

闻言培

今年以来,包括中国市场在内的全球车市迎来加速回暖,特别是第三季度以来,随着市场环境的不间断向好,车市迎来一波小高潮。截至目前,国内外不少车企都已经陆续公布了2023年第三季度财报。有的车企一天就赚了一个小目标,有的车企销量利润齐飞,不过也有的车企依旧盈利无门。

车企三季度财报盘点 谁的吸金能力最强

两家营收超千亿 自主新能源成最大亮点

在全国多地促销政策和车企优惠活动的共同加持下,第三季度自主品牌整体销量表现不错,企业盈利也在增加。值得关注的是,大部分车企在新能源板块表现优异,推动整体市场大幅增长。

依靠强势的新能源汽车销量,比亚迪继续一骑绝尘,首次单季度净利破百亿营收超千亿,成为中国最能赚钱的上市车企。第三季度营收1621.51亿元,同比增长38.49%;净利润104.13亿元,同比增长82.16%,平均日赚1.13亿元。不过,从净利润增速来看,第三季度比亚迪的步伐有所放缓,对比之下,今年一季度和二季度净利润同比增幅分别为410.89%和144.87%。“尽管三季度行业竞争加剧延续,公司凭借不断提升的品牌力、持续扩大的规模优势和强大的产业链成本控制能力,公司盈利持续向好。”比亚迪在业绩公告中表示。比亚迪营收和净利润的增长得益于其迅速增长的新能源汽车销量。数据显示,比亚迪三季度新能源汽车累计销售82.4万辆,同比增长约53%,环比增长17.1%,持续创新高并稳居全球新能源车销量第一。

目前,比亚迪已经拥有刀片电池、DM-i超级混动、e平台3.0、CTB电池车身一体化、易四方、云辇、DMO超级混动越野等技术,已经形成品牌护城河效应。另外,比亚迪汽车在产品矩阵方面持续完善,目前已构建由比亚



迪品牌、腾势、仰望和方程豹组成的多品牌矩阵,产品序列已基本实现对国内10万至100万元新能源乘用车市场所有级别、价位和车款覆盖。值得关注的是,今年9月售价高达108万人民币的仰望U8豪华版一经上市便一车难求,新车在性能、安全、技术、体验等方面已经全面比肩一线国际大牌。此外,比亚迪在全球化战略上也取得了不错成效。据比亚迪披露,公司在第三季度出口销量达到了7.1万辆,环比增长100%。今年1-9月,比亚迪海外销售超14.55万辆新能源汽车,远超去年全年5.59万辆。其中,比亚迪海豚、元PLUS车型在多个国家获得销量冠军,11月比亚迪携领先技术和5款车型亮相日本东京车展,成为日本车展最热展台,也是历史上首家参加该车展的中国车企。

另一家营收超千亿的是上汽集团,三季度营收高达1967.87亿元,净利润43.22亿元。而在今年前三季度,上汽集团营业总收入为5233.42亿元,与去年同期基本持平;归母净利润114.1亿元。从财报来看,上汽集团今年的经营业绩不仅保持了营收与利润,更重要的是三个季度均实现持续环比上涨,而且目前来看,第四季度也保持乐观行情。

从上汽集团公布的新车销量数据来看,今年前三季度销售新车共337.74万辆。其中,上汽集团自主车企上汽乘用车成为最大亮点,1-9月销量达到65.05万辆,同比增长6.44%;智己汽车销量达1.51万辆,同比增长391.39%。对此上汽集团表示,新能源车和出口正在成为集团的支柱,其中新能源汽车1-9月终端销量达到68.3万辆,同比增长18.2%,9月新能源车单月销量已突破十万辆大关。从目前产品来看,智己LS6将于11月集中交付,荣威D7和五菱星光即将上市,还有五菱缤果也在不断冲刺。另外,上汽集团旗下两大合资王牌上汽大众和上汽通用也开始加速发力新能源市场,从7月份开始,上汽大众ID.家族的ID.3单月销量就已经突破了万辆,至9月末,上汽大众ID.家族的单月销量已经在2万辆以上。与之相对应,上汽通用旗下奥特能平台的别克Electra E5在没有优惠的前提下,单月销量已突破4000台,随后推出的Electra E4,以及定价16万级的E5先锋版,预计还将推高上汽通用汽车纯电动车型的销量。外市场方面,上汽集团也是一路高歌猛进,至三季度末,上汽海外市场累计批发销量已经达到了83.8万辆,同比增幅达到了21.8%,持续位居中国车企海外销量冠军。其中MG4 EV在欧洲发达国家累计销售5.4万辆,成功夺得“欧洲纯电紧凑型车销量冠军”。上汽集团表示,今年第四季度有望继续实现环比的高速增长。

