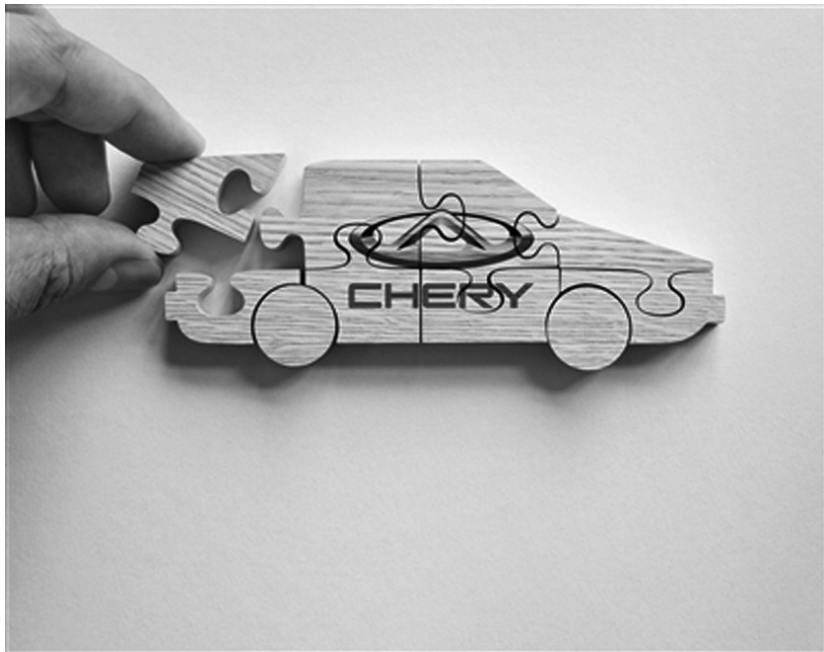




混改大幕下的奇瑞之变

传闻对象多 新股东未必是宝能

事实上,从2017年下半年开始,有关奇瑞汽车将出售股份的传言便时常出现。今年5月,又有媒体报道称宝能集团拟出资250亿-270亿元,以增资扩股形式入股奇瑞汽车,并成为奇瑞第一大股东。另有消息称,除宝能外,复星国际、鼎辉投资和正道集团的董事会主席仰融等也有可能入股奇瑞。但随后不久,奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃和奇瑞公关部门均对此予以否认。

5月16日,奇瑞汽车股份有限公司针对传闻发布声明表示,“目前任何此类传言都不属实。奇瑞是一家国有控股企业,任何资本的进入都需要奇瑞汽车公开挂牌进行产权交易,并经政府有关部门审批同意。”

而今,随着此次职工代表大会的召开,外部投资者将要入股奇瑞的传言,算是板上钉钉了。有消息称,奇瑞计划出让其归属的51%股权,目前

已有宝能集团、华夏幸福、五粮液和正道集团等6家意向入股方进入到了谈判阶段。

业内普遍认为,在这些传闻出现的企业中,宝能集团的可能性最大。近年来,宝能集团大举进军汽车业,此前已收购了奇瑞旗下观致汽车51%股份,近期又传出或将入股昌河铃木。此外,在宝能接手观致后,加盟宝能并出任宝能汽车常务副总裁的李峰曾负责过奇瑞的销售业务。

截至目前,奇瑞汽车股份有限公司的控股股东依然为奇瑞控股有限公司。在今年3月13日,华泰证券股份有限公司的全资子公司华泰证券(上海)资产管理有限公司以9.78亿元的认缴金额,完成了对奇瑞控股集团有限公司(奇瑞汽车控股股东)22.86%的股权收购,成为奇瑞汽车第三大股东。

奇瑞股份混改的大幕正在徐徐拉开。5月29日,奇瑞汽车股份有限公司在芜湖召开第二届第九次职工代表大会,以无记名投票形式,全票通过了关于奇瑞汽车股权转让的决议。奇瑞拟以不低于200亿元现金注入方式引入外部投资者,增资扩股形式入股奇瑞汽车。记者从一位接近奇瑞内部的消息人士处求证此事,对方称此事属实。

而就在此前不久,针对宝能集团将入股奇瑞的传闻,奇瑞方面还曾发表声明予以否认,奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃甚至以“胡说八道”来回应。不过,随着这次职工代表大会的召开,奇瑞股份混改的消息不再是空穴来风,只是最终引入的投资方尚未公开。

“奇瑞将成为国有车企混改第一家。”中国汽车流通协会副秘书长罗磊称。

产品线混乱 多品牌定位不清

如此的业绩表现,业内普遍认为,最根本的原因或许还是奇瑞的产品竞争力、品牌影响力不足。长期以来,奇瑞在品牌规划中,常常陷入“多生孩子”导致内部“打架”的窘境。

今年1月22日,奇瑞集团商用车又发布全新产品序列捷途,未来将形成SUV+MPV+新能源车型的产品布局。尹同跃曾强调,“捷途是一个产品序列,不是品牌,对标的是宝骏。”但据了解,未来捷途产品上市后,将拥有自己独立的营销团队、

