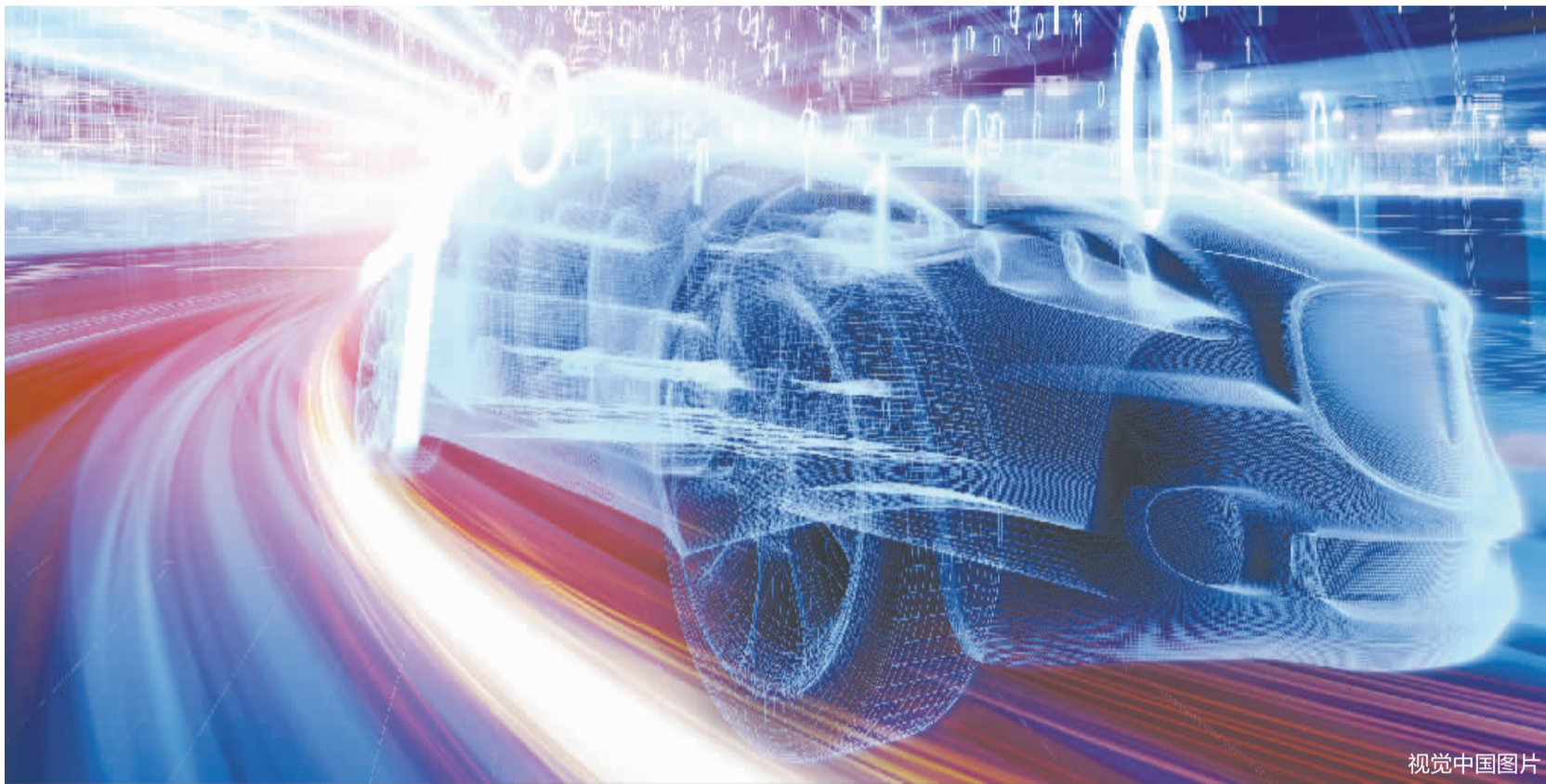


产销量高歌猛进 新能源汽车渗透率快速提升



视觉中国图片

销量攀升

比亚迪新车销售的火爆直接体现在公司月度销量快报上。11月3日晚，比亚迪发布的10月产销快报显示，新能源汽车销量达8.1万辆，同比增长249%。1-10月，新能源汽车累计销量为41.9万辆，同比增长212.03%。今年以来，比亚迪新能源车销量快速提升，目前销量已超越去年全年，同时，比亚迪燃油车销量在快速下滑，新能源汽车逐渐成为公司销量的主力担当。

