

“重出江湖”资质问题未解 依赖资本输血

“PPT造车鼻祖”游侠汽车“闭门造车”三年无果

本报记者 刘媛媛 上海报道

消失于大众视野两年多的游侠汽车，近来动作频频，企图撕掉“PPT造车鼻祖”这一标签。

不久前，游侠汽车宣布已完成3.5亿美元B+轮融资，此次融资由格致资产独家战略投资，同时格致资产成为游侠汽车第二大股东。截至目前，游侠汽车已完成A轮、

靠融资“起死回生”？

在游侠汽车的早期融资阶段，曾遭受过投资人“头也不回就走掉”的窘境，唯一的办法就是“钱自己烧，烧到自己满意为止”。

公开信息显示，游侠汽车成立于2014年3月，总部位于上海，是中国首家独立自主研发、制造纯电动汽车的新兴科技公司。

2015年7月，游侠汽车创始人兼CEO黄修源发布了首款四门电动轿跑“游侠X”概念车，从公司成立到首款产品发布用时不到两年。不过，那场发布会并未带来预期的效果，反倒让“游侠X”陷入抄袭特斯拉Model S的风波中，同时也被外界贴上了“PPT造车”的标签，造车事业一度不被市场看好。

2015年12月，就在游侠汽车“危在旦夕”之时，西拓工业董事长卫俊携资金及团队加盟游侠汽车，并担任游侠汽车董事长，直接负责游侠电动车未来量产事业的规划布局。有消息称，自接管游侠汽车以来，卫俊个人的投入就超过1亿美元。

“资本是逐利的。”卫俊曾对媒体坦言，

量产迟迟难以推进

造车新势力大部分都是做互联网出身的，讲的是轻资产，但造车是一个复杂的系统工程，属于重资产，所以从概念车到产品定型以及完成测试，过程相当漫长。

除了融资慢人一步之外，游侠汽车最令人唏嘘的就是量产问题。从时间维度上讲，游侠汽车算得上最早投入“互联网造车”的企业，早在2015年就发布了首款概念车。按照当初的目标，游侠汽车2016年底完成原型车小批量试制，以便能顺利进入下一个测试周期，最终在2017年底进行小批量试制投放。

然而3年过去，其量产车型迟迟未能与大众见面。而比游侠汽车起步晚的蔚来汽车，如今已成功登陆纽交所，并已实现量产交付；小鹏汽车、威马汽车也都拿出了自己的量产车型，纷纷承诺年底前进行终端交付。

B轮以及B+轮共三轮融资，累计融资规模超过12.5亿美元。

相较于造车新势力头部企业来说，游侠汽车的融资总额并不算多，但对其未来的“生死存亡”将起到至关重要的作用。据了解，游侠汽车是国内最早一批的造车新势力，2015年7月便正式发布了首款互联网概念车“游侠X”，但时至今日，其首款量产车仍未与大众见面，公司也曾一度陷入停摆。

在游侠汽车的早期融资阶段，曾遭受过投资人“头也不回就走掉”的窘境，唯一的办法就是“钱自己烧，烧到自己满意为止”。

好在在后期的融资过程中，游侠汽车逐渐走出了困境。今年3月，卫俊首度向外界公布了游侠汽车近两年的融资概况：2017年8月，完成由新华丝路基金、景行天成等机构领投的12.2亿元A轮融资；2018年3月，完成由前海梧桐、中国环保产业有限公司、中创海洋、南太湖建投、湖州东弘等多家机构共同投资的50亿元B轮融资。

彼时，卫俊透露，今年10月前，公司还将完成5亿美元或等额的融资。不过从近日公司完成的B+轮融资来看，金额仅3.5亿美元，未能达到之前所说的5亿美元。此轮融资之后，公司累计融资规模超过12.5亿美元，整体估值达到33.5亿美元。

