

海通分析师“手动档”拆解比亚迪 当事人详解幕后动因

业内人士认为,目前深度研究仍属行业稀缺,投资者更愿“下单”具有真实数据支撑的研报

证券时报记者 许盈

当人们还在为手机、电脑等拆机大神的视频惊叹时,国内券商的研究早已“卷”到了电动车拆解领域。6月26日,海通国际一份名为《海通汽车实验室——比亚迪“元”细化拆解》的硬核研报在业内刷屏。据悉,他们“手动档”拆了一辆市场价值10万元的比亚迪电动车,并为此撰写了一份长达87页的研究报告。

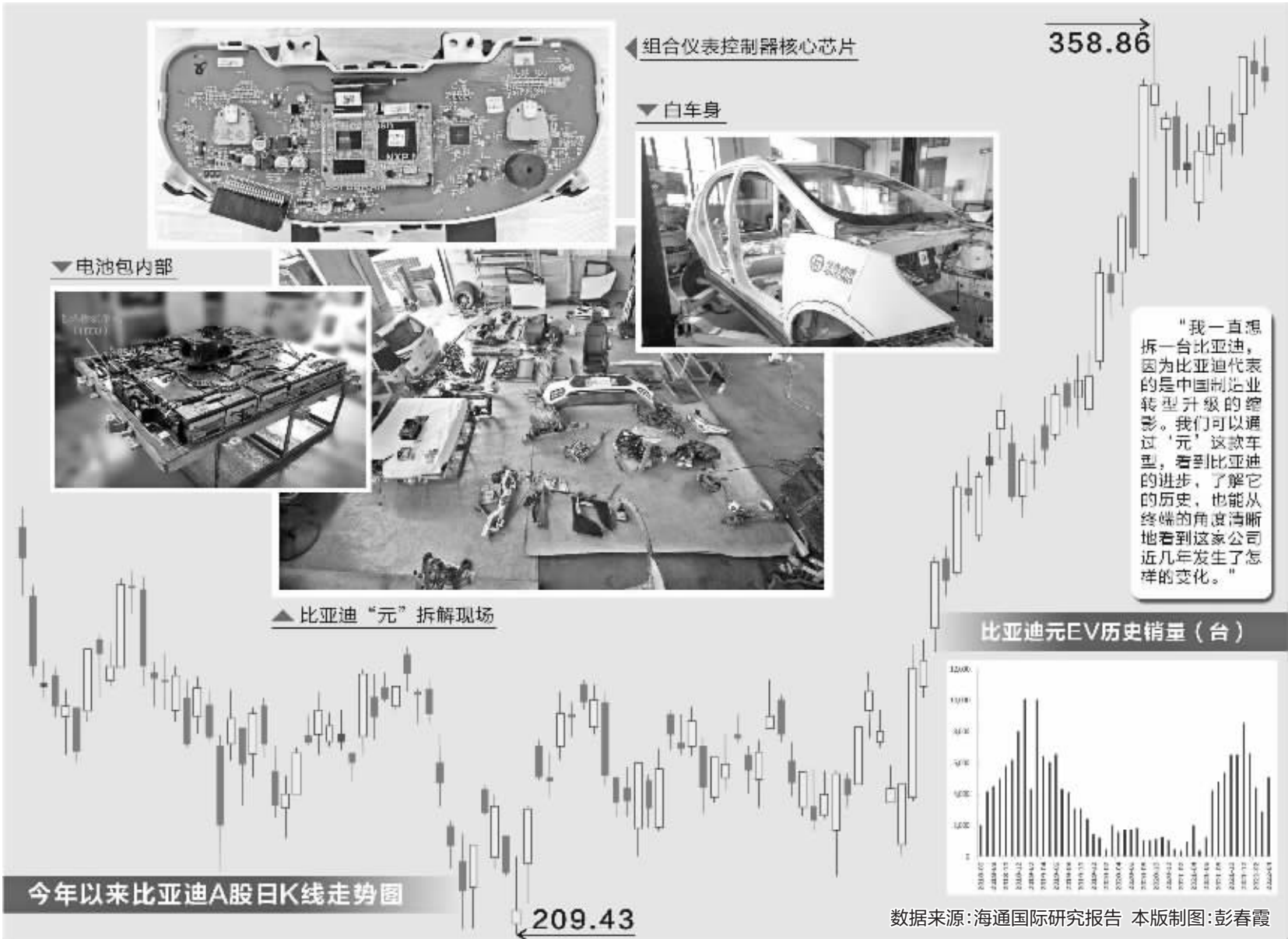
硬核研报源自整车拆解

据悉,这是海通金属及汽车团队的海通汽车实验室“拆车系列”第一次拆车,针对的是比亚迪“元”。该报告中的零部件照片均来自实地拍摄原创,研究员希望用一手的数据展示汽车零部件的详细细节。此次“拆车”主力之一、海通国际汽车分析师姚书桥告诉证券时报记者,“这种做法在国内比较少见,但站在全球视角上,拆解汽车并不是我们独创的研究方式。从一个整车厂的角度来说,有什么办法可以让你更好地了解一个产品?我的办法就是把它拆掉。在我小时候的PC时代,我就拆坏过很多台电脑,要知道上世纪90年代电脑是很贵的,同样在手机时代我也拆过很多部手机。所以,在电动车产业大时代来临时,我也会自然地想要把它拆开了解。所谓‘纸上得来终觉浅’,通过拆解能够更深入地了解整个汽车工业生态及产业链的情况。”

据介绍,本次海通汽车实验室所拆车辆为2018款比亚迪元EV360,制造年月为2018年9月。为什么选择拆这款车型?海通国际认为,这款车把比亚迪纯电动车型的购置门槛降到了8万元以内,是行业第一款诞生于高度集成化纯电动汽车平台——e平台的量产车型。

资料显示,比亚迪元EV360上市于2018年5月27日,共发布4款车型。此款車型由比亚迪元燃油车改造而来,是比亚迪历史上首款单月销量破万的车型。截至2022年4月,比亚迪元EV车型累计销量已经突破17.4万台。

我一直想拆一台比亚迪,因为比亚迪代表的是中国制造业转型升级的缩影。当然这款2018年“元”,无论是美观度还是智能化程度,与今天的比亚迪车是远远不能比的。但是我们可以通过“元”这款车型,看到比亚迪的进步,了解它的历史,也能从终端的角度清晰地看到这家公司近几年发生了怎样的变化。当然,其中也有成本方面的考虑。”姚书桥说。



10万拆车两三月写研报

据姚书桥介绍,报告定位本为新能源汽车行业入门材料,虽然团队中有汽车专业的硕士和博士,拆解电动车的过程对于公司团队来说也是学习的过程。海通国际及海通证券的汽车团队均参与了此次拆解的研究,全程约有十几人参与。姚书桥表示,时间上,从写报告前期的案头研究,到拆解,再到成稿,前后花了两三个月时间。如果说光是拆车,速度还是比较快的,但最主要的是在这个过程中提升自己的研究水平。”

