

车天下

第1金融街
金楼市

责编:张雷 美编:王莺燕 组版:刘峰

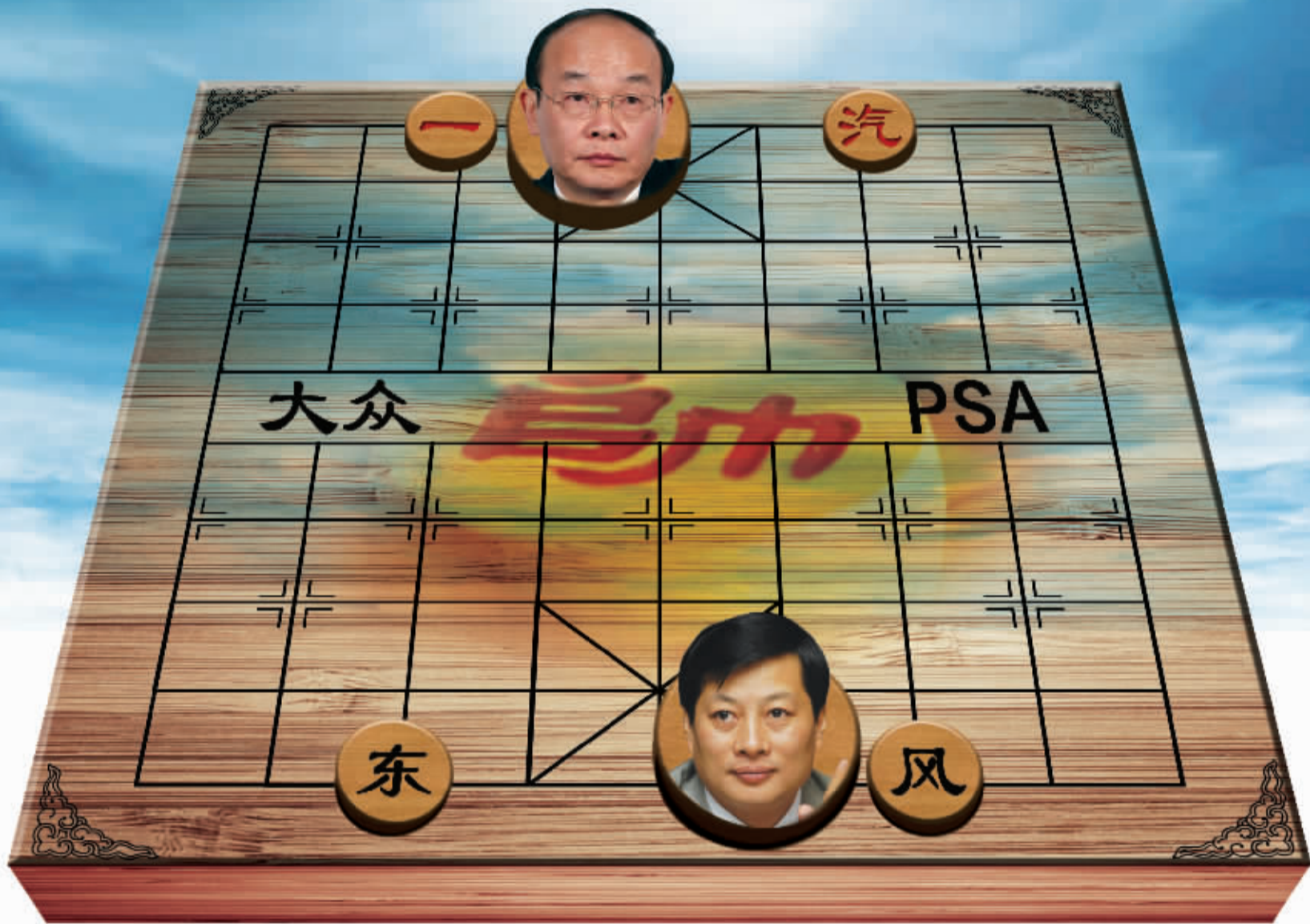


Authority
Professional
Enjoy

金专讯

权威·专业·悦读

竺解放、徐东风对换的意义!



