

极狐阿尔法 S 上市，汽车智能化加速迈入新阶段

——汽车和汽车零部件行业周报（2021/4/12-2021/4/18）

要点

行业景气度监测：光大汽车时钟进入过热时区

目前处于光大汽车时钟的过热（主动补库）时区，预计二季度进入滞涨（被动补库）时区。

销量数据跟踪：4月零售与批发数据表现欠佳

4月周度零售数据走势不强：4月第1周的市场零售达到日均3.05万台，同比2020年4月的第1周增长5%，表现相对平稳，但相对2019年4月第一周是稍有下降7%的。且本周相对于2021年3月第1周环比下降17%，下降幅度较大。（来源：乘联会）

4月批发数据总体不强：4月的厂家批发销量走势起步平稳。第一周的日均厂家批发销量是3.2万台，同比2020年4月的增长幅度是7%，表现相对平稳。本周相对于3月第一周的销量下降25%，行业的压力相对较大。由于目前的渠道处于相对中低库存的特征，因此经销商的进货节奏应该更积极，总体看4月第一周批发走势不强。4月第一周相对于2019年4月的批发下降5%，走势相对放缓。但2019年4月已经进入渠道去库存的阶段，因此较2019年的厂家批发增长压力不大。（来源：乘联会）

本周市场：板块跑赢沪深300，汽车服务板块表现较强

本周A股汽车板块（申万一级行业）+2.09%，表现强于沪深300（-1.37%），在28个申万一级行业中排名第1位。细分板块中，汽车服务+5.09%、其他交运设备+3.55%、商用载客车+3.22%、乘用车+2.94%、汽车零部件+1.35%、商用载货车-0.22%。

重点企业本周表现：A股：中鼎股份（+5.47%）、比亚迪（-0.85%）、长城汽车（+3.67%）、上汽集团（+2.25%）、长安汽车（+9.19%）、广汽集团（+4.87%）、华域汽车（+3.39%）。

H股：比亚迪股份（+0.63%）、吉利汽车（+5.31%）、长城汽车H（+2.51%）、广汽集团H（+6.07%）、中国重汽（-1.83%）。

美股：特斯拉（+9.27%）、蔚来（-5.33%）、小鹏汽车（-10.35%）、理想汽车（-15.29%）。

投资建议：上海车展临近，各主机厂携新车上市，电动化智能化预期有望升温，无人驾驶相关标的有望受益。华为ICT对汽车行业赋能，推荐华为INSIDE子品牌相关公司，且估值在乘用车板块内较低的**广汽集团（2238.HK）和长安汽车**，建议关注**北汽蓝谷**。电动智能化方向，高端智能车放量有望带动**天幕玻璃、HUD、空气悬挂**行业渗透率快速提升，推荐估值严重低估的**中鼎股份**，建议关注**福耀玻璃**和**华阳集团**。无人驾驶方向建议关注汽车制动龙头**亚太股份**。

风险分析：房地产对消费挤压及芯片断供导致汽车销量不及预期；原材料成本超预期上行导致汽车行业毛利率低预期等。

汽车和汽车零部件 买入（维持）

作者

分析师：邵将

执业证书编号：S0930518120001

021-52523869

shaoj@ebsecn.com

分析师：倪昱婧

执业证书编号：S0930515090002

021-52523876

niyj@ebsecn.com

分析师：杨耀先

执业证书编号：S0930520120001

021-52523656

yangyx@ebsecn.com

行业与沪深300指数对比图



资料来源：Wind，光大证券研究所整理（截止至20210416）

相关研报

2021年光大汽车时钟怎么转？——汽车行业2021年春季投资策略（2021-03-03）

复苏延续、春节错位，产销同比大增——2021年1月汽车销量跟踪报告（2021-02-09）

欲穷“千米”目，更上一层楼——激光雷达（LiDAR）行业报告（2021-01-22）

目 录

1、每周聚焦：华为——智能网联汽车的增量部件供应商	4
2、本周市场.....	11
3、行业动态.....	13
3.1、公司公告	13
3.2、行业新闻	15
4、行业上游原材料数据跟踪	18
5、本周新车.....	19
6、风险分析.....	20

图目录

图 1: 本周申万行业板块及沪深 300 涨跌幅	11
图 2: SW 汽车子行业周涨跌	12
图 3: 本周板块涨跌幅前五个股.....	12
图 4: 汽车行业子板块与沪深 300 自 2020 年初以来的表现.....	12
图 5: 中信期货钢铁指数本周上涨 3.84%.....	18
图 6: 沪铝指数本周上涨 2.96%	18
图 7: 沪胶指数本周上涨 0.15%	18
图 8: 中国塑料价格指数(中塑指数)本周下跌 0.01%.....	18
图 9: 纽约原油与布伦特原油价格本周分别上涨 3.82、3.87 美元/桶 (单位: 美元/桶)	18
图 10: NYMEX 天然气本周上涨 0.17 美元/百万英热单位 (单位: 美元/百万英热单位)	18

表目录

表 1: 华为智能汽车发展历史	4
表 2: 华为智能汽车各业务板块与整车厂合作情况	5
表 3: 本周上市车型一览.....	19

1、每周聚焦：华为——智能网联汽车的增量部件供应商

事件：2021年4月12日，华为第18届全球分析师大会在深圳开幕，本届大会的主题为“构建万物互联的智能世界”。华为的徐直军在会议中表示，华为不造车，华为的愿景是帮车企造好车。

关于智能汽车投资部分，徐直军表示：“华为将持续加大智能汽车部件产业的投资，尤其是自动驾驶软件。我们认为不管是无人驾驶、自动驾驶、智能网联汽车，还是汽车的四化，核心是自动驾驶软件能不能真正让汽车实现自动驾驶，并在未来进一步实现无人驾驶。我们希望通过强力投资自动驾驶软件来推动汽车行业的网联化、智能化、电动化和共享化，推动汽车行业和ICT行业走向融合，为华为带来长期持续的战略机会。华为的定位是汽车的增量部件提供商。我们的战略是帮助车企造“好车”，“造好”车。最近余承东也在尝试怎么帮助车企卖好车。我们致力于投资自动驾驶软件，目标是实现汽车的无人驾驶，一旦实现，就将颠覆跟汽车相关的几乎所有产业，这也是10年内可见的最具颠覆性的产业变革。

（来源：澎湃新闻）

表 1：华为智能汽车发展历史

时间	华为智能汽车相关举措
2014	华为与“2012 实验室”建立了车联网实验室
2014.10/11	华为与东风、长安、一汽签订了在车联网、智能汽车等相关领域的合作协议
2014.12	华为与东风联合研发无人驾驶汽车
2015	华为陆续拿到了奥迪、奔驰的通信模块订单
2017.09	华为与北汽新能源进行战略合作，共同进行技术研发
2018.07	华为与长安再度签署战略合作协议，建立联合创新研发中心
2018.08	华为与东风合作打造智能网联汽车
2018.10	华为与上海博泰签署了双方基于华为 OceanConnect 平台的合作协议。
2018.11	华为与北汽新能源合力打造智能新车型
2019.04	华为以智能汽车增量部件供应商参与上海车展
2019.04	华为与四维图新合作探索智能出行解决方案
2019.06	华为成立智能汽车解决方案业务部
2020.04	华为发布了 HUAWEI HiCharger 直流快充模块
2020.05	华为与一汽、长安、东风、上汽、广汽、北汽、比亚迪、长城、吉瑞、江淮、宇通、塞力斯、依维柯、T3 出行等 18 家车企建立“5G 汽车生态圈”
2020.06	华为发布《自动驾驶网络解决方案白皮书》
2020.10	华为公开发布智能汽车解决方案品牌 HI
2020.12	华为发布激光雷达产品
2021.01	华为与塞力斯共同发布以 DriveONE 为基础的智能“增程/纯电”动力平台
2021.01	华为携手中国车谷，打造世界级智能汽车产业联合创新高地
2021.04	搭载华为 HI 智能汽车解决方案，北汽蓝谷极狐阿尔法 S 正式上市

资料来源：华为智能汽车解决方案微信公众号，光大证券研究所整理

点评：华为针对不同车企的汽车智能化服务提供了三种应用服务场景：（1）全栈解决方案商，主要是针对软件方面明显劣势的传统整车厂，并为其提供完整的智能汽车解决方案；（2）平台供应商：提供计算平台、操作系统和算法。主要针对拥有不完全软件算法的整车厂，通过工业计算平台、操作系统，从而方便整车厂与其他软件供应商进行应用软件的开发；（3）零部件供应商：为整车厂提供激光雷达、AR-HUD 等智能化零部件。2020年5月，华为与一汽、长安、东风、上汽、广汽、北汽、比亚迪、长城、吉瑞、江淮、宇通、塞力斯、依维柯、

