

# 十家车企上半年财报：谁最赚钱？谁最舍得投入？

2021年8月中下旬，引起行业关注的除号称下半年车市晴雨表的成都车展外，还有部分主流汽车企业的半年报。

行至9月初，帮宁工作室统计发现，包括吉利汽车、长城汽车、上汽集团、广汽集团、比亚迪等十几家主流车企基本公布2021年上半年财报。

从整体业绩看，大部分汽车企业赚得盆满钵满——营收、利润、销量均实现大幅增长。其中，位列前10家的整车集团，总营收突破1万亿元，平均涨幅超38%；总净利润达386.7亿元，平均涨幅超80%。

从2018年车市达到高峰，到2020年疫情突然侵袭，我国汽车市场进入下行区间。但随着国内疫情逐步得到控制，2021年上半年车市回暖，汽车销量完成1289.1万辆，同比增长25.6%。

基于上半年产销形势，中国汽车工业协会（以下简称：中汽协）预测，全年汽车销量有望达到2700万辆。这一数字距离2018年2808万辆销量峰值仅有百万辆差距。

另一方面，全球加速拥抱电动化和智能化等趋势的当下，有着百年历史的汽车行业正在迎来巨变。各大汽车企业在高端新能源、新技术、新产品等方面均交出不错的成绩单。

吉利汽车迈入全面架构造车时代，旗下极氪品牌备受资本市场看好。长城汽车旗下坦克品牌独立成军，热度不断攀升。长安汽车联手华为和宁德时代推出高端品牌阿维塔，为转型智能出行科技公司再进一步。

不过，数据背后，依然有一些隐藏的秘值得关注。

例如，扣非净利润仅3.68亿元的比亚迪为何依然被市场看好？上汽集团如何做到从去年下滑四成到增长近六成？北汽股份收入903亿元，北京奔驰却贡献97.4%，自主品牌如何生存？

## 谁最赚钱？

上汽集团净利润最高，长城汽车涨幅最大

赚钱能力是衡量企业实力的重要指标。10大整车集团中，仅比亚迪净利润出现下降，其余均呈现增长。

其中，上汽集团以净利润133.1亿元，同比增长58.61%位居榜首。东风集团股份排名第二，净利润达86.9亿元。广汽集团以43.37亿元净利润名列第三。

具体来看，作为行业龙头的上汽集团，其在营收、净利润、销量方面仍稳坐行业第一位置。

2021年上半年，上汽集团营收3566.1亿元，同比增长29.9%；归属于上市公司股东的净利润为133.1亿元，同比增长58.61%；归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润118.54亿元，同比增长65.18%。

上汽集团在财报中写道，报告期内公司营收和净利润同比增长，主要有以下两方面原因，其一是，疫情得到有效控制，公司销量同比增加；其二是，坚持稳增长，抓零售，调结构，取得显著收益，提高了毛利水平。

从汽车产销看，上汽集团累计产销量分别达到233.9万辆和229.7万辆，同比增长17.42%和12.11%。

上汽大众和上汽通用仍是上汽集团主要利润来源。其中，上汽大众净利润为28.85亿元，同比下滑58.22%；上汽通用净利润为23.5亿元，同比增长31.57%。也就是说，两家利润表现占据上汽集团近44%水平。

作为上汽集团曾经的“利润奶牛”，上汽大众上半年日子并不好过。其6月批发量仅为6.5万辆，同比下滑54.63%。上半年批发销量累计为53.24万辆，同比下滑7.79%。

“销量下滑主要因为车用芯片短缺而导致。”上汽大众相关工作人员告诉帮宁工作室，当前汽车芯片供应较为紧张的大背景下，上汽大众同样面临芯片供应不足的问题。

对于芯片短缺，上汽集团表示，下半年将密切跟踪芯片供应恢复情况，提升芯片供应的保障力加快生产批发进度，积极缓解终端“供不应求”的现状，全力冲刺年度经营目标。

净利润86.29亿元——是东风集团股份的成绩单。上半年，其营业收入为698.56亿元，同比增长38%；毛利为102亿元，同比增长30%；母公司权益持有人应占溢利86.29亿元，同比增长185.92%。

