

本报记者 陈燕南 石英婧 北京报道

近年来，安徽江淮汽车集团股份有限公司（以下简称“江淮汽车”）一直依靠政府救济输血过活，实际上已经困入亏损漩涡。据《中国经营报》记者不完全统计，光2018年就至少获得政府补助6次，补贴约11.06亿元，2014年至2018年的5年间，公司及其子公司合计收到各类政府补助高达87.18亿元。

据了解，政府补助里大部分与新能源业务有关，江淮汽车正在显现出对政府补助的重度依赖。从财报来看，江淮汽车2017年新能源车贡献的52.02亿元收入中，政府补贴占据21.33亿元，占比高达41.02%。

然而，随着政府补贴潮水逐渐退去，汽车市场已经打响新能源品牌的争霸赛。对此，有江淮的高管向记者表示，补贴退坡之后对于江淮汽车也是难题。尤其在新能源汽车领域，面临众多强势车企如比亚迪、北汽和上汽的竞争，如今产品的性价比和口碑都处于劣势，动力电池和驱动程序芯片以及控制器都没有自主的核心竞争力。

根据江淮汽车2018年年度业绩预亏公告显示，预计2018年年度实现归属于上市公司股东的净利润与上年同期相比，将出现亏损，实现归属于上市公司股东的净利润-77,000万元左右，归属于上市公司股东扣除非经常性损益后的净利润-190,000万元左右。

政府巨额补助近90亿元难填亏损窟窿

经初步统计，2014年至2018年，江淮汽车收到的政府补助分别为7亿元、25.30亿元、39.90亿元、3.92亿元、11.06亿元，公司及其子公司合计收到各类政府补助高达87.18亿元。

江淮汽车拥有51家控股企业，涉及汽车销售、出租车租赁、进出口贸易、电池系统、物流等领域。而旗下子公司安徽安凯汽车股份有限公司（以下简称“安凯客车”）2013年至2018年，公司收到的政府补助合计达到39.08亿元。

另外，政府不仅提供高额补助，还内部消化江淮汽车的产量。数据显示，江淮累计向国家海关总署、全国卫生系统、公安部边防管理局等机关、事业单位提供车辆20000余辆，瑞风MPV更连续十年成为政府市场的采购大单。

据了解，江淮汽车有十一个大股东，其中安徽省人民政府国有资产监督管理委员会持有28.85%股份。另外，合肥市国有资产控股有限公司以及中国农业银行股份有限公司等国有企业也赫然在大股东席位。

然而即使背靠政府，资金雄厚，但江淮汽车仍跳不出亏损的漩涡。根据2018年年度业绩预亏公告显示，预计2018年年度实现归属于上市公司股东的净利润与上年同期相比，将出现亏损，实现归属于上市公司股东的净利润-77,000万元左右，归属于上市公司股东扣除非经常性损益后的净利润-190,000万元左右。

而其旗下子公司的盈利状况更不容乐观，安凯客车在2017年实现了54.49亿元的近20年来的营业收入高峰之后，2018年前三季度安凯客车的营收大幅腰斩至20.39亿元，同比下降36.62%，归母净利润更是暴跌207.89%至2.6亿元。所以安凯客车先后抛售扬州江淮宏运客车有限公司、安徽江淮客车有限公司两家“包袱”进行自救。同时，根据企查查显示，江淮汽车关联风险达到了3457条。

对于本期业绩预亏的主要原因，江淮汽车方面表示，其一是2018年中国汽车销量同比下滑2.76%，28年来首次出现负增长。受行业不景气影响，2018年公司销售整车及底盘46.24万辆，同比下降9.48%，其中乘用车、客车销量下滑明显，公司整体盈利能力下降。其二是因应收账款、存货、专用模具、专有技术等因素计提的资产减值准备较上年同期增加4亿元左右。其三是受部分合营企业项目正处于费用投入阶段，尚未进入销售运营等因素影响，投资收益较上年同期减少3.5亿元左右。其四是公司继续坚持在新能源、智能网联、新车型平台等领域的研发投入，研发费用同比增加。

新能源汽车能否挽颓势？

江淮汽车最新一期披露的政府补助公告中显示，江淮汽车公司以及旗下子公司安凯客车2018年新能源汽车产业创新发展和推广应用奖补资金分别发放一千万元以及九百万元，远远高于新型工业化发展政策奖励、外经贸专项资金等其他资金补助。

同时，根据江淮汽车2018年半年度募集资金使用情况对照表显示，募集资金总额为449,734.75万元，已累计投入募集资金总额322,488.51万元，应用于高端及纯电动轻卡建设项目、高端商用车变速器建设项目、新能源乘用车及核心零部件建设项目，分别投资148,454.19万元、22,987.58万元、151,046.74万元，关于新能源汽车业务的投资占比达到了90%。

