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

路线图 2.0 发布 多路线推进节能减排

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截至 10 月 30 日收盘，汽车板块+3.9%，沪深 300 指数-0.5%，汽车板块涨幅领先沪深 300 指数 4.4 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 1 位。

子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+9.2%)，商用载货车(+6.6%)，商用载客车(-5.8%)，汽车零部件(-2.3%)，汽车服务(-3.9%)。

- 涨跌幅前五名：江铃汽车、瑞鹄模具、福耀玻璃、东风汽车、比亚迪。
- 涨跌幅后五名：金杯汽车、蠡湖股份、钧达股份、卡倍亿、科博达。

每周一谈：路线图 2.0 发布 多路线推进节能减排

《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》发布，路线图中展示了汽车工业技术在能源革命、互联革命、智能革命推动下，不断向节能、新能源以及智能网联汽车方向迈进，从技术层面明确了中国汽车工业的产业发展目标和方向。

总体产销看，路线图预计至 2035 年，我国汽车年产销量规模将达到 4000 万辆，节能汽车与新能源汽车年销售量各占 50%，将全面实现电动化转型。

节能及新能源：目标明确，多路线推动节能减排。节能减排的长远目标是实现碳中和，包括大力发展节能车技术和推广新能源车。从各类车辆覆盖率上看：2025、2030、2035 年，新能源车占比达 20%、40%、50%，相较目前仍拥有十年十倍的市场空间。此外，仍旧明确纯电驱动仍旧是新能源车的主流技术方向，预计 2035 年占比超过 95%，；混动车型占传统能源车的比为 50%、75%、100%，即 2035 年传统燃油车实现全面混动化，预计年销量约 2000 万辆；明确 2020、2035 年，燃料电池汽车保有量分别达 10 万量和 100 万辆，在商用车领域实现氢动力转型。总体看，节能减排在技术路线上不再局限，可量化的技术指标给予了产业链企业和相关方明确的发展信心。

智能网联：强化优势，构建技术体系和新型产业生态。智能网联汽车技术不断发展，产生一系列原创性科技成果，并有效普及应用，使我国在该领域能够逐渐引领全球趋势，“三横两纵”的技术架构在全球范围内也拥有一定的领先优势。

产业链：补足短板，形成协同高效、安全可控的产业链。路线图明确了汽车行业要专项攻关产业关键环节；突破基础共性瓶颈技术，巩固产业发展基础；布局新能源汽车前瞻领域，巩固电动化核心优势；培育新能源汽车与智能网联汽车自主领先能力。上述前沿领域也会成为产业链重点布局方向。

基于路线图给出的产业技术方向，除了依旧持续看好的新能源车产业链（电新覆盖）外，我们建议关注：混动产业链、氢燃料、高效自动变速器、轻量化技术、汽车电子、汽车后市场等领域具有先发的企业及国产龙头企业。

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、金麒麟等。

本周推荐组合：中鼎股份 20%、华域汽车 20%、星宇股份 20%、长城汽车 20%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；疫情控制不及预期。

评级 增持（维持）

2020 年 11 月 01 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

行业基本资料

股票家数	186
行业平均市盈率	39.04
市场平均市盈率	21.64

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：汽车转向系统加速电动化 EPS 潜力巨大》2020-10-25

2、《汽车行业研究周报：9 月市场回暖延续 客车复苏苗头显现》2020-10-19

3、《汽车行业研究周报：重卡累计销量已超去年 四季度需求预计不减》2020-10-11

内容目录

1. 每周一谈：路线图 2.0 发布 多路线推进节能减排 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 细分车型月度数据 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 14
5.3 政策法规 14
5.4 新车信息速递 14
6. 风险提示 15

图表目录

图 1： 我国汽车技术总体发展目标 3
图 2： 各板块周涨跌幅对比 5
图 3： 各板块年初至今涨跌幅对比 6
图 4： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) 6
图 5： 汽车行业整体估值水平(PB) 6
图 6： 子板块周涨跌幅对比 7
图 7： 子板块年初至今涨跌幅对比 7
图 8： 本周行业涨跌幅前十名公司 7
图 9： 本周行业涨跌幅后十名公司 7
图 10： 汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%) 7
图 11： 月度汽车产销量及同比变化 8
图 12： 历年汽车产销量及同比变化 8
图 13： 经销商库存系数及预警指数 9
图 14： 月度乘用车产销量及同比变化 10
图 15： 乘用车细分车型当月销量同比变化 10
图 16： 月度商用车产销量及同比变化 11
图 17： 商用车细分车型当月销量同比变化 11
图 18： 月度新能源车产销量及同比变化 12

表 1： 本周推荐投资组合 5
表 2： 乘用车主要厂家 10 月周度日均零售数量和同比增速 12
表 3： 乘用车主要厂家 10 月周度日均批发数量和同比增速 12
表 4： 一周新车 14

1. 每周一谈：路线图 2.0 发布 多路线推进节能减排

中国汽车工程学会发布了《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》，路线图中展示了汽车工业技术在能源革命、互联革命、智能革命推动下，不断向节能、新能源以及智能网联汽车方向迈进，从技术层面明确了中国汽车工业的产业发展目标和方向。

总体产销看，路线图预计至 2035 年，我国汽车年产销量规模将有较大幅提升，达到 4000 万辆，节能汽车与新能源汽车年销售量各占 50%，汽车产业将全面实现电动化转型。

图1：我国汽车技术总体发展目标



资料来源：节能与新能源汽车技术路线图 2.0，申港证券研究所

节能及新能源：目标明确，多路线推动节能减排。节能减排的长远目标是实现碳中和，显性指标就是降低油耗，总体技术路线上与现行的“双积分”政策思路一致，包括大力发展节能车技术和推广新能源车。从各类车辆覆盖率上看：

