

拟募资9.2亿元建设智慧新工厂

驰田汽车IPO闯关失败 改装车生产资质合规性或成拦路虎

本报记者 张家振 武汉报道

驰田汽车股份有限公司(以下简称“驰田汽车”)的上市梦注定要延续到2021年才有可能实现。

2020年12月30日,证监会发审委发布2020年第183次会议审核结果公告,驰田汽车首发未获通过,公司也成为当期5家上会企业中唯一一家未获审核通过的企业。招股书显示,驰田汽车本次于深交所中小板上市公开发行新股数量不超过6000万股,占发行后总股本的比例不低于25%,拟募集资金9.2亿元,全部用于投资驰田汽车新工厂建设项目。

根据发审委反馈的问题,驰田汽车获取改装车生产资质的合法合规性成为焦点。发审委要求驰田汽车进一步说明,国营江华机械厂变更资质至驰田汽车前身十堰市驰田汽车有限公司(以下简称“驰田有限”)而未享有驰田有限股权或取得相关对价的事项是否履行了国资审批程序,是否涉及国有资产流失问题,是否存在被有关部门处罚的风险。

此外,驰田汽车收购公司实际控制人黄玉鸿侄子黄村翰实际控制的十堰市秦楚汽车科技有限公司(以下简称“秦楚汽车”),收购定价是否合理,关联关系披露是否合规等也备受关注。而在驰田汽车主要供应商中,十堰市逸晨工贸有限公司也被疑存在股权代持问题,该公司实际股东为黄玉鸿的妻弟王刚。

对于相关问题,驰田汽车董秘办负责人向《中国经营报》记者表示,“公司过会不顺虽受挫折,但仍会全力以赴搞好发展,尽一份社会责任。”

募资急扩产能

据悉,驰田汽车目前已使用自筹资金开展智慧新工厂项目建设等相关工作,项目投资总额14.90亿元,募集资金所占比例达62%。

资料显示,驰田汽车总部位于“中国卡车之都”湖北省十堰市,公司主要专注于重型专用汽车领域,围绕国内主流重型主机厂的底盘特点,根据终端客户承载需求进行自主设计、研发,提供重型专用汽车改装整体解决方案,目前主要应用在重型自卸汽车细分市场。

据招股书显示,驰田汽车本次于

深交所中小板上市公开发行新股数量不超过6000万股,占发行后总股本的比例不低于25%,拟募集资金9.2亿元,全部投资建设驰田汽车智慧新工厂项目,用于现代化生产厂房的建设、智能化生产线的投入、高端先进研发硬件的引进等。记者在采访中了解到,驰田汽车目前已使用自筹资金开展智慧新工厂项目建设等相关

工作,项目投资总额14.90亿元,募集资金所占比例达62%。根据十堰市自然资源和规划局茅箭分局2019年6月19日发布的《驰田汽车“智慧新工厂”项目建筑设计方案公示》(十自规茅箭批前公示[2019]第03号),该项目位于十堰市东城工业新区骆驼沟,规划建设用地面积479997平方米,规划建设面积413275.14平方米,主要建

设生产车间、办公楼和职工公寓。

对于项目建设资金来源,驰田汽车在招股书中表示,本次发行募集资金到位前,公司因经营需要先行实施全部或部分募集资金投资项目的,公司将以自筹资金先行投入,待本次发行募集资金到位后,公司以募集资金置换先行投入的自筹资金。

“公司目前产能已趋饱和,急

需扩大产能;随着智能制造、数字工厂技术的进步,公司现有生产线智能化、数字化、信息化程度不够,生产效率、品质一致性和稳定性仍需提升。”驰田汽车方面表示,募集资金投资项目的实施能够进一步提升公司产能、提升生产智能化、数字化程度,不断优化产品结构等,进一步提升公司市场竞争力。

争议国资流失

江华机械一位负责人表示公司主要负责军品零部件和汽车零部件的生产,目前已经没有整车生产这方面的业务。

驰田汽车的“造富故事”极富传奇色彩。2002年8月22日,黄玉鸿、黄村武和十堰驰田汽车装备有限公司(以下简称“驰田装备”)共同以货币和实物出资方式设立驰田汽车前身驰田有限。

此后,经过多次增资和股权转让,驰田汽车在2018年股份制改制之前治理结构逐步形成了“黄氏三兄弟”黄玉鸿、黄玉舜、黄玉钰及其侄子黄村武实际控制的公司,家族企业色彩明显。其中,黄玉鸿合计控制公司80.76%的股

