

募投项目延期

渤海汽车频繁定增后关联方巨额资金拆借

本报实习记者 尹蓉
记者 董海华 北京报道

渤海汽车系统股份有限公司(600960.SH,以下简称“渤海汽车”)近期发布了对证监会关于非公开发行股票告知函的回复公告,对2017年启动的非公开发行股份募集不超过16.8亿元事项的最新财务数据进行了更新。

这已是渤海汽车近5年来第三次进行定增募集资金。实际上,渤海汽车2014年募集10亿元投资的3个项目中有两个效益未达预期;

5年3次定增

收购事项完成后,滨州轻量化、渤海汽车旗下其他公司,多次因纳税违规等问题,受到当地相关部门的行政处罚。

渤海汽车原控股股东为滨州市国资委,公司原名为“渤海活塞”,属国内规模较大的活塞生产企业。2014年6月,北汽集团与滨州市政府签署了股权无偿划转协议,2015年6月,滨州市国资委将所持有渤海汽车32.06%股权以无偿划转的方式转让给北汽集团。

加入北汽集团后,渤海活塞随即展开了一系列并购重组和业务板块扩张。此后,公司名称也由“渤海活塞”更名为“渤海汽车”。

2016年渤海汽车先与江森自控欧洲控股有限公司合资设立合资公司,生产和销售起停电池和传统富液电池。不久后,渤海汽车又与韩昂系统株式会社(全球第二大汽车空调系统供应商)成立合资公司,为北京奔驰提供汽车空调单元服务。

2016年底,北汽集团旗下的北京海纳川汽车部件股份有限公司(以下简称“海纳川”)的部分零部件业务被以约23亿元的价格注入渤海汽车。

具体做法为渤海汽车以非公开发行股票方式并募集配套资金16.9亿元,收购海纳川旗下的海纳川(滨州)发动机部件有限公司100%股权,现名海纳川(滨州)轻量化汽车部件有限公司(以下简称“滨州轻量化”)和泰安启程车轮制造有限公司(以下简称“泰安启程”)股权,并投资滨州发动机年产25万套汽车发

2016年募集16.9亿元投资的两个项目进展缓慢,其中一期产能建设在2017年就已完工,却迟迟未正式投产。且渤海汽车近期公布的2016年募投项目实现效益的情况等经营数据,与此前公告的内容有较大出入。

记者就2016年募投项目一期完工后为何迟迟不投产等情况致函渤海汽车。渤海汽车董秘办一位姓黄的工作人员告诉记者,公司在8月7日收到了书面的问询函,采访函内容与问询函内容绝大部分重复,公司会在半年报公布后的9月初发布相应公告。

动机缸体、缸盖、曲轴建设项目(以下简称“年产25万套发动机缸盖”)和前瞻技术研究中心项目。

然而,上述收购事项完成后,滨州轻量化、泰安启程及渤海汽车旗下其他公司,多次因纳税违规等问题,受到当地国税、地税、安监、环保、海关、食药监等部门的行政处罚,罚款金额达数百万元。

2017年底,渤海汽车申请了非公开发行股票募集资金16.8亿元,拟以现金收购德国铝合金制造商TRIMET集团旗下TRIMET Auto-motive Holding GmbH公司(以下简称“TAH公司”)75%的股权,及投资铝合金轮毂项目、6AT变速箱壳体&新能源减震塔项目、国六高效汽车活塞智能制造项目、汽车零部件智能装备制造产业化项目。

事实上,这已是渤海汽车在5年之内第三次进行非公开发行股票定增募资。渤海汽车在2014年4月曾募集10亿元资金,用于投资年产800万只高档轿车用活塞建设项目、年产200万只大功率柴油机铝合金活塞建设项目和年产40万只汽车用高强度铝蜂窝结构活塞建设项目。

但是,据渤海汽车公告,2014年募投项目中,仅有年产200万只大功率柴油机铝合金活塞建设项目达到预期效益,其余两个募投项目累计实现收益低于原承诺实现效益的20%。

