

比亞迪電動車月賣21萬輛 遠超同業

新勢力銷售表現參差 理想大增5倍小鵬跌兩成



▲比亞迪上月大賣21萬輛，勁升98.3%。

部分車企銷售表現

股份	銷量或交付(輛)	變幅(%)
理想汽車(02015)	2.5萬	▲516
吉利(00175)	8101(極氪)	▲279
比亞迪(01211)	21萬	▲98.3
蔚來(09866)	6658	▲31.2
小鵬(09868)	7079	▼21.4

大行最新評級和目標價

股份	券商	目標價(元)	評級
比亞迪(01211)	麥格理	302	跑贏大市
理想汽車(02015)	大摩	110	增持
蔚來(09866)	大摩	92	增持
小鵬(09868)	大摩	48	增持
廣汽(02238)	招銀國際	7.5	買入

大公報記者整理



▲理想是造車新勢力中表現最突出的車企。

內地多家車企公布上月新能源車銷量，以銷量計，比亞迪(01211)同比大增98.3%至21萬輛，繼續領先同業，但造車新勢力則表現參差，理想汽車(02015)交付量創新高，升5.1倍至2.5萬輛；而蔚來(09866)亦升31.2%，惟小鵬(09868)似乎後勁不繼，跌21.4%至7079輛。同時，特斯拉將Model 3和Model Y在內地銷售價上調2000元(人民幣，下同)。由於特斯拉曾多次減價來搶奪市場，故是次加價有何後繼影響，值得關注。

大公報記者 李信

對於特斯拉兩型號加價，光大證券國際證券策略師伍禮賢向《大公報》表示，早前特斯拉減價後，在內地的銷量有明顯提升，唯其他車企跟隨減價，卻效果不及特斯拉。再者，特斯拉季度業績顯示，反映減價後毛利率快速下降，股價亦受壓，故加價可以提振市場信心。至於今年內地新能源車銷情，他估計，今年仍有增長，但增幅不及去年，且未來車企將更見強弱分化。

特斯拉兩型號加價

另外，作為內地新能源車領頭羊，上月比亞迪銷量保持一定的增速。4月份，比亞迪銷售21.02萬輛，其中乘用車銷量達20.94萬輛，同比增98.59%。在乘用車中，純電動車型的銷量為10.43萬輛，同比增81.8%；插電式混合動力銷量達10.51萬輛，同比增118.6%。

麥格理報告指出，比亞迪首季毛利率優於預期，主因為鋰價下跌，導致電池成本較低，及均價較預期高。該行相信今年第二季集團汽車均價按季有所改善，若高毛利車型號(如騰勢N9)每月銷售可達1萬輛，每輛汽車利潤次季亦會有所提升。基於集團在內地新能源汽車市場具有領

先地位，及首季出口按年增長逾1.5倍，維持其「跑贏大市」評級，該行對比亞迪盈利預測不變，目標價看302元。

以上月銷量或交付量計，理想是造車新勢力「蔚小理」中表現最突出，交付勁升5.1倍，更創單月交付新紀錄，並連續兩個月交付超過2萬輛。理想汽車董事長李想表示，理想L7在首個完整的交付月份實現了交付過萬輛，成為更多家庭首選的豪華5座SUV車型之一，而理想L7也是內地品牌首個售價逾30萬以上，並實現單月交付過萬的5座SUV。

小鵬自駕車獲廣州測試牌照

小鵬則表現一般，4月交付量僅7079輛，同比跌21.4%，處於「掉隊」的狀態，但該公司亦有好消息，其G9自動駕駛車4月獲得廣州市智能網聯汽車載客測試牌照，測試範圍可覆蓋廣州市所有一般測試道路，預計今年下半年在廣州市黃埔區開啟自動駕駛載客測試。另外，蔚來汽車4月交付6658輛，同比升31.2%，吉利(00175)旗下極氪交付8101輛，同比增長279%，連續3個月保持增長。

日韓品牌傾「氫」而來 車壇新賽道浮面



深讀車展

有網友戲稱，從上海車展來看，日韓品牌似乎可以退出中國市場了。實際上，作為全球氫動力車的引領者，豐田在車展期間推出了加氫3分鐘，續航800公里的第二代MIRAI以及搭載氫燃料發動機的卡羅拉CROSS H2 CONCEPT。韓國現代也展出了一款由氫燃料電池混合動力設備驅動的復古概念車。日韓品牌傾「氫」而來，可謂在新能源汽車的又一賽道上跑出了新速度。

