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

双积分结果公告解读：从补贴到调控 引导汽车行业发展

——汽车行业周报

申港证券 SHENGANG SECURITIES

投资摘要：

市场回顾：

截止 7 月 3 日收盘，汽车板块上涨 5.04%，沪深 300 指数上涨 6.78%，汽车行业落后沪深 300 指数 1.74 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 10 位，总体表现位于中游。

- 子板块周涨跌幅：乘用车(+6.31%)，商用载货车(+5.99%)，商用载客车(+5.16%)，汽车零部件(+4.81%)，汽车服务(+1.52%)。
- 股价涨幅前五名：金杯汽车、中马传动、银轮股份、一汽解放、路畅科技。
- 股价跌幅前五名：*ST 众泰、合力科技、朗博科技、ST 八菱、科博达。

行业热点：

一汽、东风、长安三大汽车央企结盟项目启动，中汽创智成立

6 月 29 日，由三大汽车央企联合组建的中汽创智科技有限公司在南京成立，公司注册资本 160 亿元，定位为新能源及智能网联汽车前瞻、共性、平台、核心技术的研发及产业化公司，汽车央企国家队拥抱汽车“新四化”。

吉利启动上市辅导，回归 A 股进入倒计时

6 月 30 日，浙江省证监局网站披露了吉利汽车的科创板上市辅导计划，预计 7 月底结束，吉利有望打通 A 股＋H 股＋欧洲三大资本市场。

皮卡解禁加速，特斯拉中国官网开放 Cybertruck 皮卡预定

随着各地对皮卡解禁的加速，7 月 4 日，特斯拉中国官网正式上线纯电动皮卡 Cybertruck 预定窗口，入局中国皮卡市场。

每周一谈：双积分结果公告解读：从补贴到调控 引导汽车行业发展

7 月 2 日，工信部正式公告年度双积分结果，从结果上看：

- **自主品牌整体表现良好，特斯拉、丰田表现亮眼。**达标车企中自主品牌占比达 87.9%，比亚迪位居榜首，特斯拉平凭借进口车型热销及上海工厂投产排名靠前，广汽丰田、一汽丰田凭借在混合动力领域的优势表现亮眼。
- **合资品牌表现不佳，2020 年积分压力较大。**不达标车企中合资品牌及进口车企占比达 59.3%，一汽-大众、上汽通用等主流合资车企排名不佳。
- **本年度积分交易价格预计约为 800~1000 元，2020 年后可能超过 2000 元。**根据新版积分管理办法，正积分的数量将大幅减少，单车分值整体下调约 20~30%，将持续推高积分价格。

基于上述事实，结合 6 月 29 日正式公布的新版积分管理规定，我们认为：

- **新能源扶持政策逐步由补贴转向调控。**双积分政策将作为未来促进节能和新能源汽车产业调控的长效机制，从资金补贴转为引导企业间进行积分交易。
- **节能降耗权重增加，节能技术迎来发展机遇期。**
- **叠加集团内积分结转、合资股比开放等政策，外资车企电动化入华加速。**外资车企将通过加速引进节能技术、导入电动化车型、扩大合资股比、收购积分富裕的企业等多种形式来应对双积分政策。

投资组合：均胜电子 20%、新泉股份 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；市场竞争加剧的风险；疫情控制不及预期。

评级 增持（维持）

2020 年 07 月 05 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	36.49
市场平均市盈率	20.53

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：大众 MEB 车型即将投产 关注产业链投资机会》2020-06-29

2、《汽车行业周报：终端需求逐渐回暖 5 月零售同比下滑 8.1%》2020-06-21

3、《汽车行业周报：国产 Model 3 销量破万 板块逻辑逐渐兑现》2020-06-15

内容目录

1. 每周一谈：双积分结果公告解读：从补贴到调控 引导行业发展 3
2. 上周行业热点 5
3. 投资策略及重点推荐 6
4. 行业回顾 7
5. 行业重点数据 9
5.1 行业总体数据 9
5.2 乘联会周度数据 10
6. 行业新闻 10
6.1 车企动态 10
6.2 产业链企业动态 11
6.3 政策法规 12
6.4 新车信息速递 12
7. 风险提示 12

图表目录

图 1： 特斯拉中国官网开放 Cybertruck 预定 6
图 2： 汽车行业指数与沪深 300 指数对比 7
图 3： 各版块周涨跌幅对比 7
图 4： 汽车行业估值水平(PE-TTM) 8
图 5： 子板块周涨跌幅对比(%) 8
图 6： 行业涨幅前十公司 9
图 7： 行业跌幅前十公司 9
图 8： 汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%) 9
图 9： 月度汽车产量（万辆） 9

