

# Apollo 出行“官宣”收购意向 “绯闻对象”威马汽车融资需求刻不容缓

■本报记者 龚梦泽

从此前传闻高管降薪,到近日内部宣布全员工资打折,一直在寻找新融资途径以解决资金问题的威马汽车似乎又有了新动作。

12月5日,有消息称,威马汽车计划通过借壳Apollo智慧出行集团(简称Apollo出行)在中国香港实现上市。威马汽车此前在这家公司的持股比例为28.51%,威马汽车创始人兼CEO沈晖在Apollo出行担任董事会联席主席及非执行董事。

为此,《证券日报》记者第一时间向威马汽车方面求证,公司相关负责人回应称,上述仅为市场传闻。该负责人表示,对于市场传闻不予置评,还请关注公司官方回应。

相对于威马汽车的不置可否,Apollo出行在港交所发布的一则公告,则几乎变相坐实了借壳事实。Apollo出行称,目前拟收购一家从事智能电动汽车的公司。目标公司的业务为智能电动车,目标客户为中国年轻且精通技术的用户。

## 潜在收购仍在磋商中

12月6日,Apollo出行开盘后一度大涨超17%,但随后涨幅有所收窄。截至收盘,Apollo出行涨1.79%,最终报于0.285港元。

“Apollo出行发布这则公告完全出乎舆论发酵的压力所致。”有接近威马汽车方面人士向《证券日报》记者透露,收购对双方均是利好——威马汽车可得到一笔“救命钱”缓解资金压力,Apollo出行则可解决汽车生产问题摊低成本。“但威马汽车现阶段不希望被过多

关注,毕竟‘动静越大,阻碍越大。’上述人士如是表示。

Apollo出行在公告中表示,潜在收购仍在磋商中,公司尚未就潜在收购订立最终协议。因此,潜在收购事项暂不能确定。如果收购坐实,公司将适时根据上市规则及收购守则做出进一步公布。

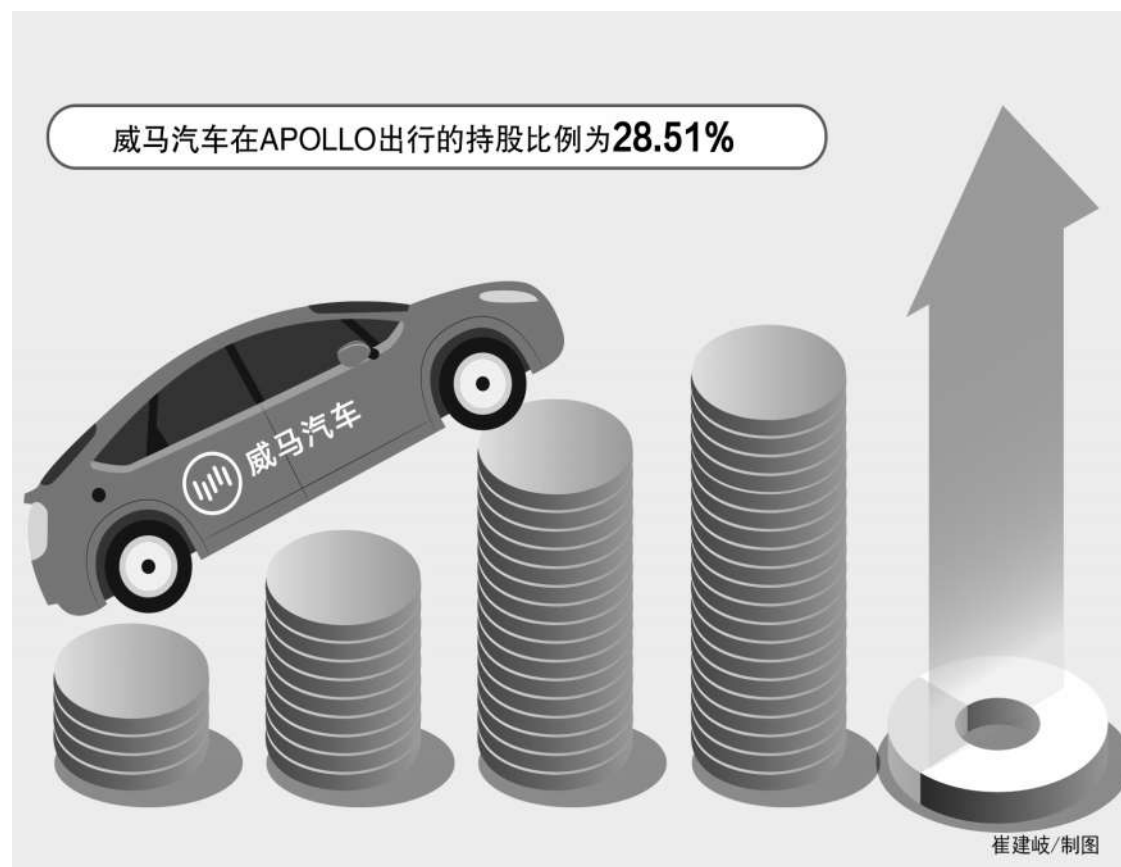
资料显示,Apollo出行主要经营业务为出行业务、车载平台授权以及工程服务外包。公司2022年中报显示,截至2022年9月30日,集团收入由去年同期约5.286亿港元增加约30.5%至约6.899亿港元。收入包括出行服务分部收入约1.855亿港元,销售珠宝产品、钟表及其他商品所得收入约4.659亿港元及贷款融资的利息收入约3850万港元。

