

梁孟松请辞 中芯国际“受伤”

中芯国际正陷入高层内斗的风波中。12月16日,中芯国际发布公告确认现任联合CEO梁孟松有辞任意愿,并积极与之核实,而梁孟松请辞的原因或许与该公司突然宣布武汉弘芯前CEO蒋尚义代替其位置有关。这一事件登上微博热搜后,还引出了中芯国际高层之间不和的传闻。对于正处于被美国打压处境之中的中芯国际来说,不管是中流砥柱离开还是内部纷争,都会对其现下的发展造成负面影响,毕竟在芯片领域,中芯国际还没有跻身到可以高枕无忧的市场地位。

离职风波

中芯国际发布公告称,有媒体报道公司执行董事及联合首席执行官梁孟松拟辞任公司职务的消息,公司已知悉梁孟松的有条件辞任意愿,目前中芯国际正积极与梁孟松核实其真实辞任意愿。任何公司最高管理层人事变动,以公告为准。

关于梁孟松提出离职的原因,与前一天中芯国际的一项人事任命有关。此前一天,中芯国际曾发布公告称,董事会宣布蒋尚义正式加盟中芯国际,任董事会副董事长、第二类执行董事及战略委员会成员,两位联席CEO梁孟松、赵海军直接向蒋尚义汇报,当日生效。

在网上曝出的辞呈中,梁孟松是这样表达的:我是在12月9号,上星期三早上,接获董事长电话告知:蒋先生即将出任公司副董事长一职。对此,我感到十分错愕与不解,因为我事前对此事毫无所知。我深深地感到已经不再被尊重与不被信任。我觉得,你们应该不再需要我在此继续为公司的前景打拼奋斗了。我可以暂时安心地休息片刻。在公司董事会和股东会通过蒋先生提名任职之后,我将正式提出辞呈。但是公司应该对我这三年多的贡献给予全面公正的评价,而我应有接受和申诉的权利。”

梁孟松还指出,目前中芯国际正面临着美国的种种打压,导致先进工艺的发展受到严重威胁。“我认为,今天这个人事提案必然会关系到公司的前景。”

