



“掉队”的拜腾汽车还能重返赛场吗?

■ 本报实习记者 杨梓

7月12日,拜腾汽车关联公司南京知行新能源汽车技术有限公司(下称“南京知行”)新增破产重整信息,申请人为上海华讯网络系统有限公司。18日,拜腾汽车相关负责人对此回应称,目前有债权人向法院提起诉讼并对拜腾汽车提起破产申请,法院还没有正式受理,拜腾汽车正积极应对并寻求和解。

虽然目前法院还未正式受理,但这个消息再次把摇摇欲坠的拜腾汽车拉回到公众视线。据了解,今年4月,慕尼黑地方法院下令对拜腾汽车德国子公司Byton GmbH进行了临时破产管理。同时,截至记者发稿前,企查查数据显示,南京知行自身风险高达297条,26条被执行人信息,14条失信信息。拜腾汽车可谓负面消息不断。

“烧光”84亿元融资却未实现量产

南京知行成立于2017年6月,注册资本约56.46亿人民币,经营范围含电动汽车及零部件研发、自营和代理各类商品及技术进出口等。拜腾汽车是南京知行旗下新能源汽车品牌,2017年9月正式发布。

作为早期造车企业中的一员,拜腾汽车曾被业内普遍看好。拜腾汽车创立之初,引入一批来自宝马、福特、谷歌的高端人才。2018-2020年,拜腾汽车不仅在南京建工厂、在上海修设计中心,还在世界各地路演、展览,动作频频。

据统计,自2017年成立以来,拜腾

汽车共进行了6轮融资,融资总额超84亿元,吸引了众多投资方,包括一汽集团、富士康、宁德时代、腾讯等行业知名企业,其吸引投资的主要产品是M-Byte及K-Byte两款概念车。此前,在2018年CES(国际消费电子)展上,拜腾汽车曾展出概念车M-Byte,当时称M-Byte预计于2020年中在其南京工厂量产;在国内完成上市后,将在欧洲及美国市场销售。

但从2020年开始,拜腾汽车开始走下坡路。同年4月,拜腾汽车欠薪、裁员等一系列负面消息曝出。同时,拜腾汽车美国分公司有50%的员工被安排休假。当年6月30日,拜腾汽车宣布,国内所有公司自2020年7月1日起开始停工停产,停工停产期预计6个月。而在停产6个月后,拜腾汽车再次延长停工停产期6个月,至2021年6月30日止。

据了解,拜腾汽车已“烧光”84亿元融资却没有一款车量产。在两度停产,2020年9月,举步维艰的拜腾汽车正式成立南京盛腾汽车科技有限责任公司,计划以盛腾汽车名义再融资20亿元用于加速量产M-Byte,想要重启造车之路,但截至目前,项目未有更新进展。

“花钱如流水”导致“入不敷出”

在业内看来,拜腾汽车停工停产的原因是资金链断裂。有资料显示,2020年5月底,拜腾汽车账面资金只剩下100多万美元。随后,拜腾汽车联合创始人、首

席执行官戴雷承认,拖欠中国区员工工资9000万元。

拜腾汽车方面曾表示,此前的C轮融资计划迟迟未完全到位,对于靠融资输血的新造车企业而言,融资额难以支撑支出。

事实上,拜腾汽车花钱如流水。为打造高端品牌,拜腾在选择供应商上坚持最贵最好原则。有资料显示,拜腾让博世来开发整车控制器,近亿元的定价远超市场价。

去年有消息称,2018年拜腾汽车拥有300多人的北美办公室仅购买零食就花费700多万美元(约人民币5000万元),相当于每人每年吃掉近2万零美元零食;就连中国区员工一盒名片费就高达上千元。

对此,理想汽车CEO李想曾转发相关报道并表态:“这么难的行业,必须训练一个从18层地狱为起点往上爬的创业企业,熬出地面才能有更强的竞争力。别说外人看不明白了,就是大部分同事也需要5年才能理解这一切。”业内人士指出,拜腾烧钱速度确实远高于同期其他新造车企业,各方面高昂的花销致使财务状况雪上加霜。

起死回生还是重蹈覆辙?

面临多重困境,拜腾汽车在今年初迎来转机。1月4日,拜腾汽车发布公告,该公司已与富士康、南京经济开发区签署战略合作框架协议。根据协议,富士康

将提供制造技术、运营管理、产业链资源等方面的支持,合力加速推进拜腾汽车首款车型M-Byte量产,力争2022年第一季度前落地。

对此,富士康董事长刘扬伟今年1月力挺拜腾:“第一,拜腾的大屏数字座舱体验和品牌基础;第二,拜腾的股东一汽集团懂造车,可以帮助拜腾;第三,富士康在供应链管理、整车和零部件整合、工程和品质管理等方面的积累,可以帮助拜腾加速量产。”

业内一度认为,富士康能使拜腾汽车起死回生。但近期有消息称,因一汽集团强势介入,拜腾汽车与富士康的合作疑生变。富士康内部人士透露,富士康已开始从拜腾汽车撤走之前派驻的员工。同时,还传出富士康的资金根本没到位,导致拜腾汽车不得不倒贴钱。

