

曾一度叫板BBA,宝沃汽车正走向破产结算

神州优车收购宝沃三年后,最终还是沦落到资不抵债的地步。记者了解到,北京宝沃于4月8日召开临时股东大会,决议依法申请破产清算,并于4月8日向北京市第一中级人民法院提交了相关申请。同一天,福田汽车发布公告称,由于北京宝沃财务枯竭,确实无力清偿到期债务,并且资产不足以清偿全部债务,决议依法申请破产清算。

■新快报记者 张磊

破产早有迹象,车主陷入售后难题

从叫板BBA到破产结算,宝沃汽车的故事令人唏嘘,也发人深省。随着中国汽车市场的竞争越来越激烈,“马太效应”更加显著,在市场中没有优势的产品、平台乃至车企,必将会走向淘汰的结局,从众泰、陆风,到力帆、宝沃等便可窥见。在汽车行业发展洪流裹挟中,如何讲好故事、做好营销、卖好产品一直是摆在车企面前的难题。

宝沃车型竞争力不足,在风口正热的新能源赛道,更是缺乏核心的三电领域技术积累。公告显示,北京宝沃成立以来亏损严重,为偿还历史债务将资产抵债或抵押,加之受实际控制人引战失败的影响,资金链断裂,融资困难,债务出现严重危机,至今未能恢复生产。自2021年底以来,北京宝沃出现了生产经营所必需的相关资产被北京市第三中级人民法院查封,北京宝沃临时股东大会决议判断北京宝沃不再具备持续经营能

力等情形。

事实上,宝沃破产的传言从去年6月份就开始流出。今年年初,北汽福田汽车因宝沃“生产经营停滞,密云工厂资产被法院整体查封”等多种因素,表示短期不会再引入新的资金来维持经营。近日从一则法院的裁定书上可以看到,在某公司申请强制执行宝沃汽车约207万元款项及利息后,法院发现宝沃汽车已经“暂无财产可供执行”,这也意味着宝沃再无任何资产可以抵债。

在售后服务层面,宝沃的车主们也陷入了无店可去的尴尬局面。据了解,宝沃旗下车型提供终身质保服务,而从这两年消费者的投诉案例看,反映售后存有各种限制条件的案例不在少数。一位宝沃品牌车主投诉:“好不容易开始修了,又说没配件。然后等配件,一等就是几个月。”而在近期,又有多名用户表示,车辆需要维修时才发现4S店已经关闭,修理厂找不到配件。

几番易主,命运多舛

宝沃汽车诞生于1919年,彼时凭借着不错的产品表现,曾占据了当年德国60%以上的出口额,曾一度和BBA分庭抗礼,成为德国第三大汽车生产制造商。但由于经营不善、资金链断裂等因素,1961年宝沃宣布破产。

随着德系车型在国内市场的热销,一直想入局乘用车市场的福田汽车,用500万欧元的价格收购了这个沉寂50余年的德系品牌使用权,并在2016年推出首款SUV宝沃BX7。唏嘘的是,宝沃汽车成为了福田汽车的“拖油瓶”。据福田汽车财报显示,2016年至2018年,宝沃汽车销量仅为3万辆、4.4万辆和3.29万辆,累计三年亏损40.14亿元。

不堪重负的福田汽车在2018年底转让了宝沃67%股权,并最终被神州优车以39.73亿元揽入怀中。值得一提的是,进入神州系后,宝沃在2019年销售

了近6万辆车,但其中绝大部分是神州体系内部消化。此外,神州租车大规模采购宝沃汽车也成为了宝沃赖以生存的商业模式。

对于神州优车的做法,业内人士点评,收购宝沃并与本身业务贯通有助于打造新型汽车零售模式,但轻型消费模式对公司的资金、科研、数据、服务要求会更高,多米诺骨牌效应会更强,意味着各业务板块融合度要求更高,且资金链一旦有问题,可能会引发一系列连锁反应。

果不其然,2020年4月,瑞幸咖啡曝出虚假交易22亿元,神州系上市公司均受到牵连,陷入财务危机之中。没有了神州系的支持,宝沃汽车的惨淡也显露无遗,2020年销量不到1万辆,2021年仅为3612辆。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道



特别报道

以全方位电动化技术驱动未来 丰田“氢擎”推动新能源汽车社会变革

“氢擎”呈现丰田的另一面,为产业赋能

相比起静态演示为主的各大车展,丰田把第二代MIRAI、柯斯达氢擎等氢燃料电池车投放到低温严寒和复杂多变的路况条件下,在北京2022年冬奥会和冬残奥会真实地跑起来,这样大规模的实证应用场景是不是更有说服力?

