

汽車股 每周精選

本周港股仍有低吸機會

均值回歸 看投資



周全浩教授 能源及股市分析家、深大退休教授、專欄作家「張公道」

上周的股市先升後跌，恒指以28,918點收市，比前周跌206點。上周一拙文指出，大市轉穩，6月可趁低吸，現時提供一個低吸的機會。預料今周的恒指會處於28,850/28,650至29,595/29,150點間波動，將先向下找到低點，然後回升。整個6月乃是見底後反覆盤旋而升的局面，股民可趁整固的日子，趁低吸入口標股份。

科技股於今年首季率先回落，調整的日子已經十分足夠，今香港股回升，可能會由此類股份帶領。整個世界越來越受新科技支配，此類股份的重要性將歷久常新，不易受另一板塊取代。

即使是較傳統的行業如金融及批發零售，科技所扮演的角色亦有增無減，虛擬銀行及電子支付，網購和物流業的自動化，在在都與當代科技息息相關。可見下

半年的新上升浪確可能由科技股領軍。人民幣近期非常強勢，升至近三年的最高位，此事對中國的出口不利，中央政府的有關部門已留意到，提出警告。

關注人幣轉弱影響股市

持有人民幣的港人，宜考慮應否沽出人民幣換回港元，除非港幣有實際用途，例如生意來往的需要。人民幣的強弱

對股市有何影響？以前人民幣強有利股市，然則目前若然人民幣轉弱，會否打擊股市，值得關注。

人人都知道港股受美股影響，但事實上亦受A股的升跌左右，尤其是上證綜指，影響力更明顯。在很多日子，恒指本來是上升的，上證突然急跌，恒指便掉頭回落，稍後上證轉穩，港市又跟隨，如影隨形。

A股的走勢一向非常獨特，並非一定跟從世界潮流。港股夾於美股及A股之間，左搖右擺。總之若然人民幣轉弱，對港股不可能無影響。

6月份的股市剛開局，今周仍有低吸的機會，預料月底大有機會，向上升抵30,250或以上的水平。然而各類股份表現將續參差，亦即個別發展的格局不變。

汽車股消息多波動難免

股民選定股份後，或已經持有者，不宜跟市太貼，否則頻頻短炒，炒出炒入，到頭來計算一下，成績反不及長揸一兩年。

各類板塊輪動。過去一段時間，航運及手機設備股等炒上。汽車股一向消息多，事緣電動車行業風頭勁，像是減排的先鋒，各國爭相發展，投入大力鼓吹，海量的資金流入研發，可惜實際盈利有多少，似乎無人談過。

不管怎樣，都是當紅的行業，一些傳統汽車企業亦開始透過參股或開設新部門發展電動車。此行業金融化後，有人賺大錢，富可敵國，將來也有一些公司需要大撒帳，此乃資本主義經濟的常態。

由於傳統的汽油車仍在生產，電動車在急速擴充，此行業十分多消息，汽車股不

恒指走勢圖



愁寂寞，喜歡追逐刺激的股民會趨之若鶩。保守者應知道，汽車股一向難玩。註：作者著有《你要知道理財投資的88件事》，亮光文化出版社，2020年1月出版。



張賽娥 南華金融副主席

雅迪拓電動兩輪車具優勢

恒指上周跌206點，收報28,918點；國指升12點，收報10,805點；上證指數跌8點，收報3,591點。本週中國將公布5月進出口、貿易收支、外匯儲備、CPI、PPI；美國將公布5月CPI、財政預算月報，6月密歇根大學市場氣氛預覽等。

雅迪控股(1585)集電動自行車、電動輕便摩托車、電動摩托車及其零配件研發、生產與銷售於一體。2020年11月，雅迪電動車年產銷售量率先突破1,000萬台，市佔率近22%，渠道覆蓋率居行業首位，為中國電動車行業第一品牌。新冠疫情導致集團業務自農曆新年起部分暫停，產量亦受到輕微影響，但隨後迅速復產復工，營運已於2020年第一季結束時恢復。

疫情期間，因傳染風險導致公共出行需求

減弱，促使城市交通方式發生改變，新的出行習慣亦延續至疫後時代。個性化短途出行需求激增，集團把握機會拓展分銷網絡，2020年合共售出1,080.3萬輛電動兩輪車，按年增77.3%；收入按年增61.8%至193.6億元(人民幣，下同)。其中電動踏板車收入佔比44.7%，按年增35.4%至86.6億元；電動自行車收入佔比30.2%，按年增1.1倍至58.4億元。全年盈利為9.6億元，按年增89.6%；每股基本盈利33.4分，派末期息每股19港仙，按年增90%。

於2020年底集團共有91個型號的電動踏板車及82個型號的電動自行車產品。為提高新產品性能、穩固行業地位並進一步提升市佔，集團加大研發投入。截至2020年底，集團擁有1,097項專利，擁有2個CNAS實驗室(為行業唯一的CNAS國家級企業實驗室)、5家技術研發中心、1家工業設計技術

