



# 菲亚特收购克莱斯勒 排全球第七

■ 本报记者 徐森

意大利车企菲亚特与美国车企克莱斯勒的“爱情长跑”终于在新年伊始开花结果。

1月1日,菲亚特全球官网公布消息,菲亚特已与美国汽车工人联合会的下属信托机构——美国自愿员工受益协会(VEBA)达成协议,菲亚特将以总价36.5亿美元收购其所持有的克莱斯勒集团全部41.4616%股权,该交易预计将于2014年1月20日或之前交割。

经历了无数波折,一手促成交易的菲亚特首席执行官兼克莱斯勒集团董事长和首席执行官马尔乔内(Sergio Marchionne)终于在这场“危险的懦夫博弈”中胜出。

菲亚特董事长艾尔坎(John Elkann)说:“从2009年我们开始重塑一个朝气蓬勃的克莱斯勒的那一刻起,我就一直期待着这一天的到来。”

对此,菲亚特动力科技管理上海有限公司总经理余宁向《中国贸易报》记者表示:“并购后的公司将作为市场遍及全球的汽车生产集团。”

## 世界汽车巨头重新排位

在菲亚特与克莱斯勒的“缘分”中,有一个人至关重要——马尔乔内。

据记者了解,在2005年出任菲亚特首席执行官后不久,马尔乔内就说服通用汽车向菲亚特支付20亿美元的资金,从而放弃执行将旗下汽车部门出售予克莱斯勒的权利。

但如今,双方的地位已然发生了逆转,转机就是那场旷世持久的金融危机。

受全球金融危机的冲击,美国三大汽车巨头之一的克莱斯勒曾陷入破产危机,并于2009年4月30日向纽约南区破产法院递交了破产保护申请。同年,为拯救克莱斯勒,菲亚特曾与之结成同盟。

自从2009年以来,菲亚特已经成为克莱斯勒的多数股权持有者。2011年,菲亚特斥资12.7亿美元收购克莱斯勒另外16%的股份,5亿美元收购美国财政部持有的



6%的股份,1.25亿美元收购加拿大政府持有的1.5%的股份,同时耗资7500万美元制定股权收购协议。加上此次交易,菲亚特将成功收购克莱斯勒。

其实,自2004年执掌菲亚特以来,马尔乔内就希望创建一家能匹敌通用、大众和丰田的全球汽车制造公司。“要想在全球化的汽车行业生存下去必须具有一定规模。”他多次强调建立跨国联盟的必要性。

如今,跨国联盟雏形如愿初现。据悉,菲亚特并购克莱斯勒之后,将成为继丰田、通用、大众、福特、现代、雷诺-日产之后,全球第七大汽车制造商,菲亚特旗下的阿尔法-罗密欧、蓝旗亚、玛莎拉蒂等品牌将与克莱斯勒旗下的克莱斯勒和道奇等品牌

合作更加紧密。同时,菲亚特还可以利用克莱斯勒在美国的渠道,将产品输送到美国,扩大在美国市场的占有率。

## 一切才刚刚开始

虽然对克莱斯勒全数掌控的交易让马尔乔内赢得了赞誉,但要实现业务的成功运营,菲亚特似乎还有很长的一段路要走。

中投顾问高级研究员李宇恒对记者表示,虽贵为全球知名汽车巨头,克莱斯勒当前的经营状况却不比往昔,产销策略、市场份额、品牌影响力均有大幅下降,菲亚特并购克莱斯勒后仍将面临来自企业内部和行业环境的巨大影响,资金链安全性、管理优化、业务调整、生产线布局、市场策略等多

项工作都将给菲亚特带来巨大压力。

据计算,合并后的公司不仅会负担大量负债(债务与股权比大约为3.5倍),同时所处行业也充满了挑战,如巴西经济放缓,欧洲市场的汽车制造商仍面临困境。分析称,菲亚特与克莱斯勒合并后可能寻求在美国上市,北美作为新的核心市场,其地位将得到加强,而意大利市场则将被进一步边缘化。

此外,无论是菲亚特还是克莱斯勒,在中国市场的销售业绩也都乏善可陈。

“菲亚特和克莱斯勒的合作是典型的‘抱团取暖’。”李宇恒说,“中国汽车产业高速增长周期正在过去,来自环保、油价、收入、政策等多方面的影响将长期存在,汽车产业将逐步进入下行周期,而混合动力、纯电动汽车未来的发展前景不容置疑,菲亚特若不在新能源汽车领域有所建树,恐怕难以在中国市场翻身。”

而且,作为全球最主要的SUV生产企业,“慢了不止半拍”的克莱斯勒却没有赶上中国SUV销量增长最好的时代。

“从前年开始,马尔乔内就开始推进克莱斯勒的国产化,但进程比较慢,这与克莱斯勒本身的话语权较大有关。”汽车行业分析师张志勇对记者表示,克莱斯勒在中国的国产化进程并不尽如人意,但菲亚特百分之百控股克莱斯勒以后,公司高层的意见就能够尽快达到统一,对克莱斯勒SUV等车型的国产化带来极大的利好,促使其进一步发挥自身市场潜力。

