

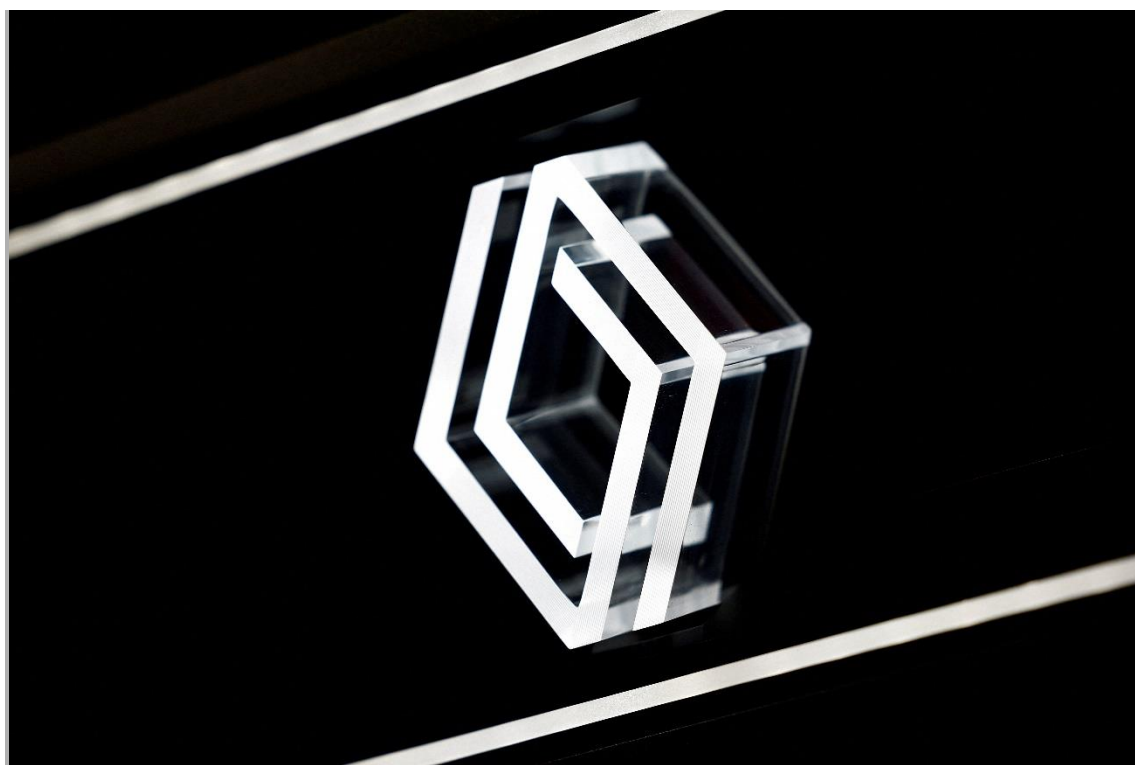
[以下原文源於 Reuters 報導](#)

免責聲明：以下轉載文章，所發內容不代表本平台立場。

2022 年 11 月 10 日

分析：雷諾五路分叉帶來的分離焦慮

吉爾斯·紀堯姆



雷諾標誌於 2022 年 10 月 17 日在法國 2022 年巴黎車展上展出。

REUTERS/Stephane Mahe

- 概括

- 公司
- 分析師對戰略重新思考持懷疑態度
- 汽車製造商的股價因公告而暴跌
- 拆分引入治理和估值複雜性-傑富瑞

巴黎，11 月 10 日（路透社）——在本週的投資者日尋求減少雷諾(RENAL.PA)複雜性的分析師們失望地發現，首席執行官盧卡德梅奧將把公司拆分為五個自主業務。

這家法國汽車製造商周二在期待已久的演講中宣布了一項重大改革，將業務劃分為五個專業業務——每個業務都有自己的損益賬戶和首席執行官——以提高盈利能力並提高其不同部分的估值。

廣告·滾動繼續

該戰略的主要部分是將其內燃機業務與電動汽車 (EV) 業務分離。發動機業務將與吉利建立 50-50 的合資企業，而電動汽車部門將在明年下半年上市。

但也將有單獨的跑車、回收、移動和融資部門。這三者都將向外部投資者和外部合作夥伴開放，從吉利到半導體公司高通 (QCOM.O) 和谷歌 (GOOGL.O) 等互聯網巨頭。

市場表現平淡，當日股價下跌 3.5%，週三下跌 4%，原因是投資者對精心設計的新結構猶豫不決。

雷諾與日產(7201.T)的長期合作關係也缺乏細節，這也打壓了市場情緒。雷諾與日產的長期合作關係本身並不容易管理。

Jefferies 分析師 Philippe Houchois 在一份報告中表示：“內燃機/電力業務的分離對投資案例至關重要，但分成五個不同的部門……給治理和估值帶來了過度的複雜性。”

電動推

作為電動汽車的先行者，雷諾已經落後於特斯拉(TSLA.O)等更新、更敏捷的競爭對手。它需要國家支持的緊急貸款才能在 COVID-19 大流行期間維持生計，在 2019 年和 2020 年虧損，現在正尋求鞏固其地位並重新獲得失去的市場份額。

一位熟悉該計劃的消息人士說，新結構“可能看起來更複雜，但通過緊密的團隊，我們可以獲得更高的效率，因此複雜性更低”。

為了繼續參與需要大量投資的電動化競賽，雷諾還必須在恢復盈利僅一年後就吸引合作夥伴。

首席財務官蒂埃里·皮頓（**Thierry Pieton**）稱新設置是“徹底改變遊戲規則”，首席執行官德梅奧將“舊”雷諾比作一名在所有五個運動項目中都難以贏得金牌的五項全能運動員。

他說，通過將新業務與最好的合作夥伴合作，“雷諾希望在這些不同的運動項目中贏得獎牌，而不是在所有五項運動中保持平均水平”。

然而，管理層必須避免重新創建重複——效率低下且成本高昂——在 2020 年底的劇烈重組中努力消除這些重複。

S&P Global 的汽車分析師 **Romain Gillet** 表示，從運營的角度來看，目前尚不清楚人力資源和客戶支持等跨業務職能會落在哪裡。

邊界模糊？

“界限可能不像已經提出的那樣明確，”他說。

RBC 的 **Tom Narayan** 還想知道，代號為 **Ampere** 並準備上市的電動汽車業務與傳統的內燃機業務有何不同，因為它們共享一些製造和其他業務。

“這與其他一些汽車製造商所說的形成鮮明對比，特別是大眾汽車(VOWG_p.DE)、梅賽德斯(MBGn.DE)和 Stellantis (STLA.MI)，它們不相信（電動汽車）業務分離，”他說。

雷諾表示，這五個獨立的實體將能夠更好地建立合作夥伴關係，以快速應對行業面臨的新技術挑戰。

高通和谷歌都宣布了加強與雷諾在設計車輛軟件方面的合作夥伴關係的計劃，德梅奧表示，高通也可以在安培部門持有少量股份。

然而，消息人士告訴路透社，日產正在與雷諾進行重塑聯盟的談判，對與太多外部人士分享其技術持謹慎態度，其中包括吉利等中國競爭對手。

德梅奧週二表示，雷諾希望為日產聯盟注入新的動力。但他補充說，就像在婚姻中一樣，“對我們來說，擁有自己的愛好和自己的生活很重要”。

日產是否認為這種關係過於開放，還有待觀察。

Gilles Guillaume 報導 Nick Carey 寫作 Silvia Aloisi 和 David Goodman 編輯