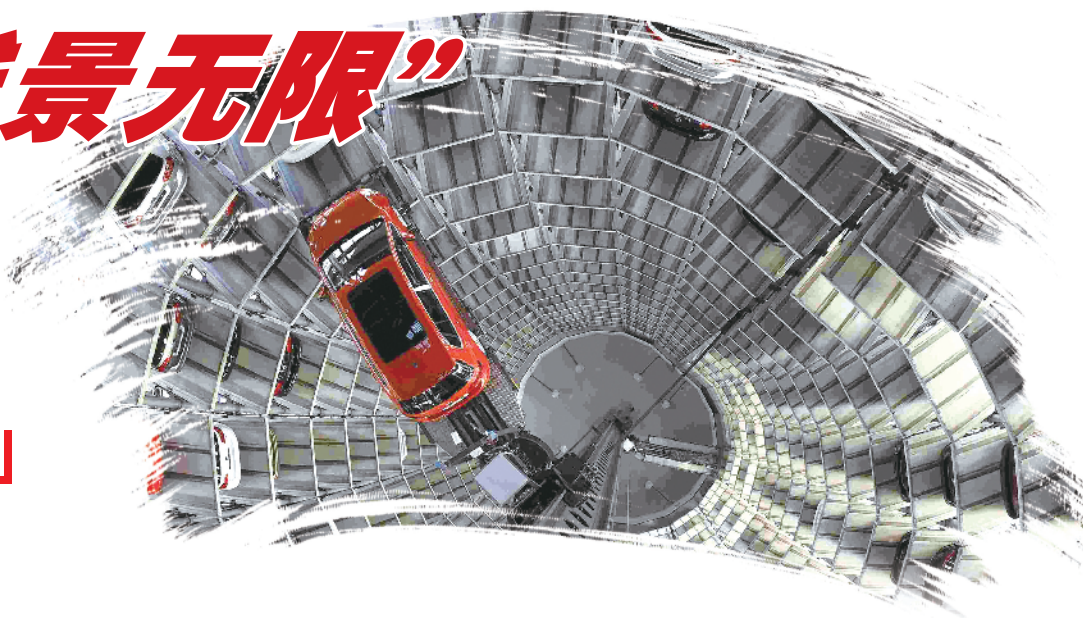


持续被资本市场看好——

新能源汽车“钱景无限”



编者按:

近期部分新能源车企市值持续飙升,远超过传统车企巨头。对此,业内不乏质疑之声,担心新能源汽车资本市场泡沫过大、风险难控。但也有专家表示,新能源汽车泡沫尚在合理区间,随着技术的不断突破和利好政策的持续加码,与我国经济发展和能源转型方向高度契合的智能新能源汽车前景向好,投资机会还会更多。

■ 本报记者 卢奇秀

进入2021年,智能电动汽车行业可谓风生水起。自动驾驶公司Cruise获得微软领投的20亿美元;特斯拉、蔚来等造车新势力市值再创新高;新玩家加速进场,百度和吉利组建智能汽车公司,苹果与现代合作打造下一代汽车……

“汽车是一个技术、人才密集型产业,更是资金密集型产业,新进入者短期内通过销售实现现金流不太可能,只有通过融资才能实现。”在国家科技成果转化基金新能源汽车创业投资基金总裁方建华看来,目前智能电动汽车已引发资本市场的狂欢。

“100年的投资理念在今天被颠覆”

当前,特斯拉年销量不足50万辆,市值却屡创新高,一度超8500亿美元,是全球前七大传统车企市值之和的1.5倍;蔚来的市值也一度破1000亿美元大关;恒大汽车更是在没有卖出一辆车的情况下,总市值已接近4000亿港元,超越上汽集团,甚至超过其母公司中国恒大。

种种“魔幻现象”的背后,是资本市场不同以往的估值逻辑。汉德工业促进资本

主席蔡洪平介绍,传统上市车企估值方式是市盈率P/E估值法(总市值/总净利润或者每股股价/每股净利润),而造车新势力按照市销率PS(总市值/主营业务收入或者是股价/每股销售额)进行估值。“在这种模式下,丰田是1倍,特斯拉是22倍,小鹏是57倍,蔚来是38倍。而从利润率来看,宝马利润率是12.4%,特斯拉是2.4%(扣除碳排放收入的利润率为-2.3%),小鹏汽车是-56%。可以看出,利润率为负的造车新势力拿到的估值,却远远高于百年积淀的传统大厂。完全看不懂。100年的投资理念在今天统统被颠覆。”

