

持续加强在华投资与研发 德国车企欲打造全球车企“中国链”

■本报记者 龚梦泽

近日,德国总理朔尔茨完成了首次访华之旅。在其随行的德方经济代表团中,有两位来自德国汽车企业的高管备受业界关注。他们分别是大众汽车首席执行官奥利弗·奥博穆和欧洲汽车制造商协会(ACEA)主席、宝马集团董事长奥利弗·齐普策。

与此同时,正在举行的第五届进博会上,大众、奔驰、宝马、奥迪、保时捷等德国车企同台竞技,展出搭载着自身最新智能科技的新车型和新产品,以期扩大各自在中国市场的影响力。

“对汽车厂家而言,中国早已不只是‘最大单一市场’,而是创新发展的动力源泉。”中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳告诉《证券日报》记者,德国车企持续加强在华投资,一方面是中国有完备的智能电动车产业生态、优质的本土化供应商和长期稳定的产业政策;另一方面,老牌车企们深知,要在新一轮汽车行业变革中取胜,赢得中国市场的信任非常关键。

德国车企称倚重中国市场

“我很荣幸能作为企业代表团成员随朔尔茨总理访问中国。此次访问释放了一个强有力的信号:德中两国将继续加强经贸合作。在宝马看来,德中两国间双边联系以及合作依然有着巨大潜力,并将得到进一步深化、发展和提高,双方的企业会得到更多的合作机会。我对此充满信心。”身兼欧洲汽车制造商协会(ACEA)主席之职的宝马集团董事长齐普策认为,德中关系走过五十年,贸易和创新是重要纽带,宝马集团为能在其中贡献力量感到骄傲,并将继续携手中国伙伴共创共赢。

据了解,此次是奥博穆在9月份成为大众汽车集团掌门人后首次来到中国。曾在同济大学获得博士学位的奥博穆在接任大众集团CEO后多次在不同场合强调中国市场对于大众集团的重要性。

尽管奔驰此番未能随团访华,但其对于中国市场的关注和倚重毫不逊色于

行业专家表示

德国车企持续加强在华投资

一方面,中国有完备的智能电动车产业

生态、优质可靠的本土化供应商和长期

稳定的产业政策

另一方面是老牌车企们深知,

要在新一轮汽车行业

变革中取胜,赢得中国市

场的信任非常关键

大众和宝马。梅赛德斯-奔驰方面始终秉持“在华发展,与华共进”,亦宣称“将不断扩大和中国产业链合作伙伴的深入合作”。据了解,如今梅赛德斯-奔驰集团在华本土化发展已跨入第三个十年,而仅仅在过去6年中,集团就与合作伙伴在中国共同投资了超过300亿欧元。

“欧洲在机械产品上很优秀,精密制造也有优势。但中国在智能化设计、电动化技术方面有独特优势,这是欧洲车企目前不具备的。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,中德在汽车行业上已经进入超深度合作,未来会开启全面合作。

在华投资范围不断拓展

近年来,随着新四化趋势的明朗和中国市场在智能电动化领域的先发优势,德国车企在华投资合作项目已不止于建厂扩产,其涵盖范围愈发多元而广泛并不断向产业上下游拓展。

据《证券日报》记者梳理,今年以来,德国车企已经在中国列出了总额达

千亿元级的“投资清单”,而这其中不乏多项“首个、最大、最多”投资。

今年6月23日,华晨宝马生产基地大规模升级改造项目完工,全新的iFactory里达工厂正式开业,该项目投资额超过20亿欧元,成为宝马迄今为止在华最大的单项投资。

就在5天后,总投资额达到26亿欧元,规划15万辆年产能的奥迪一汽新能源汽车有限公司在长春奠基。这是奥迪在中国市场的首个豪华纯电动工厂,公司表示,2023年将通过这一基地引入最新的PPE平台电动汽车。

8月份,梅赛德斯-奔驰的投资项目也拍马赶到——奔驰旗下首款基于EVA纯电平台正向研发的国产纯电动车型EQE,在北京奔驰顺义工厂顺利下线,而这一工厂是梅赛德斯-奔驰集团和北汽集团共同投资超过119亿元人民币建成的。

今年10月份,大众集团宣布计划投资约24亿欧元,使旗下软件公司CARIAD与中国智能芯片公司地平线成立合资公司并控股,合作包含两部分:一是大



崔建岐/制图

众对地平线投资10亿美元,成为后者的关键战略合作伙伴;二是CARIAD与地平线成立合资公司,前者占股60%。这也成为大众40年来在中国最大的一笔单项投资。

同月,宝马宣布将再投资百亿元人民币扩建其在沈阳的高压电池生产中心,这将是宝马集团全球第二家以及德国之外的第一家完整的动力电池中心。

除此以外,“BBA”在华聚焦技术创新或本土化发展的合作项目还有很多,比如大众绑定国轩高科和华友钴业、宝马牵手宁德时代和亿纬锂能、奔驰入股孚能科技等。就在德国总理朔尔茨完成访华之旅的第三天,动力电池企业欣旺达宣布,控股子公司近日接到了德国大众关于HEV项目电池包系统的定点通知。

