



量产交付难 裁员、停产传闻不断

# 造车新势力生死分化期到了?

■本报记者 施芸芸

距2018年7家造车新势力先后实现量产交付、意气风发的时间还未超过半年,2019年上半年的产销数据就使一众新势力的锐气遭到重挫:无论是根据全国乘用车市场信息联席会(以下简称“乘联会”)的统计,还是中国银保监会最近公布的机动车交强险数据,没有一家造车新势力上半年的累计上牌量超过1万辆。与此同时,不时有媒体曝出造车新势力欠薪、裁员、停产和卖地等传闻,传闻涵盖了合众、新特、敏安、云度等多家企业。有业内人士断言,2019年将成为造车新势力的“分化之年”,更有观点把2019年看作造车新势力的“生死之年”。中国汽车工业协会副秘书长师建华在接受《中国汽车报》记者采访时表示,没有任何一家造车企业能在脱离产品和市场的支撑下实现长久发展。对于造车新势力来说,只有不

断提升产品和品牌的市场竞争力,才能在当下激烈的竞争中存活下来。

## ■量产交付“裸泳者”浮出水面

公开资料显示,目前累计交付量超过1万辆的共有3家新造车企业,分别是蔚来汽车、威马汽车和小鹏汽车。根据乘联会发布的数据,小鹏汽车上半年的销量为9596辆,在造车新势力中位列第一;紧随其后的是威马汽车,销量达到8747辆;蔚来汽车位列第三,共销售7481辆新车。以上3家企业的销量之和,约占今年上半年全国新能源狭义乘用车销量的4%,这一数字与去年同期相比已经有了大幅提升。据乘联会统计,2018年上半年,造车新势力的总销量仅为4544辆,仅占全部新能源汽车销量的1.3%。从更详细的数据来看,占比的大幅提升主要还是依靠头部企业。银保监会公布的数据显示,除了上文提及的前三

家造车新势力以外,在新造车企业中,上半年累计交强险上牌量排第四的是合众汽车的哪吒N01,成绩为3814辆,其他车型均未超过1000辆。

造车新势力之间的分化已经加剧。目前,蔚来、威马、云度、小鹏、新特、电咖、合众新能源这7家企业已经实现小规模量产和交付,紧随其后的是爱驰与车和家,均处于量产车型亮相阶段,排在中后梯队的拜腾和华人运通等,则正在想办法获取各种资源,以期加速量产落地,而其他落后者已经开始陷入困境。

在接受《中国汽车报》记者采访时,清华大学汽车产业与技术战略研究院副研究员刘宗巍直言:“今年乃至未来两三年将是造车新势力面临严峻挑战的关键时期。随着竞争压力的不断增大,预计造车新势力两极分化的趋势将日益明显,不能在此期间站稳脚跟并拓展优势的企业将逐渐被市场淘汰。”

## ■“僧多粥少”需求危机出现

在分析造车新势力的量产进展时,一个有意思的现象是,交付时间越晚的企业,完成1万辆的交付目标用时越长。从去年6月30日到11月27日,蔚来汽车花了4个月27天实现了第1万辆ES8的下线;从去年9月28日开始交

付,到今年3月7日第1万辆EX5下线,威马汽车用时5个月零7天;而去年12月12日才开始交付产品的小鹏汽车,耗时6个月零8天才突破下线1万辆的关口。虽然小鹏汽车董事长何小鹏的解释是:“不太想追求快节奏,因为太快了容易出错。”但不可否认,造成这一现象的重要原因之一,在于目前新能源汽车市场规模有限,且竞争越来越激烈。

刘宗巍用“僧多粥少”来形容未来一段时间新能源汽车市场的局面:“尽管中国新能源汽车市场仍在逆势上扬,但在‘双积分’政策的驱动下,在华车企集体发力新能源汽车,未来几年包括国际巨头在内的众多传统车企将会投放大量电动车产品,这将给新势力企业造成空前压力。”此外,投资环境也发生了明显变化。据中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋了解,资本对于一个产

业的支持最长不超过7年,平均时间大约为4~5年,仅是汽车产品一次完整的迭代周期。付炳锋提出,造车新势力要尽快摆脱对资本的高度依赖,着力提升自我“造血”能力。“从去年开始,造车新势力融资情况就非常差了,现在资本对于他们的青睐程度远不及5年前。我从事投资行业已超过15年,此前团队投资的新造车公司,大多血本无归。”日前,某全国性综合类证券公司资深私募研究员在接受媒体采访时如是说。

