



汽车智能即是具身智能，出海持续向前

——汽车行业周报

推荐|维持

报告要点:

● 6月第一周新能源环比改善

乘用车: 6月1-7日, 全国乘用车市场零售 22.8 万辆, 同比去年 6 月同期下降 23%, 较上月同期下降 11%, 今年以来累计零售 732.7 万辆, 同比下降 20%; 6月1-7日, 全国乘用车厂商批发 20.4 万辆, 同比去年 6 月同期下降 25%, 较上月同期增长 10%, 今年以来累计批发 1,039.0 万辆, 同比下降 6%。

新能源: 6月1-7日, 全国乘用车新能源市场零售 15.2 万辆, 同比去年 6 月同期下降 14%, 较上月同期增长 8%, 今年以来累计零售 385.0 万辆, 同比下降 15%; 6月1-7日, 全国乘用车厂商新能源批发 13.7 万辆, 同比去年 6 月同期下降 6%, 较上月同期增长 17%, 今年以来累计批发 544.4 万辆, 同比增长 2%。

● 比亚迪呼吁整车智能即是具身智能，汽车具身智能价值应受重视

6月9日比亚迪 2025 年股东会在深圳召开。王传福在股东会上宣布, 五年后比亚迪将在规模上做到全球第一, 2030 年预计实现千万辆级产销目标。同时比亚迪提出“整车智能就是具身智能”, 指出比亚迪现有 315 万台智驾车型在全球落地, 每日产生超 2 亿公里智驾行驶数据, 智能驾驶研发工程师超 5000 人, 自研 4 纳米璇玑 A3 芯片已进入量产。王传福判断 L3、L4 级智驾将提前落地, 比亚迪已在芯片、算法、数据、生态等方面全面做好准备, 并将累计投入 1000 亿元攻坚智能驾驶。从本质层面看, 自动驾驶汽车确实是具身智能和物理 AI 的一种表现形式, 同时其数据基础、与物理世界的交互以及现实场景应用程度, 在各类具身智能中位居前列, 确有必要重视智能汽车作为一种具身智能产品的价值。

● 中国品牌加速出口计划，海外竞争仍有加剧趋势

6月10日, 比亚迪宣布计划到明年年底前在英国建设 300 座 1500kW 闪充桩, 并计划到 2027 年在欧洲部署约 3000 座闪充桩, 优先布局高流量区域和高速公路。与此同时比亚迪相关管理人员也宣布将在今年第四季度启动匈牙利工厂整机组装, 并在欧洲寻找第二个生产基地。与此同时欧洲汽车竞争环境也在区域激烈。6月10日欧盟计划将英国、日本和韩国生产的汽车纳入其“欧洲优先采购”规则体系, 以避免中国新兴品牌冲击。该政策的相关条款规定, 政府补贴可由欧洲本土车企扩大至上述三国等“可信合作伙伴”。

