

电脑与外围设备指数跌幅超 2.5%



川财证券
CHUANCAI SECURITIES

——科技及智能设备产业链日报

❖ 每日点评

6月24日上证指数上涨0.01%，沪深300上涨0.17%，创业板综下跌1.16%，中证1000下跌1.02%。Wind 11个一级行业分类中，工业指数、电信服务指数和信息技术指数分别实现-0.13%、-0.40%和-0.49%涨跌幅，分别排名第4位、第7位和第9位。

科技及智能设备产业链涉及的11个Wind三级行业分类中，排名前三的板块是电子设备、仪器和元件指数、半导体产品与半导体设备指数和多元电信服务指数，分别实现了0.63%、-0.08%和-0.40%的涨跌幅；排名后三的板块是电脑与外围设备指数、软件指数和信息技术服务指数，分别实现了-2.78%、-2.22%和-1.99%的涨跌幅。

电子设备、仪器和元件指数板块中今日有6只股票涨停，1只股票跌停。涨停的股票为久之洋、兴图新科、徕木股份、东尼电子、深南电路和*ST丹邦；排名后三的股票为莱伯泰科、金运激光和和林微纳，涨跌幅分别为-10.94%、-8.85%和-7.59%。

半导体产品与半导体设备指数板块中今日有4只股票涨停，1只股票跌停。涨停的股票为帝科股份、拓日新能、*ST天龙和ST德豪；排名后三的股票为气派科技、国民技术和富瀚微，涨跌幅分别为-14.59%、-7.97%和-7.56%。

多元电信服务指数板块中今日无股票涨停，无股票跌停。排名前三的股票为中国联通、二六三和中国卫通，涨跌幅分别为0.00%、-0.45%和-0.74%；排名后三的股票为线上线下、会畅通讯和南凌科技，涨跌幅分别为-6.44%、-3.97%和-3.70%。

电脑与外围设备指数板块中今日无股票涨停，无股票跌停。排名前三的股票为威创股份、华铭智能和安克创新，涨跌幅分别为3.07%、1.79%和1.11%；排名后三的股票为GQY视讯、紫光股份和睿能科技，涨跌幅分别为-7.69%、-5.78%和-5.45%。

软件指数板块中今日有1只股票涨停，无股票跌停。排名前三的股票为指南针、霍莱沃和ST运盛，涨跌幅分别为12.71%、5.25%和5.06%；排名后三的股票为龙软科技、数字认证和安恒信息，涨跌幅分别为-7.69%、-7.04%和-6.95%。

信息技术服务指数板块中今日有1只股票涨停，无股票跌停。排名前三的股票为旋极信息、延华智能和ST中安，涨跌幅分别为11.59%、7.43%和5.15%；排名后三的股票为川网传媒、金桥信息和新晨科技，涨跌幅分别为-8.70%、-8.47%和-6.68%。

📄 证券研究报告

所属部门 | 研究所

报告类别 | 行业日报

所属行业 | 科技与高端
制造行业

报告时间 | 2021/6/24

👤 分析师

孙灿

证书编号：S1100517100001
suncan@cczq.com

📍 川财研究所

北京 西城区平安里西大街28号中海国际中心15楼，100034

上海 陆家嘴环路1000号恒生大厦11楼，200120

深圳 福田区福华一路6号免税商务大厦32层，518000

成都 中国（四川）自由贸易试验区成都市高新区交子大道177号中海国际中心B座17楼，610041

❖ 行业要闻

研究机构：3D 传感器市场 2023 年将恢复高速增长

据国外媒体报道，研究机构预计，在连续几年的缓慢增长之后，全球 3D 传感器市场在 2023 年将恢复高速增长。

研究机构的报告显示，2023 年，全球 3D 传感器市场的规模将达到 80 亿美元，而在 2026 年，预计会增长到 150 亿美元，较 2023 年的 80 亿美元明显增加。

