

# 新能源设备

# 行业分析

## 新能源汽车产销量分析：7月乘用车产销同比下滑，商用车抢装销量同比增长

### 投资要点

◆ **【中汽协：7月新能源车销售8万辆，同比减少4.7%，环比减少47.5%，基本符合预期】**根据中汽协数据，2019年7月新能源汽车产销分别为8.4万辆和8.0万辆，同比下跌6.9%和4.7%，环比下跌37.2%和47.5%；累计来看，1-7月份产销分别完成70.1万辆和69.9万辆，同比增长39.1%和40.9%。7月产销量同比环比均出现下滑，基本符合预期。7月主要受新补贴政策执行首月以及车市淡季的影响，预计是下半年的月度产销量数据低点。8月之后，新补贴政策影响边际减弱，此外在禁止新能源车限行限购、新能源车停车费优惠等促进新能源车消费的政策推动下，产销量有望实现恢复性增长。我们预计今年全年我国新能源车产销量有望达150-160万辆。

◆ **新能源乘用车环比下滑明显，商用车销量同比增长30%**：中汽协数据，7月新能源乘用车产销量分别为7.0万辆和6.7万辆，同比减少11.2%和9.4%，环比减少41.8%和51.4%；新能源商用车产销量分别为1.4万辆和1.3万辆，同比增长23.5%和29.6%，环比增长5.8%和减少11.3%。新能源乘用车产销量下滑，主要系国五促销、6月抢装透支以及汽车销售淡季等因素所致，而新能源商用车7月存在抢装效应（8月7日新能源公交车执行新补贴），产销量环比波动较小。

◆ **纯电动车产销环比下滑严重，销量同比微增**：从不同动力类型来看，7月份纯电动车产销量分别为6.5万辆和6.1万辆，同比减少4.8%和增加1.6%，环比减少42.5%和52.7%；插电式混合动力汽车产销分别完成2.0万辆和1.9万辆，同比减少13.2%和20.6%，产量环比持平，销量环比减少17.4%。纯电动车产销量环比下滑明显，主要因为新能源汽车新政对纯电动车影响较大，纯电动车抢装透支效应也更加明显，而插混车受新政影响小，产销量环比降幅较小。

◆ **【乘联会：7月新能源乘用车销量6.88万辆，同比下降3%，环比下降48%】**根据乘联会数据，2019年7月我国新能源乘用车销量6.88万辆，同比下降3%，环比下降48%；1-7月新能源乘用车累计销量达64万辆，同比增长54%。纯电动车型方面，A00/A0/A/B/C同比分别+2%/-16%/+26%/+100%/-66%，环比分别-36%/-54%/-64%/+7%/+5%，其中A00级和A级分别完成销量1.8万辆和2.3万辆，占纯电动乘用车份额分别为34%和45%，环比分别+9pcts/-11pcts，A00车的回升主要来自于分时租赁和三四线城市的增量市场；插混车型方面，7月完成销量1.7万辆，同比下降27%，环比下降16%，其中A级、B级、C级销量同比-34%/-40%/+78%，环比-7%/-42%/+10%，占插混乘用车市场份额为61%、20%和17%，环比+6pcts/-9pcts/+4pcts。

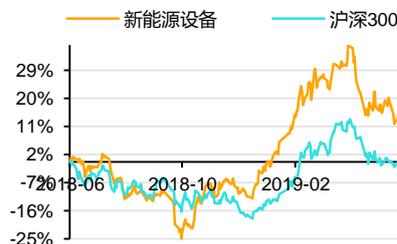
◆ **投资建议**：7月新能源车产销量出现大幅下滑，基本符合预期，8月之后有望实现恢复性增长，全年新能源汽车产销量有望达150-160万辆。**建议重点关注**：当升科技、华友钴业、恩捷股份、宁德时代、天齐锂业。

投资评级

**领先大市-A 维持**

首选股票	评级
300073	当升科技 买入-A
603799	华友钴业 买入-B
002812	恩捷股份 买入-A
300750	宁德时代 增持-A
002466	天齐锂业 买入-A

### 一年行业表现



资料来源：贝格数据

升幅%	1M	3M	12M
相对收益	-4.63	-8.20	8.83
绝对收益	-4.46	-10.61	6.20

分析师

 肖索  
 SAC 执业证书编号：S09105180070004  
 xiaosuo@huajinsec.com  
 021-20377056

分析师

 林帆  
 SAC 执业证书编号：S0910516040001  
 linfan@huajinsec.com  
 021-20377188

### 相关报告

新能源设备：第33周周报：嘉能可计划年底关停 Mutanda，

MB 钴价加速反弹 2019-08-12

新能源设备：第32周周报：MB 钴价全面反弹，新能源车有复苏迹象 2019-08-05

新能源设备：第31周周报：上半年光伏海外市场大放异彩，预计下半年国内光伏建设容量超30GW 2019-07-28

新能源设备：第30周周报：北京出租车电动化补贴落地，2019-07-22

新能源设备：新能源汽车产销量分析：6月抢装效应明显，7月产销量或将大幅下滑 2019-07-15

◆ **风险提示：** 行业政策重大变动；新能源汽车推广不及预期；其他突发性爆炸事件。

## 内容目录

一、抢装透支效应明显，7月产销量同比环比如期下滑	4
二、第7批推荐目录：乘用车、客车延续技术升级之路	7
三、原材料价格：MB钴价止跌反弹，三元材料价格企稳	10
四、近期行业动态	13
五、投资建议	14
六、风险提示	14

