辆/35-40 万辆，贡献 300/500 亿源的收入，并将优先考虑生产大众 B 级车、C 级车等车型乃至商用车。

江淮汽车也随与大众合资合作大幕的开启，乘用车全面向大众靠拢，自身按照多品牌策略改进升级。更清晰的品牌策略和明确的发展方向，对江淮汽车本身都是有利的。

就事件本身，我们可以看到，自 2018 年 4 月，国家发改委公布汽车行业合资企业外资股比放开的时间表以来，各项承诺陆续兑现，中国汽车产业将更加直接的参与到全球资本竞争及制造业竞争中，我们认为市场将面临如下趋势：

- 出于对技术、利润的控制需求，外资寻求控股甚至独资的趋势是确定的。
- 乘用车领域，自主品牌将面临更激烈的竞争，短期内势必会造成一定冲击，但长期看有利于优秀的车企更好地融入全球市场。
- 商用车领域，自主品牌本身竞争力较强，在斯堪尼亚、奔驰等外资品牌控制的中高端市场会面临其国产化后的竞争压力。
- 零部件领域，外资零部件企业预计将扩大在中国市场投入，国内零部件企业有望依托成本及规模优势进入外资主机厂供应体系，加速供应全球市场。

建议关注整车领域技术领先和产品结构完善的龙头企业以及已经充分参与全球竞争的零部件龙头。

投资策略及重点推荐：随着产业复苏势头向好，建议关注行业龙头，如长城汽车、长安汽车、华域汽车、中鼎股份等；节能、新能源和智能网联等优质赛道的核心标的，如拓普集团、华阳集团、威孚高科、均胜电子等；“国内大循环”带来的国产替代机会，如湘油泵、万里扬、星宇股份等；商用车、后市场等领域的潜在机会如福田汽车等。

本周推荐组合：湘油泵 20%、中鼎股份 20%、长安汽车 20%、广汽集团 20%和星宇股份 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；疫情控制不及预期。

评级　　增持（维持）

2020 年 12 月 06 日

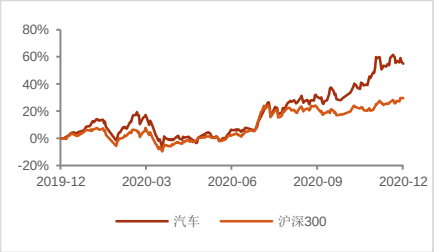
曹旭特　　分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

行业基本资料

股票家数	187
行业平均市盈率	41.03
市场平均市盈率	23.15

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：上汽联合阿里冲击高端 发力品牌向上》2020-11-30

2、《汽车行业研究周报：国常会鼓励扩大汽车消费 关注自主品牌和轻卡下沉潜力》2020-11-23

3、《汽车行业研究周报：银十兑现 年底冲量势头不减》2020-11-16

内容目录

1. 每周一谈：从大众增资看合资股比开放的趋势 3
2. 投资策略及重点推荐 4
3. 市场回顾 5
4. 行业重点数据 7
4.1 行业总体数据 7
4.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析 9
4.3 乘联会周度数据 12
5. 行业新闻 13
5.1 车企动态 13
5.2 产业链动态 13
5.3 政策法规 13
5.4 新车信息速递 14
6. 风险提示 14

图表目录

图 1： 各板块周涨跌幅对比 5
图 2： 各板块年初至今涨跌幅对比 6
图 3： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) 6
图 4： 汽车行业整体估值水平(PB) 6
图 5： 子板块周涨跌幅对比 7
图 6： 子板块年初至今涨跌幅对比 7
图 7： 本周行业涨跌幅前十名公司 7
图 8： 本周行业涨跌幅后十名公司 7
图 9： 月度汽车产销量及同比变化 8
图 10： 历年汽车产销量及同比变化 8
图 11： 经销商库存系数及预警指数 8
图 12： 月度乘用车产销量及同比变化 9
图 13： 乘用车细分车型当月销量同比变化 9
图 14： 月度商用车产销量及同比变化 10
图 15： 商用车细分车型当月销量同比变化 11
图 16： 月度新能源车产销量及同比变化 11

表 1： 大众在华合资公司情况 3
表 2： 外资投资汽车制造业股比开放时间及相关事件 4
表 3： 本周推荐投资组合 5
表 4： 乘用车主要厂家 11 月周度日均零售数量和同比增速 12
表 5： 乘用车主要厂家 11 月周度日均批发数量和同比增速 12
表 6： 一周新车 14

1. 每周一谈：从大众增资看合资股比开放的趋势

12 月 2 日，安徽江淮汽车集团股份有限公司发布公告称，大众中国投资对江汽控股的增资和大众中国投资、江淮汽车对江淮大众的增资事项已完成工商登记变更，江淮大众汽车有限公司正式更名为“大众汽车（安徽）有限公司”。

交易交割完成后，大众中国投资成为江淮汽车控股股东江汽控股的股东，持有江汽控股 50%的股权，安徽省国资委持有江汽控股 50%的股权并仍控制江汽控股。大众中国投资持有大众汽车（安徽）有限公司 75%股权，江淮汽车持有大众汽车（安徽）有限公司 25%股权。至此，大众汽车（安徽）有限公司，成为大众在华三个合资公司中，唯一一家控股的公司。大众的增资行为，也说明了跨国车对于中国市场长期看好的信心。

