

# 迎战技术变革 汽车圈人事大换防

中经记者 夏治斌 石英婧 上海报道

一则高管离职的消息，把汽车智能化科技公司亿咖通科技推到了舆论的风口之上。近期，有媒体报道称，亿咖通科技研发高级副总裁张容波已于近期提出离职，并得到内部批准。

“相关人员(张容波)还在亿

咖通任职，失实内容我们在积极地解释处理。”7月8日，对于上述公司高管离职的传闻，亿咖通科技相关负责人向《中国经营报》记者如是解释道。

尽管亿咖通科技的高管离职传闻被否认，但车市频繁的人事变动，确是无法忽视的事实。自2025年开年以来，车企人事调整的浪潮席卷了众多行业巨头。从

上汽、吉利到奇瑞、蔚来汽车、长城汽车以及东风汽车等，各大车企纷纷展开了一系列重要的人事变动。

据记者观察，新势力车企与传统车企在2025年的人事调整呈现出不同特点。具体来看，新势力车企更倾向于技术高管的流动，传统车企则更加注重组织架构的重构和资源整合。

## 人事变动之风劲吹

技术变革加速是促使车企进行人事调整的重要原因之一。



日前，东风汽车成立奕派科技新公司，并同步启动人事变阵。  
本报资料室/图

“毕业了，谢谢大家为我制作的记录视频和制作的毕业典礼。1351天，感谢这段独一无二的旅程。”6月30日，蔚来技术规划首席专家、助理副总裁胡成臣在微博发文宣布离职。

有关资料显示，在加入蔚来前，胡成臣曾任赛灵思亚太区实验室主任、首席工程师、亚太区CTO办公室负责人及亚太区委员会成员，西安交通大学计算机科学与技术系主任、教授、博导，并联合创办过2家科技公司，其还入选中国教育部新世纪人才计划、欧洲信息与数学研究会ERCIM Alain Ben-sousan学者和微软铸星计划，发表研究论文100余篇。

胡成臣2021年加入蔚来。对于胡成臣在蔚来的工作，蔚来品牌与传播助理副总裁马麟表示，胡成臣在公司时主要负责协调各研发部门研究并制定公司长期技术路线图及实施规划。

而在更早前，蔚来旗下的乐道品牌也有相关的高管变动。2025年4月初，艾铁成宣布不再担任乐道汽车总裁和蔚来高级副总裁职务。艾铁成离任后，将由原能源业务负责人沈斐担任乐道汽车总裁，全面负责乐道销售工作和区域公司管理，向蔚来联合创始人、总裁秦力洪汇报。

除了蔚来外，6月下旬，有消息称，理想汽车原市场副总裁刘涛正式加盟，担任事业部副总裁，主管品牌战略规划与执行。记者也从奇瑞相关方面得到了证实。

记者注意到，传统主流车企也纷纷进行了高管层面的人事调整。“欢迎周钘加入领克汽车销售

公司，任常务副总经理，向吉利汽车集团高级副总裁林杰汇报工作，大家多支持他。”6月20日，吉利控股集团高级副总裁杨学良在微博上官宣了周钘的新职位。而在加入领克之前，周钘是上汽名爵品牌事业部总经理，其于2024年12月9日在微博官宣出任该职务。

上任之初，周钘被外界评价为上汽最年轻的品牌总经理。但任职不足半年，周钘离开了上汽名爵。上汽大众原品牌ID营销高级总监陈萃接替周钘出任上汽名爵

品牌事业部总经理。

“技术变革加速也是促使车企进行人事调整的重要原因。当前汽车行业正经历从传统燃油车向新能源、自动驾驶等高科技领域转型的过程，这要求企业内部拥有能够引领这些技术变革的专业人才。”江瀚称，一方面，这种人才的竞争态势将会促进技术创新和产品升级，提升整个行业的技术水平；另一方面，也可能导致行业内部分化加剧，强者愈强，弱者愈弱。

对于车企应如何通过人才战

略和组织调整来保持竞争力，江瀚认为，无论是新势力还是传统车企都需要建立开放包容的企业文化，鼓励创新思维，并为员工提供广阔的职业发展空间。企业加强人才培养体系建设，特别是针对新兴技术和管理理念方面的培训，帮助员工适应快速变化的工作环境。企业还要积极探索多元化的合作模式，比如与高校、科研机构建立产学研合作关系，或是与其他企业开展战略合作，共同培养符合行业发展需求的专业人才。

## 组织架构重塑高管大挪移

传统车企在面临转型挑战时，更多地选择了通过重组内部结构和优化资源配置的方式来进行调整。

记者注意到，与新势力高管的变动相比，传统车企在2025年上半年的人事调整中，更注重通过内部组织架构的重构与资源的深度整合的举措，来提升整体运营效率与市场竞争力。

日前，东风汽车集团有限公司(以下简称“东风汽车”)召开东风汽车集团股份有限公司奕派汽车科技公司(以下简称“奕派科技”)成立大会，旨在通过聚焦整合商企、研发、生产、供应链、销售及服务等全价值链的优质资源，全速推进东风汽车自主乘用车事业的发展。

