

调整股权结构 小鹏汽车海外上市扣弦?

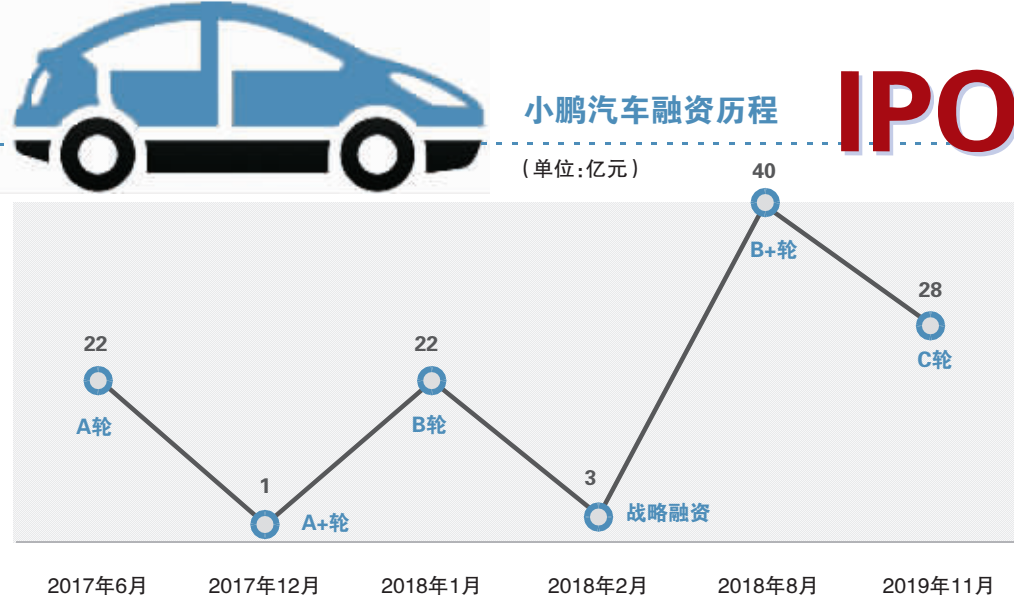
12月15日,针对股东集体出质全部股权,小鹏汽车发布声明回应称,这是小鹏汽车进行集团重组的一部分,属于企业发展及优化企业股权结构的正常行为。业内人士表示,此次小鹏汽车存在搭建VIE结构以实现在海外上市的意图。在新能源汽车市场竞争日益激烈的背景下,融资能力和资源协同能力,正成为造车新势力能否从第一轮淘汰赛中胜出的关键之一。

VIE?

国家企业信用信息公示系统显示,12月10日小鹏汽车运营主体广州橙行智动汽车科技有限公司47位股东所持全部股权悉数出质,质权人均为广东小鹏汽车科技有限公司。

对此,小鹏汽车发布声明回应称,这是小鹏汽车进行集团重组的一部分,属于企业发展及优化企业股权结构的正常行为。未来,小鹏汽车也会继续以集团整体利益为目标,不断进行结构优化。

天眼查信息显示,广东小鹏汽车科技有限公司成立于2019年6月,注册资本15亿元,公司唯一股东为XPeng(Hong Kong)



Limited(持股比例为100%)。

对于小鹏汽车股东集体出质全部股权的具体目的,理想汽车CEO李想评论称:(小鹏汽车)在搭建红筹或VIE结构,这是很正常的事情,新一轮融资有美元进入,我们和蔚来都有这样的操作。”

据了解,VIE架构(Variable Interest Entities,可变利益实体)在国内又被称为“协议控制”,是指在境外或海外成立一家空壳公司,该空壳公司通过与境内公司签订一系列协议以完全控制境内公司。VIE架构现主要用于中国企业实现海外上市、融资及外国投资者为规避国内监管对外资产业准入的限制。

上市

事实上,小鹏汽车早已传出IPO计划。今年3月,有消息称,小鹏汽车寻求融资至少5亿美元,并可能尝试在美国IPO。当时,小鹏汽车否认了这一消息。不过,小鹏汽车董事长何小鹏曾表示,公司确实有IPO计划,并且对海外和国内上市持开放态度。

