

长安东风重组生变：分立先行 整合待考



视觉中国图片

6月5日早间,长安汽车发布公告称,母公司中国兵器装备集团有限公司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。

东风股份同日公告称,2月9日,公司接到间接控股股东东风汽车集团有限公司(简称:东风集团)通知,东风集团正在与其他国资央企集团筹划重组事项。6月4日,公司接到东风集团通知,东风集团暂不涉及相关资产和业务重组。公司正常生产经营活动不会受到影响。

● 熊永红 龚梦泽

“分立重组不会对本公司正常生产经营活动构成重大影响。”长安汽车方面表示,“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。”

早在今年2月9日,东风股份、东风科技等“东风系”以及长安汽车、东安动力等“兵装系”上市企业同时发布股东筹划重组相关公告,长安东风重组整合的消息由此开始发酵。

此后,东风股份和长安汽车在各自的2024年业绩说明会上,均提到了重组

一事。3月28日,东风股份管理层在接受中国证券报记者采访时表示,公司与长安汽车的整合正在推进。4月11日,长安汽车董事长朱华荣对与东风集团的整合事宜首次回应表示,相关重组方案已经基本完成。

5月27日,长安汽车年度股东大会上,朱华荣在回答中国证券报记者提问时表示,重组是受命而为,是国资委基于全球化竞争,利用新能源智能化技术打造世界一流智能新能源科技集团和品牌的需求。不过他反复强调,重

组不会影响长安汽车既定的任何发展战略。

在此期间,东风和长安还进行了多次人事调整。2025年2月17日,东风集团原董事、总经理、党委副书记周治平任兵装集团董事、总经理、党组副书记。截至6月5日,东风集团总经理一职仍未更新。4月10日,长安汽车发布公告称,王俊不再担任长安汽车总裁职务且不再担任长安汽车任何职务。目前王俊仍为兵装集团副总经理、党组成员。

罗兰贝格全球合伙人袁文博指出,此次重组涉及供应链重整、渠道融合、产能优化等,在行业转型的关键节点,这成为决策层必须权衡的现实问题。

“接下来,兵器装备集团其他汽车零部件资产大概率会注入新集团。”中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳认为,从相关子公司公告来看,作为一级央企,新集团除包括兵装旗下汽车业务和长安汽车外,东安动力、湖南天雁等零部件公司后续或也将陆续并入。

如今,随着长安汽车的间接控股股东将分立为独立中央企业,给出了汽车央企改革的新进展,新一轮的调整或许已在路上。

聚焦长安汽车与东风集团的业绩发展态势,可谓各有优势。销量方面,长安汽车略高于东风集团。2024年东风集团累计销量为248万辆,同比增长2.5%;其中自主品牌销量为137.2万辆,同比增长34.8%。长安汽车2024年销量为268.3万

辆,同比增长5.1%。

新能源汽车方面,2024年,东风集团新能源车销量为86.1万辆,同比增长64.4%;长安汽车新能源车销量为73.4万辆,同比增长52.8%。

业绩表现上,2024年长安汽车“增收不增利”,实现营收1597.33亿元,同比增长5.58%;归母净利润73.2亿元,同比下降35.37%。主要是受到深蓝汽车和阿维塔的亏损影响。

东风集团在2024年实现了扭亏为盈,营收1061.97亿元,同比增长6.9%;实现归母净利润0.58亿元。扭亏归功于2024年毛利率整体得到改善,自主品牌乘用车毛利表现突出。

对于2025年,两家企业都设定了可观的销量目标。其中,东风集团销量目标为300万辆,新能源汽车销量目标为100万辆;长安汽车则计划今年产销超过280万辆,其中新能源汽车销量目标

为100万辆。

在业内看来,目前汽车央企的高端智能车发展速度低于预期,规模效应不明显。业务整合有助于减少资源重复投入,提高央企新能源汽车品牌市占率。

张秀阳认为,集中央企的研发制造和市场等优势资源,打造具有全球竞争力、拥有自主核心技术,引领智能网联变革的世界一流汽车集团,是央企战略性重组一贯的目标。

小鹏牵手华为 加速升级车载抬头显示技术

● 本报记者 李媛媛

6月5日,小鹏汽车联合华为乾崮智能汽车解决方案举办抬头显示技术发布会,联合推出“追光全景”AR-HUD(增强现实抬头显示系统),将首发搭载于小鹏G7。中国证券报记者从发布会获悉,“追光全景”AR-HUD由小鹏汽车提供软件支持,华为乾崮智能汽车解决方案提供硬件支持。