此前有相关报道称，新成立的奕派科技将会有岚图的人过来任职。东风汽车相关负责人向记者证实了上述消息。“岚图汽车原副总经理(CTO)汪俊君担任新公司总经理。汪俊君在岚图汽车期间以创新视角拉通研发与市场，为岚图产品研发和经营业绩提升作出了积极贡献。新公司领导班子融入多名年轻干部，在各领域拥有丰富的管理经验和成功的实战案例。”

此外，张俊任奕派科技党委委员、党委书记、副总经理；秦轩辕任奕派科技副总经理；程军任奕派科技副总经理；陈小莉任奕派科技党委委员、纪委书记；宋发宝暂时履行奕派科技党委委员、党委副书记、工会主席岗位职责；夏鹏暂时履行奕派科技副总经理、总会计师岗位职责；张雁军兼任奕派科技总经理助理；庞风华任奕派科技总经理助理。

具体来看，张俊此前为东风汽车集团经营管理部总经理、营销管理部总经理，东风乘用车销售有限公司总经理、党委书记。秦轩辕此前是东风乘用车制造总部党委书记、副总部长。

奇瑞也进行了多轮组织架构调整。日前，奇瑞公司根据战略目标和发展需要，成立奇瑞品牌国内业务事业群，下设星途事业部、艾虎事业部、风云事业部、

QQ事业部四大事业部。

对于上述四大事业部的各自定位，奇瑞公司负责人告诉记者，星途品牌作为奇瑞高端品牌的定位不变，其国内业务事业部的组织和职能，整体纳入奇瑞品牌国内业务事业群。四大事业部中，星途事业部聚焦高端品牌星途，艾虎事业部聚焦经典产品艾瑞泽和瑞虎，风云事业部聚焦新能源品牌风云，QQ事业部聚焦小车产品，实现战略聚焦、资源整合、强化协同、品牌向上。在人事方面，奇瑞汽车执行副总裁李学用，兼任奇瑞品牌国内业务事业群总经理。

在人事任命上，奇瑞上述负责人告诉记者，目前只有李学用的任命，黄招根奇瑞股份总裁助理、奇瑞品牌事业群星途事业部常务副总经理的职务不变，其他暂无可对外的口径。

而在一个多月前，奇瑞将旗下子公司雄狮科技、大卓智能与研发总院相关业务进行整合，统一成立了“奇瑞智能化中心”，由奇瑞汽车股份有限公司副总经理兼奇瑞雄狮科技CEO邬学斌负责上述智能化中心。彼时，记者也第一时间通过微信向邬学斌本人求证，其表示消息属实。

再比如5月15日，吉利方面宣布，李东辉出任吉利控股集团副董事长；安聪慧出任吉利控股集团首席执行官；桂生悦仍担任吉利汽车控股有限公司行政总裁及执行董事；淦家阅出任合并后的吉利汽车集团首席执行官，吉利汽车集团将下设吉利银河事业群和极氪科技事业群。此外，为培养年轻复合型高级管理人才，戴庆于今年3月被任命为吉利控股集团团轮值总裁。

江瀚告诉记者，传统车企则由于其庞大的组织架构和复杂的业务体系，在面临转型挑战时更多地选择了通过重组内部结构和优化资源配置的方式来进行调整，旨在提高效率和灵活性。

# 巨头押注机器人赛道 万亿产业商业化落地加速

中经记者 方超 石英婧 上海报道

商业巨头密集下注，机器人产业化“拐点时刻”或加速来临。

日前，多家媒体报道，特斯拉正集中调整Optimus软硬件技术细节，并于半个月前开始暂停采购Optimus的零部件，Optimus是特斯拉开发的人形机器人，曾被特斯拉创始人、CEO马斯克寄予厚望，其今年1月还表示，“如果一切进展顺利，2026年我们的人形机器人产量将增加10倍。”

在特斯拉持续“打磨”Optimus的另一边，中国巨头们正在加速挺进机器人产业核心腹地。6月26日，海尔集团宣布成功完成战略入股上海新时达电气股份有限公司(以下简称“新时达”，002527.SZ)的协议转让让股交割，自此，这桩备受外界关注的工业机器人收购案迎来收官。

《中国经营报》记者注意到，在家电企业忙于通过收购布局机器人行业之时，诸多龙头车企早已通过多种形式挺进机器人赛道。据不完全统计，目前约有20家车企布局人形机器人领域，如特斯拉、上汽、小米、奇瑞等。最新消息显示，宇树科技近期确认完成C轮融资，领投方就包括吉利资本。

在业内人士看来，汽车、家电等行业巨头布局或投资机器人，与底层技术相同、未来市场空间巨大等因素密不可分。如花旗银行曾发布报告预测，到2050年，全球人形机器人市场规模将达7万亿美元，全球人形机器人数量将达到6.48亿台。

