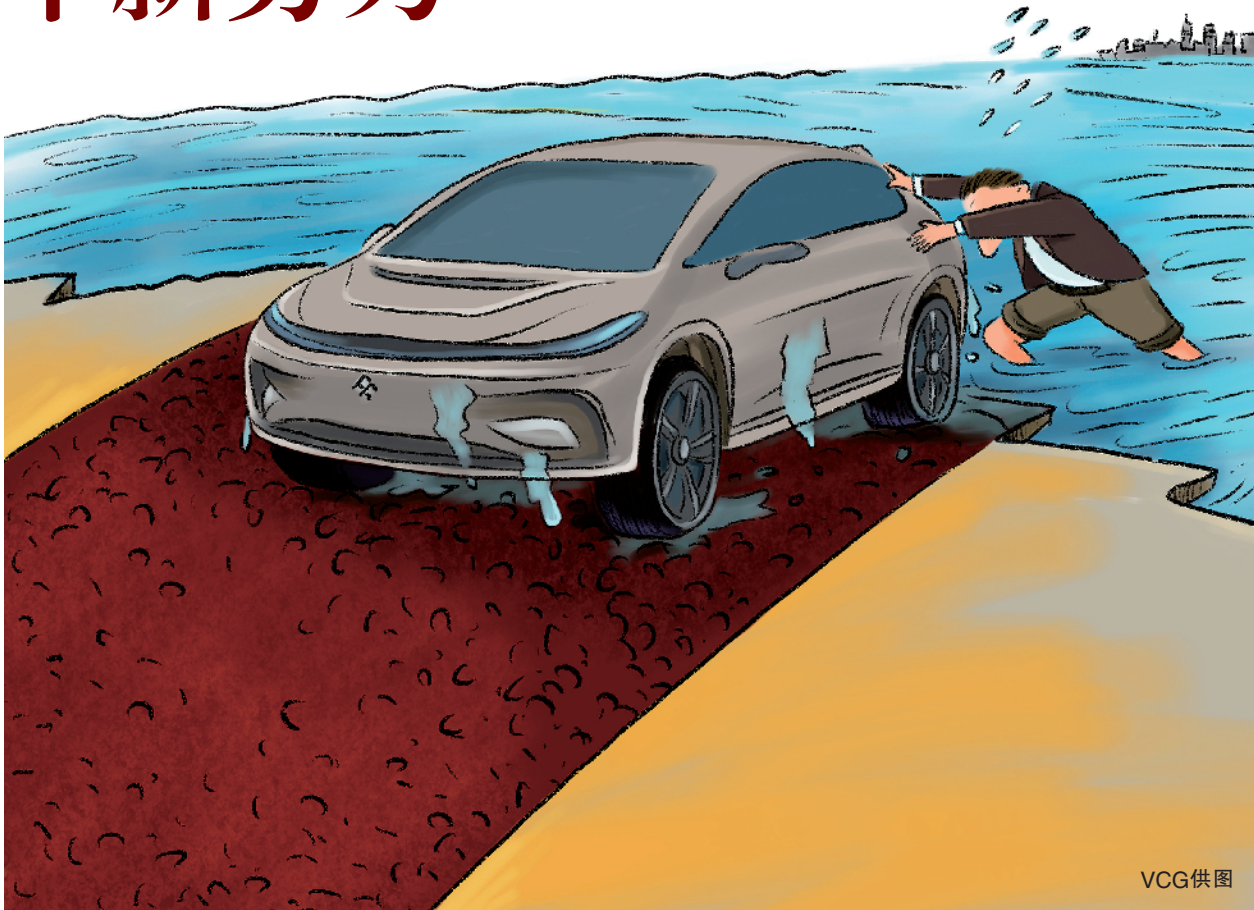


# 成为热门投资标的 造车新势力能持续多久?

2021年伊始,造车新势力打出了一波梦幻般的开局,从传统车企到资本市场、地方政府等都相继对新势力们抛出了橄榄枝。一时间,包括国外法拉第未来进入敲钟倒计时、国内威马等新势力抢滩科创板,乃至新能源股市也释放出利好信息,让新能源市场板块呈现出超乎寻常的活力和信心。

对此,有业内人士分析认为,新势力们成为热门投资标的,事实上也可能是把“双刃剑”。一方面是新能源政策和环境的利好,让资本市场看到了获利机会。但另一方面,这些腰部新势力们的核心技术并不突出,产品竞争力不足,是否能够长久生存仍然是个问号,也有诸如赛麟汽车等失败投资案例。而部分车企风光无限的市值背后,实则暗流涌动。

■新快报记者 张磊



VCG供图

## 资本市场对FF、威马等 造车新势力展现出热情

一边是债台高筑,一边是为梦想窒息,电动汽车公司法拉第未来(简称FF)创始人贾跃亭终于要“翻身”了。

近日,法拉第未来宣布,FF通过特殊目的收购公司(SPAC)就业务合并达成最终协议,交易完成后,新公司估值约34亿美元(约合220亿元人民币),并将在纳斯达克上市,股票代码为“FFIE”。

根据FF公告的内容,PIPE基石投资者包含美国 and 欧洲的主要机构股东、中国排名前三的主机厂以及一座中国一线城市。其中“一线城市”投资额为1.75亿美元(约为11亿元人民币)。

具体来看,公告里提到的国内排名前三主机厂正是吉利。1月29日早间,浙江吉利控股集团有限公司方面宣布已经与FF签署框架协议。双方计划在技术支持和工程服务领域展开合作;作为财务投资人,吉利控股集团还参与了FF在美国上市的少量投资。此外,双方计划在技术支持和工程服务领域展开合作,并探讨由吉利与富士康的合资公司提供代工服务的可能性。