“以过去传统产业的眼光,毛利率低于30%都不好意思说是一家高科技企业,而如今蔚来8%的毛利率却能够产生这么大的价值。”中关村银行董事长郭洪同样表示,造车新势力市值表现要用全新的视角来审视,更重要的是看其产品定义未来的能力和产品经理的执行力。

“互联网造车的春天终于来了。”蔡洪平同时也提醒,虽然现在资本市场对智能电动汽车的估值很高,但长期来看,估值基础仍将回到销售和税后利润,回到P/E估值法。在此之前,企业要趁着资本市场处于迷惑期,抓紧融资,全力冲刺上市,但融资之后要兑现承诺。

“估值存在泡沫,但仍在合理区间”

在蔡洪平看来,新兴产业和新兴技术在发展过程中存在前瞻的估值泡沫,但这种泡沫很合理。“虽然最终只有5%的企业能留下来,但没有泡沫的存在,就不可能通过资本市场孕育出新兴产业。”

对前景的判断,要融入大环境视角。国务院发展研究中心原副主任刘世锦认为,如果行业发展和经济发展的大方向一致,就有发展空间,就有投资价值。我国提出“碳达峰、碳中和”目标,对汽车消费结构、产业结构带来的影响是长久且巨大的。

“2014年我国新能源汽车销量仅为1.7万辆,2021年如果能达到170万辆,几年就实现了100倍的增长。不可否认新能源汽车是一个高增长行业。”中金公司汽车行业首席分析师邓学表示,行业有更多科技人才和资本进入,创新力度也非常大,智能电动汽车的发展趋势非常明确。

国务院办公厅印发的《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》明确提出,到2025年,我国新能源汽车的渗透率要达到20%。这意味着,未来5年新能源汽车的复合增长率将在30%以上。

“这是一个非常好的赛道,谁逃跑谁吃亏。”蔚来资本管理合伙人余宁同样认为,要从一个更高的维度进行思考,能源、建筑、交通在智能电动汽车到来时将进行融合,不仅仅局限于智能电动汽车的小范围。

余宁进一步表示,智能电动汽车实际上刚刚起步,还有很大的市场空间。智能电动汽车的背后是算力,与以往购买汽车“一锤子买卖”不同,智能汽车可以不断升级,通过订阅式服务增加用户黏性,打开想象空间。电池也是一个高科技的产品。这意味着,未来汽车是“算力+能量”的载体,这两项内容都具有无限的发展空间,无限的迭代可能和无限的投资回报可能。

“还有更多投资机会”

基于对前景的乐观判断,如何把握住智能电动汽车的投资机会?

“整车供应链中有两三万个零部件,其中间价值链、附加值最高的就是汽车电子产品。电子化的方向是非常确定的。”华软资本董事长王广宇认为,投资机会不仅限于整车品牌,目前电机和电控领域的集中度较为分散,还有很大空间。此外,正负极材料、隔膜、电解液仍然有新材料、新工艺和新供应商出现,也会出现非常多的机会。

余宁认为,目前智能电动汽车在配置上不断向上摸高。电池超过100kWh,电机功率达到400Wh,续航里程达到1000公里,自动驾驶算力超过1000T,现在是马力、耐力、算力“三剑客”一个都不能少。可以说,当前智能电动汽车已经拉开了淘汰赛大幕。

车企又该如何应对?华为智能汽车解决方案BU CTO 蔡建永表示,车辆必须要有非常好的品牌和非好的体验。为了实现这一点,领先的产品力、持续的创新能力和个性化的体验是基础。汽车不断进化,意味着车厂、供应商要在汽车上持续投入,从车上挣得的资金能够反哺新的开发,并回馈到已有汽车的持续升级上。与此同时,随着ICT(信息技术)与传统汽车产业的跨界融合,ICT先进的软件开发经验与能力正快速向汽车行业复制。“现在车企推出新车型的速度越来越快,未来谁的速度更快,谁能结合用户的需求与大数据的反馈更快地反应,意味着有更多的机会。”



地方经验

提前一年完成“十三五”全省推广应用3万辆的目标——

海南推广新能源汽车有哪些绝招?