在任万付看来，大部分人将造车一事想得过于简单，但其实这是一个非常复杂的工程，由概念车到量产是一个漫长的过程。从传统车企来看，这一过程都需要十几个月，最快也要一年左右。因此，对于一个完全没有造车经验的企业来说，想要实现量产困难巨大。“我认为游侠汽车进展如此缓慢，第一可能是在实际量产过程中一些环节没有解决好，第二可能还是缺乏足够的资金支撑。”

罗磊也告诉记者：“造车新势力大部分都是做互联网出身的，讲的是轻资产，但造车是一个复杂的系统工程，属于重资产，所以从概念车到产品定型以及完成测试，

面对“不靠谱”的质疑，游侠汽车官方在今年5月给出了量产车确切的发布时间：今年四季度，并预计明年三季度前实现交付。四季度已然到来，只是就算游侠汽车能打破多年来的产品实现迷局，在竞争愈发激烈的当下，其又能在“大蛋糕”中分到多少？

对此，《中国经营报》记者多次致电致函游侠汽车方面，截至发稿，公司未予回应。

本报记者注意到，虽然游侠汽车通过多轮融资的资金已经达到一个稍高的量级，但公司成立至今已有将近5年，在游侠汽车之后成立的蔚来汽车、威马汽车、奇点汽车、小鹏汽车等，融资总额早已超过100亿元。

中国汽车流通协会副秘书长罗磊指出，造车是一个庞大的系统工程，从设计、定型、测试、生产各个环节都需要巨大的资金支撑，因此造车新势力们大力融资实属正常，只是目前来看，游侠汽车的融资金额还远远不够。

“游侠汽车算是起步较早，但至今未有大的进展，当前对其来说，已经进入了比较关键的阶段，需要更多的钱来加快研发速度，尽快量产。”汽车分析师任万付指出，这就造成了游侠汽车当前陷入了融资—烧钱—再融资的循环中。

需要非常漫长的过程。”

不过，卫俊此前曾表示，游侠汽车的首款量产车将会在明年四季度发布，新车或定名“游侠X1”，该车的设计将延续已发布的概念车型，续航里程为500km，电池PACK为液冷系统，单体电池采用18650和21700，支持超级充电，百公里加速4-5秒，同时搭载KITT OS智能车交互系统，预计最快将在2019年开始交付。

卫俊同时对未来3年的交付周期做了设定，即2020年销售3万台，2021年销售6万台，2022年销售9万台，3年单品销量达到8万~10万台。这一目标能否实现，还有待时间的检验。



业内人士指出，造车新势力大部分是做互联网出身，但造车是一个复杂的系统工程，从概念车到量产需要漫长的过程。

本报资料室/图

生产资质尚未获批

数据统计，截至目前，发改委共发放了15张新能源牌照，获得工信部生产资质的只有7家，游侠汽车未在其中。

值得注意的是，游侠汽车市场总监李炜曾表示，相对于其他同类新造车企业，游侠汽车并不打算走代工路线和过渡型产品策略，相对而言，自建工厂和生产的时间本身也需要符合客观规律，同时也为了更高的品牌与产品一致性和品质保证。

据了解，游侠汽车首个生产基地落户湖州，于2017年10月正式开始动工，一期产能10万台/年。工厂计划于2019年5月左右完成，加上设备入驻调试，2019年可以实现正式量产。

虽然已经在建造自己的工厂，但是本报记者注意到，游侠汽车尚未取得纯电动乘用车的生产资质。数据统计，截至目前，发改委共发放了15张新能源牌照，拿到的企业包括：北汽新能源、长江汽车、前途汽车、奇瑞新能源、江苏敏安、万向集团、江铃新能源、重庆金康、国能新能源、云度新能源、知豆、速达、合众系能源、陆地方舟及江淮大众。

