

## 2020年中国产业“压力测试”之汽车篇

编者按：2020年，突如其来的新冠肺炎疫情，成为全球经济的黑天鹅，给各行各业都带来了巨大的冲击。这次冲击，是对中国产业链韧性的一次压力测试，不仅考验企业的应急机制和自救能力，也成为机会窗口，倒逼企业加快创新和转型升级，提升产业能力和生态协同。那么，面对这一前所未有的“压力测试”，各行各业是如何应对的，又将带来哪些长远的影响？岁末年终，《证券日报》推出一系列总结性的产业报道，希望带大家一起寻找答案。

从疫情“风暴眼”到经济“风向标”  
2020年中国车市经历最强压力测试

■本报记者 龚梦泽

2020年，中国有希望成为世界主要经济体当中唯一实现正增长的经济体，同时还将继续蝉联世界最大的汽车市场。今年年初，新冠肺炎疫情来袭，全球汽车市场遭遇重创。得益于国内疫情防控工作的有序进行，汽车企业迅速复工复产，保障了生产经营的总体稳定。根据中国汽车工业协会估计，全年汽车销量有望达到2500万辆，同比降幅或收窄至2%以内，好于年初预期。其中，乘用车销量全年有望突破2000万辆，商用车销量有望突破500万辆大关。

“回首2020年，从年初受新冠肺炎疫情冲击，市场按下‘暂停键’，到第二季度逐步复苏，第三季度逆势爬坡，第四季度全面恢复，基本实现与去年持平。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋认为，即将过去的2020年，是中国汽车市场经历最不平凡的一年，也充分体现了中国汽车产业的强大恢复能力和中国经济的强大韧性。

同样是在2020年，美国新兴电动汽车公司特斯拉点燃了新能源汽车的一大把火。进入2020年之后，其市值累计增加超过5000亿美元，以一己之力抗衡大众、丰田、日产、现代、通用、福特、本田、FCA和标致9大传统车企的市值总和。国内方面，同样在2019年被奚落为“最惨之人”的李斌，其执掌的蔚来汽车在获得国资驰援后，今年11月份交付量已攀升至5291台，其销量自4月份以来连续第八个月实现同比翻番。

时来运转的不只是蔚来汽车。2020年，造车新势力头部企业普遍受到资本青睐，并涌现“上市潮”。小鹏汽车、理想汽车相继赴美上市，而威马汽车在完成100亿元D轮融资后，也在积极谋求与资本市场对接，争做新能源汽车科创板第一股。

全国乘用车市场联合会秘书长崔东树对《证券日报》记者表示，凭借政府对能源安全的关切、对新能源汽车的大力支持，让中国不仅拥有完整、高效和规模化的供应链，也造就了全球最大的新能源汽车消费市场。国内的造车新势力正在尝试引领未来产业方向，也让人们看到了“中国速度”的无限可能。

车市遭遇疫情大考  
中国汽车市场引领全球

一场突如其来的疫情严重威胁人民群众的生命健康，也给我国经济乃至全球经济带来较大不确定性。本就处于下行市场的汽车行业更是成了疫情影响下的重灾区，产销两端近乎停摆的态势一度令“汽车人”忧心忡忡。也由此滋生出颇多对于汽车产业的消极预测。

然而，作为全球最大的汽车产销国，中国车市展现出了强大的韧性和潜力。在全球车市复苏缓慢的背景下，各大跨国集团纷纷不约而同地将中国市场提到了史无前例的认识高度。“全球车市看中国，中国市场影响全球”的论断得到了市场以及越来越多行业人士认同。

年初由于遭遇疫情，一季度汽车产业像其他产业一样，受到了很大的影响，产销量下降50%左右。”中国汽车工业协会副秘书长陈建华表示，但从二季度4月份开始，汽车行业开始了复工复产，不管是企业还是市场方面，都得到了稳定的恢复，取得了意想不到的效果。

