

## 比亚迪回归A股 拓展新能源

酝酿近三年，比亚迪终于迈出回归A股的第一步。比亚迪日前宣布，将在深交所发行不超过7900万股A股，中国证监会也于周一审核了比亚迪的该次募资计划。

比亚迪的招股说明书（申报稿）中显示，比亚迪的战略目标将致力于成为全球领先的新能源解决方案提供商。为此，公司将持续提升其电池、IT、汽车等三大业务板块的核心竞争力。而此次回归A股融资的目的，也主要就是为了完成上述扩大产能的目标。

据了解，比亚迪计划将募集资金投资于深圳市比亚迪锂电池有限公司锂离子电池生产项目、深圳汽车研发生产基地项目和比亚迪汽车有限公司扩大品种及汽车零部件建设项目。上述三个项目总投资额为53.83亿元，募集资金投资部分为21.92亿元。其中，11.4亿元用于投建汽车研发生产基地(二期)，6.52亿元用于汽车公司扩大品种及汽车零件项目，4亿元用于锂电池公司锂离子电池生产项目。

而随着电动汽车领域合作的深化，未来比亚迪电动车将有望形成独立体系。目前比亚迪汽车销售公司主要承担着比亚迪汽车的销售经营工作，而比亚迪汽车内部人士向记者透露，“未来比亚迪纯电动车e6和纯电动客车K9可能会脱离销售公司，而F3DM则将保留在销售公司体系内。而该项调整计划将在完成新车上市和推进戴姆勒电动车项目之后讨论。”

事实上，早在2008年，比亚迪就曾表示回归A股的意愿。2009年7月，比亚迪公告称董事会通过回归A股事宜，相关材料随后上报中国证监会审批。2010年7月，比亚迪再次延缓了A股发行计划，决议的有效期延长12个月。分析人士预计，比亚迪A股发行成功将会补充其现金流，减轻债务及相应的资本开支，而对新能源关注度或许将高过其基本面。  
文/吴鹏亮

### 相关新闻

#### 一季度 比亚迪险被吉利超过

曾连续创造销售神话的比亚迪汽车，今年一季度表现低迷。根据盖世汽车网对乘联会公布的统计数据整理分析，今年一季度比亚迪实现销售118602辆，较之去年同期163528辆的销售业绩，下滑幅度达到27.5%（其中3月份同比下滑41.5%），而去年曾落后比亚迪10万销量的吉利汽车，今年一季度销量已逼近比亚迪，达到116826辆，同比增长5.6%。超越比亚迪的预期较为强烈。

数据显示，帝豪EC7已成为吉利的另一大增长极，市场表现甚至大大超过了吉利“新三样”——远景、金刚和自由舰，一季度24615辆的销售业绩显示该车已经过了市场爬坡期，进入放量阶段。自去年11月上市的同为帝豪品牌旗下车型EC8在一季度也取得了3,674辆的不错业绩，吉利的“豪华车”概念也借由该车喊出。EC7的成功铺垫为帝豪品牌营造了良好的市场氛围。如果EC8的营销得当，再加上沃尔沃品牌对吉利产品口碑的“隐形”推动力，帝豪品牌有望成为自主品牌阵营中的第一个成熟的中高端品牌。

相比吉利，比亚迪汽车业务遭遇了前所未有的发展困境。连续几年的高增长，不断膨胀的体量终于让比亚迪的运营机制不堪负重，问题频出。一季度销量显示，作为比亚迪的两款明星车型，F0相对稳定，但F3的销量却出现了34%的下滑，跌至48056辆，F3-R和F6甚至出现了降幅过半的大比例下滑，分别为53%和65%。G3作为比亚迪继F6之后的又一款中高端车型，但市场表现一直不稳定，今年3月该车的销量同比出现了32%的下滑，波动起伏明显。

不过，众所周知，比亚迪的最大优势是在新能源汽车，尤其是纯电动汽车领域。比亚迪回归A股，也将有利于其电动汽车发展提速。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/13873.html>