

聚焦新能源汽车

特斯拉自动驾驶毁车伤人不断 专家称堪比在战争中学习战争

本报记者 龚泽洋

近日，位于美国加州的卡尔弗城一辆特斯拉 Model S 与一辆消防车发生追尾事故，从现场提供的图片来看，Model S 车体前端已嵌入到消防车的下方，所幸并未造成人员伤亡。

而就在2周前，特斯拉 Model 3 在美国加州摩根山也发生了严重的交通事故，据事故报告者提供的现场图片来看，整个车身都被开进了路旁的水沟里，而这也成为 Model 3 交付后首起重大事故。

“底特律的车企根本不敢如此开发汽车。现在是零伤亡理念，传统车厂如果把任何不安全因素糅合进开发流程，一旦发生事故就会被罚的难以翻身。”有业内人士对《证券日报》记者表示，上述事故看似是 L3 人机交互出了问题，但事实上是马斯克激进开发理念和传统车厂保守开发理念的对决。在这种背景下，尽管特斯拉的实战经验进步很快，但毁车伤人的事故仍将大概率发生。

特斯拉事故不断 Model 3 曝首起重大事故

随着特斯拉交付更多的 Model 3，

人们了解到更多关于特斯拉新车的配置信息。然而在安全性方面，大家对其仍知之甚少。

就在2周前，特斯拉 Model 3 在美国加州摩根山发生了一起严重的交通事故。

有业内人士对记者表示，事故疑似 Model 3 因转弯速度过快导致失控冲出道路掉进水沟。至于到底是驾驶员没有及时接管车辆，还是自动驾驶系统控制的 Model 3 主动肇事，目前尚不得而知。但无论如何，特斯拉自动驾驶的安全性都被打上一个大大的问号。

据了解，特斯拉搭载的 AutoPilot 2.0 自动驾驶系统，在业内被普遍认为是 L2 级别的(官方称 L3 级别)，也是有条件的自动驾驶，即驾驶员在特定情况下需要自行处理超过系统认知范围的情况。

无独有偶，1月22日，特斯拉 Model S 又遭遇车祸。当日，在加利福尼亚州的卡尔弗城一辆特斯拉 Model S 以 105km/h 的时速与一辆卡车相撞，造成特斯拉轿车的整个前机舱报废，所幸没有造成人员伤亡。值得一提的是，车主声称车辆已开启 Autopilot 自动驾驶辅助系统。

据悉，目前联邦政府正在“收集

事故有关的信息”，但尚未决定正式开展调查。全国交通安全委员会发言人没有立即回应评论请求，而特斯拉发言人拒绝置评，但其指出：自动驾驶模式只能用于非常细心的驾驶员。

事实上，关于特斯拉自动驾驶模式导致发生交通事故的报道并不鲜见，最严重的一起发生在 2016 年，当时一名名叫约书亚·布朗的佛罗里达男子在 Model S 撞入卡车后死亡，布朗当时一直在使用自动驾驶模式。或许是处于保护创新的考虑，美国监管机构裁定特斯拉不是事故的责任者。

“马斯克的开发理念，好比是在战争中学习战争，事故甚至伤亡也是难免的，这样实战经验积累最快。”有不愿具名的汽车智能工程师称，他赞赏这种突破，但从安全角度，这种做法非常不值得称道。

自动驾驶排名垫底 激进思路铸就高市值

日前，美国市场研究机构 Navigant Research 发布了最新无人驾驶技术排行榜，其调查研究显示，无人驾驶汽车行业的现状已经发生了天

翻地覆的变化。值得注意的是，名声斐然的明星公司特斯拉竟然在年度榜单中垫底。

对此，该机构解释称：“虽然特斯拉在推行自动驾驶技术上表现得很激进，但自从其终止了和 Mobileye 的合作后，就一直试图用自家研发出的系统达到和以往同水平的自动驾驶功能。”

