

一张“罚单”从天而降。近日，力帆股份（601777.SH）自曝称，公司卷入了一场买卖合同纠纷，被索赔共计7.98亿元人民币。

纠纷的一方是力帆股份控股子公司力帆乘用车，另一方则是汽车分时租赁企业重庆盼达用车租赁有限公司（下称“盼达用车”）。2015-2018年间，盼达用车在力帆乘用车处购买了近万辆新能源汽车，但由于车辆质量太差，影响了运营，因此向重庆仲裁委员会提起了仲裁申请，要求力帆乘用车赔偿相关损失及仲裁费。

买卖合同纠纷并不稀奇，但力帆股份这次经历的却是一场相对罕见的“兄弟反目”。资料显示，盼达用车并不是一家毫不相干的三方公司，而是与上市公司关系密切：它与力帆股份共有一个大股东，即重庆力帆控股有限公司（下称“力帆控股”），同时力帆股份本身也持有盼达用车15%的股权。

新能源汽车“自产自销”是业内的常见操作，不少车企为了提升销量、争取补贴，会成立一两家出行公司消化一部分自己的产能。这种做法颇具争议，尽管在很大程度上粉饰了新能源汽车的销量数据，却也给行业提供了发展成长的土壤。

但之前，业内从未出现过同一控制人旗下车企和出行公司公开撕破脸的先例。此次盼达用车对力帆股份提出仲裁申请，既基本葬送了力帆新能源汽车的产品声誉，也将使本就陷入财务危机的力帆股份雪上加霜。

曾经的合作伙伴何以翻脸？恐怕，事情背后远远不只是“兄弟反目”那样简单。有投资者在公开平台指出，非上市公司向上市公司要求赔偿还申请了仲裁，是“明目张胆的转移资产”。

4月2日，上海证券交易所针对此事向力帆股份发出了问询函，质疑直指命门：盼达用车向公司提出大额赔偿仲裁要求，控股股东及实际控制人是否在利用控制地位，侵害上市公司利益？

## 从兄弟到反目

4月1日晚间，力帆股份公告称，子公司力帆乘用车近期收到重庆仲裁委员会送达的《重庆仲裁委员会参加仲裁通知书》、《仲裁申请书》等法律文书。

因力帆乘用车与盼达用车买卖合同纠纷，盼达用车向重庆仲裁委员会提起仲裁申请，重庆仲裁委员会受理了该项仲裁申请。

盼达用车共提出5项仲裁请求，要求力帆乘用车赔偿财产损失、营收损失、交强险

损失、租金损失及本案的仲裁费，共计约7.98亿元。

公告显示，盼达用车因运营需要，于2015年6月25日与力帆乘用车签订了新能源汽车采购的框架协议，并在随后的四年间，在力帆处购买车辆近万台。

但盼达用车购买车辆后，标的车在运营过程中出现电池严重衰减、设计缺陷等严重质量问题，导致大部分车辆出现故障需长期维修、甚至无法运营，给盼达用车造成了严重损失，因此盼达向力帆索要赔偿。

公开资料显示，盼达用车是力帆控股旗下的新能源汽车分时租赁公司，成立于2015年5月，总部位于重庆，由重庆汇洋控股有限公司、力帆控股、力帆股份分别持股40%、26%、15%，力帆控股董事长尹明善为法定代表人、董事长和实际控制人。

盼达用车成立后，为力帆股份贡献了不小的新能源汽车交易。按照公告中的数据，盼达在力帆处购买的车辆数量达到“近万”，而2015-2018年，力帆股份新能源汽车总销量约为3.4万，也就是说盼达的交易占比达到三成。

盼达更是力帆新能源汽车业务早期的启动客户。根据公司此前发布的年报，2015年、2016年盼达在力帆的整车销售贡献分别为5.02亿元、2.37亿元，当时力帆上市的主流车型扣除补贴后单车售价约为5.38万元，以此粗略估算，那两年盼达分别在力帆处购车约9000余辆、4000余辆，而那两年力帆新能源汽车的总销量分别为11731辆、4343辆。

