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

从准入规定的变化看行业发展的趋势

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截止 7 月 31 日收盘，汽车板块上涨 3.6%，沪深 300 指数上涨 4.2%，汽车行业落后沪深 300 指数 0.6 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 15 位，与上周相比下降 4 位，总体表现位于中游。

子板块周涨跌幅：乘用车(+1.7%)，商用载货车(+2.5%)，商用载客车(+3.1%)，汽车零部件(4.6%)，汽车服务(+2.1%)。

- 涨跌幅前五名：信隆健康、宗申动力、天润工业、浩物股份、银轮股份。
- 涨跌幅后五名：云内动力、西仪股份、一汽解放、富奥股份、ST 安凯。

每周一谈：从准入规定的变化看行业发展的趋势

7 月 30 日，工业和信息化部发布第 54 号《关于修改<新能源汽车生产企业及产品准入管理规定>的决定》，继续降低了造车门槛并明确了对代工生产模式的鼓励。自疫情以来，不论传统车企还是造车新势力在市场表现上都有分化严重并向头部集中的趋势，我们从制度发展和变化来看车企发展的新机遇。

准入管理规定的历史变化：持续调整并显著影响了产业发展方向，并向鼓励企业做大做强、鼓励技术创新、减轻企业负担来转变。

此次政策调整的影响：

- **取消了对于设计研发能力要求，为代工生产彻底扫清了障碍。**一方面，蔚来等没有资质的新势力可以作为主体轻资产介入造车；另一方面，部分产能利用率较高的车企如一汽大众、广汽丰田等，可以通过借用合作方的过剩产能进行新能源汽车的生产，快速实现产能爬坡。
- **放宽特别公示期降低了短期未实现向新能源汽车转型的企业被清退的风险。**

未来管理政策和行业发展的预判：

- **鼓励代工不鼓励新建。**鼓励产能不足的车企利用产能过剩的车企进行生产；避免盲目重复建设，对于新增产能的要求短期不会放松。
- **鼓励“集团化、系族化”，企业兼并重组将增多。**规模性效应将逐步显现，减少了企业兼并的潜在风险，预计更多的兼并重组将陆续出现。
- **鼓励企业自检自测，研发成本持续降低。**根据车型不同检测项目预期能减少 70-80%，利好自身研发能力较强或拥有重点实验室的头部车企。

行业热点：

工信部修改准入管理规定降低准入门槛 鼓励有序放开代工生产

投资策略及重点推荐：随着产业复苏加速及自主车企品牌向上之路势头向好，建议关注低估值、技术领先、产品线完整、品牌向上路径清晰的自主车企龙头如：长城汽车、广汽集团、比亚迪和吉利汽车。同时，建议关注自主车企品牌向上对智能网联、新能源产业的推动作用，建议关注拥有核心技术的产业链龙头如：华域汽车、德赛西威、均胜电子、华阳集团、宁德时代（电新覆盖）等。本周推荐组合：华域汽车 20%、华阳集团 20%、、威孚高科 20%、比亚迪 20%和长城汽车 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；市场加剧的风险；疫情控制不及预期。

评级 增持（维持）

2020 年 08 月 02 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	177
行业平均市盈率	39.92
市场平均市盈率	22.09

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：自主车企追赶新潮流 模块化架构齐亮相》2020-07-27

2、《汽车行业研究周报：红旗比亚迪新车上市 自主车企发力品牌向上》2020-07-19

3、《汽车行业研究周报：汽车产销触底反弹态势明朗 整体表现商强乘弱》2020-07-13

内容目录

1. 每周一谈：从准入规定的变化看行业发展的趋势 4
1.1 准入管理规定的历史变化 4
1.2 此次政策调整的影响 5
1.3 未来管理政策和行业发展的预判 6
2. 上周行业热点 6
3. 投资策略及重点推荐 6
4. 市场回顾 7
5. 行业重点数据 10
5.1 行业总体数据 10
5.2 细分车型月度数据 11
5.3 乘联会周度数据 14
6. 行业新闻 15
6.1 车企动态 15
6.2 产业链动态 17
6.3 政策法规 17
6.4 新车信息速递 18
7. 风险提示 18

图表目录

图 1： 部分造车新势力生产基地分布（规划） 4
图 2： 部分造车新势力规划产能（按省份排序） 5
图 3： 汽车行业指数与沪深 300 指数对比 7
图 4： 各板块周涨跌幅对比 8
图 5： 各板块年初至今涨跌幅对比 8
图 6： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM) 9
图 7： 汽车行业整体估值水平(PB) 9
图 8： 子板块周涨跌幅对比 9
图 9： 子板块年初至今涨跌幅对比 9
图 10： 行业涨跌幅前十名公司 9
图 11： 行业涨跌幅后十名公司 9
图 12： 汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%) 10
图 13： 月度汽车产销量及同比变化 10
图 14： 历年汽车产销量及同比变化 11
图 15： 经销商库存系数及预警指数 11
图 16： 月度乘用车产销量及同比变化 12
图 17： 乘用车细分车型当月销量同比变化 12
图 18： 月度商用车产销量及同比变化 13
图 19： 商用车细分车型当月销量同比变化 13
图 20： 月度新能源车产销量及同比变化 14
图 21： 新能源车细分车型当月销量同比变化 14

表 1： 本周推荐投资组合 7
表 2： 乘用车主要厂家 7 月周度日均零售数量和同比增速（第四周） 14
表 3： 乘用车主要厂家 7 月周度日均批发数量和同比增速（第三周） 15
表 4： 一周新车 18

1. 每周一谈：从准入规定的变化看行业发展的趋势

7 月 30 日，工业和信息化部发布第 54 号《关于修改<新能源汽车生产企业及产品准入管理规定>的决定》，继续降低了造车门槛并明确了对代工生产模式的鼓励。

同一天，理想汽车正式在纳斯达克挂牌上市，股票代码为“LI”， 成为继蔚来汽车之后第二家在美国上市的国内造车新势力公司。理想汽车盘中股价最高上涨至 17.50 美元，市值一度超过同在美股上市的蔚来汽车。在产销上也头部新势力在销量上也屡创新高，与此形成鲜明对比的是，博郡、赛麟和拜腾等曾经的明星造车新势力接连“爆雷”。其实不单是造车新势力，2020 年受疫情影响，部分头部车企积极应对，产销快速复苏，但同样也有多家车企产销几近为零，经营难以维系。

