

■ 改革开放四十年系列报道

王传福:比亚迪开放程度将越来越大

【编者按】改革开放四十年,深圳以标志性的创新驱动,成为中国经济高速发展的重要引擎。活跃的市场经济孕育了一批极富竞争力的企业,成为中国经济实现跨越式发展的“密码”。

中国证券报记者探访了这些极具代表性的深圳上市企业,包括深耕制造业多年、紧跟时代潮流的制造企业,聚焦智能制造、生物科技等战略新兴领域的新经济代表。通过与企业高管面对面,帮助投资者更好地了解其发展轨迹、战略设想。

□本报记者 张晓琪

种种迹象表明,比亚迪正把“开放”提到前所未有的战略高度。

一方面是开放供应链体系,各个零部件事业部可以对外出售产品,打破原有“自产自销自用”的封闭供应模式;另一方面,开放自身硬件平台e平台和软件平台智能网联系统DiLink。近期更是宣布与百度共同打造Apollo生态车辆认证平台,将自家的341个汽车传感器和166项控制权与Apollo生态全面打通。

一贯坚持垂直整合战略的汽车巨头正在颠覆过去的原则。对此,比亚迪董事长王传福接受中国证券报记者采访时表示,一方面,企业发展到一定阶段要做一些动作,让每一个分子都要承受住压力。比亚迪内部市场化改革倒逼各事业部积极创新、提高产品性价比;另一方面,汽车智能化是大势所趋,实现智能化需要通过开放构建一个强大的汽车生态体系。这是一场重要而深远的变革。

开放才会带来繁荣

中国证券报:比亚迪从垂直整合战略走向全面开放,这一变化出于什么样的考量?

王传福:开始我们走的是高度垂直整合路线,给摩托罗拉和诺基亚代工时这一策略很成功。因为高度垂直战略下效率很高,能够给客户提供一站式服务。做汽车时也是延续这一思路,比亚迪早期的车除了玻璃和轮胎外,其他结构件基本都是自己完成。

这种模式初期效果不错,生产效率高、战斗力强。但时间久了,效率就相对慢了一些。确切地说,应该是和过去比我们效率仍在提高。但不能只跟过去比,还要将产品推向社会与同业竞争。

因此,比亚迪要推行内部市场化改革。具体来说,零部件可以从外面采购,同时比亚迪事业部产品也可以对外销售、供货给其他车企,提升了比亚迪内部活力和效率。改革从2017年开始,2018年大幅度推行。

推行以后我们尝到了甜头,各个零部件事



视觉中国图片

业部、零部件工厂活力和效率大大提高。当然压力也很大,这倒逼各事业部积极创新、提高产品性价比。企业发展到一定阶段,一定要做一些动作,让每一个分子都要承受住压力,这样才能激发出活力。

全面开放对行业而言也有好处。比亚迪很多电池技术在业内领先,可以进一步分享给同行。同时,我们从同行中学到了很多东西。开放才会繁荣,未来比亚迪开放程度将越来越大。

中国证券报:为了推行开放战略,2017年比亚迪做了哪些组织架构调整?效果如何?

王传福:2017年,企业文化中加入了“竞争”,体现各个业务单元市场化的导向。市场化改革后,活力提起来了,零部件创新能力得到增强。

在纯电动车领域,比亚迪推出了自主创新、高度集成、超凡性能的全新e平台。简单地说,e平台就是33111。两个“3”指的是驱动3合1和高压3合1,前者指驱动系统的电机、电控和变速器的高度集成,后者指高压系统的DC-DC、充电器和配电箱的3合1。3个“1”就是1块板(将仪表、空调、音响、智能钥匙等控制模块10合1的PCB板)、1块屏(搭载了“DiLink系统”的智能自动旋转大屏)和1块电池(长续航、性能稳定的电池)。

基于“e平台”打造的电动车,正是通过高度集成、一体控制,实现了整车重量的减轻、整车布局的优化,能耗效率的提升和可靠性的提高。这是典型的案例,市场化以后内部压力大了,但创新、提效的动力相应增强。

电动化为智能化提供基础

中国证券报:汽车行业目前最大的变化是什么?

