

上交所稳步推进高水平开放 TIGER韩中新能源车ETF等4只指数产品在韩国上市

本报讯 12月22日,首批4只中韩合编指数ETF在韩国交易所(以下简称“韩交所”)上市,4只ETF分别是三星资产管理公司(以下简称“三星资管”)管理的KODEX 韩半导体ETF、KODEX 韩中新能源车ETF和韩国未来资产管理公司(以下简称“未来资产”)管理的TIGER 韩中半导体ETF、TIGER 韩中新能源车ETF。同日,华泰柏瑞中韩半导体ETF也在上交所同步上市。

今年是中韩建交30周年,多年来两国经贸合作日益密切。作为双方重要的金融基础设施,上交所与韩交所早在2003年就签署了合作谅解备忘录,一直保持密切的高层互访和人员交流。2021年5月份,两所签署更紧密合作谅解备忘录,约定在指数方向深化合作。同年12月份,中韩50指数、中韩半导体指数和中韩新能源车等3条指数如期发布。这是上交所与境外交易所首次在指数领域开展的合作,也是上交所为国内外投资者配置全球资产提供的创新方式。推出中韩合编指数,是两所积极发挥交易所功能优势、便利国际投资者投资中韩资本市场的务实举措。近年来,两国产业链、供应链融合度不断加深,在很多关键产业领域的相互直接投资持续扩大。半导体ETF和新能源车ETF正体现了中韩在上述两个行业的全球地位,也体现了国际投资者对此类产品的投资需求。上交所和韩交

所市场具备各自优势,上市公司行业分布具有一定的互补性。作为首个关联中韩资本市场的产品,中韩合编指数发布后引起市场高度关注。三星资管、未来资产和华泰柏瑞等基金和资产管理公司在较短时间内明确了产品开发意愿,积极推进产品发行上市。此次中韩合编指数ETF产品同步上市后,两国媒体进行了广泛报道。韩国方面,包括韩联社等20家韩国媒体进行了报道,发布新闻超

70篇。近年来,在中国证监会的坚强领导下,上交所认真落实中国扩大金融开放的战略部署,不断完善市场互联互通机制,不断健全基础交易制度,不断增加国际化品种,稳步推进高水平制度型开放。下一步,上交所将继续坚定对外开放不动摇,加强国际交流合作,发挥好互联互通机制的积极作用,探索境内外合作新模式,更好推进资本市场高水平对外开放。(吴晓璐 毛艺融)

“国补”退场倒计时 车企限时保价促销 多地发放购车补贴

■本报记者 张晓玉

随着“国补”退出在即,近期全国多地纷纷推出汽车消费补贴活动,加快释放汽车消费潜力。同时,各大车企为了拉动销量增长,也展开了促销大战。据《证券日报》记者不完全统计,近日,北京、深圳、重庆、河北石家庄等地发放购车补贴助力年底汽车消费。比亚迪、特斯拉、长城欧拉、奔驰等超15家车企加入限时保价或降价的促销行列。“今年全国各地的消费市场不同程度上受到了疫情等因素的不利影响,为了在年底促进消费,各地希望通过汽车消费补贴等政策,提高全年的消费水平。”添翼数字经济智库高级研究员吴婉莹对《证券日报》记者表示,车企一般都会在四季度尤其是年底加大促销力度,冲击全年销量,今年又赶上“国补”进入退场倒计时,各大车企为了争取更多的销量,也在最后的窗口期,纷纷采取限时保价营销策略。

车企掀起促销热潮

随着2022年临近尾声,我国对新能源汽车的补贴政策将于月底截止。根据财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委此前发布的《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,2022年新能源汽车购置补贴政策于2022年12月31日终止,2022年12月31日之后上牌的车辆不再给予补贴。至此,历时十三年的新能源补贴将退出“江湖”。随着新能源汽车补贴即将落下帷幕,各大车企也在最后的“国补”窗口期,推出各种限时保价政策。12月1日,长城欧拉发布限时保价政策,承诺在今年年底前支付定金且无法在2022年12月31日补贴终止时上牌的消费者,由车企承担补贴差额。而特斯拉则推出降价政策,其中国产Model 3和Model Y降价幅度为1.4万元-3.7万元,同时,12月1日-12月31日期间,购车尾款可减4000元。此外,福特电马Mustang Mach-E全系车型售价降幅2万元-2.8万元。据记者不完全统计,目前已经有包括比亚迪、特斯拉、大众、AITO汽车、蔚来、小鹏、哪吒、长安深蓝、问界、极氪、长城欧拉、广汽埃安等在内的超过15家车企推出降价或限时保价政策。