业内人士表示,近年来,随着新能源汽车和智能辅助驾驶渗透率的提升,HUD也在快速普及,同时市场需求驱动HUD技术不断升级,如显示内容从传统的仪表信息,向智能辅助驾驶意图表达信息等进行升级。

市场需求驱动技术升级

中国证券报记者采访了解到,在智能座舱与智能辅助驾驶加快融合的趋势下,用户更加注重驾驶体验,对于HUD提供的内容丰富度和可用性,有了更高要求。随着HUD渗透率持续上升,主流方案也在不断演进与优化。当前,AR-HUD逐步崭露头角,应用比例不断提高。

小鹏汽车智能体验负责人于桐在发布会上表示,传统的汽车中控屏和仪表盘需要驾驶员在驾驶过程中低头查看,存在安全隐患。AR-HUD可将关键信息直接投射到驾驶员视线前方,让驾驶员在不离开道路视线的情况下获取信息,成为近年来用户关注度最高的智能化配置之一。

在小鹏汽车副总裁陈永海看来,HUD本身是一个“软硬结合”非常紧密的智能产品,在硬件层面上需要保证画幅、对比度等硬件参数足够好;而软件层面要控制显示信息的内容样式,包括形状、颜色、动态、静态,以及显示的时机,软件的设计决定了体验的上限。

于桐表示,传统的HUD具有画面虚飘、用户眩晕体验不佳、信息贴合度差等痛点,此次双方在AR-HUD核心显示技术方面进行深度攻关,全面提升用户体验。

华为乾崮智能汽车解决方案BU智能车载光领域总经理陈双宝表示,“近年来,随着新能源汽车和智能辅助驾驶渗透率的提升,HUD也在快速普及,一方面行业渗透率明显提升,另一方面驱动显示内容从传统的仪表信息,向智能辅助驾驶意图表达信息等进行升级。”

打造三大创新功能

据介绍,“追光全景”AR-HUD,是基于华为光算法、光系统、光器件三大核心技术,构建自研车规级成像模组、AR构图引擎的AR-HUD底座,协同小鹏汽车全场景AR-HUD应用等,不仅贴合用户驾驶意图,更能提升行车安全。

“追光全景”AR-HUD具备三大创新功能:AR车道级导航、AR辅助驾驶、AR安全辅助,即利用AR技术将车道线、辅助驾驶信息、安全信息等显示在前挡风玻璃上,并解决了传统HUD看不清、眩晕、遮挡的痛点。

于桐介绍,“追光全景”AR-HUD,具有AR车道级导航功能。“无论是变道、转弯,还是通过复杂路口,系统都会显示,告诉用户车该往哪开,在岔路口,系统甚至会在不能走的方向画出‘X’标记,让驾驶员不再走错路。”

另外,“追光全景”AR-HUD拥有行业领先的AR辅助驾驶功能,通过AI智驾意图的全面可视化,建立用户对智能辅助驾驶系统的信任。当智能辅助驾驶系统准备变道时,AR-HUD会提前显示变道意图;遇到红绿灯时,系统会显示是否会自动启停;需要超车时,会展示超车的路径选择。

“这种透明化的AI决策过程,让用户真正理解并信任智驾系统。”于桐说。

此外,“追光全景”AR-HUD具有AR安全辅助功能,覆盖多个场景,如遇雨雾天气视线不佳时,系统会自动标识前车位置和车道边界;在狭窄道路会车时,会提前预警并显示安全通过路径;遇到弯道时,会根据车速和弯道情况给出预警提示。同时,系统还能及时显示旁车加塞、变道盲区等突发危险情况。

多家公司加快布局

业内人士表示,随着光技术在汽车领域的应用探索,以AR-HUD为代表的车载光产品已成为消费者购车关注的重要因素之一,也成为车企差异化竞争的突破口。

多家企业加快布局,中光学日前在业绩发布会上表示,汽车光电作为公司战略性新业务,是公司重点投入的关键领域。公司在关键光学元器件及数字微显示光机、整机领域积累多年,不少投影显示核心工艺技术可以拓展应用到汽车光电重点领域。

“目前,公司在汽车光电方面主要发力AR-HUD及光场屏、投影大灯模组等产品方向,已陆续中标部分头部汽车企业供应商和实现量产出货。”中光学表示。

5月20日,龙腾光电在调研纪要中表示,公司抓住人工智能发展的机遇,开发了契合AI应用的高性能显示面板,如三维立体显示、HUD等,为用户提供更好的智能交互和现实体验。

