

2012 年 4 月 13 日

证券研究报告 · 行业研究 · 汽车行业



中信汽车 · 车闻天下（第 55 期）

——新能源汽车专题之四 国内新能源汽车政策回溯

中信证券研究部 汽车行业研究组

李春波

电话：010-60838203

邮件：lcb@citics.com

执业证书编号：S1010510120010

许英博

电话：010-60838704

邮件：xuyb@citics.com

执业证书编号：S1010510120041

高嵩

电话：010-60838822

邮件：gs@citics.com

执业证书编号：S1010512020002

联系人：陈俊斌

电话：010-60836703

邮件：chenjb@citics.com

本期引言：

在日前举行的 2012 中国国际节能与新能源汽车展览会上，汽车工业协会副秘书长叶盛基表示，《节能与新能源汽车产业规划》已经送审至国务院，且经过几轮修改，本次送审的规划内容更趋完善和规范。

《节能与新能源汽车产业规划》可能不久后出台，本期『车闻天下』，我们将回溯国内新能源汽车相关政策的发展历程，包括国家和地方的产业政策及消费政策等。

如有疑问欢迎交流。如果您对我们的栏目有特别的期望或者要求，欢迎提出意见和建议。



资料来源：Google 图片

目 录

我国新能源汽车政策概述	1
第一阶段：起步与发展阶段	1
第二阶段：大规模示范运营阶段	2
主要产业政策（新闻摘录）	8
2001 年国家“863”计划	8
2004 年 5 月《汽车产业发展政策》	8
2007 年 11 月《新能源汽车生产准入管理规则》	8
2009 年 1 月《关于开展节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》	9
2009 年 2 月《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》	9
2009 年 2 月“十城千辆”计划	9
2009 年 3 月《汽车产业调整和振兴规划》	10
2009 年 6 月《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》	10
2010 年 6 月《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》	10
2011 年 2 月新《中华人民共和国车船税法》	11
2011 年 11 月《关于进一步做好节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》	11

插图目录

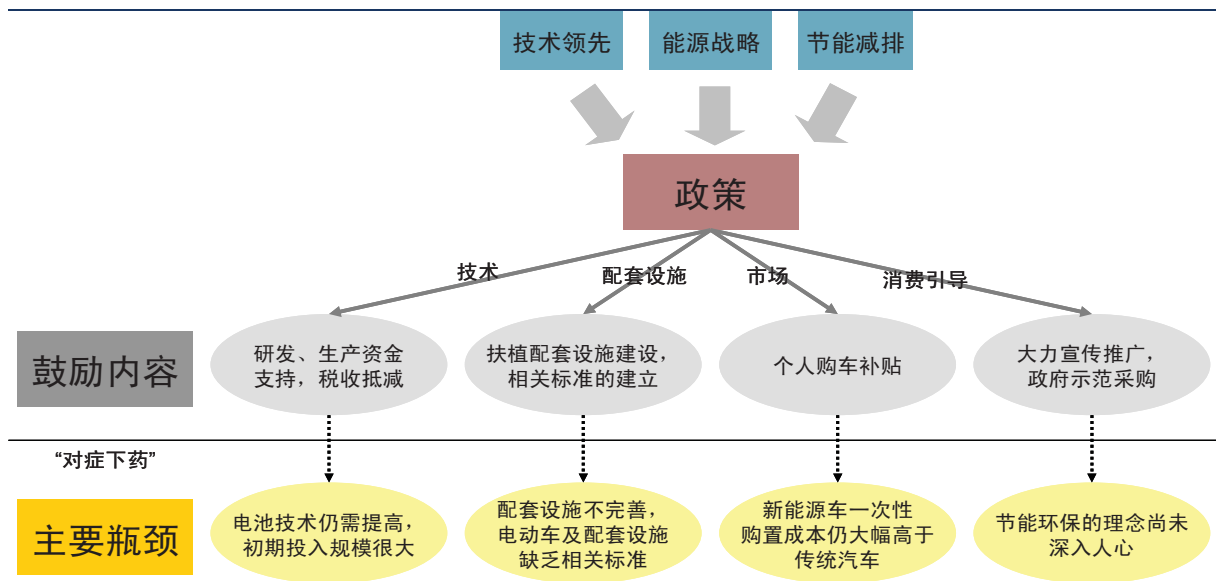
图 1：新能源汽车产业政策	1
图 2：北京奥运会使用的纯电动客车及换电、充电等后勤保障	2
图 3：深圳的比亚迪 E6 出租车	6
图 4：比亚迪 K9 电动大巴	6
图 5：国网的充电站	12

注：以下主要内容来自工信部、科技部及新华网等新闻媒体，由中信证券研究部汇总整理

我国新能源汽车政策概述

我国新能源汽车政策主要经历了两个阶段：第一阶段是 2001-2008 年，也是新能源汽车的起步与发展阶段，这一阶段国家在汽车产业政策中制定了新能源汽车的发展目标和政策框架；第二阶段是 2009 年以来，是新能源汽车政策支持力度显著加大，且开始大规模试运行的阶段，这一阶段政策更趋完善，支持力度更大，且覆盖了消费补贴。

图 1：新能源汽车产业政策



资料来源：中信证券研究部

第一阶段：起步与发展阶段

我国新能源汽车产业始于 21 世纪初。2001 年我国启动了“863”计划电动汽车重大专项，涉及的电动汽车包括 3 类：纯电动、混合动力和燃料电池汽车，并以这 3 类电动汽车为“三纵”，又把多能源动力总成控制、驱动电机、动力蓄电池为“三横”，建立“三纵三横”的开发布局。

自 2004 年起，在国家的长远规划和能源政策中，新能源汽车产业和技术的发展被多次强调。2004 年发改委发布的《汽车产业发展政策》中提到：要突出发展节能环保和可持续发展的汽车技术。

从 2005 年开始，我国政府出台了优化汽车产业结构，促进发展清洁汽车和电动汽车政策措施，明确了 2010 年电动汽车保有量占汽车保有量的 5%-10%；2030 年电动汽车保有量占汽车保有量 50%以上的发展目标。为完成上述目标，国家“863”计划节能与新能源汽车重大项目确定北京、武汉、天津、株洲、威海和杭州 6 个城市为电动汽车示范运营城市。

