



优品金融研究所

UP Financial Research Institute

行业研究报告:

新能源汽车行业专题报告之政策篇

优品金融研究所行业发展部

2016. 9. 27



新能源汽车行业专题报告之政策篇

相关研究报告

《新能源汽车行业专题报告之全球篇》2016.9.27

报告要点:

- 纵观我国新能源汽车的发展历程，国家政策功不可没，在行业发展的进程中扮演了极其重要的作用。从我国新能源汽车产业发展历程来看，主要经历了四个阶段，分别是萌芽阶段（2000-2001）、探索阶段（2001-2006）、稳步发展阶段（2007-2010）、快速发展阶段（2011 至今）。
- 在国家政策的大力扶持下，我国新能源汽车产业进入高速发展期。我国新能源汽车的产量从 2011 年的 2780 辆增长到 2015 年的 37 万辆，其中 2014、2015 连续两年增速保持在 300%以上，2016 年前 7 个月我国新能源汽车产量更是达到了 19 万辆；我国新能源汽车的销量从 2011 年的 0.8 万辆增加至 2015 年的 33 万辆，新能源乘用车销量跃居全球第一。而 2016 年前 7 个月我国新能源汽车的销量已经超过了 20 万辆，继续在全球保持领先地位。
- 目前中央政策已经涵盖了新能源汽车的产业规划、财政补贴、充电设施建设等多个方面。全国已有北京、深圳、西安、河北、长春、山西、江苏、沈阳、哈尔滨、贵阳、武汉、青海、海口、新疆、内蒙古、乌鲁木齐等省市明确了补贴标准，其中北京、深圳、西安、武汉、海口等城市延续了之前的补贴政策。
- 目前我国的新能源汽车市场已经逐步打开，新能源汽车产业依然将保持高速发展态势，在政策的推动下，预计 2016 年我国新能源汽车产销量有望再创新高。

目录

一、我国新能源汽车行业现状.....	5
1. 我国新能源汽车行业发展历程	5
2. 我国新能源汽车乘用车市场现状	6
3. 中国新能源汽车企业备受关注	7
二、我国新能源汽车行业主要规划.....	8
1. 节能与新能源汽车产业发展规划	8
2. 电动汽车充电基础设施发展指南	9
三、我国新能源汽车行业补贴政策.....	11
1. 整车补贴	11
1.1 全国补贴政策.....	11
1.2 地方补贴政策.....	13
2. 充电基础设施奖励政策	21
公司声明及风险提示:	23



图表目录

图表 1: 我国新能源汽车发展历程	5
图表 2: 2011-2016 年我国新能源汽车产量及增速(辆、%).....	6
图表 3: 2011-2016 年我国新能源汽车销量及增速（辆、%）	7
图表 4: 2016 年 1-6 月全球车企新能源汽车销量及市场占比（辆，%）	7
图表 5: 《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》主要规划内容	8
图表 6: 《电动汽车充电基础设施发展指南（2015-2020 年）》主要规划目标.....	9
图表 7: 全国城际快充网络规划图	10
图表 8: 2015-2020 充电基础设施分区域建设目标.....	10
图表 9: 新能源汽车纯电动续驶里程要求（km）	11
图表 10: 2016 年乘用车补贴标准（万元）	12
图表 11: 2016 年客车补贴标准（万元）	12
图表 12: 2016 年燃料电池汽车补贴标准（万元）	12
图表 13: 2016 年主要省市新能源乘用车补贴（万元）	13
图表 14: 2016 年主要省市新能源客车、货车、专用车补贴	13
图表 15: 2016 年深圳市新能源乘用车补贴标准	14
图表 16: 2016 年江苏省新能源乘用车补贴标准（万元）	17
图表 17: 2016 年江苏省新能源客车补贴标准（万元）	17
图表 18: 2016 年江苏省燃料电池汽车补贴标准（万元）	17
图表 19: 2016-2020 年青海省新能源乘用车补贴标准（万元）	18
图表 20: 2016-2020 年青海省新能源客车补贴标准（万元）	19
图表 21: 2016-2020 年青海省新能源专用车补贴标准（万元）	19
图表 22: 2016-2020 年青海省燃料电池汽车补贴标准（万元）	20
图表 23: 2016 年内蒙古新能源汽车补贴标准（万元）	20
图表 24: 新能源汽车充电基础设施奖励政策.....	21

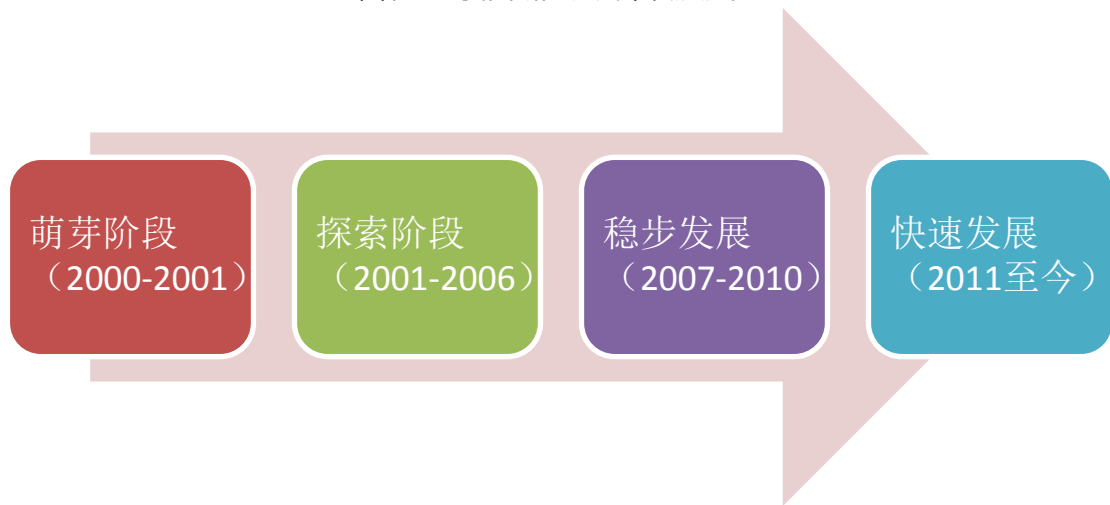
一、我国新能源汽车行业现状

1. 我国新能源汽车行业发展历程

纵观我国新能源汽车的发展历程，国家政策功不可没，在行业发展的进程中扮演了极其重要的作用。

从我国新能源汽车产业发展历程来看，主要经历了四个阶段。分别是萌芽阶段（2000-2001）、探索阶段（2001-2006）、稳步发展阶段（2007-2010）、快速发展阶段（2011 至今）。