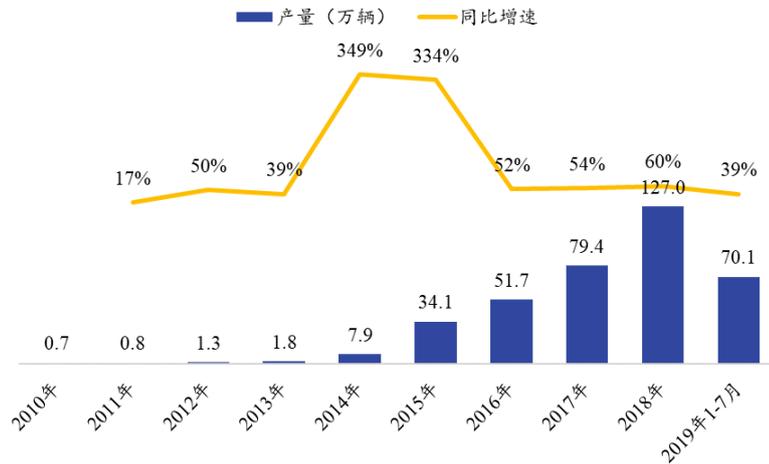
## 图表目录

图 1：2010-2019 年新能源车累计产量及同比增速（万辆）	4
图 2：2017-2019 年新能源车分月分车型产销量（万辆）	5
图 3：乘联会：2012-2019 年新能源乘用车月销量（辆）	6
图 4：2017-2019 年新能源乘用车分车型销量占比（%）	6
图 5：2017 年-2019 年推广目录纯电动乘用车续航里程分布（km）	9
图 6：2017 年-2019 年推广目录纯电动乘用车能量密度分布（Wh/kg）	9
图 7：MB 钴 99.8%和 MB 钴 99.3%价格走势（美元/磅）	10
图 8：硫酸钴价格走势（万元/吨）	11
图 9：三氧化二钴价格走势（元/千克）	11
图 10：氢氧化锂价格走势（元/吨）	11
图 11：电池级碳酸锂（Min 99.5%）价格走势（元/吨）	12
图 12：三元材料 523 及三元前驱体价格走势（元/千克）	12
表 1：2019 年 7 月新能车产量数据（单位：万辆）	4
表 2：2019 年 7 月新能车销量数据（单位：万辆）	5
表 3：2019 年 7 月新能源乘用车分车型销量及同比环比增速（辆）	6
表 4：2019 年 7 月新能源乘用车销售车型结构占比	7
表 5：2017 年-2019 年新能车推广目录入选车型汇总（个）	8
表 6：2018-2019 年新能车推广目录入选乘用车、专用车电池类型及占比（个）	8

## 一、抢装透支效应明显，7月产销量同比环比如期下滑

2019年8月12日，中国汽车工业协会发布7月份汽车产销数据。新能源汽车2019年7月产销分别完成8.4万辆和8.0万辆，同比分别下跌6.9%和4.7%，环比分别下跌37.2%和47.5%；累计来看，1-7月份产销分别完成70.1万辆和69.9万辆，同比分别增长39.1%和40.9%。

图1：2010-2019年新能源车累计产量及同比增速（万辆）



资料来源：工信部、中汽协、华金证券研究所

2019年7月纯电动车产销量分别为6.5万辆和6.1万辆，同比分别减少4.8%和增加1.6%，环比分别减少42.5%和52.7%；插电式混合动力汽车产销分别完成2.0万辆和1.9万辆，同比分别下降13.2%和20.6%，产量环比持平，销量环比下降17.4%。纯电动车产销量环比下滑明显，主要因为新能源汽车新政对纯电动车影响较大，纯电动车抢装透支效应也更加明显，而插混受新政影响小，产销量环比降幅较小。

从不同车型来看，7月份新能源乘用车产销量分别为7.0万辆和6.7万辆，同比减少11.2%和9.4%，环比减少41.8%和51.4%；1-7月份产销量分别为63.4万辆和63.1万辆，同比增长46.2%和47.4%。7月份新能源商用车产销量分别为1.4万辆和1.3万辆，同比增长23.5%和29.6%，环比增长5.8%和减少11.3%；1-7月份产销量分别为6.6万辆和6.7万辆，同比减少5.0%和0.5%。新能源乘用车产销量滑坡严重，主要系国五促销、6月抢装透支以及传统汽车销售淡季三种因素所致。而新能源商用车中的公交车8月7日才执行新补贴政策，7月仍存在抢装效应，产销量环比波动较小。

表1：2019年7月新能源车产量数据（单位：万辆）

	7月	1-7月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	8.4	70.1	-37.2%	-6.9%	39.1%
新能源乘用车	7.0	63.4	-41.8%	-11.2%	46.2%
纯电动	5.1	49.6	-49.7%	-10.5%	57.1%
插电式混动	1.9	13.8	-0.7%	-13.1%	16.8%
新能源商用车	1.4	6.6	5.8%	23.5%	-5.0%
纯电动	1.4	6.2	12.5%	25.2%	-5.6%
插电式混合动力	0.0	0.3	-42.4%	-19.9%	-21.9%

资料来源：中汽协，华金证券研究所

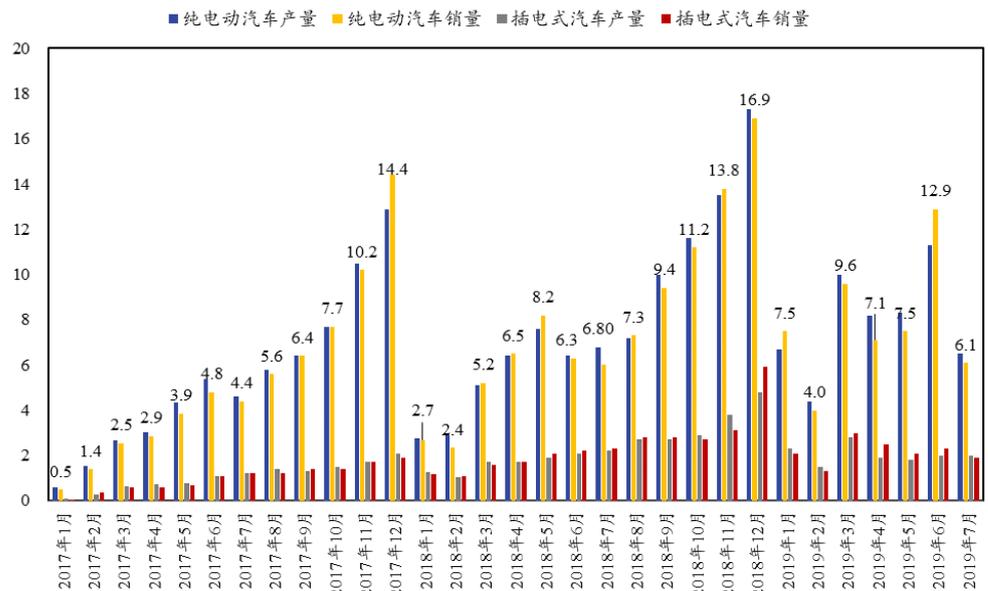
表 2: 2019 年 7 月新能源车销量数据 (单位: 万辆)

