



七年“PPT造车” 奇点汽车回到“起点”



■ 本报实习记者 杨梓

近日,安徽奇点智能新能源汽车有限公司及董事长沈海寅相继收到限制消费令,其母公司智车优行科技(上海)有限公司被强制执行766.347万元。作为国内最早一批造车新势力,奇点汽车发展已有7年,但首款量产车型上市时间一再跳票,财务状况堪忧。

7年仍无量产车型 奇点掉队

公开资料显示,智车优行科技(上海)有限公司成立于2014年,法定代表人为沈海寅,注册资本约8837万人民币,经营范围包括汽车科技、电子科技、计算机科技、软件科技、网络科技领域内的技术开发等。

2017年4月,奇点汽车首款量产车型奇点iS6发布,售价20万-30万元,续航里程达400公里,快充1小时可行驶320公里。当时,与之同期的蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车均无车型亮相发布。奇点iS6原定2018年上市,但随后一推再推。对于延迟交付,沈海寅曾公开道歉,并将奇点iS6的交付时间推迟到2019年春节前后。事实上,奇点iS6至今也未能量产,仍停留在“PPT造车”阶段。

奇点iS6量产时间为何一推再推?2019年,沈海寅将iS6推迟上市的原因归结于代工,“代工模式意味着很多事情自己不一定完全可控,而这些调整会影响到我们的进程。”但其代工的北汽昌河却表示,由于资本不到位及双方在代工协议细节等方面存在分歧等因素,影响了iS6量产。此外,沈海寅还表示,iS6已具备量产条件,但由于新能源汽车补贴退坡,奇点汽车希望再用心打磨一下产品。

据了解,奇点汽车布局生产基地的路线堪称曲折,前后经历过代工生产、自建工厂、代工生产加自建工厂3次变更。

目前,除奇点iS6概念车外,奇点汽车还有另外两款概念车——MPV车型iM8和微型电动车iC3,但奇点汽车并未披露这两款车型的详细参数信息。而与其同期的造车新势力蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车已在美股上市,产品月销量攀升。

根据天眼查数据显示,奇点汽车自2015年1月完成价值1000万人民币的天使轮融资后,截至目前已完成11轮融资,如果仅按已披露的融资金额计算,奇点汽车已融资70多亿人民币。同时,根据2019年其第五大股东博雅智动转让所持全部股份时发布的招标公告显示,当时奇点汽车的融资总金额超过170亿元。目前,奇点汽车的投资方包括奇虎360、联想之星、韬蕴资本、博雅基金等,融资总额在造车新势力中位居前列。

不仅乘用车发展原地踏步,奇点汽车商用车落地也遥遥无期。2020年7月,有消息称位于湖南株洲的奇点商用车基地仅完成厂房封顶,而厂房内设备还未安装,这距离动工仪式已过去两年之久。

2019年7月,一家名为鲨湾的公司发布了旗下首款电动车新品品牌鲨鲨,并推出首款产品鲨鲨Robor。

但奇点汽车表示,170亿元融资中的大部分没有落实,公司实际累计融资金额仅为5亿美元左右(约合35亿元人民币)。有消息称,奇点汽车面临严峻的资金问题,早在2018年就传出,奇点汽车拖欠员工工资,甚至向员工借贷,分期付款工资。

那么,奇点汽车的钱都用到哪儿了?业内人士分析认为,奇点汽车的资金或被用到各个生产基地上了。根据2016年奇点汽车披露的安徽铜陵工厂建设规划,产业园项目总投资

80亿元,年产能将达20万辆,一期工程占地400亩,计划2017年开工建设,2018年10月底全面完成一期建设。2018年3月,沈海寅表示,将在未来5年投资150亿元打造奇点汽车全球研发中心、奇点汽车苏州生产基地,预计年产能可达20万辆。同年10月,奇点汽车湖南株洲高品质智能电动商用车基地动工,将投资50亿元,预计2020年竣工后年产能5万辆。但据了解,上述项目进展未达预期。

深陷资金困境 去向成谜

多路线发展受阻 前途未知

公开资料显示,该公司创立于2018年8月,沈海寅是该公司的联合创始人兼董事长。沈海寅表示,完成这些布局后,奇点汽车全场景布局就已搭建完成,即“大车+小车,4轮+2轮,乘用车+商用车”三个组合。

