

贾跃亭咸鱼翻身?

多方支援

报道称,有珠海横琴新区内部人士透露,珠海市相关部门正与FF洽谈融资及落地合作;正在前期接触,具体细节正在谈,国资委统筹注资方面的事情,按照前期接触,折算注资金额约为20亿元,法拉第未来已在横琴新区注册成立新公司,未来会以合资公司形式落地”。

据悉,双方的接触在2020年底就已经开始了,珠海两大龙头国企——格力集团与华发集团也携手参与了此次投资,但投资金额低于20亿元。珠海市方面已经在投资后就生产基地的建设等加紧进行各项前期的准备工作,春节后,各方的合作速度会进一步加快。

FF去年12月在珠海成立的新公司名为“法法汽车(珠海)有限公司”,该公司注册资本是2.5亿美元,法定代表人为贾晨涛,由FF的香港实体(FF Hong Kong Holding Limited)全资持股,经营范围含新能源汽车整车销售等。

北京商报记者就上述消息向FF方面求证,对方表示不予置评。

最近关于FF在国内的融资和合作消息不断,除了珠海国资,还有消息称,FF将在国内一线城市新建工厂,初期产能为10万辆,并计划建设国内研发中心,吉利汽车将为FF在国内提供制造服务,与FF在自动驾驶等智能技术开发方面合作。

除了业务上的合作,有消息人士指出,吉利汽车还计划向FF投资3000万-4000万美元,曾与FF对簿公堂的恒大集团也参与了融资洽谈。

不过,关于这些消息,FF和吉利汽车方面都表示不予置评,没有确认,也没否认。

受困于资金问题,FF设计的电动汽车FF 91虽然早在2017年初就已公开亮相,却迟迟得不到量产,FF的融资情况也不容

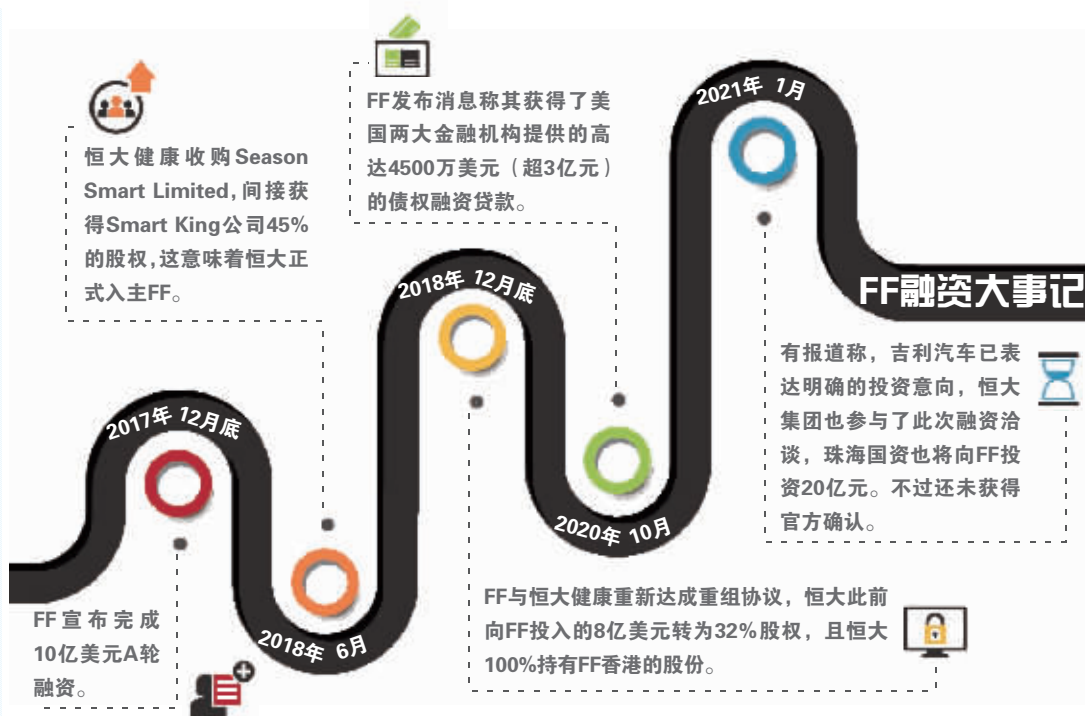
2021年开年,法拉第未来(以下简称“FF”)利好消息不断。继“吉利汽车已表达明确的投资意向,恒大集团也参与了此次融资洽谈”的消息后,1月27日,又有报道称,在FF最新一轮融资中,珠海国资向其投资20亿元。自乐视危机后,FF创始人贾跃亭便一直待在美国“韬光养晦”,融资、融资失败、个人破产、再融资,一直致力于FF电动汽车的发展,FF的发展范围也从美国延伸到中国。如果这些融资都能到位,FF的进一步研发和量产大概率能顺利进行,但贾跃亭是不是能重新捡起“成功”的标签,最终还要看市场对FF汽车的接受程度。

