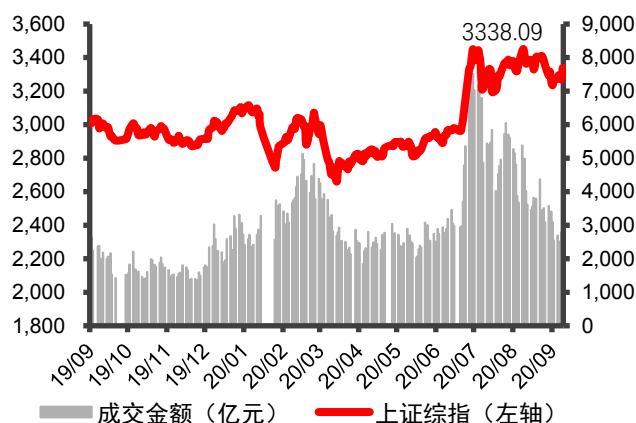


2020年9月21日

2020年第37期（总第813期）

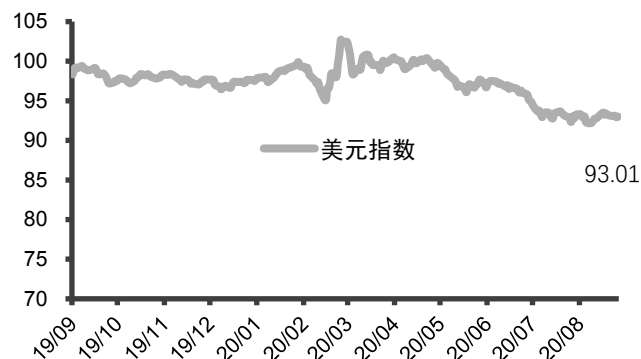
基金视窗

上证综合指数近一年走势图



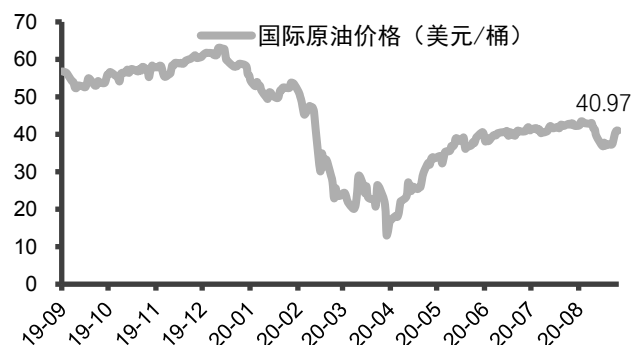
数据来源：万得，截至日期：2020.9.18

美元指数近一年走势图



数据来源：万得，截至日期：2020.9.18

国际原油价格近一年走势图



数据来源：万得，截至日期：2020.9.18

公司动态

拟由公司助理总经理、权益投资部总监兼基金经理何晓春博士管理的大摩优悦安和混合基金（009893）将于今日结束募集。

欢迎点击以下链接，了解基金详细信息。

<http://www.msfnfunds.com.cn/Fund/List/009893>

基金经理论市： 美联储维持宽松，国内经济继续复苏

上周A股表现相对较好，上证综指上涨2.38%，深证成指上涨2.33%，创业板指数上涨2.34%。分板块看，汽车、非银、休闲服务、建材和机械等板块表现较好；农业、医药、食品、钢铁和服装等板块表现较差。

海外经济方面，美联储维持货币宽松。美国时间2020年9月17日，美联储召开9月议息会议，维持联邦基金目标利率0%-0.25%区间不变。联储未改变有关购债节奏的表述，重申将至少以当前速度增持美国国债、机构住房及商业抵押贷款支持证券（MBS）、将使用各种工具来支持美国经济。本次的联储声明进一步确认，委员会将致力于在一段时间内实现适度高于2%的通胀率，以便长期平均通胀率保持在2%。

国内经济方面，经济仍然处于复苏通道中。8月工业增加值同比增长5.6%，预期增长5.3%，前值增长4.8%；1-8月固定资产投资累计同比下滑0.3%，预期下滑0.4%，前值下滑1.6%；8月社会消费品零售总额同比增长0.5%，预期增长0.5%，前值下滑1.1%。8月经济数据好于预期，供需两端均出现积极变化。受出口与消费复苏带动，短期供需或继续改善且供需缺口进一步收窄。

总体上，近期国内的经济复苏有序进行，海外的疫情仍然没有得到控制，部分优秀的国内企业有望提升在全球的市场份额。目前主导市场上涨的仍然是流动性宽松，由于经济复苏较为强劲，流动性进一步宽松的预期减弱。消费行业中长期将受益于居民可支配收入的提升，虽然医药和食品等消费板块的估值相对较高，但由于医药和食品行业长期的增长潜力较大，板块中的白马股经过前期的调整后，估值逐渐回归合理水平。周期性板块存在结构性机会，工程机械和水泥的基本面相对较强。

专栏：蓬勃发展的汽车智能化

近年来，汽车行业向着电动化、智能化、网联化方向发展的趋势日益明显，世界主要汽车产销国家都陆续推出法规政策，促进智能汽车的普及发展。

在顶层设计层面，2020年2月，发改委、工信部等11部委联合发布《智能汽车创新发展战略》，提出到2025年，实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产，实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用，展望2035到2050年，中国标准智能汽车体系全面建成、更加完善。顶层设计的一系列法规政策为中国智能汽车的发展指明了方向。在智能化建设层面，2017年12月，工信部发布《促进新一代人工智能产业发展三年行动计划（2018-2020年）》，目标到2020年，智能汽车技术水平大幅提升，建立可靠、安全、实时性强的智能汽车智能化平台，形成平台相关标准，支撑L4级自动驾驶功能研发与应用。在网联化建设层面，2018年12月，工信部发布《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》，目标到2020年，实现智能汽车产业跨行业融合，构建能够支撑L3级及以上的智能汽车技术体系。