## 明星机器人公司获追捧

历经四个月时间后，工业机器人龙头企业新时达的收购案尘埃落定。

将时间拨回今年2月16日，新时达方面彼时公告称，其控股股东将由纪德法变更为青岛海尔卡奥斯工业智能有限公司(以下简称“海尔卡奥斯工业智能”)，实际控制人将由纪德法、刘丽萍、纪翌变更为海尔集团。

6月26日，新时达在公告中表示，本次协议转让、表决权委托及一致行动安排完成后，海尔卡奥斯工业智能持有新时达10%股份，19.24%股份对应的表决权，合计

控制29.24%股份对应的表决权。新时达方面表示，海尔卡奥斯工业智能成为新时达的控股股东，海尔集团公司成为新时达的实际控制人。

对于控股权变更事项，新时达证券部相关负责人曾向记者表示，“海尔正在加速布局工业互联网生态，进入自动化和机器人赛道，而新时达有3块业务——电梯业务、机器人业务和工控业务”，“双方是互相赋能和协同发展”的关系。

“海尔卡奥斯是海尔集团数字经济的新引擎，新时达在工业

控制、机器人研发等OT层能力实力雄厚，能够与卡奥斯已经具备的工业互联网平台底座能力、IT层软件及解决方案的能力进行深度融合，为客户提供‘云一边一端一体’的全栈式数字化解决方案。”海尔集团副总裁展波表示。

值得注意的是，同样是在6月26日，在2025夏季达沃斯现场，海尔集团董事局主席、首席执行官周云杰透露，海尔已成立机器人事业部，既做工业机器人，也做家政服务相关的机器人。周云杰同时表示，海尔也会与宇树科技探

讨合作交流的机会。

记者注意到，在海尔战略入股新时达外，近期宇树科技、银河通用等明星机器人公司，更因受到包括车企在内的汽车产业链企业投资，而引发外界广泛关注。

日前，据多家媒体报道，“杭州六小龙”之一的宇树科技，已于近期完成C轮融资交割。据悉，宇树科技本轮融由移动旗下基金、腾讯、锦秋基金、阿里、蚂蚁、吉利资本共同领投，绝大部分老股东跟投。

其中，吉利与宇树科技的互

动颇受市场瞩目。记者从吉利汽车方面获悉，吉利控股集团董事长李书福近期与宇树科技创始人王兴兴对话。值得注意的是，吉利对机器人或早有布局，公开信息显示，2021年，吉利就成立了吉咖智能机器人有限公司。

除了吉利外，据不完全统计，包括上汽、奇瑞、小米等在内的近20家车企已布局人形机器人领域，如具身智能机器人公司逐际动力半年完成5亿元A轮融资，上汽集团旗下私募股权投资平台尚领资本持续追加投资。

“应用场景逐步落地，飞轮效应启动在即”，华龙证券研报近日也表示，“大量优质机数据或推进大脑模型和小脑控制算法的训练和迭代进度，进一步提升机器人通用能力，推进人形机器人进入更多工厂以及商业/家用场景，有望形成飞轮效应。”

尽管人形机器人商业化落地进程加速、前景备受看好，但依然面临包括运动控制技术瓶颈、成本控制、相关标准空白等诸多挑战。曾有行业分析师向记者表示，人形机器人仍然还需要在特定场景中进行测试和迭代升级，如此才能在商业、家庭等场景加速落地。

## 商业化跑出“加速度”

车企密集投资，是机器人特别是人形机器人赛道融资热度持续攀升的一个缩影。

据高工人形机器人不完全统计，5月全球人形机器人领域共发生20起融资事件，已披露的融资总额约为35.03亿元，环比增长106.06%，同比增长2594.62%。

汽车家电巨头密集加码的背后，机器人商业化落地进程正在加速推进。

以汽车行业为例，有行业分析师曾向记者介绍：“汽车与人形机器人在软硬件端的技术上具有较高的相似性，这些技术在汽车产业中已经得到了广泛应用和发

展。”与此同时，汽车企业能够利用现有的规模化生产优势和供应链资源降低成本，加速人形机器人的商业化进程。

而广发证券研报也认为，相较于其他参与者，车企在人形机器人的制造与应用上具备天然优势。“汽车总装环节涉及多配件组装，操作非程序化，这类目前仍需依赖人工的环节将成为人形机器人落地的最佳场景。”

以近年来密集投资人形机器人企业的上汽为例，公开信息显示，今年4月份，上汽创投方面对外表示，完成对深圳市诺仕机器人有限公司(以下简称“诺仕机器人”)的独

家天使+轮融资，支持公司C5级行星滚柱丝杠产品的量产落地。

据悉，上汽创投投资团队认为：“人形机器人产业与汽车产业高度协同，其中的零部件在汽车产业复用率高，诺仕机器人的行星滚柱丝杠能与上汽在EMB线控制驱动、线控转向、新一代悬架系统等领域有广阔的合作空间。”

无独有偶，公开信息显示，今年3月份，机器人企业优必选在极氪5G智慧工厂开展全球首例多台、多场景、多任务的人形机器人协同实训。据报道，机器人分布于多个复杂场景，成功实现了协同分拣、协同搬运和精密装配等