

走出“襁褓”后补贴时代中车企如何“渡劫”？

本报记者 陈茂利 北京报道

2019年进入下半年，新能源汽车告别巨额补贴，正式进入“后补贴时代”。

对于后补贴时代的到来，业内有声音称，这对新能源汽车来说或是一场“生死劫”，新能源汽车行业将迎来新一轮洗牌。

就行业内热议的“生死劫”“新一轮洗牌”以及“如何实现从输血到造血的过渡”等话题，近日，《中

迎来“阵痛”

补贴政策只是催化剂，不是市场的根本动力。随着补贴退坡，不具备竞争力的车企将被淘汰出局。

过去几年，得益于补贴政策，中国新能源汽车市场迅速发展。公开资料显示，2015年，国内销售新能源汽车整车33.33万辆；而到了2018年，销售新能源汽车整车125.6万辆，三年时间销量增长了4倍。

但随着补贴政策逐年退坡，尤其2019年下半年，国家补贴大幅缩水，地方补贴全面退出，新能源汽车行业迎来“阵痛期”。

在这种市场环境之下，对于补贴的退坡，有些企业表现出“恋恋不舍”，有些企业则选择“壮士断腕”。在新能源汽车市场上，自主品牌、合资品牌、造车新势力三股力量，如何看待补贴退坡带来的影响，是忧还是喜？

“补贴退坡对整个行业的冲击是比较大的。对制造型企业而言，短期内市场将承受巨大压力，新能源汽车市场的竞争将进一步加剧。”北京现代方面回复记者称。

北京现代方面表示，“财政补贴对于新能源汽车只是催化剂，不是

国经营报》记者分别采访了宝马、奔驰、奥迪、北汽新能源、长城汽车（欧拉）、北京现代、威马、蔚来等多家车企。

采访中，上述车企直言，后补贴时代，会给车企带来更大的压力，但同时也会倒逼企业升级，从长远来看是利好。

威马汽车方面在接受本报记者采访时称，“补贴的退坡将促使新能源汽车市场从‘政策导向’向‘市场导向’‘产品导向’的转变。”所见

市场的根本（动力）。随着补贴退坡，不具备竞争力的新能源车企将被淘汰出局。因此，车企还是应该扎扎实实做好产品，提升产品竞争力，进一步降低制造成本。打铁还需自身硬，未来，企业能否生存，主要还是看车企的技术实力、产品竞争力和规模优势。”

毋庸置疑，补贴退坡会加剧车企的压力，但记者在采访中了解到，由于补贴退坡是可预见的，不少企业较早做了准备。北汽新能源党委副书记、新闻发言人连庆锋告诉记者，“补贴退坡确实会带来压力，我们通过什么样的方式进行化解？首先每年补贴都在退，每年我们都在有效应对，每年退坡比例都不小，只不过今年比例稍大一点，超过大家的预期。”

补贴退坡固然会带来压力，但挤出水分后，对部分实力较强的车企，也意味着更公平竞争的市场环境。福田汽车方面认为，补贴退坡将倒逼企业升级。福田汽车品牌副总裁李健表示“没有补贴，中国的

略同，北汽新能源公关总监王刘芳认为，“补贴退坡未来对市场不失为一种正本清源的举措，对强者而言也是一个机会。”而宝马方面表示，“中国新能源车市场的长期可持续发展不应仅仅依靠政府的激励，更要凭借产品的质量和和服务。”

不过虽然有利好，但据太平洋证券分析称，“新能源汽车将经历阵痛，行业向有技术、有产品、有资金实力的公司集中。”

新能源汽车产业就不发展了？并非如此。补贴取消后，会倒逼产品升级、技术升级、服务升级，推进整个产业趋于市场化，推动企业聚焦，如何给用户创造价值。”

与上述车企一致，日产（中国）投资有限公司传播管理总部副总监杜凡对补贴退坡亦持有积极的态度。他表示，“随着新能源补贴政策退坡，甚至完全退出历史舞台，未来的目标消费群体与当前的目标消费群体，对新能源汽车的需求必然有所不同。补贴退坡之后，用户体验很关键，这将倒逼车企针对用户需求研发相应车型。”

补贴退坡不是深渊，在威马汽车看来，补贴的退坡将促使新能源汽车市场从“政策导向”向“市场导向”“产品导向”转变，能够更好地促进产业相关技术的不断进步，推动新能源汽车综合竞争力的提升，最终实现中国汽车工业的换道超车。相反，过长的政策周期会影响企业提升自身造血能力。

如何渡劫？

实现从“政策扶持”到“消费驱动”的自然过渡是车企逐胜新能源赛道的关键。

“潮水退去，才能看出谁在裸泳。”随着后补贴时代的到来，一场“肉搏”之战在所难免。在这种情况下，如何实现从“政策扶持”到“消费驱动”的自然过渡是当前车企逐胜新能源赛道的关键。