多家传统车企与造车新势力也陆续公布了10月新能源汽车销量。理想汽车10月交付7649辆理想ONE，同比增长107.2%。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。广汽埃安10月终端销量达13189辆，同比增长112%。上汽集团10月新能源汽车销量76988辆，同比增长58%。

新能源汽车消费火爆也激发了车企的促销热情。11月1日，特斯拉推出“0首付”的融资租赁方案，这一促销手段仅仅上线了3天，就悄然叫停，最低首付比例调整为10%。特斯拉融资客服人员对中国证券报记者表示，“活动推出后订单激增，市场过于火爆。由于产能固定，导致交车时间有所延迟，所以调整了实施方案”。

中汽协副秘书长陈士华称，我国新能源汽车渗透率已由年初的5.4%提高至9月底的11.6%。2021年，国内新能源汽车市场将延续快速增长趋势，预计全年可达到250万辆的产销量。

前海开源基金首席经济学家杨德龙表示，资本看好新能源汽车行业未来

“周末来看车的人真多，热闹得跟菜市场一样，试驾也要排队。”一位刚从北京某比亚迪4S店试驾出来的刘先生对中国证券报记者表示。

比亚迪终端店铺销售情况是新能源汽车市场的一个缩影。2021年，中国新能源汽车行业呈爆发式增长，1-9月新能源汽车产销分别达216.6万辆和215.7万辆，分别同比增长1.8倍和1.9倍。新能源汽车渗透率已由年初的5.4%提升至9月底的11.6%。专家表示，随着传统车企逐步转型，推出更多新能源汽车产品，新能源汽车渗透率将持续提升，行业竞争将进一步加剧。

● 本报记者 崔小粟

的发展潜力，随着传统车企逐步转型并推出更多新能源汽车产品，行业竞争会进一步加剧。

消费者逐渐接受

家住洛阳市伊川县的小刘经营着一家汽修铺，他最近购入了一辆五菱宏

光miniEV。“老婆怀孕，买辆新能源车代步，送她去医院做检查比较方便。而且平时活动半径不超过10公里，不必担心电不够用，后续使用成本也比燃油车要低。”小刘告诉中国证券报记者。

五菱宏光miniEV是A00级新能源车的代表，经济性是其核心竞争力。“2.88万元的售价让这款车在A00车型里没有竞品。”北京某上汽通用五菱4S店市场总监赵磊对中国证券报记者表示。

近期购买了小鹏P5的车主李厉告诉中国证券报记者：“辅助驾驶功能很吸引人。造车新势力在智能化的领域更加激进，比较符合年轻人尝鲜的心态。智能电动车的价格不断降低，低价提前享受最新科技成果，是购买智能电动汽车的一个重要原因。”

与欧美市场中高端车型占主导不同，中国新能源汽车市场呈现“哑铃型”格局。中国汽车工业协会副总工程师许海东对中国证券报记者表示，新能源汽车厂商的市场策略演化出两条路径，一条是像特斯拉、比亚迪汉、蔚来、小鹏等品牌的高端化路径；另一条是以五菱宏光miniEV、欧拉黑猫白猫为代表的品牌推出的A00车型，在低端市场铺开销量。

乘联会秘书长崔东树认为，根据目前新能源汽车市场的销量数据表现，2021年新能源汽车市场的政策导向与市场导向相比较，市场导向的增量比例在加重。消费者对于新能源汽车产品接受程度逐步提高，消费市场呈现由一线城市向二、三线城市扩张的趋势。

