

近期,多家造车新势力市值超越传统车企巨头,但股价却因一纸做空报告经历剧烈震荡——

# 新造车企业“高市值”含金量待考

■本报记者 卢奇秀

“造车新势力在资本市场的表现,只能用‘活久见’来形容。”一位汽车行业资深分析师直言,近日造车新势力股价的急剧波动令人瞠目。

过去一个月,蔚来汽车、小鹏汽车、理想汽车股价大幅飙升,蔚来股价更是飙涨至每股54.2美元。然而在造车新势力持续冲高之时,知名做空机构

香橼的一纸报告,即令上述个股集体下跌。11月16日,蔚来收跌7.74%,每股报44.56美元,日内振幅28.26%;小鹏汽车收跌6.13%,日内振幅29.67%;理想汽车收跌1.82%,日内振幅33.64%。

这一颇具戏剧性的行情转折是否由造车新势力泡沫所致?正处爬升关键期的造车新势力,未来“钱”景又将如何?



## 多因素推涨股价

“11月13日,美股成交额前十的股票中出现了5家中国企业,蔚来汽车、阿里巴巴、拼多多、理想汽车和小鹏汽车。排名榜首的蔚来汽车一天成交额高达2000亿元,是苹果、亚马逊、微软成交额的总和。”上述分析人士表示,这是中概股历史上的罕见一幕。

去年还一度徘徊在生死线上的造车新势力,今年表现得有些“疯狂”。蔚来股价从去年最低每股1.19美元持续攀升,一年上涨近50倍;理想汽车自上市价11.5美元涨至40.81美元;小鹏汽车自上市价15美元涨至51.27美元。截至11月13日收盘,蔚来、小鹏、理想市值分别为651.5亿美元、321.9亿美元、265.8亿美元,市值总量超过美国三大车企巨头通用、福特、菲亚特克莱斯勒的市值之和。

“不得不承认,我们错过了这只股票今年以来的大涨。”摩根大通的一份看多报告,被认为是近期蔚来股价飙升的直接导火索。该行给予蔚来“增持”评级,并

将目标价由14美元大幅提高至40美元。从最新发布的财报来看,新造车企业的表现可圈可点。小鹏汽车上市后的首份财报显示,三季度交付8578辆新车,环比增165.7%,销售收入同比大增237%,至19.9亿元,毛利率从第二季度的-2.7%首度转正为4.6%;理想汽车前10个月累计交付21852辆,连续三个月刷新单月交付纪录,预计四季度交付11000至12000万辆;蔚来汽车预计四季度交付量将再创新高,达16500至17000台,并将实现全年经营现金流转正。

今年以来,从中央到地方出台多项提振新能源汽车消费的政策,更明确到2025年,其销售量要达到新车销售总量的20%。前景可观,给行业发展注入“强心剂”。中汽协最新数据显示,10月新能源汽车已强势迎来回暖,产销分别达到16.7万辆和16.0万辆,环比增长19.6%和13.9%,同比增长69.7%和104.5%。

## 突遭做空集体骤跌

在造车新势力股价处于高位时,香橼将矛头指向了蔚来,称其股价已经脱离合理范围,目标价应“腰斩”为25美元。

香橼认为,蔚来汽车在我国电动车市场的现状及公司近期前景,都无法证明当前的高估值。做空的依据主要有三点:首先,蔚来汽车面临特斯拉的竞争,目前国产特斯拉Model Y已完成工信部申报工作,其“侵略性”定价可能导致蔚来汽车股价跌至每股25美元的华尔街平均预期;其次,蔚来汽

车估值是未来12个月销售额的17至18倍,而特斯拉是9倍,前者相对估值是特斯拉的2倍,而蔚来在国内市场仅有3%的份额;此外,蔚来的投资者中充斥大量投机者,并不是押注公司本身或者是具有发展潜力的公司。

香橼资本表示:“押注中国汽车市场电气化转型有更好的方法,现在是时候获利了结,并寻找下一个颠覆性技术了。”在做空报告影响下,造车新势力股价应声齐跌。股价剧烈波动,是否存在

在泡沫?

业内人士认为,当前汽车产业正在向电动化、智能化方向发展,以特斯拉为代表的造车新势力正是凭着对智能汽车概念的认识,以及颠覆传统的供应链体系与商业模式,受到了资本市场肯定,短时间的波动属于正常现象。

记者注意到,此前特斯拉也曾多次遭做空机构质疑股价虚高,但随着去年四季度开始盈利,其股价一路攀升,直至登上全球车企市值第一宝座。

## 长期价值取决于产品

目前造车新势力正处于品牌构建和销量爬升的关键期,其高市值能持续多久尚不确定,但车企长远发展的关键还在于做好产品本身。

理想汽车创始人李想此前接受媒体采访时表示:“我不关心股价,也不打算卖,还是想把企业经营好,产品做好,这是所有的核心。”