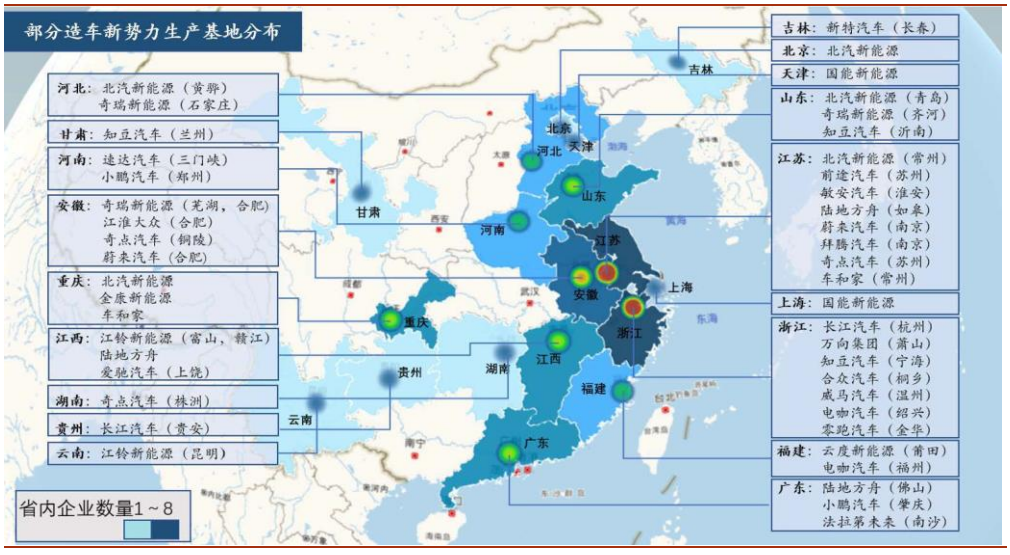
在这个时间节点修订的新能源汽车准入管理规定为行业发展提供了新的方向。

1.1 准入管理规定的历史变化

准入管理规定沿袭自 1985 年国家对汽车工业实行的目录管理制度，2004 年正式转为准入管理，2015 年之后针对新能源汽车密集出台并持续修订了一系列制度。准入是在企业获得国家或地方发改委“核准”即允许建设之后，在正式生产销售汽车之前，由工信部主导对整车企业在生产能力、一致性控制能力、售后服务能力、产品技术指标等方面进行检查的活动，是对汽车生产企业和其生产的汽车产品的例行监管制度。我国现行的准入管理规定主要有《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》和针对于新能源汽车的特殊要求《新能源汽车生产企业产品准入及管理规定》，新能源汽车生产企业需要满足同时上述两者的要求，此次修改的是后者。

- 2015 年 6 月，国家发改委和工信部共同发布《新建纯电动乘用车企业管理规定》，对新能源汽车企业在设计开发能力、试验试制能力和核心技术等方面提出了具体要求。规定的出台，事实上开辟了一条没有造车资质的企业进入汽车行业的新路子，也拉开了造车新势力登场的序幕，巅峰时期公开宣布有造车意愿的新势力企业超过 150 家，规划产能远超现阶段发展的需求。

图1：部分造车新势力生产基地分布（规划）

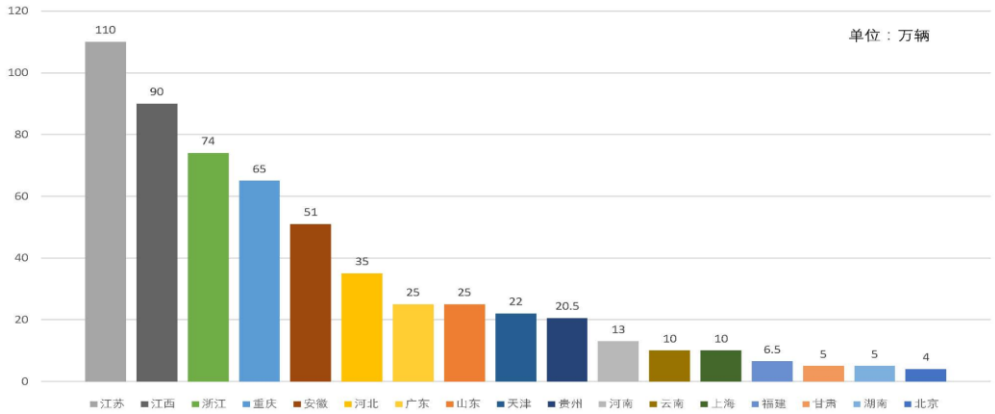


资料来源：中机中心，申港证券研究所

- 2017 年 1 月，工信部发布《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》，对新能源汽车企业在研发能力、生产能力、一致性控制能力、售后服务能力等方面提出了更为具体的要求。在此规定之下，北汽新能源、奇瑞新能源、合众新能源、长江汽车、国能汽车等 13 家企业取得了正式的造车资质。但是也有如万向新能源、陆地方舟等车企在获得核准资格之后，并无进一步动作，实质上浪费了宝贵的造车资质。

- 2018 年 12 月，新版《汽车产业投资管理规定》出台，明确禁止新建独立燃油车企业，限制新建独立纯电动汽车企业，具体说就是对新建纯电动企业在平均产能利用率、所在省份产能利用率等方面提出了详细要求；《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》同时修订，鼓励集团化、系族化管理，鼓励新技术、新工艺，同时第一次明确鼓励代工生产。

图2：部分造车新势力规划产能（按省份排序）



资料来源：中机中心，申港证券研究所

- 2020 年 7 月，《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》进行了修改，主要包括三方面：一是取消对新能源汽车生产企业设计研发能力的要求，二是放宽特别公示企业期限，三是删除了有关新能源汽车生产企业申请准入的过渡期临时条款等相关管理规定。

1.2 此次政策调整的影响

在汽车产业受到疫情较大冲击和造车新势力纷纷陷入困境的阶段，此次政策的出台对不仅会影响造车新势力，对其他有新能源汽车生产的传统造车企业也有一定的支持力度。主要影响在如下几点：

- 最值得关注的变化是取消了对于设计研发能力要求，为只有设计开发能力的造车新势力寻求代工生产彻底扫清了障碍，新势力可以作为主体轻资产介入造车，是对代工生产的肯定和鼓励，利好蔚来汽车等没有独立资质的造车新势力，也为广汽和蔚来等合作企业提供新的合作思路。

- 部分产能利用率较高的车企如一汽大众、广汽丰田等，可以通过借用合作方的过剩产能进行新能源汽车的生产，如大众集团借一汽集团、江淮汽车的工厂进行新能源汽车生产。有益于盘活不均衡的产能配置，利于有较强新能源汽车制造能力的车企快速实现产能爬坡。

- 在产能不均和部分省份产能过剩的前提下，受限于《汽车产业投资管理规定》的

要求，企业独立建厂的难度较大，本质上是对产能的控制和调配。

- 放宽特别公示期是对疫情带来的产销不及预期的缓冲，即对停止生产新能源汽车产品的企业进行特别公示的时间要求由 12 个月调整至 24 个月，降低了短期未实现向新能源汽车转型的企业被清退的风险。

1.3 未来管理政策和行业发展的预判

在管理上要求“放管服”和“减负”、技术上“新四化”不断突破的大背景下，未来的行业管理预计将围绕鼓励企业做大做强、鼓励技术创新、减轻企业负担来推行。

- **鼓励代工不鼓励新建。**在汽车产能分布不均衡且没有达到理想利用率水平的前提下，鼓励产能不足的车企利用产能过剩的车企进行生产。同时避免盲目重复建设，对于新增产能的要求短期不会放松。
- **鼓励“集团化、系族化”，企业兼并重组将增多。**通过对生产企业实施集团化管理、对产品实施系族化管理，能大幅降低企业在管理和测试上的负担，规模性效应将逐步显现，减少了企业兼并的潜在风险，预计更多的兼并重组将陆续出现。
- **鼓励企业自检自测，研发成本持续降低。**据测算在系族化管理之后，根据车型不同检测项目预期能减少 70-80%，同时为了进一步减轻企业负担，将试点对企业自检自测结果的认可，企业研发成本将进一步降低，利好自身研发能力较强或拥有重点实验室的头部车企。

