

2026年06月07日

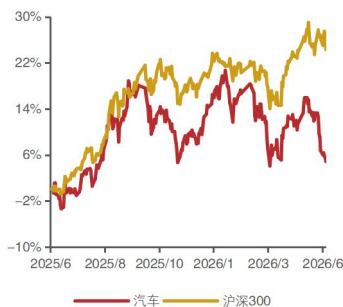
投资评级：看好（维持）

证券分析师

李泽  
SAC: S1350525030001  
lize@huayuanstock.com  
秦梓月  
SAC: S1350525070008  
qinziyue@huayuanstock.com

联系人

板块表现：



# 26年汽车总量思考：行业疲软，整车行业产能利用率分析

——汽车行业周报（20260601-20260607）

投资要点：

➤ 行业周观点及投资分析意见：

**（1）整车及商用车：**整车板块开始分化，我们认为或没有系统性上涨机会。相较于乘用车，我们更加建议关注重卡板块，此前因中东战争因素压制部分行业出口需求，随着战争缓和，下半年重卡出口有望持续表现强劲。建议关注：**中国重汽H**。**（2）零部件、液冷、AIDC发电：**汽车零部件转型液冷赛道寻求第二增长曲线是今年众多零部件企业的核心战略。如果说去年的液冷板块围绕“交易预期”开展，那么今年的板块预计将围绕“交易落地”开展。26H2谷歌和英伟达新一代液冷方案有望开始量产，国内外液冷或将在下半年开始规模化出货。建议关注：**大元泵业、飞龙股份、兴瑞科技**。**（3）自动驾驶：**我们认为今年是自动驾驶商业变革大于技术变革的一年。FSD入华相关新闻仅为事件催化，预计不会对产业斜率造成影响。持续关注L4进展速度较快的企业：**千里科技、文远知行**。

➤ **本周行业专题研究：汽车产能的结构性过剩或不会导致较严重的大面积出清。**从总量数据看，中国汽车制造业的产能利用率高于美国、泰国等国家，或并未出现严重的产能过剩现象；从企业数据看，我国的汽车行业产能可能出现结构性过剩。我们认为，我国汽车产能的结构性过剩或更多可能导致中小主机厂出清，但预计不会导致较严重的大面积出清：1）汽车为周期性行业（宏观周期、政策周期、车型周期），今年疲软的销量不代表明年、后年较弱的销量表现。公司如有充沛的现金流，短期或可以通过降价等途径卖车，并在后续通过提升产品力等途径等待下一轮产品周期。2）汽车行业较好的海外景气度有望弥补国内较弱的销量表现，并且汽车出口盈利能力相对更强，有望提升主机厂的盈利能力。3）若汽车销量景气度持续低迷，主机厂或可以通过出售部分固定资产的方式回笼资金。

➤ 本周行业重点新闻

**（1）宇树科技科创板IPO过会。**6月1日，上交所上市审核委员会召开2026年第31次上市审核委员会审议会议，审议结果显示，宇树科技股份有限公司首发符合发行条件、上市条件和信息披露要求。

**（2）英国5月新车注册量同比增长7.1%。**英国5月新车注册量为160,662辆，同比增长7.1%。其中，纯电动汽车5月新车注册量为43,931辆，同比增长34.2%，市场份额达27.3%，创下2026年迄今的最高纪录。

➤ 本周行业行情回顾

本周（06.01-06.07）汽车板块涨跌幅为-1.74%，沪深300指数-1.54%，周相对收益-0.2pct。从细分板块看，汽车零部件、乘用车、商用车、摩托车及其他、汽车服务、港股通汽车周度涨跌幅分别为-0.91%、-3.31%、-5.06%、-1.87%、-0.10%、-2.06%。

**风险提示：1）行业景气度不及预期；2）原材料涨价；3）技术迭代不及预期等。**

## 内容目录

---

1. 本周行业专题研究：汽车产能的结构性过剩或不会导致较严重的大面积出清 .....	4
2. 本周行业重点新闻 .....	6
3. 本周行业行情回顾 .....	7
4. 风险提示 .....	8

