

芯片短缺国内车市罕遇“以产定销” 新能源车逆势增长年销或超300万辆

■本报记者 龚梦泽

受到芯片供应持续短缺的影响,国内汽车行业运行压力维持高位。自5月份以来,国内车市已经连续5个月销量下滑。

10月12日,中国汽车工业协会(下称“中汽协”)发布的数据显示,今年9月份,汽车产销分别达到207.7万辆和206.7万辆,同比分别下降17.9%和19.6%;前9月,汽车产销分别达到1824.3万辆和1862.3万辆,同比分别增长7.5%和8.7%,增速继续回落。

“这种情况在历史上很少出现。”中汽协常务副会长兼秘书长付炳锋表示,汽车行业连续很多年产能过剩,竞争比较激烈,今年由于芯片短缺的影响,出现了“以产定销”的局面。

中汽协副秘书长陈士华在接受《证券日报》记者采访时表示,9月份,芯片供应略有缓解,但仍然不能满足生产需要,再加上去年同期基数较高,因此当月汽车产销环比上升,但同比下降。此外,全国多个省份实行的有序用电政策也对汽车生产带来了一定影响。综合各方面因素,全年汽车销量数据或达不到此前预期。

国内车市 多年未遇“以产定销”

高基数压力和供应不足的影响直接导致国内乘用车市场产销量呈现出明显的下降趋势,往年传统销售旺季的“金九银十”今年罕遇“以产定销”。

数据显示,9月份,乘用车产销分别完成176.7万辆和175.1万辆,同比分别下降13.9%和16.5%。前9月,乘用车产销分别完成1465.8万辆和1486.2万辆,同比分别增长10.7%和11.0%。值得注意的是,与2019年同期相比,乘用车产销已经分别下降2.9%和

2.7%。

“今年的情况极为特殊,汽车行业多年来是买方市场,供大于求,竞争比较激烈。但现在是以产定销,产量略微受到影响,购买力还是很旺盛的。今年后三个月虽然形势仍然严峻,但预期芯片短缺会有所缓解。”付炳锋表示。

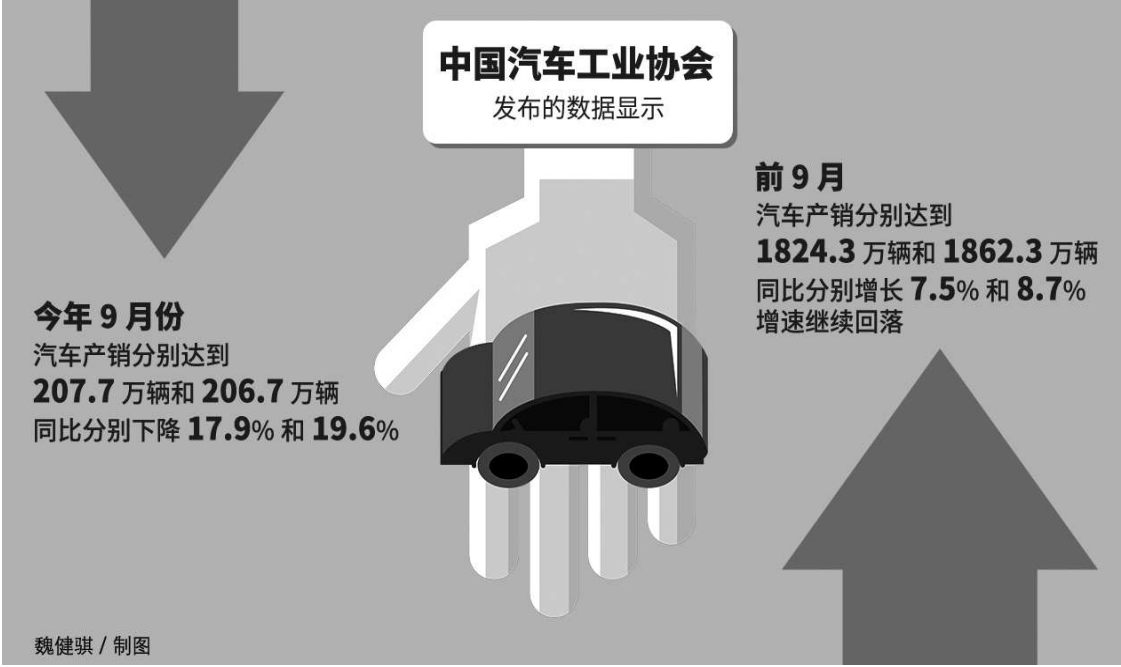
陈士华告诉记者,芯片短缺主要是受到7至9月份马来西亚疫情冲击。目前,当地工厂已经恢复生产,ESP芯片短缺的情况,在四季度应该会大幅缓解。不过,汽车芯片供应紧张的问题仍然难以解决,估计要到明年下半年才能达到供需平衡,基本满足市场需要。

