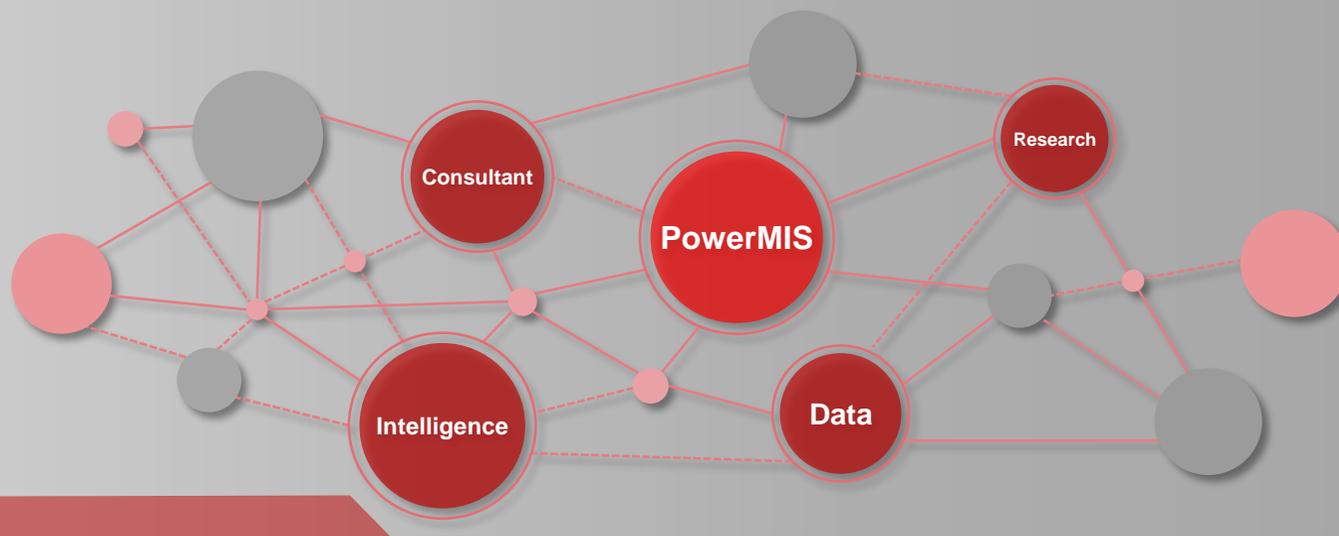


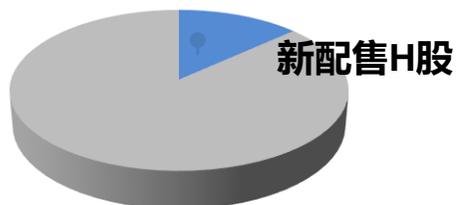
# 从比亚迪看新能源未来发展

From BYD to Analyze Growth of NEV Industry



- 5月25日，比亚迪发布公告，以每股35港元的配售价配售1.219亿股新H股，筹集资金42.67亿港元用于新能源汽车的开发，并借势近期政策作出战略布局。

## 比亚迪配股集资



- 配售价：35港元/股
- 净额：42.67亿港元
- 占发行后H股数量13.32%
- 占发行后总股本4.92%



## 新能源战略

### 公交电动化和插电式混合动力模式

- 通过公交电动化和插电式混合动力模式，实现新能源汽车在公交的应用。
- 将积极推进第二代双模电动汽车“秦”车型于全国范围的销售，加速新能源汽车于私家车市场的普及。

### 提升电池技术和产能

- 将铁电池作为新能源汽车的核心技术所在和关键组成部分。
- 扩充磷酸铁锂电池产能。

### 突破地方保护

- 比亚迪汽车销售有限公司公关部李相：“将‘秦’、F3DM，以及纯电动的E6这三款车投放到北京、武汉市场，并积极筹备开通西安地区对新能源汽车的销售。”