2. 上周行业热点

工信部修改准入管理规定降低准入门槛 鼓励有序放开代工生产

7 月 30 日，工信部发布关于修改《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》的决定，降低了新能源汽车生产企业准入门槛。删除申请新能源汽车生产企业准入有关“设计开发能力”的要求；为更好激发企业活力，降低企业准入门槛，删除了第五条以及《新能源汽车生产企业准入审查要求》等附件中有关“设计开发能力”的相关内容；另外，将新能源汽车生产企业停止生产的时间由 12 个月调整为 24 个月。

稍早的 7 月 28 日，国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、人民银行联合发布《关于做好 2020 年降成本重点工作的通知》，并就新能源汽车方面提出建议：有序放开新能源汽车代工生产，推动自检自证，实行品牌授权试点。

3. 投资策略及重点推荐

总体来看，汽车产销触底反弹态势明朗，行业景气度持续回升，Q3 产销有望加速向上。随着产业复苏加速及自主车企品牌向上之路势头向好，在低估值的行业龙头、新能源和智能网联等优质赛道和重卡、皮卡等细分领域有较为明确的成长机会。

整车板块：

- 长期看好技术领先、产品结构完善、品牌向上之路势头向好的龙头企业如：比亚

迪、长城汽车、吉利汽车和广汽集团等；

- 关注在重卡、皮卡等细分领域的增长潜力，看好相关龙头企业如：中国重汽、一汽解放、江铃汽车等。

零部件板块：

- 智能化和电动化领域的成长性龙头：均胜电子、华阳集团、伯特利、德赛西威等；
- 技术进步和降本带来国产替代机会：奥特佳、三花智控、万里扬等；
- 强势整车企业（特斯拉、大众、吉利）对核心零部件的拉动效应：华域汽车、新泉股份、拓普集团等；
- 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、龙蟠科技、艾可蓝等，节能降耗领域的威孚高科、潍柴集团等，无线充电领域的万安科技等。

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%
华阳集团	20%
威孚高科	20%
比亚迪	20%
长城汽车	20%

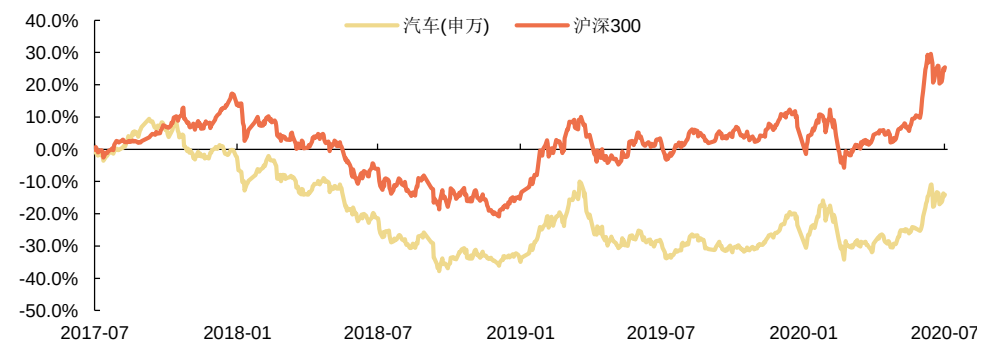
资料来源：申港证券研究所

4. 市场回顾

截止 7 月 31 日收盘，汽车板块上涨 3.6%，沪深 300 指数上涨 4.2%，汽车行业落后沪深 300 指数 0.6 个百分点。

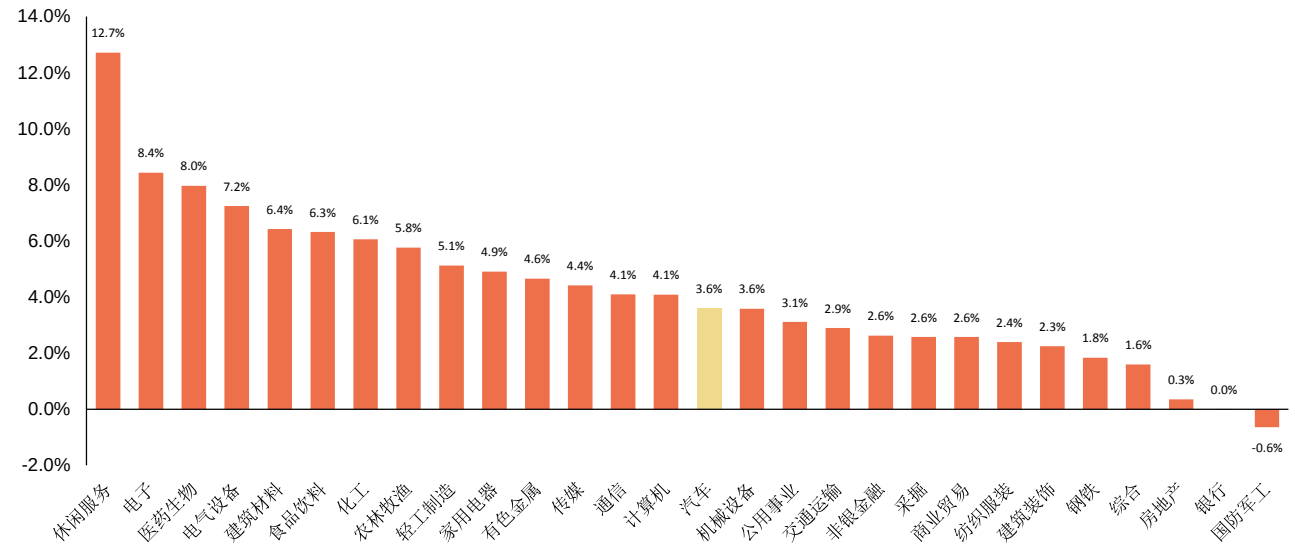
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万 28 个板块中位列第 15 位，与上周相比下降 4 位，总体表现位于中游。年初至今涨跌幅在申万 28 个板块中位列第 17 位，总体表现位于中游。

