

前方无绝路,希望在转角。对于眼下正为生产资质忧虑的造车新势力而言,似乎恰到好处。

记者了解到,工信部装备工业司副司长瞿国春近日在一场汽车产业国际论坛上公开透露,“《道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理办法》预计年内发布,备受关注的汽车企业与企业之间的代工,以及企业的委托加工等事宜正在加紧研究落实之中。同时,办法将允许集团内部代工生产、开展产品自我检验试点等优惠工作。”

这意味着,代工模式的合法化或成为一个趋势,将在政策层面得到基本的保障。代工的有望合法化为造车新势力创造了机会,在缺少“准生证”的情况下保证正常交付。造车新势力真的能顺利突围吗?

代工合法化能让造车新势力突围吗?

代工有望合法化

面对交付期将至,催生了一种新兴实现量产的方式,通过与传统车企合作的途径实现量产,这就是代工。此前代工模式一直不被政策鼓励。

8月31日在2018中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上,工信部装备工业司副司长瞿国春公开透露,“《道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理办法》预计年内发布,备受关注的汽车企业与企业之间的代工,以及企业的委托加工等事宜正在加紧研究落实之中。同时,办法将允许集团内部代工生产,开展产品自我检验试点等优惠工作。”

实际上,今年5月国务院发展研究中心产业经济研究部研究室主任王晓明也曾公开表示,“代工模式已经在电子、家电行业拥有成熟的模式,汽车行业可以做一些比较和借鉴。”

新京报记者梳理发现,目前蔚来汽车、小鹏汽车、电咖汽车、新特汽车、拜腾汽车等造车新势力相继选择了代工模式。去年4月,蔚来汽车再次宣布敲定第二家传统车企合作伙伴长安汽车,达成合作伙伴关系;随后10月,小鹏汽车牵手海马汽车,签署框架协议;紧接着,其他造车新势力也先后公布了代工的合作伙伴,电咖汽车和东南汽

车达成合作,拜腾汽车选择与共和国长子一汽集团携手,新特汽车也选择牵手一汽轿车。

威马汽车、蔚来汽车、小鹏汽车等还相继入围2018年第9批《新能源汽车推广应用推荐车型目录》,特别是蔚来汽车和小鹏汽车分别被冠以“安徽江淮汽车有限公司”和“海马汽车有限公司”的字样,系代工生产。此番蔚来汽车和小鹏汽车的再度入围从某种层面上来讲也意味着国家层面对造车新势力代工模式的认可。

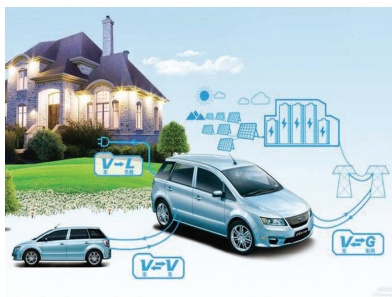
种种迹象揭示代工模式的合法化或成为一个趋势,将在政策层面得到基本的保障。

在缺少纯电动汽车生产资质的情况下,代工模式可为造车新势力们加速实现量产。在业内人士看来,代工有望合法化意味着他们的产品或将会更快地投入市场,能够帮助造车新势力们规避自身的不足,利用传统车企的既有产能以及规模化的制造环节实现自身的量产,减轻自身在产能、制造环节上的压力,加速量产交付进程,也能学习传统车企的生产经验以及在市场上利用传统车企的品牌影响力去吸引消费者。而对传统车企来讲,由于“积弱多时”,自身产品力不足,产能逐渐呈现过

剩。传统车企为造车新势力代工,可共用产能,提高投入效率,也可传统车企带来销量和盈利新的增长点。

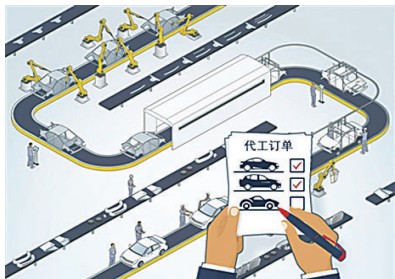
国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚说,“传统车企和造车新势力的合作双方利好明显,可以让双方都学习到新东西,会提高造车者的成功概率。”

蔚来汽车创始人李斌也曾表示,“造车新势力在制造环节不会比传统车企好。代工模式能够利用传统车企既有的产能,在推进量产化进程的同时也能帮助传统车企避免出现产能过剩的局面;另一方面则是能够让蔚来汽车有更多的精力投入到研发中。”



拿不到的“准生证”

不过,也有业内人士对代工模式持有争议。“将至关重要的制造环节假手于人,车企会相对丧失一部分竞争力,未来很可能会受制于人。”J.D.POWER副总裁、中国区总经理梅松林坦言。



