

北汽新能源上市箭在弦上 业绩“偏科”严重或受累补贴退坡

本报记者 刘媛媛 上海报道

日前,成都前锋电子股份有限公司(以下简称“SST 前锋”,600733.SH)公告称,公司向北京汽车集团有限公司等发行股份购买北京新能源汽车股份有限公司(以下简称“北汽新能源”)100%股权一事获得证监会核准批文。证监会同时核准其募集配套资金不超过 20 亿元。

上市时间有望提前至 6 月

早在 4 月末的北京国际车展上,北汽集团董事长徐和谊就曾明确表示,北汽新能源将于 2018 年第三季度上市。

公开资料显示,北汽新能源成立于 2009 年,是北汽集团旗下负责新能源汽车产品产销的主要平台。早在今年 4 月末的北京国际车展上,北汽集团董事长徐和谊就曾明确表示,北汽新能源将于第三季度上市。如今根据市场消息,上市时间有望提前至 6 月。

根据证监会已核准的方案,北汽新能源 100%股权作价 288.5 亿元注入上市公司 SST 前锋,SST 前锋全部资产和负债作价 1.87 亿元置出,与北汽集团持有的北汽新能源股份中等值部分进行置换。抵消后的资产价格为 286.62 亿元,由 SST 前锋按发行价 37.66 元/股,向北汽集团、戴姆勒大中华区投资、宁德时代新能源科技、庞大汽贸集团等 35 名交易对方非公开发行 7.61 亿股。

本次交易完成后,SST 前锋将从主营房地产开发与销售的企业,转变为主营新能源汽车与核心零部件研发、生产、销售和企业的企业。此外,证监会同时核准 SST 前锋非公开发行股份募集配套资金不超过 20 亿元,在扣除相关中介机构费用后,全部用于北京新能源汽车创新中心项目、北汽新能源 C35DB 车型项目、北汽新能源 N60AB 车型项目、北汽新能源 N61AB 车型项目。

SST 前锋此前披露,C35DB 车型项目为一款“精品 Cross 两厢纯电动车”,定位 A0 级,主打造型、空间、里程和配置;N60AB 车型项目为 A+ 级全新平台 SUV;N61AB 车

型则定位于 A+ 级创新性轿车化 Cross 车型。而目前,北汽新能源旗下共有 8 款车型在售,分别为三厢轿车 EU260、EU400 和 EH300,两厢轿车 E150EV、EV160、EC180 和 EC200 和小型 SUV 车 EX260。

“能够实现上市应该说对于北汽新能源获取资金、进行持续研发、提升产品技术含量等方面有一定的积极作用。”全国工商业联合会汽车经销商商会专家顾问颜景辉认为,新能源汽车不仅是北汽新能源发展的重点,同时也是整个北汽集团发展的重点,因此上市对于北汽集团整体品牌的提升都有一定的帮助。

据悉,北汽新能源上市后,届时北汽集团旗下包括北汽股份和北汽福田在内的子公司都已实现上市。

按照徐和谊此前公开透露的计划,在全面新能源化这个大框架下,北汽集团将结合国企改革和自身业务结构调整,最终实现走集团化道路,未来北汽集团整车业务板块 A 股和 H 股都要打通,实现全面的资本化和证券化。

值得注意的是,就在 SST 前锋发布重大资产置换交易获得证监会核准批文的前两天,担任北汽新能源未来设计中心量产设计总监的常冰,却被传已转投至合众新能源,担任副总裁兼设计中心总经理。而这已不是北汽新能源初创团队中首个转投造车新势力的人士,此前,公司品牌总监金和副总经理张勇先后转投至爱驰亿维和合众新能源。

此外,政府补助也是北汽新能源实现扭亏为盈的重要“帮手”,2015 年,北汽新能源的营收为 34.71 亿元,利润为 -1.84 亿元,2016 年即扭亏为盈实现净利润 1.08 亿元,而当年公司收到的政府补助就有 1.48 亿元。

除了销量结构单一、受补贴政策影响较大之外,北汽新能源的产品质量问题也是需要重点关注的领域。第三方投诉平台《车质网》显示,众多消费者对北汽新能源产品的里程不足、电瓶故障、动力消失、刹车不灵等提出不满,若这些问题无法解决,势必会影响用户的消费决策。

6 月 5 日,北汽新能源总经理郑刚公开表示:“进一步鼓励创新型企业科技创新的投入,提高产品在‘四化’方面的创新能力,增强对燃油汽车的比较竞争优势,提高性价比来提高用户的购买欲望,是企业最终的根本目标和出发点。”

特约撰稿李静对本文亦有贡献

系列的销量则不尽如人意。

在目前新能源补贴出现退坡的情况下,如何应对成为其上市后的第一大难题。

针对何时完成交割上市,以及公司未来如何规避风险等问题,《中国经营报》记者致电致函北汽新能源方面,其相关负责人表示,暂不方便作答,等以后有媒体沟通会时再做交流。

目前来看,北汽新能源上市已是必然,梳理近年来公司的业绩数据也是可圈可点。但在风光的数据下,危机隐现。

根据 SST 前锋披露的数据,2017 年前 10 个月,北汽新能源共取得 73.77 亿元营业收入,实现净利润 3924.40 万元;2016 年,北汽新能源全年实现营收 93.72 亿元,实现净利润 1.08 亿元。

