

小米造车 搅动智能电动汽车行业一池春水

雷军最后一次创业,为小米汽车而战

■本报记者 向炎涛

“这一回,我将亲自带队,这将是 我人生最后一次重大创业项目。我愿意押上我人生全部 的声誉,再次披挂上阵,为小米汽车而战!”3月30日晚,在小米春季发布会上,小米集团创始人、董事长兼CEO雷军宣布,小米正式进军智能电动汽车行业。

而在当天下午,小米集团公告,公司董事会正式批准智能电动汽车业务立项。小米拟成立一家全资子公司,负责智能电动汽车业务,首期投资为100亿元人民币,预计未来10年投资额100亿美元。雷军将兼任智能电动汽车业务的首席执行官。

进军智能汽车行业

雷军透露,2013年,他两次拜会过特斯拉创始人马斯克,并成为了特斯拉的车主,开始关注电动车产业。这些年来,在小米高管会上也偶尔讨论过几次。但直到今年1月15日,董事会才开始认真研究电动车产业。

“说实话,一开始,我心里是不愿意的。手机业务好不容易才重回世界第三,这一仗还没真正打完,做车会不会分心?”雷军坦言,关于造不造车,他犹豫了很久,也收到了很多建议。

1月15日,小米开始认真调研造车事宜。在过去75天时间里,小米团队经历了85场业内拜访沟通、200多位汽车行业资深人士的深度交流、4次管理层内部讨论会、两次正式的董事会,最终做出了造车的决定。

而事实上,关于小米造车的传闻一直不断。此前在2月21日,小米集团曾公告称,注意到近日若干媒体有关集团拟进入电动汽车制造行业的报道,集团一直关注电动汽车生态的发展,并就相关行业态势进行持续评估及研究,集团就电动汽车制造业务的研究还没有到正式立项阶段。

就在几天前的3月26日,有消

息称,小米正在和长城汽车谈判使用其工厂生产电动汽车,但这一说法遭到小米方面否认。尽管如此,当日,长城汽车股价直线拉升,涨幅逾10%;小米集团涨幅也超6%。

小米造车早有“端倪”。《证券日报》记者查阅天眼查App发现,早在2015年和2016年,雷军就先后通过旗下顺为资本投资了蔚来汽车和小鹏汽车。2014年以来,小米系公司也先后投资了不少整车厂、汽车后市场企业,包括地图厂商凯立德、买车网、车财多、小鹏汽车、智能车载和智能出行领域服务商新案科技、博泰车联网、比亚迪半导体公司等。

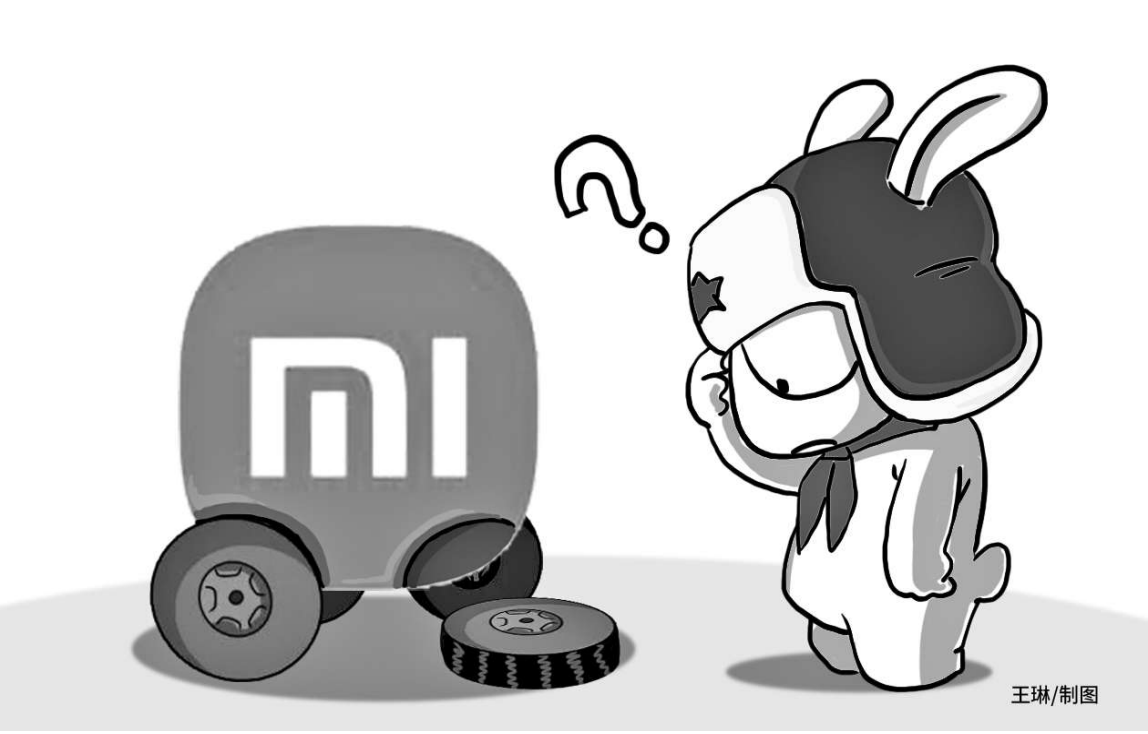
此外,天眼查App显示,小米关联公司已申请多项汽车相关专利,包括“后视镜调整方法、装置及终端”、“车辆控制方法和装置”、“控制汽车的方法及装置”等。小米科技有限责任公司自2012年以来,在“运输工具”国际分类内陆续申请注册了“XIAOMI”、“小米”等多个关联商标,商标状态多为“商标已注册”,其中2020年6月份申请注册了“小米车联”商标和相关图形商标。

