21-23 年双积分考核趋严，托底电动车长期高增长

增持（维持）

2020 年 06 月 22 日

证券分析师 曾朵红
执业证号：S0600516080001
021-60199793
zengdh@dwzq.com.cn

投资要点

- **单车积分计算方法改变，考核更加严格。**新版纯电单车积分考核严格，并增加续航、能量密度、电耗技术指标。新版纯电单车积分=0.0056×续航里程+0.4（上限为 3.4 分），续航里程需达到 536 公里才达到积分上限（18-20 年续航 350km 可达上限 5 分），且续航 100KM 以下的单车积分降为 0 分。此外积分计算增加调整系数，纯电动乘用车车型积分=标准车型积分×续驶里程调整系数×能量密度调整系数×电耗调整系数，对续航里程、质量能量密度及电能消耗量均有要求，但标准低于补贴目录要求，目前绝大部分在售车型可轻松达到要求。我们测算，按照新版标准，按照（30%插电+20%续航 250km+40%续航 400km+10%续航 500km）的结构，平均单车约为 2.4 分，而 18-20 年平均单车积分超过 4 分。

- **公布 2021-2023 年新能源积分考核比例，要求逐年提升。**2021 年度、2022 年度、2023 年度，新能源汽车积分比例要求分别为 14%、16%、18%，与 19 年版本征求意见稿一致。按照传统车每年 5%增长，所需新能源积分每年增长 22.5%、20%、18%。2024 及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工业和信息化部另行公布。

- **引导燃油车车节能减排，但短期内更倾向电动车。**对于生产低油耗车企在计算新能源积分时，给予优惠，优惠力度逐年加大。2021 年度、2022 年度、2023 年度，低油耗乘用车的生产量或者进口量分别按照其数量的 0.5 倍、0.3 倍、0.2 倍计算。新能源积分达标值=企业在核算年度传统能源汽车的生产量或者进口量*新能源汽车积分比例，21 年低能耗车按 0.5 倍计算，较 19 年 7 月征求意见稿中的 0.2 倍更加严格，和 19 年 9 月征求意见稿中 0.5 倍比例持平，短期内更倾向于电动车。随后 2021-2023 年逐步加大对低能耗车优惠力度，从 0.5 倍过渡到 0.2 倍。

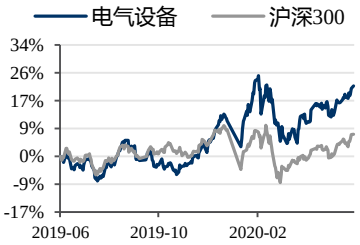
- **满足新能源积分所需电动车测算。**2019 年传统乘用车生产 2030 万辆，按照 20-23 年增速分别为-5%、5%、5%、5%，传统车产量分别为 1929 万、2025 万、2126 万、2232 万，对应新能源积分分别为 231 万、283 万、340 万、402 万，按照 20-23 年单车积分 4、2.38、2.42、2.46 测算，满足新能源积分所需电动车为 58 万、119 万、140 万、163 万辆。此外油耗指标逐年趋严，我们测算同时为满足油耗积分及新能源积分 21-23 需要生产 180、220、280 万辆电动车乘用车。

- **双积分政策趋严，倒逼车企继续加速推进电动车生产。**1）特别对于合资车企而言，包括大众、通用、丰田、雷诺、本田等车企新能源积分缺口最大，倒逼合资车企加速推出新车型，预计 2020 年开始具备品牌及性能优势的电动车陆续推出，拉动需求。2）新能源积分更值钱，增厚新能源车企利润，预计 21 年后新能源积分供给过剩局面将改变，积分价值将提高。