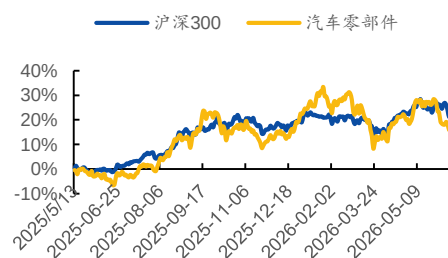
● 投资建议

关注汽车智能与具身智能的共振发力, 以及相关领先企业泛人工智能领域的成果。关注领先车企通过本地化生产等方式的海外发展。

● 风险提示

经济复苏不及预期风险, 政策支持力度不及预期风险, 出海不及预期风险, 行业竞争加剧风险, 新兴科技及商业模式发展及落地不及预期等。

过去一年市场行情



资料来源: 同花顺 iFind

相关研究报告

《国元证券行业研究-汽车行业周报: FSD 监督版入华, 关注智驾市场机遇》2026.05.25

《国元证券行业研究-汽车行业周报: 智驾出行常态化, 新合资助力全球化》2026.05.18

报告作者

分析师 刘乐
执业证书编号 S0020524070001
电话 021-51097188
邮箱 liule@gyzq.com.cn

分析师 陈烨尧
执业证书编号 S0020524080001
电话 021-51097188
邮箱 cheneyeyao@gyzq.com.cn

目录

1. 本周行情回顾（2026. 06. 08-06. 12） 3

2. 本周数据跟踪（2026. 06. 08-06. 12） 5

 2.1 中国乘用车市场零售及批发销量跟踪 5

 2.2 重要月度数据跟踪..... 6

3. 本周行业要闻（2026. 06. 08-06. 12） 7

 3.1 国内车市重点新闻..... 7

 3.2 国外车市重点新闻..... 10

4. 国元汽车主要关注标的的公告（2026. 06. 08-06. 12）11

5. 风险提示 12

图表目录

图 1：申万一级行业涨跌幅排名..... 3

图 2：汽车板块三年内 PE-TTMBands 4

图 3：我国乘用车市场周度日均批发量及同环比变化情况..... 5

图 4：我国乘用车市场周度日均零售量及同环比变化情况..... 5

图 5：中国重卡及纯电重卡销量情况及渗透率（单位：辆） 6

图 6:中国轻卡及纯电轻卡销量情况及渗透率（单位：辆） 6

表 1：本周与年初至今汽车行业申万二级板块涨跌幅 3

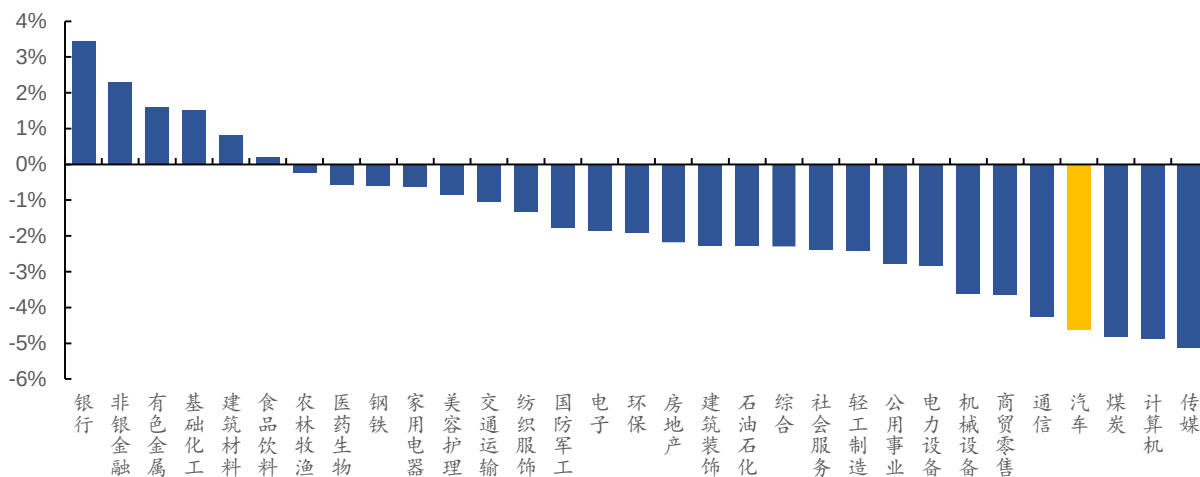
表 2：子板块周涨跌幅前列个股（乘用车、商用车、汽车零部件） 4

1. 本周行情回顾（2026.06.08-06.12）

本周汽车板块下跌 4.62%，汽车相关子板块均下跌。本周沪深 300 指数收报 4777.32 点，全周下跌 0.82%。汽车行业指数收报 6983.07 点，全周下跌 4.62%，较沪深 300 指数超跌 3.80pct。汽车行业周涨跌幅在申万一级行业中位列第 28 位。本周汽车相关子板块均下跌。汽车零部件板块跌幅最大，为 4.92%。

个股方面：乘用车板块长城汽车（5.1%）涨幅靠前，赛力斯（-8.5%）、上汽集团（-7.2%）、海马汽车（-6.1%）跌幅靠前；商用车板块中通客车（5.5%）、一汽解放（4.1%）、福田汽车（2.6%）涨幅靠前，曙光股份（-12.4%）、宇通客车（-5.6%）、汉马科技（-5.5%）跌幅靠前；汽车零部件板块中捷精工（21.1%）、万丰奥威（17.2%）、迪生力（16.7%）涨幅靠前，腾龙股份（-21.7%）、汇通控股（-21.6%）、斯菱智驱（-18.6%）跌幅靠前。

图 1：申万一级行业涨跌幅排名



资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

表 1：本周与年初至今汽车行业申万二级板块涨跌幅

板块名称	本周申万二级板块涨跌幅	年初至今申万二级板块涨跌幅
汽车零部件	-4.92%	-1.62%
汽车服务	-3.12%	-5.65%
摩托车及其他	-1.36%	-14.66%
乘用车	-2.35%	-16.44%
商用车	-2.08%	-12.11%

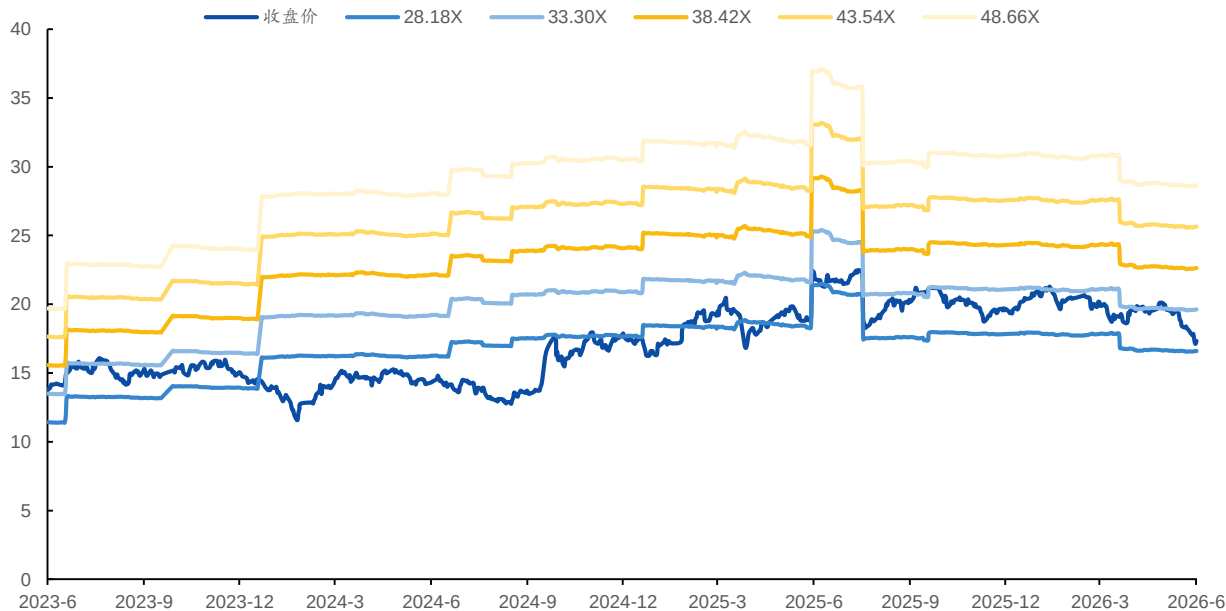
资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

