

“五化”当道 车企“赶潮”跨界合作



尤霏霏 制图

◎俞立严 ○编辑 邱江

造车，不再是车企的专利。

伴随着新能源汽车技术变革及伴生的智能化浪潮，中国的传统车企和互联网头部企业等非车企正在进行一轮前所未有的合纵连横，比如吉利，就在最近一周内先后与百度、富士康和腾讯等结盟。对此，业内专家表示，在全球汽车产业面临电动化、智能化、网络化、共享化、数字化（简称“五化”）变革的背景下，合纵连横是中国自主品牌在汽车领域一次难得的发展新机遇。

车企跨界牵手互联网巨头

“上汽集团很重视智己汽车，希望新项目未来能够上市。”上汽有关负责人对上证报透露。

根据上汽集团公告，上汽与张江高科和恒旭资本共同出资设立上海元界智能科技股权投资基金合伙企业，认缴出资总额72亿元，与阿里巴巴共同投资于高端智能纯电汽车品牌，定名为“智己汽车”。

根据上汽集团方面的规划，本次投资将发挥阿里等各合作方在人工智能、自动驾驶、芯片和新能源汽车等领域的优势，全面推进数字化转型，实现创新发展。同时，将加快汽车产业的自主创新与转型升级，实现对传统汽车产业链的全面重构，构建更具吸引力的智能网联、新能源汽车的创新生态体系，提升上汽集团品牌竞争力和影响力。

相比上汽与阿里的联手，吉利扩展其朋友圈的频度之高，出乎业界意料。

1月11日，吉利控股与百度宣布组建智能电动汽车公司。据知情人士透露，吉利将对百度造车提供技术和产能的双重支持。双方合作将基于吉利的架构，吉利还将提供工程技术、制造和质量控制，并且将使用吉利的供应链采购体系；百度在制造环节主要负责车辆的设计和软件部分，后续则将负责车辆的分销、用户运营和品牌建设等。

1月13日，吉利控股与富士康科技集团签署战略合作协议，双方将成立合资公司，为全球汽车及出行企业提供代工生产及定制顾问服务，包括但不限于汽车整车或零部件、智能控制系统、汽车生态系统和电动车全产业链全流程等。

1月19日，吉利控股旗下吉利汽车集团与腾讯签署战略合作协议，围绕智能座舱、自动驾驶、数字化营销、数字化底座、数字化新业务及低碳发展等领域展开全方位战略合作。

1月29日，吉利控股宣布与以贾跃亭为创始人的美国共享智能出行生态系统公司Faraday Future（简称“FF”）签署框架合作协议，双方计划在技术支持和工程服务领域展开合作，并探讨由吉利与富士康的合资公司提供代工服务的可能性。同时，作为财务投资人，吉利控股还参与了Faraday Future SPAC上市的少量投资。

“全球汽车产业面临深刻变革，颠覆性技术正在重构产业生态。作为面向未来的企业，我们必须开放合作、包容发展，于变局之中开新局。”吉利控股集团总裁、吉利汽车集团CEO安聪慧如此评说。

有汽车行业专家分析称，吉利即将登陆科创板，很注重提升自身业务的科技含量，除了成立卫星公司时空道宇外，在汽车电动化和智能化等方面也有跨界结盟的动力。

除了上汽和吉利外，汽车业近期还涌现了一汽和京东、广汽和腾讯、东风和百度、长安和华为等一系列的合作新组合。

不仅仅是中国车企，丰田、大众、现代、雷诺日产等国际车企巨头也在布局跨界合作，谷歌、微软、优步、苹果、日本索尼、韩国三星等是这些国际车企主要的合作对象。

非车企各自锁定发力方向

在传统车企纷纷跨界牵手合作伙伴的同时，以百度、华为等为代表的非车企巨头，一方面依靠具有自主知识产权的核心技术切入汽车赛道，一方面注重根据自身特点，发挥自身优势。

1月22日，华为公布了一项汽车专利——“减速器、动力总成及车辆”。该减速器专利适用于电动车辆、纯电动车辆、混合动力车辆、增程式电动车辆、插电式混合动力车辆、新能源车等。

