



8月汽车产销供需错配 自主品牌和新能源表现瞩目

——汽车行业周报

投资摘要:

每周一谈: 8月汽车产销供需错配 自主品牌和新能源表现瞩目

8月,我国汽车产销分别为172.5万辆和179.9万辆,同比分别下降18.7%和17.8%,环比分别下降7.4%和3.5%,降幅比7月分别扩大3.2pct和5.9pct。同比19年,产销同比分别下降13.4%和8.2%。1-8月,我国汽车累计产销分别完成1616.6万辆和1655.6万辆,同比分别增长11.9%和13.7%,增幅比1-7月回落5.3个百分点和5.6个百分点。由于缺芯导致的供需错配显著,行业需求端持续旺盛,随缺芯缓解带来预期改善的确定性强。

乘用车:8月,乘用车产销分别完成149.7万辆和155.2万辆,同比分别下降11.9%和11.7%,产量环比下降3.3%,销量环比增长0.04%。相比19年,产销同比下降11.7%和6.2%。1-8月,乘用车产销分别完成1289.1万辆和1311.2万辆,同比分别增长15.2%和16%,增幅比1-7月继续回落4.9和5.2个百分点。缺芯导致供给缺口,自主品牌和新能源把握窗口期强化供应链优势,获得明显增量,头部品牌市占率持续提升。

商用车:8月,商用车产销分别完成22.9万辆和24.7万辆,同比分别下降46.2%和42.8%,环比分别下降27.5%和20.9%。1-8月,商用车产销分别完成327.5万辆和344.4万辆,同比分别增长0.6%和5.5%,增幅比1-7月分别回落7.0和7.4个百分点。货车受排放标准切换影响降幅大,销量或达年度低点;中、大型客车面临下行压力依旧,商用车板块预计全年持续承压。

新能源车:8月,新能源汽车产销分别完成30.9万辆和32.1万辆,同比均增长约1.8倍,环比分别增长8.8%和18.6%。1-8月,新能源汽车产销分别完成181.3万辆和179.9万辆,同比增长约1.9倍,累计销量已超过20年全年水平。纯电、插混月度销量再创新高;当月渗透率达17.8%创新高,乘用车渗透率接近20%,行业已经进入加速向上阶段,产业链将持续受益。

市场回顾:

截至9月10日收盘,汽车板块上涨2.4%,沪深300指数上涨3.5%,汽车板块涨幅落后于沪深300指数1.1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20位。年初至今涨幅达16.5%,在申万28个板块中位列第9位。

子板块周涨跌幅分别为:乘用车(+3.4%),商用载货车(-0.6%),商用载客车(-2.4%),汽车零部件(+1.5%),汽车服务(+7.1%)。

子板块年初至今涨跌幅分别为:乘用车(+32.5%),商用载货车(+12.6%),商用载客车(-25.5%),汽车零部件(+9.7%),汽车服务(+19.3%)。

◆ 涨跌幅前五名: 万向钱潮、天润工业、ST庞大、ST电能、兆丰股份。

◆ 涨跌幅后五名: 艾可蓝、四通新材、福达股份、蓝黛传动、福田汽车

本周投资策略及重点推荐:

21年在汽车板块更应关注盈利确定增长的公司而非估值修复的公司,同时建议关注缺芯问题改善阶段整车及传统零部件企业的机会。因此我们建议关注:具有竞争力的整车企业:长安汽车、长城汽车、吉利汽车、比亚迪等;零部件板块的优质企业:福耀玻璃、拓普集团、双环传动、明新旭腾、伯特利、星宇股份、中鼎股份、湘油泵等;受产销波动影响不明显,增长确定性较强的技术服务企业:中国汽研;以及随着疫情逐步受控、以及海外疫苗接种率的提升,前期压制的需求释放带来的

评级

增持(维持)

2021年09月12日

曹旭特

分析师

SAC执业证书编号: S1660519040001

袁逸璞

研究助理

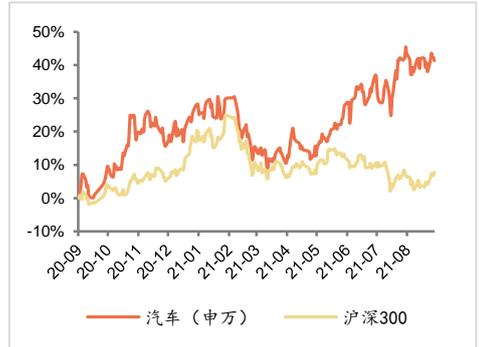
yuanyipu@shgsec.com

SAC执业证书编号: S1660120060005

行业基本资料

股票家数	197
行业平均市盈率	30
市场平均市盈率	19.8

行业表现走势图



资料来源: 申港证券研究所

相关报告

- 1、《汽车行业研究周报: 21年汽车行业中期点评: 复苏延续 曙光在望》
2021-09-06
- 2、《汽车行业研究周报: 政策市场双驱动 关注电动物流车市场》
2021-08-30
- 3、《汽车行业周报: 智能网联汽车强化事前监管逐步明朗 数据安全成重点》
2021-08-23

机会，如：客运板块的宇通客车、金龙客车等。

本周推荐组合：福耀玻璃 20%、长安汽车 20%、双环传动 20%、中国汽研 20%和明新旭腾 20%。

风险提示：汽车销量不及预期；汽车产业刺激政策落地不及预期；市场竞争加剧的风险；芯片等关键原材料短缺及原材料成本上升的风险；疫情控制不及预期。

内容目录

1. 每周一谈：8月汽车产销供需错配加剧 自主品牌和新能源表现瞩目	4
1.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析	4
1.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析	5
2. 本周投资策略及重点推荐	8
3. 市场回顾	9
4. 行业重点数据	11
4.1 乘联会周度数据	11
5. 行业新闻	12
5.1 车企动态	12
5.2 产业链动态	13
5.3 政策法规	13
5.4 一周新车	13
6. 风险提示	14

