

智驾过度营销背后的安全拷问

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“整个清明假期,我都没有启用过智驾功能。看到近期发生的智驾事故,想想自己以前使用智驾功能的时候,也有一些注意力不集中的行为,像看手机、懈怠观察路况、短暂的打瞌睡等等,想想都有些后怕。现在是一点儿都不敢那么做了。”

4月7日,上海的一位新能源

车主陶桃(化名)向《中国经营报》记者如是坦言。陶桃告诉记者,她开的新能源汽车是在2022年购买的,这款车具备L2级别的智能驾驶辅助功能。

记者了解到,陶桃所说的智驾事故指的是3月29日在安徽铜陵发生的小米SU7车祸,这场车祸造成三位年轻女孩不幸离世。此外,这次事故也引发了公众对智驾安全的关注。

安全平权才可做到智驾平权

智驾平权的背后,车企也时刻紧绷安全平权这根弦。

在政策和市场的双重驱动下,国内智驾行业近年来得以迅猛发展,行业竞争日趋激烈。今年2月,比亚迪发布“天神之眼”高阶智驾系统,计划将高阶智驾下沉至10万元以下的车型,打响智驾平权第一枪。此后,长安、吉利、奇瑞等也都相继推出各自的智驾方案。

惠誉评级亚太区企业评级董事杨菁称,车企间在智驾配置上的竞争势必会带来新一轮的消费者教育,使得高阶智驾配置获得普及的同时,淘汰掉一批没有智驾开发能力或未与主流智驾供应链

营销需谨防夸大误导

所有这些所谓的自动驾驶,都还停留在纯粹辅助驾驶的阶段。

“准L3”“L2.9”……在车企的智驾宣传中,时常可以见到上述表述。这些表述看似是自动驾驶分级的细化,但实际上并非官方标准,而是车企为突显技术优势自创的营销概念。

“实际上,所有这些所谓的自动驾驶,都还停留在纯粹辅助驾驶的阶段,其功能极为有限,远未达到真正自动驾驶的概念。这一点必须予以澄清和明确。当下市场宣传十分混乱,宣称已达到L3、L3+甚至L4级别。”万春雷直言,“事实上,现有的ADAS以及纯粹

商达成合作的品牌。4月7日,“向上·超越”上汽通用五菱2025技术进化日活动在杭州举行。坚持强感知、轻地图、精算力的技术路线,上汽通用五菱正式发布灵眸智驾技术矩阵,以安全为最高追求,守护用户出行安全。

面对媒体提出的关于小米事故引发的智驾是否会降温的讨论,上汽通用五菱技术中心智能架构高级技术官林智桂表示:“在智驾这一块,我们怎么强调安全,我觉得都不为过。对于最近的热点事件,会不会让整个智驾降温?我觉

自2025年以来,国内已经有超过20家主流车企相继公布新一代智能驾驶战略规划和技术路线。而各大车企密集布局的态势,也让2025年被全球汽车行业公认为“智驾元年”。

实际上,根据中国智能网联汽车产业创新联盟的统计数据,2024年搭载国内L2及以上功能的新车上险量为1309.4万辆,同比增长31.5%;渗透率为57.3%,同比增加10.0%。

事故为狂飙的智能驾驶敲响警钟,也为行业带来了深刻的思考。

汽车行业分析师万春雷表示,小米SU7高速车祸虽然造成了严重后果,但本质上这并非小米独有的问题,“这种现象在多个品牌的产品中都曾出现,其本质、过程和结果是相似的。因此,这其实是一个共性风险,而非某一个品牌或产品因单方面问题导致的严重结果。”



日前,上汽通用五菱正式发布灵眸智驾技术矩阵,以安全为最高追求,守护用户出行安全。

本报资料室/图

安全焦虑待解

部分汽车厂商为了营销,过多强化智驾功能,模糊了其“辅助驾驶”的本质定位。

“现阶段,我对智能驾驶技术的实际作用仍然保持谨慎的态度。部分汽车厂商为了营销,过多强化智驾功能,模糊了其‘辅助驾驶’的本质定位,这其实会对消费者产生很大的误导。”4月8日,有着多年驾驶经验的周涛(化名)向记者直言,“我个人对更高级别的智驾充满期待。我认为,只有技术达到了更高的层级,智驾才能真正为用户提供全方位的辅助。”

陶桃也告诉记者,她现在对智驾的安全焦虑也有所加深。“以前开始用智驾功能的时候有些害怕,后面用得多了,胆子也大了,明明知道开车看手机是不对的,但有的时候智驾状态下,还是会这样的行为发生,现在对智驾的功能使用会更加谨慎,害怕出现血的教训。”

“对于自动驾驶、智能辅助驾驶、ADAS等技术,我个人始终持保守态度。”万春雷补充道,“这是基于汽车产品安全第一这一核心基础要素所作出的认知,至少在现阶段,这个原则不可突破。在现阶段,无论是产品的说明书、驾校的驾照考试(理论与实操)、道路交通安全法,还是汽车购买保险的条例,都没有任何一项支持所谓的自动驾驶削弱人的安全权重,将汽车产品替代人的权重置于主要位置。相反,所有这些方面都是以人的权重为主。”