- **投资建议：双积分落地，长期托底电动行业发展。**产业链摸底 7 月国内电池龙头排产环比 40%以上，叠加海外恢复，中游材料排产环比 50%，由于去年 7 月基数低，同比增速更高，往后随着新车型交付及 tob 端恢复，行业需求逐月向上，龙头 q3 业绩有望恢复高增，拐点确立！欧洲政策持续超预期，5 月销量明显恢复，6 月同比有望恢复 50%+增长，7 月恢复至 100%+，21 年国内外均为销量大年。强烈推荐特斯拉和欧洲供应链龙头，推荐宁德、璞泰来、科达利、新宙邦、恩捷、当升，关注亿纬、比亚迪、天奈、天赐、星源等；核心零部件宏发、汇川、三花；上游资源华友、天齐，关注赣锋。

- **风险提示：政策支持及销量不及预期**

行业走势



相关研究

1、《电气设备新能源行业周报：电动车 7 月产销拐点确立，Q3 开始持续高增可期》2020-06-21
2、《电气设备新能源行业周报：特斯拉市值新高引领全球电动化，光伏高效产品需求旺盛》2020-06-14
3、《电力设备与新能源行业点评：5 月销量点评：整体温和恢复，特斯拉强势增长》2020-06-13

请务必阅读正文之后的免责声明部分

图 1：双积分两版政策对比

更改内容	20年关于修改双积分管理办法的决定	19年9月双积分修订征求意见稿	17年双积分正式稿
单车新能源积分考核趋严，增加续航里程要求	纯电单车积分=0.0056×R+0.4（上限为3.4分），当R小于100时，标准车型积分为0分；100≤R<150时，标准车型积分为1分。	纯电单车积分=0.006×R+0.4（上限为3.4分），纯电动乘用车续驶里程低于150km的，标准车型积分统一为1分。	纯电单车积分=0.012×R+0.8（上限为5分）。
纯电乘用车积分计算增加续驶里程调整系数、能量密度调整系数，对电耗调整系数略作修改	纯电动乘用车车型积分=标准车型积分×续驶里程调整系数×能量密度调整系数×电耗调整系数。 （1）**当100≤R<150时，续驶里程调整系数为0.7；当150≤R<200时，续驶里程调整系数为0.8；当200≤R<300时，续驶里程调整系数为0.9；**当300≤R时，续驶里程调整系数为1 （2）**当纯电动乘用车动力电池系统的质量能量密度<90Wh/kg时，能量密度调整系数为0；当90Wh/kg≤质量能量密度<105Wh/kg时，能量密度调整系数为0.8，当105Wh/kg≤质量能量密度<125Wh/kg时，能量密度调整系数为0.9，**125Wh/kg≤质量能量密度，能量密度调整系数为1 （3）纯电动乘用车30分钟最高车速不低于100km/h。按整备质量（m，kg）不同，设定纯电动乘用车电能消耗量目标值（Y）。车型电能消耗量（kWˑh /100km，工况法）满足电能消耗量目标值的，电耗调整系数（EC	对纯电动乘用车30分钟最高车速不低于100km/h，电动汽车续驶里程（工况法）不低于100km，且按整备质量（m，kg）不同，纯电动乘用车工况条件下百公里耗电量（Y，kWˑh /100km）满足电耗目标值的，车型积分为标准车型积分乘以电耗调整系数（EC系数），其中EC系数为车型电耗目标值除以电耗实际值（EC系数上限为1.5倍）；其余车型EC系数按0.5倍计算，并且积分仅限本企业使用。 纯电动乘用车电能消耗量目标值：m≤1000时，Y≤0.0112×m+0.4；1000<m≤1600时，Y≤0.0078×m+3.81；m>1600时，Y≤0.0038×m+10.28。	对纯电动乘用车30分钟最高车速不低于100km/h，电动汽车续驶里程（工况法）不低于100km，且按整备质量（m，kg）不同，纯电动乘用车工况条件下百公里耗电量（Y，kWˑh /100km）满足条件一、但是不满足条件二的，车型积分按照标准车型积分的1倍计算；满足条件二的，按照1.2倍计算。其余车型按照0.5倍计算，并且积分仅限本企业使用。 条件一：m≤1000时，Y≤0.014×m+0.5；1000<m≤1600时，Y≤0.012×m+2.5；m>1600时，Y≤0.005×m+13.7。 条件二：m≤1000时，Y≤0.0098×m+0.35；1000<m≤1600时，Y≤0.0084×m+1.75；m>1600时，Y≤0.0035
增加19-23年双积分考核要求	2019年度、2020年度、2021年度、2022年度、2023年度的新能源汽车积分比例要求分别为10%、12%、14%、16%、18%。2024及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工业和信息化部另行公布	2021年度、2022年度、2023年度，新能源汽车积分比例要求分别为14%、16%、18%。2024年度及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工业和信息化部另行公布。	2019年度、2020年度，新能源汽车积分比例要求分别为10%、12%。2021年度及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工业和信息化部另行公布。
