

四部门联手对“速成车”说不

车企火线研读新规对照自查

证券时报记者 梅双 王小伟

直击“速成造车”的痛点，汽车行业监管再升级。10月10日，工业和信息化部等四部门联合公开发布《关于进一步加强汽车产品创新设计和研发测试验证有关管理工作的通知(征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》)，对汽车制动系统等关键结构件、可靠性与耐久性验证以及隐藏式门把手、零重力座椅创新设计等提出了要求。

证券时报记者了解到,《征求意见稿》发布后,整车企业迅速掀起学习、自查热潮。多家车企相关负责人告诉记者,周末期间就对《征求意见稿》组织开展了学习,后续将在全公司范围传达;还有一些车企向记者确认,地方相关部门也在组织学习和落实。

受访企业和专家普遍认为,此次监管精准纠偏行业“重创新噱头、轻安全验证”的伪创新乱象,倒逼产业告别快消式造车逻辑,全面开启从抢快迭代到深耕品质、稳质长跑的全新发展阶段。

划定研发硬标尺

聚焦直接影响行车安全的汽车创新配置,《征求意见稿》清晰划定硬标尺。《征求意见稿》明确,自2027年1月1日起,对于涉及创新设计的新申报《道路机动车辆生产企业及产品公告》产品,汽车生产企业应当增加填报创新设计技术参数,并根据《汽车产品创新设计技术指南》加强相关产品创新设计安全环保评估,有关验证材料作为产品技术功能等情况说明材料提交。

《征求意见稿》显示,新增了51项车辆产品主要技术参数,前41项参数针对产品创新设计,后10项参数针对产品研发测试验证。乘联会专家崔东树对记者表示,《征求意见稿》的落地,将监管逻辑由“满足国标即可”升级为“研发充分验证方可准入”,直击“速成造车”痛点。针对制动操纵件、门把手、大角度座椅等创新设计要求前置风险评估,强制结构可靠性、极端工况失效验证,验证不足不予公告。此

外,《征求意见稿》直面大自重MPV这类车型原有标准空白问题,倒逼车企审慎设定关键结构件极限载荷。维修经济性、规范营销宣传则是首次写进新车准入管理。

针对综合可靠性与耐久性验证,《征求意见稿》要求应当涵盖整车在一般公路、高速公路、山路等典型道路上,承受多应力载荷条件时的可靠性、耐久性验证内容。汽车生产企业应按照相关车辆(包括传统汽车和新能源汽车)的定型试验规程和试验方法开展不低于3万公里的可靠性验证试验。

“《征求意见稿》从产业发展的底层逻辑出发,把过去几年行业里被流量和速度带偏的造车思路,重新拉回到安全优先、品质为基的正轨上。”中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅表示,部分品牌为了抢占市场先机,把“先上市再补体验”当成了通行玩法,产品研发的核心资源没有投向复杂工况下的安全验证,反而大量倾斜到发布会的爆点打造、营销话术的包装上,一款车的开发周期被不断压缩,本该覆盖全场景的耐久测试被大幅简化。

袁帅认为,《征求意见稿》的出台,本质上不是要限制汽车行业的创新,而是要为真正有价值的创新筑牢安全底线,把安全风险评估的环节直接前置到研发设计的最早期。

多家车企组织学习新规

《征求意见稿》一经发布,迅速在整车行业引发热烈反响,各家车企第一时间组织内部研读、评估政策对产品研发节奏的影响。多家车企向证券时报记者表示,公司政策研究部门在周末便启动对《征求意见稿》的专题学习,逐条梳理文件要求,后续还将组织研发、产品、测试等多部门开展全员传达与研讨,对照新规要求自查现有车型开发流程,评估后续新品规划的调整方向。

不少受访车企认为,《征求意见稿》直指“速成车”痛点,不少硬指标划定了上市时间红线。深蓝汽车董事长邓承浩表示,本次行业掀起重视安全、反对速成车、反

■ “反速成”的核心是要清楚什么该快,什么该慢。多数车企的共识是,研发需要加速,验证不能加速;流程可以高效,但绝不能牺牲品质;绝不能以快消品节奏来造车。

对伪创新的大讨论和大反思,对于扎扎实实做事的品牌是好事,对中国智能电动车发展是好事。

岚图汽车董事长卢放认为,创新要以安全为前提。“行业要一起努力,规范创新设计,强化测试验证,守护出行安全,促进行业更高质量发展。”

东风日产汽车销售有限公司副总经理王骞表示,新能源赛道,拼速度更要拼长跑实力。具体到东风日产新能源品类,会坚持合资体系完整验证标准,不做速成车;希望能把全球制造底蕴,落地到每一台N序列车型上。

