



吉利与沃尔沃 共谋“新赛道”

一年前预期的“完全合并”愿景落空,转为在业务和技术方面深化合作

■ 本报记者 卢奇秀

编者按:

尽管没有合二为一,但强强联合,未必就非要强强合并。把握好差异化细分市场,保持独立、携手做大的共同目标,也不失为一种好策略。

经过一年酝酿,吉利汽车与沃尔沃汽车合并方案终于尘埃落定。

日前,吉利汽车控股有限公司(以下简称“吉利汽车”)宣布与沃尔沃汽车有限公司(以下简称“沃尔沃汽车”)达成最佳合并方案,双方将在保持各自现有独立公司结构的基础上,深化在动力总成、电气化、自动驾驶、运营协作方面的合作。这意味着此前预期的资产层面整合愿景落空,转而深化相对独立的业务协同。

被认为是最佳方案

去年2月10日,吉利汽车发布公告称,将与沃尔沃汽车探讨公司业务合并重组的可能性,合并成为一家强大的全球集团,并通过香港及瑞典斯德哥尔摩上市,实现与全球资本市场的对接。

然而,上述计划未能如愿。对此,新能源汽车独立研究员曹广平分析认为,吉利汽车与沃尔沃汽车的“完全合并”计划遇到阻力,两家公司合并涉及股权、人事和业务架构,任务庞大,也受到包括品牌、产品、销售等方面的利益牵扯。相比之下,“简化合并”阻力较小,且各自业务分工合作带来的稳定性或更有利。

“这是一个最佳方案,”吉利汽车行政总裁桂生悦解释,“两家公司股权上合并成一家上市公司,势必会产生系列问题,沃尔沃如何估值、上市公司会不会有更大压力、现有股东股份稀释方案能不能得到合理安排?”他认为,吉利汽车和沃尔沃汽车所期望的、最大化的协同效应都通过这次合并方案得到体现。

值得注意的是,汽车集团业务合并并非个案。据了解,近期北汽集团内部也传出“不进行结构合并,只进行业务协同”的合并方案,来协同不同组织下企业的战略合作。曹广平认为,在我国汽车行业股比放开的大背景下,中外车企独资或合作有了更多选择,在电动化、智能化和网联化趋势下,车企合作方式也将趋于多元。

在汽车再分工时代更进一步

此次合并方案实质上是进一步深化两家公司的业务关系,并聚焦在相对短板的新能源领域。

数据显示,2020年吉利新能源车销量6.8万辆,仅占总销量的5.16%,远低于此前设立的“新能源汽车占吉利总销量九成”的目标。

独自奋战,难免力不从心。今年以来,吉利汽车动作频频——牵手FF、入主力帆,与百度、富士康、腾讯达成合作,不断扩大朋友圈。用吉利控股集团董事长李书福的话来说,“团结一切可以团结的力量”,形成新的可持续发展优势。

曹广平认为,吉利“做大”战略中也有“做强”成分,但不是传统意义上的做大产能或销量,以及做强产品或技术,而是做大体量和关联方,以利于在汽车行业再分工时代更进一步。

此次合并方案也凸显出共享概念。在电动汽车核心技术方面,吉利汽车与沃尔沃汽车基于目前共享SEA浩瀚、SPA2电动车架构,已启动下一代纯电专属模块化架构的联合开发;在自动驾驶前沿技术方面,由沃尔沃汽车旗下自动驾驶软件开发公司Zenseact牵头,共同开发全球领先的高度自动驾驶解决方案。同时,双方将以股权合并方式推动动力总成业务合并成新公司,重点开发新一代双电机混合动力系统和高效内燃发动机。吉利汽车集团总裁安聪慧透露,团队已在开展前期工作,新公司计划在年底开始运行。

“在电动化、智能化等方面合作开发,能大幅降低重复研发投入摊成本。”

曹广平认为,强强联合,未必强强都进行合并,简单的业务合并存在新业务打击传统业务的问题。在他看来,差异化细分市场更有利于两者独立生存。

不影响回归A股

值得注意的是,去年6月,吉利汽车发布公告称,董事会批准可能发行人民币股份及于上海证券交易所科创板上市的初步建议。吉利汽车寻求回归A股,以拓宽融资渠道,提升公司资金实力。

桂生悦强调,此次合并不会对吉利汽车回归A股带来影响,“相反该合并方案在各个层面消除了一切不确定因素。”沃尔沃汽车集团总裁汉肯·塞缪尔森同样表示,作为一家独立公司,沃尔沃正在推进广泛的变革,未来可能有机会去接触资本市场。言下之意,沃尔沃不排除在未来单独上市的可能。

