

起底极越“风暴”始末

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“眼看他起朱楼，眼看他宴宾客，眼看他楼塌了。”《桃花扇》里的一段唱词成了极越汽车的真实写照。作为背靠百度和吉利的明星企业，极越的闪崩让外界始料未及。

“基本签离职协议了，现在办公楼里没什么人了。”12月24日，在上海市嘉定区叶城路1688号的极越汽车总部，两位办完离职的极越员工向

供应商欠款或近20亿元

12月15日，一则落款为“极越汽车全体供应商”的联合声明在网上盛传。

“从12月11日到现在，我们供应商没有见到极越(闪崩)之后的任何一方，包括政府部门、极越背后的股东等。”12月25日，浙江星塘文化传媒有限公司李红星向记者直言。

记者注意到，极越近乎“原地解散”之后，上海市嘉定区政府相关部门也介入进来，并对供应商的欠款情况进行了统计。“登记之后让我们等，此后一直没有消息。”李红星说道。

12月15日，一则落款为“极越汽车全体供应商”的联合声明在网上盛传。声明称，经不完全统计，极越欠付所有供应商款项近20亿元。李红星告诉记者，上述联合声明内容属实。

记者了解到，李红星负责的浙江星塘文化传媒有限公司被极越拖欠款项达3700万元。“今年5月份，

车主员工权益亟待保障

极越背后的两大股东在12月13日发表声明称，极越汽车产品由吉利工厂制造，授权集度独家经营。

12月13日，记者也曾实地走访极越上海总部，与多位极越车主、员工、供应商进行沟通。一位车主告诉记者，他是12日晚上深夜从山东开车到极越总部，整个驾驶里程600公里。

“我上个月才入职极越。”12月13日下午，极越员工肖明(化名)向记者苦笑说，“我工作几年了，之前都是在新闻里看到哪家车企遇到困难，没想到有一天自己会遇上。”

极越背后的两大股东也在12月13日发表声明称，极越汽车产品由吉利工厂制造，授权集度独家经营。百度、吉利作为股东，对员工、用户、合作伙伴深表关切，双方以高度负责的态度，积极协助集度管理层妥善处理相关事宜，包括第一时间解决员工社保缴纳、离职员工善后问题；维护用户车辆正常使用、售后和维修保养；推进其他事宜的合理合法解决。

《中国经营报》记者如是坦言道。

极越的前身为集度，其总部大门外写的公司名称仍是集度。记者24日走访时，一家物流公司的工作人员因为不知道极越与集度的关系，还想去拜访公司，看是否有合作的机会。看到停在门口的警车和站在门口的保安，其与记者交谈并上网看了一些报道，便果断地走了。

极越的闪崩始于12月11日，极越CEO夏一平与全体员工沟通，坦

诚表明公司目前正遇到困难，需要立即调整，并透露员工11月社保未缴纳。12月12日，夏一平被员工围堵在办公室，员工向其提出多项诉求，要求解决问题。此外，车主、供应商也同步开始“维权”。

此后，在多方协调下，极越的员工和车主的“维权”均取得进展。其中，极越员工获“N+1”赔偿，垫付资金由百度、吉利打入。极越车主的车辆使用和售后也由两大

两个月每月都有1000多万元的资金垫付。”李红星称，“当时极越07发布，他们觉得直播效果还不错，就疯狂地投广告，我其实还叫停了一些，不让他们做那么多。”

李红星告诉记者，极越当时猛砸广告在汽车行业也很正常，因为他们的新车发布，再加上也能看到销量增长的结果。“按照合同约定，我们开发票给他们，资金到账时间是45天。但实际不止45天，项目结束后他们也会验收，走内部流程等等，实际到账需要3—4个月。”

记者了解到，李红星给极越直播投流的3700万元中，有2000多万元是从他亲戚那里借来的，还有1000多万元是自己抵押房子从银行贷款获得。“现在每个月的利息都要3万—4万元。”

记者了解到，李红星负责的浙江星塘文化传媒有限公司被极越拖欠款项达3700万元。“今年5月份，

“汽车行业的直播投流大部分是供应商先垫付资金。垫付的3700万元大部分是在9月、10月，这

对于车主诉求，两大股东也在行动。12月14日，多家媒体报道称，百度集团副总裁、智能驾驶事业群组总裁王云鹏在其朋友圈表示：“我们已经开始行动，智驾和地图导航有我们兜底，请极越车主放心。”同样在12月14日，吉利控股集团高级副总裁杨学良在社交媒体上发文称，吉利会以负责任的态度采取切实行动，把极越汽车的正常使用和售后服务做好。

