



新华社图片

## 多家车企 11月销量回暖

□本报记者 崔小粟

多家车企近日披露了11月及今年前11个月产销数据快报。数据显示,汽车行业头部企业率先实现回暖。随着销量增速转正,分析人士预计,四季度汽车板块将迎来估值修复。

### 车企披露产销数据

乘用车方面,吉利汽车12月6日公告,公司11月汽车总销量14.32万辆,同比增长1%,环比增长10%。今年前11个月总销量为123.15万辆,同比下降13%。

上汽集团产销快报显示,11月份公司汽车销量为58.19万辆,上年同期为64.36万辆;1-11月份,公司累计销量为554万辆,同比下降13.33%。江淮汽车11月销量3.33万辆,同比下降7.76%;1-11月汽车累计销量38.68万辆,同比下降10.29%。<sup>ST</sup>海马11月份汽车产量为2663辆,同比增长9.45%,汽车销量为2364辆,同比下降10.22%。1-11月份汽车产量为24226辆,同比下滑57.39%,销量为25610辆,同比下降58.95%。

商用车方面,宇通客车公告称,11月客车销量4580辆,同比下降20.82%;1-11月累计销量49624辆,同比下降0.76%。中通客车11月份产量为1430辆,销量为1407辆;1-11月份累计产量为13471辆,同比增长22.06%,销量为13200辆,同比增长19.49%。

亚星客车12月6日晚公告,11月份公司客车销量439辆,同比下降56%;1-11月份累计销量为4501辆,同比增长24%。江铃汽车披露的11月产销数据显示,2019年11月,江铃汽车产量3.13万辆,同比增长3.31%;11月销量2.6万辆,同比增长5.25%。1-11月,江铃汽车累计产量26万辆,同比下降0.85%;1-11月,累计销量25.5万辆,同比增长1.76%。其中,福特品牌SUV前11月累计销量4.6万辆,同比增长75.95%。

### 有望迎来估值修复

国家统计局最新数据显示:今年前十月,全国规模以上工业企业实现利润总额50151.0亿元,同比下降2.9%,降幅比1至9月扩大0.8个百分点。分行业看,10月份,41个大类行业中31个行业增加值保持同比增长。其中,汽车制造业增长4.9%。

国家统计局新闻发言人刘爱华表示,从10月份的数据看,2019年以来持续低位增长的汽车生产出现改善迹象,10月份当月汽车产量降幅收窄,汽车行业增加值增长4.9%,比上个月加快4.4个百分点。从汽车行业内部看,SUV、MPV等车型的产量由降转升。这说明传统行业的转型升级在继续向前推进。

2019年以来,汽车行业总体表现较弱。乘联会11月周度数据显示,11月第一周日均批发3.7万辆,同比增速下降16%;11月第二周日均批发5.3万辆,同比增速下降6%,下滑幅度明显收窄。11月第三周日均批发5.7万辆,同比增速下降9%。11月第四周日均批发11.5万辆,同比增速为增长7%,走势持续改善。乘联会分析认为,2019年11月汽车批发销量走势呈现加速回升态势。

兴业证券表示,汽车行业往往先于宏观经济回暖,2019年下半年同比下滑幅度已收窄,未来行业将继续回暖。主要原因包括:二季度以来2018年同比基数逐渐降低、更新换代需求、刺激消费政策开始实行以及利率环境利好汽车消费。

中信证券表示,2019年四季度,乘用车同比降幅将呈逐月收窄的趋势,12月单月有望转正。三季度,部分头部车企盈利呈现触底回升态势,单车收入与单车毛利同比、环比均出现正增长;汽车零部件板块业绩回升更加明确,三季度盈利增速由负转正的企业数量继续增加,行业景气触底回升确认。预计四季度随着行业销量增速转正,汽车板块将迎来估值修复行情。

天风证券研报显示,汽车行业库存已处近几年底部。随着今年四季度消费需求回暖,预计将进一步进入加库存周期,龙头车企将迎来机遇。

# 阵阵“寒意”难掩 动力电池产业反转信号

□本报记者 崔小粟

新能源汽车产业补贴退坡,带来动力电池行业的结构性调整。今年以来,动力电池企业资金链及债务问题频频爆出,市场份额继续向头部企业集中。业内分析人士指出,动力电池行业短期仍将在低谷徘徊。随着新一轮汽车配置周期的结束,2020年市场有望迎来反转。

