

# 中国广电破壳 单挑三大运营商垄断地位

传闻已久的第四大运营商终于现身。10月12日,中国广电网络股份有限公司(以下简称“中国广电”)正式在京成立,成为继中国移动、中国联通和中国电信外的第四大运营商。与三大运营商不同的是,中国广电在成立伊始就已经植入民营企业的基因,在混改方面会比中国联通这样的老牌国企更具优势。随着新型产业的出现和发展,中国广电的入局,势必会搅动国内通信市场的现有格局,打破三大运营商的垄断地位。

- 5月20日 中国广电与中国移动正式签订5G共建共享合作协议
- 9月24日 中国广电网络股份有限公司创立大会在北京召开
- 9月25日 中国广电网络股份有限公司完成工商注册,注册资本10120107.2万元
- 10月12日 中国广电网络股份有限公司完成揭牌仪式

中国广播电视网络有限公司

51%

国家电网旗下全资子公司 国网信息通信产业集团

9.8813%

## 中国广电前五大股东

阿里巴巴 创业投资管理有限公司

9.8813%

广东广电 网络发展有限公司

6.1523%

北京北广传媒 投资发展中心有限公司

3.8469%

## 正式成立

成立大会上,中国广电的控股股东中国广播电视网络有限公司与国家电网有限公司、阿里巴巴(中国)有限公司签署了战略合作协议。

上个月,中国广电在北京召开了创立大会,主要审议通过《发起人关于股份公司筹办情况的报告》《关于股份公司设立费用的报告》《公司章程》等文件,并选举产生第一届董事会及第一届监事会;之后,中国广电完成工商注册,领取营业执照,注册资本约1012亿元。

创立大会上,针对中国广电下一步发展,国家广电总局副局长、全国有线电视网络整合发展领导小组办公室主任朱咏雷表示:一是希望全国有线电视网络企业团结一致,共同推进“全国一网”再上新台阶;二是希望战略投资者发挥优势,带动广电网络跨越式发展,实现互利共赢;三是希望大家以广电股份成立为契机,奋发有为,以融合创新实现广电网络高质量发展。”

中国广电从规划到成立历经多年。早在2016年11月25日,中共中央宣传部、财政部、国家新闻出版广电总局就联合下发了《关于加快推进全国有线电视网络整合发展的意见》,明确指出,广电适时以持有的省级网络公司股权、国家广播电视光缆干线网络资产、现金等出资,省级非上市有线电视网络公司的股东以合计不低于51%的股权出资,共同发起组建全国性有线电视网络股份公司,并推动全国性有线电视网络股份公司上市,通过股权置换、吸收合并等方式,与已上市有线电视网络公司整合。

2019年6月6日,工信部正式发布4张5G牌照,宣布我国正式进入5G时代。除中国移动、中国联通、中国电信三家运营商外,中国广电也正式入局拿到了5G牌照。

## 混改基因

值得注意的是,在中国广电的股东中,除了传统广电系的资本,还包括了杭州阿里巴巴创业投资管理有限公司、国网信息通信产业集团有限公司等非广电系资本。

在中国广电的前五大股东中,中国广播电视网络有限公司控股约51%;国家电网旗下全资子公司国网信息通信产业集团、阿里巴巴创业投资管理有限公司分别持股9.8813%;广东广电网络发展有限公司持股6.1523%;北京北广传媒投资发展中心有限公司持股3.8469%。

另外,多家广电类上市公司也参股了中国广电。其中,湖南的电广传媒持股2.7833%;东方明珠、华数传媒、江苏有线各持股0.4941%;吉视传媒、广西广电、广电网络、贵广网络、天威视讯、湖北广电各持股0.1976%。

“从股东阵容中可以看出,中国广电已经有了混改基因。”通信产业专家、融合网创始人吴纯勇指出,像其他几十年的老国企,混改过程中的难度会比较高,但对于中国广电这样一个年轻的公司来说,刚刚成立就具有这种基因,在混改方面的探索上,势必比老国企有一定的先发优势。在他看来,这样的股东构成可以弥补广电系本身的一些短板,比如技术的创新、业务的重塑、市场营销体系的建立,包括整个用户群