图表 1：我国新能源汽车发展历程



资料来源：优品金融研究所

第一个阶段是萌芽阶段（2000-2001）：2001 年，新能源汽车研究项目被列入我国“十五”期间的“863”重大科技课题，国家层面的高度关注使新能源汽车产业得以萌芽。

第二阶段是探索阶段（2001-2006）：由于世界新能源汽车技术未能取得较大突破，所以我国在新能源汽车动力源上处于摸索、定义阶段，动力发展方向不明直接导致了我国新能源汽车产业的摇摆不定。

第三阶段是稳步发展阶段（2007-2010）：我国确定了以纯电动车为主的技术路径，通过对新能源产业加大研发、基础设施投入，给予消费补贴，使其市场规模不断扩大。2008 年新能源乘用车销售 899 台，同比增长 117%，2009 年前 11 个月，新能源商用车销量同比增长 178.98%，至 4034 辆。

第四阶段是快速发展阶段（2011 至今）：2011 年我国开始在全社会推广新能源汽车；为达到 2020 年新能源汽车产销量超过 500 万台的目标，2012 年我国出台了每年投入 10-20 亿元资金支持新能源汽车项目的政策；

与此同时，新能源汽车的发展带动了产业链上其他组件的发展，2012-2016



年，新能源汽车的配套部件电机及控制系统的市场容量将会在 500 亿元以上。

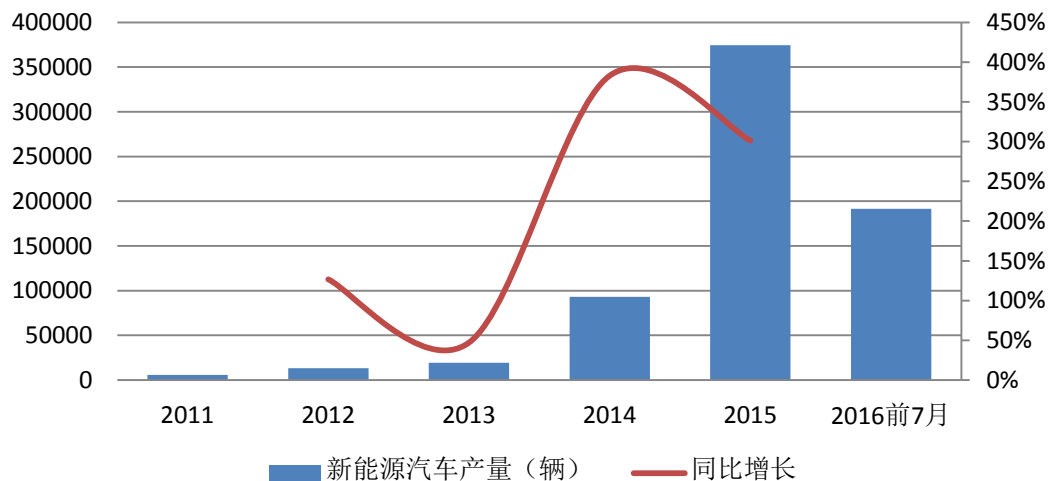
从我国新能源汽车的发展史来看，扶持补贴政策对新能源汽车的发展起到了重大作用，这与光伏行业扶持补贴具有类似性，只是新能源汽车比光伏行业落后了一个层次。随着下一个层次扶持补贴政策作用的逐渐显现，以及我国的持续性投入，新能源汽车逐渐进入收获阶段。

2. 我国新能源汽车乘用车市场现状

（1）新能源汽车整车产量

从我国新能源汽车产量来看，新能源汽车的产量总体呈现一个快速增长的趋势。从 2011 年的 2780 辆增长到 2015 年的 37 万辆，其中 2014、2015 连续两年增速保持在 300%以上，2016 年前 7 个月我国新能源汽车产量更是达到了 19 万辆。

图表 2：2011-2016 年我国新能源汽车产量及增速(辆、%)



资料来源：节能与新能源汽车网、优品金融研究所

（2）新能源汽车整车销量

从我国新能源汽车销量来看，随着新能源汽车产量的增加，新能源汽车的销量总体也呈现一个快速增长的趋势。从 2011 年的 0.8 万辆增加至 2015 年的 33 万辆，其中 2011 年和 2016 年前 7 个月出现了新能源汽车销量超过产量的现象。

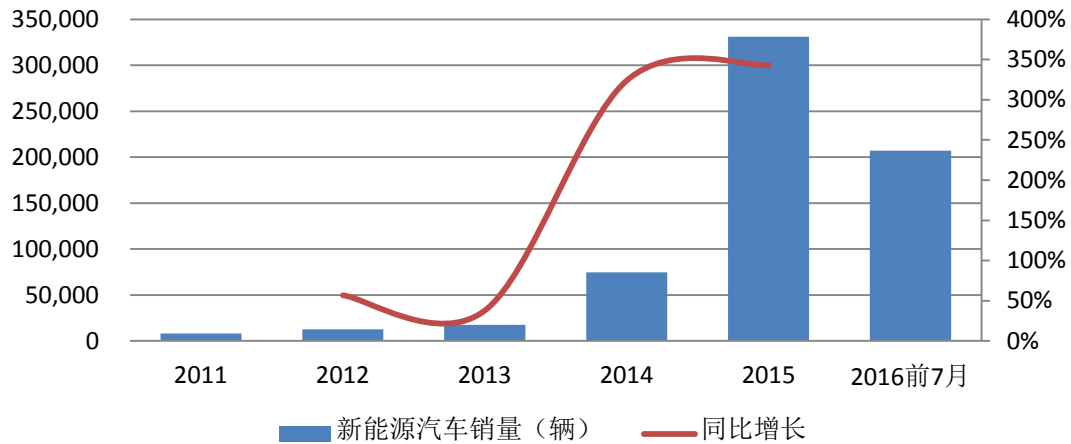
2011 年我国新能源汽车销量超过产量 40%，主要原因是我国新能源汽车处于起步阶段，但是国外新能源车企技术较为成熟，新能源汽车的进口使我国新能源汽车销量超过产量；

