

汽车以旧换新追加政策解读：补贴加码扩容，有助拉动汽车市场需求

近日，国家发改委、财政部印发《关于加大支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》，统筹安排 3,000 亿元左右超长期特别国债，加大支持大规模设备更新和消费品以旧换新，其中包含涉及汽车市场的多项内容。

4 月底商务部、财政部等 7 部门联合印发《汽车以旧换新补贴实施细则》(以下简称“细则”)，就补贴范围和标准、补贴申报、审核发放、资金管理等做出了具体安排，政策正式出台。伴随地方政府具体措施与方案落地，汽车报废更新、以旧换新进程加快。

政策落地初期，刺激效果未及市场和我们的预期，对车市拉动效果并不突出。主要原因包括：1) 落地初期消费者对政策认知度不够高，补贴申请量较低。2) 长车龄老旧车辆的报废回收残值较低，个人车主对于二手出售价格较高的车辆报废意愿不高，这其中也有二手车经销商在政策发布后的“囤单”行为，即收购临近报废的车辆，造成二手车的价格上涨的部分影响。3) 地方政府落实层面存在堵点，细则出台存在时滞。4) 政策有效期长且不限额，部分消费者在车市持续存在价格竞争背景下，仍存观望心理等。

另外，根据我们此前的调研，部分车企的反馈显示，汽车以旧换新政策补贴的力度处于中间水平，低端价格段的消费者仍买不起新车，而对高端价格段消费者的刺激则略显有限，车企端对于此前补贴政策带来的额外销量预期不高。

随着时间推移，政策效果开始初步显现。根据商务部公布数据，截至 7 月 25 日上午，汽车以旧换新信息平台已收到汽车报废更新补贴申请 36.4 万份(图表 1)，单日新增已超过 1 万份，单月执行量也已达之前数月之和，体现消费者对于政策的认可。2024 年上半年，全国报废汽车回收量 277.8 万辆，同比增长 27.6%，其中 5 月份同比增长 55.6%，6 月份同比增长则达 72.9%。

但同时，二季度宏观经济增速放缓，回落幅度超市场预期。为了扩大增量更新消费，加快补贴方案的进度，确保更多符合标准的车辆能够报废更新并获得补贴，实现“促消费”的目的，进而放大汽车消费对于经济的拉动效应，市场迎来了汽车以旧换新政策的追加升级，包括补贴标准的加码和补贴范围的扩容。

提高乘用车以旧换新政策力度，补贴标准翻倍。政策升级后，对按照细则要求，报废旧车并购买新车的个人消费者，补贴标准由购买新能源乘用车/燃油乘用车补贴 1 万元/7,000 元，分别提高至补贴 2 万元和 1.5 万元。由此可见，补贴政策在统筹新能源车和燃油车的基础上，仍保留新购新能源车更高的补贴金额。

沈岱

首席科技分析师
tony_shen@spdbi.com
(852) 2808 6435

黄佳琦

科技分析师
sia_huang@spdbi.com
(852) 2809 0355

2024 年 7 月 29 日



扫码关注浦银国际研究

由于新购新能源车的补贴较高、与燃油车差距较大，市场上约 90%的报废车辆选择换购新能源车，报废更新效果主要由新能源车销量增长拉动。本次政策升级，保持政策上向新能源车的倾斜，拉大了两者补贴之间的差距，意在引导汽车绿色低碳消费，有助于推升新能源车的销量增长动力。

此外，本次补贴执行溯及过往，对自细则印发之日提交符合条件补贴申请的消费者，按照调整后的补贴标准执行；对已经领取补贴的消费者，补齐差额部分补贴。我们预计到年底，报废车辆的数量将会显著增加，其中催生的换购需求中，预计新能源车将受益更大。

4 月政策发布后，我们根据市场沟通、政策目标及解读，[预期](#)汽车以旧换新政策将会带来 100 万-200 万辆的增量需求。根据此前商务部披露的报废补贴申请数据和用户注册数据来看，截至 7 月底，累计数据已超过 30 万辆。随着下半年、特别是四季度，车市进入传统旺季，预计补贴翻倍的拉动效应将进一步扩大，带动全年增量需求达到甚至超过此前预期的中位数。

