

2021年汽车年度报告

“车轮上的创新”叩响新技术大门 中国智能汽车经历从制造走向创造

■本报记者 龚梦泽

2021年,中国不仅成为全球经济增长的最大贡献国,还有望蝉联全球最大汽车消费市场。

据中国汽车工业协会预测,2021年我国汽车销量有望超过2600万辆,其中,新能源汽车全年产销量有望双双超过340万辆。

“汽车行业在努力克服电力供应紧张、原材料价格高位运行等诸多不利因素的影响,尤其是车规级芯片供应形势在第四季度有所好转,汽车产销量呈恢复态势。”中国汽车工业协会副秘书长陈士华认为,今年汽车产销形势总体向好。

“今年汽车市场的增速超出预期,但符合发展逻辑,这是技术进步、产品丰富和政策给力共同作用的结果。”中国科学院院士、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高向《证券日报》记者表示,今年以来,新能源汽车的销量和渗透率逐月快速提升,市场进入爆发式增长阶段。

与此同时,新能源汽车市场也遭遇一系列挑战,其中包括电池技术、产业以及材料资源的可持续发展问题,快充快换与车联网互动、绿色智能能源问题等。未来5年到10年,新能源汽车行业可能会经历多轮大洗牌,究竟会鹿死谁手,仍值得拭目以待。

智能电动汽车产业窗口已至 资本技术产品密集爆发

12月1日,作为国内造车新势力的头部车企纷纷晒出成绩单,11月份新车交付量同比增长超100%。在大洋彼岸,马斯克在一个月内套现资金超百亿美元,不管是靓丽的业绩还是创富的神话,都清晰地指明了“造车新时代”的发展方向。

广阔无垠的新能源汽车市场和高高在上的上市车企市值,引得无数资本竞相追逐。根据创新扩散理论,当创新产品市场份额超过一定比例后,伴随新技术成熟度的不断提升,供应链成本的不断下降、消费习惯的不断培育以及周边生态的不断成长,创新产品将会进入快速增长期。

2021年,我国新能源汽车单月产销量首次突破40万辆。其中,新能源乘用车的渗透率接近20%,进军智能电动汽车产业的窗口已至。

在此背景下,新一轮智能电动汽车“热”卷土重来。今年以来,小米、百度、OPPO、苹果、360、小牛电动等诸多圈外选手前赴后继,摩肩接踵地跨界而来。在资本市场投资者眼中,无论是传统汽车行业,还是以智能手机为代表的ICT(信息通信技术)产业,未来的想象空间已经收窄,向智能电动汽车领域跨界换道已成为资本最迫切的选择。

“在双碳目标下,新能源汽车已

成为汽车产业发展的终极目标。”中国汽车流通协会新能源分会秘书长章弘在接受《证券日报》记者采访时表示,我国拟定碳中和限期后,发展智能新能源汽车已成为不二选择。

近两年来,由电动化带来的汽车研发、供应链、制造、售后服务等领域的深度变革,正在迅速将上述门槛削平。在今年10月份举行的鸿海科技日上,鸿海集团创始人郭台铭将一辆电动汽车开到了现场,充满感慨地表示:“这是我71岁以来收到的最好生日礼物”。

对富士康来说,新车发布同样是转型路上收到的最好礼物。以富士康为代表的专业代工模式的兴起,一改传统汽车产业的重资产属性,让苹果在智能手机领域的轻资产、高利润模式得以在汽车行业复制。与此同时,在智能化、网联化大潮的推动下,现在的汽车正在被赋予全新的形态——软件定义、数据驱动、远程迭代、用户运营等等,与ICT企业的天然长板形成良好的耦合。

尽管资本很看好,时机也正巧,技术人才齐备了,用户也很热捧,但跨界投资者要想在智能电动汽车领域取得成功,面临的挑战却不少。比如,至少要提前24个月为首款车型做好产品定义,并制定好后续1至2款产品的规划等等。

