

“345”卷员工、千亿拼研发 尹同跃距离“上市梦”还有多远？

本报记者 郭阳琛 石英婧 上海报道

“市场抱怨没有解决，你会安心下班吗？”这是张贴在我们办公室内的一张横幅标语。在这里，886（每天早上8时上班晚上8时下班，一周工作6天）是常规。”入职奇瑞国际公司不到一年的李欣（化名）向《中国经营报》记者如是表示。

就在两年前，奇瑞控股集团党委书记、董事长尹同跃立下目标：

“345”策略引争议

“345”策略的目的是在于提升工作效率和质量，但多名奇瑞员工声称“加班多”。

在奇瑞国际公司，李欣主要负责国际市场分析、质量问题收集、直播培训讲解等工作。加班多是他最大的感受：“886”是常规，会因部门和岗位不同有所变化，星期六一般是培训业务能力。同时，每加班满3小时，下个月会有10元餐补打进卡里。”

生产基地的加班情况则更为严重。张新（化名）是青岛奇瑞工厂的一名流水线工人。他告诉记者，由于现在工厂赶产能，要求每天早上8时到岗，12时开始吃饭半小时，“然后从12时30分连续工作到晚上8时下班，连吃晚饭时间都

发力新能源

2024年，奇瑞新能源业务基本收支平衡，甚至开始盈利。

在财富中文网发布的2024年《财富》世界500强排行榜中，奇瑞以390.917亿美元营业收入荣登榜单，位列排行榜第385名。“有人问我奇瑞进入世界500强后的下一个目标是什么？我的回答是，让星途星纪元成为全球品牌的500强。”尹同跃表示。

8月21日，奇瑞星途星纪元ES 2025款正式发布上市。尹同跃认为，在全球范围内打造一批具有辨识度的豪华品牌是迈向汽车强国的必经之路，也是奇瑞公司长期的战略目标。特别是星纪元一定要承担起这个使命，成为奇瑞的“奥迪”、奇瑞的“雷克萨斯”。

为拓宽融资渠道，希望奇瑞汽车在2025年之前完成IPO计划，以此促成公司新一轮转型。随着目标日期逐渐逼近，奇瑞汽车的急切心理跃然纸上。

《中国经营报》记者注意到，对于奇瑞普通员工而言，加班似乎成为“家常便饭”。奇瑞控股集团也在内部刊物中提到，要研究人员效率、工作质量和工作能力提升，真正实现3个人干5个人活，拿4个人

的工资，连续七个半小时的高强度工作下班后胳膊都抬不起来”。

“整个7月，我一共工作320个小时，工资一共7800元，平均每小时24元。但是太累了，无时无刻都需要站着，每天11.5个小时的工作时长只有3次休息时间，每次10分钟。”张欣感慨道。

值得一提的是，就在7月，一份奇瑞控股集团7月经管会会议精神内容提到，在研究人员效率、工作质量和工作能力提升方面，“要建立业务板块的人力效率模型，切记不可理解为简简单单的加减法，真正实现3个人干5个人活，拿4个人

工资”

工资”，这引发了舆论的广泛关注。彼时，奇瑞控股集团方面表示，“345”策略的目的是在于提升工作效率和质量，并不是简单的工作量加减法和成本削减。“网上很多言论都忽视了这些背景和内涵，完全解读错了方向。”

奇瑞集团新闻发言人金弋波则回应称，人员效率“345”策略是一个绩效管理目标，也是早年一些公司探索管理创新的经验，目的在于提升工作效率和质量。更重要的是，奇瑞“345”策略在提升效率的同时，特别强调了对员工的关怀，提升员工的幸福感。

“瑶光2025”前瞻科技战略，5年内奇瑞计划投入超过1000亿元用于核心技术研发，实现平台架构、芯片、高效混动发动机、氢能、电驱、电池、智能交互、无人驾驶、智云平台等十九大核心技术升级。

这也让奇瑞汽车销量步入发展的快车道。最新数据显示，2024年1—7月，奇瑞汽车累计销售129.6万辆，同比增长45.4%，上半年就超过了过去10年累计才能达到的百万量级。

