

新能源汽车过度内卷样本：南京9年5次“造车梦碎”

本报记者 方超 石英婧
南京 上海报道

南京，从市中心新街口出发，向东北方驱车40多公里，便是曾经声名赫赫的拜腾汽车厂区——与周边药品制剂基地、新材料工厂的热火朝天建设景象不同，拜腾汽车数十万平方米园区内，枯黄的野草漫过膝盖，曾经轰鸣的生产线早已寂静。“已经停工好几年时间了。”留守的保安望着锈迹斑斑的厂牌，语气里满是唏嘘。

据《中国经营报》记者不完全统计，自2016—2025年的9年时间里，南京引入的拜腾汽车、博郡汽车、长城华冠(备注：其为造车新势力前途汽车母公司)、知豆新能源、银隆新能源等5家新能源汽车项目，如今或破产清算，或停摆闲置。这些曾经的“明星项目”，留下了成片的闲置厂房和设备，成为产业狂热后的冰冷注脚。

五次“造车梦碎”

拜腾汽车的故事，是南京新能源汽车产业10年狂飙的一个缩影。

新能源汽车产业链条长、带动性强，尤其是整车项目备受地方政府青睐。作为老牌汽车城的南京，过去几年也不断加码新能源汽车产业。拜腾汽车的故事，是南京新能源汽车产业10年狂飙的一个缩影。

在南京市栖霞区保通路与靖西大道交叉路口的西北角，坐落着占地千余亩的拜腾汽车工厂。作为南京知行新能源汽车技术有限公司(以下简称“知行新能源”)旗下的新能源汽车品牌，拜腾汽车的存活时间仅5年多。记者近期走访发现，厂区内的冲压车间、试制车间等功能区皆已建成，但由于多年未从事生产经营活动，厂区显得空空荡荡。

“拜腾汽车是一家立于中国、布局世界的高端电动汽车品牌。两位联合创始人中，一位是宝马中国前副总裁，另一位是宝马i8电动超跑项目原负责人。”拜腾汽车曾在招聘广告中对外如此介绍。

这个由两位宝马前高管创立的“独角兽”企业，曾位列“造车四小龙”。2017年9月8日，被列入江苏省重大项目之一的拜腾智能电动汽车产业园开工仪式在南京经开区举行，总投资额为110亿元；2018年，媒体报道拜腾汽车B轮融资后估值近20亿美元。

然而，C轮融资迟迟未到账、量产计划的不断延迟，拜腾汽车于2020年7月宣布停工停产；2023

当狂热退潮之后

一位了解情况的当地人士向记者感叹：“造的都是新厂，这里面设备都是齐全的。”

对于南京上述新能源汽车项目的发展情况，南京当地行业人士向记者表示，与近年来新能源汽车产业迅猛发展的合肥、常州等地相比，南京汽车产业发展历史及基础都更具优势，如南京汽车集团有限公司(以下简称“南汽集团”)成立时间可追溯至1947年，但此后南汽并未抓住乘用车发展机遇，被上汽集团(600104.SH)收购。南京2016—2019年间持续引入诸多新能源汽车企，或与当地欲借新能源汽车发展契机，重塑自身优势有关。

记者注意到，2018年12月底，南京市政府公布了《南京市打造

年6月14日，知行新能源被申请破产；2024年1月9日，南京市栖霞区人民法院发布公告，其裁定宣告债务人知行新能源破产。

记者通过社交平台、电话等多种形式的联系昔日拜腾汽车员工，他们有些早已离开汽车行业，有些仍坚守汽车上下游行业，但皆不愿提及拜腾汽车工作经历。但有业界人士向记者透露，拜腾汽车“夭折”或与其重资产投资建厂、“烧钱”过快、融资不畅等因素有关，例如拜腾汽车曾被报道“300人吃掉5000万零食”“一盒名片上千元”，引发市场广泛关注。

与坐落于长江南岸的拜腾汽车遥相呼应的，是南京江北浦口区的博郡汽车。2016年12月22日，南京浦口新能源汽车产业基金揭牌暨南京博郡新能源汽车项目签约仪式在南京浦口经济开发区举行。天眼查显示，博郡汽车关联公司南京博郡新能源汽车有限公司(以下简称“南京博郡”)成立于2016年12月13日，法定代表人黄希鸣。南京国资也真金白银支持博郡汽车，2019年6月，博郡汽车与中化国际旗下的银鞍资本正式签署投资合作协议，完成25亿元规模的融资，该轮融资的其他投资方就有浦口高投。

但距离成立仅仅三年时间，欠薪诉讼、样品车难产、破产重整等消息接连传来。2020年3月，有博郡汽车员工在媒体透露：“博郡汽

汽车研究院官微一篇文章也指出，“这些项目后来基本都已停滞或破产清算，不了了之。”

