造车新势力冷暖谁先知：

资本市场得意 破局能否如意

■中国城市报记者 刘唤宇

近年来，我国新能源汽车产业高速发展，一大批新兴造车企业如雨后春笋般涌现出来。有别于根基深厚的传统造车企业，行业内把新兴造车企业称之为造车新势力。

然而，受部分企业“PPT造车”“融资烧钱”等负面行为的影响，在很多人的印象中，造车新势力并非褒义词。美团CEO王兴此前预言，未来中国造车新势力能存活下来的不会超过3家。

今年更是造车新势力生死攸关年，记者发现已经有多家企业如流星般出局，宣告停止运营或放弃造车；但同时也有蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车为代表的造车新势力已经或正走在上市的道路上。在竞争日益激烈的车市中，造车新势力应当如何乘风破浪？

多家交付超万辆 第一梯队或已形成

据中国汽车工业协会公布数据显示，今年9月，我国新能源汽车产量达到13.8万辆，环比增长近30%，同比增长超50%，销量同比增长67.7%。

值得注意的是，今年9月，造车新势力总计销量超过14000辆，相比8月增长超过一倍。其中，蔚来汽车销量为4708辆，第三季度共实现销量12206辆，成为造车新势力今年以来首个销量破万车企。与此同时，理想汽车销量3504辆，小鹏汽车销量3478辆，威马汽车销量2107辆。同期，后起之秀哪吒汽车增长迅猛，月销量已达2002辆；紧跟其后的零跑汽车月销量1050辆，首次实现单月销量破千辆。有业内人士表示，造车新势力第一梯队或已形成。

中国汽车流通协会新能源分会秘书长章弘在接受中国城市报记者采访时表示，年交付量能够达到1万辆以上的造车新势力企业，都可以算作第一梯队。

记者注意到，蔚来汽车在“万辆交付”中率先创下了造车新势力交付超万辆纪录。2019年1月10日，蔚来汽车公布的交付结果显示，截至2018年12月31日，蔚来ES8累计交付11348辆。彼时，这一交付量逼近特斯拉全系车型2018年在华销售的14020辆。

日前，理想汽车也迎来了里程碑式的交付纪录。10月18日，理想汽车官方宣布，理想汽车已向用户累计交付超过20000辆理想ONE，而这距其2019年12月开始交付以来仅10个月，创下了国内造车新势力全新车型的最快交付纪录。

10月20日，小鹏汽车第10000辆小鹏P7正式下线，创下了造车新势力单车型中万辆下线的最快纪录，这距今年5月第1辆小鹏P7下线不到160天。

小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏表示：“第10000辆小鹏P7下线，既代表着我们自建的小鹏汽车肇庆智能工厂已经具备了在品质保障前提下，满足需求的产能生产进入高效运转的阶段，同时也表明了小鹏P7作为智能汽车旗舰的产品力，是被市场消费者所认可和欢迎的。”

“经过几年的拼搏，部分造车新势力企业做得风生水起，使得近五十家造车新势力企业彼此拉开了距离，部分企业跑在了前边，成了领头羊，这是不争的事实。”章弘表示，这些企业的共同优势就在于凭着自己优异的经营业绩，获得国内外条件严苛的投资，得以在智能网联上大胆创新，造出了最贴近人类需求、舒适驾乘的新能源汽车。

全国乘用车联合会秘书长崔东树表示，造车新势力企业发展势头处于良好状态，各项政策也会给予一定保驾护航，所以造车新势力企业的发展前景是光明的。

百亿元级融资频现 造车新势力掀上市潮

企业发展需要资金投入，车企研发、造车、营销、售后等环节更需要强大的资金来支撑。一些业内人士也表示，新势力造车是一场“烧钱”的游戏。章弘表示，在尚未形成规模化交付之前，售后服务几乎全部由造车新势力企业负担的情况下，造车新势力企业尚未形成由盈利带来的充沛的现金流，反之投入大、产出大、亏损也大就是新势力造车企业目前的常态。因此，融资是关系到造车新势力企业能否生存的关键因素，融资是造车新势力企业的保命钱。

记者注意到，近年来多家造车新势力企业都完成了融资。据不完全统计，截至今年上半年融资前5位的是：蔚来汽车融资约543亿元，小鹏汽车融资超200亿元，奇点汽车融资约170亿元，理想汽车融资超146亿元，威马汽车融资约130亿元。

9月18日，在获得腾讯、红杉、云锋基金、滴滴出行等资本巨头约40亿港元的注资后，恒大汽车发布公告称，公司拟发行人民币股份并在科创板上市。

9月22日，威马汽车宣布了D轮高达100亿元的融资，成为截至目前造车新势力最大的单轮融资。10月13日，上海证监局网站披露，威马汽车正接受中信建投上市辅导，为在科创板上市做准备。

