

深蓝

汽车产业下半场竞争已经开启 创新资本运作模式 长安汽车接连落子



长安汽车近期密集的资本动作,在2025年岁末掀起波澜。

继11月底,阿维塔科技(重庆)股份有限公司在港交所提交上市申请后,12月12日,长安汽车又宣布,控股子公司深蓝汽车科技有限公司(以下简称“深蓝汽车”)拟通过公开挂牌和非公开协议方式进行增资扩股,募资规模约61.22亿元。另外,为推动智能化战略落地,其全资子公司重庆长安科技有限责任公司(以下简称“长安科技”)拟开展增资扩股,增资总额30亿元。

在外界看来,长安汽车此举并非简单的融资补血,而是一家大型国有汽车集团,在产业百年变局的关键隘口,为争夺未来主动权而展开的一场系统性、前瞻性的战略重组。

对此,长安汽车表示,在“十四五”期间,长安汽车深入贯彻国家关于推动制造业高质量发展、构建现代化产业体系战略部署,积极创新资本运作模式,以资本为纽带促进产业链上下游协同,取得了阶段性成果。长安汽车深刻认识到,当前汽车产业正经历深刻的结构性变革,下半场竞争已经开启。在此背景下,长安汽车将加大力度开展新一轮资本布局,借力资本市场,加速布局核心技术、拓展产业链条、优化资源配置。

— 重构版图 —

长安汽车近期的资本布局,由三个层次分明的动作构成,共同拼接出一幅指向明确的战略蓝图。

首先是长安汽车旗下高端品牌阿维塔科技的独立上市。11月27日,阿维塔科技正式向香港联合交易所递交上市申请,标志着这个由长安汽车、华为、宁德时代三方联合打造的“CHN”模式结晶,开始寻求资本市场的独立定价。

根据阿维塔科技招股书,尽管营收从2022年的2800万元飙升至2024年的151.95亿元,但同期累计亏损已近百亿元;2025年上半年毛利率虽提升至10.1%,但在同行业中并非最佳。赴港上市,为阿维塔科技持续的技术投入和市场扩张打开了关键的融资通道。

其次是对核心新能源子公司深蓝汽车的“弹药补充”。在对深蓝汽车的增资计划中,长安汽车自身拟以不超过31.22亿元参与增资,其中包含评估价值10.43亿元的无形资产,以确保增资完成后对深蓝汽车的控股地位不变。

深蓝汽车增资的这笔巨额资金将主要用于新汽车研发与智能化、电动化技术创新。公告披露的财务数据显示,深蓝汽车2024年营收达372.25亿元,但净亏损15.72亿元,且截至2025年6月末净资产为负。此次增资,是为深蓝汽车在高强度竞争中备足“粮草”。

第三是对集团智能化核心实施主体的“重度押注”。在长安科技将开展的增资扩股行动中,增资方不仅包括长安汽车(出资6亿元),其间接控股股东中国长安汽车集团有限公司与控股股东辰致集团也共同参与,分别出资21亿元和3亿元。

增资完成后,三方的持股比例分别为75%、22%和3%,长安科技仍为上市公司长安汽车控股子公司。此次增资旨在“集中集团资源加大智能化领域的战略性布局投入”,是长安汽车智能化战略落地的核心举措。

这三个动作紧密关联:阿维塔科技赴港“取水”,深蓝汽车对内“蓄能”,长安科技则夯实“基座”。它们分别对应品牌价值独立化、市场业务规模化和核心技术平台化,共同指向一个目标:将长安汽车从一个传统的制造集团,重塑为多个具备独立竞争力和资本价值的事业集群。

— 战略卡位 —

长安汽车为何在这一时间点密集推进一系列动作?市场分析认为,这与中国汽车行业面临的残酷市场竞争、有限的政策窗口期与长安汽车自身发展节奏关系密切。

从行业周期看,新能源汽车市场的竞争已进入“深水区”,从拼增速转向拼耐力、拼体系。价格战常态化导致行业整体利润率承压,“卖一辆亏一辆”并非个例。阿维塔科技与深蓝汽车的财务状况便是缩影。

此时进行大规模资本运作,尤其是为深蓝汽车一次性储备超60亿元资金,正是在行业“内卷”进入最残酷阶段前,构筑深厚的资金“安全垫”。国际注册创新管理师、鹿客岛科技创始人兼CEO卢克林指出,此举意在抓住“港股情绪回暖”与“新能源板块超跌”形成的短暂估值窗口期,动作稍慢就可能面临2026年竞争进一步升级、融资环境趋紧的不利局面。

从企业自身发展看,2025年是中国长安汽车集团成立元年,也是“十四五”规划收官之年。长安汽车表示,此时进行资本运作,是基于对未来趋势的清晰研判,标志着公司“正全面备战汽车产业新一轮竞争与发展周期”。

这透露出长安汽车将资本运作视为战略转型核心引擎的决心。通过将阿维塔科技、深蓝汽车等资产推向资本市场前台,不仅能减轻母公司的持续投资压力,更能通过资本市场的价值发现与监督功能,倒逼这些业务单元提升运营效率和市场竞争能力。