不过，研究机构在报告中也表示，从 2020 年到 2023 年，全球 3D 传感器市场的增长较为缓慢，2020 年的规模，预计只有 65 亿美元，只有研究机构此前预计的 80%。

研究机构预计，得益于 2023 年之后的高速增长，从 2020 年到 2026 年，全球 3D 传感器市场的年平均增长率，将达到 14.5%。

智能汽车进入下半场 破解“芯片荒”还需想出新招

“在以新能源汽车发展为标志的‘上半场’中，中国汽车产业发展处于世界领先的位置，成为全球汽车业‘新四化’创新发展的先锋和重要践行者。”6 月 18 日，在 2021 中国汽车论坛上，全国政协经济委员会副主任苗圩的一番话引起了汽车行业内外关注。

苗圩认为，2021 年是“十四五”规划开局之年，是实现两个百年奋斗目标承上启下之年，也是构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的起步之年。

作为经济“晴雨表”的汽车行业，如今进入了以智能网联汽车为标志的“下半场”。“‘下半场’的哨声已经吹响，中国汽车行业丝毫不能懈怠，还需要继续努力，多方协同，奋力构建中国标准智能网联汽车体系，向世界汽车提供中国方案。”苗圩直言，在软件定义汽车“下半场”，整车计算平台需要 CPU 加操作系统，因此中国汽车产业应及早谋划自主可控的芯片、操作系统。同时，统一的开源开放的操作系统可以形成构架之上的 App 软件，形成产业生态，因此要加快建设开放的数据平台。

这样的呼吁也与全球汽车产业如今面临的“芯片荒”困境非常契合。国际评级机构穆迪的分析报告指出，受疫情、国际局势、交通运输等问题的影响，从去年开始，全球汽车芯片出现短缺的情况，全球许多汽车大厂出现了减产甚至是停产潮。

近两年“芯片危机”“被软硬件掣肘”“被核心技术卡脖子”等关键词早已成了汽车圈热议的话题，越来越多的企业和行业从业者意识到，只有实现关键软硬件技术的突破，才能真正在激烈的市场竞争中立于不败之地。

事实上，在全球汽车产业被芯片问题掣肘的情况下，对于“如何突破‘芯片荒’

本报告由川财证券有限责任公司编制 谨请参阅尾页的重要声明

困境”这一问题，中国汽车产业已经行动了起来。如今，中国汽车产业正在直面芯片研发问题，并不断整合产业链上下游资源，加大关键领域的研发投入，加速在“下半场”的发展步伐。

芯片供应短缺暴露了哪些短板

谈起芯片，大多数人第一反应是手机芯片。事实上，在汽车领域芯片同样发挥着不可或缺的作用。无论是自动驾驶芯片、通信基带芯片还是智能座舱芯片，都直接决定着汽车的智能化水平。

国际咨询公司 AlixPartners 发布的报告显示，全球“缺芯”将导致 2021 年汽车制造商的营收损失 1100 亿美元，超过了此前 610 亿美元的预期。

AlixPartners 同时预测，今年全球汽车制造商的产量将减少 390 万辆，高于 4 个月前预测的 220 万辆，这个数字约占其预测的 8460 万辆汽车总产量的 4.6%。

因此，AlixPartners 建议，为避免未来供应中断，汽车制造商迫切需要“先发制人”，保持“供应链弹性”。

而“芯片荒”的问题也蔓延到了国内市场。上汽集团发布的 5 月份产销数据显示，上汽大众共售出 11 万辆新车，同比下滑了 16.03%；上汽通用售出 8.03 万辆，同比跌幅达到了 40.99%。关于销量下滑背后的原因，上汽大众和上汽通用不约而同地指向了芯片短缺。

与上汽两大合资公司遭遇类似的还有本田。本田公布的 5 月终端销量数据显示，广汽本田卖出了 6.2 万辆汽车，同比下跌了近 10%；东风本田共卖出了 6.6 万辆，同比下跌 1.2%，芯片短缺同样成为“罪魁祸首”。

