

一场“赌局”背后的新势力造车江湖

□ 本报记者 李亮子

互联网的出现几乎搅动了所有行业的发展,而以互联网为基因成长起来一大批新兴造车企业也毫无例外地“颠覆”着传统汽车行业。8月6日,新兴造车企业的一场“赌局”引爆了朋友圈。蔚来汽车创始人李斌提出“今年蔚来交不到1万辆车,会赔给何小鹏一台ES8”,面对这一赌约,小鹏汽车董事长何小鹏在社交媒体表示公开接受,并强调自己一定能赢。

赌局背后围绕的关键问题是量产交付,这几乎是所有互联网造车企业不可回避的一场大考。新日汽车研究院院长王凯告诉记者:“新势力造车优势在于策划、设计和试制试验阶段,对于爬坡和量产是弱项。现阶段,没有资质的新造车势力还必须依靠代工的形式,有资质的新造车势力也要在建成工厂的前几年内花大力气打造工艺流程优化、质量控制体系和供应链管控体系,否则量产失败会是大概率事件。”

量产交付难应对

对于互联网造车企业来说,规模是一道坎,品质规模又是另一道坎。交付或者说严格意义上的规模交付,几乎成为新兴互联网造车企业的梦魇。即便是成立已经十多年的美国特斯拉汽车,也曾在这道坎上反复跌倒。此前尽管有互联网车企交付过一定数量的新车,但对于汽

车行业来说,其数量远远不够“量产”级别。今年5月31日,蔚来汽车首批10辆车实现交付,不过首批交付的车主身份都是蔚来的内部员工。小鹏汽车去年年底交付了1.0版本的汽车,客户同样是自己人,何小鹏就是第一位车主。

独立汽车咨询顾问张翔接受采访时表示,在汽车领域,销量为王,谁有更好的销量,谁就抢占了先机。量产上市是每家企业必须要做的。但据了解,互联网造车企业现在的交付主要是销售给内部的员工,基本上没有对外交付给实际的客户。不少车企此前夸下海口要在特定时间交付一定数量的车,而实际到了时间又无法按时交付,这样会导致消费者对它的信心不足。真正算得上量产交付给客户的新兴互联网造车企业大概只有云度汽车,不过数量与传统车企依然不在一个数量级。

奇点汽车联合创始人、智能车联盟总经理季申接受记者采访时表示,该公司今年年底前会完成小批量新车交付。他给记者分析当前新兴造车企业量产交付的情况时说:“任何一款工业级产品刚开始上市,都会存在产量与市场需求的矛盾。一辆新车的生产制造初期与产线总会需要磨合,逐步增加的爬坡过程是科学的。作为一个新品牌首款产品的上市,我倒认为,更重要的交付是,产品品牌基因的定性、消费群体属性的定位,为后续系列产品与市场的契合打好

基础更关键。当然,及时交付很重要,赌是赌不来的。”

积累资金是活下去的本钱

除去量产的难题,另一个直接关乎新兴造车企业生死的就是资金问题。汽车生产是一个相当烧钱的行业,王凯告诉记者,平均一款新的新能源乘用车大概需要24个月~28个月时间研发,A级车的研发投入约1.5亿,B级车研发投入约3亿元。以研发中心人员按500人预估,包括对研发中心各类研发设备、设施等总投入也要5亿元左右。随着法规的不断提升,老百姓对于车型的需求的多样化,车型需要不断迭代升级,资金投入是大量的、持续的。

在国家稳金融、去杠杆的宏观调控下,国内也非常缺钱,“钱荒”也在客观上给过热的新能源造车企业起到了降温作用。目前国内企业上市的标准也让新造车企业望而却步,中美贸易战的打响,促进了市场和产业开放速度和深度,无疑对于新造车企业是雪上加霜。

由此可见,投资巨大的互联网新兴造车企业想要活下去或者活得久一点,在没有量产上市提供资金回笼之前,最关键的就是要掌握大量资金。各个企业在融资方面也是八仙过海各显其能。