而到了 2016 年 7 月，我国新能源汽车的销量已经超过了 20 万辆，继续在全球保持领先地位。我国新能源汽车销量再次超过新能源汽车的产量，主要原因在我国新能源汽车政策的刺激下，新能源汽车经济性与便捷性提升较明显，



新能源汽车市场需求旺盛。

图表 3：2011-2016 年我国新能源汽车销量及增速（辆、%）



资料来源：中汽协、优品金融研究所

3. 中国新能源汽车企业备受关注

2016 年上半年全球新能源车销量排名前 20 的车企中，国内的比亚迪、北汽新能源、江淮、上汽荣威、众泰、康迪、江铃、奇瑞新能源和吉利 9 家上榜，几乎占据了半壁江山，受到了新能源汽车市场的瞩目。

从新能源汽车总体销量来看，2016 年上半年比亚迪以 4.3 万辆的销售量排在第一位，占据 14% 的市场份额；排名第二的是特斯拉，销售量近 2.9 万辆，市场占比 10%；排名第三的是日产，销售量为 2.8 万辆，占比为 9%。

图表 4：2016 年 1-6 月全球车企新能源汽车销量及市场占比（辆，%）

企业	2016 年 1-6 月销量（辆）	市场占比%	15 年同期排名
比亚迪	43244	14	1
特斯拉	29403	10	2
日产	28884	9	4
宝马	21147	7	6
三菱	17705	6	3
大众	17030	6	5
雷诺	15481	5	8
北汽新能源	14584	5	12
通用雪佛兰	12947	4	11
福特	11143	4	10
江淮	9720	3	17
上汽荣威	9231	3	15
众泰	7863	3	9
康迪	7797	3	7
沃尔沃	7477	2	18
奔驰	7191	2	16

江铃	6027	2	25
奇瑞新能源	5990	2	13
奥迪	5820	2	14
吉利	3795	1	-

资料来源：节能与新能源汽车网、优品金融研究所

但是目前国内车企销售的新能源车基本都在国内市场，而以特斯拉为代表的车企不仅技术领先，而且布局全球市场。期待我国新能源汽车产业能够凭借国内的积淀，走出国门，真正实现弯道超车。

二、我国新能源汽车行业主要规划

1. 节能与新能源汽车产业发展规划

汽车产业是国民经济的重要支柱产业，在国民经济和社会发展中发挥着重要作用。随着我国经济持续快速发展和城镇化进程加速推进，今后较长一段时期汽车需求量仍将保持增长势头，由此带来的能源紧张和环境污染问题将更加突出。加快培育和发展节能汽车与新能源汽车，既是有效缓解能源和环境压力，推动汽车产业可持续发展的紧迫任务，也是加快汽车产业转型升级、培育新的经济增长点和国际竞争优势的战略举措。

为落实国务院关于发展战略性新兴产业和加强节能减排工作的决策部署，加快培育和发展节能与新能源汽车产业，2012 年国务院印发《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》。

图表 5：《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》主要规划内容

《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》	
技术路线	重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化，推广普及非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车。
主要目标	<ol style="list-style-type: none"> 1. 到 2015 年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到 50 万辆；到 2020 年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达 200 万辆、累计产销量超过 500 万辆，燃料电池汽车、车用氢能源产业与国际同步发展。 2. 到 2015 年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至 6.9 升/百公里，节能型乘用车燃料消耗量降至 5.9 升/百公里以下。到 2020 年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至 5.0 升/百公里，节能型乘用车燃料消耗量降至 4.5 升/百公里以下；商用车新车燃料消耗量接近国际先进水平。 3. 掌握混合动力、先进内燃机、高效变速器、汽车电子和轻量化材料等汽车节能关键核心技术 4. 充电设施建设与新能源汽车产销规模相适应，满足重点区域内或城际间新能源汽车运行需要。 5. 建立起有效的节能与新能源汽车企业和产品相关管理制度，构建市场营销、售后服务及动力电池回收利用体系，

资料来源：中国网，优品金融研究所

2. 电动汽车充电基础设施发展指南

充电基础设施主要包括各类集中式充换电站和分散式充电桩，完善的充电基础设施体系是电动汽车普及的重要保障。进一步大力推进充电基础设施建设，是当前加快电动汽车推广应用的紧迫任务，也是推进能源消费革命的一项重要战略举措。

为落实国务院关于加快新能源汽车推广应用的战略部署，根据《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》，2015 年发改委制定了《电动汽车充电基础设施发展指南（2015-2020 年）》。

图表 6：《电动汽车充电基础设施发展指南（2015-2020 年）》主要规划目标

《电动汽车充电基础设施发展指南（2015-2020 年）》	
需求预测	<ol style="list-style-type: none"> 2015 年到 2020 年需要新建公交车充换电站 3848 座，出租车充换电站 2462 座，环卫、物流等专用车充电站 2438 座，公务车与私家车用户专用充电桩 430 万个，城市公共充电站 2397 座，分散式公共充电桩 50 万个，城际快充站 842 座。 在北京、天津、河北、辽宁、山东、上海、江苏、浙江、安徽、福建、广东、海南等电动汽车发展基础较好，雾霾治理任务较重，应用条件较优越的加快发展地区，预计到 2020 年，推广电动汽车规模将达到 266 万辆，需要新建充换电站 7400 座，充电桩 250 万个。 在山西、内蒙古、吉林、黑龙江、江西、河南、湖北、湖南、重庆、四川、贵州、云南、陕西、甘肃等示范推广地区，预计到 2020 年，推广电动汽车规模将达到 223 万辆，需要新建充换电站 4300 座，充电桩 220 万个。在广西、西藏、青海、宁夏、新疆等尚未被纳入国家新能源汽车推广应用范围的积极促进地区，预计到 2020 年，推广电动汽车规模将达到 11 万辆，需要新建充换电站 400 座，充电桩 10 万个。
总体目标	<ol style="list-style-type: none"> 到 2020 年，新增集中式充换电站超过 1.2 万座，分散式充电桩超过 480 万个 优先建设公交、出租及环卫与物流等公共服务领域充电基础设施，新增超过 3850 座公交车充换电站、2500 座出租车充换电站、2450 座环卫物流等专用车充电站。 积极推进公务与私人乘用车用户结合居民区与单位停车位配建充电桩，新增超过 430 万个用户专用充电桩，以满足基本充电需求。鼓励有条件的设施对社会公众开放。 合理布局社会停车场所公共充电基础设施，按照适度超前原则，新增超过 2400 座城市公共充电站与 50 万个分散式公共充电桩，以满足临时补电需要。 结合骨干高速公路网，建设“四纵四横”的城际快充网络，新增超过 800 座城际快充站，以满足城际出行需要。
加快发展地区	<ol style="list-style-type: none"> 公共充电桩与电动汽车比例不低于 1:7，城市核心区公共充电服务半径小于 0.9 公里；其他城市公共充电桩与电动汽车比例力争达到 1:12，城市核心区公共充电服务半径力争小于 2 公里。

