

# PSA 掉出 500 强？并非营收问题

本报记者 林安东 综合外媒

前不久，《财富》世界 500 强企业排行榜发布，30 多家汽车与零部件企业上榜。但很少有人注意到，在上榜的整车企业中，原本在 2020 年排名第 101 位的标致雪铁龙集团 (PSA) 却不见了踪影。



## 合并是主因

从《财富》世界 500 强的榜单数据来看，不难发现，《财富》杂志是以营业收入为主要依据，对全世界范围内的企业进行排名的。

而据《汽车新闻》报道，PSA 去年前三季度的营收就已经达到了 476.75 亿美元。对照榜单来看，仅凭去年前三季度的营收数据，PSA 都足以排进世界 500 强的前 250 名。

那么，为什么榜单上却不见 PSA 的身影呢？根据此前的报道，今年 1 月 16 日，PSA 与菲亚特-克莱斯勒汽车公司 (FCA) 的合并交易正式完成，双方合并成为一家全新的集团 Stellantis。合并后的公司或将成为全球销量排名第四、收入排名第三的汽车集团，

届时，旗下品牌 (包括标致、雪铁龙、吉普、阿尔法·罗密欧和玛莎拉蒂) 整体年销量将达 870 万辆，合并营收预计将近 1995 亿美元。如果和今年的世界 500 强榜单对比的话，这样的营收能力能够轻松排进前 20 名。Stellantis 首任 CEO、前 PSA 集团 CEO 唐唯实表示：“Stellantis 立志成为最伟大，而非规模最大的汽车集团，试图改变公众对其庞大体系的单一期待，从而实现突破。”

显然，今年年初合并成立的 Stellantis 并没有将去年的营收数据纳入统计范围；财报方面，两家公司也是分开展示。而今年发布的世界 500 强榜单显然不能展示一家已经“不存在”的企业。

## Stellantis 开局良好

8 月 4 日，Stellantis 集团官方发布上半年业绩报告。报告显示，集团净营收达 753 亿欧元，同比增长 46%；调整后经营利润为 86 亿欧元，利润率为 11.4%，比去年同期增长 9.9%，比 3 月份预测的区间最低值高出了一倍多。Stel-

lantis 表示，在欧洲和美国的半导体芯片供应短缺现象不再进一步恶化，并且欧洲和美国不再出现大规模新冠肺炎疫情封锁的前提条件下，集团调整后经营利润率预期上调至约 10%。

从 Stellantis 的两个主要市场来看，销量表现十分优异。

在北美市场，集团盈利能力创造了新纪录。在吉普 (Jeep) SUV 和 Ram 卡车品牌的推动下，北美洲是该公司上半年表现突出的地区。

财报数据显示，北美市场净营收飙升 42% 至 324 亿欧元，营运利润率为 16.1%。2021 年 3 月推出的牧马人 4xe 成为 2021 年第二季度美国最畅销的插电式混合动力车型。此外，Jeep 即将推出豪华车型 Grand Wagoneer 和 Wagoneer，将帮助 Jeep 继续扩大市场覆盖范围。在此情况下，该公司将今年美国市场的销售额增长预期从 8% 上调至 10%，并重申“预计欧洲市场销售额将增长 10%”。

在欧洲市场，Stellantis 已独立实现二氧化碳排放合规。2021 年上半年，集团在欧洲 30 个国家的整体市占率提升至 23.1%，并以 34.4% 的市占率位居欧洲轻型商用车细分市场的领先地位。Stellantis 表示，预计今年将达到欧洲关于碳排放的规定，在退出与特斯拉达成的有关碳排放的协议后，公司在上半年节省了 1.35 亿欧元。

此外，在中国、印度及亚太市场，Stellantis 销量达 10.2 万辆，同比增长

36%；净营收达 18.83 亿欧元，同比增长 56.92%；调整后经营利润为 2.06 亿欧元，同比增长 207.46%；调整后经营利润率达 10.9%，相比去年提高 5.3 个百分点。数据显示，中国、印度及亚太市场在 Stellantis 的调整后经营利润中占比约为 2.4%。

Stellantis 首席财务官理查德·帕尔默表示，包括钢铁、铝、贵金属和铜在内的原材料价格上涨，使今年上半年成本上涨了约 7 亿欧元，预计公司在今年下半年的成本控制将受到更大的冲击。

电气化战略方面，Stellantis 首席执行官唐唯实在上个月公布了一项向电动汽车和软件领域投资 300 亿欧元的计划。Stellantis 将在欧洲市场比在美国市场更快地转向电动车的全面部署，并将继续推进插电式混合动力车。总体而言，Stellantis 将在未来 24 个月内推出 11 款纯电动车型和 10 款插电式混合动力车；2021 年年底之前，在欧洲推出纯电动轻型商用车以及氢燃料电池中型货车。此外，Stellantis 还宣布在意大利 Termoli 建立集团第三座“超级工厂”。

## 芯片巨头生产中断，德系车遭遇严重供应短缺

芯片制造商英飞凌于近日表示，该公司目前有两家工厂暂时处于瘫痪状态，削弱了向核心客户交付芯片的能力，加重了德国近 30 年来最恶劣的芯片供应危机。

据了解，英飞凌是欧洲地区最为重要的芯片制造商之一，于 1999 年在德国慕尼黑正式成立，其前身是西门子集团的半导体部门，于 1999 年独立，2000 年上市。

作为欧洲地区首屈一指的芯片公司，并且是德系车最重要的芯片供应商之一，英飞凌两大工厂的瘫痪让持续发酵的芯片供应危机雪上加霜。

“现阶段，整个供应链遭遇了严重危机。”英飞凌首席执行官普洛格斯表示，芯片库存已经十分紧张，很多订单不得不延迟交付，



并且整个行业的供需平衡需要时间来恢复。他甚至在本周二的一次会议上告诉欧洲分析师，芯片短缺危机要一直持续到 2022 年才能缓解。

值得一提的是，英飞凌在奥地利有一家新工厂即将投产，未来将逐渐提升电源管理芯片的产量。

此外，欧盟为了解决眼下的芯片荒，并进一步降低对外国芯片的依赖，现已推出了数十亿美元的投资计划，试图增加欧洲半导体的市场占有率。其目的是在 2030 年前后，将欧洲半导体制造市场的占有率提升一倍左右。

## 俄罗斯开始发力电动汽车，计划补贴吸引外资

俄罗斯经济部表示，计划对购买国产电动汽车的消费者进行补贴，以刺激电动汽车的使用需求和生产。俄罗斯的目标是，到 2030 年实现年产 22 万辆电动汽车。

目前，电动汽车在俄罗斯的使用量远远落后于欧洲，并且俄罗斯国内尚不生产电动汽车。为了改变目前的现状，俄罗斯政府已经制订了雄心勃勃的电动汽车发展计划，正在考虑推出资金刺激政策以提振该产业。据估计，俄罗斯国内目前上路行驶的 4500 万辆汽车中，只有 1.1 万辆是电动汽车，并且其中大部分还



是二手车。俄罗斯经济部长科克斯姆·科列斯尼科夫表示，由于电动汽车比以传统能源作为动力的汽车贵得多，推出补贴政策旨在使俄罗斯制造的电动汽车能够让消费者买得起。此外，更多地使用电动汽车也将帮助俄罗斯实现降低碳排放的目标。俄罗斯政府表示，外国车企在该国生产电动汽车已经产生了兴趣。