

芯片短缺 成本上涨 终端提价难

汽车行业盈利能力面临多重挑战

今年以来,动力电池原料成本上涨、汽车芯片短缺,致使汽车提货周期延迟,进而导致车企产销量下滑,利润承压。中国汽车工业协会整理数据显示,前三季度汽车制造业实现利润同比增长不到2%,预计10月后利润可能呈现负增长。

近期,不少消费者担心车企成本承压是否会转嫁到消费者身上。中国证券报记者走访多家4S店了解到,汽车制造产业链较长,成本上涨可被消化,暂时不会通过提高终端消费价格向消费者转嫁压力,但近期销售折扣有所减少。

● 本报记者 金一丹



新华社图片

终端提货延迟

中国汽车工业协会近期统计分析称,从9月情况来看,芯片供应略有缓解,但仍不能满足生产需要。四季度芯片整体供应预期好于三季度,但芯片供应仍然短缺。

华北地区某4S店哈弗品牌销售经理王东(化名)告诉中国证券报记者,“10月开始,芯片短缺情况虽然有所缓解,但

厂家发货还是很慢。像店里主要卖的H6、大狗等车型基本上没有什么现车,厂家以我们的订单量来发货。”

对于目前车企的发货速度,王东表示,“厂家现有库存的车型,差不多要20多天到货;厂家如果没库存,差不多要一个多月。9月份订单量大,发不过来,基本要等待1个半月;到10月订货情况有所改

善,月初预定,月末基本就能到货。”

“以前经过‘金九银十’促销,十月底库存能清一半,剩余100多辆。而今年卖得不多,库存大概在30-40辆左右。”北京某4S店WEY品牌销售负责人徐海峰(化名)说,“目前店内流通订单大概有400辆,其中有300多辆是积压的订单,折扣力度减小、发货慢,对未来的销量有一

定影响。”

中国汽车技术研究中心总工程师办副主任黄永和表示:“去年年底以来,‘两芯’影响了汽车产业产销量。一个是缺汽车芯片,无法完成整车制造;另一个是新能源汽车缺少动力电池电芯,由于原料涨价,部分厂家延迟交货,致使车辆无法按时完成生产。”

上游成本上涨

汽车芯片持续短缺不仅影响生产进度,也炒高了芯片价格。中国第一汽车集团有限公司研发总院副院长李丹表示,“一个生产关键核心芯片的企业有上万个代理,行业秩序混乱。有的囤货,有的转弯抹角卖高价,导致芯片价格在过去一年里上涨10倍至20倍不等,甚至有部分芯片涨幅上百倍。”

“为保障正常生产交付,车企承担了芯片成本上涨的压力,并通过多渠道收购芯片、使用功能冗余的高级芯片替换单一

功能供应紧张的芯片等,想方设法渡过难关。”李丹坦言。

除了芯片外,供需紧张导致价格上涨的还有新能源汽车动力电池原材料。国信证券研报显示,今年10月锂电主材价格持续上行,在高镍需求拉升及锂精矿价格上行背景下,碳酸锂和氢氧化锂价格分别达到19.5万元/吨和19.3万元/吨,单月环比分别上涨5%和6%;需求旺盛和限产限电影响下,正极价格持续走高,三元523电池、三元622电池、三元811电池价格分别

达到23.2万元/吨、24.2万元/吨和27.2万元/吨,环比涨幅为8%、9%和8%;磷酸铁锂价格涨至8.7万元/吨,环比涨幅为9%。负极厂商受限电影响,供应量减少,石墨化供应紧缺和电费上涨拉升成本,负极材料价格涨至5万元/吨,环比涨幅2%。

佛山某动力电池生产商负责人黄开业表示,原材料、运费上涨,电池成本大幅增加,导致行业利润承压。尤其是中小电池企业,由于生产规模小,且对上游资源不具备把控力,经营状况举步维艰。

近期,多家电池制造企业发布涨价通知或透露涨价意愿。孚能科技相关负责人对中国证券报记者表示,公司近期正在考虑涨价事宜,将根据客户情况以及原料价格波动来进行调整。

鹏辉能源10月13日发布的涨价函显示,所有新订单将执行大宗联动定价,上调幅度视各产品材料占比及涨幅而定。报价每周实时更新,不接受长周期、等通知投料和提货的订单。此外,还将对未提货的订单重新议价,并全面缩短账期。

