

# “五一”档电影票房增至逾15亿元

□本报记者 于蒙蒙

今年“五一”假期电影票房表现亮眼。根据灯塔专业版数据，电影票房累积实现15.11亿元,去年同期为10.06亿元。值得注意的是,《复仇者联盟4：终局之战》(简称“《复联4》”)自4月24日上映以来好评如潮,该片假期期间“席卷”12.2亿元票房,占“五一”档总票房的80.8%。而国产电影表现平平,其中颇具票房号召力的《下一任：前任》5月1日上映,但四天票房不足1亿元。其余国产片票房均未过2000万元大关。

## 受益多重利好

今年“五一”档电影票房大幅增长,与假期延长、票价、银幕数量等关系密切。今年“五一”假期四天,而去去年仅三天。今年观影人次达3467.37万,去年同期为2911.11万。同时,银幕数量增加提升了放映场次,今年共有125.22万场,去年仅为97.88万场。在《复联4》的带动下,今年平均票价约为43.6元,而去年平均票价34.6元。

此外,持续打击盗版行动有效保护了票房市场。2月5日,国家版权局公布了2019年度第一批重点作品版权保护预警名单,八部国产贺岁片全部在列。本次《复联4》则入围了今年第三批重点作品版权保护预警名单。

今年“五一”档《复联4》四天内共获得12.2亿元票房,紧随其后的进口片《何以家》录得1.24亿元。而众星云集的《下一任：前任》票房不及预期,期间仅收获9399.73万元票房,《悟空奇遇记》、《神奇乐园历险记》分获1775.51万元、1760.55万元票房。

## 进口片称雄

值得注意的是,今年“五一档”国产片遇冷,依靠《复联4》等进口片撑起了票房市场。

《复联4》从2017年8月起开拍,历时近一年半时间,是漫威宇宙“无限传奇”的终篇篇。

作为复仇者联盟系列的结局电影,《复联4》的热度一波高过一波。预售首日即创

## 假期延长、银幕数量增加等因素推动



下中国影史最快破亿纪录。该片4月24日零点在内地上映,以1.81亿元创下中国影史零点场票房纪录。上映第8天即打破了《速度与激情8》26.71亿元的进口片票房纪录。

截至5月6日晚记者发稿时,《复联4》共实现票房收入39亿元。中银国际预计,《复联4》的总票房将在35亿元-42亿元之间,而长城证券预测最高可达48亿元。

进口片《何以家》成为票房“黑马”。该片早前获得戛纳评审团奖及奥斯卡、金球奖两项提名,在国内上映后取得不俗的口碑与票房。

进口片票房火爆,受益方自然是影片发行方。中国电影与华夏电影是国内仅有的两家获批发行进口影片的公司,牢牢掌控进口影片发行市场。中国电影此次握有《复联4》和《何以家》两部热门影片的发行权。

以《复联4》为例,长城证券预计,中国电影发行收入区间1.5亿元至5亿元。国泰君安证券指出,《复联4》将提振观影情

绪,预期今年二季度票房增速有望回正,给院线板块带来短期博弈性机会。建议关注在二线城市布局有显著优势的万达电影、金逸影视、横店影视等龙头院线公司。

## 二季度票房待提振

业界期待二季度整体票房市场可以获得提振。

一季度票房市场经历惨淡局面。一季度,前十位影片累积票房为143.56亿元,去年同期为149.14亿元;一季度票房破亿影片23部,去年同期为27部。春节档与去年同期基本持平,但档期内多部影片票房不及预期。从3月份情况看,整体票房亦未改观,仅为41.42亿元,去年同期为51.19亿元。观影人次亦出现大幅下滑,今年一季度观影人次为4.8亿,去年同期为5.61亿。

值得注意的是,去年有五部影片过十亿元票房,支撑2018年二季度票房。2018年二季度,票房前五影片分别为《复联

3》、《侏罗纪世界2》、《后来的我们》、《头号玩家》和《狂暴巨兽》,五部影片合计为当年二季度贡献票房74.11亿元,占比62.7%,前十影片票房合计93.42亿元,票房占比79.1%,头部效应较为明显。

