

10月零售下滑6.4% 降幅环比收窄1pct

——汽车行业周报

申港证券
SHENGANG SECURITIES

投资摘要:

市场回顾:

上周汽车板块下跌2.75%，沪深300指数下跌2.41%，汽车行业相对沪深300指数跑输0.34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，总体表现位于上游，较上周有所上升。

子板块中，乘用车(-2.53%)，货车(-5.97%)，客车(-1.55%)，零部件(-2.34%)。

行业热点:

10月份中国汽车产销量分别为229.5万辆和228.4万辆

中国汽车工业协会公布了最新一期中国汽车市场销量数据：10月份中国汽车产销量分别为229.5万辆和228.4万辆，环比增长3.9%和0.6%，但较去年同期分别下滑1.7%和4%。

一汽大众10月销量达19.9万辆，同比增长10.2%

根据一汽-大众官方公布的信息，10月该企业终端销量达19.9万辆（含奥迪品牌进口车），同比增长10.2%，与目前中国乘用车市场的下行态势形成强烈反差。

每周一谈：10月零售同比下滑6.4% 降幅环比收窄1pct

10月狭义乘用车上险数165万辆，同比下滑6.4%。2019年10月狭义乘用车终端销量为165万辆，同比下滑6.4%，环比下滑2.29%。同比增速较9月收窄1pct。此前我们预期10月销量会接近0位或同比转正，整体来看销量不及预期。但趋势与我们判断一致，终端零售逐渐回暖。1-10月累计零售1640万辆，同比增速-4.15%。近期市场已经消化了终端销量，因此近期汽车板块并未有大幅下跌，相反，低估值零部件估值有所修复。

国六地区销量增速弱于国五地区。2019年1-4月国六地区销量增速均好于国五地区，5-6月国五促销期间，国六地区销量增速分别为0.5%、48.5%，而同期国五地区增速为-10.5%、19.6%，国六地区透支严重。因此7月开始，国六地区销量增速低于国五地区，前期透支效应明显。经过测算，国五促销期间透支销量65万左右，7-10月累计消化约57万辆，仍有8万辆左右未消化。可以看出国六地区销量增速连续4个月弱于国五地区，10月国五、国六地区销量增速分别为-4.6%、-6.3%，国五地区增速领先国六地区1.7pct，我们预计11-12月国六地区销量增速与国五地区销量增速差距将逐渐缩小。

三四五线城市乘用车销量增速环比分别提高0.9、1.5和3.4pct。2019年行业销量下滑主要是三四五线城市销量下滑导致。2019年10月一线城市、二线城市销量增速分别为0.8%、-4.2%；而三四五线城市销量增速分别为-9.9%、-9.9%和-6.7%，较9月份分别环比提高0.9、1.5和3.4pct，低线城市销量逐渐回暖。1-10月一到五线城市累计销量增速分别为3.5%、1%、-4.7%、-9.4%和-17%。

投资策略及重点推荐:

乘用车：零售销量逐月改善，汽车限制消费放开力度有望进一步加强。10月上险数同比下滑6.4%，经过分析可以看出主要是由于三四五线城市销量下滑导致，但环比来看，低线城市销量降幅逐渐收窄，行业复苏趋势不变。本周发改委提出要稳住汽车消费的大头，研究取消限制消费的政策，目前已有广州、深圳、海南和贵阳等地放宽限购，我们认为其余限购省市有望放宽的是天津和杭州，北京和上海放宽限购的难度较大。随着限购城市逐步出台相关政策，行业有望加速复苏。此阶段我们建议配置估值较低的上汽集团、广汽集团、长安汽车等。

零部件：目前汽车板块趋势性机会尚未出现，但结构性投资机会较多，零部件建议配置华域汽车、星宇股份、爱柯迪、宁波高发，重点关注特斯拉产业链的拓普集团。

投资组合：上汽集团15%、华域汽车30%；爱柯迪20%、星宇股份15%、宁波高发20%。

风险提示：汽车销量不及预期；刺激政策力度不及预期。

评级

增持（维持）

2019年11月17日

曹旭特

分析师

SAC 执业证书编号：S1660519040001

王敬

研究助理

wangjing@shgsec.com

021-20639302

行业基本资料

股票家数	173
行业平均市盈率	25.25
市场平均市盈率	16.55

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：销量逐月改善 拐点即将到来》2019-11-10
- 2、《汽车行业周报：汽车三季报总结：Q3 营收环比改善 盈利能力仍承压》2019-11-04
- 3、《汽车行业周报：行业三季报前瞻 业绩降幅收窄》2019-10-27

内容目录

1. 每周一谈：10月零售下滑6.4% 降幅环比收窄1 pct.....	3
2. 上周行业热点.....	8
3. 投资策略及重点推荐.....	8
4. 行业回顾.....	9
5. 行业重点数据.....	13
6. 行业新闻.....	15
6.1 传统汽车.....	15
6.2 新能源汽车.....	15
6.3 智能网联.....	16
6.4 新车信息速递.....	17
7. 风险提示.....	18