- 比亚迪在新能源领域的车型越来越丰富。
- 比亚迪紧跟市场风向，大力推进新能源战略，新能源汽车生产基地已在全国纷纷落地。

## 新能源车型

### 比亚迪主要新能源车型



• 秦，全球首创双擎双模科技



• 全球首款采用铁电池为动力的纯电动汽车



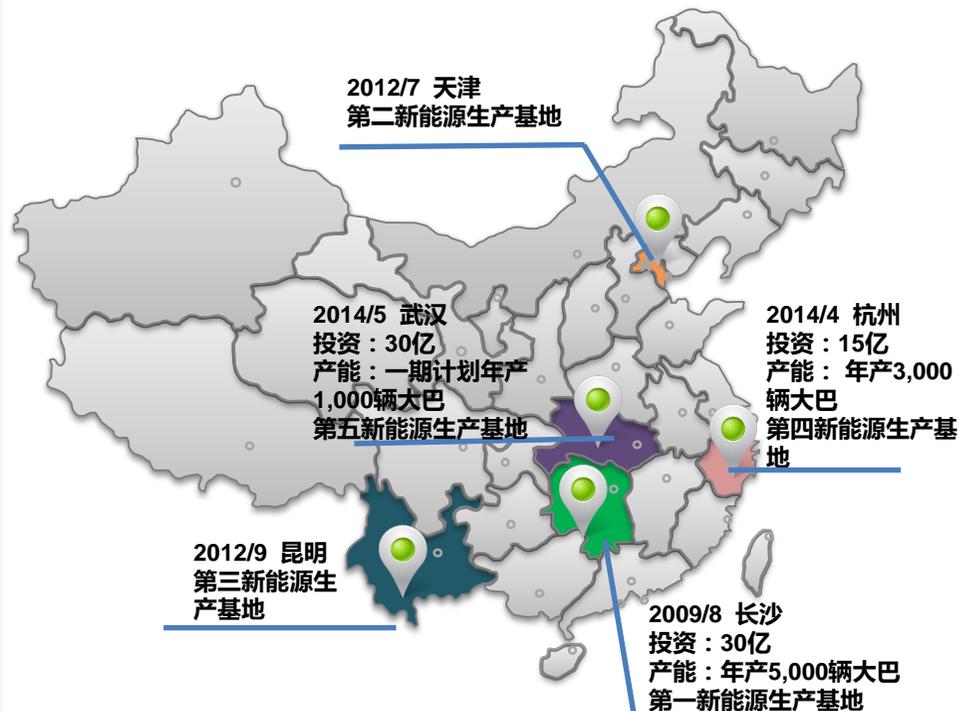
• 唐，将于2014年第四季度上市



• 比亚迪首款纯电动客车

## 国内生产基地

### 比亚迪五大新能源基地



■ 比亚迪在国内除了逐步完善自身的新能源产业链，还在今年发布了“542战略”和电池产能扩展计划，在海外也已经成立了多个电动大巴工厂，面向多个市场销售。

## 国内动态



- 百公里油耗2升以内
- 全面极速电四驱
- 百公里加速5秒以内

• 2014年北京车展上，比亚迪发布了“542战略”，重新定义汽车的性能、安全、油耗标准。

产能现状：1.6GWH/年  
未来目标：15GWH/年

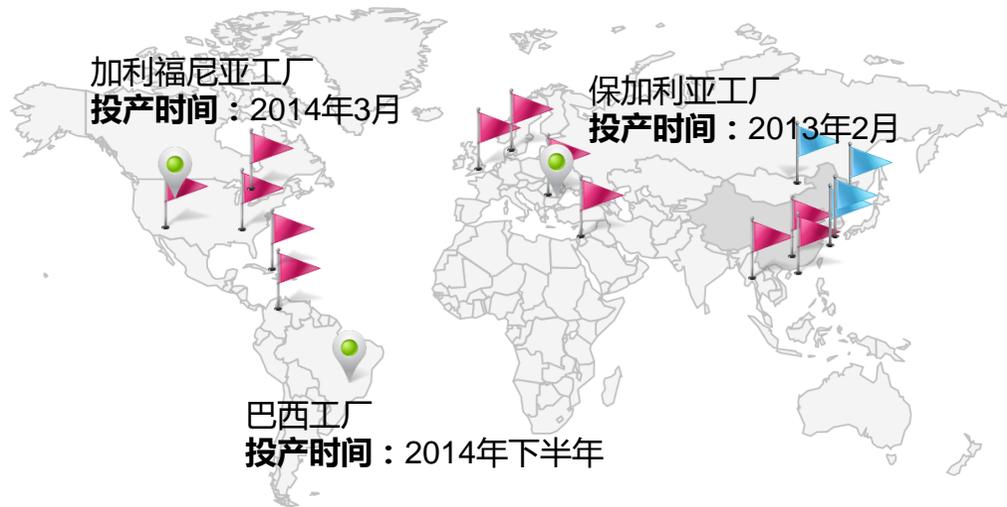


电池产能释放主要针对的市场

• 未来比亚迪将进一步扩大其磷酸铁锂电池产能，目前仅惠州、深圳两个工厂在投产。

## 海外动态

- 🚩 已进入市场
- 🚩 被拒绝市场
- 📍 海外工厂



• 目前，比亚迪的在海外设有共有3个电动大巴工厂，并在荷兰、芬兰、丹麦、美国、加拿大、乌拉圭等国家签下电动大巴订单。

■ 比亚迪大幅扩张新能源汽车产业主要是为了获得政府补贴和通过纯电动客车销售来获得大量营收和利润。

大幅提升营业收入

获得政府补贴

打破地方保护

K9营收已占13年汽车全年营收20%



电动客车能给比亚迪带去大量营收和利润

- K9的价格在200-250万元，今年第一季度销售2千辆，其营收已相当于去年全年汽车业务营收的**15%-20%**。
- 按此比例来看K9产生的利润更是难以估量。



纯电动客车享受大额国家和地方补贴

- 10米以上电动客车能获得每辆**50万**国家新能源补贴。
- 如果推广城市按国家1:1额度进行补贴K9能再获**50万**补贴。
- 今年第一季度K9销售2千辆，比亚迪至多已经获得**20亿**补贴。



比亚迪在多地与政府合作建立电动客车工厂