今年2月10日，除了疫情最为严重的湖北省，主流车企均已开启复工，逐步进入开工状态。2月13日，《证券日报

记者以“企业是否已经复工复产、零部件供应链是否受影响、库存以及停产损失如何、对于复工的期望和实际困难”为题，采访了多家主流汽车企业和经销商集团，对复工复产情况以及应对疫情做出的政策调整进行了梳理和汇总。根据当时掌握的整车生产基地复工情况显示，彼时全国183个整车生产基地中，累计已有59个基地开始复工复产，占比达到32.2%。

在此背景下，针对汽车行业的承压现状，商务部、发改委等部委先后出台保障汽车消费的刺激性政策。3月31日，国务院重磅宣布新能源补贴延续至2022年，同时也对二手车的增值税进行调整。国家层面大力推动，各地随即积极响应，包括鼓励放宽传统汽车限购号牌、鼓励“国六”标准车型消费、鼓励以旧换新等利好政策密集出台，有力推动了国内车市的加速回暖。

“可以说，汽车行业经受住了考验。今年可能就是汽车行业这几年调整低谷最低的一年。”在陈建华看来，汽车市场的有利因素正在逐渐积聚，尤其是依靠宏观政策的支撑，从2021年起我国汽车工业将有望保持1.5%左右的增长速度。

《证券日报》记者查阅各国别汽车销量月度走势发现，2020年以中国车企和丰田汽车、现代起亚为代表的亚洲集团表现抢眼，其中我国车企反弹效果最为突出。数据显示，1-10月份的我国汽车销量占到世界总销量的33%，其中4月份更是高达52%，随后持续保持月度历史新高。

“中国针对疫情采取的一系列措施，令人印象深刻。我们的合作伙伴一汽也在疫情爆发之后采取了多种措施，对于整个行业而言这都有很大的借鉴意义。”在称赞中国疫情防控得力的同时，奥迪中国总裁安世豪也传达出奥迪在华坚定发展的决心。“我们将通过理顺产品服务、合资伙伴关系、经销商共赢三个维度，大力推动中国业务的发展。”

“自2015年开始，中国就成为了保时捷全球最大的单一市场。”保时捷中国总裁及首席执行官严博禹在接受《证券日报》记者采访时表示，全球疫情影响下，中国市场表现出强劲的增长势头，前三季度保时捷在中国市场的新车交付量达到6.28万辆，约占全球交付量的三分之一。今年9月份，保时捷中国投资近2亿元扩大金融服务，也充分说明了保时捷对中国市场的信心。

新能源汽车掀起资本热潮  
国内造车新势力“会师”美股

在美国，NFL职业橄榄球大联盟年度冠军赛Super Bowl拥有相当于“春晚”级别的流量，即便在广告费连年上涨的情况下(30秒约560万美元)，仍有各大企业挤破头在期间争相投放，这其中当然少不了汽车企业。据记者观察，在2020年2月初的Super Bowl中，保时捷、奥迪、GMC悍马不约而同地将广告主角都交给了电动车型。这背后，离不开特斯拉对汽车行业摧枯拉朽般的开拓。

时隔4个多月，今年6月10日，全球股市终于见证了“车王易主”的历史性一刻。当日特斯拉以999美元股价开盘，收盘时公司股价上涨8.97%至1025.05美元，其市值也由此突破新高，一举超越丰田汽车成为全球市值最高的车企。截至收盘，蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车，市值均已超过了通用汽车、福特汽车和菲亚特克莱斯勒汽车三家的总和。

事实上，疫情下的美联储量化宽

松，为资本市场带来了一片繁荣盛况，也成就了特斯拉的股价在一年内翻了五倍。新能源汽车裹挟着资本狂欢持续升温，使得在美股上市的蔚来、理想汽车和小鹏汽车同样喜获上涨红利。

