

热点关注

“数据霸权”惹公愤
特斯拉车辆失控成悬案

■本报记者 龚梦泽

特斯拉又把自己送上了热搜。4月19日,在第十九届上海国际车展开幕当天,一位女车主身穿印有“刹车失灵”字样以及特斯拉商标的T恤,站上了特斯拉展车的车顶,大喊“特斯拉刹车失灵”,引来现场众人围观。

车展现场,事件很快得到“解决”。上述女车主(张女士)因扰乱公共秩序被行政拘留5日,另一位参与此次维权的女车主则发微博致歉,采用了错误的方式,造成了社会秩序混乱,诚挚地向国家会展中心安保部门道歉,应该用合理合法的手段进行维权。

一边是维权车主的拘留和道歉,另一边却是特斯拉的“决不妥协”。事发当天下午,特斯拉副总裁陶琳公开表示:“特斯拉近期的负面都是她(维权车主)贡献的。我们没有办法妥协,这就是一个新产品发展必经的一个过程。”作为佐证,她表示,特斯拉调研显示,90%的客户都愿意再次选择特斯拉。

但这样的表态显然没有得到广泛认可,甚至有消费者指出,特斯拉依然延续了一贯的傲慢态度。对此,新华社发表评论称,谁给了特斯拉“不妥协”的底气?中央政法委官方微博号也发文直指特斯拉,质问其责任何在?担当何在?

截至4月19日美股收盘,特斯拉股价下跌3.4%,报714.63美元,市值缩水241亿美元,折合人民币约1571亿元。4月20日晚间,特斯拉发布致歉声明称,将“尽全力满足车主诉求”,但对公开事故车辆数据只字未提。

特斯拉车主维权上热搜

据《证券日报》记者了解,在过去一年时间里,特斯拉在中国市场多次因疑似车辆失控而被车主声讨。不过,针对此类事件,特斯拉大多持否认态度。而回顾过往车辆事故,相关关键数据几乎是判定事故责任的最重要事实依据。

但特斯拉的车辆行驶数据,目前只能通过其后台查看,车主无法获取,政府相关部门也较难对此做出监管。这就导致刹车失灵、突然加速等事故发生后,最终解释权往往只归特斯拉所有,造成众多特斯拉车主维权难。特斯拉“数据霸权”也引发广泛关注。



图片来源视觉中国

对此,中国汽车流通协会常务理事贾新光表示,警方要求特斯拉方面提供源代码这个点非常关键,不能特斯拉自己说“没事”就真没事了,要自证清白,就把关键数据拿出来作为证据。

而从此此在上海车展维权的张女士的情况来看,最新消息显示,4月21日,有关部门明确批复纯电动轿车,在使用(行驶)过程中产生的行车数据属于消费者知情权范畴。为此,郑州市郑东新区市场监督管理局责令特斯拉汽车销售服务(郑州)有限公司无条件向张女士提供该车发生事故前半小时完整行车数据。

有自动驾驶行业人士向记者透露,应首先确认特斯拉是否装有用于记录碰撞前、碰撞中和碰撞后短时间内车辆和驾驶员操作车辆信息的EDR(事故数据记录器)。“美国、英国等国家强制规定电动车必须安装EDR,但中国没有强制规定。”此外,特斯拉软件开发和验证流程是否完善也存在疑点,因为“软件出现极小概率bug(程序故障),可能通过试验无法复现。”

机构检测数据漏洞明显

除了数据问题外,不少车主还对特斯拉委托的检测机构提出了质疑。4月20日,郑州市市场监督管理局在回应此次上海车展维权事件时表示,投诉人不同意第三方进行技术

鉴定,要求“提供车辆发生事故前半小时完整行车数据”;而特斯拉方面因担心数据被当事人用来炒作宣传造成不良影响,拒绝提供相关数据。

对于回应中提到的“投诉人不同意第三方进行技术鉴定”,贾新光认为背后有两种可能,一是第三方检测费用昂贵,以谁主张谁举证的做法,可能需要用户自己付费检测;二是即便真的拿去第三方机构检测,可能也无法检测出问题。

