

五年来营收首降

汽车零部件龙头企业华域汽车业绩失速

本报记者 郭阳琛 刘媛媛 上海报道

2019年,华域汽车系统股份有限公司(以下简称“华域汽车”,600741.SH)遭遇“滑铁卢”,5年来营收首次出现下滑。

根据其此前发布的财报,报告期内,按合并报表口径,华域汽车实现营业收入1440.24亿元,同比下滑8.36%;归属于上市公司股

一季度净利下滑超92%

据一季报数据,华域汽车一季度营收239.73亿元,同比下滑32.60%;净利润1.35亿元,同比下滑92.70%。

据天眼查等公开资料显示,华域汽车的前身是上汽集团独立供应的汽车零部件业务。为了培育具有核心竞争力的中性化零部件供应链体系,上汽集团借巴士股份重组契机,将独立供应零部件业务注入巴士股份。2009年5月正式更名为华域汽车,公司目前控股股东为上汽集团,持股比例为58.32%。

华域汽车的利润“瓶颈”源于2018年三季度,已连续7个季度同比净利润负增长。Wind数据显示,2018年三季度~2020年一季度,华域汽车单季度净利润分别为20.84亿元、21.60亿元、23.33亿元、20.45亿元、20.04亿元、21.34亿元、1.35亿元。

据2020年一季度数据,华域汽车一季度营收239.73亿元,同比下滑32.60%;净利润1.35亿元,同比下滑92.70%。

分部来看,华域汽车金属成型模具、电子电器业务已出现亏损,内外饰、功能件业务也下滑明显。具体而言,内外饰营收181亿元,同比下滑28.5%,净利润2.3亿元,同比下滑76.3%;金属成型和模具营收12.8亿元,同比下滑56.8%,净利润-0.7亿元;功能件营收42.9亿元,同比下滑42.4%,净利润0.9亿元,同比下滑84.9%;电子电器实现营业收入10.1亿元,同比下滑23.2%,净利

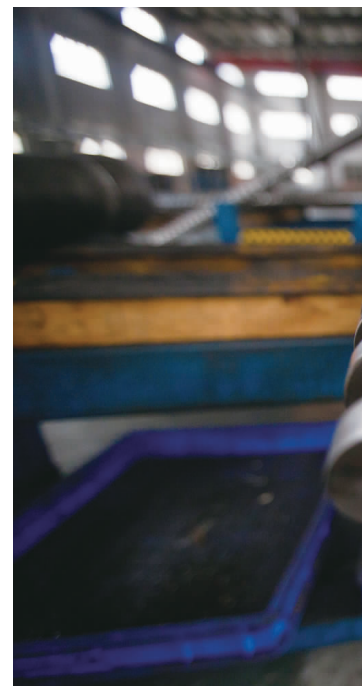
润-0.7亿元。

对此,华域汽车方面在今年一季报中表示,疫情对公司生产经营造成一定的影响,后续影响程度将取决于全球疫情防控状况、持续时间、各国政府采取的应对举措及全球合作等。“预测年初至下一报告期末的累计净利润与上年同期相比仍将有较大降幅。”

华泰证券研报也分析称,华域汽车一季度业绩下滑,主要原因是疫情影响国内客户产量大幅下滑,产能利用率下滑,折旧摊销

费用占比提升,管理和研发费用率提升。尽管国内汽车需求有望环比恢复,但海外疫情将会影响海外业务。

值得一提的是,2020年一季度,华域汽车非经常性损益高达1.23亿元,主要源于1.08亿元的政府财政补贴,这也致使公司扣除非经常性损益的净利润仅为0.12亿元,同比下滑99.16%。



华域汽车在关联交易方面尚存诸多疑点。

润92.70%。

《中国经营报》记者注意到,尽管对上汽集团所属整车企业的销售收入占比呈下降趋势,华域汽车超半数的营业收入仍来源于上汽这棵“大树”,并对其存有一定的依赖。如果上汽集团销售下降,则将加大华域汽车的风险。

“公司将积极开拓国内外市场,切实落实降本措施,加快推进

转型升级,抓住汽车产业链、价值链重构机会,有效提升在存量市场环境下的竞争能力。”华域汽车在给记者的回函中表示,今年1~5月,华域汽车通过积极开拓奔驰、宝马、奥迪等高端品牌,大幅控制成本费用,加快提升运营效率,严控固定资产投资等措施,努力保持公司行业领先地位和综合竞争优势。