今年4月底,鲨鲨旗下首款产品R1开启预售,预售价格为15976元。但在业内人士看来,该产品已远超同

类型产品价格,性能又普通,不具备竞争力。

据了解,沈海寅的限制消费令在短暂执行两天后已被解除。然而,没有车型量产、资金短缺,几乎让人看不到奇点汽车的未来。作为早期造车新势力一员,在如今竞争日益激烈的新能源汽车市场中,奇点汽车能否摆脱颓势,仍未可知。



资讯

工信部: 我国电动智能汽车 在全球形成先发优势

本报讯 近日,工业和信息化部相关负责人在2021中国汽车重庆论坛上表示,最新数据显示,中国的电动智能汽车在全球范围内形成了一定的先发优势。当前全球汽车产业进入百年未有之大变革时期,电动化、网联化、智能化成为发展潮流和趋势,汽车产品功能由单纯的交通工具向移动储能单元、智慧数字空间扩展,电子、软件等在价值链中的占比日益提升。整体来看,我国汽车产业进入自身转型升级与全球技术变革的叠加期,最新数据显示,这一产业发展取得了积极成效。

与会的中国贸促会汽车行业分会负责人指出,中国汽车产业迎来了电动智能新时代。2020年,虽然中国乘用车销量略有下降,但智能网联乘用车却在上涨,半自动驾驶汽车销量超过300万辆,同比增长107%,占比达15%左右。预计到2025年,部分自动驾驶、有条件自动驾驶级别的智能网联汽车市场份额将超过50%。(渝讯)

恒大与中石化 合建充换电站

本报讯 近日,中国恒大集团与中国石化集团公司举行了战略合作签约仪式,双方将重点围绕锂电池汽车充换电站建设、汽车轻量化材料、高性能建筑化工新材料、矿泉水等领域进行深度合作。

据了解,恒大集团在新能源汽车领域投入重金,恒驰系列车型将于今年四季度试生产,明年大量交付。中石化加油站总数位居世界第二,近年来加快推进能源转型,大力发展充换电站等新型基础设施和服务,“十四五”将规划布局5000座充换电站,从传统油品销售向“油气氢电非”综合能源服务商转型。

此前,蔚来汽车已与中石化达成战略合作,蔚来首座第二代换电站已于4月15日在北京中石化加油站上线,将越来越多出现在中石化加油站中。另据悉,各传统能源巨头均在积极转型,除中石化外,壳牌也在海外进行充电网络规划。(旭日)

协鑫能科拟募资50亿元 建488座换电站

本报讯 6月14日,协鑫能科(002015.SZ)发布2021年度非公开发行A股股票预案称,公司拟向不超过35名的特定投资者非公开发行股票数量不超过405738393股(不超过本次发行前公司总股本的30%),预计募资50亿元,主要用于新能源汽车换电站建设项目(33亿元)、信息系统平台及研发中心建设项目(2亿元)及补充流动资金(15亿元)。

据了解,新能源汽车换电站建设是本次定增的核心项目。公告显示,该项目计划在江苏、浙江、广东等地,拟通过租赁场地的方式新建约313个乘用车换电站和175个重卡车换电站,合计488个换电站,同时引进相关辅助配套设施。其中,单个乘用车换电站的设计产能为每天为100辆车提供换电服务,每年为乘用车提供换电运营里程为1155万公里;单个重卡车换电站的设计产能为每天为40辆车提供换电服务,每年为重卡车提供换电运营里程为374.40万公里。换电站总体计划建设期为2年,分批次进行建设。单个乘用车换电站建设投资额约为500.72万元,单个重卡车换电站建设投资额约为1015.14万元。

协鑫能科表示,建设先进的换电站,以更好地满足新能源汽车对换电的需求,拓宽公司能源板块业务。(沪讯)

Model S Plaid交付 百公里加速只需2.1秒

本报讯 近日,特斯拉新版Model S Plaid在海外交付,号称2021最强电动车就此落地。特斯拉CEO马斯克表示,下个月会实现数百辆的交付速度。据悉,作为Model S车型的更新换代版本,新车相较于普通版Model S车型多维度进行了改进。随着车辆交付,Model S Plaid国内售价也水涨船高,调整为105.999万元,上涨6万元。