今年8月份,Apollo出行于上海举办全球战略发布会,正式对外公布全球战略布局、智慧出行生态、豪华纯电业务等,计划全面进军新能源汽车领域。同时制定了车型长期规划,每年推出至少一款产品,产品涵盖Roadster、Sedan、Crossover、Mobility car等。

天眼查APP数据显示,Apollo出行属于中国香港上市汽车公司力世纪。威马汽车于去年第四季度通过一系列换股安排,持有力世纪28.51%股权,成为公司最大股东,沈晖担任其董事会联席主席及非执行董事。前威马汽车核心团队成员之一戚正刚,也在今年2月份随着威马汽车的投资,出任了Apollo出行总经理、执行董事。

## 威马汽车曾多次谋求上市

据记者了解,威马汽车曾多



次尝试登陆资本市场。早在2018年,沈晖便公开表示,威马汽车将寻求海外上市的可能性;2020年9月份,威马汽车与中信建投证券签署了上市辅导协议,拟在科创板挂牌上市。

2021年1月份,中国证监会上海证监局发布公告称,威马汽车已具备辅导验收及科创板上市的申请条件。按照流程,威马汽车本该公布其招股书,但最终不了了之。

2022年6月1日,根据港交所发布的文件,威马汽车已提交上市申请书,考虑在香港首次公开

募股(IPO)中筹集资金约10亿美元。按照计划,如果一切顺利,威马汽车将在今年下半年完成上市,但目前来看,这一计划进展显然不尽人意。

威马汽车财报显示,公司亏损逐年加大。2019年至2021年,亏损分别为41.45亿元、50.84亿元以及82.06亿元。在此背景下,2022年11月21日,沈晖发出内部信宣布,为了应对资金压力,公司管理层带头主动降薪一半,同时公司将通过一系列财务措施降低运营成本。

对于降薪,有接近威马汽车人士向《证券日报》记者透露,威马还在想办法度过寒冬,并不允许通过“烧钱”卖车,与其他厂家争夺榜单排位了。某种程度上,降薪也是为了给投资者一个交代。

中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳对记者表示,“此次能否实现赴港上市对威马来说生死攸关。但随着资本对于造车新势力投资态度愈发谨慎,从长远来看,造车新势力仍需提升产品质量和品牌信任度,回归理性的成长路径和商业逻辑。”

## 杭州高新信披违法违规遭处罚

■本报记者 吴文婧

12月6日晚,杭州高新公告称,公司收到浙江证监局送达的《行政处罚决定书》。经查明,对于关联方非经营性资金占用情况,为关联方提供担保、共同借款情况,杭州高新均未履行相应决策程序,未按规定及时履行临时信息披露义务,也未在2018年、2019年相关定期报告中如实披露。时任杭州高新董事会秘书蒋鹏知悉存在关联方非经营性资金占用情况,是杭州高新信息披露违法行为直接负责的主管人员。

