

汽车整车

大禹治水：疏胜于堵

证券分析师：高利

执业编号：S0360209120018

联系人：王炎学

Tel: 010-59370865

Email: wangyanxue@hczq.com

事项

12月13日，北京出台治理交通拥堵综合措施，开始征求民意。

独家观点

从现在政府的行为来看，政府更倾向于加大基础设施建设，而不是简单否定汽车行业的增长，未来政策预期不应过于悲观，建议提前布局汽车板块。

分析本次北京的治堵方案，我们认为管理者明智的采取了疏导而不是简单堵死入口的大禹治水方案，重在通过大力发展轨道交通网络，以及大幅提高私家车停车使用费用，一引一挡，双管齐下，降低私家车使用频率的核心思想，是符合国际汽车和交通发展关系的良策。

汽车市场迅猛发展，交通拥堵逐渐成为全国各大城市面临的主要问题，也是影响汽车行业和汽车股未来发展空间的主要制约因素。北京市治理拥堵措施采用疏导方案，具有全国标杆意义，如果治理成功将迅速推广到全国，影响深远，这将非常好的解决汽车行业长期发展的困惑，完全打消之前市场担心各地效仿北京出台限制牌照数量的隐忧。

主要观点

一、交通拥堵“病因”分析：一高一低

高：主城区车辆日均行驶 45 公里，是伦敦的 1.5 倍，东京的 2 倍有余。

低：轨道交通线网密度仍不到国际特大城市平均水平的一半

二、主要措施及相关投资机会分析：一引一挡

（一）引：吸引市民公共交通出行

1、超常规力度建设地铁是治堵措施中最重要一招，强烈利好轨道建设行业

2015 年轨道运营总里程达到 561 公里以上(现在是 336 公里，增加 60%)。1 号线、2 号线、八通线、13 号线加装安全门，更新 1 号线 114 辆电动客车，对 1 号线 186 辆旧车进行加装空调改造。1 号线列车编组由 6 节扩大到 7 节，运能提高 16%。增购 354 辆列车，实现地铁 2 号线、4 号线、5 号线、10 号线一期高峰发车间隔 2 分钟。

2、增加公交车、班车、校车和专用道，利好客车

新增 150 公里专用道，新增新能源公共电汽车 2100 辆。本市积极发展中学校车服务系统和鼓励单位开行班车。

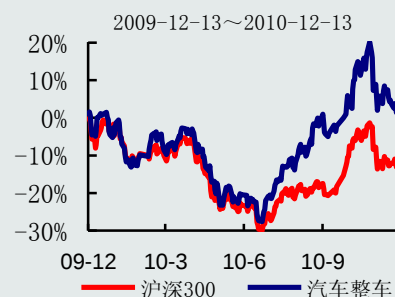
行业评级

行业评级:	推荐
评级变动:	维持

推荐公司及评级

公司名称及代码	评级
广汽长丰 (600991)	强推
亚太股份 (002284)	强推
江淮汽车 (600418)	强推
大厦股份 (600327)	强推
启明信息 (002232)	推荐
长春一东 (600148)	推荐

行业表现对比图(近 12 个月)



资料来源：港澳资讯

3、智能交通建设，利好导航产业

完善出租汽车调度服务系统，逐步提高出租汽车预约叫车比例；建立交通信息发布和预警、预报系统，为交通出行提供动态信息服务。“十二五”期间，发展车载导航、移动信息终端，服务和引导出行。

4、加强交通信号和监控设备，利好安防监控行业

2011 年底前，完成中心城 5240 套交通标志、600 公里交通标线、924 公里交通隔离护栏增设任务；建设 1700 处信号灯，并全部配建违法监测设备。大力保障公交专用道路权，新建 400 处公交信号优先系统，提高公交车辆运行效率，在公交车辆上新增 1000 套自动监测设备。