9月28日，小鹏汽车宣布与广东省广州开发区管委会全资企业广州凯得投资控股有限公司达成协议，由其提供40亿元融资。

10月13日，天际汽车宣布已完成50亿元人民币的B轮融资。在2020北京国际汽车展览会期间，天际汽车董事长、CEO张海亮表示，计划明年上市。

“上市”似乎成为造车新势力们奋力追赶的目标。8月27日，小鹏汽车在美国纽交所成功上市，是目前全球新能源汽车史上定价估值最高和融资规模最大的IPO。中国造车新势力“三杰”——蔚来、理想、小鹏，正式齐聚美股。此外，威马、哪吒、恒大新能源等企业也已经登陆或计划登陆科创板。

章弘表示，造车新势力企业融资渠道多种多样，比如地方政府、社会资本和上市融资，目前由于前两种方式出现复杂的局面，上市融资反而呈现出简单明了的趋势，即只要条件吻合，就有望从资本市场获得融资，这已经成为造车新势力企业前仆后继去上市的主要原因。

而在前有特斯拉、后有传统车企的这场角逐中，上市能否帮助造车新势力彻底走出困境？“正如金融和企管专家们所说，上市融资是一把双刃剑。除去证券市场对于上市企业的严苛条款，企业自身的经营也必须公开，比如交付时间、充换电地点、售后服务是否要车企全面负担以及现金流等。”章弘表示，一旦经营出现问题，股价就会下跌，再想融资就不会那么容易了。如何扎扎实实经营好自己的新能源汽车，考验着每一家试图或已经在资本市场融资的企业。

“新能源汽车虽然能源是新的，但其造车过程和营销过程、流通过程还是要遵循市场规律，特别是如何盈利、如何获取稳健的现金流以及如何面对消费痛点等方面，没有别出心裁的路可走。”章弘说。

两极分化加速 破局仍需时日

如今，老牌造车企业和造车新势力之间的竞争愈发激烈残酷，不少传统造车企业拿出了雄厚的资本和技术研发力量来打造他们的新能源汽车。“无论是哪家企业，能够融到资只是万里长征的第一步。能否把车造出来，卖到市场去，才是发展的硬道理。”章弘说。

今年以来，造车新势力两极分化加速，仅8家企业有销量数据，掉队的造车新势力企业陷入了“只开花不结果”的窘境。

公开资料显示，从2015年至今，奇点汽车共进行过10次股权融资，但截至目前，奇点汽车还没有交付量产汽车。

今年4月27日，赛麟汽车前法务高级经理乔宇东的一封实名举报信，将赛麟汽车董事长王晓麟推向了风口浪尖。仅一年时间，赛麟汽车就爆出资金链断裂、拖欠工资等问题，其位于上海的办公楼也被关闭。

今年6月30日，拜腾汽车向中国区全体员工发送了停工停产通知书。10月12日，有业内人士透露，拜腾联合创始人、首席执行官戴雷已离开拜腾，拜腾首席事务官丁清芬暂时接替戴雷工作。今年以来，拜腾已遭遇量产跳票、债务逾期、停工停产等一系列问题。

2016年博郡汽车成立，至今已完成5轮融资，但在投入大量资金建设研发中心以及花费高昂研发成本后，博郡汽车首款量产车型却迟迟未交付。据了解，其公司内部文件显示，博郡汽车今年8月起歇业，11月进入解散清算状态。此前宣称的两款新车量产无望。

对此，章弘认为有两个问题值得关注和思考：第一，造车新势力的互联网特质导致它在成长过程中需要多轮投资，而地方投资是否充分做好了多轮投资的准备？第二，无论谁投资都是要追逐盈利的，部分造车新势力企业不断传出数年亏损、不能按时交付、停产的负面消息，让地方投资情何以堪？

章弘建议，已经有幸进入“头部企业”的各家，除了要做好研发、造车、销售和售后以外，一定要注意解决好如何充电这个消费痛点问题。新能源汽车发展的重点就在于如何充电，换电也是一种尝试，应当构建行业标准，让充电成为公共事业，否则各搞一套互不通融，很难保证不会出现资源浪费、发展道路变窄的问题。此外，如果现在还没有实现过商业交付车辆纪录的企业，或已经开始在市场上试水、但是还远没有达到一定规模的企业，是否也应该理性慎重地面对市场、面对自身，仔细考虑退出或收手。

中国制造特斯拉将出口欧洲

10月19日，电动汽车企业特斯拉宣布中国制造Model 3首次出口欧洲，销往德国、法国、意大利、西班牙、葡萄牙、瑞士等国家。特斯拉上海超级工厂已于今年10月启动整车出口业务，出口的车辆为Model 3标准续航升级版，与供应中国市场的车型保持一致。图为当日在上海市外高桥港区拍摄的准备出口欧洲的特斯拉Model 3。

新华社记者 王 翔摄