事实上,如今无论是汽车生产企业还是汽车销售企业,都面临较大的压力。对车企而言,各类原材料价格上涨直接推升成本压力。而关键芯片和其他零部件的海外供给受阻,供应链问题目前只能以周度为单位进行供货,也带来了巨大的生产损失。

经销商层面,一方面,由于在售车型库存水平偏低,通过订金方式锁单留客,新车交付压力不减。另一方面,车源短缺也造成了经销商无车可卖,虽然目前汽车销售的成交价格有所回升,但仍难以抵消收益损失。

记者注意到,今年年初,中汽协曾预测,全年汽车产销将较2020年增长4%。但是,由于芯片短缺影响造成的产量损失超出预期,今年全年销量不排除出现负增长。展望四季度,陈士华表示,汽车消费需求稳定,供给端不确定性仍然较大。

“四季度芯片整体供应预期好于三季度,但芯片供应仍然短缺。各地有序用电,将加大汽车产业供应吸引力,电费上涨、原材料价格持续在高位,都将进一步加大企业成本压力。综合各方面因素,全年市场将达不到此前预期。”陈



士华表示。

新能源汽车全年销量 有望突破300万辆

与传统燃油车走势形成鲜明对比的是,今年以来,新能源汽车产销快速增长,实现对燃油车市场的替代和赶超,并拉动车市向新能源化转型的步伐。《证券日报》记者观察到,9月份,我国新能源汽车销量首次突破35万辆,创下历史新高。前9月,新能源汽车产销分别完成216.6万辆和215.7万辆,这是我国新能源汽车年产量首次突破200万辆。

按照目前的趋势,中汽协总工程师许海东预测,在不出现重大变化的前提下,今年新能源汽车的产销量很有可能会突破300万辆。此外,9月份,新能源汽车市场渗透率达到了17.3%,我国有望提前实现2025年新能源汽车20%市场份额的中长期规划目标。

从细分车型来看,纯电动汽车仍是新能源汽车市场的主角。此

前饱受舆论负面之苦的特斯拉“负重”摘得销冠,9月份销售56006辆电动汽车,其中,有52153辆交付给了中国本土车主。Model Y国内售出33033辆,是9月份国内销量最高的电动车型。单月3万辆的“战绩”,已远超同级别的燃油车竞品。

国内造车新势力方面,蔚来汽车和小鹏汽车在9月份首次实现了销量破万辆,创造了最新的销量纪录;小鹏汽车同样收获了月销量破万的优秀成绩,9月份交付10412辆,环比增长44%,同比增长199.4%;在8月份交付量首次突破9000辆,并扬言要在9月份冲击万辆的理想汽车,因芯片短缺问题9月份交付量环比有所下降;第二梯队的哪吒、威马、零跑等企业,交付量均呈现大幅增长态势。

