

# 年报陆续披露，新能源汽车业务成车企亮点

——新能源汽车行业周报

分析师： 郑连声

SAC NO: S1150513080003

2015年4月9日

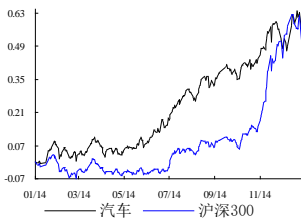
## 证券分析师

郑连声  
022-28451904  
zhengls@bhq.com

## 重点品种推荐

比亚迪	增持
宇通客车	增持
均胜电子	增持
松芝股份	增持
万向钱潮	增持

## 最近一季度行业相对走势



## 相关研究报告

## 投资要点:

### ● 本周行情

本周沪深300 上涨4.17%，汽车板块上涨3.34%，跑输大盘0.83个百分点。

### ● 行业新闻

1) 珠海市发布新能源汽车推广应用补助资金管理实施细则；2) 合肥市电动汽车充电服务价格实行与燃油燃气价格联动机制；3) 福建低调试行低速电动车挂牌，将出台管理细则和准入目录；4) 工信部发布《汽车动力蓄电池行业规范条件》；5) 广州新能源中小客车补贴细则发布，购买者须自行申领补贴；6) 北京新能源汽车不限行落地，重污染限行不受影响；7) 武汉充电设施规划出台，2015年建成万余个免费充电桩；8) 安徽2020年推广新能源车20万辆，鼓励私人出租充电桩；9) 常州市充电桩建设试水众筹模式。

### ● 公司新闻

1) 百度与第三方车商合作，无人驾驶汽车年内面世；2) 北汽新能源车计划进入广州市场；3) 广汽集团计划推10款新能源汽车，目标年销10万辆；4) 安凯客车发布多款新能源汽车产品及“e控”系统；5) 特斯拉4月30日发布重磅产品，市场猜测为电池存储系统；6) 中兴同多家车企及地方政府展开无线充电合作；7) 比亚迪普莱德天能入围2014全球电动乘用车动力电池生产商前十强；8) 比亚迪秦前两月新能源汽车市场份额占3成，将推出秦双冠版。

### ● 下周行业策略与个股推荐

车企相继披露2014年度年度报告，比亚迪、宇通等新能源汽车业务表现突出，其他厂商也将新能源汽车作为2015年度的工作重点。政策上，新能源客车运营补贴以及充电桩建设规划政策有望加快出台。我们坚持之前观点：在政策持续加码下，今年新能源汽车将继续加速普及，公交公务物流领域将成主力，全年有望实现至少翻倍增长。维持行业“看好”评级，继续推荐比亚迪、宇通客车、均胜电子、松芝股份、万向钱潮。看好充电桩相关标的，并建议持续关注低速电动车标的隆鑫通用、力帆股份。

## 目 录

1.本周行业走势回顾.....	4
2. 行业重要信息.....	4
3.公司重要信息.....	11
4.行业策略与个股推荐.....	16

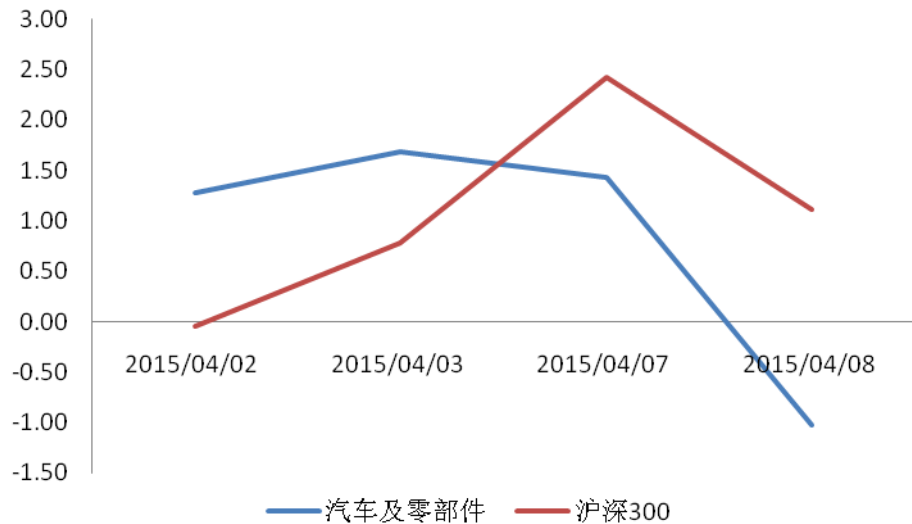
## 图 目 录

图 汽车板块走势（%，4.2-4.8） .....	4
---------------------------	---

## 1. 本周行业走势回顾

本周沪深 300 上涨 4.17%，汽车板块上涨 3.34%，跑输大盘 0.83 个百分点。

图 汽车板块走势（%，4.2-4.8）



数据来源：wind 资讯，渤海证券研究所

## 2. 行业重要信息

1. 珠海市发布新能源汽车推广应用补助资金管理实施细则。2014—2015 年度购置并在珠海市辖区登记注册和使用新能源汽车的单位和个人得到补助。其中，符合条件的出租车最高补助 2.85 万元，最低补助 1.575 万元。据介绍，获补助的新能源汽车是指纳入工信部推荐车型目录的纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车和燃料电池汽车，且于 2014 年至 2015 年期间开具购销发票的。根据补助标准，原则上市财政补助资金不低于省财政补助资金，国家、省、市财政补助资金总额不超过购车价格的 65%。出租车、私家车、公务车等根据纯电续航里程不同，补贴的标准不一样。例如纯电动出租车纯电续航里程超过 250 公里，2014 年购入补助 2.85 万，2015 年购入补助 2.7 万；而续航里程在 80 公里至 150 公里之间，去年和今年购入的补助分别为 1.6625 万和 1.575 万。据珠海市公交柏宁公司负责人介绍，珠海目前已有 140 余辆纯电动出租车上路，但由于近两年新增的出租车牌照均属于公司所有，即为公司直营，车辆运营的成本由公司来承担，因此油价的跌涨以及上述补助和司机收入并不直接挂钩。据悉，珠海目前投放的纯电动出租车选用的是比亚迪 E6 车型，自动挡位，价格为 29.88 万元，其中政策补贴 11.4 万，由柏宁公司直营。市发改局人士表示，之前的补贴即是参照该细则

