

财经头条

汽车央企重组大戏出现新变化 东风暂不重组 长安有望升格

传闻已久的东风、长安合并事宜已中止。6月5日早间,东风股份、长安汽车双双发布公告。兵装系内部汽车业务重组,成立新独立汽车央企。东风长安暂不参与重组!

此次兵装集团的分立与东风公司的暂缓重组,通过业务拆分和聚焦,旨在提升央企核心竞争力,优化资源配置效率,以更好地应对日益激烈的市场竞争和产业变化。

“兵装系”汽车业务分立整合

6月5日上午,“东风系”和“兵装系”上市公司发布公告,分别披露了控股股东重组进展情况。其中,东风汽车集团有限公司(以下简称“东风公司”)暂不涉及相关资产和业务重组。

长安汽车方面,则发布了更为详细的公告,称公司接到兵器装备集团通知,兵器装备集团收到国务院国有资产监督管理委员会通知,经国务院批准,对兵器装备集团实施分立。其汽车业务分立为一家独立中央企业,由国务院国资委履行出资人职责;国务院国资委按程序将分立后的兵器装备集团股权作为出资注入中国兵器工业集团有限公司。本次分立后,公司间接控股股东将变更为汽车业务分立的中央企业,实际控制人未发生变化。分立重组不会对公司正常生产经营活动构成重大影响。

同日,东安动力、湖南天雁、中光学等兵装旗下“长安系”上市公司也发布了与长安汽车“高度一致”的公告。

这意味着,中国汽车产业将新诞生新一家由国务院国资委管理的中央企业。此前,我国主要有三家大型汽车央企,分别是位于吉林长春的一汽、位于湖北武汉的东风汽车以及位于重庆的长安汽车。而从管理序列上看,前二者是国务院国资委直接监管的一级央企,而长安则是一级央企兵装集团的全资子公司,为二级央企。

有业内人士分析指出,从“兵装系”上市公司披露的最新重组方案来看,或将对长安汽车的未来发展更加有利,意味着兵器装备集团汽车业务分立后将成为直属国务院国资委的全新汽车央企。

根据公告,新的汽车央企应为一级央企,长安仍是其子公司。目前长安汽车总部所在地重庆,极大概率也会成为

新的汽车央企总部所在地。一级央企有着更高的战略自主权和更直接的资源调配能力,对重庆势必形成巨大利好。

此次兵装集团分立,旨在进一步厘清其旗下的汽车与军工两大主营业务,实现专业化、精细化管理。汽车业务独立后,有望获得更聚焦的资源投入,加速在新能源、智能化等核心领域的布局,提升整体竞争力。

“此举可类似为赛马机制。”有业内观察人士表示,“中国兵器装备集团有限公司的军工业务或全资入股归中国兵器工业集团有限公司,而新成立的长安汽车升级了,与一汽、东风形成央企汽车领域的三足鼎立的局面。”

汽车央企重组为何“欠东风”

今年2月9日,长安汽车与东风汽车相继发布公告称,其间接股东正在筹划重组,由此引发了汽车行业关于两大汽车央企联合重组的猜想。

在此前召开的2024长安汽车股东大会上,长安汽车董事长朱华荣说:“此次重组,不会对长安汽车产生不利影响,只会有更多的、更有利的长安发展的因素,来推动长安汽车拥有更强的综合竞争力,迎接历史发展的更大的机遇。”

“此前,网上传播的有一些情况不属实,因此长安并没有特意去回复”,事实上,近期,长安与东风合并重组,在网络上舆论风波不断,对此,朱华荣也给出回应:“我们会非常及时地来和资本及社会各界,来分享有关的进展情况。”

按照规划,基于“13336”战略布局,长安汽车2025年奋斗目标为:销量300万辆,其中,新能源销量100万辆。2025年全口径合并收入3000亿元。

长安汽车是兵装集团旗下的特大型汽车企业,是中国四大汽车集团之一。官网介绍,长安汽车拥有162年历史底蕴、40年造车积累,全球有14个制造基地、34个工厂。作为中国汽车品牌的典

型代表之一,长安汽车构建了长安品牌、深蓝汽车、阿维塔三大品牌,其中长安品牌下构建长安引力、长安启源、长安凯程三大序列,形成差异化自主品牌矩阵;同时通过合营企业生产销售福特、马自达、江铃等品牌车型。

中国汽车工程学会名誉理事长付于武表示,汽车央企进行战略性重整和资源整合,方向非常正确,但并不等于很好操作。要将政府“有形的手”和市场“无形的手”很好结合,更多依靠市场力量,整合之路才会更顺畅。“尽管重组的大方向正确,但也要充满敬畏,要有足够的准备,在操作环节也需特别谨慎。”

在付于武看来,今后相当一段时间内,如何整合汽车行业资源,探索集团化的规模发展之路将是汽车产业高质量发展的主课题,这既是“大事、好事”,也将是一件“难事”。大型央企整合要做到优势互补,真正实现“1+1>2”的效果,外界对这一过程的困难程度要有足够判断。

重庆汽车产业链“从全到强”

根据公告,将成立的汽车央企,除了长安汽车外,还包括湖南天雁、东安动力两家汽车零部件公司,前者负责汽车零部件及配件制造等,后者主要负责发动机、变速器及零部件的开发等,塑造更为完备的汽车生态。

近年来,围绕以长安汽车为核心,重庆汽车产业链“从全到强”稳步发展,已形成包括19家整车企业、1200家规模以上的零部件企业的产业体系,实现对三大系统、12大总成、56种部件的全覆盖。

2024年重庆汽车产业的成绩单显示,汽车产量254.01万辆,同比增长9.4%。其中,新能源汽车产量95.32万辆,同比增长90.5%,大幅领先全国增长率近60个百分点。重庆市经信委负责人介绍,目前“重庆造”主流新能源汽车单车价值达到23.6万元,较2023年足足提升了7.3万元。

数据显示,2024年长安汽车总销量为268万辆,其中自主品牌销量为223万辆。

从总部经济角度来看,汽车央企如同城市经济的“超级引擎”。新汽车央企的到来,势必对重庆形成重大利好。

以一汽为例,吉林省统计局2023年公报显示汽车产业占长春GDP的51.7%,其中一汽系占95%,带动就业超10万个岗位,年营收超过7000亿元,直接带动本地税收占全市财政收入的40%。

不仅如此,更是聚焦吸引了博世、大陆、电装等3000余家零部件企业落户长春,形成半径50公里的“一小时供应圈”。一汽投资78亿元建设的新能源专属工厂(红旗繁荣工厂),带动电池巨头宁德时代在长春设厂,形成千亿级新能源集群。

而东风汽车所在的武汉市也因汽车产业布局从地理枢纽升级为产业枢纽,“中国车谷”晋升城市新名片。

可以预料,新央企总部如果落户重庆,将在山城形成更广阔的产业集聚效应,促进重庆在汽车产业的高速发展。不仅如此,通过在新能源、智能化等领域的技术和供应链的共享,可以节约资源,避免重复投资,提升研发效率;这也将促使重庆在新能源领域形成更强的竞争力。

本报综合人民财讯、21经济网、上游新闻等