

2018.

05

2018

新能源汽车行业月报

2018 EV INDUSTRY MONTHLY REPORT

第一电动网 · 第一电动研究院

电话: 010-58769630

Email: evin@d1ev.com

目录

五月观点	3
五月大事	4
市场解析	6
新能源汽车产业整体：整体涨势迅猛，产销占比汽车总体达今年最高	6
新能源乘用车：市场持续发力继续上量	13
新能源客车：补贴过渡期接近尾声，产销爆发	18
新能源专用车：产量延续增长态势	24
全球新能源乘用车市场	26
动力电池：CATL加速领跑	29
驱动电机：依托新能源乘用车市场高速增长	32
技术研判	34
插电混动真的要凉？从技术和成本探寻技术路线	34
政策解读	38
透视发改委投资新规，看清产业管理新思路	38

五月观点



总理李克强 “要坚持引进来和走出去并重，促进双向投资协调发展。尽快修订完成外商投资负面清单，进一步放宽市场准入，研究实施更有力有效的吸引外资政策。”

国务院关税税则委员会办公室 “相当幅度降低汽车进口关税后，汽车产业需要有一个逐步适应的过程。汽车整车及零部件是否会继续降低进口关税，将主要根据汽车产业的竞争力和发展变化情况而定。且受降低关税影响，汽车进口环节增值税和消费税也将相应降低。”



吉利控股李书福 “5年以后中国的汽车产业将完全放开，没有任何门槛，外国的汽车公司完全可以在中国换一种方法来发展。如果不是真实的投入到这一场竞争当中来，光是炒作的话，炒不出竞争力，炒不出高水平、高质量的发展；只有合作，包容发展，汽车才能可持续发展，任何单打独斗，关起门来发展，是很难成功的。吉利愿意探讨跟全球产业链讨论合作的可能性，共同推动汽车工业的发展。新能源、电动汽车专用架构模块也很愿意共享。”



乘联会崔东树 “中国汽车工业在宏观政策引导下，内外资的竞争不会失控，放开股比将促进中国汽车在最充分竞争中快速发展，通过高质量的发展，成为真正的世界汽车强国。《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》设置的门槛有利于防止地方对汽车产业投资的盲目性。”



李斌回应蔚来ES8交付延期传闻 “会按照之前的规划在今年上半年交付，目前团队最主要的精力全部集中在制造、交付和用户服务。与江淮合作根本不存在所谓的因为江淮大众的排他性条款而使得蔚来分手江淮的情况，ES6也会交由江淮工厂生产。”



奇点汽车沈海寅 “小米模式造车，不只等于硬件成本价，软件赚钱。小米模式的核心是高性价比，和用户之间建立紧密的关系，通过服务获取持续性的利润。但这种服务不等同于单纯的软件升级，是贯穿车的整个生命周期所有衍生出的增值服务。所以我们今天完全可以把车通过硬件不赚钱的方式卖给用户，使得这种高性价比得到实现。”



小鹏汽车何小鹏 “互联网是长板模式和长尾理论，造车是短板理论和资源模式。长板模式是指，把一到两块板做到极致就很好，不要考虑短板的问题。但是车不一样，它有500块板，其中任何一块最短的板，决定车的安全、品质、销售、品牌等一系列东西，靠长板不足以做好，靠短板决定你的系统性。这是两种体系，也导致两种不同决策模型。”



长城汽车魏建军 “哪怕我做不大，做个马自达也行。别看马自达不大，一年一百四五十万辆车，但他是一个有独特内涵的国际品牌。反观中国汽车虽然出口，却没有一个叫得响的国际品牌，WEY要争取做一个。中国人造汽车，还是有优势的。比方说，底盘、车身、内外饰，中国人要下功夫往精细里做，不比美国人欧洲人差，中国今天的智能互联技术，我们的应用肯定比合资企业投入快，在欧洲、北美绝对没有在中国车上应用多。我们下一步，努力的方向就是国际化，研发、布局、人才，全部都要国际化。”

五月大事

● 中国7月1日起降低整车及零部件进口关税，新能源汽车同等待遇

5月22日，国务院关税税则委员会发布关于降低汽车整车及零部件进口关税的公告，自2018年7月1日起，降低汽车整车及零部件进口关税。将汽车整车税率为25%的135个税号和税率为20%的4个税号的税率降至15%，将汽车零部件税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的共79个税号的税率降至6%。降低汽车关税10个百分点，将引发进口加速增长，国内市场竞争加剧，推动自主品牌转型升级的步伐，并推动汽车行业供给侧结构性改革。

● 发改委发布《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》

5月25日，发改委发布《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》。包括五大要点：鼓励民营资本投资国有汽车公司；重启纯电动乘用车生产资质审核，而且在项目所建省份、企业法人、建设内容等方面提出严格的要求；对新建车用动力电池单体系统投资项目，在产品研发机构、团队、生产设备、生产产品等方面作出明确规定；对新建燃料电池电堆/系统投资项目，在燃料电池企业开发能力、电堆生产能力等方面作出明确规定；制定严格的监管措施。

新的征求意见稿提升了新能源汽车准入门槛，对企业的设计、研发、生产等方面都提出了具体和严格的要求，未来将引导和促进造车新势力加速产业化步伐，提高产品的质量水平和生产能力，同时还有效地打击造车投机行为，约束地方政府在汽车投资项目上承担更多责任。

● 奇瑞同意出让控股权，拟不低于200亿元出让51%股份

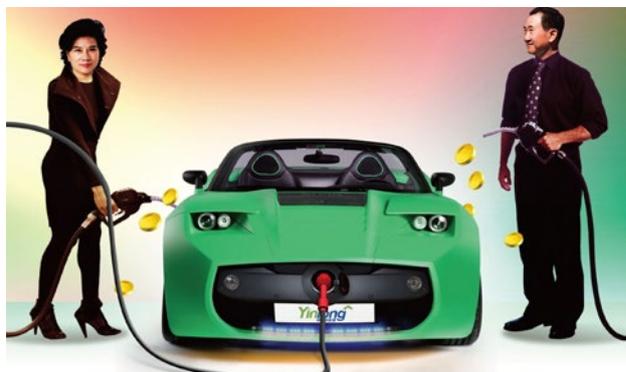
5月29日，奇瑞汽车在芜湖召开第二届第九次职工代表大会，大会以无记名投票形式，全票通过了关于奇瑞汽车股权转让的决议，奇瑞拟以不低于200亿元现金注入方式引入外来投资者，增资扩股形式入股奇瑞汽车。据悉，奇瑞的报价在公司内部被普遍认为是“地板价”，若按200亿元占股51%计算，奇瑞汽车的总估值仅为400亿元，比之前的保守

估值低20%以上。但职工代表大会全票通过说明，此次交易对奇瑞来的必要性和紧迫性：奇瑞亟需资金投入研发和改变治理结构。

● 蔚来汽车在美提交上市文件，或融资20亿美元

5月28日，蔚来汽车在美国证券交易所（SEC）提交上市文件，计划融资约20亿美元。据悉，蔚来汽车计划今年夏天或秋初接受投资。外媒评价，由于蔚来汽车正与几十家电动汽车初创公司正面交锋，通过出售股票来筹集资金会为其增加竞争资本。

● 董明珠新能源车计划受阻，珠海银隆多个工厂被爆出经营问题



5月22日，位于河北省武安新能源产业园的河北银隆生产停工。与此相似，银隆在国内其他地区的多个工厂也出现了经营问题。此次河北银隆遭遇的问题，据称因来自广通汽车的订单突然减少，直接导致为其提供电池的河北银隆积压了大量库存。曾经被董明珠极力推崇，并拉上王健林、刘强东等企业大佬参与投资的珠海银隆似乎开始遇到了麻烦。

● 一汽向拜腾注资2.6亿美元

5月15日，路透社称，一汽集团已同意向拜腾汽车的B轮融资约2.6亿美元，双方已在拜腾南京总部签署了相关协议。拜腾计划在B轮共计融资5亿美元。两家公司讨论了在产品开发和零部件采购方面的具体合作项目。这是大型国有汽车集团投资造车新势力的第一个案例，一汽为未来下注，

其后续效应值得关注。

● 李彦宏宣布：陆奇不再担任百度集团总裁兼COO



百度董事长兼CEO李彦宏5月18日在内部全员邮件中正式宣布，集团总裁兼首席运营官陆奇由于个人和家庭原因，将从7月起不再担任上述职务。同时，副总裁王海峰晋升为高级副总裁并担任AIG（AI技术平台体系）总负责人。长期以来，业内始终将陆奇视作百度公司市值高速增长的主要推动力之一，并认为他是一位不可多得的领导人才，他的离任对百度是一个损失。随后，各大互联网公司展开了对陆奇的热切追求。

● 庞大集团陷入经营困境



5月24日，庞大汽贸集团股份有限公司（601258）发布公告称，拟在中国境外发行不超过3亿美元（含本数）等值债券。同时，庞大集团及全资子公司洛阳奔驰与广汇汽车签署《收购协议》，拟转让公司及洛阳奔驰合集直接或间接持有的公司下属五家子公司赤峰奔驰、德州奔驰、唐山奔驰、邯

郸奔驰及济南奔驰的100%股权。庞大集团在2017年年报中承认：“2017年，是公司发展史上所处经营环境最艰难的一年，被中国证监会调查事件给公司的经营带来了前所未有的负面影响，特别是融资困难、资金紧张制约了公司的正常经营。”

● 丰田开建新燃料电池工厂 计划2020年产能翻十倍

5月25日，丰田决定在新的本社工厂建造更多的燃料电池堆，并将在下山工厂部署一条制造储氢罐的新产线。预计这两处新设施都会在2020年前后上线。从2020年开始，丰田会努力把燃料电池车的销量翻10倍，达到年产3万辆。此举表明，虽然中美两国强调纯电动路线，并且产销总量在急速扩张，但丰田并未放弃其发展燃料电池汽车的决心。

● 欧盟委员会要求在2021年欧洲在售新车强制引入11款车载安全系统

5月22日，欧盟委员会发布新议案，建议发布强制令，要求自2021年起为欧洲市场的在售新车引入11款车载安全系统。根据该议案，自2021年起，所有欧洲在售新车将配置“可覆盖的智能车速辅助（over-ridable intelligent speed assistance）”功能，使得交通信号识别摄像头与车辆的线束装置紧密配合，根据限速法规的要求，自动设置车辆的最高车速。若该提案被采纳，在2020-2030年期间，估计可挽救7300人的性命，避免3.89万起重大交通事故的发生。欧盟委员会此举旨在帮助实现欧盟的零死亡愿景（Vision Zero）项目，期望在2050年，竭力实现零交通致死事故及重大事故这一目标。

● 中国5月新能源汽车产销量爆发式增长 上汽后来居上

5月，国内15家新能源乘用车企业产量超过1000辆，其中上汽乘用车后来居上，超过比亚迪及北汽新能源，第一次成为产量冠军，主打车型为ei5、eRX5及i6。新能源补贴过渡期在6月12日正式结束，5月作为过渡期的最后一个月，新能源汽车产销市场均呈现出异常火爆的井喷走势。

市场解析

新能源汽车产业整体：整体涨势迅猛，产销占比汽车总体达今年最高

● 市场走势

中汽协发布的数据显示，2018年5月，国内新能源汽车市场持续发力，产销量分别为9.6万辆和10.2万辆。其中新能源乘用车产销量分别为7.7万辆和8.4万辆，环比分别增长10%和16.3%；新能源商用车产销量分别为1.9万辆和1.9万辆，环比增幅分别为64.9%和88.1%。

新能源乘用车销量在5月呈现出强势的环比向上趋势，自从3月政策明朗后，销量暴增至6.1万辆，4月份进一步拉升至7.2万辆，5月份升至8.4万辆，相比2017年同期平稳的增长趋势，今年增长力度较强，体现出新能源乘用车受政策影响后的阶段性爆发能力较强。

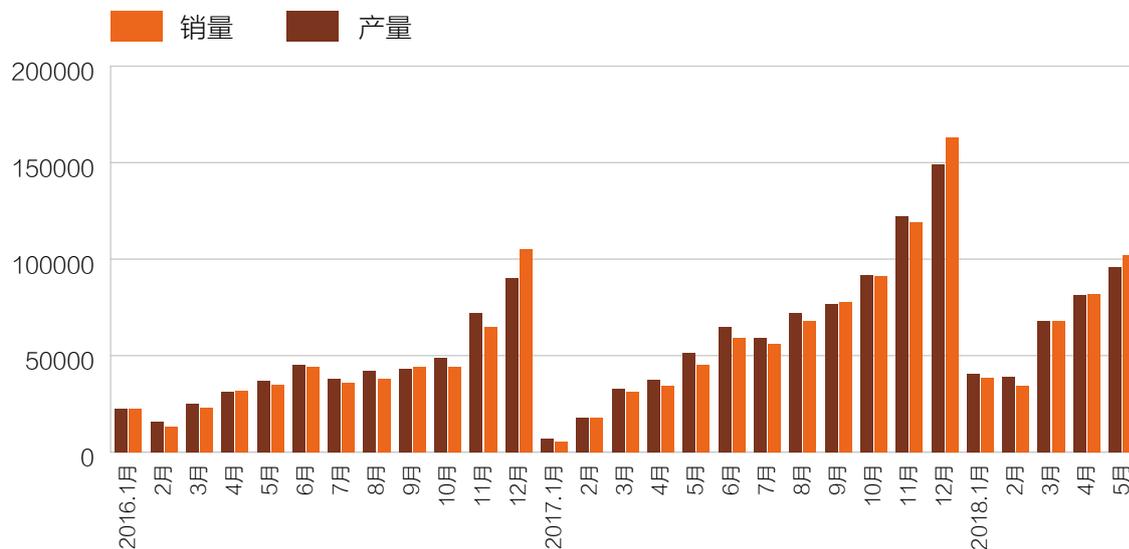
表1 2018年5月新能源汽车产销结构及增速

产量									
	5月	4月	3月	2月	1月	环比增长%	同比增长%	年内累计	累计同比增长
汽车总体（万辆）	234.4	239.7	262.8	170.6	268.8	-2.3	12.8	1176.8	3.8
乘用车（万辆）	195.4	200	219.9	143.9	233.1	-2.3	11.8	992.3	3
商用车（万辆）	39	39.8	42.9	26.6	35.8	-2.2	18.3	184.5	8.9
新能源汽车（万辆）	9.6	8.1	6.8	3.9	4.1	17.9	85.6	32.8	122.9
新能源乘用车（万辆）	7.7	6.9	6.2	3.6	3.6	10	71.5	28.2	117.3
纯电动（万辆）	5.9	5.3	4.6	2.6	2.3	11.9	60.1	20.7	93.5
插电式混合动力（万辆）	1.7	1.7	1.6	1	1.2	4	127.1	7.5	228.7
新能源商用车（万辆）	1.9	1.2	0.6	0.29	0.47	64.9	175.7	4.6	165.3
纯电动（万辆）	1.7	1.1	0.5	0.29	0.43	59.7	164.2	4.3	190.2
插电式混合动力（万辆）	0.2	0.07	0.04	0.0044	0.0349	163.3	386.4	0.3	23.6
销量									
汽车总体（万辆）	228.8	231.9	265.6	171.8	280.9	-1.4	9.6	1179.2	5.7
乘用车（万辆）	188.9	191.4	216.9	147.6	245.6	-1.3	7.9	990.1	5.1
商用车（万辆）	39.8	40.4	48.8	24.2	35.3	-1.7	18.6	189.2	9.1
新能源汽车（万辆）	10.2	8.2	6.8	3.4	3.8	25.1	125.6	32.8	141.6
新能源乘用车（万辆）	8.4	7.2	6.1	3.2	3.4	16.3	114.5	28.2	133.4
纯电动（万辆）	6.5	5.5	4.6	2.1	2.2	17.5	100.6	20.8	110
插电式混合动力（万辆）	1.9	1.7	1.5	1.1	1.1	12.1	183.7	7.4	238.3
新能源商用车（万辆）	1.9	1	0.6	0.2	0.5	88.1	192.7	4.6	207.5
纯电动（万辆）	1.7	0.9	0.59	0.2	0.4	79.6	177.8	4.3	239.3
插电式混合动力（万辆）	0.2	0.6	0.043	0.0023	0.033	246.3	437.5	0.3	36.5

数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

5月新能源市场持续发力，且纯电和插混表现均衡健康，相比5月传统燃油车零售增速仅0.5%，新能源的高增长显得弥足珍贵，同时也成为拉动汽车市场增长的核心。

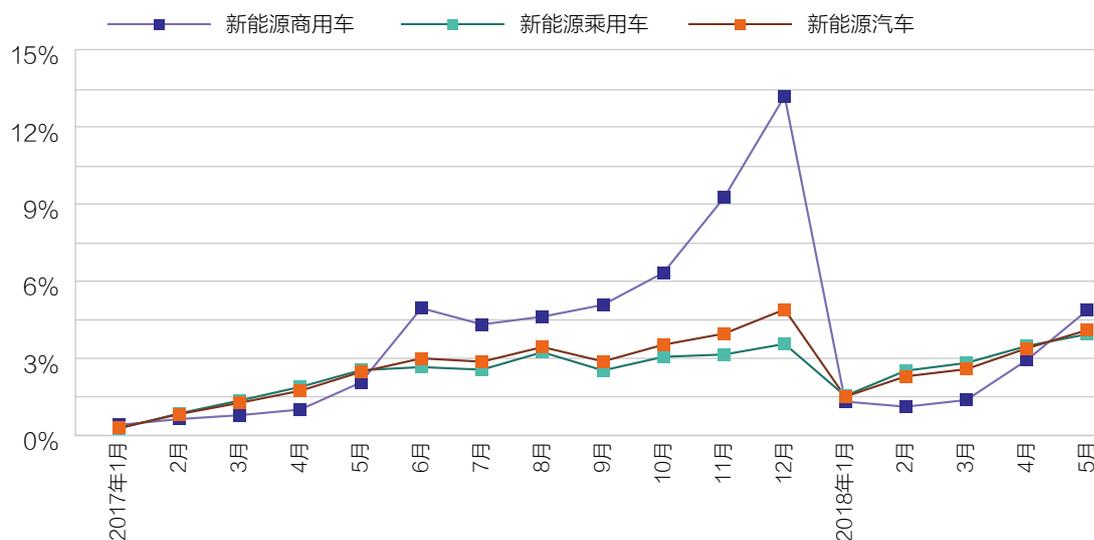
图1 2016年-2018年新能源汽车月度产销量(单位: 辆)