首次出台商用车以旧换新政策，扩大补贴范围。1) 支持老旧营运货车报废更新，报废并更新符合条件的货车，平均补贴 8 万元/辆；无报废只更新符合条件的货车，平均补贴 3.5 万元/辆；只提前报废老旧营运类柴油货车，平均补贴 3 万元/辆。2) 提高新能源公交车及动力电池补贴标准，更新车龄 8 年以上的新能源公交车及动力电池，平均补贴 6 万元/辆。

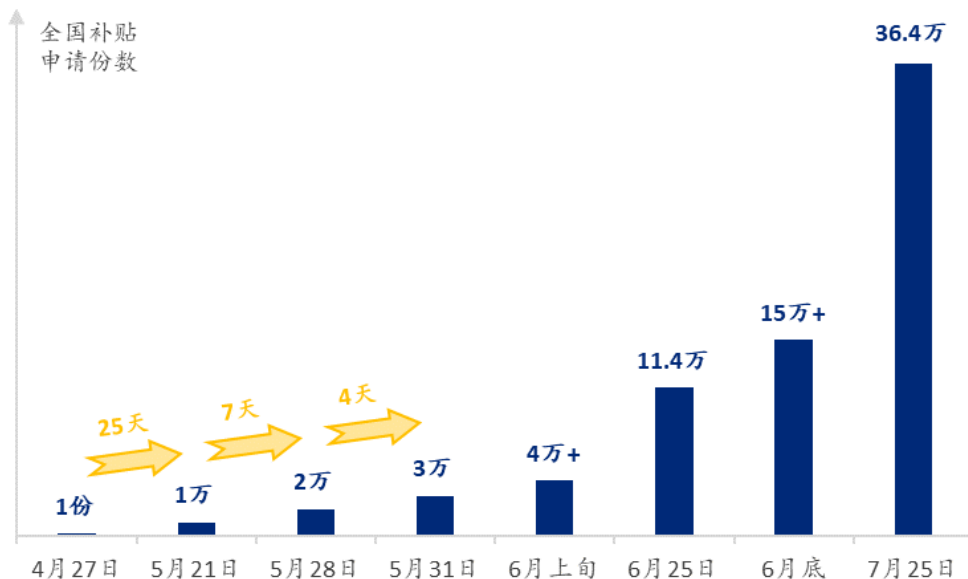
在资金安排方面，提升中央财政承担比例，加大支持力度。此前补贴的资金由中央财政和地方财政总体按 6:4 比例共担。而本次政策通知明确，针对汽车报废补贴的支持资金，变更为按照总体 9:1 央地共担。其中，对东部、中部、西部地区中央承担比例分别为 85%、90%、95%。中央加大资金支持力度，有助于减轻地方政府的财政压力，对于补贴资金的有效到位具有正向作用。此外，**本次追加政策还明确，将安排超长期特别国债支持地方自主开展个人消费者汽车置换更新**，我们预计将在下半年看到更多地方政府配套政策出台，进一步改善汽车以旧换新的落地效果。

投资建议：以旧换新追加政策的确认，有望促进行业需求逐步改善。随着新能源乘用车促销力度进一步小幅收缩，市场对于终端价格竞争趋缓的预期筑基，新能源车市场有望进一步受益于汽车以旧换新带来的增量需求。

补贴政策利好价格敏感的消费者，即 20 万元以下经济型乘用车的潜在购车者。此类车型置换弹性较大，补贴力度加大和范围扩大将加速此类车型替换。因而，比亚迪、零跑等主力车型布局在该价格段的车企，更加容易受益。即将发布定价于 10-15 万元价格段车型的小鹏汽车或亦有望受益。

