

中国汽车出口量跃升世界第一 新能源汽车成主力军

证券时报记者 韩忠楠

1月17日,上海海通国际汽车码头,伴随着汽笛鸣响,上汽集团旗下的安吉物流申诚号远洋滚装船正式迎来首航。

据悉,这艘拥有7600车位的LNG双燃料滚装船是上汽集团首艘清洁能源滚装船,也是第一艘由中国船东投资建设,全球现役载量最大的清洁动力滚装船。

上汽集团相关人士介绍,这艘滚装船是上汽集团委托全球最大的造船集团——中国船舶集团建造的。此次远航,约有5000辆上汽、东风和宇通的自主品牌新车驶向欧洲。

无独有偶,就在几天前,比亚迪的滚装船BYD EXPLORER NO.1正式从深圳启航,驶向荷兰符利辛根港和德国不来梅哈芬港。据悉,此次首航的汽车滚装船共搭载了5449辆新能源车出海欧洲。

中国车企“买船热”背后,透露出海外市场对于中国汽车产品特别是新能源汽车的旺盛需求。伴随着中国汽车年产量迈上3000万辆新台阶,中国的汽车出口也迎来了里程碑式的跃升。

中国汽车出口量世界第一

日前,海关总署发布最新数据,2023年我国汽车出口量达到522.1万辆,同比增长57.4%。

在相继超越韩国、德国后,2023年,我国的汽车出口量再度迎来质变提升。据日本汽车工业协会最新预测,日本2023年全年汽车出口量约为430万辆,这意味着,2023年中国的汽车出口量将超越日本,正式跃升为世界第一大汽车出口国。

伴随着中国汽车出口的加速,与之相关的产业链也在积极出海。海关总署副署长王令俊介绍,2023年,电动载人汽车、锂离子蓄电池和太阳能电池作为外贸出口“新三样”产品,合计出口1.06万亿元,首次突破万亿元大关,增长了29.9%。

浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林向记者表示,中国汽车出口量跃升全球第一,能够提高中国在全球的经济地位,提高中国在全球汽车供应链上的权重。

“围绕汽车产业有很多上下游产业,中国汽车出口加速,有利于带动中国汽车制造业规模壮大,进而拉动经济增长。”盘和林指出,中国汽车出口量的大幅攀升,在带来一系列利好的同时,也将促进中国的汽车产业更加频繁地参与国际竞争。

近期,得益于中国汽车出口的亮眼表现,多家海外媒体关注到中国汽车产业的质变提升,并表示,中国汽车出口量跃升世界第一,标志着全球汽车行业格局发生重大变化。

对此,中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋表示,应该理性面对现有的成绩。

“一个国家的汽车出口数量是按照属地原则统计的,中国汽车出口中也包含了外资品牌在当地生产然后出口的汽车数量。”付炳锋说,实际上,中国汽车全球化步伐较晚,近年来才大规模地走向国际市场,中国车企的海外布局和技术输出也刚刚开始,需要理性看待中国出口成绩,守住汽车出口增长趋势。

付炳锋认为,中国汽车走向国际市场是一个长期的任务和系统的工程。未来,伴随着汽车智能化的深入,中国汽车产品的智能化优势会在海外市场进一步发挥,潜力很大。

新能源汽车成出口主力军

在新疆霍尔果斯口岸,大量排队的中国品牌车辆,形成了一道亮丽的风景线。作为全国最大的汽车出口口岸,近年来,在中国汽车出口激增的大潮之下,霍尔果斯口岸汽车整车出口呈现“井喷式”增长态势,红旗、理想、奇瑞、吉利、比亚迪、长安、极狐、坦克等中国汽车品牌车型,均经由该口岸走向海外。

相关数据显示,2023年全年,在霍尔果斯口岸通关商品车已超30万



▲▲ 1月17日,上汽滚装船首航仪式



▲▲ 比亚迪滚装船出海



受访公司供图 官兵/制图

辆。这其中,很大一部分车型为新能源汽车。

一位常驻俄罗斯的中国商人向记者透露,此前他在俄罗斯做旅游生意,但近年来观察到俄罗斯市场对于中国汽车需求旺盛,他开始转型从事汽车贸易。

“在俄罗斯市场,我们已拥有稳定的客户和销售渠道,当地消费者对于中国的新能源汽车,特别是混动车型的认可度很高,销售很畅通。”上述人士告诉记者,目前经由他的销售渠道向俄罗斯市场的新能源汽车规模还比较小,但类似于他这种零散的销售人员有很大一批。

