

半年业绩预告披露 车企拓展产业链布局

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

近期,比亚迪、赛力斯、海马汽车等19家上市车企已陆续公布2022年半年报业绩预告。在上半年经历过产业链供应端调整后,三家车企业绩预增,同时各家车企的布局正随着新四化浪潮而变化。

进入下半年后,小鹏汽车、合创汽车、比亚迪均已着手发布新车型。小鹏G9已于日前正式开

车企披露半年业绩预告

在汽车新四化的推动下,比亚迪、长城汽车等上市车企通过对新能源的布局收获了不俗业绩,而其余未达到预增的上市车企也在努力向新能源赛道靠拢。

8月下旬,A股上市车企陆续公布2022半年业绩预告。在新能源汽车快速发展的加持下,比亚迪2022年上半年归属于上市公司股东的净利润预计为28亿—36亿元,与上年同期相比上涨138.59%—206.76%。扣除非经常性损益后的净利润预计为25亿—33亿元,与上年同期相比上涨578.11%—795.11%。基本每股收益盈利预计为每股0.96—1.24元。

对于业绩增长原因,比亚迪在业绩预告中表示,2022年上半年,尽管面对宏观经济下行、疫情散发、芯片短缺及原材料价格持续上涨等诸多不利因素,但新能源汽车行业表现喜人。比亚迪新能源汽车销量增长势头强劲,屡创历史新高,同比实现增长,推动盈利改善,并一定程度上对冲了上游原材料价格带来的盈利压力。

据《中国经营报》记者不完全统计,在已发布2022年上半年业绩预告上市车企中,仅有比亚迪、长安汽车、长城汽车三家实现了业绩预增。除了比亚迪,长城汽车发布的2022半年度业绩预告中,该公司归属于上市公司股东的净利润为53亿—59亿元,与上年同期相比增长50.20%到67.20%。

对于业绩增长原因,长城汽车归因于报告期内公司优化产品结构,单车售价上升、毛利及毛利率

启预订并公布内饰,预计今年9月正式上市,四季度启动交付。与此同时,在工信部最新的一批《道路机动车辆生产企业及产品公告》中,合创A06也已经通过申报。比亚迪腾势D9也即将于8月下旬上市。

此外,小鹏汽车、广汽集团也对飞行汽车开始布局。与此同时,广汽集团、长安汽车在氢能汽车领域也发布了新动态。汽车新四化下,新的业态正在塑造中。

增长,以及汇兑收益增加,同时公司笃定全球化智能科技公司转型,积极推进新能源与智能化发展。

在汽车新四化的推动下,比亚迪、长城汽车等上市车企通过对新能源的布局收获了不俗业绩,而其余未达到预增的上市车企也在努力向新能源赛道靠拢。

在赛力斯集团2022年上半年业绩预告中,该公司表示,随着赛力斯新能源汽车交付量逐月增加,2022年上半年公司营业收入实现120亿元到126亿元,同比上升62.50%到70.63%;公司经营活动现金流量净额得到较大改善;公司新能源汽车的毛利率也较上年同期有所增长。

同样公布了业绩预告的海马汽车也提及,公司目前正在深入推进第四次创业与调整,战略调整期恰逢行业转型期,双期叠加给公司带来了更严峻挑战。同时,该公司在回应投资者相关问题时也指出,战略部署将全面转型新能源汽车和智能汽车。

而近期有市场消息指出,海马汽车将与比亚迪进行合作,前者甚至有可能为后者进行代工。在该司投资者互动板块中有投资者询问上述双方合作事宜,海马汽车回应称,公司始终持开放态度,积极开展对外合作。若有相关合作事项公司将按规定履行信息披露义务。

新车型密集亮相

合创汽车、小鹏汽车、广汽埃安等车企已于8月陆续亮相新车型,并冲击年度销售目标。

上半年过去,各大车企的年度销售计划进入发力期,在冲击销售目标的同时,新车型也陆续亮相。

日前,合创汽车纯电轿车A06已通过申报。从工信部公布的信息来看,该款车型长宽高分别为4965毫米、1920毫米、1520毫米,轴距2850毫米,新车瞄准中型轿车市场,搭载中创新航的三元锂电池,使用永磁同步电机,最高时速160公里。

与此同时,合创汽车在营销方面还成功冠名了EDG战队,通过电子竞技的元素吸引目标受众。据悉,此次冠名EDG战队后,双方将聚合各自优势资源,围绕电竞生态实现技术升维。得益于智能汽车与电子竞技的数理互通,游戏技术能够与高算力芯片、智能语音、面部交互和大数据车载通信等产生技术共鸣。

