

云度汽车“困局”：净资产降至1.15亿元 引入欣旺达实控人

本报记者 高沛通 赵毅 广州 深圳报道

近期，造车新势力云度新能源汽车有限公司(以下简称“云度汽车”)的股东，福建海源复合材料科技股份有限公司(以下简称“海源复材”)，002529.SZ)披露半年报，其中也显示了其参股公司云度汽车的最新财务信息。

《中国经营报》记者注意到，

背后的股权变局

在新能源汽车整车行业，盈利一直是业内的难题，整个行业目前都处于投入期。

“巧妇难为无米之炊”，这句话在造车领域尤为适用。

云度汽车背后依赖的股东方，更多为地方国资，其一开始的发起人，也代表了云度汽车成立之初背后的不同力量。云度汽车成立于2015年12月，国内汽车行业正值造车新势力风起云涌之际。

其起初的4名发起人，分别为福建省汽车工业集团有限公司(以下简称“福汽集团”)，福建国资委全资持有)、莆田市国有资产投资有限公司(以下简称“莆田国投”)，莆田市国资委全资持有)、刘心文、海源复材(为福建上市公司)、持股比例分别为39%、34.44%、15.56%、11%。

根据公开信息，刘心文是福建南平人，为汽车行业老将，曾在奇瑞新能源担任总经理等职务，为国内第一批将电动汽车量产销售的领军人物，早期在云度汽车担任董事、总经理，其在云度注册成立中出资额为1.4亿元。

董事席位的多寡，昭示着各方的话语权。记者掌握的资料显示，根据早期的公司章程约定，7个董事会席位中，剔除1个职工董事席位，福汽集团独自可推荐3个董事，剩余3个股东各可推荐1个董事，董事长由福汽集团推荐出任。在名字上，彼时的云度汽车全称为“福建省汽车工业集团云度新能源汽车股份有限公司”。

那么，背依国资的云度汽车的“家底”如何？

云度汽车的注册资金(已全额实缴)为9亿元，根据海源复材披露的

2021年上半年，云度汽车亏损额为1.23亿元，净资产截至上半年末降至1.15亿元，负债率上升至93.56%，若无外部资金“输血”，其运营后续或将面临较大挑战。

对于二线、三线造车新势力，由于拥有的资源相对于头部企业不在一个数量级上，企业领导者如何运用现有资源，找到适合自身的发展模式，在对应的细分市场中打开局

面，是须解答的重要问题。某种程度上，云度汽车面临的问题，也是二、三线造车新势力发展中面临的普遍问题。

至今，云度汽车二次创业过去超过一年时间，对比来看，云度汽车的发展与此前规划出现较大差异，从销量表现上看，云度汽车“打开市场”“跑通模式”的问题尚未解决，而资金问题重新摆到台面上。



日前，记者走访深圳龙华壹方天地的云度汽车品牌中心店(龙华店)，该店于上半年开张，不过记者走访时该店已撤离。

高沛通/摄影

信息，2016~2019年，云度汽车总资产体量分别为8.95亿、14.42亿、20.08亿、16.77亿元，净利润分别为-0.42亿、-0.95亿、-1.38亿、-1.77亿元。

在新能源汽车整车行业，盈利一直是业内的难题，整个行业目前都处于投入期，根据海源复材披露的资产信息表现，云度汽车除发起的9亿元资金投入，后续并未有较大幅度的资金投入，资产负债率被迅速推高。

根据海源复材披露的信息，云度汽车的净资产从未超过9亿元，2016~2019年末，分别为8.58亿、7.62亿、6.26亿、4.28亿元，以此测算，云度汽车同期的资产负债率分别为4.12%、47.11%、68.82%、74.43%。

2020年前后，云度汽车股权变动背后，对应的是股东力量的变动。

林密2020年回归云度汽车，开启云度汽车二次创业时，在与记者沟通时表示，2019年整个经济环境不好，加上2019年云度汽车在前

行的过程中，遇到了一些股东想法的问题。另根据《电动汽车观察家》的信息，刘心文也正是在2019年底“因为身体等原因”离开了云度汽车。

林密回归之时，云度正获得新的资金注入。根据后续工商变动显示的信息，福汽集团退股，其持股由莆田国投，以及新的资金方福建龙头产业股权投资基金合伙企业(有限合伙)(以下简称“福建龙头基金”)承接。天眼查挖掘的信息显示，新股东背后为中信信托有限责任公司、福建省产业股权投资基金有限公司等。