根据北京冬奥组委公布的数据,本届冬奥和冬残奥会是全球最大的一次燃料电池汽车示范。其中,丰田作为首个与国际奥委会及国际残奥委会建立移动出行领域全球合作伙伴关系的汽车企业,在向大会提供服务的2205辆官方用车中,除了混合动力车、纯电动车等大多数为一汽丰田和广汽丰田在售车型外,当中便包括了140辆第二代MIRAI和107辆柯斯达氢擎(含2辆福祉车),它们凭借“零碳排放、动力充沛、安全可靠”,赢得八方赞许,完美践行了“绿色办奥 科技办奥”的理念。

对于已经在油电混合动力和电气化领域积累了丰厚技术经验的丰田,在氢燃料电池技术领域也堪称“鼻祖”,早在1992年,丰田就开始氢燃料电池汽车领域的研发工作,通过不断技术革新,在功率密度、氢瓶质量、电芯耐久性、量产质量等方面都有大幅的改善,并于2014年推出了世界首款量产氢燃料电池车型MIRAI,目前在世界已累计销售超万台,同时保持着零事故的成绩,进一步验证了丰田氢燃料电池技术的先进性和安全性都代表着世界顶级水平。2020年底,丰田又推出了第二代MIRAI,车辆动力和续航里程再创新高。此次第二代MIRAI作为北京2022年冬奥会和冬残奥会贵宾车使用,也是首次

大规模导入中国市场。

与此同时,柯斯达氢擎则是由丰田汽车研发中心(中国)有限公司(TMEC)专为大会设计开发,在四川一汽丰田进行生产,这也是丰田汽车首次在海外实现氢燃料电池技术从研发到生产的全流程“本土化”。此外,作为丰田与北汽、亿华通三方的共同合作成果,北京2022年冬奥会和冬残奥会还使用搭载了丰田氢燃料电池系统的北汽福田氢燃料电池巴士共计200余辆。

为能够更好服务于北京冬残奥会,丰田还提供多款福祉车供残障人士使用,包括柯斯达、海艾士、赛那等车型的福祉车共240辆。赛那福祉车是丰田在国内导入的首款福祉车,其第二排右侧座椅可以电动匀速升降,非常适用于可以从轮椅上自行挪到车辆座椅上的运动员。柯斯达福祉车(含2辆柯斯达氢擎福祉车)则采用了后门开启自动升降式上下车的方式,乘坐轮椅的运动员可以在不下轮椅的前提下,直接坐在轮椅上实现快速上下车,真正体现了丰田对特定人群的人文关怀。

不得不说,北京2022年冬奥会和冬残奥会成为丰田展示自身新能源技术实力的绝佳舞台,不仅进一步夯实丰田在氢燃料电池领域的“一哥”地位,更有望为中国氢能产业发展带来“鲶鱼效应”。

持续拓展“朋友圈”, 驱动氢燃料电池车普及

近年来,在利好政策持续助力和“双碳”目标推动之下,中国氢能产业已迎来发展热潮,成为新的风口。据《中国氢能产业发展报告2020》测算,中国氢燃料电池汽车

作为全球最关注“节能减排”的汽车品牌之一,丰田近年来不断加速电动化进程,除了持续迭代旗下新能源技术与产品,还通过积极投身体育事业,为推广FCEV、BEV、HEV、PHEV等多种新能源车型打下坚实基础。尤其是在北京2022年冬奥会和冬残奥会上,丰田以氢燃料电池车为核心的全方位电动化技术实践,不仅成功向世界传递丰田积极践行“START YOUR IMPOSSIBLE(向不可能说不)”的精神,更是为中国实现氢能社会、构筑氢能产业链发展贡献了自身的力量。

保有量将由2020年的7352辆增长至2025年的10万辆,至2025年氢燃料电池汽车市场规模有望达到800亿元。

面对前景无限的氢能市场,中国品牌的头部企业相继投入大量精力布局氢燃料电池技术,但显而易见,丰田早已抢占先机,近年来通过不断拓展“朋友圈”的方式来推动在华氢燃料电池的布局。2019年,与清华大学共同成立了“清华大学-丰田联合研究院”共同探索氢燃料电池的积极应用;2020年,亿华通、丰田与志同道合的其他4家汽车厂商共同成立了联合燃料电池系统研发(北京)有限公司;2021年,则与亿华通合作设立商用车燃料电池系统事业的合资公司;与重塑科技就共同开发商用车燃料电池系统签订合约等,均在不遗余力地探索、推动氢燃料电池车的普及和氢能社会的建设。

在第四届中国国际进口博览会上,丰田还以氢燃料电池技术展示了丰田努力降低制造、储存、使用、回收再利用、废弃处理等环节的二氧化碳排放,这一套全生命周期的流程无疑为行业做出了有益的探索和尝试。

丰田方面表示,北京2022年冬奥会和冬残奥会上丰田全方位电动化车型特别是氢燃料电池车的成功表现,为建立加氢站及周边设施,以及氢能普及落地发展都提供了有力的借鉴,今后丰田将以丰田汽车研发中心(中国)有限公司(TMEC)为重心积极开展研发,与合作伙伴携手努力推进氢能的普及,包括将积极推进本届冬奥会赛事交通服务用车中FCEV的后续再利用,希望以此为契机不断推动中国氢燃料电池产业发展。

■写在最后

从某种程度上来说,北京2022年冬奥会和冬残奥会上批量投入使用氢燃料电池汽车,或许仅仅是新能源汽车社会变革一个小小的新开始。

但借助本届冬奥会舞台,丰田呈现的不仅是氢燃料电池车为核心的全方位电动化技术顶流研发,也是对“丰田哲学”中“量产幸福”的持续实践。例如同样亮相冬奥舞台的丰田bZ纯电动专属系列首款车型——bZ4X,便即将在国内上市,而丰田亦将以bZ4X为起点,全面推动BEV产品阵容的不断扩大,其中中国市场将成为导入该系列产品最多的市场。

丰田希望,未来将继续努力促进全方位电动化技术发展,为中国消费者提供更加多样化的出行方式,在中国实现“量产幸福”及“成为当地最好的企业”。(陈璇)