

新能源产业发展规划 29 次提及安全

■ 作者 刘洋 李卓玲

11月2日,国务院办公厅正式印发《新能源汽车产业发展规划(2021 - 2035 年)》(以下简称《规划》)。

作为去年 12 月 3 日发布的征求意见稿后的正式版本,历经 11 个月的调整修订后,《规划》在内容上有不少新变化。

比如,原征求意见稿中的“到 2030 年,新能源汽车形成市场竞争优势,销量占当年汽车总销量的 40%,有条件自动驾驶智能网联汽车销量占比 70%,高度自动驾驶智能网联汽车在高速公路广泛应用,在部分城市道路规模化应用,汽车新车能耗达到世界先进水平”这一系列具体、细化的十年期发展目标并未体现在最终文本中。

对此,11月3日,全国工商联汽车商会秘书长曹鹤在接受时代财经采访时指出,“新能源汽车行业今后的发展在新技术、新能源、新材料上一定会发生很大的变化,甚至可能还会有革命性的变化,《规划》在长远发展目标上进行了虚化和宽松处理,对于产业长期发展而言,实际上是利好”。

反映在二级市场上,在新能源产业发展规划发布后的首个交易日,市场对于新能源汽车发展规划似乎并未“买单”。

11月3日,A股新能源板块 176 家

上市公司中,140 家企业股价出现不同程度的上涨,市值合涨 357.29 亿元。但下跌的亦有 32 家,市值合计缩水约 156.92 亿元,其中,此前股价水涨船高的比亚迪不升反降,以股价下跌 2.32%、日市值缩水 106.4 亿元领跌。

不过,隔夜美股反应比较激烈。截至美东时间 11 月 2 日收盘,蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车股价涨幅皆超 6%,其中,蔚来总市值逼近 450 亿美元大关,约为 3006.89 亿元人民币,与 A 股上汽集团的总市值(2781.83 亿)距离越拉越大,而理想汽车股价大涨 13.44% 至 22.88 元 / 股。

值得关注的是,11 月 3 日美股盘前,新能源汽车股继续上扬。截至时代财经发稿前,蔚来、小鹏汽车盘前股价涨超 3%,理想汽车股价涨超 2%。

29 次提及“安全”

值得注意的是,在《规划》内容表述上,“安全”一词被提及了 29 次。

11 月 3 日,资深行业分析师任万付在接受时代财经采访时指出,日前发布的《规划》对于新能源产业发展安全更加重视。

今年自进入 5 月以来,新能源汽车就因频频发生自然事故而引起市场对新

能源汽车安全性的担忧。据不完全统计,5 个月内,共有涉及 5 个以上主流车企,近 20 辆纯电动新能源车疑似因为自燃引发冒烟、起火甚至爆炸。

近日,威马汽车更因其产品动力电池质量原因“四连烧”引发社会关注。

虽该公司随即不久对已销售的 1000 余台产品实施召回。但是,如今纯电动车冒烟即上“热搜”,传统燃油车起火却未必引起如此大的关注,这反应了纯电动车安全问题备受重视,并已成为束缚行业发展的“紧箍咒”。

“《规划》在整体导向上与之前并无明显差异,相比发展速度,发展过程中的安全进一步得到强调”,任万付指出。

在核心技术方面,《规划》沿用了意见稿表述,继续强调深化“三纵三横”布局。

具体而言,“三纵”指的是以纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车、燃料电池汽车为主体,布局整车技术创新链。“三横”则是以动力电池与管理系统、驱动电机与电力电子、网联化与智能化技术为主体,构建关键零部件技术供给体系。

基础设施建设方面,作为消除“里程焦虑”关键的充换电设施建设上,《规划》进一步细化了居民区“慢充为主、

应急快充”为辅,高速公路和公共充电则“快充为主、慢充为辅”的具体发展思路。

“务实”成为主旋律

与此前征求意见稿一致,《规划》针对新能源汽车产业发展,制定了 5 年期(2025)和 15 年期(2035)2 个节点的整体发展目标:

一是到 2025 年,纯电动乘用车新车平均电耗降至 120 千瓦时 / 百公里,新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20% 左右,高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。

二是到 2035 年,纯电动汽车成为新销售车辆的主流,公共领域用车全面电动化,燃料电池汽车实现商业化应用,高度自动驾驶汽车实现规模化应用,有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。

从整体内容上看,“务实”是业内人士对《规划》具体内容的直接感受。

相较于征求意见稿,在具体的内容上也有多处体现:

一是,征求意见稿中 2025 年新能源汽车新车销售量达到新车销售总量的 25% 的目标在《规划》中变化为“20% 左右”。对此,有多位业内人士向时代

财经表示,此次关键销量占比目标下调,或也有根据目前新能源汽车产业实际情况的考虑。

据中汽协数据,今年 9 月,新能源汽车销量 138 万辆,同比增长 67.7%,累计 734 万辆,同比下降 17.7%。占整个汽车销量份额分别为 5.4%、4.3%。