承接后，莆田国投上升为单一最大股东，持股比例上升至43.44%，新股东福建龙头基金持股比例30%。另外，2020年8月，云度汽车的全称，也从“福建省汽车工业集团云度新能源汽车股份有限公司”，变更为云度新能源汽车股份有限公司，福汽集团的标志被抹去。

欣旺达实控人入局

不管股权的变更与承接如何，云度汽车自成立后，未得到大规模的资金“输血”。

2020年云度汽车二次创业之时，其管理层方面透露，管理层在云度汽车也有持股。

不过具体来看，股权方面的调整在2021年4月才完成。记者掌握的资料显示，2021年4月，云度汽车召开股东会议，刘心文退股，其持股由珠海宇诚投资中心(有限合伙)(以下简称“珠海宇诚”)按刘心文原本的出资额1.4亿元接盘。

天眼查挖掘到的信息显示，珠海宇诚由林密直接持股49%，由深圳市前海昊天投资管理合伙企业(有限合伙)(以下简称“深圳昊天”)持股51%，执行事务合伙人为林密，即珠海宇诚由林密实际控制。

模式仍待“跑通”

在产品推新方面，云度汽车除改款车外型，此前所说的纯电平台、全新车型目前仍未亮相。

如何利用始终未超过9亿元的净资产，在市场上打开局面，是林密需要面对的局面。

事实上，这也是大量二线、三线造车新势力需面临的局面，云度汽车某种程度上是其中的代表案例，那么，它们与头部造车新势力拥有的资源，差距有多大？

作为对比，截至2020年末，头部造车新势力中，小鹏汽车总资产扩张至447.07亿元，净资产达344.30亿元，蔚来、理想基本与小鹏处于同一量级，这样的净资产体量也基本与广汽集团、长安汽车等头部车企处于同一数量级。

2020年8月，云度汽车管理层接受记者采访时，给出的两个在终端放量路径是，其一，依赖“电动微公交”模式在B端放量，该模式已经跑通，下半年可大量复制；其二，集中发力下沉市场，在C端放量，公司正在新的纯电平台的开发之中，全新产品计划2021年一季度亮相，并全面接受预订。

转眼时间已经过去超过一年，记者获取的上险量数据显示，

进一步来看，深圳昊天由欣旺达电子股份有限公司(以下简称“欣旺达”)实控人王威、王明旺全资持股，事实上，王威、王明旺兄弟正是通过深圳昊天，在欣旺达上市公司体外做了大量的投资布局。

欣旺达实控人为何入局云度汽车？是否为1.4亿元接盘资金较大，林密需撬动外部资金方以方便承接？日前，记者致函欣旺达、云度汽车方面，询问王威、王明旺兄弟入局云度汽车的原因，对方均未予回应。

总体来看，不管股权的变更与承接如何，云度汽车自成立后，未得到大规模的资金“输血”。

二次创业后，根据海源复材披露的数据，2020年末，云度汽

车总资产体量17.16亿元，当年亏损额度为2.04亿元，净资产下挫至2.24亿元，负债率推高至86.94%。2021年上半年末，负债率继续上升至93.56%。

另外，2020年12月，莆田市人民政府官网披露信息称，“市国投公司借给云度新能源汽车股份有限公司资金10000万元未于2018年2月按期归还，国投公司虽多次发函要求云度公司对该笔借款办理抵押，但截至2020年10月31日，云度公司只有可提供担保的资产8201.2万元用于提供了担保”。

日前，对于外部融资信息，云度汽车副总裁张震在与记者沟通中称，公司在积极推进当中，不过目前在敏感期暂不方便透露。

除改款车外型外，此前所说的纯电平台、全新车型目前仍未亮相。

B端方面，2020年12月，云度汽车宣布进入出行市场，发布“饺子出行”品牌，为何已经有“电动微公交”模式，还要进入出行市场？截至目前“电动微公交”模式运营复制情况是否如预期？

对此，张震表示，2021年7月前后皮埃尔·路易吉·法拉利(Pier Luigi Ferrari)出任公司设计总监，他在业内非常资深，其进入后对于产品有新的思考，新产品也在第二轮的优化和打磨当中，2021年新产品肯定会亮相，进军出行市场则是公司的战略布局考量，出行市场是行业发展的趋势，公司的“电动微公交”在顺利推进。