T3 出行等 18 家车企建立“5G 汽车生态圈”，其中北汽蓝谷采用华为的全栈解决方案，搭载华为 HI 智能汽车解决方案，北汽蓝谷极狐阿尔法 S 已经在 2021 年 4 月正式上市。

华为在智能汽车领域的定位：做智能网联汽车的增量部件供应商。汽车智能化带来的增量需求，主要集中在数字化与智能化的软硬件等方面。在此定位的基础上，华为将其智能汽车战略方向分为五大板块，包括智能驾驶、智能网联、智能座舱、智能车云和智能电动。

从业务层面来看，当前时点整车厂与华为的合作主要集中在智能网联与智能车云，智能驾驶业务主要是与长安和江淮进行了深度的合作。通过对华为五大业务板块与整车厂合作情况来看，智能驾驶方面有较大进展的主要是长安和江淮；智能网联方面主要依靠华为的 5G 技术优势，吸引了包括比亚迪、长安、上汽、东风等整车厂与华为进行 5G 技术方面的合作；智能座舱方面主要的合作对象为比亚迪和长安；智能车云方面，已经使用华为云平台的整车厂包括长安、江淮和一汽；智能电动方面，华为电驱已经在上汽大通上展开应用。

表 2：华为智能汽车各业务板块与整车厂合作情况

智能汽车业务板块	合作整车厂
智能驾驶	长安汽车、江淮汽车
智能网联	比亚迪、长安汽车、北汽集团、上汽乘用车、广汽乘用车、东风集团
智能座舱	比亚迪、长安汽车
智能车云	长安汽车、一汽轿车、广汽乘用车、江淮汽车
智能电动	上汽大通

资料来源：华为智能汽车解决方案官方微信公众号，光大证券研究所整理

智能驾驶：软硬件结合，MDC 智能驾驶平台推进+ADS 高算力+激光雷达场景化应用并行齐驱。智能驾驶要求能够对海量的数据进行复杂的逻辑运算，因此对算法和系统数据处理能力有较高的要求。针对这一要求，华为推出了 MDC 解决方案。华为 MDC 智能驾驶计算平台包括 MDC600、MDC300、MDC610 以及 MDC210。其中 MDC600 算力达 352TOPS，适配 L4 级别的自动驾驶，未来有望冲击 L5 级别；MDC610 的算力为 160TOPS，适配 L3/4 级别的自动驾驶；MDC300 算力为 64TOPS，适配 L3 等级的自动驾驶；MDC210 算力为 48TOPS，适配 L2 等级的自动驾驶，这一方案主要是为了补充低端市场的产品空白，预计 2021 年二季度量产。

华为 L4 级全栈智能驾驶解决方案（ADS）实现了全场景覆盖，通过自主研发的高算力自动驾驶 SoC 芯片，可以实现多路传感数据高性能处理和决策。

华为从 2016 年开始涉足研发激光雷达，主要面向前装量产的中长距激光雷达。华为 2020 年 7 月公布了一项名为“多线程微振镜激光测量模组和激光雷达”专利，此技术拥有 MEMS 微振镜扫描器和机械式激光雷达两者的特性，能够同时兼顾成本与功率两个重要要素。华为表示，其激光雷达未来的成本有望降低至 200 美元。2020 年 12 月，华为智能汽车解决方案官微表示，华为已经建立了第一条车规级激光雷达的 Pilot 产线，目标年产量是 10 万套。而本周北汽蓝谷发布的新车 ARCFOX 极狐阿尔法 S 已经搭载了华为激光雷达。

智能车云：四大云服务方案助推汽车智能化发展。为了解决汽车智能化中自动驾驶、高精度地图、电池安全和 V2X 等难点，从而进一步推动汽车智能化发展。华为推出了四大云服务方案：自动驾驶云服务、高精度地图云服务、V2X 云服务和车联网云服务。

自动驾驶云服务通过提供数据服务、训练服务、仿真服务，贯穿自动驾驶开发、测试及商用优化的全生命周期，形成了以数据为驱动的自动驾驶闭环方案。从而高质量的还原汽车自动驾驶场景，帮助车企满足里程测试要求，实现自动驾驶中算法的快速更新迭代。

高精度地图云服务提供了存储与应用合规、自动驾驶应用支撑、高精地图分发、动态地图数据分发和高精地图数据安全 5 大服务能力，服务于车联网位置应用、智能网联产业园区、自动驾驶仿真/运营和自动驾驶服务等四大场景。通过开放合作接入多图商伙伴数据，形成优势互补，为用户提供覆盖更广、更新更快的地图数据。

V2X 云服务通过全新发布的云控平台为丰富的 V2X 业务场景赋能，结合 AI 和大数据能力，解决数据共享难，数据价值挖掘不深以及行业间协同困难等问题，为智能网联和智慧交通构建云端大脑。

车联网云服务：货币化车辆数据资产，创新用户服务模式。通过亿级连接、百万级并发接入，华为车联网云服务，帮助车企构建人与车的联接。实现三电、智能驾驶、智能座舱等数字化部件的状态数据和故障数据的采集和存储，形成统一的智能车辆数据资源池，再基于云端强大的 AI 和大数据能力，深挖数据价值，实现数据资产货币化。车企和生态合作伙伴可以为用户提供非常丰富的服务和应用，开发和创建更多新的业务场景和商业模式。进而帮助车企在用户服务端实现数字化转型，延伸用户触点，创新商业模式，提升盈利能力。

三电云服务融合电池机理和数据模型，通过对车辆状态可视化监控、电池故障提前预计、热失控防控以及电池使用健康状态评估等方式来实现电池安全监控和电池使用寿命的管理的目的。

智能网联：V2X 模组、TBOX、车载网关，全方位布局。从硬件端来看，华为提供车内通信的车载模组、T-Box、以太网网关等部件，2019 年 1 月，华为发布 5G 芯片 Balong 5000。这是全球首个支持 V2X 的多模芯片。从软件端来看，华为 OceanConnect 车联网云平台，打造云智能网联解决方案，可支持千万级车辆同时在线。

智能电动：HiCharger+DriveONE，加速汽车电动化发展。华为于 2020 年 4 月推出第三代直流快充模块 HiCharger，作为充电桩的核心部件。其具有高功率密度、高效率、高安全性、低噪音等特点。通过集成 MCU 微控制单元、电机、减速器、DC/DC 直流变换器、OBC 车载充电机、PDU 电源分配单元、BCU 电池控制单元七大部件，华为推出了 7 合 1 的电驱动系统 DriveONE，从而进一步实现机械部件和功率部件的深度耦合。

智能座舱：三大平台共同推进，实现生态战略拓展。华为智能座舱解决方案包含三大平台：Harmony 车机 OS 软件平台、Harmony 车域生态平台以及智能硬件平台。Harmony 车机 OS 定义了 HMS-A（HMS for Auto，包括：语音、音效、视觉、AI 等 7 大核心能力）、12 个车机子系统和 500 多个 HOS-C API，以构建真正面向“车”场景的 OS 软件平台，支撑 OEM、合作伙伴、第三方应用快速开发、持续升级。

华为基于“1+8+N”在车域进行扩展，保证车机与手机、平板的生态共享、畅通话和无缝流转。同时，华为与生态伙伴共同面向车载场景进行深度的体验优化和功能开发，让应用软件在出行场景“更好用、更易用”。为了减少南向硬件生态非必要的定制开发成本和开发周期，华为积极与座舱硬件生态伙伴合作研究、协同开发，共同提升产业的平台化水平。

以下为华为 2021 年分析师大会问答部分纪要（来源：书享界）

Q1.《南华早报》：目前看到很多企业布局智能汽车领域，在这种情况下，华为不造车，这个策略会坚持不改变吗？汽车行业本身的回本周期相对长，华为的这一策略是为了缩短变现的压力和芯片短缺的压力，才做的这个决定吗？能否分享更多智慧汽车领域的发展计划及背后的原因？

徐直军：这个问题我多次被问到。我在北京汽车展和在上海汽车展上，在跟汽车界媒体朋友们的沟通过程中，已经详细解释过这个问题的答案。当然，我也很理解大家的心声，大家觉得华为就应该造车。华为有品牌和技术能力，应该造车，为什么不跟大家一样造车呢，小米等企业都在造车。但是我告诉大家，华为做这个决策是经过了很多年的讨论以后慎重决策的。华为从 2012 年开始进行车相关的研究，当时我们在 2012 实验室下面成立了一个车联网实验室。那时候还没有智能汽车的概念，还没有自动驾驶的概念，只有电动汽车的概念。我们最早是想研究电动汽车所需要的技术。

