

北京高精尖产业指导意见出台

北京商报讯(记者 钱瑜 高春艳)12月26日,记者从北京市人民政府新闻办公室举办的北京市加快科技创新发展高精尖产业系列政策新闻发布会上了解到,北京市加快科技创新发展新一代信息技术等十个高精尖产业指导意见正式出台。

按照国家战略导向,围绕全国科技创新中心建设,立足“三城一区”主平台,聚焦“绿色、集约、智能”产业发展方式和“减重、减负、减量”的发展要求,经过深入研讨论证分析,北京市选取了新一代信息技术、集成电路、医药健康、智能装备、节能环保、新能源智能汽车、新材料、人工智能、软件和信息服务以及科技服务业等十个产业作为重点发展的高精尖产业,分别编制了指导意见。据悉,十个指导意见立足北京市疏解非首都功能、提升发展水平的根本要求,以创新驱动为导向,落实京津冀协同发展战略,为全市产业的新发展提供“路线图”,为企业的新发展亮出“信号灯”。

北京市科委党组书记、主任许强在会议上表示,我市新能源汽车产业规模居国内前列且发展势头迅猛,纯电动汽车进入快速成长期,2016年产值突破300亿元。北汽新能源纯电动汽车销量连续四年位居国内第一,成为国内首家突破10万辆的新能源汽车企业,我市累计推广纯电动汽车17万辆,推广规模国内第一。

北京商报记者了解到,北京市支持交通部门公路科学研究所建设智能网联驾驶封闭测试环境,已在通州完成长度3公里封闭测试道路建设。目前,智能驾驶封闭测试场已满负荷运转,测试车辆来自百度、华为、东风、顺丰等单位。测试场内配备车路通信基础设施、交通信号设施、路测智能化设备、气象及隧道模拟专用设备等,后期通过广泛采集真实道路场景数据,搭建2000个以上的智能网联驾驶虚拟测试场景库,实现100个以上智能网联驾驶典型真实场景建设。

值得注意的是,由千方科技、百度、北汽等15家单位共同发起成立的北京智能车联网产业创新中心已在亦庄建成6公里开放车联网示范线路,可支持V2X应用,预计2018年建成长度超过20公里的自动驾驶示范路段。

· 商讯 ·

现代召回476辆进口起亚速迈

北京商报讯(记者 钱瑜 高春艳)12月25日,国家质检总局发布公告称,现代汽车(中国)投资有限公司(以下简称“现代汽车(中国)”)向国家质检总局备案了召回计划,将自2018年2月1日起,召回2012年5月2日至2014年2月28日期间生产的部分进口2011-2013年款起亚速迈系列汽车,据该公司统计,中国内地共涉及476辆。

据悉,本次召回范围内部分车辆由于原材料的缺陷,制动踏板挡块在高温潮湿的环境下可能损坏,造成制动灯长亮,可能引发被追尾事故,存在安全隐患。现代汽车(中国)将为召回范围内的车辆免费更换改进后的制动踏板挡块,以消除缺陷。

北京商报记者了解到,12月11日,现代汽车向国家质检总局备案了关于2017款起亚极睿系列汽车的召回计划,召回原因是车辆存在驻车制动问题,在全行程的3/4以内驻车制动系统不能产生有效制动,因而存在安全隐患。这类缺陷车型在中国内地地区共涉及1760辆。

值得注意的是,随着近年来汽车贸易进口的数量快速上涨,越来越多的海外汽车进口到中国。在2016年我国《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》正式实施以来,国内汽车缺陷产品召回已经突破1000万辆,并以逐年递增的趋势在扩大。业内认为,虽然汽车召回常态化,但是汽车召回也是一种进步,对于厂家来说,提高产品质量水平是重中之重。

乐视移动前CEO阿木加盟联想

北京商报讯(记者 石飞月)12月26日,有消息称,联想集团已发布内部邮件,乐视移动前CEO阿不力克木·阿不力米提(阿木)加盟联想,担任联想中国区战略与业务拓展副总裁。随后,联想方面向北京商报记者确认了这一消息。

据悉,阿木将负责联想中国区战略规划、战略管理及实施,并依据战略推进新业务布局与拓展,寻找新的战略联盟及合作。联想中国区战略运营及供应链原副总裁李欣将专注在运营及供应链管理,并主导推进中国区数字化运营体系建设。

联想集团执行副总裁兼中国区总裁刘军称,联想新战略的落地以及业务方向布局拓展,都需要组织的变革,使组织更加外视、更加多元、更勇于创新、更具创业精神。相信凭借阿木对互联网行业的理解以及系统的全局化战略思维,一定会更好地提升联想的战略能力,加速联想新业务的布局,助力联想中国战略转型。