数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

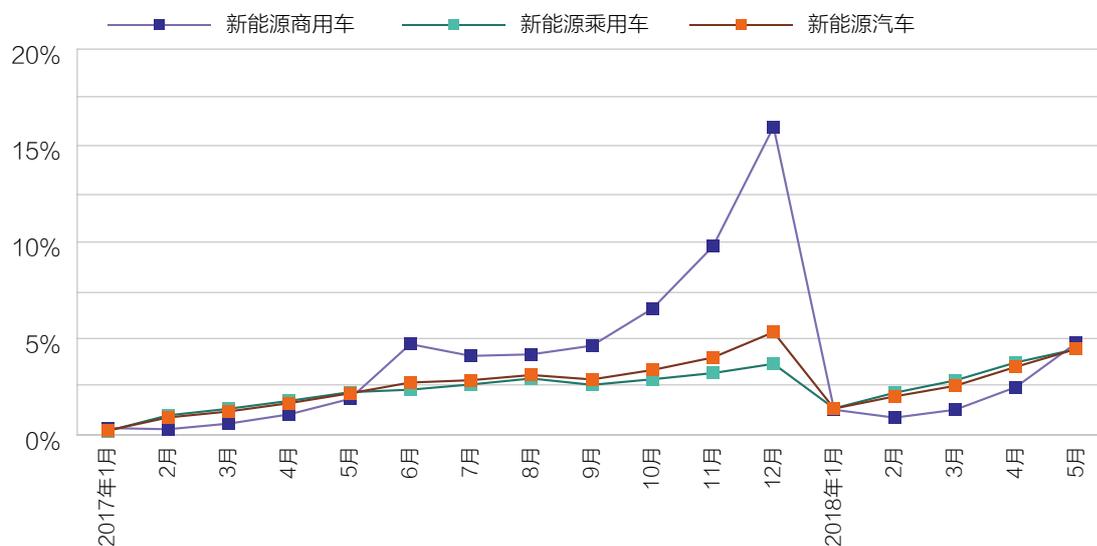
与新能源汽车市场继续增长的趋势不同，5月国内汽车整体市场依然呈向下趋势，产销分别完成234.4万辆和228.8万辆，环比分别下降2.3%和1.4%。5月份国内汽车市场的新能源化水平继续提升。新能源乘用车产量占乘用车总产量的3.94%，新能源商用车产量占商用车总产量的4.87%；**新能源汽车占汽车总产量的4.10%，创下自2017年1月至今的第二历史新高，也是今年的最高点。**销量占比方面也保持着相似的比重走势。

图2 2017-2018年国内新能源汽车产量占汽车总产量的月度比重走势



数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

图3 2017-2018年国内新能源汽车销量占汽车总销量的月度比重走势

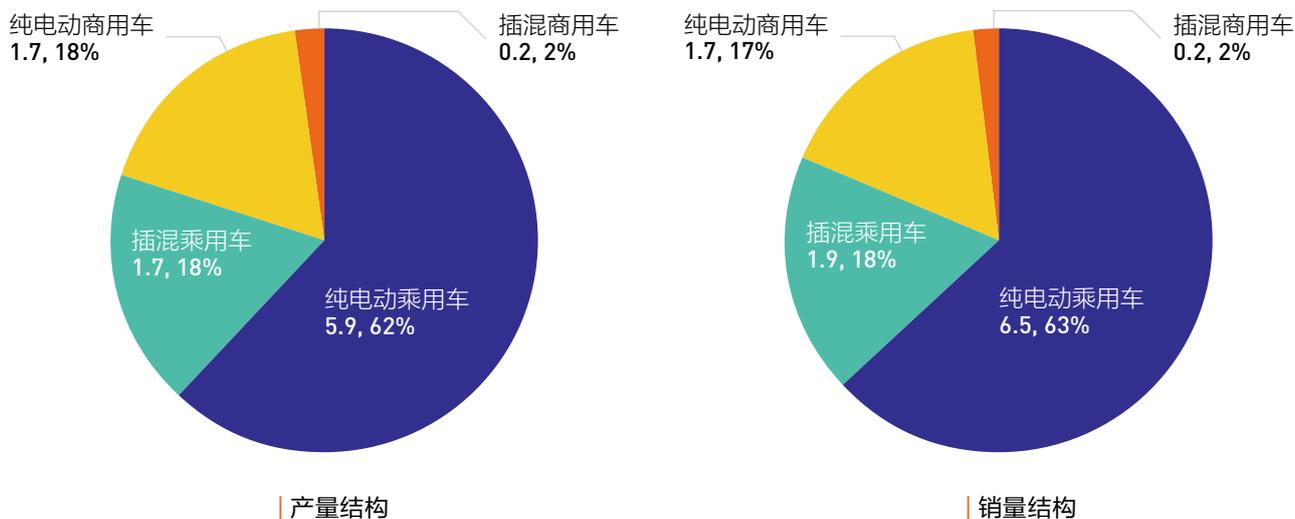


数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

● 市场结构

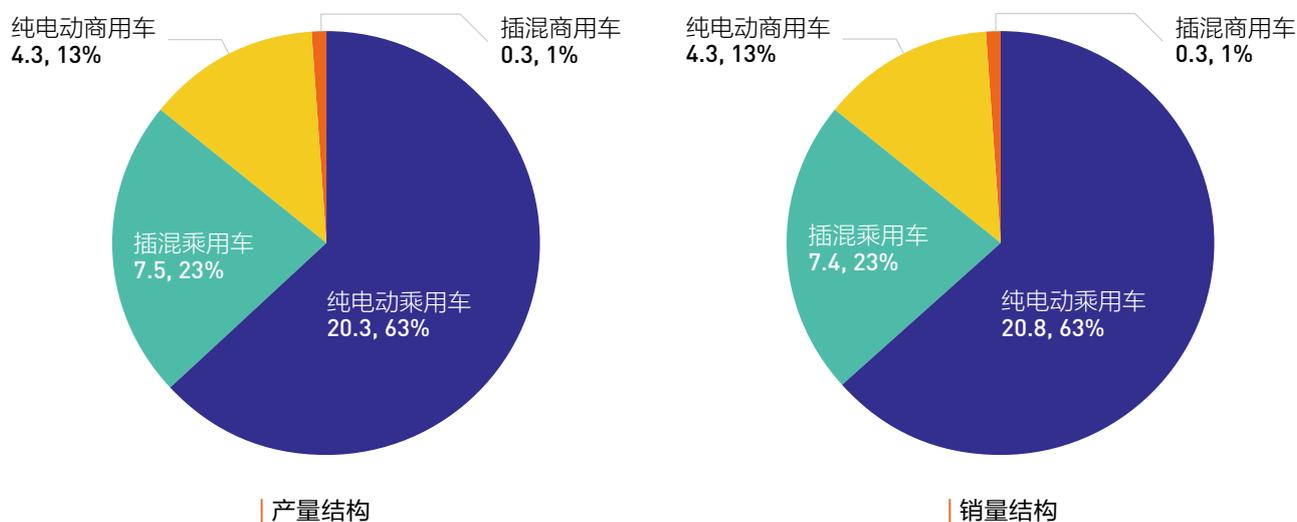
从动力结构上看, 5月纯电动汽车的产销量分别为7.6万辆及8.2万辆, 插电式混合动力汽车的产销量分别为1.9万辆及2.1万辆, 产销市场的纯电动化比重为80%。2018年1-5月累计, 纯电动汽车产销分别完成24.72万辆和24.69万辆, 比上年同期分别增长104.47%和124.5%; 插电式混合动力汽车产销分别完成7.5万辆和8.1万辆, 比上年同期分别增长202.4%和189.28%。

图4 5月份新能源汽车细分板块产销量结构(单位: 万辆)



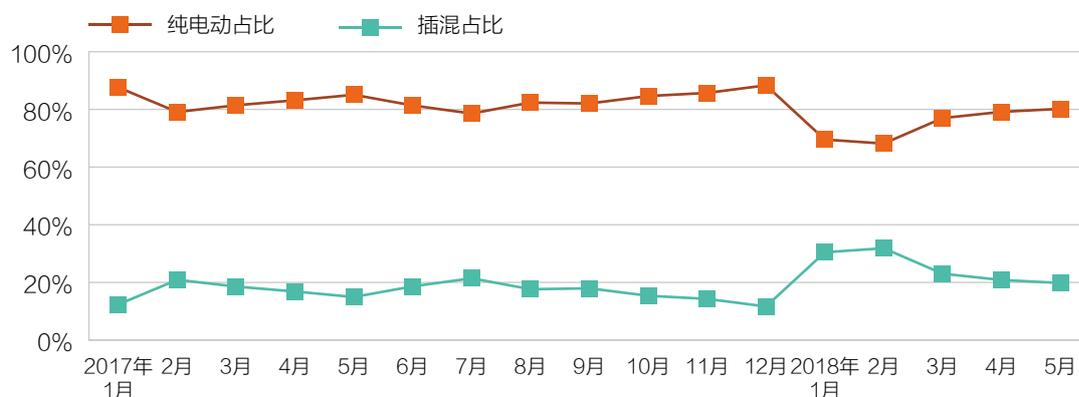
数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

图5 2018年1-5月累计新能源汽车细分板块产销量结构(单位: 辆)



数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

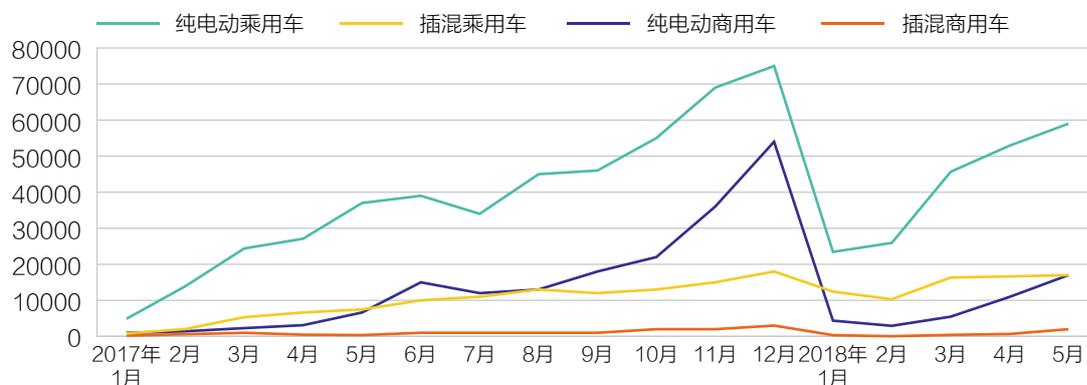
图6 2017-2018年历月纯电动及插混销量占比表



数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

综合动力类型和用途看, 5月各板块的产销量均呈向上趋势, 产量方面, 纯电动乘用车、插混乘用车、纯电动商用车、插混商用车的环比增幅分别为11.9%、4%、59.7%和163.3%, 销量方面, 这四类的环比增幅分别为17.5%、12.1%、79.6%和246.3%。可以看出, 5月乘用车市场在产销方面有小幅度增长, 商用车由于其基数较低, 本月依然保持着较为明显的上升幅度。

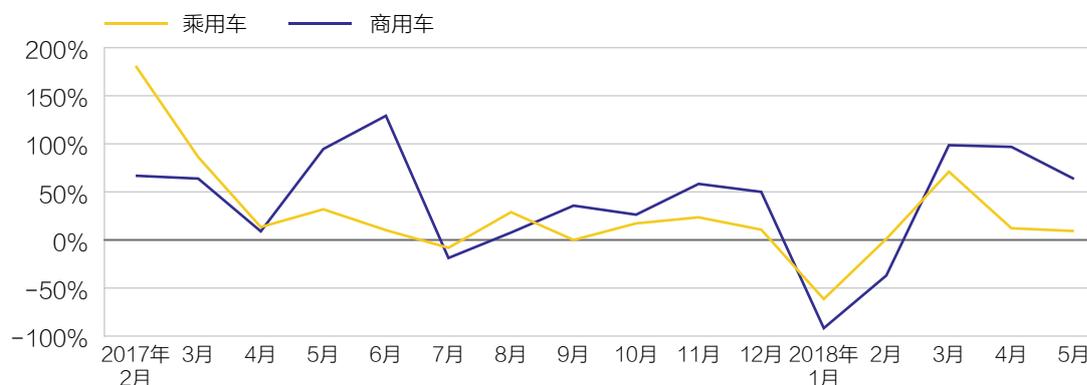
图7 2017-2018年新能源汽车各版块月产量走势(单位: 辆)



数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

从产量增速走势图中也可看出, 从今年3月份起, 商用车的增速开始高于乘用车, 最高增速值达98.59%, 而乘用车增速在3月达到今年最高值70.99%之后, 在4月降至12.17%, 5月为9.29%, 远低于乘用车。

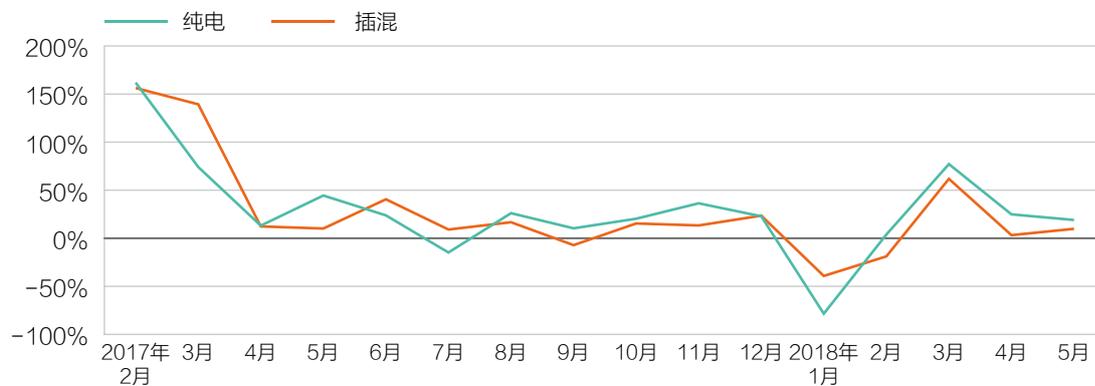
图8 2017年2月-2018年5月新能源乘用车及商用车产量环比增速走势



数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

从动力类型来看, 2018年1-5月, 纯电动汽车与插电式混合动力汽车保持着相似趋势的增速, 除1月以外, 2-5月纯电动增速均高于插电式混合动力。

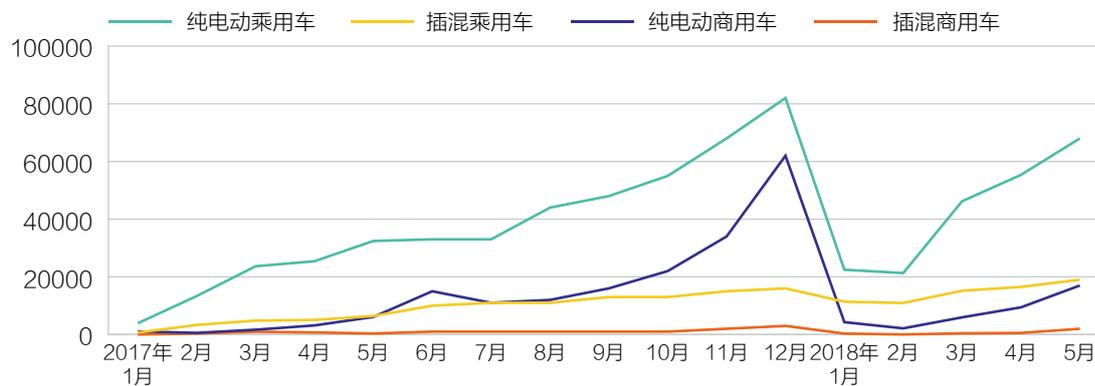
图9 2017年2月-2018年5月纯电动车及插混车产量环比增速走势



数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

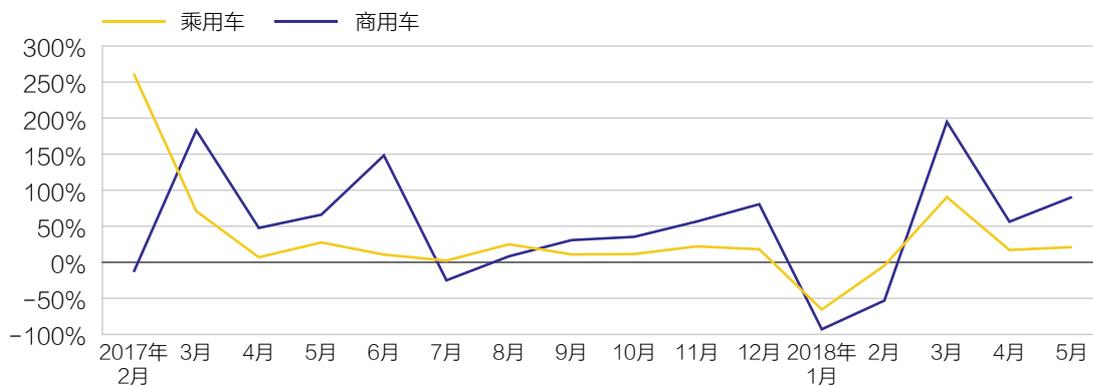
销量方面, 商用车在3月份达到增速高点——194.69%, 这也是自2017年1月以来的历史最高点。

图10 2017-2018年新能源汽车各版块月销量走势 (单位: 辆)