日前，记者走访深圳龙华壹方天地的云度汽车品牌中心店(龙华店)，该店于上半年开张，不过记者走访时该店已撤离。云度汽车副总裁张震在沟通中表示，该店为公司进社区体验店的尝试，为与经销商合营的店面，目前公司在渠道方面进行战略调整。

软件定义汽车时代 整车厂试探智能驾驶OTA

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

智能汽车迈入下半场，OTA(Over-the-air Technology，即空中下载技术)已悄然成为传统汽车和智能汽车的分水岭。近期，工信部针对具有自动驾驶等功能的智能汽车生产企业和产品发布了两则新政策，引发业内热议。

其中，车辆的软件升级(OTA)被频频提及，例如车企针对车辆的

新能源车企尝鲜OTA

随着新能源汽车的出现，OTA一词开始在汽车行业频频现身。事实上，OTA技术并非新鲜事物，移动终端的系统更新即是通过OTA实现。在OTA技术进入汽车领域前，若车主在行驶过程中出现了系统方面的问题，车辆大多将在4S店或返厂进行系统升级或调整。而OTA的出现，极大程度节省了整车厂在召回车辆方面等相关成本，也在一定程度上提升了用户的售后体验。

当前，汽车OTA主要分为两种，分别是软件在线升级(SOTA)和固件在线升级(FOTA)。汽车软件在线升级的更新范围在于应用软

OTA升级乱象频现

无论是采用自研模式的造车新势力，还是通过供应商搭建OTA系统的传统车企，新能源赛道对于OTA升级带来的难题已愈发明显。公开数据显示，2020年有关“系统升级问题”投诉达1254宗，较2019年上涨2.3倍；2021年1~2月上述相关问题投诉81宗，较2020年同期暴涨约7倍，其中OTA升级问题占比达31.8%。

8月，威马汽车EX5、广汽丰田iA5、广汽埃安AION S等车型相继被车主曝出疑似OTA升级后续航

软件升级等需建立管理制度和保障机制，且车企实施OTA升级时，涉及安全、节能、防盗等技术参数变更必须报备。此前，包括广汽丰田、广汽埃安、威马汽车等车企都因OTA升级引发争议，包括续航缩水、锁电、未征得车主同意擅自升级等等问题频出。

对国内的整车厂而言，OTA仍属较新鲜的事物。当前，整车OTA的升级方案主要运用在新能源车

件，常见于车载娱乐系统方面，且对整车硬件更新的要求较低。而汽车固件在线升级则相当于“换新车”，其可能影响到车辆各个应用，包括百公里加速时间、自动驾驶级别等等，同时也对整车控制器提出了更高的要求。目前，基于电子电气架构的变化，整车OTA升级大多应用在新能源汽车上。

而车辆的固件在线升级以造车新势力为首发阵营。2015年，特斯拉CEO埃隆·马斯克公开表示，特斯拉的Model S P85D可通过固件在线升级的方式提升加速性能。汽车分析师张翔表示，现在的智能网

里程缩水、锁电等情况。多个相关车企向《中国经营报》记者表示OTA升级后，电池充电速度放缓且最大用电量有所下降，从而导致续航里程产生60公里至80公里的缩水。

实际上，上述类似的问题自从新能源车企使用OTA升级开始就层出不穷。2019年特斯拉就被车主爆料称OTA升级后遭到疑似锁电、续航里程缩水等问题。显然，上述两大问题已然成为业内OTA升级的痼疾，且至今没有车企能够对此提出完善的解决方案。

型上，其中，造车新势力基于先天的软件优势自研系统，OTA升级更为灵活且频繁，但普遍缺乏数据监管、更新频率随意等问题；而传统车企则通过供应商搭建OTA系统，相较造车新势力更保守。

基于自动驾驶的千亿市场规模，新能源车企对通过OTA提升自动驾驶级别寄予厚望。包括特斯拉通过OTA实现了其Autopilot辅助驾驶的迭代升级；比亚迪发布

BYD OS，实现应用软件和整车硬件解耦，以便后续软件OTA和硬件升级等等。

但如何直面OTA升级带来的问题和潜在的隐患，也是每个车企需要思考的问题。包括擅自进行OTA升级、用户隐私泄露、OTA升级对自动驾驶功能的安全性保障以及对整车安全的影响等等。对国内的新能源车企而言，利用OTA实现自动驾驶需慎之又慎。

