

# 新能源汽车补贴大幅退坡

宋辛南

## 一、重大事件概述

3月26日，2019年新能源汽车补贴政策更新发布，做出了两方面的调整，一是补贴金额大幅调低，二是补贴门槛提升。

重要内容如下：

1、稳步提高新能源汽车动力电池系统能量密度门槛要求，适度提高新能源汽车整车能耗要求，提高纯电动乘用车续航里程门槛要求。如：纯电动乘用车工况法续航里程不低于250 km，配套动力电池系统的质量能量密度不低于125Wh/kg；非快充类纯电动客车电池系统能量密度不低于135Wh/kg，续航里程不低于200公里（等速法）；纯电动货车装载动力电池系统能量密度不低于125Wh/kg。

2、新政从2019年3月26日起实施，2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期。过渡期期间，满足2018年补贴标准但不满足2019年标准的，按2018年10%标准补贴；满足2019年补贴标准的，按2018年60%标准补贴。

3、过渡期后，地方不再对新能源汽车（新能源公交车和燃料电池汽车除外）给予购置补贴，转为用于支持充电（加氢）基础设施“短板”建设和配套运营服务等方面。

4、燃料电池汽车和新能源公交车补贴政策另行公布，过渡期期间销售上牌的燃料电池汽车按2018年对应标准的80%补贴。

## 二、其他机构观点

### （一）中信建投

《同花顺财经：2019年新能源汽车补贴将大幅退坡，有何影响？》

中信建投（601066）余海坤表示，正式版本的 2019 年补贴政策，较之前各种流露出来的信息还是相差不大，比较符合市场预期。补贴不是一个长期逻辑，实现了补贴应该发挥的产业引导功能后，有序退出，是大势所趋。车企只有积极应对，努力提升产品和技术，通过以量补价、增配提价、以及成本降低来消化补贴退出的不利影响。补贴政策的正式推出，是行业利空出尽，我们仍然长期看好新能源汽车行业的投资机会，建议投资者积极布局优质整车和新能源产业链相关龙头标的。

锂电池行业影响方面，中信建投陈兵表示，新能源汽车 2019 年补贴标准是符合预期的，2019 年补贴标准靴子的落地，将利好新能源车产业链的发展。2019 年动力锂电池行业将迎来新一轮产能周期，利好相关锂电设备企业。另外，在设备价格上，据产业链草根调研，目前动力锂电池产线前中后段已基本实现国产化，随着设备市场竞争格局的基本稳定，未来设备价格大幅度下滑的可能性较小，未来价格的下滑主要因设备效率的提升，价格的下滑是可控的。

## （二）安信证券

### 《同花顺财经：2019 年新能源汽车补贴将大幅退坡，有何影响？》

19 年补贴政策总体符合市场预期，体现了在追求车型高端化的同时，重视使用性与安全性的政策导向。靴子落地后，原有车型将加大销售力度，19 年上半年缓冲期内预计将会出现抢装；新品也将加速落地占领市场，整体产业链生产景气度有望提升。

## （三）中金公司

### 《中金：新能源汽车补贴政策点评——电新，汽车，化工，机械》

**电新：**里程与能量密度要求的提升将推动动力电池高镍化有实际性进程，安全性与低能耗则强化了对于锂电-车企协同性的要求。在 A+级车型进一步结构性放量的预期下，锂电产业链协同化、全球化、集中化的趋势将进一步强化，核心供应体系企业优势显著。

**汽车：**政策从参数引导转向能效引导，限定能效目标而不限定实现方法，可

以鼓励车企在轻量化、高效系统、高密度电池中自由选择对自己有利的路线；有助于延长车型生命周期，帮助回收前期投入；避免了技术跃进带来的热失控风险。

**化工：**鼓励中高端新能源乘用车，有利于推进新能源车稳健增长。补贴新政强调安全性与技术进步，有利于高镍三元正极、湿法隔膜、硅碳负极、软包电池等产品技术发展。此外，性价比较高的铁锂电池有望在中低端乘用车、商用车、储能市场快速普及。随着政策补贴逐步退出，锂电中游材料行业格局与企业差异化逐渐明朗，产业链各环节龙头企业与对目标市场定位清晰的公司将继续扩张全球市场份额。

**机械：**新能源乘用车、新能源客车补贴金额计算指标基本保持不变，新能源货车按照轻卡和中重卡区分补贴上限，同 2018 年补贴标准有所区别。短期看，动力电池厂商扩产力度或有所放缓。中长期看，锂电设备企业受益于动力电池厂商集中化、全球化趋势，充电、加氢基础设施有望受益。

### 三、红塔证券观点

关于新能源汽车补贴退坡的消息，此前已在业内有所预期，此次政策落地总体方向符合预期，退坡幅度略超预期。这一事件影响范围覆盖整个新能源汽车产业链，包括上游零部件产业链及整车配套产业链。

从消费者端来看，补贴标准的提高影响不大，从需求上来说消费者本就倾向于较高续航里程的车型。但是补贴金额的下滑则会产生较大影响，一来国家补贴下降 50%，二来地方补贴转向充电站等基础设施建设，不再补贴消费者。整体来看，消费者购买新能源汽车的成本将会出现较大幅度的上浮，将在一定程度上抑制需求。

从企业端来看，由于补贴标准（包括续航里程、电池能量密度及百公里能耗）的提高，将倒逼企业尽快完成技术升级。而在技术升级的过程中，整车企业可以自由选择技术升级路径，包括车身轻量化等作为一个整车企业的优势方向。而对三电系统配套企业来说，则在电池能量密度、提高电机效率、优化电控系统等各方面均有刺激。

从政府端来看，国家补贴退坡近一半，将在一定程度上降低国家财政压力；地方补贴则将补贴方向由整车本身转向支持充电（加氢）基础设施“短板”建设

和配套运营服务等方面，对于优化新能源汽车整体使用环境将起到积极作用。

再从技术上考量，根据此前中金公司的预计，2019 年磷酸铁锂电池成本下降幅度较三元锂电更大，加之本身就相对偏低的成本，在相关政策补贴退坡的背景下，其性价比优势愈发明显，在三元锂电池没有突破性技术发展的情况下，成本导向为主的车型有较大可能向磷酸铁锂电池倾斜。但是另一个方面来说，由于电池能量密度要求的提高，磷酸铁锂电池处于相对劣势的地位，而三元锂电池随着高镍化进程的推进，能量密度仍有提升空间，相对来说更符合国家政策方向。因此总体来说，对于能够达到补贴标准的磷酸铁锂电池，将会出现相对明显的利好；而反过来说，对达不到补贴标准的三元锂电池，则将面临成本高而不受补贴的双重压力，影响较大。

#### 四、风险提示

- ◇ 补贴退坡对消费者购车需求的抑制作用超出预期，严重影响新能源汽车销量增速；
- ◇ 由于补贴变动使得企业研发方向被动调整，影响企业相关布局；
- ◇ 整车企业配套零部件达不到补贴标准，变相提高生产成本，影响公司业绩；