	2. 率先建成京津冀、长三角、珠三角三个雾霾防治重点区域的城际快充网络，各主要城市间实现互联互通。
示范推广地区	1. 公共充电桩与电动汽车比例不低于 1:8，城市核心区公共充电服务半径小于 1 公里;其他城市公共充电桩与电动汽车比例力争达到 1:15，城市核心区公共充电服务半径力争小于 2.5 公里。 2. 加强与加快发展地区的互联互通，以高速公路网为基础，逐步推进全国范围的城际快充网络建设。
积极促进地区	1. 省会等主要城市公共充电桩与电动汽车比例不低于 1:12，城市核心区公共充电服务半径小于 2 公里。

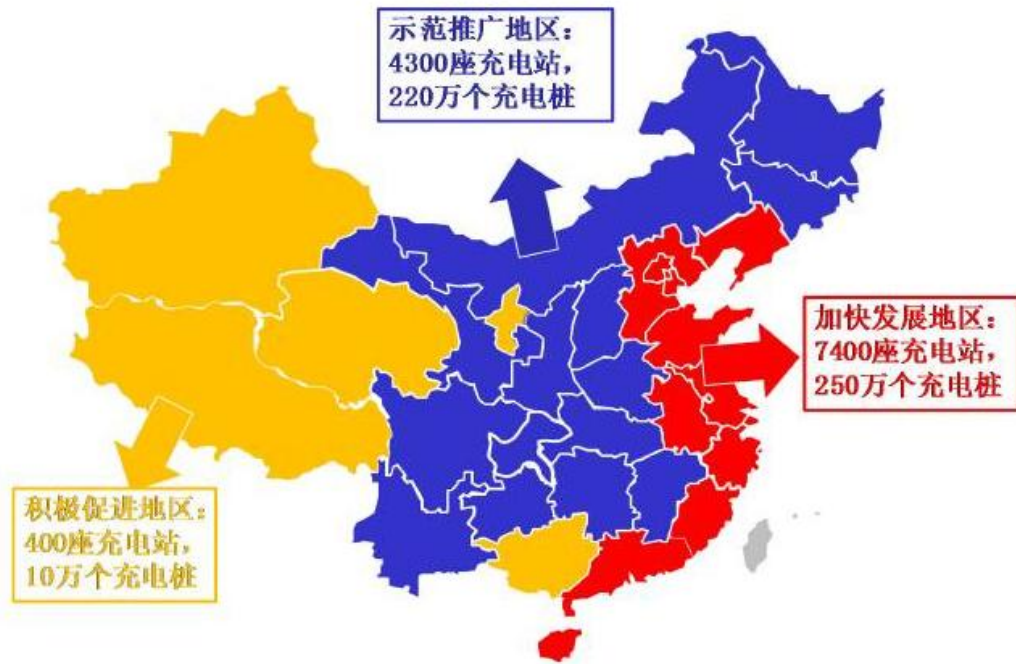
资料来源：发改委，优品金融研究所

图表 7：全国城际快充网络规划图



资料来源：发改委，优品金融研究所

图表 8：2015-2020 充电基础设施分区域建设目标



资料来源：发改委，优品金融研究所

三、我国新能源汽车行业补贴政策

1. 整车补贴

1.1 全国补贴政策

2015年4月29日，财政部、发改委、工信部和科技部四部委联合下发的新一轮新能源汽车补贴政策正式出台，在未来5年，补贴额度大幅退坡。自2010年中央实施新能源汽车补贴政策以来，补贴额度逐年下降，享受补贴的车辆标准逐年提高，同时，政府对汽车企业的燃料消耗限值不断降低，显示政府希望由市场力量来推动新能源汽车的发展。

具体的退坡办法是：2017-2020年，除燃料电池汽车外，其他新能源车型补贴标准都实行退坡，其中：2017-2018年补贴标准在2016年基础上下降20%，2019-2020年补贴标准在2016年基础上下降40%。

新能源乘用车补贴对象依然是纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车，但对车辆的技术要求进一步提高。其中，纯电动汽车的补贴门槛由之前的80公里续航里程提高到100公里，对车辆的最高时速也要求不低于100公里/每小时。

图表9：新能源汽车纯电动续驶里程要求（km）



类 别	乘用车	客车	货车	专用车	测试方法
纯电动	≥100	≥150	≥80	≥80	M1、N1类采用工况法，其他暂采用40km/h等速法。
插电式混合	≥50（工况法）	≥50	≥50	≥50	M1、N1类采用工况法或60km/h等速法，其他暂采用40km/h等速法。
动力（含增程式）	≥70（等速法）				
燃料电池	≥150	≥150	≥200	≥200	M1、N1类采用工况法，其他暂采用40km/h等速法。

资料来源：财政部，优品金融研究所

图表 10：2016 年乘用车补贴标准（万元）

车辆类型	纯电动续航里程R(工况法、公里)			
	100≤R < 150	150≤R < 250	R≥250	R≥50
纯电动乘用车	2.5	4.5	5.5	/
插电式混合动力乘用车（含增程式）	/	/	/	3

