

科创激活产业“向新力”

迈上新台阶的中国新能源汽车产业：用创新实现突围

■本报记者 龚梦泽

2024年，中国新能源汽车产业发展势如破竹。据中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）最新数据显示，11月份我国新能源汽车产销量继续保持快速增长，分别完成156.6万辆和151.2万辆，再创历史新高。

从国内市场表现来看，今年前11个月，新能源汽车国内累计销量1012.1万辆，同比增长40.3%。从出口表现来看，前11个月，新能源汽车累计销量114.1万辆，同比增长4.5%。多项数据显示，作为强势崛起的一股新势力，新能源汽车市场规模不断扩大，产业发展势头迅猛，行业正在从政策支持转向市场驱动，迈入新发展阶段。

市场驱动 规模壮大

历史一刻，振奋人心。随着一辆国产SUV驶出生产线，10家新能源车企新车下线的视频同步播放……11月14日上午，2024年中国新能源汽车1000万辆达成活动在湖北武汉举行，中国新能源汽车产业迎来了历史性的突破，年度产量首次突破1000万辆。

“在全行业不断努力下，中国新能源汽车产业规模不断培育壮大，从2014年的年产7.8万辆，到2018年超过120万辆，再到2023年超过950万辆。短短十年，就实现了跨越式发展，跃入市场化、产业化、规模化发展的新阶段，标志着我国新能源汽车产业规模再上新台阶，迎来高质量发展新阶段，成为新质生产力的典型代表。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋向记者表示。

中汽协数据显示，11月份，国内汽车月度产销量再创历史新高，分别完成343.7万辆和331.6万辆，分别环比增长14.7%和8.6%，分别同比增长11.1%和11.7%。对比来看，从2024年8月份新能源汽车国内销量首次超过燃油车开始，国内市场新能源汽车销量占比连续四个月超过50%。可以说，2024年，我国新能源汽车跑出了“加速度”。

中汽协副秘书长陈士华表示，基于新能源汽车产销量的强劲增长，预计我国2024年全年汽车销量有望突破3100万辆。其中，新能源汽车销量有望超过1300万辆，这一数字较之前预测的1150万辆有较大幅度的上调。

中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳在接受《证券日报》记者采访时表示，我国的新能源汽车产业发展背后贯穿着两条主线：一是通过汽车动力从内燃机向电动机转变，解决国内石油供需矛盾，保障国家能源安全；二是通过新技术实现换道超车，促使我国在全球汽车产业生态系统中的排位更进一步。

浙江吉利远程新能源商用车集团有限公司副总裁、首席品牌官朱兆桓对此持相同观点。他表示，从国家能源安全角度来讲，汽车的新能源化转型决定了我国能源安全最终能否顺利实现，推广新能源汽车成为促进我国社会能源结构转型、降低对外石油依赖、维护国家能源安全的重要途径。

从出口表现来看，前11个月
新能源汽车累计销量114.1万辆
同比增长4.5%



王琳/制图

“在产业发展初期，政策的引领发挥了巨大作用，是新能源汽车在新赛道实现赶超发展的关键。”张秀阳进一步表示，从政策支持向市场驱动过渡，从市场优势向产业优势转化，中国新能源汽车企业持续大手笔投入电池技术研发、基础设施和产业链等建设，让中国新能源汽车不仅在国内市场取得了显著成就，也使其在全球市场上展现出强大竞争力，实现了从“追随者”到“领航者”的华丽蜕变。

深度调整 去芜存菁

但不可忽视的是，当前国内新能源汽车市场正从增量竞争转向存量竞争，行业“马太效应”愈发显著，资源和市场份额持续向头部企业集中，竞争力较弱的车企正面临加速淘汰的风险。杭州极与越汽车科技有限公司的突然“停摆”，犹如一颗石子投入平静的湖面，激起层层涟漪。

“新能源汽车产业正步入深度重塑期，接下来行业洗牌会加速，集中度将越来越高。市场可能迅速出现一批百万辆级别企业和品牌，呈现出强者恒强、分化加剧的局面。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟向《证券日报》记者表示，新能源汽车行业过去以新能源整车、电池市场增量为主的发展特征也将改变，未来产业发展将以存量结构调整优化为主。

在张永伟看来，存量结构调整优化要从两方面着手，“一方面，传统燃油车企产能‘油改电’将是重点任务，在‘油改电’过程中，燃油车企产能要盘活，不能‘只破不立’；另一方面，早期建设的部分电动汽车产能由于规模经济性不足，需进一步升级重组，小规模经营不善的新能源车企将成为产业重组的主要对象。”

