一季度国内上市车企超七成净利下滑 新能源车业务成业绩增长新引擎

本报记者 龚梦泽

国内车市严峻形势仍在持续。据同花顺iFinD统计数据显示，截至5月17日，国内已有21家整车上市企业披露了2022年一季度业绩报告，乘用车企业的业绩表现整体好于商用车企业。

总体来看，21家上市车企的净利润呈现出阶梯分布特征，有3家车企净利润超30亿元，1家净利润超10亿元，2家超过4亿元；其他大部分车企净利润在2亿元之下，还有9家车企亏损。

在已披露一季报的8家乘用车企业中，实现营收、净利润双增长的有4家，分别为比亚迪、广汽集团、长安汽车、海马汽车；营收增长、净利润下降的有3家，分别为长城汽车、小康股份、北汽蓝谷。深受疫情影响的上汽集团遭遇营收和净利润双降。

值得一提的是，比亚迪、北汽蓝谷这两家以新能源车业务为主的车企，今年一季度均实现销量大幅增长。统计数据显示，比亚迪今年一季度实现销量29.14万辆，同比上涨180%；北汽蓝谷一季度销量同比增幅达190%，新能源车业务对车企销量的拉动作用愈发明显。

截至5月17日，国内21家整车上市企业披露了2022年一季度业绩报告，乘用车企业的业绩表现整体好于商用车企业

总体来看，21家上市车企的净利润呈现出阶梯分布特征，有3家车企净利润超30亿元，1家净利润超10亿元，2家超过4亿元；其他大部分车企净利润在2亿元之下，还有9家车企亏损

王琳/制图

超七成车企净利润下滑

在这21家上市企业中，有15家归母净利润同比下滑，占比71.4%。

对于一季度超七成上市车企净利润下滑的现象，中国新能源汽车产业创新联盟理事高云鹏认为，疫情反复多发、原材料供应链短缺的影响最大。“去年车企业绩结束三连降，主要倚仗新能源车销量的拉动。以燃油车为主要获利渠道的车企，如果销量上不去，盈利就很难保证。”

“受消费低迷影响，今年一季度，全国乘用车市场累计零售491.5万辆，同比下降4.5%，总体走势低于预期。其中，传统燃油车销量385万辆，同比下降18%。”乘联会秘书长崔东树在接受《证券日报》记者采访时的表述，概括了国内车市一季度的整体表现。

上汽集团今年一季度凭借1824.7亿元的总收入位居营收榜冠军，但归属于上市公司股东的净利润仅为55.16亿元，同比下降19.44%。对于公司净利润的下滑，上汽集团副总裁、财务总监卫勇在5月5日的业绩说明会上归为三个因素所致：一是原材料成本高企；二是本期资产和信用减值增加；三是管理费用、研发费用同比均有所增加。

此外，上汽集团今年一季度经营活动产生的现金流量净额为-91.43亿元，同比下降555.3%。公司解释称，主要系子公司上海汽车集团财务有限责任公司扩大贷款规模所致。另外，受疫情影响，一季度销售收入减少是另一主因。

比亚迪紧随上汽集团之后，一季度实现总营收668.25亿元，同比大增63.02%；实现净利润8.08亿元，同比增长240.59%。

在一季度营收榜单中分列第三、第四位的是长安汽车和长城汽车，分别实现营业收入345.76亿元和336.19亿元，同比分别增长7.96%和8.04%。两家公司一季度净利润表现有所分化。长安汽车实现归母净利润45.36亿元，同比上升431.45%。其中有21.3亿元来自长安汽车出让子公司阿维塔所获收益。扣除这部分收益及其他非经常性损益后，长安汽车的净利润同比增幅约为215%。

长城汽车受疫情影响，一季度销量下滑，对盈利水平影响较大。报告期内，长城汽车实现归属于上市公司股东净利润16.34亿元，同比下降0.34%。一季报显示，公司在报告期内实现销量28.35万辆，同比下滑16.32%。长城汽车表示，受国内疫情影响，多家零部件供应商受到波及，导致工厂产能受限，净利润出现同比微降。

