

汽车周刊

驶向维港的蔚来 还有多少新故事可以讲?

3月10日,蔚来正式在香港联合交易所挂牌上市。至此,继集体赴美上市后,头部新势力“蔚小理”三剑客再次齐聚港股。作为光鲜上市的对比,蔚来近期的市场表现并不尽如人意。销量波动,运营成本拉高,对赌协议承压,这对成功驶向维多利亚港的蔚来来说,还有多少新故事可以讲?

■新快报记者 张磊

蔚来加速跑,上市不为募资?

3月10日,蔚来汽车正式登陆港交所,股票代码“9866”,摩根士丹利、瑞信和中金公司为此次IPO的联席保荐人,首日开盘报每股160港元,港股市值2670.41亿港元。但股价随之下跌,截至14日收盘,每股跌至125.7港元。

与此同时,蔚来汽车在美股市场的表现也不理想。过去一年,蔚来美股股价跌幅达到70%。截至3月14日收盘,最新市值缩水降至268.21亿美元。

据介绍,蔚来此次采用介绍上市的方式,不涉及新股发行及资金募集。该方式只是企业股东将本身的旧股申请挂牌买卖,不涉及融资行为。这也意味着,不同于小鹏和理想以募资为主要目的的“双重上市”,蔚来仅是实现上市。

值得注意的是,蔚来早在去年3月份就向港交所提交二次上市申请,同时期申请上市的小鹏汽车在大半年前就成功“登港”,蔚来回港上市的周期却持续了一年之久。

对此,业内人士分析认为,蔚来持续亏损、短时间内无法分红、新用户相比老用户在信托权利方面存在劣势等问题的浮现,都是蔚来IPO流程走得缓慢的重要因素。此外,蔚来加速回归港股,将有利于打开目前的局面,也为投资者提供更多的流通交易渠道,增强科技车企的背景,并为科创板IPO持续做准备。

回看国内造车新势力的上市浪潮,也是由蔚来打头阵的。2018年第三季度,蔚来成功挂牌纽交所,成为美股第一家中国电动汽车企业,小鹏、理想也陆续敲钟,并完成在美股和港股两地双重上市。去年以来,二梯队新势力开始发力,哪吒汽车、零跑汽车、威马汽车也纷纷传进入资本市场的消息。

不可否认,蔚来近两年的整体销量和市场占有率给足了资本市场信心。数据显示,蔚来2021全年新车交付同比增长109.1%,连续两年翻番。截至2022年2月底,蔚来已累计交付182853辆。其在2021年中国30万元以上高端电动车市场的占有率达到40.8%,位列第一。

蔚来也正在试图在产业链、产能、出海进行多维度“帝国扩张”。

产能方面,合肥蔚来园区第二个生产基地正在建设中,预计2022年三季度将正式开始生产;在出海方面,去年9月,蔚来正式进军欧洲市场,开始在挪威交付;而在车型方面,蔚来今年将会推出三款新车型。

蔚来也试图在供应链和其他领域抢夺话语权。面对全球缺芯少电危机,蔚来除了持续推出新一代的电池技术,也对动力电池生产商进行数亿元的增资。此外,早在2020年,蔚来就开始推动自研芯片的工作。

增资供应链之外,蔚来也在亲自下场布局其他领域。今年2月份有消息称,蔚来有意进军手机行业,目前项目正在处于调研阶段。记者在相关招聘网站上也看到,蔚来正在招聘大量和手机业务相关的人员。

现金储备充足,风险变量也不少

蔚来的市场热度似乎正在慢慢“退潮”。最近数据显示,今年2月,蔚来汽车销量为6131辆,相比1月的9652辆,环比下降超36%。在造车新势力车企中,仅仅位居第四名。

根据招股书显示,从2018到2021年前三季度三年多的时间里,蔚来经营亏损分别为95.96亿元、110.79亿元、46亿元和20.51亿元,其中净亏损分别为



96.39亿元、112.96亿元、53亿元和18.74亿元。

分析来看,蔚来汽车高达280亿元的亏损,与蔚来汽车居高不下的运营成本 and 研发费用有着莫大关系。

数据显示,2021年前三季度,蔚来汽车的销售成本达到211.14亿元,同比增长了137.6%,运营管理费用达到42.5亿元。作为对比,小鹏汽车和理想汽车2021年全年的运营管理费用仅为29.21亿元和11.19亿元。

具体来看,蔚来在换电站和线下空间店布局还在持续加码,这也意味着运营成本会继续承压。根据蔚来汽车的规划,2022年蔚来汽车将会在二三线城市继续加大蔚来中心和蔚来空间的布局。换电站方面,在2022年春节前,蔚来汽车会建成“五纵三横四大都市圈”高速换电网络。

此外,从蔚来的人员和研发投入看,截至2021年末,蔚来员工数量超15000人,同比增长95.9%。2021年前三季度,蔚来累计投入研发费用超27亿元。

尽管蔚来曾在公告中指出公司目前拥有充足的现金储备,短期内没有迫切的融资需求。但种种迹象表明蔚来的现状也不是那么乐观。

另一方面,蔚来面临的压力在于与战略投资方的对赌协议。2020年合

肥战投拉了身处绝境的蔚来一把,对蔚来进行了70亿元的投资。但同时双方也签订了对赌协议,蔚来2024年营收要达到1200亿元的目标,并于2025年前在科创板上市。而按照蔚来目前的营收现状来看,要完成目标实在任重道远。

