

# 2019

# 新能源汽车行业月报

New Energy Automobile Industry Monthly Report

**2019.7**

第一电动网·第一电动研究院  
电话：17001100586  
Email：evin@d1ev.com

## 目录

<b>观点</b>	<b>3</b>
<b>大事</b>	<b>4</b>
<b>市场解析</b>	<b>6</b>
新能源汽车产业整体：7月汽车销量降幅继续收窄至4.3%，新能源汽车首次出现负增长	6
新能源乘用车：补贴退坡市场硬着陆，热门车型集体失声	10
新能源客车：受补贴政策影响，单月产量超1.3万辆	24
新能源专用车：：产量仅1321辆，同比下滑79%	32
全球新能源乘用车市场	36
动力电池：宁德时代市占率近70%，客车市场反超乘用车市场	38
驱动电机：外资企业进入TOP5，垄断局面正在打破	42
<b>资本市场</b>	<b>47</b>
重估造车新势力：踩定高估值、死等接盘侠，会拖死自己的！	47
<b>政策解读</b>	<b>56</b>
面对新能源汽车限购，北京到底应如何“松绑”？	56
<b>联系我们</b>	<b>62</b>
北京智电未来信息科技有限公司	69

## 观点

恐怕多数人不会想到，才仅仅一年左右的时间，新能源造车新势力就从冉冉升起的市场新贵被逼到了似乎日落西山的一步，如同此前的共享单车，背后的重要推手无疑来自资本。一段时间以来，造车新势力与资金链有关的一系列事件挑动着各方神经，资本大佬的热议更将这一话题推上高峰，造车新势力是否步入寒冬？大浪淘沙后谁还会最终站在沙滩上？具备什么特质的企业才会被市场和资本所青睐？本期观点，我们摘取部分资本大佬观点，以飨读者。



**基石资本董事长张维：**中国这一批新兴的造车企业数量早就超过了100家，而他们中的大部分，将会度过一个关乎生死存亡的2019年。新能源汽车和智慧驾驶是汽车领域无可争议的方向，然而在中国并没有任何一家新能源造车企业值得投资。除去已经大举进入中国市场的特斯拉，我们认为新能源汽车制造的真正机会仍然在传统整车企业。与造车新势力相比，宝马、奔驰等传统优势厂商还拥有上百年的历史积淀，在消费者心中形成了品牌信赖，车主购买宝马、奔驰是由于其品牌和品牌所代表的价值和内涵，造车新势力想要替代比较困难。



**车界汇资本创始人莫华英：**新能源汽车的产业链很长，在这链条之上，我们最关注的是中国新能源汽车的“未来”。新能源汽车新势力在接下来的一到两年里，会面临“市场竞争巨大”和“融资困难”两大难题，一些造车新势力可能会因为缺乏现金流活不下去。同时，供应商对新势力心存疑虑，必然增加了对新势力的采购成本。市场不一定能留出足够的时间给新势力完善供应链，在获得盈利赢得市场前，多数新势力的现金流会断掉。所以，我们相信，对于造车项目的投资，资本会比以往几年更加谨慎。



**鼎晖投资成长基金执行董事朱卫星：**电动车虽然完全改变了传统汽车的动力系统，但革命程度依然不够，车身、底盘、电子等几大系统上，传统车厂拥有更大优势。除非造车新势力手里有核武器，可以改变游戏规则，拿到比较大的市场。否则的话，没有战斗力可言。其次，新能源汽车行业中还存在同质化严重的倾向。无论是面向消费者的车，还是以共享出行为目的的车，相互之间有多少核心差别呢？没有多少。更具体地说，他们的零部件无论是传感器、智能驾驶系统、ADAS系统，甚至选择的供应商都差不多。这种情况下，就看谁能将管理做得更好、成本控制得更低、产品对市场的把握度更高，谁就能胜出。



**蔚来资本管理合伙人张君毅：**中国并不需要几百家车企，所以自然的淘汰是必要的。一个车企，如果是被资本催熟的，没有自己的立身之本，没有足够的市场空间，甚至到现在为止都没有即将上市的产品，它明年压力会很大。这种企业中，95%以上在接下来的淘汰赛中都会死掉，只是早晚而已；而那些已经形成了自己的产业规模和产业计划发展的，可能相对来说压力小一些。但总体而言，无论是对传统车企还是新兴车企来说，明年（2019年）都是很大压力的一年，因为总体说起来受宏观经济影响还是相当大的，微观上，很多刺激政策还未出台落实。



**辰韬资本管理合伙人林新正：**当整车厂开始逐步把车的硬件的智能网联功能和车的使用生态对接，整个汽车产业的竞争格局就一定会发生大的变化。从这些维度看，造车新势力和传统主机厂基本处在同一起跑线，换句话说，在智能汽车变革的前夜，造车新势力和传统主机厂大家的机会都一样。而现在大家不看好造车新势力，那是因为基本竞争要素上，大家发现传统主机厂占有巨大的先天优势：规模、成熟的造车技术、品牌、资本实力、产品定价……无论从哪一方面来看，跟传统主机厂比，造车新势力基本都是短板。造车新势力有没有未来？这要取决于它的长板有多长；从短期来看，要取决于它是否有足够强大的长板基因和资本的强力扶持。

## 大事

### ● 丰田汽车向滴滴出行投资6亿美元 将与广汽丰田成立合资公司

7月25日，滴滴出行宣布与丰田汽车公司在智能出行服务领域拓展合作。丰田将对滴滴进行投资，其中部分资金将用于双方与广汽丰田汽车有限公司共同成立合资公司，为平台司机提供汽车相关服务，投资总额共6亿美元。



以345.52亿元再次蝉联中国电池行业百强企业第一，同比增长28.4%。宁德时代新能源科技股份有限公司以296.11亿元位居第二，同比增长48.1%。超威动力控股有限公司以269.48亿元排名第三，同比增长9.3%。宁德新能源科技有限公司和比亚迪股份有限公司分别以246.65亿元和218.07亿元位居第四和第五，分别增长32.7%和45.5%。

### ● Cruise推迟部署RoboTaxi原因曝光：可量产和基础设施建设

通用旗下的独立自动驾驶公司Cruise CEO Ammann表示，现在正与通用、本田两家全球前十的车企合作，开发下一代自动驾驶电动汽车，数百名本田、通用和Cruise最好的工程师，正在密歇根州沃伦进行研发。但是，Ammann也表示，原计划在2019年底在旧金山部署RoboTaxi的计划已经推迟。原因包括：首先，RoboTaxi要规模化，这是自动驾驶商业化方向最难的部分。其次，Cruise的官方信息也透露一些端倪，例如量产和充电基础设施建设问题。



### ● 特斯拉承诺上海工厂2023年底开始每年纳税22.3亿元

北京时间30日消息，特斯拉在最新提交的监管报告中披露，根据与上海市政府签订的租约条款，特斯拉上海工厂从2023年年底开始必须每年缴纳22.3亿元（约合3.23亿美元）的税收，否则必须归还这块土地。根据租约，未来5年内该公司还必须在这座工厂投入140.8亿元（约合20亿美元）的资本支出。

### ● 星恒电源获超12亿Pre-IPO轮融资 2020年电池产能将破10GWh

据公开资料显示，星恒电源获得超12亿元人民币Pre-IPO轮融资，由盈科资本、国家电投产业基金、海通新能源、海通创新证券、博信基金、安徽金通、赛富投资、兴业银行、中国兵器集团等多支基金战略投资，将主要用于股权结构调整和全球市场扩张。在新的资本加持下，星恒电源将迎来更大的业绩腾飞。

### ● 特斯拉二季度营收63.5亿美元同比增59%净亏4.1亿

7月25日，电动汽车制造商特斯拉公布第二季度财报。财报显示，公司第二季度营收同比增长58.7%至63.5亿美元，去年同期为40.02亿美元，但仍低于分析师当季预期的64.1亿美元；净亏损为3.89亿美元。

### ● 又一地产巨头进军新能源车市场

7月23日，合生创展集团旗下汽车租赁公司链链好车携广汽新能源及天峰控股旗下汽车租赁公司驭道天下，共同举办了战略合作签约仪式，将就新能源汽车车源合作、汽车租赁、汽车金融等方面展开合作。合生创展进军新能源汽车行业后，“华南五虎”中已经有“四虎”进军汽车行业，包括恒大、碧桂园和富力，只缺雅居乐。对于进军新能源汽车共享领域，合生创展计划投入100亿元，7月23日的签约，仅仅是一个开始。



### ● 中国电池百强名单发布：宁德时代第二 比亚迪第四

7月29日，中国化学与物理电源行业协会发布了“2018年度中国电池行业百强企业名单”。天能动力国际有限公司



### ●美国新能源车首次负增长 7月销2.7万辆 同比降11%

美国新能源车2019年7月销2.64万台、同比下降11%，这是近几年来首次负增长。2019年前期美国新能源市场明显走弱，且结构分化的特征较明显，剔除明星车型MODEL3后的增速很差，尤其是插电混动市场增速-28%。中国新能源车的总体增长仍是远强于美国其他新能源车型。

### ●新能源车3个月内发生79起自燃事故，乘用车高达65%

根据近日新能源汽车国家大数据联盟发布的《新能源汽车国家监管平台大数据安全监管成果报告》显示，自今年5月起，新能源汽车国家监管平台共发现79起安全事故，涉及车辆96辆。在已查明起火时车辆状态中，41%的车辆处在行驶状态、40%的车辆处在静置状态、19%的车辆处在充电状态。该《报告》显示，在79起安全事故中，乘用车事故车辆比例最大，高达65%；专用车占比28%；客车占比7%。从动力电池类型看，事故车辆使用三元锂离子电池高达86%、使用磷酸铁锂电池占7%，另有7%电池类型不确定。

### ●中国一线城市首个Robo-Taxi公司成立

北京时间8月7日，文远知行WeRide宣布，在广州成立完全由自动驾驶技术提供出行服务的合资公司文远粤行WeRide RoboTaxi，这是中国首家落地一线城市的自动驾驶出行服务公司，也是全球首家与传统出租车公司组建的自动驾驶出行服务公司。



### ●发改委公布铅蓄电池回收管理办法征求意见稿，2025年底回收率要达到60%以上

8月14日，发改委发布关于《铅蓄电池回收利用管理暂行办法（征求意见稿）》公开征求意见的公告。公告显示，国家将实行铅蓄电池回收目标责任制，制定发布铅蓄电池规范回收率目标。到2025年底，规范回收率要达到60%以上，国家根据行业发展情况适时调整回收目标。

### ●工信部：将支持有条件的地方建立燃油车禁行区试点

日前，工信部发布了对《关于研究制定禁售燃油车时间表加快建设汽车强国的建议》的答复。工信部回复称，“我

部正会同发展改革委等相关部门，结合技术发展进程及产业发展实际，对禁售传统燃油汽车等有关问题进行研究，我国将支持有条件的地方建立燃油汽车禁行区试点，在取得成功的基础上，统筹研究制定燃油汽车退出时间表。”另外，工信部还指出，下一步工信部将抓紧研究制定《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》，积极发挥规划的引领作用，推动我国新能源汽车产业实现高质量发展。

### ●SK创新研发新技术回收废弃电动汽车电池

据外媒报道，韩国第三大企业集团SK集团（SK Group）旗下电池生产子公司SK创新（SK Innovation）宣布，其正在研发一种技术，能够从废弃的电动汽车电池的阳极材料中回收高浓度的氢氧化锂，而且该公司希望明年能够实现该技术的商业化。SK创新（SKI）表示，如果可以获得相关技术，就能够回收80%以上的电动汽车电池组件，并从其中回收较高纯度的镍、钴和锰等关键材料，因为此类材料占电池成本的30%以上。

### ●12月15日起 中国恢复对美国汽车加征25%关税，美汽车股集体下跌

8月23日，国务院关税税则委员会发布公告，决定自2019年12月15日12时01分起，对原产于美国的汽车及零部件恢复加征25%、5%关税。

美国时间8月23日，美股全线低开，道指跌0.48%，纳指跌0.55%，标普500指数跌0.46%。石油股、汽车股集体下跌。其中，特斯拉、通用汽车、福特汽车盘前则均跌逾2%。截至当日收盘，福特汽车股价下跌2.54%，特斯拉股价下跌4.57%，福特汽车股价下跌2.54%。

### ●七成电动汽车充电桩有安全隐患

广东产品质量监督检验研究院首次公布了电动汽车充电桩产品风险监测结果，结果显示70%的样品存在安全隐患。这次风险监测共采集9家生产企业的10批次电动汽车充电桩产品，其中7批次不符合国标要求。风险监测发现，样品有四个项目不符合国标要求，容易起火、导致使用者触电。



市场解析

# 新能源汽车产业整体：7月汽车销量降幅继续收窄至4.3%，新能源汽车首次出现负增长

## ●市场走势

根据中汽协数据，2019年7月，新能源汽车产销分别完成8.4万辆和8万辆，比上年同期分别下降6.9%和4.7%。其中纯电动汽车生产完成6.5万辆，比上年同期下降4.8%，销售完成6.1万辆，比上年同期增长1.6%；插电式混合动力汽车产销分别完成2万辆和1.9万辆，比上年同期分别下降13.2%和20.6%。

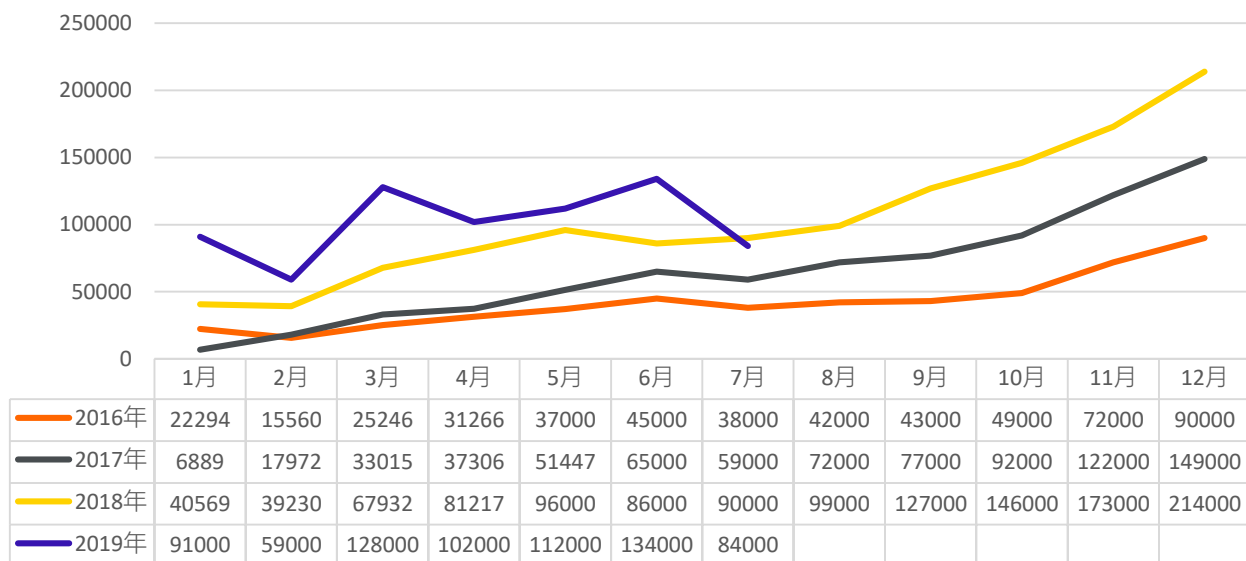
表1 2019年7月新能源汽车产销结构及增速

产量									
	3月	4月	5月	6月	7月	累计	环比增长%	同比增长%	同比累计增长%
<b>汽车总体 (万辆)</b>	255.8	205.2	184.8	189.5	180.0	1393.3	-5.0	-11.9	-13.5
乘用车 (万辆)	209	166.0	149.1	159.8	152.3	1150.1	-4.7	-11.7	-15.3
商用车 (万辆)	46.8	39.2	35.7	29.6	27.7	243.2	-6.4	-12.7	-3.5
<b>新能源汽车 (万辆)</b>	12.8	10.2	11.2	13.4	8.4	70.1	-37.2	-6.9	39.1
<b>新能源乘用车 (万辆)</b>	12.1	9.4	10.1	12.1	7.0	63.4	-41.8	-11.2	46.2
纯电动 (万辆)	9.4	7.5	8.3	10.1	5.1	49.6	-49.7	-10.5	57.1
插电式混合动力 (万辆)	2.8	1.9	1.8	1.9	1.9	13.8	-0.7	-13.1	16.8
<b>新能源商用车 (万辆)</b>	0.7	0.7	1.1	1.3	1.4	6.6	5.8	23.5	-5.0
纯电动 (万辆)	0.6	0.7	1.1	1.2	1.4	6.2	12.5	25.2	-5.6
插电式混合动力 (万辆)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	-42.4	-19.9	-21.9
销量									
<b>汽车总体 (万辆)</b>	252	198.0	191.3	205.6	180.8	1413.2	-12.1	-4.3	-11.4
乘用车 (万辆)	201.9	157.5	156.1	172.8	152.8	1165.4	-11.6	-3.9	-12.8
商用车 (万辆)	50.1	40.6	35.1	32.9	28.1	247.7	-14.6	-6.4	-4.4
<b>新能源汽车 (万辆)</b>	12.6	9.7	10.4	15.2	8.0	69.9	-47.5	-4.7	40.9
<b>新能源乘用车 (万辆)</b>	11.8	9.0	9.6	13.7	6.7	63.1	-51.4	-9.4	47.4
纯电动 (万辆)	8.9	6.4	7.5	11.5	4.8	48.8	-58.3	-4.2	57.8
插电式混合动力 (万辆)	2.9	2.5	2.1	2.2	1.9	14.3	-15.2	-20.6	20.3
<b>新能源商用车 (万辆)</b>	0.7	0.7	0.9	1.5	1.3	6.7	-11.3	29.6	-0.5
纯电动 (万辆)	0.7	0.7	0.8	1.4	1.3	6.3	-6.9	31.7	-0.8
插电式混合动力 (万辆)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	-40.3	-18.2	-21.8

数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

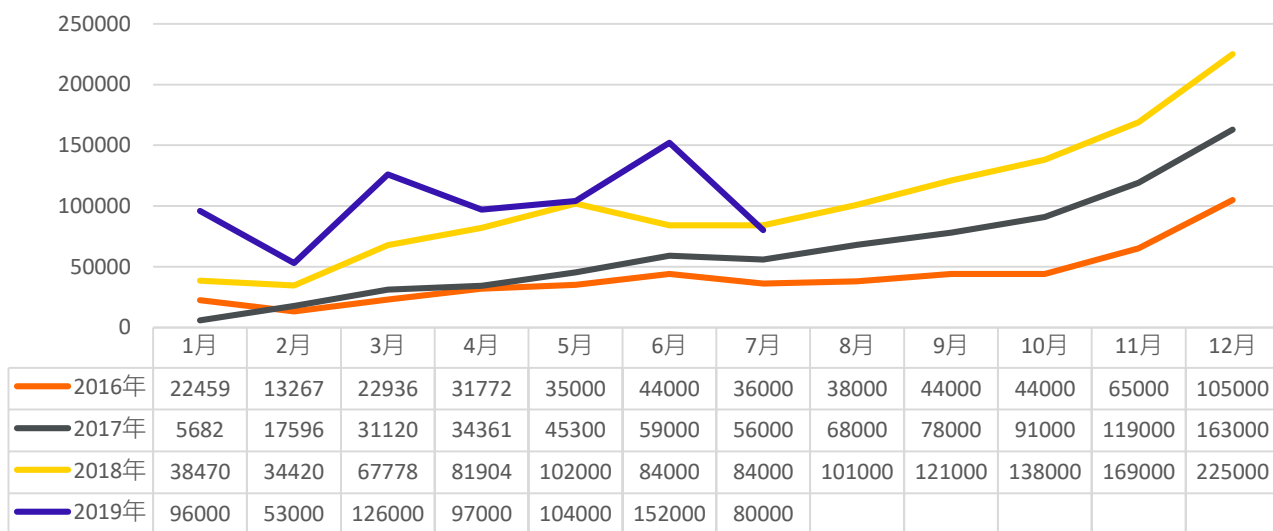
对此现象，中汽协副秘书长师建华表示，“7月是补贴新政正式实施后的第一个月，补贴退坡过渡期结束后，新能源汽车销量下滑是可以预见的。呼吁政府方面开放限购政策，尤其是在地方，刺激地方有能力的消费者购车，拉动经济，推动汽车产业发展。”

图1 2016年-2019年新能源汽车月度产量 (单位：辆)



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

图2 2016年-2019年新能源汽车月度销量 (单位：辆)

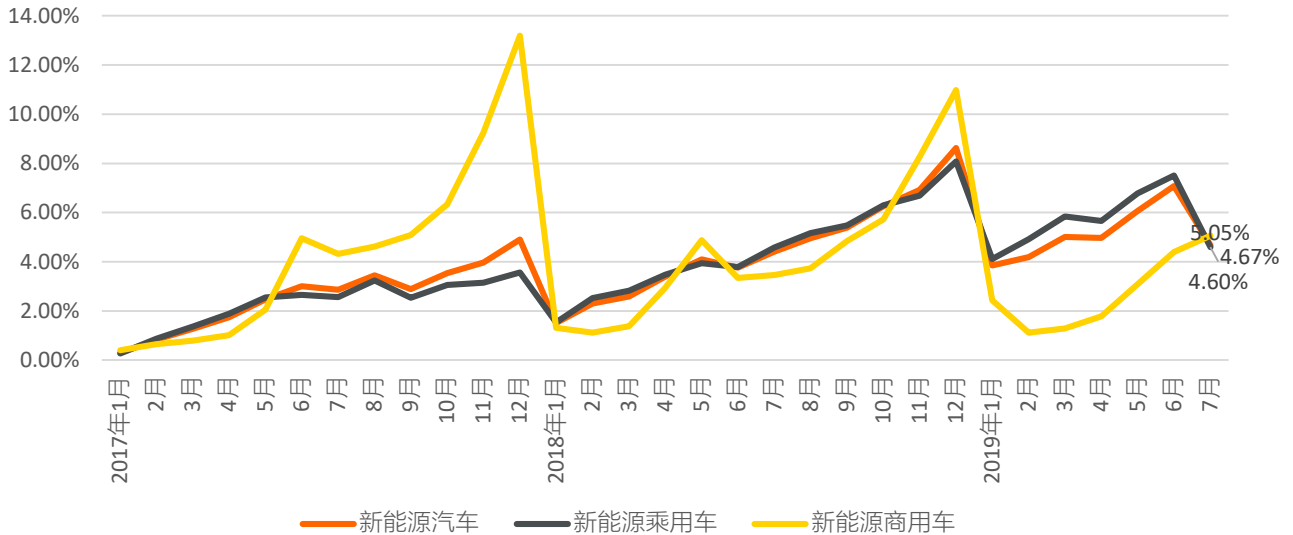


数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

1-7月，新能源汽车产销分别完成70.1万辆和69.9万辆，比上年同期分别增长39.1%和40.9%。其中纯电动汽车产销分别完成55.8万辆和55.1万辆，比上年同期分别增长46.3%和47.8%；插电式混合动力汽车产销分别完成14.1万辆和14.6万辆，比上年同期分别增长15.6%和18.9%；燃料电池汽车产销分别完成1176辆和1106辆，比上年同期分别增长8.8倍和10.1倍。

7月数据显示，汽车产销同比降幅继续收窄，产销量分别完成180万辆和180.8万辆，比上月分别下降5%和12.1%，比上年同期分别下降11.9%和4.3%，同比降幅比上月分别缩小5.4和5.3个百分点。