数据显示，小鹏汽车自8月27日首次公开募股以来股价上涨了两倍，最近达到44.52美元/股，而理想汽车较7月30日IPO时上涨了180%，达到32美元/股；与前两者相比，2018年9月份上市的蔚来汽车增长势头更为强劲：在政府补贴、电池成本下降以及中国汽车销售反弹的推动下，蔚来汽车的股价飙升了近600%，已攀升至44美元/股。

在新浪汽车财经专栏作家林示看来，世界上不缺任何一家传统汽车制造商，但只有一家特斯拉。对新旧汽车制造商估值差异的主要原因在于华尔街将特斯拉视为未来的汽车公司之一。

蔚来汽车、小鹏汽车等特斯拉的中国“信徒”，以互联网和智能化自居，与传统汽车进行理念分割，致力于将车辆数字化体验技术牢牢掌控在自己手中。与此同时，手握互联网基础设施和服务资源的互联网巨头们，也将战火烧进了年产值超千亿元的汽车行业；阿里巴巴、百度、腾讯不仅相继成立了自动驾驶研发团队，还分别通过资本参与，在新造车领域圈定阵营。

作为第三家赴美上市的新造车新势力，小鹏汽车与蔚来、理想汽车美股“会师”的上市节点可谓恰逢其时。“中美资本市场都有吸引全球资本的需求，在特斯拉的带动下，造车新势力普遍受到美国资本市场的认可，并给予了较高的估值。”崔东树对记者表示，凭借国家政策的鼓励，地方政府和社会资本的大力资助，造车新势力正尝试引领未来产业方向。

对此，前摩根大通亚太区投行主席、现小鹏汽车副董事长及总裁顾宏地在接受《证券日报》记者采访时表示，去年底，在特斯拉还没有完全爆发之前，国内新势力有段时间在二级市场融资非常困难。但随着特斯拉国产车型销量迅速上升，以及蔚来汽车与合肥政府签约后，股权融资对于新造车企业的助力开始显现。

顾宏地表示，新能源汽车市场从今年二季度回暖，到三季度迸发，是一个持续升值的过程。在车市反弹过程中，表现出了强劲的涨幅和增长潜力。“如果说之前对于电动汽车的关注点还集中在电动化普及和市场教育的话，今年关于智能电动汽车的概念和前景确实中了市场的脉搏，多重利好聚集共同促成了新能源汽车头部玩家估值的爆发。

新一代的智能汽车系统，聚集了云、内容、服务资源、B端策略以及战略决心等等因素，中国的新能源车企已经列阵就绪。对此，顾宏地表示：“3年前我加盟小鹏汽车时，不会想到3年后的公司估值是多少，中间会经过哪些起伏。但我当时坚信新能源汽车的变革一定会发生，包括从传统能源过渡到新能源，从单纯的交通工具到智能化汽车，甚至是具备自动驾驶的出行方式，这些都是颠覆性的价值改变。”

“去年蔚来濒临破产，当时的市值就是零吗？如今蔚来前景光明，它的市值现在是600亿美元？我觉得哪个都不是正确的答案。根据信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)出具的审计报告，蔚来2016年至2018年实现扣非后归属于母公司股东的净利润分别为-1,402.04万元、-2,468.21万元、-1,774.71万元，均未完成业绩承诺。根据《股权收购协议》，你们公司应向华威燃气无偿转让蔚来24.9%股权及支付18,684.96万元现

金补偿款。截至目前，你们仅履行了2016年的股份补偿义务和部分现金补偿义务。

你们未如期履行业绩补偿义务，也未及时、充分披露不能按承诺支付业绩补偿款及原因的风险信息，违反了《上市公司信息披露管理办法》第二条和《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》第五条的有关规

