

## 汽车周刊

# 华晨“消亡史” 从老牌车企走向千亿负债“老赖”



下半年以来,华晨集团多次因负债和违约备受行业关注。

近日,全国企业破产重整案件信息网发布相关企业被申请破产重整信息,华晨汽车集团赫然在列。从东北老牌汽车国企,走向欠债与破产,华晨的造车之路令人唏嘘,但深究导致其“消亡”的原因,从战略方向、产品布局和服务层面都能窥见一二。

■新快报记者 张磊

### 相关链接

那些逐渐离我们远去的车企  
你还知道几家?

### 力帆汽车

今年8月,\*ST力帆发布公告披露,公司(含子公司)近12个月内未披露的累计发生的涉及诉讼(仲裁)金额合计人民币约2.98亿元。而在8月21日,重庆市第五中级人民法院已经裁定受理\*ST力帆破产重组,并开始招募重整投资人。目前力帆汽车的重庆工厂已经停摆。

### 东风裕隆

2010年成立的东风裕隆,于11月13日被诉请进入破产清算程序。伴随东风裕隆销售公司的破产清算,纳智捷品牌或将就此退出大陆市场。目前东风裕隆的制造基地、生产资质、土地等诸多资产如何处置尚无定论,但纳智捷早已经被中国乘用车市场边缘化,纳智捷车主的维修保养保障也是未知数。

### 长江汽车

杭州市余杭区人民法院于今年8月份裁定受理长江汽车有限公司破产清算一案。长江汽车的困境始于2018年下半年,由于产品与市场需求脱节,长江汽车销量始终较低,去年该公司电动中巴车和客车的销量在1000辆左右。去年下半年起,长江汽车已经实质性停产,并开始拖欠员工薪资。

### 夏利汽车

夏利是曾年销超20万辆的“国民神车”。夏利汽车今年9月份宣布将以一块钱的价格将其旗下所有的资产和负债打包一起出售给一汽汽车。从2012年到2020年上半年,一汽夏利扣非净利润连续8年半亏损,其中有6个年度亏损在10亿元以上,合计亏损超过100亿元。

### 赛麟汽车

4月27日,关于原赛麟汽车董事长王晓麟虚假技术入股、侵吞国有资产的举报被证实。6月中旬和6月底,赛麟汽车位于江苏如皋、上海的生产基地、分公司被南通中级人民法院查封,公司无以为继,员工面临大规模欠薪,被迫裁员等。

### 股债风波不断, 华晨负债千亿元变“老赖”

从此次成为被申请破产执行人分析来看,华晨汽车已经遭遇了极大的信用危机。此次申请人为格致汽车科技股份有限公司,是一家为全球范围内的汽车整车厂及零部件制造商提供汽车冲压模具的定制化服务的公司,该公司此前因合同纠纷将华晨汽车送上了被告席,而华晨集团一直没有按期支付其一千余万元货款及利息。

事实上,从今年开始华晨汽车就陷入了“股债”风波。天眼查数据显示,华晨集团司法涉诉近800起,多为合同纠纷,而华晨在诉讼中大多是被告或被执行人。此外,华晨汽车今年未按时履行法律义务被强制执行的次数也达到了19次,债务危机可见一斑。

具体来看,7月份,华晨汽车被曝背负千亿元负债,多笔股权被冻结;8月份,华晨集团发布的2020年债券半年报显示,集团总负债1328.44亿元,扣除商誉和无形资产后,资产负债率为71.4%,期末现金及现金等价物余额为326.77亿元;10月份,华晨集团因一笔10亿元私募债券兑付逾期而拉响警报,相关银行机构纷纷下调华晨集团及旗下债券的评级。广发证券发展研究中心数据显示,截至2020年10月底,华晨汽车集团未偿债券共14只,债券余额合计172亿元。

对于华晨集团构成的巨大债务违约金额及逾期利息金额,华晨集团称,因企业资金紧张,续作授信审批未完成,造成无法偿还。而在今年北京车展前夕,华晨集团副总裁曾向媒体透露,相关债权银行已就目前债务问题组成债委会,光大银行为主牵头行。记者了解到,辽宁省政府已与金融监管部门就华晨集团重整仍然处于沟通阶段,但目前尚无明确重整方案。

