

### 90后 神龙公司的背水一战

# 加码中国市场就是抢占未来风口

车市『半』

自主品牌上行刻不容缓

电共生车型。

“此外，PSA与菲亚特克莱斯勒汽车(以下简称‘FCA’)的合并也将为中国市场带来更多利好消息。”奥立维表示，PSA与FCA合并后会成为全球四大汽车制造商之一，从而拥有更大的全球覆盖度和更大的产业规模。

“这样我们在中国市场也会具有非常好的协同效应。”他透露称，PSA正在与东风公司“非常密切地商讨将欧宝品牌导入到神龙公司”。

#### 孕育新机 从消费复苏探寻未来风口

今年以来，突如其来的新冠疫情让本就竞争激烈的全球汽车市场经受了更大考验。在愈演愈烈的马太效应面前，连一些主流合资车企甚至豪华车品牌都打出“降价牌”，那些尚处于恢复期的企业，更需要“强心针”和复苏“药方”。

“当前情况特殊，没有一个成熟的解决方案。因此更要先搞清楚企业经营的问题，然后在对症下药。”张祖同坦言，任何企业的复苏都不是一蹴而就。

疫情爆发后，除了在工厂指挥抗疫和复工复产，张祖同将更多时间用在了走访经销商上。在他看来，和所有试图让产品端与市场端紧密配合的车企一样，神龙公司需要完善包括产品研发、品牌传播、销售网络管理、商务政策、售后服务质量管理等多个方面，并将它们组织成一套棋。

在东风标致武汉万隆4S店投资人李叶玲看来，神龙公司目前交出的答卷是值得认可的。

她告诉记者，5月进店线索环比提升了42%、购车线索环比提升了47%、订单环比提升了75%、交付也环比提升了56%。“我们网点单月扭亏为盈，销售人员的工资收入也涨了。现在，从投资人、管理层到一线销售顾问，大家的信心都得到了增强。”

“不纠结于过去，不畏惧发现问题。立足当下，面向未来。”作为昔日的忠实客户和如今的救火队长，张祖同将自己这几个月的工作心得总结为寥寥数字。

他十分清楚，对于曾经被光环笼罩、却又一度陷入迷茫的“90后”神龙公司来说，现在正是背水一战的时候。

面对充满不确定性的世界，在中国这个愈发开放的市场中，各家车企都想闯出一片新天地。人们既要看到其中一马当先的领跑者，也不能忽视那些卧薪尝胆的复苏者联盟。

正如摩根士丹利分析师所强调的那样，一方面中国经济的韧性与潜力值得看好；另一方面，疫情促使下一阶段的产业更重视数字基建，而中国恰巧正在5G、大数据等数字基建上加速。因此，从某种意义上来说，它是PSA在中国市场投放的全球首发车型，也是基于CMP平台打造的首款油

与企业深化合作、共赢发展的新起点。”天津市副市长王卫东在致辞中表示，天津市政府将为企业发展和项目建设提供最优的服务，“一如既往地加强要素保障、加速审批、加快配套建设，为项目建设创造一流的条件和环境”。

“对新能源汽车未来的发展我们还是充满信心。”工业和信息化部部长苗圩在今年全国两会期间表示，工信部将进一步加大“放管服”改革力度，有序放开新能源汽车代工生产，对有检测能力的企业实行自检自证，减少重复检测。

同时，工信部将对研发创新型新能源汽车企业实行品牌授权试点。除了落实好财税支持政策外，工信部还将鼓励换电模式的发展。“在使用侧将继续加大充换电基础设施建设，鼓励各类充电设施实现互联互通。”

今年以来，刺激汽车消费、助力产业升级早已成为社会各界关注的热门话题。其中，新能源汽车频频迎来政策利好。一方面，新能源汽车补贴被延长至2022年底；另一方面，新能源汽车作为新基建的重要组成部分，首次被写入《政府工作报告》。

值得注意的是，6月22日，工信部联合财政部、商务部等五部门发布了《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定》，该文件明确要求分别为14%、16%、18%。

有分析指出，通过建立企业传统能源乘用车节能水平与新能源汽车正积分结转的关联机制，“双积分”政策将进一步助力新能源汽车“跑起来”。

事实上，近年来世界主要汽车大国纷纷加强战略规划和政策支持，跨国车企也纷纷加大研发投入，争相完善在新能源产业链的布局。据了解，欧盟各成员国近期纷纷通过征收碳排放等方式，支持新能源汽车的研发和市场拓展。其中不乏德国、法国等传统汽车强国。

接踵而至的投资与尚待进一步激活的市场就像一枚硬币两个侧面，再次显示出新能源汽车的重要性。

“希望一汽丰田以该项目为契机，实现转型升级和高质量发展，助推天津市产业结构调整绿色低碳发展。”正如徐留平在开工仪式上所说的的那样，在汽车行业和经济发展寻找新动能的背景下，新能源汽车有望再次站上风口。