崔东树同时指出，目前新能源汽车成本整体仍高于传统燃油车，不过降价潜力较大。一方面，电池产能持续

增加，可以拉低电池采购价格；另一方面，新能源汽车具备场景化出行方向，可根据不同使用场景定制相应产品从而改变大而全的现有结构，有望降低整车成本。

有望继续高增长

今年前三季度，受芯片供应短缺以及原材料价格上涨影响，汽车行业整体受到冲击。面对刚刚过去的“金九银十”，采用直营销售模式的新能源车企终端价格保持统一，并采用APP下订单、排队等车的方式交付。虽然目前交车周期暂未有明显变化，但仍饱受缺货之痛。

比亚迪相关工作人员告诉中国证券报记者，比亚迪旗下部分燃油车型已经停产，现在芯片优先供给新能源车，车卖得贵，利润也更高。

陈士华表示，在芯片短缺的背景下，车企在全力保供、保产的同时，确实会优先考虑保障新能源汽车的生产和布局。这不仅是出于市场需求，也有“双积分”考核的压力。

长江证券指出，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。

万联证券称，新能源汽车行业发展对汽车芯片、器件、显示终端、被动元件等领域均形成强力业绩带动。随着晶圆厂汽车芯片供应逐步增加和新建厂陆续投产，预计新能源汽车产销量将在2022年-2023年汽车芯片短缺局面显著缓解后，实现第二阶段的高速增长。

与蔚来汽车合资成立的长安蔚来，今年5月20日更名为阿维塔科技公司。“阿维塔”是英文Avatar的音译，意为游戏或网络世界中的虚拟化身。阿维塔科技公司这一品牌传递的信息是，为每一位用户打造智慧平行世界中的另一个自己。

阿维塔科技公司董事长兼首席执行官谭本宏表示，在可持续发展的蓝图规划下，首轮战略融资有力地践行了企业战略目标。下一步，阿维塔科技公司将很快启动A轮融资，未来还有独立上市计划。

据了解，阿维塔品牌将于本月全球首发，首款高端智能电动汽车也将亮相。该车将搭载华为HI（HuaweiInside）全栈智能汽车解决方案和宁德时代最新的电动化技术。未来五年，阿维塔科技公司还将陆续推出多款车型。

根据规划，阿维塔科技公司将完全市场化运作，独立经营，独立发展。公司聚合了长安汽车、华为、宁德时代在整车研发智造、智能汽车解决方案和智慧能源生态领域的优势，三方将携手共创全球领先的智能电动汽车技术平台CHN，致力于在高端SEV领域打造世界级的中国品牌。

持股1.87%，南方资产持股8.73%，南方工业基金持股1.25%。蔚来汽车未参与增资，持股比例将由4.62%稀释到1.13%。本次交易还需取得国家市场监督管理总局反垄断局的批准。

此外，南方资产持有公司6.12%的股份，为公司前十大股东，且是公司实际控制人中国兵器装备集团有限公司的全资子公司，因此本次交易构成关联交易。

公司称，阿维塔科技公司致力打造中国自主高端民族品牌并实现其产业化，为了增强发展活力，提高运营效率，加速整合新能源汽车产业链资源，并不断拓展产业链发展空间，本次增资扩股通过引入外部资源进行股权多元化改革，最终实现阿维塔科技公司的顺利转型。

长安汽车表示，本次增资完成后，阿维塔科技公司由公司的控股子公司变为联营企业，不再纳入合并报表范围，采用权益法进行后续核算。本次增资完成后，基于阿维塔科技公司2020年12月31日的财务信息及股权公允价值推算，预计将增加净利润约7亿元。

聚合三方资源

阿维塔科技公司前身为长安汽车

景气拐点渐近 半导体公司业绩分化提速

● 本报记者 吴科任

从2020年三季度开始，全球半导体公司因缺货涨价业绩进入高增长期，但今年二季度增速达到高点后，三季度业绩增速明显收窄。

“其实三季度同比数据还是不错的。”某资深电子分析师表示，“目前产业景气度尚在高位，但四季度或明年一季度部分半导体公司将迎来业绩拐点。”