2006 年财政部针对实施新消费税政策时，明确说明：对混合动力汽车等具有节能和环保特点的汽车将实行一定的税收优惠。

2007 年 11 月 1 日起，《新能源汽车生产准入管理规则》正式开始实施。该规则对新能源汽车进行了定义，还对新能源汽车的生产企业资质、生产准入条件以及申报要求等内容作了具体的规定。这意味着新能源车有

了自己规范的行业准则，也被业界看作是国家真正鼓励发展新能源车及市场化的开始，被誉为中国新能源汽车发展史的一座里程碑。

2007 年 12 月 18 日，发改委发布了《产业结构调整指导目录（2007 年本）》（以下简称《指导目录》）。在新《指导目录》中，引人关注的一条就是：在 2005 年版《征求意见稿》中还处于汽车鼓励类的“先进的轿车用柴油发动机开发制造”一项内容，却在新目录中被删除，说明发改委已不再鼓励发展柴油轿车；而新能源汽车正式进入发改委的鼓励产业目录。2006—2007 年，我国新能源汽车产业取得了重大的发展，我国自主研制的纯电动、混合动力和燃料电池 3 类新能源汽车整车产品相继问世；混合动力和纯电动客车实现了规模示范；纯电动汽车实现批量出口；燃料电池轿车研发进入世界先进行列。

在 2008 年北京奥运会上，科技部组织相关国内汽车厂商，共向奥运会提供各类节能与新能源汽车 500 辆左右，这些车辆均属国家“863”计划支持研发的自主创新产品，在产品性能、可靠性和安全性等方面均具有良好基础。奥运会期间 500 多辆新能源汽车的集中展示和使用，使得 2008 年被称为“我国新能源汽车的元年”。2008 年 8 月 31 日，在 2008（首届）中国绿色能源汽车发展高峰论坛上，科技部部长首次提出了新能源汽车发展的明确目标：到 2012 年，国内将有 10%新生产的汽车是节能与新能源汽车

图 2：北京奥运会使用的纯电动客车及换电、充电等后勤保障



资料来源：百度图片

第二阶段：大规模示范运营阶段

国家出台的新能源汽车产业政策

2009 年 1 月 14 日，国务院原则通过汽车产业振兴规划，首次提出新能源汽车战略，并安排 100 亿元资金支持新能源汽车及关键零部件产业化。

2009 年 1 月 23 日，财政部和科技部发出了《关于开展节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》，在北京、上海、重庆、长春、大连、杭州、济南、武汉、深圳、合肥、长沙、昆明和南昌等 13 个城市开展节能与新能源汽车示范推广试点工作。同时，财政部和科技部特制定《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》，该财政补贴办法中明确，中央财政重点对试点城市购置混合动力汽车、纯电动汽车和燃料电池汽车等节能与新能源汽车给予一次性定额补助。

2009 年 2 月，科技部和财政部共同启动了“十城千辆”电动汽车示范应用工程和百辆混合动力公交车投放，决定在 3 年内，每年发展 10 个城市，每个城市在公交、出租、公务、市政及邮政等领域推出 1000 辆新能源汽车开展示范运行。以每辆车验证行驶 10 万或 20 万公里计，“十城千辆”总计就将行驶 10-20 亿“车公里”。2009 年 2 月 5 日，财政部发文，确认了中央财政对购置新能源汽车给予补贴的对象和标准。2009 年 2 月 17 日，财政部、科技部、发改委和工信部共同在京召开节能与新能源汽车示范推广试点工作会议，为 13 个试点城市授牌。

2009 年 3 月 13 日，我国第一个新能源汽车产业联盟——北京新能源汽车产业联盟正式开始运行。北京新能源汽车产业联盟将在技术合作、信息共享、科研攻关和政策争取等多个方面为联盟企业创造机会，有望通过合作创新改变我国新能源汽车产业核心技术和创新能力不足的现状，拉近我国在新能源汽车领域与国际顶尖水平的距离。继北京新能源产业联盟成立以后，重庆、湖北、上海、天津和吉林等地也相继成立了类似的产业联盟和基地，深圳、湖北及安徽等地也表示都有可能以本地汽车企业（比亚迪、东风和奇瑞）为主体，建立新能源汽车联盟和产业基地。

2009 年 3 月 20 日，国务院办公厅出台《汽车产业调整和振兴规划》，提出实施新能源汽车战略，还进一步提出了电动汽车产销形成规模的重大战略目标，规划要求到 2011 年，形成 50 万辆纯电动、充电式混合动力和普通型混合动力等新能源汽车产能，新能源汽车销量占乘用车销售总量的 5% 左右；推动新能源车及关键零部件产业化，形成 10 亿 Ah 动力电池产能；主要乘用车生产企业应具有通过认证的新能源汽车产品。规划提出，启动国家节能和新能源汽车示范工程，由中央财政安排资金给予补贴，支持大中城市示范推广混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车等节能和新能源汽车。县级以上城市人民政府要制订规划，优先在城市公交、出租、公务、环卫、邮政和机场等领域推广使用新能源汽车；建立电动汽车快速充电网络，加快停车场等公共场所公用充电设施建设。地方政府也积极响应配合国家整体战略规划。

2009 年 5 月 6 日，国务院决定以贷款贴息方式，安排 200 亿元资金支持技改，包括“发展新能源汽车、支持关键技术开发及发展填补国内空白的关键总成”。

2009 年 6 月 17 日，工业和信息化部首次发布了《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》，对新能源汽车的范围进行了定义：“新能源汽车”是指“采用非常规的车用燃料作为动力来源（或使用常规的车用燃料、采用新型车载动力装置），综合车辆的动力控制和驱动方面的先进技术，形成的技术原理先进、具有新技术、新结构的汽车”。《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》规定了新能源汽车企业及其产品的准入条件，并将新能源车清晰的划分为起步期、发展期和成熟期 3 个不同的技术阶段。

2009 年 7 月 11 日，为落实《汽车产业调整和振兴规划》提出的发展电动汽车的规划目标，汽车工业协会把发展电动汽车作为一项专项行动来开展工作，组织召开上汽、东风、广汽、北汽、华晨、奇瑞、江淮等行业前十位整车企业一把手会议，讨论新能源汽车的联合行动问题。在统一思想的基础上，共同签署了《电动汽车发展共同行动纲要》，制定了“积极引领、联合行动、突出重点、创新发展”的行业电动车发展战略。