所幸的是在巨额投资之下，江淮新能源汽车的销量并没有让人失望。根据其2018年12月产销快报显示，新能源汽车产量同比增长124.75%达到28352辆，销售也增长了125.28%，达到28263辆，几乎实现了产销合一。

然而纵观江淮汽车的销量全局，离预期目标相差甚远。其中，江淮乘用车2018年累计销量为19.7万辆，仅完成其40万辆销量目标的49.4%。除却新能源汽车，其余车

型的销售却呈断崖式下滑，SUV以及MPV板块则分别出现了23.16%和16.08%的下滑，商用车系列车型合计也呈现9.48%的下滑。

在江淮汽车整体销量江河日下的情形之下，新能源汽车的布局关键性作用凸显。根据江淮汽车官网显示，目前新能源汽车有iEVA50、iEV4、iEV7、iEV7S、iEV6E、iEVS4正在接受预订，价格大致都在10万元以下。然而，记者在走访时发现在江淮汽车的店内并无新能源现车。

对此，有江淮的高管告诉记者，这是因为上级领导正在考虑新车型的投放战略以及定价策略。“听领导的语气，似乎有将新车型投放至三四线城市之意。毕竟北京市场的竞争太过激烈，而且指标有限。”另外，他认为新能源汽车的增长归结于政策的大力扶持，但产品整体的性价比和口碑还都处于劣势，比如动力电池和驱动程序芯片以及控制器都没有自主的核心竞争力，成本也较高，而与大众合资的新能源品牌也正在摸索之中。

有业内人士表示，从把握市场风向的角度，江淮汽车是很敏锐的。然而，如果江淮仍旧只是懂得抢占先机，而不从根本上改变公司产品质量等方面的属性，随着越来越多竞争对手的进入，江淮在当下新能源汽车市场中的表现或许又将是昙花一现。

“生锈门” “吃胎门” 延续至今

纵观江淮的发展痕迹，其实江淮汽车在汽车市场上抢占过不少先机，然而却因质量问题拖了后腿。

据了解，改革开放之后，我国沿海地区外来人口流动频繁，市场对6~7米长的中巴车需求增多，但当时国产客车却还是在卡车底盘的基础上改造而来的，在舒适性、安全性和经济性方面都已无法满足中巴客车的要求。

而江淮是做卡车起家，又精于车架和前桥技术，具有开发客车底盘的基础，再加上其他车企并没有把客车底盘的研发放到重要的位置。最终，时任江淮汽车董事长的左延安确定了江淮“以客车专用底盘为基础，适时发展整车”的战略。到1993年，江淮的底盘销售突破一万辆，在随后3年的时间里，销售增幅分别达到100%、150%和200%，1996年江淮一举奠定行业的领导者地位。

2013年，项兴初出任江淮汽车总经理，被寄予厚望，在此期间江淮汽车抓住了SUV市场兴起的时机，及时推出多款车型，并取得了不错的短期回报，但是其后续产品更新换代慢，加上质量不稳定，在SUV市场已经趋于饱和的情况下，很快就被奇瑞、长安、哈弗等竞品碾压。

彼时，有业内人士认为由于江淮是由轻卡起家，近些年才转入乘用车领域，所以江淮瑞风SUV有明显的粗糙感。卡车也许不在乎细节上的精益求精，只求皮实耐造，但乘用车并非如此。江淮把生产卡车的某些“不良习惯”带入了乘用车制造商上，导致瑞风SUV驾乘感受较差，拼装不良，品质也经不起考验。曾经曝光的“生锈门”和“吃胎门”使得其产品口碑直线下降。

时至今日，江淮汽车型仍然存在车体生锈、轮胎吃胎的现象。在中国车质网上，记者注意到，仍然有车主投诉江淮瑞风S3刹车盘内的螺丝生锈严重、轮胎吃胎偏磨现象异常严重，江淮和悦车身严重锈蚀影响车辆美观，甚至还发生了江淮瑞风S2正常停放车辆出现自燃的现象。

公开报道显示，江淮汽车早期就已进入新能源风口。从2013年前开始研发新能源汽车，2014年正式进入新能源汽车市场。而如今新能源汽车中也多有投诉电池、充电故障等问题。比如有车主投诉江淮iEV6S电池故障充电只能充到50%、江淮iEV在充电桩上充电导致电路烧毁、江淮iEV电池故障报警失去动力无法行驶等问题。

目前新能源汽车产业上市公司如猛狮科技、东方精工、大洋电机、露笑科技、方正电机都计提了金额不等的商誉减值准备。商誉减值潮暴露出新能源产业链并购效益不佳，行业正在经历转型阵痛期。同时，2020年，政府补贴将完全退出。在抽血之后，质量存疑的江淮的新能源汽车又该如何持续赢得竞争力呢？

编辑：石英婧；校对：彭玉凤