同时，上述趋势也将带动部分供应链环节发生变化。张永伟表示，过去两年，动力电池扩产一直处于高歌猛进状态，预计未来电池产能将迎来释放期，步入投资放量

、价格下行的轨道。同时，汽车芯片市场份额将快速向头部企业集中，行业随之迎来“淘汰赛”。

此外，存量结构的调整也会影响产业融资情况，届时，汽车资本市场将会产生新变化。“融资热度往往伴随着增量的调整，当产业进入存量结构调整阶段，融资环境不会太乐观。”张永伟表示，中国香港资本市场虽然已成为车企筹资的重要渠道，但融资规模较小。与之类似，国内头部车企与中东资本等海外资本的合作，总体呈现出单笔投资大、总量却不大的特点，难以给我国车企以强力支撑。

以“新”破“卷”

销量上涨更令人欣慰的，是新技术、新产品、新模式不断涌现。新能源汽车产业之所以由小到大、由弱变强，科技创新是关键变量。

当下，汽车产业已经进入了“摩尔时代”，12个月到18个月必须推出新的汽车产品投放市场，拼的是创新速度。如果说前几年汽车业的“内卷”更多停留在商业

新能源汽车需坚持逐“新”提“智”

■龚梦泽

当前，我国新能源汽车产业发展迅速，为人们生活带来便利的同时，也为经济发展注入了新动能。不容忽视的是，产业迅猛发展之际，市场出现“内卷式”恶性竞争现象。那么，产业各方该如何跳出“内卷”思维，踏上高质量发展之路？

笔者认为，我国企业必须围绕“创新”“差异化”“长期主义”三大关键词，依托生态采取针对性措施。另外，尽管生存压力进一步加大，但企业绝不能放弃在电动化、智能化上的投入，唯有加大、加快投入，坚持逐“新”提“智”，才能在技术革命性突破、生产要素创新性配置和产业深度转

型中，拥有更大的市场话语权。一是以质提“新”，推动企业创新动力和产业转型升级。技术创新是产业升级的核心动力，通过鼓励企业加强基础技术研究，推动原创性、颠覆性技术创新，从源头和底层突破前沿科学问题和关键技术难题。同时，提高产品质量也意味着提升消费者体验，增强品牌信誉，增强国际竞争力，为长远发展奠定坚实基础。二是以质提“智”，构建更健康、更可持续的产业生态。智能化被视为推动汽车行业实现高质量发展的首要动力。从智能网联到电动化，技术的发展为汽车产业的未来指明了方向。拥抱物联网、5G、工业大数据、人工智能等

制造开始寻求海外建厂。日前，山东华盛橡胶有限公司与巴基斯坦GTR轮胎橡胶有限公司达成合作意向，计划在巴基斯坦筹建一家生产基地提供了配套服务，持续抢占中高端市场份额；江苏通用科技股份有限公司凭借高性能、高品质的冬季胎产品，走俏海外市场，公司在俄罗斯、中亚以及北欧等海外市场的销量十分理想。

企业“出海”步伐加快

“尽管已经得到了越来越多海外市场的认可，但是中国轮胎出口仍面临一些挑战。比如，多国陆续开展的对华轮胎关税调查，海运价格的大幅波动等因素，都可能对中国轮胎的出口造成影响。”刘坤说。基于此，越来越多的中国轮胎

力，以比亚迪股份有限公司（以下简称“比亚迪”）、吉利汽车集团有限公司（以下简称“吉利”）等为代表的传统车企，还是以华为技术有限公司（以下简称“华为”）、小米科技有限责任公司（以下简称“小米”）等为代表的科技企业，纷纷投身于国产整车操作系统的开发。随着华为的HarmonyOS、上海蔚来汽车有限公司的SkyOS、小米的HyperOS、比亚迪的DiLink以及吉利的GKI等竞相登场，展现出对智能网联汽车未来生态体系主导权的志在必得。

在张秀阳看来，“卷”是市场行为，是迎难而上；“新”则是战略行为，是向阳而生，两者的逻辑不同。对于我国新能源汽车产业来说，“卷”依然是企业的立身之本，要想拥有“卷”的资本则必须通过创新来支撑。

对此，国家智能制造专家委员会主任苏波表示，我国汽车产业要牢牢牵住科技创新这个“牛鼻子”，以科技创新引领产业创新，推动科技与创新与产业创新深度融合，着力在产业转型升级和高质量发展的道路上，百尺竿头更进一步。

