

“新基建”助推电源设备行业转型升级 东方电气“六电并举”

■本报记者 舒娅疆

“东方电气在2010年就正式启动燃料电池技术开发项目；2017年实现燃料电池核心部件、发电模块、系统集成及电驱动技术的‘国产化’，公司与成都客车联合开发的燃料电池客车也正式下线。”在参观东方氢能燃料电池系统示范生产线时，东方电气工作人员向《证券日报》记者详细讲述了公司在氢能产业的发展状况。

“诚实守信 做受尊敬的上市公司——价值引领投资 2020沪市公司质量行”活动近期走进东方电气股份有限公司（以下简称“东方电气”）。公司高管在接受《证券日报》记者采访时表示，当前能源行业转型升级加速，以光、风、氢、储等为代表的新能源耦合系统解决方案发展前景更加光明，东方电气将努力在以国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进的新发展格局中，寻求新的发展机遇。

构建六电并举发展格局

东方电气是全球最大的发电设备研究开发制造基地和电站工程承包领域特大型企业之一，1999年被确定为涉及国家安全和国民经济命脉的国有重要骨干企业。截至2019年底，公司累计产出发电设备超过5.64亿千瓦，构建了“水电、火电、核电、风电、气电、太阳能发电”的六电并举、协同发展的产品格局。

作为一家产品和服务覆盖全球80多个国家和地区的大型央企，东方电气对当前宏观经济形势下的企业发展前景有着清晰的认识。

“当前，经济全球化遭遇逆流，产业链供应链循环受阻，国际贸易投资大幅萎缩，大国贸易博弈加剧，世界格局不确定性、不稳定性增加。越是这种复杂局面下，我们越要看到中国经济的强大韧性和巨大回旋余地，努力在以国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进的

新发展格局中寻求新的发展机遇。”东方电气董秘龚丹向《证券日报》记者表示。

从行业形势来看，龚丹认为，尽管短期内电源建设出现回暖，但长期“清洁、低碳、高效、安全”的发展趋势并未改变，风电和光伏作为未来电力行业的主要发展方向，通过关键核心技术的突破，已逐步适应竞争性配置和平价上网，加速了能源行业的转型升级。

“以5G、人工智能、工业互联网和物联网等技术为代表的‘新基建’，为电源设备行业的转型升级提供了重要战略机遇。不同形式的能源耦合以及互联网的赋能，让企业在危机中育新机，于变局中开新局。”龚丹表示。

努力打造氢能全产业链

近年来，东方电气的产业升级步伐不断加快，公司不断发力新产业，氢能产业已成为公司在新兴产业布局中的一大亮点。

资料显示，东方电气已掌握氢能燃料电池生产的全套关键技术，研制了技术居国内领先、国际同步水平的燃料电池电堆。截至目前，公司建设的西部首条氢能及燃料电池批量生产线已成功投产，具备年产1000套氢能燃料电池的能力。公司还为四川提供了百辆氢能物流车和客车，在四川参与了2座加氢站的建设。

龚丹向《证券日报》记者介绍称，在氢能产业方面，东方电气正积极引入战略投资者。一是想要努力打造氢能全产业链；二是希望以多个途径“走出去”，实现氢能产业快速跨越式发展。

“公司在氢能产业方面的技术处于国内第一梯队，参与的氢能公交车项目每百公里耗氢量居领先水平。”龚丹对《证券日报》记者表示，氢能产业现在主要面临五个挑战：一是关键核心技术国产率低，部分领域受国外技术制约明显，国内企业急需实现技术突破；二是受制于订单量和技术水平，国内产品成本较



高，经济性短板突出，暂时没有实现市场化产业化经营；三是氢气来源虽然丰富，但绿氢发展还需一定时间来突破技术瓶颈和产业化难题；四是基础设施建设相对于发展还有一定落后；五是区域发展不协调，示范运用暂时无法推广到全国，未来还有较大提升空间。

去年股利支付率达50%

不过，氢能产业的发展已受到不少地方政府的重视，发展版图已被逐步点亮。今年9月份，四川省经济和信息化厅印发《四川省氢能产业发展规划（2021-2025年）》（以下简称《发展规划》），提出要提升技术水平、扩大示范效应、培育产业龙头企业等方式，将四川打造成为国内外知名的氢能产业基地、示范应用特色区域和绿氢输出基地。