乐观。2018年,FF曾获得恒大方面的投资,但最终合作破裂,融资失败;2019年3月,FF与美国纳斯达克上市公司第九城市签署协议,成立专注于在华研发、生产和销售豪华智能互联网电动汽车的合资公司。但近两年过去了,这家公司在市场上并没有多少声音。

开启转运

不过,这一切不顺从去年下半年开始似乎改变了。去年7月,贾跃亭发布公开信,宣布个人破产重组方案生效,并透露其个人破产重组获批。自此,FF不断传来融资的利好消息。

去年10月,该公司获得了美国两大金融机构提供的4500万美元(超3亿元人民币)的债权融资贷款。为FF提供资金支持的两家金融机构是BIRCH LAKE FUND MANAGEMENT LP和ATW Partner。其中,BIRCH



LAKE是位于美国芝加哥的著名商人银行(经营包括长、中、短期融资服务在内的部分银行业务的金融机构),曾在2019年帮助FF渡过了一轮资金危机;位于纽约的私募机构ATW Partners是新晋加入的联合资金提供方,这家公司在美IPO孵化项目方面有丰富的经验。

FF方面当时对北京商报记者表示,这次债券融资完成后,意味着FF在正式IPO之前获得了足够的运营资金,基本渡过了短期现金流危机。

为了推进融资,FF还在本月初宣布任命有丰富IPO经验的资深财务高管Zvi Glasman为其首席财务官(CFO),负责领导公司财务、投资者关系和资本管理。没过几天,FF通过特殊目的并购(SPAC)方式IPO的详细计划曝光,据报道,FF将与一家名为Property Solutions Acquisition Corp.的公司合并,估值约为30亿美元,正在通过路演方式力图完成超4亿美元的PIPE融资目标。

从乐视到FF,贾跃亭在融资方面似乎总有好运,频频遇“贵人”。2017年,贾跃亭说服孙宏斌(融创中国董事会主席)向乐视引入战略投资合计超过168亿元;2018年,贾跃亭又谈妥了许家印(恒大集团董事局主席)67.46亿港元入股投资。只不过,这两次投资最终的结局都不算好。

然而,信用已经被严重透支的贾跃亭,凭什么还能拿到新的融资呢?产经观察家丁少将指出,FF融资的推进,与其说得益于贾跃亭的个人能力,不如说得益于新能源智能汽车产业的宏观利好和FF多年来的技术积累、人才配置,如今的FF已经不是贾跃亭的个人公司,随着贾跃亭个人债务解决方案的达成,FF的融资障碍也基本得到解决。

市场机会

根据更早些时候FF的量产计划,FF 91将在完成新一轮融资约12个月以后启动正式销售

交付工作,FF 81电动汽车以及未来车型和下一代核心技术的开发准备工作将在FF 91推出后进行。之后,贾跃亭又在破产重组方案中提交的一份规划书中指出,FF 91已经完成85%,在公司完成B轮融资后9个月即可投产,而FF 81预计要在公司IPO后15个月才能推出。

那么,以目前所知晓的融资情况来看,能否支撑FF 91量产以及未来的研发呢?

乘用车市场联席会秘书长崔东树对北京商报记者表示:“目前看来,FF在市场上还是有挺多发声的,也有一个巨大的情怀作用,前期还有一定的产品积累。技术并不一定先进,但只要投入资金,就可能有一些量产或者规模性的展示,而且在国外,目前还没有太多电动汽车新势力出现,所以FF还是有一定价值的。”

丁少将则认为,FF目前的融资规模还不足以支撑FF在中美两地实现量产交付,但有新的资金进来就是利好,对团队的稳定和寻找新一轮融资有很大的帮助。

量产之后就是上市,一家企业能不能持续发展,除了前期的投资,更重要的其实是市场的反应。“市场对FF产品的接受度不好说,但是市场上没有太多其他的新势力企业能有较好的表现。”崔东树说。

而在丁少将看来,国内电动汽车市场方兴未艾,竞争格局也没有固化,FF如果能尽量落地量产,还是有发展机会的,这也要看FF最终如何定位,定价过高的话对于规模发展不太有利。

至于贾跃亭何时回国,据悉,接下来3个月,贾跃亭债务处理小组将与第三批债权人分别签署守约证明书,共涉及22笔合同。“一旦全部完成,之前向法院申请贾跃亭双限或失信被执行人的债权人案件将有望大部分解除,这将有助于他未来回国推动FF中美双主场战略,包括助力国内融资。”贾跃亭债务处理小组一名负责人说。

