

神龙汽车挥出扭亏脱困“三板斧”

本报记者 张家振 武汉报道

“铁打的衙门，流水的官。”
5月8日，神龙汽车有限公司（以下简称“神龙汽车”）召开2020年第二次经营工作会，东风公司党委常委、副总经理张祖同首次以神龙汽车董事长的身份现身，PSA集团执行副总裁、中国区总裁奥立维（Grégoire Olivier）同步履新神龙

否认裁员

对于“减员超过30%”的信息，上述神龙汽车公关部负责人在接受本报记者采访时表示，公司从来没有主动地进行“裁员”。

有消息称，神龙汽车于近日重启一线员工竞聘上岗工作，涉及员工总数约5000多人，“将减员超过30%”。

高比例的减员计划引发多方关注。来自神龙汽车制造部门的信息称，分部即将开始人员竞聘上岗工作，5月8日出名单，5月15日定名单；竞聘落岗人员将面临“去成都工厂”“协议解除劳动合同”“歇工”3条出路。

对于“减员超过30%”的信息，上述神龙汽车公关部负责人在接受本报记者采访时表示，公司从来没有主动地进行“裁员”。“那都是不真实的，我们都懒得回应了。”该负责人表示，股东方PSA集团在神龙汽车发展问题上也坚持“不主动裁员”的原则。公司从去年9月份发布“元”计划开始，就已经着手对

“四方会谈”

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。

神龙汽车制造一部资产处置被认为是公司进行产能优化、提升效益的重要举措之一。

4月28日，神龙汽车所在的武汉市经济开发区管委会曾公布文件，对制造一部资产处置工作给出了明确的“时间表”。其中包括，5月份完成土地、房产、设备等产权情况的详细调查及测量工作；6月份完成评估初评和跟踪审计工作；7月份协商确定补偿价格和收储方案，签订收储协议，同时免除公司2020年度房产税和土地使用税。

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。在2019年9月份之前，公司内部就已开始动议、讨论资产处置工作的可行性，并于

汽车副董事长。新的管理团队提出，神龙汽车下一阶段将紧紧围绕“销量提升、全员开源节流、质量改善”三项重点任务展开工作，尽快扭转困难局面。

《中国经营报》记者在采访中了解到，尽管张祖同和奥立维在5月8日才首次以新身份在公司内外亮相，但在一个月之前的董事会上就已宣布任命。在两位新管理层

否认裁员

机构进行调整，自然需要对岗位进行重新调整，通过“给时间、给政策、给出路”的方式解决人岗重新匹配的问题。

据了解，神龙汽车管理层在5月8日举行的2020年第二次经营工作会上强调，每位干部都要在本次会后按下“重启键”“加速键”，立即行动，快速改变；要想尽一切办法，让更多的员工获得岗位和发展机会。

尽管神龙汽车方面否认大幅“裁员”，但公司内部根据机构变革需要重新进行人岗匹配、竞聘上岗是不争的事实。

据上述负责人介绍，主要是通过组织选配或竞争上岗的方式，最终由东风公司的派驻员任命。这项工作从去年开始就已经逐级地开展，年前已完成了营销、工业、技术中心等领域中高层以上级别的调整

否认裁员

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。

神龙汽车制造一部资产处置被认为是公司进行产能优化、提升效益的重要举措之一。

4月28日，神龙汽车所在的武汉市经济开发区管委会曾公布文件，对制造一部资产处置工作给出了明确的“时间表”。其中包括，5月份完成土地、房产、设备等产权情况的详细调查及测量工作；6月份完成评估初评和跟踪审计工作；7月份协商确定补偿价格和收储方案，签订收储协议，同时免除公司2020年度房产税和土地使用税。

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。在2019年9月份之前，公司内部就已开始动议、讨论资产处置工作的可行性，并于

频繁去各工厂调研考察和销售网点听取意见的基础上，将调研发现的问题和确定改进的方案在全公司进行了部署。

与此同时，员工竞聘上岗和制造一部闲置产能处置计划也备受关注。神龙汽车公关部负责人告诉记者，公司从来没有主动地进行“裁员”，而是根据机构调整需要重新进行人岗匹配。“制造一部厂区后续通

