

华晨集团重整迈出关键一步：“白衣骑士”沈阳汽车入场 华晨待“新生”

本报记者 尹丽梅 童海华 北京报道

在经历诸多波折后，华晨汽车集团控股有限公司(以下简称“华晨集团”)重整方案近日再现重大进展。

7月1日，A股上市公司金杯汽车(600609.SH)与申华控股(600653.SH)均发布公告，6月30日，公司收到间接控股股东华晨集团和辽宁正国投资发展有限公司出具的《告知函》，2023年6月30日上午9时30分，华晨集团等12家企业实质合并重整第四次债权人会议如期召开。本次会议表决时间将延期至2023年7月31日18时。本次会议的重点是对《华晨汽车集团控

国资成“白衣骑士”

历时三年的华晨集团破产重整方案已现出清晰轮廓。

从2020年开始，华晨集团破产重整便颇受业内关注。

华晨集团成立于2002年，总部位于辽宁省沈阳市，第一大股东为辽宁省人民政府国有资产监督管理委员会，是一家地方国有企业。旗下有华晨中国、申华控股、金杯汽车和新晨动力控股有限公司(01148.HK)等4家上市公司，同时其还通过旗下上市公司华晨中国与宝马合资成立华晨宝马汽车有限公司(以下简称“华晨宝马”)。拥有中华、金杯、华晨三个自主品牌和华晨宝马、华晨雷诺两个合资品牌。

2020年，华晨集团出现财务危机。同年10月，华晨集团10亿元私募债“17华汽05”无法按期足额兑付，构成实质性债券违约。2020年11月，因无法按时偿还债务，华晨集团被债权人提出破产申请，随后正式宣告破产重整。2021年3月，华晨集团等12家企业进行实质合并重整。此后，华晨集团等12家企业重整计划草案提交经

有限公司等12家企业实质合并重整计划(草案))(以下简称“《重整计划(草案)》”)进行表决。

《中国经营报》记者还注意到，7月3日，辽宁鑫瑞汽车产业发展有限公司(以下简称“辽宁鑫瑞”)持有的华晨中国汽车控股有限公司(以下简称“华晨中国”，01114.HK)0.44%股权已于当日上午10时05分在中拍平台拍卖成交。中拍平台网页显示，本次拍卖起拍价格约为1.58亿元，只有一个出价者，成交价即为起拍价格，溢价率为0%。此次股权拍卖的目的是为了助推华晨集团重整。

作为华晨集团重整的一部分，

历两次延期。

2022年6月2日，华晨集团等12家企业向沈阳中院提交《重整计划(草案)》。此后，华晨集团等12家企业实质合并重整案先后召开三次债权人会议，但《重整计划(草案)》未获得债权人会议表决通过。2023年2月23日，华晨集团等12家企业第三次招募重整投资人。3月15日，沈阳中院依法指定由调整后的华晨集团清算组担任管理人。5月29日，确定沈阳汽车为华晨集团等12家实质合并重整企业资产(不包括破产重整程序中依法已通过拍卖或其他方式处置的资产)的中选投资人。至此，华晨集团破产重整“白衣骑士”浮出水面。

公开信息显示，沈阳汽车法定代表人为刘延辉，成立于2023年2月21日，注册资本人民币5亿元，股东为沈阳财盛投资基金有限公司和沈阳地铁经营有限公司，实际控制人是沈阳国资委。

这意味着华晨集团最终将由沈

华晨集团管理人此前就曾建议以拍卖方式处置辽宁鑫瑞所持有的华晨中国0.44%股权。据悉，辽宁鑫瑞为华晨集团全资子公司及华晨中国控股股东。

华晨集团破产重整一案已经近延宕三年。今年以来，华晨集团破产重整接连迎来新进展。

5月31日，华晨中国在港交所发布公告称，公司控股股东华晨集团重整投资人遴选评审委员会已选定沈阳汽车有限公司(以下简称“沈阳汽车”)为华晨重整的潜在投资人。“白衣骑士”沈阳汽车的实际



随着“白衣骑士”的出现以及重整详细方案的“出炉”，华晨集团破产重整已经向前迈出了关键一步。

阳市政府接手。这并不出人意料，华晨宝马官网信息显示，其连续14年成为沈阳最大纳税企业。数据显示，2022年沈阳市总税收529.4亿元，其中华晨宝马纳税贡献达到485亿元，占沈阳总税收超过91.6%。