投资风险：新能源车行业需求增速放缓，不及预期；中国新能源汽车渗透率增长放缓，未能如期逐月快速爬升；行业竞争加剧；政策刺激效果不及预期；宏观经济增长不及预期。

图表 1：2024 年汽车报废更新补贴申请数量稳步增长



资料来源：新华社、崔东树公众号、浦银国际

图表 2：汽车以旧换新补贴政策升级前后内容比较

| 项目 | 升级前 | 升级后 |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 资金安排 | 中央财政与地方政府联动，财政部向各省份预拨 70% 补助资金，用于支持地方启动相关工作。 | 中央财政与地方政府联动，同时 将安排超长期特别国债，支持地方自主开展个人消费者汽车置换更新。 |
| 央地共担资金比例 | 中央财政和地方政府总体按 6:4 比例共担，对东部、中部、西部地区，中央与地方分担的比例分别为 5:5、6:4 和 7:3 。 | 中央财政和地方政府总体按 9:1 比例共担，对东部、中部、西部地区，中央承担比例分别为 85%、90%和 95% 。 |
| 补贴范围 | 仅针对个人消费者，要求报废国三及以下排放标准燃油乘用车或 2018 年 4 月 30 日前注册登记的新能源乘用车并购买符合要求的乘用车新车。 | 在此前的补贴范围基础上， 扩展补贴范围，支持老旧营运货车报废更新。 |
| 乘用车补贴力度 | 对报废燃油乘用车并购买符合要求燃油乘用车的，补贴 7,000 元 ；对报废燃油或新能源乘用车并购买新能源乘用车新车的，补贴 1 万元 。 | 对报废燃油乘用车或新能源乘用车，并购买 2.0 升及以下排量燃油乘用车的，补贴 15,000 元 ；购买新能源乘用车新车的，补贴 2 万元 。 |
| 报废车辆登记时间限制 | 无限制 | 为规范置换流程， 真实反映政策拉动效果，新增规定报废机动车需在印发之日前登记在本人名下。 |

资料来源：政府网站、浦银国际整理

图表 3：2023 年至今国家层面新能源汽车支持政策及方向汇总

| 提出时间 | 政策出处 | 文件名称 | 具体内容 |
|------------|----------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2023-01-02 | 国务院 | 《中共中央国务院关于做好 2023 年全面推进乡村振兴重点工作的意见》 | 2023 年中央一号文件提出要推动乡村产业高质量发展，加快发展现代乡村服务业， 鼓励有条件的地区开展新能源汽车和绿色智能家电下乡。 |
| 2023-05-14 | 国家发展改革委、国家能源局 | 《关于加快推进充电基础设施建设 更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》 | 提出创新农村地区充电基础设施建设运营维护模式， 支持农村地区购买使用新能源汽车 ，化解制约新能源汽车下乡瓶颈问题。支持满足农村地区购买使用需求方面，鼓励有条件的地方对农村户籍居民在户籍所在地县域内购买新能源汽车， 给予消费券等支持 。鼓励有关车企和有条件的地方， 对淘汰低速电动车购买新能源汽车提供以旧换新奖励 。商务部办公厅组织开展汽车促消费活动。活动时间为 2023 年 6 月至 12 月，意在强化购车优惠政策支持。包括： 1) “百城联动”汽车节 ：因地制宜打造系列汽车展销活动，全链条全过程促进汽车消费。 2) “千县万镇”新能源汽车消费季 ：鼓励企业针对农村地区特点，推动新能源车下乡。推动售后服务网络下沉，推动完善农村充电基础设施。各新能源汽车生产企业、销售企业积极参与，推荐适宜农村市场的先进车型，制定促销政策，建立完善售后服务体系；各充电设施建设运营企业配合完善充电设施布局，推出充电优惠政策；配合现场活动，开展网络促销，与车企合作举办直播售车或云上展销活动。 |
