

理想汽车即将赴港上市 “蔚小理” 开启新角逐

证券时报记者 韩忠楠

继小鹏汽车完成双重上市后,理想汽车也在加速回港股上市。

7月26日,理想汽车通过港交所上市聆讯。理想汽车在港上市联席保荐人为高盛和中金,财务顾问为瑞银。

据悉,如一切顺利,理想汽车预计将于8月正式在港交所挂牌上市。对此,理想汽车内部人士回应证券时报记者表示,后续会有具体的时间表披露,一切以官方公布的信息为准。

截至美东时间7月26日收盘,理想汽车(QI)报收30.77美元/股,市值为278.4亿美元。

今年3月,已有消息称,蔚来、理想汽车、小鹏汽车均在接洽投行筹备回港上市。如今小鹏汽车与理想汽车相约“回港”,似乎坐实了此前的传闻。

中南财经政法大学数字经济研究院执行院长、教授盘和林告诉证券时报记者,当前造车新势力仍处于亏损阶段,需要大量资本支持,但其在美股的融资已遭遇一些限制,A股对于亏损期企业的投资风险偏好不高。出于对长期融资的需求,“蔚小理”势必要拓展融资渠道,而港股则是最理想的目的地。

一切为了储备粮草

“我们不介意以任何方式去获得更多资金储备,包括资本市场、二级市场、银行贷款及发债等。”在今年5月,2021款理想ONE上市后的媒体沟通会上,理想汽车创始人、董事长李想就曾透露过公司扩充融资渠道的意愿。

业内人士认为,对于尚处于亏损状态的新造车企业而言,资金储备越多,公司在研发、产品、渠道等方面投入就会有底气,也更利于其规模性成长。

小鹏汽车董事长何小鹏告诉证券时报记者,新造车企业在成长过程中究竟需要多少资金,在行业内是没有标准答案的。但可以肯定的是,实现从零到1的起步,预计需要200亿元,但要从1跨越到100,甚至参与到全球化的竞争,每家公司需要资金可能是不一致的。

在新造车势力的竞争格局进入战国时代后,每家公司都在致力于储备更多的粮草。”何小鹏认为,加强研发投入、持续进行技术创新、优化组织架构,这是部分新造车企业一直在做的事情。

证券时报记者注意到,在理想汽车的招股书中,重点披露了其对未来产品的规划以及在研发、产能、渠道方面的布局。

据悉,目前理想汽车正在开发X平台,它继承了理想ONE现有的增程式电动汽车平台,并配备了理想汽车的下一代增程电动动力系统。公司计划于2022年推出X平台上的首款产品——全尺寸豪华增程式电动SUV,并于2023年推出基于X平台打造的另外两款SUV。

此外,理想汽车还在大力投资高压纯电动汽车技术,并正在打造Whale(鲸)及Shark(鲨)两大高压纯电动车型开发两个平台。自2023年起,理想汽车计划每年至少推出两款高压纯电车型。

在自动驾驶技术方面,理想汽车也在加强自研。招股书显示,自2022年起,理想汽车的所有新车型将把公司自主开发的L4级自动驾驶兼容的必要硬件作为标配。

李想告诉证券时报记者,仅2021年理想汽车的研发费用就会增长至30亿元,在接下来的几年中,公司在研发方面的投入还会持续增加。

证券时报记者注意到,不惜重金砸向研发,似乎已经成为了造车新势力们的共识。根据蔚来、小鹏汽车、理想汽车披露的2020年财报显示,公司在研发领域的投入分别占全年营收的15%、29.52%和11.62%。

如今,这种“一掷千金只为研发”的趋势似乎在进一步加剧。理想汽车在招股书中披露,由于公司持续加大在未来车中、自动驾驶解决方案、销售及服务网络等方面的投入,预计2021年公司的净亏损会持续扩大,经营现金流也处于负值,未来这种情况也可能会持续。

“大多数新造车企业目前仍处于亏损和烧钱的阶段,未来需要的投入还很多,需要大量的资本支持。”一位不愿具名的券商分析师告诉记者,新造车势力选择在此时回港上市,将为



其进一步扩充融资渠道。

集体回港 释放何种信号?

