



锂电池路线变更

比亚迪业绩下滑的主要原因是大巴补贴的退坡。资料显示，2018年新能源补贴方案较2017年大幅变动。不过，新的补贴方案并非“一刀切”式的整体退坡，而是分指标对应不同的补贴标准。其中，能量密度低的磷酸铁锂电池达标难度更大（续航里程、能量密度），受到的冲击也最大。

从2018年补贴政策变动情况看，实际上更加侧重三元锂电池。在2018年的新版补贴标准里面，有一句很重要的话：

单车补贴金额=里程补贴标准×电池系统能量密度调整系数×车辆能耗调整系数

也就是说，补贴减少了，同时门槛也提高了，光续航里程达标了还不行，电池能量密度和车辆能耗水平也要达标。先来看看电池系统能量密度调整系数的详细设定。

目前，中国品牌纯电动汽车里，电池系统能量密度最高的是帝豪EV450的142Wh/kg，距离最高档的160Wh/kg尚有不小的差距。其他很多车型，电池系统能量密度还不到120Wh/kg，仅能获得0.6倍的补贴

磷酸铁锂电池在三四年前曾是中国新能源汽车市场上的绝对主流，它的充放电寿命长，但是电池系统的能量密度也就100Wh/kg左右。随着消费者对电动汽车续航里程的需求不断提高，磷酸铁锂电池逐渐被三元锂电池取代。

2017年年底，比亚迪曾发布声明，2018年所有乘用车（不包括客车和E6）均将使用三元锂电池。比亚迪方面表示，截至2017年年底，比亚迪动力电池总产能16GWh，其中10GWh为磷酸铁锂电池，6GWh为三元锂电池，而上市公司计划于青海新建10GWh三元锂电池产能。由此可见，比亚迪已经开始应对政策的转向，只不过仍需时日。

纯电动销量持续攀升

在政策大力推动新能源汽车发展的背景下，中国纯电动汽车产业也迎来了黄金发展期。2014年我国纯电动汽车销量不足5万辆，而到了2015年纯电动汽车销量接近25万辆，2016年销量达40万辆，2017年已经突破65万辆，以当前增速测算，2018年纯电动汽车销量有望突破100万辆。

由此可见，部分行业公司业绩下滑，仍不改整个新能源汽车发展的趋势。

平安证券近期发布研报称，2017年推出多项与新能源车相关的政策，新能源车行业景气度与政策相关度高。2017年新能源车整体超预期，其中新能源乘用车与专用车销量增速高，新能源客车承压，龙头企业市占率提升明显。

2018年国补政策落地，补贴额度的下滑，地方保护主义进一步弱化，新能源车市场化的程度将进一步提高，龙头企业的优势将更加明显，市占率有望快速提升。

以三元动力电池为契机进入动力电池市场的“新入场者”在低业绩基数下取得了显著增长，该领域大有可能凭借技术差异化走出新强者；以客车用磷酸铁锂起步的传统动力电池大厂业绩受国补影响利润增速显著下滑。

2018年，新能源汽车产业的战国时代已然开启，谁将百战称雄？认为胜出者必具其特质，一招以制天下——诸如坐拥上游稀缺矿产的资源型企业，粮草充足、山川险固的割据型企业，用时间沉淀出口碑受众的品牌型企业，因此优中选优。

据Wind