《证券日报》记者注意到，作为这项长期榜单的前任榜首，福特今年的排名下跌到了第 4 位。这种变动主要是由戴姆勒与博世、宝马、大众与英特尔等公司强强合作所营造出的激烈市场竞争所导致。值得注意的是，中国搜索巨头百度推出的“阿波罗计划”，使得百度的排名一下从挑战者分类里的末尾，跃升至竞争者分类里的前列。

有业内人士表示，相比底特律那些传统车企，马斯克无疑是大胆激进的。而正是这种偏执般的激进和创新，才使其获得华尔街投资者以及公司股东的追捧和器重。“这就解释了为什么年销售 8 万辆车的新公司，市值却超过年销近千万辆、利润过百亿美元的传统汽车公司。”不过，他同时指出，尽管实战经验进步快，但毁车伤人仍将大概率发生。

威马汽车控股中顺获生产资质 沈晖称造车前三年就是比烧钱

本报记者 龚泽洋

2018 年，被认为是传统燃油车与新能源汽车的分水岭。从去年全年销量态势来看，汽车市场高增长时代已然渐远，伴随着轿车市场的趋于饱和，SUV 市场红海泛紫，增量市场的天平似乎越来越向着新能源方向倾斜。

这一点从腾讯、阿里、百度全情参与智能汽车投资就可窥一斑。据《证券日报》记者了解，目前腾讯、百度都有入股蔚来汽车和威马汽车。

事实上，在数量众多的造车新势力中，威马汽车属于传统车企老兵的再创业项目。不同于众多造车新势力，坚持走自建工厂模式的威马汽车近日在获取生产资质方面再次另辟蹊径：通过入股老牌汽车生产企业——中顺汽车，曲线获得了生产资质。

有业内人士表示，相比电咖、蔚来及小鹏汽车等采用代工模式的造车新势力，威马汽车走出了截然不同的道路。随着生产资质落地以及工厂即将建成，威马汽车未来或后来居上，将全部的精力聚焦于车型的研发和制造当中。

拒绝代工早有布局 威马控股中顺获资质

近日，工信部公布《道路机动车辆

生产企业及产品公告》(第 304 批)，《证券日报》记者注意到，中顺汽车控股有限公司已变更为威马汽车制造温州有限公司，法人代表也由李金忠变更为“SHENHUI”(沈晖)。此外，注册地址与生产地址也发生了相应的变更。这意味着，威马汽车已通过控股中顺汽车的方式，成功获得汽车生产资质。

此前的 2017 年 6 月 8 日，威马汽车注册了沈阳思博智能汽车技术有限公司。同年 8 月 9 日，中顺汽车的原股东宝安投资、松辽汽车和天宝汽车相继退出，沈阳思博智能汽车技术有限公司正式成为其新增股东。

资料显示，中顺汽车原为松辽汽车股份有限公司，专注于轻型客车、MPV、SUV 等车型的研发与制造工作，于 2003 年经过改制重组成为沈阳中顺汽车有限公司。目前，威马汽车对中顺的控股方式为 100% 间接控股。

更早之前，2017 年 2 月份曙光股份曾发布公告表示，公司将持有的大连黄海 100% 股权转让给大连新敏雅智能技术有限公司，而新敏雅背后的股东正是威马汽车，且持有 100% 股权。

彼时，威马汽车战略规划副总裁陆斌回应称，“收购大连黄海，只是威马汽车总体布局迈出的小小一步，根据产品规划，将需要更多的基地和资源。”如今

看来，收购中顺汽车，早已在威马汽车的规划之中。

记者了解到，除了资质优势以外，在自建工厂方面，威马认为在供应链和成本控制方面，自身相比其他新创企业也有优势。例如，其位于浙江温州的工厂周边本身就有着完善的供应链资源，其动力电池合作伙伴宁德时代也在附近有基地。

造车极看重融资能力 前三年就是比烧钱

值得一提的是，与其它新造车势力相比，自 2015 年成立以来威马汽车似乎鲜见于大众视野。沈晖曾说过，“我们不会去造一辆高档电动汽车树立品牌，我们造的第一辆车就是量产车。”这种务实的布局方式，与沈晖此前的工作经历有着紧密的联系。

