

· 资讯 ·

吉利宝腾成立技术合资公司

北京商报讯(记者 刘洋 实习记者 刘晓梦)吉利汽车近日宣布,公司战略投资的亿咖通科技与宝腾汽车及马来西亚ALTEL公司正式签约,成立三方技术合资企业。

据介绍,三方将从产品研发、本地运维、质量管理、生态构建等多方面资源协同,将合资公司打造为车联网服务提供商。届时,不仅宝腾能够在智能网联开发上降低成本,也能为马来西亚的用户提供丰富的产品选择以及便捷的售后服务。按照规划,合资公司落地后将在当地培养技术人才,未来还将在东南亚市场建立车联网研发中心。

2017年6月,吉利与马来西亚多元重工业集团正式签约,收购旗下宝腾汽车49.9%的股份。2018年8月,吉利与宝腾成立股比为50:50的新合资公司,深化新能源领域合作。2018年12月,双方首款新车宝腾X70正式上市。

福特出售俄罗斯闲置工厂

北京商报讯(记者 刘洋 实习记者 刘晓梦)近日,有消息称福特准备出售位于俄罗斯的闲置工厂。对此,福特欧洲董事史蒂文·阿姆斯特朗表示:“我们愿意公开讨论出售该俄罗斯工厂计划,并且已经有许多公司表示对此很感兴趣。”

实际上,2019年3月福特汽车就发出声明,将关闭在俄罗斯的两家装配厂和一家发动机厂,福特将逐步退出俄罗斯乘用车市场。福特在一份声明中称,此举是全球重组的一部分,届时合作伙伴Sollers将接管合资企业的控制权。此前,合资公司由福特主导。福特预计退出俄罗斯乘用车市场的税前特别项目支出将达到4.5亿-5亿美元,其中大部分将在2019年入账,这是福特此前宣布的110亿美元全球业务重组支出的一部分。

福特是首家在俄罗斯进行汽车组装业务的国际汽车制造商,于2002年在圣彼得堡开设一家工厂。2011年,该公司与索勒斯成立一家合资企业,福特和索勒斯各持有50%股份,但自收购优先股以来,福特一直拥有合资公司的主要控股权。在新的公司结构下,索勒斯将拥有51%控股权。

对于此次闲置工厂的出售,福特方面也表示,这是福特全球重组的重要一环,重组后的合资企业Ford Sollers将专注于商用车业务,而乘用车将在6月底前停产。

(上接A1版)

2800亿 恒大南北基地落听



继与广州市签约1600亿元项目后,恒大又将造车版图延伸至沈阳。北京商报记者近日从恒大官方获悉,沈阳市人民政府与恒大集团已签署战略合作协议,恒大集团将投资1200亿元在沈阳建设新能源汽车三大基地等项目。至此,恒大已布局“南北”两大造车基地。

恒大集团相关负责人对北京商报记者介绍称,根据协议,沈阳市与恒大集团将围绕多个领域开展广泛深入合作,其中恒大新能源汽车整车研发生产基地将落户浑南区,轮毂电机研发生产基地及动力电池超级工厂将落户铁西区。

这已是恒大近一周内签约的第二个新能源汽车基地建设项目。6月11日,广州市人民政府与恒大集团签署战略合作框架协议暨南沙系列重大投资合作协议,恒大将投资1600亿元在广州南沙区建设新能源汽车整车研发生产基地、新能源电池研发生产基地和电机研发生产基地。

汽车制造是个烧钱行业,蔚来创始人、董事长李斌曾表示,一家电动车企业走到量产至少需要投入200亿元,该数字几乎是行业共识。与累计融资额尚未突破200亿元的国内大部分造车新势力相比,

由房地产商转型而来的恒大无疑更为“财大气粗”。

2019年1月,恒大集中完成三起投资和收购,谋求获得新能源汽车核心技术。1月15日,恒大健康宣布以9.3亿美元成功收购电动汽车公司NEVS 51%股权并获得多数董事席位,而这家公司在国内的主要资产为国能新能源汽车有限责任公司;1月24日,恒大健康又宣布以10.59亿元收购动力电池企业上海卡耐新能源有限公司,持股比例58.07%,为第一大股东;1月29日,恒大再以1.5亿欧元入股瑞典超跑公司柯尼塞格。

同时,在渠道方面,早在2018年9月,恒大集团便以接近145亿元的资本入股广汇集团,由于广汇集

团旗下拥有国内最大汽车经销商集团——广汇汽车,恒大此举也被业内视作为新能源量产车销售铺路的战略举措。

恒大集团董事局副主席、总裁夏海钧表示,恒大新能源汽车计划三年内实现50万-100万辆产能建设,天津基地计划2019年6月全面投产。不过,近日有消息称,恒大收购的国能汽车原定于6月量产,但由于技术试验尚未完成,上市时间将推迟。

