

纵目科技爆雷 昔日智驾独角兽倒在春天前

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“今天已经入职新公司了。”2月12日,曾经的智驾独角兽纵目科技(上海)股份有限公司(以下简称“纵目科技”)前员工武娜(化名)向《中国经营报》记者坦言,“我在纵目科技发现工资异常就开始看新机会了,很多同事现在才开始忙着找工作、面试,同时还要忙着维权。”

刘成(化名)是武娜口中的众多同事之一,现在的他忙着找工作,同时也在忙着讨要被拖欠的工资、社保。“我们公司老板跑了,消息都是‘已读不回’。”

时间回拨至2月8日,有纵目科技员工告诉记者,他们公司行政在钉钉群内发消息称,2月8日18点开始断电并封楼,员工可在以上时间内把个人物品取走或者办理离职证明。

“说办离职都是骗人的,薪资

数据没有。我是自己去社保中心办的退工。”刘成称,“开工前一天,老板在国外开了个会,让员工自给自足。高管也都离职了。”

与刘成一样被拖欠工资、社保的员工还有700多人,他们还都奔波在维权的路上。多位员工告诉记者,纵目科技CEO唐锐已在国外

且失去联系,其视频号的IP地址显示在日本。

对于员工权益保护的相关问题,2月8—12日,记者多次拨打唐锐手机号,但均处于关机状态。与此同时,记者以短信向唐锐发送采访问题,但截至记者发稿,未收到回复。



昔日智驾明星企业纵目科技突然爆雷,倒在了2025年的春天前。夏治斌/摄影

智驾独角兽遭遇资金危机

2月8日,公司员工李磊告诉记者,他们公司行政在钉钉群内发消息称,2月8日18点开始断电并封楼。

“纵目在智驾行业还是比较有地位的,当时觉得毕竟是十几年的企业了,一时的困难应该还是会过去的,万万没想到……”谈起纵目科技的现状,武娜言语间仍觉得不可思议。

如武娜所言,纵目科技曾经的确实是智驾领域的明星企业,该公司成立于2013年,是国内ADAS解决方案提供商,提供覆盖全面自动驾驶功能的解决方案,其总部位于上海。

自动驾驶是需要巨额资金持续投入的行业。单在2024年11月,纵目科技的资金危机向外界逐渐暴露出来。工资发放日是每月10日,但在2024年11月10日,公司召开了临时全员会议宣布,发薪日延至当月25日。而在当月25日,纵目科技再开全员大会。

2024年11月25日,纵目科技

员工工资也有所调整。记者获取的方案显示,凡月薪在1万元以下的员工全额发放,税后月薪在1万元以上以上的员工按税后1万元进行发放,剩余部分在融资到位后当月补发。社保和公积金会正常全额缴纳。此外,2023年的绩效奖金因公司经营绩效目标未达标且纵目科技处于严重亏损状态而予以取消,2024年的13薪暂缓发放。

“2024年10月、11月的工资和社保公积金都有发放,但12月份的工资和社保就通知都没有了。”刘成向记者愤怒地说道,“我们被拖欠工资,社保也没缴纳,这些影响太大了。”

1月24日,唐锐曾在公司的钉钉员工群@所有员工,并发文称:“现在我们还在积极想办法。现在的情况,包括宁波这边节后才会按

照流程启动收购资产尽调,东阳股东在筹划一些举措,但是节前不会有新的融资进来是比较明确的。”而后在1月26日,纵目科技召开全员会,唐锐向员工告知公司目前所处的艰难现状,并建议大家可以离职,自行缴纳社保。

年后情况并未得到缓解。2月8日,公司员工李磊告诉记者,他们公司行政在钉钉群内发消息称,2月8日18点开始断电并封楼,员工可在以上时间内把个人物品取走或者办理离职证明。

2月8日,记者刚到达纵目科技上海总部之时,正有工作人员从纵目科技办公大楼大门里侧,用白色不透明的贴纸贴在大门玻璃上,现在从大门外面已经没办法看到公司的前台。

多次上市受挫

纵目科技曾多次冲刺IPO。2017年、2022年,纵目科技就曾挂牌过新三板、冲刺过科创板。

“纵目科技的崩盘事件绝对不是突然出现的,一年多以前就已经出现端倪了。”2月13日,对于纵目科技从当初的明星企业到当下的现状的变化,一位接近纵目科技人士向记者如是说道。

“唐锐一直在创业公司,他对公司的发展相对比较理想化,觉得靠融资就可以活下去,不去算公司具体的经营账。”上述人士坦言,“几次IPO都没成功,就可以说明一些问题。”

港股招股书显示,2021年至2023年,纵目科技营业收入分别为2.25亿元、4.69亿元和4.98亿元,对应的净亏损分别为4.34亿元、5.88亿元和5.64亿元,3年累计亏近16亿元。

“年度亏损都大于年度营

收,累计亏损已经十多个亿。”上述人士告诉记者,“早期的几个投资者对唐锐很照顾,这也是纵目融资相对顺利的原因所在,只是经营账一直没算过来。”