“面对全球性的芯片危机，我国汽车行业确实被波及，但是也没有外界说的那么夸张。”谈及“缺芯”这一话题时，中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基在 2021 中国汽车论坛上这样表示。

叶盛基预测，今年二季度汽车芯片短缺将达顶峰。“乐观预计，该情况将在下半年开始缓解，全年有望抹平影响。到 2022 年年中，汽车芯片供应有望恢复正常。”

中国汽车工业协会副总工程师许海东认为，缺“芯”被过度解读，导致汽车厂家大量扫货、囤货，最后会加剧供需失衡，造成恶性循环。

“这次芯片危机是一次市场供求失衡，可以感觉到背后有恐慌性心理在作祟。”许海东称，据国内几大汽车厂商在闭门峰会上透露，因缺“芯”造成的上半年产能损失预计均在 10 万辆以下。“芯片断供在上半年对产销量的影响应在 10% 以内。”

不过，业内认为芯片危机警醒各方，应重视国内车规级芯片供应短板。数据显示，我国半导体自给率为 15%，车用半导体自给率不足 5%，车用芯片进口率

本报告由川财证券有限责任公司编制 谨请参阅尾页的重要声明

高达 90%以上，汽车芯片产业链供应链自主可控能力急需增强。

“不过，半导体产业包含设计、制造、封装测试、下游应用等多个分工环节。产业模式也分为四大类型，车规级芯片与消费级芯片相比具有高标准、严要求、长周期的特性，入行门槛高。”许海东坦言，“中国芯片供应短板在理想状态下需要 2-3 年才可能补上。”

自主品牌“备战忙”

如果仔细翻看近几年全国两会汽车行业代表委员的议案提案，就会发现诸如“抓住核心技术”“软硬件协同发展”等成为其中反复提及的关键概念。

显然，此次“缺芯”危机不但敲响了行业警钟，更是时刻在提醒中国汽车品牌必须走“自立自强”的发展之路。

事实上，对于自主品牌来说，围绕“芯片”的一系列改变已经开始。

2019 年 7 月，ECARX（亿咖通科技）公布了新款 E 系列芯片，并向全球展示吉利博越 PRO 车型。

据悉，吉利博越 PRO 是搭载 GKUI 19 吉利智能生态系统的吉利车型，内含首款由吉利自主研发的量产级车机芯片。这款芯片由 ECARX 和联发科共同定制研发，是一款专为智能网联车定制的 SOC。

比亚迪在芯片半导体领域早有布局，其旗下子公司“比亚迪微电子”一直都在专注于半导体产品的研发和生产。

2018 年年末，比亚迪在宁波举行的车规级 IGBT4.0 技术解析会上宣布：比亚迪已投入巨资布局性能更加优异的第三代半导体材料 SiC（碳化硅）。按照计划，到 2023 年，比亚迪旗下的电动车将全面搭载 SiC 电控模块。

“供应链的稳定与安全与汽车成本息息相关。建议国家和行业协会深入研究一下供应链的布局，让关键部件更完善、自主可控，也给相关研究生产给予一定支持。”在 2021 中国汽车论坛上，中国一汽集团有限公司副总经理刘亦功呼吁说。

今年 4 月，中国一汽研发总院与中感微汽车芯片携手打造的“汽车芯片联合实验室”落地长春。

有分析指出，此次签约活动是中国一汽拓展汽车芯片国产化生态圈，助力汽车芯片自主研发及应用的一项重要举措。

刘亦功表示，“汽车芯片联合实验室”成立后，合作双方将充分发挥优势，通过开展汽车相关核心芯片的研发、设计与应用，努力形成技术突破，实现汽车芯片国产化替代，持续推出性能优良、性价比更高、境内生产的汽车芯片，着力解决汽车芯片“卡脖子”问题，携手推动汽车产业高质量发展。