但随着研究不断地向前走，汽车行业不断地发生变化，从原来简单的电动汽车，要变成一个自动驾驶的车。从 2012 年到现在，整个面向未来的汽车发生了巨大的变化，技术也发生了巨大的变化，尤其人工智能技术起来以后。原来只要做“三电”系统，后来发现我们要做个“驾驶员”，其实自动驾驶系统就是做一个驾驶员，来替代人开车。后来我们研究发现，华为具备的所有技术和能力，在车上应用的面越来越多、越来越广。我们认为，ICT 的能力对于未来自动驾驶、电动汽车所需要的各种技术和部件越来越有价值。

从 2012 年到现在，我也跟中国所有汽车品牌的董事长、总裁，以及德国、日本的汽车企业高层都进行了沟通，发现产业界更需要华为的，不是华为这个品牌，而是华为的 ICT 能力，来帮助他们造面向未来的车。所以 2018 年，我们管理团队在三亚开会，做了一个决策：明确华为不造车，帮助车企造好车。这个决策到现在为止一直没有改变。

当然，我们作为一个 ICT 行业的企业，跟汽车业打交道，也希望开创一些新的商业模式。所以我们会选择一些伙伴进行深度合作，然后我们用“华为 inside”的方式支持车企打造其子品牌，赋能一些车企，真正把面向未来的车做出来。我们现在选了三个伙伴，支持它们打造各自的子品牌。有一个大家可能已经知道，就是我们支持北汽新能源打造的 ARCFOX 品牌，很快会推出一系列的车面向市场。

ARCFOX 品牌的系列车会把华为所有的（ICT）能力和北汽的（整车）能力充分结合起来，给消费者不同的体验。我们跟重庆的长安和广汽也有类似的合作。这种合作我们会有所选择，不会太多。

我们为“华为 inside”模式设计了一个品牌 Logo 叫“HI”，代表 Huawei Inside。未来看到 HI 这个 LOGO，就证明是华为跟这个伙伴一起打造的车。但不是所有华为提供部件的车都能够标上 HI 的 LOGO，只有用了我们自动驾驶解决方案的车，才可以标上 HI 的 LOGO。

Q2.《第一财经》：去年，小徐总您说最大的目标是活下来还能发财报，我们看到今年的财报还是实现了比较稳定的增长。刚刚您也提到今年整个外围的环境还是比较的复杂，今年我们新的挑战或者目标是什么？

徐直军：今年的目标还是活下来。但今年我们希望有点时间来思考下一步的行动，看能不能活得好一点点。大家清楚我们 2019、2020 年都在花时间应对美国的三次制裁，所以还没有太多时间思考未来是不是真正能够活下来，并且能不能活得好一点。经过这么长时间的盘点和业务调整，发现活下来还是很有希望的，但是我们还是要争取活得好一点点。所以我希望明年的年报发布会也能正常举行，分析师大会也能正常举行。当然每年都能举行是最好的，我能见到大家、你们也能见到我。

Q3、IDC：我有两个问题想请教一下。第一是关于华为云，因为我们注意到，前不久华为云做了很频繁的组织架构调整，最后从 BG 变成了以小徐总为董事长的 CloudBU，最终 CloudBU 在华为组织架构里面的位置到底是什么样？相应的华为云的战略的未来有什么样的变化或者调整？

第二是关于鲲鹏产业的问题。前不久，ARM 刚刚发布了 V9 架构的指令集，并且说 V9 不受美国管理出口许可的管制，华为在 ARMV9 方面的授权现在到底是怎么样的，是不是完整的授权、永久授权？另外，相应的鲲鹏产业方面，我们芯片的设计、生产、代工未来的问题会怎么解决？请解释一下。

徐直军：华为云的商业模式，是线上的业务，是订阅的商业模式。所以华为云一直是端到端、相对闭环运作的一个独立的 BU。我们成立云与计算 BG 的时候，希望能够把服务器、存储跟华为云协同运作，但协同运作的时候又发现一些问题，反而消耗了我们云团队的精力。所以我们现在又把服务器、存储还回去，让云 BU 集中精力发展云服务。

我们强化华为云 BU 的定位，事实上是我们公司强化软件投资的一个举措。华为云更多的投资在软件，有自己产业的规律，我们希望它更加独立一点，放开手脚去发展，来提高软件和服务在华为整个收入的占比。

关于鲲鹏，它本身是一个 ARM 的生态，只是我们在中国取了一个名字而已。现在没有人敢给我们代工芯片，至少我估计短期内没法解决。但是，我们坚定不移要把鲲鹏生态发展起来，这个不动摇。一旦鲲鹏生态发展起来了，我相信会有其它企业设计出 CPU 来，只是强和弱的问题。这也给整个中国提供了另外一种选择。

关于 ARMV9，其实不管是 ARM 的 CEO 也好、营销副总裁也好，已经说得很清楚了，它不受美国出口管控的限制，不受限制就意味着我们跟 ARM 可以开展正常的商业合作，想怎么合作就怎么合作。

Q4、IHSMarkit：最近几年，越来越多的新车搭载了互联技术，随着自动驾驶等级的提升以及各家科技公司的加入，车上集成了越来越多丰富的应用和生态。在 5G 时代，汽车作为 IoT 设备的节点和万物进行互联，比如车和车的互联、车和路、车和设备的互联以及车和混合云端的互联。第一个问题，请问华为认为 5G 技术以及未来的 5.5G 技术给智能汽车会带来怎样的变化？第二个问题，请分享一下华为智能汽车产品线最近的进展？

徐直军：其实 5G 对自动驾驶汽车到底有多少价值，是有不同的观点的。做交通的人更多希望车路协同，来实现车的自动驾驶，充分发挥路跟车的协同。在这种情况下，5G 也好、5.5G 也好，它的价值要大一些。但是有一个问题，没有 5G 或 5.5G，这个车能不能实现自动驾驶？要不要实现自动驾驶？

另外一派观点是，车要实现自动驾驶，必须实现自主的自动驾驶，而不能依赖于别人。就像我们每一个正常的人一样，你的所有的行为是你自主管理，不需要依赖别人，不像一个盲人要依赖一根拐杖那样。如果一个车必须依赖于 5G 或 5.5G，才能实现自动驾驶，那就惨了，如果一个 5G 基站断了以后怎么办？这对移动运营商的网络要求就太高了，网络要覆盖到任何地方，还要保证在任何情况下都不能出问题，它必须有很强的韧性，这不现实。

所以从这种角度来讲，5G 也好、5.5G 也好，就不能是必须的。当然有 5G 会好一点，但更多的体现为一个辅助的能力。我一直认为，5G 被政治化了，它的能力被夸大了。我有一次参加一个会，听所有人讲 5G，讲得热火朝天，但我咋就听不懂他们讲的 5G 到底是哪个 G 呢。我们移动通信技术从 1G 到 2G、3G、4G，它是每隔十年左右演进一代、升级一代。5G 也就是在 4G 技术上再演进一代、升级一代，跟 2G、3G 演进一代没有太多区别。当然，你说 5G 比 4G 一点好处

没有？那也不现实，毕竟是产业界花了十年的时间 and 巨大投资以后，把它打造出来的，当然比 4G 会好一点。但是像大家说的那么强的能力，说 5G 是一切一切的基础，那也太夸大其词了。

智能汽车 BU 是我们重点投资的产业，它有自己的销售、交付等所有的组织能力，是我们公司除了消费者 BG 之外功能最完整的 BU。我们今年在智能汽车部件的研发投资超过 10 亿美金。中国现在年需求 3000 万台车，未来会更多，我们认为，即便只做中国市场，每年从每台车上平均能够获取一万人民币的收入，也足够了。当然，华为做任何一个产业都希望是一个全球产业，而不仅仅是局限在中国市场。

现在我们做的每一个部件都已经推向市场，正在逐步获得应用。在 4 月份的这次上海汽车展上，“华为 inside”合作模式的车会在车辆密集的市区给大家提供自动驾驶的体验。我们的团队告诉我：他们是做得最好的，能够做到在市区 1000 公里无干预的自动驾驶，这比特斯拉好多了，你们可以开完这个会就到上海去体验。