不过,菲亚特与克莱斯勒在中国市场都有失败的“阴影”,二者属于重返中国市场。所以,即使其在中国国产化的步骤会借着并购的机会加快,要想根本扭转在中国汽车市场目前的局面,仍需很长时间。“从某种程度上看,它们要想在中国汽车市场进入一线‘强势’品牌的行列,难度还是非常大。”张志勇说。

## 跨国聚焦

## 福特去年在华销量增49% 击败丰田

据媒体报道,福特去年在华销量同比大幅攀升49%至93.6万辆,首次在华销量上超过丰田汽车。2013年12月,福特在中国市场批售销量为9.4838万辆,在2012年12月7.051万辆的基础上,同比大涨34.5%。去年全年,福特在中国销售了93.5813万辆,而2012年为62.6616万辆,同比增幅高达49.3%。福特在华乘用车合资企业长安福特汽车去年批售销量达67.8951万辆,创新高,同比2012年暴涨62.2%。福特在华商用车投资企业江铃汽车2013年批售销量也创下新纪录,全年销量增长15%至23.0006万辆。福特去年增持了江铃2%股权,使所持持股比例增至32%。进口车是2013年福特中国的拓展重点之一,新增了福特福克斯ST、福特嘉年华ST、和福特探险者,加上之前引进的福特锐界,这四款进口车型全年销量达到2.6856万辆,较2012年的8108辆骤增231%。各大主力车型中,以福克斯销量最高,全年从29.636万辆提升36.2%至40.364万辆。

## 波音空客 在华拼低成本航空

2013年11月初,中国民航局在北京专门召开了研讨会,提出要通过一系列简政放权鼓励低成本航空的发展。政策利好和市场竞争双重作用下,中国今年将迎来一波低成本航空筹建热潮,飞机制造商们已经对此虎视眈眈。2013年12月中旬,波音在上海举办了一场专门的产品说明会,对2013年6月启动的787-10进行了详细介绍。波音飞机集团东北亚区市场总监Darren Hulst还补充了一点:由于其效率可媲美单通道飞机,787-10将是一款非常符合低成本航空的宽体机。为在中国这一庞大市场竞争中取胜,波音、空客两大飞机制造商接地的营销策略层出不穷。空客不久前在宣传A330-300区域机型时就表示,这款增加载客量的宽体机将有利于航空公司减少班次,缓解航班拥堵;随着中国多家航空公司在远程国际航线上展开新一轮布局,波音也适时提出了787-10有利于新开辟航线盈利的观点。

## 跨国经营

■ 倪涛

蒙巴萨港是肯尼亚进出口货物的主要集散地,也是乌干达、布隆迪、卢旺达、刚果(金)和苏丹等国货物的重要出海口。中国路桥工程有限责任公司(以下简称中国路桥)承建了蒙巴萨港19号泊位,这是该港20多年来完成的首个大型扩建工程,对巩固其作为东非第一大港的地位具有特殊意义。肯尼亚铁路年久失修、运力有限,去年11月28日动工修建的从蒙巴萨港到首都内罗毕的“蒙内铁路”将极大刺激该国经济发展,这也是采用“中国标准”为非洲国家建设的第一条现代化新型铁路。肯尼亚港务局官员表示,中国人为肯尼亚基础设施的升级做出了不可磨灭的贡献,而这些对肯尼亚和东非国家具有战略意义的基础设施工程会像600多年前郑和下西洋的壮举一样载入史册。

## 19号泊位——

### 每年为蒙巴萨港新增25万个集装箱的处理能力

“有了19号泊位,蒙巴萨港现在可同时接纳3艘超过200米长的大货船,这极大地降低了港口船只拥堵程度,缩短了等待时间,巩固了蒙巴萨港作为东非第一大港的地位。”肯尼亚港务局执行总经理哈里斯对记者表示。

由中国路桥承建的蒙巴萨港19号泊位是目前东非海

## 兴港筑路 肯尼亚迎来“中国制造”

岸港口中港池最深的泊位,每年可为蒙巴萨港新增25万个集装箱的处理能力。哈里斯说,港口运营能力的提升会给港口带来更多的商机,创造更多的就业机会,这对肯尼亚来说是非常有利的。

蒙巴萨港不仅是肯尼亚进出口货物的主要集散地,也是乌干达、布隆迪、卢旺达、刚果(金)和苏丹等国货物的重要出海口,新泊位的落成对促进东非地区经济一体化进程有着特殊的意义。2013年8月28日,包括肯尼亚总统肯雅塔、乌干达总统穆塞韦尼和卢旺达总统卡加梅等在东非国家元首和政要出席了该泊位的启动仪式。

