

复牌后的华晨中国为何需要大破大立?

在停牌长达18个月后,10月5日华晨中国终于迎来复牌,但当日创下了其史上最大单日跌幅,达到63%,后续交易日股价趋向平稳,部分券商也将其评级由“沽售”上调至“持有”,但也下调了目标价格。

对于华晨目前的困境,业内人士分析认为,想要获得资本对于华晨中国的投资信心和兴趣,华晨集团破产重整以及利润来源过于单一等问题均是急需解决的紧急课题。此外华晨自主品牌方面,缺乏正向技术和平台支撑,产品技术和设计都是原地踏步,对市场需求也缺乏把控能力,也需要大破大立。

■新快报记者 张磊



廖木兴/制图

深陷债务泥潭

华晨中国此前的停牌原因为未授权担保等违规操作。在停牌期间,按照港交所的复牌要求,华晨中国曾委托第三方咨询公司进行独立调查,但调查的过程及结果都不尽如人意。

第三方咨询机构的调查报告显示,从2019年起,华晨集团高层绕过上市董事会,指示华晨中国6家子公司进行未授权担保和存款质押担保,导致华晨中国与华晨集团及外部企业有高达526亿元的未准确入账财务往来。由于这些违规操作,华晨中国预计总受损金额为82.5亿元。

华晨中国在复牌公告中表示,公司已委聘大华国际咨询有限公司为独立内部监控检讨顾问,以检讨本集团之内部监控体系及流程,并提出建议补救措施。这也意味着,华晨中国内部存有极大经济问题。此外,内部腐败问题也是华晨走下坡路的因素之一。公开资料显

示,华晨集团原党委书记、董事长祁玉民在职期间为他人谋取利益并收受财物1.33亿余元。

事实上,赶在今年10月份复牌是华晨中国无奈之举。按照港交所规定,港交所所有权对连续停牌18个月的任何证券进行摘牌。

为了满足复牌的要求,华晨中国在此前两月补发了2021年中期报、2021年度报以及2022年中期报三份财报,财务情况并不是很理想。财报内容显示,2020年度华晨中国实现营业收入31.23亿元,同比下滑19.13%;2021年度华晨中国实现营业收入21.42亿元,同比下滑31.42%;2022年上半年实现营业收入5.58亿元,同比下降63.46%。可以看出,今年上半年华晨中国的营业收入出现了断崖式下滑。

此外,华晨集团破产重整进度仍然未知。早在2020年,华晨就陷入了“股债”风波,当年华晨未按时履行法律义务

被强制执行的次数达到了19次,债务危机可见一斑。2020年7月份华晨汽车被曝背负千亿元负债,多笔股权被冻结;2020年10月份,华晨集团因一笔10亿元私募债券兑付逾期而拉响警报,相关银行机构纷纷下调华晨集团及旗下债券的评级。

随后,辽宁省政府推进华晨集团的破产重整,法院受理华晨集团的破产重整申请。但过了两年后,华晨集团破产重整事宜仍未落地。其间重整草案也历经数次延期。今年7月21日,华晨集团公告显示《重整计划(草案)》未获得债权人会议的表决通过。重整草案依然委决不下,这也让华晨的破产重整之路走得更加艰难。

过度依赖宝马

接连不断的债务危机、频繁暴雷背后,主要原因是华晨汽车多年来对宝马输血的过度依赖,以及自主板块长期孱

弱所致。

华晨宝马一直都是华晨集团最大的利润奶牛和核心支柱。数据显示,华晨中国2021年的利润为104.4亿元,但华晨宝马的利润贡献就达到了145.14亿元,这也表明华晨中国其他板块的亏损额度超过40亿元。而在今年上半年,华晨中国的亏损达到15.5亿元,而华晨宝马贡献的净利润为23.8亿元。

再往前追溯,在2015-2019五年间,剔除华晨宝马利润分成后,华晨汽车累计亏损34.84亿元;而华晨宝马5年来同期贡献利润共计269亿元,这无疑是极大程度减缓了华晨集团的运营压力。值得关注的是,华晨剔除华晨宝马利润分成后的亏损总额整体呈现连接扩大趋势,5年的亏损金额分别为5.4亿元、6亿元、8.6亿元、4.2亿元、10.64亿元。

很明显,如果没有宝马的加持,整个华晨中国基本是无法维系的。

值得一提的是,2022年2月华晨宝马成为首家打破50:50外资股比限制的合资车企。宝马集团在华晨宝马所持股份变更为75%,合作伙伴华晨中国汽车控股有限公司间接持有剩余25%股份。而这对于华晨来说显然不是利好消息,股比降低25%后,华晨集团从华晨宝马获取的利润也将大幅缩水,华晨中国的营收将面临大幅下滑的风险,市场话语权也将进一步丧失。

