

# 新势力轻橙时代闯入造车资本圈

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

从公司成立到首款新车亮相，轻橙时代(深圳)科技有限责任公司(以下简称“轻橙时代”)仅用5个月的时间就引起了新能源汽车市场的关注。

比起其他扬言进军新能源车圈的跨界企业，轻橙时代几乎没有铺垫，却在11月“横空出世”。在日前举办的第十九届广州车展上，轻橙时代展出了首款准量产车型，代号VC，外形定位接近紧凑型SUV，女性向特征明显。且拥有充电8分钟行驶200公里的超级快充技术。

## 野心满满的新玩家

11月初，在轻橙时代首次召开的品牌发布会上，相关负责人曾透露轻橙时代首款产品将采用代工模式，由位于重庆的北汽瑞翔代工生产。

临近年末，新能源赛道突然冒出一家名不见经传的造车新势力——轻橙时代。天眼查数据显示，轻橙时代注册资本约1087万元，成立于今年6月，并于今年9月获得创享投资、度量衡资本、乾德基金等3家公司的天使轮投资。

成立5个月后，轻橙时代代号VC的首款准量产车于广州车展亮相。VC车型配有马卡龙色，符合当下新能源车企对女性市场的洞悉。但轻橙时代对新能源市场的野心不止于此，其触角延伸至多个领域，且有意自主研发。

在广州车展现场，轻橙时代发布了EEZI STEP 1.0技术平台。在当下新能源赛道的激烈竞争当中，拥有模块化纯电平台对车企的经济效益、生产效率和技术研发均产生重要影响。据悉，该平台下的产品将采用笼式车身结构、柔性底盘和电池包设计，并覆盖多个级别纯电动车型扩展，助力产品开发实现模块化、集成化、智能化、定制化设计。

基于该平台，VC车型还搭载了充电8分钟行驶200公里的超级

此外，《中国经营报》记者获悉，轻橙时代于本次广州车展推出了其第一代纯电动平台EEZI STEP 1.0。轻橙时代相关负责人还向记者表示，轻橙时代有意自主研发动力电池，且已与相熟的电池厂商就生产自研电池接洽。

显然，从动力电池、快充技术、纯电平台等多个维度，轻橙时代企图扩大其新能源汽车领域的盘子，且有意走自主研发的道路。轻橙时代创始人边标直言要成为新能源汽车中“最猛的后浪”，来势汹汹。

异军突起的背后，轻橙时代核心人物来头不小。边标多年来一直从事金融工作，主持或参与过东安

动力配股、福耀玻璃市值管理等，将为轻橙时代融资起到重要影响。天眼查数据显示，当前轻橙时代最大股东李帆此前即与边标有着密切合作关系。

另据知情人士透露，轻橙时代的造车团队很多有广汽集团背景。知情人士透露，广汽集团研究院原主管设计师田晓阳已任轻橙时代联合创始人与设计副总裁、广汽集团研究院原副院长兼新能源汽车技术研发中心主任及首席技术总监李罡也是轻橙时代的幕后推手之一。

记者就轻橙时代造车相关问题向轻橙时代方面发函采访，截至发稿暂未获回复。



2021 广州车展轻橙时代展出的车。

黄琳/摄影

快充技术。此外，记者获悉，轻橙时代目前正在着手动力电池的研发，并已与相熟的电池生产商接洽。

从自研动力电池、发布纯电平台、亮相准量产车、构建智能网联新终端等，“初生牛犊”的轻橙时代对造车的布局把控铺展得几乎面面俱到，实际上，尽管蓝图搭建得很宽泛，但轻橙时代至今尚未落地量产一台车。

