

华晨宝马股比变更 众车企抢滩中国市场

本报记者 陈燕南 童海华 北京报道

农历新年伊始,在中国进一步开放汽车行业的政策背景下,中外合作形式升级进入新阶段。

近日,《中国经营报》记者从宝马集团方面获悉,自即日起,宝马集团在中国的合资企业华晨宝马汽车有限公司(以下简称“华晨宝马”)的新合资合同正式生效,宝马集团与其中方合作伙伴的合资合作有效期据此延长至2040年。值得关注的是,根据新合资合同,从2022年2月11日起,宝马集团在华晨宝马所持股份变更为75%,合作伙伴华晨中国汽车控股有限公司(以下简称“华晨中国”)间接持有剩余25%股份。

中国汽车流通协会有形市场商会常务副理事长苏晖对记者表

示,今年是合资股比放开元年,宝马公司打响了第一枪,并且持股占额较大,这说明宝马比较看好中国汽车的消费市场,预测之后还会有其他的外资企业进行股比的调整,随着深化改革开放政策逐步落地,这对我国汽车行业影响巨大。

中国电动汽车百人会副理事长董扬则表示,合资企业股比改变以后,会改变双方的利益分配格局。不过这取决于合资双方对合资企业的贡献度和双方的经济技术实力状况。这是市场行为,哪一方的实力强、贡献度大,话语权就会更大。对于中方合作伙伴,应该努力增加自己一方的贡献度,争取更多的话语权。对于外方合作伙伴,不应该过多着眼于眼下的利益分配,应该更看重



车企迎“新股比时代”,宝马集团在华晨宝马所持股份提升至75%。 本报资料室/图

中方伙伴的重要作用和发展潜力,重视中国市场的竞争格局和

竞争环境的新变化,制定合理的发展战略。

华晨宝马成提高股比第一家

有专家分析,在进一步加深改革开放的新形势下,对于已有的中外合资企业,需要重新定位双方合作的关系。

此前,华晨宝马的股权掌控从原来的华晨中国和宝马集团各50%,变更为华晨中国拥有25%股权,宝马集团拥有75%股权,至此,宝马集团将成为华晨宝马的最大股东,也将成为首个控股合资车企的跨国豪华品牌。

宝马集团董事长齐普策表示:“这标志着宝马集团在中国投资的重要一步,我们将继续强化对中国市场的长期承诺,延续业务发展。我们始终坚信,宝马集团在中国的成功与合资企业华晨宝马的成长密不可分。新合资合同已延长至2040年,这将为宝马在中国可持续发展的业务成功奠定坚实基础,同时也有利于辽宁当地及其他相关方的发展和繁荣。”

有分析认为,目前,宝马的国产车系包括:1系、3系、5系、X1、X2、X3和iX3,均为走量车型,鲜

有个性车系。而宝马进口车型方面比如4系、7系、X4、X6、X7、Z4、i4、iX等车型独特鲜明,非常适合处于消费升级阶段的中国消费者,放开股比之后有望加快国产化。同时,也能进一步拔高华晨宝马国产车型的级别,为其品牌形象的提升起到了至关重要的作用。

据了解,在2018年,国家就首次确认了汽车股比开放的时间表。按照《外商投资准入特别管理措施(负面清单)(2018年版)》的规划,汽车行业将分类型分批开放:2018年取消新能源汽车外资股比限制,2020年取消商用车外资股比限制,2022年取消乘用车外资股比限制,同时取消外资车企在中国合资不得超过两家的限制。

近日,在中国合资经营着标致雪铁龙品牌、Jeep品牌、玛莎拉蒂

品牌Stellantis在官网发布消息宣布,计划将其在合资企业广汽菲克中所持有的股份占比从目前的50%提升至75%。并称“广汽集团与Stellantis已同意交易的相关手续,但仍需经监管部门批准。”但广汽集团随即发布声明表示,股权调整事宜未经广汽方认可,且目前双方尚未签署广汽菲克股权调整的正式协议。

