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

吉利发布浩瀚架构 车企多维度布局智能化

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截止 9 月 25 日收盘，汽车板块-6.5%，沪深 300 指数-3.5%，落后领先沪深 300 指数 3 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 27，继上周大涨之后回调。

子板块周涨跌幅：乘用车(-7.5%)，商用载货车(-8.4%)，商用载客车(-2.6%)，汽车零部件(-6.0%)，汽车服务(-9.8%)。

- 涨跌幅前五名：瑞鹤模具、亚普股份、*ST 夏利、光启技术、金固股份。
- 涨跌幅后五名：双林股份、泰安股份、卡倍亿、广汇汽车、富临精工。

每周一谈：吉利发布浩瀚架构 车企多维度布局智能化

9 月 23 日，吉利汽车集团正式发布 SEA 浩瀚智能进化体验架构，并发布了架构下首款新车领克 ZERO Concept。新架构的先进性主要体现在：

- **3 层架构：**硬件层、系统层和生态层。系统层核心是 OS 整车智能开发系统，通过硬件软件化、软件算法、云计算以及应用场景，形成一套完整的开发系统。架构层级的搭建，让软件 100%定义汽车成为可能。
- **2 大优势：**超大带宽+高效智能解决方案。超大带宽指浩瀚架构能实现 A-E 级车的全范围覆盖，高效智能解决方案将软件开发周期缩短 50%。
- **1 个目标：**为用户创造零边界的智能出行体验。

新架构赋予了吉利在智能化领域的全新优势，结合车企近期动作，我们发现车企在升级和规划各自智能化演进道路上大致有两种思路：

- **强化底层架构技术，正向布局自主开发。**有基础制造业积淀的传统车企，往往选择此技术路线，如吉利的浩瀚平台，长城的柠檬+咖啡平台，北汽的 IMC 架构等。此路线能够掌握全产业链动向，把控关键部件的核心技术，但需要投入大量的人工和资金成本，吉利浩瀚平台投入超 180 亿。
- **兼容并包，推动自动驾驶功能率先落地。**更开放的造车新势力，往往选择与更多的行业企业进行合作。如理想汽车与德赛西威和英伟达合作、蔚来 ES8 与 Mobileye 合作，威马与百度、英伟达的合作。我们认为，车企、芯片制造商和技术供应商的紧密合作，降低了自动驾驶这一前瞻技术对于单一企业的试错成本，也有利于自动驾驶技术快速迭代落地。

无论采用哪种方式，最终都将推动汽车产品持续向智能化进行快速演变，在确定性的方向上相关产业链企业将持续迎来快速发展机会。

投资策略及重点推荐：随着产业复苏势头向好，建议关注低估值的行业龙头，如长城汽车、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，如万里扬、旭升股份、星宇股份等；冷藏车、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%、长城汽车 20%、星宇股份 20%和拓普集团 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 09 月 27 日

曹旭特 分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

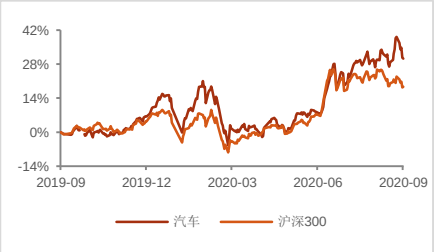
袁逸璞 研究助理

yuanyipu@shgsec.com

行业基本资料

股票家数	184
行业平均市盈率	38.42
市场平均市盈率	22.45

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：乘用车接棒复苏大旗 基本面向好支撑板块持续领先》2020-09-20

2、《汽车行业研究周报：8 月汽车产销持续修复 乘用车加速回暖》2020-09-13

3、《汽车行业研究周报：汽车行业中报点评：业绩触底 复苏在望 关注修复机会》2020-09-07

内容目录

1. 每周一谈：吉利发布浩瀚架构 车企多维度布局智能化 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 8
4.1 行业总体数据 8
4.2 细分车型月度数据 10
4.3 乘联会周度数据 13
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： 吉利浩瀚架构概念 4
图 2： 吉利浩瀚架构首款车领克 ZERO Concept 4
图 3： 汽车行业指数与沪深 300 指数对比 5
图 4： 各板块周涨跌幅对比 6
图 5： 各板块年初至今涨跌幅对比 6
图 6： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) 7
图 7： 汽车行业整体估值水平(PB) 7
图 8： 子板块周涨跌幅对比 7
图 9： 子板块年初至今涨跌幅对比 7
图 10： 本周行业涨跌幅前十名公司 7
图 11： 本周行业涨跌幅后十名公司 7
图 12： 汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%) 8
图 13： 月度汽车产销量及同比变化 9
图 14： 历年汽车产销量及同比变化 9
图 15： 经销商库存系数及预警指数 9
图 16： 月度乘用车产销量及同比变化 10
图 17： 乘用车细分车型当月销量同比变化 11
图 18： 月度商用车产销量及同比变化 11
图 19： 商用车细分车型当月销量同比变化 12
图 20： 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 9 月周度日均零售数量和同比增速（第二周） 13
表 3： 乘用车主要厂家 9 月周度日均批发数量和同比增速（第二周） 13
表 4： 一周新车 14

1. 每周一谈：吉利发布浩瀚架构 车企多维度布局智能化

9 月 23 日，吉利汽车集团正式发布 SEA 浩瀚智能进化体验架构（Sustainable Experience Architecture）。浩瀚架构是以用户出行体验为核心的纯电原创架构，以硬件层、系统层和生态层构建三位一体的立体化布局，拥有全球最大带宽，是全球最高效的智能电动汽车解决方案。

