

02.11

新能源汽车板块股价波动引热议

■本报记者 卢奇秀

步入2022年,原本在资本市场大热的新能源汽车、锂电池及零部件板块上演了“令人费解”的一幕,随着车企年销量陆续发布,好成绩并没在股市上获得正向反馈,以特斯拉、比亚迪、宁德时代、国机通用等为代表的龙头企业股价反而出现大幅下跌。

股价波动引发行业热议:新能源汽车板块是否存在资本泡沫?资本市场是否在回归理性?从长期趋势来看,新能源汽车板块是否还会被投资人看好?

产业链股价普遍下行

大众对新能源汽车板块股价下跌的关注从宁德时代开始。2021年12月24日,宁德时代股价跌幅超过7%,市值蒸发超千亿元,产业链相关企业如赣锋锂业、德方纳米、国轩高科、杉杉股份等股价应声下跌,且颓势持续蔓延。同时,特斯拉、比亚迪、蔚来汽车、长城汽车等车企股价同样出现大幅下跌。

截至1月13日,比亚迪股价为255.31元,较去年333.33元的高点累计跌幅达30.5%,总市值蒸发超过2700亿元;长城汽车股价为44.99元,较去年69.8元的高点跌幅达55.1%;小鹏汽车2021年股价最高达60.04美元,目前回跌至47.52美元;蔚来汽车股价从66.99美元的高点持续下跌,如今维持在30.48美元左右,几乎腰斩。

有分析认为,股价走低是政策因素所致,新能源汽车板块的相对景气度优势减弱。日前,财政部等四部委联合发布了《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,明确了从1月1日起,新能源汽车的补贴标准在2021年的基础上退坡30%。市场对补贴退坡造成的需求下降有所担忧。随着《中国保险行业协会新能源汽车商业保险专属条款(试行)》发布,标志着新能源汽车有了专属保险,但近期多位车主反映车辆保费大幅上涨,影响了消费者的购买意愿。

尤为重要的,是不久前召开的中央经济工作会议提出,要正确认识和把握资本的特性和行为规律,要为资本设置“红绿灯”。“这对近年来新能源汽车板块的急速扩张发出了预警,使得相关股票出现获利回吐的情况。”一位不愿具名的投资人称。



问界M5应用华为Share传输、SuperCharge充电等技术

华为深度介入造车

■本报实习记者 杨梓

华为与赛力斯合作的第二款汽车AITO(傲图)问界M5近日高调亮相,并正式开启预订。几天后,多位赛力斯华为智选SF5车主声称车辆存在停产停售、实际油耗比宣传高、续航虚标、车机卡顿等一系列问题。与此同时,不少赛力斯门店改成AITO。一时间,SF5变相停产的消息不胫而走。

■SF5销售渠道短暂关闭

据了解,近期不少SF5车主集体维权,其中有车主表示,在2021年12月中旬支付1万元定金后,被告知无法提车也无法退定金。

赛力斯是小康股份旗下新能源汽车品牌,SF5作为华为与赛力斯首款推出的车型,于2021年4月19日在上海车展发布,售价21.68万-24.68万元,2021年5月29日完成首批车辆交付。但SF5的市场表现并不好,乘联会的统计数据显示,2021年4-11月,SF5共销售7080辆。针对低迷的销量,小康股份近日表示,2021年公司只交付了8000辆左右SF5,交付量不高的主要原因是缺芯。因为SF5主要在美国研发,使用了较多美国电子物料。

此前,SF5的网络销售渠道曾短暂关闭,随后,或迫于舆论压力,赛力斯重新开启了预定渠道。记者登录赛力斯官网点击SF5预定,目前只有四驱版本可以预定,两驱版本则不行。1月5日,赛力斯发布的《给赛力斯SF5用户的一封信》透露,SF5全系的首任车主,除享有三电系统8年/16万公里质保外,还将额外升级享有整车和增程器的终身质保。此外,为进一步感谢SF5用户支持,首任车主如果4年内换购公司旗下其他型号车辆,在享有拟购新车当期权益的基础上,还可获得1万元人民币优惠。

同时,小康股份强调,SF5不会停产,将根据市场状况及用户需求合理推进生产、交付和服务,赛力斯将秉承对用户负

责到底的原则,为新老用户提供更为舒适便捷的出行体验。针对后续车型规划,小康股份表示,预计在年中二季度末或三季度初推出一款全新大型SUV。此外,该公司还在研发一款全新大尺寸SUV,计划2023年发布。

■给M5让路?

