

# 奇瑞闯过港交所聆讯 21年上市路终见曙光

9月7日晚，港交所发布的文件显示，奇瑞汽车股份有限公司（以下简称“奇瑞”）通过港交所上市聆讯。奇瑞汽车拟发行不超过6.99亿股境外上市普通股，计划募集15亿至20亿美元（约107亿元至142亿元人民币），预计本月中下旬在港挂牌上市。中金公司、华泰国际和广发证券（香港）担任联席保荐人。

文件显示，募集资金将用于研发不同车型和版本的乘用车、下一代汽车及先进技术研发、拓展海外市场、提升生产设施以及营运资金和一般企业用途等，助力其在新能源和智能化领域加速发展。



奇瑞汽车新车生产线

## 结束21年的上市长跑

今年2月28日，奇瑞首次向港交所提交上市招股书，但因在港交所递交满6个月未获聆讯而失效。8月29日，奇瑞再次向港交所提交上市文件，并将财务数据更新至2025年一季度。

8月27日，证监会官网披露了《关于奇瑞汽车股份有限公司境外发行上市及境内未上市股份“全流通”备案通知书》，这意味着奇瑞赴港上市与境内未上市股份“全流通”事宜已获证监会备案确认，其港股上市进程迈出重要一步。

奇瑞的上市之路并非坦途。自2004年起，奇瑞便开始了一场长达20年的上市长跑。公开信息显示，早在2004年，安徽省政府就曾推动过奇瑞上市进程，对后者进行股份制改造，但最终未能

成功；2007年8月，奇瑞董事长尹同跃公开表示，奇瑞将尽快启动上市融资计划。但随着2008年金融危机爆发，上市一事被搁置。

2009年，奇瑞从华融资产等5家企业处，共募得资金29亿元，并在同年推行多品牌战略，多重举措被外界视为奇瑞正在筹备上市。彼时，时任奇瑞新闻发言人的金弢波透露：“奇瑞上市快排到了。”但到了2011年，尹同跃却表示，由于奇瑞汽车存在一些关联交易等问题，暂不考虑上市。

2016年5月，海螺型材发布公告称，拟向奇瑞新能源的股东奇瑞股份等发行股份及支付现金，购买其所持有的奇瑞新能源的控股权，同时发行股份配套筹集资金。此次收购一旦完成，奇瑞新能源或将实现借壳上市，但仅两个月后，海螺型材却宣布终止本次重大资产

重组事项。

## 年初完成控股股东下沉

专家认为，奇瑞此前计划上市失败的核心原因，集中在复杂的股权结构与历史遗留问题上。

今年2月28日，奇瑞向港交所提交上市申请书。文件披露，为满足奇瑞控股股东的业务需求及提升决策效率，其进行重组以使奇瑞控股不再作为公司的股东，奇瑞控股当时持有的所有股份（相当于奇瑞汽车42.32%的股权），将按比例基准分配至奇瑞控股股东（下沉）。

下沉于2025年1月20日完成，下沉完成后，奇瑞控股不再持有任何股份。芜湖投资控股、瑞创、立讯等奇瑞控股的股东，变为奇瑞汽车的股东，从间接持股变为直接控股股东。

奇瑞汽车披露，自下沉完成以来，最终股东的利益按穿透基准概无发生重大变化。下沉前，奇瑞控股的三大股东分别为芜湖投资控股、瑞创（管理层及员工持股平台之一）和立讯，分别持有奇瑞控股29.47%、27.20%及21.16%的股权。

下沉完成后，芜湖投资控股、管理层及员工持股平台和立讯仍为公司的三大股东，分别直接持有奇瑞汽车21.17%、18.25%及16.83%的股权。分析称此举简化了此前混乱的股权结构，一定程度上为上市扫清了障碍。

## 去年营收近2700亿元

奇瑞近年来业绩的增长成为IPO进程顺利的助力。资料显示，奇瑞2022~

2024年营收分别为926.18亿元、1632.05亿元、2698.97亿元。今年第一季度，奇瑞的营收同比增长24.25%至682.23亿元。

2022~2025年，奇瑞的净利润分别为58.06亿元、104.44亿元、143.34亿元。今年第一季度，奇瑞的净利润同比增长90.87%至47.26亿元。

从收入构成来看，2022~2024年燃油车收入占比分别为75.9%、87.8%、69.6%，新能源汽车收入占比分别为13.2%、4.9%、21.9%，2025年一季度新能源汽车收入占比提升至27.3%。毛利率方面，2022~2024年以及2025年第一季度，奇瑞的毛利分别为128.05亿元、260.9亿元、363.08亿元以及84.57亿元，整体毛利率分别为13.8%、16%、13.5%及12.4%。其中大部分毛利来自乘用车销售，分别占同期毛利总额的84%、92.4%、89.7%及85.7%。

销量方面，奇瑞汽车2024年全年销售260万辆，同比增长38.4%，创历史新高，其中全年出口汽车1144588辆，同比增长21.4%，连续22年位居中国品牌乘用车出口第一。2025年1~8月，奇瑞共计销售新车1727299辆，同比增长14.5%，8月共计销售新车242736辆，其中出口13万台，创下单月出口新纪录。