对于售后问题，杨学良回应表示：“可以到就近的领克中心进行评估，如果只是钣金，他们就可以处理，如果需要换件，需要一点时间，我们加速处理吧。”12月24日，上述车主告诉记者：“领克现在可以接受极越维修，但配件什么的，估计还需要时间，一时半会还没有

股东的“兜底”。

夏一平曾于12月16日发文称：“作为CEO，我犯了许多错误，对员工、车主、供应商乃至股东，我都感到深深的歉意。”但截至目前，有关极越供应商的善后并无相关消息传出。

对于极越供应商的相关诉求，记者联系极越方面，此前一直与记者对接的公关称其已经离开极越了。记者还联系极越其他相关负责人，但截至记者发稿，尚未收到相关回复。

“极越12月11日晚上宣布的消息，我们当天中午还在给他们做投流。事情发生后，我当时跟着其他供应商去极越办公楼待了几天，极越一直没有人出来跟我们进行沟通。我虽然不是被拖欠最多钱的供应商，但这笔钱能直接影响我公司的生死。公司有20多个人，很多项目都停下来了，只有几个核心的。”李红星告诉记者，目前已经在走法院起诉的流程了。

不久前，也有极越的其他供应商告诉记者：“以前他们(极越)都是正常付款的，也没出什么问题。我们和极越是每半年结算一次，现在的1000多万元就是半年的债务。我们每半年开始结算，加上后面对账的流程，一次债务结算下来大概需要8个月的时间。”

不久前，也有极越的其他供应商告诉记者：“以前他们(极越)都是正常付款的，也没出什么问题。我们和极越是每半年结算一次，现在的1000多万元就是半年的债务。我们每半年开始结算，加上后面对账的流程，一次债务结算下来大概需要8个月的时间。”

不久前，也有极越的其他供应商告诉记者：“以前他们(极越)都是正常付款的，也没出什么问题。我们和极越是每半年结算一次，现在的1000多万元就是半年的债务。我们每半年开始结算，加上后面对账的流程，一次债务结算下来大概需要8个月的时间。”

不久前，也有极越的其他供应商告诉记者：“以前他们(极越)都是正常付款的，也没出什么问题。我们和极越是每半年结算一次，现在的1000多万元就是半年的债务。我们每半年开始结算，加上后面对账的流程，一次债务结算下来大概需要8个月的时间。”

不久前，也有极越的其他供应商告诉记者：“以前他们(极越)都是正常付款的，也没出什么问题。我们和极越是每半年结算一次，现在的1000多万元就是半年的债务。我们每半年开始结算，加上后面对账的流程，一次债务结算下来大概需要8个月的时间。”

不久前，也有极越的其他供应商告诉记者：“以前他们(极越)都是正常付款的，也没出什么问题。我们和极越是每半年结算一次，现在的1000多万元就是半年的债务。我们每半年开始结算，加上后面对账的流程，一次债务结算下来大概需要8个月的时间。”

不久前，也有极越的其他供应商告诉记者：“以前他们(极越)都是正常付款的，也没出什么问题。我们和极越是每半年结算一次，现在的1000多万元就是半年的债务。我们每半年开始结算，加上后面对账的流程，一次债务结算下来大概需要8个月的时间。”

不久前，也有极越的其他供应商告诉记者：“以前他们(极越)都是正常付款的，也没出什么问题。我们和极越是每半年结算一次，现在的1000多万元就是半年的债务。我们每半年开始结算，加上后面对账的流程，一次债务结算下来大概需要8个月的时间。”

冲刺“中国房车第一股” 新吉奥二度闯关港交所

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

继首次递交失效后，新吉奥房车有限公司(以下简称“新吉奥”)火速二度闯关港交所。11月29日，新吉奥在港交所递交招股书，拟在香港主板挂牌上市，独家保荐人为华泰国际。

为何火速开启二度申请？中国企业资本联盟副理事长柏文喜表示，新吉奥在首次上市申请材料失效后的第二天迅速开启二度申请，反映出公司对于上市以及资本市场的重视和决心。

对于公司二度递表港交所背



图片来源：新吉奥官网

后的调整优化，以及企业发展的未来规划等等，12月9日—11日，《中国经营报》记者致电并致函至新吉奥和浙江新吉奥控股

汽车。

新吉奥进军房车领域始于2014年。招股书显示，自2014年收购拥有30多年悠久历史的澳大利亚著名房车品牌Regent以来，新吉奥已成为澳大利亚和新西兰房车行业的知名公司，经营着三个独特的品牌，即中高端畅销品牌Snowy River、豪华品牌Regent及半越野品牌NEWGEN。

