



中国新能源汽车月报 2015.12

China EV Monthly Report DEC 2015

2015 年新能源汽车产量创新高：38 万辆

第一电动网 · 第一电动研究院

电话：010-58769630

Email:evin@d1ev.com

主题报告 1	2
2015 年中国新能源汽车产量创历史新高，全球第一	2
纯电动乘用车：12 月月度产量回落至 2.57 万辆	3
插电式混动乘用车：全年产量同比增长 2.8 倍	4
重点新能源乘用车企分析	6
新能源商用车：纯电动客车占比达 56%	13
新能源客车企业分析：宇通一家独大	19
纯电动物流车：全年产量达去年 20 倍之多	25
主题报告 2	31
电动汽车 7 国集团全年销售 44 万辆新能源乘用车	31
中国以 18.8 万辆傲视全球	31
美国 MODEL S、聆风和沃蓝达包揽前三	32
挪威销量达 3.4 万辆，占据市场 22.8%份额	33
英国电动汽车市场的销量猛增到 28188 辆，同比翻倍	34
法国电动汽车全年销量达 27 万辆	34
日本全年电动汽车销量下滑	35
德国电动汽车销量为 2.4 万辆	36
2015 年总结及 2016 展望	36
中国参考	39
政策	39
市场	41
国外参考	44
政策	44
市场	44
技术	46
联系我们	48

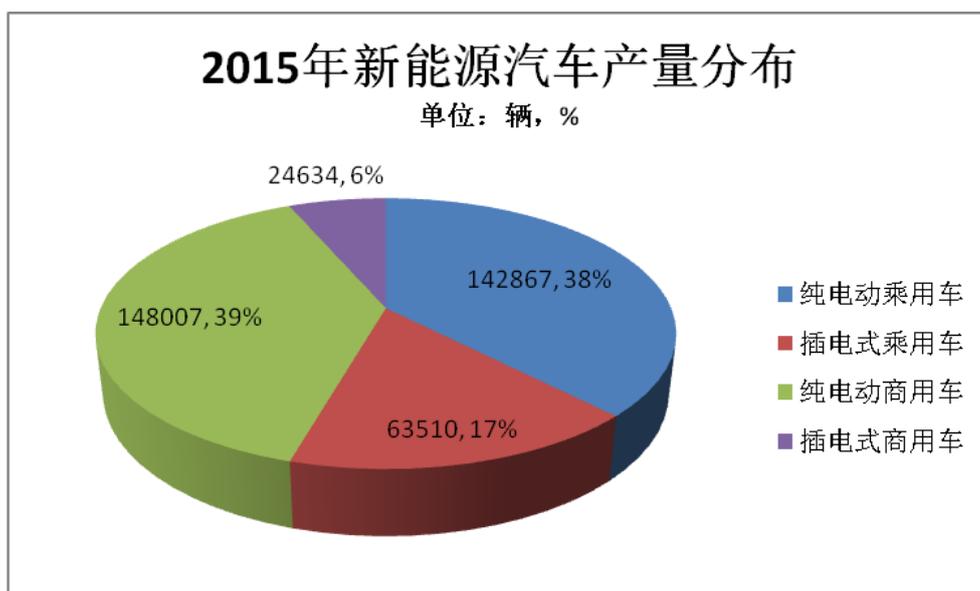
2015 年中国新能源汽车产量创历史新高，全球第一

在刚刚过去的 2015 年，中国的新能源汽车再度取得飞速增长，内部超越了对整体汽车产销 1%的分水岭，进入产业成长期；对外超越美国，一举成为全球最大新能源汽车市场。

根据工信部发布的、按机动车辆出厂合格证统计，2015 年新能源汽车产量达 37.9 万辆，同比增长 4 倍。2014 年美国是全球新能源汽车冠军，产销 12.3 万辆，2015 年下降到 11.5 万辆。中国由此超越美国，奠定全球新能源汽车第一大市场的地位。

2015 年进入新能源汽车产业高速增长年，纯电动乘用车产量突破 14 万辆，达到历史最高值。2014、2015 连续两年同比增长近 3 倍。

2015 年中国新能源商用车累计产量达 17.3 万辆，较之 2014 年 2.9 万辆的年产量，同比增长近 5 倍，净增量达 14.4 万辆；在总产量中的占比也由 2014 年的 35%提升至今年的 46%，逐步缩小与新能源乘用车累计产量的差距，两者全年产量相差仅 3.3 万辆（新能源商用车 17.3 万辆，新能源乘用车 20.6 万辆）。



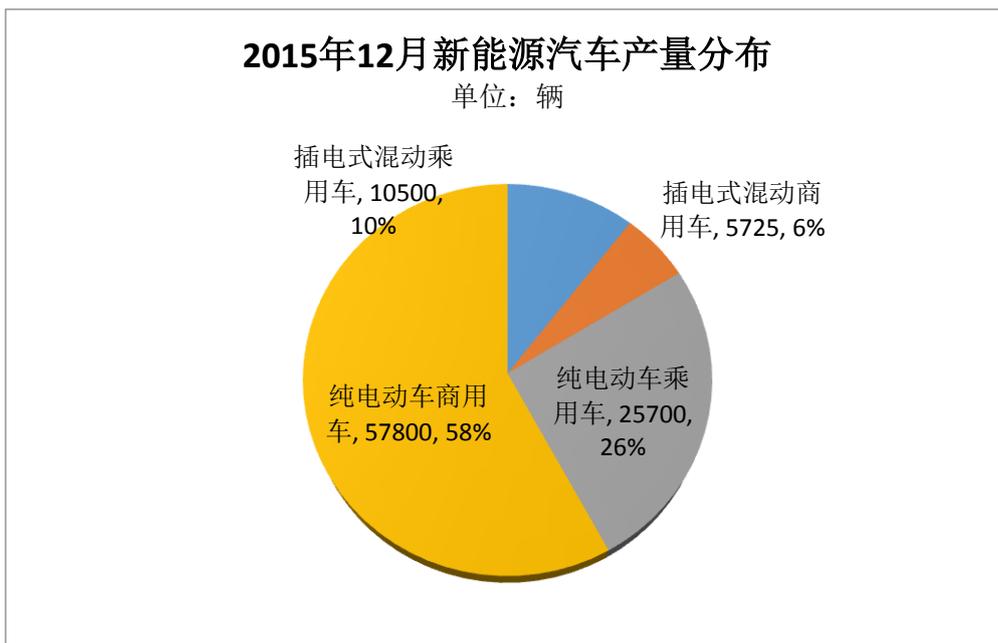
资料来源：工信部

纯电动乘用车 14.28 万辆的产量略低于纯电动商用车的 14.8 万辆，占比 38%。累计来看，2013—2015 年纯电动乘用车生产 19.01 万辆，占 48.1 万辆总量的 40%。动态来看，2015 年纯电动乘用车同比增长速度（3 倍）落后于新能源汽车整体增长速度（4 倍）。

2015 年 12 月，中国新能源汽车生产 9.98 万辆，同比增长 3 倍。其中，纯电动商用车产量暴增，月度产量逼近 6 万辆，大幅超过纯电动乘用车，占比攀升至 58%，全年累计产量也与纯电动乘用车基本持平，两者占比分别为 38%和 39%。

2015年12月新能源汽车产量分布

单位：辆

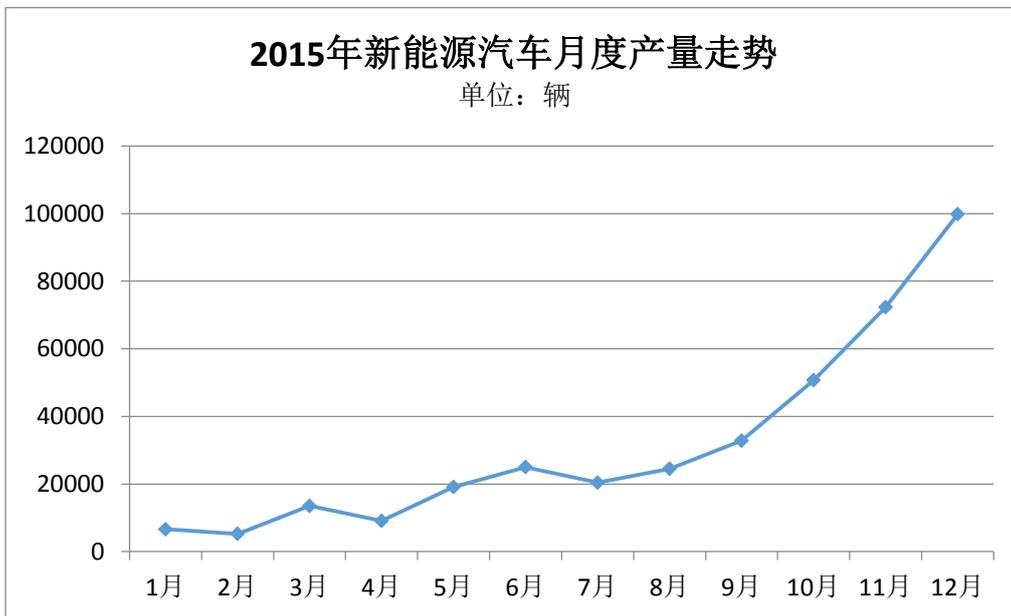


资料来源：工信部

细分看，12月纯电动乘用车生产2.57万辆，同比增长114%，插电式混合动力乘用车生产1.05万辆，同比增长2倍；纯电动商用车生产5.78万辆，同比增长6倍，插电式混合动力商用车生产5725辆，同比增长51%。列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》前六批的国产新能源汽车生产9.18万辆，占12月产量的92%。

2015年新能源汽车月度产量走势

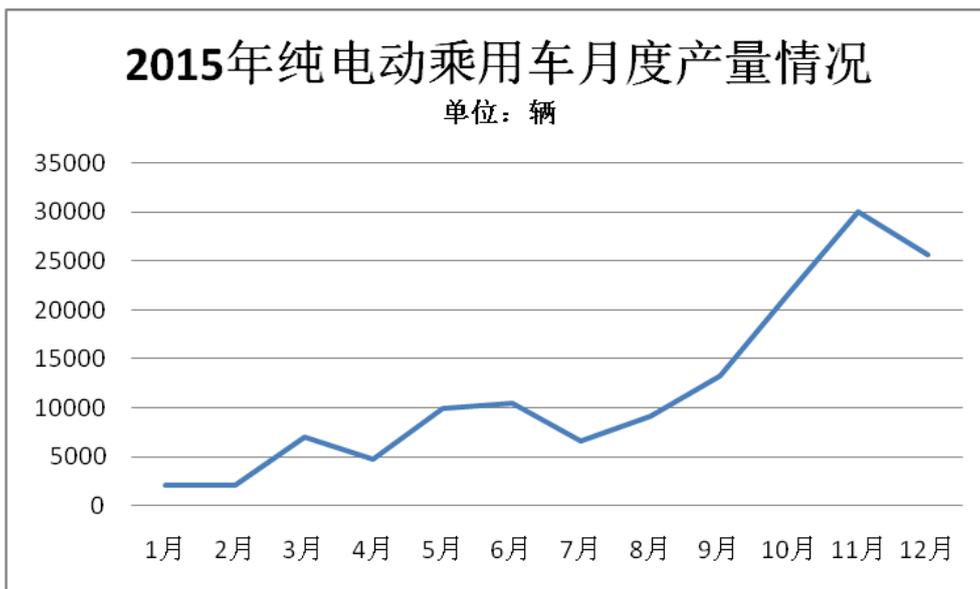
单位：辆



资料来源：工信部

从月度产量走势看，2015年前三季度产量走势维持在4万辆以下水平，月度波动幅度也不是很大，第四季度，月度产量走势呈现大幅走势，直到12月份，产量攀升至历史高点，产量逼近10万辆。

纯电动乘用车：12月月度产量回落至2.57万辆



资料来源：工信部

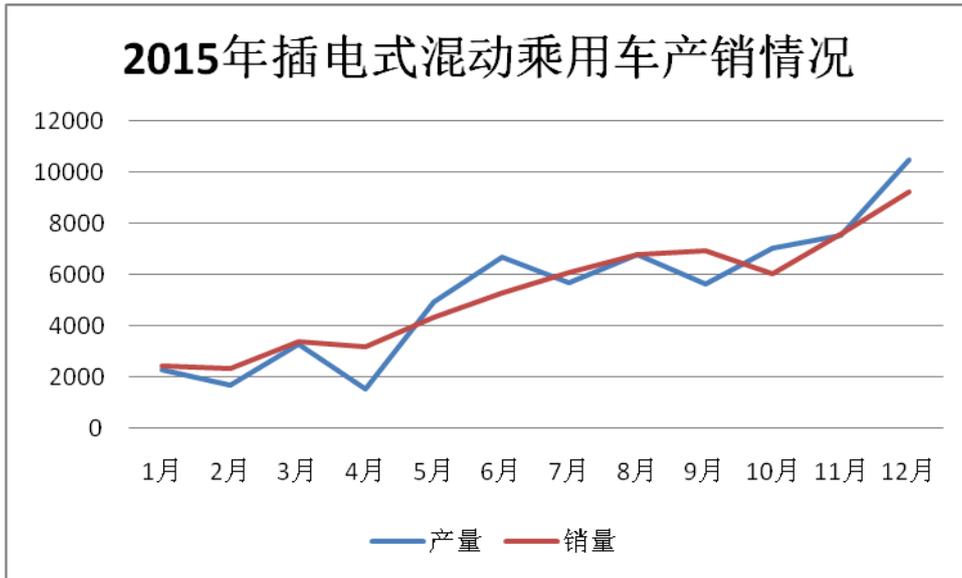
从月度产量走势来看，纯电动乘用车产量走势基本与总产量走势保持一致。从8月开始，连续4月呈现高速增长趋势，继9月产量超过去年最高月度产量最高值（1.2万辆），在10、11月连续两个月，纯电动乘用车不断刷新月度产量纪录。11月纯电动乘用车产量达3万辆，同比增长7倍。

按往年新能源汽车走势，年底效应一般会在全年最后两个月出现。由于担忧下阶段地方政策将出现相当长时间的空当，车企们一起发力，希望在2015年底的本轮推广结束之前，尽快收割现有政策红利，新能源汽车产销数据因此暴涨，年底效应提前到来。

插电式混动乘用车：全年产量同比增长2.8倍

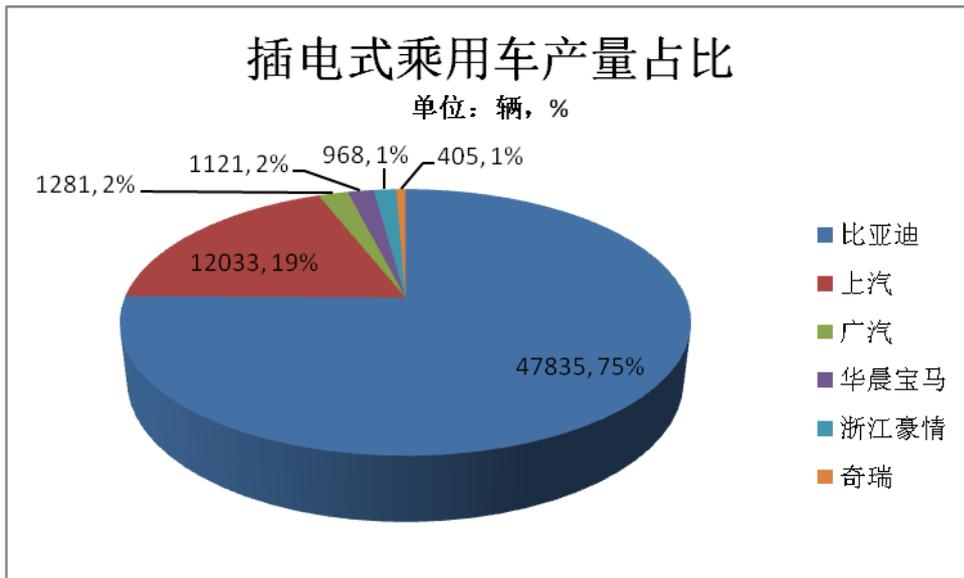
2015年插电式混合动力乘用车生产6.35万辆，占总量17%，同比增长2.8倍。