此前,也有不少车企高管明确表态反对“速成车”。吉利控股集团董事长李书福曾警示:“任何汽车新产品的诞生,都必须遵守汽车产品研发的客观规律,而不是减少试验环节,压缩试验、验证时间,走捷径、抄近路。不懂装懂,后患无穷。”

当快速上新成为行业常态,质量安全底线却在悄然松动。对此,广汽的态度很鲜明:坚决不造“速成车”,只下“笨功夫”——不赶工期,不压验证,每一辆车都要经得起时间考验。

“反速成”的核心是要清楚什么该快,什么该慢。多数车企的共识是,研发需要加速,验证不能加速;流程可以高效,但绝不能牺牲品质;绝不能以快消品节奏来造车。

有接近蔚来车企人士对记者说,“金属疲劳、电池循环充放等都需要时间,即便交付市场的窗口再宝贵,也绝不能用AI模拟来替代。否则交付市场后,就可能出现问题”。

从资金去向看,人工智能与算力、半导体与集成电路、生物医药、先进制造与机器人、新能源是最集中的五个方向。其中人工智能赛道最为“拥挤”。汤臣倍健8月8日以1.5亿元投资天津砺思明棠海河创业投资基金,8月24日以2000万元通过南京耀途致远基金间接投资半导体企业慧慈芯光,9月21日再以5000万元投资天津砺思星深基金,三笔的合作方都是海南砺思旗下平台;公司此前已通过参股基金间接布局AI大模型企业。拉卡拉把“AI First”写进了投资主线,出资1.5亿元参与上海考拉灵犀创业投资基金;华策影视则出资1亿元,用于加快人工智能领域的业务布局与生态协同。

资金流向五大赛道

从资金去向看,人工智能与算力、半导体与集成电路、生物医药、先进制造与机器人、新能源是最集中的五个方向。

汤臣倍健8月8日以1.5亿元投资天津砺思明棠海河创业投资基金,8月24日以2000万元通过南京耀途致远基金间接投资半导体企业慧慈芯光,9月21日再以5000万元投资天津砺思星深基金,三笔的合作方都是海南砺思旗下平台;公司此前已通过参股基金间接布局AI大模型企业。拉卡拉把“AI First”写进了投资主线,出资1.5亿元参与上海考拉灵犀创业投资基金;华策影视则出资1亿元,用于加快人工智能领域的业务布局与生态协同。

半导体领域的联手投资较为集中。江丰电子、复旦微电、拓荆科技、沪电股份、联特科技等先后设立或认购基金,资金流向芯片设计、设备、材料与光电子环节。生物医药延续了专业机构主导的特点。义翘神州以2亿元与清松资本设立健康产业基金;百普赛斯出资1.5亿元与苏州高新创投设立创投基金,投向生命科学工具、生物医药与生物制造;昭衍新药子公司8000万元参与北京生命科学园贰期创业投资基金的进展于8月披露,凯因科技以1亿元认缴私募基金份额。

值得注意的是,消费和游戏类公司的身影也频频出现。珀莱雅全资子公司出资1亿元认购宁波智兴悦恒创投基金,管理人为正心谷资本;洋河股份、好想你、健盛集团等消费类公司8月以来也先后披露了基金出资或备案进展。游戏公司的钱更多流向前沿科技,巨人网络以1亿元参与杭州石溪兆易一号基金,世纪华通、完美世界所参与基金的

行业安全共识逐步凝聚

多位受访人士表示,《征求意见稿》落地,本质是推动汽车产业从规模扩张转向质量提升,重塑创新速度与安全底线之间的平衡。在监管引导下,行业共识逐步凝聚;高质量发展不等于放弃创新,而是拒绝脱离安全的伪创新;迭代可以提速,但验证环节绝不能简化。

崔东树对记者表示,整体而言,《征求意见稿》的落地,短期或将抬升车企测试成本,长期则将推动行业回归质量为本,遏制重营销轻验证的浮躁风气,守住车辆安全底线。

杭州鸿途智慧能源技术有限公司副总裁王锋告诉记者,我国新能源汽车产业过去几年经历了快速发展,智能化不断在改变世界,同样也在改变汽车设计,但无论如何,生命至上、安全至上的准则是不变的。目前,监管部门正在以系统的方式引导和规范汽车行业创新,这是中国走向汽车强国和汽车高质量发展的重要里程碑。

“此次四部门联合出台政策强化汽车产品创新设计与研发验证管理,是推动汽车产业高质量发展的关键举措。新规落地后,行业创新设计和研发验证流程将更加周密,严格,给整车及上下游零部件企业留出充足的实验、检测和优化时间,倒逼全链条补齐极端工况验证、细节设计考量的短板。”华东地区一家汽车零部件厂商内部人士对记者称,随着整车研发验证标准全面收紧,车企势必会同步提升对汽车供应链的准人和验证要求,推动零部件产品的测试流程更严谨、质量背书更充分。

