

上南合作 名爵背后的“鹰鸽之争”

南京长江大桥往北开5公里左右,南汽名爵的浦口生产基地就到了。这里,是这个已经存在60周年的老牌国有汽车企业的明天。

沸沸扬扬的上汽南汽并购新闻,将给企业的日常生产、经营带来怎样的影响?记者近日踏上浦口生产基地,实地探访南汽名爵的“生产进行时”。

○本报特约记者 宦璐

平静中生产

“MG名爵从生产线贯通到正式生产,实际上只用了4.5个月的时间。这样的速度是非常惊人的。”名爵公司党委书记这样告诉记者,“现在已进入试生产阶段,到本月底产能将达到30辆。发动机的产量也达到几十台。”

占地面积超过1200亩的名爵生产基地,生产的喧嚣仿佛在初夏突如其来的一阵瓢泼大雨中戛然而止,然而紧锣密鼓的生产从未停息。在总装车间,刚下线的MG TF跑车正在做“蓝色试验”,已做完性能测试的三款红、黄、魔法绿的跑车正陈列在车间的人口醒目处。在焊装车间,代表英国汽车工业最先进技术的机器人正在“努力”工作着,“使用机器人的好处就在于,使产品的误差率降到最低,从根本上避免了缺焊、漏焊和虚焊的可能,保证了名爵的质量。”名爵汽车销售公司副总汤跃进向本报记者介绍。在动力总成车间,NV6的缸盖生产线,N4的凸轴生产线等正在有序运转着;一台台已成型的发动机从半空中缓缓下线……

连周末,工人都在加班状态。“进入下个月的话,生产的节奏将大大提高,有可能进入三班工作制。”

邓书记说。

这个8月,名爵将在万众瞩目中上市销售。摆在名爵工作人员的问题迫在眉睫,在这短短的一个月中,名爵的销量是否能满足全国40多家经销商的“胃口”呢?汤跃进认为,“我们不追求量,现在最重要的是质。我们现在正在对我们的经销商进行各项培训,从销售、品牌到服务、售后等环节的全方位培训。”一切风平浪静。

“主战派”:光名爵就值70-80亿

将浦口生产基地设计成“透明”状态的名爵汽车有限公司总经理张欣,近来却在全国媒体面前玩起了“失踪”,一律不接受采访。“他的办公室从南京市中心的名爵商务大厦搬到浦口的生产基地去了。每周最多回来几次开会。”南汽门口的保安这样告诉记者。“夙兴夜寐”这个词用来形容张欣的工作状态应该比较贴切。“生产现场的采购、生产、质量、管理,他都一把抓,不过来怎么行?”熟悉情况的名爵员工这样介绍。

作为南汽“主战派”的张欣等人,抓好名爵的生产以及成功上市销售,是他孤注一掷的选择。他的战略则是从狠抓质量开始。

在6月26日召开的“名爵党员



2007年上海车展上的名爵7系 资料图

誓师大会”上,张欣发表演说:“我们名爵项目是不能曲折前行的,我们凭什么来取得成功呢?我们需要的是一种绝对力量,这个力量目前来看就是质量。”

这种努力也获得了“回报”。上周,国家发改委副主任张国宝视察了南汽名爵浦口基地。发表言论说,“考察了名爵项目,我感到很振奋,相信南汽完全有能力在MG名爵上取得成功。”

认为南汽有能力独立做好名爵项目的人士不在少数;首先,现在南汽在政府的帮助下已经解决了资金的问题,先期的5亿和后来的30亿贷款缓解了南汽对资金的渴求,这种政策性贷款对企业的帮助特别大。而且,南汽现在占据的是技术

性优势。从5月24日南汽研究院动力总成研发中心就开始了名爵发动机台架试验,对MG TF、3系、7系的18N4S1、18N4T1、25V6S1三种型号的发动机进行了200小时的动力部件高速试验,发动机的可靠性达到英国标准。

另外,来自南汽国际事务部的消息称,南汽在收购MG ROVER资产的合同中,曾经签署过一条“反许可”的条款。即MG ROVER将转让2%的专用技术予上汽使用,上汽反许可MG ROVER也使用这些技术。南汽通过收购则继承了MG ROVER的权利。因此在技术上,南汽“完胜”。

相信南汽完全有实力的少壮派人士还提供了一组数据。自从2006

年以来,南汽的基本面已经逐步好转,实现了扭亏为赢。

“2006年,南汽的营业收入是120亿元,利税6.1亿,利润总额0.6亿。”对比来看,这些数据才显得有意义;2005年当年南汽还处于亏损3.8亿的状态。

有了这些谈判的筹码,主导权之争则成了问题的关键所在。“如果两个集团合作,那么完全可以是双方股权的交换,不存在谁收购谁的问题。而且,那么大资产规模的南汽,依维柯、南汽菲亚特、名爵,加上多年来南汽的配套零部件企业,少说也有上百亿。不说别的,光名爵的价格就有70-80亿。”知情人士表示,南汽的资产越来越“值钱”了。

(下转B7版)

