

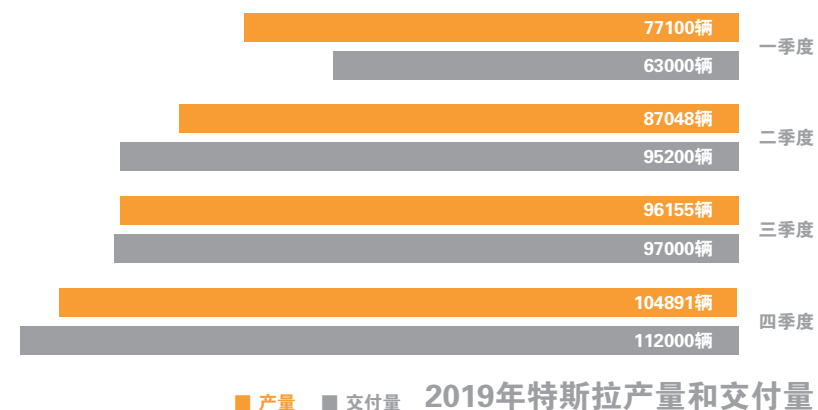
# 否认加速隐患 特斯拉迎战空头

上海工厂投产、德国工厂获批、电动皮卡赚足了眼球,最近的特斯拉风头无两。树大招风,特斯拉从来都是空头紧追不舍的目标。最近,就意外加速隐患,特斯拉和空头杠上了。后者言之凿凿,并致信美国国家公路交通安全管理局(NHTSA),特斯拉也甩出一份声明予以反击。NHTSA的评估已经开始,真相自会揭晓。



## 请愿书内容

- 包含127起投诉报告
- 涉及123辆特斯拉汽车
- 110起撞车事故
- 52人受伤
- 可能波及2013-2019年生产的50万辆特斯拉汽车



## “纯属捏造”

作为特斯拉掌门人“钢铁侠”马斯克从来都不是坐以待毙的主。在遭到请愿书的狙击之后,当地时间1月20日,特斯拉在官网发布了一条声明。声明的第一句就写着:“该请愿书完全是虚假的,由特斯拉做空者提出”。

就在前几天的1月17日,NHTSA表示,将开始审查一份来自独立投资者布莱恩·斯帕克斯的请愿书。该请愿书显示,特斯拉电动汽车存在意外加速隐患,可能波及2013-2019年生产的50万辆特斯拉汽车。为了进一步证明特斯拉存在的隐患,该请愿书还援引了许多关于特斯拉电动汽车意外加速造成撞车的报道,包含127起投诉报告,涉及123辆特斯拉汽车和110起撞车事故,52人受伤。

对此,特斯拉在声明中反驳称:“我们调查了每一次事故,司机声称他们的车辆存在意外加速的情况。但在调查相关车辆数据后,我们证实了车辆是按设计所运行的,只会在驾驶员发出加速指令的情况下加速”。

根据特斯拉的解释,无论是燃油车还是电动车,都会因误踩油门踏板而引发事故,但特斯拉电动汽车的油门踏板有两个独立的传感器,一旦发生错误,系统就会默认切断电动机扭矩。而且,同时踩下制动踏板和油门踏板

会覆盖油门踏板的输入并切断电动机扭矩,不管扭矩如何,持续制动都会使汽车停下来。同时该公司补充称,其自动驾驶技术可以防止因误踩油门踏板而造成事故。

至于特斯拉“做空者”的说法,在声明发布之后,斯帕克斯也承认了这一点。据美国全国广播公司财经频道(CNBC)报道,斯帕克斯于去年9月提交了这份请愿书,目前他正在做空特斯拉股票。但对于特斯拉的否认,斯帕克斯表示:“对特斯拉继续与NHTSA合作的承诺感到鼓舞,希望很快就能知道为什么特斯拉车主比其他车主更频繁地出现意外加速。”