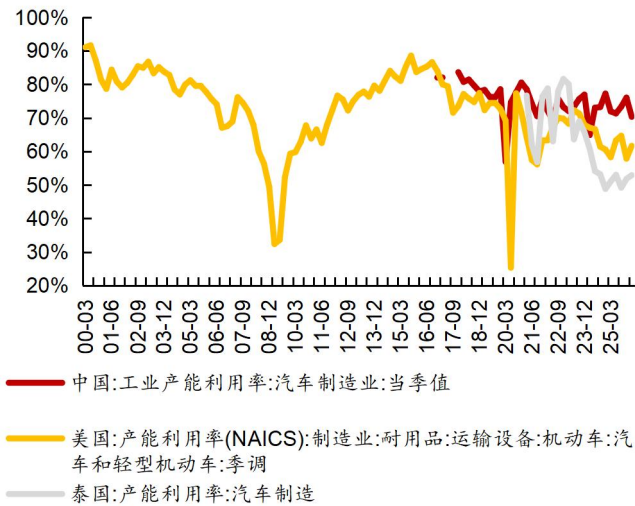
## 图表目录

图表 1: 2025 年中国汽车制造业的产能利用率平均为 73%.....	4
图表 2: 中、美、日三国的变化趋势并未出现过大差异.....	4
图表 3: 我国汽车行业产能可能出现结构性过剩.....	5
图表 4: 乘用车零售销量具有周期性 (单位: 万辆).....	6
图表 5: 乘用车行业出口销量表现较好 (单位: 万辆).....	6
图表 6: 多家主机厂 (计划) 出售/关闭厂房.....	6
图表 7: 本周汽车板块下跌 1.74%.....	7
图表 8: 本周汽车板块涨跌幅相对沪深 300 跑输 0.2pct.....	7

## 1. 本周行业专题研究：汽车产能的结构性过剩或不会导致较严重的大面积出清

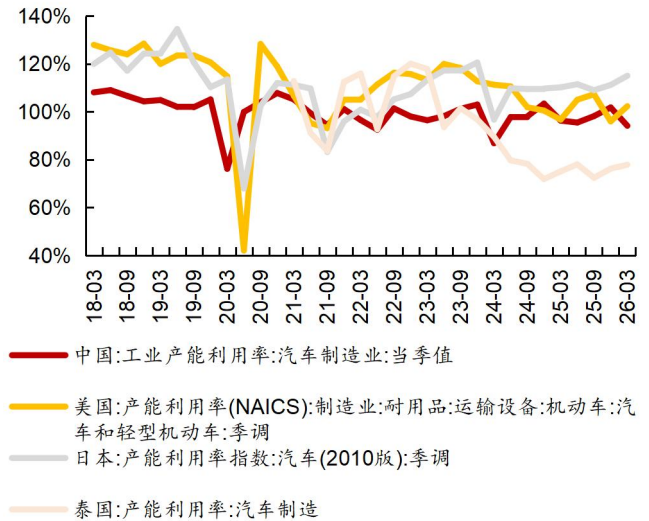
首先，从总量数据看，我们对比发现中国汽车制造业的产能利用率高于美国、泰国等国家，或并未出现严重的产能过剩现象。2025 年中国汽车制造业的产能利用率平均为 73%，对比同期美国汽车及其零部件/美国汽车和轻型机动车的产能利用率分别平均为 66%/61%，同期泰国汽车制造的产能利用率则为 51%。日本的产能利用率绝对数无法直接比较，若将各国 2021 年的产能利用率作为基期（=100）进行对比，我们发现尤其是中、美、日三国的变化趋势并未出现过大大差异。因此，单纯从总量数据分析，我国汽车制造业或并未出现严重的产能过剩现象。