表1：大众在华合资公司情况

合资公司	中方及股比	外方及股比	主要车型
一汽-大众汽车有限公司	一汽 60%	大众 30%、奥迪 10%	速腾、迈腾、探岳、捷达品牌、奥迪系列等
上汽大众汽车有限公司	上汽 50%	大众 49%、奥迪 1%	朗逸、帕萨特、途观、斯柯达系列等
大众汽车（安徽）有限公司	江淮 25%	大众 75%	思皓

资料来源：公司官网，申港证券研究所

大众集团作为首家也是目前唯一一家在国内拥有三家合资企业的汽车集团，在市场定位、产品规划上有着更丰富的选择，而作为唯一在建、拥有新增产能潜力且专注于新能源的大众汽车（安徽）有限公司，也得到了大众集团相应的承诺：

- 授予车型：承诺授予江淮大众 4-5 个纯电动品牌产品；
- 扩大产能：目标是在 2025 年生产 20-25 万辆，在 2029 年生产 35-40 万辆，预计届时总收入分别达到 300 亿元和 500 亿元；
- 增加产品：在中国法律允许且取得许可前提下，优先考虑在江淮大众生产大众 B 级车、C 级车等插电混动汽车和燃油车，甚至包括商用车产品。

值得注意的是，江淮汽车近年来随着与大众合资合作大幕的开启，自身产品不断转型升级，从大众反哺自身发展。江淮最新一代的乘用车产品与江淮大众旗下第一款产品思皓 E20X“同设备、同人员、同标准”共线生产，乘用车全面向大众靠拢。未来品牌策略也按照产品线进行了布局：商用车产品线的 JAC 品牌；聚焦商务出行的瑞风品牌；新能源和燃油车乘用车领域的思皓品牌。更清晰的品牌策略和明确的发展方向，对江淮汽车本身都是有利的。

就事件本身，我们可以看到，自 2018 年 4 月，国家发改委公布汽车行业合资企业外资股比放开的时间表以来，各项承诺陆续兑现，陆续在专用车、新能源车和商用车领域允许外资对合资企业控股、设立两家以上合资企业或直接投资建厂，并随当年度《外商投资准入特别管理措施》正式实施。我国汽车市场从投资准入端，逐步加速开放。

表2：外资投资汽车制造业股比开放时间及相关事件

适用领域	承诺时间	实际时间	相关企业动作
专用车、新能源	2018 年	2018-7-28	2017 年，江淮大众通过发改委核准并成立。
商用车	2020 年	2020-7-23	① 2020 年 2 月，四川现代完成股份变更，现代自动车株式会社成为唯一股东。 ② 2020 年 11 月，斯堪尼亚通过收购南通皋开，设立独资公司，建设全球第三个生产基地。
乘用车	2022 年	-	2018 年，宝马计划在华晨宝马持股比例提升至 75%，2022 年完成变更。

资料来源：互联网，申港证券研究所

随着外资股比陆续放开，中国汽车产业将更加直接的参与到全球资本竞争及制造业竞争中，我们认为市场将面临如下趋势：

- 出于对技术、利润的控制需求，外资寻求控股甚至独资经营的趋势是确定的。
- 乘用车领域，自主品牌将面临更激烈的竞争，短期内势必会造成一定冲击，但长期看有利于优秀的车企更好地融入全球市场。
- 商用车领域，自主品牌本身竞争力较强，在斯堪尼亚、奔驰等外资品牌控制的中高端市场会面临其国产化后的竞争压力。
- 零部件领域，外资零部件企业预计将扩大在中国市场投入，国内优质零部件企业有望依托成本及规模优势进入外资主机厂供应体系，加速供应全球市场。

综上，建议关注整车领域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。以及拥有成本优势以及已经充分参与全球竞争的零部件龙头，如星宇股份、均胜电子、华域汽车等。

2. 投资策略及重点推荐

总体来看，2020 年受疫情影响，汽车行业受冲击较大。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。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；节能、新能源和智能网联等优质赛道核心标的；“国内大循环”带来的国产替代机会；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、冷藏车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，节能降耗领域的潍柴集团、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
湘油泵	20%
中鼎股份	20%
长安汽车	20%
星宇股份	20%
广汽集团	20%