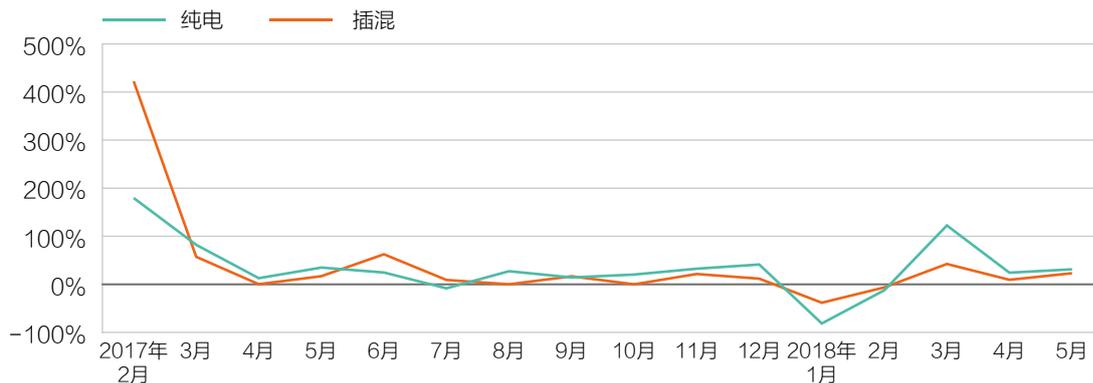
数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

图11 2017年2月-2018年5月新能源乘用车及商用车销量环比增速走势



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

图12 2017年2月-2018年5月纯电动车及插混车销量环比增速走势

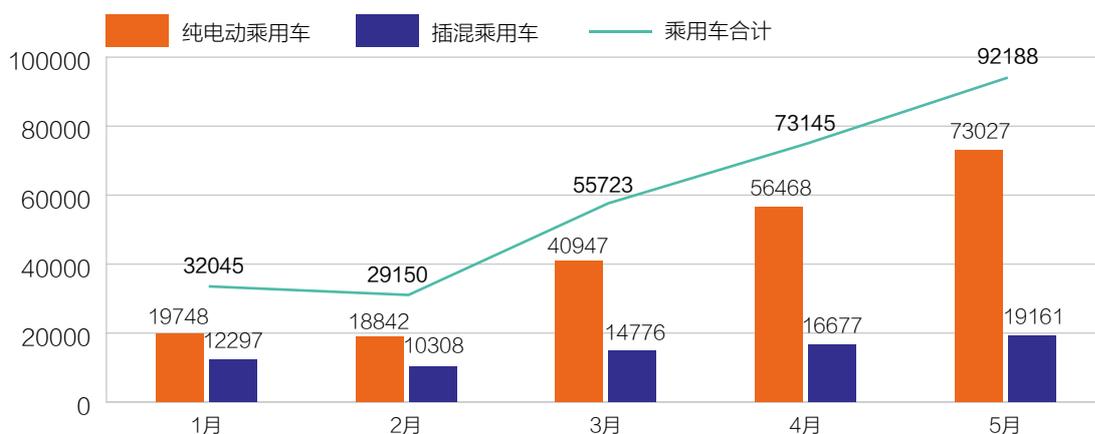


数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

新能源乘用车：市场持续发力继续上量

根据乘联会厂家数据，5月国内国产新能源乘用车销量为92188辆，环比增长了29%，与上月增速基本持平，同比增长142%。其中纯电动乘用车销量比5月增长了33%，插混乘用车增长了15%。今年1-5月累计，国内新能源乘用车销售了28.06万辆，同比增长了140%。

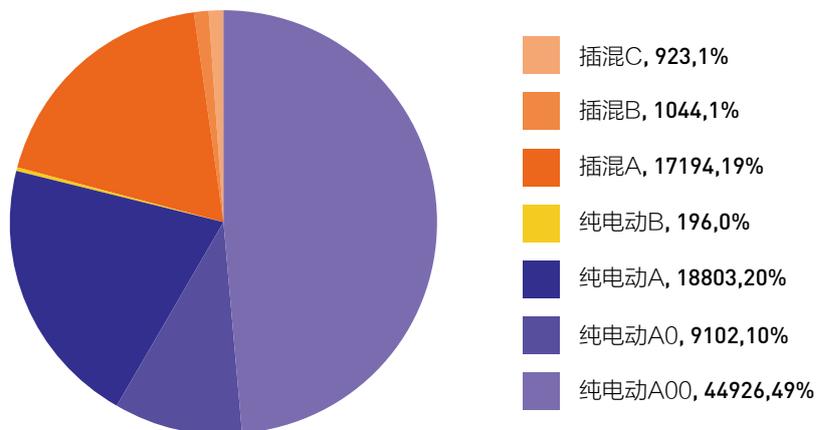
图13 2018年历月新能源乘用车销量(单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

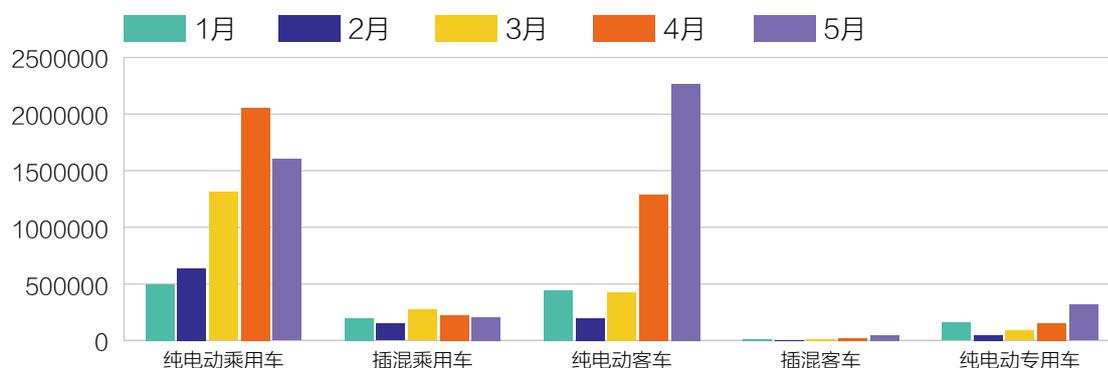
从车型结构上来说，纯电动A00级仍然是绝对主力车型，销量达到44926辆。而A0级电动车，销量达到9102辆，呈现出较强的增长态势，同比与环比都是爆发增长。

图14 2018年5月新能源乘用车销量结构(单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

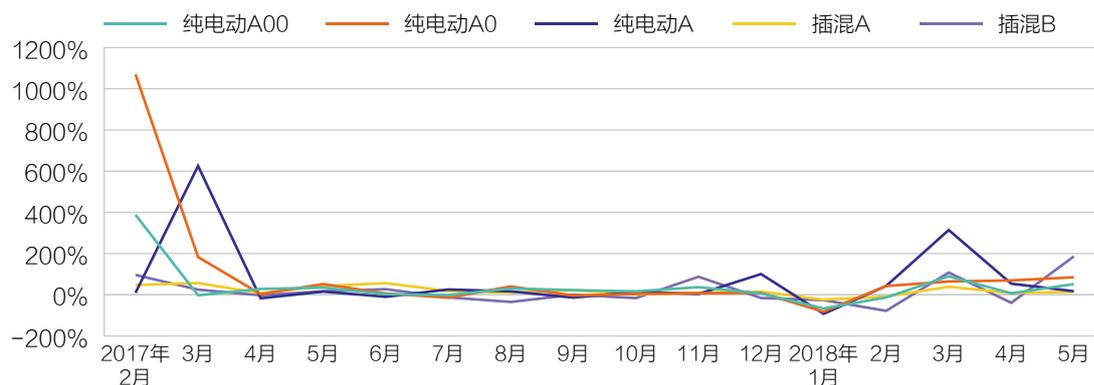
图15 2018年各类新能源乘用车月度销量走势(单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

从增速上来看, 纯电动A00级汽车、纯电动A级汽车、插混A级汽车和插混B级汽车都在今年3月出现增速峰值。

图16 2017年2月-2018年5月各类新能源乘用车月度环比增速走势



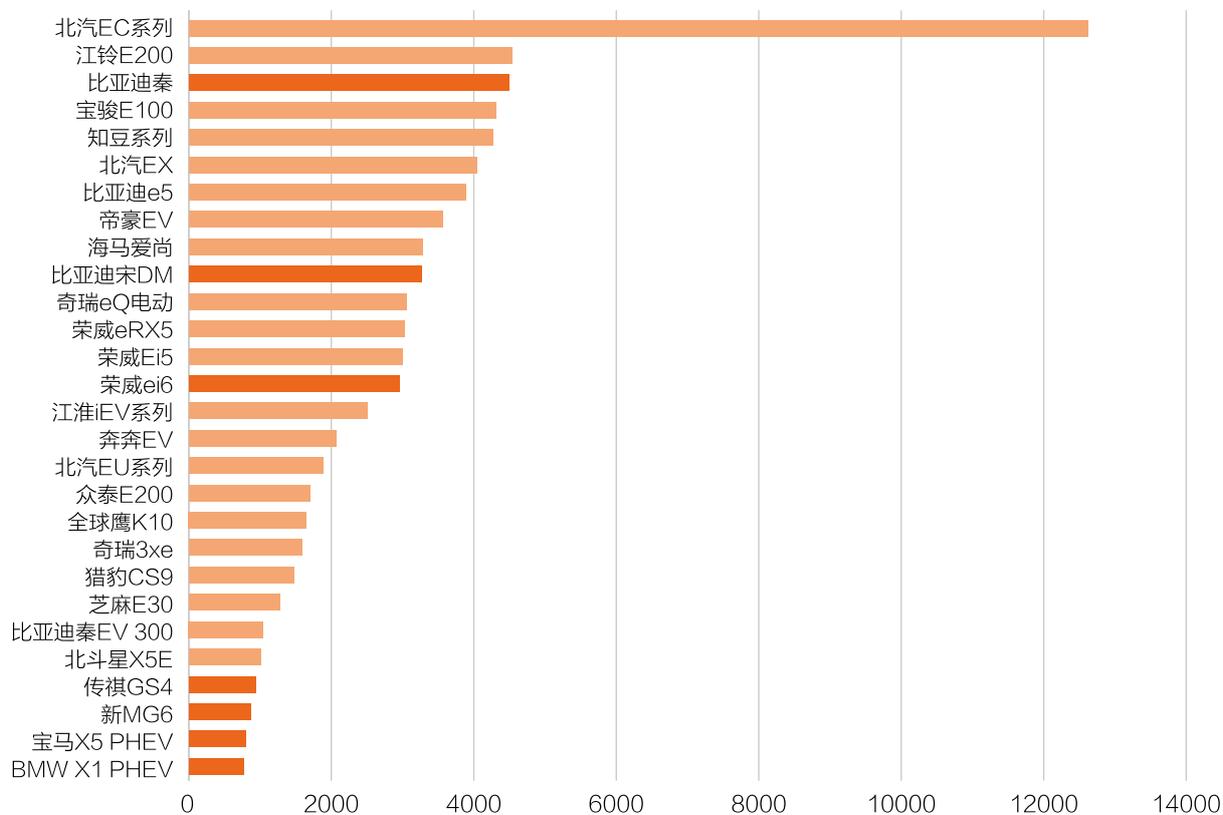
数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

● 车型销量

具体车型销量看, 5月有24款车型销量超过千辆, 其中插混4款。从此榜单上可以看出, 已经上市的造车新势力均未过千, 销量不尽如人意。其中电咖EV1以547辆销量的成绩排名造车新势力第一。

5月北汽EC系列依然保持强劲势头, 以12624辆的成绩夺得榜首, 较上月增长69%, 4月第二、第三名分别是比亚迪e5和知豆系列, 5月两款车增长率分别为-9.6%和2.6%, 滑落至第7位及第5位; 江铃E200本月异军突起, 从第十位上升至第二位, 增长51.1%, 成绩喜人; 比亚迪秦凭借着8.76%的增长率, 上升一位, 进入前三甲。

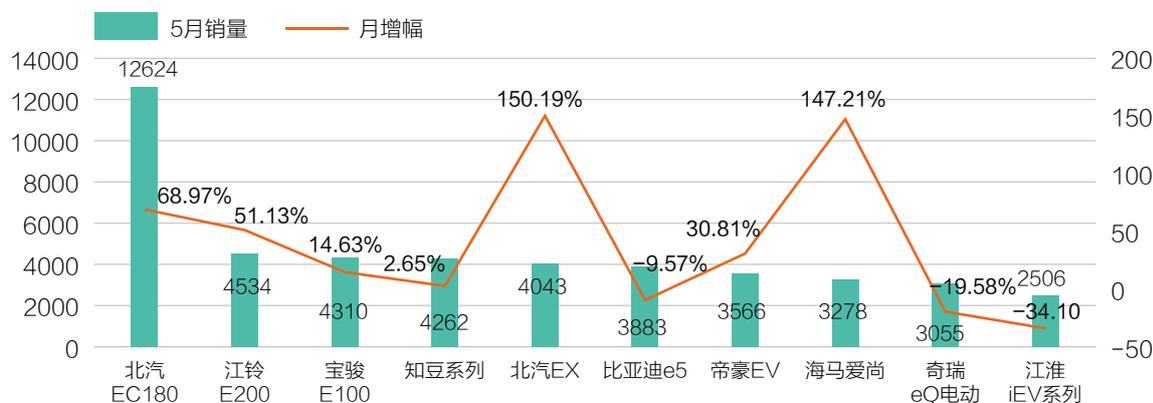
图17 5月份新能源乘用车销量TOP28车型



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

5月纯电动乘用车销量前十中,就环比增速来看,表现最好的是北汽EX和海马爱尚,环比增幅分别为150.19%和147.21%,强势进入排行榜,分列第5和第8位。

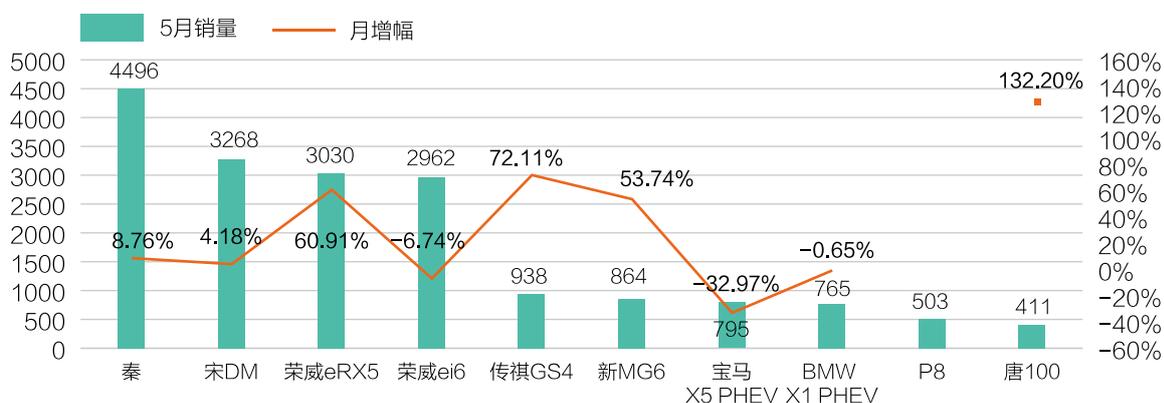
图18 5月纯电动乘用车销量TOP 10 (单位: 辆)及月增幅



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

5月的插电混合动力市场，比亚迪包揽冠亚军，力压上汽，两者各有三款车型进入销量前十。比亚迪虽仍处于领先地位，但其在PHEV中的主导地位正受到上汽的有力挑战，5月两者销量相差仅为1319辆，比4月大幅收窄。

图19 5月份插电式混合动力乘用车销量TOP10及月增幅（单位：辆）

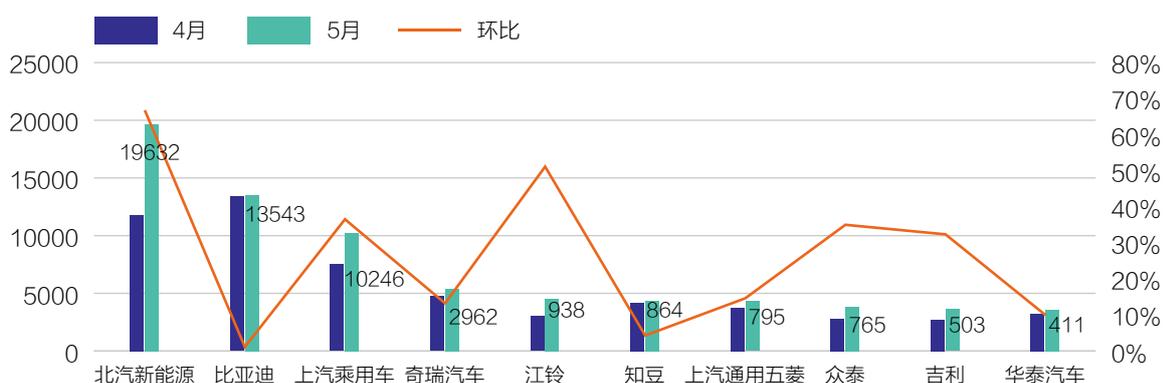


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

● 车企表现

总量上看，5月北汽新能源反超比亚迪，成为冠军，销量达到19632辆，其主力车型依然是EC系列，销量达12624辆，占比64.3%。

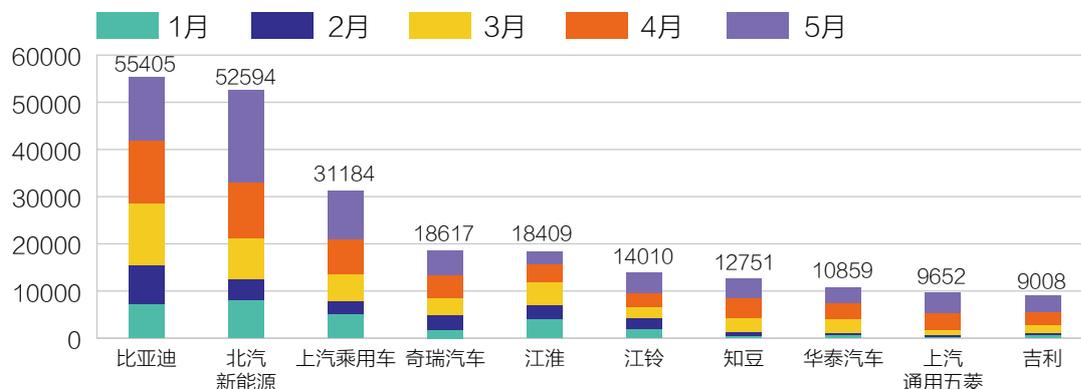
图20 5月新能源乘用车销量TOP10车企及月度表现（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

