

新能源汽车或成打破合资股比限制新跳板

# 外资入华 新能源汽车或放宽准入门槛

本报记者 黄辛旭 张洪杰 上海报道

新能源汽车领域大戏不断。日前，有外媒报道称，中国正在考虑允许外国汽车制造商在自贸区建立独资电动车业务，并称该政策最晚将于明年实施。而商务部对此传闻“暧昧不清”的回应也让各方议论纷纷。不少

## 触及合资股比

商务部表示，会尽快研究出台减少新能源汽车制造领域外商投资限制的政策措施。

根据目前的汽车产业政策，中外合资生产企业的中方股份比例不得低于50%。这一政策已延续了20年。如果传闻属实，意味着中国汽车施行多年的政策将发生巨大改变，同时也意味着新能源汽车业务或将打破原先国家规定的持股限制，外资企业可以在华设立独资企业。

在9月21日商务部例行发布

## 特斯拉受益?

不少外企已经在华有合作伙伴，并且经营多年。即便政策放开他们也并不一定会选择另起炉灶。

而“外资可在自贸区独资建厂”消息如果属实，特斯拉或将成为受益者。

过去三年，关于特斯拉国产的传闻一直没有停歇。江淮、长安、福田、力帆等主机厂和宁波、苏州、广州、上海等地方政府都曾是传言与特斯拉合作的对象。尤其是在今年6月，特斯拉欲在上海临港设立特斯拉中国制造基地的说法甚嚣尘

## 激战未来

新能源汽车领域像是战争前夜，各方都在排兵布阵。

今年关于汽车发展的政策先后出台。4月，工信部、国家发改委、科技部联合印发了《汽车产业中长期发展规划》，为推进汽车产业由大到强提供宏观指导。6月，国家发改委与工信部印发《关于完善汽车投资项目管理的意见》，严控新增传统燃油车产能。另外9月28日出台的《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并管理办》则将建立节能和新能源汽车管理机制，

业内人士认为此次打破合资股比让特斯拉在华独资建厂成为可能。

汽车行业分析师钟师告诉《中国经营报》记者：“合资股比在传统领域是严格限制，而在新能源领域政策变得通融。但考虑到很多实际的情况，即便放开合资股比也很难会出现外资建厂热。”

## 会上，商务部并没有对此传闻进行直接否认。根据发言人高峰的说法，我国新能源汽车产业一直坚持开放发展的原则，会尽快研究出台减少新能源汽车制造领域外商投资限制的政策措施，持续推进这个领域的对外开放。结合9月15日国家发改委政策研究室副主任兼新闻发言人孟玮的说法，下半年中

国还将在金融、新能源汽车等领域进一步放宽外资准入。

一时间，关于“取消对自贸区内外资电动车业务持股的限制”猜测四起。有不少业内人士认为，减少外资在华新能源汽车发展限制并非同意独资建厂。而“外资准入”也并非意味着“外资可在自贸区内独资建厂”。



本报资料室 / 图

国还将在金融、新能源汽车等领域进一步放宽外资准入。

一时间，关于“取消对自贸区内外资电动车业务持股的限制”猜测四起。有不少业内人士认为，减少外资在华新能源汽车发展限制并非同意独资建厂。而“外资准入”也并非意味着“外资可在自贸区内独资建厂”。

在钟师看来：“从最近新的合资公司出现就可以发现政策在新能源项目方面是比较通融的。因为新能源比较特别，政策在这个领域是有弹性的。”国家新能源汽车技术创新工程专家组组长王秉刚则坦言：“目前关于这件事的解读有很多，但未来将会如何尚不明确。”

本拥有优越性。”钟师坦言道，“但实际上却涉及了很多微妙的事情，比如特斯拉在自贸区建厂进内陆以后还是要缴关税，没有中国伙伴也就少了保护和支撑。以前没有过这样的事，外企也不敢轻易尝试。”

业内人士认为，在自贸区建厂依然要面对很多事情，首先是外企要获得新能源乘用车“准生证”。其次如果外资在自贸区建设组装厂，

则自贸区的25%关税也是一笔不小的份额。

一位不愿具名的汽车分析师称：“事实上，不少外企已经在华有合作伙伴，并且经营多年。即便政策放开他们也并不一定会选择另起炉灶。”而在合作方式方面，外企可能还会选择体量较小的本土汽车公司或者一些科技公司合作。

