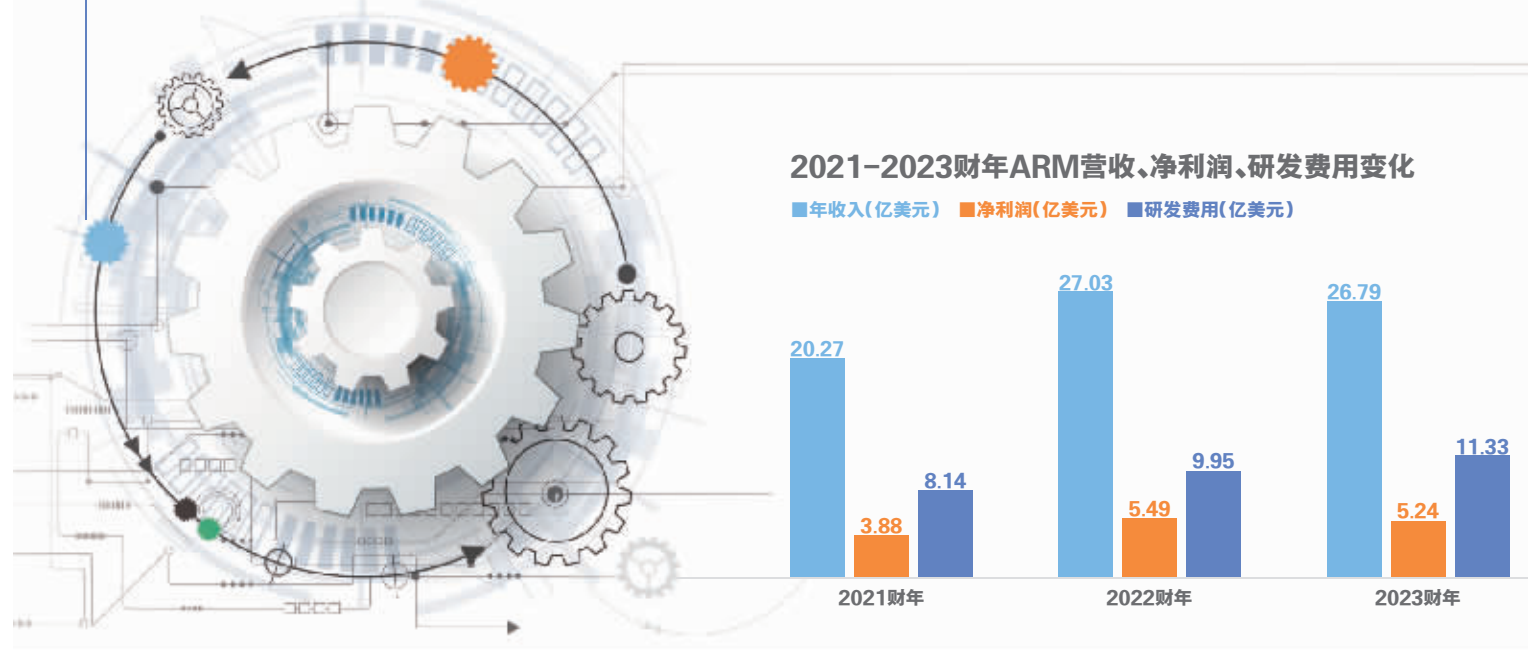


ARM上市:路演来了 估值降了

两周前,软银旗下的半导体巨头ARM向美国证券交易委员会提交了IPO文件,正式申请在美上市。现在,最新的招股计划已经发布。顶着年内最大IPO的称号,自然被各方寄予厚望,包括苹果、谷歌、英特尔等巨头纷纷投来了橄榄枝。但作为一家“只卖设计,不卖芯片”的公司,ARM的盈利水平远远比不上英伟达这样的“卖铲人”。