	7 月	1-7 月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
<b>新能源汽车</b>	<b>8.0</b>	<b>69.9</b>	<b>-47.5%</b>	<b>-4.7%</b>	<b>40.9%</b>
<b>  新能源乘用车</b>	<b>6.7</b>	<b>63.1</b>	<b>-51.4%</b>	<b>-9.4%</b>	<b>47.4%</b>
纯电动	4.8	48.8	-58.3%	-4.2%	57.8%
插电式混动	1.9	14.3	-15.2%	-20.6%	20.3%
<b>  新能源商用车</b>	<b>1.3</b>	<b>6.7</b>	<b>-11.3%</b>	<b>29.6%</b>	<b>-0.5%</b>
纯电动	1.3	6.3	-6.9%	31.7%	-0.8%
插电式混合动力	0.0	0.3	-40.3%	-18.2%	-21.8%

资料来源: 中汽协, 华金证券研究所

2019 年 7 月份新能源车产销同比、环比均出现下跌, 为 2015 年以来首次单月同比出现负增长, 主要是受国五标准燃油车降价促销和 6 月抢装提前透支需求的影响。下半年, 在原材料价格保持低位和电池能量密度持续提升的作用下, 新能源车性价比将不断提升, 产销量增长有望恢复。此外, 近期发改委禁止新能源车限行限购、新能源车停车费优惠等政策的实施, 也有助于新能源汽车恢复性增长, 预计今年全年我国新能源车产销量有望达 150-160 万辆。

图 2: 2017-2019 年新能源车分月分车型产销量 (万辆)

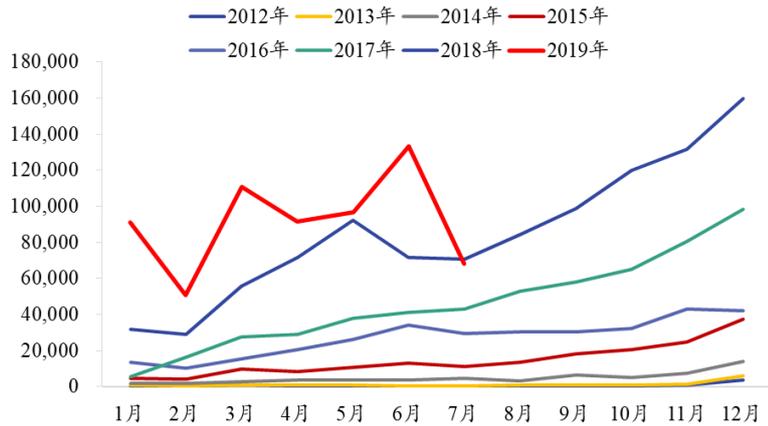


资料来源: 工信部、中汽协、华金证券研究所

2019 年 8 月 13 日, 乘联会数据, 7 月我国新能源乘用车销量为 6.88 万辆, 同比减少 3%, 环比减少 48%, 补贴退出、基数偏高、国五促销压力抑制了车企增长动力。2019 年 1-7 月新能源乘用车累计销量达 64 万辆, 同比增长 54%。

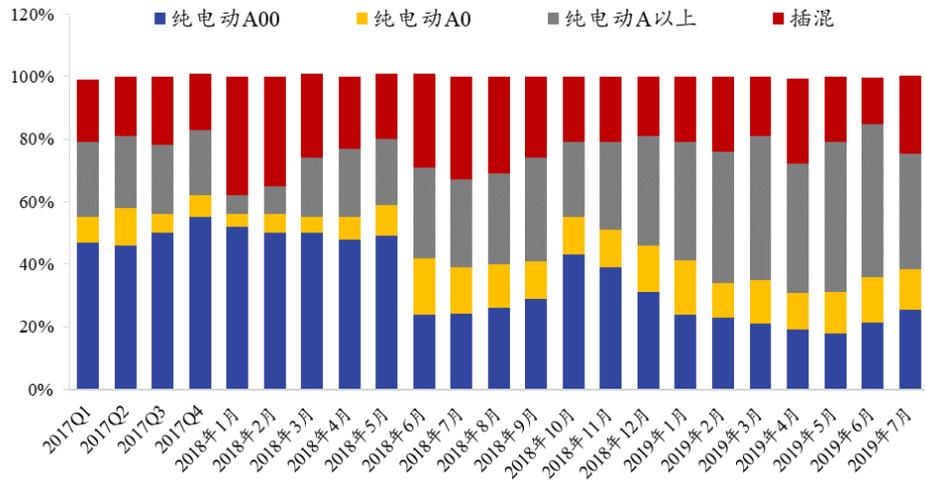
纯电动乘用车 A 级销量 2.3 万辆, 同比增长 26%, 主要是私家和出租租赁的拉动, 尤其是网约车的表现很抢眼, 环比下跌 64%, 体现了补贴退出对市场的压力。7 月仅有的同比、环比均实现增长的车型分别为纯电动 B 级车和插混 C 级车, 分别同比增长 1003%和 78%, 环比增长 7%和 10%, 主要得益于基数小、新品上市以及性价比提升。

图 3: 乘联会: 2012-2019 年新能源乘用车月销量 (辆)



资料来源: 乘联会、华金证券研究所

图 4: 2017-2019 年新能源乘用车分车型销量占比 (%)



资料来源: 乘联会、华金证券研究所

表 3: 2019 年 7 月新能源乘用车分车型销量及同比环比增速 (辆)