另外一位从事汽车平行出口的销售人士也向记者证实了上述情况。他表示,最近一年,国内涌现了一大批做平行出口业务的贸易商,大家都在以“蚂蚁搬家”的形式将中国汽车带向海外。

据悉,仅2023年7月,就有200多辆理想汽车被以私人平行出口的方式售卖至中东、俄罗斯、哈萨克斯坦等国家和地区。

业内人士解释,平行出口就是指将国内的新车,以二手车的形式出口到国外。目前,在中国汽车出口“井喷”发展的过程中,平行出口也是一种补充的出口途径。

霍尔果斯口岸的繁忙,是中国汽车出口升温的一个重要的横截面。而在汽车电动化的大潮之下,新能源汽车也成了拉动我国汽车出口增长的重要力量。

中国汽车工业协会发布的数据显示,2023年,我国新能源汽车出口120.3万辆,同比增长77.6%,增速高

于传统燃油车,成为中国汽车出口再上新台阶的重要推手。其中,纯电动汽车出口110.2万辆,同比增长80.9%;插电混动汽车出口10.1万辆,同比增长47.8%。

海关总署新闻发言人、统计分析司司长吕大良透露,当前,中国每出口3辆汽车就有1辆是电动载人汽车,这为全球绿色低碳转型作出了突出贡献。

据悉,比利时、英国、泰国、菲律宾、西班牙、阿联酋、墨西哥、俄罗斯等国家,是我国新能源汽车出口的主要目的地。

不久前,比亚迪宣布在匈牙利建设格德建设新能源汽车整车生产基地。相关公告显示,该基地将分阶段建设,预计将为当地创造数千个就业岗位。据悉,这将是比亚迪在欧洲建设的首个生产基地。

欧洲之外,东南亚也是中国车企建设海外生产基地的首选之地。近日,有消息称,比亚迪将投资13亿美元在印度尼西亚建设产能为15万辆汽车的工厂。这已是比亚迪继泰国、匈牙利、巴西之外的又一个海外工厂。

比亚迪印尼业务负责人赵鹰表示,比亚迪计划在2024年年底前在该国完成设立多达50个销售网点。

中国新能源汽车在东南亚布局海外工厂的热度极高。仅2023年,就有比亚迪、哪吒汽车、长安汽车相继宣布在泰国建设工厂。在此之前,上汽集团、长城汽车已分别通过泰国生产基地,辐射东南亚市场。

中国车企勇于在海外建设生产基地,透露出中国车企对旗下产

品的自信以及对海外市场前景的看好。1月16日,在长安汽车2024全球伙伴大会上,长安汽车董事长朱华荣公布了公司的海外战略,按照规划,到2030年,长安在海外投资计划突破100亿美元,海外市场年销量突破120万辆。

长安汽车总裁判断,车企的竞争已从卷成本卷价格延伸至卷技术,又从卷国内市场延伸至卷海外市场。目前,全球化已驶入发展快车道,中国车企需要牢牢把握海外机会。

产业链大出海时代来临

新能源汽车出口的加速,最显著的效应是带动了与之配套的动力电池企业的出海。

宁德时代、中创新航、远景动力、蜂巢能源、国轩高科、亿纬锂能等动力电池企业均在近年来公布了海外投资计划,抢滩国际市场特别是欧洲市场。在海外建设工厂和配套产业链,已成为锂电行业的新趋势。

锂电产业出海热,不仅是中国动力电池企业为了抢抓海外市场机遇,还是一种“双向奔赴”。目前,在绿色能源转型的驱动之下,诸多欧洲国家也在积极吸引中国企业投资。

此前,波兰投资贸易局驻华办事处首席代表在接受证券时报记者采访时就表示,电池包、电解液等新能源产业链上下游的产品,特别适合在波兰做投资、生产,中国车企可以通过波兰作为生产跳板,进而覆盖整个欧洲市场。