在华为的一份内部文件里，华为提出：华为不造车，但聚焦ICT技术，帮助车企造好车。有业内人士表示，华为并不像恒大那样直接跨界生产整车，但实际上除了底盘、四个轮子、外壳和座椅，车子剩下的部分，华

为都拥有技术研发实力，也有动力和意愿介入，尤其是智能化的关键部分。

1月15日，华为创始人任正非小女儿姚安娜代言长城汽车旗下WEY高端品牌“摩卡”新车型的短视频正式推送。有知情人士称，这并非偶然，长城汽车已经是华为汽车朋友圈的重要一员。华为此前与长城签署了战略合作协议，双方将全面展开在智能网联、智能驾驶、智能座舱、智能电动、云服务和大数据、出行服务等创新技术领域的合作。

目前，华为的汽车朋友圈“好友”可以分为四大类：通信运营商（中国移动等）；整车厂（长城、上汽、比亚迪等）；零部件巨头（宁德时代、四维图新等）；互联网巨头（英特尔、高通等）。其中，与华为合作的整车厂数量超过10家。

较之华为，百度则更专注于自动驾驶业务。1月25日，百度与其投资的威马出行共同发布AVP无人自主泊车的研究成果和底层架构，搭载AVP无人自主泊车的全新车型也正式亮相。

早在2013年，百度就开始布局自动驾驶，成立深度学习研究院，启动无人车项目。2015年，百度自动驾驶事业部成立。2017年，全球首个自动驾驶开放平台百度Apollo诞生。近期，百度在自动驾驶方面已与一汽、长安、吉利等国内主流车企合作，这些车企相关新车的自动驾驶系统均由百度提供研发。

李彦宏曾在2020年预测，5年内自动驾驶会全面商用，有可能改变北京的拥堵情况，不再限购限行；10年内，拥堵问题基本上可以解决。

花旗研报显示，截至2020年第三季度，自动驾驶领域的Pony AI（小马智行）的估值约为53亿美元，Cruise的估值约为190亿美元，谷歌旗下Waymo的估值约为300亿美元。而通过微软的新一轮投资，Cruise最新的估值已经升至300亿美元。瑞银给出的报告也提到，自动驾驶业务是百度目前最重要的资产之一，其单独估值至少可达100亿美元。

“五化”大趋势需要跨界合作

“汽车市场的巨变不等人，车企和非车企都在加快转型的步伐。”资深汽车行业分

析师梅松林说，汽车行业正在经历“五化”的巨大变革，其中智能化和电动化又是起到引领作用的，并且彼此联系、相辅相成。

汽车业“五化”蕴含着巨大机会。IHS Markit的报告预测，到2025年，全球汽车市场智能汽车的渗透率将提升到60%；届时，中国市场的智能汽车渗透率将达到75%，高出前者15个百分点。更有业内专家乐观地认为，中国的智能汽车制造业将引领世界，中国汽车业有望撕掉“低端”的标签，走向高端的“中国智造”。

对此，罗兰贝格全球合伙人方寅亮表示，汽车业跨界强强联合的确是天时地利人和。一方面，随着汽油车销量持续下跌，传统车企面临很大的经营压力，而发展新业务又需要大量资金投入和技术人才等。传统车企纷纷寻求突破。

吉利控股集团集团董事长李书福曾表示，对于中国自主品牌来说，新能源汽车会成为突围的关键，相关技术瓶颈亟需突破。包括新能源汽车在内的整个汽车产业面临各种挑战和问题，需要相关企业的协同发展。“开放合作、包容发展才是汽车工业走向可持续发展的基础，单打独斗不会有未来。”

另一方面，特斯拉和中国造车新势力抓住了电动化和智能化的机遇，对非车企等形成了跨界吸引力。移动互联网行业迎来新一轮创新机会——人工智能时代，而汽车智能化是人工智能产业化很重要的一条赛道。