品牌标志以及销售渠道,相当于打造一个全新的品牌。

值得关注的是,即使是在奇瑞瑞虎序列之下,其各款车型的定位也多有重叠,易导致“兄弟相争”。有业内人士曾指出,瑞虎7与瑞虎5X均定位紧凑型SUV,但瑞虎5X售价低于瑞虎7;而瑞虎7与瑞虎8的售价区间也有重合,但瑞虎8的产品定位则高于瑞虎7。在此情形下,瑞虎7的生存空间极易被瑞虎5X和瑞虎8挤压。

内耗严重 高层变动频繁

除了产品定位混乱导致品牌竞争力不足,人事变动频繁也加剧了奇瑞企业内部的内耗。

近日,奇瑞高层又现人事动荡。5月30日,原奇瑞汽车股份有限公司总经理助理、营销公司执行副总经理,并兼任企业公关和产品公关执行总监的赵焱在其朋友圈确认已离开奇瑞。近日又有媒体报道称,奇瑞汽车负责研发的总经理助理陆惟一也已经离职。

另据奇瑞内部人士透露,奇瑞汽车股份有限公司副总经理、营销公司总经理贾亚权将于今年6月离职,而奇瑞股份有限公司总经理陈安宁将于今年7月离职。

据不完全统计,在尹同跃担任奇瑞汽车董事长的14年间,奇瑞前后有9任销售公司总经理离职,平均任职年限不到1.5年;销售、研发部门中发生职位变动的高管达20多位。去年,有报道称奇瑞汽车对旗下营销公司的机构及管理职位进行了大规模调整,涉及8个部门、25位高管。

而在2015年,奇瑞还曾被曝出

营销公司销售副总在3个月内三易其人。彼时,对于种种传闻,尹同跃回应称,“奇瑞用了5年时间来打造自身的体系,我们现在做的是在高速跑步的时候蹲下来把鞋带系上。”尹同跃还自嘲:“绯闻不多的演员不是好演员,绯闻不多的企业不是好企业。”

只是,相比其他自主车企,奇瑞因高层变动而被传“绯闻”的情况过多。

奇瑞旗下的观致也不例外,发展至今已迎来第5位CEO。值得一提的是,去年宝能“入主”观致后,观致随即出现大规模人事动荡,设计、研发、质量、采购、人事、财务等各部门负责人离职。

有业内人士推测,随着外部投资者入股掌权,奇瑞或也将出现人事巨变。据《证券日报》报道,奇瑞将对基层干部员工采取有效措施(提薪)进行稳定、对中高层干部部分不动,同时奇瑞股份已组成8人的高管团队与投资方进行混改后的变革方案谈判,其余总助以上干部一律调转到奇瑞控股安排适当工作。

销量萎靡 利润压力致奇瑞连甩包袱

作为曾经中国自主品牌的领军企业,奇瑞近年来的发展深陷泥淖。2017年,奇瑞集团销量为68万辆,相比2016年的70.5万辆下滑3.55%。而在2017年初,奇瑞曾提出“确保90万辆,争取100万辆”的销售目标,这意味着其实际销量仅完成预期目标的76%至68%。

据全国乘用车信息联席会统计数据,2017年奇瑞品牌(包含奇瑞新能源)的销量为43.63万辆,这个成绩落后于吉利、长安、长城、上汽乘用车以及广汽乘用车,排名跌至自主品牌第六位。此外,观致和凯翼的销量降幅也很明显。2016年观致销量为2.4万辆,凯翼销量为5.1万辆,2017年这两个品牌销量下滑幅度分别为37.5%和15.7%。

根据联合资信评估有限公司发布的奇瑞汽车跟踪评级报告显示,

2016年,奇瑞实现营业收入329.64亿元,利润总额为2.06亿元。而到了2017年,财务数据显示,公司的营业收入为294.7亿元,同比下滑10.59%;营业利润为-3764万元,净利润2.64亿元。今年第一季度,奇瑞汽车营业利润为-6.76亿元,相较于去年同期亏损额扩大了4倍。

观致、凯翼也先后成为“弃子”。去年12月21日,奇瑞将其所持有的观致汽车25%股权以16.25亿元的价格转让给宝能集团;今年1月2日,奇瑞汽车又将其持有的凯翼汽车51%的股权以24.94亿元转让给了宜宾市汽车产业发展投资有限责任公司和四川省宜宾普什集团有限公司。值得注意的是,奇瑞汽车这两次转让都让新股东获得了绝对控股权。业内分析认为,奇瑞出售观致和凯翼的控股权是为了摆脱这两个长期亏损的包袱。