

“神州系”风雨飘摇 陆正耀穷途末路

再度切割

神州租车公告显示,陆正耀为将更多时间投入在神州优车的履职工作及其他业务中,已辞任本公司董事会主席及非执行董事的职务,自6月9日生效,陆正耀辞任后将不再担任本公司提名委员会成员。

根据神州租车与若干金融机构(贷款人)所订融资协议的条款,倘若陆正耀不再为神州租车董事,则贷款人可宣布贷款项下的未偿还本金、应计利息及其他应付金额立即到期应付。截至公告日期,神州租车欠付的有关贷款的未偿还本金总额约为1.68亿美元,神州租车尚未接获贷款人发出要求立即偿还贷款的任何要求,神州租车管理层目前正在获取贷款人的豁免。

此前,神州租车市值一路缩水。4月3日,神州租车股价暴跌54.42%至1.96港元。随着陆正耀辞职消息传出,神州租车股票持续拉升,截至北京商报记者发稿,报2.42港元,涨幅超15%,神州租车的总市值也达到51.52亿元,而6月1日,该数字为47.07亿元。

市场对陆正耀辞职的消息并不意外。陆正耀是瑞幸咖啡第一大股东、董事长,也是神州优车实际控制人,而神州优车又是神州租车的大股东之一。近期,随着瑞幸咖啡造假风波爆发,神州优车陷入债务危机,自称已出现金融机构和供应商挤兑苗头,并因此走上“股份甩卖”之路。

6月1日,神州租车发布公告称,神州租车主要股东神州优车已与北汽集团订立一份无法律约束力的战略合作协议。协议显示,北汽集团将向神州优车收购不多于4.5亿股股份,相当于神州租车已发行股份总数的21.26%,而这已是陆正耀旗下的神州优车在神州租车的全部持股。

近两年来,经营规模庞大的神州租车,业绩却每况愈下。财报显示,其2019年净利润仅为3100万元,同比下降89.3%。

尽管神州租车业绩并不乐观,但却已经是神州系企业中难得实现盈利的一家了。作为神州租车大股东之一,2019年上半年,神州优车营收19.19亿元,同比下降48.98%;归属于挂牌公司股东的扣除非经常性损益后的净利润为亏损7.59亿元。

对于神州优车2019年全年和2020年的业绩表现,神州优车相关负责人向北京商报记者表示,神州优车2019年年报目前还没有准

● 陆正耀离开了自己赖以起家的租车业务。6月10日,神州租车发布公告称,陆正耀已辞任本公司董事会主席及非执行董事职务。同日,神州优车股份有限公司(以下简称“神州优车”)发布公告称,股东陆正耀所持2.7亿股股份被冻结,占公司总股本的10.05%。

放弃神州租车职务的背后,是持续发酵的瑞幸咖啡造假风波。随着更多证据被披露,陆正耀和瑞幸咖啡可能面临刑事和民事的双重追责,而陆正耀背后的神州系出行版图,也因此处于风雨飘摇之中。

确的发布时间。记者注意到,如果6月30日前神州优车仍未披露2019年年报,将可能面临退市的风险。

双重追责

需要注意的是,神州优车出售神州租车股份一事,尚处于协商谈判阶段,陆正耀没有必要此时卸任神州租车的职务,是什么原因迫使陆正耀提前放弃神州租车的权利呢?

就在6月10日,神州优车发布公告称,股东陆正耀所持2.7亿股股份被北京市第一中级人民法院司法冻结,占公司总股本的10.05%。包括本次冻结股份在内,如果全部被冻结股份被行权可能导致公司控股股东或者实际控制人发生变化。对于股份被司法冻结的具体原因,公告并未予以说明。

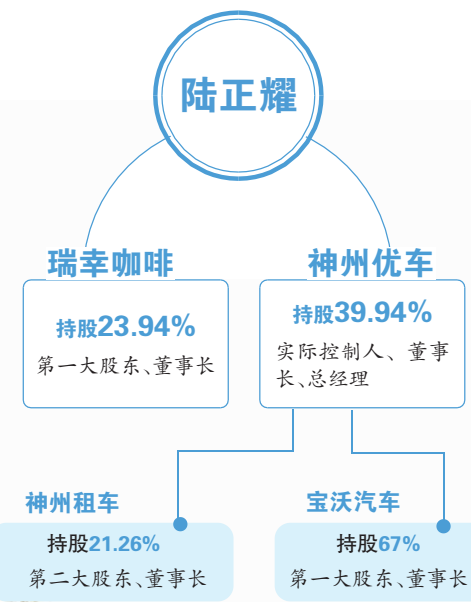
实际上,自瑞幸咖啡造假风波爆发以来,陆正耀已身处舆论漩涡。近日,陆正耀发文称,他坚信瑞幸咖啡的商业模式和商业逻辑是成立的,目前尽管有疫情和造假风波的双重打击,瑞幸咖啡数千家门店仍