有业内专家称，汽车智能化赛道可以细分成若干分赛道，同样做汽车领域的人工智能，阿里侧重于让车主获得更加智能化的服务，譬如建议行车路线、车载娱乐，以及出行生活场景配套服务等；百度侧重于自动驾驶领域，让车在行驶中更加智能；腾讯的模式则最轻，主要提供出行相关的人工智能技术。这些巨头都在集中优势资源，和车企一起扬长避短，实现多赢。

不过，方寅亮同时提醒，汽车智能化和电动化变革是中国自主品牌围绕汽车变革跨界合作、合纵连横的一个机遇期，但为时不会太长，因为丰田、大众、奔驰和宝马等国际车企巨头也会利用原有的技术、规模、成本等优势展开反击。

■董事长专访

秋田微黄志毅：在收获季节继续创业

◎记者 邱德坤 ○编辑 祝建华

创业，一直是秋田微董事长黄志毅偏爱的词语，甚至是他的职业本身。他认为，唯有持续保持创业的心态，方能不断成长与收获。

至于公司名称寓意，“秋”代表收获的季节，“田”寓意收获之地，这是希望黄志毅带领团队能够越来越有收获。同时，秋田微所处的液晶显示及触控行业，在黄志毅看来，伴随着相关技术的飞速发展，未来的成长空间很大，需要他们有所作为。

秋田微此次在创业板上市，可以看作是发展的一个重要节点，但是黄志毅要求公司团队“清空过往，重新出发”。黄志毅告诉记者：“秋田微来创业板上市，不为守城，而是要再次创业。”

矢志创业

黄志毅生于1969年，大学毕业后找了一份不错的工作。黄志毅说：“自己不愿意一下子就能看到退休的状态，似乎一生都被安排好了。”于是，他放弃铁饭碗，并于1993年南下就职于康惠（惠州）半导体有限公司，正式进入了液晶显示行业。

创业后，勇于进取的黄志毅，除了主要从事秋田微的显示与触控业务外，还在精细化工、印刷线路板等领域参与合伙创业，探索、追求更多的事业发展。

到了2007年，黄志毅参与重组了秋田微。彼时，秋田微的股东们期望，公司未来的业务不仅要立足国内，还要走向海外，并追求可持续发展进而成为全球化企业。

黄志毅介绍，显示与触控是一个资本、技术（多学科）相对密集且发展快速的领域，非常值得企业建立长远的发展目标。通过长期积累，完善并优化内在能力，再历经数代人的努力，公司有机会成为全球范围内的隐形冠军。

黄志毅说：“他有信心与决心像陪伴自己的孩子成长一样，陪伴秋田微的经营团队一起成长。”

研发创新

黄志毅认为，秋田微虽然一路走来稳扎稳打，但是研发投入仍需进一步提升。

招股书介绍，秋田微所处的液晶显示器件制造领域，专业技术门槛较高，需要高精尖的技术和一流的科技人才，随着公司业务规模不断扩大，研发任务逐渐增加，现有研发条件已不能满足公司发展的要求，突出表现在人员、设备、场地的不足等方面。

同时，秋田微的研发投入还有提升空间。黄志毅介绍：“相比年销售收入达到百亿级规模的同行，我们的研发投入绝对值还少很多。”

2017年至2019年及2020年上半年，秋田微的研发投入分别为2803.48万元、3893.89万元、3870.77万元及1858.08万元，研发投入占营业收入的比例分别为4.19%、4.92%、4.83%、4.97%。

“研发与创新是我们现阶段的核心任务之一。”黄志毅认为，这是必修课，无论未来经济环境是否顺畅，公司都必须做好这份作业。

目前，秋田微的主要在研项目包括：汽车自动调光遮阳板液晶光阀、5G通讯用波长短选择器、自动驾驶激光雷达液晶光阀、纳米压印微结构及彩色电子纸器件、安卓/Linux/WIN10平台嵌入式控制系统、工业物联网人机界面系统集成、手势识别液晶显示模组等。其中部分在研项目已处于小规模量产阶段，如果经过充分论证后大规模生产，将具有较好的市场前景。

