

全球併購布局全產業鏈 力爭年產銷500萬輛

恒大跨界造車 電動車新勢力崛起



中國電動車市場目前在需求及生產數量冠絕全球，在「十三五」規劃中，中國也將新能源汽車列為未來五年重點發展項目之一，此舉也被外界視為中國正極力打造「中國版特斯拉」。也因為如此，不少中國造車新勢力也在近年崛起，當中最值得留意、也最受市場寄予厚望的便是恒大汽車（00708）。

恒馳電動車透視之一

大公報記者 許臨

匯盈資產管理董事總經理謝明光表示，隨着全球環保意識加強，對電動車的需求也不斷上升，中國電動車市場由於有政策扶持，發展十分迅速，但同時市場的競爭也越來越大。不過，恒大集團主席許家印向來能給予股東信心，這次透過一連串大型收購進軍電動車市場，也顯示了他做強做大的決心。

許家印的造車夢其實很早已開始，去年發展的步伐更明顯加快，「要麼不做，要做就做強做大做成功」，這是恒大一貫的風格。正如恒大自1997年成立，從一個城市開始，向全球布局，更成為內地房地產市場中排名第一的企業。

特斯拉年賣36萬輛稱冠

這次進軍電動車行業，許家印已為恒大定下目標，力爭在三至五年內成為世界規模最大、實力最強的電動車企業，並在十年內實現年產銷500萬輛。這個目標有多大，我們比較一下特斯拉及比亞迪去年的銷量便會明白，2019年特斯拉全年銷量達36.78萬輛，而比亞迪則全年共售出22.95萬輛，成為全球銷量第二電動汽車廠商。

去年恒大的收購足跡遍布德國、奧地利、英國、瑞典、意大利、韓國，這些都是汽車工業發達的國家，也是許家印為恒大尋找合作夥伴的地方。不到一年的時間，恒大已具備製造電動車的必要技術、電池電機技術、關鍵零部件的研發能力。在生產製造上，在廣州、上海、天津、瀋陽等地建設生產基地，打造高端智能工廠。

直至上月，恒大正式發布恒馳六款電動車的外形及資料，6款新能源車名為「恒馳1」、「恒馳2」、「恒馳3」、「恒馳4」、「恒馳5」及「恒馳6」，六款新能源汽車的定位各不相同，覆蓋了轎車、SUV、MPV等乘用車全類別，以及A級到D級全級別。

在恒大之前，較早進入電動車領域的企業，如蔚來、小鵬等皆採用自行開發技術的團隊，但自主開發，投入資金的需求更大，當後續資金乏力，產品品質便不夠穩定。觀察到這些弊端，恒大因而放棄自行研發的模式，選擇與擁有成熟技術與產品的企業合作及進行收購，快速獲得完整的造車能力。

謝明光指，企業收購能提高「efficiency」，但收購後卻要進行「整頓」才能「effective」，收購後的重整若處理得不好，未必會真正能提高企業的營運效率，但從恒大汽車推出多款新能源車，涵蓋各類消費者，可以看出收購後的重整已逐漸完成。恒大汽車相對其他內地同類企業的最大優勢便是母公司的資金充裕，電動車在研發上的資金投入龐大，若沒有足夠資金，根本難以支持長期營運。但恒大汽車要達到目標，還要看何時能真正收支平衡，越早能達到收支平衡的目標，成為內地第一的可能性便越高。從現在的情況來看，可能性是有的，市場也普遍向許家印的能力投信心一票。

從150個設計方案中篩選

上月六款恒大電動車的外形也令全球消費者眼前一亮，這些大氣、帥氣，又具備科技感的設計，是恒大設計團隊多番努力的成果。去年10月恒大成立了「恒大新能源汽車造型設計專家委員會」，更由許家印擔任該委員會主任。據了解，恒大此前從全球50位大師的150個設計方案中篩選出來，可以看出許家印對品質的要求之高。

時富資產管理董事總經理姚浩然指，投資者期待恒大電動車能正式量產的時期，因量產後才是電動車企業發展的關鍵，但內地電動車市場龐大，內地電動車企業的長遠發展仍值得看好。

許家印曾多次強調，恒大電動車的發展定位，就是核心技術必須世界領先、產品品質必須世界一流，這個曾被外界認為難以實現的造車夢，許家印卻用其強大的執行力，逐步向全球車企及消費者展示如何印證他的夢想。



比亞迪最新評級及目標價

中信證券	中銀
買入	持有
目標價 103.5元	目標價 79元

大公報製表

恒大汽車與比亞迪數據比較 (億元人民幣)

恒大汽車	分項	比亞迪
2419	市值	802
98.58	持有現金及現金等價物 (截至2019年底)	106.99
934.08	總資產 (截至2019年底)	1956.42

大公報製表

電動車企業
爭五年內
成為恒大定下
目標，力

下個爆升股？恒大有潛力

新聞分析
許臨

恒大汽車（00708）推出電動車後，除了車迷關心香港能否購買外，恒大汽車的股票是否值得吸納，相信也是不少投資者最關心的問題。首先問問大家，自今年爆發新冠肺炎疫情後，有哪家公司能投放這樣大的資源來作廣告宣傳？至今就只有恒大汽車！當然，不是有資源做廣告便代表股票值得買入，但至少確認一點，恒大汽車在母公司支持下，有強大的資源去發展。

我們再看看市場對恒大汽車推出電動車後的反應，恒大汽車的股價由六月中約在6元左右，一直急升至八月初最高曾見37元，升幅達6倍以上，其後股價雖曾回落，但至今仍守穩在28元以上。股價上升得最急的時間便是宣布推出六款電動車的時間，市值曾一度升穿3000億元，除了超越吉利（00175）及內地電動車龍頭比亞迪（01211）外，更超過其母公司中國恒大（03333）的市值。

