菜鸟——顺丰的数据之争：

股权分配凸显内部利益协调

中国快递业领域的数据化进程以一次极富冲击力的商业冲突展现在了世人眼中。

6 月 1 日，菜鸟网络与顺丰快递因丰巢快递柜的信息端口问题出现争执，并在多个事件节点上提出了不尽相同的说法。随后，事件波及范围持续扩大，多家快递公司以及京东等电商平台都从不同程度上涉入此事，各家公司纷纷战队表态，直至三天后中国国家邮政局介入调停。

政策方的介入让事件的冲突在台面上消失。一位业内人士表示，目前国家邮政局要求双方高层在这段时间谨慎对待此事，防止事件影响继续扩大。

■ 宋笛

据相关媒体报道，6 月 5 日，商务部要求江苏、浙江、山东等地区的商务主管部门了解生鲜产品受此次事件影响的情况。浙江省某市商务主管部门的相关人士表示，目前已经进行过一轮情况摸查，从目前摸查的结果看，“菜鸟—顺丰事件”影响并不大。

监管层面的后续动向还待时间验证。但此次事件的爆发则将快递行业积蓄已久的数据争端和其背后的利益分配问题摆上了台面——在高速发展的 7 年时间中，快递行业的数据化程度不断攀升，利益格局也在持续演变。

数据与背后的利益分配在这次事件的核心丰巢科技公司中突显。知情人士表示，丰巢 A 轮融资时，菜鸟方面曾经接触过丰巢，表达了投资意愿，但最终的投资名单中并没有菜鸟。而且，“三通一达”四家快递公司中，仅圆通不在丰巢的股东名单中——在 2015 年阿里曾经投资过圆通公司。

“丰巢恰好是这种数据边界以及利益格局的集中体现，它在业务上与菜鸟在终端的布局有重叠的部分，在股权分配上又显示了目前快递行业内部的利益协调。”一位快递业的长期从业者表示。

商业冲突

6 月 1 日，菜鸟网络发出声明，表示顺丰速递在 6 月 1 日凌晨，关闭了自提柜数据的信息回传，同时在 6 月 1 日中午，又进一步关闭了整个淘宝平台的物流信息回传。

对此，顺丰方面回应是“菜鸟单方面于 6 月 1 日 0 点切断丰巢信息接口”。同时，顺丰还表示，阿里系平台已将顺丰从物流选项中剔除，菜鸟同时封杀第三方平台接口，已对商家发货造成困扰。

在整个事件中，涉及两个数据端口的关闭，一个是菜鸟与丰巢间的数据端口。这一端口暂停的直接结果是：使用丰巢快递自取柜的快递员必须得手动输入客户手机号，才能正常存放商品，在这之前他们只需要扫码便可使用。

另一个是顺丰与淘宝平台物流信息回传端口。这一回传端口的关闭意味着消费者再也无法在阿里平台查询到顺丰的物流信息，同时，卖家也无法选择顺丰进行发货。

后一个端口的关闭产生了较大的影响。菜鸟方面认为，该端口的关闭，“导致了部分商家和消费者的信息混乱，可能会造成商家和消费者的重大损失”。

这一场商业领域的冲突很快就引起了监管层的重视。

随着事件影响面的扩大，国家邮政局在 6 月 1 日晚首先介入此事。接近国家邮政局的相关人士表示，在 6 月 1 日事件影响升级的时候，邮政局就关注了此事，并联系了相关公司负责人，希望能协调此事。

6 月 2 日晚，国家邮政局召集了双方高层入京协商此事，并在 6 月 3 日凌晨发布信息，表示双方公司同意在 6 月 3 日 12 时全面恢复业务合作和数据传输。

6 月 5 日，根据相关媒体报道，商务部要求江苏、浙江、山东、广东、广西省商务主管部门提供生鲜 农产品受菜鸟和顺丰纠纷影响的情况，并从品种、销量、价格、销售额以及农户反映等方面形成分析报告。