贾新光举例称,几年前引发广泛关注的“大众‘排放门’事件,彼时大众专门针对官方检测设置了作弊软件,导致第三方机构无法检测出问题,但实际行驶过程中确实存在问题。”如果特斯拉同样存在此类作弊行为,那么消费者即使花了钱找到第三方做检测,也无法检测出问题。”

今年3月份,在海口特斯拉车主经历的“刹车失灵”事件中,特斯拉就委托了海南捷安通汽车检测服务有限公司(下称捷安通)对事故车辆进行了检测,结果显示刹车系统合格。

捷安通是一家注册资本仅100万元,员工人数只有20人(2019年数据)的企业。去年,该公司还曾因拒绝赔偿劳动者医疗费用被告上法庭。在特斯拉委托检测之时,该公司成立尚不足4年。事实证明,捷安通出示的检测报告的确漏洞明显——尽管特斯拉官方公布的检测报告盖有CMA(中国计

量认证)章,但该检测报告显示特斯拉Model 3为“4X2前驱”的前驱车,而实际上目前Model 3只有后驱版车型和四驱版车型。

在上述张女士进行的维权事件中,特斯拉曾提出委托中国质量认证中心这一国家级第三方机构进行事故车辆的检测,但被拒绝。张女士表示,“我们不是不同意第三方机构检测,只是希望选择一个专业权威的机构进行检测。”

《证券日报》记者登录中国质量认证中心官网搜索发现,该机构隶属中国检验认证集团,可提供安全与性能、节能环保与绿色低碳、管理提升、国际认证及培训等认证及相关技术服务,是一家不以营利为目的的独立第三方认证机构。但在“收费目录清单”中,却明确列出了针对汽车强制性产品的认证收费。

此外,特斯拉与该机构的关系可追溯到2016年。彼时,特斯拉曾与中国质量认证中心共同启动“特斯拉充电伙伴计划”。

“消费者怀疑其中的公正性是有道理的。”新浪财经专栏作家林示对记者表示,中国质量认证中心作为企业,其客户本身就包括汽车公司。他同时表示,检测机构在智能汽车后台数据取证方面的能力很薄弱,尤其是在当前鉴定标准缺失、技术方法不完善的情况下,鉴定结果更是难以服众。

华为坚称不造车 能否成为“中国的博世”?

■本报记者 龚梦泽

今年以来,科技公司在智能汽车赛道上摩拳擦掌跃跃欲试,包括百度、小米等在内的互联网巨头先后官宣进军造车。

在此背景下,已在智能车系统领域布局多年,与多家整车厂深度合作,华为是否将涉足造车,一直是业内持续关注焦点。《证券日报》记者注意到,即使华为官方在多个渠道反复重申不造车,但外界仍存诸多猜测。

此次上海车展期间,随着北汽新能源和赛力斯搭载华为Hi(HUAWEI HiCar全场景智能互联系统)的极狐阿尔法S和赛力斯SF5车型先后发布,关于“华为终于造车”、“华为开始卖车”的话题再度引发关注。

事实上,在4月12日的全球分析师大会上,对于造车问题,华为轮值董事长徐直军就定调了华为的立场:不造整车,而是作为一个ICT(信息通信技术)供应商介入行业。他也介绍了华为的计划:在今年继续和车企合作,推出搭载华为技术的子品牌车型。

“传统汽车供应链的封闭性很强,技术门槛也高。目前华为高频度与边缘车企合作,显示出其亟须安装几款车型进入市场,通过优秀的市场表现,获得车企方面的信赖。”新浪财经专栏作家林示在接受记者采访时表示,北汽和赛力斯在电动车领域之善可陈,他们更希望借助华为的技术能力,增强产品卖点。反之,华为也可以在这些相对弱小的厂商身上寻求更大的设计主动权,将产品实力更好的展现出来。

反复的猜测与澄清背后,一定程度上显示出汽车行业对于华为进入该领域的焦虑。林示认为,目前华为在技术、产品、渠道方面均展现出极大的竞争力,但之所以不贸然涉足整车,承诺不造华为牌汽车,应该就是担心会触发车企友善度的反弹——“你帮我们做,是合作者;你自己做,

那就是竞争者”。

不造车的华为
能否成为“中国的博世”?

