

C10 | 一汽夏利联姻博郡 骏派难逃“雪藏”命运

C11 | 新能源汽车产业“断奶期”迎考 “后补贴时代”如何渡劫?

>C9~C12

中国四车企“破产传闻”始末：“子虚乌有”与“真的快完了”

高沛通 本报记者 周信 赵毅
深圳 北京报道

“高管团队几乎都快走光了，汽车集团就剩法总了，华泰汽车真的快完了。”

10月9日，平安银行的内部邮件称，因媒体报道猎豹汽车、众泰汽车、华泰汽车、力帆汽车四家车企年底将进入破产程序，要求对四

真假“传闻”

有银行内部人士提示，银行邮件的抬头称呼一般不称“经营团队”，而是“各部门”或“各分行”。

一石激起千层浪。10月9日晚间，一则“网曝四家中国车企申请破产”的自媒体文章开始在市场上热传，其中核心内容为一份被认为是某股份银行内部邮件的图片。

图片中写道，“据媒体公开报道：猎豹汽车、众泰汽车、华泰汽车、力帆汽车四家车企年底将进入破产程序，预计涉及上下游汽配供应产业链合计约500亿元坏账。”

图片中称，“请各经营团队对存量客户是否涉及上述车企上下游产业链情况进行风险排查，如有涉及，应详细了解客户受影响情况，并根据影响程度及时制定风险缓释方案，请各分行于2019年10月10日（星期四）下班前，将风险排查情况（格式见附件）反馈分行”。此外，上述文章中亦列举了此

“子虚乌有”与“真的快完了”

力帆汽车新闻部张姓部长则向记者表示，“那个（消息）肯定是不属实的，我们也不知道是哪传出来的”。

对于相关“破产”消息，10月10日上午，记者致电猎豹汽车销售总部党总支书记兼副总部长田拥军进行核实，田拥军称，猎豹汽车“没有破产这回事，从来没有想过要破产，也没有申请过破产”，公司目前正在努力地抓生产经营，对于相关图片信息的传出，田拥军称“有人在别有用心”。

力帆汽车新闻部张姓部长则向记者表示，“那个（消息）肯定是不属实的，我们也不知道是哪传出来的。”此外，对于力帆汽车当前面临的困境，他表示，公司经营发展目前确实面临着困难，不过一方面重庆市人民政府以及各个相

家车企上下游产业链情况展开内部风险排查。

对于消息真实性，《中国经营报》记者询证上述相关单位，猎豹汽车、力帆汽车方面予以否认，上述银行方面也称不知晓此事。但问及华泰汽车是否将进入破产程序时，一位华泰汽车高管如是回答，并表示华泰汽车是否在走破产程序，他也不知道，因为他离开了。

前猎豹汽车、力帆汽车、众泰汽车、华泰汽车四家车企曾被多次曝出的经营困境，如销量滑坡、员工降薪、停工停产等。

消息迅速传播。截至10月10日上午，记者发现，相关文章一夜之间阅读量已突破10W+。

对于相关消息中“图片”来源的真实性，记者尝试从多个渠道进行梳理。

记者注意到，图片中提供了联系人、联系电话、联系邮箱，联系邮箱中有“pingan”的字样，不过其落款并不完整，其落款时间为“2019年10月9日”，落款单位为“行普金风险管理室”，且其中并未盖有公章。

10月10日上午，记者3次拨打图片中的座机电话，但均无人接

关部门在积极帮扶，另一方面公司自身也在积极地寻求脱困的解决办法，包括公司债委会按各项进度在稳步推进。

众泰汽车则通过官方微信公众号发文《严正声明》，称相关“破产”传闻为虚假信息，对其声誉造成严重损害，已经向公安部门报案。

值得一提的是，10月10日晚间，众泰汽车发布《澄清公告》，其中除否认“破产”传闻外。公告称，众泰汽车目前生产经营一切正常，不存在资不抵债进入破产程序的情况，并发布其截至2019年6月30日，公司资产总额305.31

记者多次致电华泰汽车集团总裁法德强，两个电话号码打通但无人接听，向华泰汽车品牌公关部询证，也未得到回复。

10月10日上午，记者联系到众泰汽车方面，其相关负责人回应称，有关公司破产的消息为虚假信息，看到该消息时公司内部也很震惊，所有活动工作都在有序进行中，将会在近日发表声明。