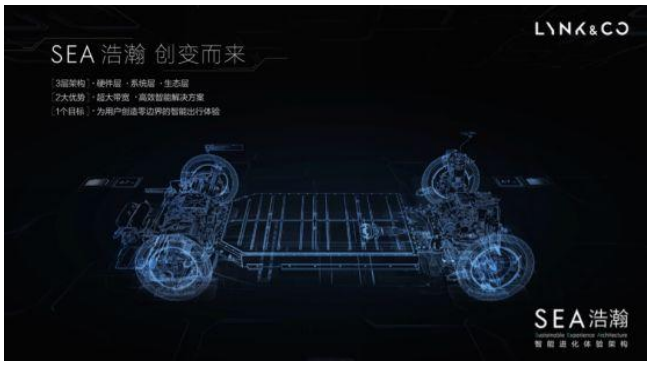
- **3 层架构：硬件层、系统层和生态层。**串联硬件和生态层的关键是系统，系统层核心是 OS 整车智能开发系统，以从三域融合到中央集成的电子电气架构为基础，通过硬件软件化、软件算法、云计算以及应用场景，形成一套完整的开发系统。更为值得关注的是，其核心芯片元器件将由吉利自主研发，把控关键部件的自主掌控力，架构层级的搭建，让软件 100%定义汽车成为可能。
- **2 大优势：超大带宽+高效智能解决方案。**超大带宽指浩瀚架构能实现 A-E 级车的全范围覆盖，可以满足轿车、SUV、MPV、小型城市车、跑车、皮卡及未来出行车辆等全部造型需求；高效智能解决方案指重新定义了软件汽车的研发周期，软件开发周期缩短 50%，能够快速响应用户的需求。
- **1 个目标：为用户创造零边界的智能出行体验。**包括了空间零边界、能量零边界、进化零边界、交互零边界、安全零边界、驾趣零边界等概念。从技术角度而言是在架构下实现了更灵活的空间结构，更先进的三电理念，更高效的智能开发系统，更完备的智能驾驶体验，更全面的安全考量和更好的驾驶性能等。

采用浩瀚架构的首款车——领克 ZERO Concept 在北京车展首日亮相，拥有 700 公里的工况续航里程、20 万公里无衰减长寿命电池，可扩展的 CoPilot 自动驾驶辅助系统，无框设计的感应电动门，全自动调节空气悬挂等多项领先科技，预计 2021 年量产。

在智能驾驶领域，吉利基于浩瀚架构的演进，也给出了更明确的时间节点。

- 2021 年，结构道路实现高度自动驾驶；
- 2022 年，结构道路实现完全自动驾驶，即浩瀚架构上开发的智能交通工具率先在亚运会核心区域，提供智能出行服务；
- 2023 年，开放道路实现高度自动驾驶；
- 2025 年之前，开放道路实现完全自动驾驶。

图1：吉利浩瀚架构概念



资料来源：搜狐汽车，申港证券研究所

图2：吉利浩瀚架构首款车领克 ZERO Concept



资料来源：搜狐汽车，申港证券研究所

作为智能驾驶技术的核心载体和串联组织，结合近一阶段车企在升级和规划各自智能驾驶演进道路上大致有两种思路。

- **强化底层架构技术，正向布局自主开发。**有基础制造业积淀的传统车企，往往选择此技术路线，如吉利的浩瀚平台，长城的柠檬+咖啡平台，北汽的 IMC 架构等。这是最能够掌握全产业链动向，把控关键部件的核心技术，但需要投入大量的人工和资金成本，吉利浩瀚平台开发投入超 180 亿元。
- **兼容并包，推动自动驾驶功能率先落地。**更开放的造车新势力，往往选择与更多的行业企业进行合作。如理想汽车与德赛西威和英伟达合作，将在 2022 年推出的全尺寸 SUV 中，率先搭载英伟达 Orin 系统级芯片，并使用德赛西威的自动驾驶域控制器，同时自身专注自动驾驶的程序设计和算法逻辑的设定，推动 L2+至 L4 更高级别自动驾驶功能落地。此外，蔚来 ES8 是全球首台装载 Mobileye EyeQ4 芯片的量产车，威马的 L3、L4 自动驾驶方案都是与百度合作采用了英伟达的芯片。我们认为，车企、芯片制造商和技术供应商的紧密合作，降低了自动驾驶这一前瞻技术对于单一企业的试错成本，也有利于自动驾驶技术快速迭代落地。

无论采用哪种方式，都是企业在结合自身实际与行业趋势进行全面评估后的选择，但最终都将推动汽车产品持续向电动化、智能化进行快速演变，在确定性的方向上相关产业链企业将持续迎来快速发展机会。

2. 投资策略及重点推荐

总体来看，2020 年上半年受疫情影响，汽车行业受冲击较大。但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 4 月产销有望持续向上。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；冷藏车、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、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、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%
拓普集团	20%