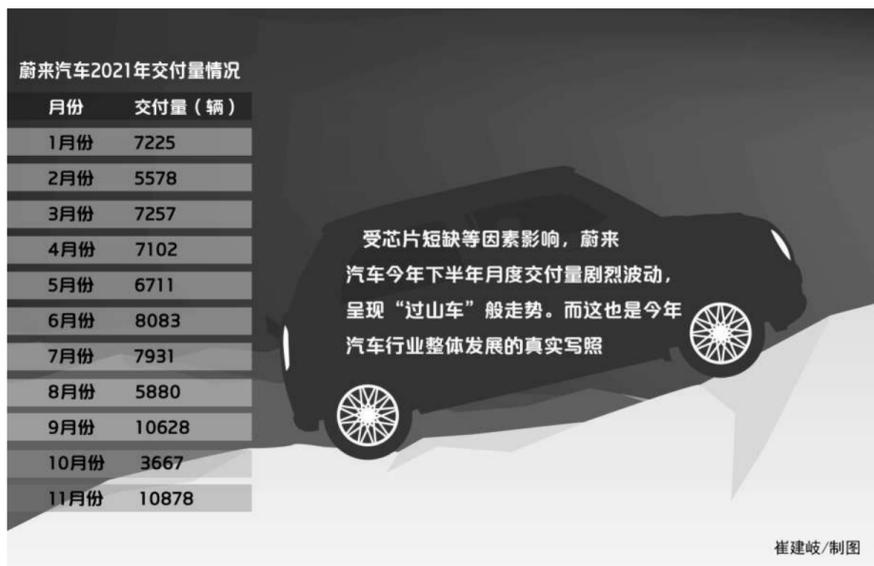
越来越多优秀企业的进入,催动智能电动汽车产业加速裂变,也为跨界投资者创造了更多机会。如何创新求变,带来更好的产品和体验?如何重新定义汽车产业的制造、销售、服务及盈利模式,在用户运营方面开辟一条新路径?不管是产业界还是消费者,都期待跨界投资者们能交出一份满意答卷。

“缺芯”打破供应商遴选惯性 本土芯片企业迎重大机遇

如果一个词来为2021年的汽车产业做一个注解,“缺芯”无疑是最合适的。

受疫情影响,从去年年底开始,芯片短缺问题就导致汽车行业供需紧张。今年陆续发生的日本东北部地震、美国中南部寒潮,以及全球芯片制造商瑞萨电子火灾事件,都曾令汽车芯片产能雪上加霜。

蔚来汽车近几个月出现“过山车”般交付情况,恰恰是今年汽车行业发展的真实写照。因受芯片短缺影响,蔚来汽车今年先是延续了7月份、8月份的连续低迷,9月份交付量冲至10628辆。但10月份交付量环比大跌65.5%;11月份交付量同比大增105.6%,再创月度交付新高。蔚来汽车创始人、CEO李斌在接受《证券日报》记者采访时表示,公司今年一季度就已具备月产1万辆电动车的能力,但由于全球芯片短缺



和电池供应限制,交付量就此冰封。

“一方面是智能新能源车市场的‘井喷’,另一方面却是供应链等方面的压力无处不在,到最后是来之不易的销量连续破万。如果不是身在其中,是很难理解那个中滋味的。”面对芯片断供的考验,小鹏汽车副总裁、品牌公关总经理李鹏程也感慨万千地表示。

一直以来,汽车供应商都有着极大遴选惯性,如果一家企业能够顺利进入车企供应链名单,通常都会源源不断地获得订单。而成为全球知名车企供应商的前提是通过AEC机构的元器件认证。

AEC是美国汽车电子委员会的简称,由北美三大车企克莱斯勒、福特和通用汽车牵头设立。在研发基础薄弱的背景下,中国车规芯片企业想要获得全球知名车企的认可难度极大。在缺乏产业链支持的情况下,盲目研发车规芯片对中国车企而言很难实现经济效益,因此在很长一段时间内,国内芯片企业研发生产的都是技术附加值不高的基础产品,难以跻身国际汽车大厂的供应链,缺少持续迭代的机会。

缺芯风波意外赐予了中国芯片企业追赶国际先进芯片企业的机会。“新能源汽车使用全新的电力系统,本就缩小了全球玩家的差距,大家几乎回到了同一起跑线。”汽车行业分析师章晓光表示,电动化只是新能源汽车的第一步。缺芯不是短时间内能够解决的问题,在需求不断增长的情况下,势必需要新增产能来解决,这又为我们提供了新的发展机会。

去年9月份,由科技部、工信部牵头,70余家企事业单位共同组成的“中国汽车芯片产业创新战略联

盟”正式成立,由此可见国家对汽车芯片发展的重视程度。

芯驰科技CEO仇雨菁告诉《证券日报》记者,经历缺芯风波后,汽车企业与Tier1空前重视供应链的安全与弹性,开始更多关注中国企业。中国本土芯片企业在决策、快速响应、本土支持方面优势凸显,不仅对中国客户的需求洞察更加精准,还能从客户角度输出更加符合使用需求及习惯的定制化产品,差异化发展优势凸显。