小米为什么造车?

雷军总结了自己人生中几次重大的转折经历,从程序员到管理者,从创业者到投资人,从互联网到硬件,每一次转折都是蜕变。如今,造车又是一次新的蜕变,谈及最后,雷军一度哽咽。

而在各界人士看来,情怀满满的背后,小米造车的逻辑更为现实。工信部新能源与智能网联汽车产业专家智库成员张翔对《证券日报》记者表示,一方面,当前新能源汽车板块非常火热,蔚来、小鹏等造车新势力市值飞涨,华为、苹果、百度等均已投身造车,从互联网到硬件,每一家车企合作或者收购整车厂的资质,而根据此前小鹏、威马等的经验,小米造车最快可能也要到2023年才会有量产车型下线。

丁小平看好小米造车的未来,他认为,未来几年小米的市值很可能翻倍。“电动汽车的上下游和手机非常



《证券日报》记者表示,小米造车可以说是不得不做的事情。“目前国内基本人手一部手机,想要取得大规模增长很难,而国外市场开拓又受制于各种因素,可以说手机领域的发展遇到了瓶颈,小米需要开辟新的产品线来扩大规模,汽车是很好的选择。此外,汽车也能像手机一样成为很好的流量入口。”丁小平表示。

而在第一手机界研究院院长孙燕颢看来,小米在此时宣布造车,更大的意义是为当下小米手机进军高端市场铺垫。在宣布造车之前,雷军用两天的时间接连发布了包括小米11pro、小米11Ultra、小米MIX fold折叠屏在内的超高端手机新品和澎湃C1自研影像芯片,表明了其进军高端手机市场的决心。

“造车赋予了小米手机高端的梦想,赋予了科技创新的梦想,赋予了永不服输的梦想,这才是最重要的。”孙燕颢对《证券日报》记者表示,小米的销售逻辑和苹果类似,是要向高端市场递进,形成自己的圈子和个性,而造车售卖的正是小米关于科技

创新的梦想。

进军造车成败几何?