- 明确 2025、2030、2035 年，新能源车占比达 20%、40%、50%，相较目前仍拥有十年十倍的市场空间。此外，仍旧明确纯电驱动仍旧是新能源车的主流技术方向，预计 2035 年占比超过 95%，同期插电式混合动力占比为约 5%，而目前比例为 80%和 20%；
- 明确 2025、2030、2035 年，混动车型占传统能源车的比为 50%、75%、100%，即 2035 年传统燃油车实现全面混动化，预计年销量约 2000 万辆；

- 明确 2020、2035 年，燃料电池汽车保有量分别达 10 万量和 100 万辆，在商用车领域实现氢动力转型，并明确了其配套加氢站建设目标分别达 1000 座和 5000 座。

总体看，节能减排在技术路线上不再局限，可量化的技术指标给予了产业链企业和相关方明确的发展信心。

智能网联：强化优势，构建技术体系和新型产业生态。智能网联汽车技术不断发展，产生一系列原创性科技成果，并有效普及应用，使我国在该领域能够逐渐引领全球趋势，“三横两纵”的技术架构在全球范围内也拥有一定的领先优势。随着国内智能网联示范区建设逐步推进，中国在 5G、高精度定位等领域产业链优势及新业态发展优势将进一步凸显，有望在这一领域引领全球发展。

产业链：补足短板，形成协同高效、安全可控的产业链。路线图明确了汽车行业要专项攻关车控操作系统、车规级芯片、动力总成电控系统硬件、电喷系统、混合动力机电耦合系统等产业关键环节；突破基础软件、基础元器件以及高端制造和检测装备等基础共性瓶颈技术，巩固产业发展基础；布局全固态动力电池、下一代高速/高功率密度电驱动系统等新能源汽车前瞻领域，巩固电动化核心优势；培育新能源汽车与 5G 通信技术、高精定位、人机交互融合发展的中国智能网联汽车自主领先能力。上述前沿领域也会成为产业链重点布局方向。

基于路线图给出的产业技术方向，除了依旧持续看好的新能源车产业链（电新覆盖）外，我们建议关注：混动产业链、氢燃料、高效自动变速器、轻量化技术、汽车电子、汽车后市场等领域具有先发的企业及国产龙头企业。

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，无线充电领域的万安科技，后市场刹车片龙头金麒麟等。

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
华域汽车	20%
中鼎股份	20%
长城汽车	20%
星宇股份	20%
长安汽车	20%

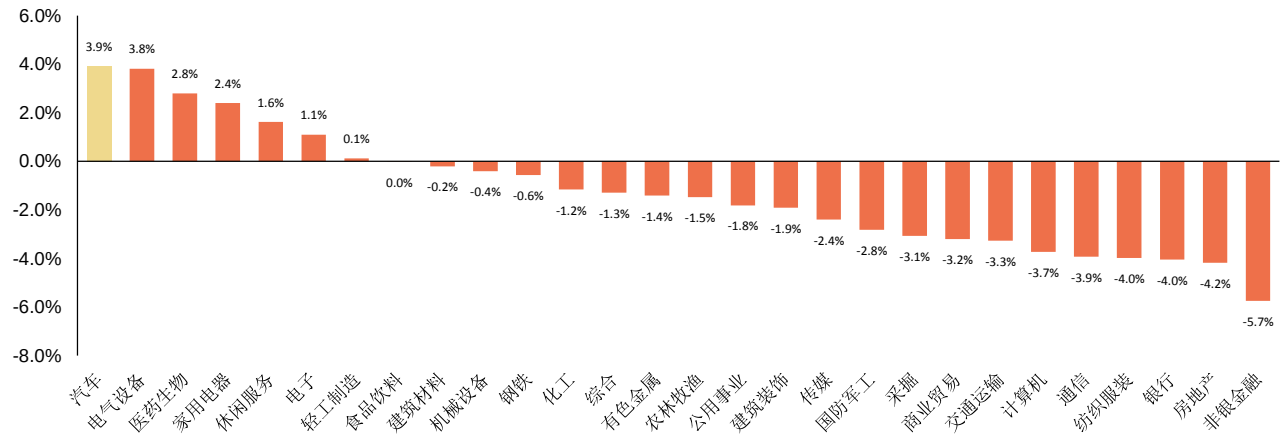
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至 10 月 30 日收盘，汽车板块+3.9%，沪深 300 指数-0.5%，汽车板块涨幅领先沪深 300 指数 4.4 个百分点。

