

聚焦新能源汽车新趋向

编者按:最近,关于新能源汽车的重大事件不少,奇瑞捷途要造核动力汽车令业内震惊不小,但公司相关人员称仅仅停留在商标注册阶段,另外关于特斯拉和贾跃亭新闻也是重磅。作为造车新势力,希望他们一路走好。

特斯拉9亿美元债务到期临大考 马斯克扬言二次收购通用工厂

■本报记者 龚梦泽

上月底,通用汽车宣布为了到2020年削减60亿美元成本,将开展涉及1.5万人和5座工厂的裁员重组计划。随后菲亚特克莱斯勒(FCA)和福特汽车也传出优化员工计划。显然底特律的汽车三巨头,无一幸免的选择在裁员中过冬。

眼见传统燃油车企左支右绌之时,近日,特斯拉首席执行官埃隆·马斯克扬言可以考虑收购通用可能要闲置的工厂。马斯克在接受外媒采访时曾提到,“如果他们(通用)打算出售或弃用某座工厂,我们可能会有兴趣收购”。

事实上,就在马斯克面对媒体彰显财力的同时,累计负债达115亿美元的特斯拉,未来一年内将有超过15亿美元债券需到期偿付。其中第一笔“超级账单”就是明年3月1日到期的9.2亿美元规模可转债,它设定的转换股价约为360美元。

《证券日报》记者注意到,截至

12月9日,特斯拉股价为359.97美元。若投资者不接受上述可转债转股,那么特斯拉将马上迎来首笔巨额兑付。

专利开源不惧竞争 马斯克扬言再收通用车厂

据《证券日报》记者了解,此次公司调整是通用汽车自2009年申请破产以来最大的一次重组。对此,马斯克表示欢迎。他在接受外媒采访时表示,“如果有人能生产出比特斯拉更好的电动汽车,哪怕特斯拉因此而破产,我仍然认为是件好事”。

马斯克强调道,特斯拉的全部意义就在加快电动汽车的出现、助力可持续交通和努力帮助环境。

事实上,如果马斯克收购通用工厂成真,将意味着第二座传统燃油汽车公司工厂被特斯拉接手。记者发现,早在2009年通用宣布破产,丰田随即出售了所持股份,2010年特斯拉以4200万

美元收购了双方共同拥有的Nummi工厂。而上述位于加利福尼亚州弗里蒙特的工厂,如今已成为特斯拉重要的生产设施之一。

偿债能力面临大考 9亿美元债务即将到期

值得一提的是,到2019年3月份,特斯拉将有9.2亿美元可转债到期。这其中包括对冲基金大鳄乔治·索罗斯的投资公司购入的价值3500万美元的可转换债券。公司原计划以股票和现金各半的方式偿还。

有汽车行业分析师告诉记者,索罗斯购买可转债的举动并不代表其看好特斯拉。“不买正股买可转债,本身就体现了强烈的避险情绪。”他表示,相比2019年的(可转债),2025年到期的可转债始终在票面价值以下,说明市场对其长期走势并不看好。

最新消息显示,近日上海市相关领导视察了上海临港地区,在察看了特斯

拉车型后指出望其加快推进工厂建设。据了解,目前特斯拉的项目已基本完成土地平整,即将开工建设,预计明年下半年部分投产。

资料显示,特斯拉上海工厂是国内第一家外商独资汽车工厂,预计将是特斯拉当前第二大工厂(具体厂房面积未知),造价将达到20亿美元。今年9月份,特斯拉上海公司的注册资本从1亿元增至46.7亿元,经营范围也新增了新能源汽车关键零部件制造。这意味着马斯克提到的本地融资逐步到位。

值得注意的是,根据正常的建厂周期,普遍预测的工厂投产时间要到2020年底。但现在可能会提前足是一年。此外,特斯拉第五款量产车型Model Y也定于2020年部分交由上海工厂生产,预计在2021年达到周产量7000辆和5000辆的生产量。而届时其零部件将由国内供应商提供,叠加关税和成本优势,Model 3和Model Y将存在显著的降价空间。