“不仅是德国车企,丰田、通用等巨头也都在不断加码对中国投资,而一些身处中国智能电动车产业链中的企业,比如蔚来、比亚迪、宁德时代和国轩高科等则正在加速出海。”张秀阳告诉记者,中国已经从一个大体量的消费市场进化为一股不可忽视的创新力量。

特斯拉连推购车优惠 后补贴时代车企加速争夺市场份额

■本报记者 李昱丞
见习记者 贺玉娟

11月8日,特斯拉官方微博发布现车限时提车保险补贴方案,11月份(11月8日及之后)购买现车及合作保险机构车险组合并按期完成提车,尾款可减8000元,且12月份购车尾款可减4000元。

两周以前,特斯拉刚刚进行新一轮降价。10月24日,特斯拉中国官网显示,全系国产车型降价1.4万元至3.7万元不等。在新能源汽车“国补”即将退出之际,特斯拉接连推出购车优惠,力图获得更大的市场份额,也给其它新能源车企业带来了不小的压力。

江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔在接受《证券日报》记者采访时表示,特斯拉降价等举措或引起其他车企跟进。这可能会优化行业结构,加快小型车企出清。

产能释放 特斯拉年末冲刺

在业内专家看来,特斯拉推出购车优惠有多重原因,其中包括产能升级、销售目标和竞争策略等。

“从产能布局看,特斯拉上海工厂8月份升级后年产能提升到75万辆,产能释

放在空间,需要提升产能利用率以降低成本。”盖世汽车研究院研究员王显斌在接受《证券日报》记者采访时表示,特斯拉上海工厂在供应链成本、人工成本方面具有优势,销量增长之后也可以体现规模效应。

王显斌进一步表示,目前特斯拉的一些车型提车周期已经缩减至一周至四周,说明在手订单已慢慢消化。从销量角度看,特斯拉前三季度的销量约90万辆,距离今年50%的同比增长目标有一定差距,通过降价可以吸引一部分潜在消费者。

乘联会发布数据显示,10月份特斯拉批发销量预估为71704辆,国内排名第二,不及排名第一的比亚迪10月份销量的三分之一,环比也有所下滑,存在年末冲刺的潜在动力。

张翔认为,特斯拉推出购车优惠有几大原因,首先是国内的比亚迪、广汽埃安等品牌销量增长十分迅猛,特斯拉通过降价增加销量、扩大市场份额;其次是目前特斯拉的利润水平居行业前列,即使降价仍有利可图;另外降价背后也是特斯拉产能释放的体现,二期生产线产能提升能够满足降价后新增的消费需求。

在盈利能力方面,特斯拉仍然具有较明显优势,也给了特斯拉降价的底

气。2022年三季度财报显示,特斯拉前三季度实现GAAP净利润88.69亿美元,对应90.86万辆的交付量,单车利润接近1万美元。而国内销量排名第一的比亚迪单车盈利预计接近人民币1万元,蔚来、理想汽车、小鹏汽车、零跑汽车等造车新势力尚未实现盈利。另外,前三季度特斯拉毛利率达到26.38%,也高于大部分新能源车企。

“国补”退出在即 新能源车企竞争或加剧

《证券日报》记者近日走访北京一家特斯拉门店了解到,在特斯拉推出降价优惠后,来门店咨询和购买的车主明显增多,甚至有不少顾客选择跳单转投特斯拉怀抱。

“消费者购车会受价格优惠驱动,特斯拉降价肯定会到20万元至40万元之间的新能源车造成影响。”在王显斌看来,预计未来两个月内与特斯拉降价车型直接竞争的产品会灵活调整价格。即使当前新能源车上游成本仍旧居高不下,但部分车企还是会通过价格优惠来应对特斯拉降价。

目前车企已经选择跟进。近日,福特中国电动车事业部官方宣布,自10月31日起,福特电马Mustang Mach-E全

系售价下调,降幅在2万元至2.8万元,调整后价格区间为24.99万元至36.99万元。此外,由华为加持的问界也传出消息,对部分现车车型购买用户统一赠送价值8000元的保险。

值得一提的是,今年将是新能源汽车补贴的最后一年,补贴退出也可能是各大车企临近年底调整价格的原因之一。此次特斯拉降价的时间点选择在距离2023年新能源汽车“国补”退出仅不到两个月的时间,或预示着更激烈的市场竞争。