在努力坚持运营。

然而,随着越来越多证据的矛头指向陆正耀本人,他不仅需要思考如何继续经营瑞幸咖啡,还将面临来自中美两国的民事追责乃至刑事追责。

6月8日,有报道称,瑞幸咖啡造假事件国内的调查取得进展,有关部门已掌握瑞幸咖啡董事长陆正耀对于公司财务造假的指令性电子邮件;已经掌握造假的诸多证据,税收方面瑞幸咖啡为虚增交易交了税。这意味着,陆正耀极有可能是造假事件背后的“策划人”。浙江晓德律师事务所律师陈文明对北京商报记者表示,瑞幸咖啡投资人有权向瑞幸索赔;美国的投资者可能会对瑞幸咖啡发起集体诉讼,要求瑞幸咖啡赔偿投资人的损失;瑞幸咖啡还会受到美国证监会和司法机构给予的严厉惩罚。

天眼查显示,瑞幸咖啡虽然注册在开曼群岛,但境内经营实体瑞幸咖啡(中国)有限公司注册地为厦门市,且直接或间接持有的数十家分公司也在境内,按照法律规定,厦门市中级人民法院也应当受理瑞幸咖啡的



车不仅使陆正耀面临民事和刑事的双重追责,更让陆正耀的神州系出行版图面临整体崩溃的风险。在剥离神州租车后,陆正耀的神州优车旗下还剩神州专车(网约车)、神州买买车(电商)、神州车闪贷(金融)三块业务。

2007年陆正耀创办神州租车,并于2014年在港交所上市。2015年1月,神州专车正式上线。为推进专车业务上市,陆正耀又成立了神州优车。2016年7月,神州优车正式在新三板挂牌,当时市值为418亿元。2019年,神州优车正式控股宝沃汽车。由此,神州租车完成了从造车、租车到出行的闭环布局。

在这一版图中,神州租车的作用极为关键。据了解,神州租车拥有的车辆除直接为个人用户提供租赁服务外,还有相当一部分会提供给神州优车运营专车业务。当运营完一定时长专车业务后,神州租车就把这些车辆作为二手车出售,而出售的主要平台就是神州买买车。出售的时候,也可能顺便开展贷款业务,这就又为神州车闪贷的贡献了业务量。

根据神州优车财报,2018年神州租车是神州优车的第一大供应商,采购金额高达10.01亿元,而2018年上半年神州租车也向神州优车支付了1.66亿元的二手车采购款。2019年,神州优车向神州租车支付了2.55亿元车辆租赁费(含税),并从神州优车获得了251.22万元的服务收入。

2018年12月,神州优车与神州租车还签署了合作框架协议。协议约定,双方将在租车、技术服务、物业租赁等方面展开合作,预计2019-2021年期间每年度的交易发生金额不超过7.8亿元。

对于神州优车而言,一旦神州租车不再是“自家人”,双方的合作关系可能不会再如此牢固。换句话说,神州优车可能丧失一个稳定可靠的专车供应商,还可能失去一个稳定可靠的二手车源以及汽车金融业务来源,损失难以量化。

“放弃神州租车,意味着神州系的版图开始坍塌。”汽车行业分析师张翔认为,神州系的各项业务均不是各自独立的,而是紧密联系的,牵一发而动全身,可谓一荣俱荣,一损俱损。放弃神州租车可能是多米诺骨牌倒下的第一块,未来,陆正耀神州系的出行商业版图可能将全面崩溃。

北京商报记者 刘洋 濮振宇

长寿命电池能否帮宁德时代重回王座

丢掉动力电池市占率把交椅的宁德时代,欲通过新电池技术收复失地。6月10日,宁德时代宣布推出新型长寿命电池,其循环续航可达200万公里。“目前已经可以开始接受整车厂订单。”宁德时代相关负责人对北京商报记者表示。

新能源车电池领域竞争日渐白热化,比亚迪的“刀片”、长城汽车旗下的“蜂巢”,均瞄准低续航里程及电衰减等焦点问题。因此,对于宁德时代来说,该电池未来能否顺利搭载更多车型,进一步抢占市场份额,才是宁德时代重回王座的关键。

寿命16年

据了解,此次宁德时代推出的新型电池,可实现16年超长寿命,循环续航可达200万公里。“电池容量的衰减与正极、负极、电解液都有关系。”上述负责人透露,自修复长寿命电池技术核心在于减缓容量衰减速度,即控制活性锂消耗速度。

“目前该技术适用于三元材料和磷酸铁锂材料,新型电池增加的成本不超过当前电池成本的10%。”宁德时代相关负责人对北京商报记者表示。

值得一提的是,由于电池衰减导致的保值率过低,已成为阻碍消费者购买新能源汽车的原因之一。《2019中国汽车保值率报告》显示,除特斯拉能保持在70%以上,其余新能源车型保值率普遍偏低,车辆使用一年残值率折损高达