2009 年 11 月 17 日，在美国总统奥巴马访华期间，中美两国领导人就双方在清洁能源、环保方面的合作达成共识，其中包括在未来 5 年内各出资一半，合作建立中美清洁能源联合研究中心；启动中美电动汽车，使两国在未来数年有数百万辆电动汽车投入使用，启动煤炭高效利用技术合作协议、再生能源伙伴关系、中美能源合作项目等。

2009 年 12 月 3-4 日，全国汽车标准化技术委员会电动车辆分技术委员会在召开 2009 年工作会议，对《纯电动乘用车技术条件》、《电动汽车用动力蓄电池规格尺寸》等 7 项新能源汽车国家标准和行业标准进行了审查。

2009 年 12 月 9 日，国务院总理主持召开国务院常务会议，决定 2010 年将节能与新能源汽车示范推广试点城市由 13 个扩大到 20 个，选择 5 个城市进行对私人购买节能与新能源汽车给予补贴试点，补贴幅度和标准将接近公共服务领域购买新能源车的补贴办法。

2010 年 3 月，“着力突破新能源汽车、高速轨道交通、工农业节水等一批重大关键技术”写入政府工作报告，新能源汽车成为低碳概念中惟一入选工作报告的子行业。

2010 年 5 月，在全国范围内开展“节能产品惠民工程”。财政部、国家发展委、工业和信息化部于 2010 年 5 月 26 日联合发布了关于印发《“节能产品惠民工程”节能汽车（1.6 升及以下乘用车）推广实施细则》的通知，对购买节能小排量汽车给予 3000 元补贴，私人消费者能够享受相关政策的实惠。

2010 年 5 月 31 日，财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展委联合印发了《关于扩大公共服务领域节能与新能源汽车示范推广有关工作的通知》（财建[2010]227 号），在原有 13 个试点城市的基础上，增加天津、海口、郑州、厦门、苏州、广州 7 个试点城市。第 3 批又增加沈阳、呼和浩特、成都、南通和襄樊 5 个试点城市，节能与新能源汽车示范推广范围进一步扩大到 25 个城市。根据试点城市实施方案和资金申请，财政部通过省级财政部门将示范推广补助资金预拨给试点城市。

2010 年 6 月 1 日，财政部颁布《私人购买新能源汽车试点财政补助资金管理暂行办法》（财建[2010]230 号），选定上海、深圳、杭州、和合肥 5 个城市作为试点（后来又增加了天津、海口、郑州、厦门、苏州、和广州等 7 个城市），对私人购买新能源汽车（插电式（plug-in）混合动力乘用车和纯电动乘用车）给予一次性补助；对动力电池、充电站等基础设施的标准化建设给予适当补助；对满足支持条件的新能源汽车，按 3000 元/千瓦时给予补助；插电式混合动力乘用车最高补助 5 万元/辆；纯电动乘用车最高补助 6 万元/辆。

2010 年 10 月 10 日，国务院公布《关于加快培育和发展战略性新兴产业的决定》（国发〔2010〕32 号，以下简称《决定》），明确将新能源汽车列入战略性新兴产业范围。《决定》指出，根据战略性新兴产业的特征，立足我国国情和科技、产业基础，现阶段重点培育和发展节能环保、新一代信息技术、生物、高端装备制造、新能源、新材料、新能源汽车等产业。

2011 年 2 月 25 日，第十一届常务委员会第十九次会议通过了《中华人民共和国车船税法》，同日，国家签署第 43 号令予以公布，自 2012 年 1 月 1 日起施行。《车船税法》第四条中，“对节约能源、使用新能源的车船可以减征或者免征车船税”。在随后推出的《中华人民共和国车船税法实施条例（征求意见稿）》中，第十明确，“车船税法第四条所称的节约能源、使用新能源的车辆包括纯电动汽车、燃料电池汽车和混合动力汽车。纯电动汽车、燃料电池汽车和插电式混合动力汽车免征车船税，其他混合动力汽车按照同类车辆适用税额减半征税。”

在 2011 年 3 月出台的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》中，把新能源汽车列为战略性新兴产业之一，提出要重点发展插电式混合动力汽车、纯电动汽车和燃料电池汽车技术，开展插电式混合动力汽车、纯电动汽车研发及大规模商业化示范工程，推进产业化应用。

2011 年 6 月，国务院总理温家宝访德期间，同总理默克尔就中德在替代动力、电动交通以及相关并网技术方面的合作进行了深入交流，并就此于 2011 年 6 月 28 日发表了《中德关于建立电动汽车战略伙伴关系的联合声明》。双方表示，每年至少召开一次由相关部门参加的司级以上联席会议，会议轮流在中国和举行。双方将各指定一名电动汽车战略伙伴关系协调人，负责两国间合作的联络事宜；鼓励双方企业、研究机构建立合作伙伴关系；鼓励两国地方和企业参与合作，如共同在示范项目、商业运营和电动汽车推广方面开展合作等。中德两国在新能源汽车相关科技、生产和市场方面各有优势，全面加强相关领域合作符合两国和两国人民的利益。中德电动汽车战略伙伴关系的建立可以一定程度上弥补我国在新能源汽车领域核心技术方面的不足，从而促进我国电动汽车产业的发展。在交流合作的同时，我国应更进一步加强自主研发，真正提升自主产品的技术水平，肩负起中国汽车工业“弯道超车”的历史重任。

2011 年 7 月 14 日，科技部出台了《国家“十二五”科学和技术发展规划》，在这个规划中，新能源汽车被摆在重要。《国家“十二五”科学和技术发展规划》提出：全面实施“纯电驱动”技术转型战略，实施新能源汽车科技产业化工程。这意味着最终“纯电驱动”战略目标不变，仍然“三纵三横”的研发布局（“三纵”就是混合动力汽车、纯电动汽车与燃料电池汽车；而“三横”则是指多能源动力总成控制系统、电机及其控制系统和电池及其管理系统）。目前的任务是在全面掌握核心技术的基础上、加快整车系统技术的产业化和规模示范，形成整车及零部件工业体系，建设新能源汽车基础设施、产业标准体系和检验检测系统。重点推进关键零部件技术（电池-电机-电控）、整车集成技术（混合动力-纯电驱动-下一代纯电驱动）和公共平台技术（技术标准法规-基础设施-测试评价技术）的研究与攻关。继续实施“十城千辆”工程，到 2015 年，突破 23 个重点技术方向，在 30 个以上城市进行规模化示范推广、5 个以上城市进行新型商业化模式试点应

