

# 重庆长安汽车股份有限公司

## 公开增发 A 股股票募集资金计划投资项目可行性报告

### 一、我国汽车产业处于高速发展阶段

经过建国以来几十年的发展，特别是进入 21 世纪以后，我国汽车产业市场规模、生产规模迅速扩大，进入加速发展并全面融入世界汽车工业体系的新时期。目前，我国汽车产业已初步成长为国民经济的重要支柱产业，形成了多品种、全系列各类整车和零部件生产及配套体系、产业集中度不断提升、在世界汽车产业的地位显著提升。

2009 年初，为应对全球金融危机对我国的严重冲击，国家出台了《汽车产业调整和振兴规划》（以下简称“《规划》”）。上述《规划》及国家实施的其他一系列促进汽车工业发展的政策，为我国汽车产销逐步走出低谷起到重大推动作用。2009 年我国汽车产销首次突破 1,000 万辆，成为继美国、日本之后，第三个汽车年产量超千万辆的国家，产销分别完成 1,379.10 万辆和 1,364.48 万辆，同比分别增长 48%和 46%，成为世界第一大汽车市场。我国汽车产业的高速发展，为重庆长安汽车股份有限公司（以下简称“公司”或“长安汽车”）的发展提供了难得历史机遇。

### 二、本次募集资金运用的情况

公司本次公开发行募集资金将全部投资于汽车产业相关项

目，用于做大做强现有主业，增强公司可持续发展能力。具体如下：

序号	项目名称	项目总投资 (亿元)	募集资金 投入额 (亿元)	主要产品
1	长安汽车生产线扩能技术改造项目	16.4	16.4	CM9、F202、G401等微型客车
2	小排量发动机产业升级项目	21.4	19.8	CB、CC系列发动机
3	自主研发能力建设项目	5.9	3.8	-
	合计	43.7	40.0	-

注：1) 公司将根据未来市场情况和生产经营需要，对长安汽车生产线扩能技术改造项目和小排量发动机产业升级项目的具体产品结构进行相应调整。2) 实际投入自主研发能力建设项目的募集资金数额为扣除发行费用后的募集资金净额在投入长安汽车生产线扩能技术改造项目和小排量发动机产业升级项目后的剩余资金。

上述项目总投资约为 43.7 亿元，本次募集资金总额不超过 40 亿元。本次发行募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后置换。本次发行募集资金不能满足上述项目资金需要量的部分由公司自筹解决。

### 三、本次发行募集资金拟投入项目情况

#### (一) 汽车生产线扩能技术改造项目

##### 1、项目投资概算

微车扩能项目总投资为 164,319 万元，其中工程费用 104,246 万元，流动资金投资 36,641 万元。具体投资构成情况如下。

项目	金额（万元）
总投资	164,319
工程费用	104,246
建筑工程费	29,409
设备购置费	74,637
设备安装费	150
工具器具及生产家具费	50
其他费用	21,451
其中：土地费用	17,600
预备费	1,981
流动资金	36,641

## 2、项目投资的必要性

### 1) 有利于公司抓住机遇实现“以微为本”的发展战略

国家发改委 2009 年发布的《汽车产业调整和振兴规划》中，把坚持扩大内需、坚持结构调整、坚持自主创新、坚持产业升级确定为《规划》的基本原则。《规划》的实施，特别是小排量乘用车减免购置税、汽车下乡等具体措施极大地促进了小排量自主品牌汽车的发展。《规划》的提出和实施，为长安汽车实现“以微为本”的发展战略，更加坚定地走小排量、低油耗、低排放、小型化、高动力性能的道路提供了难得历史机遇。

2010 年，长安汽车除了将有多款小排量自主品牌轿车上市外，还将积极巩固和扩大长安微型车的市场份额，进行 CMX 等微型客车新车型生产设施投入，以满足市场对小排量乘用车的需求。本项目的建设是对现有资源进行调整改造，使得公司在短期