图表目录

图 1： 月度汽车产销量及同比变化	4
图 2： 历年汽车产销量及同比变化	5
图 3： 经销商库存系数及预警指数	5
图 4： 月度乘用车产销量及同比变化	6
图 5： 乘用车细分车型当月销量同比变化	6
图 6： 月度商用车产销量及同比变化	7
图 7： 商用车细分车型当月销量同比变化	7
图 8： 月度新能源车产销量及同比变化	8
图 9： 各板块周涨跌幅对比	9
图 10： 各板块年初至今涨跌幅对比	10
图 11： 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)	10
图 12： 汽车行业整体估值水平(PB)	10
图 13： 子板块周涨跌幅对比	11
图 14： 子板块年初至今涨跌幅对比	11
图 15： 本周行业涨跌幅前十名公司	11
图 16： 本周行业涨跌幅后十名公司	11
表 1： 本周推荐投资组合	9
表 2： 乘用车主要厂家8月周度日均零售数量和同比增速	11
表 3： 乘用车主要厂家8月周度日均批发数量和同比增速	12

1. 每周一谈：8 月汽车产销供需错配 自主品牌和新能源表现

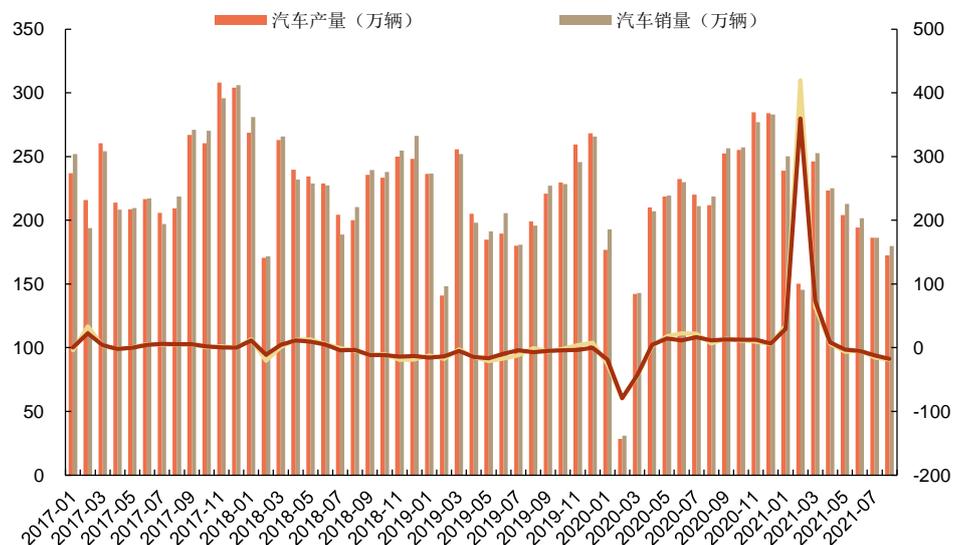
瞩目

1.1 全国汽车产量、销量及库存情况分析

2021 年 8 月全国汽车产量、销量及库存情况数据公布，总体产销同比继续下降，降幅进一步扩大。马来西亚疫情加剧导致个别品种芯片紧张，供应链风险提升导致减产压力进一步加大，供给不足，但终端市场需求旺盛，保持平稳态势，累计产销同比 19 年呈现微增。分车型看，新能源表现持续亮眼，当月产销继续刷新记录；商用车市场受国六政策切换有所波动，但轻客仍保持快速增长。此外，本月汽车出口也继续保持高速增长，单月出口量再创新高。随着疫情预期好转，缺芯状况有望迎来改善，行业将进入补库存阶段，随着车市旺季到来，产销有望环比改善。

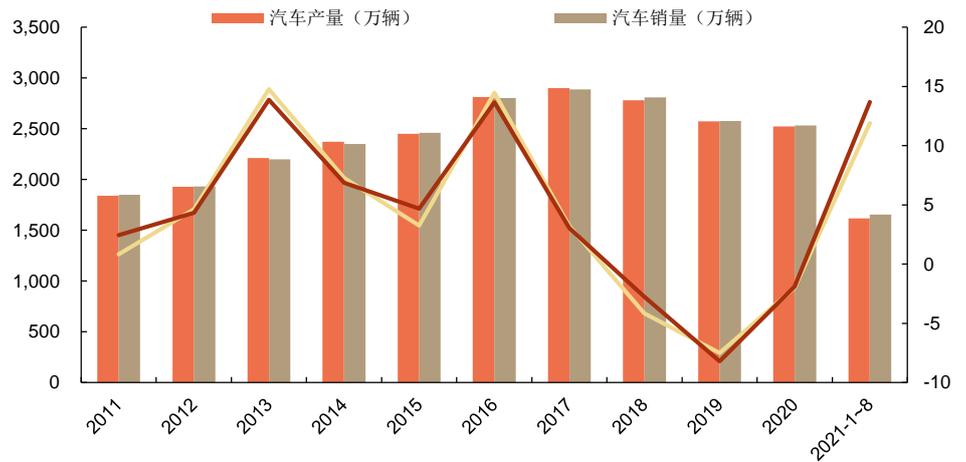
- ◆ **总体产销：多因素导致同比、环比双降，缺芯加剧导致降幅扩大。**8 月，我国汽车产销分别为 172.5 万辆和 179.9 万辆，同比分别下降 18.7%和 17.8%，环比分别下降 7.4%和 3.5%，降幅比 7 月分别扩大 3.2pct 和 5.9pct。同比 19 年，产销同比分别下降 13.4%和 8.2%。1-8 月，我国汽车累计产销分别完成 1616.6 万辆和 1655.6 万辆，同比分别增长 11.9%和 13.7%，增幅比 1-7 月回落 5.3 个百分点和 5.6 个百分点。随着疫情预期好转，缺芯状况有望迎来改善，产销情况进一步改善。
- ◆ **库存情况：库存消纳明显，逐步进入补库存周期。**8 月汽车经销商综合库存系数为 1.37, 受到芯片短缺问题影响车市供给不足, 同比下降 8.7%, 环比下降 5.5%, 库存系数仍在警戒线下方; 同期经销商预警指数为 51.7%, 同比下降 2.0%, 环比下降 1.1%, 位于荣枯线之上。
- ◆ **出口情况：汽车出口再创新高。**8 月，我国汽车企业出口 18.7 万辆，环比增长 7.5%，同比增长 1.6 倍。1-8 月，汽车企业出口 118.9 万辆，同比增长 1.3 倍。分车型看，乘用车出口 92.4 万辆，同比增长 1.4 倍；商用车出口 26.5 万辆，同比增长 99.4%。出口的亮眼表现再次展现了中国制造体系竞争力持续提升的势头。

