

## 英电信巨头将华为移出5G竞标名单

北京商报讯(记者 石飞月)12月5日,据英国《金融时报》报道,英国电信集团(BT)已将华为排除出其核心5G网络设备供应合同的竞标名单。报道称,英国电信集团以后将只在其认为网络中重要性较低的部分使用华为设备,例如天线塔相关设备等。此外,该公司还将在两年内移除核心4G网络中的华为设备,以使其移动电话业务符合一项该公司的内部政策,即将华为设备用于电信基础设施外圈。

据了解,这家英国电信巨头已在伦敦多个地点使用华为设备进行了5G网络测试,该公司也声称,华为的设备比竞争对手诺基亚、爱立信等设备提供商开发的更为先进。尽管如此,该公司还是在5G网络设备供应合同竞标名单中将华为排除在外。BT发言人还不忘辩解称:“华为仍然是其重要的设备供应商以及有价值的创新合作伙伴”。

这并不是英国电信集团第一次把华为设备排除在其核心网络外。2005年,该公司曾与华为签署了一项协议,也因此成为在中国境外首个使用华为设备的公司之一。但到了第二年,英国电信集团就以安全问题为由承诺不允许华为设备出现在其核心网络之中。

今年以来,已有多个国家都对华为采取了“封杀”措施。澳大利亚政府以安全担忧为由,禁止华为公司为其规划中的5G移动网络供应设备;此外,日本政府决定在引进政府层面的情报系统时,在招标中排除中国华为或中兴的电信设备。

虽然如此,华为5G遭“围剿”之下,已拿到全球22份商业合同。在AI方面,华为虽然没有All in AI,但是已经发布AI战略,全栈全场景AI解决方案出炉。

## 滴滴成立网约车平台公司

北京商报讯(记者 魏蔚)12月4日,滴滴方面通过全员信宣布组织架构升级,滴滴核心业务和多部门都将进行合并、调整,其中专车、快车事业群合并,成立网约车平台公司,原小桔车服公司和汽车资产管理中心(AMC)合并升级为新车服,成立车主服务公司。同时,安全被视为滴滴未来发展的核心能力,首席安全官向滴滴创始人兼CEO程维汇报。

根据滴滴全员信:“升级安全体系”被放在所有调整描述中的第一位。任命集团安全事务部负责人王欣为首席出行安全官,向程维汇报。

全员信还提出要成立两大平台公司:网约车平台公司和车主服务公司。据了解,滴滴网约车平台公司由原快捷出行事业群与专车事业部、豪华车事业部合并,滴滴任命付强为集团高级副总裁兼网约车公司CEO,向程维汇报。车主服务公司由原小桔车服公司与汽车资产管理中心合并,任命陈汀为集团高级副总裁兼车主服务公司总经理。

滴滴还在此次调整中合并了多个出行业务组成普惠出行与服务事业群,包括原品质出行事业群的HT、HM、代驾、企业级业务和原智慧交通事业部的公交业务。任命付军华为集团高级副总裁兼普惠出行与服务事业群总经理,向程维汇报。滴滴还升级了出租车业务产品,滴滴CTO张博将负责原快捷出行事业群出租车事业部,滴滴将向出租车业务加大产品技术资源的投入,进一步探索出租车与网约车融合的新模式。

此外,原FLPW(财务/法务/采购/行政)将拆分成两个部门:财务与经营管理部和法务部。原有的行政团队并入总办。任命朱景士为集团财务经营与战略高级副总裁,继续兼管国际业务和金融业务,向滴滴总裁柳青汇报。

## 阿迪达斯亚太总部明年在上海启用

北京商报讯(记者 方彬楠 白杨)12月5日,记者从阿迪达斯中国相关负责人处获悉,2019年1月,阿迪达斯将入驻位于上海的全新亚太及大中华区总部。阿迪达斯亚太区董事总经理兼大中华区董事总经理高嘉礼(Colin Currie)对此表示:“这将是一个全新的起点”。在业内人士看来,阿迪达斯新总部的启用,标志着阿迪达斯亚太市场新计划的进一步落地。这也可以分析出,亚太地区和中华区将是全球两大运动巨头——耐克和阿迪达斯未来角力的焦点,也将成为双方全球业绩的关键。

目前,北美市场、大中华区和电商已成为阿迪达斯业绩强劲增长的主要驱动力。在2018财年,阿迪达斯推出一项亚太市场新计划,将大中华区、日本、韩国、东南亚太平洋整合成统一的亚太市场。2018年一季度起,公司的财务报告中,阿迪达斯品牌和锐步品牌的业务运营报告将分成六大市场——北美、亚太、西欧、拉丁美洲、新兴市场以及俄罗斯/独联体地区。