本期策划 张海茹 制图 李荣荣

有人把竺延风的南下东风和徐平的北上一汽比喻为“南辕北辙”。此局非也?

有人说,国人“缺”顶层设计,竺徐的南下北上不仅是人事对调,也是南人“管”北人,北人“管”南人,带好各自队伍的一贯传统有效方法,更是一汽与二汽央产的重组前兆?

排头兵南北车已横空出海,与此并行的还有中石油、中海油、中建总公司等相关央企的人事调整到位,而中国商飞更让人看到了希望。

作为徐建一的前任,竺延风对一汽内部情况了如指掌,此前曾被外界认为是一汽董事长的最佳人选。

一二汽是典型的大型国企,再加上历史悠久和地理位置偏僻两个因素,一二汽管理体系“近亲繁殖”十分严重。内部土板块结太久,混石头掺沙子方能透气。

竺延风曾在内部推动供应链和销售体系改革,但终因内外阻力太大不了了之。但福特当年重组日本马自达时兵不血刃达到这一目的。与长安昌河民航兵工“玉碎瓷都”景德镇截然相反?最后不得不由北汽南下收官;如阿里巴巴马云问万达王健林:万达准备为转型花多少钱?这个警示的提问同样适合于中国汽车产业?

对于自主品牌,竺延风提出的“中

国汽车要耐得住寂寞20年”的阶梯差距分析,不仅受到被合资蒙住双眼的一众人士批评,也让他仕途与自主汽车受阻。所以也导致徐建一后来的“避闪不说”?表面上反对竺的“寂寞论者”,却成了孤立自主,反倒成了合资的“帮凶”。

何为奔腾?竺总回答:喷薄而出,冉冉升起。下线当天,竺总携夫人买了一辆红色奔腾。竺延风干劲、能力都有,但面对合资老道的抱团新生央企何止是“书生气”?反过来现在看,通过竺徐互动一二汽可以抱团了。

这当属于中国经济新常态下“分久必合,合久必分”的大格局观。

有人说,这属于“一带一路”中的一汽、二汽合资汽车从内到外的德法资源,在传统汽车向新能源重新整合央企南北资产的新划分?

因为各自多年的合资对象分别北德南法,但同属欧盟,这种更深层次的央企人事调整,除了南北互动之策,也符合美重返亚洲制衡之策。

如同当年美国政府将空客穆拉利“空降”福特汽车翻盘一样;“美三大”早晚破产,而这种全球性巨头破产预言竟被刚刚进入汽车圈的“四个轮子一个沙发”的民企后来者李书福所言中;说明了泱泱大国并非没有人才?而是埋没了人才。合资的口蜜腹剑败坏

腐蚀了“人才”?

许多全球性汽车系列并购案例表明,汽车合资实际上是发达国家对新兴国家重复采取资产阶梯并购转换并非输出技术。

还有人说,一汽轿车的高端非红旗,是奥迪;二汽轿车的高端非启辰,是英菲尼迪;上汽的高端非名爵荣威,是上海大众帕萨特,上海通用凯迪拉克,长安汽车也非悦翔,而是福特翼虎。一、二汽等的上述状况,与重启的中国大飞机项目类同。

实际上,印证了中国汽车业“寂寞20年”蹒跚学步自主多年不前的状况,尤其是“寂寞论”反反复复博弈争论了许多年,并非没有事实结论?最终反倒是迎来了竺南下、徐北上,中国汽车界重整山河待后生之棋局。

竺南下、徐北上进而改变中国汽车重组格局?从中撬动德法背后的欧盟资源再轮换细分新生?

中国汽车业进入新常态——可以说,竺南下、徐北上真正意义的有别于一汽一般的“解放”,更是二汽一般的“东风”。中国汽车业需要硬骨头,中国制造业需要真正的枪杆子。竺徐不再寂寞。



祝虹



车天下

汉兰达七座家书

金3

第1金融街

居民财富配置
多元化时代来临

金5

金楼市

城中新房卖不过河西?

金11