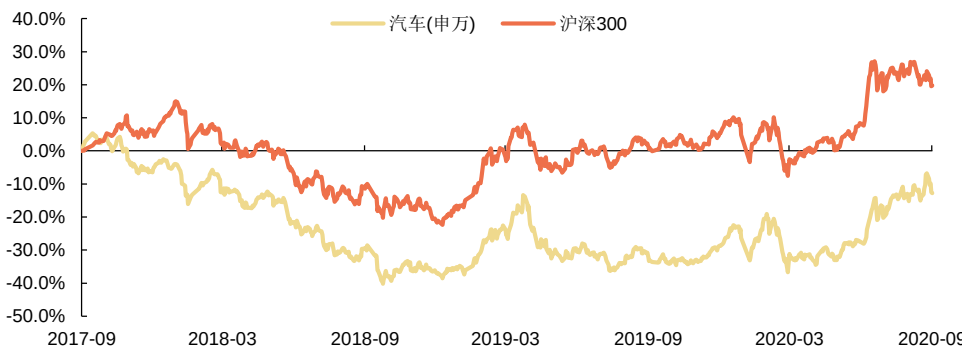
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截止 9 月 25 日收盘，汽车板块-6.5%，沪深 300 指数-3.5%，落后领先沪深 300 指数 3 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 27 位，在经历上周大涨之后回调。年初至今涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 8 位，总体表现位于上游。

图3：汽车行业指数与沪深 300 指数对比



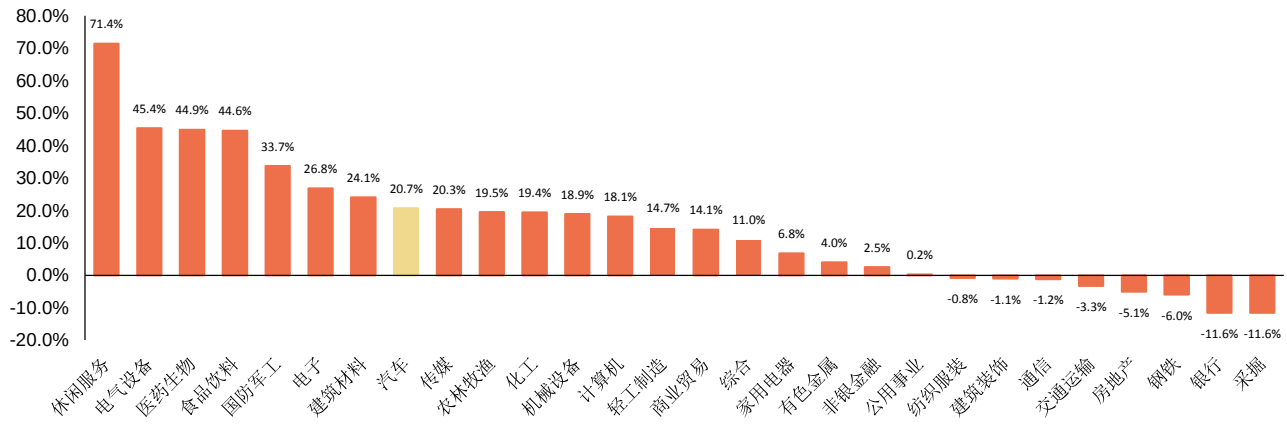
资料来源：Wind，申港证券研究所

图4：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图5：各板块年初至今涨跌幅对比

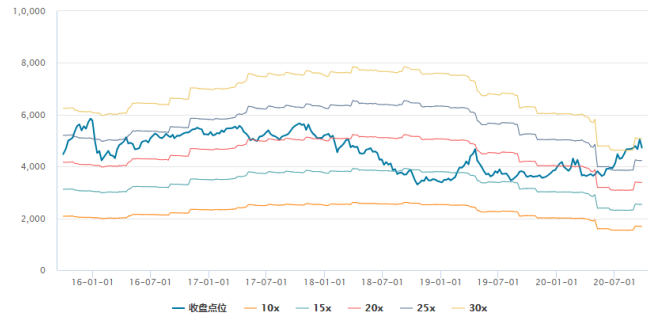


资料来源：Wind，申港证券研究所

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，板块估值水平随着周报相继披露，整体向合理区间回归。截至 9 月 25 日：

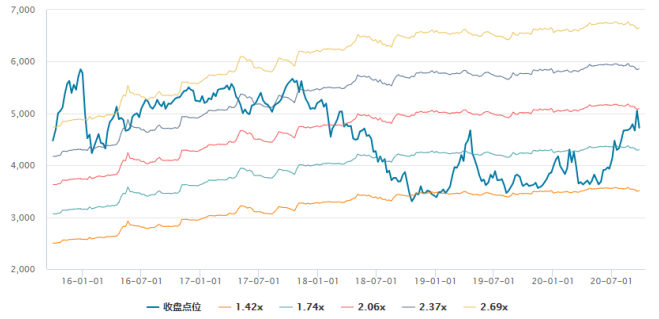
- PE-TTM 估值：因为汽车板块本周整体回调，估值水平有所回落。申万汽车整体为 27.9 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 29.6 倍、31.5 倍、32.9 倍、27.6 和 18.1 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位，虽然随中报业绩好转有修复，但我们认为仍有行业目前整体业绩不及以往的影响，并不能代表真实估值水平。
- PB 估值：申万汽车行业整体 PB 为 1.91 倍，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 1.69 倍、1.45 倍、1.96 倍、2.21 和 1.11 倍，均处于历史较低水平。

图6：汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

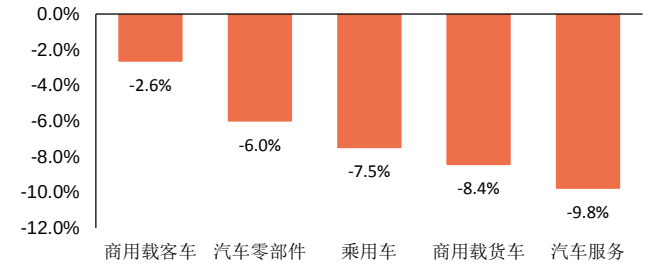
图7：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