车型	17-7 月	18-7 月	19-6 月	19-7 月	月同比	月环比	2018 年	19 年累计	19 年累计同比	
纯电动	A00	21511	17769	27804	17683	2%	-36%	370740	138337	-20%
	A0	1970	10550	19414	8836	-16%	-54%	123918	86748	104%
	A	9094	18687	63828	23025	26%	-64%	249682	266779	226%
	B	58	149	1530	1644	1003%	7%	2453	8014	871%
	C	16	1332	435	456	-66%	5%	12984	7337	436%
纯电动合计	32649	48487	113011	51644	9%	-54%	759777	507215	69%	
插电混动	A0	0	0	648	357	-	-45%	0	1063	
	A	8411	15878	11233	10430	-34%	-7%	180631	72575	-28%
	B	2057	5860	6043	3487	-40%	-42%	59468	49103	291%
	C	0	1612	2593	2863	78%	10%	16126	13886	177%
插电混动合计	10468	23350	20517	17137	-27%	-16%	256225	136627	15%	
新能源乘用车总计	43117	71837	133528	68781	-3%	-48%	1016002	643842	54%	

资料来源: 乘联会、华金证券研究所

纯电动车 A00 级和 A0 级分别完成销量 1.8 万辆和 0.9 万辆,同比+2%/-16%,环比下降 36% 和 54%,占纯电动乘用车份额分别为 34%和 17%,环比+9pcts /持平,A00 车份额的回升主要来自分时租赁和三四线城市的增量市场。插混电动车完成销量 1.7 万辆,同比下降 27%,环比下降 16%,其中 A 级和 B 级销量同比下跌 34%和 40%,环比下跌 7%和 42%,占插混乘用车市场份额为 61%和 20%,环比+6pcts/-9pcts。

表 4: 2019 年 7 月新能源乘用车销售车型结构占比

占比		17-7 月	18-7 月	19-6 月	19-7 月	2018 年	19 年累计
纯电动	A00	66%	37%	25%	34%	49%	27%
	A0	6%	22%	17%	17%	16%	17%
	A	28%	39%	56%	45%	33%	53%
	B	0%	0%	1%	3%	0%	2%
	C	0%	3%	0%	1%	2%	1%
纯电动合计		<b>76%</b>	<b>67%</b>	<b>85%</b>	<b>75%</b>	<b>75%</b>	<b>79%</b>
插电混动	A0	0%	0%	3%	2%	0%	1%
	A	80%	68%	55%	61%	70%	53%
	B	20%	25%	29%	20%	23%	36%
	C	0%	7%	13%	17%	6%	10%
插电混动合计		<b>24%</b>	<b>33%</b>	<b>15%</b>	<b>25%</b>	<b>25%</b>	<b>21%</b>
新能源乘用车总计		<b>43117</b>	<b>71837</b>	<b>133528</b>	<b>68781</b>	<b>1016002</b>	<b>643842</b>

资料来源:乘联会,华金证券研究所

## 二、第 7 批推荐目录:乘用车、客车延续技术升级之路

2019 年 8 月 6 日,工信部发布 2019 年第 7 批《新能源汽车推广应用推荐车型目录》,本批推荐目录共包括 94 户企业的 273 个车型,其中纯电动产品共 88 户企业 242 个型号、插电式混合动力产品共 9 户企业 17 个型号、燃料电池产品共 11 户企业 14 个型号。

本批新能源车型推荐目录中,乘用车 51 款、客车 195 款、专用车 106 款,分别占比 14.5%、55.4%、30.1%。其中符合 2018 年国补产品技术要求的有 110 款,98%以上为客车;符合 2019 年国补产品技术要求的有 228 款,乘用车、客车、专用车分别占比 21%、35%、44%,其中除乘用车的 3 款插混外,其余全部为纯电动车型。

从电池类型看,三元锂电池在乘用车领域依旧占据主导地位,其中纯电动乘用车中三元锂电池占比 89%,较上一批下降 7pcts,磷酸铁锂电池的比例略有上升,显示出部分车企在补贴退坡下的降本诉求;纯电动客车中磷酸铁锂电池占比 89%,插混客车中锰酸锂占比较高;纯电动专用车中磷酸铁锂电池占比 76%,三元锂电池占比 21%,专用车领域低成本效应更加明显。

该批次推荐车型中,配套电池能量密度持续提升,均高于 120Wh/kg。纯电动乘用车中,三元锂电池能量密度达到 140Wh/kg 以上的占到 84%,160Wh/kg 以上的占到 58%,较上一批提高 14pcts,最高能量密度达到 170Wh/kg,磷酸铁锂电池能量密度也均超过 120Wh/kg。目前电池能量密度提升速度较慢,2019 年-2020 年有望达到 200Wh/kg 以上。

续航里程方面，该批次推荐车型中，纯电动乘用车平均续航里程继续大幅提升，主要由于低续航的推出锐减。其中新能源乘用车续航里程大于 250 公里的车型占比达 100%，大于 400 公里的车型占比达 56%，最高续航里程达到 510 公里。未来新能源积分作用减弱，有望继续推动高续航力里程的车型增长。

表 5：2017 年-2019 年新能车推广目录入选车型汇总（个）

大类	动力	2017 年 汇总	2018 年 汇总	2019 年 新 1 批	2019 年 新 2 批	2019 年 新 3 批	2019 年 新 4 批	2019 年 新 5 批	2019 年 新 6 批	2019 年 新 7 批	2019 年 汇总
乘用车	纯电动	361	684	46	28	42	45	678	26	48	913
	混动	43	139	8	1	9	6	147	3	3	177
	燃料电池	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	总计	<b>404</b>	<b>823</b>	<b>54</b>	<b>29</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>825</b>	<b>29</b>	<b>51</b>	<b>1090</b>
客车	纯电动	1421	1842	32	22	70	107	1460	197	170	2058
	混动	399	297	0	0	2	4	61	14	14	95
	燃料电池	0	60	0	0	1	5	2	5	11	24
	总计	<b>1839</b>	<b>2199</b>	<b>32</b>	<b>22</b>	<b>73</b>	<b>116</b>	<b>1523</b>	<b>216</b>	<b>195</b>	<b>2177</b>
专用车	纯电动	988	1381	20	33	52	69	1099	52	104	1429
	混动	0	26	0	0	0	2	5	0	0	7
	燃料电池	3	4	0	0	2	0	1	1	2	6
	总计	<b>991</b>	<b>1407</b>	<b>20</b>	<b>33</b>	<b>54</b>	<b>71</b>	<b>1105</b>	<b>53</b>	<b>106</b>	<b>1442</b>
总计		<b>3234</b>	<b>4429</b>	<b>106</b>	<b>84</b>	<b>178</b>	<b>238</b>	<b>3453</b>	<b>298</b>	<b>352</b>	<b>4709</b>

