



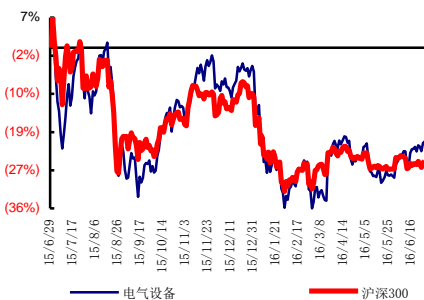
新能源汽车

行业研究报告

太平洋证券股份有限公司证券研究报告

开局慢热，旺季爆发——2016年下半年新能源汽车投资策略

■ 走势对比



■ 子行业评级

相关研究报告：

《新能源汽车电动化、高端化和集中化趋势明显——行业点评报告》-2016-6-16

《转向三元，布局充电桩——2016年二季度新能源汽车投资策略》-2016/3/29

《新能源汽车，一个支柱产业的诞生——2016年新能源汽车行业投资策略报告》-2015/12-14

证券分析师：张学

电话：010-88321528

E-MAIL: zhangx@tpyzq.com

执业资格证书编码：S1190511030001

联系人：张文臣

电话：010-88321731

E-MAIL: zhangwc@tpyzq.com

联系人：方杰

E-MAIL: fangjie@tpyzq.com

报告摘要

新能源汽车产销量将爆发。我国新能源汽车具有明显的纯电化、乘用车市场高端化、主流车型集中化趋势，行业龙头崭露头角。年初，部分乘用车企业发布了全年推广新能源汽车目标就多达42万辆，当前完成率只有20%，江淮完成率最高也只有42%，因此下半年新能源乘用车仍有巨大的发展空间。已签约待发货的纯电动物流车超过10万辆，纯电动物流车将爆发。因此，新能源汽车制造、动力电池和电机电控等产业链将受益。

三元动力电池供不应求。为防止不良企业滥竽充数，国家提高动力电池准入门槛，截止到6月，共有56家企业进入动力电池目录，预计未来动力电池目录继续扩容的数量和频率都会很低，也会有不合格企业被淘汰，国家补贴可能与动力电池目录相关联。三元动力电池主要应用在乘用车和物流车领域，全年的需求量有望达到8-10GWh，同比增长3倍。我们调研发现整个动力产业扩建进度远不达预期，下半年三元动力电池将出现供不应求的状况，尤其技术成熟和领先的三元动力电池产品可能涨价。

充电桩处于建设期。国家电网宣布2016年完成50亿的充电设备招标方案，目前已经完成2次，金额只有13亿，下半年招标金额超过30亿。南方电网也宣布在2020年也将投资30亿建设充电桩。两网招标以直流快充为主，功率逐步变大。多个地方政府都出台了补贴政策，下半年有望逐步落地。我国继续看好系统集成能力强的直流快充设备的发展。

投资策略。新能源汽车产业将持续快速发展，全产业链都收益。尤其看好三元正极材料和电池企业、以及系统集成能力强的直流快充设备企业。我们推荐股票组合：当升科技、智慧能源、亿纬锂能、长信科技、科陆电子和江特电机。

风险提示。地方补贴政策不达预期，充电网络建设迟缓，新能源汽车出现重大安全事故，市场认可度不高。

目录

一、 新能源汽车产业持续快速发展	4
(一) 1-5 月份，新能源汽车产销量符合预期	4
(二) 新能源汽车市场变化明显	4
(三) 纯电动物流车将爆发	7
(四) 小结	9
二、 动力电池需求大增，三元动力电池供应紧张	9
(一) 资本涌入，锂电池企业数量大增	9
(二) 规范行业，动力电池企业目录发布	10
(三) 扩产缓慢，三元动力电池供应紧张	10
(四) 三元材料分类	12
(五) 小结	13
三、 充电桩设备制造景气度高	13
(一) 各地区新能源汽车推广及充电桩建设政策	13
(二) 国家电网和南方电网招标影响大	15
四、 投资策略	15
五、 风险提示	16

图表目录

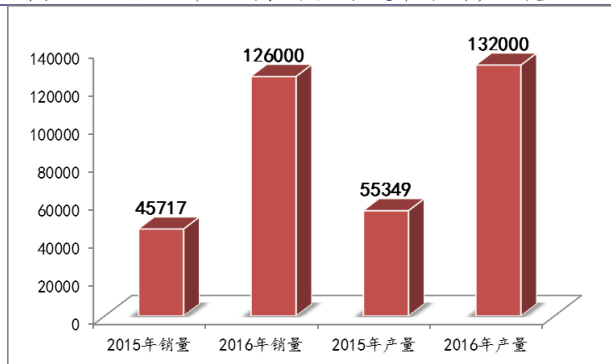
图表 1: 15 和 16 年 1-5 月新能源汽车累计产销量 (辆)	4
图表 2: 16 年 1-5 月新能源汽车按类型分产销量 (辆)	4
图表 3: 2016 年 1-5 月各类型车销量 (辆)	5
图表 4: 2016 年 1-5 月各类型车销量占比.....	5
图表 5: 新能源汽车销售结构	5
图表 6: 1-5 月, 新能源纯电动客车主要车企产量 (辆)	6
图表 7: 1-5 月, 新能源乘用车主要车企主流车型销量及完成率 (辆)	7
图表 8: 道路机动车辆生产企业及产品公告第 285 批.....	8
图表 9: 道路机动车辆生产企业及产品公告第 286 批.....	8
图表 10: 第 8 批《目录》各类型纯电动专用车比例.....	8
图表 11: 第 8 批《目录》纯电动专用车锂电池比例.....	8
图表 12: 主要纯电动物流车企业订单情况.....	9
图表 13: 动力电池企业数量 (家)	10
图表 14: 已经进入动力目录的企业	10
图表 15: 主要动力电池企业产能扩建及达产预测.....	11
图表 16: 各类新能源汽车队动力电池的需求量 (GWh)	12
图表 17: 三元正极材料标称技术指标 (以 18650 电池为例)	12
图表 18: 2016 年上半年, 各地区新能源汽车及充电桩政策.....	13
图表 19: 重点推荐公司及盈利预测	15