根据《行政处罚决定书》,在关联方非经营性资金占用方面,杭州高新时任董事长高长虹除了通过杭州高新向供应商支付采购款间接划转至其个人控制的企业或其债权人等方式外,还通过私自借出公章签订借款合同为手段占用公司资金。

而在为关联方提供担保、共同借款方面,《行政处罚决定书》更列出了6条违法违规事实,高长虹曾多次私自借出杭州高新公章,并通过签订借款合同、将上市公司承兑汇票用于还款担保;以杭州高新作为其控制的高兴控股集团有限公司的共同借款人并承担连带保证责任等。

浙江证监局表示,杭州高新的上述行为违反了2005年《证券法》第六十三条、第六十七条的规定,构成2005年《证券法》第一百九十三条第一款所述的信息披露违法行为。决定对公司责令改正,给予警告,并处以60万元罚款;对时任董事会秘书蒋鹏给予警告,并处以15万元罚款。

有不愿具名律师向《证券日报》记者表示:“处罚通常依据违规行为发生时点所适用的规则,依据2005年《证券法》对杭州高新给予警告,并处以60万元罚款,属于顶格处罚。适用新《证券法》的处罚会很重,可处以100万元以上1000万元以下的罚款。”

杭州高新方面表示,针对此次行政处罚决定,公司立即按要求完成全面整改,并组织全员学习和贯彻监管部门政策,提高法规意识,完善内部控制措施。

## 多地冬季水泥错峰生产方案出炉

### 地产修复叠加基建落地或促量价回升

■本报记者 贺俊

见习记者 陈潇

日前,陕西、河北两地相继发布水泥冬季错峰生产方案,带动部分地区水泥价格迎来小幅回升。

近期,地产行业利好政策频发,水泥板块二级市场同样表现不俗。海螺水泥作为行业龙头,其股价自11月1日触底至今反弹已超过20%。

中国水泥协会秘书长王郁涛告诉《证券日报》记者:“从需求角度,近期有关部门连续出台稳楼市政策,房地产政策拐点或已显现,但房地产市场需求恢复仍需较长时间。从供给侧看,水泥行业效益是否能够大幅回升和反转,仍需依据继续加大错峰生产力度,做到精准错峰、刚性错峰。”

## 错峰停窑控制产量

11月26日,陕西省水泥协会印发《陕西水泥行业2022-2023年冬季错峰生产方案》的通知,《方案》要求,2022年12月1日至2023年3月10日,陕西省所有水泥熟料生产线都必须执行错峰生产政策,期间错峰停产100天。

12月2日,河北省建筑材料工业协会出台的《河北省水泥熟料企业2022-2023年采暖季错峰生产计划公开信息》显示,多地水泥熟料企业采暖季错峰停产天数为120天。

据了解,在此之前,山东省、河南省等多地相继出台错峰生产方案,错峰生产天数基本上都超过100天。对此,12月5日华泰证券在研报中表示,我们认为水泥行业的竞争环境依然健康,行业对于避免恶性竞争,通过错峰创造社会效益的方式削减供给,维护行业生态的共识较为稳固。考虑到目前季节性已经逐步转淡,而企业库存仍在高位,供给侧的调节更加显得不可或缺,以更好地应对明年各地需求的挑战。

据了解,截至11月25日,全国水泥出货率为55.41%,同比下降4.59%,华北、东北、西北水泥出货量不足五成。

## 需求侧利好频现

据了解,截至12月5日,前11个月地方债发行近7.3万亿元,其中,新增专项债发行规模首次突破4万亿元,创下专项债发行七年来的新高,有效支撑基建项目开工率提升。

基建投资继续加速,年内开工的重大项目继续得到政策和资金倾斜,在建项目有望在四季度形成更多的实物工作量。

据统计,11月15日公布数据,1月份至10月份,广义基建投资17.0万亿元,同比增长11.39%。基础设施投资累计完成13.5万亿元,同比增长8.7%。

全国各地已于11月25日前上报明年专项债项目,申报项目投资额预计达到约4.38万亿元,国信证券预计明年基建投资在项目端的准备将更加充分,基建投资加速趋势将持续至明年。