Q5、Guardian：两个问题，第一，在美国的制裁之下，华为其实是面临着包括芯片供给等一系列的供应的压力，现在这个制裁短期之内是不会消失的，那华为是不是未来还是依赖在制裁之前准备的储备？第二，拜登政府上台之后，华为如何判断美国的制裁以及未来美国和华为之间的关系？

徐直军：我想全世界所有的客户、合作伙伴和关心华为的人都在为华为捏把汗：到底还有多少库存。我们的年报发布会上已经明确表示了，我们满足 To B 客户的需求没问题，但也不是永远没问题。

应对这个问题，主要靠两点，一个是利用这些库存支持我们尽可能活更长的时间，为此，我们更加聚焦一些区域市场和客户。第二，华为是一个全球半导体芯片和器件的采购大户，我们原来在全球排名第三，仅次于苹果和三星，我们有巨大的需求。同时，中国是个巨大的芯片市场，每年有近 4000 亿美金的采购额，很多中国企业担心会受到和华为类似的打压，他们也有类似华为的需求。有这么大的需求的话，总会有企业愿意去投资，看能不能找到既能符合美国的管制规则，又能满足华为和其它中国企业需求的办法。我们希望全球的伙伴在一定的時候能够做到这一点，如果我们的库存消耗恰好和这个衔接上了，那我们的问题也就解决了。我相信这一天会到来！

当然，拜登政府上来以后，我们也在关注，但我们对华为被移出实体清单不抱任何幻想，我们认为我们会长期在实体清单里面工作和生活。我们不能在假设和幻想下去制定公司的战略，我们现在整体的战略和具体的举措都是围绕华为为长期在实体清单下能够生存、发展来制定的。

Q6、《雅加达环球》：现在在亚太地区很多国家都提出了数字化转型的计划。从华为的角度来看，如何看待亚太区域整个数字化转型的未来发展？在这个过程中，华为将会发挥怎样的角色？

徐直军：亚太地区除了少数国家以外，在数字化上还是相对落后的。这次新冠疫情充分让所有政府部门、消费者和企业看到了数字化的价值。

华为的愿景就是把数字世界带入到每个人、每个家庭、每个组织，构建万物互联的智能世界。所以我们公司的使命以及所有干的事情，都是希望帮助各行各业的数字化转型。

我们在亚太已经耕耘了 20 多年，华为一直在努力推动亚太的各行各业的数字化转型。我相信，这对华为是个机会，也相信通过华为的努力，能够加快亚太地区

的数字化进程。我们能把先进的技术和数字化转型的经验带入到亚太的每一个国家，以及每一个国家的每一个行业、企业和政府组织。

Q7、ITR Research：在您的介绍中提到了 5G 和 5.5G，我的问题是，您刚刚提到在 2030 年的一些愿景，但现在很多运营商、厂商已经在面向 2030 年谈的是 6G。那我想问一下华为在 6G 上的策略是怎样的？

徐直军：我们认为 6G 应该在 2030 年左右会推向市场。但是现在 6G 是什么，我们还不知道。我们产业界希望在 2030 年左右能够像 4G、5G 一样，有一个东西贡献给消费者和企业，所以现在主要是做两方面的工作。第一、我们和产业界一起，去努力定义 6G 是什么。我们可能不久就要发布 6G 的白皮书，希望与消费者和各行各业探讨，未来 6G 会是什么样子。第二、我们围绕愿景、6G 的定义，在做一些基础研究和前沿技术的研究，希望能实现我们共同定义的 6G。

也许我们想象力有限，或者全球所有的产业界想象力有限，发现无论如何也找不出 6G 应用的场景，那么也许 6G 就不需要了。如果你想象出来的场景和应用，5G 或者 5.5G 都可以帮助实现，那么也就不需要 6G 了。

所以可能要等待我们下一代人，他们比我们聪明，或者他们的消费需求不一样、玩得一样，发现 5G 搞不定他们的需求，一定要有个 6G，那可能就是 6G 的价值。以前，我和无线的团队讨论，我说我们从 2G 做到了 5G，这一批人能不能别再做 6G 了。但是我们发现老是有人要来跟我们讨论 6G，我们就只能组织大家研究 6G 了。所以我和无线产品总裁说一定要去找一批年轻人跟我们一起来做，这样到了 6G 时代，我们这些人就要退休了，因为我们没有想象空间了，想象不出来了，那时候，这批人成长起来，就可以接着想象、接着做。

所以我总结一下我们对 6G 的看法：我们憧憬 6G，但不一定有 6G。但是我们还要为 6G 有可能的到来做准备、做研究、做投资。

Q8、日本经济新闻社：在美国的打压下，华为怎么保持和日本企业的合作关系？2019 年，华为向日企采购零部件的金额是 1.1 万亿日元，2020 年的金额会是多少？今年呢？

徐直军：华为跟日本企业的一切合作还是在正常状态。我们的合作主要是三个方面：第一，我们给日本的运营商提供产品、提供解决方案，帮助运营商服务他的客户。第二，我们参与日本企业的数字化转型。第三，我们跟日本的产业界共同面向未来，来打造产业、打造标准。

我们 2019 年从日本的采购额是 100 亿美金左右，2020 年大概在 80 亿美金左右，下降 20%。所以日本企业是典型地受到了不公平贸易、非自由贸易的对待，因为日本企业要卖一颗芯片、一个器件给华为，都需要美国政府批准。这是典型的不公平，也是典型的阻碍自由贸易。而且受到影响的也不仅仅是日本企业。

Q9、星展银行：我的问题有关海思，在美国的打压下，先进的制程没办法帮海思制造芯片。我想知道海思未来的营运模式大概是什么？

徐直军：首先，海思研发的任何芯片现在因为没有地方能够生产加工。第二，海思对于华为来讲，它只是一个芯片的设计部门，并不是一个盈利的公司，所以我们对它本身没有盈利的诉求。现在我们就是养着这支队伍，继续向前，只要我们养得起。当然，这支队伍可以不断地做一些研究、技术的开发、技术的积累，为未来做一些准备。

2、本周市场

本周 A 股汽车板块（申万一级行业）+2.09%，表现强于沪深 300（-1.37%），在 28 个申万一级行业中排名第 1 位。细分板块中，汽车服务+5.09%、其他交运设备+3.55%、商用载客车+3.22%、乘用车+2.94%、汽车零部件+1.35%、商用载货车-0.22%。

本周汽车板块涨幅前五分别为北汽蓝谷（+24.35%）、渤海汽车（+21.70%）、*ST 众泰（+18.26%）、双林股份（+17.92%）、亚太股份（+15.83%）；跌幅前五分别为兴民智通（-27.81%）、凯龙高科（-13.54%）、征和工业（-11.18%）、科华控股（-10.53%）、合兴股份（-8.78%）。