表 1： 平均燃料消耗量积分前十名车企 3
表 2： 平均燃料消耗量积分后十名车企 3
表 3： 历年传统燃油车平均油耗（剔除新能源车） 5
表 4： 本周推荐投资组合 7
表 5： 乘用车主要厂家 6 月周度零售数量和同比增速 10
表 6： 乘用车主要厂家 6 月周度批发数量和同比增速 10
表 7： 一周新车 12

1. 每周一谈：双积分结果公告解读：从补贴到调控 引导行业发展

7 月 2 日，工信部正式公告年度双积分结果，整体上看，2019 年度中国境内 144 家乘用车企业，达标企业 58 家，不达标企业 86 家。2019 年度中国境内乘用车企业共生产/进口乘用车 2093.00 万辆（含新能源乘用车，不含出口乘用车，下同），行业平均整车整备质量为 1480 千克，平均燃料消耗量实际值为 5.56 升/100 公里，燃料消耗量正积分为 643.43 万分，燃料消耗量负积分为 510.73 万分，新能源汽车正积分 417.33 万分，新能源汽车负积分 85.53 万分。

其中，119 家境内乘用车生产企业累计生产乘用车 2001.75 万辆，平均整车整备质量为 1461 千克，平均燃料消耗量实际值为 5.53 升/100 公里，燃料消耗量正积分为 604.65 万分，燃料消耗量负积分为 455.57 万分，新能源汽车正积分为 387.47 万分，新能源汽车负积分 80.50 万分。25 家进口乘用车供应企业进口乘用车 91.25 万辆，平均整车整备质量为 1905 千克，平均燃料消耗量实际值为 6.28 升/100 公里，燃料消耗量正积分为 38.79 万分，燃料消耗量负积分为 55.16 万分，新能源汽车正积分为 29.86 万分，新能源汽车负积分 5.04 万分。

表1：平均燃料消耗量积分前十名车企

序号	企业	平均燃料消耗量积分	新能源汽车积分	
			共产生积分数量	可用于积分交易数量
1	比亚迪	1608129	875800	875800
2	北汽	769465	676874	676874
3	上汽	496202	216672	219759
4	江淮	501248	263648	263648
5	广汽	349009	224427	224427
6	特斯拉	319071	276844	276844
7	华晨宝马	240746	15753	15753
8	吉利	210330	241100	269441
9	广汽丰田	154247	-36699	0
10	海马汽车	124427	100251	100251

资料来源：工信部，申港证券研究所

表2：平均燃料消耗量积分后十名车企

序号	企业	平均燃料消耗量积分	新能源汽车积分	
			共产生积分数量	可用于积分交易数量
1	一汽-大众	-548771	-145691	0
2	上汽通用	-515077	-42310	0
3	北京现代	-336977	-50525	0
4	北京奔驰	-231537	-52697	0
5	东风小康	-196395	-8655	0
6	上汽大众	-191381	-96626	0
7	上汽通用五菱	-184868	101759	101759
8	广汽三菱	-165815	-6161	0

9	上汽通用-北盛	-160433	-17067	0
10	东风悦达起亚	-144494	-19774	0

资料来源：工信部，申港证券研究所

通过对工信部公告的结果进行通集团车企合并分析后，我们发现：

- **自主品牌整体表现良好，特斯拉表现亮眼。**达标车企中自主品牌占比达 87.9%，其中比亚迪凭借纯电动汽车及混合动力汽车的优势，在平均燃料消耗积分和新能源汽车积分上均位居榜首；特斯拉凭借进口车型热销及上海工厂投产，迅速积累了大量积分，可以预见随着国产特斯拉的热销，2020 年度特斯拉在双积分上的优势将进一步扩大；此外，华晨宝马、广汽丰田、一汽丰田凭借在混合动力领域的优势，平均燃油消耗低于达标值，积累了数量可观的平均燃料消耗量积分，但由于新能源车型特别是纯电动车型较少，新能源积分仍为负值。

- **合资品牌表现不佳，2020 年积分压力较大。**不达标车企中合资品牌及进口车企占比达 59.3%，其中一汽-大众位居单一车企平均燃料消耗量和新能源汽车积分的末位；上汽通用由于上海、东岳、北盛三个工厂的叠加，事实上积累了共计达-809629 的平均燃油消耗量负积分；上汽通用五菱由于五菱宏光及宝骏等系列车型的热销，虽然也积累了较多的平均燃料消耗量积分，但由于自身新能源车型表现亮眼，可以抵消部分不利影响。