新能源车业务对车企营收的“神助攻”，在比亚迪一季度财报中得到充分体现。比亚迪在业绩报告中称，今年一季度，集团新能源汽车销量创下历史新高，带动盈利大幅改善。今年1月份至3月份，比亚迪累计销售新能源汽车28.63万辆，同比增长422.97%。

新能源汽车品牌广汽埃安的一季度销量也大幅增长，助力广汽集团净利同比增长27.17%。小康股份一季度销量实现同比微增，也得益于新能源汽车销量的拉动。

二季度业绩将继续承压

受疫情反复、国六标准切换、治超治限政策等多重因素影响，国内商用车企业今年一季度业绩整体表现不佳。在13家商用车企业中，实现营收、净利润同比“双增长”的企业只有2家，其中1家净利润还是负数，只是亏损额度有所收窄。还有8家商用车企业净利润大幅跳水。

中汽协曾表示，由于商用车市场产能在2021年上半年提前释放，商用车市场在2022年将大概率处于下行态势。商用车市场今年一季度表现在一定程度上印证了这一预判。

不过，新能源车业务在商用车市场同样展现出强大生命力。中汽协发布的数据显示，今年3月份新能源商用车市场销量同比增长97.87%，达到4.9万辆。

对于2022年中国车市的整体走向，业内认识普遍认为，将延续2021年的上扬态势。中汽协曾在今年1月份预测，今年我国汽车总销量可达2750万辆，同比增长5.4%。但进入2月份后，芯片短缺、原材料价格上涨、疫情反复等不利因素接踵而至，大部分车企的生产节奏被打乱，无论是销量还是净利润均承受巨大压力。

乘联会发布的最新数据显示，4月份，全国乘用车市场零售105.2万辆，同比下降35%，环比下降33%，汽车产业已感受到近十年来未曾有过的“寒意”。乘联会表示，4月份乘用车市场零售持续保持低位，各地坚决阻断疫情的措施对经销商的店面运营带来一定影响。其中，吉林、上海、山东、广东、河北等地经销商的进店人数和成交量都受到影响，部分品牌车企有20%左右的经销商店面呈“静止”状态，客流中断为销量带来较大损失；此外，部分品牌车型断供，也导致销量下滑超过95%，可谓损失巨大。

汽车供应链危机何时才能解除？敏实集团CEO陈斌波对《证券日报》记者表示，整车厂都会给零部件企业提前发出预示计划。根据现有的多份预示计划，今年6月份的销量数据有望恢复到往年产能的九成左右。汽车行业产能和供应情况要想完全好转，至少要到6月份之后。

“二季度的全国乘用车市场，将面临更为复杂艰难的环境，尤其是上海疫情带来销量损失巨大，次生零部件断供也将严重影响二季度及全年的销量。”崔东树表示，但相比于全球市场表现，中国乘用车市场的表现仍相对较好。随着疫情形势得到有效控制，车市会出现回暖。中国作为全球最大汽车销量市场，蕴含的消费潜力和市场前景依然值得乐观期待。

新能源汽车板块涨势强劲 33只相关基金大幅“回血”

本报记者 王思文

5月17日，A股三大指数集体收涨，新能源汽车板块表现抢眼。回溯2021年，新能源汽车板块“一枝独秀”，带动了整个成长股的上扬；今年以来受高估值及疫情影响，该板块出现较大下跌，相关主题基金净值回撤十分明显，投资者的信心有所减弱。

不过，近日记者发现，随着汽车板块股价的回升，新能源汽车主题基金“回血”十分明显，33只相关基金近一个月“回血”超5%，更有基金近一周时间就“回血”10%。

33只新能源汽车主题基金大幅“回血”