表 2：子板块周涨跌幅前列个股（乘用车、商用车、汽车零部件）

子版块	证券代码	证券简称	周股价表现前三	子版块	证券代码	证券简称	周股价表现前六
乘用车	601633. SH	长城汽车	5.1%	汽车零部件	301072. SZ	中捷精工	21.1%
	002594. SZ	比亚迪	-1.5%		002085. SZ	万丰奥威	17.2%
	600733. SH	北汽蓝谷	-2.0%		603335. SH	迪生力	16.7%
商用车	000957. SZ	中通客车	5.5%		600178. SH	东安动力	12.6%
	000800. SZ	一汽解放	4.1%		300733. SZ	西菱动力	12.3%
	600166. SH	福田汽车	2.6%		600698. SH	湖南天雁	8.6%
子版块	证券代码	证券简称	周股价表现后三	子版块	证券代码	证券简称	周股价表现后六
乘用车	000572. SZ	海马汽车	-6.1%	汽车零部件	000678. SZ	襄阳轴承	-17.3%
	600104. SH	上汽集团	-7.2%		002708. SZ	光洋股份	-17.4%
	601127. SH	赛力斯	-8.5%		920221. BJ	易实精密	-18.0%
商用车	600375. SH	汉马科技	-5.5%		301550. SZ	斯菱智驱	-18.6%
	600066. SH	宇通客车	-5.6%		603409. SH	汇通控股	-21.6%
	600303. SH	曙光股份	-12.4%		603158. SH	腾龙股份	-21.7%

资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

图 2：汽车板块三年内 PE-TTMBands



资料来源：同花顺 iFinD，国元证券研究所

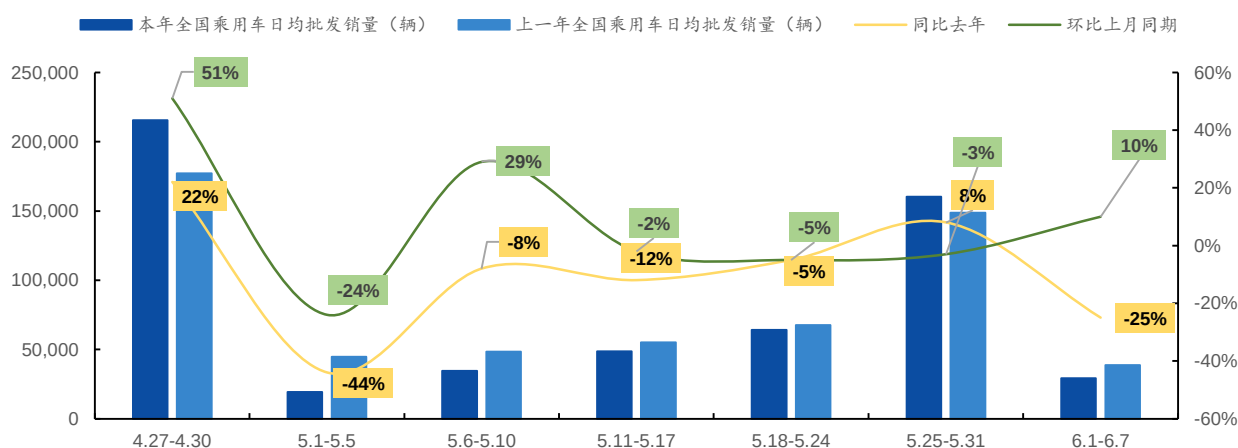
2. 本周数据跟踪（2026.06.08-06.12）

2.1 中国乘用车市场零售及批发销量跟踪

乘用车：6月1-7日，全国乘用车市场零售22.8万辆，同比去年6月同期下降23%，较上月同期下降11%，今年以来累计零售732.7万辆，同比下降20%；6月1-7日，全国乘用车厂商批发20.4万辆，同比去年6月同期下降25%，较上月同期增长10%，今年以来累计批发1,039.0万辆，同比下降6%。

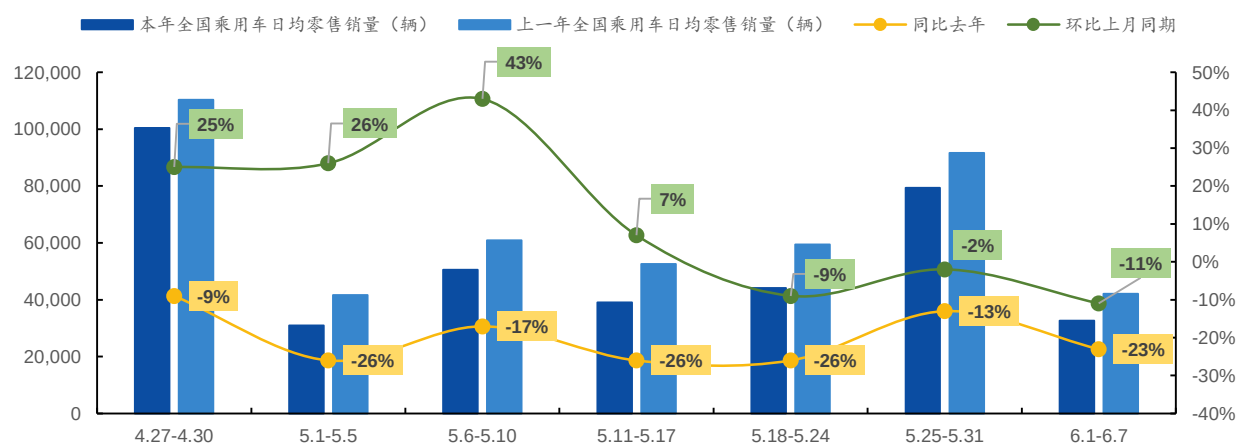
新能源：6月1-7日，全国乘用车新能源市场零售15.2万辆，同比去年6月同期下降14%，较上月同期增长8%，今年以来累计零售385.0万辆，同比下降15%；6月1-7日，全国乘用车厂商新能源批发13.7万辆，同比去年6月同期下降6%，较上月同期增长17%，今年以来累计批发544.4万辆，同比增长2%。