比亚迪开放传感器及控制系统

□本报记者 崔小粟

9月5日,在比亚迪全球开发者大会上,公司董事长兼总裁王传福宣布,比亚迪将自身定位为智能汽车硬件标准平台提供商,将向全球开发者开放汽车所有的传感器系统,包括66项控制权、341个传感器。

开放传感器及控制权限

王传福表示,汽车行业到了需要迈出全面开放的第一步。比亚迪将率先全面开放汽车所有传感器和控制权。“未来代步只是智能汽车的1%,其余99%是大家正在想象的”,将形成拥有无限可能的“超级汽车生态”。

王传福表示,目前智能化相对零散,没有统一的标准和平台。因此,比亚迪将自身定位

为智能汽车硬件标准平台提供商,将向全球创新者、创业者、开发者,开放汽车所有的传感器系统和执行系统。

比亚迪的平台主要分为智能驾驶平台和智能应用开放平台。

自动驾驶研发方面,比亚迪将给开发者提供线控车辆、开放控制协议,并针对电源、结构和线束进行优化设置,帮助其开发自动驾驶汽车,解决了自动驾驶开发者普遍面临的缺乏线控车辆和没有车辆控制权限的硬件问题。

应用方面,比亚迪将开放全车361个传感器和66项控制权给开发者,并为其提供SKD工具,使其应用能够调用全车传感器数据,并对车辆进行控制。

平台方面,比亚迪智慧生态研究院院长舒西星称,比亚迪的智能汽车标准平台包括关键

硬件平台、线控系统、车内外感知系统、稳定的电源、大尺寸屏幕、高性能处理器、千兆以太网、OTA无线升级平台等,首款开放车型是秦Pro。

比亚迪产品规划及新技术研究院院长杨冬生介绍,比亚迪将开放3个版本车辆,分为基础版、生态开发者版、自动驾驶开发者版。不同的版本开放权限不同。

携手360“保驾护航”

在比亚迪全球开发者大会上,360董事长兼CEO周鸿祎与王传福签约,双方将在车联网、汽车信息安全解决方案、移动互联网、物联网、大数据及AI、内容等领域整合相关资源,充分发挥各自行业优势,共同打造跨时代的智能汽车生态体。

比亚迪此前发布的Di-link平台,使用的

跟进。

中国证券报:怎么看待磷酸铁锂电池和三元电池的技术路线之争,谁是动力电池的发展主流?

王传福:两种电池都很重要。今年以来,我们的磷酸铁锂电池和三元电池的发展势头都很好。磷酸铁锂电池成本低、安全性好,三元电池能量密度更高,但价格上涨很快。

未来要根据不同的情况进行应用。比如,商用车、大巴、卡车更多采用磷酸铁锂电池,轿车、乘用车使用三元电池更多一些。但是,如果三元电池原料价格持续上涨,一些低端乘用车、对价格很敏感的车辆可能重新采用磷酸铁锂电池。在磷酸铁锂电池中,除了锂,没有很贵的金属。但在三元电池中,有钴和镍,现在镍价也在持续上涨,成本上涨不利于三元电池发展。未来电池路线是由成本、技术多方面平衡后形成的市场决定。

营造公平的竞争环境

中国证券报:比亚迪做手机电池起家,如何发展到现在的规模?

王传福:要有创新战略。最开始我们做B2B,能够服务摩托罗拉、诺基亚这些客户,就是利用在产品、生产工艺上的创新与跨国巨头竞争,在产品设计和工艺装备上与对手形成差异化竞争。通过创新战略、创新产品、创新打法上实现异军突起。

中国证券报:云轨推广方面存在哪些障碍?

王传福:作为一家民营企业,比亚迪胆子还挺大,而且优势比较明显。我们克服了重重困难,轨道没有产业链,我们自建轨道产业链。

云轨秉承了比亚迪差异化竞争战略,大型国企做地铁、高铁,我们不做。我们做中小运量,做对方不做但市场需要的产品,通过这种差异化方法解决市场问题。这是一种创新战略,当然也面临很多困难。比如,轨道交通安全性要求比汽车高很多,产品研发难度大。但我们不怕困难,就要公平。公平的竞争环境是我们最需要的,有公平的竞争环境就够了。

中国证券报:改革开放对比亚迪发展起了哪些推动作用?

王传福:改革开放四十周年,比亚迪感触很深,没有改革开放就没有深圳,就没有比亚迪。作为总部设在深圳的企业,我们的感受尤为不一样。

改革开放带来市场经济,把各种市场主体的活力激发出来。竞争才会让企业有压力,并会充满了活力。竞争带来短期压力、长期繁荣。充分竞争的营商环境,是改革开放给比亚迪最好的礼物。

创新不是口号,不是为了创新而创新,是因为有市场化的环境,形成了强大的推动力,推动企业自觉或不自觉地创新。深圳的企业骨子里流淌着创新的血液,让各路精英、各路群体进来充分竞争,这就是市场经济的精髓。

