

造车新势力：资本市场长袖善舞

近期，优信集团发布公告，获得股东蔚来资本和愉悦资本1亿美元增持。

蔚来资本旗下的人民币基金由蔚来资本与红杉中国、高瓴资本联合发起设立，于2017年完成首次交割，侧重成

长期及成熟期投资；蔚来资本旗下的美元基金则于2018年完成首次交割，侧重早中期投资。自成立以来，蔚来资本持续聚焦数字化和低碳化领域的投资，重点围绕大出行、能源、科技赛道进行投资布局。



港股成为国内新能源车上市聚集地

继“蔚小理”后，港股将迎来大批新能源车企业。日前，威马向港股正式递交IPO申请。而在今年3月，零跑同样递交了港股申请。港股第四家造车新势力，或将在威马和零跑之间产生。

除了威马、零跑外，合众（哪吒主体）、华人运通等造车新势力也都计划冲击港股市场。传统车企这边，旗下新能源汽车品牌大多计划独立上市，考虑到美股热减退，A股难度大，这些品牌大概率会登陆港股。

这意味着，港股正成为国内新能源车企业IPO的首选地。

融资是为了续命？

“赚的永远没有花的快”是新势力面临的困局。以往机械化主导的造车年代，年销5万辆基本上能实现收支平衡，年销10万辆可实现盈利。而如今的智能化时代，年销10万辆可能还无法达到收支平衡。蔚来2021年财报显示，销量为9万辆，净亏损40.2亿元。理想2021年净亏损3.2亿元，年销量也超过9万辆。

对于造车新势力而言，融资是为了续命。对投资者而言，造车新势力成为他们入局汽车行业的契机，毕竟以往传统车企不会轻易接受资本市场的“投喂”。

成功IPO后，造车新势力可进一步拓宽融资渠道，募集发展资金。蔚来上市后通过股权方式募集的资金已超过500亿元，小鹏、理想也募集超过100亿元资金。造车新势力借势资本力量发展和壮大自身，打开了传统车企布局新能源汽车产业的思

路。传统车企将新能源汽车业务剥离，岚图、智己、阿维塔及广汽埃安等新能源汽车品牌走的都是独立经营、独立上市的路线。新能源汽车品牌独立上市有三大益处：一是强化新能源汽车标签；二是融资多元化；三是提升整车估值。

转战港股

港股的优势在于，上市难度、条件基本和美股一致，允许未盈利企业上市，亦汇聚了全球投资机构，而且与国内资本市场的关系较为紧密，对新能源车企业估值较高。

如果想要获得一个较高的估值，选择合适的上市时机也极为重要。和去年相比，今年汽车板块景气度不高，对于威马等车企来说，并不是IPO的好时机。

今年上半年，受新冠肺炎疫情、俄乌局势、原材料价格上涨等多重因素影响，汽车行业开局艰难。在这之前，已有前车之鉴。2018年，蔚来在一片质疑声中上市，盘前市值为64亿美元。而两年后上市的小鹏发行价为每股15美元，盘前市值为105.75亿美元；理想发行价为每股11.5美元，盘前市值为97.24亿美元，当时新能源汽车板块基本面正处于上升期。

对威马、零跑等造车新势力来说，生存是第一要义。成功上市后，通过募集资金，威马、零跑至少可解决现阶段生存困境。但面对竞争激烈的市场，品牌力、产品力、市场表现力等综合实力，才是威马、零跑等车企跻身头部的制胜关键。

(李莉)

“蔚小理”的投资经

截至目前，蔚来资本公开的投资事件数量已超过60起，投资项目数接近50个，均偏向细分领域“独角兽”企业，其中包括高科技新能源材料公司容百科技，自动驾驶公司初速度、小马智行、Momenta、赢彻科技、主线科技、易控智驾，激光雷达厂商图达通，车规级自动驾驶计算芯片和平台厂商黑芝麻智能，换电网络平台厂商奥动新能源，以及智能网联技术及产品提供商四维智联等。

除了蔚来资本外，同样想用资本方式推动更大生态布局，在VC圈大展拳脚的还有小鹏汽车。

3月17日，刚刚成立的星航资本宣布完成首期美元基金首轮关账，募资金额超过2亿美元，正式独立进行市场化运作。据了解，这只基金的基石投资人是小鹏汽车，首轮募资吸引了包括IDG资本、红杉中国、五源资本、