今年二季度已定档待上映影片37部。其中,国产片26部,中国香港影片2部,中外合拍片2部,进口片7部。天风证券预计,具有过亿票房潜力影片包括《名侦探皮卡丘》、《妈阁是座城》等,且仍有影片在陆续定档中。从当前影片阵容看,除《复联4》外,二季度票房仍需其他大体量影片支撑。但根据往年影片上映节奏,4-6月进口片有望陆续新增定档,同时可密切关注优质国产片定档信息。

一位华东券商传媒分析师告诉中国证券报记者,今年的电影票房增长将主要依靠国产电影,但从内容供给端情况看不容乐观。另有影视分析师指出,目前定档影片普遍质量一般,二季度整体票房不容乐观。“现在档期很空,竞争也不激烈。”

国家铅蓄电池环保中心主任陈中华：

# 应坚持铅蓄电池行业绿色供应链发展方向

□本报记者 崔小粟

国家环境保护铅酸蓄电池生产和回收再生污染防治工程技术中心主任、超威集团副总裁陈中华日前接受中国证券报记者专访时表示,随着无镉内化成工艺在电池行业普及、自动化连铸连轧工艺在车间应用、关键节点的机械手替代操作、微负压工作环境、废水回收技术推广,使得整个电池行业生产面貌焕然一新。下一步,超威集团在电池领域布局仍以铅蓄电池为主,逐步加大对回收板块的投资力度,落实生产者责任,坚定铅蓄电池行业循环利用和绿色供应链发展方向。

## 加强废铅酸蓄电池回收管理

中国证券报：国内废铅酸蓄电池回收市场现状如何？

陈中华：我国是世界铅生产和消费大国,铅酸蓄电池每年耗铅330万吨以上,约占我国铅生产总量的70%左右,废铅酸蓄电池已成为涉铅企业铅原料的主要来源。铅酸蓄电池本身循环利用率高,然而回收环节存在很多问题:回收利用率低、回收企业集中度差、规模小、技术装备落后、铅回收率低、环保措施差,收集、运输、贮存管理体系不完备。同时,回收渠道混乱,以无证经营的个体回收为主,环境风险大。据统计,我国每年废铅酸蓄电池产生量超过500万吨,80%以上的废铅酸蓄电池流入非法流通渠道,非法个体回收每年拆解倒酸超过30万吨,造成严重的环境污染和资源浪费。因此,亟须加强废铅酸蓄电池回收管理,制定相关规范制约铅酸蓄电池回收乱象,使铅酸蓄电池生产及回收行业健康有序发展。

中国证券报：《废铅酸蓄电池回收技术规范》日前发布,规定了废铅酸蓄电池的收集、贮存、运输、转移过程的处理方法及管理措施。该技术规范出台的意义为何?对企业有何影响?

陈中华：《废铅酸蓄电池回收技术规范》标准适用于社会源废电池的回收和管理。该项标准规定了废铅酸蓄电池的收集、贮存、运输、转移过程的处理方法及管理措施,有利于规范生产企业对废铅酸蓄电池的回收利用,防止流入非法冶炼渠道造成二次污染。同时,提高废铅酸蓄电池残值利用率,有利于进一步降低原生铅使用量,有利于相关监管部门按照统一的规范对铅酸蓄电池行业后期监督和管理。本标准填补了废铅酸蓄电池回收技术标准方面空白,有望获得行业内的普遍接受和认可。同时,可以长久指导行业发展,对规范废蓄电池



回收行业的发展和环境保护都将起到重要作用。

2016年,国务院办公厅下发《生产者责任延伸制度推行方案》,目前国内大型铅蓄电池生产和再生铅企业积极布局电池回收体系,但缺乏适用标准,从生态环境部到地方生态环境厅、局都在开展试点示范。国家环境保护铅酸蓄电池生产和回收再生污染防治工程技术中心(简称“工程技术中心”)从2016年起,就与生态环境部固体废物与化学品管理技术中心联合开展铅蓄电池回收试点工作,重点进行铅蓄电池回收技术和管理体系研究,并依托超威集团实地开展试点示范工作。《废铅酸蓄电池回收技术规范》正是在这样的背景下由工程技术中心牵头起草的。2019年初,生态环境部印发3号文、5号文,在全国范围内指定20个省市开展铅蓄电池收集和跨区域转运制度试点工作,该技术规范出台为试点工作提供了切实可行的技术支撑,同时有力地配合了《生产者责任延伸制度推行方案》的落实。