## ■守正出奇 才能于竞争中成功突围

在刘宗巍看来,随着产业化进程的深入和销量的提升,造车新势力遇到的问题将呈几何级数增加:一方面,规模化生产对产品质量、销售、服务的全面保障能力提出了更高要求,而这往往是经验有限的新造车企业所欠缺的;另一

方面,新造车企业又必须努力培育具有特色的产品新卖点和品牌新内涵。

那么在这种情况下,造车新势力如何才能突围成功?“面对产业全面重构的空前变局,造车新势力应坚持聚焦主业不动摇,并对新技术培育发展的长期性和曲折性有足够的心理预期,清醒判断当前的竞争形势。”刘宗巍建议,造车新势力一定要“守正出奇”,在充分尊重汽车产业基本规律,踏踏实实做好研发、采购、生产、销售、服务以及质量和成本等各个环节工作的基础上,大胆创新,甚至推出革命性的全新解决方案,尝试引领产业未来演进方向。这也是新势力进入汽车领域的价值所在。

对于目前还未能实现量产的造车新势力,师建华的建议是“不忘初心”,只有产品经受住市场的考验,得到消费者的认可,企业才能实现长久稳定的发展。“如果始终没有拿得出手的产品,甚至连量产交付的第一步都跨不出,脱离产品只谈模式和服务,最终难免会被市场淘汰。”师建华如是说。

延伸阅读

不管今年会不会有造车新势力被淘汰出局,毋庸置疑的是,造车新势力阵营已经开始分化,头部企业虽有波折,但仍在加速跑,落后企业虽还在挣扎,但前景并不明朗。记者选取了几家头部新造车企业和仍在泥潭中挣扎的企业,从它们的造车进程中可以看出分化已相当明显。

## 分化众生相

■本报记者 施芸芸



### 小鹏汽车: 突如其来的危机

上半年销量: **9596**辆

今年上半年,小鹏汽车登上了造车新势力销量冠军的宝座。上半年发展颇为顺利:从年初开始,吸纳了至少8名高管加盟,人才队伍不断壮大;3月,首款车型G3大规模交付;4月,携全新车型智能电动轿跑P7登陆上海车展;5月,发布网约车品牌“有鹏出行”,并在广州试运营;6月,成立肇庆鲲鹏房地产开发有限公司,与华米科技达成合作。没想到,上半年一过,小鹏汽车就遭遇品牌危机——7月10日,2020款小鹏G3上市,本是“加量不加价”的好事,但这让拿到2019款G3不到3个月的车主大受打击,纷纷采取维权行动。尽管小鹏汽车提出了补偿方案,但仍有用户并不满意。这场品牌危机可谓始料未及,甚至盖过了7月13日小鹏G3在C-NCAP碰撞中拿下最高分的风头。

**点评** 在造车新势力的头部阵营中,小鹏汽车显得有些“另类”:在去年的4周年发布会上,一句“智能汽车的核心在于运营,而不是制造”在业内引起不小的争议;今年成立房地产公司,更是引发舆论对其是否专注造车的质疑。或许受互联网行业影响较深,小鹏汽车在快速迭代产品之余,没有全面考虑到汽车消费者的感受,从而引发消费者维权危机。身在汽车行业,还需尊重行业发展规律,对传统制造业的“敬畏之心”不能少。

### 威马汽车: 稳扎稳打 步步为营

上半年销量: **8747**辆

威马汽车的2018年过得不太顺遂,不仅遇到了车辆自燃问题,还出现了延迟交付,甚至遭遇退订,原定于2018年年底交付1万辆的目标也推迟到了今年。但在年初还受到质疑的威马汽车,今年上半年可谓“柳暗花明”。3月7日,第1万辆威马EX5下线,距离去年9月28日开始交付,用时5个月零7天,成为造车新势力中第二家产品下线超过1万辆的企业;1万辆下线仪式第二天,威马汽车宣布完成30亿元的C轮融资,累计融资金额已近230亿元人民币;4月12日,威马汽车品牌之夜在上海举行,发布由Living Motion三电动能系统、Living Pilot智行辅助系统、Living Engine全车交互智能引擎构建的核心技术矩阵;7月13日,威马EX5以83.6分的成绩拿到C-NCAP碰撞5星级评价。

