

53亿亏损400亿储备金 蔚来烧钱有恃无恐?

汽车营收超九成

财报出炉后,最为抢眼的就是蔚来的高营收。财报显示,去年蔚来营收162.58亿元,同比增长107.8%。其中,去年四季度营收为66.41亿元,同比增长高达133.2%。净亏损为53.041亿元,比上年减少53%,但市场预期为净亏损50.42亿元,未达到市场预期。

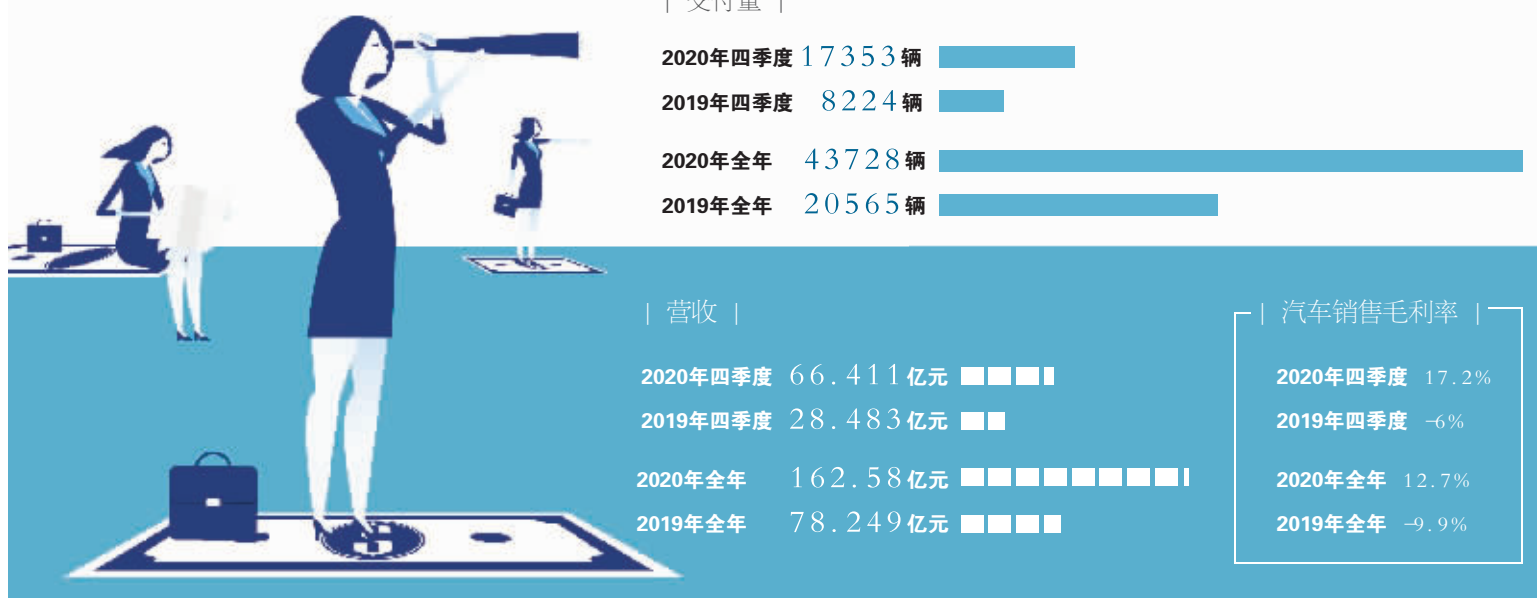
北京商报记者注意到,营收中,蔚来汽车销售营收占比超九成,销售达151.83亿元,同比增长106.1%,占全年总营收的93.4%。其中,去年四季度,蔚来汽车销售额为61.74亿元,同比增长130%,环比增长44.7%。

蔚来汽车业务增长的背后是其不断提升的交付量。数据显示,去年蔚来汽车交付量为4.37万辆,同比增长112.63%。其中,去年四季度交付量为1.74万辆,同比增长111%,包括4873辆ES8、7574辆ES6和4906辆EC6。蔚来方面表示,去年四季度汽车销售额增长的主要原因为更丰富的产品组合与扩张的销售网络,带来了更高的交付量。

2019年,蔚来汽车旗下产品仅有ES8和ES6两款车型。去年,蔚来汽车推出第三款车型EC6,并于去年四季度开始交付。在3款车型拉动下,蔚来汽车整体销量也加速攀升。对于今年一季度销量表现,李斌预测,将达到2万-2.05万辆。数据显示,今年前2个月,蔚来汽车交付量为1.27万辆。这意味着,只要今年3月交付量能够维持1月超7000辆的水平,便能实现该目标。