《废铅酸蓄电池回收技术规范》国家标准对企业最大的影响就是明确了铅蓄电池生产企业落实生产者责任延伸制度的工作方向和工作要求,且该标准根据社会源废铅蓄电池来源分散、产量不固定、种类复杂等特点,在不违反国家政策法规、不造成不良影响的前提下,放宽了收集、暂时贮存、短途运输从业者门槛,简化管理要求,有利于提高企业参与度,充分调动生产企业的积极性。

## 锂电和铅酸各有所长

中国证券报：《电动自行车安全技术

规范强制性国家标准》、“低速四轮车标准”、“电动快递运输车标准”等,都给锂电池快速进入提供了有利条件,铅酸蓄电池行业如何应对挑战?

陈中华：近年来,国家一直大力扶持锂电池发展,政策倾斜推动锂电行业快速发展,但锂电行业的问题也在逐步凸显。首先锂电行业的安全性存疑,近年屡屡发生的电池爆炸起火事件多是锂电造成的;其次,锂电的循环利用价值有待考证,目前锂电还无法做到铅酸电池这样的资源循环利用率,这意味着锂电在回收再生环节将面临更大的环境风险和资源浪费;第三,锂电的梯次利用技术还不成熟,以铁塔公司为首的梯次利用企业,在梯次利用过程中出现了一些问题,比如锂电型号的多变性,导致锂电储能无法匹配,精细化的检测和电池分类需要消耗大量人力、物力;第四,锂电的贮存运输安全风险较大,即使是报废的锂电仍然具有很大的能量,在贮存运输过程中需要危险货物车辆运输和绝缘处理,锂电从业者需要专业培训,目前这部分的政策、技术还有待完善;第五,锂电回收利用的环保问题仍需重视。尽管锂电一直号称清洁能源,但锂电生产和再利用过程中的有机污染、重金属污染等问题仍然存在,且处理难度更大;第六,锂电的回收体系建设亟须完善,锂电池报废期已经来临,大量的废锂电池回收渠道尚未完全建立,目前主要依托车企4S店建设回收体系,效果有待考证。

无论是《电动自行车安全技术规范强制性国家标准》,还是即将出台的“低速四轮车标准”、“电动快递运输车标准”,都是出于对安全、环保的考虑和对广大消费者负责的态度。标准的出台将促进电池行业的技术升级和更新换代,是企业创新发展的重要推动力。锂电和铅酸各有所长,新旧事物的更替需要时间和市场考验,电池企业要做的就是发挥好自身优势,拓展产品应用渠道,提升产品质量,更好地为消费者提供优质服务。

## 仍以铅蓄电池布局为主

中国证券报：公司如何布局废铅酸蓄电池回收项目?效果如何?

陈中华：自2017年开始,超威集团成立了以废电池回收工作为主的子公司,并陆续在北京、天津、河北、上海、山东、福建、广西等地设立26家子、孙回收公司;在广西、浙江、上海等地区取得《危险废物经营许可证》,在北京、天津、山东、广西、海南等地取得废铅蓄电池回收试点资质。公司的电池回收模式,主要依托新电池销

售代理商,通过“以旧换新、销一收一”等模式开展回收工作,目前已经在北京、天津、山东、福建、广西等试点省市建立了517个暂存点、27个中转站,并根据不同地区的市场特色和政策特点,探索出适合当地发展的铅蓄电池回收模式,开创了广西模式、上海模式、京津模式、山东模式。为避免电池流入非法冶炼厂,超威集团与国内大中型再生铅厂签署战略合作协议;为进一步构建绿色供应链体系,实现电池生产与再生铅企业的强强联合,超威集团与河北松赫在那台投资共建年处置60万吨的再生铅项目,并在湖南、河北等地开展绿色供应链试点示范项目,供应链模式的盈利空间可以弥补现有回收的亏损,实现生产企业履行环境责任同时创造经济效益。

为加强环保部门对废铅蓄电池回收过程的监督,超威集团开发电池全生命周期管理系统和电池链APP。为了实时监控库房内的情况,防止电池遗失或被破坏,降低安全环保风险,公司为代理商库房配置视频录像设备。通过平台将收集到的废铅蓄电池信息、运输车辆信息、暂存点和中转站信息及跨区域转移信息集成,实现废铅蓄电池流转全过程可视化管理,形成铅蓄电池“来源可查、去向可追、监督留痕、责任可究”的监督数据链条,有效防止废铅蓄电池转移至无资质单位处理处置,从而降低环境风险,为各级监管部门对废电池管理提供可靠数据。

中国证券报：公司未来重点将向哪些方面布局?