陈双宝表示:“希望借助AR-HUD,能够显示智能驾驶辅助系统从感知-决策-执行的全过程,便于驾驶员直观看到信息;同时及时显示周围危险环境信息,给驾驶员提供预判信息,提升驾驶安全性。”

中金公司研报称,随着智能化的逐步下沉,车载显示技术作为智能座舱人机交互的核心组成部分,迎来快速技术迭代与规模化应用。当前,AR-HUD技术逐步崭露头角,但成本高、对软件能力有要求。随着AR技术的逐渐成熟以及ADAS的不断普及,AR-HUD将在智能座舱、智能驾驶中扮演日益重要的角色。

新势力有望集体迎来扭亏为盈拐点

● 本报记者 李媛媛

截至6月5日,上市的造车新势力车企均已发布2025年一季度财报。从业绩表现来看,理想汽车稳健盈利,零跑汽车、小鹏汽车、极氪亏损同比大幅收窄。同时,中国证券报记者注意到,一季度财报公布后,处于亏损状态的上市新势力车企几乎都给出了“扭亏为盈”的具体时间表。

受访专家表示,若新势力车企集体进入盈利期,将验证电动化商业模式的可持续性。这得益于头部新势力车企的规模效应提升和成本控制能力增强。车企财务状况的变化也将加速行业整合,推动资源向技术领先者集中,同时倒逼传统车企加速转型。

明确盈利时间

总体来看,今年一季度新势力车企均取得不错的业绩表现。其中,理想汽车实现营收259.3亿元,同比增长1.1%;净利润6.466亿元,同比增长9.4%。

小鹏汽车实现营收158.1亿元,同比增长141.5%;净亏损6.6亿元,相比2024年同期亏损13.7亿元,大幅收窄。零跑汽车实现营收100.2亿元,同比增长187.1%,权益持有人应占亏损1.3亿元,亏损同比大幅收窄。

值得关注的是,零跑汽车、小鹏汽车、蔚来汽车等均明确了盈利时间。

零跑汽车副总裁李腾飞在一季度业绩发布会上表示:“二季度整体销量趋势很好,预计在13万辆至14万辆,力争在二季度实现单季度盈亏平衡。”

小鹏汽车董事长何小鹏在一季度业绩



视觉中国图片

发布会上表示:“我很有信心今年不仅能实现销量高增长目标,而且公司还将在四季度实现盈利,我们需要用更强大的自我造血能力,支撑AI技术和产品研发的不断投入。”

6月4日,蔚来汽车董事长、CEO李斌在媒体沟通会上表示,蔚来从今年一季度开始全面推行成本控制和管理提效,二季度就能看到效果,三季度会持续深化,再服务于四季度的盈利目标。

小米也给出了智能电动车相关业务的盈利时间表。6月3日,小米集团董事长雷军在小米投资者大会上透露,小米集团智能电动车及AI等创新业务的亏损正在逐步收窄,预计将在今年第三或第四季度实现盈利。

构建差异化护城河

罗兰贝格汽车行业首席研究员陈春栋在接受中国证券报记者采访时表示,新势力车企即将集体迈入盈利期,这得益于头部新势力车企的规模效应提升和成本控制能力增强。车企财务状况的变化也将加速行业整合,推动资源向技术领先者集中,同时倒逼传统车企加速转型。

在中汽协副秘书长陈士华看来,盈利是车企的生命线,如果没有盈利,长期看会遇到资金不足限制企业对技术研发的投入等问题,难以保证产业未来发展的可持续性。

新势力车企盈利的关键在于构建“差异化护城河”。如零跑汽车始终坚持全域

技术自研战略,拓展20万元级以下增程、纯电市场。小鹏汽车定位AI汽车科技公司,不仅深耕汽车主业,还将业务拓宽至AI机器人和AI飞行汽车。

在实现盈利后,如何能保持长期稳定的盈利能力也是新势力车企必须要面对的问题。对此,陈春栋表示,车企应保持技术与成本控制的持续双重突破,如通过自研降低成本,或通过架构创新实现制造成本优化。

另外,在市场竞争中需要保持清醒,避免盲目扩张细分市场导致资源分散。同时,陈春栋表示,应注重商业模式重构能力,如跳出“硬件一次性销售”逻辑,探索软件服务、二手车残值管理、能源服务等全生命周期价值转化。