在龚丹看来，《发展规划》的发布，说明地方政府对氢能产业发展的重视程度更进了一步。一方面，明确了产业发展规模和应用场景，为企业的技术突破、产品研发提供了方向和指引。另一方面，对相关企业提出了更高的要求。

龚丹认为，“对东方电气来说，一是要更加重视核心技术的突破，保证关键核心技术掌握在自己手中；二是要更加重视终端客户，改变以产品选择客户的理念，以客户需求为导向进行研发和生产相关产品；三是广泛布局氢能产业链各个环节，打通全产业链运营与合作，实现经销商业化和效益化；四是不断降低成本，提高氢能产业的经济性，推动行业市场化运营。”

《证券日报》记者注意到，东方电气着力于发电设备制造业内多领域业务发展。2020年前三季度，公司实现营业收入270.73亿元，归属于上市公司股东的净利润13.42亿元，同比分别增长17.76%和29.65%。

“公司还高度重视股东投资价值的体现，在持续提升公司盈利能力、保障公司稳健运营的同时，积极实施利润分配，回馈投资者。东方电气自上市以来，已实施现金分红18次。其中，2019年公司派发现金红利6.39亿元，占当年净利润比重（股利支付率）达50%。”龚丹表示。

价值引领投资
2020沪市公司质量行

中国电信推首款999元云手机 意在降低5G使用门槛

■本报记者 李乔宇

在不久前举办的2020天翼智能生态博览会上，中国电信旗下首款云手机“天翼一号”正式亮相。

“滑到负一屏的时候可以选择进入云手机，这时候你所进行的下载、视频、游戏都在云端进行，不消耗本地内存，所以你的手机发热状况会大幅减少。”在手机展示台前，中国电信工作人员对《证券日报》记者边展示边称，“它最大的特点就是云端双生，一机两用，相当于用户能够用到两台手机”。未来，云手机系统还能运用于其他品牌的手机产品，服务对象也不仅限于中国电信用户。

“这并不意味中国电信将要发力5G终端市场。”第一手机界研究院院长孙燕鹰告诉《证券日报》记者，此前在2G、3G以及4G网络过渡期间，运营商都有推动用户更换网络的相关举措。从“天翼一号”999元的售价来看，此举或意在降低5G使用门槛，培养用户消费习惯，为未来几年5G套餐业务贡献业绩打下基础。

推千元机意在降5G门槛 畅享云手机需再等4年

“中国电信不是为了抢滩5G终端市

场，而是为了推广5G产业。”科技视讯特约观察员严正告诉《证券日报》记者，5G发展至今，用户使用情况不及预期。一方面，受限于更换设备成本高；另一方面，因5G网络信号仍不够稳定。

严正认为，“运营商的当务之急，就是降低5G使用门槛，提高5G网络使用人次”。在严正看来，5G的发展过程离不开实践和利润，只有终端足够多，用户规模足以支撑5G网络市场，运营商才能降低5G建设成本，才有机会进一步加码对5G基站的投资。

中国电信对云手机的“野心”绝不限于终端市场，但云手机服务或会成为中国电信此次发力的重点方向。“这是中国电信推出的首款自主品牌的5G云手机。在此之前，还没有任何一款手机能够深度植入云端操作系统，从而实现资源节省、5G数据通讯的充分利用。”中国电信相关负责人对《证券日报》等媒体记者表示。

“从PC时代至后PC时代的发展趋势来看，云手机是未来手机的发展方向。”孙燕鹰告诉《证券日报》记者，但目前来看，5G网络仍不够成熟和稳定，这将成为影响云手机使用和体验的最大问题。目前来看，受限于网络信号问题，云手机还无法真正无障碍移动

起来。孙燕鹰认为，云手机想要实现畅快体验，至少需要4年时间。“这也是未来5G网络能够实现更好覆盖所需的时间”。

孙燕鹰还指出，不止是云手机，未来“硬件+云服务”的发展及大面积使用将成为主流，有了云技术的赋能，智能穿戴设备的移动性会更强，很有可能成为手机的替代品，云手机的未来还存在很多未知数。

5G运营商盈利格局存变数 增值服务有望变身主业

中国电信并不是唯一与合作伙伴制作终端电信运营商。

“电信选择手机作为突破口。其实，其他运营商也与合作伙伴做了很多专业化产品。有的产品面向B端，大众的关注度没有那么高；有的产品目前尚未公布。”通信行业独立分析师付亮告诉《证券日报》记者，“这意味着，5G商用已进入一个新阶段，未来还会有更多专业化产品陆续推出。”