乘联会秘书长崔东树表示,两个造车新势力企业销量过万辆,说明自主品牌新势力成长得非常好,尤其是在高端领域获得了市场的充分认可。也正凭此,此次中汽协

发布的数据中加入了一个新“成员”,即主要新势力企业集中度。

陈士华表示:“新增这个数据,是因为在新能源汽车产业的发展中,造车新势力扮演了非常重要的角色,尤其是头部企业在产品开发、智能化方面表现突出。”他认为,造车新势力值得传统车企去敬畏和尊重。在目前环境下,如果不向新能源、智能化转型,传统车企就可能面临淘汰。

谈及国庆期间新能源汽车出行充电难这一话题时,中国电动汽车充电基础设施促进联盟信息部主任仝宗旗表示,高速公路的充电设施相对于城市内部确实偏少,在节假日集中出行的情况下,会出现不够用的问题,后期会进行改善,但短期内这个现象还会持续。他建议,新能源车主在远程出行时一定要提前做好规划。

“长远来看,新能源汽车消费者可以放心。”付炳锋表示,对于充电设施,我国一直坚持适度超前的规划方式。目前,节假日出现峰值需求是未来布局中要考虑的问题。

A股刮起最炫“职教”风 龙头企业三个交易日涨幅近50%

■本报记者 何文英

近日,中办、国办联合印发《关于推动现代职业教育高质量发展的意见》(以下简称《意见》),受此利好推动,A股也刮起了最炫“职教”风。职业教育类上市公司中公教育、开元教育、科德教育、昂立教育、传智教育等纷纷走强。其中,开元教育10月13日、14日连续两天收出20%的涨幅,截至15日,连续三个交易日累计涨幅逼近50%。

“《意见》从制度保障、薪酬福利等方面都提出了相关具体措施,具有很强的可操作性,能很好地推动现代职业教育高质量发展。”资深人力资源服务专家汪志明在接受《证券日报》记者采访时表示,推动现代化职业教育高质量发展是破解教育体制与产业需求结构性矛盾最有效的手段。

职业教育前途广阔

《意见》指出,在全面建设社会

主义现代化国家新征程中,职业教育前途广阔、大有可为,并提出了明确的规划目标:到2025年,职业教育招生规模不低于高等职业教育招生规模的10%,职业教育吸引力和培养质量显著提高;到2035年,技术技能人才社会地位大幅提升,职业教育供给与经济社会发展需求高度匹配。

一组数据说明了职业教育亟待普及的战略意义。人社部相关资料显示,近年来,我国职业空缺与求职者的比例持续呈现上升趋势,从2013年的1.09上升至2019年的1.25。这组数据反映了劳动力结构调整下熟练技术人才的结构性问题。据第七次人口普查数据显示,2020年我国适龄劳动人口(15岁至64岁)总量约为9.67亿人,较2010年下降了6.5个百分点,劳动人口总数的减少进一步加深了技能型人才供给缺口的扩大。

在此背景下,职业教育的重要性不言而喻。根据教育部的资料

和弗若斯特沙利文报告,中国职业教育行业市场规模2013年至2019年年均复合增速为5.3%,且预计于2022年将超过1万亿元。其中非学历职业教育市场将维持6.3%的复合增速,预计2022年超过4000亿元的市场规模。

上市公司加入“职教”大军

值得关注的是,《意见》提出鼓励上市公司、行业龙头企业举办职业教育,鼓励各类企业依法参与举办职业教育。消息一出,A股沉寂已久的职业教育相关个股纷纷扭转颓势,走出了V型反转,其中开元教育更是在三个交易日内涨幅接近50%。

开元教育是中国领先的在线职业教育公司。开元教育董秘彭民在接受《证券日报》记者采访时表示:“国家政策对于职教的倾斜与大力支持对于公司主营业务构成长期利好,公司将把握机会积极做大做强。”

中联重科作为装备制造龙头企业,在校企合作方面也拥有着丰富的经验。据了解,公司与湖南工业职业技术学院等16家职业院校签订了校企合作协,订单式培养售后服务、技能人才超600余人;与7家院校建立实习实训基地,实现了装备制造的“人才定制”,并成功申报了长沙市校企合作实习实训基地。

