

# 转型路未竟 北汽新能源马仿列卸下帅印

作者 | 李卓玲

距离正式退休日还有半年时间，北汽新能源掌舵者马仿列宣告辞职。

6月8日晚间，北汽蓝谷公告称，马仿列已向董事会提出辞去公司经理、董事等职务，并获得批准，辞职报告自送达董事会之日起生效。与此同时，其将不再担任北汽新能源党委副书记、总经理职务。

马仿列此次辞职颇为仓促，目前相关继任者信息尚未公布。

“就是个人原因，临近退休，继续以专家顾问身份留任。”北汽新能源公关部人士对时代财经表示。至于接下来的工作安排、卸任时间表、继任者人选等信息，该人士称，后续见公司公告。

去年2月1日，在将北汽新能源带上A股市场的半年后，原总经理郑刚宣布离职，马仿列从其手中接过帅印。然而，北汽新能源却一直处于销量暴跌、盈利难解等转型阵痛中，反映到二级市场上，其股价、市值表现亦备受质疑。“换帅”之后，北汽新能源又将走向何方？

## 马仿列难成北汽新能源“摆渡人”

据北汽蓝谷董事会披露，马仿列今年已60岁，临近退休，加上长期高负荷运转和工作强度，近期身体健康状态不佳。出于对干部的关心和爱护，北汽蓝谷董事会同意了马仿列的辞职申请，并将以专家顾问身份留任。

时代财经查阅北汽蓝谷去年发布的聘任公告获悉，马仿列出生日期为1960年12月，距正式退休仍有半年时间。

资料显示，马仿列此前曾分别在中国重汽、北汽福田、潍柴动力等公司任职。2014年3月，马仿列入职北汽新能源，任北京新能源汽车股份有限公司党委委员、副总经理；2017年3月，任北京汽车集团有限公司新能源汽车管理部副部长。

随后，去年2月，马仿列接棒同样因身体健康等个人原因辞职的郑刚，担任北汽新能源党委副书记、总经理职务。

公开资料显示，在郑刚掌舵北汽新能源的五年时间里，北汽新能源发展迅速。2018年累计销量超过158万辆，同



图片来源：车企官网

比增长53%，并连续6年稳居中国纯电动汽车销量冠军。

而马仿列接过帅印时，北汽新能源正处于转型的十字路口。在新能源汽车补贴退坡、车市竞争加剧等系列挑战下，马仿列难成“摆渡人”。

数据显示，2019年，北汽新能源全年销量15.06万辆，未完成22万辆的年销目标。在连续7年纯电动汽车领域销量第一的光环背后，销量同比下滑46.8%，与2018年53%的增长率相比，不可同日而语。此外，2019年，北汽蓝谷新能源汽车营收占总营收比重仅51.77%，而2018年为80.32%。

在市场竞争格局中，面对着特斯拉的“低价”入侵，以及国内造车新势力、合资车企的“前赴后继”，北汽新能源此前的明星车型亦跌下神坛，而其作为行业引领者的角色已岌岌可危。

据乘联会数据显示，今年第一季度，此前遥遥领先的北汽EU系列累计销量为7395辆，大幅落后model 3(1.67万辆)和比亚迪全新秦EV(8185辆)。与此同时，新入局者广汽Aion S亦紧追不舍。随着新能源市场玩家不断到位，北汽新能源的领先地位能维持多久存疑。

今年1月15日，在2020北汽新能源全球伙伴大会上，马仿列现场发布了北汽新能源“2029计划”，提出了“一个目标、两大路径、三大举措、四大体系”的路线图，谋划下一个十年。

按照规划，北汽新能源将打造至少3个电动汽车专属平台，开发10余款新能源汽车产品系列、40余款全新产品。宏伟蓝图铺开，然而“领路人”已卸任。

## 市值蒸发百亿，北汽目标或落空

去年，马仿列从郑刚手中接过了顶

着“中国新能源汽车第一股”光环的北汽蓝谷。不过，在销量、业绩承压下，其在二级市场的光芒亦逐渐暗淡。

2018年9月27日，北汽新能源借壳SST前峰登陆A股，改证券名称为“北汽蓝谷”。上市首日，开盘报14.66元/股，盘中两次临时停牌，尾盘复牌后暴跌36.88%，报收9.5元/股，总市值为318.76亿元。