- **本年度积分交易价格预计约为 800~1000 元，2020 年后可能超过 2000 元。**积分交易规则是双积分政策的根本，积分的价格会直接影响双积分政策的有效性。据测算，相比于 2018 年约 500 元的价格，本年度积分价格已经有了较大幅度增长。另外根据 6 月 29 日发布的新版积分管理办法，正积分的数量将大幅减少，单车分值整体下调约 20~30%，这将进一步推高积分价格，据相关机构测算，2020 年后积分价格可能超过 2000 元。以一汽-大众为例，若公司仍维持 2019 年积分水平，2020 年在购买积分上的开支将超过 13 亿元。

基于上述事实，结合 6 月 29 日正式公布的新版积分管理规定，我们认为：

- **新能源扶持政策逐步由补贴转向调控。**新能源产业扶持政策早期旨在对生产新能源汽车的企业给予资金补贴，一方面促进了新能源汽车在中国的快速普及，另一方面也带动了新能源汽车上游产业链的进步，扶持了如比亚迪、宁德时代等一批企业，对产业发展起到了促进作用，但同时也带来了“骗补”等负面新闻。随着补贴政策的逐步退坡至取消，双积分政策将作为未来促进节能和新能源汽车产业调控的长效机制，从资金补贴转为引导企业间进行积分市场化交易，积分可以通过交易转化为企业利润。长期看，有利于比亚迪等在新能源技术领域领先及江淮汽车等新能源汽车占比较高的的企业，同时利好新能源产业链上游如电池、电控系统等相关产业链企业，如宁德时代、国轩高科、璞泰来等。

- **节能降耗权重增加，节能技术迎来发展机遇期。**早期补贴政策是对新能源汽车产业的单向支持，并未明确对节能车的支持。加之近年来我国乘用车节能降耗指标一直不尽理想，行业传统燃油车平均油耗年均降幅不足 2%。在此背景下，双积分政策出台，一定程度上助推了各项节能降耗技术加速应用。从结果来看，一方面，增压、直喷、先进变速器和启停等常规节能技术应用占比快速攀升，2019 年已升至 58.78%、56.54%、68.75%和 63.58%，与国外应用情况基本接近；另一方面，米勒循环、三缸发动机、48V 和混合动力等新型节能技术应用也有重大突

破，2019 年三缸发动机车型产量接近 140 万辆。新版的双积分办法加大了对燃油车节能降耗的支持力度，对生产/供应低油耗车型的企业在核算新能源汽车积分达标值时给予核算优惠，2021 至 2023 年逐步提高低油耗车型核算优惠力度，从 0.5 倍、0.3 倍逐步过渡到 0.2 倍。长期看，有利于丰田、比亚迪、吉利等在节能技术领域领先的企业，同时利好节能降耗产业链上如混合动力、高效燃油系统、先进变速器等相关企业，如威孚高科、潍柴动力、万里扬等。

表3：历年传统燃油车平均油耗（剔除新能源车）

年份	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
百公里油耗（L）	7.38	7.22	7.12	6.95	6.83	6.71	7.16
同比变化	-2.1%	-2.2%	-1.4%	-2.4%	-1.7%	-1.8%	+6.7%

资料来源：ICET，申港证券研究所

- **叠加集团内积分结转、合资股比开放等政策，外资车企电动化入华加速。**为了弥合积分压力，除了加大传统燃油车的节能降耗力度外，外资车企将通过加速导入电动化车型、扩大合资股比、收购积分富裕的企业等多种形式来应对双积分政策。如大众汽车集团采用 MEB 全新纯电平台技术的 ID.系列电动车将于 2020 年下半年在国内正式量产，同时加速了与江淮汽车、国轩高科的深度合作；梅赛德斯-奔驰宣布与中国动力电池制造商孚能科技开展战略合作，奔驰将入股孚能科技，持股约 3%;宝马集团和长城汽车设立的全新合资企业光束汽车，计划在 2025 年以前基于 5 个车型平台推出 12 款新能源汽车，包括 MINI 品牌车型。

结合以上分析，推荐关注：

- 自主品牌新能源汽车龙头：比亚迪、江淮汽车等。
- 节能降耗领域龙头：威孚高科、潍柴动力、万里扬等。
- 特斯拉及大众 MEB 产业链关联企业：均胜电子、新泉控股、星宇股份等。
- 新能源汽车产业链上游龙头（电新覆盖）：宁德时代、国轩高科、孚能科技等。