图3：汽车行业指数与沪深 300 指数对比



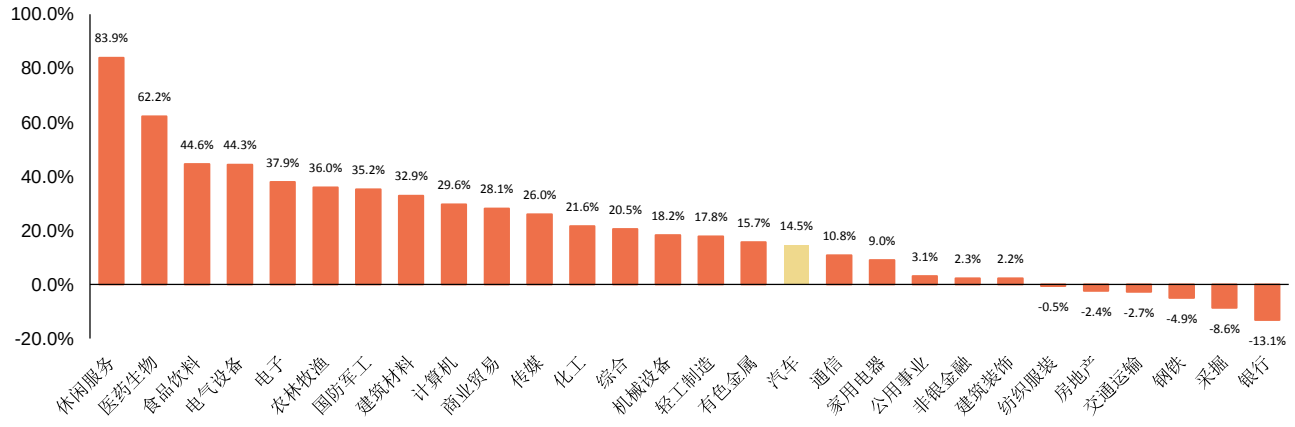
资料来源：Wind，申港证券研究所

图4：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

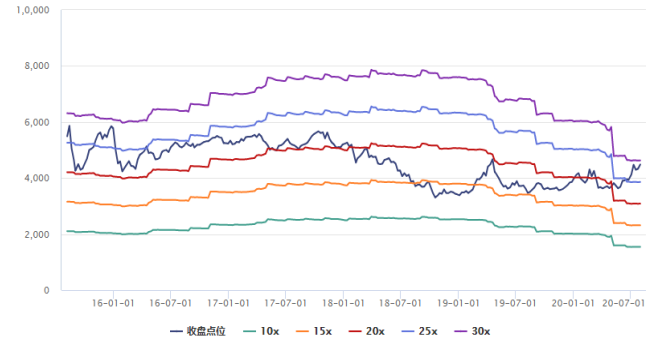
图5：各板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

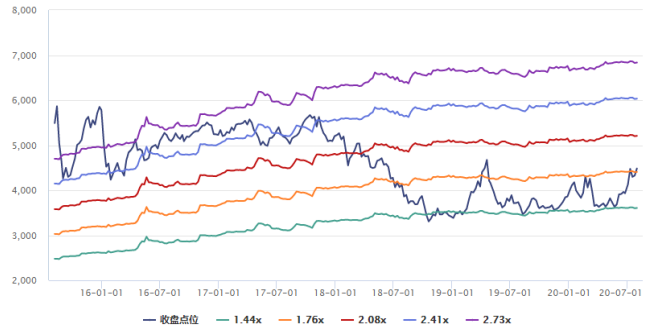
从估值来看，截至 7 月 31 日，申万汽车行业整体估值（PE-TTM）为 29 倍。子板块估值水平相较上周变化不大，乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件、汽车服务板块分别为 35.9 倍、39.8 倍、28.2 倍、25.8 倍和 30.1 倍，从数值上看整体 PE 位于历史偏高位水平，我们认为这是由于受疫情影响 H1 汽车板块公司业绩大幅下降，推高了估值，并不能代表真实估值水平。从 PB 估值来看，申万汽车行业整体 PB 为 1.8 倍，申万汽车零部件板块 PB 为 2.1 倍，与上周略有上升，但仍均处于历史低位，随着市场景气度提升，业绩及估值有望回归合理区间。

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

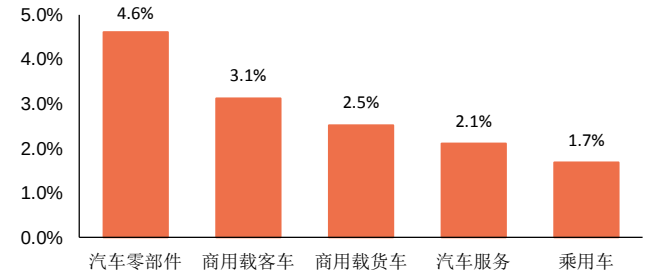
图7：汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源：Wind，申港证券研究所

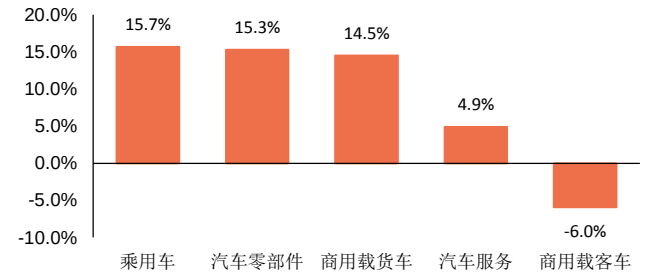
子板块周涨跌幅分别为：乘用车(+1.7%)，商用载货车(+2.5%)，商用载客车(+3.1%)，汽车零部件(4.6%)，汽车服务(+2.1%)。子板块年初至今涨跌幅分别为：乘用车(+15.7%)，商用载货车(+14.5%)，商用载客车(-6%)，汽车零部件(+15.3%)，汽车服务(+4.9%)。

图8：子板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

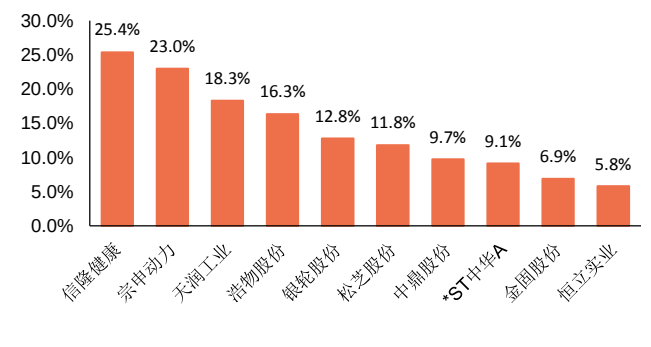
图9：子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

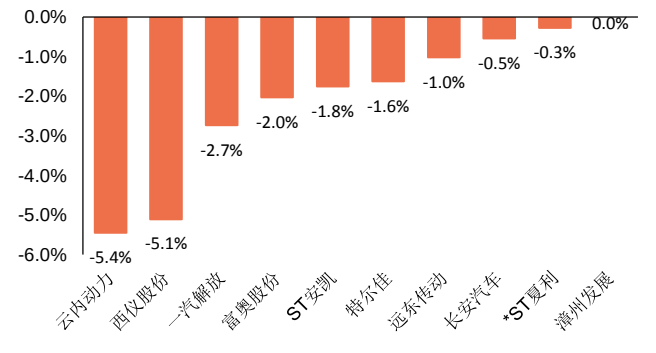
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为：信隆健康、宗申动力、天润工业、浩物股份、银轮股份。涨跌幅后五名分别为：云内动力、西仪股份、一汽解放、富奥股份、ST 安凯。

图10：行业涨跌幅前十名公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

图11：行业涨跌幅后十名公司



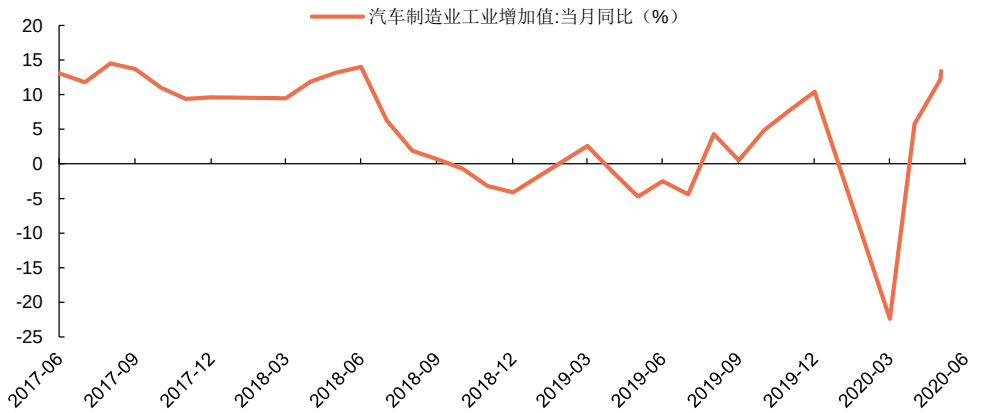
资料来源：Wind，申港证券研究所

5. 行业重点数据

5.1 行业总体数据

汽车工业增加值：2020 年 6 月汽车制造业规模以上工业增加值同比增长 13.4%，增幅比上月高出 1.2 个百分点，高于同期全国规模以上工业企业增加值 8.6 个百分点，表明受疫情影响的汽车工业生产正在加速复苏。上半年，汽车制造业工业增加值同比下降 3.1%，降幅比 1-5 月收窄 4.8 个百分点。