**点评** 相较于蔚来汽车和小鹏汽车,威马汽车更像传统造车企业,这或许是因为其创始人沈晖拥有的传统汽车制造经验更为丰富,对于汽车制造的理解也更深,从而能做到“后发先至”。根据银保监会的数据,今年上半年威马EX5一款车的累计交强险上牌量已经达到8548辆,超过了小鹏汽车和蔚来汽车的畅销车。不过,在2019年交付10万辆的目标面前,上半年不足9000辆的销量还是显得过于单薄。

### 蔚来汽车: 在波折中前行

上半年销量: **7481**辆

作为造车新势力的“排头兵”,蔚来汽车的发展一直备受关注,今年上半年关于蔚来汽车的报道始终没有间断过。3月,蔚来汽车宣布停止原本在上海嘉定区的自建工厂计划;5月初,蔚来汽车在美国裁掉70名员工,并关闭了位于三藩市的办公室;5月20日,广汽蔚来发布“HYCAN合创”品牌,称首款量产车型将于年底亮相,明年交付;5月28日,在第二款量产车ES6下线当天,蔚来宣布与北京亦庄国际投资发展有限公司签订战略合作协议,这被视为蔚来汽车或将自建工厂的一大重要动作;6月4日,蔚来汽车的“电池租用”方案下架,至今仍未上线;6月27日,今年已曝出三起自燃事故的蔚来汽车宣布,将召回4803辆ES8,确认问题来自电池模组。

**点评** 蔚来汽车是当前造车新势力群体中实现量产最早,也是首家成功冲过交付超万辆大关的新造车企业。不过,今年上半年接连遇到不少问题,也给企业敲响了警钟。尽管没能成为造车新势力销量榜冠军,但鉴于其售价远高于其他品牌,7000多辆的销售成绩含金量显然更高。值得期待的是,今年6月正式上市的蔚来ES6,售价比ES8更加“亲民”,是一款有望走量的产品。如果能成功消除产品召回带来的不利影响,下半年蔚来汽车的销量或许能重回榜首。

### 奇点汽车: 都是资金少的错

去年底,奇点汽车因欠薪风波深陷舆论危机,虽然此后在安徽省铜陵经开区的帮助下暂时解决了资金问题,但直到目前,产品的量产交付还未落地。4月15日,路透社报道称,丰田汽车同意向奇点汽车出售电动汽车技术,并获得后者新能源汽车积分的优先购买权作为回报;在上海车展上,奇点汽车携iC3概念车亮相,并表示新车iC3将于2021年一季度上市;5月30日,奇点汽车母公司——智车优行科技(上海)有限公司注册资本新增633万余元;7月,创始人沈海寅表示,奇点汽车计划在科创板上市,现在各方面还处于筹备阶段。

**点评** 在《2017年中国独角兽企业发展报告》中,奇点汽车位列32名,估值30亿美元,与蔚来、小鹏处于同一序列。但此后,工厂建设进度停滞,iS6量产交付屡次跳票,至今仅向市场交付了6辆新车,从曾经的风光无限到如今的饱受质疑,奇点汽车的现状令人唏嘘。究其背后原因,很大一部分可能来源于资金压力,相较蔚来来的IPO上市、6轮融资约169亿元融资,以及威马近230亿元的融资金额,奇点汽车融到的70亿元显得“捉襟见肘”,如今冲击科创板,也被业内人士评价为“殊死一搏”。在资本日益收紧、窗口期不断缩短的当下,奇点汽车的量产之路恐怕会走得很艰难。

### 拜腾汽车: 量产还在路上

走上造车创业这条路后,毕福康和戴雷一直在负重前行,但这对亲密组合于今年正式分道扬镳。4月16日,拜腾汽车发布声明,称董事会于2019年1月通过决议,终止毕福康首席执行官职务,由戴雷接任,创始人之一离开,与企业未来发展面临困境无关系;5月8日,戴雷透露,拜腾的C轮融资由一汽集团领投,融资金额为5亿美元,但尚未有公开信息显示融资已到位;6月初,拜腾汽车宣布旗下首款量产车M-Byte第一辆全工艺白车身正式下线;6月13日,拜腾上海设计中心正式启用;6月25日,一汽夏利在回复深交所的问询函中表示,与拜腾母公司南京知行达成出售一汽华利公司的协议后,南京知行尚有3.1亿元款项逾期未付;7月3日,拜腾员工称,公司启动内部裁员计划,对此,拜腾回应公司正在进行“组织架构优化”,截止到7月底,今年拜腾已进行了两次股权质押。