付亮对记者表示，目前“天翼一号”的硬件和云手机服务还是在单独销售，未来两个产品一定会打包出售。付亮称，目前各大运营商都在布局“硬件+云

服务”产品，突破口可能是多样化的。但在5G时代，云服务一定会成为一项重要的业绩增长来源。

在2G、3G以及4G时代，电话通话、短信发送以及流量费用是运营商收入的主要来源，云计算、大数据等业务被视为增值服务。但在5G时代，这些增值服务有望喧宾夺主，摇身变成运营商的主业。

在不久前举办的2020天翼智能生态博览会上，中国电信宣布，未来将把云计算服务打造成为中国电信的主业。同时，中国电信将采取混合多云的云网融合策略，不仅是中国电信自身网络与天翼云的深度融合，还是“多云”与“多云”的融合。

“未来的5G主要还是面向企业级市场。运营商将不再以单纯的网络运营商身份出现，而是会成为提供整体解决方案的供应商。”付亮对记者表示，运营商的技术优势是网络，丰富的组网架构能够为企业提供全方位解决方案，未来运营商的盈利格局将由个人转向“个人+家庭+企业”。在提速降费背景下，个人服务提供的盈利增量相对有限，家庭场景以及企业场景将成为运营商更重要的业绩增长来源。

蔚来汽车电池升级战略实现闭环 新技术已将自燃概率降到极低

■本报记者 龚梦泽

近期，国内新能源车概念股在资本市场备受追捧，作为几家造车新势力的中概股表现尤为突出。其中，小鹏汽车一周涨幅近80%，蔚来汽车的市值更是在突破500亿美元后持续上涨，并先后超越宝马、通用等传统国际汽车巨头的市值。

蔚来汽车趁热打铁，在11月6日正式发布100kWh电池系统及电池升级全系方案，并接受预定。蔚来汽车创始人、董事长李斌在接受《证券日报》记者采访时，专门介绍了新系统的电池包技术及BaaS模式。

李斌介绍称，蔚来发布100kWh电池包后，此前推出的BaaS模式将正式形成系统闭环。在该商业模式下，蔚来将把车电分离完成分离，实现“可充、可换、可升级”的目标。

在蔚来汽车电池系统助理副总裁曾士哲看来，100kWh电池包的推出，进一步证明了蔚来在电池技术方面的实力。但行业好，我们才能过得更好。为了整个电动车行业的发展，蔚来不吝惜

打破自身的硬件技术壁垒。

纵观蔚来电池包的迭代方案不难发现，从最初的70kWh到84kWh，再到如今的100kWh，蔚来电池能量的提升基本延续每次20%的增速。此前，蔚来汽车ES8搭载的功率最大的电池组为84kWh，NEDC续航里程为425km，曾饱受车主吐槽。

此次100kWh电池包的推出，可有效解决蔚来ES8车型续航里程的短板。在活动现场，李斌还介绍了蔚来100kWh电池包应用到不同车型的续航表现。其中，ES8续航里程可达580km，提升36.47%；ES6的续航里程提升至610km；EC6续航里程达到615km。

作为硬币的另一面，电池续航里程的大幅提升，随之而来的就是对电池安全性的诘问。《证券日报》记者注意到，近期全球新能源车自燃事件频出，集中进入召回时间。其中，现代汽车Kona EV已累计发生13起自燃事件，有7.7万辆车被召回。极星汽车因质量问题繁多，已召回全部Polestar 2车型。宝马和福特因电芯混入杂质，存在自燃风险的原因，也宣布合计召回近2.7万辆插混

车。国内方面，10月28日，威马汽车宣布，召回1282辆电芯存在缺陷的汽车。11月6日，理想汽车宣布，召回10469辆悬架存在缺陷的理想ONE。

谈及蔚来此次电池包升级方案的效果，蔚来汽车联合创始人、总裁秦力洪强调，升级后的电池包安全性再上一个台阶。这款电池包是与宁德时代深度合作开发的，搭载了宁德时代最新的CTP技术，也就是此前宁德时代董事长曾毓群提到的“只冒烟、不着火”的新型电芯。