碳交易市场达万亿元级 新能源车企化身卖“碳”翁

全国碳市场今年正式开市,一幅万亿元规模的市场蓝图徐徐展开。新能源汽车、光伏等低碳产业被市场赋予了无限想象空间。业内普遍认为,道路交通行业纳入碳交易市场需时日,但汽车行业的双积分政策已颇具碳交易市场化雏形。

越来越多的传统车企在新能源汽车领域积极布局,为产生更多的新能源汽车正积分奠定基础。传统车企转型佼佼者造车新势力已成为获取新能源汽车正积分的最大赢家。

今年7月15日,工业和信息化部、商务部、海关总署、市场监管总局等四部委公告了2020年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况。数据显示,138家乘用车企业中,“双积分”超过10万分的企业有11家,包括特斯拉、比亚迪等新能源车企;负积分企业共有71家,占比达六成,成为“双积分”政策下的“买分”大户。

“去年第四季度碳积分销售毛利为1.2亿元,对毛利润的贡献为1.8%。”上海蔚来融资租赁有限公司

董事长曲玉对《证券日报》记者表示。另据李斌透露,去年蔚来产生的正积分达20万,通过售卖积分可获得更多收入。

《证券日报》记者了解到,造车新势力的积分规模虽然小,但都是纯收入,这对处于亏损阶段的造车新企业而言是非常可观的。兴业证券的研报显示,当前新能源积分交易价格已从最初的300分至500分/分上涨至2500分至3000分/分,2022年甚至会突破6000分/分。即便按照3000分/分的单价换算,特斯拉2020年所获得的86.03万新能源积分价值高达25.8亿元;比亚迪、上汽通用五菱拥有的积分价值分别高达22.62亿元、13.2亿元;蔚来、小鹏、威马、理想等4家造车新势力如果把积分全部出手,可分别获得6亿元、3.3亿元、3亿元、2.1亿元。

截至今年12月份,上汽通用五菱已提前锁定2021年新能源汽车销量冠军,而特斯拉和比亚迪的销量表现也遥遥领先其他车企。这意味着,上述3家车企已提前锁定数十万积分,可以随时以交易且不断上涨的积分权益。

积分交易在给造车新势力带来丰厚收入的同时,也为负积分车企带来了较大经营压力。“伴随新能源汽车积分价格的不断上涨,六大车企集团已普遍出现增亏现象。以长安集团为例,去年因双积分缺口导致单车减利约4000元。”长安汽车董事长朱华荣在年初接受采访时表示。

“欧盟对高排放汽车产品已经征收碳税,并要求对汽车电池提供碳足迹声明。”在章晓光看来,阵痛在所难免,但为了实现经济高质量发展,为了未来不受受制于新的贸易规则,车企必须要从坚持低碳甚至零碳的制造要求。

同类型公司这边低卖那边高买 博云新材关联交易 “为谁辛苦为谁忙”?

■本报记者 何文英

12月13日晚间,博云新材公告称,收到深圳证券交易所的关注函,要求公司对两起一卖一买关联交易的必要性以及资产评估的合理性做出说明。

值得关注的是,博云新材的两起关联交易对方均为其控股股东粉冶中心,买卖标的业务均与中国商飞大飞机机轮及刹车系统相关,低价卖出、高价买入同一类型不同公司的股权,博云新材到底在“搞什么飞机”?

同为亏损标的溢价率相差较大

12月13日,博云新材公告称,拟将所持霍尼韦尔博云航空系统(湖南)有限公司(简称“合资公司”)31%的股权转让给粉冶中心,股权转让价格以评估值为基础确定为3486万元。

公告显示,合资公司是博云新材与霍尼韦尔(中国)有限公司于2012年10月26日共同出资成立,主要为中国商飞C919大飞机配套研制生产关键零部件之机轮与刹车系统,博云新材持有合资公司49%股权。

根据资产评估报告,截至2021年7月31日,合资公司资产总额2.8亿元,负债总额2.11亿元,所有者权益账面价值为6882万元,采用资产基础法评估合资公司股东全部权益价值为1.12亿元,增值率为63.39%。另据合资公司经营状况报表显示,该公司2020年净利润为-2546万元,2021年1月份至7月份净利润为-1624万元。

博云新材在公告中还称,其全资子公司长沙鑫航机轮刹车有限公司投资3000万元参股湖南南飞机起降系统技术研发有限公司(简称“起降公司”),增资完成后,博云新材持有起降公司股权比例为18.74%。

公告显示,起降公司系粉冶中心的全资子公司,主要负责中国商飞大飞机地面动力学试验平台项目主体工程等,主要针对飞机机轮、机轮刹车系统、起落架系统进行地面动力学测试、验证和试验服务。

