



编者按 2012年,比亚迪悄然裁员上万人。这绝对是一个值得警惕的信号。除了大规模裁员,同样发生在2012年的还有“5·26”电动车E6交通事故、股市大跌、高管离职、高管大额套现、国外投行大肆唱空……伴随着连续三年下滑的业绩,人们发现曾经风光无限的比亚迪已开始步履踉跄。

比亚迪悄然裁员上万 宏图背后隐患重重

这是比亚迪连续第三个年度业绩出现下降,2011年、2010年,比亚迪净利润分别同比下降45.12%、33.48%。

3月25日,比亚迪发布了2012年年度报告。公司全年实现营业收入约468.54亿元,同比略降4.04%;实现净利润约8100万元,较上年同期下降94.12%。若剔除公司所获得的5.5亿元政府补助,营业利润约-3.04亿元,较去年同期下降121.58%。

对于去年业绩表现,比亚迪解释称,受国内宏观经济及中国汽车市场需求增速放缓影响,集团汽车业务收入平稳增长。手机部件及组装业务方面,由于报告期内全球手机出货量下滑、主要客户市场份额下降,2012年集团手机部件及组装业务受到一定影响。

而2012年,比亚迪悄然裁员上万人,这绝对是一个值得警惕的信号。

比亚迪的沉沦使得王传福此前曾定下的“要在2015年之前实现中国第一、2025年取得汽车业世界第一”的目标正在成为奢谈。

净利润下降94.12% 裁员1.12万人

比亚迪2012年年报显示,“本集团在职员工为166411人”,而2011年在职员工总数为177624人。这意味着,公司在2012年的裁员人数多达1.12万人,是2011年裁员人数的两倍。

据比亚迪公司内部人员透露,“你被裁了吗?”一度成了当时很多员工碰面聊天时的问候语,裁员高峰期一度出现了排队挂号办辞职手续的情况。

2011年,比亚迪登陆A股。上市前的一年(2010年),比亚迪销售了51.71万辆汽车;接下来的两年里,比亚迪汽车销量持续下滑,从2011年的43.7万辆再到2012年的42万辆。种种迹象表明,2010年的风光已化为过眼烟云。

业内人士指出,从52万辆到42万辆,不仅仅是两者单纯相减后10万辆的差距,实则反映的是比亚迪在汽车领域的失利。

面对上万人的裁员,比亚迪在年报中只是轻描淡写:“本集团在职员工较上年末有所减少”。对于其中的原因,公司表示,主要原因是受宏观经济环境影响,集团汽车及手机部件组装业务报告期内产销量略有下降。此外,由于人力成本呈逐年上升的趋势,公司提高了部分生产线的自动化程序,也使得人员需求有所降低。

但年报中,比亚迪2011年、2012年员工受程度对比或许能给出真实的说法。数据显示,大专及以下员工的占比从2011年的92.83%下降到2012年的90.97%;本科及以上员工占比都曾绝对上升。

两组数据对比可知,经裁员后,公司低学历员工占比越来越高,而高学历员工占比则越来越低,说明公司裁员的主体是受教育程度较高的群体。结合比亚迪所处行业的劳动密集与资金密集属性来看,可以判断出公司低学历员工主要从事生产线工作,而高学历群体从事技术开发或市场销售等。如此以来,公司将裁员的原因归咎于“提高了部分生产线的自动化程序,也使得人员需求有所降低”就根本站不住脚。

“我就是去年辞职的。”一位比亚迪前员工小李对媒体坦言,“我现在都还记得当天的情况。那天,办辞职的人很多,挤满了整个大厅,由于人太多了,还需要像去银行办业务一样拿号。”据比亚迪内部人士透露,比亚迪为了规避《劳动法》所规定的损失赔偿,不主动裁员,而是采取停职留薪的做法,即放长假,只发50%的基本工资,逼很多人主动辞职。

大规模裁员使比亚迪节省了一大笔现金支出,为掩盖难看的业绩做出了贡献,虽然这种做法也不违反相关的劳动法规,但与其企业文化所宣称的“以人为本,营造公平、公正的氛围”有天壤之别。据记者了解,目前,有很多从比亚迪辞职或被裁员的员工组建了联盟进行交流或组织维权,最知名的当属网名叫做鲁藏的人,他从2012年10月份辞职后开始在网上连续投诉比亚迪,至今已形成50多万字的作品。

