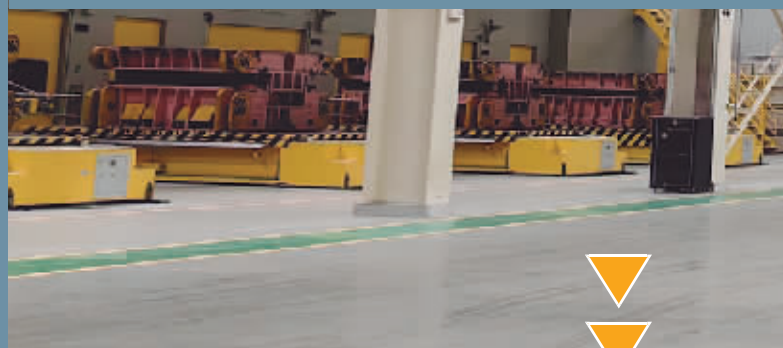




以做房地产思维来造车,逾500亿元投资到底换来了啥?
上海证券报记者走访宝能造车基地、走进生产车间,一窥宝能造车现状——

宝能汽车亮起“双闪”



宝能汽车西安造车基地 本版图片 记者 邱德坤 摄

◎记者 邱德坤 徐锐

“之前比亚迪的人来总装车间看了,对设备、条件都感到很震撼,没想到最终还是(造不出车)。”宝能汽车西安基地工作人员介绍,该基地有五大生产工艺车间,总装车间建筑面积约10.6万平方米。

这是宝能汽车西安基地的现状,也是宝能造车的缩影。过往数年,宝能系在资本阵地节节失守的同时,其以造车为代表的实业投资,如今看来也是一地鸡毛。

宝能在2016年高调宣布造车,先后在国内多地拟建设生产基地,自称到2022年5月累计投入530多亿元。矛盾的是,宝能集团官网在2020年11月发文称“宝能集团已在汽车产业链板块投入上千亿资金”。宝能造车投入的资金数额成谜,上海证券报记者向宝能集团及宝能汽车发送采访函,但是截至发稿未获回复。

宝能是否真的投入了巨额资金?近日,记者走访宝能位于西安、深圳、广州的造车基地,发现多个基地已经停摆,并且部分基地空有设备、厂房却不见产品下线,还出现拖欠员工工资、供应商货款等状况。

“他(宝能集团董事长姚振华)厉害的是融资,可能投入一分钱,但融资会拿到三四分钱。”上述宝能汽车西安基地工作人员介绍,该基地的土建和厂房由当地政府代建,厂房内生产设备是宝能汽车采购,但拖欠了供应商不少货款。

已从宝能集团离职的高管张林(化名)总结称:“姚振华对造车很上心,也花了不少钱,但不尊重职业经理人和市场规律,以做房地产思维造车,变成外行人指导内行人,很多高管越干越不知道怎么干了。”

转型造车“想法多”

“宝万之争”结束后,宝能系在资本市场“动作”受限,随即将目光瞄向了造车。2017年3月,宝能集团成立宝能汽车,之后相继收购观致汽车、长安标致雪铁龙。

“汽车是宝能集团的第一核心业务,坚决将造车事业进行到底。”姚振华此前对外称,造车是宝能集团转型“制造宝能”重大战略的具体行动,坚决打造国内领先、国际一流的综合汽车集团。

美好构想的背后,姚振华有自己的“小九九”。彼时,多家房地产企业都计划转型造车。以地产商的规模,“换道”造车似乎是一个不错的选择。

宝能造车还“顺带”开发地产业务,也是其“特色”之一。张林表示,新能源汽车是国家鼓励的产业方向,姚振华以造车建基地的名义和地方政府谈判,希望获得更多优惠的商业地产配套用地。

宝能汽车西安基地隔壁的宝能创智国际,是宝能地产旗下公司开发的地产项目。售楼处销售人员向记者讲解时,首先提到购房的优势是“我们与宝能汽车西安基地一墙之隔”。

如今,相比宝能汽车西安基地的停摆,宝

□宝能汽车相继在常熟、深圳、西安、贵阳、昆明、昆山等地开展造车项目,占地超1.1万亩。而在多个造车基地周边,出现了宝能地产项目

□记者走进宝能西安基地的总装车间,前桥分装线绵延数百米,一整排生产线装配齐全,但是没有开工,设备上布满了灰尘

□宝能造车什么零部件都要自己做,缺乏合作共赢理念,对咨询公司“业务更聚焦”的建议大为不满

能创智国际已有部分公寓出售。售楼处一块电子屏显示,宝能创智国际的建筑面积约34万平方米,规划为集精品酒店、汽车展厅、特色商业街总部基地、创意私人会所等多元业态于一体的超级综合体。

“姚振华发现了这个商机,在跟地方政府谈造车项目时,要求配套给地产项目。”宝能内部人士称,地方政府有招商引资需求,并且要调整产业发展结构,所以对造车企业很欢迎。记者注意到,外界一直质疑宝能是以造车之名,“顺带”开发地产业务。宝能汽车自称累计投入超530亿元资金,是否全部都投入到造车领域,还是有其他用途?

