

# 挥别日化 广州浪奇二次创业

经历了存货跑路、连年亏损、退市重整、摘星脱帽等一系列起伏后，近日，广州浪奇又因一则资产置换公告引起了关注。根据5月12日披露的公告，广州浪奇正筹划进行资产置换，交易完成后将不再经营日化业务，主要业务也转变为食品及文化创意产业园区开发和运营。这意味着，拥有中国驰名商标“浪奇”“高富力”等品牌的老牌日化企业广州浪奇，将告别日化领域。

在业界看来，日化业务的下滑已经影响到广州浪奇的整体业绩，做出这样的选择对于广州浪奇来说也是无奈之举。当日化的毛利率远低于食品业务时，广州浪奇将希望寄托在食品赛道。然而，对于刚刚摘星脱帽重新起跑的广州浪奇来说，这真是一个好的选择吗？没有人能给出准确答案。

## 剥离日化

根据公告内容，广州浪奇在筹划与控股股东广州轻工集团(以下简称“轻工集团”)进行重大资产置换，轻工集团拟以持有的广州新仕诚企业发展股份有限公司(以下简称“新仕诚”)不低于51%股份，与广州浪奇所持有的南沙浪奇100%股权、韶关浪奇100%股权、辽宁浪奇100%股权、日化所60%股权等值部分进行资产置换。

公告显示，新仕诚为轻工集团控股子公司，注册资本3000万元，主营业务为文化创意产业园区开发和运营。本次交易完成后，广州浪奇将不再经营日化业务，主要业务将转变为食品及文化创意产业园区开发和运营。

这意味着，作为老牌日化企业的广州浪

奇此后将正式剥离日化业务。这样的业务转变令投资者感到有些突然，因为在2022年年报中，广州浪奇还表示“2023年将继续坚持做强做大日用化工板块和食品饮料板块”，近日还携带旗下日化、食品品牌参加了今年广交会。对于广州浪奇为何突然退出日化领域，一时间业内议论纷纷。

关于这起交易的具体实施情况，广州浪奇在公告中没有太多细节披露，仅表示，本次交易构成重大资产重组，目前尚处于初步筹划阶段，交易双方尚未签署任何协议，交易方案、交易价格、业绩承诺等需进一步论证和协商，最终能否实施及实施的具体进度具有不确定性。广州浪奇将根据相关事项的进展情况，分阶段及时披露信息。

就剥离日化业务的相关问题，北京商报记者拨打了广州浪奇官网电话，并向官方部

箱发送了采访邮件，但截至发稿电话未接通，邮件未收到回复。

## 盯上食品

虽然有些突然，但真研究起来，广州浪奇放弃日化业务也不算毫无缘由，毕竟日化业务已经下滑影响到公司整体业绩。

根据财报信息，2022年，广州浪奇营业收入24.88亿元，下降3.77%；归母净利润亏损7161.33万元。分产品比较来看，广州浪奇主要业务为日化板块与食品饮料板块，其中，日化产品营业收入下滑最多，减少了7.4%；糖制品、饮料的收入分别减少0.29%、3.45%。

收入缩水的同时，日化产品在整体营收中的占比也正在下滑，从2021年的占比40.56%滑落至2022年的39.03%；相反，糖制品、饮料的营收占比则呈上升趋势，目前广州浪奇营收占比最高的业务为糖制品，贡献了49.51%的收入。此外，在毛利率水平方面，2022年日化产品毛利率下滑了1.68%，仅为9.63%，而饮料毛利率则高达40.66%。

当日化品牌逐渐边缘化，市场生存空间越来越窄，转向开拓盈利更高的食品饮料市场成为广州浪奇的选择。广州浪奇也在公告中表示，本次交易完成后，预计公司盈利水平将有所提升，有利于增强公司综合竞争力。

