



造车新势力：

在痛苦与希望中挣扎

2019年曾被业界公认为造车新势力生死存亡的年份，如今大半年已过，阴云似乎越来越浓密，依赖外部投资的造车新势力哀鸿遍野，在痛苦与希望中苦苦挣扎，命运未卜。

遭断崖式下滑

眼下正在举行的成都车展，造车新势力集体“哑火”，相比上半年上海车展，参展数量少了一半。2015年前后，造车新势力风起云涌，纷至沓来者高达500余家。然而，经过短暂浮华后迅速降至百家左右，市场更呈断崖式下滑，今年7月总销量仅2375辆，环比骤降76%；7月总上牌量骤降至2232辆，仅为6月上牌量的四分之一。

造车新势力之间的分化已经十分明显。目前，蔚来、威马、云度、小鹏、新特、电咖、合众新能源这7家企业已经实现小规模

量产和交付，紧随其后的是爱驰与车和家，均处于量产车型亮相阶段，排在中后梯队的拜腾和华人运通等，则正在想方设法获取各种资源，以期加速量产落地，而其他落后者已开始陷入困境。

然而，即使做到交付的少数几家造车新势力，也只是表面风光。排名前3名的蔚来、威马和小鹏，7月总共销售仅2133辆，没有一家过千辆。其中，蔚来近三年大规模亏损，累计亏损高达172.3亿元。与此同时，一系列自燃、召回、维权、停产事件，也让造车新势力遭遇信任危机。

如今，2019年只剩余三分之一时间，包括国际巨头在内的众多传统车企将会投放大量电动车产品，“僧多粥少”需求危机出现，这将给新势力企业造成空前压力，那些无实力、无交付力的企业将难以挺过“生死年”。

融资魔咒难破

前不久，基石资本董事长张维宣称，中国没有任何一家新势力造车企业值得投资，一时惹来众多“反驳”。张维所言是否片面先另当别论，不可否认的是，一直以来，造车新势力都是靠着融资进行“输血供养”，“烧钱”已经成为常态。据统计，近3年来国内主流的15家造车新势力企业共融资120多次，总金额已超过1200亿元。但随着近年新能源汽车补贴政策的退出，造车新势力资金变得捉襟见肘，生存情况堪忧。

与此同时，随着车市“寒冬”的来临，投资环境也发生了明显变化。资本对于一个产业的支持最长不超过7年，平均时间约为4~5年，造车新势力已过了PPT融资阶段。从去年开始，造车新势力融资情况每况愈下，资本对于它的青睐程度已远不及之前，加上某些头部新造车企业在盈利方面并未起到很好的表率作用，资本圈对于造车新势力的投资似乎更加谨慎了。

车和家创始人兼首席执行官李想曾

公开表示，造车新势力的融资窗口剩余时间不会超过一年，在一年内会有大批企业被淘汰出局，90%的投资人会损失惨重。另外，造车新势力的吸金能力降低，与我国整体经济环境面临较大下行压力不无关系。除此之外，新势力身上过度“烧钱”的过往、尚未形成的交付能力以及产品制造环节的天然缺失，无形中成为投资者眼前的一道屏障。

更为重要的是，造车新势力研发烧钱，盈利遥遥无期。此前团队投资的新造车公司大多血本无归。目前，造车新势力的模式多样，有代工，有合资，也有自建工厂，但一般的“三电”都是采购来的，自己核心研发的较少，这就导致品质的不可控以及资本的信任度降低。毋庸置疑，未来融资渠道将会越来越窄，这就是个无底洞，即使融资“输血”到几十亿元乃至几百亿元，也是杯水车薪。小鹏汽车何小鹏最近公开表示，以前看别人造车投资100亿元觉得不可思议，但真正干起来，才知道就是200亿元也是不够的。

获取生产资质受阻

“资质”就像是一张“准生证”，对于想要进入汽车领域的外来者而言，这是绕不开的难题之一。日前，发改委下发了《汽车产业投资管理规定(征求意见稿)》，针对现有市场格局对造车新势力的设计、研发、产能、规模等4方面做出严格的要求，大幅度提高了造车新势力获取资质的门槛，如果不满足这四项条件，将无法获取资质，意味着只想通过资本套现的PPT造车企业将被新政拒之门外。就现有造车新势力车企来看，其中大部分难以符合要求，生产资质门槛的提升，令内外交困的造车新势力雪上加霜。

面对产业全面重构的空前变局，造车新势力只有积极应对新挑战、迅速转型，同时对新技术培育发展的长期性和曲折性有足够的心理预期，充分尊重汽车产业基本规律，踏踏实实做好研发、采购、生产、销售、服务以及质量和成本等各个环节的工作，大胆创新，甚至推出革命性的全新解决方案，尝试引领产业未来演进方向，这也正是新势力进入汽车领域的价值所在。

事实将证明，没有任何一家造车企业能在脱离产品和市场的支撑下实现长久发展，造车新势力只有不断提升产品和品牌的市场竞争力，尽快摆脱对资本的高度依赖，着力提升自我“造血”能力，才能在当下激烈的竞争中存活下来并发展壮大。

(据《新民晚报》)