

告别2019，回眸汽车圈四大告别瞬间

作者 / 郭尧

告别2019年，迎来2020年。这一年，汽车圈上演了很多“告别”一刻。这一年，原神龙汽车董事长安铁成当初应该没想到，会以这样的方式与他的车企生涯告别。

这一年，在非克集团打拼超过10年，曾经的菲克“女王”郑杰，转身离开汽车界，成为华住“船长”郑洁。

这一年，一代“神车”夏利即将告别A股。

这一年，一系列情怀车型被迫停产，甲壳虫传承不再。

这一年，一直高歌猛进的新能源车也打了个趔趄，告别野蛮生长……

如果说“新四化”是汽车的光明未来，那么现在无疑是抢占入场券的光夜。告别了车市的“明媚时代”，这个前夜寒风凛冽。销量连续下行成为2019年的主旋律。也是在这一年，在市场上打得头破血流的汽车巨头，开始抱团取暖，组建各自的朋友圈。

告别2019，车市留下这几个值得回味的瞬间。

市场：

补贴退坡，新能源车告别高速增长

“冬天已经到了！”在2019中国汽车产业峰会上，在谈到新能源车市时，小鹏汽车创始人兼董事长何小鹏发出如此感叹。

2019年上半年，我国新能源车市仍在高歌猛进。中汽协数据显示，我国新能源车2019年1月-5月的销量一直处于同比增长，6月份达到152万辆的顶峰。到了7月，销量突然“腰斩”。原因众所周知，补贴退坡的影响“功不可没”。

仍在培育期的新能源车市场，如同被大人搀扶的小孩，虽然放手后会走得慢些，但终能学会自己走路。

“新能源汽车市场已由政策单轮驱动转变为政策和市场双轮驱动。”2019年12月27日，比亚迪方面表示。

自己学走路，不免跌跌撞撞。2019年6月新能源补贴退坡，一下来了个销

量“五连跌”，众多新能源车企遭遇阵痛。2019年11月，我国新能源汽车销量为9.5万辆，同比大降43.7%。这已经是6月补贴退坡之后，自7月份以来的“五连跌”，与从1月份的152.6%的同比增速相比，反差巨大。

正如中国汽车流通协会副秘书长罗磊向时代财经表示，过去新能源车很多销量，其实都被主机厂通过投入共享出行等方式来带动。“现在的新能源车销量虽然降了下来，但更接近于消费者真实需求。”

对于刚起步的造车新势力而言，更是痛苦不已。

“明年对合众来说压力山大，唯有拼死而战、向死而生。”2019广州车展期间，浙江合众新能源汽车公司总裁张勇向时代财经谈起新能源车现状时，用生存之战来形容。

股价缩水、融资不顺，经历太多的风雨与波折，蔚来创始人李斌甚至被媒体称为“2019年最惨的人”。

补贴退坡背后，还有外资品牌的虎视眈眈。

不仅是特斯拉。如果说过去几年，外资车企的动作慢了一些，那么今年以来，丰田、大众、本田、奔驰、宝马……几乎所有各大外资车企最新电动车隆重登场，正面厮杀已在所难免。

车型：

再见，神车“夏利”；再见，情怀

2019年，告别的还有许多人的情怀。

“我们自己生产轿车，华夏得利，中国人得利，就叫它夏利吧！”时任天津市长的李瑞环说道。对于夏利名字的来历，一直流传着这样的说法。彼时，是1986年，在天津夏利工厂的车房里，第一台红色两缸小轿车下线。不做“大哥”好多年的夏利，在2019年还是被不断刷屏。

曾经是连续18年全国销量冠军，首辆出口美国的国产车，夏利过去的名气之大，有国民“神车”的美誉，与桑塔纳、捷达与富康这“老三样”并称“四大金刚”。

国民“神车”的名号可不是白来的。

据说，“老炮儿”冯小刚就是开着夏利追到的徐帆。赵本山出道后，买的第一辆汽车就是夏利。

更不用说老百姓，10万块的车价，虽然在当时也不便宜，但总比大众桑塔纳、捷达容易够得着。彼时，夏利就像一种身份象征，一种情怀。“先富起来”的那一批人，也以买得到夏利为荣。

然而2019年12月23日，一汽夏利连发14款公告，宣告其与中铁物晟科技发展有限公司资产重组方案获得董事会及监事会批准。这意味着，过去数已经不再生产新车，一直靠“卖卖卖”保壳续命的一汽夏利，终于宣告告别A股，不复存在。