北京商报记者 石飞月

滴滴入股爱驰 程维救老乡

上市未定,爱驰汽车选择引入新股东解眼下资金之“渴”。1月27日,天眼查显示,上饶市滴滴科技有限公司(以下简称“上饶滴滴”)、山西合盛新动能股权投资合伙企业(以下简称“山西合盛”)已入股爱驰汽车,分别持股0.37%、2.9%,爱驰汽车获得超2700万元注资。

业内人士认为,从既往融资历史及此次两家新股东较低持股比例看,爱驰汽车融资能力较弱。要想解决中长期资金问题,上市是爱驰汽车的必选项。不过,目前造车新势力纷纷冲击上市关口,爱驰汽车的路可能充满荆棘。

融资姗姗来迟

天眼查显示,此次上饶滴滴出资308.15万元,持有爱驰汽车0.37%股份;山西合盛出资2403.6万元,持有爱驰汽车2.9%股份。上饶滴滴为北京小桔科技有限公司(滴滴运营主体)全资子公司。

值得注意的是,此前滴滴与爱驰汽车已有联系。据了解,滴滴创始人程维来自江西上饶,而上饶正是爱驰汽车工厂所在地;2017年,滴滴在上饶自建全业务全流程监控和调度中心(TPCC);2019年,滴滴与爱驰汽车共同投资车联网解决方案提供商四维智联。

针对滴滴入股爱驰汽车后,未来双方是否会开展业务层面的合作,爱驰汽车相关负责人对北京商报记者表示,此次引入新股东的细节暂不便回应,后续以官方公布的信息为准。

公开信息显示,成立于2017年的爱驰汽车,至今已完成四轮融资,融资总额超过70亿元,远低于蔚来、小鹏、威马、理想等头部造车新势力。去年5月,江西省发展升级引导基金完成对上饶市明驰新能源创新投资中心的出资,该基金总规模为10亿元,专项投资于爱驰汽车。

去年7月,爱驰汽车联合创始人付强透露,爱驰汽车第五轮融资已有进展,具体情况将在近期披露;去年10月,有消息称,爱驰汽车将谋求登陆科创板。然而,目前无论第五轮融资还是登陆科创板,均无新消息传出。

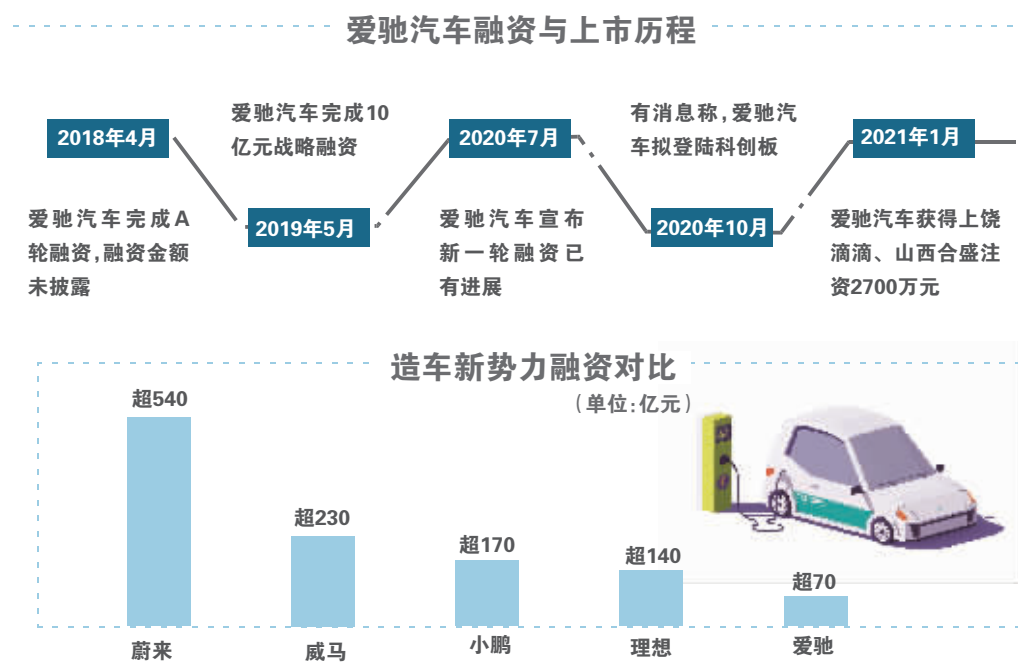
“从既往融资情况及此次两家新股东较低的持股比例来看,与头部造车新势力相比,爱驰汽车的股权融资能力仍然较弱,此次引入新股东也只能解资金的短期之急。”经济学家宋清辉表示。