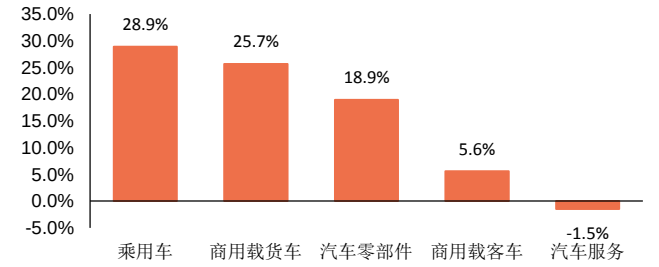
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(-7.5%)，商用载货车(-8.4%)，商用载客车(-2.6%)，汽车零部件(-6.0%)，汽车服务(-9.8%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+28.9%)，商用载货车(+25.7%)，商用载客车(+5.6%)，汽车零部件(+18.9%)，汽车服务(-1.5%)。

图8：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

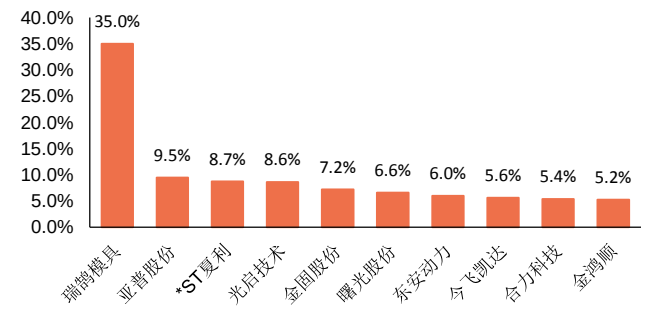
图9：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

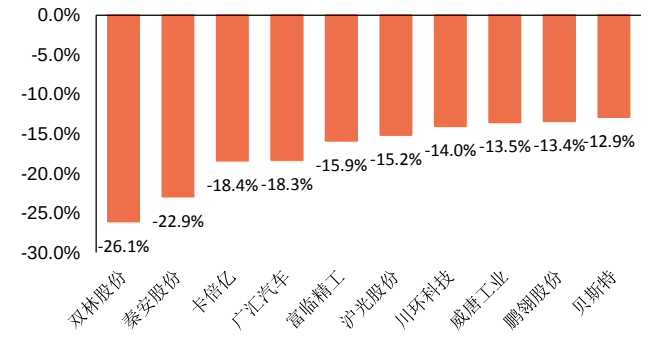
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：瑞鹄模具、亚普股份、*ST 夏利、光启技术、金固股份。涨跌幅后五名分别为：双林股份、泰安股份、卡倍亿、广汇汽车、富临精工。

图10：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11：本周行业涨跌幅后十名公司



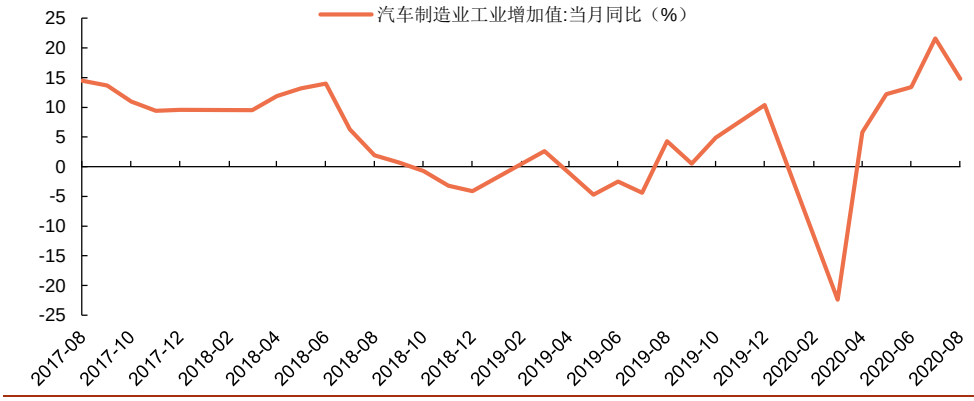
资料来源：Wind，申港证券研究所

4. 行业重点数据

4.1 行业总体数据

汽车工业增加值：2020 年 8 月汽车制造业规模以上工业增加值同比增长 14.8%，高于同期全国规模以上工业企业增加值 5.6%的增速，位于 41 个行业大类的第二位，受疫情影响的汽车工业生产持续稳步复苏。

图12：汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%)