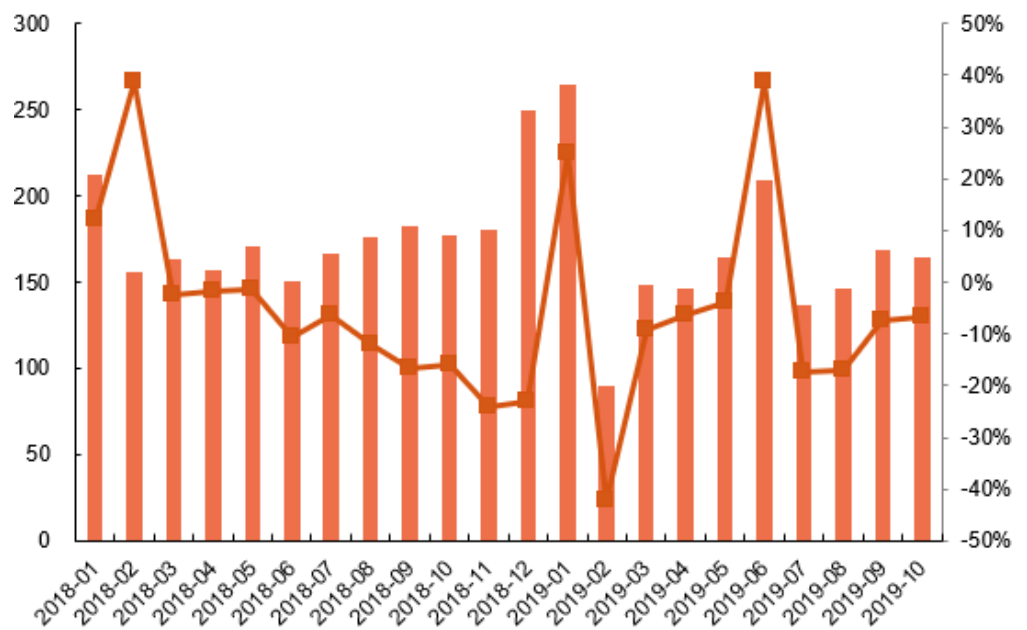
图表目录

图 1: 终端上险数及增速(万辆).....	3
图 2: 7-10月国六/国五地区终端销量增速比较.....	4
图 3: 2019年1-10月各线城市销量增速.....	5
图 4: 2018-2019.10 厂家库存情况(万辆).....	6
图 5: 2018-2019.10 经销商库存情况(万辆).....	6
图 6: 2018-2019.10 行业库存情况(万辆).....	7
图 7: 汽车行业指数 vs 沪深 300 指数.....	9
图 8: 各板块周涨跌幅对比.....	9
图 9: 汽车行业估值水平 (PE-TTM).....	10
图 10: 子板块周涨跌幅对比.....	11
图 11: 行业涨幅前十公司.....	11
图 12: 行业跌幅前十公司.....	12
图 13: 乘用车板块估值 PE-TTM.....	12
图 14: 整车板块估值 PE-TTM.....	13
图 15: 汽车零部件板块估值 PE-TTM.....	13
图 16: 乘用车 11 月份日均零售数量.....	14
图 17: 乘用车 11 月份日均批发数量.....	14
图 18: 广汽传祺全新 GS4.....	17
图 19: 2020 款景逸 S50.....	17
图 20: 荣威 RX3 狮王宝座版.....	18
表 1: 8-10 月各省市终端零售增速.....	3
表 2: 本周推荐投资组合.....	9
表 3: 一周新车.....	17

1. 每周一谈：10月零售下滑6.4% 降幅环比收窄1pct

10月狭义乘用车上险数165万辆，同比下滑6.4%。2019年10月狭义乘用车终端销量为165万辆，同比下滑6.4%，环比下滑2.29%。同比增速较9月收窄1pct。此前我们预期10月销量会接近0位或同比转正，整体来看销量不及预期。但趋势与我们判断一致，终端零售逐渐回暖。1-10月累计零售1640万辆，同比增速-4.15%。近期市场已经消化了终端销量，因此近期汽车板块并未有大幅下跌，相反，低估值零部件估值有所修复。

图1：终端上险数及增速(万辆)



资料来源：上险数据，申港证券研究所

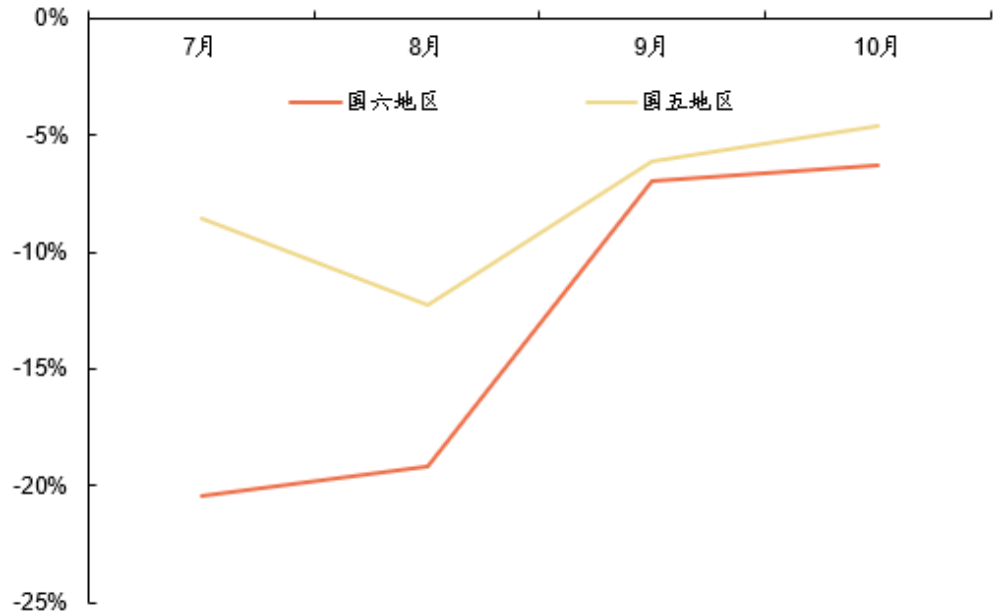
国六地区销量增速弱于国五地区。2019年1-4月国六地区销量增速均好于国五地区，5-6月国五促销期间，国六地区销量增速分别为0.5%、48.5%，而同期国五地区增速为-10.5%、19.6%，国六地区透支严重。因此7月开始，国六地区销量增速低于国五地区，前期透支效应明显。经过测算，国五促销期间透支销量65万左右，7-10月累计消化约57万辆，仍有8万辆左右未消化。可以看出国六地区销量增速连续4个月弱于国五地区，10月国五、国六地区销量增速分别为-4.6%、-6.3%，国五地区增速领先国六地区1.7pct，我们预计11-12月国六地区销量增速与国五地区销量增速差距将逐渐缩小。

表1：8-10月各省市终端零售增速

地区	省市	8月	9月	10月	
国六地区	北京	5.7%	24.6%	18.19%	
	上海	-26.0%	-8.1%	-11.43%	
	天津	-15.0%	-4.1%	-1.46%	
	山东	-19.6%	-7.2%	-9.68%	
	山西	-19.6%	-9.1%	-9.54%	
	河北	-27.6%	-17.8%	-15.02%	
	河南	-20.2%	-8.9%	-9.21%	
	安徽	-15.6%	-14.1%	-10.21%	
	陕西	-24.0%	-9.9%	-6.86%	
	四川	-18.5%	-9.8%	-2.76%	
	海南	18.9%	1.3%	-18.83%	
	广东	-15.0%	-0.1%	-5.75%	
	江苏	-21.6%	-9.9%	-2.99%	
	浙江	-18.9%	-3.5%	0.20%	
	重庆	-25.1%	-14.1%	-5.88%	
	国五地区	辽宁	-15.0%	-10.2%	-10.52%
		吉林	-7.3%	-5.1%	2.47%
黑龙江		-13.1%	-6.3%	-7.69%	
福建		-12.3%	-3.9%	-4.82%	
江西		-11.4%	-7.1%	-6.45%	
湖北		-15.7%	-0.4%	-1.57%	
湖南		-11.1%	-2.3%	1.65%	
贵州		-20.1%	-13.9%	-7.20%	
云南		-12.2%	-8.4%	-3.62%	
甘肃		-6.1%	2.5%	6.89%	
青海		-15.3%	-12.3%	-14.05%	
内蒙古		-15.8%	-13.0%	-11.23%	
广西		-10.7%	-7.9%	-15.15%	
西藏	-4.2%	-8.7%	-1.31%		
宁夏	-10.0%	-6.9%	-2.75%		
新疆	1.8%	-2.5%	7.67%		
国六地区合计		-19.2%	-7.0%	-6.3%	
国五地区合计		-12.3%	-6.1%	-4.6%	