据不完全统计,自2017年起,宝能汽车相继在常熟、深圳、西安、贵阳、昆明、昆山等地开展造车项目,占地超1.1万亩。而在多个造车基地周边,出现了宝能地产项目。

宝能造车也引发监管部门关注,此前要求各地政府部门详细报告宝能自2017年以来,在当地投资和拟投建的汽车整车及零部件项目情况,包括土地占用、建设内容、项目进展、完成投资等。

造车车间“灰尘多”

宝能造车自称巨额投入,怪事却是不断。2020年11月8日,宝能汽车西安基地宣布建成,自主研发的新能源xEV平台首车暨宝能增程式电动汽车(REV)下线,但是下线汽车并不是由该基地生产。

“车是从宝能常熟基地拉过来零部件组装的。”宝能汽车西安基地工作人员介绍,他在2018年该基地奠基时已入职,之后现场见证了这场所谓的新车下线仪式。

宝能汽车西安基地,位于西安咸阳国际机场附近,是宝能汽车首个自建并投产的整车制造基地。记者近日进入厂区看到,在上班时间厂区内却非常安静,仅一名安保人员骑电动车经过。

走进该基地总装车间,前桥分装线绵延数百米,一整排生产线装配齐全,但是没有开工,设备上布满灰尘。总装是汽车生产的最后一道工序,将各种零件装配形成一台完整汽车。

宝能汽车西安基地上述工作人员介绍,该基地包括五大生产工艺车间,分别是冲压、焊装、涂装、总装、PACK,总装车间建筑面积约10.6万平方米,整线节拍每60秒下线一辆整车。

其他车间情况也大同小异。记者进入焊装车间,数十台库卡机器人站立在生产线上,但是全都处于停工状态,触摸机械臂有明显灰尘。据悉,焊装车间总建筑面积约6.45万平方米,规划建设15条自动柔性化生产线。

一位宝能汽车供应商负责人对记者表示,宝能汽车西安基地的规格很高,包括土建、厂房、采购的设备等都是高规格。

生产车间规模庞大且规格很高,但在投产上波折不断。宝能汽车西安基地工作人员回忆,2020年至2022年,宝能汽车西安基地换了两位负责人,每位负责人来了都有新想法。“那时人员变动频繁,一下子招了很多,巅峰时有五六百人,但没有产品投产。”

如今,宝能汽车西安基地的土地使用权,已被当地政府部门予以注销登记并挂牌出让。2023年8月10日,西安市西咸新区公共资源交易中心公告,宝能汽车西安基地的土地使用权挂牌出让,挂牌时间为8月10日至9月8日。

类似情况此前已在其他生产基地出现。2022年4月,云南省发展改革委公告称,昆明宝能基地投资备案逾期2年未开工建设,经提醒未做出相应处理,移除2个项目的投资备案信息。

“现在广州的生产基地也停了。”宝能汽车内部人士介绍,目前宝能汽车深圳工厂还有部分代工业务,但是每天代工车辆仅二十多辆,基于生产流程还要配套几百名工人。

粗放管理“琐事多”

宝能造车多年且巨额投入,为何进展迟滞,还长期拖欠员工薪酬、供应商和经销商货款?

自2021年开始,宝能汽车拖欠供应商货款引发了多起诉讼。其中,瑞松科技控股子公司广州瑞北起诉宝能汽车旗下观致西安及观致汽车,并提交《财产安全申请书》获法院受理。

经历签订《和解协议》、又发起诉讼、宝能集团反诉、一审判决后上诉等流程,到2023年7月,法院二审判决宝能集团及姚振华连带偿付2984万元给广州瑞北,并支付逾期付款损失,但瑞松科技截至9月6日未收到该笔款项。

宝能拖欠员工薪酬还引发热点事件。2023年7月24日,中炬高新召开临时股东大会,自称宝能前员工人士在会场外等待,希望与宝能相关人员交涉拖欠的薪酬。2023年7月31日,姚振华在深圳宝能中心被围堵,围堵人员自称是宝能前员工,要向姚振华追讨拖欠的薪酬。