仅隔8个月后,2021年12月23日在华为冬季旗舰新品发布会上,M5发布,预售价25万-32万元,定位中型SUV,发布96小时预定量超过6500辆。

小康股份表示,SF5和M5均为赛力斯旗下产品,两款车型定位、价格定位、市场定位均不同,用户可根据购车需求,自由选购下单。赛力斯也将持续推出新车型,满足更多用户需求。

虽然官方表示SF5并未停产,仍可预订,但有华为旗舰店员工表示,目前生产线主要供应M5。在华为冬季旗舰发布会



上,华为消费者业务BG CEO、华为智能汽车解决方案BU CEO余承东用一个多小时介绍M5,可见华为对于该车的重视程度。业内人士指出,实际上,在推出AITO品牌后,华为与小康的合作重心已经转移。

SF5是否有被M5代替的趋势?事实上,在与华为合作前,SF5就已经上市,合作后,加入了华为电驱系统和HUAWEI HiCar等功能。两款车外形相似,性能方面,M5更像是SF5的升级款。据了解,M5是首款配备了华为HarmonyOS系统的智能座舱汽车,应用华为Share传输、SuperCharge充电等技术。同时,M5搭载了华为自行研发的电气驱动系统——华为DriveONE纯电增程式平台,WLTC(全球轻型汽车测试循环)工况下最高续航达1102km,这些亮点也使得M5更加吸引消费者。业内人士指出,在SF5销量不及预期的情况下,不难理解其被边缘化。

■体现华为智能汽车能力与理念

同时,小康股份就“小康实则为华为造车代工厂”的传言作出回应。小康股份表示,从车辆生产制造到用户用车全价值链中,赛力斯负责研发、制造、交付、服务及创造全生命周期的愉悦用车体验,华为则深度参与产品定义、品控及渠道销售,双方分工明确、长期合作关系稳定,并非传言的“代工厂”。中金公司研报指出,小康股份在整车平台、三电技术、先进制造和质量把控方面具备一定禀赋,在智能座舱、自动驾驶等方面与华为合作,优势互补。

据了解,作为科技企业的华为,将自己定义为智能汽车时代的博世。2021年7月,华为曾表示与车企合作有多种模式,其中Huawei Inside模式是华为与车企共同定义、联合开发智能汽车,搭载华为全栈智能汽车解决方案,目前华为与北汽、长安、广汽的合作均采用此种模式。同时,华为还有tier1(一级供应商)与tier2(二级供应商)的合作模式,目前更多是采用上述模式向车企提供零部件和解决方案。

不过,上述代工厂传言并非空穴来风,一直宣称“不造车”的华为已逐渐深入造车核心领域。与SF5不同的是,M5是华为深度参与主导的车型。余承东强调,M5是华为从零开始深度介入研发、设计、制造,完整体现华为智能汽车能力与理念的车型。甚至有业内人士指出,在华为与小康的合作中,小康的话语权将越来越低。

“2022年伊始,我们的当务之急是举全赛力斯之力、全集团之力确保M5高质量海量交付。”小康股份董事长张兴海近日表示。据悉,M5预计今年2月将有小批量交付,3月开始批量交付,并在未来推出纯电版。但是,M5未来能否如双方所愿一改SF5的颓势,仍需时间检验。



