



“中经车视界”，由《中国经营报》汽车版组全新打造，一个及时了解汽车行业动态，聚焦车企新闻、营销策略，实时呈现独家看点的线上发布平台。
车视界微信号：zjcsj2014

C10 | 走出“襁褓”后补贴时代中车企如何“渡劫”？

C11 | 渤海汽车频繁定增后关联方巨额资金拆借

C9~C12

浙江湖州圈地2762亩 山西临汾圈地超1000亩

“小特斯拉”游侠汽车超级工厂停摆迷局

本报记者 张家振 湖州报道

项目陷入停摆状态，空留一名保安守门，这是上海游侠汽车有限公司(以下简称“游侠汽车”)超级工厂项目在高调开工一年多后，留给浙江省湖州市吴兴区的“遗产”。

8月6日，《中国经营报》记者实地探访发现，作为游侠汽车首个自建工厂项目，游侠汽车湖州

湖州项目停工超半年

据现场留守保安介绍，今年过年之后工地就已经停工，项目建设指挥部也在四五月份撤离了。

盛名之下，其实难副。

游侠汽车位于浙江省湖州市吴兴区的超级工厂项目，头顶“湖州市近年最大的招商项目”和“浙江省重大产业项目之一”等多项光环，如今在宣告开工一年多后已陷入停摆状态。

据现场留守保安介绍，今年过年之后工地就已经停工，项目建设指挥部也在四五月份撤离了。“可能资金没有了，开工之后只做了半年，桩还没打完就停工了，游侠汽车的人有时候会过来看看。”该保安告诉记者，工地上的工人早就一个都没有了，现在只剩三个保安在这里看工地，三班倒，一个月2000多块钱，工资是保安公司付的。

对于项目停工原因，游侠汽车联合创始人、市场总监李炜在8月6日接受本报记者采访时表示，主要是因为公司战略有很大调整，之前湖州超级工厂计划只生产游侠X一款车型，现在希望至少承载4款车型，目前正在做建设方案的优化调整，“预计10月份新方案确定后可以重新施工，明年三季度可以实现量产和新车下线。”

李炜同时否认了撤离的说法，称今年6月中旬建设指挥部搬到了游侠汽车湖州总部办公，只是没在工地现场驻守。记者在位于湖州南太湖高新区管委会办公楼4楼的游侠汽车湖州总部看到，目前还有一些工作人员在此办公，不过多名负责人对项目建设和停工原因等问题讳莫如深。

据了解，2017年4月19日，湖州

超级工厂已停工半年多，现场的项目建设指挥部也已撤离，只剩一名保安守门，空留“游于天地侠行未来”的标语。

而游侠汽车并未主动向外发布超级工厂项目的建设进度信息。在截止今年6月中旬的信息中，仍然对外表述为：“该工厂目前正在有序建设中，一期主体建筑将在年内建成，生产设备将在调试完成后投入量产。”

记者调查发现，除浙江湖州外，游侠汽车还在今年年初对外宣布拟在山西临汾经济开发区投资53亿元，建设年产10万台(套)智能汽车零部件生产项目。这一超级工厂投资计划与湖州项目如出一辙，包括圈地1000余亩投资建设超级工厂，规划建设游侠新能源汽车小镇等。不过截至目前，游侠汽车除在当地注册成立游侠汽车山西有限公司(以下简

称“游侠山西公司”)外，并没有对外公布项目的建设进展信息。

从目前来看，游侠汽车“一南一北”布局的两大超级工厂项目建设进度均远不及预期，大力引进该项目的两地政府均表现出了对于发展新能源汽车产业，延伸产业链条的强烈期待。而高调融资、“圈地盛宴”背后，游侠汽车能给两地带来的将是“超级工厂”还是“超级骗局”？



游侠汽车位于浙江省湖州市吴兴区的超级工厂项目，头顶“湖州市近年最大的招商项目”等光环，如今在宣告开工一年多后已陷入停摆状态。

本报记者 张家振/摄影

市吴兴区政府与游侠汽车正式签署《游侠汽车·湖州超级工厂建设合作协议》，宣布双方在游侠汽车超级工厂、新能源产业基金、智能汽车小镇等方面的合作项目正式启动。

《湖州日报》此前报道称，游侠汽车湖州超级工厂项目总投资115亿元，总用地规划2762亩。在115亿元的总投资中，90亿元将用于建设占地1336亩的超级工厂，一、二期合计形成年产20万台智能汽车的产能。同时，项目计划投资25亿元与湖旅投集团合作，打造游侠智能汽车小镇，形成以游侠汽车智能制造、参与体验为特色，面向全球的汽车超级工厂和主题旅游目的

地。此外，该项目还将建设1426亩的核心配套工厂及研发设施。

2018年4月3日，项目举行开工仪式正式启动。按照当时游侠汽车对外公布的建设计划，项目预计在2018年年底完成，同时将在2019年二季度进行大规模生产，实现上市交付。