专家认为，港股上市可以为奇瑞带来一笔融资，融资将为外汇属性，能够帮助奇瑞加大海外投资，助力公司“走出去”。同时，港股上市也是帮助奇瑞在海外提高知名度的重要方式，但港股上市也对公司提出了新的治理要求，面临着一定挑战。

重庆商报综合据经济观察网、北京商报



奇瑞汽车

## 43分钟小订破10万台 新问界M7卖爆了

9月5日，全新问界M7开启预订，新车包含Pro+、Max和Ultra三种版本，增程版车型预售价分别为28.88万元、32.8万元和34.8万元，纯电版车型预售价为32.8万元、34.98万元和36.98万元。

全新问界M7预订开启后，仅10分钟，小订就突破2万辆；开启预订近1小时后，小订突破10万辆。华为常务董事、终端BG董事长余承东在社交平台上直言：“43分钟突破10万辆。新M7卖爆了！远超预期，超乎想象！”

根据公开资料，问界M7在2022年7月发布，但其上市之后表现并不稳定，连续多个月单月销量未超1000辆。2023年9月12日，问界M7改款上市，该车在车身结构、用料、续航等方面有所提升，并借助华为Mate 60手机的导流，实现了“爆单”。

此后，改款问界M7进入了畅销期。根据市场调查公司MarkLines的数据，2024年问界品牌共交付38.9万辆新车，其中问界M7贡献了19.8万辆，占比超一半。

但是，进入2025年后，问界M7的销量出现了明显回落。根据第三方平台数据，今年前7个月，其累计销量为38033

辆，月均销量降至5400余辆，与此前的热销形成鲜明对比。

有分析人士称，在25万~35万元价格区间内，问界M7面临来自理想L6、L7，特斯拉Model Y及不断涌现的其他新品的激烈竞争。在众多竞品车型快速更新迭代的背景下，已有较长时间未更新的问界M7在产品力方面渐显疲态，销量被竞品蚕食。

从官方公布的信息来看，全新问界M7采用问界家族最新设计语言，造型与问界M8相仿。车身尺寸为5080mm/1999mm/1780mm，轴距达到3030mm，整车尺寸较现款车型全面加码。值得一提的是，新车除了提供增程版本外，还增加了纯电版车型，配备100kWh电池包，最高续航超过700公里。

鸿蒙智行的销售人员称：“尽管30万~35万级SUV的竞争非常激烈，但全新问界M7的产品力摆在那里。能不能成（功），就看它最终的售价和权益了。”根据官方信息，全新问界M7的最终价格将于9月23日揭晓。

重庆商报综合每经新闻、中国汽车报

## 宝能系“救活”威马 5年挑战1200亿元

当外界认为威马已走下“牌桌”时，一纸《致供应商白皮书》（以下简称《白皮书》），让这家曾与“蔚小理”并肩的车企重回公众视野。深圳翔飞汽车销售有限公司（以下简称“翔飞汽车”）与新威马项目组近日发布《白皮书》称，翔飞汽车作为威马汽车科技集团有限公司、威马智慧出行科技（上海）股份有限公司、苏州威马智慧出行科技有限公司、威马汽车制造温州有限公司（以下简称“威马四公司”）的重整投资人和新股东，计划在今年9月复产EX5和E5车型。新股东的出现，让威马又迎来一线生机。

随着复产日期确定，威马的未来5年规划也浮出水面。

“2025~2030年，新威马制定了分三步走经营发展规划，以实现跨越式发展。”对于未来5年的发展，翔飞汽车与新威马项目在《白皮书》中用跨越式来进行表述。这样表述的背后，是基于市场格局改变以及造车新势力集体逼近盈利线的情况，威马试图用未来5年“补课”。《白皮书》显示，今年9月新威马将复产EX5/E5车型，并确保年产销1万辆，同时争取实现产销2万辆，随后布局泰

国KD（散件组装）工厂，开拓东南亚及中东市场，到明年实现量产10万辆目标；2027~2028年，年销量增至25万辆—40万辆，高阶辅助驾驶车型量产；2030年挑战100万辆产量目标，营收1200亿元。

为实现上述目标，新威马未来5年将推出超10款新产品，产品涵盖A00级、A0级、A级、B级、C级的轿车及SUV、MPV、跨界车等车型，技术路线将涵盖纯电动、增程式技术。

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉认为，此次发布的《白皮书》从新威马的产品、目标等方面进行详细披露，是想打消外界对于威马的顾虑，以更好地吸引资金关注并进一步获得融资。按照新威马规划，2027~2028年将启动IPO筹备。

不过，目前新能源汽车市场竞争愈发激烈，新威马“复活”后不仅将面对老对手“蔚小理”，还将面对如小米、鸿蒙智行等“新新势力”。业内人士表示，在威马停摆的几年中，市场格局已发生转变，威马能否在5年内追赶上竞争对手，仍需看其后续产品的市场变现和其研发创新的能力。

据北京商报