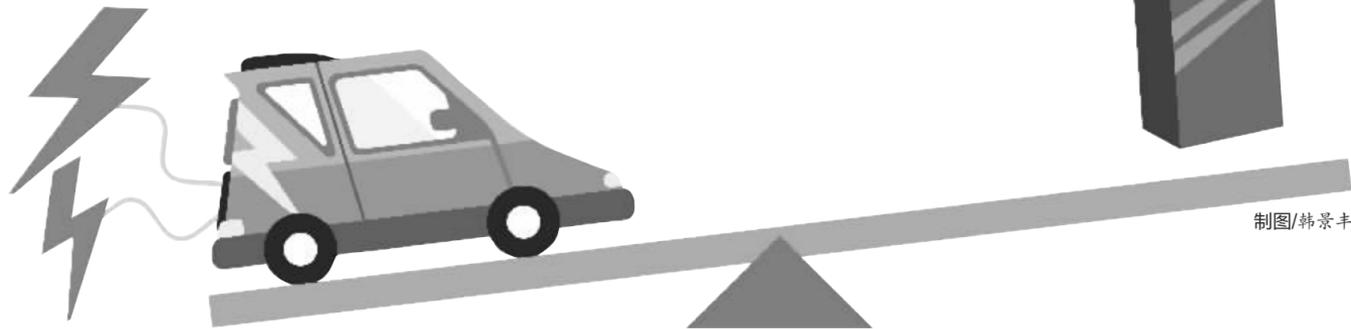


产销两旺 新能源汽车产业景气度提升

电动化、智能化成为汽车产业发展方向

□本报记者 崔小粟

Wind数据显示,截至11月1日,A股新能源汽车板块57家公司中,28家公司前三季度净利润实现同比增长。今年下半年以来,新能源汽车销量重现正增长。



制图/韩景丰

上市公司业绩亮眼

从收入增速看,43家公司前三季度营业收入实现增长,32家公司增幅超过20%,5家公司翻倍。从收入规模看,47家公司超过10亿元。

双林股份、华友钴业、天赐材料、长安汽车、京威股份、比亚迪等11家公司前三季度归母净利润同比增长超过100%。

公告显示,1-9月比亚迪实现营业收入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%。其中,第三季度实现营业收入445.2亿元,同比增长40.72%;归母净利润为17.51亿元,同比增长136.26%。公司预计全年实现归母净利润42

亿元-46亿元,同比增长160.15%-184.93%。

公司预计,第四季度汽车行业持续向好,新能源汽车销量稳步增长。全新旗舰车型“汉”和改款旗舰车型“唐”预计将继续推动公司新能源汽车销量强劲增长。手机部件及组装业务方面,主要客户份额持续提升,成功导入新的手机及其他智能产品全球领导厂商,玻璃陶瓷及新型智能产品出货量增长迅猛。光伏业务继续保持平稳发展,防疫物资市场供给逐渐稳定。

今年前三季度,长安汽车实现营业收入558.4亿元,同比增长23.8%;实现归母净利润34.9亿元,同比增长230.98%。其中,第

三季度归母净利润为8.84亿元,同比增长309.7%。对于净利润大幅增长的原因,长安汽车表示,主要系公司销量增长、产品结构优化,自主业务盈利能力大幅改善,合资业务盈利能力稳步提升。

多家新能源汽车产业链公司第三季度业务快速复苏。以宁德时代为例,公司第三季度营业收入和归母净利润分别为127亿元和14.2亿元,同比分别增长0.8%和4.24%。前三季度公司实现营收315.22亿元,同比下降4.06%;实现净利润33.57亿元,同比下降3.10%。

特斯拉产业链相关上市公司业绩亮眼。

Wind数据显示,在54家特斯拉产业链上市公司中,29家公司前三季度归母净利润实现同比增长。

以三花智控为例,公司前三季度实现营业收入85.93亿元;归母净利润为10.92亿元,同比增长3.4%。第三季度公司实现营业收入32.75亿元,同比增长17.4%;实现归母净利润4.49亿元,同比增长23.51%。

华西证券分析师崔琰指出,特斯拉通过不断降本、降低价格维持产品竞争力。国内零部件供应商具备稳定的供应能力,同时成本优势突出。特斯拉供应链全球化程度提升,国内供应商有望进入特斯拉全球配套体系。