定。你们提出的事实、理由和证据，经复核成立的，我局将予以采纳。如果你们放弃陈述、申辩的权利，我局将按照上述事实、理由和证据作出正式的监督管理措施决定。

请你们在收到本告知书后5个工作日内，将《告知书回执》(注明对上述权利的意见)和陈述申辩意见，递交我局，逾期则视为放弃上述权利。

2020年9月11日



曾梦/制图

车新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用；到2035年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流，高度自动驾驶汽车实现规模化应用……这些目标，为今后一段时期推动新能源汽车产业高质量发展指明了具体路径，为行业从业者注入了信心和动力。

万亿元级车联网市场隐现  
智能网联转型升级制高点

当前，随着新一轮科技革命带来的产业变革，智能网联汽车已成为当前汽车行业乃至整个社会创新发展的热点和焦点。智能网联汽车不仅是汽车产业自身的变革方向，还是智慧交通、智慧城市建设的核心，对于带动电子、通信、互联网等相关产业的协同创新发展意义重大。

有研究机构预测，到2030年全球自动驾驶和智能网联车端系统的市场规模将突破万亿元。这意味着，全球最大的智能网联汽车市场在中国，中国将成为未来智能网联汽车发展不可替代的引领者。

与此同时，汽车的智能化和网联化也将化身成为各大车企数字化转型的启动按钮，从赋能产品力的提升，到赋能全产业链的协同创新，成为汽车行业“新四化”趋势下车企的必争之地。

对此，上汽集团副总裁兼CFO卫勇认为：“我们正处在转型升级主动变革、实现高质量发展的关键时期，虽然面临诸多挑战，但我们有两个有力的支撑。首先中国汽车市场的刚性需求为产业的发展提供了持续动力，这是中国汽车产业长期发展的一个根本。其次是新技术的进步，作为产业升级的发展动力在推动着汽车产业跨越新的高度。”

业内普遍认为，预计从2026年开始智能网联汽车将迎来成熟期，届时应用场景将逐步向城市道路延伸。预计在2030年，通过自动驾驶与车联网交叉发展，并结合智能座舱的持续升级，在技术上让一辆完全的智能网联汽车实现全天候环境运行或成为可能。万亿元级车联网时代已经来临，这将直接考验整车厂的研发和协同能力。

作为传统车企的代表，长安汽车自然深谙这个道理。“长安研发的投入长期维持在5%左右。我们累计投资1000亿元，构建了‘六国九地’研发布局。同时与华为、腾讯成立智能实验室，深耕智能网联技术。”长安汽车执行副总裁谭本宏强调，长安在新技术研发方面不遗余力。

谭本宏认为，把握方向性趋势其实很容易，难的是把握节奏。

谈及汽车产业的软件与硬件之争、数据和生态之论，谭本宏从汽车行业老兵的角度给出了自己的理解。在他看来，随着智能网联汽车的发展，汽车产品的价值正向数据和服务进行转移，车企需要关注硬件平台化的变化。“很多人说软件平台化，其实硬件不平台化，软件就没办法平台化。所以说如何发挥集成优势，平衡成本和性能是关键。”

“有专家指出，未来汽车的成本超过60%来自于软件，这将会改变我们的研发模式和产业分工，制造+研发、软件+硬件、数据+生态，这些都是构建未来汽车产业的关键基础，也是推动汽车产业创造新价值的动力。”谭本宏表示。

据记者了解，现阶段国内智能网联汽车在行业标准、系统架构、商业模式等方面，还有多重难题待解。例如智能网联汽车需要从其他地方获取一些信息的时候，如何进行安全认证？在通信技术上，究竟该采用DSRC还是5G的技术标准？

对此，中科创达执行总裁武文光表示：“希望各方能够齐心协力开发一款操作系统，共同推动建立相应的标准，真正对行业发展有所推动。”武文光告诉记者，在车联网顶层设计上，他期待各方求同存异，尽快形成一个标准。可喜的是，目前来看已是“呼之欲出”的状态了。