一、新能源汽车产业持续快速发展

(一) 1-5 月份，新能源汽车产销量符合预期

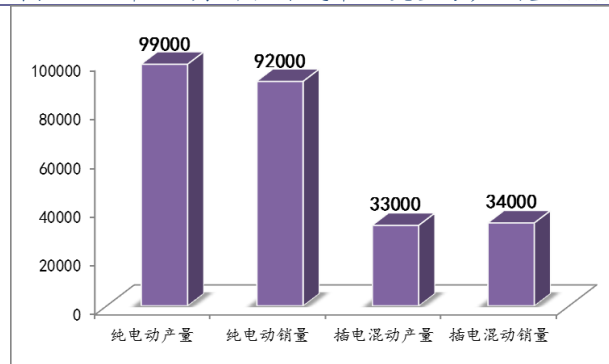
2016年上半年，新能源汽车产业可谓是多事之秋，“骗补”、“暂停三元”和“锂电池目录”等事件接连不断，使整个产业受到一定影响。但1-5月乘用车数据仍有较大幅度的增长，这表明在国家政策鼓励、财政补贴、严禁限行、限购城市给予车牌和减免购置税等多重利好的推动下，新能源汽车逐渐被消费者所接受。汽车工业协会发布数据，截止到5月31日，我国新能源汽车产销量分别13.2万辆和12.6万辆，同比分别增长131.4%和134.1%。其中纯电动汽车产销分别完成9.9万辆和9.2万辆，同比分别增长175.1%和176.2%；插电式混合动力汽车产销分别完成3.3万辆和3.4万辆，同比分别增长55.8%和65.0%。

图表1: 15和16年1-5月新能源汽车累计产销量(辆)



资料来源：汽车工业协会，太平洋证券整理

图表2: 16年1-5月新能源汽车按类型分产销量(辆)



资料来源：汽车工业协会，太平洋证券整理

(二) 新能源汽车市场变化明显

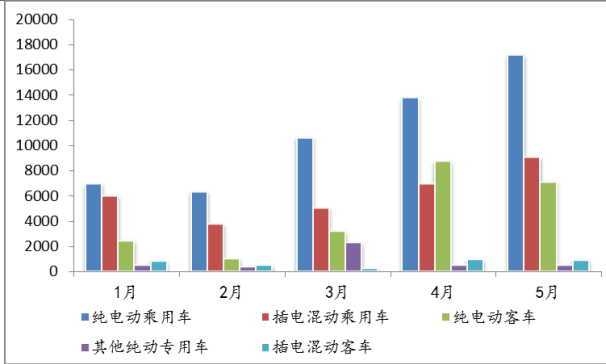
随着产业政策调整、技术进步、经验积累和市场选择，我国新能源汽车市场已经出现了明显的变化。

1. 新能源汽车纯电动化

2016年1-5月，我国纯电动乘用车保持约2倍/月的增长，且月度环比正增长，累计销售54816辆，占比43.56%。混合动力乘用车保持约1倍/月的增长，月度环比也是正增长，累计销售30717辆，占比24.41%。大部分客车都有固定的行驶路线和停车场，对于充电问题较好解决，尤其是城市公交和班车市场对新能源客车的需求量较大，且纷纷采购纯电动客车，因此混合动力客车市场增长缓慢，甚至出现负增长的现象。纯电动客车在1月份有较大幅度的增长，但在2-3月受假期和查骗补的影响，出现了短暂的低迷，

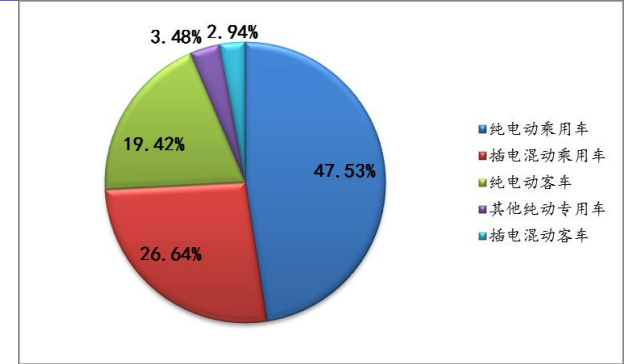
在4-5月重新回到7000辆以上的销量，前5月累计销售22392辆，占比17.79%，混合动力累计销售3385辆，占比2.69%。纯电动专用车，由于国家最终的补贴政策没有出台，纯电动专用车环比负增长，累计销售4000辆，占比3.48%。综上所述，包括纯电动乘用车、纯电动客车和纯电动专用车累计占比70.43%，新能源汽车纯电动化情况已经非常明朗，尤其是在客车和专用车领域。

图表3：2016年1-5月各类型车销量（辆）



资料来源：乘联会，节能与新能源汽车网，太平洋证券整

图表4：2016年1-5月各类型车销量占比



资料来源：乘联会，节能与新能源汽车网，太平洋证券整

2. 新能源乘用车高端化

新能源乘用车是传统汽车的补充、甚至走向替代，将逐步走进寻常百姓家庭。从最近三年的数据来看，新能源汽车销售的车型在丰富，涵盖了A00到C级车，纯电动乘用车A00比例由68.8%降低到40%左右，A级车由10.6%增长到30%左右。混合动力A级车由99.5%降低到50%左右，B级车由0.5%增长到45%左右，C级车也开始销售。因此，新能源汽车正在加速高端化。