资料来源：财政部，优品金融研究所

图表 11：2016 年客车补贴标准（万元）

车辆类型	单位载质量能量消耗量 (E_{kg} , Wh/kg·kg)	标准车（10米<车长≤12米）					
		纯电动续航里程R（等速法、公里）					
		6≤R < 20	20≤R < 50	50≤R < 100	100≤R < 150	150≤R < 250	R≥250
纯电动客车	$E_{kg}<0.25$	22	26	30	35	42	50
	$0.25\leq E_{kg}<0.35$	20	24	28	32	38	46
	$0.35\leq E_{kg}<0.5$	18	22	24	28	34	42
	$0.5\leq E_{kg}<0.6$	16	18	20	25	30	36
	$0.6\leq E_{kg}<0.7$	12	14	16	20	24	30
插电式混合动力客车（含增程式）		/	/	20	23	25	

资料来源：财政部，优品金融研究所

图表 12：2016 年燃料电池汽车补贴标准（万元）

车辆类型	补助标准
燃料电池乘用车	20
燃料电池轻型客车、货车	30
燃料电池大中型客车、中重型货车	50

资料来源：财政部，优品金融研究所



1.2 地方补贴政策

全国已有北京、深圳、西安、河北、长春、山西、江苏、沈阳、哈尔滨、贵阳、武汉、青海、海口、新疆、内蒙古、乌鲁木齐等省市明确了补贴标准，其中北京、深圳、西安、武汉、海口等城市延续了之前的补贴政策。

在上述省市的新能源汽车补贴政策中，北京、西安、河北、长春、山西、哈尔滨按国家标准 1:1 比例补贴，沈阳按照国家 1:0.7-0.9 比例补贴，青海按国标 1:0.5 比例补贴。深圳纯电动乘用车最高补贴 8 万元（包括购置和使用补贴），江苏纯电动乘用车最高补贴 2 万元。

图表 13：2016 年主要省市新能源乘用车补贴（万元）

城市	纯电动乘用车			插电式缓和动力乘用车（含增程式）
	$100 \leq R < 150$	$150 \leq R < 250$	$R \geq 250$	$R \geq 50$
北京市	2.5	4.5	5.5	0
上海市	1	3	3	1-2.4
深圳市	4.5	6.5	8	4.5
哈尔滨市	2.5	4.5	5.5	2.4
沈阳市	2.25	4.05	4.95	2.7
西安市	2.5	4.5	5.5	3
海口市	1.5	2.7	3.3	1.8
青海省	1.25	2.25	2.75	1.5
石家庄市	1.25	2.25	2.75	1.5
长春市	2.5	4.5	5.5	3
武汉市	2.5	4.5	5.5	3
贵阳市	1.25	2.25	2.75	1.5
无锡市	1	1.5	2	1
江苏省	1	1.5	2	1
海南省	2.5	4.5	5.5	3
山西省	2.5	4.5	5.5	3
河北省	2.5	4.5	5.5	3
贵州省	1.25	2.25	2.75	1.5
河南省	—	—	—	—
广西	—	—	—	—
内蒙古	—	—	—	—

资料来源：优品金融研究所

图表 14：2016 年主要省市新能源客车、货车、专用车补贴



城市	纯电动/插电混客车	纯电动/插电混货车、专用车	燃料电池乘用车、轻型客车/货车、中型客车/货车
	最高	每辆	每辆
北京市	50万（纯电）	1800元/kwh（纯电）	20万（乘用车）
上海市	30万/5万	1500元/kwh	30/40/60万
深圳市	——	——	——
哈尔滨市	50万/20万	1800元/kwh、1400元/kwh	——
沈阳市	35万/17.5万（非公交）	1620元/kwh	18/27/45万
西安市	50万/25万	1800元/kwh	20/30/50万
海口市	30万/15万	1080元/kwh	12/18/30万
青岛市	25万/15万	900元/kwh	10/15/25万
石家庄市	25万/12.5万	900元/kwh	10/15/20万
长春市	50万/25万	1800元/kwh	20/30/50万
武汉市	50万/25万	1800元/kwh	20/30/50万
贵阳市	25万/12.5万	900元/kwh	10/15/20万
无锡市	15万/8万	13.5万/辆、400元/kwh	6/8/10万
江苏省	15万/8万	13.5万/辆、400元/kwh	6/8/10万
海南省	50万/25万	1800元/kwh	20/30/50万
山西省	50万/25万	1800元/kwh	20/30/50万
河北省	50万/25万	1800元/kwh	20/30/50万
贵州省	25万/12.5万	900元/kwh	10/15/20万
河南省	8万/4万（公交车）	——	6万（公交车）
广西	8万/4万（公交车）	——	6万（公交车）
内蒙古	8万/4万（公交车）	——	6万（公交车）

资料来源：优品金融研究所

（1）深圳

深圳市发展改革委、财政委、交通运输委联合发布了《关于临时延续新能源乘用车地方财政补贴政策的通知》。通知称，为进一步推动新能源汽车推广应用，促进深圳市新能源汽车市场繁荣发展，经市政府同意，决定临时延续执行《深圳市新能源汽车推广应用若干政策措施》（深府[2015]2号）中新能源乘用车的购置补贴和使用环节补贴政策，直至我市颁布实施新的财政支持政策为止。

图表 15：2016 年深圳市新能源乘用车补贴标准



补贴环节	车辆类型	纯电动续航里程R(R为标准工况续航里程,单位:公里)	补助标准(万元/辆)
购置环节	纯电动乘用车	$R < 150$	3.5
		$150 \leq R < 250$	5
		$R \geq 250$	6
	插电式混合动力乘用车(含增程式)	$R \geq 50$	3.5
使用环节	纯电动乘用车	$R < 150$	1
		$150 \leq R < 250$	1.5
		$R \geq 250$	2
	插电式混合动力乘用车(含增程式)	$R \geq 50$	1

资料来源：搜狐，优品金融研究所

(2) 北京

2015年9月29日，北京市科委出台了《北京市示范应用新能源小客车管理办法》(2015年修订)，办法明确新能源汽车补贴标准按照国家和本市1:1的比例确定补助。国家和本市财政补助总额最高不超过车辆销售价格的60%。该办法，有效期至2017年12月31日。

