

央企改革提速 长安、一汽、东风三大汽车集团重组资产

本报记者 郭少丹北京报道

近日，重庆长安汽车股份有限公司（以下简称“长安汽车”，000625.SZ）股权划转一事终于尘埃落定。根据相关公告，公司控股股东中国长安汽车集团股份有限公司（以下简称“中国长安”）将持有长安汽车 21.56% 的股份无偿划转给中国兵器装备集团有限公司（以下简称“兵装集团”）已经完成过户登记手续。

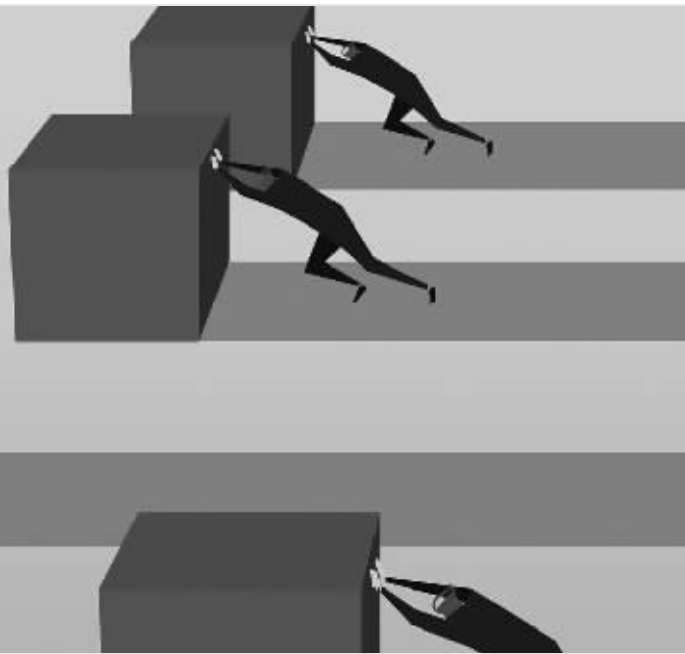
今年两会期间，上述股权划转一事首次对外公开，引发股民“脑洞”大开，是为混改、央企合并做准备，还是单纯的精简国企管

理结构？股权变动在引起种种猜测的同时也留下了层层迷雾。

国务院国资委研究中心研究员胡迟在接受《中国经营报》记者采访时表示，汽车产业是兵装集团军转民改革较大的副产品，下一步很有可能被剥离，与其他国有车企合并重组，这符合高层集中资源做强做大的改革意图。

记者注意到，除长安汽车外，包括另外两大车企集团，一汽、东风在内的多个车企也正在通过资产调整加速拉开改革的实操大幕。在这场技术迭代的改革大潮中，如何进行到底？突破口似乎至关重要。

政策利好促进央企合并重组加速落地。



本报资料室 / 图

“门当户对”的股改

股权调整后，长安汽车级别上升为兵装集团的一级子公司，国资委下属二级公司，公司地位和行政管理级别进一步提升。

从股权结构图来看，此次股份无偿划转前，中国长安及旗下全资子公司中汇富通（香港）投资有限公司分别持有长安汽车股份 40.88%、2.23%。划转完成后，兵器装备集团持有长安汽车 21.56% 的股份，成为长安汽车的直接控股股东，同时中国长安及其上述子公司共保留长安汽车 21.56% 的股份，仍为长安汽车参股股东。此次股份无偿划转实施后，实际控制人未发生变化，仍为兵器装备集团。

兵装集团是国资委全资控股公司，旗下产业覆盖汽车、摩托车、特种装备、装备制造等板块，

中国长安是兵装集团全资子公司，承载整车及零部件产销研等产业链条，目前是我国四大汽车集团之一。

2018 年 1 月，兵装集团由全民所有制企业变更为国有独资公司完成改制，为推进国企混改奠定了条件。早在 2016 年，兵装集团便制订了军工企业混合所有制改革试点初步方案，确定了 4 家试点单位。作为兵装集团旗下重要的民品板块，长安汽车成为集团改革的“排头兵”。