“造车,小米亏得起。”这是雷军造车的底气。雷军说,他非常清楚汽车行业的风险,百亿元级的投资,三五年才能见效。但十年创业的小米已经有了一定的积累。目前小米有1万多人研发团队,有稳健增长的全球第三的手机业务,有最好的智能生态,还有1080亿元的现金储备。未来十年,将投入100亿美元,董事会可以随时调用。值得一提的是,雷军称,小米造车不接受融资。

尽管目前雷军没有透露更多关于造车的细节,但在张翔看来,小米造车代工的可能性比较大。国内造车需要资质,小米可能会选择一家车企合作或者收购整车厂的资质,而根据此前小鹏、威马等的经验,小米造车最快可能也要到2023年才会有量产车型下线。

丁小平看好小米造车的未来,他认为,未来几年小米的市值很可能翻倍。“电动汽车的上下游和手机非常

类似,小米切入并不是新手,小米手机成功的核心在于其对上下游用户的精准定位,对产业链数据、成本的控制,这些都是可以复制到汽车上的。此外,电动汽车的销售不同于传统汽车,小米的营销体系可以直接面向C端,根据用户反馈快速决策,直接把车送到用户手中,成本会比传统车企低得多。未来小米汽车的打法会和手机差不多。”

在丁小平看来,汽车工业已经非常成熟,小米有供应链的把控能力,而未来智能汽车的核心壁垒在于自动驾驶和用户体验感。小米在智能生态、软件方面有自己的优势。

而张翔认为,小米造车在迎接机遇的同时也面临风险。“智能汽车已是一片红海,小米造车可能会面临与其他汽车同质化的问题,不仅面临苹果、百度等同行的竞争,还要面临传统车企的竞争。小米造车一旦成功,可以实现公司的转型,但同时也面临失败的风险,毕竟,2014年、2015年国内曾涌现出上百家新能源汽车企,但最后活下来的仅十余家。”张翔表示。

期权避险增利 农业企业风险管理换新道

■本报记者 王 宁

四年前,我国首个商品期权——豆粕期权在大商所鸣锣上市,现如今,豆粕、玉米期权已发展成为我国最大的农产品期权品种。《证券日报》记者最新获悉,去年豆粕、玉米期权年累计成交量分别为3012万手、1044万手,同比分别增长69.1%、54.5%,分别位列我国农产品期权冠军,为相关产业企业风险管理提供了更加精细化的工具和更为丰富的策略。

多位产业人士向《证券日报》记者表示,豆粕和玉米期权上市为企业风险管理带来了除期货以外的另一种选择,使得企业可以在权衡交易成本与交易机会后,制定更优及更精细化的风险管理方案,希望交易所进一步丰富场内期权品种,如尽快推出豆粕、棕榈油等期货期权,进一步完善产业链风险管理体系。

灵活套保解决“超卖”难题

随着豆粕、玉米期权工具的“问世”,以路易达孚、九三集团等为代表的大型粮食加工、油脂压榨企业率先加入到期权的应用大军中。

通常对于油厂来说,在国内豆粕市场应该以“卖”为主,但当油厂在现货市场“超卖”时,也可以在期货、期权市场“买”向操作。如九三集团长春大豆科技股份有限公司去年就面临因豆粕价格预期上涨而出现“超卖”的情况。

“5月份以来,受多重因素影响,豆粕价格出现阶段性反弹,国内下游企业提货及采购豆粕速度加快,公司面临豆粕销售进度领先于生产进度的情景。”九三集团相关负责人向《证券日报》记者表示,由于油厂已经锁定向下游的销售价格,面临豆粕价格上涨的风险。于是采用多行权价看涨比例价差组合策略,买入豆粕看涨期权合约,为进一步降低策略权利金,做空较高行权价格的看涨期权,使得策略整体成本处于可接受范围,管理现货规模为10000吨,期权组合整体盈利约为73万元。

九三集团相关负责人介绍说,利用豆粕期权构建的组合策略,当标的行情向不利方向变动时,相比于利用期货进行风险管理,期权组合风险有限,持仓风险相对较小。结合现货情况来看,若针对销售利润进行风险管理,利润将会减少50万元。

路易达孚是国际知名贸易商,多年的跨国经营使其风险管理意识很强,套期保值已经融入其日常生产经营中。

记者获悉,路易达孚采购玉米后需要销售玉米,在采购和销售间隔期间,为了防止货物贬值,便使用买入看跌期权为销售货物进行保值,并通过动态调整期权仓位维持delta中性,以确保玉米价格的变动不会影响整体头寸盈亏。例如在去年3月份,路易达孚以1910元/吨的价格采购了6000吨玉米,预计在4月17日销售给下游的淀粉企业。为了规避销售过程中的利润收缩,该公司在3月3日买入执行价格为1920元的玉米2009合约看跌期权,此时看跌期权的delta为-0.28,为做delta调整,公司选择流动性充足、且跟期现货联动比较好的近月合约,买入平值附近执行价格为1940元的玉米2005合约看涨期权。随后,公司根据组合delta变化,动态调整看跌期权和看涨期权仓位,并最终实现库存的保值、增值。