扶持政策推动销量增长

今年上半年,新能源汽车销量持续下滑。随着购置补贴、充电补贴、优化使用环境、汽车下乡等促进新能源汽车消费的措施推出,我国新能源汽车销量于7月迎来今年以来首次正增长。

中汽协数据显示,7月国内新能源汽车产销分别达到10万辆和9.8万辆,同比分别增长15.6%和19.3%。9月新能源汽车产销两旺,产销分别达到13.6万辆和13.8万辆,同比分别增长48.0%和67.7%,并刷新9月份销量历史纪录。

今年以来,国家及地方层面纷纷出台政策支持新能源汽车产业发展。

3月,国务院决定将新能源汽车购置补

贴和免征购置税政策延长2年。4月,《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》发布,将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至2022年底。平缓补贴退坡力度和节奏,原则上2020年-2022年补贴标准分别在上一年基础上退坡10%、20%、30%。

中国证券报记者近日在2020全球未来出行大会上获悉,《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》有望近期公布。国家发改委产业发展和机械处处长吴卫表示,电动化、智能化将成为中国汽车产业发展的战略方向。

乘联会秘书长崔东树对中国证券报记者表示,规划引领中国新能源汽车产业未来

发展方向。目前,汽车产业零部件体系支撑、关键技术等方面仍存在短板,下一步应切实做好强链补链、技术攻关等,“应把制造业转型升级和强链补链组合到一起,推动新能源汽车产业持续发展”。

10月27日,《节能与新能源汽车技术路线图2.0》发布,分别以2025年、2030年、2035年为关键节点。预计至2035年,我国节能汽车与新能源汽车年销售量各占50%,汽车产业实现电动化转型。燃料电池保有量达到100万辆左右,商用车实现氢动力转型。

今年以来,多地陆续出台新能源汽车扶持政策,通过给予购置补贴、充电补贴、优化使用环境、汽车下乡等方式促进新能源汽车

消费。

“得益于政策支持及企业的有力举措,新能源汽车市场规模稳中有升。”中汽协副秘书长陈士华表示。

第三季度以来,新能源乘用车市场高低两端同时发力。从企业公布的数据看,起售价不足3万元的五菱宏光MINIEV在低端市场“攻城略地”:9月五菱宏光MINIEV销量达20150辆,成为新能源汽车领域增长最快的车型。同时,在30万元左右的高端新能源汽车市场,特斯拉Model3、比亚迪“汉”以及多家造车新势力的销量表现不俗。

华西证券指出,国内新能源汽车市场渗透率仍较低,长期增长趋势确定。

关注产业链投资机遇

新能源汽车成为近期市场一条投资主线。Wind数据显示,新能源汽车指数7月以来累计涨幅超过15%。

相关龙头企业股价表现抢眼。截至10月30日收盘,比亚迪收报159.81元/股,宁德时代收报247.17元/股。两家龙头企业股价均创历史新高。其中,宁德时代以5758亿元

市值占据创业板“一哥”位置,今年以来股价涨幅超过130%。比亚迪总市值达4121亿元,超越立讯精密成为中小板市值第二名,今年以来股价涨幅达235%。

汽车行业“新四化”趋势深入推进,叠加政策支持等综合因素驱动,新能源汽车产业链将迎来更大发展机遇。

国海证券建议布局三大主线:困境反转且具有较大预期差的行业细分龙头;受益于行业复苏供需格局显著改善,产品价格有望持续上行的六氟磷酸锂/溶剂/电解液产业链;具有显著优势且回调幅度较大的细分行业龙头。

展望第四季度,国海证券指出,新能

源汽车产业链高景气度有望延续。目前国产特斯拉Model 3起售价降至24.99万元,价格进一步下探有望带来销量攀升。比亚迪“汉”等国产优质车型产能爬坡,销量有望释放。后续仍有新车型陆续量产,多款优质车型的投放有望进一步拉动需求增长。

动力电池企业持续创新加快发展

□本报记者 崔小粟

10月28日,全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树在第8届中国电池新能源产业国际高峰论坛上表示,从今年下半年开始,新能源汽车市场开始呈现高增长的特征,拉动动力电池产业链高速增长,行业景气度提升。随着新能源汽车行业全球化竞争趋势凸显,动力电池产业链将重构,国内企业通过持续技术创新向上突围。

核心价值链重构

工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长黄利斌表示,我国新能源汽车产业已从培育期进入发展期,成为引领全球汽车产业转型的重要力量。国内全产业链投资累计超过了480万辆,占全球的一半以上。