图3：我国乘用车市场周度日均批发量及同环比变化情况



资料来源：乘联分会，国元证券研究所

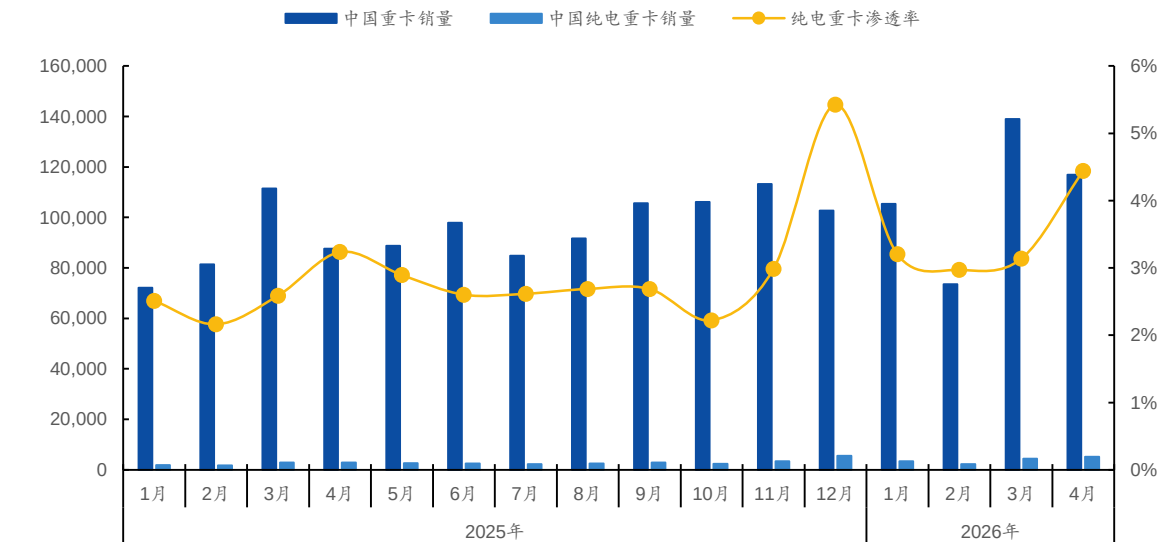
图4：我国乘用车市场周度日均零售量及同环比变化情况



资料来源：乘联分会，国元证券研究所

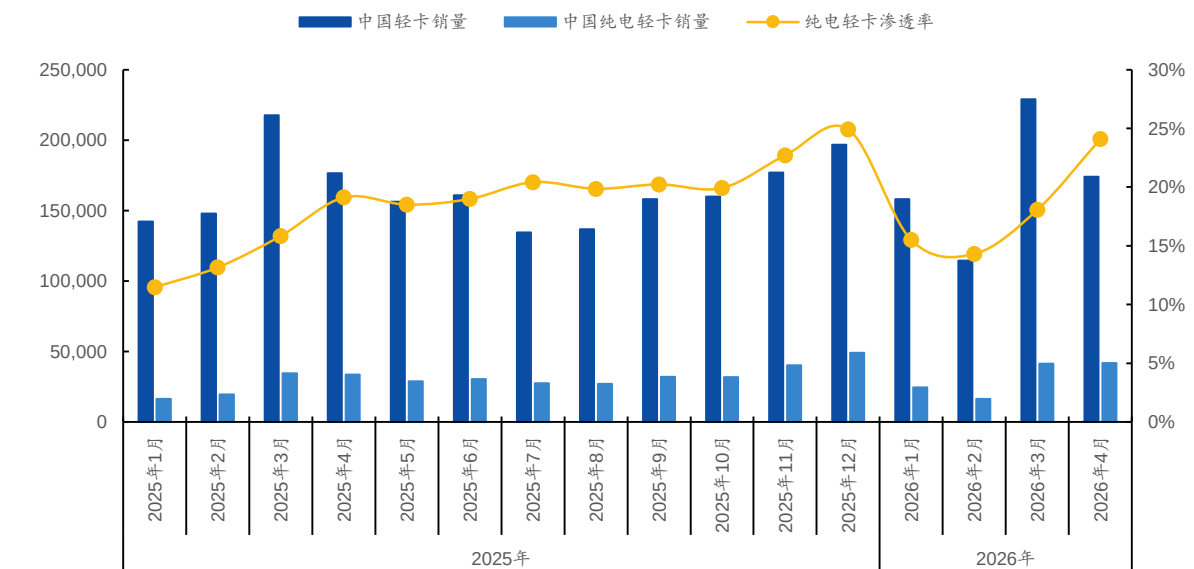
2.2 重要月度数据跟踪

图 5: 中国重卡及纯电重卡销量情况及渗透率 (单位: 辆)



资料来源: 同花顺 ifind, 国元证券研究所

图 6: 中国轻卡及纯电轻卡销量情况及渗透率 (单位: 辆)