## 问题频出

一石激起千层浪,虽然特斯拉迅速予以了坚决的否认,但相较于请愿书里的详尽的举例,特斯拉数百字的简短声明似乎并不足以令人信服。

请愿书中描述了许多起意外加速造成的事故。其中,一名车主表示:“2015年款特斯拉Model S 85D车型已经关闭并锁定了,但几分钟后,车辆开始加速驶向街道,撞上了一辆停着的汽车”。另一份投诉则称,宾夕法尼亚州埃文代尔的一名特斯拉司机在驾车驶入一所小学的停车位时,汽车突然自行加速,它

越过路基,撞上了铁丝网围栏”。

最受关注的要属韩国影视演员孙志昌与特斯拉之间的纠纷。2017年第一天,孙志昌就起诉了特斯拉的意外加速问题。根据孙志昌的说法,他的Model X SUV突然自发全功率加速,撞破了车库墙壁,直接撞进了客厅。在孙志昌的Facebook主页上,他还展示了白色的Model X穿过木质墙壁的画面。

这起事故中最引人注目的细节是,孙志昌声称他的Model X是突然自动加速的。这也成为了“特斯拉是否应该对这起事故负责”的焦点。特斯拉对此的回应是,并不认为产品存在问题,这起事故是人为疏忽所致。特斯拉在声明中表示,根据收集到的车辆数据,事故原因是孙志昌将油门踏板一直压到100%所致。

特斯拉的反驳或许有一定道理。据悉,NHTSA曾收到过一些车辆出现意外加速事故的投诉,对丰田和雷克萨斯汽车进行了评估,以确定这两家汽车的电气系统是否存在会导致突然加速和撞车的缺陷。不过调查结果是,许多被认为是由于意外加速引起的事故都是由于驾驶员的操作失误造成的,比如踏板使用不当。

对于特斯拉而言,现在还有机会拿出更确凿的反驳,毕竟50万辆的波及范围不可小觑。目前NHTSA还处于评估请愿书内容的阶

段,将在评估后决定是否展开正式调查。据悉,该机构有权强制车企召回汽车整车、零部件或技术。若NHTSA决定不进行正式调查,则会在联邦登记处进行登记。

对于后续特斯拉是否有进一步声明,以及与NHTSA的具体核对进展,北京商报记者联系了特斯拉中国媒体联络中心,不过截至发稿还未收到具体回复。

## 站上风口

特斯拉正处于春风得意的阶段,产能和销量节节攀升,如果问题坐实,无异于灭顶之灾。当地时间1月3日,特斯拉公布了去年第四季度产销数据。数据显示,在2019年第四季度,特斯拉产量和交付量分别为近10.5万辆车和约11.2万辆车,双双创下新高。

从2019年整年来看,特斯拉交付总量同比增长了50%,至36.75万辆车,完成了马斯克设定的年度目标,即交付量达到36万-40万辆。这意味着,特斯拉在2019年售出的汽车比前两年的总和还要多。要知道,在马斯克高调定下这一目标之时,几乎没有人将此当真。

在产量和交付量的支撑之下,特斯拉也从华尔街最受卖空的股票,变身为最有价值的汽车制造商。过去3个月,特斯拉的市值飙

升至1000亿美元。相当于1.9个通用汽车、2.5个福特汽车,更是超过了通用汽车和福特汽车的市值总和。不过,在17日NHTSA的声明发布后,特斯拉的股价下跌至510美元/股,市值仅为920亿美元。

自去年三季度开始意外盈利、上海工厂迅速投产、德国工厂开工建设之后,华尔街对于特斯拉的态度越来越“友好”了。美国投行奥本海默公司将特斯拉的股价上调至612美元/股,Ark投资管理公司的分析师塔莎·基尼就预计,特斯拉的股价在五年内将达到6000美元/股;现在还没有厂商能够生产出能与特斯拉7-8年前所推出的Model S相媲美的电动汽车”。