业内人士对拐点到来的时点预期不完全一致。“准确的判断应该是明年上半年。现在成本上压力较大，下游有些市场可能已经饱和了，价格压力会显现，这才是分水岭。”一家IDM半导体龙头公司的高管认为。

供需之争

据国际半导体产业协会（SEMI）最新统计，三季度全球半导体晶圆出货达36.49亿平方英寸，环比增长3.3%，创历史新高。SEMI表示，因未来几年将新增许多晶圆厂，预期半导体晶圆需求有望维持高水平。

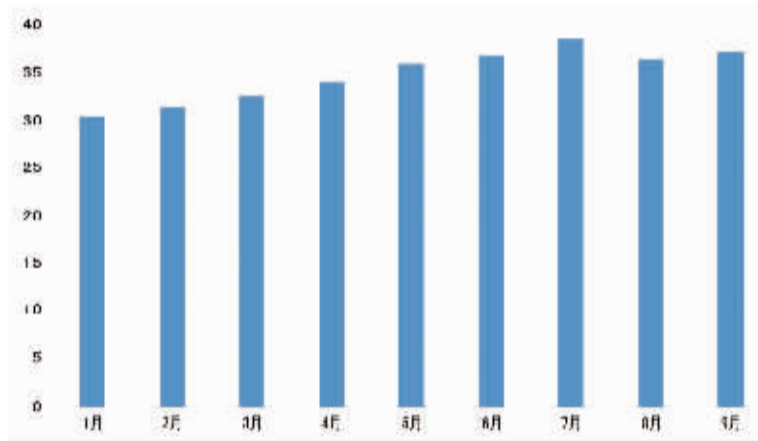
东财Choice数据显示，A股76家可比半导体公司三季度营业收入环比增速均在35%以上，但环比增速较二季度环比增速至少下降22个百分点。

某电子研究员告诉中国证券报记者，半导体行业“冰与火”共存的现象并不矛盾，“疫情期

间，各类电子产品需求爆发，导

北美半导体设备制造商2021年月度出货情况

(亿美元)



数据来源/国际半导体产业协会

致整个供应链紧绷；海外晶圆厂又时常停工停产，受此影响，企业在库存方面做了大幅调整，疫情前库存一般维持2-3个月，满足正常运转就行。经历疫情的波折、反复后，从芯片设计企业到终端企业，都把库存加到6个月或更长。由于加库存的时间从去年一直持续到现在，所以目前制造端的产能还是很紧张，但需求在走弱。”

他说，“晶圆厂为了满足加库存需求，产能肯定会满载。一般来说，制造端的景气度会延缓6个月以上，因为制造端会提前半年到1年拿到订单。现在的状况是，芯片设计公司已经下了单，虽然看到景气度走弱，但没办法取消订单，因为一旦取消订单，订金就没了。从芯片设计公司的角度来看，还是会吧订单拿回来，卖不了后面就少下单。目前还看不到设计公司砍单，因为之前的订单还没消化。”

一家千亿市值的芯片设计公司董秘也认为，晶圆厂满产与A股半导体公司三季度环比增速放缓的现象并不矛盾，业绩放缓的主要原因在供给侧而非需求侧，“三季度环比增幅收窄其实是需求爆发后整个产业链紧张的结果。各环节的产能提升方面，立竿见影的措施已经用完了，后面进一步提升需要更多资源投入和更长时间，所以短时间不能匹配需求增长。”他表示，“产能有逐步改善的趋势和能力，但高增长应该会受限于产能瓶颈。”

“需求下滑会影响以后几个

季度，而不是三四季度，大的拐点到明年下半年。”上述高管表示，“一季度因春节因素基数会偏低一点，二季度环比增速会高不少，三季度环比增速应该要降下来，四季度环比增速有些还会上去。关键要看环比增长与否，这是很重要的事情。”

面临业绩分化

“半导体产品千差万别，不同市场的景气度不一样，关键要看产品的竞争能力、大客户的开拓能力以及市场份额。长远来看，业绩分化必然。”前述高管表示。

可以预见，晶圆代工和封测两个产业环节公司的业绩基本无忧。全球晶圆代工龙头企业台积电一、二季度营业收入环比增速分别为1.9%、2.9%，三季度环比增速攀升至12%，毛利率重回50%以上。一位不愿具名的产业人士表示，“台积电之前没有提价，后面产能实在是太紧张了，它要挤掉一些不真实的需求，所以做了一些提价。”