销量方面,2016 年和 2017 年,北汽新能源分别销售了纯电动车 5.22 万辆和 10.32 万辆,在国内市场占有率分别达到 20.63%和 22.99%。另据乘联会发布的 4 月新能源汽车销售数据,4 月新能源乘用车销量达到 7.3 万辆,环比 3 月增长 31%,同比增速达 150%。

不过,乘联会数据同时显示

新能源霸主地位面临挑战

北汽新能源副总经理、营销公司总经理李一秀坦言,对今年北京份额的表现“不是很满意”。

示,今年 1~4 月,比亚迪新能源仅凭借比亚迪秦和宋两款车型就使销量达到 19809 辆,成为前 4 个月的新能源销量冠军。而北汽新能源前 4 个月 EC 系列的销量共计 13957 辆,屈居第二。紧随其后的江淮 iEV6E 和荣威两款新能源车型的销量分别为 13089 辆和 12439 辆。

不难看出,北汽新能源的销量霸主地位正在遭遇挑战。与此同时,在 1~4 月北京地区新能源汽车上牌量方面,公司似乎也面临着一定的压力。上牌量前两名均被上汽荣威拿下,其中 ERX5 以 914 辆夺得冠军,同门的 Ei5 以 839 辆的成绩荣膺亚军,第三名才是北汽新能源的 EC 系列,上牌数为 742 辆。

6 月 5 日,在北汽新能源

系列 4 月销量为 7471 辆,同比增长 72%,稳居纯电动汽车榜首。不过,虽然 EC 系列产品销量表现优异,但其高端 EU 系列、EV 系列、EX 系列的销量则不尽如人意,公司对 EC 系列车型存在高度依赖症状。

中车网统计数据显示,北汽新能源 2017 年所销售的 EC 系列零售量占比高达 79%。而今年 4 月,EC 系列车型零售量占比已达到 98.5%。一旦 EC 系列产品销量出现波动,可能会对企业造成影响。

据了解,北汽新能源 EC 系列属于 A00 级电动车,定位低端,价格较为便宜。2017 年前 10 个月期间,平均每辆补贴后的售价仅 4 万多元。然而,记者注意到,为了进一步刺激新能源汽车向更好、更优的方向发展,财政部此前发布了 2018 年新的补贴标准,自 6 月 12 日起实施。根据新的补贴标准,其中 EC180 几乎无补贴,届时,北汽新能源可能会受到不小的影响。

外部竞争激烈的同时,公司本身销量过度依赖单一系列车型、产品品质饱受质疑等问题同样不容忽视。

乘联会发布的 4 月新能源汽车销售数据显示,北汽新能源 EC



北汽新能源 EU5

大股东之间矛盾激化

转型新能源造车道阻且长 京威股份“进退维谷”

本报记者 陈茂利 石英婧 北京报道

近日,北京威卡威汽车零部件股份有限公司(以下简称“京威股份”,002662.SZ)拟转让公司持有的

大股东“台面”交锋

近日,京威股份大股东在发展新能源汽车上的分歧从“幕后”走向“台前”。第一大股东北京中环投资管理有限公司(以下简称“中环投资”)主张继续布局新能源汽车的发展战略受到了来自第三大股东福尔达的“掣肘”。

公开资料显示,京威股份前三大股东中环投资、德国埃贝斯乐股份有限公司、福尔达分别持股 4.5 亿股、3.78 亿股、1.64 亿股,分别占比 30.00%、25.20%、10.94%。

5 月 19 日,福尔达向公司股

债券到期偿付压力大

与新势力造车的战略融资不同,京威股份近年来在新能源造车领域的投资布局主要依靠发债。近三年来,京威股份先后发行了“15 京威债”“16 京威 01”“17 京威债”,合计募集资金 36 亿元,已经使用完毕 31 亿元,其中在新能源造车领域收购公司股权花费 16.05 亿元。

其中“15 京威债”要于 2017 年 12 月 10 日还本付息完成兑付。鉴于债券兑付等压力,中环投资于 2017 年 12 月 7 日为京威股份提供 20 亿元的无息借款给上市公司 20 亿元,用于支持公司新能源产业发展。

的福宇龙、福太隆、福尔达投资控股有限公司(以下简称“福尔达”)、深圳五洲龙、江苏卡威、长春新能源 6 家公司股权的议案均被否决。

东大会提交关于转让公司持有的深圳五洲龙、江苏卡威、长春新能源股权临时提案。5 月 18 日,这一议案在京威股份第四届董事会上达成 8 票同意、1 票反对、0 票弃权的结果。其中,京威股份董事长李璟瑜以三家新能源汽车公司都在进行战略重组,如重组成功,公司的投资收益会有符合预期的回报为由投了反对票。