此外,中芯国际前一天的人事任命公告也显示,董事会表决通过关于委任副董事长、执行董事的议案,梁孟松无理由投票弃权。

受上述消息影响,中芯国际当日A股盘中跌逾9%,港股停牌。

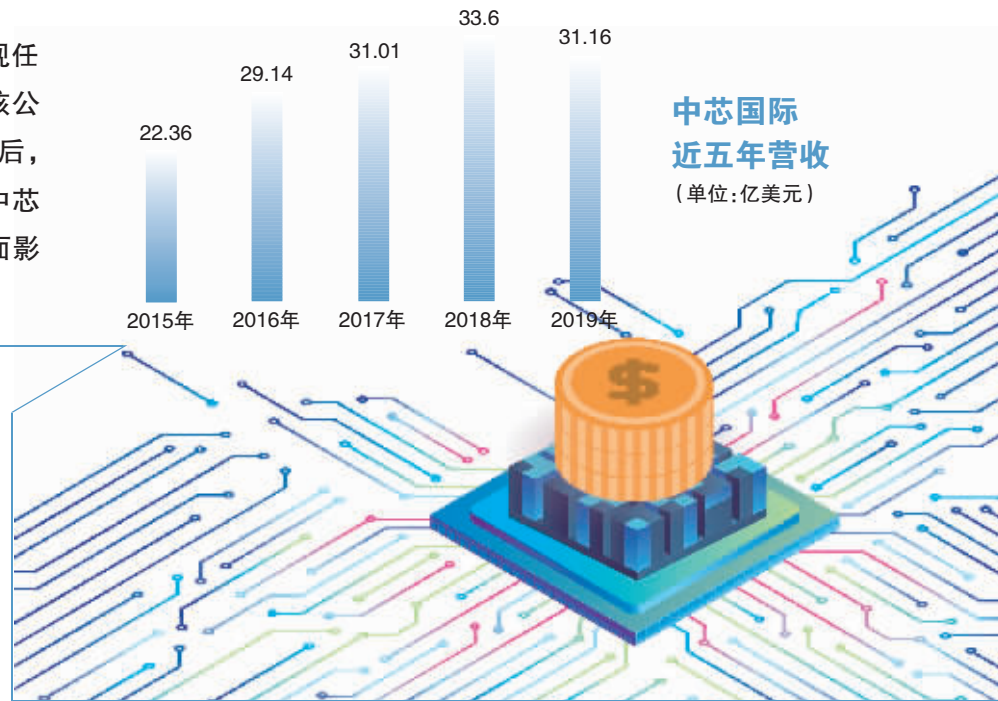
北京商报记者拨打中芯国际的电话想要了解此事的进一步进展,但对方电话无人接听。

中流砥柱

说起梁孟松和蒋尚义,这二位都是芯片产业中流砥柱式的人物,且都曾供职于台积电,蒋尚义还曾是梁孟松的上级领导。

梁孟松曾被称为台积电创始人张忠谋的左右手,他帮助台积电在130nm“铜制程”之战中战胜了IBM,确立台积电在晶圆代工市场的地位。

但在2009年,梁孟松从台积电离职,加入韩国成均馆大学任教,2011年,梁孟松被高薪聘请加入三星。当时有报道称,梁孟松从台积电离职的原因是,他原以为可以获得晋升的机会,却没想到台积电从英特尔挖来先进技术研发助理罗唯仁来做资深研发副总裁。



加入三星后,梁孟松力排众议,主张放弃已经跟不上节奏的20nm制程,直接由28nm制程升级14nm。2015年2月16日,三星宣布将量产14nm芯片,并且搭载在手机里,彼时台积电才掌握16nm技术。之后,因为三星技术领先,获得来自苹果和高通的大单。

梁孟松跳槽三星让台积电极为不满。2011年底,台积电正式起诉梁孟松,指控其2009年离职后,“应已陆续泄露台积电公司之营业秘密予三星”;2014年,台积电控告梁孟松侵犯商业秘密的民事诉讼,在二审时逆转胜诉,梁孟松被判决不能给三星提供服务。

2017年,梁孟松接受了中芯国际的邀请,加入这家后起的芯片公司。

而蒋尚义在供职台积电的十余年中,牵头了0.25μm、0.18μm、0.15μm、0.13μm、90nm、65nm、40nm、28nm、20nm及16nm FinFET等关键节点的研发;2016年,蒋尚义出任中芯国际独立董事;中芯国际独立董事的三年任期结束后,蒋尚义于2019年出任武汉

弘芯CEO一职;今年11月17日,蒋尚义通过律师发表声明,称自己于6月辞去武汉弘芯的董事、总经理及CEO首席执行官等一切职务,自辞职后于7月已不支薪也不再担任武汉弘芯半导体的任何职务。

除了蒋尚义空降的原因,有消息称,梁孟松请辞与他另外一位联合CEO赵海军不和也有关。过去数年,外界一直传言梁孟松与赵海军不和已久,董事长周子学在两人之间担任沟通桥梁的角色,这次周子学力邀蒋尚义回归担任副董事长,可能是希望蒋尚义能进一步担任中间调和人物,从而令中芯国际更加团结。

技术差距

不可否认的是,如果梁孟松就此离开,中芯国际短期内势必会受到影响。通信专家刘启诚指出,毕竟梁孟松主导了这几年中芯国际的整个产品架构。

从梁孟松的辞呈内容中可以看出,他在中芯国际技术领域的地位是非常重要的。网曝的辞呈显示:自从2017年11月,被董事会任命为联合首席执行官,至今已三年余,这段期间,我尽心竭力完成了从28nm到7nm,共五个世代的技术开发。这是一般公司需要花十年以上的时间才能达成的任务,而这些成果是由我带领的2000多位工程师,日以继夜、卖命拼搏得来的。当然,董事长和诸位董事过往的信任与支持也是成功的关键要素。”

梁孟松还在辞呈中透露,目前,中芯国际28nm、14nm、12nm及n+1等技术均已进入规模量产,7nm技术的开发也已经完成,明年4月就可以进入风险量产。5nm和3nm的关键、也是最艰巨的八大项技术也已经有序展开,只待EUV光刻机的到来,就可以进入全面开发阶段。