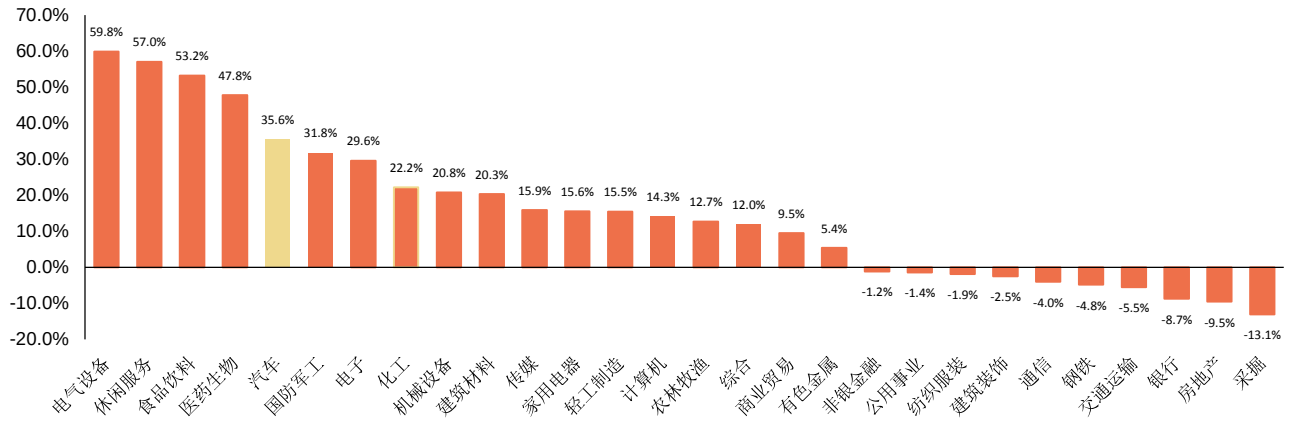
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 1 位，排名领先。年初至今涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 5 位，同样居前。

图2：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图3：各板块年初至今涨跌幅对比

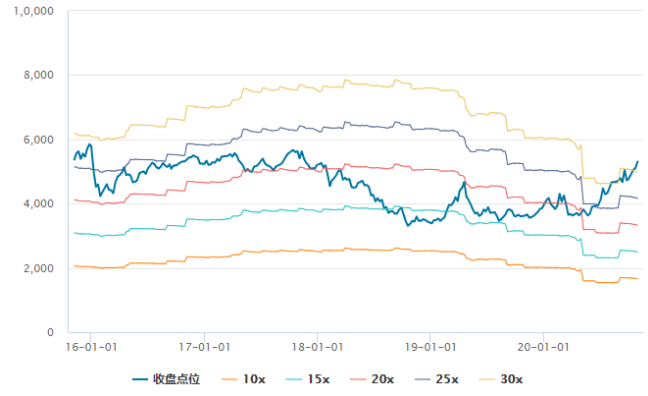


资料来源：Wind，申港证券研究所

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 10 月 30 日：

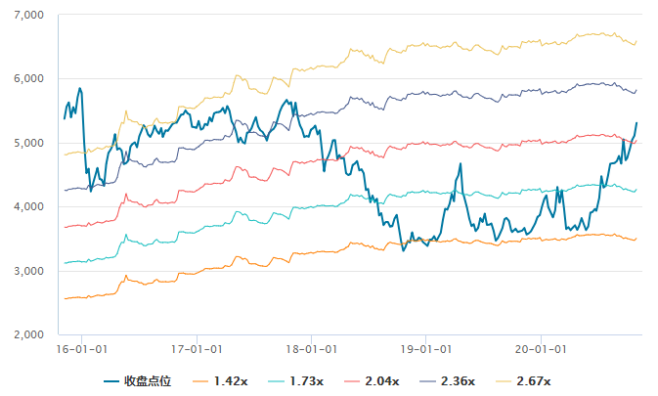
- PE-TTM 估值：汽车板块整估值水平平稳，随行情企稳略有提升。申万汽车整体为 32.0 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 39.4 倍、37.1 倍、32.9 倍、29.5 倍和 18.5 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，虽然随业绩好转有修复，但我们认为仍有上半年行业整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 2.15 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 2.24 倍、1.67 倍、1.9 倍、2.31 和 1.11 倍，均处于历史中位。

图4：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

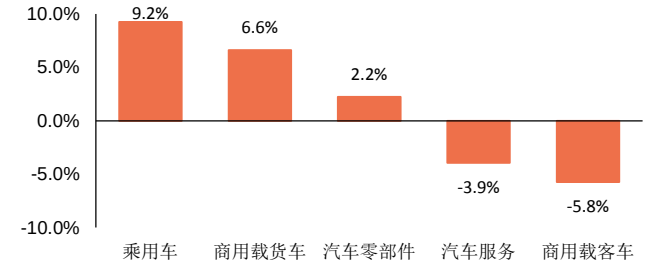
图5：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

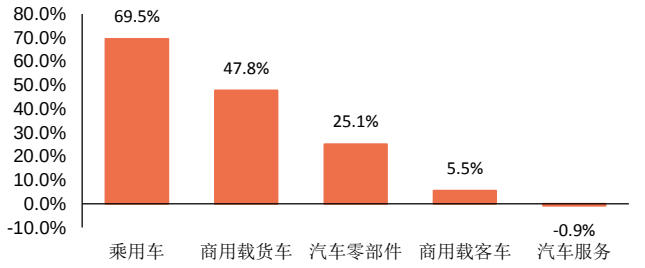
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+9.2%)，商用载货车(+6.6%)，商用载客车(-5.8%)，汽车零部件(-2.3%)，汽车服务(-3.9%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+69.5%)，商用载货车(+47.8%)，商用载客车(+5.5%)，汽车零部件(+25.1%)，汽车服务(-0.9%)。

图6：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

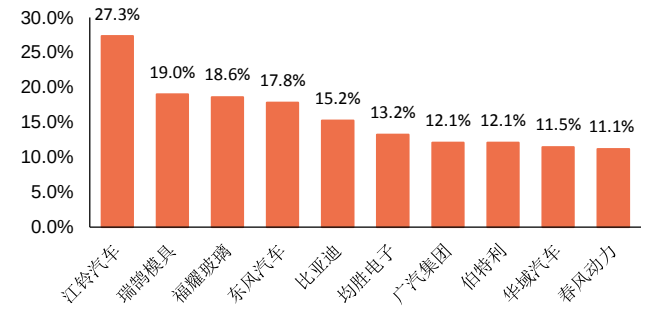
图7：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