回顾吉利汽车和沃尔沃汽车的合作,可以追溯到10年前。2010年3月,浙江吉利控股集团有限公司(以下简称“吉利控股集团”)以18亿美元收购沃尔沃轿车100%股权。彼时,李书福承诺,将沃尔沃“放虎归山”,在“吉利是吉利,沃尔沃是沃

尔沃”的管理理念下,双方互为对方提供资金和技术支持。

10年来,双方合作取得了巨大成功,吉利汽车年销量从33万辆增至2020年的132万辆,连续四年蝉联中国品牌乘用车销量冠军;沃尔沃汽车也走出亏损,其年销量从33.48万辆增长至2020年66.1万辆,中国亦成为其最大的单一市场。

汉肯·塞缪尔森坦言,在与吉利汽车的合作中获益良多,“10年前我们的状态和现在完全不同,没有吉利,沃尔沃走不到如今在中国的市场地位。”

10年后,吉利汽车与沃尔沃再牵手也被市场寄予高度期待。后续双方的“完全合并”是否还会提上日程?吉利控股集团对此表示,未来在探索资本市场的合作方案时,双方董事和股东将会尊重双方意见作出决策。



金华青年汽车破产 “水氢汽车”大幕终落

■ 本报实习记者 姚美娇

日前,青年汽车集团(以下简称“青年汽车”)再次进入人们视线,其旗下造车实体——金华青年汽车制造有限公司(以下简称“金华青年汽车”)临时管理人发布《金华青年汽车破产清算案债权申报说明》,正式对外宣告公司进入破产清算程序。

10个月前,2019年5月,青年汽车因“水氢汽车”事件被推上风口浪尖。青年汽车董事长庞青年对外宣称公司成功研发出“只需加水即可行驶的车辆”,引发各界关注和争议。除对技术上的质疑外,也有人怀疑“水氢汽车”是为了“骗取补贴”。此次金华青年汽车宣告破产意味着被称为“疯狂骗补”的“水氢汽车”事件就此谢幕。

一项备受质疑的“技术”

车载水能否实时制取氢气?面对这类问题,庞青年曾表示,这并非简单由水变为氢气的过程,其技术全称为“水解制氢”,原理为水通过催化物的作用分解成为氢气,但催化剂作为机密不能透露。因此,多位业内人士曾表示,“水氢汽车”技术存在炒作嫌疑,并不科学。

但随后,湖北工业大学相关负责人向媒体证实,“水氢汽车”的关键制氢技术由该大学提供支持,为一项车载铝合金水解制氢技术。

“水氢汽车”实际是使用“车载铝合金与水反应制氢技术”的汽车,据说青年汽车独家购买了湖北工业大学专利,取得独家使用权,其在车辆技术上虽可行,但不能仅靠“催化剂”。“新能源汽车行业独立研究员曹广平在接受记者采访时表示,“因为其反应物铝合金的制备较昂贵,所

以不具备商业化可行性,但在军事上及特殊场合可能有特殊应用和暂时的理论研究价值。”

曹广平进一步指出:“青年汽车卖点主要是用铝合金制氢代替‘制氢、输氢、储氢’,从表面上看很先进,但实际上他们对铝合金的来源和制取却说不清楚,或许可能也不想说清楚。”

曾被列入骗补车企名单

“水氢汽车”事件争议不断,但此后青年汽车却始终没有作出有效说明和回应。那么,受业内人士质疑的“水氢汽车”,是否是“骗补”噱头呢?对此,工业和信息化部曾回应称,该产品没有列入《车辆生产企业及产品公告》,不能申请新能源汽车补贴。

“我对于骗补的说法持保留意见,或许其动机是这样的,但我并未从网上找到该项目获得政府补贴的信息。”汽车行业分析师任万付告诉记者,“青年汽车的确曾因新能源汽车骗补被罚款,这可能是‘水氢汽车’事件被人质疑骗补的依据吧。”

据了解,金华青年汽车早前曾存在过骗补情况,如2017年2月,金华青年汽车曾被列入工信部第二批骗补罚单。但值得一提的是,金华青年汽车因骗补被处罚后,却依然继续申请补贴。因此,有业内人士分析认为,金华青年汽车2017年可能已陷入资金困境。

同时,对于此类新能源汽车行业的“骗补”现象,曹广平认为,其根本原因是钻了补贴空子,他表示:“建议国家只补贴技术研发,而企业能否获得经济效益,让用户投票最合理。技术项

目水平验收不走过场,能够公开、公正、公平地接受群众及第三方监督。”

“水氢汽车”事件是最后一根稻草

据了解,金华青年汽车此前曾被常州长江玻璃有限公司等4家公司多次提起破产重整,但均被法院驳回。去年,陷入经营困境和舆论漩涡已久、被多家企业申请破产的金华青年汽车也曾进入破产重整阶段。