不止如此,均胜电子、拓普集团、

东山精密、三花智控、模塑科技等汽车零部件企业,也显著受益于新能源汽车出口大潮。日前,均胜电子披露了2023年业绩预增报告,预计归母净利润同比增长约176%。而这主要得益于海外市场业务的稳步增长,这与中国车企加速走出去有着密切的联系。

国信证券分析称,当前我国汽车工业已从成长期迈入成熟期,结构性发展机遇在出海及电动智能化转型。国产汽车零部件企业生产工艺和成本管控能力优秀,近年来可伴随整车客户进行属地化供货,大力开拓北美、墨西哥、欧洲、东南亚等市场。

伴随着上汽、比亚迪等中国车企纷纷采用国产滚装船运输汽车出海,汽车产业链带来的溢出效应进一步凸显。

上汽国际党委书记、副总经理赵爱民表示,上汽在滚装船上投资了100亿,实际上就是对未来预期坚定信心。按照规划,2024年上汽目标在海外达成135万辆销量,2025年达到150万辆目标,并逐步打造成全球化的国际汽车公司。

“在做汽车出口业务的同时,我们深深感受到,中国制造在全球的趋势是向好的。”赵爱民表示,依托中国制造以及中国汽车产业积累的电动化、智能化优势,中国车企必在全球汽车市场占据一席之地。

盘和林认为,中国汽车出口还将保持增长,因为中国汽车受益于中国完整的汽车、电池供应链,受益于中国汽车工程师红利。而对于国内汽车业,汽车出口将成为检验国产车品质的重要衡量标准,未来很多汽车企业将出海拓展市场空间。

国轮国造、国车国运 擦亮中国制造名片

证券时报记者 韩忠楠

最近一段时间,中国车企掀起一波“买船热”。继比亚迪第一艘汽车滚装运输船实现首航,上汽集团委托中国船舶集团打造的中国最大清洁能源汽车运输船,也于近日实现首航。

巧合的是,这两艘船的目的地均为欧洲,装载的都是中国自主品牌车型。一时之间,“国轮国造、国车国运”蔚然成风。

据悉,滚装船的造价不菲,最近两年时间,上汽集团为打造自营汽车运输船队先后投资了百亿元。中国车企为何耗资重金买船、造船?

很多人将核心原因归结于运力紧张。的确,伴随着中国汽车出口量激增,作为主要运力的汽车运输船“一船难求”,且价格也随“水涨船高”。相关数据显示,从2020年到2023年,一艘6500标准车位汽车运输船单天运输价格已上涨逾10倍,且仍有涨价趋势。

在这样的背景下,中国车企买船且自主造船,似乎成为必然选择。但事实上,驱动着中国车企花费重金还有多重原因。

一方面,伴随着中国汽车品牌力的提升,国产汽车产品在海外市场的销售空间更加广阔,特别是新能源汽车和智能网联汽车,在很大程度上满

足了部分海外用户的新需求。从趋势上来看,中国车企集体走出去的前景较为确定。因此,中国车企重金买船、造船,也在很大程度上体现出中国车企走国际化发展道路的决心。

另一方面,中国车企用中国船出海,也体现出中国船造的整体性升级。近年来,中国造船业全面突破。2023年,我国首次形成船海产品全谱系总装建造能力,这也意味着所有船型中国都能建造。另据工信部发布的最新数据,2023年,我国在造船完工量、新承接订单量和手持订单量这三大造船业指标上,已连续14年位居世界第一,国际市场份额首次全部超过50%。

不仅如此,在大力推进能源转型的背景下,我国新接绿色动力船舶订单首次在国际市场份额中占到一半以上。

种种迹象表明,中国制造正在以全方位、多角度地征服全球。伴随着中国汽车出口量的激增,国产车通过国产船运输将成为常态,也将进一步擦亮中国制造在全球的名片。

对于中国车企来说,买船、造船不能只着眼于自身的出口需求,还需要关注到“同胞兄弟”,让中国船服务于更多的中国汽车品牌,有利于中国车企在出海的过程中抱团取暖,共同降低出口成本,巩固供应链安全,进而获得更强的市场竞争力。

