

中概股二次上市再添一员 腾讯音乐将登陆港交所

本报记者 李静 北京报道

9月15日,腾讯音乐在港交所发布公告,已获得在港交所主板二次上市的原则性批准。腾讯音乐A类普通股预期将于9

月21日开始在香港联交所买卖,股票代码为“01698”,摩根大通和高盛公司为此次上市的联席保荐人。

考虑到充足的现金储备,腾讯音乐本次采用介绍上市方式于

香港联合交易所有限公司主板上市,不涉及新股发行与资金募集。

公开资料显示,介绍上市(Listing by Way of Introduction)是二次上市的一种方式,在今年已经有贝壳(02423.HK)、蔚来汽

车(09866.HK)等多家中概股采用介绍上市方法登陆港交所。从2019年开始,已经不少中概股选择回港上市,回归形式包括私有化退市后上市、双重上市、二次上市等。

经济学家、增量研究院院长张奥平在接受《中国经营报》记者采访时指出,在几种回归形式中,二次上市的逻辑相对简单,上市的效率也更高,因为企业不需要重新走一遍上市流程,直接将在

美股交易所的财务信息搬到港交所就可以。但需要注意的是,和私有化退市后再上市以及双重上市相比,二次上市的中概股在港股的股票受到美国股市的影响相对较大。

介绍形式回港上市

近年来,中概股回港意愿较为明显。

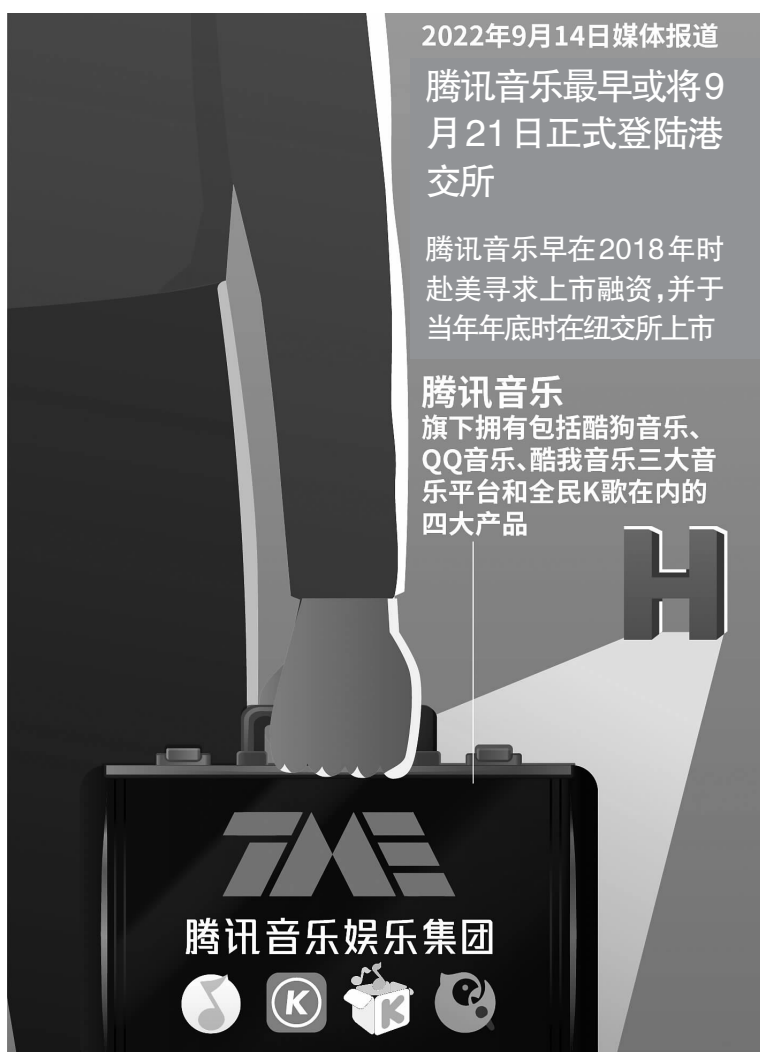
近二十年,约200多家中国企业赴美上市。2019年11月阿里巴巴回港二次上市,是第一家回港二次上市的中概股。2020年之后京东、网易、百度等中概股纷纷选择回港二次上市,目前已有20多家中概股以不同形式回归港股。