①在各大跨国车企眼中，出口项目是中国优质产能的输出通路。根据股东双方在4月签署的合同，由神龙公司生产的80万套零部件将出口全球。

②东风公司党委书记、神龙公司董事长张祖同表示，无论是主观意愿还是客观现实，股东双方都有信心、有决心、有能力把神龙做好。

③据介绍，神龙公司将生产更多PSA的全球产品。以不久前上市的全新标致2008为例，它既是PSA在中国市场投放的全球首发车型，也是基于CMP平台打造的首款油电共生车型。

细分市场开放、共享平台资源，根据中国消费者的需求，提供更有竞争力的东风雪铁龙、东风标致产品。”他告诉记者，在尊重知识产权、符合品牌标准的前提下，将由神龙公司的研发中心和东风公司技术中心进行产品联合开发。这意味着，法系车“人水水土不服”的痼疾在机制上取得了突破。

有人说，中国这样一个涵盖14亿人的市场，不仅会催生发达的自驾游和电商物流，还可能出行领域激发出更多技术创新的火花。

“中国会成为引领全球汽车产业发展的市场。”近年来，国内不断尝试品牌向上的自主车企，涌现的造车新势力让跨国车企高管印象深刻，类似的评论屡见不鲜。

“过去合资公司传统做法是，母公司在产品技术做一些本土化安排。现在神龙公司有限利用中国的资源，在适合中国用户需求、满足成本竞争的前提下，来做中国合资公司的产品，这是一个值得关注的新玩法。”一位资深汽车媒体人评价说，此举既有利于法系车解决被诟病已久的“适配性不足”，也符合全球汽车产业发展的大趋势。

值得注意的是，PSA计划安排神龙公司生产更多全球产品，在中国生产后供应全球市场。其中，神龙公司中国工厂将是PSA全球战略车型项目E43的唯一生产基地。

“今后3年，针对中国市场和消费者需求，神龙公司将投放14款新车型。也就是说，每个品牌每年都有新车型。”奥立维以不久前上市的全新标致2008举例说，它是PSA在中国市场投放的全球首发车型，也是基于CMP平台打造的首款油

电共生车型。”

天津市副市长王卫东在致辞中表示，天津市政府将为企业发展和项目建设提供最优的服务，“一如既往地加强要素保障、加速审批、加快配套建设，为项目建设创造一流的条件和环境”。

#### 防风险、补短板，产业规划还需持续优化

近年来，各地“迎娶”新能源汽车项目的新闻并不罕见。

据记者了解，今年以来，为了进一步促进新能源汽车产业发展，主管部门和各省市不仅细化完善了此前在补贴、充电配套等领域的一系列相关政策，还极大地拓展了政策涉及范围，内容涵盖企业准入、技术标准、质量安全等方面。

中国汽车流通协会发布的数据显示，国内已经落地的新能源整车项目超过了200个，相关投资金额累计超过1万亿元人民币。

“受‘双积分’政策的影响，诸多汽车生产厂家目前正全力布局新能源技术路线，未来新能源汽车的市场份额有望进一步扩大。”有业内专家分析指出，作为新兴产业，新能源汽车激发主体投资热情，形成百花齐鸣的局面是行业发展的必然结果。

关于国内新能源汽车产能是否过剩，业界还存在一些争议。

“与产业和技术已经发展成熟的传统汽车行业不同，新能源汽车尚处在技术快速更新迭代期，未来发展空间很大。”上述人士表示，各地一方面要警惕规划产能过剩风险，另一方面也要注重对新能源汽车项目规划的科学引导，“不可过急冒进”。

当然，没有人怀疑会质疑汽车行业对拉动消费、刺激经济的作用，有数据显示，在部分省份，汽车消费在社会消费品零售总额占比甚至超过三成。截至目前，一汽丰田累计销量已超过800万辆，工业总产值1.2万亿元。

“一汽丰田新能源分公司项目是政府



①在各大跨国车企眼中，出口项目是中国优质产能的输出通路。根据股东双方在4月签署的合同，由神龙公司生产的80万套零部件将出口全球。

②东风公司党委书记、神龙公司董事长张祖同表示，无论是主观意愿还是客观现实，股东双方都有信心、有决心、有能力把神龙做好。

③据介绍，神龙公司将生产更多PSA的全球产品。以不久前上市的全新标致2008为例，它既是PSA在中国市场投放的全球首发车型，也是基于CMP平台打造的首款油电共生车型。

塔纳并称为“老三样”的富康第一次将“家轿”的概念带入国内千家万户。眼下的各项复兴计划，则是神龙公司为迎接产业升级而“自我革命”的有力印证。

“一个公司搞得与好与坏，管理者是关键。”在分析神龙此前经营不佳的原因时，张祖同直言不讳地表示，“东风公司派到神龙的管理人员没有充分了解PSA，而PSA派到神龙的管理人员也没有充分了解中国市场。这就造成大家在合资公司的日常管理中有一些意见分歧，从而导致企业内部效率偏低。”