不过,春风得意并不意味着特斯拉就可以掉以轻心,随着“BBA”的迅速入局,豪华电动汽车市场的战争早就打响。其中,戴姆勒规划到2030年让电动汽车的销量占据集团总销量的一半以上,并且2022年奔驰的产品将全面实现电气化。宝马则规划到2023年推出25款电动汽车,较原计划2025年提前两年,且25款车型中超过一半是全电车型。奥迪计划将140亿欧元投入电动出行、数字化和高级别自动驾驶领域,预计到2025年其电气化车型销量将占全球总销量的40%。看来,特斯拉这条鲑鱼仍将压力山大。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

## 聚焦 Focus

# 避开波音737 MAX 达美航空员工喜提16亿年终奖

2019年完美收官之后,达美航空向它的员工们豪掷了16亿美元年终奖,这意味着每名员工将多发两个月的工资。16亿美元年终奖的背后,是达美航空亮眼的业绩,而支撑达美航空的,或许要属躲过737 MAX这一劫。在其他航空公司因为737 MAX停飞而叫苦不迭的时候,达美航空意外地免受连累。然而,业绩是一方面,虽然躲过737 MAX,但达美航空也有自己的麻烦,比如被诟病的老旧飞机,以及被告上法庭的空中加油操作。

CNN 21日的报道称,美国第二大航空公司达美航空将拿出2019年税前利润的近1/4共16亿美元用于其员工利润分享计划。“没有我们的90000名员工,达美航空将一无所有。”达美航空首席执行官埃德·巴斯蒂安如此说道。根据达美航空发言人的说法,这已经是该公司连续第六年向员工支付超过10亿美元的年终奖,2008年,达美航空与西北航空合并,组建成为现在的达美航空,四年之后,便开始了这项利润分享计划。

16亿美元年终奖的底气源于亮丽的业绩。1月14日,达美航空公布了2019财年第四季度业绩和2019财年全年业绩指标。数据显示,2019年达美航空税前收入达到62亿美元,同比增长近30%;营业收入为470亿美元,比2018年调整后增长7.5%。得益于第四季度强劲增长,2019年达美航空净赚48亿美元,同比增长21%。达美航空预计,2020年第一季度,其收入将增长5%-7%,税前利润率将同比持平。

对达美航空来说,这样的业绩表现着实可圈可点,尤其是在其他航空公司因为波音737 MAX停飞而遭受巨额损失的背景之下。这也突出了另一个值得一提的细节——达美航空是美国唯一一家没有737 MAX的大型航空公司。半年内连续两起空难让波音737 MAX遭遇全球停飞,如今波音737 MAX已经进入停飞的第11个月,而何时通过监管机构认证实现商业复飞仍无定论。

737 MAX停飞,损失最大的就要属各家航空公司了。据了解,737 MAX客机停飞导致航空公司每月取消逾万航班,几天前,美国航空取消了6月3日之前的737 MAX航班,联合航空也不认为737 MAX能在6月初恢复运营,该公司在此次停飞中损失已经超过了10亿美元,他们预计问题将延续至第二季度和第三季度的旅游旺季。

路透社曾报道称,埃德·巴斯蒂安表示,他们正吸收新乘客,但这并非业绩表现良好的主要动力,在他看来,航空需求增加下客户保持忠诚至关重要,为业绩表现关键。不过埃德·巴斯蒂安也在财报电话会议上提到过,他们是737 MAX停飞的受益人,“只要737 MAX不复飞,我们会继续是受益人”。

对于年终奖及受益于737 MAX停飞等情况,北京商报记者联系了达美航空,但截至发稿未收到回复。

业绩报喜,并不意味着达美航空高枕无忧。眼下,达美航空正被一件麻烦事缠

身。此前,美国达美航空一客机在返航过程中放油,导致地面数十人身体产生不适症状。美国联邦航空管理局(FAA)15日表示,该航班在向空中放油前,并未通知空中交通管制人员,也没有在最佳高度放油。而据洛杉矶时报的报道,洛杉矶联合学区的四名教师已经聘请了知名律师对达美航空提起诉讼,要求获得补偿性损害赔偿,并未提出具体金额。