从研报的内容来看,这份长达87页的研报清晰地介绍了被拆车辆的基本情况,该团队从外观、操控、安全、性价比、续航等角度对其进行了全面评价。同时,该研报还详细地呈现了这辆电动车每一个部件的概况,包括车身结构件、底盘、座椅、线束、多媒体系统、组合仪表、热

管理系统、电池系统、电驱系统等。

从成本来看,这次研究的费用可算不低。据悉,这款比亚迪元2018款EV360智联创酷的购置总成本为10.34万元,包含车辆本身在2018年8月的北京地区补贴后售价9.99万元、车辆保险费用3000元及上牌费500元。

据证券时报记者了解,花费成本购买二手车、团队前后投入两三个月完成一篇研究报告的情况,放眼整个券商行业可谓相对罕见。在采访中,姚书桥介绍,我们给投资人创造的价值,不局限于这样一篇研报,我们的经验及研究积累远不是这一份研报可以体现的。”

其实市场的反应有点超乎我的预期,没有想到市场反应会那么热烈。”在姚书桥看来,研报受到机构投资者欢迎,一方面来自新能源汽车行业赛道火热,这样的研报对于许多新看新能源赛道的投资人来说,能起到很清晰的讲解作用;对于资深资深的汽车产业投资者来说,他们通过这篇报告能够发掘更多像比亚

迪这样的能代表中国制造业升级的企业,从而进一步了解它所经历的变革和发展。

越拆越能感受到,中国的新能源汽车工业确实发生了非常大的进步。”姚书桥说。

投资者愿为“拆车”买单

事实上,自己动手拆解电动车的研究方法并非海通国际原创,一些外资研究团队早在数年前就已经通过拆解汽车的方式进行深度研究。

瑞银(UBS)的研究团队早在2017年就开始拆解电动车,近年来保持一两年拆解一辆车的频率,而其“大数据和研究相结合的方式”以及“自己动手”的能力,也逐渐发展成为该研究团队的特色之一。

卖方研究行业“重服务、轻研究”的风气常常为人诟病,近年来诸多研究纷纷强调“回归研究本源”、研究创造价值”。实际上,尽管卖方研究供

给过剩的争论不绝于耳,但优质、深度的研究仍然是稀缺的,研究所真正的差异化,恰恰来自研究的深度。

瑞银证券研究部总监连沛堃此前接受证券时报记者专访时表示,我们2017年就开始投入研究新能源汽车,当时就有来自美国客户的一个Q(问题)——电动车能否取代柴油车和汽油车?我们为此就拆解了雪弗兰的博尔特。2018年我们自己购买了一辆特斯拉Model 3,拆开之后详细研究零部件等。在国内,我们这篇报告有上十万的阅读量。”