东方财富Choice数据显示，年内回报率在-20%以下的新能源汽车主题基金达到195只（A/C份额分开计算）。但是，新能源汽车主题基金近期出现明显“回血”迹象。

具体来看，近一个月以来，中海环保新能源混合、泰达宏利新能源股票、方正富邦创新动力混合、融通新能源灵活配置混合、金鹰新能源混合、汇安趋势动力股票等33只新能源汽车主题基金的复权单位净值增长率超过5%。王阳管理的国泰智能汽车股票A、李瑞管理的东方新能源汽车混合近一周以来分别“回血”10%和8.67%。

跟踪新能源汽车指数的指数型基金收益也水涨船高。天弘中证新能源车、汇添富中证新能源汽车、国泰中证新能源汽车指数近一周均斩获8%以上的收益率。

记者随之走访了北京地区大型商业银行，一位从业14年的理财经理对记者表示，“我们在10天前曾建议投资者配置一部分新能源相关基金，但部分基民在当前的市场情绪下还是更偏向于稳健类型的债基或者理财产品。”

前海开源基金首席经济学家杨德龙在接受《证券日报》记者采访时表示，“今年以来，受高估值及疫情的影响，新能源汽车板块出现较大下跌，很多投资者对新能源汽车的信心有所减弱。”

“但从今年新能源汽车销量情况来看，除了个别新能源汽车企业因为零部件短缺出现了瓶颈之外，多数新能源汽车同比实现了较好增长，新能源汽车销售依然比较强劲。4月份，新能源汽车的零售渗透率达到27.1%，同比提升17.3个百分点。和去年同期相比，纯电动汽车、插电式混动汽车和燃料电池汽车产销继续保持高速增长势头。”杨德龙进一步表示，“之所以新能源汽车的销量能保持较高速增长，主要有两个方面。一方面是由于消费者对新能源汽车的接受度正在提升。另一方面是企业积极保产，确保了新能源汽车产销的稳定。当前新能源汽车市场订单充足，仍然处于供不应求加剧的状态。

新能源车等赛道投资性价比逐渐提升

对于反弹的持续性和投资布局的机会，多位基金经理对记者表示，在市场不断调整后，新能源车等赛道的投资性价比正逐渐提升。

从估值角度来看，国寿安保基金基金经理吴坚表示，“新能源等低碳相关行业已到了比较好的布局窗口，不少新能源股票估值已处于低位。今年3月份，新能源车渗透率已接近30%，需求呈现出旺盛增长，随着上海疫情缓解，供应链和物流恢复后，新能源车的产能将得到释放。”

恒生前海基金权益投资总监祁滕对《证券日报》记者表示，“以新能源汽车和光伏为代表的高景气赛道标的投资性价比逐渐提升。”

“当前，压制新能源汽车产业链发展存在两个因素：一是锂资源价格居高不下，二是疫情反复，预计这些因素均将在下半年迎来改善，看好新能源汽车后续的表现。”祁滕表示。

“我们依然希望能够在新能源细分领域中寻找投资机会，该板块依然是值得长期看好的赛道。”重仓新能源板块的信达澳亚基金经理冯明远近日表示，在“碳中和”的政策框架下，新能源板块前景非常明确，新能源和新能源汽车产业链有望成为未来几年市场投资的主要赛道。虽然受到原材料价格高企、疫情、国际贸易摩擦等多重不利因素的考验，但新能源产业仍然是当前最具发展活力的细分产业，中国相关企业的全球竞争力依旧明显。

杨德龙表示，“经过今年大幅杀跌之后，很多新能源龙头企业已经跌出了价值。建议投资者可以积极关注新能源龙头股或者是新能源基金。”

“不过，新能源汽车主题基金属于行业主题基金，个人投资者在选择这类基金前一定要充分认识到，相比均衡配置类基金，行业主题基金的波动率更大、周期性更强，这也就意味着，该类基金产品在短期内可能涨得快也跌得快。投资者在选择时要特别关注自身的风险承受能力，坚持长期理性投资。”北京地区一位FOF基金经理在接受《证券日报》记者采访时表示。

