

淘汰赛开启 尾部车企面临加速出清

□本报记者 崔小粟



新华社图片 制图/韩景丰

一汽解放:到2025年实现“四翻番四领先”

□本报记者 宋维东

新中国的自主研发史以“解放”为开端。在一汽解放日前举行的研发70周年主题日活动中,中国一汽总经理助理、一汽解放董事长、党委书记胡汉杰表示,将在多年积累的雄厚研发实力基础上,在流程化变革、数字化转型、智能化建设、国际化发展等方面加速推进。到2025年实现总体市场占有率翻一番,行业地位领先;利润率翻一番,盈利能力行业领先;营业收入翻一番,经营规模行业领先;年人均收入翻一番,薪酬水平行业领先的“四翻番、四领先”目标。

自主创新

汽车工业是体现国家工业制造综合能力的重要方面。1950年7月3日,当时的重工业部汽车工业筹备组在北京成立汽车实验室,拉开了我国汽车工业发展新的一幕,解放卡车的研发工作自此起步。70年来,解放一直是中国汽车工业研发与发展的见证者、参与者、推动者。

1956年,新中国第一辆汽车——解放CA10型载货车成功下线,结束了中国不能制造汽车的历史,拉开了中国汽车工业发展的序幕。此后的30年间,在学习、消化国外先进技术的基础上,解放不断研究、探索,基本形成了自主开发能力。解放CA10/15系列产品由单一品种发展到3个系列、4个基本车型、30多个品种。产品技术改进1000多项,先后研发了38种发动机,完成了75个车型设计,提出12个换型方案,成为当时中国载货车最高研发水平的代表。

改革开放后,解放产品换型升级迎来机遇。解放第二代产品研发工作从1980年7月开始,仅用三年时间就自主研发出了具有20世纪80年代国际水平的CA141载货车和CA6102发动机,并采用了许多新结构、新材料、新工艺,大部分都是国内首先应用。

业内人士表示,解放CA141的成功研发是我国汽车工业发展史上的一件大事,使我国自主品牌在国际竞争中获得了一席之地。该车还出口至多个国家和地区。

此后,解放研发实力进一步增强。1995年5月,具有划时代意义的解放第三代平头柴油载货车下线,填补了解放平头车空白,进一步增强了解放的竞争力。

2002年7月,解放推出第四代产品。具有国内领先水平的“四大”加强型系列产品投产,使得解放由单一的中型载货车产品系列逐渐向重型化结构发展。

2004年7月,解放研发出以CA6DL奥威柴油机为动力的奥威解放第五代重型载货车,在国内汽车行业和内燃机行业引起了轰动。这是我国第一台拥有自主知识产权的柴油发动机,开启了中国重型商用车技术全面升级换代的新时代。

在此后的发展中,解放坚持自主研发,瞄准具有完全自主知识产权的新一代解放商用车产品。2007年7月,解放J6成功问世,成功实现了解放品牌自主核心技术 with 当代国际水平的全面接轨,并成为第一个走出国门的高端商用车产品。

面对“电动化、网联化、智能化、共享化”发展战略,2018年4月解放J7下线,产品取得了重大技术创新,达到国际领先水平,成为中国重卡走向世界一流的里程碑式作品。

行业龙头

目前,一汽解放已发展成为国内重卡行业的龙头。公司重卡销量连续四年排名第一,中重卡连续三年排名第一,单一品牌连续两年全球第一,牵引车连续十四年领先,轻型车连续四年实现高增长。2019年公司品牌价值达756.29亿元,连续8年领跑中国商用车卡车品牌。此外,公司今年以来的产销量始终稳居行业首位。



1—7代解放卡车

图片来源/一汽解放

资金链紧张

公告显示,力帆股份6月29日收到法院通知书,债权人重庆嘉利建桥以公司不能清偿到期债务、明显缺乏清偿能力、但仍具有重整价值为由,向法院申请对公司重整。

值得注意的是,申请重整的理由是力帆股份56万元的逾期货款。公告显示,嘉利建桥与力帆股份以协议约定的价格采购摩托车零部件及过程材料。根据公司生产线耗用数量,每月月底前嘉利建桥向公司开具对应增值税发票,以一个月为期限滚动支付货款。2020年4月,耗用申请人供应的零部件结算金额为56.3万元。根据合同约定,公司应在申请人开具发票后一个月内向申请人支付货款,截至目前已逾期未付款。如果法院正式受理对公司的重整申请,公司将存在因重整失败而被宣告破产的风险。

