裁员，减产，影响销售，没有现金流。

作者丨杨    晶

责编丨杨    晶

编辑丨朱锦斌

恒大深圳湾超级总部宗地成功出让、武汉恒大科技旅游城11宗地被无偿收回、恒大位于中国香港的未开发土地已被资产接管人出售、三雄极光诉恒大票据付款纠纷......短短一个月的时间，恒大被多个负面缠身。

毫无疑问的是，恒大的债务问题已经人尽皆知，而诸多分析人士也认为，恒大不仅自救困难重重，连破产重组小组进驻都毫无头绪。曾经恒大想借助汽车制造业东山再起，但是在自身和外部环境的多重因素作用下，恒大造车之路也难以为继。

日前，有消息称，恒大汽车天津工厂正在进行裁员，计划裁员60%，有员工已经在内部被约谈，此外还有一部分将进入休假。作为以制造业为主的汽车行业来说，工厂裁员就意味着减产停产，后续的销售也要陷入连锁反应中。

实际上，早在今年8月份，恒大天津工厂就传出了停产的传闻，但是恒驰汽车集团总裁刘永灼迅速回应称“目前天津工厂生产正常，恒驰5量产正有条不紊推进中。”这也不是恒驰汽车第一次辟谣，但该来的还是会来。

如果恒大有的选，一定会把车造出来卖。但是恒大汽车的首款车型恒驰5，在恒大的自我陶醉中，没能完成许家印的梦想。今年7月份，号称30万元内最好的纯电SUV恒驰5预售，随后恒驰汽车表示，预售15天订单就超3.7万辆。

刘永灼口中的“恒驰5大卖已成定局”并没有成为现实，在10月底，恒驰汽车公布了首批100辆恒驰5交付。虽然在自家的平台宣传了一波这些车主对恒驰5赞赏有加，但是在更多的网络平台上，车主对于恒驰5的吐槽此起彼伏。

比如，车辆中控屏出现了文字叠文字的现象、刹车异响、续航打折、辅助驾驶功能不能用等问题。可以说，造车历程一波三折的恒驰汽车，仍然在首款产品上马失前蹄。这也导致订车用户即便在低价甩卖订单，依然无人问津。

还是那个最核心的问题，生产和销售对于恒大来说并不是难事，重要的是，消费者能否像恒大楼盘回暖那样相信恒驰汽车的产品。首款产品能够得到消费者认可，决定着这家汽车品牌未来的命运。结果，别说消费者对恒大没有信心，就连对恒驰5的信心也没了。

所以，现在连生产也快没了。其实除了天津工厂外，恒驰汽车在广州南沙还有一个基地。在恒大的设想里，在天津工厂生产的恒驰5一旦热销获得营业收入，那么就可以着手在南沙基地生产其他型号的恒驰产品，比如恒驰1和恒驰3，但如今南沙基地仍然只有国能的那款NEVS 93。

抛开恒大面临的危机来看，许家印还是有着独到的眼光。此前业内人士认为房地产商跨界造车，不过是为了圈更多的地。但实际上恒大确实在造车上是真金白银的投入，也确实想转型到新能源的新赛道上。

造车说容易也容易，说难也难。比如第一批互联网跨界造车的企业，都在不同程度上获得了一部分消费者和市场的认可。但是地产起家的恒大惯性思维太深刻，没有意识到制造业与房地产发展的区别，所以恒大造车之路不可避免的越走越狭窄。

更重要的是，相比重资金投入的造车，恒大现在的燃眉之急还是保交楼以保住主题业务的安稳。这也就相当于，恒大集团掌舵人的重心已经不在汽车上，而恒驰汽车也没有专业的汽车管理团队为造车提供更多帮助，这就陷入了死循环。

许家印曾表示，在十年之内，恒大将从房地产转向新能源。通过时间的纵向维度来看，从2015年的第一批造车新势力开始，到现在也差不多近10年的时间，其中有近百家新能源初创品牌在中国车市烟消云散。

对于包括恒驰在内的汽车品牌来说，时间拖得越久，就越会暴露出问题。尤其是如今的新能源汽车市场趋于理想，传统车企有了反超造车新势力的势头。可以说，如果恒驰汽车没有很明显的优势，也将和此前许许多多的初创品牌一样被淘汰。

如今分身乏术的恒大集团，已经从之前的雄心勃勃变成了万念俱灰。前段时间，国外媒体报道称，中国恒大集团已经通知境外债权人，计划最早在12月的第一周提交重组方案。重组方案可能包括对中国恒大旗下子公司恒大汽车和恒大物业实施债转股。

业内人士认为，新能源车公司的生产线耗资巨大、回报周期漫长，需要长期资本支持，主流新能源车厂主要通过股权而非债务融资。所以恒大汽车此前一直没接受风投，如今几乎是在绝境下才出让恒大汽车的股权。

只是，恒大汽车能遇到自己的白衣骑士吗？