核心丰巢

处在整个事件核心中的是丰巢，实际上，丰巢也是整个事件的起点——最先停掉的端口即是丰巢与菜鸟之间的端口。

对于这一端口的暂停，顺丰方面表示，原因在于菜鸟要求丰巢提供与其无关的客户隐私数据。此类信息隶属于客户，丰巢本着“客户第一”的原则，拒绝这一不合理要求。

而菜鸟方面则报表示，此前菜鸟曾经发现顺丰存在大量异常的数据调动。因此建议对全网物流数据进行信息安全升级，并加强对海淘、快递柜等物流数据的多重交叉验证，但顺丰及丰巢等出于各种原因不配合。

这起事件的重点环节目前尚未有定论，而丰巢公司自身也在进行着调整。

在菜鸟—顺丰事件发生前两个月，即今年 4 月，丰巢公司刚刚进行了一次董事变动。根据深圳市市场和质量监督管理委员会公布的注册信息显示，顺丰总裁王卫从丰巢法人代表和董事名单中撤离，法人代表更换为徐育斌。对于此次变动，丰巢高层报给出的解释是——正常的管理机制调整。

而在一位业内人士看来，王卫的职位调动是参与丰巢筹建的快递公司利益协调的结果。

丰巢，全名是深圳市丰巢科技有限公司，是一家主营快递智能柜业务的公司，这种智能柜被认为是快递最后一公里的解决方案之一。这一智能柜项目在顺丰内部已经有长期的酝酿，根据顺丰内部相关材料显示，在 2011 年顺丰就确定了丰巢的版本规划，并推出了初始版柜机。

但在 2015 年丰巢公司最终成立时，顺丰、普洛斯（物流设施提供商）以及中通、申通、韵达均在丰巢公司持有股份，其中顺丰持股 35%，三家快递公司持股 20%，普洛斯持股 5%。在“三通一达”四家快递公司中，唯一没有参与丰巢组建的是圆通公司，同时，圆通速递 也是“三通一达”中唯一获得阿里系投资的快递公司。

在最后的一次增资和今年年初丰巢的 A 轮融资中，顺丰的持股比例逐渐降低，目前大约在 30%左右。业内人士表示，丰巢在最近一年的发展中，正在向“去顺丰化”的方向推进。

这种进程的考量是基于一个希望，即未来将丰巢发展成为一个快递服务最后一公里的共享平台，它被一些顺丰内部人士视作是正确的方向。顺丰内部材料显示，在丰巢成立之初，顺丰就曾经计划围绕丰巢建立一个“共享配送的机制”。丰巢高层也表示，目前在丰巢的业务构成中，其他快递公司使用丰巢的比例要远远超过顺丰速递的使用比例。

上述业内人士对经济观察报表示，丰巢实际上可以被视为快递公司内部利益协调的一个平台，而快递行业实际的亲疏关系远比浮上水面的要复杂得多。不能简单用电商系和非电商系，桐庐帮（通达系快递公司的起源地）或者非桐庐帮做一个简单的区分。而另一位知情人士也对经济观察报表示，在顺丰和菜鸟事件出现后，通达系一家快递公司曾打算就此事做出表态，但是综合考虑后保持了沉默。

数据战争

数据仍然是整个事件绕不开的话题，整个菜鸟与顺丰的冲突始于数据，并最终指向了更为广阔的利益空间。

数据为何重要？

此次冲突中的一个细节可以展现这种重要性：在菜鸟与丰巢数据端口断开后，快递员在使用快递柜时就不得不手动输入用户电话号，而在此前只需要扫面单上的二维码即可完成操作。

电商平台数据的提供影响整个快递行业的操作进程，特别是终端层面。

递易智能是一家主做高校垂直快递智能柜领域的公司，目前已经在 200 多个高校进行了布点。递易 CEO 邹建华表示，他所在的公司并未与电商平台有合作，而只是与快递公司合作，因此，他们的智能柜就只能手动输入电话号码进行操作。