拜腾汽车近期回应称,公司当前的头等大事是推进首款车量产。关于中国一汽争夺控制权的传闻,真实情况是公司正在进行团队优化建设,由核心股东一汽集团、合作伙伴富士康等分工合作,向拜腾派驻高管并支持量产和运营等工作开展。拜腾将充分利用一汽集团、富士康、地方政府等核心资源,制定一揽子方案,稳步推进首款车量产上市。而被视为救命稻草的富士康方面最新的公开表态却是:与拜腾汽车的后续合作要等其内部重组完成才能确定。

在业内人士看来,目前新造车企业两极分化严重,对于已经“掉队”的拜腾汽车而言,未来能否借一汽集团与富士康的力量有所起色,仍需时间检验。



车市透视

新能源网约车“坟场”频现带来哪些启示?

■ 本报实习记者 杨梓

近日,浙江杭州多地被曝出密密麻麻地停放着数千辆废弃新能源网约车,形成新能源网约车“坟场”,造成大量资源浪费。据了解,这些废弃车辆涉及长安、北汽新能源等多个品牌,有些已处于报废状态,有些还是新车模样。那么,究竟是什么原因造成大量新能源网约车废弃停用?

起因:新能源网约车畸形扩张

某车企内部人士表示,部分无人管理的废弃新能源网约车是由于网约车租赁合同倒闭破产所致,车辆本身并无质量问题,与车企无关。

据了解,随着网约车合法化运营推进,平台、司机、车辆“三证合一”成为运营不可或缺的条件。为达到车辆能够作为网约车的要求,满足续航里程、使用年限等条件,不少司机通过网约车租赁公司租赁或购买符合要求的车辆。再加上近年来全国多地规定新增网约车必须为新能源,导致租赁公司大批购入新能源汽车。

同时,近年来网约车市场竞争日益激烈,洗牌加速。网约车租赁公司生存关键在于司机数量多少,对于现金流严重依赖租金收入的中小型网约车租赁公司而言,不能正常回收租金将直接导致现金流中断。业内人士预计,网约车租赁公司整体规模在未来将缩减。就网约车平台而言,目前全国已有超230家网约车平台公司取得网约车平台经营许可,但月订单超过30万单的仅有十余家。

此外,业内人士还指出,一些车企为了完成新能源汽车推广考核指标并拿到补贴,想方设法大量售出新车,且部分车型专门针对网约车群体,开发了低配车型。上述多重原因导致新能源网约车数量急速增长。

对此,受访人士均表示,早期新能源汽车补贴数额较大,让不少企业觉得有利可图,同时在新能源汽车尚未得到消费者认可的情况下,一些车企选择网约车,想通过网约车模式获得增量。“然而,车表面上卖出去了,补贴到手了,但实际上,这部分新能源网约车最后进了‘坟场’而非市场。”新能源与智能网联汽车

独立研究员曹广平表示,目前网约车市场供大于求,且已发展过剩。

结果:资源浪费 危害环境

有附近居民指出,部分废弃车辆因电池和污水没有地方处理,导致长期滞留。

“这些资产属于问题资产,企业深陷债务危机,处于半倒闭或倒闭状态,没有实际处理能力,也无权处理这些资产。”乘联会秘书长崔东树坦言。这些情况是对资源的不合理侵占和严重浪费,久而久之还会对周边环境产生巨大危害。“新能源汽车本身有巨大价值,若能经过有效规范处理,如正确回收废旧电池,针对不同电池进行梯次利用或再生利用,既避免对环境造成破坏,也能发挥新能源汽车更大价值。”

此外,还有部分车辆是网约车租赁公司购入,在等待上牌。然而,新能源汽车长期在室外停放也有诸多隐患。曹广平介绍:“新能源汽车的动力电池普遍采用锂离子电池,存在自放电现象,长期闲置会损伤其寿命,并可能引发着火等问题。而且,与传统燃油车不同,新能源汽车电池长期静置后,容量等性能会衰减,安全性变差,保值率会大幅降低。”

启示:全生命周期管理势在必行

国家电动乘用车技术创新联盟技术委员会主任王秉刚指出,目前网约车市场仍存在管理漏洞,亟需解决。此前,共享单车市场在经过激烈的竞争后,不少品牌难以经营,被迫退市,导致共享单车

坟场在多个城市出现,如今新能源网约车市场或将面临类似的窘境。对此,王秉刚表示,新能源网约车要避免重蹈共享单车的覆辙。“要严格管理,遏制盲目投资。企业要根据市场发展情况逐步投入,新能源网约车要是发生共享单车的情况,损失会更大。”

同时,有业内人士指出,如能尽早建立新能源汽车回收与报废机制,前述问题可得到缓解。2019年5月,国务院发布《报废机动车回收管理办法》,并于同年6月起正式实施,主要针对传统燃油车回收,而新能源汽车回收办法将另行制定。今年初,商务部印发的《商务领域促进汽车消费工作指引》和部分地区经验做法的通知》提出,提升报废新能源汽车回收拆解能力,通过充分利用现有资金渠道支持企业改造升级等方式,逐步增加具备能力的企业数量。