“中国汽车产业经过十几年的快速发展，如今在规模和效益上已经处于全球领

本报告由川财证券有限责任公司编制 谨请参阅尾页的重要声明

先位置。”中国汽车工业协会副秘书长李邵华对记者说，“汽车研发之路就如同走‘象牙塔’，顶端的核心软硬件技术有着决定性的作用，想要在未来的发展中脱颖而出，就必须全力向前探索。”

在李邵华看来，从某种意义上讲，“缺芯”能够让自主品牌更加重视芯片的研发，也为发展芯片技术提供了非常好的机遇，让自主品牌的芯片水平有机会真正发展起来。

“我们可以看到自主品牌在芯片领域发展的积极性，未来汽车芯片自主化是一定会发展起来的。中国汽车产业也能够把更多社会资源进行调配，形成一个比较好的环境，为补齐短板提供有利的发展机会和土壤。”李邵华如是说。

多管齐下才能破解“芯片荒”难题

随着汽车智能网联化趋势，芯片在单车上的应用数量和价值都在不断攀升。

“2016年全球每辆新车平均搭载9个以上的博世芯片，而到了2019年，这一数字已上升到17个以上，短短3年内数量几乎翻了一番。”博世集团董事会成员HaraldKroeger介绍说。

更重要的是，由于车辆规格和电气化程度的不同，汽车对于芯片的需求度也不甚相同。用数据显示，一辆传统燃油车大致需要100-200个半导体芯片，电动车在此基础上数量要翻一倍，而一辆智能化水平较高的纯电动汽车甚至需要800-1000个芯片。

“可以看到，越来越多的芯片将被搭载在新车上，其价值占比越来越高的趋势基本上是不可逆的。”在2021中国汽车论坛上，工业和信息化部电子信息司副司长董小平直言。

董小平表示，车用半导体供应短缺既是全球的共性问题，也反映出我国汽车行业和半导体行业供给与需求不匹配的深层次问题。

“因此，我希望汽车行业进一步关注和支持车用半导体企业 and 创新产品，加强多元化的供应链建设，为提升车用半导体技术能力提供强大的应用牵引力，并抢抓机遇加强对汽车领域关键半导体的梳理和研究，加强研发，聚拢人才。”董小平呼吁说。

而在中国汽车芯片产业创新战略联盟秘书长原诚寅看来，为解决芯片燃眉之急，中国汽车产业链上下游必须“探缘由、究根本”，开展一场行业性的自救行动。

“通常来看，车企并不直接接触芯片设计、生产和采购等环节，只对功能性提出要求，所有中间环节都是由博世、恩智浦这样的零部件供应商完成。国内目前没有类似既了解汽车行业、又了解芯片行业的跨国公司，导致产业链断层。”原诚寅说。

面对缺“芯”困境，车企与半导体企业不约而同向对方伸手相握，合力构建生

本报告由川财证券有限责任公司编制 谨请参阅尾页的重要声明

态。比如，上汽与地平线达成全面战略合作，广汽新能源埃安搭载华为海思巴龙 5000 5G 芯片。

中汽创智科技有限公司 CTO 周剑光将解决思路概括为“不单做，要合作；不兼职，要专干；不独干，要联合。”

今年 2 月，由工信部组织编制《汽车半导体供需对接手册》发布，收录了 59 家半导体企业的 568 款产品，26 家汽车及零部件企业的 1000 条产品需求信息。好消息是，不少手册上的企业表示根据手册联系过相应供需方，或被联系过。

“信息充分交互才能实现协同。”原诚寅建议说，有关部门要及时构建国内标准和认证体系，在汽车芯片设计开发与应用全周期内，促进供需信息无缝衔接。

“在企业积极行动的同时，政府也应加大政策支持力度，发挥好地方政府和龙头企业的关键作用，集中力量和资源推动提升车用半导体的供给能力。特别是新能源、智能网联和自动驾驶等新兴领域要抢抓机遇，发挥比较优势，支撑汽车产业实现高质量发展。”原诚寅总结说。