贾跃亭遭遇年关集体催债 某资产缩水7亿元1月将被拍卖

■本报记者 龚梦泽

年关将至,继乐视网宣布要求贾跃亭以Faraday Future(下文简称FF公司)抵债之后,近日又有消息称,美国东加勒比最高法院作出判决,支持福鑫资本提出的通过贾跃亭及他名下的不同层次的离岸公司,冻结贾跃亭在33%FF股份的申诉。

这一消息得到了福鑫资本CEO温晓东的证实。12月7日,温晓东发文称,“福鑫资本要求冻结贾跃亭所持FF股份的请求,日前得到了美国法院的支持。”

事实上,手持33%股权却拥有更多投票权的贾跃亭已成为其他股东无法掌权FF的一大阻碍,而他由33%股权赋予的这一优势正在经受多方的夹击。对此,12月10日,FF方面负责人对《证券日报》记者表示,美国法院冻结FF股权的说法严重不实,截至目前贾跃亭并未收到来自美国法院关于福鑫资本以及任何其他形式的债务诉讼或裁决。

当提到外界报道贾跃亭已通过抵押其拥有的豪宅进行多次借贷时,上述负责人表示“个别媒体夸大解读了。抵押房产融资本身就是合法的,这正说明老贾在全力以赴造车事业。”

贾跃亭遭遇年关集体催债

《证券日报》记者了解到,大洋彼岸的贾跃亭目前仍为乐视的大股东。就在今年10月份,乐视发布公告,宣布截至2018年10月15日,贾跃亭持有公司100,224.7516万股,占公司总股本的25.12%。截至11月28日,贾跃亭持有的4155万股乐视网股票被司法处置用于还债,其仍持有乐视网9.8亿股,占公司总股本的24.64%。虽然几乎全部被质押或冻结,但贾跃亭仍然是乐视网的实控人。

于是,就在乐视网债务告急之时,不断有债权人要求贾跃亭以FF抵债。对此,乐视网发布公告称“上市公司将要求非上市体系关联方优先以现金偿

还债务,在关联方公司未满足前述现金偿还情况下,上市公司优先要求FF相关资产或股权抵偿债务。”

有业内人士估算,如果乐视体育A+轮和B轮各新增投资者均对上市公司提起仲裁申请,乐视网、乐乐互动、北京鹏翼或将承担约110亿元的回购责任。而截至9月30日,乐视网背负的有息债务规模已高达80亿元。巨大的压力下,乐视网向贾跃亭催债似乎成为必然。

与此同时,贾跃亭的FF同样面临生死大考。据记者了解,近日约有200名FF美国公司员工遭遇停薪留职。FF发布声明称,公司正面临严峻的现金流危机,不得不采取进一步的成本削减措施来应对当前的财务状况,包括但不限于进一步采取停薪留职措施。

对此,FF方面负责人表示,截至目前贾跃亭并未收到任何来自美国法院关于冻结FF股权的债务诉讼或裁决。乐视控股债务处理小组也在与各债权人积极沟通债务解决方案,并取得了一定的进展。

23亿元资产下月拍卖

近日,据媒体报道,乐视控股持有的北京财富时代置业有限公司的全部股权将被法院拍卖,而旗下的主要项目,正是闻名遐迩的位于北京三里屯商业地产——世贸工三,拍卖时间为2019年1月7日至1月8日。

公开资料显示,世贸工三位于北京三里屯核心区,项目总建筑面积212万平方米,是世贸集团动用30亿元巨资打造的集世界顶级品牌商业、甲级精装写字楼于一体的市中心最高端地标综合体。2016年5月份,盛极一时的乐视以30亿元大手笔将其购至麾下。值得一提的是,作为贾跃亭名下目前或最具价值的资产,世贸工三评估价高达3289亿元,起拍价却仅为2302亿元,相较乐视曾经收购价缩水7亿元。对此,乐视网表示,上市公司目前面临较大的经营性和非经营性负债、融资借款偿债压力,公司存在因未偿还本息欠款而被债权人申请诉讼或质押资产被法院处置的风险。

要造核动力汽车震惊业内 奇瑞捷途称仅为商标注册

■本报记者 王 禁

当前,纯电动汽车因为充电不便、续航里程过短频频被车主吐槽,可如果有辆汽车不用充电、不用加油就可你一辈子使用呢?