2. 上周行业热点

一汽、东风、长安三大汽车央企结盟项目启动，中汽创智成立。

6 月 29 日，由三大汽车央企联合组建的中汽创智科技有限公司在南京成立，公司注册资本 160 亿元，定位为新能源及智能网联汽车前瞻、共性、平台、核心技术的研发及产业化公司，汽车央企国家队拥抱汽车“新四化”。

江苏省委书记、省人大常委会主任娄勤俭，国务院国资委党委书记、主任郝鹏，工业和信息化部党组书记、部长苗圩，科学技术部党组成员、副部长王曦出席并讲话。娄勤俭和江苏省长吴政隆为中汽创智科技有限公司揭牌，郝鹏宣布中汽创智科技有限公司基地项目启动。此次活动规格之高，也令行业对其未来发展充满期待。根据发展规划，中汽创智在 2020 年开展三大领域关键技术攻关，初步建成数字化业务体系；2021 年-2023 年实现三大领域技术突破，拉动国内汽车行业共性技术进步；2024 年-2025 年建成超级智能新能源技术平台。

吉利启动上市辅导，回归 A 股进入倒计时

6 月 30 日，浙江省证监局网站披露了吉利汽车的上市辅导计划，预计 7 月底结束。事件可追溯到 6 月 17 日，吉利汽车控股有限公司发布公告：董事会批准可能发行人民币股份及于上海证券交易所科创板上市的初步建议。

早在今年 2 月份，吉利汽车发布公告，称“正在与沃尔沃汽车 AB 公司的管理层进行初步讨论，以探讨通过两家公司的业务合并进行重组的可能性。”并且“拟将合并后的业务于香港及斯德哥尔摩上市，以使其能进入资本市场。”也就是说，将来很有可能会出现吉利汽车在 A 股+H 股+欧洲三地上市的局面，也将是第一家实现此种情景的汽车公司。

皮卡解禁加速，特斯拉中国官网开放 Cybertruck 皮卡预定

2020 年初，受需求放缓、经济下行以及新型冠状肺炎疫情的三重影响，中国汽车市场正在遭受前所未有的挑战。在此背景下，商务部办公厅、国家发展改革委办公厅、国家卫生健康委办公厅联合发出《关于支持商贸流通企业复工营业的通知》，提出积极推动优化汽车限购措施，稳定和扩大汽车消费，其中“取消皮卡进城限制”赫然在列。随着各地对皮卡解禁的加速，截至目前已有河北、河南、吉林、辽宁、江西、湖北等 9 省区完全取消皮卡限制，山东、江苏、浙江等地局部取消皮卡限制。

在此背景下，7 月 4 日，特斯拉中国官方网站已开放 Cyberturck 的预定，订金为人民币 1000 元。官网提供了三种动力配置选择，分别为单电机后轮驱动、双电机全轮驱动和三电机全轮驱动，其中顶配三电机车型百公里加速仅需 2.9 秒。

图1：特斯拉中国官网开放 Cybertruck 预定



资料来源：特斯拉中国官网，申港证券研究所

市场普遍认为，伴随消费需求的多元化发展，具备商、乘双重特色的皮卡将越发受到青睐。聚焦皮卡消费发展趋势，培育汽车特色消费，有望成为我国新车市场新兴的增长点。建议关注皮卡细分领域龙头：长城汽车、江铃汽车。

3. 投资策略及重点推荐

我们本周推荐投资组合如下：

表4：本周推荐投资组合

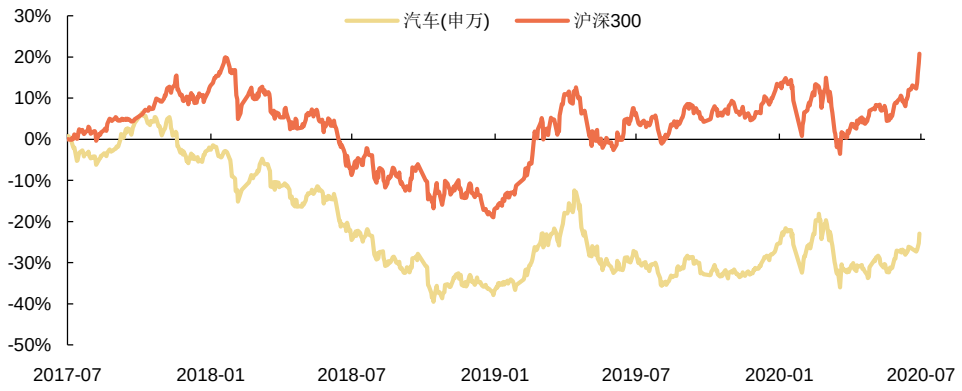
公司	权重
均胜电子	20%
新泉股份	20%
威孚高科	20%
比亚迪	20%
长城汽车	20%