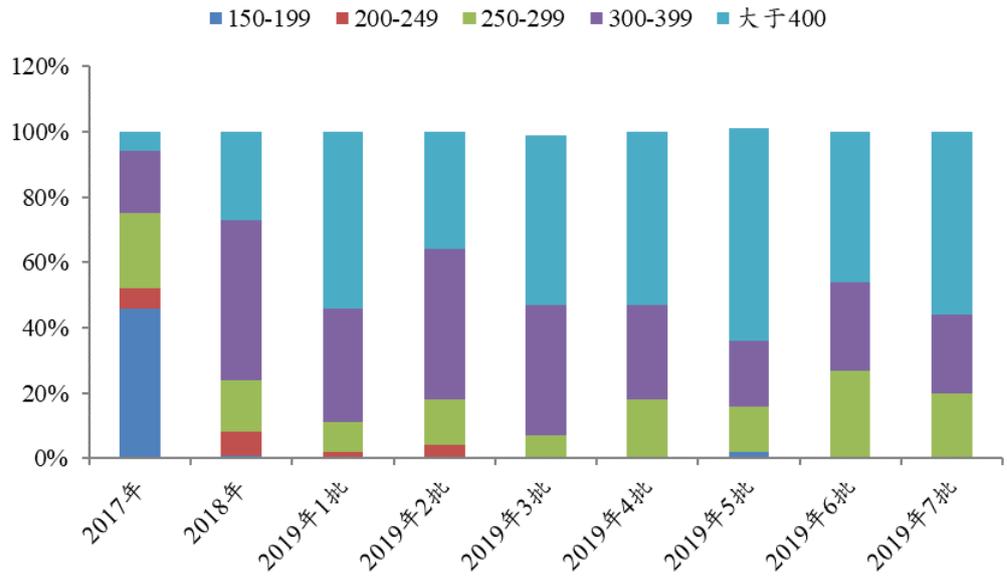
资料来源：乘联会，工信部，华金证券研究所

表 6：2018-2019 年新能车推广目录入选乘用车、专用车电池类型及占比（个）

大类	电池简称	18 年 汇总	19 年 新 1-4 批	19 年 新 5 批	19 年 新 6 批	19 年 第 7 批	19 年新 1-4 批三元占 比	19 年新 5 批三元占 比	19 年新 6 批三元占 比	19 年新 7 批三元占 比
乘用车	三元锂	694	153	57	25	39	86%	95%	96%	89%
	磷酸铁锂	32	17	3	1	4				
	锂离子	95	7	0	0	1				
	锰酸锂	2	0	0	0	0				
乘用车汇总		<b>823</b>	<b>177</b>	<b>60</b>	<b>26</b>	<b>44</b>				
专用车	三元锂	707	55	23	9	21	31%	20%	18%	21%
	磷酸铁锂	514	114	89	42	76				
	锰酸锂	93	7	2	0	0				
	其他	93	2	0	0	2				
专用车汇总		<b>1407</b>	<b>178</b>	<b>114</b>	<b>51</b>	<b>100</b>				

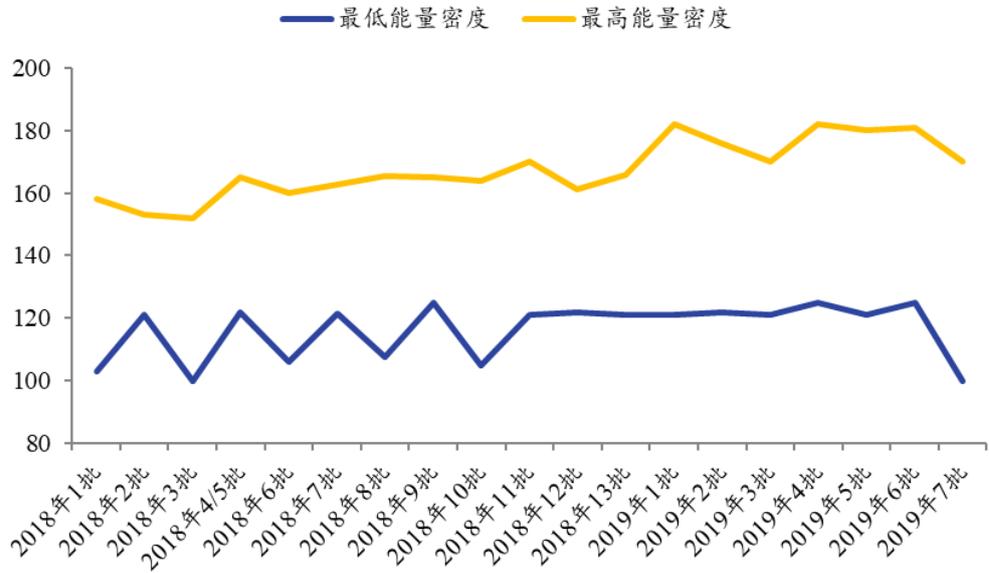
资料来源：乘联会，华金证券研究所

图 5: 2017 年-2019 年推广目录纯电动乘用车续航里程分布 (km)



资料来源: 乘联会, 华金证券研究所

图 6: 2017 年-2019 年推广目录纯电动乘用车能量密度分布 (Wh/kg)