今年11月,小鹏汽车完成总金额为4亿美元的C轮融资,C轮融资主要投资者为小米集团。小鹏汽车相关负责人表示,C轮融资到位后将主要用于研发制造、销售以及未来店面铺设和充电设施投入上。

除4亿美元股权融资外,小鹏汽车还开拓多元资金渠道,获得包括招商银行、中信银行以及汇丰银行等多家中外银行的支持,获得总额数十亿元的无抵押信用贷款。

据统计,2015年4月天使轮融资以来,小鹏汽车至今已累计完成8轮融资。C轮融资完成后,小鹏汽车估值近40亿美元,高于上一轮融资评估的250亿元(约合35.7亿美元)。

尽管C轮融资已经到位,但依然与小鹏汽车的预期存在差距。今年上海车展期间,小鹏汽车曾透露,今年融资目标为到2019年底,使用股权与债权等各种形式完成300亿元融资”。C轮融资完成后,小鹏汽车融资总额接近170亿元,虽有10亿元贷款加持,但相比300亿元的目标仍有不小差距。

在此背景下,有消息称,小鹏汽车可能会谋求在纽约IPO。对此,小鹏汽车回应称:我们认为一个企业在什么阶段上市应该是水到渠成的事,而不是被动作出任何选择。目前,我们的主要目标是把核心业务做好,把产品和口碑做好。同时,我们会密切留意资本市场的动态和发展,但目前并没有IPO的具体时间表。”

资金

值得一提的是,300亿元融资目标的背后是小鹏汽车日益强烈的资金需求。按照规划,今年小鹏汽车将加速新零售第二阶段布局,计划新增100家以上线下店面。明年二季度,小鹏首款纯电动中型轿跑车P7将正式上市并启动交付。

目前,仅靠新车销售收入尚不满足小鹏汽车的资金需求。根据最初计划,今年小鹏汽车将交付量为4万辆。但数据显示,今年前10个月小鹏G3车型交付量约1.19万辆。

“目前小鹏汽车已实现营收,但是企业盈利还需要一段时间。”何小鹏表示,交付到1万辆是一个新台阶,从1万辆到10万辆是下一个更新、更难的台阶。他认为,小鹏汽车盈亏平衡点为单月交付1万辆左右。

经济学家宋清辉表示,汽车的产品周期十分漫长,因此需要稳定充裕的资金链作为支持,一旦资金链在产品周期内断裂,之前所有的工作将会付诸东流。对于尚未实现盈利的新势力车企来说,如果想通过上市募资,缓解量产资金压力,登陆美股是难以回避的选择。

值得注意的是,即便除去已经上市的新势力车企,有IPO打算的造车新势力也不止小鹏汽车一家。此前,有消息称,为筹集更多资金,理想汽车已启动2020年美股上市工作,IPO规模可能为5亿美元左右。

然而,在上市时机上,此前蔚来汽车赴美IPO时,国内造车新势力几乎均未实现量产,如今小鹏汽车不仅要和大批造车新势力竞争,还要与主流合资品牌、豪华品牌展开竞争。

“在造车新势力中,蔚来汽车抢先一步赴美上市。但受各类因素影响,蔚来汽车股价近一年多来已经下跌超过50%。基于蔚来汽车在资本市场的表现,投资者可能会对中国造车新势力持更谨慎态度。”宋清辉说。

北京商报记者 钱瑜 濮振宇

输了商标的MUJI会输了消费者吗

持续了近20年的中日“无印良品”商标拉锯战落下帷幕。12月15日,北京商报记者在天猫“无印良品MUJI官方旗舰店”中看到日本MUJI贴出的声明,承认在一部分商品类别上错误使用了“无印良品”商标。在北京市高级人民法院日前就无印良品侵犯商标权纠纷案作出终审判决中,日本MUJI无印良品输了官司。分析认为,输了商标虽然对日本MUJI的销量没有太大的影响,但没有尽早在中国注册商标,会影响其国际形象并造成消费者的认知混淆。

持有商标“各半”