除汽车业务支撑营收,去年蔚来的其他业务也明显改善。财报显示,去年蔚来其他销售额为10.754亿元,同比增长134.9%。其中,去年四季度蔚来其他销售额为4.67亿元,同比增长184.1%,环比增长80.2%。蔚来相关负责人表示,去年四季度其他销售额的增长主要归因于新能源积分收入、家用充电桩的安装以及配件销售带来的收入,这与去年四季度汽车销量的增长趋势保持一致。

一年时间,剧情反转。2019年底还表示“余额不足,资金撑不了12个月”的蔚来让看空者失望了。3月2日,蔚来交出成立以来最亮眼财报:年毛利率两位数正增长,手握425亿元储备金。但其净亏损超53亿元,未达到市场预期。蔚来内部戏称,已从“重症监护”转入“普通病房”。站在超400亿元的储备金基础上,蔚来的下一站在哪?50亿元的研发投入、扩大充电站覆盖率、拓展欧洲市场……每一站都由大量的资金堆叠而来。从“濒危”到高光,蔚来虽打了一场漂亮的翻身仗,但以蔚来的定位和调性,未来烧钱的地方还很多。



毛利回正 现金充裕

不过,与营收和销量相比,毛利率才是蔚来最看重的指标。对于造车新势力企业而言,毛利率转正意味着剔除推广、管理、研发等其他费用,企业开始摆脱“卖一辆亏一辆”的尴尬局面。财报显示,去年蔚来毛利率为11.5%,2019年则为-15.3%。其中,汽车销售毛利率为12.7%,2019年为-9.9%。其中,去年四季度汽车销售毛利率为17.2%,2019年同期为-6%。在季度毛利率提升后,蔚来也迎来首次年毛利率回正。而毛利率提升,主要来自于销量提高及制造运营费用的改善。

北京商报记者注意到,制造运营费用的改善主要体现在除研发费用外其他成本支出的缩减。去年,蔚来销售及管理费用为39.323

亿元,同比减少27.9%;研发费用为24.878亿元,同比减少43.8%。对此,蔚来方面表示,销售及管理费用的下降主要归因于公司整体的成本节约、效率提升和销售网络结构的优化所带来的员工薪酬、租金和相关费用的降低。销量提升、毛利率回正,让去年蔚来的亏损面大幅收窄。2019年,蔚来净亏损114.13亿元,而去年归属于普通股股东的净亏损同比减少50.8%。

与此同时,曾面临资金断裂危机的蔚来也不再缺钱。财报显示,蔚来在去年和去年四季度都取得正向经营活动现金流。截至去年12月31日,蔚来现金及现金等价物、限制性货币资金和短期投资共计425亿元。而在2019年底,蔚来汽车现金及现金等价物、限制性货币资金和短期投资共计10.563亿元。这意味着,一年时间蔚来的现金流暴涨40倍。按照去年

亏损53亿元计算,425亿元的资金储备够蔚来再“烧”八年。

不仅储备金充裕,蔚来的融资能力也不弱。公开资料显示,去年至今,蔚来的融资额达61.1亿美元,成立至今融资额超96亿美元,成为融资规模最大的造车新势力企业。

延续高举高打

交出亮眼成绩单后,手握充裕资金的蔚来如何走下一步备受关注。

对此,李斌表示,蔚来将继续加大研发投入,提速核心技术和新车型的研发和量产工作。今年的研发投入预计将增加一倍,达到50亿元左右。北京商报记者了解到,近日蔚来与合肥已签署深化合作协议,共同规划建设集研发制造、示范应用、产业配套服务于一体的

新桥智能电动汽车产业园区,打造具备完整产业链的世界级智能电动汽车产业集群。

同时,计划明年交付的首款轿车ET7,也是蔚来握在手里的重要底牌。该车型交付前,蔚来将重点打造销售和服务网络。据了解,蔚来已布局23座蔚来中心和1203座蔚来空间,覆盖中国121座城市。根据计划,今年将再增设20座蔚来中心和120座蔚来空间,扩大地域覆盖。

此外,在换电站方面,目前蔚来换电站已建成191座,覆盖76座城市。李斌透露,今年二季度,蔚来将逐步部署成本更低体验更好的二代换电站,目标是今年将换电站总量增加到至少500座。与此同时,今年底蔚来计划建设600座超充站和15000个目的地充电桩。