| 2023-06-08 | 商务部 | 《关于组织开展汽车促消费活动的通知》 | |
| 2023-06-12 | 工业和信息化部、发展改革委等 5 个部门 | 《关于开展 2023 年新能源汽车下乡活动的通知》 | |
| 2023-06-20 | 国务院 | 《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》 | 对 充电基础设施建设 作出了具体部署：到 2030 年，基本建成覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系，有力支撑新能源汽车产业发展，有效满足人民群众出行充电需求。 |
| 2023-07-19 | 财政部、税务总局、工业和信息化部 | 《关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》 | 对购置于 2024 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日期间的新能源汽车 免征车辆购置税 ，其中，每辆新能源乘用车免税额不超过 3 万元；对购置日期在 2026 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日期间的新能源汽车 减半征收车辆购置税 ，其中，每辆新能源乘用车减税额不超过 1.5 万元。 |
| 2023-07-20 | 国家发改委等 13 个部门 | 《关于促进汽车消费的若干措施》 | 针对汽车购买使用管理制度和市场环境等推出 10 条措施。其中提到， 要支持新能源汽车下乡 等政策措施，着力提升农村电网承载能力等。 |
| 2023-08-25 | 工业和信息化部、财政部等 7 个部门 | 《汽车行业稳增长工作方案（2023-2024 年）》 | 支持扩大新能源汽车消费 ：落实好现有新能源汽车车船税、车辆购置税等优惠政策，抓好新能源汽车补助资金清算审核工作， 积极扩大新能源汽车个人消费比例 。 组织开展新能源汽车下乡活动 ，鼓励企业开发更多先进适用车型，充分挖掘农村地区消费潜力。 |
| 2024-04-03 | 中国人民银行、国家金融监督管理总局 | 《关于调整汽车贷款有关政策的通知》 | 在依法合规、风险可控前提下，根据借款人信用状况、还款能力等自主确定自用汽车贷款最高发放比例。鼓励金融机构结合汽车以旧换新等细分场景，适当减免汽车以旧换新过程中提前结清贷款产生的违约金。 |
| 2024-04-26 | 商务部等 14 个部门 | 《汽车以旧换新补贴实施细则》 | 指定期间报废国三及以下排放标准燃油乘用车或 2018 年 4 月 30 日前注册登记的新能源乘用车，并购买符合节能要求乘用车新车的个人消费者，可享受 一次性定额补贴 ，补贴金额 7 千或 1 万元。 |
| 2024-05-15 | 工业和信息化部等 5 个部门 | 《关于开展 2024 年新能源汽车下乡活动的通知》 | 组织开展 2024 年 新能源汽车下乡活动 ，进一步下沉县域，举行专场活动，辐射周边乡镇。鼓励产业链企业积极参加，结合以旧换新和县域充电设施补短板等支持政策制定促销方案，建立和完善售后服务体系。 |
| 2024-07-25 | 国家发改委、财政部 | 《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》 | 提出支持老旧营运货车报废更新、提高新能源公交车及动力电池更新补贴标准、提高汽车报废更新补贴标准。明确将安排超长期特别国债资金，支持地方自主开展个人消费者汽车置换更新。 |