如果说夏利的彻底退出，让过去几代中国人向过去的情怀说了声再见，那么甲壳虫的停产，更让全球粉丝叹息不已。

墨西哥当地时间2019年7月10日，最后一辆甲壳虫车型在墨西哥Puebla工厂下线，标志着经历过81年生产、历经三代设计的甲壳虫车型将正式停产。

81年里，甲壳虫创下了超过2150万辆的总销量，它的经典成为一种情怀的象征。然而，徒留情怀也不能阻止停产发生。

在市场的“寒冬”里，也让不少车企为“五斗米折腰”，向情怀车型告别。

在2019法兰克福车展上，基于FAAR前驱平台打造宝马全新一代1系正式发布。这不仅代表了宝马1系就此告别后驱，也宣布了车坛中后驱“小钢炮”车型正式绝种。

还有素以特立独行行为荣的马自达。成都车展正式开始预售全新马自达3昂克赛拉，结果只销售三厢Sedan车型，经典的两厢版本缺席国内市场，自此市场上又少了一款有个性化标签的车型。

还有锐志和皇冠的停产，前者意味着市场上再无普通品牌V6发动机后驱中型轿车，后者则代表30万级别的后驱中大型轿车只剩下红旗H7和起亚斯汀格。

没有技术、不注重研发，再经典、再有情怀的车型也终将老去。车市“寒冬”里，那些有技术情结的车企，亦无可避

免地向主导销量的大众化市场低头。

车企：

告别传统产业结构，告别单打独斗

2015年，刚刚走出校园的徐海东（化名）加入一汽海马汽车有限公司。原本想着3年跳槽工资翻倍，前途可期，谁知原来炙手可热的传统汽车工程师，如今却无门可入。

“公司业绩越来越差，不知什么时候就裁员倒团。想跳槽却没有门路，基本只招更资深的工程师，或者是电动化数字化岗位。”徐海东的迷惘现状，只是汽车产业结构性失调的一个缩影。

在变革的浪潮下，汽车人才需求已发生天翻地覆的变化。在“春天”到来之前，裁员潮率先扑面而来。2019年尾声，全球范围内的车企裁员风波渐入高潮。在过去两个月里，奥迪宣布2025年前将裁员9500人，戴姆勒宣布未来两年裁员至少1万人。此前，包括宝马、通用、日产等国际一线车企均发布裁员计划。

据不完全统计，今年以来全球头部车企至少已宣布裁员10万人。

车企掀起“裁员潮”，是削减成本；另一方面，则是增加智能化的研发预算，以及对电气化等科技人才的需求。

于是在车市里，就出现了这样一个景观：车企一边在裁员，一边也在招聘；一边在市场上拼杀，另一边也在抱团取暖。

2019年10月31日，汽车业界突然曝出一个大新闻：FCA与PSA宣布合并。直到12月双方正式确认合并，从此诞生了一个新的销量达870万辆的全球第四大汽车集团。

就在海外汽车巨头联姻之际，国内两大车企巨头——上汽与广汽集团也在12月突然宣布“牵手”。

上汽、广汽联姻是两大汽车集团的首次合作。作为中国市场部企业，这样的一次深度合作更像是一种“汽车新四化走向抱团时代”的行业信号。

面对“新四化”这个吞金巨兽面前，可以预见，单打独斗已成为过去时，抱团探索、联盟对抗将成为新的汽车竞争格局。

人物：车市寒冬里转身的汽车人

2019年12月30日，在2019年全国商务工作会议司局负责人系列吹风会上，商务部市场建设司副司长胡剑萍表示，预计全年中国新车销量可能达到2600万辆，同比下降7%-8%。

这意味着，中国的汽车在快速普及的阶段已基本结束，汽车市场由增量市场向存量市场转变。

2019年，国内有两位知名汽车人以不同的方式转身离场，也成为一个个时代的缩影。

2008年，金融危机席卷全球，中国汽车市场也在经历寒冬。这一年，在中国汽车行业有名的“铿锵玫瑰”郑杰进入克莱斯勒。

当时郑杰面对的是一个负债已经超过100亿美元、濒临破产的母公司。2010年，克莱斯勒在中国的销量只有2万辆。

选择留下来的郑杰，很快就展露出她对国产车市的深刻理解与执行力。在郑杰主导期间，Jeep品牌终于实现国产化，并迎来了新的高峰——2016年，广汽菲克达到了18万台销量；2017年，广汽菲克实现销量22.2万辆。2018年，Jeep品牌在华累计用户突破百万辆。