购车优惠减少

针对原材料涨价是否会传导到下游汽车消费端,多家4S店销售经理告诉中国证券报记者,目前没有收到涨价的通知。

北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔分析,在汽车市场全球化背景下,车企之间对于市场份额的竞争激烈。在车企品牌影响力尚未建立的前提下,贸然涨价,其市场竞争力可能会

受到冲击,面临丢失市场份额的风险。因此,终端汽车消费价格短期内不会发生太大变化。

“电池成本在汽车成本中的占比不到20%,而汽车产业链涉及的零部件众多,产业链很长,终端汽车消费定价机制比较复杂,还包括4S店销售成本等多重因素。”张翔表示,“电池价格的上涨可

以通过对其他生产销售环节进行成本控制,保证价格不变,如4S店减少返利、折扣促销。”

“近期4S店优惠力度在慢慢缩小。”徐海峰表示,“往年会有一些团购活动,像9月有‘918’的团购,厂家或者电商补贴。10月就没什么活动了,并且比9月每辆车的优惠少了3000元-4000元左右。”

值得注意的是,尽管折扣力度减少,但不少4S店客流有所回升。“10月客流量较9月多,环比增长10%左右,主要原因是怕过年买车涨价。同时,此前因为汽车缺芯片,交付延迟,现在陆续有现车了,买车的人也多了一些。”徐海峰说,“汽车产业恢复正常销售状态还取决于厂家生产供给的恢复。”

造车新势力开始洗牌 “蔚小理”变为“小理蔚”

● 本报记者 金一丹

随着新能源汽车市场的快速发展,消费需求持续增长,新能源汽车制造行业竞争日趋激烈。10月销售数据显示,蔚来月交付量环比大幅下滑,小鹏汽车连续两个月交付量破万,哪吒汽车交付量奋起直追突破8000辆。作为传统车企新能源造车转型的代表,广汽埃安交出了1.3万辆的月交付量成绩单。

业内人士指出,在激烈的市场竞争下,加快充换电基础设施建设、加速开发新产品车型满足用户多样化需求是新能源汽车差异化生存发展的重要方式。

格局生变

小鹏官网统计显示,10月小鹏汽车总交付量10138辆,同比增长233%,连续两个月交付突破万辆。今年前10个月,小鹏汽车已累计交付66542辆,是2020年同期的近4倍。截至今年10月底,小鹏汽车历史累计交付量已突破10万辆。

其中,10月,小鹏汽车P7车型交付6044辆,同比增长187%;G3的中期改款版车型G3i自今年9月启动规模交付以来,销量一路走高,10月G3系列产品交付3657辆,创下此款车自2018年面市以来的最佳月交付成绩。

理想官网统计显示,理想汽车10月交付7649辆理想ONE,同比增长107.2%。今年前10个月,理想汽车总交付量达62919辆。自交付以来,理想ONE累计交付量已达96516辆。

蔚来官网统计显示,10月蔚来交付3667辆汽车;1-10月交付量为70062辆,同比增长122.9%;累计已交付量为145703辆。对于蔚来10月的交付量不及小鹏汽车、理想汽车的一半,公司解释称,9月底至10月中旬,江淮蔚来合肥先进制造基地生产线进行阶段性升级,仅满负荷运转了10天,10月下旬起已逐步恢复生产。

小鹏汽车月交付量持续破万、蔚来短期的休整,曾经的国内新能源造车新势力的“蔚小理”格局逐步变成“小理蔚”。随着新能源汽车市场的快速发展,其他新兴造车新势力也崭露头角。

哪吒官网统计显示,10月哪吒汽车交付量达8107辆,同比增长294%,1-10月累计交付总量为49534辆,同比增长398%;零跑汽车10月交付量为3654辆,环比增长5%,同比增长256%。10月23日,极氪开启批量交付,截至10月31日,极氪001首周交付199辆。

值得注意的是,数据显示,广汽埃安10月终端销量达13189辆,同比增长112%。业内人士指出,随着传统车企向新能源汽车转型加速,由于既有的技术及供应链优势,传统车企新能源汽车交付能力强于造车新势力,行业竞争越来越激烈。

在手订单充足

长江证券表示,10月因芯片供应和限电限产的影响,部分造车新势力交付量环比下滑,但各家新增订单情况较好,为后续交付量恢复奠定基础,也验证国内电动车强劲的消费驱动力。

数据显示,广汽埃安10月全车系订单超过23000辆;零跑汽车10月总订单量为12835辆,环比增长47%。理想汽车联合创始人兼总裁沈亚楠表示:“10月理想ONE新增订单数量超过14500单,我们正在和供应商全力合作恢复毫米波雷达的供应,尽可能缩短用户提车等待周期。”