在造车竞赛场上,上市曾被业内视作至关重要的一步。但成功登陆美股的三家造车新势力,却集体选择回港上市。

今年3月,有媒体爆料称,蔚来汽车已在港提交二次上市申请,但因股权问题延误进程。7月,小鹏汽车正式在港挂牌上市,成为港股“智能电动车第一股”。如今,理想汽车也加速了赴港IPO的进程。

除了持续的融资需求外,新造车企业为何在此时集体选择赴港上市?这背后释放了怎样的信号?

“大多数造车新势力虽然在美股上市,但出于长期融资的需求,还是需要拓展融资渠道。目前,新造车势力在美股融资遭遇了一定限制,而A股对

于亏损期企业的投资风险偏好不高,港股则是比较理想的融资目的地。”盘和林认为,小鹏汽车、理想汽车赴港IPO不仅仅为了IPO融资,也是为了保留一个融资渠道。

另有证券分析师认为,目前中美关系存在一定的不确定因素,中概股考虑在此时回港上市,是非常朴素的想法。

据统计,自2020年起,中概股赴港

上市势头明显,阿里巴巴、京东、网易、百度、哔哩哔哩等均选择了回港上市。对于这一现象,有业内人士分析称,港股不少监管要求与美股类似,上市条件也基本一致,更易于中概股回归。同时港股是全球资金布局,有国际配售,也便于容纳大市值公司。

中信证券认为,随着A股市场政策、制度不断完善,市场环境逐渐改善,对中概股的吸引力也在逐渐增加。

新型储能政策落地 新能源车行业如何借势发力?

证券时报记者 易知微

为实现碳达峰、碳中和,努力构建清洁低碳、安全高效能源体系,日前,国家发改委、国家能源局联合发布了《关于加快推动新型储能发展的指导意见》(下称《指导意见》),文件显示,到2025年,我国要实现新型储能从商业化初期向规模化发展转变,到2030年,要实现新型储能全面市场化发展。

多家券商指出,新型储能政策的落地,给储能、光伏、风电、新能源、锂电池等板块带来重大利好。值得关注的是,在《指导意见》中涉及了多处与新能源汽车行业密切相关的内容,也引起了锂电池企业和新能源车企的关注。

业内普遍认为,《指导意见》对新型储能的发展时间点与新能源汽车的发展步调非常吻合,这意味着,新能源汽车产业将与储能产业形成更好的互动与链接。

产业发展步调高度一致

新能源汽车产业与储能产业之间的联系由来已久。

此前,工信部副部长辛国斌就曾表示,每辆新能源汽车都是储能单元,要鼓励有条件的地方开展储能电动汽车与电网的能量互动应用示范,发挥新能源汽车分布式优势。

2019年,国家能源局、国家发改委、科技部、工信部四部委联合制定了《贯彻落实<关于促进储能技术与产业发展的指导意见>2019-2020年行动计划》,文件明确指出,要开展充电设施与电网的互动研究;要完善储能相关基础设施,为新能源汽车动力电池储能化应用奠定基础。

在今年的全国两会上,全国政协委员、宁德时代董事长曾毓群建议,要加快电化学储能新型基础设施建设

设。在他看来,预计到2030年,中国风电、太阳能发电总装机容量将达到12亿千瓦以上,新能源储能模式将为可再生能源大规模发展和并网提供有力支撑。

而《指导意见》的发布,则为新型储能的发展提供顶层设计,尤其是规划了具体的时间节点。按照规划,到2025年,我国要实现新型储能从商业化初期向规模化发展转变,新型储能的装机规模要达到3000万千瓦以上;到2030年,要实现新型储能的全面市场化发展,同时,新型储能也将成为能源领域实现碳达峰、碳中和的关键支撑之一。

长城汽车内部人士告诉证券时报记者,新型储能的发展时间点与新能源汽车的发展时间表基本相似,这意味新能源汽车产业的发展将拉动电池产业规模化发展,进而促进储能产业链的发展。

2020年国务院办公厅发布的《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》显示,到2025年新能源汽车渗透率将达到20%,到2030年新能源汽车新车渗透率达到40%。