长安汽车股权划转的消息刚传出时，业内便有诸多猜测，但此举是

为混改铺路，还是为央企合并重组做准备，目前尚无定论。

按照汽车业资深分析师钟师的此次股改动作极有可能与央企重组有关。钟师认为，混改未必需要在集团内部大动干戈，划转股权更有可能是为改革的另一条线央企重组合并做准备，下一步长安汽车可能会提出和其他车企合并的大动作。

近期出现频率较高的消息是，长安汽车、一汽、东风有意合并成立中国庞大的汽车集团。该消息源于从 2015 年至今，一汽、东风、长安除

高层频繁调整互换，和逐渐在加强的合作关系。

2017 年 12 月，长安汽车、一汽与东风共同签署了战略合作框架协议，三方将在前瞻共性技术、汽车全价值链运营、拓展海外市场以及探索新商业模式四个领域展开合作。2018 年 7 月 5 日，长安集团公开，一汽、长安、东风三方将联手进入共享出行行业。三方战略合作协议开始逐渐落地。

但目前各方平静的态度让这条合并重组之路的走向尚不明确。“现在谈合并一切都言之过早。”不过，钟师认为，可以明确的是股权变动

对于长安汽车而言是利好，一汽、东风是国资委直属企业，如果真要合并，长安汽车与之的资格不对等，借助此次股权划转提升行政管理级别，提高谈判话语权。

从管理级别上看，兵装集团和一汽、东风是平级单位，同属于国资委管理，长安汽车则是国资委下属三级公司，股权调整后，长安汽车级别上升为兵装集团的一级子公司，国资委下属二级公司，公司地位和行政管理级别进一步提升。

对于股权划转，中国长安官方表示，是为了做强做优汽车业务，进一步推动长安汽车更好发展。

据了解，长安汽车旗下有 CS75、睿骋、逸动、欧诺、悦翔、奔奔等多个自主品牌，并与福特、铃木、马自达、标致雪铁龙建有合资品牌。过去多年受益于投资和研发，长安汽车营业收入和净利润实现飞速发展，领跑众多自主车企，直到去年，业绩遭遇大滑坡。财报显示，长安汽车 2017 年营收 800.12 亿元，同比增长 1.87%；归属于上市公司股东的净利润约为 71.37 亿元，同比下降 30.61%；市场份额降低一个百分点至 9.95%。2018 年一季度延续大跌之势，实现净利润为 13.92 亿元，同比下降 42.04%。

趋势初现的联盟

胡迟表示，在政策利好，外资股比逐渐放开、市场竞争加剧双重刺激下，各企业通过内部资产调整提速改革前奏的趋势也越来越明显。

7 月 4 日，国家发改委公布的《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》中明确，鼓励企业通过股权投资等方式，开展兼并重组和战略合作，联合研发产品，共同组织生产，提升产业集中度。支持国有汽车企业与其他各类企业开展混合所有制改革，强强联合，组建具有世界一流水平的汽车企业集团。鼓励汽车产业骨干企业整合产、学、研、用等领域优势资源，

组建产业联盟和产业联合体。

早于 2016 年 8 月，国务院印发的《关于推动中央企业结构调整与重组的指导意见》中便正式提出，鼓励通信、电力、汽车、新材料、新能源等领域相关中央企业共同出资组建股份制专业化平台，加大新技术、新产品、新市场联合开发力度，减少无序竞争，提升资源配置效率。

胡迟表示，在政策利好，外资股

比逐渐放开、市场竞争加剧双重刺激下，国家队重新整合正在被倒逼着提速进行，各企业通过内部资产调整提速改革前奏的趋势也越来越明显。

记者从部分车企近日发布的公告了解到，包括东风、一汽在内的多家国有车企在不同程度地进行资产调整，集中优势资源。6 月 30 日，东风汽车公告称，控股子公司东风襄阳旅行车有限公司以评

估值 2676.83 万元收购东风商用车有限公司客车业务相关的部分存货、设备及无形资产。6 月 5 日相关公告披露，中国一汽拟将持有下属汽车零部件公司富奥汽车零部件股份有限公司 24.41% 的股份、长春一东离合器股份有限公司 23.51% 的股份无偿划转给全资子公司一汽股权投资（天津）有限公司。

“国有车企不改革必死……”5

月 11 日，长安汽车总裁朱华荣的“积极的焦虑”谁也跑不了。朱华荣表示，“不打造世界一流，就没有出路，甚至活不下去，尤其是大型集团，未来想依靠合资来维持发展，不太现实。”