图 1：2025 年中国汽车制造业的产能利用率平均为 73%



资料来源：Wind，华源证券研究所

图 2：中、美、日三国的变化趋势并未出现过大大差异



资料来源：Wind，华源证券研究所（以 2021 年产能利用率作为基期（=100））

其次，从企业数据看，我们发现我国的汽车行业产能可能出现结构性过剩。目前产能利用率低于 50% 的主要为弱势的自主/合资品牌，这些品牌多因新能源转型较慢、产品力相对较弱等原因销量表现较弱；而对于销量表现强势的主机厂（例如 2025 年的问界品牌等），实际产能利用率则处于较高水平。

**图表 3：我国汽车行业产能可能出现结构性过剩**

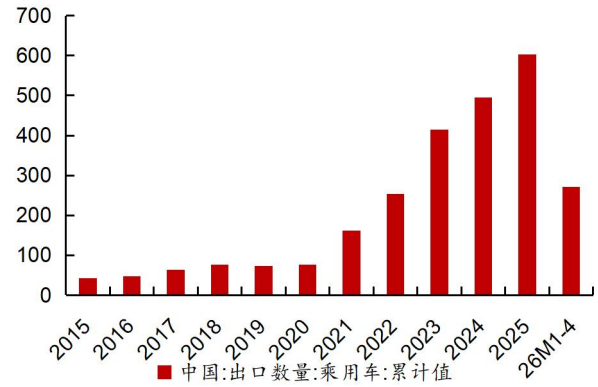
		2025		
主要工厂		设计产能/万辆	产能/万辆	产能利用率
长城汽车	保定	60	50	83%
	天津	30	5	16%
	重庆	16	25	153%
	荆门	10	22	216%
	<b>主要工厂合计</b>	<b>116</b>	<b>101</b>	<b>87%</b>
长安汽车	<b>合计</b>	<b>225</b>	<b>198</b>	<b>88%</b>
赛力斯	赛力斯智慧工厂	30	43	144%
	其他工厂	30	9	29%
	<b>合计</b>	<b>60</b>	<b>52</b>	<b>86%</b>
江淮汽车	乘用车工厂	34	14	42%
北汽蓝谷	北京新能源汽车	12	10	86%
	北汽蓝谷麦格纳汽车	15	10	69%
	<b>合计</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>76%</b>
广汽集团	广汽本田	60	35	59%
	广汽丰田	100	76	76%
	广汽传祺	72	33	46%
	广汽埃安	56	30	54%
	广汽领程	1	0.5	45%
	<b>合计</b>	<b>289</b>	<b>174</b>	<b>60%</b>
上汽集团	上汽大众	192	106	55%
	上汽通用	145	53	37%
	上汽集团乘用车	116	89	76%
	上汽通用五菱	176	167	95%
	上汽大通	38	22	60%
	上汽正大	7	3	42%
	上汽通用五菱汽车印尼	6	2	35%
	捷仕达名爵汽车印度	6	7	126%
东风集团股份	其他	14	2	17%
	<b>合计</b>	<b>699</b>	<b>452</b>	<b>65%</b>
	<b>乘用车</b>	<b>314</b>	<b>154</b>	<b>49%</b>

资料来源：各公司公告，华源证券研究所（其中，东风集团股份的产能利用率为 2024 年，其余均为 2025 年）

我们认为，我国汽车行业的结构性过剩或不会导致汽车行业出现类似房地产行业较为严重的出清过程，具体原因如下：1) 汽车为周期性行业（宏观周期、政策周期、车型周期），今年疲软的销量不代表明年、后年较弱的销量表现。从总量看，汽车行业销量呈现周期性波动，2017 年零售销量到达阶段性高峰后乘用车销量有所回落，但 2025 年又回归到较高的销量水平。从车企看，公司如有充沛的现金流，短期或可以通过降价等途径卖车，并在后续通过提升产品力等途径等待下一轮产品周期。2) 汽车行业较好的海外景气度有望弥补国内较弱的销量表现，并且汽车出口盈利能力相对更强，有望提升主机厂的盈利能力。我国乘用车出口景气度较强，2026 年前四月出口累计同比增速为 69%，对比零售销量累计同比增速为-19%，并且出口毛利率普遍较高，因此哪怕汽车厂商国内产能利用率下滑并且盈利水平下滑，也有望通过出口弥补一定损失。3) 若汽车销量景气度持续低迷，主机厂或可以通过出售部分固定资产的方式回笼资金。实际上，海外已经有较多主机厂出售/关闭厂房。因此，综上所述，汽车产能结构性过剩背景下，我们认为汽车企业的出清更多可能限于一些中小主机厂，或不会出现较为严重的出清过程。