图表5：新能源汽车销售结构

动力类型	级别	2014年 汇总	2015年				汇总	2016年		
			1季度	2季度	3季度	4季度		1季度	2季度	5月
纯电动	A00	68.80%	62.70%	55.40%	56.10%	68.30%	63.00%	31.00%	38.00%	45.50%
	A0	20.20%	22.30%	31.70%	34.10%	17.90%	24.00%	40.00%	23.00%	19.50%
	A	10.60%	12.00%	10.90%	7.20%	10.80%	10.20%	26.00%	38.00%	33.90%
	B	0.40%	3.00%	2.00%	2.60%	3.10%	2.80%	2.00%	1.00%	1.10%
	C						0%			0%
混合动力	A	99.50%	95.80%	94.20%	70.40%	38.90%	67.10%	32.00%	52.00%	54.20%
	B	0.50%	3.10%	4.10%	28.40%	59.90%	31.60%	67.00%	48.00%	44.80%
	C		1.10%	1.80%	1.20%	1.10%	1.30%	1.00%	1.00%	1.00%

资料来源：乘联会，太平洋证券整理

目前，我国新能源乘用车销售主要集中在北京（纯电动，在2016年2月、4月总计配置了25424个新能源汽车指标）、上海（混合动力为主）、深圳等城市。一是限购，传统

车牌很难摇到；二是补贴政策明朗且金额高，购车成本相对较低；三是城市充电配套相对完善。未来符合上述标准的一二线城市越来越多，新能源汽车的推广也将延伸到像杭州、天津等城市。另外，私人消费者有相当部分是购买第一部车的客户，对车的纯电行驶里程、舒适度和外观等要求逐步提升，也期待有像特斯拉Model S和宝马i3、i8这样优质的国产车型出现。为了满足消费者的需求，车企推出了多款中高档新能源汽车，如北汽EU260、比亚迪秦E6/腾势等，都得到了市场的好评，纯电行驶里程也由150km演进到400km。高端汽车需要高端产业链，尤其是高性能动力锂电池供应商最受益。

3. 新能源汽车主流车型集中化

纯电动客车领域，前6大品牌产量超过千辆，占比70%，中通和宇通与其他公司差距明显，产量分别为4400辆和4350辆，占比44.4%，纯电动客车的市场集中度较高。由“骗补”引发的新能源汽车产业核查，6-8米车型的补贴将会大幅下降，因此2016年1-5月最受欢迎的车型在8米以上。

图表6：1-5月，新能源纯电动客车主要车企产量（辆）

车企	纯电动					纯电动合计
	1月	2月	3月	4月	5月	
中通客车	285	422	936	1556	1201	4400
宇通	476	26	110	1837	1901	4350
安凯	324	109	194	782	121	1530
南京金龙	51		598	258	387	1294
北汽福田	240		175	601	130	1146
苏州金龙	42	19	99	515	393	1068
烟台舒驰				525	368	893
江苏九龙	138			375	317	830
湖南中车				518	137	655
比亚迪	50	53	90		243	436
东风汽车		70	146	150		366
珠海广通		2	100			102
厦门金龙			95			95
厦门金旅		30	41			71
其他			571		1896	2467

资料来源：第一商用车网，太平洋证券整理

上文已经提到我国新能源乘用车主要是纯电动和混合动力，且纯电动乘用车是混合动力的2倍。混合动力以比亚迪秦、宋（22268辆）和上汽荣威550（5924辆）为主，占比91.8%。纯电动汽以比亚迪（秦EV300、E5、E6、腾势）、北汽（EV、EU）系列、江淮IEV系列、奇瑞、吉利、众泰、长安和东风为主，占比83.5%。

根据已公布推广新能源汽车计划车企的销售目标，大概是42万辆，完成率只有20%，江淮完成率最高也只有42%，因此下半年新能源汽车仍有巨大的发展空间。

图表7：1-5月，新能源乘用车主要车企主流车型销量及完成率（辆）

车企	车型	1月	2月	3月	4月	5月	合计	全年计划	完成率
比亚迪	E5	256	31	511	709	1172	11783	115000	30%
	E6	686	1105	2061	2089	1683			
	秦EV			229	245	207			
	腾势	204	78	203	182	132	22268		
	秦-混动	517	1063	1143	1225	2705			
	唐-混动	4012	2098	3111	3145	3249			
北汽	EV系列	1646	1704	2426	1415	1714	9504	60000	16%
	EU				599				
江淮	iEV系列	1427	1181	1802	2331	1630	8371	20000	42%
上汽	E550-混动	1153	413	50	2110	2198	5924	26000	24%
	E50	25	7	73	135	52	292		
奇瑞	QQEV	149	116	151	113	73	4986	50000	10%
	EQ	390	571	636	1518	1269			
吉利	康迪				529	2598	4198	30000	9%
	知豆D					1071			
众泰	云100	814	240	665	176	406	3329	65000	5%
	E30	610				12			
	E200					406			
长安	逸动100	100	12	100	1230	721	2163	10000	22%
东风	启辰-晨风	110	60	304	304	274	1143	5000	23%
	风神E30				66	25			