- 和当地政府和公交集团直接合作在各地建立工厂，能转化成当地及周边城市的新能源公交订单。

# 最近新能源汽车政策解读——行业层面

■ 比亚迪能如此快速发展，离不开政策对其的支持。今年以来，从中央决策层到相关部委都在力挺新能源汽车的发展，预计未来一段时间中央政府仍会继续加大对于新能源汽车的扶持力度，并会从节能补贴、推广应用以及筹资渠道等多方面给予政策支持 and 配合。

## □ 财政部：2014年新能源汽车补贴标准下降5%

- ✓ 财政部印发《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》，明确**现行补贴推广政策执行到2015年12月31日**。
- ✓ 补贴标准调整为：2014年在2013年标准基础上下降5%，2015年在2013年标准基础上下降10%，**降幅明显低于原定方案**。

2014年2月8日

## □ 马凯：新能源车要做好推广应用

- ✓ 下一步重点做好八件事：加强组织领导；**加快充电设施建设**；引导企业创新商业模式；**加大公交领域推广应用**；完善政策体系；破除地方保护；加大研发力度；营造良好消费氛围。

3月26日

## □ 工信部：再加力扶持新能源汽车

- ✓ 工信部部长苗圩表示，中国将坚持发展新能源汽车战略不变，以**纯电驱动**为发展战略取向不变，政府扶持政策趋向不变，将进一步加大支持力度。

4月22日

## □ 工信部：拟叫停新能源车地方保护 产品目录全国统一

- ✓ 中汽协副秘书长许艳华表示，工信部有计划加速**清理地方政策保护**，产品目录实现全国统一。

5月21日

## □ 商务部：引导外资投向节能环保新能源等

- ✓ 商务部服务贸易司司长周柳军表示，商务部将积极引导外资投向节能环保、**新能源**等领域。

5月28日



- 2014年上半年，包括北上广等主要城市均有发布和新能源有关的政策，政策内容多方位向外延伸，体现了地方政府大力推广新能源汽车的决心。估计未来还会有更多城市跟进。

## 近5个月出台新能源汽车政策的主要城市



### 公共服务领域推广纯电动车

- ◆ 《**江苏省**政府关于加快新能源汽车推广应用的意见》，计划于2014年在**南京和常州等6个市**推广新能源汽车5,321辆，其中纯电动公交车1,515辆。