执行，由市财政局安排。对于私家车而言，纯电续航里程超过 250 公里，去年和今年购入的补助标准分别是 1.14 万元和 1.08 万元，插电式混合动力私家车去年和今年购入的补助分别为 0.665 万和 0.63 万。记者了解到，不管是纯电动还是插电式混合动力私家车在珠海销量都遇冷。某品牌 4S 店工作人员介绍，纯电动私家车去年销量为零，混合动力私家车每月销量也只有几台。有司机表示，相比传统车型而言，这两种新能源私家车身价太高，担心基础配套设施不完善所以不敢轻易下手。据悉，市财政补助租金实行按月拨付，申请人应于每月结束后 10 个工作日内，向发改局报送申请表。市发改局、市财政局将采取定期、不定期抽查或委托评审机构等方式，对财政补助资金的使用进行督促检查，对弄虚作假、挪用等行为追究责任。（来源：第一电动网）

2. 合肥市电动汽车充电服务价格实行与燃油燃气价格联动机制。鉴于国内市场成品油价格持续波动，为支持电动汽车发展，合肥市将调整电动汽车充电服务价格并建立电动汽车充电服务价格与燃油燃气价格联动机制。电动汽车充电服务价格方面，电动汽车充电价格由“电费+服务费”组成。电动汽车充电服务价格按电动汽车使用成本显著低于燃油、低于燃气汽车使用成本的原则核定。充电电费按国家和省价格部门有关规定执行。对向电网经营企业直接报装接电的经营性集中式充换电设施用电，执行大工业用电价格，2020 年前，免收基本电费。其他充电设施按其所在场所执行分类目录电价。电动汽车充换电设施用电执行峰谷分时电价政策。鼓励电动汽车在电力系统用电低谷时段充电，提高电力系统利用效率，降低充电成本。充电服务费实行政府指导价管理，由市价格主管部门制定中准价格和上下浮动幅度确定。经营性专业充电桩充电服务价格方面，电动汽车充电服务价格按充电电度收取，直流快速充电桩充电服务费中准价格为 0.90 元/kwh，其中：集中向国家电网报装并执行大工业电价(免收基本电费)的国家扶持性电价政策的充电桩服务费可在上浮 30%内协商确定；未集中向国家电网报装并执行其所在场所分类目录电价的按中准价格 0.90 元/kwh 执行。交流充电桩充电服务费在直流快速充电桩中准价格基础上下浮 30%，即 0.63 元/kwh，其中：利用电动汽车用户单位场地等建设的充电桩，其充电服务费在不高于规定的交流充电桩充电服务费基础上由双方协商确定。经营性专业充电站充换电服务价格方面，电动公交车充电站充电服务费按充电电度收取。充换电服务费 0.63 元/kwh；充电电费执行大工业用电价格，免收基本电费；电动公交车换电站换电服务价格按车辆行驶里程收取。换电服务价格实行充电电费和充电服务费合并计价制定，即 1.50 元/公里。其他充电设施充电服务价格方面，在非专业和非经营性充电桩充电的，暂免充电服务费，按所在充电场所的现行分类目录电价执行；居民住宅小区、执行居民电价的非居民用户中设置的充电设施用电，在居民合表用户电价基础上，每千

瓦时平段上浮 0.03 元，低谷下浮 0.25 元；党政机关、企事业单位自建并未向国家电网集中报装的充电设施用电执行“一般工商业及其他”类用电价格。同时，建立充电服务价格与燃油燃气价格联动机制。电动汽车充电服务价格按同车型燃油汽车百公里平均油耗成本的 55%+燃气(CNG)汽车百公里平均气耗成本的 65%加权平均值制定。市价格主管部门根据燃油或燃气价格变化，每半年调整或公布电动汽车充电服务指导价格，联动周期为 6 个月。通知自 2015 年 3 月 15 日起执行，有效期 2 年。充换电设施经营企业应在收费场所醒目位置公示收费标准，接受社会监督。原规定停止执行。(来源：第一电动网)