图12：汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%)

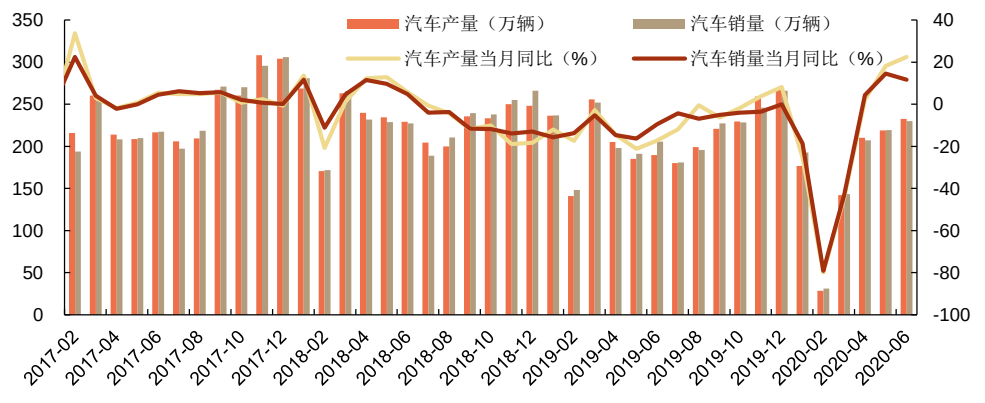


资料来源：Wind，统计局，申港证券研究所

2020 年 6 月全国汽车产量为 232.5 万辆，同比增长 22.5%，环比增长 6.3%；全国汽车销量为 230 万辆，同比增长 11.6%，环比增长 4.8%，产销两端均创下历年 6 月新高。一方面，表明随着疫情逐步褪去，在各地复工复产及地方政策刺激下市场在加速回暖；另一方面也有去年 6、7 月份国六切换导致的车企端产销基数较低的因素。2020 年上半年，全国汽车产销量分别为 1011.2 万辆和 1025.7 万辆，同比下滑 16.8%和 16.9%，降幅持续收窄，总体表现好于预期。

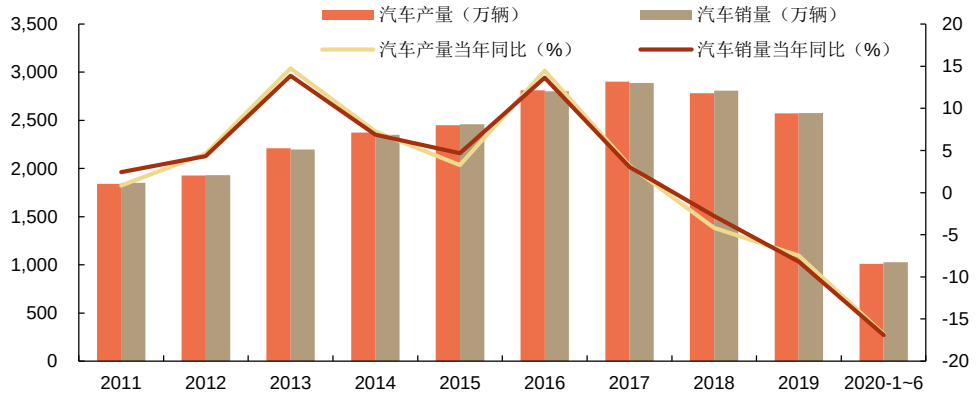
根据流通协会发布当月相关数据，汽车经销商综合库存系数为 1.74，经销商预警指数为 56.8%，位于荣枯线以上，仍需留意库存风险。