与此同时,在这份规划中也明确提及要推动汽车从单纯的交通工具向移动智能终端、储能单元和数字空间转变,以促进能源消费结构优化。

中国科学院院士欧阳明高指出,随着新能源汽车产业发展步伐的提速,以及碳中和目标的推进,将会建立越来越多的储能基础设施,而电动汽车就是其中很重要、成本很低、安全性很好的储能装置。

钠离子电池引关注

在明确发展新型储能时间表和装机量目标的同时,该《指导意见》中还特别强调了要推动锂离子电池等相对

成熟新型储能技术成本持续下降和商业化规模应用。

公开数据显示,2020年我国电化学储能累计装机规模达到3.27GW,而锂离子电池以88.8%的装机占比占据绝对主导地位。这其中,由于磷酸铁锂电池具有相对较长的循环寿命、相对较好的安全性和相对较低的成本,逐渐在储能领域发挥了重要的作用。

新能源汽车独立评论员曹广平告诉证券时报记者,今年上半年磷酸铁锂电池装机量的上升,客观上与其在风光固定储能层面的应用有关。

记者注意到,除了明确锂离子电池在储能行业的规模性应用外,《指导意见》中还提出了要加快钠离子电池等技术开展规模化试验示范。此意见被行业内视作为推动钠离子电池发展的重要信号。

在此之前,宁德时代董事长曾毓群在公司股东大会上透露,公司钠离子电池技术已经成熟,将主要应用于储能或低速新能源汽车领域。此举在市场上引起强烈关注,消息释放当日,钠离子电池板块表现活跃,百川股份、中国长城、容百科技、格林美、鹏辉能源、圣阳股份、华阳股份等钠离子电池概念股股价普涨。

一位接近宁德时代的情人土向证券时报记者透露,宁德时代钠离子电池将于7月底正式对外公布,但何时能够进行搭载,目前还没有具体的时间表。

业内人士判断,两部委发布的《指导意见》,进一步明确了钠离子电池在储能领域的应用空间。

光大证券指出,钠资源和锂资源相比,产量丰富、成本更低,可以有效降低电池的成本;同时钠离子电池的界面离子扩散能力更好,离子电导率更高,安全性也更加稳定。

按照光大证券预测,预计到2025

“双重主要上市”的考验

除了市场本身的吸引力,业内普遍认为,港交所的改革,也为中概股的回归扫除诸多障碍。

证券时报记者注意到,在小鹏汽车香港上市仪式上,港交所行政总裁欧冠升特别强调,中概股的回归,展现了香港

年,国内钠离子电池潜在应用场景的需求量为123GWh,对应537亿元左右的市场空间。

不过,值得特别关注的是,由于电池性能的特殊性,钠离子电池更适合应用于储能、电动两轮车与A00级小型电动车领域,目前还无法实现对磷酸铁锂电池的完全替代。

中信证券指出,在能源变革大时代下,钠离子电池在资源丰富度、成本方面优势明显,未来,将对锂离子电池、铅酸电池等成熟的储能技术形成一定的补充。

车企如何借势发力?

对于宁德时代、国轩高科、赣锋锂业等动力电池企业而言,布局储能领域似乎已成为一种大趋势。但随着新能源汽车产业的逐步成熟,越来越多的整车企业开始将发展的目光聚焦于储能领域。

例如,作为国内最早进入电池储能领域的整车企业,比亚迪已在储能技术层面布局了13年,据了解,目前,比亚迪已计划在2022年推出搭载刀片电池技术的CubeK36新型储能,其容量密度超过集装箱产品145%,占地面积却减小了50%,其基建费、全周期成本都有显著降低。

除了发力独立的储能产品外,更多的车企选择将储能与充换桩、换电站以及新能源车本身进行结合,尤其是强化了新能源车在电网“削峰填谷”中的作用。

2020年,蔚来汽车就曾进行了“双向换电”的试点活动,车主可在允许的情况下将车辆中的高电量动力电池换成换电站内的低电量电池,以助力区域内居民用电的“削峰填谷”。

根据行业预测显示,电动汽车作为重要的储能单元,有望在2030年前助力电网系统实现峰谷差价平。

资本市场作为金融自由港的特质,同时也体现了港交所近年来所做的积极改进,这些新的模式改变了港交所的DNA。

值得关注的是,由于小鹏汽车、理想汽车不满足港交所对于公司“二次上市”的要求,二者均采取了“双重主要上市”的方式登陆港股,同时满足美股和港股两地对于上市公司的各项监管要求。