关注

我国新能源汽车产销连续7年全球第一

本报讯 记者卢奇秀报道:1月12日,工信部召开新闻发布会,介绍了2021年汽车工业发展情况:2021年,我国新能源汽车产销分别完成354.5万辆和352.1万辆,同比增长1.6倍,市场占有率达到13.4%,比上年高8个百分点。其中,纯电动汽车产销分别完成294.2万辆和291.6万辆,同比分别增长1.7倍和1.6倍;插电式混合动力汽车产销分别完成60.1万辆和60.3万辆,同比分别增长1.3倍和1.4倍;燃料电池汽车产销完成0.2万辆,同比呈现增长态势。

从新能源汽车走势情况来看,2021年保持了产销两旺的发展局面,3月开始月销量超过20万辆,8月超过30万辆,11月超过40万辆,12月超过53万辆,表现出持续增长的势头。

工信部装备工业一司副司长郭守刚表示,产业发展可以概括为“三个快速”:产销规模快速增长、连续7年位居全球第一,其中私人消费占比近80%,可持续发展能力进一步提升;质量品牌快速提高,纯电动乘用车平均续航里程从2016年的253公里提高到2021年的400公里以上,消费者质量满意度与燃油车持平,中国品牌新能源乘用车销量占新能源乘用车销售总量的74.3%,月销售过万辆的车型越来越多;产品出口快速增长,全年实现新能源汽车出口31万辆,同比增长3倍多,超过历史累计出口总和。

同时,产业发展配套环境进一步优化。截至2021年底,累计建成充电站7.5万座、充电桩261.7万个,换电站1298个,在全国31个省(区、市)设立动力电池回收服务网点超过1万个。

郭守刚表示,我国新能源汽车已进入加速发展新阶段,对全球汽车产业电动化转型的引领作用进一步增强。但也要看到,产业发展面临碳达峰、碳中和目标要求及国际竞争压力增大、产业链供应链安全风险等新形势和新问题。下一步,工信部将统筹提升关键资源保障能力,加强与青海、四川、江西等省(市)沟通,协调推动国内锂资源开发;进一步加快充换电基础设施建设,持续开展好新能源汽车下乡、换电模式试点工作;启动公共领域车辆全面电动化城市试点,推动提高城市公交、出租、物流配送等领域新能源汽车的比例。与此同时,推动电动化与智能网联技术融合发展,加快5G信息通信、车路协同等新技术应用,开发更多适合消费者的休闲娱乐、生活服务、自动驾驶等功能。

值得注意的是,自2020年以来,汽车行业企业受芯片短缺问题困扰,2021年更是深感“芯”痛,国内外多家汽车企业因此减产或短期停产。对此,工信部装备工业一司司长王卫明介绍,全球主要芯片企业已逐渐加大汽车芯片生产供应,新建产能将于今年下半年陆续释放,预计2022年汽车芯片供应短缺情况将会逐渐缓解。

展望未来的发展形势,中国汽车工业协会常务副会长付炳锋认为,随着智能网联汽车技术加持、商业模式创新,将在很大程度上促进新能源汽车普及。尤其是碳达峰、碳中和目标的实施,将加速转型进度,到2025年,新能源汽车占比的规划目标可能提前实现,这将有效支撑2022年国内汽车市场保持增长的态势。

此外,随着我国新能源汽车保有量快速增长,动力电池退役量将逐年增加。王卫明介绍,截至2021年12月底,173家有关企业在在全国31个省(区、市)设立回收服务网点10127个,培育的45家梯次和再生利用骨干企业积极发挥示范引领作用,动力电池回收利用体系初步建立。下一步,工信部将加快研究制定《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理办法》,进一步明确国家和地方等有关部门的监管具体职责,细化动力电池回收利用各环节的监管要求,加大监管约束力度;加快出台一批动力电池回收利用国家、行业标准,抓好标准宣贯落实;加大高效再生利用等一批关键技术攻关和推广应用力度,提升行业技术水平,并开展动力电池回收利用试点验收工作。