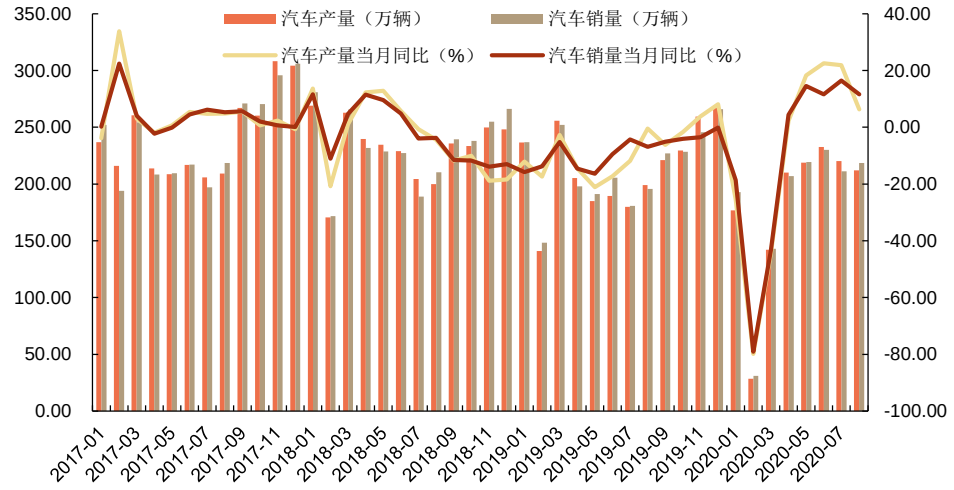
资料来源：Wind，国家统计局，申港证券研究所

8 月全国汽车产量、销量及库存情况显示，汽车行业总体上产销持续复苏态势明朗，乘用车板块在加速回暖。

- **汽车产量、销量：**2020 年 8 月，汽车产销 211.9 万辆和 218.6 万辆，环比下降 3.7%和 3.5%，同比增长 6.3%和 11.6%。1-8 月，汽车产销 1443.2 万辆和 1455.1 万辆，同比下降 9.6%和 9.7%，降幅比 1-7 月分别收窄 2.2 和 3 个百分点。**得益于国民经济的稳定恢复、各项汽车刺激政策逐步落地见效，汽车产销总体复苏态势明朗，当月产销量虽环比小幅下降，同比以实现连续 5 个月正增长，销量更是实现了连续 4 个月的两位数增长。**

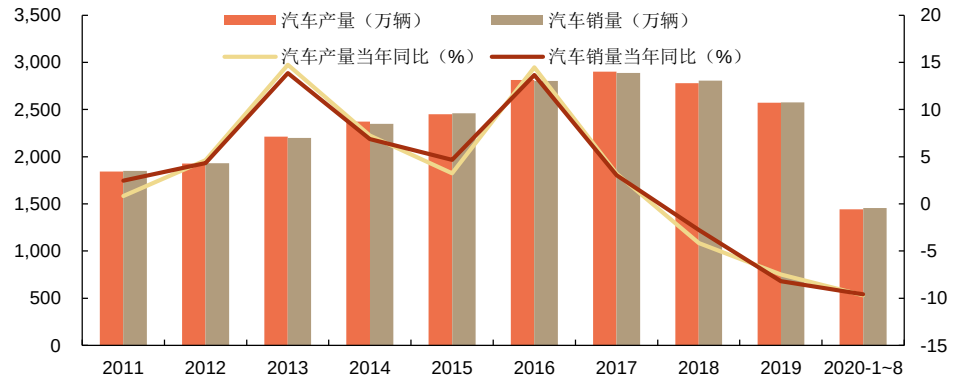
  库存情况：汽车经销商综合库存系数为 1.50，同比下降 0.7%，环比下降 21.5%，库存水平位于警戒线临界值。经销商预警指数为 52.8%，处于荣枯线以上的较高水平。8 月份市场逐步开始为“金九银十”预热，叠加电商活动及车企暑期促销，库存压力得以消化。9 月作为传统旺季，市场需求预计将有所提升，叠加多地车展启动、新车集中投放、国庆长假提前购车、秋季自驾热等因素，预计将拉动销量回升。

图13：月度汽车产销量及同比变化



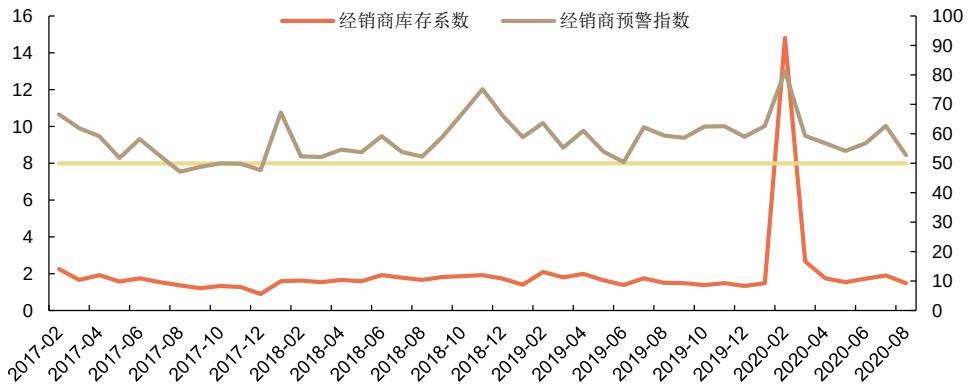
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图14：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15：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：

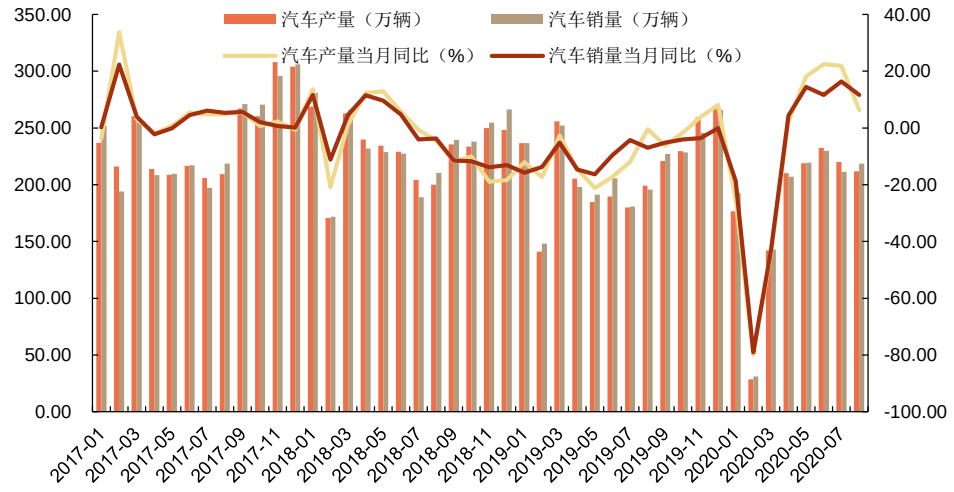
8 月，乘用车产销分别完成 169.4 万辆和 175.5 万辆，产量同比下降 0.1%，销量同比增长 6.0%，维持了较好的回暖态势。1-8 月，乘用车累计产销分别完成 1117.6 万辆和 1128.8 万辆，同比分别下降 15.5%和 15.4%，降幅较 1-7 月继续收窄 2.3 和 3 个百分点。