2020年10月16日,浙江省金华市中级人民法院作出(2020)浙07民诉前调1号通知书,对金华青年汽车破产重整工作诉前纠纷多元化化解进行登记,并指定重整管理人。对此,全国乘用车联合会秘书长崔东树曾表示:“金华青年汽车重整原因主要在于乘用车市场发展不顺,在产品选择、发展方向上都出现问题,后面又搞了水氢发动机项目,这个技术也是有缺陷的。”

此次金华青年汽车正式宣告公司进入破产清算程序,其破产重整风波也算落下帷幕。曹广平指出:“金华青年汽车破产本质上是新能源汽车骗补手段的破产,其原因并不是什么经营不善,而是当初就来者不善。金华青年汽车破产本身并不必然与水氢汽车有联系,其只是借用水氢技术路线罢了。”

在任万付看来,金华青年汽车破产的主因还是经营不善。“金华青年汽车虽然一度取得不错的成绩,但之后扩张过快,研发实力不足,导致产品竞争力下降,逐渐被市场淘汰。‘水氢汽车’事件是压垮金华青年汽车的最后一根稻草。”



资讯

我国新能源汽车产销量连续6年世界第一

本报讯 记者王旭辉报道:3月1日上午,工业和信息化部副部长肖亚庆在国务院新闻办公室新闻发布会上表示,我国新能源汽车产销量连续6年蝉联世界第一,累计销售550万辆。

肖亚庆介绍,新能源汽车是全球汽车产业绿色发展和转型升级的重要方向,也是我国汽车产业发展的一种战略选择。近年来,工信部和国家有关部门联合出台了60多项支持政策和举措,新能源汽车产业发展取得了积极成效,基础材料、基础零件、电机、电控、电池及整车各方面都取得了实质性突破。2020年新能源汽车增速达10.9%,并呈现持续增长的趋势。

肖亚庆同时提醒说,新能源汽车发展还处于爬坡过坎的关键时期,市场竞争激烈,大家都看好这个行业,但同时,新能源汽车从技术、品质、消费者感受上还有不少问题,需要进一步解决,攻克这些难题。对此,肖亚庆表

示,要在提高质量、促进融合、优化环境、扩大开放等方面努力。

具体而言,在前期新能源汽车发展的基础上,要根据市场需要特别是用户体验,进一步提高标准,进一步加强质量监管,企业也要不断提高制造水平,使新能源汽车在原有基础上再上档次、再提高质量;新能源汽车实际上是单车本身融入了各种技术,新能源汽车发展还要有智慧道路、通信网络、云端技术等集成,要通过电动化和智能网联进一步融合,开拓出更好地满足消费者需要的新功能。

同时,新能源汽车发展离不开充电基础设施布局,要健全充电、停车等各项措施,同时要提高公共交通电动化水平。此外,我国在全面开放新能源汽车外资投资限制的基础上,在技术创新、国际贸易乃至标准法规的制定上,都持开放合作的态度,将为新能源汽车发展注入新动力。

综合立体交通网要求推进智能网联汽车应用

本报讯 记者王旭辉报道:近日,中共中央、国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》(“规划纲要”)提出,提升智慧发展水平。加快提升交通运输科技创新能力,推进交通基础设施数字化、网联化。推动卫星通信技术、新一代通信技术、高分遥感卫星、人工智能等行业应用,打造全覆盖、可替代、保安全的行业北斗高精度基础服务网,推动行业北斗终端规模化应用。加强智能化载运工具和关键专用装备研发,推进智能网联汽车(智能汽车、自动驾驶、车路协同)、智能化通用航空器应用。

在推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展方面,“规划纲要”指出:

推进交通基础设施网与运输服务网融合发展。推进基础设施、装备、标准、信息与管理的有效衔接,提高交通

运输网动态运行管理服务智能化水平,打造以全链条快速化为导向的便捷运输服务网,构建空中、水上、地面与地下融合协同的多式联运网络,完善供应链服务体系。

推进交通基础设施网与信息网融合发展。加强交通基础设施与信息基础设施统筹布局、协同建设,推动车联网部署和应用,强化与新型基础设施建设统筹,加强载运工具、通信、智能交通、交通管理相关标准跨行业协同。

推进交通基础设施网与能源网融合发展。推进交通基础设施与能源设施统筹布局规划建设,充分考虑煤炭、油气、电力等各种能源输送特点,强化交通与能源基础设施共建共享,提高设施利用效率,减少能源资源消耗。促进交通基础设施网与智能电网融合,适应新能源发展要求。