**图表 4：乘用车零售销量具有周期性（单位：万辆）**


资料来源：Wind，华源证券研究所

**图表 5：乘用车行业出口销量表现较好（单位：万辆）**


资料来源：Wind，华源证券研究所

**图表 6：多家主机厂（计划）出售/关闭厂房**

品牌	工厂	出售/关闭时间	出售/关闭原因	备注
丰田	澳大利亚阿尔托纳工厂	2017.10.3 关闭	行业竞争日渐激烈，加之丰田公司对当地市场增长并不看好	
日产	印度金奈工厂 51%股权	2025.8 出售	为应对财务业绩下滑，日产汽车计划进行重组	日产汽车计划到 2027 财年将在全球范围内关闭 7 家生产工厂，其中包括印度工厂以及其他在墨西哥和阿根廷的工厂。在日本本土，该公司将关闭一家工厂，并停止在另一家工厂由日产汽车子公司进行的代工生产
	日本追滨工厂	在 2027 财年结束前停止其汽车生产	是该公司削减产能的全球重组计划的一部分	
通用	泰国工厂	2020.2 出售	作为全球收缩战略的一部分	
大众	德国工厂		本次产能收缩的核心动因是欧洲生产端成本高企，产能利用率不足导致单车生产成本偏高	将逐步关停埃姆登、茨维考、汉诺威以及奥迪内卡苏尔姆四家德国本土工厂，相关产能调整完成后年产量将减少 75 万辆，德国境内仅保留沃尔夫斯堡和英戈尔施塔特两大核心生产基地
		2026 年 4 月大众集团 CEO 奥博穆公开表示，公司计划进一步削减最高 100 万辆全球产能，应对结构性产能过剩问题		

资料来源：环球网，盖世汽车，搜狐汽车，未来汽车日报，新浪财经等，华源证券研究所

## 2. 本周行业重点新闻

**宇树科技科创板 IPO 过会。**6 月 1 日，上交所上市审核委员会召开 2026 年第 31 次上市审核委员会审议会议，审议结果显示，宇树科技股份有限公司首发符合发行条件、上市条件和信息披露要求。

**英国 5 月新车注册量同比增长 7.1%。**6 月 4 日，英国汽车制造商和贸易商协会发布的数据显示，英国 5 月新车注册量为 160,662 辆，同比增长 7.1%。其中，纯电动汽车 5 月新车注册量为 43,931 辆，同比增长 34.2%，市场份额达 27.3%，创下 2026 年迄今的最高纪录。

