

传华为计划整合消费者与智能汽车业务 余承东牵头

今日有媒体报道称,华为消费者BG正在与智能汽车解决方案BU进行整合,总负责人是华为消费者业务CEO余承东。针对该传闻,华为方面暂未置评。

华为智能汽车解决方案BU成立于2019年5月,隶属于ICT管理委员会管理。当时华为称该部门的定位是提供智能汽车的ICT部件和解决方案,帮助企业造好车。

BU在华为的组织架构中,是与BG并列的一级部门。华为目前拥有四大BG:运营商BG、企业BG、消费者BG,云与计算BG,以及一个BU:智能汽车解决方案BU。

实际上,云与计算BG成立之初名为Cloud BU,为华为入局公有云而设立的业务部门,后来华为将其整合为Cloud&AI产品

与服务BU,最终升级为云与计算BG。

按照正常的业务成长路径,智能汽车解决方案BU日后有机会成长为单独的智能汽车BG。不过消费者业务BG的业务与智能汽车解决方案BU有着一定的重合。

消费者BG此前就推出了华为HiCar解决方案,根据华为消费者业务手机产品线总裁何刚日前公布的数据,华为HiCar已经与超过20家车厂、150多款车进行了合作,2021年计划预装超过500万台车。另外,华为还将面向存量汽车推出车载智慧屏,实现华为HiCar的后装落地。

华为HiCar解决方案的优势是,基于华为手机的庞大存量用户,以及手机与车机的协同,通过与车企合作,可以在消费者层面

极大提升汽车的智能体验。

而成立只有一年半左右的智能汽车解决方案BU,更加面向ToB端。在外界的认知度、业务的推进进度等方面与消费者BG无疑有着差距。同时,华为高层对汽车产业的态度是,如同手机从功能机向智能机过渡一样,汽车也正在从传统汽车向智能汽车过渡。华为做智能手机的经验,一定程度上可以复制到智能汽车业务上。

因此,与其内部竞争,推进两块业务的整合和协同是一个可以考虑的路径。

一个迹象是,在日前的华为Mate 40系列国内发布会上,华为智能汽车解决方案BU王军也亮相现场,发布了华为智能汽车解决方案品牌HI。

不过相比消费者BG的HiCar解决方案,华为智能汽车BU提供的解决方案要更全面和深入的多。根据王军的介绍,HI全栈智能汽车解决方案包括1个全新的计算与通信架构和5大智能系统,智能驾驶,智能座舱,智能电动,智能网联和智能车云,以及激光雷达、AR-HUD等全套的智能化部件。

据悉,华为智能汽车解决方案BU员工已经超过4000人。华为轮值董事长徐直军日前在接受采访时透露,今年华为智能汽车解决方案BU的投入超过5亿美元,短期内没有考虑汽车业务的盈利问题。

如果整合两块业务的传闻为实,华为在智能汽车业务上的布局也将大大加快进程。

供应商诉请华晨汽车破产 下一步国资出手重整?

近日,全国企业破产重整案件信息网公布,格致汽车科技股份有限公司向辽宁省沈阳市中级人民法院申请对华晨汽车集团控股有限公司重整,案件编号(2020)辽01破申27号。公开资料显示,格致汽车科技股份有限公司是一家汽车冲压模具研产商,从事汽车冲压模具的设计、研发、制造及销售,主要为全球范围内的汽车整车厂及零部件制造商提供汽车冲压模具的定制化服务。

此前有消息称,辽宁省政府已与金融监管部门就华晨集团重整进行沟通,不过尚无明确重整方案,相关事宜仍在讨论中,因此仍有变数。对于是否会破产重组,华晨汽车集团方面尚未回应。华晨汽车集团一名员工今日对第一财经记者表示:“尚不知情,工作未受到影响,一直在上班。”

华晨汽车集团是隶属于辽宁省国资委的重点国有企业,旗下拥有4家上市公司,分别是华晨中国(01114.HK)、金杯汽车股份有限公司(600609.SH)、上海申华控股股份有限公司(600653.SH)和新晨中国动力控股有限公司(01148.HK)。

“华晨汽车集团被申请破产重组,导火索是债务违约,这是一系列的连锁反应。华晨汽车集团的负债很多,而从华晨汽车集团财务报表来看,现在很难去还债。另一方面,作为省市地方重点企业,辽宁省不会不管,但也不会替其承担所有债务。所以华晨汽车集团不至于破产清算,下一步很可能会进行重整。”全联车商投资管理有限公司总裁曹鹤对第一财经记者表示。

早在今年8月份,华晨汽车集团旗下多只存续债券就出现暴跌。今年10月份,华晨汽车集团因未能如期兑付规模为10亿元的私募债再次陷入舆论漩涡。广发证券发展研究中心数据显示,截至2020年10月23日,华晨汽车集团未偿债券共14只,债券余额合计172亿元。

华晨汽车集团曾在商用车市场风靡一时,随后又进军乘用车市场,之后的2003年与宝马集团联姻成立华晨宝马,由此华晨汽车开始了依托合资品牌利润过活的时光。而由于产品竞争力、研发能力弱、公司战略失误等多方面的原因,华晨汽车集团逐步走向了下坡路。自主研发能力孱弱,逐步陷入发展困境,华晨汽车集团的话语权也越来越弱。随着汽车产业股比政策的放开,华晨在与宝马的合作中,最终达成了2022年前宝马将从华晨收购华晨宝马25%的股权的协议,届时宝马和华晨分别持有华晨宝马75%和25%的股份。

