

TikTok美国业务不卖了

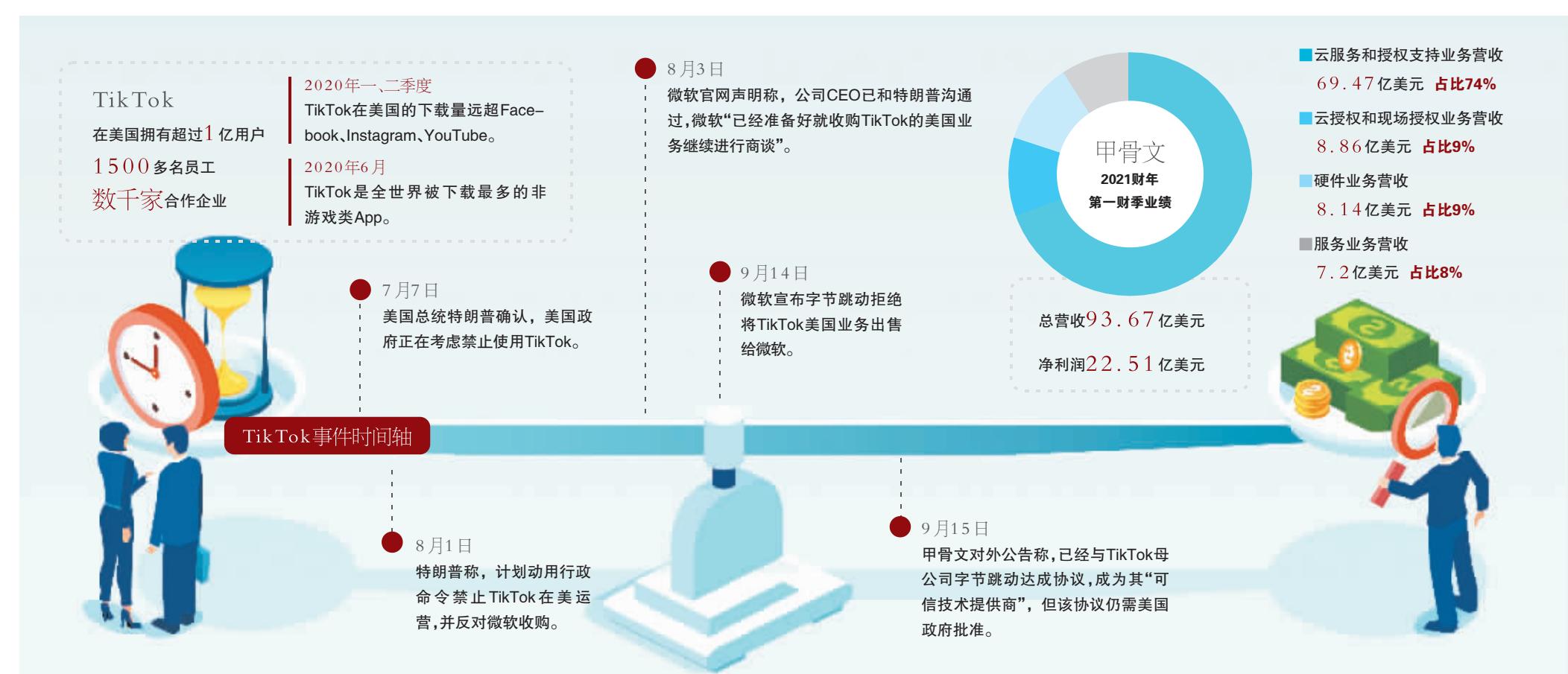
北京商报讯 (记者 石飞月)TikTok事件终于有了突破性进展。当地时间9月14日,甲骨文对外公告称,已经与TikTok母公司字节跳动达成协议,成为其“可信技术提供商”,但该协议仍需美国政府批准。而在此前一天,微软刚刚宣布,字节跳动拒绝将TikTok在美国的业务卖给它。