中联重科相关负责人向《证券日报》记者介绍,公司还建立了企业职业教育培训中心,启动了新型学徒制培养、职业技能等级提升、技工大专学历职业教育等专项工作。2020年至今,公司新型学徒制开设10个班,在训450余人;职业技能等级提升开设25个班,培训760余人;技工大专职业学历教育报名人数,入学200余人。

三一集团则是专门创立了湖南三一工业职业技术学院,以市场为导向,根据产业转型升级对技术技能人才需求,开展多样化定向培养项目。据了解,该学院

成功与三一集团等国内外40余家行业领先企业建立了校企合作关系,累计培养技师12000余名、技术车间主任1000余名、班组长2000余名。

此外,连锁药房上市公司——老百姓构建线上学习平台,2020年公司线上学习人次超64万人次,同时持续深耕药学服务核心专业储才培养,成功考取执业(中)药师资格证书近1000人,以实现企业大学化、学习平台智能化、领导者教练化、管理者导师化,员工专家化的目标。

山东德州市教育科学研究院教研员马超在接受《证券日报》记者采访时表示:“上市公司等社会力量办学一方面弥补了政府财力,另一方面充分发挥了企业的办学优势,通过市场机制引导职业教育发展。”同时,他呼吁,要给予真正参与职业教育办学的企业相关优惠政策,并做好社会舆论的引导和监督相关制度的落地实施。

航空业“雪上加霜”:疫情叠加航油价上涨让航司再度亏损

■本报记者 王 鹤
见习记者 冯雨璠

还未从疫情中完全“缓”过来,航油价格上涨再让航司拉回亏损。“油价上涨加上暑运旺季遭遇冲击,预计公司前三季亏损1.1亿元至1.65亿元。”日前,华夏航空一则业绩预告,再次揭示了航空业的困境。

“航油价格上涨,航司成本压力增加,已成为整个行业面临的共性问题。”《证券日报》记者以投资者身份致电华夏航空,公司方面回应称:“我们一直关注到航油价格上涨,今年年初,公司就已经发了开展原油期货保值业务的公告,以应对成本上升风险。”

“航油价格上涨对深受疫情影响的民航业是‘雪上加霜’,今年油价涨幅,相当于给行业全年增加了300亿元左右的亏损。”民航业内人

士林智杰对《证券日报》记者表示:“航司整体盈利今年已然无望,明年也是一个巨大挑战。”

航油价持续攀升

“不止油价,煤炭、天然气价格也都在涨,航油作为相关品种,其上涨属于航空业不可规避的一个风险。”广州民航职业技术学院副教授慕琦告诉《证券日报》记者。

国际油价方面,伦敦布伦特原油价格连续八周上涨,创近两年油价新高;美国原油价格创七年新高;国内油价方面,国内原油期货主力合约再创新高,截至10月15日,国内原油期货主力合约SC2111最新报价529.2元/桶,涨1.65%。

“航油价格与国际原油价格挂钩,今年以来涨势凶猛,1至10月价,平均航油价格同比上涨超过

20%。”林智杰表示,“油价上涨背后有三股力量:一是石油输出国组织限产,供应减少;二是全球经济复苏,需求增长;三是全球货币超发,大宗商品上涨,通货膨胀显现。”

“对航司以及航空业而言,航油价格上涨属于不可抗力,将影响全行业的盈利能力。”华夏航空上述工作人员告诉《证券日报》记者。华夏航空前三季业绩预告显示,2021年年初至报告期末,除疫情影响外,公司将把握机会积极做大做强。”

记者查阅华夏航空财报了解到,2020年,航油成本占其营业成本的21.59%,2019年,华夏航空该项成本占比31.35%,航油成本在营业成本中占“大头”。

为应对航油价格波动风险,今年以来,华夏航空已多次发布套期保值公告。

“与飞机购置成本和租赁成本不同,航油的损耗其实主要在飞机执飞过程中产生,飞机运行多耗油量多,运行少耗油量少,从航空公司而言,航油成本属于可变成本。”慕琦表示,对冲航油价格上涨的压力,还要看航司的飞机执行效率、上座率以及票价如何。“现在航司的核心问题其实不在于成本的上升,而是需求能不能增加,如果客运需求旺盛,这部分可抵消航油成本上涨的部分压力。”