目前,华晨汽车集团自主汽车业务表现较为疲软。华晨汽车集团的自主品牌整车业务中包括“华晨中华”、“华颂”、“华晨金杯”等产品。乘联会发布的数据显示,今年上半年华晨中华累计销量3186辆,平均月销量仅500辆左右。“华颂”系列产品没有了声量,而金杯系产品2019年销量不足2万辆。华晨中国发布的财报显示,今年上半年,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%。如果去掉从华晨宝马得到的利润



分成,华晨中国总体亏损达3.4亿元。

在广发证券固收分析师刘郁看来,华晨汽车集团违约的原因主要在于自主品牌盈利弱,盈利严重依赖华晨宝马,而即将剥离华晨宝马对公司再融资能力产生冲击。

今年以来,华晨汽车集团已多次抛售股份,以缓解资金压力。今年5月份,华晨汽车集团与辽宁省交通建设投资集团有限责任公司及其附属公司辽宁交通投资有限责任公司(下称“辽宁交投”)签订战略投资协

议,将以0.01美元/股出售2.00亿股华晨中国股权给辽宁交投,占华晨中国股本的3.96%。

7月9日,华晨汽车集团与辽宁交投订立一份战略投资协议,向其出售公司4亿股股份,约占该公司已发行股本总数的7.93%。在出现债务违约后,华晨汽车集团应该是先与债权人进行协商,但债权人不会有太大的让步。所以下一步,华晨汽车集团很可能以辽宁交投为主体进行重整。

宾利将转型为豪华电动车品牌 计划2030年全面停止生产燃油车



根据计划,宾利将会在2025年推出首款纯电动汽车,该款纯电动汽车出自宾利全新的专属EV平台。

而2026年开始,宾利旗下的所有产品阵容将全部由插电式混合动力车型和纯电车型组成,届时他们会全面停止生产燃油

车型,在2030年到来之前完成品牌完全电动化。

根据宾利目前的计划来看,他们还会在2021年推出两款全新的插电混动车型。

宾利的董事长兼CEO阿德里安·霍尔马克 Adrian Hallmark表示:1919年开始,宾利就奠定了顶级豪华汽车品牌的地位,持续创新是宾利的DNA。在Beyond 100战略的引领下我们会继续推出纯电动豪华车,立志成为全球纯电动豪华车的标杆。

阿德里安·霍尔马克 Adrian Hallmark 还说道:我们不仅是在开发单一的纯电动汽车产品,我们更是在打造整个电动汽车家族,宾利未来将满电前行。

虽然贵为顶级豪华汽车品牌,宾利的现状似乎并没有那么乐观。

宾利1998年被大众集团收购后一直高歌猛进,但2018年开始也走下坡路了。根据大众的财务报告来看,2018年宾利净利润

亏损高达2.8亿欧元,这是其被大众收购后首次净利润呈现负值。

2019年,宾利的盈利状况稍有好转,全年实现净利润6800万欧元。但这对于一个顶级豪华汽车品牌来说,表现还是差强人意。而今年,由于疫情的影响,全球汽车行业都进入了低迷状态,宾利的净利润似乎也很难不为负值了。所以转战更有发展前景的电动车行业似乎成了更好的选择。

为了扭转宾利的盈利状况,大众集团也是费尽心思。此前外媒报道称,大众集团首席执行官赫伯特·迪斯 Herbert Diess表示:2021年开始,宾利将会成为奥迪旗下的一个子品牌,不再会继续直属于大众集团,而未来,宾利将会和奥迪共用研发技术和开发平台。

连顶级的豪华汽车品牌都在为了生存而转型,只能说,不努力谁都会淘汰。

宝马或考虑取消轿跑和敞篷车型以节省现金

据首席执行官奥利弗·齐普策(Oliver Zipse)透露,该品牌正在对“轿跑、敞篷车和跑车”产品进行严格地审查,并可能会淘汰这些产品。齐普策表示,宝马届时将审核有哪些产品值得保留。

在SUV和电动汽车备受欢迎的时代,轿跑、跑车和敞篷车的利润在宝马的产品线中抵不上前二者。这似乎有些不可思议,但实际上并非所有消费者都是所谓的“汽车发烧友”,更多人只是把汽车作为一种通勤的工具而已。

不过,与其他制造商合作有利于宝马这样的品牌继续推出跑车。众所周知,宝马和丰田联手打造了Z4和Supra共享平台。齐普策早前在德国汽车工业大会(Automobilwoche Kongress)上直言不讳地表示,“未来十年,宝马将加强与丰田的合作。”

合作关系的加强有可能落在跑车上,双方此前的合作已成功推出宝马Z4敞篷车和丰田Supra跑车。这两款车共享同一个平台

和动力系统。这种成本分摊在汽车行业正变得越来越普遍,斯巴鲁BRZ/丰田86和马自达MX-5 Miata/菲亚特124 Spider等合作已证明了这一点。但加强合作也许不一定在跑车领域,而是燃料电池汽车。宝马与丰田的合作还包括氢燃料电池推进技术——丰田对这种技术十分熟悉,丰田Mirai是市场上首批实现量产的燃料电池汽车之一。在2019年法兰克福车展上,宝马曾推出i Hydrogen NEXT跨界概念车,但该公司的目

标是在2025年或更晚的时间推出量产氢动力汽车。齐普策在德国汽车工业大会上还表示,如果各地政府开始推动更多的氢(能源)生产,燃料电池汽车将受益匪浅。

倘若如此,这对丰田来说未必是一个好消息,该公司多年来一直坚定不移地希望重新推出其跑车阵容的“三兄弟”,即:Supra、Celica和MR2。而宝马可能会考虑淘汰轿跑和敞篷车,这有可能导致丰田寻求其他帮助,才能将这些车型推向市场。