在创办威马汽车前，沈晖曾担任吉利控股集团副总裁，并主导了吉利对沃尔沃的并购，具备非常丰富的汽车行业从业经验。

自 2017 年年底，威马汽车开始频繁出镜。一方面是在成立之初，威马汽车就坚定地走自建工厂模式，对此，沈晖有他自己的理解：“因为代工在实际操作过程中和理论相差太大。产品在自己手里，绝大部分问题在制造过程中

就可以解决。”

此外，频获互联网大鳄垂青，屡屡获得投资也增加了威马汽车的曝光度。有业内人士曾坦言，目前智能汽车的竞速比排除了比团队能力和技术功底以外，更多的就是拼融资能力。

记者注意到，威马汽车已完成由百度资本领投的融资。在去年底，又获得了国有企业结构调整基金、五矿资本(香港)、腾讯、红杉投资。目前，威马汽车的量产车型已正式落地。

对此，沈晖表示，智能汽车项目的融资能力将直接决定企业能否熬过造车最艰难的前三年。“造车头三年就是烧钱，前期没有足够的融资是不行的。”他表示，即便是具备较强研发能力和行业供应链经验的团队，也起码要 200 亿元才能烧到产品上市。

此外，相比蔚来 ES8 高举高打的定价营销策略，威马则显得亲民许多。这从威马首款量产车 EX5 起步价格定在 20 万元区间就可窥一斑。

“汽车行业的量和互联网行业比较像，没有量就没有一切，有了量才有足够的数据，量产车才能不断的提升、迭代，满足用户更多的需求。”沈晖认为，市场上低价车看起来很多，但因限牌或体验问题选择并不多，而这一块是很大的市场，只要能切中市场需求，威马汽车就能活得很好。

长安汽车分拆新能源板块 否认与蔚来合作是代工模式

本报见习记者 陈炜

随着双积分政策的逐步落地，整车企业在新能源产业的竞争愈发激烈。而对于此前宣称要在“2025 年实现全面停售传统意义燃油车”的长安汽车来说，去年的新能源汽车销量已达 6.1 万辆，同比增长 180.9%。

长安汽车总裁朱华荣日前在接受《证券日报》记者采访时表示，核心还是要解决长安汽车的“痛点”，一方面，对于新能源板块要做大量的研究，同时作为一个上市公司，其对当期效益的影响确实很大。

记者注意到，去年年末，长安成立了单独的新能源事业部。对此，朱华荣表示，之所以把新能源板块“拿出来打造”，也是想借用一些外部资本，在他看来“首先资本市场对长安的新能源是感兴趣的，再者单靠自己风险大且容易资源不足”。

而谈到新能源板块的“分层级”发展，对于备受关注的长安与蔚来间的合作，朱华荣表示，二者间绝不是代工模式，与蔚来和广汽、江淮间的合作都不同，近期可能会有新的进展，但目前具体细节还不能透露。

四大转型方向

朱华荣提到，目前长安有四个方面的转型，包括由服务客户转型为经营客户；由经营产品变为经营品牌；产品由传统转向智能化、新能源方向；企业由提供产品服务转型为提供出行方案。

而在出行方式变革的大背景下，有业内人士向记者表示，随着网约车、分时租赁的急速增长，用户出行更多元化，创新的模式及理念正冲击和重构新能源汽车产业。

记者了解到，目前长安汽车已开展分时租赁、网约车等业务，布局重庆、杭州、南京、合肥等地，累计运营超 6000 辆新能源车。

朱华荣也提到，长安介入分时租赁市场，并不是要做成“出租公司”，而是聚焦出行方式。在他看来，解决出行方案从产品端开始。长安汽车不是“纯粹”的车企，而是涉足多个领域的，探索与各大公司的合作模式。