调整21-22年低油耗乘用车核算新能源积分达标值的基数	2021年度、2022年度、2023年度，低油耗乘用车的生产量或者进口量分别按照其数量的0.5倍、0.3倍、0.2倍计算	计算乘用车企业新能源汽车积分达标值时，低油耗乘用车的生产量或者进口量按照其数量的0.5倍计算	乘用车企业新能源汽车积分达标值，是指该企业在核算年度内传统能源乘用车的生产量或者进口量，与新能源汽车积分比例要求的乘积（计算结果按四舍五入原则保留整
传统能源乘用车纳入醇醚燃料汽车	本办法所称传统能源乘用车，是指除新能源乘用车以外的，能够燃用汽油、柴油、气体燃料或者醇醚燃料等的乘用车（含非插电式混合动力乘用车）	本办法所称传统能源乘用车，是指除新能源乘用车以外的，能够燃用汽油、柴油、气体燃料或者醇醚燃料等的乘用车（含非插电式混合动力乘用车）。	本办法所称传统能源乘用车，是指除新能源乘用车以外的，能够燃用汽油、柴油或者气体燃料的乘用车（含非插电式混合动力乘用车）。
更新小规模企业油耗积分核算优惠措施	（一）**2016年度至2020年度，企业平均燃料消耗量较上一年度下降6%以上的，其达标值在《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》规定的企业平均燃料消耗量要求基础上放宽60%；下降3%以上不满6%的，其达标值放宽30%**； （二）2021年度至2023年度，企业平均燃料消耗量较上一年度下降达到4%以上的，其达标值在《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》规定的企业平均燃料消耗量要求基础上放宽60%；下降2%以上不满4%的，其达标值放宽30%；	企业2021年度至2023年度平均燃料消耗量较上一年度下降达到4%以上的，其达标值在《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》规定的企业平均燃料消耗量要求基础上放宽60%；下降2%以上不满4%的，其达标值放宽30%。	企业2016年度至2020年度平均燃料消耗量较上一年度下降6%以上的，其达标值在《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》规定的企业平均燃料消耗量要求基础上放宽60%；下降3%以上不满6%的，其达标值放宽30%。 未获境外乘用车生产企业授权的进口乘用车供应企业按照前款的规定管理，并自2019年度起实施企业平均燃料消耗量积分核算；但是，核算年度进口量2000辆以下的，
新能源积分结转比例期限可灵活调整	乘用车企业新能源汽车正积分可以依据本办法自由交易，并按照下列规定结转，**结转有效期不超过三年**： （一）**2019年度的新能源汽车正积分**可以等额结转一年； （二）**2020年度的新能源汽车正积分**，每结转一次，结转比例为50%； （三）2021年度及以后年度乘用车企业平均燃料消耗量实际值（仅核算传统能源乘用车）与达标值的比值不高于123%的，允许其当年度产生的新能源汽车正积分结转，每结转一次，结转比例为50%。只生产或者进口新能源汽车的乘用车企业产生的新能源汽车正积分按照50%的比例结转。” **工业和信息化部可以根据汽车行业发展情况决定延长抵偿期限和调整2020年度新能源汽车正积分结转比例。**	乘用车企业新能源汽车正积分可以依据本办法自由交易。2019年度及以后年度产生的新能源汽车正积分按照下列规则向后结转，结转有效期不超过三年： （一）**2019年度产生的新能源汽车正积分**可以等额结转至2020年度使用；（二）**2020年度存在的新能源汽车正积分**，每结转一次，结转比例为50%。（三）2021年度及以后年度企业传统能源乘用车平均燃料消耗量实际值与企业平均燃料消耗量达标值的比值不高于123%的，允许其当年度产生的新能源汽车正积分向后结转，每结转一次，结转比例为50%。只生产或者进口新能源汽车的企业产生的新	乘用车企业新能源汽车正积分可以依据本办法自由交易。新能源汽车正积分不得结转，但2019年度产生的新能源汽车正积分可以等额结转一年。 乘用车企业平均燃料消耗量正积分结转后续年度使用的，按照一定比例进行结转，结转有效期不超过三年。2018年度及以前年度的正积分，每结转一次，结转比例为80%；2019年度及以后年度的正积分，每结转一次，结转比例为90%。
转让积分的关联企业范围增大	增加“直接或者间接对该境外乘用车生产企业持股总和达到25%以上的境内乘用车生产企业。”		
20年度负积分或可以用21年正积分抵偿	乘用车企业的新能源汽车负积分，应当通过新能源汽车正积分抵偿归零。 增加“**工业和信息化部可以根据汽车行业发展情况，决定乘用车企业使用2021年度产生的新能源汽车正积分对2020年度产生的新能源汽车负积分进**	乘用车企业的新能源汽车负积分，应当通过购买新能源汽车正积分的方式抵偿归零。	乘用车企业的新能源汽车负积分，应当通过购买新能源汽车正积分的方式抵偿归零。

