



汽车行业外资股比限制全面放开

闻言培

10月17日至18日,第三届“一带一路”国际合作高峰论坛在北京隆重举行。此次高峰论坛明确了共建“一带一路”进入高质量发展的新阶段,宣布中国支持高质量共建“一带一路”的八项行动,包括构建“一带一路”立体互联互通网络,支持建设开放型世界经济,开展务实合作,促进绿色发展,推动科技创新,支持民间交往,建设廉洁之路,完善“一带一路”国际合作机制。其中,明确了我国将全面取消制造业领域外资准入限制措施。

近年来,为了不断推进高水平对外开放,自2017年以来,已经连续5年修订外资准入负面清单,2021年版全国和自贸试验区外资准入负面清单已压减至31条和27条,在种业、汽车船舶和飞机制造、证券、银行、保险、职业培训等众多行业、领域取消或放宽了外资股比限制。而在汽车制造领域,拆掉外资准入限制的藩篱后,国外车企将获得更广阔的市场平台,对于自主车企而言也是一次能够

与国际先进企业同台竞技的难得机遇。

将时钟拨回到1994年,国家为了保护本土汽车工业,特意出台了《中国汽车产业政策》,规定外资在华生产销售汽车必须通过合资公司的形式开展,且合资公司中的外资占股不得超过50%的硬性要求,同时也规定外国汽车生产商在中国不得建立超过两家生产同类整车产品的合资企业。如今,中国不仅成为了世界上最大的汽车消费市场,还在新能源、智能网联、数字化等领域一马当先,自主品牌汽车更是崛起壮大,我国早已不再依赖“以市场换技术”这种被动的发展策略。

随着合资股比政策逐渐放开,海外车企在华合资企业中的股比也逐渐进行了调整。大众汽车和江淮汽车在2017年成立江淮大众,这是大众汽车在华第三家合资企业,2020年12月,大众增持江淮大众股份比例至75%,并接管企业管理权,合资企业也正式更名为大众汽车(安徽)有限公司;宝马集团在2018年也将华晨宝马的股权占比提升至75%。此外,特斯拉以100%外资独资的身份在上海建立了超级工厂,该工厂已成为特斯拉全球最重要的制造基地。今年9月6

日,特斯拉上海超级工厂完成了第200万辆整车下线。

事实上,股比变动不是一个简单的数字,而是关系着决策话语权和未来走向。国内政策完全解开外资在制造领域的准入限制,长远来看对于我国汽车行业发展具有重大意义。外资企业在汽车领域起步的时间比我国汽车工业要早,技术积淀更扎实,品牌底蕴也更深厚。伴随着限制措施的解封,外资车企在中国市场的积极性便会更高,未来投入的资金、研发、技术也会更倾尽全力。虽然这会给自主车企造成不小的压力,但在优胜劣汰的法则下,实力孱弱的自主品牌将会被淘汰,竞争力较强的自主品牌则会通过不断优化现有技术和加强创新能力,巩固现有市场优势。这意味着未来我国汽车市场逐渐得到净化,市面上的高品质车型逐渐增多,最终受益者就是消费者。

工业和信息化部新闻发言人黄利斌曾表示:“放开外资股比限制是机遇和挑战并存。一方面,随着全球范围内汽车产业电动化转型进程加快,国际知名汽车企业不断加大对华投资合作,有效推动我国配套产业链完善

提升,促进技术进步,带动了就业与经济增长;另一方面,市场竞争必然更加激烈,创新能力不足、适应能力较差的企业将面临“出局”风险,兼并重组、优胜劣汰的进程可能加快。”

另外,早前汽车领域股比的限制也使得部分国内车企安于“躺着赚钱”的状态,缺乏自主创新意识和抗风险能力,那么未来外资企业在华合资公司的股比提升后,国有车企的利润被摊薄,才能有更强的危机意识,倒逼车企进行改革、调整和加快创新能力,从而促进整个车企产业转型升级。因此,长远来看,中国全面取消制造业外资准入限制对于促进我国汽车工业健康发展有着非常重要的积极作用,能让整体竞争环境更公平和健康。

乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,我国汽车工业只有全产业链合作共赢才能办成事、办好事、办大事,并推动更高层次的发展。我国全面对外开放政策以增加中国新能源汽车市场的活力,有利于全方面满足消费者差异化的购车需求,拉动国内市场更高质量的全方位发展。对外资汽车深耕中国,全面参与高质量、高层次竞争也有利。

威马出局? 造车新势力打响新一轮淘汰赛

创始人跑路、总部人去楼空、员工接连欠薪、工厂生产线停摆、直营店关停、服务器停服……作为新势力造车品牌之一,威马汽车如今的现状岌岌可危。

全国企业破产重整案件信息网显示,威马汽车科技集团有限公司申请破产重整,申请人正是威马汽车自身。办理法院为上海市第三中级人民法院。另据国家企业信用信息公示系统,威马汽车9月27日新增一则股权冻结信息,被执行人为苏州威马智慧出行科技有限公司,冻结股权数额为60亿元,冻结期限自2023年9月27日至2026年9月26日,执行法院为上海市浦东新区人民法院。