近日,《证券日报》记者在中国商标网上看到奇瑞商用车(安徽)有限公司注册的JETOUR(捷途)商标,奇瑞捷途商标服务范围“为:燃料和核慢化剂处理装置;核燃料和核减速剂处理装置;聚合反应设备;核反应堆;原子堆;核反应堆(原子反应)。”最早曝出此消息的《汽车专业网》提到,奇瑞这是要造核动力汽车。

记者注意到,奇瑞捷途商标初审公

告日期为“2018年12月6日”。奇瑞捷途相关人员对《证券日报》记者表示,这只是商标注册,并不代表我们目前就造核能汽车,奇瑞捷途坚持SUV+MPV+新能源车型的产品布局不会变。这意味着奇瑞集团在奇瑞新能源汽车之外,还将有捷途新能源汽车。

《汽车专业网》首席汽车技术顾问张也对记者表示,这只是一个商标注册,不是技术,无法判断研发状态。人们设想的“核动力汽车”只需要极少的核燃料,在100年之内“发动机”不需要保养、不需要补充燃料。

目前,国际范围是否有核动力汽车呢?张也告诉记者,核动力的汽车,历史上曾经有过,福特、凯迪拉克,都停留在

概念或者样车阶段。

根据张也描述,1957年,福特公司就生产了第一辆核动力汽车!只是不知道什么原因,福特这款名叫Nucleon的核动力概念车成为了绝唱。在2015年,通用旗下的凯迪拉克又搞出了一个核动力的概念车叫WTF。只是至今,核动力汽车仍然是人们的“美好愿望”。

为什么核动力汽车至今都只是个“美好愿望”呢?张也告诉记者,民间组织可能无法使用核原料,否则就乱套了,现在连没有核武器的国家都不能搞核原料,何况一个企业。

根据记者在中国商标网上看到的信息,“奇瑞捷途核反应堆(原子反应堆)”是作为商标进行注册的。记者通过《企查

查》发现,商标持有人奇瑞商用车(安徽)有限公司在2017年7月25日对经营范围做过变更,但并未提及“奇瑞捷途核反应堆(原子反应堆)”相关信息。

看到“奇瑞捷途核反应堆(原子反应堆)”商标,奇瑞捷途是不是在研发或者计划研发“核动力”汽车呢?核动力汽车什么时候能够量产呢?核燃料汽车是否安全?奇瑞捷途相关人员对《证券日报》记者表示,这只是个商标注册,奇瑞捷途还没有实力做这方面的技术研发,当前奇瑞捷途新能源汽车研发重点在纯电动汽车和氢燃料电池汽车。

据悉,奇瑞捷途未来会给所有产品同步新能源车型,包含有纯电动、插电式混动和氢燃料电池版本。



螺丝钉精神系列报道

由哈飞到北汽 汽车女工程师工作到凌晨1点成常态

■本报记者 龚梦泽

赵美(化名)是一名汽车工程师,目前就职于北汽股份汽车研究院,从2011年来京起算,她已经在京只身闯荡了8个年头。

二十年前的今天,机械设计专业的赵美结束了四年的大学本科学历,怀着对新生活的憧憬向往,毕业分配到了号称冰城的哈尔滨,开启了自己的职业生涯。

“我对于造车的热爱来自于心,来自于对这件事情意义的认识。”赵美认为,只有当你真正从内心认为所从事的事业值得有意义,才能情发于心,外现于行,并进一步孕育出情感,成型出理念,如螺丝钉一般坚持且不懈,真正影响到他人。

“买一送一”的机械专业女生

“98年是最后一批国家包分配的大学生。当时我们机械专业班上有23个同学,只有6个女生。”赵美笑称,分配工作时女生都是“买一送一”,即用人单位签下一名男同学必须搭一名女同学。事实上,赵美作为“送一”的学员,“买一”的男同学正是她现在的丈夫。