国产无印良品赢得商标。北京市高级人民法院日前就无印良品侵犯商标权纠纷案作出终审判决,判令株式会社良品计画以及无印良品(上海)商业有限公司立即停止侵犯棉田公司、北京无印良品注册商标专用权的行为,在天猫“无印良品MUJI官方旗舰店”和中国内地的实体店发布声明以消除侵权影响,并赔偿经济损失50万元及合理开支12.6万余元。

北京商报记者在天猫“无印良品MUJI官方旗舰店”中看到,日本无印良品已经在其首页的底部挂出“郑重声明”。声明称:“■印良品”自1980年在日本诞生以来,株式会社良品计画在日本及世界各地的各地开设店铺,注册“■印良品”和“MUJI”商标。在中国内地范围内,株式会社良品计画几乎在所有的商品类别上注册了“■印良品”商标,但是仅在布、毛巾、床罩等商品类别的一部分上,被其他公司抢注了“无印良品”商标。因此,株式会社良品计画以及无印良品(上海)商业有限公司在中国内地范围内,针对这些商品不能使用“■印良品”商标,但于2014年及2015年错误使用了该商标。

“为消除上述行为给北京棉田纺织品有限公司等造成的影响,我司已对上述商品的商标标注情况进行了整改。”株式会社良品计画以及无印良品(上海)商业有限公司在声明中表示。北京商报记者注意到,在旗舰店中,部分商品已经在名称中去掉了“无印良品”字样。

据了解,上述判决生效内容针对北京棉田所享有的24类商标。而MUJI可继续使用已注册“■印良品”商标。北京商报记者注意到,北京棉田注册商标为简体中文“无印良

品”,而株式会社良品计画注册商标为繁体“■印良品”。株式会社良品计画以及无印良品(上海)商业有限公司现拥有商标分类的1类-45类“■印良品”商标。但是,在24类大部分商品上的商标已经被北京棉田注册,株式会社良品计画仅在24类的窗帘等部分商品上拥有商标。且在18类、29类、30类商标中,株式会社良品计画也有一部分未能完整注册。

商标之争频现

无印良品的商标抢注并非个例,不少海外品牌进入中国都面临此难题。此前,以彩妆被消费者熟知的韩国3CE STYLENANDA品牌在今年进入中国市场时,一家中国企业以3 CONCEPT EYES的名称早已对“3CE”进行了注册,同时,中国3CE品牌的产品内容与韩国3CE品牌十分相似。

此外,IT集团前不久发布声明称,川久保玲复线品牌PLAY COMME des GARCONS在中国仅有IT是官方指定代理经销商,而今年8月发现有疑似仿制品牌在北京各大商场开店。而在北京商报不等式调查小组的走访下发现,所谓仿制品牌C.d.G.PLAY为英国注册品牌,其商标于2018年1月底注册成功,现所有者为乐玩有限公司,注册地为英国伦敦,同时,该商标在中国国内也可以被查询到。

根据北京市高级人民法院在此案件的二审民事判决书内容显示,本案中,棉田公司为涉案商标的商标专用权人,北京无印良品公司系棉田公司认可的涉案商标排他使用被许可人,涉案商标处于有效状态,他人未经许可不得侵害涉案商标专用权。同时,北京市高级人民法院表示,注册商标具有地域性,被诉侵权产品在中国境内进入商品流通领域后即已

侵犯涉案商标专用权,株式会社良品计画作为被诉侵权产品的制造应当承担相应侵权责任。

或注册其他商标

奢侈品中国联盟荣誉顾问张培英表示,虽然日本MUJI无印良品丢失部分商标权,从大体上来看,并不会影响日本MUJI无印良品的销售。日本MUJI无印良品目前在中国的影响力相对较强,不少消费者对该品牌的认知也较为清楚,所以消费者面对两个相似品牌可以选择不同品类产品进行购买。

同时,张培英指出,日本MUJI无印良品日后也可以通过进行买断、收购等手段,寻求合法路径解决问题,不排除中国无印良品将商标卖给日本MUJI无印良品的可能性。张培英还表示,若对方不会将商标卖给日本MUJI无印良品,后者也可以选择与内地的其他品牌进行合作,或通过注册其他商标从而覆盖全品类。