IPG中国首席经济学家柏文喜对《证券日报》记者表示,“在追求差异化竞争的汽车市场中,各大车企在限时保价政策领域达成共识,说明价格还是最重要的竞争工具,性价比始终是汽车营销不变的法宝。”除了在年底降价和限时保价外,比亚迪、广汽、东风、北汽等车企宣布明年部分车型将涨价。12月22日,睿蓝汽车发布《其关于车型价格调整的说明》,因受新能源汽车补贴政策即将退出以及全球原材料价格持续大幅上涨的双重影响,全系电动车型(睿蓝9除外)将于2023年1月1日零时起调整价格,上调幅度为5000元-8000元不等。比亚迪表示,受“电池主要原材料价格大幅上涨”等因素影响,比亚迪将对王朝、海洋、腾势相关新能源车型的官方指导价进行调整,上调幅度为2000元至6000元不等。长安汽车长安Lumin车型也将在2023年1月1日迎来价格调整,新车价格将上涨1000元-6000元。广汽埃安也将对旗下相关车型的官方指导价上调3000元-8000元。湘财证券分析师文正平认为,补贴退出后适度涨价有助于缓解车企盈利压力,构筑健康良性竞争环境。“国补”退出后,对我国新能源汽车行业有何影响?吴婉莹认为,新能源汽车行业将从政策驱动逐步过渡到市场驱动,“国补”退出后将对车企的技术、服务等提出更高的要求,也将进一步增加差异化竞争。在柏文喜看来,随着新能源汽车市场接受度的提升和性价比明显提高,新能源汽车的市占率正在快速提升,而如何维护这一发展势头以及提供更好的产品与服务,则是“国补”退出后新能源车企所面临的重要挑战。

多地推出汽车消费补贴活动

在“国补”退出前夕,各地政府也纷纷开展汽车促消费活动。12月22日,北京昌平区发放1000万元汽车消费券,最高可享受6900元补贴优惠。辽宁铁岭宣布12月23日起投入300万元,补贴在铁岭购买汽车的消费者,最高可享5000元。河北石家庄市政府安排1804万元资金开展汽车促消费活动,活动自12月20日持续到2023年2月6日。据《证券日报》记者统计,还有深圳宝安区、重庆两江新区、山西大同平城区、辽宁鞍山市等地也纷纷推出汽车促消费活动,对于购车者给予2000元-2万元不等的补贴。柏文喜表示,在“国补”持续退坡和进入退场倒计时后,全国各地推出汽车消费补贴,这一举措是刺激和推动消费的政策措施之一,也是推动经济复苏的组合拳之一。事实上,今年多地已经推出多期汽车消费券发放活动。北京昌平今年已经发放3次汽车消费券,累计拉动新车销售2900余台,实现销售额5.76亿元。辽宁鞍山市今年暑期也曾针对汽车消费发放过一轮总额200万元的消费补贴,3天内促进汽车销售646台,拉动汽车消费1.25亿元。

东证期货研报表示,作为新能源补贴结束前的最后一个月,叠加部分地区还有购车相关的消费鼓励政策,再叠加部分车企的价格宣传,12月份销量有望保持在较高的水平,但疫情冲击或将为市场需求带来较大的不确定性。中金公司研报指出,日前召开的中央经济工作会议提出要着力扩大国内需求,其中提及要支持新能源汽车消费。汽车行业处在电动化转型大趋势中,促进新能源车消费是提振汽车内需的重要抓手,从而充分挖掘内需;同时从供给端来看,新能源汽车是我国汽车产业弯道超车的重大历史机遇,提振新能源汽车消费有助于培育具备竞争力的本土零部件供应商,提升国内汽车产业实力。

■本报记者 龚梦泽

回眸即将过去的2022年,在电动化和智能化变革浪潮引领下,我国汽车产业加快结构调整步伐,新能源汽车快速发展,销量大幅度提升。与之相对应的是,投融资持续火热,并展现出了全新的投资逻辑和产业气象。据《证券日报》记者不完全统计,截至2022年11月份,年内我国新能源汽车产业发生融资事件217起,融资金额893亿元;产业链公布了200多个重大建设和项目投资,总投资额超过13000亿元,投资规模超过100亿元的项目40余个。

其中,广汽埃安A轮融资达183亿元,成为行业最大融资案例;岚图汽车A轮引战融资近50亿元,投资方共10家,融资后岚图估值近300亿元。“今天被资本市场看好的企业,未必是最赚钱的企业,投资者都在为未来而投资。”广汽集团总经理冯兴亚在接受《证券日报》记者采访时表示,传统车企投资电动汽车会非常痛苦,但是不投资就没有未来。