今年8月2日,小鹏汽车正式宣布完成签约总额40亿元人民币的B+轮融资,这是新兴互联网造车企业中,今年以来最大

的单轮融资。

此举让小鹏汽车的发展更有底气,累计融资额已超过100亿元人民币的小鹏汽车目标是大规模量产具备六维感知能力的高智能互联网汽车(AI Car),让车辆具备自我感知、物体感知、高精定位、预测未来、交互和事件及决策推理能力,提高自动驾驶在中国驾驶场景的安全和创新。

作为得到马化腾、刘强东、雷军等国内众多互联网巨头青睐的蔚来汽车,从成立至今也获得了巨额资金的投入。根据公开资料显示,从成立至今,蔚来完成5轮融资,总额近200亿元。最近一次融资是在2017年10月末,由腾讯领投的10亿美元D轮融资。

记者查询网上公开披露的信息,奇点汽车也完成C轮融资,目前累计融资金额达到170亿元,威马汽车也已完成C轮融资,累计融资额超120亿元人民币。当前主流互联网造车企业也纷纷在资本市场争夺投资人的青睐。因为研发、投资自建生产线、吸引人才加盟,样样离不开资金的支持。

张翔认为,当前都在烧钱的主流互联网造车企业有四十几家,到2020年能存活两三家就很不错了。

王凯则从另外一个角度阐释了新造车势力窘境,他认为从2019年开始,400家注册新能源汽车的公司将会逐步走向破产、出售、清算过程。一方面是资金的烧钱速度与融资输血的不同步;另外一方面新造车势力公司的核心团队不稳定因素较大也导致的技术及体系缺少积累;另外还有一个主要的原因是,外资汽车股比放开了,外资一旦成立独资公司,大量的技术人员和销售员可能会选择各方面条件都更好的外资车企工作,而内资车企在此种情况下生存和发展都会面临诸多难题。

躲不开的人才之争

与企业发展密切相关的有两个问题,一个是钱,另一个是人。当互联网选择颠覆汽车行业之时,很多传统车企人才的流失已成定局。

8月5日,特斯拉首次发布招聘职位,施工经理、电气设计工程师、机械设计师等均在招聘之列。记者获悉,上汽有不少人才被特斯拉以高薪挖走,但传统车企被挖墙脚的绝不止上汽一家。原因在于,我国汽车产业人才培养跟不上市场需求。据中国汽车人才研究会发布的《中国

智能网联汽车人才研究报告》显示,我国当前智能网联汽车人才总量不足2万人,如此人才储备确实难以满足车企如饥似渴的需求。

2017年10月23日,小鹏汽车宣布,前特斯拉技术专家谷俊丽出任小鹏汽车自动驾驶研发副总裁,全面负责小鹏汽车自动驾驶研发团队的创建,领导人工智能创新和自动驾驶软件的研发。

新车ES8发布后,蔚来汽车挖来了沃尔沃Polestar高管沈峰,负责蔚来汽车的质量管理。沈峰之前,蔚来已有执行副总裁郑显聪、生产运营副总裁蒋萍、整车工程副总裁毛杰、前BMW全球副总裁Hans Kroeppeit和前宝马中央质量副总裁Steffen Wirth联合把控ES8的生产。

奇点汽车也在挖人上不遗余力,供职奇瑞已超过16年之久的老兵范星今年也加盟了奇点汽车,担任奇点汽车副总裁,同时兼销售公司常务副总经理,全面负责奇点汽车产品规划、市场营销工作。

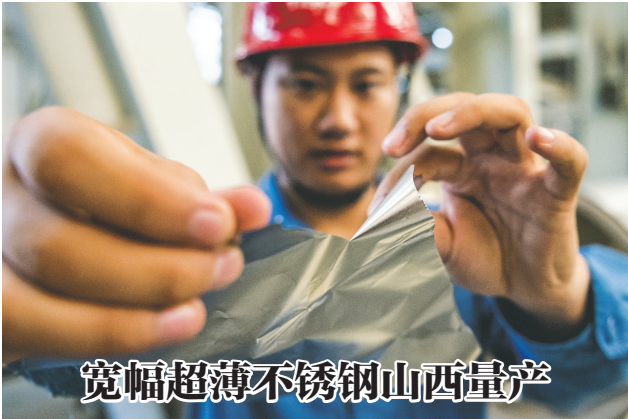
“得人则安,失人则危”的理念已经在汽车行业行程共识,传统汽车领域僵化的管理模式,给了互联网造车企业发展的机会,当北汽、上汽这些老牌车企感叹人才忠诚度太低的时候,新兴造车企业早就把核心人才重金买进。