母公司债台高筑、破产重整尚未落地,加上利润结构高度依赖宝马,业内分析认为,资本对于华晨中国的投资信心和兴趣将会削弱。相关资料显示,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,加上债权人未申报债权(账本记录在案)和无须申报的职工债权,华晨集团总负债合计高达约718亿元。

试驾广汽本田ZR-V致在——从设计逻辑上思考年轻化

回望这几年SUV市场,蓬勃发展的同时也逐渐同质化。随着消费者对更高质感和更加有趣的产品诉求,这也将未来的市场竞争推向用户需求深度挖掘以及精准差异化定位。广汽本田洞察了这一市场趋势,推出了“本田最好开的SUV”——ZR-V致在,特别是其卖点不止于“驾控”二字,新车在外观设计方面突破了过往风格,智能化和舒适性配置也加码不少。

■新快报记者 张磊 文/图

与传统SUV四平八稳的设计风格不同,ZR-V致在外观上以极具张力的曲面与线条为主,前脸车标的前移与进气格栅的下移,使得整台车的视觉重心变得更低,给人一种低趴运动的感受。

从侧面看,其设计更能看出官方称为“华服”的设计理念,即“迷人”与“简约”。侧面线条相对简洁,腰线从前翼子板一直延伸到尾灯处,让整车看上去更加修长,配备18英寸运动轮毂,运动气息拉满。

在车身尺寸上,ZR-V致在的长宽高分别为4568/1840/1611mm,轴距2655mm,其中车身高度比缤智高了6mm,但得益于低趴的造型,在视觉效果层面却感觉高度比缤智更低。

ZR-V致在的内饰,同样延续了内敛有质感的风格。仪表、门板等位置基本都采用了更有质感的软性包裹。全液晶仪表以及悬浮式的中控屏幕增添了精致感。此外,为了凸显高级感,ZR-V致在还首创了珠光漆的观感,这种细节的打磨,足可以看出这是一款从底层逻辑上换位思考年轻化的车型。

在智能配置上,10.2英寸液晶仪表与10.1英寸中控屏可以称得上主流水

平。搭载的Honda CONNEX3.0智导互联系统,成熟及便捷性已经在多款车身上得到印证。

本田的1.5T发动机+CVT变速箱的组合还是中规中矩,账面数据最大功率182马力,最大扭矩240牛·米,实际开起来的动力输出质感可以,能让大部分人满意。这台ZR-V致在开起来依旧是熟悉的感觉,油门跟脚性很好,整个加速过程有持续感表现非常畅快,不过爆发力它并不擅长,适合日常代步驾驶。

ZR-V致在的悬架结构为前麦弗逊后多连杆,悬架的整体表现挺加分,能照顾到舒适性的同时还有相当不错的质感。滤振效果有惊喜,动作干脆利落,在车内不会有明显的抛跳感。

在此次全程试驾的80公里中,途经各种复杂路况,也路过一些山路和急弯。源于轻量化高强度铝合金副车架和扎实的底盘功底,ZR-V致在让“大急弯不飘”成为它的看家本领。低重心的设计让ZR-V致在下坡更稳,高刚性车身和悬挂的精细化调校,应对一些较大的急弯也可轻松压缩车身侧倾的幅度,减少推头或打滑的现象。



记者点评

新时代年轻用户想要的个性化车型并不是简单的配置堆砌,而是对质感的追求。而能够有效整合新技术的HA架构体系,赋予了ZR-V致在更多设计自由度和越级配置的下放基础。可以说,ZR-V致在是匹配了新时代年轻群体追求的“宝藏车”,也呈现出SUV的全新价值,可能在未来将会开启细分品类的又一轮内卷。

就像广汽本田官方说的,ZR-V致在是一款媲美轿车的好开、爽快的SUV产品,实际驾驶中,也处处体现了

这一设计逻辑。在短暂的试驾过程中,也确实感受到广汽本田的变化,从特立独行的外观设计,到驾控体验和质感营造上,它会给你带来特别的感受。此外,ZR-V致在对于细节的考虑及处理能力也可圈可点,包括特殊涂层处理的后挡风隐私玻璃、车内弧线设计、中控别致的物理按键等,都让驾乘者触感和观感更加舒适。



更多优质汽车资讯
请关注新快报汽车频道