11月初，在轻橙时代首次召开

的品牌发布会上，相关负责人曾透露轻橙时代首款产品将采用代工模式，由位于重庆的北汽瑞翔代工生产。众所周知，北汽瑞翔由2019年北汽银翔破产重组后更名而来。

北汽瑞翔首款车型定位紧凑型SUV。而轻橙时代准量产车型外观亦极似紧凑型SUV。搭上破产重整后的北汽瑞翔，轻橙时代仍壮志满怀，放话首款车型将在明年上市并开启交付。

## 政府补助年均7.40亿元

# 网络货运老将路歌“抢跑”上市 政府补助依赖症难解

本报实习记者 于典 记者 张孙明烁 张家振 上海报道

继满帮集团成为“货运数字化第一股”后，数字货运平台“路歌”的运营方合肥维天运通信息科技股份有限公司(以下简称“维天运

## 扭亏为盈依赖政府补贴

公开信息显示，维天运通成立于2010年，总部位于合肥，其旗下路歌品牌成立于2002年，是国内最早服务于中国公路物流领域的互联网平台之一，主营业务数字货运业务占营业收入比重超过99%。

据了解，维天运通此前已进行过七轮融资，投资方包括蚂蚁集团、毅达资本、中信证券投资、北汽产投等。目前，冯雷直接持有20.25%公司股份，蚂蚁集团旗下上海云鑫创业投资有限公司的持股比例约为14%。

招股书显示，截至2021年6月

## 营收结构单一之困

微利问题正成为网络货运平台需要共同面对的问题。

相关数据显示，福佑卡车2020年的毛利率为3%，处于同一赛道的传化智联今年上半年网络货运平台业务的毛利率为2.68%。近年来，主要面向B端客户的维天运通的毛利率虽然维持在6%左右，表现优于部分同行，但拓宽盈利空间也是首要任务之一。

具体来看，维天运通的业务主要包含数字货运业务、卡友地带及卡加车服三大部分。

对于货运平台来说，稳定的货车司机数量意味着运力的保障，才有机会获取更多的用户。用户数和司机数成为相关企业的必争之地，而依托首创的货车司机社区卡友地带，维天

通”)也开启了赴港上市的征程。

“我们是一个运力服务平台，帮助传统物流企业进行新的流程再造，并进行外部资源对接，这就是利用数字化的方式产生价值。通过这种价值，我们从整个传统物流业务中分一点点利润作为我们

30日，维天运通平台拥有超过8300家各类托运方客户和约200万名货车司机。其托运方客户覆盖全国大型物流企业和货主企业，以及区域性知名物流企业和各行业的货主企业。

在业绩方面，近三年，维天运通营业收入呈现快速增长趋势，2020年实现盈利。具体来看，2020年，维天运通营业收入从2018年的20亿元增长至47亿元，年复合增长率达到53%；2021年上半年，维天运通营业收入为29亿元，同比增长46.2%。

运通维持着“运力”这一重要优势。

招股书显示，2018~2020年，在公司平台上完成托运订单的货车司机数量分别为55万名、76万名和101万名，其中分别约有10万名、22万名和28万名司机来自卡友地带。

记者留意到，近年来，依托卡友地带，维天运通尝试培育覆盖托运方、货车司机、其他相关服务商等货运行业参与方的良性数字化生态系统，并于2020年5月推出卡加车服服务，布局卡车后市场。具体来看，主要为货车司机提供囊括车辆销售、维修保养、保险、二手车销售等服务在内的全生命周期的综合性服务。

据招股书介绍，维天运通的卡加业务规模增长迅速。截至2021

的收入。”2020年12月，维天运通实际控制人及董事长冯雷在接受《中国经营报》记者采访时如是谈道。

维天运通方面在招股书中表示，公司上半年线上GTV总额达到184亿元，在数字货运市场的市占率已超过10%。而在业绩表现方面，公司在去年

在盈利能力方面，2018~2019年，维天运通分别录得净亏损4260万元和330万元；2020年，维天运通扭亏为盈，录得净利润390万元；2021年上半年，维天运通净利润达3990万元。

值得注意的是，维天运通成功实现扭亏为盈的同时，政府补助亦在逐年增长。数据显示，2018~2020年以及2021年上半年，维天运通收到的政府补助分别为5.7亿元、6.31亿元、8.12亿元和15.74亿元，平均每年收到的政府补助约为7.40亿元。