李斌将这一电池技术称为“无热蔓延安全设计”。该技术可以提供更好的热失控管理。新电池包设计了无阻碍烟道，能让电池发生热失控时只冒烟不起火，杜绝电动车的安全隐患。

李斌强调，我们不要谈“永不起火”，凡事都要讲概率，我们已把“起火”概率降到非常非常低。“从我们电池召回以来，至今没有发生一起电池类安全事故，这是对电池大数据监控的结果。在监控方面，蔚来设置了一个很高的标准，现在有几万辆车的电池包在用蔚来的大数据模型和智能监测模型。今年，我们帮

同行找到100多个高风险电池。”

对于蔚来此次推出的新电池包，给予最多关注的毫无疑问是蔚来现有用户。要知道，电池产品升级迭代速度快，老用户如果无法享用到最新技术的电池，将是影响消费者选购电动车的另一大因素。蔚来希望通过“换电”来化解这一难题。

早在2015年，蔚来汽车就提出“车电分离”的想法。今年8月份，蔚来正式公布车电分离营销模式——电池租用服务BaaS。该模式把电池“所有权”从车辆上剥离出来，用户在买车时将省去购买电池的费用，但后续使用时需支付一定的电池使用费。从“买电池”变成“租电池”，大大降低了消费者的购车门槛，同时缓解了消费者对电动车保值率不佳、电池衰减、购车价格过高等多个行业难题的担忧。

新浪财经专栏作家林示对《证券日报》记者表示，蔚来汽车凭借关键的技术和服务，构建了自身产品的壁垒，依靠“车电分离”“换电模式”等先进运营理念，在100kWh电池包的助力下，已让电动车的升级不仅仅局限于表面。

西飞公司资产注入 中航飞机将更名中航西飞

■本报记者 殷高峰

西安飞机工业(集团)有限责任公司(以下简称“西飞公司”)100%股权通过置换方式过户到中航飞机后，中航飞机将更名为“中航西飞”。

11月9日晚间，中航飞机发布公告称，为提升公司品牌知名度，彰显公司在航空制造业领域的战略地位，满足公司经营发展的需要，拟将公司名称由“中航飞机股份有限公司”变更为“中航西安飞机工业集团股份有限公司”，证券简称由“中航飞机”变更为“中航西飞”。

此次重大重组于去年底开始启动。之前披露的公告显示，中航飞机拟以其持有的贵州新安航空飞机有限责任公司100%股权、西安飞机工业铝业股份有限公司63.56%股权、西安天元航空科技股份有限公司36%股权、中航沈飞民用飞机有限责任公司36%股权、中航成飞民用飞机有限责任公司27.16%股权，与中航飞机有限责任公司(以下简称“航空工业飞机”)持有的西飞公司100%股权、陕西飞机工业(集团)有限公司100%股权、中航天水飞机工业有限责任公司100%股权进行置换，置换差额部分由上市公司以现金方式向航空工业飞机予以支付。

中航飞机称，此次交易是为了聚焦航空整机主业，进一步整合研发资源，提高运营效率，提升公司盈利能力，增强公司独立性并减少关联交易；同时，此次交易还能推进中国航空工业集团有限公司国有资本投资公司试点工作。

11月5日，中航飞机发布公告称，2020年11月4日，本次交易置入标的公司之一的西飞公司100%股权工商过户登记手续已办理完毕，西飞公司成为中航飞机的全资子公司。

公开资料显示，西飞公司是我国大中型军民飞机研制生产的重要基地。近年来，西飞公司发展不断提速，在大型运输机、大型预警机和C919大型客机等方面，为我国国防装备建设和航空工业发展做出了重要贡献。在民用航空领域，C919飞机是由中国商飞自行研制、具有自主知识产权的新型单通道干线飞机。西飞公司作为主

供应商，承担了机体结构中设计最

为复杂、制造难度最大的部件——机翼、中机身(中央翼)等6个工作包的研制任务，任务量约占整个机体结构的50%。

“这是军工国企改革步伐加快中的一个典型案例。”西安华管理科学学院院长单元庄对《证券日报》记者表示，通过战略性重组、资本运作等多种改革方式，提升军工企业的经营效率，改善军工企业的盈利能力。

“此次重大资产置换完成后，有利于中航飞机聚焦航空整机主业，预计公司利润将会有大幅度提高。”开源证券分析师刘浪在接受《证券日报》记者采访时表示。

“重组后的中航飞机将拥有较完整的航空整机制造及维修能力。”刘浪分析称，将更加聚焦整机主业，成为我国主要的大中型运输机、轰炸机、特种飞机等飞机产品的制造商，以及C919、ARJ21、AG600等民用飞机的重要供应商。