从财务数据看,力帆股份不容乐观。2019年,力帆股份实现营业收入74.5亿元,同比下降32.35%,亏损46.8亿元;今年一季度,力帆股份实现营业收入5.64亿元,同比下降74.88%,亏损1.97亿元。

同时,力帆股份存在大量诉讼风险。根据6月18日公告,公司涉及诉讼(仲裁)392件,涉及金额29.06亿元。其中,已判决(仲裁)221件,涉及金额18.36亿元。上述221个案件公司均为被告,被判决需要承担对应金额的损失。尚未开庭案件82件,涉及金额5.8亿元。

公司称,目前存在持续亏损、负债较高、乘用车业务下降较大、大额债务逾期、大额资产被冻结、涉及诉讼(仲裁)较多、控股股东流动性短缺、募集资金无法归还等方面的风险,且上述风险尚未形成任何有效的解决方案;公司资金链紧张,面临严重的流动性风险。嘉利建桥的56万元逾期货款,可能成为压垮昔日摩托车大王的最后一根稻草。

卖房求生存

力帆股份并非个案。受汽车市场下行等因素影响,弱势中小车企正在苦苦经历一场末位淘汰赛。“从2019年11月起就没有发过工资,今年更没影了。”有众泰汽车员工向中国证券报记者无奈地表示。

6月23日,众泰汽车发布2019年年报,报告期内亏损112亿元,2018年盈利8亿元。除了会计师事务所出具“无法表示意见”的审计报告,有公司董事称无法确认财务数据的真实性与准确性。公司股票于6月24日起被实施“退市风险警示”处理。

截至2019年12月31日,*ST众泰流动资产合计119.9亿元,流动负债则达136.5亿元。其中,短期借款47.73亿元,同比增幅达到121.3%。货币资金降至21.99亿元,同比减少约50%。公司短期内生产经营面临巨大挑战。公司2019年涉及489起诉讼仲裁,包括借款合同纠纷、买卖合同纠纷、承揽定做合同纠纷、广告运输合同纠纷、劳动人事纠纷等,累计金额30.42亿元。

*ST众泰成立于2003年,采用模仿豪车的方式迅速扩张。2016年,公司推出了外形酷似保时捷Macan的众泰SR9,被称为“保时捷”。由于质量问题频发,近年来众泰汽车销量迅速下滑。中国汽车工业协会数据显示,2020年前5个月,众泰汽车销量仅为3573辆,同比暴跌96%。

ST海马的销量同样不尽如人意。ST海马7月3日发布的产销快报显示,6月公司销售汽车1323辆,同比下降64.26%。前6个月累计销售汽车6529辆,同比下降54.74%。其中,SUV累计销售6526辆,同比下降44.92%。基本型乘用车(轿车)前6个月累计仅销售3辆,同比下降99.85%。

汽车销量数据惨淡,ST海马欲再次卖房自保。公司6月4日公告称,为优化和盘活存量资产,拟出售145套房产,总面积约4217.05平方米。

2019年,ST海马两次发布公告出售房产,共涉及房产401套。年报显示,2019年公司营业收入46.9亿元,同比下降7.06%;归属于上市公司股东的净利润8520万元,上年同期为亏损16.37亿元。公司2019年共处置闲置房产342套,取得不含增值税处置收入1.6亿元,扣除处置成本费用共取得闲置房产处置收益1.35亿元。

出路在何方

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树对中国证券报记者表示,“车企需要长期的技术积累以及产品、采购和营销渠道等综合资源,车企如果持续销量低迷,同时面临债务等方面的压力,要想翻身难度很大。除非存在特殊情况,挖掘出较好的细分市场,产品利润率高。”汽车行业对企业综合能力的要求越来越高。

6月29日,*ST众泰在互动平台上表示,其新车型TS5将于2020年上市。自国六标准实施以来,受限于在研发方面的投入,*ST众泰始终没有推出适配车型,导致公司生产陷入停滞,终端无车可卖。值得注意的是,这款新车并未延续以往的“山寨”路。但在目前的情况下,TS5能否量产,能否让众泰起死回生面临挑战。