2018年1到5月累计销量，比亚迪与北汽新能源紧紧咬住，占据前两名的位置，上汽因为eRX5与ei6的广受好评而一鸣惊人，迅速占领市场，紧随其后成为第三，后续增势仍然强劲。相比上月，长安汽车跌出前十的排行，上汽通用五菱凭借宝骏E100的高销量进入前十。

图21 2018年1-5月份乘用车企业累计销量排行TOP10 (单位: 辆)

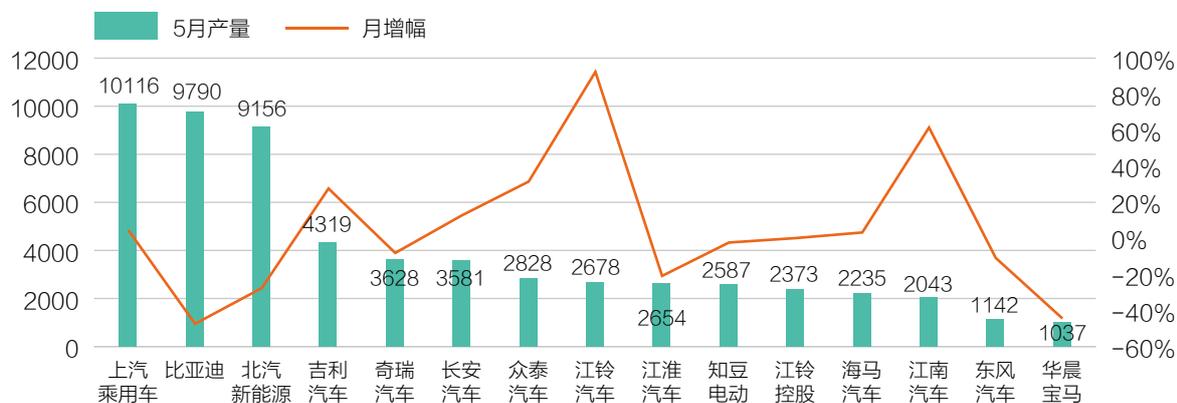


数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

5月有15家企业产量超过1000辆,令人惊讶的是,上汽乘用车超过比亚迪及北汽新能源,来到冠军位置,主打车型为ei5、eRX5及i6;比亚迪因为E5产量的大幅下跌,本月产量屈居亚军;以A00级及A0级车为主打的北汽新能源本月产量9156辆,较上月下跌27.6%。

造车新势力中,小鹏汽车由海马代工,5月IDENTY X没有产量,4月产量为106辆;汉腾X5EV车型5月产出了30辆;蔚来ES8由江淮代工,5月仅产出85辆;云度π3生产了441辆,云度π1生产仅为4辆。

图22 2018年5月份乘用车企业产量千辆以上排名 (单位: 辆)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

新能源客车：补贴过渡期临近尾声，产销爆发

● 政策背景

根据2018年2月发布的《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，2月12日-6月11日为补贴过渡期，过渡期间上牌的新能源乘用车、新能源客车按照2017年补贴对应标准的0.7倍补贴，新能源货车和专用车按0.4倍补贴，燃料电池汽车补贴标准不变。6月11日过渡期结束后，补贴标准大幅下降。

表2 2018年新能源客车补贴标准

车辆类型	中央财政补贴标准 (元/kWh)	中央财政补贴调整系数			中央财政单车补贴上限 (万元)		
					6<L ≤ 8m	8<L ≤ 10m	L>10m
非快充类纯电动客车	1200	系统能量密度 (Wh/kg)			5.5	12	18
		115-135 (含)	135 以上				
		1	1.1				
快充类纯电动客车	2100	快充倍率			4	8	13
		3C-5C (含)	5C-15C (含)	15C 以上			
		0.8	1	1.1			
插电式混合动力 (含增程式) 客车	1500	节油率水平			2.2	4.5	7.5
		60%-65% (含)	65%-70% (含)	70% 以上			
		0.8	1	1.1			

单车补贴金额 = Min{ 车辆带电量 × 单位电量补贴标准; 单车补贴上限 } × 调整系数 (包括: 电池系统能量密度系数、单位载质量能量消耗量系数、快充倍率系数、节油率系数)

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

表3 2017年新能源客车补贴标准

车辆类型	中央财政补贴标准 (元/kWh)	中央财政补贴调整系数			中央财政单车补贴上限 (万元)		
					6<L ≤ 8m	8<L ≤ 10m	L>10m
非快充类纯电动客车	1800	系统能量密度 (Wh/kg)			5.5	12	18
		85-95 (含)	95-115 (含)	115 以上			
		0.8	1	1.2			
快充类纯电动客车	3000	快充倍率			4	8	13
		3C-5C (含)	5C-15C (含)	15C 以上			
		0.8	1	1.1			
插电式混合动力 (含增程式) 客车	3000	节油率水平			2.2	4.5	7.5
		40%-45% (含)	45%-60% (含)	60% 以上			
		0.8	1	1.2			

单车补贴金额 = Min{ 车辆带电量 × 单位电量补贴标准; 单车补贴上限 } × 调整系数 (包括: 电池系统能量密度系数、单位载质量能量消耗量系数、快充倍率系数、节油率系数)

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

● 市场走势

新能源补贴过渡期在6月12日正式结束，5月作为过渡期的最后一个月，新能源客车产销市场均呈现出异常火爆的井喷走势。据中国客车统计信息网数据显示，5月中国新能源客车销量总计1.2万辆，接近1-4月销量总和。

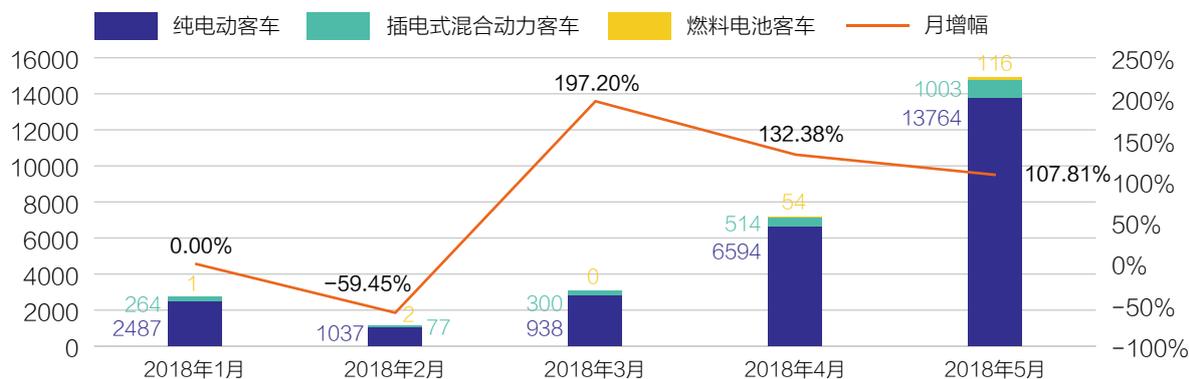
图23 2018年新能源客车销量走势（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

根据工信部整车出厂合格证产量数据分析，5月新能源客车产量总计近1.5万辆，超过1-4月产量总和。

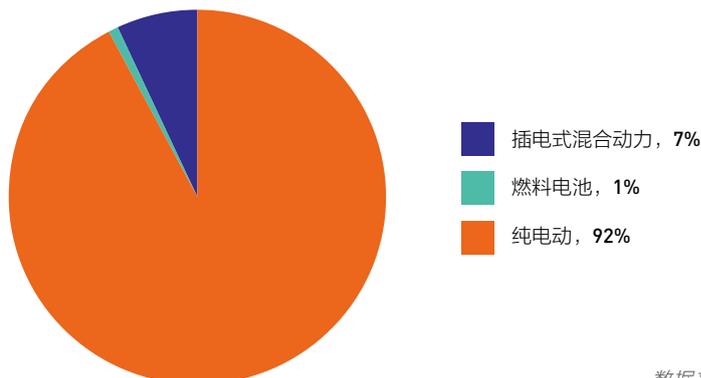
图24 2018年各动力类型新能源客车产量（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

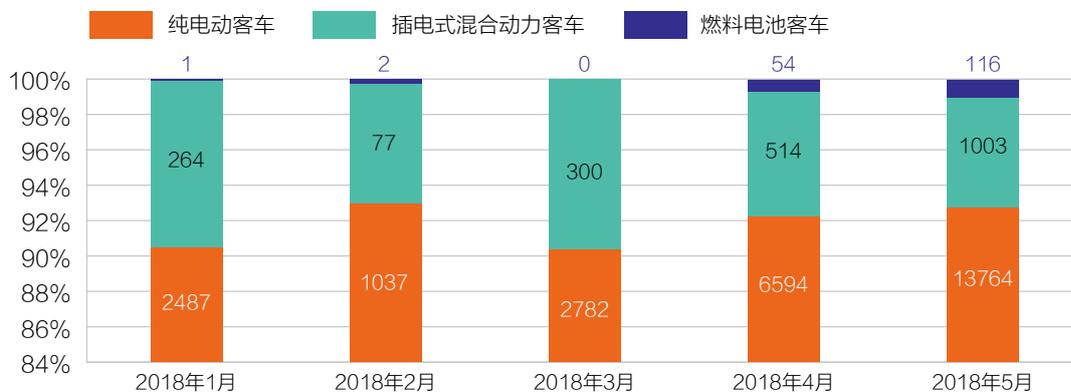
在政策引导下，中国公交车纯电动化已成为大趋势，5月新能源客车产量中，纯电动客车依然超过90%比重。

图25 2018年5月各动力类型新能源客车产量占比



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

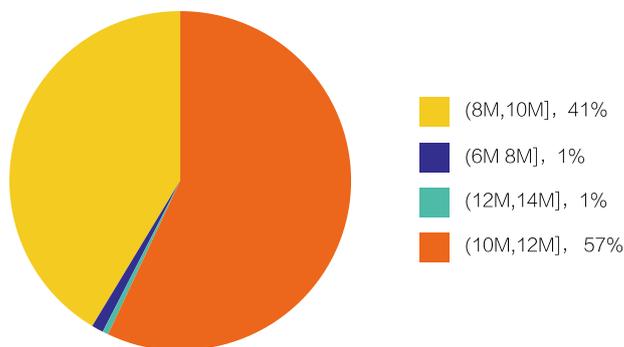
图26 2018年1-5月各动力类型新能源客车产量占比



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

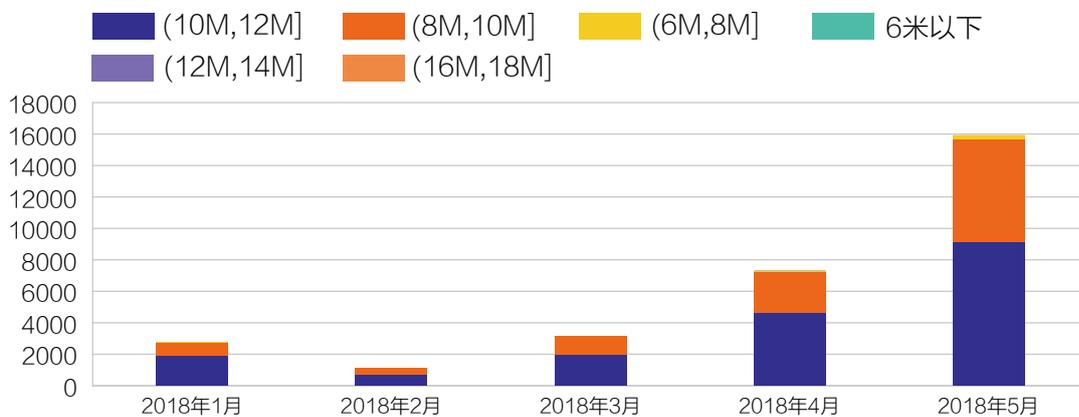
在市场需求和政府补贴双重因素影响下, 从车长区间来看, 10M-12M新能源客车依然是市场主流。其次受到市场追捧的是8M-10M车型, 而12M以上超长车型及8M以下短车型在新能源客车市场占比甚微。

图27 2018年5月新能源客车车身长度分布



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

图28 2018年1-5月新能源客车月度产量 (按车长区间分 单位: 辆)

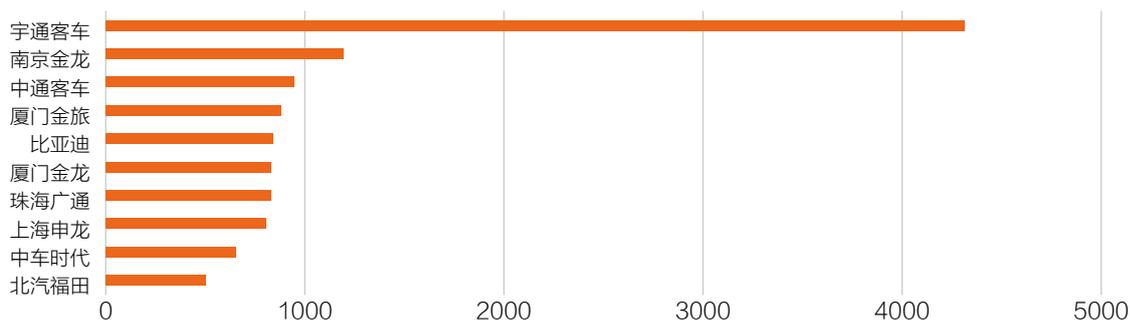


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

● 车企表现

5月中国新能源客车产量过百企业达23家, 远超1-4月。其中Top10新能源客车生产企业产量均超500辆, 总量超过1.1万辆。宇通客车以4312辆的产量稳居第一, 其5月产量远超过1-4月产量总和。与之相反, 比亚迪客车5月产量840辆, 比4月大幅下滑, 在5月普遍快速上量的市场中, 显得颇不寻常。

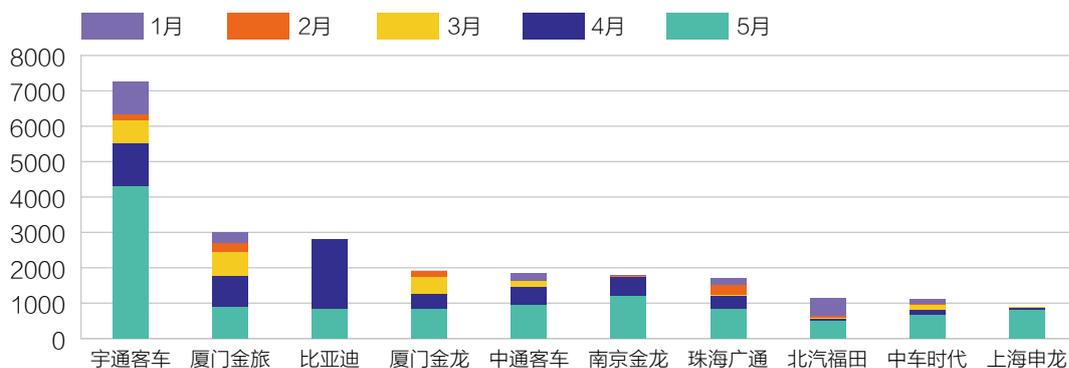
图29 2018年5月新能源客车产量top10生产企业(单位: 辆)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

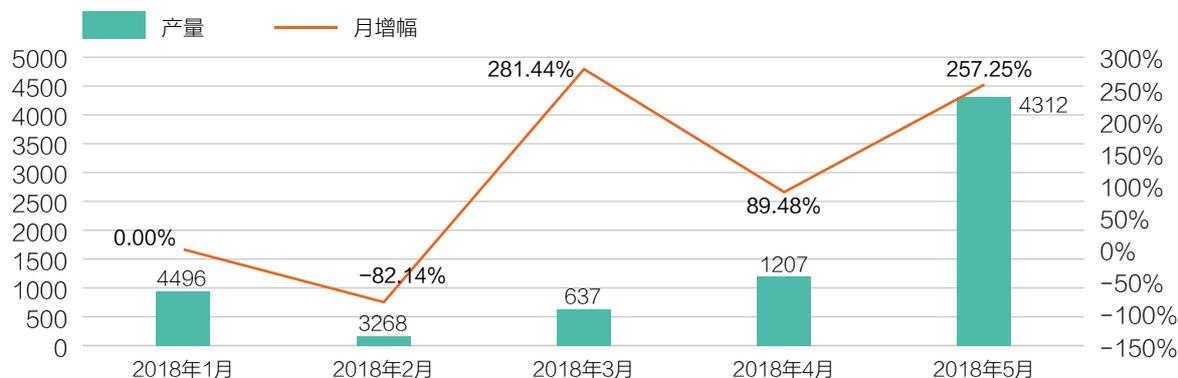
今年前5月产量总计来看, 宇通客车以24%的市场占有率稳居行业龙头。厦门金旅、比亚迪、厦门金龙分别位列2-4名, 这四家企业产量总和接近前5月新能源客车总产量五成。

图30 2018年1-5月新能源客车生产企业累计产量(单位: 辆)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

