

获得大笔融资 酝酿全新车型

“掉队”的威马奋起直追

■本报记者 卢奇秀



威马汽车近日宣布，预计该公司将获得超过3亿美元的D1轮融资，由电讯盈科和信德集团领投，参投方包括广发信德投资管理有限公司旗下的美元投资机构等。威马汽车创始人兼CEO沈晖表示，本轮投资是过去12个月中，国际资本市场对中国本土新势力纯电动整车企业的最大金额私募股权投资。同时，威马汽车将与其他数家投资机构签署D2轮融资协议，预计融资金额将达5亿美元。

那么，自去年以来一直饱受“掉队”质疑的威马汽车在资本市场的支持下，能否闯出一片新天地？

目的：快速上市

威马汽车成立于2015年，拥有温州、黄冈两座智能制造生产基地。截至目前，威马汽车共获得11轮融资，累计公开融资金额超过270亿元。业内普遍认为，资本加持或将加速威马汽车IPO上市进程。

实际上，早在去年9月，威马汽车完成D轮融资后，便提交了科创板IPO申请，立志成为科创板汽车第一股。今年2月，威马汽车运营主体公司威马智慧出行科技(上海)股份有限公司正式进入审核流程。但此后不久，便曝出“因政策趋严，威马汽车梦碎科创板”等消息。根据相关规定，凡是登陆科创板提交的招股书，其企业财务数据有效期为6个月，从实际时间进程来看，威马汽车科创板上市最终还是搁浅。

据了解，此次融资投资方均为港股

资本，因此，业内人士认为，威马汽车不排除转向在香港上市的可能。其中，电讯盈科为李嘉诚家族企业，信德集团属于有“澳门赌王”之称的何鸿燊的家族企业。信德集团方面表示，收购事项及换股提供了宝贵的投资机会，捕捉新能源汽车行业潜在的增长，从而有望为该集团实现正面财务回报。

此外，今年7月，威马智慧出行科技(上海)股份有限公司发生了一次工商变更，注册资本由约6.89亿元增至约12.09亿元；9月，该公司注册资本又减少至6.89亿元。业内认为，该操作与小鹏汽车赴美上市路径相似，威马汽车或另为境外上市搭建新的股权架构。

现状：销量掉队、亏损增加

目前，威马汽车已形成W6、EX5-Z、EX6 Plus 6三款主力车型及面向出行市场E.5车型的产品矩阵。在宣布融资进展前，威马汽车公布了最新的产销数据，9月，威马汽车销量达5005辆，同比增长115.8%；今年1-9月，威马汽车累计销量29043辆，超过去年全年的销量总和(22495辆)，旗下首款纯电SUV威马EX5累计销量超6万辆。

2019年，威马汽车年销量为16876

辆，在新造车企业中仅次于蔚来汽车，排名第二。然而，一年后，威马汽车销量被后来者赶超，其销量主要靠EX5支撑，今年4月推出的W6车型，单月销量一直未破千辆。

威马汽车“掉队”已成为事实。仅对比今年9月的数据，蔚来汽车、小鹏汽车新车交付量分别达1.06万辆与1.04万辆；理想汽车凭借理想ONE一款车型，也拿到月销7094辆的成绩，同比增长102.5%；哪吒汽车从第二梯队一跃至月销0.77万辆，同比增长281%；比亚迪新能源乘用车销量更是高达7.11万辆，同比增长257%。

销量排名掉队，经营亏损也不少。与威马汽车一同起步的蔚来汽车、小鹏汽车、理想汽车早已实现美国上市，其中小鹏汽车和理想汽车还在香港上市。根据威马汽车上市辅导报告显示，威马汽车在2017年至2020年前三季度分别实现营业收入1487.17万元、7.2亿元、17.8亿元和16.8亿元；净亏损分别为16.96亿元、24.53亿元、36.08亿元和36.49亿元。也就是说，不到4年时间，威马汽车亏损额达百亿元。

展望：欲确立智能化领先优势

在新造车企业中，不同于蔚来汽车

走高端路线、小鹏汽车主打科技卖点、理想汽车强调里程优势，威马汽车提倡的是“科技普惠”的理念，并致力于以“用得爽、用得起”的产品和服务，让每个家庭都拥有属于自己的新能源智能出行生活。目前，威马汽车官网上在售车型均为SUV，售价基本锁定在15万-25万元。业内人士认为，对比小鹏汽车、蔚来汽车不断推出差异化车型，威马汽车的选择空间不足，品牌力偏弱问题，亟待完善产品线。