记者注意到,工信部和市场监管总局在2025年2月25日联合发布了《关于加强智能网联汽车认证、召回和OTA监管要求的通知》。朱西产告诉记者:“这个通知在智驾平权、智驾标配量产的今天是非常及时的。通知要求规范智驾系统的营销宣传,不许误导消费者。同时车企必须上报组合辅助驾驶系统使用情况,发生事故及驾驶员接管等风险事件。缺陷召回管理中心将开展沙盒监管深度测试,对存在安全风险的智驾系统进行有效的安全监管。”

而亦有车企用实际行动去践行“后智驾时代”的承诺。林智桂日前则对媒体表示:“后智驾时代,公司要坚定地卖安全、卖体验。包括激光雷达也好,各种各样的新配置也好,上汽通用五菱会不断往里面叠,同时也把成本做下来,让更多用户能够体验到。”

值得一提的是,泽平宏观此前发布的《智能驾驶研究报告:安全是最大的豪华》。报告指出,如今,智能驾驶技术正以惊人的速度迭代,但技术跃迁的轨迹从来不是直线,而是螺旋式上升的蜿蜒征途。无论前路如何崎岖,智能化的浪潮终究会向前。与此同时,法规配套、保险机制、商家风险告知义务、消费者智驾教育等,是环环相扣的,都要深化,缺一不可。

红豆“割爱”通用股份 江苏国资获得控股权

本报记者 郭阳琛 石英婧 上海报道

靴子落地!2025年以来,作为国内规模前十的轮胎上市公司,通用股份(601500.SH)控制权花落谁家备受市场关注。

2025年4月2日,通用股份公告称,公司控股股东红豆集团有限公司(以下简称“红豆集团”)于4月1日与江苏省苏豪控股集团有限公司(以下简称“苏豪控股”)签署了《股份转让协议书》,将以21.18亿元的总价转让公司24.50%的股份,实际控制人将变更为江苏省国资委。

红豆集团21.8亿元割爱“现金奶牛”,背后难掩公司多元化战略受挫、业绩下滑的尴尬。

《中国经营报》记者采访了解到,随着泰国和柬埔寨生产基地的落地投产,通用股份2024年预计实现净利润4.0亿—5.0亿元,同比增加85.19%—131.48%。上述股权转让完成后,将是江苏省属国企首次成为民营上市公司的控股股东,苏豪控股的海外供应链优势也将进一步赋能通用股份的“出海”战略。

“这次合作将赋能通用股份发展,打造‘混改’新样本。”红豆集团相关负责人在接受记者采访时表示,目前通用股份刚刚做了控制权转让的公告,整体事项尚在推进中。对于后续公司治理、发展规划尚未进行确认,需要等股权正式交割之后。

另外,全球轮胎行业正处于格局重塑的关键阶段。尤其是在美国最新关税政策背景下,海外市场面临新一轮的竞争洗牌。对此,中信证券能源与材料产业首席分析师王皓表示,美国轮胎市场2/3依赖海外进口,且美国本土轮胎产能建设周期长难度大。凭借显著的成本优势和较低的产品价格,看好中国头部轮胎企业借此实现市场份额的进一步提升。

一波三折牵手江苏国资

公告显示,红豆集团拟向苏豪控股协议转让其持有的通用股份3.89亿股股份,占公司总股本的24.50%,转让总价款为21.18亿元。转让完成后,红豆集团持有的公司股份将由6.57亿股减少至2.68亿股,持股比例由41.35%减少至16.85%。

据介绍,本次交易完成后,通用股份控股股东将由红豆集团变更为苏豪控股,实际控制人将由周海江、周海燕、顾萃、刘连红变更为江苏省国资委。但红豆与苏豪的业绩对赌

豆集团及其一致行动人红豆国际投资有限公司、周海江、顾萃仍合计持有3.07亿股股份,占总股份的19.31%,位列通用股份的第二大股东。

事实上,最初有可能“接手”通用股份的则是广州国资。2025年1月22日,红豆集团与广州工业投资控股集团有限公司(以下简称“广州工控”)签署了《股份转让意向协议》,拟向广州工控或其指定主体转让持有的通用股份24.41%股份,涉及控制

权变更。

此番转让可谓一波三折,两个多月后,通用股份宣布,因客观情况发生变化,红豆集团与广州工控签署了《股份转让意向协议之终止协议》。

公开资料显示,苏豪控股是江苏省属大型国有企业集团,成立于1994年。江苏省国资委及江苏省财政厅分别持有苏豪控股90%、10%股权,江苏省国资委拥有苏豪控股100%的表决权。江苏省国资委为苏豪控股的控股股东、

实际控制人。

2023年7月,经江苏省委、省政府同意,苏豪控股与江苏省海企集团、汇鸿集团、江苏省惠隆公司及江苏省国信集团所属舜天集团进行重组整合,苏豪控股年营收达千亿元规模。

对于“牵手”苏豪控股的原因,红豆集团董事局主席周海江在签约仪式上表示,当前,全球经济格局正发生深刻变化,制造业面临转型升级的重大机遇与挑战。为了进一步提升企业的市场