## 市场降温

补贴退坡后,新能源车市显得有些“后劲不足”。根据2019年新能源补贴政策的要求,国家补贴和地方补贴均大幅退坡。自6月26日起,新能源汽车国家补贴标准降低约50%,地方补贴则直接退出。2019年补贴退坡幅度接近70%。

今年7月以来,新能源汽车市场迅速降温,月度销量出现同比“四连跌”,且跌幅扩大。中汽协数据显示,今年7-9月,新能源汽车销量分别为8万辆、8.5万辆、8万辆,同比分别下降4.7%、15.8%、34.2%;10月销量仅为7.5万辆,同比下降幅度扩大至45.6%。

新能源汽车市场销量的“寒意”迅速传导至动力电池产业链。中国化学与物理电源行业协会动力电池应用分会日前公布的数据显示,今年10月,我国动力电池装机量约4.07GWh,同比下降31.35%。动力电池装机量连续三个月同比下滑。

值得关注的是,市场份额继续向头部企业集中。中关村新型电池技术创新联盟秘书长于清教在近日召开的电池新能源产业国际高峰论坛上表示,目前我国动力电池领域留存的生产企业大约80家,但能真正实现装机量的企业只有40家左右,且行业前10名企业占据8成以上的市场份额。“国内一些动力电池企业为了活下来,重新回归3C电池领域或转向储

能行业,跨界而来的上市公司或收缩投资,或直接回归主业。”

企业方面,新能源车企与动力电池企业间的深度绑定,让上游企业开始关注财务风险问题。继比克电池被众泰汽车拖欠6.16亿债款后,上游的容百科技、当升科技、新宙邦等上市公司均受到“比克连还债”的冲击。

当升科技相关负责人告诉中国证券报记者,新能源汽车市场仍然存在一定风险。客户选择方面,拥有很好发展前景的下游才是优质客户。同时,要通过技术、质量、产品各个层面把控风险,优化整条产业链。“从材料到电池,这些环节都是优质企业,你在产业链中才安全。”

“未来市场会向在技术、市场作出真正努力的头部企业集中。”亿纬锂能董事长刘金成告诉中国证券报记者,财政补贴退坡将更有利这部分企业以及产业的良性发展。新能源汽车本应让用户拥有更好的消费体验,过去一些企业过度依赖财政补贴,很多环节出现错位。补贴退坡将还原市场真实的面貌,车企、电池企业要重新回到这个价值点,更加关注产品质量和市场需求,才能在市场中拥有一席之地。

## 降本增效

“凛冬”之际,动力电池企业开始摸索降本增效的发展之路,探索技术路线是动力电池企业的重要选择之一。随着补贴退坡幅度的超预期,磷酸铁锂电池相比三元锂电池的成本优势逐步扩大。

比亚迪有限公司锂电池事业群深圳研发中心副总监江文锋认为,目前动力电池的市场导向趋势愈加明显。随着技术成熟度的提高,磷酸铁锂电池BOM成本会继续走低,远低于三元811电池,预计成为后补贴时代的重要选择之一。

事实上,多家整车企业在乘用车上逐步增加磷酸铁锂电池比例。比亚迪计划于2020年推出全新一代磷酸铁锂电池,体积比能量密度提升50%,寿命长达8年、120万公里,成本下降约30%。而江淮汽车、北汽新能源、合众新能源、南京金龙、上汽通用五菱、东风汽车等车企也在坚持研发和销售磷酸铁锂电池。

此外,拓展海外市场是动力电池企业提升竞争力的重要策略。以蜂巢能源为例,作为动力电池领域里的新秀,蜂巢能源计划在欧洲建立生产线。蜂巢能源科技有限公司总经理杨红新告诉中国证券报记者:“我们已经初步筛选出几个厂址的意向地,目前正在与对方进行沟通,要对他们提供的各项政策条件进行研究对比。”

光大证券分析师认为,降低传统燃油车与电动汽车的成本差是新能源汽车渗透率增长的重要因素。作为新能源汽车的核心构成,动力电池成本下降的幅度直接影响新能源汽车的推广应用进度。动力电池成本下降主要依赖以下几个要素:更具性价比的材料体系、更精简的电池设计、更低的物料价格、工艺改进和设备改进。而动力电池及材料、设备龙头企业在多个方面具备成本优势,高镍三元、磷酸铁锂电池更具性价比。