王秉刚认为，当下自主品牌在新能源汽车领域已经具备竞争力，不管外界如何变化，只要坚持自主研发形成竞争力，完全可以在国际上领先。

也有不少业内人士认为，接下来新能源市场将掀起一场激战。“其实到明年新能源市场的竞争才会激烈，今年是车企纷纷亮相。预计2018年将迎来出车高峰，2019年竞争局势形成，2020年则会决一胜负。”钟师如此分析说。

秉刚直言：“从以往的情况来看，合资形式对于自主品牌弊大于利。”而双积分政策则将这种争论推向高潮，尽管不少车企面对较大压力，仍有业内专家认为新能源领域给了自主品牌超车的机会，政策应尽快落地。

如今，外资在新能源汽车领域打破合资股比也引起了争议，业内不少人认为一旦允许外资独资建厂，对于自主品牌新能源车来说或许会带来更多的挤压。

改革大幕拉开

# 加快新车投放 一汽夏利纳入奔腾事业部

本报记者 陈亚莹 郑宇 北京报道

9月份，一汽集团开启了一轮大刀阔斧的改革。其中，天津一汽夏利汽车股份有限公司(以下简称“一汽夏利,000927.SZ)的股票停牌、股权公开受让以及架构调整更是引起资本市场关注。这家连续亏损多年的老牌车企，未来命运究竟是将被终结还是将迎来转机?

9月28日晚间，一汽夏利披露重大事项进展，一汽股份拟协议转让所持有公司的部分股份，转让完成后公司控股股东将发生变更。此前的9月22日，一汽夏利推出了旗下首款纯电动汽车骏派A70E。这款新能源车型的推出，一汽夏利也开始通过大力发展新能源迎头赶上，这是一汽夏利立足未来的必由之路。

## “消失”的夏利?

夏利品牌被雪藏，一汽夏利股份被出售，“夏利”真的要消失了吗?

最新的消息是，包括天津一汽在内的一汽夏利整体业务，将纳入一汽集团新架构调整后的奔腾事业本部。而其控股股东中国第一汽车股份有限公司(即一汽股份)所持有的一汽夏利股份，将以公开受让形式出售。

根据一汽集团内部架构的改革，两个上市公司一汽轿车(000800.SZ)和一汽夏利都将在奔腾事业本部下。也就是说，奔腾事业本部将包括除红旗外一汽所有的自主乘用车品牌，包括奔腾、骏派、森雅等。

“这类类似于一汽-大众大众品牌、一汽-大众奥迪品牌的概念。”有接近一汽集团的相关人士告诉记者。

事实上，一汽夏利是上市公司的简称，而“夏利”则只是这家车企下一个车型品牌，并不能代表整个公司。按照现在的天津一汽汽车销售有限公司(以下简称“天津一汽”)的计划，夏利品牌已经暂时进入雪藏时期。“其实天津一汽还有其他品牌，比如威志、威姿、威乐等，还有现在的主力车型系列骏派品牌。”王志平表示，随着企业的发展，未来还会拥有更多品牌以及更齐全的产品阵容。

在整体并入奔腾事业本部后，“这便于把所有从研发到

## 复兴转机仍存

对于新能源板块缺失的一汽集团而言，天津一汽具备的纯电动车生产能力，将成为其未来立足的最大资本。

而新能源车型骏派A70E的推出，也被看作是天津一汽发展新转机。这款纯电动汽车不仅是天津一汽旗下首款纯电动车车型，更是整个一汽集团旗下首款。

“这显示的是天津一汽已经具备了生产纯电动车的能力。”据王志平介绍，这款基于一汽-大众宝来车型生产平台改造而来的车型，历经近40个月的研发周期，各项数据指标基本达到成熟纯电动车生产水平。

纵观目前国内四大汽车集团，上汽集团(600104.SH)以及长安集团均已经有成熟的新能源领域布局，东风集团于2016年开始也加大投入举措。而一汽集团，则几乎缺失这一板块。