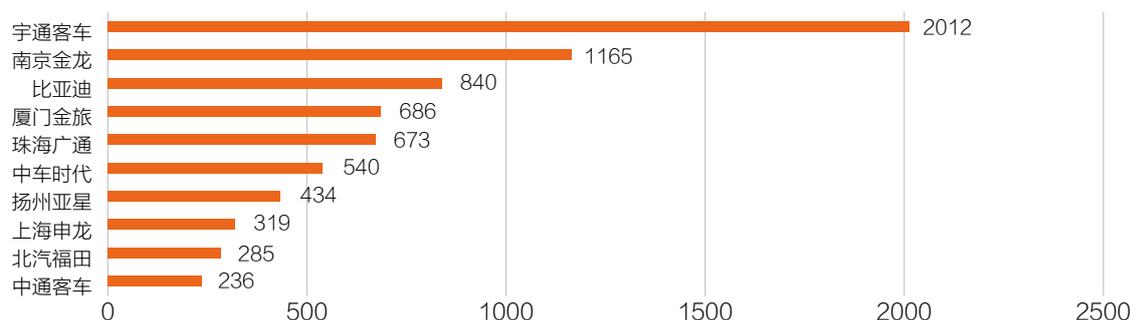
图31 2018年宇通新能源客车产量(单位: 辆)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

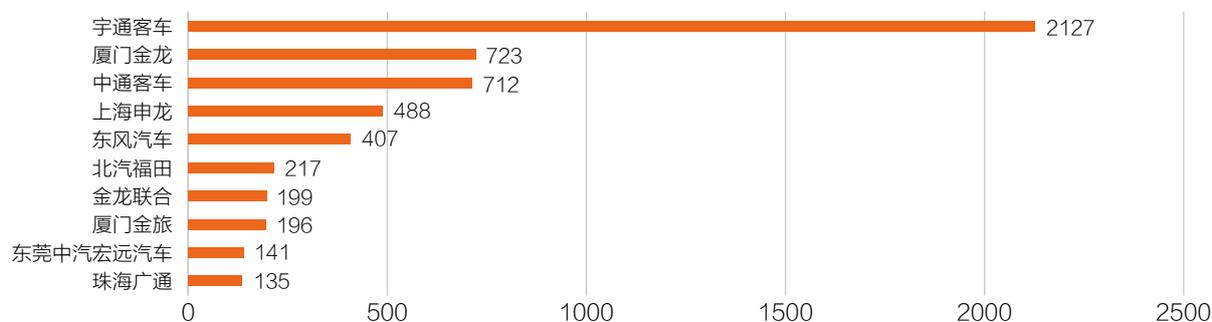
市场主流10M-12M和8M-10M车型中, 宇通客车产量均稳居排行榜首位。南京金龙、比亚迪等企业更关注10M-12M车长新能源客车车型, 而厦门金龙、中通客车等企业车身区间8M-10M的新能源客车产量更高。

图32 2018年5月车长10M-12M新能源客车产量top10生产企业(单位: 辆)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

图33 2018年5月车长8M-10M新能源客车产量top10生产企业(单位: 辆)

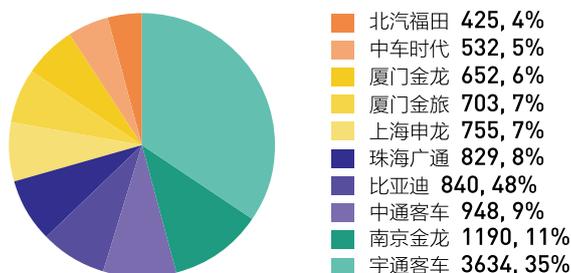


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

从能源类型来看, 纯电动客车生产企业中, 宇通客车、南京金龙、中通客车、比亚迪和珠海广通这五家企业的产量总和超过本月纯电动客车总产量的五成。本月插电式混动客车产量最高企业为中国重汽, 总产量209辆, 均为10M-12M车长区

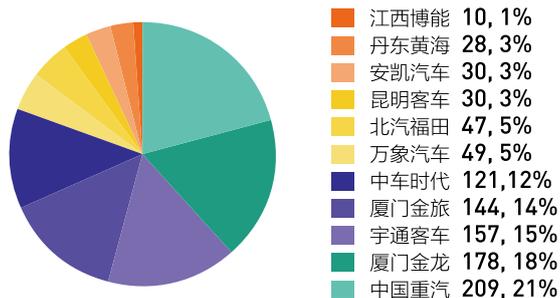
间车型。燃料电池客车产量最高企业为佛山市飞驰汽车，总产量80辆，均为8M-10M车长区间车型。

图34 2018年5月纯电动客车生产企业产量分布



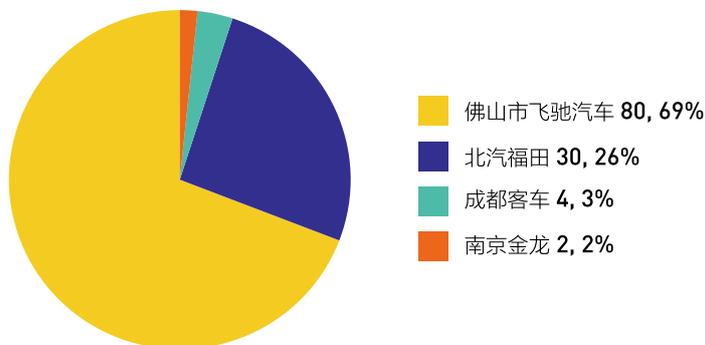
数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

图35 2018年5月插电式混动客车生产企业产量分布



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

图36 2018年5月燃料电池客车生产企业产量分布



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

新能源专用车：产量延续增长态势

● 政策背景

同样的，6月11日补贴过渡期结束后，专用车补贴也出现了大幅下调。

表4 2018年新能源专用车补贴标准

补贴标准 (元 /kWh)			中央财政单车补贴上限 (万元)
30 (含) kWh 以下部分	30 ~ 50 (含) kWh 部分	50kWh 以上部分	
850	750	650	10

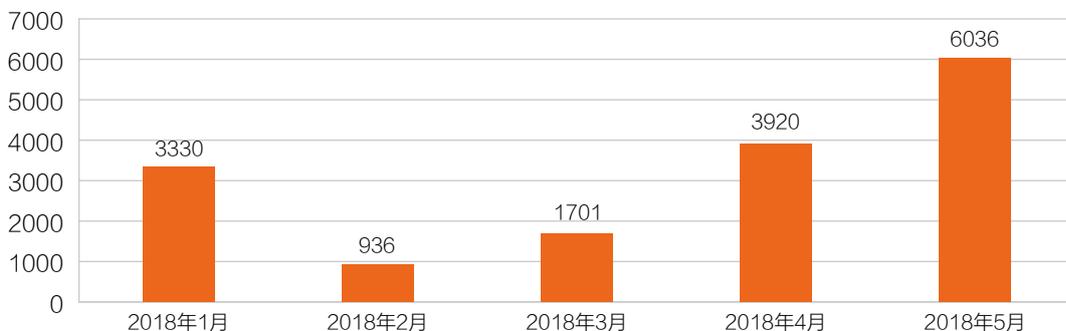
表5 2017年新能源专用车补贴标准

补贴标准 (元 /kWh)			中央财政单车补贴上限 (万元)
30 (含) kWh 以下部分	30 ~ 50 (含) kWh 部分	50kWh 以上部分	
1500	1200	1000	15

● 市场走势

5月是新能源补贴过渡期最后一个整月，较之新能源乘用车和新能源客车，新能源专用车补贴低，仅按照此前对应标准0.4倍补贴。但新能源专用车产量继续延续4月的高增长态势，再创历史新高。

图37 2018年新能源专用车月度产量 (单位: 辆)

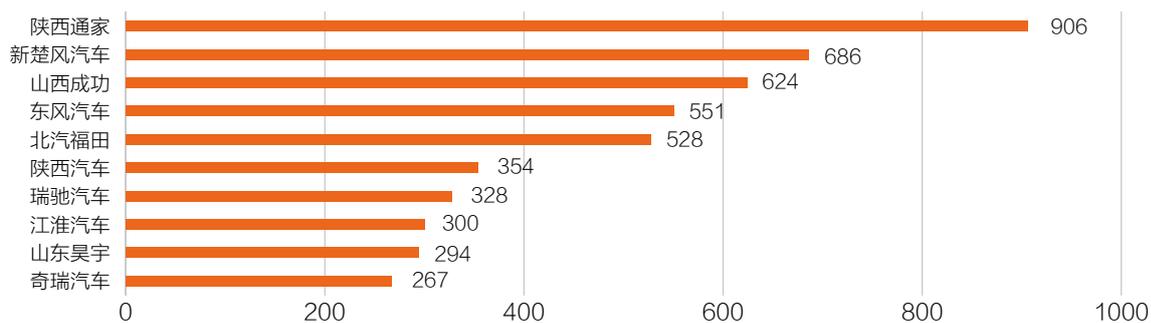


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

● 车企表现

从新能源专用车车企表现来看，陕西通家凭借通家牌物流车906的产量排行榜榜首。产量过百企业超过4月，达到14家。25家企业产量不足10辆，其中12家企业产量仅为1辆。

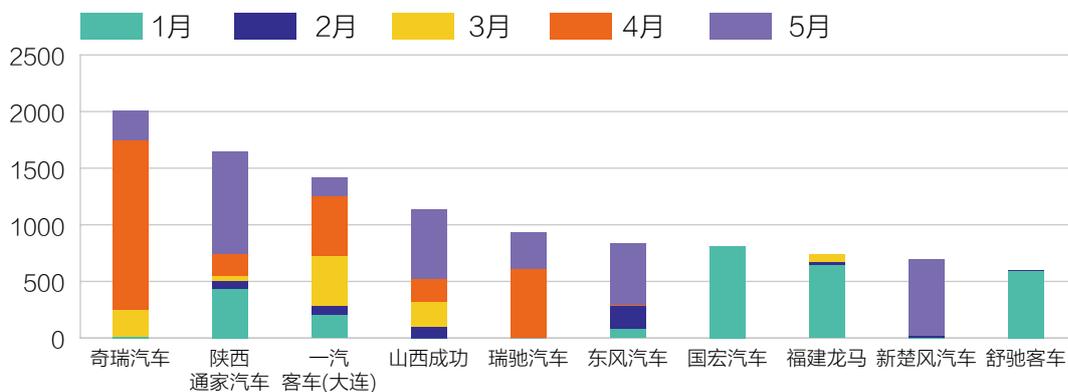
图38 2018年5月新能源专用车车企产量TOP10 (单位: 辆)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

从2018年前5月累计情况来看，83家企业总计生产15923辆专用车，其中Top10厂家占据65%的市场份额。奇瑞汽车凭借4月1500辆的超高产出夺得前五月累计产量Top1。

图39 2018年1-5月新能源专用车生产企业累计产量 (单位: 辆)



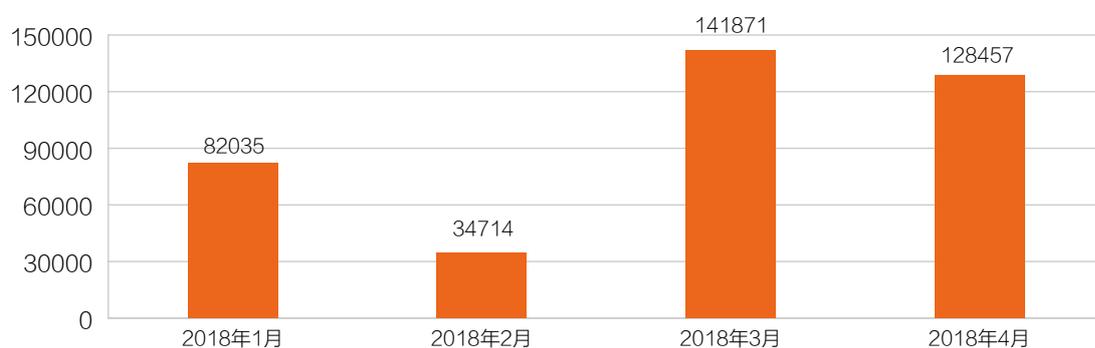
数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

全球新能源乘用车市场

● 车型与车企

根据可获得的最近数据，2018年4月全球新能源乘用车累计销量128457辆，较之3月有小幅回落。2018年前4个月累计销量为43.5万辆，同比增长68%，市场份额升至1.4%，预计今年全球市场年度销量达200万辆，市场份额有望突破2%。

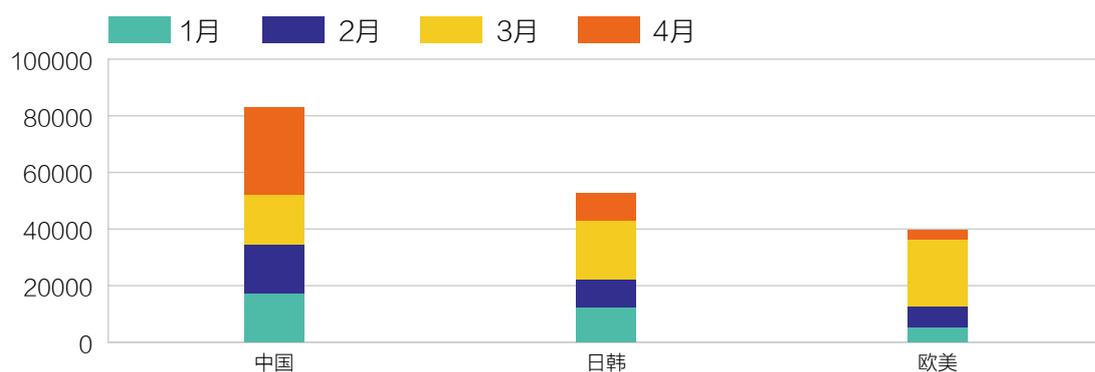
图40 2018年全球新能源乘用车销量（单位：辆）



数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

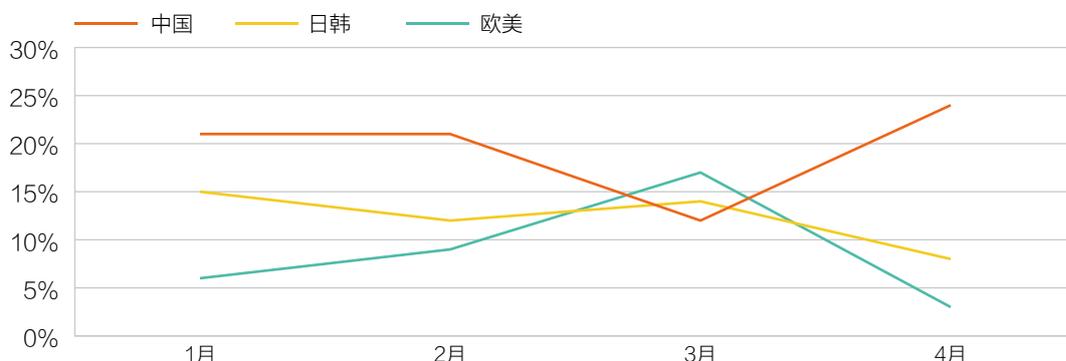
根据4月全球新能源销量Top10车型统计分析，中国品牌车型高达7家，这7款车型市场占比达24%。值得关注的是，在中国企业新能源汽车销量高速增长的同时，日韩和欧美企业在4月销售总量同时向下。

图41 2018年全球新能源乘用车企业销量（按国别统计 单位：辆）



数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

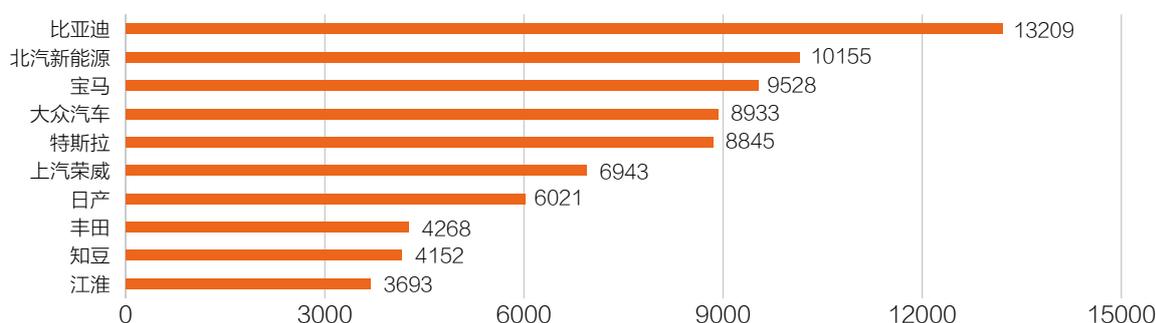
图42 2018年全球新能源乘用车销量TOP10车型分国别市场占有率走势



数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

从各个车企旗下新能源汽车的加总销量看, 比亚迪4月重返全球第一, 共交付13209辆, 北汽新能源的销量奋起直追到了第二, 今年首次突破10000辆, 大众汽车销量也连创新高, 交付量接近9000辆, 使其排名跃升至第四, 上汽荣威的销量也创下新纪录, 共交付6943辆。

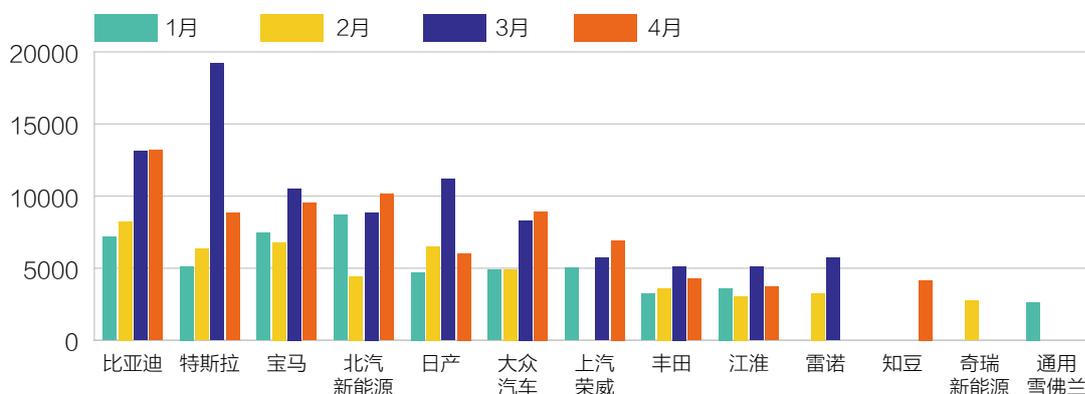
图43 2018年4月全球新能源车企业乘用车销量TOP10车企 (单位: 辆)