募投项目延期

值得注意的是,滨州轻量化现有业务历史数据中,2016年和2017年的营业收入均低于净利润。

渤海汽车在2016年非公开发行股票募集资金16.9亿元,投资项目为年产25万套发动机缸盖和前瞻技术研究中心项目。

据渤海汽车公告,年产25万套发动机缸盖项目于2015年下半年开始建设,项目建设周期为4年,建设阶段主要分为1期10万套和2期15万套产能建设。1期10万套产能建设2017年已经完成。

即便1期10万套产能建设在

2017年已经完成,但至今却未正式投产。原计划全面达到预定可使用状态日期由2019年6月30日前延期至2020年6月30日前。记者就1期建成后迟迟未正式投产的原因致函渤海汽车,截至发稿日,未获回复。

渤海汽车在回复交易所问询函时解释,上述项目没有按计划完成投资进度的主要原因是基于2018年汽车市场严峻的形势,对项目投资予以推迟放缓。2018年

滨州轻量化共完成项目投资4700.19万元。

然而,值得关注的是同在2018年,渤海汽车却在原计划启动的非公开发行股票募资尚未完成的情况下,向国外数家银行贷款1亿欧元,收购TAH公司75%的股权,交易价格为6150万欧元,并在2018年下半年完成交割。

此外,渤海汽车2016年募投项目和收购的滨州轻量化经营数据和实现效益情况存在两个版本,且数据存在较大差异。

渤海汽车在2019年公布的《截止2018年12月31日前次募集资金使用情况报告》中披露,2016年募投项目年产25万套发动机缸盖项目在2016~2018年实现效益为-2805万元、2606万元、-2508万元,而近期公司公布的对交易所问询函回复更新公告中,2016年实现效益未显示,2017~2018年实现效益为-937.41万元、-2508万元。

负责实施上述项目的滨州轻量化近3年经营数据也存在较大

差异,在《截止2018年12月31日前次募集资金使用情况报告》中,滨州轻量化重组完成后,2016~2018年实现净利润为-2557.78万元、14108.06万元、2916.82万元。在渤海汽车回复交易所问询函更新公告中,滨州轻量化现有业务历史数据中,2016~2018年实现净利润分别为6860.6万元、14108.06万元、5324.12万元。值得注意的是,滨州轻量化现有业务历史数据中,2016年和2017年的营业收入均低于净利润,分别为1091.25万元、8019.92万元,2018年营业收入为8987.21万元。

就上述两处募投项目和滨州轻量化实现效益及经营数据方面的差异,记者联系渤海汽车采访,截至发稿日,渤海汽车未解释产生差异的原因。

2016年的非公开发行所募集的16.9亿元,截至2018年底累计使用资金总额9.4亿元,3亿元用于暂时补充流动资金,尚未使用募集资金总额约4.5亿元。



渤海汽车今年以来的日K线走势图。

关联方巨额资金拆借

2018年渤海汽车与渤海江森自控电池有限公司有一笔1.34亿元的非经营性资金往来,贷款委托期限和利率不详。

渤海汽车账面上拥有大量货币资金,但是利息收入较低,利息支出较高。2016~2018年货币资金余额分别为23.42亿元、15.55亿元、20.34亿元,利息收入分别为425万元、877万元、684万元。同期的利息支出为4706万元、4234万元、6485万元,2019年一季度利息支出2874万元。

蹊跷的是,渤海汽车虽然近3年账面货币资金较多,绝大部分为可随时用于支付的银行存款。但渤海汽车却一边向北汽集团旗下财务公司拆入巨额短期借款资金,一边向参股公司多次借出巨额资金。2018年底短期银行借款余额为11.3亿元。

记者查阅渤海汽车2018年

年报发现,渤海汽车2018年底短期银行借款余额为11.3亿元。2018年,分9次向关联方北汽集团旗下的北京汽车集团财务有限公司共拆入资金4.04亿元,期限为1年。

2018年渤海汽车与渤海江森自控电池有限公司有一笔1.34亿元的非经营性资金往来,性质为委托贷款。贷款委托期限和利率不详。

据天眼查信息显示,渤海江森自控电池有限公司成立于2017年1月20日,渤海汽车持股51%,江森自控欧洲控股有限公司占股49%。营业范围是蓄电池等产品的销售。

在2017年控股股东及其他关联方资金占用明细中,滨州经济开

发区博海小额贷款有限公司(以下简称“博海小贷”)占用渤海汽车资金6.21亿元,利息66.58万元。2016年,博海小贷占用资金7250万元,利息2.68万元。2018年资金占用额为0。