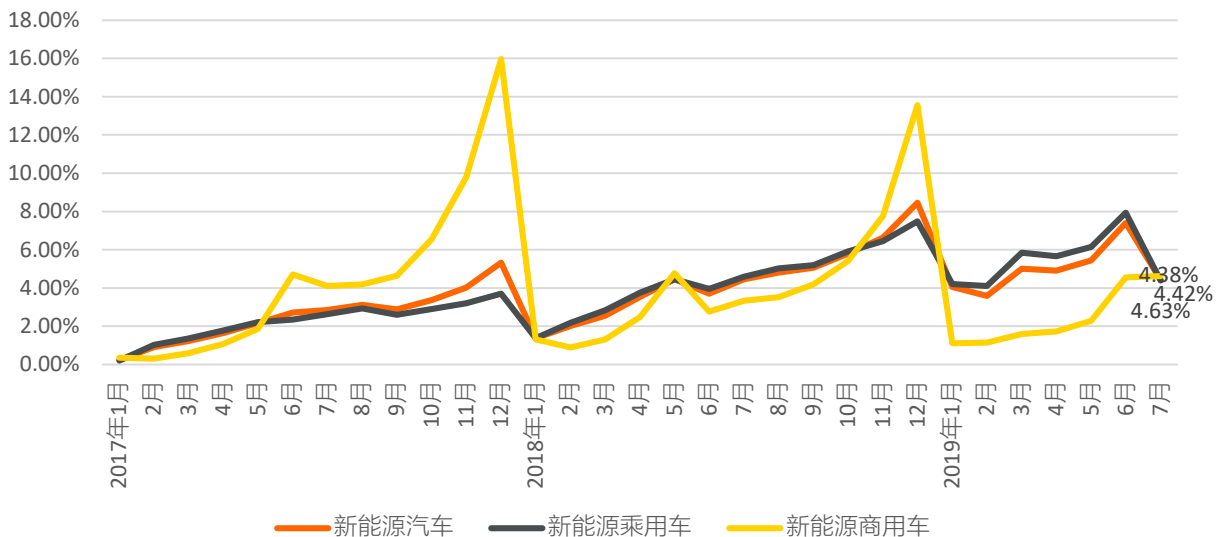
图3 2017-2019年国内新能源汽车产量占汽车总产量的月度比重走势



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

由于产销量的大幅下降，新能源汽车在渗透率上也随之下跌。产量方面，新能源汽车和新能源乘用车的渗透率分别为4.67%和4.6%，与6月相比分别下降了2.4和2.9个百分点。新能源商用车方面，渗透率为5.05%，相比6月略微上升，比去年同期上涨了1.59个百分点。

图4 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

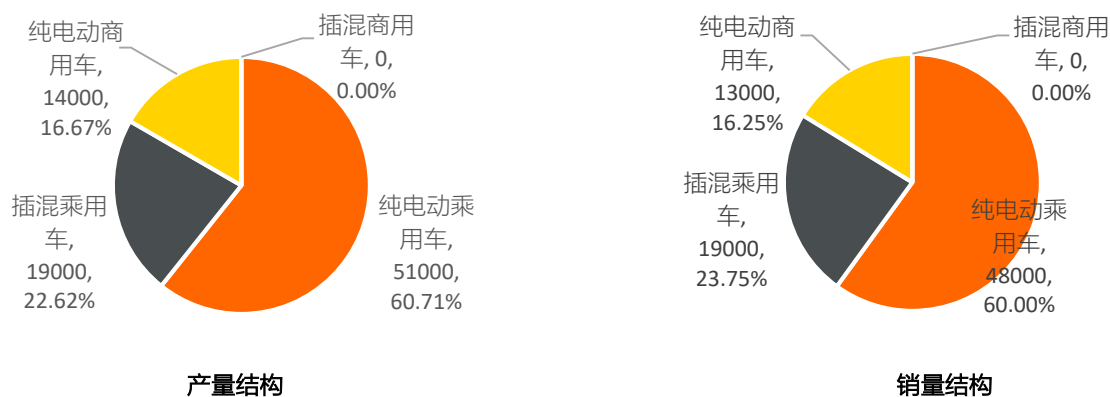
销量方面，新能源汽车、新能源乘用车和新能源商用车的渗透率分别为4.42%、4.38%和4.63%。与6月相比，新能源汽车和新能源乘用车分别下跌了3个和3.6个百分点，新能源商用车则同样略微提升。



## ●市场结构

从动力结构上来看，纯电动汽车产销分别完成6.5万辆和6.1万辆，同比分别下跌4.8%和增长1.6%。其中，纯电动乘用车依然是市场主力，产销分别占比60.71%和60%，相比上月市场占比份额均下滑了10个百分点以上。插电式混合动力汽车生产完成2万辆，比上年同期下降13.2%，销售完成1.9万辆，比上年同期下降20.6%。从绝对数上来说，插混车型与6月产销水平基本一致，由于新能源汽车产销总量大幅减少，因此其市场占比有所上升。

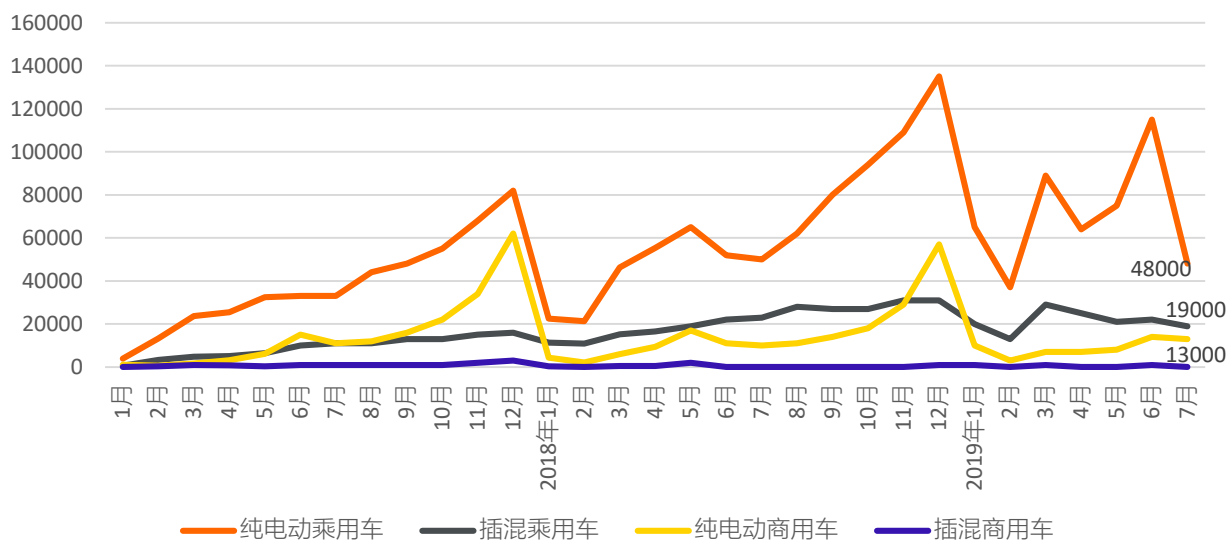
图5 7月份新能源汽车细分板块产销量结构（单位：辆）



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

中汽协会秘书长助理许海东表示，在市场持续负增长情况下，中汽协日前调整了预期销量，其中新能源汽车预期销量从160万辆调整到150万辆。7月出现的同比下跌，主要受两个因素影响：其一，6月补贴过渡期结束，大致部分购车需求提前释放，6月处于相对高位，7月下调实属正常；其二，国五国六在切换期间，国五车辆的性价比对于非限购城市车主而言更具吸引力。许海东同时表示，国五国六的切换已经基本完成，对于新能源汽车的影响也基本结束，按照以往前低后高的基本走势，新能源汽车在下半年会保持稳定增长。

图6 2017年-2019年历月不同类型新能源汽车销量走势（单位：辆）



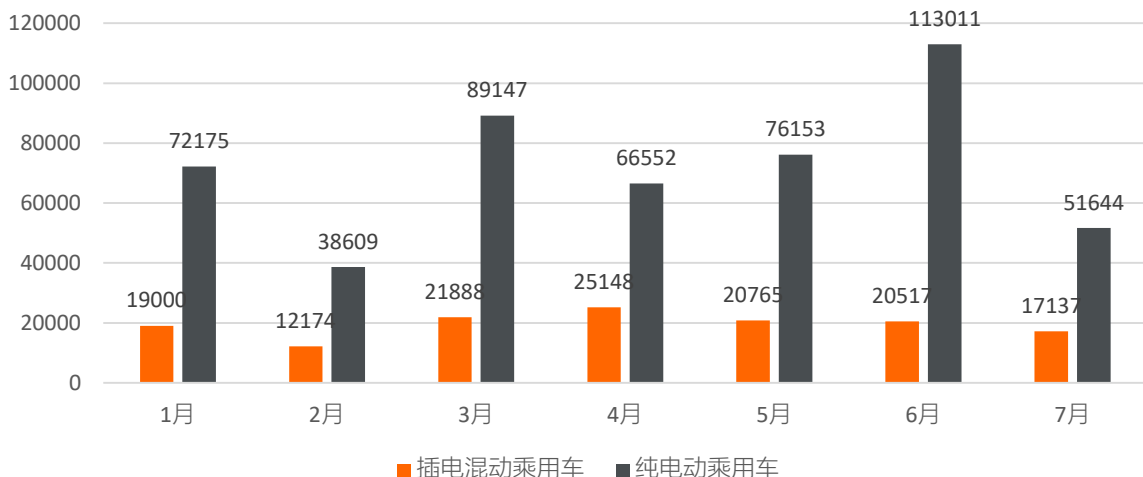
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

# 新能源乘用车：补贴退坡市场硬着陆，热门车型集体失声

## ●整体市场

根据乘联会厂家批发销量数据，在6月新能源补贴大幅退坡后，7月新能源狭义乘用车批发销售6.88万台，同比下降2.9%，这是自2012年以来新能源乘用车第三次出现同比下降，环比方面，相比6月大幅下降48.5%。2019年1-7月新能源乘用车销量达64.5万台，同比增长54%。

图7 2019年历年新能源乘用车销量（单位：辆）

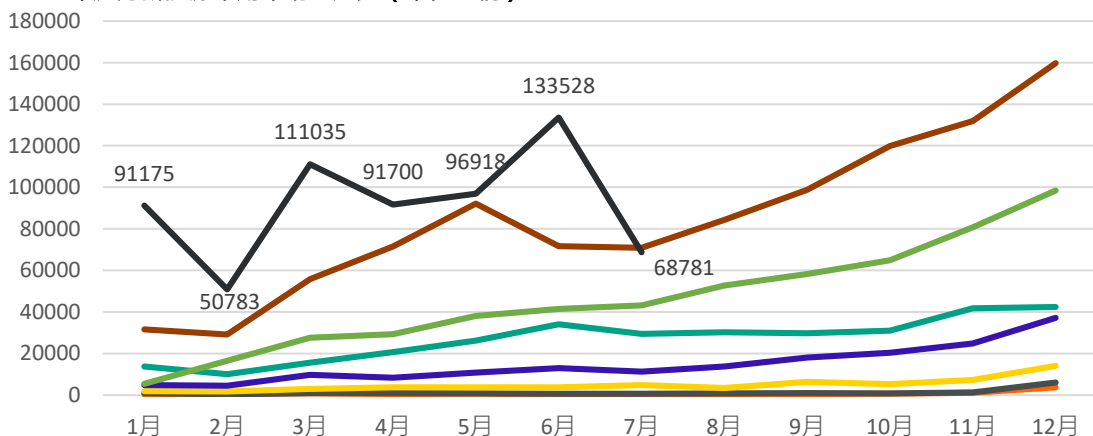


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

2019年新能源车在1-3月的政策延续期增速同比增117%，其良好的销量表现主要是新能源车的延缓期的政策缓解了市场压力，促进年初的新能源补贴延续期的新能源市场抢跑效应；4-6月的过渡期增长37%也很不错；7月下划2.9%是不错的业绩，由于补贴退出和基数偏高、国五切换压力抑制了车企增长动力。

关于8月全国乘用车市场，乘联会认为随着国六车型的公告目录和供应配套的逐步到位，8月产销回升潜力较大。具体到新能源市场，乘联会秘书长崔东树告诉第一电动，新能源市场将在8月中下旬回升，插混市场的销量将有一定程度上涨。随着老款新能源车清库退出市场，新出的电动车性能普遍得到增强，预计后续经过短期下滑后会逐渐增长。

图8 2012年-2019年历年新能源乘用车销量走势（单位：辆）

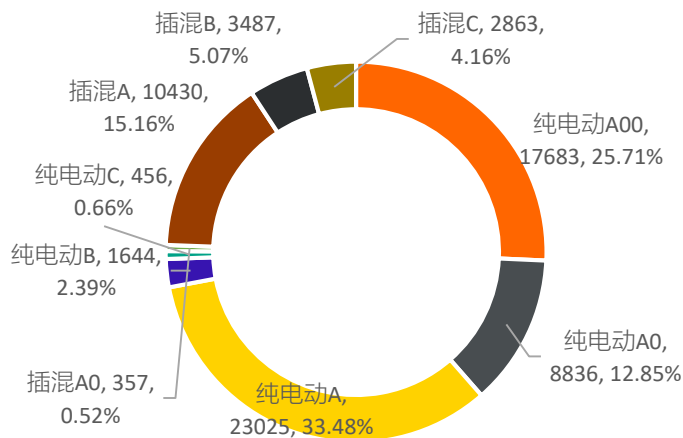


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

## ●车型结构

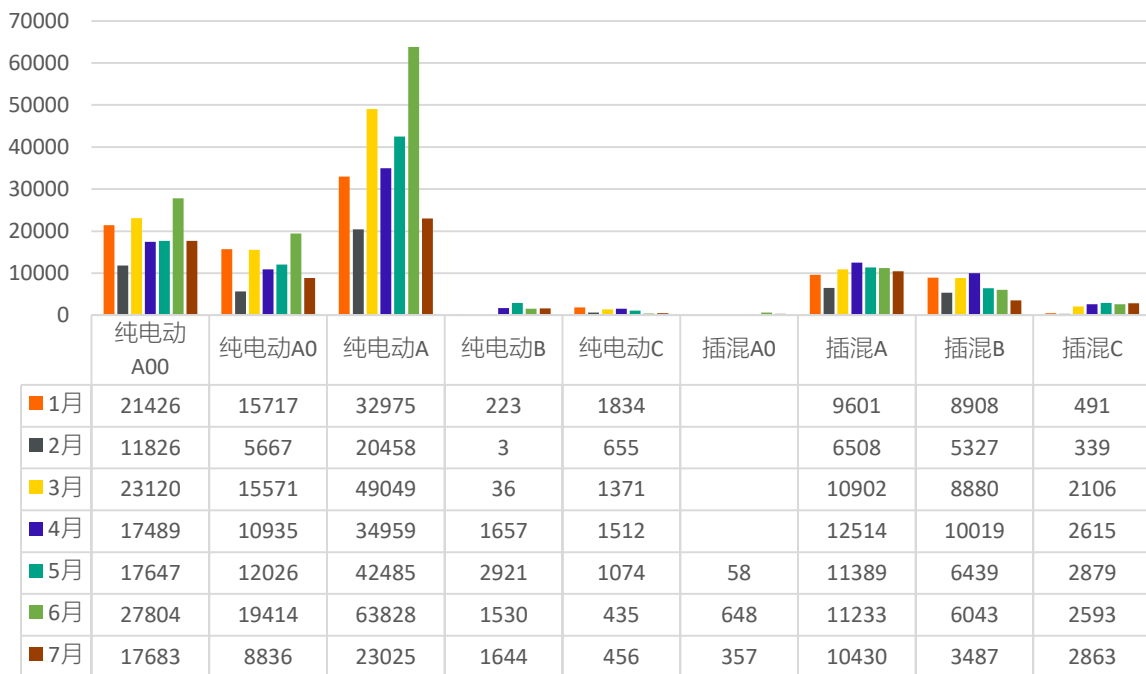
具体车辆类型来看，纯电动市场销量腰斩，而纯电动A级车是下跌主因。7月纯电动A级车市场的市场份额占比下跌至33.48%，销量环比大跌63.9%。

图9 2019年7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10 2019年各类新能源乘用车月销量走势（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

## ●车型销量

2019年7月共有23款车型销量超过1000辆，包括7款插混车型和16款纯电动车型，总数比上个月减少了13款。其中A00级车型6款，A0级车型3款，A级车型11款，B级车型2款，C级车1款。

图11 2019年7月新能源乘用车销量过千排行榜（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

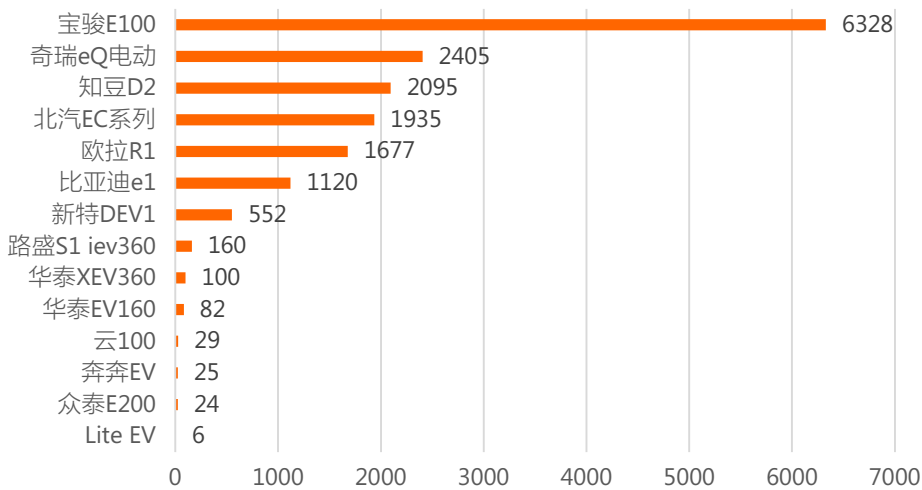
7月A00级电动车销量为1.77万台，同比微跌0.5%，环比下降36.4%，占纯电动乘用车市场34.2%份额，较去年同期下降约三个百分点。

具体车型来看，7月共有6款纯电动A00级车型销量过千。其中宝骏E100在大部分车型环比都下降时上涨了38.9%，以6328辆的销量成绩排名第一。另一款销量破千且环比上涨的纯电动A00级车型来自知豆D2，在前6个月一直默默无闻的知豆，7月之前的单月销量都在三位数徘徊，1月甚至没有批发量，7月的爆发着实有些让人惊讶。那么这两款逆大盘而行的车型，在终端上是否也有坚实基础呢？

根据7月上险量数据显示，宝骏E100上险3007辆，但知豆D2只上险了一辆，看来知豆方面将会有较大库存积压，下个月的销量会出现回落的情况。

还有一个现象也颇值得玩味，在上半年都能在榜上排上号的江淮IEV6E，销量直接从6月的3294辆归零。要知道上半年江淮IEV6E的单月销量都在千辆以上，累计销量达1.74万辆。但从上险量数据来看，江淮IEV6E今年1-7月上险量也为1.74万，看来终端销售能力还是很强，7月的0批发量或许是战略布局调整，具体后续如何发展还要等8月的数据公布。

图12 主要纯电动A00级车型7月销量（单位：辆）



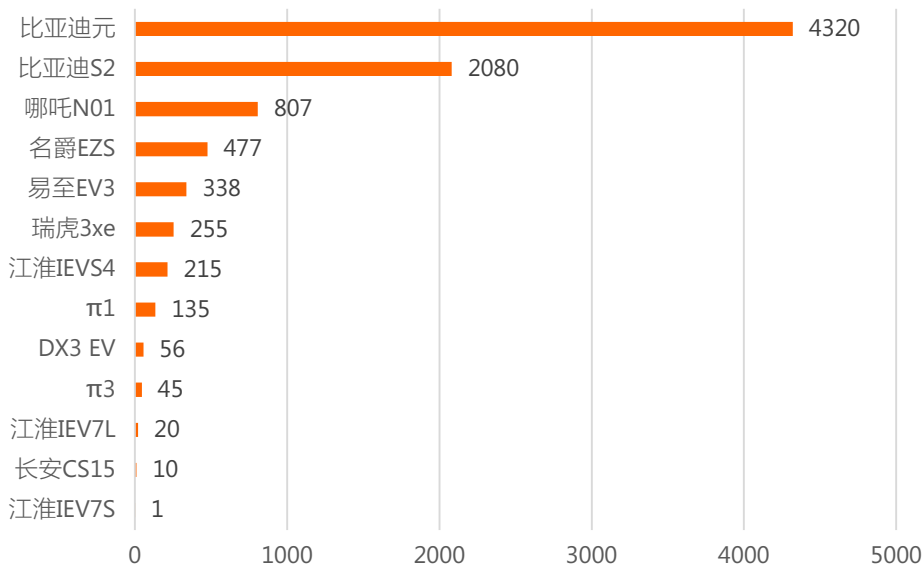
数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

以私人用户为主的纯电动A0级市场，7月销量8836辆，环比下跌54.5%，同比也下跌16.2%。

在该细分市场，比亚迪元一直是王者般的存在，虽然7月销量环比下跌了34.2%，但优势依然明显。再加上元的降半级产品比亚迪S2的助力，比亚迪在纯电动A0级市场可以说无人能敌。

造车新势力品牌合众新能源的哪吒N01已连续三月处在800出头的销量的水平，在大盘大跌的情况也属难得，目前其累计销量为5226辆。

图13 主要纯电动A0级车型7月销量（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院



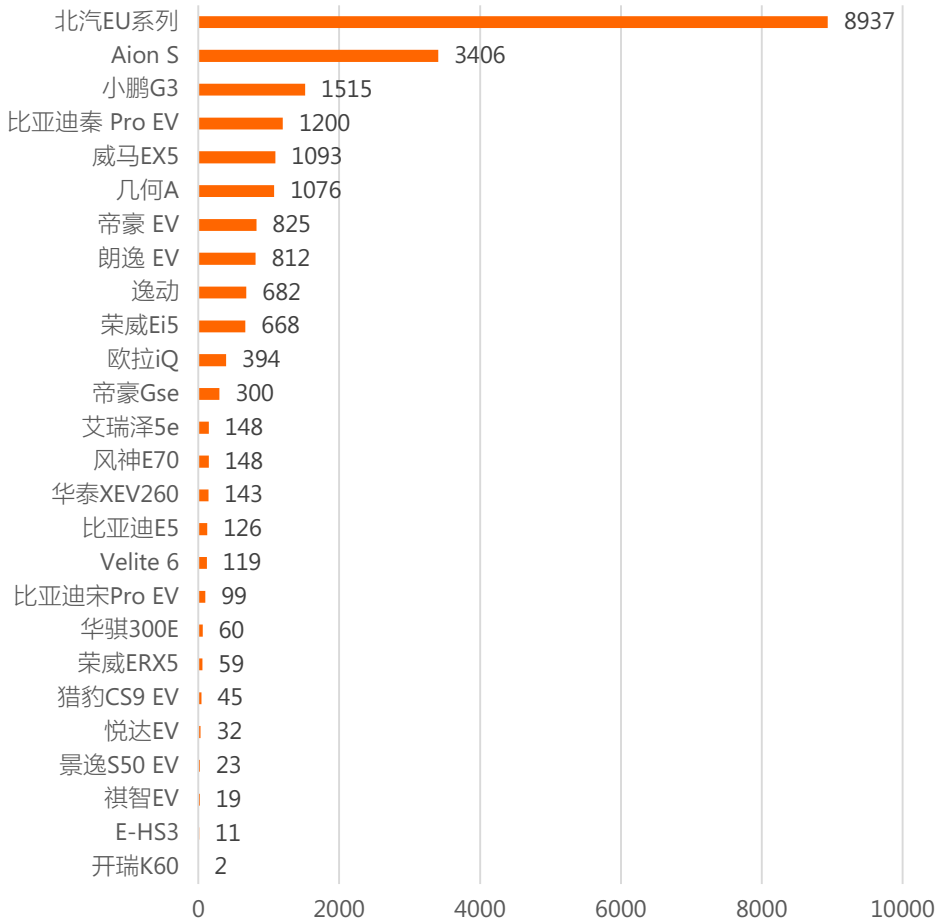
7月的纯电动A级市场销量达到2.3万台，同比增长23.2%，环比则是大跌63.9%，体现了政策退出的压力。其中下降幅度过大的主因莫过于几款网约车热门车型的销量大跌。