同时,李斌透露,目前ET7的预订情况已超过蔚来过去任何一款车型。作为一款起售价44.8万元的车型,我们认为它的表现超过了我们的预期。”

事实上,随着销量及产品数量的增加,蔚来的产能也面临压力。同时,受限芯片、电池等供应链合作伙伴的产能,目前蔚来只能保持每月7500辆的产能,为此蔚来今年在产能上也将进一步投入。李斌表示,合作伙伴江淮已经启动合肥工厂扩建工作,预计在今年底或明年初,合肥工厂产能可以实现单班15万辆/年(双班30万辆/年),为ET7及未来新车型投产做好准备。乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,充电网络、销售网络增多后,可以布局到更多地区,提升消费者对蔚来品牌的认知,对销量的提升利好,进一步拉动蔚来整体销量增长。

不仅国内市场,海外市场也被蔚来提上日程。据悉,今年蔚来将开始在欧洲进行销售和服务,目前正在按照计划推进,产品、销售服务网络、团队等方面的准备都在推进。汽车行业专家颜景辉表示,目前全球新能源车市场都在高速发展,目前资金充足的蔚来开始向海外扩张,多方押宝为其未来发展铺路。
北京商报记者 刘洋 刘晓梦

造势二次上市 百度吉利合资造车



3月2日,北京商报记者发现,百度吉利合资的智能汽车公司已经注册,名为“集度汽车有限公司”(以下简称“集度汽车”),注册资本20亿元,其中百度系公司持股比例55%,吉利系公司持股比例45%,法定代表人是夏一平。百度相关人士告诉北京商报记者,“集度这个名字是百度AI给起的,意思是‘集百度AI能力之大成’”。

天眼查信息显示,集度汽车注册资本20亿元,股东分别是达孜县百瑞翔创业投资管理有限责任公司和上海华普汽车有限公司,其中达孜县百瑞翔创业投资管理有限责任公司是百度全资子公司,认缴11亿元;上海华普汽车有限公司是吉利控股子公司,认缴9亿元。法定代表人为夏一平。公司业务范围包括新能源汽车整车及相关零部件的技术服务;汽车零部件及配件制造;新能源汽车整车销售;汽车零部件批发;新能源汽车换电设施销售;软件开发;信息系统集成服务;汽车租赁;实业投资等。

对于合资建立汽车公司,吉利控股集团董事长李书福也曾在今年一次内部讲话中表态,吉利将扮演支持角色,支持百度公司实现造车梦想。双方是合作伙伴,并非代工关系。2月21日,百度正式官宣汽车公司(即集度汽车)CEO人选:摩拜单车联合创始人夏一平。

据悉,夏一平此前曾任菲亚特克莱斯勒亚太区智能车联网事业部负责人以及摩拜单车联合创始人兼CTO,在智能汽车以及出行领域拥有管理经验。

此外,集度汽车共设置5个董事会席位,除了夏一平外,另外有3位董事来自百度,分别是梁志祥、李震宇、何俊杰,其中梁志祥是

集度汽车董事长,百度集团资深副总裁;李震宇是百度集团副总裁、智能驾驶事业群总经理;何俊杰是百度副总裁。集度汽车来自吉利的董事是安聪慧,他是吉利汽车集团的总裁、CEO。

同日,百度相关人士还特别介绍了集度汽车名字的来历:“集度这个名字是百度AI给起的。一开始我们用算法给这个公司起了一百多个名字,最后确定了集度!意思是‘集百度AI能力之大成’”。

这些细节和此前披露的信息并无大异。1月中旬,百度宣布与吉利组建智能汽车公司。当时百度相关人士告诉北京商报记者,“新公司由百度发起主导,会独立运营,吉利是目前除百度外的唯一投资方。百度的合作公司会独立运营。百度将发挥在人工智能、Apollo智能驾驶、小度车载、百度地图等方面的优势,为汽车公司赋能。双方将基于吉利浩瀚架构,共同打造下一代智能汽车”。

此后,有关百度造车公司的消息陆续公开。比如在2020年四季度的财报电话会议上,百度CEO李彦宏透露,百度与吉利合资的电动车公司已完成新品牌和CEO的确立,整体项目进展非常好,并且计划在未来三年内推出一款全新智能电动车。财报还披露百