如果甲骨文与字节跳动这项协议能够通过美国方面的批准,就意味着TikTok美国业务不用再出售了。

据新华社报道,TikTok同日发表声明称,该公司已将一份方案提交给美国政府。声明显示,“可以确认,已向美国财政部递交了一份方案,相信这一方案可以解决美国政府的安全顾虑,这一方案能帮助TikTok继续支持在美国拥有1亿用户的平台的运行,用户喜欢在这一平台上建立联系和娱乐,与此同时,还有数十万小企业和创作者依靠TikTok谋生并拓展有意义的事业”。

据彭博社此前报道,与微软买断TikTok业务提议不同,甲骨文的方案更像企业间的技术合作。这种“技术合作”的方式类似于苹果公司在中国由云上贵州进行数据合规的方案,并不涉及之前美国总统特朗普提到的要求TikTok出售,也不涉及TikTok的核心技术转让,同时还解决了特朗普政府就字节跳动对TikTok的所有权而提出的“国家安全”担忧。由于字节跳动的中国血统,TikTok在美国不断受到“影响国家安全”的调查与质疑,7月6日,美国国务卿迈克·蓬佩奥曾表示,出于安全原因,美国考虑封禁该应用。

不过,对于二者之间这种模式的合作,美国方面的反应并不相同。据央视新闻报



道,美国财长姆努钦表示,美国政府计划在本周对该交易进行审查;“我只是从我们的立场来说,我们需要确保代码是安全的,美国人民的数据是安全的,电话信息是安全的,我们的技术团队期待着与甲骨文接下来的讨论工作”。

而特朗普的亲密盟友、共和党参议员乔西·霍利9月15日发文呼吁CFIUS(美国外国投资委员会)拒绝甲骨文和TikTok的合作。

理由是“字节跳动无意放弃控制权,TikTok将继续受制于中国法律,使美国人的数据面临风险”;该提案违反了总统的行政命令”。上周四,在特朗普否定延长TikTok出售美国业务的最后期限后,乔西·霍利就声称,他也不支持延长TikTok出售的最后期限,并要求TikTok的美国业务全部出售。

此外,据媒体报道,TikTok和美国企业的合作不仅限于甲骨文,还包括沃尔玛,它们

之间的合作主要是电子商务方向。

“沃尔玛现金很多,可以弥补甲骨文的不足。再者,未来电商形态的发展,会跟短视频和直播有很大关系,沃尔玛一直在积极转型电商,收购了印度的电商平台对抗亚马逊,这次能跟TikTok合作,对沃尔玛是一个绝好的机会,可以在电商转型上得到TikTok的助力。”文渊智库创始人王超说。

同日,特朗普政府向加利福尼亚北区联

邦地区法院提交备案,称13942号行政令8月6日特朗普签署的行政令将不会影响TikTok员工工作的合法性,也不会影响雇员和供应商从TikTok获得薪水及福利待遇。特朗普政府向法院提交的文件指出,“商务部无意禁止向原告以及其他TikTok员工、外派员工发薪水的方式,执行第13942号行政令”。文件还指出,员工完成工作不会被认为违反行政令。

腾讯滴滴入股 恒大汽车募资40亿港元

北京商报讯 (记者 刘洋 濮振宇)9月15日,恒大汽车发布公告称,公司通过配售新股募资约40亿港元,并引入云锋基金、红杉资本、腾讯、滴滴出行等投资者,以支持新能源汽车业务发展,公司拟将自认购事项收取的所得款项净额用作一般企业用途。

据了解,云锋基金是阿里巴巴创始人马云参与创办的私募基金,该私募基金不久前刚与腾讯、红杉资本一同入股恒大物业。

“腾讯、滴滴等企业入股,反映出资本市场看好恒大造车前景。”汽车行业分析师张翔表示,与其他造车新势力相比,恒大的资金实力更强大。

截至9月15日收盘,恒大在港上市公司中国恒大报收17.38港元,上涨8.08%,总市值达到2270.34亿港元。

2020年8月,恒大汽车同时发布6款车型,分别为恒驰1、恒驰2、恒驰3、恒驰4、恒驰5和恒驰6,6款车型覆盖从A到D级所有车型级别,以及轿车、SUV、MPV、跨界车等全系列细分车型。

