

一汽夏利联姻博郡 骏派难逃“雪藏”命运

本报记者 陈茂利 北京报道

继拜腾汽车后，一汽夏利(000927.SZ)再搭造车新势力。

近日，一汽夏利发布公告称，公司与南京博郡新能源汽车有限公司(以下简称“博郡汽车”)共同出资成立合资公司——天津博郡汽车有限公司(以下简称“天津博郡”)，注册资本为25.40亿元，在合资公司成立后，博郡iV6作为首款产品将在天津基地投产。

再搭造车新势力

一家被边缘的老牌车企，一家成立仅4年的造车新势力展开的合作别有深意。

一家被边缘的老牌车企，一家成立仅4年的造车新势力展开的合作别有深意。

据悉，一汽夏利与博郡汽车共同出资成立的合资公司天津博郡，其中一汽夏利以部分资产及负债作价出资5.05亿元，持有合资公司19.9%的股权；博郡汽车以现金出资20.34亿元，持有合资公司80.1%的股权，在合资公司成立后，博郡iV6作为首款产品将在天津基地投产。

从持股比例来看，以现金出资的博郡汽车处于绝对的控股地位，那么以部分资产及负债作价出资的一汽夏利扮演怎样的角色。一汽夏利在重组公告中称，“按照《股东协议》约定，公司将协助合资公司申请汽车整车生产资质。”这意味着一汽夏利将助力博郡汽车“曲线”拿到众多新势力造车企业都渴求的生产资质。

“博郡汽车可能看重造车资质才和一汽夏利合作的，正常的公司如果不看重造车资质是不会花大笔资金投资它的。”万春雷分析称。按照博郡汽车2019年量产，并于2020年初批量交付

扶不起的“骏派”

彼时，一汽夏利冀望通过专注一个品牌，实现逆风翻盘。但不料，时隔一年半后，骏派或将成为第二个“夏利”。

“部分资产”和“负债”换成股份，那么培养多年的“孩子”骏派品牌如何处置？回顾2018年4月，一汽夏利为了改善销量低迷、业绩亏损的窘境，做出“雪藏”夏利，专注骏派品牌的战略决策。

彼时，一汽夏利冀望通过专注一个品牌，实现逆风翻盘。但不料，时隔一年半后，骏派或将成为第二个“夏利”。根据一汽夏利发布的重组公告，公司在为合资公司申请汽车整车生产资质后，将不再具备汽车整车生产资质，将无法再从事生产业务。

的生产规划，挡在量产交付面前的最后一道坎便是“整车生产资质”。从这个角度考虑，生产资质或是这笔交易中博郡汽车最大的考量。

花20.34亿元只为拿整车生产资质，这样的资本运作值得吗？上海明华有道有限公司执行总监封士明在接受记者采访时表示，



继拜腾汽车后，一汽夏利再搭造车新势力。

本报资料室/图

“我觉得任何合作，都是双方谈判权衡的结果。如果单纯是拿20.34亿元买造车资质，确实太贵了。我相信黄希鸣(博郡汽车董事长)有更长远的利益考量，比如说博郡汽车想要加快产品上市步伐，比如说改造(夏利工厂)比重新建厂成本要低一些。”

而对于一汽夏利和股东一汽

集团来说，此番合作不失为一笔好买卖。正如一汽夏利在公告中所表达的，“通过本次交易，公司可盘活优质资产，实现企业资源合理配置。建立合资公司，将有利于现有产能的充分利用。”而对于一汽集团来说，有助于化解旗下乘用车业务长期存在的同业竞争问题，为谋求上市扫清障碍。

以失败告终。而对于一汽夏利与博郡汽车的合作，汽车行业分析师万春雷在接受记者采访时表示：“双方合作，对一汽集团来说是减负，因为一汽夏利已经名存实亡，厂房设备放在那里没有实质性动作也是浪费；而对于博郡汽车来说，可以借此拿到生产资质。”

停产传闻下的困境

近日，网络上传出云度新能源发布了一则“关于调整2019年第四季度员工上班出勤时间的通知”。该通知写到，公司实施“部分正常上班、部分轮休、部分全体”的工时制度，并执行“上二休三”出勤模式的消息。