■ 本报实习记者 杨梓

“截至2020年底,海南新能源汽车保有量超6.4万辆,保有量占比达4.2%,高出全国平均水平约2.4个百分点,在全国排名第四。”1月18日,海南省工业和信息化厅副厅长陈万馨就海南新能源汽车发展情况介绍说。

“海南省2019年新能源汽车推广量同比增长79.6%,2020年同比增长142.5%;个人用户接受度明显提高,2020年海南省个人用户新能源汽车推广量占全部推广量的73.4%,较2019年提高了近20个百分点,高出全国平均水平约9个百分点,提前一年完成了‘十三五’全省推广应用3万辆新能源汽车的目标,全域新能源汽车推广成效显著。”

推广新能源汽车,为何海南省能走在前列?

■ 利好政策接连出台

去年5月1日,海南省印发的《关于实

施海南省新能源汽车促消费临时性政策的通知》明确,对在海南省购买新能源汽车的消费者进行奖励,符合要求的每辆新能源汽车可奖励人民币1万元。海南省政协委员李仁君表示,海南省此次出现的新能源汽车消费热潮,正是得益于此。

资料显示,目前海南省已有2.67万辆汽车申请该项奖励,据估算,该政策带动新能源汽车领域直接消费约35亿元,间接带动车辆保险、保养维修、充电桩基础设施建设等上下游产业共约50亿元。

海南省于2019年出台了《海南省清洁能源汽车发展规划》,提出公共服务领域力争2020年实现清洁能源化,社会运营领域力争2025年实现清洁能源化,到2030年全岛私人领域新增和更换新能源汽车占比100%,全省全面“禁售燃油车”。同年出台的《海南省电动汽车充电基础设施建设规划(2019-2030)》提出,计划到2030年,累计建设充电桩94万个,推广应用电动汽车100万辆,实现全域汽

车清洁能源化。

同时,海南省还于去年发布了《新能源汽车售后服务规范》,规定新能源汽车售后服务经营者、售后服务流程、售后服务质量和投诉处理、紧急救援服务等要求。此外,海南省正依据《海南自由贸易港建设总体方案》,推动全省绿色出行及相关产业发展,吸引全球新能源汽车高端制造龙头企业落地,形成以新能源汽车为重要内容的海南高新技术产业集群。

新能源汽车行业独立研究员曹广平表示,海南省出台了长期鼓励政策以及临时性的汽车消费鼓励措施,踩准了海南建省后经济发展的快节奏,有利配合了海南全省形势的大发展。

■ 先天优势明显

据了解,海南省发展低碳制造业的条件优越,是全球首个提出全域清洁能源汽车发展战略的岛屿经济体,加之汽车尾气的污染是海南的三大污染源之一,倒逼海南省较早开始重视发展新能源汽车产业。

在曹广平看来,海南省除了有良好的政策引导外,也具备发展新能源汽车的先天优势。“低温续航问题,在一定程度上影响电动汽车在北方高寒地区的销售和使用,但在海南省就不存在这一问题,纯电动汽车能够结合当地气候得到良好发展,具体来说就是电池在温暖气候条件下‘充电快、放电足’,电车在温暖气候条件下‘既能跑得远,空调也敢开。”

据海南气象部门的统计数据,海南全年平均气温为22.5-25.6℃,冬天极少出现低温,这个温度区间恰好是新能源汽车最佳的工况温度。

业内人士指出,良好的环境确实助力海南省新能源汽车发展,但实际上,从政策规划、充电桩基础设施建设、消费鼓励措施

等多方面,海南省都走在其他省市之前,已逐渐形成了“海南经验”。

曹广平表示,国内新能源汽车种类丰富,技术水平逐步提升,海南省抓住了新能源汽车产品转向市场驱动、服务用户的良好机遇。此外,曹广平认为,海南省各种电力工程项目以及充电基础设施的发展基本满足了用户需要,道路环境建设整治促进了车辆响应的爆发,为新能源汽车热销创造了有利条件,给其他省市形成了良好示范。

■ 仍有上升空间

据有关机构测算,海南省2030年机动车保有量将达到300万辆。李仁君表示,虽然海南省目前的新能源汽车发展成绩有目共睹,但距离“2030年全岛汽车清洁能源化”的发展目标“还有一定距离。在不到十年的时间内,海南省机动车清洁能源化仍然任重道远。”

李仁君建议,可参考深圳市的相关政策,结合海南省道路交通、汽车产业和及财政实力情况,出台“汽车蓝牌更换绿牌奖励政策”,实现“增一减一”或“以旧换新”,针对燃油车持有者购买新能源小汽车给予一定奖励。“比如,燃油车报废后将蓝牌置换为绿牌购车时多奖励1万元,推动全省范围内‘以旧换新’,将大量燃油车置换为新能源汽车。此项政策可以达到‘一箭双雕’的效果,在加快布局新能源汽车的同时还能加快燃油车的退出,舒缓机动车数量暴增带来的交通堵塞、停车难、基础设施滞后等一系列问题。”