东风集团股份在财报中表示，收入增长主要来自东风商用车、东风柳汽、东风标致雪铁龙汽车销售公司和东风汽车财务公司。

数据显示，今年1-6月，东风集团股份整车生产和销售分别为142.1万辆和142.44万辆。其中，乘用车销量107.53万辆，同比增幅约21.9%；商用车销量34.92万辆，同比增幅33.16%。

随着标致品牌和雪铁龙品牌销量逐渐回升，东风标致雪铁龙汽车销售公司带来的负面影响正在逐步消除。

“不畏浮云遮望眼”“乱云飞渡仍从容”——这是广汽集团董事长曾庆洪在2021年中报开篇《致股东的信》中的两句诗，某种程度上，它概括了广汽集团上半年表现。

随着汽车企业合资股比开放临近，奔驰会不会放开北汽股份单飞，届时北汽股份将何去何从，值得关注。

在众车企净利润飘红的背景下，最有可能冲击万亿市值的汽车股一哥——比亚迪净利润却显示飘绿。

财报显示，上半年比亚迪营收909亿元，同比增长50%；归母净利润11.7亿元，同比下滑29.41%；扣除非经营性损益后，净利润只有3.69亿元，同比下滑59.76%。

半年盈利不足4亿元，下滑近六成，在已经对外公布的上市汽车企业半年报中，这显得有些反常。

归母净利润下滑29.41%，原因何在？比亚迪在财报中表示，报告期内因产品结构变化，公司毛利率由2020年上半年约18.05%下降至期内约11.13%，这是一方面。另一方面，受大宗商(参数|图片)品等原材料价格上涨影响，企业发展面临更大挑战。

但另一方面，帮宁工作室发现，上半年比亚迪三大主营业务中，手机部件及组装业务已超越汽车业务，成为收入第一大板块。

数据显示，比亚迪三大业务中，汽车、汽车相关产品及其他产品上半年营收为381.46亿元，同比增长25.41%。手机部件、组装及其他产品营收为428.22亿元，同比增长86.26%。二次充电电池及光伏营收为78.47亿元，同比增长70.47%。

细看这三大业务板块，分别占总收入的42.80%、48.04%和8.83%。“目前手机行业受移动芯片短缺，华为缺货等因素影响，并不是很景气，叠加手机部件及组装业务利润相对较低，间接影响了比亚迪利润提升。”汽车行业分析师陈浩在接受帮宁工作室采访时说。

尽管手机代工和生产为比亚迪贡献了最主要收入，但新能源汽车业务才是比亚迪的未来。

## 都是缺芯惹的祸？

10家集团财报，9家缺芯

今年上半年，影响汽车市场最大的不确定性因素之一是芯片供应。

芯片短缺危机在2020年年底开始曝出，自2021年起不断发酵，蔓延至全球汽车行业，大量汽车企业陷入停产局面。据预测机构AutoForecast Solutions（简称AFS）最新预测，芯片问题或将持续发酵，最终可能造成全球产量损失达854.7万辆。

帮宁工作室查阅财报发现，上半年10家整车企业中，有9家受缺芯影响。

长城汽车在财报中表示，芯片供应问题对企业生产的影响依然较为突出，原材料价格大幅上涨，进一步加大企业成本压力。

上汽集团在财报中写道，报告期内，全球车用芯片供应严重短缺，对公司生产和批发销量的完成进度造成较大影响。

吉利汽车同样在财报中提到，相信原材料价格上涨影响将在今年余下时间逐渐消散，唯芯片短缺会在期内持续造成影响。

此外，广汽集团、江淮汽车、东风集团股份等均在财报中提及，上半年缺芯困扰以及未来如何应对缺芯风险。

那么，汽车企业如何面对汽车芯片短缺？

长城汽车财报透露，上半年已完成对汽车智能芯片创业公司地平线的战略投资，宣告进军芯片行业，加速推进在芯片产业的探索。

江汽集团党委书记、董事长项兴初认为，行业应该联合起来，找到这些可以提供共性技术和零部件企业。

例外的是比亚迪。比亚迪集团董事长兼总裁王传福曾表示，比亚迪几乎不受这次全球芯片短缺影响。比亚迪之所以不惧芯

片危机，是因为它拥有强大的芯片自产能力。

2003年，比亚迪开始研发芯片，两年后成立独立公司。比亚迪半导体目前是国内唯一集设计、晶圆制造、封装测试，再到系统级应用的全产业链IDM企业（IDM工厂即垂直整合制造工厂）。