资料来源：申港证券研究所

4. 行业回顾

截止 7 月 3 日收盘，汽车板块上涨 5.04%，沪深 300 指数上涨 6.78%，汽车行业落后沪深 300 指数 1.74 个百分点。

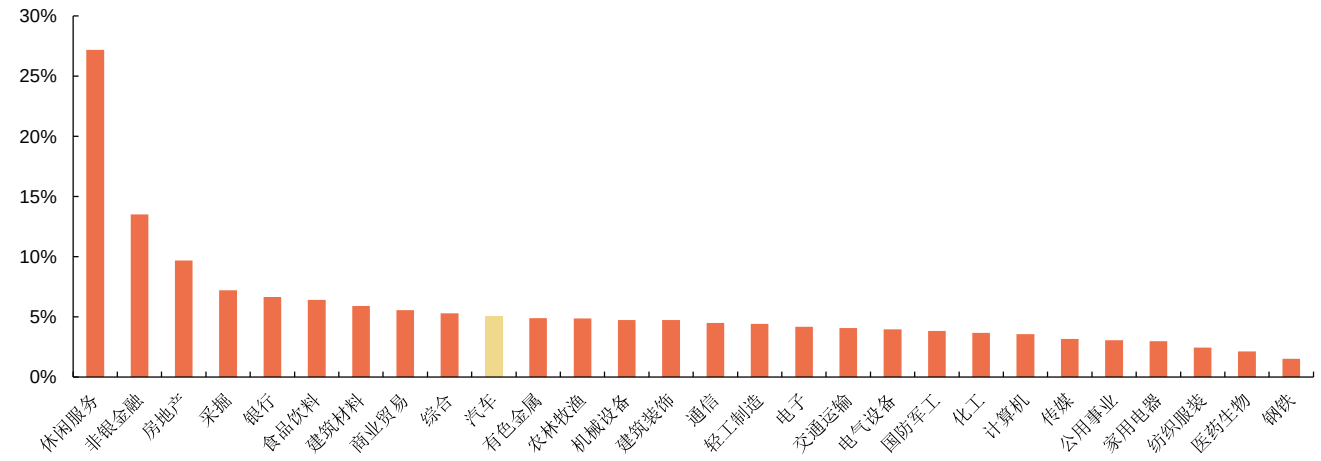
图2：汽车行业指数与沪深 300 指数对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

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 10 位，与上周相比有所上涨，总体表现位于中游。

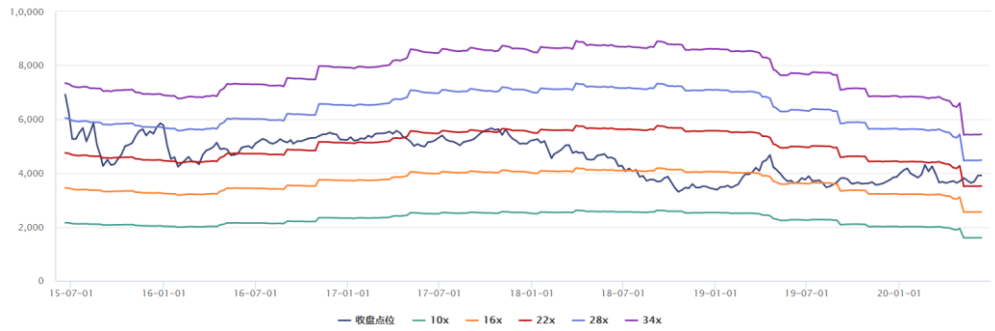
图3：各版块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

从估值来看，截至 7 月 3 日，受益于上周板块整体上扬，汽车行业整体估值（PE-TTM）上升为 26.8 倍。子版块估值水平橡胶上周也略有提升，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 34.4 倍、36.4 倍、26.8 倍、23.4 倍和 27.9 倍，整体位于历史中位偏低水平，板块估值主要是受到销量不及预期的影响。