与此同时,近期地产融资利好政策频出,支持民企发债以及预售资金新规等政策将在一定程度上缓解房企资金压力,地产竣工有望迎来修复期。

开源证券表示,在保交楼主基调下,销售回款资金将优先用于后端施工竣工阶段,且第四季度房企加快推盘节奏,为竣工端修复提供较强的支撑。短期来看,延迟的基建需求将在第四季度逐步释放,同时2022年冬季错峰生产力度增强,预计第四季度水泥库存将回落,支撑价格继续回暖趋势。

# 重整案资产包连续两次流拍 \*ST安控退市风险高悬

■本报记者 蒙婷婷

12月5日晚间,\*ST安控发布公告称,因规定时间内无人参与竞拍,公司重整案资产包已连续两次流拍,四川安控科技股份有限公司清算组(以下简称“公司管理人”)将继续在京东拍卖破产强清平台上对该重整案资产包进行第三次公开拍卖活动,起拍价为9345.12万元。重整案资产包因无人问津连续流拍,退市风险高悬,又面临破产重整,\*ST安控未来将何去何从?

清晖智库创始人宋清辉在接受《证券日报》记者采访时表示,\*ST安控重整案资产包已连续两次流拍,说明市场对其资产并不看好。一般而言,多次流拍或会进一步打击市场信心,让市场观望气氛加重,更加不利于接下来的竞拍,导致重整案资产包拍卖难以成功。预计该资产包第三次拍卖的

流拍可能性依然很大。”

## 重整案资产包两次流拍

据悉,上述重整案资产包主要涉及\*ST安控、浙江安控科技有限公司、陕西安控科技有限公司部分资产,包括债权资产和股权资产两大类,前述资产包账面价值约6亿元,评估价值约2.72亿元。

2022年11月17日,\*ST安控公告称,公司管理人将在京东拍卖破产强清平台对\*ST安控重整案资产包进行公开拍卖活动,拍卖时间为2022年11月24日10时至2022年11月25日10时,首次拍卖以重整案资产包评估价值的70%为起拍价,约为1.91亿元。

2022年11月25日,\*ST安控公告称,因规定的拍卖期间内无人参与竞拍,公司重整案资产包第一次公开拍卖已流拍,管理人将对公司重整案资产包进行第二次

公开拍卖活动,拍卖时间为2022年12月2日10时至2022年12月3日10时。而根据《财产管理及变价方案》的规定,前次拍卖未能成交的,下次拍卖降价幅度不超过30%,故第二次拍卖的起拍价约为1.34亿元。

最新公告显示,上述重整案资产包因“无人问津”,已连续两次流拍。\*ST安控管理人将继续对前述重整案资产包进行公告拍卖,起拍价已不足1亿元,拍卖时间为2022年12月10日10时至2022年12月11日10时。

深圳中金华创基金董事长龚涛对《证券日报》记者采访时表示,目前重整投资人宜宾市叙州区创益产业投资有限公司(以下简称“创益产投”)已向\*ST安控及实控人提供了4亿元资金支持,而创益产投是隶属叙州区人民政府的国有独资公司,此前已投入了巨额的国资委不可能轻易放弃,因此,\*ST

安控重整案资产包多次流拍可能拉低购买成本。

## 公司股票可能被终止上市

\*ST安控公告还称,“根据《中华人民共和国企业破产法》相关规定,公司存在因重整失败而被宣告破产的风险,如公司被宣告破产,或因公司2022会计年度触及退市相关规定,公司股票将面临被终止上市的风险。”

自2021年5月份,\*ST安控债权人华云运通向四川省宜宾市中级人民法院提出对公司进行重整的申请后,通过各相关方的共同努力,\*ST安控重整计划于2022年11月18日由宜宾中院裁定批准。目前\*ST安控已进入重整计划执行阶段,若公司不能执行或不执行重整计划的,根据《中华人民共和国企业破产法》相关规定,法院有权裁定终止重整计划的执行,宣告公司