不久前阿迪达斯发布的2018年三季度业绩报告显示,在美国和亚太地区的驱动下,全球销售额同比增长8%至58.73亿欧元,高于去年同期的56.7亿欧元。净利润同比增长25%至6.59亿欧元;在亚太市场及大中华区,剔除汇率因素,大中华区销售额增长26%;剔除汇率因素,亚太市场销售额增长15%。

事实上,不仅是阿迪达斯,对耐克来说大中华区也同样重要。2019财年一季度,耐克大中华区营收达13.79亿美元,在汇率不变的基础上同比增长20%,实现了连续17个季度实现双位数增长。

北京商报记者注意到,两大运动巨头正纷纷加码大中华区。今年10月4日,耐克首家以House of Innovation为概念的耐克上海001正式开业,这也是耐克在中国首家全面启用移动支付商店;时隔约一个月,阿迪达斯杭州首家城市品牌中心湖滨银泰in77店迎客,这是一个集创新型运动产品和个性化运动体验于一体的潮流地标。

## “双积分”启用 近半车企转型迫近

12月5日,我国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理平台(以下简称“双积分平台”)正式上线。随着新平台上线,双积分强制考核的大幕正式拉开。目前国内汽车产业转型新能源正进一步提升,而根据此前乘用车企业双积分核算情况,有近半车企积分不达标,未来无疑将面临更大的压力。

## 大考开端

工信部装备工业发展中心发布的通知显示,乘用车企业应当按照要求及时通过平台报送生产或者进口的乘用车燃料消耗量与新能源乘用车相关数据,并提交下一年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分预测报告。

所谓双积分,指的是传统燃油车积分和新能源汽车积分两项。2017年9月《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》(以下简称《办法》)由工信部审议通过,也被称为双积分政策。《办法》规定了乘用车企业平均燃料消耗量积分核算、乘用车企业新能源汽车积分核算的双积分核算方法,并规定乘用车企业应当于每年3月1日前,向工信部提交上一年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分执行情况年度报告。

今年4月,工信部公布了《2017年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况》,新能源汽车积分表现突出。自2019年开始,工信部对乘用车企业的新能源汽车积分将开始强制考核。

值得注意的是,根据本次通知,12月5日-20日,境内乘用车生产企业和进口乘用车供应企业应通过双积分平台提交2019年度积分预测报告。预测报告的内容包括本企业平均燃料消耗量预期达标值、预期实际值和新能源汽车积分预期值等。

业内人士表示,尽管双积分政策已经开始施行,但由于现在新能源汽车积分不强制考核,2019年起才进入强制考核阶段,因此2019年是真正大考的开端。随着此次双积分平台的正式上线以及2019年双积分预测报告的提交,各车企开始迎来双积分政策的真正考验。

## 压力升温

根据双积分政策,传统燃油车积分和新能源车积分二者独立计算。一家车企的积分为每款车的积分乘以销量,积分与油耗挂钩,只有传统燃油车与新能源车积分大于零才算达标,如果出现负积分,则需

## 平均燃料消耗量积分倒数三名



## 2017年度乘用车企业双积分核算情况

- 共核算130家乘用车企业
- 其中56家车企双积分不达标



要采取措施抵偿归零或调整生产与进口计划。

如果无法抵偿归零,相关企业可能无法上市销售新品。对于新能源汽车负积分未抵偿的企业,工信部将暂停该企业高油耗车型的生产。同时,工信部对双积分新能源汽车的要求也逐年提高。根据工信部最新公布的标准,2019年新能源汽车积分所占比例为10%,2020年积分占比为12%。

根据工信部等部委公布的2017年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分核算情况,在进入核算的130家乘用车企业中,东风汽车、力帆、柳汽等56家车企双积分不达标。油耗积分倒数三名的企业分别是长安福特、长城汽车和东风汽车,长安福特欠下的积分超过倒数第二名约13万分。

北京商报记者梳理发现,在国内汽车产业中,与普遍深耕新能源产品多年的自主车企相比,合资车企在新能源业务板块相对弱势,大多旗下有新能源汽车产品的合资车企仍处在产品的上市初期,还有一部分合资车企甚至尚未推出新能源汽车产品。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树此前表示,双积分政策对所有企业,尤其是对合资企业带来巨大挑战。双积分政策对行业的影响是极其深远的,很多传统企业感到压力巨大,这对整个乘用车市场的产业格局带来了巨大冲击与影响。

## 抱团取暖或加速

对于那些双积分不达标车企,可以通过购买其他企业的积分来解决问题。今年7月,乘用车企业

双积分交易平台正式启动。根据相关规定,企业可通过对积分的结转、关联企业的转让及市场积分交易等方式,对积分进行处理。新能源积分可以抵扣燃油积分,但燃油积分不可以抵扣新能源积分。传统燃油车厂商在面对负积分时,就需要购买新能源积分来进行抵扣或者使用新能源汽车富余的积分。