更深层的本质,在于重构企业价值模型。传统汽车制造商的估值严重依赖硬件销量和利润。但在智能电动车时代,软件、技术专利和生态服务的价值权重日益提升。

卢克林指出,长安系资本按比例共同增资长安科技,锁定控股权,其深远意图是为后续混改“留下期权”。当前理清股权结构,未来在引入电池、芯片、软件等战略投资者时,便可通过增发新股而非出让老股的方式进行,从而在获得高估值的同时,减少对原有股东权益的稀释。这实质上是在为将来将“技术”与“服务”作为核心资产进行资本化运作铺路。

此外,阿维塔科技急于上市也有其紧迫性。除了超过百亿的累计亏损亟需外部输血,其资金消耗速度正在加快,2025年上半年现金储备较年初减少超过58亿元。同时,频繁的高层人事变动导致的战略摇摆,已使其错失了关键的两年发展窗口期。上市融资,对于稳定阿维塔科技发展预期和团队信心,已是刻不容缓。

— 纵深 —

从资本运作到生态合作

当前的资本布局,仅是长安汽车新一轮资本布局走出的第一步。未来,长安汽车资本布局有望沿着资产、负债、股权三条主线,走向更精密的生态化运作。

在资产侧,长安汽车或将上演“技术资产化”与“资产证券化”的深度操作。行业专家预测,长安汽车可能将超级增程、800V高压平台等核心技术专利打包,通过授权方式提供给旗下深蓝汽车、长安启源等品牌使用并收取许可费。此举既能丰富阿维塔科技作为上市公司的技术叙事和利润来源,又能优化深蓝汽车等公司的盈利模型。此外,不排除未来将成熟的电池Pack产线、智能驾驶数据等资产进行进一步证券化运作,盘活存量资产。

在负债侧,优化资本结构、在全球范围内获取低成本资金将是重点。例如,刚刚完成增资的长安科技,可能利用绿色项目发行低息债券,在全球利率下行周期中锁定长期便宜资金,为未来的技术“军备竞赛”储备财务韧性。

在股权与生态侧,引入多元战略投资者、构建产业联盟将是必然方向。深蓝汽车此轮增资仅释放部分股权,未来可能会进一步拆分出“软件子公司”进行独立融资,吸引头部科技企业或基金入股。对于阿维塔科技,在港股上市后,长安汽车或可通过向中东、欧洲等地的战略伙伴转让部分老股,不仅实现资本回报,更能换取当地市场的产能合作、渠道资源或政策便利,为全球化“出海”战略铺设跳板。

中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅认为,长安汽车后续势必加强与科技企业、零部件巨头的深度合作,整合资源,实现优势互补。这意味着,长安汽车的资本故事正从“为造车融资”,演变为“以资本连接技术、以技术定义生态”。

长安汽车的“新资本局”超越了传统意义上的融资,是在中国汽车产业价值衡量标准发生根本性转变的前夜,通过资本设计,抢先完成自我重塑——将估值锚点从周期性的“汽车销售”,逐步转向更具想象空间的“技术授权”与“生态服务”。

重庆商报综合经济观察报、中经网

阿维塔

多份财报未公布、曾陷财务造假、高管集体被捕 洪九果品12月30日港交所除牌

12月24日,香港联交所宣布,将于2025年12月30日上午9时起取消重庆洪九果品股份有限公司的上市地位。联交所已要求该公司刊发公告,交代其上市地位被取消一事。此前,洪九果品H股于2024年3月20日至今在联交所暂停买卖。

作为曾被誉为西南“水果大王”的企业,洪九果品在行业内一度拥有重要话语权,水果零售市场素有“南百果、北鲜丰、西洪九”的说法。与百果园直接销售水果及收取特许经营费、会员费的商业模式不同,

洪九果品走出了一条差异化路径,专注于高端进口水果和高品质国产水果的全产业链运营。

据官网介绍,1987年创始人兼董事长邓洪九白手起家开始创业,2002年前身重庆洪九果品有限公司成立,此后成为多品牌鲜果集团。2011年,洪九果品开拓海外市场,业务扩展至泰国。2013年,首次推出自有品牌。在创立20周年后,2022年在港交所挂牌上市,冲刺中国“水果第一股”。多年发展中,洪九果品一度成为中国

最大的榴莲分销商,以及火龙果、山竹及龙眼的前五大分销商。

因未刊发2023年全年业绩报告及2024年中期业绩报告,洪九果品已于2024年3月20日起停牌。

2025年4月,洪九果品发布内幕消息称,公司最近收到董事长邓洪九、董事彭何、董事江宗英、董事杨俊文、董事谭波、监事会主席余利霞等本人或家属的通知,其目前均已被采取不同刑事强制措施,原因与重庆市两江新区公安分局就涉嫌骗取贷

款及/或虚开增值税专用发票等事项进行的立案侦查相关。同时,该事件导致自2025年1月6日起公司主要办公场所之一两江新区东湖南路3号中铁峰汇B座22层被公安机关限制人员出入,公司无法正常办公。

涉嫌财务造假,高管集体被捕,洪九果品又被港交所除牌,上市不到两年,洪九果品的市值从巅峰时的600多亿港元暴跌至不足30亿港元。

据澎湃新闻