

电力设备与新能源行业点评

2019 年第 1 批推广目录点评：高能量密度车型占比提升

2019 年 02 月 16 日

增持（维持）

证券分析师 曾朵红
执业证号：S0600516080001
021-60199793
zengdh@dwzq.com.cn

投资要点

- **2019 年第 1 批推广目录 106 款车型：**2019 年 2 月，《新能源汽车推广应用推荐车型目录（2019 年第 1 批）》相关车型及主要参数发布，共有 49 家车企 106 款车型入选。19 年第 1 批推广目录中，新能源乘用车 54 款，占比 50.94%；客车 32 款，占比 30.19%；专用车 20 款，占比 18.87%。纯电动车型有 98 款，插电式混合动力车型有 8 款，燃料电池车型 0 款。
- **新能源乘用车：**共有 27 家车企，54 款车型入围，安徽江淮（6 辆）、比亚迪（5 辆）占比较多。纯电动车型 46 款，插电式混合动力 8 款。纯电动车型中，42 款车型能量密度大于等于 140Wh/kg，占比达到 91.30%，此外，有 14 款车型能量密度达到 160wh/kg，占比 30.43%，高能量密度趋势显著，其中山西新能源汽车有 1 款能量密度 182wh/kg。配套电池类型看，48 款车型配套三元锂电池，在乘用车中占比 88.89%。
- **纯电动乘用车续航里程大多在 300km 以上：**我们统计了纯电动乘用车的续航里程，共计 46 款，200-250km 为 1 款，占比 2.2%；250-300km 为 4 款，占比 8.7%；300-400km 为 16 款，占比为 34.8%；400km 以上的为 25 款，占比 54.3%，续航 300km 以上车型占比达 89.1%，高续航比例进一步提升。
- **新能源客车：**共有 14 家车企，32 款车型入围。纯电动车型 32 款，没有燃料电池款。在纯电车型中，31 款车型能量密度高于 135Wh/kg，占比达到 96.88%。配套电池类型看，32 款配套磷酸铁锂电池，在客车中占比达 100%。
- **新能源专用车：**总计 15 家车企，20 款车型入围。19 年第 1 批中专用车 20 款为纯电动，其中，4 款车型能量密度在 115-140 Wh/kg 之间，占比达到 20%；16 款车型能量密度大于 140 Wh/kg，占比达到 80%；磷酸铁锂车型 13 款（占比 65%），三元锂离子 6 款（占比 30%），锰酸锂 1 款（占比 5%）。
- **电池供应商方面，宁德时代电池供应量仍居首位。**采用宁德时代电池的乘用车有 6 款，客车 7 款，专用车 7 款，总数依然最高，总共有 20 款车型都是用的宁德时代的电池。另外，有 4 款乘用车、7 款客车及 2 款专用车使用国轩高科电池。
- **投资建议：**1 月销量大超预期，龙头满产，业绩高增长较确定。继续推荐 1 季报高增长的龙头标的：电池龙头（宁德时代、比亚迪）；锂电中游的优质龙头（新宙邦、天赐材料、璞泰来、当升科技、星源材质；恩捷股份、杉杉股份、亿纬锂能、国轩高科、关注欣旺达）；核心零部件（汇川技术、宏发股份）；同时逐步布局股价处于底部的优质上游资源钴和锂（天齐锂业）。
- **风险提示：**投资增速下滑，政策不达预期，价格竞争超预期。

行业走势



相关研究

- 1、《电力设备与新能源行业周报：风光需求超预期旺盛、电动车静待政策》2019-02-10
- 2、《电力设备与新能源行业周报：锂电、光伏、风电一季度需求旺盛》2019-01-27
- 3、《电力设备与新能源行业周报：风光开车需求旺盛，优质龙头成长确定》2019-01-20

2019年第1批推广目录106款车型：2019年2月，《新能源汽车推广应用推荐车型目录（2019年第1批）》相关车型及主要参数发布，共有49家车企106款车型入选。19年第1批推广目录中，新能源乘用车54款，占比50.94%；客车32款，占比30.19%；专用车20款，占比18.87%。纯电动车型有98款，插电式混合动力车型有8款，燃料电池车型0款。

图表 1：19 年第 1 批推广目录车型

| | 纯电动 | 插电混合 | 燃料电池 | 总计 | 占比 |
|-----|-----|------|------|-----|---------|
| 乘用车 | 46 | 8 | | 54 | 50.94% |
| 客车 | 32 | | | 32 | 30.19% |
| 专用车 | 20 | | | 20 | 18.87% |
| 总计 | 98 | 8 | 0 | 106 | 100.00% |