新能源汽车消费火热也激发了造车新势力加紧新车型研发上市的热情。小鹏汽车于9月15日推出了第三款量产车型P5。据悉,小鹏汽车P5定位为纯电动紧凑型车,搭载激光雷达,通过选装XPiLOT 3.5智能辅助驾驶系统,将NGP(自动导航辅助驾驶)从高速场景拉到了城市场景。公司表示,目前P5在手订单充裕,10月已经交付437辆。

资料显示,蔚来计划在2022年推出3款基于NT2.0平台的全新车型,其中包括蔚来首款轿车ET7。招银国际认为,新车型加速落地能带动供应链实现整体平台技术突破,并将满足消费者多样性需求。展望2022年,蔚来新车型将达到6款,将带动其交付量、收入、毛利率大幅度提升。

中信证券预计,2021年新能源汽车销量有望达到305万辆,2025年行业销量有望达到900万辆,年复合增速约30%。

加速充换电生态建设

续航焦虑是新能源电动汽车推广过程中遇到的主要障碍。近日,工业和信息化部办公厅印发《关于启动新能源汽车换电模式应用试点工作的通知》,决定在全国11座城市启动新能源汽车换电模式应用试点工作,并指出,要坚持市场主导,加快换电基础设施建设、促进换电模式车辆应用、形成充换电互补良性发展生态。

小鹏汽车表示,为了进一步降低用户用车门槛,解决用户的补能痛点,公司正加速布局城市通勤、高速出行等场景下的超充网络。数据显示,截至9月底,小鹏汽车已于全国铺开439座小鹏品牌超充站,覆盖121个城市。同时,采用优选第三方场站的模式,在全国221个城市,铺开1648座优质免费充电站。

蔚来在电动汽车换电领域持续发力,构建了“可充可换可升级”的NIO Power智能能源服务体系。数据显示,截至今年10月,蔚来累计为全国用户提供换电服务超450万次,全国用户电区房覆盖率增至40.01%。

根据NIO Power 2025换电站布局计划,2021年蔚来换电站建设目标总数将由500座提升为700座以上;2022年-2025年,蔚来将在中国市场每年新增600座换电站;至2025年底,蔚来换电站全球总数将超4000座。

蔚来提出,2025年之前,蔚来计划在国内布局3000座换电站,让90%的蔚来车主住进10分钟到达换电站的“电区房”。同时,蔚来还在海外市场规划了超过1000座换电站,为品牌开拓欧美市场奠基。

前三季度“增收不增利”

汽车整车行业四季度业绩有望修复

● 本报记者 崔小粟

受芯片供应短缺以及原材料价格上涨影响,汽车整车行业前三季度整体“增收不增利”。wind数据显示,在26家整车上市公司中,20家公司前三季度营业收入实现同比增长;14家公司实现盈利,12家公司亏损。

业内人士表示,汽车行业芯片短缺最紧张时期已经过去,第四季度汽车及零部件板块或迎来业绩和行情修复期。

盈利能力下降

据中国汽车工业协会整理的国家统计局公布的数据,前三季度,汽车制造业利润同比增长不到2%,预计10月后利润可能呈现负增长。前三季度,汽车制造业累计实现利润3799.7亿元,同比增长1.2%,增速比1-8月回落4.3个百分点,增速低于同期规模以上企业43.5个百分点,占规模以上工业企业实现利润总额的比重为6%。

第三季度,汽车行业整体受到冲击,行业利润下滑企业数量进一步增加,行业盈利能力下降。上汽集团、东风汽车、江淮汽车、江铃汽车等多家整车企业第三季度营收、利润双双下滑。

动力电池原材料价格不断上涨一定程度上摊薄了整车企业的利润。据高工产研锂电研究所(GGII)测算,原材料价格上涨传导至动力电池端的成本增长约20%-25%。11月3日,上海钢联发布数据显示,当日部分锂电材料报价继续上涨,电解钴涨5000元/吨,金属锂涨20000元/吨;正极材料中,三元材料涨5000元/吨,电解液涨1000元-3000元/吨。

长安汽车成为头部车企中唯一一家第三季度净利润实现增长的企业。今年前三季度,长安汽车实现归母净利润29.92亿元,同比下降14.16%。其中,第三季度归母净利润为12.63亿元,同比增长42.90%。