从产量走势来看，插电式混动乘用车波动较大，每个季度低开高走，整体呈阶梯式增长。相对于纯电动乘用车，插电式混动乘用车在私人领域的推广更多，市场化脚步更加领先，销量方面基本保持稳定增长。



资料来源：工信部、乘联会

中国市场上的插电式混合动力车型并不多，截至2015年底仅有五个品牌6款车型在售。其中，比亚迪以4.78万辆占据最大份额，继2014年比亚迪秦上市引发市场追捧后，2015年6月推出的插电式车型唐也获得了不俗的成绩。



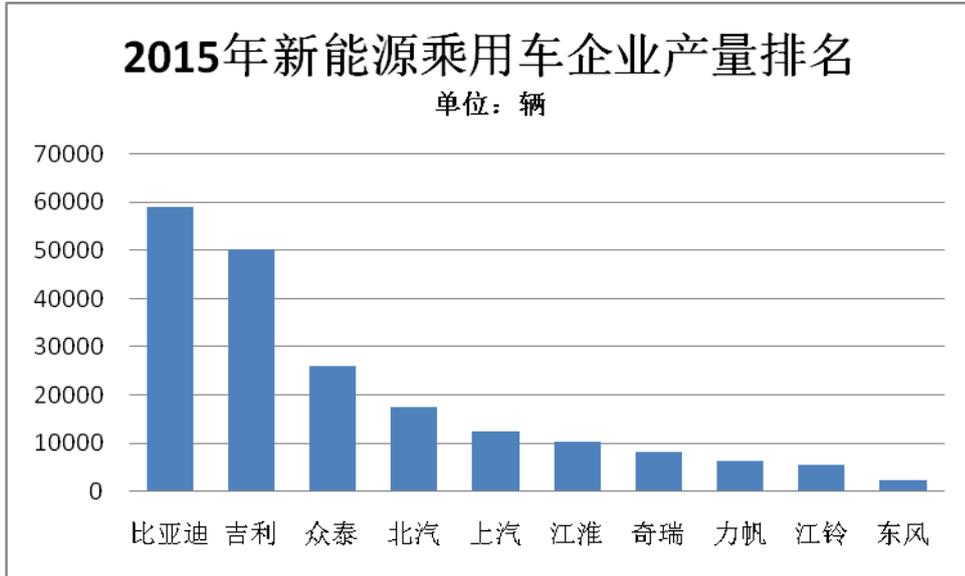
资料来源：中国汽车技术研究中心

2015年，上汽扩大了插电式车型产能，通过加强市场营销实现了快速增长，全年产量达到1.2万辆，市场占比从2014年16%提升至19%。广汽传祺增程式车型表现平平，产量未见起色。华晨宝马与沃尔沃（浙江豪情）分别于2015年1月、6月推出了定位高端的插电式车型，市场份额旗鼓相当。

值得关注的是，奇瑞在2015年12月生产了405辆艾瑞泽7插电式混合动力车型，这次奇瑞首次批量生产插电式车型。奇瑞官方曾表示，艾瑞泽7插电式将在2015年年底上市，目前来看，该车的上市将推迟到2016年。

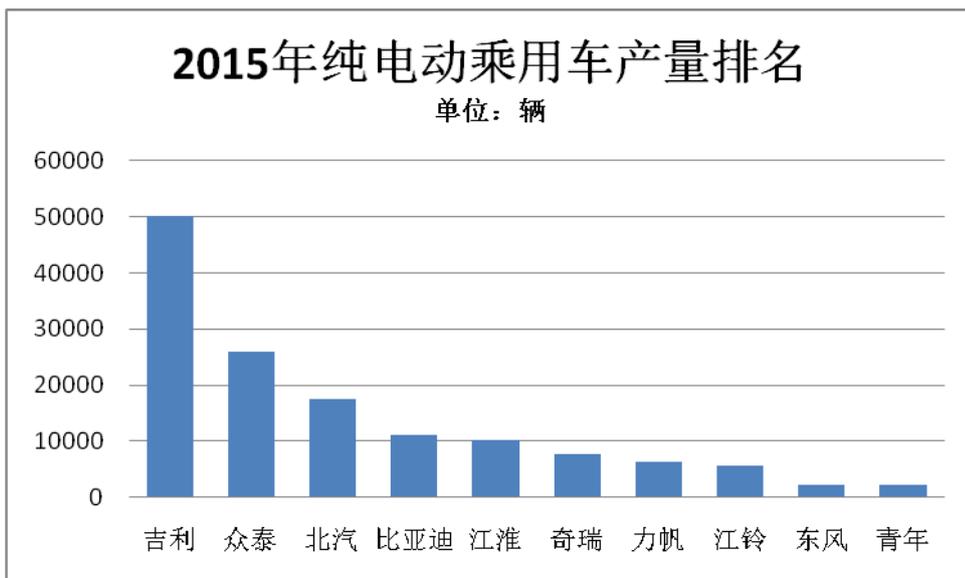
重点新能源乘用车企分析

根据 2015 年产量，列出前十家车企排行如下，前六名排位与 2014 年保持一致。比亚迪以 5.89 万辆排名第一，连续两年占据冠军位置。此外吉利、众泰（湖南江南）、北汽、上汽、江淮、奇瑞一直是产销排名靠前的企业。2015 年新增进入前 10 榜的企业有江铃和力帆，主要通过小型、低价电动汽车的投放快速打开市场。



资料来源：中国汽车技术研究中心

细分车型技术路线来看，在纯电动汽车领域，2015 年吉利以 5.01 万辆产量位居榜首，远领先第二名众泰（湖南江南）的 2.6 万辆。北汽新能源以 1.74 万辆排名第三（北汽威旺计入物流车），比亚迪 1.1 万辆排名第五，江淮以 1.02 万辆排名第五。



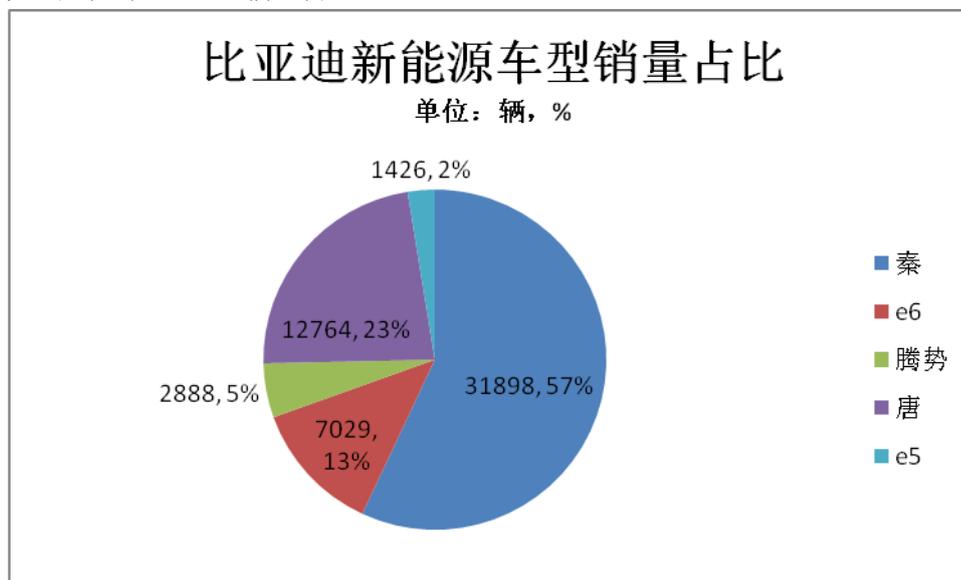
资料来源：中国汽车技术研究中心

比亚迪

2015 年，比亚迪累计销售新能源乘用车 6.16 万辆，同比 2014 年 1.83 万辆的销量增长

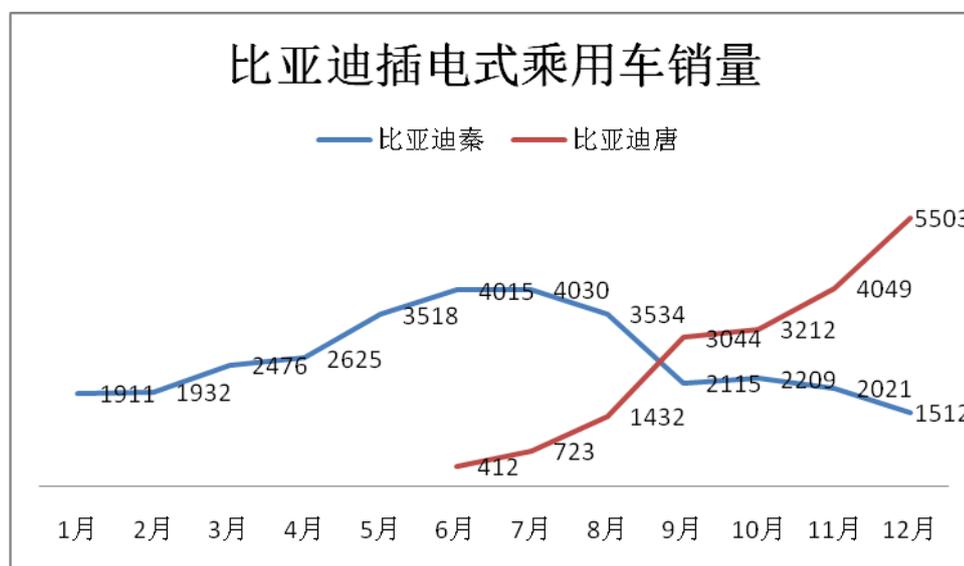
2.4 倍。

分车型来看，比亚迪秦仍是对销量贡献最大的车型，占比 57%，其次是比亚迪唐，两款插电式车型累计生产 4.47 万辆，在比亚迪新能源车型销量中占比 80%。纯电动车型包括 e6、e5、腾势，累计生产 11343 辆，占比 20%。



资料来源：比亚迪

比亚迪“542”战略首款三擎四驱双模 SUV 唐于 2015 年 6 月上市，不仅切中近年一直热销的 SUV 市场，凭借百公里加速 4.9 秒、百公里油耗 2 升等优秀性能指标也足以与传统车型匹敌。上市后一直保持迅猛增长的势头，11 月销售 4090 辆，超过比亚迪秦历史单月销售最高水平。6-12 月累计生产 18375 辆。



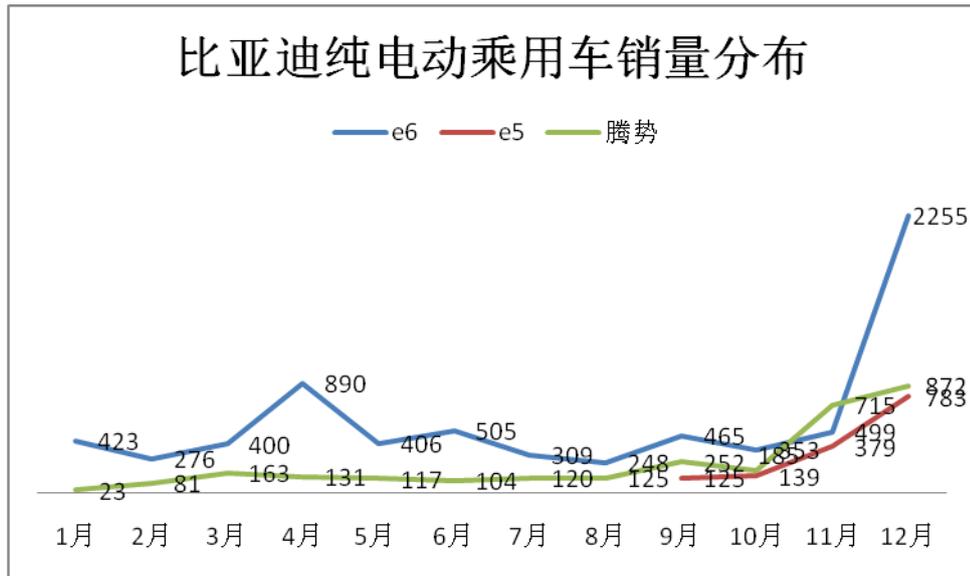
资料来源：比亚迪

连续 20 个月在销量上保持“只升不降”优势的比亚迪秦在 2015 年 8 月遇到首次下滑，销售 3534 辆，环比下降 12.3%。新车比亚迪唐上市后，比亚迪电池供应逐渐向唐倾斜，相较于唐的快速增长，比亚迪秦的销量增速略有放缓。尤其以 9 月为分水岭，比亚迪唐单月销

量开始超过秦。

比亚迪旗下在售的电动乘用车有三款，销量最大的车型是比亚迪 e6，同样作为出租车定位的 e5 于 9 月开始销售，初期销量较小，12 月底获得北京新能源小客车备案，将投放 500 辆 e5 作为出租车运营，12 月销量由此提升到 783 辆，全年累计销量达 1426 辆。

主要面向私人市场的腾势车型定位高端，2015 年前 1-8 月的月度销量平均维持在百辆上下，表现平平。腾势于 2014 年第四季度才开始上市销售，初期在市场中的品牌认知度并不高，产能及渠道扩张等方面要经历一段“爬坡期”。进入 9 月后，借助车市“金九银十”效应，腾势在渠道扩张、市场营销方面加大了投入力度，市场销量开始快速走高：9 月单月销量首次突破 200 辆，环比增长 101.6%。10 月短暂回落后，再次迎来高速增长，11 月销量达 715 辆，环比增长 90%，全年销售 2888 辆。

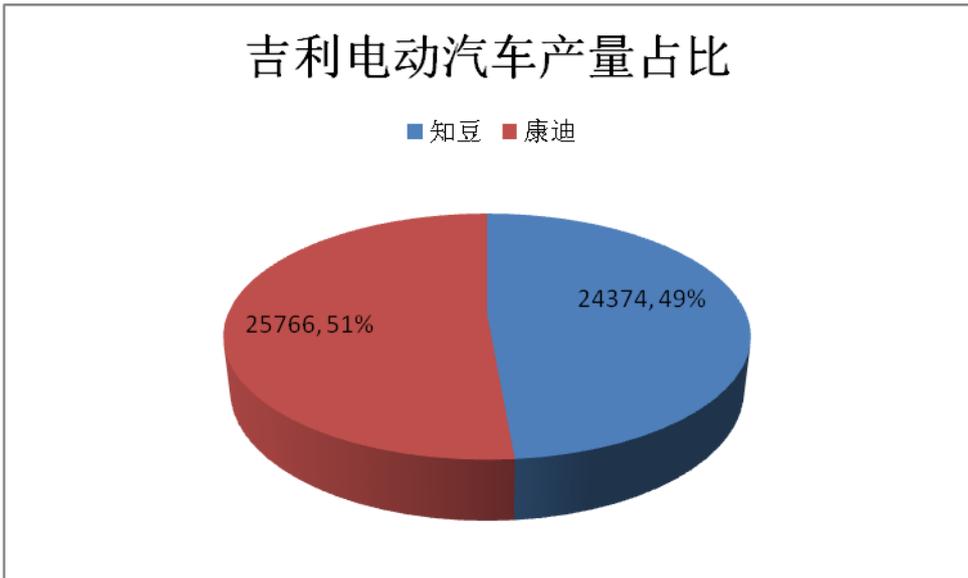


资料来源：比亚迪

比亚迪 e6 于 2012 年上市，是国产电动车中续航里程最长的车型，但补贴后 20 万左右的高售价，以及出租车定位限制了 e6 的市场空间。为此，比亚迪对 e6 进行了升级，换装磷酸铁锰锂电池，续航里程由 300km 提升到 400km，并从今年 3 月开始批量生产更高续航里程的 e6。2014 年 e6 累计销售 3560 辆，2015 年累计销售 7029 辆，增长 97.4%。