体的重新划分。

产经观察家丁少将则指出,阿里巴巴系持股比例接近10%,与国网信息通信产业集团并列第二大股东,完全可以说中国广电有了一定的混改基因。中国广电的目标是推动大屏小屏联动、无线与有线对接、卫星与地面协同,全面实施智慧广电战略,这样的股东构成在技术共享和资源整合方面有一定优势。”

## 格局待变

新成立的中国广电,将不再只聚焦于有线电视业务,获发5G牌照后,该公司便和三大运营商一样具备发展移动通信业务的资格。据悉,后续中国广电将发行192号段的手机号码,通过与中国移动签约实现基站共建共享,除了5G业务外,也有望推出4G业务。

今年5月,中国移动高调宣布和中国广电达成共建共享5G的合作协议,双方按1:1比例共同投资建设700MHz 5G无线网络,共同所有并有权使用700MHz 5G无线网络资产。其中,中国移动向中国广电有偿提供

700MHz频段5G基站在地市或者省中心对接点的传输承载网络,并有偿开放共享2.6GHz频段5G网络,同时承担700MHz无线网络运行维护工作,而中国广电则需要向中国移动支付网络运行维护费用,而且在700MHz频段5G网络具备商用条件前,中国广电有偿共享中国移动2G/4G/5G网络为其客户提供服务。

不过,广电“圆梦”移动通信还需要时间。中国移动董事长杨杰在今年8月召开的财报会上透露,中国移动与中国广电今年在5G合作方面没有实质性的网络建设部署,明年才会继续推进共建共享5G。

丁少将表示,对“新玩家”的进入,用户应该是乐见的,毕竟有竞争才更可能在用户体验上有改善和进步,但至于说对于通信市场和三大运营商能够有什么样的影响,还要看中国广电本身能够有什么样的作为,能不能真正激发竞争和优化的热情。“毕竟,此前虚拟运营商也一度活跃,但实际上并未对三大运营商造成多大影响。当然,考虑到“全国一网”的战略、网络一体化的趋势,中国广电对行业的后续影响还是值得期待的。”工信部数据显示,截至今年8月末,三大运营商的移动电话用户总数已高达15.98亿户。

“进入到5G领域之后的中国广电就像一条鲇鱼,可以搅动现下三大运营商构建的通讯领域格局,虽然该公司在通信领域是个新兵,但是由于它的介入,可以通过横纵联合,令未来的通信行业产生巨大的突破和进展。”吴纯勇说。

至于成立之后,中国广电会有哪些新的发展规划,北京商报记者也采访了该公司,截至发稿,对方还未给出回复。

在吴纯勇看来,这几年智慧城市、智能家居、在线教育、远程医疗等新的行业应用非常火,这种情况下,中国广电和三大运营商都可以充分利用自己手中的武器去进行竞争,比如5G牌照和技术资源,因为它们都属于专网,这四大运营商谁的实力强、技术高谁就可以快速切入进去,这就是属于中国广电新的机会。

北京商报记者 石飞月

# 创始人再离职 拜腾重启还剩几分胜算

## 接连离职

戴雷为拜腾联合创始人,曾任英菲尼迪中国事业部总经理、华晨宝马营销高级副总裁。对于戴雷的离职原因,北京商报记者联系拜腾相关负责人,但截至发稿,尚未获得回复。

事实上,戴雷离职前,同为“宝马系”的拜腾另一位联合创始人毕福康也已离职。据了解,毕福康曾在宝马集团工作20年,且担任宝马集团副总裁的时长超过10年。

去年4月,毕福康离开拜腾,在此之前拜腾几乎没有负面消息传出。然而,就在毕福康离职两个月后,拜腾开始出现资金问题。去年6月,一汽夏利发布公告披露,南京知行拜腾运营主体)并未如约支付所欠借款。

虽然目前尚无法准确评估此次戴雷离职具体影响,但目前拜腾面临的局面显然比毕福康离职时更为严峻。今年6月底,拜腾宣布中国区(不含香港)所有公司将自7月1日起开始停工停产,中国区所有公司全体员工待岗。一封拜腾致中国区员工的内部沟通信显示,拜腾管理层决定推行临时性员工薪酬缓发措施,各层级员工4-7月工资按不同比例缓发。

此前,有自称拜腾员工的网友发文称:“公司从3月至今拖欠工资,一分钱不发。公司几百名员工现在被强行休假在家,公司现在只剩躯壳。”今年8月,约80名拜腾员工集体发声,要求拜腾支付此前拖欠的工资。

