



【精彩阅读】

新三板

企业实控人频现离场
新三板低迷行情持续

今年以来,超过百家新三板挂牌公司实控人进行了变更,主要是由于股权质押、并购重组、公司卖壳等原因。

>>>>>7版

物流

绝杀双十一
京东阿里拼速度

今年双十一京东和阿里改拼第一单送达时间。为了体现速度,各大巨头开启了一场高科技大战,智慧物流显现。

>>>>>11版

新材料

赛迈特:一张订单
开启悬浮冶金之路

悬浮冶金技术目前更多的服务于高等院校、国防与航空航天等研究单位,用于熔炼其他冶金技术无法熔炼的金属材料。

>>>>>13版

新能源

光伏发电扶贫战略实施
精准扶贫又一政绩

光伏扶贫是造血型扶贫,只要发了电,电网都能收购,因此比较稳定,能够保证贫困人口的收入。

>>>>>15版

纺织

东方地毯
工业4.0示范工厂解密

东方地毯已经全面启动工业4.0示范工厂项目的建设,这将极大提高国内地毯行业的生产自动化水平。

>>>>>21版

【重磅推荐】



P25—P28



G01—G04



王利博制图

紫竹评论



不要说特朗普跟你没关系

丁是钉

特朗普怎么也想不到他会成为中国的“网红”。从他反超希拉里当选美国第58届总统那一刻起,他就像一个影视明星一样,私人生活中一切都成了媒体炒作的热点。包括他的女儿和夫人,以及他对子女教育的经验等,都成为新闻在中国的一些自媒体上疯转。

一个曾经连谁当本村村长都觉得跟自己没有关系的中国民众,忽然间对美国大选和新一届美国总统充满了兴趣。除了特朗普“疯子”般的个性、特朗普和希拉里唇枪舌剑的真人秀、选举结果出人意料的大逆转等娱乐性因素外,还有什么玄机吗?

表面上最直接的原因是,特朗普当选,股民受影响。当然,这其中也包括中国股民。

特朗普当选消息传出后,立刻引起全球

资本市场的“情绪化”动荡。2016年11月9日,美股期货指数中标普500期指和纳斯达克指数期指一度跌超5%。亚太市场方面,日经225指数收跌5.36%,香港恒生指数收跌3.23%,中国A股收跌0.64%,澳大利亚股市收跌1.93%,韩国综合指数收跌2.25%。欧洲方面,刚一开盘,多个市场的个股也几乎全部翻绿。

原来,特朗普当不当选,不单是看看热闹那么简单,还会影响到股民口袋里的真金白银,也就难怪中国人关心起美国大选来了。

细思则恐。在经济全球化时代,美国选一个什么样的总统,不但关系到美国人的利益,甚至也会影响到世界许多国家的利益。可惜的是只有美国公民才有选举权,其他国家的民众只能是干瞪眼却使不上劲。

特朗普在演讲中有许多“雷人”之语。

其中与中国相关的有:让制造业回归美国、退出WTO(世界贸易组织)、停止TPP(跨太平洋伙伴关系协定)谈判等。其中最严重的狠话是:对来自中国的商品征收45%的关税。

好是在地球人都知道,特朗普的这些表态很可能是吸引眼球和争取选民的一种策略。正如中国美国商会主席吉莫曼所表示的:“令人欣慰的是,(候选人)竞选时所发表的言辞并不代表美国政府的官方政策。”

不过万一呢?众所周知,由于总统所属党派往往不能控制国会,美国国会和总统之间就会形成一种制衡关系。比如奥巴马的许多政策就因为国会的反对而阻碍重重,这其中影响最大的是医保政策。但是,作为共和党人的特朗普上任后,将享有共和党人在国会参众两院都占据多数席位的优势。至少在蜜月期里,他主张的政策更容易被通过和执行。

(下转第八版)

调查



互联网造车
“资本劫”

本报记者 谢育辰

在传统行业面前,互联网企业更多扮演了“野蛮人”的角色,不过在造车领域,这个“野蛮人”还未真正驶入市场,却先迎来了资本的考验。

就在苹果取消自主造车项目的同时,市场上轰轰烈烈的互联网巨头造车热潮也正在降温。不久前,在被寄予厚望的乐视超级汽车“LeSee”高调进入公众视野半年之后,乐视“资金链紧张”的消息开始疯传。而比较一致的观点认为,乐视汽车的“烧钱”模式是导致公司缺钱的重要原因。

一位互联网企业CEO对《中国企业报》记者表示:“乐视在股权激励和资本运作上要优于大多数互联网企业,由于乐视为上市企业,所以‘钱荒’被拿到了台面上,而行业的实际情况甚至比乐视更严重。”

“造车水太深”

“至于造车行业,我只能说这行水太深,这是公司逐步介入这个领域之后才发现的”。博泰公司创始人应宜伦告诉《中国企业报》记者。

博泰作为第一家由车联网切入到整车制造的互联网企业,曾于2015年北京车展上发布了“大白”智能汽车,发布会上“大白”的风头甚至盖过了车展上的豪华品牌。为了将互联网汽车尽早落地,在此之前应宜伦挖来了从事整车研发的沃尔沃副总裁沈辉。令外界没有想到的是二人的“蜜月期”仅仅维持了半年便分道扬镳,博泰随即取消了造车计划,将业务重点回归到车联网领域。

“当博泰决定造车时忽略了汽车产业链的五个关键点,传统制造部分、新能源部分,车联网、无人驾驶,商业模式每个部门都涉及很多方面,需要大量的资金投入”。应宜伦反思,仅车联网一项就需要百亿的投资,过重的资本壁垒让博泰短时间内并无造车计划。

实际上,造车门槛绝非是“四个轱辘加一个沙发”那么简单。对于互联网公司而言,即便绕过传统燃油动力系统,专攻智能电动汽车,仍需克服技术和人才等难题,而这背后更需要大量的资金推动,就算是已经投入100多亿元的乐视汽车生态仍未达到实际量产阶段,但这个数字已经超过很多互联网公司的极限。

资本困局加剧

造车运动更像是围城,博泰的退出并没有阻止更多“野蛮人”的进入。一时间和谐富腾、小鹏电动车、硬蛋汽车、奇点汽车、蔚来汽车等互联网汽车像雨后春笋般出现在大众面前,自然,融资也成了这些企业的主旋律。

今年9月份,乐视汽车刚刚宣布完成10.8亿美元融资;奇点汽车则在近日宣布,成功融资6亿美元;蔚来汽车相关负责人对记者表示,截至目前,蔚来项目的投资方已经增至19个。

不过,在动辄上百亿的造车资金面前,互联网企业仍需巨额的资本输血,在这期间也不乏股东方的退出。

就在10月底上海爱驰亿维公司新能源汽车项目签约仪式上,股东方富士康的缺席引发了外界对其已经撤出和谐富腾的猜测。据了解,该项目投资方为腾讯控股、富士康及和谐汽车组建的和谐富腾,有消息传出后者正在寻求新的财主注入,并且有意吸收地方产业资金。

普华永道思略特合伙人彭波表示,智能汽车还需要8—10年才能实现一定规模的商业化,需要大笔资金持续输血。在这过程中,大部分互联网造车公司会死掉,最后仅剩2—3家。

依附传统车企

汽车分析师封士明对《中国企业报》记者也给出了同样的预测,他认为,其本质原因在于互联网行业并未在根本上颠覆传统汽车制造,即便是智能汽车,其产品属性依然侧重于“汽车”,所以传统车企在十年、甚至是二十年内依然占主导地位。

(下转第九版)