科技巨头看好

美国当地时间9月5日,年内最大IPO——ARM控股有限公司正式宣布启动路演。ARM目前为软银集团全资持有的一家子公司,已申请在美国纳斯达克全球精选市场(Nasdaq Global Select Market)交易其ADS,股票代码为“ARM”。

最新一份向美国证券交易委员会(SEC)提交的文件中表示,ARM计划发行9550万股ADS,发行价格区间预计为每股ADS 47美元至51美元之间。

这也就意味着,ARM在此次IPO中将至少募集44.885亿美元,ARM的估值在478亿美元至545亿美元之间。

这一规模低于软银集团的预期。消息显示,软银集团此前寻求的募资规模在80亿美

元至100亿美元之间,估值在600亿美元至700亿美元之间。据SEC文件披露,预计此次发行后,软银集团持股比例达90.6%,若承销商完全行使超额配售权,持股比例将降至89.9%。

不过这不影响ARM成为今年全球最大规模的IPO。届时,ARM也将成为科技史上第三大IPO,仅次于2014年阿里巴巴250亿美元的IPO,以及2012年Meta Platforms Inc.(脸书母公司)160亿美元的IPO。

ARM基石投资者多为大客户,其中包括苹果、英伟达、高通、谷歌、英特尔、联发股份、台积电、新思科技和铿腾电子等,均表示有意愿向购买高达7.35亿美元的ADS。ARM在最新提交的IPO文件中透露,苹果公司已经与ARM签署了一项新的芯片技术协议,该协议将延续到2040年以后。

苹果公司早在上世纪90年代就开始与

ARM合作,并于1993年就发布了使用基于ARM芯片架构的Newton电脑。过去几年来,苹果在为iPhone、iPad和Mac设计自己的定制芯片的过程中使用了ARM的技术。

资料显示,Raine Securities LLC担任此次拟议首次公开发行的财务顾问,巴克莱(Barclays)、高盛(Goldman Sachs & Co. LLC)、摩根大通(J.P. Morgan)和瑞穗证券(Mizuho)担任联合簿记管理人。巴克莱担任发单及交收代理人,高盛担任发行分配协调人,摩根大通担任稳定市场经理,瑞穗证券担任路演启动协调人和销售演示主持人。

ARM在路演中强调了包括用于人工智能和云计算等加速芯片带来的市场机遇。此外,路演中还特别提到了安谋中国(ARM China),ARM在中国90%的收入都来自于安谋中国。

下一个英伟达?

在路演视频中,英伟达CEO黄仁勋的出现引发关注。2020年,英伟达曾计划以400亿美元的价格收购ARM,但遭到美国和英国监管机构的反对,两家公司于2022年放弃了交易。

收购的失败没有阻止黄仁勋在ARM视频路演中表达对ARM的认可。黄仁勋表示:“数据中心芯片将是驱动未来计算的重要力量,计算来到了一个从未有过的历史性时刻。如果没有ARM芯片技术架构,没有高性能的ARM CPU支撑,没有ARM的IP授权系统,英伟达无法制造出超级AI芯片。”

作为芯片业绕不过的大山,ARM是全球领先的半导体知识产权(IP)提供商,全球科技领域最重要的公司之一。官网资料显示,包括苹果iPhone以及安卓机在内,全球95%的智能手机都采用了ARM架构。但在消费者中ARM的知名度并不高,且利润也没有想象的乐观。

2021-2023财年,ARM年收入分别为20.27亿美元、27.03亿美元和26.79亿美元;净利润分别为3.88亿美元、5.49亿美元、5.24亿美元。从收入构成来看,ARM的赚钱模式主要有两种:一种是通过许可费赚钱(占比总收入为40%);另一个则是利用专利使用费赚钱(占比总收入60%)。

分析师解释称,许可费模式指的是,其他公司在用ARM的架构设计芯片时,需要给其一笔授权费,用一次给一次。而专利使用费模式则是芯片厂商用了ARM的构架,把生产的芯片卖出去以后,ARM再按照一定比例进行抽成。其中,专利使用费作为ARM最赚钱的业务,定价却不高,这也是其市场占有率高达99%,收入和利润规模却不是特别大的重要原因。