秋田微此次IPO募投项目包含了研发中心建设。黄志毅称，未来公司会更加主动积极地加大研发投入与探索，引进与培养技术人才。通过长期、持续的积累，公司能够从制造走向智造。

再次出发

创业板上市后，秋田微将借助资本市场进一步壮大实力。但黄志毅明确表示：“IPO是我们成长的一个里程碑，然而并非多大的成就，仅仅意味着公司团队有了新的平台与契机，对于未来发展有更大、更长期的责任。”

黄志毅回忆，他此前在国外参展或拜访客户时，接触到全球范围内很多细分领域的隐形冠军，它们的共性是通过数代人几十年乃至上百年的积淀。“这些隐形冠军是我们的学习标杆。我们登陆创业板，就是为长期梦想而来的。”

这不仅对秋田微的经营管理团队提出了更高的要求，也让黄志毅意识到，团队和人才能够在磨礱摔打中不断“增值”。

为了激励团队尤其是核心骨干员工的斗志，秋田微2017年1月决定设立员工持股平台。目前，秋田微有3个员工持股平台，持股比例分别为2.95%、2.94%、2.11%。

“这让我们的创始伙伴感到荣耀。”黄志毅介绍，加入公司员工持股平台的100多位新伙伴，在头两年就通过分红取得了20%以上的回报。

上市前，黄志毅与公司团队已经意识到，公司唯有追求长期可持续的成长和发展，才能真正回报投资者。黄志毅说：“IPO于我们而言，不是公司的钱更多了，而是公司及团队的责任更重了，必须追求新的突破及长期成长。无论未来有多大的困难与挑战，我们都已准备好踏上新的征程！”

皖通科技内斗决战临近 西藏景源提请罢免易增辉董事职务

◎记者 邱德坤 ○编辑 邱江

随着皖通科技内斗决战时刻的临近，内斗双方逐步亮出底牌。2月1日晚间，皖通科技发布公告称，公司董事会于1月29日收到股东西藏景源的提案，提请在2月9日召开的临时股东大会上审议罢免易增辉的非独立董事职务。

当前皖通科技内斗主要分为两派，一方是南方银谷及其一致行动人易增辉，另一方是西藏景源及其交集颇多的福建广聚等股东（未明确一致行动关系），掌控皖通科技董事会的李臻等人也与西藏景源关系密切。

西藏景源认为，易增辉违反关于不谋求

上市公司控制权和关于保证上市公司资产独立、完整的承诺，其行为严重影响公司的正常经营秩序，严重扰乱公司对全资子公司的管理、控制，严重损害公司及广大投资者的利益。

西藏景源的上述提请罢免理由，在此前已由易增辉与皖通科技董事会争论多时，却未能获得一致结论。如今西藏景源旧事重提，在业内人士看来明显是为了公司内斗。

记者了解到，皖通科技拟在2月9日召开的临时股东大会，已经计划审议起诉易增辉公司增资纠纷的议案。

内斗另一方南方银谷，此前曾提请皖通科技召开临时股东大会，以此罢免李臻、甄峰、王

辉、廖凯4人的董事职务，并且选举周发展等人为公司董事。现也被皖通科技一并归集到2月9日的临时股东大会上审议。

皖通科技此次召开的临时股东大会，被外界视为皖通科技内斗的决战时刻。安徽证监局1月中旬下发关注函，要求皖通科技根据相关法律法规，保证股东的合法权利并确保其得到公平对待，不得人为设置障碍、不得影响股东依法行使股东权利、不得无正当理由情况下取消临时股东大会、不得以设置实质性审查为由拒绝股东提案权行使等。

安徽证监局提出上述要求，源于南方银谷此前提请召开临时股东大会，意图罢免李臻等人的董事职务。彼时，内斗双方经过多