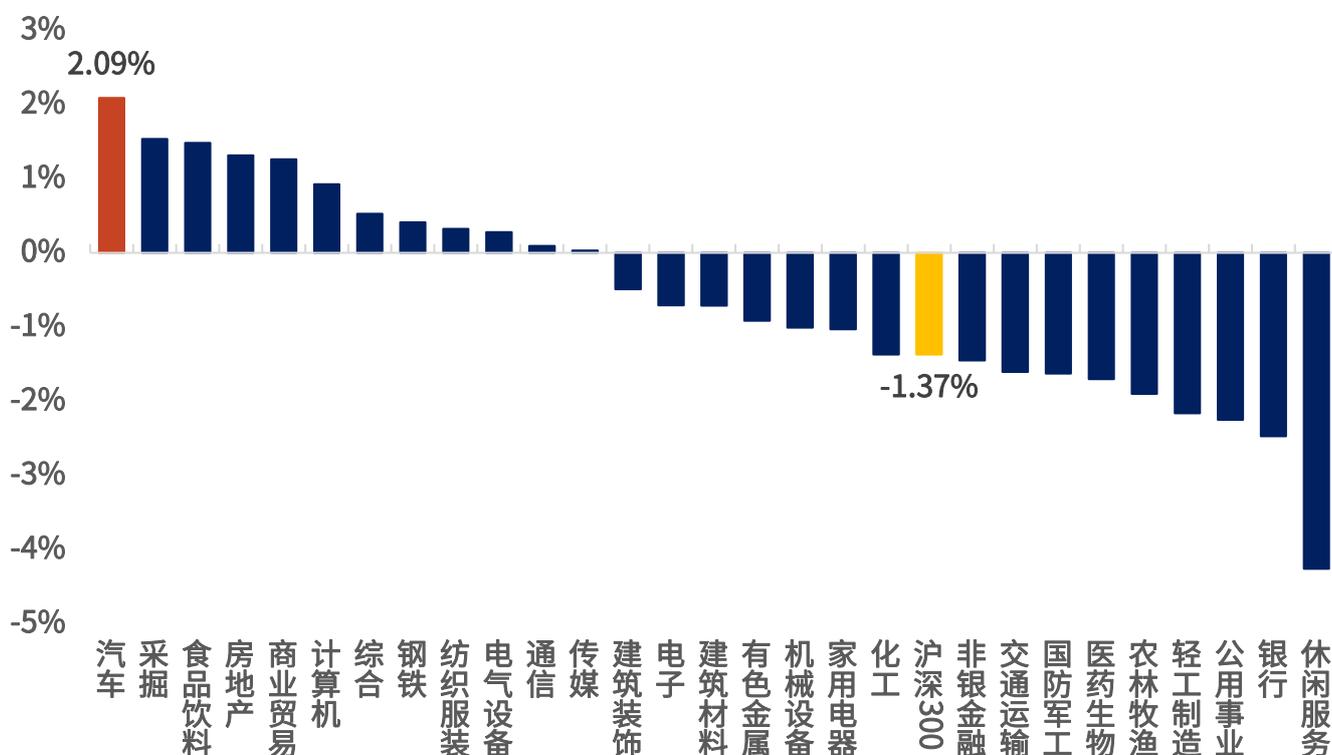
重点企业本周表现：

A 股：中鼎股份（+5.47%）、比亚迪（-0.85%）、长城汽车（+3.67%）、上汽集团（+2.25%）、长安汽车（+9.19%）、广汽集团（+4.87%）、华域汽车（+3.39%）。

H 股：比亚迪股份（+0.63%）、吉利汽车（+5.31%）、长城汽车 H（+2.51%）、广汽集团 H（+6.07%）、中国重汽（-1.83%）。

美股：特斯拉（+9.27%）、蔚来（-5.33%）、小鹏汽车（-10.35%）、理想汽车（-15.29%）。

图 1：本周申万行业板块及沪深 300 涨跌幅



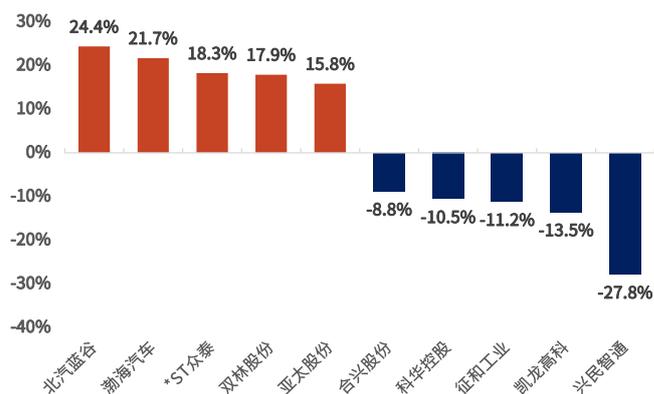
资料来源：Wind，光大证券研究所整理

图 2: SW 汽车子行业周涨跌



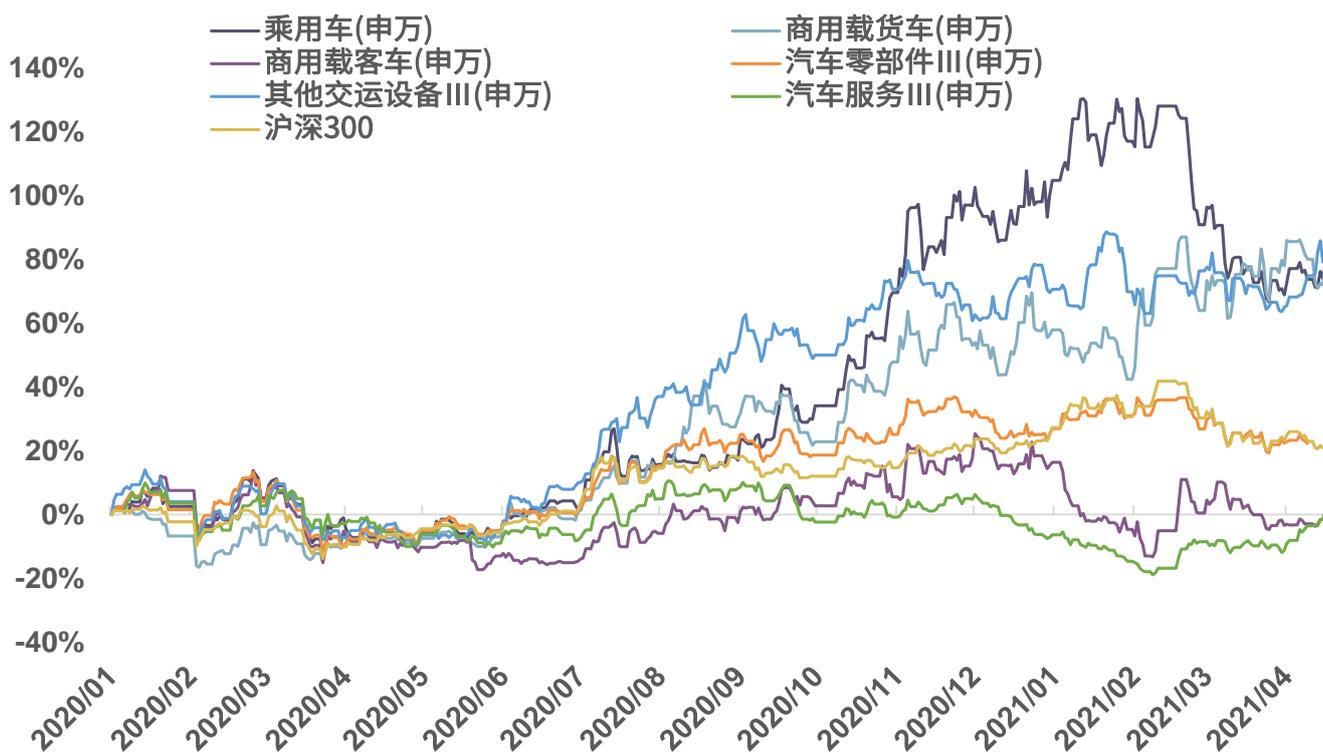
资料来源: Wind, 光大证券研究所整理

图 3: 本周板块涨跌幅前五个股



资料来源: Wind, 光大证券研究所整理

图 4: 汽车行业子板块与沪深 300 自 2020 年初以来的表现



资料来源: Wind, 光大证券研究所整理 (截止至 2021.04.16)

3、行业动态

3.1、公司公告

中鼎股份:2020 年度业绩快报

2020 年营业总收入 1,151,754.24 万元, 同比-1.61%; 营业利润为 54016.2434 万元, 同比-28.66%; 归属于上市公司股东的净利润为 48822.7389 万元, 同比-28.66%; 基本每股收益为 0.40 元, 同比-18.37%。

中鼎股份:2021 第一季度业绩预告

2021 年一季度归属于上市公司股东的净利润预计为 21,000~24,000 万元, 同比-28.48~46.83%; 基本每股收益为 0.17~0.20 元, 上年同期为 0.13 元/股。

兴民智通:2020 年度业绩快报

营业总收入为 150191.59 万元, 同比-18.02%; 归属于上市公司股东的净利润为 -41296.97 万元, 同比-3544%; 基本每股收益为-0.67,元, 同比-3450%。

兴民智通:2021 年第一季度业绩预告

2021 年一季度归属于上市公司股东的净利润预计为 300~450 万元, 去年同期亏损 3,309.88 万元; 基本每股收益 0.0048~0.0073 元, 上年同期为亏损 0.05 元/股。

国轩高科:2020 年度业绩快报

营业收入为 672,423.32 万元, 同比+35.6%; 归属于上市公司股东的净利润为 14,967.30 万元, 同比+192.02%; 基本每股收益为 0.12 元, 同比+140%。

中通客车:2021 年第一季度业绩预告

2021 年第一季度中通客车归属于母公司的净利润预为 3,400-4,700 万元, 上年同期盈利 385.62 万元; 每股基本收益为-0.057-0.0793 元, 上年同期为 0.0065 元。

中通客车:2020 年年度业绩快报

2020 年营业总收入 440,759.63 万元, 同比-34.62%; 营业利润 1833.31 万元, 同比-49.88%; 归属于上市公司股东的净利润为 2350.28 万元, 同比-28.93%。基本每股收益 0.0396 元, 同比-28.96%。