比亚迪E5和帝豪EV，环比分别大跌96.7%和81.5%，销量仅为三位数水平，比亚迪E5更是跌至126辆。作为长安主要网约车车型的逸动EV，在6月的销量拉升至7340辆之后，7月也同样乘过山车下跌至682辆。北汽EU虽然依然以8936辆的批发成绩排名第一，但与上月近两万辆的成绩相比依然相距甚远。

上月排名第十的Aion S，成为纯电动A级车市场为数不多环比上涨的车型，7月环比增长68.9%，以3406辆的成绩夺得亚军。

造车新势力方面，小鹏G3和威马EX5环比分别下跌32.3%和42.5%，但由于基数较小，依然取得了破千的成绩，分列二、五位。

图14 主要纯电动A级车型7月销量 (单位：辆)



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

B级纯电动车市场，蔚来ES6持续了良好的增长势头，7月环比增长62%，共录入1066辆；Marvel X在7月销量为80辆，今年累计销量达1156辆；比亚迪唐EV继续下跌态势，7月销量为570辆，环比下跌22.9%。

C级纯电动车市场上，蔚来ES8销量维持了上月水平，录得436辆，目前上半年蔚来ES8累计销量7259辆。

表2 插电混合式动力车型7月销量（单位：辆）

车型/型号	车身类型	级别	6月	7月	环比
宝马5系	轿车	C	2593	2752	6.13%
比亚迪唐	SUV	B	2996	2100	-29.91%
比亚迪宋Pro DM	SUV	A	-	1890	-
比亚迪秦Pro	轿车	A	2362	1785	-24.43%
荣威eRX5	SUV	A	369	1290	249.59%
荣威ei6	轿车	A	-	1276	-
雷凌双擎E+	轿车	A	1185	1040	-12.24%
帕萨特	轿车	B	2086	994	-52.35%
途观L	SUV	B	1503	730	-51.43%
比亚迪宋MAX	MPV	MPV	775	720	-7.10%
宝马X1 PHEV	SUV	B	707	623	-11.88%
卡罗拉双擎E+	轿车	A	923	591	-35.97%
缤越PHEV	SUV	A0	388	261	-32.73%
新MG6	轿车	A	108	219	102.78%
嘉际PHEV	MPV	MPV	533	133	-75.05%
帝豪PHEV	轿车	A	159	104	-34.59%
星越 PHEV	SUV	A	260	96	-63.08%
博瑞GE	轿车	B	164	72	-56.10%
起亚K5	轿车	B	173	65	-62.43%
起亚K3	轿车	A	-	21	-
荣威e950	轿车	B	44	3	-93.18%
帝豪GL PHEV	轿车	A	306	1	-99.67%

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

插混方面，波动相对较小。下跌幅度较大的是插混B级车市场，环比下跌42.3%，主要原因在于上汽大众的销量下滑。乘联会秘书长崔东树预测，8月中下旬插混市场的销量将有一定程度上涨。

具体到车型来看，7月合资品牌表现较为疲软，除了冠军宝马5系以外，其余都出现了环比下跌情况，其中以上汽大众的帕萨特和途观L下跌幅度最大，分别为52.35%和51.43%。

自主品牌方面，比亚迪和上汽荣威表现都不错。7月新上市的宋Pro DM以1890辆的成绩排名第三。荣威eRX5和荣威ei6销量都突破了千辆水平。

## ●车企表现

7月车企销量排行版的冠军再次回到比亚迪手中，虽然在6月透支了部分购买行为使得常规主力车型在7月下跌幅度较大，但e网系列以及新款车型多点开花还是稳住了比亚迪的基本盘。不过对于目标宏大的比亚迪来说，1万多辆的成绩远远不够，后续如何找到更多增长空间会是一大课题。

北汽新能源方面，EU系列贡献了71.4%的份额，再加上EC和EX系列共计3566辆的成绩，最终摘得亚军。

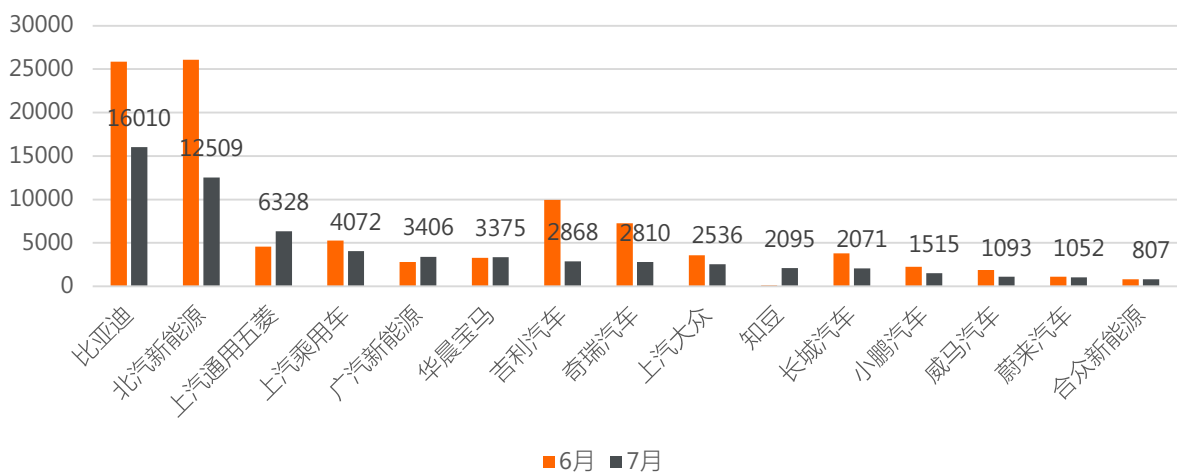
7月下跌幅度较大的有两家车企，分别是吉利汽车和奇瑞汽车。吉利由于主力车型帝豪EV和帝豪Gse的大幅下挫，插混市场也只有667辆销量难以形成支撑，整体销量也随之大跌，唯一销量破千的车型来自几何A，但环比也下跌了38.3%。

奇瑞方面则由于主力车型较少，牵一发而动全身，eQ系列超50%的跌幅让奇瑞排名跌至第八位。

都靠一款车型支持的整体销量的上汽通用五菱和广汽新能源分列第三和第五位，虽然都是不错的成绩，但车型的单一也让车企抵御市场风险的能力变低，成绩也会经常性的出现两个极端。

在6月出现逆市下跌情况的上汽乘用车，7月却没有出现逆市上扬的情况，整体销量持续下挫态势，环比下跌了22.97%。纯电动主力车型荣威Ei5销量跌破千量是导致这次下跌的主因，好在插混市场的优异表现贡献了63.1%的份额才没有让整体表现过差。不过这也可能是上汽为了荣威RX5 MAX的上市而做的调整，新车型能为今年表现一直比较消沉的上汽带来多少活力还要静待市场的反馈。

图15 新能源乘用车车企销量排行TOP15 (单位：辆)



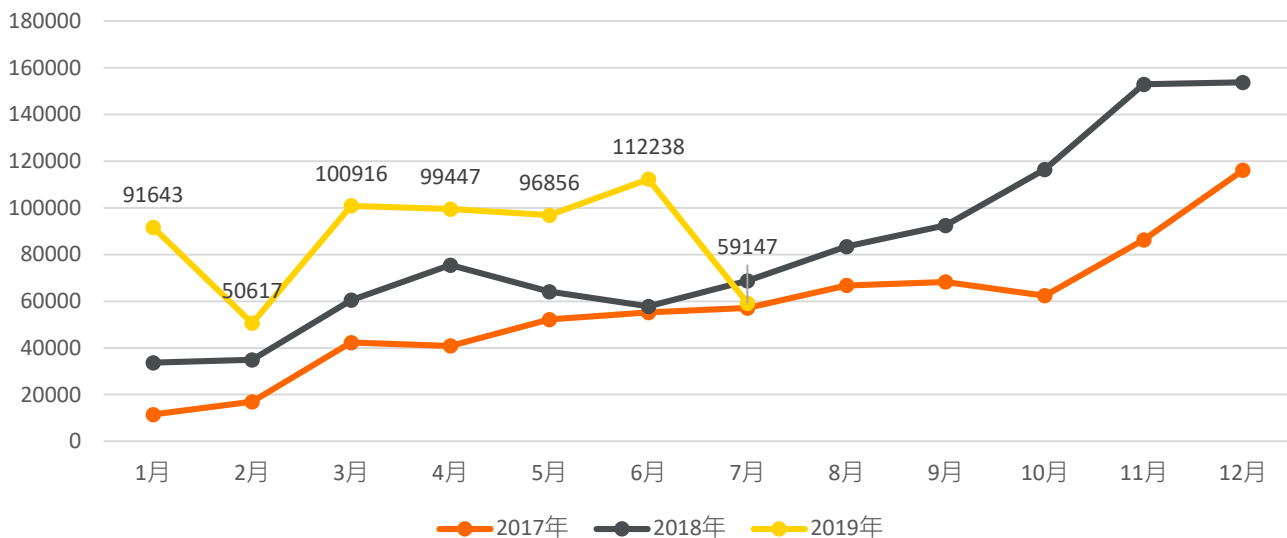
数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

## ● 车型产能表现

根据工信部合格证产量数据，2019年7月新能源乘用车产量为5.9万辆，环比和同比分别下跌47.30%和13.97%，这是自2017年开始，新能源乘用车单月产量首次出现同比负增长。

究其原因，一方面来自于补贴过渡期车企提前透支需求，导致补贴过渡期结束之后产量需大幅回调，另一方面则是由于目前市场情形的不明朗让大部分车企不敢贸然上量，同时也需要一定时间制定新产品定价策略。

图16 2017-2019年新能源乘用车日历产量（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

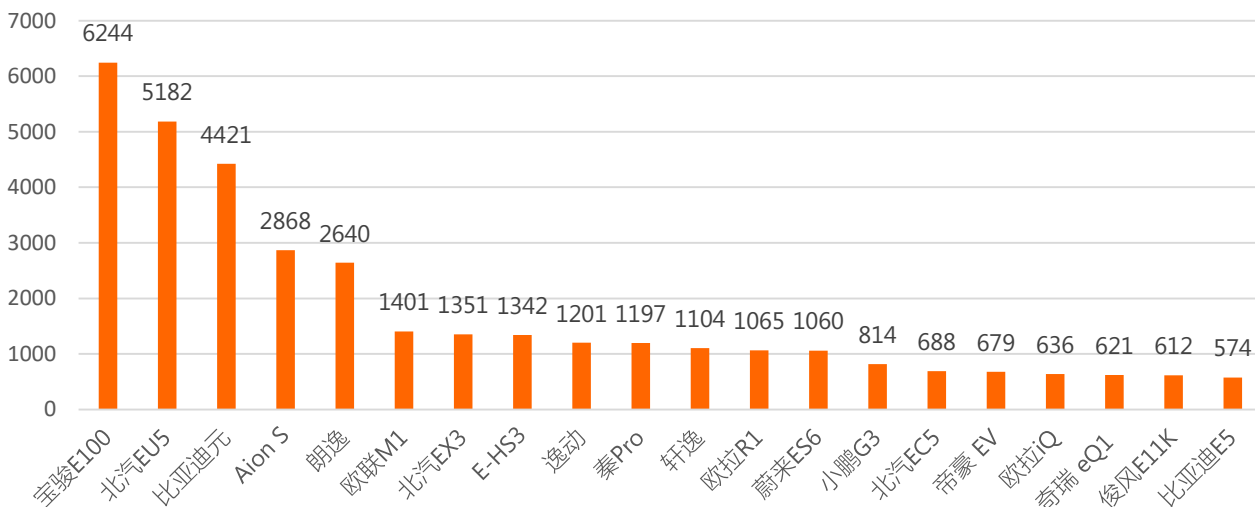
7月产量下降幅度过大的一个主因来自于大客户市场，北汽EU5、比亚迪E5以及帝豪EV三款热门网约车车型均出现了不同程度的下滑，幅度分别为66.06%、91.88%和89.80%，比亚迪E5和帝豪EV直接跌至3位数水平，看来补贴过渡期间提前透支需求幅度还是较大。北汽EU5由于6月产量达到1.5万辆水平，虽然7月下跌幅度也很大，但依然维持在了5000辆以上水平。

7月纯电动车型产量冠军来自A00级车型宝骏E100，环比上涨106.82%。

比亚迪另一款主打产品元EV环比同样出现负增长，7月产量为4421辆，环比下跌28.67%。

上汽大众朗逸，5月开始有产量录入，6月产量便突破了千辆，7月产量持续突破，环比上涨69.67%达到2640辆

图17 7月纯电动乘用车产量TOP20（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

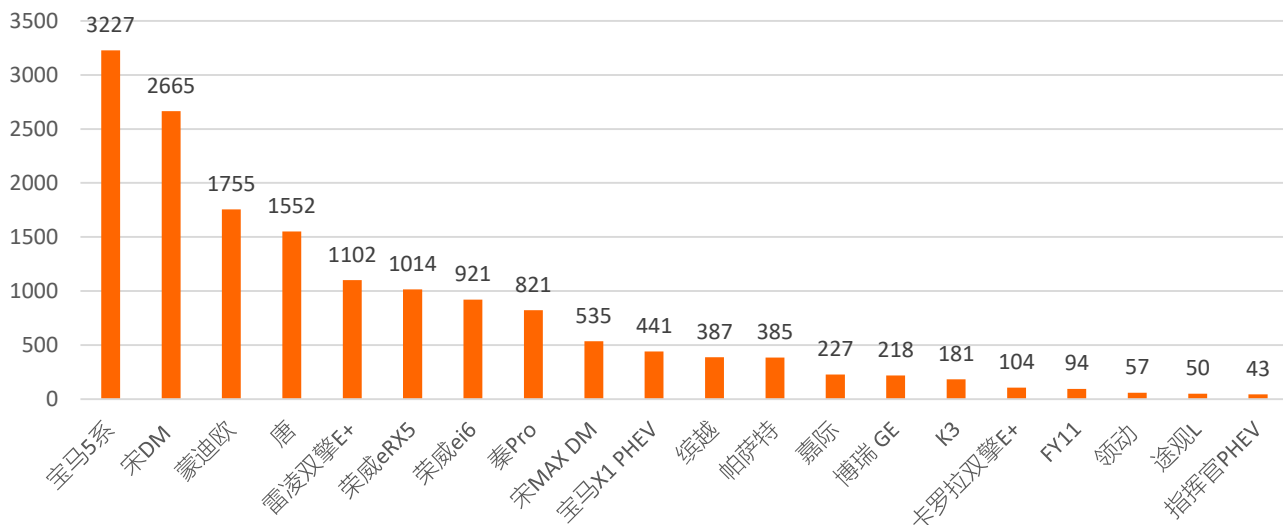
插混方面与上月相比，整体产量环比上涨了7.59%。冠军依然来自宝马5系，产量较上月增长了11.31%。

比亚迪的宋DM和唐DM两款车型增长幅度较大，均超过了100%，分列第二和第四位。

合资品牌方面，除了冠军的宝马5系以外，蒙迪欧、雷凌、起亚K3等混动车型都维持了相对稳定甚至持续增长的产量。

总体来看，由于受补贴退坡影响幅度较小且面向的主要是私人用户市场，插混的产量波动相对纯电动来说小很多。

图18 7月插混乘用车产量TOP20 (单位：辆)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ●车企产能表现

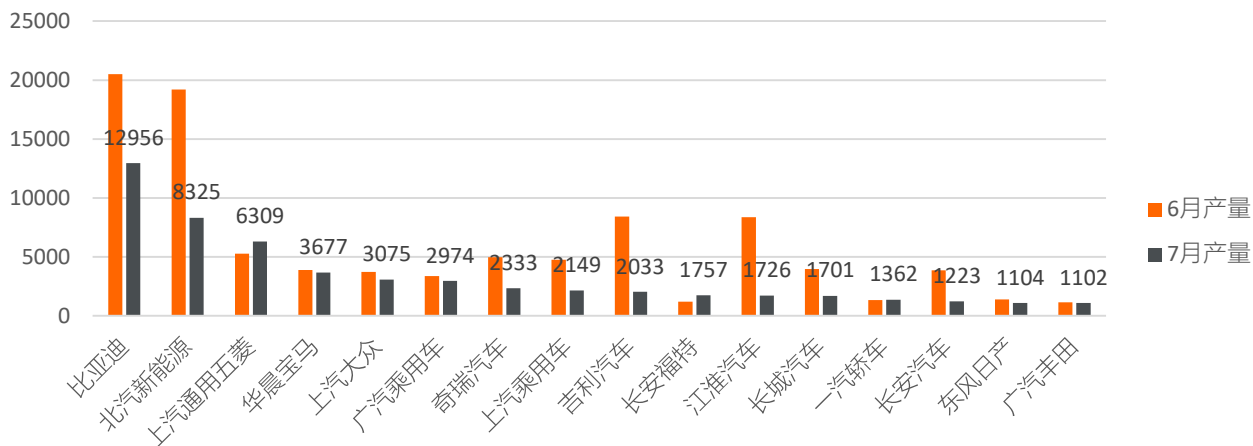
2019年7月共有16家车企产量破千，比6月减少了5家。整体上看，仅有6家车企在产量上实现了环比提升。

排名第一的比亚迪整体产量再次下调至1万辆出头水平，环比下跌36.79%，主要原因在于比亚迪E5和比亚迪元两款车型产量总共下调了8273辆。还未上市的比亚迪e2，在7月开始有产量录入，共计281辆。据近期比亚迪董事长王传福在比亚迪中期业绩交流会上透露，e2将是比亚迪e网旗下真正的一款车型，其技术、造型优势大，市场空间够大，比亚迪会将定价做低，打爆这块市场。

排名第二的北汽新能源产量也出现了“腰斩”，环比下跌56.62%。主力车型EU5从6月15266的产量下跌至5182辆的产量整体下滑的主因。

随着补贴过渡期的结束，奇瑞、吉利、上汽、江淮等自主品牌产量下降幅度都较大，而宝马和大众则凭借稳定的产量扩大了合资品牌份额，进入TOP5。

图19 2019年7月份乘用车企业产量千辆以上排名 (单位：辆)



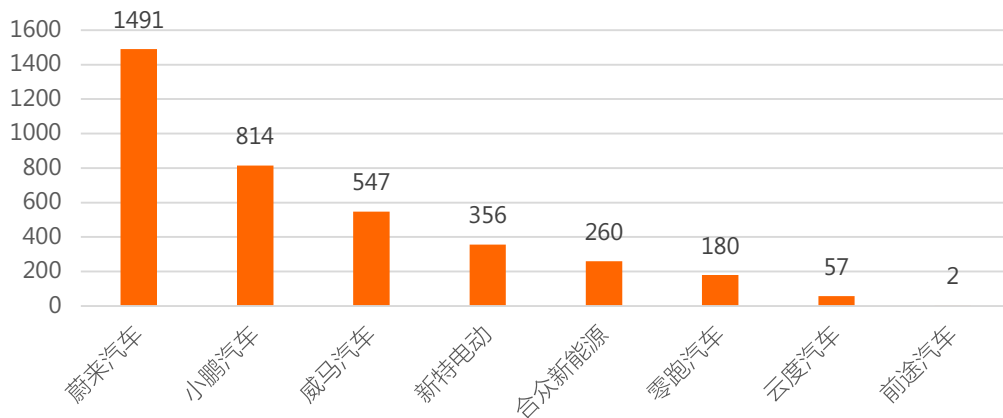
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院



造车新势力中，7月仅有蔚来一家产量破千，两款车型ES8和ES6的产量分别为431辆和1060辆。小鹏G3车型持续环比下跌态势，7月产出814辆排名第二。威马EX5在7月产出498辆，加上EX5 Pro的49辆产出，共产出547辆，环比下跌58.21%。

随着6月正式开始交付，零跑汽车的产量在7月也有提升，达到180辆水平。

图20 2019年7月份造车新势力产能排名（单位：辆）

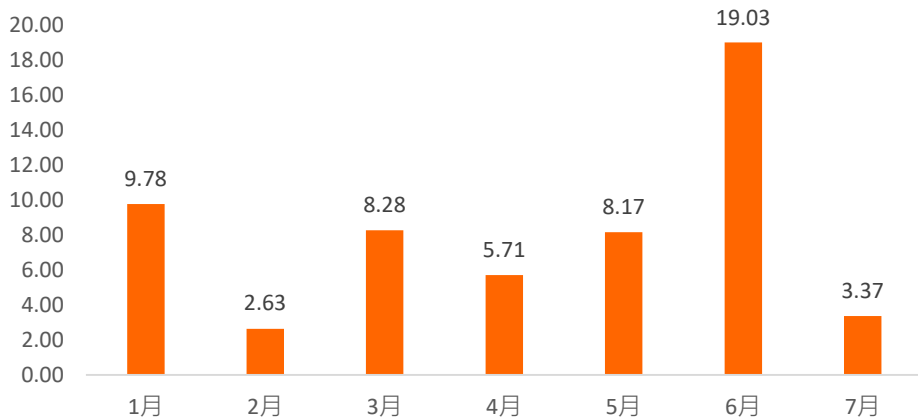


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ●上牌量情况

根据交强险上牌量数据，2019年7月国产新能源乘用车上牌数为3.37万辆，同比下跌27.9%，是今年1-7月上牌量倒数第二的单月，其中纯电动车上牌2.17万辆。7月出租租赁市场上牌量占总上牌量的19.3%，占比下降幅度较大。

图21 2019年国产新能源乘用车上牌数（单位：万辆）



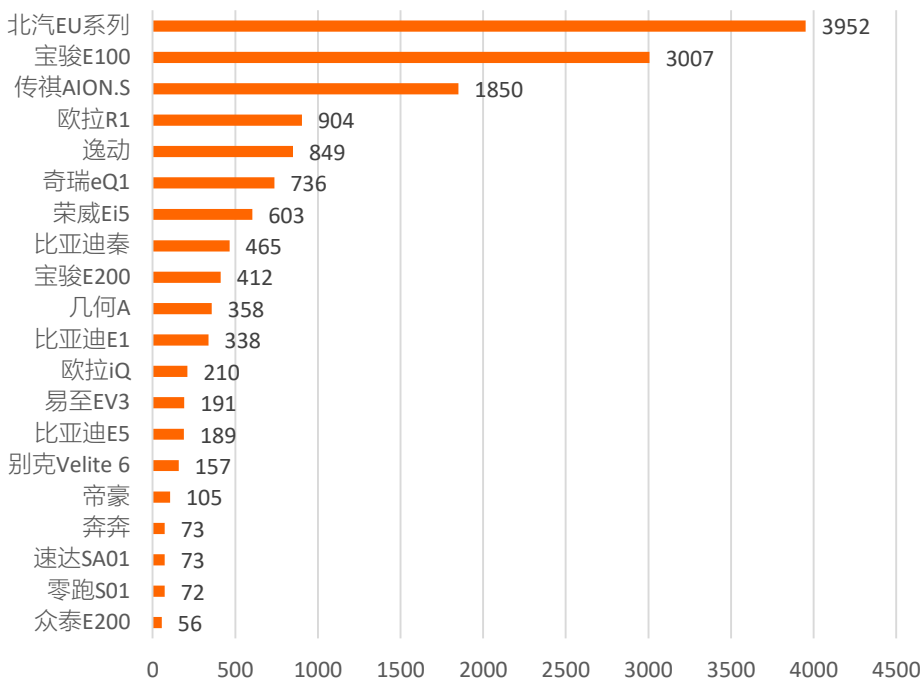
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