恒大汽车总裁刘永灼表示,恒大汽车工厂将在今年9月具备试生产条件,2021年上半年启动试生产,下半年开始陆续实现量产。

根据计划,2019-2021年,恒大汽车总投入预计将达294亿元,目前已投入177亿元,2019年花费147亿元,今年上半年已投入30亿元,下半年预计还将投入27亿元,主要用于股权收购。2021-2023年,恒大汽车还预计将向研发投入154亿元,研发16款车型。

技术方面,恒大已完成多起投资和收购。2019年1月15日,恒大健康宣布以9.3亿美元成功收购电动汽车公司NEVS 51%股权并获得多数董事席位;1月24日,恒大健康又宣布以10.59亿元收购动力电池企业上海卡耐新能源有限公司,持股比例58.07%,为第一大股东;1月29日,恒大再以1.5亿欧元入股瑞典超跑公司柯尼塞格。

渠道方面,早在2018年9月,恒大集团便以接近145亿元的资本入股广汇集团,由于广汇集团旗下拥有国内最大汽车经销商集团——广汇

汽车,恒大此举也被业内视作在为新能源量产能车销售铺路。

除此之外,恒大汽车正筹建恒驰汽车展示体验、销售、维保售后服务三大中心,包括36个恒驰展示体验中心、1600个恒驰销售中心、3000个自建及授权维保售后服务中心,构建起庞大的汽车销售渠道和售后服务网点。零部件供应链方面,恒大已与博世、麦格纳、大陆、采埃孚、蒂森克虏伯、捷太格特、巴斯夫等世界前60大汽车零部件龙头企业签订战略合作协议。

目前,国内新能源汽车市场正加快回暖。中国汽车工业协会发布数据显示,今年8月,国内新能源汽车产销量分别为10.6万辆和10.9万辆,同比分别增长17.7%和25.8%,产销量均刷新8月历史纪录。

值得注意的是,恒大集团董事局主席许家印曾多次透露,恒大在新能源汽车领域的发展目标,即用3-5年的时间,成为全世界规模最大、实力最强的新能源汽车集团”。

李彦宏:五年内无人驾驶商用规模化

北京商报讯(记者 魏蔚)9月15日,百度披露了Robotaxi、小度、百度App、百度大脑等业务的最新进展:Robotaxi在部分地区已开始全自动驾驶测试;小度推出可实时翻译的无线耳机;百度大脑升级至6.0版本;基于AI技术的百度虚拟助手度晓晓和虚拟人类产品也前后亮相。

从AI概念到产品再到商业化,百度吃过罚单也被浇过冷水。百度CEO李彦宏坦言,2020年AI商业化进展没想象中迅速,但他愿意打赌,五年后,无人驾驶会全面商业化,中国很多城市的拥堵将大大缓解,不再需要限购限行。AI需要长期投入,规模化变现缓慢,商业化和场景突破,是百度AI需要同步走且做好平衡的必要路径。

9月15日,李彦宏承认今年AI商业化并不像想象得那么迅速,但他预测,“五年之内,无人驾驶技术一定会进入规模化的商用阶段”。

这是李彦宏在Robotaxi进入全无人驾驶测试的前提下预测的。全无人驾驶即副驾驶位置不需要安全员,在面对临时道路变更或交通管制等情况,“5G云代驾”接到求助请求后,可接管无人驾驶车。

百度相关人士告诉北京商报记者,“无人化测试已陆续在北京、长沙、沧州等地开展。多地政府都对无人化的测试表示支持,我们正在与各地政府进行深度交流合作,期待可以尽快将无人化技术推广到常规运营中”。

从落地第一个城市长沙,到后来在北京、沧州、广州、重庆推出,目前已约有10万人体验过百度Robotaxi。李彦宏认为,在全面开放后,这个数字会很快增加到百万甚至更多。

用户量增长让无人驾驶商业化可期。针对李彦宏预测的五年时间点,深度科技研究院院长张孝荣认为并不夸张,“五年后,L4级完全无人驾驶或许还有限制,L2-L3辅助驾驶应该相对成熟了,在某些特定地方进入规模化商用的概率很大”。