**点评** 如果说奇点遭遇的资金压力很大,那么融资总额比奇点少10亿元,还不到60亿元的拜腾汽车承受的压力就可想而知了。尽管为加速首款产品的落地,拜腾汽车与一汽集团在供应链和销售渠道等方面开展合作,同时不惜以承担负债8亿元的代价拿下了生产资质,但“计划今年7月推出第一款量产车、到2020年上半年生产1万辆”的M-Byte至今还没有真正落地。

### 法拉第未来: 梦想能否照进现实

虽然发展到今天,法拉第未来的近况已经让不少人失去了关注的热情,但事实上,今年上半年法拉第未来仍然新闻不断。3月8日,纽约房地产公司阿特拉斯资本的旗下公司收购了法拉第未来位于洛杉矶的总部;3月25日,第九城市发布公告称,九城与法拉第未来签订协议,双方共同建立合资公司,各控股50%,九城具有对合资公司的业务经营控制权,将在中国制造、营销及运营电动汽车;4月4日,法拉第未来的创始人贾跃亭在社交媒体上发图透露了全新车型V9,这正是与九城成立合资公司后将要生产的目标车型;4月30日,有媒体报道,法拉第未来获得了一笔2.25亿美元的债权及信托融资,由美国商业银行Birc Lake领投。

**点评** 从乐视汽车到法拉第未来,这家造车新势力可以说曾经承受着多大的赞美,如今就承受着多大的质疑。与其同年诞生的蔚来汽车至今已推出两款量产车,累计销量超过1.5万辆,法拉第未来的量产计划却还在不断推迟中,最新的公开信息是明年年中。从目前的公开信息来看,量产恐怕还遥遥无期,法拉第未来的未来也让人担忧。

简讯

## 智能网联时代汽车技术发展开放论坛举行

本报讯 记者王金玉青岛报道 8月3日,由青岛市科学技术局、青岛市工业和信息化局、李沧区人民政府、青岛市汽车行业协会联合指导,吉林大学青岛汽车研究院主办的首届智能网联时代汽车技术发展开放论坛在青岛举行。全国各地的“政产学研用”各界代表齐聚一堂,共同探讨智能网联时代背景下汽车技术发展趋势。

智能网联是当前各地汽车工业发展热点,青岛也在不断探索。青岛市科技局副局长、科工委办公室主任李天传表示,青岛是全国第一批新能源整车规划应用城市,在建设全球最大的新能源汽车产业基地的同时,在智能网联区域也有所培育。“在世界科技和产业革命的影响下,未来智能网联汽车产业将是一场突破性的创新变革。”正如青岛市汽车行业协会理事长徐衍男所言,智能网联带来的不仅是汽车产品和汽车产业的深刻变革,也将为人类的出行方式和城市的交通体系带来重要变化。

中国汽车工程学会常务理事、山东省汽车工程学会理事长高松认为,新时代的来临,将推动车联网快速发展,加快推动汽车智能驾驶的应用,有望大幅提升车辆驾驶的安全性、可塑性。吉林大学汽车工程学院院长高振海指出,吉林大学拥有丰富的理论储备,但从技术研究到研发,再到工程开发、产品生产和商业化运营,中间环节是断开的,研究院的职能恰恰可以弥补高校和市场中间断开的环节。他希望吉林大学青岛汽车研究院能发挥桥梁和纽带作用,更好地服务于青岛汽车产业。

**飞龙牌汽车水泵 原装正品 水泵专家** 飞龙股份 股票代码002536

主导产品: 汽车水泵 电动水泵 机油泵 排气歧管 涡轮增压器壳体等

机械水泵 电动水泵 开关水泵 深腔增压器壳体 变量机油泵 热管理控制阀

飞龙汽车部件股份有限公司 电话: 0377-69662280 www.xixia-waterpump.com