二是,乘用车新车平均油耗降至 40L/100km 这一目标被删除。对此,乘联会秘书长崔东树认为,“目前传统车油耗降低缓慢,对新能源依赖度提升,而新能源车市场占比规模在 20% 的情况下实现这一指标有难度”。

三是,征求意见稿中关于“新四化”的表述(电动化、网联化、智能化、共享化),变成“新三化”,“共享化”被删除。针对这一变化,崔东树表示赞同,他表示,“共享化”与新能源的发展目标关联度较低,仅是一种新兴的商业模式。

“相比意见稿,《规划》最大的变化就是更加务实了,发展指标相较原来宽松一些,另外更加强调产业链技术和技术突破。整体来看是更加落到了实处,提升产业竞争力这块内容强调的比较多”,11月3日,崔东树在接受时代财经采访时指出。■

(转自时代财经)

“汽车金融第一股”东正金融踩线 资金链陷入危机

■ 作者 詹碧华

10月19日,上海银保监局网站发布通报,责令东正金融(2718HK)3个月内清退控股股东中国正通汽车服务控股有限公司持有的股权。事发原因为中国正通以不正当手段取得行政许可、违规开展关联交易。决定书还称,东正金融经销商汽车贷款业务严重违反审慎经营规则,责令东正金融暂停经销商汽车贷款业务。

上海银保监局公布的行政处罚信息公开表披露了四项具体违规行为,东正金融被责令改正,并处罚款 200 万元。

次日,正通汽车与东正金融同时公告称,公司股票于上午 9 时暂停买卖。随后,东正金融公告称,该公司控股股东正通汽车将向厦门信达出售带 29.9% 投票表决权的 8.065 亿股(下称“目标股份”)正通汽车股票,每股转让价格为 1.74 港元 / 股,交易对价约为 14.03 亿港元,买卖协议已于 10 月 19 日签订。交易完成后,厦门信达将成为正通汽车最大单一股东,从而间接控股东正金融。

违规被罚

东正金融被罚早有预兆。此前就有报道,上海银保监局查处了一起辖内某汽车金融公司控股股东以不正当手段取得行政许可、违规开展关联交易的案件。该局已向行政相对人送达了拟撤销涉及控股股东相关行政许可的告知书,这在上海银保监局成立至今尚属首次。

据上海银保监局的《行政决定书》,自东正金融开业至今,正通汽车为其控股股东,已经查明正通汽车通过不正当手段,获批发起设立东正金融,正通汽车及其关联人与东正金融违规开展关联交易,严重危及东正金融的稳健运行。

决 定 书 称,2019 年 4 月、8 月 和

2020 年 8 月,东正金融开展部分经销商贷款业务时,贷前用途调查、资金支付管理控制和贷后管理严重违反审慎经营的原则,上述违法违规行为有行政许可文书、合同协议、业务资料、资金流水、询问笔录等证据为证。

就经销商汽车贷款业务严重违反审慎经营规则的行为,上海银保监局责令东正金融暂停经销商汽车贷款业务。

根据相关规定,上海银保监局就东正金融、正通汽车以不正当手段取得行政许可、违规开展关联交易的行为,撤销东正金融开业、变更注册资本等相关批复中同意控股股东正通汽车出资、增资等行政许可,限制正通汽车的股东权利,责令清退正通汽车持有的东正金融的股权,且基于该行政许可取得的利益不受保护。

据决定书,自收到本决定书之日起 3 个月内,东正金融应清退正通汽车持有的股权。且自收到本决定之日起,东正金融应限制正通汽车召开股东大会的请求权、表决权、提名权、提案权、处分权、分红权等相关股东权利,正通汽车基于上述被撤销行政许可取得的利益不受保护。另本决定履行完毕前,东正金融不得向违规股东退还押金。

互联网金融分析师陈凯在接受《企业观察报》采访时表示,这个事件是行业中一次由监督检查引发的公司治理问题。由于以不正当方式取得行政许可,以及汽车贷款业务违反规定,东正金融控股股东正通控股被监管严厉责成退出大股东,并引入厦门信达作为新的控股股东,也就是说监管部门不放心让正通控股继续管理这家汽车消费金融公司,想让一个合规的公司来接盘。“我个人觉得对东正金融短期会有股市方面的影响,长期来看,并不是根本性地改变。此事件并非行业惯例,属于监管导致的特殊事件。”

上半年营收利润双降

东正金融由正通汽车发起筹建,成立于 2015 年 3 月,是中国唯一具有经销商背景的汽车金融公司。2019 年 4 月 3 日,东正金融在香港上市,成为彼时 25 家汽车金融公司中首家赴港上市的公司,被称为“中国汽车金融第一股”。当时,已经是港股上市公司的正通汽车持有东正金融 95% 的股份,另外 5% 股份的持有人是东风汽车集团有限公司。