另外还有相关爆料称，云度新能源目前所有的生产员工已经全休，车间甚至已经陷入停产模式。就相关问题，云度新能源方面回应《中国经营报》记者称，网上传言云度全体的情况并不属实，目前云度工厂内各车间都在正常开工进行生产。

停产传闻下的困境

近日，网络上传出云度新能源发布了一则“关于调整2019年第四季度员工上班出勤时间的通知”。该通知写到，公司实施“部分正常上班、部分轮休、部分全体”的工时制度。其中营销中心自2019年9月16日起执行，其他中心自2019年10月1日起执行，直至今年年底。

值得注意的是，该声明还显示，对于部分员工，如无临时或特定原因，将执行“上二休三”出勤模式。

另外还有相关爆料称，云度新能源目前所有的生产员工已经全休，车间甚至已经陷入停产模式。

不过，云度新能源方面回应本报记者称，网上传言云度全体的情况并不属实，目前云度工厂内各车间都在正常开工进行生产。云度新能源方面表示，个体消费者、大客户及部分政府机构都在陆续产生订单，所以云度不会也不可能全员全休。

而在两个多月之前，本报记者来到云度新能源公司位于福建省莆田市涵江区的工厂，并从知情人士A处获悉，此前工厂大概有700~1000人，现在只剩下200~300人，很难引起市场的关注。”封士明分析称，“回头看，还不如把夏利做成一个升级的老品牌，比如说捷达，尽管捷达的品牌力也不是很高，但通过已有的知名度和号召力，加上新产品的产品力，捷达在逐渐扭转低端品牌的形象。重要的是不怕别人说你负面，更怕的是没人记得你。”

事实上，2019年随着新能源补贴退坡，各家造车新势力压力增大，云度新能源也不例外。云度新能源坦承，相比2018年，车市寒冬和补贴退坡的压力以及传统车企纷纷入局新能源市场的情况下，造车新势力目前都处于减速发展的阶段，云度也仅仅是受到市场影响的一员。

实际上，近期以来，关于造车新势力发展乏力的报道不断传来。居于造成新势力中的头部企业的蔚来，2019年9月24日公布的第二季度未经审计财报显示，二季度蔚来汽车营收为15.08亿元(约合2.06亿美元)，环比下滑7.5%；净亏损32.85亿元，相比第一季度的26.23亿元亏损进一步加剧。汽车交付量从一季度的3989辆减少至3553辆。

深陷亏损泥潭 阿斯顿·马丁举债10亿元“度日”

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

一则即将发行债券的消息，使得英国豪华汽车制造商阿斯顿·马丁的资金困局显现在公众面前。

日前，有外媒报道称，由于近期全球销量的不佳，阿斯顿·马丁陷入亏损泥潭，流动资金已经“告急”，为渡过难关，阿斯顿·马丁将发行总额为1.5亿美元(约合人民

陷亏损泥潭

币10.7亿元)的债券，该债券2022年到期。据悉，此次举债主要包括了2022年到期的利率为12%的债券，如果后续有需要，额外的债券也可以按照同样的条款发行，或作为利率为15%的无担保债券操作。此外，根据阿斯顿·马丁方面的预估，新债务将在2019年产生约620万美元的利息支出。

不过，对于阿斯顿·马丁而言，正值电动化方向转型，需要有大笔的资金投入。针对公司目前的状况是否会影响到公司的转型及中国市场等问题，《中国经营报》记者致函阿斯顿·马丁(中国)公关部，相关负责人表示部分采访问题需要总部进行回复，截至发稿，记者尚未收到相关回复。

阿斯顿·马丁首席执行官帕尔默表示，公司出于对英国脱欧、全球经济下行等因素的综合考

量，不得不严肃对待公司现金流的健康问题，以及投资者对资产负债表的担忧。短期债务可有效缓解资金流动性不足的燃眉之急，以应对全球范围的各种不确定性难题。

在中国财政科学研究院应用经济学博士后盘和林看来，本次阿斯顿·马丁发行债券举债度日，是为了补充当前公司流动资金、迫于现状的无奈之举。

单直观的方式向投资者们揭示这家公司当前的财务状况。

“信用等级的降级对于资本市场而言，是一项预警的信号。本次阿斯顿·马丁信用等级的降低，且是下调至“CCC+”级，对于尚未购买其股票和债券的投资者来说，知晓这一消息都会使其再三的考虑，毕竟一旦入手很可能将会面临亏损的局面。同时，对于已经持有其股票债券的投资者，信用等级的下降显然是一个利空消息，这种情况下出现大量的抛售行为也可以想象。”盘和林说道。