资料来源：终端上险数据，申港证券研究所

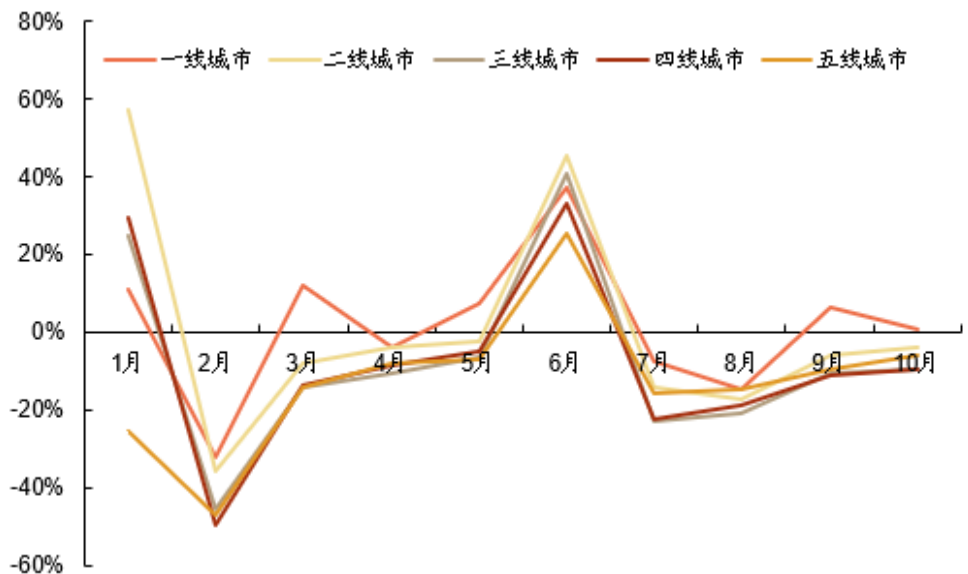
图2：7-10月国六/国五地区终端销量增速比较



资料来源：终端上险数据，申港证券研究所

三四五线城市乘用车销量增速环比分别提高 0.9、1.5 和 3.4 pct。2018 年行业销量下滑主要是三四五线城市销量下滑导致。2019 年 10 月一线城市、二线城市销量增速分别为 0.8%、-4.2%；而三四五线城市销量增速分别为-9.9%、-9.9%和-6.7%，较 9 月份分别环比提高 0.9、1.5 和 3.4pct，低线城市销量逐渐回暖。1-10 月一到五线城市累计销量增速分别为 3.5%、1%、-4.7%、-9.4%和-17%。

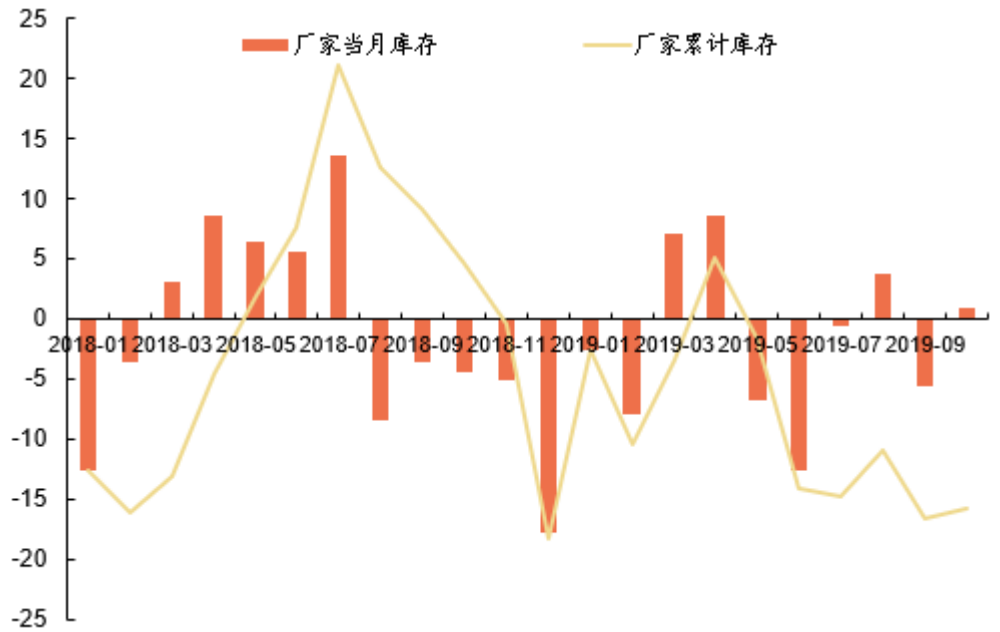
图3：2019 年 1-10 月各线城市销量增速



资料来源：终端上险数据，申港证券研究所

10月进入传统销售旺季，狭义乘用车产量同比下滑3.7%，环比提高4.1%，整车厂生产较前期有较大的改善，体现了积极备库存的趋势。行业处于主动去库存阶段的，但已经临近主动去库存尾声。10月厂家库存较9月增加0.8万辆，年初至今厂家累计库存-15.8万辆。部分车企库存已经处于健康状态，随着下游销量逐渐好转，预计销量率先转正的企业将开始加库存。

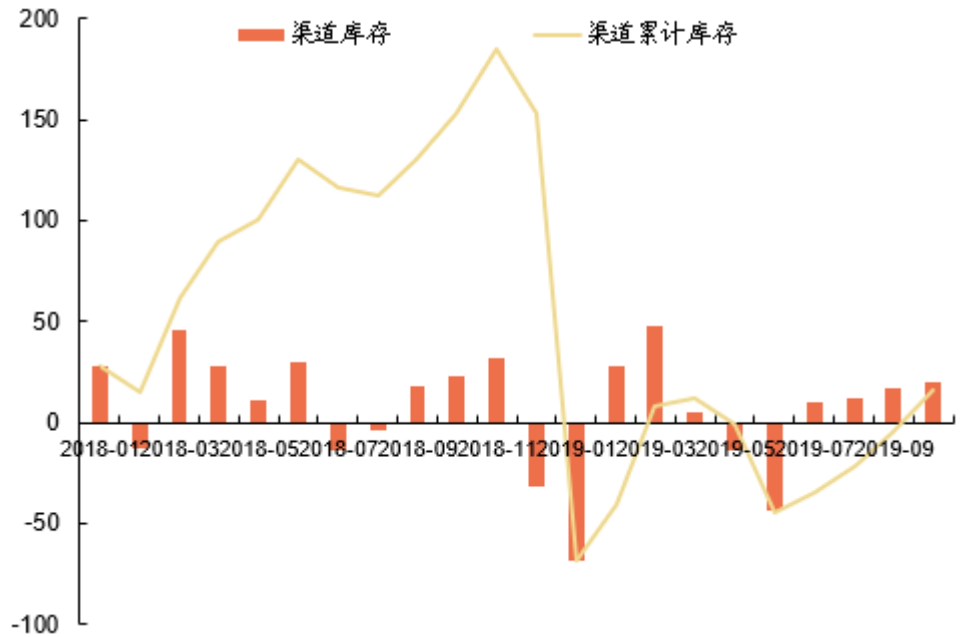
图4：2018-2019.10 厂家库存情况(万辆)