“随着特斯拉等新势力的崛起,以及互联网、半导体等科技巨头的跨界进入,汽车产业竞争格局重塑、核心价值链重构。”国家新能源汽车创新中心总经理原诚寅表示:“未来汽车产业的核心价值将不再是发动机、车

2万亿元

我国新能源汽车产业成为引领全球汽车产业转型的重要力量,国内全产业链投资累计超过2万亿元。

身、底盘,而是电池、芯片、车载系统、数据。”在全球化竞争的大势下,动力电池行业进一步加大发展力度,市场竞争全面开放,通过持续技术创新向上突围已成为多数国内企业的共同选择。

技术研发方面,原诚寅认为,高容量三元材料和人造石墨是目前高能量密度电池的主流正负极材料。硅碳材料、低钴或者无钴正极材料不断发展,高镍材料仍然是主要方向,磷酸铁锂在低成本领域的市场可能继续扩大,固态电池可能成为重要的发展方向。

“基于固体电解质设计的固态电池是目前二次电池发展的热点,是解决锂(钠)二次

电池安全性能量密度的有效途径。”中国科学院上海硅酸盐研究所能源材料研究中心主任温兆银表示,通过对电解质和界面的有效改性,固态锂电池和固体电解质钠氯化物电池已经具备量产化的基础。

注重技术突破

业内人士表示,今年是全球汽车产业转型升级和加快变革的重要一年,电动化、智能化、共享化融合发展成为当今新能源汽车与动力电池发展的主题。在政策和市场等利好因素的推动下,动力电池产业迎来发展机遇期。动力电池企业要注重技术突破和颠覆性技术的创新,更好地参与国际竞争。

2020年以来,“无钴”电池成为动力电池行业关键词,特斯拉、比亚迪、宁德时代等行业龙头纷纷进入。格林美股份有限公司副总经理潘骅表示,无钴层状正极材料成本较低,在价格敏感的领域展现出一定优势,预计在电动两轮车、储能等领域有较好的应用前景。但无钴层状正极材料首次放电容量、循环性能和倍率性能有待提升,取代NCM或NCA正极材料还有很长的路要走,需要技术层面的努力。

动力电池“无钴化”主要基于成本考虑。蜂巢能源电芯研发中心总经理高飞在论坛上表示,消费者对价格敏感,要想推动电动车的普及,降成本是电动化发展普及的关键诉求,而对于动力电池的降本,原材料尤为重要。

高飞介绍,过去十年钴价格剧烈波动,2018年钴材料价格最高涨至60万元/吨,严重影响了整个产业的健康发展,所以发展无钴或低钴技术,或者提前储备锁定钴价,是推动电池持续降本的重要保证。

中国科学院院士钱逸泰比较关注高安全性水系二次电池。他认为,锂离子电池在动力电池方面取得重大进展,但有机电解液存在安全隐患,在电动自行车和储能方面的应用依然有待进一步研究。水系离子电池安全性高,水系金属氧化物电池可进一步提高能量密度,水系锌离子电池有利于抑制枝晶的生长,有望逐步取代铅酸电池。

关于我国氢能及燃料电池技术发展,国家电力投资集团氢能首席专家柴茂荣建议,一要有国家层面组织的技术攻关,突破关键技术和核心材料的完全国产化;二是对标国际最先进的燃料电池技术,而不是依靠技术引进来谋取补贴;三是燃料电池的核心是材料技术,产业链长,需要战略规划,需要分工协作。

出行方式变革有望 重塑汽车产业格局

□本报记者 宋维东

在近日举行的2020全球未来出行大会上,与会人士表示,中国有完善的基础设施和巨大的市场规模优势,特别是新型基础设施和快速发展的现代化智慧城市建设,将有力推动汽车等消费升级。同时,我国技术创新能力不断增强,产业体系不断完善,产业链、供应链的稳定坚韧为未来出行发展变革提供了坚强保障,并有望重塑汽车产业。

定制化模式受欢迎

新冠肺炎疫情对人们的出行习惯、出行服务模式等产生了较大影响。

在此次大会上,交通运输部运输服务司二级巡视员孟秋表示,疫情期间公共交通客流量明显下降。特别是疫情初期,受城市流动性下降、乘坐公共交通严格防控措施和部分线路停运等因素影响,客流量大幅下降。随着复工复产、疫情防控工作进入常态化,客流量逐步回升,但较去年同期仍有较大降幅。