松芝股份:2021 年第一季度业绩预告

2021 年第一季度归属于上市公司股东的净利润为 1,950.00-2,500.00 万元, 同比+557.12%-742.46%。

浙江仙通:2020 年年度报告

2020 年浙江仙通营业收入为 61,787.48 万元, 同比+2.05; 归属与上市公司股东的净利润为 10,655.81 万元, 同比+9.42; 扣非净利润 10,616.83 万元, 同比+20.62%; 经营活动产生的现金流量净额为 10,134.22 万元, 同比-16.55%; 基本每股收益为 0.39 元, 同比+8.33。

浙江仙通:公司 2020 年度利润分配预案公告

以截至 2020 年 12 月 31 日公司总股本 27072 万股为基数, 每 10 股分配现金股利 3.50 元 (含税), 共计分配现金股利 94,752,000.00 元 (含税)

中国汽研:临 2021-011 中国汽研关于控股股东国有股权无偿划转的提示性公告

通用集团拟将所持有的中国汽研 10,000 万股股份无偿划转给航天科工集团。本次无偿划转后，通用集团及其一致行动人合计持有总股本的 54.03%，其中通用集团直接持股 51.75%。航天科工集团持有总股本的 10.10%。

潍柴动力:潍柴动力股份有限公司关于非公开发行 A 股股票申请获得中国证监会发行审核委员会审核通过的公告

2021 年 4 月 12 日，中国证券监督管理委员会发行审核委员会对潍柴动力股份有限公司非公开发行 A 股股票的申请进行了审核。根据会议审核结果，公司本次非公开发行 A 股股票的申请获得审核通过。

铁流股份:关于非公开发行股票申请获得中国证监会发行审核委员会审核通过的公告

2021 年 4 月 12 日中国证券监督管理委员会发行审核委员会对浙江铁流离合器股份有限公司非公开发行股票的申请进行了审核。根据会议审核结果，公司本次非公开发行股票申请经审核通过。

万丰奥威:2020 年度业绩快报

万丰奥威 2020 年营业收入 1,071,014.24 万元，同比-0.72%；营业利润为 78,300.93 万元，同比-4.65%；归属于上市公司股东的净利润为 55795.16 万元，同比-27.47%；基本每股收益 0.26 元，同比-27.78%；

万丰奥威:2021 年第一季度业绩预告

万丰奥威 2021 年一季度归属于上市公司股东的净利润约为 16,556.55 万元-17,169.75 万元，同比增长 35%-40%；基本每股收益为 0.076-0.079 元/股，同比+0.52%-0.58%。

滨化股份:2020 年年度报告

营业收入为 645,714.16 万元，同比+4.75%；归属于上市公司股东的净利润为 50719.16 万元，同比+15.65%；扣非净利润为 53,321.34 万元，同比+26.98%；经营活动产生的现金流量净额为 103,004.74 万元，同比+53.22%；基本每股收益为 0.33 元，同比-17.86%。

滨化股份:2020 年年度利润分配方案公告

公司拟向全体股东每 10 股派发现金红利 1.00 元（含税）。公司总股本 1,727,637,236 股，扣除公司回购专用账户持有的公司股份 39,399,953 股，以此计算合计拟派发现金红利 168,823,728.30 元（含税），占 2020 年度归属上市公司股东净利润的比例为 33.29%。

宁德时代:关于全资子公司投资设立宜宾晨道新能源产业股权投资合伙企业(有限合伙)的公告

宁德时代全资子公司出资设立“宜宾晨道新能源产业股权投资合伙企业(有限合伙)”，专项投资布局电池原材料、动力电池系统解决方案、新能源汽车、储能系统、动力电池材料回收、电池再利用等领域。基金认缴出资总额为人民币 340,100 万元，公司全资子公司宁波问鼎作为有限合伙人认缴出资 100,000 万元。

东风汽车:关于董事窗口期违规增持股份的公告

公司董事兼总经理李军智先生于 2021 年 4 月 12 日、4 月 15 日分别通过二级市场买入公司股票 4,000 股、2,100 股，合计买入公司股票 6,100 股。上述行为构成窗口期违规买卖公司股票。

3.2、行业新闻

华为宣布五大关键战略，合作打造三个汽车品牌，四季度推出子品牌 inside

在华为全球分析师大会上，华为副董事长、轮值董事长徐直军表示，华为 2021 年有五项关键战略举措：第一，优化产业组合，增强产业韧性，尤其是增强软件能力、加强先进工艺弱相关产业投资和智能汽车部件产业投资。第二，推动 5G 价值全面发挥，定义 5.5G，牵引 5G 持续演进。第三，以用户为中心打造全场景无缝的智慧体验。第四，通过技术创新降低能源消耗、实现低碳社会。第五，努力解决供应连续。

徐直军表示“华为不造车”决策没有改变，但也希望与车企打造新的商业模式。目前，华为已选择了三个合作伙伴，分别为北汽、长安汽车和广汽集团，华为计划与他们共同打造三个子品牌。今年第四季度，打上“华为 inside”标识的智能汽车将陆续推出。（来源：汽车之家）

北汽蓝谷与广汇汽车签署战略合作，为 ARCFOX 极狐铺设渠道

北汽蓝谷（SH600733）发布公告称，旗下子公司北京蓝谷极狐汽车科技有限公司与广汇汽车服务集团股份公司已签署《战略合作框架协议》。（来源：盖世汽车）

吉利考虑让极星借壳上市，将估值从 70 亿提升至 400 亿美元

吉利正试图通过与一家特殊目的收购公司（SPAC）的交易，为旗下豪华电动车子公司极星（Polestar）寻求在美国上市。极星将首先进行一轮融资，以在 6 月底前将其估值提高至 200 亿美元。之后，极星可能会与一家空白支票公司进行合并，这笔交易将使极星的估值再增加 200 亿美元。4 月 15 日，极星官方宣布获得 5.5 亿美元融资，投资方全部为长线财务投资者。此外该公司还表示，极星正在与更多国际投资者进行后续融资方面的接触。（来源：盖世汽车）

吉利将推出纯电动重型卡车

吉利将推出电动半挂卡车，这或是吉利旗下首款纯电动重型卡车，这是吉利欧洲团队多年研发的一款概念重卡。（来源：盖世汽车）

蔚来开始推送 NIO OS 2.10.0 版 OTA 升级

蔚来官方宣布，蔚来 NIO OS 智能操作系统今天开始通过 FOTA 向用户推送 2.10.0 版。本次新增功能有：支持二代换电站一键泊入及一键自助换电；仪表可视化增强和 NOP 体验优化等。（来源：盖世汽车）

中国石化“牵手”蔚来布局换电，到 2025 年建成 5000 座充换电站

中国石化官方宣布，已与蔚来汽车签订战略合作协议，双方将携手共建充换电基础设施，并在新材料及智能电动汽车、电池租用服务（BaaS）、车辆采购和休闲消费场景建设等方面展开全方位合作。（来源：盖世汽车）

百度、滴滴、小马智行获北京市智能网联汽车政策先行区首批应用牌照

北京市智能网联汽车政策先行区正式开设，并发布了《北京市智能网联汽车政策先行区总体实施方案》。首批应用牌照发放给了百度 Apollo、小马智行以及滴滴自动驾驶。百度 Apollo 拿到了 53 张夜间（16:00-22:00）及特殊天气测试通知书、5 张一般性道路测试牌照。小马智行共获得牌照 30 张，滴滴自动驾驶则未透露牌照张数。（来源：盖世汽车）

LG-麦格纳合资公司即将赢得苹果电动车项目

LG 电子与加拿大汽车零部件供应商麦格纳国际组建的合资企业已“非常接近”与苹果公司签订合同，生产其早期电动汽车。（来源：盖世汽车）

地平线创始人余凯出任上汽乘用车总经理首席顾问

4月12日，上汽乘用车宣布任命地平线创始人余凯博士为公司总经理首席顾问。余凯是国际知名人工智能/机器学习专家、深度学习领域的领军人物之一。2015年，余凯创办地平线，目前已经成为了边缘人工智能芯片的全球领导者。（来源：盖世汽车）

全球首款量产激光雷达智能汽车，小鹏 P5 正式发布

小鹏汽车正式推出第三款量产车型：小鹏汽车 P5。新车定位紧凑型纯电动轿车，NEDC 续航里程约 600km，车辆主打标签依然是自动辅助驾驶以及智能交互车舱。新车将搭载 XPILOT 3.5 自动驾驶辅助系统及激光雷达。（来源：汽车之家）

Cruise 从沃尔玛等融资 27.5 亿美元，估值超 300 亿

用汽车支持的自动驾驶汽车公司 Cruise 在最新一轮融资中获得了来自沃尔玛等公司的额外投资，总共融资 27.5 亿美元，这使这家初创公司的估值超过 300 亿美元。（来源：盖世汽车）