从2022年3月开始,中概股开始陆续被美国证监会列入“预摘牌名单”。根据美中经济和安全审议委员会的数据,截至3月,共有261家中国公司在美国上市,总市值约为1.3万亿美元。截至7月底,已有159家中概股列入“预摘牌名单”中。5月时,有88家中概股出现在“预摘牌名单”中,其中就有腾讯音乐。

根据美国证监会方面的有关规定,被列入“预摘牌名单”中的公司,需要在15个工作日内向SEC提供证据,来证明自己不具备被摘牌的条件。如果名单中的公司没有提供美国政府要求的相关文件,经过15个工作日的审核后,“预摘牌名单”中的公司就会被转入“确定摘牌名单”。如果连续三年进入名单,理论上将会在披露2023年年报后(2024年初),不能在美国的证券交易所交易并强制退市。

随着大量中概股被美国纳入“预摘牌”名单中,不少专家建议中概股公司需要提前做好准备。中央财经大学证券期货研究所研究员、内蒙古银行战略研究部总经理杨海平表示:“三年摘牌的悬剑之下,投资者可以选择让‘子弹再飞一会儿’,但中概股公司却不能坐等,需要未雨绸缪,提前布局。”

腾讯音乐娱乐集团执行董事长彭迦信在2021年财报中就表示,



视觉中国/图

2022年9月14日媒体报道
腾讯音乐最早或将9月21日正式登陆港交所

腾讯音乐早在2018年时赴美寻求上市融资,并于当年年底时在纽交所上市

腾讯音乐旗下拥有包括酷狗音乐、QQ音乐、酷我音乐三大音乐平台和全民K歌在内的四大产品

为了在不断变化的监管环境中为股东提供更大流动性和保护,在获得监管批准的情况下,公司正在寻求以介绍形式于香港联合交易所主板二次上市。

在港交所的最新上市文件中,腾讯音乐表示,在不断演变的监管环境下,以介绍方式回归港股,将为股东提供更大的资金流动性及灵活性,对于公司未来增长及长期发展而言至关重要。

不止是腾讯音乐,近年来,中概

股回归港股的意愿较为明显,二次上市的形式占到较大比例。浙江垦丁律师事务所高级合伙人朱莎对记者指出,因为在美上市的中概股大量存在境外股东和VIE结构,如果直接在中国内地上市还有难度。“例如VIE结构的公司,已经上市的企业市值需要达到2000亿元,才能在内地二次上市,所以这个门槛一般企业难以达到,除非拆分VIE结构,选择赴香港上市则不需拆分VIE结构,同时,回港二次上市需要的时间也非常短。”

在美股市值缩水

从大的市场环境来看,这两年,不止是腾讯音乐在美股的股价大幅下跌,阿里巴巴、京东、百度、拼多多等知名中概股股价也大幅下跌,市值均大幅缩水。已经进入“预摘牌名单”的中概股首当其冲。

腾讯音乐是在2018年的时候于美国纽交所上市,上市时发行价为13美元/股,当时的市值约为230亿美元。

2021年3月,腾讯音乐在美股的价格冲到了30.54美元/股的高点,较发行价增长了134.92%。但此后股价开始一路走低,同年7月股价就跌破了发行价,此后股价不断下探。截至今年9月14日美股收盘,腾讯音乐在美股已经下探至4.78美元/股,约为发行价的三分之一,目前总市值为81.02亿美元。

从业务来看,腾讯音乐在国内运营QQ音乐、酷狗音乐、酷我音乐和全民K歌四大产品及品牌,按照月活跃用户数计算,腾讯音乐是中国最大的在线音乐娱乐平台。

2022年第一季度,腾讯音乐在线音乐移动端月活跃用户数为6.04亿,社交娱乐移动端月活跃用户数为1.62亿。按照曲目算,根据艾瑞咨询报告显示,截至2022年3月31日,腾讯音乐拥有中国最大的音乐内容库。