纯电动轿车市场，6月上牌量前三名的网约车热门车型北汽EU系列、帝豪EV以及比亚迪E5仅剩北汽EU系列还在TOP3，但上牌量也从6月的1.7万辆狂跌至3952辆，其中出租租赁使用占比60.9%。北汽EU的出租租赁上牌城市主要为深圳、广州和东莞市，上牌量分别为444辆、331辆和179辆。在出租租赁市场，北汽EU系列在比亚迪的大本营广东省表现十分不错。

排名第二的车型来自宝骏E100，较上月相比环比上升64.7%且全部为非营运使用。主要上牌城市毫无意外来自柳州市，占比34.1%。

广汽Aion.S上牌量环比上升79.6，以1850辆的成绩排名第三，在众多热门车型上牌量回落的当口，Aion.S能顶住压力稳步上升是其排名大幅提高的主因。其非营运上牌量为1074辆，主要上牌城市为北京和深圳市。

图22 7月纯电动轿车上牌量排行TOP20（单位：辆）

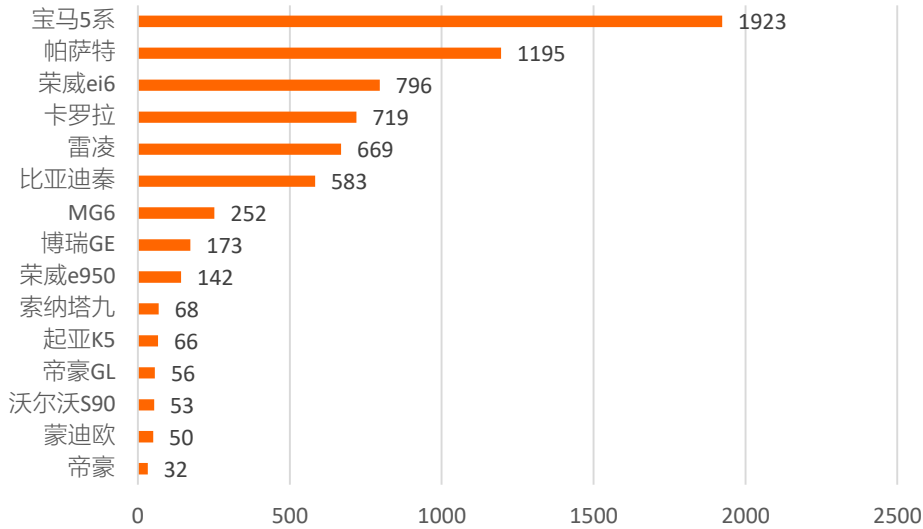


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插电式混合动力轿车市场上，合资品牌表现优异，TOP5中有4款合资车型。冠亚军分别来自宝马5系和帕萨特，两者上牌量分别是1923辆和1195辆。

宝马5系全部为非营运使用，个人用户占比82.9%，上牌城市主要来自上海、杭州和成都市。帕萨特方面有128辆为出租租赁使用，非营运使用车辆的上牌城市主要有上海、济南、昆明等。

图23 7月插混轿车上牌量排行TOP15 (单位：辆)



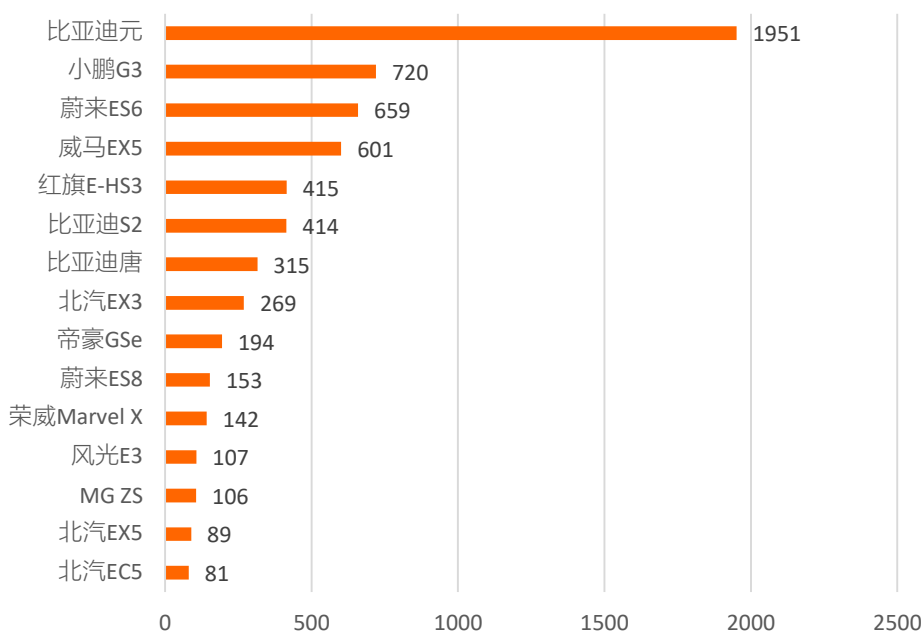
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

纯电动SUV/MPV方面，常胜将军比亚迪元上牌量在7月下 fell了不少，看来不仅仅在to B市场，to C市场比亚迪也提前透支了不少购买行为。使用性质上看，比亚迪元87%的上牌量为非营运使用，主要上牌城市为北京、上海和深圳。

在这造车新势力较为集中的细分市场，主力新势力车型都榜上有名。小鹏和蔚来的车型均为非营运使用，威马EX5则有22辆来自出租租赁市场。

比亚迪元的降级产品S2在7月的上牌量维持了6月的水平，在纯电动市场整体大幅下挫的环境下表现不错。

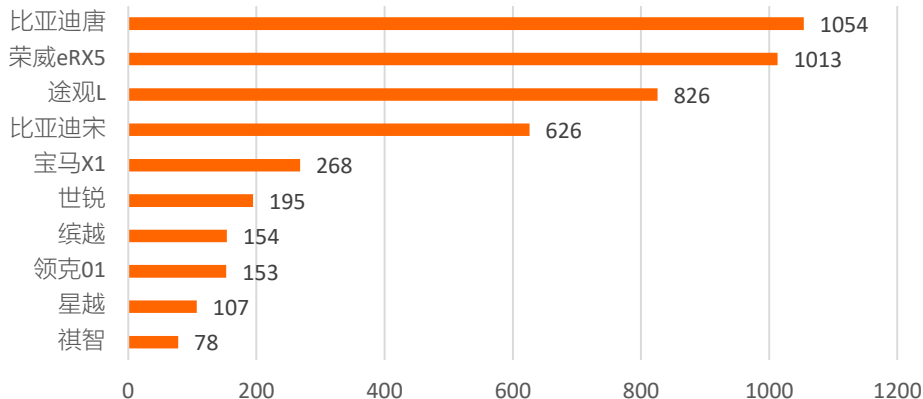
图24 7月纯电动SUV、MPV上牌量排行TOP15 (单位：辆)



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插混SUV/MPV方面，排名前三的比亚迪唐、荣威eRX5和途观L相比6月都出现了较大幅度下滑。该细分市场基本都为非营运使用，上牌城市集中在上海、深圳、广州等城市。

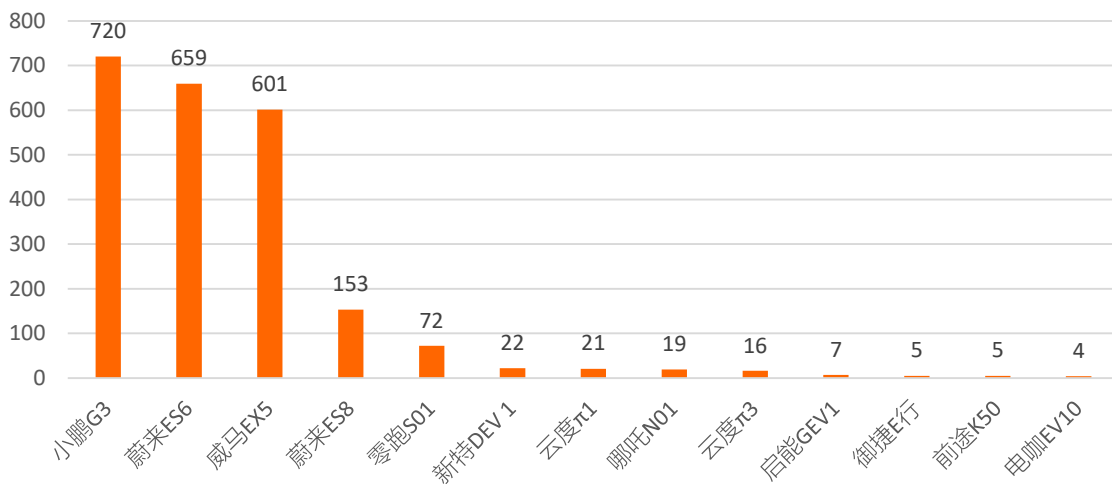
图25 7月插混SUV、MPV上牌量排行TOP10 (单位：辆)



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

7月造车新势力方面，小鹏G3蝉联单月车型上牌量冠军，但数量下滑至720辆，主要上牌城市来自广州和深圳。蔚来凭借ES8和ES6两款车型，以总数812辆上牌量排名造车新势力车企第一。ES6在上牌量上环比上升了82%，个人用户上牌量占比84.1%。上海和北京是其主要上牌城市。

图26 7月造车新势力上牌量排行 (单位：辆)



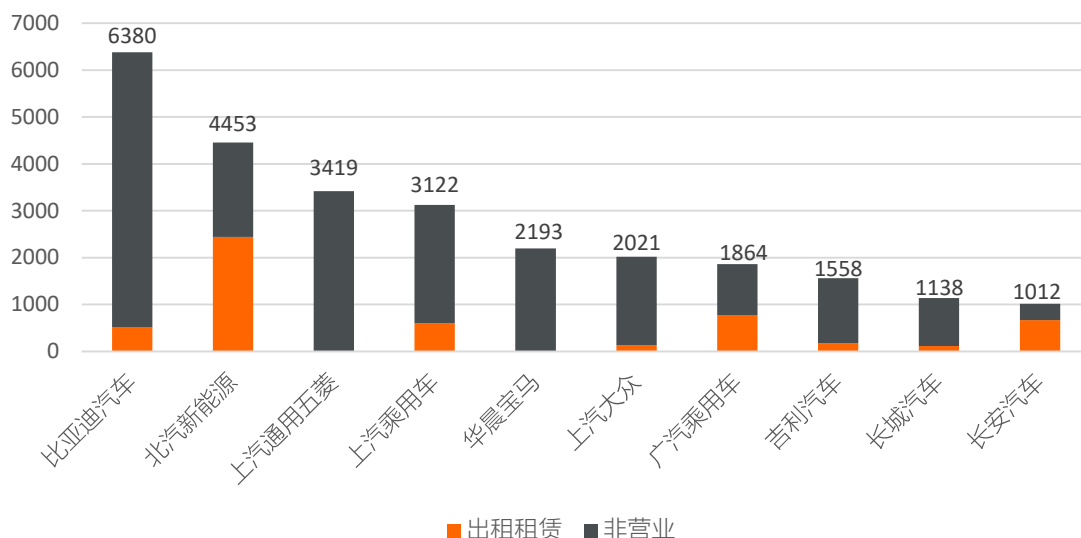
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

7月比亚迪上牌量总数依然位列榜首，但整体下滑很厉害，出租租赁市场的大幅缩水是造成“硬着陆”的主因。6月出租租赁市场的上牌量占到了比亚迪总体上牌量的近一半，但7月仅有8.2%的份额，主打车型比亚迪E5也仅有189辆上牌。

北汽新能源方面，数量上较6月2.2万辆的上牌量也出现了断崖式下滑，但出租租赁市场依然占据了54.8%的份额。全能型选手EU系列不管是在对公市场还是对私市场都贡献了不少份额，看来即将在成都车展上市的EU系列新款车型，大概率会延续火爆市场的态势。

靠着宝骏E100和E200两款车型跻身TOP3的上汽通用五菱，面对的全是非营运市场。两款车型也在7月逆势上扬，共计上牌3419辆，主要上牌城市为柳州和南宁市。

图27 7月车企上牌量TOP10 (单位: 辆)

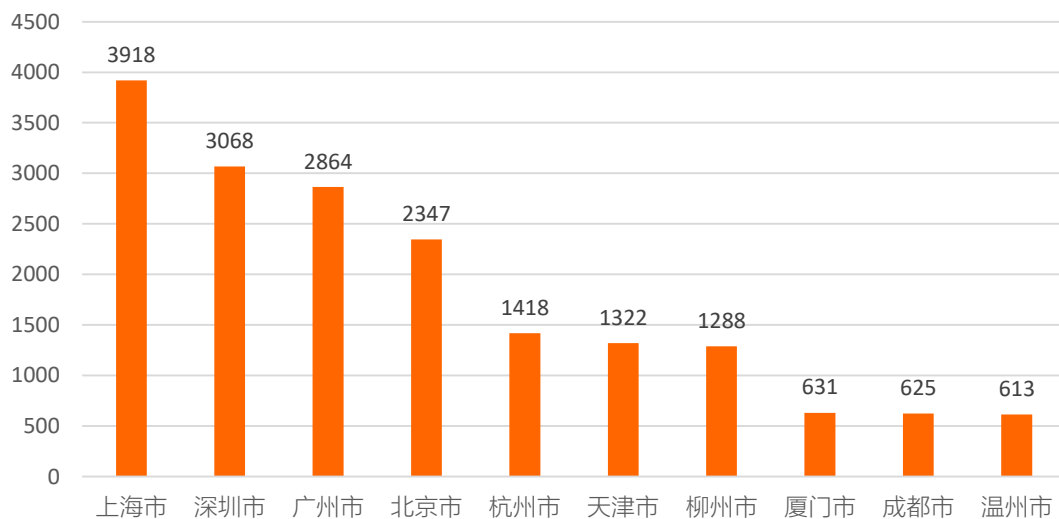


数据来源: 上险数据 分析制图: 第一电动研究院

7月城市上牌量前四名依然是北上广深四个一线城市, 凭借荣威品牌车型, 上海市排名第一, 其中出租租赁市场占比4.8%。深圳方面, 个人用户和出租租赁分别占总上牌量65.7%和20.7%。个人上牌车型以比亚迪系列、小鹏G3和广汽AION S为主, 出租租赁上牌车型主要北汽EU系列。

排名第三且出租租赁上牌占比为41.3%的广州市, 出租租赁主要车型为红旗E-HS3、北汽EU系列和AION.S。个人用户层面则以小鹏G3、比亚迪唐和AION.S为主。

图28 7月国产新能源乘用车城市上牌量TOP10 (单位: 辆)



数据来源: 上险数据 分析制图: 第一电动研究院



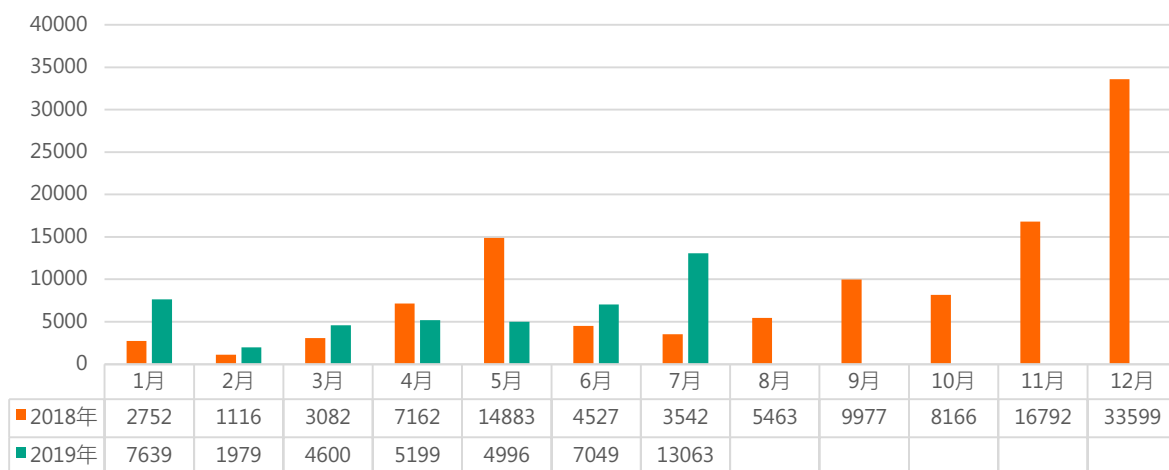
# 新能源客车：受补贴政策影响，单月产量超1.3万辆

## ● 市场走势

中汽协数据显示，2019年7月，汽车产销同比降幅继续收窄，产销量分别完成180万辆和180.8万辆，比上月分别下降5%和12.1%，比上年同期分别下降11.9%和4.3%，分车型产销情况看，**客车产销分别完成20.5万辆和21.1万辆，比上年同期分别下降10.9%和6.9%，继续呈下跌走势。**

新能源客车方面，根据工信部整车出厂合格证数据，2019年7月，新能源客车生产13063辆，环比大幅增长85%，同比继续大幅增长269%。与传统客车行业持续低迷惨淡的态势相对，新能源客车受补贴政策影响年度产量冲击了一个小高峰。与新能源乘用车在6月25日补贴过渡期结束、开始实行2019年补贴政策不同，5月8日相关部门发布《关于支持新能源公交车推广应用的通知》（以下简称《通知》），规定**新能源公交车过渡期延期至今年8月7日，过渡期内补贴标准按照2018年标准的0.6倍执行。**我们通过上牌量数据不难发现，目前新能源客车主要用途就是公交车，所以新能源客车在7月出现产量高峰不难理解。

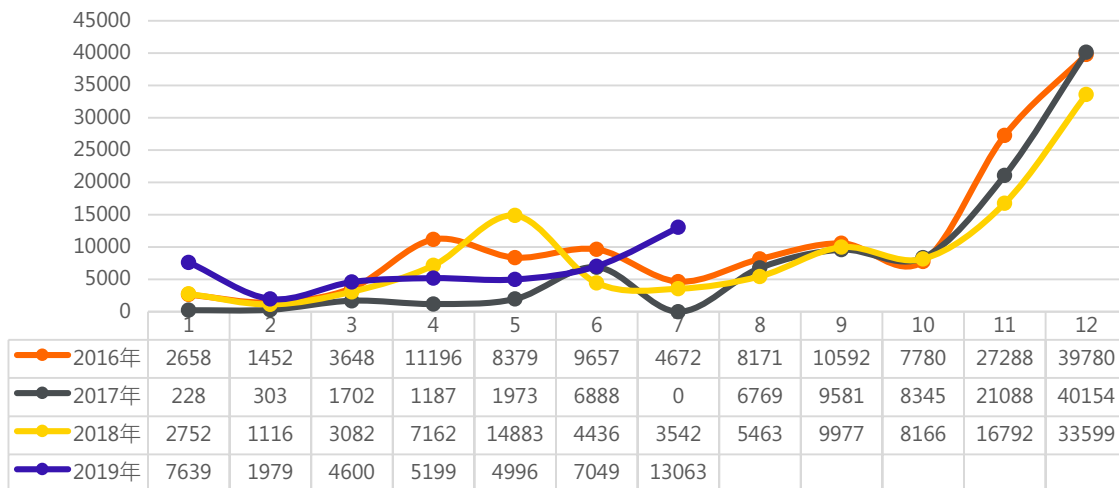
图29 2018-2019年新能源客车产量月度走势（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源客车近两年产量走势来看，先抑后扬的整体走势没有发生变化，不同点在于今年的起点明显更高，而且受政策影响，当年第一个产量高峰延迟到7月出现。受政策惯性影响，预计下月将会出现产量回落和再次调整。

图30 2016-2019年新能源客车产量走势（单位：辆）



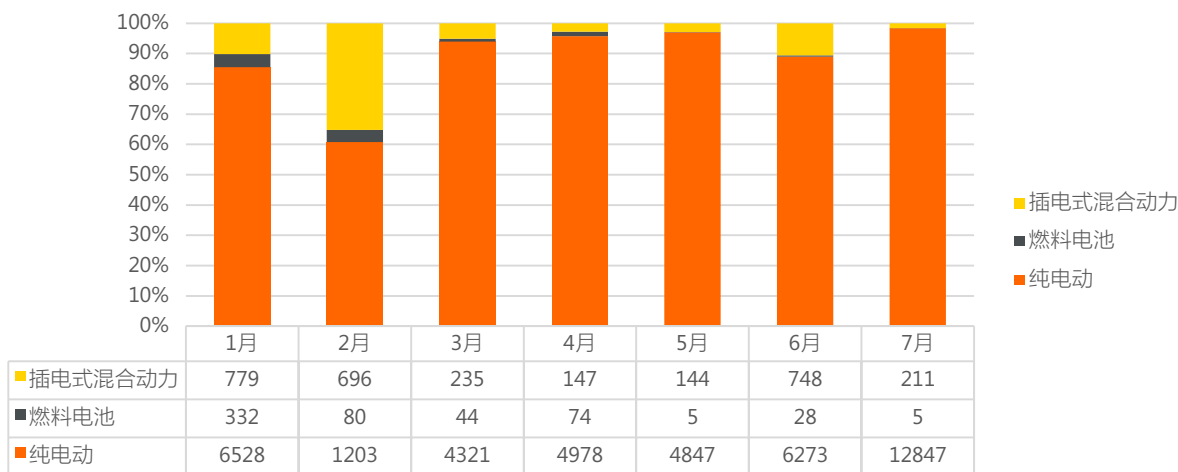
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

不管是从国家政策角度还是从目前车企技术发展水平来看，纯电动客车将在短期内保持主流新能源客车动力类型。2019年1-7月综合来看，纯电动客车始终保持较高占比，上月来看，占比更是高达98%。

燃料电池客车一直处于相对边缘位置，月度产量占比在今年1-7月来看，始终没有超过5%，整个市场来看，生产燃料电池客车的生产企业也只有10家。7月总计生产燃料电池客车5辆，其中来自中通客车和安凯客车各2辆，其余1辆来自厦门金龙。年度累计来看，上汽大通生产燃料电池客车数量最多，市场份额达到16%，其次为佛山市飞驰汽车。除上述两家企业外，其余8家企业年度生产燃料电池客车不足百辆。

插电式混合动力客车在7月产量占比2%，前7月平均来看，市场占比10%左右。2019年1-7月来看，生产插电式混合动力客车的生产企业共有15家，7月总计生产插电式混合动力客车211辆，主要来自厦门金龙和苏州金龙，北汽福田和厦门金旅仅各产出1辆。年度累计来看，北汽福田市场份额高达40%，其中超半数产量出自2月。

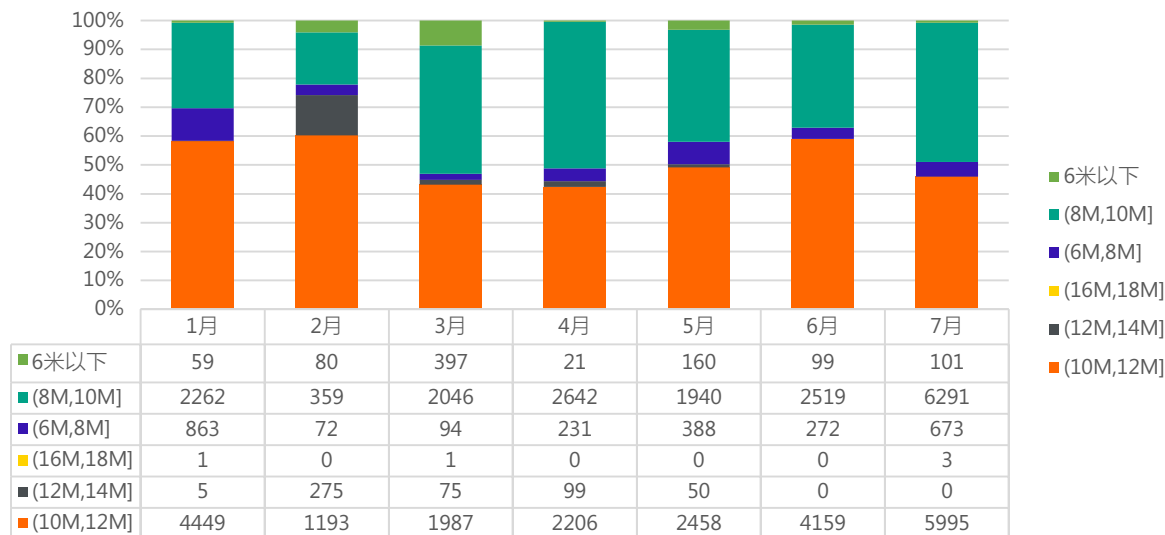
图31 2019年1-7月新能源客车类型分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源客车车长区间分布来看，8米-10米区间内和10米-12米车长一直是新能源客车主流车长，这两个车长区间产量总和平均占据单月新能源客车产量九成左右比重。细分占比来看，10米-12米车长区间占比在1-2月和5-6月更高，8米-10米车长区间客车产量占比在3-4月及7月更胜一筹。7月来看，8米-10米车长区间新能源客车产量占比48%，10米-12米车长区间客车占比46%，第三大主力车长区间依然为6米-8米新能源客车。