据了解，目前长安的合作伙伴包括宁德时代、博世、蔚来汽车、滴滴出行、BAT 等，合作内容包括电池能量密度研究、电池成本控制、智能网联新能源汽车研发、出行方案提供、电商平台运营等。

而在合资品牌方面，有业内人士表示，与一汽、东风、上汽等车企合资占据统治地位相比，长安最大的收获是学会了“师夷长技以制夷”，近年来其自主品牌的发展不容小觑。

记者查阅长安汽车最新销售数据发现，2017 年长安集团全年累计销量 287.2 万辆。其中，自主品牌贡献 166.3 万辆，占比 57.88%。

对此，朱华荣向记者表示，长安自主品牌确实是在质量管理、技术标准等方面，从合资品牌有所学习。他表示，现在福特也在转型，与长安之间的合作已转为“融”，二者的战略协同进一步加强。

发力新能源

记者了解到，去年 10 月份，长安正式发布“香格里拉计划”，目标到 2020 年，完成三大新能源专用乘用车平台的打造，累计产销超 50 万辆，进入行业第一梯队。

而在 12 月份，长安新能源汽车事业部宣告成立。现任长安汽车副总裁李伟亲自担任并兼任总经理一职；长安汽车新能源研究院院长苏长岭出任常务副总经理；夏立军任副总经理。

据了解，该事业部共设 5 大核心部

百度副总裁邬学斌加盟宝能 姚振华挖角组建造车“梦之队”

本报见习记者 陈炜

在豪掷 66.3 亿元收购观致汽车 51% 股份后，宝能的造车梦终于不再受限于“生产资质”。而日前有消息称，百度副总裁邬学斌将转投宝能，担任宝能汽车副总裁兼研发院院长一职，负责技术和产品的研发工作。

事实上，在今年 1 月份的 CES 展上，百度刚刚发布了 Apollo 计划 2.0 版本，在这样的时间点上离职，也让不少业内人士觉得“很突然”。

邬学斌向记者表示，这个决定是“最艰难的抉择”，但“自己作为一个汽车行业出身的人，最终还是想做汽车”。也因此有分析人士向记者表示，在新势力造车风起云涌的大背景下，邬学斌加盟宝能更像是一次回归。

而加上此前就传闻将加盟宝能的原北汽集团团党委常委、北汽集团新技术研究院院长李峰，二人在宝能的聚首也被不少业内人士看作是“老搭档的新征途”。

上述分析人士表示，对于现在的宝能来说，急需研发、制造、生产、营销等方面有经验的人才，增加其作为汽车市场“后来者”的竞争优势。

在他看来，下一步宝能系掌门人姚振华从传统车企“挖角”的动作不会停，而传统汽车行业大咖的加盟对于“造车门外汉”的宝能集团来说，势必加速其在汽车行业的布局及造车进度。

离职百度加盟宝能

据消息人士透露，百度集团总裁、COO 陆奇日前在内部会议上确认了邬学斌的离职，并表示“感谢学斌在百度的工作，对 Apollo 做出了重要贡献”。同时，还邀请邬学斌作为顾问继续参与 Apollo 的工作。

邬学斌向记者表示，自己见证了 Apollo 平台的诞生和快速发展，在百度的经历是人生中收获最多、最有价值的时刻。但他提到，百度现在要做的是自动驾驶生态，自己作为一个汽车行业出身的人，最终还是想做汽车。

根据公开资料显示，2013 年，邬学斌加盟北汽集团，担任北汽股份副总裁、北汽股份汽车研究院院长，负责北汽自主品牌研发体系建设和产品研发。为北汽整合研发资源、完善研发体系做出重要贡献，并在新能源核心技术的开发整

风神股份称重组存重大障碍 终止议案却遭股东大会否决

本报见习记者 陈炜

自去年 4 月份提出重组方案后，风神股份拟筹划发行股份购买 PTC(即倍耐力汽车胎)90% 股权、倍利轮胎 70% 股权并募集配套资金一事的进展，就备受关注。

在几经波折之后，公司称，因未能有足够的数据，量产车才能不断的提升、迭代，满足用户更多的需求。”沈晖认为，市场上低价车看起来很多，但因限牌或体验问题选择并不多，而这一块是很大的市场，只要能切中市场需求，威马汽车就能活得很好。