年6月30日，卡加业务注册会员超过10.6万人，已与领先的保险公司、物流公司及货车后市场服务提供商就卡加车服达成战略合作关系。

对于维天运通而言，卡友地带和卡加车服服务为其全链路数字货运业务提供了战略补充，同时公司也寄希望于卡加车服可以推动其收入来源的多元化。

不过，正如维天运通在招股书中所介绍，其提供的多项后市场服务正处于商业化变现的初级阶段。数据显示，该部分业务贡献的营业收入占比尚不到1%。

而从维天运通的规划来看，公司对于卡加车服业务寄予厚望。维天运通计划将卡友地带庞大、忠实的货车司机用户群转化成通过

## 跨界合伙人

显然，台前三大核心人物均非多年专注于造车，因此，轻橙时代从传统整车制造企业尤其是日系品牌车企招聘了众多技术人员。

据天眼查数据，目前轻橙时代共有12位股东，其中李帆持股32.66%成为最大股东，董事长边标持股21.52%成为第三大股东，CEO牟露持股的广州逐光者投资合伙企业(有限合伙)成为第四大股东。

带资进组的高管们均是跨界而来。公开资料显示，边标常年活动在金融圈，曾服务于招商证券，是东兴证券股份保荐代表人，主持或参与过诸多项目，包括农业银行IPO、招商银行配股、东安动力配股、福耀玻璃市值管理等，其中亦可见其曾涉足汽车产业链上市公司的资产管理等方面。

在此前的品牌发布会上，边标曾向媒体记者表示，其毕业于清华大学，其称自己求学的路径是文理工融合，并透露一站式的金融服务平台实际上是由其牵头一手打造的。

## 挖角广汽背景高管？

据知情人士透露，轻橙时代的造车团队很多人有广汽集团背景。其中，李罡也是轻橙汽车的幕后推手之一。

闯入竞争激烈的新能源赛道，轻橙时代也深谙其中的“奥妙”，必须要有专业人士“撑腰”。据知情人士透露，轻橙时代的造车团队很多人有广汽集团背景。其中，李罡也是轻橙汽车的幕后推手之一。

有广汽埃安员工向记者透露，李罡在广汽集团内部员工认可度颇高，且李罡离职也带走了部分手下。此前6月，广汽集团曾对网传李罡离职一事向记者表示，李罡只是休年假，并非加入新兴造车企业或自行创业。

实现净利润2610万元，成功扭亏为盈。

但在盈利背后，维天运通面临着依赖大额政府补助，新业务尚处于起步期，盈利空间亟待拓宽等难题。对于相关问题，维天运通相关负责人在回应记者采访时表示：“公司目前处于静默期，不便作出答复。”

对此，维天运通方面也表达了担忧：“我们有关数字货运业务的盈利能力一直并预计继续依赖于当地财政局提供的政府补助。如果我们无法继续获得该等补助，我们的财务表现可能会受到重大影响。”

不过，关于网络货运企业获得政府补贴一事，冯雷此前曾公开解释称，不认同“政府补贴”这一说法。他认为，税收返还的产生是因为网络货运企业按照9%全额纳税，但因为中间存在着重复纳税的问题，所以存在税收返还。

卡加车服出售的产品及提供的服务的强大购买力。

“我们相信强大的口碑将使得我们的社区能够持续以相对较低成本获取新增用户，持续扩大的用户基础为我们的全链路数字货运平台提供了稳定的补充运力资源，并为我们开展货车后市场服务提供了坚实基础。”维天运通方面在招股书中表示。

维天运通董事长冯雷也曾对外表示：“卡车司机不仅要挣钱，七成多的收入是要花出去的，买保险、处理事故、做汽车保养等，平台就要帮卡车司机花钱花得值，买到更好的东西。简单地说，我们利用数字化的方式，帮卡车司机多挣钱、再帮卡车司机花好钱。”

