



付一夫：巴菲特减持比亚迪，  
是因为不看好了吗？



意见领袖 | 付一夫

“股神”巴菲特 14 年来首次减持比亚迪。

据港交所披露，巴菲特旗下伯克希尔哈撒韦公司在 8 月 24 日出售了 133 万股比亚迪港股，减持价格为 277.1 港元，套现约 3.7 亿港元。消息一出，市场哗然，比亚迪的股价也随之应声大跌。



其实早在一个多月前，市场就有关于巴菲特减持比亚迪的传言，不过当时并没有得到官方的确认。此次减持风波成真，再度将比亚迪推上了舆论的风口浪尖。

难道巴菲特不再看好比亚迪了吗？比亚迪未来还值得投资吗？我们不妨做个讨论。

先来明确结论：巴菲特减持比亚迪这件事，的确如比亚迪公司所言“不

用过度解读”。

众所周知，巴菲特是坚定的价值投资者，而价值投资的理念在于，由于股票价格总是围绕其价值上下波动，因而投资者应该学会发现那些价值被市场低估了的公司，在其股价处于低位时出手，“以 40 美分的价格买入价值 1 美元的东西”，然后坚定地长期持有，获得丰厚的回报自然水到渠成。比较知名的案例包括可口可乐、麦当劳、吉列、迪斯尼、华盛顿邮报等公司，无不是巴菲特早早发现其潜在价值，以低价买入，并长期持有 10 年以上，而这些公司都给他带来了不菲的收益。

比亚迪，当然也属此列。

早在 2008 年 9 月，巴菲特就发现了新能源汽车的市场潜力，并与比亚迪签署协议，以每股港元 8 元的价格认购 2.25 亿股比亚迪的股份，约占其配售后 10% 的股份比例，总金额约为 18 亿港元，就此开启了“股神”长达 14 年的持股之旅。时至今日，比亚迪的股价早已今非昔比，按照 8 月 30 日比亚迪收盘的 263 港元/股计，即便不算分红，巴菲特所持比亚迪股票总体增值约 31 倍，价值近 600 亿港币，这一投资收益已足够令所有人称赞和羡慕。

更进一步看，比亚迪目前的估值已着实不低。数据显示，今年 6 月 28 日港股比亚迪的股价创下历史新高，即便近期有所回调，但目前港股比亚迪的市盈率分位数依然达到了上市以来的 76.5%，处在高估区间，早已不具备足够的安全边际。

综上所述，此次巴菲特的减持便在情理之中，我们可以将其理解为正常的落袋为安，即比亚迪公司价值阶段性兑现后的调仓行为。

不过，考虑到“股神”在投资界的崇高地位，此次减持还是难免让人心生疑虑：是不是巴菲特不再看好比亚迪的前景了呢？

在我看来，答案当然是否定的。从港交所披露的数据来看，此前巴菲特已经减持了近 500 万股比亚迪股份，而在此次减持过后，巴菲特依然持有 2.18 亿股，而这恰恰可以反映出，“股神”依然对公司的未来充满信心。否则，为何他前后仅仅卖出了自己持仓的 3% 呢？

事实上，自比亚迪上市以来，业绩表现一直可圈可点。特别是近些年，在国家大力支持新能源汽车产业发展的背景下，比亚迪可谓是趁势崛起，表现出极强的成长性。在汽车销量上，比亚迪的新能源汽车在 2015 年销量仅有 5.8 万辆，但在 2021 年全年足足卖了约 60 万辆，年复合增长率超过 47%；在关键财务指标上，今年上半年公司实现营收 1506.07 亿元，同比增长 65.71%，实现归母净利润 35.95 亿元，同比增幅高达 206.35%——要知道，这些成绩还是在公司手机部件等业务收入出现大幅下跌的情况下达成的，充分显现出汽车业务的规模效应的加速释放，以及单车盈利能力的快速提升，这也给予了市场坚定看好比亚迪前景的信心和理由。

诚然，我们不知道巴菲特未来是否还会继续减持比亚迪，但就目前的种种迹象而言，比亚迪还不至于被全面看空。

进一步分析，巴菲特的减持并不会改变比亚迪公司优质的基本面。

放眼我国新能源产业版图，比亚迪绝对是举足轻重的一员。公司现已在新能源汽车领域形成了上中下游全产业链的完整布局，从电池原材料到新能源汽车三电系统，再到动力电池回收利用，各板块协同效应显著：

在上游原材料领域，公司通过战略持股、合资、采购等方式，积极同相关公司展开合作，目前享有青海盐湖锂资源以及西藏盐湖锂资源，并拥有稳定的磷酸铁锂材料供应商；

在中游零部件领域，公司自产自研汽车核心零部件以及三电系统，在动力电池、发动机、变速箱等关键部件上均实现自主生产，2020年3月成立的弗迪公司，进一步加快了新能源汽车核心零部件的对外销售；

在下游整车领域，公司具备完成的整车制造及研发体系，在不同价格区间陆续推出多款不同车型，丰富的产品类型拉动终端需求，销量在国内自主品牌中常年稳居首位。

不仅如此，公司还在技术层面拥有绝对的竞争优势。

不同于国内其他主要汽车生产商普遍采用合资、技术引进、品牌引入等做法，比亚迪一直致力于自主研发设计整车及核心零部件，公司拥有庞大的技术研发团队，资金上更是不吝投入。经过多年的积累和攻关，公司接连开发出一系列全球领先的电池、电机、电控及整车核心技术，以及全球首创的双模技术和双向逆变技术，实现了汽车在动力性能、安全保护和

节能降耗等方面的多重跨越。

例如，在动力电池领域，比亚迪最知名的当属刀片电池，该电池采用磷酸铁锂技术，通过结构创新，在成组时可以跳过“模组”，大幅提高了体积利用率，最终达成在同样的空间内装入更多电芯的设计目标。相较于常规动力电池，刀片电池内部体积利用率增长了 50% 以上，整体体积能量密度可以媲美高能量密度的三元锂电池，能够在保证安全的前提下，提升新能源车的续航能力。

再如 IGBT（绝缘栅双极型晶体管）领域，这是在新能源汽车上成本仅次于电池的第二高成本元件，且长期被英飞凌等国际供应商垄断。但是比亚迪却拥有国内首个汽车 IGBT 打造链条，包括 IGBT 芯片设计、晶圆制造、模块封装等部分，还有仿真测试以及整车测试，依托终端产品的优势，比亚迪在车用 IGBT 市场快速崛起，并正在打破 IGBT 的国际垄断。

此外，今年上半年，比亚迪公司在中国新能源乘用车销量排行榜前十车型中占得六席，新能源汽车市占率达到了 24.7%，较 2021 年增长超 7.5 个百分点，在国内遥遥领先，并再次问鼎全球新能源汽车销冠，品牌影响

**预览已结束，完整报告链接和二维码如下：**

[https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1\\_45776](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_45776)