阿木曾是乐视移动的掌门人,他在今年4月被乐视控股正式任命为乐视移动CEO,取代了离职的冯幸。此后,阿木便全面负责乐视移动整体的日常经营及团队管理,直接向贾跃亭汇报。

乐视移动是乐视手机业务的运营主体。去年11月,乐视手机业务被曝拖欠供应商巨额款项,直接引发了乐视的资金链危机。阿木接手乐视移动后,负担起了手机业务债务问题,包括乐视大厦上演的供应商讨薪事件,也由阿木负责处理。但4个月后,在今年8月24日的一场乐视内部会议上,阿木宣布辞任。

此后,阿木还曾受命出任贾跃亭控制的另一家酷派集团的执行董事,直至今年11月随同贾跃亭一并退出乐视董事会。阿木可谓是贾跃亭阵营的老将,也是成就乐视生态的重要人物,他先后在乐视控股和乐视移动等乐视系公司担任过要职。据报道,在乐视扩张的那段日子里,乐视最初的“生态化反”与“七大生态”等宣传理念都是阿木提出的。

责编 钱瑜 美编 王飞 责校 刘凯晶 电话:64101880 kuaijiaogao@163.com

Gofun给出共享汽车盈利时间表

首汽Gofun给出共享汽车盈利时间表。12月25日,Gofun出行COO谭奕在接受北京商报记者时表示,3-5年内,共享汽车将迎来盈利。近年来,共享汽车市场迎来爆发期,从传统租车企业、互联网公司,再到后来的地产公司,各行各业都开始试水共享汽车行业。值得注意的是,摩拜、美团、滴滴等巨头也开始布局。不过,业内普遍认为,就目前而言,共享汽车行业仍然没有巨头出现,盈利能力依然待考。

3-5年盈利

12月25日,谭奕在接受北京商报记者时表示,3-5年内,共享汽车将迎来盈利阶段。而就目前市场情况而言,共享汽车行业盈利情况并不乐观。公开资料显示,目前分时租赁汽车企业平均单车亏损每天在50-120元。今年10月,共享汽车平台START创始人兼CEO张丙军曾坦言:“目前START平台并没有实现盈利,而后续还将在产品研发上做更大的投入。”

据了解,START采用轻资产运营模式,无需采购大量车辆,但目前仍然无法实现盈利。此外,TOGO途歌方面也曾表示,TOGO途歌目前还是以扩充市场、布局城市及增强用车体验感为首要任务,盈利不为现阶段的诉求。

从共享单车到共享汽车,共享经济在市场刮起一阵狂风之后开始面临阵痛。轻资本的共享单车行业中,接连有企业退出市场。悟空单车、小蓝单车、酷骑单车的倒闭,不仅引发了人们对行业的质疑,其出现的押金难退问题更是让消费者对共享经济信心下降。而一直因重资本而备受行业质疑的共享汽车也难逃厄运,日前,友友租车、EZZY陆续停止运营,主要原因正是资金链断裂。

面临严峻的市场环境,Gofun正在探索自己的盈利模式,加速发展自身业务。12月25日,北京商报记者自Gofun处获悉,目前Gofun旗下共投放1.5万辆共享汽车。预计明年车辆投放规模将达到5万辆。在共享汽车

部分共享汽车融资情况		
PonyCar马上用车	C轮	超2.5亿元
一步用车	A轮	1.35亿元
TOGO途歌	B轮	约1.46亿元
Gofun	A轮	2.14亿元

行业中,车辆达不到50万不能称之为规模化。要达到规模化目标,不一定仅靠企业自己持有车辆,需要探索多种方式。”谭奕说。

除了车辆规模化布局外,Gofun也在推动车辆的智能化。目前北京的车辆基本可以实现刷身份证开门。预计明年初,Gofun将可以实现车内人脸识别技术。”谭奕向北京商报记者介绍称,Gofun对用户身份进行层层验证,首先在注册时使用实名制;第二步是身份证验证,即将实现的人脸识别技术是为了进一步保证注册人、持证人与使用人为同一人,防止不法分子或者好奇心较重的小朋友冒用他人身份开车,造成严重的后果。此外,针对消费者关心的押金问题,Gofun也做了相应措施。

目前,Gofun已在支付宝平台开通免押金服务。当用户信用积分达到720分以上时,可以免交押金使用Gofun旗下共享汽车。

资本蜂拥

除Gofun外,其他共享汽车平台也在加速扩张,加大融资力度。不久前,电动汽车分时租赁平台PonyCar马上用车宣布完成C轮融资,总投资额超2.5亿元。一步用车的A轮融资获得了1.35亿元,而TOGO途歌已获得2200万美元B轮融资。竞争愈演愈烈,资本也开始蜂拥而至,越来越多的车企开始进入共享汽车领域。