“造血”能力不足

作为一家融资能力有限的造车新势力,爱驰汽车需要花钱的地方却不少。除要为年产能30万辆电动汽车的上饶工厂的厂房车间、生产线建设、新车型研发等投入资金,还要出资解决生产资质问题。

去年6月,长安汽车发布公告称,江铃控股拟引入战略投资者爱驰汽车进行增资,增资完成后爱驰汽车将持有江铃控股50%股份。尽管爱驰汽车借此获得“准生证”,但需要支付高达17.47亿元的增资费用。

不过,作为一家已步入交付阶段的造车新势力,爱驰汽车的资金不仅来源于股权融资,也开始来自产品销售。去年成都车展上,



付强表示:“爱驰要活下来,今年需完成1.3万辆的销量”。

2019年12月,爱驰汽车首款量产车型爱驰U5正式上市,补贴后售价为19.79万-29.21万元。去年9月,爱驰汽车又上市2021款爱驰U5,补贴后售价为16.69万-24.99万元,整体价格下探超3万元。

去年10月,为拉动销量,爱驰汽车还要求高管员工集体带货卖车。对此,付强在社交媒体上解释称:“员工高管为自己企业的产品带货,各行各业比比皆是。老板带货,推广公司的产品,更是天经地义。”

不过,无论老款U5还是价格下探的2021款U5,最终市场表现均不理想。第三方平台数据显示,去年爱驰U5累计销量仅为2600辆,其中2021款U5上市前的1-8月销量为927辆,2021款U5上市后的9-12月销量为1673辆。

“一般而言,一款新车如果刚上市时的市场表现不理想,后期也很难提升销量。”汽车

行业分析师张翔表示,去年爱驰U5销量集中在12月,而12月的销量主要靠加大优惠冲量,在去年销量不好的情况下,今年爱驰U5也很难扭转局面。

“出海”故事难讲

“股权融资能力、造血能力不足的爱驰汽车,要想获得持续发展所需的资金,上市将是难以回避的选择。”宋清辉表示,尽管科创板的上市政策更为开放,但造车新势力要想登陆科创板,也需靠拿得出手的产品。否则,即便顺利上市,也很难获得投资者的青睐。

U5车型销量不尽如人意,爱驰汽车将希望寄托在全新车型上。去年12月底,爱驰汽车宣布,2021年将推出全新量产车型爱驰U6。今年1月,爱驰U6首台白车身下线。

据了解,爱驰U6基于爱驰汽车正向自行研发的MAS纯电平台架构打造,定位为智能

纯电轿跑SUV,官方宣称爱驰U6一定会是一个爆款”。而爱驰汽车的自信相当程度上来自于其对海外市场的布局。

谈及爱驰汽车最独特的优势,付强表示:“到目前为止,爱驰汽车是造车新势力中唯一获得欧盟大批量准入的产品,我们要做一家在国际市场上有存在感的企业,全世界哪里市场最难,爱驰汽车就去哪里。”

“在国内销量不佳的情况下,爱驰将出口欧洲作为救命稻草。”张翔表示,爱驰汽车主攻B级车市场,而B级电动车型在国内已成为红海市场,但欧洲电动汽车市场以小型车为主,因此B级车在欧洲仍然是蓝海。不过,欧洲市场对汽车产品要求较高,一旦出现质量问题导致大规模召回,车企将面临巨额罚款及高昂召回成本,这对于爱驰汽车是一个巨大的潜在风险。

去年初,有消息称,爱驰U5在欧洲E-NCAP碰撞测试中,安全碰撞测试成绩仅拿到三颗星,驾驶员假人头部受到重创,但同时参加碰撞测试的另外两款中国品牌车型得分均为五颗星。

今年以来,爱驰汽车开始加快海外布局。1月5日,继在法国、德国、荷兰等地启动销售后,欧版爱驰U5宣布将在比利时开售,起售价为3.995万欧元;1月21日,爱驰汽车宣布与法国合作伙伴CarEast France达成战略合作,正式进入法国本土市场。

“虽然爱驰汽车已在欧洲多国开售,但尚未公布具体销量数据。此前在法国,爱驰汽车曾被投放于出租车领域,出租车由于是专业司机驾驶、专业团队维护,车辆出现问题的可能性较小,但车辆一旦向私人市场销售,面对的情况将更加复杂,爱驰汽车究竟能否获得欧洲市场的认可,还需依据后续销量表现进行判断。”张翔说。

北京商报记者 刘洋 濮振宇