否认裁员

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。

优化工作。这项工作的开展并不是临时起意，只是对之前受疫情影响延后工作的延续，将主要涉及经理、主管、员工干部等管理序列以及生产工人、维修、质检等工人序列。

“涉及分流的人群主要是在公司内部无法匹配合适岗位的人员。在生产工人层面，从2018年开始就启动参与了集团内部的支援、协同，比如支援东风本田乘用车和十堰东风越野车。东风本田作为试点实行双向选择，如果员工愿意留在东风本田就可以在与神龙汽车解除劳动合同后加入。”神龙汽车公关部负责人表示。

据了解，神龙汽车富余员工除支援东风本田乘用车和十堰东风越野车外，还可以“外派”至成都工厂工作。

否认裁员

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。

神龙汽车制造一部资产处置被认为是公司进行产能优化、提升效益的重要举措之一。

4月28日，神龙汽车所在的武汉市经济开发区管委会曾公布文件，对制造一部资产处置工作给出了明确的“时间表”。其中包括，5月份完成土地、房产、设备等产权情况的详细调查及测量工作；6月份完成评估初评和跟踪审计工作；7月份协商确定补偿价格和收储方案，签订收储协议，同时免除公司2020年度房产税和土地使用税。

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。在2019年9月份之前，公司内部就已开始动议、讨论资产处置工作的可行性，并于

过什么方式进行回收、处置，神龙汽车、东风公司、武汉市经济开发区和武汉市政府四方还在协商方案。”

新官还需理旧账。在2019年11月经历一系列组织架构和人事调整后，神龙汽车还需在新的管理团队带领下解决销量滑坡、工厂产能闲置和开源节流等问题，在施行“元”复兴计划的同时能否“回归赛道”值得关注。

否认裁员

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。

在用工缺口，可以将武汉工厂培训好的专业、熟练工人分流过去。工人收入很大程度上和工时相关，从目前神龙汽车产能不饱和及成都工厂可能需要加班的情况来看，外派成都的员工收入肯定是有所提升的。”上述负责人表示，员工如果最终在当地安家，就可以将劳动、人事关系转过去。

据上述负责人介绍，对于不符合人岗匹配条件或不愿意解除劳动合同的员工，如果想继续留在公司可以签署“歇工”协议，发放基本工资并缴纳“五险一金”，歇工期分为半年、一年和两年。此外，对于选择离开的员工并非强制，公司将通过“一人一策”协商解除劳动合同的方式，在《劳动法》规定的基础上根据工龄等发放一次性补偿金。

否认裁员

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。

神龙汽车制造一部资产处置被认为是公司进行产能优化、提升效益的重要举措之一。

4月28日，神龙汽车所在的武汉市经济开发区管委会曾公布文件，对制造一部资产处置工作给出了明确的“时间表”。其中包括，5月份完成土地、房产、设备等产权情况的详细调查及测量工作；6月份完成评估初评和跟踪审计工作；7月份协商确定补偿价格和收储方案，签订收储协议，同时免除公司2020年度房产税和土地使用税。

多位神龙汽车内部人士向记者证实，神龙汽车制造一部资产处置工作还在推进中。在2019年9月份之前，公司内部就已开始动议、讨论资产处置工作的可行性，并于

开源节流

早在2019年9月，神龙汽车就提出以培元、固元、拓元为核心的“元”计划，通过让产品更适配、营销更精准、运营更高效，最终实现全价值链回到健康发展轨道的复兴目标。

“有效管控现金流是当前最重要、最紧迫的工作。”在2020年第二次经营工作会上，神龙汽车管理层面对当前的严峻形势，提出了“销量提升、全员开源节流、质量改善”三项重点任务，并进行了动员部署。

神龙汽车方面表示，开源不光是营销的事，节流不是简单少花点钱，这些工作和每个部门、每个人都密切相关，谁也不能置身事外。经过前期充分研讨和准备，公司制定了11项公司级行动，成为各个部门开源节流的工作边界和硬杠杠，同时专门成立了现金流管控领导小组及工作小组，通过每月的执委会、每两周的信息通报会进行跟踪、推进。

张祖同亦强调，神龙公司管理团队必须始终坚持合资公司利益最大化的原则，必须始终坚持以维护合资公司利益为准绳开展各项工作，优化管理流程，提高决策效率。要努力创新营销方式方法，强化营销能力，激活渠道，增强合作伙伴信心，确保销量持续环比增长。

