

巴菲特对比亚迪的减持还在继续！

据港交所文件显示，巴菲特旗下伯克希尔哈撒韦公司在2023年1月3日减持105.8万股比亚迪H股，平均减持价格为每股191.44港元，持股比例下降至13.97%。

这已是港交所第七次披露伯克希尔哈撒韦减持比亚迪H股，从2022年8月首次减持算起，伯克希尔哈撒韦已累计减持约7167万股，累计套现约153亿港元。

截至1月9日，比亚迪H股报收201.4港元/股，A股报收263.38元/股，合计总市值约6709亿元。

累计套现约153亿港元

2023年1月9日，港交所文件显示，伯克希尔哈撒韦公司在1月3日出售105.8万股比亚迪股份，平均减持价格为每股191.44港元，持股比例下降至13.97%。

据悉，伯克希尔哈撒韦在2008年以8港元/股的价格买入了2.25亿股比亚迪H股，持有时间长达14年，直至2022年8月首次开始减持。

这次减持是港交所第七次披露伯克希尔哈撒韦公司减持比亚迪股份，此前的披露信息显示：

2022年8月24日，减持133.1万股比亚迪H股，均价277.1016港元/股；

2022年9月1日，减持171.6万股比亚迪H股，均价262.7243港元/股；

2022年11月1日，减持329.7万股比亚迪H股，均价169.8657港元/股；

2022年11月8日，减持578.25万股比亚迪H股，均价196.9945港元/股；

2022年11月17日，减持322.55万股比亚迪H股，均价195.4212港元/股；

2022年12月8日，减持132.95万股比亚迪H股，均价201.3432港元/股。

根据港交所披露易规定，大股东增减持股票只有横跨某个整数百分比时，才需要作出披露。

所以事实上，伯克希尔哈撒韦减持比亚迪股份次数超过七次。

在2022年8月开始减持前，伯克希尔哈撒韦共持有2.25亿股比亚迪H股。截至2023年1月3日减持后，伯克希尔哈撒韦累计减持比亚迪H股7167万股，目前持有比亚迪H股已降至1.53亿股。若不考虑分红等因素，按上述七次减持均价的平均值213.55港元/股计算，巴菲特累计减持比亚迪H股套现约153亿港元。

比亚迪重夺全球新能源车销冠

比亚迪于2023年1月2日发布2022年12月产销快报，12月实现新能源汽车销量23.52万辆，同比增长150.36%，这是比亚迪第四次月度销量超20万辆，并且销量再创新高。2022年全年，比亚迪新能源汽车总销量186.35万辆，同比增长208.64%。

值得注意的是，186.35万辆的总销量，让比亚迪既成为2022年国内汽车销售冠军，结束了中国车市销冠近40年被合资品牌霸榜的历史；也以超50万辆的巨大优势，从特斯拉手中夺回了全球新能源汽车销售第一的宝座。

多家券商表示看好比亚迪销量增长带来规模效应，光大证券称，看好比亚迪销量与业绩持续兑现、以及核心技术的长期研发储备能力，预计出口、高端产品有望成为推动比亚迪业绩增长的催化剂。安信证券称，随着总量以及收入扩张，单车折旧摊销、费用率有望持续下行，进而实现较高的盈利弹性。

此外，比亚迪正在加速进军新能源汽车高端市场。比亚迪“仰望”系列已正式发布，“易四方”技术布局百万级新能源市场。

2023年1月5日，比亚迪在深圳召开“敢越星河”仰望品牌暨技术发布会，正式发布了全新高端汽车品牌仰望及其核心技术“易四方”。百万级新能源硬派越野U8和百万级纯电动性能超跑U9也同步亮相。仰望U8是该品牌首款量产车型，车长超过5米，车宽超过2米，定位百万级新能源硬派越野，意在用极致的四电机技术挑战极致的户外越野场景；仰望U9定位百万级纯电动性能超跑，整车搭载易四方动力系统，零百加速达到2秒级。未来“易四方”技术将标配搭载于仰望品牌全系车型。“易四方”技术是中国国内首个量产的四电机驱动技术，使汽车能够凭借四电机独立矢量控制技术对车辆四轮动态实现精准控制，创造全新的汽车安全技术体系。