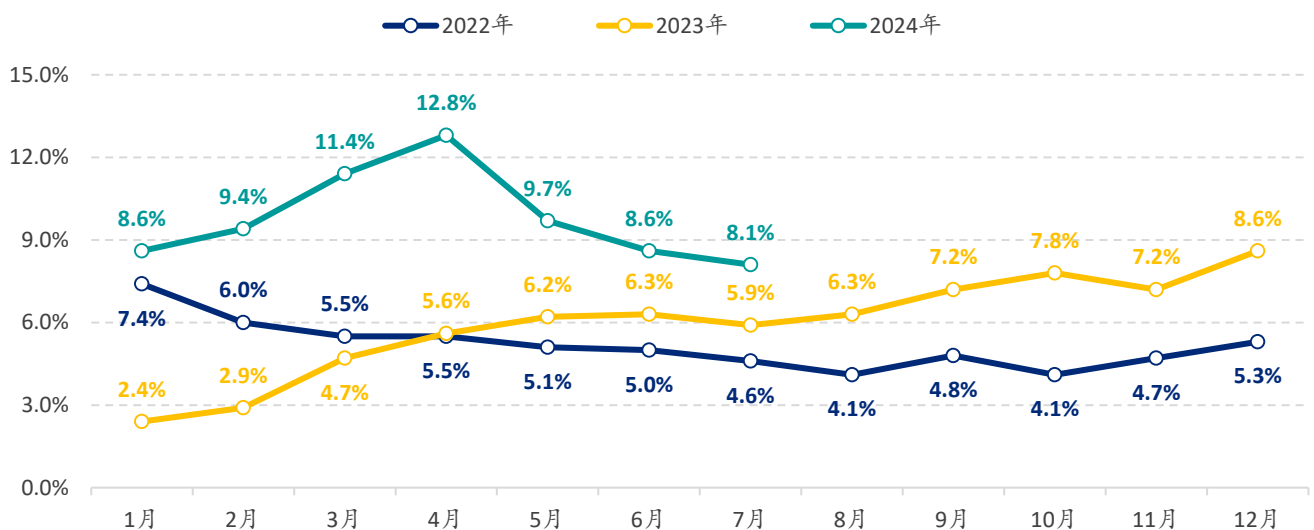
资料来源：政府网站、浦银国际整理

图表 4：2024 年 4 月以来，地方政府关于汽车置换补贴的政策跟进情况

| 发布时间 | 城市 | 截止日期 | 具体措施 |
|------------|-------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2024-04-09 | 上海市 | 2024-12-31 | 个人消费者报废或转让符合条件的小客车，购买符合条件新车的可申请一次性补贴。其中，购买燃油新车的补贴 2,800 元；购买纯电动新车的补贴 10,000 元。 |
| 2024-04-16 | 江苏省 南京市 | 2024-06-30 | 补贴金额总量为 1 亿元，购买新车补贴 1,000-4,000 元。如参与以旧换新，在购买新车基础上还可以叠加 1,000 元/辆，补贴最高可达 5,000 元/辆。 |
| 2024-04-26 | 广西壮族 自治区 | 发完即止 | 对个人消费者（不含变更登记）转让名下乘用车，并购买乘用车新车，给予 2,000-5,000 元“以旧换新”购车补贴，名额 7,500 份。 |
| 2024-04-28 | 广东省 | 2024-08-31 | 对个人消费者在广东转让名下车辆，并新购新能源车、符合国六排放标准的燃油车，发放 2,000-8,000 元/辆的一次性购车消费券补贴。补贴标准分为三档，每档新购新能源车补贴均高于燃油车。 |
| 2024-05-06 | 湖南省 | 2024-10-31 | 在湖南省内转出本人名下家用汽车，并购买家用乘用车新车，按统一发票金额分三档进行补贴，金额 3,000-6,000 元/辆，每档新购新能源车补贴均高于燃油车。 |
| 2024-05-06 | 山东省 济南市 | 2024-06-30 | 个人消费者转让本人名下在济南市注册登记的非营运性乘用车，并购买乘用车新车的，按汽车新车购买金额给予 1,000-5,000 元不等的置换补贴。 |
| 2024-05-06 | 重庆市 | 2024-12-31 | 对符合条件的消费者售卖旧乘用车并换购新能源乘用车新车的，按车价分档给予每辆 2,000-3,000 元的市级财政资金补贴。 |
| 2024-05-13 | 宁夏回族 自治区 | 2024-12-31 | 对转让本人名下的乘用车，并在区内购买、注册为非营运性质乘用车新车，给予相应补贴。其中，新购新能源车最高补贴 4,000 元/辆、新购燃油车最高补贴 3,000 元/辆。 |
| 2024-05-15 | 海南省 | 2024-09-30 | 个人消费者转让本人名下的符合条件的乘用车，并购买新能源乘用车新车，根据购买新车金额分三档给予一次性购车补贴，金额在 3,000-6,000 元/辆。 |
| 2024-05-17 | 山东省 青岛市 | 发完即止 | 汽车置换更新安排资金 0.5 亿元，对符合条件的个人消费者置换燃油乘用车最高补贴 6,000 元，置换新能源乘用车最高补贴 8,000 元。 |
| 2024-05-29 | 湖北省 | 2024-12-31 | 安排财政资金 3 亿元用于补贴发放。转让本人名下湖北号牌小客车，在湖北省购买小客车新车并在省内上牌，可申请 2,000-7,000 元一次性补贴。同等价格档次中，购买新能源汽车的消费者将比购买燃油车多获得 1,000 元的补贴。 |

资料来源：政府网站、公开资料、浦银国际整理

图表 5：中国新能源乘用车月度综合促销幅度变化走势



资料来源：崔东树公众号、乘联会、浦银国际

近期相关报告

[科技行业调研：下半年成长动能将在上半年基础上持续增长](#) (2024-06-24)

[新能源汽车行业 2024 年中期展望：渗透率保持上扬，竞争中实现成长](#)
(2024-06-18)

[新能源汽车行业投资手册系列报告\(十\)：竞争不止，成长不息](#) (2024-06-11)

[科技行业调研：关注新能源车行业价格竞争与产业链降价，智能手机行业全年销量预期保持稳定](#) (2024-05-30)

[汽车以旧换新政策解读：补贴细则正式落地，助推新能源车市场需求释放](#)
(2024-04-29)

[大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案公布，影响几何？](#) (2024-03-14)