资料来源: 乘联会, 华金证券研究所

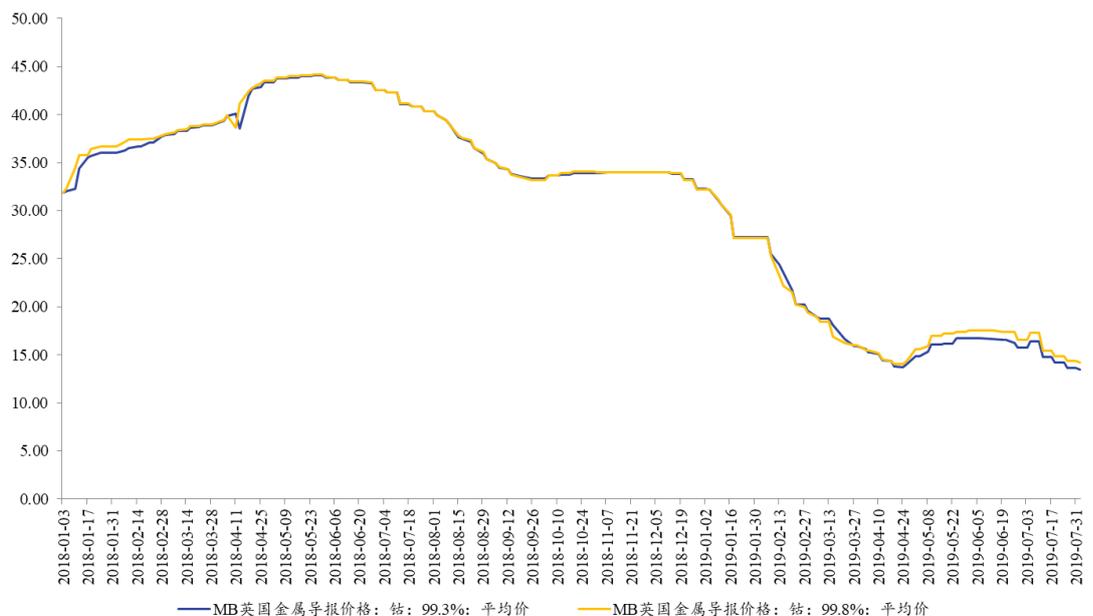
### 三、原材料价格：MB 钴价止跌反弹，三元材料价格企稳

【钴】上海有色网数据，8月12日-8月16日，国内电解钴主流报价 23.20-24.70 万元/吨，最高价较上周上涨 1.2 万元/吨；四氧化三钴报 14.80-16.30 万元/吨，最高价较上周上涨 1.3 万元/吨；硫酸钴报 3.80-4.30 万元/吨，较上周上涨 0.25 万元/吨。8月14日，MB 钴（标准级）报价 15.5 (+0.85) -16.75 (+1.05) 美元/磅，合金级钴报价 15.5 (+0.4) -16.75 (+0.8) 美元/磅。受全球最大铜钴矿 Mutanda 停产影响，国内、国际钴价大幅上涨，国内电解钴价格较 7 月底上涨逾 20%。

【锂】上海有色网数据，8月12日-8月16日，锂产品报价 64.0-67.0 万元/吨，与上周持平；电池级碳酸锂报 6.35-6.65 万元/吨，较上周下跌 0.05 万元/吨；电池级氢氧化锂报价 7.20-7.60 万元/吨，较上周下跌 0.1 万元/吨。

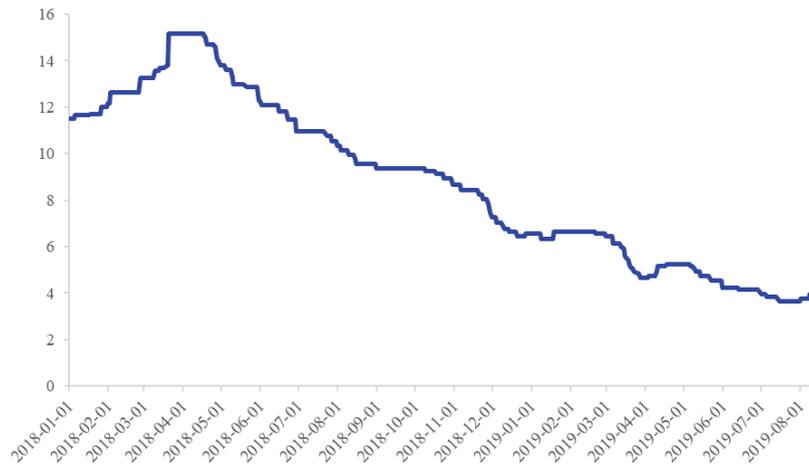
三元材料方面，NCM523 动力型三元材料主流价为 12.70-13.60 万元/吨，与上周持平；三元前驱体 NCM523 报价为 7.50-8.0 万元/吨，较上周上涨 0.3 万元/吨。

图 7：MB 钴 99.8%和 MB 钴 99.3%价格走势（美元/磅）



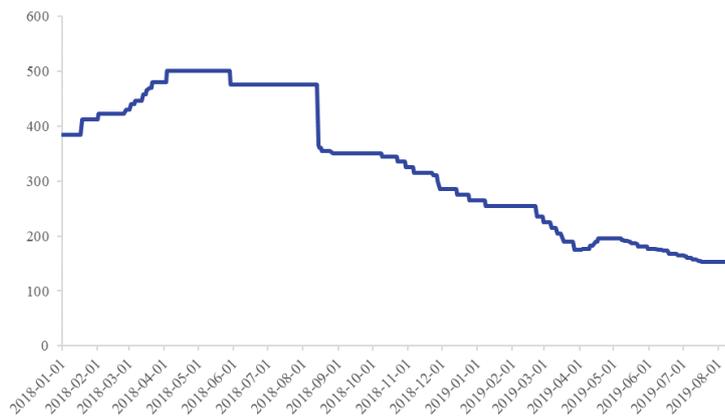
资料来源：Choice 终端，华金证券研究所

图 8: 硫酸钴价格走势 (万元/吨)