## 48亿

得益于第四季度强劲增长,2019年达美航空净赚48亿美元,同比增长21%。

此外,飞机老旧也是达美航空备受诟病的一点。此前《每日电讯报》援引airfleets.net网站的统计结果称,以运载乘客数量计的全球前30家大型航空公司中,美国达美航空公司飞机最老,平均机龄17年,其次是加拿大航空公司和美国联合航空公司,平均机龄分别为14.2年和14.1年。《驾驶舱绝密》一书的作者帕特里克·史密斯曾提到,客机的使用年限几乎是无限的,所以它们才会这么昂贵,而被卖掉或者停运更大的原因是运营它们变得不划算。

北京商报记者 杨月涵

# 伊朗“退约”警告背后的多重考虑

伊朗外长扎里夫20日表示,如果欧洲国家将伊核问题提交联合国安理会讨论,伊朗将退出核不扩散条约。分析人士指出,欧洲国家启动伊核协议争端解决机制向伊朗施压,伊朗发出上述警告有担心失去合法性、希望维持伊核协议、提高反击效果等多重考虑。尽管伊朗态度强硬,但仍为局势转圜留下了一定余地。

英国、法国、德国14日宣布启动伊核协议争端解决机制,以应对伊朗中止遵守伊核协议承诺。在这一机制下,伊核问题有可能被提交至联合国安理会。对此,扎里夫20日发出上述警告,并指责欧洲三国的做法“绝不合法”。

这已不是伊朗第一次表示可能退出核不扩散条约。此前伊朗各级官员曾针对美国退出伊核协议以及重启和追加对伊制裁、伊朗在伊核协议中的正当权利未得到保证等,多次发出将退出核不扩散条约的警告。

中国社科院西亚非洲研究所伊朗问题专家陆瑾认为,此次伊朗之所以发出强硬警告,是因为目前美国对伊朗的单边制裁并不合法,伊朗担心一旦伊核问题被提交至联合国安理会讨论,自己将可能受到国际社会全面合法的制裁。分析人士指出,从目前情况看,一旦问题被提交至安理会,联合国对伊制裁恢复的可能性很大,届时美国的单方面制裁将转为“合法”,而伊朗则将失去对抗制裁的合法性。

分析人士指出,此次伊朗警告退出核不扩散条约,主要目的还是想“留住”伊核

协议。此举并非伊朗“主动出击”,而是不得已的反击。北京大学阿拉伯伊斯兰文化研究所所长吴冰冰表示,伊核协议对伊朗而言是一份“善意对善意”的约定,伊朗通过限制核活动换取经济利益。但美国2018年5月单方面退出伊核协议后,在其制裁的“长臂管辖”之下,欧洲国家也停止了进口伊朗石油,伊朗遵守伊核协议所应得的经济利益无法兑现。

分析人士指出,退出核不扩散条约可在国际上造成较大的政治冲击,况且该条约对伊朗的意义主要在于能以接受国际组织监督换取一定权益,但如今美国的“极限施压”和“长臂管辖”使伊朗所能享受的权益所剩无几,因此以威胁退出这一条约来反击欧洲国家及其背后的美国对伊朗而言也是合理选择。

值得注意的是,此次扎里夫在发出强硬警告的同时,也留出了一定余地。他说,若欧洲方面能够履行伊核协议相关义务,并在协议框架下保障伊朗的经济利益,伊朗将重新遵守该协议。分析人士指出,争端解决机制目前尚处于准备启动阶段,并未真正启动,因此局势还有转圜的可能,伊朗不一定会退出核不扩散条约。

浙江外国语学院国际问题专家马晓霖说,伊朗领导人多次强调,发展包括核武器在内的大规模杀伤性武器不符合伊斯兰教法。伊朗也清楚,一旦真正跨过拥核门槛,就将面临战争危险。以色列会率先向伊朗发动战争,美国则会出面保护以色列,从而导致美国同伊朗之间的战争。这是伊朗无法承受的。

据新华社