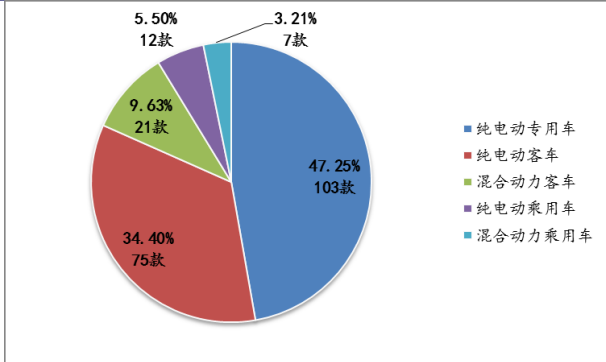
资料来源：EV Sales，太平洋证券整理

（三） 纯电动物流车将爆发

1. 多款物流车进入《道路机动车辆生产企业及产品公告》

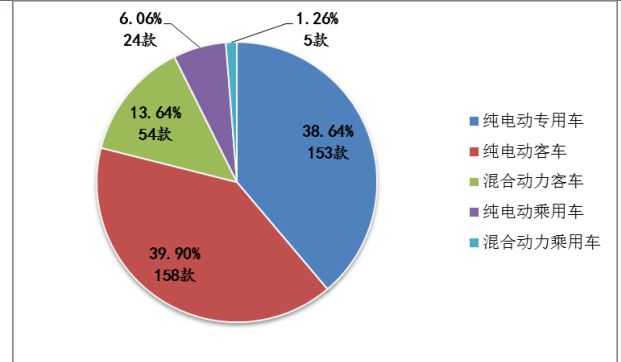
在工信部公布的第285批和第286批《道路机动车辆生产企业及产品公告》中，纯电动专用车分别有103款和153款，占比47.25%和38.64%，推广的款式占比较大，这与同一款专用车的产销量均与乘用车等车型无法相比，但是同样表明纯电动专用车在城市功能用车领域更广。

图表8：道路机动车辆生产企业及产品公告第285批



资料来源：工信部，太平洋证券整理

图表9：道路机动车辆生产企业及产品公告第286批

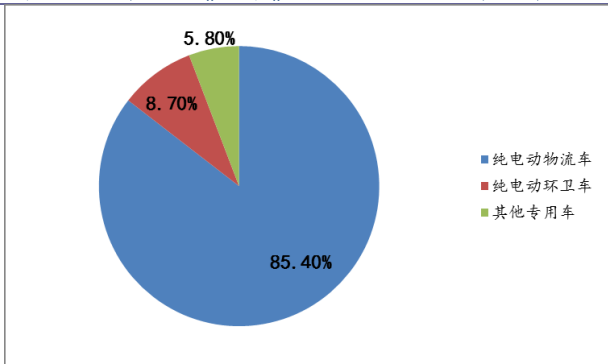


资料来源：工信部，太平洋证券整理

2. 多款新能源物流车进入第8批《免征车辆购置税新能源汽车目录》

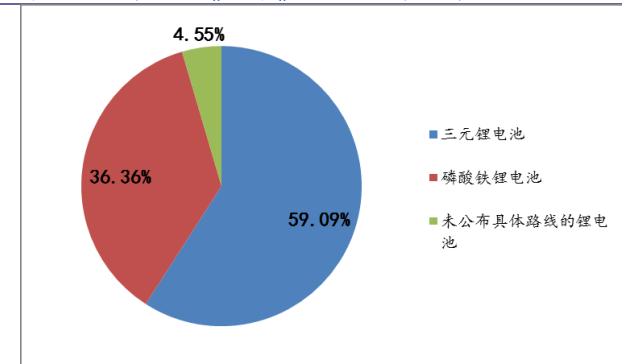
在第8批《免征车辆购置税新能源汽车目录》中，新能源汽车共有414款，专用车103款，占比24.88%，均为纯电动，纯电动物流车88款，占专用车比例85.4%，纯电动箱式物流车66款，占比64.08%。通过对电池类型统计，其中52款三元锂电池，32款磷酸铁锂电池，4款没有明确是哪款锂电池，三元电池占比59%。纯电动物流车的价格是同款传统燃油车的2倍左右，因此纯电动物流车对成本很敏感。三元材料的能量密度高，同样容量的电池所需要的负极、隔膜和电解液更少，整体成本更低，目前物流车用三元电池比磷酸铁锂价格要低10%左右。另外，在推荐车型目录申报要求中提出轻量化和能耗指标，一是纯电动物流车动力电池系统总质量占整车整备质量比例不超过25%；二是吨百公里电耗不超过10kWh。因此，采用三元电池的纯电动物流车是重要的发展方向。

