

“9月9日晚,中国联通、中国电信双双发布公告称,中国联通控股子公司中国联合网络通信(香港)股份有限公司全资附属子公司联通运营公司与中国电信签署《5G网络共建共享框架合作协议书》。联通运营公司将与中国电信在全国范围合作共建一张5G接入网络,双方划定区域,分区建设,各自负责划定区域内的5G网络建设相关工作。

2019年中期业绩发布后,中国联通董事长王晓初便透露,正在与中国电信洽谈共建一张5G网络的方案。5年的5G建设周期中,预计共建共享将为联通和电信各节省2000亿元资本开支。”

联通电信共建5G网络靴子落地

有望节省4000亿元资本开支

□本报记者 杨洁

分区建设各有侧重

根据协议,5G网络共建共享采用接入网共享方式,核心网各自建设,5G频率资源共享。双方用户归属不变,品牌和业务运营保持独立。双方联合确保5G网络共建共享区域的网络规划、建设、维护及服务标准统一,保证同等服务水平。

本次协议对5G网络建设区域涉及的15个城市进行了划分。中国电信以南方城市和省份承建居多;中国联通则以北方地区居多。在北京、天津、郑州、青岛、石家庄5个北方城市中,联通运营公司与中国电信的建设区域比例为6:4;对于上海、重庆、广州、深圳、杭州、南京、苏州、长沙、武汉、成都10个南方城市,联通运营公司与中国电信的建设区域比例为4:6。

另外,联通运营公司将独立承建广东省的9个地市、浙江省的5个地市,以及前述地区之外的北方8省份(河北、河南、黑龙江、吉林、辽宁、内蒙古、山东、山西)。中国电信将独立承建广东省的10个地市、浙江省的5个地市,以及前述地区之外的南方17省份。双方将秉持共建共享效益最大化、有利于可持续合作、不以结算作为盈利手段的原则,坚持公允、公平市场化结算,制订合理、精简的结算办法。

中国联通表示,与中国电信进行5G网络共建共享合作,特别是双方连续的5G频率共享,有助于降低5G网络建设和运维成本,高效实现5G网络覆盖,快速形成5G服务能力,增强5G网络和服务的市场竞争力,提升网络效益和资产运营效率,达成双方的互利共赢。中国电信的公告

“改革是推进企业高质量发展的驱动力。”苟连杰表示,通过改革,企业顺利迈过了行业需求下行的拐点。截至8月31日,中国石化润滑油公司经营效益同比增长14.2%。下一步,公司将继续推进“三项制度”改革,并积极探索推进混改和中长期激励。

分步推进行动计划

中国石化润滑油公司是中国石化下属的专业化公司,主要从事润滑油脂、精细化学品的生产销售、应用研究、技术开发与服务,是国内最大的润滑油脂公司。公司所拥有的“长城润滑油”品牌,知名度和品牌价值在国内居领先地位。

苟连杰介绍,中石化润滑油公司经过两次重组改制而成。第一次是2002年将原分散在中国石化炼化企业内部润滑油业务实施重组,组建润滑油分公司;第二次是2012年整合了油品销售板块的润滑油销售业务,设立中石化润滑油公司。公司积极推进转型升级,坚持高端化发展,已成为大国重器及高端装备制造业发展的重要支持者与参与者。



新华社图片

对上述表述表示认可。

频率方面,2018年底中国联通获得3500MHz-3600MHz共100MHz带宽的5G试验频率资源,而中国电信获得3400MHz-3500MHz共100MHz带宽的5G试验频率资源,双方频率接近,具备共建共享的资源条件。

实际上,针对5G网络共建共享,中国电信、中国联通近日已有所“预热”。

8月15日,在2019年上半年业绩发布会上,中国联通董事长王晓初表示,正在积极探寻共建共享新模式,倾向于与中国电信合建一张5G网络。王晓初预测,在5年的5G建设周期中,共建共享将为联通、电信各节省2000亿元资本开支。

8月22日,中国电信董事长柯瑞文在公司上半年业绩发布会上对此进行了回应。柯瑞文表示,愿意与中国联通共建共享5G网络,并强调中国电信一直是共建共享的倡导和推动者,目前重点考虑与中国联通共建共享,且已进入实质性的研究探索推进阶段,双方建立了联合团队,进行现场试验。

节约成本应对压力

从三大运营商上半年业绩情况看,均面临传统业务增长乏力的压力,而5G建网尤其是独立组网投资巨大。中国电信和中国联通共建共享5G网络,核心的考虑因素就是降低建网和运维成本,减少资本开支。

