

多品牌销量低迷

东风系合资困局待解 股权调整“箭在弦上”

本报记者 杨让晨 张家振 上海报道

陷入销量困境的东风系多个合资品牌亟待凤凰涅槃。

近日,东风汽车集团有限公司(以下简称“东风公司”)在上海联合产权交易所正式挂牌转让持有的东风悦达起亚汽车有限公司(以下简称“东风悦达起亚”)25%的股份,转让价格为2.97亿元。

这也意味着,东风公司或将退出在东风悦达起亚中的合资。据了

多品牌深陷困境

相比之下,东风裕隆和东风雷诺等东风系合资品牌的生存状况更不容乐观。

东风系合资品牌陷入销量困境由来已久。据了解,东风公司旗下的诸多合资品牌,目前销量情况都不容乐观。

盖世汽车统计数据显示,今年1月至10月,东风悦达起亚累计销量为12.52万辆,与去年同期相比大幅下滑48.14%。而在2014年,东风悦达起亚的年销量曾一度超过60万辆,但至2020年全年的销量已不足25万辆。

在销量大幅下跌背景下,东风悦达起亚在国内的产能也存在过剩问题,公司陷入大幅亏损境地。股权挂牌信息显示,2020年,东风悦达起亚年度亏损47.5亿元,负债136.56亿元;今年前10月,东风悦达起亚亏损达26.12亿元,负债总计118.87亿元。

另据中京民信(北京)资产评估有限公司出具的评估报告,截至今年3月31日,东风悦达起亚净资产为3.5亿元,评估价值为11.88亿元,东风公司转让标的对应评估值为2.97亿元。

截至今年11月,东风系另一合资公司神龙公司旗下汽车累计销量达到86553辆。尽管较2020年销量数据呈现大幅回升趋势,但

解,东风悦达起亚成立于2002年,由东风汽车公司、江苏悦达投资股份有限公司和韩国起亚自动车株式会社共同组建,三方股权分别为25%、25%和50%,经营年限由1992年9月12日至2022年9月11日。

盖世汽车统计数据显示,今年1月至10月,东风悦达起亚累计销量为12.52万辆,与去年同期相比大幅下滑48.14%。东风悦达起亚销量的下滑,只是东风公司旗下众多合资品牌现状的一个缩影。



作为东风系合资品牌之一,东风裕隆已启动预重整程序。

本报资料库/图

距此前创下的年销量高值仍差距明显。神龙公司相关负责人在接受记者采访时表示,神龙公司今年销量目标为10万辆,目前正向完成全年目标发起冲刺,“预计将顺利完成”。

相比之下,东风裕隆和东风雷诺等东风系合资品牌的生存状况更不容乐观。2018年,东风雷诺的全年总销量仅为5.01万辆;2019年较2018年下降63.07%,为1.85万辆;2020年1至2月,东风雷诺产量为0,而销量仅为587辆。

步入2021年,雷诺股份有限公司宣布将于9月完全退出东风雷诺的股东序列,进入中国近10年的东风雷诺品牌结束了在国内市场的历史使命。

2015年,东风裕隆在年销量创下6.03万辆的新高后就开始节衣缩

食。除了东风悦达起亚外,神龙汽车有限公司(以下简称“神龙公司”)旗下多品牌今年销量虽有提升,但与高峰期相比还有较大差距,东风雷诺已经解散,东风裕隆也已走上了破产重整之路。

对于东风悦达起亚等东风系合资品牌的生产、经营战略等相关问题,东风公司相关负责人在接受《中国经营报》记者采访时表示:“东风悦达起亚股权转让等事宜目前不便透露具体情况。”

记者梳理发现,东风系合资品牌质量问题也很突出。今年12月1日至9日,东风悦达起亚在第三方质量投诉平台上,已有16起投诉。投诉的问题多集中在发动机异响、车身附件及电器故障以及变速器问题等方面。

神龙公司旗下东风雪铁龙也有诸多质量问题。12月1日至9日,第三方质量投诉平台上有13起投诉,问题多集中在发动机和转向系统等方面。

此外,东风系合资品牌的外

退。据相关报道,由于研发水平和产品战略等问题,东风裕隆旗下纳智捷的销量在2018年仅为7056辆,约为2016年的12%,同比2017年大幅下滑61%。2019年,纳智捷的销量已不足2000辆,2020年的全年销量仅为77辆。