资料来源：乘联会，终端上险数据，申港证券研究所

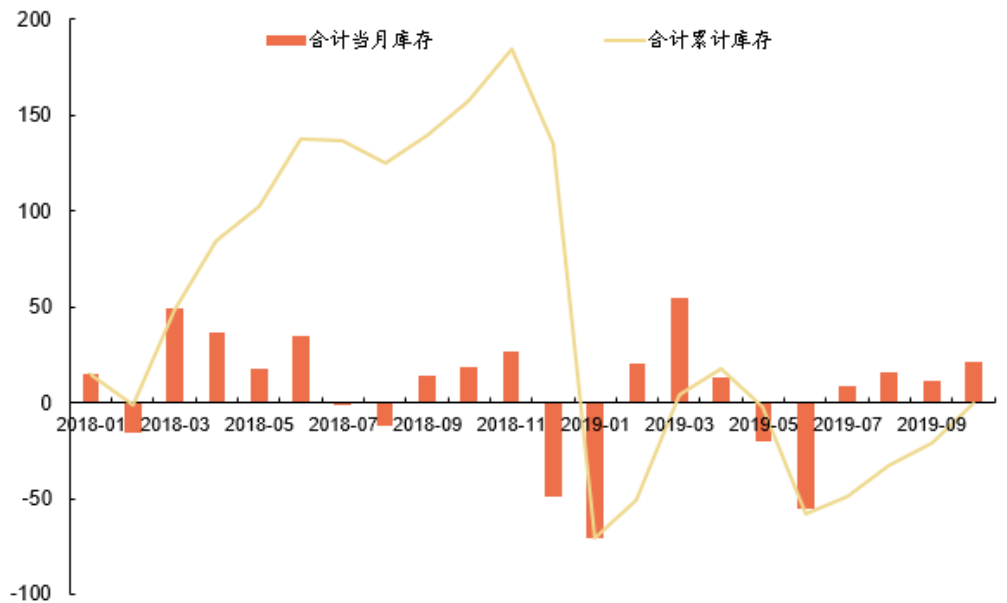
10月经销商库存较9月增加约20万辆，我们认为主要是由于传统销售旺季到来，终端备库存导致；1-10月经销商累计库存15.5万辆，较前期有所升高。终端库存7-10月连续4个月升高，我们预计与排放标准升级后国六铺货和销售旺季备货有关。目前

图5：2018-2019.10 经销商库存情况(万辆)



资料来源：乘联会，终端上险数据，申港证券研究所

图6：2018-2019.10 行业库存情况(万辆)



资料来源：乘联会，终端上险数据，申港证券研究所

零售销量逐月改善，汽车限制消费放开力度有望进一步加强。10月上险数同比下滑6.4%，经过分析可以看出主要是由于三四五线城市销量下滑导致，但环比来看，低线城市销量降幅逐渐收窄，行业复苏趋势不变。本周发改委提出要稳住汽车消费的大头，研究取消限制消费的政策，此前我们在专题报告《限购政策放宽影响几何？》中分析了现在实现限购政策的9个省市在放宽限购后可释放的潜力需求，预计上市省市在2019-2020年放宽限购后将贡献1.7%和3%的弹性，目前已有广州、深圳、

海南和贵阳等地放宽，我们认为其余限购省市有望放宽的是天津和杭州，北京和上海放宽限购的难度较大。随着限购城市逐步出台相关政策，行业有望加速复苏。此阶段我们建议配置估值较低的上汽集团、长安汽车等，零部件建议配置华域汽车、星宇股份、爱柯迪、宁波高发，重点关注特斯拉产业链的拓普集团。

2. 上周行业热点

10月份中国汽车产销量分别为229.5万辆和228.4万辆，较去年同期分别下滑1.7%和4%。

中国汽车工业协会公布了最新一期中国汽车市场销量数据：10月份中国汽车产销量分别为229.5万辆和228.4万辆，环比增长3.9%和0.6%，但较去年同期分别下滑1.7%和4%。至此，中国汽车市场已经连续16个月销量同比下滑。“金九”发力失败，“银十”同样也没能拯救持续下行的车市。在乘用车领域，10月共售出新车192.8万辆，环比下降0.2%，同比下滑5.8%。可见，乘用车市场消费需求没有明显改善，行业企业依然承压。整体来看，1-10月，乘用车累计销售1717.4万辆，同比下降11.0%。此前多家车企公布的10月产销数据快报显示，即便是整体提振不力，车市中依然是几家欢乐几家愁：中国品牌中，长城汽车依托哈弗SUV系列和新能源品牌欧拉的强势增长实现逆市上扬；以新能源立命的北汽新能源10月销量不足万辆，同比大幅下滑69.2%，比亚迪旗下新能源汽车销量亦同比大幅下滑54.58%。

一汽大众10月销量达19.9万辆，同比增长10.2%

根据一汽-大众官方公布的信息，10月该企业终端销量达19.9万辆（含奥迪品牌进口车），同比增长10.2%，与目前中国乘用车市场的下行态势形成强烈反差。2019年1-10月，一汽-大众累计销量达168.5万辆（含奥迪品牌进口车），已经完成2019年销量目标的近80%（大众品牌销量目标144.5万辆；奥迪品牌销量目标68.2万辆，共计212.7万辆）。从各品牌表现来看，大众品牌10月售出新车12.6万辆，同比上涨7.8%；2019年1-10月，大众品牌累计售出111.8万辆新车。从销量结构上看，SUV车型的良好市场表现是大众品牌逆势上行的助力之一。10月大众品牌售出SUV车型3.4万辆，其中探岳售出2.2万辆，环比增长2.2%，1-10月累计销量为12万辆；T-ROC探歌10月售出1.3万辆，环比增长9.2%；1-10月累计销量为9.8万辆。在轿车细分市场，大众品牌称得上是“多点开花”，该品牌10月共售出轿车9.1万辆，其中速腾售出3.3万辆，同比增长26.6%；宝来售出3.2万辆，同比增长65%；高尔夫系列售出9145辆；迈腾售出1.5万辆。

3. 投资策略及重点推荐

我们本周推荐投资组合如下：

表2：本周推荐投资组合

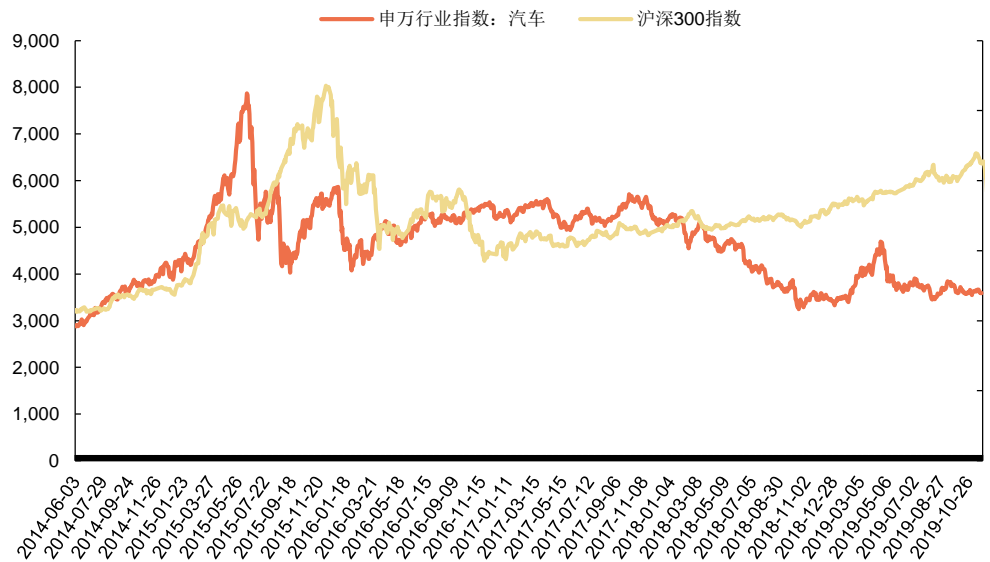
公司	权重
上汽集团	15%
华域汽车	30%
爱柯迪	20%
星宇股份	15%
宁波高发	20%