起亚在中国合资公司的股权调整也在持续进行中。在东风退出后,悦达和起亚已宣布增资9亿元成立新合资公司,开启起亚在中国的新合资时代。除了这些,此前的资料表明,大众·戴姆勒等也一直希望在中国合资公司进行股权调整。

以丰田、本田、日产为代表的日系车企也在中国经营着合资公司。虽然中国已经全面放开了股

比限制,但是据日本媒体报道,很多大型日本车企高管认为,日本车企非常重视与中方车企之间的信任关系,提高股权比例需谨慎考虑。

董扬表示,在进一步加深改革开放的新形势下,对于已有的中外合资企业,需要重新定位双方合作的关系。外方需要不但把中国继续视为重要市场,还要把中国创新作为自己重要的技术来源。作为中方主要组成部分的国有大企业,需要认识到政策保护取消以后,面临中外双重压力。唯有不断提高中方对于合资企业的贡献度,才有实力保护自己的利益。中外双方都应该认识到,多方位密切合作,提高决策效率至关重要。在过去,合作不好可能只影响发展速度,而现在,合作好不好是关系到生死存亡的大问题。

跨国车企加码中国市场

大众率先在华布局了三家MEB平台工厂;华晨宝马现有工厂目前正在进行全面扩建;戴姆勒则在北京启用全新的中国研发技术中心。

踏着政策东风,目前,中国汽车产业迎来了全新的发展时代,不少自主品牌崛起,外资企业纷纷在中国加大投资,中国也成为车企的兵家必争之地。

董扬认为,中国是潜力最大的市场,同时也正在成为创新发展的热土。在市场条件方面,中国发挥体制优势,率先建成电动汽车大规模市场,为技术发展和产品发展提供了最好的条件,带动中国品牌电动汽车迅猛发展,产品技术达到国际先进水平。目前,中国动力电池生产规模居世界第一,技术上达到世界先进水平,在成本上也有明显的优势。中国具有发展电动汽车、智能网联汽车等先进技术的独特优势。当前,中国正处于基础设施建设高峰期,充换电设施建设、智能道路建设很可能领先于世界。中国互联网发达,5G通信居于世界先进水平,为汽车新技术发展提供了良好条件。

得益于国内良好的市场条件,数据显示,去年宝马在中国市场共交付超过85万辆BMW和MINI汽车,同比增长8.9%,夺得了国内豪华品牌销量榜第一名。宝马方面透露,华晨宝马今年将迎来再次产能提升:位于沈阳市大东区的现有工厂目前正在进行全面扩建,一座位于铁西区的全新工厂也正在建设之中。得益于此,宝马集团在中国的生产能力将得以扩展,本地生产的车型品种也将进一步增加,并引入更多纯电动车型。

按照宝马此前规划,2022年BMW品牌将为中国用户呈现5款纯电动车型,包括创新BMW iX、创新BMW i4以及在沈阳生产的纯电动BMW 3系。此外,首款纯电动豪华旗舰轿车BMW i7将在明年亮相。到2023年年底,宝马

集团将在中国市场提供约13款纯电动产品。到2025年,宝马集团在中国市场销量的四分之一将是纯电动车。

随着电动化浪潮席卷全球汽车市场,对于占据大众全球40%交付量的中国市场,大众集团也加快战略转型的步伐。今年,在中国市场,大众集团也迎来新的负责人。据了解,大众汽车乘用车品牌首席执行官拉尔夫·布兰德斯塔特(Ralf Brandstaetter)将接替现任大众中国CEO冯思翰执掌中国区业务。现任大众乘用车品牌首席执行官贝瑞德在近期的采访中表示,到2023年,大众每年将能够在中国生产100万辆电动汽车,以应对国内飞速提升的市场需求。为此大众率先在华布局了三家MEB平台工厂,分别为上汽大众的安亭工厂、一汽-大众的佛山工厂以及尚在建设中的大众安徽工厂。