业内人士认为,有些中小车企产销情况不乐观,但有价值可挖掘,包括长期积累下来的渠道、乘用车生产资质、优质的工厂设备等,对于上市公司而言还有壳资源。

“白衣骑士”接手是一条出路。不过,崔东树认为,弱势中小车企被收购难度大。“优质车企如果希望异地建厂,当地政府在税收、场地等方面一般都会给出优惠政策。但是,如果涉及收购问题,原有职工安置、债务等方面压力比较大,单纯建厂比收购企业更加轻松。”

全部达产后,可实现年产2700万套半钢子午胎产能规模。

4月15日,玲珑轮胎在国内的第五个生产基地——吉林玲珑1420万条轮胎智能生产项目在长春启动。吉林玲珑总投资48.93亿元,全部建设完成后,可实现年产1200万条半钢子午线轮胎、200万条全钢子午线轮胎和20万条翻新轮胎,达产后预计可实现年销售收入44.4亿元。

在全球轮胎产业遭遇重挫的同时,国内轮胎市场正加快复苏,国内轮胎企业率先走出新冠肺炎疫情的阴霾。今年2月底3月初,国内轮胎龙头企业的开工率基本上回到疫情之前。今年3月初,贵州轮胎就在互动平台上表示,公司复工复产较顺利,目前已满负荷生产。

从上游需求看,国内汽车市场加快回暖,对下游轮胎市场形成有力的支撑。根据中国汽车工业协会统计的重点企业销量快报最新数据,1—6月汽车行业累计销量预计完成1024万辆,同比下降17%。但从6月单月看,汽车行业销量预计完成228万辆,环比增长4%,同比增长11%。

全球产能,有利于增强全球竞争力。

以玲珑轮胎为例。今年3月公司将“5+3”战略升级为“6+6”战略,即:在国内规划建设6个生产基地,海外规划建设6个生产基地。塞尔维亚工厂正是玲珑轮胎“6+6”战略的重要组成部分。项目建成后,可年产乘用车轮胎1200万套、卡客车轮胎160万套、工程胎及农用车子午胎2万套。

西部证券认为,随着海外疫情的持续发酵,海外轮胎企业成本压力加剧。国内企业凭借优异的成本控制能力,竞争优势增强。同时,车企盈利下滑压力加剧,有望推动相关车企降成本,中国轮胎凭借优异的性价比,有望打入合资车企中高端配套体系。

市场加快复苏

在全球扩张产能的同时,中国轮胎龙头企业的国内产能扩张也在有序推进。以赛轮轮胎为例,7月2日,公司在投资者互动平台上表示,公司的东营工厂高性能半钢子午胎扩建项目正有序进行。该项目整体计划投资约10亿元,项目

力帆股份近日被一纸“债权人向法院申请公司破产重整”的公告推上风口浪尖。而众泰汽车2019年年报巨亏,被实施“退市风险警示”处理。业内人士指出,汽车产业竞争加剧,对企业综合能力要求越来越高。尾部车企销量低,缺乏规模化难以维系后续的研发投入,或面临加速出清。

国内轮胎龙头企业逆势扩张产能

□本报记者 崔小粟

在遭遇新冠肺炎疫情的挑战和下游汽车销售明显下滑的情况下,今年以来玲珑轮胎、赛轮轮胎等国内轮胎龙头企业逆势扩张全球产能布局,提升企业全球市场竞争力。

券商研报指出,在全球疫情发酵的背景下,国内轮胎龙头企业迎来市占率和品牌提升窗口期。

全球布局产能

7月1日,玲珑轮胎在投资者互动平台上表示,公司的塞尔维亚工厂一期350万套半钢、80万套全钢项目预计2021年二季度投产,当年年底可以达产。

业内人士指出,对于轮胎企业而言,生产基地国际化布局有利于增强接受订单的灵活性和机动性,提升贸易全球化、异地化的能力,且有利于抵御原材料价格波动的风险。在海外新冠肺炎疫情发酵的背景下,国内轮胎龙头企业逆势扩张