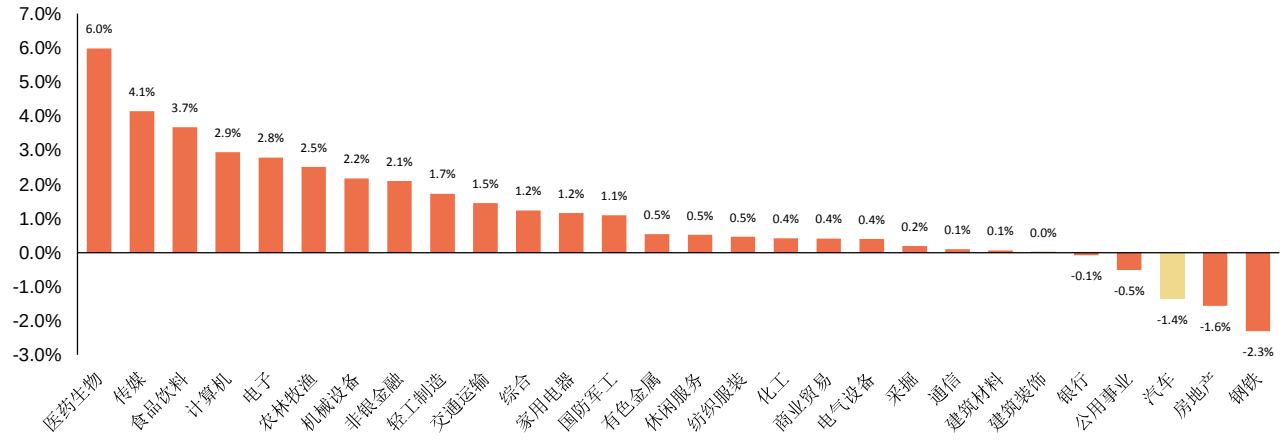
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 12 月 4 日收盘，汽车板块下跌 1.4%，沪深 300 指数上涨 1.7%，汽车板块涨幅落后沪深 300 指数 3.1 个百分点。

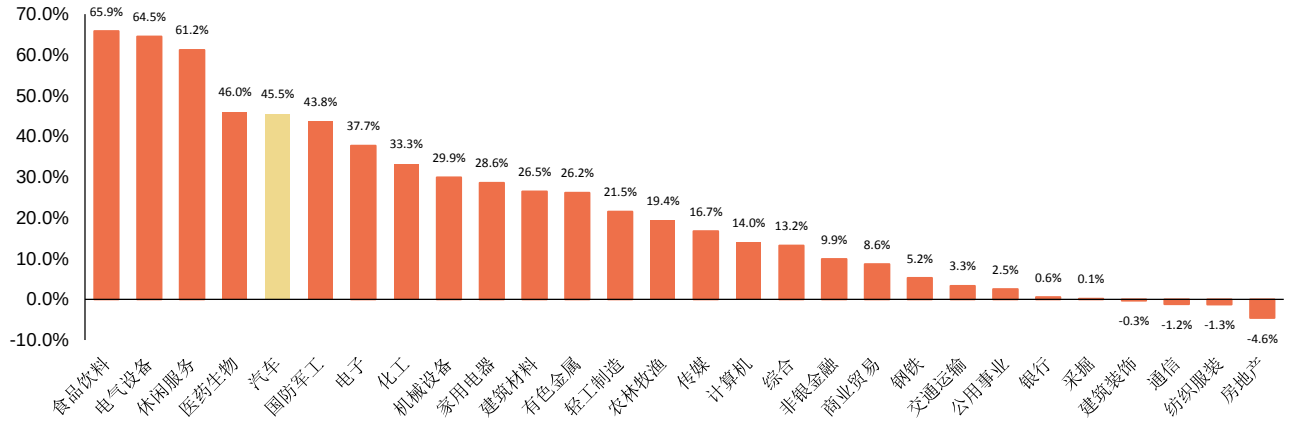
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 26 位，排名靠后。年初至今涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 5 位。

图1：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图2：各板块年初至今涨跌幅对比

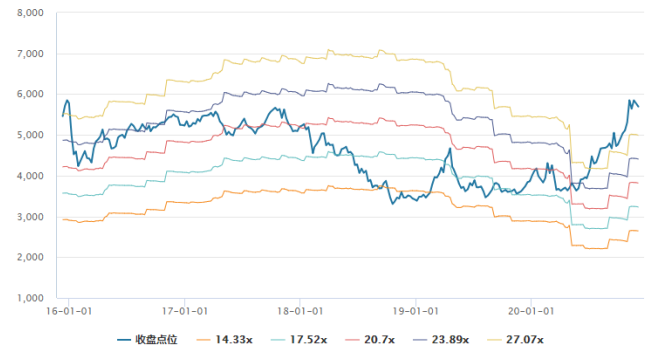


资料来源：Wind，申港证券研究所

从估值来看，年初至今汽车行业估值水平整体上扬态势明显，板块估值水平随着业绩好转，整体向合理区间回归。截至 12 月 4 日：

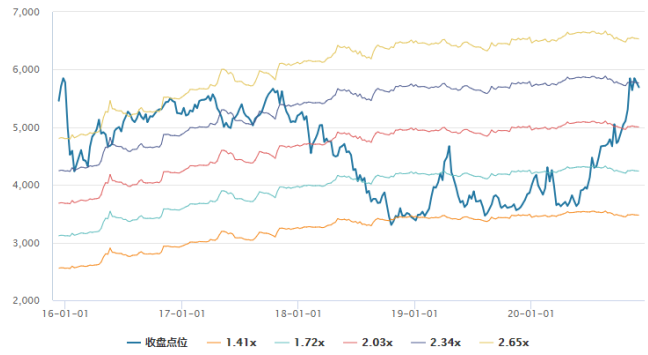
- PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 30.9 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 37.5 倍、29 倍、53.5 倍、28.9 倍和 14.8 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，虽然随业绩好转有修复，但我们认为仍有上半年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.31 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.51 倍、1.72 倍、2.18 倍、2.42 和 1.16 倍，均处于历史中位。