陈万馨表示,“十四五”期间,海南省将继续聚焦新能源汽车应用环境改善和产业布局,从基础设施建设、产业发展、宣传推广等方面综合发力。此外,还将利用零关税政策引进高端运营服务企业,发展壮大新能源汽车“绿色出行”产业。



关注

比亚迪高管拟减持套现2.5亿元

本报讯 1月26日,比亚迪公告称,公司近日收到股东、高级管理人员李柯的告知函,其以个人资金需求为由,计划减持公司A股股份不超过100万股。

比亚迪公司高管资料显示,比亚迪副总裁李柯与比亚迪董事长兼总裁王传福是夫妻关系。按照1月26日比亚迪收盘价每股254.22元计算,李柯所减持的100万股股份价值超过2.5亿元。公告称,李柯女士持有公司股份已有十几年,李柯女士声明对公司的发展前景仍然充满信心,仍将长期坚定地持有公司股份。

比亚迪公告还提醒,李柯将根据自身情况、市场情况和公司股价情况等因素决定是否实施或部分实施本次股份减持计划。本次减持计划存在减持时间、减持价格的不确定性。

李柯被称为比亚迪最牛女打工仔,截至1月26日,李柯持有比亚迪1192.14万股A股股份,持股比例达0.44%。对照比亚迪1月26日收盘价每股254.22元,李柯通过持有比亚迪股份,身价已达30.31亿元。

与此同时,值得注意的是,比亚迪持股5%以上的股东融捷投资控股集团(下称融捷投资)仍在减持过程中。2020年8月8日,比亚迪曾公告称,融捷投资拟在六个月内减持比亚迪不超过880万股,占总股本比例不超过0.33%。减持是出于“融捷投资控股部分公司需要给予资金支持,以改善现金流情况进行持续经营发展”。

当前,融捷投资减持计划的减持数量已过半。1月16日,比亚迪披露,融捷投资已减持公司股份457万股,占总股本的0.25%,减持价格区间为93元/股至241元/股。在此期间,比亚迪股价一路攀升。按照减持区间成交均价粗略计算,融捷投资已套现约7.6亿元。

公开资料显示,融捷投资由吕向阳及其配偶张虹持股控制,二者分别持有融捷投资89.5%和10.5%的股权。吕向阳是比亚迪董事长王传福的表哥,也是比亚迪的创始人之一。

目前,受益于新能源汽车市场迎来上升期,比亚迪的股价在2020年下半年持续上行。2020年9月1日至2021年1月26日,比亚迪股价上涨199.08%。截至2021年1月26日,比亚迪市值达6935亿元。

不过,根据比亚迪披露的财报,2020年前三季度,比亚迪的营业收入达到了1050.23亿元,同比增长11.94%;归母净利润为34.14亿元,同比增长116.83%;与此同时,资产负债率进一步降低0.5%至三年来的最低水平。据了解,比亚迪的业务范围包括IT、燃油汽车、新能源汽车、轨道交通等四大领域。虽然前三季度其财报整体表现良好,但比亚迪的汽车业务表现并不算乐观。

数据显示,2020年,比亚迪销售汽车约42.70万辆,同比下降7.46%,其中销售新能源汽车18.97万辆,同比下降17.35%。虽然比亚迪仍是国内电动车销量第一,但销量已连续两年出现同比下滑。与此同时,比亚迪面临着众多造车企业的追赶。2020年四季度,特斯拉在全球交付了18.05万辆车,这相当于比亚迪2020年新能源车全年销量。蔚来、小鹏、理想等品牌的交付量也在今年创下新高。而在动力电池领域,除了遥遥领先的宁德时代,比亚迪的动力电池装机量在2020年被LG化学赶超,屈居行业第三。

为提振汽车板块的表现,比亚迪在2020年里发布了众多新技术,包括“永不自然”的刀片电池、“可行1200KM”的DM-i超级混合动力技术等等,这些新动作一定程度上增强了市场对其新能源汽车发展的期待。

数据显示,比亚迪2020年12月汽车合计销量约5.63万辆,同比增长30.44%。其中,新能源汽车销量约2.88万辆,同比增长约120.18%;纯电动汽车销量约1.95万辆,同比增长约145.4%。(智佳)