此外,造车新势力小鹏汽车推出的G9车型也已于近日开启预订。在尚未公布具体售价的情况下,小鹏G9在开启预订的24小时内,收获了超2万辆的订单量。截至7月底,小鹏汽车今年累计交付80507辆新车。

值得一提的是,8月15日,

拓展新能源业务布局

氢能汽车、飞行汽车等均为当下车企发力的新赛道。

近年来,行业对新能源的发展并不局限于电动。据国家能源局消息,上半年能源领域有效投资力度不断加大,投资完成额同比增长15.9%。通过统筹推进加氢网络建设,截至6月底全国已建成加氢站超270座。

8月中旬,广东省发改委印发《广东省加快建设燃料电池汽车示范城市群行动计划(2022—2025年)》,计划到示范期末,实现推广1万辆以上燃料电池汽车目标,年供气能力超过10万吨,建成加氢站超200座,车用氢气终端售价降到30元/公斤以下。

与此同时,广州市南沙区发

2022小鹏超级补能发布会上,小鹏汽车首次全面展现小鹏超级补能体系,包括技术研发、服务体验、充电网络建设等全新布局。“充电5分钟,续航200公里”的小鹏S4超快充首桩也同步上线。根据规划,今年第三季度,小鹏汽车将从北京、上海、广州、深圳等小鹏G9订单前十名的城市开始铺设S4超快充设备。

广汽埃安方面则于近日亮相

了2023款的AION V Plus,首款第二代激光雷达量产车AION LX Plus也已于8月正式上路。同时,根据广汽集团公告,广汽集团拟投资21.6亿元成立电驱科技公司(暂定名),广汽集团、广汽乘用车有限公司、广汽埃安新能源汽车有限公司分别按23%、26%、51%的比例持股电驱科技公司(暂定名)。该公司计划在2025年建成生产线,每年

能生产40万套IDU电驱系统总成,及10万套GMC混动机电耦合系统的电机和电控。

未来,广汽埃安将依托电驱科技公司,重点围绕IDU电驱系统进行自主研发及产业化,实现自主电驱研发、试制、试验和量产一体化。电驱科技公司的成立,标志着广汽埃安全面进入电驱自研自产新阶段。



赛力斯旗下问界汽车上半年交付量创新高。

本报资料室/图

加快汽车产业升级 广东提速建设燃料电池汽车示范城市群

本报记者 陈靖斌 广州报道

为推动广东省燃料电池汽车示范城市群建设,强化广东在全国燃料电池汽车产业发展中的引领示范作用,打造全国领先、世界一流的燃料电池汽车示范应用区和技术创新高地,《广东省加快建设燃料电池汽车示范城市群行动计划(2022—2025年)》(以下简称《行动计划》)日前印发。

《行动计划》提出,示范期末要实现推广1万辆以上燃料电池汽车目标,建设加氢站各级财政补贴最高可达500万元。

事实上,2021年以来,广东就已相继推进多项与新能源汽车产业链相关的项目落地。2022年广东省《政府工作报告》指出,现代汽车氢燃料电池等外资大项目正式落地,埃克森美孚惠州乙烯项目一期、巴斯夫(广东)一体化基地首期全面开工,全省实际利用外资1840亿元、增长13.6%。

北京特亿阳光新能源总裁祁海坤告诉《中国经营报》记者,广东省本地企业在氢燃料电池的核心零部件都有布局,已经形成了具有一定规模的燃料电池汽车产业集群效应。“广东省的氢能产业集群效应比较明显,近年来的制氢—加氢一体式、加油—加氢一站式的‘佛山模式’也得到了很好的示范效应,氢能产业链比较完善,产业基础也比较扎实,带动一大批氢能产业链供应体系的完善。”

氢能产业链投资潜力巨大

自“十四五”规划开始以来,氢能作为前沿技术,其发展与示范效应备受国家重视。

“‘十四五’是氢能技术发展和应用推广的重要窗口期,处于初级阶段的氢能产业目前多以区域性的小规模应用为主,同时也在为大范围推广创造有利条件。”祁海坤指出。

事实上也确实如此,国家发展改革委与国家能源局3月22日印发《“十四五”现代能源体系规划》,其中指出,要强化氢能前沿科技的攻关,适度超前部署一批氢能项目,着力攻克可再生能源制氢和氢能储运、应用及燃料电池等核心技术,力争氢能全产业

广东布局先行先试

事实上,2021年以来,广东就已积极推进多项与新能源汽车产业链相关的项目落地。

2022年广东省《政府工作报告》指出,现代汽车氢燃料电池等外资大项目正式落地。与此同时,全省实际利用外资1840亿元、增长13.6%。

对汽车氢能产业来说,随着中国“双碳”环保目标的敲定,中国氢能产业迎来飞速发展的风口。2021年以来,国家五部委正式下发《关于启动燃料电池汽车示范应用工作的通知》,明确将首批示范运营城市群定为京沪粤三地。