今年以来,威马、小鹏先后爆发出起火事件,挑起了公众对产品最敏感的“安全神经”。根据理想汽车官方统计,截至今年

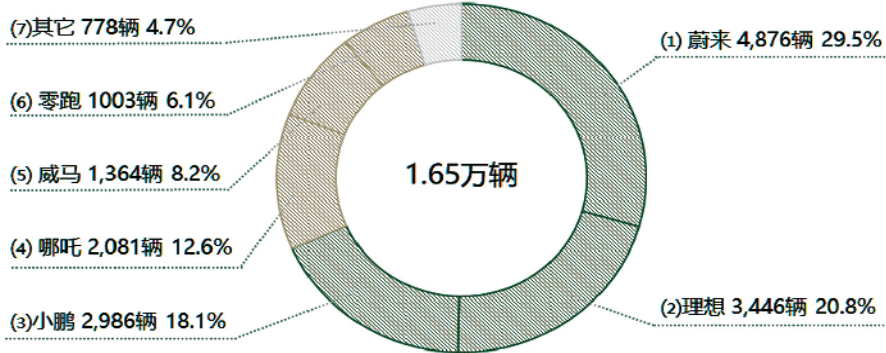
10月31日,理想ONE累计发生前悬架碰撞事故97起,其中有10起发生了前悬架下摆臂球头从球销脱出的情况。硬件问题频发,软件也难以幸免。前不久,蔚来汽车和小鹏汽车的车机系统出现大面积断网。目前造车新势力交付量距离规模化尚有距离,安全问题也给行业敲响警钟,一旦口碑坍塌,将是致命打击。

走出PPT的造车新势力们,接下来要补足的不仅是自身的短板。宝马、大众、丰田等传统汽车巨头已入局新能源

汽车赛道,如何与之竞争将是更大的考验。业内估计,造车新势力最终只有少数几家能活下来。今年以来,拜腾、博郡、赛麟、前途等多家车企已相继倒下。同时,跨界者还在不断涌入,日前,长安汽车宣布将联合宁德时代、华为打造智能电动汽车平台,首款产品已经完成了前期研发,即将进入量产阶段。

新能源汽车市场的竞争,比以往任何时候都要激烈。做好产品,提升价值,是新造车企业的核心任务。

2020年10月国内造车新势力份额图



数据来源:上险数

五菱宏光 Mini EV、欧拉黑猫、奇瑞 eQ1 等销量节节攀升——

# 微型电动车“正规军”来袭

■本报实习记者 杨梓

9月,我国新能源汽车销量榜突生变局,长期雄踞销量冠军宝座的特斯拉Model 3退居次席,取而代之的是7月底刚刚上市的微型电动车五菱宏光Mini EV。在很多人认为这只是昙花一现时,该车型再次夺得10月销量冠军,销量高达23762辆。

这款新晋“人气王”为何如此畅销?此类车型能否在中长期站稳脚跟?

## 短途出行市场需求旺盛

“人民需要什么,五菱就造什么。”这是人们耳熟能详的五菱宣传标语。相比一些无核心技术、定位模糊的自主品牌,五菱宏光Mini EV选择了牢牢瞄准城市短途出行市场。据统计,我国城镇居民日常出行里程在30公里以内,中短途代步出行需求旺盛。虽然五菱宏光Mini EV续航里程最高不超170公里,远低于其他热销微型电动车,但其火爆的销量却反映了消费者对于5万元以下短途代步车的需求。

一直以来,新能源汽车动力电池成本居高不下。纵观国内新能源汽车市场,大部分新能源汽车产品售价难以做到“亲民”。通过将成本降到最低,五菱宏光Mini EV售价降低到了2.88万元起,在其他新能源汽车定位中高端市场时,五菱宏光进一步降低“正规汽车”的购买门槛,让更多低收入、低预算消费者也有机会使用电动汽车。

中国汽车工业协会副总工程师许海东表示,我国城市普遍面临道路拥堵、车位紧缺、用车成本高等难题,便捷实用、安全可靠、性价比高的低价位纯电动型汽车非常契合消费者出行代步需求。

## “老年代步车”亟需升级

一位业内人士表示,低速电动汽车的替换需求是五菱宏光Mini EV销量攀升的重要原因之一。

据了解,低速电动汽车是指行驶速度低于70km/h的简易四轮纯电动汽车,因其购置价格低廉、使用成本较低等原因,在一定程度上满足了国内三四线及以下城市或农村地区等短途出行需求。但一直以来,低速电动车市场乱象丛生。工信部相关负责人此前介绍,大部分低速电动车生产企业不具备机动车生产资质,多以“老年代步车”等名目违法违规生产、销售和上路

使用,产品不符合国家标准要求,造成了大量的伤亡事故。

据了解,山东、河南、河北等北方省份是我国低速电动车销量大省。2018年,工信部等六部委联合发布《关于加强低速电动车管理的通知》,开展对低速电动车生产销售企业清理整顿,随后各地均出台相应政策提高低速电动车技术要求,一定程度上使得低速电动车市场销量下滑。