据了解,Model S Plaid 0-96公里加速1.99秒、百公里加速2.1秒、400米加速9.23秒;EPA工况续航390英里(628公里);来自AMD的MCU 3+独立GPU。同时,Model S Plaid拥有0.208超低风阻,比Lucid Air的0.21还要低;拥有升级版热泵空调和散热系统。同时,全新设计的内饰是Model S Plaid另一大亮点,该车型支持多设备蓝牙及为每名乘客设计的快充,包括支持36W充电功率的type-C接口,可以为笔记本电脑供电。此外,该车型还支持后排双无线充电。

业界认为,从Plaid开始,特斯拉口中的Model S已从最速轿车进化到“全球最快速量产车”。(旭日)

南京投运第二座大型充电综合服务楼宇



图片新闻

江苏省南京市江宁区电动汽车智能充电综合服务楼宇——南京电动汽车极客空间江宁站近日投运。

该站位于江宁区百家湖产业园,共配置193个充电车位,总充电容量达7334千瓦。其中,慢充桩31个,快充桩162个,快充40分钟即可为新能源汽车“续航”。据了解,这是继去年国内最大规模电动汽车智能充电综合服务楼宇——南京电动汽车极客空间江北新区站投运后,南京投运的第二座大型充电综合服务楼宇。图为新能源车准备给车辆充电。

人民图片

上汽叫停燃料电池汽车前瞻技术研发

本报讯 实习记者姚美娇报道:上汽集团日前发布公告称,鉴于公司燃料电池汽车前瞻技术研发项目不再适应燃料电池行业加速发展的环境和趋势,决定终止该项目,不再对该项目投入募集资金。未来上汽将进一步聚焦整车主业,将工作重点放在推动燃料电池整车制造和销售。

近年来,燃料电池汽车行业发展趋势已由技术探索阶段进入商业化应用初期阶段。上汽曾表示,为强化在未来竞争中的优势地位,公司计划加快燃料电池汽车产业化进程,提高上游采购能力,适应下游市场需求,在商业化初期抢占更多市场份额。

那么,上汽此举是否意味放弃燃料

电池技术路线?“上汽是国内很早就投入进行燃料电池技术研发的车企,具有一定代表性。我认为,上汽停止燃料电池汽车前瞻技术研发项目应定性于‘前瞻技术成熟度不满足目前产品搭载’的情况,是阶段性判定,并不意味着该技术的最终可行与不可行判定。”新能源汽车行业独立研究员曹广平指出。

据了解,早在2001年,上汽便启动了凤凰一号燃料电池汽车研发项目,是我国最早布局氢燃料电池汽车领域的车企;2018年,上汽专门成立了上海捷氢科技有限公司,整合燃料电池领域技术、项目、人才等核心资源,并采取股权激励方式,加快燃料电池汽车商业化进程。

2020年9月,上汽宣布首个“氢战略”规划,至2025年前实现“十款、百亿、千人、万辆”四大目标;推出至少十款燃料电池整车产品;捷氢科技达到百亿级市值;建立起千人以上燃料电池研发运营团队;形成万辆级燃料电池整车产销规模,市场占有率在10%以上。

汽车行业分析师任万付指出:“公开资料显示,上汽在燃料电池领域已持续多年并累计投入30多亿元,结束燃料电池汽车前瞻技术研发项目并不意味着要放弃燃料电池技术路线,应该是换了一种发展思路和方式。”

另据了解,上汽下属14家科创型公司正积极筹划登陆资本市场,其中,

捷氢科技、中海庭、联创电子等企业计划在3年内陆续完成分拆上市。同时,上汽计划对软件开发、大数据、人工智能、云计算、网络安全五大中心实行公司化、实体化运作,并积极推进市场化融资。对此,有业内人士猜测,上汽此次公告终止燃料电池汽车前瞻技术研发项目,可能是为旗下主营燃料电池业务的捷氢科技的分拆上市做准备。

“无论后续是将研究成果转移至子公司还是开展对外合作,项目取得的研究成果都使上汽拥有较高的起点,而不是零基础。”任万付表示,“将成果转让给子公司,可以使科研成果更好地转化为现实生产力,也能提升子公司估值,一举多得。”