

迪斯“下课”，保时捷IPO之路坎坷

首席记者 林安东 综合外媒

据《汽车新闻》报道，德国当地时间7月22日，大众汽车集团在监事会会议结束后宣布，集团CEO赫伯特·迪斯将于8月底离职。从9月1日起，现任保时捷CEO奥博穆将接替他的职位。而就在离职决定宣布前不久，迪斯还在社交媒体发文称，“在经历了非常紧张的2022年上半年之后，我们许多人都期待着一个轻松的暑假。”



软件开发进展不顺

据路透社援引知情人士的消息称，迪斯最终下台正与他领导的Cariad公司有关：“Cariad在他的任期内成立，但远远超出了预算，并且在推出新软件平台的目标方面也落后了数年。”

此前，迪斯曾多次提出大众汽车集团要加强软件开发能力，才能在未来保持领先，并且超越特斯拉。Cariad就是迪斯软件战略最核心的部分，由他亲自督办，负责Software 2.0软件的研发。

知情人士表示，奥迪Artemis项目原计划到2025年推出高阶自动驾驶纯电动新车，但因为软件业务不及预期，目前内部代号为Landjet的第一款量产车极有可能被延迟到2026年年底，甚至2027年才能推出。

“大众应该从硅谷挖掘最优秀的人才，而不是和汽车行业的人一起主导软件。”独立汽车分析师马蒂亚斯·施密特说，“接管Cariad部门似乎是迪斯的败笔。”

在7月8日举行的监事会会议中，迪斯承认了该项目遇到

的问题，并宣布修改软件战略，由大众品牌负责研发，Cariad负责辅助工作。“Cariad不是简单地造车，在不同项目中遇到问题是很正常的。但是，这并不意味着Cariad失败了。”迪斯说。

“Cariad给大众汽车集团和各个品牌带来了太多的问题和挑战。”德国杜伊斯堡汽车研究中心主任费迪南德·杜登霍夫认为，“错过生产启动和软件问题已经花费了很多冤枉钱。”而对于早就对迪斯不满的大众汽车集团监事会来说，终于抓住了可以让迪斯离开的那个理由。

工会负责人丹妮拉·卡瓦洛表示，迪斯亲自负责的大众软件部门表现不佳，迫使集团的高端品牌，包括奥迪和保时捷只能依靠自己的软件系统，影响了生产进度。

此外，迪斯担任大众汽车集团CEO期间，大众汽车集团曾宣布在全球范围内裁员3万人，这将帮助公司减少37亿欧元的支出。这样的动作招致了工会的不满。此外，迪斯在任期间曾多次和大众汽

车集团的劳工领袖发生冲突，而后者在监事会中拥有大约一半的选票。

Cox Automotive

保时捷IPO或受影响

迪斯离职的消息宣布之后，伯恩斯坦研究所对投资者进行了一项调查。民意调查在58名投资者中进行，42%的人赞成保时捷上市，41%的人反对上市。近四分之一的受访投资者认为，即将上任的大众集团CEO奥博穆同时领导大众汽车集团和保时捷品牌，对保时捷的上市前景不利。此外，近三分之二的投资者认为，迪斯突然离开会影响保时捷IPO的表现。

分析师们强调，保时捷上市是确保这一跑车品牌更独立和更自由的一种手段。此外，奥博穆在同时领导大众汽车集团和保时捷品牌的情况下，将难以兼顾这家跑车制造商的上市计划。

面对投资者的质疑，大众汽车集团仍然坚持奥博穆继续兼任保时捷CEO。此外，保时捷CEO奥博穆和首席财务官麦斯格向投资人介绍了公司经营状况。他们表示，预计2022年保时

捷的营收额将超过380亿美元，超越2021年的330亿美元。《福布斯》指出，按照原计划，大众汽车集团准备在今年第四季度实现保时捷的单独IPO。但如今，如果保时捷坚持上市，可能达不到原先预期的800亿欧元市值。

值得一提的是，自去年3月以来，大众汽车集团的股价几近“腰斩”，远超斯托克欧洲600汽车及配件指数同期17%的跌幅。此外，根据Refinitiv的数据，今年德国资本市场整体仅筹集了23亿美元，比上年同期下降了90%。豪华汽车制造商受到的打击尤为严重。自2022年年初以来，阿斯顿·马丁的市值下跌了57%，而法拉利的市值减少了三分之一。伯恩斯坦研究公司将保时捷的“公允价值”定为约750亿欧元，“保时捷是一家伟大的公司，但它不是法拉利，因为它不具备法拉利的独特性和利润率。”

福特第二季度营收同比大涨50%

7月27日，福特汽车公布了今年第二季度财报。数据显示，福特汽车第二季度营收为402亿美元，同比大涨50%；净利润为6.67亿美元，同比增长19%；调整后息税前利润同比增长两倍多，达到37亿美元；调整后利润率增加了一倍多，达到9.3%。

福特认为，净利润增长得益于产量的大幅增长，而营收大涨部分得益于批发交付量同比增长35%。此外，该公司最新产品的强劲定价和需求仍对其有利。不过，福特第二季度的净利润受到投资Rivian Automotive造成24亿美元亏损的拖累。

与往常一样，福特第二季度的息税前利润



主要来自北美市场，该公司在北美市场的息税前利润为33亿美元。而福特在北美市场的息税前利润为1.04亿美元，欧洲为1000万美元。

尽管福特重申了2022年全年的业绩预期不变，但该公司目前预计今年的通胀压力将导致零部件上涨约30亿美元，高于第一季度预估的10亿美元。此外，福特还预计原材料的涨价可能会抵消该公司有利的定价。

多家德国车企警告，天然气短缺将影响产量

近日，德国汽车协会警告说，如果整个汽车行业都进行这种转换，其对电网的电力需求将提升高达15%。目前，包括奔驰和宝马在内的德国企业正试图减少天然气的用量，以响应政府的呼吁。然而行业协会表示，如果企业不减产，节能的效果可能并不会很明显。

行业协会表示，对于生产现场配备了燃烧器的企业来说，暂停使用天然气，利用煤或石油作为替代，这一解决方案在短期内是可行的。然而，由于替代能源的碳排放水平较高，德国政府需要加快审批的速度。



绝说明使用的是哪种类型的绿色电力。

全球最大的汽车零部件供应商博世表示，已经降低了办公室和物流场所所需的能耗，大众集团旗下的奥迪品牌也用了类似的措施。

加拿大皇家银行的分析师表示，只要来自俄罗斯的天然气输送量达到总容量的20%至50%，就能帮助欧洲顺利度过冬天。但他们也警告称，市场不应该沾沾自喜地认为欧洲政治家已经解决了对俄罗斯天然气的依赖问题。