

# 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

## 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

## 营销需谨慎防夸大误导

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

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。

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

## 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。

的辅助驾驶功能,都应突出安全第一、以人的安全权重为主的概念,绝不能进行过度虚假宣传。因为所谓的L3、L3+、L4级别,都无法抛开人的安全权重,让机器承担并保障安全降级后的有效处理,无法达到安全第一的要求,所以不能对这类功能进行超前、虚假、夸大的宣传。”

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、顾莘、刘连红变更为江苏省国资委。但红

自2025开年以来,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销量为1309.4万辆,同比增长31.5%;渗透率为57.3%,同比增加10.0%。

## 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。

得它不叫‘降温’,应该是让大家更理性地思考智驾,更加理性地使用智驾,就是让大家慢慢地更清晰地认知到这个系统还不是无所不能,它还是有它的短板,还是有它解决不了的问题。”

智驾平权的背后,车企也时刻紧绷安全平权这根弦。吉利控股集团总裁、极氪科技集团CEO安聪慧曾明确表示,一切都要建立在安全基础上,安全平权了,才可以做到智驾平权。

值得一提的是,谈及当下用户对智驾功能的需求,杨青告诉记者,用户对智驾功能的需求目

## 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。

不少车毁人亡的悲剧发生,令人痛心,这种状况亟待改变。对于多模探测、匹配高精地图的高快NOA、ADAS等技术,当务之急是完善法律法规、保险制度以及市场宣传机制,明确责任主体。只有这样,相关的功能研发、安全兜底、安全冗余设计等才能从根本上得到优化,否则市场将一直处于缺乏监管的状态,人们盲目尝试,运气好的不出问题,运气差的就会遭遇车毁人亡的惨剧。”

朱西产告诉记者:“把NOA中文叫‘高阶智能驾驶’本身就存在

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后果。”

## 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。

前并不成熟。长期来看,用户对智驾功能的真正需求是:“在安全的前提下解放司机”。

对于当前智驾系统应对特殊场景存在的技术短板,同济大学汽车学院教授朱西产称,目前的高阶智驾属于L2+,不管如何“+”,仍是“辅助驾驶”的产品属性。由于感知能力的不足,目前全球辅助驾驶系统还不能应对道路交通中所有的场景,尤其是夜间道路维修区域复杂的交通场景。当智驾系统无法作出正确决策时,驾驶员若不能及时接管,就会发生事故。

## 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。

一定的误导,智能这个词很模糊,我们认为智能系统像人一样是具备自动处理事情的能力的,并且在大部分时候智驾系统也的确表现出了自动驾驶的能力。目前,车企为了控制产品责任风险,在用户手册里对智驾系统的安全风险是说得非常清楚的,各种对驾驶员的要求、免责条款都很齐备。”

“但是,车企为了卖车,一些领导在发布会上总是要吹吹牛的。销售人员也会展示非凡的自动驾驶能力。智驾系统过度营销问题的确存在。”朱西产补充道。

# 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喆表示,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、顾莘、刘连红变更为江苏省国资委。但红

## 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、骏马、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

## 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所在地。

对于美国关税政策,泰国总理佩通坦表示,泰国政府已准备

豆集团及其一致行动人红豆国际投资有限公司、周海江、顾莘,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

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

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’。”王喆指出,2020—2022年,以泰国基地为代表的中国轮胎海外基地遭受来自美国

权变更。

此番转让可谓是一波三折,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、

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

的双反制裁,泰国半钢胎出口美国被加征14.62%—21.09%的反倾销关税。中国轮胎行业已经历过类似关税幅度的压力测试,本轮美国关税加征整体压力有限。

对此,4月10日,通用股份方面在回复投资者提问时表示,汽车轮胎产品为美国市场刚性消费产品,大部分依赖进口,美国市场也是公司主要海外市场之一。美国已对相关国家实施90天的关税暂停,公司将密切关注后续关税政策动态,并与客户持续



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,还是会有这样的行为发生,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、智驾标配置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,发生的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。