“新能源汽车回收循环利用应有体系,不能单让车企负责,有些车企确实没有这个能力。”崔东树坦言。

王秉刚建议,除整车企业应对所生产的车辆负责外,政府方面还应建立车辆全生命周期大数据管理系统,从新能源汽车投放市场直到报废,都应有数据网络进行监控。

此外,与传统燃油车不同,若对新能源汽车的拆解操作不当,可能引发火灾爆炸、电解液泄漏、有机物废气排放等问题。“传统燃油车有回收处理体系,新能源汽车也应尽快建立社会监管体系,尤其是电池拆解,若处理不当,会造成环境污染、资源浪费,因此,电池中的稀缺金属原材料要尽可能回收,新能源汽车报废需严格按流程处理。”王秉刚强调。



资讯

重庆打造新能源和智能网联汽车应用场景

本报讯 重庆近日出台“打造全国一流新能源和智能网联汽车应用场景三年行动计划”,提出到2023年重庆新能源和智能网联汽车应用场景建设将实现大幅跃升,建设成为国家级车联网先导区、换电模式示范城市、氢燃料电池汽车示范城市,场景建设规模和水平进入全国第一方阵。

上述行动计划提出,重庆将高标准建设国家级车联网先导区,实现两江新区车联网全域覆盖,依托重庆复杂的城市道路场景和多雨雾的天气环境构建多维、丰富的车联网示范应用场景,到2023年将新建车路协同道路长度超过1000公里,改造路口数量超过1200个;建成一批类型丰富、实用性高的高速公路应用场景,渝蓉高速等智慧高速开工建设,到2023年累计启动超过500公里智慧高速建设。

据了解,在建设国家电动汽车换电模式示范城市方面,重庆将累计推广新能源汽车超过15万辆,通过加大换电车型市场投放力度,提升电动出租车示范应用规模;在建设国家氢燃料电池汽车示范城市方面,重庆将以公交车、市政环卫车等为突破口,由点及面快速推开,到2023年将达1000辆,并建成加氢站10座。(黄兴)

贵州:2023年实现充电桩乡乡全覆盖

本报讯 “2021年、2022年、2023年,全省分别建成电动汽车充电桩4500个、5000个、5500个,到2023年,实现电动汽车充电桩乡乡全覆盖……”贵州省政府办公厅近日印发了《贵州省电动汽车充电基础设施建设三年行动方案(2021-2023年)》(下称“《方案》”),将大力推动新能源汽车产业高质量发展。

《方案》强调,要将电动汽车充电基础设施建设作为新型城市基础设施建设的重要内容摆在更加突出的位置,加快建设形成以快速充电为主的高速公路充电网络和覆盖市、县、乡三级的公共充电网络。

《方案》明确了未来3年贵州省电动汽车充电基础设施建设的八项重点任务:加快构建城际快速充电设施网络;积极推进公共区域充电设施建设;重点推进城市居住社区充电基础设施建设;大力实施县、乡充电基础设施建设工程;建设完善旅游景区充电基础设施;开展面向电动工程车辆的充换电设施专项建设;持续推进综合充能项目建设;加强监管服务平台建设、运营和管理。(肖达钰莎)

海南将开发高端清洁能源汽车

本报讯 海南省政府办公厅近日印发的《海南省高新技术产业“十四五”发展规划》(下称“《规划》”)指出,重点发展电动汽车、氢燃料电池汽车以及智能汽车整车组装制造,加强与世界一流车企合作,开发高端清洁能源汽车。电动汽车以纯电动汽车为重点发展方向,全面发展乘用车、商用车、专用车。

同时,《规划》明确,将以电动汽车高技术含量、高附加值、“卡脖子”零部件为主要方向,发展动力电池封装、电池系统;发展高性能机电耦合动力总成、纯电驱动总成等关键上下游零部件。(琼讯)

广州启动自动驾驶混行试点

本报讯 近日,广东省广州市发布了《关于逐步分区域先行先试不同环境下智能网联汽车(自动驾驶)应用示范运营政策的意见》(在不同混行环境下开展智能网联汽车(自动驾驶)应用示范运营的工作方案)两个政策文件,将在智能网联汽车产业现行发展基础上启动自动驾驶混行试点。

文件透露,广州将在南沙区、黄埔区等智能网联汽车道路测试先行试点区开展混行试点,区域内的具体运营范围(含公路类型)由试点区政府自行划定。对超出试点区管辖范畴、符合试点条件的,后续也可提出申请。在试点前期,主要支持开展巡游出租车、网约车、公交车等客运活动及普通道路货物运输等载物活动,后期将根据技术发展情况,由试点办审核并陆续开放如城市智能环卫、快递、邮政等其他应用场景。同时,近期经市智能网联汽车道路测试办公室有关成员单位联合审议,批准花都区开展智能网联汽车先行试点区建设。

据了解,目前广州已构建起以整车制造为核心、零部件企业集聚,智能创新企业汇聚的汽车创新产业体系,智能网联汽车产业生态全国领先。(刘幸)