图3：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

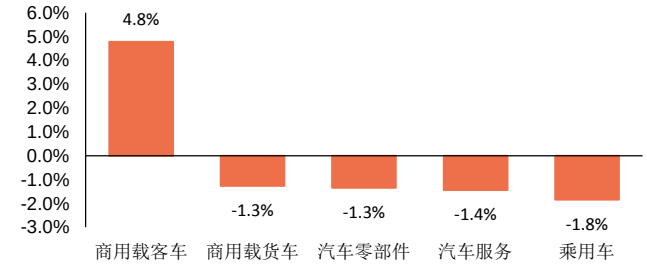
图4：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

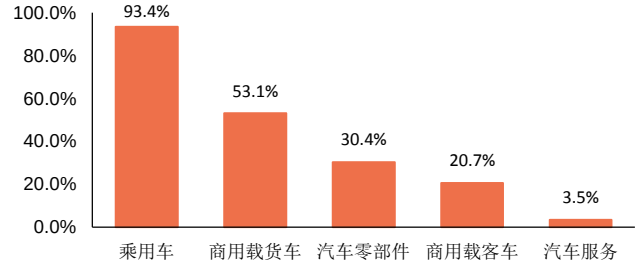
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-1.8%)，商用载货车(-1.3%)，商用载客车(+4.8%)，汽车零部件(-1.3%)，汽车服务(-1.4%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+93.4%)，商用载货车(+53.1%)，商用载客车(+20.7%)，汽车零部件(+30.4%)，汽车服务(+3.5%)。

图5：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

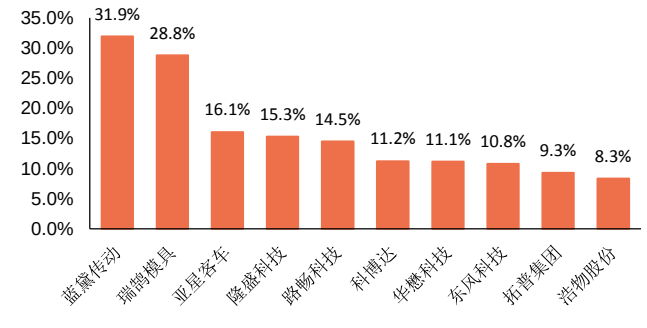
图6：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

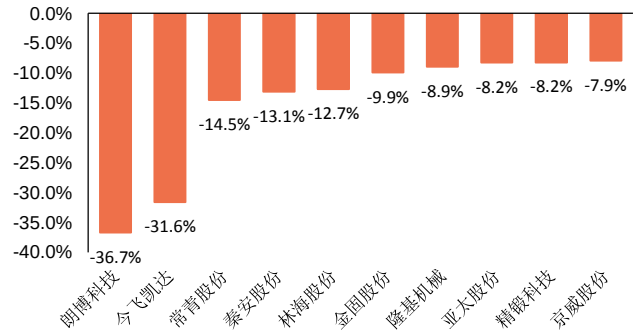
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：蓝黛传动、瑞鹄模具、亚星客车、隆盛科技、路畅科技。涨跌幅后五名分别为：朗博科技、今飞凯达、常青股份、泰安股份、林海股份。

图7：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8：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 行业总体数据

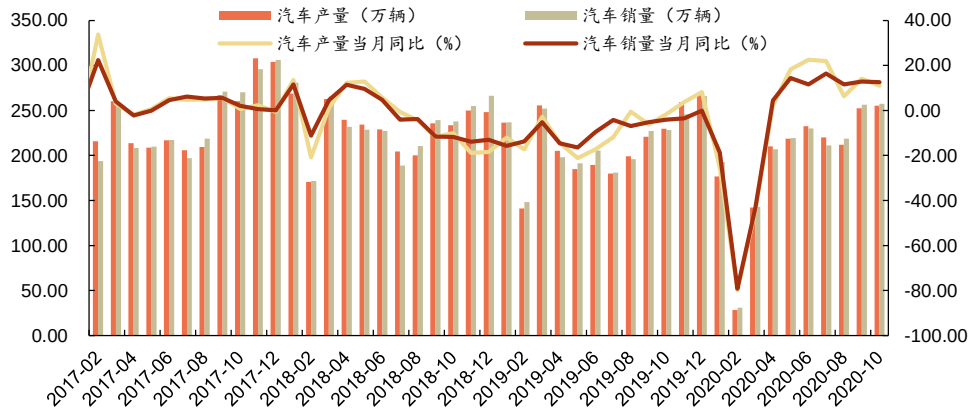
2020 年 10 月，汽车产销自疫情后恢复迅速，持续高增长。

- **汽车产量、销量：** 2020 年 10 月，汽车产销 255.2 万辆和 257.3 万辆，环比增长 0.9%和 0.1%，同比增长 11.0%和 12.5%。1-10 月，汽车产销 1951.9 万辆和 1969.9 万辆，同比下降 4.6%和 4.7%，降幅比 1-9 月分别收窄 2.1 和 2.2 个百分点。10 月，扩大内需战略以及各项促进消费政策持续发力，国内统筹推进疫情防控和经济社会发展工作成效明显。叠加国庆和中秋双节效应，汽车市场需求不减，产销形势总体向好，同比继续保持增长势头。**年底为传统的销售旺季叠加“双 11”电商促销，在去年切换国六车引发的低基数基础上，今年剩下两个月销量预计将继续取得不错的增长。**