當然投資者也會說，恒大始終仍未真正生產過一輛電動車，又怎

能與特斯拉相比，但特斯拉在投資者心目中很「值錢」，最大理由未必是其產品，是因為中國已成為全球最大的電動車消費市場，而特斯拉卻是全球唯一在現階段仍然既受中國歡迎，又有美國總統特朗普支持的企業，就連蘋果都做不到。

但這個特殊的地位不會永遠不變的，已有分析指，美國大選後中美關係將有可能再出現重大轉變，若現任美國總統特朗普正式連任，中美受影響的行業可能會更多更廣。故此，即使特斯拉已強調日後的生產鏈會逐漸「國產化」，同時經已在上海設廠，但特殊的地位仍有可能被動搖，取而代之領導中國電動車市場的龍頭企業，也必定會是中國企業。

或許你會說，比亞迪不就是其一了嗎？但比亞迪的股價早已不便宜，現在才來買嗎？可能有點遲了，那為什麼不買入正在起步，而且未來又有機會成為電動車龍頭企業之一的恒大汽車？持有股票三至五年，很可能最終會發現股價的升幅之大，根本意想不到，就正如今年特斯拉的股價升幅一樣。

名設計師操刀 時尚新潮

名家設計

恒大汽車首次涉足電動車生產，但從汽車性能到外形設計皆屬世界頂級，已公布的六款車款便分別由美國、丹麥及日本的世界級設計師負責，出色的工業設計無疑能為產品賦予靈魂。

先談美國設計師Michael Robinson，恒馳3這款純電動C級豪華SUV車型便是由他負責。2009年Michael Robinson加入意大利著名設計工作室Bertone，他設計的第一款概念車在2010年日內瓦車展曾轟動一時。次年Bertone與Jaguar合作，由他設計的Jaguar B99更讓他一舉成名。事實上，由他設計的恒馳3除了有霸氣的外觀，同時也打破了駕駛者對傳統SUV造型的局限性，無論車身線條、比例、結構皆展現出新一代電動車的美感。

另相信不少駕駛人士都聽過五十鈴Isuzu車廠在2002年推出的D-MAX，這款「農夫車」至今仍有不少車迷支持，最大原因就是性能佳，售價親民，但其實這款車最初推出的時間，外形曾受外界批評，但2012年底，車款外形作出改變，採用更現代感的設計，細節處理也更為精緻，更符合年輕人的審美，結果車款大受市場歡迎，而當時帶領團隊為D-MAX「改頭換面」的便是現在恒馳5、恒馳6的主設計師丸山公顧。

最後是丹麥設計師Anders Warming，早在97年便加入寶馬集團，其間曾轉職至大眾集團工作，但隨後又回歸寶馬。任職寶馬集團16年間曾參與寶馬1系、4系Coupe（初代）、（2010）寶馬5系、5系GT、（2012）6系雙門轎跑車以及寶馬X1、X3等數十款車型的改款和新車設計工作。

曾是全球最大車企的本田，其汽車設計室全球創意總監南俊敘便曾表示：「汽車企業能否生存，取決於經營者有沒有氣概，有沒有交給他人的勇氣。」許家印能有這份氣概把恒馳的設計交給這些世界級設計大師，結果也不負眾望。

隨着六款顏值「爆錶」的恒馳發布後，恒大汽車股價也曾突破3000億港元市值，更成為中國汽車第一股。分析人士認為，恒大旨在成為全球新能源汽車產業龍頭，實現核心技術世界領先、產品質素世界一流企業，發展前景可期。

併購壯大 挑戰比亞迪一哥地位

奮起直追

恒大在電動車市場的對手眾多，除了特斯拉外，作為中國電動車企業龍頭的比亞迪也是重要對手之一。比亞迪在新能源車領域已發展多年，積累了豐富的經驗，技術自然遙遙領先，恒大汽車要挑戰比亞迪在內地市場的地位其實不容易。

比亞迪早前更推出了電動車「刀片電池」，市場反映不俗。中信證券發表的研究報告指，比亞迪有望靠着「刀片電池」，成為新能源車技術供應商，為其他電動車生產商供應電池，前景甚佳。但目前來看恒大汽車與比亞迪的定位及商業模式會有很大不同，比亞迪走中低端路線，並且涉獵電動巴士等大型汽車項目，而且比亞迪的半導體業務也是其重要發展之一，業務重心逐漸投放在供應鏈上游，也因為如此，比亞迪的「品牌效應」一直不及特斯拉。

而許家印向來看重企業的「品牌效應」，他常說：「自恒大創立起，就確立了品質樹品牌、誠信立偉業」的企業宗旨，至今一字未改，它代表了恒大的企業精神和文化。

匯盈資產管理董事總經理謝明光認為，許家印就是能給投資者及股東信心，母公司恒大集團作為全球500強企業，跨多個領域投資，對比其他內地電動車企業往往遇上融資發展的問題，恒大有一定優勢，但恒大汽車要挑戰比亞迪的路仍很遙遠，現在市場就等待恒大產品的質素。

不過，為了擁有生產電動車的技術，恒大汽車已先後與多個國外新能源汽車企業訂立合作協議，包括瑞典NES（國能電動汽車）、德國EDAG等，這有效地縮短產品開發周期及製造成本。此外，國能汽車在天津實際上已擁有整個電動車的產業鏈，包括汽車製造、動力電池、電機電控、研發中心、維護系統及售後服務系統等。

恒大汽車這次的「造車夢」，實際上已把世界上最優秀的設計及製造團隊和人員聚集在一起，要成功挑戰比亞迪，並非絕無可能的事情。