据该公司官网显示,东正金融主要提供汽车贷款和直租服务,其金融产品包括车秒贷、附加费贷款、气球贷、机构贷以及结构贷等,其中汽车贷款产品车价分布在 30 万以下、30 万至 60 万以及 60 万以上,汽车品牌包括奥迪、宝马、保时捷等中高端汽车。

虽然顶着“中国汽车金融第一股”的名头,但是东正金融今年的业绩并不好看,净利润大幅下滑。东正金融专注于豪华车市场金融服务,主要业务有两类:一个是零售贷款业务,一个是经销商贷款业务。

据 2020 年中期报告显示,东正金融上半年营业收入为 3.38 亿元,同比下降 12.7%;减值损失 0.91 亿元,同比增加 92.05%;利润及全面收益为 1.43 亿元,同比下滑 29.2%。

由于收入下降,利息净收入占比增加至 85%,而手续费及佣金净收入、其他净收入占比分别下降至 12%、3%,反映了东正金融业务模式与结构的调整。

报告期内,其合计放款金额 37.85 亿元,同比减少 48.7%;零售贷款方面,上半年仅完成零售放款 1686 笔,同比下降 89.7%。基本判断,其经营处于非正常状态,而联合贷产品仅为 170 贷,更凸显东正金融与商业银行的合作关系;另外,东正金融的零售放款,主要以股东——正通汽车的 4S 店为主,而网客客户实现

的放款仅有 190 笔,可以说,东正金融已经放弃了外网业务模式。

2019 年,东正金融营业收入 8 亿元,同比下降 19.6%;实现盈利 3.89 亿元,同比减少 13.95%;利润及全面收益为 3.89 亿元,同比减少 14.1%;贷款规模较 2018 年上升 19% 至 100 亿元。

截至 2020 年 6 月 30 日,东正金融合作经销商数量为 923 家,较 2019 年末增加 10 家,其中外网经销商为 805 家。2019 年,东正金融共授出零售贷款 28815 笔,比 2018 年减少 31%,合计放款金额 48.95 亿元。

尽管东正金融称,疫情发生后,部分客户还款能力受影响,公司增加了减值损失,调整了客户手续费,使得佣金收入减少。但事实上,经销商汽车贷款业务暂停,就意味着东正金融的主要业务停摆,收入可能将难以为继。

再加上,汽车销售市场竞争加剧,各经销商为抢占市场大打价格战,不惜牺牲利润。对汽车经销商而言,资金紧张是常态,大量的库存需要大量的现金投入,一旦融资困难,资金链就很容易断掉。东正金融岌岌可危。

母公司负面缠身 子公司上市破发

东正金融此次被罚,与大股东正通汽车近年来经营不善也有莫大的关系。

正通汽车目前整体面临着高负债、债务资金链断裂的状态。截至 2020 年 6 月,正通汽车总资产为 412.81 亿元,总负债 289.75 亿元,资产负债率高达 70.19%。其中流动负债 227.88 亿元,占总债务比为 78.65%。2020 年上半年业绩报告显示,正通汽车亏损 13.65 亿元,目前开业 4S 店总计 127 家,上半年关闭了 8 家盈利能力欠佳的 4S 店。

今年以来,正通汽车旗下的多家 4S 店陆续被曝消费者无法提车的问题。当时一名正通旗下门店的市场经理表示,

由于集团出现资金问题,才导致门店无法赎回在银行的合格证,也无法给客户交车,集团给出的还款方案是 3-6 个月内。正通汽车频频爆发负面消息,依存于正通汽车的东正金融也不可能独善其身。

而且,东正金融的上市历程也并不顺利,原定于 3 月 26 日上市的东正金融表示,将上市日期延期至 4 月 3 日,并将最低发行价从每股 4.20 港元调低至每股 3.06 港元。

东正金融在汽车经销商网络布局方面具有较大的优势。但是,也受制于资金规模的限制。

从融资结构来看,东正汽车金融的资金来源主要是股东注资、银行及其他金融机构借款。截至 2018 年末,拆入资金余额为 60.85 亿元,较年初增长 51.37%。

根据公开资料显示,2016—2018 年,东正汽车金融计息负债成本分别为 5.08%、5.45%、6.09%,利率上升明显;利息支出分别为 1.21 亿元、1.7 亿元、3.21 亿元,资金成本不断攀升,资金端压力凸显。这也让东正金融的风险逐一显现:一是,东正金融支付的零售贷款一般具有 1-5 年期限,但是银行拆解款项一般为一年到期。短债长配或导致流动性风险;二是,公司经营历史有限,如果不能与销售网络的经销商维持稳固关系,业务、财务状况及经营业绩可能受到重大不利影响;三是,目前国内汽车金融的渗透率还很低,加之汽车行业不景气以及内地经济增速放缓,汽车市场竞争压力空前,东正金融发展前景存疑。

汽车金融是一片水很深的江湖,东正金融的风控能力显然也未能经得住考验。资本是极其敏锐的,东正金融艰难上市后,股价一路经历“破发”到“破 1”,当“汽车金融第一股”的光环逐渐褪去,东正金融还能留下什么? ■