

## 汽车

报告原因：事件点评

2019年3月21日

## 行业政策点评

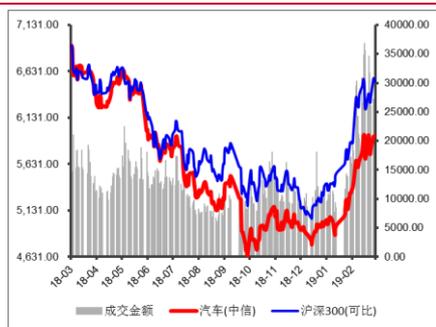
甲醇汽车相关政策发布，促车用燃料多元化发展

## 维持评级

中性

行业研究/点评报告

汽车板块近一年市场表现



### 分析师：

平海庆

执业证书编号：S0760511010003

电话：010-83496341

邮箱：pinghaiqing@sxzq.com

### 研究助理：

张湃

电话：0351-8686797

邮箱：zhangpai@sxzq.com

李召麒

电话：010-83496307

邮箱：lizhaoqi@sxzq.com

太原市府西街69号国贸中心A座28层

北京市西城区平安里西大街中海国际中心7层

山西证券股份有限公司

http://www.i618.com.cn

### 事件描述：

➢ 2019年3月19日，《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》（工信部联节〔2019〕61号）发布，旨在加快推动甲醇汽车应用，实现车用燃料多元化，保障能源安全。

### 事件点评：

➢ **机遇与问题并存，技术实力仍需提升。**甲醇汽车作为新能源汽车多元化发展的有效途径，环境友好度高、经济性好、车用燃料原材料丰富、技术较为成熟，但是存在甲醇具有腐蚀性、低温启动性差、技术需求不断提升的缺点，机遇与阻碍同在，而《指导意见》中提出加快甲醇汽车制造体系建设、推进甲醇燃料生产及加注体系建设、加快标准体系建设、鼓励甲醇汽车应用、加强甲醇汽车监管、完善保障措施，对甲醇汽车的各个生产环节及监管都进行了明确规定，有望推动甲醇汽车进一步提升技术实力。

➢ **政策端不断完善，甲醇汽车推广势在必行，有望提振甲醇的市场需求空间。**经过多年来的甲醇汽车试点工作，包括吉利汽车、陕重汽等在内的汽车及零部件制造企业已经掌握了甲醇汽车的部分关键技术，且工信部分17批发布了9家甲醇汽车生产企业和32款甲醇汽车产品，从车型和产业链层面都形成了较为完整的甲醇汽车制造体系。此次《指导意见》的发布是对甲醇汽车相关政策的完善，整体而言甲醇汽车已经具备了较为充分的推广条件，为甲醇汽车的推广奠定了良好的政策基础。此外，2017年国内甲醇产能为8351万吨、产量为6147万吨，开工率约74%，处于产能过剩状态，而随着甲醇汽车的持续推广，甲醇需求空间有望随之提升，缓解甲醇产能过剩的情况。

➢ **鼓励重点地区加快甲醇汽车应用，有望带动附近地区上下游供应商发展。**自2012年甲醇汽车试点工作推进以来，山西、陕西、甘肃、贵州和上海的10个试点城市共投入运营甲醇汽车1024辆，总运行里程超过1.84亿公里，累计消耗甲醇燃料超过2.4万吨，《指导意见》强调按照因地制宜、积极稳妥、安全可控的原则，重点在山西、陕西、贵州、甘肃等资源禀赋条件较好且具有甲醇汽车运行经验的地区，并鼓励在有条件地区的公务、出租、短途客运等领域使用甲醇汽车，市政车辆、专线物流运输等领域使用甲醇商用车，有望促进山西、陕西、贵州、甘肃和上海5地甲醇汽车率先实现甲醇汽车的推广使用，并带动附近地区上下游供应商进一步发展。

**投资建议：**《指导意见》从多方面对甲醇汽车的发展及监控提出了意见，有望促进甲醇汽车推广，进而带动上下游产业链发展，缓解甲醇目前产能过剩的情况，建议关注甲醇上游供应商新奥股份和具备甲醇汽车生产能力的整车供应商陕重汽的控股上市公司潍柴动力。

**风险提示：**政策推行不及预期；市场推进不急预期；技术推进缓慢。



## 目录

|              |   |
|--------------|---|
| 一、事件描述 ..... | 3 |
| 二、事件点评 ..... | 3 |
| 三、投资建议 ..... | 5 |
| 四、风险提示 ..... | 5 |

## 图表目录

|                              |   |
|------------------------------|---|
| 表 1：甲醇作为汽车燃料的 2 种方式 .....    | 3 |
| 表 2：汽油、柴油、甲醇燃烧后排放物种类比较 ..... | 3 |