芯片方面，国产芯片也已结出硕果，在功率芯片、MCU（微控制单元）、传感器芯片和存储芯片等领域基本实现了自主生产。

车载操作系统方面，国内无论是以“蔚小理”为代表的造车新势

力，以比亚迪股份有限公司（以下简称“比亚迪”）、吉利汽车集团有限公司（以下简称“吉利”）等为代表的传统车企，还是以华为技术有限公司（以下简称“华为”）、小米科技有限责任公司（以下简称“小米”）等为代表的科技企业，纷纷投身于国产整车操作系统的开发。随着华为的HarmonyOS、上海蔚来汽车有限公司的SkyOS、小米的HyperOS、比亚迪的DiLink以及吉利的GKI等竞相登场，展现出对智能网联汽车未来生态体系主导权的志在必得。

在张秀阳看来，“卷”是市场行为，是迎难而上；“新”则是战略行为，是向阳而生，两者的逻辑不同。对于我国新能源汽车产业来说，“卷”依然是企业的立身之本，要想拥有“卷”的资本则必须通过创新来支撑。

对此，国家智能制造专家委员会主任苏波表示，我国汽车产业要牢牢牵住科技创新这个“牛鼻子”，以科技创新引领产业创新，推动科技与创新与产业创新深度融合，着力在产业转型升级和高质量发展的道路上，百尺竿头更进一步。

新能源汽车需坚持逐“新”提“智”

当前，我国新能源汽车产业发展迅速，为人们生活带来便利的同时，也为经济发展注入了新动能。不容忽视的是，产业迅猛发展之际，市场出现“内卷式”恶性竞争现象。那么，产业各方该如何跳出“内卷”思维，踏上高质量发展之路？

笔者认为，我国企业必须围绕“创新”“差异化”“长期主义”三大关键词，依托生态采取针对性措施。另外，尽管生存压力进一步加大，但企业绝不能放弃在电动化、智能化上的投入，唯有加大、加快投入，坚持逐“新”提“智”，才能在技术革命性突破、生产要素创新性配置和产业深度转

型中，拥有更大的市场话语权。一是以质提“新”，推动企业创新动力和产业转型升级。技术创新是产业升级的核心动力，通过鼓励企业加强基础技术研究，推动原创性、颠覆性技术创新，从源头和底层突破前沿科学问题和关键技术难题。同时，提高产品质量也意味着提升消费者体验，增强品牌信誉，增强国际竞争力，为长远发展奠定坚实基础。二是以质提“智”，构建更健康、更可持续的产业生态。智能化被视为推动汽车行业实现高质量发展的首要动力。从智能网联到电动化，技术的发展为汽车产业的未来指明了方向。拥抱物联网、5G、工业大数据、人工智能等

制造开始寻求海外建厂。日前，山东华盛橡胶有限公司与巴基斯坦GTR轮胎橡胶有限公司达成合作意向，计划在巴基斯坦筹建一家生产基地提供了配套服务，持续抢占中高端市场份额；江苏通用科技股份有限公司凭借高性能、高品质的冬季胎产品，走俏海外市场，公司在俄罗斯、中亚以及北欧等海外市场的销量十分理想。

企业“出海”步伐加快

“尽管已经得到了越来越多海外市场的认可，但是中国轮胎出口仍面临一些挑战。比如，多国陆续开展的对华轮胎关税调查，海运价格的大幅波动等因素，都可能对中国轮胎的出口造成影响。”刘坤说。基于此，越来越多的中国轮胎

今年2126家A股公司
斥资逾1600亿元实施回购

■本报记者 陈红

2024年，在政策支持和市场环境不断优化下，A股市场回购规模持续扩大，回购金额屡创新高。Wind数据显示，截至12月24日，今年已有2126家上市公司实施了回购，合计回购金额约1636.75亿元。其中，406家公司已回购超过1亿元，12家公司已回购超过10亿元。从行业分布来看，医药生物、电子、电力设备等板块的上市公司表现尤为亮眼，成为回购市场的主力军。

“年内回购规模、覆盖面均达到了显著水平且持续性较强，这是市场信心和公司价值的双重体现。”中金智库网络科技原创（北京）有限责任公司特邀研究员余丰慧在接受《证券日报》记者采访时表示，上述三个板块实施回购的上市公司数量较多，主要是由于公司面临较大的估值压力及市场竞争，促使公司通过回购来稳定股价或调整财务杠杆。此外，这也是公司对自身未来发展前景有信心表现，愿意用自有资金回馈股东。

南开大学金融发展研究院院长田利辉向《证券日报》记者表示，在当前经济结构调整和技术革新的背景下，上述板块被视为具有较高成长性和创新能力的领域，普遍受到资本市场的青睐。