据记者了解,汽车生产商大致有三类角色:首先是像大众、丰田、特斯拉这样的品牌汽车制造商;其次是直接向汽车制造商提供汽车零件和电子系统的公司,包括博世、大陆集团等老牌零部件巨头公司;最后是包括英伟达、英特尔、恩智浦等在内的芯片供应商,随着行业参与者向高度智能化和自动化迈进,其作用越来越重要。

尽管近年来,国内各类科技公司纷纷切入智能汽车赛道,但各自的战略定位亦有差别。在业界看来,就目前来看,小米是要抓车主业,滴滴是要去除驾驶员成本。而百度和华为更为接近,都是要把技术产能转移到新赛道上。华为强调联手车企造不造车,一方面是为了最大化输出技术方案,另一方面也是破除汽车制造商的戒心。

因为同样以手机和PC产品起家的苹果就曾因此付出沉重代价。2014年,苹果成立“Titan Project”,野心勃勃地提出要打造苹果品牌的无人驾驶汽车。但在与车企商讨合作代工时,苹果可谓处处碰壁。由于忌惮苹果强大的研发和用户号召力会使自家车企沦为代工厂,包括宝马和奔驰在内的一众厂商纷纷拒绝了与苹果的合作。

由此,软件商与车企的微妙关系可见一斑。尽管有传闻称比亚迪有意愿与苹果合作,但如今谈及造车事宜,苹果早已三缄其口。

根据平安证券的研究报告显示,具有硬件和软件集成能力的企业进入汽车领域,将开启第二轮智能化新势力浪潮。第二轮新势力造车潮将以智能化为核心,壁垒提升。

有资深汽车零部件行业人士向记者透露,在过去多年时间里,汽车制造商一直被动经历着痛苦的科技

转型,高额的零部件利润一直被博世和大陆集团这样的硬硬老牌一级供应商把持,各家车企谋“去博世化”已久。如今更为强大的世界级软件商想涉足这一领域,很难不被敌视。

对此,中国汽车工程学会名誉理事长付于武也表达了己的看法。他表示,不希望华为入局汽车产业造车,而是希望华为成为“中国的博世”,成为中国汽车OEM核心部件科技公司供应商。

“在如今这一轮智能化过程中,无论是从控制还是核心芯片来看,没有一家能够替代华为。华为能不能在新一轮产业变革中,在智能化、电动化转型过程中取代或者成为‘中国的博世’呢?这是全产业链对华为巨大的期待。”付于武表示,希望华为能够起到“中国的博世”的作用,最终成长为车企不可或缺的战略合作伙伴。

智能技术刺激股价
高成本解决方案优劣势明显

尽管华为反复强调不造车,但资本市场却对此展现出了极高的关注度。受华为“造车”消息影响,自4月14日以来,北汽蓝谷股价不断上涨。

《证券日报》记者注意到,4月16日,北汽蓝谷开盘后不久即涨停,股价上涨10.03%,报收于12.51元/股。当晚,北汽蓝谷发布股票交易异动公告称,公司A股股票于2021年4月14日、4月15日、4月16日连续三个交易日日内收盘价格涨幅偏离度累计超过20%。根据《上海证券交易所交易规则》的有关规定,属于股票交易异常波动的情况。

北汽蓝谷指出,除近期媒体对公司即将上市的ARCFOX极狐品牌阿尔法S和与华为合作的ARCFOX极狐品牌智能电动新车型的报道外,公司未发现其他可能对公司股价产生较大影响的媒体报道、市场传闻、热点概念情况。经公司自查并向控股股东核实,截至公告披露日,公司不存

在应披露而未披露的重大事项。

与此同时,4月16日,与华为合作的另外两家车企——广汽集团和长安汽车的股价也实现较大上涨。其中,长安汽车涨停,股价上涨10.02%,报收15.81元/股;广汽集团股价上涨6.57%,报收11.19元/股。作为对比,蔚来、比亚迪等部分新能源汽车的股价在当日并未出现增长。