度Apollo等汽车相关业务的进展,比如百度Apollo已与10家中国及全球车企达成合作,为它们提供高精地图、自主泊车等汽车智能化解决方案,ANP领航辅助驾驶解决方案开始商业化落地。

而百度关联公司此前也已公开多项自动驾驶相关专利,涉及自动驾驶、智能交通、车联网等领域。今年1月29日,百度在线网络技术(北京)有限公司公开“车辆”专利信息,车辆包括:车辆本体、自动驾驶车载计算单元、空调系统和引风管路,车辆本体具有位于前部的机舱和位于后部的后备箱。通过车辆本体、自动驾驶车载计算单元、空调系统和引风管路配合,能够减弱自动驾驶车载计算单元的振动,可以对自动驾驶车载计算单元内的部件起到保护作用,从而可以保证自动驾驶车载计算单元正常工作。

巧合的是,在集度汽车成立前一天,百度刚刚通过了1:80持股比例,业内人士普遍认为这是百度赴港二次上市的信号。百度通过拆股方案的公告一出,股价大涨4.28%至295.58美元。

比达咨询分析师李锦清向北京商报记者直言:“百度选择在这个时候披露一系列关于未来战略的动作,很可能是在为二次上市造势”。
北京商报记者 魏蔚

Focus

业绩动荡 达能拆分董事长和CEO职位

北京商报讯(记者 钱瑜 王晓)刚刚剥离蒙牛持股,拥有依云、爱他美、脉动等品牌的法国食品巨头达能开始大刀阔斧管理。3月2日,达能正式宣布将会分离董事长和首席执行官(CEO)的职位。

达能方面表示,上述分离将在任命新首席执行官后生效,招募新CEO的程序已经启动。一旦完成,范易谋将专注于其作为非执行董事的角色。同时,范易谋将继续担任董事长兼首席执行官,并在董事会的充分信任和一致支持下,对公司行使全部运营责任,领导实施“本地优先”计划。

对于董事会公告,范易谋表示:“很高兴这一公司治理安排获得通过。随着‘本地优先’计划付诸实施,达能将迈出重塑达能的新步伐,相关安排将助力达能进入下一个发展阶段。”

在香颂资本董事沈萌看来,达能将董事长和CEO两个职位分离,是为了建立更好的公司治理结构,避免权力过度集中。最高职位分离,对决策权有所制衡,避免盲目决策带来的风险损失。

在达能历史上,董事长和CEO职位二合一一直是常态,而每次二者职位分离都是达能的业绩动荡期。在2014年9月,达能就曾将董事长和首席执行官两大职能分开。在此前两年达能先后经历不少挑战,包括在西欧新鲜乳制品业务的业绩,以及在亚洲市场2013年因为恒天然乌龙事件进行的召回等。这些都让达能的销售和盈利承受巨大压力。

历史总是惊人的相似,受全球疫情影响,达能业绩再次面临考验,分离董事长和CEO职位也被提上议程。最新财报显

示,2020年达能销售收入下降1.5%至236亿欧元,每股收益同比增长1%至2.99欧元。其中,达能饮用水和饮料业务下降幅度最大。

达能业绩颓势也影响到其股价表现。相关数据显示,2020年达能股价下跌了27%,处于七年来的低点。受此影响,多位激进投资者呼吁达能变革。分离CEO和董事长职位也正是在此时呼声最高。

在业内人士看来,分离董事长和CEO职位的决定可以终结董事会在几个月前对公司治理方面产生的疑问,但能否使激进投资者“冷静下来”犹未可知。

除了董事长和CEO职位分离,达能在3月2日也再次宣布了其他的董事会人员变更。据悉,该公司已决定任命Gilles Schnepf与Cécile Cabanis一同担任副主席,并将首席独立董事兼治理委员会主席的职能立即委任给Jean-Michel Severino。

事实上,达能在2020年12月就曾宣布董事会架构和多名成员调整。在该次调整中,Gilles Schnepf原本是达能下一任首席独立董事,在全球电气与智能建筑系统知名公司罗格朗(Legrand)、工业集团圣戈班、法国车企标致雪铁龙集团等均有职务。达能前任首席财务官Cécile Cabanis也是在当时被任命为董事会副主席的。而最新出任达能首席独立董事的Jean-Michel Severino曾担任达能企业社会责任委员会成员以及审计委员会主席。

对于上述管理层变动原因,北京商报记者采访达能相关负责人,但截至发稿并未收到回复。