纯电动客车方面，2015年7月28日，北京市财政局、北京市科学技术委员会、北京市经济和信息化委员会发布了《关于购买纯电动客车有关财政政策》的通知，该政策规定了2015-2017年购买纯电动客车财政政策，按中央标准1:1确定。该政策实施期限，自2015年8月1日起至2017年12月31日。

纯电动专用车方面，2015年3月30日北京市财政局、北京市科学技术委员会、北京市经济和信息化委员会、北京市交通委员会、北京市商务委员会发布《关于购买纯电动专用车有关财政政策》的通知。通知明确，在中央补贴基础上，本市邮政、物流、环卫等纯电动专用车补助按中央标准1:1确定，具体为：按电池总容量计算，2015年每千瓦时补贴1800元，每辆车补贴总额不超过13.5万元；2016年和2017年补助标准按照2015年标准执行。如国家政策调整，本市财政补助标准参照国家政策另行制定。汽车生产企业享受中央和本市财政补助总额最高不超过车辆销售价格的60%。该政策实施期限，自2015年4月1日起至2017年12月31日。

(3) 西安

2016年1月8日，西安市人民政府公布了《关于延续新能源汽车推广应用优惠政策的通知》，通知称，按照中、省有关政策要求，为进一步推动新能源



汽车推广应用，加快新能源汽车产业发展，市政府决定，继续执行《加快新能源汽车推广应用优惠政策》（市政发[2014]32号）一年，有效期为2016年1月1日至12月31日，优惠政策延续执行期内，如中、省、市出台新的优惠政策，按新政策执行。

购买新能源汽车时，严格执行国家新能源汽车免征车辆购置税、免征车船税的有关政策。对单位和个人购买使用新能源汽车，按照国家补贴标准1:1的比例给予地方配套补贴，国家和地方补贴总额最高不超过车辆销售价格的60%。对新能源汽车免收125元/辆的牌照费。

个人购买新能源汽车的，首次机动车交通事故责任强制保险费用给予全额财政补贴。对个人购买新能源汽车给予10000元/辆财政补贴，用于自用充电设施安装和充电费用。直接或组织员工一次性购买新能源汽车超过10辆的法人单位，给予2000元/辆的财政补贴，专项用于单位自用充电设施建设。对报废“黄标车”“老旧车”的单位和个人，更新购买新能源汽车的，在原享受报废财政补贴的基础上，再给予3000元/辆的财政补贴。

（4）河北

河北省工信厅发布《河北省新能源汽车产业“十三五”发展规划(2016-2020年)》，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。规划显示，到2020年形成50万辆各类新能源汽车生产能力，其中乘用车35万辆、专用车10万辆、客车5万辆，实现总产值1000亿元。在河北省建设充电站1000座、充电桩10万个，其中高速公路服务区、机场、车站、大型公共服务场所等实现全覆盖。

（5）长春

2015年12月25日，长春发布的《2015—2016年新能源汽车推广应用实施计划》明确，依照中央财政补贴资金标准1:1给予地方财政补贴资金，地方财政补贴资金中省、市财政部门各承担50%。

（6）山西

2015年11月27日，山西省人民政府办公厅发布《关于加快电动汽车产业发展和推广应用的实施意见》和《电动汽车产业发展和推广应用2016年行动计划》。意见指出，自2016年1月1日起，对电动汽车，按照同期国家补贴资金1:1的标准给予省级营销补助。到2020年，山西省电动汽车生产能力达到12万辆以上。

（7）江苏

3月3日，江苏省财政厅发布《2016年江苏省新能源汽车推广应用省级财政补贴实施细则》，江苏省财政资金补贴对象为本省范围内新能源汽车购买者



和公共服务领域充电设施建设运营单位。江苏省地方财政(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。

图表 16：2016 年江苏省新能源乘用车补贴标准（万元）

车辆类型	纯电动续驶里程R(工况法、公里)（最高时速不低于100公里）			
	100≤R < 150	150≤R < 250	R≥250	R≥50
纯电动乘用车	1	1.5	2	/
插电式混合动力乘用车（含增程式）	/	/	/	1

资料来源：江苏省财政厅，优品金融研究所

图表 17：2016 年江苏省新能源客车补贴标准（万元）

车辆类型	单位载质量能量消耗量 (Wh/km·kg)	10米<车长≤12米				8米<车长≤10米				6米<车长≤8米			
		纯电动续驶里程R（等速法、公里）				纯电动续驶里程R（等速法、公里）				纯电动续驶里程R（等速法、公里）			
纯电动客车	50≤R < 100	9	10	12	15	50≤R < 100	4	6	8	10	/	3	4
	100≤R < 150	8	9	11	13	100≤R < 150	3	4	6	8	/	/	3
	150≤R < 250	7	8	10	12	150≤R < 250	2	3	4	6	/	/	/
	R≥250	6	7	8	10	R≥250	4	5	6	8	2	3	4
插电式混合动力客车（含增程式）		6	7	8	10	4	5	6	8	2	3	4	5

资料来源：江苏省财政厅，优品金融研究所

图表 18：2016 年江苏省燃料电池汽车补贴标准（万元）

车辆类型	补助标准
燃料电池乘用车	6
燃料电池轻型客车、货车	8
燃料电池大中型客车、中重型货车	10

2016 年江苏省新能源客车补贴标准（万元）

(8) 沈阳

沈阳市人民政府公布《沈阳市新能源汽车推广应用财政补助资金管理办法（暂行）》，沈阳市对纯电动乘用车、插电式混合动力乘用车、纯电动专用车、插电式混合动力专用车、燃料电池汽车原则上按照中央与地方 1:0.9 的比例进行补助；非公交纯电动客车、插电式混合动力客车按照中央与地方 1:0.7 的比例进行补助。补助资金总额不超过车辆全价的 60%。



新能源公交车补助政策另行制定。对提前淘汰报废“黄标车”更新为新能源汽车的法人和自然人，在享受沈阳市提前淘汰“黄标车”补贴的基础上，市财政再给予提前淘汰“黄标车”补贴的 0.5 倍奖励。