长城汽车今年第三季度营业收入达495.32亿元,同比增长32.63%,归母净利润为36.35亿元,同比提升41.94%。今年前三季度营收达1195亿元,同比增长了20%,归母净利润为49.95亿元。从新车销量来看,第三季度长城汽车销量达到34.48万辆,环比增长15.22%,今年1-9月累计销量为86.40万辆,同比增长7.69%。长城汽车表示,第三季度新车销量及单车收入增长共同助推营收攀高,同时,随着公司全面向新能源、智能化、全球化转型,车型结构持续优化,整车盈利能力及销量持续增长,又带动利润增长。进入2023年,长城汽车在新能源领域的新车布局速度增速显著。目前长城汽车已经陆续发布了哈弗猛龙及二代大狗PHEV、魏牌高山及

蓝山、坦克400 Hi4-T及500 Hi4-T等10余款新能源车型。今年第三季度,长城汽车更是开辟了越野新能源新赛道,多款新品市场反应均达到了预期。此外,今年第四季度及2024年初,长城汽车将推出哈弗新枭龙MAX,魏牌全新全尺寸旗舰级SUV、蓝山高阶智驾版本、新拿铁,欧拉闪电猫暗夜版以及坦克旗下新车等十余款全新车型,持续提升产品竞争力。

长安汽车第三季度表现突出,实现营业收入427.14亿元,同比增长48.43%;归母净利润22.29亿元,同比大幅增长113.90%。今年前三季度,长安汽车实现营业收入1082.06亿元,同比增长26.78%;归母净利润98.82亿元,增幅43.22%。据官方数据,今年前三季度累计销售汽车186.96万辆,同比增长11.24%。其中,长安自主品牌销量154.92万辆,同比增长17.10%;自主乘用车销量117.86万辆,同比增长23.87%;自主品牌海外销量17.3841万辆,同比增长24.70%。值得关注的是,长安汽车在新能源领域加速布局,目前已经形成了“长安汽车、深蓝汽车、阿维塔”三大品牌形成了相互支撑的新能源布局。随着长安启源、深蓝汽车、阿维塔科技产品的陆续投放,后续长安汽车的新能源产品销量还有进一步增长空间。

最后说说广汽集团,今年第三季度,广汽集团实现营业收入360.69亿元,同比增长14.40%;实现归属于上市公司股东的净利润15.45亿元,同比下降33.18%。今年前三季度,广汽集团实现净利润45.11亿元,同比下降44.05%。另外,公司前三季度毛利率为5.12%;第三季度毛利率为8.17%,同比提升3.53个百分点。广汽集团方面表示主要有赖于自主品牌双星广汽传祺和广汽埃安的销量持续增长。数据显示,广汽埃安1-9月累计销量达到35.1万辆,同比增长92.51%,已经完成年度目标的七成;广汽传祺累计销量近30万辆,同比增长10.7%,其中MPV车型累计销量近12万辆,累计同比增长60.9%。可见,以合资企业起家的广汽集团,自主品牌正逐步成为新主导。

新势力喜忧参半 “蔚小理”分化明显

今年以来的国内新能源车市,怎一个“卷”字了得。特别是对于根基尚未稳定的新势力来说,前行之路充满了荆棘险阻。

新势力三兄弟中,理想汽车已经脱颖而出,今年第三季度财报,季度交付量和财务数据均创历史新高。其中,第三季度交付10.51万辆,同比增长296.3%。市场的强劲需求拉升营收大幅增长,三季度营收346.8亿元,同比增长271.2%。同期经营利润和净利润分别为23.4亿元和28.1亿元,不仅实现连续四个季度盈利,还成为国内第一家迈过年度盈亏平衡点的新势力汽车公司。理想L系列成为细分市场爆款,根据中汽数据,三季度理想L9蝉联全尺寸SUV销量冠军。理想L7和L8两款车型分别稳居中大型SUV销量前二。第三季度理想汽车在20万元以上新能源汽车市场的渗透率达到15.4%保持前三位子,较一季度提升4.5个百分点。值得一提的是,理想汽车第三季度毛利率为22.0%,保持在健康水平。自由现金流132.2亿元,三季度未现金储备885.2亿元,企业的抗风险能力在新势力中名列前茅。