根据官方信息，在食品饮料业务方面，广州浪奇拥有菠萝果味饮料始创品牌“广氏”、

调味糖系列“红棉”以及咖啡冲饮类“东方寓言”三大品牌，全资子公司华糖食品是全球大型食品公司和国内知名食品企业的主要食糖供应商之一。

在中国食品产业分析师朱丹蓬看来，广州浪奇的子公司华糖食品是原料商，具有一定的上游规模优势、品牌优势、客户优势；反观其日化业务的下滑已经影响到公司整体业绩，在国内日化市场竞争激烈、大鳄林立的节点之下，剥离日化业务也属于无奈之举。但是在食品领域，广州浪奇的优势也不是很稳定，业内对其转向食品领域持保留看法。

## 病急乱投医？

从1959年创立至今，广州浪奇已经发展了60多年。作为华南地区早期日化产品定点生产企业，1993年，广州浪奇由国有企业改组为股份制企业，成为A股上市公司之一。但在最近几年经历存货跑路、退市重整、摘星脱帽等一系列风波的广州浪奇发展难言乐观。

2020年9月，广州浪奇贸易业务被曝出发现存货真实性存疑，部分库存货物可能涉及风险，合计账面价值达5.72亿元的存货物不知去向。2020年财报显示，这一年公司累计计提信用减值和资产减值合计69.58亿元，造成2020年度收入、利润大幅下滑，公司由此涉及诸多诉讼(仲裁)事项、债务逾期及部分银行账户、子公司及参股公司股权被冻结。

2021年5月，由于2020年末经审计的净

资产为-25.85亿元，广州浪奇股票交易被深交所实施“退市风险警示”和“其他风险警示”。2021年底，广州浪奇收到了广东证监局下发的《行政处罚决定书》，由于涉及存货造假问题，广东证监局对广州浪奇处以450万元罚款；对广州浪奇原董事长傅勇国罚款300万元。

之后，广州浪奇进入破产重整程序。2021年12月，广州浪奇完成了对重整计划的执行，2022年5月撤销退市风险警示及其他风险警示。至此，广州浪奇算是“重获新生”。

不过，对于刚刚摘星脱帽、重新起跑的广州浪奇来说，新机会的背后也将是新的风险和挑

战，食品赛道能否成为广州浪奇的希望还不好说。

业内人士分析指出，根据这几年发展情况来看，广州浪奇在行业内竞争力护城河一般，盈利能力和营收成长性较差，可能还有财务风险的隐忧存在。

战略定位专家、九德定位咨询公司创始人徐雄俊表示，广州浪奇的核心问题是公司业绩差，找不到发力点和突破口，再加上企业管理出现混乱，陷入了十分被动的局面。而广州浪奇的自我定位也不坚定，没有清晰明确的战略方向，有些病急乱投医。

“新的业务方向食品饮料和文化创意产业园等领域同样面临非常激烈的竞争，广州浪奇必须要找到自己独特的差异化优势和定位。”徐雄俊说。

北京商报记者 郭秀娟 张函

## Market focus

# 特斯拉“单踏板”争议落定

一纸召回公告，让特斯拉在“失速闯祸”后对“单踏板模式”的争议落定。近日，国家市场监督管理总局(以下简称“总局”)发布公告显示，由于未有允许驾驶员选择能量回收制动策略，以及对驾驶员长时间深度踩下加速踏板的情况可能没有提供足够提醒，特斯拉将在中国市场召回超110万辆进口和国产Model系列车型。特斯拉将为召回车型进行OTA升级，增加回收制动强度选项并在长时间深踩油门时作出提醒。

## 全球销量1/4被召回

根据公告显示，今年5月29日起，特斯拉汽车(北京)有限公司、特斯拉(上海)有限公司召回2019年1月12日至2023年4月24日期间生产的部分进口Model S、Model X、Model 3及国产Model 3、Model Y汽车，共计110.46万辆。

据统计，截至今年4月底，特斯拉全球累计销量超407万辆。这意味着，本次召回超过其累计销量的1/4，更接近于2019年起特斯拉在华销售总量。数据显示，今年前4个月特斯拉在华零售销量为17.7万辆，2019-2022年销量分别为42万辆、138万辆、32.07万辆和143.9万辆，合计111.67万辆。

