

一汽零跑，股份疑云 星车场

来源：黄莉臻 发布时间：2025-11-23 07:53:09

一汽收购零跑的传言由来已久，近日再掀舆论波澜。

11月4日，根据《中国经济网》报道：“从可靠消息处获悉，通过定向增发方式，一汽集团将陆续收购零跑股权，并最终成为其第一大股东。”

主要股东						
最新公告 6 工商登记 43 历史主要股东 25 股权转让历程 14						
序号	股东名称	股份类型	持股比例	持股数(股)	关联持股比例	关联产品/机构
1	Shantong PV	普通股	21.2916%	264,260,000	-	-
2	李江明	普通股	7.7207%	103,222,898	0.0021%	-
3	傅利军	普通股	7.5421%	100,848,400	-	-
4	宁波华城财富管理有限公司(有限合伙)	H股	4.2296%	56,547,741	-	基金投资
5	杭州国祥新能源股权投资合伙企业(有限合伙)	普通股	-	-	-	-
6	宁波象山深科源区红利管理股权投资合伙企业(有限合伙)	普通股	-	-	-	-

紧接着，随着一系列猜疑，《第一财经》报道，零跑汽车创始人、董事长兼CEO朱江明表示，此为“不实信息”。

对外投资 图表分析 股权结构图 天眼查									
对外投资 36 对外投资(间接) 739 历史对外投资 66 持股比例 登记状态 所属地区 所属行业 点击进行详细 导出									
序号	被投资企业名称	状态	成立日期	持股比例	认缴出资额/持股数	间接持股比例	所属地区	所属行业	关联产品/机构
1	中国第一汽车股份有限公司 国有独资	存续	2011-06-28	99.6154%	7770000万元人民币	0.3846%	吉林省长春市	制造业	中国一汽 中国一汽
2	一汽资本控股有限公司 国有独资	存续	2012-05-18	100%	1012951.0191万人民币	-	吉林省长春市	租赁和商务服务业	中国一汽
3	南京银行股权投资合伙企业(有限合伙) 私募基金	存续	2019-04-11	16.3934%	160000万元人民币	0.0155%	江苏省南京市	金融业	一汽产业基金
4	一汽股权投资(天津)有限公司 国有独资	存续	2018-03-28	100%	555000万元人民币	-	天津市滨海新区	金融业	中国一汽
5	一汽出行科技有限公司 国有独资	存续	2018-07-25	100%	510000万元人民币	-	天津市滨海新区	科学研究和技术服务业	中国一汽 一汽出行
6	一汽资产经营管理有限责任公司 国有独资	存续	2007-07-17	100%	51000万元人民币	-	吉林省长春市	租赁和商务服务业	中国一汽
7	启明信息技术股份有限公司 国有控股 A股(正常上市)	存续	2000-10-25	48.67%	198,854,344股	-	吉林省长春市	信息传输、软件和信息技术服务业	启明信息 启明信息
8	哈尔滨一汽变速箱股份有限公司 实控被执行人 被执行人	存续	1993-04-05	16%	3200万元人民币	-	黑龙江省哈尔滨市	制造业	-
9	一汽富华生态有限公司 国有控股 A股	存续	2006-01-24	68.9716%	11000万元人民币	21.5409%	吉林省长春市	批发和零售业	中国一汽 一汽富华
10	一汽延边通汽车有限责任公司 国有全资 股权融资	存续	2000-06-28	30%	3000万人民币	-	吉林省延边州	制造业	一汽延边

很长一段时间，关于“一汽要收购零跑”的传言层出不穷。那么，一汽到底会不会成为零跑的最大单一股东？如果真成了创始人的话语权会不会在零跑削弱？

被一汽收购？零跑官方回应

第一财经
2025-11-04 22:12 第一财经官方账号

关注

11月4日晚间，针对一汽收购零跑的消息，零跑（9863.HK）官方回应称：不实。第一财经同时向零跑汽车创始人、董事长兼CEO朱江明求证，朱江明也回应称为“不实信息”。

此前有媒体称，从可靠消息处获悉，通过定向增发方式，一汽集团将陆续收购零跑股权，并最终成为其第一大股东。该方案已经获得有关部门批准，并计划于11月7日对外官宣。（第一财经记者 葛慧）（本文来自第一财经）