“买入看跌期权套保的优势在于能够锁定销售价格,保证销售利润顺利实现。同时还能不放弃整体组合获得收益的可能,并且不需要承担保证金风险。”路易达孚相关负责人向记者表示。

巧用“组合拳”避险增利

随着行业竞争加剧与盈利周期性波动,近几年我国饲料行业整合加速。一些风险管理意识较强的饲料企业已经建立了优秀的期货团队,通过灵活使用期货、期权组合满足个性化业务需求,降低企业经营成本,为传统风险管理锦上添花。

记者了解到,豆粕期权上市后,河北省某饲料企业便开始积极学习并尝试开展期权套期保值业务。当年8月中旬,豆粕期货价格出现大幅下跌,该企业认为后期继续上涨的空间有限,但考虑到9月份需要采购一批豆粕原材料,如果价格出现不确定性上涨会增加采购成本。因此,企业买入以豆粕1801期货合约为标的看涨期权200份,行权价2700元/吨,支付权利金85元/吨,同时卖出行权价为2800元/吨的豆粕看涨期权200份,收入权利金53.5元/吨,构建了牛市价差组合,大大降低了风险管理成本。

“该策略的特点是最大亏损和最大盈利都是有限的,相较于传统的买入期货套保,不仅能在豆粕价格小幅上涨时为客户带来收益,还能使企业规避价格大幅下跌的风险。由于该组合支付了31.5元的权利金费用,当期货价格跌至2668.5元/吨以下时,该组合策略套保结果将优于单纯买入期货的套保策略。”该企业相关负责人向记者表示。

除了“买入看涨+卖出看涨”组合,该企业也使用“买入看涨+卖出看跌”为原材料成本保值。如去年5月末豆粕M1709合约价格在2613元/吨左右,企业认为以该价格进行采购可以获得较好的利润,而且通过对当时美国大豆种植情况的分析,未来天气可能会出现一些不利因素,所以对豆粕价格存在有力支撑,企业判断应该会维持在2500元/吨以上。于是企业分别买入200手执行价格为2600元/吨的1709合约看涨期权和卖出200手执行价格为2500元/吨的1709合约看跌期权,权利金开仓均价分别为90元/吨和27元/吨,组合成本63元/吨,既达到了锁定最高采购成本的目的,又降低了权利金费用。

去年8月初豆粕期货价格涨至2830元/吨左右,该企业选择看跌期权无价值到期,看涨期权在到期日行权获得200手期货多头头寸,然后在期货市场上平仓,平仓均价2829元/吨,最终该期权组合策略获利166元/吨,弥补了现货价格上涨带来的采购成本增加。

除了对原材料采购成本进行风险管理,企业有时还需要对现货库存进行保值。由于生产周期较长,商品生产出来时可能会遇到产成品价格跌落,造成企业亏损的情形;或者在行情较好的时候企业无法立刻将产品生产出来,也需要通过套期保值锁定利润。企业一方面买入虚值看跌期权,通过放弃虚值部分获利可能,降低权利金;另一方面卖出虚值看涨期权,放弃价格大幅上涨部分的获利,构建领口期权组合,进一步降低期权成本。

该企业相关负责人表示,“期权具有收益不对称性、策略的多样性等特点。利用期权构建多样的组合策略,不仅能满足企业个性化的风险管理需求,还能有效降低保险成本,提高企业在风险管理方面的资金利用率。”

政府“小资金”撬动社会“大资本” 垃圾分类处理“咸阳模式”背后的资本力量

■本报记者 殷高峰

环境污染防治是决胜全面建成小康社会的三大攻坚战之一。在国家发改委去年12月份举行的例行新闻发布会上,新闻发言人孟玮介绍,全国首批开展先行先试的46个重点城市的生活垃圾分类小区覆盖率已达86.6%,生活垃圾平均回收利用率为30.4%,厨余垃圾处理能力从2019年的每天3.47万吨提升到目前的每天6.28万吨,成绩初步显现。