事实上，神龙汽车一直在跟时间赛跑，在积极“自救”中赢取更多的复兴主动权。

早在2019年9月，神龙汽车就提出以培元、固元、拓元为核心的“元”计划，通过让产品更适配、营销更精准、运营更高效，最终实现全价值链回到健康发展

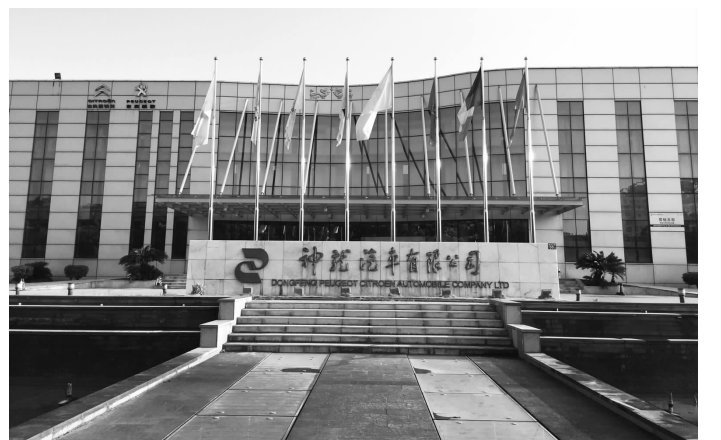
轨道的复兴目标。在彼时，神龙汽车就希望通过减少管理层级、产能集约优化、员工外派分流等方式“节流”，实现“瘦身健体，轻装上阵”的目标。

面对销量下滑、利润亏损的局面，提振销量实现“开源”目标将尤为迫切。据了解，从5月份开始，神龙汽车将在营销领域实现三大转变：由目标推动型转变为需求拉动型，取消网点开票目标捆绑和交付激励分档；从基础能力出发，制定务实而又有挑战的目标；聚焦渠道，实现跟随网点激活，单店销量提升。

不过，面对更加复杂的内外部环境，神龙汽车快速实现销量提升并非易事。根据东风汽车集团披露的数据显示，今年4月份神龙汽车在华销量为5222辆，较去年同期的9543辆下滑45.28%；1~4月累计销量11607辆，较2019年的44201辆下跌幅度达73.74%。

“下一阶段，神龙汽车将重点加强销售过程的精细化管理，做好两款新车型的上市投放，推进好营销专案和口碑维护，最终实现终端交付环比持续正增长。”神龙汽车方面表示。

据神龙汽车内部人士介绍，两款新车型包括东风标致全新一代2008和东风雪铁龙C3L，将在今年5月18日、公司成立28周年之际上市，承担起销量提振的重任。



位于武汉经济技术开发区的神龙汽车营销总部。 本报记者 张家振/摄影

工程机械电动化风暴来袭 政策仍是催化剂

本报记者 周信 童海华 北京报道

近日，三一集团与宁德时代在福建签署战略合作协议。双方将深化伙伴关系，在新能源工程机械领域展开紧密合作，推动工程机械行业电动化发展。

制定行业标准 推进“换电模式”

“双方早于2018年就已开始接触并合作，经过了两年的磨合，终于达成了目前的战略合作。通过各自所在行业的强强联合，来推动中国工程机械行业电动化的发展。”针对近日三一集团和宁德时代的合作，三一方向本报记者表示。

根据合作协议，下一步双方将加速在混凝土机械、矿用机械、港口机械、起重机械、挖掘机、重卡等各领域的新能源产品开发。

据了解，电动工程机械大批量产业化前期，适合工程机械行业特点的电池技术标准、大数据采集分析、运营方案创新，比工程应用本身更加重要。所以，三一还将与战略合作伙伴开展电池行为跟踪、故障诊断、工业互联网平台等方面的研究和应用。

对于双方此次的合作，业内分析人士置评：“是各取所需，也的确有助于推动行业发展。”

“工程机械电动化在技术上几乎没有

业内一片惊呼“工程机械电动化风暴来袭”。三一集团向《中国经营报》记者表示：“依托中国领先的‘三电’（电池、电机、电控）技术与三一领先的工程机械技术和产业链能力，打开工程机械电动化市场，提高市场及终端客户对电动工程机械的