“注销式”回购成趋势

据了解，以往上市公司实施回购，主要用于员工持股计划或股权激励，而今年在新“国九条”等多个政策的支持下，“注销式”回购成为新趋势。

记者注意到，今年以来，“注销式”回购的队伍中，不乏万亿元市值、千亿元市值的行业龙头企业身影。例如，贵州茅台酒股份有限公司于9月20日发布公告称，拟以30亿元至60亿元自有资金实施股份回购计划，回购股份将用于注销并减少公司注册资本，此次回购也是公司上市23年以来首次实施股份回购。

值得关注的是，已有逾百家上市公司在实施回购过程中，“半路转道”注销式回购。例如，德邦物流股份有限公司近期发布公告称，公司拟将2021年回购方案的回购股份用途发生变更，由股权激励变更为注销并减少注册资本。

“相比股权激励，‘注销式’回购‘含金量’更高，因为其不仅优化了股权结构，还提升了每股收益和股东权益。”全球并购公会信用管理委员会委员安光勇向《证券日报》记者表示，越来越多的公司选择“注销式”回购，不仅展现了回购机制的日渐成熟，也为未来的公司治理注入了新的活力。

10月份，中国人民银行联合金融监管总局、中国证监会发布的《关于设立股票回购增持再贷款有关事宜的通知》提出，设立股票回购增持再贷款，激励引导金融机构向符合条件的上市公司和主要股东提供贷款，支持其回购和增持上市公司股票。

随后，多家金融机构迅速响应并积极推进相关业务。目前，股票回购增持贷款工具落地已有多个月。Wind数据显示，截至12月24日，已有230家上市公司获得了回购增持贷款额度，已获得的贷款总额达498.93亿元。

在余丰慧看来，上述数据体现出上市公司在融资渠道和资本运作方面愈加灵活的新趋势。短期内，“专项债”机制已经显示出显著成效，未来有望为A股市场提供长期资金支持。

值得一提的是，不少获得回购贷款额度的公司都具有高股息、低估值的特征。例如，中国银行股份有限公司北京市分行将为中国外运股份有限公司（以下简称“中国外运”）提供不超过3.79亿元的回购贷款额度，贷款利率原则上不超过2.25%。截至12月24日，中国外运的股息率为5.5%，显著高于其贷款利率，这意味着公司仅依赖分红就能完全覆盖贷款成本，并为股东创造额外收益。

工业和信息化部信息通信经济专家委员会委员盘和林向《证券日报》记者表示：“政策支持解决了上市公司回购资金难题，使得回购变得更加可行和有效，而贷款的低利率和便利性进一步激发了上市公司回购的积极性，推动了回购市场的繁荣。”

市值管理带动回购

回购完成是检验公司是否有诚意的一个重要指标。从回购进度来看，有的公司已经完成回购。数据显示，截至12月24日，上市公司回购履约率已超过70%，回购履约率较高。

田利辉认为，这意味着上市公司在回购股票时能够较好地履行承诺，实际回购的数量与预告的数量较为接近或超过预告数量，则向外界传递出积极正面的信号，这对于建立良好的信誉至关重要。

而从回购方式来看，超六成公司通过集中竞价交易等方式进行回购。在安光勇看来，相比其他回购方式，这种方式透明度高、灵活性高，能够有效维护市场秩序，减少内幕交易风险和避免股价剧烈波动。集中竞价交易有助于提升投资者信心，预计未来有望成为A股市场回购的主流方式。

事实上，回购股份短期内通常会对股价产生积极影响。今年以来，多家公司在发布回购计划后次日股价表现明显走强。

值得关注的是，今年以来，A股市场上公司在实施回购过程中，“提价”现象频频发生。例如，苏州迈为科技股份有限公司（以下简称“迈为股份”）于11月份发布公告称，拟将回购股份价格上限由120元调整为165元/股。公司董事会秘书刘璋向记者表示，作出上述价格调整的原因，主要是由于公司发布回购计划后，股价出现了上涨。

11月15日，证监会发布《上市公司监管指引第10号——市值管理》，要求上市公司以提高公司质量为基础，提升经营效率和盈利能力，并结合实际情况依法合规运用并购重组、股权激励、员工持股计划、现金分红、投资者关系管理、信息披露、股份回购等方式，推动上市公司投资价值合理反映上市公司质量。