蔚来汽车联合创始人秦力洪也表达了类似的观点。他认为，汽车行业在过去接近一个世纪最显著的特点就是充分竞争，竞争导致趋同。面对智能网联和自动驾驶，联盟形式更有必要，因为智能网联和自动驾驶的基础设施会远远超越某一个汽车集团的能力。

相比车企层面的智能，整个生态系统的智能无疑更加艰巨。“未来的走向无外乎两种可能：一是政府主导。标准的重要性不言而喻，如果不早定下来行业标准，部分车企的投入有可能变成南辕北辙；二是车企之间，包括汽车上下游之间会形成数个完整生态链的联盟。”秦力洪补充道。

汽车行业对等合资时代落幕  
中国将成为车企新竞技场

在中国汽车工业的崛起过程中，中外合资造车模式无疑发挥了重要作用。外方先进产品、技术和管理经验的引入，为本土汽车企业的起步和发展注入了催化剂。然而，当现有的合资模式运行20余年之后，各种弊端逐渐显现——中外针对技术与利润的经营冲突、双方不同诉求引发的运营分歧成为新形势下探索中外新合资模式的关键议题。

谭本宏认为，把握方向性趋势其实很容易，难的是把握节奏。

谭本宏认为，把握方向性趋势其实很容易，难的是把握节奏。

本版主编 袁元 责编 徐建民 制作 董春云 E-mail: zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785

中国证券监督管理委员会北京监管局  
行政监管措施事先告知书

[2020]54号

责令改正事先告知书

(河北正茂燃气有限公司、关薇薇、廊坊市邦成企业管理有限公司、廊坊市帝银企业管理服务有限公司、刘景永、左春燕、刘学中)

河北正茂燃气有限公司、关薇薇、廊坊市邦成企业管理有限公司、廊坊市帝银企业管理服务有限公司、刘景永、左春燕、刘学中：

根据《上市公司信息披露管理办法》的有关规定，我局拟对你们采取出具责令改正的行政监管措施。现将我局拟作出上述监督管理措施所依据的事实、理由和证据，以及你们所享有的有关权利予以告知。

2016年4月，天壕环境股份有限

公司全资子公司华盛燃气有限公司(以下简称华盛燃气)与你们签订《股权收购协议》，收购了你们持有的廊坊市正茂燃气有限公司(现改名为廊坊市华盛燃气有限公司，以下简称廊坊正茂)51%股权。你们作为交易对方承诺，廊坊正茂2016年至2018年经审计的扣非后归属于母公司股东的净利润分别不低于4,000万元、5,000万元及6,000万元，如未能达到承诺业绩，你们应将持有的

廊坊正茂剩余股份无偿转让给华盛燃气，股份不足以补偿部分以现金方式进行补偿。根据信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)出具的审计报告，廊坊正茂2016年至2018年实现扣非后归属于母公司股东的净利润分别为-1,402.04万元、-2,468.21万元、-1,774.71万元，均未完成业绩承诺。根据《股权收购协议》，你们公司应向华盛燃气无偿转让廊坊正茂49%股权及支付18,684.96万元现

金补偿款。截至目前，你们仅履行了2016年的股份补偿义务和部分现金补偿义务。

你们未如期履行业绩补偿义务，也未及时、充分披露不能按承诺支付业绩补偿款及原因的风险信息，违反了《上市公司信息披露管理办法》第二条和《上市公司监管指引第4号——上市公司实际控制人、股东、关联方、收购人以及上市公司承诺及履行》第五条的有关规

定。你们提出的事实、理由和证据，经复核成立的，我局将予以采纳。如果你们放弃陈述、申辩的权利，我局将按照上述事实、理由和证据作出正式的监督管理措施决定。

请你们在收到本告知书后5个工作日内，将《告知书回执》(注明对上述权利的意见)和陈述申辩意见，递交我局，逾期则视为放弃上述权利。

2020年9月11日

对此，你们有陈述、申辩的权利。