- **库存情况：**汽车经销商综合库存系数为 1.57，同比大幅上涨 12.9%，环比小幅上涨 0.6%，库存水平位于警戒线以上。经销商预警指数为 54.1%，较上月上升了 0.1 个百分点，较去年同期下降了 8.3 个百分点，处于荣枯线以上的较高水平。10 月我国宏观经济回暖复苏，“银十”旺季各地营销活动全面展开，9 月末的北京车展活动和新车投放共同作用下，进一步加速市场需求释放。随着厂家冲击年

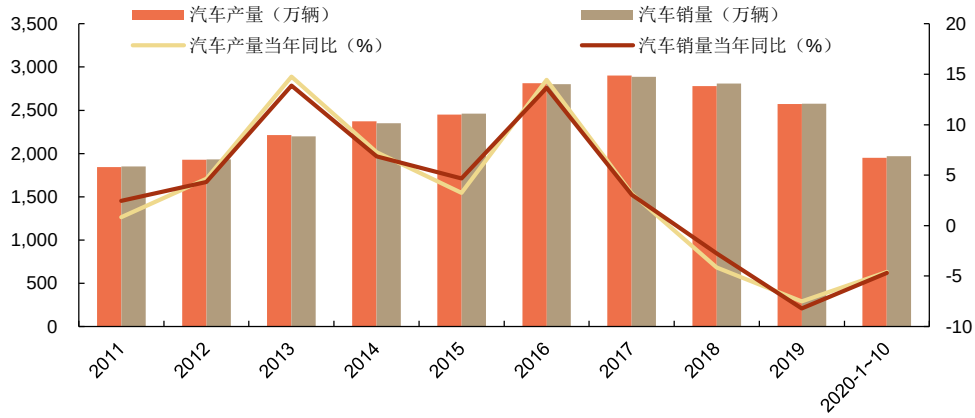
度目标，经销商库存压力有所提升。

图9：月度汽车产销量及同比变化



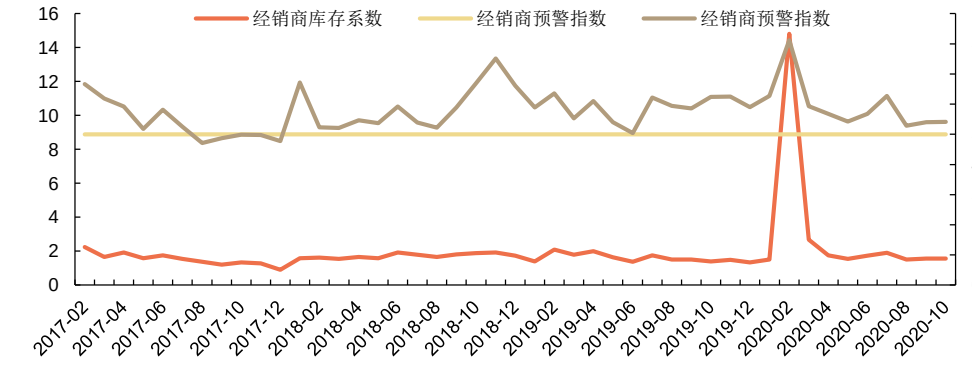
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图10：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11：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

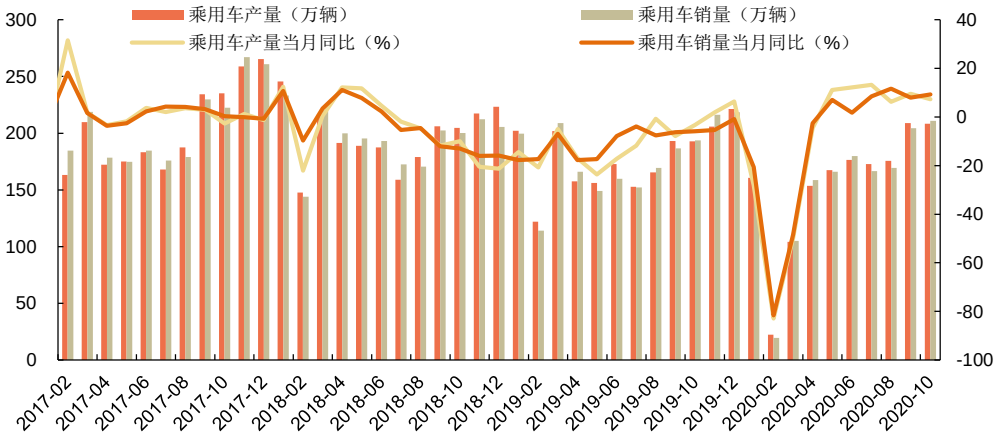
乘用车：

10 月，乘用车产销分别完成 208.4 万辆和 211.0 万辆，产量同比增长 7.3%，销量同比增长 9.3%，维持了较好的回暖态势。1-10 月，乘用车累计产销分别完成 1531.6 万辆和 1549.5 万辆，同比分别下降 10.1%和 9.9%，降幅较 1-9 月继续收窄 2.3 和 2.5 个百分点。

