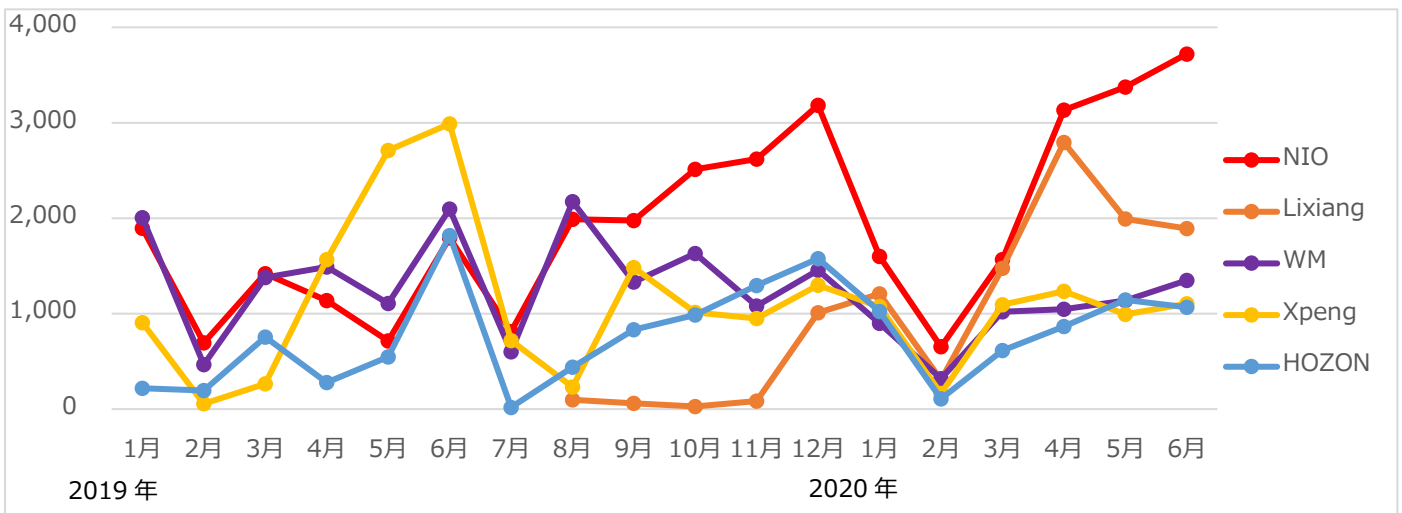


■中堅メーカーも虫の息、新興は続々淘汰

中国で、主に地場系の自動車メーカーの苦境が相次いでいる。背景には、2018年に初めて新車販売市場が前年割れを起こし、2019年も2年連続マイナス成長、2020年には追い打ちに新型コロナウイルスがあり、それ以前の高度成長期に夢想され走り出した多くの計画が、ちょうど今、音を立てて破綻していていることがある。

衆泰(ZOTYE)、力帆(LIFAN)等相応の歴史あるメーカーも虫の息。ここ数年で誕生した数百社ともされる新興 NEV メーカーはさらに苦戦しており、「2020年を生き残れる新興メーカーは5社のみ」(新興 NEV メーカー威馬(WM)の幹部)ともされている。

2020年生き残れそうな中国新興EV五社(単位：台)



出典：インサイトが集計している保険加入ベースに基づく。WM 幹部は「現状で月次 1000 台程度は売れていないと厳しい」とコメント。この五社以外、発売している中国新興メーカーの販売台数は数台、数十台などにとどまり、依然として販売に漕ぎ着けていないメーカーが圧倒的多数

業績低迷が続く、老舗の一汽夏利は、自身は新興の博郡(BORDRIN)に実質身売りの合弁展開を進め、子会社の一汽華利はやはり新興の拜騰(BYTON)に、わずか 1 円で売却(膨大な、従業員賃金や債務は全額 BYTON が負担)という再建策を進めていたが、2020 年になり、その BORDRIN も BYTON も実質倒産・閉鎖、一汽夏利の再建策は水泡に帰した。

■一時は一世風靡の BYTON

このうち BYTON は、2018 年の米 CES で、ダッシュボード及び助手席前面まですべて巨大ディスプレイを配置するという衝撃のコンセプトを発表、一躍中国新興 NEV の期待の星になった。しかし、その後度重なる量販車発表時期の延期を経て、2019 年、C ラウンドの資金調達霧消し、2020 年半ばになり資金が枯渇、南京に完成車工場は完成したものの、その光熱費も払えず、結局、量販車を出すことなく、運営停止を発表した。