芯片专家步日欣对北京商报记者表示,ARM处于芯片的上游,主要经营模式是通过设计IP,包括指令集构架、微处理器、图形核

心、互联构架,然后授权给芯片厂商,帮助后者更快地设计芯片。因此,ARM的收费对象是芯片,而不是终端的手机。对比其他高科技企业,把自己的专利授权给硬件企业使用时,它们的产品定价都是针对终端产品收费,收取的费用普遍要远远高于ARM。

软银最后的希望

在过去两年中,科技领域的首次公开募股是很少见的,由于美联储加息带来的高利率,投资者不太愿意押注高风险的快速增长公司。

但ARM是一个例外。在被软银以320亿美元收购以前,ARM就在伦敦和纽约上市了。在第二季度,它的收入达到了6.75亿美元,实现了1.05亿美元的利润。

2016年,软银集团以320亿美元收购了ARM,拉开了愿景基金投资“帷幕”。但短短几年时间,愿景基金投资组合陷入亏损。

2020年,软银集团曾计划以400亿美元的价格将ARM出售给英伟达,但因ARM是全球最大的智能手机芯片IP设计供应商,归属问题牵扯到全球半导体产业格局,最终出售方案因监管部门的反对而“流产”。

2022年,随着全球科技股暴跌与日元贬值,愿景基金投资收益进一步恶化,软银集团在录得公司成立以来最大幅度单季亏损后,流动性诉求高涨,开始大规模出售旗下各类资产。去年在出售9%的阿里巴巴股票套现345亿美元后,软银集团当前最大的股权投资资产为占比达16%的ARM。

也就是说ARM若能成功上市,将极大地改善软银集团及愿景基金的财务状况。于是,软银集团以及创始人孙正义开始着重推动ARM的上市计划,并于今年4月向美国监管部门递交IPO申请。

不过软银方面表示,在发行结束后,它将拥有ARM 90.6%的普通股,但不会从IPO中获得任何收益。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

聚焦 Focus

合同谈不拢 美国汽车三巨头大罢工逼近

美国下一个“罢工潮”,很可能会发生在汽车行业。近日,美国汽车工人联合会与三大车企:通用汽车、福特汽车和斯泰兰蒂斯集团进行合同谈判,寻求汽车工人的大幅加薪以及其他权益。如果工会和车企无法就新的劳动合同达成协议,那么在当地时间9月14日现有合同到期后,可能出现大规模罢工。据悉,目前已有高达97%的工会成员同意授权罢工。此前,该工会主席肖恩·费恩公开批评这些车企采取双重标准:管理层福利待遇好,而工人福利却没有得到保障,大多数工会成员至今还没有养老金,医保水平也不达标。

据悉,UAW是美国最大的工会组织,仅在美国三大车企内的会员就有约14.6万人。自今年7月中旬开始,UAW就分别与美国三大车企就未来4年的劳动合同展开谈判,但截至目前,并未取得明显进展。UAW希望以罢工的方式威胁车企做出让步,但在车企看来,UAW的要求有点像“狮子大开口”。

目前,劳资双方争论的焦点在于工资。UAW要求车企在未来4年合同期内,为普通会员涨薪40%以上,并让所有临时工都成为正式全职工工,增加工人的生活费用津贴,增加现有退休人员的养老金福利,恢复新员工的养老金,以及在减少工资的情况下减少工作时间等其他福利。

UAW方面指出,底特律“三巨头”的掌门人过去4年来薪水平均上涨了40%，“在这种情况下,工人的薪

水涨幅也要保持同步”。目前,底特律三大车企工人的起薪约为18美元/小时,达到一定工龄的工人约为32美元/小时。如果UAW成功地为其工人会员争取到了这一权益,那么工人起薪将会超过25美元/小时。