数据来源：工信部，东吴证券研究所

图 2：双积分所需电动车产量测算

1.2017年双积分正式稿对电动车需求测算

	燃油车产量（万辆）	新能积分比例	新能源积分考核所需（万）	新能源单车积分	满足油耗积分对应电动车产量（万辆）	满足新能源积分对应电动车产量（万辆）	合计：满足双积分对应电动车产量（万辆）	渗透率
2018	2,212		0	3.60	21.5	0.0	**22**	1.0%
2019E	2,030	10%	203	4.00	21.3	50.8	**72**	3.4%
2020E	1,929	12%	231	4.00	25.6	57.9	**83**	4.1%

2.2020年双积分正式稿对电动车需求测算

	燃油车产量（万辆）	新能积分比例	新能源积分考核所需（万）	新能源单车积分	满足油耗积分对应电动车产量（万辆）	满足新能源积分对应电动车产量（万辆）	合计：满足双积分对应电动车产量（万辆）	渗透率
2021E	2,025	14%	283	2.38	60.1	119.1	**179**	8.1%
2022E	2,126	16%	340	2.42	82.8	140.6	**223**	9.5%
2023E	2,232	18%	402	2.46	114.0	163.4	**277**	11.1%

请务必阅读正文之后的免责声明部分

数据来源：工信部，东吴证券研究所

1. 新能源积分要求趋严，倒逼车企加速电动化

1）单车积分计算方法改变，考核更加严格

新版纯电单车积分考核严格，并增加续航、能量密度、电耗技术指标。新版纯电单车积分=0.0056×续航里程+0.4（上限为 3.4 分），续航里程需达到 536 公里才达到积分上限（18-20 年续航 350km 可达上限 5 分），且续航 100KM 以下的单车积分降为 0 分。此外积分计算增加调整系数，纯电动乘用车车型积分=标准车型积分×续驶里程调整系数×能量密度调整系数×电耗调整系数，对续航里程、质量能量密度及电能消耗量均有要求，但标准低于补贴目录要求，目前绝大部分在售车型可轻松达到要求。

我们测算，按照新版标准，按照（30%插电+20%续航 250km+40%续航 400km+10%续航 500km）的结构，平均单车约为 2.4 分，而 18-20 年平均单车积分超过 4 分。