对于纵目的亏损,曾有行业人士告诉记者,国内的ADAS市场主要还是被海外的国际供应商所垄断,国内供应商的市场份额本来就相对较少。“纵目虽然是较为领先的ADAS解决方案提供商,但现阶段搭载其产品的量还较少,不足以形成规模效应,所以企业会持续亏损。”

在资本市场,纵目科技曾是个不折不扣的“香饽饽”。港股招股书显示,纵目科技有过9轮融资,其背后投资团队实力不凡,阵容也十分多元化。其中,

D3轮是由湖北小米领投。

记者注意到,纵目科技曾多次冲刺IPO。2017年、2022年,纵目科技就曾挂牌过新三板、冲刺过科创板。2024年3月28日,纵目科技向港交所递交招股书,拟主板挂牌上市,而后由于招股书满6个月后未能通过审核,纵目科技港股上市申请于2024年9月28日失效。

对于纵目科技多次冲击IPO失利的缘由,2月8日,另一位已经从纵目科技离职的员工吴宇(化名)向记者分析道:“核心还是与公司的造血能力相关。纵目科技冲击A股之所以失败,一方面是公司造血能力(欠佳),另一方面是赶上了2023年IPO市场整体节奏收紧。”

新业务或致公司业绩承压

本来百米冲刺的智驾明星企业,却迎来了大败局,倒在了2025年的春天前。

曾智驾领域的明星企业何以雪崩至此?接近纵目科技的上述人士表示,如果把时间线往回拨两年,可以看到纵目科技的主营业务已经没有继续向前发展,公司花了大量的精力、财力去开拓了新的蚕丛机器人业务。“从经营的角度来看,花大精力做新的业务是不合理的。”

除智驾业务外,纵目科技也在多维度布局蚕丛机器人业务。2024年1月,唐锐宣布纵目科技全新子公司“蚕丛机器人”正式问世,并正式推出FlashBot闪电宝。同年12月4日,上海纵目机器人科技有限公司成立,法定代表人为RUI TANG(唐锐),注册资本为5000万元。

根据公开报道,在纵目科技1月26日召开的全员大会上,唐锐表示,公司一直在与某家宁波上市公司对接业务并购事宜,但收购方还需要春节后1—2个月时间才能完成项目尽调与资产评估。此外,唐锐还表示,公司有意出售智驾泊车业务,但保留移动充电机器人业务。

“每次公司开会都说有新的意向合作公司或者政府啥的,但每次都没有后续了。”刘成向记者解释道,“移动充电机器人业务一直说后面有几千台的大单,但其实落地的很少。”

对于公司所处现状,刘成也向记者表达了他的看法。他告诉记者:“公司把重心放到机器

人上,那乘用车的高阶泊车技术就开始停止,业务也开始收缩。而机器人业务采用的乘用车的技术路线,现阶段很难真正做到量产落地,这就导致公司在这一块的资源越投越多。”

本来百米冲刺的智驾明星企业,却迎来了大败局,倒在了2025年的春天前……

纵目科技的雪崩会不会加速智能驾驶赛道的洗牌?接近纵目科技人士称,纵观中国整个智能驾驶赛道,能够实现自给自足的企业非常少,大部分企业还是靠融资来“输血”。“很多智驾企业都是在赔钱做业务,一旦融资的口被卡死,大部分企业的生存都会变得艰难。”

车企打响DeepSeek“抢位战” 装个软件就是产业革命?

车企纷纷接入DeepSeek

2025年1月,国内大模型公司DeepSeek发布了DeepSeek-R1,并同步开源。这一大模型在数学、代码、自然语言推理等任务上表现出色,拥有不弱于美国OpenAI o1的表现,且价格远低于后者。一时间,DeepSeek成为AI界的“顶流”。

2月6日,吉利汽车方面宣布,其自主研发的星睿大模型与DeepSeek-R1完成深度融合。吉利汽车将利用DeepSeek-R1模型对星睿车控FunctionCall大模型、汽车主动交互端侧大模型等进行蒸馏训练,这也是首个宣布应用DeepSeek的车企。

据吉利汽车方面介绍,融合后的AI系统不仅能精准理解用户的

模糊意图,准确调用约2000个车载接口,而且能基于车内外场景主动分析用户潜在需求,提供车辆控制、主动对话、售后等服务,大幅提升智能交互体验。

此外,吉利旗下的极氪智能座舱团队已完成旗下自研Kr AI大模型与DeepSeek-R1大模型的深度融合。据悉,后续极氪智能座舱团队会以DeepSeek-R1大模型为基础,持续训练极氪自研Kr AI大模型推理能力。

2月7日,岚图汽车方面也宣布,其智能座舱已经与DeepSeek完成深度融合,并计划在2月14日开启DeepSeek全民知识蒸馏训练,岚图知音和梦想家将率先搭载。

零跑汽车方面则表示,部署DeepSeek-R1的零跑全新座舱即将上线。目前,小零GPT大模型已接入DeepSeek-R1。同时,DeepSeek-R1大模型已在零跑内部IT团队运营部署,辅助工作提效。