之前，一汽集团的一项新能源项目宣布终止。2017年4月，一汽轿车发布《一汽轿车股份有限公司关于调整未来新能源产品实施地点暨终止建设新能源工厂技术改造项目的公告》称，“本着效益最大化的原则，公司拟调整未来新能源产品实施地

们的一个回应信号：“一汽夏利的新血液来了。”

对于目前各界的猜测以及质疑，天津一汽汽车销售有限公司副总经理王志平在接受《中国经营报》记者采访时回应：“多方的关注正是说明了一汽夏利是有价值的，并且存在足够的社会影响力。”王志平表示，随着骏派A70E的推出，一汽夏利也开始通过大力发展新能源迎头赶上，这是一汽夏利立足未来的必由之路。

不过，一汽集团的改革大幕才刚刚拉开，一汽夏利是否将迎来更多变数还未可知。但可以确定的是，这家老牌车企在“骏派计划”的复兴战略下，还存有未打出的牌。

生产制造乃至营销的资源进行规划和管理，就好像现在很多业务需要集团营销管理部统筹、产品需要研发中心来统筹一样。”天津一汽相关负责人认为，从战略的考虑来讲这种做法是符合实际情况的，也是为未来发展打基础的一种做法。

“就目前情况而言，一汽集团旗下各自主板块在销售渠道上是共享的。”上述人士称，这种共享不仅指的是在同一个店里买车，从更高层面来讲，投资人更加看重的是一汽集团的整体实力。据透露，目前，一汽集团也在发动各品牌下投资人加入到自主品牌行列，使其网络分布更合理，市场占有率更高。

“夏利”品牌虽然被暂时雪藏了，一汽夏利的股份也将迎来新股东，但天津一汽的造车初衷并没有改变。“目前，天津一汽已经投入了几十亿元进行产品升级和设备改造。”王志平透露。

有证券分析师表示，此前一汽夏利和一汽轿车曾因为同业竞争问题遭遇过中小股东的抗议，如果一汽集团通过出清在一汽夏利所持股份，甚至进一步改变一汽夏利的主营业务，那么从合规角度来看，也算是解决同业竞争的一种方式，对于一汽夏利股东带来或许是新的希望。

点暨终止建设新能源工厂技术改造项目，符合国家相关政策精神，以提高企业资源配置，提升资金使用效率，维护公司和全体股东的利益。”

放弃这个项目后，新能源基础已经成为一汽集团的短板。随着“双积分”政策(“企业平均燃料消耗量”与“新能源汽车积分”)的落地，一汽集团的迟缓可谓“首当其冲”。“而现在天津一汽纯电动车的生产能力，将补齐这一短板。”有分析人士指出，这也将是天津一汽未来在一汽集团立足的最大资本。

据悉，继A级轿车骏派A70E上市后，2018年天津一汽还将推出一款T086 SUV车型。按照“骏派计划”，骏派品牌将在2017~2020年连续投放涵盖轿车、SUV、旅行车以及新能源车在内的10余款产品系列，完善其产品矩阵。

而天津地区在新能源发展上也具有独特的优势。“新能源汽车方面天津必然成为一个重要的基地。”王志平表示，这对于一汽集团在新能源汽车方面的发展非常重要。“无论一汽夏利持方有什么变化，天津一汽乃至一汽集团发展新能源的决心是毋庸置疑的。”

上接C9

## 道阻且长

徐留平雷厉风行的改革似乎也并非一马平川。

据7月公布的2017年度《财富》世界500强排行榜，一汽集团以2016年647.8亿美元的营业收入，24.113亿美元的利润排名125名，在入选的六家中国车企中排名第三。另据2016年6月世界品牌实验室发布的《中国500最具价值品牌》分析报告，红旗品牌位列第66位，品牌的价值被定为428.69亿元。这意味着红旗汽车依然具有较强的品牌力。眼下徐留平想要打好红旗复兴这张牌，除了要解决红旗汽车的产品定位问题，还要应对改革中初露牙头的部分阻力。