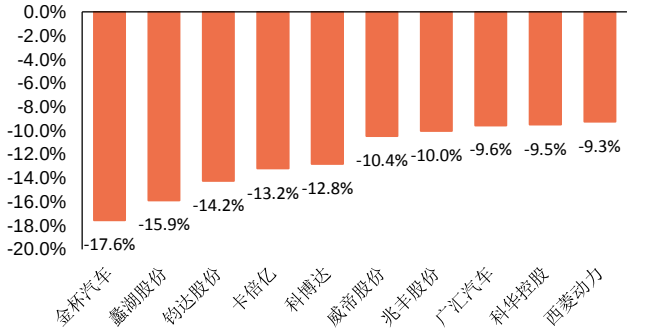
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：江铃汽车、瑞鹄模具、福耀玻璃、东风汽车、比亚迪。涨跌幅后五名分别为：金杯汽车、蠡湖股份、钧达股份、卡倍亿、科博达。

图8：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9：本周行业涨跌幅后十名公司



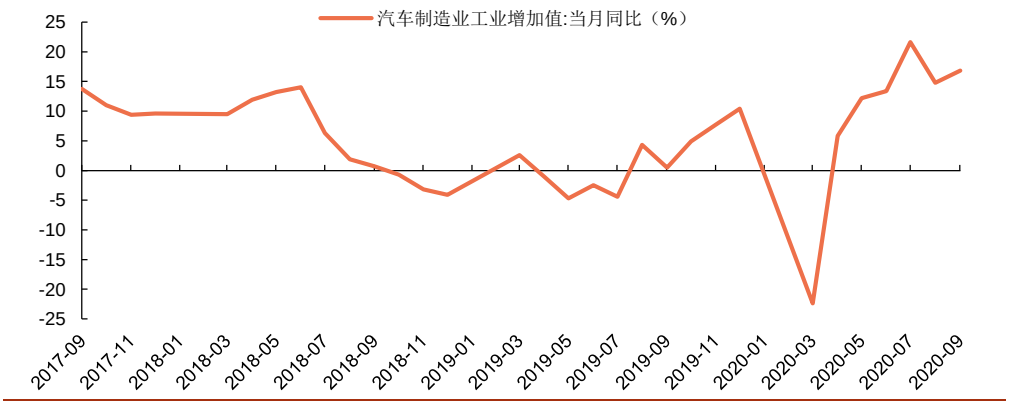
资料来源：Wind，申港证券研究所

4. 行业重点数据

4.1 行业总体数据

汽车工业增加值：2020 年 9 月汽车制造业规模以上工业增加值同比增长 16.4%，高于同期全国规模以上工业企业增加值 6.9%的增速，持续支撑国民经济加速向上。

图10：汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%)