## 一、事件描述

2019年3月19日，工业和信息化部、发展改革委、科技部、公安部、生态环境部、交通运输部、卫生健康委、市场监管总局八部门发布了《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》（工信部联节〔2019〕61号，后文称“《指导意见》”），旨在加快推动甲醇汽车应用，实现车用燃料多元化，保障能源安全。

## 二、事件点评

第一，甲醇汽车机遇与问题并存。

发展甲醇汽车是一项多项利好的举措。

一是目前全球能源和环境都面临着严峻的挑战，节能与新能源汽车已经明确为国家发展战略，而发展甲醇汽车是新能源汽车多元化发展的可行路径；

二是甲醇燃料作为典型的清洁燃料，对环境友好度高。甲醇汽油燃料是指国标汽油、甲醇、添加剂按一定的体积（质量）比例经过严格的流程调配而成的一种新型环保燃料。一方面，由于甲醇含有氧原子，能使汽油充分燃烧，是一种绿色增氧剂，能够有效降低汽车尾气中有害气体的排放量（能降低汽车尾气排放有害气体总量 50% 以上）。另一方面，甲醇的分子式为  $\text{CH}_3\text{OH}$ ，根据中科院报告显示，其排放的二氧化碳量低于煤和石油的排放量 50% 以上，且排放的碳氧化物、硫氧化物、挥发性有机物和颗粒物微乎其微。

表 1：甲醇作为汽车燃料的 2 种方式

| 类型    | 特征                                  | 举例            |
|-------|-------------------------------------|---------------|
| 掺烧    | 将甲醇以不同的比例掺入汽油中，作为发动机的燃料             | M10、M15、M30 等 |
| 纯甲醇替代 | 将高比例甲醇直接用作汽车燃料，需要对发动机构造进行改装，技术难度更大。 | M85、M100      |

资料来源：公开资料整理，山西证券研究所

表 2：汽油、柴油、甲醇燃烧后排放物种类比较

|    | 苯类 | 醛类 | 酚类 | 烯类 | 烷类 | 其他化合物 | 金属 | 非金属 | 种类合计 |
|----|----|----|----|----|----|-------|----|-----|------|
| 汽油 | 3  | 3  | 2  | 3  | 2  | 4     | 5  | 1   | 23   |
| 柴油 | 3  | 3  | 2  | 1  | 1  | 4     | 5  | 2   | 21   |
| 甲醇 | -  | 3  | 2  | -  | -  | 1     | -  | -   | 6    |

数据来源：美国甲醇研究院，中国客车网，山西证券研究所

三是甲醇燃料作为经济型能源，甲醇汽车能够有效提质降本。1) 车用甲醇燃料成本较汽油低 40% 左右；2) 甲醇作为绿色增氧剂，不仅能有效改善汽油品质，还能自行清楚积碳、油垢，延长发动机的使用寿命。

3) 甲醇辛烷值高，能有效增强燃料的抗爆性，进而提高发动机的压缩比，提升发动机功率。

**四是**发展甲醇汽车有利于促进煤炭产业的转型升级。甲醇的主要原材料是煤和天然气，我国汽车市场容量大，且仍然有发展空间，发展甲醇汽车，为甲醇的市场规模提供了较大的增长空间，进而增加了煤炭清洁利用行业的市场份额。

**五是**甲醇制备原料来源丰富，技术较为成熟。目前甲醇的生产原料以煤、天然气为主，高硫煤、煤层气、焦炉气、生物质等都可以作为生产甲醇的原材料，且技术较为成熟，而对这类物质的运营本身就是减少排放的途径之一。

然而，甲醇作为汽车燃料同样存在部分问题，为其推广造成了阻碍，具体包含：

**一是**甲醇具有毒性和腐蚀性，会对汽车金属配件（主要是发动机）造成腐蚀，且会对一些橡胶配件产生溶胀，这就需要甲醇燃料在储存和运输过程中解决兼容性问题，对加注、储存、运输、销售设备都进行优化，并设立有效的安全防护。

**二是**与汽油相比，甲醇的净热值较低，存在低温启动性差的问题。

**三是**随着国家相关政策对排放要求的提高，对燃料质量（主要是甲醇汽油）要求提高，技术需求和工艺要求随之提升。

综上所述，对于甲醇汽车而言，优劣并存，机遇与阻碍同在，而《指导意见》中提出加快甲醇汽车制造体系建设、推进甲醇燃料生产及加注体系建设、加快标准体系建设、鼓励甲醇汽车应用、加强甲醇汽车监管、完善保障措施，对甲醇汽车的各个生产环节及监管都进行了明确规定，有望推动甲醇汽车进一步提升技术实力。