“在国内自主品牌中，如果要做豪华车，没有哪个品牌比红旗更适合，更具有号召力。”汽车行业资深评论员贾新光说。在他看

来，国车是面子工程，关乎大国尊严。美国、日本、英国的政要首脑用车也是专门制造的，中国需要这样的产品。但如果企业只是专门为领导造车，恐怕难以存活。“现在红旗汽车的定位比较尴尬，以豪华定位现在不比ABB，不做豪华也没有其他生路。”钟师说。

今年3月，红旗汽车开始进行“红馆”改造，更新销售和服务渠道，走传统4S门店模式。在此次新红旗H7上市发布会上，红旗汽车首次请明星为品牌代言。“这些改变都意味着，红旗在向市场示好，走亲民路线。”前述一汽集团中层人士说。据他介绍，在一汽集团的红旗品牌大讨论中，反应比较多的就是产品定位问题。他认为提供一款消费者能接受的，受市场认可的产品，比高扬“豪

华”的大旗更加实际。“就像一个人，得先解决温饱问题才能去谈其他。”

“红旗必须要有清晰的市场定位和产品规划。”钟师告诉记者，比起情怀，投资者要看到产品的未来，政策匹配度，以及清晰的投资回报率。但这对于目前尚未拿出清晰方案的红旗汽车来说，难度非常大。

另一方面，徐留平雷厉风行的改革似乎也并非一马平川。记者从多位一汽集团员工处获悉，徐留平推出的“711工作制”以及“岗位竞聘制”已经引发部分员工离职。据前述一汽集团中层人士介绍，以末尾淘汰制为例，在整体上是压缩编制，能够淘汰掉一部分人浮于事的人，但是对于非管理层的员工来说，领导层的

大动机会使得员工非常没有归属感，对于自己的职业生涯和未来感到“心里没底”。

同时对于网传“徐留平明确要求大众和丰田的供应商必须支持一汽自主，在现有供货价上降价20%，否则退出一汽集团供应商体系”的消息，记者经过一汽内部人士和一汽零部件供应商双向验证，确有降价要求供应商支持的说法，但是具体多少降价空间尚未确定。一汽-大众旗下的一家电机供应商表示，“如果压价太多，我们就会考虑退网。”“对于徐留平来说，此前跟一汽集团没什么关系，不受盘根错节的关系网束缚，改革起来可以‘六亲不认’，压力相对小一些。”钟师说。徐留平也曾坦言，要改革就不能怕“得罪人”。

# 业绩动荡 金鸿顺终获证监会 IPO 批文

本报记者 黄辛旭 张洪杰 上海报道

尽管冲刺IPO之路一波三折，但苏州金鸿顺汽车零部件股份有限公司(603922.SH)(以下简称“金鸿顺”)终于通过了证监会的企业IPO批文。

## 斩获 IPO

“汽车零部件制造行业属于资金密集型行业，由于公司产能受限且需进一步完善战略布局，存在大量的资金需求。目前公司主要外部融资渠道

日前，证监会核发了8家企业IPO批文，金鸿顺也在其中，保荐机构为东吴证券。据悉，金鸿顺为生产汽车车身、底盘冲压零部件以及相关模具的汽车零部件企业。金鸿顺在招股说明书中透露其拟于上交所公开发行不超过3200万股，发行后

为银行借款，较为单一的融资渠道导致公司无法及时、充分的满足经营所需资金，从而限制了公司的进一步发展。”金鸿顺在招股说明书中如此解

约占总股本的25%，计划募集资金6.58亿元。募集资金用于长沙金鸿顺汽车零部件有限公司50万套汽车车身及10万套汽车底盘件项目、汽车零部件(沈阳)生产基地项目等。

在金鸿顺冲刺IPO引起业内

释申请IPO的必要性。据悉，在IPO申报期间，2014年~2016年金鸿顺收入分别为9.47亿元、8.54亿元、9.01亿元，净利润分别为1.15

关注的同时，由于其申报期间的业绩波动也带来了不少争议。金鸿顺相关负责人则向《中国经营报》记者坦言：“公司业绩波动是受我国汽车行业增速放缓的影响。此外查看公司数据可知营业收入与净利润的波动具有合理的匹配性。”

亿元、0.81亿元、1.06亿元，实现了连续三年盈利。在业内人士看来，连续的盈利能力是金鸿顺取得IPO的关键。