图1：月度汽车产销量及同比变化



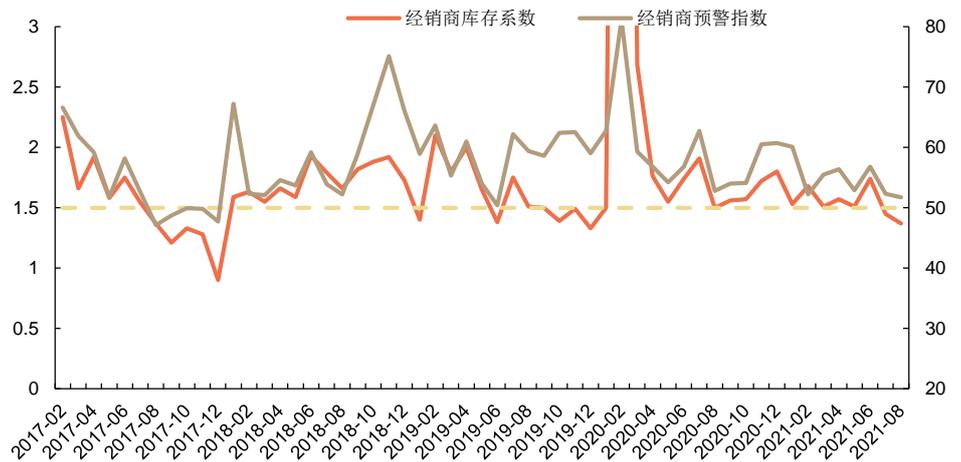
资料来源：中汽协，申港证券研究所

图2：历年汽车产销量及同比变化



资料来源：中汽协，申港证券研究所

图3：经销商库存系数及预警指数



资料来源：流通协会，申港证券研究所

1.2 乘用车、商用车、新能源车产销情况分析

乘用车：

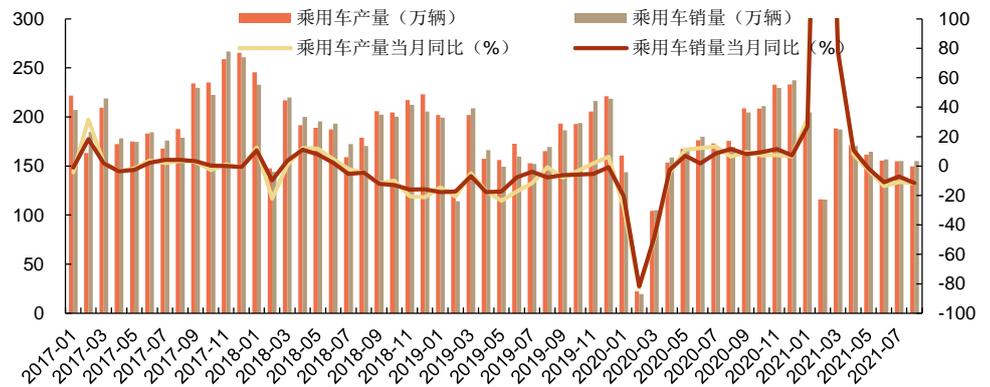
8月，乘用车产销分别完成149.7万辆和155.2万辆，同比分别下降11.9%和11.7%，产量环比下降3.3%，销量环比增长0.04%。相比19年，产销同比下降11.7%和6.2%。1-8月，乘用车产销分别完成1289.1万辆和1311.2万辆，同比分别增长15.2%和16.0%，增幅比1-7月继续回落4.9和5.2个百分点。

- ◆ 乘用车受芯片短缺的影响产销同比下降，且降幅扩大。乘用车板块压力仍旧主要来自缺芯，其产销同比降幅比7月分别扩大1.2和4.7个百分点，某种程度上表明此次缺芯问题的严峻程度，不仅增加了供给端压力，还拉低了需求端增速。马来西亚疫情确诊人数已经跨越峰值逐步回落，预计未来的芯片供给会在9月中下旬逐步改善。

- ◆ 缺芯导致供给缺口，自主品牌和新能源把握窗口期强化供应链优势。8月自主品牌生产同比增长10%，零售60万辆，同比增长6%，环比下降5%，相对2019年8月增长10%。自主品牌国内零售份额为42.1%，同比增8.3个百分点。批发市场份额45%，较同期份额增长8.8个百分点。自主品牌头部企业产业链韧性强、有效化解芯片短缺压力，变不利为有利，在新能源获得明显增量，因此比亚迪、广汽埃安、上汽乘用车等传统车企品牌同比均呈高幅增长。