### 过度依赖宝马

华晨中华上半年仅卖出3000辆新车  
接连不断的债务危机、频繁暴雷背

后,主要原因是华晨汽车多年来对宝马输血的过度依赖,以及自主板块长期孱弱所致。

华晨宝马一直都是华晨集团最大的利润奶牛和核心支柱。财报数据显示,在2015—2019五年间内,剔除华晨宝马利润分成后,华晨汽车累计亏损34.84亿元;而华晨宝马5年来同期贡献利润共计269亿元,这无疑是极大程度减缓了华晨集团的运营压力。值得关注的是,华晨剔除华晨宝马利润分成后的亏损总额整体呈现接连扩大趋势,五年的亏损金额分别为5.4亿元、6亿元、8.6亿元、4.2亿元、10.64亿元。

查询华晨与宝马2018年签署的合作协议显示,2022年前,宝马将从华晨汽车收购华晨宝马25%的股权,届时宝马和华晨汽车分别持有华晨宝马75%和25%的股份,并不再纳入华晨汽车合并范围。据业内人士透露,在宝马宣布提升华晨宝马股比后,华晨汽车自身的财务和业绩情况被外界关注,这也进一步影响了上下游供应商和合作伙伴对华晨汽车的态度。这也一定程度表示,届时华晨从华晨宝马处分得的利润比例可能也会“腰斩”。

根据华晨汽车集团官网显示,华晨汽车集团是隶属于辽宁省国资委的重点国有企业,实际控制人为辽宁省国资委,是中国汽车产业的主力军。企业旗下有“中华”“金杯”“华颂”三大自主品牌以及“华晨宝马”“华晨雷诺”两大合资品牌,产品覆盖乘用车、商用车全领域。而从旗下自主品牌市场表现来看,用“捉襟见肘”来形容再合适不过。

相关公开数据显示,华晨宝马上半年共卖出了26.2万辆新车,与之产生鲜明对比的是,华晨中华今年上半年的销量仅有3000余辆。而2020年1—10月份销量不足百辆车型的名单中,华晨中华旗下轿车中华H3仅卖出2辆,旗下SUV中华V6仅卖出36辆,惨淡程度可见一斑。另外一大合资品牌华晨雷诺上半年表现也不及预期,共销售11733辆新车,同比下降近五成。

### 回溯华晨“消亡” 产品、渠道、服务均存在问题

事实上,华晨集团也曾有过高光时刻,曾在汽车制造、金融以及法律几大领域都扮演着国内先锋派的角色;华晨中华是当年首家在美股上市的国企,也是曾经轻型商用车销量“六连冠”。但由于近年来疏于人才体系的培养以及缺少技术研发的决心,华晨品牌的产品接连受到诟病。

在SUV热潮中,华晨V3于2016年12月曾创下月销2万辆的纪录,但荣光短暂,很快被吉利、长城等竞争对手的升级车型比下去,而华晨V6、V7直到2018年才面市,早已失去了与对手抗衡的市场成本。目前官网显示,华晨中华旗下还仅有V3、V6、H3等5款在售车型,华晨自主品牌亦仍未有新产品推出。产品节奏的滞后让华晨在市场终端层面远远落后于对手。

产品的紊乱与积弱也压迫了华晨渠道的发展。据了解,在2008兴起的中国自主车企“分网狂潮”中,华晨考虑将中华品牌分网销售,但在一二级经销商网络上出现了配置和管理混乱。一个直白的数据,2010年华晨中华品牌经销商门店超过1000家,但一级网络仅有两百余家,这也导致了之后分店大面积关张的现象。

华晨中华老车主陈先生对于华晨的“消亡”也表示了自己的看法:“中华细节上做工不行,有些设计缺陷,4S店的后期服务不到位。”陈先生表示,自己在用车过程中,经历了车身轮胎、发电机电压、油泵渗油等问题,小毛病不断。但在经销门店进行维修售后业务时,门店人员服务态度较为散漫,存在推卸责任行为。

对于华晨目前的困境,业内人士分析认为,华晨自主品牌缺乏正向技术和平台支撑,产品技术和设计都是原地踏步,对市场需求也缺乏把控能力。而剔除华晨宝马这个利润奶牛外,华晨雷诺的市场表现也很疲软,虽然成立超过两年时间,但并无实际搭载雷诺技术的产品面世。在其乘用车市场节节败退后,其商用车领域是重要的尝试点。