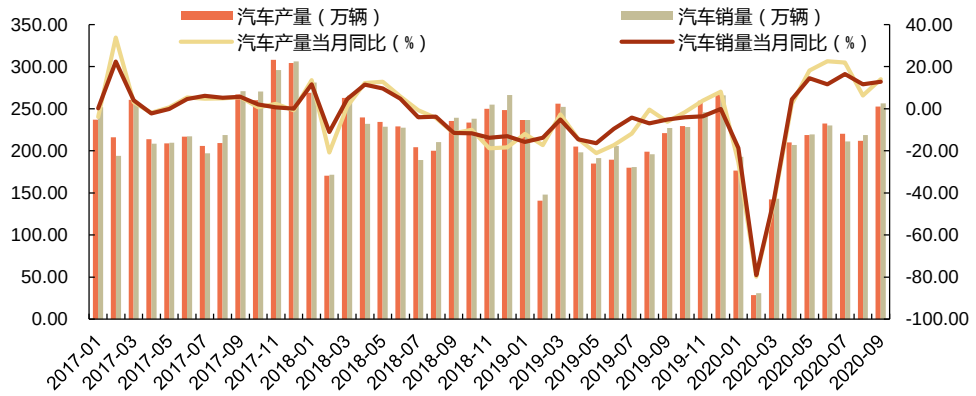


资料来源：Wind，国家统计局，申港证券研究所

9 月全国汽车产量、销量及库存情况数据相继公布，总体上产销持续复苏态势明朗，乘用车板块回暖延续。

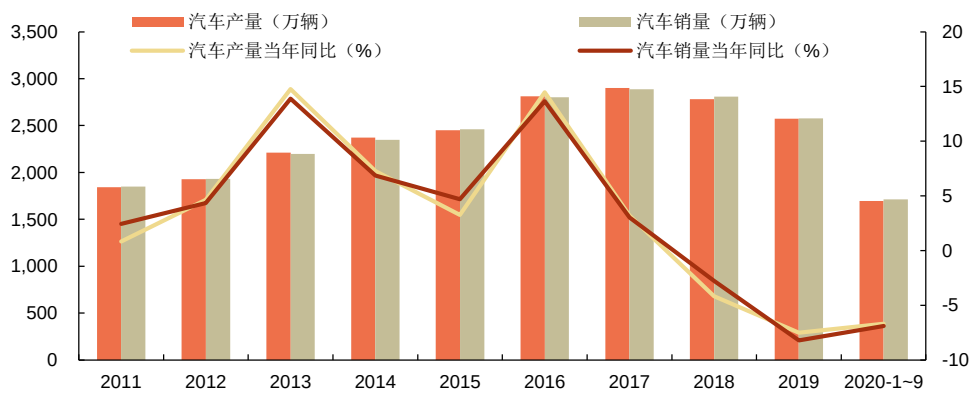
- **汽车产量、销量：**2020 年 9 月，汽车产销 252.4 万辆和 256.5 万辆，环比增长 19.1%和 17.4%，同比增长 14.1%和 12.8%。1-9 月，汽车产销 1695.7 万辆和 1711.6 万辆，同比降幅已经缩窄至 6.7%和 6.9%，降幅比 1-8 月分别收窄 2.9 和 2.8 个百分点。由于国家与各地促消费工作进一步推进，叠加厂商加大促进力度及双节效应等，对于市场需求有提振作用。此外，9 月北京国际车展和各地小型车展的陆续启动、全国“消费促进月”的举办，对局部地区市场需求及销量增长也起到一定的刺激作用，汽车市场恢复形势继续向好，截止本月汽车产销已连续 6 个月呈现增长，其中销量已连续五个月增速保持在 10%以上。
- **库存情况：**汽车经销商综合库存系数为 1.56，同环比均上升 4%，库存水平位于警戒线以上。经销商预警指数为 54%，较上月上升了 1.2 个百分点，较去年同期下降了 4.6 个百分点，库存预警指数依然处于枯荣线之上。部分厂商推出免息金融政策助力经销商，促进部分消费者提前购车，加之汽车市场连续两个月超预期增长透支后续需求，与此同时经销商进入秋季补库周期，库存压力上升。10 月上半月受到车展和黄金周的影响市场表现相对较强，下半月将恢复稳定，再加之部分地区疫情反复，地方市场将受到影响。

图11：月度汽车产销量及同比变化



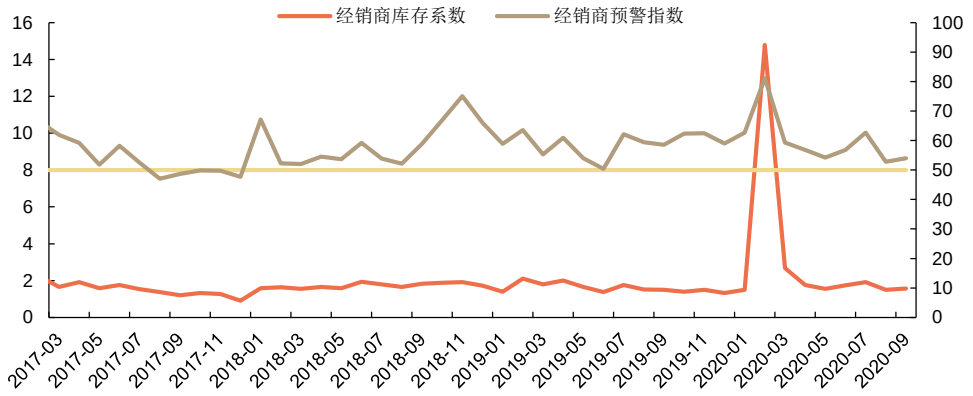
资料来源：中汽协，申港证券研究所

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 细分车型月度数据

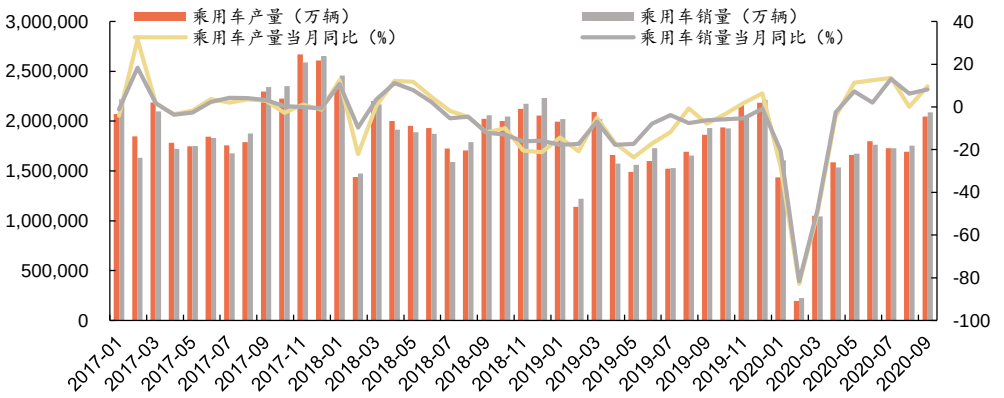
乘用车：

9 月，乘用车产销分别完成 204.5 万辆和 208.8 万辆，产量同比增长 9.5%，销量同比增长 8.0%，回暖势态良好。1-9 月，乘用车累计产销分别完成 1322.2 万辆和 1337.6 万辆，同比下降均为 12.4%，降幅较 1-8 月继续收窄 3.1 和 3 个百分点。

- **SUV 热销与交叉型共引乘用车市场走向复苏。**当月 4 类细分车型，产销数据 MPV 同比有一定幅度下降，其余均有上升，幅度最大的为交叉型乘用车。，轿车产销同比分别上升 2.5 和 3.0%；SUV 产销同比分别上升 18.8%和 16.0%；MPV 产销同比分别下降 5.9%和 12.3%；交叉型乘用车产销同比分别上升 25%和 25.5%。累计情况看，轿车产销同比分别下降 16.8%和 16.0%，SUV 产销同比分别下降-4.4%和-5.5%，MPV 产销同比下降-34.1%和-32.7%，交叉型乘用车产销同比分别下降-8.0%和-7.5%。MPV 紧接 SUV 步伐，累计产销首次双双将至个位数，乘用车市场回暖态势良好。
- **自主品牌销量同比继续增长，份额低位，竞争压力依然巨大。**自主品牌销量同比增长 7.5%，当月市场份额打破 8 月上涨态势，9 月同比下降 0.2%至 37.6%。且自主品牌累计市场份额仍旧处于36.4%的历史低位，与去年同期相比下降17.7%。