航空业“雪上加霜”

航油价格的持续上涨,让尚未从疫情冲击中恢复过来的航空业再“遇冷”。回望去年,疫情的突然来袭,让整个民航业几乎全线冰封。

据国际航空运输协会发布的全球航空客运需求报告,2020年,全球客运运力同比下降68.1%、客

运需求同比下降65.9%,为航空史上客运量降幅最大的一年,需求不足导致客座率同比下降19.2个百分点至62.8%。

全球客运需求急剧下滑,航空公司陷入大面积亏损。同花顺iFinD数据统计显示,2020年全年,A股8家航空公司6家亏损,其中,4家亏损额超100亿元。

国际航协此前预计,全球航空运输业2021年仍将维持亏损状态,甚至在2022年之前也不会盈利。国际航协表示,新冠疫情致行业产生严重财务损失,全球航司的债务水平进一步上升,风险应对能力更加薄弱,全球放松旅行限制和隔离措施进程尚不确定,取决于全球疫苗接种进度。

“我们现在很期待疫苗及特效药能尽快全面普及,这样航司的情况将会好很多。”华夏航空上述工作人员告诉《证券日报》记者。

通策医疗市值两日缩水186亿元 董事长微博“回怼”质疑

■本报记者 吴文婧 见习记者 冯思婕

10月14日,突发闪崩跌停的通策医疗披露了三季度业绩,其三季度业绩同比增速远低于今年上半年;15日,通策医疗开盘再度封住跌停板,两个交易日市值缩水约185.70亿元。

10月15日晚间,通策医疗发布公告称,2021年9月份,市场就种植牙集采等事项大范围讨论,客户种植需求有观望、推迟就诊现象。剔除疫情及相关政策的影响,公司的经营业绩保持持续稳定。

“牙茅”通策医疗大跌,投资者也“炸了锅”。面对来自四面八方投资者的质疑声,10月15日,通策医疗董事长吕建明在微博与网友互动时称:“医疗服务没有奇迹,不像其他产业开动机器就可以了,要脚踏实地一步一个脚印干出来。指望医疗服务企业有魔法般增长的人,要尽快离开。她也不会被外部力量简单改变,包括政策,有自我运营的内在规律。口腔医疗中国渗透率非常低,有任何一个行业不能比的未来,这是我们的忠实投资者长期坚持的动力。”

股价大跌遭质疑 董事长微博“回怼”

在顶峰时拥有超过1300亿元市值的通策医疗无疑是资本市场的明星股。不过,今年三季度以来,通策医疗股价开始走下坡路,同花顺统计数据 displays,7月1日至9月30日期间,通策医疗股价跌幅达26.34%,而14日、15日连续两日的大跌似与通策医疗披露的三季度业绩有关。

10月14日晚间,通策医疗2021年三季报显示,公司第三季度实现营收8.19亿元,同比增长12.44%;归母净利润2.69亿元,同比增长仅5.88%。再看看今年上半年的数据,公司营收与净利润同比增幅高达74.81%和141.16%,相形见绌。

对此,吕建明在微博中写道:“我们非常自豪的成绩单!在疫情反复、政策不确定、市场超级敏感的复杂形势下,ROE、现金流等各项指标都无法挑剔。一切都符合我们的预期。”

不过,在其微博评论区,有网友质问:“那今天股票咋回事?”吕建明直言不讳:“问你,我怎么知道?”