3.福建低调试行低速电动车挂牌，将出台管理细则和准入目录。据介绍，福建有望出台低速电动汽车管理办法，全省范围允许上牌上路，通过准入制的方式执行。该办法要求与山东行业标准相近，后续还将出台具体准入办法和目录。福建新能源汽车从业人士介绍，福建制定低速电动车政策进程很快，并且力度不小。2014 年中旬，福建省领导、经信委、公安厅等相关负责人前往山东调研低速电动车。2014 年 9 月，三明市成为福建最早开放上牌的试点城市，经过试运行后，现在全省范围内允许低速电动车上牌上路。尽管在福建经信委、财政厅、公安厅网站都还未公开跟低速电动车相关的政策文件，但网上已经流出闽经信产业[2014]752 号文件，即《福建省低速电动汽车示范运营管理暂行办法》。该办法详细规定了低速电动汽车定义、技术要求、备案检测、产品销售管理、运行管理等方面细则。经多位知情人士确认，该文件的确属实。与最早出台低速电动车技术标准及管理方法的山东相比，福建管理标准的区别并不大。《办法》将低速电动汽车定义为“以铅酸蓄电池组、锂离子电池组等为动力，由功率不大于 10KW 的电机驱动，主要用于中短途出行的纯电动四轮载客车辆”。整车整备质量不超过 1450kg，最高速度不超过 70km/h。福建标准由地方政府颁发，山东小型电动车标准属于行业标准，福建的政策效力明显要高于山东，并且这是在全省范围内开放，对当地低速电动车发展有积极的引导作用。《办法》中指出，由福建省经信委负责制定和颁布《福建省低速电动汽车生产企业及产品准入管理规则》，明确低速电动汽车生产企业及产品准入条件、申请及考核程序。中科动力内部人士介绍，管理规则和目录还未发布，但已有相关的草案标准发放到企业。中科动力已符合要求，产品顺利销售上牌。仅去年 12 月上牌数达 200 多辆。值得注意的是，该办法仅适用于在福建省境内从事低速电动汽车生产的企业及产品管理。这意味着外地车企没有明确依据能进入福建市场。对于本地企业及产品，福建采取准入管理制度，通过《福建省低速电动汽车生产企业及产品目录》方式进行。在路权方面，福建允许低速电动汽车在省内一级以下(含一级)公路和城市道路行驶，但驾驶者应取得 C3(含)以上驾驶证。另外，车辆生产企业应当负责回收低速电动汽车产生的废旧电池。

有据可查的是，福建省物价局公布了《福建省财政厅关于核定低速电动汽车牌证工本费及安全技术检验收费问题的复函》，规定低速电动汽车牌证工本费和安全技术检验收费参照汽车牌证工本费及机动车安全技术检验费标准执行。据内部人士介绍，福建针对低速电动汽车发展的配套政策体系是比较完善的，除了已经传出的管理办法和上牌费用，具体的技术细则、准入办法等政策都已在制定中，4月有望密集发布。但这些政策利好目前仅面向本地企业，外地企业进入仍是难题。上述人士乐观地表示，前期先在省内试点，探索经验。以后福建市场肯定会逐步放开，外地企业也能参与进来。（来源：第一电动网）

4. 工信部发布《汽车动力蓄电池行业规范条件》。工信部规范条件从企业基本要求、生产条件要求、技术能力要求、产品要求、质量保证能力要求、销售和售后服务、规范管理等七个方面对汽车动力蓄电池行业给出规范意见。规范条件的制订，引导规范汽车动力蓄电池行业健康发展。国家鼓励汽车动力蓄电池企业做优做强，建立产品生产规范和质量保证体系，加强技术和管理创新，提高产品研发和制造水平，提升产品性能和质量，满足新能源汽车产业发展的需求。国家对符合本规范条件的汽车动力蓄电池企业实行公告管理，企业按自愿原则进行申请。规范条件适用于在中华人民共和国境内(台湾、香港、澳门地区除外)生产并为汽车产品配套的动力蓄电池生产企业。所指动力蓄电池是指在汽车上配置使用的、能够储存电能并可再充电的、为驱动汽车行驶提供能量的装置，包括锂离子动力蓄电池、金属氢化物镍动力蓄电池和超级电容器等，不包括铅酸类蓄电池。所指动力蓄电池生产企业，包括单体动力蓄电池生产企业和动力蓄电池系统生产企业。企业基本要求，依据国家法律法规设立，符合汽车产业发展政策要求，具有独立法人资格，取得工商行政管理部门核发的企业法人营业执照；符合国家关于安全生产、环境保护、节能、消防等方面的法律、法规等要求，并通过环境管理体系及职业健康安全管理体系等方面的认证；具有生产场所用地的合法土地使用权，生产用地面积、厂房应与企业生产的产品品种和规模相适应；锂离子动力蓄电池单体企业年产能力不得低于2亿瓦时，金属氢化物镍动力蓄电池单体企业年产能力不得低于1千万瓦时，超级电容器单体企业年产能力不得低于5百万瓦时。系统企业年产能力不得低于10000套或2亿瓦时；生产多种类型的动力蓄电池单体企业、系统企业，其年产能力需分别满足上述要求；企业应在动力蓄电池产品的安全性、一致性和循环寿命等方面制订不低于国家或行业标准的企业标准，并予以实施。生产条件要求，企业应具有与生产产品品种和规模相适应的生产设备、设施及其所有权；单体企业应具有电极制备、电芯装配、化成等工艺过程的生产设备设施，生产车间内配备必要的温度、湿度、洁净度等检测和控制设施；系统企业应具有适合批量生产的动力蓄电池系统装配流水线和规范化的工艺流程；单体企业应至