数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

2018年前4月全球新能源乘用车车企累计销量来看, 比亚迪凭借3月和4月销量均超1.3万的高销量稳居第一, 特斯拉因为其3月1.9万的销量位列第二, 宝马、北汽新能源则以均超3万辆的总销量分列3、4名。

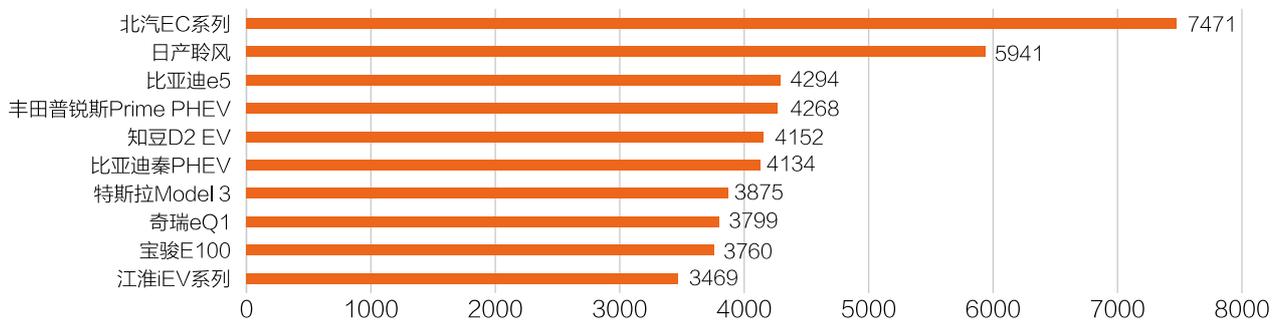
图44 2018年1-4月全球新能源车企乘用车销量TOP10车企(单位: 辆)



数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

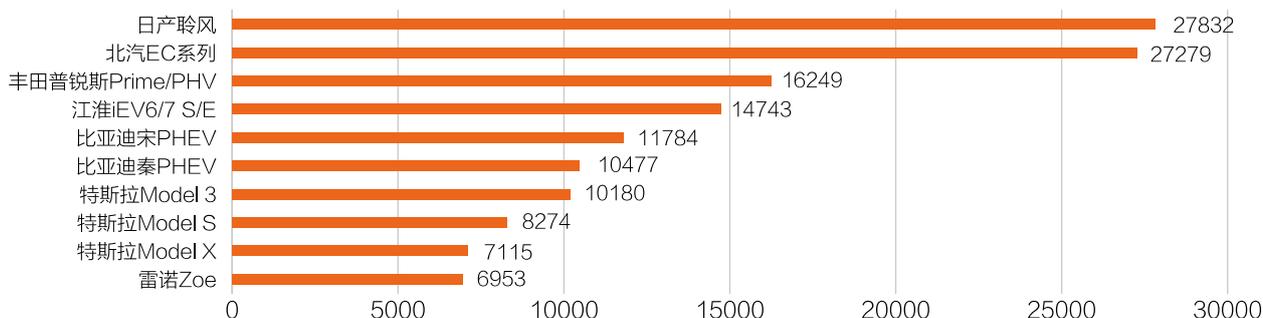
北汽EC系列成为4月最畅销车型排行冠军, 销量为7471辆, 同比增加72%。排在第二位的是日产聆风(Leaf), 较其3月份的创纪录水平下降了47%, 但是5941辆的销量仍比去年同期大增97%。由于推出新版本400公里的续航里程(NEDC), 比亚迪e5销量创新高至4294辆。

图45 2018年4月全球新能源乘用车销量TOP10车型(单位: 辆)



数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

图46 2018年1到4月新能源乘用车车型累计销量TOP10 (单位: 辆)



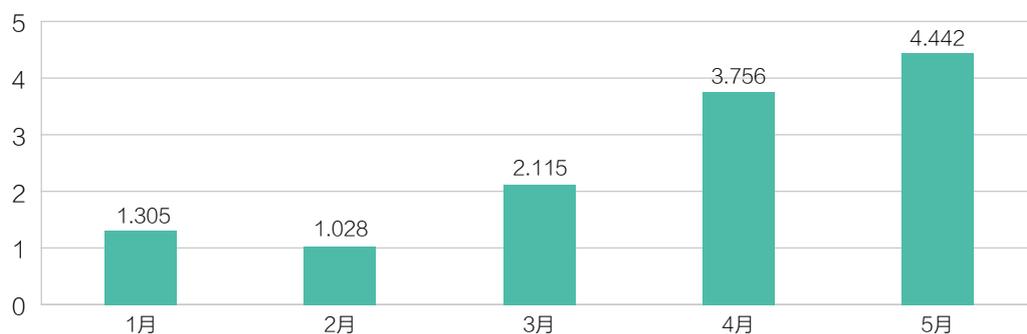
数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

动力电池: CATL 加速领跑

● 装机量及结构

根据第一电动研究院的统计测算, 2018年5月国内新能源汽车市场动力电池装机量为4.442GWh, 比上月增长18.26%, 同比增长207.8%。

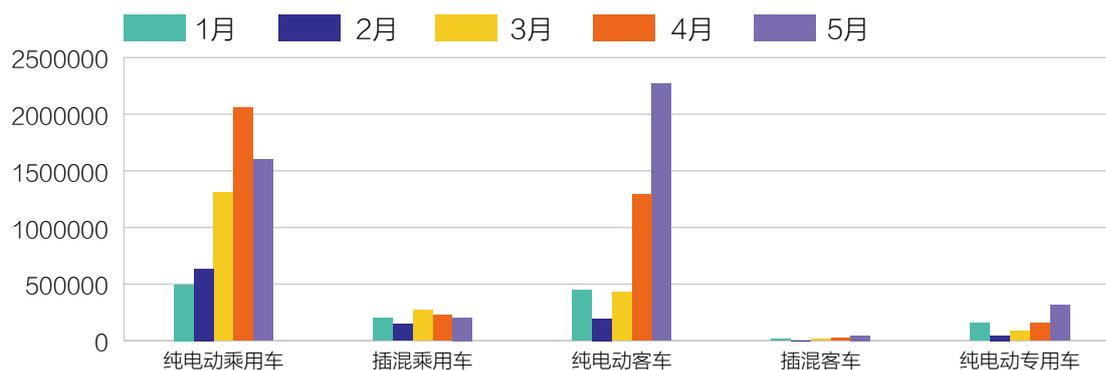
图47 2018年1-5月动力电池出货量走势 (单位: GWh)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

从车辆细分类别来看, 纯电动客车装机量实现大爆发, 以2.27GWh大幅超越纯电动乘用车, 占比51.1%; 纯电动乘用车装机1.6GWh, 当月占比36.1%; 两者占总装机的比例接近90%, 是车载产业电池行业发展的重要推动力。

图48 2018年1-5月动力电池在各类用车中的搭载量 (单位: KWh)

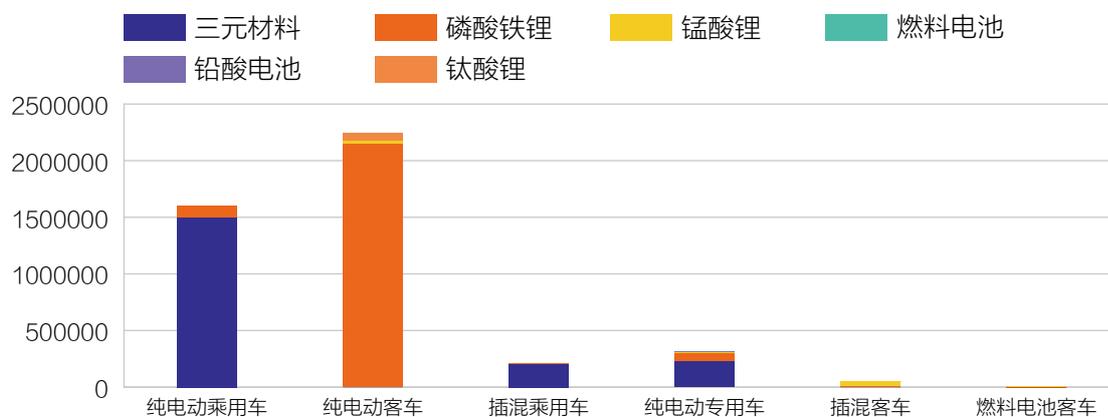


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

5月份92.8%的纯电动乘用车采用了三元材料电池, 搭载量1.5GWh, 比上个月下降了21.4%, 三元材料在纯电动乘用车中的搭载比重在今年一直呈上升态势, 5月较4月搭载量下降是由于5月纯电动乘用车产量比上月减少了9865辆; 插混乘用车则99.9%加装的是三元材料电池。

纯电动客车磷酸铁锂电池搭载比重5月份高达98.6%, 搭载量为2.14GWh, 插混客车在5月份以锰酸锂电池为主体, 占比81.1%。5月份纯电动专用车71.1%的搭载量为三元材料, 与上月的72.8%基本持平。

图49 2018年5月各类新能源汽车的不同动力电池搭载量(单位: KWh)

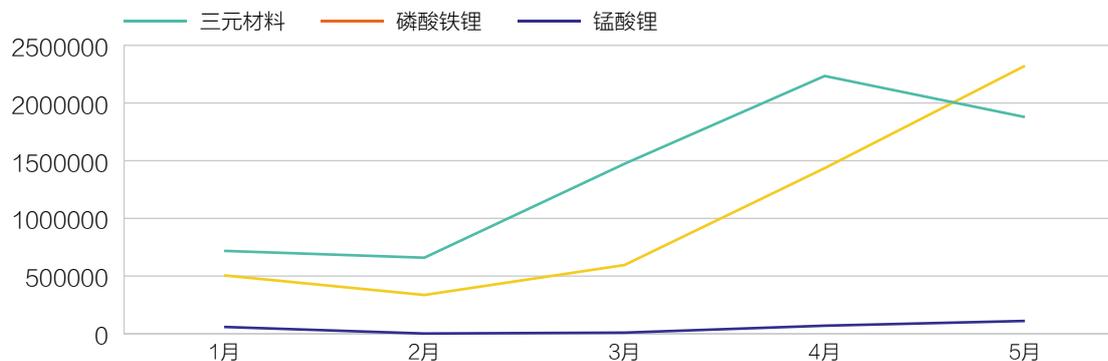


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

● 电池类型及结构

从不同电池类型来看, 5月三元材料电池出货量1.88GWh, 较上月2.25GWh下降了16.44%; 得益于纯电动客车的高产量, 磷酸铁锂电池出货2.32GWh, 超过三元材料排在首位, 占比53.86%, 再加上出货量第三的锰酸锂, 三类电池占月度总装机量的97%。

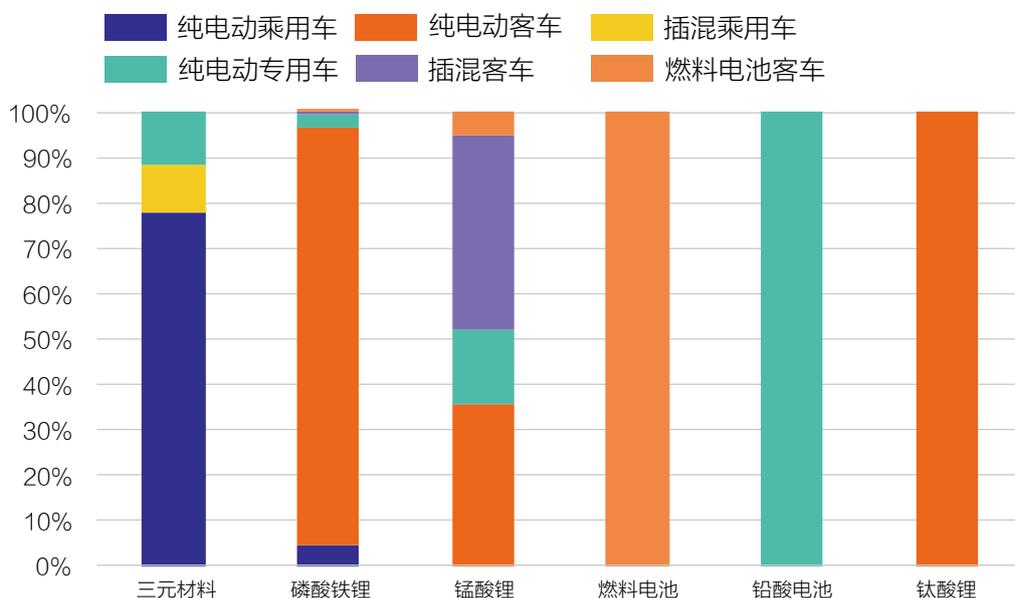
图50 2018年历月月各类动力电池出货量走势(单位: KWh)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

从各类电池的搭载车型看, 77.87%的三元材料电池用于装机纯电动乘用车, 11.5%的搭载于纯电动专用车, 余下的装机插混乘用车。磷酸铁锂电池中, 91.87%的装机纯电动客车, 5%的用于纯电动乘用车。

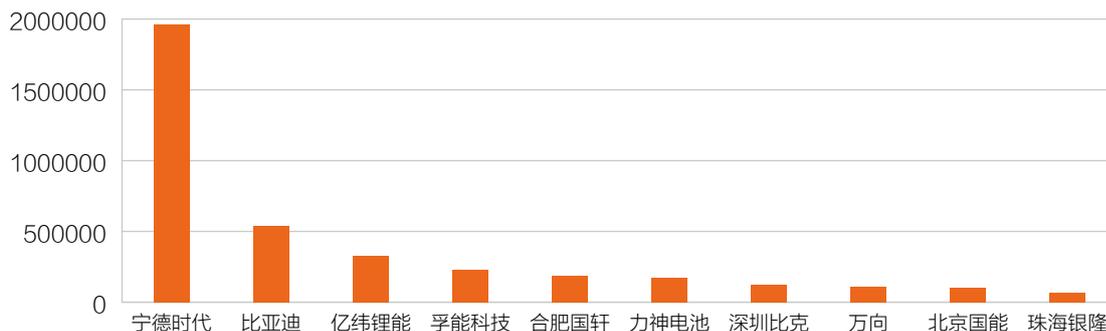
图51 2018年4月各类型动力电池在不同车品类中的搭载量及结构份额



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

从各电池厂商的出货量来看, CATL以1,96GWh的装机量遥遥领先其他电池厂, 市场份额44%, 继续发力增长。比亚迪以0.542GWh位居第二, 市场份额12.3%; 亿纬锂能及孚能科技以328MWh及229.76MWh分别位居第三、第四。搭载量在100MWh以上的电池单体供应商还有力神、比克、万向。

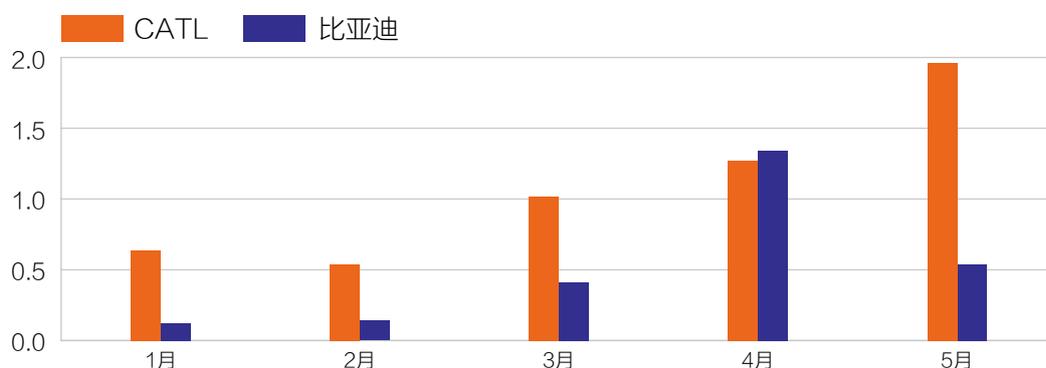
图52 2018年5月动力电池单体供应商出货量TOP10排名 (单位: KWh)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

2018年1-5月, CATL与比亚迪累计动力电池出货量分别为5.43GWh和2.55GWh, CATL依旧领跑动力电池市场, 而且正在拉大和比亚迪之间的距离, 比亚迪电池5月出货量出现明显下滑, 显得极不寻常。

图53图 2018年1-5月CATL及比亚迪动力电池出货量(单位: GWh)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

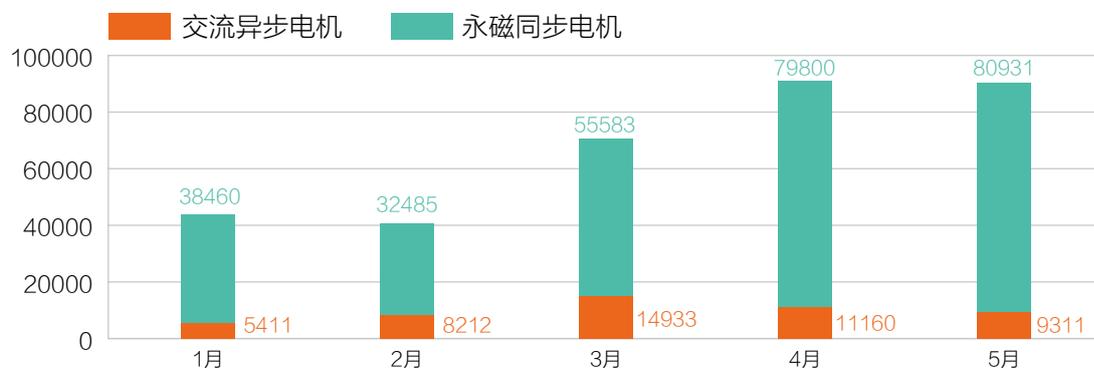
综合以上分析可以看出, 纯电动客车在过渡期的最后一个月大爆发, 装机量超过纯电动乘用车0.67GWh。客车的高产量使得CATL的装机量得到较大提升, 重新超越比亚迪回到榜首。由于过渡期于6月11日结束, 客车产量将逐渐回归平稳的趋势, 未来比亚迪与CATL的市场份额争夺战还将持续。