资料来源：申港证券研究所

4. 行业回顾

截止 11 月 15 日收盘，上周汽车板块下跌 2.75%，同期沪深 300 指数下跌 2.41%，汽车行业相对沪深 300 指数落后 0.34 个百分点。

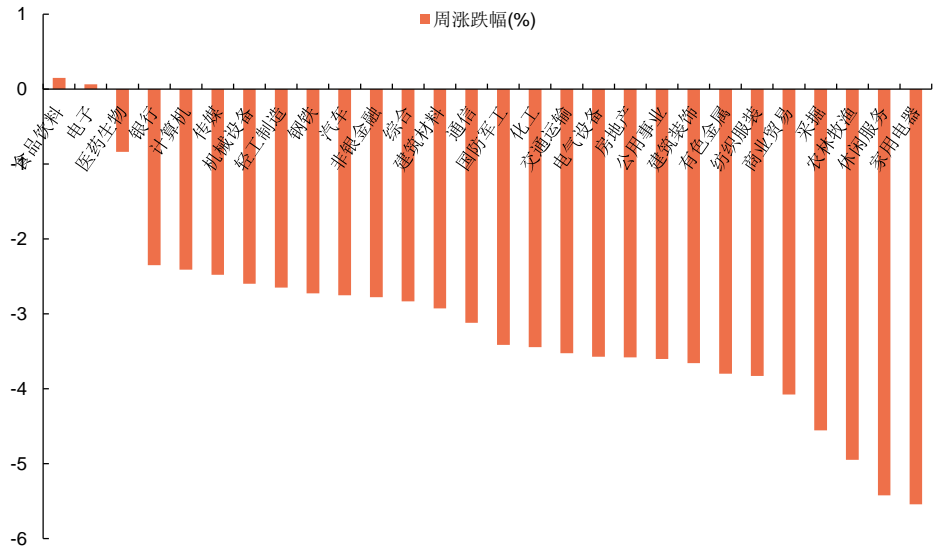
图7：汽车行业指数 vs 沪深 300 指数



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，较上周有所上升，总体表现位于上游。

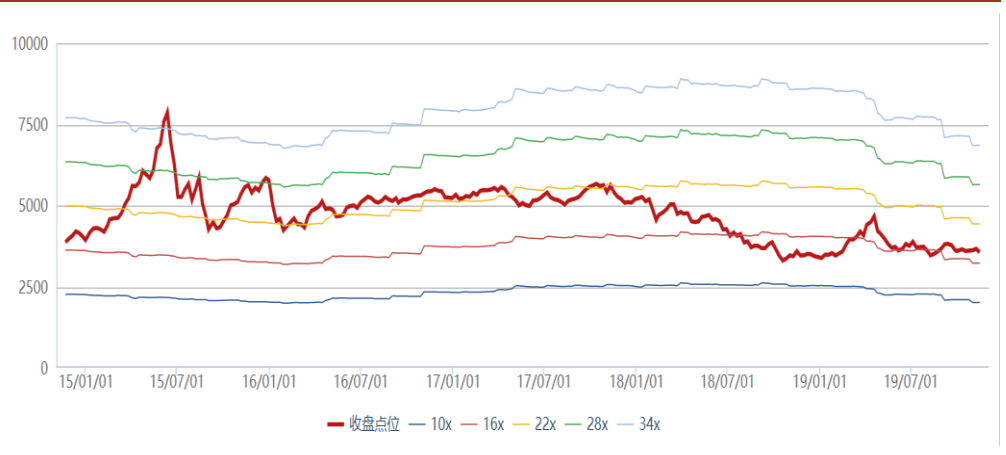
图8：各板块周涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

从估值来看,截至 11 月 15 日,汽车行业 PE-TTM 为 26.83 倍,较上周略有下降。未来国五清库透支消费的影响将会陆续降低,预计接下来估值将陆续上升。

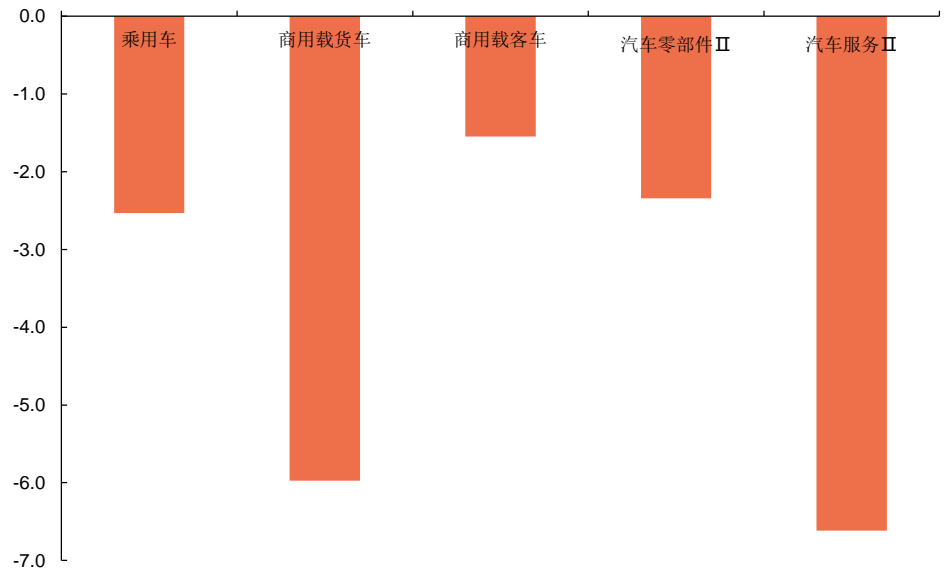
图9: 汽车行业估值水平 (PE-TTM)



资料来源: Wind, 申港证券研究所

从子板块来看,乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件、汽车服务分别下跌 2.53%、下跌 5.97%、下跌 1.55%、下跌 2.34%和下跌 6.62%。

