

智能驾驶安全又遭质疑 问界起诉事故鉴定公司

本报记者 陈靖斌 广州报道

最近,一则“问界起诉广州问界M7事故鉴定公司”的新闻登上微博热搜,引发了广泛关注。

2025年1月3日,重庆问界汽车销售有限公司发布了一条新的诉讼开庭公告。公告显示,问界汽车将深圳市南粤财物评估鉴定有限公司(以下简称“南粤财物评估鉴定公司”)以“侵权责任纠纷”起

起诉鉴定公司引热议

赛力斯对外发布声明,否认了关于数据被修改的指控。

最近,关于“问界起诉广州问界M7事故鉴定公司”的事件再度登上微博热搜,吸引了广泛关注。

天眼查App的最新信息显示,重庆问界汽车销售有限公司已新增一起开庭记录,表示将南粤财物评估鉴定公司诉至重庆市沙坪坝区人民法院,案件定于1月22日审理。起诉缘由是“侵权责任纠纷”。

据了解,南粤财物评估鉴定公司是广州问界M7事故车主委托的第三方鉴定机构。

事件的起因可以追溯到2024年7月6日,当时一辆问界M7在广州发生交通事故。随后,事故车主在社交媒体上公开了一份南粤财物评估鉴定公司出具的报告。报告指出,在事故发生前五秒钟内,驾驶员曾试图踩下刹车踏板,但刹车系统未能正常工作;同时,事故车的行车记录仪数据丢失,显示有人为删除的痕迹,导致多个视频片段无法查看;此外,赛力斯汽车销售有限公司于7月8日发布的事

诉至重庆市沙坪坝区人民法院,案件定于1月22日开庭审理。值得注意的是,南粤财物评估鉴定公司曾是广州问界M7事故车主委托的事故鉴定机构。

对于被起诉一事,南粤财物评估鉴定公司相关负责人回应《中国经营报》记者时表示,由于案件已进入司法程序,目前不便接受采访。

然而,这起事件并非赛力斯首次因智能驾驶安全性问题而成为

报告数据和结论存在修改和不实之处。

赛力斯随后对外发布声明,否认了关于数据被修改的指控。赛力斯称,根据对车辆数据的分析,事故发生时,车辆的转向与制动功能都正常,且车辆处于人工驾驶状态,电门开度为100%,没有主动制动记录。事故车主对此结论不满,委托南粤财物评估鉴定公司进行了独立鉴定。此举引发了广泛的网络讨论。目前,案件已经进入司法程序,双方将由法院或共同指定的第三方鉴定机构进行事实认定。

在2024年11月9日,赛力斯再次回应了关于事故数据修改的传闻。赛力斯表示,在事故发生后,已应车主要求提供了事故报告,并委托北京中机车辆司法鉴定中心进行独立鉴定。2024年7月18日,北京中机车辆司法鉴定中心出具了编号为中机【2024】痕鉴字第GDGZ0706号的《司法鉴定意见书》。该报告指出,事故发生时,车

辆的行驶速度约为94.7公里/小时,制动踏板未踩下,加速踏板完全踩下,车辆的制动和转向系统均未发现异常。

赛力斯坚称:“我们没有删除或修改任何行车记录仪数据和事故报告。案件已进入司法程序,事实的认定应由法院最终查明。在此之前,我们呼吁大家不要捏造和传播不实信息,我们也将采取法律手段捍卫我们的合法权益。”

对于赛力斯委托的北京中机车辆司法鉴定中心出具的鉴定意见,国际智能运载科技协会秘书长张翔提出了质疑。他认为,该鉴定报告并不能充分代表公正与完整,并指出这一事件反映了当前汽车行业中的普遍问题。他表示:“如今,所有事故数据都掌握在车企手中。一旦发生事故,第三方机构难以获取完整数据,因此,车企在交通事故责任认定中,既是运动员又是裁判员,这一问题至今没有得到有效解决。类似的案件屡见不鲜,车主往往承担责任,而车企几

乎没有责任承担的案例。”

张翔进一步解释道:“要准确判断交通事故的责任,必须依赖客观的数据,但目前这些数据掌握在车企手中,尤其是自动驾驶数据。没有第三方机构或政府部门来管理这些数据。如果车企能将自动驾驶数据存储在第三方云平台上,且在发生事故后由第三方提供报告,公平性和公正性将大大增强。”

北京社会科学院副研究员王鹏则认为,车主在委托第三方机构进行事故鉴定时,若其结果与车企结论相左,车企应采取积极的举措,以确保事故调查的公正性。他建议,车企应主动提供事故时的车辆数据、系统记录和相关技术分析报告,以便第三方机构和公众能够核查。此外,车企还可以邀请独立的第三方专家或机构参与调查,以确保透明度和公正性。通过这些措施,车企不仅能增强消费者对产品安全性的信任,还能有效维护品牌形象和市场声誉。