少具有电极制备、叠片/卷绕、装配、注液、化成等关键工艺过程的自动化生产能力和在线检测能力，并具有单体电池分选等保证生产一致性的能力；系统企业应至少具有焊接或连接等成组关键工艺过程的自动化生产能力和相应的检测能力；企业应对生产过程中产生的废水、废气、废料等具有相应处理或回收的方案和措施，各类排放应符合 GB 30484 《电池工业污染物排放标准》的要求。技术能力要求，企业应建立产品设计研发机构。配备相应的研发设备，包括开发工具、软件、研发及测试设备、试制设备等；企业应配备相应的研究开发人员，其占企业员工总数比例不得少于 10%或总数不得少于 100 人，研究开发人员的配备至少应涵盖企业产品开发的四个方面：新产品技术研发、产品试制与测试分析、国内外同类产品技术发展跟踪及企业标准制修订等；企业应建立与汽车研发相适应的产品设计开发流程和技术管理体系，建立汽车动力蓄电池产品设计规范，建立产品开发信息数据库，并应具备以下研究开发能力：单体企业应具有单体蓄电池的设计开发、生产工艺设计及产品测试验证等方面的能力，并具有单体动力蓄电池安全性、一致性等关键性能的验证分析能力；系统企业应具有蓄电池串并联方式及结构、蓄电池辅助装置、蓄电池承载装置结构、蓄电池管理系统的设计开发和测试验证等方面的能力，并具有系统安全性、一致性、可靠性等关键功能及性能的验证分析能力。产品要求，动力蓄电池产品应符合现行国家标准、行业标准要求，并经质检部门授予汽车动力蓄电池相关检测资质的机构检测合格；企业研发生产的产品应符合知识产权保护方面的法律规定。质量保证能力要求，企业应通过 TS16949 质量体系认证，编制并执行生产一致性控制计划；企业应建立从原材料、部件到成品出厂完整的检验和可追溯体系，实施计算机信息化生产管理，建立生产管理数据库。售后服务能力要求，企业应建立完善的售后服务体系，并具有产品售后服务的质量保证能力；系统企业应会同汽车整车企业研究制定可操作的废旧动力蓄电池回收处理、再利用的方案。规范条件由工业和信息化部负责解释，并根据行业发展情况适时进行修订，自 2015 年 5 月 1 日起实施。（来源：第一电动网）

5. 广州新能源中小客车补贴细则发布，购买者须自行申领补贴。4 月 1 日，广州市发改委出台《广州市新能源中小客车车辆购置补贴实施细则》，规定广州购买新能源汽车享受的优惠，除了中央补贴外，还有地方差额补贴和广州市万元补贴两种，这两种补贴须购买单位和个人自行申领。根据细则，广州 1 万元/辆的车辆购置补贴，资金来源为“限牌令”中的竞价收入。地方差额补贴是指，按照 2013 年中央补贴标准扣除上述 1 万元后，地方财政需对每辆新能源中小客车给予的车辆购置补贴。申领地方差额补贴的新能源汽车须在 2015 年 12 月 31 日前完成注册登记。补贴的申领及拨付于 2016 年 12 月 31 日截止。本实施细则补贴申领主



体主要包括三类。一是车辆生产单位，主要是指在广州市注册或车辆在广州市生产的单位(除此以外的为广州市以外车辆生产单位)；二是车辆销售单位，主要是指广州市以外车辆生产单位在广州市设立的专门销售单位；三是车辆采购单位，主要是指采购广州市以外车辆生产单位(未在广州市设立的专门销售单位)的产品的单位或个人。另外，享受地方补贴的车辆所有者自购买之日起三年内向广州市外转移过户且获得过地方财政补贴的车辆，需退还地方财政补贴。车辆所有者可将地方财政补贴退至该购置车辆的经销店，由经销店将补贴退还市财政。(来源：第一电动网)

6.北京新能源汽车不限行落地，重污染限行不受影响。4月2日晚，北京市政府发布通告，自2015年4月11日至2016年4月10日，北京将继续实施工作日机动车尾号限行措施，限行时间为7时至20时，范围为五环路以内道路(不含五环路)。不过，为鼓励市民使用纯电动车，今年的限行措施有所改变，纯电动车将不受尾号限行影响，具体执行时间由交管局公布。根据《中华人民共和国道路交通安全法》和《北京市大气污染防治条例》有关规定，北京市政府决定，2015年4月11日至2016年4月10日(因法定节假日放假调休而调整为上班的星期六、星期日除外)，北京继续实施工作日机动车尾号限行措施，限行时间为7时至20时，范围为五环路以内道路(不含五环路)。北京新能源汽车促进中心相关负责人表示，目前，北京市在私人领域推广的新能源汽车大概就4000多辆，这样的数量对于机动车保有量有550多万的北京，对于交通的影响基本可以忽略。去年，北京纯电动车指标供给量一共2万个，今年，纯电动车的指标为3万个，2016年和2017年每年增加6万个指标，这些即使都加起来也是一个很小的量级。可以预见的是，北京市不限行政策如果能够落实，未来摇号的新能源指标将可能出现供不应求的局面。在此之前，北京相关新能源小客车采取备案制等方案已经通过，而且进口纯电动汽车新能源牌照应该预期也可以通过，只要进入免购置税目录即可。北京市政府3月30日发布新修订的《北京市空气重污染应急预案》中提出，当预计重污染持续时间超过72小时时，启动红色预警(预警一级)全市范围内将启动机动车单双号限行。在一级预警时，全市范围内依法实施机动车单双号行驶，其中本市公务用车在此基础上再停驶车辆总数的30%，公共交通运营部门将延长运营时间，加大运输保障力度。其中，纯电动汽车不受尾号限行约束影响。(来源：第一电动网)

7.武汉充电设施规划出台，2015年建成万余个免费充电桩。近日，武汉市国土资源和规划局网站公布《武汉新能源汽车充电设施建设规划》，计划到2015年建成1万个以上充电桩，供市民免费使用。目前，武汉市已在三角湖、佛祖岭、车城北、车荆河建成4座独立式充电站，可惜市中心尚无独立式充电站，仅有的4座