记者从采访中了解到，新能源补贴政策退坡前后，大部分车企就在做“升级”这件事。而到了后补贴时代，多家车企更是把“产品升级”作为决胜的法宝。

作为新能源汽车行业首屈一指的企业，北汽新能源为了应对后补贴时代的到来，摒弃了过去低端化拼“性价比”的产品策略，推出了高端品牌ARCFOX。北汽新能源不止一次公开表达，ARCFOX品牌承载了北汽新能源产品、品牌向上的任务和使命。

如何实现产品向上？记者关注到，无论是北汽新能源还是造车新势力都在发力智能网联战略。据悉，北汽新能源方面制定了全面新能源发展战略和网联战略。

与北汽新能源不同，北京现代在新能源汽车上的发力较晚一些。不过，得利于韩国现代的支持，记者了解到，北京现代将加大在新能源领域的产品投放力度，2019年下半年，将投放昂希诺纯电动、领动插电混动、菲斯塔纯电动三款新能源车型。

就如何应对补贴退坡，北京现代方面表示，“企业从现在开始就需要按照‘零补贴’标准研发产



随着国家补贴大幅缩水，地方补贴全面退出，新能源汽车行业将迎来“阵痛期”。 本报资料室图

品，才能抢占市场先机，赢得未来市场空间。”

与传统车企相比，新势力造车企业面临的生存压力或许更大。面对补贴退坡的“大劫”，威马汽车方面告诉记者，“自产品规划之初，就做好了没有补贴的准备，对标的就是传统燃油车。”

谈起“产品升级”，威马汽车集团公关部高级总监石凯峰表示，“在整个产品力提升环节当中，智能电动汽车最为重要的两个拳头是‘新能源’与‘智能化’。”

据悉，对于电动汽车的智能化，威马汽车目前有两个发展方向，分别是智能座舱和智能驾驶。并将通过“AI+硬件+软件+服务”的分步实施路径实现，让汽车更聪明地理解人的需求。

而就“产品升级”的理解，奇点汽车副总裁范星在接受记者采访时着重强调了，在新能源汽车屡屡发生自然事故的前提下，要注重产品的安全性与可靠性，在此基础上，做好产品的差异化竞争。

除了产品升级，记者还关注到，“降本”也是众多车企正在做的事情。多家受访企业告诉记者，在预见到补贴会逐步退坡时，

为了保证“断奶”之后，车价不会出现大幅度的波动，企业就开始着力在降低成本上下功夫。

记者从连庆锋处了解到，为了应对补贴退坡，北汽新能源每年都会采取一些措施降低成本，其中包含规模成本、技术成本、管理成本。据悉，就规模成本这一项，北汽新能源从过去5万辆、10万辆的产能，到今年20万辆的产能，有了大幅度的提升。而在技术降本方面，北汽新能源主要靠研发团队，目前北汽新能源做的电池平台化和模块化工作，以及现在开发的大规模降本电池技术，很快会得到应用。

“成本管控”也是日产（中国）较为认同的应对补贴退坡的策略。杜凡分析称，关于成本管控的路径，一方面，车企可以与供应商等产业链相关方一起把成本压下来；另一方面，也可以寻找新的成本管控出路。

在实施“产品升级”还是“成本管控”之外，还有车企提出，要改变以往依靠“政策扶持”的心态。而对于后补贴时代，有业内人士表示，尽管现在处于退坡的“阵痛期”，不过只要扛住了，活下来，就能获得巨大的蛋糕。

新势力艾康尼克获造车资质 肩扛天津汽车复兴重任？

本报记者 陈燕南 童海华 张硕 北京报道

距离闪耀上海车展百余天后，造车新势力艾康尼克又有了“新动作。”近日，曾用名天津艾康尼克新能源汽车有限公司（以下简称“艾康尼克”）的新造车企业，在同日对

受邀落户

资料显示，此次艾康尼克的签约包括了两项内容，即静海区政府分别与百利装备和艾康尼克签署了合作框架协议和新能源汽车总部项目合作协议；静泓公司分别与百利装备和艾康尼克签署了股权转让协议与合作协议。静泓公司股权转让协议的标的物即为美亚汽车。

在此次三方签订的股权转让协议中，静泓公司的实际角色更像是“中间人”。资料表明，静泓公司

成天津独苗？

近年来，受惠于天津的工业基础以及新能源优惠政策，有不少新能源项目落地天津，但是近期似乎也遇到了瓶颈。有业内人士将艾康尼克的落户看作是复兴天津汽车工业的标志。

记者在天津市政府发布的文件中注意到，目前天津有7个新能源项目，分别是以天津比亚迪、银隆集团为主体，在武清、静海建设新能源大客车产业基地；以华泰汽车、国能汽车、艾康尼克、一汽集团为主体，在滨海高新区、静海建设新能源乘用车、商用车生产基地；另外还有清源新能源专用车项目生产物流车型。

