

荷兰闪电接管终极问：安世“离婚”大戏会成真实？

来源：周希盛 发布时间：2025-11-13 22:53:50

一辆大众高尔夫汽车里，藏着400多颗安世半导体生产的芯片。

“荷兰接管安世半导体的决定特别明智！”10月，德国经济部长舒尔茨的这句话在社交媒体上炸开了锅。许多网友直言看不懂——安世半导体这棵“摇钱树”本是中资花340亿元真金白银救回来的，现在被荷兰强行夺走，德国不劝和反而叫好。

更讽刺的是，荷兰费尽心机抢来控制权，把欧洲一堆车企坑惨了。

闪电接管

安世半导体的故事要从六年前说起。2019年，当安世半导体濒临破产时，中国闻泰科技砸下340亿元收购了这家企业。



中资注入后，安世半导体借力中国新能源汽车市场的爆发式增长，在2024年营收飙升至147亿元，毛利率达37.47%。

2025年9月30日，荷兰政府突然出手，以“国家安全”为由，援引1952年冷战时期制定的《商品供应法》冻结安世半导体全球资产，将闻泰科技持有的99%股权强制交由第三方托管。

随后，荷兰法院迅速暂停中国籍CEO张学政的职务，任命拥有“决定性投票权”的独立董事。整个程序仅用七天，被业内视为一场“法律闪电战”。

这场接管行动绝非临时起意。时间线揭示了更为复杂的背景。

9月29日，美国商务部发布了新一轮出口管制“穿透性规则”，对被列入“实体清单”

企业持股超过50%的子公司追加制裁。荷兰政府恰恰在第二天采取了行动。

独立运营

面对荷兰的强制接管，安世中国选择了独立运营。10月19日，安世中国宣布进入“独立运营”状态，明确表示“不接受任何未经中国区认可的指令”。

更为关键的是，安世中国所有销售强制改用人民币结算，彻底改变了以往使用美元等外币的交易方式。同时，安世中国切断了与荷兰总部的系统连接，自主发放工资并重组供应链。

安世中国还驳斥了荷兰方面关于中国工厂芯片质量的质疑，强调所有在华生产并交付的产品均符合安世一贯的技术标准。

11月2日，安世中国发布公告称，已建立充足的成品与在制品库存，能够稳定、持续地满足广大客户直至年底乃至更长时间的订单需求。

荷兰抢来的实际上只是“空壳总部”，真正的生产命脉还在中国手中。

没有赢家

这场控制权之争，没有真正的赢家。但从博弈态势看，荷兰虽然获得了法律上的控制权，却可能面临实质性的损失。

安世半导体供应的芯片零部件，是全球汽车供应链的重要一环。10月份，16家欧洲车企曾因“安世风波”联名发出“停工在即”的警告。

更换汽车芯片供应商并不像更换一个零件那么简单。国内某车企研发总院的负责人指出：“汽车毕竟是跟人的生命安全相关的产品，我们不能随意买回来切换”。

车规级芯片的资质认证周期长达6到12个月，即使有其他厂商提供同类型可替代产品，也需要重新调试、反复验证，无法短期内完成替换。

在功率器件领域，中国的自主率正在提高。比亚迪半导体、士兰微、斯达半导体等国内企业已形成了几支主力军。

士兰微的8英寸SiC功率器件芯片生产线预计2025年四季度试生产，2026年可大规模供应车用市场。

“离婚”会成真？

这场“离婚”大戏的特殊之处在于，双方被强制分开后，却发现彼此的生命线依然紧紧缠绕。

安世半导体“离婚”大戏揭示了全球半导体产业链的深层变化——供应链安全不再仅仅取决于价格、良率或产能，而更多地取决于地域、政策与控制权。

从2019年被中资收购到2025年被强制“离婚”，安世半导体的命运折射出全球高科技产

业格局的变迁。

未来，这场“离婚”大戏可能呈现三种走向：

陷入僵持：双方各自控制着公司的一部分核心功能，谁也难以完全吃掉对方，形成“焦土对峙”。全球汽车产业链将持续承受这种分裂带来的痛苦。

谈判与妥协：在巨大的产业压力和经济损失下，不排除双方最终回到谈判桌前，达成一种新的、复杂的合作管理模式。

一方彻底出局：要么荷兰在法律层面完成对公司的彻底“剥离”，但这会使其失去产能；要么中方通过强大的制造优势和市场优势，迫使全球客户接受新的供应链现实，架空荷兰总部。

11月1日，中国商务部表示将“对符合条件的出口予以豁免”，而安世中国次日就公告库存充足，可稳定供应至年底。这表明，中国手握实实在在的产能与库存，而荷兰只拿到了法律文件上的控制权。

大众已与士兰微签订2026年供货协议，宝马将中国产SiC模块的验证周期从12个月压缩至6个月。这些迹象显示，欧洲车企不敢再把鸡蛋放在一个篮子里。

HTML版本： [荷兰闪电接管终极问：安世“离婚”大戏会成真实？](#)