（二）挡：提高私家车使用费用，挡住低效率的私家车出行

1、增加停车位建设，引入特许经营。

中心城增 5 万个公共停车位，将四环路以内的公共停车设施纳入交通基础设施范畴，加大投入，加快建设，实行特许经营。开工建设解放军总医院、同仁医院和北京医院、人民医院等医院停车楼（库）。还将建设 20 万个基本停车位，由城区政府负责，对老旧小区进行改造，增加停车设施，因地制宜建设简易式、机械式停车库。

2、继续提高停车收费标准。

本市将按照“中心高于外围、路内高于路外、地上高于地下”的差别化原则，进一步调整停车收费标准。三环路以内及其以外的重点区域为一类地区，五环路以内除一类地区以外的区域为二类地区，五环路以外区域为三类地区，路侧停车、路外露天停车、停车楼（库）停车价格实行阶梯价格，居住区及夜间停车收费价格原则保持不变。研究重点拥堵路段或区域交通拥堵收费，择机实施。

三、综合评价：利好汽车行业和汽车股长期健康发展

这一方案重点在使用端解决汽车保有量大增后的拥堵难题，符合国际汽车发展方向，我们认为中国消费者购买汽车并不完全是出于使用的需要，面子消费占的比重也是比较高的，**提高使用费用和门槛，对汽车购买热情的影响非常小，可以忽略。**另一方面，交通拥堵的改善，**将为汽车购买激发更多的热情，有利于汽车行业长期健康发展。**这一点我们从油价不断上涨而新车销量增速不受影响可以得到验证。

北京作为首都，率先出台的这一治理拥堵方案，具有政策表率作用，未来极有可能蔓延到全国其他拥堵严重的大城市，比如加快地铁建设和提高停车收费标准，将刺激相关行业需求大幅增加。而**市场之前担心的通过限止牌照数量来限制购买的政策出台可能性微乎其微。**

从**现在政府的行为来看，政府更倾向于加大基础设施建设，而不是简单的否定汽车行业的增长。**

四、投资建议

汽车股在 11、12 月份担忧未来汽车行业相关政策将有不利影响，股价下跌严重，反映了非常悲观的市场预期，包括购置优惠到期、以旧换新政策和汽车下乡政策到期、节能补贴政策取消、北京限制新车牌照数量、车船税上调等。

我们认为，除了上述到期的一些政策之外，节能补贴政策和车船税政策的担忧也是过度悲观了，汽车行业长期发展的大的政策环境向暖的基调不会发生改变，目前限制新车牌照数量的政策已经超出预期，未来还将有政策超出之前的悲观预期，历史表明，**汽车股价对政策反应敏感，未来汽车股存在较大上涨空间，推荐买入汽车及相关零配件股。**

主要的推荐绩优股：江淮汽车、悦达投资、上海汽车、福田汽车、一汽富维、华域汽车、宇通客车、潍柴动力等。

主要推荐成长性股票：大厦股份、亚太股份、启明信息、长春一东、凌云股份、中鼎股份。

附：北京日报：北京市治理交通拥堵综合措施（各项数据非常翔实）

为进一步缓解北京交通拥堵，方便广大市民出行，北京市治理交通拥堵综合措施今日起开始征求民意。其中涵盖完善规划、疏解中心城功能和人口，加快道路交通基础设施建设、提高承载能力，加大优先发展公共交通力度，改善自行车步行交通系统和驻车换乘条件，进一步加强机动车管理，提高交通管理和运输服务水平等内容。

首都摘掉“堵城”的帽子刻不容缓，北京面临的交通严峻形势众所周知。

作为六朝古都，北京的中心城功能、人口仍然过于集中。50%左右的居住和公建项目仍聚集在中心城，职住分离现象仍较为严重，带来巨大交通压力。

同时，机动车保有量高速增长、高强度使用，堪称世界城市之最。2009年，本市净增51.5万辆机动车，接近香港机动车保有总量58万辆的水平。今年1至11月，本市已净增机动车近70万辆，且呈加速增长态势；七成以上小客车还集中在五环路内，核心区小客车出行比例达34.8%，是纽约、东京等国际化大城市核心区的两倍多。这些车辆日均行驶45公里，是伦敦的1.5倍，东京的2倍有余。