图13：月度汽车产销量及同比变化



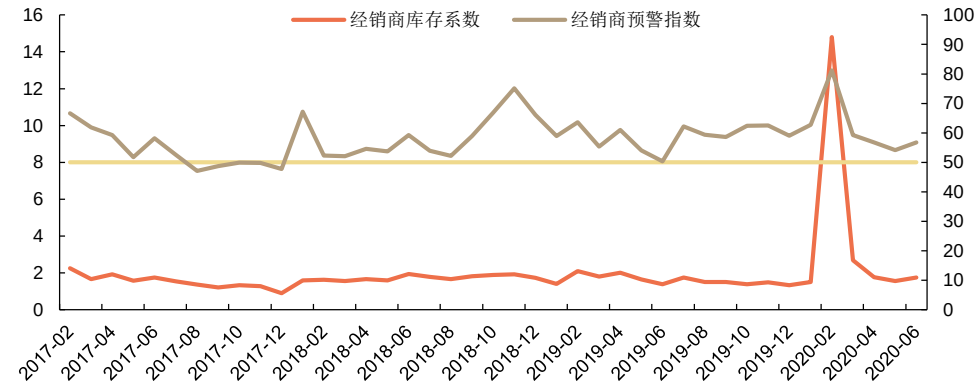
资料来源：中汽协，申港证券研究所

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



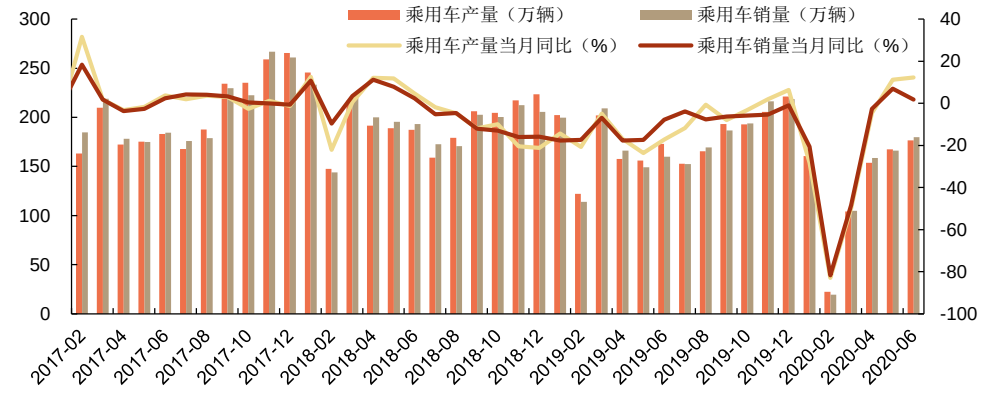
资料来源：流通协会，申港证券研究所

5.2 细分车型月度数据

乘用车：

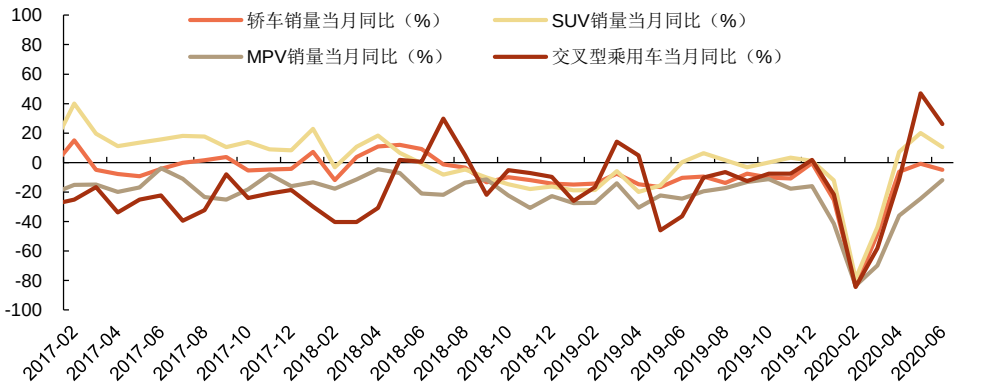
6 月，乘用车产销分别完成 179.8 万辆和 176.4 万辆，环比分别增长 8.3%和 5.4%，同比分别增长 12.2%和 1.8%，也实现了自 5 月以来的连续第二个月的正增长态势。其中产量增幅比上个月进一步扩大，而销量增幅减小，表现出企业复工加速以及对市场的良好预期。从细分车型销量增长情况来看，SUV、交叉型乘用车同比继续呈现两位数增长，但增幅明显减小；轿车、MPV 仍然呈现负增长。从累计情况看，1-6 月，乘用车产销分别完成 775.4 万辆和 787.3 万辆，同比分别下降 22.5%和 22.4%。从细分车型数据看：轿车产销同比分别下降 25.9%和 26%； SUV 产销同比分别下降 14.6%和 14.9%； MPV 产销同比分别下降 48.1%和 45.7%；交叉型乘用车产销同比分别下降 20.4%和 19.8%，降幅均有所收窄。

图16：月度乘用车产销量及同比变化



资料来源：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：中汽协，申港证券研究所

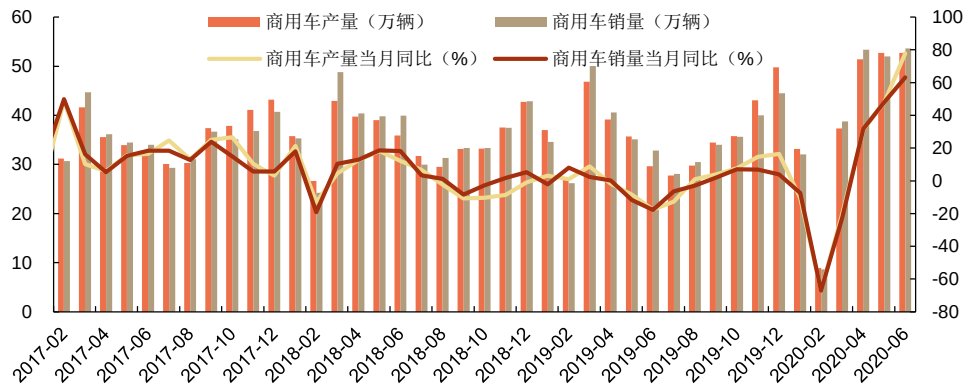
商用车：

6 月，商用车产销分别完成 52.7 万辆和 53.6 万辆，产量环比下降 0.1%，销量环比增长 3.1%，同比分别增长 77.9%和 63.1%，持续 3 月份以来的高增长态势。2020 年 1-6 月，商用车产销分别完成 235.9 万辆和 238.4 万辆，同比分别增长 9.5%和 8.6%。

数据显示，居民消费电商化又叠加国三车型淘汰以及新基建刺激等多重作用，商用车市场呈现了比较明显的“客冷货热”的格局，客车产销同比分别下降 9.6%和 12.4%；货车产销同比分别增长 11.5%和 10.8%。

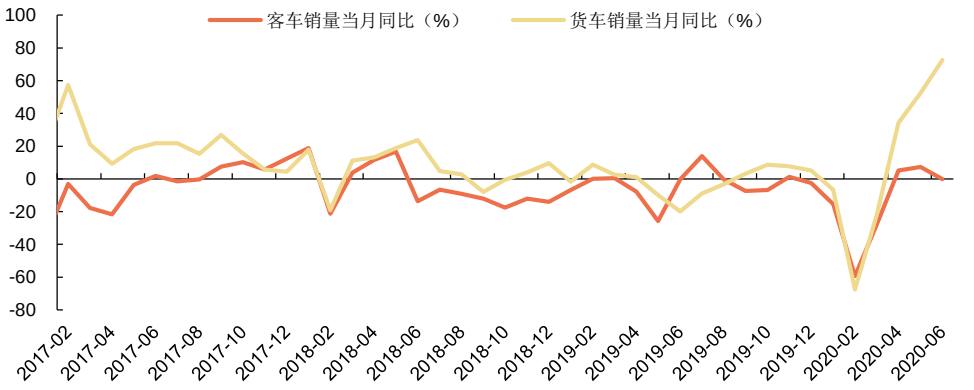
在细分领域，6 月重卡销量 16.5 万辆，同比大幅增长 59%，环比下滑 7.9%。2020 年 1-6 月累计销量 81 万辆，同比增长 23%，创历史销量新高。6 月皮卡销量为 5.7 万辆，同比大幅增长 74.5%，环比增长 23.3%，高增长态势不减。2020 年 1-6 月累计销量 21.2 万辆，同比下降 7.5%，这主要是受疫情影响，但仍旧处于细分领域市场表现较好的板块。

