



■ 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还定金。

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 displays,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 的升级版。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)工况下最高续航里程达 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。

推动的结果。从行业层面来看,全球对发展新能源汽车已达成共识,2021 年我国新能源汽车产销分别完成 354.5 万辆和 352.1 万辆,其快速发展增加了市场对行业乐观前景的预判。但同时,关于“新能源汽车高市值是否存在泡沫”的讨论从没有间断过,近期的股价波动也被部分投资机构认为是资本市场的理性回归。

从全球来看,新能源汽车资本退潮的苗头或已显现,如 Rivian 股价冲高数天后便一路下跌,市值距离最高点接近“腰斩”。上述投资人表示,部分上市公司股票遭遇投资机构持续抛售,转投时下火热的元宇宙概念板块。此外,去年新能源汽车上游原材料和芯片供不应求,价格大幅上涨,也使部分机构的投资重点转向必须材料和半导体。

长期前景仍被看好

新能源汽车对经济的贡献不及房地产的 1/10,但增长速度快。如果未来 10 年或更长一段时间燃油车大幅替换成新能源汽车,再加上产业链的市场规模,新能源汽车将成为最有希望替代房地产、重化工等板块的领域。

中金公司发布的研报表示,坚定看好 2022 年新能源汽车行情,预计行业需求将稳健增长,新能源汽车市场渗透率快速提升、智能化加速推进,产业变革已至。在大变革背景下,产业链面临重塑,能快速迭代的技术和产品创新是重要抓手,也是车企业绩估值爆发的核心驱动力,建议继续深挖结构性成长赛道和个股机会。

■ 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,同比均增长 1.6 倍,市场占有率达 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 家相关企业已在全国 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。