内具备 CMX 等微型客车生产能力，同时淘汰部分旧车型生产设施，扩大新车型产能的具体措施。

## 2) 是公司进一步提升市场竞争力的需要

我国的汽车市场是一个竞争充分的市场，参与市场竞争犹如逆水行舟，不进则退。尽管 2006 年和 2007 年，长安汽车分别就 CM5 和 CM9 进行了技术改造投资，但是上述两款车型分别于 2007 年和 2008 年上市，投资行为与带动销量增长之间有一个时滞，致使 2006 年和 2007 年的市场份额原地踏步，对 2008 年销量增幅的带动作用也很有限。进入 2009 年以后，由于受到《规划》的促进作用，且公司 CM5 和 CM9 两款车型均已形成了产能，2009 年，长安汽车微型客车销量达到 54.9 万辆，市场份额也增至 27.45%。

上述事实再次证明，只有不断推出新车型并在适当的时机投放市场，才能使公司更具有竞争优势。本项目的实施，将进一步优化公司现有生产资源，有利于公司在向市场继续投放 CM5 和 CM9 车型的基础上，及时将 CMX 等新产品投放市场，避免未来车型因较长的投资时滞而出现断档问题，从而进一步提升公司的市场竞争力。

## 3、项目效益预测

本项目建成后当年产能达到设计产能的 68%，建成后第二年及以后各年 100%达到设计产能。项目达纲年（第 6 年）可实现营业收入 1,131,422 万元，利润总额 33,976 万元。

#### 4、主要设备

本项目生产装置的主要设备为冲压、焊装、涂装、总装车间新增的工艺设备，均在国内外市场上采购。

#### 5、项目的建设期

本项目的建设期为 20 个月。

#### 6、产品的产量

本项目达产后，每年可生产 CM9、F202、G401 三种微型客车合计 22 万辆。

#### 7、项目的选址及占地情况

本项目建设场地位于重庆市主城区东部的鱼嘴组团 C 标准区，项目占地 550 亩。鱼嘴组团规划面积 60 万平方公里，属于一小时（车程）经济圈的核心区域，是重庆市未来的重点拓展区域和都市区工业拓展的重点区域。鱼嘴组团今后的发展规划是建成机械装备制造业、汽车、摩托车零部件业、高新技术产业、现代物流业、房地产业、都市旅游业等六大支柱产业的综合性城市新区。

#### 8、项目的组织方式

本项目由公司作为主体实施。

### （二）小排量发动机产业升级项目基本情况

#### 1、项目投资概算

小排量发动机项目总投资为 213,614 万元，其中工程费用

162,930 万元，流动资金投资 23,771 万元。具体投资构成情况如下。

项目	金额（万元）
总投资	213,614
工程费用	162,930
建筑工程费	13,857
设备购置费	145,582
设备安装费	2,891
工具器具及生产家具费	600
其他费用	21,902
其中：土地费用	11,200
预备费	5,011
流动资金	23,771

小排量发动机项目获得中央预算内资金支持 15,703 万元，因此项目实际资金需求量为 197,911 万元。

## 2、项目投资的必要性

### 1) 是公司自主品牌轿车及客车升级换代的需要

本项目产品之一 CC 发动机为长安汽车根据当前世界汽油发动机技术发展趋势，自主研发的全新机型，拥有全部知识产权，是长安自主品牌轿车未来的主要机型。该发动机应用了当今世界上诸多最为先进的 D-CVVT（双可变气门正时）、GDI（缸内直喷）、TCI（废气涡轮增压中冷）等发动机新技术，表现出优异的动力性、燃油经济性、NVH 品质以及排放等技术优势和卓越的市场竞

争力。该发动机包括自然吸气式和涡轮增压式两种，排量从1.299升到1.598升，自然吸气式发动机升功率从55.3kW/L到56.3kW/L不等，涡轮增压式发动机升功率为80.4kW/L，排放可达国IV或国V标准。

CB系列发动机由长安汽车在已开发的F系列（JL465Q4）发动机平台基础上自主开发的一款能满足中国相关法规和规范要求的产品，有CB10和CB08两大产品类，其中CB10有横置和纵置两种机型，CB08有横置一种机型。横置和纵置机型分别适合于小排量轿车和微型客车。CB10排量为1.0L，CB08排量为0.8L。CB系列发动机所具备非常突出的节油性能，搭载长安之星油耗可降低10%以上。匹配车型能满足中国第二阶段车外通过噪声法规限值要求和国IV排放法规要求，同时满足产业未来发展要求，具有大功率、大扭矩和低的燃油经济性。