GGV纪源资本等VC/PE机构。

虽然低调，但新势力创投圈依然不能少了理想。企查查的数据显示，3月4日，重庆车之轍创业投资有限公司成立，注册资本为6亿元人民币。该公司由重庆车之轩科技有限公司全资控股，而后者正是理想汽车关联公司全资控股的企业。

其实，在成立创投公司之前，也就是从2017年起，理想汽车就以母公司北京车和家信息技术有限公司为触角，进行对外投资，投资的方向涵盖出行、新能源汽车、智能科技等领域，如新石器无人车、易航智能等。与蔚来和小鹏相比，理想显然更加低调。有分析指出，此次成立投资公司，应该是理想为了更好地进入这个领域。

至此，三大造车新势力在创投圈集结完毕，造车吸入的资本也在加速向整个智能电动车产业链倾斜与渗透。

剑指产业链

通过资本搭建产业链优势，形成特定的生态闭环，或许是最快捷的“插手”方式。

以动力电池领域为例，日前，欣旺达电池官宣获得“蔚小理”，以及上汽、广汽、东风六大车企大手笔注资24亿元增资。其中，“蔚小理”三家车企的注入的金额超过了10亿元。

欣旺达之所以被选

中，与其相对完善的锂电池产业链布局不无关系。欣旺达不仅拥有电池Pack业务，早前也通过股权收购完成了对上游电芯业务的布局。

此前，众多车企皆因宁德时代供应链短缺问题导致交付掣肘以及成本上扬，因此他们都在拓展供应商，以打造更稳定的供应链体系，掌握主动权。欣旺达由

此成为多家车企缓解电池焦虑的理想目标。

据了解，从去年下半年开始，欣旺达动力电池装机量开始起量，2021年动力电池营收同比暴增584.67%，实现营收29.33亿元。

除了电池之外，造车新势力VC在自研芯片之余，也开始陆续投资本土芯片企业。打出“高筑墙，广积粮”的组合拳。双管齐下，分散风险，正成为造车新势力VC的选择。

早在2018年，蔚来资本就投资了自动驾驶芯片企业黑芝麻智能；刚刚成立的星航资本也迅速对芯片行业出手。据相关媒体报道，彼时一家芯片创业项目已临近交割。

与此同时，造车新势力VC还将对自动驾驶、智能座舱、域控制器等前瞻赛道进行提前

看中财务回报

此外，值得一提的是，资本的本性是追求利益最大化，发挥资本的更高效率。在蔚来资本成立初期，时任蔚来资本合伙人张君毅就曾表示：“蔚来资本是独立的产业基金，而非蔚来的战略投资部。”这句话点破了造车新势力VC与传统车企战略投资的区别。

造车新势力伴生的VC剑指产业链，虽然也会强调投资方向，指哪投哪，但并不追求“一定为我所用”，最终还是以财务上的回报、市场溢价的收益为目的，中立中性是重要准则。

布局，保持技术的先进性。

“未来，汽车行业是联盟式的竞争，包括车企、互联网巨头、新创技术公司和资本。”蔚来资本合伙人朱岩提出，搭建联盟旨在整合资源，“技术+资本”“对内+对外”，以及四轮驱动将形成更好的合力。

其中，资本可以扮演“连接器”的角色，连接需求端和供应端的顶尖玩家，在加速技术变革，推动新技术更快落地与应用的同时，为供应端带来业务增量，为需求端带来产能配比。

从经济效益上来说，联盟式发展也可将自身技术储备转移到其他行业，凭借规模效应摊薄零部件及服务成本，以更强的协同效应提高整个联盟产品的性价比。

以发展相对成熟的蔚来资本为例，能链、Momenta、主线科技、四维智联、赢彻科技等半数被投资企业进入下一轮，而宁德时代、容百科技、联赢激光三家公司已分别完成IPO，另有一家公司被恒大健康并购，完成曲线上市。

作为投资圈的新生代力量，就其目前交出的成绩单来说，已经不容小觑。仅容百科技一家科创板IPO就获得了不错的账面收益，而宁德时代的市值已接近1万亿元，而且其手中还掌握着数家“独角兽”企业。

(综合网络报道)