

威马，曾经的造车顶流如何沦为“危马”

企业回应风波：创始人没跑路，公司没破产

记者 都亚男

威马：没破产 核心岗位运营正常

10月18日，威马汽车官方微博澄清4条信息：威马汽车并未申请破产，目前公司核心岗位运营正常，不存在公司创始人跑路海外的情况，威马汽车融资400亿元等信息均为不实信息。

澄清博文指出，“威马汽车并未申请破产，目前正在进行的是经上海第三中级人民法院受理的预重整阶段。预重整不同于破产重整，是在企业面临困境的早期阶段进行的自救行为，旨在通过重组债务引进战略投资人，避免破产，实现重生蜕变。”

10月10日晚，威马汽车发布《告知函》称，上海市第三中级人民法院于今年10月7日受理威马汽车预重整申请。值得注意的是，披露威马汽车相关申请案件的源头为“全国企业破产重整案件信息网”。

澄清博文指出，“目前公司核心岗位运营正常。国庆节之后，车机内的部分APP确实出现了使用异常情况，公司成立了应急小组，在发现情况的48小时内解决了相关问题，恢复了正常使用。后续如有类似情况，请用户第一时间与我们联系。”

不过，在该澄清博文的转发区，不少自称威马汽车车主的网友表示，联系不到售后客服，部分地区不提供有效售后服务。

截至10月18日下午4点，记者多次拨打威马汽车400客服热线，但一直处于忙线状态，无法接通。此外，记者统计威马汽车官方APP“威马智行”中的新4S网点数量得知，目前全国线下门店还存有107家，其中北京地区已查询不到4S网点。

威马汽车招股书显示，截至2021年底，威马汽车线下门店数量为621家，比2020年翻了3倍，但相较于现在，仅一年多时间，威马汽车线下门店数量缩水八成以上。与此同时，截至10月8日下午5点，记者查询到，威马汽车推出的另一款官方APP“小威随行”，在华为、苹果的应用市场中均查询不到。此外，“小威随行”APP的下载二维码一直是沈晖的置顶微博，但经测试，目前该二维码扫码后持续空白页，并不能下载“小威随行”APP。

“沈老板”没跑路 但“确实在国外”

此外，威马汽车官方微博还澄清：“不存在公司创始人跑路海外的情况。”

澄清博文指出，“目前公司的重点包括售后服务、复工复产、出口业务、海外合作、国际融资以及引进战略投资人等事项，已取得一定进展，我们会寻找合适时机对外公布。公司创始人沈晖于1991年赴美留学，在欧美多地工作和居住多年，近期工作重心以海外事项为主，因此不存在公司创始人跑路海外的情况。”

此前有消息称，威马汽车创始人、董事长沈晖借口参加车展，



威马汽车近来深陷舆论旋涡。



在劲爆故事不输娱乐圈的汽车圈里，令人唏嘘不已的新闻也从不缺席。

10月17日，已经登上全球新能源汽车销量冠军宝座的比亚迪，携带“日均赚1亿”的三季报预告刷屏各大社交平台；同一天，威马汽车被曝出创始人借口参加车展，已远走海外。

10月18日1时许，威马汽车官方微博发文澄清，威马汽车并未申请破产，不存在公司创始人跑路海外的情况。

不过，这句澄清在现实面前显得有些无力：4S店大面积关闭、售后热线打不通、车机和手机远程操控短暂停服、零部件短缺等一系列售后问题，令不少威马车主无奈看着智能车变身“板砖”。

一系列“自救”动作之后，威马汽车到底有多大几率“涅槃重生”呢？

远走海外。有接近沈晖的人士透露，沈晖确已不在国内，2023年春节后就未在公司公开露面，家人也于此前提居美国。

澄清博文还指出，“目前网络上流传的威马汽车融资400亿元等信息均为不实信息，多数报道混淆了融资金额与债权以及债务金额。相关融资及经营情况公司曾在招股书中公开披露。”