值得注意的是，记者通过平安银行内部人士查询到，其银行内部有一人的姓名、座机电话、联系邮箱与图片显示完全一致。

在尝试通过座机联系未果后，记者尝试拨打该人士手机号码，不过在记者表明身份后，未了解更多信息，对方直接表示“不清楚什么事情”，今天曾接到多个“误打进来的电话”，对其生活已经造成骚扰，但记者谈到图片涉及的几个车企被曝“破产”情况，且上面写了其名字及联系方式时，对方表示“不应该来打我这个电话”，随后直接挂断了电话。

耐人寻味的是，随后平安银行回复媒体称，“平安银行相关部门及时根据宏观经济情况，及行业、企业经营变化等信息，定期或不定

亿元，负债总额132.41亿元，归属于上市公司股东的净资产为172.78亿元。

8月，众泰汽车发布的2019年上半年业绩报告显示，上半年众泰汽车营收50.4亿元，同比下降50.83%；归属于上市公司股东的净利润-2.9亿元，同比下滑195.37%。

对于众泰汽车的现状，也有消息称，政府、各银行依然对众泰汽车未来发展有信心，将由浙商银行牵头，中国银行、建设银行以及永康农商银行共同向众泰汽车发放30亿元资金贷款。

不过，记者向众泰汽车方面求证上述消息真伪，截至发稿，其

随着事件的持续发酵，10月10日下午4时许，众泰汽车官方微信发布声明，标题为“众泰汽车等四家车企年底就会进入破产程序，并涉及下游汽配供应产业链500亿元坏账”及标题为“××银行对存量客户涉及部分车企产业链情况开展风险排查的通知”等其他相关衍生的信息内容是完全虚假的，众泰汽车方面已经向公安部门报案。

期的对存量客户进行风险排查，属于常规风险管理动作。”

从图片中涉及的银行邮件的格式来看，有多名银行内部人士告诉记者，根据其了解，银行内部邮件通知是可以不盖章的，正式文件才盖章，邮件本身也并无固定格式，因而单从形式上无法判断。不过也有银行内部人士提示，银行邮件的抬头称呼一般不称“经营团队”，而是“各部门”或“各分行”。

此外，从被指为银行邮件的内容来看，其中称“据媒体公开报道：猎豹汽车、众泰汽车、华泰汽车、力帆汽车四家车企年底将进入破产程序”，记者尝试通过搜索引擎搜索10月8日之前官方媒体、网站相关信息，但并未发现有明确的相关信源信息。

相关负责人未予以回复。

但身处“破产”传闻中，华泰汽车似乎有些“无动于衷”，记者多次致电法德强时，两个电话号码打通但无人接听，向华泰汽车品牌公关部询证，也未得到回复，拨打官网公示的24小时服务电话，听筒只有“对不起，该号码暂停服务”的声音。

“高管团队几乎都快走光了，汽车集团就剩法总了，华泰汽车真的快完了。”对于消息真实性，记者致电华泰汽车前高管，对方如是回答，并表示华泰汽车是否在走破产程序，他也不知道，因为他离开了。

“困境”与“大厦将倾”

华泰汽车前高管也向记者证实：“研究院都已经没有了，没几个人了，天津、荣成、鄂尔多斯和丹东的四个生产基地也已经停了快一年了。”

如果说众泰汽车、猎豹汽车、力帆汽车当前处于“困境”当中，华泰汽车似乎有些“大厦将倾”的趋势。

Choice数据显示，众泰汽车2017~2018年营业总收入为208.04亿元、147.64亿元，扣非净利润分别为11.04亿元、-12.41亿元，资产负债率分别为49.33%、45.88%。据众泰汽车公告，其截至2019年6月30日，公司归属于上市公司股东净资产为172.78亿元。

Choice数据显示，力帆股份2016~2018年营业总收入为110.47亿元、126.00亿元、110.13亿元，扣非净利润为-2.61亿元、-1.87亿元、-21.50亿元，资产负债率为76.74%、75.72%、72.94%。据力帆股份2019年半年报，截至2019年6月30日，其归属于上市公司股东净资产为65.25亿元。