根据工信部公布的2019年上半年通信业经济运行情况,电信业务收入完成6721亿元,同比下降0.03%。多年来电信业务收入首次出现负增长。

行业负增长反映在了上市公司财报上。受提速降费、市场饱和、市场竞争激烈以及4G流量

红利逐步消退等因素的影响,今年上半年,中国移动营收、净利润双降。中国移动实现营收3894.27亿元,同比下降0.6%,净利润为560.63亿元,同比下降14.6%。中国电信上半年实现营收1904.88亿元,同比下降1.3%;净利润为139.09亿元,同比增长2.5%。中国联通实现营收1449.5亿元,同比下降2.8%;净利润为30.2亿元,同比增长16.8%。

5G投资力度不减,且呈提速之势。2019年上半年,三大运营商合计资本开支1422.5亿元。其中,中国联通资本开支为220.5亿元,中国电信为350亿元,中国移动为852亿元。

三大运营商上半年资本开支主要用于强化4G网络覆盖以及5G初步投资。对于接下来的5G投资节奏,中国移动表示,2019年包含5G在内的总投资将不超过1660亿元,5G投资将在240亿元左右,高于今年3月给出的170亿元左右水平。中国联通明确,2019年将投入80亿元进行5G投资,是此前5G投资计划60亿元-80亿元的上限。中国电信则维持年初的2019年5G投资预算90亿元不变。按照上述预算,2019年三大运营商5G方面的资本开支合计为410亿元左右。

中国移动表示,2019年将在全国范围内建设超过5万个5G基站,实现50个以上城市5G商用服务,到2020年可提供所有地级以上城市的5G商用服务。中国联通表示,今年上半年已建设1.7万个5G基站,并开展用户友好体验,下半年5G商用步伐有望进一步加快。预计至2019年底,联通将在40-50个城市建设总计超过4万个5G基站。

专家预计,5G建网的资本开支在1.2万亿元,是4G时代的1.5倍左右。在今年6月的5G牌照发放仪式上,工信部部长苗圩就强调了“共建共

享”。苗圩称,基础电信企业要加快5G商用步伐,推进5G网络共建共享,推动我国5G高质量发展,更好地支撑服务数字中国建设,促进社会经济发展。5G牌照发放后,欢迎外资企业积极参与我国5G市场建设,共谋我国5G发展,分享我国5G发展成果。

对产业链影响受关注

运营商之间共建共享并非新鲜事,3G、4G时期就曾经推动过,不过落地进展缓慢。2015年中国铁塔成立,运营商在基础设施层面的共建共享开始走上正轨。

面对5G时期的巨大投资压力,运营商共建共享是可行之路。在此背景下,共建共享对通信产业链产生的影响受到市场关注,包括对通信设备的采购需求等。

中金公司指出,共建共享对于5G初期覆盖的资本开支影响有限。预计2020年运营商5G合作建设覆盖城市数量有望提升。共建共享的影响主要体现在5G建设中后期,具体影响的体量要看5G网络的业务发展情况。共建共享的比例将最终决定于5G网络的盈利能力,不单单由网络规划决定,最终的投资规模要看竞争策略和业务发展情况。

中信建投认为,共建共享的力度和落地决心超出此前预期,总体资本开支规模会下降,但下降程度取决于最终的共建共享方案,不必过于悲观。未来共建共享方案的执行落地情况值得关注。整体而言,5G投资规模可能下降,但5G投资节奏会加快。从对通信设备商的影响看,中信建投认为,共建共享对无线设备的影响程度大于对传输设备的影响。共建共享有利于加速5G消费电子产品和应用的落地。

“研发投入是企业的文化核心之一。我们会结合自身情况和产业发展阶段,进行有效、可持续的创新”,董经贵表示。

根据2019年半年报,报告期内公司研发费用1.23亿元,同比增长13.9%。目前公司拥有673项专利,旗下拥有两个CNAS实验室和5家技术研发中心。公司在自主研发电池、电机、电控等技术方面都取得突破性进展。

以电池技术为例,公司近期推出了自主研发的两轮电动车行业首款石墨烯电池。石墨烯导电浆料的应用增强了该款电池的导电能力和储电能力,电池可实现循环寿命1000余次,寿命增加到原来的3倍,充电一小时续航50公里,续航里程提升10%。