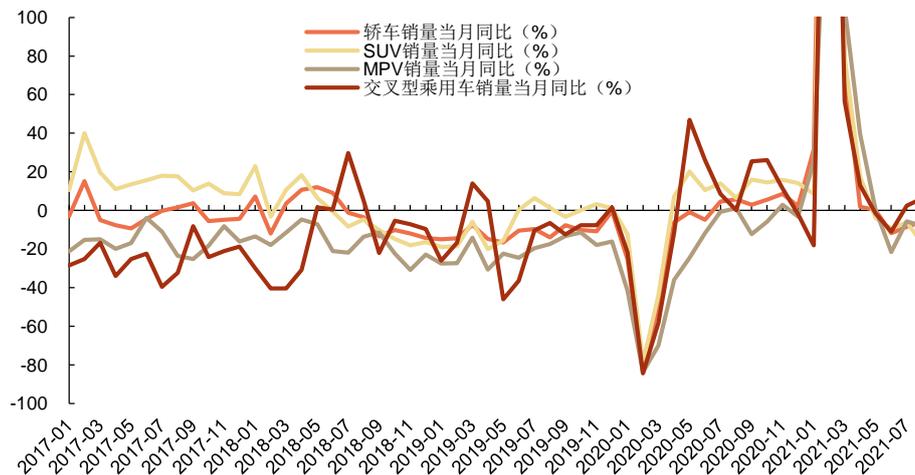
总体来看，8月主要受芯片短缺影响，总体表现符合预期，持续领先汽车行业总体，自主品牌份额提升将会是未来乘用车市场的最大看点。考虑到9月马来西亚疫情好转，芯片供应有望改善，下半年销售旺季陆续到来，我们维持全年乘用车2200万辆销量的判断。

图4：月度乘用车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

图5：乘用车细分车型当月销量同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

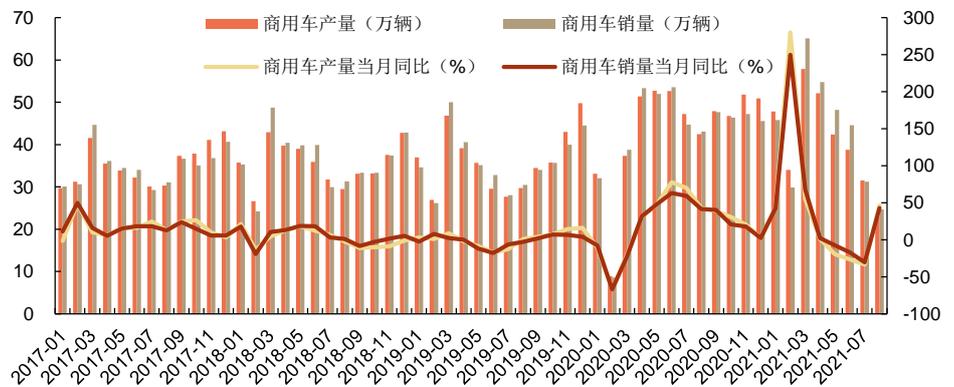
商用车：

8月，商用车产销分别完成22.9万辆和24.7万辆，同比分别下降46.2%和42.8%，环比分别下降27.5%和20.9%。1-8月，商用车产销分别完成327.5万辆和344.4万辆，同比分别增长0.6%和5.5%，增幅比1-7月分别回落7.0和7.4个百分点。

- ◆ **货车受排放标准切换影响降幅大，销量或达年度低点。**货车月产销同比大幅下降，总体承压，销量四类车型均呈现同比 35.5%-60.5% 的明显降幅，主要是由于 7 月 1 日重型车国六排放标准正式切换，需求增量在 7 月前提前释放，货车销量受影响波动大。
- ◆ **中、大型客车面临下行压力，轻卡客车保持增长。**客车方面，负责短途客运的轻客实现了 15.9% 的同比增幅，拉动客车板块总体增长 3.0%。大、中型客车面临压力，分别呈现 29.3% 和 13.5% 的较大降幅。

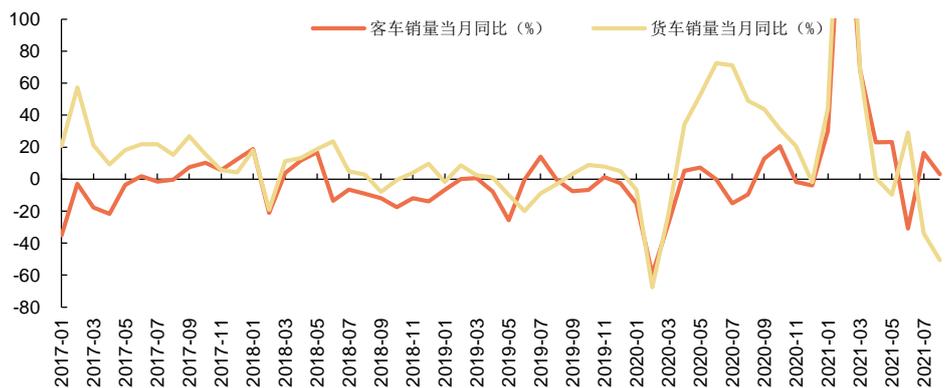
总体来看，2021 年 8 月商用车板块受政策因素表现明显疲乏，降幅明显高于乘用车，产销同比下降明显。在轻型客车的拉动下，客车依然呈现增长，但整体实现增长难度较大，我们预计全年商用车市场销量约为 460 万辆，同比下降约 10%。