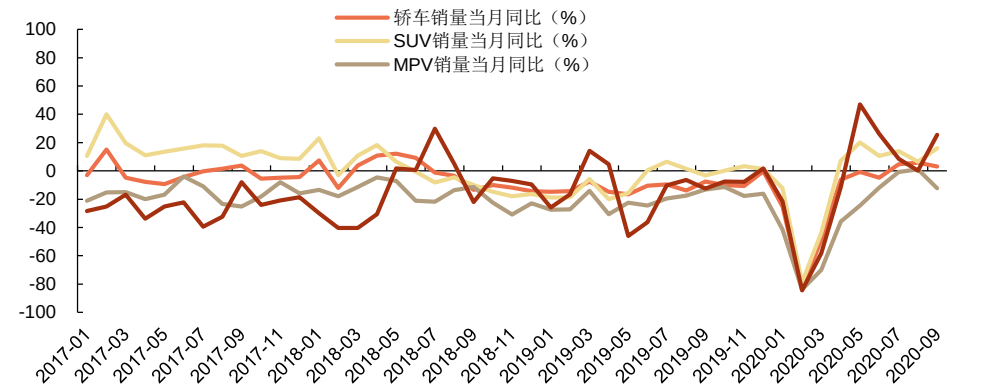
总体看，乘用车市场在加速回暖，竞争格局上市场持续向头部优质车企集中化和高端化。随着“金九银十”的销售旺季来临，同比增速受到去年销售旺季影响较小，高于预期水平，销量环比增长为 19.0%，乘用车市场回暖态势明显。

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：

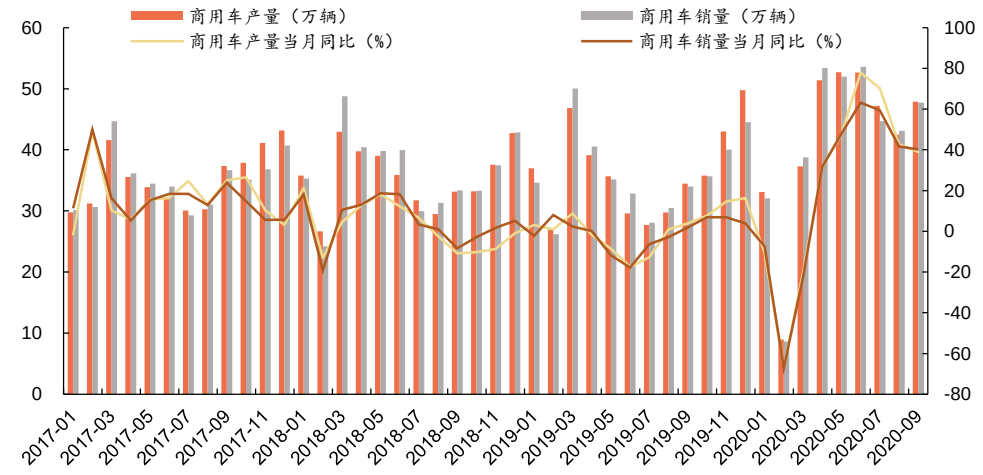
9 月，商用车板块维持高增长态势，产销分别完成 47.9 万辆和 47.7 万辆，环比增长 12.7%和 10.6%，同比增长 39.0%和 40.3%。1-月，商用车产销分别完成 373.5 万辆和 374.1 万辆，同比增长 21.5%和 19.8%，增幅比 1-8 月分别扩大 2.2 和 2.5 个百分点。

- **重卡、轻卡再次带动货车市场持续高增长。**货车板块总体产销 43.7 万辆和 43.4 万辆，同比增长 42.4%和 43.8%，环比 8 月增长 12.0%和 9.5%；1-9 月，货车产销 343.8 万辆和 344.5 万辆，同比增长 24.9%和 23.2%。货车今年第六次刷新当月历史记录，其中各类细分车型中，轻型货车和重型货车增长贡献最为明显，
- **客车同比增长超两位数，预示市场开始复苏。**客车板块总体产销为 4.2 万辆和 4.3 万辆，环比增长 20.2%和 23.0%，同比增长 11.1%和 12.8%；1-9 月，客车产销 29.7 万辆和 29.5 万辆，同比分别下降 7.8%和 9.5%。随着疫情的有效控制，客流量渐渐恢复，客车同比较大幅度增长，累计同比下降幅度进一步缩小，客车市场有望从本月开启复苏之旅。

总体看，商用车板块货车热、客车冷的分化现象依然明显。客车市场 9 月份受双节

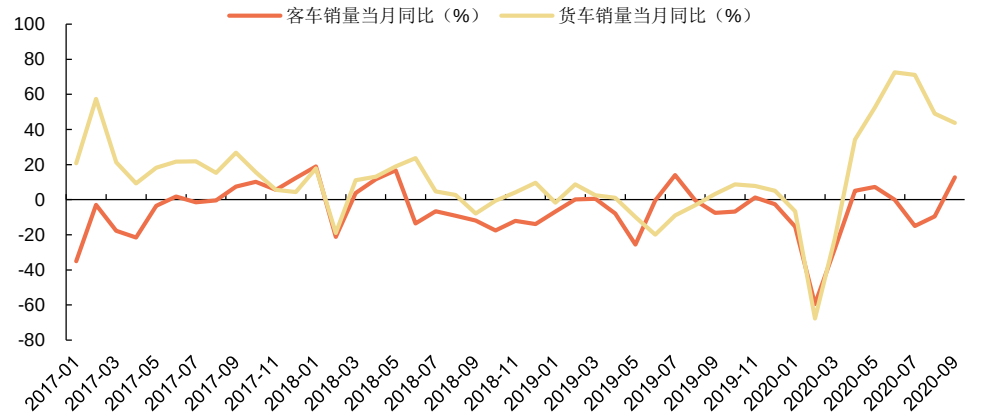
刺激，销售状况有所恢复，回暖苗头初步显露，在货车拉动商用车市场快速恢复的背景下，客车也创造了一定的回暖贡献。