蒋尚义在最近一次对外表态时也曾谈到,其对半导体仍有很强烈的热情,并且热衷先进封装技术和小芯片(Chiplet)。“现在中芯国际的先进制程技术已经做到14nm、N+1、N+2,相信在中芯国际实现我在先进封装和系统整合的梦想,可以比在弘芯快至少4-5年。”

有分析指出,蒋尚义的加入意味着中芯国际在调整技术路线。对此,电信分析师马继华指出,公司高层斗争总是对发展不利,也会影响路线和战略执行。

然而,中芯国际必须要做好人事斗争和技术研发上的平衡。毕竟在芯片制造领域,台积电和三星仍然处于不可动摇的地位,中芯国际与之相比差距还很大。刘启诚指出,从芯片整个研发、生产的角度来讲,中芯国际落后了台积电大概两代半的水平。

“中芯国际最大的问题是被外部力量压制,拿不到最新最好的设备,还面临美国打压,在外部压力下,内部不稳,和台积电差距难缩小。”马继华说。北京商报记者 石飞月

追踪报道

“腾标”前夜的换车潮:豪车缺货,热门车型优惠缩水三成

明年1月1日将正式实施的北京摇号新政,在搅动二手车市场的同时,也带来一轮新车购买热。北京商报记者调查发现,众多车主认为“富余的指标只能置换一次,索性一步到位换辆高端车”,因此本轮购车热对一线豪华品牌的增量最为明显,奔驰、宝马、奥迪等品牌部分车型出现严重缺货情况。同时,由于供需矛盾凸显,合资品牌、豪华品牌不少中高端车型的优惠普遍缩水。



在北五环一家合资品牌4S店,由于客流量激增,不少来店消费者无人招待。

豪车走俏

在朝阳区一家宝马4S店,北京商报记者刚踏进店门,便看见大厅摆放着一辆挂有“此车已售出”标牌的华晨宝马5系。一位店内销售人员告诉北京商报记者,目前宝马7系、5系、X7均无现车,甚至展车都已售出,X5也仅剩一辆现车。

北京商报记者注意到,虽然是工作日,但店内顾客不断,有消费者等待20分钟才等到销售人员接待。对此,上述销售人员称,之所以出现这种情况,既是因为今天是部分客户的交车日,也是因为到店客户确实明显增多。

宝马4S店的情况并非个例。在一家位于北五环的奔驰4S店,销售人员表示,来店看车的多指标用户,对价格并不是特别敏感,一些人甚至完全不考虑售价50万元以下的车型。

对此,拥有两个指标的市民曾先生表示,他已经卖掉名下的一款旧车,准备用腾出来的指标购买一辆售价50多万元的北京奔驰E

级。“这次买完车后,这辆车只能一直开到报废,不能再换新车,等于只有一次选择机会,所以肯定是想买辆好点的车,也能开得更久一些。”他说。

曾先生所说的“不能再换车”,指的是明年1月1日将正式实施的《北京市小客车数量调控暂行规定》实施细则中的一条规定:单位和个人出售、报废名下小客车后需要购置小客车的,可以申请更新指标,但个人名下有两辆以上本市登记的小客车的,只能选择其中一辆取得更新指标。

“其实,选择一汽-大众奥迪A4L这类中高端车型的多指标客户也不少,有些是为了买给孩子使用。目前,中低端车型现车较多,而且订车周期相对较短,供货情况稍好些,高端车型现车较少,而且容易缺货,例如现在在北京已很难买到A6L。”一位奥迪4S店销售人员表示。

北京商报记者从上述奥迪4S店后台系统上看到,该店A6L、A8L、Q7系列现车均已售罄,而且今年12月能到店的在途车辆也都被客户预订。“如果现在订这几款车,春节前

都无法保证能提到车。”上述销售人员说。

折扣回调

事实上,早在今年11月,北京摇号新政对终端市场供需关系的影响便已显现。中国汽车流通协会有形市场分会常务副理事长苏晖表示,由于各种政策信息传闻,今年11月北京新车市场开始活跃,已经取得购车资质的部分消费者,担心摇号新政出台有新的变化,11月开始纷纷出手购车。