- **SUV 热销，引领乘用车走向复。**当月 4 类细分车型，产量数据轿车、MPV 同比略降，SUV 和交叉型乘用车维持正增长，销量则全部实现同比正增长。累计情况看，轿车产销同比分别下降 19.5%和 18.8%；SUV 产销同比分别下降 7.8%和 8.7%；MPV 产销同比分别下降 38.3%和 35.8%；交叉型乘用车产销同比分别下降 12.1%和 11.9%。**SUV 作为近年来国内市场销售主力，累计产销降幅首次双双降至个位数，是最快复苏的细分板块。**

- **自主品牌销量同比首次转正，但向上向下仍面临双重压力。**从品牌角度看，得益于重磅新车陆续上市销售，自主品牌销量同比增长 6.5%，当月市场份额同比首次增长 0.1%至 37.3%。但是，自主品牌累计市场份额仍旧处于 36.2%的历史低位，与去年同期相比下降 2.7%。**我们认为原因有二：一是合资品牌纷纷布局“平价品牌”，如“捷达”等，主动下探 6-12 万的中低端市场，挤压了原本自主品牌的主力市场；二是自主品牌向上之路面临豪华品牌降价促销的竞争压力，根据乘联会数据，8 月豪华车零售销量同比增长 32%，环比 7 月增长 3%，市场份额创出 15%的历史新高。**

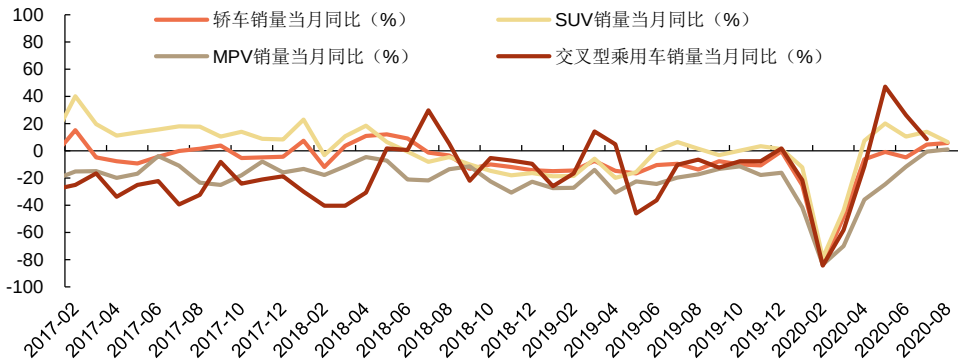
总体看，乘用车市场在加速回暖，整体符合市场预期，竞争格局上市场向头部优质车企集中和高端化的趋势明显。随着“金九银十”的销售旺季来临，环比增长势头有望持续，同比增速受去年年底基数较高的影响，还需要市场进一步验证。

图16：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17：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

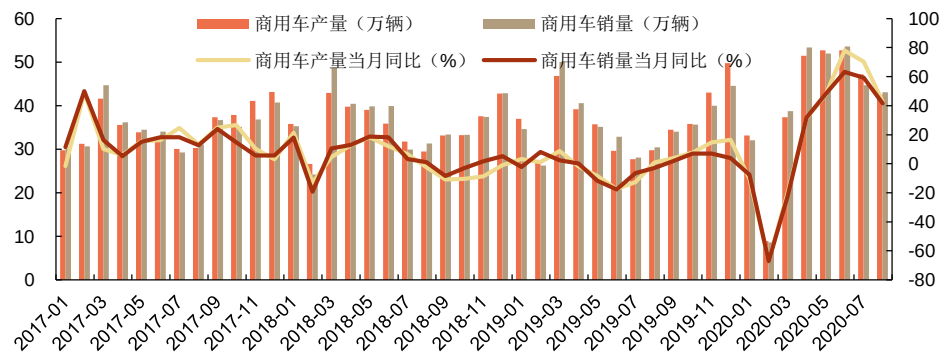
商用车：

8 月，商用车板块维持高增长态势，产销分别完成 42.5 万辆和 43.1 万辆，环比下降 10.0%和 3.5%，同比增长 42.8%和 41.6%。1-8 月，商用车产销分别完成 325.6 万辆和 326.3 万辆，同比增长 19.3%和 17.3%，增幅比 1-7 月分别扩大 2.9 和 3.0 个百分点。