为何会出现这样的情况？

一位资深快递业人士做了一个较为易懂的解释，可以将快递行业整个数据分三个区块，A 区块是电商平台握有的数据，这一块数据是最全面的也是最详细的；B 区块是快递公司掌握的数据，主要是网点到网点的地理信息；C 区块是终端配送所需要的数据——由于目前快递行业送货上门的习惯，C 区块需要获得客户的电话和具体住址信息。“由于目前送货上门服务是由快递公司完成的，这意味着电商平台如果需要快递公司完成整个链条的服务，就必须向快递企业提供 B 块信息以及 C 块信息，这两块信息之和就几乎可以构成电商平台掌握的 A 块信息”，该人士表示。

上述人士对经济观察报表示，这也意味着，如果终端配送不需要快递企业完成——比如用户自提习惯的培育和普及，理论上，电商企业可以不用给快递企业提供用户具体的电话号码以及具体地址信息，快递企业只需要知道包裹的终端网点信息，即可在“黑箱”中完成配送，但同时也意味着快递企业彻底失去了和用户直接接触的端口。

值得关注的是，目前菜鸟和顺丰也确实在推动和布局这一终端配送的市场。邹建华表示，这次“丰鸟之争”的本质就是双方在终端、信息、平台、流量上的争斗。菜鸟在终端市场布局了可以代收、代发的菜鸟驿站，而顺丰则布局了丰巢快递柜。

双方在终端市场的布局不断地调整和协调。相关知情人士表示，此前丰巢进行 A 轮融资时，菜鸟曾表示过投资意愿，但并未出现在最终的投资名单中。而在此次冲突出现后，另一家快递智能柜速递易母公司三泰控股发布公告，表示与菜鸟方面达成了初步合作意向。菜鸟方面表示，合作是在事件之前就确定的，并且牵头公司，也并非菜鸟。“终端市场的争端，以及从这一终端市场蔓延开的数据链条，用户端口背后的利益冲突是这次争斗的本质所在。”邹建华表示。

魏永新首度发声 阐述奥迪“双合作伙伴”战略

■ 张宇星

首次主动约见媒体的奥迪中国总经理魏永新，主动向媒体披露两个方向的内容，一个是如何继续巩固、发展与一汽集团的合作，透露了“‘519’协议的相关内容”；另一个则谈到“计划和上汽开展合作”。

关于与一汽集团“‘519’协议的相关内容”，魏永新介绍说，一周前，我们和合作伙伴一汽集团签订了一个增长计划，这个增长计划内容主要有以下 4 点。

首先，目前在一汽集团，奥迪有 6 款国产车型。未来 5 年，我们会推出 5 款新能源产品和一款传统的内燃机产品。也就是说，在未来 5 年内，我们会把国产化产品的阵容增加一倍。

第二，我们计划和我们的合作伙伴成立一个新公司，这个新公司会开展两方面的业务，一是移动出行，还有一个是数字化。

第三，我们希望和合作伙伴一起，使合资公司的能力进一步发展。能力建设主要集中在研发能力和模具制造能力上。

最后，合资公司未来还要加强金融服务这一业务。因为现在的用户对金融服务非常感兴趣，一直在谈论我们什么时候能够推出金融服务，所以说在金融服务的合作上，我们还可以进一步加强。

关于“计划和上汽开展合作”，魏永新谈到，上汽集团也是一个在中国市场非常成功的一个企业，上汽集团在不同的场合也咨询过很多次，商讨可不可以把奥迪引入到上汽，这样奥迪在中国也拥有两个合作伙伴。

魏永新说，奥迪“双伙伴战略”的一个核心点，是我们和一汽签的 10 年增长计划。通过签订的 10 年商业计划我们可以进一步地巩固和一汽集团的合作，进一步地把一汽-大众的业务进行加强和提升。第二是在加强和一汽集团合作的基础上，我们计划和上汽开展合作。上汽奥迪的合作项目，对我们也提供了一个很好的机会，让我们未来在中国市场，从战略的角度，从长远发展的角度能够有一个更好的一个基础和前提。