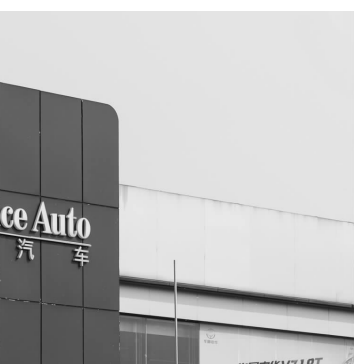
金杯汽车发布的公告内容显示，沈阳汽车设立目的为发展沈阳市的汽车产业，近3年未开展其他生产经营活动，无财务数据。这一迹象表明，沈阳汽车是为华晨集团重整而生。

根据6月14日签订的《重整投资协议》，沈阳汽车投资目的主要是发展沈阳市的汽车产业，沈阳汽车拟作为总投资人，以取得华晨集团100%股权的方式整体承接华晨

控制人是沈阳市人民政府国有资产监督管理委员会(以下简称“沈阳国资委”)。

6月14日，沈阳汽车与华晨集团等12家企业、管理人共同签署《华晨汽车集团控股有限公司等12家企业实质合并重整之投资协议》(以下简称“《重整投资协议》”)，相关投资安排被写入《重整计划(草案)》提交债权人会议表决。

可以看到，随着“白衣骑士”的出现以及重整详细方案的“出炉”，华晨集团破产重整已经向前迈出了关键一步。



随着“白衣骑士”的出现以及重整详细方案的“出炉”，华晨集团破产重整已经向前迈出了关键一步。

集团等12家实质合并重整企业资产(华晨中国0.44%的股权，华晨集团持有的、全部质押给债权人的广发银行股份有限公司股权及相应利息，以及其他破产重整程序中依法已/拟通过拍卖或其他方式处置的资产除外)，包括核心资产华晨中国、金杯汽车、申华控股三家上市公司的控制权及其他非上市资产，以及附件一清单所列的融资租赁物。

本次投资的交易对价不超过人民币164亿元。重整方案完成后，通过出资人权益调整，将华晨集团100%股权调整至沈阳汽车。

至此，历时三年的华晨集团破产重整方案已现出清晰轮廓。

待“破茧新生”

沈阳国资的入场或许将为华晨集团未来的发展注入一些新的动能。

根据此前披露的信息，截至2022年6月1日，共计6029家债权人向华晨集团管理人申报了债权，金额合计577.18亿元。还有债权人未申报债权(账本记录在案)，共计132.94亿元，以及无须申报的职工债权，共计7.86亿元。华晨集团总负债合计高达约718亿元。

华晨集团资产总额曾超过580亿元，亦曾跻身国内汽车十强行列，缘何陷入如今困境？业内普遍认为，在过去20多年的发展历程中，华晨集团过度依赖合资板块特别是华晨宝马，而其自主板块的发展则相对羸弱。

华晨集团最优质资产是合资公司华晨宝马股权。华晨集团通过全资子公司辽宁鑫瑞间接持有华晨中国30.43%的股权，华晨中国通过全资二级子公司间接持有华晨宝马25%股权。

华晨中国的主要利润来源于华晨宝马。华晨中国发布的财报显示，2020年上半年，华晨中国营收达14.5亿元，同比下降23.85%，净利润为40.45亿元，同比增长25.24%。如果去掉华晨宝马得到的利润分成，华晨中国总体亏损3.4亿元。

记者注意到，今年3月底华晨中国披露了2022年财报数据，2022年，公司营收为11.31亿元，同比减少47.21%；归属母公司净利润71.47亿元，同比下滑40.25%，基本每股盈利为1.42元。

财报显示，向宝马出售华晨宝马25%股本权益于2022年2月生效后，华晨宝马由合资企业重

新分类为联营公司，2022年华晨宝马贡献的净利润由2021年的145.15亿元减少83.6%至23.8亿元。

而在自主业务板块，记者注意到，2004年、2005年、2008年、2009年、2014年、2016年6个会计年度金杯汽车均处于亏损状态。根据金杯汽车今年4月发布的2022年财务数据，2022年，公司净利润3.53亿元，同比下降3.37%；实现归属于上市公司股东的净利润1.50亿元，同比下降23.07%。另外两个自主品牌中华、华颂在中国汽车市场主阵营中存在感更弱。