陕西省咸阳市作为全国46个垃圾分类重点城市之一,也是西北地区唯一的地级市试点城市。

“作为欠发达地区,对咸阳来说,要做好这件事就要引入新的机制。”咸阳市城管局党组成员、市垃圾分类办公室副主任王普宪告诉《证券日报》记者,现阶段咸阳很难做到大规模的资金投入。

据了解,咸阳市充分发挥有限的财政资金,通过“小资金”撬动“大资本”,为西部欠发达地区总结出了可复制可推广的生活垃圾分类经验模式,目前已初步形成城区生活垃圾分类处理“咸阳模式”。

而“咸阳模式”的背后,则活跃着海螺水泥、启迪环境和智享亿家

等社会资本的身影。

引入社会资本 逆向打造垃圾分类体系

“垃圾分类最怕的是‘先分后混’。居民分得很仔细,但如果末端处置能力跟不上,分好的垃圾最后又被‘一锅炖’,群众垃圾分类的积极性就没了。”王普宪告诉《证券日报》记者,针对这一“痛点”,咸阳市提出了“先找出路、再行分类”的思路。

据《证券日报》记者了解,咸阳市紧紧抓住末端生活垃圾处置设施建设,形成了以完善末端处理体系先行、倒推中端分类运输与源头分类投放的新模式。

咸阳市通过对标住房和城乡建设部“四分类”要求,建立投入机制,坚持政府主导、企业参与的原则,采取特许经营、BOT(建设-经营-转让)、购买服务等模式吸纳社会资本,近两年累计投入费用1.06亿元,完成基础设施投资12.03亿元,先后引进海螺水泥、启迪环境和智享亿家等市场主体参与垃圾分类收运处置。

《证券日报》记者在启迪环境全资子公司咸阳逸清生物科技有限公司厨余垃圾处理中心了解到,

该中心总投资1.09亿元,日处理能力达120吨,主要负责处理机关单位餐厅和餐饮企业及3个试点小区的厨余垃圾。

作为BOT模式在咸阳市成功实践的案例之一,海螺水泥在咸阳市礼泉县投资8亿元建设生活垃圾焚烧发电项目,2020年7月18日,该项目正式并网发电。自此,咸阳市生活垃圾向实现“全量焚烧”迈出关键一步,也意味着咸阳市生活垃圾将不再被填埋。

构建循环利用“闭环” 激发社会资本积极性

据了解,为快速实现末端分类处置,咸阳市积极探索城区厨余垃圾“集中处理+分散布局”模式。通过建立完整的收运体系、生产运营和循环利用体系,把咸阳市打造成西部领先的厨余垃圾资源化利用示范城市。

“厨余垃圾被运到处理中心后,要先进行机械分拣,待选出非

有机物后,再对其进行机器粉碎,挤压出水分后,在混合机中加入微生物菌和秸秆进行发酵,连续20天保持80摄氏度,就可以生成有机肥料。水油经过发酵也能变成肥料。”咸阳逸清生物科技有限公司

总经理助理毛恒告诉《证券日报》记者,处理后每年可产生2300万立方米沼气,生产工业级粗油脂2200吨、有机肥原料1100吨。沼气厂内就能使用,还能用来发电,油脂可以全部销售出去,而有机肥原料也可以交给下游企业进行深加工。

咸阳市还由政府投资建成了三个日处理能力10吨的厨余垃圾分散处理中心,相比上述集中式处置,分散式厨余垃圾处置中心具有投入小、建设周期短的特点。

“处置中心选用了北京国能中电节能环保技术股份有限公司先进的工艺设备,处理后的出料无任何异味,24小时可形成有机肥原料、园林绿化培养土、油脂等各种原料。”咸阳市渭城区城管执法局副局长王养洲对《证券日报》记者表示,该处置中心运行后,每天可处理10吨厨余垃圾,覆盖渭城辖区内的227个居民小区,避免了因储存厨余垃圾滋生细菌、蚊蝇以及传染病的传播,有效解决了厨余垃圾的处置难题,有机肥也被附近几个花园抢购一空。