然而，作为首位跻身全球汽车集团最高管理层的中国女高管郑杰，也在今年3月离开了汽车界，转投酒店业。

另一位汽车人，安铁成的汽车领域履历比郑杰要更厚。

曾在一汽集团从业33年的安铁成，期间最大的成就，莫过于在2005-2013年期间内，主导一汽-大众把产销规模从25万台提升到130万台级别。

再加上他在合资、自主都工作过的资历，安铁成在2017年6月“空降”神龙汽车，一时间被媒体冠以“神龙救世主”“救火队长”之名。

然而2年后，安铁成还没证明自己，就被调任中汽中心。神龙给他的时间，只有两年多。

如果再给半年时间，安铁成能否为神龙力挽狂澜？郑杰能否为菲克带来转机？可惜没有如果。在车市寒冬中，留给每个人回旋的时间都不多了。█

蔚来三季度报亏损收窄 融资续命迫在眉睫

作者 / 潘卓伦

2019年12月30日晚间，蔚来汽车发布第三季度财报显示，公司三季度总营收184亿元人民币，环比增长约22%，同比增长约25%；净利润亏损25.54亿元人民币，环比减少约22.3%，同比减少约73.8%。

经营情况转好加强了市场对蔚来汽车的信心——美东时间2019年12月30日，蔚来汽车盘中股价一度涨超100%，随后涨幅回落至53.72%，以每股37.2美元收盘。

“我们进行了一些裁员和组织架构优化。另外相较于人数的较少，更重要的是控制总体的成本和费用效率。”蔚来汽车创始人兼CEO李斌在北京时间2019年12月30日晚举行的财报电话会议中表示。

虽然三季度数据显示积极，但包括瑞士信贷、高盛、瑞银等机构代表，均表达了对蔚来现金流或融资状况的疑问。同时，蔚来已发出持续运营预警，公司现金余额不足以提供蔚来12个月继续运营所需要的营运资本。

“特斯拉不也是这么过来的。”12月31日，对于目前蔚来的状况，全国工商联汽车商会秘书长曹鲁表示，蔚来目前所经历的阶段实属正常，主要需要时间。不过要注意的是，特斯拉国产将对国内整个电动车行业造成冲击。

值得一提的是，对于各方关注的蔚来融资问题，蔚来汽车CFO秦玮表示暂不能透露更多信息。

降本增效成果初显

今年以来，蔚来汽车先后放弃上海

自建工厂、抛售FE电动方程式车队、关闭硅谷办公室以达到降本的目的。在二季度财报中，也提到了裁员、关停非核心业务等节流措施。蔚来汽车的一系列努力在第三季度中初见成效。

“到今年年底我们的员工人数会在7500人以内，因为有一些还涉及法律的手续，实际数字比这个会更少一些。”李斌在电话会议中表示，除了进行裁员和组织架构优化，蔚来汽车在成本控制上也有良好进展。

据蔚来汽车发言人介绍，蔚来汽车第三季度销售成本环比下降18.1%，研发成本环比下降21.3%。

除了降本增效的相关措施，蔚来汽车第三季度的汽车销售表现亦值得关注。

据财报显示，蔚来汽车第三季度合计交付4799辆新车，其中ES8交付603辆，ES6交付4196辆，环比增长351%，带来17.33亿元人民币的销售收入。受益于汽车销量走高，包括充电服务、附件等的其它销售收入亦有1.03亿元人民币，环比上涨9.9%。

蔚来汽车第三季度财报多项指标积极，但依然处于营收不及亏损的状态，毛利率为-12.1%，相比去年同期进一步下降。被问及毛利率何时可达正数时，李斌表示有信心在2020年达成。

“我们需要综合去看，这不完全是销量的问题，也包括电池成本下降、管理效率提升等。但是我能很肯定地说，明年整车毛利全年转正这件事情，我们非常有信心能够做到。”李斌表示。

急需融资续命

2019年12月30日晚，蔚来汽车发布第三季财报之外，还发出持续运营预

警。预警指出，该公司现金余额不足以提供未来12个月继续运营所需要的营运资本，持续运营取决于公司是否可以获得足够的外部股权或债务融资。

财报显示，截至三季度末，蔚来拥有的现金及现金等价物约98亿元人民币，较第二季度末减少近58.3%。

另外，时代财经早前在蔚来汽车二季度财报报道中关注过的资不抵债问题有所加剧。财报显示，蔚来汽车三季度末总资产约为168.4亿元人民币，总负债则为189.5亿元人民币，资产小于负债。