据了解，威马汽车在新车型上已有计划，旗下首款纯电动轿车M7或于月底发布，新车搭载第三代Living Motion三电动力系统，NEDC续航里程达800km。“新能源是一个长期赛道，就像踢足球一样，现在上半场开头都还没有打完，谁胜谁负还不知道。”沈晖在接受媒体采访时强调。

智能化是新能源车企未来竞争的焦点之一。威马汽车方面表示，本轮融资将用于智能化技术和产品的研发、销售和服务渠道的拓展等，尤其为无人驾驶的持续研发带来关键支撑，进一步确立公司在智能科技与产业布局方面的领先优势。

拿下融资、计划新车型、加大智能化研发力度，均表明了威马汽车奋起直追的决心。当前，新能源汽车市场竞争日益“白热化”，尽管市场格局尚未确定，但对威马汽车而言，已走到发展的关键节点。



关注

9月新能源汽车产销同比均增1.5倍

本报讯 记者卢奇秀报道：10月12日，中国汽车工业协会发布的最新产销数据显示，9月，新能源汽车产销再创历史新高，分别达35.3万辆和35.7万辆，环比分别增长14.5%和11.4%，同比均增长1.5倍。

同时，数据显示，1-9月，新能源汽车产销分别达216.6万辆和215.7万辆，同比增长1.8倍和1.9倍。其中，纯电动汽车产销分别完成180.3万辆和178.9万辆，同比均增长2倍；插电式混合动力汽车产销分别完成36.2万辆和36.7万辆，同比分别增长1.1倍和1.4倍；燃料电池汽车产销分别完成879辆和906辆，同比分别增长54.2%和56.5%。

值得关注的是，9月新能源汽车市场渗透率达17.3%，新能源乘用车市场渗透率达19.5%。中国汽车工业协会副总工程师许海东预计：“按照目前的趋势，在不出现特殊情况或突发问题的情况下，今年新能源汽车产销量很有可能突破300万辆。”

新能源汽车的高速增长在动力电池产销量方面也得到佐证。9月，我国动力电池装车量达15.7GWh，同比上升138.6%，环比上升25%，其中，三元电池共装车6.1GWh，同比上升45.6%，环比上升15%；磷酸铁锂电池共装车9.5GWh，同比上升309.3%，环比上升32.3%。前9月，我国动力电池累计装车量达92GWh，同比累计上升169.1%，其中，三元电池装车量累计达47.1GWh，占总装车量的51.2%，同比累计上升99.5%；磷酸铁锂电池装车量累计达44.8GWh，占总装车量的48.7%，同比累计上升332%。

在充电桩建设方面，根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟公布的最新数据显示，今年前9月，充电基础设施增量为54.2万台，其中包括23.7万台公共充电基础设施和30.5万台随车配建充电设施。截至9月底，全国充电基础设施共有222.3万台，同比增幅达56.8%。

中国汽车工业协会提醒，虽然汽车芯片供应紧张状况略有缓解，但仍不能满足生产需要。此外，全国多个省份实行的有序用电政策也对汽车生产带来影响，电费上涨、原材料价格持续高位都将加大企业成本压力，将在一定程度上影响行业运行。



“接盘者”敲定，众泰汽车重生起步

■本报实习记者 杨梓

在吉利和威马否认接盘众泰汽车后，众泰汽车的重整接盘者终于出现。

10月8日晚，众泰汽车发布公告称，由江苏深商控股集团(下称“江苏深商”)作为公司的重整投资人，上海钛启汽车科技合伙企业(有限合伙)、湖南致博智车股权投资合伙企业(有限合伙)作为公司的后顺位备选重整投资人。

亏损但股票飙升

愿意接手众泰的江苏深商是何来头？资料显示，江苏深商于2020年9月成立，公司法人是黄继宏，注册资本2亿元，主要从事投资、国内贸易代理、汽车租赁、汽车销售等业务，是深圳市深商控股集团股份有限公司的全资子公司，而深商控股是由79家深圳市重点民营企业共同投资成立的大型民营企业，以拓展金融和房地产开发业为主。