❖ 公司动态

聚辰股份(688123)：公司发布关于持股 5%以上股东减持股份比例达到 1%的提示性公告。公告称本次权益变动前，登矽全、望矽高、建矽展与发矽腾合计持有公司 11,624,999 股股份，计划自 2021 年 1 月 15 日至 2021 年 7 月 14 日通过竞价交易减持不超过 2,416,835 股公司股份（详见公司于 2020 年 12 月 24 日披露的《聚辰股份股东集中竞价减持股份计划公告》）。截至 2021 年 6 月 22 日，登矽全、望矽高、建矽展与发矽腾已通过集中竞价的方式合计减持公司 1,390,323 股股份，占公司总股本的比例为 1.15%。本次权益变动后，登矽全、望矽高、建矽展与发矽腾合计持有公司 10,234,676 股股份，占公司总股本的比例由减持前的 9.62%降低至 8.47%。本次权益变动为持股 5%以上非第一大股东实施减持计划，未触及要约收购，亦未涉及投资者披露权益变动报告书的情形。本次减持计划的实施不会使公司控股股东、实际控制人发生变化，不存在上市公司控制权发生变更的风险。本次减持事项与相关股东此前已披露的计划、承诺一致，在减持时间区间内，公司未披露高送转或筹划并购重组等重大事项。本次减持计划的实施不会对公司的治理结构和持续经营产生影响。

中环股份(002129)：公司发布关于回购股份的报告书。公告称本次拟回购股份的价格上限不超过人民币 42.00 元/股。具体回购价格根据公司二级市场股票价格、公司资金状况确定。若公司在回购期内发生派发红利、送红股、转增股本等除权、除息事项，自股价除权、除息日起，相应调整回购价格上限。公司本次回购股份的价格上限不高于本次董事会决议前 30 个交易日公司股票交易均价的 150%。本次拟以不低于人民币 28,000 万元（含）且不超过人民币 33,000 万元（含）的自有资金回购公司股份。在回购股份价格不超过人民币 42.00 元

/股的前提下，按回购金额上限测算，预计回购股份数量约为 785.71 万股，约占公司当前总股本的 0.26%；按回购金额下限测算，预计回购股份数量约为 666.67 万股，约占公司当前总股本的 0.22%。具体回购数量以回购期限届满时实际回购的股份数量为准。公司本次回购股份反映了管理层和控股股东对公司内在价值的肯定和对公司未来发展前景的坚定信心。目前公司经营情况良好，截至 2020 年 12 月 31 日，公司总资产为 587.2 亿元，归属于上市公司股东的净资产为 192.07 亿元。2020 年度，公司实现归属上市公司股东的净利润为 10.89 亿元。若此次回购资金 33,000 万元全部使用完毕，按 2020 年 12 月 31 日经审计的财务数据测算，回购资金约占公司总资产的 0.56%、约占公司归属于上市公司股东净资产的 1.72%。根据公司经营、财务及未来发展情况，公司认为不超过人民币 33,000 万元且不低于人民币 28,000 万元的股份回购金额不会对公司的经营、财务和未来发展产生重大影响，股份回购计划的实施不会导致公司控制权发生变化，不会改变公司的上市公司地位，不会导致公司的股权分布不符合上市条件。

❖ 风险提示

宏观经济波动风险；贸易冲突加剧风险；原材料价格上涨超预期风险等。

分析师声明

本人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，以勤勉尽责的职业态度、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。本人薪酬的任何部分过去不曾与、现在不与、未来也不会与本报告中的具体推荐意见或观点直接或间接相关。

行业公司评级

证券投资评级：以研究员预测的报告发布之日起6个月内证券的绝对收益为分类标准。30%以上为买入评级；15%-30%为增持评级；-15%-15%为中性评级；-15%以下为减持评级。