图32 2019年1-7月新能源客车车长区间分布



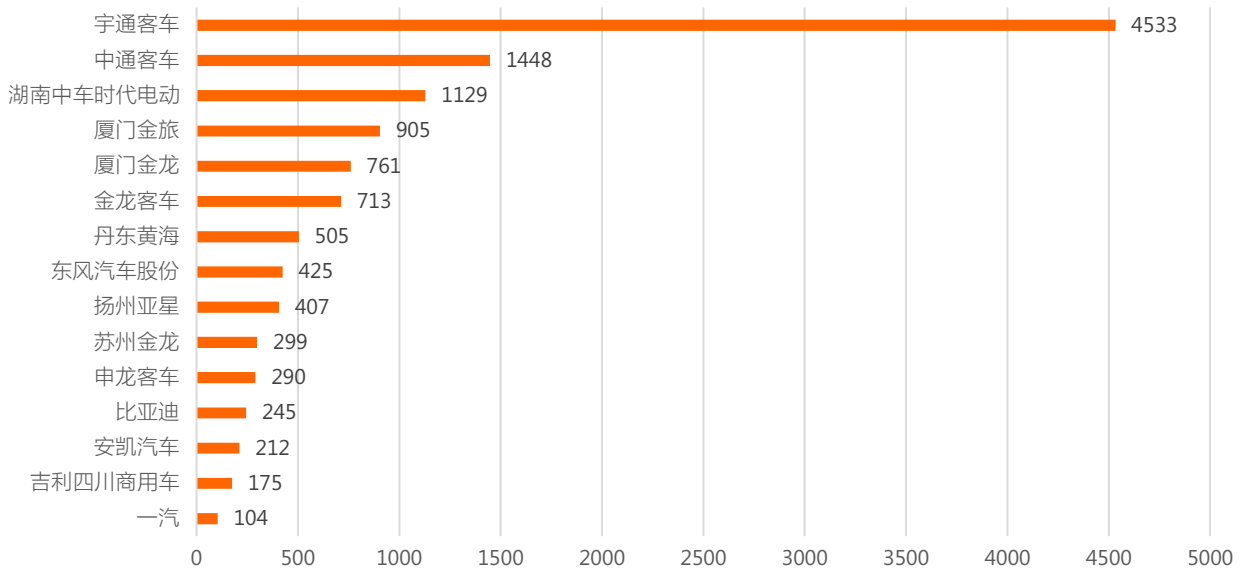
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ● 车企表现

生产企业来看，2019年7月，新能源客车生产13063辆，出自40家客车生产企业，与上月相比减少8家企业，市场集中度进一步加强。6月来看，宇通客车是唯一一家产量突破千辆的客车生产企业，7月来看，这种领先还在继续，破千辆企业共计3家，宇通客车的单月产量三倍于排名第二的中通客车。

Top 15企业产量均超百辆，其余22家新能源客车企业产量仅为两位数，另有3家客车生产企业7月产量仅为1辆。大部分企业在7月出现产量环比大幅上涨，仅有北汽福田、上海申沃等部分客车生产企业出现环比下降。丹东黄海、东风汽车、厦门金龙、扬州亚星等涨幅较大，挺入Top 10。

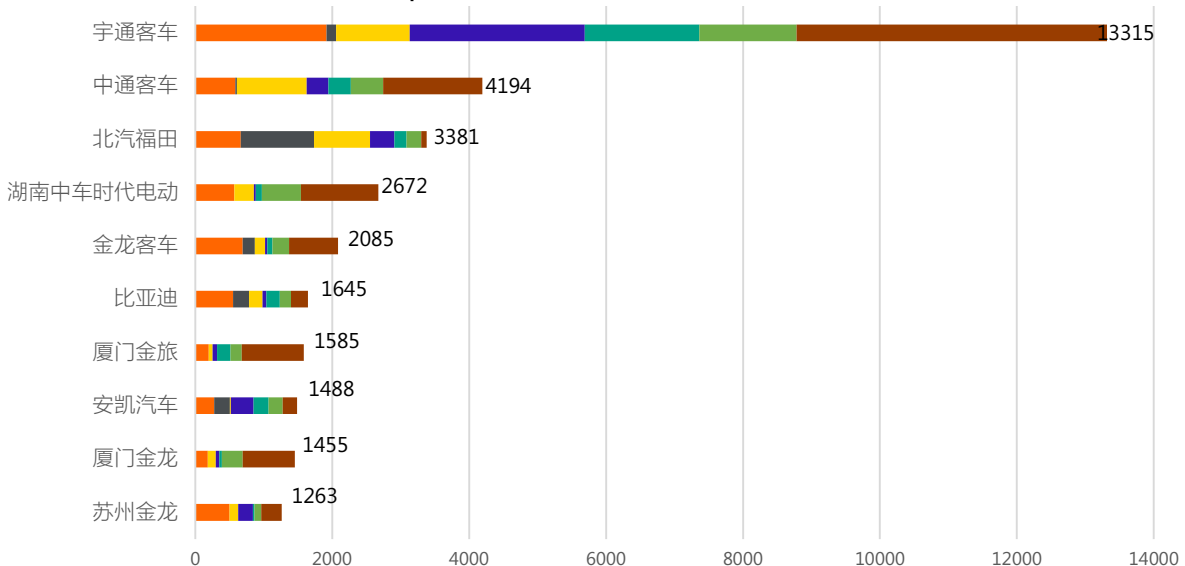
图33 2019年7月新能源客车产量Top 15企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

2019年1-7月累计来看，宇通客车总产量已超1.3万辆，与去年同期相比，大幅增长62%。Top 10客车生产企业格局来看，基本保持稳定，与上月相比，成都广通7月零产量，跌出前十，厦门金旅环比增长448%，挺入前十。

图34 2019年1-7月新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）



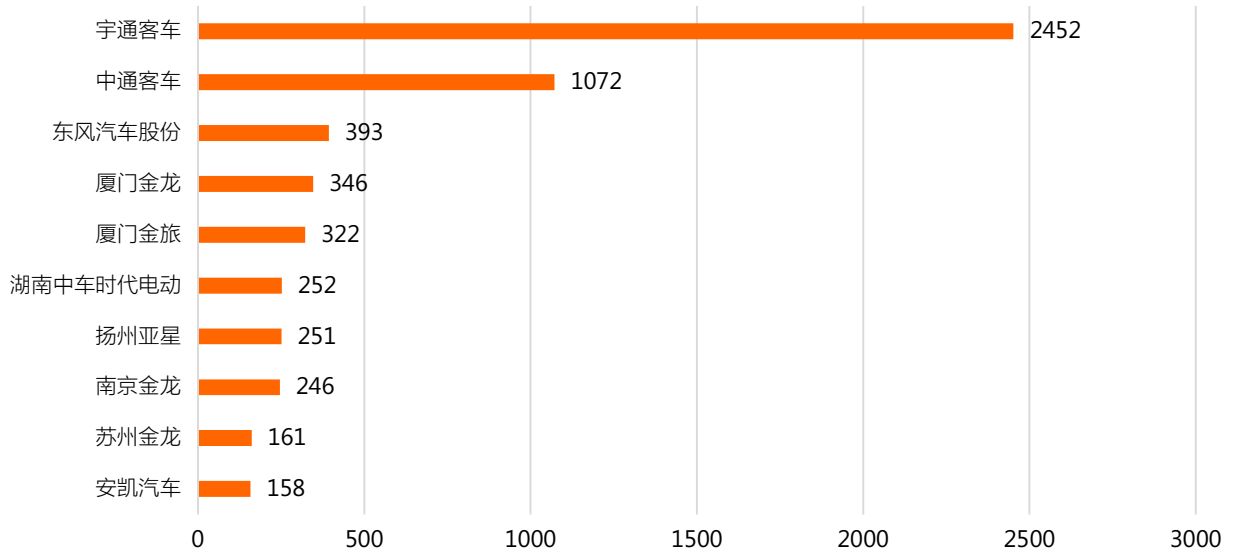
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从两个主流车长区间看客车生产企业排名情况。2019年7月，8米-10米车长新能源客车产量总计6291辆，市场占比48%，稍高于10米-12米车型。

参与企业来看，生产该车长区间新能源客车企业共计31家，其中宇通客车是唯一产量过两千企业，中通客车产量过千位居第二，Top 10企业均超百辆，其余21家企业单月产量不足百辆。

车型来看，宇通客车在该细分车长区间共有20款新能源客车在7月有产出，其中型号为ZK6815BEVG3纯电动城市客车单月产量最高，达512辆。中通客车在该细分车长区间有17款车型布局，7月产量最高的车型为LCK6816EVGA纯电动城市客车，产量251辆。

图35 2019年7月8米-10米新能源客车产量Top 10排名 (单位：辆)

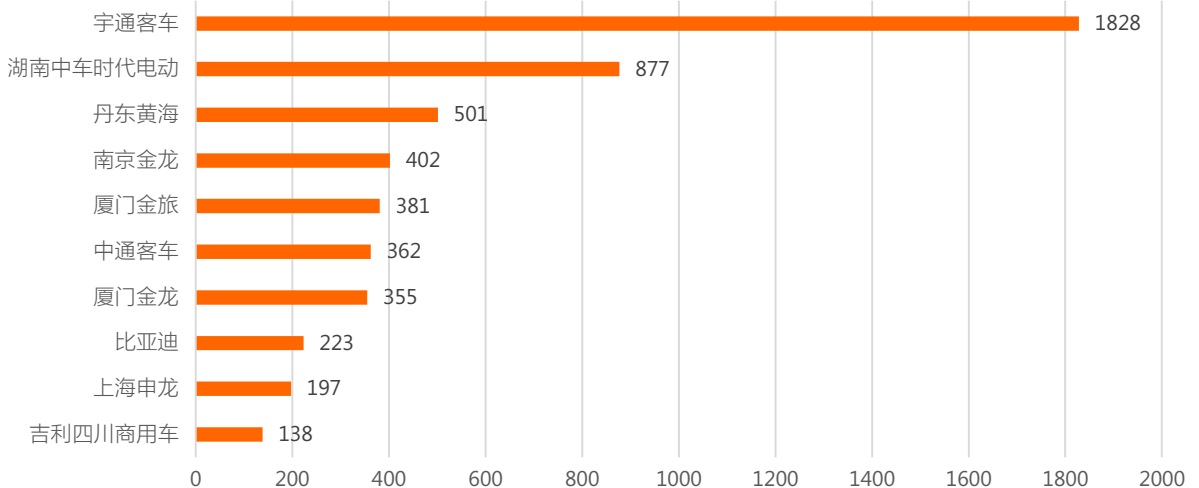


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

7月，10米-12米车长新能源客车产量为5995辆，市场占比46%。7月来看，共有27家客车生产企业产出10米-12米车长客车。除Top 10榜单外，另有扬州亚星和中国一汽在该细分车长区间车型单月产量超百辆。

车型方面来看，宇通客车在该细分车长区间共有17款新能源客车在产，其中型号分别为ZK6105BEVG55纯电动城市客车产量最高，达467辆。

图36 2019年7月10米-12米新能源客车产量Top 10排名 (单位：辆)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

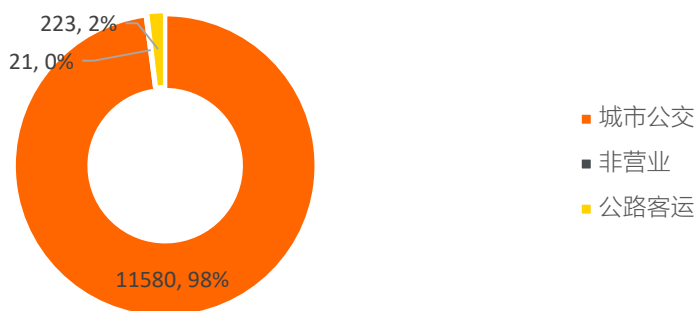
## ●上牌情况

根据交强险上险数据，2019年7月上牌新能源客车11824辆，环比增长99%，同比大幅增长392%。2019年1-7月，新能源客车总计上牌44794辆，同比增长12%。

从新能源客车使用性质来看，2019年7月，城市公交回归绝对主导，上牌量占比高达98%。

动力类型来看，2019年7月上牌纯电动客车占比高达97%，燃料电池客车上牌量仅10辆，全部产自佛山市飞驰汽车，全部流向广东省佛山市。插电式混合动力客车在7月上牌394辆，其中259辆产自厦门金龙，全部流入浙江省；除厦门金龙外，中通客车、宇通客车、厦门金旅、苏州金龙均有插电式混合动力类型客车在7月有上牌表现。

图37 2019年7月上牌新能源客车使用性质分布



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

从上牌省份来看，2019年7月上牌新能源客车流向全国30个省市，四川省罕见夺冠，其中成都广通在当月上牌999辆；广西省罕见跌出Top 5，北京市继续无缘前十。

上牌车型来看，6月广东省总计上牌1584辆新能源客车，共有31款车型实现上牌，其中型号为FDC6850PBABEV05纯电动城市客车单月上牌量最高，达477辆。河南省在北京“失利”情况下荣登第二位置，6月上牌921辆新能源客车，共有16款车型，其中上牌量最高的车型为型号为ZK6115BEVG16纯电动客车，单月上牌300辆。

表3 2019年7月新能源客车上牌量Top 20 省市（单位：辆）

排名	省市	上牌量	排名	省市	上牌量
1	四川	1411	11	河北	375
2	湖南	1114	12	湖北	358
3	福建	925	13	江苏	336
4	黑龙江	857	14	青海	310
5	浙江	702	15	陕西	280
6	河南	687	16	上海	280
7	广东	559	17	甘肃	263
8	贵州	542	18	广西	260
9	山东	530	19	云南	212
10	安徽	516	20	辽宁	211

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院



分企业来看，7月上牌新能源客车企业有39家，其中18家客车生产企业单月上牌量超过百辆，郑州宇通客车和成都广通汽车单月上牌量超过千辆。

具体新能源客车上牌企业来看，2019年7月，宇通客车以3601辆的上牌量遥遥领先，继续保持领军者地位，流入全国27个省市，其中大本营河南上牌比重仅占10%。

车型方面，7月上牌宇通客车共有34款新能源客车车型，其中1款为插电式混合动力车型，其余均为纯电动车型，其中型号为ZK6105BEVG55纯电动城市客车上牌量最高，为469辆。

表4 2019年7月新能源客车上牌车企Top 20（单位：辆）

排名	客车生产企业	主要流向省市	上牌量
1	郑州宇通客车股份有限公司	河南、黑龙江、山东	3601
2	成都广通汽车有限公司	四川、河南	1260
3	厦门金龙旅行车有限公司	福建、湖南	853
4	厦门金龙联合汽车工业有限公司	浙江、福建	814
5	中通客车控股股份有限公司	山东、山西	808
6	湖南中车时代电动汽车股份有限公司	湖南	737
7	比亚迪汽车工业有限公司	青海	518
8	丹东黄海汽车有限责任公司	黑龙江	444
9	南京金龙客车制造有限公司	湖北	315
10	扬州亚星客车股份有限公司	江苏	315
11	东风汽车股份有限公司	云南	270
12	东莞中汽宏远汽车有限公司	广东	230
13	吉利四川商用车有限公司	贵州	220
14	安徽安凯汽车股份有限公司	安徽	203
15	上海申龙客车有限公司	上海、广东	196
16	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	云南、山东	183
17	北汽福田汽车股份有限公司	北京、贵州	117
18	上海申沃客车有限公司	上海	117
19	河北长安汽车有限公司	湖南	98
20	奇瑞万达贵州客车股份有限公司	安徽	85

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

2019年1-7月来看，宇通客车优势地位难以撼动，以总计12165辆的总成绩高居首位，主要流向河南、黑龙江等省市。中通客车、北汽福田继续处于第二梯队。

表5 2019年1-7月新能源客车上牌车企Top 20（单位：辆）

排名	客车生产企业	主要流向省市	上牌量
1	郑州宇通客车股份有限公司	河南、黑龙江	12165
2	中通客车控股股份有限公司	山东、河北	3284
3	北汽福田汽车股份有限公司	北京	2863
4	东莞中汽宏远汽车有限公司	广东	2525
5	湖南中车时代电动汽车股份有限公司	湖南	2175
6	比亚迪汽车工业有限公司	陕西	2137
7	南京金龙客车制造有限公司	内蒙古	1716
8	厦门金龙旅行车有限公司	福建	1628
9	厦门金龙联合汽车工业有限公司	福建	1520
10	成都广通汽车有限公司	四川	1398
11	安徽安凯汽车股份有限公司	安徽	1390
12	珠海广通汽车有限公司	北京、天津	1285
13	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	重庆	1115
14	扬州亚星客车股份有限公司	新疆	1081
15	东风汽车股份有限公司	广西、云南	585
16	丹东黄海汽车有限责任公司	黑龙江	519
17	天津比亚迪汽车有限公司	天津	501
18	杭州长江汽车有限公司	广东	498
19	上海申龙客车有限公司	上海	483
20	上海申沃客车有限公司	上海	411

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分车型来看，7月上牌新能源客车车型共有218款，其中纯电动客车210款，燃料电池客车1款，插电式混合动力客车7款。

车型表现方面，2019年7月上牌量最高的新能源客车为型号为CAT6100CRBEVT2广通牌纯电动城市客车，单月上牌量999辆，全部流向四川省。2019年1-7月累计来看，宇通牌型号为ZK6815BEVG1纯电动城市客车上牌量最高。

表6 2019年7月新能源客车上牌量Top 20 车型（单位：辆）

排名	车型	名称	品牌	上牌量
1	CAT6100CRBEVT2	纯电动城市客车	广通	999
2	ZK6105BEVG55	纯电动城市客车	宇通	469
3	ZK6815BEVG3	纯电动城市客车	宇通	434
4	ZK6815BEVG5	纯电动城市客车	宇通	404
5	ZK6105BEVG57	纯电动城市客车	宇通	326
6	DD6109EV7	纯电动城市客车	黄海	300
7	CAT6100CRBEVT1	纯电动城市客车	广通	261
8	TEG6105BEV01	纯电动城市客车	中国中车	241
9	ZK6815BEVG1	纯电动城市客车	宇通	227
10	ZK6815BEVG13	纯电动城市客车	宇通	201
11	TEG6105BEV04	纯电动城市客车	中国中车	201
12	XMQ6106AGBEVL24	纯电动城市客车	金龙	199
13	ZK6850BEVG57A	纯电动城市客车	宇通	187
14	XML6105JEVJ0C6	纯电动城市客车	金旅	185
15	ZK6815BEVG9A	纯电动城市客车	宇通	173
16	ZK6815BEVG11	纯电动城市客车	宇通	171
17	ZK6105BEVG53	纯电动城市客车	宇通	157
18	DD6109EV10	纯电动城市客车	黄海	141
19	XMQ6850AGCHEVD55	插电式混合动力城市客车	金龙	131
20	BYD6122LGEV7	纯电动低入口城市客车	比亚迪	129

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

# 新能源专用车：产量仅1321辆，同比下滑79%

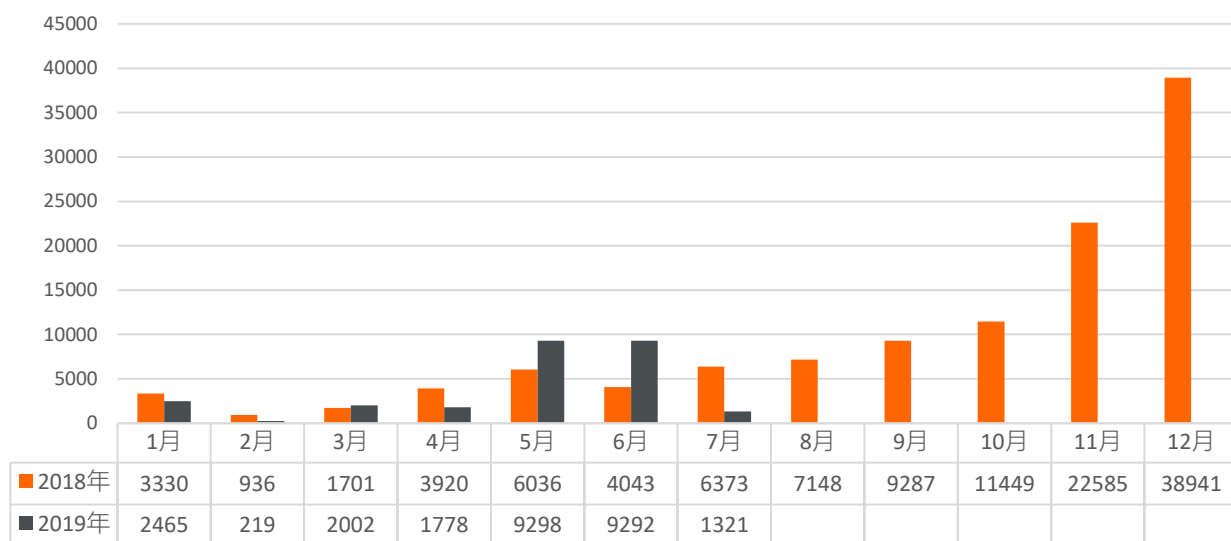
## ● 市场走势

根据中汽协发布数据显示，2019年7月，重型货车产销分别完成6.6万辆和7.6万辆，产量比上年同期下降19%，销量比上年同期增长1.5%。2019年1-7月，货车产销分别完成218.4万辆和222.8万辆，产销量比上年同期分别下降3.1%和4.4%，其中，重型货车产销分别完成69.8万辆和73.2万辆，产销量比上年同期分别下降2%和1.9%。

根据工信部整车出厂合格证数据显示，2019年7月，新能源专用车仅生产1321辆，环比大幅下降86%、同比同样大跌79%。补贴过渡期结束前冲量透支产量的后遗症已显现。

今年来看，新能源专用车产量走势低开低走、终于在5、6月在补贴过渡期结束前迎来两轮大幅同比增长，7月随即出现产量大幅下降。这与上一年情况截然不同，2018年，新能源专用车虽然开年同样是低开低走，但在5月产量冲高后，6月的下降趋势并没有如此之大，7月随即开始调整产量逐月走高并在年末冲击高峰。8月，新能源专用车是否能很快调整颓势，转而走向健康发展？或许并没有那么乐观。

图38 2018-2019年新能源专用车月度产量（单位：辆）

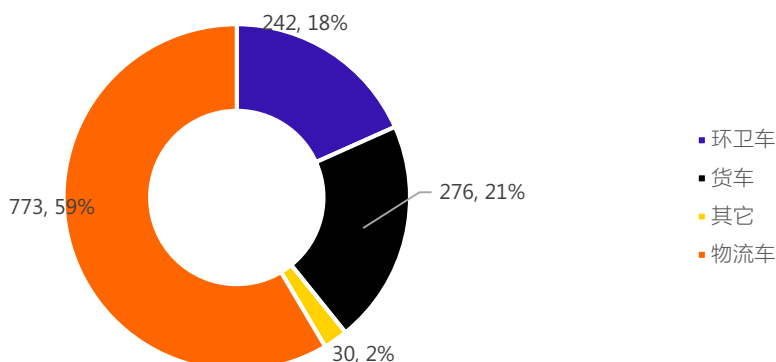


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源专用车车辆类型来看，物流车继续保持主流车型地位，但从7月产量来看，占比回落至59%。