受“骗补”事件影响，力帆乘用车于2017年1月被工信部暂停申报新能源汽车推广应用推荐车型资质，但盼达并未抛弃力帆，而是继续做力帆的客户，尽管，与此前两年相比，盼达及其子公司在力帆处购买的新能源汽车规模有所降低。

与之相对地，力帆也没有轻视盼达。2017年11月，力帆股份成为盼达用车持股15%的新股东，自此，盼达用车不仅是力帆股份实际控制人旗下的兄弟公司，也成为力帆汽车的重要参股公司。

彼时共享经济概念尚在风口，车企成立出行公司探索新业务也成为潮流，力帆股份将盼达用车以及与它的合作写入2017年年报，作为拓宽公司成长空间的一块新牌。

“2017年，重庆盼达用车租赁有限公司已在重庆、杭州、成都、郑州、绵阳、济源、广州等多地逐步运营，截至2017年12月底，盼达累计用户数近240万，是目前国内注册用户数量最多的分时租赁项目。”力帆股份在年报中写道。

此外，盼达也被力帆视为发展无人驾驶等前沿技术的载体。2017年11月，力帆乘用车、盼达用车、百度还在北京宣布，在无人驾驶领域展开战略合作，推动无人驾驶在共享汽车商业化场景的实际应用。

## 新能源汽车“凉凉”与平台独立

新能源汽车在野蛮发展的过程中，的确存在质量参差不齐的情况，而共享汽车也是集中展现这一问题的常见平台。近年来不少媒体报道过“共享汽车坟场”，一方面体现了汽车共享在实际运营中的困难，另一方面也表现了大量新能源汽车的质量缺陷。

但业内几乎没有出现过，关联出行公司与车企的纠纷被摆至明面上的情况。汽车行业极为重视品牌建设，自曝家丑无异于自杀。

而在力帆的这次纠纷中，盼达用车“不留情面”地指出，力帆乘用车产品质量问题“严重”，包括电池严重衰减、设计缺陷等，并且“大部分车辆出现故障需长期维修、甚至无法运营”、“给申请人造成了严重损失”。

力帆股份为何能如此“淡定”地向二级市场投资者公告这样的信息？一定程度上与其新能源汽车乃至整个乘用车业务的转向有关。受新能源汽车及乘用车销量剧烈下滑的影响，力帆疑似已经调整了公司的发展重心。

去年，力帆股份宣布终止2018年度的非公开发行股票事项。文件显示，上述定增项目规模为24.8亿元人民币，募集资金主要投向纯电车平台、锂电芯等方面。随着该定增的终止，力帆股份在纯电动汽车领域的深入投资告一段落。

需要指出的是，力帆股份去年上半年还曾多次宣传氢燃料电池乘用车的相关动向，有意将自身新能源汽车业务属性向氢燃料电池汽车方面靠拢，这让力帆一度成为炙手可热的氢燃料电池概念股。

而随着新能源汽车和传统燃油车销量大幅下滑，力帆能否继续保留住乘用车业务甚至都成了谜团。有分析认为，在乘用车市场折戟之后，力帆的主业将重新回归摩托车业务。

去年发布半年度报告时，力帆股份的几位高管宣布离职，包括原副董事长兼总工程师陈卫、总裁马可等，他们此前的工作重心都在乘用车上，而新上任的总裁杨波，加入力帆之后一直负责的是摩托车业务。

数据显示，在过去的2019年，力帆传统乘用车销量为18598辆，同比下滑78.68%，新能源汽车销量2888辆，同比下滑71.12%，惨淡的销量让力帆逐渐沦为“边缘自主车企”。

受汽车消费大环境和公司自身经营的影响，力帆股份近两年过得并不好。根据此前发布的2019年年度业绩预亏公告，公司去年归属于上市公司股东的净利润为-49.81亿元，同比大幅下降2068.77%。