2022年9月8日,宝能集团官网发文称:“前几年宝能集团造车业务在经营管理上相对粗放,对管理层授权过大,考核相对过于宽松,组织建设与内控机制存在一些问题导致吃了亏。”

“那是(宝能)给自己洗白。”张林称,姚振华为了快速造车,高薪招聘了很多汽车行业的知名职业经理人,薪酬高出市场平均水平好几倍。这些职业经理人很珍惜这份工作,也会拼命干活。

据了解,宝能汽车的各业务条线以及部分主要后台部门负责人,也大都来自主流汽车厂商。比如,陆惟一任职宝能汽车研发副总裁之前,曾经在福特、奇瑞等公司负责并参与多款产品研发。

不过,宝能汽车的管理模式有别于其他造车企业。张林介绍,宝能汽车各条线高管此前经常周末赶回深圳总部开会,从早开到晚已经很疲惫,下周的五个工作日还要写报告,再疲于应付下个周末的会议。

如今,宝能汽车高薪聘请的职业经理人相继离职,部分人员甚至将在宝能汽车的任职经历,作为之后求职的减分项。“如果宝能汽车有资金继续造车,并尊重产业和市场发展规律,哪个职业经理人愿意放弃这么高薪的工作?”张林反问记者。

缺乏共赢问题多

宝能造车自称累计投入巨额资金,都投在了哪?是大举建设生产基地、指标式招人,还是密集铺设直营店?张林介绍,2020年,姚振华为了大干快上,逼着人力资源部门快速大量招人。

激进扩张的后果是,宝能造车的很多钱都打了水漂。“明眼人一下子就能看出来,没车又把直营店铺开,一群销售在那儿无事可干。但姚振华就是这种风格,先铺了再说。”宝能系内部人士说。

“姚振华本身想造车,只是用房地产思维去做。”张林说,做房地产相对轻松,一拿到地就可以找金融机构融资,楼未封顶交房就能拿到购房者的房款,但是汽车行业需要持续投入和沉淀。

更严重的是,宝能造车“胃口”还很大。宝能集团官网显示,宝能汽车定位综合性汽车产业集团,2017年底完成布局汽车配件、租赁、仓储、运输、出行及相关配套服务,初步形成“研发—零部件—整车制造—出行—后市场”的全产业链布局。

其中,宝能汽车2019年1月成立昆山聚创,主营业务包括高端锂电池及电池系统的开发、制造、销售等,是其进军新能源领域的重要组成部分,但目前进展不顺利。2023年8月29日,昆山聚创的三家土地及无证建筑、机器设备,以6.1亿元价格被竞拍。

“什么钱都要赚,什么事情都要干。”张林总结姚振华发家史后表示,他此前从事房地产行业,成立了自己的建筑公司,还成立过物业、园林、设计等多个产业环节的公司。现在造车也是什么零部件都要自己做,缺乏合作共赢理念。

宝能集团曾聘请咨询公司,为其汽车业务“把脉”,给出的治疗方案是“业务更聚焦”,导致姚振华大为不满。张林称:“姚振华认为别人都没有他懂,‘宝万之争’后膨胀到失去理智,下面高管大都离职了。”

宝能系内部人士总结,宝能造车这几年,最初选择进军汽车领域,战略眼光没有错。“如果能在这几年造出一两款车,并在市场上占据一定份额,就能获得很好的现金流,推动整个汽车业务滚动发展起来,但是错失了很多机会。”

如今,宝能造车始终未见起色,姚振华还在苦苦支撑。宝能汽车西安基地工作人员称:“姚振华被围堵的前两天,还在西安跟当地政府工作人员谈判,想拖延收回土地使用权的时间。”

近日,记者分别向宝能集团及宝能汽车方面发送采访函,但是截至发稿未获对方回复。

积塔半导体完成135亿元融资

◎记者 李兴彩

135亿元!在一级市场略显冷清的时刻,上海积塔半导体有限公司(简称“积塔半导体”)的大额融资犹如一针强心剂,既显出中国电子信息产业集团(简称“中国电子”)锚定半导体制造的决心,也透出资本对半导体这样的高科技产业的信心。

“借助收购先进半导体和自研,积塔半导体形成了汽车电子、IGBT、碳化硅等产品线优势。”有接近积塔半导体人士在接受上海证券报记者采访时表示,积塔半导体的主要股东华大半导体是中国电子的控股子公司,也是中国电子的半导体产业发展平台,旗下有上海贝岭、安路科技、小华半导体、中电化合物等企业,在汽车电子、IGBT、碳化硅等方面的实力都不容小觑,有构建先进IDM产业能力的潜力。

