

# 争相拥抱资本市场 传统车企“创二代”描绘融资图谱

本报记者 杨让晨 张家振 上海报道

汽车行业的电动化变革不仅带来了更智能、清洁的出行方式，也驱动着新能源车企扎堆融资，以进一步提升品牌知名度和市场占有率。

8月29日，港交所公告披露称，浙江零跑科技股份有限公司（以下简称“零跑汽车”）已通过上市聆讯。中国证监会此前也已核准零跑汽车发行境外上市外股及境内未上市股份到境外上市。

这也意味着，零跑汽车有望

## 上演资本“大戏”

进入资本市场也是众多新能源车企看重的融资解决方案。

近期，新能源车企不约而同地将目光投向了融资领域。

今年8月1日，智己汽车宣布完成A轮融资，融资金额为30亿元。据了解，本轮融资完成后，智己汽车估值已接近300亿元。“本轮融资并非因为缺钱，主要是想引入多元的股东和治理结构。”智己汽车方面表示。

而就在同一天，岚图汽车也在上海联合产权交易所披露了增资项目，不过并未披露详细的融资金额信息。据了解，这也是岚图汽车自成立以来首次进行外部股权融资。岚图汽车方面表示，本次融资的主要目的为“支撑公司战略布局，提升企业竞争力，关注于公司主业发展”。

而长安汽车旗下的新能源汽车品牌阿维塔科技有限公司（以下简称“阿维塔科技”）也于日前宣布已经完成了A轮融资。据了解，此次融资由国家绿色发展基金股份有限公司、嘉兴聚力展业陆号股权投资合伙企业、青岛湾智网产业投资基金合伙企业等6家投资方共同发起，共同增资25.47亿元。

除引进新股东和新资本外，进入资本市场也是众多新能源车企看重的融资解决方案。以蔚来汽车为例，目前公司股票已分别在纽

成为继蔚来、小鹏和理想汽车后，第四家登陆港交所的“造车新势力”。与此同时，多家背靠传统车企的“创二代”新能源车企也纷纷开启了各自的融资征程。其中就包括东风汽车集团有限公司旗下的新能源品牌岚图汽车和上海汽车集团股份有限公司旗下的智己汽车等。

值得注意的是，受投资回报率长等因素影响，大多数新能源车企目前仍处于亏损之中。以特斯拉为例，在2017年至2019年的三个财年，特斯拉的净利润均为负值，



岚图汽车等多家“创二代”新能源车企纷纷开启了融资征程。图为岚图汽车推出的两款量产车型。

约、中国香港和新加坡实现上市交易，成为了全球首个同时在上述三地上市的中国企业。

此外，同属“造车新势力”的理想汽车和小鹏汽车也选择登陆香港资本市场募集资金，而传统车企“创二代”之一的极狐汽车制造商北汽蓝谷则早在2018年就登陆了A股资本市场。

在张翔看来，当前新能源车企纷纷“触电”资本市场主要呈现两大特征：首先是资本市场对其估值的预期比较高，例如特斯拉、蔚来汽车和比亚迪等车企的销量、产值和大众、丰田等传统车企相比还有很大差距。“但新能源车企的股价、市值等却都

自2020年起才实现扭亏为盈。

对此，乘联会秘书长崔东树日前在接受《中国经营报》记者采访时表示，对于新能源车企而言，亏损是需要长期面对的问题，很难在短期内解决。“目前，新能源车企最需要做的工作是借助融资做大规模，抢占市场。”而在江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔看来，新能源车企特别是“创二代”车企的未来发展需要根据市场需求，开发出更适合市场的车型，保证汽车销量逐年稳步提升，以进一步扩大市场份额。



岚图汽车等多家“创二代”新能源车企纷纷开启了融资征程。图为岚图汽车推出的两款量产车型。

非常高，甚至远超传统车企。”