能源类型来看，纯电动产品依然为新能源专用车主流，7月产量来看，仅有吉利四川商用车产出2辆插电式混合动力厢式运输车，其余均为纯电动产品。

图39 2019年7月新能源专用车车辆类型分布



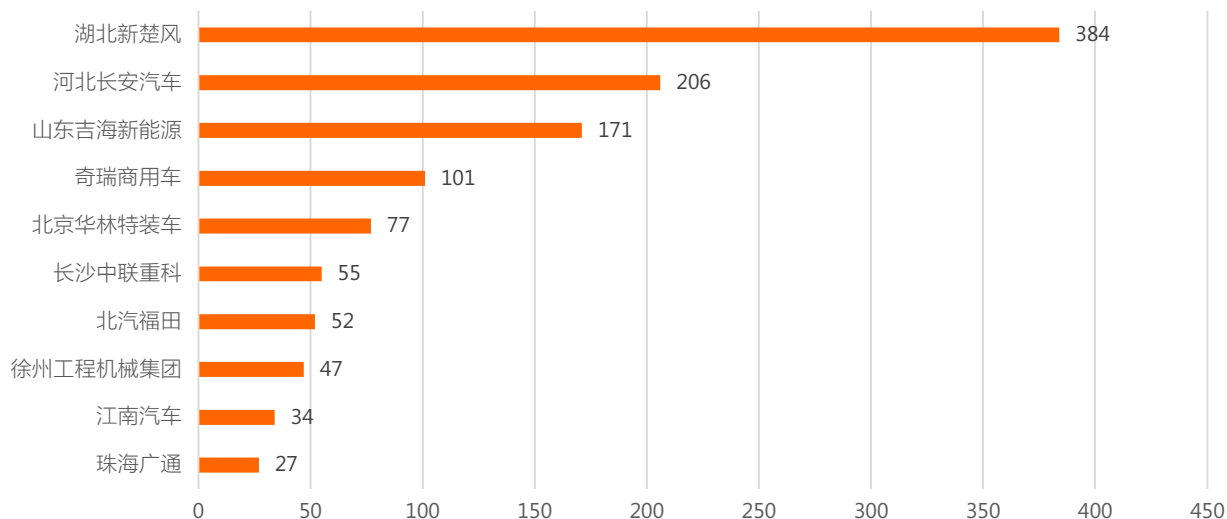
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ●车企表现

生产企业方面，7月总计生产1321辆新能源专用车，来自34家生产企业，参与企业数量较之上月减少20家。只有四家生产企业单月产量超百辆，传统商用车企业湖北新楚风在7月夺冠。河北长安是本年度首次有产出记录。

市场集中度水平来看，产量Top 10生产企业总产量占比87%，较之上月产能集中度基本持平，单月产量不足10辆的新能源专用车生产企业数量同上月一样，有17家。

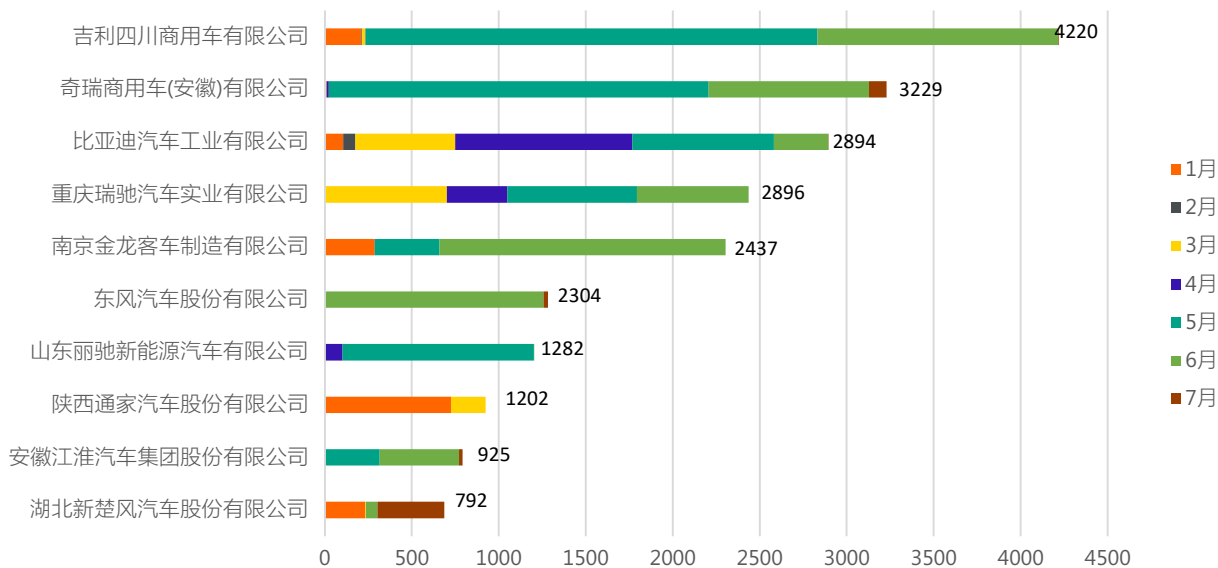
图40 2019年7月新能源专用车Top 10生产企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

由于7月新能源专用车产量有限，很多企业甚至量产出，2019年1-7月累计排名情况与上月相比几乎没有区别，四川吉利商用车、奇瑞商用车和比亚迪继续守住前三甲。Top 10中，只有第十名发生了变化，湖北新楚风凭借7月的夺魁表现挺入前十名，上月第十名中通客车在本月排名第十一位。

图41 2019年1-7月新能源专用车产量Top 10企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ● 上牌情况

根据交强险上险数据，7月上牌新能源专用车仅613辆，环比下降94%，由于去年同期新能源专用车上牌仅50辆，同比实现大幅增长。年度累计来看，新能源专用车总计上牌19103辆，同比增长109%。

从产品类型来看，新能源物流车依然为新能源专用车主流产品，7月上牌占比超五成。从动力类型看，7月上牌新能源专用车均为纯电动类型产品，无插电式混合动力类型及燃料电池类型专用车产品。

新能源专用车上牌企业来看，7月上牌新能源专用车产自38家专用车生产企业。其中上牌量超百辆企业仅有山东吉海和长沙中联重科两家企业，22家专用车生产企业在7月上牌量仅为个位数。

上牌最高的前十家生产企业来看，山东吉海凭借型号为JHN5024CCXXYBEV2纯电动厢式运输车辆的137辆的上牌表现，高居榜首。

表7 2019年6月新能源专用车上牌车企Top 20（单位：辆）

排名	专用车生产企业	主要流向省市	上牌量
1	山东吉海新能源汽车有限公司	湖南	139
2	长沙中联重科环境产业有限公司	广东、湖南	106
3	北汽福田汽车股份有限公司	广东	46
4	河北长安汽车有限公司	广东	45
5	徐州工程机械集团有限公司	广东	37
6	北京华林特装车有限公司	北京	36
7	深圳东风汽车有限公司	广东	26
8	山东凯马汽车制造有限公司	北京	16
9	珠海广通汽车有限公司	北京	15
10	上汽大通汽车有限公司	河北、广东	14
11	中通客车控股股份有限公司	广东	13
12	郑州宇通重工有限公司	广东	13
13	安徽江淮汽车集团股份有限公司	宁夏	13
14	深圳开沃汽车有限公司	广东	10
15	陕西汽车集团有限责任公司	广东	10
16	福建龙马环卫装备股份有限公司	广东、福建	10
17	合加新能源汽车有限公司	陕西	9
18	烟台舒驰客车有限责任公司	辽宁	7
19	郑州日产汽车有限公司	福建	6
20	森源汽车股份有限公司	河南	6

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

2019年1-7月累计来看，由于7月上牌新能源专用车数量很低，基本没有改变排名情况，累计排名与上半年排名情况基本一致。

表8 2019年1-7月新能源专用车上牌车企Top 20（单位：辆）

排名	专用车生产企业	主要流向省市	上牌量
1	吉利四川商用车有限公司	四川	3157
2	比亚迪汽车工业有限公司	广东	2816
3	南京金龙客车制造有限公司	江苏	2442
4	湖北新楚风汽车股份有限公司	湖北、陕西	1700
5	东风汽车公司	广东、云南	1311
6	中通客车控股股份有限公司	广东	1034
7	东风汽车股份有限公司	湖北	995
8	安徽江淮汽车集团股份有限公司	安徽、广东	661
9	华晨鑫源重庆汽车有限公司	四川	608
10	山东吉海新能源汽车有限公司	湖南	478
11	河北长安汽车有限公司	河北	400
12	长沙中联重科环境产业有限公司	广东、湖南	321
13	山西皇城相府宇航汽车制造有限公司	山西	292
14	郑州宇通重工有限公司	广东	291
15	北京华林特装车有限公司	北京	238
16	中国第一汽车集团	天津	228
17	郑州日产汽车有限公司	山东	211
18	北汽福田汽车股份有限公司	广东	208
19	奇瑞万达贵州客车股份有限公司	广东	200
20	浙江普朗特电动汽车有限公司	广东、浙江	170

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院



# 全球新能源乘用车市场

## ● 德国市场

根据EVsales数据，2019年5月，包含纯电动车型和插电式混合动力车型在内的德国新能源乘用车销量继续恢复正轨，交付量达到9233辆，其中纯电动乘用车发展更为强势，同比增长136%，插电式混合动力类型乘用车继续增长缓慢，同比仅增长6%。7月来看，纯电动类型乘用车市场占比高达三分之二。

新能源汽车渗透率在7月达到2.8%，其中纯电动车型已经达到1.8%。

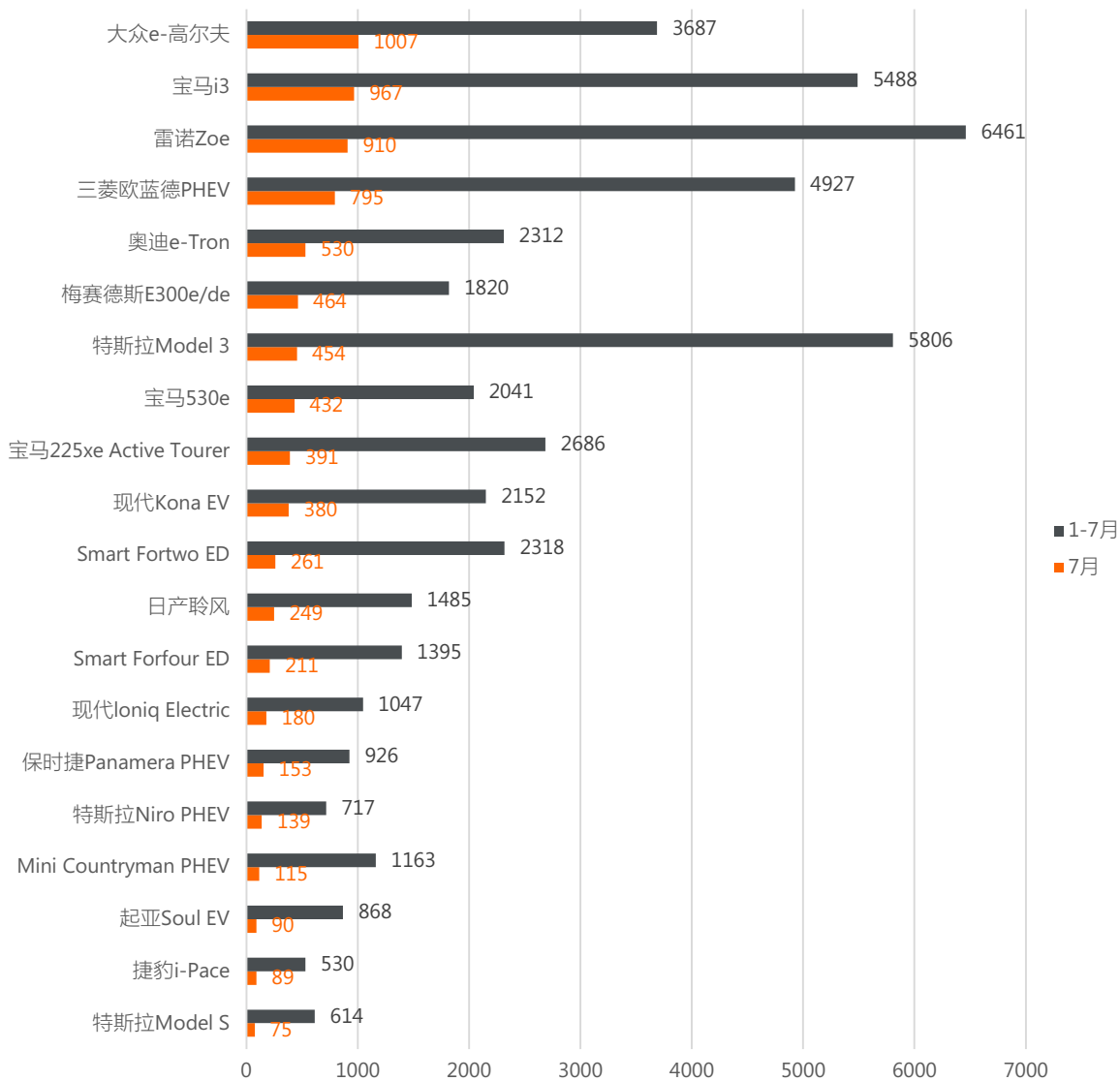
继2018年10月取得销冠之后，时隔9个月，大众经典车型e-高尔夫重新摘得桂冠，并创造了新的纪录，1007辆，这是大众e-高尔夫首次获得四位数的销量成绩。

宝马i3同样在7月创造了新的纪录，凭借976辆的交付成绩获得第二名，以57辆的优势领先于竞争对手雷诺Zoe。

奥迪e-Tron同样获得了有史以来的最高销量，以530辆的交付量在上月位列第五。这一成绩甚至好于其自家兄弟燃油版的奥迪Q7（7月交付319辆）。

品牌市场占有率方面，宝马占据20%的市场份额，继续引领市场，特斯拉占据12%，较之上月下降了1%；雷诺紧随其后，市场份额11%，较之上月同样下跌了1%。

图42 2019年7月德国新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

## ● 挪威市场

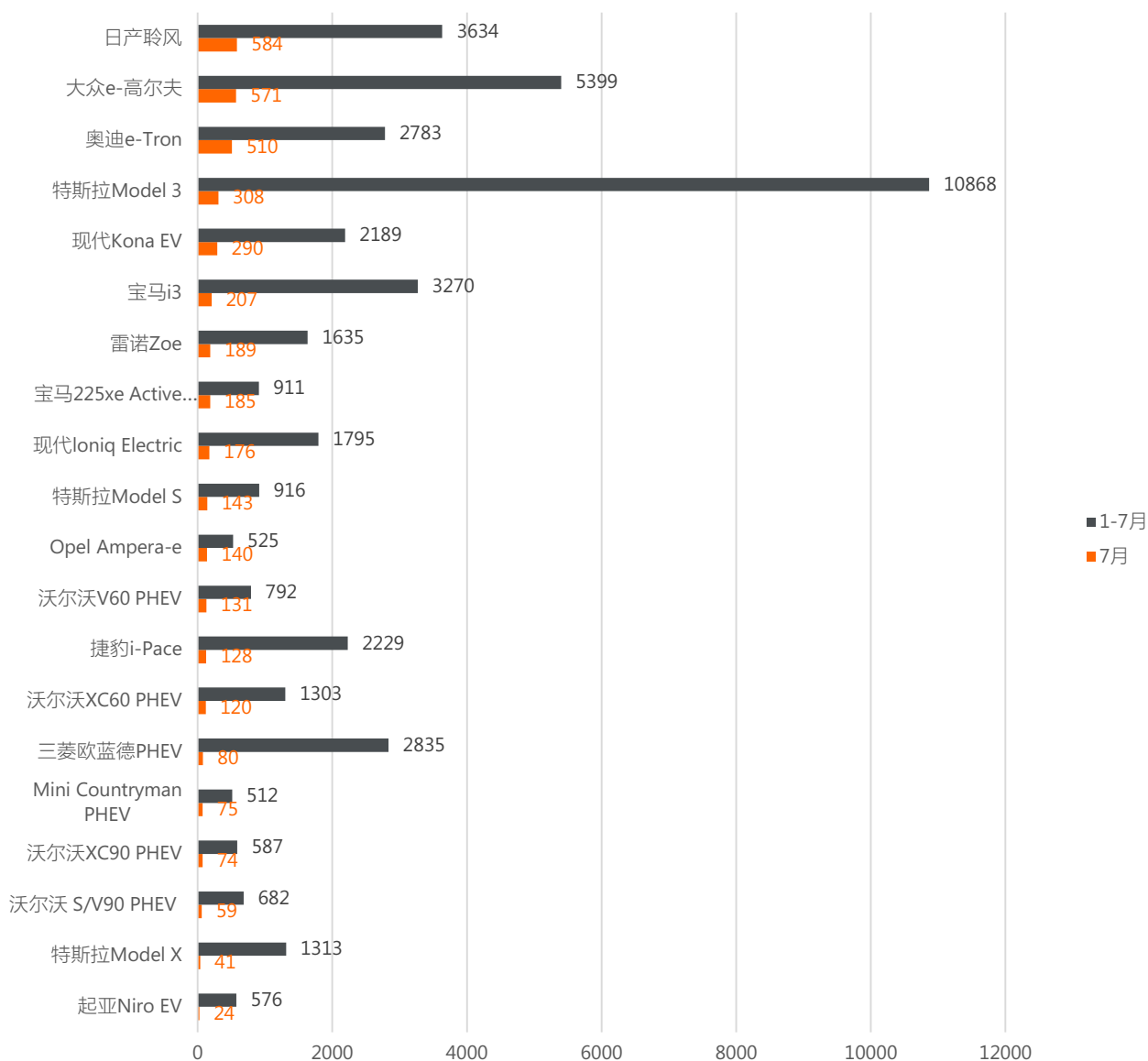
根据Evsales数据，2019年7月，包含纯电动车型和插电式混合动力车型在内的挪威新能源乘用车市场销量较为低迷，纯电动类型乘用车销量同比增长52%，插电式混合动力类型乘用车同比下降35%。这导致在整个挪威车市中，纯电动乘用车份额显著提升，上月达到38%，而插电式混合动力乘用车市场份额继续下降。

其它燃料种类来看，柴油车市场份额回升至19%、汽油车市场份额继续下降，仅为18%，较之去年同期下降9个百分点，照此趋势发展，明年传统燃料车型市场份额或许会下降至个位数。

具体车型来看，日产聆风继今年一月后再次夺得冠军，大众e-高尔夫以微弱劣势位居第二。年度累计排名来看，唯一的变化就是日产聆风从宝马i3手中重新夺回第三位置。

品牌市场占有率方面，特斯拉较之上月市场份额下降2%，但依然引领挪威市场，占据27%的份额。大众和宝马分别以12%和10%的份额分列二三名。

图43 2019年7月挪威新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

# 动力电池：宁德时代市占率近70%，客车市场反超乘用车市场

## ●装机量及结构

根据工信部合格证产量数据，2019年7月共产出新能源汽车7.4万辆。根据第一电动研究院的统计测算，动力电池2019年7月装机量约为4.692GWh，同比增长39.2%，环比下跌29%。其中，纯电动车型装机占比95.3%，插混车型装机占比4.6%，剩余为燃料电池车型装机。

图44 2019年历月动力电池出货量走势（单位：GWh）



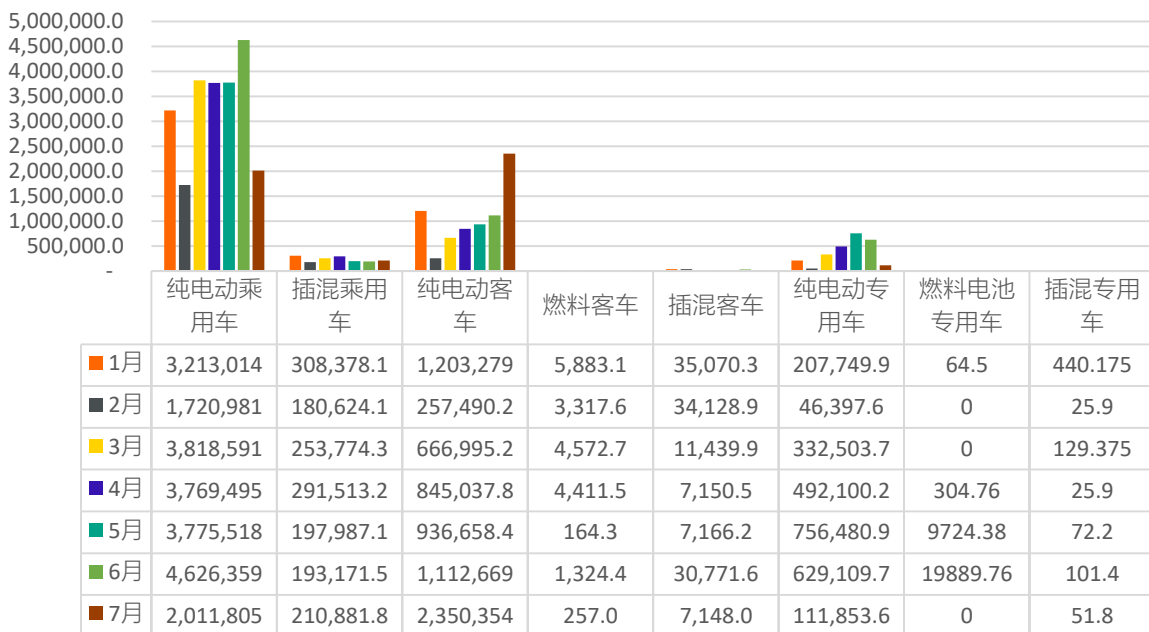
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从车辆细分类别来看，2019年7月电动汽车装机量主要来源于纯电动乘用车和纯电动客车，而纯电动客车装机量也是今年首次超过纯电动乘用车。

纯电动乘用车7月产量为4.3万辆，装机量为2.01GWh，环比下跌56.5%，占总装机量的42.9%，下跌了27个百分点。纯电动客车方面，与6月相比产量增加了6279辆，整体装机量环比增加111.2%。

纯电动专用车由于产量下跌幅度较大，装机量也跌落至111.9MWh。

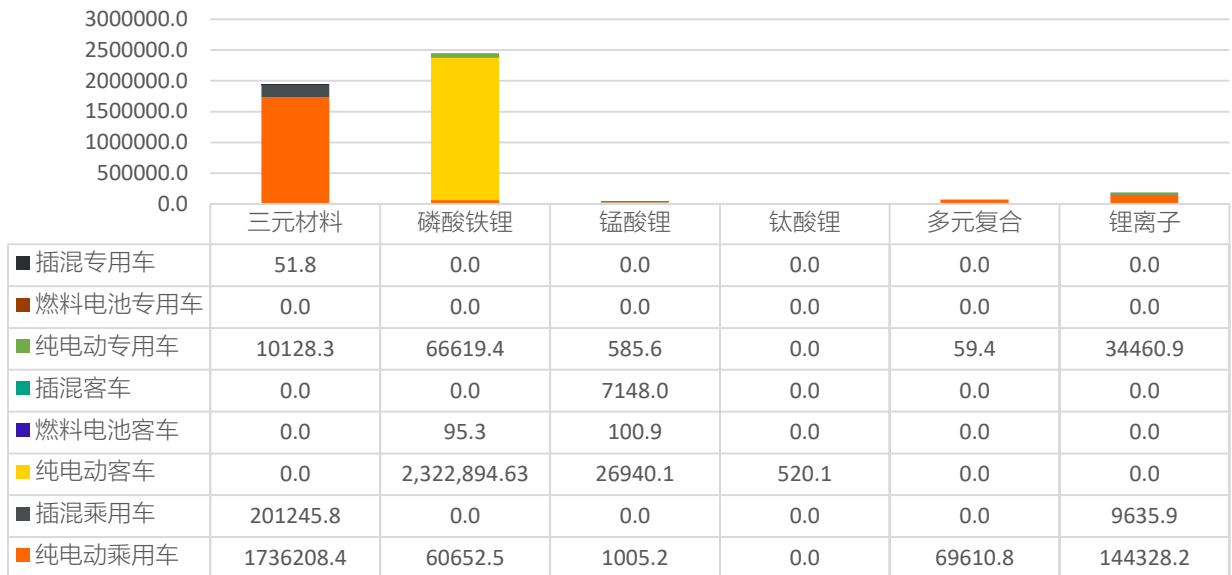
图45 2019年历月动力电池在各类用车中的搭载量（单位：KWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