图6：月度商用车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

图7：商用车细分车型当月销量同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

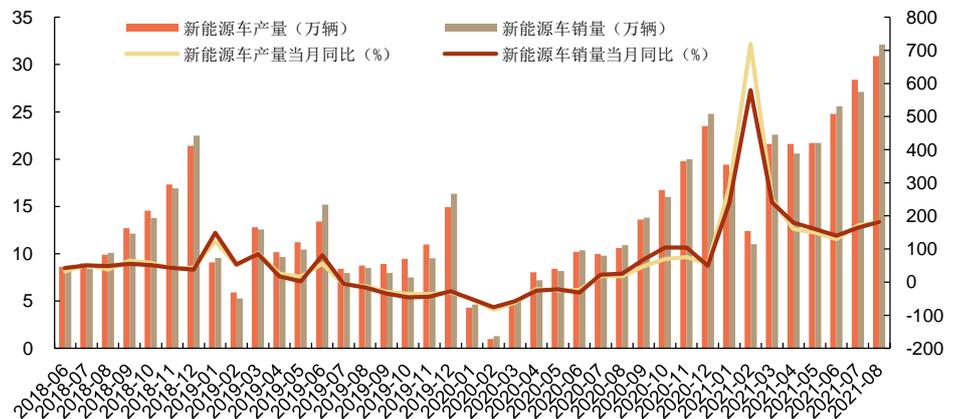
新能源车：

8 月，新能源汽车产销分别完成 30.9 万辆和 32.1 万辆，同比均增长约 1.8 倍，环比分别增长 8.8% 和 18.6%。1-8 月，新能源汽车产销分别完成 181.3 万辆和 179.9 万辆，同比增长约 1.9 倍，累计销量已超过 20 年全年水平。

- ◆ **纯电、插混月度销量再创新高，自主车企表现优秀。**8月，纯电动汽车产销分别完成25.2万辆和26.5万辆，同比均增长约1.9倍；插电式混合动力汽车产销均完成5.6万辆，同比分别增长1.4倍和1.7倍，两种细分车型均随着新品陆续上市继续刷新记录。新能源车企中，自主品牌新能源车零售渗透率最高，比亚迪、上汽通用五菱、上汽乘用车、广汽贡献主要份额，新势力中理想、哪吒、零跑表现不俗，合资品牌依旧乏力。
- ◆ **当月渗透率达17.8%创新高，乘用车渗透率接近20%。**按照国际消费惯例，某一产品渗透率超过10%，意味着进入市场快速增长期，从而引领行业进入快速发展阶段。目前新能源汽车渗透率已经连续稳定破10%，并呈现加速向上的态势，我们认为有望提前实现2025年新能源汽车20%市场份额的中长期规划目标。

总体来看，供给端受双积分政策、充电基础设施的进一步扩张的刺激，需求端受消费观念和意愿的改善，新能源汽车产销连创新高，仍然是行业最大亮点，产业链将持续受益，我们对21年新能源汽车产销保持乐观态度，预计将维持高增态势，对全年预计销量上修至320万台。

图8：月度新能源车产销量及同比变化



资料来源：Wind，中汽协，申港证券研究所

2. 本周投资策略及重点推荐

总体来看，汽车行业随着疫情好转和各项刺激政策加持，行业触底反弹态势明朗，景气度持续回升，未来产销有望持续向上。但短期看，汽车行业受芯片短缺及原材料价格上涨压力明显，但芯片影响有逐步改善的趋势。考虑到汽车行业目前整体情况，建议关注低估值的行业龙头特别是低估零部件因业绩改善带来的机会；节能、新能源和智能网联等优质赛道核心标的；商用车、后市场等领域的潜在机会。

整车板块：

- ◆ 长期看好技术领先和产品结构完善的龙头企业，如长城汽车、比亚迪、吉利汽车、广汽集团、长安汽车、上汽集团等；
- ◆ 重卡、皮卡等细分市场的增长潜力，如中国重汽、长城汽车、福田汽车等。

零部件及后市场板块：

- ◆ 技术领先的成长性龙头，如华域汽车、均胜电子、星宇股份、潍柴动力、中鼎股份、湘油泵、华阳集团等；
- ◆ “国内大循环”带来的国产替代机会，如万里扬、三花智控等；
- ◆ 强势整车企业（特斯拉、大众、吉利）对核心零部件的拉动效应，如拓普集团、文灿股份、旭升股份等；
- ◆ 标准法规进步带来的技术革新机会，如国六排放领域的奥福环保、艾可蓝等，节能降耗领域的威孚高科等。