国海证券表示，本次的新品发布在比亚迪原有的王朝、海洋、腾势系列车型的基础上进一步丰富了产品矩阵，满足不同层级的消费需求。

华安证券表示，“易四方”技术是比亚迪在电池、电驱、电控三大技术领域历经20年的不断探索的研究成果，未来，仰望品牌也将率先应用众多比亚迪的顶尖技术，力求以此掌握高端新能源汽车性能定义权。不过，当前百万级豪华车市场基本由跨国传统品牌占据，作为自主品牌的比亚迪能否通过新车和新技术撬动高端细分市场

，还有待观望。

新能源汽车行业估值体系面临重构？

此外，近日新能源汽车行业格外引人注目的消息就是特斯拉再度降价，这对整个行业会造成哪些影响呢？

1月6日，特斯拉中国官网显示，Model3和ModelY全系降价，其中Model3起售价22.99万元，降幅为3.6万元/13.54%；ModelY后轮驱动/长续航/高性能版售价分别为25.99万元/30.99万元/35.99万元，分别降价2.9万元/4.8万元/3.8万元，全系交付周期均1-4周。特斯拉官方回应称，本次调价背后实质是独一无二的成本控制之极佳定律，涵盖了工程创新，在整车集成设计、产线设计、供应链管理、毫秒级优化机械臂协同路线等环节中从“第一性原理出发”，坚持以成本定价。

中信建投证券认为，特斯拉2022年Q3单车平均约1万美元净利润，Q4以来基础版车型已累计降价5元-6万元，有望大幅提振在手订单，利好供应链需求预期修复；但考虑到车型较为陈旧，预计对售价30万元以上新能源车市冲击较小。当前汽车板块预期已向上修复，但短期需求仍偏弱，后续应紧盯景气拐点（预计2023年月度产销量同比增速呈N型），关注潜在政策催化。

海通国际认为，特斯拉价格再度骤降，集合技术、成本、供应链优势抢占市场。本次降价的背后，是在高通胀打击消费购买力、美联储激进加息和全球疫情的大背景下，特斯拉逐渐暴露出隐忧，产销量已连续三个季度出现供过于求，全球交期水平已见底。2023年汽车市场需求复苏将与全球经济环境紧密相关。政策方面，中国国补退出将为新能源汽车行业带来成本和需求两端的双重考验，而中央定调围绕新能源汽车等领域扩大内需，叠加美国IRA税收减免政策的逐步明晰也有望为全球汽车消费带来新的提振动力；宏观经济方面，全球通胀压力和美国加息周期依然存在较大变数，而2023年经济数据的修复步伐将成为新能源汽车市场景气度复苏的关键所在。

海通国际同时指出，新能源汽车行业估值体系面临重构，自主品牌盈利能力面临新考验。目前国内已有蔚来、理想、小鹏和零跑四家新造车公司相继上市，由特斯拉早期的无利润实现资本神话所引领，国内新势力普遍也采取“低价亏本换销量，进而冲高估值”的发展路径。而随着2023年锂电原材料价格高位运行，国补退出叠加国内需求增速放缓等多重因素影响，资本市场对于车企的盈利能力和自由现金流重视度与日俱增，而“卖一辆亏一辆”的估值体系则将被打破。如今特斯拉市值已较顶点跌去超七成，蔚小理维持20%左右的毛利率却依然亏损。而最近通过低价冲销量实现上市的二线新势力领头羊零跑汽车，2022年前三季度销量已超越蔚来和理想，但单车亏损却高达4.3万元，上市后市值持续下跌也体现了资本市场对新势力盈利

能力的更高要求。我们认为，资本市场估值体系正经历从P/S转向P/E，乃至未来向P/FCF及EV/EBITDA的体系重构，盈利和自由现金流可持续向好才是衡量车企长久良性发展的关键因素。

申港证券认为，特斯拉最大的护城河为其较高的毛利率水平。特斯拉汽车毛利率为27.26%，降价后仍存在较大盈利空间。在其他新能源产品价格上涨的同时，特斯拉有底气逆势降价，抢占更大市场份额。本次降价后，20万元-30万元价格区间的新能源车型将受到明显影响，包括小鹏P7和G9、极氪001、比亚迪汉和海豹、问界M5和M7等，20万元-30万元车型价格下探也将挤压15万元-20万元车型的空间，这些车型的潜在客户将分流特斯拉。只有那些产品差异化大或者是价格段间隔大的产品才能在本次降价中少受到一些影响，国内中高端新能源汽车市场格局将有望重塑。

责编：战术恒

校对：赵燕