项目工地现场的宣传牌显示，厂区总用地面积80159.413㎡，总建筑面积37532㎡，共由焊总联合厂房、涂装车间、产品试验车间、研发中心组成。据现场保安介绍，宣传牌上介绍的只是项目的一小部分，二期还是荒地没有开工，另一幅宣传牌被大风吹倒后运走了。

对于花重金打造汽车小镇的初衷，游侠汽车此前在接受媒体采访时曾表示，智能汽车小镇项目也算超级工厂的一部分，因为超级工厂这个产业规模比较大，再加上湖州市政府比较支持，符合当地新能源规划，所以就落成了这个项目。

这一受到当地政府支持，宣布投资25亿元的游侠智能汽车小镇项目目前进展如何？据李炜介绍，这一项目目前还没有启动。“智能汽车小镇是基于湖州超级工厂产业建成后再去打造的，今明两年依旧聚焦在工厂建设上，核心目标是实现量产能力，明年可以正式发布并交付。”李炜表示。

山西临汾项目“纸上画饼”

在湖州超级工厂项目建设难达预期的情况下，游侠汽车远赴山西推动第二座自建工厂建设。

事实上，记者调查发现，湖州超级工厂并不是游侠汽车在全国画下的唯一一个“大饼”。据媒体报道，今年年初，游侠汽车成立游侠山西公司，并在当地启动了新生产基地的建设，这是游侠汽车在国内布局的第二座自建工厂。

记者查阅企业信用信息公示系统了解到，游侠山西公司于今年1月11日在山西临汾正式注册成立，登记住所地为临汾经济开发区管委会办公楼608室，法定代表人为游侠汽车监事夏立，经营范围包括汽车整车、新能源汽车、专用(改装)车、挂车、电车的制造及销售等。股东及出资信息显示，游侠山西公司由游侠汽车出资10亿元设立。

根据临汾当地媒体报道，2018年8月8日，山西省人大常委会副主任、临汾市委书记岳普煜带领市委办公厅、临汾经济开发区主要负责人亲赴上海与游侠汽车董事长卫俊等座谈并表示，全面推动游侠新能源汽车产业在临汾市落户、发展，临汾经济开发区已做好全方位准备，将为游侠汽车项目落户提供超一流的服务和支持，为项目落户临汾提供优质的保障。

记者查询临汾经济开发区2019年经济工作报告发现，游侠汽车项目在当地招商引资和项目建设中占据重要地位。原临汾经济开发区党工委书记、管委会主任郑育敏在今年2月16日所做的经济工作报告中表示，该区全年签订合同及协议10多项，签约额突破200亿元，其中包括游侠新能源汽车临汾超级工厂项目等。

在该区2019年项目建设规划中，游侠汽车临汾超级工厂项目位居首位。以游侠项目为龙头，全力推进6个重大转型项目，推进游侠年产10万台(套)智能汽车零部件生产项目，总投资53亿元，当年完成投资15亿元。此外，在4个拟建类项目中，包括游侠新能源

汽车小镇等。

为推动项目落地，谋求土地指标和提供融资渠道保障是当地工作的重中之重。“根据2019年项目启动情况，我们至少需要2180亩占补平衡指标去做支撑，特别是游侠新能源汽车超级工厂项目就需要1000亩占补平衡指标。”郑育敏表示，要新设立新能源汽车产业基金等基金，探索委托招商、“产业基金+项目”招商、股权招商等新型招商模式，撬动更多社会资本投入到经济发展建设当中，在战略性新兴产业、项目落地、基础设施配套方面给予有力支持，增强财政发展后劲。

从临汾经济开发区的官方表述来看，目前这一占地超过千亩、宣称总投资53亿元的超级工厂项目已经签约。“去年(指2018年)，我们通过市场化方式聘用经济顾问，为我区招商引资、资金融资等业务做了大量工作，特别是在游侠新能源汽车超级工厂项目的招商引资过程中，研究双方优势、合作基础，保证了项目的顺利签约，得到市委市政府主要领导的高度认可。”郑育敏在其所做的2019年经济工作报告中表示。

在湖州超级工厂建设处于停工状态，项目建设难达预期的情况下，游侠汽车缘何开启“双基地模式”，并远赴山西推动第二座自建工厂建设？公司融资资金能否撑起两个自建工厂的建设需求？山西临汾超级工厂项目建设进展如何？对于这些问题，李炜表示，之前确实有这方面的计划，互相考察交流过，但目前实际上项目还没有确定也没有落地，目前官方没有签约、奠基的信息，“其他事宜待官方正式确认后才会再公布的。”

而对于项目相关进展等情况，记者致电临汾经济开发区，一位负责人以“涉密”为由拒绝透露，“内部的消息我们不方便公开，这是人家公司的事情，这个是不允许公开的。”

下转 C10

股价上演“过山车”

小牛电动高成本掣肘扩展遇困

本报记者 刘媛媛 上海报道

不久前，NBA巨星哈登在中国行活动中，因骑小牛电动车违规被上海交警处罚，之后新闻不断发酵，小牛电动也因此曝光度大增。

或受此事件影响，小牛电动股价曾一度大涨17.60%。哈登事件之前，中信证券曾发布研报看多小牛电动，称公司为“两轮车行业的小米”，授予“增持”评级，目标价为11美元。