### 同时推进政府和社会购买

- ◆ 《**武汉市**新能源汽车推广应用实施方案》，到2015年底，力争应用10,500辆新能源汽车。其中社会购车占59%，公共服务领域购车占41%。

### 加速配套基础设施建设

- ◆ 《**天津市**新能源汽车推广应用实施方案(2013—2015年)》，到2015年底全市将推建设66个充换电站和6,700个充电桩。

- ◆ 《**广州市**新能源汽车推广应用工作方案》，到2015年广州市建设各类充电站105个、各类充电桩(机)9,970个。

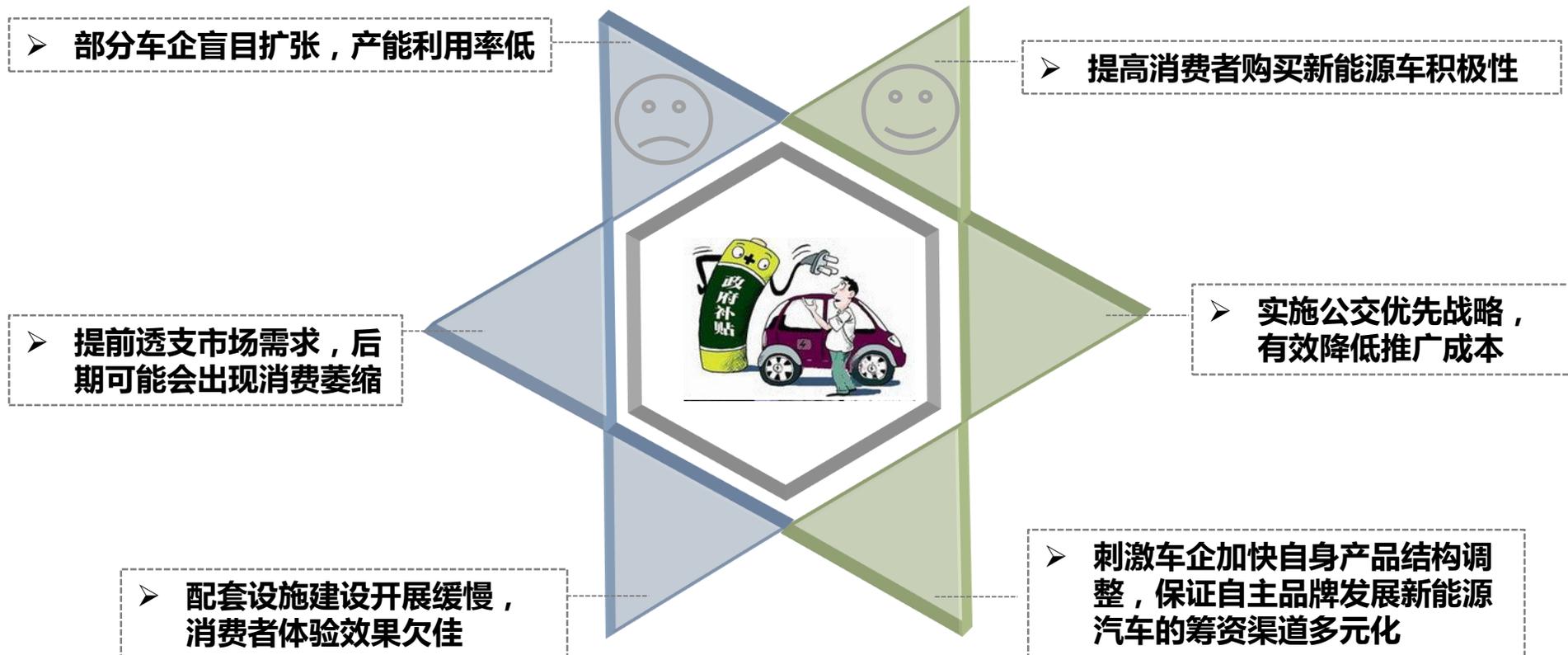
### 鼓励个人购买新能源汽车

- ◆ 《**深圳市**新能源汽车发展工作方案(2014-2015年)》，提到在国家对个人购买新能源汽车所给予的补贴基础之上，按照1:1比例给予配套补贴。

- ◆ 《**上海市**鼓励购买和使用新能源汽车暂行办法》，规定消费者购买新能源汽车用于非营运的，将免费发放专用牌照。

- ◆ 《**北京市**示范应用新能源小客车自用充电设施建设管理细则》，新能源汽车经销商、物业公司等部门将配合当地消费者的自用充电建设。

- 现阶段，国家正大力推广新能源政策，这对保证自主品牌发展新能源汽车的筹资渠道多元化、提高消费者购买新能源车积极性等方面将发挥积极的作用，但同时也会造成部分车企盲目扩张、产能利用率低等消极影响。



- 在发展新能源的过程中，比亚迪虽然解决了电动车成本过高的瓶颈，又巧妙的绕开了地方保护等障碍，形成了自己的优势，然而“曲线救国”所产生的问题对比亚迪发展的影响也是不容忽视的。