接受度和满意度。”多名从业人员向《中国经营报》记者表示，工程机械电动化是大势所趋，但结合时下相关的产业政策，“新基建”和国家对新能源汽车补贴延期则是工程机械电动化的催化剂。

块化（换电）、平台化（统一的电压平台）进行应用。通过双方所在行业的强强联合，促进、推动中国工程机械行业电动化的发展，实现中国工程机械对国外老牌巨头的弯道超车。

除了缺乏行业化标准外，国内刚刚起步的工程机械电动化，面临的难题与汽车行业初期类似，主要在于电动化基础设施不足、工作场景限制，工程机械设备难以实现长距离、频繁移动充电，通常需要自建配套设施。

为此，“三一也将联合宁德时代探讨换电方案、运营企业自建充电配套设施、专线运营设施建设等方面。”三一方面表示。

而对于宁德时代，虽然在接受记者采访时仅表示不接受采访，但上述分析人士认为，有了跟行业头部企业三一集团合作的“大单子”，将对其业务有巨大帮助，后续也将容易跟其他工程机械企业合作。

同时他还认为，换电模式也或是工程机械领域的新势头。

新基建和新能源汽车补贴是催化剂

记者还注意到，工程机械电动化在产品落地也是有步骤的，渣土车、牵引车、叉车、港口机械等的电动化走得更快。

“蜂巢式的工作场景比较适合工程机械电动化。即有类似蜂巢的固定工作地点或休整地点，方便成批量的设备进行充电，换电，搅拌车、港口机械、矿车适合重点优先推进。”三一方面表示。

“特殊场景下，比如室内、洞窟，纯电动的小型挖机是很有必要的，因为它既安静，又没有排放，又可以间歇作业”。姚春德说，渣土车、矿区车，它的运营工况很稳定，就在一定范围内，按固定的线路、固定的点运输，它的运输成本也会比柴油机械低。

但不可否认的是，此次工程机械的电动化与政策扶持是密不可分的。

3月4日，中央政治局会议上又明确指出要加快新型基础设施建设进度，5G基站、电力物联网、城际高铁、城市轨道交通、新能源汽车、充电桩等。

“传统基建依然是稳增长的主导力量，所以工程车辆——比如搅拌车、粉罐车的销量在短期内就会有比较明显的增长。”洛

阳中集凌宇汽车有限公司总经理刘宝山表示，近年来，随着各项法规标准的陆续出台，治超、环保的压力不断增大。

“但就商业行为而言，无利不起早，新能源汽车的补贴以及地方政府对专用车的运营补贴也会极大地刺激工程机械的发展。”新能源专用汽车销售王斌（化名）向记者表示。

4月23日，四部委联合发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，补贴新政称，“综合技术进步、规模效应等因素，将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至2022年底。平缓补贴退坡力度和节奏，原则上2020~2022年补贴标准分别在上一年基础上退坡10%、20%、30%。”

“从补贴政策来看，至少中央是鼓励的，所以这就促进了宁德时代和三一集团的合作。”王斌说道，而如纯电动渣土车等，他们是新能源专用车，它本身就新能源汽车的中央财政补贴、地方财政补贴，有些地方还给予运营类的补贴，补贴的价格已经覆盖了车价了。

他以深圳为例，“一直以来，它都是新能源汽车应用的模范

城市，对纯电动的渣土车、搅拌车有补助，比如2019年10月份深圳市给了开沃汽车1000辆纯电动泥头车的订单，这些车都是有补贴的。”

2018年12月，深圳市发布了《纯电动泥头车超额减排奖励实施办法》，自2018年11月14日起实施，有效期5年。其中，对符合奖励条件的纯电动泥头车给予超额减排奖励80万元/车。

而以开沃汽车交付的那批车为例，其最大设计总质量为12870kg，按照当年的补贴标准计算，获得的中央补贴为5.5万元，地补为2.75万元，加上深圳市的运营补贴，单车共计可获得88.25万元的补贴。记者从开沃汽车的一位销售人员处了解到，同样是交付给深圳的那批车，仅10辆车的订单，88万元的价格都能成交。

不过，在欣旺达电动汽车电池有限公司系统研究院总工程师郑伟伟和姚春德看来，不管有没有补贴，工程机械电动化是大势所趋。

“比克电池也一直在做机械工程专用车的国内外市场，以后工程机械的电动化速度会更快。”上述比克电池相关负责人表示。