北京银保监局 积极推动银保机构在京落地布局

本报记者 苏向杲
见习记者 杨 洁

5月17日，记者从北京银保监局获悉，2022年以来，乘“两区”建设东风，在京银行保险机构落地展业开局良好，仅一季度北京银保监局就高效核准新设7家分行（公司）级以上银行保险机构，其中外资机构1家；推动11家支行（公司）级以下银行保险机构在京开业，以优质金融资源高标准推进“两区”建设。

据悉，北京银保监局持续推进银行保险领域“证照分离”改革，将银行分行级以下（不含分行）分支机构、保险公司支公司及以下分支机构和高管准入改革试点范围由自贸区内进一步扩大至自贸区所在市辖区其他区域，并由审批制改为报告或备案制，海淀、朝阳、通州、昌平、顺义、大兴等多区机构受益；保险机构支公司及以下的营业地址变更和高管人员任职事项由事前审核改为事后备案的政策试点由自贸区内扩大至全市。

北京银保监局还主动对接机构需求，加强准入辅导，并与各区政府协同发力，积极推动银行保险机构在京落地布局。获悉机构新设意向后，北京银保监局安排专人“一对一”辅导，全流程指定项目到人持续跟踪，对机构设立中存在的难点、困点、堵点定制专属解决方案，努力克服疫情影响，高效推进准入审批流程，大幅缩短审批时限。如，仅14天即完成对韩国农协银行北京分行的开业审批、21天即完成摩洛哥阿提佳瑞瓦法北京代表处的设立审批，比准入政策规定时限提速80%以上。

同时，北京银保监局主动作为，重点跟进外资新设、增资事项，有效引导外资机构增强本土发展信心。此外，北京银保监局坚持“凡机构会谈必讲、窗口指导必说”原则，综合运用新闻发布会、政策宣讲会等多种形式，持续开展政策宣传引导。例如，仅2021年全年，北京银保监局“一对一”宣讲“两区”开放政策就达200余次，有力推动银行保险机构在“两区”范围内，特别是自贸区内新设机构或优化升级存量机构。

北京银保监局表示，下一步将持续通过政策引领、准入辅导和非现场指导等方式，放管结合、优化服务，积极争取先行先试政策，不断优化首都银行保险机构营商环境，鼓励吸引更多有意向的优质机构来京落地布局，实现高质量发展。

全球谷物价格普涨 专家认为国际市场外溢效应有限

本报记者 王 宁

近期，全球谷物价格迎来了一轮上涨行情，包括玉米、小麦、稻米和大豆等在内的谷物商品，年内均有不同程度地走高。其中，芝加哥商品交易所（CBOT）小麦期货主力合约以年内累计63%的涨幅引领盘面。

多位分析人士向《证券日报》记者表示，今年以来，在地缘局势持续紧张、美国农产品种植进度缓慢、巴西天气干旱，以及各国不同程度禁止谷物类商品出口等因素的不断发酵背景下，全球谷物价格全线走高，短期来看，农产品价格或仍将维持偏强势头。同时，考虑到国内多数农产品缺口有限，以及库存尚处偏高水平，国际市场的外溢效应对国内农产品价格持续拉动力量明显不足。

CBOT谷物期价全线走高

根据文华财经数据显示，今年以来，CBOT谷物价格整体呈现出持续走高态势，尤其是近日，相关农产品期价涨幅愈发强劲。具体来看，美玉米主力合约由年初的584.75美分/蒲式耳涨至目前的800美分/蒲式耳，涨幅为36.81%；美小麦主力合约由年初的736美分/蒲式耳涨至目前的1200美分/蒲式耳，涨幅为63.04%；美稻米主力合约由年初的最低点14.5美分/蒲耳式涨至目前的17.68美分/蒲耳式，涨幅为21.93%；美大豆主力合约由年初的最低点1353美分/蒲式耳涨至目前的1646美分/蒲式耳，涨幅为21.66%。