招商证券研报称，中航飞机是我国主要的军用大中型运输机、轰炸机、特种飞机的主要制造商。本次重组完成后，上市公司明确了以飞机整机研制、批产、维修及服务为未来发展定位，实现对大中型民用飞机整机制造资产的专业化整合，有利于上市公司加大航空装备产业的投资力度，满足国家重点型号的建设要求。在未来“战略空间”建设中，对军用大飞机需求强烈，因此对公司的军品业务长期看好。此外，公司还是我国民机产业的重要参与者，承担了ARJ21飞机的机翼、机身等85%以上的零部件制造，是大型客机C919和水陆两栖飞机AG600的重要零部件供应商。随着我国民机产业的快速发展，预计我国民机业务的未来成长空间非常广阔。

中航飞机日前发布的三季报显示，2020年前三季度，公司实现营业收入233.52亿元，同比增长18.67%；实现净利润4.55亿元，同比增长32.77%。

航空工业飞机在重组方案中承诺，2020年-2022年本次拟注入资产对应的合理授权经营费(或对应的产品销售收入)不低于45.66亿元、52.73亿元、54.62亿元。

招商证券发布的研报预计，交易完成后，公司2020年-2022年归母净利润可分别达到10.28亿元、11.93亿元、14.31亿元。

银保监会：前三季度商业银行 累计实现净利润1.5万亿元

■本报记者 张歆

11月10日晚间，银保监会发布2020年三季度银行业保险业主要监管指标。数据显示，商业银行利润同比下降，但降幅收窄，且风险抵补能力较为充足；前三季度商业银行累计实现净利润1.5万亿元，同比下降8.3%，平均资本利润率为10.05%。商业银行平均资产利润率为0.80%，较上季末下降0.02个百分点。

截至三季度末，我国银行业金融机构本外币资产315.2万亿元，同比增长10.5%；保险行业总资产22.4万亿元，较年初增加11.9万亿元，较年初增长9.1%。其中，保险资产管理公司总资产662亿元，较年初增长3.3%。

三季度末，银行业金融机构用于小微企业的贷款(包括小微企业贷款、个体工商户贷款和小微企业主贷款)余额42.0万亿元，其中单户授信总额1000万元及以下的普惠型小微企业贷款余额14.8万亿元，较年初增长26.5%。保障性安居工程贷款6.6万亿元，同比增长为1.9%。商业银行不良贷款余额2.84万亿元，较上季末增加987亿元；商业银行不良贷款率1.96%，较上季末增加0.02

(上接A1版)

这部分内容的核心是创新。创业板改革并试点注册制本身就具有创新的属性，所以在这类案件的审理工作中，要能够做到与时俱进，跟上市场的发展节奏。《若干意见》则强调，要为投资者放心投资、市场主体大胆创新创业提供有力司法保障。

第五句：推动建立知识产权、银行保险、证券期货、涉侨涉外等专业化调解机制。

在司法实践中，专业化调解机制能完善、基础制度扎实、市场监管有效、投资者合法权益得到有效保护，调解机制也有优势。《若干意见》

个百分点。

此外，截至三季度末，商业银行贷款损失准备余额为5.1万亿元，较上季末增加1086亿元；拨备覆盖率为179.9%，较上季末下降2.52个百分点；贷款拨备率为3.53%，较上季末下降0.01个百分点。商业银行(不含外国银行分行)核心一级资本充足率为10.44%，较上季末下降0.02个百分点；一级资本充足率为11.67%，较上季末上升0.07个百分点；资本充足率为14.41%，较上季末上升0.20个百分点。

银保监会数据同时显示，商业银行流动性水平保持稳健。三季度末，商业银行流动性覆盖率138.67%，较上季末下降3.79个百分点；流动性比例为58.63%，较上季末上升0.44个百分点；人民币超额备付金率1.80%，较上季末下降0.11个百分点；存贷款比例(人民币境内口径)为75.46%，较上季末上升0.86个百分点。

此外，银保监会披露，截至二季度末，纳入统计范围的保险公司平均综合偿付能力充足率为242.6%，核心偿付能力充足率为230.4%；99家保险公司风险综合评级被评为A类，72家被评为B类，5家被评为C类，1家被评为D类。