中心，同時在自主研發電池、電機、電控等技術方面都取得了突破性進展。2020年底電動兩輪車產能為每年約1,500萬台。

受惠個性化綠色出行興起

國家推行綠色出行，倡導綠色低碳的生活方式。隨著個性化綠色短途出行需求的興起，電動兩輪車產品的不斷升級迭代及應用場景的多元化，電動兩輪車的客戶基礎將日益擴大。市場預期集團2021年調整後盈利為14.5億元，按年增78.3%。2021年、2022年及2023年預測每股盈利分別為0.480元、0.669元及0.867元，年複合增長率為45.2%。基於2021年每股盈利0.480元，以PEG 0.8倍推算目標價為21港元，較現價約有18.5%潛在升幅。

(筆者為證監會持牌人士，無持有上述股份權益)

廣汽增銷多賺提升業績

件包括2,753件為發明專利。特別是新能源領域，石墨烯超級快充電池結合高功率超充設備最快8分鐘充電80%，矽負極電池最高可實現1,000公里的綜合續航能力NEDC。

此使該集團的業績不斷有改善和提升，特別是(乙)股東應佔溢利於2021年第一季達23.65億元，同比增長18.96倍，扭轉上年同期少賺95.73%至僅1.18億元的劣況。

和其他汽車製造商的情況大致相若，廣汽的淨利潤倍增，反映出新冠肺炎COVID-19疫情基本受防控，各類汽車於2021年1月-3月份累計售出49.6萬輛同比增長62.22%，而2020年同期則減銷38.13%至僅30.6萬輛，特別惹人注目的是(i)乘用車於今年首季的銷量

49.5萬輛同比飆升62.14%，而非2020年同期減銷38%之劣況，其中(i)SUV期內售出25.2萬輛，增幅高達86.24%；(ii)MPV銷量3.1萬輛增108.49%。

轎車呈現追落後態勢

重要的是(iii)曾經一度處落後態勢的轎車，銷量同比增長36.71%，幅度雖不若SUV、MPV之善，所涉的21.25萬輛，該是相當良好的表現。

至於(ii)商用車，同比無疑大增1.53倍，卻只是售出674輛，屬廣汽微不足道的營銷項目。

(筆者為證監會持牌人士，無持有上述股份權益)

比亞迪股份增長潛力看好

3月底，兩款DM-i車型(秦、宋)的訂單已經達到5萬台，且仍在持續增加。DM-i在售價及使用經濟性方面獲得大幅度提升。DM-i系列已獲得多數消費者認可，將隨着刀片電池產能釋放有望產銷量持續向上。

分拆半導體助提升估值

集團較早前公告，擬將控股子公司比亞迪半導體分拆至深交所創業板上市。比亞迪半導體成立於2004年，主營業務為功率半導體、智能控制IC、智能傳感器及光電半導體的研發、生產及銷售，旗下共有寧波半導體、節能科技、長沙半導體三家子公司，最新一輪融資顯示其估值已超過百億元人民幣，公司由比亞迪控股72.3%。比亞迪半導體未來將以車規級半導體為核心，同步推動工

業、家電、新能源、消費電子等領域的半導體業務發展。芯片供應緊張環境下，比亞迪半導體上市有助提升估值，分拆業務有助於比亞迪半導體充實資本實力，增強風險防範能力，釋放集團價值，增加綜合競爭力及盈利能力。

另外，恒指公司公布季檢結果，恒生指數成分股將加入信義光能(0968)、比亞迪股份及碧桂園服務(6098)。成份股數目將由55隻增加至58隻，所有變動將於6月7日起生效。比亞迪股份剛被納入恒生指數成份股，可吸引更多機構投資者關注，有助刺激交投。在技術分析方面，相信集團最壞情況已過去，近日集團股價亦回復上升趨勢，增長潛力釋放有望支持股價再上，走勢樂觀。(筆者為證監會持牌人士，無持有上述股份權益)

考驗整固區底 留意友邦購輪21516

輪證 透視

恒指上周先升後跌，失守5天及10天兩條平均線，考驗50天線28,700點水平，短期走勢略為轉弱，未來一周需留意50天線能否提供支持，策略上以候低吸為主。恒指牛熊證資金流情況，截至上周四過去5個交易日，恒指牛證合共錄得約5,750萬元資金淨流入，顯示有資金流入好倉，恒指熊證則累計約1,844萬元資金淨流出，顯示有淡倉資金套現。

貨貨分布方面，截至上周四，恒指牛證街貨主要在收回價27,200點至27,499點之間，

累計相當約1,308張期指合約；熊證街貨主要在收回價29,500點至29,799點之間累計了相當約2,070張期指合約。個股產品資金流方面，截至上周四過去5個交易日，友邦的相關認購證及牛證合共錄得約4,042萬元資金淨流入部署。

產品條款方面，目前市場上較活躍的友邦認購證為行使價約105元至115元附近的中期價外條款，實際槓桿約8.6倍。技術上，友邦股價近日沿着5天線反覆回落，短線料再次考

驗橫行整固區底約96元附近支持，或可留意部署技術反彈的機會。如看好友邦，可留意認購證21516，行使價105元，11月到期，實際槓桿約8.1倍。

部本文由法國興業證券(香港)「法興」提供。結構性產品並無抵押品。如發行人或擔保人無力償債或違約，投資者可能無法收回部分或全部應收款項。以上資料僅供參考，並不構成建議或推薦。結構性產品價格可升可跌，投資者或會損失全部投資。

法興證券

心水股

Table with 4 columns: 股份, *收報(元), 股份, *收報(元). Rows include 雅迪控股(1585), 廣汽集團(2238), 比亞迪股份(1211), 吉利汽車(0175), and 北京汽車(1958).