## 积极信号

政策方面继续释放积极信号。12月3日,工信部发布《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》(征求意见稿),提出到2025年,新能源汽车新车销量占比达到25%左右。分析人士指出,若以2025年新车销量3000万辆计算,该《规划》的新能源汽车新车销量将达到750万辆左右。此外,技术研究重心由之前关注燃油车降低油耗,转变为关注动力电池与正负极材料、电解液、隔膜等关键核心技术研究。

作为我国当前和未来15年新能源汽车发展的纲领性文件,《规划》落地后将为今后新能源汽车产业制定相关规划提供政策依据,长期利好新能源汽车产业。

而特斯拉中国工厂的正式投产,也对国内电池产业链起到积极的提振效果。

当升科技上述负责人表示,特斯拉在中国建厂,对整车厂商、电池厂商以及上游材料供应商影响深远,倒逼企业把技术做好。特斯拉在中国建厂,将加速电池配套国产化。“前提是技术、有品质。”

## 东软睿驰总经理曹斌: 软件将成为汽车产业重要赛道

□本报记者 宋维东

东软睿驰总经理曹斌近日接受中国证券报记者专访时表示,网联化、智能化、共享化、电动化成为汽车产业发展趋势。一直以来,汽车产业因其高度复杂的研究特点,整个制造过程都较为封闭。面对未来发展,软件相对硬件而言或成为车企竞争的重要赛道,既懂汽车、又懂软件的服务商将脱颖而出,成为传统车企转型升级的重要帮手,推动汽车研发制造的大门更加开放。

### 聚焦“四化”

中国证券报:东软睿驰的主要业务及竞争优势有哪些?

曹斌:东软睿驰成立于2015年,由东软集团、阿尔派电子和福瑞驰共同出资设立。公司紧紧围绕未来汽车产业发展趋势,聚焦汽车网联化、自动驾驶、共享与服务化、电动化,为车企提供高科技、高质量产品及服务,为整车厂赋能,打造新一代智能网联车型和创新出行模式。

从更深入的角度看,东软睿驰的定位新型汽车零部件供应商。“新型”是在新领域提供新技术、新服务。公司主动抢占先机,在相关领域取得一定的行业地位。公司在第三方电池管理系统(BMS)供应商中排名第一,成为国内高级驾驶辅助系统(ADAS)的头部企业;云平台产品受到了市场特别关注与认可。不少国内领先车企和国际知名车企都是公司的核心客户。

东软睿驰成立初期,资金、人员规模以及整体实力方面并不十分强大。但东软集团和阿尔派电子在汽车领域都有较长时间的深耕与积累,我们可以充分利用并整合两家公司的优势资源快速成长。

东软睿驰专注新的方向,不需要投入太多软硬件开发资源,可以借助东软集团的人力资源和软件开发能力,并借助阿尔派电子的硬件开发和制造经验,将部分软件开发工作委托给东软集团,把硬件开发工作委托给阿尔派电子。同时,利用阿尔派电子的工厂生产制造硬件。这些资源都是公司的重要竞争优势。

中国证券报:作为一家成立四年多的新业务公司,东软睿驰如何拓展市场?

曹斌:公司业务切入点比较准确,车企未来转型升级已成为行业共识。但汽车产业属于制造业,转型升级需要大量的投入,对各家车企而言挑战不小。

成熟车企在组织结构和制造流程等方面都有较深厚的积累,但面对转型往往很难快速获得所需的知识体系并满足能力要求,这就需要外力支持。不少成熟车企大都在寻找合作对象,帮助解决软件及智能化等方面的问题。此外,造车新势力也需要大量投入,同时在研发、生产、销售各环节承担较大风险。

近年来,各大车企比以前更开放,与合作伙伴开展越来越多的跨行业、跨领域合作。基于此,东软睿驰抓住机遇,车企也向我们抛来了橄榄枝。正确的时间我们做了正确而务实的事。

### 软件重新定义汽车

中国证券报:如何理解“软件赋能汽车”“软件重新定义汽车”?