- **轿车稳步修复，SUV 与交叉型乘用车加速回暖。**从细分车型来看，除 MPV 车型外，其他 3 类车型产销均呈现同比增长。累计情况看，SUV 和交叉型车乘用车好于总体水平，其中轿车产销同比分别下降 14.4%和 13.6%；SUV 产销同比分别下降 2.7%和 29.5%；交叉型乘用车产销同比分别下降 5.9%和 4.6%。
- **自主品牌当月份额提升，竞争压力依旧明显。**得益于较大的促销策略及新车型周期，自主品牌当月销量同比增长 12.4%，当月市场份额同比 9 月上升 1.1%至 41.2%。但自主品牌累计市场份额处于 37.1%的历史低位，同比去年下降 1.8 个百分点，其中日系品牌市场份额继续扩大至 23.6%。

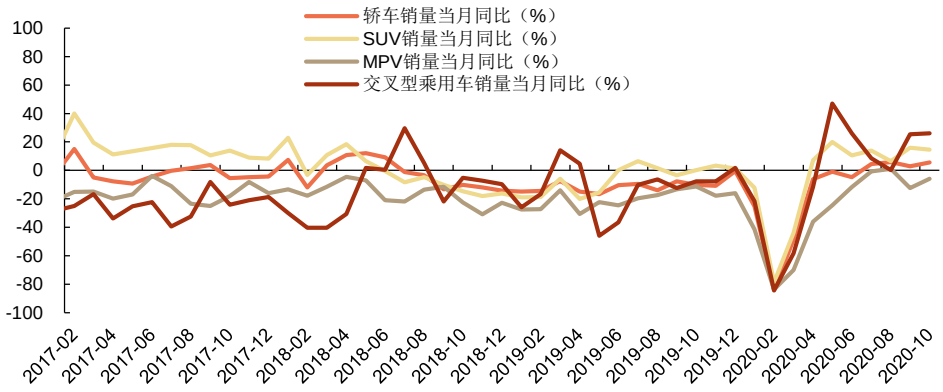
今年 7-10 月全国乘用车市场增速保持强势态势，主要原因为宏观经济修复性恢复及车企持续加码的短期促销策略，加之去年 7 月份国六实施后导致的车市低基数的特殊原因，对整车市场持续恢复的贡献高于商用车。

图12：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13：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

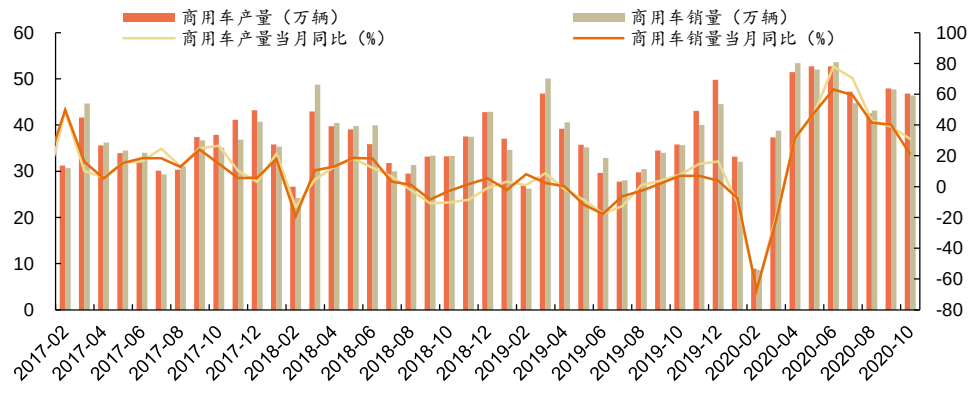
商用车：

10 月，商用车板块维持高增长态势，产销分别完成 46.8 万辆和 46.4 万辆，环比下降 2.2%和 2.8%，同比增长 30.9%和 30.1%。1-10 月，商用车产销分别完成 420.3 万辆和 420.4 万辆，同比增长 22.5%和 20.9%，增幅比 1-9 月继续扩大 1 和 1.1 个百分点。

- **货车市场“三型”齐发力，带动市场稳步前进。**货车板块总体产销 42.5 万辆和 42.1 万辆，同比增长 32.3 和 31.1%，环比 9 月下降 2.6%和 3.0%；1-10 月，货车产销 386.4 万辆和 386.6 万辆，同比增长 25.7%和 24.1%。银十紧接金九，虽然产销环比下降，但是货车市场增长趋势依然强劲，重、轻、微型货车销量均创下当月历史最高，拉动商用车大幅增长，销量实现第七次刷新当月历史记录。
- **轻型客车增长贡献明显。**客车板块总体产销为 4.3 万辆和 4.3 万辆，产量环比上涨 1.7%，销量环比下降 0.8%，同比分别上涨 18.0%和 20.6%；1-10 月，客车产销 34.0 万辆和 33.8 万辆，同比分别下降 5.2%和 6.6%。客车销量降幅连续缩减，协助货车拉动商用车回暖复苏。