不过,目前新能源积分价格尚不明朗。中国汽车技术研究中心资深首席专家黄永和早前曾透露,中国汽车技术研究中心、清华大学、中国电动汽车百人会等机构通过计算模型,提出了每分1000-1万元不等的价格。

2017年,长城汽车平均燃料消耗量积分为-159859分,如果按照1000元/分计算,想要通过购买积分的方式抵扣负积分,长城汽车需要支付超过1.5亿元,如果按照1万元/分计算,长安福特则需要支付超过15亿元。与直接购买积分的巨大花费相比,不少车企更愿意抱团取暖来解决问题,即与国内新能源汽车产销量较大的自主车企成立合资公司,专门生产新能源汽车型。

以大众为例,2017年,该公司在华销量超过420万辆,如果按照2019年10%的新能源积分比例来看,届时大众的新能源汽车积分需要42万分,这就需要生产约10万辆纯电动汽车或约20万辆插电式混合动力车,这对大众来说是必须面对的新挑战。

在此背景下,今年4月底,滴滴确认正在与大众、北汽等车企探讨开放性合作,合作内容可能包括定制新能源车。汽车行业专家贾新光分析认为:“显然大众集团与滴滴合作可以直接消化掉至少6万辆新能源汽车的积分,加上江淮大众的新能源汽车,大众可以迅速缓解双积分的压力”。

无独有偶,2017年11月,福特和众泰达成合资协议,双方将组建全新合资公司,新合资公司将有助于福特为中国消费者提供更多经济型纯电动乘用车产品;2018年7月,长城汽车与宝马正式签署合资经营合同,合资公司规划了宝马在全球范围内首个纯电动车合资项目;2018年11月,大众也与江淮汽车、西雅特签署谅解备忘录,三方就共同开发全新平台和电动化方面进行合作。

中国汽车流通协会副秘书长罗磊表示,在行业景气度与政策的双重推动下,为解决燃料消耗量积分的问题,对外资品牌而言,找个中方合作伙伴是一种更经济的解决办法。

北京商报记者 方彬楠 濮振宇/文 宋媛媛/制图

S 重点关注  
Special focus

## Zepeto,又一个短命的爆款App?

估计QQ秀也没想到,自己会以这种方式回到大众视野。十年前玩QQ秀玩得热火朝天的人,十年后都来玩Zepeto了。10月20日开始霸榜App Store中国区前十,目前稳居中国区免费App排行榜榜首,如今已经蔓延至微信、微博、小红书等各大社交平台……

立体的卡通形象、高还原度的捏脸,可以装饰的背景、与朋友明星一起合照,凭借这些并不十分新鲜的玩法,Zepeto居然一路过五关斩六将,火爆了朋友圈。今年3月1日,韩国SNOW公司推出了这一应用,9月,Zepeto开始出现在中国区榜单。

在这个“不氪金都不好意思叫游戏”的时代,Zepeto也有自己的“活法”。金币是首要,25元1.99万个金币,内置的小游戏或每日任务、看一个几十秒的广告都能赚百八十个金币。捏脸、拍照、发朋友圈,Zepeto的“自来水”越来越多。别小看虚拟形象的吸金属性。腾讯内部人士曾透露《王者荣耀》最高日收入可达2亿元,一个赵云皮肤一天收入就能达1.5亿元。

踩中了人们对于虚拟形象的喜爱,即便是这个服务器都不在国内的App频频出现死机、卡顿、加载全屏,热度依旧不减。意外蹿红让Zepeto的制作团队有点蒙。但蒙完之后,其中文版“崽崽”以迅雷不及掩耳之势注册了官微,进行了官宣——中文版官方团队12月5日起正式运营。

Zepeto的爆红或许与颜值生意有关。目前Zepeto在中国地区的运营由B612团队支持,就是那个可以进行不同风格贴图拍照、录像、涂鸦的自拍神器。这意味着,Zepeto背后自拍神器、贴图相机等一系列“美颜套路”早已融会贯通。

不过,虚拟形象并不新鲜。2003年,QQ秀诞生并霸占社交圈,2013年,捏脸神器脸萌诞生,掀起全民捏脸风潮。从本质来看,Zepeto跟脸萌、QQ秀没有太大差别,但背后的生意却不容小觑。去年10月,脸萌的C轮融资就已经达到5000万美元。

“2018年的脸萌”、“新款QQ秀”,当

Zepeto蹿红时,标签也一拥而上。但当年脸萌虽然红极一时,却没能逃过昙花一现的命运。这也是Zepeto在游戏基础上增添社交的一大原因。有了社交,就有黏合度,有了黏合度,就有未来。从一个人的捏脸到一群人的捏脸,从一个人的世界到去街道上寻找好友,Zepeto似乎迫不及待把自己做成一个社交软件。