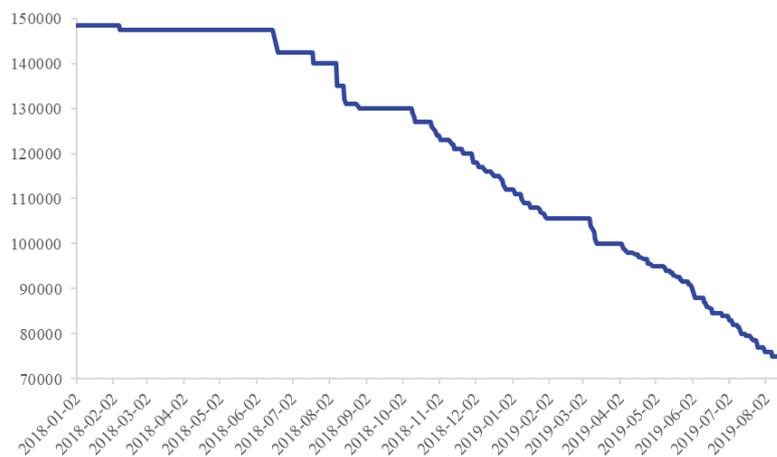
资料来源: Wind, 华金证券研究所

图 9: 四氧化三钴价格走势 (元/千克)



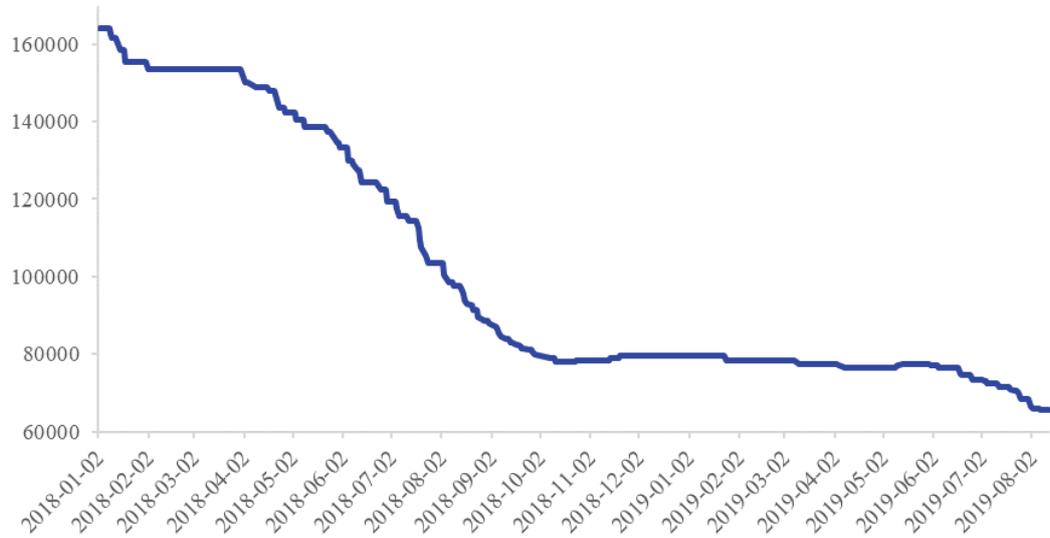
资料来源: Wind, 华金证券研究所

图 10: 氢氧化锂价格走势 (元/吨)



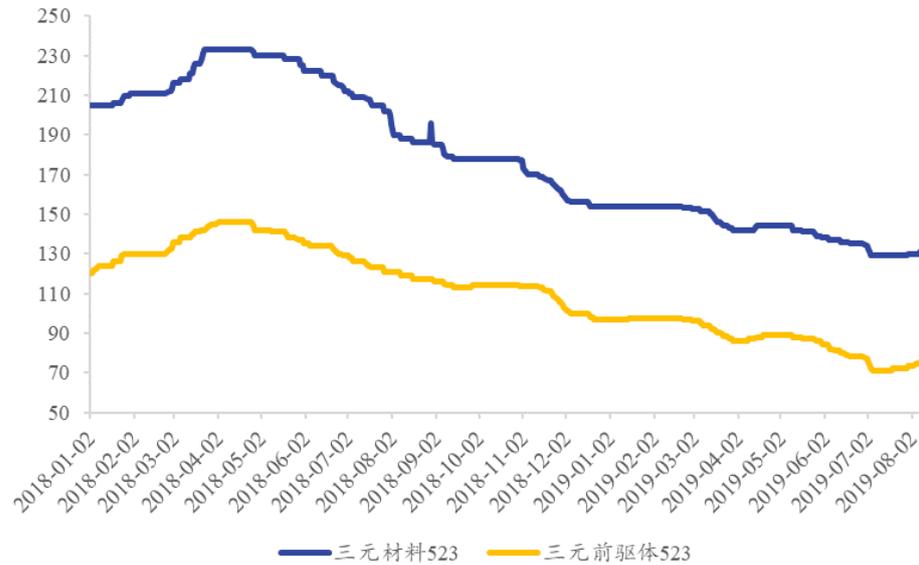
资料来源: Wind, 华金证券研究所

图 11: 电池级碳酸锂 (Min 99.5%) 价格走势 (元/吨)



资料来源: Wind, 华金证券研究所

图 12: 三元材料 523 及三元前驱体价格走势 (元/千克)



资料来源: Wind, 华金证券研究所

## 四、近期行业动态

### 1. 海南省发改委：实行新能源汽车停车服务收费应低于非新能源汽车的差别收费优惠政策。

8月1日，海南省发改委向各市、县、自治县发展改革委发布《关于完善新能源汽车车辆停放服务收费优惠政策的指导意见》，提出将在2019年11月底前出台新能源汽车车辆停放服务收费优惠政策，按照不同区域、不同位置、不同车型、不同时段，新能源汽车停车服务收费标准应当低于非新能源汽车停车服务收费标准，应适当延长免费停放时间，或实行免费停放政策，来保障新能源汽车使用便利性。海南省曾在今年3月发布的《海南省清洁能源汽车发展规划》中明确表示，从2030年起全面禁止销售燃油汽车。

### 2. 高工锂电：2019年7月动力电池装机电量4.7GWh，同比增长40%。

高工产业研究院（GGII）最新发布的《动力电池月度数据库》统计显示，2019年7月我国新能源汽车生产约7.4万辆，同比下降6%，环比下降43%；动力电池装机总电量约4.7GWh，同比增长40%，环比下降29%。其中，新能源乘用车电池装机电量约2.22GWh，同比下降5.5%，环比下跌54%；新能源客车则呈现逆势上扬的态势，环比增长达109%，占比达到50%。从不同电池类型来看，仅磷酸铁锂依旧保持上涨势头，装机量2.45GWh，环比增长44%，占比达到52%；三元材料装机2.02GWh，环比下跌54%。亿纬锂能在客车市场放量，超越国轩高科挺进装机量排名第三位。