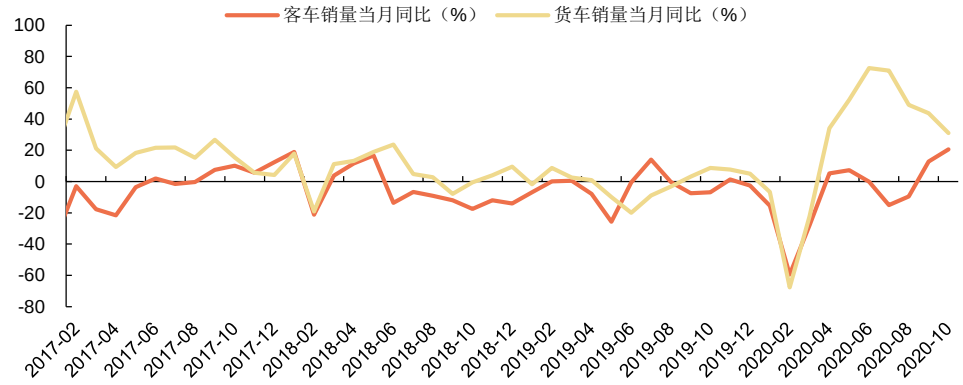
总体看，货车市场得益于“双 11”货运需求及基建需求，持续旺盛。客车市场在短途客运陆续恢复的拉动下持续修复，回暖苗头初步显露。

图14：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15：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

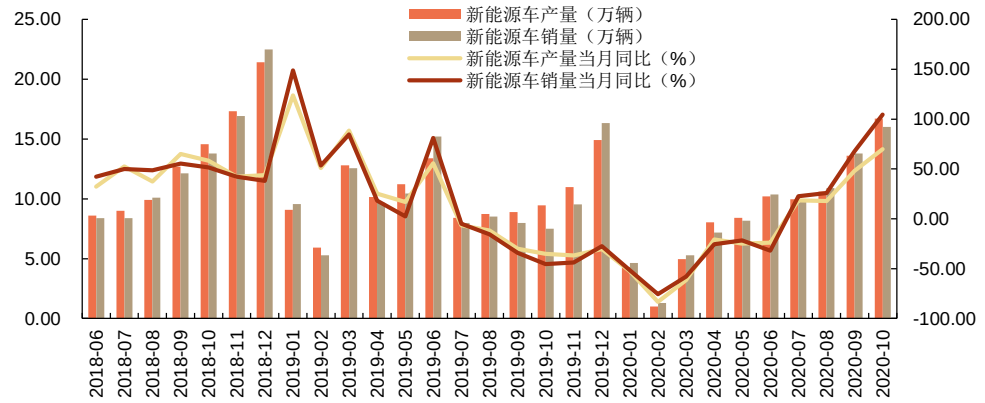
新能源车：

10 月，新能源汽车产销分别完成 16.7 万辆和 16.0 万辆，同比分别增长 69.7%和 104.5%，延续并强化了 9 月的增长态势，其单月产销量第四次刷新了当月历史记录。1-10 月，新能源汽车产销分别完成 91.4 万辆和 90.1 万辆，同比下降 9.2%和 7.1%，降幅较 1-9 月收窄 9.5 和 10.6 个百分点。

- **当月数据看，各车型稳步上涨，复苏态势明显。**10 月，纯电动汽车产销分别完成 14.1 万辆和 13.3 万辆，同比分别增长 72.4%和 115.4%；插电式混合动力汽车产销分别完成 2.6 万辆和 2.7 万辆，同比分别增长 56.7%和 63.7%；燃料电池汽车产销分别完成 77 辆和 79 辆，同比分别增长 1.3%和 4.0%。
- **累计数据看，整体降幅仍旧较大。**1-10 月，新能源汽车产销分别完成 91.48 万辆和 90.1 万辆，同比下降 9.2%和 7.1%。降幅较 1-9 月大幅收窄 9.5%和 10.6%个百分点。其中纯电动汽车累计产销均完成 71.9 万辆，同比下降 12.2%和 6.9%；插电式混合动力汽车产销完成 19.5 万辆和 18.1 万辆，产量同比增长 4.6%，销量同比下降 7.4%；燃料电池汽车产销分别完成 647 辆和 658 辆，同比分别下降 53.5%和 50.4%。

新能源汽车市场表现突出，得益于高低两端市场同时发力，以特斯拉、小鹏、蔚来、比亚迪汉等品牌的高端化路径，五菱宏光 mini ev 推进低端化市场，致使销量实现大幅增长，随着消费信心的持续回升，叠加“双十一”、车展以及新能源汽车下乡等活动的拉动，市场需求的恢复仍将保持稳中向好的势态。