对于引入诸多新能源项目夭折的原因，记者尝试采访南京汽车行业协会专家，其工作人员表示相关领导不在，已记录下记者的问题，但截至发稿，记者未获得进一步回复。

引入的新能源汽车项目夭折后，留下的厂房该如何处置？一位了解情况的当地人士向记者感叹：“造的都是新厂，这里面设备都是齐全的。”

记者看到，拜腾汽车工厂里包括“成品车分拨中心VDC”在

车在南京只有一个试制车间，且处于停产状态，同时因缺乏零部件，还未造出完整的样品车。”

就博郡汽车现状及发展遇挫原因，记者近日拨打天眼查所显示的南京博郡电话号码，显示“已关机”。通过社交平台渠道联系多位前博郡汽车营销线、产品线等相关负责人，截至记者发稿，尚未获得回复。

除了引入的两家新势力车企——拜腾汽车、博郡汽车相继夭折外，南京在2016—2019年引入的长城华冠、知豆新能源、银隆新能源等新能源汽车企业，此后发展皆遇挫。

2017年9月，长城华冠公告，其与南京经开区签署协议，长城华冠在当地建立新能源汽车产销一体的中央枢纽，包括设立新能源汽车研发中心、新能源汽车核心零部件制造工厂及前途汽车销售总部。南京经开区通过多种方式，为长城华冠或其旗下控股子公司在新能源汽车产业发展方面给予20亿元资金支持。

2019年1月21日上午，知豆电动汽车有限公司、浦口经济开发区和金沙江资本签订协议，投资120亿元在浦口经济开发区建设年产20万辆知豆新能源汽车项目。

近日，记者向一位南京经开区工作人员询问长城华冠项目现状，其表示：“这个事情(项目)已经处置掉了。”但对于如何处置的，该工作人员并未透露。

有限公司(以下简称“知行电动”)管理人时，一位陆姓律师表示：“我们不对外介绍案件(情况)。”

记者尝试联系知行新能源子公司南京拜腾汽车科技有限公司破产清算组。但一位李姓相关负责人拒绝透露相关情况。

公开信息显示，知行电动名下部分资产以及知行新能源名下部分资产第一次起拍价曾高达31亿元，但“0人报名27人关注3381人围观”。在距离首次拍卖一年多时间后，该资产进行第七次拍卖，底价为8.18亿元，资产价格已下调20多亿元。4月15日，京威股份(002662.SZ)(4月24日，“京威股份”变更为“峰璟股份”)以8.18亿元价格竞得上述资产。

除了拜腾汽车工厂外，南京引入的其他新能源汽车项目后续处置情况也同样受到外界关注。

记者此前致电南京市溧水区工信局，其相关科室负责人表示：“我们这边是工信局，厂房处置是属地负责。”其称应该联系溧水区经开区，而记者此后多次拨打溧水区经开区管委会电话，均未接通。一位南京当地人士向记者透露：“位于南京市溧水区的银隆新能源工厂的厂房好像在洽谈处理过程中。”

对于引入新能源汽车项目后“遗留”的闲置资产，南京大学长江产业发展研究院研究员张月友向记者表示：“将评估价的厂房设备通过分层拍卖吸引二线新能源汽车品牌或跨界企业接盘。”

张月友还建议：“激活无形资产价值，将拜腾遗留的专利注入南京智能汽车产业专利池，通过中汽创智等创新平台实现技术二次开发。”公开信息显示，中汽创智是由中国一汽、东风公司、兵器装备集团、长安汽车和南京江宁经开科技共同出资设立的创新型汽车高科技企业，总部位于南京市江宁区。

留守的保安望着锈迹斑斑的厂牌，语气里满是唏嘘。

据《中国经营报》记者不完全统计，自2016—2025年的9年时间

内，南京引入的拜腾汽车、博郡汽车、长城华冠(备注：其为造车新势力前途汽车母公司)、知豆新能源、银隆新能源等5家新能源汽车项

目，如今或破产清算，或停摆闲置。这些曾经的“明星项目”，留下了成片的闲置厂房和设备，成为产业狂热后的冰冷注脚。



从远处眺望拜腾汽车工厂园区内部，杂草丛生，“成品车分拨中心VDC”隐约可见。

方超/摄影

一场政府与企业的双向豪赌

南京密集引入新能源汽车企业的2016—2019年，也是国内多地争相吸引新能源汽车项目落地的阶段。

南京押注多家新能源汽车企业接连失败的原因是什么呢？

“相关车企在技术研发、资本运作及战略管理方面存在显著短板。”张月友认为，这些车企遇挫也与“外部环境剧变对行业发展形成多重冲击”有关，如国家新能源汽车补贴标准提升、新能源行业集中度提升等。

另外，博郡汽车成立两年即获数亿元注资，却仅有不足行业头部1%的专利储备，暴露了地方政府准入审核的缺失。“地方政府在产业培育机制中存在准入审核不严、生态构建失衡及风险防控滞后等短板。”张月友表示。