涉及所有在售车型，几乎覆盖近四年在华所有售车型，这在召回案例中并不多见。公告显示，超110万辆被召回车型，由于没有允许驾驶员选择能量回收制动策略。同时，对驾驶员长时间深度踩下加速踏板的情况可能没有提供足够提醒。以上因素叠加可能增加长时间误踩加速踏板概率，可能增加碰撞风险，存在安全隐患。

对于上述问题，特斯拉将通过汽车远程升级(OTA)技术，为召回范围内车辆推送的功能包括：在不具备能量回收制动强度选择的车辆上，提供选项以允许驾驶员选择能量回收制动强度；调整车辆能量回收制动策略的出厂默认状态；在驾驶员长时间深度踩下加速踏板时发出提醒。

值得一提的是，本次召回公告发布前，有车主称，已收到特斯拉最新OTA“2023.2.13.1版本”的发行说明。说明显示，升级后的版本将新增“能量回收制动”功能，提供“标准模式”和“低模式”两种“能量回收制动”模式选择。

## 误踩与事故

本次特斯拉召回的关注点除全系召回、数量大外，更在于本次召回是在总局启动缺陷调查情况下开展的，这也让外界联想到近年来特斯拉多发“失速”事故。

2020年，温州特斯拉车主陈先生驾驶Model 3在小区寻找车位时，车辆高速撞击多车，其表示为“刹车失灵”导致事故。但根据特斯拉方面调取的EDR数据显示，陈先生所驾车辆在发生碰撞前，并未踩下制动踏板而是踩在加速踏板上。最后，陈先生承认是踩错踏板。

一年后，2021上海车展首日，特斯拉车主张女士身穿印有红色“刹车失灵”字样的白T恤，爬上一辆Model 3展车大喊“特斯拉刹车失灵”，随即特斯拉冲上热搜。张女士表示，其家人在驾驶特斯拉车辆时刹车失灵，与其他车辆发生碰撞，但多次与门店交涉未果。特斯拉方面则表示，对于车主所说的刹车失灵，经过对车辆数据和现场照片的查看和分析，发现车辆在踩下制动踏板前的车速为118.5公里/小时，制动期间ABS正常工作，前撞预警及自动紧急制

动功能启动并发挥作用，未见车辆制动系统异常。目前，特斯拉以“侵犯其名誉权”起诉张女士并要求索赔500万元，相关案件还在审理中。

更让人记忆犹新的“特斯拉失控”引发的维权则发生在去年11月。广东潮州饶平县一男子驾驶特斯拉准备停车时，车辆突然失控高速狂奔2公里，造成2死3伤。据车主家属描述，其父亲驾驶特斯拉车辆驶上公路突然自动加速，踩刹车也毫无作用，最终造成人员伤亡。此次特斯拉方面给出的报告则显示，车辆电门被长期深度踩下并一度保持100%，全程没有踩下刹车的动作。据报道称，该起事故的鉴定结果已经出炉，潮州警方选定的第三方鉴定机构表示不会公布鉴定结果。

近年来，特斯拉“失速”“刹车异常”“突然加速”的热搜不断，让部分消费者对购买特斯拉车型产生疑虑。不过，此前特斯拉副总裁陶琳曾表示，特斯拉“失控”比例很小，车主踩错踏板的比例在事故中很高。而美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)发布报告显示，曾对246例特斯拉失控加速事件进行调查，246个案例全部为踩错踏板造成。