在政策的引导下，上市公司积极响应、主动作为。在田利辉看来，2024年伴随着A股市场回购热潮兴起，上市公司的市值管理问题愈发受到关注。在政策支持、市场环境和公司策略的转变下，市值管理有望助推回购热潮在2025年进一步延续。

“企业应保持财务稳健，合理规划回购规模。投资者则需关注企业基本面，理性评估回购带来的价值提升，避免盲目跟风。总之，只有理性投资、价值投资和长期投资，才能共同推动A股市场向着更加成熟的方向前进。”田利辉说。

中国轮胎广受青睐 前11个月出口额同比增长5%

■本报记者 赵彬彬

中国海关总署的最新数据显示，2024年前11个月，中国橡胶轮胎出口量达851万吨，同比增长4.8%；出口金额达1499亿元，同比增长5%。

“轮胎出口的增长，表明了中国轮胎在全球市场竞争力在不断提升。”济南大学金融研究院研究员刘坤在接受《证券日报》记者采访时表示，伴随国内汽车供应链的成熟，国内企业的轮胎产品质量不断提升。同时，我国轮胎的价格优势也较为明显，因此受到越来越多国际消费者的青睐。

海外需求持续增长

具体来看，今年前11个月，新的充气橡胶轮胎的出口量为822万

吨，同比增长4.6%；出口金额为1444亿元，同比增长5%。按条数计算，新的充气橡胶轮胎出口量达62000万条，同比增长10.1%。11月份单月出口量为77万吨，同比增长1.5%。其中，新的充气橡胶轮胎出口量达75万吨，同比增长1.4%。

“欧洲、中东和北美是中国轮胎的主要出口地区。近年来，这些地区对中国轮胎的需求持续增长，主要得益于中国轮胎的高品质和性价比。”山东隆众信息技术有限公司轮胎行业分析师朱志伟向《证券日报》记者表示，特别是在欧洲，由于通胀因素导致外资品牌轮胎频繁涨价，中国轮胎凭借性价比优势，赢得了国外消费市场的青睐。

刘坤表示，中国轮胎行业的不断创新和技术进步也是推动出口

增长的重要因素。例如，山东玲珑轮胎股份有限公司（以下简称“玲珑轮胎”）凭借持续的技术创新，已成为全球60多家主机厂的200多个生产基地提供了配套服务，持续抢占中高端市场份额；江苏通用科技股份有限公司凭借高性能、高品质的冬季胎产品，走俏海外市场，公司在俄罗斯、中亚以及北欧等海外市场的销量十分理想。

企业“出海”步伐加快

“尽管已经得到了越来越多海外市场的认可，但是中国轮胎出口仍面临一些挑战。比如，多国陆续开展的对华轮胎关税调查，海运价格的大幅波动等因素，都可能对中国轮胎的出口造成影响。”刘坤说。基于此，越来越多的中国轮胎

制造开始寻求海外建厂。日前，山东华盛橡胶有限公司与巴基斯坦GTR轮胎橡胶有限公司达成合作意向，计划在巴基斯坦筹建一家生产基地提供了配套服务，持续抢占中高端市场份额；江苏通用科技股份有限公司凭借高性能、高品质的冬季胎产品，走俏海外市场，公司在俄罗斯、中亚以及北欧等海外市场的销量十分理想。

而在此前，已有多家中国轮胎企业积极进行海外布局。2024年8月份，中策橡胶集团股份有限公司在墨西哥奠基了总投资5亿美元的第三个海外生产基地；赛轮集团股份有限公司的墨西哥工厂也于2024年5月份奠基，根据项目推进计划，预计将于2025年6月份投产。

此外，玲珑轮胎计划投资46.21亿元人民币的塞尔维亚工厂扩建项目，将于2025年1月份开工。公司相关人士向《证券日报》记者表示，塞尔维亚工厂已于第三季度实现盈利，整体产销率较高，盈利情

况逐步向好。

朱志伟认为，轮胎企业海外建厂，既是为了规避贸易壁垒，也是为了靠近原料或市场以降低成本，“比如，较早以前国内轮胎企业集中在东南亚建厂，一方面，该区域临近天然橡胶产地，另一方面也可以规避美国的贸易壁垒。近年来，国内轮胎企业则开始在墨西哥、塞尔维亚、摩洛哥等国家或地区布局，既方便对欧洲和北美出口，也有应对贸易壁垒的相关考量。”

“轮胎企业海外建厂有助于其全球化战略的实施，但是作为跨国投资，企业还需要考虑地缘政治、当地法律法规、生产技术以及供应链等多方面因素。企业需要全面评估这些因素，以制定科学的海外建厂策略，实现可持续发展。”刘坤说。