用、电动汽车保有量达 100 万辆、产值预期超过 1000 亿元。这与原来的保有量目标有些调整，同时不再提 2020 年 500 万辆的目标。

2011 年 8 月 17 日科技部、财政部、工业和信息化部、发展委等四部门向各节能与新能源汽车示范推广试点城市发出《关于加强节能与新能源汽车示范推广安全管理工作的函》（国科办函高[2011]322 号），要求各试点城市充分认识节能与新能源汽车示范推广安全管理的重要意义，加强节能与新能源汽车示范运行安全管理的具体措施。通知要求，试点城市立即开展全面、系统、彻底的安全隐患排查；进一步加强示范运行车辆的安全；建立事故预警信息系统及事故紧急处置机制；加强对相关从业人员的技术培训；车辆运营单位要建立车辆定期检查、制度；充换电站运营单位要制定严格的安全管理规章制度；试点城市应积极开展节能与新能源汽车安全技术研究；节能与新能源汽车整车及关键零部件设计、制造单位要建立汽车产品质量责任制，强化产品安全技术研究与试验等。

2011 年 9 月 7 日，财政部、国家发展委、工业和信息化部三部门联合印发了《关于调整节能汽车推广补贴政策的通知》（财建[2011]754 号），现行节能汽车推广补贴政策执行到 2011 年 9 月 30 日，从 2011 年 10 月 1 日起调整并实施新的节能汽车补贴政策。与旧版相比，新的补贴政策主要是将纳入补贴范围的节能汽车门槛提高，百公里平均油耗从 6.9 升降低到 6.3 升；补贴标准不变，即对消费者购买节能汽车继续给予一次性 3000 元定额补助，由生产企业在销售时兑付给购买者。

2011 年 9 月 8 日，商务部、发展委、科技部、工信部、财政部、海关总署、税务总局、质检总局、知识产权局等十部委联合发布了《关于促进战略性新兴产业国际化发展的指导意见》（商产发[2011]310 号，以下简称《指导意见》）。新能源汽车产业是国际化推进七大重点之一。《指导意见》指出：推动传统汽车制造企业向新能源汽车领域发展，培育本土龙头企业和新能源汽车跨国公司；鼓励境外申请专利；鼓励参与国际标准制定，逐步与国际标准接轨；建立产业联盟和行业中介组织，规范市场秩序；鼓励新能源汽车零部件企业走出去，在海外投资建厂。

2011 年 11 月 10 日，财政部、科技部、工信部及发改委联合下发《关于进一步做好节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》（财办建〔2011〕149 号，以下简称《通知》），对试点城市和示范产品生产企业均提出了更多要求。《通知》的着力点集中在为新能源汽车创造消费和加快提升产品品质两方面，最大的亮点是对车企提出更明确的销售底线，并全方位促进新能源汽车的消费。《通知》对车企提出了更明确的销售底线，并在购买、使用、回收等环节做出了全方位的要求。

2011 年 11 月 14 日，工信部公布了此前印发的《“十二五”产业技术创新规划》（下称简称《规划》），在其重点项目中，对节能与新能源汽车在技术开发有了更高的要求。节能与新能源汽车作为《规划》中装备制造业的重要组成部分，其高效内燃机、先进变速器、普通混合动力专用发动机和机电耦合装置设计制造技术，先进汽车电子控制技术，低阻零部件、轻量化材料与激光拼焊成型技术，高比能先进动力电池新材料、新体系的前瞻性研究和新结构、新工艺等应用技术，驱动电机系统与核心材料技术，燃料电池电堆、燃料电池发动机及其关键核心技术等都被列为重点开发项目之中。《规划》指出，重点围绕战略性新兴产业的培育和发展需要，加大重大关键技术研究开发力度，突破产业核心关键技术，推动重大科技应用，支撑战略性新兴产业的发展壮大。

图 3：深圳的比亚迪 E6 出租车



资料来源：百度图片

图 4：比亚迪 K9 电动大巴



资料来源：百度图片

地方出台的能源汽车产业政策

北京

2009 年北京市出台了一系列刺激经济发展的政策。其中，增加 5 亿元用来启动“绿标”公交车队计划，未来预计购买 1000 辆新能源车。

2010 年通过《北京市私人购买新能源汽车补贴试点方案》，根据《方案》，到 2012 年底北京市计划推动私人购买新能源汽车 3 万辆，其中纯电动汽车 23000 辆、插电式混合动力汽车 7000 辆，并配套完成 3.6 万个充电桩及 100 个快速充电站建设。同时，北京市将按照电池 3000 元/千瓦时给予补助，插电式混合动力乘用车最高补助 5 万元/辆，纯电动乘用车最高补助 6 万元/辆。并且在北京市私人购买新能源汽车可直接上牌，无需参加小客车指标申请摇号。

2011 年 12 月，北京市对外发布了《北京市“十二五”时期新能源和可再生能源发展规划》，到 2015 年，北京市新能源和可再生能源开发利用总量为 550 万吨标准煤，占全市能源消费总量的比重力争达到 6% 左右；全市新能源和可再生能源产业实现销售收入 1000 亿元，比 2010 年再翻一番。

上海

2009 年，上海市政府宣布今后 2 年将投入 60 亿元资金用于油电混合动力汽车和纯电动汽车的开发和制造，并将于 2010 年实现混合动力汽车的量产规模。在此基础上，上海还将在新能源汽车整车和相关零部件产业各投入 20 亿元，加快推动我国新能源汽车产业发展壮大。

2011 年 12 月，上海市人民政府《关于印发上海市新能源发展“十二五”规划的通知》，以氢能汽车为抓手，制定氢储存、运输和加注技术规范，形成安全可靠的氢气供应链，加大投入力度，鼓励氢能产品和技术应用。