竞争力,深化产业链整合,红豆集团积极谋求更优的发展路径。经过慎重考虑,红豆集团决定与苏豪控股携手合作,为通用股份的发展注入新的动能。”

“这次的合作是在为全省国企改革探路,这充分体现了有为政府和有效市场的有机结合。”另据苏豪控股集团董事长周勇介绍,上述协议获得批准后,将是江苏省属国企首次成为民营上市公司的控股股东,具有里程碑的意义。

必将产生乘数效应。

值得一提的是,针对此次股权转让,红豆集团也与苏豪控股做了业绩对赌。业绩承诺期为2025—2027年,承诺这3年归属上市公司净利润分别不低于4.4亿元、4.8亿元和5.3亿元,3年合计净利润不低于14.5亿元。

据悉,为促使更好达成业绩目标,苏豪控股同意通用股份在产品研发、市场开拓、运营管理等岗位保持团队人员稳定。

红豆与苏豪的业绩对赌

时间拨转至2002年,通用股份由红豆集团控股的南方橡胶参与发起设立,2016年在上交所成功上市。公司主营轮胎研发、生产和销售,旗下拥有千里马、赤兔马、骐马、喜达通、通运等品牌。

记者注意到,近年来,通用股份正在加快“走出去”,形成中国、泰国、柬埔寨三大生产基地,销售网络覆盖全球核心市场。2024年,公司泰国二期项目、柬埔寨二期项目以及国内技改项目相继投

产,预计每年将新增收入52亿元及净利润5亿元。

“2025年以来,公司泰国基地半钢胎日产量最高突破3万条,柬埔寨基地日产量突破2万条,单月总发货量超过75万条。”据通用股份相关负责人介绍,通用股份积极推进自主品牌国际化战略,产品远销北美、欧洲、东南亚、中东等140多个国家和地区。同时,持续深化全球营销网络布局,通过本地化销售与服务网络建设,推

动国际业务稳步增长。

得益于海外市场增长,通用股份业绩迎来反弹。财报数据显示,2023年,通用股份扣非净利润为1.96亿元,成功扭亏为盈;2024年,通用股份预计实现净利润4.0亿—5.0亿元,同比增长85.19%—131.48%;扣非净利润1.74亿—2.74亿元,同比增长88.78%—139.8%。

苏豪控股的海外供应链积累

正是红豆集团和通用股份所看重的。

公开资料显示,苏豪控股主

要从事金融、实业投资,与全球160多个国家和地区建立了广泛的经贸关系,获批江苏省首批内外贸一体化试点企业。

“红豆与苏豪的合作是个‘好合作’。”周海江表示,特别是在供应链整合、国际化运营方面,苏豪控股有着独特的优势,能够为通用股份后续发展和全球化布局提供有力支撑,实现更稳健的经营增长。国企要素资源各方面的优势和民企的市场活力充分结合,

保持良好沟通。

王皓认为,若本次美国加征25%关税成功实施,中国轮胎行业凭借显著的成本优势和较低的产品价格,关税加征带来的采购成本绝对值增加低于海外竞争对手,且通胀预期下美国消费降级趋势有望进一步加强,中国轮胎厂商相对于海外轮胎厂商在美国市场的竞争优势有望扩大。

“2007年以来,中国轮胎行业持续遭受海外市场贸易保护冲击,凭借绝对的竞争优势,中国轮胎

全球市场份额持续增长,截至2024年,中国轮胎占美国进口轮胎份额不到50%,看好头部企业把握本次美国加征关税的机遇实现市场份额的进一步提升。中长期来看,关税制裁对于中国轮胎头部企业来说机会大于风险。”王皓阐释道。

通用股份方面进一步表示,未来,将加速公司新海外基地的选址论证,持续推动产业国际化布局,满足市场需求的同时更充分地应对全球贸易壁垒风险。

美国关税大棒冲击波

4月2日,美国政府宣布了一项针对60个国家的新进口关税政策。其中,对越南征收46%的关税,泰国征收36%的关税,柬埔寨征收49%的关税。

记者注意到,泰国、越南和柬埔寨等东南亚国家,既是低成本轮胎的主要出口国,也是中国轮胎“出海”的主要聚集地。同时,泰国和柬埔寨正是通用股份海外生产基地。

对于美国关税政策,泰国总理佩通坦表示,泰国政府已准备

好了各项措施,包括初步应对措施和后续讨论措施,36%税率出来后需要作出调整,相关措施很快便能出台。柬埔寨首相洪玛奈已于4月4日致函美国总统,提议本着“加强双边贸易关系的精神”,将19个类别的美国商品关税从现行的35%降至5%。

“未来美国进口轮胎大概率将统一加征25%关税,从而豁免‘对等关税’。”王皓指出,2020—2022年,以泰国基地为代表的中国轮胎海外基地遭受过来自美国