“5·26”事故与投行看空

据记者了解,E6是比亚迪推出的第二款新能源车型,率先开始试点的正是比亚迪的大本营深圳。经过一年多、长达600公里的出租车试运营,现在在深圳,大街小巷不时可见奔跑在路上的E6电动车。然而,2012年一



次被动的交通事故,将比亚迪推到风口浪尖上。

2012年5月26日凌晨,一辆红色GTR跑车在深圳滨海大道与两辆的士发生碰撞,其中一辆的士起火,司机和两乘客惨死,着火的士正是比亚迪投放出租车市场的纯电动汽车E6,事故发生后,质疑声四起,比亚迪也因此付出了沉重的代价。在事故发生后的5天内,比亚迪市值一度蒸发60亿元。

“即使高峰期打不到车,我也不敢坐比亚迪电动出租车了”,在采访中,有深圳市民对本刊记者这样表示。实际上,不仅仅是乘客对比亚迪汽车心存芥蒂,连的士司机都不愿选择开比亚迪电动出租。

“车底盘铺的是一整块电池板,感觉辐射挺大,我一哥们儿自从开了比亚迪的出租车后,头发掉得很快。你去看就知道了,大把的比亚迪停在那里,没有人敢开。现在只有招新的司机才会有人去开。”一位姓黄的的士司机对记者说。

尽管最终5·26事故纯电动车质量鉴定小组的专家们还了比亚迪一个清白,但是显然已很难再次赢得公众对公司的认可。据公开数据显示,2012年比亚迪销售汽车45万辆,相比2011年出现了明显下滑。

如果说时间可以冲淡质量问题引发的误会,那么国内外投行多次给予的卖出评级则使得比亚迪面临的形势愈发严峻。同花顺iFinD数据显示,2012年以来共有13家投行对比亚迪出具了46篇评级报告,而7家海外机构看空,其中高盛几次给予“沽售”的评级,里昂证券更是语不惊人死不休,极度唱淡甚至预言比亚迪股价会出现地狱式下跌,跌幅恐将达97%。

里昂研报称,比亚迪存在各项业务前景黯淡、定位不明、管理层出现变化等问题。比亚迪电动汽车、手机配件、充电桩和太阳能的三大板块业务均将继续下跌,下调公司今明两年盈利至4300万元人民币和6500万元人民币。同时里昂以12.3倍的2013年预测市盈率,把比亚迪的目标价从原来的7.4港元下调94%降至0.41港元,并标明为“确信沽售”。

该报告一经发出,比亚迪股价大跌,其中当日H股大跌9.8%,A股也下跌5.35%,二级市场上的表现显示出投资者普遍看淡比亚迪转型路。

申银万国的最新报告显示,虽然电动车战略稳步进行,但比亚迪盈利能力前景不明,因此给予中性评级。申银万国认为比亚迪已经在电动车制造领域获得声誉,但是由于和传统汽车产业相比,电动车的产量缺乏规模效应,其盈利能力的前景依然不明。

13家上市车企 比亚迪老总薪酬最高

据《新闻晚报》报道,随着4月2日福田汽车年报的出炉,A股上市车企共有13家公司公布了2012年年报,其中近七成车企净利润出现下滑“微增长”。而车企高管的薪酬才是业内关键的焦点。2012年,国内汽车公司总经理(总裁)中薪酬最高的是比亚迪汽车总裁王传福,为277.85万元;最低的是吉利汽车董事长李书福为32.7万元。考虑到比亚迪去年实现8100万元净利润,同比下降了94.12%的现实,只能说比亚迪“很大方”。

比亚迪2012年业绩大幅下滑,相应公司高管薪酬较2011年也有所降低。王传福2012年薪酬277.85万元,较2011年的406.75万元降低了31.7%。比亚迪薪酬最高的高管是副总裁毛德和,为346.83万元。此外,比亚迪副总裁王念强、廉玉波2012年薪酬也在300万元以上。

不过,如果考虑到比亚迪去年公司实现8100万元净利润,同比下降了94.12%,这意味着公司四位老总的薪酬加在一起,已经超过了1200万,占净利润的1/8。只能让人感叹比亚迪“出手真大方”。“技术的比亚迪”也不仅仅是一句口号了。