然而，《中国经营报》记者发现，当前小牛电动的股价仅为8.17美元(截至8月7日收盘)，较去年10月上市之初下滑5.55%。7月22日，小牛电动5.50美元的收盘价更是创下公司上市以来的股价新低。小牛电动目前所面临的挑战一方面是股价的低迷，另一方面是产品的质疑。一直以来，小牛电动都以“科技”“高端”为卖点，虽然填补了豪华高端电动车市场的空白，却也同时因为缺乏中低端产品，难以下沉到三四线城市，市场占有率提升艰难。

针对上述问题，记者致电致函北京牛电科技有限责任公司，截至发稿，未获回复。

股价长期“破发”

相关资料显示，小牛电动成立于2014年，主营锂电两轮电动车，2015年6月发布第一款车型小牛电动N1。2018年10月，公司登陆纳斯达克，发行价为9美元。

自上市以来，小牛电动的股价始终不温不火，除了今年4月初，因为登上韩国首尔车展，股价一路涨到13.44美元之外，其余大部分时间基本维持在上市之初的8.65美元之下。

市场扩展遇困

虽然小牛电动的毛利率不高，但实际上其售价并不低。记者在小牛电动京东旗舰店看到，其两轮电动车定价基本在4000~6000元，甚至还有两款价格超过了1万元。其中N Pro版两轮电动车售价10499元，NGT车型售价则高达14999元。

对比发现，另一家国内电动车品牌爱玛，在京东旗舰店上的售价基本在2000~4000元，同时可享受多重优惠，多款券后价不足2000元。同样，雅迪电动车的最终到手价也基本控制在2500元左右，仅少数价格超过3000元。

记者注意到，2019年7月22日，小牛电动的股价更是创下上市以来的新低，收盘价仅5.50美元。

对于股价的长期低迷，小牛电动CEO李彦近日在香港接受外媒采访时表示，股价的下跌取决于各种因素，包括市场状况。“谈论股价总是很困难的，从我们的角度来看，作为一家上市公司，我们知道有责任为股东创造价值。”

有观点认为，小牛电动的高定价或与其定位及高成本有关。李彦曾公开表示，小牛电动致力于打造成一家全球性的高速成长和科技化企业。一直以来，小牛电动也以“智能化”“科技化”作为宣传点，比如小牛电动车可以实时定位、防止被盗，还可以提供一些人性化的服务，包括给手机充电、创立“牛油粉”社区、组织粉丝试驾等。

但在产业时评人张书乐看来，小牛电动的这些功能，可以说很多都是用处不大的“鸡肋”功能。“比如给手机充电、防盗等，都

只是满足了用户的一些个性需求，不是真正所谓的刚需，所以这种增值服务本身对消费体验的影响力不大。”

事实上，小牛电动的股价或与公司业绩等因素有关。小牛电动上市前公布的招股说明书显示，其2016年净亏损为2.33亿元，2017年净亏损为1.85亿元。到了2018年，仅上半年净亏损就达到了3.15亿元。

2018年年报显示，小牛电动2018年的全年净营收额为14.78

亿元，同比增长92.1%。净亏损3.49亿元，同比扩大88.96%。

不难看出，成立后四年，小牛电动一直在遭受亏损的困扰，而毛利率低或是造成公司亏损的原因之一。

公开数据显示，小牛电动在2016~2017年的毛利率分别为3.6%、7.1%，而同期电动车整车制造行业平均毛利率分别为19.16%、15.07%。可见，小牛电动

的毛利率远低于行业平均值。2018年，小牛电动的毛利率虽然从2017年的7.1%大幅增长至13.4%，但在行业内仍处于较低水平。

不过，值得注意的是，进入2019年，小牛电动的盈利情况稍有好转。一季报显示，公司营收为3.552亿元，同比增长105.5%；净利润为1200万元，业绩扭亏为盈。毛利率亦有好转，上升为21%。

北京市场总体来讲较上年略有提高。2019年上半年驰骋北京市场的仍为爱玛、雅迪、新日、台铃等行业几个巨头品牌，其中爱玛和雅迪作为行业领导品牌，销量遥遥领先，占据北京新国标主市场。

从2018年财报中的销量数据来看，2018年全年，小牛电动实现全球销量33.96万辆，而雅迪电动车的年销量已达到503万辆，对比强烈。

“实际上在北京等城市，小牛电动市场占有率还可以，但对于三四线城市用户来说，电动车

的概念更多的就是充电方便、续航时间长，小牛电动所谓的智能功能，在三四线城市更加没有存在的土壤。”张书乐告诉记者，两轮电动车的智能体验，更多地存在于一种炫耀式的展示上面，高昂的售价让小牛电动难以在三四线城市拓展。

不过，汽车分析师任万付认为，小牛电动的卖点是科技和锂电，相比传统的电动车，这两点都具优势。此外，小牛电动定位豪华高端，填补了市场空白，抓住了90后、00后这一消费群体，拥有一定的市场前景。