[小米 2024 年投资者日：新十年目标致力于成为全球硬核科技引导者](#)
(2024-04-25)

[大众、小鹏再携手，联合研发电子电气架构，双方合作加深提速](#)
(2024-04-19)

[小米汽车 SU7 发布会及小米汽车超级工厂调研](#) (2024-03-30)

[新能源汽车行业观察：价格竞争依然激烈，电池降本让利用户](#) (2024-03-18)

[科技行业更新：基本面大体稳定，市场情绪仍待进一步修复](#) (2024-03-08)

[理想汽车 2024 春季发布会：高压纯电正式发车，开启新产品周期](#)
(2024-03-04)

[MWC 2024 回顾：5G-A 加速到来，AI 持续赋能万物互联](#) (2024-03-04)

[科技行业调研：资金面变动放大市场情绪，基本面稳中有升](#) (2024-02-02)

[CES 2024 回顾：AI 加速落地千行百业](#) (2024-01-17)

[新能源汽车行业 2024 年展望：增量竞争态势延续，行业维持高速增长](#)
(2023-12-15)

[科技行业调研：智能手机和新能源车行业趋势平稳，半导体行业基本面](#)
(2023-09-05)

[科技行业中期业绩小结：科技行业中期业绩小结：智能手机、新能源汽车等终端需求依然是最重要基本面支撑](#) (2023-09-04)

[科技行业调研：闻泰科技昆明工厂线下调研速览](#) (2023-08-08)

[科技行业调研：半导体及新能源车行业趋势逐渐明朗](#) (2023-07-10)

[科技行业调研：智能手机、新能源车及晶圆代工行业更新及趋势展望](#)
(2023-05-22)

免责声明

本报告之收取者透过接受本报告(包括任何有关的附件),表示及保证其根据下述的条件下有权获得本报告,且同意受此中包含的限制条件所约束。任何没有遵循这些限制的情况可能构成法律之违反。

本报告是由从事证券及期货条例(香港法例第 571 章)中第一类(证券交易)及第四类(就证券提供意见)受规管活动之持牌法国-浦银国际证券有限公司(统称“浦银国际证券”)利用集团信息及其他公开信息编制而成。所有资料均搜集自被认为是可靠的来源,但并不保证数据之准确性、可信性及完整性,亦不会因资料引致的任何损失承担任何责任。报告中的资料来源除非另有说明,否则信息均来自本集团。本报告的内容涉及到保密数据,所以仅供阁下为其自身利益而使用。除了阁下以及受聘向阁下提供咨询意见的人士(其同意将本材料保密并受本免责声明中所述限制约束)之外,本报告分发给任何人均属未经授权的行为。

任何人不得将本报告内任何信息用于其他目的。本报告仅是为提供信息而准备的,不得被解释为是一项关于购买或者出售任何证券或相关金融工具的要约邀请或者要约。阁下不应将本报告内容解释为法律、税务、会计或投资事项的专业意见或为任何推荐,阁下应当就本报告所述的任何交易涉及的法律及相关事项咨询其自己的法律顾问和财务顾问的意见。本报告内的信息及意见乃于文件注明日期作出,日后可作修改而不另通知,亦不一定会更新以反映文件日期之后发生的进展。本报告并未包含公司可能要求的所有信息,阁下不应仅仅依据本报告中的信息而作出投资、撤资或其他财务方面的任何决策或行动。除关于历史数据的陈述外,本报告可能包含前瞻性的陈述,牵涉多种风险和不确定性,该等前瞻性陈述可基于一些假设,受限于重大风险和不确定性。

本报告之观点、推荐、建议和意见均不一定反映浦银国际证券的立场。浦银国际控股有限公司及其附属公司、关联公司(统称“浦银国际”)及/或其董事及/或雇员,可能持有在本报告内所述或有关公司之证券、并可能不时进行买卖。浦银国际或其任何董事及/或雇员对投资者因使用本报告或依赖其所载信息而引起的一切可能损失,概不承担任何法律责任。