“新能源车补贴退出的趋势是不可逆的。”王显斌表示,未来新能源汽车产业的增速将回到合理水平内,当前新能源车市场就处在一个不断变革的阶段,行业增速变缓之后各车企之间的竞争必然会更加激烈。

在业界看来,新能源车已经由补贴拉动转向市场驱动,补贴退出不改长期向好趋势。王显斌表示,当前新能源车渗透率已达30%,消费者对于新能源汽车的接受度显著提升,此外,不少地方仍通过购置税、路权、牌照等方面给予新能源汽车“补贴”,故“国补”退出对于行业冲击不会太大。

“展望未来,全面注册制落地后,将进一步扩大受益企业范围,使更多企业享受到注册制下的融资便利。”陈雳表示,资本市场改革将进一步深化,退市、监管制度将进一步完善,从而加速资本市场风险出清,引导资金更多地流向优质上市公司,完善资本市场与实体经济间的良性循环;市场活力有望进一步提升,融资规模将保持较快增长,资本市场服务实体经济的能力得到进一步强化。

李美岑表示,未来,随着注册制改革稳步推进和多层次资本市场建设,资本市场发展将进一步形成匹配资金供给需求的闭环。在需求端推动上市公司质量,在供给端发展私募股权基金和推动长期资金入市,保证资本市场流动性供给。另外,退市将成为常态,进而形成“有进有出,能进能出”的良好生态。

1211份公告露“财技”： 13行业套保企业四大财务指标 优于行业均值

■本报记者 赵子强
见习记者 刘慧

11月8日,视觉中国发布公告称,为更好地规避公司所面临的汇率风险,防范汇率大幅波动对公司造成不良影响,提高外汇资金使用效率,增强公司财务稳健性,公司及子公司拟开展外汇套期保值业务。

事实上,今年以来,受美联储六次激进加息影响,人民币汇率及大宗商品价格波动加剧,上市公司积极利用金融衍生品管理风险敞口,开展套期保值业务。据记者梳理,年内A股上市公司发布涉套期保值相关公告1211份,超去年同期的1039份。共有511家公司发布了关于开展或继续开展套期保值业务的公告,其中267家公司仅开展外汇套保,201家公司仅开展商品套保,43家公司同时开展外汇套保和商品套保。

南华期货咨询服务部金属总监夏莹莹对《证券日报》记者表示,对于上市公司,套期保值的主要意义是风险管理,体现在对绝对价格风险的把控以及库存的管理上。一方面,对于不确定的原材料价格和汇率波动,企业通过套期保值锁定成本;且稳定原材料价格、保证原材料供应有利于企业的可持续发展,保证利润空间,对长期战略布局发挥重要作用;另一方面,由于期货是保证金交易,企业可以利用较少的资金在期货市场上完成库存的建立。同时,期货虚拟库存也可以减少仓储管理费用。

“不仅是德国车企,丰田、通用等巨头也都在不断加码对中国投资,而一些身处中国智能电动车产业链中的企业,比如蔚来、比亚迪、宁德时代和国轩高科等则正在加速出海。”张秀阳告诉记者,中国已经从一个大体量的消费市场进化为一股不可忽视的创新力量。

“不仅是德国车企,丰田、通用等巨头也都在不断加码对中国投资,而一些身处中国智能电动车产业链中的企业,比如蔚来、比亚迪、宁德时代和国轩高科等则正在加速出海。”张秀阳告诉记者,中国已经从一个大体量的消费市场进化为一股不可忽视的创新力量。

329家套保公司 获机构看好评级

东证衍生品研究所分析,通常来说,通过风险管理,套保企业经营情况稳定,融资能力随之提升,故资产负债率有所提高;金融衍生品保证金制度的特性,使得套保企业杠杆率会高于无套保企业,同时套保企业无需预留大量现金以应对价格波动,故现金比率会明显低于无套保企业;由于套保企业的资产利用率更高,故ROA也更高;而套保企业盈利能力更强,故ROE也更高。

记者以公司年内是否发布了开展或继续开展套期保值公告作为标准,将A股上市公司分为套保企业和无套保企业并对其财务数据进行分析,结果显示:从行业上看,套保企业涉及申万一级28个行业,集中在电力设备、电子、基础化工、有色金属等板块。对比同行业前三季度报告数据可见,上述28个行业中,套保企业平均现金比率在26个行业中低于无套保企业,套保企业平均资产负债率、平均ROE和平均ROA分别在22个、18个和17个行业高于无套保企业。其中电力设备、电子、家用电器等13个行业套保企业的上述四大财务指标均优于无套保企业,也均优于行业均值。