疫情初期,一些城市出台措施,鼓励个性化出行,如取消小汽车限行要求,实行临时停车费减免等,客观上提高了个性化、机动化出行的需求,特别是定制、预约、共享出行模式深受欢迎。许多城市推出定制公交、需求响应式公交服务,促进了定制化、预约化等多元化公交的快速发展,推动以需求为导向的城市交通供给模式的发展,进一步提高了城市交通的韧性。

“在疫情常态化背景下,从交通出行结构需求及长远趋势看,城市交通供给的特性、运行服务模式等正在发生重大变革。城市交通的基本逻辑不会因疫情而改变,倡导公交优先、慢行优先、绿色出行仍是我国城市交通需求的核心理念。”孟秋指出。

疫情也催生了一些新业态、新模式。中国电动汽车百人会秘书长兼首席专家张永伟表示,在主流的公共出行领域外,附加值高的末端出行领域成为出行变革的巨大金矿,创新最为活跃。

疫情期间,在配送业务的“最后一公里”中,无人送餐车、无人物流车纷纷上线,更好地实现无接触交流、配送,避免交叉感染。这将进一步加快自动驾驶商业化落地步伐。

推动汽车产业变革

中国电动汽车百人会理事长陈清泰表示,汽车产业正在经历100多年来最深刻的一场变革,支撑变革的是新能源和信息技术的快速进步,实现绿色出行,提高交通效率,降低交通成本,改变出行体验。

在陈清泰看来,电动化只是变革的“1.0版本”,充分释放汽车产业未来潜能还有赖于智能化、网联化和出行服务的创新,使电动汽车与智能交通、智慧城市实现融合与对接。未来的电动汽车将是存储和消耗绿色能源的基本单元,是智能交通和智慧城市的的基本单元,是将新一代移动通信、共享出行链接在一起的节点,将推动能源革命、信息革命、交通革命和智慧城市建设,较大程度上破解长期困扰的能源、环境、城市交通等痛点和难点问题,重塑未来出行体验。

业内人士指出,《交通强国建设纲要》《智能汽车创新发展战略》《新能源汽车产业发展规划》这些政策从不同角度促进智能汽车、智能交通和智慧城市的协同发展。

“我国新能源汽车正由初级阶段转向中高级发展阶段,即由着重解决三电技术、提高安全性和破解续航短、充电难、买车贵、不安全等电动汽车自身的问题,转向以更多精力关注与相关行业和高技术的协同。”陈清泰指出,汽车已经由典型的机械产品转化为机械产品基础上的电力电子产品、互联网产品、电子信息高科技产品。这是一个“数据决定体验、软件定义产品”的移动智能终端。汽车的内核和边界发生了改变,传统汽车产业链正在大范围重构,未来出行产业链建设已见雏形。这涉及庞大的跨界高技术群,将为5G、大数据、云计算、人工智能提供众多应用场景,形成高新技术协同发展的大平台。

北汽集团原董事长徐和谊表示,汽车在电动化和智能化的推动下,将脱离单纯的交通工具属性,成为万物互联时代智慧城市的基础设施,是连接人与交通的重要工具,从能源等层面助力智慧城市建设,建议重新审视汽车对智慧城市建设的作用,抢占以车为基础设施的智慧城市赛道,推动智能交通与智慧城市一体化融合发展。

共享出行与自动驾驶融合发展

本次大会发布的研究成果《重塑出行:共享出行与自动驾驶的融合进化》指出,共享出行与自动驾驶的深度融合带来出行方式与出行业态的重大调整。智能网联共享汽车作为共享出行与自动驾驶技术的载体和重要结合点,已成为新型出行生态系统的热点方向。

根据上述报告,共享出行需要与自动驾驶不断融合、相辅相成,实现共赢。智能汽车的技术与产品需要在共享出行场景中被验证及应用。未来,掌握自动驾驶技术的企业将积极拓展共享出行服务,同时共享出行运营平台将向自动驾驶领域进军。

自动驾驶出租车服务商的主要成本构成构成车辆成本、运营成本和安全成本。中国电动汽车百人会预测,2022年将出现完全自动驾驶车辆,2025年将实现完全自动驾驶车辆的量产,2028年所有的运营车辆将实现无安全员。未来出行将更加安全,交通效率将进一步优化,汽车利用率将进一步提高。