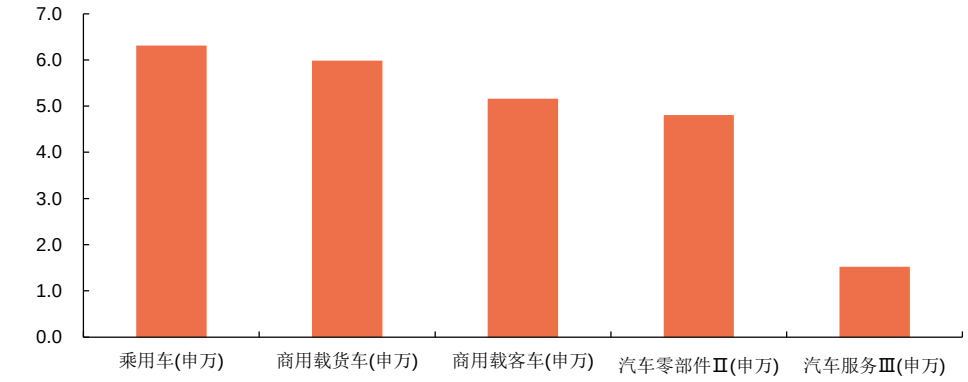
图4：汽车行业估值水平(PE-TTM)



资料来源：Wind，申港证券研究所

子板块周涨跌幅：乘用车(+6.31%)，商用载货车(+5.99%)，商用载客车(+5.16%)，汽车零部件(+4.81%)，汽车服务(+1.52%)。

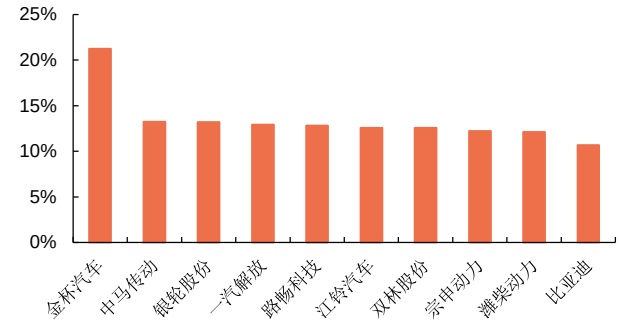
图5：子板块周涨跌幅对比(%)



资料来源：Wind，申港证券研究所

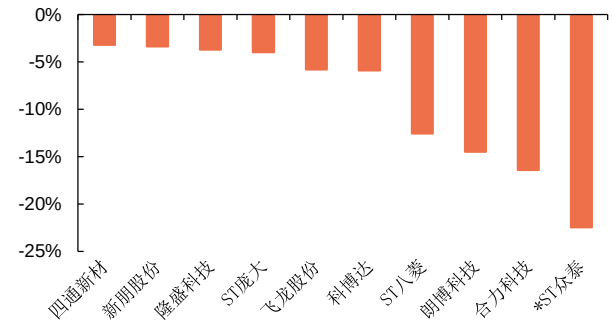
本周汽车板块股价涨幅前五名：金杯汽车、中马传动、银轮股份、一汽解放、路畅科技。跌幅前五名：*ST 众泰、合力科技、朗博科技、ST 八菱、科博达。