司毛利率13.2%,同比下滑了1.1个百分点;净利率仅为0.5%,同比下滑6个百分点。



华域汽车在关联交易方面尚存诸多疑点。

据天颐查等公开资料显示,华域汽车的前身是上汽集团独立供应的汽车零部件业务。为了培育具有核心竞争力的中性化零部件供应链体系,上汽集团借巴士股份重组契机,将独立供应零部件业务注入巴士股份。2009年5月正式更名为华域汽车,公司目前控股股东为上汽集团,持股比例为58.32%。

据一季报数据,华域汽车一季度营收239.73亿元,同比下滑32.60%;净利润1.35亿元,同比下滑92.70%。

据天眼查等公开资料显示,华域汽车的前身是上汽集团独立供应的汽车零部件业务。为了培育具有核心竞争力的中性化零部件供应链体系,上汽集团借巴士股份重组契机,将独立供应零部件业务注入巴士股份。2009年5月正式更名为华域汽车,公司目前控股股东为上汽集团,持股比例为58.32%。

华域汽车的利润“瓶颈”源于2018年三季度,已连续7个季度同比净利润负增长。Wind数据显示,2018年三季度~2020年一季度,华域汽车单季度净利润分别为20.84亿元、21.60亿元、23.33亿元、20.45亿元、20.04亿元、21.34亿元、1.35亿元。

据2020年一季度数据,华域汽车一季度营收239.73亿元,同比下滑32.60%;净利润1.35亿元,同比下滑92.70%。

分部来看,华域汽车金属成型模具、电子电器业务已出现亏损,内外饰、功能件业务也下滑明显。具体而言,内外饰营收181亿元,同比下滑28.5%,净利润2.3亿元,同比下滑76.3%;金属成型和模具营收12.8亿元,同比下滑56.8%,净利润-0.7亿元;功能件营收42.9亿元,同比下滑42.4%,净利润0.9亿元,同比下滑84.9%;电子电器实现营业收入10.1亿元,同比下滑23.2%,净利

关联交易的背后疑云

事实上,华域汽车也离不开自身合营、联营企业的贡献,但却存在诸多疑点。

尽管华域汽车对控股股东上汽集团的销售占比在逐年下降,但根据年报信息,2019年,按汇总口径统计,华域汽车主营业务收入中的43.2%来自于上汽集团以外的整车客户。这就意味着,公司主营业务来自上汽集团的收入占比仍达到了57%左右。

其中,华域汽车及其下属企业向上汽集团及其下属企业供应商品的关联交易中,按交易金额排序的前五位关联方为上汽大众汽车有限公司、上汽通用汽车有限公司、上汽通用东岳汽车有限公司、上汽通用(沈阳)北盛汽车有限公司、上海汽车集团股份有限公司乘用车分公司,共计金额737.29亿元。

此外,因为关联大客户的强势地位,华域汽车常会产生较多的应收款项。财报显示,2019年,华域汽车共有14亿元的应收票据或应收款项融资、73.7亿元的应收账款源于上汽集团的合营企业,约占当期应收款项的27.7%。

换句话说,与上汽集团为代表的关联大客户交易虽让华域汽车“账面富裕”,一旦关联大客户因自身业绩问题延长还款周期,华域汽车将承受较大的现金流压力。今年以来,上汽集团的销售表现的确并不尽如人意,前5个月,上汽集团累计销售157万台,同比下滑36.47%;产量152万台,同比下滑36.66%。

对此,华域汽车方面并未正面回应,仅表示,“公司与上汽集团下属整车企业遵照QSTP原则(质量、服务、技术、价格),引用公允的市场化竞争机制,通过公开招标、公平评价、公正选择,确定最终的定点配套关系。”

事实上,华域汽车离不开自身合营、联营企业的贡献,但却存

在诸多疑点。数据显示,2019年,华域汽车对合营、联营企业的投资收益为33.63亿元,占当期归母净利润的52%;上述合营、联营企业净利润分别为26.46亿元、8.61亿元,合计35.07亿元。

但矛盾的是,记者计算发现,2018年,华域汽车对上述企业投资收益为40.18亿元,但上述企业合计净利润仅为39.96亿元,为何投资收益会大于企业净利润?