驱动电机: 依托新能源乘用车市场高速增长

● 市场走势

在新能源汽车产销持续高速增长的带动下, 作为新能源汽车关键部件的驱动电机市场需求也得以快速攀升。4月份, 国内新能源汽车驱动电机装机量总计90242台, 主流永磁同步电机占比近九成。

图54 2018年1-5月电机装机量 (单位: 台)

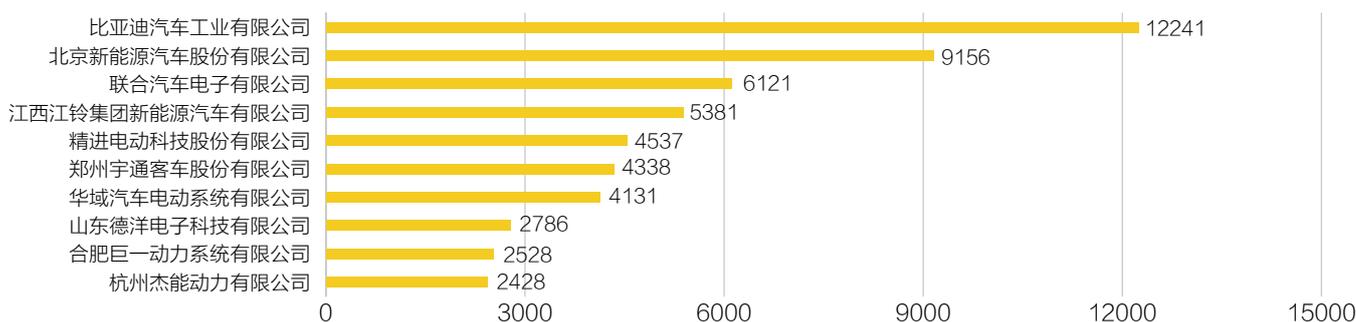


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

● 企业供应格局

乘用车龙头企业及大型客车企业自配电机依然是市场主流。专用车车企更注重整车性价比，大部分选用第三方供应商电机产品。从5月电机装机量来看，比亚迪和北汽新能源依托其自身乘用车本月产量优势，电机装机量位列前茅。宇通客车同样依托本月新能源客车高产量进入电机出货量Top10排行，也是排行榜中唯一一家为新能源客车企业供应电机的生产企业。

图55 2018年5月电机供应商装机量TOP10企业(单位:台)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

除主机厂自主配套外, 其他6家进入本月电机出货Top10企业为第三方电机供应商, 全部为乘用车主机厂提供电机产品。

表6 2018年5月主要第三方电机供应商与主机厂供应关系

电机生产商	配套车厂 (5月)
	上汽乘用车 (荣威、名爵) 陕西通家 (通家福)
	吉利汽车 (吉利、帝豪) 长安汽车 (长安)
	上汽乘用车 (荣威) 上汽大通 (大通)
	知豆电动 (知豆) 吉利汽车 (吉利)
	江淮汽车 (江淮) 奇瑞汽车 (奇瑞) 云度汽车 (云度)
	众泰汽车 (众泰)

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

技术研判

插电混动真的要凉？从技术和成本探寻技术路线

全球插电混合动力汽车市场整体规模并不大，2017年的销量总计38.42万台，而从2010年到2017年底，全球插电式混合动力汽车的保有量为118万台。从市场分布来看，主要在美国、中国、日本、荷兰、英国和德国，市场集中度比较平均。

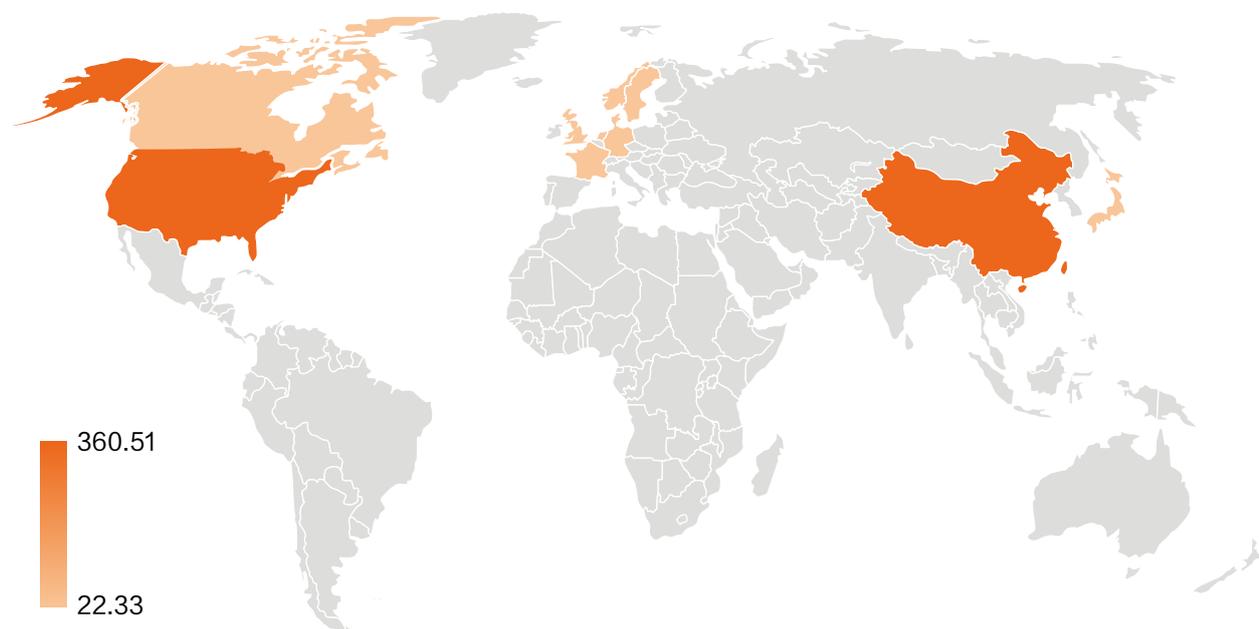
美国的插电式混合动力汽车市场启动较早，早期有通用汽车的沃蓝达（Volt），随后其他厂家也开始跟进，如福特的C-max、Fusion PHEV，丰田的Prius PHEV和宝马的插电混合动力（3系、X5）等。

中国的插电式混合动力汽车市场主要由比亚迪和上汽两家推动，虽然与纯电动汽车的快速增长和上量相比并不能相提并论，但是在全球范围来看，已经成为全球第一大插电式混合动力汽车市场。

欧洲市场比较分散，以西欧地区（英国、德国、荷兰和法国）和北欧（瑞典和挪威）为主，市场规模总量为10万台，整体与美国、中国形成三足鼎立的态势。

日本插电式混合动力汽车企业主要有丰田（Prius PHEV）和三菱（Outland PHEV），市场规模比较小，目前存量为10万台。

图1 2017年全球插电式混合动力汽车市场存量分布（单位：千台）

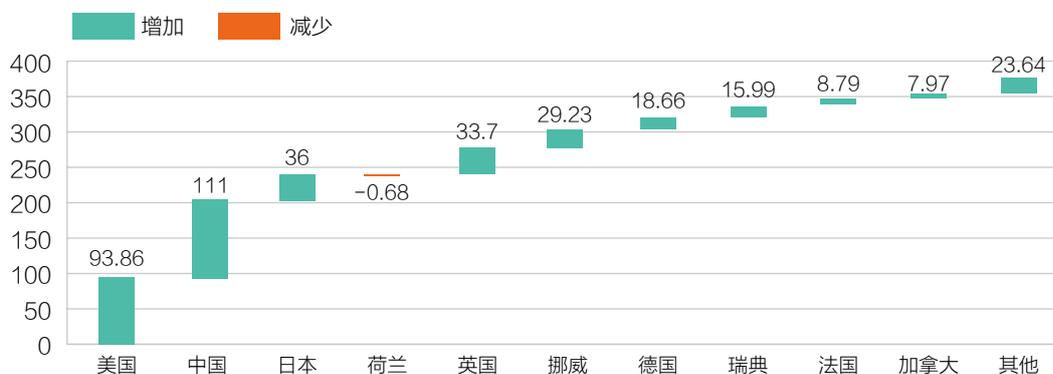


全球插电式混合动力汽车市场每年的增速也是比较平缓的，核心问题在于插电混动汽车介于纯电动汽车和混合动力汽车之间，偏向纯电动运行但又要兼顾电池电量耗尽后的油耗问题，在缺乏政策支持的地区增长比较缓慢。

即使有政策支持，由于汽车系统比较复杂，使得开发速度与传统燃油车相近，在迭代较慢的情况下，很多车企开始考虑在原有车型上批量推出插电式混合动力的配置，模糊的技术差异，使得消费者对于插电式混合动力车型的特征辨识度并不清晰，因此未能出现类似的普锐斯的效应，时间久了，一些插电混动汽车的市场认可度并不能持续。

在同样条件下，纯电动汽车的发展速度更快，很多车企都开始对这个过渡性品类重新思考。基于中国和美国两个最大的插电式混合动力汽车市场，我们来做一个插电式混合动力技术路线的判断。

图2 2017年插电式混合动力市场增量(单位:千台)

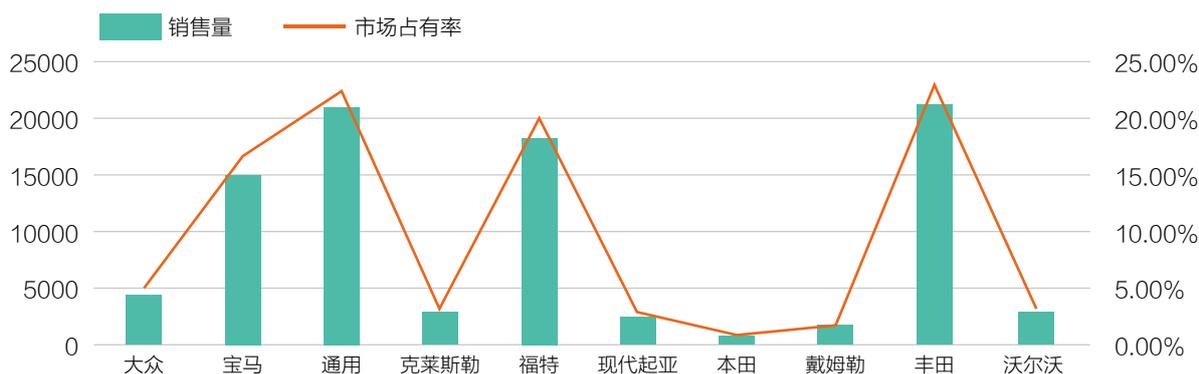


● 美国市场

美国插电式混合动力市场规模大约为9万台，总体来看，这是几家车企都在努力发展的市场。丰田、通用和福特三家都占据近20%的份额，宝马也处于很好的发展态势。

从市场分布来看，豪华车企做插电式混合动力是比较占优势的，由于品牌本身的支撑，并不需要7500美金的退税也能得到稳定的用户支持。中端品牌里，通用、福特和丰田三家对于插电式混合动力的定价策略就要矛盾许多，在总数上也只能分到2万台左右，从这个层面来看，插电混动品类在美国的成长空间有限。

图3 美国2017年插电式混合动力汽车销售情况

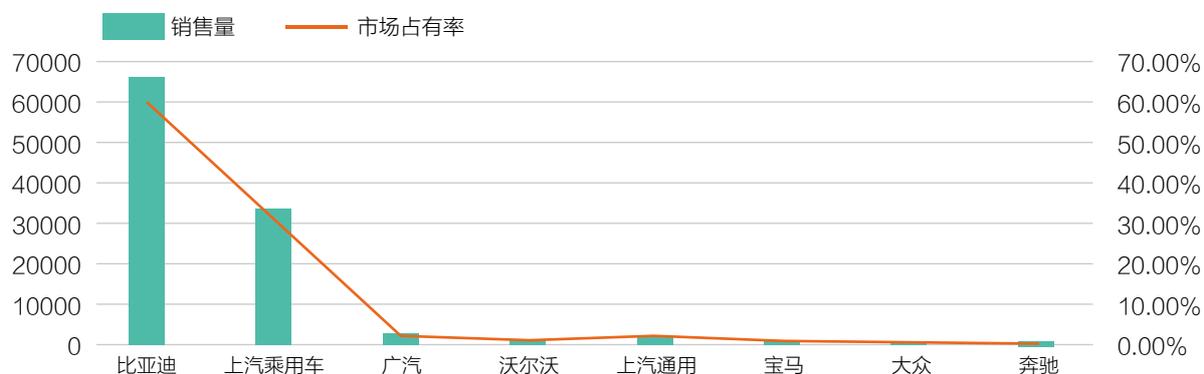


● 中国市场

中国2017年新能源汽车销量为77.7万辆，其中纯电动汽车的销量为65.2万辆，插电混动车型的销量则与纯电动汽车形成鲜明对比。据中汽协的数据，2017年插电混动乘用车的销量为11.1万辆。

目前，由于插电式混合属于新能源汽车，可以进入补贴和推广目录，国内汽车企业占据主导地位，主要玩家是比亚迪和上汽。

图4 2017年插电式混动市场占比



● 技术和成本

插电式混合动力汽车的动力构造,可以从混合动力车型演进或者从纯电动汽车改进,前者主要是以Power Split行星齿轮动力分流技术体系下发展起来的几个车型思路,最大的先发优势是丰田在这个体系下积累了足够多的混动汽车销量,使得其可以在其他各个车系上慢慢普及插电式混合动力汽车,牺牲部分后备箱空间和成本增加以后,丰田可以在插电式混合动力车系的综合成本上领先其他车企。

因此,预计2018-2019年,丰田在中国市场推出插电式混合动力的卡罗拉和雷凌以后,如果定价策略足够激进,将对整个中国的插电式混合动力价格体系产生直接的影响。

表1 插电式混合动力构型

Power Split		丰田汽车、通用汽车、福特汽车、克莱斯勒、吉利
并联式	P2 含 P1P2	大众、AUDI、现代起亚、奇瑞、日产
	P2.5	Volvo、领克
	P3	比亚迪
	P4 (配合 P0、P1、P2)	Volvo、领克、长城
串并联		本田汽车、上汽乘用车、广汽乘用车
串联		BMW、日产 (现在只做 HEV 的尝试)

欧洲车企基于多年的积累,考虑用并联式的方法来实现车辆平台的混动化。但是由于单纯的混合动力技术无法支撑价格体系,使得并联式混合动力在动力总成技术方面不断提高(电机小型化、变速箱电气集成化和低成本化)。这条路是可以走通的,但早期阶段吃亏一些。

并联的方式,简单而言,P的定义就是电机的位置,放在不同的位置,用不同的数字代号为准:

P0 电机置于变速箱之前,皮带轮。

P1 电机置于变速箱之前,与发动机曲轴相连。

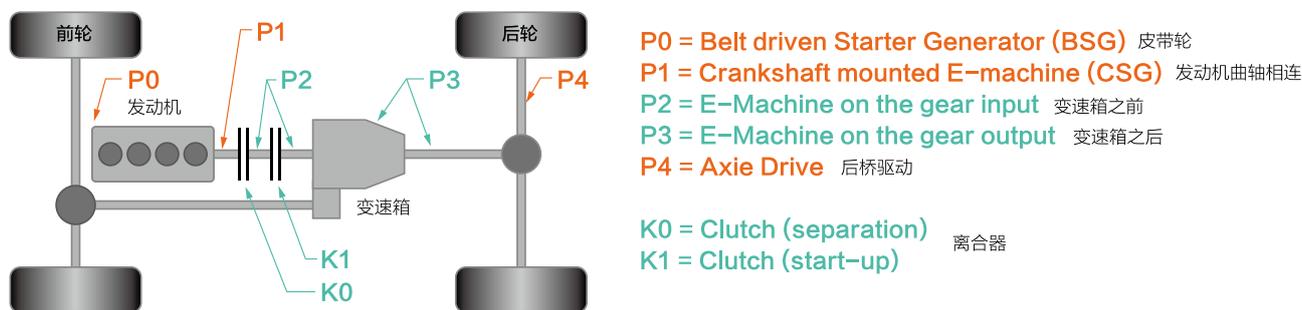
P2 电机置于变速箱的输入端,在发动机与变速箱之间

P2.5 在DCT的变速箱内,在一根轴上放入电动机,达到动力输入的效果

P3 电机置于变速箱的输出端,与发动机分享同一根轴,同源输出。

P4 电机置于变速箱之后,与发动机的输出轴分离,一般是驱动无动力的轮子。

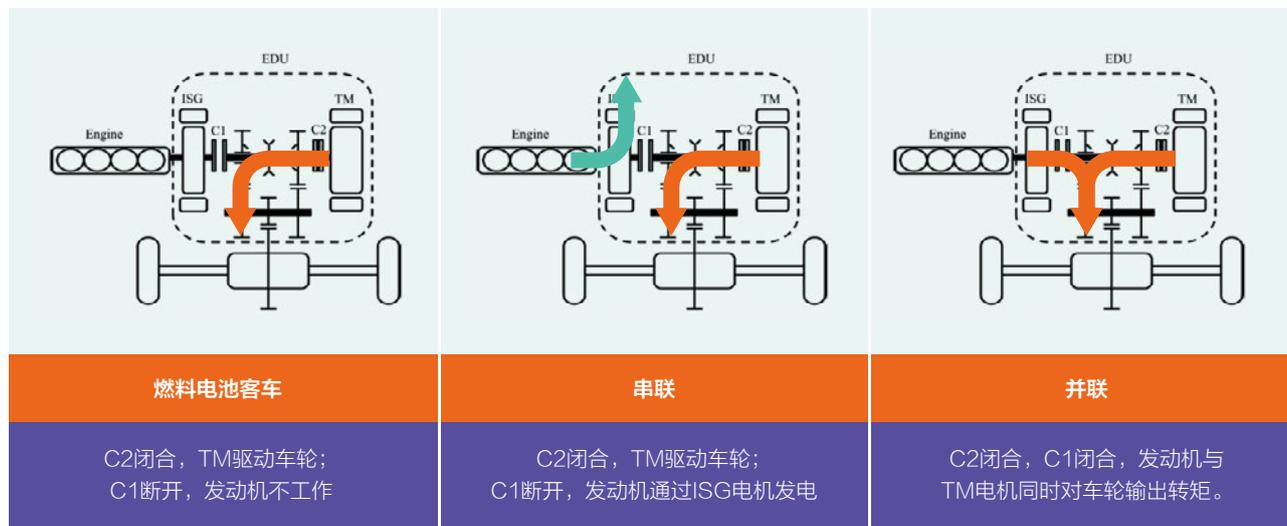
图5 并联式混合动力 (修改传统的变速箱和发动机系统)