从业绩方面来看,腾讯音乐的总收入保持着正增长,净利润则在2021年出现了下滑。根据上市文件显示,2019年至2021年腾讯音乐的收入分别为254.34亿元、291.53亿元和312.44亿元;净利润分别为39.77亿元、41.76亿元和32.15亿元。

腾讯音乐的收入分为两大部分:一部分是在线音乐服务收入,随着在线音乐付费用户数从2019年的3370万人增长至2021年的6860万人,该部分的收入占比近三年逐年上升;2021年度,腾讯音乐在线音乐服务收入114.67亿元,占总收入的36.7%。

腾讯音乐收入的另一部分是社交娱乐服务及其他服务收入,近三年这部分收入的占比在逐年下降;2021年度,腾讯音乐社交娱乐服务及其他服务收入197.77亿元,占总收入的63.3%。

但进入2022年,腾讯音乐的收入和净利润同比均有所下滑。第一季度,腾讯音乐总营收为66.44亿元,同比下降15.1%,净利润为6.49亿元,同比下降33.71%。第二季度腾讯音乐总营收为69.05亿元,同比下降13.8%;净利润为8.56亿元,同比下降8.5%。

腾讯音乐表示,受到大环境的影响,2022年的广告收入有所减少,同时因为音乐版权重新签订协议进而导致授权收入减少。

在2021年7月,反垄断监管落锤腾讯音乐,相关部门责令腾讯音乐解除独家音乐版权协议、停止高额预付金等版权费用支付方式、无正当理由不得要求上游版权方给予其优于竞争对手的条件。

在一定时间段内,腾讯音乐

的版权授权收入有所减少,但中信证券发出研报表示,长期视角下,看好在线音乐付费率长期提升趋势,以及与腾讯社交生态体系深度协同带来的差异化竞争优势。

为了提振市场信心,腾讯音乐于2021年3月公布了10亿美元股票回购计划,目前回购计划已完成过半,并在持续进行中。但股票回购计划对腾讯音乐在美股的股价并没有产生太大的影响。

从大的市场环境来看,这两年,不止是腾讯音乐在美股的股价大幅下跌,阿里巴巴、京东、百度、拼多多等知名中概股股价也大幅下跌,市值均大幅缩水。已经进入“预摘牌名单”的中概股首当其冲。

杨海平对记者表示:“首先引发的影响就是股民抛售股票,导致中概股大量断崖式暴跌。其次也会影响到中概股企业的融资能力,进而影响企业发展。”

中概股回归港股,大多希望对冲掉未来潜在的一些风险和不确定性。同时,香港交易所成长空间也非常不错。

朱莎对记者指出,2021年度香港交易所的融资额在全球排名第四,而且香港市场也有大量的美元等外币投资者,虽然美元体量和美国市场有差距,但相对来说交易制度也比较悠久、成熟。

小米造车进行时 研发投入已高达33亿元

本报记者 李昆昆 李正豪 北京报道

近日,新浪科技报道,小米大概率不会收购北汽的工厂,也无意采用代工生产的模式,而是会自建工厂。对此,《中国经营报》记者向小米方面求证此事,其表示对此不作回应。

在此前的2022年年度演讲上,小米科技创始人、董事长雷军曾表示:“我觉得汽车非常复杂,

自建工厂

新浪科技报道称,小米大概率不会收购产线,或者是采用代工生产的方式,大概率还是继续走自建工厂的路径,按照2024年量产的时间表,完全来得及。软件集成的工程车预计在今年10月中旬完成。

新浪科技援引知情人士称,此前,小米已经在2021年11月宣布小米汽车总部基地落户北京亦庄,并分两期建设累计年产量达30万辆的整车工厂。其中,一期和二期产能分别为15万辆。在2022年雷军的年度演讲之后,小米汽车在量产路上已经迈出重要一步。