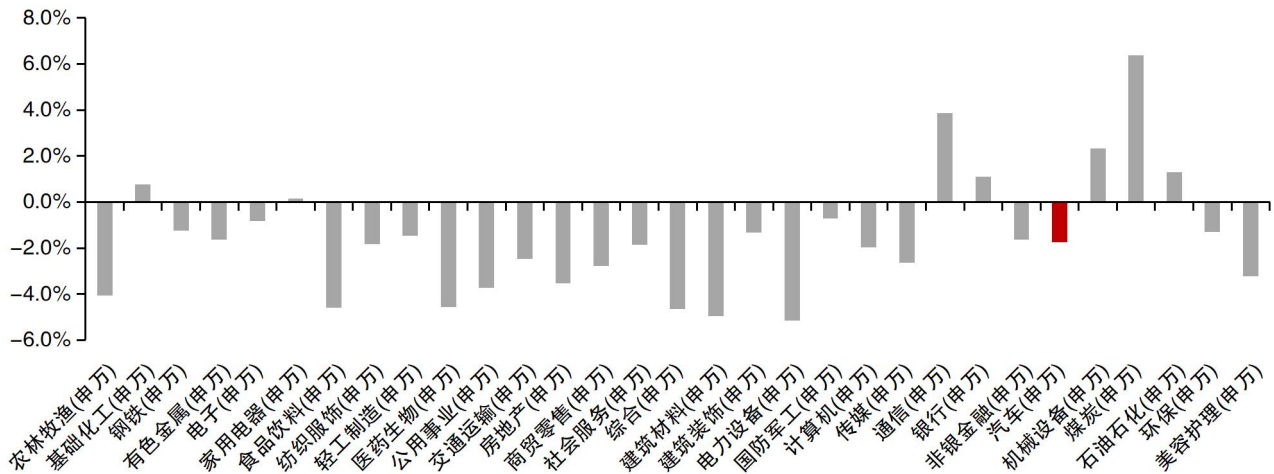
**文远知行与 Uber 宣布落地西班牙首个 Robotaxi 服务。**6 月 2 日，文远知行 WeRide 与优步 Uber 宣布，计划在马德里（Madrid）推出西班牙首个商业化 Robotaxi 试点服务。这是文远知行与 Uber 首次携手进入欧洲市场。商业化 Robotaxi 服务将于今年内正式启动。

**欧盟考虑推出新对华贸易限制工具。**6月4日，外交部发言人毛宁主持例行记者会。有记者提问，日前欧委会全体会议讨论对华关系，有观点认为中欧贸易和投资状况“不可持续”，欧盟应对华“去风险”，外界预计6月中旬欧盟将借G7和欧盟夏季峰会推出新的对华贸易限制工具。毛宁指出，50多年来，中欧年贸易额增长了300多倍，相互双向投资接近2600亿美元，充分说明中欧合作动力强劲，前景广阔。贸易保护主义违背经济规律，损人不利己。希望欧方客观理性看待中欧经贸关系，同中方一道压缩问题清单，做大合作蛋糕，实现互利共赢。

### 3. 本周行业行情回顾

本周(06.01-06.07)汽车板块涨跌幅为-1.74%，沪深300指数-1.54%，周相对收益-0.2pct。从细分板块看，汽车零部件、乘用车、商用车、摩托车及其他、汽车服务、港股通汽车周度涨跌幅分别为-0.91%、-3.31%、-5.06%、-1.87%、-0.10%、-2.06%。

图表7：本周汽车板块下跌1.74%



资料来源：wind，华源证券研究所

注：为申万行业指数口径，周度涨跌幅数据范围取2026.06.01-2026.06.07(下同)

图表8：本周汽车板块涨跌幅相对沪深300跑输0.2pct

综合指数表现				汽车行业指数表现			
证券简称	本周收盘	上周收盘	周涨跌幅	证券简称	本周收盘	上周收盘	周涨跌幅
沪深300	4,816.92	4,892.12	-1.54%	汽车(申万)	7,321.55	7,451.52	-1.74%
上证综指	4,027.74	4,068.57	-1.00%	汽车零部件(申万)	8,304.24	8,380.72	-0.91%
中小板指	9,204.79	9,418.04	-2.26%	乘用车(申万)	15,557.13	16,089.39	-3.31%
创业板指	3,957.94	4,037.95	-1.98%	商用车(申万)	7,616.19	8,022.19	-5.06%
科创综指	2,025.38	2,070.58	-2.18%	摩托车及其他(申万)	3,197.74	3,258.67	-1.87%
北证50	1,299.07	1,244.10	4.42%	汽车服务(申万)	483.01	483.48	-0.10%
恒生科技	4,888.39	4,884.23	0.09%	港股通汽车	2,243.85	2,291.05	-2.06%