本市公共交通吸引力需进一步提高。虽然近几年，轨道交通建设和开通均进入黄金期，但中心城轨道交通线网密度仍不到国际特大城市平均水平的一半；高峰时段，地铁部分路段满载率已达120%至140%；地面公交出行速度慢、换乘不便。

如今，北京市机动车保有量已突破470万辆，平均日增车辆2000辆左右，高峰日达4000多辆的加速趋势频现。面对可能愈演愈烈的交通拥堵问题，本市将管、建、限三管齐下，尽快采取综合措施疏堵。

有效疏解中心城功能和人口

1、严格控制中心城建设总量增量

北京市将全面实施《北京城市总体规划（2004年-2020年）》，严格控制中心城建设总量增量，加快重点新城建设，有效疏解中心城功能和人口。编制实施《北京市交通运输综合规划》，落实公交场站、公共停车场等交通基础设施用地。

2、开发项目与代建交通设施“齐步走”

本市将建立开发项目与配套代建道路、公交场站、人行过街设施等交通基础设施项目同

步规划、同步建设、同步验收、同步移交接管、同步投入使用制度。对已由开发项目业主代征代建的道路、公交场站和人行过街设施等进行清理移交。将大型建设项目交通影响评价纳入审批环节，与环境影响评价具有同等作用。按差别化原则修订实施建筑物停车位配建标准。

3、班校车可走公交专用道

本市将对中关村、金融街、北京商务中心区（CBD）等地区、交通枢纽以及重大交通节点、堵点，开展区域性综合交通系统优化。2011 年底前，完成中心城 5240 套交通标志、600 公里交通标线、924 公里交通隔离护栏增设任务；建设 1700 处信号灯，并全部配建违法监测设备。

大力保障公交专用道路权，新建 400 处公交信号优先系统，提高公交车辆运行效率，在公交车辆上新增 1000 套自动监测设备，严厉打击非法占用公交专用道行为。但允许机场大巴、校车、班车通行专用道。

4、地下环廊将开放

每年安排专项资金用于优化平交路口、建设公交港湾等常规疏堵项目和区域交通组织渠化优化、交通信号优化、增设交通标志、标线、隔离护栏和安全防护设施等交通管理项目。制定开放使用地下环廊管理办法，完善配套设施，加快实现中关村西区、金融街、奥林匹克公园地下环廊交通功能，建设 CBD、丽泽商务区地下环廊。

今后，本市将分年度制定全市缓解交通拥堵工作方案，将缓解交通拥堵工作纳入市、区县两级政府重点工作任务督查和绩效考核内容，对在缓解交通拥堵工作中做出显著成绩的区县、单位和个人给予表彰、奖励。

5、动态信息提示交通出行

建设新一代智能交通运行协调指挥和管理系统，以全面提高对全市路网运行的调控和快速反应能力为目标。完善出租汽车调度服务系统，逐步提高出租汽车预约叫车比例；建立交通信息发布和预警、预报系统，为交通出行提供动态信息服务。“十二五”期间，发展车载导航、移动信息终端，服务和引导出行。新建、改建道路，交通设施和科技设备同步规划、同步建设、同步验收、同步投入使用。

6、引导机关社区错时停车

本市将加大违法占路停车处罚力度。严格停车经营企业资质和从业人员资格管理，实行持证上岗制度，建立准入、退出机制。推广使用停车电子收费系统。建设具备停车诱导、违法监测、智能收费等多种功能的停车智能管理系统。制定中心城内停车场资源共享办法，支持和引导机关、企事业单位和社区停车设施对外开放，错时停车。