2017年,东风公司就已退出了东风裕隆的管理,2019年其位于杭州的生产基地也已处于生产停摆状态。

今年11月19日,东风裕隆临时管理人发布《招商公告》称,为实现东风裕隆优质资产的有效整合和可持续发展,临时管理人根据预重整程序相关规定进行公开招商。对于预重整计划及股份收购等相关事宜,东风裕隆临时管理人此前在接受记者采访时表示:“目前,已有意向投资人在接洽。”

合资品牌成反腐重灾区

今年以来,东风公司已开展多次反腐行动,多位前东风系合资品牌高管落马。

在销量下滑背后,东风系众多合资品牌在芯片供应、新品研发和电动化转型等方面发力不足。

中国汽车工业协会副秘书长李邵华此前在接受媒体采访时表示:“由于合资品牌的零部件供应是纳入全球采购体系的,所以如果海外芯片供应出现问题,合资品牌受影响较大。”

记者梳理发现,东风系合资品牌质量问题也很突出。今年12月1日至9日,东风悦达起亚在第三方质量投诉平台上,已有16起投诉。投诉的问题多集中在发动机异响、车身附件及电器故障以及变速器问题等方面。

神龙公司旗下东风雪铁龙也有诸多质量问题。12月1日至9日,第三方质量投诉平台上有13起投诉,问题多集中在发动机和转向系统等方面。

此外,东风系合资品牌的外

自救行动已展开

除合资品牌开展自救外,东风公司也在进一步厘清旗下合资公司股权。

面对销量下滑、业绩不佳,东风系的诸多合资品牌的自救行动已开始。

在刚过去的广州车展,东风悦达起亚就推出了全新电动车平台开发的首款车型EV6以及品牌旗舰MPV第四代嘉华。相关资料显示,EV6的标准续航两驱版百公里加速时间已达到6.2s。

不只是东风悦达起亚,神龙公司早在2019年就制定了对未来自身发展的规划。据了解,神龙公司于2019年发布了“元”计划,2020年10月神龙公司又在此基础上发布了“元+”计划,计划在“十四五”期间,使公司经营规模重回30万辆以上,利润率3%

资本影响力和贪腐问题也在一定程度上影响了合资品牌的发展。汽车分析师任万付告诉记者,东风系合资品牌销量不振和外资方的实力也有一定关系。“东风雷诺合资方雷诺在欧洲的影响力尚可,但放眼全球算不上大品牌;神龙公司面临的情况也类似,合资方Stellantis集团的市场主要局限于欧洲,在美国等地的销量也一般。”

今年以来,东风公司已开展多次反腐行动,多位前东风系合资品牌高管落马。今年4月9日以来,东风雷诺和神龙公司已有6名高管被调查。其中,神龙公司东风雪铁龙品牌部市场部原部长章宇光、原副部长杨宁和神龙公司东风标致品牌部市场部原副部长董安银已先后因涉嫌严重职务违法相继被官宣接受调查。

记者梳理发现,杨宁2016年

以上。

神龙公司方面在接受记者采访时表示,目前神龙公司股东东风公司和Stellantis集团正在从资本合作阶段,向技术合作、市场合作的阶段深度转型。“这将给神龙公司提供更大的事业平台,股东也将在新能源、智能网联、供应链等领域给予神龙公司科技创新工作更大的支持。”

除合资品牌开展自救外,东风公司也在进一步厘清旗下合资公司股权。截至目前,东风公司已受让东风雷诺50%的股权,并在2017年退出了东风裕隆的管理工作。

此外,有媒体报道称,东风公

曾担任神龙公司东风雪铁龙市场部副部长,但自2016年起神龙公司的销量就开始逐渐下滑,同当年销售目标的差距也越来越大。数据显示,2016年至2020年,神龙公司销量分别为60.02万辆、37.8万辆、25.3万辆、11.4万辆和5.02万辆,2020年销量同比下滑55.74%。

任万付在接受记者采访时表示,东风系合资品牌结构比较庞大。东风公司作为央企,旗下的合资品牌掌握了大量资源,也获得了大量支持。而出现销量下滑受诸多因素影响,任万付表示:“以神龙公司为例,销量有过高峰,但随着2018年和2019年汽车行业大环境不景气,公司旗下东风标致和东风雪铁龙的销量下滑明显。这与东风系本身的固有弊端有关;另一方面,也和合资方中的外资公司实力有关系。”

司和神龙公司的外方股东Stellantis集团已经成立了工作组,对神龙公司股权调整展开了谈判。目前的方案是外方控股神龙公司旗下东风标致品牌75%股权,中方控股东风雪铁龙品牌75%股权。