图表10：第8批《目录》各类型纯电动专用车比例



资料来源：工信部，太平洋证券整理

图表11：第8批《目录》纯电动专用车锂电池比例



资料来源：工信部，太平洋证券整理

3. 已签合同纯电动物流车超过10万辆

据第一电动网不完全统计，截止到2016年6月，新能源物流车已签订单到达11330辆。

节能与新能源汽车网公布2016年1-5月共生产纯电动专用车4000辆，假设均是物流车，那么2016年下半年物流车还要生产10万辆以上。

图表12：主要纯电动物流车企业订单情况

车企	时间	客户	数量(辆)	备注
扬子江汽车集团 (43500辆)	2016年1月	湖北当代国盛汽车新能源汽车有限公司	25000	扬子江国盛1号
	2016年5月	北京“菜篮子”工程+湖北骆驼融资租赁	5000	
	2016年5月	华英控股集团	10000	5月14日在太原签约
重庆瑞驰汽车实业 (27000辆)		河南微新能源汽车销售服务公司	21000	
		智行(杭州)汽车租赁	6000	5月24日北京签约
陕西通家汽车 (16000辆)			16000	
	中通客车	216年第一季度	3000	
南京金龙	2016年6月	北京“菜篮子”工程	8000	20亿订单
成功汽车	2016年6月	山西长青亚通租赁、云帆海新、 长治中通旺达速递、吉通快递、华宇通 汽车租赁、	6300	乐享EV
江苏卡威汽车			2000	
		北京盛拓力展科技有限公司+湖北骆驼租赁	1500	
东风股份	2016年1月	深圳地上铁租车	500	预计数据
	2016年4月	武汉斑马快跑	1000	3.5T纯电动物流车
	2016年4月	河南微新能源汽车销售服务公司	500	4.5T和7.5T纯电动箱式物流车
中国恒天汽车			2000	
山东凯马汽车			2000	
江淮汽车	2016年4月	杭州融通汽车租赁	30	i3
合计			113300	

资料来源：第一电动网，太平洋证券整理

(四) 小结

我国新能源汽车具有明显的纯电化、乘用车市场高端化、主流车型集中化趋势，行业龙头崭露头角。2016年初，部分乘用车企业发布了全年推广新能源汽车目标就多达42万辆，当前完成率只有20%，江淮完成率最高也只有42%，因此下半年新能源乘用车仍有巨大的发展空间。已签约待发货的纯电动物流车超过10万辆，纯电动物流车将爆发。因此，新能源汽车制造、动力电池和电机电控等产业链将受益。

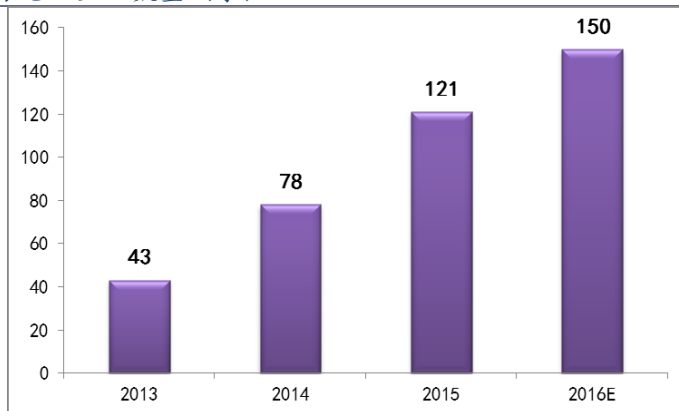
二、动力电池需求大增，三元动力电池供应紧张

(一) 资本涌入，锂电池企业数量大增

从2014年到2015年新能源汽车的产销量同比均超过200%，新能源汽车行业的高景气度吸引了产业资本的高速涌入。预计2016年，国内动力电池企业数量将达到150家，是2013年的3.5倍。动力电池是新能源汽车的核心零部件，其成本占到纯电动汽车的40-50%。动力电池相当于传统燃油车的发动机，占领动力电池就相当于占领了这个产业的制高

点。

图表13：动力电池企业数量（家）



资料来源：高工锂电，太平洋证券整理

（二）规范行业，动力电池企业目录发布

2015年11月工信部公告了第一批符合《汽车动力蓄电池行业规范条件》的企业目录，到2016年6月，工信部总计公告了4批符合该条件的锂电池企业目录，共有56家企业进入该目录。动力电池是新能源汽车的核心零部件，与消费类电池相比，动力电池具有更高的技术门槛，对电池的安全性、一致性等各方面提出了更高的要求。**国家提高行业准入门槛，防止不良企业滥竽充数，有利于产业良性发展，培育产业龙头企业，我们预计未来动力电池企业目录还会继续扩容，但数量和频率都会很低，也会有不合格企业被淘汰，未来国家补贴也很有可能与动力电池目录相关联。**

图表14：已经进入动力目录的企业

批次	企业数量	主要企业	公告时间
第一批	10	CATL、沃特玛、珠海银隆、光宇、力神等	2015/11/11
第二批	7	万向A123、比亚迪、国轩、盟固利、多氟多等	2016/1/21
第三批	8	比克、山东威能、星恒电源等	2016/4/29
第四批	31	亿纬锂能、远东福斯特、北京国能、中航锂电、微宏动力、南都动力、苏州宇量、江苏天鹏、鹏辉能源、远东骆驼股份、山东恒宇等	2016/6/20

资料来源：工信部，太平洋证券整理

（三）扩产缓慢，三元动力电池供应紧张

虽然从2015年下半年开始，部分上市公司纷纷举旗进入动力电池领域，原有的锂电巨

头也加速扩产，但是根据我们调研的结果，动力电池行业扩产的进度远低于预期，主要原因如下：

- (1) 设备供应周期长。高端动力电池生产线的核心设备以进口为主，从设备选型、制造、出货，至少需要6个月。
- (2) 动力电池生产工艺复杂、流程较长。主要工艺包括混料、涂布、辊压、分切、组装、注液、化成、分容等，生产线的自动化水平直接影响产品质量、生产成本，设备安装调试至少需要2个月。
- (3) 产品认证测试周期长。与普通3C等消费类电池相比，车企对电池的一致性、安全性等要求更高，具有更高的技术门槛，动力电池企业进入车企供应链体系一般至少需要3-6个月的认证测试。