“新能源产品势头更猛。随着星纪元ET、风云T9、iCAR 03、捷途山海T2等一系列新能源产品的密集投放，7月新能源销量同比增长

254.5%，当然我们新能源2023年的基数比较小，希望今年能够进入头部。”尹同跃感慨道。

技术正是奇瑞汽车试图在新能源领域“弯道超车”的底层逻辑。尹同跃指出，技术的发展，除了本身自然成长的轨迹，时代带来的机会，还有对未来的想象力。所以奇瑞对技术进行层层分解，内部称为“根技术”，现在已经分解了2万多件。“我不指望能百分百成功，如果有1%的成功概率，那就能掌握200多项‘根技术’。再通过技术的组合创新，像生产线一样不断生产新的东西，就能创造出跟别人不一样的产品。”

因此智能网联的数据安全问题备受外界关注。由于公司官网在维护升级，对于公司在确保用户数据安全和遵守相关法律法规方面采取的措施，以及公司IPO的其他问题，8月26日—29日，《中国经营报》记者多次致电博泰车联网在“国家企业信用

信息公示系统”2023年年报中的企业联系方式，以及天眼查上留有的企业联系方式，但均无法接通。记者还致函至博泰车联网企业邮箱，但截至发稿，也未见回复。

对于证监会国际司对博泰车联网出具补充材料要求，工信部信息通信经济专家委员会委员盘和

林告诉记者：“当前我国对互联网公司的数据信息安全非常重视，企业一般需要确保数据存放于境内，而境外上市，有时候需要公布一些关键的数据信息，这些数据信息的公开可能导致企业违规，所以，证监会要求补充材料是合理的，是事前规避风险的必要举措。”

为投资者提供了信心保障。其次，随着智能汽车市场的快速发展，智能座舱和智能网联技术的需求持续增长，为博泰车联网带来了广阔的市场空间和发展机遇。投资者看好这一领域的未来发展潜力。”

回归市场表现，根据灼识咨询的资料，按2023年软硬一体化智能座舱解决方案的收入计算，博泰车联网是为中国OEM提供智能座舱解决方案的第二大独立本土供应商。2023年，其成为首批在中国提供采用高通公司第四代骁龙8295芯片的智能座舱解决方案的公司之一。

相关数据显示，截至今年3月31日，按搭载高通8295芯片的高端智能座舱解决方案的定点数量计算，博泰车联网在中国智能座舱解决方案供应商中排名第二。此外，博泰车联网也提供智能网联解决方案。据了解，该公司的智能座舱及智能网联解决方案已被中国前五大OEM中的三家和中国前五大高端新兴新能源汽车品牌（按2023年的销量计）中的四家所采用。

凭借良好的市场表现，博泰车联网营收逐年增长。2021年—2023年，分别实现营收8.64亿元、

12.18亿元、14.96亿元，智能座舱解决方案分别是7.4亿元、10.79亿元、13.52亿元。

值得注意的是，营收逐年增长的背后，博泰车联网难逃亏损的泥潭。2021年—2023年，博泰车联网分别净亏损3.72亿元、4.52亿元、2.84亿元，三年累计净亏损超11亿元。

江瀚告诉记者：“博泰车联网目前面临的亏损状态，可能源于多方面因素。一方面，智能座舱技术的研发与迭代需要大量资金投入，且短期内难以通过产品销售完全覆盖成本；另一方面，市场竞争激烈，价格战因素也可能对公司盈利能力造成一定影响。此外，公司可能还在进行市场扩张、品牌建设等长期投入，这些都需要时间才能转化为显著的收益。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”

对于公司的亏损，博泰车联网在招股书中称：“我们已录期间产生的亏损主要由于我们前期大量投资及扩大规模以实现规模经济。然而，我们相信，我们强大的客户群、稳健的技术和产品能力以及可靠的大规模生产能力为可持续的长期增长提供了坚实的基础。”



尹同跃表示，希望奇瑞汽车在2025年之前完成IPO计划，促成公司新一轮转型。
本报资料室/图

2025年前能否圆梦IPO？

奇瑞汽车计划在2025年之前完成IPO计划，以此促成公司新一轮转型。

从2004年首次被曝提出上市计划至今，奇瑞谋划冲击IPO已近20年时间。此后，奇瑞汽车在2006年、2009年、2012年、2016年和2023年分别被曝公司或关联方推出上市计划，均未果。但奇瑞的目标，是在2025年前完成IPO计划。