任万付表示,受各方面因素影响,东风系合资品牌目前并没有集中资源打造新能源赛道。“当前,东风系合资品牌正不断调整资源配置和发展战略,但由于目前国内新能源汽车市场的竞争越来越激烈,技术也在不断革新,在这种情况下,东风系合资品牌在转型发展方面还面临着诸多挑战。”

陷入特斯拉召回风波 拓普集团被指生产线存缺陷

本报记者 夏治斌 张家振 上海报道

一则特斯拉产品的召回公告,将其零部件供应商宁波拓普集团股份有限公司(以下简称“拓普集团”,601689.SH)推向了舆论的风口浪尖。

日前,据国家市场监督管理总局官网消息,特斯拉(上海)有限公司(以下简称“特斯拉”)将召回共计

涉及召回风波

12月3日,国家市场监督管理总局官网显示,特斯拉根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求,向国家市场监督管理总局备案了召回计划。

公告显示,自即日起,特斯拉将召回生产日期在2021年2月4日至10月30日期间的部分国产Model Y电动汽车,共计21599辆。“本次召回范围内的部分车辆由于供应商制造原因,前、后转向节强度可能存在不符合设计要求的情况。”特斯拉方面表示,在车辆使用过程中转向节可能发生变形或断裂,极端受力情况下可能导致悬架

生产线或存缺陷

“本次涉及召回产品的具体原因是由于某条热处理生产线发生淬火槽水位不足情况,使个别产品未完全被淬火液浸没,导致转向节强度可能不符合设计要求。根据公司测试结果判定,该批次可疑产品中存在缺陷的概率约为0.2%~1.0%。”拓普集团在《公告》中表示。

拓普集团方面还表示,本次公司涉及召回的产品只配套Model Y车型,不涉及特斯拉其他车型,亦不涉及其他客户的车型。“公司已完成热处理生产线的整改完善,保证产

21599辆国产Model Y电动汽车,系由其供应商宁波拓普供应的转向节有问题所致。

12月5日,拓普集团发布公告称,特斯拉召回车辆的转向节确由其供应。受召回事件的影响,拓普集团的股价不断下跌。12月7日,拓普集团发布股票交易异常波动的公告。根据公告,拓普集团股票于

连杆从转向节中脱出,影响车辆驾驶操控,增加发生碰撞事故的风险,存在安全隐患。

为解决上述车辆的安全隐患,特斯拉将免费对召回范围内车辆的前、后转向节进行检查,对强度不符合要求的转向节进行更换,以消除安全隐患。“车辆召回维修前,用户应谨慎驾驶车辆,并在召回开始实施后尽快联系特斯拉服务中心进行检修。”特斯拉方面提醒道。

上述召回消息一经发出,特斯拉零部件供应商拓普集团的股价出现大幅跳水,从涨幅1.43%直线下跌,最大跌幅一度达10.01%。截至12月3日当日收盘,拓普集团股

品充分淬火,同时对产品硬度进行200%检测。”

特斯拉相关负责人告诉记者,本次召回仅涉及特定生产时间内的Model Y车型。“需要注意的是,在这个时间内的车辆不一定都存在问题。但出于安全的考量,我们会对所有可能涉及的车辆全部进行检查。”

本次召回是否会对公司经营产生影响?拓普集团表示:“由于客户本次召回行动迅速,且召回工作尚未完成,因此公司对于本次召回所涉费用暂时无法确定。公司根据召

12月3日、12月6日、12月7日连续三个交易日收盘价格跌幅偏离值累计达20%,属于股票交易异常波动。

对于召回事件的相关进展情况,特斯拉相关负责人告诉《中国经营报》记者:“因为涉及第三方(拓普集团),所以暂时没办法回复。目前会联系对应批次的车主,进行进场检查。”不过,拓普集团方面并未回应记者的采访请求。

12月5日下午,拓普集团发布《关于客户召回事件涉及公司产品的说明公告》(以下简称“《公告》”)称,Tesla Inc和特斯拉分别向美国高速公路安全管理局、中国国家市场监督管理总局提交了关于部分Model Y电动汽车的召回报告或备案计划。

除去此番国内的车辆召回外,Tesla Inc发布的召回报告显示,公

回数量、缺陷比率估算,认为本次召回为非重大事件,不会对年度经营业绩产生影响,本次事件也不会对公司业务产生影响。”

12月8日,拓普集团董事长郇建树亦在公司内部管理平台中表示:“拓普集团在产品品类、企业规模、研发技术、制造能力、客户群等各方面均已跻身全球重要零部件供应商行列,此次召回事件不会影响公司的发展规划,公司将继续保持高速发展节奏。”