# 抢登补贴红利“末班车” 新能源车企11月份产销两旺

■本报记者 王鹤  
见习记者 冯雨珊

仅剩不到一个月时间,国家新能源汽车补贴(以下简称“国补”)将正式退出。在这最后一段时间,不少车企花式放大招,鼓励消费者赶上政策“末班车”。同时,在政策刺激下,11月份新能源车产销两旺,交付数据亮眼。

据已发布的数据,哪吒、理想、蔚来、小鹏等“新势力”车企11月份普遍实现交付高增长。此外,传统车企在转战新能源市场后,销量表现强劲,广汽集团旗下埃安11月份销量为2.88万辆,单月销量远超一众造车“新势力”。

深度科技研究院院长张孝荣在接受《证券日报》记者采访时表示,11月份新能源车市场火热,一方面在于促销给力,另一方面在于政策推动。“各大厂商大力开展年

底促销,冲击年度销量排行榜;另外,‘国补’即将于年底结束,买卖双方均产生了交易动力,买家希望低价买入,卖家也希望早点出清,减少库存。”

## 新势力车企产销两旺

数据显示,11月份,哪吒汽车交付量约为1.51万辆,同比增长50.5%;理想汽车交付新车约1.5万辆,创下单月最高交付纪录,同比增长11.5%;蔚来新车交付量同样创下新高,达到1.42万辆,同比增长30.3%;另外,小鹏汽车交付量表现也重拾涨势,当月交付量达到5811台。

另据传统车企的新能源汽车销售数据显示,11月份,广汽埃安销量约为2.88万辆,同比增长11%;赛力斯新能源汽车销量达11661辆,同比增长154%。

江西新能源科技职业学院新

能源汽车技术研究院院长张翔同样向《证券日报》记者表示,“国补”即将退出,很多消费者希望抓住这一政策的最后红利。

“国补”进入倒计时,也倒逼各家车企抓紧时机卖车。据悉,小鹏、蔚来等品牌纷纷开启了尾款直降、权益补贴等的促销方法。此外,包括小鹏、蔚来、长安深蓝、欧拉、奇瑞新能源、哪吒等在内的10余家车企还发布了“国补限时保价说明”。

例如,小鹏汽车在说明中承诺,在今年年底完成定金支付的订单,可享受2022年国家新能源补贴,由于上牌时间导致的补贴差额由小鹏汽车承担。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,新能源车市场产销两旺,主要还是受市场的驱动。“消费者对新能源车的接受度不断提升,而且新能源配套设施

也不断完善,尤其电动化带来的低成本和智能化带来的舒适驾驶体验,给消费者带来很好的心理预期。”

## “国补”退出进入倒计时

今年12月底,“国补”这项从2010年开始实施的补贴政策,将正式退场。按照财政部等部门4月发布的通知,2022年新能源汽车购置补贴政策将于今年12月31日终止,在此之后上牌的车辆将不再给予补贴。

12年来,“国补”政策惠及汽车厂商和消费者。崔东树认为,“国补”的推进,使得国内新能源车从一个弱小产业,逐步发展为如今渗透率达到30%以上的一个超强产业,其历史意义不可忽视。

“尤其是2020年以来,‘国补’政策又延续了三年,推动了整个新能源车市场从高补贴到低补

贴,再到市场化的转型。”崔东树表示。

张孝荣告诉《证券日报》记者:“国补下架意味着购买综合成本上涨,短期内会对新能源汽车销量产生抑制作用,长期来看会推动厂家创新,面向细分市场推出更多新产品,以满足不同用户需求。”

面对即将到来的2023年,“国补”退场后的新能源车市将迎来哪些新变化?张翔认为,“国补”退出其实对明年新能源汽车产业的影响不是很大。但是,由于消费需求在今年第四季度提前释放,可能会对明年上半年的消费产生透支,导致车企销量增长率放缓。

在张孝荣看来,“国补”退出后新能源车市场格局可能会进一步稳固,同时竞争也会进一步加剧。大厂有抗压能力,优势明显,小厂承压较大,可能会增加经营风险。