而截至时代财经发稿，北汽蓝谷总市值仅为211.37亿元，较上市首日收盘蒸发约107亿；股价为6.05元/股，较首日收盘跌去36.3%。

值得关注的是，今年是北汽集团“十三五”收官之年。按照此前规划，北汽集团将重点放在四个关键词上：新能源、自主品牌双品牌、国际化和智能化。

在新能源方面，其提出了“5615”

发展目标，即达到年产销50万辆(其中全新平台30万辆)的能力；年营业收入达到600亿元；企业实现上市，市值达到1000亿元；实施“品质增长、创新发展、服务转型、互联网和开放合作”的5大核心举措。

不过，目前北汽除了实现了新能源上市外，其他指标或面临惨淡收尾。

对此，6月3日，有投资者在互动平台上质疑，大众投资江淮汽车和国轩高科，加大在中国电动车投入的新闻，使两家公司市值大增，投资者获益。反观北汽新能源面临电动车市场大变革，并未展现提升竞争力的决心和有效措施，股价低迷，市值萎靡，投资市场口碑不佳。

同日，亦有投资者在互动平台上提问，按照“5615”发展目标，北汽蓝谷今年有否信心完成千亿市值等指标。而对于投资者提问，北汽蓝谷回应称，公司会向着预定目标努力。

目前，北汽的变革仍在继续。近日，北汽集团党委副书记、总经理张夕勇表示，北汽汽车和北汽新能源车将并网销售，并将成立北汽集团销售公司。此次并网销售的正式落地，将有利于北汽品牌接下来的市场推广计划。不过，在并网销售在即的关键时刻，人事风波或亦为此增添了不确定性。

“郑刚将北汽新能源带到的高度，对任何继任者来说压力都非常大。”资深汽车行业分析师任万付在接受时代财经采访时表示，后补贴时代的新能源汽车市场，个人车市场份额增加，细分市场竞争愈发激烈，产品品质问题成为消费者购车的重要参考。北汽新能源已经不能躺在功劳簿上，需要在产品品质方面下苦功夫方能重新赢得消费者的认可。

值得关注的是，有媒体称，北京现代常务副总经理刘宇将接任北汽蓝谷董事和经理，同时也将担任北汽新能源党委副书记、总经理的职务，目前相关任命流程正在审核中。

时代财经就此继任者消息，以及接下来的工作安排、卸任时间表等问题，采访北汽新能源方面，其公关部人士称，所有消息请以公司公告为准。■

(转自时代财经)

# 车市触底反弹 5月迎同比增长 自主份额被日系挤压仅吉利长安进前十

作者 | 历建斌

随着海外零部件供应链逐步恢复，国内乘用车生产逐步稳定，各地促进汽车消费政策的陆续实施推进，加之各类车展活动陆续重启，今年下半年车市整体有望恢复常态化。

国内车市现“触底反弹”。继国内乘用车4月销量跌幅收窄至个位数后，乘用车市场信息联席会(乘联会)发布的最新数据显示，5月车市综合销量实现同比微增1.8%、批量销量同比增长6.3%的成绩，这也是自2018年6月以来，国内车市首次实现同比正增长。

从2018年年中开始，国内乘用车市场便呈现持续下行的态势，在阴跌一年半之后，今年上半年又因新冠疫情影响出现了更大幅度的下滑，加之零部件供应链的不稳定，让2020年上半年乘用车整体的生产销售蒙上了一层厚厚的阴霾。