广东

广东省政府 2010 年 3 月 19 日在粤府函[2010]50 号文件批准发布《广东省电动汽车发展行动计划》、广东省发改委 2010 年 7 月 7 日在粤发改高技术函[2010]1555 号文件公布《广东省新能源汽车产业发展工作方案（2010-2012 年）》，两文件明确在电动汽车产业优势地区规划建设广东省电动汽车产业基地，加大政府支持力度，引导产业要集中、重点支持具有自主知识产权的关键核心技术实现产业化。支持五洲龙等骨干企业加快电动汽车产业化步伐。计划用 5 年时间初步建立以骨干企业为核心的电动汽车产业链，形成 20 万辆以上电动汽车综合生产能力，部分核心技术达到国际先进水平，争取全省电动汽车销售量占新车销售量的 3%

—5%，产量占汽车总产量的 5%左右。用 10 年的时间将广东建设成为产业规模、品牌影响和技术水平均达到国际前列的世界电动汽车产业基地。

根据决定，自 2011 年起，珠江三角洲地区所有更新或新增的公交车辆均要采用电动汽车、LNG 汽车等新能源汽车，鼓励支持其他有条件的地区推广应用新能源汽车。实施广东省新能源汽车推广应用示范工程，将广州、深圳两个国家节能与新能源汽车示范试点城市和珠海、汕头、佛山、韶关、惠州、东莞、中山、江门、湛江、茂名、肇庆、潮州等十四个城市列为省新能源汽车推广应用示范城市，力争 2012 年前达到 3 万辆的新能源汽车的示范规模。在此基础上，积极争取国家批准将珠三角地区列为国家新能源汽车推广应用和产业发展示范区。

深圳

2009 年 1 月 6 日国务院批准公布得《珠三角地区改革发展规划纲要》明确指出：深圳市将着力打造的产业方向为通信设备、生物工程、新材料、新能源汽车等先进制造业和高技术产业基地，国家第一次把新能源汽车列入深圳要着力打造的支柱产业。

2009 年 9 月，深圳市通过了《深圳市节能与新能源汽车示范推广实施方案（2009—2012 年）》，该方案计划从 2009 年至 2012 年，在深圳市公交（出租）、公务、家用车等三个重点领域，示范推广各类新能源汽车 24000 辆，其中公交车 4000 辆（混合动力大巴 3000 辆，纯电动公交车 1000 辆）、出租车 2500 辆、公务车 2500 辆、私家车 15000 辆。通过示范推广方案的实施，率先在全国建成新能源汽车示范推广先导城市和新能源汽车产业基地。其中 3000 辆混合动力大巴和 1000 辆纯电动公交车指定由深圳本土企业五洲龙公司生产。公交充电站由市政府委托五洲龙公司代建。

重庆

2009 年 6 月 15 日，重庆市政府正式通过了重庆节能与新能源汽车示范运行实施方案。计划到 2010 年底，示范运行节能与新能源汽车 1000 辆以上，到 2012 年底力争生产销售节能与新能源汽车 24000 辆，其中重庆示范运行 6000 辆；2010 年 8 月 28 日，重庆市市长黄奇帆视察重庆五洲龙公司，明确表示支持将重庆五洲龙新能源汽车列入示范方案、优先采购的企业。

作为重庆市节能与新能源汽车示范运行项目的配套办法，重庆市财政局和重庆市科委 2009 年 11 月 3 日联合下发的《重庆市购买新能源汽车财政补贴实施办法及流程（试行）》的通知，重庆市将以财政补助的方式鼓励在公交、出租和公务等公共服务领域和个人使用节能与新能源汽车。这是国内首次针对个人购买新能源汽车实施的补贴政策。

沈阳

2010 年 9 月 14 日，沈阳市通过了《沈阳市节能与新能源汽车示范推广城市实施方案》，该方案计划到 2012 年底达到推广新能源汽车 1100 辆，其中混合动力公交车 600 辆，混合动力出租车 400 辆，纯电动公务车 100 辆人，建设充电站 30 座，充电桩 100 个。

为顺利推进示范推广工作的实施，沈阳市计划从 2011 年开始，全市公交车、出租车企业新增、更新车辆必须按一定比例采用新能源汽车。无力支付购车费用的企业要通过重组整合，逐步退出运输市场。市财政安排的新能源公交车补贴资金，重点向沈阳客运集团倾斜。

主要产业政策（新闻摘录）

2001 年国家“863”计划

科技部提出了我国发展新能源汽车的实施方案，电动汽车重大专项被国家科教工作领导小组批准为国家“十五”期间重点组织实施的 12 个重大科技专项之一。国家“863”计划电动汽车重大专项，从国家汽车产业发展战略的高度出发，选择新一代电动汽车技术作为国内汽车科技创新的主攻方向，组织企业、高等院校和科研机构，以官产学研四位一体的方式，联合进行攻关。

在“十五”期间（2001-2005），鉴于混合动力刚刚成为技术热门、纯电动车的研发没有实质性突破，国家科技部把混合动力、氢燃料电池车的研发打包列入 863 电动汽车重大科技专项。该项目国家投资 8.8 亿元，加上地方和企业配套资金，总共约 24 亿元。还确定北京、武汉、天津、株洲、威海、杭州 6 个城市为电动汽车示范运营城市。

但“十五”过后，没有任何一个电动车项目进入商业化生产。“新能源汽车”成为各大厂商炒作概念、套取国家补贴的手段。24 亿元的投入，被业界认为是“撒胡椒粉”。

2004 年 5 月《汽车产业发展政策》

2004 年颁布的《汽车产业发展政策》虽然仅提出“引导汽车消费者购买和使用低能耗、低污染、小排量、新能源、新动力的汽车，加强环境保护”等内容，而没有明确提出对新能源汽车产业发展的支持。但是随着新能源汽车技术开发实力和整车研发实力的持续增强，以及一些汽车制造企业相继推出新能源汽车样车和整车产品，我国在制定产业扶持政策方面越来越重视对新能源汽车产业发展的支持。