记者在采访时注意到，表面上看，魏永新透露了“‘519’协议的相关内容”，以及“协议背后所隐含的奥迪未来战略”。但对于此次魏永新首度发声“背后所隐含的”还有：时隔多年之后，奥迪中国的“老大”独立地与媒体见了面、发了声。

担任奥迪中国总经理两年，魏永新只是在一些重大活动时“露面儿”，几乎从未单独约见媒体。而其前任、现任奥迪销售董事冯德睿在华任职近 9 年，同样很少接受采访。因此，此次见到记者，魏言辞恳切地自我介绍说，我的德语名字 Joachim Wedler，中文名叫魏永新。工作 30 多年，我有很大的一项工作内容都是跟中国业务相关。

据魏介绍，他第一次来中国考察是 1993 年；2005 年到 2008 年，曾经在一汽-大众，担任第一副总经理，主要分管财务工作。两年前又重新回到中国，来到北京，担任奥迪中国总经理，同时也是奥迪公司在中国业务的总代表。

对于魏永新首次单独发声，业内予以一定的关注。“以前，奥迪在中国的业务只有一汽-大众奥迪。现在，奥迪也许需要单独‘刷存在感’”，一位业内人士认为。而奥迪中国一位工作人员也记者表示，毕竟，与其他合作伙伴的事，现在的合作伙伴不便出面。

温州市委党校学员组团考察环宇

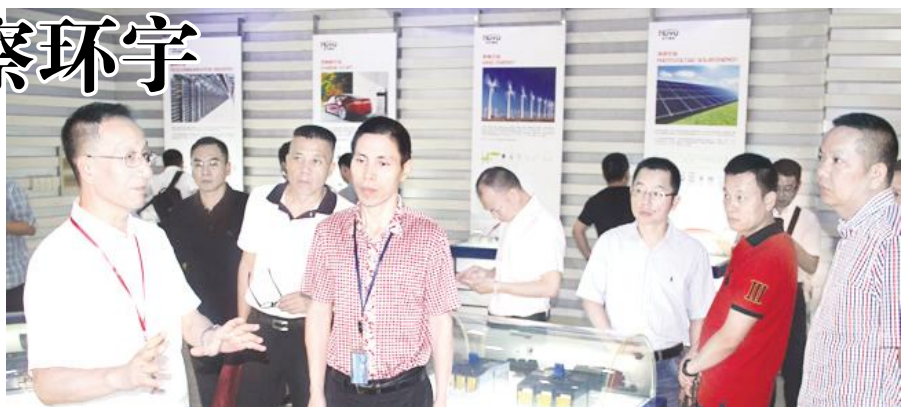
■ 书友

日前，浙江温州市委党校资本市场业务专题研讨班学员 44 人莅临环宇集团参观考察。

本次考察由乐清市副市长范晓东任召集人。环宇集团总裁、浙江高科股份公司董事长王拓宇热情接待了来宾一行。

据悉，这批学员来自温州市有关部门和市辖各县（市、区），包括市经信局、国土局、科技局、国资委、国税局等部门领导，瓯海区、洞头区、瑞安市、泰顺县、文成县和乐清市等地的副区长（副市长）、金融办主任等。王拓宇向大家介绍了环宇集团经营发展现状，介绍了环宇电气产业在国内的分布，以及环宇高科股份公司上市准备等情况。

党校学员们对环宇产品的优越性能点赞，对环宇的发展成就予以好评。



宝能可能接盘观致汽车：外资股东拟作价 65 亿清仓 50%股权

连年亏损的观致汽车，将迎来一个新东家。

6 月 16 日，在纽交所上市的以色列控股公司 Kenon Holding 公告称，其子公司 Quantum（2007）LLC 将出清手中持有的观致汽车公司 50%股权，交易对象将为一家新入伙的中国本土投资者。该投资者已经与芜湖奇瑞汽车投资有限公司达成协议，该股份作价 9.42 亿美元（折合 65 亿元人民币）。