一位不愿具名的汽车业内人士在接受记者采访时表示,自建工厂不代表自己做所有的环节,就像生产手机一样,虽然可以自建工厂,但很多零部件是由合作伙伴提供的。所以做汽车也是如此,自建工厂的同时一定要秉持开放的心态,广泛与供应商开展合作,然后把这个事情做好。

“而且之前理想、蔚来、小鹏等企业成功的案例,证明了一开始可能需要代工,但如果实力强大的话,企业自建工厂可以更好

绝对不能着急,希望大家给我们一些耐心、一些鼓励,我们会全力以赴把小米汽车做好,也希望大家给我们一些空间。网上总有各种各样的信息,我们也很痛苦,其实我们内部做了非常强的保密措施,但总有流言蜚语。我在想,在未来的两年时间里,我就不辟谣了,我也不准备介绍任何新的进展了,到了合适的时间再跟大家汇报。”

地把控生产流程,更快地面对消费市场,以便更好地迎接市场机遇。所以说,对于在这个级别的公司来说,要有能力自建,然后整合各方资源。”上述汽车业内人士表示。

艾媒咨询CEO张毅在接受记者采访时也表示,对于小米来说,它要做汽车,恐怕北汽或者其他原有的生产线基本上难以满足,或者生产出来的产品很难有竞争力。而北京经济技术开发区(亦庄)这边能够帮它解决自建工厂用地的问题。

在张毅看来,实际上汽车厂并没有想象中那么复杂和困难,从目前中国的生产和工业水平来看,在中国建汽车厂并没有很复杂且难以逾越的技术屏障。所以只要资金到位,建成不是问题。实际上造好一辆汽车,大概需要两个方面的支持:一个是人才基础,另一个是设备线。而且人才和设备相比,人才更重要。

“这就是小米为什么要自建工厂的原因。自建工厂虽然时间会长一点,但是客观来讲,收购和代工时间未必会很短。”张毅说。

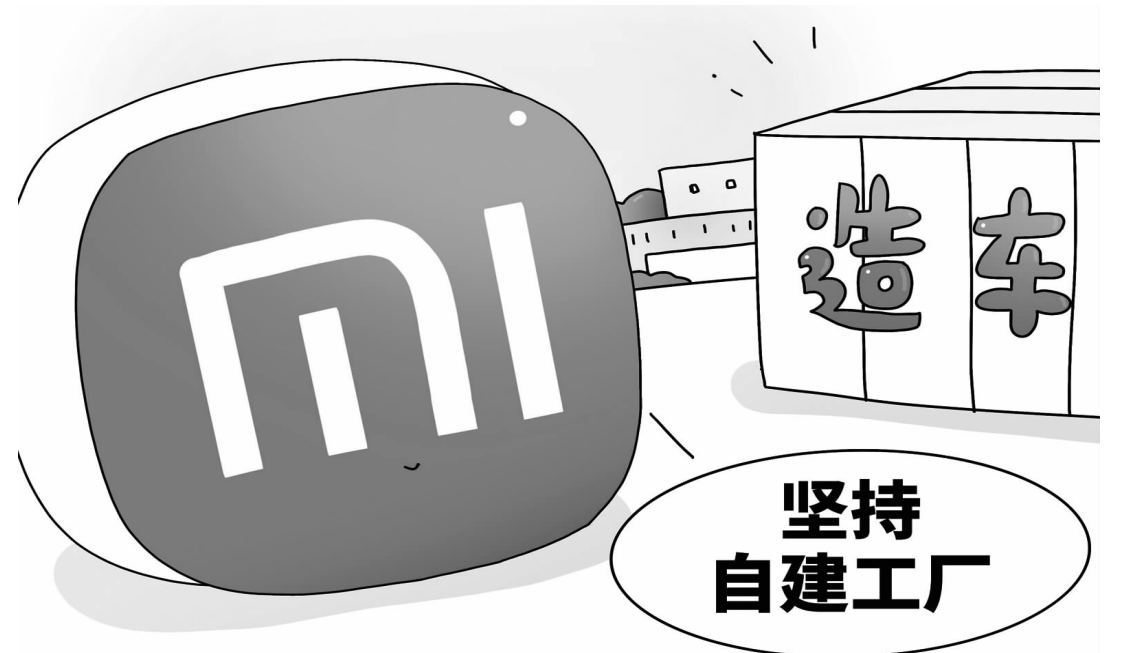
人局晚了?

