

一汽广汽“联姻”，央地车企整合破局

■中国城市报记者 孙雪霏

9月11日,工业和信息化部等九部门发布《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》(以下简称《规划》),明确提出“加大汽车企业依法兼并重组和跨区域整合力度”。三天后的9月14日晚,广州汽车集团股份有限公司公告,与中国第一汽车股份有限公司签署《意向协议》,筹划以发行股份方式购买对方持有的某整车合资公司部分股权;按公告测算,交易完成后一汽股份将成为广汽集团第二大、具有战略影响力的股东,目前仍处于筹划阶段,尚存在不确定性。从吉林省长春市到广东省广州市,央地两大汽车国企此时牵手,究竟“新”在哪?

南北车企为何此时牵手

先澄清一个误会。不少人看到“两大车企合作”,第一反应是“是不是谁经营不下去、要被吞并了”。记者梳理公告发现,事实并非如此——这不是整体合并,而是一场以股权为纽带的战略联盟:一汽股份不套现离场,而是以合资公司股权认购广汽定向增发股份,从资产持有者转变为战略股东,整个过程几乎没有现金流动。双方均保留法人主体,广州汽车工业集团有限公司仍是广汽集团控股股东,实际控制人不变更,也不构成重

组上市。

为什么是现在?记者在采访中了解到,合资品牌退潮是全行业面临的共同课题,而非某一家企业的困境。地处广东省广州市的广汽集团,2025年归属于上市公司股东的净利润出现上市以来首次亏损,2026年上半年营业收入同比增长9.38%,经营正在修复;与之相对,2026年1至8月自主品牌销量超46.15万辆、同比增长31.44%,海外出口增长1.36倍,转型已见亮色。北边的中国第一汽车集团有限公司,合资品牌约占总销量七成,新能源占比偏低,同样面临转型课题。一个有市场化机制和新能源技术积累,一个有庞大制造体系和北方渠道,合作顺理成章。

这种互补,在城市产业版图上看得更清楚。受访人士向记者分析,广州曾连续五年汽车产量居全国第一,目前集聚9家整车企业和1200多家零部件企业,广汽扎根华南,在新能源汽车技术和市场化机制上优势突出;长春则是新中国汽车工业的摇篮,一汽深耕东北、华北市场,经销网络覆盖北方。北方工业大学汽车产业创新研究中心主任、教授纪雪洪在接受采访时认为,推动双方合作的首要因素是行业竞争加剧,“若双方能够在采购、研发、渠道等方面加强协同,就有机会减少重复投入、降低成本,发挥规模

效应”。

央地整合究竟新在何处

两家车企的合作,并非偶然,而是踩在了国家政策的鼓点上。《规划》明确提出“加大汽车企业依法兼并重组和跨区域整合力度,深入推进汽车生产企业集团化管理改革”,“通过市场化、法治化方式推动落后低效产能有序退出,提升行业整体产能利用水平”。

这并非临时起意。早在2025年3月,时任国务院国资委副主任苟坪在中国电动汽车百人会论坛上表示,将对整车央企进行战略性重组,提高产业集中度,加快打造具有全球竞争力的世界一流汽车集团。国家发展改革委产业发展司副司长邵稷也表示,将以市场化、法治化方式推进企业间兼并重组,“避免在产品、技术研发等方面开展同质化竞争”。从顶层设计到企业行动,政策导向一以贯之。

政策为何此时密集落子?受访专家分析认为,我国汽车产业已从增量扩张进入存量竞争阶段。据国家统计局数据,2025年汽车制造业产能利用率为73.2%,距行业通常认为的75%健康线仍有差距。同一外资品牌在华南北两家公司长期双轨并行,同平台孪生车型互相分流、两套渠道重复建设;整合后有望打通

经销商网络,实现车型与售后资源共享。中国汽车工业协会副会长兼秘书长付炳锋表示,车型同质化愈发严重,企业需要回归理性竞争、找准差异化赛道;全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树也表示,行业“增收不增利”,兼并重组、跨区域整合可推动资源向优势企业集中。

此次合作最被看重的,是它“新”在何处。南开大学金融学教授田利辉向中国城市报记者表示,此次交易与过去大型汽车集团的整体重组不同,“其核心在于控制权保持不变,通过产业资产和上市公司股权之间的交换实现战略绑定……绕开了控制权重新划分的硬约束,以资本为纽带推进专业化整合,市场化色彩更加明显”。不同于行政划拨、整体合并的老路,双方以资产换股权、以股权促联营,保留品牌与运营独立性,在研发、采购、产能层面协同,走出一条操作性更强的新路。