华域汽车方面解释称,合营、联营企业的合计净利润是按持股比例计算的,与利润表中投资收益的差异主要在于合营、联营企业奖福基金处理以及原合营企业转为全资子公司口径变化等。

此外,财报显示,2019年,华域汽车营业收入为1440.24亿元,公司“销售商品、提供劳务收到的现金”为1462.95亿元,考虑到同期预收款项新增金额为2亿元,也即营收相关的现金流入了1460.95亿元。若将总营收与现金收入数据对比计算,理论上同期应收款项应该减少20.71亿元。但实际上,华域汽车2019年应收款项为260.99亿元,比上一年减少51.33亿元,与上述计算所获数据有近30亿元的偏差。

若考虑到增值税的因素,这一数字无疑会更为庞大。简单按13%的增值税税率换算成含税的营业收入,2019年华域汽车营收约1627.47亿元。将含税总营收与现金收入勾稽则多出约166.52亿元,理论上同期的应收款项应新增166.52亿元,数据偏差超过200亿元。

华域汽车方面表示,“考虑应收款项影响后的差额主要是用票据结算然后背书给供应商的结算款项,公司不存在借助关联交易虚增营业收入的情况。”

汽车营销人

北汽新能源党委副书记、新闻发言人连庆锋:

换电模式to C市场快速推广 统一标准成关键问题

本报记者 郭少丹 北京报道

“如果换电站过多,车少,换电站就活不下去,但如果换电站不够多,车卖出去以后买家没有便利性就不会买,这是北汽新能源这几年在做换电过程中

未来尽可能跟各家车企达成共识

我们的换电站建完了以后不是只给北汽新能源自己服务的,是给整个新能源行业的未来服务的,所以北汽新能源先做内部标准。

《中国经营报》:换电站被纳入“新基建”,怎么解读政策背后的意义,对换电模式的利好怎么看?

连庆锋:最近这段时间,国家支持鼓励换电模式政策频频,有利于探索补能新模式的企业。过去几年,北汽新能源在换电模式上的推进一直比较势单力薄,政府、行业、社会等各个方面并不是很好看,或者持怀疑态度。目前新能源汽车的能源补给方式主要有三种:慢充、快充以及换电,从这三种方式对比来看,肯定是以慢充为主,快充为辅,换电被鼓励,但是现在把换电提到了一个更高的层面,正式把“换电站”纳入了“新基建”范畴,得到了国家政策上的认可,这是一个很大的进步。

国家为什么会认可换电技术与换电模式?其实很简单,来自于如何更好促进新能源汽车产业的成熟。对于新能源汽车产业来说,这两年正经历爬坡过坎的阶段,最大矛盾就是如何将刚开始导入的产业,正在推广的产业推进到成熟

最大的痛苦。”北汽新能源党委副书记、新闻发言人连庆锋近日在接受《中国经营报》记者采访时谈道。

《政府工作报告》中提出,加强新型基础设施建设,发展新一代信息网络,拓展5G应用,建设数

据中心,增加充电桩、换电站等设施,推广新能源汽车,激发新消费需求、助力产业升级。

“新基建”将换电站再次推上风口。换电站及换电模式迎来新机遇的同时,瓶颈、行业标准等深层次问题也引起各方关注。

面积推广换电模式,得让to B市场先行。让to B模式做好经济、平衡的小细分市场,铺开整个换电站的路,有一定基础后,再引入to C市场,换电模式就能够有效地进行大面积覆盖。但长远看,只在外部把to B、to C市场打通,做到外面客户的统一,这远远不够。要真正让to C变成跟传统车加油一样方便的话,必须要做到厂家标准的统一。

标准问题是行业最关心的问题,没有政府强有力的支持和定力,统一标准对企业来说是件很难办到的事,比如车电分离,电池产权问题等。所谓标准,是一个统一的、行业、各企业共识的概念,未来的这个大蛋糕里,大家需要分工和协同。我们的换电站建完了以后不是只给北汽新能源自己服务的,是给整个新能源行业的未来服务的,所以北汽新能源先做内部标准,未来尽可能跟各家车企达成共识、做行业标准,这是第一个难题。

经过这几年的探索,发现大

促进整个产业的成熟

换电模式对大数据要求更高,需要互联网、物联网、车联网高度叠加,这样一来用户体验、产业升级以及社会城市建设会达到一个比较好的相互推动和促进的作用。

《中国经营报》:推广换电模式会对新能源汽车行业带来哪些影响?