另一家晶圆代工大厂联电则在更早时期就启动涨价。从今年一季度开始，其产能利用率维持在100%及以上，对应三个季度的收入环比增速分别为4%、8.1%和9.8%。除了调整产品结构外，其他晶圆代工厂的业绩增长也有涨价因素。

部分芯片设计公司受终端市场需求下滑的影响较大。“一、二季度涨价较多，业绩环比增速肯定很

高，到三季度，价格基本就涨到顶了，很多电子元器件的价格开始回落。”前述研究员说，“芯片设计公司没有涨价空间了。”

据了解，疫情期间，因远程办公与远程教学的需要，笔记本电脑、电视、Pad、显示器等电子产品需求集中爆发。随着全球疫情逐步好转，这类需求自然会减少。

以LCD TV面板为例，7月以来，因终端需求下滑，各尺寸面板价格步入下跌通道，至今未见止跌迹象。与TV面板相关的电源管理芯片、驱动IC、PCB等上游零部件自然受到波及。此外，群智咨询的数据显示，三季度全球智能手机出货量同比下滑10.2%。

此消彼长。消费电子疲弱对汽车电子会是一个利好，更多晶圆产能将用于生产汽车芯片。“晶圆代工厂的产能还是非常紧缺，不同行业的半导体冷热差别很大，与新能源及新能源汽车相关的半导体景气度还是很高。”一家IGBT芯片龙头公司董事长说。

设备公司机会也在。前述电子分析师认为，“基于自主可控的需要以及下游晶圆厂纷纷扩产的逻辑，半导体设备公司的业绩高增长有望持续。”

不过，国信证券日前在研报中表示，“从月度数据看，短期行业景气度边际走弱，北美半导体设备出货额同比增速连续三个月收窄，存储芯片现货价格持续下跌，中国台湾设计企业同比增速收窄12个百分点。我们对半导体板块走势短期相对谨慎。”

长安汽车子公司引资逾24亿元

宁德时代拿下24%股权

● 本报记者 崔小粟

11月5日晚，长安汽车发布公告，公司控股子公司阿维塔科技公司以资产评估报告为定价依据，引入宁德时代、重庆长安、南方资产等作为增资扩股的投资主体参与增资。本次增资扩股以现金方式进行，总金额超过24亿元。

据了解，阿维塔科技公司将于本月亮相首款智能电动汽车，该车将搭载华为HI全栈智能汽车解决方案和宁德时代最新的电动化技术。

增资总金额超24亿元

根据公告，本次交易采取公开挂牌方式，挂牌地点重庆联合产权交易所，挂牌公示期为2021年8月23日至10月21日，拟通过增资扩股引入2-5家投资者，公司以非公开协议的方式参与本次增资，价格与外部投资人保持一致。经过公开挂牌募集，最终确定三家投资方（以联合体的方式），分别为宁德时代与福建闽东的联合体、重庆长安与两江西证的联合体、南方资产与南方工业基金的联合体。

公告称，阿维塔科技公司以资产评

7.7亿元

增资扩股以现金方式进行，其中，宁德时代拟增资7.7亿元，持股比例为23.99%

估报告为定价依据，引入宁德时代、福建闽东、重庆长安、两江西证、南方资产、南方工业基金作为本次增资扩股的投资主体参与增资。增资扩股以现金方式进行，总金额超过24亿元。宁德时代拟增资7.7亿元，福建闽东拟增资1.6亿元，重庆长安拟增资6.1亿元，两江西证拟增资6000万元，南方资产拟增资2.8亿元，南方工业基金拟增资4000万元。

本次增资完成后，阿维塔科技公司的注册资本将由人民币28800万元增至人民币117224.26万元，长安汽车持股比例将由95.38%稀释到39.02%，宁德时代持股23.99%，福建闽东持股5%，重庆长安持股19.01%，两江西证