图6：行业涨幅前十公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

图7：行业跌幅前十公司



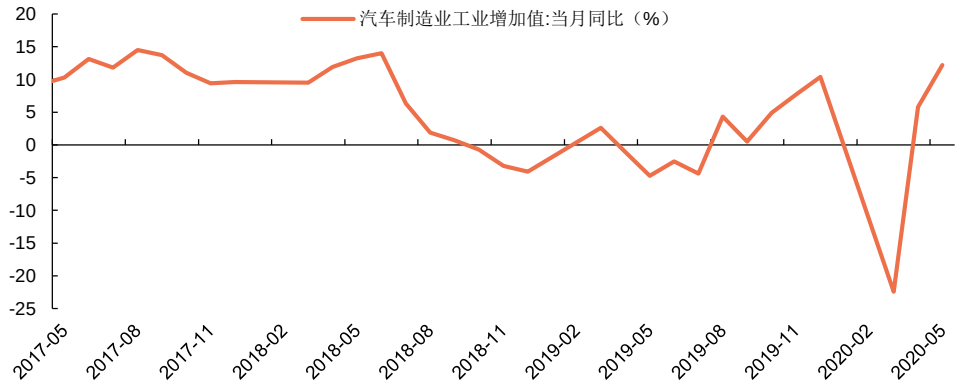
资料来源：Wind，申港证券研究所

5. 行业重点数据

5.1 行业总体数据

汽车工业增加值：2020 年 5 月汽车制造业规模以上工业增加值同比增长 12.2%，自 4 月由负转正后大幅拉升，表明受疫情影响的汽车工业生产正在加速复苏。

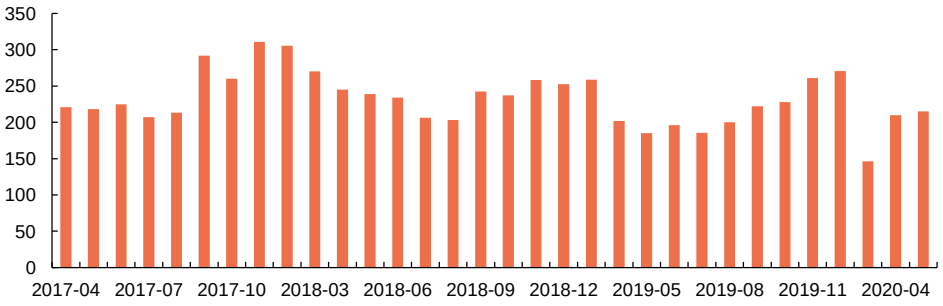
图8：汽车制造业规模以上工业增加值同比变化(%)



资料来源：Wind，统计局，申港证券研究所

月度汽车产量：2020 年 5 月汽车产量达 215.2 万辆，继续维持 4 月以来的良好势头，汽车工业生产持续恢复。

图9：月度汽车产量（万辆）



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

5.2 乘联会周度数据

零售： 6 月第四周（22-27 日）的乘用车市场零售表现相对平稳，日均零售 5.16 万辆，同比去年 6 月增速下降 37%，从环比 5 月同期的周增速下降 6%，月末回升速度偏慢。全月来看，6 月国内汽车零售市场的销售表现在逐步回暖，但受疫情反复及端午假期的影响，相较于去年同期都明显下降。随着 3-5 月刚需及因疫情被抑制的需求基本得到释放，在加上 6 月后气温快速升高，车市逐步进入传统销售淡季，零售端增长压力较大。

表5：乘用车主要厂家 6 月周度零售数量和同比增速

	1-7 日	8-14 日	15-21 日	22-27 日	28-30 日	全月
18 年	33568	39968	45615	77807	84092	51772
19 年	28430	44215	49279	82156	96107	54491
20 年	25725	36600	43899	51627		
19 年同比	-15%	11%	8%	6%	14%	5%
20 年同比	-10%	-17%	-11%	-37%		
环比 5 月同期	-20%	1%	9%	-6%		

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发： 6 月第四周（22-27 日）的厂家销量达到日均近 5 万台，同比下降 35%，环比 5 月增速下降 26%，受端午假期影响，导致批发走势偏慢。全月来看，日均批发量与去年同期基本持平，表明渠道库存合理，行业运转良好。

表6：乘用车主要厂家 6 月周度批发数量和同比增速

	1-7 日	8-14 日	15-21 日	22-27 日	28-30 日	全月
18 年	40217	47663	46192	76182	82271	54747
19 年	21141	34205	46369	76464	90122	48039
20 年	33722	39703	50018	49794		
19 年同比	-47%	-28%	0%	0%	10%	12%
20 年同比	60%	16%	8%	-35%		
环比 5 月同期	18%	11%	10%	-26%		

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

戴姆勒正式入股中国电池制造商孚能科技，加速电动化战略布局

7 月 2 日晚，孚能科技发布首次公开发行股票并在科创板上市发行公告，戴姆勒大中华区投资有限公司出现在战略投资者名单中，其缴款金额为 9.045 亿元，未来将持有孚能科技大约 3%的股份。这是继大众入股国轩高科之后，又一家全球顶级车企入股中国电池企业。

比亚迪将获新能源汽车补助资金超 35 亿元

7 月 3 日，深圳市发改委发布《2019 年及以前年度新能源汽车推广应用补助资金地

方审核情况公示》。公示显示，比亚迪汽车工业有限公司有 9.26 万余辆新能源汽车满足申报要求，将获得补助资金 35.88 亿余元。本次补助的依据是此前由财政部、科技部、工业和信息化部、发改委四部门联合发布的《关于 2016—2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》。

特斯拉二季度销量达 90650 辆，股价大涨

7 月 2 日，根据特斯拉公布的数据，特斯拉在上季度共交付 90650 辆汽车，高于华尔街预期的 74130 辆，且较今年第一季度环比上涨 2.55%，但是较去年同期则下跌 4.8%；产量达 82272 辆，环比跌幅近 20%，同比跌幅为 5.5%。销量数据公布之后，特斯拉股价大涨。

蔚来汽车 6 月销量同比增长 179%，再创新高

7 月 2 日，蔚来发布 2020 年 6 月的新车交付数量为 3740 辆，同比增长 179%，再创历史新高。至此，蔚来汽车的交付数已连续四个月实现环比增长，二季度累计完成交付 10331 辆，首次实现单季交付破万，超越了此前财报中二季度 9500~10000 辆的交付数。