图18：月度商用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：商用车细分车型当月销量同比变化

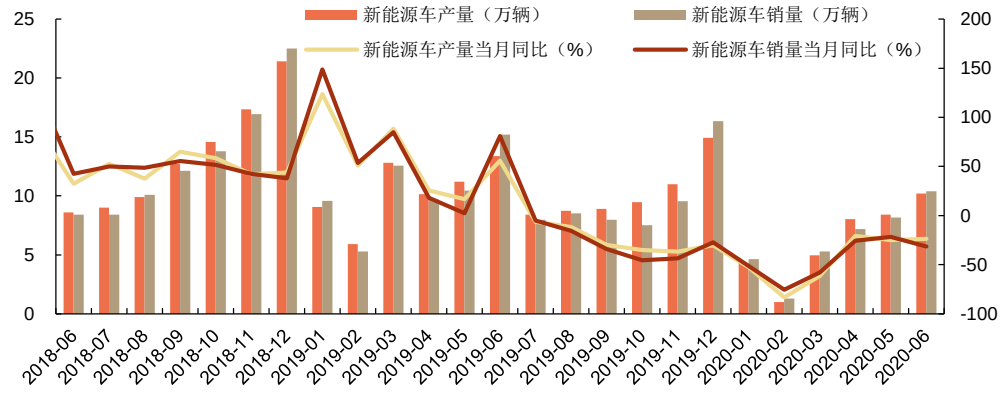


资料来源：中汽协，申港证券研究所

新能源车：

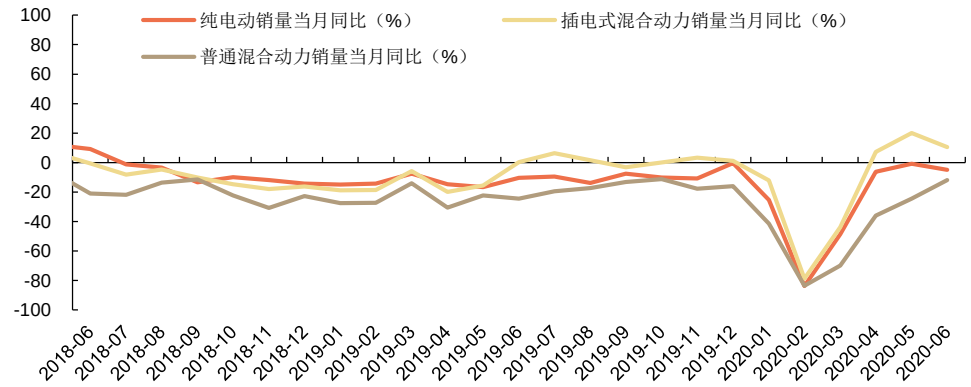
6 月，新能源车产销分别完成 10.2 万辆和 10.4 万辆，同比分别下降 25.0%和 33.1%。其中纯电动汽车产销分别完成 7.9 万辆和 8.2 万辆，同比分别下降 31.9%和 37.6%；插电式混合动力汽车产销分别完成 2.3 万辆和 2.1 万辆，其中产量同比增长 17.0%，销量同比下降 6.0%。1-6 月，新能源汽车产销分别完成 39.7 万辆和 39.3 万辆，同比分别下降 36.5%和 37.4%。其中纯电动汽车产销分别完成 30.1 万辆和 30.4 万辆同比分别下降 40.3%和 39.2%；插电式混合动力汽车产销分别完成 9.5 万辆和 8.8 万辆，同比分别下降 20.0%和 29.8%。

图20：月度新能源车产销量及同比变化



资料来源：中汽协，申港证券研究所

图21：新能源车细分车型当月销量同比变化



资料来源：中汽协，申港证券研究所

5.3 乘联会周度数据

零售：7 月第三周的日均零售 4.8 万辆，同比增长 20%，环比 6 月第四周下降 2%。7 月 1-12 日的总体零售同比下降 9%，环比 6 月同期下降 15%。7 月 1-26 日的总体零售同比增长 5%，环比 6 月同期下降 5%。7 月开局走势不强，逐步回升也是很好的趋势。整体上看，7 月市场零售开局走势不强，但是整体好转的趋势明显，客观上 7 月受高温多雨等影响为传统销售淡季，考虑到近期南方洪涝灾害的因素，对 7 月车市造成一定压力。因去年同期国六切换，市场基数较低，今年 7 月零售走势较强，零售恢复同比增长。

表2：乘用车主要厂家 7 月周度日均零售数量和同比增速（第四周）

	1-5 日	6-12 日	13-19 日	20-26 日	27-31 日	1-26 日	全月
18 年	30363	35654	42877	51565	75049	36923	46378
19 年	29200	32861	35682	40465	86983	32937	43354
20 年	24884	31167	38351	48486		36556	
19 年同比	-4%	-8%	-17%	-22%	16%	-14%	-7%
20 年同比	-15%	-5%	7%	20%		5%	
环比 6 月同期	-3%	-21%	7%	-2%		-5%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：7 月第四周的主要厂商批发销量达到日均 4.4 万辆，同比去年 7 月增长 8%。但相对 6 月第四周下降 11%。7 月 1-26 日的主要厂商批发销量日均 3.8 万辆同比去年 7 月增长 8%。但相对 6 月前四周下降 11%。目前看厂商销量走势仍是平稳推进，产销相对顺畅，环比 6 月同期走势仍是下降趋势，我们认为批发可能有南方近期洪涝灾害频发，物流运输受限的因素。8 月份随车企高温假陆续开休，8 月份批发预计会下降。

表3：乘用车主要厂家 7 月周度日均批发数量和同比增速（第三周）

	1-5 日	6-12 日	13-19 日	20-26 日	27-31 日	1-26 日	全月
18 年	32685	35987	43080	57673	59923	37732	45814
19 年	25784	32700	38922	41612	93916	33172	44875
20 年	28671	37257	40358	44050		38270	
19 年同比	-21%	-9%	-10%	-28%	57%	-18%	-2%
20 年同比	11%	14%	4%	6%		8%	
环比 6 月同期	-15%	-4%	-15%	-12%		-11%	

资料来源：乘联会，申港证券研究所

6. 行业新闻

6.1 车企动态

大众集团：上半年亏损 115 亿元

7 月 30 日，大众汽车集团披露了上半年业绩报告，受新冠病毒大流行影响，对大众汽车集团及品牌的业务造成了重大影响，业绩由盈利转为亏损。报告显示，2020 年上半年，大众汽车集团的销售收入为 961 亿欧元（约 7915.5 亿元人民币），同比下降 23.2%；税前利润降至亏损 14 亿欧元（约 115.3 亿元人民币），上年同期为盈利 96 亿欧元。在剔除特殊项目后，大众汽车集团上半年运营亏损 8 亿欧元（约 65.9 亿元人民币），上年同期实现运营利润 100 亿欧元。其中，上半年柴油排放问题造成的特殊项目支出为 7 亿欧元。今年上半年，大众汽车集团在全球范围内共销售 389.31 万辆汽车，同比下滑 27.4%。其中，大众上半年在西欧地区的销量为 124.87 万辆，同比减少 37.5%；在北美地区的销量降至 28.55 万辆，降幅为 26.2%；而在中国市场的销量为 159 万辆，同比下滑 17%，中国依旧是大众最大的单一市场。

理想汽车上市首日收涨 43.13% 市值 139.17 亿美元

7 月 30 日，理想汽车正式在纳斯达克挂牌上市，股票代码为“LI”， 成为继蔚来汽车之后第二家在美国上市的国内造车新势力公司。理想汽车盘中股价最高上涨至 17.50 美元，较发行价大涨 52.17%，市值一度超 148 亿美元，也超过同在美股上市的蔚来汽车。

丰田整合并创建自动驾驶新公司

7 月 29 日消息，据国外媒体报道，丰田正在创建一家新的控股公司 Woven Planet

Holdings，旨在引领自动驾驶汽车、汽车计算机操作系统以及高级地图的开发，这家新的控股公司将管理丰田旗下新成立的另两家运营公司 ——Woven Core 和 Woven Alpha，前者专注于自动驾驶，后者将在联网、车载软件和高清地图等领域开创新业务。此外，目前负责丰田自动驾驶开发的丰田研究院高级研发公司也将纳入 Woven Core。丰田周二宣布这项举措，并表示新公司将于明年 1 月开始运营。目前担任 TRI-AD 首席执行官的美国电脑奇才詹姆斯·库夫纳将领导这三家公司，其总部将设在 TRI-AD 目前位于东京市中心的办公地点。