据了解,咸阳市已投入运行的3个厨余垃圾分散处理中心每年可生产164吨肥肥。

在可回收物收运处理体系方面,咸阳市引进陕西智享亿家环保科技有限公司,投资1.2亿元,以购

买服务模式每年补助企业570万元,实施“互联网+垃圾智能分类”项目。由该企业统一在单位、居民小区、校园配置1500套智能垃圾分类收集箱,并负责垃圾的收集、运输、分拣、处置工作。

在其他垃圾收运处理体系方面,据《证券日报》记者了解,礼泉县的生活垃圾焚烧发电项目日处理垃圾可达1500吨(咸阳市主城区每天产生生活垃圾800吨),按照设计能力,每年将有54.75万吨生活垃圾通过安全、标准的垃圾焚烧处置后,“变身”为1.8亿度电能。

此外,咸阳市还投资建设了一个有害垃圾收集分拣暂存中心,对有害垃圾进行二次分拣,不仅解决了垃圾分类过程中的混合处置突出问题,还减少了有害垃圾混入生活垃圾进行焚烧、填埋的安全隐患。据了解,咸阳市有害垃圾的前端收集、转运、中端分拣、暂存,末端无害化处置分别由三家不同的公司负责,并形成体系。该体系自2019年10月份运转以来,共分拣暂存有害垃圾9200多公斤,共处置有害垃圾7916公斤。

“这种循环利用的闭环模式,在‘变废为宝’的同时,也能使参与垃圾分类的企业获得更大的收益,激发企业参与的积极性。”王普宪称。

在接受申报的时间内实时确认成交。

4.基础设施基金申报数量有哪些要求?

基础设施基金采用竞价交易的,申报数量应当为100份或其整数倍,卖出基金时余额不足100份部分,应当一次性申报卖出;单笔申报的最大数量应当不超过10亿份。

基础设施基金采用大宗或询价交易的,单笔申报数量应当为1000份或者其整数倍。

5.场外登记的基础设施基金份额能否在场内交易?

基础设施基金采取封闭式运作,不开放申购与赎回,在证券交易所上市,场外份额持有人需将基金份额过户至场内方可卖出。

深交所投教专栏

基础设施公募REITs业务之基金交易ABC(一)

编者按:为帮助投资者充分了解基础设施公募REITs业务相关规则,深交所投教中心特别推出基础设施公募REITs系列解读文章。本篇为第六篇,主要介绍基础设施公募REITs基金交易事项,一起来看看。

1.基础设施基金有哪些交易方式?

基础设施基金可以采用竞价、大宗和询价等深交所认可的交易方式进行交易。除《深圳证券交易所公开募集基础设施证券投资基金业务办法(试行)》另有规定外,基础设施基金采用竞价及大宗交易的,具体的委托、申报、成交、交易时间等事宜应当适用《深圳证券交易所交易规则》《深圳证券交易所证券投资基金交易和申

购赎回实施细则》等相关规定。

2.基础设施基金的成交价格范围是如何规定的?

深交所对基础设施基金交易实行价格涨跌幅限制,基础设施基金上市首日涨跌幅限制比例为30%,非上市首日涨跌幅限制比例为10%,深交所另有规定的除外。

基础设施基金采用竞价交易的,其有效竞价范围与涨跌幅限制范围一致,在价格涨跌幅限制以内的申报为有效申报,超过涨跌幅限制的申报为无效申报。

基础设施基金采用协议大宗或询价交易的,成交价格在该证券当日涨跌幅限制价格

范围内确定。

3.基础设施基金的交易申报及成交确认时间是怎样的?

基础设施基金采用竞价交易的,申报时间为每个交易日9:15至9:25、9:30至11:30、13:00至15:00。

基础设施基金采用协议大宗交易的,申报时间为每个交易日9:15至11:30、13:00至15:30。采用盘后定价大宗交易的,申报时间为每个交易日15:05至15:30。

基础设施基金采用询价交易的,申报时间为每个交易日9:15至11:30、13:00至15:30。

基础设施基金采用大宗或询价交易的,