资料来源: 同花顺 ifind, 国元证券研究所

3. 本周行业要闻（2026.06.08-06.12）

3.1 国内车市重点新闻

1. 车规级存储芯片三个月暴涨 180%，十余家新能源车企被迫涨价 2000 至 6000 元（2026.06.06）

6月6日，据央视财经等多家媒体报道，受AI服务器需求暴增挤占存储产能影响，近三个月车规级存储芯片整体价格涨幅约180%，其中车规级DDR4累计涨幅超150%，面向高阶智驾域控的DDR5品类涨幅接近300%。据不完全统计，国内已有十余家新能源车企上调售价或收紧优惠，单车调整幅度集中在2000元至6000元之间，部分高阶智驾车型选装包价格涨幅超过20%，受波及车企包括比亚迪、特斯拉、蔚来、小鹏、理想、小米等。一辆高阶智能电动车仅DRAM和NAND Flash两种芯片的成本就较去年同期增加了7000元至10000元，若计入其他车规级芯片，部分车型成本已高出1万元以上。

此轮涨价的根本原因在于全球存储产能的结构性错配。三星、SK海力士、美光三家巨头垄断全球九成以上DRAM市场，为追逐AI服务器带来的高额利润，将70%至80%的先进产能转向HBM及高阶DDR5等AI专用产品，车规级存储芯片在全球存储市场份额不足5%，议价能力天然弱势。一台AI服务器的内存用量约是普通服务器的8至10倍，而面向AI客户的内存产品毛利率接近60%，汽车行业大量使用的通用型内存毛利率仅在15%至20%之间，车企在与AI行业争抢产能时处于明显劣势。面对成本压力，车企的终端应对呈现明显分层：中高端智驾车型成为成本传导的主要出口，要么将高阶智驾功能从标配转为加价选装，要么以新款上市为名上调车价；而15万元以下的走量车型竞争激烈，多数车企选择自行消化成本，或通过缩减赠品、优化供应链效率来对冲，终端售价基本未涨。与此同时，燃油车市场仍在加大优惠力度，截至今年4月，燃油车促销力度已连续9个月维持在23%左右的高位。

2. 比亚迪股东会：五年后规模全球第一，2030年冲击千万辆，千亿重仓智驾（2026.06.09）

6月9日，比亚迪股份有限公司在深圳坪山全球总部召开2025年度股东会，现场参会股东近千人，约半数为比亚迪车主，创下公司历届股东会参会人数新高。会议审议通过了11项议案，其中2025年度利润分配方案赞成率达99.8457%。

王传福在股东会上宣布，五年后比亚迪将在规模上做到真正的全球第一，2030年预计实现千万辆级产销目标。他表示，今年一季度由于2026年起购置税从免征改为减半征收，新能源车经历了需求前置，比亚迪作为纯新能源车企受影响明显，但“最坏的时刻已经过去了”。3月发布的二代刀片电池与闪充技术扭转了局势，目前二代刀片电池产能处于爬坡阶段，每月新增2万至3万套，今年销量取决于电池产量，更大规模产能释放将在2027年。王传福同时宣布，比亚迪不会将闪充技术据为己有，闪充生态将服务所有汽车品牌和消费者。海外市场方面，王传福透露，2025年比亚迪海外销量首次突破100万辆，同比增长150%，2026年海外销量目标为150万辆，目前有望超额完成。南美巴西、欧洲匈牙利、东南亚泰国等工厂已相继投产或即将投

产，中东、澳洲市场需求强劲。

智能化战略成为另一重点。王传福提出“整车智能就是具身智能”，比亚迪现有 315 万台智驾车型在全球落地，每日产生超 2 亿公里智驾行驶数据，智能驾驶研发工程师超 5000 人，自研 4 纳米璇玑 A3 芯片已进入量产。王传福判断 L3、L4 级智驾将提前落地，比亚迪已在芯片、算法、数据、生态等方面全面做好准备，并将累计投入 1000 亿元攻坚智能驾驶。针对股价被低估的问题，王传福回应称“潜力大家都很认同，但现在股价还没能反映”，他表示比亚迪是长期主义者，希望股东保持耐心，相信业绩会越来越好，公司将实现更好的股东回报。在行业竞争方面，王传福重申比亚迪绝不拉踩友商、绝不抱怨外部环境、绝不为了短期利益牺牲技术投入的“三不原则”，强调汽车是涉及生命安全的交通工具，行业不应陷入低价厮杀，应回归技术本源。

3. 赛豆科技发布 AI 汽车品牌 AIVA，与火山引擎提出“AI 定义汽车”，首款量产车 ME7 年内亮相（2026. 06. 09）

6 月 9 日，赛豆科技（由赛力斯旗下蓝电科技更名而来）在北京召开发布会，正式推出 AI 先锋生态出行品牌 AIVA，并官宣携手字节跳动旗下火山引擎，联合定义、联合设计、共同打造 AI 汽车体验。AIVA 取自“Artificial Intelligence Voyage Ahead”，寓意 AI 陪伴用户一路向前，同时兼具“爱我”的温情含义；品牌提出“AI 定义汽车，先有 AI，再有车”的造车路径，主张从用户真实场景、出行需求、情绪状态和生活方式出发，重新定义汽车的交互与智能体验。AIVA 总裁李博在发布会上解释这一理念时表示，“过去是人在前面挖矿，现在是 AI 在前面挖矿，人在后面淘金”。火山引擎副总裁杨立伟则指出，AI 汽车不应简单将 AI“放到车上”，而应让汽车成为物理 AI 的新物种，具备持续进化的能力。火山引擎将为 AIVA 提供豆包大模型、智能座舱等技术服务，全面升级车载智能交互体验。