广汽集团科技日线上举办 多项“黑”科技亮相

7 月 28 日以“感·创未来”为主题的 2020 广汽科技日（GAC TECH DAY 2020）以线上形式举行。广汽集团在本次大会上集中亮出多项行业领先的“黑”科技，展现了其在科技驱动下对未来出行的畅想。此次发布会上，广汽集团总经理冯兴亚表达出广汽集团向科技型集团转型的决心。大会发布了广汽全球平台模块化架构 GPMA 和纯电专属平台 GEP，分别代表着广汽集团燃油汽车和新能源汽车的先进水平。广汽首款氢燃料电池汽车 Aion LX Fuel Cell 与广汽 3DG 石墨烯技术也在发布会上正式亮相，展示了广汽在新能源领域锐意探索的成果。此外广汽集团总经理冯兴亚表示，为了更好地推进石墨烯技术的商业化应用，广汽集团计划将由广汽投资+员工持股，共同成立一家广汽石墨烯高科技产业化公司。

吉利奔驰合资公司在中国注册 首批 smart 产品将于 2 年后推出

7 月 27 日，梅赛德斯-奔驰股份公司与吉利控股集团联合组建的 smart 全球合资公司在中国宁波杭州湾已正式注册，命名“智马达汽车有限公司(smart)”。smart 欧洲有限公司，作为智马达汽车有限公司的全资子公司，将负责未来 smart 在欧洲市场的供货、销售和售后服务。吉利控股官方称，梅赛德斯-奔驰和吉利控股联合组建的合资公司将为 smart 品牌发展注入新的活力。全新纯电汽车架构将为 smart 进入高端紧凑型细分市场奠定基础，首批产品将于 2022 年推出。

东风集团拟在深交所创业板上市 发行不超过 9.57 亿股

7 月 27 日晚间，东风汽车集团股份有限公司发布公告称，为进一步健全公司治理结构，打造境内外融资平台，公司拟申请首次公开发行人民币普通股(A 股)股票并在深圳证券交易所创业板上市。公告显示，A 股发行的股票种类为境内上市人民币普通股（A 股），每股面值为人民币 1 元；A 股发行的数量为不超过 9.57 亿股 A 股，即不超过 A 股发行完成后公司总股本的 10%，且不包括根据超额配售权可能发行的任何股份。在符合法律法规及监管要求的前提下，公司可授权主承销商按同一发行价格超额发售不超过包销数额 15%的股份。东风集团提醒，股东和潜在投资者须注意，鉴于 A 股发行须去的相关监管机构的批准或决定，其可能实行亦可能不实行。

恒大健康拟更名为“恒大汽车”

2020 年 7 月 27 日，恒大健康(0708.HK)发布公告称，鉴于新能源汽车已成为集团最重要的业务，董事会建议公司名称由“恒大健康产业集团有限公司”改为“中国恒大新能源汽车集团有限公司”，简称恒大汽车。公告称，集团正全力发展新能源汽车业务，已构建覆盖动力电池、动力总成、先进整车制造、汽车销售及智慧充电

的新能源汽车全产业链，在各关键环节拥有世界顶尖的核心技术，并实施全球一体化研发模式，在中国、瑞典、德国、英国、荷兰、奥地利、意大利、日本、韩国等国协同研发，力争在 3-5 年内成为世界规模最大、实力最强的新能源汽车集团。

6.2 产业链动态

采埃孚合作 Mobileye 推新款车用摄像头

据外媒报道，当地时间 7 月 29 日，全球领先的汽车摄像头供应商采埃孚（ZF）宣布推出新款 S-Cam4.8 车用摄像头。该款摄像头配备了英特尔自动驾驶子公司 Mobileye 的增强型视觉技术，已经在美国版新款日产 Rogue 车型上亮相。S-Cam4.8 是首款水平视野可达 100 度的车用摄像头，在满足未来欧洲 NCAP 5-Star Safety Ratings（5 星安全评级）和 IIHS （美国公路安全保险协会）Top Safety Pick+（最高安全评级）要求以及欧盟 General Safety Regulations（一般安全法规）方面又迈进了重要一步，因为上述规则对安全关键系统提出了越来越严格的测试方案。

15 大汽车品牌、7 万家车后服务店支付宝上开“办事处” 发放百亿消费券

7 月 29 日，支付宝宣布与天猫、淘宝、高德共同开启“第一届阿里巴巴汽车节”，联合万家车企与汽车服务店为用户发放累计超过百亿元的汽车消费补贴。与此同时，包括东风标致、林肯、东风日产等 15 大汽车品牌、7 万家售后服务店将上线支付宝小程序，开设“数字办事处”，把买车、养车、车生活等一系列服务都搬上支付宝数字生活平台。

6.3 政策法规

交通运输部就车联网产业标准体系建设指南征求意见

7 月 29 日，交通运输部办公厅就《国家车联网产业标准体系建设指南（智能交通相关）（征求意见稿）》公开征求意见。目标到 2022 年底，初步构建支撑车联网应用和产业发展的标准体系，完成一批智能交通基础设施、辅助驾驶等领域智能交通相关标准，制修订标准 20 项以上。车联网的未来是为了实现自动驾驶，而自动驾驶的坚实基础是网联智能（车路协同）。产业链包括上游涵盖终端设备的核心组件：芯片、通信模组等；中游涵盖车载、路侧等终端设备以及汽车承载自动驾驶核心功能的高精度地图等组件；下游涵盖测试验证、运营服务等。根据赛迪顾问的预测，2016-2021 年间，我国车联网产业规模的年复合增长率将达到 24.93%，到 2021 年，我国车联网产业的规模将达到 1115 亿元。

商务部发布《报废机动车回收管理办法实施细则》

7 月 31 日，商务部发布《报废机动车回收管理办法实施细则》，并经发展改革委、工业和信息化部、公安部、生态环境部、交通运输部、市场监管总局同意，予以公布，自 2020 年 9 月 1 日起施行。《实施细则》对资质认定管理、回收拆解行为规范、回收利用行为规范、监督管理、法律责任等方面提出了具体要求。

广东省鼓励外商投资我国新能源汽车领域

7 月 30 日，广东省人民政府官网发布了《广东省人民政府办公厅关于印发广东省

进一步做好稳外资工作若干措施的通知》，《通知》中第一点便明确说明鼓励外商投资新能源汽车领域，放宽商用车制造外资股比限制，支持中外合资乘用车企业的外方按规定转让平均燃料消耗量与新能源汽车积分。

北京向“无车家庭”增发 2 万个新能源小客车指标

从北京市交通委获悉，北京将于 8 月 1 日起面向“无车家庭”一次性增发 2 万个新能源小客车指标。有意愿申请且符合申请条件的家庭，可于 2020 年 8 月 1 日至 2020 年 8 月 20 日通过小客车指标调控管理信息系统网站在线提交申请。按照家庭积分规则排序在前 2 万的家庭，经资格审核通过后，最早可于 10 月 1 日获得指标。

6.4 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	东风本田	思域 HATCHBACK	A 级 轿车	2020/7/27
2	广汽三菱	帕杰罗	C 级 SUV	2020/7/28
3	上汽通用	别克昂科威 S	B 级 SUV	2020/7/29
4	上汽通用	凯迪拉克 XT6	C 级 SUV	2020/7/31
5	长安汽车	欧尚科赛 5	A 级 SUV	2020/7/31
6	东风汽车	菱智 M5	B 级 MPV	2020/7/31
7	比亚迪	宋 MAX	A 级 MPV	2020/8/1

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

7. 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