充电站无法成网，不能解决实际问题。根据《武汉市新能源汽车推广应用示范实施方案》提出的车桩比布局要求，通过计算，2015年，公交车、出租车、公务车、环卫车、通勤车、物流车、私家车所需充电桩数量最少为900个、1000个、500个、300个、1000个、500个、7440个，充电桩总数量11640个。根据规划，武汉市在已建成的4座独立式充电站的基础上，新增杨春湖充电站，作为新能源汽车充电示范站和推广点，并在现有的停车场、公交枢纽站、大型商圈等区域全面推广建设分散式充电桩，如汉口江滩、琴台大剧院、沙湖公园等，在主城区形成服务半径3-5公里、满足新能源汽车发展的充电服务网络。（来源：第一电动网）

8.安徽2020年推广新能源车20万辆，鼓励私人出租充电桩。4月7日，安徽省政府公布了《关于加快新能源汽车产业发展和推广应用的实施意见》，意见提出，到2017年底，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到7万辆以上。到2020年，全省新能源汽车生产能力达到20万辆以上。到2017年，在全省累计建设充(换)电站50个左右、充电桩3.5万个左右。总体目标方面，到2017年底，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到7万辆以上，到2020年，全省新能源汽车生产能力达到20万辆以上；到2020年，新能源汽车及关键零部件技术整体上达到国际先进水平，掌握相关专利达到2500件以上，其中，动力电池模块比能量达到300瓦时/公斤以上，成本降至1.5元/瓦时以下，形成具有较强竞争力的新能源汽车制造企业；到2017年，新能源汽车生产省内零部件配套率达到60%以上，到2020年，省内电池、电机、电控系统等关键零部件生产企业的产品技术水平和生产规模满足全省新能源汽车发展需要，并销往省外、国外市场；到2017年，在全省累计建设充(换)电站50个左右、充电桩3.5万个左右，到2020年，基本建立覆盖全省、布局合理、设备先进的充电设施服务网络，能够满足新能源汽车运行需要；到2017年底，在全省累计推广新能源汽车达到4万辆以上，到2020年，新能源汽车在公共服务等领域得到广泛应用，在全省范围全面推广；从2015年起，各市要在土地供应条件中明确新建建筑物配建停车场和城市公共停车场的充电设施配建要求，新建办公楼、商场、酒店等公共建筑类项目和城市公共停车场，原则上应按不低于停车位总数20%的比例配建充电桩或预留充电设施接口；新建住宅小区原则上应按不低于小区停车位总数10%的比例配建充电桩或预留充电设施接口；将充电设施纳入高速公路配套设施建设等要求，新建高速公路服务区和有条件的加油站，原则上应按不低于停车位总数20%的比例配建充电桩或预留充电设施接口，鼓励已建成的高速公路服务区和有条件的加油站改造增建充电桩；从2015年起，合肥、芜湖市公共服务领域每年新增或更新车辆中的新能源汽车比例应不低于30%；探索开通城际间新能源汽车客运专线，不断增加营运路线和规模，并逐步向全省范围扩展；从2015年起，省本

级及合肥、芜湖市人民政府机关和公共机构(全部或部分使用财政资金的国家机关、事业单位和团体组织)购买的新能源汽车占当年配备更新车辆总量的比例不低于30%，并逐步扩大应用规模。安徽省鼓励和支持社会资本进入充电设施建设与运营、整车租赁、电池租赁、售后维修以及电池维护与回收等领域。各地可通过给予特许经营权等方式保护投资主体初期利益，引导商业场所将充电费、服务费与停车收费相结合给予优惠，鼓励个人拥有的充电设施对外提供充电服务，省有关部门负责制定相应的服务标准。探索废旧动力电池回收利用的有效模式，力争到2017年基本建立覆盖全省的废旧电池回收处置和循环利用体系。安徽省将进一步放开市场准入，鼓励和引导企业开展新能源汽车融资租赁等服务，在公共服务领域探索并推广公交车、出租车、公务用车的新能源汽车融资租赁运营模式，在个人使用领域探索分时租赁、车辆共享、整车租赁以及按揭购买新能源汽车等模式。(来源：第一电动网)

9.常州市充电桩建设试水众筹模式。江苏省常州市整合企业、社会、政府等多方面力量，利用具有互联网思维的“众筹模式”推进充电桩建设，仅用3个月时间就建设充电桩1160个，涵盖常州主要行政区、交通枢纽、景区、商业区、社区等公共场所，带动新能源汽车销售289台。据常州“众筹建桩”项目运营商星星充电负责人介绍，“众筹建桩”一般要经过招商、选商、上报、规划、建设充电桩五个步骤。具体来说，运营企业发布招商信息，由符合拥有五个以上自有停车位和富裕电容等条件的合作伙伴自行提出申请，经运营商收集信息、筛选后报政府规划部门，最终确定合理建桩地点。由于在整个过程中申请者只需提供场地而不需承担建设成本，且建成后申请者将会永久分得一半的充电服务费，“众筹建桩”初期就收到了超过3000个加盟申请。而通过众筹方式，有利于满足消费者的需求，能更好地发挥充电桩的实际作用。而下一步，星星充电将重点推进“平台众筹”，在APP充电共享平台上整合各种中小充电桩平台，形成大平台，以使用户能够快速找到距离最近的充电桩，并且了解它们的使用状态。除此之外，星星充电还与常州中国农业银行达成战略合作协议，按照合作协议，从3月31日起，中国农业银行常州分行将旗下所有支行、营业部对充电桩建设等方面提供场地、电源，标志着双方合作进入了一个全区域、高层次的新阶段，必将为推动常州市新能源汽车产业发展提供强劲动力。同时，充电桩设施的全面普及也必将带动中国农业银行常州地区分支行发展壮大的重要平台。(来源：第一电动网)