在这15家车企中，获得工信部生产资质的只有7家，分别是云度新能源、北汽新能源、江铃新能源、知豆、长江汽车、合众新能源和前途汽车。

对于造车新势力而言，只有拿到生

产资质才能量产并上市销售，但由于申请难度大，机会成本太高，部分新造车企业为了抢新车上市进度，只能采取代工或收购有资质企业的方式。

那么，既然游侠汽车并不打算走代工路线，其又能否赶在“游侠X1”量产下线时顺利拿到生产资质？目前，谁也无法给出确切答案，因为据了解，纯电动汽车生产资质在发改委核准了15家后就进入暂停状态，并且仍然没有继续核准纯电动汽车生产资质的迹象。

或许是自己也没有多大的信心，卫俊曾表示，公司以正常申请生产资质为主，但也准备了代工或者收购有生产资质的生产厂家的备选方案。

在接受本报记者采访时，全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示：“相比于造车新势力自建工厂模式，与传统汽车合作的代工模式更适合造车新势力，因为代工模式的成本较低，制造经验较好，可以节约资源。”

罗磊也认为，自建一个汽车生产线需要大量的资金和长久的时间，因此类似于蔚来汽车选择代工，反倒是一个快速进入市场的比较好的选择。

付魁对本文亦有贡献

杉杉、超威等动力电池企业毛利率下滑

车企谋建电池厂“肉搏战”加剧

本报记者 刘頔 上海报道

国内动力电池企业正面临“增收不增利”的尴尬局面，而大众等车企陆续宣布自建电池工厂也让相关企业感受到不小的压力。

近日，宁波杉杉股份有限公司(600884.SH，以下简称“杉杉股份”)发布2018年半年报，报告期内，公司实现营收42.9亿元，同比增长11.3%。其中，正极材料业务实现净利润增幅低于营业收入增幅，毛利率较去年同期较高水平降低，负极材料业务的销量同比下滑4%，毛利率也有所下降。

对比近期动力电池企业发布的半年报，2018年上半年，天能动力国际有限公司(00819.HK，以下简称“天能动力”)实现主营业务收入同比增长27.7%，毛利率同比下滑0.9%。国轩高科股份有限公司(002074.SZ，以下简称“国轩高科”)营收同比上涨8.76%，动力电池业务的毛利率也同比下跌5.44%。而作为铅酸电池巨头的超威动力控股有限公司(00951.HK，以下简称“超威动力”)，上半年拥有人应占期内利润为1.02亿元，同比减少63.6%，毛利率由2017年同期约12.8%降至约10.9%。

业内分析人士认为，尽管多家动力电池企业营收和净利润都保持增长态势，但其锂电池业务却同比去年出现大幅下滑，主要与新能源汽车补贴退坡和动力电池市场竞争加剧有关。

对此，《中国经营报》记者致电致函超威动力方面，截至发稿尚未得到回复。而杉杉股份证券事务部相关负责人在接受记者采访时表示，由于生料和石墨化产能瓶颈，致使公司实际供应能力低于市场需求，主动调整产品结构控制风险，降低低端产品销量，降低部分中小客户的发货量。新能源汽车有降本的实际需求，补贴退坡及行业竞争加剧将使得新能源汽车行业承受短期降成本压力。

杉杉股份等企业毛利率下滑

由服装企业到转型锂电材料供应商的杉杉股份，近年来发展迅速。根据公司资料显示，主要从事锂电池材料的研发、生产与销售，产品种类涵盖锂电池正极材料、负极材料和电解液。

近日，杉杉股份发布2018年半年度报告。中报显示，报告期内，公司实现营业收入42.88亿元，同比增长11.31%；实现归属于上市公司股东的净利润4.66亿元，同比增长37.33%。公司方面表示，利润提升主要由于锂电池正极材料业务业绩持续稳定增长，新能源汽车业务业绩同比减亏，以及出售部分可供出售金融资产、获得洛阳铝业现金分红等导致投资收益同比上升。