（9）哈尔滨

对购买使用新能源汽车的单位和个人，按照国家补贴标准，对纯电动汽车按 1:1、插电式混合动力汽车按 1:0.8 的比例给予地方配套财政补贴。2017 至 2018 年，补贴标准以 2016 年为基数不退坡。国家和地方配套财政补贴总额最高不超过车辆销售价格的 60%。

对在哈登记注册的独立法人企业，其被工信部列入新能源汽车推广应用推荐车型目录的整车车型并形成产业化的，给予每个车型 50 万元奖励；其被工信部列入道路机动车辆生产企业及产品公告目录的改装车、专用车新能源车型并形成产业化的，给予每个车型 30 万元奖励。

（10）贵阳

贵阳市出台了《关于促进贵阳市推广应用新能源汽车的实施意见》，意见提出，新能源汽车实施免摇号政策，直接核发专段号牌，尾号不限行。此外，贵阳市补助标准按照贵州省补助标准的 100%进行跟进补助，国家、省、市补助总额不超过车辆销售价格的 60%。除中央和省级补助外，贵阳市补助资金按属地原则（车辆注册地）由市和所在区（市、县）财政按各 50%的比例承担。同时，免征车辆购置税、车船税。

（11）武汉

2016 年在武汉购买新能源车的补贴将继续与国家政策相一致，按照国家补贴标准 1:1 的比例给予地方配套补贴，国家和地方财政补助总额最高不超过车辆销售价格的 60%。

（12）青海

青海财政厅、商务厅和经信委联合印发了《青海省新能源汽车推广应用购置补贴管理办法》，通知明确，2016-2020 年青海省新能源汽车按照国家同期补贴标准 1:0.5 比例补贴。

图表 19：2016-2020 年青海省新能源乘用车补贴标准（万元）

车辆类别	纯电动续航里程R（工况法、公里）	补贴标准					
		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
纯电动乘用车	80≤R<150	1.575	/	/	/	/	/
	100≤R<150	/	1.25	1	1	0.75	0.75
	150≤R<250	2.25	2.25	1.8	1.8	1.35	1.35
	R≥250	2.7	2.75	2.2	2.2	1.65	1.65
插电式混合动力乘用车（含增程式）	R≥50	1.575	1.5	1.2	1.2	0.9	0.9

资料来源：青海人民政府网，优品金融研究所



图表 20：2016-2020 年青海省新能源客车补贴标准（万元）

车辆类别	2015年（纯电动客车）		补贴标准						
			2016年（纯电动客车）						
纯电动	车长L(米)		单位载质量能量消耗量	标准车（10米车长≤12米）					
客车	6≤L < 8	13.5	(E _{kg} ’ Wh/km·kg)	纯电动续驶里程R（等速法、公里）					
	8≤L < 10	18		6≤R < 20	20≤R < 50	50≤R < 100	100≤R < 150	150≤R < 250	≥250
	L≥10	22.5	E _{kg} <0.25	11	13	15	17.5	21	25
纯电动	6≤L < 8	15	0.25≤E _{kg} <0.35	10	12	14	16	19	23
公交车	8≤L < 10	20	0.35≤E _{kg} <0.5	9	11	12	14	17	21
	L≥10	25	0.5≤E _{kg} <0.6	8	9	10	12.5	15	18
			0.6≤E _{kg} <0.7	6	7	8	10	12	15
超级电容、钛酸锂快充纯电动客车			7.5	—	—	—	—	—	—
插电式混合动力客车（含增程式）	L≥10	12.5	2016—2020年	纯电动续驶里程R（等速法、公里）					
				50≤R < 100	100≤R < 150		150≤R < 250	≥250	
			2016年	10	11.5		12.5		
			2017年	8	9.2		10		
			2018年	8	9.2		10		
			2019年	6	6.9		7.5		
			2020年	6	6.9		7.5		

资料来源：青海人民政府网，优品金融研究所

图表 21：2016-2020 年青海省新能源专用车补贴标准（万元）

车辆类别	补贴标准（按电池容量每千瓦时补助）					
	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
纯电动、插电式混合动力（含增程式）等专用车、货车	900（每辆车补贴总额不超过15万）	900	720	720	540	540



资料来源：青海人民政府网，优品金融研究所

图表 22：2016-2020 年青海省燃料电池汽车补贴标准（万元）

车辆类别		补贴标准					
		2015	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
燃料电池汽车	乘用车	9	10	10	10	10	10
	商用车	22.5	/	/	/	/	/
	轻型客车、货车	/	15	15	15	15	15
	中型客车、中重型货车	/	25	25	25	25	25

资料来源：青海人民政府网，优品金融研究所

（13）海口

2014 年 9 月 10 日，《海口市新能源汽车推广应用财政补助资金管理暂行办法》发布，海口市为购买新能源汽车的本地消费者，按新能源汽车获得中央补贴资金的 60%给予地方财政补贴，省、市财政各补贴 30%。配套基础设施建设单位，按配套基础设施主要设备投资额的 40%给予地方财政补贴，省、市财政各补贴 20%，省、市补贴总额不超过 600 万元。有效期截至 2017 年 12 月 31 日。

（14）新疆

2016 年 2 月 16 日，新疆维吾尔自治区人民政府办公厅印发《关于加快新能源汽车推广应用实施意见的通知》，在国家规定期限内，对符合条件的新能源汽车，给予购车补贴、免征车辆购置税、充电设施用地和电价优惠等各项政策支持。对研发、生产和推广能力较强的新能源汽车生产企业争取国家财政补助资金支持。对从事新能源汽车整车制造、电动汽车充电设施建设运营、新能源汽车关键零部件生产制造的企业，主营业务符合《西部地区鼓励类产业目录》中规定的产业项目，可依法享受西部大开发企业所得税优惠政策。

（15）内蒙古

2015 年 6 月 11 日，内蒙古自治区财政厅、经信委、交通运输厅联合发布《转发财政部工业和信息化部交通运输部〈关于完善城市公交车成品油价格补助政策加快新能源汽车推广应用的通知〉的通知》（内财办〔2015〕705 号）。根据通知，2015-2019 年期间，对达到国家对内蒙古自治区制定的新能源公交车推广目标、纳入工业和信息化部“新能源汽车推广应用工程推荐车型目录”且年运营里程不低于 3 万公里(含 3 万公里)的新能源公交车以及非插电式混合动力公交车，按照其实际推广数量给予运营补助。