## **第二，政策端不断完善，甲醇汽车推广势在必行，有望提振甲醇的市场需求空间。**

2006 年八部委联合发布《关于印发“十一五”十大重点节能工程实施意见的通知》明确提出开发生产燃气汽车及专用发动机，鼓励使用醇醚燃料汽车。2007 年国家发改委明确提出今后 30-50 年甲醇燃料将作为我国车用能源的主要替代能源，同时叫停乙醇汽油。2009 年，《车用甲醇汽油（M85）》（GB/T 23799-2009）发布。2012 年，工信部发布《关于开展甲醇汽车试点工作的通知》，之后先后在晋中、长治、上海、西安、宝鸡、榆林、汉中、贵阳、兰州、平凉组织开展了甲醇汽车试点工作。《指导意见》的发布是对甲醇汽车相关政策的完善，为甲醇汽车的推广奠定了良好的政策基础。

根据相关介绍，试点工作已经通过验收。而经过多年来的试点工作，一方面包括吉利汽车、陕重汽等在内的汽车及零部件制造企业已经掌握了甲醇汽车的部分关键技术，另一方面工信部分 17 批发布了 9 家甲醇汽车生产企业和 32 款甲醇汽车产品，从车型和产业链层面都形成了较为完整的甲醇汽车制造体系。叠加政策端支持，甲醇汽车已经具备了较为充应用分的推广条件，市场化推广也是甲醇汽车后续发展的重要环

节。

此外，2017 年国内甲醇产能为 8351 万吨、产量为 6147 万吨，开工率约 74%，处于产能过剩状态，而随着甲醇汽车的持续推广，甲醇需求空间有望随之提升，缓解甲醇产能过剩的情况。

**第三，鼓励重点地区加快甲醇汽车应用，有望带动附近地区上下游供应商发展。**

自 2012 年甲醇汽车试点工作推进以来，山西、陕西、甘肃、贵州和上海的 10 个试点城市共投入运营甲醇汽车 1024 辆，总运行里程超过 1.84 亿公里，累计消耗甲醇燃料超过 2.4 万吨，《指导意见》强调按照因地制宜、积极稳妥、安全可控的原则，重点在山西、陕西、贵州、甘肃等资源禀赋条件较好且具有甲醇汽车运行经验的地区，加快 M100 甲醇汽车的应用，并鼓励在有条件地区的公务、出租、短途客运等领域使用甲醇汽车。鼓励在有条件地区的市政车辆、专线物流运输等领域使用甲醇商用车，有望促进山西、陕西、贵州、甘肃和上海 5 地甲醇汽车率先实现甲醇汽车的推广使用，并带动附近地区上下游供应商进一步发展。

### 三、投资建议

《指导意见》从多方面对甲醇汽车的发展及监控提出了意见，有望促进甲醇汽车推广，进而带动上下游产业链发展，缓解甲醇目前产能过剩的情况，建议关注甲醇上游供应商新奥股份和具备甲醇汽车生产能力的整车供应商陕重汽的控股上市公司潍柴动力。

### 四、风险提示

- 1) 政策推行不及预期；
- 2) 市场推进不急预期；
- 3) 技术推进缓慢。

### 投资评级的说明：

——报告发布后的 6 个月内上市公司股票涨跌幅相对同期上证指数/深证成指的涨跌幅为基准

——股票投资评级标准：

买入： 相对强于市场表现 20%以上  
增持： 相对强于市场表现 5~20%  
中性： 相对市场表现在-5%~+5%之间波动  
减持： 相对弱于市场表现 5%以下

——行业投资评级标准：

看好： 行业超越市场整体表现  
中性： 行业与整体市场表现基本持平  
看淡： 行业弱于整体市场表现

### 免责声明：

山西证券股份有限公司(以下简称“本公司”)具备证券投资咨询业务资格。本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。入市有风险，投资需谨慎。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任。本报告所载的资料、意见及推测仅反映本所于发布本报告当日的判断。在不同时期，本所可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。本公司或其关联机构在法律许可的情况下可能持有或交易本报告中提到的上市公司所发行的证券或投资标的，还可能为或争取为这些公司提供投资银行或财务顾问服务。客户应当考虑到本公司可能存在可能影响本报告客观性的利益冲突。本公司在知晓范围内履行披露义务。本报告的版权归本公司所有。本公司对本报告保留一切权利。未经本公司事先书面授权，本报告的任何部分均不得以任何方式制作任何形式的拷贝、复印件或复制品，或再次分发给任何其他人，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。否则，本公司将保留随时追究其法律责任的权利。