曹斌:汽车发展到今天,软件的作用越来越大。即便不是新能源汽车或具有自动驾驶功能的汽车,软件也占据着较大比重。以高端汽车或主流车企车型为例,汽车装有几十个处理器,运行的软件规模都很大。但这些处理器及软件的使用模式都是专门化的,在满足功能和品质需求的情况下尽可能地简化。从软件角度看,IT产业的很多新技术、架构、体系还没有充分运用到汽车领域。

面对智能化、网联化的新趋势,用原来的方式去开发软件很难解决更复杂的软件问题,发展也会遇到瓶颈。汽车智能化需要更多软件实现更多功能,需要我们在体系架构及软件开发的理念和模式上做出改变。

汽车向IT领域模式转变,打造更开放的软件生态,这种发展趋势已得到认可。但相对手机产业而言,汽车行业壁垒高,可靠性体系复杂,研发制造所涉及的知识和能力要求很高。这需要漫长的周期逐步推进。

随着软件重要性提高,汽车产业将发生深刻演变。当前,各大车企都在开发新车型,如果没考虑实时在线、5G、智能驾驶等因素,这样的汽车产品竞争力将大打折扣。

未来汽车IT与互联网之间的耦合关系将带来商业形态创新。汽车产业面临自其诞生以来变化最为剧烈的十年。这种变化需要研发大量新技术,完成大量的开发任务,编写大量的软件,甚至重构汽车产业生态。车企对未来的判断及方向选择将决定其命运。

中国证券报:东软睿驰如何抓住这一机遇推动未来发展?

曹斌:新能源汽车、自动驾驶汽车等给用户带来更大价值。车企将更加注重技术、质量、性价比及未来发展潜力。在这一趋势下,整车厂既懂汽车又懂软件,并有一定技术和经验积累的服务商合作的意愿会越来越强。东软睿驰正是把这个方向作为发展目标,为有潜力、有眼光、想积极变化的企业提供服务,成为车企发展的助力者。

### 抢占市场先机

中国证券报:东软睿驰发布基于AUTOSAR(汽车开放系统架构)架构面向量产自动驾驶汽车的操作系统软件平台NeuSAR2.0出于什么考虑?

曹斌:东软睿驰是AUTOSAR组织的开发会员,该组织由主机厂、零配件供应商及软件、电子、半导体公司等联合成立。AUTOSAR最重要的原则是基本系统功能与函数接口的标准化,使得开发合作伙伴可以在车载网络中直接进行数据整合、交换与传输,使整车E/E架构由传统的基于ECU的开发转变为基于功能的开发。这样可以专注于竞争模块的开发,直接提高软件的重复利用度,提高设计的灵活性,降低开发成本。东软睿驰一直在参与这些标准架构的演变过程,清楚未来汽车软件的变化趋势。

此次发布的NeuSAR2.0能更好地支持高等级自动驾驶和车联网系统的研究,让更多的人更容易参与进来编写程序,使得整个生态系统更加协同,让车内难以开放的软件变得更加开放,更好地融合产业链上的各种资源,推动整个体系架构朝着更现代、更先进的方向转型。

中国证券报:这个软件平台将对东软睿驰未来发展带来哪些影响?

曹斌:现在是汽车软件转型的早期阶段。在市场秩序正在建立、相关产品处于从无到有的阶段,我们进入这一领域,能更早地与车企合作,共同推动生态变化。如果这个系统能获得车企和消费者的广泛认可,最终成为主流系统,我们对整个产业的影响力和贡献度会很高。

此外,过去汽车基础软件平台是涉及控制类软件的,在全球有影响力的供应商基本位于欧洲。未来,我国就需要有实力的基础软件供应商成长起来,填补并占领这一市场空白。东软睿驰目前正在做的就是这件事。

当前,我们正迎来市场机遇期,车企愿意研讨这件事,希望有这样系统平台推动下一代软件及车型的开发。东软睿驰要架起汽车与软件融合衔接的“桥梁”,助推车企转型升级。

未来,东软睿驰将围绕这一平台产品构建开放的开发者社区,并将部分功能模块开放给开发者使用,通过构建开发生态带动整个汽车产品在自动驾驶、车联网、基础软件等层面的技术及商业模式创新,推动汽车操作系统软件平台更快发展,为未来汽车在新能源化、智能网联化、系统开放化、功能拓展化和生产标准化等方面的发展提供支撑。