智能汽车的发展给汽车行业带来了许多重大的技术变革，并取得了丰硕的研发成果，其中最具有代表性的莫过于高级辅助驾驶系统（ADAS）和集中式电子电气架构。ADAS（高级辅助驾驶系统）是指利用安装在车上的各种传感器（如摄像头、毫米波雷达等），充分收集汽车在行驶过程中产生的数据和路况、天气等环境数据，在此基础上对数据进行处理，进行静、动态物体的辨识、侦测与追踪，从而在一定程度上实现低级别的自动驾驶，使驾驶者预先察觉到可能发生的危险，有效增加汽车驾驶的安全性。ADAS通常包括自适应巡航（ACC）、车道偏移报警系统（LDWS）、车道保持系统、碰撞避免或预碰撞系统、夜视系统、自适应灯光控制、行人保护系统、自动泊车系统、交通标志识别、盲点探测，驾驶员疲劳探测、下坡控制系统和电动汽车报警系统等功能。

汽车智能网联化的发展使汽车行驶过程中产生的信息流和数据流爆发式增长，汽车电子电气（EE）架构也将迎来升级，沿着分布式-域集中式-中央计算式的路径逐渐进化，当前正处于分布式向域集中式演化过渡阶段。从全车100余个ECU（Electronic Control Unit，电子控制单元）到5个DCU（Drive Control Unit，传动控制单元），控制功能迅速集中，算力更强、性能更优的域控制器走上历史舞台。ECU是域控制器的前身，在车辆发动机、变速箱、安全气囊等各底层执行零部件中广泛应用，承担决策功能，目前大部分传统车企上都是分布ECU搭载；往后发展，控制范围更广、算力更强的域控制器取代了原有较为独立的各ECU的决策功能。以博世经典的五域分类拆分整车为动力域、底盘域、座舱域/智能信息域、自动驾驶域和车身域，五域较为完备的集成了L3+车型的所有控制功能，在极少数L3级别车型上（如长安UNI-T/小鹏P7等）进行应用。

域控制器再往后发展，以特斯拉Model 3为代表的中央计算平台Central & Zone Concept是行业未来趋势。特斯拉通过升级电子架构可以有效减少线束的长度，Model 3约为1.5km，Model Y仅100米。特斯拉直接跨越域集中电子电器架构，采用域ECU车载电脑的方式，其自研的FSD（Full Self-Driving）芯片每秒能完成144万亿次计

算，能同时处理每秒 2300 帧的图像，并且能够应对 L5 级别自动驾驶所需的感知层数据量和计算能力。

特斯拉于 2014 年 10 月推出 Autopilot 1.0 首次实现智能驾驶系统商业化，目前正在向 L3 级别迈进。大众与福特以 ARGO 为纽带展开合作，大众于 2017 年量产 L3 级别的奥迪 A8；宝马与戴姆勒展开技术合作，计划于 2021 年量产车型 iNext，同样是 L3 级别的智能驾驶产品；Uber 也计划于 2020 年推出适合高速场景的 L3 级自动驾驶汽车。在国内，2018 年小鹏与德赛西威联合开发 L3 级自动驾驶汽车，小鹏 P7 于 2020 年上市。

互联网企业也积极布局智能驾驶赛道。Google 的无人驾驶项目于 2009 年正式启动，2016 年谷歌无人驾驶项目独立为谷歌母公司 Alphabet 旗下子公司 Waymo。Waymo 已经收集了几十亿英里的模拟驾驶数据和超过 350 万英里的道路驾驶数据的沉淀。同时 Waymo 的模拟器可以在每个新软件版本里回放我们在真实世界里驾驶的数据，还可以针对我们的软件构建全新的现实虚拟场景进行测试，从而帮助车辆安全地在现实世界中驾驶。从测试里程指标来看，Waymo 排名第 1。在无人出租车方面，百度阿波罗 7 月初推出了 300 辆 L4 自动驾驶汽车，成为首家获得“T4”路试许可证（公开路试许可证）的国内公司，标志着该自动驾驶汽车具有在复杂的城市道路、隧道和学校区域行驶的能力，并能够应对各种复杂的情况。数据显示，阿波罗的 Robotaxi 已完成了超过 600 万公里的道路测试，零事故的发生率创历史新低。配有 Apollo 平台的车辆在全球 27 个城市运送了 100,000 多名乘客。

（本文作者：摩根士丹利华鑫基金研究管理部 张伟）

风险提示：本周刊中的信息均来源于已公开的资料，我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。在任何情况下本刊物中的信息或所表达的意见并不构成实际投资结果，也不构成任何对投资人的投资建议和担保。本周刊中专栏的观点、分析仅代表作者意见，不代表摩根士丹利华鑫基金管理有限公司立场。本刊物版权归摩根士丹利华鑫基金管有限公司所有，未获得本公司事先书面授权，任何人不得对本刊物内容进行任何形式的发布、复制。投资有风险，敬请谨慎选择。

摩根士丹利华鑫基金管理有限公司
深圳市福田区中心四路 1 号嘉里建设广场一期二座 17 楼
邮编：518048

电话：(0755) 88318883
传真：(0755) 82990384
www.msfunfunds.com.cn