

# 日产和本田为什么拒绝结盟？

本报记者 林安东 综合外媒



据英国《金融时报》报道，日本政府正在试图推动本田和日产两大汽车企业合并，以进一步加强日本汽车企业的竞争力。据知情人士透露，日本政府早在2019年年底就提出打造“全国汽车冠军企业”的建议，他们担心汽车行业自动化、电动化转型速度加快后，传统汽车企业将失去竞争优势。但本田和日产双方并无意于此，该项提议在进入双方董事会之前就遭到了拒绝。



从会看来，长期以来，本田已经在业界保持了特立独行的经营战略风格，并且在消费者心目中享有较高的声望。过去正是基于这种发展特点，也让本田在运营上呈现出了产品至上的特点，“不结盟”早已成为本田根深蒂固的一套独特发展方式。日产方面，自2019年以来，雷诺和日产一直在致力于重新修复联盟关系。今年5月，联盟公布了战略调整新举措，联盟成员将利用各自在细分市场所具有的优势，共用技术和产能，发挥协同效应，降低成本。若日产与本田的合并方案实施，

将再次扰乱联盟关系。对于日本政府担忧的日产经营恢复问题，据《金融时报》援引知情人士消息称，日产的利润情况在2019—2020年已经触底，接下来将是反弹期，并且公司正在大力改善运营情况，不用政府过分担心。此外，日产CEO内田诚在今年6月底曾表示，他的目标是在下一个财年的下半段，即2021年10月至2022年3月，实现正现金流。日产预计，到2021财年，包括中国在内的全球市场目标设定为经营利润率恢复到2%以上；到2023财年恢复至5%。

日元相比，亏损率差距巨大，而日产汽车第三财季的亏损也成为其自2011年以来首次出现季度亏损。

这种利润波动在今年新冠肺炎疫情爆发之后愈演愈烈。

近日，本田发布了2020—2021财年第一季度财报，累计营业收入为2.12万亿美元，较去年同期减少46.9%；营业利润亏损1136亿日元，同比下滑145%。

此外，该财季本田净利润亏损808亿日元，去年同期则实现净收入1723亿日元。日产方面，其在2020—2021财年第一季度全球销量大跌48%，当季亏损达到2856亿日元，而今年全年的亏损预计超过6700亿日元。

尽管政府方面对两家企业的经营状况表示担忧，但本田和日产却无法认同政府的理念。

对于本田来说，不结盟发展的原因，是由于其自身倡导了独立发展的思维与理念。本田此前曾多次公开表示，无意效仿其主要竞争对手与其他汽车制造商建立联盟的战略，将继续保持本田品牌的独立性。本田汽车每年的新车的销售量大约为500万辆。本田首席执行官八乡隆弘说：“我们没有野心让年销售量增长到1000万辆。我们将继续保持500万辆的销售量。”在本田董

## 业内普遍不看好

消费者对新能源汽车技术对自动驾驶相关技术的需求上升，给传统汽车制造商带来了巨大压力。在新技术和新冠肺炎疫情的冲击下，很多公司寻求合并或同盟，以此增强研发，降低成本，避免使企业陷入危机。

目前，标致雪铁龙集团(PSA)已经与菲亚特-克莱斯勒(FCA)就合并事宜达成一致，而福特和大众汽车在去年成立了一个全球联盟，以节省成本。但是，由于技术上的冲突和企业文化的矛盾，车企之间的合作与合并都没有表面上看得那么简单，历史上的失败案例也不少。

据《日本经济新闻》报道，目前的主要障碍是本田汽车独特的工业设计，这使得日产与其共同使用通用零件和平台非常困难。因此，即便合并，两家公司也无法实现成本的大幅降低。技术不同和根深蒂固的企业文化无法融合是合并最大的难点，比如多年前戴姆勒和克莱斯勒合并的失败。有一部

分分析师认为，虽然日产与本田合并有难度，但双方在电动车、混合动力车和燃料电池车方面有相当大的合作潜力。

《汽车新闻》指出，当前雷诺、日产交叉持股，雷诺拥有日产43.4%的股份，具有表决权；而日产拥有雷诺大15%的股权，没有表决权。同时，法国政府持有雷诺约15%的股份，是雷诺第一大股东，在雷诺董事会中拥有2个席位。牵扯到两个国家的这一复杂的资本结构，导致日产很难脱离现实，与本田成为盟友。

此外，《纽约时报》有观点认为，从企业经营来说，虽然两家公司在汽车领域体量和实力接近，但本田的支柱性业务并非只有汽车，摩托车也为其提供了大量利润。同时，本田还是全球最大的发动机制造商，产品涉及私人飞机、农业、船舶等领域，这些业务在合并时也很难良好地处理，所以两家公司几乎不存在合并的可能性。

## 特斯拉Model S自动驾驶撞向警车

美国当地时间8月26日早些时候，在北卡罗莱纳州纳什县，一辆特斯拉Model S撞向了纳什县的一辆警车。这辆警车正停在路边，警员正帮助高速公路巡警处理一起碰撞事故。这辆特斯拉Model S在撞上警车后又推动警车撞向了公路巡逻车，最后将两名执法人员撞倒在地。幸运的是，没有人受伤。高速公路巡警透露，特斯拉车主是北卡罗莱纳州罗利市人，他承认事故发生的时候，他的车开启了Autopilot模式，而自己正在用手机看电影。其Model S是老款车型，该车搭载的可能是很久未更新的特斯拉Autopilot。

纳什县警长办公室表示：“幸好我们的警员和巡逻警在这次事故中



没有受伤，趁此机会再次提醒大家遵守北卡罗莱纳州的法律‘Move Over Laws’。”因为此前发生了好多起导致停靠在路边执行公务的警员和维修作业的工作人员伤亡的事故，美国交通部和联邦高速管理局建立了名叫Move Over Laws的法律，该法律已在美国50个州表决通过。该法律要求驾驶员当遇见停靠在路边的紧急车辆，应提高警惕并减速行驶，并且在确保安全的情况下，换道至旁边的车道。

## 大众改造汉诺威工厂，为生产ID.BUZZ做准备

日前，大众商用车公司已利用暑期对德国的汉诺威工厂进行了改造升级。据悉，本次工厂改造进行了500项调整，并且引入了更多机器人来提高效率。值得一提的是，此次改造后，该工厂可以生产新款迈特威和纯电动车型ID. BUZZ。

大众在2017年发布了ID.BUZZ的概念车，该车预计于2020年上市，将与ID.3和ID.4一起，由大众全新MEB纯电动汽车平台打造。

在经过改造之后，汉诺威工厂还将生产大众最新版的Multivan，该车将于明年上市，将有内燃机和混合动力两种版本。本次改造从7月的最后一周开始，一共花费了4周时间，其中3周生产完全中断，另外一周产量有所降低。大众表示，该工厂完成了超过500项现代



化改造和维护任务，其中包括拆卸车身车间、喷涂车间和移除此前用于制造Amarok皮卡装配设施中的机器。现在，该区域将用于生产ID.Buzz。汉诺威工厂将不再负责生产Amarok皮卡，作为福特、大众双方合作的一部分，其后

## 为什么两家企业都不愿意？

日本本土汽车品牌数量不少，为什么日本政府想选择排名第二、第三的日产和本田？

据了解，日本目前共有八个大型汽车品牌。其中，马自达、斯巴鲁、铃木和大发与世界第二大汽车制造商丰田之间已经形成了密切的股权关系。同时，日产汽车与法国雷诺以及三菱组成了三方联盟，只有本田汽车是日本车企中唯一一家没有结盟的汽车企业。