不只于此,大众还将电动车的布局范围延伸到整个电动车产业链。大众汽车位于安徽合肥的电池系统工厂已开工建设,预计将于2023年下半年正式投产。除此之外,大众汽车还将与国轩高科共同开发电池技术,推出标准电芯。同时借由大众集团今年会对现有的MQB、MEB平台进行技术升级,提升智能互联功能,推出L2+自动驾驶功能,以更好地完成电动化和数字化的全面转型。

而本土化一直都是戴姆勒在华业务实现长足发展的关键因素之一。戴姆勒方面向记者表示,戴姆勒已经在北京启用全新的中国研发技术中心。该研发技术中心总投资达11亿元人民币,未来梅赛德斯-奔驰产品在上市前,将在中国进行更加长期和全面的工程开发、测试和验证。

冬奥会掀氢能热潮 雪人股份追逐万亿赛道

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

从点燃北京2022年冬奥会第一把火炬开始,氢能产业已登上资本新风口,迎来高光

时刻。各大机构争相开展密集调研之下,氢燃料电池、氢能源汽车拉开冬奥会的冰雪产业盛宴,其中,福建雪人股份有限公司(002639.SZ,以下简称

“雪人股份”)凭借冷链技术、氢能源上游供应商等因素备受关注。

来自南方的雪人股份早年由冷链技术发家,后期逐步扩

大产业布局直至上市。2016年开始,氢能源成为雪人股份战略布局的新业务。2022年伊始,雪人股份借力氢能源概念成为A股市场炙手可热的焦

点。而在热度的背面,雪人股份透露目前氢能产品收入占比微小。

在“双碳时代”的大幕下,氢燃料电池、氢能源汽车等在

产业链、成本、核心技术等方面难点仍有待解决,借力冬奥之风,氢能产业能否顺势突破补贴实现商业化和规模化落地,仍任重而道远。

氢能技术撬动新市场

在雪人股份近三年的年报中,推进氢燃料电池等技术商业化规模化落地的字眼屡次出现。

清洁能源的发展推动着产业升级,在新能源汽车渗透率逼近20%大关之际,氢能源汽车搭乘北京冬奥会的快车闯入市场。追溯至产业上游,不少企业早已布局氢燃料电池等要件,其中,雪人股份已对氢燃料电池核心零部件(空压机、氢气循环泵)及液氢、加氢设备等进行技术布局。

《中国经营报》记者翻阅雪人股份历年来的年度报告发现,在雪人股份2016年年报中,首次出现了氢能源业务。彼时,雪人股份设立了子公司雪氢产业投资管理(平潭)有限公司,通过战略布局进军氢能源。至此,雪人股份打开了氢能源的大门。

2017年,雪人股份加大了对氢燃料电池的进军力度。不仅开启了氢燃料电池的空气循环系统生产,同时还通过并购企业对外投资了加拿大的氢燃料电池生产商Hydro-genics,甚至还瞄准了氢燃料电池最大可能实现商业化的商用车,着重开发商用大巴和物流车用的氢燃料电池等。

随后的三年,雪人股份在年报中将氢燃料电池空气循环系统核心技术等写入技术优势一栏,并将自研的氢燃料电池堆系统送入汽车供应链端,与厦门金龙、金旅、东南汽车等整车厂商开启合作,共同致力于氢燃料发动机

系统的开发。

雪人股份董秘王青龙在最新回应中表示,在储运氢方面,雪人股份针对不同的技术路线,包括高压气氢储运、液氢储运、有机化合物储运均有技术储备;在加氢站方面,雪人股份在压缩机、储氢瓶、冷却与换热器上均有技术储备;在燃料电池系统方面,雪人股份做系统集成,并生产空气压缩机、氢气循环泵。

毋庸置疑,雪人股份对氢能源市场已有清晰的规划。但与此同时,雪人股份亦在年报中用“机遇与挑战并存”形容氢能源业务。当前,将现有的氢燃料电池等技术落地商业化和规模化成为氢能源产业发展的一大关键点。

尽管目前我国产氢规模达到全球第一,但氢燃料电池产业链、基础加氢设施等仍有待完善。大环境影响下,王青龙表示:“当前雪人股份氢能业务需要等定增的募投项目投产后才会对业绩产生较大影响。”