“上述两笔融资事件中,头部资本角逐激烈,普通投资机构已经很难入局了。”中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳认为,从2022年多家新品牌的融资案例来看,这些品牌不仅单轮融资金额巨大,且参与融资的投资方大多自带产业资源。预计新能源汽车在2023年将进入近身肉搏阶段,传统车企的实力和背景已经内化成新品牌的基盘与保障,发展势头会更加猛烈,留给还未迈过生死线的造车新势力的时间已经不多。

投融资持续火热 仍为年度最热风口之一

《证券日报》记者据天眼查App统计显示,2012年—2021年,我国新能源汽车的融资热度呈现波动上升态势,融资事件达共计1136起。其中,2016年—2018年融资事件连续三年超过160起,2017年融资事件达到阶段性新高至185起;2019年相关事件数和披露金额有所回落;2020年新能源汽车赛道融资事件89起,首次突破千亿元大关;2021年新能源汽车赛道融资事件数量为历年最多,共计239起,披露总额达3639亿元,同比大增181.66%,创下历史新高。

在经历了投融资热度最高的2021年后,尽管受多重外部因素影响,2022年新能源汽车整体融资事件次数和金额不及去年,但依然是今年最为火热的投资风口之一。从融资区域来看,北京成为新能源汽车产业投融资企业最为集中的城市。2015年至2022年10月份,北京有关新能源汽车产业累计投融资事件数量达106起,位居全国之首。其次为上海,同时间段内的累计投融资事件数量为95起。

从投融资聚集的产业链方向来看,2021年至2022年10月份,新能源汽车产业投融资热点主要集中在原材料以及零部件类企业,其次为整车制造企业。具体来看,动力电池成为此轮吸金竞赛中规模最大的细分领域。

据记者不完全统计,截至目前,年内动力电池领域至少公布了62个重大建设项目,总投资预算超9000亿元。其中以楚能新能源、宁德时代扩张脚步最为激进。据公告显示,楚能新能源已公布的4个投资项目投资预算达1825亿元;宁德时代已公布的5大项目对外投资预算约为1300亿元。

新能源汽车整车这一赛道,同样成为资本愿意下大力砸钱的领域。2022年初,集度汽车打响了新能源整车融资第一枪,融资额为4亿美元,投资方是百度投资并购部和华普汽车;4月份,洛轲汽车完成D轮融资,吸引了红杉中国、IDG资本的出手,融资额为2亿美元;6月份,威马汽车Pre-IPO融资6亿美元;哪吒汽车、智己汽车、岚图汽车分别于7月份、8月份、11月份完成投资20亿元至50亿元不等的融资。

新势力未摆脱亏损状态 年产40万辆或成新门槛

尽管新能源汽车行业前景如画,但一个不容忽视的现实问题是,特斯拉也是在经历了15年的亏损后,才于2020年首次实现盈利。国内造车新势力TOP3“蔚小理”至今也未摆脱亏损状态。

作为已成功多地上市的新能源造车优等生,“蔚小理”在自动驾驶、芯片、云服务和电子电气架构方面的自研投入高昂,是现阶段公司支出的主要项目,并持续压低毛利率。

三家公司2022年三季报显示,研发方面,蔚来汽车的支出费用主要围绕电池、芯片等做一些研发投入,单季度研发费用保持在30亿元左右;小鹏汽车第三季度研发开支



为15亿元,同比上涨18.5%,增长的部分主要也是研发人员增加,导致员工薪酬增加;理想汽车第三季度研发投入达18亿元,同比增长103.1%,主要是用于未来新车的研发。

值得一提的是,与“蔚小理”深耕的市场和客群不同,二线造车新势力们大多扎根下沉市场,走薄利多销的路线,在售车型价格区间较低,整车销售毛利也有限。因此,它们短期同样难以盈利。

数据显示,2019年—2021年,零跑汽车营收分别为1.17亿元、6.31亿元和31.32亿元,亏损分别达9.01亿元、11亿元和28.46亿元,合计超过48亿元;威马汽车的亏损状况更甚,根据招股书数据,威马汽车过去三年净亏损分别为41.45亿元、50.84亿元和82.06亿元,三年累计亏损174亿元。

尽管哪吒汽车还未正式递交招股书披露财务状况,但据投资方360披露的数据显示,过去两年哪吒汽车分别净亏13亿元和29亿元。2022年上半年,哪吒汽车继续亏损6.92亿元。