股市 縱橫

韋君

汽車股於上周五普遍逆市反彈，尤其是吉利汽車(0175)表現突出。集團在芯片短缺的情況下，調整生產和產品組合，將在同業中最快復甦，今年銷量可達標，並且推出新車型及平台策略，持續提升整體盈利能力，不妨關注。

目前汽車行業主要面對晶片短缺的情況，車廠較為重利潤多於銷量；同時，內地消費者開始接受新能源車，車廠需要加大新能源車銷量，以抵銷企業平均燃料效率(CAFC)下的碳排放額度。預計今年內地新能源車銷售達252萬輛，至2025年增至784萬輛。

吉利管理層對達成今年156萬輛汽車銷售目標具有信心，雖然面對汽車晶片短缺及原材料成本上升，料對第二季生產有單位數的影響，預計汽車晶片短缺的情況將於第三季緩和，第二季及第三季的毛利率會受壓；而第四季產出料會復甦，全年銷量仍可達標。

至於輸入性原材料成本上漲，吉利將採取策略調整生產及產品組合，削減售價較低的型號及提升售價較高的車型，以抵銷毛利率下滑。集團今年首要任務是保護利潤

率而不是爭奪市場份額，目標是持續提升總體盈利能力。

合營電動車銷售前景佳

吉利可藉合作夥伴鴻海及其他供應商的幫助下，在同業中恢復得較快。其批發及零售付運轉正，旗下「星越L」開始付運，而且訂單非常強勁。此外，純電動合資品牌「極氪」推出首款「極氪001」，將於8月起付運，目標於年底銷售達1萬輛，迎來新的強大周期，未來3年「極氪」將每年至少推出2款新車，到2024年擁有7款車型。受惠於推出新車型和平台的銷售策略，預計今年及明年的銷量增長達19%和30%，明年的盈利可較2020年的盈利倍升。

吉利將與百度及鴻海的電動車合營共同拓展電動車市場，相關新產品會在吉利的「SEA浩瀚智能化體驗架構」上合作，長遠將獲得明顯的成本效益。至於百度與吉利合營的集度汽車，未來5年將投資500億元用於整體研發及打造一系列車型，首款車將於明年在北京車展上亮相，定價在20萬元人民幣以上。

股價於上周五收報22.25港元，升6.21%。走勢上，上月開始拾級回升，已突破各條主要平均線，14天RSI升至66.5水平，後市料有再漲空間，可於21港元吸納，上望25港元，跌穿18港元則止蝕。

紅籌國企 高輪

張怡

多隻汽車股於上周五淡市中有不俗的表現，尤以長城汽車(2333)和吉利汽車(0175)漲逾6%最為突出。在同業中表現相對落後的北京汽車(1958)，於上周五小升1仙或0.35%，收報2.86元，表現雖略為遜色，惟其本身估值在同業中處於偏低水平，在短期沽壓已見收斂下，不妨考慮伺機跟進博反彈。

北京汽車主要於內地從事乘用車車型設計、研發、製造及銷售，及提供相關服務，乘用車包括轎車、運動型多用途汽車(SUV)、多功能乘用車(MPV)及交叉型乘用車。集團亦通過持有51%權益的北京奔馳汽車銷售梅賽德斯-奔馳品牌(Mercedes-Benz)乘用車，並為中國唯一一家該品牌的轎車及SUV的製造商。集團控股股東北京汽車集團為國有企業，由北京國有資本經營管理中心全資擁有。

集團較早前公布截至2021年3月31日止的首季度歸屬母公司淨利潤

達17.6億元(人民幣，下同)，對比去年同期的6,084.98萬元，大增27.9倍；首季營業收入達498.11億元，按年增長51%。期內，營業利潤達74.46億元，按年增長149.87%。北汽首季業績急升，反映其營運已明顯走出新冠肺炎疫情的陰霾，亦因2020年的低基數，導致其增幅頗為凌厲。

北汽於2014年12月來港掛牌，當時的上市價為8.9元(港元，下同)，換言之現價仍然「深潛」。就估值而言，該股往績市盈率約10倍，市賬率0.39倍，在同業中處於偏低水平。趁股價未發力跟進，中線上望52周高位的4.17元，惟失守1個月低位支持的2.63元則止蝕。

看好美國留意購輪20098

美國(3690)上周五曾失守300元關，收報302.2元。若看好該股後市表現，可留意美國瑞銀購輪(20098)。20098於上周五收報0.147元，其於今年9月20日最後買賣，行使價365.2元，兌換率為0.1，現時溢價25.71%，引伸波幅53.58%，實際槓桿6.27倍。

本版文章為作者之個人意見，不代表本報立場。