当天公告发布后，Kenon Holding 股价在 10 分钟内急涨 24.03%，收于 14 美元/股，最终收涨 8.53%。

不过，Kenon Holding 的公告未披露这家中国投资者到底是谁。有市场传言称，即将从万科争夺战中退出的宝能集团有望接手，并以此布局新能源汽车产业。

澎湃新闻向奇瑞方面进行求证，对方未予置评。澎湃新闻亦向接近宝能集团的有关人士进行求证，对方态度十分谨慎，但并未予以否认。

不过，一位接近宝能集团的人士称，宝能从实体经济起家，实业是宝能的发展根基，公司将持续、务实为中国产业的转型升级作出积极贡献。

工商资料显示，观致汽车目前股东分别为 Quantum（2007）LLC 及芜湖奇瑞汽车投资有限公司，注册资本共计 104 亿元，双方各自认缴 50%。

观致汽车成立于 2007 年，总部（生产基地）位于江苏常熟。该生产基地的初始产能为每年 15 万辆，最大产能将达到每年 30 万辆。观致汽车运营中心位于上海，在德国慕尼黑以及中国上海设立设计中心、技术中心及工程研发中心。

观致汽车凭借中外合资（中国及以色列）的品牌形象入主国内市场，然而因为诸多原因，近年来盈利状况不佳，外方股东 Israel Corporation 在投入 6.5 美元后，将其剥离给 Kenon Holdings。据年报显示，2014 年、2015 年、2016 年观致汽车连年亏损 22 亿元、25 亿元及 19 亿元，主要以母公司资金输血维持运营。

不过，从销售数据来看，观致汽车的状态正在转好。

目前，观致汽车已上市五款车型，分别是观致 3 轿车、观致 3 五门版、观致 3 都市 SUV、观致 5SUV 和观致 3GT。

2016 年观致的全年批售量达 2.4 万辆，同比增长 70%。根据 Kenon 发布的第一季度财务报表显示，截至 2017 年 3 月 31 日，观致汽车的销售收入为 5.12 亿元，同比增长 2.2 亿元，不过，其第一季度仍亏损 3.08 亿元。

2016 年 12 月 19 日，观致汽车携手 CRAYOLA 公司，以其“QC World”的无人驾驶概念车获得“行业认同奖”和“大众喜爱奖”两项大奖。

回溯注资信息可见，Kenon Holding 的退出或早就有迹可循。

2016 年 12 月，Kenon Holding 公告称，将向观致汽车贷款 2.5 亿元，以此支持观致汽车日常流动性，以及发展包括新能源车在内的诸多投资项目。值得注意的是 Kenon 以该笔 2.5 亿元贷款，直接冲抵了此前向奇瑞汽车的背对背担保业务，从而降低了对观致汽车的负担成本，为实现抽身留下了空间。

而此前意图成为观致汽车投资人的四川省宜宾市政府或已经退出。今年 4 月，四川省宜宾市政府与奇瑞、Quantum（2007）LLC、观致汽车签署战略合作协议暨投资协议，约定在宜宾投资 55 亿元，规划建设年产 50 万辆汽车项目，其中包括 20 万辆新能源汽车，达产后预计年产值 850 亿元。而据报道，观致汽车控股方已向四川宜宾市政府出售三成左右的股权。

而在 Kenon 公司在 6 月 16 日发布的公告中称，上述协议不再生效，宜宾政府也不会对观致进行股权投资。

Kenon 官网称，该公司是一家用于经营各类成长导向型企业的控股公司，名下企业包括早期初创、实现盈利等各阶段企业，主要业务为孵化旗下企业成长。主要业务包括 IC 电力公司、观致汽车公司等。

而 Israel Corporation 官网称，该公司由以色列政府于 1968 年创立。1982 年，公司于特拉维夫交易所上市。1999 年，Idan Ofer 控股集团成为该公司控股方，持股 53%。2015 年 1 月，该公司将包括 IC 电力、观致汽车在内的公司剥离注入 Kenon 公司。现在为一家投资能源领域成熟企业的控股公司。

（据澎湃新闻）