方正中期研究院农畜产品组侯芝芳向《证券日报》记者表示，年内谷物板块强势的原因有两个方面：一是地缘局势动荡的持续影响；二是印度禁止小麦出口的政策发布。其中，地缘局势持续动荡是引导谷物价格上涨的主逻辑。

“虽然印度小麦在全球的出口份额不高，但在农产品整体供给紧张背景下，也明显的引发了小麦及临池品种的价格上行。”五矿期货农产品分析师周方影对《证券日报》记者表示。

一方面是主产国出口受限，另一方面则是美洲地区的新年度农作物种植情况不及预期。金信期货农产品研究员郑天告诉《证券日报》记者，“今年国际油价居高不下，导致美洲地区农作物种植成本较高，例如美国今年大幅降低玉米种植面积，且近半个月美国降雨过度，新作玉米当前播种进度远落后于往年同期水平，这都是导致以小麦和玉米为主的农产品板块涨势明显的原因。”

根据美国农业部(USDA)最新公布的数据，2022年至2023年销售年度，全球小麦期末库存约为2.67亿吨，为六年来最低水平，远低于此前普遍预测的2.72亿吨。预计2022年至2023年全球小麦产量约为7.748亿吨，但同期全球消费量将达到7.875亿吨，小麦需求量未来将远远超过供给量。

国内谷物商品价格将延续区间震荡

虽然国际市场谷物价格涨势较强，但国内农产品市场相关品种价格涨势并不明显。文华财经数据显示，国内玉米期货主力合约由年初的2800元/吨涨至目前的3000元/吨，涨幅为7.14%；粳米期货主力合约目前仍在年初的3450元/吨水平震荡；豆一期货主力合约由年初的5800元/吨涨至目前的6270元/吨，涨幅为8.1%；强麦期货主力合约也在同期维持在3400元/吨一线。

多位分析人士认为，国际商品价格的强势上涨并未对国内市场产生较大影响，基于对当前国内市场宽松的供需格局来看，国际市场对国内谷物价格的外溢效应较为有限。

“国内谷物供应以自产为主、进口为辅，目前国内整体供应稳定，虽然在地缘局势动荡延续的背景下，国际谷物价格也将延续偏强运行，但对国内谷物价格并不构成明显外溢效应，外围因素对国内价格的持续拉动力量不足，国内谷物价格大概率会延续当下区间波动。”侯芝芳表示，当前农产品价格已经反映了大部分预期，在不出现极端情况下，农产品的关注点将再度回归供需面；目前供需面矛盾相对突出的品种有限，多数维持区间波动，阶段性机会来看，下半年唯有生猪价格具有季节性上涨机会。

农产品具有季产年销的属性，有分析人士认为，国际谷物市场短期供应偏紧的矛盾难以缓解，乐观预期需要迎来一个丰产年。

“美国冬小麦受旱情拖累优良率降至历史最低位，美玉米和大豆种植进度也受到多雨天气阻碍，巴西玉米生长继续受到干旱扰动，这些因素短期都对国际谷物价格构成支撑。”周方影表示，现阶段正值北半球玉米、大豆的种植期和小麦作物的生长期，天气面也会提供价格支撑。

郑天则表示，目前全球油脂仍处于紧供应状态，尤其当印尼实施出口禁令后，全球油脂供应陷入紧缺；同时，马来西亚棕榈油产量的恢复不及预期，这些因素将助推油脂油料价格上行，预计国际油脂类商品价格牛市还未结束，期价将维持偏强运行。

本版主编 袁 元 责 编 徐建民 汪世军 制 作 曹秉琛
E-mail:zmzx@zqrb.net 电话 010-83251785