值得一提的是，比亚迪P3混合动力系统由电动机、发动机共同驱动车轮，在混合动力模式下，有非常好的起步扭矩，加速性能出色。但是在B阶段油耗方面，车辆油耗持续下降需要更优化。

本田和上汽的串并联技术则通过控制离合器的开合实现不同的混动模式。严格来说，这种依靠电机控制和发展的技术，更加偏向电动车一些。

图6 串并联的混合动力 (不依赖传统变速箱)



● 小结

插电式混合动力汽车在全球短期内达不到40万辆的规模，需要从技术、成本方面去进行深入比较，下一篇研究我们将在不同的细分车型上尝试核算这个数字。

政策解读

透视发改委投资新规，看清产业管理新思路

2018年5月25日，发改委《汽车产业投资管理规定》征求意见稿在网上流出，据悉正式版本将在年内发布。该新规实施之时，原《新建纯电动乘用车企业管理规定(27号令)》、《关于完善汽车投资项目管理的意见(1055号文)》、《汽车产业发展政策(2004版)》三大政策也将同时结束历史使命。



这就意味着，此前汽车制造“两道坎三把锁”中的第一道坎、第一把锁发生了极为重大的变化。新政具体有哪些变化？字里行间又折射出哪些新的管理思路？产业格局会如何被改写？这些问题都令人深思。

● 解读变化：放权与加严同步

征求意见稿中，相对27号令等三大重要政策的细节条款有了诸多变化，但在智电汽车看来本次最大的变化在于权限下放于地方，同时又为防止地方滥用权限造成低端产能过剩等问题，对报批的起步条件做了严格限定，相当于“一放一收”。

	核准类	备案类
类目	<ol style="list-style-type: none">1. 新建汽车、农用运输车、车用发动机生产企业，包括现有汽车生产企业异地建设新的独立法人生产企业。2. 现有汽车生产企业跨产品类别生产其它类别汽车整车产品。	<ol style="list-style-type: none">1. 现有汽车、农用运输车、车用发动机生产企业自筹资金扩大同类别产品生产能力和增加品种，包括异地新建同类别产品的非独立法人生产单位。2. 投资生产摩托车及其发动机。3. 投资生产汽车、农用运输车和摩托车的零部件。
流程	<ul style="list-style-type: none">· 实行核准的投资项目由省级政府投资管理部门或计划单列企业集团报国家发改委审查· 新建中外合资轿车项目由国家发展改革委报国务院核准	实行备案的投资项目中第1款由省级政府投资管理部门或计划单列企业集团报送国家发展改革委备案。

1. 投资资质首次全权下放地方政府

2004年版《汽车产业发展政策》中规定，汽车生产企业投资项目的审批管理制度实行备案和核准两种方式。其中，包括新建整车企业、跨类别生产都应由国家发改委审批，中外合资轿车项目甚至要报国务院核准。

这一政策严格执行到2017年，直至1055号文出台，才给了跨细分类别（比如6字头生产7字头）生产开了个小口子，并在国发〔2016〕72号中将跨细分类别生产的单项权限交由省级政府核准。但新建整车企业的审批权限始终由国家发改委牢牢掌控。

本次文件中，这一权限终于得到下放，这也符合了中央“简政放权”的总体号召：“汽车整车和零部件投资项目均由地方投资主管部门实施备案管理。”

第五条 【管理权限】汽车整车和零部件投资项目均由地方投资主管部门实施备案管理。其中，汽车整车，专用汽车和挂车，以及发动机、车身总成、车用动力电池、燃料电池等汽车关键零部件投资项目由省级投资主管部门备案管理。

但是，汽车整车投资牵一发而动全身，往往对资金、土地等需求极大，同时又对GDP、就业、税收等拉动明显，地方政府很难拒绝投资建厂的吸引力。如果彻底交由地方政府处理而不闻不问，而地方发改委又受地方政府的双重领导，那最终的结果很有可能出现当年“全民大炼钢铁”的情形。

2. 防止滥权，发改委强力做好底线封堵

为此，国家发改委对整车投资建厂做了极为明确的规定，相当于给全国各省级发改委划了一道红线：

一是**新建燃油车99%没戏**。不管是新建、跨乘用车/商用车大类、整体搬迁至外省还是僵尸企业“变身份”都没戏，这几乎100%阻挡了所有新进入资本的道路，包括新建插混乘用车项目都不可行。

第十条 【禁止投资项目】禁止建设以下燃油汽车投资项目：

- （一）新建独立燃油汽车整车企业。
- （二）现有汽车整车企业跨乘用车、商用车类别建设燃油汽车生产能力。
- （三）未列入国家区域发展规划的现有燃油汽车企业整体搬迁至外省份。
- （四）燃油汽车僵尸企业股权变更。

二是**燃油车扩能希望渺茫**。之所以前面没说100%，是因为燃油车新增产能并不是完全堵死，延续了原1055号文中“严格控制新增燃油车产能”的办法。但想要扩产依然没那么容易，足足六大条件（实际上是七大条件）严格卡死：不仅企业自己要达标，所在省份也得达标！这六大条件在智能汽车看来实在是太严格了，估计全国也只有10%企业、10%省份能达标。比如，2017年油耗积分就淘汰了近1/3的企业；而2017年全国汽车平均出口占比为3.67%，满足这一指标的仅有力帆（约

50%)、华晨(约25%)、奇瑞(19.5%)、江淮(18.9%)、东风(7.68%)、长城(3.74%)等不足十家;从省份来讲,也只有重庆、上海等少数几个区域能达标。再用15万辆和30万辆的规模一卡,估计就剩奇瑞、江淮、长城、东风这几家了,产能利用率和NEV产量占比一算,基本全没戏。

类别	明细
产能利用率	上两个年度汽车产能利用率均高于全行业平均水平
NEV产量占比	上两个年度新能源汽车产量占比均高于全行业平均水平
研发占比	上两个年度研发费用支出占主营业务收入的比例均高于3%
出口量	汽车出口量占比高于全行业平均水平
省份要求	项目所在省份燃油汽车僵尸企业清理工作全部完成,且上两个年度汽车产能利用率均高于全国平均水平
燃料消耗量	企业平均燃料消耗量应满足国家标准和有关规定的要求
投产规模	异地新建扩能投资项目建设规模不低于15万辆且企业现有各生产单位上年度产量均不低于30万辆

三是搞纯电动也难上加难。先是对省份提出了严格的“四项基本条件”,再是对企业也提出了一系列条件限制。摆明了就一点:想新建纯电动可以,但是就如同欧冠决赛一样一年只有一个队能拿到冠军,从这些条件来看,也基本上是1%的概率了,与燃油车没什么太大的区别。很明显,自从15家新势力拿到牌照被业界诟病甚多后,发改委这回是要坚定不移的收紧口袋了。

类别	明细
省份要求	<ul style="list-style-type: none"> · 新能源汽车保有量占比高于全国平均水平 · 电动汽车充电基础设施比较完善,桩车比高于全国平均水平 · 新能源汽车僵尸企业和僵尸资质清理工作全部完成 · 现有新建纯电动汽车企业投资项目均已建成,且产量达到建设规模
企业要求	<ul style="list-style-type: none"> · 对股东、主要股东、研发能力、核心专利和知识产权、研发投入品、售后服务、建设规模、生产能力、产品专属性、扩能都提出了具体要求

四是搞核心零部件必须技术绝对领先。不管是发动机、动力电池还是燃料电池,都提出了大幅高于行业平均水准的技

类别	明细
新建/新增发动机	<ul style="list-style-type: none"> · 汽油发动机升功率应不低于70千瓦 · 柴油发动机升功率应不低于50千瓦 · 发动机应满足整车排放国六标准要求
新建动力电池	<ul style="list-style-type: none"> · 项目所在省份上两个年度车用动力电池产能利用率均高于全国平均水平 · 拥有相应的研发能力和技术试验能力 · 拥有较高的智能化生产水平 · 能量型车用动力电池单体比能量应不低于300瓦时/千克,系统比能量应不低于220瓦时/千克 · 功率型车用动力电池单体快充倍率应不低于8C,循环2000次后剩余容量不低于初始容量的95%;功率型车用动力电池系统快充倍率应不低于5C,循环1500次后剩余容量不低于初始容量的95% · 配套建设车用动力电池回收体系
动力电池扩产	<ul style="list-style-type: none"> · 除新建动力电池条件以外,企业上两个年度车用动力电池产能利用率均高于全行业平均水平,且产品生产及应用未发生安全事故
新建燃料电池	<ul style="list-style-type: none"> · 拥有相应的研发能力和技术试验能力 · 拥有关键部件和电堆组装的生产能力 · 燃料电池系统产品实车运行寿命,乘用车不小于5000小时 · 商用车不小于10000小时,低温冷启动能力能够满足零下25℃的需要

术指标，显然是想强化技术导向性。特别是动力电池的单体300瓦时/千克、燃料电池寿命和冷启动指标，基本都是瞄着《节能与新能源汽车技术路线图》里2020年阶段性指标去的，目前业界基本没人敢拍着胸脯说自己可以完全做到。这样一来，想要新进的企业，基本都要排在2020年后去了。

这么一算，很明显的是不管你是搞燃油车、插混、纯电动、燃料电池还是动力电池，基本想新增都没戏：

传统造车势力：扩产没戏，基本不能全部达标；

新造车势力：想新建燃油车没戏，想新建纯电动条件太多太难，想搞插混技术复杂而且也归于燃油车一类，想找代工贴牌纯电动也被遏止，想搞燃料电池技术指标太严短期内做不到；

欲新进资本：无论哪条道都给你堵死了，请你安分点，别想着在这里圈钱了。

● 思路剖析：集中优势资源办大事

从上面的分析可以看出，与其说2018【567】号文是汽车产业投资管理规定，不如说是汽车产业投资禁止令。但为何国家发改委突然出此“大招”？背后又有什么样的想法和思路呢？

在智电汽车看来，无外乎以下几点：

一是开宗明义，要增强核心竞争力，建设汽车强国。纵观美日欧汽车强国，从来都不是靠车企数量来取胜，而是靠丰田、大众、博世、电装、博格华纳等少数巨头，这些巨头即有规模体量，也有核心技术。所以，政策的发力点也设在了规模和技术两个点上。

第一章 总则

第一条 【必要性】汽车产业是国民经济战略性、支柱性产业，是新一轮科技革命和产业变革的重点领域，呈现电动化、智能化、国际化发展态势。加强汽车产业投资管理，有利于推动产业转型升级，增强核心竞争力，建设汽车强国。

二是实现高效的兼并重组。谈到规模，形成集约化发展就必不可少。因此，99家境内企业加上数十家鱼龙混杂的新造车势力必须洗牌，最终将形成10家左右大佬玩牌的格局。而这里面有三个方式去推进：阻挡外部新资源进入，倒逼小企业主动投靠大企业或被淘汰，还有就是大型龙头的合作。

第一个就不说了，前面已经讲到了；第二个也是必然，小企业要想做大的难度在大幅增加，拖后腿还要被地方政府施压；第三个是要鼓励混改和集团化。

第九条 【股权投资导向】鼓励企业通过股权投资，开展兼并重组和战略合作，联合研发产品，共同组织生产，提升产业集中度。支持国有汽车企业与民营汽车企业开展混合所有制改革，强强联合，组建具有世界一流水平的汽车企业集团。鼓励汽车产业骨干企业整合产、学、研、用等领域优势资源，组建产业联盟和产业联合体。

三是提高技术门槛。说到技术，发改委以接近于不讲理的方式将几个关键技术指标定在了高位，本质上并不是为了彻

底阻挡资本涌入，而是为了促进企业加强技术研发。比如在动力电池领域，不管是新建和扩产，300Wh/kg的指标都将技术门槛大幅提高，就是要推动企业专心致志做研发，以产品性能说话。

可以预见的是，在这种政策思路管控下，未来几年国内汽车产业将逐步形成各领域资源集约化的发展局面，强弱混战将变为龙头引领，并以技术研发推动产业核心竞争力快速提升。

智电汽车明确表示：十年后我们回过头来看，这项政策绝对是中国汽车产业向全球汽车产业亮剑的重要标志！

● 关键亮点：战略聚焦与地方约束

明确了发改委的宏观管理思路，我们再来看看本项政策的亮点所在。

一是纯电驱动战略得以强化。新政策里，将插混直接归类于传统燃油车一类，这是自《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》将插混定义为新能源汽车以来，首次将插混打入节能汽车的释义。而且，新政将增程式纯电动划为了新能源属性，这也是首次将两者进行了分离。从技术层面来讲，增程式是“小汽油机+电动”、插混是“大汽油机+电动”，说明国家进一步强化了“纯电驱动”的技术战略导向。

第四条 【实施范围】本规定适用于各类市场主体在中国境内的汽车整车和零部件投资项目。

(一) 汽车整车投资项目包括乘用车和商用车两个类别项下的燃油汽车、纯电动汽车及智能汽车投资项目。**燃油汽车投资项目包括传统燃油汽车、普通混合动力汽车、插电式混合动力汽车等以发动机作为驱动动力的汽车投资项目；纯电动汽车投资项目包括纯电动汽车、增程式纯电动汽车、燃料电池汽车等投资项目。**

二是打掉了地方招商的乱象。长久以来，不少车企凭借着整车厂对地方GDP、就业、税收拉动效果快速明显的优势，到全国各个地方去要钱要政策，少数企业甚至做起了“空手套白狼、靠政府投资补贴过日子、不行就卷铺盖走人、走人也没啥损失”的畸形发展模式。

新政策明文规定“地方政府不得违规为汽车投资项目提供税收、资金、土地等优惠条件”，相当于彻底关闭了这个福利大门，让地方政府“不投钱就招不进来、投了钱可能会亏本”的尴尬看见了终结的曙光。

三是统筹优化。新政中提出“优化传统燃油汽车产能布局，新增产能投资项目应建设在上两个年度汽车产能利用率均高于全国平均水平的省份，推动产能向产业基础扎实、配套体系完善、竞争优势明显的省份聚集”。对于传统燃油车而言，智电汽车认为经过长期发展，在此转型时期已到了集约化发展的时刻，实现优化布局和产能集中是很有必要的，也符合国家东部向西部产能转移的宏观调控，是值得称赞的地方（注：国家发改委预计将很快出台国家区域发展规划，对燃油车产能转移做出明确限制和导引）。

● 有待改进：部分条款并不科学

当然，新政既然作为意见稿，肯定不能做到十全十美，还是略有争议的地方。

一是不应鼓励新能源过早集约发展。无论如何，新能源汽车都还处于发展初期，此时鼓励区域集中并不明智。从国外经验来看，集约化虽然有优势，但也存在劳动力和土地成本偏高、单一制造依赖风险大、未来转型步伐沉重（比如底特律）的

风险。因此在产业发展早期，通行做法是鼓励自由发展、多点开花，不应在区域上做出限制，并且当前更流行的是设计和制造分离，没有必要集中。

二是新建纯电动区域限制条件不合理。新政里面提出，新建纯电动项目所在区域必须是“新能源汽车保有量占比高于全国平均水平且桩车比高于全国平均水平”，这么一来，估计全国就北上深等少数城市能达标，其结果就是恒者恒强，弱者想发展都不行，人为加大马太效应。而落后的省份则有苦难言，一方面考核指标与政绩挂钩，一方面想追赶也更吃力。原则上讲，成绩差的学生就更应该鼓励进步，怎么能让他退学呢？

三是燃油车扩产必须15万辆不科学。实际上，在燃油车逐渐告别增量时代进入存量时代之时，增加5万辆、10万辆的需求已经越来越难，要求异地扩建时必须15万辆产能以上就有点无厘头的感觉，如果人家本来就只需要增加5万辆的经济产能，为什么一定要建15万辆的过剩产能呢？

四是纯电动扩能不应以产量为约束。新政规定：“纯电动扩能必须上年度纯电动汽车产量达到建设规模”，这种规定就可能会导致企业为了其它利益而不以市场需求为导向进行车辆生产，这本身也是一种资源浪费。为了避免这种情况出现应该考虑加上销量为附加约束。

五是动力电池扩能的安全条件含糊不清。新政规定：“车用动力电池扩能项目需上两个年度产品生产及应用未发生安全事故”。实际上，对于生产安全控制是没问题的，但“应用未发生安全事故”就不太好界定了，比如，全世界目前有哪一家企业敢保证自己的动力电池在装车后被撞了不起火？起火了算不算事故？这种约束就如同“发动机被撞了不能漏油”一样含糊不清。所以，条款应对应用安全事故作出更加明确的解释，否则会产生极大的争议。

● 总结

不管怎样，可以新政的亮点还是远远多于需要改进的地方，其导向也吻合了“简政放权、事后监管、转型升级、汽车强国”等宏观调控思路。预计的是，在新政做好细节改善后，未来的中国汽车产业将呈现出“龙头型企业+龙头型区域”的发展格局，并与全球车企巨头在整车和零部件领域、在燃油车和新能源领域展开正面的竞争。

联系我们

北京智电未来信息科技有限公司

如果您希望进一步了解我们的服务, 请与我司下列人员联系:

第一电动研究院

Email: evin@d1ev.com

营销部

电话: 010-51994336

电子邮件: yeran@d1ev.com, ll@d1ev.com

本文件所载资料仅供一般参考用, 并非针对任何个人或团体的个别情况而提供。虽然本文作者已经致力于提供准确和及时的资料, 但不能保证这些资料在阁下收取时或者日后仍然准确。任何人士不应在没有详细考虑相关的情况及获取适当的专业意见下依据所载资料行事。