最近的一次发生在2013年年底。彼时，有消息称，IDG资本正与奇瑞控股接触收购股权，同时奇瑞控股计划最快于2024年递交IPO申请，奇瑞汽车对应上市估值约为1500亿元。

对于谋划上市的原因，尹同跃曾表示，奇瑞早期资金投入较少，加上没有上市，近年来在资本市场也没有发债，快速发展过程中的资金需求主要通过银行融资。而登陆资本市场既有利于奇瑞建立长期资本补充通道，又有利于激活奇瑞股权激励机制。

中国信息协会常务理事、国研新经济研究院创始院长朱克力认为，上市计划是一项积极举措，将为奇瑞汽车提供更多资金支持，推动其发展与创新。但上市也会带来一些挑战，如更严格

的财务透明度和市场监管度。

“目前，资本市场收紧会对奇瑞IPO产生一定影响，包括可能导致奇瑞汽车的估值下降和融资难度增加。”朱克力表示，这也可能促使奇瑞汽车更关注自身盈利能力与运营效率。为应对资本市场收紧的挑战，奇瑞汽车可积极寻求多元化融资渠道，并不失时机地优化资本结构。

对于奇瑞汽车迟迟未能上市的原因，张翔认为，首先，过去几年奇瑞汽车的销量主要都是燃油车贡献的，而现在市场更愿意投资前景广阔的新能源汽车；其次，奇瑞汽车旗下还没有一个独立的、已经受市场考验的新能源品牌，这类品牌本身较容易独立上市；最后，奇瑞汽车股权结构较为复杂，这也是影响上市的重要因素。

张翔进一步表示，造车新势力中的大部分车企已成功IPO，因此作为传统车企，奇瑞汽车开始发力新能源是正确的，通过推出高端新能源品牌以及滚雪球般地推出新车，争取能够赶上车企IPO的“晚班车”。

博泰车联网闯关港股IPO 用户信息合规性遭问询

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

博泰车联网科技（上海）股份有限公司（以下简称“博泰车联网”）冲刺港交所IPO迎来了新的进展。近期，中国证监会国际司对博泰车联网出具补充材料要求，涉及四个方面。

数据安全问题引关注

博泰车联网的前身为上海博泰悦臻电子设备制造有限公司，成立于2009年。成立次年，博泰车联网便推出中国首个3G车联网系统，成为最早进入中国智能网联市场的企业之一。

招股书显示，博泰车联网是最早开发智能座舱解决方案的少数企业之一，与其他智能座舱解决方案供应商主要侧重于硬件相比，其通过提供软件、硬件及云端服务相结合的全栈智能座舱解决方案实现差异化，可以提供量身定制的整体解决方案以满足客户的多样化需求。

记者注意到，在当下的国内新能源汽车市场，智能座舱的价值已经随着汽车行业的智能化转型，得以快速提升。根据灼识咨询的资料，按收入计，中国乘用车智能座舱解决方案行业的规模预期将从2023年的1055亿元增至2028年的2593亿元，复合年增长率为19.7%。

不可否认，在智能汽车产品广泛应用的背后，数据的安全问题不容忽视。证监会国际司对博泰车联网出具补充材料要求

其中，证监会要求博泰车联网说明业务经营是否涉及收集和使用个人信息的情形；业务经营是否符合《数据安全法》《个人信息保护法》《汽车雷达无线电管理暂行规定》等规定。

汽车行业已驶入智能化竞争下半场，智能座舱是行业智能化转

型的重要组成部分。招股书显示，博泰车联网是国内为数不多的同时提供智能座舱和智能网联解决方案的供应商之一。智能座舱能为用户带去汽车智能化技术的直观体验，其更新迭代需要大量的数据作为基础。而这些数据通常会涉及用户的隐私，

应积极加强个人信息收集的合规性。企业应明确告知用户个人信息的收集和使用目的、范围、方式等，确保用户知情同意。同时，企业应严格遵守相关法律法规要求，规范个人信息处理流程，防止个人信息泄露和滥用。