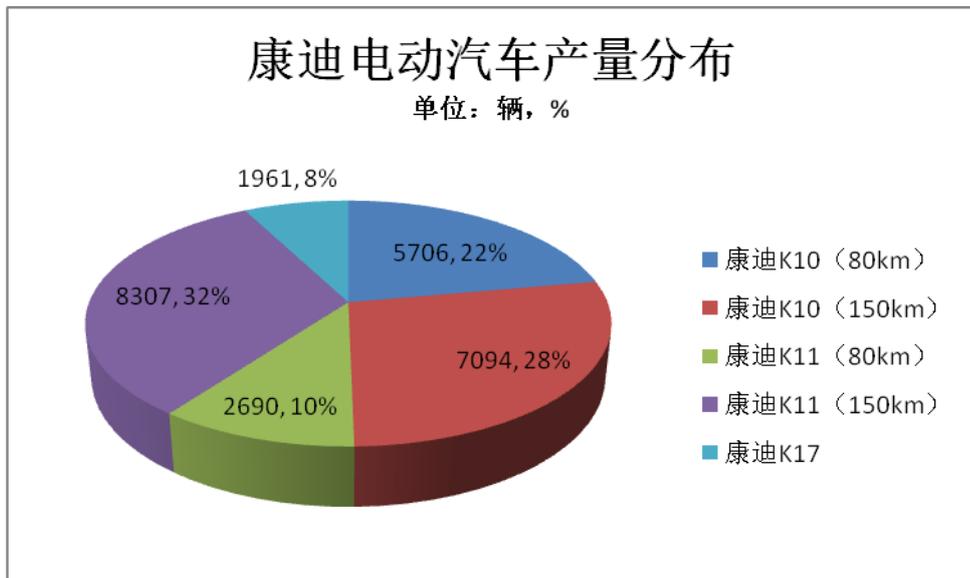
吉利

相比其他的新能源车企，吉利在新能源汽车领域的布局比较独特，凭借先后与康迪、新大洋（知豆）的合作，在微型电动汽车领域大施拳脚，2015 年以 50135 辆成为纯电动乘用车产量冠军，占比 35%。2015 年 11 月，吉利在广州车展发布了首款自有品牌旗下的电动汽车——帝豪 EV，工况续航 254km，补贴后售价 12.08 元，性价比较高，未来有望在市场占据一席之地。但目前而言，仍然是康迪和知豆两大品牌占据主导地位。“后来者”知豆发展势头紧追康迪，占比 49%，康迪占比 51%。



资料来源：中国汽车技术研究中心

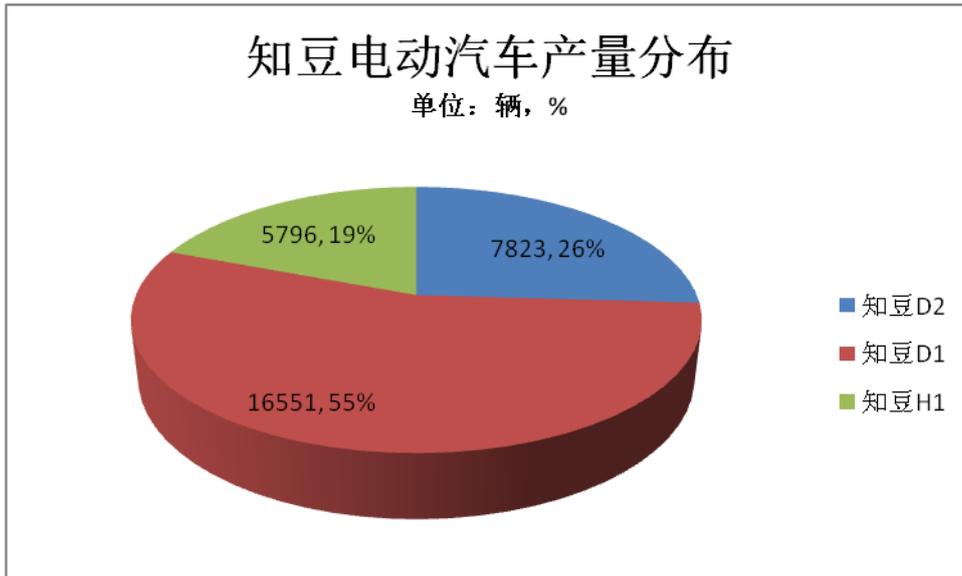
康迪电动汽车原主要以租赁方式进行推广，“微公交”模式的盛行为康迪带来了数张大批量订单。2014 年康迪“微公交”仅在杭州一地的累计投放量达 9850 辆。2015 年，康迪与四川泸州达成合作，在当地推广 1500 电动汽车用于微公交项目。长沙、成都、上海等地均有推广。康迪还与复地集团、金成集团等大型企业定下合作，提供批量车队供集团内部交通运输使用。



资料来源：中国汽车技术研究中心

另外，康迪于今年 4 月开启对私销售，在售车型包括康迪 K10、K11、K17，补贴后售价区间为 4.98~6.98 万元，工况续航里程均为 150km。康迪 K10（康迪小电跑）、K11（康迪熊猫）还有 80km 续航的版本，主要用作租赁领域推广。其中 80km 续航的车型占 32%，150km 续航的车型占 68%。

吉利与新大洋于 2015 年 1 月定下合作，推广知豆品牌电动汽车。知豆品牌已在全国 60 余个试点城市开拓了销售网点，推广力度大，经常以团购形式进行促销，销售火爆。吉利自从 2015 年 1 月生产知豆电动汽车以来，产量呈快速增长趋势，全年产量 2.44 万辆。



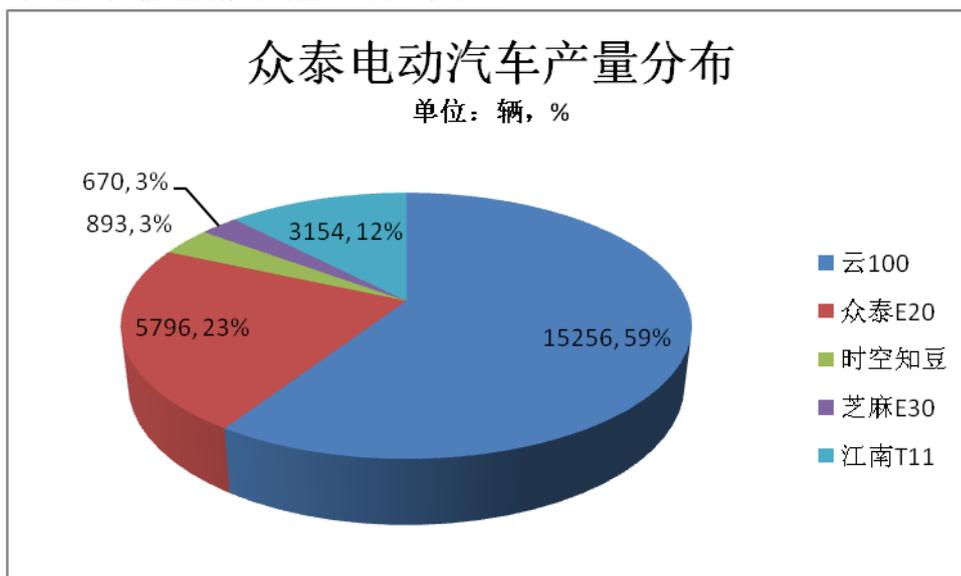
资料来源：中国汽车技术研究中心

目前知豆品牌旗下有三款车型：知豆 H1、知豆 D1、知豆 D2。其中知豆 H1 由新大洋与众泰合作生产，是最早一代车型，续航里程 80km。知豆 D1、D2 由新大洋和吉利合作生产，续航里程都达到 150km，D2 于 2015 年 6 月上市，外观部分细节采用了新设计，增加了智能化配置，补贴后售价仍保持在 5 万左右。

从知豆品牌产量分布来看，知豆 D1 以 55% 占最大份额，其次是 D2 占 26%。新大洋与众泰的合作将于 2016 年停止，续航 80km 的 H1 车型将不再生产。

众泰

众泰 2014 年与新大洋集团达成合作，投产销售新大洋原有的知豆车型。凭借细分精准的定位和价格优势，众泰知豆电动车 2014 年累计产销达 7400 辆，发展速度非常快。众泰也基于知豆车型衍生出其他车型，包括众泰·时空电动车等。从微型电动车上“尝”到甜头后，众泰开始专注此类车型的发展，2014 年 10 月推出小型化电动汽车云 100，2015 年累计生产 1.53 万辆，大幅拉升众泰新能源乘用车销量。

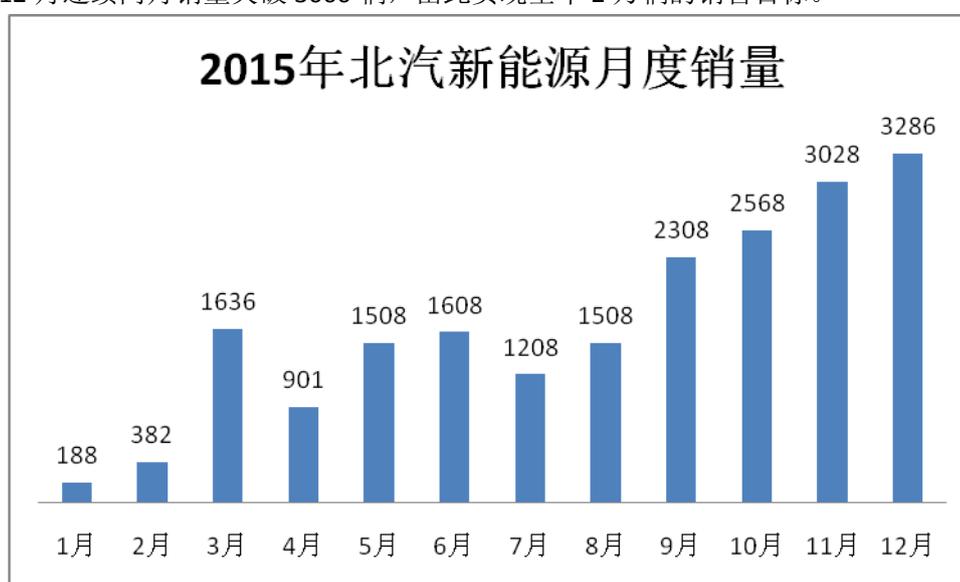


资料来源：中国汽车技术研究中心

继云 100 之后，众泰陆续推出的 T11、芝麻 E30 等车型均走小型化、低价的路线，主要在三、四线城市及以下城市推广。最新发布的芝麻 E30 补贴后售价仅 3.28 万元，堪称目前最便宜的纯电动乘用车。如此看来，众泰的低价实用战略获得了很好的市场回馈。2015 年累计生产 2.6 万辆，占纯电动乘用车市场 18%。

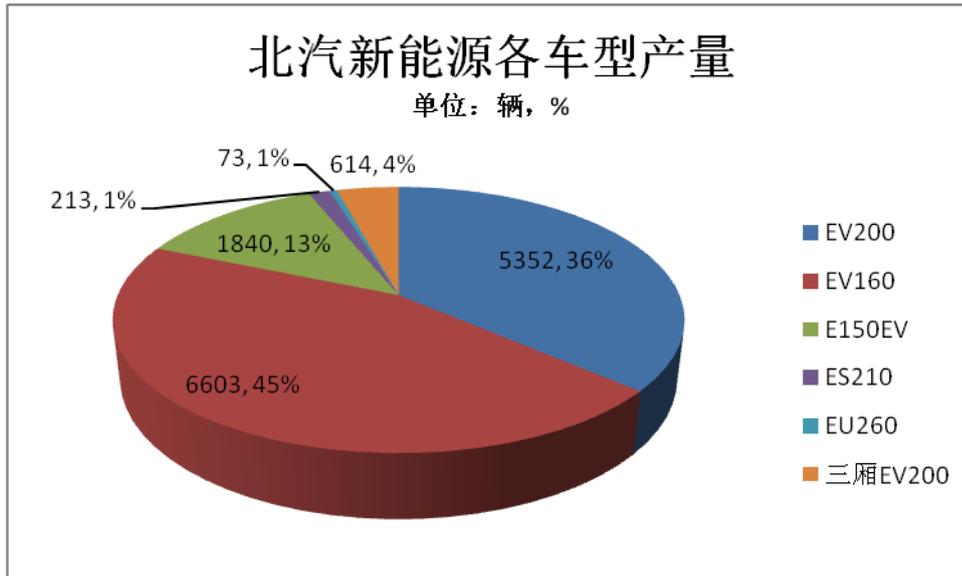
北汽新能源

北汽新能源 2014 年纯电动轿车产量超过 7200 辆，上牌量达 5510 辆。2015 年通过丰富产品、完善网点布局、建设专营队伍等举措，北汽新能源市场销量得到更加快速发展。从月度销量数据来看，1-2 月受去年“年底效应”及春节假期影响，销量较低。3 月推出 EV200 轻快版和 EV160，价格更亲民，同时加上“卫·蓝先锋”第三季营销活动刺激，销量得以快速上升，突破 1500 辆。随后 4—8 月销量较为均匀，其中 6 月有一次销量高峰，受北京执行电动汽车不限行利好政策影响。进入“金九银十”的销售旺季，北汽新能源销量一路上扬，11 月、12 月连续两月销量突破 3000 辆，由此实现全年 2 万辆的销售目标。



资料来源：北汽新能源

北汽新能源主力车型实现了快速迭代升级，在售车型包括 E150EV、EV160、EV200、ES210、威旺 307EV 等产品。与 EU220 同平台打造的 EU260 电动车于 11 月 20 在广州车展上正式亮相并开启预订，新车综合续航里程达 260km，补贴后约 14.69 万起售。北汽电动汽车已经覆盖了 A0 级、A 级、B 级等车型范围，满足不同层次消费需求。

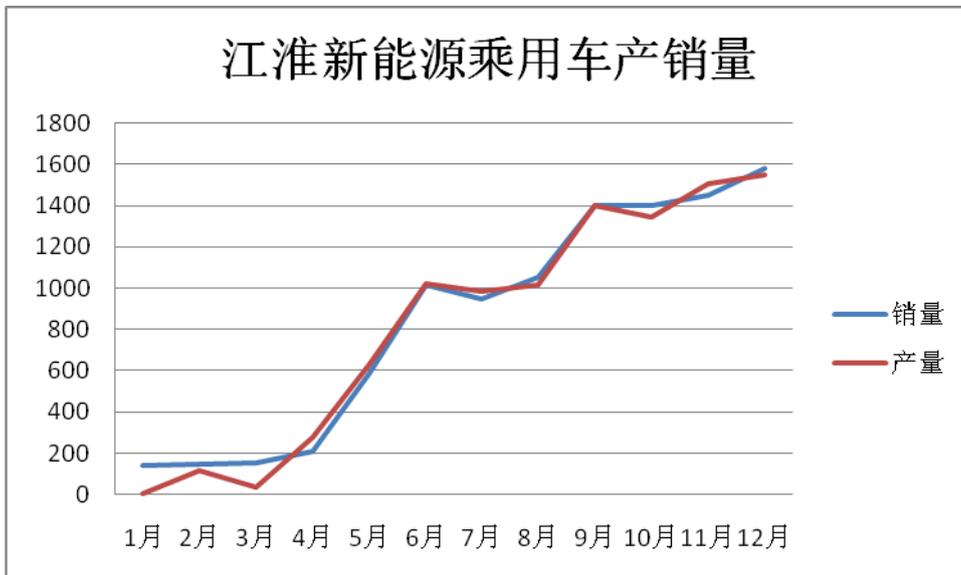


资料来源：中国汽车技术研究中心

从车型产量分布来看，北汽 EV 系列是主力车型，其中搭载磷酸铁锂电池的 EV160 占比最大，其次是搭载三元锂电池的 EV200。E150EV 是北汽新能源推出最早一代车型，2014 年产销以该车型为主，2015 年已逐渐被升级版 EV160 和 EV200 取代。

江淮

江淮电动汽车 2015 年 1-12 月累计销售 10521 辆。从销量趋势图来看，江淮电动汽车从 5 月开始走俏，呈“阶梯式”增长状态。主要得益于新一代电动汽车 iEV5 上市，凭借高性价比优势对江淮电动汽车的销量带来明显提升，5 月环比增长 182.3%。进入 6 月后，单月销量首次突破 1000 辆，6-8 月平均保持每月销量在 1000 辆左右。