六成。在业内人士看来,能够完成自我修复,将大大提升电池的保值率,解决购车痛点。

目前,大部分新能源汽车品牌的动力电池质保期为八年或15万公里。这意味着,应用宁德时代新款电池后,即使整车报废,电池或还能继续使用,从而解决消费者对电池衰减的顾虑。在上述负责人看来,宁德时代的长寿命电池能够有效缓解用户里程衰减痛点,大幅降低电池使用成本,提升电动汽车相对于燃油车的经济性。

“百万公里使用里程,意味着充一次电如果能跑500公里,那么可以充2000次。”在汽车行业专家颜景辉看来,该电池在增强电池实用性的同时,也将推动新能源汽车发展。

特斯拉或“尝鲜”

值得一提的是,该电池发布后,谁将成为

“第一个吃螃蟹的人”成为市场关注的焦点。

其中,呼声最高的便是今年与宁德时代达成合作意向的特斯拉。据了解,今年2月,特斯拉和宁德时代签署了一份为期两年的合同。合同显示,宁德时代将为特斯拉上海工厂生产的Model 3供应电池。

对此,宁德时代相关负责人对北京商报记者表示:“已有客户有合作意向,涉及客户保密协议,目前不便透露详情。”

尽管宁德时代方面并未明确透露谁将成为率先搭载新型电池的车企,但在今年早些时候特斯拉方面曾表示,计划在中国推出一款采用新的成本更低、寿命更长电池的Model 3车型,该车型推出时间为今年底或明年年初,预计将使电动汽车的成本与燃油汽车在同一水准。

实际上,不仅是联手特斯拉,宁德时代作为全球最大的动力电池供应商之一,也一直在扩充自己的“朋友圈”。目前,宁德时代已与宝马、上汽、长安、大众、沃尔沃、捷豹路虎、丰田、北汽等多家国内外车企进行合作。这意味着,这些企业都有可能搭载宁德时代研发的新型电池。

“谁能率先搭载该新型电池,将在市场竞争中更具优势。”业内人士认为,百万公里使用里程是电池技术的进步,但在补贴退坡、市场竞争激烈背景下,宁德时代推出的新型电池也为众多车企制造出提升销量的“噱头”,

站在解决消费者购车顾虑的角度进行宣传,与普通电池相比,长寿命电池更有卖点。

值得一提的是,除增加卖点刺激销量,长寿命电池的自我修复能力还为车企提供电池二次利用的可能性。数据显示,动力电池占据电动车造车总成本的70%,在补贴退坡背景下,难降的电池成本使得整车售价居高不下。业内人士分析称,宁德时代长寿命电池落地,不排除车企今后多次利用的可能性,降低整车研发的成本,应对后补贴时代。

“我们的电池能够满足长寿命和长里程要求。以什么模式运营,还需要和整车厂进行探讨,同时也涉及法律法规对于二次使用的规定。”宁德时代相关负责人对北京商报记者表示。

加速“跑马圈地”

实际上,长寿命、高续航的电池已经成为业内研究重点。除宁德时代,特斯拉、比亚迪、蜂巢能源、通用汽车等企业也均在研究长寿命电池。不过,目前大多数车企都还处于研发阶段,此时宁德时代率先实现商业化落地,也是希望通过新技术保住市场领头羊地位。

值得一提的是,数据显示,今年一季度LG化学以27.1%的市场份额击败最大竞争对手

松下和宁德时代,成为全球市场占有率第一位的动力电池企业,而市值超过3000亿元的宁德时代市占率跌至17.4%,位居第三位。

同时,财报显示,今年一季度宁德时代营收90.31亿元,同比下降9.53%;净利润为7.42亿元,同比下降29.14%。

尽管宁德时代在国内市场依旧保持老大地位,但“白名单”废止,LG、三星等外资企业在华参与抢占市场份额,国内动力电池市场竞争愈加激烈。数据显示,去年中国动力电池装机总量同比增长9.3%,对比2018年57%的增涨,增速明显放缓。

北京商报记者了解到,为吸引更多车企关注,各动力电池企业均抢跑新技术赛道争抢订单。今年3月,比亚迪发布新一代动力电池产品“刀片电池”,并展示“刀片电池”顺利通过针刺穿透测试的完整视频。此后,5月蜂巢能源发布两款无钴电池,其中一款电池的NEDC工况续航里程最高可达880公里。

在业内人士看来,电池企业在“跑马圈地”后,开始通过新技术比拼开启新一轮“跑马圈地”。宁德时代推出长寿命电池并直接商业化,也是为占得先机,但该电池能否顺利应用并普及成为宁德时代突围的关键。

同时,宁德时代已再次受到资本市场关注,截至6月10日收盘,宁德时代股价上涨1.77%,报收156.68元,总市值升至3458.11亿元。北京商报记者 刘洋 刘晓梦