图 3：新能源积分计算标准

<table>
<tr><th>车辆</th><th>标准车型积分</th><th colspan="5">调整系数</th><th>积分上限</th></tr>
<tr><td rowspan="8">纯电动乘用车</td><td rowspan="8">0.0056×R+0.4</td><td colspan="5">续航里程（km）</td><td rowspan="8">3.4</td></tr>
<tr><td><100</td><td>100≤R<150</td><td>150≤R<200</td><td>200≤R<300</td><td>300以上</td></tr>
<tr><td>0</td><td>0.7</td><td>0.8</td><td>0.9</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="5">质量能量密度(Wh/kg)</td></tr>
<tr><td><90</td><td>90-105</td><td>105-125</td><td colspan="2">125及以上</td></tr>
<tr><td></td><td>0.8</td><td>0.9</td><td colspan="2">1</td></tr>
<tr><td colspan="5">电耗调整系数=车型电能消耗量目标值（Y）/电能消耗量实际值（上限为1.5倍）</td></tr>
<tr><td colspan="2">m≤1000</td><td colspan="2">1000<m≤1600</td><td>m>1600</td></tr>
<tr><td colspan="2">Y=0.0112×m+0.4</td><td colspan="2">Y=0.0078×m+3.8</td><td>Y=0.0048×m+8.60</td></tr>
<tr><td>插电式混合动力乘用车</td><td>1.6</td><td colspan="6">车型电量保持模式试验的燃料消耗量（不含电能转化的燃料消耗量）与《乘用车燃料消耗量限值》（GB 19578）中车型对应的燃料消耗量限值相比应当小于70%；其电量消耗模式试验的电能消耗量应小于前款纯电动乘用车电能消耗量目标值的135%。无法同时满足以上两项指标的车型按照标准车型积分的0.5倍计算，并且积分仅限本企业使用。</td><td>1.6</td></tr>
<tr><td>燃料电池乘用车</td><td>0.08×P</td><td colspan="6">燃料电池乘用车续驶里程不低于300km，当P不低于驱动电机额定功率的30%且不小于10kW时，车型积分按照标准车型积分的1倍计算；其余车型积分按照标准车型积分的0.5倍计算，并且积分仅限本企业使用。</td><td>6</td></tr>
</table>

数据来源：工信部，东吴证券研究所

2）公布 2021-2023 年新能源积分考核比例，要求逐年提升

2021 年度、2022 年度、2023 年度，新能源汽车积分比例要求分别为 14%、16%、18%，与 19 年版本征求意见稿一致。按照传统车每年 5%增长，所需新能源积分每年增长 22.5%、20%、18%。2024 及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工业和信息化部另行公布。

请务必阅读正文之后的免责声明部分

3）引导燃油车车节能减排，但短期内更倾向电动车

对于生产低油耗车企在计算新能源积分时，给予优惠，优惠力度逐年加大。2021年度、2022年度、2023年度，低油耗乘用车的生产量或者进口量分别按照其数量的0.5倍、0.3倍、0.2倍计算。新能源积分达标值=企业在核算年度传统能源汽车的生产量或者进口量*新能源汽车积分比例，21年低能耗车按0.5倍计算，较19年7月征求意见稿中的0.2倍更加严格，和19年9月征求意见稿中0.5倍比例持平，短期内更倾向于电动车。随后2021-2023年逐步加大对低能耗车优惠力度，从0.5倍过渡到0.2倍。

4）满足新能源积分所需电动车测算

2019年传统乘用车生产2030万辆，按照20-23年增速分别为-5%、5%、5%、5%，传统车产量分别为1929万、2025万、2126万、2232万，对应新能源积分分别为231万、283万、340万、402万，按照20-23年单车积分4、2.38、2.42、2.46测算，满足新能源积分所需电动车为58万、119万、140万、163万辆。此外油耗指标逐年趋严，我们测算同时为满足油耗积分及新能源积分21-23需要生产180、220、280万辆电动车乘用车。