马斯克：“特斯拉 AI 日”将在 7 月举行

马斯克日前在与网友的对话中表示，“特斯拉 AI 日”可能会在今年 7 月下旬举行，届时 Dojo 超级计算机、HW4.0 自动驾驶芯片等特斯拉在自动驾驶领域的最新成果或将亮相。（来源：汽车之家）

电装开发新的高级驾驶辅助产品，提高车辆的感知能力和安全性

电装（DENSO）宣布为其高级驾驶辅助技术 Advanced Drive 开发了新产品。Advanced Drive 将用于本月日本发布的新款雷克萨斯 LS 和新款丰田 Mirai。（来源：盖世汽车）

大陆集团推出第六代远程雷达和环绕雷达

大陆集团宣布推出第六代远程雷达和环绕雷达，计划于 2023 年开始生产。（来源：盖世汽车）

大众扩建布伦瑞克工厂，电池系统年产能将达 60 万套

大众集团宣布将扩建布伦瑞克部件工厂，使其产量翻倍，届时每年将能够生产 50 万套 MEB 电池系统，以及为非 MEB 平台车型额外生产 10 万套电池系统，其中包括一些混合动力车。（来源：盖世汽车）

戴雷加盟恒大担任常务副总裁

前拜腾汽车联合创始人兼 CEO 戴雷，已正式入职恒大汽车并担任常务副总裁一职。（来源：盖世汽车）

北京理想汽车有限公司成立

北京理想汽车有限公司成立，法定代表人为沈亚楠，注册资本 10 亿元人民币，经营范围包含：制造新能源智能汽车整车；制造新能源智能汽车改装汽车、新能源汽车移动充电车、集装箱自卸式新能源接驳车；制造新能源智能汽车动力总成系统等。（来源：盖世汽车）

百度获首个自动驾驶公交车示范运营许可

中国首个自动驾驶公交车收费示范运营项目正式落地永川，此次投入运营为 L4 级自动驾驶公交车。（来源：汽车之家）

算力 1000TOPS 英伟达发新自动驾驶芯片

英伟达发布了一款智能汽车和自动驾驶汽车芯片组——DRIVE Atlan，该芯片将应用于 L4 及 L5 级别自动驾驶，最快将于 2023 年开始向汽车制造商和开发者提供样品，2025 左右上市的车型就可能搭载。（来源：汽车之家）

通用将发布新车载导航系统

通用表示，计划在本月为部分 2018 款及以后的车型推出更方便的车载导航系统。4 月 30 日开始，大约 90 万辆通用旗下品牌汽车将可以开始使用名为 Maps+ 的新服务。（来源：汽车之家）

沃尔沃汽车与英伟达合作，加速汽车数据处理速度

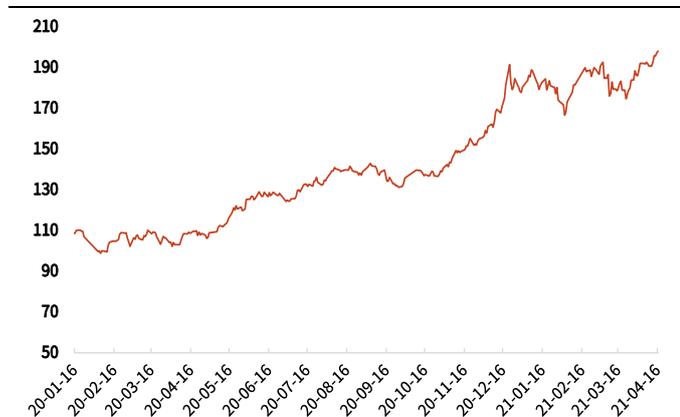
沃尔沃汽车在 4 月 12 日宣布，从明年开始，其车辆将使用英伟达的新一代高算力芯片，从而在其未来的车型中实现更多自动驾驶功能。（来源：汽车之家）

大疆切入汽车赛道，内部人士称已筹备五年团队超 700 人

“大疆车载”官微称，将于本月 19 日上海车展发布相关产品。天眼查信息显示，该官微申请主体为深圳大疆卓见科技有限公司，成立日期为 2018 年 7 月，由深圳大疆创新科技公司 100% 持股。有信息称“(车载)相关业务已经做了五年，目前车载 BU 有 700 多人。”（来源：盖世汽车）