而广州市作为粤港澳大湾区

链关键技术取得突破,推动氢能技术发展和示范应用。

为推动广东省燃料电池汽车示范城市群建设,强化广东在全国燃料电池汽车产业发展中的引领示范作用。日前,广东省发文加快建设燃料电池汽车示范城市群。

其中,在坚持区域协同发展理念方面,《行动计划》提出,在技术创新、产业链建设、氢能供给、车辆推广、政策制定等方面加强统筹协调,以广州、深圳、佛山燃料电池技术创新和产业高地为引擎,联动东莞、中山、云浮等关键材料、技术及装备研发制造基地,依托东莞、珠海、阳江等氢源供应

的氢能产业高地,正全力打造城市群燃料电池汽车创新研发中心和燃料电池汽车示范应用核心区,力争在窗口期内构建氢能和燃料电池的完整产业链。现代汽车集团积极响应,并参与中国氢能产业示范项目。

2019年12月,广东省政府与现代汽车集团签署谅解备忘录(MOU)。2021年年初,现代汽车集团与广州市广州开发区政府签订投资合作协议,成立现代汽车氢燃料电池系统(广州)有限公司,并于2021年3月在广州开发区正式开工建设“HTWO广州”,由现代汽车集团100%持股,预计到2030年总投资将达到85亿元

人民币(含工厂运营费用)。

作为首家大型氢燃料电池系统生产专用工厂,“HTWO广州”占地面积达20.7万平方米,预计于今年下半年正式竣工,届时将建成包含氢燃料电池系统生产工厂、研发中心和创新中心在内的综合性基地。工厂规划年产6500套,并将视中国市场和政策需求适时扩大生产供应能力。建成后该工厂将主要生产适用于NEXO的氢燃料电池系统,并面向国内多种氢能应用场景的客户进行销售。

此外,佛山也拥有世界首条商业化氢能有轨电车、全国首座商业化加氢站、世界先进水平氢燃

料池公交车、百亿级氢能项目等。值得一提的是,佛山仙湖氢能谷更是聚集了100多家氢能企业和机构,氢能全产业链趋于完整,产业项目计划投资总额超过400亿元,全部达产后将形成年产值超千亿元的产业集群。

尽管粤港澳大湾区城市群已具备较为完善的氢能产业链,但氢能作为前沿技术的推广与发展,仍任重道远。

张孝荣指出,目前氢能产业链发展的主要瓶颈一是性价比不高,现实中氢能大规模推广应用仍面临氢燃料电池制造成本高、加氢站设施薄弱、终端用氢成本高等不利因素。二是氢燃料电池

料池公交车、百亿级氢能项目等。值得一提的是,佛山仙湖氢能谷更是聚集了100多家氢能企业和机构,氢能全产业链趋于完整,产业项目计划投资总额超过400亿元,全部达产后将形成年产值超千亿元的产业集群。

张孝荣指出,目前氢能产业链发展的主要瓶颈一是性价比不高,现实中氢能大规模推广应用仍面临氢燃料电池制造成本高、加氢站设施薄弱、终端用氢成本高等不利因素。二是氢燃料电池

料池公交车、百亿级氢能项目等。值得一提的是,佛山仙湖氢能谷更是聚集了100多家氢能企业和机构,氢能全产业链趋于完整,产业项目计划投资总额超过400亿元,全部达产后将形成年产值超千亿元的产业集群。

张孝荣指出,目前氢能产业链发展的主要瓶颈一是性价比不高,现实中氢能大规模推广应用仍面临氢燃料电池制造成本高、加氢站设施薄弱、终端用氢成本高等不利因素。二是氢燃料电池

料池公交车、百亿级氢能项目等。值得一提的是,佛山仙湖氢能谷更是聚集了100多家氢能企业和机构,氢能全产业链趋于完整,产业项目计划投资总额超过400亿元,全部达产后将形成年产值超千亿元的产业集群。

料池公交车、百亿级氢能项目等。值得一提的是,佛山仙湖氢能谷更是聚集了100多家氢能企业和机构,氢能全产业链趋于完整,产业项目计划投资总额超过400亿元,全部达产后将形成年产值超千亿元的产业集群。

张孝荣指出,目前氢能产业链发展的主要瓶颈一是性价比不高,现实中氢能大规模推广应用仍面临氢燃料电池制造成本高、加氢站设施薄弱、终端用氢成本高等不利因素。二是氢燃料电池

料池公交车、百亿级氢能项目等。值得一提的是,佛山仙湖氢能谷更是聚集了100多家氢能企业和机构,氢能全产业链趋于完整,产业项目计划投资总额超过400亿元,全部达产后将形成年产值超千亿元的产业集群。