## 2) 是公司改变发动机内部配套能力不足的需要

根据我国汽车行业景气监测数据分析，进入2009年后，受到《规划》的促进作用，国内汽车市场2009年出现了大幅度回暖，特别是小排量自主品牌汽车出现了产销两旺的局面。

2009年末国务院决定2010年继续实行各种汽车优惠政策，这将使长安汽车迎来黄金的发展机遇。因此，长安汽车考虑加速科研手段的建设和产业能力的提升，加速CB系列发动机取代F系列发动机的进程，加速企业发展战略和“十一五”规划中部分建设项目的建设进程，以满足市场对小排量自主品牌乘用车的需

求。整车发展的提速对发动机的配套提出了新的要求，而长安汽车现有发动机厂能力饱和，因此，长安汽车拟加速发动机新基地的建设，CC 发动机等新机型，以及 CB 系列发动机的部分能力将在发动机新基地内投产。

### 3、项目效益预测

本项目建成后当年产能达到设计产能的 90%，建成后第二年及以后各年 100%达到设计产能。项目达纲年（第 5 年）可实现新增营业收入 403,476 万元，新增利润总额 26,208 万元。由于本项目建成后生产的发动机并不对外销售，上述新增营业收入和利润总额仅为按照市场价格模拟数据，本项目的效益最终体现在公司生产和销售的汽车整车之中。

### 4、主要设备

#### 1) CC 发动机所需设备

CC 发动机生产所需设备主要包括气缸盖铸造生产线、曲轴箱上体铸造生产线、曲轴箱下体铸造生产线、气缸盖机加生产线、曲轴箱上、下体机加生产线以及发动机总装生产线。

#### 2) CB 发动机所需设备

CB 发动机生产所需设备主要包括 CB 系列气缸盖铸造线、CB 系列气缸盖机加 1 线、CB 系列气缸盖机加 2 线、CB 系列发动机总装 1 线以及 CB 系列发动机总装 2 线。

此外项目完成还需给排水、变配电与信息工程、采暖通风与空调、压缩空气站、以及废水处理站等配套公用工程设备。



上述主要设备全部在市场上以各种形式采购。

## 5、项目的建设期

本项目建设期为 36 个月。

## 6、产品的产量

本项目达产后，每年可新增 CC 系列发动机综合生产能力 12 万台/年，新增 CB 系列发动机综合生产能力 30 万台/年。

## 7、项目的选址及占地情况

本项目建设场地位于重庆市主城区东部的鱼嘴组团 C 标准区，项目占地 350 亩。鱼嘴组团规划面积 60 平方公里，属于一小时（车程）经济圈的核心区域，是重庆市未来的重点拓展区域和都市区工业拓展的重点区域。鱼嘴组团今后的发展规划是建成机械装备制造业、汽车、摩托车零部件业、高新技术产业、现代物流业、房地产业、都市旅游业等六大支柱产业的综合性城市新区。

## 8、项目的组织方式

本项目由公司作为主体实施。

### （三）自主研发能力项目基本情况

#### 1、项目投资概算

自主研发项目总投资为 59,400 万元，其中工程费用 56,315 万元。具体投资构成情况如下。

项目	金额（万元）
----	--------

总投资	59,400
工程费用	56,315
建筑工程费	5,859
设备购置费	48,924
设备安装费	1,432
工具器具及生产家具费	100
其他费用	1,235
预备费	1,850

## 2、项目投资的必要性

### 1) 提高自主创新能力是我国汽车行业发展的必然选择

党的十七大报告提出：“提高自主创新能力，建设创新型国家。这是国家发展战略的核心，是提高综合国力的关键。要坚持走中国特色自主创新道路，把增强自主创新能力贯彻到现代化建设各个方面”。

自主创新是我国汽车工业健康、可持续发展的必然选择；壮大创新主体，形成强大的关键核心技术创新能力是提升企业创新能力的着力点。国家发布的《规划》中，把“以企业为主体，加强产品开发能力建设”作为汽车产业调整和振兴规划的主要任务之一。