图10：子板块周涨跌幅对比

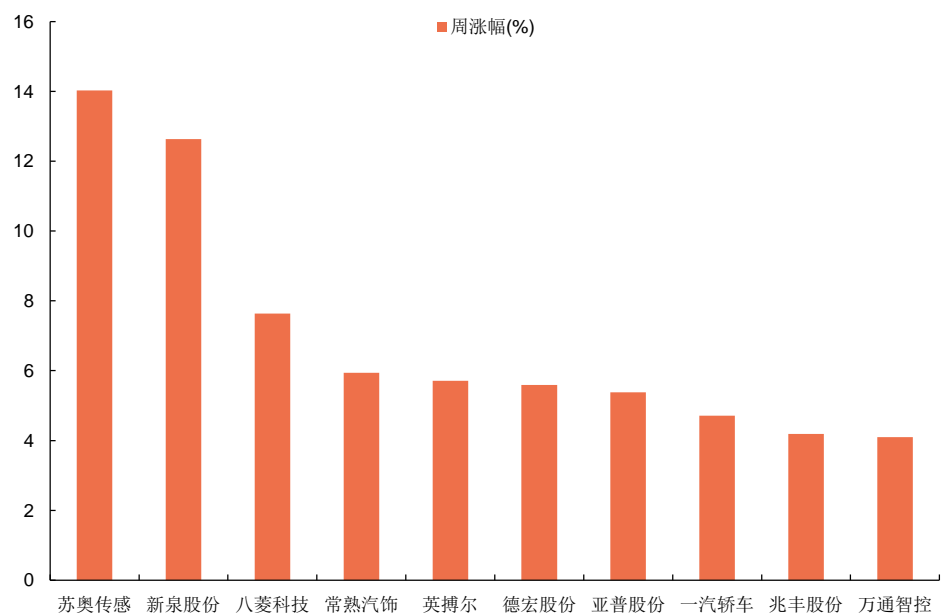


资料来源：Wind，申港证券研究所

上周汽车行业股价涨幅前五名分别为苏奥传感、新泉股份、八菱科技、常熟汽饰、英搏尔。

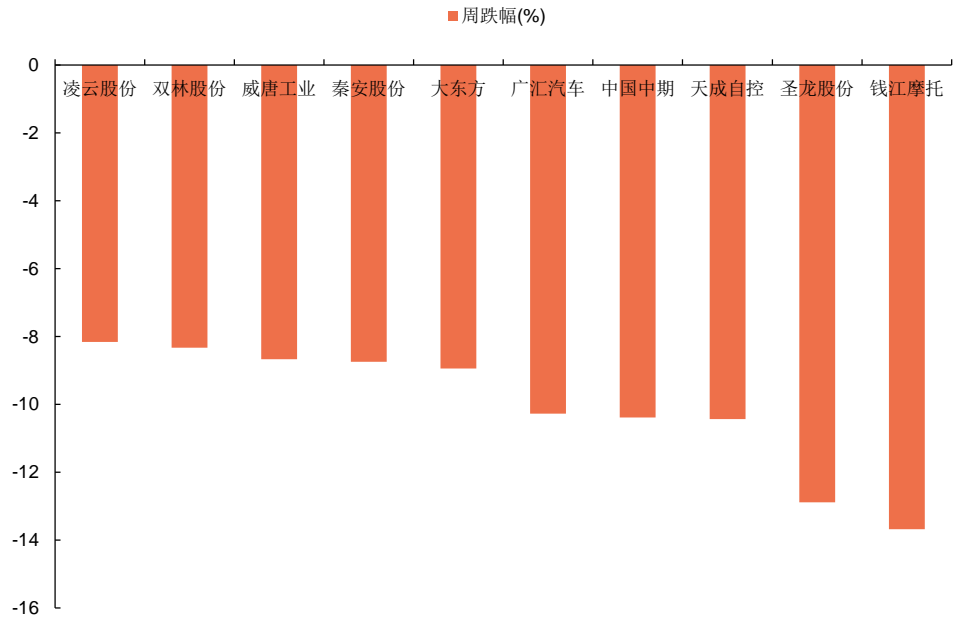
股价跌幅前五名分别为凌云股份、双林股份、威唐工业、秦安股份、大东方。

图11：行业涨幅前十公司



资料来源：Wind，申港证券研究所

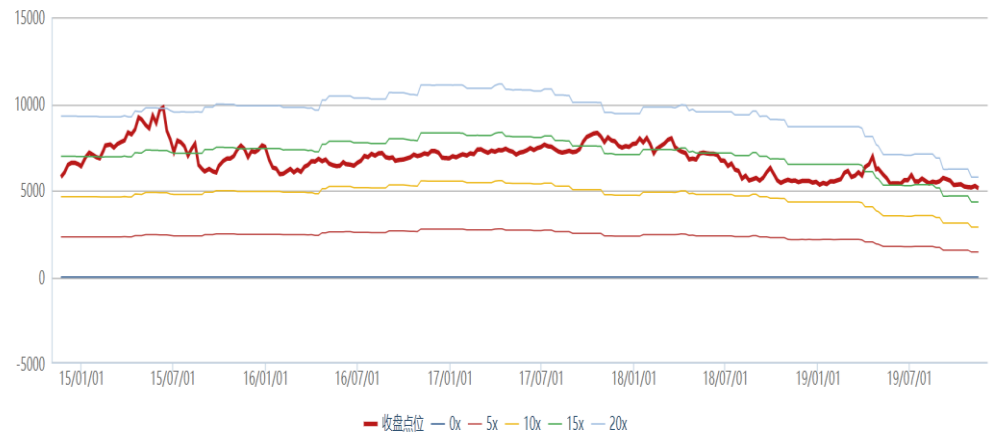
图12: 行业跌幅前十公司



资料来源: Wind, 申港证券研究所

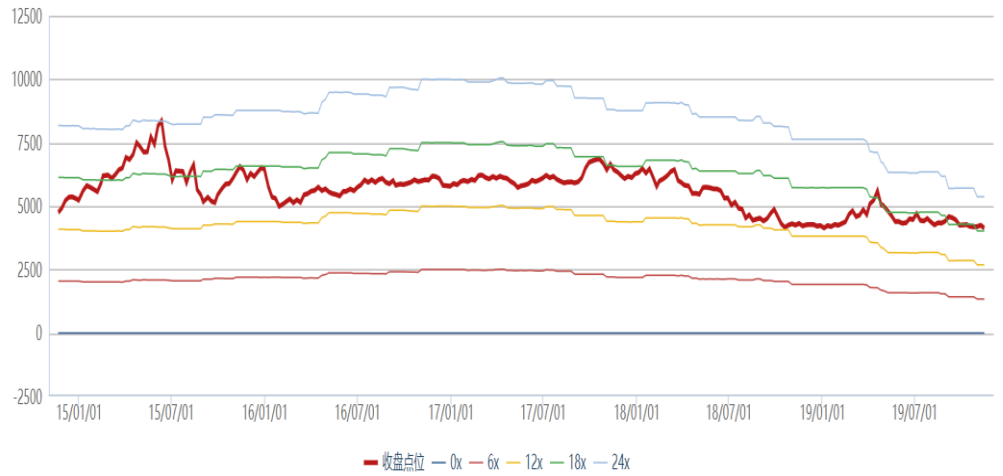
汽车子板块估值: 乘用车、整车和零部件板块估值分别为 19.59、21.23、28.07 倍。本周乘用车板块估值有下降，整车板和零部件板块估值均略有上升。国五清库透支需求的影响在 9 月份消化，10 月销量已呈回暖态势，板块估值将得到修复。我们认为四季度三四线城市的需求的回暖，汽车行业有望迎来复苏。业绩好、估值低的优质车企和零部件公司的估值有望得到修复，建议超配乘用车和优质零部件公司。