问界M7。

本报记者 陈靖斌/摄影

事故背后的隐忧

尽管赛力斯全年销量大增,但12月份单月的产销却开始下滑。

事实上,这并非赛力斯首次因智能驾驶问题引发事故后受到质疑,在2024年,赛力斯频频卷入有关智能驾驶安全性的争议,令其在公众与媒体中的关注度持续升高。

其中,4月26日,一辆问界M7 Plus在山西运城发生交通事故,撞上养护车后起火,车内三名乘客不幸遇难。事后,逝者家属对事故中的AEB(自动紧急刹车系统)未能起到作用以及电池起火问题提出了质疑。

紧接着,8月27日,在江西赣州市南康区的一个停车场内,一辆正在充电的问界M5突发火灾。赛力斯于事发当晚在官方微博发布声明称,虽然事故车辆起火,但并未造成人员伤亡,且电池包并未发生起火或燃烧,事故的具体原因仍在进一步调查中。

然而,10月7日,赛力斯再度遭遇安全问题。当天,一辆问界新M5在云南宾鹤高速公路上发生碰撞,造成11只羊死亡。事发时,车主启用了智驾系统,车辆在经过一个大转弯时未能及时减速,导致其与羊群发生碰撞并撞上路边护栏。车主表示,在事故发生后及时进行制动

和转向才避免了更严重的后果。

仅三天后,10月9日,湖北江西商会副会长罗某驾驶一辆问界M9时,遭遇大货车撞击,导致一死两伤。网传的微信群聊天记录显示,罗会长在医院接受抢救后,专门提醒大家谨慎使用自动驾驶功能,特别是购买了问界M9的车主。对此,赛力斯发布了相关说明,称经数据分析,事故发生时车辆已退出智驾模式,且制动、转向和加速功能正常,正在配合交警部门进行进一步调查。

记者注意到,尽管赛力斯全年销量大增,但12月份单月的产销却开始下滑。其2024年12月份汽车合计产量同比下降26.66%至39415辆,12月份汽车合计销量同比下降22.56%至41495辆。

受12月份产销量同比下降影响,赛力斯2024年全年的产销量也失去三位数增速,其2024年汽车合计产量同比增长93.89%至496431辆,2024年汽车合计销量同比增长96.98%至497008辆。而在2024年前11月,赛力斯产销量累计增幅分别为125.92%和129.22%。

宁德时代拟赴港上市 万亿市值背后的战略野心

本报记者 陈靖斌 广州报道

近期,宁德时代的赴港二次上市计划终于得到了官方确认,标志着这家全球领先的电池制造商在资本市场战略上迈出了重要一步。公司发布公告称,计划通过发行境外上市外资股,并申请在香港联合交易所主板上市。此举的核心目标不仅是推动宁德时代的全球化战略,还意在建立更加国际化的资本运作平台,进一步提升公司在全球市场的竞争力。

宁德时代赴港二次上市的决策,源于其在全球市场扩张过程中对资金需求的急剧增长。随着公司加大在全球范围内的产能布局,尤其是在欧洲及其他关键市场的投资,资本需求显著增加。目前,宁德时代已在海外建成三座电池工厂,分别位于德国、匈牙利和西班牙。尤其是匈牙利工厂,其投资额超过人民币500亿元,而西班牙工厂的总投资预计将达到人民币309亿元。

尽管宁德时代在全球电池市场中处于绝对领先地位,尤其在装机量和市场份额方面稳居第一,但在海外市场面临的竞争压力依然不容小觑。特别是在与日韩动力电池厂商的竞争,宁德时代的领先地位日益缩小。以LG新能源为例,宁德时代与其之间的差距仅为1.5GWh(吉瓦时),竞争态势愈发紧张。此外,国内的比亚迪和中创新航也在电池领域实现了高速增长,特斯拉等全球巨头的“抢生意”更是加剧了这一压力。

面对如此复杂的竞争格局,宁德时代如何应对日益加剧的市场挑战,成为业内关注的焦点。《中国经营报》记者联系宁德时代方面采访,但截至发稿时,尚未收到公司进一步的回应。



宁德时代生产车间。

图片来源:企业官微

赴港上市加速全球布局

2024年12月26日,宁德时代宣布计划发行H股并在香港联交所上市。这次上市计划涉及发行港股数量不超过公司发行后总股本的5%,同时设有不超过15%的超额配售权。此次上市的资金将主

海外竞争压力加剧

记者注意到,宁德时代在全球市场的竞争压力逐渐加大,尤其是在面对日韩动力电池厂商的激烈竞争时,其在海外市场的布局急需更多资金支持。这种压力不仅来源于海外市场的扩张需求,还与日韩厂商在技术创新和产能扩张上的快速跟进密切相关。为了应对这一挑战,宁德时代不得不寻求更多资金注入,以加强其在全球市场,尤其是在供应链领域的竞争力。

韩国市场调研机构SNE Research发布的最新数据显示,2024年1—10月,全球动力电池装机量达到了约686.7GWh,同比增长了25.0%。其中,宁德时代以252.8GWh的装机量稳居全球第一,同比增长28.3%,市场份额达到了36.8%。预计宁德时代将连续第八年保持全球装机量第一的位置,领