### 3. 充电联盟：截至7月全国充电基础设施累计105.1万台，同比增长71.9%。

8月12日，中国电动汽车充电基础设施促进联盟发布7月全国电动汽车基础设施运行情况。截至2019年7月，联盟内成员单位总计上报公共类充电桩44.7万台，其中交流充电桩26万台，直流充电桩18.7万台，交直流一体充电桩549台；通过联盟内成员整车企业采样约91.3万辆车的车桩相随信息，其中未随车配建充电设施30.8万台，整体未配建率33.8%。截至2019年7月，全国充电基础设施累计数量为105.1万台，同比增长71.9%。

### 4. 国际动态：英国纯电动车7月销量逆市上涨，2020年全年份额或翻一番。

据英国汽车制造商和贸易商协会（SMMT）发布的数据显示，虽然新车整体销量下滑，7月纯电动汽车需求仍飙升158.1%，市场份额达1.4%，为史上最高水平。SMMT预测，日后，对新兴和先进动力系统技术的投资将会持续，这样一来，明年纯电动汽车市场份额将翻一番，2020年电动汽车注册量将达5.1万辆。

### 5. 公司动态：恩捷股份拟以20.2亿元受让胜利精密持有的苏州捷力100%股权。

8月5日，云南恩捷新材料股份有限公司发布公告称，公司已与苏州胜利精密制造科技股份有限公司签订《股权转让框架协议》，拟以20.2亿元收购其全资子公司——苏州捷力新能源材料有限公司100%股权，包括以9.50亿元对价受让股权和苏州捷力拖欠胜利精密的不超过10.7亿元其他应付款。苏州捷力成立于2009年9月，经营范围包括锂离子电池隔膜、塑料软包装新型多功能膜（太阳能电池用EVA塑料多功能软包装热封膜）、PI光伏电池绝缘材料的生产等。

## 五、投资建议

2019年7月受补贴新政实施首月叠加淡季，产销量环比大幅下滑。随着新补贴政策影响边际减弱以及各省市促进新能源车发展、鼓励新能源车使用的政策落到实处，我们预计8月之后产销量有望逐月攀升，全年新能源汽车产销量有望达150-160万辆。

建议重点关注锂电池中游龙头：**恩捷股份、当升科技、宁德时代**，关注锂钴资源相关标的：**华友钴业、天齐锂业**。

## 六、风险提示

- 1、双积分政策出现重大变动；
- 2、上游原材料价格大幅波动；
- 3、新能源汽车推广不及预期；
- 4、其他突发性事件

## 行业评级体系

### 收益评级：

领先大市—未来 6 个月的投资收益率领先沪深 300 指数 10%以上；

同步大市—未来 6 个月的投资收益率与沪深 300 指数的变动幅度相差-10%至 10%；

落后大市—未来 6 个月的投资收益率落后沪深 300 指数 10%以上；

### 风险评级：

A —正常风险，未来 6 个月投资收益率的波动小于等于沪深 300 指数波动；

B —较高风险，未来 6 个月投资收益率的波动大于沪深 300 指数波动；

## 分析师声明

肖索、林帆声明，本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格，勤勉尽责、诚实守信。本人对本报告的内容和观点负责，保证信息来源合法合规、研究方法专业审慎、研究观点独立公正、分析结论具有合理依据，特此声明。

### 本公司具备证券投资咨询业务资格的说明

华金证券股份有限公司（以下简称“本公司”）经中国证券监督管理委员会核准，取得证券投资咨询业务许可。本公司及其投资咨询人员可以为证券投资人或客户提供证券投资分析、预测或者建议等直接或间接的有偿咨询服务。发布证券研究报告，是证券投资咨询业务的一种基本形式，本公司可以对证券及证券相关产品的价值、市场走势或者相关影响因素进行分析，形成证券估值、投资评级等投资分析意见，制作证券研究报告，并向本公司的客户发布。

### 免责声明：

本报告仅供华金证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因为任何机构或个人接收到本报告而视其为本公司的当然客户。

本报告基于已公开的资料或信息撰写，但本公司不保证该等信息及资料的完整性、准确性。本报告所载的信息、资料、建议及推测仅反映本公司于本报告发布当日的判断，本报告中的证券或投资标的价格、价值及投资带来的收入可能会波动。在不同时期，本公司可能撰写并发布与本报告所载资料、建议及推测不一致的报告。本公司不保证本报告所含信息及资料保持在最新状态，本公司将随时补充、更新和修订有关信息及资料，但不保证及时公开发布。同时，本公司有权对本报告所含信息在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。任何有关本报告的摘要或节选都不代表本报告正式完整的观点，一切须以本公司向客户发布的本报告完整版本为准，如有需要，客户可以向本公司投资顾问进一步咨询。

在法律许可的情况下，本公司及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或期权并进行证券或期权交易，也可能为这些公司提供或者争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等相关服务，提请客户充分注意。客户不应将本报告为作出其投资决策的惟一参考因素，亦不应认为本报告可以取代客户自身的投资判断与决策。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议，无论是否已经明示或暗示，本报告不能作为道义的、责任的和法律的依据或者凭证。在任何情况下，本公司亦不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任。

本报告版权仅为本公司所有，未经事先书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发表、转发、篡改或引用本报告的任何部分。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“华金证券股份有限公司研究所”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。

华金证券股份有限公司对本声明条款具有惟一修改权和最终解释权。

### 风险提示：

报告中的内容和意见仅供参考，并不构成对所述证券买卖的出价或询价。投资者对其投资行为负完全责任，我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。

华金证券股份有限公司

地址：上海市浦东新区锦康路 258 号（陆家嘴世纪金融广场）13 层

电话：021-20655588

网址： [www.huajinsec.com](http://www.huajinsec.com)