陈中华：铅酸蓄电池1859年由普朗特发明,至今已经有160年的历史。由于其价格低廉、原材料易得、安全可靠、使用范围广、循环利用率高等优点,为整个国民经济发展做出了巨大贡献。随着电池工艺的发展,无镉内化成工艺在全行业普及、自动化连铸连轧工艺在车间应用、关键节点的机械手替代操作、微负压工作环境、废水回收技术推广,使得整个电池行业生产面貌焕然一新,纷纷打造绿色花园式工厂。随着时代的发展,环保要求不断提升,企业技术也在不断更新换代。我们去年曾去日本的铅酸蓄电池厂调研,我国的铅酸蓄电池生产工艺和车间环境不低于日本,更加坚定了我们坚持铅蓄电池生产的路线。下一步,超威集团在电池领域的布局将仍然以铅蓄电池为主,并密切关注国家政策和市场动向,适时作出产业战略调整。公司会逐步加大对回收板块的投资力度,落实生产者责任,坚定铅蓄电池行业循环利用和绿色供应链发展方向。

## 中钢天源提示氢燃料项目风险

□本报记者 江钰铃

中钢天源5月5日晚间披露股票交易异常波动公告,公司股票交易价格连续3个交易日收盘价格涨幅偏离值累计超过20%。公司表示,全资子公司南京新材料研究院日前签署《“氢燃料电池石墨双极板材料”项目合作协议》,该项目相关产品的研发和产业化进度存在不确定性,该项目未来市场规模和技术可替代性等方面也存在不确定性。现阶段投入资金较小,该项目不会对公司本期及未来财务状况和经营成果产生重大影响。

## 集体涨停

“五一”假期前最后一个交易日,氢燃料电池概念表现亮眼,红阳能源、京城股份、八菱科技、中钢天源、镇海股份、中泰股份等多只概念股集体涨停。

今年以来,氢能源电池概念受到市场热捧。1月,全柴动力等概念股创出多根阳线,引爆氢能源概念上涨行情。3月中下旬,以厚普股份为代表的氢能源概念股大幅上涨,沾“氢”即涨力道不减。

政策方面,政府工作报告指出,稳定汽车消费,继续执行新能源汽车购置优惠政策,推动充电、加氢等设施建设。

4月23日,工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长黄利斌表示,氢燃料电池汽车和采用锂电池的纯电动汽车都是新能源汽车的重要技术路线。从技术特点及发展趋势看,纯电动汽车更适用于城市、短途、乘用车等领域,而氢燃料电池汽车更适用于长途、大型、商用车等领域。

国海证券研报指出,锂电池汽车进入少补贴、后补贴时代,而政策对燃料电池补贴扶持力度较大,我国将大力推进氢能及燃料电池汽车产业创新发展。

根据补贴政策,2019年过渡期内(2019年3月16日-2019年6月25日),期间销售上牌的燃料电池汽车按2018年对应标准的0.8倍补贴,大幅高于锂动力电池汽车。过渡期后,地方仍可继续给予补贴,退坡后的地补将转向加氢充电等基础设施建设。

根据国海证券研报,补贴政策的大力倾斜,将加速氢燃料电池产业的发展。

《中国氢能产业基础设施发展蓝皮书(2016)》提出,到2030年,氢能产业将成为我国新的经济增长点和新能源战略的重要组成部分,产业产值将突破1万亿元;加氢站数量达到1000座,燃料电池车辆保有量达到200万辆,高压氢气长输管道建设里程达到3000千米。

黄利斌指出,我国氢燃料电池汽车在基础材料、关键零部件、系统集成等方面与国际先进水平还存在差距,整车成本较高,氢能基础设施建设相对滞后。下一步,工信部将联合有关部门开展示范运行,破解氢燃料电池汽车产业化、商业化难题,大力推进我国氢能及燃料电池汽车产业的创新发展。