在雪人股份近三年的年报中,推进氢燃料电池等技术商业化规模化落地的字眼屡次出现。但均以“氢能领域的产业化尚未成形,报告期内公司氢能相关产品尚未实现商业化和规模化,收入占比微小”来回应。两相矛盾的背后,氢能源市场的盈利并没有想象中简单。

多维度注资氢能源

2017年—2020年,雪人股份计入当期损益的政府补贴分别为2840万元、1029万元、1096万元、1872万元。

在氢燃料电池的研发中,技术难点的突破和高昂的成本是业内无法避免的问题。据悉,在氢燃料电池车动力系统中,氢燃料电池系统造价约占总成本的三分之二,加上其他氢气储存和配件成本,制造一辆氢燃料电池车的成本几乎是同级纯电动汽车的两倍。

在雪人股份历年的报表中,研发投入均在1亿元左右,其中,2017—2020年研发投入资本化的金额分别约为2967万元、3989万元、3354万元、2728万元,资本化研发投入占研发投入比例最高达到40.84%。

在2018年,雪人股份因压缩机和氢能源产品开发导致开发支出较期初增加了32.88%;2019年,

为保障氢能源等技术的研发所需资金,雪人股份保留了普通股现金红利分配预案;2021年底,雪人股份非公开发行股份募资总额6.7亿元,用于氢燃料电池系统生产基地建设项目、氢能技术研发中心建设项目和补充流动资金,其中雪人股份实控人林汝捷以6000万元认购本次发行的股票。

在雪人股份报表中,政府补助肩负起了不小的注资重担。2017年—2020年,雪人股计入当期损益的政府补贴分别为2840万元、1029万元、1096万元、1872万元。其中,主要为政府补贴的其他收益占当期利润总额的比例最高达到79.18%,在2019年后,这一趋势逐渐减弱。

资本风口起伏

尽管氢能源概念股飞涨,潜在市场规模巨大,但高昂的研发成本和使用成本、待完善的基础设施建设等,均给氢能源行业发展带来了众多的不确定因素。

目前,全球已有超过15个国家布局氢能源汽车产业。根据《中国氢能源及燃料电池产业白皮书》,预计到2025年,我国氢能产业产值将达到1万亿元。受氢能源概念影响,雪人股份近三月来被超过30家机构集体调研,站上万亿级氢能源市场风口。

2022年伊始,雪人股份股价先是经历了异常上涨超21%,随后又异常下降23%。资本市场的波动让雪人股份的市值起伏不定。

纵向对比雪人股份近三年的财务数据,其在2018年和2019年营业利润均超过1200万元,同比增长超115%。但在2020年,受到疫情、原材料价格上涨等因素综合影响,雪人股份盈利暴跌近400%。

最新公告显示,雪人股份2021年业绩亏损约8000万~9800万元。事实上,雪人股份的跌宕起伏亦是氢能源行业的浓缩写照。尽管氢能源概念股飞涨,潜在市场规模巨大,但高昂的研发

成本和使用成本、待完善的基础设施建设等,均给氢能源行业发展带来了众多的不确定因素。

包括雪人股份、亿华通股份、雄韬股份等氢能源概念上市公司,在氢能源燃料电池的布局上并未有成形的盈利模式和盈利能力。如何跳出阴晴不定的资本怪圈,雪人股份等企业不仅需要靠氢能源产品说话,而且需要环境的支持和行业对氢能源商业化模式的共同探索。

国家能源局监管总监李冶表

示,近年来,能源局将氢能纳入我国能源体系统筹推动,出台政策引导氢能技术装备创新,将氢能和燃料电池技术列为“十四五”期间能源技术装备的主攻方向和重点任务,推动氢能源技术创新,并提出氢能领域的示范目标和奖励标准。

眼下,借势北京冬奥会,氢能源行业受到资本市场越来越多的关注。展望未来,氢能源技术落地商业化和规模化仍有待探寻。