### 3.公司重要信息

1、百度与第三方车商合作，无人驾驶汽车年内面世。近日，李彦宏证实，百度

无人驾驶汽车将在今年年内推出。据了解，这款无人驾驶汽车将具备雷达、相机、全球卫星导航等电子设施，并安装同步传感器。车主只要向导航系统输入目的地，汽车即可自动行驶，前往目的地。在行驶过程中，汽车会通过传感设备上传路况信息，在大量数据基础上进行实时定位分析，从而判断行驶方向和速度。李彦宏表示，百度会与第三方汽车厂商合作，百度方面并不负责硬件，至于与哪几家汽车厂商合作，他当时并未透露。百度还会将视觉、听觉等识别技术应用在无人汽车系统研发中，负责该项目的是百度深度学习研究院。如今，国内巨头都已加速布局互联网汽车行业，上汽集团就已宣布和阿里牵手，乐视也推出互联网智能汽车计划。谷歌、特斯拉、宝马、奥迪及印度马恒达等知名厂商均宣布了无人驾驶汽车的研发项目，但目前国内外无人驾驶汽车行业发展相关政策、法规及标准还基本处于空白状态。（来源：第一电动网）

2. 北汽新能源车计划进入广州市场。据悉，北汽新能源纯电动车计划进入广州市场，并与今年在广州、深圳、东莞、珠海、佛山等城市完成渠道布局，建成北汽新能源专营体验店和二级销售和服务网点。北汽新能源坚持纯电动技术路线，目前已推出 E150EV、EV200（轻享版、轻秀版、轻快版）、EV160 轻秀版、和 ES210（绅宝 D70 纯电动版）等四款轿车，以及威旺 307EV 商用车。北汽新能源营销公司副总经理何斌表示，去年打开了北京市场，今年要下大力气把华东和华南打造成另两个北京市场。”据了解，北汽新能源推出“智惠管家”服务体系，服务内容包括：为车主提供一对一管家式服务，随车赠送充电设备，免费安装充电设施，核心零部件（电池、电机、电控）等等。（来源：第一电动网）

3、广汽集团计划推 10 款新能源车，目标年销 10 万辆。3 月 26 日，广汽集团在“新常态 新机遇 2015 中国广州国际投资年会新能源及节能环保汽车论坛”提出“15310”目标，计划在 2017 年内推出 10 款新能源车，目标能在 2020 年达到 10 万辆的年销量。2014 年，我国新能源汽车销量达到 74,763 辆，居世界各国第二位，销量同比增长 3.2 倍，市场份额增长十分明显。虽然新能源汽车市场去年迎来爆发，但是各个城市对新能源的推广进展不一。其中，上海、浙江等省市已经超额完成推广任务，而大部分城市完成任务的难度还很大。作为广州先进装备制造业的代表，广汽集团将致力于新能源及节能环保汽车事业，广汽集团总经理曾庆洪表示，预计在 2015 年底至 2016 年终，广汽自主品牌更具市场竞争力的 A 级和 B 级增程式电动轿车、A 级 SUV 纯电动车将逐步投放市场。值得一提的是，广汽集团计划在 2020 年前达到 10 万辆的新能源车年销量；据悉，北汽集团 2020 年的新能源车年销量目标是 20 万辆。到今年为止，广汽集团将形成 200 万辆的汽车产能，产能利用率近 90%，实现销售总额 3000 亿元，利税总额超 360 亿元。（来源：第一电动网）

4.安凯客车发布多款新能源汽车产品及“e控”系统。3月26日，在安凯客车美丽中国行第三季启动仪式上，公司发布了4款新能源产品，并重点推介了公司新能源“e控”系统。安凯客车表示，2015年，力争实现客车销量11000台，实现销售收入54亿元。新能源市场已成为客车企业新的业务增长点。根据交通运输部出台的规划，至2020年，新能源汽车在交通运输行业的应用初具规模，在城市公交、出租汽车和城市物流配送等领域的总量达到30万辆。据安凯客车介绍，“e控”系统将信息技术和新能源汽车技术进行有机融合，创造了多样性的智能管理系统。目前该系统已应用于安凯第五代纯电动客车。公司已经建成了年产6000辆的新能源客车生产线。2015年，公司将重点推出A6和A8两款全新车型。这两款车定位于中长途公路客运及旅游客运市场。2014年，安凯客车实现销售收入48.35亿元，同比增长36.63%；归属于母公司所有者的净利润为2354万元，同比增长167.78%。2014年共销售各类客车10454辆，同比上升0.05%，销量位居行业同类客车第六位。（来源：第一电动网）

5.特斯拉4月30日发布重磅产品，市场猜测为电池存储系统。特斯拉公司计划在4月30日发布新的产品线，并称这一产品并非一款新车。分析人士认为，该产品有可能是一款固定电池存储系统。受此影响，特斯拉股价周一上涨3.01%，报收于190.57美元。特斯拉此前曾提及公司正在进行新的固定电池产品研发，但未透露更多相关细节。今年2月，特斯拉官方宣布将在数月后发布这一产品，而4月30日这一时间点正好与之吻合。特斯拉发言人拒绝评论其是否会在新品发布会上推出一款新的固定电池系统。（来源：第一电动网）