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：

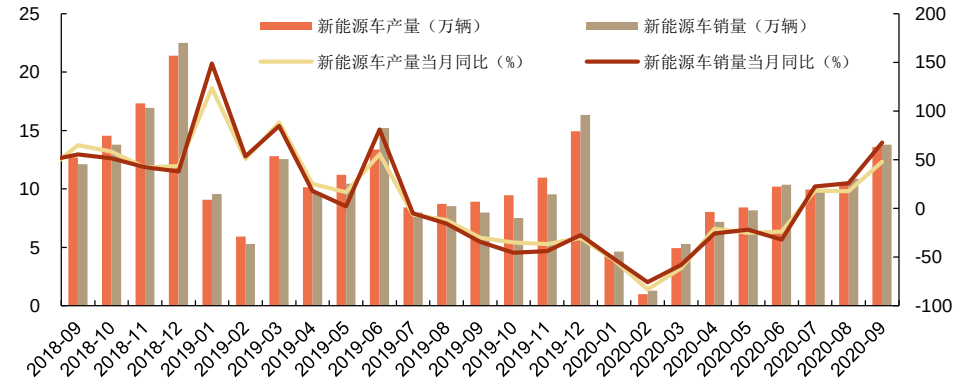
9月，新能源汽车产销分别完成13.6万辆和13.8万辆，同比分别增长48%和67.7%，延续并强化了8月的增长态势，其单月产销量更是刷新了9月历史记录。值得一提的是，以五菱宏光MINI EV等车型，通过精准的市场定位，赢得了消费者的青睐，在销量上贡献了较大增量。1-9月，新能源汽车产销分别完成73.8万辆和73.4万辆，同比下降18.7%和17.7%，降幅较1-8月收窄7.5和8.7个百分点。

- **当月数据看，各车型稳步上涨，复苏态势明显。**8月，纯电动汽车产销分别完成10.7万辆和11.2万辆，同比分别增长40.0%和71.5%；插电式混合动力汽车产销分别完成2.9万辆和2.6万辆，同比分别增长89.5%和53.9%；燃料电池汽车产销分别完成3辆和1辆，同比分别下降97.6%和99.2%。
- **累计数据看，整体降幅仍旧较大。**1-9月，新能源汽车产销分别完成73.8万辆和

73.4 万辆，同比下降 18.7%和 17.7%。纯电动汽车累计产销分别完成 56.8 万辆和 57.9 万辆，同比下降 22.9%和 18.6%；插电式混合动力汽车产销完成 17 万辆和 15.4 万辆，同比下降 0.4 和 13.9%；燃料电池汽车产销分别完成 570 辆和 579 辆，同比分别下降 56.7%和 53.7%。

受到上半年疫情影响，新能源汽车产销状况整体降幅仍然较大，但得益于政府对新能源汽车消费的支持，汽车下乡等政策及企业的有力举措，市场规模稳中有升，实现同环比双双大幅增长，新能源汽车回暖明显，新能源板块复苏态势明显加快。

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：10 月第四周的日均零售 5.3 万辆，同比增长 19%，环比 9 月同期销量下降 7%。前四周日均零售 4.5 万辆，同比增长 17%，环比基本持平。国庆中秋双节联动，叠加企业促销活动及新车投放周期，车市热销进度仍旧在持续。考虑到车市复苏好于预期，车企年底冲销的动力及意愿在增强，有望推动车市持续火热。

表2：乘用车主要厂家 10 月周度日均零售数量和同比增速

	1-8 日	9-11 日	12-18 日	19-25 日	26-31 日	1-18 日均	全月
18 年	21395	63425	54652	55519	96334	45305	55182
19 年	24405	47342	45117	44975	107420	38716	52014
20 年	24760	63535	53138	53412		45381	
19 年同比	14%	-25%	-17%	-19%	12%	-15%	-6%
20 年同比	1%	34%	18%	19		17%	
环比 9 月同期	-26%	50%	8%	-7%		0%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：10 月第四周主要厂商批发销量达到日均 6.2 万辆，同比去年 10 月增长 22%。环比 9 月同期下降 3%。前四周日均批发 4.5 万辆，同比增长 10%，环比下降 12%。批发受市场零售的良好表现带动，走势平稳，车企基于对年底车市的良好预期，预计在批发端会逐步发力。

表3：乘用车主要厂家 10 月周度日均批发数量和同比增速

	1-8 日	9-11 日	12-18 日	19-25 日	26-31 日	1-18 日均	全月
18 年	18540	66483	59101	61818	101986	47768	58262

	1-8 日	9-11 日	12-18 日	19-25 日	26-31 日	1-18 日均	全月
19 年	20844	48895	49763	50950	109565	40737	54059
20 年	17181	55698	54017	62304		44714	
19 年同比	12%	-26%	-16%	-18%	7%	-15%	-7%
20 年同比	-18%	14%	9%	22%		10%	
环比 9 月同期	-57%	16%	4%	-3%		-12%	