明明更像一款游戏,但Zepeto在App Store里的标签却是社交。其实社交生意不一定比颜值生意好做。阿里做社交,支付宝上都能聊天,陌陌、探探层出不穷。号称颠覆微信的子弹短信也迅速销声匿迹;淘宝、京东解决不出户的购物需求,微信解决了移动端的需求,而知乎解决了十万个为什么的需求,而脸萌这类产品,最终定位就是用户生活中的附属需求,而非基本长期需求”。

做社交对Zepeto来说并不简单,因为需要从零积累用户群。有用户之后,开发其他项目容易,但反过来却难于登天。在截至2018年一季度的腾讯财报中,微信用户首次突破10亿,达10.4亿。而在2017年底,这个数字尚为9.89亿。有了用户群,推出的其他一切尝试才有意义,才能反过来作用于用户产生正增长,但如果反过来,尤其是在以人为本的社交领域,无异于平地起高楼。这也就是为什么QQ秀逃脱了昙花一现的命运,但脸萌却没能逃脱“月抛”魔咒的原因。对于微信用户数的增长,腾讯在一季报中指出,小游戏的推出获得成功,令小程序生态系统整体受益。

现在的真正难题是,在社交江湖纵横了20年的腾讯大魔王似乎已经无人能敌。唯一的突破口可能是小视频社交。头条系向腾讯发起过攻势,抖音短视频业务风头正盛。为此,腾讯打算用30亿元扶持微视的发展,但收效不佳。微视的用户数在今年2月才出现明显增长,截至今年5月活跃用户数为512万,约为快手的1/46、抖音的1/32。

如果说在即时通讯方面,打败腾讯的可能只有它自己,那么在弯道超车上面,或许还有一线生机。北京商综合报道

资金危机升级  
FF将采取成本削减措施

北京商报讯(记者 方彬楠 于海)12月5日,Faraday Future(以下简称“FF”)在官方订阅号发布关于近期业务运营调整的声明称,因投资人违约拒绝支付投资款,FF正面临严峻的现金流危机。恒大健康进一步拒绝根据合同约定解除对FF资产的留置权,使得FF暂时很难通过资产抵押贷款实现短期融资。

FF声明表示,公司将不得不采取进一步的成本削减措施来应对当前的财务状况,包括进一步采取带薪留职措施;“我们向选择留下来继续工作的全球1000余名员工,尤其是留下来的数百名美国员工表示感谢,他们愿意临时减薪并继续为FF91生产交付相关的核心项目工作,同样对带薪留职的员工表示感谢”。

8月底,FF成功推出FF91首辆预产车,按照规划,法拉第未来将于明年初正式量产交付,曾经阴云密布的FF似乎走向正轨。但10月7日,恒大健康产业集团又发布公告称,FF创始人兼CEO贾跃亭半年耗资恒大8亿美元,又提出再提前支付7亿美元,未达目的后提出仲裁,要求剥夺恒大融资同意权以及解除所有合作协议。随后,FF发布声明反驳称:“FF解除所有协议”的唯一原因是因为恒大未能实现自身意图,继而拒绝支付自身已同意支付的资金。

双方陷入持续不断的口水战中。10月25日,恒大健康发布公告,贾跃亭和恒大纠纷的紧急仲裁结果出炉,仲裁驳回了贾跃亭方面提出的彻底剥夺恒大融资同意权的申请,并于较早前驳回了贾跃亭方面突然提出的解除恒大资产抵押权的新申请。同时,FF发布声明称,仲裁裁决FF在一定条件下可对外开放融资。

但是融资始终绕不过恒大健康的存在,根据紧急仲裁结果,尽管FF可以在最终仲裁前对外进行不超过5亿美元的融资,但其中新股融资的估值不得低于恒大子公司时颖投后估值,且时颖享有新股的优先购买权。

近段时间,FF多次发表资金紧张声明。10月底,FF针对外界传言的员工带薪留职一说发布声明,明确该举动是因恒大健康违约,FF正在面临暂时性的现金流困难,导致其不得不立即采取临时应对措施。贾跃亭也曾表示,FF遇到了极大的资金流动性困难,公司不得不采取裁员、减薪、无薪休假等一系列措施。

业内人士表示,FF现在面临的重大问题就是资金短缺。同时,FF与恒大的矛盾如果得不到合理的解决,那么它在融资方面的举措将异常艰难,这也将导致FF91是否能按时进行量产。而对于一个造车企业,最重要的是将车生产出来并卖出去,这样才能得到良性循环,生存下去。