2007 年 11 月《新能源汽车生产准入管理规则》

《规则》设定了新能源汽车的准入门槛，要求新能源汽车生产企业必须提交申请，核准后方可生产，对符合生产准入条件的企业以《公告》形式公布；不符合生产准入条件的企业，原则上 6 个月后方可重新提出生产准入申请。生产企业如发现产品存在影响安全、环保、节能等严重问题，应当立即停止生产和销售相关车辆产品，并对已销售车辆进行召回。同时这些企业需要至少掌握新能源汽车车载能源系统、驱动系统及控制系统三者之一的核心技术才能生产新能源汽车。

同时，《规则》对新能源汽车给予了明确定义：新能源汽车指采用非常规的车用燃料作为动力来源（或使用常规的车用燃料、采用新型车载动力装置），综合车辆的动力控制和驱动方面的先进技术，形成的技术原理先进、具有新技术、新结构的汽车。新能源汽车包括混合动力汽车、纯电动汽车（BEV，包括太阳能汽车）、燃料电池电动汽车（FCEV）、氢发动机汽车、其他新能源（如高效储能器、二甲醚）汽车等。

发改委相关人士表示，他们将组建一个新能源汽车专家委员会，针对处于不同技术阶段的产品，新能源汽车管理新规进行不同的管理。根据《规则》，新能源汽车产品根据技术成熟程度的不同分为起步期、发展期、成熟期三个不同阶段。起步期产品只能进行小批量生产，在批准的区域、范围和条件下进行示范运行，并以适当的方式对全部车辆的运行状态进行实时监控；发展期产品允许进行批量生产，只能在批准的区域、期限、条件下销售、使用，并以适当的方式对销售车辆以不低于 20%的比例进行运行状态实时监控；成熟期产品与常规汽车产品的公告管理方式相同，在销售、使用上与常规道路机动车辆相同。

2009 年 1 月《关于开展节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》

确定北京、上海、重庆、长春、大连、杭州、济南、武汉、深圳、合肥、长沙、昆明、南昌等 13 个城市作为新能源汽车示范试点城市。

首次明确了对电动汽车的财政补贴，已经对我国新能源汽车产业的形成起到了重要推动作用。直接表现在，首先，利用政府 2 亿元研发投入，拉动相关配套资金 20 亿元以上，带动动力电池产业化投入超过 60 亿元。其次，成立地方新能源汽车产业联盟 8 个，配套形成 20 个新能源汽车产业化基地，2009 年新增投资近 40 亿元。第三，截至 2009 年底，13 个试点城市采购节能与新能源汽车 5600 辆以上，国家财政补助资金 10 亿元。第四，已发布《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》六批，涵盖了 27 家企业的 66 个车型。同时，发改委正在将纯电动汽车（含 plug-in 电动汽车）和混合动力汽车列入《国家重点节能技术推广目录（第二批）》。

2009 年 2 月《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》

财政部、科技部发出的《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》，针对公共服务领域购车进行一定的补贴。在补贴标准设计的乘用车和轻型商用车中，混合动力汽车按照节油率分为五个补贴标准，最高每辆车补贴 5 万元；纯电动汽车每辆补贴 6 万元；燃料电池汽车每辆补贴 25 万元。这一补贴政策并没有涉及私人购车领域。

2009 年 2 月“十城千辆”计划

2009 年 2 月，科技部、财政部共同启动了“十城千辆”电动汽车示范应用工程和百辆混合动力公交车投放，决定在三年内，每年发展十个城市，每个城市在公交、出租、公务、市政、邮政等领域推出 1000 辆新能源汽车开展示范运行。财政部发文确认了中央财政对购置新能源汽车给予补贴的对象和标准。

由于中央政府明确表态对示范城市的新能源汽车进行补贴，13 个城市很快先后实行“十城千辆”计划。不过，这些城市首批采购的新能源车型，都是自己家乡的产品。比如北京市采购北汽福田 800 多辆混合动力公交客车，重庆市采购 10 辆长安集团的混合动力轿车，长春与大连首批采购的混合动力公交来自一汽，其他城市的首批新能源示范车型也都来自本省或本地区企业。

通过测算可以看到，“十城千辆”示范运行能获得可观的节能减排效果，2012 年当年能够节油 16648L，CO₂ 减排 448121t。由此可见，新能源汽车推广对于解决能源和环境危机的巨大潜力。但同时，我们也应该看到目前的推广主要集中于公共交通、政府公务和市政服务等领域，未包含占我国汽车总销售量 70%以上的乘用车。我国应进一步加大投入力度，尽早着力推进动力蓄电池、电动汽车整车、充电设施等产业链中“关键环节”的产业化，抓住能源动力系统转型战略机遇期，实现汽车工业的健康可持续发展。

截止到 2011 年 10 月，全国累计投入 9268 辆新能源客车，距离 2012 年末全国共投入 24220 辆的目标相差甚远，仅完成 38.15%。25 个示范运营城市中，完成率超过 50%的城市 10 个，仅占城市总数的 40%；完成率在 30%以下的城市多达 14 个。

标准未统一是制约电动客车发展的原因之一。充电接口标准虽统一，但换电标准却仍未出台。不仅不同电网运营商之间的换电箱标准未统一，连国家电网内部不同的换电站所采用的换电箱也未统一。

除了标准问题限制了新能源客车的发展，新能源客车在推广过程中面临的更大的问题是地方保护主义。据了解，目前有能力生产新能源客车的企业超过 26 家，但各地方采购新能源客车时择地不择优，造成了严重的区域壁垒，破坏了中国整体的新能源汽车市场。

2009 年 3 月《汽车产业调整和振兴规划》

2009 年 3 月 20 日，国务院办公厅出台《汽车产业调整和振兴规划》，提出实施新能源汽车战略，还进一步提出了电动汽车产销形成规模的重大战略目标，为新能源汽车描绘了发展蓝图。

《规划》提出的十一项政策措施分别解决拉动内需、外部环境和汽车产业本身发展问题。前四项是解决当前拉动内需的政策措施，包括减征购置税、汽车下乡、加快老旧汽车报废更新、清理限购汽车的不合理规定。这四项实际上是保增长的重要措施。中间三项措施是解决汽车产业发展的外部环境问题。包括促进和规范汽车消费信贷，规范和促进二手车市场发展，加快城市道路交通体系建设。而后四项则是解决汽车产业本身的问题。以结构调整为主，完善汽车产业重组政策，加大技术进步和投资力度，推广使用新能源也是产品结构的问题，最后一项是落实和完善汽车产业发展政策。