行业投资评级：以研究员预测的报告发布之日起6个月内行业相对市场基准指数的收益为分类标准。30%以上为买入评级；15%-30%为增持评级；-15%-15%为中性评级；-15%以下为减持评级。

重要声明

本报告由川财证券有限责任公司（已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格）制作。本报告仅供川财证券有限责任公司（以下简称“本公司”）客户使用。本公司不因接收人收到本报告而视其为客户，与本公司无直接业务关系的阅读者不是本公司客户，本公司不承担适当性职责。本报告在未经本公司公开披露或者同意披露前，系本公司机密材料，如非本公司客户接收到本报告，请及时退回并删除，并予以保密。

本报告基于本公司认为可靠的、已公开的信息编制，但本公司对该等信息的真实性、准确性及完整性不作任何保证。本报告所载的意见、评估及预测仅为本报告出具日的观点和判断，该等意见、评估及预测无需通知即可随时更改。在不同时期，本公司可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。同时，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。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。对于本公司其他专业人士（包括但不限于销售人员、交易人员）根据不同假设、研究方法、即时动态信息及市场表现，发表的与本报告不一致的分析评论或交易观点，本公司没有义务向本报告所有接收者进行更新。本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司力求报告内容客观、公正，但本报告所载的观点、结论和建议仅供投资者参考之用，并非作为购买或出售证券或其他投资标的的邀请或保证。该等观点、建议并未考虑到获取本报告人员的具体投资目的、财务状况以及特定需求，在任何时候均不构成对客户私人投资建议。根据本公司《产品或服务风险等级评估管理办法》，上市公司价值相关研究报告风险等级为中低风险，宏观政策分析报告、行业研究分析报告、其他报告风险等级为低风险。本公司特此提示，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，必要时应就法律、商业、财务、税收等方面咨询专业财务顾问的意见。本公司以往相关研究报告预测与分析的准确，也不预示与担保本报告及本公司今后相关研究报告的表现。对依据或者使用本报告及本公司其他相关研究报告所造成的一切后果，本公司及作者不承担任何法律责任。

本公司及作者在自身所知情的范围内，与本报告所指的证券或投资标的不存在法律禁止的利害关系。投资者应当充分考虑到本公司及作者可能存在影响本报告观点客观性的潜在利益冲突。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，也可能为之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。本公司的投资业务部门可能独立做出与本报告中的意见或建议不一致的投资决策。

对于本报告可能附带的其它网站地址或超级链接，本公司不对其内容负责，链接内容不构成本报告的任何部分，仅为方便客户查阅所用，浏览这些网站可能产生的费用和风险由使用者自行承担。

本公司关于本报告的提示（包括但不限于本公司工作人员通过电话、短信、邮件、微信、微博、博客、QQ、视频网站、百度官方贴吧、论坛、BBS）仅为研究观点的简要沟通，投资者对本报告的参考使用须以本报告的完整版本为准。

本报告版权仅为本公司所有。未经本公司书面许可，任何机构或个人不得以翻版、复制、发表、引用或再次分发他人等任何形式侵犯本公司版权。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“川财证券研究所”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。如未经川财证券授权，私自转载或者转发本报告，所引起的一切后果及法律责任由私自转载或转发者承担。本公司保留追究相关责任的权利。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。

本提示在任何情况下均不能取代您的投资判断，不会降低相关产品或服务的固有风险，既不构成本公司及相关从业人员对您投资本金不受损失的任何保证，也不构成本公司及相关从业人员对您投资收益的任何保证，与金融产品或服务相关的投资风险、履约责任以及费用等将由您自行承担。

本公司具有中国证监会核准的“证券投资咨询”业务资格，经营许可证编号为：000000029399

本报告由川财证券有限责任公司编制 谨请参阅本页的重要声明 C0004