发布会上，AIVA 首款概念车 Origin Concept 正式亮相，该车定位跨界 SUV，配备激光雷达、电子外后视镜及像素化大灯，可通过光源展示动态“表情”，官方称其呈现“物理 AI 汽车生命体”的前瞻想象。首款量产车型 AIVA ME7 将于 2026 年内亮相，动力上提供纯电和增程两种版本，售价区间为 10 万至 20 万元，覆盖 20 万元以上主流市场。新车由赛力斯凤凰工厂代工生产，将独立建立国内外销售渠道，与赛力斯旗下 AITO 问界 25 万元以上高端定位形成差异化互补。智能化配置是该车的核心卖点。座舱方面，AIVA 全系标配基于字节跳动火山引擎提供的豆包大模型智能座舱，支持多模态交互与场景自适应，深度融合抖音、飞书等字节生态。自动驾驶方面，新车未沿用华为方案，而是携手元戎启行打造高阶智能驾驶系统，走出区别于问界的差异化路线。动力与三电系统方面，赛力斯负责整车的底盘调校与制造，宁德时代深度绑定提供电池技术与能源方案。此外，据蓝鲸汽车援引知情人士消息称，赛豆科技新品牌 AIVA 车型激光雷达供应商预计为速腾聚创。

4. 四巨头联手，时代北汽电池工厂首颗电芯下线，预计 8 月正式投产（2026. 06. 10）

6月10日，由宁德时代、北汽集团、京能集团、小米集团共同投建的时代北汽电池工厂首颗电芯于近日下线，已进入量产阶段。目前工厂建设已接近完成，正在对第二条产线设备进行调试，预计将于8月正式投产。该工厂位于北京亦庄经济技术开发区，总投资40亿元，占地面积约26万平方米，是北京市2024年“3个100”重点工程中的先进制造业项目。2026年全年，工厂预计将生产电芯7.5GWh；项目达产后将形成年产15GWh的动力电池产能，可满足约20万辆电动汽车的电池需求。从股权结构来看，宁德时代持股51%主导运营，北汽海蓝芯持股39%，小米汽车与京能科技各持股5%，四方形成了“技术+整车+能源+资本”的协同发展格局。

工厂按照“灯塔工厂+零碳工厂”双重标准建设，配备宁德时代自研的超级拉线，采用高节拍、高自动化、高柔性产线，集成5G、AI及数字孪生等先进技术，布设6800个质量控制点，电芯单体缺陷率降至PPB级别，生产效率达每秒1颗。工厂主要服务京津冀地区整车企业，客户包括北汽、小米汽车、理想汽车等，其中该基地紧邻小米汽车亦庄工厂，投产后将有效缩短电池运输距离，提升供应链响应速度。

5. 小米汽车科技有限公司增加增程式电动乘用车产品品种（2026.06.10）

6月10日，工信部发布了《道路机动车辆生产企业及产品公告》（第408批），在拟发布的新准入车辆生产企业及已准入企业变更信息清单中，小米汽车科技有限公司赫然在列。该公司申请的变更内容为增加增程式电动乘用车产品品种，生产地址为北京市北京经济技术开发区环景路21号院，即小米汽车北京工厂所在地。

此前，小米集团合伙人、总裁卢伟冰在第一季度财报电话会议上透露，小米汽车计划于今年下半年推出一款全新中大型车型，基于新平台打造，并有多款衍生版本。这些车型被认为在产品创新性和竞争力方面都具有较强优势。此外，小米科技有限责任公司已申请注册多枚“寻天”“SKYNOMAD”商标，这可能预示着小米旗下首款增程式SUV的推出。同时，小米首款增程全尺寸SUV的低伪装路试谍照也已曝光，前大灯组造型锐利，车头可见激光雷达凸起。

6. 奇瑞与引望签署深化战略合作协议，目标 L3/L4 自动驾驶量产落地（2026.06.11）

6月11日，奇瑞汽车与引望智能技术有限公司在安徽芜湖签署深化战略合作协议，双方将围绕L3级、L4级自动驾驶技术开展深度合作。此次合作旨在加快L3级、L4级自动驾驶技术在“十五五”时期的技术突破和量产落地，共同推进智能出行的普及，为全球汽车产业转型升级贡献中国方案。根据协议内容，奇瑞汽车与引望将共同探索自动驾驶技术的发展，以实现合规、安全、高效、美好的智能出行体验。合作将聚焦于技术“无人区”的挑战，推动全球智能汽车产业的高质量发展。

引望成立于2024年1月，是华为在智能汽车领域实现商业化的战略载体，业务涵盖华为乾崮智驾ADS、车控、车载光、车云及鸿蒙座舱HarmonySpace等解决方案。目前华为持有引望80%股权，阿维塔和赛力斯各投资115亿元，分别持股10%。奇瑞此前已与华为在多个项目上展开合作，包括联合推出鸿蒙智行智界汽车品牌；旗

下捷途纵横 G700 车型搭载华为乾崮智驾 ADS4 系统；奇瑞与捷豹路虎合资的新能源汽车品牌 FREELANDER 神行者亦宣布全系标配华为乾崮智驾 ADSV4.1。近期奇瑞智能化动作频繁，除此次合作外，还在 2026 北京车展期间联手字节跳动旗下火山引擎，围绕 AI 大模型、公有云等领域开展专项合作。