值得关注的是,博海小贷的营业收入和净利润此前三年一直持续增长,但在2019年一季度收入和利润急剧下降。2016~2018年净利润分别为589.17万元、707.95万元、1150.84万元;2016~2018年营业收入为1089.57万元、1258.42万元、1698.12万元。而2019年一季度营业收入降至327.35万元,净利润为0.31万元。

交易所此前对上述资金拆借提出质疑,渤海汽车是否向博海

小贷提供财务资助?是否存在资金往来、历史上是否发生将募集资金投入或拆借于博海小贷的情况?

渤海汽车在回复中解释称,“博海小贷的借款期限较短,上述借款期限均不超过15天,其中借款期限在3天以内的金额占比为61.45%;根据双方约定的借款条件,2016年的借款月利率为1.2%,2017年的借款月利率为0.36%,均按日计息。”

天眼查信息显示,博海小贷成立于2014年,渤海汽车占股51%,另外49%股份股东均为自然人,其中苏立民持股15%,付金华13.5%,秦有志9%,田成营7%,慕新春和李琳铭各1.8%,周拥军0.9%。

资本潮退、信任危机爆发 造车新势力“命悬一线”?

本报记者 刘媛媛 上海报道

2019年已过半,造车新势力的故事也已讲到后半段,那些没有真技术、交付力的“成员”或将难以挺过“生死年”。

据统计,截至目前,数百家造车新势力中仅有寥寥数家实现交付,包括蔚来、威马、小鹏、合众、新特、云度、前途、零跑等。而这其中,即使是“佼佼者”的蔚来、威马和小鹏,它们今年上半年的销量也均未能过万辆。

与此同时,一系列的自燃、召回、维权、停产事件,也让造车新势力遭遇信任危机,屡屡登上热搜。连日来,《中国经营报》记者在走访中亦了解到,包括前途、博郡、合众、天际等在内的造车新势力工厂,存在生产节奏缓慢、产量低、经常放假等问题,实际状况令人担忧。

在中国财政科学研究院应用经济学博士后盘和林看来,造车新势力企业的前期订单大多来自“尝鲜”的粉丝,但这毕竟是少数,后期如何打开市场是一大挑战。并且,目前造车新势力正处于资本潮退、交付及融资魔咒难破的时期,即将进入大浪淘沙的阶段,今年年底或明年年初将会出现一大批被淘汰者。

交付数量堪忧

自2015年开始,造车新势力企业如雨春笋般冒出。据媒体报道,截至目前,这类企业的注册数已经达到了500多家。但从实际情况看,造车新势力的发展并不如意,能够为人所熟知的品牌仅十多家,真正实现交付的也仅有蔚来、威马、小鹏、合众、云度、零跑等前序梯队企业。

根据乘联会发布的数据,今年上半年,小鹏汽车销量达9596辆,在造车新势力企业中位列第一;紧随其后的是威马汽车,销量达8747辆;蔚来汽车则位列第三,销量为

资金压力爆发

一方面是市场份额的不足,另一方面是信任危机、资金压力的集中爆发。

6月底,因电池存安全隐患,蔚来发布了一条召回信息,在行业内引起轩然大波。召回公告显示,因动力电池包存在安全隐患,蔚来召回部分搭载了2018年4月2日到2018年10月19日期间生产的动力电池包的蔚来ES8电动汽车,共计

“下半场”淘汰开启

在业内人士看来,造车新势力前期的订单大多来自“粉丝”,后期如何打开市场才是真正的挑战。前有特斯拉,后有传统车企,2019年必定是造车新势力的“生死年”。据了解,为了“活下去”,不少造车新势力正在想办法加快解决量产、资金等方面的问题。

7481辆。

不过,保监会公布的交强险数据与乘联会数据稍有出入。今年上半年,威马EX5累计交强险上牌量为8548辆,位列第一;小鹏G3上半年累计交强险上牌量为8494辆,排第二位;蔚来汽车ES6、ES8两款车的上半年累计上牌量为7656辆,位列第三;合众旗下哪吒N01累计交强险上牌量3814辆,排在第四;而其他新势力品牌车型交强险上牌量均未超过1000辆。