一汽会不会成为零跑最大单一股东？

要探讨“一汽是否会成为单一最大股东”，我们首先要明确“收购”这个概念。

在经济学的范畴中，“收购零跑汽车”与“收购零跑汽车10%的股份”还是有本质上的区别。

在狭义上，“收购”特指一家企业用现金、债券或股票等购买另一家企业的股票或资产，以获得对该企业的控制权的行为，其特点在于目标公司经营控制权的转移。

而根据《第一财经》的报道，朱江明否认的是“收购”一次，这当然并不可能，零跑风头正盛，朱江明也在全力经营，这个时间节点不会将经营控制权转手他人。

正因如此，相关方对“收购”这一夸张说法予以辟谣，是必然且合理的反应。然而，也正是“收购”一词所带来的概念混淆，为市场留下了充分的遐想余地。

毕竟，有解读余地的回应本身也是一种公关技巧，在一件事情完成落地之前，通过分批次释放消息可以达到获取流量曝光度、检测用户市场反响、提升股价等作用。

11月21日是广州车展媒体日，不少人猜测现在发出消息，是为了广州车展铺路。

所以，一汽入股零跑似乎是板上钉钉的事，那么“成为单一股东”有可能吗？

通过观察零跑汽车现在的股权结构，Stellantis N.V.是其最大股东，持股约21%，该股权为2024年6月新增。

创始人朱江明为第二大股东，持股约7.7%，另有大华技术股份有限公司董事长兼总裁傅利泉，公开持股约7.5%；

宁波华菱创业投资合伙企业同样为股东，由傅利泉之子傅益钦、妻子陈爱玲控股，这对夫妇自2017年起已连续多年上榜胡润百富榜。

此外，持股不足1%的杭州国舜领跑股权投资合伙企业为杭州地方国资，性质为国有全资。再下来，外部机构的红杉资本也占了不到1%的股份。

以上股权占比总共达到了近40%，一汽想成为第一大股东，股权占比在剩余的约60%股权众，超过Stellantis集团的21.26%以上。

这意味着，若一汽要成为零跑的最大股东，不仅可能挤压其他小股东的权益，创始团队还将面对两位持股比例远超自身的股东；

相比之下，一汽通过定向增发分步拿下零跑10%股权，是最合乎情理、也契合事实逻辑的方案。

因此，一汽入股零跑10%股权，相较于成为最大单一股东，更具现实可行性。

入股之后，朱江明还能控制零跑吗？

一汽入股后，朱江明的持股必然会被稀释，更关键的是，零跑股东阵营将同时出现央企（一汽）与外资（Stellantis）两大势力。

这种多元股权结构下，双方的利益平衡与决策协同会成为不小的挑战，此前福田戴姆勒就曾因北汽与奔驰的股东纠纷，传出过合作分家的消息。

但企业要想做大做强、长久立足全球车企之列，单靠创始人独自控股显然不够。

零跑当前正处在发展的关键窗口期，对新势力而言，国资背景带来的资源支持与信誉背书，正是现阶段突破发展瓶颈的重要助力。

更关键的是，股权份额的稀释并非绝对损失——企业发展越稳健、价值越高，创始人手中剩余股份的实际估值反而会同步提升。

对比“蔚小理”的股权构成就能发现，零跑引入的国资力量和其他新势力有本质区别：后者大多是地方政府投资，核心仅为资金层面的支持；

而一汽本身就是头部车企，不仅能带来资金，更能在汽车行业标准对接、产业链资源整合等专业领域，为零跑提供实质性助力。

一汽方面，正面临新能源业务的销量困境。

其自主品牌乘用车阵营包含奔腾与红旗，数据显示，2024年奔腾新能源累计销量8.3万辆，红旗新能源销量11.5万辆，两者合计仅约19万辆。

这一销量在一汽集团整体营收中占比不足10%，且与当年设定的50万辆新能源销量目标相差31万辆，未完成率高达62%，凸显出其新能源业务推进的迫切性。

一汽的投资版图向来清晰“干净”，除自身主体外，合作方均为国资背景。此番若能成功入股零跑，将是其首次涉足民营新势力的投资动作，对一汽而言无疑是一次重要突破。

总体而言，一汽的入股难免会稀释朱江明的持股比例，而国资与外资交织的复杂股权结构，也将给零跑的治理与决策带来一定挑战。

但这些并非不可逾越的障碍，反而都是新势力企业打破发展瓶颈、向全球化大型集团进阶的必经之路。

写在最后：

一汽与零跑的股份纠葛，实则折射出一个争议性极强的行业预判：新势力最终存活者寥寥，大概率将被国央企收编，而一汽和零跑的合作只是开端？

毕竟，新势力的生存困境早已显现，何小鹏此前在公开场合就曾直言，未来中国汽车厂家可能仅余5家左右，其余都会沦为“Others”。

与此同时，国有企业改革深化提升行动进入冲刺收官阶段，国企市值管理加速落地。其实不止于汽车行业，从中央企业到地方国企，都在加大并购重组力度。

整体来看，国央企并购重组的浪潮与新势力的生存压力确实形成强烈呼应，汽车行业正加速进入“整合洗牌期”。