当前，中国汽车市场已经进入激烈的淘汰赛阶段，行业洗牌加速。华晨集团的发展之路并不平坦。

“重整投资人在很大程度上决定着遭遇破产重整企业未来的命运。”有业内人士对记者表示，沈阳国资的入场或许将为华晨集团未来的发展注入一些新的动能。

记者注意到，今年5月23日，《沈阳市汽车产业高质量发展三年行动计划(2023—2025年)(征求意见稿)》发布，其中明确提出“盘活现有整车生产能力，通过引入造车新势力以合作伙伴、代工服务等方式灵活利用华晨集团破产重组后的相关产能、资质等重要生产资源”。

“华晨集团有不错的基础，接下来应把资源盘活利用，围绕宝马的配套实现有序复苏，乃至进一步发。”乘联会秘书长崔东树表示。

自动驾驶拐点来临：不依赖“高精地图”城市NOA将上线 车企能否拿下更多订单？

本报记者 陈茂利 北京报道

多家车企正在酝酿大规模的城市导航辅助驾驶(Navigate On Autopilot, 城市NOA)在今年上半年，与高速NOA不同，车圈“去高精地图”化正在盛行。

“有图无图都能开，不依赖高精地图。”继华为站出来宣告，可不依赖高精地图实现城市NOA后，在前不久的“理想家庭科技日”上，理想汽车宣布，将在北京和上海测试城市NOA功能。值得关注的是，理想AD Max 3.0通过大模型AI算法，摆脱对高精地图的依赖，可像人类司机一样实时感知、决策、规划。

《中国经营报》记者关注到，当智能驾驶的战场从高速场景转

移到更为复杂的城市场景后，越来越多地开始转向“轻地图，重感知”的技术路线，更有厂商直接喊出：抛弃高精地图。曾经的“宠儿”高精地图如今失宠是由哪些原因导致的？

“过分依赖高精地图和车路协同会限制自动驾驶和智能驾驶的能力提升。”有业内不愿具名人士接受记者采访时指出，“首先，高精地图的更新和维护成本较高，且有一定滞后性，无法及时适应道路的变化。其次，车路协同需要车辆与道路基础设施之间的实时通信，但实际情况中基础设施的普及程度不一，车辆无法始终依赖这种通信。因此，过分依赖高精地图和车路协同会造成自动驾驶系统的局

限性，无法适应各种复杂的场景和道路环境，从而限制了自动驾驶技术的发展。”

“‘一处高精度，处处高投入’。”企业转型专家、“汽车新四化”产业研究者、知行韬略合伙人杨志刚告诉记者，

“从商业视角看，任何技术方案的选择，本质还是客户是否愿意为此买单。最怕的是，厂商自我感觉良好，过度执迷于技术领先。成本投入巨大先不说，就怕客户(用户)认为没必要。更何况，高精度背后是对车辆算力和网络的高要求。”

多位业内人士认为，降低成本，提高开发效率，城市NOA和更高级别自动驾驶才能够“飞入寻常百姓家”。

态地做地图，解决了高精地图数据实时性的问题，同时感知特征也更符合自动驾驶的需求。

小鹏无图XNGP(等同于NOA)正在全国测试。小鹏汽车创始人兼CEO何小鹏在社交媒体发文，“无图XNGP正在全国，包含北京规模性测试中。XNGP一定会重新定义智驾。”

何小鹏透露，在年内会将XNGP的城市范围从现在几个城市扩展到数十个城市，明年目标是增加到中国大部分城市。

另外，小鹏汽车还将在今年四季度向所有XNGP用户推出“AI代驾”模式。这意味着，在没有高精地图覆盖的区域，小鹏汽车可根据用户习惯个性化定制智能驾驶路线，实现A点到B点的高等级辅助驾驶。

依托华为智能驾驶技术，通

过激光雷达、毫米波雷达、超声波雷达、高清摄像头等多传感器融合感知，AITO问界M5搭载的高阶智能驾驶方案HUAWEI ADS 2.0也做到了不依赖高精地图实现智能驾驶。

华为常务董事、终端BG CEO、智能汽车解决方案BU CEO余承东透露，“今年三季度不依赖于高精地图的城区NCA将在15城落地，到四季度将增加到45城。”

地平线也宣布了“去图化”进展，地平线创始人兼CEO余凯透露，地平线今年将推出不依赖于高精地图的视觉高级辅助驾驶方案，“这是一个完全基于计算机视觉感知的智能驾驶技术，(该方案)将不依靠高精地图，即可做到实时定位，并对周围环境进行实时测绘。”