上汽集团也不甘落后。据悉,旗下高端纯电品牌智己汽车智能座舱已深度引入DeepSeek大模型,并与豆包、通义等大模型合作,通过深度联合训练,构建多场景插拔式AI矩阵平台;宝骏汽车灵语智舱也与DeepSeek大模型完成深度融合,宝骏享境完成实车装载,宝骏云海、宝骏悦也Plus等车型也将陆续通过OTA实现应用。

为何汽车行业对于DeepSeek



随着众多车企宣布接入DeepSeek,汽车智能化的竞争进入新阶段。郭阳琛/摄影

反应强烈? 在张翔看来,DeepSeek不仅是当下最为先进的AI大模型之一,近期还获得了巨大的流量。

而在汽车市场竞争越发激烈的背景下,车企格外注重营销,DeepSeek正是不能错过的热点。

智能座舱成竞争“最前线”

据悉,雄狮智舱是奇瑞集团的五大核心技术领域之一。在融合DeepSeek大模型后,雄狮智舱可以更精准地理解用户的模糊指令,并快速调用车载功能。用户只需发出简单的语音指令,即可让系统精准识别并执行,便捷完成调节车内温度、播放音乐、导航等操作。

“融合DeepSeek技术后的雄狮智舱还将具备主动服务功能,可基于车内外场景主动分析用户潜在

需求。”奇瑞集团方面表示,比如,在用户进入车内时,系统会根据用户的日常习惯自动调整座椅位置、播放用户喜欢的音乐,甚至能在用户到达目的地前,提醒确认其是否有重要日程安排。

作为东风旗下的高端新能源品牌,岚图汽车也在智能座舱领域布局颇多。在接入DeepSeek前,岚图汽车打造的逍客座舱便已深度应用AI智能大模型。

岚图汽车CEO卢放表示,

DeepSeek R1大模型是目前最先进的大语言模型之一,基于大规模数据训练,具备超强的语言理解和生成能力,其在自然语言处理和逻辑推理等多个关键领域均表现优异,而以上两点恰巧是车机智能语音最重要的能力。

岚图汽车相关负责人进一步表示,搭载DeepSeek的岚图知音已经进入智能座舱2.0时代——用户与车机的关系不再是“命令与执行”,而是“朋友式的对话”。用户

无须死记硬背固定口令,随口一句“今天天气怎么样”“帮我作一首诗”“给我画一幅画”,车机就能快速理解并给出精准反馈。

除了整车厂,以斑马智行、亿咖通科技为代表的多家智能座舱供应商也加入应用DeepSeek的“抢位战”。

例如在2月8日,斑马智行方面宣布,旗下元神AI与DeepSeek大模型完成技术融合。此次融合丰富了元神AI层次化的大模型能力体系,使元神AI的意图理

“智驾平权”有望加速来临

在地平线创始人兼CEO余凯看来,2025年智能驾驶将迎来真正拐点,接下来将是智驾竞争的关键三年。

DeepSeek的横空出世,无疑为高阶智能驾驶应用落地点燃了助推器。国联证券研报分析称,汽车行驶环境非常复杂,真实路测难以覆盖所有的危险场景。DeepSeek可构建高保真的虚拟驾驶场景,如极端天气、突发事故。

通过合成数据训练智能驾驶模型,从而补充真实路测数据中极端场景数据的不足,提升模型对复杂场景的适应能力。

记者注意到,DeepSeek的出现,也将降低车企智驾系统的研发成本,进一步推动“智驾平权”。

在商汤绝影首席财务官张君毅看来,现在汽车智能化的一部分工作就是在研究大模型的有效上车,DeepSeek在模型架构和

训练上进行的“降本增效”是很值得借鉴的。同时,DeepSeek在深度思考能力方面有很大的提升,用算法优化可以使得智能驾驶模型变小、效率提升,云端和车端协同更好。

华龙证券研报指出,DeepSeek通过按需调用参数、应用蒸馏技术等手段,显著降低了大模型训练所需的算力、时间和数据量。这使得车端推理芯片算力需求下降,高通

8650平台在应用DeepSeek后算力需求降至应用前的65%。同时,随着高阶智驾车型大规模量产,核心零部件环节规模效应有望逐步释放,进而降低智驾系统整体成本。

但业内普遍认为,尽管有了DeepSeek的加持,智能驾驶的探索道路依旧道阻且长。

国联证券研报指出,一方面智驾安全边界较高,仍需要较长训练时长保证功能安全;另一

方面针对不同车型算力和架构,蒸馏后仍需要完成定向开发。

“从通用模型到应用,不是一个接入上车就完成的工作,这中间要实现知识的蒸馏还有跨任务的泛化,绝对不是一蹴而就的。”张君毅也认为,中国汽车产业的自主自新之路还有很多基础性的工作要做,比如打造自动驾驶数据集和场景库、建设自动驾驶实训场平台等。