不难看出,即使是排在前三位

4803辆。

这是国内造车新势力实现量产交付后的“首例”召回,在此之前,蔚来因两个月内出现三起冒烟、起火事件,使得消费者对于新能源汽车的信任度进一步降低。

另外,因持续亏损,蔚来近期也开始进入瘦身阶段。8月初,蔚来总裁秦力洪对外透露,蔚来目前的员工数在8800人左右。而根据

的威马、蔚来、小鹏,今年上半年的交付总量和也不超过3万辆。而记者梳理发现,仅在新能源车领域,传统车企诸如江淮、吉利、比亚迪等今年上半年销量分别达到了3.91万辆、5.76万辆和14.57万辆。

乘联会数据显示,今年上半年,蔚来、威马和小鹏这三家造车新势力头部企业合计的市场份额仅为6%。

与交付量低相对应的是造车新势力生产能力的不足,本报记者近期在走访中发现,部分造车新势

蔚来2018年财报,截至2018年12月31日,蔚来的总员工数量为9834人。这意味着,半年时间,蔚来裁员1000人左右。

除了蔚来之外,多家造车新势力企业出现问题;小鹏汽车近日因“迭代升级”引来老用户集体维权;长江汽车被曝拖欠员工工资及供应商货款,致使停产,生存状况堪忧;更早之前,知豆汽车也因陷入欠薪、

方未予透露。

此外,有消息称,包括蔚来、威马、天际、博郡、前途、奇点等多家造车新势力正在为登陆科创板上市做准备,以期融资“造血”。

对此,博郡汽车方面回应记者称,博郡未来是有登陆科创板的意向,但具体推进细节由公司相关部

门负责,不便透露;天际汽车方面表示,其上市正在有条不紊地推进中,无论是国内主板市场乃至科创板,还是在海外上市,都在考虑范围之内并将完善规划,适时会公布相关进展;奇点汽车相关负责人则明确表示,公司正在做进入科创板的相关准备。

比如,在位于苏州高新区的前途汽车生产基地内,部分生产车间很是空旷。有内部员工透露,目前生产车间并不繁忙,有时是“做四休三”;在位于浙江省桐乡市同仁路的合众汽车工厂,一位员工也向记者坦言:“目前车间内生产并不繁忙,6月份只生产了100辆车,并且期间放了十余天假。”

为解决量产难题,博郡汽车先后计划在南京、上海建立生产基

裁员的丑闻中,销量断崖式下滑,并被法院列为失信被执行人。

盘和林认为,造成这一现状的主要原因是资本总体上出现退潮,并趋于理性。与此同时,造车新势力已经过了PPT融资阶段,必须要有真技术或者交付力才会继续取得资本的信任。“目前资本并非不看好造车新势力的未来,而是观望哪些‘马’能真正跑

地。2018年11月,博郡汽车宣布,将投资35亿元人民币在临港产业区兴建博郡汽车新生产基地,与特斯拉的临港生产基地毗邻而居。然而,记者实地走访发现,该项目附近除了特斯拉工厂外,并没有博郡汽车工厂的“踪影”,多名周边人士亦表示,未曾听说过博郡汽车工厂。

对此,博郡汽车方面给记者的回应是:“关于临港制造基地的进展,公司正按照相关的规划推进工作,具体进展将在适当时机对外公布。”

来,之后再下注。”

汽车情报新媒体矩阵创始人司爱武指出,目前造车新势力的模式多样,有代工,有合资,也有自建工厂,但一般的三电都是采购来的,自己核心研发的较少,这就导致品质的不可控以及资本的信任度降低。“毋庸置疑,未来融资渠道将会越来越窄,这就是个无底洞,即使融资到几十亿元,也是杯水车薪。”

不过,苏宁金融研究院特约研究员江瀚置评称,新能源车企的确是非常符合科创板需求的企业,从整个产业的角度来看,新能源车企在科创板大有可为。但是对于单个企业而言,能否真正实现成功上市,关键还在于核心科技的掌握数量,考验的是真正的硬实力。