就是360的安全保护。此次双方合作,将在“AI+车”、“安全+车”、“IOT+汽车”、“内容+车”以及品牌五方面展开合作。周鸿祎认为,过去的汽车是“四个轮子上的沙发”,现在则是“四个轮子上的大手机”,时刻与云端联接。智能汽车的核心内容其实是软件。只要是人写的软件,就一定会“漏洞”。一旦被人利用,很小的漏洞可能酿成一起车祸。

例如,黑客可以通过车联网系统进而控制车辆,或者通过对GPS信号和激光雷达等传感器的干扰影响自动驾驶系统。而比亚迪和360双方将通过硬件隔离、软件设置等确保开放后的安全。周鸿祎表示,只有汽车厂商、开发者和安全厂商等生态链上不同的角色合作,才能解决安全问题。

紫金矿业

拟要约收购Nevsun

□本报记者 吴科任

紫金矿业9月5日晚公告,与Nevsun Resources Ltd.(简称“Nevsun”)签署了协议,公司将通过境外全资子公司金山(香港)国际矿业有限公司设立的子公司,以每股6加元的价格,向Nevsun全部已发行股份约3.03亿股(其中紫金矿业下属子公司管理的紫金环球基金持有Nevsun319.72万股股份)及其他在要约结束前发行的Nevsun股份出现现金要约收购。上述要约收购的交易金额约为18.39亿美元,约合人民币95.30亿元。

公告显示,Nevsun在加拿大多伦多证券交易所和美国纽约证券交易所两地上市,主要从事铜、锌、金等矿产资源勘查、开发,旗下拥有非洲厄立特里亚在产矿“山Bisha铜锌矿”项目60%权益,以及塞尔维亚Timok铜金矿项目,合计在塞尔维亚、厄立特里亚、马其顿拥有27个探矿权。东财Choice数据显示,截至9月4日收盘,Nevsun在纽交所的市值为11.32亿美元。

拿下Nevsun之后,紫金矿业海外矿产资源储备将更加厚实。根据公告梳理,金矿业务方面,公司持有巴布亚新几内亚波格拉金矿、塔吉克斯坦泽拉夫尚公司、澳洲诺顿金田黄金公司、吉尔吉斯斯坦奥同克公司的权益分别为47.50%、70%、100%、60%;铜矿业务方面,公司持有刚果(金)科卢韦齐铜矿72%的权益;铅锌矿业务方面,持有俄罗斯图瓦龙兴公司70%权益。

2016年、2017年及2018年上半年,Nevsun归母净利润分别为-267.3万美元、-8472.5万美元、-1386.9万美元(未经审计)。亏损的主要原因主要包括Timok项目尚处勘探和可研阶段,存在费用化的勘探费用、可研费用和日常管理费用;计提资产减值。

紫金矿业表示,收购资金来源为公司自筹。截至2018年6月30日,紫金矿业货币资金余额为87.26亿元。其中,银行存款82.59亿元。公司上半年实现归母净利润25.26亿元,经营活动产生的现金流净额为49.8亿元,资产负债率为58.54%。

生态环境领域

将进一步深化“放管服”

□本报记者 欧阳春香

生态环境部日前下发的《关于生态环境领域进一步深化“放管服”改革,推动经济高质量发展的指导意见》提出,要推进环保产业发展,健全生态环境经济政策,积极推动设立国家绿色发展基金,建立环境责任保险制度,推动建立区域性及全国性排污权交易市场。

深化“放管服”改革

环境部相关负责人表示,指导意见以加快审批制度改革,加强环境监管执法,优化环境公共服务为重点,以推进环保产业发展为抓手,以创新生态环境政策为保障,深化一系列生态环境领域“放管服”改革。

数据显示,2017年全国环保产业销售收入达到1.35万亿元,较上年增长约17.4%。2018年上半年约为6690亿元,同比增长约18%。

近年来,环保产业发展较快,但也存在一定的问题。环境部相关负责人介绍,环保市场需要进一步培育,环保项目投资回报机制不健全,过度依赖资金投入,环境治理需求向产业市场转化难,环保产业难以持续发展;环保产业发展的市场环境不规范,低价恶性竞争问题较为突出,影响了环保产业的健康发展。

环保企业层面,技术创新能力不强,同质化竞争严重,环保企业普遍呈现小而散的局面;重建设轻运维,专业化环境服务水平不高,对污染防治攻坚战的支持能力不强,环境效果难以保障;环保企业以中小企业为主,传统的银行渠道的融资贷款门槛高、期限短,由于缺乏合格的抵押物,环保企业出现融资难问题;此外,环保企业税收负担重,发展成本高,企业发展活力不强。