颜景辉告诉记者,从汽车召回

应记者的采访请求。

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉告诉记者,若从销售“三包”规定来看,产品发生质量问题,消费者应当向主机厂去追责,而非零部件供应商。“若召回是由于零部件质量出现问题,主机厂可以向零部件供应商追责,他们之间有合同约定的权责关系。”

“本次涉及召回的Model Y电动汽车配套的转向节由公司直接供给客户。”拓普集团在《公告》中表示,“本次公司涉及召回的产品只配套Model Y车型,不涉及特斯拉其他车型,亦不涉及其他客户的车型。”

公司于11月21日向美国高速公路安全管理局提出申请,在美国召回生产日期为2020年6月16日至2021年11月10日的部分Model Y电动汽车,共计826辆,“估计存在缺陷的比例为1%”。召回原因是转向节强度不足可能变形或断裂导致悬架连杆从转向节脱出,这可能会影响车辆的可控性,增加碰撞风险。

“本次涉及召回的Model Y电动汽车配套的转向节由公司直接供给客户。”拓普集团在《公告》中表示,“本次公司涉及召回的产品只配套Model Y车型,不涉及特斯拉其他车型,亦不涉及其他客户的车型。”

东吴证券亦有研报指出,本次召回事件对拓普集团业绩及后续业务影响有限,拓普集团持续推进新项目研发及产能布局,公司的Tier 0.5模式逐步获得智能电动车企认可,行业不利因素缓解,将推动公司业绩进一步释放。

搭上特斯拉快车

拓普集团创立于1983年,总部位于浙江宁波,是一家汽车零部件企业,主要致力于汽车动力底盘系统、饰件系统、智能驾驶控制系统等领域的研发与制造。

2016年8月,拓普集团发布公告称,公司收到美国特斯拉签发的《供应商定点书(协议)》,被认可向特斯拉提供产品,正式成为特斯拉的供应商。截至目前,除特斯拉外,拓普集团也已进入吉利、比亚迪、北汽、长城、蔚来和威马等公司的供应链。

特斯拉对于拓普集团的重要性不言而喻。天风证券数据显示,2020年拓普集团来自特斯拉的营收为11亿元,贡献营收占比18%;2021年,拓普集团来自特斯拉的营收为26亿元,贡献营收占比30%。

作为特斯拉概念股,拓普集团的市值也保持快速增长,股价从2019年8月的9.07元/股一度涨至今年11月的68.06元/股,市值也从当初的百亿元左右暴增至目前的700多亿元。

但股价一路上涨的背后,拓普集团自身的盈利能力并不亮眼,其销售毛利率和销售净利率呈下滑趋势。数据显示,2017年~2021年前9月,拓普集团销售毛利率分别为29.03%、26.89%、26.29%、22.69%和20.96%;销售净利率分别是14.55%、12.62%、8.58%、9.68%和9.73%。

对此,据媒体报道,一位特斯拉线束供应商的工作人员称:“特斯拉对于零部件供应商一向采取低价策略,不少零部件企业为了进入特斯拉供应链,都会尽可能压低价格。但

好处是成为特斯拉供应商以后,可以更容易拓展其他新能源汽车客户,所以在特斯拉和供应商之间,特斯拉掌握着主动权和话语权。”

华西证券研报指出,特斯拉再扩产,产业链将受益。特斯拉上海工厂目前产能已超过45万辆,每天可生产超过1600辆Model Y和超过2000辆Model 3,拟再扩产,计划新增员工4000人。

上述研报还指出,特斯拉2020年全球销量约50万辆,今年有望突破90万辆,目标2030年达2000万辆,销量的加速增长驱动产业链企业的业绩增长曲线变得更为陡峭的企业,其中便包括拓普集团。

拓普集团方面也在进行着产能扩充。11月19日,拓普集团发布公告称,拟公开发行总额不超过25亿元(含25亿元)可转换公司债券,扣除发行费用后,将全部投资于年产150万套轻量化底盘系统建设项目和年产330万套轻量化底盘系统建设项目。

拓普集团对特斯拉的依赖,也引起投资者的关注。今年7月27日,便有投资者在互动平台上问道:“我个人看好公司的发展前景,在新能源业务方面,除了特斯拉,公司有没有拓展新的业务来保持稳定的业绩增长?”

拓普集团方面回复称:“公司看好北美电动车市场,目前正加速开拓,包括Rivian、通用、克莱斯勒、福特和Lucid等。其中已批量供货的Rivian电动皮卡轻量化底盘系统,单车价格超过11000元。公司下一个大客户可能还是来自北美地区。”