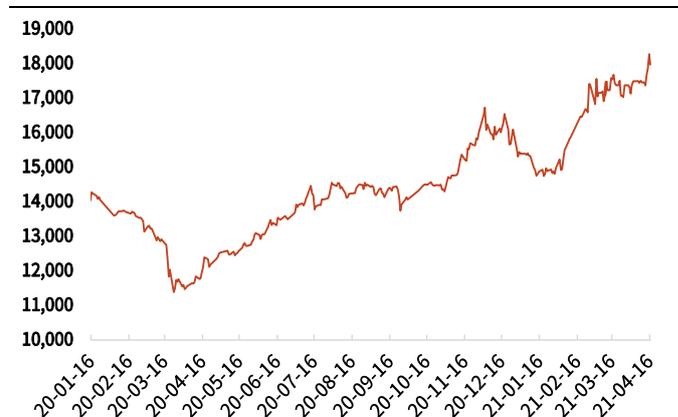
4、行业上游原材料数据跟踪

图 5：中信期货钢铁指数本周上涨 3.84%



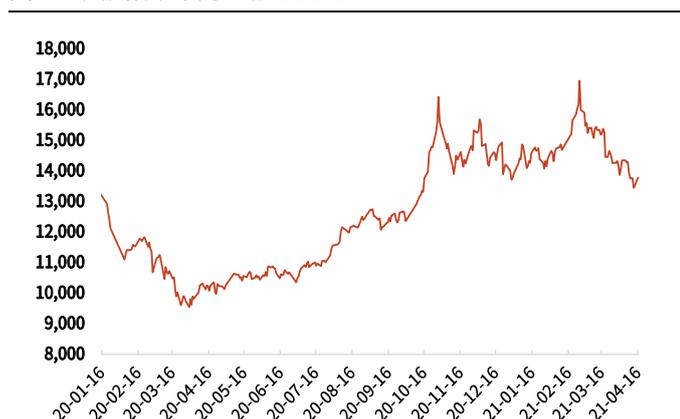
资料来源：Wind，光大证券研究所整理（截止至 2021.04.16）

图 6：沪铝指数本周上涨 2.96%



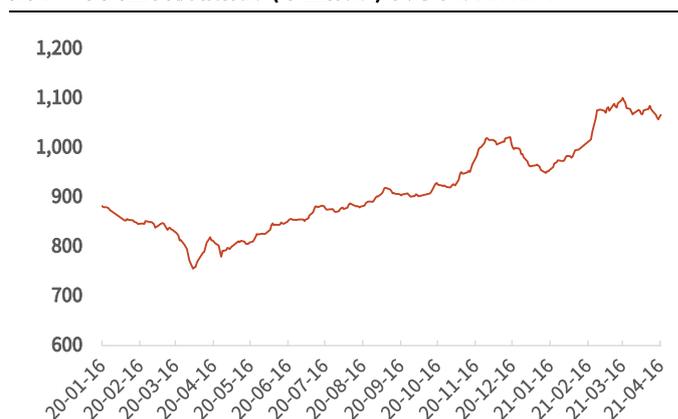
资料来源：Wind，光大证券研究所整理（截止至 2021.04.16）

图 7：沪胶指数本周上涨 0.15%



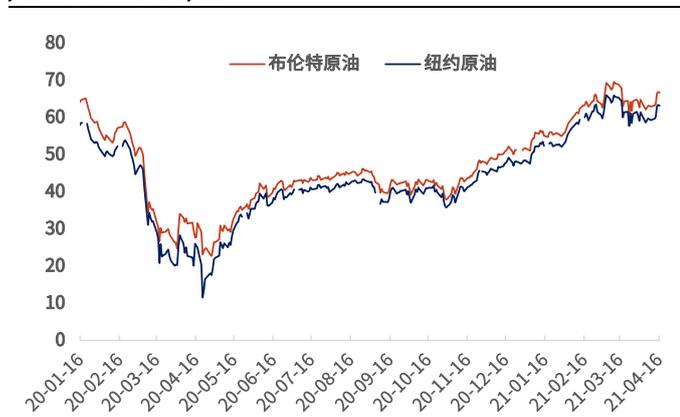
资料来源：Wind，光大证券研究所整理（截止至 2021.04.16）

图 8：中国塑料价格指数(中塑指数)本周下跌 0.01%



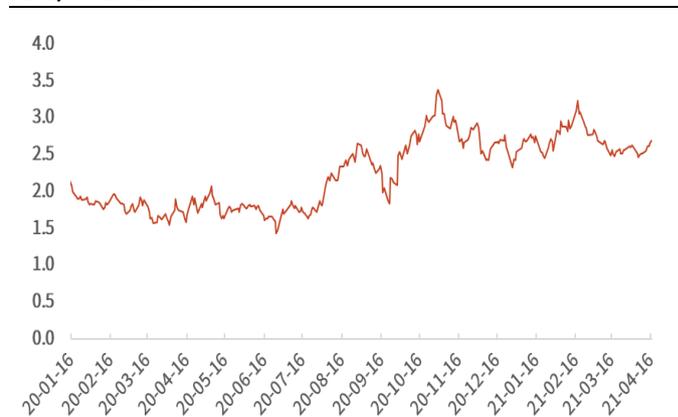
资料来源：Wind，光大证券研究所整理（截止至 2021.04.16）

图 9：纽约原油与布伦特原油价格本周分别上涨 3.82、3.87 美元/桶（单位：美元/桶）



资料来源：Wind，光大证券研究所整理（截止至 2021.04.16）

图 10：NYMEX 天然气本周上涨 0.17 美元/百万英热单位（单位：美元/百万英热单位）



资料来源：Wind，光大证券研究所整理（截止至 2021.04.16）

5、本周新车

表 3：本周上市车型一览

序号	厂商	车型	全新/改款/调价	能源类型	级别及车型	价格区间(万元)	上市时间
1	吉麦新能源	凌宝 BOX	调价	纯电	A00 HB	3.28~4.68	2021/4/12
2	北京现代	途胜 L	改款	燃油	A SUV	16.18~20.18	2021/4/12
3	比亚迪汽车	宋 Pro	改款	燃油	A SUV	9.28~12.78	2021/4/12
4	奇瑞汽车	捷途 X70 PLUS	全新	燃油	A SUV	13.99~15.49	2021/4/12
5	上海汽车	MG 6	全新	燃油	A NB	9.38~14.28	2021/4/13
6	沃尔沃亚太	Polestar 2	全新	纯电	A NB	25.28~33.80	2021/4/13
7	长安福特	福特 Mustang Mach-E	全新	纯电	B SUV	26.50~37.99	2021/4/13
8	吉利汽车	远景 X3 PRO	改款	燃油	A0 SUV	4.99~6.89	2021/4/15
9	江汽集团	思皓 E50A	全新	纯电	A NB	13.99~16.49	2021/4/15
10	吉利汽车	极氪 001	全新	纯电	B HB	28.10~36.00	2021/4/15
11	北京越野	北京 30	全新	燃油	A SUV	10.58~12.58	2021/4/16
12	长安汽车	长安 CS95	改款	燃油	B SUV	17.59~21.39	2021/4/16

资料来源：汽车之家，光大证券研究所整理

6、风险分析

- (一) **经营风险**：房地产对消费挤压效应超预期，消费市场持续低迷，汽车行业增长具有不达预期的风险；原材料成本超预期上升令行业毛利率低预期恢复。
- (二) **市场风险**：补库周期内业绩为主，部分高估值公司业绩存不及预期风险。
- (三) **其他风险**：全球芯片紧缺对国内汽车行业供给约束超预期，导致销量不及预期。

行业及公司评级体系

	评级	说明
行业及公司评级	买入	未来 6-12 个月的投资收益率领先市场基准指数 15%以上
	增持	未来 6-12 个月的投资收益率领先市场基准指数 5%至 15%；
	中性	未来 6-12 个月的投资收益率与市场基准指数的变动幅度相差-5%至 5%；
	减持	未来 6-12 个月的投资收益率落后市场基准指数 5%至 15%；
	卖出	未来 6-12 个月的投资收益率落后市场基准指数 15%以上；
	无评级	因无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使无法给出明确的投资评级。
基准指数说明：		A 股主板基准为沪深 300 指数；中小盘基准为中小板指；创业板基准为创业板指；新三板基准为新三板指数；港股基准指数为恒生指数。

分析、估值方法的局限性说明

本报告所包含的分析基于各种假设，不同假设可能导致分析结果出现重大不同。本报告采用的各种估值方法及模型均有其局限性，估值结果不保证所涉及证券能够在该价格交易。

分析师声明

本报告署名分析师具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，以勤勉的职业态度、专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观地出具本报告，并对本报告的内容和观点负责。负责准备以及撰写本报告的所有研究人员在此保证，本研究报告中任何关于发行商或证券所发表的观点均如实反映研究人员的个人观点。研究人员获取报酬的评判因素包括研究的质量和准确性、客户反馈、竞争性因素以及光大证券股份有限公司的整体收益。所有研究人员保证他们报酬的任何一部分不与、不与，也将不会与本报告中的具体的推荐意见或观点有直接或间接的联系。

法律主体声明

本报告由光大证券股份有限公司制作，光大证券股份有限公司具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格，负责本报告在中华人民共和国境内（仅为本报告目的，不包括港澳台）的分销。本报告署名分析师所持中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格编号已披露在报告首页。

光大新鸿基有限公司和 Everbright Sun Hung Kai (UK) Company Limited 是光大证券股份有限公司的关联机构。

特别声明

光大证券股份有限公司（以下简称“本公司”）创建于 1996 年，系由中国光大（集团）总公司投资控股的全国性综合类股份制证券公司，是中国证监会批准的首批三家创新试点公司之一。根据中国证监会核发的经营证券期货业务许可，本公司的经营范围包括证券投资咨询业务。

本公司经营范围：证券经纪；证券投资咨询；与证券交易、证券投资活动有关的财务顾问；证券承销与保荐；证券自营；为期货公司提供中间介绍业务；证券投资基金代销；融资融券业务；中国证监会批准的其他业务。此外，本公司还通过全资或控股子公司开展资产管理、直接投资、期货、基金管理以及香港证券业务。

本报告由光大证券股份有限公司研究所（以下简称“光大证券研究所”）编写，以合法获得的我们相信为可靠、准确、完整的信息为基础，但不保证我们所获得的原始信息以及报告所载信息之准确性和完整性。光大证券研究所可能将不时补充、修订或更新有关信息，但不保证及时发布该等更新。

本报告中的资料、意见、预测均反映报告初次发布时光大证券研究所的判断，可能需随时进行调整且不予通知。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。客户应自主作出投资决策并自行承担投资风险。本报告中的信息或所表述的意见并未考虑到个别投资者的具体投资目的、财务状况以及特定需求。投资者应当充分考虑自身特定状况，并完整理解和使用本报告内容，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素。对依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及作者均不承担任何法律责任。

不同时期，本公司可能会撰写并发布与本报告所载信息、建议及预测不一致的报告。本公司的销售人员、交易人员和其他专业人员可能会向客户提供与本报告中观点不同的口头或书面评论或交易策略。本公司的资产管理子公司、自营部门以及其他投资业务板块可能会独立做出与本报告的意见或建议不相一致的投资决策。本公司提醒投资者注意并理解投资证券及投资产品存在的风险，在做出投资决策前，建议投资者务必向专业人士咨询并谨慎抉择。

在法律允许的情况下，本公司及其附属机构可能持有报告中提及的公司所发行证券的头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或正在争取提供投资银行、财务顾问或金融产品等相关服务。投资者应当充分考虑本公司及本公司附属机构就报告内容可能存在的利益冲突，勿将本报告作为投资决策的唯一信赖依据。

本报告根据中华人民共和国法律在中华人民共和国境内分发，仅向特定客户传送。本报告的版权仅归本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式、任何目的进行翻版、复制、转载、刊登、发表、篡改或引用。如因侵权行为给本公司造成任何直接或间接的损失，本公司保留追究一切法律责任的权利。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

光大证券股份有限公司版权所有。保留一切权利。

光大证券研究所

上海

静安区南京西路 1266 号
恒隆广场 1 期办公楼 48 层

北京

西城区武定侯街 2 号
泰康国际大厦 7 层

深圳

福田区深南大道 6011 号
NEO 绿景纪元大厦 A 座 17 楼

光大证券股份有限公司关联机构

香港

光大新鸿基有限公司
香港铜锣湾希慎道 33 号利园一期 28 楼

英国

Everbright Sun Hung Kai (UK) Company Limited
64 Cannon Street, London, United Kingdom EC4N 6AE