7月三元材料的搭载量为1.95GWh，其中乘用车占99.5%。三元材料搭载量占总搭载量的41.5%。磷酸铁锂电池由于客车的高产量装机增长至2.45GWh，今年首次超越三元材料电池，在月度装机中的占比上升至52.2%，其中94.8%的装机量用于纯电动客车。锰酸锂、钛酸锂以及多元复合电池7月合计装机294.4MWh，占比2.3%。

图46 2019年7月各类动力电池搭载情况 (单位：KWh)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ●企业表现

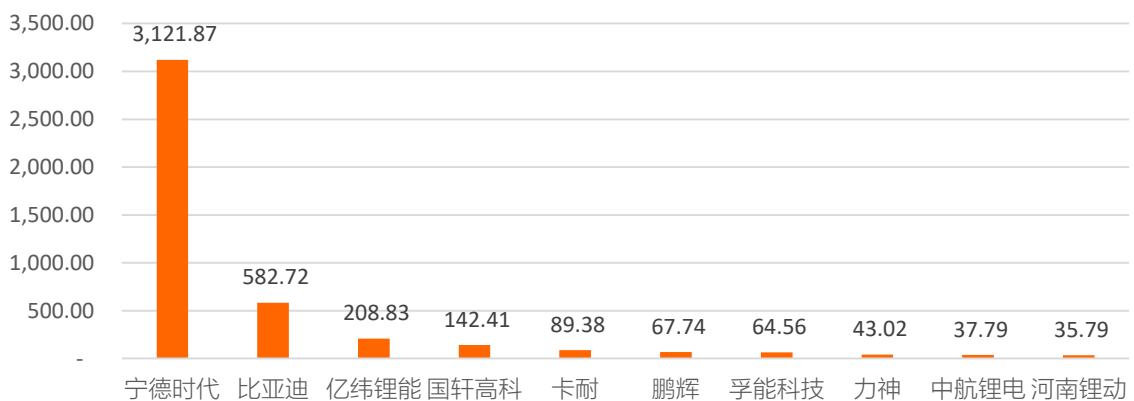
7月份有效装机电池企业中，市场份额在1%以上的仅有7家，其中宁德时代与比亚迪的市场份额分别是66.53%和12.42%，TOP10电池企业合计贡献了市场93.6%的装机量，市场集中度再次加强。

7月宁德时代装机量为3.1GWh，环比下跌5.1%，但市场份额占比却进一步升高。主要由于纯电动客车的装机量大幅提升维持了整体装机水平。

比亚迪装机量7月出现较大幅度下跌，环比下降46.6%，市场占有率进一步下跌。

7月排名的第三的电池企业来自亿纬锂能，装机量为208.83MWh，环比增加24.4%，其增长点主要来自于新增加的客车用户。

图47 2019年7月动力电池单体供应商出货量TOP10排名 (单位：MWh)

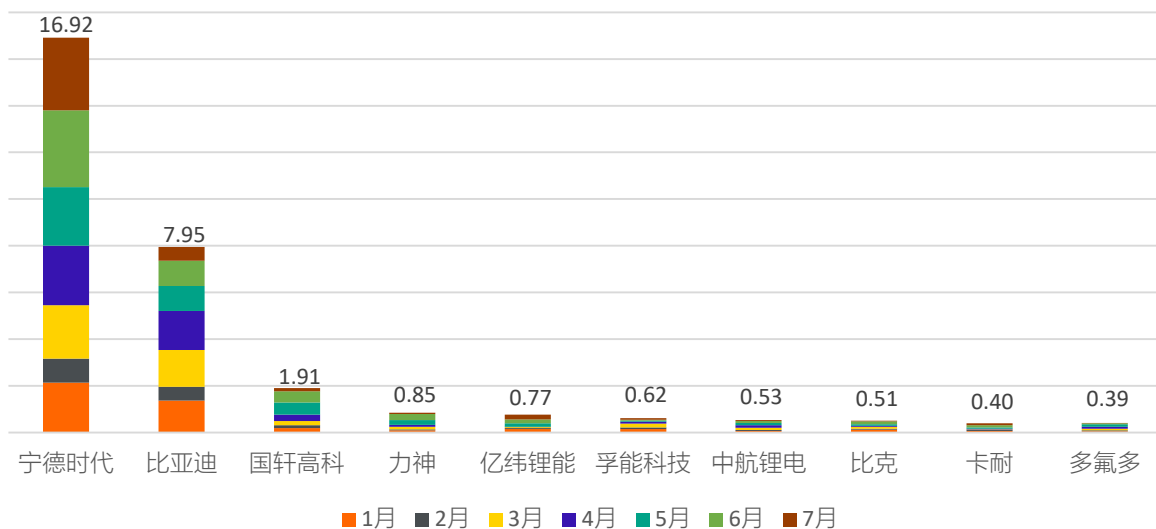


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

2019年1-7月共有63家单体供应商实现装机，总装机量为34.7GWh。其中，TOP10车企共装机30.8GWh，占比88.9%。

宁德时代累计装机16.92GWh，遥遥领先于其他单体供应商，市场累计占比为48.7%。比亚迪以7.95GWh排名第二，最近三个月的增长相对疲软，市场份额为22.9%。两家企业1-7月累计占领了71.7%的市场份额，头部效应进一步显现。

图48 2019年1-7月动力电池单体供应商累计出货量TOP10排名（单位：GWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表9 2019年7月主力电池产品配套变化（单位：MWh）

单体供应商	车辆类型	7月
宁德时代	乘用车	1136.2
	客车	1965.1
	专用车及货车	20.6
比亚迪	乘用车	485.7
	客车	81.9
	专用车及货车	15.0
亿纬锂能	乘用车	0.0
	客车	204.5
	专用车及货车	4.3
国轩高科	乘用车	80.8
	客车	16.9
	专用车及货车	44.8
卡耐	乘用车	89.3
	专用车及货车	0.1
鹏辉	乘用车	67.3
	客车	0.0
	专用车及货车	0.4
孚能科技	乘用车	64.6
	乘用车	22.3
力神	乘用车	14.8
	专用车及货车	6.0
	乘用车	37.8
中航锂电	乘用车	0.0
	专用车及货车	0.0
	专用车及货车	0.0

河南锂动	乘用车	35.3
	专用车及货车	0.4

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

7月宁德时代在乘用车上的装机量为1.14GWh，主要配套车企为北汽新能源、广汽乘用车和上汽大众，主力配套车型为北汽EU5、AION S和朗逸，电池类型基本为三元材料电池。客车方面7月装机量为1.97GWh，主要配套车企为宇通、中车、中通等，所使用电池均为磷酸铁锂电池。

比亚迪方面，乘用车和客车的装机量分别为485.7MWh和81.9MWh，且全部为比亚迪车型自用，乘用车搭载的全部为三元电池，客车搭载的全部为磷酸铁锂电池。专用车方面，除比亚迪自用以外，还给华林牌专用车提供装机，装机量为13.4MWh。

亿纬锂能由于南京金龙、东风汽车等客车车装机量上升而排名上升至第三。而国轩高科则因为7月江淮系列车型的减产装机量也随之下降。

# 驱动电机：外资企业进入TOP5，垄断局面正在打破

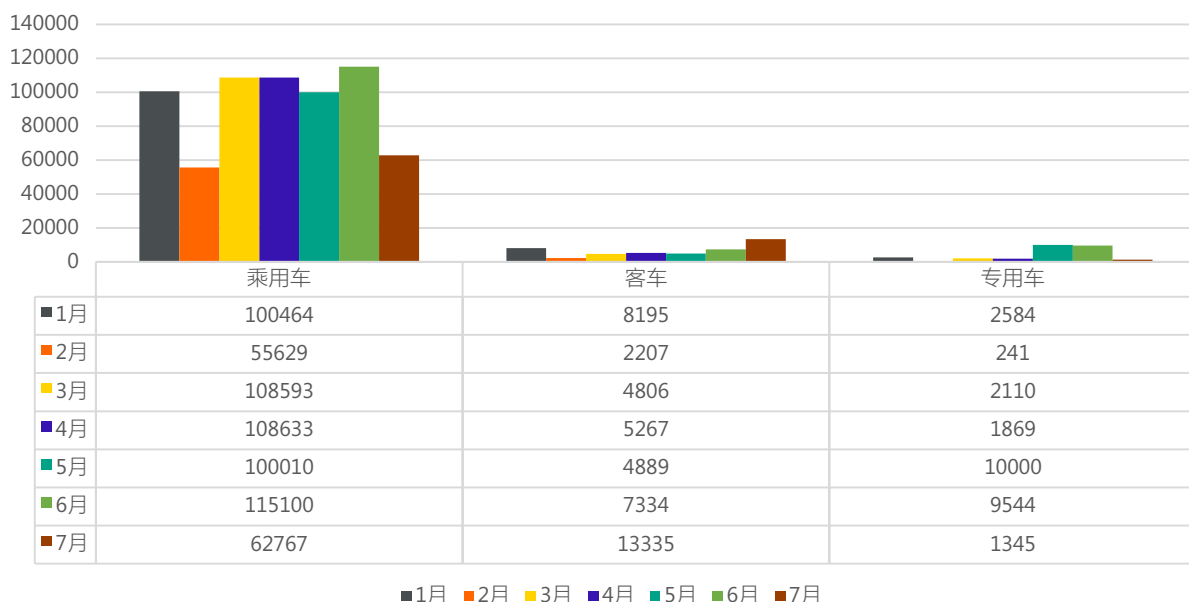
## ● 整体市场

根据工信部整车出厂合格证核算，2019年7月，我国新能源汽车配套电机装机量为77447台，环比降低41%，同比降低9%，出现罕见同比下跌。2019年1-7月累计来看，我国新能源汽车电机装机量为724922台，同比增长48%。

分车辆类型来看，其中新能源乘用车共计配套装机62767台，环比降低45%；新能源客车共计配套装机13335台，环比上涨82%；新能源专用车共计配套装机1345台，环比大幅降低86%。

总体来看，受7月新能源汽车产量下降影响，新能源乘用车及专用车电机装机量均出现大幅降低，新能源客车受补贴政策影响，产量环比大涨，电机装机量也达到年度峰值。

图49 2019年1-7月新能源汽车驱动电机装机量（单位：台）

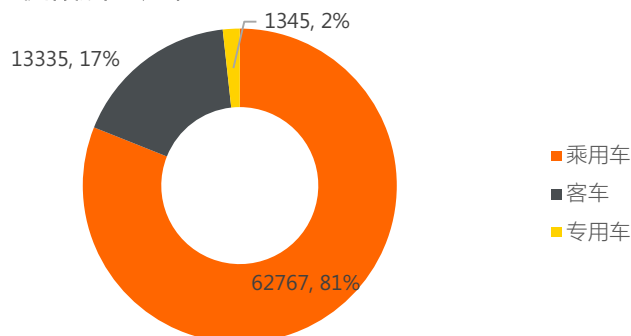


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从配套车辆类型来看，鉴于目前新能源乘用车是新能源汽车主力产品，配套电机来看，乘用车配套占比依然最高。7月来看，新能源乘用车电机配套占比回落至81%水平；新能源专用车电机配套量大幅下滑，仅占比2%，新能源客车电机配套占比增至17%。

从配套电机类型看，永磁同步电机保持绝对主流电机类型地位，市场份额高达97%。从7月配套情况来看，交流异步电机仅占比为3%。新能源乘用车方面，搭载交流异步电机电机主要为蔚来汽车旗下两款车型，ES8和ES6，两款车型均为配套双电机，其中ES8配套两台异步电机、ES6采用前永磁后异步模式。除蔚来外，7月还出现志腾汽车昌河EC180。

图50 2019年7月新能源汽车驱动电机搭载车型分布



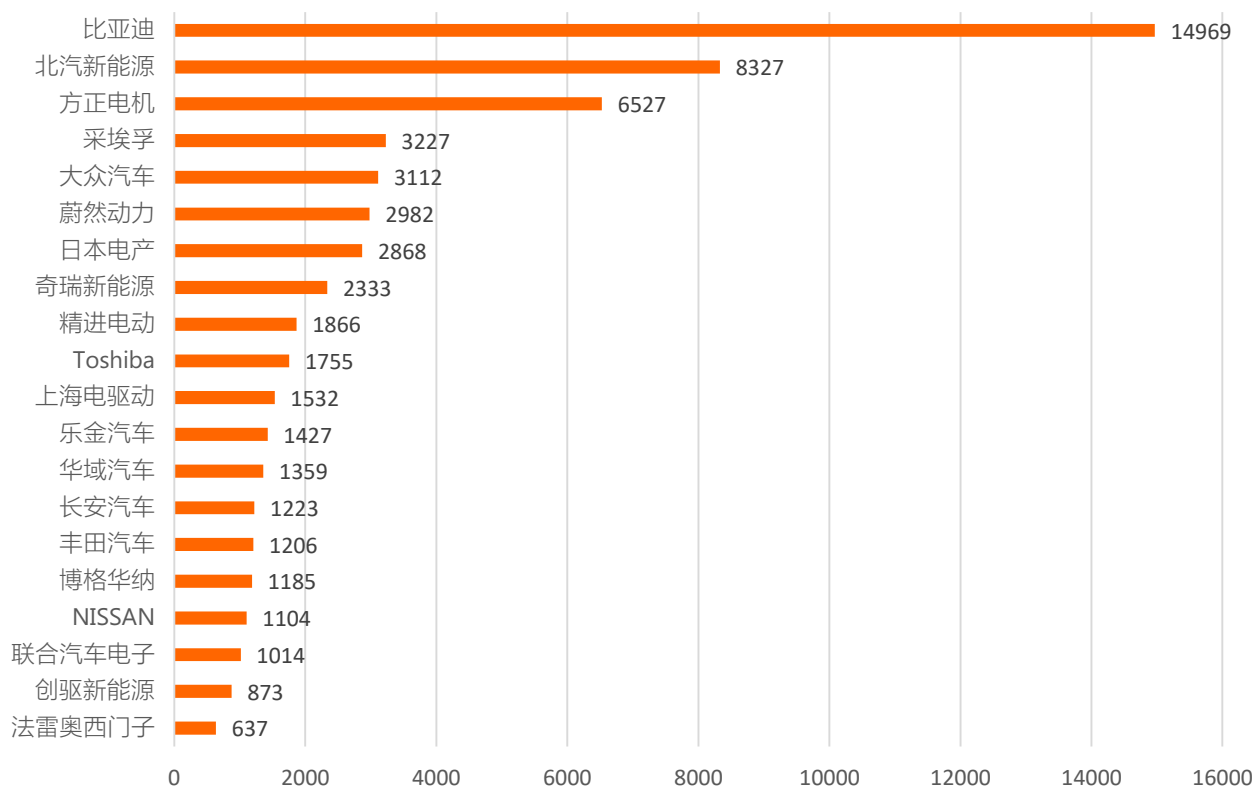
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ● 企业竞争格局

电机供应商竞争格局来看，乘用车领域，虽然比亚迪和北汽新能源依然保持领先地位，但前十格局发生了较大的变化，外资品牌电机企业正在逐渐增多，且已经挺入了前5名，Top 10 来看，有4家外资品牌电机企业；Top20 来看，外资企业达到9家，占据近半壁江山。Top 20之外，宝马、西门子、摩比斯、大陆集团等外资电机企业均在7月有电机配套表现。整体来看，外资电机企业7月占比达28%，若加上联合汽车电子这样的合资电机企业，外资合资电机企业在7月占比达30%。国内自主品牌电机企业垄断市场的局面正在悄然生变。

7月共有41家电机企业实现对新能源乘用车驱动电机装机配套，比亚迪是唯一一家单月装机量超1万台的企业，北汽新能源紧随其后保持头部地位，方正电机本月表现突出，以6527台的总成绩挺入Top 3。

图51 2019年7月新能源乘用车驱动电机装机量Top20供应商（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源乘用车电机配套车企车型来看，比亚迪为旗下10款车型提供配套，其中元EV、唐、宋、秦Pro装机量靠前，6月装机量最高的e5车型7月仅装机574台。

北汽新能源方面，依然主要为EU5和EX3两款车型提供配套，EC3在7月装机量走低，EC5在7月装机688台，超过EC3配套数量的两倍。

方正电机依然为上汽通用五菱宝骏系列、吉利帝豪EV、郑州日产帅客等车型提供配套，宝骏E100依然为其主力配套车型。

采埃孚、大众汽车、日本电产、Toshiba是四家挺入Top10的外资企业。

其中大众汽车作为车企主要为自家车型e-LAVIDA、帕萨特PHEV、途观PHEV、高尔夫纯电和宝来纯电提供配套，数据来看，e-LAVIDA在7月装机量最高，其余4款车型总计装机量不足500台。

另外三家外资品牌电机供应商在7月均只单独为一家车企车型提供配套，其中采埃孚和东芝为合资车企提供配套，车型分别为宝马530Le和福特蒙迪欧。日本电产则为自主品牌广汽AionS提供配套。



表10 2019年7月新能源乘用车驱动电机装机量Top10主要配套车企车型

电机企业	配套车企	车型	电机装机量（单位：台）
比亚迪	比亚迪	比亚迪元EV	3590
比亚迪	比亚迪	比亚迪唐	3329
比亚迪	比亚迪	比亚迪宋	2879
比亚迪	比亚迪	比亚迪秦Pro	2018
比亚迪	比亚迪	比亚迪S2	831
北汽新能源	北京汽车	北汽EU5	5182
北汽新能源	北汽新能源	北汽EX3	1351
北汽新能源	北京汽车	北汽EC5	688
北汽新能源	北汽新能源	北汽EU300	529
方正电机	上汽通用五菱	宝骏E100	6234
方正电机	吉利汽车	吉利帝豪EV	213
采埃孚	华晨宝马	宝马530Le	3227
大众汽车	上汽大众	e-LAVIDA	2640
大众汽车	上汽大众	帕萨特PHEV	385
蔚然动力	蔚来汽车	蔚来ES6	2120
蔚然动力	蔚来汽车	蔚来ES8	862
日本电产	广汽乘用车	AionS	2868
奇瑞新能源	奇瑞汽车	奇瑞eQ1	2022
精进电动	小鹏汽车	小鹏G3	814
精进电动	吉利汽车	吉利帝豪EV	466
精进电动	吉利汽车	帝豪GSe	287
Toshiba	长安福特	福特蒙迪欧	1755

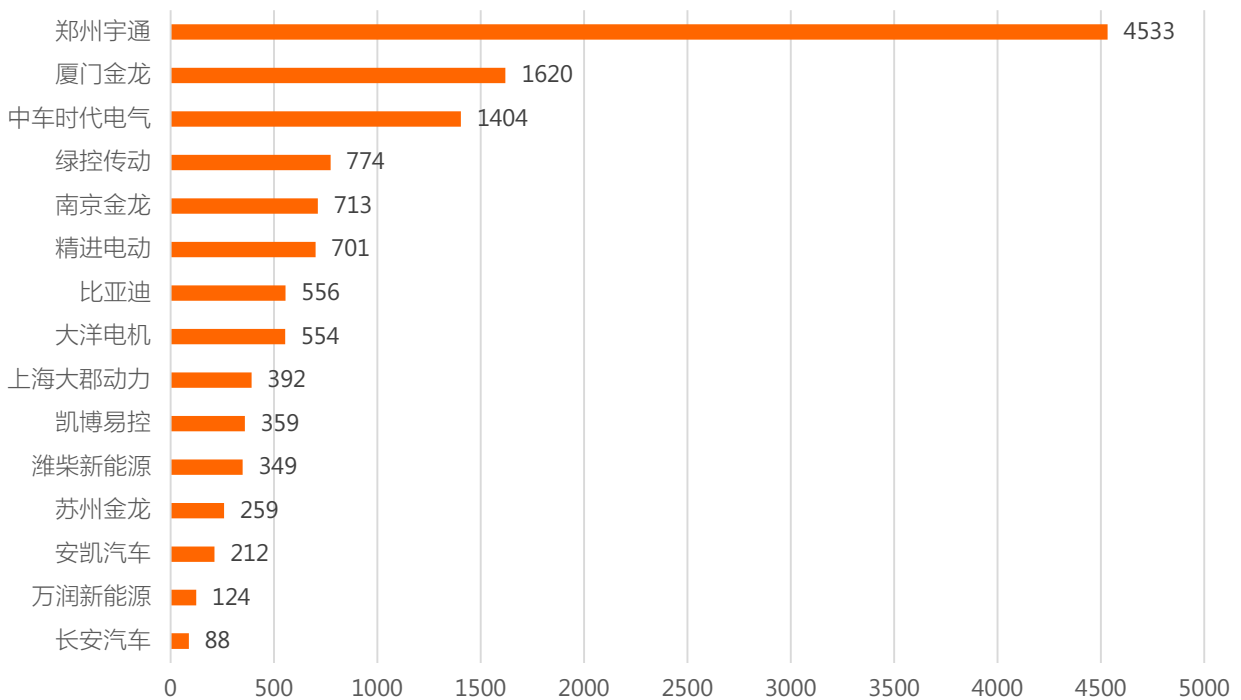
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源客车方面，大型客车生产企业均能够实现自主电机配套局面依然没有改变。

从7月电机配套量来看，其中七成来自新能源客车企业自主配套，另外三成来自第三方电机供应商。从参与电机企业来看，自主配套的电机企业共计13家，且占据头部位置，其余25家全部为第三方电机供应商。绿控传动和精进电动继续领衔第三方电机供应商。

配套车企来看，郑州宇通、南京金龙、比亚迪、苏州金龙、安凯汽车、长安汽车等均只为自家新能源客车企业提供电机配套，厦门金龙和中车时代电动则为多家新能源客车企业提供电机配套。作为第三方电机供应商龙头企业，绿控传动和精进电动均为多家客车企业提供配套，其中绿控传动为丹东黄海、神龙客车、吉利商用车等10家新能源客车企业提供配套，精进电动为中通客车、四川国宏汽车等4家客车企业提供配套。

图52 2019年7月新能源客车驱动电机装机量Top 15排名（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表11 2019年7月新能源客车驱动电机装机量Top10主要配套车企

电机企业	配套车企	电机装机量（单位：台）
郑州宇通	宇通客车	4533
厦门金龙	厦门金旅	789
厦门金龙	厦门金龙	761
中车时代电气	湖南中车	1129
中车时代电气	中国一汽	104
绿控传动	丹东黄海	305
绿控传动	申龙客车	199
南京金龙	南京金龙	713
精进电动	中通客车	608
比亚迪	比亚迪	468
大洋电机	中通客车	484
上海大郡动力	东风汽车	392
凯博易控	丹东黄海	200