根据起降公司的资产评估报告,截至2021年9月30日,起降公司的总资产账面价值为2.8亿元,负债2.85亿元,所有者权益账面价值为-497.44万元,采用资产基础法评估值为652万元,增值率为1149万元,增值率231.06%。财务报表显示,起降公司2020年净利润为-61万元,2021年前三季度净利润为-1086万元。

合资公司与起降公司的业务类型相似,博云新材在低价出让合资公司股权的同时,却高价增持起降公司的股权,这是为啥?对此,交易所对博云新材的两起关联交易表示高度关注,在问询函中指出,合资公司和起降公司均从事中国商飞大飞机相关的零部件生产或配套设施建设,短期内均无法实现经济效益,要求公司说明出让合资公司股权的同时增资起降公司的原因、交易目的和交易的必要性,两次关联交易是否存在损害上市公司及中小股东利益的情形。此外,交易所还要求公司说明,资产评估法评估下两家公司增值率差异较大的原因及合理性。

对于博云新材关联交易估值的合理性,香颂资本执行董事沈萌对《证券日报》记者分析称:“博云新材转让与增资标的不同的企业主体,两个项目需要独立评估,主要是对比两个企业的成长潜力和对上市公司业绩的影响程度。大飞机项目涉及的零部件供应商很多,即使都是亏损的,也存在亏损原因不同、业绩表现基础不同等等可能。”

第三方研究机构透视镜公司研究创始人况玉清在接受《证券日报》记者采访时也指出:“从我国大飞机立项时间来看,两家标的公司的发展阶段应该差不多,具体要根据两家公司从事的业务技术门槛、行业规模、赛道密集度等情况来综合判断,看其增值率是否合理。”

起降公司资产或存瑕疵

值得关注的是,起降公司的资产评估报告中有一段说明:2021年1月份,起降公司与粉冶中心签订了《借款合同》,借款金额3.2亿元,借款期限12个月,借款到期日为2022年1月13日。借款合同签订了《抵押担保合同》,起降公司将名下的土地和在建工程抵押给粉冶中心,抵押期限到2022年1月13日,但未办理抵押登记。截至评估基准日,借款本金余额为1.39亿元,本次评估未考虑该抵押事项对评估结果产生的影响。

根据起降公司的财务报表,该公司总资产为2.8亿元(其中包括土地所有权2.5亿元、在建工程1708万元),所有者权益账面价值为-497.44万元。截至2021年9月30日,该公司的流动资产仅为1306万元。现在离借款到期日仅剩一个月的时间,起降公司是否有能力按时偿还1.39亿元借款?

况玉清分析称:“从报表情况来看,起降公司的流动资产太少,不足以支付剩余欠款。起降公司被质押的资产在理论上存在被执行的风险,上市公司对该公司增资前,要考虑到这块资产是否存在瑕疵。”

“签订抵押担保合同却没有进行登记,存在过程瑕疵。”沈萌认为,不排除是有意回避相关事项对企业股权价值的影响。

对于这两起关联交易的必要性,估值合理性以及上述起降公司资产是否存在瑕疵等问题,《证券日报》记者尝试联系博云新材董秘进行相关采访,但多次拨通对方电话均无人接听。

深圳楼市回暖在即? 部分银行下调房贷利率 二手房成交量反弹

■本报记者 谢岚

见习记者 李昱丞 肖林秀

近日有消息称,深圳部分银行开始下调房贷利率,当前首套房贷款利率最低可至4.95%,二套房贷款利率最低可至5.25%。

《证券日报》记者向深圳多家银行求证后发现,针对首套房贷款,广发银行、平安银行已下调房贷利率至4.95%,工商银行、建设银行等国有行以及招商银行、光大银行、中信银行等几家股份制银行仍在执行5.1%的主流房贷利率。

对此,中国银行研究院研究员王梅婷在接受《证券日报》记者采访时表示:“目前楼市政策导向是保证房地产市场平稳运行,降低市场风险,促进住房合理消费。在这一精神的指引下,各地对正常住房需求贷款的放款和审核条件都在逐步回归合理。”

2家银行下调房贷利率 多数银行维持原状

“利率下降是前几天的事情。”平安银行一位客户经理告诉《证券日报》记者,目前该行首套房贷款利率为4.95%,相较之前的5.1%下降15个基点。

广发银行也加入了下调房贷利率的阵营。广发银行福田某支行的个贷客户经理卓飞(化名)对记者称,从上周开始,广发银行首套房房贷利率下调至4.95%,二套房房贷利率下调至5.25%。

“广发银行投入到房地产的业务不是太多,因此我行的个人房贷额度目前较为充足。相较而言,几大国有行的房贷额度可能会相对紧张,因为开发贷业务多,会挤占按揭额度。”卓飞对记者表示。