新吉奥市场表现如何？根据弗若斯特沙利文的资料，澳大利亚和新西兰房车市场呈现出相对集中的结构。根据2023年销量数据，澳大利亚和新西兰房车市场的前五大参与者合计占约55.4%的市场份额，其中新吉奥占约

集团有限公司方面，相关工作人员告诉记者，已经将采访需求告知相关负责人，但截至记者发稿，尚未收到相关回复。

6.8%的市场份额。除此之外，按2023年的收入计，澳大利亚和新西兰房车市场的前五大参与者合计占约52.0%的市场份额，其中新吉奥占约7.8%的市场份额。

据悉，截至6月30日，新吉奥已建立稳固的销售及经销网络，其中包括13家第三方经销商、2家自营店及在线官方网站，以及4家与澳大利亚和新西兰合营企业合作伙伴的合营店。

记者了解到，在产品层面，截至6月30日，新吉奥已成功量产49款房车，均为标准房车，涵盖Snowy River、Regent及NEW-GEN三个特色品牌下的八个不同系列，产品阵容强大。

中国生产澳大利亚组装模式

招股书显示，得益于人们对户外活动的兴趣提高、可支配收入的增加以及对健康和福祉的更多关注，近期全球露营市场大幅增长。根据弗若斯特沙利文的资料，2023年，全球露营人数达到约2.793亿人，预计到2028年将增长至4.390亿人，2024年至2028年的复合年增长率为8.5%。在北美、欧洲、澳大利亚和新西兰等地区，露营已成为休闲旅游的主要项目。

“由于我们具备从房车概念化到制造、销售及经销的端到端管理能力，我们已成为房车领军人。”新吉奥方面表示，“凭借我们在房车产业价值链所展现出的精通能力，以及我们于澳大利亚和新西兰稳固且不断增长的客户基础，我们于业绩记录期间实现了

年底或将推出混合动力房车

新吉奥招股书显示，北美、欧洲、澳大利亚和新西兰是全球前三大房车市场，这三个市场的在用房车量2023年合计约占全球总量的97%。澳大利亚和新西兰2023年的在用房车量为89.54万辆，自2019年至2023年的复合年增长率为3.9%。

相关数据显示，若以房车家庭渗透率计量，2023年澳大利亚和新西兰的房车拥有率高达每千户78.8辆，远超欧洲的21.7辆，位居



12月24日，处于“舆论风暴眼”中的上海嘉定极越汽车总部。

夏治斌/摄影

明星新势力浮沉启示

背靠百度和吉利，“明星新势力”车企极越备受外界关注。

12月13日，百度和吉利发表声明称：“集度汽车有限公司是百度控股与吉利控股投资设立的造车新势力初创公司，是探索汽车智能化转型的创新产物。由于行业竞争格局发生巨大变化，既定商业计划无法执行，经营遇到了挑战。”

据了解，夏一平在12月16日发布的文中称，造车需要太大的资金量，时代给了其最宝贵的机遇。“我有幸得到了中国最顶尖的人工智能公司和最领先的汽车制造公司的支持，没有它们，就肯定没有我的造车梦。两位行业的巨人不仅给极越投入巨大的资金，更带来人工智能、汽车制造方面深厚的底蕴，使得我们短时间，打造出01、07两款业界瞩目的新车。”

虽然有百度和吉利两大巨头的支持，但极越的销量一直很低，直到近几个月才有所提升。企业公布的数据显示，极越2024年11月交付2485辆，1—11月累计交付超1.4万辆。

“极越的闪崩不能简单地认为是造车新势力行业洗牌所导致的。”汽车分析师贾新光告诉记者，“极越的诞生有些特殊，夏一平本人并不是创始人，只是职

业经理人，极越都是依靠背后的两大股东提供资源。夏一平在进入汽车行业之前，更多的从业经历是在软件领域。”

夏一平还表示：“我对营销的执念也占用了太多精力。作为CEO，我本该把主要精力放在融资和战略规划上，却一度亲自下场操盘营销体系，分散了精力，让其他重要事务被忽略。”

“从市场销量来看，极越在业内的表现并不突出，这也间接说明极越的营销工作做得不够好，即便是在夏一平亲自下场营销的情况下。”贾新光表示，“资本疯狂涌入造车新势力行业的时代早已过去，特斯拉和比亚迪也已经在新能源汽车行业实现盈利。在竞争日趋激烈的情况下，盈利跑不通的话，大部分的造车新势力都会面临生存难题。回到极越身上，在自身表现不好、资本谨慎的情况下，还想要背后的股东去做巨额、持续的投入，这就不太可能。”

在极越闪崩后，其背后两大股东百度和吉利，都为极越的员工、车主等相关权益的保障做出承诺。“等善后工作结束后，极越这个品牌大概率也不会存在了。”贾新光向记者说道。