资料来源：江淮汽车公告

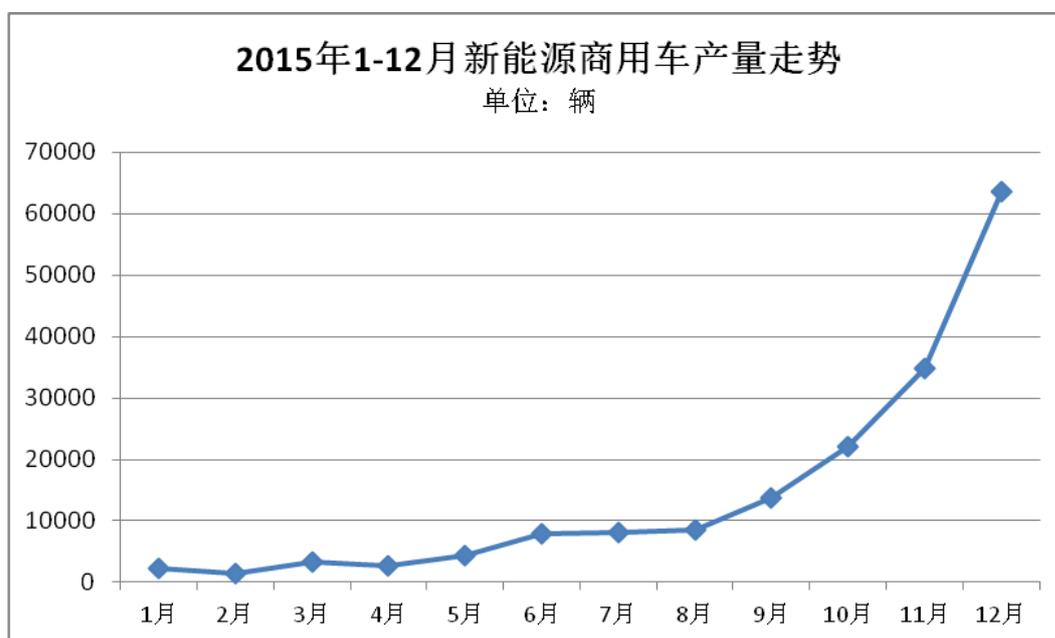
9 月销量再次大幅上升，达 1400 辆。得益于新款 iEV4 上市，补贴后售价 6.28~6.48 万元，并且在内饰、配置等方面进行升级。iEV4 是同级别电动车中价格最便宜的一款，比去年 7.48 万元(补贴后)的售价更加优惠，进一步刺激消费者的购买热情。9-11 月基本稳定在 1400

辆销售区间。2015年1-12月累计销售10521辆。

江淮iEV系列电动汽车产量与销量紧密贴近，基本产多少销多少。从产量情况来看，基本每三个月会出现大幅提升，最主要的限制在电池供应方面。2015年江淮电动汽车月产能最大约为1500辆，1-12月累计生产10284辆，占纯电动乘用车产量7.2%。

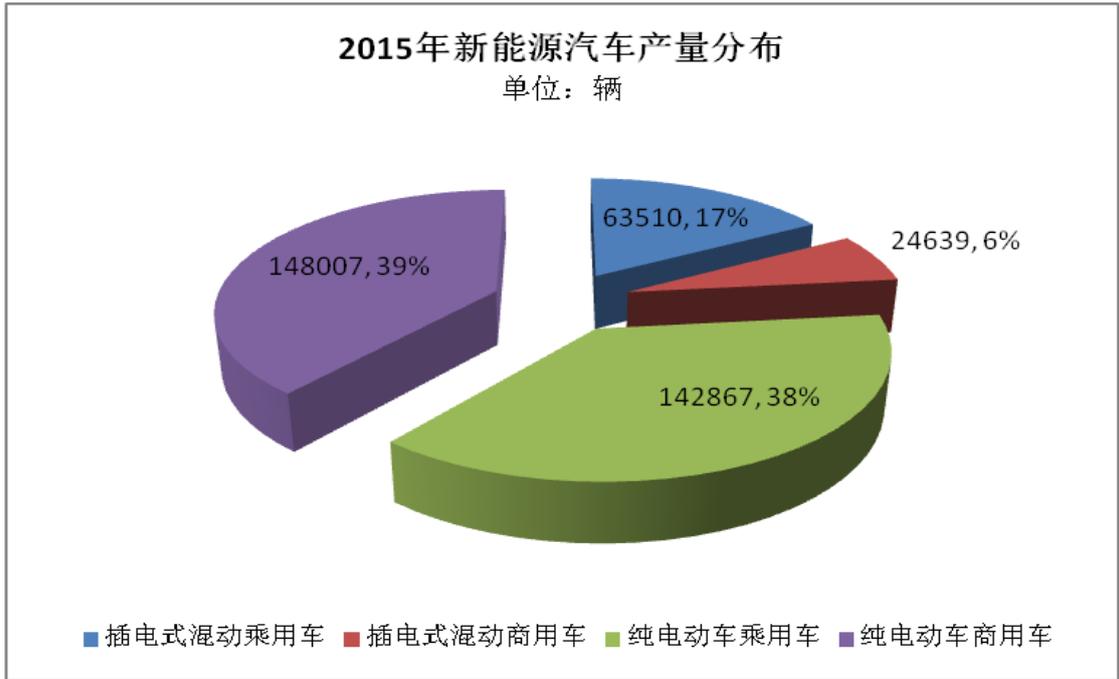
新能源商用车：纯电动客车占比达56%

从2015年月度产量走势看，新能源商用车前5月维持在5000辆以下的水平，经过6月小幅提升后，至8月连续3个月维持在8000辆左右水平，直到9月新能源商用车产量出现大幅提升，产量逼近1.5万辆，10、11、12月连续三月大幅攀升，尤其2015年最后一个月新能源商用车月度产量冲刺到6万水平，达历史最高值6.35万辆，环比增长83%。



资料来源：工信部

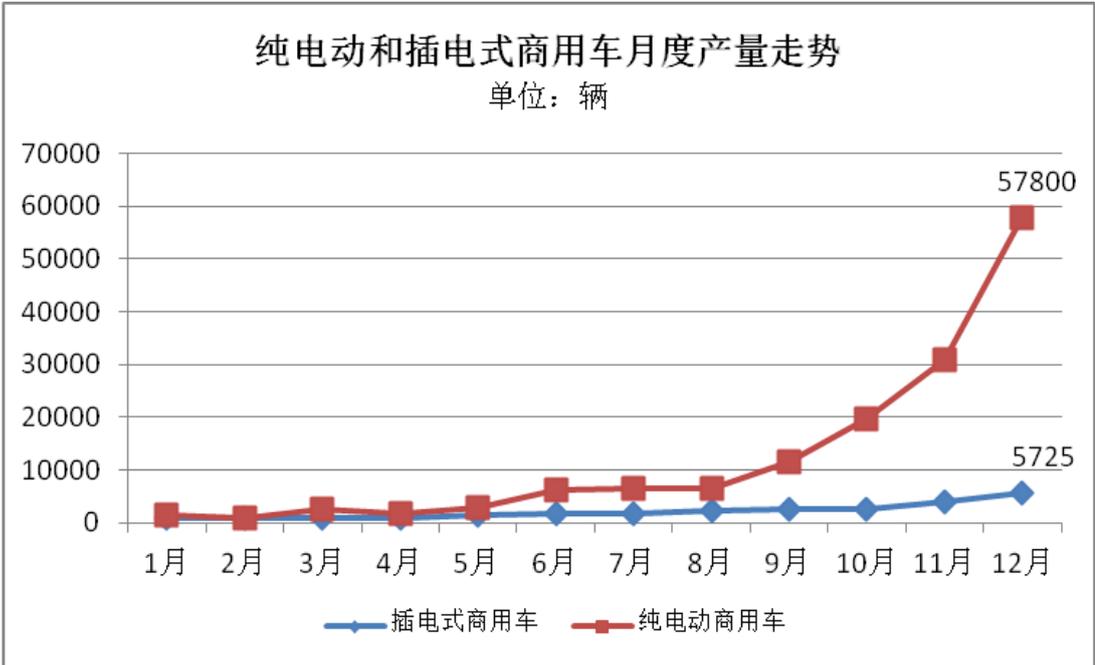
2015年新能源汽车累计产量中仍以纯电动车型为主。细分纯电动和插电式商用车看，其中，纯电动商用车占商用车总产量的86%，占比整个新能源汽车产量的39%，也是纯电动商用车累计产量首次超过纯电动乘用车，两者都达14万之多，相差5000多辆。对应的插电式混动商用车累计产量仅2.5万辆，占总产量比例6%。



资料来源：工信部

从月度产量走势看，纯电动和插电式商用车两种车型月度产量走势大相径庭，从第四季度开始纯电动商用车月度产量出现大幅增长，并且从10月开始月均净增量保持在8000辆以上，11月增量达1.1万辆，在12月份增量更是达2.7万辆。

相对应的插电式商用车产量今年表现较为平稳，月度产量增势平缓（较小幅度增长）。全年平均月度产量维持在2000辆水平，最高产量在12月达5725辆。

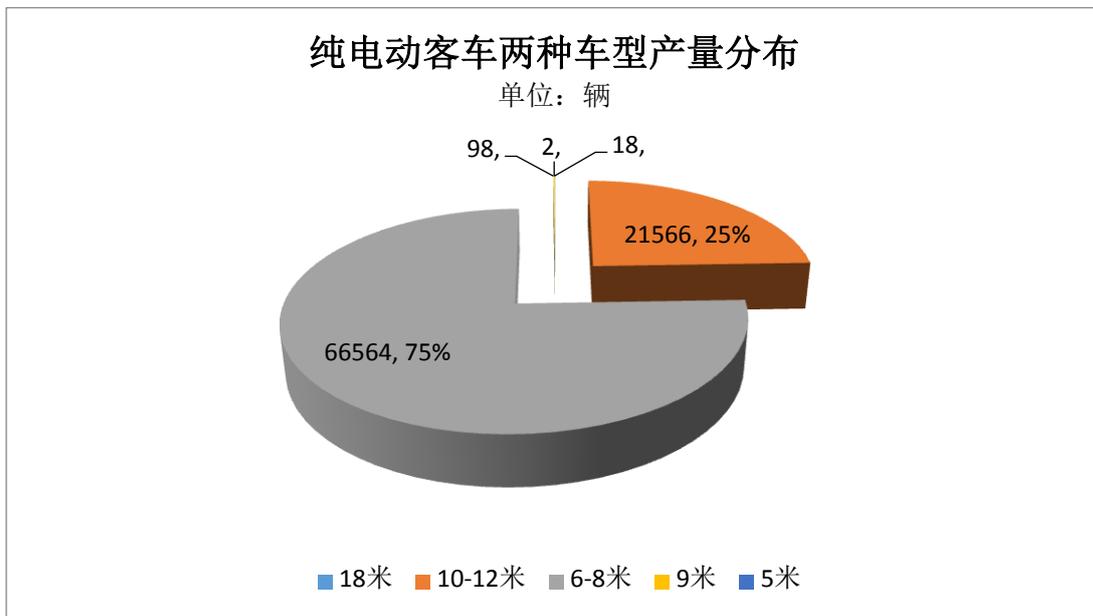


资料来源：工信部

作为新能源商用车领域的一大分支，新能源客车 2015 年全年累计产量达 11.2 万辆，占比新能源客车总量的 71%。其中纯电动客车产量达 8.8 万辆，占比 79%，插电式客车产量 2.4 万辆，占比 21%。

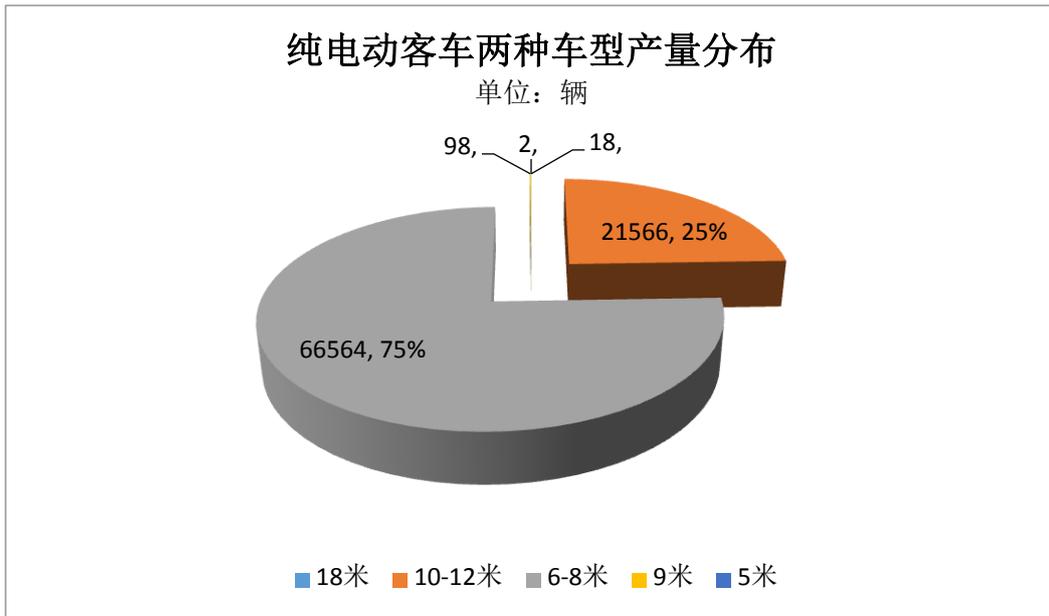
值得注意的是，2015 年也是纯电动商用车产量爆发的一年，伴随国家补贴政策的实施，年底多家车企同时发力，加紧对纯电动商用车的投入，尤以 6-8 米纯电动客车车型为主。

全年纯电动客车累计产量中，6-8 米纯电动客车车型累计产量达 6.66 万辆，占比达 75%。原因主要在于明年下阶段对此种车型补贴额度的下调，使得各车企在今年推广阶段结束前尽快收割政策红利，（对该车型的补贴额度基本等同于该车型成本）企业对此车型的产能倾向能够获得更高的利润，尤其今年 9 月开始，产量走势基本呈现直线上升趋势，并于今年 12 月创下月度最高值（破 2 万辆）。



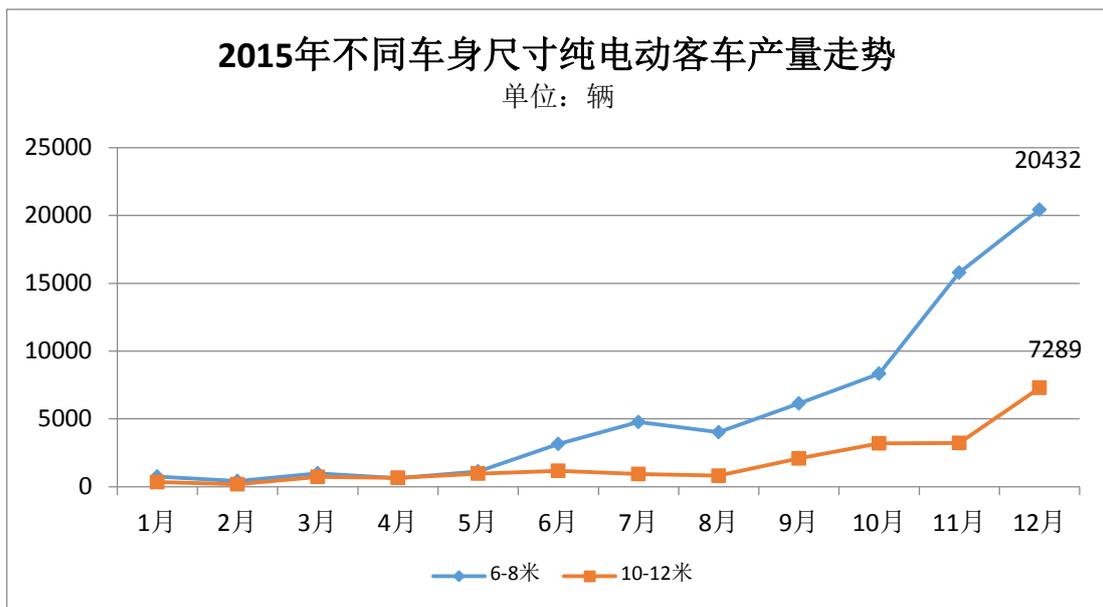
资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