最大的影响就在于研发资金的投入上了。”业内人士直言道。除却自身的财务危机外，阿斯顿·马丁的信用评级也被评级机构下调。

具体来看，评级机构标准普尔(S&P，下称“标普”)已将阿斯顿·马丁的信用评级从“B-”下调至“CCC+”，该机构认为，该公司的长期债务规模和可持续偿债的现金利息负担已达到上限。

盘和林认为，对于不太关注公司经营状况的投资者来说，评级机构利用复杂且专业的算法对受评企业进行评级，正是用最简

云度新能源否认停产 造车新势力淘汰赛将至？

本报记者 赵越 童海华 广州报道

另外，云度新能源方面坦承，相比2018年车市寒冬和补贴退坡的压力以及传统车企纷纷入局新能源市场的情况下，造车新势力目前都处于减速发展的阶段，云度也仅仅是受到市场影响的一员。

对于这种情况，云度方面称将积极寻找突破办法，并在9月30日推出云度2020款π1Pro远行版车型。

业内专家表示，2019年可能成为不少造车新势力“生死之年”。产品力不足，短期无法盈利的造车新势力企业，如果无法继续获得资本及政策的支持，面临的生存危机非常大。

提到，2019年工厂的整体工作比2018年要闲一些，不过工厂内所有车间仍正常运转。

事实上，停产传闻和裁员消息背后，是近期云度新能源的销量颓势。

2019年8月，云度新能源的两款车型π3和π1的销量分别仅为7辆和21辆，市场占比甚至不足1%。

实际上云度新能源首款产品π1在2017年就投放了市场，不足三个月曾取得了2400辆的销售业绩。2018年销量达7397辆，还一度创造月销销1480辆的纪录，在造车新势力中已经处于中上水平。

然而，一场自燃事件对云度新能源影响巨大。

2019年8月11日，一辆云度π3在广西南宁自燃起火。一天之后，云度新能源官方成立事故调查小组调查该事件。不过，目前距离事故发生已经过去一个多月，尚未发现云度新能源公布调查结果。

而面对当下的销量颓势，云度新能源方面表示，目前众多的出行公司及政企等优先考虑购买新能源汽车，云度有丰富的产品体系，一系列订单均在磋商中，沉着应对目前日趋激烈的竞争环境。

造车新势力迎“生死之年”

事实上，2019年随着新能源补贴退坡，各家造车新势力压力增大，云度新能源也不例外。

云度新能源坦承，相比2018年，车市寒冬和补贴退坡的压力以及传统车企纷纷入局新能源市场的情况下，造车新势力目前都处于减速发展的阶段，云度也仅仅是受到市场影响的一员。

实际上，近期以来，关于造车新势力发展乏力的报道不断传来。居于造成新势力中的头部企业的蔚来，2019年9月24日公布的第二季度未经审计财报显示，二季度蔚来汽车营收为15.08亿元(约合2.06亿美元)，环比下滑7.5%；净亏损32.85亿元，相比第一季度的26.23亿元亏损进一步加剧。汽车交付量从一季度的3989辆减少至3553辆。

而2019年2月，造车新势力敏安新能源也传出裁员50%的消息。

中国汽车流通协会有形市场商会常务副理事长苏晖直言，前几年在政策引导下和能源浪潮的影响下，不少车企一拥而上地发展新能源汽车。实际上目前电池技术还有不太成熟的地方，在高寒高热等技术难题还未突破。另外，由于我们的国情，短期内无法快速全面推广。

除此之外，近期的双积分政策调整方向，可能让造车新势力雪上加霜。

2019年9月，工业和信息化部发布关于修改《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》的决定(征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》)。值得关注的是，该版《征求意见稿》最为显著的变化是纯电汽车的积分分