记者观察

无论是募资还是规避风险,上市正在成为新造车企业活下来的一条必经之路。作为国内造车新势力的头部车企,蔚来赴港二次上市是必然的,可以为投资者提供更多的交易地点选择和更灵活的交易时间,也将有助于引入更多的投资者,且对公司的长远发展有利。

同时,赴港敲钟也只是新能源中场战事的一项“补给包”,后续面临的大考还有无数。对于“蔚小理”三剑客来说,想要在新能源赛道持续保持竞争力,维持领头羊地位,依然需要经历多番激烈的竞争。除了后来者的压力,自身融资能力、研发水平、产品节奏都是蔚来需要着重思考的“未来”。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道

2021 全年共召回车辆 873.6 万辆

新能源汽车涉及 83 万辆,召回次数和数量激增

新快报讯 记者张磊报道 3月11日,国家市场监督管理总局发布《关于2021年全国汽车和消费品召回情况的通告》。《通告》显示:去年,我国共实施汽车召回232次,涉及车辆873.6万辆。其中,实施新能源汽车召回59次,涉及车辆83万辆,新能源汽车召回次数和召回数量比2020年增长31.1%和75.9%。同时,截至2021年底,我国已累计实施汽车召回2423次,涉及车辆9130万辆。

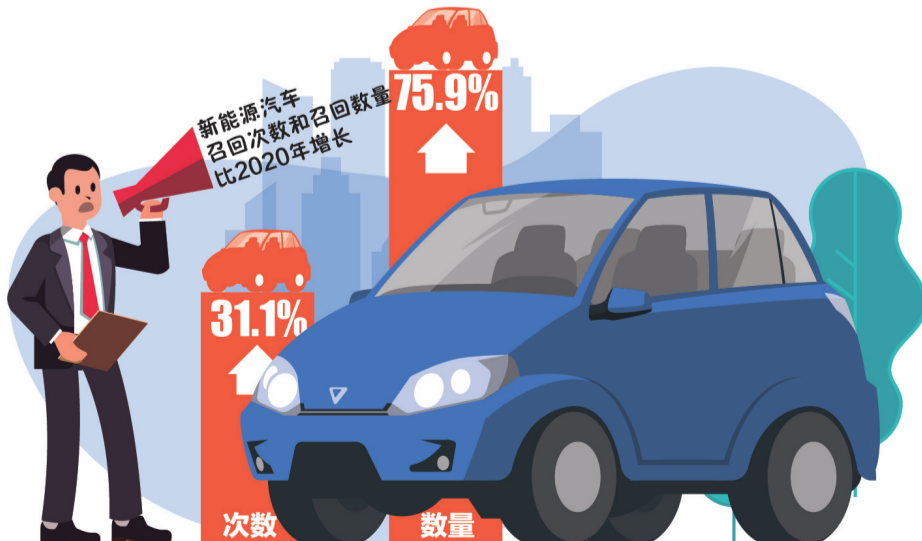
从缺陷线索看,2021年市场监管总局收到汽车产品缺陷线索42886条,涉及发动机总成(占32.3%)、传动系(占17.6%)、车身(占17.6%)、电气设备(占15.3%)等。其中,新能源汽车缺陷线索报告3033例,反映动力电池、电机、电控系统问题占新能源汽车缺陷线索的52.5%。

从缺陷涉及的总成看,发动机和电子电器是主要缺陷产生部件,占总召回数量的84.3%。因发动机总成缺陷实施召回50次,涉及车辆371.3万辆,占总召回数量的42.5%;因电子电器缺陷实施

召回54次,涉及车辆365万辆,占总召回数量的41.8%;因制动系统缺陷实施召回21次,涉及车辆51万辆,占总召回数量的5.8%。

从缺陷原因看,因制造原因召回141次,涉及车辆134.3万辆,占总召回数量的15.4%;因设计原因召回91次,涉及车辆739.3万辆,占总召回数量的84.6%。

对于2022年汽车和消费品安全、机动车排放召回工作重点,《通告》指出了五方面内容,分别是:一是完善全国统一管理、分级实施、权威高效的召回管理体制机制,加强对地方消费品召回工作的指导监督;二是加大召回监管力度,以新能源智能网联汽车、商用车、电子电器为重点,加大行政约谈、现场调查、技术交流和工程分析试验力度;三是推动产品安全监管创新。针对智能网联技术发展新趋势,健全数据驱动的汽车事故深度调查体系,深化智能汽车OTA大数据安全评估,启动沙盒监管



廖木兴/图

制度试点;四是针对商用车、重点消费品等产品,加强共性危害识别和试验验证,开展质量技术帮扶,帮助企业消除

产品安全隐患,推进技术创新,促进产业和区域高质量发展;五是加强产品安全和召回宣传。