## 提示风险

从目前情况看,氢燃料产业存在推广难度大、技术不够成熟、配套制度以及产业链仍需完善等问题。黄利斌表示,氢燃料电池汽车的发展不仅是一个技术问题,还依赖于整体氢能产业链的发展及相关的政策、标准、法规的不断优化完善,某种程度上比电动汽车的推广难度可能还要大。

中信建投证券认为,氢燃料电池汽车在功率扭矩等动力性相关指标以及制造成本方面尚不及纯电动汽车,且高昂的成本和对分布较广的加氢站的极度依赖也阻碍了燃料电池乘用车的推广应用。

业内人士认为,技术、成本、规模和市场等方面,燃料电池产业发展都需要较长的培育期。

事实上,除了中钢天源,其他相关概念股纷纷在提示风险。中泰股份早在4月11日晚间便提示风险称,目前公司制氢技术以及业绩仍主要应用于化工领域,液化氢的核心部件亦只应用于国家实验装置,尚未为公司在燃料电池行业应用领域贡献利润。同时,氢能源利用在国内尚属新兴事物,燃料电池车的技术突破以及普及推广、储氢技术的突破、政府的推进力度和财政补贴政策的落实以及公共的接受度等因素,均决定了氢能源产业链的市场化节奏,任一环节未能取得实质进展都会影响行业发展,未来氢能业务对公司业绩的影响尚不明确。

## “五一”假期国内旅游收入逾1176亿元

□本报记者 于蒙蒙

中国证券报记者从文化和旅游部获悉,经综合测算,2019年“五一”假日期间全国国内旅游接待总人数1.95亿人次,按可比口径增长13.7%;实现旅游收入1176.7亿元,按可比口径增长16.1%。

今年“五一”假期期间,较多游客选择错峰出行。4月27日至30日提前出游的游客占比达到29%;12%的旅客选择5月2日出游。相关特色游受到游客追捧,北京世园会、《权利的游戏》取景地等成为假期热点地区。

## 拉动消费

今年“五一”假期优化调整为5月1日至4日,形成了为期4天的小长假。文化和旅游部表示,亲子、研学等形式的家庭游成为热点,拉动了文化、休闲、餐饮、乡村等消费。文化和旅游消费额在501元-1000元之间的游客比例最高,为38.0%,较清明假期提高1.2个百分点;游客平均外出停留时间为2.25天,较清明假期增长9.5%。

交通运输部指出,今年“五一”假期全国公路网交通量整体呈现“高位运行、稳步增长、合理分布”的特征。全国共投入班次客车、旅游包车约67万辆,4天预计完成道路客运量约1.85亿人次,日均客运量与去年“五一”假期相比略有下降,降幅约1%。据初步统计,全国高速公路(不含西藏、海南)日均交通流量为5202.8万辆次,同比增长10.95%;重点监测的全国36个景区周边日均交通量同比增长8.23%。

“政府工作报告提到要发展全域旅游,壮大旅游产业。‘五一’假期延长可以拉动旅游要素,更多贡献假日经济。从以前的景点旅游到现在的全域旅游,对整个消费有积极的促进作用。”品橙旅游创始人兼CEO王琢指出,包括住宿、景点、OTA及旅行社等行业都将直接受益。

## 错峰出游

携程机票大数据显示,选择5月1日出行的旅客占比为18%。为避开出行高峰,选择节前拼假出游的旅客不在少数,4月27日至30日提前出游的旅客占比比达到29%。此外,12%的旅客选择在5月2日错峰出游。“错峰出行被越来越多游客所接受,既能节省一笔出游开支,同时会有更好的旅游体验。”携程机票预订专家说。

旅游目的地方面,西安、宁夏、安徽、厦门、青海、云南等地较受游客青睐。凯撒旅游人士告诉中国证券报记者,3-5天的国内游多集中在陕西西安、华东水乡、福建厦门、安徽黄山宏村、海南三亚、广西桂林、贵州等地;通过拼假获得更长假期的游客,更加偏向于云南、青海、新疆、西藏等地。

值得注意的是,相关特色游受到游客追捧。游客前往北京世园会热情高涨。此外,随着《权利的游戏》最后一季开播,相关取景地成为热点地区。“五一”期间,通过携程平台前往相关取景地的游客人数大幅提升。