馬斯克轉軚 明年推氫能車

不得不承認，同樣作為新能源汽車，氫動力車在今年車展上因為新車型數量偏少，亮點不多，與電動汽車受到萬眾矚目的光芒相比，實在顯得有點暗淡。

「氫電之爭」其實由來已久。早在2008年日本率先開始探索燃油車的替代車型，2013年通過《日本再復興戰略》確立氫能車地位，還計劃在2050年實現

全面普及。2014年豐田推出產型氫能源車MIRAI，上市一個月訂單量為1500輛，但至2017年全年銷售量也不過為2000輛。而差不多同一時期推出的特斯拉電動車，當時無論是續航和售價都被MIRAI甩在身後，但歷經10年，特斯拉全球累計汽車銷量已突破400萬輛。特斯拉CEO馬斯克曾評價氫燃料電池為「傻瓜電池」，並稱這項技術「令人難以置信的愚蠢」。

僅從銷售數據來看，在「氫電之爭」中電車似乎暫時領先。但從上海車展的趨勢來看，展出的整車雖然很少，可像博世、蓋瑞特這樣全球知名汽車上下游產業企業卻爭相展示了氫能源的配套設施。更具戲劇性的是，曾對氫能源技術詬病不已的馬斯克，也於今年4月初在Twitter上宣布，經過多年的懷疑，他在2024年將特斯拉從電池轉向氫能，並將第一款氫燃料車型命名為Model H。

中國氫燃料汽車已有布局

中國在氫燃料汽車發展方面也有布局。2022年北京冬奧會

期間，上千輛氫燃料電池汽車服務保障冬奧，實現了全球最大規模的示範應用。冬奧會後，300多輛氫能源車再度上崗北京城市公共交通，走入百姓生活。

去年3月，中國首個氫能產業中長期規劃——《氫能產業發展長期規劃(2021-2035年)》也明確了氫「是未來國家能源體系的組成部分」。據統計，中國氫燃料電池汽車2020年銷量為1177輛，2021年為1596輛，2022年超過3000輛，氫燃料電池汽車發展明顯提速。

同時，不少國際汽車或配套企業也提前在中國進行了布局。今年年初，博世全球第一條高產能氫能膜電極生產線在江蘇無錫投產，膜電極是氫燃料電池堆的關鍵材料。豐田首家在日本以外地區建造的氫燃料電池系統專用工廠也將於明年在北京投產。

雖然目前還不能肯定氫動力車是否會成為主流，但可以肯定的是，電動汽車一定不是新能源車的終點，就像一個世紀之前，馬車終被燃油車替代一樣。

大公報記者 王莉

無力還逾億債務 佳源遭法院頒令清盤

【大公報訊】因屯門「龍床盤」菁雋而被人認識的內地房企佳源國際(02768)，遭香港法院頒令清盤，以償還1450萬美元(約1.13億港元)債務。佳源上周已向法院表示放棄再次延長償還債務，並將繼續執行重組計劃，但法官質疑所謂的重組計劃並非一個具體建議，只是公司提出來的一個想法。

去年9月初，佳源接獲債權人一批10月到票據應付1450萬美元債務及利息提出清盤呈請。該股早前也因為延遲刊發2022年度全年業績，自今年4月3日起停牌，停牌前收報0.173元，市值約11.8億元。

佳源早於2003年成立，主要在長三角的江蘇、上海、安徽等地開發大型住宅及商業項目，直至2016年在港上市，當時招股價為2.48元。至於該股較為人所熟悉，則是因為2018年以逾26億元向鄧成波家族購入3個香港項目逾70%權益，其中包括被稱為「龍床盤」的屯門菁雋，以及滙賢一號和葵涌成功中心。

其實佳源自2016年已率先進入

粵港澳大灣區，先後在深圳、江門及澳門取得多個優質項目，截至2021年12月31日，集團在中國擁有的物業項目約100個。在2022年前，佳源的銷售成績一直十分亮麗。如2021年的銷售額便達到360.51億元人民幣，現金短債比、資產負債率及淨負債率等三條紅線皆保持綠檔水平。