据悉，目前汽车OTA升级通常采用两种方式，其一是车企根据车辆配置提供不同开发版本的升级包；其二则是车企向所有车型提供相同的升级包，而车辆具体的升级将根据其自动甄别硬件支持情况而选择。这也就导致了车辆在OTA升级后情况不一，而部分车辆因硬件与软件无法同频升级出现影响使用效果等的情况。

此外，在汽车OTA升级中，有关车主的知情权、隐私权也存在被侵犯的情况。在多个车主投诉的

型上，其中，造车新势力基于先天的软件优势自研系统，OTA升级更为灵活且频繁，但普遍缺乏数据监管、更新频率随意等问题；而传统车企则通过供应商搭建OTA系统，相较造车新势力更保守。

但如何直面OTA升级带来的问题和潜在的隐患，也是每个车企需要思考的问题。包括擅自进行OTA升级、用户隐私泄露、OTA升级对自动驾驶功能的安全性保障以及对整车安全的影响等等。对国内的新能源车企而言，利用OTA实现自动驾驶需慎之又慎。

势，大多采用自主研发的模式开发系统，对于OTA的升级也更灵活。同时，针对自动驾驶OTA的升级也开始收取费用，例如特斯拉“完全自动驾驶”FSD软件升级需要支付1万美元。

而传统车企在经历了第三方供应商搭建OTA系统后，也开始在新能源车型上进行OTA升级。包括广汽集团旗下的广汽埃安、广汽丰田等。日前，广汽埃安基于ADiGO 3.0系统推出的NDA辅助驾驶系统即支持OTA升级。此外，比亚迪近期发布的BYD OS也将为电动车软件OTA和硬件升级起到持续支撑。

OTA升级问题中，未被告知车辆升级事宜、未经车主同意擅自升级等情况频频出现。同时，在有关汽车销售“变相收费”中，车辆升级收费成为焦点。此前特斯拉FSD软件系统升级收费高达1万美元，而也有多位国内新能源自主品牌车主表示此前车企宣传时标配的配置，实际上需加价升级。

“销售人员不会强制车主加价升级配置，但如果想要达到‘标配’的配置和更优的驾驶体验，车主只能乖乖买单。”车主向记者表示。



新能源车企对通过OTA提升自动驾驶级别寄予厚望。

本报资料室/图

捆绑自动驾驶的OTA

OTA升级乱象频出已然引起有关部门注意，工信部已陆续发布针对OTA的新政。《工业和信息化部关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》(以下简称“《意见》”)指出，企业生产具有在线升级(又称OTA升级)功能的汽车产品的，应当建立与汽车产品及升级活动相适应的管理能力，确保车辆进行在线升级时处于安全状态，并向车辆用户告知在线升级的目的、内容、升级结果等信息。

同时，《意见》还明确表示，未经审批，企业不得通过在线等软件升级方式新增或更新汽车自动驾驶功能。该指令的背后即是新能源车企争先恐后地企图通过OTA不断实现自动驾驶升级。张翔表示，在汽车硬件支持的前提下，车辆可以通过OTA下载自动驾驶软件，从而具备自动驾驶功能。

事实上，千亿级的自动驾驶市场正吸引着车企通过上述方式快速进军，而在自动驾驶技术尚未完全成熟之前，新能源车企对该市场的重心放在了

高级驾驶员辅助系统(ADAS)。

包括特斯拉通过OTA实现了其Autopilot辅助驾驶的迭代升级；小鹏汽车也曾表示通过OTA实现从L2到L3的渐进式路径。日前推出NDA辅助驾驶的广汽埃安后续也将通过OTA实现不断升级，广汽埃安方面表示，广汽埃安是传统品牌第一个推出领航辅助驾驶这类功能的，但该系统模式下仍不能脱手。

专注智能驾驶领域的地平线方面告诉记者，2020年和2021年，国内辅助驾驶汽车将开始逐步规模化量产，届时市场将会有显著增长。而2025年搭载L3级自动驾驶系统的车辆将在市场中占有相当的份额。

“2025年之前中国的核心市场会是辅助驾驶，即提升驾驶的安全性、舒适度和便利度。”地平线方面表示，真正的无人驾驶一开始应该由to B的产品率先落地，2025年可实现某些场景下的无人驾驶，例如港口、码头和矿山等，而真正面向消费者的大规模落地还需要时间。