盘和林称，数据安全需要数据安全体系来保障，原则上，只要企业保证数据不移出境外，并接受中国数据安全监管部门的监督，就算合规。“合规不代表数据信息不被泄露，企业还要在内部建立数据内控机制来保障数据安全，比如数据查询权限、数据的可用不可见等。”

记者注意到，对于数据安全性的重要性，博泰车联网也有着清晰的认识。在招股书中，博泰车联网方面就表示：“我们须遵守有关网络安全、隐私、数据保护及信息安全的法律及法规动态环境。未能或被认为未能遵守该等法律及法规，或有关我们处理数据的惯例或政策的其他问题，均可能会损害我们的声誉，并对我们的业务、经营业绩及财务状况造成重大不利影响。”

江瀚表示，在当前的监管环境下，与博泰车联网类似的企业

型的重要组成部分。招股书显示，博泰车联网是国内为数不多的同时提供智能座舱和智能网联解决方案的供应商之一。

智能座舱能为用户带去汽车智能化技术的直观体验，其更新迭代需要大量的数据作为基础。而这些数据通常会涉及用户的隐私，

应积极加强个人信息收集的合规性。企业应明确告知用户个人信息的收集和使用目的、范围、方式等，确保用户知情同意。同时，企业应严格遵守相关法律法规要求，规范个人信息处理流程，防止个人信息泄露和滥用。

盘和林称，数据安全需要数据安全体系来保障，原则上，只要企业保证数据不移出境外，并接受中国数据安全监管部门的监督，就算合规。“合规不代表数据信息不被泄露，企业还要在内部建立数据内控机制来保障数据安全，比如数据查询权限、数据的可用不可见等。”

记者注意到，对于数据安全性的重要性，博泰车联网也有着清晰的认识。在招股书中，博泰车联网方面就表示：“我们须遵守有关网络安全、隐私、数据保护及信息安全的法律及法规动态环境。未能或被认为未能遵守该等法律及法规，或有关我们处理数据的惯例或政策的其他问题，均可能会损害我们的声誉，并对我们的业务、经营业绩及财务状况造成重大不利影响。”

江瀚表示，在当前的监管环境下，与博泰车联网类似的企业

因此智能网联的数据安全问题备受外界关注。由于公司官网在维护升级，对于公司在确保用户数据安全和遵守相关法律法规方面采取的措施，以及公司IPO的其他问题，8月26日—29日，《中国经营报》记者多次致电博泰车联网在“国家企业信用

信息公示系统”2023年年报中的企业联系方式，以及天眼查上留有的企业联系方式，但均无法接通。记者还致函至博泰车联网企业邮箱，但截至发稿，也未见回复。

对于证监会国际司对博泰车联网出具补充材料要求，工信部信息通信经济专家委员会委员盘和

林告诉记者：“当前我国对互联网公司的数据信息安全非常重视，企业一般需要确保数据存放于境内，而境外上市，有时候需要公布一些关键的数据信息，这些数据信息的公开可能导致企业违规，所以，证监会要求补充材料是合理的，是事前规避风险的必要举措。”

为投资者提供了信心保障。其次，随着智能汽车市场的快速发展，智能座舱和智能网联技术的需求持续增长，为博泰车联网带来了广阔的市场空间和发展机遇。投资者看好这一领域的未来发展潜力。”

回归市场表现，根据灼识咨询的资料，按2023年软硬一体化智能座舱解决方案的收入计算，博泰车联网是为中国OEM提供智能座舱解决方案的第二大独立本土供应商。2023年，其成为首批在中国提供采用高通公司第四代骁龙8295芯片的智能座舱解决方案的公司之一。

相关数据显示，截至今年3月31日，按搭载高通8295芯片的高端智能座舱解决方案的定点数量计算，博泰车联网在中国智能座舱解决方案供应商中排名第二。此外，博泰车联网也提供智能网联解决方案。据了解，该公司的智能座舱及智能网联解决方案已被中国前五大OEM中的三家和中国前五大高端新兴新能源汽车品牌（按2023年的销量计）中的四家所采用。