图13: 乘用车板块估值 PE-TTM



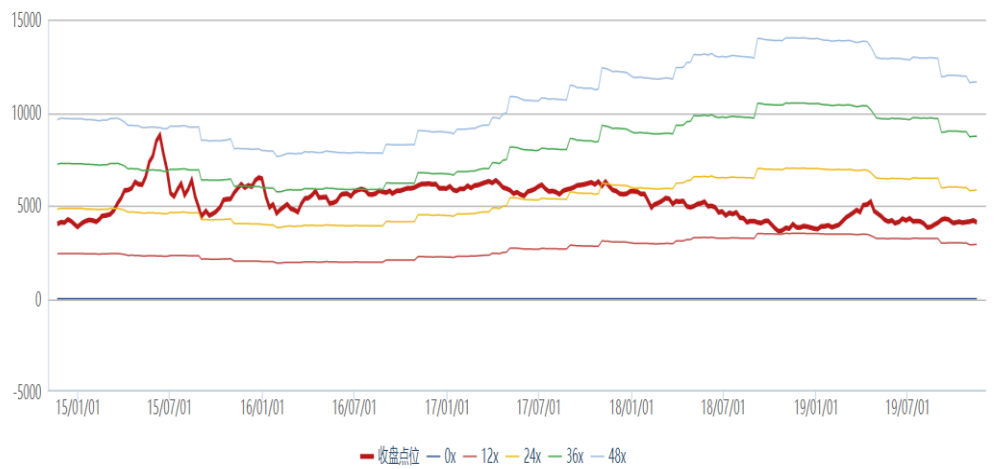
资料来源: Wind, 申港证券研究所

图14: 整车板块估值 PE-TTM



资料来源: Wind, 申港证券研究所

图15: 汽车零部件板块估值 PE-TTM

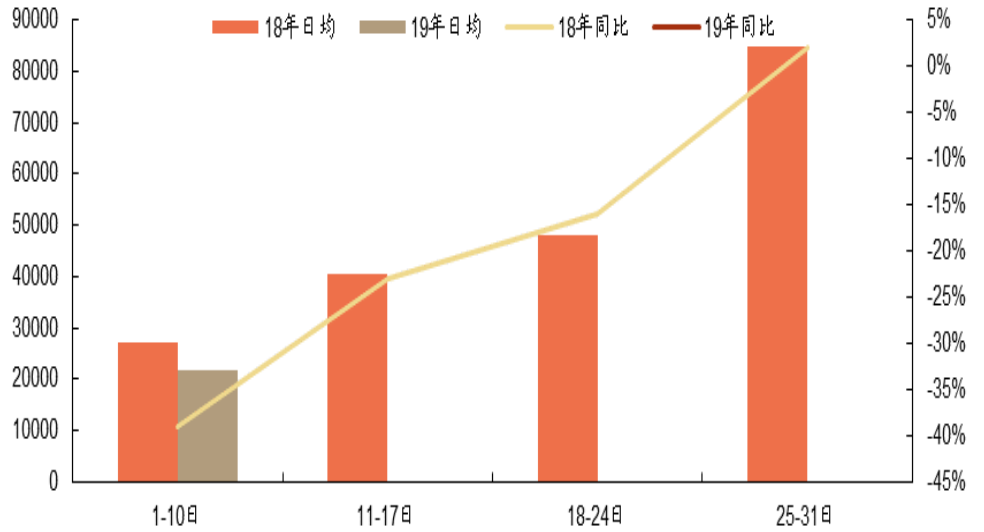


资料来源: Wind, 申港证券研究所

5. 行业重点数据

零售: 11月全国乘用车市场周度零售起步较低。11月第一周(1-10日)的乘用车市场零售相对平稳,第一周日均零售2.1万台,同比增速下降20%。第一周销量总体偏低,甚至低于10月的前10天的超强表现。

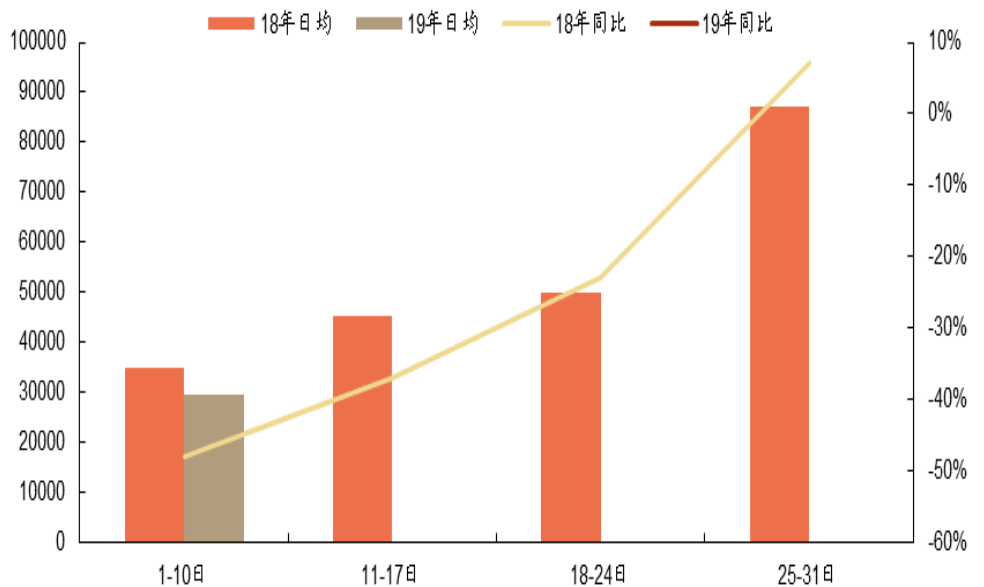
图16: 乘用车 11 月份日均零售数量



资料来源: 乘联会, 申港证券研究所

批发: 11月第一周(1-10日)的乘用车市场批发相对平稳, 第1周日均批发2.9万台, 同比增速下降16%, 稍好于9月的第一周下滑幅度。

图17: 乘用车 11 月份日均批发数量



资料来源: 乘联会, 申港证券研究所

6. 行业新闻

6.1 传统汽车

上汽集团 10 月销量约为 54.44 万辆，同比下降 9.55%

近日，上汽集团公布了 10 月份产销数据：当月销量约为 54.44 万辆，同比下降 9.55%。1-10 月累计销量约为 495.83 万辆，同比下降 13.74%。对照整个乘用车市场的同比水平来看，上汽集团 10 月份单月及累计销量同比均低于大市，但仍然是中国汽车企业销量第一名。上汽大众、上汽通用、上汽通用五菱三家公司为上汽集团贡献了将近 85% 的销量。因此，当这些主力业务有波动时，对上汽的整体业绩影响较大。到 10 月为止，上汽集团多个子公司的销量是下滑状态，尤其上汽通用（-16.15%）、上汽通用五菱（-22.9%）的跌幅最大。上汽乘用车、上汽大通（MAXUS 品牌）及出口业务则相对表现较好。海外市场已成为上汽集团未来增量的重要来源，2018 年海外销量 27.7 万辆，2019 年海外销量目标 36 万辆。目前上汽集团已有泰国、英国、印尼、智利、澳新、中东 GCC、印度 7 个万辆级海外市场，和 3 个海外生产基地，其规划年产能分别为印度工厂 8 万辆，印尼工厂 12 万辆，泰国工厂 10 万辆。