即便如此,作为全国最大的低速电动汽车市场,2019年山东省低速电动汽车销量仍高达45万辆。记者梳理发现,相较于其他微型电动车,五菱宏光Mini EV在山东、河南等地的销量比例明显大于其他省份,与低速电动汽车主要市场分布一致。

一位业内人士指出,随着补贴退坡,预计未来低速电动车将进一步下沉。目前低速电动车市场需求量大,急需安全性更高的微型电动车填补其产业升级的需求。该业内人士进一步表示,五菱宏光Mini EV率先开启了微型电动车对于低速电动车市场的替代,极佳的销量验证了其替代低速电动车的可行性。

## 微型电动车市场潜力巨大

类似五菱宏光Mini EV的微型电动车,能否长期立足于竞争日益激烈的新能源汽车市场?

记者注意到,事实上,不仅是五菱宏光Mini EV,其他微型电动车销量也在稳步上涨。乘联会的数据显示,今年9月,欧拉黑猫以5141辆位列当月新能源汽车销量榜第三,奇瑞eQ1以3823辆位列第五,同比增幅分别高达201%和48%。10月的销量排名延续了这一趋势,并且上汽荣威的两座纯电微型车科莱威也挤进了前十。10月,微型电动汽车整体份额上升到42%。虽然欧拉黑猫和奇瑞eQ1的续航里程和售价等均高于五菱宏光Mini EV,但也足以反映出微型电动车的市场潜力。

业内人士一致认为,对于中国市场来说,三四线城市拥有极其广阔的天地。据统计,五菱宏光Mini EV在三四线城市销售占比为52%。国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚表示,未来我国新能源汽车将向高端车和经济小型车两极发展。“相较高端车市场,小微型、经济型汽车更具市场潜力,可以更好地满足中低收入群体的出行需求,在三四线城市和农村市场有非常强烈的需求。”

一位不愿具名的汽车分析师认为,只要市场有消费需求,新能源车企从高低两端突破就是合理的,但对于那些实力较弱的车企而言,想要同时发力两端颇有难度。该人士进一步指出,上汽通用五菱在成本控制方面较为成熟,足以令其在未来的微型电动车市场占据一席之地。



## 关注

### 一个月内两次召回 LG化学电池遭质疑

本报讯 10月17日,现代汽车公司宣布将召回11082辆Kona电动车。11月13日,通用汽车宣布召回68677辆Bolt电动车。这两起召回事件涉及的车辆使用的都是LG化学的电池,并且召回原因都是车辆电池起火。韩国LG化学目前是全球最大的电动汽车电池制造商,市场占有率高达25%。

这不得不让人质疑LG化学电池的质量问题,其全球最大电池供应商的地位也摇摇欲坠。截至11月16日,LG化学的股价下跌了4%。

现代汽车表示,在车辆停放时,发生了13起不明原因的电池起火事故。这些起火的汽车使用的是LG化学的电池。

LG化学和现代汽车公司尚未确定起火原因。现代汽车认为,这些火灾与充满电的锂离子电池短路有关。车辆使用的高压电池生产或存在缺陷,可能是导致火灾的原因。召回工作预计将于2020年12月11日开始。

自现代汽车对Kona电动车发出召回通知后,现代汽车和LG化学关系交恶,开始处于对立状态,其20年的合作关系岌岌可危。韩国科技通讯社The Elec 11月16日援引消息人士的话称,在Kona电池起火召回事件发生后,SK Innovation将可能成为现代汽车的首选电池供应商。

据韩国商业报道,LG化学否认电池起火是由其电池引起的,但现代汽车已经逐渐减少了对LG化学电池的依赖。

SK Innovation一直从捷克诺索维采的工厂向现代汽车供应电池,还在匈牙利开设了一家工厂,该工厂的计划年产量为9.7GWh。9月,现代汽车和SK Innovation宣布,将合作开发一个电动汽车电池生态系统,包括电池再利用和回收,并优化电池供应链。

据The Elec报道,在2020年7月之前销售的41600辆Kona电动车中,约有30%安装了SK Innovation的电池。

“现在,两家使用LG化学电池的制造商都报告他们的电动车出现了类似问题,电芯出现问题而不是汽车制造商的电池管理系统出现问题的可能性增加了。”SK Securities的分析师Kim Young-woo说。

10月8日,当韩国国土交通部提到Kona电动车起火的原因可能是电芯不良时,LG化学公司对这一说法进行了反驳,称重演测试中没有发生火灾,无法断定电芯是罪魁祸首。三星SDI也表示,目前正在调查福特起火事故,该公司的股价在11月16日周一下跌了2.7%。

“这伤害了韩国电动车电池的形象,并且很可能会因为召回的规定而侵蚀电池制造商的收益。”Kim Young-woo说。(马晓蕾)