3.2 国外车市重点新闻

1. 美国对进口自中国和墨西哥的厢式半挂车及其组件作出反补贴初裁（2026.06.02）

6 月 2 日，美国商务部发布公告，对进口自中国和墨西哥的厢式半挂车及其组件作出反补贴初裁，初步裁定：上海中集宝伟工业有限公司和青岛中集冷藏运输设备有限公司补贴税率均为 82.37%、未应诉企业补贴税率为 128.78%、中国其他企业补贴税率为 82.37%；墨西哥企业补贴税率为 1.90%—62.67%。美国商务部预计将于 2026 年 8 月 24 日对进口自中国的厢式半挂车及其组件作出反补贴终裁、于 2026 年 10 月 13 日对进口自墨西哥的厢式半挂车及其组件作出反补贴终裁。

2. 英伟达与 LG 集团合建 AI 工厂推进自动驾驶、机器人（2026.06.08）

6 月 8 日，英伟达与 LG 集团宣布合作建设 AI 工厂，为 LG 旗下机器人、自动驾驶、数据中心及 GPU 云服务等核心业务提供加速计算基础设施。在自动驾驶领域，LG 电子将对齐英伟达 DRIVE Hyperion 架构推进 ADAS 及软件定义汽车产品线。在机器人领域，LG 电子将整合英伟达 Isaac Sim、GR00T 等框架训练家用机器人 CLoiD，并建立物理 AI 数据工厂向外部供应机器人训练数据；LG CNS 将英伟达机器人技术引入其 PhysicalWorks 工业平台。

3. 为抗衡中国车企，欧盟拟将英日韩汽车纳入“欧洲优先采购”体系（2026.06.10）

6 月 10 日，为保护欧洲汽车产业免受中国新兴品牌的冲击，欧盟计划将英国、日本和韩国生产的汽车纳入其“欧洲优先采购”规则体系。这项举措在欧盟《产业加速法案》中被命名为“欧盟制造”，相关条款规定政府补贴仅可发放给在欧洲本土生产的汽车。该政策最初仅面向欧洲本土车企，如今适用范围或将扩大至上述三国等所谓“可信合作伙伴”。

“欧盟制造”相关规则主要针对公务用车与企业车队，这两类车辆占欧洲每年新增注册车辆的约六成。符合条件的车辆可享受税收优惠，包括公务用车税费减免。据报道，多家主流汽车厂商已向欧盟委员会主席冯德莱恩进言，表示维系欧、英、日、韩四地成熟的一体化供应链才最符合欧盟利益，严苛推行纯粹的“欧盟制造”政策同样会波及那些采用海外零部件供应商的欧洲本土车企。

4. 比亚迪计划明年英国建 300 座 1500kW 闪充电桩, 2027 年欧洲部署约 3000 座 (2026. 06. 10)

6 月 10 日, 比亚迪宣布计划到明年年底前在英国建设 300 座 1500kW 闪充电桩, 并计划到 2027 年在欧洲部署约 3000 座闪充电桩, 优先布局高流量区域和高速公路, 目标是实现大约每 50 公里就有一座。这些闪充电桩将兼容所有配备标准 CCS 充电口的纯电车型, 但只有部分配备双充电口的比亚迪车型才能跑满最大功率。首款支持最高充电功率的车型将是腾势 Z9GT 猎装车, 预计 9 月在英国上市。B5 SUV 和 D9 MPV 等后续进入欧洲市场的腾势车型也将支持闪充, 这些车型采用比亚迪第二代刀片电池技术。

英国首批闪充电桩具体位置尚未公布, 但英国首批腾势客户将获得 18 个月免费闪充权益。闪充电桩依靠站内电池供电, 站内电池会在夜间通过电网、以低谷电价补能。比亚迪英国及爱尔兰负责人葛洪德表示, 在理想情况下, 希望闪充电桩的价格低于每小时 50 便士。比亚迪还在与多家超市品牌洽谈, 希望把闪充电桩铺设到超市停车场。英国已有 30 至 40 家经销商具备安装闪充电桩所需的电力接入条件, 并已开始申请规划许可。

5. 特斯拉首次公布欧洲 FSD (监督版) 安全数据 (2026. 06. 11)

特斯拉首次公布了欧洲地区 FSD (监督版) 的安全数据, 展现了这套系统应对欧洲复杂道路布局与交通法规的实际表现。荷兰车辆管理局 (RDW) 于 4 月为该辅助驾驶系统颁发了具有里程碑意义的型式认证, 这也是 FSD 首次获准在欧洲公共道路上运行。从 FSD 系统在欧洲初期的运行数据来看, 其安全表现大幅优于人类驾驶员。

6. 比亚迪筹建欧洲第二座生产基地 (2026. 06. 12)

近日, 据路透社报道, 比亚迪执行副总裁李柯宣布, 将在今年第四季度启动匈牙利工厂整车组装。“匈牙利现在是第一优先事项。第二优先事项是在欧洲寻找第二个生产基地。”她说。据透露, 该公司正考虑收购位于南欧的一座现有工厂, 作为其在欧洲建设第二座整车工厂的选址方案之一。

4. 国元汽车主要关注标的公告 (2026. 06. 08-06. 12)

1. 爱柯迪: 2025 年年度权益分派实施公告 (2026. 06. 08)

爱柯迪发布 2025 年度权益分派实施公告, 方案已于 5 月 20 日股东会审议通过。本次为差异化现金分红, 每 10 股派 4 元 (含税), A 股每股派现 0.4 元, 不送股、不转增股本。本次合计派现约 4.0958 亿元, 回购专户股份与拟注销限制性股票不参与分红; 为稳定股本, 爱迪转债在 6 月 8 日至 6 月 15 日暂停转股。股权登记日为 6 月 15 日, 除息日与红利发放日均为 6 月 16 日。税务方面, QFII、