值得关注的是,尽管根据徐直军的表述,北汽极狐阿尔法S能够在闹市无干预自动驾驶一公里,比特斯拉的自动驾驶技术好很多。但也有业内人士质疑称,目前华为在传感器解决方案上采用了不同的技术路径。“现阶段华为自动驾驶解决方案比特斯拉更贵,采用了成本更高的激光雷达。”

记者了解到,目前特斯拉采用的是视觉算法的路径,主要借助摄像头,配合毫米波雷达等低成本元件,对周边物体建模进行纯视觉计算,这一打法的好处是摄像头成本低,但在精度、稳定性和视野等方面有局限性;而华为则采用了激光雷达方案,配合摄像头、毫米波雷达向四周散射激光,不惧能见度低的生成点云图;虽然具有抗干扰能力强的优点,但缺点就是成本较高。

“国内的思路还是为了能在市场上脱颖而出,保证当下能签更多的合作,以存活下去。如果要真正实现大规模量产,配置上一定还要做减法。”有自动驾驶从业人员对记者表示,当下有多少消费者会为了自动驾驶技术多花10万元,这是要打问号的。

去年12月底,华为在中国汽车工业协会主办的峰会上,首次发布了96线车规级高性能激光雷达,并宣称要将成本压缩到100美元。目前的情况是,即便华为将激光雷达成本压下来了,但高级别自动驾驶还面临着法律法规问题,比如L3级以上自动驾驶的权责界定依然没有明确。而上无疑都将为其商业化和市场化过程中需要解决的关键性问题。

董事长面对面

联盛能源董事长白建林:
冷链物流行业发展存短板
亟待科技赋能

■本报记者 张敏

据国家发展改革委4月7日消息,为做好“十四五”时期冷链物流发展规划编制和相关政策研究工作,4月2日下午,发改委经贸司司长张江波主持召开专家座谈会,围绕“十四五”时期冷链物流发展现状与形势、面临的突出问题以及推动冷链物流高质量发展

的总体思路、重点任务等进行交流讨论,并就研究编制“十四五”时期冷链物流发展规划听取有关行业专家意见建议。

随着电商的发展,一头连着生鲜农产品产地、一头连着消费者餐桌的冷链物流成为推动乡村振兴、满足老百姓幸福生活需求的关键。“十四五”规划纲要提出,建设现代物流体系,加快发展冷链物流,完善国家物流枢纽、骨干冷链物流基地设施条件,加强农产品仓储保鲜和冷链物流设施建设。

西安联盛能源科技有限公司深耕制冷技术多年,公司董事长白建林在接受《证券日报》记者专访时介绍,去年受疫情影响,电商快速发展,也助推整个冷链物流行业盈利水平向好。随着相关政策持续落地,高效的冷链物流建设站上风口,成为大势所趋。

“随着生活水平的提升,人们对食品安全和质量的要求越来越高,对冷链物流的建设提出更高的标准。不过,当下的冷链物流建设仍存在不足之处,通过科技手段让冷链物流降低损耗率,提高运营效率,实现全程可追溯,仍是当下亟待补足的短板。”白建林表示。

行业站上风口

陕西的苹果、四川的猕猴桃、海南的芒果……产地直销已经成为当下生鲜市场营销的重点。而这背后则需要强大的冷链物流系统作为支撑,即生鲜产品在生产、运输、储藏、销售等环节始终处于规定的低温条件下。

“在乡村振兴的背景下,冷链物流的建设是非常重要的内容。”白建林向记者举例称,以前陕西的苹果在摘下来之后要送入冷库,预冷之后才被运往各地,而多次入冷库的成本很高。如今当地的冷链建设已经较为完善,苹果采摘下来后,可以直接被预冷集装箱接走,从产地直接运往销售场地。

物联网技术的加持,让冷链物流的发展实现了可追溯。“以前冷藏车司机为了节约成本,走到半路上会关掉制冷系统两三个小时,这会导致生鲜产品的损耗。现在冷链系统实现了全程监控,让冷链不再‘断链’。”白建林介绍,可追溯系统大大降低了运输的损耗率。