图表 23：2016 年内蒙古新能源汽车补贴标准（万元）

车辆类型	车长L (米)		
	6≤L < 8	8≤L < 10	10≤L
纯电动公交车	4	6	8
插电式混合动力(含增程式)公交车	2	3	4
燃料电池公交车	6		
超级电容公交车	2		
非插电式混合动力公交车	2		

资料来源：搜狐，优品金融研究所

(16) 乌鲁木齐

乌鲁木齐市发布《乌鲁木齐市新能源公交车推广应用实施方案(2015—2019)》，方案规定，对公交企业购买并在本市运营的新能源公交车，市财政将按照国家补贴标准的一定比例给予配套补贴；对公交企业规划建设公交专用充电桩，由市财政按建设资金的一定比例给予补贴。

2. 充电基础设施奖励政策

2016年4月21日，工信部正式发布了《关于“十三五”新能源汽车充电基础设施奖励政策及加强新能源汽车推广应用的通知》，通知指出2016—2020年中央财政将继续安排资金对充电基础设施建设、运营给予奖补。各省（区、市）新能源汽车推广必须要具备一定数量规模并切实得到应用才可奖补。

图表 24：新能源汽车充电基础设施奖励政策

年份	大气污染防治重点地区和重点省市			中部省和福建省			其他省（区、市）		
	奖补门槛 (标准车推广量)	奖补标准	超出门槛部分奖补标准	奖补门槛 (标准车推广量)	奖补标准	超出门槛部分奖补标准	奖补门槛 (标准车推广量)	奖补标准	超出门槛部分奖补标准
2016年	30000	9000	每增加2500辆，增加奖补资金750万元。奖补资金最高封顶1.2亿元。	18000	5400	每增加1500辆，增加奖补资金450万元。奖补资金最高封顶1.2亿元。	10000	3000	每增加800辆，增加奖补资金240万元。奖补资金最高封顶1.2亿元。
2017年	35000	9500	每增加3000辆，增加奖补资金800万元。奖补资金最高封顶1.4亿元。	22000	5950	每增加2000辆，增加奖补资金550万元。奖补资金最高封顶1.4亿元。	12000	3250	每增加1000辆，增加奖补资金280万元。奖补资金最高封顶1.4亿元。
2018年	43000	10400	每增加4000辆，增加奖补资金950万元。奖补资金最高封顶1.6亿元。	28000	6700	每增加2500辆，增加奖补资金600万元。奖补资金最高封顶1.6亿元。	15000	3600	每增加1200辆，增加奖补资金300万元。奖补资金最高封顶1.6亿元。
2019年	55000	11500	每增加5000辆，增加奖补资金1000万元。奖补资金最高封顶1.8亿元。	38000	8000	每增加3500辆，增加奖补资金700万元。奖补资金最高封顶1.8亿元。	20000	4200	每增加1500辆，增加奖补资金320万元。奖补资金最高封顶1.8亿元。
2020年	70000	12600	每增加6000辆，增加奖补资金1100万元。奖补资金最高封顶2亿元。	50000	9000	每增加4500辆，增加奖补资金800万元。奖补资金最高封顶2亿元。	30000	5400	每增加2500辆，增加奖补资金450万元。奖补资金最高封顶2亿元。

资料来源：科技部，优品金融研究所



在国家政策的大力扶持下，我国新能源汽车产业进入高速发展期。我国新能源汽车的销量从 2011 年的 0.8 万辆增加至 2015 年的 33 万辆，新能源乘用车销量跃居全球第一。而 2016 年前 7 个月我国新能源汽车的销量已经超过了 20 万辆，继续在全球保持领先地位。

目前中央政策已经涵盖了新能源汽车的产业规划、财政补贴、充电设施建设等多个方面。全国已有北京、深圳、西安、河北、长春、山西、江苏、沈阳、哈尔滨、贵阳、武汉、青海、海口、新疆、内蒙古、乌鲁木齐等省市明确了补贴标准，其中北京、深圳、西安、武汉、海口等城市延续了之前的补贴政策。

目前我国的新能源汽车市场已经逐步打开，新能源汽车产业依然将保持高速发展态势，预计 2016 年我国新能源汽车产销量有望再创新高。

公司声明及风险提示:

本公司研究报告是针对与公司签署服务协议的签约客户的专属研究产品，为该类客户进行投资决策时提供辅助和参考，双方对权利与义务均有严格约定。本公司研究报告仅提供给上述特定客户，并不面向公众发布。未经书面授权刊载或者转发的，本公司将采取维权措施追究其侵权责任。

证券市场是一个风险无时不在的市场。您在进行证券交易时存在赢利的可能，也存在亏损的风险。请您务必对此有清醒的认识，认真考虑是否进行证券交易。市场有风险，投资需谨慎。

免责声明:

此报告旨在发给优品金融研究所的特定客户及其他专业人士。未经优品金融研究所事先书面明文批准，不得更改或以任何方式传送、复印或派发此报告的材料、内容及其复印本予任何其他人。

此报告所载资料的来源及观点的出处皆被优品金融研究所认为可靠，但优品金融研究所不能担保其准确性或完整性，报告中的信息或所表达观点不构成所述证券买卖的出价或询价，报告内容仅供参考。优品金融研究所不对因使用此报告的材料而引致的损失而负上任何责任，除非法律法规有明确规定。客户并不能尽依靠此报告而取代行使独立判断。

优品金融研究所可发出其他与本报告所载资料不一致及有不同结论的报告。本报告及该等报告反映编写分析员的不同设想、见解及分析方法。报告所载资料、意见及推测仅反映分析员于发出此报告日期当日的判断，可随时更改。此报告所指的证券价格、价值及收入可跌可升。为免生疑问，此报告所载观点并不代表优品金融研究所的立场。

优品金融研究所在法律许可的情况下可能参与此报告所提及的发行商的投资银行业务或投资其发行的证券。

优品金融研究所 2016 版权所有。保留一切权利。