核心技术的迭代带来品牌高端化需求。品牌创新方面,董经贵称,雅迪将从2020年开始全面实施多品牌战略,以满足不同领域人群的需求。

“这是一种‘互联网+’概念,通过线上电商引流加线下渠道铺设,打通线上与线下。”董经贵表示。

截至2019年6月,雅迪旗下经销商数量1885家。庞大的经销商体系是电动两轮车行业的基础支撑。

董经贵表示,未来的销售模式仍将以线下为主。除了电动两轮车,雅迪将围绕新能源出行中的滑板车、代驾车、快递车、平衡车、卡丁车等“做文章”,并赋予品牌更加丰富的内涵。

雅迪控股董事长董经贵:新国标带来新格局

□本报记者 崔小粟

雅迪控股董事长董经贵近日接受中国证券报记者专访时表示,新国标的实施正深刻影响电动两轮车行业格局。从长远看,电动两轮车产业将趋稳定,企业增长将更多来自行业整合和国际业务拓展。产能大、管理完善、资金充沛的企业将占据优势。

电动两轮车市场将重新洗牌

雅迪控股成立于2001年,2016年在香港上市,是内地电动两轮车行业第一家上市公司。2018年雅迪全球销售503万台。目前,公司在中国电动两轮车市场占有率达到14.1%,销量排名第一。

2005年至2011年,电动两轮车市场高速发展,2011年以来行业竞争加剧。沙利文报告指出,2015年至2018年中国电动两轮车销售量占全球市场的八成以上,世界零售销量第一。电动两轮车作为城镇出行的交通工具,未来空间巨大,预计到2023年中国电动两轮车市场规模将达到1090亿元。

2019年4月15日,新强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》开始实施。新国标全面提升了电动自行车的安全性,由原来的部分条款强制改为全文强制,增加了防篡改、防火性能、阻燃性能、充电器保护等技术指标,调整完善了车速限值、整车质量、脚踏骑行能力等技术指标。

董经贵表示,电动两轮车行业正发生深刻变化。新国标的实施推动行业迅速洗牌。随着城镇化进程加快和消费需求上升,两轮电动车迎来产品升级。高端电动两轮车需求提高,消费者偏向更加智能高端、时尚环保的产品。

董经贵认为,随着新国标的实施,电动两轮车市场将转变为技术驱动产品创新,规范行业从而促进品牌升级。新国标实施以后,电动两轮车市场将重新洗牌,企业数量从早期的1000多家下降到现在的150家左右,前五家大型厂家市场占有率达四成以上,预计很多小厂家难以为继。

新国标的实施带来新挑战。董经贵指出,电动车整体成本增加,而消费者对新国标产品的接受需要时间。大品牌按规定出售国标车,短期销量会受到影响。但从长远看,中国电动两轮车行业将迎来新零售模式和创新的营销方式,产品迎来智能应用和终端升级。

董经贵表示,长远看整个行业将趋稳定,企业增长将更多来自行业整合和国际业务拓展。雅迪控股将目光投向以越南为主的东南亚市场。“越南仍处在汽油摩托车阶段,正迎来一波电动两轮车换购潮。”董经贵告诉记者,雅迪越南生产基地将于2023年建成。届时将以越南为中心,辐射整个东南亚电动两轮车市场。

目前雅迪在全球共有六大生产基地,预计到2023年公司产能将达到2000万台。

技术升级支撑品牌升级

自主创新一直是雅迪控股的一条发展主线。

“研发投入是企业的文化核心之一。我们会结合自身情况和产业发展阶段,进行有效、可持续的创新”,董经贵表示。

根据2019年半年报,报告期内公司研发费用1.23亿元,同比增长13.9%。目前公司拥有673项专利,旗下拥有两个CNAS实验室和5家技术研发中心。公司在自主研发电池、电机、电控等技术方面都取得突破性进展。

以电池技术为例,公司近期推出了自主研发的两轮电动车行业首款石墨烯电池。石墨烯导电浆料的应用增强了该款电池的导电能力和储电能力,电池可实现循环寿命1000余次,寿命增加到原来的3倍,充电一小时续航50公里,续航里程提升10%。

核心技术的迭代带来品牌高端化需求。品牌创新方面,董经贵称,雅迪将从2020年开始全面实施多品牌战略,以满足不同领域人群的需求。

“这是一种‘互联网+’概念,通过线上电商引流加线下渠道铺设,打通线上与线下。”董经贵表示。

截至2019年6月,雅迪旗下经销商数量1885家。庞大的经销商体系是电动两轮车行业的基础支撑。

董经贵表示,未来的销售模式仍将以线下为主。除了电动两轮车,雅迪将围绕新能源出行中的滑板车、代驾车、快递车、平衡车、卡丁车等“做文章”,并赋予品牌更加丰富的内涵。