图16：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：11 月第 4 周的日均零售是 10.7 万辆，同比 2019 年 11 月下降 3%，环比 10 月第 4 周增 3%。11 月的日均零售是 6.2 万辆，同比增 5%，环比 10 月增 3%。车市零售表现良好，第三周维持了高增长态势，年底促销力度预计不减，叠加国常会要求扩大汽车消费，12 月销售端表现预计仍将保持高增长态势。

表4：乘用车主要厂家 11 月周度日均零售数量和同比增速

	1-8 日	9-15 日	16-22 日	23-30 日	1-22 日均	全月
18 年	34818	49086	53302	98478	34818	59436
19 年	29318	43224	48980	110471	29318	58791
20 年	35094	49854	53501	107107	45329	61803
19 年同比	-16%	-12%	-8%	12%	-12%	-1%
20 年同比	20%	15%	7%	-3%	13%	5%
环比 10 月同期	42%	-13%	-1%	3%	2%	3%

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：11 月第四周主要厂商批发销量达到日均 10.3 万辆，同比增长 4%， 环比 10 月第四周下降 13%。总体看，11 月的批发同比增长 8%，环比 10 月增长 5%。渠道进货节奏改善明显，逐步开始有补库存需求，节奏偏稳健。

表5：乘用车主要厂家 11 月周度日均批发数量和同比增速

	1-8 日	9-15 日	16-22 日	23-30 日	1-22 日均	全月
18 年	43206	54758	55492	100602	43206	64074
19 年	37450	48781	55397	99356	37450	60790
20 年	40795	53931	63190	103134	52100	65710
19 年同比	-13%	-11%	0%	-1%	-8%	-5%
20 年同比	9%	11%	14%	4%	11%	8%
环比 10 月同期	139%	-1%	8%	-13%	23%	55

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

岚图汽车首款量产车预生产下线

岚图汽车中大型高端智能电动 SUV 日前从武汉工厂预生产下线，该车提供纯电动和增程电动两种动力模式，将于 12 月全球首发，并预计于 2021 年第三季度上市。为解决用户使用电动汽车的焦虑，岚图汽车首款 SUV 分为纯电动和增程式电动两个版本，其中，增程电动车型搭载 1.5T 四缸发动机以及额定功率 60kW 的高效发电机。按照岚图汽车的规划，从 2021 年起，该品牌每年将向市场投放至少一款新车；今后 5 年，岚图汽车产品将涵盖轿车、SUV、MPV 等多个细分市场，不断扩展高端电动汽车的产品阵容。

现代发布 E-GMP 平台 最高续航里程达 600km

现代汽车集团正式发布了旗下电动汽车专用平台——E-GMP（电动化全球模块型平台），并计划在 2025 年底前推出 23 款全新的电动车型。全新平台架构将为车辆提供最高 600 公里（NEDC 标准工况）的续航里程，以及 3.5 秒破百的优秀加速性能。而在产品层面，E-GMP 平台诞生的首款车型将是 2022 款现代 Ioniq 5，随后还将推出现代高端品牌 Genesis 的电动车型，官方称其最大功率可达 600 马力，但电池容量目前还未可知。

福特首款基于 MEB 平台的电动车将在德国生产

福特汽车已经选择在其德国科隆的工厂生产一款基于大众集团的 MEB 架构、面向大众市场的电动汽车。报道称，福特将在科隆工厂投资 10 亿欧元用于电动汽车的生产。当前，科隆工厂正在生产 Fiesta 小型掀背车。

5.2 产业链动态

广汽、科大讯飞深化合作 瞄准数字化智能汽车

11 月 30 日，广汽集团、广汽资本、讯飞云创等三方合作企业签署了合资合作协议，正式成立星河智联汽车科技有限公司。此次星河智联的成立，也是广汽集团在汽车智联化、数字化提升上迈出的又一大步伐。未来，星河智联也将继承双方在合作中已经积累的技术、产品和团队基础，以软件定义汽车为主线，以软件研发工程能力为支撑，立足于汽车全产业链的智能化、数字化转型，快速升级打造行业领先的智能座舱、车联网及数字化服务产品解决方案，进一步深化人工智能、云平台及大数据技术在汽车全场景下的应用。

5.3 政策法规

商务部:全国新增 20 个地区开展二手车出口业务

商务部、公安部近日联合印发通知，进一步扩大开展二手车出口业务的地区范围。昨日，商务部召开专题工作会议，听取新增 20 个地方二手车出口筹备情况汇报，交流好经验好做法，提出工作要求。下一步，商务部将会同有关部门，建立健全二

手车出口管理与促进体系，着力提升中国汽车国际竞争力。实行全国统一的出口检测规范及企业准入标准，强化境外售后服务体系建设，鼓励有条件的企业在重点市场建立公共备品备件库，规范出口秩序，为推动二手车出口创造良好环境。

5.4 新车信息速递

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-大众奥迪	Q2L	A 级 SUV	2020/11/30
2	东风本田	XR-V	A 级 SUV	2020/12/1
3	吉利汽车	领克 01	B 级 SUV	2020/12/1
4	一汽红旗	E-HS9	C 级 SUV	2020/12/4

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；

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