抓好三方面工作

针对目前环保产业发展存在的诸多问题,指导意见提出,推进环保产业发展,健全生态环境经济政策。加快生态环境项目实施,释放环保产业有效需求。以打好污染防治攻坚战七大标志性战役为重点,推进重大治理工程建设,有效带动环保产业发展。推进环境治理模式创新,提升环保产业发展效果。加强行业规范引导,促进环保产业健康发展。

环境部相关负责人表示,下一步环境部在健全生态环境经济政策方面将抓好三方面工作。

一是推进绿色金融政策创新。加快推动设立国家绿色发展基金,发挥国家对绿色投资的引导作用,引导开发性金融资金投入。鼓励绿色信贷、绿色债券等绿色金融产品创新与融资质押担保模式创新。建立健全环境责任保险制度,推动建立区域性及全国性排污权交易市场,推进全国碳排放权交易市场建设。

二是积极落实价格财税政策。积极配合价格主管部门建立并逐步完善污水处理收费、固体废物处理收费、节约用水水价、节能环保电价等价格机制。配合税务部门,大力推进环境保护税征管能力和能力建设,逐步完善适用于本地地区的污染物项目和税额标准,制定有利于生态环境保护的相关税收优惠和补贴政策,积极落实环境保护专用设备企业所得税和第三方治理企业所得税优惠政策。三是推进行业生态环境政策创新。完善环境保护综合名录,加快建立环保“领跑者”制度,强化清洁生产审核机制,推广环境标志产品,加强生态环保科技国际合作,推动共建绿色“一带一路”。

中国航空工业集团董事长谭瑞松:

更高层面融入世界航空产业链

□本报记者 欧阳春香

9月5日,中国航空工业集团董事长谭瑞松在论坛上表示,集团的国际合作模式已由转包生产零部件跃升至整机、系统、资本层面的对等合作。下一步,集团将在更高层面融入世界航空产业链。

推动航空工业国际化

中国已成为航空工业大国,拥有完整的飞行器研发制造体系,具备了独立研发制造先进军民机的能力,正向“航空强国”的目标奋进。

2017年,中国航空工业集团实现营业收入4035亿元、利润165亿元,成长为《财富》世界500强排名第161位的大型企业集团,位列航空航天与防务板块前列。

近年来,航空工业集团开展国际合作综合实力极大增强,合作层次不断提升。民机大部件项目合作由“三来一补”加工贸易升级为一级供应商和唯一供应商,去年交付额达17.6亿美元。集团旗下成都飞机公司是波音B787方向舵的唯一供应商,西安飞机公司是空客A320机翼的一级供应商。

谭瑞松指出,将加强科技创新领域的合作。围绕航空前沿技术,基础技术开展研究攻关,加强创新型人才培养,支撑航空工业自主创新。同时,加强电子信息、人工智能、先进材料、高端装备等领域的创新合作,支持高新产业发展。

加强航空制造产业的合作。围绕航空原材料、标准件、元器件、零部件以及相关设备、设施的配套开展合作,打造开放集约高效的航空供应链。围绕民机发展、航空维修以及创新创业、

科技成果转化、高新产业发展开展合作,培育新业态、新动能。

加强国际化发展合作。围绕技术研发、产品研发、进出口、跨国投资、航空工程建设等开展合作,整合航空上下游资源。

做优做强中航科工

今年5月,中航科工获批成为央企首家H股全流通试点企业。这是加快推进资本市场改革开放,深化境外上市制度改革的重要举措,将进一步优化境内企业境外上市融资环境,有利于进一步推动企业资产重组和优化。

航空工业集团副总经理、中航科工总经理陈元先表示,集团一直将香港作为自身资本化运作和国际化发展的重要平台。目前,共有包括中航科工等4家香港上市公司,注册地在香

港的驻港企业46家。从企业布局看,集团公司已经在香港形成了比较丰富的企业矩阵。香港是航空工业国际化的桥头堡,未来将继续发挥其国际化的纽带作用。

陈元先指出,航空工业集团将进一步加快国际化发展步伐,打造全球化的产业链能力。优化自身存量资源,对境内企业加大整合力度,形成合力,提升效率和效益。进一步开发合作,积极开展国际上的投资和合作,提升集团在全球航空产业链中的能力。

航空工业集团将中航科工作为产业发展的重要平台,通过产业整合、资本运作等手段,聚焦航空主业,积极推进中航科工航空高科技产业发展。集团作为中航科工大股东,将进一步推动中航科工做优做强,更好地发挥其国际化上市公司的作用。