记者与轻橙时代相关负责人谈及布局新能源汽车所需资金时，边标神情颇为自信，直言轻橙时代不愁资金。结合边标在金融圈里多年的从业经历和人脉圈，轻橙时代的资金来源似乎有迹可循。

当前轻橙时代最大的股东李帆于11月17日加入，同时，由边标持股43%的广州展梦科技有限责任公司从最大股东席位上退出。但边标与李帆早已有过合作。天眼查数据显示，李帆与边标现有两家公司合作，二人是投资场上的合作伙伴。

此外，边标还表示，在其个人的基因里面，“融合”是非常关键的。从轻橙时代核心人物来看，边标已将“融合”贯彻至公司合伙人。轻橙时代另一核心人物牟露拥有10年互联网产品游戏研发经验，曾是腾讯旗下

但现在情况却发生了变化。记者就李罡是否参与轻橙汽车一事向广汽集团方面求证，得到该司回复称，李罡确实已经离职，但具体的去向需要跟本人确认。轻橙时代内部人士向记者透露，由于李罡此前签署的协议条款，当前不便透露具体信息。据记者掌握的信息，李罡是否入职轻橙汽车尚无法确认。

此外，对欲驶上创变“快车道”的轻橙时代而言，融资是无可逃避的生存问题。边标曾对媒体记者透露，轻橙时代的融资结构跟其他造车新势力相差无几。即

## 头部平台“厮杀”升级

灼识咨询数据显示，2020年，中国为全球最大的货运市场，就货运量而言，公路货运占中国总运输市场约80%。

中国银河证券研究认为，我国公路货运市场具有万亿级空间，但当前仍未被充分挖掘，继续呈现出低集中度、低同质化的属性。在此背景下，网络货运赛道具有高速增长 的潜力。

2020年1月，随着交通运输部联合国家税务总局发布的《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》(以下简称“《办法》”)正式实施，无车承运人正式更名为网络货运，网络货运发展进入元年。至此，中国网络货运发展历程可以被简单归纳为“车货匹配、无车承运人试点、网络货运平台”三个阶段。

据交通运输部数据，截至2021年9月30日，网络货运企业规模已增长至1755家。业务量方面，今年第三季度完成运单1657.5万单，环比增长30%。

据了解，在《办法》实施期间，国内网络货运行业快速发展，但也出现了价格恶性竞争、虚构交易、违规开票和数据安全等问题。据交通运输部数据，今年前三季度，1755家网络货运企业中，有293家企业未上传运单。

实际上，《办法》将于今年年底到期。而随着交通运输部决定开展《办法》修订工作，完善网络货运监督检查制度，网络货运平台在合规方面或将面临“大考”。

例如，在用户信息安全方

天美艺游的主策划。2015年开始，其有意进军车联网行业，并参与创立“小马立行”，孵化出“小马OS”，实现了覆盖多驾驶场景下的应用。

与此同时，轻橙时代还吸纳了中国联合网络通信有限公司研究院原院长、中电科华云信息技术有限公司原副董事长童晓渝。公开资料显示，童晓渝曾主导参与5G、V2X、智能普适网络、物联网、通信业务融合等业务框架的研究，或对轻橙时代智能网联发展起到重要作用。

显然，台前三大核心人物均非多年专注于造车，因此，轻橙时代从传统整车制造企业尤其是日系品牌车企招聘了众多技术人员，目前轻橙时代的团队来自国内一线造车团队，有超过20年整车研发经验。截至目前，轻橙时代已有成员200余人。

最初的资金主要以创始人个人出资为主，伴随合作伙伴的投资；其次，自天使轮开始导入战投；再次，引入一线投资人。直至B轮融资，地方政府或机构可能成为主体。据悉，轻橙时代天使轮融资预计在年底结束。

当前，新能源汽车市场的争夺战已迈入后半场，晚到的轻橙时代如何抢占市场，获得融资，是否能实现弯道超车，均未可知。但随着竞争愈加激烈，轻橙时代能否在优胜劣汰的市场中生存，仍需抓紧时间用量产的实车说话。