据了解，众泰汽车与江苏深商签署了《众泰汽车股份有限公司重整投资协议》，重整投资款为20亿元，江苏深商已向指定账户打款5.5亿元作为履行保证金，剩余14.5亿元重整投资款将根据协议于2021年10月25日前支付。众泰汽车发布的公告称，该20亿元的足额到账，将作为众泰汽车及管理人向法院和债权人会议提交以江苏深商为重整投资人的重整计划草案的前提。在重整投资人确定后，该公司及管理人将结合重整工作进展，加快与重整投资人、债权人等各利益相关方的协商沟通，快速推进重整各项工作。

众泰汽车拥有包括浙江永康基地、金

华基地、杭州临安基地和湖南长沙基地等在内的9大生产基地，4张新能源汽车生产牌照，新能源汽车产能超过150万辆，同时掌握1500多项新能源专利，在氢能源方面也有涉及。江苏深商明确表示，通过参与众泰汽车的破产重整，从而获得汽车整车生产资质，生产、销售整车。

众泰汽车半年报显示，2021年上半年公司实现营业收入3.84亿元，同比减少50.08%；归属于母公司的净利润为-7.53亿元，归属于母公司的净资产为-51.75亿元。不过，从今年上半年开始，众泰汽车的股价从年初的1.14元一路狂飙，截至10月12日收盘，众泰汽车股价为7.44元/股，总市值达150.86亿元。

“拿来主义”创造短暂高光时刻

事实上，此前众泰汽车被人诟病最多的是其一直走的高仿路线。

自2014年起，众泰汽车相继推出与奥迪Q5、保时捷Macan、奥迪Q3高度相似的众泰T600、众泰SR9和众泰SR7。其中，SR9借助保时捷的知名度，月销量一度达6747辆。统计数据显示，从2015年开始，众泰汽车的销量开始攀升，在2016年达最高峰，累计销量达33.31万辆，同比增长50%。

“众泰汽车采用的是‘拿来主义’，通过引进国外车型和技术，达到快速发展的目的，这也是我们整合式运营的一大特色。”时任众泰汽车董事长吴建中表示。虽然拥有名牌车型的外观，车辆本身的品质却令人堪忧。据了解，众泰T500、众泰SR9、大迈X7等车型都因各种严重质量问题遭到



众多消费者投诉。

该公司官网显示，众泰汽车是我国首批布局新能源汽车产业化的企业之一，也是国内首家进入工信部新能源汽车整车生产公告目录的企业。首款新能源汽车众泰2008EV于2009年发布，不过，当时的众泰汽车严重依赖于新能源汽车财政补贴，随着2017年补贴退坡及标准提高，销量开始下滑，在2017年和2018年的年报中，众泰汽车将新能源汽车行业及补贴政策调整视为销量未达预期的原因之一。

众泰汽车销量从2018年开始下滑，2019年净亏损达111.9亿元，最终被申请破产重整。同时，从去年开始，有关众泰汽车停工停产、欠薪维权、破产重整、破产清算等不利消息不断传出。今年6月，金华市中级人民法院裁定受理对众泰汽车的重整

申请，众泰汽车进入破产程序。

陷入技术、质量、品牌尽失的泥潭

重整投资人确定给众泰汽车的未来带来些许曙光，但不少业内人士仍对江苏深商董事长黄继宏的重整能力持怀疑态度。据了解，去年8月，黄继宏曾完成对于汽车经销商庞大集团的重整工作。

庞大集团的业务以新车销售和售后服务为主，该公司2021年中报显示，庞大集团实现营业收入146.64亿元，同比增长33.96%；实现归母净利润5.83亿元，同比增长1213.4%，扣非后净利润为-11552.84万元，负债率达49.84%。业内人士指出，扣非净利润没有转正，表明庞大集团的主营业

务依然面临很大压力，也意味着庞大集团未摆脱危机。

据了解，2019年，由浙商银行牵头，中国银行、建设银行及永康农商银行曾向众泰汽车提供30亿元的纾困基金。当时，众泰汽车方面表示，资金将用于复工复产及员工工资支付等方面，但最终结果却不是复产，而是破产重整，同时30亿元的纾困基金也不知去向。

手握双生产资质的众泰汽车，此前在新能源汽车领域无法突破，甚至也无法生产符合国六排放标准燃油车。除资金短缺问题外，众泰汽车早已陷入技术、质量、品牌全失的泥潭。因此，在不少业内人士看来，虽然敲定了重整投资人，但众泰汽车的重整之路依然困难重重，能否重返竞争越来越激烈的汽车市场仍需时间检验。