“戴雷有可能是被股东们清洗出局。”汽车行业分析师张翔表示,与蔚来创始人李斌、小鹏汽车创始人何小鹏不同,戴雷虽然为创始人之一,但不掌握拜腾控股权,他更多为职

业经理人角色。目前,拜腾陷入困境,股东们对于戴雷肯定不满。

## 烧光84亿

作为一家造车新势力企业,拜腾的困境在于融资已耗尽,但新车迟迟未实现量产。资料显示,2017年成立以来的,拜腾共进行4轮融资,总金额约84亿元,远低于蔚来超300亿元、威马超200亿元、小鹏超160亿元等竞争对手。

去年5月,拜腾宣布,将在年中完成C轮融资,且已得到多家实力机构支持。随后,有消息称,拜腾C轮融资将在6月底完成,引入约5亿美元。今年1月,拜腾相关负责人又表示,拜腾C轮融资已进入最后阶段。然而,拜腾的C轮融资一直未到位。



业经理人角色。目前,拜腾陷入困境,股东们对于戴雷肯定不满。

在新一轮融资迟迟不到位的情况下,拜腾正面临巨大债务压力。2018年9月,拜腾1元收购一汽华利100%股权,并承担后者8亿元债务和数千万元员工薪酬,但这笔原计划去年三季度偿还的欠款至今仍未结清。今年6月,拜腾与一汽华利母公司一汽夏利签署新协议,同意在10月31日前偿还剩余4.7亿元欠款。

不仅债务压顶,拜腾的量产进程也未能如期推进。去年4月,戴雷表示,拜腾首款量产车M-Byte将于年底实现量产,2020年初陆续交付,售价区间为30万-40万元。去年9月,拜腾汽车官方文件显示,拜腾南京工厂建设基本完工,冲压、焊装、涂装、总装、电池五大工艺车间厂建和主要设备安装工作已完成。

然而,在随后的法兰克福车展期间,拜腾相关负责人又改口称,首款车型M-Byte

2020年年中才能开始量产。对于量产延期原因,彼时拜腾方面给出的解释为“从产品质量等角度考虑”。

今年以来,面对外界质疑,拜腾开始释放一系列与量产有关的积极信号。4月,拜腾推出旗下首款车型M-Byte量产版试制车,戴雷也在社交媒体上公布多张南京工厂车间内的生产新进展图片。然而,M-Byte至今仍未量产,拜腾的官方微信公众号从4月后也再无更新。

## 重启考验

值得注意的是,在经历量产跳票、债务逾期、停工停产等打击后,拜腾仍未放弃造车。今年8月,拜腾申请注册成立名为“盛腾”的新科技公司,新公司拟融资20亿元加速量产M-Byte,一汽集团等股东方也在推进该项

融资。

南京建设工程信息网发布公告显示:“南京知行年产30万套新能源汽车关键零部件项目弱电自控系统工程增项劳务合同招标”项目已落地,南京中时江建设工程有限公司8月22日已中标。这意味着拜腾的量产进程仍在推进中。

与以往不同,在一汽集团主导下,如今的拜腾更讲求“节约”。按照一汽集团今年6月底给出的重组方案,除M-Byte量产外,拜腾南京工厂15万辆年产能中将会有5万辆用于生产代号为EQ320的红旗纯电动车。此外,未来拜腾南京工厂还将为其他电动汽车品牌代工。

张翔认为,生产其他品牌电动汽车,有助于拜腾南京工厂更充分利用产能,分摊工厂运营成本,实现集约发展。而且,拜腾南京工厂设计时就有红旗的技术人员参与,所以转产红旗电动汽车的生产线改造花费会小一些。

无论谁来主导量产进程,最终的产品才是决定拜腾生存前景的关键。乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,蔚来、小鹏等造车新势力早已经实现规模化交付,拜腾的产品却迟迟未能上市,这才让资本市场逐渐丧失对拜腾的兴趣。“另起炉灶”后的拜腾能否翻身,仍要看产品本身竞争力如何。

不过,在节省成本大旗下,业内也出现担心拜腾量产车品质下降的声音。据了解,为节省成本,M-Byte的一些设计将进行调整,如一些原本由全球头部供应商承接的项目,为缩短时间、降低成本将重新更换供应商,一切都以快速推进车辆上市为目标。

北京商报记者 刘洋 濮振宇