不过，记者在南京走访期间，当地人士认为，引入项目遭遇不顺，并不能全归咎于地方。“南京有一些项目失败，全国其他地方也有不少失败的项目。相关车企自身也存在不少问题，如南京引入的不少新能源汽车项目，它在其他城市也有生产布点，不能光说南京这个‘点’失败了，而是它整个企业失败了。”

值得注意的是，南京密集引入新能源汽车企业的2016—2019年，也是国内多地争相吸引新能源汽车项目落地的阶段。2021年上半

突围之路

“南京可以通过‘逆向整合+区域协同’双轨并进破解‘整车弱、零部件强’的结构性矛盾。”

2021年4月，南京一市民向当地政府咨询：“世界500强小米公司准备造车了，南京市有没有安排引进的事宜？”南京市投资促进局回复：“小米新能源汽车项目，南京有关板块正在与小米集团进行洽谈对接中，下一步我们将持续关注小米在新能源汽车领域的投资，积极争取该项目的招引。”遗憾的是，小米汽车最终落户在北京经开区。

2023年6月，南京市委市政府召开全市产业强市建设推进会，发布《南京市推进产业强市行动计划(2023—2025年)》，提出推进汽车产业结构优化调整，通过深化龙头汽车产业合作，优化产品结构，壮大汽车产业规模，持续增强汽车产业链条整体配套能力。

记者注意到，在新能源汽车产业的招商引资方面，南京市并未放松。今年年初，溧水区主要领导曾接待雷诺集团、宾理汽车有关人员，洽谈项目合作。而宾理汽车是一家成立于2021年的造车新势力，定位于豪华电动汽车品牌，但目前并未实现量产。

曾在新能源汽车项目上频频“踏空”的南京，未来又该如何扭转颓势呢？“南京可以通过‘逆向整

合+区域协同”双轨并进破解“整车弱、零部件强”的结构性矛盾。逆向整合方面，依托动力电池和零部件优势，设立专项基金获取整车资质，吸引品牌落地。”张月友建议。

在业内看来，南京在新能源汽车产业细分赛道拥有一定优势。一组数据也足以印证南京新能源汽车产业链的实力：2022年，南京全市新能源汽车产业链规模达1920亿元，同比增长42%，而在2023年，上述两项数据分别为2400亿元、18%。公开数据显示，2025年一季度，南京全市新能源汽车产量增长19.5%。

张月友认为，南京市应依托其全国领先的软件生态与智能网联先发优势，从生态赋能、场景创新、产业协同三个方面助力新能源汽车产业高质量发展。如在软件生态赋能层面，发挥操作系统、工业软件和智能网联技术的研发优势，通过模块化造车平台，降低整车企业研发成本。

“南京现在就是往智能网联汽车方面发力，去年国家给我们批了智能网联汽车‘车路云一体化’应用试点。”一位南京当地政

府人士向记者表示。南京计划到

的合肥，则呈现出截然不同的发展局面。近年来，合肥先后引入蔚来汽车、大众汽车、比亚迪等知名企业项目，2024年，合肥新能源汽车产量位居全国城市第二位。

作为国内距离最近的两座省会城市，同样是招商引资，合肥推动新能源汽车产业迅速崛起的原因何在？多位合肥当地人士向记者表示，合肥新能源汽车产业的快速发展与良好的产业基础、有特色的招商引资、完善的人才培养及营商环境密不可分。

“合肥号称‘风投之城’，招商引资力度比较大、眼光比较准，招引的几个企业发展得都不错。”合肥工业大学车辆工程系主任张炳力教授向记者直言，“中国现在整车企业比较多，不少造车新势力慢慢被淘汰掉了，招商引资的眼光还是比较重要的，而合肥有一套自己的招商引资办法。”

合肥市相关负责人曾介绍，从培育产业链的角度投资是合肥市政府产业投资的特点。产业投资项目不谋求控股、不以短期利益为目标，而是沿着产业链的方向选择投资项目，吸引产业链上下游更多的企业入驻，逐渐形成产业集群效应，实现地方产业升级转型。

2026年，全市智能网联新能源汽车产业实现年营收超3000亿元，打造全国领先的“车路云一体化”技术创新、终端推广和示范运营三大标杆。

对于外界关注的营商环境方面，前述南京当地政府人士向记者表示，当地在大力改善营商环境。“像今年开展的领导挂钩企业、挂钩项目，我们跟企业老总都加了微信，有什么困难直接微信发过来，比如要协同哪个部门、觉得哪个证办得速度有点慢了，我们就看还存在什么堵点需要打通，这是我们经常在做的工作。”

“汽车产业已从燃油车转到新能源汽车赛道，再往智能网联方向发展，而这也是我们南京未来发展的重点。”前述南京当地政府人士向记者感叹，“我们不能纠结于过去的失败，我们也要去追求成功。”

当全国多个城市竞逐“新能源汽车之都”时，南京的五次“梦碎”或许是一记清醒的警钟：产业升级从来不是豪赌，而是一场需要敬畏规律、深耕生态的持久战。那些荒芜的厂区不应只是失败的注脚，更应成为一座城市重新出发的坐标。