赵美清晰地记得,毕业去了哈尔滨拖拉机厂后,凭借着对于机械工程的巨大热忱以及踏实肯干的工作作风,她开始涉足哈飞汽车股份有限公司的供应链体系。

“只要投入汽车设计的工作,大多数人加班做数据、做方案会觉得累,我就感觉不到累。”

最初上岗,无外乎整理图纸、编写明细、做工艺流程图。但赵美心里清楚,不到车间亲自看看设备,不了解产品长什么样、怎么装配的,后期的工作做起来都是心里没底的。

所以,她每次尽可能早的完成领导安排的工作以外,一有空就去车间多看多问。“领导同事看我学习积极主动,也更加愿意多教我一些东西。”

2009年3月份,国家《汽车产业调整和振兴规划》公布,“支持企业兼并重组”成为重要内容。之后不久,作为当年我国汽车行业规模最大的并购案,哈飞正式被并入了长安。而哈飞汽车此后的一系列遭遇,也成为这一轮汽车行业重组潮的一个缩影。并入哈飞后,长安于2010年4月份在北京成立了工程研究院,彼时追随造车梦想的赵美毅然来到了北京研究院。尔后,在老领导和老同事的引荐之下,赵美最终签约北汽。

工作到凌晨一点是常态

早些年,车企做设计比做工艺相对更有发言权和主动性,并且出师快,为此赵美踏上了研发设计之路。在工作中,她依然经常去车间,多与同事及项目人员请教。很快成为了专业项目牵头人。

2014年初来北汽,赵美直接来到了广州负责61项目,这一干就是半年多。据赵美介绍,绅宝X65当时内部项目叫“G1”,为了完成年底SOP上市,那半年几乎每晚都要埋头忙到夜里九、十点以后才能下班。有一天晚上九点多,刚要收拾包下班回家的她接到质量中心同事的来电,说明天领导要评车驾乘,但发现了一个问题。

“那就赶紧查吧。”为此赵美一行人在工厂熄灯、工人走光后,打着手电摸黑进行排查。当问题一一解决后,已是凌晨1点。而这是赵美工作中的常态。

实际上,整车开发流程过阅的前两天公司会做出样车,用于公司高层会试乘试驾。这个期间车是严禁被拍被看的。然而,有“工作洁癖”的赵美往往会加班加点的第一时间“偷偷”处理,所以,往往会出现这样一幕:隔天主管到场的发现问题“莫名其妙”的消失了。

汽车设计公司饭碗遭抢

近年来,自主品牌的进步有目共睹。“竞争最重要,现在部分合资车价格已经被(自主品牌)拉到一个位面。我是做内外饰的,单就从精致化来讲,北汽这一块不输日系和韩系。”赵美表示。

据了解,目前自主车型做一个结构,一般会对标高、中、低10款乃至20款的同价位车型。赵美告诉记者,当年自主造车算是“从无到有”。而现在则是“从有到优”。

赵美告诉记者,早年间自主车企还不具备研发能力,都是高价聘请设计公司做数据,然后拿着数据去找供应商开发车型。那时设计一款整车至少需要两个亿的费用。近些年自主品牌加大了设计研发方面的投入,主流企业基本都能够自主研发设计工作。

事实上,北汽系列车型的开发史犹如自主成长史:2014年绅宝X65是由设计公司完全承包,拿到数据后开模;到了绅宝X35,北汽参与了一部分设计;如今全

新绅宝D50北汽主导设计,通过供应商做协同设计;而到了绅宝智道就是完全由公司独立完成了。

随着传统汽车向智能互联的转型,据工信部的数据,注册登记的新造车企业达到120家左右。然而,由于汽车制造是一项对资金和技术要求都非常高的行业,跨界进入的资本要玩转“造车”,首先需要的就是能快速上路,独当一面的人才。于是“抢”与“被抢”在过去两年成为趋势。