协同红利怎样惠及民生

那么,这场牵手和普通老百姓有什么关系?关系其实比想象中近。过去同门车型“自己人打自己人”,企业把大量成本花在重复研发、重复建设渠道上,这些成本最终都会摊进车价里。中国第一汽车集团战略与合作部副总经理周时莹表示,“车企应当警惕

过度自研带来的资源浪费,倡导行业回归理性的技术整合”。在她看来,多家车企重复开发功能相近的智能驾驶系统,低水平重复建设推高研发成本。

对两座城市而言,获得感也实实在在。广州作为华南汽车产业重镇,1200多家零部件企业围绕整车配套,整车企业稳了,上下游订单和产业工人就业才能稳;长春这座老工业基地,也能借深度合作加快新能源转型。更关键的是,广州仍掌握控股权,总部、税收和核心产能留在本地,一汽则有望实现存量资产优化配置。

当然,“在一起”不等于立刻“过好日子”。受访人士分析发现,产业整合很难速成:此前东风与长安筹划集团层面重组,历经百余日后未能实现。田利辉提醒,两套管理体系如何划分权责、经销商利益如何平衡,“都比渠道本身更为复杂”;纪雪洪也指出,“如果只是股权层面的合作,没有业务和机制上的实质协同,效果可能比较有限”。

近两年,汽车行业整合动作不断——东风优化股权治理、吉利统筹旗下品牌、一汽参股零跑。受访专家分析认为,兼并重组不是目的,提升产业全球竞争力和资源配置效率才是根本。这场一南一北的牵手能否走深走实,业内正持续关注。

枢纽出行“抛客甩客”顽疾怎么治 刚柔并济护航客运消费市场

■中国城市报记者 孙雪霏

“去年我落地上海浦东国际机场,打了一辆车去市区方向,开出去没多远司机就说车辆出了故障,让我下车换乘。后来我才知道,他根本不是车坏了,而是把我半路放下,他回机场时就能按短途规则走快速通道,不用排队直接优先接下一单。”来自浙江杭州的旅客刘女士向记者回忆,这种中途甩客、短途挑单拒载的情况,是不少落地旅客都碰到过的糟心经历,也是长期以来群众反映集中的民生出行痛点。

针对机场出租车营运中的突出问题,上海市公安局国际

机场分局、上海市交通委员会执法总队、上海两场运营管理机构在日常监管基础上,联合开展专项整治行动,通过联合专班执法、曝光警示、建立枢纽出租车限制名单自律机制等举措,浦东、虹桥两大机场出租车拒载率分别下降54%、84.29%,旅客投诉量明显回落。

“治理不能只靠罚款,司机在蓄车场排队几小时接个短途单确实有现实经营压力。我们既要守住乘客的合法权益底线,也会充分听取行业的合理诉求,多措并举规范枢纽营运秩序。”上海市交通委员会执法总队相关负责人表示,本次整治在原有管理基础上,进一步

通过精准打击和制度优化,提升枢纽交通精细化管理水平。

如何从源头管住隐蔽违规?整治行动深挖110警情、市民投诉举报两大线索池,彻查司机骗取短途营运资格、中途抛客、挑单拒载等高频问题,同步排查拆卸车载GPS、使用作弊软件规避监管等隐蔽违法行为。依托机场大数据和全覆盖视频监控,违规行为可通过数据倒查、视频锁定固定证据,压缩违规操作空间。机场同步开设电子曝光台,常态化公示处罚结果,形成“查处一案、警示一片”的震慑效应。

简单处罚只能治标,制度优化才能持续见效。上海探索

推出枢纽出租车限制名单机制,明确违规司机“一处违规、处处受限”,根据违规情节轻重实施分级禁入场站惩戒。场站间的信息壁垒逐步打通,公安执法数据、交通营运数据、企业管理数据汇入协同监管网络,违规记录跨企业、跨场站互通共享,推动运营链条上的各方共同参与日常管理。“我们推动把监管要求落实到每个运营环节,逐步优化过去存在管理盲区的薄弱点。”该负责人说道。

严管之外,上海同步疏解行业实际诉求:依托场站营运数据,根据运营时段、目的地距离、排队等候时长制定差异化

补贴,把过去静态的短途补偿升级为阶梯式动态补贴,对合规承接短途单的司机给予优先派单激励;建立公开透明的积分体系,司机合规完成短途业务可累积积分,兑换场站优先通道、停车费减免等便利,积分与行业评优、物质奖励挂钩。

“机场出租车服务是城市对外开放的直观窗口,枢纽客运秩序直接关系群众出行消费获得感和城市营商形象。”上海社会科学院研究员何建华表示,大型交通枢纽治理,既要坚守消费者出行权益底线,也要正视从业者经营压力,平衡供需两端诉求,方能推动客运市场平稳健康发展。