记者观察

合作模式,善莫大焉

○文 宦璐

业内人士的话说,上南合作基本上不存在大的变数了。

首先,这两家都属于国有企业,企业的管理层都只是执行层面,不是所有者,实际上根本没资格谈收购、并购的事。而从政府角度来看,上南的合作无疑对发展区域经济带来重大利好。正是在政府的推动下,中国的汽车产业格局将发生重大改变。

当然,一些“不协调、不确定音符”仍然存在。上汽内部的意见是否已经统一,是否都同意并购南汽;南汽内部主张自己搞的声音能否共存?政府层面是否会出手,发挥牵头作用?当年发改委推动上汽南汽成立合资公司“东华公司”,共同收购破产的英国MG资产的意图,因上汽的“单飞”而告流产,现在政府方面是否会不计前嫌,拉动合作?

但很显然,南汽的资产对于上汽来说有着很大的吸引力。在中国汽车集团中实力最强的上汽集团,在销售量上还未曾坐稳冠军宝座的原因之一,就是上汽的产品线中,至今没有卡车产品。而众所周知的是,卡车项目又比轿车利润更高。这使上汽在与一汽和东风等拥有卡车产品的集团企业相比而言,稍为逊色。这也是让上汽集团董事长胡茂元一直耿耿于怀的一枚“在喉之鲠”。

同样引起觊觎之心的,还有低端的小型轿车产品。上汽旗下的小排量车型都集中在像POLO这样的高端小车,惟独欠缺像菲亚特的西耶那、派朗这样的低端小车。虽然去年南京菲亚特的销量只有区区3万多辆,但那在很大程度上是因为合资双方的利益未能统一,营销能力较弱等原因造成。而现在,“醋意深重”菲亚特集团多次表示,中方合作伙伴南汽集团把一切重心都倾向名爵项目,因此他们主动表示希望另觅上汽这样的合作伙伴。对于菲亚特主动献来的橄榄枝,无疑成为上汽在同南汽的谈判中“釜底抽薪”的一笔。

从长远来看,收购南汽资产至少要付出上百亿的代价,还是值得的。未来会带来的收益将远远超过付出。浦口名爵基地的变型、增产能力非常强。发动机的产能保守估计是25万台,但在增加生产线设备后,要达到40万台的产量非常容易。轿车产能的增量亦同样如是。

更为重要的是,联合后的上南汽车,将具有国际化通行证:品牌、技术、资金、人才,以及营销渠道、经营理念等要素都具备了。中国的汽车企业将有望成为日韩车企的最大竞争对手,也许,打败丰田都将指日可待。从这个意义上看,合并确实“善莫大焉”。

上海证券报-汽车周刊创刊贺辞

祝《上海证券报-汽车周刊》成为广大投资者了解汽车的窗口,成为汽车企业展示风采的媒体平台。

上海汽车股份有限公司董事长

胡茂元

我谨代表通用汽车中国公司,热烈祝贺《上海证券报-汽车周刊》创刊,并希望贵刊的事业取得成功。

通用中国总裁兼总经理

Wale

福特汽车

祝贺上海证券报汽车周刊精彩创刊,愿与读者共同精彩每一天!

福特中国副总裁

许刚毅

Bravo pour cette belle initiative
les succès sont nombreux
après 6 mois

Y.O

祝贺创刊号问世,并预祝《上海证券报-汽车周刊》越办越好!
标致雪铁龙(中国)汽车贸易有限公司 总经理
Yves BOUTIN 博毅先生

Congratulations on the launch of the Auto Weekly!

大众中国总裁 范安德

Dr. Winfried Vahland
Executive Vice President of Volkswagen AG
President and CEO of Volkswagen Group China

看上证报汽车周刊
知世界汽车财经

上海大众总经理

祝贺《上海证券报-汽车周刊》创刊!
让我们共同见证自己创新、能
够超越、安全、环保的旅程!

沃尔沃集团中国副总裁

沃尔沃集团中国

祝创刊成功!

奇瑞汽车董事长

奇瑞汽车

东风汽车公司总经理、党委书记
徐平

徐平

比亚迪汽车销售有限公司总经理
王传福

一路有你,一路相伴。
愿上海证券报汽车周刊在
发展的道路上越走越远!

华晨汽车集团董事长

邵玉成

祝贺《上海证券报-汽车周刊》成功创刊! 诚盼周刊能创新进取,为读者传递有真知灼见的中国汽车行业新闻!

伟世通公司高级副总裁 庞宝博

伟世通

祝上海证券报越办越精彩!
吉利汽车控股集团董事长

李书福

祝愿“汽车之家”成为
汽车企业和汽车用户的知心朋友!

南方汽车总经理
长安汽车集团总裁董事长

尹兆强

祝贺上海证券报汽车版成立,并祝上海证券报越办越好!

米其林中国
2007年7月

诚挚恭贺上海证券报汽车版成立,并预祝事业蒸蒸日上!

丰田汽车

愿资本市场与汽车产业良好互动、合作共赢;祝上海证券报与江淮汽车携手并肩,走遍世界。

江淮汽车

SAIC MOTOR 上海汽车