数据来源：工信部，东吴证券研究所

新能源乘用车：共有27家车企，54款车型入围，安徽江淮(6辆)、比亚迪(5辆)占比较多。纯电动车型46款，插电式混合动力8款。纯电动车型中，42款车型能量密度大于等于140Wh/kg，占比达到91.30%，此外，有14款车型能量密度达到160wh/kg，占比30.43%，高能量密度趋势显著，其中山西新能源汽车有1款能量密度182wh/kg。配套电池类型看，48款车型配套三元锂电池，在乘用车中占比88.89%。

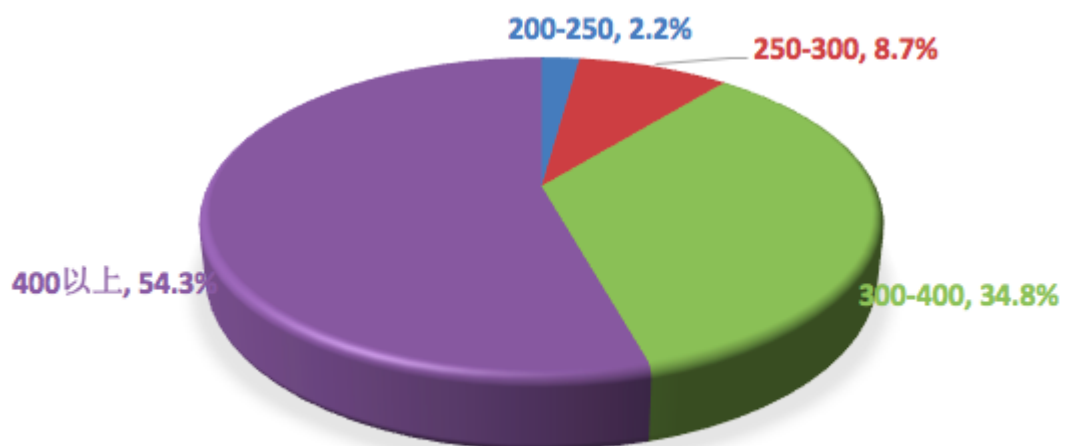
图表 2：第 1-26 批推广目录乘用车能量密度统计

| 纯电动乘用车 补贴系数 | 时间 | 105以下 0 | 105(含) 0.6 | -120 1 | 120(含) -140 1 | 140(含)-160 1.1 | 160以上 1.2 | 总计 |
|----------------|---------|------------|---------------|-----------|---------------------|-------------------|--------------|----|
| 第一批 | 2017-01 | 44 | 10 | 5 | 2 | 0 | 61 | |
| 第二批 | 2017-03 | 22 | 7 | 4 | 0 | 0 | 33 | |
| 第三批 | 2017-04 | 10 | 5 | 17 | 1 | 0 | 33 | |
| 第四批 | 2017-05 | 11 | 5 | 10 | 0 | 0 | 26 | |
| 第五批 | 2017-06 | 12 | 9 | 13 | 2 | 0 | 36 | |
| 第六批 | 2017-07 | 11 | 2 | 17 | 0 | 0 | 30 | |
| 第七批 | 2017-07 | 12 | 5 | 24 | 9 | 0 | 50 | |
| 第八批 | 2017-08 | 5 | 6 | 18 | 6 | 0 | 35 | |
| 第九批 | 2017-09 | 14 | 7 | 20 | 3 | 1 | 45 | |
| 第十批 | 2017-10 | 1 | 2 | 22 | 8 | 0 | 33 | |
| 第十一批 | 2017-12 | 7 | 4 | 34 | 6 | 0 | 51 | |
| 第十二批 | 2017-12 | 1 | 2 | 11 | 11 | 0 | 25 | |
| 第十三批 | 2018-02 | 0 | 3 | 13 | 11 | 0 | 27 | |
| 第十四批 | 2018-03 | 0 | 0 | 1 | 6 | 0 | 7 | |
| 第十五批 | 2018-04 | 1 | 0 | 10 | 29 | 0 | 40 | |
| 第十六批 | 2018-05 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 第十七批 | 2018-05 | 1 | 30 | 141 | 120 | 2 | 294 | |
| 第十八批 | 2018-06 | 0 | 3 | 7 | 33 | 3 | 46 | |
| 第十九批 | 2018-07 | 0 | 0 | 13 | 25 | 7 | 45 | |
| 第二十批 | 2018-08 | 0 | 2 | 12 | 38 | 5 | 57 | |
| 第二十一批 | 2018-09 | 0 | 0 | 6 | 32 | 6 | 44 | |
| 第二十二批 | 2018-10 | 0 | 1 | 8 | 19 | 5 | 33 | |
| 第二十三批 | 2018-11 | 0 | 0 | 7 | 18 | 5 | 30 | |
| 第二十四批 | 2018-12 | 0 | 0 | 4 | 25 | 9 | 38 | |
| 第二十五批 | 2018-12 | 0 | 0 | 2 | 27 | 14 | 43 | |
| 第二十六批 | 2019-02 | 0 | 0 | 4 | 28 | 14 | 46 | |
| 总计 | | 152 | 103 | 423 | 459 | 71 | 1208 | |