- **重卡、轻卡带动货车市场持续高增长。**货车板块总体产销 39 万辆和 39.6 万辆，同比增长 49.3%和 49.0%，环比 7 月略降 11.0%和 4.5%；1-8 月，货车产销 300.1 万辆和 301.1 万辆，同比增长 22.7%和 20.7%。各类细分车型中，重卡、轻卡成为带动市场向上的主力，分别同比增长 77.5%和 44.4%。
- **客车累计降幅缩小，但难抵下滑趋势。**客车板块总体产销均为 3.5 万辆，环比增长 2.7%和 8.3%，同比下降 3.9%和 9.5%；1-8 月，客车产销 25.5 万辆和 25.2 万辆，同比分别下降 10.4%和 12.5%。各类细分车型均呈下滑态势，大型和中型客车受长途客运复苏乏力拖累，降幅均超过 15%。

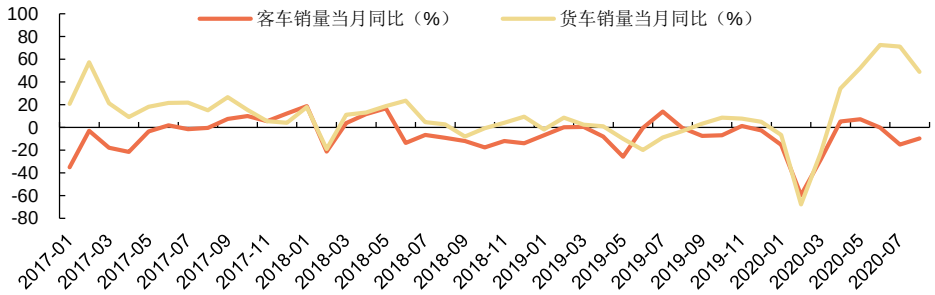
总体看，商用车板块货车热、客车冷的分化现象仍旧明显。货车板块在刺激经济政策红利加速释放、新基建带动、国三车淘汰、治超趋严、物流需求稳定复苏的背景下，有望将继续保持增长，支撑汽车行业稳步复苏。

图18：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19：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

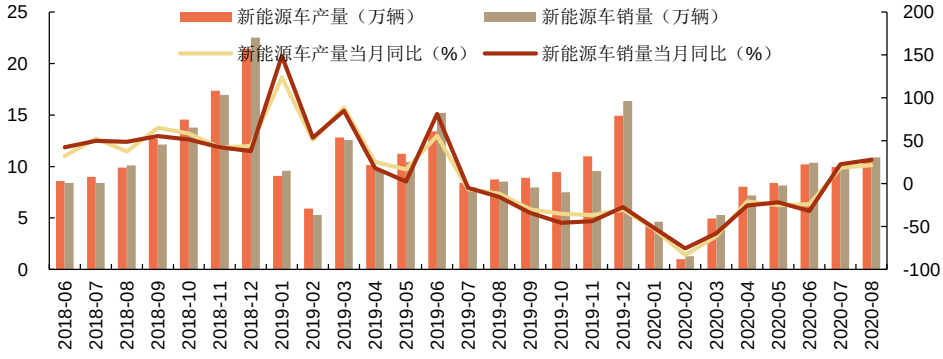
新能源车：

8 月，新能源汽车产销分别完成 10.6 万辆和 10.9 万辆，同比分别增长 17.7%和 25.8%，延续了 7 月的增长态势，其单月产销量也刷新了 8 月历史记录。1-8 月，新能源汽车产销分别完成 60.2 万辆和 59.6 万辆，同比下降 26.2%和 26.4%，降幅较 1-7 月收窄 5.5 和 6.4 个百分点。

- **当月数据看，各车型稳步上量，复苏态势明显。**8 月，纯电动汽车产销分别完成 8.2 万辆和 8.8 万辆，同比分别增长 7.6%和 25.6%；插电式混合动力汽车产销分别完成 2.4 万辆和 2.1 万辆，同比分别增长 73.0%和 26.1%；燃料电池汽车产销分别完成 97 辆和 121 辆，同比分别增长 438.9%和 536.8%。
- **累计数据看，整体降幅仍旧较大。**1-8 月，纯电动汽车累计产销分别完成 46.1 万辆和 46.6 万辆，同比下降 30.2%和 27.8%；插电式混合动力汽车产销完成 14.1 万辆和 12.9 万辆，同比下降 9.3%和 20.8%；燃料电池汽车产销分别完成 97 辆和 121 辆，同比分别下降 52.3%和 48.6%。

客观上，受疫情影响、油价低位以及不区分燃油车和新能源车的整体刺激政策等多重因素影响，新能源车产销均受到了较大的阻力，年内下滑态势难以逆转。但自 3 月起，新能源汽车市场已经呈现了比较明显的复苏态势，且在明显加快，7、8 月已连续实现正增长。考虑到陆续推出的汽车下乡政策，10 万左右的平价电动车有望从中受益，成为助力新能源汽车板块复苏的关键。

图20：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：9 月第三周的日均零售是 4.7 万辆，同比增长 16%，但环比 8 月第三周增长 19%，整体表现平稳。

表2：乘用车主要厂家 9 月周度日均零售数量和同比增速（第三周）

	1-6 日	7-13 日	14-20 日	21-26 日	27-30 日	1-13 日均	全月
18 年	36837	42438	49753	82423	88745	43318	57196
19 年	28643	37776	40134	80964	99203	35862	53328
20 年	30333	42500	46582			40279	
19 年同比	-22%	-11%	-19%	-2%	12%	-17%	-7%
20 年同比	6%	13%	16%			12%	
环比 8 月同期	8%	6%	19%			11%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：9 月第三周主要厂商批发销量达到日均 5.3 万辆，同比去年 8 月增长 10%，环比 8 月第三周增长 20%，表现超预期，商家为即将到来的小长假屯库存需求向好。