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

吉利正式入主 华菱星马拟更名为汉马科技

2020 年 10 月 28 日晚间，华菱星马披露，鉴于公司控股股东已变更为浙江吉利新能源商用车集团有限公司，公司实际控制人变更为李书福，根据公司未来发展战略及发展规划，为进一步扩大品牌效应，提升品牌影响力，公司拟将公司名称由“华菱星马汽车(集团)股份有限公司”变更为“汉马科技集团股份有限公司”。

ID.4 X 正式投产 开启上汽大众全面电动化之路

10 月 27 日，上汽大众成立以来的第 2300 万零一辆整车、也是上汽大众首款 ID.家族车型——ID.4 X 缓缓驶下生产线。ID.4 X 的到来，将正式开启上汽大众的全面电动化之路。基于大众品牌的深厚根基、产品自身的硬核实力以及广阔的市场前景，ID.4 X 能否引领上汽大众实现逆转，乃至推升中国新能源汽车市场实现质的飞跃，值得期待；而上汽大众新能源汽车工厂作为大众 MEB 平台专属工厂，也将为上汽大众更好的面对未来的市场竞争和持续发展打下坚实基础。

日产计划明年把在华产能提升 30%

日本报媒报道，日产汽车计划明年把在华产能提高 30%，以求在扭转亏损的同时，利用中国这个全球最大汽车市场的需求实现复苏。日产拟在其合资伙伴东风汽车集团位于湖北武汉和江苏常州的两级工厂建立生产线，将其在中国的生产基地从目前的 4 个拓展至 6 个。此举将使日产在华年产能从 140 万辆提高至 180 万辆，超过日本竞争对手丰田汽车和本田汽车。

特斯拉上海超级工厂启动整车出口业务

10 月 26 日，特斯拉在上海超级工厂举行中国制造整车出口欧洲仪式。爱卡汽车获悉，此次出口欧洲的中国制造 Model 3 标准续航升级版，与供应中国市场的车型保持一致。此举也表明了以特斯拉上海超级工厂为代表的“中国制造”，已经具备全球领先的卓越品质，赢得世界广泛认可。接下来，特斯拉将持续扩大在华投资，力争年内业务发展实现四个翻一番，即生产能力建设翻一番、销售与服务网络建设翻一番、充电基础建设翻一番、在华雇员规模翻一番，在稳外资、稳外贸方面发挥积极作用，也为中国用户提供更优质的产品与服务。

5.2 产业链动态

华为官宣独立品牌 HI 再现“造好”车野心

10 月 30 日，华为在上海东方体育馆正式首发了智能汽车解决方案独立品牌 HI，旨在通过华为全栈智能汽车解决方案，以创新的模式与车企深度合作，打造精品智能网联电动汽车，为消费者提供极智、愉悦、信赖的出行体验。HI 承载着“把数字世界带入每一辆车”的美好愿景。。

5.3 政策法规

交通部:支持依法合规试点自动驾驶技术

10 月 28 日，交通运输部新闻发言人、政策研究室主任吴春耕在国务院新闻办公室新闻发布会上表示，积极支持北京、上海、河北等一些地方围绕自动驾驶、车路协同等相关智慧交通的前沿领域开展试点。近期，百度和有关企业推出自动驾驶的出租车，这实际上是在实际道路交通环境下的技术性能测试，这些都是按程序经过当地政府批准后实施的，运行良好。与此同时，交通部也欢迎和支持有关城市和企业大力开展创新，在确保安全的前提下依法合规开展试点，加快推进自动驾驶技术的发展和应用。

《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》发布

10 月 27 日，《节能与新能源汽车技术路线图（2.0 版）》（以下简称 2.0 版技术路线图）正式发布。2.0 版技术路线图分别以 2025 年、2030 年、2035 年为关键节点，设立了产业总体发展里程碑，预计到 2035 年节能汽车与新能源汽车年销售量占比达到 50%，汽车产业实现电动化转型；燃料电池汽车保有量将达到 100 万辆左右，商用车将实现氢动力转型，各类网联式高度自动驾驶汽车车辆在国内广泛运行。中国方案智能网联汽车与智慧能源、智慧交通、智慧城市深度融合。

发改委：公平给予新能源车新增产能资质

近日，经国务院常务会议审议通过，国家发展改革委、科技部、工业和信息化部、财政部、人力资源社会保障部、中国人民银行等六部门正式印发《关于支持民营企业加快改革发展与转型升级的实施意见》。10 月 26 日，发改委对外表示，在支持民营企业方面，《实施意见》提出了不少务实的新举措，比如进一步加大对民营企业信贷支持力度，对新能源汽车、商用车等行业新增的产能，要求在符合市场准入要求的条件下，公平给予资质、认证认可，不得额外设置前置条件等。

5.4 新车信息速递

表4：一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	北京现代	伊兰特	A 级 轿车	2020/10/25
2	吉利汽车	星越 ePro	A 级 SUV	2020/10/26
3	上汽乘用车	名爵 MG 领航	A 级 SUV	2020/10/27
4	上汽通用	凯迪拉克 XT5	B 级 SUV	2020/10/28

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
5	上汽通用	凯迪拉克 XT6	C 级 SUV	2020/10/29
6	上汽大众	途岳纯电版	B 级 SUV	2020/10/29
7	吉利汽车	远景 X6	B 级 SUV	2020/10/29
8	东风汽车	风光 500	B 级 SUV	2020/10/29
9	东风日产	天籁	B 级 轿车	2020/10/30
10	上汽乘用车	荣威 iMAX8	C 级 MPV	2020/10/31

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