2020年年底，比亚迪发布公告，宣布比亚迪半导体筹划分拆上市。尽管最近因其代理律所被证监会立案调查，上市之路被迫按下暂停键，但这并不意味着比亚迪半导体上市终结。

全国乘用车市场信息联席会（以下简称：乘联会）预测，芯片短缺有望在今年第三季度得到缓解，但市场不确定因素依然存在，再加上原材料价格上涨等原因，下半年汽车企业经营仍面临各种挑战。

## 研发费用谁最舍得投入？

5家研发投入逾10亿元

当前，汽车行业与高科技领域紧密拥抱，科技创新正触发新一轮汽车行业竞争序幕，转型成为科技出行公司正成为共识。

某种程度上，汽车企业之间的竞争，其实就是研发之间的竞争。

吉利汽车表示，将扩大边界，宣称不再只是一家汽车公司，全速向科技企业转型。长城汽车宣告向全球化科技出行公司目标转型。长安汽车正积极推进“第三次创业——创新创业计划”，将效率和软件能力打造为核心竞争力，向智能出行科技公司转型。

反馈到财报数据方面，上半年多数汽车企业仍在不遗余力地投入研发费用，助其驶入高质量发展快车道。

上述10家汽车企业中，有5家企业研发投入超过10亿元。其中，上汽集团研发费用为77.6亿元，同比增长32.89%。上汽集团在财报中解释道，研发费用增加的原因是，进一步增加新能源、智能网联、数字化等技术的研发投入。

号称“科技长城”的长城汽车，上半年研发投入近29亿元，相比去年同期增长63.15%。比亚迪研发投入44.12亿元，同比增长36.51%。长安汽车研发投入14.95亿元，同比增长5.06%。

可以看到，即便在疫情对经济环境重创的当下，汽车企业仍然坚持大力投入研发，其投入力度不仅没有收缩，反而有进一步加大之势。

技术研发是塑造企业核心竞争力的关键。汽车企业持续加大研发力度，目标主要有二：一方面布局前沿技术，力争抢占技术制高点；另一方面防患于未然，打造高端新能源品牌。

东兴证券研报认为，对于汽车企业而言，自主品牌能否崛起，意味着这家企业是否真正具有品牌竞争力。

6月，长城汽车董事长魏建军在长城汽车科技节上发布2025战略，未来5年，累计研发投入1000亿元，并再次重申迈向全球化科技出行公司的战略目标。

在核心科技领域，长城汽车已经拥有清晰规划。蜂巢易创、蜂巢能源、未势能源、上燃动力、诺博汽车、精工底盘六大零部件企业——便是长城控股集团旗下极具科研实力的子品牌。能否顺利完成向全球化科技出行公司转型，这六大零部件企业将起到重要的支撑作用。

吉利汽车转型步伐同样坚定且迅速。进入2021年，吉利汽车先后与百度、富士康、腾讯、FF建立合作，智能制造、自动驾驶、数字营销等项目加速落地。

实现从产品输出到技术输出。上半年，吉利技术输出成为盈利增长的重要引擎，技术服务和授权利润占比提升至29%。

作为全球新能源汽车研发和推广的引领者，比亚迪上半年净利润有所下降，但研发投入却达到44.12亿元，同比增长36.51%。在半导体与智能化领域，比亚迪依托自身深厚的芯片和智能化技术积淀，布局人工智能芯片、算法，推进技术研发层面的纵深探索。

在高端新能源品牌打造上，东风公司将岚图品牌提升到集团战略高度。

“东风汽车技术中心已经储备足够技术与实力支撑岚图品牌的发展。”根据岚图CEO卢放的介绍，在零部件开发和供应、三电系统研发、资金投入，以及生态打造等领域，东风公司尽其所能，给予岚图所需资源。