图表15：主要动力电池企业产能扩建及达产预测

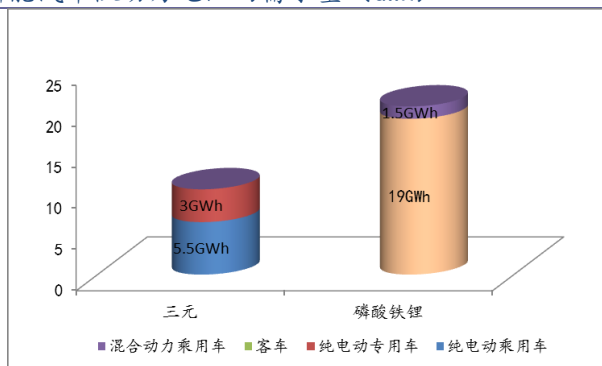
技术路线	主要企业	2015年产能 (GW)	计划扩建产能 (GW)	2016年预计出货量 (GW)
磷酸铁锂	比亚迪	10	6	10
	CATL	3	5	3.6
	国轩高科	2.4	0.8	2.9
	北京国能	2.24	4.16	2.5
	沃特玛	1.5	1	1.5
	中航锂电	0.8	3.5	0.8
	亿纬锂能	0	1.5	0.2
合计		19.94	21.96	21.5
三元	比克	0.68	2.96	1.53
	福斯特	0.24	1.75	1
	亿纬锂能	0	3	0.5
	多氟多	0.1	0.1	0.16
	国轩高科	0	2.34	0.27
	澳洋顺昌	0	1.28	0.15
	中航锂电	0.1	0.5	0.1
	LG化学	1	0	1
	三星SDI	0.8	0	0.8
合计		2.92	11.93	5.51

资料来源：公司公告，太平洋证券整理

上文已经提到，2016年新能源纯电动乘用车和纯电动物流车是最主要增长点，三元动力电池在这两个领域的渗透率有望进一步提高。预计2016年磷酸铁锂电池需求量达到20-22GWh，同比增长1倍以上，各电池供应商将会满产，主流大厂会出现供应紧张，价格也会稳定。三元动力电池需求量是8-10GWh，同比增长3倍左右。根据上文提到的主流三元动力电池厂家公布的扩产产能和以达产能情况，我们预计2016年下半年三元动

动力电池将出现供不应求的状况，尤其技术成熟和领先的三元动力电池产品可能出现涨价的现象。

图表16：各类新能源汽车队动力电池的需求量（GWh）



资料来源：太平洋证券整理

（四）三元材料分类

正极材料对电池的工作电压、工作时间和稳定性起到决定性作用，是电池最重要的组分。三元材料比磷酸铁锂的能量密度高、低温和快充性能更好，是乘用车动力电池领域的首选方案。根据成分分为：三元材料分为镍钴锰（NCM）和镍钴铝（NCA），其中NCM又分为3:3:3(1:1:1)、5:2:3、6:2:2和8:1:1几种配方。NCM越往高镍的方向发展，材料的能量密度越高，活性越强，技术门槛越高，安全性变差。因此，早期市场上以5:2:3型为主。随着新能源汽车的快速发展，车对电池的续航里程等要求不断提高，发展高镍NCM和NCA高端正极材料成为必然趋势。目前，我国企业仍然没有完全掌握批量生产NCA正极材料技术，NCA批量生产还需要一定的时间认证。NCM622产品已经量产，并得到了市场的认可，国内部分企业也已经掌握了NCM811产品的小批量生产技术，将很快规模化生产。因此，掌握高端正极材料核心技术的企业将持续长期受益。

图表17：三元正极材料标称技术指标（以18650电池为例）

正极材料能量密度指标（以18650电池为例）						
材料体系	单位	LFP/C	NCM111/C	NCM523/C	NCM622/C	NCA/C
标称容量	mAh	1400	2200	2400	2600	3000
标称电压	V	3.2	3.6	3.6	3.6	3.6
质量比能量	Wh/kg	119	176	188	200	223
体积比能量	Wh/L	271	479	523	566	653

资料来源：太平洋证券整理

(五) 小结

防止不良企业滥竽充数，国家提高动力电池准入门槛，截止到6月，共有56家企业进入动力电池目录，预计未来动力电池目录继续扩容的数量和频率都会很低，也会有不合格企业被淘汰，国家补贴可能与动力电池目录相关联。2016年，动力电池的需求量将达到28-32GWh，其中磷酸铁锂依然最多，将达到20-22GWh。三元动力电池主要应用在乘用车和物流车领域，全年的需求量有望达到8-10GWh，同比增长3倍。我们调研发现整个动力产业扩建进度远不达预期，下半年三元动力电池将出现供不应求的状况，尤其技术成熟和领先的三元动力电池产品可能涨价。