除了要转让上述三家参股公司的股权,5 月 15 日,京威股份公告称,公司计划出售福尔达 100%

但另一方面,中环投资也是通过质押股票获取融资且质押所持公司股份达到了很高的比例。截至 2017 年 12 月 30 日,中环投资持有公司 4.5 亿股,占公司股本的 30%,已有 4.36 亿股处于质押状态,占其持股票数量的比例为 96.89%。

发债融资加重了公司的财务负担。“由于投资新能源整车制造,京威股份背负巨大的财务包袱。就 2017 年来看,截至期末公司速动资产为 22.33 亿元,而应付债券高达 19.92 亿元,当期财务费用 2.25 亿元,较 2018 年增长 78.88%,债券到

这意味着京威股份自收购江苏卡威失败后,在资产重组方面的操作回归原点。此次转让参股公司股份议案被否后,也使得京威股份大股东之间的矛盾从“幕后”走向

“台前”。

“京威股份运营新能源整车业务相当吃力且暂时看不到任何回报,严重影响了京威股份整体经营能力。”京威股份第三大股东福尔达表示。据悉,京威股份拟出售三家零部件制造公司以及参股的新能源公

大股东福尔达对于京威股份在新能源造车领域投资拖累公司业绩的不满。公开资料显示,京威股份收购的深圳五洲龙、江苏卡威和长春新能源后经营情况不断恶化,三个资产 2016 年合计亏损 2.75 亿元,2017 年合计亏损 3.59 亿元。此外,京威股份还曾受累于参股公司深圳五洲龙因被曝出“骗补”。

除了参股公司经营不佳拖累上市公司业绩外,在新能源造车领域举债投资的京威股份,还面临债券到期偿付的压力。

尽管如此,发债未能满足京威股份布局新能源对于资金的渴求。事实上,资金缺乏正成为“掣肘”新能源造车的重要原因之一。

为此京威股份选择出售部分资产。4 月份,京威股份《关于转让宁波电池项目及宁波整车项目公司股权的公告》通过审议。据悉此次股权转让完成后,京威股份将获得 5.6 亿元资金。

此外京威股份北京生产基地已完成搬迁,北京基地的土地及地上建筑物由政府回购可以获得 12 亿元的补偿款,这或将有助于缓解京威股份资金紧张问题。

事实上,在新能源造车的跑道上,与新势力造车企业、传统造车企业竞赛,京威股份并不具有优势,相反的留给京威股份发力新能源造车的窗口期已经不多。据悉,蔚来

公司股权的战略意图等问题,《中国经营报》记者多次致电致函京威股份董秘办公室,其工作人员表示会转答相关负责人,但截至发稿尚未得到回复。

新能源造车错失先机

在新能源造车领域大手笔布局未产生效益,收购江苏卡威失败后生产资质无解,净利润亏损背景下新能源造车战略遭质疑,未来京威股份将何去何从,是专注于零部件制造主业还是坚定不移转型新能源整车?

对此,京威股份第三大股东福尔达认为,京威股份造车存在各项短板,现阶段重要的调整资产结构以保护债权人利益和全体股东的利益是当务之急,“京威股份的主营业务为汽车内外饰产品的生产,缺乏造车的经验,不能够很好的整合上下游资源,没有良好的销售渠道和专业的开发团队”。

但李璟瑜认为,“三家新能源汽车公司都在进行战略重组,如重组成功,投资收益会有符合预期的回报。”据媒体报道,在京威股份临时股东大会上,李璟瑜介绍了公司的造车进展,称今年有望造出样车。他作为主要发明人,已经申请了增程式电动车的相关专利,该技术的增程器可以用来发电,相当于一个充电宝为电池随时提供电力。

事实上,在新能源造车的跑道上,与新势力造车企业、传统造车企业竞赛,京威股份并不具有优势,相反的留给京威股份发力新能源造车的窗口期已经不多。据悉,蔚来

ES8 于去年 12 月份上市,现在已经开始交付;威马 EX5 也将于今年 9 月量产交付;合众新能源旗下哪吒品牌汽车首款量产车也将于三季度上市。此外合众新能源已经顺利取得双资质牌照,一期投资 11.56 亿元的桐乡工厂也已经竣工。

与蔚来汽车、威马汽车、合众新能源等新势力造车相比,尽管京威股份进入新能源造车领域的时间相差无几甚至更早,但在量产车、生产资质、新能源汽车工厂建设方面已经处于落后之势。记者关注到,尽管京威股份通过“买买买”身体力行证明造车的决心,但却缺少了造车重要一环“专业人才”的引进。与上述新势力造车重金挖角人才并委以重任相比,京威股份在专业人才引进方面可以用“孤寂冷清”来形容。

以合众新能源为例,自进入 2018 年以来,先后引入了北汽新能源原副总经理张勇担任公司总裁,奇瑞公司创始人孔繁龙分管大生产制造系统,汽车界知名设计师常冰担任副总裁兼设计中心总经理。对比京威股份高层履历,除了李璟瑜曾在广州标致汽车公司工作过,其他高层并没有在知名整车企业工作的经历。试想,造车团队都还没有搭建起来,京威股份将如何实现造车梦?