对于华泰汽车，10月9日晚间，上市公司曙光股份公告表示，公司获悉大股东华泰汽车集团有限公司（以下简称“华泰汽车”）持有的曙光股份股权全部被司法冻结，冻结期限为3年。

9月，天津市滨海新区人民法院披露了针对华泰汽车集团有限公司的财产调查。令人惊讶的是，这家曾经动辄投资数十亿元的公司如今账面上仅有13万元银行存款。

此前，华泰汽车绝大部分子公司股权已用于融资质押，而华

泰汽车所持上市公司曙光股份的全部股份已被冻结。华泰汽车和数家子公司一起被列为失信被执行人名单，其负债高达294亿元。

除金融问题，华泰汽车在生产、人员等方面也几近崩塌。9月16日后数十位华泰汽车前同事聚集在有关部门门前，控诉老东家欠薪超过8个月，导致他们的生活难以为继。

一位参加讨薪的华泰前员工表示，法德强此前拿到的一份离职欠薪统计名单中，员工人数在百人以上，“总金额保守估计在3000万元左右”。

而一位接近华泰汽车的人士向记者表示，华泰汽车没钱是肯定的，其高管团队拖欠薪资都一年多了。

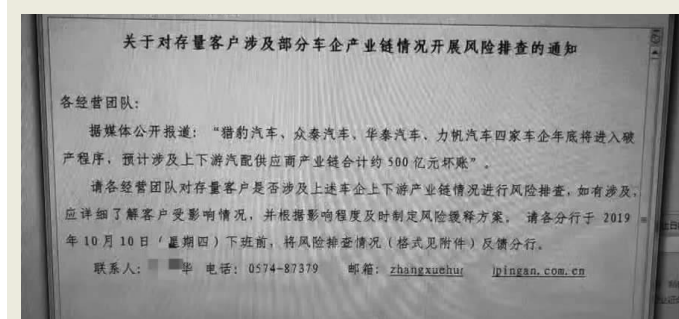
曾有记者实地探访，北京华泰大厦17层的华泰总部已人去楼空。这座位于立水桥地铁站旁的大厦，曾经能容纳2000多人同时工作，但现在十分冷清。

此外，有媒体报道称，华泰汽车研发部门已经没人了，四个生产基地也已停工。

对此，上述华泰汽车前高管也向记者证实：“研究院都已经没有了，没几个人了，天津、荣成、鄂尔多斯和丹东的四个生产基地也已经停了快一年了。”

“没钱、没车、没人，华泰汽车气数已尽。”上述接近华泰汽车的人士表示。

夏治斌 刘媛媛对本文亦有贡献



图为网传某股份银行对涉及车企及上下游产业链风险排查的通知。

车市“寒冬”下“金九银十”已过半 市场“严寒”依旧

高沛通 本报记者 赵毅
深圳报道

“去年每月80辆左右，今年1~8月平均40~50辆/月”，一名汽车4S店员工谈起店内的销量时说道，“尤其3月份，30多个员工只卖了20来辆车。”

《中国经营报》记者注意到，在国内车市连续增长28年后，2018年首次迎来下跌，且自2018年7月起至2019年8月，汽车行业连续13个月出现产销同比下降，而今年“金九银十”定律是否依然有效？是否会带来车市“回暖”？成为舆论关注的话题。

国庆前后，记者走访深圳多家汽车4S店，并两次走访深圳国际车展，与10余名不同汽车品牌的4S店工作人员进行交流，了解到在车市“遇冷”的大背景下，其店内“金九银十”期间的销售情况，多数工作人员表示，店内销量不如去年，且降幅明显，进入9月，销量虽有所回升，但仍不如往年。

值得一提的是，中国汽车流通协会称，调查显示，9月市场表现基本与8月持平，并没有达到经销商期待，市场或经历了一个假“金九”。

8月部分4S店销量降5成

一名广汽新能源品牌4S店的销售人员表示，今年1~8月相比较去年的月均销量少了约50%，对于销量减少的原因，他直言是因为客流少了。

据中国汽车流通协会官网显示，2019年9月30日，中国汽车流通协会发布的最新一期“中国汽车经销商库存预警指数调查”，9月汽车经销商库存预警指数为58.6%，环比下降0.8个百分点，同比下降0.3个百分点，库存预警指