然而,尽管新兴互联网车企掌握人才资源,但带着不同企业文化的人才最终形成战斗力也需要进一步磨合。不过手中掌握人才至少让这些企业在未来的拼杀中增加了获胜的砝码。

王凯进一步分析说,除了吸引人才,新兴造车企业还需要重视管理体系、质量体系、股权激励体系和融资渠道,向成功的企业学习。能够中西贯通的个人和团队,是企业可遇而不可求,因此新造车势力的各体系建设就显得尤为重要。

尽管业内对互联网造车企业究竟能走多远表示质疑,但作为互联网造车企业的代表季申认为,相信未来两三年的时间,新兴互联网造车企业会出现引领行业的龙头,就像当年手机领域都是诺基亚的天下时,苹果手机横空出世最终彻底改变了行业格局。

美国历史上也曾经出现过上百家汽车公司,大浪淘沙后目前只剩三家汽车巨头公司的存在。历史的发展,是否相似的情景都会重复再现?让我们拭目以待。



宽幅超薄不锈钢山西量产

近日,山西太钢精密带钢公司实现宽幅超薄不锈钢,这种厚度为0.02毫米,宽度达600毫米的不锈钢量产。预计月产量可达3000公斤左右,主要应用在航空航天、石油化工、汽车、电子、家电、计算机等领域。图为工作人员用手撕开厚度为0.02毫米的不锈钢。

韦亮摄

能源资讯

新能源车船将免征车船税

本报讯

日前,财政部等部门联合印发《关于节能新能源车船享受车船税优惠政策的通知》(以下简称《通知》)明确,对节能汽车,减半征收车船税;对新能源车船,免征车船税。

《通知》明确规定,对节能汽车,减半征收车船税。减半征收车船税的节能乘用车应同时符合获得许可在中国境内销售的排量为1.6升以下(含1.6升)的燃油汽油、柴油的乘用车以及燃料消耗量等标准,对新能源车船,免征车船税。免征车船税的新能源汽车是指纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车。纯电动乘用车和燃料电池乘用车不属于车船税征税范围,对其不征车船税。其中,可以看出对于节能车的

燃油标准逐渐都在递增,对于新能源车的续航里程也提出了更高的要求。

此外,由于在国税和地税合并之前,车船税属于地方税,因此不同地区缴纳费用的标准不一样。以北京市为例,1.0升以上至1.6升(含)的乘用车每年需缴纳420元,按照《通知》,符合节能乘用车的相关标准后费用减半,每年可少缴纳210元,按照10年的使用期,共少交2100元的车船税费用。对此,业界普遍认为,与此前的小排量汽车购置税优惠政策相比,此次优惠的幅度并不是很大,但车船税的减免具备持续性,加上购买贴上节油标签的减免税车型本身就省油,必将刺激新能源车市场消费。

(和玲)

前七月新能源车产销量保持高速增长

本报讯

近日,中国汽车工业协会相关负责人表示,今年1月~7月我国汽车产销量继续保持小幅增长,其中,新能源汽车产销分别完成50.4万辆和49.6万辆,比上年同期分别增长85%和97.1%,新能源汽车产销量同比呈现高速增长态势。

中国汽车工业协会发布的数据显示,1月~7月,我国纯电动汽车产销分别完成38.2万辆和37.3万辆,比上年同期分别增长71%和82.4%;插电式混合动力汽车产销分别完成12.2万辆和12.3万辆,比上年同期分别增长148.9%和160.9%。

(高亢)