除了自建工厂,小米造车的其他环节工作也在悄然推进。天眼查显示,9月6日,小米汽车科技有限公司“自动驾驶系统及自动驾驶控制方法、装置、车辆、设备”专利公布。

到目前为止,小米在自动驾驶领域投入的研发费用已高达33亿元,除此之外,小米耗资超过20亿元对汽车工业的上下游企业进行并购或者投资,扩大自身在自动驾驶方面的长远优势。比如,小米为了能够更充分地掌握自动驾驶技术,进行了相关技术人员扩充,对深动科技进行了全资收购,该公司是研究自动驾驶技术的创业公司,其团队成员大多来自清华、北大、中科院等。

据36氪报道,小米汽车电池方案目前敲定了两家主力供应商,将由宁德时代和比亚迪旗下的弗迪电池供应。据此前消息,小米汽车首款车规划了高低两个配置,低配车型计划采用400V电压平台,高配车型计划采用800V电压平台。本次电池供应商敲定,与之对应的,低配车型会搭载弗迪的磷酸铁锂刀片电池,而高配车型会搭载宁德时代最新推出的三元麒麟电池。

当前比亚迪每月销售的10余万辆新能源车,基本都落在10万~30万元这个价格区间里。而根据2021年国内市场乘用车上险数据,在全年传统汽车和新能源车的销量总和,售价处于10万~30万元区间的车型占比高达近60%,是绝对的主流市场。那么,小米汽车的售价会在多少呢?最近有小米汽车售价



企业自建工厂可以更好地把控生产流程,更快地面对消费市场。

视觉中国/图

30多万元的消息传出并成为用户讨论的焦点。

小米官方至今没有正式发布过关于首款车的技术细节和售价。不过,去年雷军曾经发起过一次关于未来小米汽车定价的民意调查,调查数据显示,在1.7万多名参与调查者中,希望售价在10万至20万元区间的人占81%,是绝对多数;支持20万到30万元区间售价者约为11.5%,属于少数派;而赞同30万元以上售价的人,比例仅为7%。显然,30万元是大多数小米用户心目中的价格“天花板”。

面对瞬息万变的市场新格局,作为“后来者”的小米汽车,选择何种发展路径、市场策略,将决定小米汽车的发展速度和规模。

与此同时,传统汽车厂商和

造车新势力们也在全面发力新能源汽车市场。据了解,比亚迪将在2023年上线豪车品牌,首款车型将达到百万元级别,第五代DM-i系统将在2024年推出;长城宣布到2025年将要实现新能源车销量占比超八成等等。哪吒汽车推出了3.9秒破百公里时速的新车型,蔚来、小鹏、理想均在大力推进车型更新换代,这些标志着新能源市场已经进入了风起云涌的市场竞争新阶段。

谈及小米汽车入局时间的问题,张毅表示,从理论上讲,中国目前的燃油车保有量大概在几亿辆(据公开数据,2021年燃油车保有量大约为2.93亿辆,编者注),按照目前每年几百万辆的新能源汽车对燃油车的替代速度来看,小米应该还有很长的路可以走。

“从艾媒判断的情况来看,未来五年,中国新能源汽车的年均销售量平均值大概在1500万辆,今年大概就是大几百万辆。所以从这个数据上看,要填满原来三四亿的传统汽车保有量,还有十多年时间让市场上各大车企去竞争,从这个角度来看,对于小米而言,其最大的问题倒不是时间,而是能不能造出好车,这是小米能不能做成汽车的关键。”张毅说。

业内认为,小米现在遇到的主要瓶颈可能还是来自于智能手机,目前整个市场已进入存量市场,过了快速爆发式增长的阶段。如果没有这样一个阶段作为支撑,对于小米来讲,它必须要找第二条生命线,目前看小米造车就是,因为汽车作为一个链条非常长的产品,值得小米去投。