据第一电动研究院数据统计，2015 年新能源客车累计产量达 11.2 万辆，分车身尺寸看，新能源客车主要以 6-8 米和 10-12 米车型为主，其中 6-8 米客车占据市场绝对主力，全年累计产量达 6.66 万辆，占比纯电动客车总产量的 75%；10-12 米车型累计产量 2.16 万辆，占比 25%；18 米车型产量仅 98 辆，9 米车型仅 2 辆。



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

而插电式混动客车领域中，全年累计产量中几乎全部为 10-12 米车型，产量达 2.37 万辆，占比 99%。而 18 米车型仅 195 辆，9 米车型 101 辆。

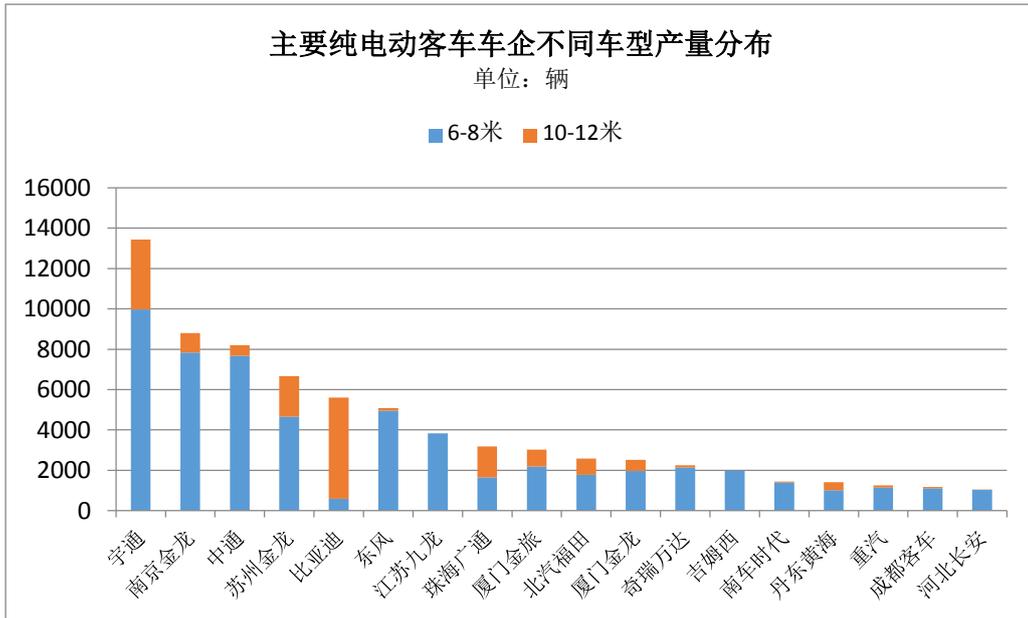


资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

从月度产量走势看，今年纯电动客车产量在持续稳定提升，10-12 米纯电动客车车型保持平缓增幅，6-8 米的小型客车受到车企重视。源于明年国家政策对中巴车（6-8 米）补贴的调整，从每辆补贴 30 万的标准调整为按照单位载质量能耗进行补贴，补贴力度的下降导致车企加紧年底前大幅提升产量。

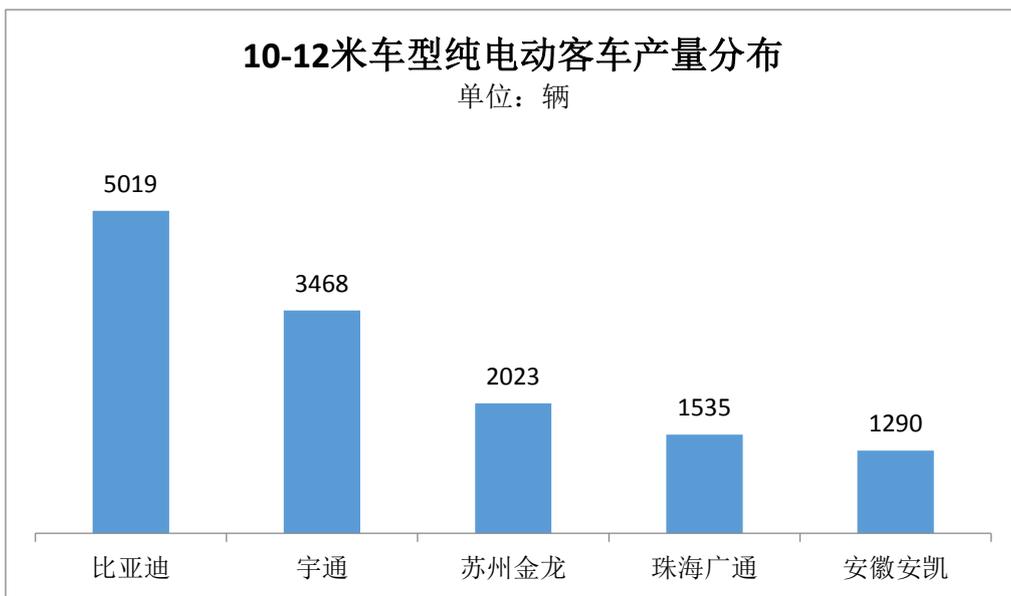
主要源自 6-8 米纯电动客车车型产量的拉升，纯电动客车总产量持续大幅攀升。从 1-12 月月度走势看，今年前 5 月两种车型产量走势基本吻合，从 6 月开始，6-8 米小型客车出现不同幅度增长，7 月持续攀升，经过 8 月小幅回落，9、10、11、12 月产量连续大幅提升，环比增幅保持在 40% 以上。在 11 月出现近乎直线的增长趋势，环比增量近 9000 辆。而对应

的 10-12 米车型产量走势较为平缓，经过 7、8 月份的小幅回落，从 9 月呈现上涨趋势，直到 11 月，涨势趋于温和，在最后 12 月份，月度产量创新高达 7289 辆。



资料来源：中国汽车技术研究中心

综合看，纯电动客车领域，全年累计有产量的车企数量达 50 多家，而产量过千辆的车企仅 20 家，产量过 5000 辆的车企仅 6 家：宇通、中通、南京金龙、苏州金龙、东风、比亚迪。6 家车企产量总计达 4.78 万辆，占比 54%，产品集中度较高。其中，在排名前列的车企中（除去比亚迪），大部分车企都以 6-8 米车型为主，占比各自车企纯电动客车产量的 7 成以上，其中，前 20 家车企中有 9 家车企 6-8 米车型产量占比在 90% 以上，江苏九龙、苏州吉姆西两家车企产量全部为 6-8 米车型。



资料来源：中国汽车技术研究中心

而 10-12 米车型中，产量过千的车企有 5 家：比亚迪、宇通、苏州金龙、珠海广通、安

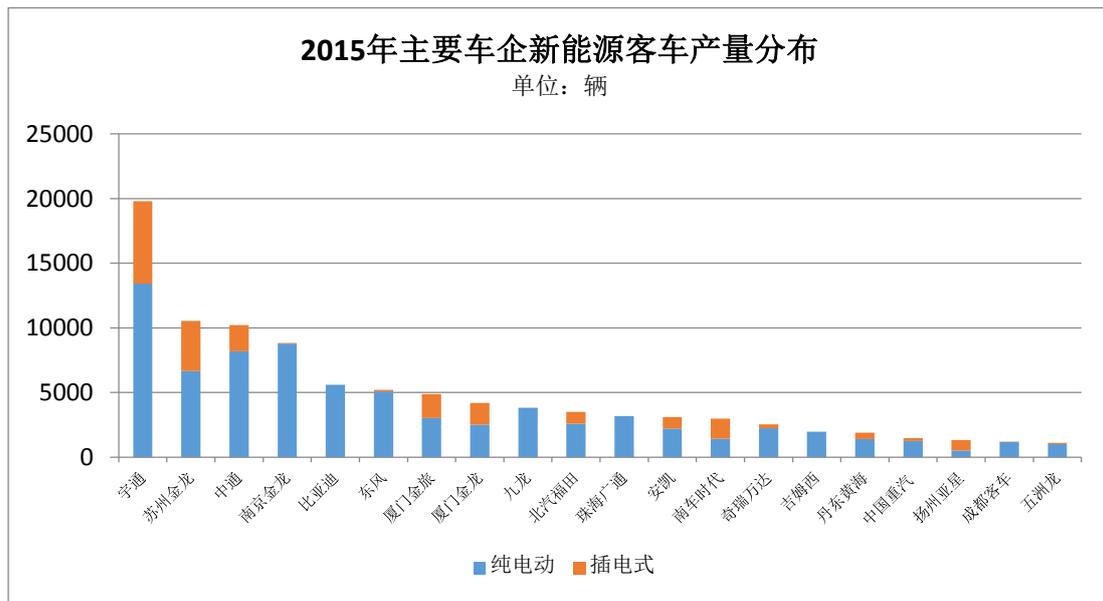
徽安凯，5家累计产量达1.3万辆，占比10-12米纯电动客车总产量的62%。其中，比亚迪一家独大，10-12米车型产量达5019辆，跟随其后的宇通和苏州金龙产量分别为3468辆和2023辆。

细分车企看，纯电动客车领域中的佼佼者——郑州宇通，全年累计产量达1.3万辆，也是唯一一家产量过万的车企，在纯电动客车总产量中占比达15%。

宇通旗下车型主要集中在6-8米的中轻型客车，同时也是6-8米车型产量中最多的车企，该车型累计产量达9969辆，占宇通纯电动车型总产量的74%；而对应的10-12米的车型产量仅3468辆，占26%。宇通旗下三款主力纯电动客车车型E6、E7和E10，市场表现强势，使得其在纯电动客车市场占有率处于领先地位。其中宇通E系列纯电动客车中的E7、E10是采用宇通自主研发的睿控技术，以整车控制器、五合一电机控制器、智能化电池管理系统和变频空调器为核心，形成宇通独有的纯电动驱动技术平台，突破续航里程、电池寿命、涉水安全等纯电动车的几大瓶颈。

跟随其后的中通、南京金龙，全年累计产量分别为8191辆和8796辆，旗下6-8米车型产量分别为7677辆和7829辆，占比各自车企纯电动客车车型的94%和89%。10-12米车型产量分别为514辆和967辆。

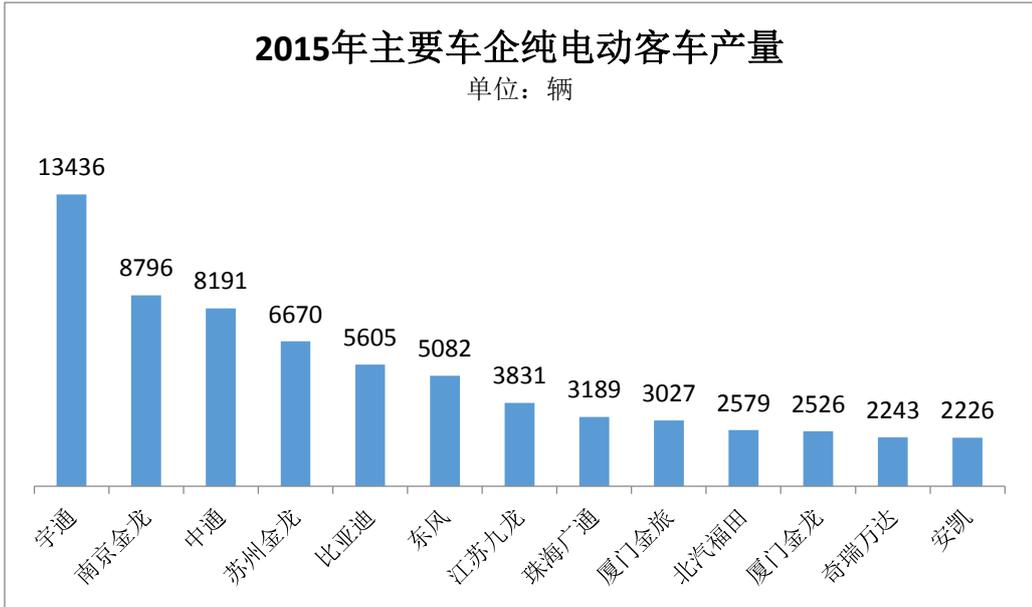
2015年新能源客车累计产量达11.2万辆，纯电动客车以8.8万辆，占据市场79%比例，而插电式混合动力客车产量累计2.4万辆，占比22%。



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

细分车企看，全年累计有产量的车企数量近60家，而产量累计过千辆的仅20家，产量总和达9.74万辆，占新能源客车总产量的87%，产品集中度较高。而累计产量过5000辆的车企仅6家：郑州宇通、苏州金龙、中通、南京金龙、比亚迪、东风，产量总和为6万辆，占比近50%。

对应排名前列的各大车企中，纯电动客车产量占比均在60%以上，甚至有江苏九龙、珠海广通、比亚迪、苏州吉姆西四家车企车型产量全部为纯电动客车。

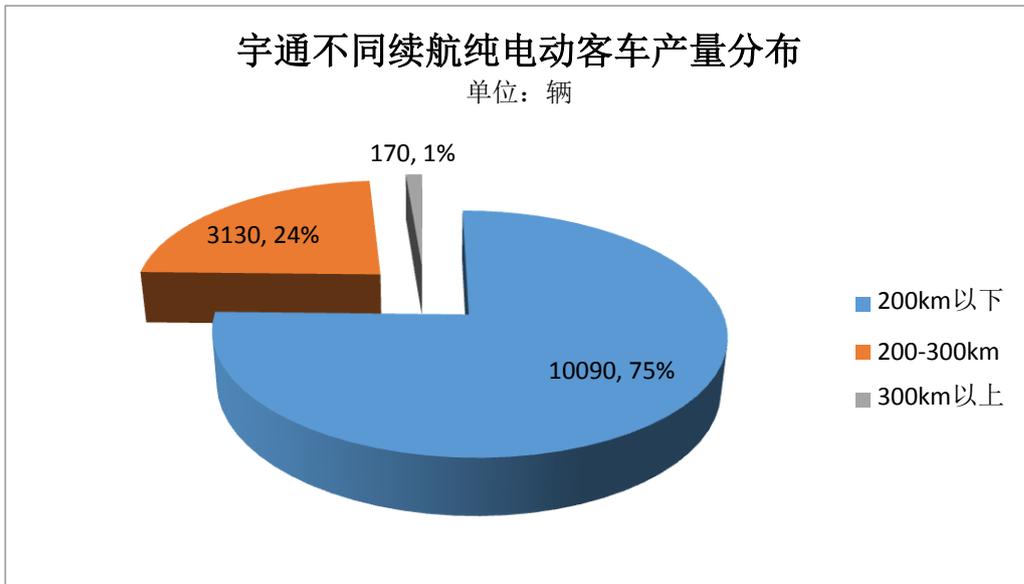


资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

新能源客车企业分析：宇通一家独大

宇通

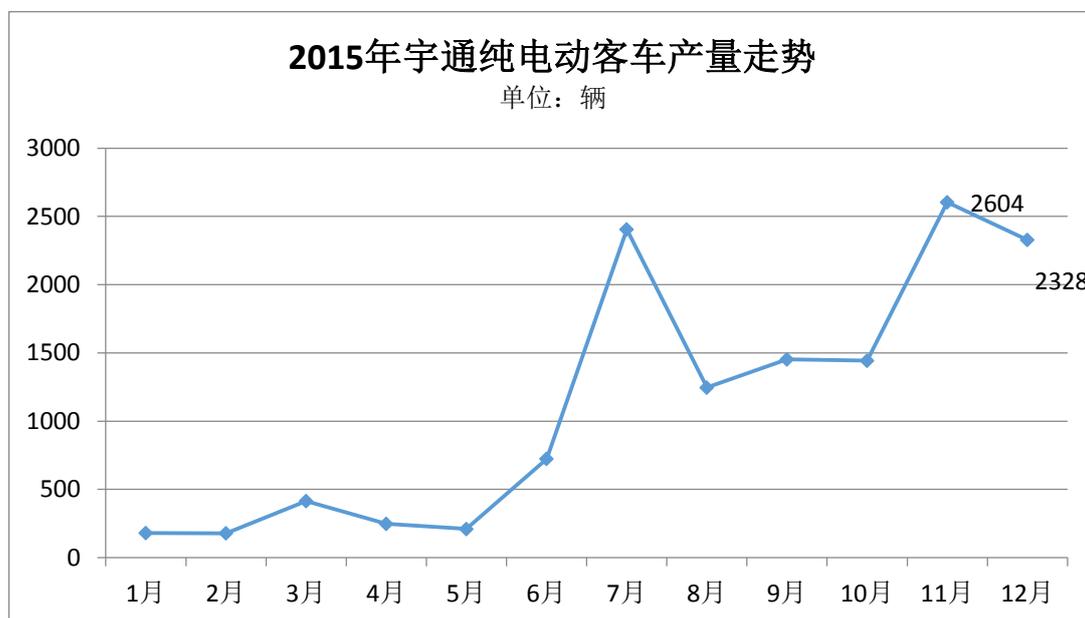
据第一电动研究院数据统计，2015年宇通新能源客车累计产量达1.98万辆，也是近60家车企中唯一一家产量逼近2万辆的车企。其中，宇通纯电动客车产量达1.3万辆，占比达68%，插电式客车产量达6348辆，占比32%。两个领域累计产量均位居首位。