更为重要的是,王传福本人的薪酬在公司还不是最高的,作为老板,股权价值才是大头。收入超过2012年的年报低值,有4位高管收入超过300万元。在国内上市车企中算是遥遥领先。其中,薪酬最高的为副总裁毛德和,高达346.83万元;主管汽车研发的副总裁、比亚迪戴姆勒合资公司CEO廉玉波也比王传福的高,达到334.65万元,在比亚迪进军汽车行业之前,国内上市车企高管收入“首富榜”一直被江铃汽车总裁陈远清占据,陈的薪酬由江铃发给股东福特中国,再由福特发给陈。2012年江铃汽车支付给福特仍为37.5万美元,折合成人民币反而比2011年少了。

另据《股市动态分析》报道,有媒体记者发现,比亚迪涉嫌粉饰净利润。比亚迪主要从研发费用上做文章,涉嫌将一些本该计入管理费用研发费用投入进行资本化,巧妙地进行了“乾坤大挪移”,从而间接虚增了净利润。

财务数据显示,公司2012年研发投入25.76亿,比2011年27.70亿少了1.94亿,而且,公司研发费用当期以费用形式支出的只有11.50亿,其余部分计入了开发支出。事实上,比亚迪将研发费用资本化始于2011年,此时正是比亚迪开始陷入困境的一年。

不过,虽然公司粉饰了当期的净利润,但未来却要面临每年巨额摊销的问题。

电动轿车在美推广遇挫

比亚迪日前在公告中表示已经同美国加利福尼亚州长滩运输公司(Long Beach Transit)签订了协议,2014年6月向后者交付10辆K9巴士,总价值为1400万美元,约合人民币8700万元。这批巴士将在加州南部兰开斯特(Lancaster)总装。

去年12月,比亚迪高级副总裁、美国业务负责人李柯曾表示2013年将在美国建厂,年内建设完工投入运行,预计该厂2014年电动巴士产量在50到100辆之间。

比亚迪新闻发言人李云飞近日向腾讯财经证实,公司于2013年在美国加州兰开斯特建设大巴工厂的计划不会延后。他更表示,虽然在美国推广公交电动化存在难度,但与国内相比则是小巫见大巫。

在这个离洛杉矶只有100公里左右的工厂将生产比亚迪推出的K9纯电动大巴,供北美以及南美市场销售。

比亚迪其实并没有完全重建一个工厂,而是购买了一座在兰开斯特已经空置多年的老工厂,这样可以保证比亚迪能迅速投产。如果一切顺利,比亚迪在兰开斯特的工厂在一两个月内就能正式投产,今年内肯定就能完成下线。

相比电动大巴,比亚迪电动轿车远远没这么顺利。

据悉,从2010年起,比亚迪旗下型号为E6的纯电动轿车就在美国各大汽车展上频频亮相,单价预计在4万美元左右。当时比亚迪表示,将在2010年向美国市场投放这款车。随后,比亚迪美国公司副主席迈克·奥斯丁又改口称,E6将会在2012年底之前正式进入美国市场,而前提是充电站网络建设能够跟上。

但无论是2010年还是2012年,比亚迪定下的计划最终都未能如愿实现。腾讯财经调查发现,时至今日,E6在美国的推广仅限于提供用户试驾,销售市场上依然没有其身影。比亚迪的美国代理商告诉腾讯财经,美国人对中国汽车品牌的接受度不足是比亚迪需要面临的现实情况。

而且针对奥巴马“充电站网络建设跟不上前提”的说法,业内人士也指出,这仅仅是比亚迪掩饰进度缓慢的说辞。一个有力的论据是:尼桑旗下的一款名为“叶子”的纯电动车,续航能力仅有73英里,不到比亚迪E6的一半,对充电站依赖性更大,却在市场上获得了很大程度的认可,2011年全年总共销售出1.1万辆。

位于芝加哥的“绿色方向盘”公司负责人道格·斯诺告诉腾讯财经,仅从车辆本身来看,E6无疑会有很高评价:驾乘感觉很舒适,悬挂很好,噪音小,而且续航能力更强。“而且对于看重驾乘空间的美国消费者来说,比亚迪E6的空间相当于本田CRV,这是一大优势。”斯诺表示。