业内人士表示,新能源汽车属于技术和资金密集型行业,恒大凭借雄厚资金实力迅速完成全产业链布局,但如何将并购公司的资源整合到造车中对于恒大而言是未来的挑战。

北京商报记者 刘洋 濮振宇 资料图片

赛麟建立SR汽车战略研究中心

北京商报讯(记者 刘洋 实习记者 刘晓梦)近日,赛麟汽车联合江苏省如皋市正式成立SR汽车战略研究中心。同时,汽车轻量化技术创新战略联盟及中国汽车技术研究中心汽车技术情报研究所,分别与该中心签署合作协议,正式成为SR汽车战略研究中心“最强外脑”。

据了解,该研究中心前期研究

的十大课题包括中国汽车企业合资模式发展与演变、世界汽车产业布局 and 全球供应链迁移、智能网联技术对汽车供应链重塑等。

赛麟汽车董事长兼CEO王晓麟表示:“研究中心不仅巩固企业与地方关系,更将企业成长与地方经济发展需求进行有机结合,并通过‘定制型’发展课题研究抢占市场与产业成长先机。此外,研究中

心将为赛麟汽车在产品研发、产品布局、企业战略、未来出行等领域提供强有力的支持与保障。”

江苏赛麟汽车科技有限公司由美国赛麟国际汽车公司联合国内多家企业和机构共同投资设立。此前,赛麟汽车落地江苏如皋建立生产基地,王晓麟透露,建成后赛麟将实现超40万辆高性能整车的年产能,年产值超2000亿元。

产品“掐架”内耗 长安汽车徘徊谷底

CS85 COUPE遇到的问题,在长安汽车旗下车型中普遍存在。虽然长安汽车SUV产品线丰富,但旗下产品存在定位一致、价格相交等问题,内耗严重。在CS85 COUPE上市前,长安汽车新CS55和新CS75定位便相对一致,而且指导价也接近,两款车型的优势相互蚕食。业内人士表示,长安汽车密集布局SUV市场是希望将消费者全面覆盖,但相同定位车型售价彼此重叠,最终只能导致自身“掐架”加速内耗。

此外,在产品布局上,长安汽车仅依靠SUV支撑销量,但在市场整体销量放缓局面下,长安汽车的产品销量也大幅下滑,尽管此前长安汽车一度想要扭转该局面,时任长安汽车副总裁龚兵也

曾表示,长安汽车要重“两条腿走路”即SUV+轿车。然而,轿车产品睿骋CC和逸动的销量并未有起色。

乘联会秘书长崔东树表示:“2019年是SUV市场结构性调整期,部分SUV细分市场增长乏力,调整速度慢的企业很难适应激烈竞争”。

调整产品布局自救

实际上,在2018年长安汽车便已经出现严重的利润下滑。数据显示,2018年,长安汽车销量为213.78万辆,同比下降25.58%,旗下多款车型销量均出现不同程度下滑。进入2019年,该现状也未得到改变。销量的下跌,也直接影响长安汽车的盈利能力。财报显示,2019年一季度,长安汽车面临总营

收、净利润双下滑,其中净利润亏损更扩大至21亿元。这也是继2018年三四季度后,长安汽车连续第三个季度出现亏损。

尽管旗下合资企业长安福特的大面积亏损,是导致长安集团整体业绩下滑的主要原因,但在2018年长安集团214万辆的销量中,长安自主板块贡献了149万辆。业内人士认为,目前长安汽车陷入销量困境,很可能使长安集团整体销量崩盘。数据显示,除去合营企业所获收益,长安汽车2016年、2017年、2018年三季度净利润下滑迅猛,分别为7.13亿元、3.51亿元、-6100万元。

为扭转颓势,2019年长安汽车开始加速产品更新,长安汽车乘用车营销事

业部副总经理潘欣欣表示:“在传统燃油车及新能源车板块,长安汽车将推出CS85、全新CS15、全新紧凑型SUV及奔奔EV、逸动两厢EV、CS55 EV等全新或改款车型”。但业内人士认为,尽管步入“产品大年”,但2019年长安汽车推出的多为换代或改款产品,新产品并不多。相比起其他自主品牌密集的新品牌、新产品攻势,长安汽车的产品打法依旧略显保守。

目前,长安自主正深化“第三次创业”,加大投入智能化战略“北斗天枢计划”和新能源战略“香格里拉计划”,以应对困局。对此,业内人士认为,在销量、利润重压下,长安汽车应寻求转型,但战略落地仍需要时间,短期内对于提振长安的销量并没有过多帮助。