权,系公司的实际控制人,黄玉舜、黄玉钰、黄玉钰分别在驰田汽车担任董事长、总经理,副董事长、董事、副总经理。

掘金汽车装备产业业务的蓝图已绘就,但苦于没有改装车生产资质,黄玉鸿等人想到了以股权投资的方式解决这一难题。2002年8月20日,黄玉鸿以驰田装备为主体与位于湖北襄阳的国营江华机械厂正式签订《协议书》。按照协议规定,双方共同出资联合组建驰田有限,其中驰田

装备以现有资金、场地和设备作价270万元入股,国营江华机械厂以下属的改装车生产设备、技术作价30万元入股,其中就包括公司所有的改装车生产资质。

招股书显示,2002年9月7日,驰田有限向十堰市经贸委提交《关于国营江华机械厂“军马牌”改装车迁址及更名的请示》,将“军马牌”改装车的生产场地迁移至十堰市,企业名称变更为驰田有限。

但此后国营江华机械厂并没有如约出现在驰田有限的股东名

单中,也未获得协议中约定的30万元入股份额。这也让驰田汽车陷入了涉嫌巧取改装车资质、涉及国有资产流失的质疑中,也成为了证监会发审委关注的焦点。

记者查询了解到,国营江华机械厂原为国营九六一六厂,公司位于湖北省襄阳市,目前已改制为湖北江华机械有限公司(以下简称“江华机械”),主要生产汽车发动机摇臂及摇臂轴总成、发动机连杆总成、推杆总成、变速箱换挡总成等零部件。

对于上述质疑,江华机械一位负责人告诉记者,公司主要负责军品零部件和汽车零部件的生产,目前已经没有整车生产这方面的业务,但对于当时公司以“军马牌”改装车资质入股驰田汽车的具体情况并不清楚。

驰田汽车方面则解释称,随着时间推移,政府主管部门变化以及自身军品及汽车配件等主营业务发展,国营江华机械厂主动放弃汽车改装车业务,最终未参与驰田汽车经营管理,也未享有股权。

关联公司股权代持疑团

天眼查显示,逸晨工贸已于2020年6月17日以决议解散的原因被注销。

驰田汽车复杂的关联关系也备受关注。根据招股书披露,在公司董监高及与其关系密切的家庭成员控制、共同控制或施加重大影响的其他企业中,存在关联关系的公司达41家。

以十堰奔福汽车科技有限公司为例,该公司的名义股东为褚梦梅,实际由其代公司董事、副总经理黄玉钰妻弟肖艳雨持有100%股权;十堰市逸晨工贸有限公司(以下简称“逸晨工贸”)名义股东为周山、胡飞,实际

由二人代驰田汽车董事长、总经理黄玉鸿妻弟王刚持有100%股权。据了解,逸晨工贸为驰田汽车报告期内公司特殊类产品的第五大供应商。招股书显示,2018年度和2019年1~9月,驰田汽车向逸晨工贸采购零星钢材类产品金额分别为4.14万元和2527.22万元。2019年1~9月,驰田汽车向逸晨工贸的采购金额中不存在前后不一致的问题,在公司向主要供应商的采购金额表中金额为2915.27万元,与2527.22万元的采购

金额相差388.05万元。

天眼查显示,逸晨工贸已于2020年6月17日以决议解散的原因被注销。值得注意的是,逸晨工贸名义股东周山也出现在了驰田汽车控股子公司十堰市圣智工贸有限公司的股东名单中,持股49%,两者或为同一人。该公司为驰田汽车实际控制的零星物资采购平台。

此外,驰田汽车关联方秦楚汽车也存在股权代持行为。根据驰田汽车招股书披露,公司董事

长、总经理黄玉鸿的侄子黄村翰实际持有该100%股权。根据天眼查信息,公司股东分别由蒋茂意和周备持有95%和5%的股份,黄村翰并未出现在股东之列。

根据招股书披露,驰田汽车在2019年1~9月曾向秦楚汽车采购铝镁合金油箱,涉及金额448.07万元;截至2019年9月30日,驰田汽车对秦楚汽车的应付账款为40.73万元。据了解,驰田汽车于2020年1月18日与秦楚汽车签署《收购协议

书》,约定秦楚汽车将《收购协议书》项下的存货和生产设备转让给驰田汽车。对此,证监会发审委要求驰田汽车进一步说明公司收购关联方资产的交易背景、原因,采用资产收购而不是股权收购的原因及合理性,收购定价是否合理,是否存在应披露而未披露事项;以及其他供应商是否存在股权虽不在名下但由实控人或其近亲属实际控制的情形、发行人关联方关系和交易披露是否完整。