广汽集团财报显示，上半年新增专利申请1343件，其中发明专利614件；累计专利申请超9300件，其中发明专利超3300件。财报发布当天，广汽埃安发布超倍速电池技术和A480超充桩。

## 新能源汽车盈利了吗？

整体盈利，还有待时日

新能源汽车正在逐渐由政策导向转变为市场导向，上半年各大汽车企业在新能源市场纷纷发力。

新能源汽车是增长迅速的细分市场。乘联会发布数据显示，今年上半年，新能源乘用车批发108.7万辆，同比增长231.5%；新能源乘用车零售100.1万辆，同比增长218.9%。

乘联会称，总体来看，传统汽车企业的新能源汽车销量仍然占据市场大头，重要原因是，自主品牌受零部件短缺影响较少，上汽通用五菱、比亚迪、广汽埃安等本土新能源车型强势增长。

上半年，吉利纯电动车和插电混动车型销量同比大幅增长189%。极氪汽车首款车型极氪001(参数|图片)预定超出预期，其2021年可交付订单已售罄。比亚迪产销依靠新能源汽车发力而创下新高，其新能源汽车累计销量15.46万辆，同比增长154.76%。

中国每卖出10辆汽车，就有1辆是新能源汽车。中企协会数据显示，今年1-7月，新能源汽车总销量147.8万辆，市占率已经超过10%的临界点。

随着销量增长，新能源汽车市场占有率大幅提升。不过，乘联会秘书长崔东树认为，新能源汽车总体还处于发展的起步阶段，整体规模并未达到可以实现盈利的水平。

从已公布上半年财报的“蔚小理”看，尽管这3家造车新势力的毛利润和毛利率都已转正，销量和营收也大幅提升，但“蔚小理”仍未盈利，仍处于亏损阶段。

根据财务数据，上半年小鹏、蔚来和理想分别累计亏损数字为19.82亿元、55.34亿元和5.95亿元。“销量规模不足是影响造车新势力盈利的最大障碍。”从事金融分析行业的张先生告诉帮宁工作室。

此外，其他新能源汽车企业多数处于“卖一辆亏一辆”阶段。就连市值超过8000亿美元的特斯拉，2020年才首次实现盈利。

财报显示，2020年特斯拉全年净利润7.21亿美元，但在全年营收中，有15.8亿美元是通过向其他传统燃油汽车制造商出售碳排放额度而获得。换言之，如若扣除卖积分后的汽车及相关收入，特斯拉依旧处于亏损状态。

中汽协副秘书长陈士华在接受采访时曾表示，因受原材料涨价等多方面影响，即便在新能源汽车市场快速增长的上半年，新能源整车企业实现盈利的可能性也不大。

为何新能源整车企业盈利水平普遍偏低？陈士华认为，首要原因在于，新能源汽车市场总体规模偏小。

但盈利不高的比亚迪，还是得到部分证券机构力挺。民生证券认为，下半年DM-i销量有望增加，预计比亚迪2021-2023年归母净利润分别为56.84亿元、72.57亿元、84.50亿元，维持“推荐”评级。

申万宏源证券机构认为，展望下半年，比亚迪去年可交易双积分约70万分左右，预计可额外带来13亿-16亿元利润贡献。

华泰证券在点评广汽集团半年报时认为，广汽埃安混改有望，公司在新能源领域持续发力，未来前景可期。

中汽协预计，2021年新能源车总销量约240万辆，同比约增长76%。王传福的观点是，2030年，新能源汽车在中国市场占比有望达到70%，中国汽车品牌市场占比有望达到60%。

畏危者安。上半年，中国乘用车市场尽管遭遇芯片供应短缺、新冠肺炎疫情反弹等诸多挑战，依然取得不俗成绩。畏亡者存。下半年，芯片供应问题对企业影响仍然突出，原材料价格大幅上涨将进一步加大企业成本。与此同时，汽车市场由增量向存量时代转变，市场竞争愈加激烈。躺赢时代结束，淘汰赛已然开启，企业的容错空间大幅缩小，稍有不慎，就可能招致断崖式下跌。

9月3日，中汽协预计，今年8月汽车销量为171.1万辆，环比下降8.2%，同比下降21.8%。其中，乘用车销量同比下降17.5%，商用车销量同比下降43.8%。