游客爆棚营收大涨 长白山预计去年扭亏为盈

证券时报记者 陈丽湘

这个冬天,“南方小土豆”的热情燃烧到了股市,带火了“尔滨”隔壁长白山(603099)的股价。在过去14天内,长白山录得九个涨停板,累计涨幅达145%。

1月19日晚间,长白山公布业绩预告,2023年业绩将扭亏为盈。这或许是投资者看好长白山的核心原因之一。

据公告,长白山预计2023年实现归属于上市公司股东的净利润为1.36亿元到1.46亿元(2022年亏损逾5700万元)。业绩增长的原因是,长白山景区接待游客数量与上年同期相比有较大的幅度增长,公司营收与上年同期相比增长约4.34亿元。

2022年,长白山营业收入为1.95亿元。按此计算,长白山2023年营业收入约为6.29亿元,这将是长白山上市近十年取得的最好成绩。

最近“南方小土豆”慕名奔赴的冰雪项目,实际上并非长白山的主要收入来源。

据公告,长白山于2023年10月末托管和平滑雪场,此项托管业务对2023年整体收入贡献不足1%,长白山的冰雪项目收入在公司整体收入中占比较小。

长白山的主营业务仍是旅游客运业务和酒店业务。从2022年报来看,这两项业务分别占长白山总收入的63%、27%。旅客数量将是影响长白山收入的核心数据。

元旦假期,长白山旅游市场持续火热,长白山景区入区游客2.2万人次,同比增长96.53%,较2019年同期增长122%。2023年长白山景区入区游客274.8万人,同比增长260.45%,较2019年同期增长9.44%,创景区接待人数历史新高。

除长白山外,1月19日,A股旅游板块异动拉升,丽江旅游涨停,九华旅游、云南旅游等个股跟涨。

在1月18日举办的2024旅游业高质量发展大会上,中国旅游研究院(文化和旅游部数据中心)总统计师马仅亮预测,2024年全年国内旅游人数达60.25亿人次;出境旅游人数将超过2.64亿人次。

涨停价回购违规 *ST美盛:后续保证合规

证券时报记者 吴志

因回购涉嫌违规连续收到深交所关注函和浙江证监局警示函后,1月19日晚间,*ST美盛(002699)对关注函予以回复。

*ST美盛表示,公司回购出现违规,主要是操作人员对股份回购实施细则了解不够。对于公司是否具备回购能力这一问题,*ST美盛称公司目前经营情况良好,生产销售稳定,现金流充沛,拥有足够的自有资金支付回购款。

*ST美盛称,经全面自查,公司近期回购账户股票交易情况不存在其他违法违规的行为。公司已认识到错误,并组织相关人员认真学习股份回购相关规则,保证后续股份回购合法合规。

*ST美盛同时回应深交所1月15日下发的关注函予以回复。交易所关注函要求*ST美盛详细核查并说明回购计划的原因、背景,公司是否具备回购能力,相关回购计划的实施是否具备可实现性。

*ST美盛回应称,公司2020年至2022年三年营业收入为9.9亿元、10.3亿元、12.35亿元,营业收入稳步上升。净利润连续三年亏损的主要原因为每年度计提各项资产减值准备所致。目前经营情况良好,生产销售稳定,现金流充沛。

*ST美盛表示,公司拥有足够的自有资金支付本次股份回购款。*ST美盛会计师回复,经核查,*ST美盛2023年三季度(未经审计)账面货币资金2.48亿元,而此次股份回购预计最多需要8000万元资金,公司具备回购能力,未发现回购方案存在不合理的情形。

1月份以来,*ST美盛股价加速下跌,1月12日股价跌至1.24元/股,创下上市以来新低。回购公告发出后,1月15日至1月18日,*ST美盛连续4个交易日涨停。

*ST美盛在1月19日公告中提到,目前公司市值处于低谷,现在进行回购有利于后期实施股权激励和员工持股计划。

*ST美盛表示,公司管理层一直在催促控股股东尽快归还欠款。基于对公司未来发展的信心以及对公司价值的认可,完善公司长效激励机制,也为维护中小投资者利益,避免上市公司市值退市风险,提振中小股东信心,公司拟以自有资金集中竞价方式回购公司股份,后续股份将用于股权激励或员工持股计划。