銷售腰斬 資金斷鏈

不過，踏入2022年後情況有所改變，2022年前四個月銷售額近乎腰斬，只有8.92億元人民幣，銷售額大幅下滑後開始傳出財困，並陸續變賣資產。當時市場便估計佳源在2022年要償還的負債便高達60億元人民幣以上。其後穆迪更將佳源的評級由「B2」下調至「B3」，並將其高級無抵押評級從「B3」下調至「Caa1」。

但變賣資產仍然資不抵債，去年佳源控股股東明源集團投資持有的3.14億股股份便被證券公司透過孖展證券賬戶在公開市場強制出售。明源投資及公司主席沈天晴合共持有公司股份約33.53億股，相當於已發行股本68.29%。



▲佳源2018年向鄧成波家族購入屯門菁雋逾70%權益。

佳源 近年事件簿

日期	事件
2016年	●率先進入大灣區，先後在深圳、江門及澳門取得多個優質項目
2018年	●以逾26億元向資深投資者鄧成波家族購入3個香港項目逾70%權益，其中包括被稱為「龍床盤」的屯門菁雋，以及滙賢一號和葵涌成功中心
2021年	●實現銷售額360.51億元人民幣，現金短債比、資產負債率及淨負債率等三條紅線皆保持綠檔水平
2022年	●前4個月銷售額近乎腰斬，僅8.92億元人民幣，銷售額大幅下滑後開始傳出財困，並陸續變賣資產
2022年9月	●接獲債權人一批10月到票據應付1450萬美元(約1.13億港元)債務及利息提出清盤呈請
2023年1月	●佳源表示正與清盤呈請人進行磋商，倘若達成協議，各方將向高等法院申請駁回清盤呈請
2023年4月3日	●因延遲刊發2022年度全年業績，由4月3日起停牌，停牌前收報0.173元，當時市值約11.8億元
2023年5月2日	●遭香港法院頒令清盤，公司需解散及出售資產，以償還已逾期的1450萬美元債務

大公報記者整理

前無線高層杜之克接任有線CEO

【大公報訊】有線高層人事變動，杜之克接替黃思遠出任行政總裁(CEO)，TVB舊將余詠珊及何哲圖亦加盟，分別出任集團旗下香港有線娛樂總經理，以及有線寬頻銷售及市場總監。有線寬頻(01097)在今年2月已發公告，將提早向特區政府交還收費電視牌照，預計6月1日起終止傳送收費電視信號，並將全力攻免費電視HOY TV。

昨日集團出現重大人事變動，前無線高層杜之克獲委任為行政總裁及執行董事，而前TVB助理總經理余詠珊則擔任有線娛樂總經理，負責節目製作，其夫前星夢娛樂行政總裁何哲圖則出任有線寬頻銷售及市場總監。杜之克於2021年離開TVB後，曾「過檔」Viu負責發展OTT業務(一種通過互聯網直接向觀眾提供的串流媒體服務)，是次加盟有線，任期暫定5年。

邱達昌全面退出有線

有線寬頻副主席兼執行董事曾安業表示，新變動有助把握市場新機遇，為集團創造新價值。另有線寬頻則強調，今次董事會及管理層變動不會影響有線新聞部獨立運作。此外，曾參與投資有線寬頻的遠東發展(00035)主席邱達昌則宣布全面退出有線，因須投入更多時間於其他業務，故辭任非執董兼董事會副主席，而杜之克及周大福企業對外事務總監陸偉棋已獲委任為執董，上述變動均於5月3日起生效。

至於即將離任的行政總裁黃思遠，早於2021年9月已經出任有線寬頻高層，昨日向員工發放短訊告別，指自己由高級顧問至行政總裁經過差不多兩年，已完成集團轉型的鋪排，經過深思熟慮，早早已作出請辭。加上集團將於今年6月開始由收費轉型為免費，踏入另一個新階段，故此是他追求其他事業發展及個人興趣的合適時候。

有線新管理層背景

行政總裁 杜之克	●前無線電視副總經理(節目及製作)
有線娛樂有限公司總經理 余詠珊	●前無線助理總經理，曾掌管無線電視綜藝部門十年之久
有線寬頻銷售及市場總監 何哲圖	●前星夢娛樂行政總裁，與余詠珊為夫妻關係

大公報記者整理