中心城公交出行比例达到 50% 道路 进一步缓解市区交通拥堵

1、开建东西二环地下隧道

本市将规划建设核心区南北地下隧道，其中明年开工建设西二环、东二环、西山隧道等地下隧道工程。

2012 年底前，本市将建成广渠路二期、西外大街西延二期等 5 条 37.3 公里城市快速路，基本实现中心城城市快速路网规划。改造完善建国门桥立交、万泉河桥立交等 7 个快速路网节点。开工建设中心城内新街口北大街、手帕口铁路道口平改立等干道网瓶颈点段以及万寿路南延、柳村路、化工路等道路 200 余公里，进一步完善城市干道网。建设完成一批人行过街设施。

2、打通 400 公里微循环路

本市将加快建设中心城道路微循环系统，建设 400 公里微循环道路，打通一批中心城的断头路，实现一批次干路、支路，畅通道路微循环系统。

2012 年底前重点建设中心城内雅宝路、动物园北路、香饵胡同西段、革新南路、东教场胡同、冰窖口胡同、煤市街、建国里一街、秀水河胡同、三丰胡同等道路 200 公里。

3、升级 478 公里高速公路

2015 年前，本市将新建、改扩建 478 公里高速公路。重点建设城市西北部客运通道京新高速公路、西北部货运通道 110 国道二期、西南部通道京昆高速公路、南部通道京台高速公路、西部通道 109 国道高速公路、东北部通道京秦高速公路和京密高速公路。

国道全面实现二级以上公路标准，加快支持新城和沟域经济发展的重点公路建设，加快重点镇与高速公路联络线建设。完善郊区及乡村公路网络。

地铁 以超常规力度加快建设

1、两条新地铁明年开通

本市将编制完成中心城轨道交通线网加密规划。调整建设时序，以超常规的建设力度、一条线路一个指挥部和市、区联动，加快推进规划实施。

明年，2条新线分段开通。2015年轨道运营总里程达到561公里以上。“十二五”期间新开通的轨道交通线中心城占80%，并按2至2.5分钟发车间隔配备车辆。

2、一号线列车加长

2015年轨道运营总里程达到561公里以上。1号线、5号线、八通线、13号线的信号、供电、车辆段等将实施改造。1号线、2号线、八通线、13号线加装安全门，更新1号线114辆电动客车，对1号线186辆旧车进行加装空调改造。

1号线列车编组由6节扩大到7节，运能提高16%。增购354辆列车，实现地铁2号线、4号线、5号线、10号线一期高峰发车间隔2分钟，高峰时段运力分别提高12.5%、50%、25%、50%。

公交 构建公交快速通勤网络

1、新增150公里专用道

本市将以中心城为重点，依托轨道交通、城市快速路网、公交专用道、大容量快速公交和常规地面公交线路，完善综合客运交通枢纽、地面公交中心站和首末站三级换乘体系，构建公交快速通勤网络。

2011年底前，阜石路大容量快速公交建成，完善朝阳路、安立路大容量快速公交线路的道路设施条件，实现与其他车辆的物理隔离；加快建设广渠路大容量快速公交线路。重点在三环路等快速路、主干道及拥堵路段增加施划、建设公交专用道，在公交港湾或公交线路集中的站点，根据实际需要施划公交专用道，方便公共电汽车进出站。新增公交专用道150公里以上。

2、新添袖珍公交线

在进出市区高峰客流集中的道路和长安街、三环路等主要道路上，有关部门合理调配低峰运力，减少低峰运营车次，提高道路、车辆的使用效率。新增新能源公共电汽车2100辆。

同时，本市将增设小区延伸和区域袖珍线路。随着轨道交通线网的逐步完善和综合客运交通枢纽的投入使用，进一步优化市郊地面公交线网，分期分批将 9 字头地面公交线路在三环路或四环路外实现与轨道交通线路、市区地面公交线路的有效衔接。