6.中兴同多家车企及地方政府展开无线充电合作。据相关媒体报道，中兴通讯已相继与国内多家客车企业以及各地方政府展开新能源汽车无线充电领域的合作，未来还会将这项技术推向全国。北汽福田欧辉客车公司副总经理刘国强表示，“北京是新能源汽车推广的重点市场，尤其在公共交通领域，新能源客车推广正有序开展，而充电设施的配套也需要多元化发展。当了解新能源汽车无线充电技术后，北京市新能源推广小组希望进行相关项目的尝试，并将无线充电公交作为示范性工程，而我们自然也希望进行相关技术的储备。因此，在去年下半年，欧辉与中兴在无线充电方面达成协议，正式开展相关工作。”同样是2014年下半年，厦门金龙联合汽车工业有限公司也与中兴开展了无线充电相关方面的合作。据了解，目前为止，新能源汽车充电主要有三种模式，一种采用充电桩，称为桩式充电；一种架在车辆顶部，称为架式充电；还有一种就是无线充电。前两种模式对于场地的要求较高，这也是新能源汽车推广遇到的主要难题之一，而无线充电则很好地解决了这一难题。据了解，除欧辉、大金龙外，中兴已和宇通、东风、蜀都等整车企业，及全国20多个城市签署相关合作协议，为公交车提供无线充电技术，

共同开拓无线充电领域。对此，中兴通讯副总裁孙枕戈在接受媒体采访时表示，截至目前，来自地方政府的反馈非常积极。中兴为政府解决了最为头疼的电动汽车充电问题，今后两年内企业将向汽车无线充电技术投资 35 亿元人民币，用于技术开发及推广。与传统桩式充电及架式充电相比，无线充电优势明显。无线充电的优势首先体现在对场地需求较小。传统充电设施建设需要专门的场地建设充电桩等配套设施，而无线充电可以利用车辆较为常见的停泊位置，只需在其下方埋入通电线圈即可，可集中也可分散，选址较为灵活。其次，由于无线充电设施可分散建设，不必集中选址征地，因此节省了大量资金对场地进行征集或改造，建设费用较低。此外，传统充电设施不仅需要场地，而且需要专人进行看护，避免设施遭到人为破坏，而无线通电线圈埋于地下，遭破坏几率大为降低，因此无线充电的优势还体现在节省人力资源方面。”陈晓冰告诉记者。除上述优势外，无线充电优点还体现在充电过程的自动化。传统充电桩充电需人为进行插、拔等相关操作，不仅过程繁琐，遇到雷雨天气，安全性也存在一定隐患。而无线充电全过程自动化无需人工干预，电枪的插、拔，充电过程的安全监控以及电费计量等工作都可自动完成，实现自动化运营，不仅大幅改善用户体验，而且节省人力成本，最重要的是提高了恶劣天气下充电的安全指数。尽管新能源汽车无线充电模式相比传统充电模式优势明显，但自身短板仍较为突出，现阶段只能作为新能源汽车充电方式的补充，能否成为未来发展趋势，还需拭目以待。与传统充电桩充电模式不同，无线充电对于车辆也有着明确要求，只有具备安全电磁转换装置的车辆才能享受到无线充电的便捷，而增加这套装置，势必增加整车成本。除成本因素外，无线充电的适用性也较有限，没有安装电磁转换装置的新能源汽车无法使用无线充电设施，会造成资源浪费，而传统的充电桩显然适用性更强。而无线充电的效率似乎也是供应商亟需攻克的难题之一。目前，无线充电的功率还比较小，一般在 30~60 千瓦之间，因此，纯电动客车利用无线充电技术为电池组充电所花费的时间较长，无线充电只适用于短途客运，比如城市微循环等，未来是否能够有所突破，还需看市场变化。现阶段，无线充电只能作为补充，丰富新能源汽车充电模式。此外，国家尚未出台无线充电设施的各项标准及法规，如果相关部门早日制定出适用于新能源无线充电的各项标准及法规，将有利于技术的早日推广。（来源：第一电动网）

7. 比亚迪普莱德天能入围 2014 全球电动乘用车动力电池生产商前十强。2014 年，全球电动汽车锂离子电池产能井喷，高达 7000 MWh 的产量年比增长约 54%。EV Sales Blog 根据电动汽车（乘用车，不计电动客车和插电混动客车）的销售数据和不同插电式汽车的千瓦时利用模型，计算得出全球十大电池生产商的排名。来自中国的比亚迪、北京普莱德、中航锂电和天能四家厂商赫然在目，进步迅速。

在这份排行榜单中，松下仍然是无可争议的领军者，锂离子电池市场份额占据了38%，拜35000辆特斯拉Model S的销量所赐，松下在同行业中独霸一方。除了为特斯拉供应电池外，松下也从大众汽车等其他汽车制造商获得了电池订单，对其市场份额也有一定贡献。在前三名中，日产和NEC的合资电池公司AESC以近23%的市场份额排名第二，产能为1620 MWh，相比2012年市场占比高达36%的巅峰时刻，AESC面临的竞争更加激烈，随着日产汽车对LG化学的电池采购逐渐增加，AESC的市场份额还会继续下降。LG化学虽然位列第三，但在2014年却过得十分艰苦，增幅只有9%，产能为886 MWh，市场份额为12%。LG化学的希望来自新一代雪佛兰沃蓝达和2016年推出的新一代电池。虽然松下的电池产能增速高达60%，但是比亚迪正在以更快的速度追赶，2014年，凭借电动客车和秦插电混动轿车的销量翻番，提振比亚迪电池产能取得290%的惊人增幅，市场份额也从2013年的3%上升到6%，然而，比亚迪还不能因此而满足，因为其461 MWh的产能与松下2726 MWh的产能相比，仍然相差很远。作为一个重要的市场参与者，比亚迪的市场位置和份额势必越来越强，特别不能忽视腾势电动汽车的电池需求。排在比亚迪之后的是三菱和GS汤浅的合资电池公司Lithium Energy Japan，去年产能达到451 MWh，增幅为54%。作为宝马的电池供应商，三星排名第六，产能为314 MWh，市场份额为4%。随着宝马i系电动汽车的销售情况越来越好，三星也会经历一场产能激增。北京普莱德新能源电池科技公司作为北汽的电池供应商，已从初出茅庐的渺小状态成长为电池市场的小球员，去年以121 MWh的产能排名第七，市场份额为2%。康迪的电池供应商Air Lithium只是一系列中国电池制造商的冰山一角而已，Air Lithium从不起眼的天空能源(洛阳)有限公司逐渐成长为中航锂电(洛阳)有限公司(CALB)，现在所占市场份额已达1%，排名第9，产能达102 MWh。奇瑞的提供商天能和众泰的提供商万向，分别排在第10和第11位。从电池化学材料趋势看，锂离子电池仍在主导市场，但2014年的市场份额只有88%，较2013年的92%有所下滑，这是由于为中国电池制造商，例如比亚迪或北京普莱德采用的都是磷酸铁锂材料，市场占比已经从2013年的4%增长到8%。分析人士预计，2015年，全球电动汽车锂离子电池产能有可能突破10 GWh。而特斯拉与松下的Gigafactory超级电池工厂也是指日可待，未来几年的电动汽车电池市场将继续保持快速发展。(来源：第一电动网)