结合目前市场基本情况，我们本周推荐投资组合如下：

表1：本周推荐投资组合

公司	权重
福耀玻璃	20%
长安汽车	20%
双环传动	20%
中国汽研	20%
明新旭腾	20%

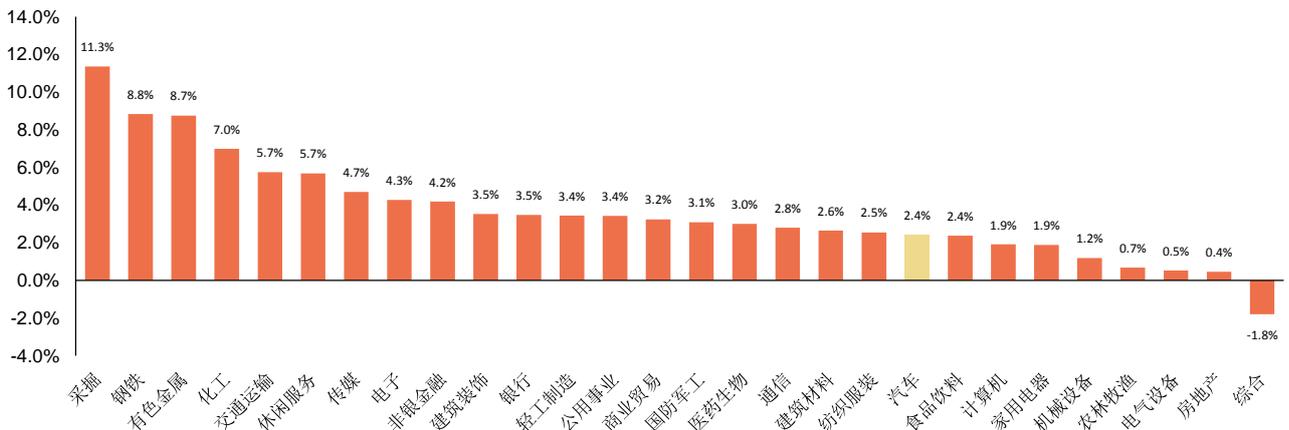
资料来源：申港证券研究所

3. 市场回顾

截至9月10日收盘，汽车板块上涨2.4%，沪深300指数上涨3.5%，汽车板块涨幅落后于沪深300指数1.1个百分点。

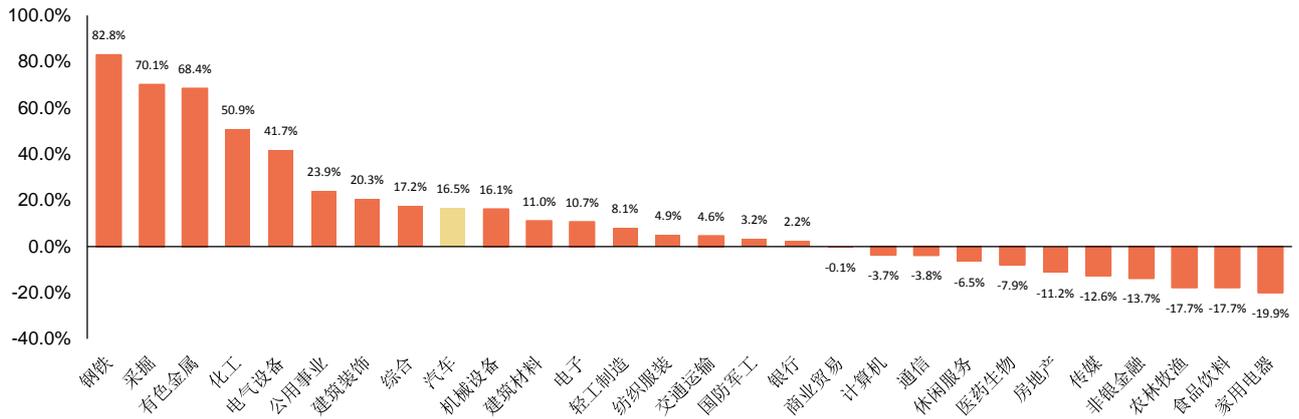
从板块排名来看，汽车行业上周涨幅在申万28个板块中位列第20位。年初至今涨幅达16.5%，在申万28个板块中位列第9位。

图9：各板块周涨跌幅对比



资料来源：Wind，申港证券研究所

图10: 各板块年初至今涨跌幅对比

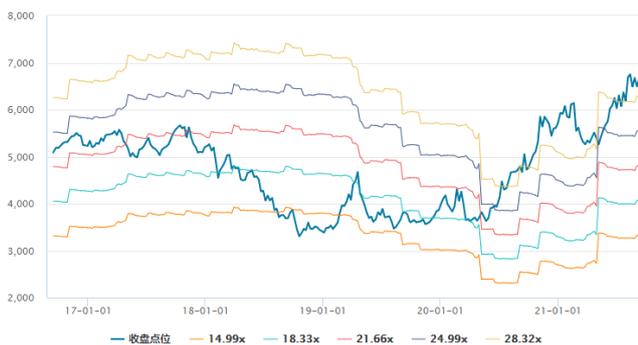


资料来源: Wind, 申港证券研究所

从估值来看, 汽车行业估值水平自疫情以来延续整体上扬态势, 板块估值水平随着业绩好转, 整体向合理区间回归。截至 9 月 10 日:

- ◆ PE-TTM 估值: 汽车板块整估值水平平稳, 较上周无明显波动。申万汽车整体为 30 倍, 乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 41.9 倍、25.1 倍、57 倍、25.1 倍和 20.4 倍。从数值上看整体 PE 位于历史高位, 随年报业绩逐步公布向合理水平回归, 乘用车板块估值随估值体系变化有上行趋势, 历史分位看处于高位, 我们认为有其合理性。载客车板块由于业绩尚未复苏整体偏高, 其余板块已趋于正常。
- ◆ PB 估值: 申万汽车行业整体 PB 为 2.61 倍, 乘用车、商用载货车、商用载客车、汽车零部件和汽车服务板块分别为 3.23 倍、1.89 倍、1.62 倍、2.48 和 1.43 倍。

图11: 汽车行业整体估值水平(PE-TTM)



资料来源: Wind, 申港证券研究所

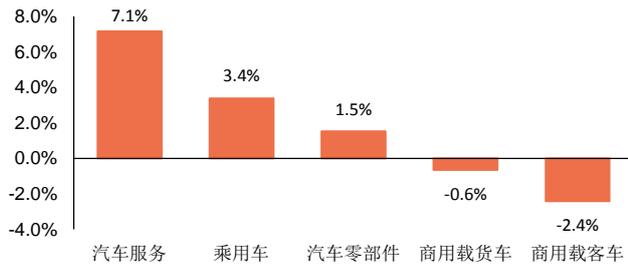
图12: 汽车行业整体估值水平(PB)