## 优势

### 基础设施

- **国内现状**：充电基础设施匮乏，充电桩仍在缓慢铺设阶段。
- **比亚迪做法**：乘用车以混合动力为主，对基础设施的依赖性不大。

### 地方保护

- **国内现状**：各地政府保护与保护地方企业的政策盛行。
- **比亚迪做法**：在各地方兴建产能，与地方政府、企业合作，绕开了地方保护政策。

### 成本控制

- **国内现状**：享受国家及地方补贴后，电动车购买成本仍较高。
- **比亚迪做法**：采用人工+模具的半自动化生产线模式，成本较低。

## 劣势

### 技术力量薄弱

- 比亚迪主营电动车，绕开了对发动机和变速箱的技术研发，却不可避免的面临底盘技术的考研，这依然是比亚迪的短板。

### 扩张速度过快

- 比亚迪盲目的兴建产能，虽然绕开了地方保护，却高估了公交市场的规模，造成未来产能的过剩。

### 工艺品质较差

- 人工+模具的半自动化生产线，虽然降低了造车的成本，却不利于提升造车的品质。



- 比亚迪作为新能源发展最迅速的车企之一，对于国内整个新能源产业都有一定的促进作用。路漫漫其修远兮，发展机遇与严峻挑战都是必须要思考并且努力克服的问题。

## 机遇

### 环保趋势、消费结构调整为新能源汽车提供巨大机遇



#### 环保趋势

新能源汽车将成为未来汽车工业发展的趋势。

#### 政府重视

新能源汽车发展是提升汽车产业竞争力的突破点。

#### 不受限购政策影响

给新能源车主相应的惠利政策，会吸引部分消费者。

#### 消费结构

汽车消费结构愈加年轻化，年轻人尝试新鲜事物的生活态度带动新能源汽车发展。

## 挑战

### 5月29日，工信部表示将逐步清理新能源汽车地方目录



- 工信部表示将逐步清理新能源汽车地方目录，消除新能源汽车推广中的地方保护主义，在全国市场建立统一的产品目录。

#### 技术制约

车载能源系统、驱动系统及控制系统三项核心技术尚未有重大突破。

#### 成本高企

研发、生产、配套成本过高，影响新能源汽车的推广。

#### 政策冲突

中央和地方政府政策相左，无法形成合力效应，极易抵消相对优势。

#### 布局分散

基地布局分散，不利于规模化生产，造成有效资源的浪费。

## 我们的观点：

- 比亚迪再次筹资42亿港币投资新能源，除了在新能源公交领域上的拓展外，在乘用车领域，比亚迪在2012年与戴姆勒合资成立“腾势”品牌，如此豪赌能否取得意料中的成绩尚不得而知。但新能源政策的日益明朗，加上前不久习主席考察上汽时的一番话，也为未来新能源发展打下一剂强心针。

### 比亚迪与戴姆勒合资成立“腾势”品牌



- 2012年，比亚迪和戴姆勒共同合资成立“DENZA腾势”品牌，首款电动车将于2014年9月上市。

### 习主席考察上汽，为将来新能源发展定下基调



- 习近平指出，发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路并强调要加大新能源汽车的研发力度。

**观点：**比亚迪筹资42亿港币，并重申新能源路线图，可见对新能源未来形势的信心。从利润、影响力来看，比亚迪在国内甚至世界范围内的成绩有目共睹。随着现阶段新能源政策的密集发布，比亚迪将更有底气的稳步发展。从新能源整体产业环境来看，可以预料的是，随着习近平主席的发展新能源汽车的明确指示，各级政府领导关于新能源汽车的政治压力陡增，各大车企也将意识到发展新能源汽车的紧迫性和政治意义，加大新能源汽车的推广力度，势必将更好的滋润新能源产业土壤。但是，这并不意味着未来新能源在国内发展将一帆风顺。虽然最近政策频出，但仍能预见未来中央与地方的矛盾冲突；技术与配套设施方面也不够成熟与完善；国内也并未形成相对成熟的新能源专属基地，布局较为分散。未来，国内车企仍需加强合作，各展所长，相互沟通，方可缩小与国外技术差距；政府加大投入，加速基础设施建设，形成成熟产业链，才能使新能源汽车在国内取得更大突破。



THANK YOU