小鹏汽车2023年第三季度的销售数据不错但盈利能力不足。数据显示,小鹏汽车第三季度汽车总交付量为4.0008万辆,同比增加80.18%,环比增加72.4%;汽车销售收入78.4亿元,同比增加25.7%,环比增加77.3%。总收入为85.3亿元,同比增加25.0%,环比增加68.5%。虽然总收入和汽车销售收入都在增加,但小鹏汽车第三季度毛利率为-2.7%,较上年同期下降16.2个百分点。在净利润方面,小鹏汽车第三季度净亏损1.2亿元,同比增加63.6%,环比增加38.6%。销量的振兴主要得益于G6、G9、P7i全车型矩阵交付量的提升,其中G6做出了主要贡献。作为小鹏汽车强势反弹的“胜负手”,小鹏G6凭借在智能、补能、空间、价格等方面的强大产品力,一经推出就引发了新的抢购潮。此外,今年以来“降本增效”成为小鹏的关键词,高管团队、组织架构、营销渠道等均迎来大刀阔斧的改革,包括缩减直营店扩大经销商、产品降本、供应链反腐等,未来有望实现盈亏平衡。

截至发稿,蔚来汽车并未公布三季度财报,但根据此前公布信息来看,蔚来汽车的财务状况并不乐观。数据显示,蔚来今年1-10月共交付新车12.6万辆,刚刚达到年度交付目标的一半。第二季度蔚来汽车总营收为87.717亿元,同比下降14.8%,环比下降17.8%;净亏损60.558亿元,与2022年第二季度相比增亏119.6%,与2023年第一季度相比增亏27.8%。据统计,2018年至2023年上半年,蔚来汽车近五年半来归母净利润已累计亏损764亿元,公司盈利前景不容乐观。11月初,蔚来李斌发布全员信回应裁员10%~20%的传闻,称公司将减少10%左右的岗位,具体调整会在11月底完成。此举引起大量投资者和用户的担忧。

市场回暖 跨国车企业绩超预期

跨国车企普遍在三季度交出了一份满意的答卷,无论是营收,还是利润,他们的业绩表现都可圈可点。

先来看看豪华三强“BBA”。从奔驰、宝马、奥迪三季报表现来看,各家表现仍略有差异。从销量来看,BBA三家今年前三季度均实现增长。其中,宝马集团今年前9个月全球销量约为183.6万辆,同比增长5.1%,在BBA三家排名中第一;奔驰位列第二,今年前9个月,全球销量约为152.98万辆,同比增长2%;奥迪仍在三家排名中垫底,今年前三季度,奥迪集团累计交付新车140.5万辆,同比增长16%。今年三季度,吸金能力最强的仍是奔驰。第三季度,奔驰营收为372亿欧元,同比下降1.4%;息税前利润为48亿欧元,同比下降7%。此外,今年前三季度,奔驰的净利润超153亿欧元,同比增长近2%;宝马集团第三季度营收为384.58亿欧元,同比增长3.4%;净利润为29.31亿欧元,同比下降7.7%。前三季度,宝马集团的营收为1125.3亿欧元,同比增长9.2%;净利润为95.51亿欧元,同比下降41.8%。对此,宝马集团方面解释称,利润下降主要是由于合并华晨宝马导致税率较往年更高,同时较高的材料和制造成本也影响了业绩;奥迪集团销售收入为504亿欧元,同比增长13%;营业利润为46亿欧元,去年同期为62.5亿欧元,同比下滑26.4%。奥迪方面表示利润下降主要是受到11亿欧元原材料套期保值的波动影响。

日系三强丰田、本田和日产在第三季度均实现了营收与利润的双丰收。丰田汽车全球销售收入为5560亿元人民币,同比增长24%,营业利润700亿元人民币,同比增长155.6%,净利润为约622亿元人民币,同比增加194.24%,净利润是特斯拉的4倍多;本田实现营收2396亿元人民币,同比增长17%,营业利润为145亿元人民币,同比增长31%,净利润为122亿元人民币,同比增长34%;日产汽车合并净收入约为1504.99亿元人民币,同比增长24.59%;合并经营利润为99.56亿元人民币,同比增长126.94%;净收益为91.75亿元人民币,同比上升99.98%。值得一提的是,三家车企在谈及业绩实现大幅增长的原因时均提到“得益于全球销量的增长以及日元走软”。