



利润大幅下滑 车企砥砺前行

——上半年我国汽车企业财报简析

近期一些车企陆续发布的2019年上半年度财报数据显示,大多数车企利润不同程度下跌。另据国家统计局数据显示,上半年汽车制造业利润大幅下降24.9%,折射出当前车企经营艰难。随着行业洗牌加剧,一些企业因净利润持续下滑或连续亏损,面临着退市的风险。



“整车”忧多喜少

上半年,绝大多数整车公司利润下滑,即便是上汽集团、东风汽车这样的汽车“巨无霸”企业也未能幸免。对于业绩大幅缩水,车企几乎都将缘由归于上半年国内汽车市场整体低迷,加上“国五”“国六”切换带来的清库压力影响,导致销量下滑。上汽集团半年报净利润137.64亿元,同比下降27.49%;东风汽车净利润2.46亿元,同比下跌15.53%。长安汽车预计上半年最高亏损26亿元,同比下降261.53%。一直领跑自主阵营的吉利汽车也发布了业绩警报,净利润同比下跌40%,为40.1亿元。

另外,长城、江铃、北汽股份、江淮汽车、一汽轿车上半年净利润分别下降58.95%、81.55%、25.9%、23.46%、83.93%—88.88%。而力帆、海马、神龙汽车、一汽夏利、众泰汽车等净利润的亏损更是惊人。

但也有少数企业逆流而上,北汽新能源、比亚迪借新能源东风依然扶摇直上,比亚迪上半年净利润14.55亿元,同比增长203.61%,其中新能源汽车业务收入同比增长38.77%;北汽蓝谷净利润9524万元,同比增长9.7%。

“零部件”受到波及

整车销售不畅,上游零部件企业不可避免受到波及。截至目前,已经正式发布2019年上半年财报的零部件上市公司中,近半数

的零部件上市公司净利润亏损已是大概率事件。除了极少数头部企业依然坚挺,大多数企业仍在盈亏边缘砥砺前行。

不过也有少数零部件企业上半年实现幅度不同的盈利,如宁德时代净利润为21.02亿元,同比增长130.79%;瀚川智能净利润0.08亿元,增长123.67%;均胜电子净利润5.72亿元,增长25.51%;德赛电池净利润1.7亿元,增长27.7%。不难发现,实现较好盈利的零部件上市公司,一类是拥有先进技术优势,包括汽车智能网联化相关零部件的,另一类是“走出去”取得良好效益的企业。所以,加快转型和技术进步或是企业发展的希望所在。

车企短板凸现

寒冬效应如同照妖镜一般,毫不留情地照出车企的短板与隐患。

一是上半年业绩预告中提及多数企业毛利率水平下滑。实际上,这也是2019年上半年沪深交易所问询函关注的重点。2018年报告期内,*ST海马、东风汽车、宇通客车、上汽集团、江淮汽车、广汽集团、江铃、一汽轿车、比亚迪、福田汽车等上市公司的毛利率较之于2017年同期均呈下降状态,下降幅度从0.22个百分点到6.51个百分点不等。

二是研发资本化率攀升。长城汽车、长安、福田、比亚迪、一汽轿车等的研发费用资本化率分别达55.96%、32.70%、42.55%、42.55%和27.52%,均较去年同期呈增长状态。原因是车市下行压力增大,导致产品销售不

畅,企业纷纷选择加快新品研发,拓宽市场,随着研发投入的加大,影响到企业的净利率水平。在这样的背景下,企业试图通过研发费用资本化的方式,减少研发投入费用对于当期损益的冲击。然而,超过30%的研发费用资本化率已高于A股市场平均水平,存在一定隐性风险;由于研发项目的变现存在较大不确定性,车企务必谨慎对待。

“长三角”可圈可点

在汽车行业整体惨淡的情况下,长三角地区上市汽车制造业企业业绩可圈可点。在已披露半年度财报的车企中,虽然过半数的江苏、浙江、安徽、上海三省一市汽车制造业企业,净利润相比去年同期有所下降,但超过九成的企业,半年度净利润将超过千万元。长三角地区的汽车制造业企业业绩预期优于行业整体水平,其中11家上市公司净利润有望超过去年同期。相比于行业整体不足三成的业绩预喜率,长三角地区超过四成的汽车制造业企业业绩上升。

作为汽车制造产业集群地,长三角拥有超过半数的A股汽车制造企业,立足三省一市人才、资源、交通和技术集群地,大部分长三角汽车制造业企业在此次行业“寒潮”中抗击住了第一波冲击。未来,长三角地区将稳步推进资源流动和产业创新,建立世界级产业集群,根据《长三角地区一体化发展三年行动计划(2018—2020年)》,长三角地区计划新能源汽车整车产能占到全国市场30%以上。

(据《新民晚报》)