图4：双积分所需电动车产量测算

1.2017年双积分正式稿对电动车需求测算

	燃油车产量（万辆）	新能积分比例	新能源积分考核所需（万）	新能源单车积分	满足油耗积分对应电动车产量（万辆）	满足新能源积分对应电动车产量（万辆）	合计：满足双积分对应电动车产量（万辆）	渗透率
2018	2,212		0	3.60	21.5	0.0	**22**	1.0%
2019E	2,030	10%	203	4.00	21.3	50.8	**72**	3.4%
2020E	1,929	12%	231	4.00	25.6	57.9	**83**	4.1%

2.2020年双积分正式稿对电动车需求测算

	燃油车产量（万辆）	新能积分比例	新能源积分考核所需（万）	新能源单车积分	满足油耗积分对应电动车产量（万辆）	满足新能源积分对应电动车产量（万辆）	合计：满足双积分对应电动车产量（万辆）	渗透率
2021E	2,025	14%	283	2.38	60.1	119.1	**179**	8.1%
2022E	2,126	16%	340	2.42	82.8	140.6	**223**	9.5%
2023E	2,232	18%	402	2.46	114.0	163.4	**277**	11.1%

数据来源：工信部，东吴证券研究所

2. 延长新能源积分结转期限，结转更为灵活

17年版本规定新能源汽车正积分不得结转，但2019年度产生的新能源汽车正积分可以等额结转一年。

但新版本，乘用车企业新能源汽车正积分可以依据本办法自由交易，并按照下列规定结转，结转有效期不超过三年：

（一）2019年度的新能源汽车正积分可以等额结转一年；

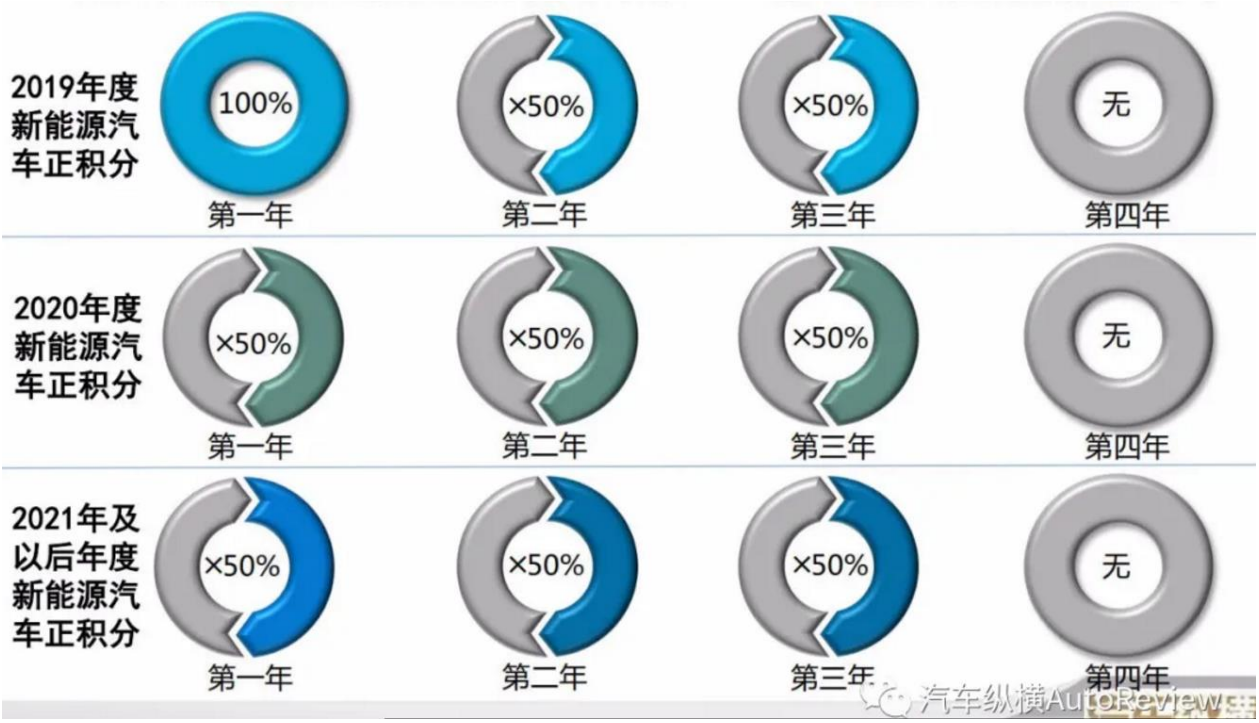
请务必阅读正文之后的免责声明部分

（二）2020 年度的新能源汽车正积分，每结转一次，结转比例为 50%；

（三）2021 年度及以后年度乘用车企业平均燃料消耗量实际值（仅核算传统能源乘用车）与达标值的比值不高于 123%的，允许其当年度产生的新能源汽车正积分结转，每结转一次，结转比例为 50%。只生产或者进口新能源汽车的乘用车企业产生的新能源汽车正积分按照 50%的比例结转。

并且工业和信息化部可以根据汽车行业发展情况决定延长抵偿期限和调整 2020 年度新能源汽车正积分结转比例，结转要求更为灵活。此外，乘用车车企可使用 21 年的新能源正积分对 20 年的负积分进行抵扣。

图 5：新能源结转比例



数据来源：汽车纵横，东吴证券研究所

3.投资建议

双积分政策趋严，倒逼车企继续加速推进电动车生产。1）特别对于合资车企而言，包括大众、通用、丰田、雷诺、本田等车企新能源积分缺口最大，倒逼合资车企加速推出新车型，预计 2020 年开始具备品牌及性能优势的电动车陆续推出，拉动需求。2）新能源积分更值钱，增厚新能源车企利润，预计 21 年后新能源积分供给过剩局面将改变，积分价值将提高。

投资建议：双积分落地，长期托底电动行业发展。产业链摸底 7 月国内电池龙头排产环比 40%以上，叠加海外恢复，中游材料排产环比 50%，由于去年 7 月基数低，同比