数据来源：工信部，东吴证券研究所

纯电动乘用车续航里程绝大多数在 300km 以上：我们统计了纯电动乘用车的续航里程，共计 46 款，200-250km 为 1 款，占比 2.2%；250-300km 为 4 款，占比 8.7%；300-400km 为 16 款，占比为 34.8%；400km 以上的为 25 款，占比 54.3%，续航 300km 以上车型占比达 89.1%，高续航比例进一步提升。

图表 3：19 年第 1 批纯电动乘用车续航里程（工况法：km）统计



数据来源：工信部，东吴证券研究所

新能源客车：共有 14 家车企，32 款车型入围。纯电动车型 32 款，没有燃料电池款。在纯电车型中，31 款车型能量密度高于 135Wh/kg，占比达到 96.88%。配套电池类型看，32 款配套磷酸铁锂电池，在客车中占比达 100%。

图表 4：第 1- 26 批推广目录客车能量密度统计

| 纯电动客车 补贴系数 | 时间 | 115以下 0 | 115 (含) -135 1 | 135以上 1.1 | 总计 |
|---------------|---------|------------|-------------------|--------------|-------------|
| 第一批 | 2017-01 | 22 | 1 | 0 | 23 |
| 第二批 | 2017-03 | 27 | 47 | 7 | 81 |
| 第三批 | 2017-04 | 103 | 149 | 27 | 279 |
| 第四批 | 2017-05 | 57 | 145 | 17 | 219 |
| 第五批 | 2017-06 | 48 | 93 | 1 | 142 |
| 第六批 | 2017-07 | 27 | 77 | 9 | 113 |
| 第七批 | 2017-07 | 42 | 122 | 9 | 173 |
| 第八批 | 2017-08 | 33 | 66 | 4 | 103 |
| 第九批 | 2017-09 | 22 | 93 | 14 | 129 |
| 第十批 | 2017-10 | 15 | 49 | 8 | 72 |
| 第十一批 | 2017-12 | 7 | 47 | 17 | 71 |
| 第十二批 | 2017-12 | 0 | 11 | 47 | 58 |
| 第十三批 | 2018-02 | 0 | 4 | 47 | 51 |
| 第十四批 | 2018-03 | 0 | 1 | 24 | 25 |
| 第十五批 | 2018-04 | 0 | 6 | 129 | 135 |
| 第十六批 | 2018-05 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 第十七批 | 2018-05 | 48 | 421 | 451 | 920 |
| 第十八批 | 2018-06 | 3 | 2 | 155 | 160 |
| 第十九批 | 2018-07 | 0 | 8 | 129 | 137 |
| 第二十批 | 2018-08 | 4 | 8 | 121 | 133 |
| 第二十一批 | 2018-09 | 0 | 3 | 113 | 116 |
| 第二十二批 | 2018-10 | 0 | 4 | 69 | 73 |
| 第二十三批 | 2018-11 | 0 | 7 | 58 | 65 |
| 第二十四批 | 2018-12 | 0 | 0 | 19 | 19 |
| 第二十五批 | 2018-12 | 0 | 0 | 11 | 11 |
| 第二十六批 | 2019-02 | 0 | 1 | 31 | 32 |
| 总计 | | 458 | 1365 | 1518 | 3341 |

数据来源：工信部，东吴证券研究所

新能源专用车：总计 15 家车企，20 款车型入围。19 年第 1 批中专用车 20 款为纯电动，其中，4 款车型能量密度在 115-140 Wh/kg 之间，占比达到 20%；16 款车型能量密度大于 140 Wh/kg，占比达到 80%；磷酸铁锂车型 13 款（占比 65%），三元锂离子 6 款（占比 30%），锰酸锂 1 款（占比 5%）。