测绘效率限制智能驾驶普及

实际上，早在2019年，特斯拉创始人兼CEO马斯克公开“炮轰”传统高精地图，并将特斯拉自动驾驶解决方案引向了纯视觉感知方案。马斯克认为，高精地图是一个“非常糟糕的”主意。原因就是鲜度不行——当道路出现一点点改变时，高精地图就过时了。

何为高精地图？根据《智能网联汽车高精地图白皮书》中的定义，高精地图是指绝对精度和相对精度均在1米以内的高精度、高新鲜度、高丰富度的电子地图。高精地图所蕴含的信息丰富，含有道路类型、曲率、车道线位置等道路信息，以及路边基础设施、障碍物、交通标志等环境对象信息，同时包括交通流量、红绿灯状态信息等实时动态信息。

记者了解到，高精地图需要大量的测绘工作和更新维护成

成本是影响装配率的关键

出于降本以及加快推进城市NOA的目的降低对“高精地图”的依赖在情理之中。记者了解到，目前城区领航软硬件成本仍较高，目前主要集中在30万元以上的车型上配置。

“参考各大车企和方案商的传感器配置，目前想要实现城区领航功能，至少需要配备1颗激光雷达(目前主激光雷达单价约500美元)，算力需求超200TOPS(200TOPS芯片单价约300~400美元)软硬件整体成本在万元左右。”中信证券在研报中指出。

大疆车载负责人沈勃勃认为，L2+智能驾驶系统占整车的成本应该限制在3%~5%。

“在L2+阶段，智能驾驶系统带

本。在城市场景下，道路变化频繁，高精地图的准确度无法满足实际需求。

腾势赵长江谈智能辅助驾驶时指出，“不依赖高精地图是对的，城市路况很难做到高精地图的更新和准确。”

“高精地图成本非常高，仅仅采集上海市高精地图，采集了一两年、9000公里，都没有把上海完全覆盖。依赖于高精地图很难做到普及，全国覆盖的成本非常高。并且从国家安全的角度，几个月才允许刷新，但是中国的道路天天在改，所以说依赖于高精地图真的没法广泛使用。”余承东在华为ADS2.0发布会上就表示。

《智能网联汽车高精地图白皮书》显示，采用传统测绘车方式，分米级地图的测绘效率约为每天每车500公里道路，成本为每公里10

给我们的，其实是在一定程度上去缓解我们的驾驶疲劳。对于消费者来说，为了缓解疲劳这一个动作到底愿意付出多少？这个其实就是自动驾驶系统的上限。”沈勃勃表示，“下界为什么是3%，不是更低？还回归到使用的问题，太便宜了，造成对整个系统的软硬件架构，各种各样的限制过分突出的时候，其实这个功能就很难让大家去使用了。”

在销售端，成本关系智能驾驶系统的定价，定价高低将在很大程度上决定消费者购买热情。若智能驾驶系统定价过高，将降低消费者选配智能驾驶系统的热情，不利于车厂积累自动驾驶数据，同时也将降低产品竞争力。

为了让全自动驾驶成为标配，

元左右，而厘米级地图的测绘效率约为每天每车100公里道路，成本可能达每公里千元，一天就是十万级的费用。

另外，车企采用高精地图需要支付图商授权费或者服务费。有媒体报道，授权费用约为每年每车200~1000元不等；服务费约每年每车100~500元不等。这意味着使用高精地图的成本将随智驾车型的销量水涨船高。

不过，不依赖高精地图“并不意味着完全不使用高精地图。上述业内人士指出，“虽然车企开始探索‘重感知+轻地图’的技术路线，但仍然应该认识到高精地图在自动驾驶系统中的重要性。在特定场景下，如高速公路等相对稳定的环境中，高精地图仍然可以提供辅助信息以提高定位和路径规划准确度。”

今年3月，何小鹏在财报电话会上表示，小鹏汽车从今年到明年将实现自动驾驶超50%的成本下降，整车硬件(含动力系统)约25%的成本下降。同时，小鹏汽车将从软硬件整体销售转为软硬件分离销售。

6月28日，余承东在社交媒体上宣布，即将上线的华为ADS 2.0高阶智驾包开启限时优惠，一次性购买价格下调一半，优惠后的价格为1.8万元，优惠活动截止日期为2023年12月31日。

相比其他厂商，理想汽车近期宣布，理想AD Max 3.0城市NOA的软件与服务价格是终身免费。AD Max用户可以免费升级AD Max 3.0的全场景NOA功能，包括城市NOA和高速NOA。