上半年，动力电池企业之间的竞争日趋激烈，上游原材料价格大幅波动，下游电芯行业也面临优胜劣汰局面。

车企自建电池厂加剧行业挑战

近年来，随着电动车产业快速发展，动力电池产品出现供不应求。一方面，动力电池企业在竞争中寻求突破，另一方面，大众、戴姆勒等车企巨头则相继宣布自建电池工厂，试图减少在电池等核心业务板块对外部电池制造商的依赖。

日前，德国大众集团首席执行官赫伯特·迪斯(Herbert Die)表示，大众集团拟在欧洲自建电池工厂生产固态电池，并有望在2024年至2025年间开始批量生产。随后，大众中国区域的高管确认，已在筹划中国建设大众的电池厂。

与此同时，2018年7月底，国际著名汽车制造企业德国戴姆勒集团宣布，投资5亿欧元在德国建设第二座电池工厂。据相关媒体报道，戴姆勒集团去年

在新能源业务板块，杉杉股份实现正极材料业务销售量10057吨，同比增长2%；实现主营业务收入24.34亿元，同比增长15.34%。同期，电解液业务实现销售量4170吨，同比增加123%；主营业务收入1.38亿元，同比增加30.87%。

与杉杉股份相似，同行业的动力电池企业在今年上半年均交出亮丽的成绩单。

据天能动力半年报显示，2018年上半年，公司实现主营收入145.07亿元，同比增长27.7%，收入增幅超预期；实现归母净利润5.13亿元，同比增长16.9%。国轩高科半年报显示，公司实现营业收入26.07亿元，同比增长8.76%，归属上市股东的净利润4.66亿元，同比增长4.57%，营收和利润双双上涨。

2018年2月13日，财政部发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴

政策的通知》，补贴方案削低补高，纯电动车续航150~300公里车型补贴分别下调约20%~50%不等；低于150公里续航的车型将不再享有补贴；续航里程300~400公里及400公里以上车型，分别上调2%~14%不等。

受上述补贴政策调整的影响，动力电池价格普遍下降，多家企业产品的毛利率开始下滑。

记者梳理多家动力电池企业发布的半年度报告，杉杉股份负极业务归属于上市公司股东的净利润4307.90万元，同比下滑4.99%。公司表示，主要系受原材料价格和石墨化加工费的上涨，毛利率出现下降。此外，天能动力由于综合毛利率下滑0.9%，公司2018年上半年实现归母净利润5.13亿元，增幅较低。

真锂研究首席研究员墨柯在接受本

池材料产品属于非标准化、不断提升性能的产品，需要持续的研发投入与技术看创新。公司将坚持技术与规模并重，加大技术研发投入，根据市场需要，做好产品的研发和技术储备。

2018年上半年，杉杉股份产生研发支出为2646.08万元，较2017年的1988.46万元增加33.07%。而超威动力的研发开支约为4.17亿元，较2017年同期约3.19亿元增长约30.8%。两家公司分别表示，主要由于本期间锂电池材料业务、铅酸电池及其他新技术产品的研发开支增加所致。

尽管目前行业人士对于整车企业自建电池工厂，并不看作是“抢饭碗”的意思，但是动力电池行业的利润空间正在被悄然吞噬。在今年首届中国新能源动

力电池暨储能产业大会上，当升科技总经理李建忠表示，目前在动力电池正极材料应用成本中，镍、钴、锰已经占到正极材料成本的90%。伊维经济研究院研究总监吴辉预测，竞争、补贴减少甚至取消将导致价格下滑明显，2018年动力电池企业毛利率由此前的30%左右下降到20%左右。

杉杉股份方面在给记者的回复函中表示，短期来看，补贴退坡及行业竞争加剧将使得新能源汽车行业承受短期降成本压力，长期则有利于行业加速洗牌，淘汰落后产能，优化行业格局。公司将采用自动化生产线、先进的智能制造技术提升劳动生产率和产品品质，降低生产成本，扩大规模效应，提升产品毛利率和竞争力。