分析人士指出,吉利作为传统车企,其现有的运营管理能力、供应链体系和整车制造能力,将加快FF的产品和战略在中国落地。同时,FF还可以通过吉利在欧洲实现产业布局,为未来拓展欧洲市场做好准备。对吉利而言,则可通过与FF的合作,共同抢占智能电动车领域技术和市场。

在FF掀起资本狂热的同时,国内造车新势力也动作频频,酝酿着科创板登陆之路。据近日上海证监局公告,威马

智慧出行科技(上海)股份有限公司已具备辅导验收及科创板上市申请条件。这也意味着,威马汽车已经完成了上市辅导,如无意外,接下来不久将会正式递交招股书,有望成为第一家登陆科创板的造车新势力。

同样,其他腰部新势力也捷报频传。1月24日,上饶滴滴、山西合盛入股爱驰汽车,两者分别认缴308.15万元人民币和2403.6万元人民币,各自持有爱驰汽车0.37%和2.9%的股份;1月27日,零跑科技宣布完成43亿元B轮融资,投资方为合肥政府、国投创益、浙大九智、涌铎资本。由此可见,继新势力美股“三剑客”之后,资本市场正对造车新势力展现出超乎寻常的热情和信心。

## 地方政府纷纷为新势力“撑腰” 但投资、接盘需谨慎

除了吉利,珠海国资也愿意为贾跃亭的梦想“埋单”。据多方媒体报道,珠海国资拟向FF投资20亿元,同时还会为FF建设生产基地提供扶持政策。查询资料得知,珠海与FF的合作已酝酿多时。去年12月,FF在珠海成立“法法汽车(珠海)有限公司”,该公司注册资本2.5亿美元,由FF的香港实体全资持股,经营范围含新能源汽车整车销售等。

事实上,地方政府投资造车新势力的案例并不在少数,其中最为热衷的当属“最强风投机构”合肥政府。2020年4月,合肥市政府宣布将向蔚来中国投资70亿元人民币,蔚来中国的总部落户合肥经济技术开发区;而在今年1月27日零跑科技公布的B轮融资情况可以看到,零跑本轮融资的投资方名单中,再次出现了合肥政府的名字。

值得一提的是,合肥政府除了拿出资金和新势力合作之外,在政策方面也是表态支持。2020年11月,合肥市人民政府发布关于加快新能源汽车产业发展的实施意见,明确表示将支持江淮汽车、蔚来汽车、江淮大众、安凯客车、合肥长安、奇瑞(巢湖)等整车企业加强新能源汽车供应链建设,创新“车电分离”等商业模式。这也一定程度表明,合肥政府正在重仓押宝新能源,意在成为全国重要的新能源汽车产业基地。

除了合肥之外,其他地方政府对于新能源赛道同样偏爱。小鹏汽车此前宣布与广州开发区管委会全资企业广州凯得投资控股有限公司达成协议,并获得由凯得提供40亿元人民币融资;而此前威马拿到的100亿元融资,也是由上海国资投资平台及上汽集团联合领投。

不难看出,地方性政府为造车新势力的发展安上了助推器,但同样值得注意的是,也有诸如赛麟汽车、绿驰汽车等地方国资投资、接盘失败的案例。

具体来看,从品牌发布到停产官司缠身,赛麟汽车用了不到一年,赛麟汽车创始人王晓麟已被地方政府立案侦查,成为了造车新势力的噩梦。中国汽车工业协会原常务副理事长张书林分析认为,从目前情况看,一些地方政府通过投资吸引造车新势力在当地投资建厂后,基本不再过问造车新势力发展情况。对整车企业至关重要的零部件供应链、服务链的打造也要靠造车新势力自己去解决,这就严重降低了造车新势力的运营效率,导致其不能在短期内入市,形成良好的投入产出循环。由此来看,对于新能源的投资或接盘,地方国资也需更加谨慎。

## 股市频频报喜

### 新能源板块有望再续疯狂?

在政策利好和资本推动的多要素作用下,新能源汽车板块在全球资本市场的表现堪称“疯狂”。去年以来,特斯拉股价涨幅超过8倍,超越丰田成为车企市值王。造车新势力“三剑客”方面,蔚来上涨超11倍,理想、小鹏陆续登陆纳斯达克,股价也翻了一番。

而在国内,A股新能源股市处于持续爆发的状态。梳理国内具有代表性的新能源汽车公司发现,截至今年1月份,共有5家车企市值规模超过千亿元,其中比亚迪市值最高,达到6143.78亿元。

2021年伊始,以比亚迪和恒大汽车为代表的车企又传来股市捷报。截至1月29日收盘,比亚迪、恒大汽车分别实现单月累计27.12%以及40.23%的股价涨幅。具体来看,1月24日恒大汽车发布公告,按前五个交易日平均收盘价折让8%的价格,向6名投资人定向增发9.52亿股新股,共引资260亿港元。记者了解到,此次股权融资是新能源汽车产业历史上规模最大的股权融资之一。或受该利好消息带动,恒大汽车在上述公告发布后首个交易日势如破竹,盘中涨幅一度达到60.20%,创上市以来新高。

对于新能源板块的市值狂飙,业内也有出现不同置评。有分析认为,像恒大汽车目前还只是处于量产上市前的准备阶段,2020财年主营业务构成中健康管理业务收入占比近99%,与汽车业务实际没有任何关系。而比亚迪的全年新能源产销,也不尽如人意。两者在资本市场上的受宠均与各自表现脱节,看似风光的市值背后,存有诸多安全隐患。