8. 比亚迪秦前两月新能源车市场份额占3成，将推出秦双冠版。比亚迪官方数据显示：插电式混动车型秦2015年1月销售1911辆，2月销售1932辆。据比亚迪相关负责人介绍，3月的数据还在统计中，总体上比亚迪秦将以超过3成的比例占据新能源汽车市场份额。从月度销量数据来看，比亚迪秦一直保持稳步增长。

2015年1月销量同比增长184%，2月销量同比增长132%。预计比亚迪秦3月销量也将保持在2000辆左右。根据中汽协发布的数据，2015年1-2月新能源汽车累计销量达12440辆，比亚迪秦以3843辆占据30.89%市场份额。受制于电池产能，比亚迪积压了大量尚未交付的新能源汽车订单。上述负责人介绍，目前比亚迪秦每月的产能在1800辆左右，截至今年2月底未交付订单超过8500辆。据了解，比亚迪去年开始积极扩张电池产能，新电池厂坑梓基地已经落成。该负责人表示，随着电池产能进一步释放，预计比亚迪秦5月产能将扩至3500辆。比亚迪3月29日发布的年报中显示，预计2015年第一季度集团新能源汽车业务将继续保持强劲增长的势头，2015年一季度净利润有望达到1亿元-1.5亿元，同比增长735%至1153.55%。比亚迪相关负责人还透露，今年将推出一款新车——秦双冠版。顾名思义，这款新车基于秦打造，但具体的参数信息并未公布。另有消息人士称，双冠版或为此前传出的秦2015款，内饰、中控、大灯等有变动，并且增加了电池，使续航里程进一步提升。（来源：第一电动网）

## 4.行业策略与个股推荐

车企相继披露2014年度年度报告，比亚迪、宇通等新能源汽车业务表现突出，其他厂商也将新能源汽车作为2015年度的工作重点。政策上，新能源客车运营补贴以及充电桩建设规划政策有望加快出台。我们坚持之前观点：在政策持续加码下，今年新能源汽车将继续加速普及，公交公务物流领域将成主力，全年有望实现至少翻倍增长。维持行业“看好”评级，继续推荐比亚迪、宇通客车、均胜电子、松芝股份、万向钱潮。看好充电桩相关标的，并建议持续关注低速电动车标的隆鑫通用、力帆股份。



**投资评级说明**

项目名称	投资评级	评级说明
公司评级标准	买入	未来 6 个月内相对沪深 300 指数涨幅超过 20%
	增持	未来 6 个月内相对沪深 300 指数涨幅介于 10%~20%之间
	中性	未来 6 个月内相对沪深 300 指数涨幅介于-10%~10%之间
	减持	未来 6 个月内相对沪深 300 指数跌幅超过 10%
行业评级标准	看好	未来 12 个月内相对于沪深 300 指数涨幅超过 10%
	中性	未来 12 个月内相对于沪深 300 指数涨幅介于-10%-10%之间
	看淡	未来 12 个月内相对于沪深 300 指数跌幅超过 10%

**重要声明 1:** 本报告中的信息均来源于已公开的资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，不保证该信息未经任何更新，也不保证本公司做出的任何建议不会发生任何变更。在任何情况下，报告中的信息或所表达的意见并不构成所述证券买卖的出价或询价。在任何情况下，我公司不就本报告中的任何内容对任何投资做出任何形式的担保。我公司及其关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行或财务顾问服务。我公司的关联机构或个人可能在本报告公开发表之前已经使用或了解其中的信息。本报告的版权归渤海证券股份有限公司所有，未获得渤海证券股份有限公司事先书面授权，任何人不得对本报告进行任何形式的发布、复制。如引用、刊发，需注明出处为“渤海证券股份有限公司”，也不得对本报告进行有悖原意的删节和修改。

**重要声明 2:** 本报告PDF版本由郭靖唯一制作。

渤海证券研究所机构销售团队

朱艳君

渤海证券研究所机构销售部经理

华南区销售经理

座机：86-22-28451995

手机：13502040941

邮箱：[zhuyanjun@bhzq.com](mailto:zhuyanjun@bhzq.com)

渤海证券研究所

天津

天津市南开区宾水西道8号

邮政编码：300381

电话：(022) 28451888

传真：(022) 28451615

北京

北京市西城区阜外大街22号 外经贸大厦11层

邮政编码：100037

电话：(010) 68784253

传真：(010) 68784236

渤海证券研究所网址：[www.ewww.com.cn](http://www.ewww.com.cn)