### 2) 发展自主品牌必须不断提高自主创新能力

近年来，长安汽车每年均投入大量资金用于自主研发工作，坚持走自主创新之路，也结出了丰硕的成果，自主研发的长安CM8、CV8、CV9、CV6、CV11、CV7、CM5、CM9等乘用车、商用车

成功上市，成为中国汽车产业自主创新的重要力量。

长安汽车是兵装集团的“龙头”企业，提高研发水平，着力培育和提升自主品牌汽车，是兵装集团打造具有国际竞争力优势企业的战略选择。培育、提升和做大做强自主品牌，必须持续不断的提高汽车自主创新能力。因此，重视和加强对汽车自主研发和技术创新能力的建设和投入，是非常必要的。

3) 研发能力与需求还不匹配，自主研发能力建设迫在眉睫

根据长安汽车规划，“十一五”期间，将集中打造 7 个轿车平台、5 个微车平台、3 个全新发动机平台，相继推出一系列拥有完全自主知识产权的汽车和发动机。到 2010 年，长安汽车工程研究院自主研发能力将达到 S5/P5 级。

目前，长安汽研院仅具备开发 S4 级项目 2 个+在研并行项目 4 个，P4 级项目保持一年 1 个的能力，要达到上述目标，没有与之相配的“硬件”条件是难以实现的。汽研院目前的能力与发展的需要还不匹配，自主研发能力建设迫在眉睫。

4) 加快研发能力建设，是市场竞争的需要

随着市场竞争日趋激烈，高水平的研发中心成为了汽车企业快速成长的助推器。长安汽车经过二十多年的发展，已排名汽车行业第四，进入“第一阵营”。但长安汽研院设备投资累计不足 2.5 亿元，其产品研发侧重于“法规适应性”，在碰撞安全、材料试验以及驱动试验领域为空白，产品研发能力不仅与国际大公司有较大差距，而且与国内主要竞争对手相比也不具备优势。

汽车企业的竞争力很大程度上取决于核心技术的创新能力。长安汽车要在“第一阵营”中站稳脚跟，就要加快研发能力建设步伐，并在已经形成的研发平台的基础上，以性能开发为主导，重点建设被动安全试验、电气试验、底盘试验等试验开发能力，完善振动噪声、发动机试验等已有试验开发能力，初步建立材料试验、驱动试验等试验开发能力，实现机车系统集成匹配核心技术的突破。

### 3、项目效益预测

本项目旨在提升长安汽车自主研发能力，因此所获效益体现在长安汽车整体的经营效益当中，无法准确单独核算。

### 4、主要设备

本项目所需实验设备主要包括样车、样机试制、底盘试验、电气试验、安全试验、驱动系统试验、强度领域、内外饰试验、耐候性试验、发动机性能及可靠性测试、制动性能试验、振动与噪声测试、虚拟评价室以及相关辅助设备，同时需要进行相关的信息化建设与软件开发等。

上述主要设备全部在市场上以各种形式采购。

### 5、项目的建设期

本项目建设期为 30 个月。

### 6、产品的产量

本项目完成后，长安汽车将达到 S5/P5 级设计开发能力，拥有支撑 S5/P5 级设计开发能力的试验、试制手段，建设与设计、

开发、试验、试制能力相匹配的辅助设施。

#### 7、项目的选址及占地情况

本项目拟新增设备布置在长安汽车工程研究院厂区样车试制厂房内，所使用土地均为长安汽车工程研究院已有用地，无新增用地。

#### 8、项目的组织方式

本项目将由公司下属长安汽车工程研究院实施。

### 四、结论

本次募集资金投资计划项目符合国家产业发展政策，有利于公司更好地把握我国汽车业大发展的历史机遇，进一步扩大生产能力、提升研发能力，实现公司跨越式发展并实现“打造世界一流汽车企业”的长远目标。公司对以上募集资金计划投资项目做了认真的市场调研和科学论证，并聘请专业机构编制了可行性研究报告，预计实施后将取得良好的综合效益，故本次募集资金计划投资项目具有可行性。

重庆长安汽车股份有限公司

二〇一〇年一月十八日