浦银国际证券建议投资者应独立地评估本报告内的资料,考虑其本身的特定投资目标、财务状况及需要,在参与有关报告中所述公司之证券的交易前,委任其认为必须的法律、商业、财务、税务或其它方面的专业顾问。惟报告内所述的公司之证券未必能在所有司法管辖区或国家或供所有类别的投资者买卖。对部分的司法管辖区或国家而言,分发、发行或使用本报告会抵触当地法律、法则、规定、或其它注册或发牌的规例。本报告不是旨在向该等司法管辖区或国家的任何人或实体分发或由其使用。

美国

浦银国际不是美国注册经纪商和美国金融业监管局(FINRA)的注册会员。浦银国际证券的分析师不具有美国金融监管局(FINRA)分析师的注册资格。因此,浦银国际证券不受美国就有研究报告准备和分析师独立性规则的约束。

本报告仅提供给美国 1934 年证券交易法规则 15a-6 定义的“主要机构投资者”,不得提供给其他任何个人。接收本报告之行为即表明同意接受协议不得将本报告分发或提供给任何其他人士。接收本报告的美国收件人如想根据本报告中提供的信息进行任何买卖证券交易,都应仅通过美国注册的经纪交易商来进行交易。

英国

本报告并非由英国 2000 年金融服务与市场法(经修订)(「FSMA」)第 21 条所界定之认可人士发布,而本报告亦未经其批准。因此,本报告不会向英国公众人士派发,亦不得向公众人士传递。本报告仅提供给合格投资者(按照金融服务及市场法的涵义),即(i)按照 2000 年金融服务及市场法 2005 年(金融推广)命令(「命令」)第 19(5)条定义在投资方面拥有专业经验之投资专业人士或(ii)属于命令第 49(2)(a)至(d)条范围之高净值实体或(iii)其他可能合法与之沟通的人士(所有该等人士统称为「有关人士」)。不属于有关人士的任何机构和个人不得遵照或倚赖本报告或其任何内容行事。

本报告的版权仅为浦银国际证券所有,未经书面许可任何机构和人士不得以任何形式转发、翻版、复制、刊登、发表或引用,浦银国际证券对任何第三方的该等行为保留追述权利,并且对第三方未经授权行为不承担任何责任。

权益披露

- 1) 浦银国际并没有持有本报告所述公司逾 1%的财务权益。
- 2) 浦银国际跟本报告所述公司在过去 12 个月内并没有任何投资银行业务的关系。
- 3) 浦银国际并没有跟本报告所述公司为其证券进行庄家活动。

评级定义

证券评级定义:

- “买入”: 未来 12 个月, 预期个股表现超过同期其所属的行业指数
- “持有”: 未来 12 个月, 预期个股表现与同期所属的行业指数持平
- “卖出”: 未来 12 个月, 预期个股表现逊于同期其所属的行业指数

行业评级定义 (相对于 MSCI 中国指数):

- “超配”: 未来 12 个月优于 MSCI 中国 10%或以上
- “标配”: 未来 12 个月优于/劣于 MSCI 中国少于 10%
- “低配”: 未来 12 个月劣于 MSCI 中国超过 10%

分析师证明

本报告作者谨此声明:(i) 本报告发表的所有观点均正确地反映作者有关任何及所有提及的证券或发行人的个人观点, 并以独立方式撰写;(ii) 其报酬没有任何部分曾经, 是或将会直接或间接与本报告发表的特定建议或观点有关;(iii) 该等作者没有获得与所提及的证券或发行人相关且可能影响该等建议的内幕信息/非公开的价格敏感数据。

本报告作者进一步确定 (i) 他们或其各自的关联人士 (定义见证券及期货事务监察委员会持牌人或注册人操守准则) 没有在本报告发行日期之前的 30 个历日内曾买卖或交易过本报告所提述的股票, 或在本报告发布后 3 个工作日 (定义见《证券及期货条例》(香港法例第 571 章)) 内将买卖或交易本文所提述的股票;(ii) 他们或其各自的关联人士并非本报告提述的任何公司的雇员; 及 (iii) 他们或其各自的关联人士没有拥有本报告提述的证券的任何金融利益。

浦银国际证券机构销售团队

杨增希

essie_yang@spdbi.com
852-2808 6469

浦银国际证券财富管理团队

王玥

emily_wang@spdbi.com
852-2808 6468

浦银国际证券有限公司

SPDB International Securities Limited
网站: www.spdbi.com
地址: 香港轩尼诗道 1 号浦发银行大厦 33 楼