而之所以选择代工模式,其实很大程度上源于生产资质的困扰。造车新势力普遍已经走到了量产的关口,要跨过这一关口,按时交付首先就要解决“准生证”的问题。但自去年5月,国家发改委在为江淮大众汽车有限公司发出第15张新能源汽车生产资质之后,似乎在生产资质审批上按下暂停键,至今还未有第16家获批企业出炉。已获得准生证的15家车企里并没有造车新势力的身影。年初,曾传言发改委重启纯电动乘用车生产资质审核,不过发改委随后否认了这一传言。

“从新能源汽车规划层面来看,已获批的15家企业的产能超过了117万辆,紧急‘刹车’是为了防止产能过剩;另一方面也是在修改准入准则,提高准入门槛。何时

恢复生产资质的审批工作还不能断言。”王秉刚分析说。

“造车新势力没有一家拿下生产资质,一方面是因为它们缺少稳定性,可供测试的车型刚推出;另一方面,其工厂基本处于刚刚投入建设阶段,依靠融资推进项目进展的资金投入能力到底如何也是未知数。”一位汽车行业资深投资人说。

实际上,在业内人士看来,代工模式是造车新势力进入市场的第一步,更重要的是与此同时要完善自建工厂和争取拿到生产资质。代工+自建工厂“两条腿走路”才是保证未来发展、拥有竞争力的关键。据了解,蔚来汽车、威马汽车、电咖汽车、小鹏汽车、新特汽车等都在紧锣密鼓地推进自建工厂的进程。

来汽车的净亏损已经达到109.2亿元。

“从资本层面来看,即便是造车新势力拥有明朗的前景,但长久的投资难以得到回报,投资人也会犹豫是否要继续投资。”上述投资人告诉新京报记者,“眼下造车新势力基本靠融资实现资金保证,如果无法实现‘造血’盈利,这些企业未来到底能走到哪个阶段也是个问题。”

另外,传统车企接连在新能源汽车市场布局,争夺红利和市场份额,也没有留给造车新势力过多的空间。“一方面是技术上的不成熟,另一方面是消费者接受程度到底如何,是否会花高昂的价格购买,这些都是造车新势力需要面对的考验。”汽车行业知名评论员田永秋说道。

(王琳琳)
据《新京报》

金九银十买车忙 新车保养早知道

据美国《消费者报告》报道,如今的汽车有一大特点——不需要过多维护。过去,火花塞、电容器总是几个月就要换一次,车身老化生锈也是常事。现在则完全不同,火花塞的使用寿命大约为10万公里,电子点火器取代了电容器和铂金,车身可以保持6年以上不生锈。但要想车子跑得久,定期保养少不了。

标准胎压一般在车辆用户手册、驾驶室车门的标签、车门柱附近或油箱盖板上。

定期洗车

这一点在前面几期内容中反复提到,可见其重要性。如果条件允许,每周洗一次,最好用水管冲洗一下挡泥板和车底,以去除卡在缝隙里的尘土或石块。

排气系统

如果你愿意来一次车底检查的话,不妨检查一下锈迹斑斑的排气管。如果你去汽车修理店换机油,可以让他们帮你检查一下,听一下车子换油后,排气管在车子行驶的时候是否有声音上的异常。美国《消费者报告》建议,如果排气系统出现问题,最好一次性全部换掉,而不是分好几次进行替换。

刹车系统

对于大多数人来说,去汽车修理店检查保养刹车很有必要。如果你打算自己进行检查,首先要卸下汽车的所有轮子再检查刹车系统,然后更换磨损严重的刹车片、划痕严重的刹车盘和刹车鼓。一年至少检查刹车两次,如果经常开车,就要增加检查的频率。(刘佳宁)

据《羊城晚报》

发动机油

如果车子状况良好,那么一个月检查一次;如果出现漏油或者总是要加油的情况,那车主就要上心了,一个月要多检查几次。检查的时候,车子应停在平地上,这样量油计才会显示准确。一般来说,汽车生产商建议每跑7500公里或每隔六个月更换一下发动机润滑油和过滤网。如果天气寒冷,或者经常开车出去旅游,那么最好每跑3000公里或每隔三个月换一次机油。

轮胎气压

轮胎气压至少要一个月检查一次,驾车出远门前也要仔细检查。用精准的轮胎气压表检测每一只轮胎的气压,包括备胎的气压。测量胎压的时候要确保轮胎是冷的(在车子行驶前测量,或者在开完几公里后测

资金压力的考验

对造车新势力来讲,即便是代工模式的合法化,抑或是自建工厂的完善化,他们始终要面临交付的终极一考,能否突围成为业内关注的重点。

造车从研发阶段到最后的量产每一个环节都是烧钱的过程。公开信息显示,特斯拉一分钟要烧掉8000美元,目前还处于亏损状态。9月12日刚敲响上市钟声的蔚