“其次，‘造车新势力’大部分都还没有实现盈利，这需要具备自我造血功能，时间周期比较长，投资回报周期也比较长，而在实现盈利的过程中也存在一些风险。例如，新能源汽车享受的政府补贴退坡等。”张翔表示。在这种情况下，“造车新势力”通过各种渠道进行融资，资金实力越雄厚，抗风险能力就会越强。

崔东树也分析认为，目前资本市场对新能源汽车品牌的估值较高，引入新股东对企业融资和后续发展而言会比较有利，而且能储备更多的资金为未来发展做铺垫。

## 加快产业链合作

新能源汽车已成为整个汽车产业链的“结晶”。

在新能源车企加速融资步伐背后，新能源汽车上下游产业链也正加速重构。

由于新能源汽车的特性，动力电池和智能座舱等成为新能源汽车的重要成本支出来源。在此基础上，新能源汽车上下游产业链也显得日益重要。

在业内人士看来，新能源汽车已成为整个汽车产业链的“结晶”。以极狐001为例，盖世汽车统计资料显示，其电池包来自宁德时代，自动驾驶芯片来自自动驾驶汽车技术公司 Mobileye，刹车助力系统和ABS则由博世供应。

而蔚来资本在日前发布的《2022投资展望白皮书》中也指出，极致产品性能的核心驱动力是动力电池和电驱系统，而智能电动汽车的发展还会带来车用半导体的高速增长，这也会重塑整个半导体行业的格局。“汽车半导体将成为未来半导体行业增长的重要推动因素。”

## 求解行业痛点

普通消费者购车决策时，新能源车与燃油车之间的抉择仍是一个重要考量。

在发展过程中，新能源车企在依靠融资扩大资金优势外，还需要更好地解决消费者痛点和提升产品质量。

浙商证券研究报告认为，当前的新能源汽车行业仍处于市场驱动的初期阶段，并且新能源汽车为消费者创造价值至关重要。“行业仍处于市场驱动的初期阶段，普通消费者购车决策时，新能源车与燃油车之间的抉择仍是一个重要考量。以燃油车为标杆，市场在当下首先需要创造的是相对价值。”

浙商证券方面表示，当前电动汽车有三方面痛点有待解决，都是相对于燃油车而言的：一是里程焦虑，二是安全质量担忧，三是二手车保值率低。

在此背景下，车企与供应商的联系正日益紧密，供应商入股车企也开始渐成趋势。有关资料显示，宁德时代目前就持有阿维塔科技17.1%的股份。同时，在芯片、智能座舱等方面，阿维塔科技也与众多投资方签署了长期战略合作协议，在A轮融资完成后，阿维塔科技的整体融资规模将达到约50亿元，估值近百亿元。

对于供应商入股新能源车企，张翔告诉记者，对于车企而言，对外融资不仅提高了资金实力，规避风险的能力也得到了提高；另一方面，对于供应商和投资者而言，投资新能源车企的回报比较高，可以充分享受新能源汽车产业快速发展的红利。

而在崔东树看来，加强上下游企业的合作能够让产业链相关企业利益关系更加稳定，最终实现利益共享。

除吸引供应商入股外，自研技术也成为当前新能源车企布局的

为此，新能源车企正在通过各种策略和手段来解决上述痛点。岚图汽车相关负责人告诉记者，公司在电池安全技术方面投入了巨大的精力和成本，也取得了很好的效果。“在岚图FREE上首搭的‘琥珀’‘云母’电池技术，取得了权威机构认证的‘无冒烟无起火无爆炸’安全认证。岚图梦想家也考虑到MPV离地间隙更小的特点，采用了1500MPa热成型高强度钢专用底板。”

除解决安全痛点外，智能驱动、续航等方面的问题也在持续得到优化。记者从极狐汽车方面获悉，截至今年7月31日，极狐汽车的自建充电站共新增了10个城市48个站点，在全国的布局已经突破了60个城市，全国累计已上线62