一边是需求增加,另一边却是供给受限。乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,今年受疫情影响,车企销量目标普遍下调,年底各厂家营销促销策略分化。其中,豪华品牌受供给影响,经销商层面的年底冲量热情并不高。

在暂时供求失衡背景下,一线豪华品牌和合资品牌的中高端车型优惠明显缩水。上述奔驰销售人员表示,北京摇号新政正式发布前夕,店内各款车型的优惠已陆续回调。级

别越高的车型,优惠回调幅度越大,如S级、GLS车型的优惠均减少超过五成,低端车型优惠则变动较小,如此前GLB车型优惠为6万元,目前优惠为4.6万元。

“如果现在多指标客户订车,订单基本排到明年1月中下旬,供不应求的状态短时间内不会结束,起码春节前,优惠不会恢复到原先那么高的水平。”上述奔驰销售人员说。

在一家奥迪4S店,名下拥有两个指标的市民蔡先生对北京商报记者表示,原计划想买一辆A6L,但询问很多家店,都没有现车,而且很难订,直到这家店的销售人员推荐他改买A4L。“我考虑到时间比较紧张就接受了,目前A6L大部分车型仅优惠2万-3万元,而A4L的优惠暂时没有调整,能直降6万元。虽然白色现车已经售罄,但店内仍有几辆蓝色现车,如果买蓝色现车,还能额外优惠3000元。”

除一线豪华品牌,广汽丰田、广汽本田、东风日产等头部合资品牌旗下的热销中型轿车也出现三成以上的优惠缩水,其中广汽丰田凯美瑞优惠从1.4万元降至1万元,广汽本田雅阁优惠从1.5万元降至1万元,东风日产天籁优惠从2.7万元降至2万元。

不同于广汽丰田、广汽本田,一汽-大众的情况较为特殊,一位一汽-大众4S店销售人员对北京商报记者表示,目前店内各款车型优惠幅度基本没变化,如迈腾优惠仍然为4.5万元,但现车只有一辆顶配车型,如果想订别的车型,由于芯片供应问题,不能保证何时能提车。

卖旧不必买新

值得注意的是,尽管新车市场迎来购车热,但相对于报废、过户旧车,购买新车其实并非一个必要行为。

北京市政府指标管理办公室客服人员表示,名下多辆京牌车的车主,

可以在新政实施前将旧车出售或报废,但不必急着购买新车上牌。也就是说,如果个人名下拥有两辆京牌车,两辆车在今年售出,明年1月后依旧能购买两辆新车,只是此后再次出售这两辆车时,才只能申请一个更新指标。

然而,部分销售人员在向消费者介绍时,却模糊该项规定。一位东风日产销售人员表示,多指标客户如果想保住指标,必须要在过户旧车后及时在年内购买新车“占坑”。

也有销售人员直言不讳地催促消费者尽快办手续。“所有客户都一样,我们不可能把现车专门预留给多指标客户,这样没有意义也不合规,所以您看中的车最好能第一时间办理手续。”上述奥迪4S店销售人员对北京商报记者表示。同时,上述宝马4S店销售人员也表示,置换需要一定时间,如果耽搁时间太久,没有在12月27日前完成手续,将导致指标失效。

此前,北京市小客车指标办公室发布通知称,为做好明年摇号新政的准备工作,今年12月27日-31日,个人、单位系统账户内的全部功能将暂停服务,包括指标通知书打印、更新指标申请、相关信息查询等功能。

不过,也有部分消费者在清楚了解政策后,仍然选择年内购买新车。“我知道年底只需要把旧车卖掉就能保留指标,但是天冷谁也不愿意费力找二手车商砍价,销售人员说能提供置换补贴,我觉得补贴力度还不错。”名下拥有两个指标的市民冯先生经过一番思考,最终选择将卖旧车和买新车两件事一起完成。

部分新车经销商也瞄准部分消费者的消费心理,并以此展开有针对性的营销。在上述奔驰4S店,进门便能看见用以吸引多指标用户购车的广告图,图上显著位置标注“北京摇号新政下月实施,个人名下指标不得超过1个!”的提示,以及“置换购最多可享1.8万元置换补贴”“0首付48期”等政策。

北京商报记者 刘洋 濮振宇/文并摄