据连沛堃介绍,2021年瑞银研究团队又拆解了大众首款MEB纯电专属平台打造的ID 3电动车,并且从德国把拆下来的关键零部件运到中国来做展示并给客户讲解。这受到了广泛关注,不仅仅是投资者,连复旦管院的一些学生也过来看。这说明,大家对我们这种研究方法及有真实数据支撑的研究,是愿意“买单”的。”连沛堃说。

南下资金频频“助攻” 恒生科技ETF担纲反弹先锋

证券时报记者 魏书光

在香港即将迎来回归祖国25周年之际,港股市场频传利好,“涨”声相迎。

6月27日,A股、港股市场整体表现强劲,截至当日收盘,上证指数上涨0.88%,逼近3400点;恒生指数大

涨2.35%,恒生科技指数则大涨4.71%。而自3月16日启动反弹以来,规模最大的恒生科技ETF(613180)累计涨幅已经接近50%。

值得注意的是,在面临海外流动性趋紧、全球经济尚且趋弱等不利因素的背景下,以恒生指数为代表的港股市场,在3月中旬之后告

别底部徘徊,盘旋上行。而以恒生科技指数为代表的新经济板块,则在6月27日创下反弹新高。

多位分析人士指出,考虑到全球货币紧缩造成的恐慌冲击在短期得到缓和,结合国内政策环境显著改善,下半年新经济板块业绩将进一步向好,从而给港股市场带来较强助力,预计接下来的一周,港股市场有望迎来6月的强势收官。

恒生科技ETF涨近50%

6月27日,香港市场集体大涨。上周末,香港市场再一次迎来政策大礼包——ETF交易纳入互联互通,香港和内地的资金往来将更多更便利,港股市场成为显著受益方。截至当日收盘,恒生指数报涨2.35%。恒生科技指数盘中一度大涨近6%,后因腾讯跳水对指数构成一定冲击,该指数收盘时报涨4.71%。

如果以3月份低位算起,恒生指数最新累计反弹幅度已达22%;而恒生科技指数的反弹力度更强,同期累计涨幅更是高达47%。目前,恒生科技指数已经超过今年4月、6月初的高点,创下自今年3月16日大反弹以来的新高,成交额达到732亿港元,也创下反弹以来的第二高点。受益于此,

市场规模最大的华夏恒生科技ETF(613180),资金已逾120亿元,自3月16日反弹以来累计涨幅已接近50%。

值得注意的是,昨午间,腾讯控股(00700.HK)公告称,大股东Prosus及Naspers宣告开启一项股份回购计划,为筹集回购所需资金,将出售部分所持腾讯股份。受此影响,腾讯当日午后股价转跌,跌幅一度超过2%,截至收盘报于378.2港元/股,跌1.56%。

“不惧利空消息,港股长期低迷也积蓄了相当高的估值修复动能。”国金证券分析师杨舒表示,本轮港股反弹以科技互联网板块表现最为抢眼。从估值安全垫来看,这些港股历经2021年以来的长期回调,当前估值已接近自身历史的相对低点,下跌空间较为有限,估值修复动能持续蓄积。与海外主要市场横向对比,港股的低估值特征也明显,在外国流动性持续收紧的背景下,具备了性价比优势的托底支撑。

南下资金持续流入

ETF交易纳入互联互通会给市场带来多少资金?

根据数据统计,目前国内沪深交易所上市的股票型ETF约589只,可能符合纳入陆股通要求的ETF约89

只,合计规模约6653亿元。而在港股市场,可能纳入互联互通的港股ETF有6只,跟踪的指数包括恒生指数、恒生中国企业指数、恒生科技指数等,规模合计超过2000亿元。

目前,港股开通以来的季度平均流入资金规模在763亿港元左右。广发基金预计,未来南下资金季度流入速度的中枢将在800亿港元,年流入规模在3000亿港元,5年流入规模在1.5万亿港元,约为港股通当前累计流入规模的63%。5年后,南下资金在港股持仓市值占比将达到10%左右,较当前的持仓占比提升4个百分点;与此同时,南下资金在港股市场的成交活跃度显著更高,预计成交占比将接近20%。

显然,随着ETF交易纳入互联互通,未来南下资金将持续流入。可以预测,ETF互联互通之后,无论是港股的互联网科技、医药及专属特色标的,还是相关的ETF基金,都将会得到越来越多的资金关注,由此迎来长期景气时代。



券商中国
(Weiqueshangcn)