申请破产重整消息传出后,威马汽车通过其官方微博发布告知函称,威马不会躺平,更不会倒下,希望通过调整企业战略,解决财务债务问题,获得投资人参与重构和发展等展开积极自救。鉴于威马公司仍具有商业价值和挽救价值,公司治理结构尚完备,具有

基本自主谈判能力,部分债权人也有重整意愿,上海市第三中级人民法院于2023年10月7日受理了威马汽车科技集团的预重整申请。

威马汽车表示,通过预重整程序将彻底审视公司的运营和经营模式,全面优化各个部门和业务板块,降低成本、提高效率和实现可持续发展。该公司还称,将与债权人、股东和潜在投资人进行充分的沟通和协商,以达成最佳的解决方案。威马方面还表示,目前公司的重点包括售后服务、复工复产、出口业务、海外合作、国际融资以及引进战略投资人等事项,已取得一定进展,会寻找合适的时机对外公布。此外,针对近期“沈晖跑路海外”的传言,威马汽车回应称,创始人沈晖近期工作重心以海外事项为主,因此不存在在公司创始人跑路海外的情况。

2015年威马汽车成立,曾是与“蔚小理”齐名的造车新势力第一梯队。创始人沈晖更是汽车行业的名将,曾带领团队完成了吉利汽车“蛇吞象”收购沃尔沃的壮举。

正是创始人丰富的行业经验和资源,让威马汽车名声大噪,出道即巅峰。据不

完全统计,威马汽车是造车新势力中融资最多的车企之一。公开信息显示,自成立以来,威马汽车累计完

成12轮融资,已公布额度的融资规模累计达到350亿元,投资方包括上海国资投资平台、上汽集团、腾讯投资、百度、红杉中国、红塔集团等。2018年,威马汽车交付量排名行业第二。2019年,销量一度比肩甚至超越“蔚小理”。2020年,威马汽车累计销量达2.24万辆,在新势力车企中仍排名第四。但到了2022年,威马汽车销量直接跌落谷底,月度销售数据也开始“秘而不宣”。乘联会数据显示,威马曾连续三年出现巨额亏损,2019年~2021年,公司净亏损分别为41.5亿元、50.8亿元、82.1亿元,三年间共计亏损超170亿元。

根据业内人士分析,和产品技术层出不穷的竞争对手相比,威马的问题可能主要在于内部各部门没有能够很好地形成合力,没有打造出自己的品牌标签,新产品的迭代也没有跟上。在传统车企的新能源品牌开始全面发力的情况下,威马的产品缺少竞争力。从快速发展到如今破产重整,威马的遭遇只是国内造车新势力的缩影。威马不是第一家,或许也不是最后一家。

今年5月,雷丁汽车集团有限公司申请破产保护。该公司成立于2008年,曾是国内低速电动车领域的王者。然而,由于各地关于低速电动车的监管政策趋于严格,雷丁不得不从低速电动车向电动乘用车转型,先后推出i3、i5和i9等多款微型纯电动车,但市场反响不佳,已于2020年停售;今年6月,拜腾汽车走向破产,两家关联企业新增被法院立案破产清算事项。拜腾汽车可谓“大咖云集”。创始人分别为“宝马i8之父”毕福康、在东风英菲尼迪、华晨宝马均担任过高管的

戴雷,以及原沃尔沃汽车中国销售公司CEO付强等。然而,由于公司一系列的战略失误加上疯狂扩张投资,最后导致资金链断裂;今年7月,奇点汽车已被申请破产审查。该公司诞生于2014年这一造车新势力元年,曾喊出“用小米的模式打造中国特斯拉”口号的奇点汽车,成立初期曾获360、伊藤忠商事、联想之星等多家知名机构投资,但成立九年来,量产车却始终“在路上”,公司也深陷欠薪、欠款的泥潭。如今,奇点汽车被执行总额超5196.6万元,公司多位高管成为失信被执行人。

新能源汽车品牌频频破产的背后,行业产能过剩或许是首要因素。数据显示,2022年我国新能源汽车销量达688.7万辆,同比增长93.4%,但产量超过700万辆,产能利用率总体不高。乘联会预测,预计到2025年,我国新能源汽车产量将突破1400万辆。而每年新能源乘用车批发销量仅为850万辆。产能利用率不高导致的直接结果就是,每卖一辆就亏一辆。小鹏汽车2022年净亏损从2021年的48.63亿扩大至91.39亿元,蔚来2022年净亏损则从2021年的105.72亿元扩大至145.59亿元。

与此同时,各大传统主机厂也开始纷纷发力新能源市场,一时间大量新能源产品涌入战场,而车企唯一能做的就是价格战。今年以来,国内车市已经经历了两轮“残酷无比”价格战,这让原本就卖一辆亏一辆的造车新势力更是雪上加霜。

当下,国内新能源市场的“僧多粥少”的格局进一步加速了造车新势力新一轮的淘汰赛,而抗风险能力和造车基本功或将决定这些新能源品牌的生死。