“在半导体产业上,中国电子是起个大早赶了晚集。”上述接近积塔半导体人士提醒,在国家集成电路产业发展推进纲要于2014年出台后,中国电子没有第一时间抓住产业发展机遇,导致其产能领先地位快速丧失。中国电子“知耻而后勇”,开始锚定晶圆制造。但面对华虹公司功率半导体(如IGBT)优势、华润微碳化硅产业优势等,中国电子还需探索出一条适合自己的发展路径和商业模式,发挥出自身的全产业链优势,集中力量做强一个平台。

获得大批资本青睐

近日,有媒体报道,积塔半导体完成了135亿元融资,本轮融资汇聚多家国家级基金、产业投资人、地方基金、知名财务投资人等。

“其实这笔融资是去年就完成的,PE对份额的争抢还蛮激烈。”有接近积塔半导体人士告诉记者。

资料显示,2017年12月,中国电子与上海市达成千亿元战略合作,积塔半导体由此诞生。积塔名字寓意“积沙成塔、使命必达”。

积塔半导体官网介绍,公司专注于半导体集成电路芯片特色工艺的研发和生产制造,在中国(上海)自由贸易试验区临港新片区和徐汇区建有两个厂区,已建和在建产能共计28万片/月(折合8英寸计算),其中6英寸7万片/月、8英寸11万片/月、12英寸5万片/月、碳化硅3万片/月,可为汽车电子、工业控制和高端消费电子领域提供微控制器、模拟电路、功率器件、传感器等核心芯片特色工艺制造平台和技术服务。

2020年6月30日,积塔半导体位于上海临港新片区的特色工艺生产线项目正式投产。积塔半导体获得大批实力雄厚资本的青睐。

2021年11月,积塔半导体完成80亿元战略融资,由公司原股东华大半导体领投,其他出资方包括中电智慧基金、国改双百基金、国调基金、中国互联网投资基金、上汽集团及旗下尚硕资本、汇川技术、创维投资、小米长江基金、交银投资、上海自贸区基金和临港新片区科创基金、浦东科创及旗下海望资本、上海浦科投资、中信产业基金、中金资本旗下基金、国策投资、中航产投、中保投资、凯辉基金、中信建投资本、国泰君安证裕、深投控、上海国盛、临港集团等。

为快速提升竞争力,积塔半导体还邀请到了中芯国际创始人张茹京、半导体产业资深人士周华等加盟。

瞄准汽车芯片市场

记者注意到,2018年10月30日,积塔半导体与先进半导体联合发布合作协议,积塔半导体以超过20亿元价格吸收合并了先进半导体。先进半导体于1988年由中资和飞利浦合资设立,主营5英寸、6英寸及8英寸的功率半导体制造,也是国内最早从事汽车电子芯片、IGBT芯片制造的晶圆厂。

积塔半导体在官微介绍,公司已经通过车规质量体系IATF16949认证,拥有丰富的汽车芯片制造和质量管理经验,是中国本土第一家通过国际汽车客户VDA 6.3(VDA是德国汽车工业联合会)过程审核的A级汽车芯片制造供应商。公司已建成具有自主知识产权的电源管理芯片、控制器、功率器件、碳化硅器件、微机电系统等特色工艺平台。

积塔半导体在碳化硅产业链上也有不小的优势。积塔半导体披露,其是国内较早具备碳化硅功率器件制造能力的企业,工艺技术水平覆盖JBS和MOSFET等,已建成自主知识产权的车规级650V至1200V碳化硅工艺平台。

“更为吸引投资人的是,积塔半导体的主要股东华大半导体是中国电子的控股子公司,也是中国电子的半导体产业发展平台,旗下有上海贝岭、安路科技、小华半导体、中电化合物等企业,有构建先进的IDM产业链的潜力。”上述接近积塔半导体人士强调,在国资委加快推动国资央企不断塑造高质量发展新优势的背景下,中国电子将着力于提升集团半导体产业发展水平、提升旗下资产的证券化比例和上市公司盈利能力。

中国电子成立于1989年5月,是我国民族电子工业的摇篮,集团连续13年入选《财富》世界500强。集团旗下上海贝岭,是我国集成电路行业首家上市公司,建设了国内第一条4英寸晶圆生产线。



宝能汽车西安基地隔壁地产项目——宝能创智国际