安徽入选新能源汽车蓄电池回收试点

本报讯

工信部等七部委日前联合确定京津冀地区等17个地区及中国铁塔股份有限公司为新能源汽车动力电池回收利用试点地区和企业,安徽省入选试点。

工信部等七部委要求试点地区和单位以市场为主导,充分发挥汽车生产、电池生产和综合利用企业的主体作用,探索动力电池回收利用市场化商业运作模式,完善相关标准,突破动力电池梯次利用、高效再生利用产业发展瓶颈,建设示范工程,为建立科学完善的动力电池回收利用制度提供实践支撑。安徽省经信委节能与综合利用处负责人表示,此次入选试点,为安徽省动力电池回收利用新兴产业的快速布局发展、

退役动力电池回收利用网络体系建设、辐射周边地区动力电池回收利用行业共同发展提供了难得的机遇。

根据试点方案,安徽省将按照政府引导、市场主导的原则,到2020年,逐步实现“1234”的总体目标:即组建1个动力电池回收利用产业联盟,构建动力电池回收及溯源2个体系,搭建动力电池评估、交易和研发等3个平台,打造4家标杆企业,包括梯次利用标杆企业和综合利用标杆企业,建设一批示范项目。建立覆盖安徽、辐射周边省份的回收网络,形成完善的动力电池回收利用体系,形成一定规模的综合利用处理能力。(吴量亮)



安徽车企布局新能源

安徽江淮汽车集团股份有限公司安庆分公司是新建的一家新能源汽车生产厂家,截至2018年7月,整车销售累计已超5万辆。图为在安庆分公司新能源汽车总装生产线上,工人在安装一辆新能源纯电动车。

新华社记者 金立旺 摄

新能源投资青睐电动汽车领域

市场不断扩大 资本持续关注

□ 吴秉泽 王新伟

日前,在贵州贵阳举行的青域基金第二届生态环境投资论坛上,来自国内知名投资机构、新能源企业的代表就当前的新能源产业投资话题开展研讨。与会专家认为,新能源投资市场广阔,储能、现代电力系统、可再生能源和电动汽车已成为新能源投资的重点领域,能源转型初见成效。

发展转型提高了对能源质量的要求,可再生能源在未来相当长一个时期内将是能源投资的优先领域。从国际上看,欧洲

提出了2050年实现100%可再生能源方案,我国也确立了不同时期的能源转型目标,计划到2020年可再生能源发电装机容量接近7亿千瓦,2050年非化石能源发电比例达到75%~80%。

中国能源研究会可再生能源专业委员会主任委员李俊峰认为,当前正处在增长方式、能源系统和消费模式的转型期,能源系统正在由化石能源向非化石能源转型。以煤炭为主的能源结构是现代化的最大短板之一,能源的清洁化和低碳化是中国现代化进程的重要任务。

在新能源投资的重点领域中,新能源汽车无疑更吸引资本的注意。国家信息中心信息化和产业发展部汽车产业处处长李伟利认为,新能源汽车已迎来持续投资发展期。数据显示,我国新能源汽车已经连续4年实现超高速发展,今年上半年的增速更是高达113.4%。同时,我国新能源汽车消费发生了三大趋势性变化,即产品结构由“乘商并重”向乘用车为主转变;需求主体由公共领域向私人购买转变;私人消费区域由限购城市向非限购城市转变。

数据显示,2015年仅有

42.6%的新能源乘用车归私人所有,到今年前5月份,这个比例已经上升到了74.5%。“从新能源汽车的消费趋势可以看出,市场因素对新能源汽车发展的推动作用越来越大,新能源汽车将逐步完成由政策推动型向市场推动型转变,新能源汽车大规模发展的条件将不断完善。”李伟利表示,到2030年我国汽车年销量的近一半将为新能源汽车。这也为新能源汽车的大规模发展奠定了市场条件,其中新型动力电池、充电设施、燃料电池汽车将是未来新能源汽车产业的投资热点。

“

我国确立不同时期的能源转型目标,计划到2020年可再生能源发电装机容量接近7亿千瓦,2050年非化石能源发电比例达到75%~80%。