长安汽车在财报中指出,原材料价格保持高位运行,第三季度电解铜、橡胶、铝、镁金等价格较上年同期大幅增长。部分原材料在第三季度价格增幅有下降趋势,对经营影响有所缓解。同时,公司大力提高管理效率,节省开支,一定程度上抵减了原材料涨价对经营的影响。受海外疫情反复、芯片短缺影响,第三季度长安汽车生产未能满足市场订单需求,产销比处历史低位。随着海外芯片产能的陆续恢复,预计供需情况将趋于好转。

除了电池原材料价格上涨造成较大的成本压力之外,缺芯严重制约车企发展。长城汽车第三季度实现营业收入288.69亿元,同比增长10.13%,归母净利润为14.16亿元,同比下降1.72%。东吴证券认为,长城汽车第三季度利润下降是受行业缺芯等因素以及股权激励费用计提的影响。

根据AutoForecastSolutions的最新数据,截至10月31日,由于芯片短缺,今年全球汽车市场累计减产量已达980.3万辆。在国内市场,中国汽车工业协会数据显示,今年1-9月,我国汽车产销完成1862.3万辆,同比增长8.7%,增幅比1-8月回落5个百分点。

乘联会秘书长崔东树指出,汽车行业三季度利润下滑的重要原因是销量下降幅度较大,芯片供给不足导致供应链产业链不够畅通,三季度产能利用率下降。由于上下游行业间盈利不平衡问题较突出,大宗

商品价格高位运行,导致车企三季度利润同比下滑。目前,汽车行业的平均利润率为4.9%,已经低于下游行业的平均利润率。

锂电池行业高速增长

锂电池作为热门赛道,受规模效应、创新产品高溢价等因素影响,相关企业毛利率不断攀升,净利润同比增速超过营收同比增速。

Wind数据显示,在16家锂电池上市公司中,14家公司前三季度营业收入实现同比增长,10家公司营业收入同比增速超过20%。其中,孚能科技、科达利、宁德时代、亿纬锂能4家公司营业收入同比增长超过100%。

前三季度,13家锂电池产业链公司实现盈利,3家公司亏损。9家公司归母净利润同比增速超过20%,蔚蓝锂芯、亿纬锂能、宁德时代3家公司归母净利润同比增长超过100%。

新能源汽车销量高速增长,支撑锂电池产业链公司业绩增长。宁德时代前三季度实现营业收入733.62亿元,同比增长132.73%;实现归属于上市公司股东的净利润77.51亿元,同比增长130.90%。其中,第三季度实现净利润32.67亿元,同比增长130.16%。公司毛利率环比回升,据三季报测算,宁德时代第三季度毛利率为27.9%,同比增加0.1个百分点,环比增加0.66个百分点。

中汽协数据显示,1-9月新能源汽车产销分别达到216.6万辆和215.7万辆,同比分别增长1.8倍和1.9倍。中汽协表示,新能源汽车渗透率由年初的5.4%提高至9月底的

11.6%,将新能源汽车全年销量预测从180万辆提升至240万辆。

财信证券认为,前三季度锂电各环节龙头企业基本上都处于满产状态,全产业链需求高增长确定性强,景气度将进一步提升,新一轮动力电池投产红利将持续3-5年。随着芯片紧缺问题的解决,电动车的购置需求将集中释放。

四季度迎来修复期

11月1日中国汽车流通协会表示,目前芯片短缺问题略有缓解,若汽车厂商产量有所恢复,汽车消费将有所增长。整体来看,11月市场需求依旧受到供给端影响,预计11月汽车销量略好于10月。但汽车市场基本处于供给决定需求的状态,整体市场需求持续延迟累积。进入四季度,经销商开始冲量,加大促销力度,随着供给满足度提高,四季度汽车销量有望比三季度有所提升。

多家机构认为,汽车行业芯片短缺最紧张时期已经过去,第四季度汽车及零部件板块或迎来业绩和行情修复期。

华泰证券表示,全球芯片供给短缺导致的整车企业减产是三季度行业销量表现承压的核心原因。其中,汽车零部件板块受冲击最严重,因为其景气度与下游整车销量相关性最高。从供给端来看,前期因受东南亚疫情影响导致的缺芯已经有缓解迹象,产销量较此前有所回升,但供应链风险仍未完全解除,全球范围内减产压力尚在。需求端库存已经处于低位,终端市场需求平稳。随着疫情预期好转,缺芯状况有望迎来改善,行业将进入补库存阶段,产销有望环比继续改善。