

Publication: Lianhe Zaobao, p12

Date: 12 February 2025

Headline: Merger rumours between Dongfeng and Changan, Could become China's largest and world's 5th largest car company 东风长安传合并有望晋升为中国第一全球第五大车企

东风长安传合并 有望成为中国第一全球第五大车企

王纬温 报道
edwinong@sph.com.sg

中国两大央企东风汽车集团及中国兵器装备集团旗下的长安汽车，据传可能合并，若属实，新主体有望晋升为中国第一、全球第五大车企。受访学者分析，面对竞争异常激烈的中国汽车市场，两家国企目前可能不得已采取自保求存措施，通过合并削减成本提高效率。

兵装和东风两集团旗下多家上市公司2月9日分别发公告，指控股股东正与其他央企筹划重组事项。澎湃新闻同日指出，公告涉及

东风和长安两家重量级车企，让外界猜想东风和长安可能合并。

母公司计划重组消息一出，东风汽车股价星期一（10日）在香港一度飙涨近90%，创三年新高；长安汽车股价则在深圳上涨4.8%。

《每日经济新闻》星期二引述知情人士透露：“现在（东风和长安）合并到什么程度，以怎样的节奏推进，都还没有确定。”《星岛日报》同日分析，中共政治局去年7月要求强化行业自律、防止“内卷式”恶性竞争，在此背景下，长安与东风重

组整合已板上钉钉。

公开数据显示，去年东风和长安分别累计销售汽车248万辆、268.4万辆，两家车企总销量超过电动车巨头比亚迪的427万辆。

摩根士丹利分析师徐卓轶和萧柏庭撰文指出，如果这项重组得以实现，将是迈向行业整合的一大步，对中国汽车行业的长期发展具有重要意义，将使资源向产品和技术更具竞争力的品牌配置，并加快行业整合。

但两名分析师也指出，合并两家大型国企是复杂任务，整合不同的企业文化、精简重叠的运

营、管理潜在的冗余仅是须要解决的部分挑战。

伴随新能源汽车快速崛起，传统燃油车市场份额急剧萎缩，汽车央企创新不足、决策缓慢、反应迟钝等问题也日益暴露，生存空间不断被挤压，整体竞争力表现堪忧，在产业行业中已失去引领支撑作用。

去年东风、长安、一汽分别完成新能源汽车产量86万辆、73.46万辆、33.9万辆，累计193.36万辆，仅占全中国份额14.68%，被比亚迪、吉利、理想、赛力斯等民企形成压倒之势。

新加坡管理大学李光前商学院副教授傅方剑接受《联合早报》采访时说，汽车央企目前面临新能源车崛起及更多民企高效竞争的巨大压力，东风和长安抱团取暖旨在自保求存，整合有利双方提高效率，降低成本、过剩产能及对财政补贴的依赖。

重庆大学经济学教授姚树洁受访时分析，中国国有汽车企业的发展目前走到新历史阶段，已无法再通过过去数十年与国外车企联手打造合资品牌的模式，继续从市场获利。

姚树洁指出，长安近几年转型升级颇有成效，在新能源汽车领域做出深蓝汽车、阿维塔数个品牌，销量超越体量更大的东

风，但经济效应仍竞争不过吉利、比亚迪等行业龙头。

他研判，官方可能希望整合两家国企的优势扭转被动局面，利用东风的资源进一步支撑长安新能源车的发展。去年长安在新能源汽车领域取得显著成绩，销量达到73万辆，增幅50%。

比亚迪计划接入深度求索软件

另一方面，比亚迪星期一宣布计划接入中国初创公司深度求索（DeepSeek）的软件，并为旗下大部分车型免费配备高级驾驶辅助功能，旨在中国激烈的电动车市场挑战美国龙头特斯拉和国内竞争对手。

Source: Lianhe Zaobao @ Singapore Press Holdings Limited. Permission required for reproduction