3、建成九个综合客运交通枢纽

本市将建成四惠、宋家庄、苹果园、北苑北、望京等 9 个综合客运交通枢纽；建成后沙峪、温泉、北七家等 5 处公交中心站，西红门、天宫院等 25 个首末站，2 处保养场和 2 处充电站；永久地面公交场站建设力争实现 70%以上。

对 10 个线路多、客流量大的区域公交专用换乘设施进行改造，2011 年实施公主坟、六里桥北里、大北窑、新发地桥北等四个地区换乘设施和 40 处公交港湾改造。

停车 停车场实施特许经营

1、中心城增 5 万个公共停车位

本市将在中心城建设 5 万个以上公共停车位，落实已规划的公共停车场用地并加快建设，将四环路以内的公共停车设施纳入交通基础设施范畴，加大投入，加快建设，实行特许经营。开工建设解放军总医院、同仁医院和北京医院、人民医院等医院停车楼（库）。

2、二十万个基本停车位将建

本市还将建设 20 万个基本停车位，由城区政府负责，对老旧小区进行改造，增加停车设施，因地制宜建设简易式、机械式停车库。全面排查清退私自改作他用的停车场（库），并利用体育文化设施、绿地等建设地下停车场，增加基本停车位供给，缓解停车难。鼓励社会投资建设经营性停车设施。

3、驻车换乘停车位增 3 万个

政府投资建设驻车换乘停车场，实行低收费政策。随轨道交通新线同步规划建设驻车换乘停车场，在既有轨道交通线路的四环路外站点逐步增加建设驻车换乘停车场，停车位达 3 万个以上。

绿色出行 公共自行车将达 5 万辆

1、200 余个自行车租赁点试运营

本市启动地铁4号线、5号线和八通线公共自行车试点，先期投入200余个站点、1万辆左右自行车，方便短途出行和公交接驳。在CBD等重点地区、重点大街和历史文化保护区建设一批步行、自行车示范区。

在新开通的轨道交通线路、地面公交骨干线路的主要站点和枢纽站增设自行车停车设施。2012年底前，在地铁6号线、8号线、9号线、10号线、西郊线等轨道交通线路沿线站点规划建设自行车停车场。“十二五”期间建成1000个站点、5万辆规模的公共自行车服务系统。

2、班车校车将上岗

本市积极发展中小学校车服务系统和鼓励单位开行班车。逐步解决家长开车接送孩子上下学问题，缓解早晚高峰时段中小学周边交通拥堵。减少上下班小客车出行。

3、提倡弹性工作制

本市将加强沟通，广泛听取社会各界意见和建议，集中智慧，解决交通拥堵难题。深入开展绿色出行和环保知识等方面的宣传，提高交通参与者现代交通意识，引导交通消费方式的转变。通过开展“公交周”、“无车日”、“少开车”等活动，倡导乘坐公共交通工具、骑自行车和步行等绿色出行方式。

电视电话会议和弹性工作制将被推广。市、区属各级党政机关要充分利用电视电话会议等现代化手段，提高效率，减少交通出行。鼓励有条件的企事业单位实行弹性工作制，错峰出行。

本市行政机关公务车零增长

1、本市不再增加公务用车指标

“十二五”期间，北京市各级党政机关、全额拨款事业单位不再增加公务用车指标。在此基础上，在一段时期内，合理调控单位和个人年度小客车增长速度。

2、重点路段必要时限时单双号

本市将继续实施机动车工作日高峰时段区域限行措施和黄标车限行规定，加强外埠进京车辆管理，有效减少中心城高峰时段交通流量。必要时，实施重点交通拥堵路段高峰时段机动车单双号行驶措施。