多位受访车企人士认为,新规不是限制技术创新,而是划定创新的安全边界。从产业长远格局看,守住质量安全底线,减少不成熟产品流入市场,既能降低消费者用车风险,也有助于修复市场信任,夯实中国汽车产业全球竞争力。在政策与企业的共同推动下,行业竞争逻辑正在悄然切换,车企将从“抢快”转向“求稳”。比拼产品可靠性、耐久品质的高质量赛道,将取代单纯比拼上市速度的内卷模式。

(证券时报记者叶玲珍、严翠、李映泉对本文亦有贡献)

短暫停牌后,北部湾港(000582)披露重组预案,公司将其视为把握平陆运河通航发展机遇的关键一步。本次交易不构成重大资产重组。公司股票将于10月12日开市起复牌。

不构成重大资产重组

根据预案,北部湾港拟通过发行股份及支付现金的方式购买北部湾港集团及钦州市港口建设投资有限公司所合计持有的恒港码头100%股权,其中北部湾港集团为上市公司控股股东。同时,北部湾港拟向不超过35名特定对象发行股份募集配套资金,用于补充流动资金或偿还债务、支付现金对价。

因交易相关的审计、评估工作尚未完成,标的资产的评估值及交易价格尚未确定。北部湾港表示,本次交易标的资产的最终交易价格,将由交易各方协商确定,并将在重组报告书中进行披露。

北部湾港股票将于10月12日开市起复牌。北部湾港表示,本次交易不构成重大资产重组,构成关联交易。交易的推进尚需交易对方内部最终决策、公司董事会再次审议及公司股东会审议批准等流程,各环节均存在不确定性。

把握平陆运河机遇

恒港码头主要从事港口散杂货装卸、堆存及相关港口衍生管理服务业务,主要资产为钦州大榄坪作业区1—3号泊位,以及1—8号泊位后方的相关土地和海域资产。其中泊位资产为两个7万吨级和一个5万吨级通用泊位,于2023年12月竣工投产。

根据北部湾港提供的财务数据,恒港码头2025年度实现营业收入2.48亿元,净利润4353.27万元,截至2025年底恒港码头所有者权益为9.42亿元。北部湾港提示,因恒港码头设立时间较短,审计机构拟出具的是恒港码头的模拟财务报表。

对于交易前景,北部湾港展望称,“平陆运河起于南宁、终至钦州,钦州作为运河的出海口海港,将充分受益于运河带来的大量货运需求,港口吞吐量预计将实现显著增长。本次交易拟收购的钦州大榄坪1—3号泊位为已建成并投入使用的泊位,交易完成后将为北部湾港的营收和利润带来进一步的增长”。

平陆运河在今年9月刚刚建成通航,建成通航后西南腹地货物经平陆运河从北部湾港出海,较传统路径可缩短内河航程560公里以上,显著降低物流成本、提升供应链效率。业内看好这一项目将推动“东盟—北部湾经济区—成渝经济区—粤港澳大湾区”跨区域、跨境产业链供应链的深度融合与协同构建。

港口领域重组不断

近年来港口板块重组动作频繁,辽港股份、厦门港务、天津港等先后推动资产重组。

“十五五”规划提出,要推动海洋经济高质量发展。其中,有序推进沿海港口群优化整合,推进现代海洋城市高质量发展,优化全国海洋经济发展示范区布局是既定方向之一。

《广西海洋经济发展“十五五”规划》提出,发展壮大海洋交通运输业,升级打造北部湾国际门户港,加快建设北部湾港大型化、专业化泊位及配套深水航道工程,持续打造铁水联运、江海联运等多式联运体系,稳步提升港口货物和集装箱通过能力,构建平陆运河江海联运体系。

业内分析认为,有序推进沿海港口群优化整合,支持重点港口绿色化、数智化转型,是推动海洋经济高质量发展的重要方面。重点港口能否走好转型之路,既与“双碳”目标紧密关联,也事关交通强国、海洋强国建设的成色。

江特电机“一号工程”向开工建设推进

证券时报记者 张一帆

10月11日,江特电机(002176)公告年产300万吨的大型锂矿茜坑锂矿有望进入开工建设阶段。公司将该项目视作“一号工程”。

公告显示,近日江特电机收到国家矿山安全监察局下发的《江西特种电机股份有限公司江西省宜春县茜坑锂矿300万吨/年采矿工程安全设施设计审查意见书》,这是茜坑锂矿由取得采矿权向依法开工建设推进的关键环节。

茜坑锂矿名声在外,该矿山平均海拔低、矿藏埋藏较浅、开采条件优越。采矿证记载显示,该矿面积1.38平方公里,为大型锂矿,开采年限30年。

早在2024年5月,江特电机即取得了茜坑锂矿《采矿许可证》,这也是我国第一个在自然资源部办理的云母型锂矿采矿权证。各方长期关注茜坑锂矿的开采进展,江特电机一直对外表示,将茜坑锂矿的建设工作视作最核心的“一号工程”,并将茜坑出矿列为2026年的首要经营目标。