从这个层面而言，即便力帆真的放弃了新能源汽车业务，盼达用车不顾一切的索赔也有一丝“落井下石”之感。

不过据公告中的信息，双方早在2018年9月便就“损失赔偿”签订了补充协议，只是因为力帆一直没有偿还，盼达才投至重庆仲裁委员会。

彼时，力帆股份的业绩已经开始下滑，营收与净利润双降，且面临较高的债务压力。数据显示，截至2019年9月，力帆股份短期借款及一年内到期的非流动负债高达142亿元，而货币资金不足60亿元。

据媒体报道，作为力帆股份主要业务板块的力帆乘用车，资金流动也已经颇为紧张：当年8月，力帆未按时给供应商结款且久拖不放，甚至遭到了部分供应商的围堵。

为何兄弟公司困难至此也不放过呢？一个线索是，盼达用车曾有独立上市的计划。

力帆股份在2017年年报中曾提到，盼达用车除私募股权融资外，还将进行融资租赁、ABS以及其他债权融资，并着手上市股权架构的搭建和上市计划的推进。

不过，与绝大多数共享汽车平台乃至出行公司一样，盼达用车的经营情况并不乐观，频繁被曝出撤出市场、押金难退等问题，上市计划也未见下文。

明目张胆的转移资产？

有关关注力帆股份的人士对本报记者表示，曾经喂饱上市公司的关联企业反手倒戈，显示了力帆控股经营遇难，陷入不得不“拆东墙补西墙”的困境。

但这番操作的流程却有诸多疑点，有投资者指出是“明目张胆的转移资产”，上交所在问询中也质问道，是否存在向控股股东及实际控制人利益倾斜的情形？控股股东及实际控制人是否存在利用控制地位侵害上市公司利益的情形？

上交所要求力帆股份详细披露关于签订赔偿损失补充协议的情况，包括时间、地点、主要负责人、履行的内部审议程序等，以及公司同意签署上述协议的依据和主要考虑，是否进行了充分的论证评估，是否符合行业惯例，电池等相关供应商是否存在连带责任。

此外，根据前期的披露信息，盼达用车主要采用的车型包括长安“奔奔”、奇瑞“小蚂蚁”等，上交所便指出，公司应当补充披露盼达用车的具体构成情况及实际运营情况，以及是否与其他厂家也签订了赔偿的相关协议。

一个细节是，力帆股份此前还曾公告过，对控股股东存在违规担保事项，上交所在问询函中要求公司说明，盼达用车就赔偿事宜提出仲裁申请，是否存在通过本次仲裁抵销控股股东及实际控制人对于公司相关债务的计划。

3月20日，力帆股份公告称，经自查发现，此前存在对控股股东力帆控股违规担保的情形，涉及违规担保金额5.5亿元，占其最近一期经审计净资产的7.38%，占最近一期经审计净利润的比例为217.42%。

其中，2亿元担保在今年3月21日到期，已构成逾期，另外总计3.5亿元的5笔担保，将在2020年4月8日至2021年1月14日之间到期，也存在逾期风险。

值得一提的是，在与盼达用车签订赔偿协议之后，2018-2019年期间，双方已经在往来函件中确认，标的车辆出现质量问题，力帆要赔偿盼达用车损失共计7.98亿元，但力帆股份并未对赔偿协议进行任何公告。

按照此次公告中的说法，盼达用车多次向力帆催收，力帆至今未赔偿，因此才求助于重庆市仲裁委员会。不过，上海一位从事财经领域诉讼的律师告诉本报记者，仲裁是一种纠纷解决方式，与法院判决一样具有强制力。

显然，若仲裁落实，力帆股份将进一步“失血”。但这一仲裁事项尚在进展之中，力帆股份也在公告中表示，鉴于本次披露的仲裁案件尚未开庭，暂无法判断对公司本期利润或期后利润的具体影响。

更多内容请下载21财经APP