但斯诺同时也指出,比亚迪这款车在美国市场推广的面临着两大难题:一是美国消费者对中国汽车厂商缺乏了解,而美国的消费者对品牌的认知度恰恰又很强,很多消费者对于中国品牌汽车的印象是低价低质,要让美国消费者逐渐认识并接受中国品牌的车还需要一个过程。斯诺认为,这起码要5到6年的时间。

第二是目前电动车概念还不为大多数人所接受,许多人还仅仅停留在感兴趣上,但真要支付4-5万美元来买一款电动车时,很多人还是宁可选择其他汽油或柴油动力的豪华车。

另据深圳特区报讯,比亚迪近日预报,今年首季,比亚迪汽车销量比去年同期有较大程度增加,推动集团汽车业务业绩盈利上升,太阳能业务亏损额较去年同期也有所减少。受此影响,预计一季,集团将盈利269.83%至417.76%,实现盈利额1亿元至1.4亿元。

今年首季,比亚迪携其新能源技术全面发力,抢占国际新能源市场。比亚迪和日本coop-sapporo公司合作开发的光伏电站正式联网发电。该光伏电站位于日本北海道地区,装机容量达750KW。电动汽车是比亚迪的优势。今年初,比亚迪进军英国伦敦,成立由50辆E6纯电动车组成的出租车队。在美国,比亚迪与长滩大巴运营公司展开合作,投放比亚迪纯电动大巴,并将在美国兰开斯特市建大巴工厂。在南美,比亚迪与哥伦比亚波哥大快速公交运营合作伙伴Express del Futuro合作,组建哥伦比亚第一支最大的纯电动大巴运营车队。

“股神”承诺不减持

三周之后,王传福或许会赶赴美国中部小镇奥马哈,这位比亚迪创始人需要照例去那里参加巴菲特股东大会。人们纷纷猜想:作为四年前巴菲特眼中的“红人”,他今年见到“股神”的时候会谈些什么?

虽然业绩连年滑坡,但至少目前来看,巴菲特对比亚迪还是有耐心的。巴菲特五年前大量买入比亚迪股票,至今一股未卖。实际上,在这五年间,巴菲特曾有机会携十倍盈利退出。

巴菲特与比亚迪的缘分始于2008年。当年9月27日,巴菲特通过其投资旗舰伯克希尔·哈撒韦公司下属公司Mid American(中美能源),与比亚迪签署了策略性投资及股份认购协议。根据协议,中美能源将以每股港币8元的价格认购2.25亿股比亚迪的股份,约占比亚迪总股本的10%左右,交易总金额高达港币18亿元。

对于双方合作的动机,大多数分析均认为,巴菲特是看好比亚迪电动车未来在美国乃至全球市场的发展空间,而比亚迪则希望借巴菲特的影响力把电动车卖到美国。

到2010年,公司先后爆出“销售低迷”、“经销商退网门”等诸多负面消息,股价也随之开始大幅下滑。与此同时,关于巴菲特要减持比亚迪的传闻也不胫而走,一时间惹得市场议论纷纷。危难之际,巴菲特选择了站出来为比亚迪撑场。在当年为期四天的访华行程中,巴菲特一反其低调的作风,高调出面力挺比亚迪,不但亲自参加公司一系列眼花缭乱的庆祝活动,更是在接受媒体采访时声称“保证不会卖掉比亚迪股票,会一直持有很多年,甚至会持有到离开人世。”

值得注意的是,尽管比亚迪业绩连续滑坡,但触底反弹的可能性也正在加大。公司高管近期频频释放乐观情绪,王传福就表示,预计太阳能业务在2013年亏损会逐步收窄,希望年底达到收支平衡。他预期,2013年比亚迪的业绩将好过去年,因为中国城镇化会有利于公司的业务。

而最新的数据也在一定程度上挽回了市场的信心。近期比亚迪发布的2013年一季度业绩预告称,预计今年一季度将实现1亿~1.4亿元盈利,同比增长270%至418%。因为汽车业务销量比去年同期有较大程度增加。今年1-2月,比亚迪汽车销量累计达到91035辆,同比增加27.93%,高于行业平均增速。(本报综合报道)