三、充电桩设备制造景气度高

(一) 各地区新能源汽车推广及充电桩建设政策

2016年上半年，多个地区出台了新能源汽车推广计划和充电桩建设细则，有利于新能源汽车产业落地。

图表18：2016年上半年，各地区新能源汽车及充电桩政策

日期	地方	类型	政策内容
6.29	甘肃		2016—2020年，全省新能源汽车(标准车)分年度推广数量分别不低于1.0万辆、1.2万辆、1.5万辆、2.0万辆、3.0万
5.2	甘肃	充电桩数量	大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于10%，每2000辆电动汽车至少配套建设一座公共充电站
	浙江金华	车数量	2016年，全市新能源汽车(标准车，下同)推广总数计划新增3800辆，
	浙江湖州	车量	力争2016年全市新能源汽车推广应用1140辆以上，进入“千辆级”城市，其中新能源客车150辆以上、出租车190辆以上、物流车300辆以上、乘用车500辆以上。
6.28		充电桩	加快公共充电设施、自用充电设施和充电智能服务平台建设，力争2016年全市新建集中式快速充电站19座，各类充电桩1100个以上，逐步形成比较完善、互联互通、智能高效的充电设施服务网络
		补贴总额	省、市两级财政补贴总额不超过扣除国家补贴后汽车售价的60%(汽车售价以销售发票为准)，其中市级财政补贴不超过扣除国家补贴后汽车售价的30%
	江苏南通	专用车	插电式混合动力(含增程式)专用车、货车每辆补贴1.5万元；纯电动专用车、货车按电池容量每千瓦时补助400元(最高补贴不超过3万元)。
		充电桩补贴	对公共领域充电设施运营单位按充电桩充电功率给予补贴，交流充电桩每千瓦400元、直流充电桩每千瓦600元。单个充电站或充电桩群的省、市补贴总额不超过200万元。
6.23	河南	车数量	2016—2020年，全省推广新能源汽车分别不低于1.8万辆(标准车，下同)、2.2万辆、2.8万辆、3.8万辆、5万辆，且推广的新能源汽车数量占全省新增及更新的汽车总量比例不低于1.5%、2%、3%、4%、5%。2016—2020年全省新增及更换的公交车中，新能源公交车比重分别达到40%、50%、60%、70%、80%。
		车数量	南京市计划2016年计划推广总数为2502辆，其中公交车500辆、各类专用车500辆、企业及私人乘用车1502辆
6.16	南京	补贴总额	要求地方财政(含省、市财政)补贴总额不超过扣除国家补贴后汽车售价的60%(以销售发票为准)，其中市财政补贴不超过扣除国家补贴后汽车售价的30%

		乘用车	纯电动乘用车的补贴分为 1.5/2.3/3 万三个等级，续航里程大于 50 公里的插电式混合动力乘用车的补贴为 1.5 万
		专用车	插电式混合动力(含增程式)专用车、货车每辆补贴 1.5 万元；纯电动专用车、货车按电池容量每千瓦时补助 400 元(最高补贴不超过 3 万元)
		充电桩补贴	对新能源汽车充电设施建设计划总量为 3000 根，其中交流桩 2200 根，直流桩 800 根。按充电桩充电功率给予补贴，交流充电桩每千瓦 400 元、直流充电桩每千瓦 600 元。单个充电站或充电桩群的省、市补贴总额不超过 200 万元。
6.13	深圳	物流车	深圳出台于新能源纯电动物流车实施通行优惠政策，纯电动轻、微型货车(包含轻型厢式货车和轻型封闭式货车)，除周一至周五 7 时 30 分至 21 时禁止通行深南大道(深南/沿河立交至香梅路段)外，允许在深圳市其余道路行驶。
		补贴总额	享受国家和地方财政补助总额最高不超过车辆销售价格(销售价格须与市场公允价相符)的 50%，如补助总额高于车辆销售价格 50%的，按车辆销售价格的 50%扣除国家补助后计算地方财政补助金额。
		乘用车	纯电动乘用车给予 3 万元补助，插电式混合动力乘用车给予 2 万元的补助。
6.12	杭州	客车	纯电动客车，按照国家补助标准，给予 1:1 的配套补助
		专用车	纯电动、插电式混合动力等专用车和货车，按电池容量每千瓦时补助 900 元，每辆车补助最高 2 万元。非经营的专用车不受此限。
		充电桩补贴有效期	对共用和公用充换电设备(站、桩、装置)按实际投资额给予 20%的补助。对老旧小区建设有关充电公共设施支出，给予适当补助， 2016 年 1 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日
5.27	河南	公交	对节能与新能源公交车运营补助标准，根据车长不同，纯电动公交车一辆车每年补助 4 万元至 8 万元；插电式混合动力公交车补助 2 万元至 4 万元；燃料电池公交车补助 6 万元；超级电容公交车补助 2 万元；非插电式混合动力公交车补助 2 万元
5.31	山西	补贴总额	补贴标准按照同期国家补贴资金 1:1 配套省级补贴，国家、省和省以下各级补贴资金累计总额不得超过电动汽车销售价格的 90%。
		有效期	2016 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日
5.21	山东	充电桩	到 2020 年，在全省建成充电站 920 座、充电桩 35 万个
5.13	云南	充电桩数量	到 2020 年，规划建设超过 350 座集中式充换电站；超过 16.3 万个分散式充电桩
5.09	上海	充电桩补贴	对专用、公用充换电设备，给予 30%的财政资金补贴，直流充电桩补贴上限 600 元/kw，交流 300 元/kw；运营专用充换电补贴 0.1 元/kwh，社会公用 0.2 元/kwh；对充换电企业在沪建设的企业平台，按设备投资的 30%给予财政资金补贴，单个企业平台补贴上限不超过 500 万元；2016 年 7 月 1 日前，充电服务费上限为每千瓦时 1.6 元；2016 年 7 月 1 日后，充电服务费上限为每千瓦时 1.3 元
		有效期	2015 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日
5.4	深圳	公交	新能源公交车运营补贴标准为：2013 年 6 月 1 日之前投入运营的以融资租赁方式购置的新能源公交车，运营补贴标准为 26 万元/辆/年；2013 年 6 月 1 日(含 6 月 1 日)至 2015 年 12 月 31 日投入运营的补贴标准为 45 万元/辆/年；对于更新车辆的运营补贴标准，深圳巴士集团定额内补贴为 24.42 万元/辆/年，深圳东部公交为 22.91 万元/辆/年，深圳西部公交为 23.79 万元/辆/年。
5.3	海南	车数量	到 2020 年底，海南省累计推广应用新能源汽车 3 万辆以上，2016-2020 年新增和更换的公交车中新能源公交车的比例分别达到 50%、60%、70%、80%、90%；环卫车、邮政车、城市物流车、机场用车、景区旅游用车每年新增和更换车辆中新能源汽车的比例应不低于 50%。
		补贴总额	原则上省内配套补助与国家同期补贴按 1:1 的比例确定补助标准，省、市县两级财政按一定比例承担，三级财政补贴总额不超过车辆销售价格总额的 60%。
		充电桩数量	到 2020 年底，建设充电桩 2.8 万个以上
4.21	北京	充电桩数量	到 2020 年，有效保障 60 万辆电动汽车的充电需求。2016-2020 年需配建电动汽车充电桩约 43.5 万个。其中，社会公用领域，按照公用充电桩与电动汽车的比例不低于 1:7 的要求，需配建公用充电桩 6.5 万个；私人自用领域，需配建充电桩 36 万个；公共专用领域，坚持充分挖掘自有场站空间资源和高效利用社会公用充电网络相结合，公交、物流、公务、出租等领域配建公共专用充电桩约 1 万个。
4.21	河北	补贴总额	将机关公务车、机要通信车、执法执勤巡逻车、环卫车、邮政车、校车、城乡公交车(含农村客运车)、城市物流配送车、出租车 9 类新能源汽车纳入公共服务领域范围，在推广期内省级财政按国家补贴标准 1:1 比例对购车用户予以补贴。
		充电桩数量	到“十三五”末，全省建设充电站 1970 座，充电桩 65625 个。其中，公用充电站 1533 座，充电桩 25730 个；专用充电站 437 座，充电桩 39895 个。