《规划》提出实施新能源汽车战略，指出发展电动汽车和新能源汽车是我国汽车产业提升国际地位，特别是提升国际竞争力的重要举措，提出了电动汽车产销形成规模的重大战略目标，通过改造现有生产能力，形成 50 万辆纯电动、充电式混合动力和普通型混合动力等新型汽车产业。

新能源汽车战略主要任务是推动纯电动汽车、充电式混合动力汽车和关键零部件产业化，并提出了具体的要求，例如要求企业应该掌握新能源汽车的专用发动机和动力模块的优化设计技术、规模生产工艺和成本控制技术，并且建立动力模块生产体系，形成 10 亿安时车用高性能电池的生产能力。

为了实现上述目标和重点任务，《规划》针对性地提出推广使用节能和新能源汽车的 5 项政策措施，包括启动国家节能和新能源汽车示范工程，由中央财政安排资金给予补贴，支持大中城市示范推广混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车等节能和新能源汽车。县级以上城市人民政府要制定规划，优先在城市公交、出租、公务、环卫、邮政、机场等领域推广使用新能源汽车；建立电动汽车快速充电网络，加快停车场等公共场所公用充电设施建设。

2009 年 6 月《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》

相比于 2007 年的《新能源汽车生产准入管理规则》，有如下特点：明确了产品管理与企业准入管理的关系，对于新能源汽车的申报、基本要求、工作流程等提出了明确的规定。明确了起步期、发展期、成熟期等各类产品技术阶段的具体划分。目前是按照车载能源系统划分的技术阶段，取代了以往技术阶段不清晰、行业和企业不掌握的情况。列出新能源汽车目前依据的产品技术标准，从而规范产品研发、检验、审查的技术依据。

企业的准入要求方面发生了变化：一是增加了在企业生产一致性检验能力方面的要求；二是增加了零部件采购管理能力方面的要求；三是对第 5 条“核心技术掌握”方面进行了细化，提出了明确规定；四是对其他相关条款进行了细化和说明。

2010 年 6 月《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》

6 月 1 日，财政部、科技部、工信部、发改委联合出台《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》，确定在上海、长春、深圳、杭州、合肥等 5 个城市启动私人购买新能源汽车补贴试点工作。

在《通知》中，四部委明确中央财政对试点城市私人购买、登记注册和使用的插电式混合动力乘用车和纯电动乘用车给予一次性补贴，补贴标准根据动力电池组能量确定，对满足支持条件的新能源汽车，按 3000 元/千瓦时给予补贴。插电式混合动力乘用车每辆最高补贴 5 万元，纯电动乘用车每辆最高补贴 6 万元。

补贴资金拨付给汽车生产企业，按其扣除补贴后的价格将新能源汽车销售给私人用户或租赁企业。试点期内，每家企业销售的插电式混合动力和纯电动乘用车分别达到 5 万辆的规模后，中央财政将适当降低补贴标准。

当天，财政部、国家发展改革委、工业和信息化部同时出台了《“节能产品惠民工程”节能汽车（1.6 升及以下乘用车）推广实施细则》（以下简称《细则》），将发动机排量在 1.6 升及以下、综合工况油耗比现行标准低 20%左右的汽油、柴油乘用车（含混合动力和双燃料汽车）纳入“节能产品惠民工程”，在全国范围内进行推广，中央财政对消费者购买节能汽车按每辆 3000 元标准给予一次性定额补贴，由生产企业在销售时直接兑付给消费者。

2011 年 2 月新《中华人民共和国车船税法》

新的《中华人民共和国车船税法》第四条规定，“对节约能源、使用新能源的车船可以减征或者免征车船税。”不过此项政策对新能源汽车的推广作用有限。

由于车船税的税率较低，从一段较长的时间来看，免除税费的数额也很小，对于受困于成本压力的新能源汽车来说，车船税减免显然是杯水车薪。

纯电动车型可以看作排量为零，按照新的车船税税率，最低征收标准为每年 60 元。即便是使用十年，也不过只省下了 600 元。而如果是一款排量为 1.4L 的插电式混合动力（如雪佛兰沃蓝达），十年节省下的税费在 5 千元左右。如果是一款排量为 1.8L 的混合动力车型（如丰田普锐斯），十年节省的税费为 2500 元左右。对于售价数倍于同排量普通车型的新能源车型来说，车船税优惠的激励作用非常有限。

当然如果是一款大排量的混合动力车型，新车船税减免的税费则要高了不少，如宝马的 X6 4.4T 混合动力车型，按照新的车船税税率，其十年里将减免的税费近两万元。不过相比于其 216.8 万元的售价来说，这显然可以忽略不计。而且购买这类高档车型的人群对价格的承受能力也较强，车船税的减免无法左右他们的选择。

2011 年 11 月《关于进一步做好节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》

从短期看，在新一轮的政策扶持督促期内，新能源汽车销量或有小幅提升。专家表示，25 个试点城市免摇号、不限购的政策，对那些急需购车的消费者来说确实有一定的吸引力。但目前摇号、限购的城市一共就北京和上海，所以政策也就只对这两个城市有实质性的意义。

截止 7 月份，试点城市节能与新能源汽车总保有量超过 1 万辆，但其中私人购买新能源汽车仅约千余辆。从长期看，新能源汽车发展速度仍受制于配套、技术、价格三大瓶颈。此外，全国也没有统一标准。而《节能和新能源汽车产业发展规划（2011-2020 年）》迟迟未能出台，未来国家对于新能源汽车的支持方向到底在哪里，支持力度有多大，目前还是个未知数，企业也不敢贸然押宝于新能源汽车。

此次《通知》首度明确要求，充电桩与新能源车辆的配比不得低于 1:1。而对于年度考核不通过的城市，将取消试点城市资格。这意味未来充电桩数量有望明显提高。充电桩等基础设施建设启动将先于新能源汽车市场，有利于电网公司尽快落实充电桩的建设，利好充电桩制造企业。充电机、充电桩等直接充电设备是充电站的核心，一般占充电站成本的 50%左右。