中国路桥蒙巴萨港19号泊位项目工程部经理吴青华告诉记者:“刚来修建19号泊位的时候,经常能看到港区停留着多艘等待装卸的货船,很多时候队伍甚至会延伸到外海。肯尼亚港务局经常因为延误向货运公司支付赔偿,这不仅降低了蒙巴萨港的利润,更重要的是对蒙巴萨港的口碑产生负面影响。”而现在,记者放眼望去,在海面等候的货船已经寥寥无几。吴青华告诉记者,今年3月,19号泊位一年的质保期也将结束,目前项目仅剩少数几名中方员工和当地雇员处理扫尾工作。

人力资源助理杰克逊是仅剩的几名外籍雇员之一,他从2011年7月便开始跟进该项目,主要工作是招聘泥瓦匠、木工、焊工、司机等当地雇员。他对记者说,和中国人一起工作

有很多收获。比如,公司的领导一直让他了解当地雇员工作和生活上的困难,以帮助解决,这是公司人性化工作的体现,保证了项目工作组的凝聚力。他认为,这也是项目能够提前完工的一个重要原因。他高兴地告诉记者,由于工作能力出色,该项目结束后他将留用,继续为中国路桥承建的蒙巴萨—内罗毕铁路(以下简称蒙内铁路)项目组工作。

## 蒙内铁路——

### 运营后效率将大幅提升,运输成本也将降低60%

肯尼亚现有铁路是英国人在其殖民时期修建的,技术标准低且年久失修,平均货运时速低于30千米/小时,列车出轨事故频发,货物安全得不到保障。目前铁路每年仅承担约160万吨的货运量,铁路货物运输在肯尼亚整体运输业中的比重仅占7%,完全丧失了铁路作为货运大动脉的地位。而客运方面,现有旧铁路的运输比例还不到2%。

由于现有铁路运力有限,从蒙巴萨港向内罗毕运输货物主要依赖公路。记者采访时乘坐的车辆被“夹击”在集装箱大卡车前后,行驶极其缓慢。司机哈伯特说:“从蒙巴萨港港区往内罗毕方向3千米左右的路程,节假日货运停止的时候不到20分钟就能走完,工作日却需要两个多小时。有的货运车辆超载,路面早已被压得坑坑洼洼。路面货运速度慢,也直接降低了蒙巴萨港的吞吐量。”

在这种情况下,“蒙内铁路”的修建对于刺激肯尼亚本国经济具有特殊的意义。2013年8月19日,肯尼亚总统肯雅塔对中国进行国事访问期间,中肯两国元首共同见证了该项目融资备忘录的签字仪式;同年11月28日,肯雅塔宣布工程正式动工。按计划,“蒙内铁路”未来还将连接乌干达、卢旺达等东非国家,成为连通东非各国的“大动脉”,这将为东非一体化进程提供坚实的基础设施保障。

中国路桥肯尼亚办事处副总经理熊仕伶对本报记者表示,“蒙内铁路”按照计划将于2018年前正式投入运营,运营后肯尼亚的货运效率将大幅提升,运输成本也将降低60%。在客运方面,从蒙巴萨到内罗毕的时间将从目前的15小时缩短到4小时。该项目还将为肯尼亚创造数以万计的就业岗位,使肯尼亚国内生产总值提高约1.5个百分点。

哈里斯说,早在600多年前,中国伟大的航海家郑和下西洋时就曾在蒙巴萨港留下了中国人的足迹。如今,中国人的足迹已经遍布肯尼亚全国,而他们为肯尼亚基础设施的升级、为肯尼亚到2030年初步实现工业化将作出不可磨灭的贡献。



停靠在蒙巴萨港19号泊位的大货船正在卸货

## 卡尼尔退出中国内地 欧莱雅重新洗牌

2006年进入中国的护肤品牌卡尼尔,刚见到了2014年的阳光就被欧莱雅集团果断地摘了下来。近日,记者获悉,全球最大化妆品集团欧莱雅决定取消旗下卡尼尔品牌所有产品在中国内地市场的销售(涵盖多款男式、女式护肤品)。突然宣布启动品牌退出,看似出人意料,实则这一决定在2013年7、8月份就已经在欧莱雅内部酝酿。“此次遭遇职位变动的卡尼尔中国区员工超过100人,涉及管理、销售等多个部门。不过欧莱雅公司已给每个员工以全新的集团内部职位以供选择,去留都尽可能给予保障。”欧莱雅中国区副总裁兰珍向记者表示。尽管欧莱雅连续多年在中国区业绩呈现两位数增长,然而随着本土护肤品牌的迅速崛起与消费驱动放缓的宏观背景,诸如宝洁、欧莱雅等外资品牌引入新品牌的速度有所放缓已是不争的事实。

(本报综合报道)