除了涨薪,UAW还将矛头对准现行的两级工资制度。据了解,2007年,在金融危机肆虐的大背景下,UAW同意实施新的两级工资制度,即在减少老员工工资的情况下,为新员工制定较低的工资标准,从而为车企节省资金。2015年,UAW与三大车企协商达成一致,全职工人可用8年的时间拿到最高级别工资。2019年,UAW经过谈判,将这一时间缩短至4年。而在新制度实施之前,美国汽车工人只需要用3年时间就能拿到最高工资;在20世纪60年代和70年代,则只需要90天。费恩想要重新回归旧体制,即工人在短期内就能拿到最高工资。

除了上述要求外,UAW还希望车企保证在向电动化转型过程中不会裁员。费恩还表示,UAW将为工人争取“每周工作32小时,获得40小时的工资”,希望以此刺激车企雇用更多工人,让更多人得到工作。

但从车企的角度来看,要满足UAW的全部要求当然是不可能的事情。据知情人士透露,根据车企方面的估算,UAW的一系列要求将使得直接人工成本从目前的每小时64美元大幅提升至150美元以上,从而使“三巨头”每年的劳动力成本增加450亿-800亿美元,并威胁到它们未来的

生存能力。

工会与车企互不相让,导致谈判进展不顺,使得美国汽车行业罢工的可能性急剧上升。在2019年9月重签合同时,UAW领导了针对通用汽车的40天大罢工,给其带来了超过36亿美元的利润损失。德意志银行在此前的另一项分析中估计,罢工将使每家巨头每周生产损失4亿至5亿美元。

作为长期以来的支柱产业之一,汽车行业一半工人罢工,不仅将使“三巨头”遭受巨额损失,还将影响美国未来一段时间的经济表现。近日,专门研究劳工罢工经济影响的智库——美国安德森经济集团发布的一份报告显示,如果UAW决定在当前合同下个月到期时到底特律“三巨头”发起罢工,停工10天就可能造成约56亿美元的经济损失。该公司首席执行官Patrick Anderson表示:“即使是短暂的罢工也会影响密歇根州和全美的经济。”

值得一提的是,美国车企的汽车库存水平远低于4年之前,加上汽车行业仍未完全从疫情造成的供应链问题中恢复过来,本次罢工可能会使汽车行业面临更严重的后果。

此外,受经济不景气等因素影响,美国出现大规模罢工的次数有所增加。康奈尔大学的统计数据显示,去年9月1日至今年8月31日,人数超过100人、持续时间在1周以上的罢工一共出现70次,较此前一年增加了40%。

北京商报综合报道

· 图片新闻 ·

慕尼黑车展开幕 中国展商数量翻番



4日在德国慕尼黑国际车展媒体预览上拍摄的比亚迪发布会现场。新华社/图

2023年德国国际汽车及智慧出行博览会5日在慕尼黑开幕。众多知名企业通过不同形式展示汽车、自行车等领域的未来移动出行产品与创新技术。

据了解,亮相本届博览会的除了宝马、大众、梅赛德斯-奔驰等德国本土企业外,还有来自世界各地的多家知名企业。博览会一名发言人告诉新华社记者,相比上一届博览会,包括比亚迪、零跑、小鹏、商汤科技等在内的中国展商的数量今年翻了一番。

该博览会前身为法兰克福国际车展,今年第二次在慕尼黑举办。德国总理朔尔茨当天为博览会揭幕。他表示,德国将在数周内出台为电动车提

供更多快速充电选择的法律,这将有助于建设环境友好型交通。

博览会主办方之一德国汽车工业联合会主席希尔德加德·穆勒对媒体表示,实现未来移动出行目标的关键是可持续与数字化相结合,博览会不仅展示各种交通方式,更聚焦整个移动出行领域的连接,提出以人为本的解决方案。

本届博览会将持续至10日,公众参观区域包括慕尼黑会展中心的展馆和慕尼黑市中心的城市公共展示区。

本届博览会期间还将举办世界新能源汽车大会,这是该大会首次在中国以外举办。

据新华社