但令人没有想到的是，根据其 1 月 24 日公告显示，此次公司终止重组的相关议案，并未获得 22 日召开的临时股东大会通过。两项议案的反对票占比分别为 42.8357% 和 42.8444%。

对于为何会获得如此大比例的反对票，风神股份并未在公告中透露具体原因。而公司董秘办相关人员则表示，一切以公司公告为准。

同时，风神股份在公告中表示，由于相关资产注入协议已自动终止，本次交易的法律基础已经不存在，继续推进交易存在重大障碍。

而有业内人士向记者表示，此次重组本可兑现大股东四年前作出的解决同业竞争的承诺，终止重组后这一问题则再次被搁置。

反对票占比超四成

记者查阅风神股份公告发现，1 月 4 日，上市公司董事会审议通过了《关于终止本次重大资产重组事项并撤回相关申请文件的议案》及《关于提请公司股东大会授权董事会办理终止本次交易相关事宜的议案》。独立董事发表了独立意见，同意终止本次重大资产重组事项。

彼时，公司方面表示，终止本次重大资产重组事项尚待风神股份股东大会审议通过。因此，董事会决定于 1 月 22 日 14 点召开 2018 年第一次临时股东大会，审议上述两大议案。会议采取现场投票和网络投票相结合的方式。

但记者注意到，在 1 月 24 日的公告中，上述两项议案的最终审议结果均显示为“不通过”。

合、新产品开发规划方面成绩突出。

2016 年 9 月份，邬学斌受李彦宏邀请加盟百度，负责自动驾驶事业部(百度无人车)车辆及相关团队，这也使其成为了从传统汽车行业转战互联网科技公司的先锋人物。

有业内人士向《证券日报》记者表示，作为百度 Apollo 计划的奠基者之一，邬学斌对于百度 Apollo 生态的完善与管理贡献巨大，尤其是在 Apollo 生态合作伙伴的引入、无人驾驶汽车产品落地方面，具有不可替代的作用。

而据内部人士透露，邬学斌离职后，其在百度的工作或将由李震宇接手。后者为百度智能驾驶事业群总经理，全权负责百度自动驾驶。邬学斌表示，百度与北汽的合作已经进入产品阶段，不会因为他的离开受到影响。包括百度其他的合作伙伴，也不会受到影响。

宝能组建人才团队

对于为何选择加盟宝能，邬学斌表示，刚好是有这个机会，自己“对宝能的理念还是比较认同的，而且宝能最近收购了观致，有比较好的产业基础”。而宝能方面则表示，邬学斌加盟宝能，源于他对造车的情怀，以及对宝能的认可。

上述分析人士向记者表示，可以说，具备互联网思维与传统汽车行业经验的邬学斌，不仅可以帮助宝能加快构建汽车战略顶层设计，增加其作为市场“后来者”的竞争优势，同时，随着其身份再次切换，也为百度与宝能未来达成合作提供可能。

事实上，宝能集团在最近一年时间里加快了其在汽车行业的布局速度。而在产业布局基本完成后，宝能汽车开始着手组建实力雄厚的专业团队。

记者注意到，在 1 月 10 日就有消息称，原北汽集团党委常委、北汽集团新技术研究院院长李峰已从北汽集团离职，将加入宝能集团，但具体职位尚未公布。

而若消息属实，则意味着此前曾有过数年职业交集的两位行业重量级人物，将在宝能实现联手。有业内人士表示，宝能集团现在已经开始在传统车企挖角，以求完善自身在汽车整车研发、制造、生产、销售等环节的人才建设。在他看来，做事一向以速度见长的宝能集团，在雄厚的资本实力和重量级人才加持下，其造车梦的落地过程中或将有更大动作。