威马汽车招股书显示，2017年2月至2022年3月期间，威马汽车进行9轮融资，累计约176亿元。其中，前8轮均为境内融资，D轮融资为5.957亿美元，按照投资悉数结清日的汇率计算，约为37.77亿元人民币。

不过，天眼查显示，截至2022年6月1日，威马汽车融资历程达12轮，其中有5轮未披露具体融资金额，按照天眼查已披露融资金额计算，累计融资约350亿元。

澄清博文发布之后，#威马汽车回应破产风波#迅速成为微博热搜词条。有网友这样总结威马汽车这条澄清博文：“1.确实快死了，但还没死透；2.确实宕机了；3.目前工作是借钱；4.沈老板确实在国外。”

仅剩817名员工且已停薪 “上市梦”连碎三次

事实上，与威马汽车有关的话题，近半年来已是微博热搜榜的“常客”。10月18日，除了#威马汽车回应破产风波#话题，威马汽车相关的另一个话题#威马汽车仅剩817人且已停发工资#也在同一天登上微博热搜榜。

据媒体报道，目前处于破产重整过程中的威马汽车，仅剩800余名员工，且已停发工资超4个月。招股书显示，2021年底时，威马汽车员工总数为3952人。“内部群已经不能发言，公司最近一次发通知是在10月10日，解释了破产审查的事。”一员工表示，眼下最重要的是希望薪资补齐，“沈晖在哪儿不重要”。

威马汽车还是走到了这一天。2022年以来的威马汽车，相继曝出裁员、降薪、拖欠供应商账款导致核心零部件断供、关门闭店、员工维权等一系列情况。

犹记得，早在2018年9月，威马汽车旗下首款智能纯电SUV威马汽车EX5上市，连续几个月蝉联造车新势力销售冠军；2019年，威马汽车销量在造车新势力排行榜中仅次于蔚来；2020年，威马汽车D轮融资100亿元，创下新势力车企中最大单笔融资纪录，与此同时，威马汽车先后进行了多轮融资，其中不乏百度集团、红杉基金、腾讯投资等明星投资机构的身影；2021年，威马汽车销量达到历史顶峰，全年累计交付4.4万辆。

但好景不长，2022年，威马汽车销量仅2.94万辆，不仅远逊于“老对手”理想13万辆，蔚来12万辆，更不敌“黑马选手”广汽埃安27.1万辆、哪吒15万辆。此外，威马汽车披露的招股书显示，2019年至2021年，威马汽车分别净亏损41.45亿元、50.84亿元和82.06亿元，三年累计亏损达174亿元。

在销量、财报两难言的情况下，威马汽车的“上市梦”也相继三次破碎。

2021年初，上海证监局发布公告称，威马汽车智慧出行科技(上海)股份有限公司已具备辅导验收及科创板上市的申请条件。此后，关于威马汽车上市的消息便寥寥无几，沈晖曾表示：“威马汽车正申请科创板上市，因此进入静默期。”

去年6月，港交所发布文件显示，威马汽车已提交上市申请书，但此后又是不了了之。

今年1月，威马汽车欲借壳上

市，APOLLO出行发布公告称，公司全资附属公司与威马汽车控股有限公司(以下简称“威马汽车控股”)订立收购协议。但在9月10日，威马汽车宣布，自愿终止与Apollo出行在港交所的RTO进程。

“牲口”遇到“伯乐” 有多大概率获重生？

“像牲口一样活下去。”今年1月，沈晖在微博上分享了电影《芙蓉镇》视频片段，封面便是这句台词。这句透着悲苦情绪的台词，不知是不是沈晖的内心写照。

不过，“牲口”也有能遇到“伯乐”的一天。

就在威马汽车宣告第三次冲刺上市无疾而终的次日，沈晖的威马汽车再次发出第四次有望上市的“信号”。9月11日，开心汽车宣布和威马汽车签署了非约束性并购意向书，计划增发一定数量新股并购威马汽车股东所持有的全部股权。