主流。以岚图汽车为例，公司旗下的最新MPV产品“岚图梦想家”采用了全球首个正向开发的双动力电池专用ESSA架构。

蔚来汽车也开始着手进行自研芯片的开发工作。相关资料显示，蔚来汽车方面将在上海市嘉定区建造新的研发基地，用于动力电池研发。该基地总建筑面积2.21万平方米，总投资金额约为2.19亿元，包含31个锂电池电芯和电池包研发实验室，以及1条锂电池试制线和1条电池包pack线。

事实上，新能源车产业链重构只是新能源车企加速融资的原因之一。另一方面，造车投资回报周期长，需要大量资金支持也是新能源车企选择融资的重要因素。

以江淮汽车和蔚来汽车间的代工合作为例，2017年，江淮汽车投资23亿元建设工厂并为蔚来汽车代工，但据蔚来汽车披露的财报数据显示，截至2021年底，蔚来汽车的净利润仍未扭亏为盈。

# 融资转型、冲刺IPO 网约车市场再起波澜

本报记者 于典 张家振 上海报道

随着车企不断加大在移动出行领域的投资力度，网约车市场再起波澜。

日前，上汽集团旗下的移动出行战略品牌享道出行召开合作伙伴大会，宣布已完成由上汽集团、Momenta、高行管理咨询等机构投资的超10亿元B轮融资。享道出行的投后估值达到10亿美元，并正式跻身行业“独角兽”行列。

享道出行方面表示，本轮融资完成后，享道出行将在坚持全合规前提下，推动全场景业务持续爆发式增长，力争实现合规率和市占率双第一的企业发展目标，并将适时启动IPO计划，剑指“全场景出行平台第一股”。

对于IPO规划的相关进展，享道出行相关负责人向《中国经营报》记者表示：“享道出行长期专注于安全合规、品质服务和技术创新等‘正确但困难的事’，将IPO视作稳健发展的自然结果。IPO相关决策将在计划启动后推进。”

据不完全统计，自2015年奔驰对外宣布“将从汽车制造商变为互联网出行服务商”以来，已有超过20余家车企提出要向出行服务商转型。其中既有大众、宝马和戴姆勒等国际车企巨头，也不乏长安汽车、一汽集团、上汽集团等中国自主品牌领军企业。而在享道出行宣布“适时启动IPO计划”后，近日也有市场消息称，吉利控股集团为布局“新能源汽车共享生态”而成立的曹操出行或将考虑赴港IPO，最快于明年启动，拟募集数亿美元资金，以进一步扩大业务。不过，对于这一信息，曹操出行方面表示“不予置评”。

## 纷纷加码出行服务

在新一轮网约车市场竞争格局重塑过程中，身居头部梯队的网约车平台背后普遍有着传统车企的身影。

根据网约车监管信息交互平台发布的数据，7月份，网约车行业共收到订单信息6.95亿个，环比上升9.3%。在订单量前10名的网约车平台中，享道出行、如祺出行和T3出行分别位居订单合规率排行榜前三名。

公开资料显示，享道出行是上

## 资本市场动作频频

在多重利好因素驱动下，自2021年以来，传统车企旗下的网约车平台融资及规模扩张等利好消息频出。

2021年9月，曹操出行宣布完成B轮融资，融资金额达38亿元。而在今年4月，曹操出行发布了两条新产品线——曹操专车与曹操惠选业务；8月，小马智行宣布与曹操出行达成合作，将小马智行自动驾驶出行服务引入更大规模出行

## 赋能销量保障盈利

传统车企的竞争力量集中在研发设计和高精制造方面，而出行服务商则是科技型、平台型和服务型的综合体。通过将二者的优势结合，传统车企有望进一步实现良性循环和可持续发展。

业内人士指出，对于汽车制造商而言，向“移动出行服务商”转变，可以将新车销售的压力转化到未来出行车辆的需求之上，减少对终端销售的压力。同时，通过建立长效周期的服务模式，传统车企进一步保障盈利的稳定。

汽集团实现汽车产业“新四化”的重要组成部分；如祺出行是广汽集团旗下移动出行软件平台，由广汽集团与腾讯、广州公交集团及其他投资者共同投资开展；而T3出行则由长安汽车、一汽集团和东风公司等联合投资。