专家：当前车市仍严重偏弱

记者注意到，2019年8月19日，工业和信息化部副部长辛国斌在“2019全球汽车产业创新大会”上表示，未来3~5年将是汽车产业攻坚克难的关键阶段。

汽车分析师贾新光告诉记者，其认为车市“遇冷”的总体趋势目前并没有大变化，也没有所谓的“回暖”。贾新光表示，由于去年1~3月车市表现尚可，下半年销量“滑坡”明显，在这个基数不同的情况下，今年车市虽然总体平稳，不过下半年的销量同比下降幅度可能会低一些，另外车市受季节性因素影响，即所谓“金九银十”，每年这个

数位于警戒线之上。

中国汽车流通协会称，调查显示，9月市场表现基本与8月持平，并没有达到经销商期待，市场经历了一个假“金九”。经销商期望能够实现真“银十”，由于9月市场过于低迷，经销商预计10月市场需求会更好于9月。此外该协会建议，经销商要根据实际情况，理性预估实际市场需求，合理控制库存水平，以防库存压力过大，导致经营风险。

在实际走访中，一名比亚迪4S店员工告诉记者，其了解公司汽车销量去年维持在420辆左右，当年9月约有580辆，但今年1~8月销量下降明显，约为280辆左右，9月销量有所回升，约为300多辆。

一名奇瑞新能源的4S店员工则表示，去年其店内月均销量约100辆，今年1~8月则为70辆/月左右，9月销量“首次”突破80辆。

一名丰田4S店员工称，其店内去年汽车月均销量为120~130辆，

今年为70~80辆，但进入9月，汽车销量有所好转。“平时看了之后二十天才定，9月今天看明天订。”一名别克4S店员工表示。

从大数据上看，2019年9月11日，中国汽车工业协会发布《2019年8月汽车工业经济运行情况》显示，8月进入车市产销回升期，环比开始呈现增长，但增幅并不明显，1~8月，汽车产销分别完成1593.9万辆和1610.4万辆，产销量比上年同期分别下降12.1%和11%，产销

量降幅比1~7月分别收窄1.4个和0.4个百分点。

值得注意的是，根据乘用车市场信息联席会发布的数据，2019年9月前3周，全国乘用车市场日均零售分别为3.02万辆、4万辆、4.55万辆。

但相比近两年同期数据，则降幅明显。2018年同期日均零售分别为3.80万辆、4.51万辆、5.68万辆，2017年同期则分别为5.27万辆、5.74万辆、6.40万辆。

颜景辉称，这是车市从高速发展到高质量发展的一个调整期，这个调整期有政策因素、宏观经济因素、市场消费信心因素等综合因素的体现，从销量上可以说“寒冬”，但是从更大的层面，用“寒冬”这个词来形容当下车市并不确切，毕竟车市不可能永远呈两位数的高速增长，所谓“寒冬”只是从高速增长到高质量发展的调整过程中体现出来的一些现象。而从这个角度来讲，车市什么时候会“回暖”，取决于调整的速度和力度，而具体说多少年内能调整完成，这个绝对量化的时间会有一些主观。

被认可度仍然较低，并没有形成很强的市场。此外，国际车市对于当前车市亦持“悲观”态度，认为汽车发展正在迎来转变，如无人驾驶、新能源汽车等方向，但一些调查又显示市民对于无人驾驶的兴趣度并不高，新能源汽车亦没有赢得广泛认可。

崔东树认为，一方面车市自身发展的下行，到明年必然就会有一个“回暖”的机遇；另一方面经济下行对于消费者的影响，会有一个心理恐慌期，之后应该会恢复到正常状态，总体来说，车市明年“回暖”的可能性比较大。

贾新光认为，总体来看，目前没有出现明确信号能判断国内车市在3~5年内会出现“回暖”。具体来说，一方面受宏观经济的影响，国内经济增速下调，居民消费能力和意愿减弱；另一方面部分大城市居民受“限购”“限行”等政策影响，虽有购车意愿，但在实际中买车“受阻”，而新能源汽车目前