6.2 产业链企业动态

2020 汽车零部件“双百强”榜单出炉

7 月 3 日，由《中国汽车报》社组织的 2020 年全球汽车零部件企业百强和中国汽车零部件企业百强（以下简称“双百强”）举行线上发布会。会议现场，2020 年汽车零部件企业双百强榜与榜单解读白皮书正式发布。入围今年全球百强榜的中国企业由去年的 8 家增加到了 11 家，分别是潍柴集团、华域汽车、海纳川、均胜电子、宁德时代、中航汽车、广汽零部件、玉柴集团、中策橡胶、中信戴卡、法士特集团。其中，潍柴集团零部件业务收入总额以 2164.67 亿位居国际百强榜单第 8 位。

宣布向车企、经销商合作招商 中石化易捷跨界卖车

6 月 30 日傍晚，中国石化旗下的零售品牌易捷正式宣布，将在汽车销售业务方面面向社会招商。据中国石化微信公众号披露，近年来，易捷在汽车销售业务上不断探索，携手合作伙伴共建多方共赢的汽车销售平台，2019 年新车销量近 6000 辆。作为中国石化旗下从事非油品专业化经营的全资子公司，中石化易捷销售有限公司正式面向全社会车企、经销商集团进行汽车销售业务合作招商，合作形式包括不限于汽车销售合作、汽车广告合作、场地资源合作和会员权益合作。

大陆推出转弯辅助系统，消除卡车盲区死角

日前，大陆公司（Continental）推出了一款转弯辅助系统，可轻松、快速改装至重型商用车上。其可依据基于雷达的专门系统，探测骑行者和行人，并进行分类，以消除卡车巨大的盲区死角带来的潜在危险。据了解，该转弯辅助系统，当行人、骑行者或摩托车驾驶员出现在公共汽车或卡车旁边的盲点时，会向商用车驾驶员发出警告，以大大提升安全性。欧盟规定，到 2024 年，所有新卡车都需强制安装此类系统。

6.3 政策法规

北京市国六排放标准过渡期延长至 2021 年 1 月 1 日

6 月 29 日，北京发布了《关于调整实施轻型汽油车国六 b 排放标准中颗粒物数量有关要求的通告》。其中公告显示，北京市将在继续实施轻型汽油车国六 b 排放标准的基础上，对轻型汽油车国六 b 排放标准中 PN 限值的实施要求进行调整，在北京市生产、进口的国六 b 排放标准轻型汽油车 PN11 限值实施日期，由 2020 年 7 月 1 日调整为 2021 年 1 月 1 日。

工信部：7 月 1 日起国内新车 需能直接选装 ETC 车载装置

今年 4 月份，工业和信息化部装备工业发展中心发布通知，2020 年 7 月 1 日起，新车在配置选装中应增加“ETC 车载装置”一项，供用户根据自己实际情况和需求来决定是否选装。此外，设置有六个月过渡期，自 2021 年 1 月 1 日起，新申请产品准入的车型应选装采用直接供电方式的 ETC 车载装置。

6.4 新车信息速递

表7：一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	款型	上市时间
1	沃尔沃亚太	沃尔沃 XC60	B 级 SUV	改款	2020/6/28
2	广汽乘用车	传祺 GA8	C 级 轿车	改款	2020/6/28
3	丰田汽车	雷克萨斯 UX（进口）	A 级 SUV	新车	2020/6/29
4	斯巴鲁汽车	森林人（进口）	A 级 SUV	改款	2020/6/29
5	斯巴鲁汽车	森林人混动 （进口）	A 级 SUV	改款	2020/6/29
6	广汽菲克	指挥官	B 级 SUV	改款	2020/6/30
7	广汽菲克	指挥官 PHEV	B 级 SUV	改款	2020/6/30
8	东风启辰	启辰 D60	A 级 轿车	改款	2020/6/30
9	广汽丰田	雷凌	A 级 轿车	改款	2020/6/30
10	广汽丰田	雷凌 双擎	A 级 轿车	改款	2020/6/30
11	上汽通用五菱	宝骏 510	A0 级 SUV	改款	2020/7/1
12	上汽通用五菱	宝骏 530	A 级 SUV	改款	2020/7/1
13	东风日产	骐达	A 级 轿车	改款	2020/7/2
14	广汽新能源	Aion S	A 级 轿车	改款	2020/7/2

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