近日,宝马集团旗下共享汽车项目ReachNow即时出行携手电动汽车分

时租赁品牌EV CARD分时租车共同在成都推出高端电动汽车分时租赁联合品牌——ReachNow powered by EV CARD,前期预计投放100辆宝马i3升级版车型。奥迪也于今年上线了“Audi on demand+移动出行”服务和“奥迪出行”App,提供车辆基本涵盖旗下所有车型。

除车企外,互联网、地产等企业也开始纷纷试水。日前,神州优车集团召开战略发布会,宣布将打通出行、分时租赁、融资租赁等几部分业务,由“汽车出行”升级为“汽车生活”平台。而在之前,美团、滴滴、摩拜等互联网企业早已争先入场。目前,美团已在成都展开“美团租车”业务的试运行,正式进入共享汽车领域。今年11月,摩拜单车也与贵安新区、新特电动汽车合作,开始正式布局分时租赁业务。滴滴出行创始人、董事长兼CEO程维则于近日表示,接下来会大力投入分时租赁领域,投入资本将不低于10亿元。

谭奕表示,目前共享汽车市场的竞争已经进入到白热化阶段,但是仍然没有出现一个有效的模式,整个行业还是浑浊的,没有秩序感。资金充足的企业大肆“扔车”,或者一味建充电桩,后期运营却跟不上。因为整个行业依然处在早期阶段,当有一家企业出现一种有效的模式,其他企业就会开始效仿。

模式待考

虽然参与者不断涌入,但共享汽车行业盈利仍然待考,车牌、停车位等

公共资源紧缺成为行业通病。据了解,目前Gofun在北投放2700辆车,停车位大概有几百个。谭奕认为,其实停车位的资源还是有的,现在大家所讲的停车位紧张是指潮汐紧张,而实际上如果把所有的位置和车匹配的话,停车位是够的,现在看起来停车位紧缺其实只是匹配度的问题。

谈到如何盈利,谭奕称分时租赁并不是传统的租赁行业,而是基于互联网的、碎片化以及大数据的行业。共享汽车行业的盈利基于车辆数量以及智能程度,这个行业真正的价值都在后台的信息和数据上。但目前来看,共享汽车数量不够,体量不够大,模式尚未形成,现在的共享汽车行业就是一个简单的租赁模式。

“与共享单车相比,共享汽车行业本身受到公共资源紧缺、用户需求量不大等问题的制约。”国家发改委综合运输研究所城市交通室主任程世东告诉北京商报记者,目前虽然有大量资本流入共享汽车企业,却都没有大规模动作,这表示其对于行业盈利能力依然持谨慎态度。共享汽车行业资本较重,企业想要实现盈利首先要保证自身资金充足,在做不到大体量的情况下,针对某一群体做特定场景服务或许会成为企业盈利的机会。如果追求大规模、大体量的模式,短期内企业恐无法实现盈利。”

交通运输部科学研究院发展中心副研究员李艳霞在接受北京商报记者时表示,企业寻求发展的首要任务是做好定位。共享汽车属于市场行为,企业需要根据市场需求来决定本身的发展。首先要做到准确定位,共享汽车作为出行系统的一个组成部分,要认识到自己的功能和职责。地铁、公共交通是针对大流量人群的公共交通出行方式,网约车作为一种个性化出行方式,定位比较高端,提供中、高品质的服务。共享汽车同样作为一种个性化出行方式,企业需要为其找到准确的定位,再决定自身发展的策略,不能盲目入局。

北京商报记者 钱瑜 鲁佳乐/文
王飞/制表

S 重点关注
Special focus

沃尔沃中国研发公司原总裁加盟蔚来

北京商报讯(记者 蓝朝晖 高春艳)12月26日,北京商报记者记者从蔚来内部得到确认,原沃尔沃旗下高性能品牌Polestar全球CTO及中国区总裁、沃尔沃中国研发公司总裁沈峰已经加盟蔚来,职务为副总裁,负责蔚来质量管理,并担任质量管理委员会主席,沈峰将负责蔚来旗下产品从研发生产到交付全生命周期的质量管理工作。

据悉,沈峰拥有20多年的汽车行业从业经历。他曾先后在美国福特汽车和沃尔沃汽车中国担任要职。在加入蔚来汽车之前,他曾任福特汽车6-Sigma黑带大师、沃尔沃汽车Polestar全球CTO及中国区总裁,以及沃尔沃中国研发公司总裁。