资料来源: Wind, 申港证券研究所

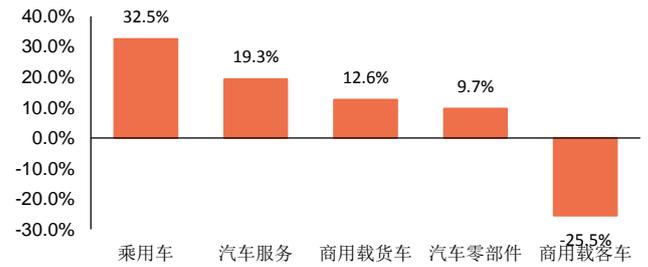
子板块周涨跌幅分别为: 乘用车(+3.4%), 商用载货车(-0.6%), 商用载客车(-2.4%), 汽车零部件(+1.5%), 汽车服务(+7.1%)。子板块年初至今涨跌幅分别为: 乘用车(+32.5%), 商用载货车(+12.6%), 商用载客车(-25.5%), 汽车零部件(+9.7%), 汽车服务(+19.3%)。

图13: 子板块周涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

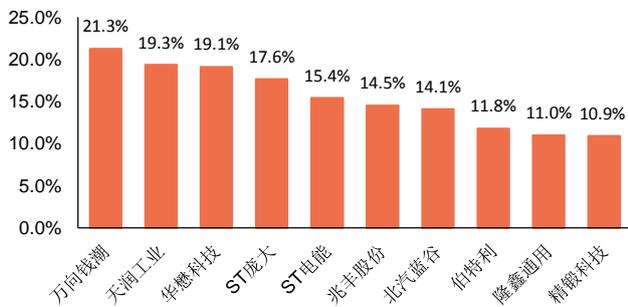
图14: 子板块年初至今涨跌幅对比



资料来源: Wind, 申港证券研究所

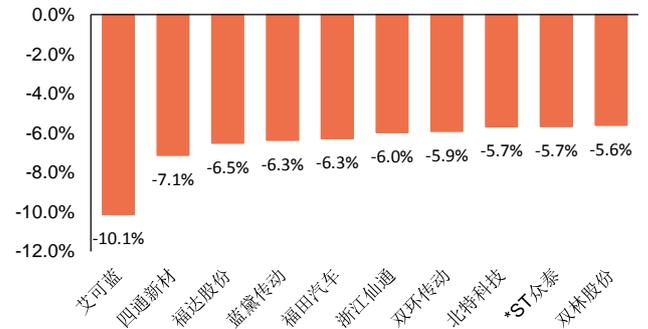
本周汽车板块股价涨跌幅前五名分别为: 万向钱潮、天润工业、ST 庞大、ST 电能、兆丰股份。涨跌幅后五名分别为: 艾可蓝、四通新材、福达股份、蓝黛传动、福田汽车。

图15: 本周行业涨跌幅前十名公司



资料来源: Wind, 申港证券研究所

图16: 本周行业涨跌幅后十名公司



资料来源: Wind, 申港证券研究所

4. 行业重点数据

4.1 乘联会周度数据

零售: 8月第四周是月末, 因此数据较慢, 目前暂估市场零售达到日均 7.6 万辆, 同比下降 12%, 表现相对偏弱。今年 8 月总体初步预计同比下降 13%, 应该是消费走势较平淡低迷的。随着国内的疫情防控进入新的平稳阶段, 开学季的到来, 购车需求相对较强, 经销商的订单需求还是较好的, 但供给约束突发性加大。本来 8 月份接送孩子上下学等家庭第二辆车的购车需求强烈, 换购增购需求带动新车和二手车市场持续较强。但由于持续的去库存, 经销商的库存水平已经很低了, 依托厂商生产的改善, 部分经销商的 8 月初零售走势较强。疫情下的购车需求较强, 但供给不足, 形成一定的供需矛盾。尤其是近期供给突发性不足的信息让经销商很紧张, 库存也是宝贵资源, 因此形成一定的延缓销售的稳销量报价格的方式, 这也使历年的下半月冲刺的销售模式受到到干扰, 也不利于经销商的售后利润持续保障。

表2: 乘用车主要厂家 8 月周度日均零售数量和同比增速

	1-8 日	9-15 日	16-22 日	23-31 日	1-22 日均	全年
19 年	29979	35576	33727	77881	32592	45996
20 年	30698	43842	48588	86642	36619	53947
21 年	30819	36158	37574	76573	34667	46833

	1-8 日	9-15 日	16-22 日	23-31 日	1-22 日均	全月
21 年同比	0%	-18%	-23%	-12%	-15%	-13%
环比 7 月同期	0%	0%	-15%	3%	-6%	-2%

资料来源：乘联会，申港证券研究所

批发：8 月第四周是月末，因此数据较慢。目前预估日均批发 8.2 万辆，同比下降 9%，走势相对偏低。本周相对于 7 月第四周的销量下降 0%。今年 8 月的前三周厂商批发总体同比下降 23%，最后一周是暂估。由于是供给风险突然加大，芯片问题带来的突发性恶化影响，原来预计 7 月下旬开始芯片供给改善，8 月下旬应销量数据应明显体现。但突发的东南亚疫情加重导致部分芯片厂商停产，马来西亚近日疫情新增确诊人数仍在 2 万水平。芯片产出大幅低于正常水平，供应链信心进一步被摧毁，导致厂商生产节拍干扰严重。马来西亚地区突发影响导致国内整车厂商生产节奏严重混乱。由于担心 9 月初的供给仍会有压力，因此 8 月下半月厂商批发销量也是进一步放缓。