图 5：国网的充电站



资料来源：国家电网

目前，我国充电系统产品市场尚处于发展的初级阶段，因此企业普遍的营收规模不高，市场同业竞争现象尚不明晰，目前仍以发掘新客户、抢占新市场为主。奥特迅、中恒电气等参与电动汽车充电站建设的公司纷纷表示，目前公司该部分业务占主营业务的比例相对较小，对利润贡献还非常小。

分析师声明 Analyst Certification

主要负责撰写本研究报告全部或部分内容的研究分析师在此声明：(i) 本研究报告所表述的任何观点均精准地反映了上述每位分析师个人对标的证券和发行人的看法；(ii) 该分析师所得报酬的任何组成部分无论是在过去、现在及将来均不会直接或间接地与研究报告所表述的具体建议或观点相联系。The analysts primarily responsible for the preparation of all or part of the research report contained herein hereby certify that: (i) the views expressed in this research report accurately reflect the personal views of each such analyst about the subject securities and issuers; and (ii) no part of the analyst's compensation was, is, or will be directly or indirectly, related to the specific recommendations or views expressed in this research report.

一般性声明

此报告并非针对或意图发送给或为任何就送发、发布、可得到或使用此报告而使中信证券股份有限公司及其附属机构（以下统称“中信证券”）违反当地的法律或法规或可致使中信证券受制于相关法律或法规的任何地区、国家或其它管辖区域的公民或居民。除非另有规定，本报告中的所有材料版权均属中信证券。未经中信证券事先书面授权，不得以任何方式修改、发送或者复制本报告及其所包含的材料、内容。所有于此报告中使用的商标、服务标识及标记均为中信证券的商标、服务标识及标记。

本报告是机密的，只有收件人才能使用。本报告所载的信息、材料或分析工具只提供给阁下作参考之用，不是或不应被视为出售、购买或认购证券或其它金融工具的要约或要约邀请。中信证券也不因收件人收到本报告而视其为中信证券的客户。

本报告所载资料的来源及观点的出处皆被中信证券认为可靠，但中信证券不保证其准确性或完整性。除法律或规则规定必须承担的责任外，中信证券不对因使用此报告的材料而引致的损失负任何责任。收件人不应单纯依靠此报告而取代个人的独立判断。本报告所指的证券或金融工具的价格、价值及收入可跌可升。以往的表现不应作为日后表现的显示及担保。本报告所载的资料、意见及推测反映中信证券于最初发布此报告日期当日的判断，可在不发出通知的情形下做出更改，亦可因使用不同假设和标准、采用不同观点和分析方法而与中信证券其它业务部门或单位所给出的意见不同或者相反。本报告不构成私人咨询建议，也没有考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需要。收件人应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况。

中信证券利用信息隔离墙控制内部一个或多个领域，以及部门间之信息流动。撰写本报告的分析师的薪酬由研究部门管理层和公司高级管理层全权决定。分析师的薪酬不是基于中信证券投行收入而定，但是，分析师的薪酬可能与投行整体收入有关，其中包括投行、销售与交易业务。

在法律许可的情况下，中信证券的一位或多位董事、高级职员和/或员工(包括参与准备或发行此报告的人)可能(1)与此报告所提到的任何公司建立或保持顾问、投资银行或证券服务关系，(2)已经向此报告所提到的公司提供了大量的建议或投资服务。在法律许可的情况下，中信证券的一位或多位董事、高级职员和/或员工可能担任此报告所提到的公司的董事。在法律许可的情况下，中信证券可能参与或投资此报告所提到的公司的金融交易，向有关公司提供或获取服务，及/或持有其证券或期权或进行证券或期权交易。

若中信证券以外的金融机构发送本报告，则由该金融机构独自为此发送行为负责。该机构客户应联系该机构以交易本报告中提及的证券或要求获悉更详细信息。本报告不构成中信证券向发送本报告金融机构之客户提供的投资建议，中信证券的董事、高级职员和员工亦不为前述金融机构之客户因使用本报告或报告载明的内容引起的直接或连带损失承担任何责任。

中信证券股份有限公司及其附属及联营公司 2012 版权所有。保留一切权利。

根据中国证监会核发的经营证券业务许可，中信证券股份有限公司的经营经营范围包括证券投资咨询业务。

评级说明

1. 投资建议的比较标准	评级	说明
投资建议分为股票评级和行业评级。 以报告发布后的 6 个月内的市场表现为比较标准，报告发布日后的 6 个月内的公司股价（或行业指数）的涨跌幅相对同期的中信标普 300 指数的涨跌幅为基准；	股票投资评级	买入 相对中标 300 指数涨幅 20%以上； 增持 相对中标 300 指数涨幅介于 5%~20%之间； 持有 相对中标 300 指数涨幅介于-10%~5%之间； 卖出 相对中标 300 指数跌幅 10%以上；
2. 投资建议的评级标准	行业投资评级	强于大市 相对中标 300 指数涨幅 10%以上； 中性 相对中标 300 指数涨幅介于-10%~10%之间； 弱于大市 相对中标 300 指数跌幅 10%以上

北京	上海	深圳	中信证券国际有限公司
地址：北京市朝阳区亮马桥路 48 号 中信证券大厦（100125）	上海浦东新区世纪大道 1568 号 中建大厦 22 楼（200122）	深圳市福田区中心三路 8 号中信 证券大厦（518048）	香港中环添美道 1 号中信 大厦 26 楼

Foreign Broker-Dealer Disclosures for Distributing to the U.S. 就向美国地区发送研究报告而作的外国经纪商-交易商声明

This report has been produced in its entirety by CITIC Securities Limited Company (“CITIC Securities”, regulated by the China Securities Regulatory Commission. Securities Business License Number: Z20374000). This report is being distributed in the United States by CITIC Securities pursuant to Rule 15a-6(a) (2) under the U.S. Securities Exchange Act of 1934 exclusively to “major U.S. institutional investors” as defined in Rule 15a-6 and the SEC no-action letters thereunder. 本报告由中信证券股份有限公司（简称“中信证券”，受中国证监会监管，经营证券业务许可证编号：Z20374000）制作。按照《1934 年美国证券交易法案》下的 15a-6(a) (2) 规则，在美国本报告由中信证券仅向 15a-6 规则及其下《美国证券交易委员会无异议函》所定义的“主要美国机构投资者”发送。