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

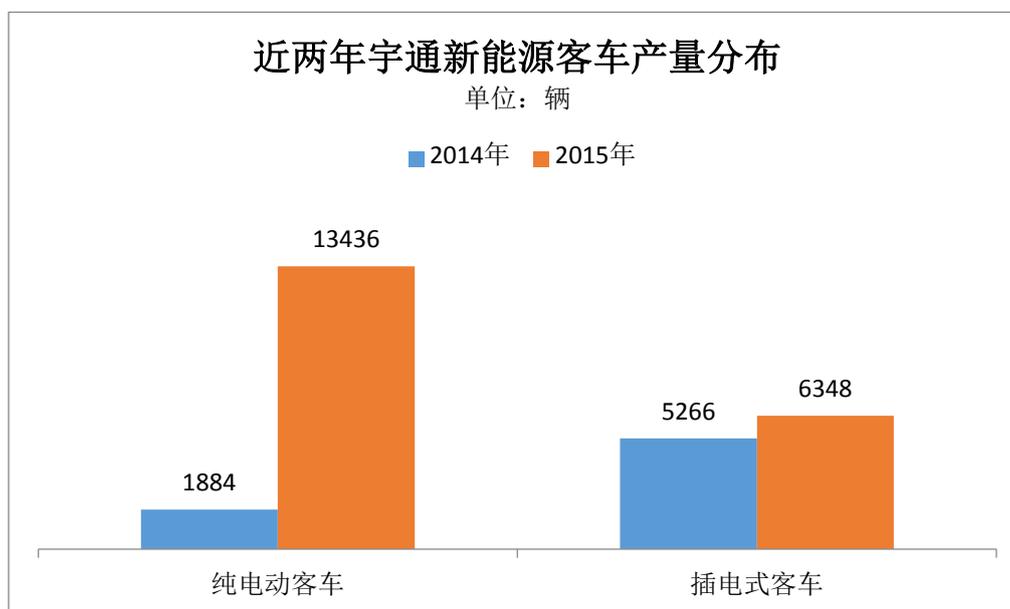
纯电动客车领域，通过梳理前6批免购置税目录，宇通旗下车型覆盖200km-490km不同续航里程。其中，车型主要集中在200-300km，占比达55%。对应的不同续航里程车型产

量方面，宇通则将产能主要集中在 200km 以下车型，累计产量达万辆，占比达 75%；而 200-300km 续航且车型数量较多的纯电动客车产量仅 3130 辆，占比 24%；续航 300km 以上的车型产量不足 200 辆，占比仅 1%。



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

从宇通纯电动客车月度产量走势看，宇通前 5 月月度产量维持在 500 辆之下，在 6 月份产量跃升至 1500 辆水平，7 月攀升达到历史最高点 2784 辆，8 月回落后，经过 9、10 月份短暂调整，11 月实现大幅度增长，回升至 2604 辆的水平，12 月份小幅回落，下降至 2328 辆。



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

对比宇通 2014 年纯电动客车产量（1884 辆），2015 年累计产量已达 2014 年全年产量的近 7 倍。插电式混动客车则与 2014 年基本持平，两者相差 1000 多辆。

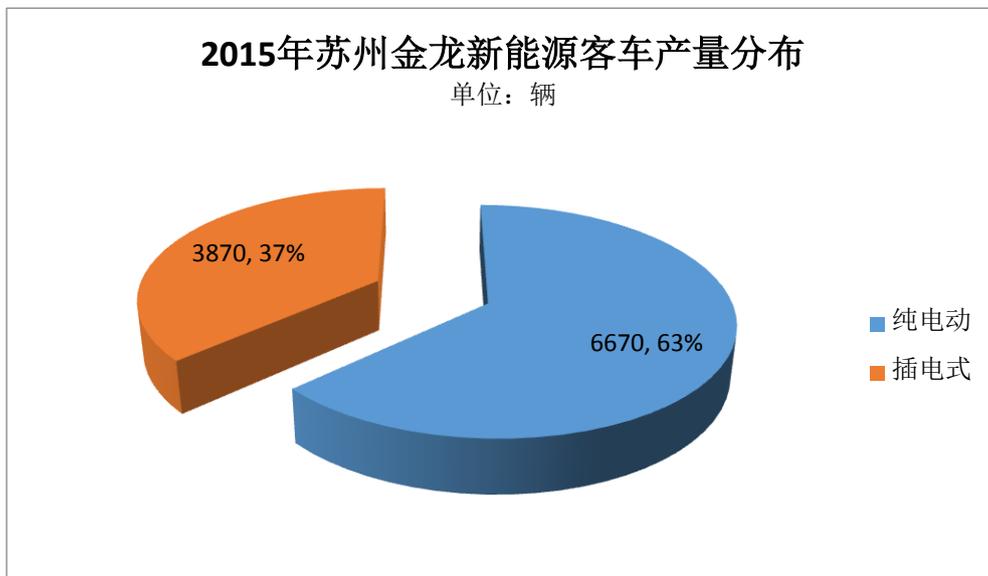
销量方面，据宇通公布，全年宇通销量为 7863 辆，占比 29.5%，高居行业榜首；其中在大中型纯电动公交领域，前 11 个月行业总销量为 15665 辆，而宇通销量为 3935 辆，占比达 25.1%，同样位居行业第一。在插电式混合动力产品领域，宇通 12 米插电式混合动力客车表现优异，前 11 个月销量达到 1577 辆，宇通占比达 32.7%，高居行业首位。目前宇通已形成 10-18 米系列化插电式混合动力客车产品和 6-12 米纯电动客车产品，并在新能源产品市场占有率上大幅领先，其中插电式混合动力客车市场占有率在 40%左右。

从销售累计总量来看，宇通已在全国 151 个城市累计推广销售节能与新能源客车达 2.53 万辆，行业占比超过 26%，高居行业第一位。

宇通项目中动力电池集成管理技术，提出了动力电池容量衰减加速试验方法和基于数据驱动的电池荷电状态(SoC)估计方法，经批量检验可使续航里程平均延长 4%。同时还发明了一种具有保温、散热和防潮功能的电池箱结构以及综合热管理系统，开发了达到 IP67 防护等级的动力电池箱，解决了涉水安全和高寒区域适应性难题。此外，宇通在高效动力系统、整车控制与节能技术等方面也重大突破，形成了以电动化、智能化实现节能减排的模式。目前该项目关键技术已批量应用到 6—18 米节能与新能源客车系列化产品，获得 112 个产品公告，覆盖中型、大型、特大型客车，满足城市公交、班线客运、机场摆渡、商务接待、机关团体等细分市场。

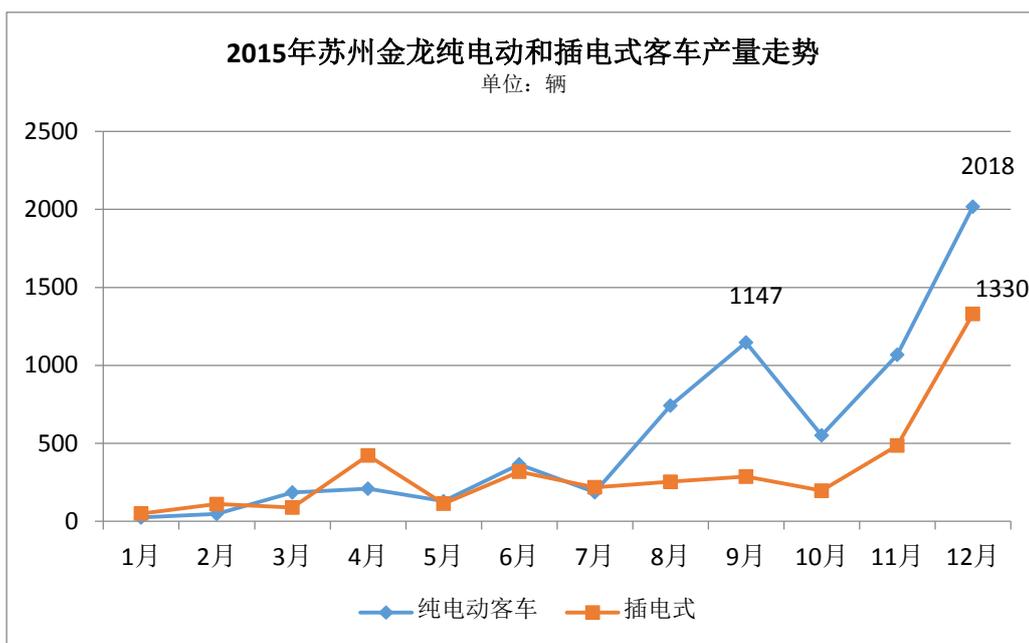
苏州金龙

新能源客车累计产量排名中，位居第二位的苏州金龙，2015 年累计产量达万辆。纯电动客车产量累计达 6670 辆，占比车企总产量的 63%；插电式客车累计产量达 3870 辆，占比车企产量的 37%。其中，在插电式客车领域中，仅苏州金龙和郑州宇通两家车企全年累计产量超过 20000 辆。



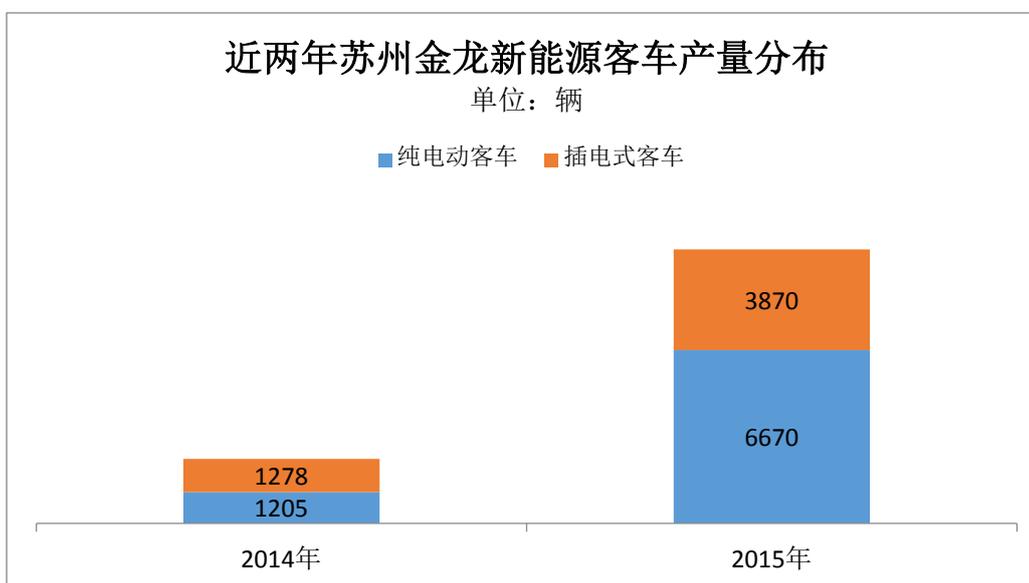
资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

细分看，苏州金龙旗下纯电动客车续航里程主要在 100-300km 区间，其中续航里程在 100-200km 区间的车型产量占车企纯电动客车产量的 97%；续航里程在 200-300km 的车型产量占比 81%。值得注意的是，在选择搭载电池类型上，不同于郑州宇通和中通（既有磷酸铁锂又有三元材料），苏州金龙海格牌纯电动客车搭载的动力电池类型全部为磷酸铁锂；电机类型包括永磁同步电机和交流异步电机都涉及。



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

对比苏州金龙纯电动和插电式混动客车产量走势看，2015年前7月两种车型产量走势大致吻合，到8月份，纯电动客车出现大幅放量，迅速拉升月度产量，9月持续攀升至1147辆水平，经过10月短暂回落，11、12月继续大幅放量，使得纯电动客车年底产量冲高至2018辆。而插电式混动动力客车除去在4月出现小幅波动外，前10月基本保持平缓浮动状态，最后两个月跟随纯电动客车增长幅度，年底冲高至1330辆。



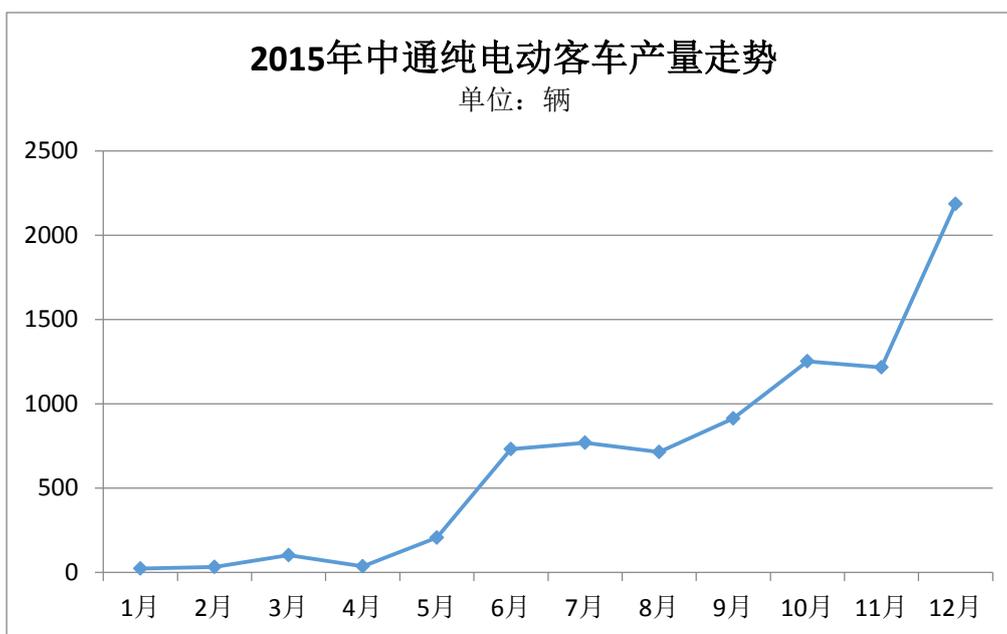
资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

对比近两年苏州金龙累计产量看，插电式客车与纯电动客车产量基本保持近似水平（都在1200辆左右），在2015年插电式客车产量同比翻倍，净增量超过2000辆，但占比上相比2014年有所下降，主要源于纯电动客车车型大幅发力，全年累计产量达6670辆，同比增长长达4倍之多，占比也超过60%。

中通

在新能源客车领域产量排名第三位的中通，2015年纯电动客车和插电式客车产量分别为8191辆和2033辆，占比分别为80%和20%。

纯电动客车领域，中通主要产能集中在续航里程达100-200km车型上，该区间续航里程的车型产量占比中通纯电动客车总产量的90%。而续航里程大于200km的车型产量占比10%。从月度产量走势看，



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

从月度产量走势看，6月开始，中通产量达到700多辆，经过7、8月份小幅波动，9月、10月产量持续攀升至1253辆，11月持平，12月出现大幅度增长，创下月度产量最高值，达2186辆。

对比2014年产量，中通插电式客车产量变化不大，增量不足千辆。综合看，与郑州宇通类似，受补贴政策的引导，中通纯电动客车由2014年（346辆）的小占比（约20%）跃升至2015年累计新能源客车产量的80%以上，产量增加达7700多辆。与之相反，插电式客车累计产量仅有小幅增长，维持在2000辆水平，占比也下降至20%左右水平。