“怎么留?根本留不住。”领导曾让她想办法挽留,但赵美心里清楚。“这个没什么太好的办法。新势力们挖人的势头很猛,动辄几倍工资。有时年轻工程师离职前会找我聊天,对于新工作明知很疯狂,但也与己无关,数倍的薪水的确会让人兴奋。我也确实没有太好的理由挽留,生活是现实的。”

这两年市场竞争加速,一些传统车企也遭遇发展瓶颈,让员工觉得前途渺茫。“打铁还需自身硬,对我们来说主要还是要把业绩做起来,给员工提供发展平台,让他们看到希望。”赵美说。

自主品牌的徒弟早当家

有幸与资深工程师咫尺之距,记者抛出了疑惑许久的问题:“实事求是的讲,自主品牌设计现时现今到底是个什么水平?”

“从我自己的感触以及许多合资企业朋友那边的反馈来看,自主的设计水平比合资车企高很多。”赵美说的掷地有声。“德系和韩系的大多数车企,仍然是从国外整车厂把图纸直接拿过来,直接做转化。外资方对于技术保密性到现在还做的非常好。”

曾几何时,对于汽车专业的毕业生们,位于京广中心的丰田中国、三里屯的大众中国、佳程广场的宝马中国,简直是就业的应许之地。然而,多少过去了,合资车企和跨国车企中国总部一如外驻的生产基地和宣发中心,没有任何研发职能,仍然实施着严格至极的知识产权保护。“现在对于合资和自主的态度已经模糊了。2014年以来来大学生基本都是抱着去不了合资,只能来自主的想法,这几年都是自愿过来的。而且,以前普遍以专科生、本科生为主,现在普遍都是研究生和博士。”

对此,赵美啧啧称赞,“现在的孩子水平确实高,有一些入职后半年就能独立工作,学习能力强,接受速度特别快。”在她看来,毕业后到自主对于整车各环节了解得更彻底,亲身参与学到东西会更多。

据赵美介绍,她现在带着的两名女孩主要从事协助VSE(系统集成工程师),工作内容涉及G8阀到G1阀的8个阀点。“去年入职的小沈,带着她有小一年时间了,基本可以独立做VSE工作。另外一个徒弟相对难招,刚刚入职3个月左右。“现在是她最难熬的时候,压力大但成长也快。”赵美直言。

但“都有这个过程,没有容易的事情。”赵美回忆她当年初窥门径时,可以用接近崩溃来形容。刚毕业工作,在拖拉机场只需要二维作图,赵美用的是插图版和铅笔画圈。2004年接触汽车零部件,作图就需要三维的CATIA制图。“当时完全不懂啊,就买书提高,比如CATIA入门、CATIA提升篇等等。以至于后来一握鼠标,无名指和小拇指不听使唤的发抖,感觉不是自己的了。”

正是凭借这种“不疯魔,不成活”偏执般的工作热情 and 不懈韧劲,学到发疯的赵美效果也是惊人的。“短短三个月后,公司就让我负责4个项目的保险缸设计了。”

对得起公司,对不起家人

交流渐深入,我们开始越来越多的讨论内心世界的话题。从2011年进京至今,赵美远走他乡已有8个年头。在北汽之前她平均2周~3周能回一次家。到北汽之后时间就拉长至1个多月才能回一次。赵美感慨,如果我不是真喜欢造车,我早就坚持不住了。

“我丈夫说我,心里只有汽车和工作;我儿子说,为我造车自豪。而我,真的无言以对。”然而看到自己参与制造自主车型飞天寻常百姓家,真的很有成就感。“北京的绅宝车友。尤其我回东北老家时,如果在路上能看到北汽绅宝的车,我一定會拿手机拍下来,莫名的激动和自豪。”

结束采访接近尾声,记者问赵美“还有什么心愿?”“家人健康幸福”赵美不假思索的答道。“能再多加一个话,就是我在北汽参与了4个项目4辆车,都上市发售了,真心希望能都能大卖。”赵美坚信,北汽以及其他自主品牌一定会做到其力所能及最好程度,并不断突破自己的上限,为国人呈现更优质、更具竞争力的佳作。为此,她愿做一颗永不生锈的螺丝钉。