

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。

恒大汽車與比亞迪股價走勢比較



比亞迪最新評級及目標價

中信証券	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

►許家印為恒大定下目標，力爭五年內成為世界規模最大的電動車企業



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分，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，就連蘋果也做不到。

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的主設計師丸山公顯。

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、產品質素世界一流的企業，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並不容易。

比亞迪早前更推出了電動車「刀片電池」，市場反映不俗。中信証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。

而許家印向來着重企業的「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。