目前，中国汽车产业面临政策变化的不确定性，产业竞争的恶劣性，技术迭代的复杂性，消费转换的多样性、不可预知性。朱华荣认为，这些都是新时代下摆在车企面前的

新问题。在胡迟看来，在央企改革的大背景下，“技术迭代的复杂性”亦是改革的突破口。胡迟表示，央企改革已经过了摸索阶段，当下相关政策层面正在为其扫除障碍，可操作性的改革模式已有案例落地，车企结合自身实际情况以及行业新能源化、智能网联化等趋势找准突破口，央企合并重组也会在汽车行业加速落地。

新能源合资股比限制取消在即 初创造车企压力大增

本报记者 王琳琳 张洪杰 北京报道

日前，国家发改委、商务部发布了《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018 年版）》（以下简称《2018 年版负面清单》）。据了解，《2018 年版负面清单》将自 2018 年 7 月 28 日起施行，《外商投资产业指导目录（2017 年修订）》中的外商投资准入特别管理措施（外商投资准入负面清单）同时废止，鼓励外商投资产业目录继续执行。

从文件内容来看，《2018 年版负面清单》中大幅度放宽了市场准入，清单长度由 63 条减至 48 条，共在 22 个领域推出开放措施。7 月 28 日起，我国政府将取消专用车、新能源汽车整车制造外资股比限制，并计划在 2020 年取消商用车外资股比限制，2022 年取消乘用车外资股比限制以及合资企业不超过两家的限制。

对于国内汽车行业来讲，《2018 年版负面清单》的正式发布意味着新能源汽车领域的外资股比以及合资数量限制将正式取消，为外商独资新能源汽车企业的出现创造了条件。对此，全国乘用车联席会秘书长崔东树在接受《中国经营报》记者采访时表示：“合资股比限制不断放开的同时，汽车市场内的利益划分也将不断实现再平衡，我国汽车市场内的竞争将更加充分，中国汽车产业效率与规模不断提升的背景下，股比放开有利于中国汽车技术进一步提升。”

放宽限制

业内分析认为，取消新能源汽车合资股比限制将逐步促进新能源汽车领域合资企业的增多，新能源汽车市场的参与者也有望大幅度增加。

今年 4 月开幕的 2018 年亚洲博鳌论坛上，国家主席习近平提出了“大幅度放宽市场准入政策”以及“降低汽车进口关税”的相关指导意见。随后，国家发改委在 4 月 17 日发布公告称，明确了取消汽车合资股比限制的阶段性时间。通过 5 年的过渡期，汽车行业将全部取消限制。自此，在我国已经实施 24 年的合资股比限制这一“红线”也将彻底被“清除”。

汽车行业合资股比的取消国家层面留有 5 年的过渡期，从专

用车新能源汽车市场首先切入。纵观当前国内专用车市场的发展，专用车新能源汽车市场在整个汽车市场的份额占比不足 10%，而且这一市场主要掌握在一汽集团、东风汽车、中国重汽等国有企业集团手中，外资企业在这细分领域处于劣势。“细究整个合资股比限放开顺序可以发现，其实国家是从由强至弱的顺序放开，先从专用车市场和新能源汽车这两个细分市场放开合资股比限制，其实就是从实力强的一侧开始改革。”佐思产研的一位分析师解释道。

公开数据显示，2017 年我国专用车全年累计产量为 160 万辆，较 2016 年同期增长 38.7%。业

内分析认为，从专用车这一细分市场开始切入，放开合资股比限制，既不会对专用车市场格局的产生影响，又能逐步开启整个行业放开合资股比限制的步伐，表明改革决心。

当然，业内更为关心的是新能源汽车市场合资股比的放开。当前，中国新能源汽车市场已经成为全球最大的新能源汽车市场，补贴政策也已经完成了过渡期。在政策的扶持以及汽车产业整体转型的局面下，国内自主品牌已经纷纷在新能源汽车市场进行布局，并已取得了一定的成绩，在行业中强势崛起。