资料来源：wind，华源证券研究所

## 4. 风险提示

- 1) 行业景气度不及预期：若受政策退坡等因素影响，国内汽车行业景气度存在不及预期的风险。
- 2) 原材料涨价风险：若原材料面临持续涨价风险，或会对汽车行业盈利能力产生一定影响。
- 3) 技术迭代不及预期：若智能驾驶、AI 等技术迭代不及预期，可能影响 AI 相关应用落地节奏。

## 证券分析师声明

本报告署名分析师在此声明，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，本报告表述的所有观点均准确反映了本人对标的证券和发行人的个人看法。本人以勤勉的职业态度，专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观的出具此报告，本人所得报酬的任何部分不曾与、不与、也不将会与本报告中的具体投资意见或观点有直接或间接联系。

## 一般声明

华源证券股份有限公司（以下简称“本公司”）具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格。

本报告是机密文件，仅供本公司的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司客户。本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息撰写，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的资料、工具、意见及推测等只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的邀请或向人作出邀请。该等信息、意见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任何人的个人推荐。客户应对本报告中的信息和意见进行独立评估，并应同时考量各自的投资目的、财务状况和特殊需求，必要时就法律、商业、财务、税收等方面咨询专家的意见。对依据或使用本报告所造成的一切后果，本公司及/或其关联人员均不承担任何法律责任。任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效。

本报告所载的意见、评估及推测仅反映本公司于发布本报告当日的观点和判断，在不同时期，本公司可发出与本报告所载意见、评估及推测不一致的报告。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。除非另行说明，本报告中所引用的关于业绩的数据代表过往表现，过往的业绩表现不应作为日后回报的预示。本公司不承诺也不保证任何预示的回报会得以实现，分析中所做的预测可能是基于相应的假设，任何假设的变化可能会显著影响所预测的回报。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。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。

本报告的版权归本公司所有，属于非公开资料。本公司对本报告保留一切权利。未经本公司事先书面授权，本报告的任何部分均不得以任何方式修改、复制或再次分发给任何其他人，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。如征得本公司许可进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“华源证券研究所”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。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。

本公司销售人员、交易人员以及其他专业人员可能会依据不同的假设和标准，采用不同的分析方法而口头或书面发表与本报告意见及建议不一致的市场评论或交易观点，本公司没有就此意见及建议向报告所有接收者进行更新的义务。本公司的资产管理部门、自营部门以及其他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。

## 信息披露声明

在法律许可的情况下，本公司可能会持有本报告中提及公司所发行的证券并进行交易，也可能为这些公司提供或争取提供投资银行、财务顾问和金融产品等各种金融服务。本公司将会在知晓范围内依法合规的履行信息披露义务。因此，投资者应当考虑到本公司及/或其相关人员可能存在影响本报告观点客观性的潜在利益冲突，投资者请勿将本报告视为投资或其他决定的唯一参考依据。

## 投资评级说明

**证券的投资评级：**以报告日后的6个月内，证券相对于同期市场基准指数的涨跌幅为标准，定义如下：

买入：相对同期市场基准指数涨跌幅在20%以上；

增持：相对同期市场基准指数涨跌幅在5%~20%之间；

中性：相对同期市场基准指数涨跌幅在-5%~+5%之间；

减持：相对同期市场基准指数涨跌幅低于-5%及以下。

无：由于我们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，致使我们无法给出明确的投资评级。

**行业的投资评级：**以报告日后的6个月内，行业股票指数相对于同期市场基准指数的涨跌幅为标准，定义如下：

看好：行业股票指数超越同期市场基准指数；

中性：行业股票指数与同期市场基准指数基本持平；

看淡：行业股票指数弱于同期市场基准指数。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重建议；

投资者买入或者卖出证券的决定取决于个人的实际情况，比如当前的持仓结构以及其他需要考虑的因素。投资者应阅读整篇报告，以获取比较完整的观点与信息，不应仅仅依靠投资评级来推断结论。

**本报告采用的基准指数：**A股市场基准为沪深300指数，香港市场基准为恒生中国企业指数（HSCEI），美国市场基准为标普500指数或者纳斯达克指数。