连庆锋:第一,解决用户的痛点。从调研来看,目前制约私人用户购买电动车的因素,第一就是充电不方便,假设私人用户家里都能安装充电桩,所有的快充和换电都不需要推广。慢充是一个最好的方式,晚上回到家充电,也没有时间成本,而且都是波谷用电。但是中国有70%的汽车用户是没有固定车位的,同时,在各个住宅小区,由于电能扩容地包括其他物业等方面的原因,安装充电桩比较困难。

北汽新能源过去统计过,大概只有40%~50%的买电动车的人能够安装私人充电桩。如果因为没有充电桩而不买电动车,那新能源汽车的推广就无从谈起。换电作为一种便捷的用电补给方式可以解决用户当前的充电痛点问题。

第二,从成本的角度看,换电模式可以促进整个产业的成熟。目前新能源车跟油车的价格,还有几年努力的空间才能达到平衡。新能源车的购置成本居高不下是整个产业发展过程中的一个巨大障碍。大规模推广换电模式,进而有效推进车电价值分离真正落地。车电分离后可以对电池集中管理,进行梯次利用,包括物理拆解,整个产业链的运营形成闭环管

促进整个产业的成熟

换电模式对大数据要求更高,需要互联网、物联网、车联网高度叠加,这样一来用户体验、产业升级以及社会城市建设会达到一个比较好的相互推动和促进的作用。

《中国经营报》:推广换电模式会对新能源汽车行业带来哪些影响?

连庆锋:第一,解决用户的痛点。从调研来看,目前制约私人用户购买电动车的因素,第一就是充电不方便,假设私人用户家里都能安装充电桩,所有的快充和换电都不需要推广。慢充是一个最好的方式,晚上回到家充电,也没有时间成本,而且都是波谷用电。但是中国有70%的汽车用户是没有固定车位的,同时,在各个住宅小区,由于电能扩容地包括其他物业等方面的原因,安装充电桩比较困难。

北汽新能源过去统计过,大概只有40%~50%的买电动车的人能够安装私人充电桩。如果因为没有充电桩而不买电动车,那新能源汽车的推广就无从谈起。换电作为一种便捷的用电补给方式可以解决用户当前的充电痛点问题。

第二,从成本的角度看,换电模式可以促进整个产业的成熟。目前新能源车跟油车的价格,还有几年努力的空间才能达到平衡。新能源车的购置成本居高不下是整个产业发展过程中的一个巨大障碍。大规模推广换电模式,进而有效推进车电价值分离真正落地。车电分离后可以对电池集中管理,进行梯次利用,包括物理拆解,整个产业链的运营形成闭环管



北汽新能源党委副书记、新闻发言人连庆锋

于这个城市一天的电力运行。这意味着什么?如果在波谷充电是有利于削峰填谷,但如果都在波峰充电,容易造成整个电网崩溃,尤其是快充模式带来的冲击,一个快充需要的电压和电能相当于几十个慢充桩。随着新能源汽车行业的发展壮大,能源补给这方面的瓶颈会侵蚀整个行业的发展。

新能源的发展最后是采用电力能源来替代对石油能源的依存。虽然电力现在主要来源于煤电而存在质疑,但实际上每年的风能、太阳能等都存在巨大浪费,比起普通的电动车来说,换电车型能够通过集中式充电形成分布式的储能,统一吸纳风能、太阳能、水力等,从而推进整个能源结构变革。这也是换电站下一步获取盈利的机会所在。

第四,打造新能源产业跟整个社会城市的能源互联。换电模式对大数据要求更高,需要互联网、物联网、车联网高度叠加,这样一来用户体验、产业升级以及社会城市建设会达到一个比较好的相互推动和促进的作用。

所以实际上,换电模式被纳入国家政策里,应该是从基础设施这个角度去思考它在整个行业里发展的意义和定位。换电模式的道路上虽然很难,但毕竟迈出了重要的一步。