交卷 小鹏汽车的2020

2020年的特殊时期,诸多行业面临考验,已连续两年下行的乘用车市场受到影响在所难免,但尤为值得注意的是,步入后补贴时代的新能源汽车行业,在这一年正尝试突破。

这些特征在造车新势力领先企业身上表现的更为明显,具体到小鹏汽车身上,则表现为市场对“智能汽车”标签的接受程度、单一车型终端销量、登陆资本市场获得的估值等。

具体来看,由于发力布局较早,小鹏汽车在被称为“智能汽车元年”的2020年开始收获成果。

这其中包括在被认为是造车新势力长板的智能汽车方面,如其

全语音车载系统、自动辅助驾驶XPILOT等被更多市场用户接触和接受。也包括在被认为是传统车企长板的生产、制造方面,如G3作为中保研碰撞测试发布以来的首撞获得优异成绩、收购福迪汽车获得生产资质等。

此外,针对新能源汽车续航焦虑、购车门槛较高等痛点,小鹏汽车在产品长续航的基础上,进一步大规模布局超充站提供“免费充电”,推电池租赁等模式降低购车门槛。

不过,市场仍在快速向前,在这场被称为百年未有之大变局面前,相较于国家要在2025年实现的新能源汽车销量占新车销量

20%的目标,当前新能源汽车渗透率仍位于低位,各车企仍在为未来新能源汽车在C端快速放量构建自己的护城河。

而在小鹏汽车层面,其坚持智能软件全栈自研的策略,以智能汽车差异化所在,并奠基广州工厂、资本市场增发募集资金,意图为未来的市场爆发做准备。

小鹏汽车董事长、CEO何小鹏2019年曾多次谈及自身的观点,2021年新能源汽车市场将进入“春天”,2020年在沟通中,何小鹏进一步介绍自己的观点时称,2021~2023年智能汽车进入中级智能化阶段,小鹏汽车的产品也会形成更为明显的差异化。

逆势“破局”

新能源汽车的表现,在仍处于下行周期的2020年乘用车市场中尤为亮眼。

即便在受特殊时期影响,B端销量遇挫的2020年上半年,多名行业人士在沟通中,均表示主要面向C端的中高端新能源汽车的渗透率一直表现稳健,乘联会数据显示,2020年1~11月,新能源汽车累计销量90.48万辆,同比增长2.8%,作为对比,整体乘用车市场销量同比下降8.3%。

这一年,新能源汽车的发展备受瞩目,国内新能源整车股和概念股估值持续上行,国内传统头部车企亦纷纷推出中高端新能源品牌,新能源补贴完全退出时间点推迟,政策亦进一步确认新能源汽车的大方向。

在小鹏汽车层面,根据最新披露的数据,2020年12月小鹏P7交付3691台,交付量仍在提升中,G3交付2009台,2020年小鹏汽车累计交付2.70万台,同比增长112%。

2020年12月,何小鹏对于纯电汽车上险数进行分析,称11月北京、上海、广州、深圳、杭州的新车销售中,纯电均超过10%,”代表

了纯电汽车未来2年会在一线城市真正开始爆发”。

在市场“爆发”之前,针对智能汽车的定位,以及新能源汽车市场存在的痛点,2020年小鹏汽车在快速布局。

2020年4月,小鹏汽车第二款量产车型小鹏P7上市,这一车型对于小鹏汽车的产品线尤为重要,作为主打15万~30万元区间的品牌,小鹏G3位于价格区间的中下位置,小鹏P7为中上位置。

身为主打“智能”标签的车企,小鹏P7满足了市场用户更多的想象力,全栈自研的模式,在产品层面开始呈现出更多的差异化,这种差异化,在后续也将越来越明显。

针对于市场痛点问题,续航焦虑上,一方面,第二款量产车型P7拥有最高综合续航706KM,G3i综合续航为520公里,另一方面,小鹏汽车在2020年9月北京国际车展上,开始推“小鹏超充免费充电服务”和“电池租赁计划”。

针对当下较多用户没有固定停车位、充电难等痛点,截至2020年12月底,小鹏汽车用时95天实

现100个城市终身免费充电服务,在这100个城市中共有670个充电站点,覆盖90%以上小鹏汽车用户。

作为造车新势力领先企业的一员,小鹏汽车亦在加速布局和巩固自身在生产制造、供应链等方面的能力。

在产品上,2020年年初,作为中保研碰撞测试(C-IASI)发布以来新能源汽车的首撞,小鹏G3获得3项“G”(优秀)的成绩,在备受关注的三电系统的安全测试中,亦获得专家“优秀”的点评。

在生产制造上,2020年3月,小鹏汽车收购福迪汽车,为旗下肇庆工厂获取生产资质扫清障碍;5月,小鹏汽车肇庆工厂获准生产资质,走通“代工”模式之外自建工厂的道路,规划产能为10万辆;2020年9月,小鹏汽车广州工厂奠基,规划产能10万辆。