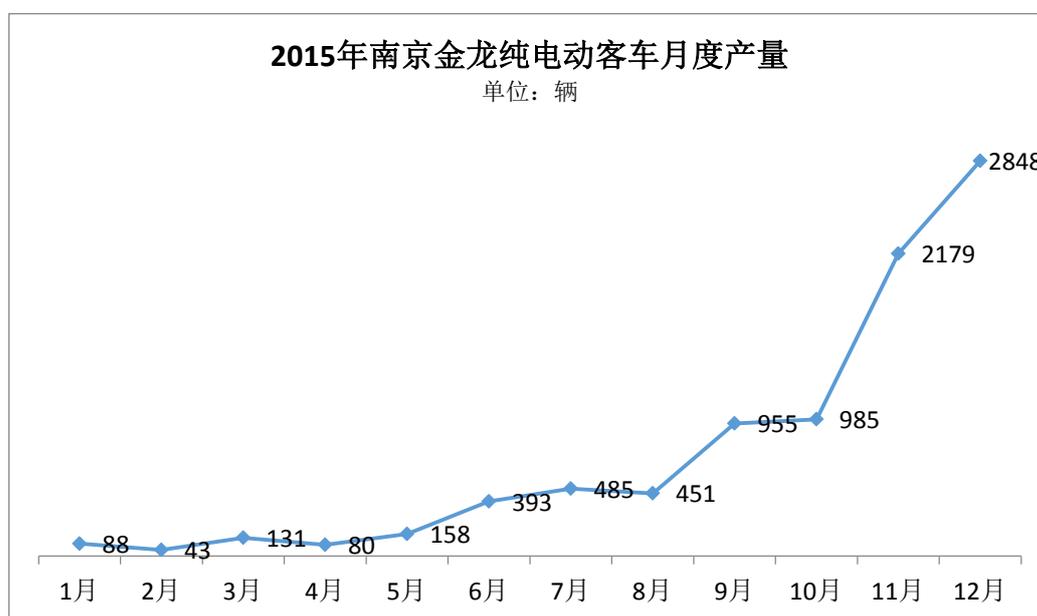
产品方面，中通推出涵盖6-12米多种模式的纯电动客车以及多种类型的插电式混合动力客车，储能装置有锂电池、锂电池+超级电容、网电+锂电池或超级电容。销量方面，中通客车前三个季度新能源客车销量将近6000台，预计新能源客车全年销量在8000台左右。

根据国家《关于继续开展新能源客车推广应用工作的通知》等相关规定以及公司新能源客车的销售情况，中通客车于2015年10月23日收到一笔聊城市财政局向本公司转支付的9月份国家新能源汽车推广累计补贴款16729万元。

南京金龙

据第一电动研究院数据整理，2015年南京金龙新能源客车累计产量达8832辆，较之2014年全年产量（1890辆）增长3.7倍之多，净增量达6942辆。其中，2015年插电式混

合动力客车开始生产，仅 36 辆东宇牌客车。纯电动客车领域，南京金龙以 8796 辆的产量位居第二位，旗下主要以 6-8 米车型为主，占车企纯电动客车总产量的 89%，而 10-12 米车型产量仅 929 辆。



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

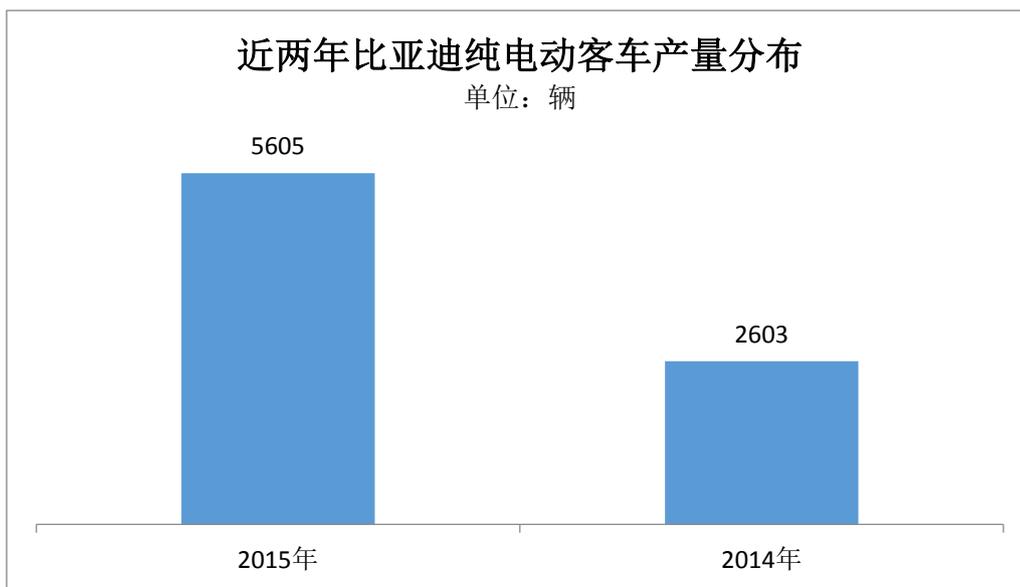
从月度产量走势看，2015 年南京金龙纯电动客车呈现稳步上升趋势，前 10 月保持小幅上涨，9、10 月产量逼近千辆水平，而后在 11、12 月大幅攀升，产量到达突破 2000 辆，12 月产量创新高，达 2848 辆。

市场方面，4 月份南京金龙发布了“开沃纯电动续航王”，5 月份北京道路运输展，发布了国内首款太阳能电动大巴，其中开沃纯电动轻型车成为国内纯电动欧系轻客销量亚军。12 月中旬，南京金龙向南京扬子公交集团交付 300 辆纯电动公交车，此次交付的 300 辆电动公交车上采用快充技术，公交车充电 10-15 分钟，能行驶 100 公里，完全满足公交线路需求。南京扬子公交和南京金龙客车联合成立了新能源公交车技术服务中心，为新能源公交车提供日常维修保养、日常充电管理、车辆信息实时监控等技术服务。

此外，南京金龙通过了整车生产资质的审查，成为为数不多的具备这种资质的整车企业，同时，随着整车阴极电泳线，自动焊接机器人等现代化生产工具的投入使用，产能随之大增。

比亚迪

在插电式乘用车领域稳居榜首的比亚迪，在新能源客车领域，2015 年累计产量 5605 辆，较之 2014 年全年（2603 辆）的产量增长 3000 辆。



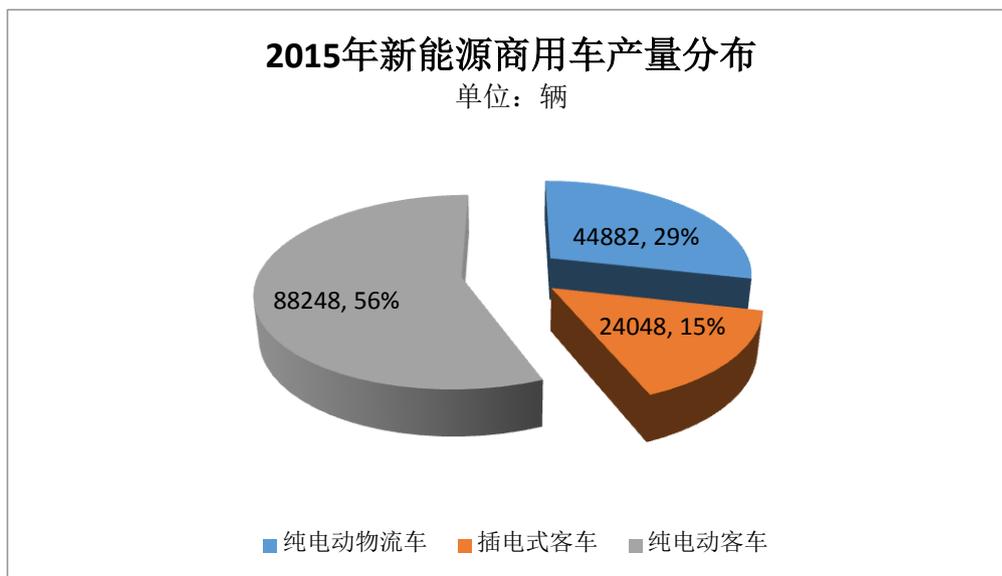
资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

比亚迪旗下纯电动客车主要搭载磷酸铁锂电池，电机类型也全部是永磁同步电机，续航里程都在 200km 以上，甚至，有车型（CK6100LGEV2）能达到 640km 的续航里程，该车车身尺寸为 10490*2500*3150mm，整备质量达 12200kg，搭载磷酸铁锂电池容量 291kwh，百公里耗电量 45kw。

在纯电动客车领域，6-8 米车型受到大部分车企重视时，比亚迪却将产能集中在 10-12 米的车型上。其中 10-12 米车型产量达 5019 辆，占比达 90%；6-8 米车型仅 586 辆。

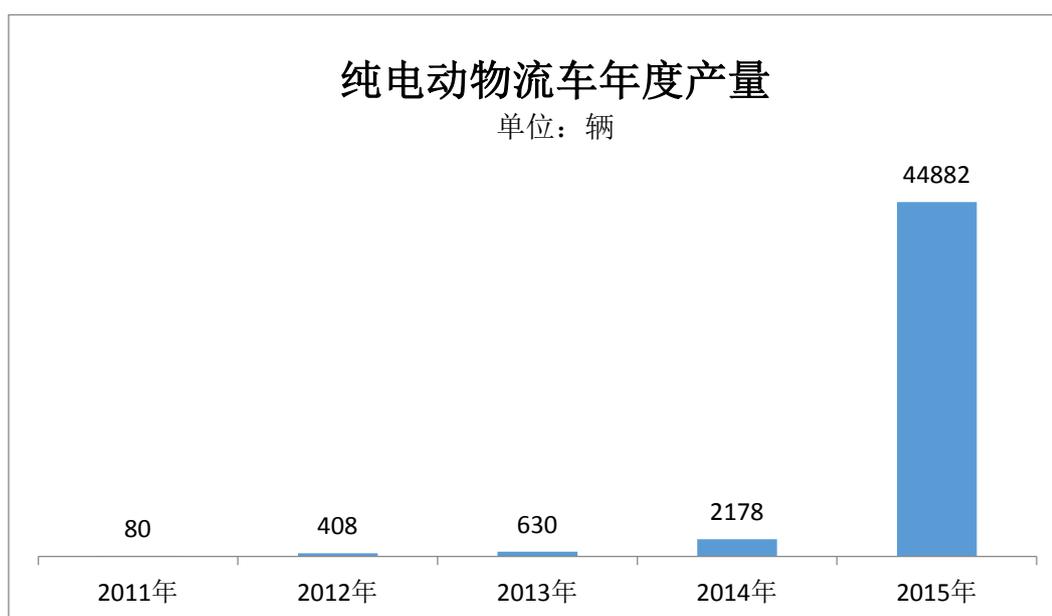
纯电动物流车：全年产量达去年 20 倍之多

伴随 2015 年新能源商用车的爆发，纯电动物流车的发展也是达到新的高点。一方面，源于电商平台的不断发展，物流快递行业的需求逐步提升，使得纯电动物流车的产销量大幅提升；另一方面，城市空气污染的加重，使得政府相关部门逐步重视纯电动物流车的投入使用，以达到替换传统燃油物流



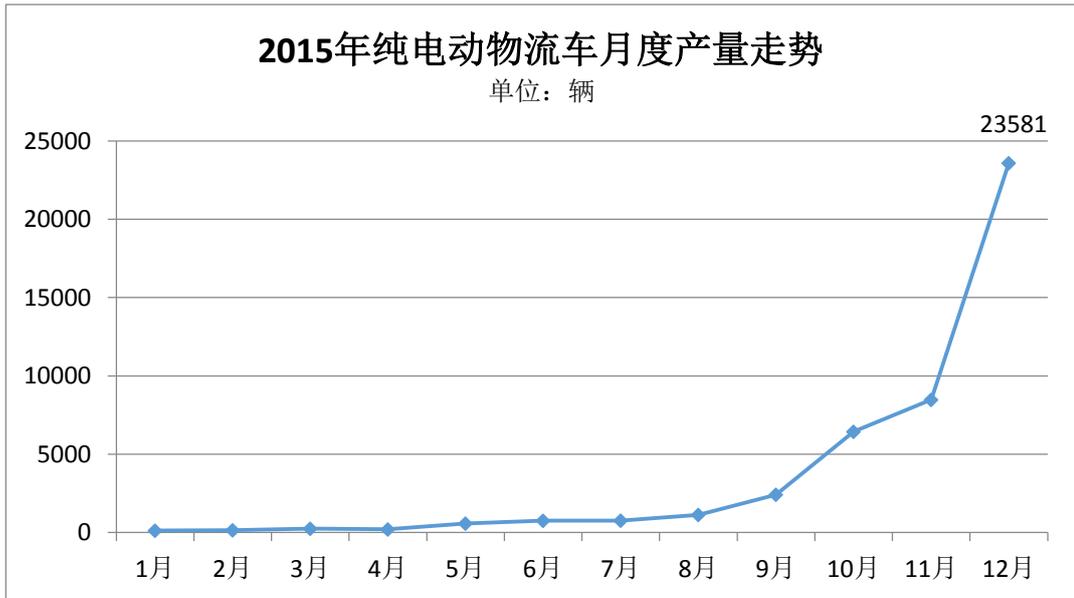
资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

据第一电动研究院数据整理，纯电动物流车从2013年前不足千辆的年产量，提升至2014年的2178辆，直到2015年迅速突破4万辆水平，近乎直线的拉升，已经达去年全年产量的20倍之多。2015年全年累计产量达4.49万辆，占新能源商用车总产量的29%。

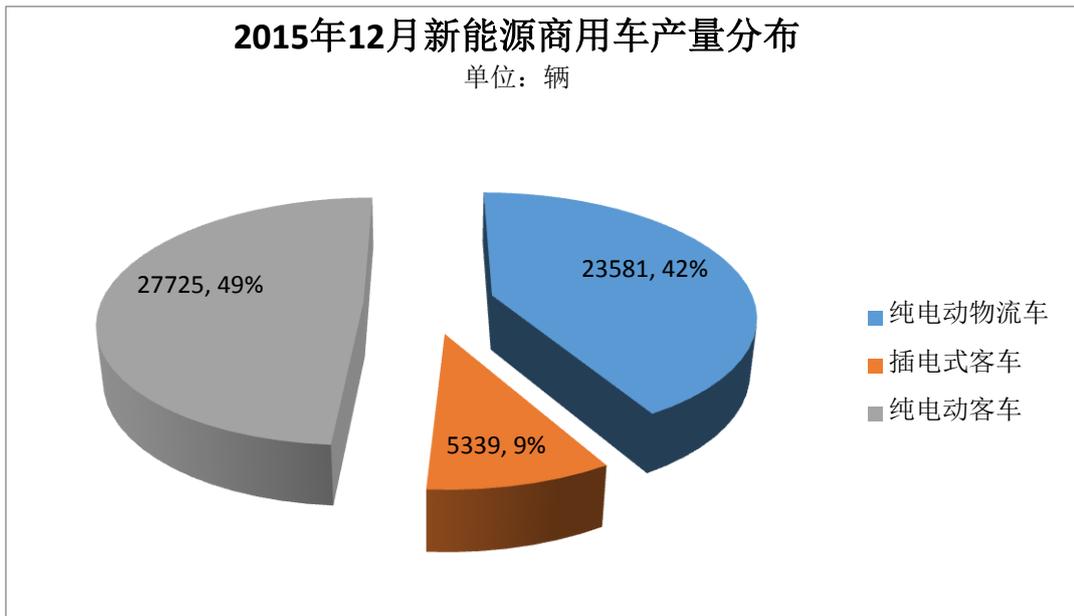


资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

从月度产量走势看，纯电动物流车走势基本吻合于新能源商用车总量走势，都是从9月出现较大幅度增长，而后10、11、12月持续攀升，直到12月月度产量达到2.36万辆，创下全年最高值，占当月新能源商用车总产量的42%，这也成为新能源汽车发展过程中的一大亮点。