表3：乘用车主要厂家 9 月周度日均批发数量和同比增速（第三周）

	1-6 日	7-13 日	14-20 日	21-26 日	27-30 日	1-13 日均	全月
18 年	41440	51661	57998	80732	85910	50813	61476
19 年	35815	40850	48684	81600	96895	42081	57293
20 年	36835	48099	53330			46551	
19 年同比	-14%	-21%	-16%	1%	13%	-17%	-7%
20 年同比	3%	18%	10%			1%	
环比 8 月同期	20%	41%	20%			27%	

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

特斯拉电池日发布 4680 新电池 2022 年大批量量产

9 月 23 日，特斯拉举办电池日，特斯拉 CEO 马斯克揭晓了全新动力电池，所谓“真正革命性”的 4680 型，即高度 80mm，直径 46mm。相较于当前 Model 3 / Y 使用的 2170 电池，特斯拉称 4680 电池能量增加了 5 倍、电力容量提升 6 倍。应用到特斯拉汽车后，可使得续航里程提高 16%、每千瓦时成本降低 14%。

目前，这款电池已在特斯拉弗里蒙特的一家试验工厂投入生产，但想要实现 1GWh 的产能，大约需要一年的时间来准备，也就是 2022 年才能够实现大批量量产，因此特斯拉仍需继续从松下、LG 化学以及宁德时代等供应商处采购电池。

威马再获 100 亿融资 为造车史上最大

9 月 21 日，威马汽车宣布完成总额 100 亿元人民币的 D 轮融资，这也是造车新势

力史上最大单轮融资。借助此次融资，威马即将抢滩科创板上市。一时间，大家自然而然的将威马和先后在美股上市的蔚来、理想、小鹏相提并论，造车新势力“三足鼎立”已然变成“四方争霸”。

Mobileye 携手吉利推出领先驾驶辅助功能

吉利汽车集团与英特尔子公司 Mobileye 宣布合作，领克 ZERO Concept 将搭载 Mobileye SuperVision 可扩展 ADAS 系统，计划于 2021 年秋开始向用户交付配有高级驾驶辅助功能的产品。吉利汽车与 Mobileye 的合作正值中国与全球电动车市场需求快速增长的时期，人们对于安全、环保、可持续的出行解决方案关注度日益提升。随着中国纯电消费市场规模的迅速扩张，搭载了基于 Mobileye SuperVision 技术打造的 CoPilot 自动驾驶辅助系统的领克汽车，将为消费者提供一个全新选择。

5.2 产业链动态

华为汽车新品集中曝光 发布智能车云服务 2.0

9 月 25 日，华为举办的“共建生态·智赢未来”智能汽车解决方案生态论坛上，华为智能车云服务产品部总经理廖振钦正式对外发布了“华为智能车云服务 2.0”。华为智能车云服务 2.0 聚焦汽车“新四化”核心难点：自动驾驶、高精地图、电池安全、OTA、V2X，服务车企造好车，助力中国 ICV 产业发展。在智能驾驶方面，华为在会上发布了两款新产品，一款是 MDC210，为 L2+级自动驾驶提供计算能力，另一款则是 MDC 610，可为 L3 级和 L4 级自动驾驶车辆提供算力。

5.3 政策法规

国家发改委等四部门：加快新能源汽车充/换电站建设

9 月 23 日，发改委发布《关于扩大战略性新兴产业投资 培育壮大新增长点增长极的指导意见》，意见提出，加快新能源汽车充/换电站建设，提升高速公路服务区和公共停车位的快速充/换电站覆盖率。实施智能网联汽车道路测试和示范应用，加大车联网车路协同基础设施建设力度，加快智能汽车特定场景应用和产业化发展。

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	上海通用五菱	宝骏 530	A 级 SUV	2020/9/21
2	长安汽车	欧尚尼欧 II	A00 级 轿车	2020/9/21
3	一汽丰田	威尔法	C 级 SUV	2020/9/22
4	奇瑞新能源	奇瑞蚂蚁	B 级 SUV	2020/9/22
5	广汽乘用车	传祺 GS4	A 级 SUV	2020/9/22
6	东风标致	标致 508	A 级 轿车	2020/9/22
7	广汽传祺	传祺 GS5	B 级 SUV	2020/9/23
8	上汽通用	雪佛兰探界者	B 级 SUV	2020/9/23
9	长安汽车	长安 CS55PLUS	A 级 SUV	2020/9/23
10	上汽集团	荣威 RX5 ePLUS	A 级 SUV	2020/9/23

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
11	华人运通	高合 HiPhi X	C 级 SUV	2020/9/24
12	北京奔驰	奔驰 E 级	C 级 SUV	2020/9/25
13	长城汽车	哈佛大狗	A 级 SUV	2020/9/25
14	江淮大众	思皓 X8	B 级 SUV	2020/9/26
15	一汽轿车	奔腾 E01	B 级 SUV	2020/9/26
16	上汽大通	MAXUS EUNIQ 7 燃料电池	C 级 MPV	2020/9/26
17	华晨宝马	新 5 系	C 级 轿车	2020/9/26
18	广汽传祺	M8	C 级 MPV	2020/9/26
19	北汽新能源	Acrfox α T	B 级 SUV	2020/9/26

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。

研究助理简介

袁逸璞，天津大学硕士，曾就职于中国汽车技术研究中心，2020 年 6 月加入申港证券。

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