但随着疫情逐步改善，海外供应链逐步重启，消费者前期积攒的需求逐渐释放，车市也呈现逐月回暖态势，最终在今年5月实现了同比正增长。业内专

家认为，虽然6月车市受多方面原因影响压力仍较大，但车市下半年整体将继续企稳回升，有望恢复常态化发展。

## 5月车市喜迎同比增长 日系表现抢眼

乘联会发布的最新统计数据数据显示，今年5月，国内狭义乘用车产量161.1万辆，同比增长10.2%，综合销量160.9万辆，同比增长1.8%，环比增长12.6%，批发销量164.3万辆，同比增长6.3%，环比增长9.4%

这是自去年6月国五用货之后，国内车市迎来的首次零售销量同比正增长，也是自2018年6月以来，单月综合销量、批发销量两项数据首次迎来同比正增长。

国内车市经历了持续的阴跌之后，今年年初又收到疫情影响，产销均出现了大幅下滑，不过随着疫情逐步改善，车市也快速回暖。今年1月到5月，国内乘用车零售增速分别为-20%、-78%、-40%、-3%和2%，呈现V形反

弹态势。

从品牌上看，5月乘用车综合销量排名前十位的车企依序分别为一汽-大众、上汽大众、上汽通用、吉利汽车、东风日产、一汽丰田、长安汽车、广汽本田、广汽丰田和东风本田，日系品牌整体走强，主流日系品牌均实现“榜上有名”，占据了排名的半壁江山，除东风本田因武汉疫区影响较大，为负增长外，其他品牌均实现了同比正增长。

而除日系品牌以外的在榜其他品牌则整体呈现分化态势，一汽-大众继续领跑市场，5月销量182万辆，同比大增22.8%，排名第一，而作为同门兄弟的上汽大众虽然销量排名位居第二，但销量却只有132万辆，同比下降了10.4%，与一汽-大众距离逐渐加大。

自主品牌方面持续显现马太效应，排名前十榜单中仅剩吉利汽车和长安汽车在榜，其中吉利汽车5月销量10.6万辆，同比增长24.7%，长安汽车5月则凭借旗下多款“PLUS”车型以及长安欧尚的热销助攻，带动销量大幅增长，5

月销量7.1万辆，同比增长69.1%，成为5月综合销量排名前十榜单中同比增幅最大的汽车品牌。

## 6月压力仍较大 下半年车市有望恢复常态化

虽然5月车市回暖明显，不过，由于2020年前期市场销量跌幅较大，今年截至5月的车市累计销量依旧呈现较为严重的下滑态势，1-5月乘用车共零售605.1万辆，同比下降26.0%，较去年同期累计减少了216万辆的规模，已占2019年全年销量总数的近10%，2020年全年车市下行压力依旧严峻。

另一方面，6月车市受多方面影响，想实现同比增长压力依旧较大。去年6月同期正值国五去库存高峰期，导致去年同期零售销量基数较高，不利于今年6月同比增速的表现。

此外，因疫情影响产生的购车刚需，已逐渐在今年3-5月得到释放，加之6月历来为车市传统淡季月份，环比增长也将有所减弱，多种原因使得今年6月

实现车市同比增长仍有较大压力。

不过，随着海外零部件供应链逐步恢复，国内乘用车生产逐步稳定，各地促进汽车消费政策的陆续实施推进，加之各类车展活动陆续重启，今年下半年车市整体有望恢复常态化。

乘联会秘书长崔东树表示：“国内乘用车近几个月销量的环比上涨主要还是属于上半年疫情之后的恢复特征，下半年开始销量会逐步的下降，尤其是七八月份还是会相对下降一些，原因属于季节性淡季，但九月份之后会有明显恢复增长的特征。”

“下半年车市走势，我认为将恢复常态化发展，车市受到疫情的影响相对改善，去年车市的整体基数相对较低，所以下半年的车市走势相对来说比较平稳。”崔东树补充道，“但客观来说下半年价格战会明显的加剧，因为前期的库存到现在依然不充足，随着六七月份库存的逐步建立和新品的到位，车市的竞争会进一步加剧。”■

(转自蓝鲸汽车)