以电力设备行业为例,套保企业平均资产负债率为51.09%,相比于无套保企业的46.68%提高了4.41个百分点;平均现金比率为87.92%,相比于无套保公司的102.82%下降了14.49个百分点;平均ROE为8.99%,较无套保企业的7.14%提升了1.85个百分点;平均ROA为5.15%较无套保企业的4.41%提升了0.74个百分点。

王莹表示,有效套期保值计入所有者权益科目,不影响企业当期利润表,具有平滑利润的功效。而且套期保值方向选择正确可以有有效的规避价格风险,实现超额收益,在经济低迷,需求下滑的背景下,如果企业选择套期保值锁定价格,则可以规避价格下跌风险带来的利润侵蚀,进而提高企业的盈利能力,得到资产收益率提高的效果。

另外,在上述511家公司中,近90天,有329家公司被机构给予“买入”或“增持”看好评级。川财证券首席经济学家、研究所所长陈雳向《证券日报》记者表示,上市公司合理运用套期保值工具,以改善企业经营状况和财务表现,增加企业投资价值。尤其是一些保值投资工具运用能力强,能够带来持续盈利增长的企业会受到更多机构关注,长期来看这类企业的市场关注度也会更高。

“不仅是德国车企,丰田、通用等巨头也都在不断加码对中国投资,而一些身处中国智能电动车产业链中的企业,比如蔚来、比亚迪、宁德时代和国轩高科等则正在加速出海。”张秀阳告诉记者,中国已经从一个大体量的消费市场进化为一股不可忽视的创新力量。

“不仅是德国车企,丰田、通用等巨头也都在不断加码对中国投资,而一些身处中国智能电动车产业链中的企业,比如蔚来、比亚迪、宁德时代和国轩高科等则正在加速出海。”张秀阳告诉记者,中国已经从一个大体量的消费市场进化为一股不可忽视的创新力量。

“不仅是德国车企,丰田、通用等巨头也都在不断加码对中国投资,而一些身处中国智能电动车产业链中的企业,比如蔚来、比亚迪、宁德时代和国轩高科等则正在加速出海。”张秀阳告诉记者,中国已经从一个大体量的消费市场进化为一股不可忽视的创新力量。

14家公司保证金额度 超10亿元

据记者梳理,在上述开展商品套期保值业务的公告中,229份公告直接披露了拟投入保证金最高

(上接A1版)

截至11月8日,A股上市公司中,国家级专精特新“小巨人”企业数量达1008家。其中,2019年以来上市数量达461家,占比45.73%。具体来看,科创板、创业板、北交所专精特新“小巨人”企业数量分别为223家、319家和44家,合计586家,占比58.13%。

从行业来看,据Wind资讯数据统计,截至11月8日,A股市场排名前四的行业分别为电力设备、医药生物、银行和电子。而在2018年底,市值排名前四的行业分别为银行、非银金融、医药生物和食品饮料。上市公司中高科技产业不断发展壮大。

“以发达国家的发展经历来看,直接融资通常伴随着高科技产业的崛起而迅速提升,即科技创新和直接融资的发展是相互促进的。”李美岑表示,科技创新和产业转型升级都需要得到资本的支持,注册制改革后,资本市场高效

对接资金,风险收益共担的优势得以发挥,资金大幅流入资本市场,抬升直接融资比例。科技创新企业获得资本后,技术创新叠加市场拓展,收入往往能够快速增长,市值不断扩大,从而更加吸引资金流入资本市场。因此科技创新和直接融资实现了正向循环。

从研发投入来看,科创型企业研发投入不断加大。今年前三季度,科创板、创业板、北交所研发投入增速分别为54%、32%、43%,研发强度分别为8.68%、4.59%、4.30%。

陈雳表示,注册制改革使科技创新企业的融资渠道得到进一步畅通,特别是对盈利要求的放宽,使更多科创企业能够通过IPO获得足够资金支持研发,有效缓解了企业融资难问题,融资成本进一步下降,助力科创企业做优做强,有效推动了我国科技创新实力增加,促进高新技术产业发展,实现产业链自主可控,助力我国制造业实

现高端化发展。

提高直接融资比重 增强服务实体经济能力

提高直接融资比重是一项系统工程,需要持之以恒。《国务院关于金融工作情况的报告》提出,“适时全面实施股票发行注册制”“提高直接融资比重,增加长期资本供给,满足不同类型、不同生命周期企业的多元化、差异化融资需求”。

沈明高表示,随着我国新旧动能转换,未来,企业将更多地通过直接融资渠道获得产能扩张所需的资金,这是直接融资占比上升的主要推动力量,也是我国资本市场发展的重要机遇。

“以信息披露为核心的注册制架构初步经受住了市场考验,配套制度和法治供给不断完善,全面实施股票发行注册制的条件已基本具备。”易会满在今