业内人士认为,小鹏汽车与理想汽车通过“双重主要上市”的方式,可满足沪港通和深港通的接入条件,便于A股投资者借助港股通投资。

盘和林认为,对于公司而言,双重主要上市是一把鸡蛋放在了不同的篮子”,利好公司增加融资渠道,分散融资信用风险。但对于上市公司而言,双重主要上市需要公司进行两地管理,协调制度体系上的冲突,也会遭遇意外的监管,由于区域跨度存在,也需要更多的信息披露,这些都会在无形中增加公司的成本。

当前资本市场风险偏好较高,源自于全球部分国家和地区实施比较宽松货币政策,但这个情况并非永续,我们要担心一旦周期逆转,这些企业的资金流是否可以长期支持其持续性的亏损。所以,企业要抓紧找到盈利模式,摆脱风险。”盘和林表示,对于新造车企业而言,虽然目前不少公司已进入成长期,但还不足以撼动传统车企的地位,长期来看,新造车企业仍然需要加强品牌力的建设,早日实现盈利。

值得关注的是,截至目前,蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车3家已登陆资本市场的新造车企业仍处于亏损状态。财报数据显示,在2021年第一季度,蔚来汽车、理想汽车和小鹏汽车分别亏损4.5亿元、3.6亿元、7.9亿元。有业内人士判断,造车新势力要想在营收上实现增长,甚至实现盈利,仍然需要不断扩大规模。根据蔚来、小鹏汽车、理想汽车披露的最新产销快报显示,上半年3家公司分别累计交付新车4.20万辆、3.07万辆和3.02万辆,同比均实现大幅增长。

不过,尽管造车新势力的交付量不断地创造历史新高,但占国内新能源车市场的比重仍然相对较小。何小鹏认为,对于新造车企业而言,智能化才是其与传统车企的差异点,而软件收入则将成为新造车企业营收的一大重点。记者注意到,在小鹏汽车公布的一季度财报中,已首次确认了来自XPilot软件的收入。蔚来董事长李斌也曾透露,来自软件的收入将是蔚来汽车毛利的来源之一。

实际上,目前储能行业所来的商业价值已经被越来越多的车企所重视。日前,特斯拉在上海建立的光储充一体化充电站正式落地,该充电站包含了特斯拉的太阳能光伏系统、储能系统、超级充电桩以及目的地充电桩。

据悉,这一光储充一体化充电站能够利用太阳能光伏系统发电,并储存在特斯拉储能系统中,长期来看有利于公司充电桩系统成本的降低。

个人判断,氢能源也是车企可以发力储能板块的重要载体。”一位券商分析师告诉证券时报记者,《指导意见》中所涉及到的探索开展储氢等创新储能技术的研究和示范应用,也是车企可尝试布局的领域。

据了解,长城汽车在此前宣布的氢能战略中,透露了其在大规模储能应用方面的布局。据悉,长城汽车采取的是氢+储能系统与燃料电池联合供电的方式,为规模化可再生能源存储提供方案。

长城汽车内部人士告诉证券时报记者,车企布局储能行业与新能源汽车产业的快速发展有关。而《指导意见》的提出,则将极大推动储能产业的发展,并成为我国“双碳”战略的关键支撑。

同济大学燃料电池汽车技术研究所所长章桐表示,碳达峰、碳中和目标的达成,势必要通过可再生能源的规模利用,但事实上大部分可能再生能源的使用是存在周期性、间歇性和不稳定性的,这就需要通过可存储的能源介质,实现对这些能源的存储。

一位来自整车企业的内部人士告诉证券时报记者,车企借力新型储能市场化的风口,不仅要提升自身的创新能力,也要结合实际情况考虑降本的问题。在他看来,对于车企而言,在新型储能全面市场化发展的进程中,创新能力的提升,降本增效以及核心技术的掌控将成为车企所面临的重要课题。