记者在走访的过程中，有一汽夏利的内部员工告诉记者，今年因为效益不好对一些劳动合同工进行了裁员，不过也有不少员工自己选择离职，现在与博郡汽车的合作也并无实质性进展；同时与艾康尼克同样在子牙经济开发区的天津银隆新能源的工作人员告诉记者，

注册资本增资3933万元后，更名为“天津天汽集团有限公司”。

据了解，2019年7月11日，艾康尼克与天津市静海区政府、天津百利机械装备集团有限公司（以下简称“百利装备”）和天津静泓投资发展集团有限公司（以下简称“静泓公司”），就艾康尼克落户静海及

为天津市静海区国资委100%控股的投资公司。

据了解，2014年4月30日，百利装备以2.06亿元100%控股美亚汽车；2019年7月19日，静泓公司对百利装备所持美亚汽车100%股权进行了交割。天津市产权交易中心公告显示，相关委托人曾委托该产权中心挂牌美亚汽车100%股权加56955.87万元债权。按项目转让面值推算，静泓公司从百利装备购得，并同时转让给艾康

近来自效益不好有不少员工相继离职，天津银隆顶峰时有两千员工，如今只剩一千员工。另外此前有媒体报道，荣成华泰以及华泰天津也早已不生产，甚至还出现大面积欠薪情况。

中国乘联会秘书长崔东树向记者表示，目前天津本土汽车项目总体确实发展得不顺利，主要是天津新能源产业链布局也较不完善，远远不及江浙沪一带，导致很多新能源项目出现“南飞”以及“停摆”的情况。

有业内人士认为，一汽夏利、华泰汽车等没落主要还是由于产品更新换代比较慢，而艾康尼克有别于规模庞大的汽车巨头，在产品思维更加跳跃、灵活，在创新尝试上更加果敢、前卫，所拥有的先天优势。

记者在当地知情人士中了解到，早在2016年艾康尼克就与天津有过接洽，但至于迟迟为何没有推进不得而知。《天津市新能源汽车产业发展三年行动方案》文

美亚汽车股权转让事宜，在静海区子牙经济技术开发区（以下简称“子牙经开区”）管委会举行了签约仪式。

这意味着，艾康尼克将正式落户天津并顺利接手美亚汽车的生产资质，成为造车新势力之中，为数不多拥有自主造车资质和生产基地

尼克的美亚汽车的交易标的合计8.76亿元。也就是说，艾康尼克以不到9亿元的价格购得美亚汽车，从而获得了生产资质。

艾康尼克相关负责人向记者表示，加入天津的重大原因在于资质和基地。他进一步向记者介绍，艾康尼克2014年最早注册在上海，2016年重新在天津注册。刚开始艾康尼克CEO吴楠先生回国创业时并没有选择在天津落户，这是由于上海汽车工业比较发达，人才也比较密

件显示目前艾康尼克新能源MPV样车ICONIQ 7已经制作完成并在天津梅江会展中心展出，该车型将于2019年实现量产，2020年实现初期产能5万辆，项目达产后年产能达到15万辆，年产值预计超过800亿元。

在今年4月的上海车展上，艾康尼克和其姊妹公司W Motors联合参展，共带来了5款车型：ICO-NIQ SEVEN II VIP版和尊贵版、超级跑车Lykan和Fenyr，以及一辆无人驾驶概念车MUSE。艾康尼克还与微软、法国AKKA、麦格纳斯太尔等多家企业开展合作。目前，艾康尼克已经收到了来自阿布扎比警方、迪拜世博会、阿联酋政府等中东地区的订单。

记者在天眼查看到，2017年艾康尼克完成A轮12亿元融资后暂无其他融资消息。天津拓达资产管理有限公司与深圳盈合汇诚投资中心分别持股93.75%和6.25%。被问及艾康尼克的核心优势时，上

“双资质”的企业。伴随着夏利、国能、天汽等天津当地车企的“销声匿迹”与被收购，艾康尼克几乎成为天津本地汽车企业的“独苗”。艾康尼克相关负责人向《中国经营报》记者表示：“艾康尼克目前已经更名为天津天汽集团有限公司，也是未来希望振兴天津的工业。”

吴楠本身是天津人，在一次受邀参加了天津的WIC（天津国际智能大会）后，天津市委领导邀请艾康尼克到津发展，吴楠也希望为家乡做出贡献，这才有了之后的合作。

根据《天津日报》的报道，静海区将把艾康尼克新能源汽车作为静海主导产业、子牙经开区的王牌，区领导刘峰、王玉军还亲自陪同艾康尼克团队参观了子牙经开区规划展厅并实地察看了项目选址地块和标准厂房情况。