他进一步向北京商报记者举例,“比如大型的森林公园、高速路长途驾

驶,尤其是一些地广人稀的地方,L4级很有用武之地。L2-L3辅助驾驶用的比较多,现在很多车企都配有辅助驾驶功能”。

其实不论是无人驾驶汽车、小度、度晓晓,还是百度搜索等产品,背后都是百度大脑在支撑。简单来说,小度、无人驾驶等是把百度大脑的AI技术进行了产品化、应用化。

百度大脑是百度AI核心技术引擎,包括视觉、语音、自然语言处理、知识图谱、深度学习等AI核心技术以及开放平台。百度大脑对内支持百度所有业务,对外全方位开放,助力合作伙伴和开发者,加速AI技术落地应用。

9月15日,百度CTO王海峰宣布百度大脑升级至6.0,还升级了软硬一体AI大生产平台“软”的方面,智能时代的操作系统飞桨深度学习平台升级了API(应用程序接口)体系,开发者可以更便捷地开发、更高效地部署模型;“硬”的方面,百度对自研的AI芯片百度昆仑2进行了预发布。

谈到操作系统和芯片,李彦宏直言,“在PC时代,移动互联网时代,这两个最基础的核心技术、关键技术并不掌握在我们自己手中。这些东西都需要长期坚持,因为它的商业价值不可能在短短几年之内就体现出来,百度希望一点点突破中国这些‘卡脖子’的技术,最后被市场所广泛接受”。

在操作系统和芯片上寻求突破不算是新话题,尤其在芯片领域,国内芯片企业、互联网企业、科技公司都通过不同路径在找出路。

文渊智库创始人王超告诉北京商报记者,“如果企业不打算去做芯片行业,那去跟ARM和高通竞争没什么必要。如果企业推出芯片是为了引领技术,现在没有好的解决方案,我倒认为这种路径有必要。但这种情况下,企业进入芯片生产行业没必要”。不论是AI技术商业化,AI产品、服务破圈,还是AI芯片实现自主研发,这都不是一蹴而就的事,需要长期投入和战略耐心,中国企业在路上,百度也在路上”。

PSA与FCA明年一季度完成合并

北京商报讯 (记者 刘洋 刘晓梦)9月15日,菲亚特克莱斯勒集团(以下简称 FCA)与PSA集团(以下简称 PSA)同意对双方已签订的以50:50比例成立Stellantis集团(以下简称“新集团”)的协议进行部分修订。此外,PSA与PSA双方还确认于2019年12月17日签订的合并协议中的其他条款维持不变,预计双方的合并交易将于明年一季度完成。

PSA集团发布公告显示,为解决新冠疫情对汽车行业流动性的影响,支持新公司在合并完成后的资本结构,并优化合并后的新公司经营,同时维持双方经济平衡以及合并后给PSA集团和FCA的股东带来的相关利益,双方对包括但不限于FCA分红、佛吉亚股权分配、PSA和FCA的普通股息派发等条款进行修改。同时,合并协议的其他主要条款和条件均保持不变。

据了解,相关各方已同意本次协议修订,以解决新冠肺炎疫情对汽车行业的流动性所带来的影响。此次协议修订将维持双方最初签订合并协议的经济价值及根本性的平衡关系。目前,

董事会曾各自决定,受当前疫情影响,今年双方将不会派发2019财年的普通股股息。

事实上,本次双方修订协议,源于自身日益增长的经营压力,需加快双方合并速度。FCA在二季度财报中表示,“疫情进一步凸显PSA与FCA合并的必要性与迫切性。”数据显示,今年上半年,PSA营收251.2亿欧元,同比下滑34.5%;集团汽车业务营收195.95亿欧元,同比下滑35.5%。集团调整后经营利润为5.17亿欧元,下降84.5%,其中汽车业务调整后经营利润为7.31亿欧元,下降72.5%;佛吉亚调整后经营利润为-1.59亿欧元。

同时,FCA二季度财报显示,受疫情影响,公司持续经营业务净亏损与调整后的净亏损均为10亿欧元。集团调整后息税前利润为-9亿欧元。在乘用车市场信息联席会秘书长崔东树看来,此次协议的修订将在一定程度上缓解双方企业的压力,企业合并之后会有一份好看的报表,同时给予新集团股东更多的信心,有利于合并后的发展。