直击股东大会

“三个十年”发展目标
硅宝科技剑指百亿元产值

■本报记者 舒娅瑾
见习记者 蒙婷婷

“2016年以后,伴随着管理部门持续推进环保治理,中小型企业逐渐退出,有机硅行业公司数量从最多时上千家,缩减至目前的四五百家,行业进一步向头部企业集中。同时,胶粘剂行业需求旺盛,市场规模持续增长,有望为公司带来较大增长空间。”硅宝科技董事长王有治向《证券日报》记者表示。

4月20日,硅宝科技在成都召开年度股东大会。王有治在会上介绍,2020年,硅宝科技市场表现可观,股价最高涨幅达到151.88%,年度涨幅为70.83%,公司获得不少券商关注并给予“买入”评级;从企业经营发展来看,公司全年业绩创下新高,产量、利润、税收等同比增速均超50%,呈现出高速增长的发展态势。

年报显示,2020年公司实现营业收入15.24亿元,实现归属于上市公司股东的净利润2.01亿元,分别同比增长49.66%、52.98%。

硅宝科技是我国有机硅密封胶行业龙头企业,其工业类用胶业务主要集中于电子电器、光伏、电力和汽车等领域。由于进口替代效应显著增强,助推公司在手机、电子元器件等领域的拓展,同时,光伏用胶需求旺盛,公司已与隆基、尚德、海泰等光伏头部企业开展合作。得益于市场和需求端的扩张,硅宝科技9万吨产能已全部释放。

“2020年,公司产能再创新高,年产量及销量均突破9.7万吨,产能利用率大于100%。”王有治向《证券日报》记者表示,去年第四季度,公司产品几乎都处于供不应求的状态,很多订单只能满足对方80%、

疫情背景下,冷链物流行业是为数不多的实现快速发展的赛道。“以前冷库的使用率很低,经常是一半的时间都在空置。疫情之下老百姓对电商的需求大大增加,冷库的空置率已很低。”白建林介绍说,去年行业大部分企业盈利水平高于往年。

在白建林看来,近几年冷链物流行业呈现出良好的发展势头,除了电商市场需求爆发式增长、技术不断进步外,与政策的支持也密不可分。

2016年以来,我国相关部门发布一系列促进冷链物流行业发展的政策,主要聚焦冷链物流设施布局、冷链物流体系建设、促进农产品流通等方面,加速了国内冷链物流行业的规范、快速发展。

亟待补短板

头豹研究院发布的研报认为,未来伴随国家在冷链政策方面的监督不断加强以及企业规模化经营对冷链技术和设备技术的要求驱动,冷链市场规模预计至2022年将增长至6613.14亿元。

在此背景下,资本加速布局冷链物流行业。4月3日,万科发布公告称,继续向全资子公司万科物流增资,金额达63.2亿元。根据公告,截至2020年12月31日,万科向万科物流累计投入资金约244.2亿元。4月7日,新希望集团董事长刘永好介绍称,新希望准备在武汉建设占地100亩的冷链物流中心仓、配货仓和中央厨房体系。

“包括大型央企在内,都在着手布局冷链物流建设,未来五年冷链物流行业将迎来高速发展期。”白建林向记者表示,行业在经过粗放式发展之后,需要利用科技赋能来提升冷链物流的运营效率,疫情也对冷链物流的发展提出了更高要求。

“冷链物流的建设需要物联网技术的加持。”白建林表示,在疫情背景下,行业越来越认识到,必须实现冷库冷链的“智慧变革”,即需要建立冷库信息动态监管预警系统,利用大数据技术,对出入库信息不匹配、无核酸检测报告、无冻品消杀记录、存放时间过长等异常情况提前预警,以信息化手段强化监管效能。

白建林认为,冷链物流行业存在的另一个痛点是冷库布局结构性失衡。“我国的冷库资源主要集中在东部沿海和中部发达地区,整体市场仍存在分布不均的情况。这也导致一些冷库存在积压,而一些冷库利用率不高。”

在白建林看来,冷链物流行业联盟亟待形成,在基础IT技术以及物联网技术的加持下,打破冷链物流行业存在的信息孤岛现象,实现信息的快捷互通,从而高效地利用冷库空间,提升存储效率。