



止不住亏损的海马汽车，将走向何方？

文/每日财报 何婧

近期，比亚迪

产业链

供应端调整后，三家车企业绩预增，同时各家车企的布局正随着新四化浪潮而变化

。

进入下半年后，小鹏汽车

、合创汽车、比亚迪均已着手发布新车型。小鹏G9已于日前正式开启预订并公布内饰，预计今年9月正式上市、四季度启动交付。与此同时，比亚迪腾势D9也即将于近几天上市。

在一众车企步步推进战略之时，海马汽车的舆论却比较尴尬。前几天，有投资者在互动易平台上对海马汽车发出“灵魂拷问”：“贵司近一年来销量未见起色，有没有想过是自身问题？是否考虑对外合作发展，重现海南马自达时期的辉煌？”

对此，海马汽车并未公开回应。

刚刚发布的半年报可以说是将海马汽车的遮羞布扯下。上半年，海马汽车营收12.65亿元，同比增长36.62%；但归母净利亏损了9778万，亏损加大。去年，海马汽车的营收9.26亿元，亏损了8304万元。

亏损如何止住？海马汽车应当反思。

过去的自救路

作为中国最早几批现代汽车领域中外合资的自主品牌，曾经的海马汽车靠着马自达的关系迅速走红，在中国市场早早占据了一席之地。海马汽车早年时叫海南马自达，是马自达和海南汽车厂合作组建的合资品牌。

在海南马自达的时代，马自达323（福美来）、普力马在国内红极一时，是当年炙手可热的车型。尤其普力马，以一车之力占据了家用MPV 8。2006年，两家分手，马自达攀上车企老大一汽，撤出了海南马自达公司。自此，海南马自达失去了马自达品牌使用权，改叫“海马汽车”。

分道扬镳后的海马汽车，借助“马自达的余温”——生产线和技术，模仿和设计车型，开启了自主品牌的征程。2012年开始，海马汽车销量逐步上升；2016年，海马汽车以年销量21.6万辆，迎来了它的高光时刻。

但好景不长，2019年1月31日，海马汽车发布业绩预亏公告，预计2018年归属上市公司股东的净利润为亏损12亿-18亿元，亏损预计同比增加20.68%-81.02%。同年4月25日，海马汽车因连续亏损被实行“退市风险警示”，股票简称变更为“*ST海马”。

有意思的是，为拯救海马的退市风险，海马公司开启了“卖房救市”之路。据了解，2019年海马汽车通过变卖401套房产及其他物业，使得2019年扭亏为盈；2020年，海马汽车再次出售145套房产，使得同年6月份顺利“摘星”，证券简称由“*ST海马”变更为“ST海马”。

卖完房子后，2021年，海马汽车还向中国铁路投资出售了其持有的海南银行7%股权，转让价格为3.297亿元。转让完成后，海马汽车持有海南银行的股权从12%降至5%。

产品跟不上市场需求

公开信息显示，目前海马汽车旗下车型包括插电式混合动力车型海马6P、燃油车型海马7X和2020款海马8S，以及纯电动车型爱尚系列、海马E系列、荣达EV。

车型虽不少，但海马汽车整体销量不高。数据显示，海马汽车今年前7个月累计销量14764辆，同比下滑22.73%。尽管海马汽车将销量下滑原因归结为疫情、芯片等内外部因素叠加影响所致。但也有业界人士认为，车型迭代速度慢，产品未能跟上市场需求变化是关键影响因素。

产量方面，今年前7月1560辆的产量，相比去年同期下滑了43.64%；其中SUV的产量是1500辆、MPV是60辆，也都保持了同比的下降，SUV的生产量同比下降了32.19%，MPV生产量下降了89.21%。

《每日财经》关注到，在海马汽车的主力车型中，7X与8S上市时间均在2020年9月之前，距今接近2年时间，而6P上市时间则是去年3月份。

从产品力及性价比看，上述3款车型在同级产品中的竞争力并不强。虽然今年以来插混汽车市场整体表现走强，但作为插混车型的6P却没能在风口下起飞，销量远逊于同级车型比亚迪宋PLUS DM-i（7月销量32266辆）。

伴随销量疲弱，海马汽车员工人数也在快速下滑。2018年末，海马汽车在职员工人数为6278人，截至2021年末仅剩2207人，减少约75%。其研发费用也从2018年的4.01亿元骤降至2021年的2.45亿元，研发人员从1413人减少至309人，生产人员则从2770人减少至1045人。

押注氢能前景不明

虽然业绩下降，但是海马汽车却孤注一掷地发展氢能。

海马汽车曾表示，由于氢能汽车产业发展正处于起步阶段，随着相关技术及基础设施的不断发展与完善，其经济效益及社会效益优势会逐步凸显，同时公司将根据氢

能源汽车配套资源完善情况和市场需求，稳妥推进氢能源汽车产业化。

海马汽车介绍，海马7X-H氢燃料电池

汽车，是海马“光伏发电——电解水制氢——高压加氢——氢燃料电池汽车运营”全产业链零碳排放

的关键组成部分，将于202

3年开展模拟示范运营，结合海南自贸港

优越的政策环境与区位优势，争取在氢能汽车产业生态上形成差异化竞争优势。

颇有玩味的是，去年11月，海马汽车在投资者互动平台表示，公司于海口的首座制氢加氢一体化站已启动建设，预计将于2021年内建成并投入使用。公司第三代氢燃料电池

汽车正在研发

中，争取在2025年前分批投入约2000台氢能源汽车在海南岛进行示范运营。

从第三代到第四代，海马汽车的氢燃料电池汽车技术迭代速度不慢，但目前依然停留在PPT上，而且未来前景并不确定。

海马汽车表示，当前，汽车产业发展与格局发生巨大变化，在技术路线、营销创新等领域对传统汽车企业提出严峻挑战。公司目前正在深入推进第四次创业与调整，战略调整期恰逢行业转型期，双期叠加给公司带来更严峻挑战。

预期总是很美好的，开展氢能这也是日本采纳的新能源主要路线，但能否被本土的海马汽车“玩转”，这恐怕是小概率事件。因此，相比不断调整与转型，也许“对外合作发展”，对于海马汽车而言不乏是一个好选择。