	充电桩服务费	充电设施经营企业可按充电度数向电动汽车用户收取充电服务费，收费标准由各市确定，但不得超过上限标准，服务费上限标准暂定为七座(不含)以上乘用车 0.6 元/度、七座(含)以下乘用车和环卫车 1.6 元/度。
	车数量	2016 年，全省推广应用新能源汽车合计 13500 辆以上(折合标准车约 60000 辆)，其中，客车 4614 辆、专用车 2565 辆、乘用车 6321 辆。新能源公交车推广数量占当年新增及更换公交车的 50%以上；政府部门及公共机构推广新能源汽车占当年配备更新车辆的 50%以上。
	补贴总额	地方财政(含省、市两级财政)补贴总额不超过扣除国家补贴后汽车售价的 60%(以销售发票为准)，其中省级财政补贴不超过扣除国家补贴后汽车售价的 30%。市级补贴标准不得低于省级补贴标准。
4.3	江苏	
	专用车	插电式混合动力(含增程式)专用车、货车每辆补贴 1.5 万元；纯电动专用车、货车按电池容量每千瓦时补助 400 元(最高补贴不超过 3 万元)
	充电桩数量	建设充电场站 200 个以上，各类充电桩 14000 个以上(其中直流充电桩 5500 个以上，交流充电桩 8500 个以上)
	充电桩补贴	省级财政资金对公共领域充电设施建设运营单位按充电桩充电功率给予补贴，交流充电桩每千瓦 400 元、直流充电桩每千瓦 600 元。市级补贴标准不得低于省级补贴标准，单个充电站或充电桩群的省、市补贴总额不超过 200 万元。

资料来源：WIND，太平洋证券整理

(二) 国家电网和南方电网招标影响大

国家电网年初宣布将在2016年在3/5和9月完成3次招标，总金额50亿，现在已经完成2次，金额13亿；从金额和历史招标进程来看，国网的招标可能超过3次，但招标总金额应该会在50亿左右南方电网也宣布在2020年前，完成30亿充电桩物资采购，并已经启动了第一批招标。因此，下半年两网招标依然是充电桩领域的大事。两网采购的充电桩以直流快充为主，直流快充技术领先的企业更受益。

四、 投资策略

沿着新能源汽车核心产业链和催生新业态两条主线，分享行业黄金发展期的硕果，我们推荐股票组合：**当升科技、智慧能源、亿纬锂能、长信科技、科陆电子和江特电机。**

图表 19：重点推荐公司及盈利预测

代码	名称	最新评级	EPS			PE			股价 2016/6/29
			15A	16E	17E	15A	16E	17E	
300073.sz	当升科技	增持	0.0783	0.5273	0.8207	863.35	128.20	82.37	67.60
300014.sz	亿纬锂能	买入	0.3800	0.6565	1.0259	120.37	69.67	44.59	45.74
600869.sh	智慧能源	买入	0.2123	0.3268	0.4270	49.88	32.41	24.80	10.59
300088.sz	长信科技	买入	0.2100	0.3361	0.6320	72.62	45.37	24.13	15.25
002121.sz	科陆电子	买入	0.4383	0.2811	0.3995	27.58	43.01	30.26	12.09
002176.sz	江特电机	买入	0.0300	0.3243	0.4866	529.00	48.94	32.61	15.87

资料来源：WIND，太平洋证券整理

五、风险提示

地方补贴政策不达预期。地方补贴政策的出台早晚和补贴力度会直接影响当地城市新能源汽车推广情况。如果地方政策不及预期，对行业的发展会有所减缓。

充电网络建设迟缓。由于不同公司的技术路线差异较大，统一的技术接口推行难度较大，可能导致充电网络建设延迟或无法共用，影响产业发展。另外，仅仅收取充电服务费短期仍很难实现盈利，增值服务市场又无法打开，会影响投资者建设热情。

新能源汽车出现重大安全事故。在新能源汽车高速发展的同时，新能源汽车的安全性成为行业关注的焦点，如果因为锂电池着火等原因发生重大安全。

市场认可度不高。新能源汽车是新事物，需要广大消费者慢慢接触才会被认可。