虽然他谦虚地表示，这只是自己的个人观点，但从“管理者层面问题导致企业经营遇到困难”的诊断结果中，不难看出“换帅”后的神龙公司正放下包袱，快速奔向“背水一战”的战场。

按照去年制订的“元”计划，神龙公司将通过“培元、固元、拓元”3个阶段的努力，使年销量恢复至40万辆，并使全价值链回到健康发展的轨道。

张祖同表示，为了尽快让神龙回到正常轨道，股东双方从产品、人力、物力、财力等方面，都做了一系列的安排。

“其实早在去年12月，股东双方就已经明确，要把神龙放在双方集团更加重要的战略位置上。因此，我们在原有合资协议尚未到期的情况下，提前延长了10年。”他举例说，为保障合资公司的复苏计划顺利推进，双方股东高层进行了深入的研讨，“将合资期限延长到2037年”便是其中的重要内容。

事实上，包括PSA、大众汽车、丰田、宝马在内的跨国公司仍在加码在华投资。在中国汽车市场，有一组数据颇为亮眼：2019年，中国市场销量占宝马集团全球销量近

### 新版 双积分政策 带来利好

# 新能源汽车再次站上风口

中青报·中青网记者 许亚杰

如果将新能源汽车的发展进程比作一场战役，那么生产基地就是负责培养、制造过硬产品的“军校”。

正因如此，一汽丰田新能源分公司项目开工仪式被认为具有里程碑意义。6月29日上午，一汽丰田新能源分公司项目启动活动在天津中新生态城举办，现场不仅汇集了股东双方的高管，还有当地政府领导齐来助阵。

这座计划于2022年6月建成投产的新工厂显然汇集了各方殷切的期盼。

“今天正式启动的新能源分公司是中国一汽、丰田公司的又一深化合作。”中国一汽党委书记、董事长徐留平表示，新能源分公司项目将助推一汽丰田转型升级，成长为中日汽车产业“合资合作新样板”。

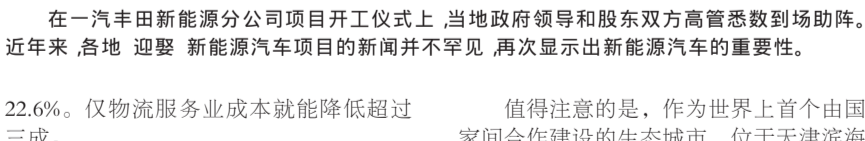
#### 新工厂助力新能源汽车产业“跑起来”

众所周知，一位优秀的战士往往是在一座出色的军校中磨练出来的。

作为一汽丰田加速迈入新能源汽车时代的起点，此次启动建设的新能源工厂引入了丰田全球各项最前沿的技术和工艺。据了解，该工厂将实现智能制造、绿色制造、创新制造。

与过去单纯强调“投资规模大、产能规划多”的汽车工厂不同，身处“新四化”浪潮中的汽车行业将制造领域的重点转向了智能化、信息化技术和绿色发展。这也为国内新能源汽车的发展提供了更大舞台。

例如，有数据显示，数字化转型可使制造业企业成本降低17.6%、营收增加



在一汽丰田新能源分公司项目开工仪式上，当地政府领导和股东双方高管悉数到场助阵。近年来，各地迎娶新能源汽车项目的新闻并不罕见，再次显示出新能源汽车的重要性。

22.6%。仅物流服务业成本就能降低超过三成。

一汽丰田总经理柴川早人告诉记者，在智能制造方面，通过信息系统的广泛应用，该工厂将实现贯穿生产工艺全过程及工程传输的全部自动化。“这将大大缩短交货时间，同时实现多车型混流生产，提高生产线的应对能力。”他表示，在绿色制造方面，新工厂从厂房、设备、工艺等方面入手，实施多项节能减排举措，预计制造单台车的CO2排放量将降低18%，VOC排放量降低50%。在创新制造方面，将在提高品质、性能、轻量化、降低成本、提高能源利用率实现大幅度提升。

“正是基于汽车市场电动化、智能化、信息化、共享化的需求新趋势，一汽丰田规划了该新能源汽车项目。”据柴川早人介绍，截至今年6月，一汽丰田累计实现销售整车超过800万辆。

值得注意的是，作为世界上首个由国家机关合作建设的生态城市，位于天津滨海新区的新天津生态城被视为“绿色发展综合示范区”。

“该项目是生态城有史以来最大的产业项目。”生态城市建设局局长孙晓峰表示，生态城将围绕该项目引入更多优质配套企业，在北部产业规划区域打造以整车“智造”为核心，零部件配套、汽车现代服务业、创新型建设和基础设施设备建设为支撑的产业新格局，“全面建成具有核心竞争力的新能源汽车产业基地后，它有望成为天津乃至华北地区经济高质量发展的强力引擎。”

徐留平透露的一组数据，或许能解释当地对这座新工厂如此期待的原因。他表示，一汽丰田新能源汽车项目建成后，每年有望新增工业产值500亿元，同时将有一批相关配套企业来周边投资建厂，形成新能源产业集群，增加工业产值300亿元