图表 5：19 年第 1 批新能源汽车电池特征

| | 三元锂 | 磷酸铁锂 | 锰酸锂 | 锂离子 | 钛酸锂 | 总计 |
|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 乘用车 | 48 | 3 | | 3 | | 54 |
| 客车 | | 32 | | | | 32 |
| 专用车 | 6 | 13 | 1 | | | 20 |
| | 54 | 48 | 1 | 3 | 0 | 106 |

数据来源：工信部，东吴证券研究所

电池供应商方面，宁德时代电池供应量仍居首位。采用宁德时代电池的乘用车有6款，客车7款，专用车7款，总数依然最高，总共有20款车型都是用的宁德时代的电池。另外，有4款乘用车、7款客车及2款专用车使用国轩高科电池。

图表6：19年第1批新能源汽车电池供应商

| 电池企业 | 乘用车 | 客车 | 专用车 | 总计 |
|---------|-----|----|-----|----|
| 宁德时代 | 6 | 7 | 7 | 20 |
| 国轩高科 | 4 | 7 | 2 | 13 |
| 比亚迪 | 5 | 4 | 1 | 10 |
| 威睿电动 | 7 | | | 7 |
| 东风海博 | | 5 | | 5 |
| 安徽江淮华霆 | 5 | | | 5 |
| 亿纬锂能 | | 4 | | 4 |
| 中信国安盟固利 | 2 | | 1 | 3 |
| 万向一二三 | | 3 | | 3 |
| 广州汽车集团 | 3 | | | 3 |
| 孚能科技 | 3 | | | 3 |
| 重庆长安汽车 | 2 | | | 2 |
| 星恒电源 | 1 | | 1 | 2 |
| 捷威 | 2 | | | 2 |
| 比克 | 2 | | | 2 |
| 上海捷新 | 2 | | | 2 |
| 浙江衡远 | 1 | | | 1 |
| 十堰猛狮 | 1 | | | 1 |
| 上汽时代 | 1 | | | 1 |
| 上海德朗能 | 1 | | | 1 |
| 山东玉皇 | | | 1 | 1 |
| 南昌卡耐 | 1 | | | 1 |
| 力神 | 1 | | | 1 |
| 江西安驰 | | | 1 | 1 |
| 江苏春兰 | | 1 | | 1 |
| 惠州亿鹏 | | | 1 | 1 |
| 湖南金杯 | 1 | | | 1 |
| 河南速达 | 1 | | | 1 |
| 鹏辉 | | | 1 | 1 |
| 河南锂动 | 1 | | | 1 |
| 天劲 | 1 | | | 1 |
| 多氟多 | | | 1 | 1 |

数据来源：工信部，东吴证券研究所

■ 投资建议

1月销量大超预期，龙头满产，业绩高增长较确定。继续推荐1季报高增长的龙头标的：电池龙头（宁德时代、比亚迪）；锂电中游的优质龙头（新宙邦、天赐材料、璞泰来、当升科技、星源材质；恩捷股份、杉杉股份、亿纬锂能、国轩高科、关注欣旺达）；核心零部件（汇川技术、宏发股份）；同时逐步布局股价处于底部的优质上游资源钴和锂（天齐锂业）。

■ **风险提示**

投资增速下滑，政策不达预期，价格竞争超预期。

免责声明

东吴证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

本研究报告仅供东吴证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。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，本公司不对任何人因使用本报告中的内容所导致的损失负任何责任。在法律许可的情况下，东吴证券及其所属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投资银行服务或其他服务。

市场有风险，投资需谨慎。本报告是基于本公司分析师认为可靠且已公开的信息，本公司力求但不保证这些信息的准确性和完整性，也不保证文中观点或陈述不会发生任何变更，在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。

本报告的版权归本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发、转载，需征得东吴证券研究所同意，并注明出处为东吴证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

东吴证券投资评级标准：

公司投资评级：

- 买入：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘在 15%以上；
- 增持：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘介于 5%与 15%之间；
- 中性：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘介于-5%与 5%之间；
- 减持：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘介于-15%与-5%之间；
- 卖出：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘在-15%以下。

行业投资评级：

- 增持：预期未来 6 个月内，行业指数相对强于大盘 5%以上；
- 中性：预期未来 6 个月内，行业指数相对大盘-5%与 5%；
- 减持：预期未来 6 个月内，行业指数相对弱于大盘 5%以上。

东吴证券研究所

苏州工业园区星阳街 5 号

邮政编码：215021

传真：(0512) 62938527

公司网址：<http://www.dwzq.com.cn>