江特电机目前以锂盐和电机产品为主业,茜坑锂矿的开采被公司视作提高锂矿自给率的关键。今年上半年江特电机亏损扩大至2.13亿元,公司将之归因为锂板块盈利受限、产能利用率不足、单位生产成本较高等因素。

江特电机方面曾展望,随着茜坑锂矿投产,公司锂盐综合生产成本预计将进入行业优秀区间,具备与行业头部企业竞争的成本优势。据了解,江特电机目前已经将茜坑锂矿投产作为最核心的降本工程,以期从根本上提升锂板块原料自给率,以改善毛利率和资金周转效率。

今年以来,锂价波动较大。长江证券认为,这折射出当下偏紧的担忧缓解、远期供需偏宽松的预期发酵。

如今,产能达300万吨年的茜坑锂矿投产预期更为明确,后续将如何影响锂价值值得关注。江特电机提示风险称,碳酸锂的价格近年来波动较大,投资者需注意投资风险。

证券时报记者 张一帆

北部湾港并购方案出炉 把握平陆运河通航机遇

“上市公司+PE”模式再掀热潮 逾260家公司出资超150亿元投向五大赛道

证券时报记者 曾剑

一级市场迎来A股公司新一轮资金投入。

据证券时报记者不完全统计,8月1日至10月7日,共有262家A股上市公司披露与专业投资机构共同投资、认购基金份额或参与设立产业基金、私募基金的公告,相关公告超过420条。其中188家公司披露了具体出资金额,合计认缴规模约156亿元;单笔出资中位数为4000万元,47家公司出资超过1亿元,7家公司出资额达到或超过5亿元。部分公司未披露金额,实际规模应高于上述数字。

一位沪市上市公司董秘接受记者采访时表示,“上市公司+PE”模式一直都存在,严格意义上,过往已形成了三轮浪潮。

上海偕泽资产管理有限公司合伙人冯煌认为,此番上市公司密集布局一级市场,是战略转型、资本周期与政策红利三重因素共振的结果。投资热潮之下,一些潜在风险也值得警惕。

亿元级出资频现

这一轮出手的分量,从单笔金额就能看出来。金额最高的是君正集团,公司及全资子公司分别认缴5亿元,合计10亿元,投向目标规模32.61亿元的天津高榕长赢股权投资基金,管理方为高榕创投旗下平台。与之相当的是润泽科技,其以10亿元认缴认缴总额49亿元的基金份额,占比20.41%。另外,蓝思科技还向该基金出资2亿元。

紧随其后的剑桥科技,出资8亿元,拟参与嘉兴沪江光电产业基金,出资比例达99.9988%,该基金将纳入合并报表,投向光器件、芯片及核心IC。这笔投资于今年7月首次披露,9月初完成私募基金备案。

出资5亿元左右的上市公司更为集

中。世纪华通全资子公司以6.5亿元认缴拾象尚势(天津)创业投资合伙企业份额;四川长虹及子公司合计认缴5.65亿元;传化智联以5.5亿元认缴横店柏晖创投基金33.33%份额;完美世界拟出资5亿元认购深圳市机智登月贰号创投基金,再以1亿元认缴拾象尚势。

此外,浦东建设拟出资3.01亿元,与英矽智能、惠理共同设立目标规模10.1亿元的私募股权基金。

谁和上市公司搭档?

梳理这些基金的管理人名单,可以大致分出四类面孔。

最活跃的是市场化创投与私募股权机构。砺思资本、高榕创投、正心谷资本、君联资本、云锋基金、元禾璞华、时代伯乐等均名列,它们手里有项目储备,也有产业判断力,是上市公司的理想搭档。

第二类是地方国资平台与产业引导基金。如上海国投先导、厦门博泉、合肥新站国鑫、成都金控产业引导基金,这类资金通常与区域产业链招商捆绑在一起。

第三类是券商系直投或另类投资平台。中信金石、招商致远资本、华泰宝利、国科投资既能出钱,也能在项目筛选和退出安排上出力。

第四类是产业方与母基金。中集资本、考拉昆仑、洋河投资、横店资本属于前者,中国文化产业投资母基金属于后者。出手最勤的是海南砺思私募基金。8月以来,汤臣倍健、晶科科技、协鑫能科、九安医疗等至少10家A股公司与它出现在同一份合伙协议中。其次是上海正心谷投资和上海国投先导私募基金,各有5家上市公司与之合作;宁波智兴悦恒基金背后站着珀莱雅、新朋股份、老百姓、运机集团等企业;拉卡拉则拟以1.5亿元认缴上海国投先导人工智能方向的基金份额。厦门