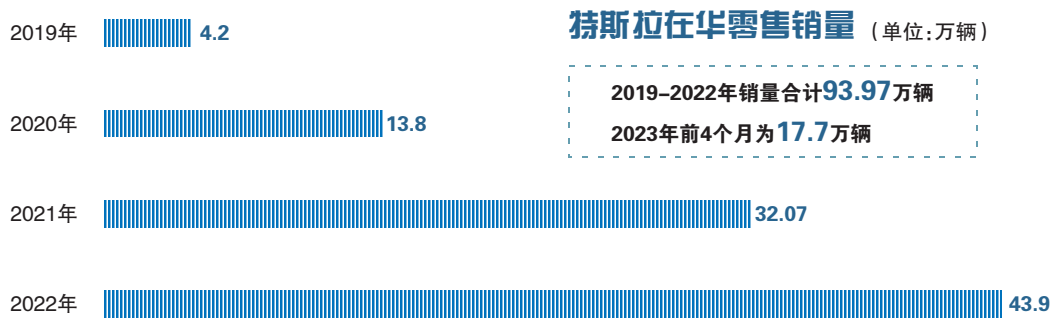
## “单踏板”争议

虽然目前有关特斯拉“失速”的案件多数还未有定论，但较高的踩错数据比例，也让外界将焦点聚焦在特斯拉的单踏板模式

## 特斯拉在华零售销量 (单位:万辆)

2019-2022年销量合计93.97万辆

2023年前4个月为17.7万辆



是否合理上。

其实，全球汽车电动化浪潮开启后，“单踏板模式”便应运而生。“单踏板模式”并非“单踏板设计”，目前，市场中在售的乘用车中，全部保留油门(电门，也称为加速踏板)和刹车两个踏板。所谓的“单踏板模式”，是指驾驶员操控油门(电门)踏板即可完成车辆起步、加减速、滑行甚至刹停等操作。在中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉看来，虽然新能源车有动能回收功能，但车辆仍配有刹车踏板，并不能依靠单踏板模式下的动能回收动作，完全代替刹车功能。

事实上，“单踏板模式”并非特斯拉品牌车型的独有功能，目前市场中多数纯电动车型均配备该功能，例如广汽埃安、小鹏P7、宝马iX3、奥迪e-tron等。不过，单踏板模式在多数车型上为默认关闭，使用时需驾驶员自行开启。但原本提供单踏板模式可调功能的特斯拉车型，却中途变为“强制”模式。有报道称，此前特斯拉为满足不同驾驶体验，在动能回收上作出两种标定，分别为“低”和“标准”。其中“低”的动能回收力度小，就像燃油车松开油门后但不踩刹车时的状态，而“标准”动能回收则力度大，更像松开油门且踩刹车时车辆减速的状态。

然而，在2020年6月，特斯拉在北美市场车型上砍掉“低”动能回收并将“标准”动能回收作为标配功能，且不可取消。随后，2021年首批国产特斯拉Model

Y开始交付后，特斯拉也取消了“动能回收”调节选项中的“低”选项，新车统一按照“标准”动能回收去设置，不能调整也无法取消。特斯拉车主只能被动接受“单踏板模式”，这也让外界对于特斯拉的做法产生争议。

对此，“特斯拉客户支持”微博曾发文称，能量回收是电动车特有的高效系统，通过车辆减速过程中的部分能量进行回收，充分利用每一份能量增加续航里程。在行车过程中，驾驶员通过加速踏板的简单调节，就能实现燃油车需要通过加速踏板和制动踏板不断切换才可以实现的启停、加速、减速、跟车等驾驶动作，减轻驾驶疲劳；在紧急情况下，能量回收制动可以有效辅助车辆制动系统，为车辆减速，为行车安全提供多重保障。

一位特斯拉车主告诉北京商报记者：“刚开始驾驶特斯拉车型时，确实不太习惯单踏板模式，因为一旦将脚从踏板抬起车辆降速明显，对于电动车新手来说很难控制，但习惯后车型非常省电。”

但也有观点认为，如果长期使用“强制单踏板模式”驾驶会形成记忆，当车辆前方遇到紧急情况时，精神处于高度紧张时往往只会抬起右脚，而忘记踩下刹车踏板。“驾驶习惯不同，车主也就有了不同的需求。”乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为，本次特斯拉进行OTA升级相当于把主动权重新交给消费者，消费者可根据自身的节能需求来调节踏板的使用情况，从而提升驾驶安全性。

“错踩踏板是引发交通事故的常见原因，此次更新致力于降低因深度错踩踏板而造成交通事故的概率。”特斯拉相关人士对北京商报记者表示，功能的推出，在产品已具备丰富安全功能的基础上，为用户带来更多重安全保障。“本次特斯拉通过OTA召回，新增深踩加速踏板提醒功能。”

北京商报记者 刘洋 刘晓梦