沪港通投资者按 10% 税率计税，税后每股 0.36 元；个人股东实行差异化个税，转让股票时按持股期限补缴税款，机构投资者自行报税。此外，本次分红还将同步调整爱迪转债转股价格及限制性股票回购价格。

2. 保隆科技：2025 年年度权益分派实施公告(2026.06.09)

保隆科技发布 2025 年度权益分派实施公告，该方案已于 5 月 19 日股东会审议通过。公司当前总股本 2.14 亿余股，因股权激励及可转债转股有所增加，本次按**每股派现 0.19 元(含税)**执行，合计派发现金红利 4066.49 万元，不送股、不转增股本，无差异化分红。本次权益分派股权登记日为 2026 年 6 月 16 日，除息日与红利发放日均为 6 月 17 日。税务方面，限售股个人股东、QFII 及沪港通投资者税后每股实得 0.171 元；流通股个人股东实行股息红利差别化计税，转让股票时按持股期限补缴税款，其他机构股东自行申报纳税。此外，本次分红将同步调整“保隆转债”的转股价格。

3. 旭升集团：2025 年年度权益分派实施公告(2026.06.10)

旭升集团发布 2025 年度权益分派实施公告，该分红方案已于 5 月 13 日股东会审议通过。本次为差异化现金分红，每股派现 0.16 元(含税)，不送股、不转增股本，公司回购专户股份不参与分红。公司总股本约 11.56 亿股，扣除回购股份后，参与分红股本约 11.51 亿股，合计派现约 1.84 亿元。股权登记日为 2026 年 6 月 17 日，除息日与红利发放日均为 6 月 18 日。税务方面，QFII 及沪港通投资者按 10% 税率计税，税后每股 0.144 元；普通个人股东执行股息红利差别化计税，转让股票时按持股期限补缴税款；其余机构股东自行申报纳税。部分股东红利由公司直接发放。

5. 风险提示

经济复苏不及预期风险，政策支持力度不及预期风险，行业竞争加剧超预期风险，新兴科技发展和落地不及预期等。

投资评级说明

(1) 公司评级定义		(2) 行业评级定义	
买入	股价涨幅优于基准指数 15%以上	推荐	行业指数表现优于基准指数 10%以上
增持	股价涨幅相对基准指数介于 5%与 15%之间	中性	行业指数表现相对基准指数介于-10%~10%之间
持有	股价涨幅相对基准指数介于-5%与 5%之间	回避	行业指数表现劣于基准指数 10%以上
卖出	股价涨幅劣于基准指数 5%以上		

备注：评级标准为报告发布日后的 6 个月内公司股价（或行业指数）相对同期基准指数的相对市场表现，其中 A 股市场基准为沪深 300 指数，香港市场基准为恒生指数，美国市场基准为标普 500 指数或纳斯达克指数，新三板基准指数为三板成指（针对协议转让标的）或三板做市指数（针对做市转让标的），北交所基准指数为北证 50 指数。

分析师声明

作者具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格或相当的专业胜任能力，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本人承诺报告所采用的数据均来自合规渠道，分析逻辑基于作者的职业操守和专业能力，本报告清晰准确地反映了本人的研究观点并通过合理判断得出结论，结论不受任何第三方的授意、影响，特此声明。

证券投资咨询业务的说明

根据中国证监会颁发的《经营证券业务许可证》(Z23834000)，国元证券股份有限公司具备中国证监会核准的证券投资咨询业务资格。证券投资咨询业务是指取得监管部门颁发的相关资格的机构及其咨询人员为证券投资者或客户提供证券投资的相关信息、分析、预测或建议，并直接或间接收取服务费用的活动。证券研究报告是证券投资咨询业务的一种基本形式，指证券公司、证券投资咨询机构对证券及证券相关产品的价值、市场走势或者相关影响因素进行分析，形成证券估值、投资评级等投资分析意见，制作证券研究报告，并向客户发布的行为。

法律声明

本报告由国元证券股份有限公司（以下简称“本公司”）在中华人民共和国境内（台湾、香港、澳门地区除外）发布，仅供本公司的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。若国元证券以外的金融机构或任何第三方机构发送本报告，则由该金融机构或第三方机构独自为此发送行为负责。本报告不构成国元证券向发送本报告的金融机构或第三方机构之客户提供的投资建议，国元证券及其员工亦不为上述金融机构或第三方机构之客户因使用本报告或报告载述的内容引起的直接或连带损失承担任何责任。本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的信息、资料、分析工具、意见及推测只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的投资建议或要约邀请。本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。本公司建议客户应考虑本报告的任何意见或建议是否符合其特定状况，以及（若有必要）咨询独立投资顾问。在法律许可的情况下，本公司及其所属关联机构可能会持有本报告中所述的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取投资银行业务服务或其他服务，上述交易与服务可能与本报告中的意见与建议存在不一致的决策。

免责条款

本报告是为特定客户和其他专业人士提供的参考资料。文中所有内容均代表个人观点。本公司力求报告内容的准确可靠，但并不对报告内容及所引用资料的准确性和完整性作出任何承诺和保证。本公司不会承担因使用本报告而产生的法律责任。本报告版权归国元证券所有，未经授权不得复印、转发或向特定读者群以外的人士传阅，如需引用或转载本报告，务必与本公司研究所联系并获得许可。

网址：www.gyzq.com.cn

国元证券研究所

合肥	上海	北京
地址：安徽省合肥市梅山路 18 号安徽国际金融中心 A 座国元证券	地址：上海市浦东新区民生路 1199 号证大五道口广场 16 楼国元证券	地址：北京市朝阳区安定路 5 号院 3 号楼中建财富国际中心 5 层
邮编：230000	邮编：200135	邮编：100029