另有业内人士指出,中国实行“先注册在先享有”的商标注册制度,因此权利人如果有意进入中国市场,应该尽早在中国注册商标。同时,对于显著性非常强或者知名度非常高的海外商标,如果被抢注并在中国市场上使用,客观上还是会影响到品牌形象,并造成消费者的混淆。

此外,在张培英看来,国际品牌在进入中国市场时最好提前注册好商标,注重维护品牌的知识产权。由于国际商标注册并不需要考虑字体繁简,与国内商标注册有所不同,因此,国际品牌在注册国内商标时,不仅要注意英文名、汉语名的商标注册,还要绝对避免品类注册不全等细节。

北京商报记者 王晓然 刘卓澜

北京首次允许自动驾驶载人测试

北京商报讯(记者 钱瑜 濮振宇)近日,北京市交通委员会、北京市公安局公安交通管理局、北京市经济和信息化局联合印发了《北京市自动驾驶车辆道路测试管理实施细则(试行)》(以下简称《细则》)。《细则》中首次允许北京市自动驾驶车辆进行载人和载物测试。继广州、上海后,北京成为第三座开放自动驾驶载人测试的一线城市。

此次印发的《细则》详细规定了在北京地区,车企开展无人驾驶汽车上路测试需要遵守的相关规定及应急处置办法。《细则》要求,自动驾驶测试车辆应能够即时由自动转换为人工驾驶模式,测试方还应为每辆测试车购买保额不低于500万元的交通事故责任保险,或提供不少于每车500万元的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。

在人员安全保障方面,《细则》允许测试方招募志愿者进行载人测试,但志愿者应年满18岁并具有完全民事行为能力,身体健康;测试自动驾驶载人的驾驶员应完成同款车型不少于100小时一般性道路测试。此外,开展载人测试且测试车辆座位超过7座以及开展载物测试,应在联席工作小组认定的封闭测试场进行充分的实车半载及满载测试。申请进行载人或者载物测试的要分阶段进行测试。

在测试场地方面,《细则》要求测试方需选择在联席工作小组认定的自动驾驶车辆封闭测试场地,采用实车或实车加仿真测试方式完成一定里程的测试。同批次车辆应完成累计不少于5000公里的自动驾驶测试,其中每车不少于100公里且至少有1辆车完成不少于1000公里的自动驾驶测试。

根据《细则》,如果出现以下违法情况将终止自动驾驶测试:测试车辆有违反交通信号灯通行、逆行或者依照道路交通安全法法律法规可以处暂扣、吊销机动车驾驶证或拘留处罚等严重交通违法行为的;发生交通事故造成人员重伤、死亡或车辆毁

载人自动驾驶

自动驾驶测试车辆应能够即时由自动转换为人工驾驶模式,测试方还应为每辆测试车购买保额不低于500万元的交通事故责任保险,或提供不少于每车500万元的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。

损等严重情形,测试车辆方负主要以上责任的。

据了解,作为国内自动驾驶的重要测试地区,北京市自2018年2月以来已累计开放4个区域共计123公里的44条测试道路,覆盖京津冀地区85%的交通场景。同时,北京市还建设国家智能汽车与智慧交通(京冀)示范区海淀基地、东方时尚驾校大兴基地两个自动驾驶封闭训练测试场。今年6月,北京市首座T5级别自动驾驶封闭测试场——国家智能汽车与智慧交通(京冀)示范区亦庄基地也通过相关部门审批,封闭测试场正式对外开放运营。

在测试成果方面,北京市自动驾驶测试管理联席工作小组发布《北京市自动驾驶车辆道路测试2018年度工作报告》显示,2018年百度、上海蔚来、北汽新能源、小马智行、戴姆勒、腾讯大地通途、滴滴出行、奥迪共计八家企业的56辆自动驾驶车辆在北京市内的自动驾驶道路上累计安全行驶15.36万公里。

“发展自动驾驶,不论是对于建设汽车强国还是交通强国而言,都具有重要的意义。”汽车行业分析师贾新光表示,法规与技术标准是发展的规范和引领,在汽车自动驾驶技术日趋明朗的今天,关于技术和安全的规范对于发展有中国特色的自动驾驶产业至关重要。