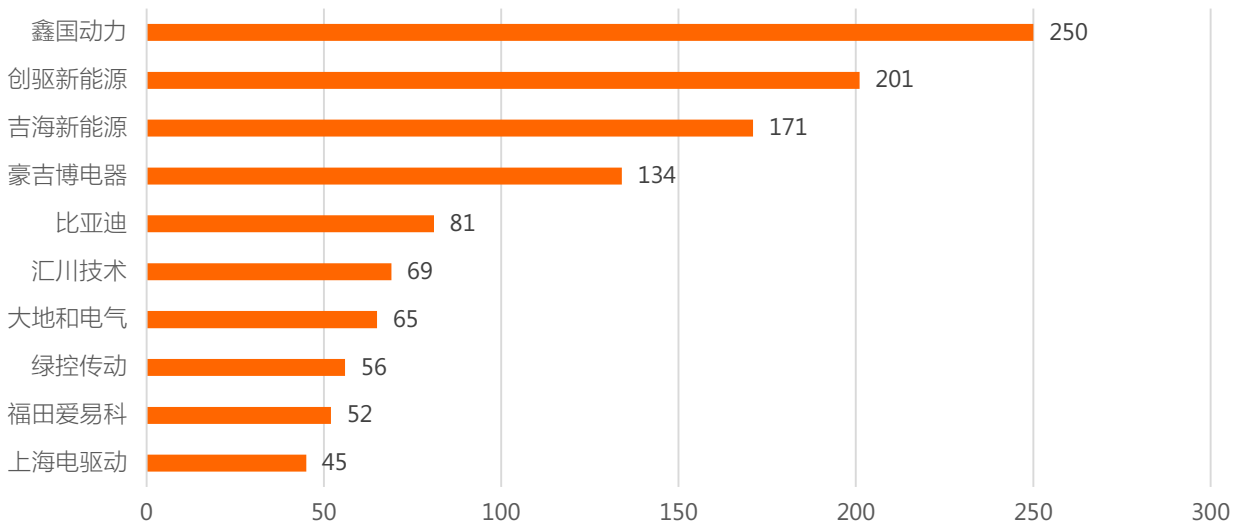
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源专用车方面，第三方电机供应商依然保持着垄断地位。

7月来看，新能源专用车领域共有29家电机企业有产出，其中只有吉海新能源、比亚迪、郑州宇通、银隆电器4家为自家产品提供配套，其余均为第三方电机供应商，且全部为自主品牌电机企业。装机量排名来看，名次变化依然很大，7月，鑫国动力装机250台，远超上半年单月装机量，位列第一。

车企配套来看，前四家电机企业均只为一家新能源专用车企业提供电机配套，其中鑫国动力全部为新楚风提供电机配套、创驱新能源仅为长安汽车提供电机配套、吉海新能源仅为自家车型提供电机配套、豪吉博电器则同样全部为新楚风汽车提供配套。

图53 2019年7月新能源专车驱动电机装机量Top15供应商（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表12 2019年7月新能源专用车驱动电机装机量Top10配套车企

电机供应商	主要配套车企	电机装机量（单位：台）
鑫国动力	新楚风汽车	250
创驱新能源	长安汽车	201
吉海新能源	吉海新能源	171
豪吉博电器	新楚风汽车	134
比亚迪	北京华林	74
汇川技术	奇瑞汽车	50
汇川技术	中通客车	12
大地和电气	奇瑞汽车	45
绿控传动	中联重科	40
福田爱易科	北汽福田	52
上海电驱动	徐工机械	45

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## 资本市场

# 重估造车新势力：踩定高估值、死等接盘侠，会拖死自己的！

造车新势力的融资难问题正在加剧。

上半年某明星新造车企业老板满世界找钱的时候——不仅找过投资企业，还找过传统车厂——新势力融资难的问题就已经开始凸显。

要知道该企业，可是具有国内最豪华的投资机构组团加持，2019年竟然混到创始人亲自出马到处找钱的地步，可见新势力融资难的问题有多严重。

然而新势力最核心的问题并不是缺钱，而是难以用合适的方法拿到钱。

而尴尬的是，这种结果其实是新势力自己造成的。



### 一、缺钱并不新鲜，新能源汽车企业都缺钱

过去这半年，不仅造车新势力的老板在满世界找钱，部分传统车企的大老板也开始了融资的道路。

汽车行业大幅下滑，新能源汽车补贴大幅退坡。

一面是为了最大可能的提升市场地位而造成的大面积压库问题，一面是补贴退坡后卖一辆亏一辆的事实。

无论新势力还是旧势力，新能源汽车全行业正在经历烧钱大赛。

简单算一笔账。

全新构建一座10万产能的工厂最低金额30亿。全新开发一款车，从研发、开模到市场推广，我们假定他是20亿。这样50亿的固定成本就出来了。

通常机器设备按5年算折旧，厂房按20年。我们折个中，把那50亿都按10年期算折旧摊销，每年少说需要摊掉5亿的费用。

以上市公司北汽蓝谷为例，2018年，补贴还没退坡的时候，他的整体毛利是负数，其他企业也差不多。2019年补贴退坡后行业企业只会更惨，但我们假设企业有较大能力，不知怎样就能弥补了这个负毛利，把毛利率提升到了0的水平。也就说新能源汽车企业卖的钱恰好和成本相等。那么每年至少要亏掉5亿的固定费用。当前一款车一年卖5万算优秀。单车亏损额要在1万左右。但这只是保守估计。

事实上主流新能源汽车企业，没有哪家只建了10万的产能。通常50万往上是正常水平。

不建工厂的蔚来，也花大力气投建了研发中心和体验中心。从报表看他的亏损反而比建工厂的还高，单车亏损10万以上。而大量建工厂、铺摊子的传统车企，单车亏损直奔10万的也不在少数。烧钱不要烧的太优秀。

然而在这场烧钱大战中，传统整车企业因为有完整的体系，烧钱烧的比新势力顺利点。

传统整车厂两种烧法：

**一是传统反哺新能源。**只要传统车还能赚钱，不管是自主传统车也好，还是合资传统车也好，大家整体算盈亏，新能源车板块的亏损就能盖住。大股东自己可以承担。

然而随着18-19年持续不间断的汽车大幅销量下滑，传统板块也越过越难受。传统车企纯靠大股东烧自己钱的模式不仅烧的越来越难，也烧的越来越心疼。

**二是靠体系内出行公司消化。**这只不过是把新能源车板块的亏损转移到其他公司罢了。当前新能源汽车的销售60%以上靠对公，有些企业内部更高。出行公司不仅能消化产能，而且由于有运营，还能帮整车厂跑里程，拿补贴，一举两得。

然而这个方法也有局限。出行公司的回本是靠一块钱，一块钱跑单赚回来的。而整车厂押车是单台十几二十万下来的。入口大如斗，出口细如针眼。出行公司很快就吃成了消化不良的胖子。

内部腾挪只能解一时之困，在车市下滑，补贴退坡的恶劣环境下，都还是快速的暴露了出来。

传统车企和新势力一样，此刻在新能源这个阵线上都面临着如何续命的问题。

所以，现在有的投资人还在就“新势力烧钱但不会造车”来说新势力不行，就比较有问题了。

其实不是那么回事。

目前整个新能源行业在烧钱方面不分新旧。

仅从实业的角度说，有些新势力做的比传统车还漂亮。

烧钱不是核心问题，是不是真造车也不是。

新势力此刻艰难的关键点在别的地方。



## 二、新势力最大的问题是估值过高

资本市场一共只有两种游戏：一种是价值投资，相信企业未来带来的现金流的现值高过投资者此刻付出的投资，投资者用5毛钱买了一块钱的东西，未来可见的期间能赚钱。

另一种是击鼓传花。相信企业的故事，未来有人愿意出比投资者此刻投资的更高价格来买单，投资者用5毛钱买了别人未来愿意花一块钱来买的东西，未来可见的期间能赚钱。

在VC投资界，由于偏前期，不确定性特别高，基本没有什么人，什么企业能让人确定该企业未来一定能带来可观的现金流，尤其是机构投资者大部分要在3-5年退出的短暂投资期内，VC企业靠现金流覆盖投资成本的可能性微乎其微。

所以VC投资在很大程度上，靠第二种方法运转。

第二种投资的基础，是投资者和创业者一起，把企业包装成第一种企业。

第一种投资为了获得更大的利益，往往会用第二种投资的手法。

新造车势力中固然不乏第二种投资，而且自从有造车新势力这个概念以来就在泥沙俱下，一个接一个不停的死去。这样的项目死不足惜，它本身就是市场发挥自身优胜劣汰作用，推进行业健康发展的方式。

现在困扰造车新势力的其实是第一种投资，是那种在产业用第二种投资的手法在资本旺盛的年代，把自己包装过渡为第一种投资。

这种投资的目标企业经历了四个阶段：

第一阶段，明星企业咋咋呼呼，PPT造车的时刻，他们以靠谱的创始人和靠谱做事拿到了第一轮小投资。

第二阶段，咋咋呼呼的明星企业因为名大于实遭遇挫折，他们以靠谱的创始人和靠谱的做事风格，拿到第二轮投资。人们开始认为靠谱企业才是明日之星。

第三阶段，咋咋呼呼企业的倒掉证明咋咋呼呼方式的新造车模式不可行。几个在逻辑上说的通的模式被选出来。这里包括我们前面说的靠谱企业。人们开始把对未来所有的想象堆到靠谱企业身上，给他高估值。

第四阶段，行业开始下行，新模式不断被证伪。人们认识到，不管以什么科技、什么模式加持，新势力最终还是需要通过卖车才能实现价值变现，车卖出去的技术和模式，才是好技术和好模式。尽管直到今天，还有人认为应该以新技术和新模式为基础给造车新势力高估值，但在投资者眼中，没有价值转化能力的技术与模式一文不值。新势力开始进入抢量产，抢交付阶段。靠谱企业的估值开始需要销量支撑。为了支撑估值，靠谱企业给了很好的成本预期和销量预期。

第五阶段，行业大幅下行，补贴大幅退坡。人们开始认识到新能源汽车短期销量爆发基本没有可能。靠谱企业通过努力，虽然实现了以市场水平来看还不错的销量，但远达不到支撑估值水平所需要的销量业绩。同时成本并不能达到预计的低水平，毛利和净利远不达预期。基于销量业绩评估的靠谱企业的估值水平受到挑战。

第六阶段，预先上市的企业，IPO估值以及实时估值都大幅跌破了上市前最后一轮融资的估值。市场对新势力的估值以这些企业为基准进一步下滑。为了进一步融资，靠谱企业发起了更高估值水平的新一轮融资。为了让投资人接受更高水平的估值。靠谱企业新的投资条款里，签了对赌协议，给新融资更多特权，许诺如果投资人的投资达不到预期收益，靠谱企业全额偿还本金，并以每年15%的利率，付给利息，并且投资人有优先求偿权。股权投资，实质上已经变成了债权。

第七阶段，市场进一步恶化。由于认识到投资期限内，销量没有进一步突破和可靠盈利的可能。以激进风格搞明股实债的投资人，也觉得未来风险不可控，不再有新的投资注入。

然后，拿着一个纸面的高估值，让投资行业以外的人看起来，靠谱企业还处于靠谱的实业发展水平，其实是僵在了一个不尴不尬，不上不下的地方。

然而行业还在发展，烧钱仍在继续。

所以缺钱并不可怕，这种前期把自己捧得太高，此刻找不到台阶下，无法长期可持续给自己融资的状态，才是造车新势力最大的问题。

也是因为这个，投资人从茫茫创业军团大海的岸边，搭眼一看，大量的造车新势力如石沉大海，海面上仅存的几家要么千疮百孔，要么船舱里自己注满了水，随时有沉下去的危险。想拉他一把，还得坐上他的贼船，跟他一块往外舀水，凶险万端，还搞不清啥时候能掰扯清楚。

市场上有的是项目，就算吊死，也没必要非选一棵歪脖子树啊。

所以这就有了，造车新势力都不行的说法



### 三、转机何在？

既然行业这么惨，那是不是整个造车新势力领域就全军覆没了？

显然不是。

在当前这个行业下滑的时点。

只要能给出合适的价格，有些新势力其实还是有很好的投资价值。

我之前的文章说过，判断中国新能源汽车的发展主要看三点：

一是从全球趋势和中国产业支持看，新能源汽车还是不是一个坚定不移往前走的行业，会不会有长远的发展。

二是新能源汽车的成本是不是可以在可见的将来显著降低，与燃油车平价甚至低于燃油车。

三是在新能源车平价到来成为市场主流之前，是不是有一批企业能获得源源不断的现金流活着支撑到那会。

对于问题一，全球的趋势和国家的政策导向，我们完全不用怀疑。

对于问题二，多家机构预测2025年将实现成本平价，宁德时代更是给出了2024年将平价的乐观估计。也就是说未来5-6年后，新能源汽车将进入确定获利期。

届时谁能成为市场领导者，谁必将获得长足的发展。不但可以在3000万辆燃油车替换成新能源车巨大市场中，收获巨利，还有可能因中国在新能源汽车的领先优势，引领中国汽车，第一次迈上世界舞台，去国际上圈钱。

即使达不到这种领先级别的市场地位。在行业内排个前几名，瓜分几万亿的市场份额，也是美滋滋。

这样的市场，有这样能力的企业，投资机构没有理由不投。

现在的关键，是问题三。

企业要有实力在未来5-6年的不赚钱，烧钱期获得源源不断的现金流。

不但不能死，还要烧着钱，去打开市场，获得尽可能高的市场份额，以确保进入平价阶段后，能够拥有可观的市场形成支撑。

那时，由于赚钱更容易了，竞争会再次激烈起来。

所以，某种程度上来说，此时此刻，虽然融资难，却是一个竞争不那么激烈的机遇期。

新势力要想崛起，此时是关键时刻。

然而要想抓住这个关键时刻，造车新势力和他们的现有投资人，都要着眼长远，关注长期利益。

第一点，就是不要再踩在高估值的虚名上飘在半空荡秋千了。

各投资方压一压水分，降一降估值，承担此刻一定的损失，以新的低估值为基础，追加投资也好，引入新的投资人也好。把企业扶起来让他能够熬过烧钱期，进入盈利期才是大家都有赚的关键。

否则踩定高估值，死等接盘侠，很有可能会拖死企业，连带拖死自己。



第二点，就是企业在融到资之后，加紧修炼基本功，打造产品，打造品牌，降低成本，做出真正有市场竞争力的中国新能源汽车产品。

向投资方证明自己有能力熬过烧钱期，并取得可观的市场份额，实力能打，赚钱有望。而不是还拿些虚无缥缈的技术和模式继续忽悠投资人。

汽车行业的核心技术，在于系统集成，在于产业链掌控，那是一套管理技术。他不是半导体市场那样的核心科技支撑型行业。



汽车行业的技术变革与模式变革，从属于制造业，还是高安全性需要产品。内隐型是知识很多，场景复杂，变革需要循序渐进，不管互联网+，还是智能+，都不会像一般消费品那样呈现瞬间爆发趋势。

汽车产品单次消费高，消费频次低，标准化程度低，库存与物流成本高。模式变革同样需要渐进，而无法向一般消费品与服务那样爆发。

这是过去许多年里，汽车创业者以一次次倒闭潮为代价，换回来的血的教训。

做好产品，做好品牌，稳妥的推进创新，证明自己创造销量的能力，先压低估值，再逐步翻盘。

是造车新势力面向市场最该做的东西。

去他的什么造车新势力都不行。

做好这些，造车新势力必将迎来胜出者。

因为所有的投资终究围绕价值在转。

踏踏实实耕作，切实创造出价值，以公道的价格卖出去的人，必将获得认可。



## 政策解读

# 面对新能源汽车限购，北京到底应如何“松绑”？

距离发改委等三部门联合发布《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案（2019-2020年）》已经过去了两个多月，其中“各地不得对新能源汽车实行限行、限购，已实行的应当取消”这一条，引发了大家的持续关注。

广州、深圳、贵阳已争相带头“松绑”，首都北京却迟迟没什么动静。

对此，第一电动咨询北京市交通委员会，对方回复：“目前没有接到相关通知。”她表示，“经审核，截至2019年6月8日24时，新能源小客车指标个人共有430656个有效编码，单位共有8802家。”

中国汽车工业协会秘书长助理许海东告诉第一电动，“关于北京市取消限购，我们还没有得到什么正式消息。不过，北京市已加快出租车、公交等更换为纯电，支持北汽的换电模式，这也是落实政策的一部分。北京从保障交通畅通、控制环境污染等方面有自己的综合考量，我们会呼吁地方政府落实中央政策，但没必要施加更多压力。”

截至目前，全国燃油车限购城市的新能源汽车政策具体是怎样的？在北京相关政策还不明朗的情况下，大家又提出了什么建议？



### 油车摇不上号、新能源排长队，北京购车成“老大难”

在北京，摇号难早已成为共识，有大量消费者是因摇不上号转而选择新能源汽车。纵观国内燃油车限购城市的相关政策，从严格意义上说，只有北京对新能源汽车进行了指标管理，即每年限制6万辆。

2019年全国燃油车限购城市及新能源汽车政策汇总表

燃油车限购城市	燃油车限制形式	新能源车政策		
		车型	数量	其他
北京	摇号 (4万台/年)	纯电	6万/年	不限行
天津	摇号+竞拍 (10万台/年)	纯电动汽车、插电式混合动力 (含增程式) 汽车和燃料电池汽车	不限	不限行
上海	竞拍	纯电动汽车、插电式混合动力 (含增程式) 汽车和燃料电池汽车	不限	不限行
广州	普通车竞拍+节能车摇号 (12万台/年+2019.6-2020.12新增10万)	纯电动汽车、插电式混合动力 (含增程式) 汽车和燃料电池汽车	不限	不限行
深圳	摇号+竞拍 (12万台/年)	纯电动汽车、混合动力	不限	不限行
石家庄	限制家庭购买第三辆个人用小客车	纯电动汽车、插电式混合动力 (含增程式) 汽车和燃料电池汽车	不限	纯电动不限行
贵阳	专段号牌摇号	纯电动汽车、插电式混合动力 (含增程式) 汽车和燃料电池汽车	不限	不限行
杭州	摇号+竞拍 (8万台/年)	纯电动汽车、插电式混合动力 (含增程式) 汽车和燃料电池汽车	不限	不限行
海南	摇号+竞拍	纯电动汽车、插电式混合动力 (含增程式) 汽车和燃料电池汽车	不限	不限行

(表格出处: 全国工商业联合会汽车经销商商会)

若按照现行政策测算, 靠后的新能源车指标个人申请者要排队等上8年之久。放开新能源汽车限购是很多消费者的诉求, 而对于释放超43万辆的新能源汽车市场需求, 业内普遍认为可能性不大, 但很可能给新能源汽车增加指标。

有汽车分析师及相关专家对媒体表示, 北京市的交通压力由来已久, 国家政策理论上是要完全放开的, 但北京不太可能“照单全收”。另外, 北京对新能源汽车并不算是“限购”, 因为指标配给只是限制时间, 但没有限制购买, 所以北京到底会不会针对这项规定出台细化政策, 仍需观察。

此前, 第一电动曾发表《北京会增加5万个新能源汽车指标吗?》一文, 认为在北京市政府要把总的机动车保有量控制在620万左右的前提下, 考虑到刺激汽车消费的重要性, 北京市在下半年增加5万个新能源汽车指标, 也许是极有可能的事。

可见, 大判断为北京市可能会有规划性地放开新能源汽车的购买, 但是完全放开几率很小。鉴于此, 日前, 全国工商业联合会汽车经销商商会 (以下简称“工商联汽车商会”), 对北京新能源汽车限购方面提出了四点建议。

下面, 我们就从工商联汽车商会提出的几个角度, 来看看具体建议与可行性。

### 一、应该加大新能源汽车购买指标的供应总量

根据《北京市小客车数量调控暂行规定》、《北京市人民政府关于修改〈北京市小客车数量调控暂行规定〉的决定》及其《实施细则》的有关规定, 2019年小客车指标年度配额为10万个, 其中燃油汽车指标占4万个, 新能源汽车的指标占6万个。鉴于目前新能源车指标的个人申请量已突破43万, 新能源汽车牌照的占比和供应总量应适当提升, 可以考虑2019年、2020年两年由目前的年度配额6万个升级到每年12万个。

此项提议的大方向与第一电动的初步判断类似, 即增加新能源指标5万-6万个。这样不仅可以方便消费者, 对正处于煎熬中的电动车厂商也将是重大利好消息。

不过, 前几年新能源指标弃号率很高。一部分消费者仅是出于兴趣考虑新能源汽车, 还有一部分北京消费者为应对购车要“排队”做出“占位”行为, 所以逾43万辆新能源汽车需求就并非今年的实际购车需求。

因此, 北京市将新能源汽车指标适度放开或许可行, 但升至每年12万个概率较小。

### 二、引导无车家庭购买新能源汽车

目前, 很多京户家庭多年摇号难中, 只能上外地牌照的车应急使用, 这其中的诸多限制与不便让无车家庭十分困扰和苦恼。所谓无车家庭, 应当指所有家庭成员不拥有汽车的户口单位。虽然我国汽车保有量十分巨大, 但是无车家庭的

数量还是十分巨大的，他们的用车出行需求一定程度上可以理解为刚需，应当得到满足，因此政策应对这类群体有适当倾斜和照顾。此外，针对符合摇号资格且全家无车的群体，也应当视同无车家庭给予政策倾斜。

面对北京巨大的汽车保有量，想要解决交通拥堵与环境问题，单纯的限行限购并非真正的对症下药。“堵不如疏”，要探索新的公共出行方式，也要切实解决无车家庭的实际和紧迫的用车需求。新能源汽车，无疑是当下复杂矛盾交汇中出现的有诸多可能性的关键点。

对于目前想买车但还没车的家庭来说，北京市给予适当的政策倾斜存在合理性。既符合国家对新能源汽车的倡导，也能真正解决这类消费者的问题。

对此，能源与交通创新中心清洁交通项目高级经理康利平表示赞同。她也建议，可以对无车家庭放开对新能源汽车的购置，“每个人都拥有选择的权利。”

近年来，北京市政府方面便开始对小客车数量调控政策不断进行优化。据悉，对于增量部分，“以家庭为单位摇号”和“以停车位为条件摇号”等更加精细化的管理方案都在积极研究中；对于存量部分，正在重点研究燃油小客车通过碳交易平台转让并变更为新能源小客车的可行性，既盘活存量，增加市民获得指标的途径，又同步实现机动车能源结构的优化。

虽然政府也有关于对家庭的定义界定、可能引发虚假婚姻登记等现象的担心，但相信引导无车家庭购置新能源汽车的提议仍存在可行性。



### 三．对京郊各区（房山、大兴、昌平、密云、怀柔、平谷、延庆、门头沟）单独设置新能源汽车号牌，可在各区使用，不能进入五环内使用

京郊各区日常生活工作基本在辖区内，很少去五环以内，如划定单独号牌，如“京J D12345”，限定在五环外使用，购买人限定无车家庭且户口在京郊各区。可有效缓解无车家庭的用车困扰，而且不增加五环内的交通压力。

这项提议可行性较高，京郊各区的居民平日可能进五环的频率并不是太高，单独设置新能源号牌算是合情合理。

### 四．加大外埠牌照和“京牌外用”管控力度，为京牌“刚需指标”腾出空间

北京市目前的汽车保有量超过600万辆，按北京市公安交管部门的数据计算，目前在京外地车约有70.9万辆，平均每周办理进京证91万张。五环内停在居民区的外地车也达到了5-13%，五环外达到15-29%，城市快速路中行驶的外埠车占比为10%。

而今年11月份实施外地牌照车辆进京的新政策后，外地车的进京证将有申请次数的限制，在此政策的作用下，外埠车辆将无法长期在北京市内通行，所以，在此政策下的70.9万辆外地车车主的需求将会出现明显缺口，在缓解首都交通压力的同时，也给新能源汽车指标配额的提升留出了活动余量。

2019年，新能源补贴“断崖式”下滑。8月12日，中国汽车工业协会公布了2019年7月的汽车产销情况，今年7月，新能源汽车产销完成8.4万辆和8万辆，同比下降6.9%和4.7%，相较于6月份的销量13.7万辆更是下滑47.5%，这也是近三年来新能源汽车产销首次出现下跌。随着新能源汽车市场负增长的到来，北京或许会加快相关政策的落地。

## 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：

### 营销部

李女士

电话：17001100586

邮箱：liming@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。