汽车分析师张翔在沟通中认为,凭借登陆资本市场、肇庆工厂顺利投产等,小鹏汽车在2020年发展形势较好,在自动驾驶方面当前也处于更为领先的水平,吸引诸多用户成为其粉丝。

P7持续放量

“我们期望从集成性创新跟场景性创新跳出来,能够更多地思考底层的创新跟结构性创新,实际上科技的变革比我们想象的要快速,所以在这个领域里面,谁懂硬件又懂软件,谁懂新场景,最后能够把新的运营能力组合起来,我相信智能汽车的未来能够颠覆每一个人的生活。”在2020年年底的腾讯风云演讲年会上,何小鹏称。

值得注意的是,“智能汽车”的重要性,正在被更多地确认,2020年2月,国家相关部门牵头印发《智能汽车创新发展战略》,而作为创立之初就将智能化作为赛道方向的小鹏汽车,正拥有着一些先发优势。

具体来看,2020年8月,小鹏G3参与中国汽研i-VISTA智能汽车指数2020年第一批测试,获4个优秀1个良好的成绩,其中APS自动泊车辅助系统测试获得了9.6的高分。

2020年10月的小鹏汽车1024智能日上,小鹏汽车披露了一系列

蓄力“智能汽车”

全栈自研,无疑需要庞大的资金量,2020年的资本布局,则为小鹏汽车的后续谋划提供财务支持。

资本动作方面,2020年7~8月,小鹏汽车进行C+轮融资,投资方包括高瓴资本、红杉中国、阿里巴巴集团、卡塔尔主权基金(QIA)等,额度合计约9亿美元。

随后的2020年8月,小鹏汽车登陆纽交所,股票代码为“XPEV”,完成自身在资本市场上的重要一跃,扩充自身的融资途径,在二级市场表现上,截至2020年12月31日收盘,小鹏汽车上市后股价涨幅为185.53%,市值达335亿美元。

2020年12月,小鹏汽车宣布增发募资,拟募资21.6亿美元。此后在腾讯风云演讲年会上,何小鹏



尖端自动驾驶和车内智能功能,显示出其特有的全栈自研能力。这些创新功能包括高速自主导航驾驶(NGP)和停车场记忆泊车功能,都属于计划于2021年第一季度推出的XPILOT3.0的功能。

彼时,何小鹏称,2021年,第三代自动驾驶辅助将成行业标配,小鹏汽车的NGP高速自主导航驾驶则在目前这方面功能中处于领先地位。小鹏汽车将在2021年第一季度做一次超过2000公里的自动驾驶挑战。

蓄力“智能汽车”

透露2020年小鹏汽车累计募资约50亿美元。

在运营能力上,小鹏汽车正在快速向好。在小鹏P7持续放量的情况下,根据2020年11月小鹏汽车发布的上市后首份财报,其2020年第三季度毛利率首次转正,为4.6%,2019年同期及2020年第二季度分别为-10.1%和-2.7%。

值得注意的是,在2020年的汽车智能日上,何小鹏谈及自己对于智能汽车的判断。

他认为,2020年是智能汽车元年,2020~2022年底之前,属于是中级智能的阶段,智能汽车尚处于蓄势时期,2023~2025年,智能汽车将迎来爆发期和对传统功能汽车的颠覆期,由高级智能向完全级智

产品的市场接受度体现在产品销量上。2020年10月,第10000辆小鹏P7在小鹏汽车肇庆工厂正式下线。

汽车分析师任万付基本认同小鹏汽车对智能电动汽车发展的判断,在他看来,最近三个月不断提升的销量可以看出P7不错的竞争力,而凭借P7良好的表现,也使小鹏汽车站稳造车新势力领先企业的地位,在智能汽车领域,小鹏汽车在逐步推进布局,目前仍在蓄力期。

蓄力“智能汽车”

能迅速发展。

何小鹏认为,2020年是智能汽车的元年,停留在初级智能阶段,在低级智能化阶段,主机厂依靠供应商也可以做到一定的智能化程度,产品差异不太大。

2021~2023年为中级智能化阶段,无论是自动驾驶还是智能座舱都会形成更深入的改变,这时候的转变才更为重要,小鹏汽车的产品也会形成更为明显的差异化。

“我们致力于全栈自研,坚持数据驱动并且不断创新,这也一直是小鹏汽车业务的基石。这不仅使我们始终处于智能汽车技术的前沿,也令我们在智能电动汽车行业收获巨大增长潜力。”在首份财报披露之时,何小鹏称。 广告