在沈峰加盟之前,蔚来的产品研发、质量控制及制造管理团队已经由众多业界顶级大咖组成,其中包括有蔚来联合创始人、执行副总裁郑显聪,蔚来生产运营副总裁蒋平,蔚来汽车整车

工程部副总裁毛杰等。还有两个没有正式对外公布的人员,他们分别是宝马前全球副总裁柯汉(Hans Kroepfle)以及华晨宝马沈阳铁西工厂前质量副总裁、宝马与Mini中央质量副总裁Steffen Wirth。

公开资料显示,蔚来汽车已获得超20亿美元的融资,其投资方包括腾讯、百度、京东等互联网巨头,还涵盖了高领资本、顺为资本、红杉资本、愉悦资本、淡马锡、新桥资本、IDG资本等一众投资公司。蔚来汽车创始人李斌曾在公开场合表示,没有200亿元资金最好别造车,以此来评论近年来国内一系列造车新势力泛起的现象。但蔚来汽车同样也有新势力造车不扎实的缺点,这使得蔚来汽车备受争议。

由于采用与传统汽车制造商合作的生产模式,产品质量成为外界对蔚来汽车发展疑虑最大

的部分之一。12月16日,蔚来汽车高性能智能电动7座SUV正式上市,并将于明年上半年实现首批产品的交付。不过,蔚来汽车承诺的交付前实现300万公里的路测还未完成,但时间不等人,在此关键时刻,沈峰的加盟预计将为蔚来ES8产品品质的提升带来一定帮助。

作为原沃尔沃中国生产制造最主要负责人,沈峰曾公开表示,要想保持安全性领先地位,必须脱离传统汽车框架,从零开始设计新能源汽车。

业内人士认为,蔚来汽车负责工厂建设以及产品落地的团队由多位业界顶级大咖组成,蔚来汽车的整车质量应该能得到相应的保证。目前,蔚来汽车首款SUV产品ES8已经上市并接受预订,明年上半年将开始交付,蔚来汽车正尽可能去满足消费者产品质量预期。

《指导原则》发布 九成中成药说明书将修改

北京商报讯(记者 钱瑜 实习记者 姚倩)12月25日,国家食药监总局发布《中成药规格表述技术指导原则》(以下简称“指导原则”)指出,对已上市中成药规格的规范,将通过国家标准的制修订工作及上市后变更补充申请等逐步进行。根据《指导原则》,市场上约有90%中成药的说明书需要修改。

目前,中成药规格存在规格表述用语不规范、不统一;规格与用法用量关联性不强;相同品种规格标示不统一等问题。据了解,中成药大部分为复方制剂,因成分多且复杂,活性成分不明确而具有特殊性。当前上市品种中,绝大部分中药制剂规格不能标示产品的

活性成分,尽管通过标准整顿、国家统一药品批准文号等工作,大部分中成药标准标注了规格,但也有一些标注不规范,甚至部分文号未标注规格。

资料显示,药品规格是药品标准及说明书的重要内容。药品规格的正确表述是在药品流通经营过程中,正确表示药品数量和价格的基础。同时,在临床用药时计算准确的给药量,保证用药的安全有效,有着重要意义。中药规格标示的不规范,给药品监管、研发、使用、价格、招标等造成一些误用或误解。例如,中药规格的变更申请一直是中药药学补充申请的主要申请事项,在药品审评中,

因规格不合理而不批准或要求补充资料的情况较为普遍。此外,当前市场上的中成药,仅以单位制剂的重量或体积等表述的占大多数,这给临床准确用药带来不便。

国家食药监总局表示,规格的重要性决定了规格表述应尽可能提供准确、清晰的药物成分及剂量信息,告知相关机构、医师及公众,以便对药品进行合理销售、贮运、分发、使用及监督检验。根据要求,中成药的药品规格标示内容中一般应包含单位制剂中所相当的处方药味(包括饮片、提取物、有效成分等)的理论量(或标示量),明确中成药规格表述应遵循与处方药味相

对应,与用法用量、包装规格相协调,用语规范的原则《指导原则》中指出,技术指导原则发布前已经受理的及发布后新受理的中药新药、属于国家食药监总局审批的上市后变更补充申请,均应根据此技术指导原则的要求规范表述中成药规格。

相关统计数据显示,目前已上市品种中,存在31种规格表述方式。其中单剂量药品的重量或装量的表达方式占70%以上,无规格者占15%。近90%的中药文号在说明书【规格】项下并没有标示单剂量药品的含药量,而是以重量、装量等来标示规格,不符合药品规格应该具备的内容。