IPG中国首席经济学家柏文喜在接受《证券日报》记者采访时表示:“对中小银行而言,房贷业务始终是风险较低的优质业务。此前受贷款集中度分级管理措施的限制,部分中小银行无法发放涉房贷款。随着贷款政策的微调,深圳地区部分中小银行为了竞争这块业务,而选择主动下调房贷利率。”

以平安银行为例,财报显示,截至今年6月末,平安银行的房地产业贷款余额占比为10.1%,个人住房贷款占比为9.01%,距离房地产业贷款集中度管理制度所要求的27.5%、20%的上限仍有较大空间,这也是该行近期下调房贷利率的底气之一。

央行在12月13日发布的最新一期房贷数据显示,11月末个人住房贷款余额为38.1万亿元,当月增加4013

亿元,较10月份多增532亿元。易居研究院智库中心研究总监严跃进认为,个人住房贷款余额规模增大,既体现出商业银行积极执行央行最新房贷政策的效果,也体现出央行政策支持合理住房消费需求的导向。

然而,目前深圳下调房贷利率的只是少数银行。《证券日报》记者了解到,深圳市内,工商银行、建设银行等国有大行以及招商银行、光大银行、中信银行等多家股份制银行仍在执行5.1%的主流首套房贷款利率。

光大银行的一位工作人员对记者表示,该行针对首套房和二套房的贷款利率分别是5.1%和5.5%,已经执行了一段时间,目前尚未收到调整通知,不排除后期下调的可能性。中信银行、招商银行、江苏银行、兴业银行等几家银行的工作人员也表示,目前个人房贷利率没有下降。

二手房成交量反弹 深圳楼市走出至暗时刻?

部分中小银行下调房贷利率,对此前“深度冰封”的深圳楼市会有什么影响?

“房贷利率下调,不仅降低了购房者的购房成本,更重要的是传递出一个信息,即银行在年前冲刺放贷,

购房者此前面临的‘放贷难、放款慢’困境将大大改善,有望刺激房地产市场回暖、成交量回升。”中国豪宅研究院院长、城市运营专家朱晓红在接受《证券日报》记者采访时表示。

全联并购公会信用管理委员会专家安光勇认为,此前潜在购房者采取观望态度,导致深圳楼市呈现“供大于求”的现象。在此情况下,下调房贷利率可在一定范围内促进潜在购房者购买。但安光勇同时指出,大多数潜在购房者并非因银行贷款利率过高而不购买住房,因此,下调房贷利率对房地产市场的影响相对有限。

尽管如此,深圳楼市还是出现回暖迹象,虽然总体成交仍较为清淡。深圳中原研究中心数据显示,11月份新房住宅成交5644套,环比上升19.8%;成交面积55.6万平方米,环比上升14.5%。今年11月份,深圳共有19个住宅项目入市,仅2个住宅项目开盘售罄,整体“开盘去化率”(指楼盘在开盘时的销售率)不足5成,进一步走低。根据过去一年平均成交量计算,今年11月份的去化时间约为6.3个月,去化周期大幅回升,创下年内第二高。

12月13日,深圳网红楼盘华润城润玺二期花园公布了意向登记名册,2615批客户提交申请,最终入围1486批登记客户,对应1024套房,认筹比

仅为1:1.5。对比去年11月份润玺一期9690人抢1171套房的热度,已经不可同日而语。

在更具象征性意义的二手房市场,成交量也有所反弹。根据深圳市规划和自然资源局的数据,今年11月份,深圳二手住宅成交2211套,环比增长37.76%,虽然高于今年10月份1605套,9月份1765套和8月份2043套的成交量,但仍处于历史成交低位。与去年同期成交5812套相比,今年11月份二手住宅成交量下滑超六成。

深圳中原研究中心认为,11月份深圳全市二手房过户量在连续7个月下滑后反弹,意味着市场筑底基本完成,市场信心在慢慢回升。但二手房交易系统拉长了交易周期,预计短期成交量仍将维持震荡走势。

柏文喜认为,深圳二手房市场目前还谈不上触底反弹,二手房成交量增加主要是因此前的房贷积压所致,导致11月份成交异常放量,体现的并不是正常的市场交投状况。

中国银行研究院研究员王梅婷则表示,深圳楼市是否反弹,还需进一步判断。此前,由于当地银行集中停止发放住房贷款或设置较高的房贷门槛,深圳房地产成交量连创新低。伴随房地产市场调控正常越来越精准、科学,预计深圳二手房市场有望逐步回暖。