3、重点区域研究收取拥堵费

本市将按照“中心高于外围、路内高于路外、地上高于地下”的差别化原则，进一步调整停车收费标准。三环路以内及其以外的重点区域为一类地区，五环路以内除一类地区以外的区域为二类地区，五环路以外区域为三类地区，路侧停车、路外露天停车、停车楼（库）停车价格实行阶梯价格，居住区及夜间停车收费价格原则保持不变。研究重点拥堵路段或区域交通拥堵收费，择机实施。本报记者 刘冕 RJ207

背景

“十一五”公交出行比例提升 1 成

小汽车快速增长同时，“十一五”期间，北京治堵也有新成效。5 年间，本市加大交通基础设施投资力度，不断提高承载能力。市级交通投资预计达 2500 亿元，比“十五”期间投资增加了 1450 亿元，有力支撑了首都经济社会的发展。

随着公交优先发展战略，坚持公益性定位和低票价政策，全面推进公共交通运营服务与管理改革等措施逐步实施，2010 年底，本市轨道交通运营总里程达到 336 公里，比“十五”末增加运营里程 222 公里；通过缩短发车间隔，既有线路提高运能 50%；优化调整公交线路 503 条。公共交通日均客运量从 2005 年的 1200 万人次增长到目前的 2000 万人次，公交出行比例由 29.8%增加到 40.1%；

在机动车由 258 万辆增加到目前 472 万辆的过程中，交通需求管理初见成效。实施工作日高峰时段区域限行措施、错时上下班制度、差别化停车收费试点和全天候禁止黄标车进入中心城行驶，并淘汰黄标车 14.6 万辆，路网交通运行基本正常。今年 9 月路网平均速度为 20.6 公里/小时，较 2007 年同期提高了 1.6 公里/小时。

本报记者 刘冕 RJ207



华创行业公司投资评级体系(基准指数沪深 300)

公司投资评级说明:

- 强推: 预期未来 6 个月内超越基准指数20%以上;
- 推荐: 预期未来 6 个月内超越基准指数10%—20%;
- 中性: 预期未来 6 个月内相对基准指数变动幅度在 -10%—10%之间;
- 回避: 预期未来 6 个月内相对基准指数跌幅在10%—20%之间。

行业投资评级说明:

- 推荐: 预期未来3-6个月内该行业指数涨幅超过基准指数5%以上;
- 中性: 预期未来3-6个月内该行业指数变动幅度相对基准指数-5%—5%;
- 回避: 预期未来3-6个月内该行业指数跌幅超过基准指数5%以上。

分析师声明

每位负责撰写本研究报告全部或部分内容的研究分析师在此作以下声明:

分析师撰写本报告是基于可靠的已公开信息,准确表述了分析师的个人观点;分析师在本报告中所提及的证券或发行人发表的任何建议和观点均准确地反映了其个人对该证券或发行人的看法和判断;分析师对任何其他券商发布的所有可能存在雷同的研究报告不负有任何直接或者间接的可能责任。

免责声明

本报告仅供华创证券有限责任公司(以下简称“本公司”)的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。

本报告信息均来源于公开资料,本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断。在不同时期,本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。本公司在知晓范围内履行披露义务。

报告中的内容和意见仅供参考,并不构成本公司对所述证券买卖的出价或询价。本报告所载信息均为个人观点,并不构成对所涉及证券的个人投资建议,也未考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需求。客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况。本文中提及的投资价格和价值以及这些投资带来的预期收入可能会波动。

本报告版权仅为本公司所有,本公司对本报告保留一切权利,未经本公司事先书面许可,任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发表或引用本报告的任何部分。如征得本公司同意进行引用、刊发的,需在允许的范围内使用,并注明出处为“华创证券研究”,且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。

证券市场是一个风险无时不在的市场,请您务必对盈亏风险有清醒的认识,认真考虑是否进行证券交易。市场有风险,投资需谨慎。

利益冲突披露事项

华创证券研究所

地址:北京市海淀区复兴路 21 号海育大厦 7 层

邮编: 100036

传真: 010-59370801