在第三季度财报电话会议中，瑞士信贷、高盛、瑞银等机构代表，均表达了对蔚来现金流或融资状况的疑问。

对此，秦玮表示蔚来融资相关最新进展暂不透露，但早前由腾讯出资的1亿美元已经涵盖在第三季度报表当中，还有9500万美金会由李斌提供。

目前来看，除了上述由腾讯及李斌出资的合计2亿美元融资外，2019年蔚来的融资进程并不算顺利。不仅蔚来汽车年中与亦庄国投签订的100亿融资框架协议至今未有更进一步消息，10月份更有媒体报道称潮州市吴兴区因评估投资“风险过大”，暂停与蔚来的融资洽谈。

或受融资前景不明朗以及现金流紧张影响，据路透社一份调查显示，14位受访分析师中仅2位对蔚来汽车股票持“买入”评级，另外7位评级“持有”、5位评级“售出”。

2019年12月31日，中国汽车流通协会新能源汽车分会副秘书长、资深新能源汽车分析师曾丕权接受时代财经采访时表示，蔚来汽车现金流紧张只是暂时问题，目前面临的问题是资本对他们

的信心不足，但随着交付量的提高会有好转。

2020年需与时间竞赛

虽然融资相关状况未有新消息，但蔚来汽车称现金流问题也可以通过多卖车来达成。

“尽管说现金是一个挑战，但是基于我们目前比较好的销售动力，从销售所获得的现金还是比较健康的。”秦玮在电话会议中表示。

据李斌介绍，在过去的两个月，展车都几乎被卖空。其中，ES6也连续2个月进入包括传统燃油车在内的30万-50万豪华SUV市场销量前10名，“第四季度目标交付8000辆以上，其中ES8 1300辆、ES6 6700辆。”

虽然交付量节节走高，但进入第四季度后，蔚来汽车销量呈现下滑趋势。据乘联会数据，蔚来ES6 10月、11月销量分别为1880辆以及1407辆，而ES8更只有139辆和93辆。

蔚来ES8的颓势尤为值得关注。虽然多方面均经过优化的新款ES8已经在近日的Nio Day上发布，但新车需要到2020年4月才开始交付。

另外，同在Nio Day上亮相的100千瓦时液冷动力电池以及轿跑SUV新车EC6，均需到2020年第三、四季度才投放市场。

与此同时，其最大竞争对手特斯拉的国产化正如火如荼。

2019年12月30日，首批15辆国产特斯拉Model 3交付仪式，已在上海特斯拉工厂举行。据特斯拉工厂负责人介绍，上海工厂生产线的生产节奏已经达到设计要求，每小时28辆车下线，每天

工作十小时。

“在11月订车的可以在春节前提车，如果现在订车，大概推到2月底3月初。”2019年12月31日，天河某特斯拉展厅销售顾问告诉时代财经。

面对来势汹汹的国产特斯拉Model 3，李斌在财报电话会议中表示ES6与Model 3所处细分市场不同，而且认为ES6更有竞争力。“从明年竞争版图角度来讲，至少我并没有看到特别有竞争力的产品出来。”

对于蔚来ES6，定位、价格均相仿的国产特斯拉Model Y是其最大竞争对手。据electrek报道，特斯拉CEO埃隆·马斯克曾在11月末宣布，Model Y有望在2020年夏季开始投产。由于Model Y与Model 3基于同平台打造，在“中国速度”加持下，相信国产版Model Y不会太迟到来。

对于国产特斯拉对蔚来的冲击，曾丕权认为特斯拉并未把蔚来汽车当成竞争对手，系蔚来汽车以特斯拉作为参考标准，这样的对比竞争有利于整个汽车行业的优胜劣汰。

“特斯拉国产加速淘汰一大批造车新势力后，对蔚来未必不是好事。”曹鹤分说道。

虽然蔚来汽车三季度财报刚刚发布，但2020年第一季度就在眼前，对于如何延续目前的良好势头的问题，2019年12月31日，时代财经向蔚来汽车发去采访提纲，截至发稿未获回复。

面对现金流紧张、外部对手步步逼等问题，蔚来的融资进度、新车型产刻不容缓。时间或成为蔚来2020年最大的对手。█

（转自时代财经）