有网友在吕建明微博下留言:“说说业绩为何会提前泄露,”吕建明则毫不客气的回复称:“因为像你这样的人太多了。”

中泰证券研报分析称,受2020年第三季度的高基数影响,2021年第三季度,通策医疗营业收入与归母净利润同比增长12.44%、5.88%,而较2019年第三季度复合增长达19.45%与18.47%。整体来看,公司依然保持着高水平的盈利能力,作为民营口腔医疗龙头,有望直接受益于行业快速扩容,业绩高速增长具备可持续性。

看懂研究院经济学者王赤坤向《证券日报》记者表示:“口腔医疗属于‘有技术门槛、有经验供给、无经验消费市场’,市场处于卖方市场,也就意味着供给者可以掌握定价权和引导权,毛利很高。在竞争格局尚不激烈的情况下,口腔医疗整体处于蓝海市场,行业消费快速增长,也因此屡屡成为资本市场的宠儿。”

10月17日下午,吕建明再发微博并表示:“股票值多少价格不是公司决定的,我也没有资格和能力评价。但股票市场首先是现代经济社会通过看不见的手最有效地配置金融资源的地方,它判断的首先是我们这个社会发展的优先级,解决的是目前最紧缺的、最重要的产业价值观的问题,而不是企业即刻价值的问题。”

机构资金分歧明显 种植体集采影响几何?

事实上,中小投资者的隐忧并不是空穴来风,15日盘后,通策医疗龙虎榜显示,前五席位合计共卖出7.16亿元,两大机构专用席位合计卖出1.88亿元。

根据三季报股东名单来看,张坤管理的易方达中小盘混合型基金三季度已从通策医疗前十大股东中消失,而二季度末,其还是持有580.00万股的第六大股东;嘉实新兴产业型证券投资基金持股则下降至286.71万股。此外,香港中央结算有限公司从二季度的第三大股东退居第五大股东。

另一边,“医药女神”葛兰旗下管理的中欧医疗健康混合型基金则重仓通策医疗,且在第三季度进一步加仓,三季度末持股比例4.45%,成为第三大股东。同时,国金证券、华金证券、平安证券、安信证券等多家机构近日出具研报,纷纷给予通策医疗“买入”或“增持”评级。

机构资金出现分歧似与市场“种植体集采”传闻有关。当有网友提问“能否说说集采的最差评估结果?”吕建明回应:“通策种植量迅速增长3倍。”

众成医械研究院高级研究员杨雳对《证券日报》记者表示:“目前,国内大部分地区暂未将种植牙纳入医保目录,集采行动也暂未明确开展。通策医疗作为国内口腔医疗服务的龙头,其业务营收约九成来自浙江省本地市场,前段时间宁波市建立关于种植牙的医保目录,难免引起市场对于种植牙集采的猜想,进而可能产生对种植牙消费的观望。”

从业务构成来看,通策医疗的业务可分为种植、正畸、儿科、大综合四大科室。今年前三季度,上述四大科室实现主营业务收入占比依次约为16.47%、21.71%、20.35%、41.47%;增速方面,四大科室较去年同期均保持了约40%左右的增速。其中,种植业务增速最高,比上年同期增长了46.49%,实现营业收入3.3亿元。

中泰证券研报称,2021年前三季度,通策医疗门诊量达211.33万人次,同比增长36.39%。其中,第三季度门诊量76.96万,同比增长14.01%。

通策医疗发布的公告称,关于市场讨论的集采事项,种植体集采对以提供口腔医疗服务为主的上市公司而言是机遇并非危机,公司将积极通过共同富裕的行动,推动通策高中低口腔超市的概念,增加低价种植项目,促进公司在低价种植市场的占有率。

“目前,国产种植牙多为低端品牌,消费者认可度低,即使集采也较难达到预期效果。对比韩国和以色列等国家,目前国内种植牙市场渗透率仍有很大提升空间。综合考虑集采降价、国内需求持续释放等因素,通策医疗仍有较好的发展前景。”杨雳表示,“种植牙如果实施集采,短期内将压缩国内种植牙高昂的医疗消费价格,加剧行业企业竞争,长期来看将有利于提高行业集中度,规范市场健康发展。”