增速更高，往后随着新车型交付及 tob 端恢复，行业需求逐月向上，龙头 q3 业绩有望恢复高增，拐点确立！欧洲政策持续超预期，5 月销量明显恢复，6 月同比有望恢复 50%+增长，7 月恢复至 100%+，21 年国内外均为销量大年。**强烈推荐特斯拉和欧洲供应链龙头，**推荐**宁德、璞泰来、科达利、新宙邦、恩捷、当升**，关注亿纬、比亚迪、天奈、天赐、星源等；核心零部件**宏发、汇川、三花**；上游资源**华友、天齐**，关注赣锋。

风险提示：政策支持及销量不及预期

免责声明

东吴证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

本研究报告仅供东吴证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议，本公司不对任何人因使用本报告中的内容所导致的损失负任何责任。在法律许可的情况下，东吴证券及其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并进行交易，还可能为这些公司提供投资银行服务或其他服务。

市场有风险，投资需谨慎。本报告是基于本公司分析师认为可靠且已公开的信息，本公司力求但不保证这些信息的准确性和完整性，也不保证文中观点或陈述不会发生任何变更，在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。

本报告的版权归本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发、转载，需征得东吴证券研究所同意，并注明出处为东吴证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

东吴证券投资评级标准：

公司投资评级：

买入：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘在 15%以上；

增持：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘介于 5%与 15%之间；

中性：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘介于-5%与 5%之间；

减持：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘介于-15%与-5%之间；

卖出：预期未来 6 个月个股涨跌幅相对大盘在-15%以下。

行业投资评级：

增持： 预期未来 6 个月内，行业指数相对强于大盘 5%以上；

中性： 预期未来 6 个月内，行业指数相对大盘-5%与 5%；

减持： 预期未来 6 个月内，行业指数相对弱于大盘 5%以上。

东吴证券研究所

苏州工业园区星阳街 5 号

邮政编码：215021

传真：（0512）62938527

公司网址： http://www.dwzq.com.cn