由于国内新能源汽车市场的快速崛起也吸引了国外车企在国

内新能源汽车市场的布局与探索，相比较而言，国外车企无论是合资公司还是其他布局，都比自主品牌在新能源汽车领域的发展缓慢。因此，上述分析师认为，最初从新能源汽车领域切入放开合资股比限制，一方面表明了我国政府层面对于自主品牌新能源汽车的信心，另一方面也是希望通过外资的不断涌入来刺激这一市场形成良性竞争。

《2018 年版负面清单》再次强调，2020 年取消商用车合资股比的限制。从市场份额和销量来看，2017 年商用车全年累计销量为 416 万辆，同比增长 13.8%，其中自主品牌销量占到 96.6%，合资品牌销量占到 3.4%。“商用车领域与

专用车市场情况类似，大多由国内自主品牌作为主导，且出口辆占比相对较高。”中国汽车流通协会商用车商会秘书长钟平坦言。

作为合资股比放开的最后一步 2022 年取消乘用车外资股比限制。“实际上，在乘用车市场自主品牌还是相对弱于合资品牌，自主品牌通过低售价来吸引消费者，但整体性价比还是合资品牌更好一些。”崔东树坦言。因此，5 年的过渡期也是给自主品牌充分的成长发展期，当前国内自主品牌的高速发展，5 年后或将可以和合资品牌势均力敌，彼时合资股比限制的放开对自主品牌的影

利弊相生

时间往前追溯，早在 1994 年，国务院印发《汽车工业产业政策》，其中明确规定：生产汽车、摩托车整车和发动机产品的中外合资、合作企业中的中方所占股份比例不得低于 50%。在过去 24 年的时间里，相关政策有一定的修正，但汽车行业外资股比最高不得超过 50% 的限制成为不能跨越的“红线”，50：50 也成为中外车企合资双方股份的一个“标准模式”。

当时，这一合资股比的限制是为了保护当时处于弱势的自主品牌汽车的发展。随着自主品牌的不断壮大，从 2013 年开始国家层面

开始探讨“放宽投资准入”的可行途径；2016 年，工信部相关负责人曾公开表示，合资股比放开已经进入倒计时阶段，长则 8 年，短则 3 至 5 年。2018 年上半年，合资股比放开的时间表已经明确。不过，对于合资股比限制放开行业内争议颇多。“合资变数”到底动了谁的奶酪？谁又将是最大受益者？

从时间上来看，当前多数外资车企和自主品牌车企的合资合同至少是到 2030 年。艾瑞咨询汽车总监闻文认为：“至少在合同到期之前，提前进入新轨道的合资车企不会很多，当前格局已经相对稳

定，无论是自主品牌还是外资车企都不会轻易改动。”

广汽集团（601238.SH）相关负责人表示：“合资股比限制的放开对广汽集团肯定是有影响的，由于广汽集团自主研发实力有所提升，这一影响也在可控范围内。”“未来，广汽集团还是会坚持合资合作，同时也会继续坚持自主创新。”他进一步补充道。不仅是广汽集团，包括上汽集团（600104.SH）、一汽集团和东风汽车等都有类似的观点，“虽然合资股比放开会有一定的影响，但合资合作未来依旧会存在。”东风汽车相关负责人坦言。

“实际上，经过多年的合资模式发展，中外双方车企已经形成相互依存的关系，外资车企在研发体系等方面相对成熟，自主品牌车企则是本土化优势。”崔东树分析道。“此外，放开合资股比限制是 2022 年以后的事情，目前来看还没有影响。”此观点与大众汽车等外资车企不谋而合。

曾有人戏称，合资股比限制的放开是“引狼入室”，但实际上合资股比限制的放开对于自主品牌发展的不利影响有限。崔东树表示认为，当前新能源汽车领域合资股比的放开会逐渐打破内资占主体份

的现状，所以整体上来看，放开合资股比限制会对国内自主品牌带来一定的影响，不过这一影响暂时来看是有限的。“尽快放宽汽车行业外资股比限制有利于充分竞争，加强国有企业改革的进展，改善合资企业偏高的售价等情况。”一位不愿具名的招商证券资深分析师表示，放开合资股比限制实际上是建立在自主品牌发展良好势头的基础上的，因为自主品牌车企有能力接受所带来的冲击。但对于初创新能源造车企业来讲，外资车企的大浪涌人可能会让其发展受到更大的压力。