表3：乘用车主要厂家 8 月周度日均批发数量和同比增速

	1-8 日	9-15 日	16-22 日	23-31 日	1-22 日均	全月
19 年	27238	33940	44228	79852	30366	47863
20 年	32284	38620	51706	89337	40480	54664
21 年	27542	30020	36453	81566	31166	45798
21 年同比	-15%	-22%	-29%	-9%	-23%	-16%
环比 7 月同期	-6%	-6%	-5%	0%	-6%	-3%

资料来源：乘联会，申港证券研究所

5. 行业新闻

5.1 车企动态

比亚迪 e 平台 3.0 标配 SiC 电控 续航里程最大可突破 1000km

9 月 8 日，比亚迪正式发布 e 平台 3.0，比亚迪表示，这是应对下一代电动车开发的专属纯电平台，拥有优异高带宽特性，轴距范围为 2.5m 至 3.5m，为覆盖紧凑型到大型车的未来出行新物种，全系车型均搭配刀片电池，并标配全球首款联产八合一电动力总成，综合效率高达 89%，百公里加速快至 2.9s，续航里程最大可突破 1000km。

广汽埃安工厂扩建 预计明年实现产能翻番

9 月 6 日，广汽集团在与投资者互动时表示，广汽埃安安全系车型订单充足，工厂满负荷生产。目前广汽埃安已正在进行工厂扩建，计划于 2022 年初实现产能翻倍，年产能将在原有 10 万辆的基础上，扩充至 20 万辆。广汽埃安目前在售的车型包括 AION S Plus、AION Y、AION V、AION LX 等。广汽埃安的 Aion LX 长续航版本将于今年年底推出，进一步丰富了广汽埃安的产品阵容。我们期待这款车上市后，能助力广汽埃安的销量再创佳绩。

中国首款 L4 级自动驾驶轻客发布

9月9日举办的“横空出世 The Next”线上发布会上，江铃汽车第一执行副总裁金文辉与文远知行创始人兼 CEO 韩旭、中通快递集团副总裁金任群签署战略合作协议。同时，中国首款 L4 级自动驾驶轻客（WeRide Robovan）重磅发布，正式宣布进入同城货运领域，江铃汽车与文远知行、中通快递开展战略合作，共同推进 Robovan 的前装量产和商业化落地，建立中国同城货运的自动驾驶生态。

5.2 产业链动态

英特尔将投资达 800 亿欧元提升欧盟芯片产能

英特尔首席执行官 Pat Gelsinger 预计，到 2030 年半导体将占到高端汽车总材料成本的 20% 以上。这意味着，与 2019 年的 4% 相比，半导体的占比将提升 4 倍。Gelsinger 预测，到 2030 年时，汽车半导体的总可寻址市场 (TAM) 将增长近一倍，至 1,150 亿美元，占整个芯片 TAM 的 11% 以上。Gelsinger 认为，“万物数字化”、无处不在的计算、无处不在的连接、云计算到边缘计算基础设施和人工智能将会推动市场对芯片的需求，如今这些技术正在逐渐渗透到汽车和出行行业。

芯片供应周期达 17 年来高点，全球多个车厂停工

海纳国际集团 (Susquehanna Financial Group) 的研究显示，7 月份的芯片交货期 (从订购半导体到交货的时间差) 较上月增加了 8 天以上，达到 20.2 周，这是该公司自 2017 年开始跟踪该数据以来最长的等待时间，也表明一直在阻碍汽车制造商的芯片短缺问题还在恶化。全球多个工厂因原材料供应问题停工，例如，由于马来西亚一家微芯片供应商工厂爆发新冠肺炎疫情，日产汽车位于田纳西州士麦那的大型组装工厂的生产线将在 8 月 16 日和 8 月 23 日当周停产。沃尔沃汽车在 8 月 12 日表示，受芯片供应短缺的影响，该公司位于瑞典哥德堡 (Gothenburg) 的工厂将暂时停止生产。

5.3 政策法规

上海将出台支持燃料电池汽车发展若干政策

9月9日，上海市发改委副主任裘文进上海市政府新闻发布会上表示，上海将尽快印发《关于本市支持燃料电池汽车产业发展若干政策》。这是近日上海被列入国家燃料电池汽车示范应用城市群之后的最新消息。8月26日，上海市经信委发布消息，上海燃料电池汽车示范城市群正式获得五部委批复，该城市群由上海市牵头，联合苏州市、南通市、嘉兴市、淄博市、宁夏宁东能源化工基地、鄂尔多斯市等 6 个城市 (区域) 共同组建，形成长三角联动、产业链协同、“中长途+中重载”应用场景聚焦的燃料电池汽车城市群示范新模式。按照上海城市群的规划，上海城市群将在四年内建设加氢站接近 100 座，形成产出规模近 1000 亿元，推广燃料电池汽车接近 10000 辆。

5.4 一周新车

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
1	长安汽车	CS55 Plus	A 级 SUV	2021/9/6
2	奇瑞汽车	星途追风	A 级 SUV	2021/9/6

序号	生产厂商	车型	级别及类别	上市时间
3	威马汽车	EX-5Z	A 级 SUV	2021/9/7
4	上汽大众	凯途	A 级 SUV	2021/9/7
5	上汽通用	别克威朗 Pro	A 级 轿车	2021/9/10

资料来源：汽车之家，申港证券研究所

6. 风险提示

汽车销量不及预期；

汽车产业刺激政策落地不及预期；

市场竞争加剧的风险；

关键原材料短缺及原材料成本上升的风险；

疫情控制不及预期。

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