先优势明显,且远超排名第二的比亚迪(115.3GWh,市场份额16.8%)。

然而,从海外市场的表现来看,宁德时代面临的挑战日益加剧。2024年1—10月,宁德时代在海外市场的动力电池装机量为76.6GWh,排名全球第一,海外市场份额为26.4%。但这一优势与韩国LG新能源的差距仅为1.5GWh,市场份额相差不到1个百分点(LG新能源的海外市场装机量为75.1GWh,份额为25.9%)。这意味着宁德时代在海外市场的竞争地位并不稳固,尤其是在日韩厂商的激烈竞争中,领先优势相对较弱。

此外,韩国SK On、日本松下和韩国三星SDI等厂商也在海外市场占据了重要份额。2024年1—10月,SK On的海外装机量为

31GWh,市场份额为10.7%;松下为28.4GWh,市场份额为9.8%;三星SDI为26.2GWh,市场份额为9%。可以看出,宁德时代在海外市场不仅面临着来自日韩厂商的直接竞争,还需要应对它们在技术创新和产能扩张方面的持续跟进。

值得注意的是,尽管宁德时代在全球市场的份额有所提升(增加0.9个百分点),但在除中国外的海外市场,其市场份额却下降了1.2个百分点,增长率仅为7.8%。相比之下,比亚迪和中创新航的增速远超宁德时代,尤其是中创新航,其装机量在2024年增长近四倍,而特斯拉也在逐步抢占市场份额,成为第九大动力电池供应商。

这种竞争加剧的局面使得宁德时代迫切需要更大的资金支持,以确保其在全球范围内的持续扩

署了合资协议,计划在西班牙共同出资建设一座大型磷酸铁锂电池工厂。这座位于西班牙萨拉戈萨市的工厂预计投资规模将达到40.38亿欧元(约合人民币309亿元),将成为宁德时代在欧洲的首座合资工厂。与此同时,宁德时代在欧洲的布局也在逐步扩大,德国和匈牙利的工厂已经投入运营或正在建设中。

宁德时代在欧洲的扩展步伐可追溯至2018年。当年,宁德时代与德国图林根州政府签署协议,计划在该州埃尔福特市建设电池生产基地以及智能制造技术研发中心。德国工厂的投资额约为18亿欧元(约合人民币132亿元),初期规划产能为14GWh。随着2023年1月德国工厂的正式投产,宁德时代成为首个在海外投产的中国动力电池制造商。

紧接着,宁德时代于2022年宣布在匈牙利投资建设新能源电池产业基地,项目总投资额不超过

73.4亿欧元(约合人民币535亿元),规划产能为100GWh。预计该工厂的一期建设将在2023年完成,整体建设将在2025年左右投产。宁德时代欧洲地区运营总监Jason Chen表示,匈牙利新工厂的投产将在2025年下半年实现。

宁德时代的赴港上市计划,是公司应对国际扩张带来的资金需求压力的重要举措。为了支持全球化战略,宁德时代在融资方面进行了多方尝试。早在2023年,宁德时代就曾计划在瑞士发行全球存托凭证(GDR),但由于国内监管机构对募资规模的担忧,最终该计划被暂停。同年11月,路透社报道称,宁德时代已经开始考虑在香港上市,并与财务顾问展开了讨论。香港作为全球资本市场的重要枢纽,其相对宽松的监管政策使得宁德时代能够更灵活地筹集资金,以满足其在全球范围内扩展的资金需求。

张和应对来自日韩厂商的压力。摩根士丹利的分析报告指出,参考近期通过A+H股发行的上市公司,其A股股价折让幅度在10%至20%之间,因此预计宁德时代此次H股募资规模将介于68亿至77亿美元之间,远高于此前市场传闻的50亿美元。

若宁德时代成功募资77亿美元,其IPO募资规模将超越邮储银行,成为港股历史上募资第七大的公司。摩根士丹利认为,尽管宁德时代目前已持有约208亿美元的现金储备,但此次募资所获得的新增资金,将极大地促进其全球产能布局,尤其是匈牙利工厂的扩建以及与Stellantis在西班牙共同建设的50GWh产能工厂等项目。

经济学家兼新金融专家余丰慧向记者表示,宁德时代选择此时赴港上市,一方面是为了借助香港这一国际金融中心的优势,吸引更多国际资本,增强其全球资金实力;另一方面,这一举措将有助于提升公司在国际市场的品牌影响力,尤其是在面对日韩动力电池厂商的竞争压力时,香港的上市平台能够为其全球化战略提供有力支持。

北京社会科学院副研究员王鹏也指出,宁德时代选择此时赴港上市,显然是其全球化战略的重要组成部分。通过香港上市,宁德时代不仅能够拓宽融资渠道、降低融资成本,还能通过吸引国际资本和引进先进的管理经验,进一步提升其全球竞争力。王鹏认为,这一举措将有助于宁德时代巩固其在全球动力电池市场的领导地位,推动公司国际化进程,最终增强其在全球市场中的综合竞争力。