在业内人士看来，传统车企纷纷大力加码出行服务可谓正当其时。一方面，移动出行市场前景广阔。据弗若斯特沙利文预测，2019年到2025年，由出租车、网约车、顺

平台。而在近期，有市场消息称，吉利控股集团考虑分拆曹操出行赴港IPO，并最快于明年启动IPO，融资金额或达数亿美元。对此，曹操出行方面表示：“不予置评。”

创立于2015年的曹操出行是吉利控股集团布局“新能源汽车共享生态”的战略性投资业务。彼时，吉利控股集团董事长李书福曾表示，出行领域正在经历前所未有的

张翔也分析认为，车企对运营车辆的管理能力较强，运营效率更高。“此外，网约车的使用场景多在二线城市，在人流较多的地方运营也是对车企的宣传。车企可以通过驾乘体验，将网约车的用户转换为潜在的车主，以扩大市场销量。”

据介绍，作为上汽集团瞄准“共享化”行业发展趋势、积极推进创新转型的战略举措，享道出行充分利用上汽集团全产业链竞争优势，打造了包括技术平台、运营车

辆构成的中国四轮出行市场复合年增长率为7.5%，整体市场规模在2025年有望超过万亿元。

另一方面，汽车市场的转变也使得传统车企正谋求新的增长点。江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔在接受记者采访时表示：“当前，汽车行业正处于转型过程中，车企集体布局出行领域，有助于消化库存车辆。同时，行业研究数据显示，未来私家车主或会越来越少，特别

的大变革，布局大出行是吉利科技集团转型战略中的关键举措之一，集团将以全球领先的车联网、自动驾驶技术以及新能源科技，创新应用于共享出行领域，全方位赋能曹操出行。

而享道出行在日前召开的合作伙伴大会上，宣布完成了超10亿元人民币B轮融资，投后估值达到10亿美元。此外，享道出行也宣布将适时启动IPO计划，剑指“全

场”。

枫叶80v作为主要营运车辆落地。与此同时，随着网约车整体环境的持续完善，如何进一步强化安全以及合规要求也成为行业面临的共同课题。

日前，交通运输部新业态协同监管部际联席会议办公室对多家平台公司进行了提醒式约谈，要求深入排查整治各平台公司存在的稳定风险隐患，落实交通运输部新业态推进全国换电网络建设。“曹操出行方面也表示，公司近期在重庆、杭州和苏州等地上线了专车业务，

是在自动驾驶实现商业化后，人们的出行选择将会更加多样化。”

此外，移动出行平台凭借其高效的共享资源配置能力，在节约社会成本的同时，也能帮助车企实现节能减排目标。今年1月份，曹操出行公布了“碳中和”目标，即2023年实现运营“碳中和”，2035年实现全部出行订单净零排放。

根据2021年曹操出行发布的《六周年绿色发展数据报告》，6年来，曹操出行行驶里程总数超76.3

亿公里，累计碳减排量已经超过

108.35万吨。据了解，曹操出行平台的自营车辆均为新能源汽车。曹操出行方面表示：“曹操出行早在成立之初，便将绿色低碳概念贯穿至核心经营理念和用户运营当中。此前提出N³战略：New Car（定制车）、New Power（新能源）、New Eco-system（生态体系），将持续布局换电市场，打造新能源出行生态圈。”

据介绍，截至2021年底，享道出行专车用户已突破3000万户。享道出行方面称：“B轮融资之后，享道出行下一阶段计划实现1亿用户，覆盖130座城市的发展目标。”

记者，享道Robotaxi将“安全”作为产品研究的起点和运营服务的重心，基于自动驾驶出行服务的新特点、新挑战，聚焦面向未来出行的“四重安全”，其中就包括网络安全。

“对于人脸信息和轨迹数据等，享道Robotaxi通过数据加密、脱敏处理等措施，确保个人信息从‘端’到‘管’再到‘云’每个环节的安全性；尊重用户知情权，坚持‘车内处理’原则，全面保障用户个人信息安全。”享道出行方面表示。