目前，开心汽车已成功上市，此次并购，也就意味着威马汽车有望完成“曲线上市”。

种种迹象看出，威马汽车想“自救”的心很强烈。在宣布预重整的《告知函》里，威马汽车这样强调，“不会躺平，更不会倒下。”一系列“自救”动作之后，威马汽车有多大几率“涅槃重生”？

“重整后，威马汽车有机会获得重生的概率在50%。”北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔分析称，威马汽车现在申请破产，其实就是希望可以免除一部分责任，甩掉债务后轻装上阵。威马汽车申请破产以后，开心汽车在收购威马汽车时就不用收购实体资产，不会承担以前的债务了。如果没有申请破产，开心汽车收购威马汽车就可能要承担债务。

曾经行业内数一数二，如今败走麦城，威马汽车的衰落，给欣欣向荣的新能源汽车界留下了怎样的教训？

张翔认为，回看威马汽车，相当于“起个大早，赶个晚集”，选错了方向，再回头就很困难了。此外，车企要发展就需要创新。威马汽车重整以后，建议一定要自主研发，要掌握核心技术，在智能网联自动驾驶领域形成亮点，有自己的核心竞争力，才能在市场上立足。

威马汽车留给新能源汽车界的教训又何止这些。

4S店大面积关闭，售后热线忙线打不通，车机和手机远程操控短暂停服、零部件短缺等一系列售后问题，令不少威马汽车车主无奈看着智能车变身“板砖”，陷入修车无门的售后窘境。

自2018年9月威马汽车旗下首款车型上市以来，截至2022年底，威马汽车累计销量超11万辆，也就是说，相当于超11万名威马汽车车主，不得不面对智能车变“板砖”的反差。

应当关注到，威马汽车也给当前蒸蒸日上的新能源汽车界“当头一棒”：激烈竞争中汽车厂商倒下了，车主权益如何保全等一系列问题，在新能源汽车发展“加速跑”的同时，也是亟待解决的一道难题。

■ 记者 都亚男

评论

一天两个热搜，威马汽车陷入舆论旋涡。

此前一天，威马汽车被曝出创始人沈晖借口参加车展，已远走海外。事件发酵后，威马汽车官方微博快速澄清，沈晖是“在欧美多地工作和居住多年，近期工作重心以海外事项为主”，否认创始人“跑路”，但间接印证了沈晖目前确实身在海外。

威马的澄清似乎也没能服众。在澄清博文的评论区显示“博主已开启评论精选”，只能见到评论条数，却见不到评论内容。无独有偶，沈晖的微博评论区也是设置了“由于对方设置，你不能评论哦”。不过，这并不能阻碍车主们在转发区里抗议售后难题。

无论是“博主已开启评论精选”，还是“由于对方设置，你不能评论”，这种不公开评论或不接受评论的行为，本质上就是掩耳盗铃，欲盖弥彰。

自己城市的4S店何时能重开？车子的零配件坏了去哪里换？日常保养怎么解决？售后客服热线什么时候能拨通……除了博文中澄清的四点信息以外，威马车主最牵挂的售后问题，其实一直没能得到有效解决。

在4S店全国大面积关闭、售后客服热线一直忙线、微信公众号停更半年多的情况下，还在活跃的威马汽车官方微博，自然成为车主想要得到回应的最后希望。

沟通方式简单点，直面车主普遍强调的需求，对于威马汽车挽回消费者信心有百利而无一害。

从另一个角度来看，威马此时的澄清，其实比默不作声强大太多，这也从侧面印证了威马还在“积极自救”。

其实，威马在“自救”这条路上已经走了很远，曾多次冲刺上市，申请预重整，期望再创往日辉煌。

威马“积极自救”值得肯定，这是威马对车主、员工、供货商、投资者的负责，更是威马对自己的负责，也为日后若能东山再起时挽回消费信心打下了根基。

细究来看，创始人跑没跑路，威马走没走到破产边缘，光靠一纸澄清还是很难服众。但就目前局面而言，威马如何走出舆论“风暴眼”，创始人沈晖出来“走两步”，站到台前稳住信心，要比公司几百字澄清文章的说服力强多了。

威马车主陷困境 一纸澄清难服众