在张秀阳看来,率先登陆资本市场虽有机会跑在赛道前列,但即便成功IPO,也只是踏上了漫漫“钱”路的第一步,在此之后,如何实现持续稳定交付和盈利,才是最终大考。

此前业内普遍认为,新造车公司想摆脱亏损,实现转折的粗略节点是年交付量10万辆。不过,这一

预期数据或许被严重低估了。“此前小鹏汽车也认同关于10万辆年产量是门槛的提法。但当我们做到10万辆的时候,才发现今天的智能电动汽车的基础门槛,似乎已经提高到了40万辆。”小鹏汽车董事长何小鹏表示。

传统车企蹒跚出“第三赛道” 全新子品牌获资本青睐

作为由传统车企孵化而来的智能电动车品牌,极氪汽车自成立起就不断强调自身的定位:既不是传统车企,也不是造车新势力。公司CEO安聪慧曾在多个场合阐述智能电动车“第三赛道”的概念,即在传统车企转型和新势力造车之外,用全新的团队架构,对产业资源进行全新布局,打造出一条传统车企的技术资源与新造车的灵活效率相融合的新发展路径。

智能电动车产业发展至今,可喜的是,越来越多的传统车企热衷于高端品牌的打造,并将“第三赛道”概念延伸到资本市场,获得了不俗的认可度和投资热情。

2021年8月份,极氪就获得了宁德时代、哔哩哔哩、英特尔资本5亿美元Pre-A轮融资,投后估值近600亿元;2022年8月份,长安阿维塔完成A轮融资,由国家绿色发展基金领投,投后估值接近百亿元。

今年3月份,埃安混改落地,10月份完成25.66亿元A轮融资,增资

完成后埃安估值达到1032亿元,成为当前国内未上市新能源车企最高估值。

“资本市场在驱动新能源汽车市场发展,并深刻影响整个行业,资本驱动下的品牌会更有实力。”广汽埃安总经理古惠南在接受《证券日报》记者采访时表示,广汽埃安推动混合所有制改革,并不是因为缺钱,而是要通过混改进入资本市场参与竞争,同时借此来提升品牌影响力。

紧随埃安之后,作为东风集团电动化、智能化转型的高端新能源汽车品牌,同时也是国资央企混合所有制改革重点项目,岚图于今年11月份以A轮融资50亿元,在锁定高景气发展赛道的同时,也赢得了投资方的青睐,成为中国新能源行业迄今规模最大的首轮融资,融资后岚图估值近300亿元。“岚图开创的是‘成熟车企+造车新势力’融合发展新模式,是我们用新组织、新机制、新模式,推动东风公司品牌向上的一次战略选择。”东风公司党委常委、副总经理尤峥对《证券日报》记者表示,站在转折点上,岚图正以中国造车新实力的姿态,通过创新精神和进取之心,完成产品、品牌的双突破。

冯兴亚表示,电动汽车的行业估值逻辑正在转变,从考察远期前景逐步过渡到对企业盈利性的关注。“未来两年非常关键,企业整体运营能力必须经受住投资者及时间的检验。”

凝聚“三力”推动新能源车产业不断向好

■龚梦泽

2022年,新能源汽车板块整体表现略低于市场预期,中证新能源车指数跌幅超过20%,包括新能源汽车、锂电在内的一些龙头公司年内股价回调较多,回报率不及去年。

站在当下的时间节点,笔者认为,

为,2023年,对于汽车行业整体来说仍是极富挑战的一年。但在供需修复、政策助推和技术进步三大助力的推动下,“立根原在破岩中”的新能源汽车在市场端和资本端均有望迎来不错的增长。

首先,优质供给刺激引导需求增长。当前新能源汽车渗透率不断走高,且处于优质供给催生需求的

阶段,不断丰富的高级别车型的上市出新,会持续创造和引导需求增长。预计明年国内新能源汽车的销量会达到850万辆左右的水平,渗透率会进一步提升至30%以上。

其次,“政策+市场”双轮驱动加速市场爆发。日前召开的中央经济工作会议提出要着力扩大国内需求,其中提及要支持新能源车消费。

与此同时,为支持新能源汽车市场发展,今年有关部门及时延续了新能源车免征车辆购置税政策。新能源车消费作为拉动国内消费的重要一环,在扩内需政策的加持下,势必将对促进汽车市场回暖企稳发挥重要作用,进而有效引导供给端增加产能,赋能新能源汽车产业链发展。

最后,技术进步推动生产成本

改善。除供给和需求端外,新能源车成本端明年也将会有明显的改善。随着技术成熟,良率提升,动力电池关键部件的材料成本下探和规模化量产将带动生产成本下降。以碳酸锂为例,预计明年将增产高达35万吨,供给量的大幅提升,将显著改善行业成本端的压力,受益全产业链。