10 月奔驰在全球范围内共售出汽车 207762 辆，同比增长 3.2%

根据官方公布的销量数据，10 月梅赛德斯-奔驰汽车（含 smart 品牌）在全球范围内共售出汽车 207762 辆，同比增长 3.2%。其中梅赛德斯-奔驰品牌销量为 199293 辆，同比增长 4.9%，刷新了历年 10 月最佳销量纪录；2019 年 1-10 月，梅赛德斯-奔驰品牌累计销量为 1924536 辆，在全球车市下行之际依旧实现了 1.0% 的同比增长。smart 品牌 10 月销量为 8469 辆，同比降低 24.4%；2019 年 1-10 月，smart 品牌累计销量为 96245 辆，同比下滑 10.5%。在中国市场，梅赛德斯-奔驰汽车（含 smart 品牌）10 月销量达 57142 辆，同比上涨 13.8%；2019 年 1-10 月累计销量达 583032 辆，同比增长 5.8%，10 月销量和累计销量均刷新历史最佳纪录。在北美自由贸易区，梅赛德斯-奔驰汽车（含 smart 品牌）10 月销量 33264 辆，同比增长 1.5%；其中美国市场售出 27867 辆，同比增长 1.2%。

6.2 新能源汽车

新能源汽车 10 月销量为 7.5 万辆，同比下降 45.6%

在 7 月份以前，新能源汽车是车市里的唯一一抹亮色，然而中汽协 11 月 11 日公布的数据显示，新能源汽车 10 月销量为 7.5 万辆，同比下降 45.6%，降幅远高于整体车市下滑 4%。截至目前，新能源汽车已连续 4 个月下降，这意味着新能源市场没有收获“金九”，也没有迎来“银十”。新能源汽车的下跌直接影响了上游动力电池的表现。中国汽车动力电池产业创新联盟公布的数据显示，2019 年 10 月，我国动力电池装车量共计 4.1GWh，同比下降 31.4%，环比上升 3.1%。市场增速较去年同期明显放缓。电池类型方面，三元电池、磷酸铁锂电池装车量分别为 2.9GWh 和 1.1GWh，同比分别下降 26.0% 和 41.7%。不过磷酸铁锂电池环比增长 12.0%，环比增速呈上升趋势。7 月补贴退坡后，整车厂商为平衡整车成本不再一味追求电池包能量密度，这使得磷酸铁锂由于更成熟的体系、更低的成本及相对较高的安全性再次受市场青

睐。2016 年以前，磷酸铁锂一直稳坐电池领域的头把交椅（2015 年磷酸铁锂和三元锂装机占比为 69%和 28%，2016 年分别是 60%和 38%），不过随着新能源补贴政策对能量密度不断提高门槛，三元锂电池逐渐占上风并在 2017 年超过磷酸铁锂的市场份额。

北汽新能源前十月累计销量达到 106983 辆，同比下降 2.42%

据北汽新能源发布的 10 月份产销快报显示，今年 10 月份，北汽新能源销量达到 8601 辆，而去年同期的销量为 27958 辆，两者之间有着不小的悬殊；1-10 月份，北汽新能源累计销量达到 106983 辆，同比下降 2.42%。另外，据乘联会给出的销量数据显示，北汽新能源旗下 EC 系列车型 10 月份销量为 926 辆，去年同期销量为 20648 辆；1-10 月份累计销量为 15283 辆，去年同期销量 68025 辆。EU 系列车型 10 月份销量为 7623 辆，去年同期为 4075 辆；1-10 月份累计销量为 81926 辆，去年同期销量为 16786 辆。EX 系列车型销量 10 月份销量为 42 辆，去年同期为 3091 辆；1-10 月份累计销量 9602 辆；去年同期销量为 20975 辆。从细分车型的数据能够发现，目前相对低端的 EC 系列及 EX 系列车型的销量下滑较为严重；而相对较为高端的 EU 系列销量增长较为迅速。已经成为北汽新能源的核心产品。

6.3 智能网联

博世与中国移动联合发布 5G 自动代客泊车系统解决方案

博世与中国移动联合发布 5G 自动代客泊车系统解决方案。该方案的发布，标志着双方在自动代客泊车商业化进程上又向前迈进了一步。同时，博世中国和中国移动还将建联合实验室，共同展开车联网领域的探索研究。5G 自动代客泊车系统解决方案是博世与中国移动基于各自在自动代客泊车系统（AVP）和 5G 上的技术优势联合研发的自动代客泊车解决方案。该方案通过 5G 的低时延、网络切片和边缘计算等技术能力，大大降低自动代客泊车系统中的传输时延，同时有效保证数据的安全性和私密性，并进一步降低系统运行成本。相比于 4G 而言，5G 端到端的通信技术能够降低系统时延 50%。网络切片技术，能够提供 AVP 行业专业的网络能力，保证通信数据链安全稳定。而边缘计算则能承载 AVP 方案中场端的服务器能力，边缘层可以完成大量数据运算，从而提高系统反应速度。

腾讯车联与蘑菇车联签署战略合作协议，将在车联网领域进一步深化合作

近日，腾讯车联与蘑菇车联正式签署全面战略合作协议，将在车联网领域进一步深化合作，并将在车联网生态运营服务、无人驾驶、高精地图、人工智能、大数据等方面展开共同探索。此外，双方还将与更多合作伙伴一起共建车联网生态体系，让更丰富的内容及服务生态有机地接入到汽车中。智能网联汽车是腾讯未来的重要业务抓手，在车联网与自动驾驶领域布局已久，早已形成了“四横两纵一中台”的业务矩阵。腾讯车联希望成为车企的“数字化助手”，帮助建设车载生态系统。海量的内容资源、丰富的服务生态和应用生态，以及账号体系和 AI+云能力都是腾讯的优势所在。面向车联网领域，蘑菇车联推出了“AI 云+OS+智能终端+传感器”的一体化解决方案，并提供云、端和云+端的多元服务，能满足个人消费者和企业用户的定制化服务。蘑菇车联所开发的车载操作系统蘑菇 OS，可适配上千款主流车型。目前，

蘑菇车联已经和上汽斯柯达、东风和广汽等车企达成了深度合作关系。今年 2 月，腾讯还参与了蘑菇车联的 A 轮融资。

6.4 新车信息速递

表3：一周新车

车型	售价区间(万元)
广汽传祺全新 GS4	8.98-15.18
2020 款景逸 S50	6.99-7.99
荣威 RX3 狮王宝座版	10.43

资料来源：各公司官网，申港证券研究所

图18：广汽传祺全新 GS4



资料来源：广汽传祺官网，申港证券研究所

图19：2020 款景逸 S50



资料来源：东风风行官网，申港证券研究所

图20：荣威 RX3 狮王宝座版



资料来源：上汽荣威官网，申港证券研究所

7. 风险提示

汽车销量不及预期；

刺激政策力度不及预期；

原材料价格大幅上升；

研究助理简介

王敬，西北工业大学硕士，曾就职于上汽大众，东兴证券。

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法律责任。

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