述负责人表示，每家造车新势力背后都有或多或少较强的团队以及资金背景，艾康尼克与其他企业很大的区别在于聚焦“出行”，这个战略是比较独有的。艾康尼克首款车SEVEN是MPV，有数据显示现在每年拿到驾驶证的人数已经在降低，共享理念大家都慢慢接受，所以在以后或许艾康尼克可以拿到市场的先机。

艾康尼克COO林密也曾经表示，谈到驾驶者为核心，为的就是过渡到2025年之后的无人驾驶时代。在那个时代，95%的场景已经基本上不会使用开车这个场景了，而是基本上以乘坐为核心。在这里面我们提供非常定制化的个人体验，包括各种人工助手，包括完整贯穿于整套系统的语音体验等等。在传统以驾驶者为核心的产品上，实际上是无法使用的。当以驾乘者为核心时，考虑的东西就完全不一样了，首先就是要获得更多的合作伙伴。

上接C9

“躺在PPT上的汽车”

游侠X在被冠以“小特斯拉”名号的同时，也因外观设计、车载系统与特斯拉相似而被打上了“山寨”和“躺在PPT上的汽车”的标签。

游侠汽车作为新兴品牌，进入公众视野还要从2015年说起。这也是国内造车新势力风起云涌的时代。

2015年7月26日，游侠汽车在北京召开了第一届发布会，正式对外发布了公司旗下首款电动汽车游侠X。作为一名85后，游侠汽车创始人兼首席执行官黄修源站在舞台中央大谈“造车”梦想——计划2017年正式量产上市，显得紧张而又兴奋。

新车之所以取名“游侠X”，黄修源说因为X代表了无限想象和未知。在他的口中，游侠X也是“国内首款互联网汽车”。

“当2013年看到了特斯拉后，我想做一台超酷的车的想法在我心里久久不能平静。如果不去实现它，我觉得我的人生白活了。我自己下定决心，要去干一台汽车。”身怀造车梦想的黄修源从北京漂到了上海，在徐家汇嘉汇国际广场租下一间办公室后，搭建起了一个20多人的团队，从拆解特斯拉起步，经过482天的努力将“国内首款互联网汽车”呈现了世人面前。

正如黄修源所说，X不仅代表了“无限想象”，还代表了“未知”。游侠X在被冠以“小特斯拉”名号的同时，也因外观设计、车载系统与特斯拉相似而被打上了“山寨”和“躺在PPT上的汽车”的标签。

黄修源也从被誉为“互联网造车第一人”反转为“PPT造车第一人”。舆论反转让游侠汽车始料未及，团队也因资金断档而陷入困境。2015年12月，西拓工业集团董事长卫俊以“3亿元90%股份”的价格低调操盘游侠汽车，成为其新任掌门人，创始人黄修源仅保留少数股份，退居幕后。

新任掌门人卫俊，操盘游侠汽车时不过26岁。蛰伏近两年

后，游侠汽车在不到一年的时间里接连完成了三笔融资，累计融资规模超过12.5亿美元。在2018年的一场采访中，卫俊表示：“我本来计划2017年3月结婚，现在已经推迟了。”

在游侠汽车对外公布的12.5亿美元融资企业中，一家名为“南太湖建投”的机构格外显眼。2018年3月31日，游侠汽车召开B轮融资媒体沟通会，宣布获得B轮融资50亿元，由前海梧桐、中国环保产业有限公司、中创海洋、南太湖建投和湖州东弘等12家机构共同投资。

“南太湖建投”全称湖州吴兴南太湖建设投资有限公司。根据大公国际出具的信用评级报告，南太湖建投是吴兴区东部新区基础设施建设的唯一主体，在吴兴区城市建设中具有重要地位。公司注册资本全部由湖州市吴兴区国有资产投资控股有限公司出资。

也就是说，湖州市吴兴区为引进游侠汽车超级工厂项目，在提供2762亩土地的同时，还通过旗下国资公司向其提供了融资保障。不过吴兴区政府方面并未透露具体融资金额。而一个不容否认的事实是，游侠X自2015年对外发布4年后，至今仍“躺在PPT上”，湖州超级工厂何时落成，何时量产还是未知数。

“公司精力是有限的，目前是希望先把湖州超级工厂建设好。公司目前共完成A、B、B+三轮融资，累计超过12.5亿美元的融资将被主要投入到研发和厂建中，这些资金支撑到湖州超级工厂一期量产没问题。”李炜告诉记者，“现在大环境不是太好，湖州超级工厂已经将总规模缩减至10万辆，如果按原计划20万辆施工周期会比较长，公司对未来市场的判断还是偏谨慎的。”