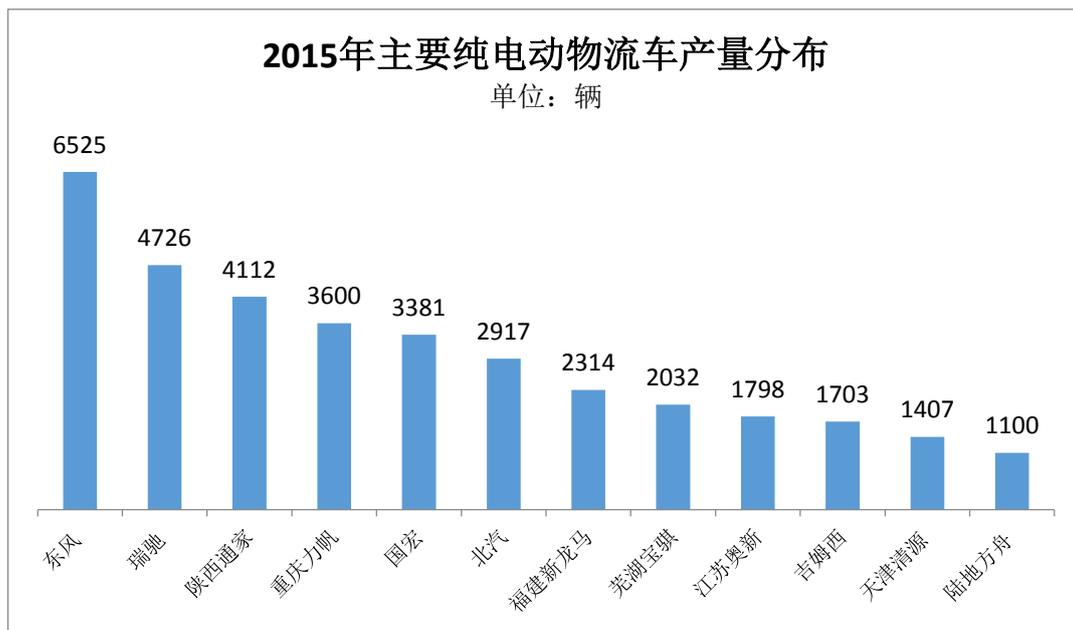


资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

从 2016 年 1 月 1 日起，上海将加快推广新能源物流车应用，进一步加大新能源物流车的投放力度，给予新能源物流车市区通行权，初期计划发展 3000 辆新能源物流车。电商兴起与新能源汽车发展趋势的结合，让众多企业看到电动物流车的发展前景。



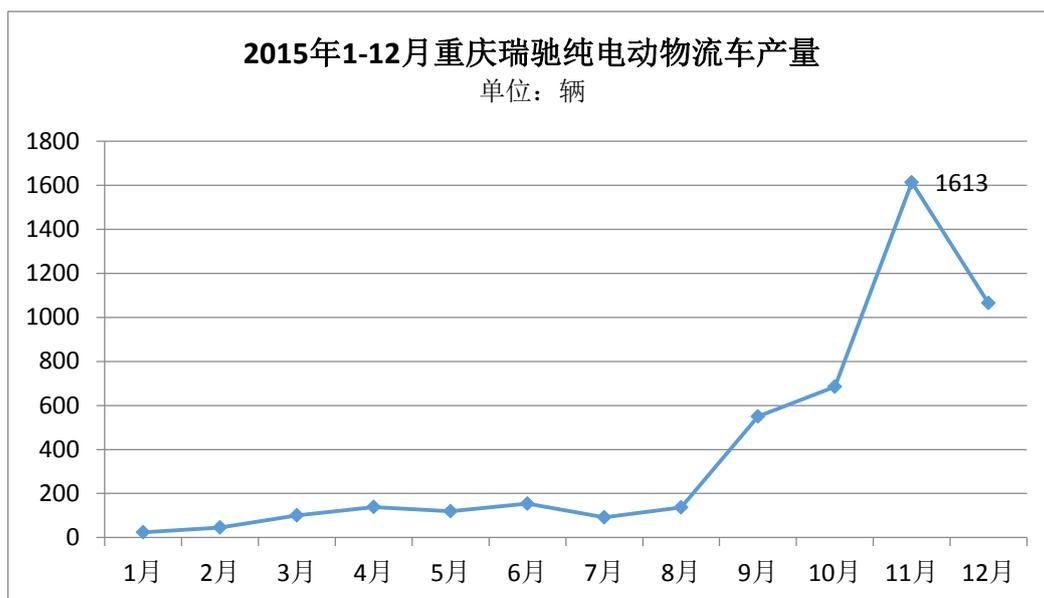
资料来源：中国汽车技术研究中心

分车企看，纯电动物流车领域，全年有产量的车企达 50 多家，其中累计产量过 500 辆的车企有 19 家，产量超过 1000 辆的车企 12 家，超过 2000 辆的仅 8 家：东风、重庆瑞驰、陕西通家、重庆力帆、国宏汽车、北汽、福建新龙马、芜湖宝骏。8 家车企累计产量达 2.96 万辆，占纯电动物流车总产量的 66%，产能集中度较高。

排在首位的车企——东风一家独大，全年累计产量达 6525 辆，占比纯电动物流车总产量的 15%；其中，从东风汽车已披露的季报看，第三季度归属于上市公司股东净利润 0.96 亿元,同比增长 51.0%。其中新能源业务成为公司利润增长点。2015 年频获大单，11 月 9 日公司与浙江中电、北京中瑞蓝科签订了 4000 辆东风御风纯电动车框架协议书。根据协议约定，浙江中电承诺在 2016 年 12 月 30 日前，向公司购买 4000 台东风御风纯电动车并上牌，包括东风御风 6.35 米车型改型纯电动客车和东风御风 5.75 米车型改型纯电动厢货各 2000 台。

此外，2015 年 6 月底，东风汽车下属控股子公司东风襄阳旅行车有限公司与浙江时空电动汽车有限公司签订销售合同,浙江时空承诺在 2016 年 12 月 30 日前向东风襄旅采购 10000 辆定制纯电动物流车。这促使东风在今年下半纯电动物流车逐步释放产量。

紧随其后的为重庆瑞驰，累计产量达 4726 辆，占比 11%。从月度产量走势看，重庆瑞驰 9 月开始大幅增产，直到 11 月连续 3 月攀升至 1613 辆，而不同的是 12 月份，月度产量出现下滑，产量回落至千辆水平。



资料来源：中国汽车技术研究中心

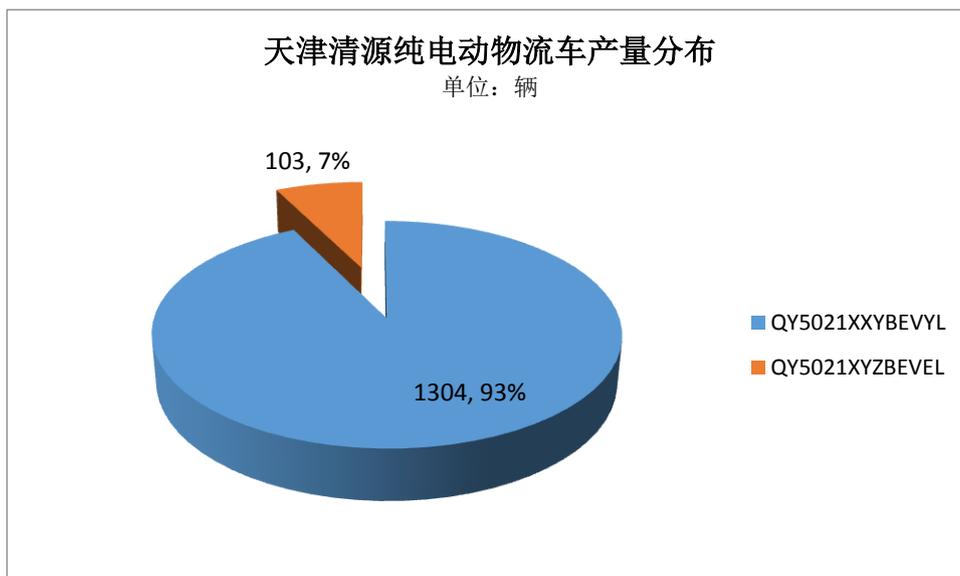
以 4112 辆产量排名第三位的陕西通家，旗下只有一款物流车型——电牛 1 号 (STJ5023XXYEV)。10 月份正式上市的“电牛 1 号”，在仅两个月时间产量就达 4000 辆，该车市场指导价 21.5 万元，在享受国家及地方一系列补贴后，终端售价为 5.28 万元。搭载三元锂电的纯电动厢式物流车，续航里程达 210 公里，主要面向城市物流行业。

此外，排在第五位的国宏全年累计产量达 3381 辆，相比排名第四位的重庆力帆 (3600) 相差不足 300 辆。国宏汽车有限公司(原天津市泓锋泰汽车改装有限公司)成立于 2004 年，注册资本 1.39 亿元，是由国家发改委审批的国家公告内生产专用汽车企业,是天津市仅有的两家拥有新能源汽车整车生产资质的企业之一。是集新能源汽车研发、生产、销售服务于一体的综合性集团公司。其部分产品已进入工信部公告目录，产品包含新能源纯电动物流车、邮政车、洒水车、环卫车、油罐车、半挂车、仓栅车、特种车等。

排名第六位的北汽累计产量达 2917 辆，旗下主力车型威旺 307 车身尺寸为 4495*1636*1912mm，极限载货空间更是达到了 6.5 立方米。搭载容量为 37.8kwh 的三元锂电池，慢充 6-8 小时可充满，最高速度 70km/h，续航里超过 150km。

市场方面，2015 年年底北汽新能源向北京市商委及 5 家物流公司正式交付了 232 辆威旺 307EV 电物流车，在正式运行之前已经获得了在北京市四环路、五环路行驶的通行证这是北汽新能源首次大规模、集中化向北京市物流配送企业交付纯电动绿色物流车。此外，深圳市场，北汽新能源携手地上铁租车签订了 400 辆纯电动物流车的采购协议，首批交付 30 台。

最后值得注意的是，累计产量仅 1407 辆的天津清源，旗下主要有两款纯电动厢式运输车车型 (QY5021XXYBEVYL) 和纯电动邮政车 (QY5021XYZBEVEL)，两款车型产量分别为 485 辆和 103 辆。



资料来源：中国汽车技术研究中心、第一电动研究院

11月，由天津清源电动车辆有限责任公司投资建设，计划总投资10亿元，建设周期11个月的项目落户贵州安顺市，前期规划用地近400亩，建设内容包含电动汽车制造，汽车动力电池、变速箱、汽车座椅等配件生产。项目投产后将实现年产10万台电动汽车，实现年销售产值30亿元以上。

主题报告 2

电动汽车 7 国集团全年销售 44 万辆新能源乘用车

全球电动汽车（本节指的是纯电动乘用车和插电式混合动力乘用车，下同）销量 2015 年骤增到 54.9 万辆。在发展较好的主要国家中，中国进步最大，超过美国位居全球第一，挪威、英国、法国、日本、德国位列其后，这 7 国的总销量达到 442985 辆，几乎占到全球的 50%。展望 2016 年，预计全球销量有望达到 85 万辆。

挪威仍然是电动汽车市场份额占比最高的国家，高达 22.8%，中国则是电动汽车销量之王，2015 年销售 18.8 万辆。荷兰电动汽车销量惊人增加，2014 年市场份额只有 3.9%，2015 年就增加到 9.6%，法国电动汽车市场份额也大幅提升，从 2014 年的 0.91% 升至 2015 年的 1.37%，瑞士的市场占比增幅更高，从 2014 年的 0.75% 增至 1.98%，英国的市场占比则从 2014 年的 0.56% 大增至 1.03%，斯堪的纳维亚地区国家受挪威影响，电动汽车市场份额也正以惊人的速度成长，瑞典已达 2.62%，冰岛已达 2.80%，丹麦已达 2.29%。

2015 年，一些国家终于有了自己的电动汽车市场初年，韩国的市占率从 0.08% 升至 0.14%，捷克的市占率从 0.04% 升至 0.18%，斯洛文尼亚的市占率从 0.05% 升至 0.18%，乌克兰的市占率从几乎为零升至 0.98%，还有一些国家回到正轨，如葡萄牙的市占率从 0.25% 升至 0.64%。

2015 年，也有一些国家的电动汽车市场出现放缓迹象，其中最明显的是美国和日本。除了油价低廉的小部分原因，这两个主要市场的消费者都在等待新车型上市，新老交替青黄不接导致电动车销售缓慢，在雪佛兰沃蓝达和日产聆风这两款车身上体现的十分明显。

中国以 18.8 万辆傲视全球

2015 年 12 月，中国电动汽车的销量突破 3.4 万辆，同比增加 4 倍，最终以 18.8 万辆的成绩傲视全球，同比大增 230%，市场份额也从 2014 年的 0.25% 增加到 0.8%。

排名	车型品牌	2015 年 (辆)	市 场占比 (%)	14 年 排名
1	比亚迪秦	31898	17	1
2	康迪熊猫 EV	20390	11	8
3	比亚迪唐	18375	10	N/A
4	北汽 E 系列 EV	16488	9	5
5	众泰云 100	15467	8	N/A
6	上汽荣威 550 PHEV	10711	6	9
7	江淮 iEV 系列	10420	6	10
8	奇瑞 eQ	7262	4	12
9	比亚迪 e6	7029	4	7
10	奇瑞 QQ EV	6885	4	3
11	众泰 E20	6383	3	4
12	知豆 D1 / D2	6164	3	N/A
13	康迪 K10 EV (估值)	6065	3	2

14	江铃 E100	5268	3	N/A
15	特斯拉 Model S (估值)	4775	3	6
16	腾势	2888	2	N/A
17	众泰 TT EV	2092	1	N/A
18	长安逸动 EV	1500	1	N/A
19	比亚迪 e5	1426	1	N/A
20	启辰晨风	1273	1	11
	其它车型	5967		
	总计	188726		

资料来源：乘联会

最畅销纯电动小型车：康迪熊猫 EV，2015 年共售出 20390 辆。除了销量翻番之外，熊猫 EV 还在最后几个月打败了强大的比亚迪车型。

最畅销的插电式混合动力车：比亚迪秦，去年共卖出 31898 辆，同比增长 117%，并赢得累计销量冠军，人们曾认为秦将继续统治中国的电动车市场，但去年下半年秦的交货量下降了 50%以上，产能受限已经成为比亚迪的最大问题。

最畅销 SUV 和最佳新秀：比亚迪唐，去年售出 18375 辆，只用了 7 个月，为了冠军而战，唐在中国电动汽车市场的前景妙不可言。

从汽车制造商的市场占比看，比亚迪市场份额高达 33%，其次是康迪，占 14%，众泰占 13%，北汽占 9%。

纵观纯电动和插电式混合动力的占有率，插电式混合动力车去年赢得 6%的份额，目前在整个市场占 34%，纯电动占 66%。

中国市场最难预测，但是从目前的趋势看，比亚迪唐和康迪熊猫 EV 看起来是主要领导者。年终预计销量区间在 30 万到 40 万辆，这是一个安全保守的预期。

美国 Model S、聆风和沃蓝达包揽前三

2015 年，美国新车销售创下新的纪录，乘用车和轻型卡车共注册 1739 万辆。但是纯电动和插电式混合动力汽车销量却从 2014 年的 12.3 万辆下降到 11.5 万辆。特斯拉 Model S、日产聆风(LEAF)和雪佛兰沃蓝达(Volt)包揽销量排行前三。

特斯拉一贯不公布月度销售情况，2015 年在美国预计交付 25000 至 26000 辆 Model S 和 214 辆 Model X，全球的总交货量预计为 50557 辆。相比 2014 年的数据，除特斯拉以外，几乎所有高销量插电式汽车都遭遇下滑，主要归因于 2016 升级款车型的上市时间推迟。雪佛兰去年共交付 15393 辆沃蓝达，低于 2014 年的 18805 辆，全新 2016 款车型直到去年 9 月才上市，纯电续航里程从 38 英里提升到了 53 英里。新车好评如潮，赢得了众多奖项。

去年，日产聆风在美国的销量也从 2014 年创纪录的 30200 辆在 2014 年大幅下降到 17269 辆。原因包括续航更长的 2016 款聆风迟迟未能上市，佐治亚州终止了购买电动车享受 5000 美元税收抵免政策，以及持续下降的零售汽油价格。2016 款聆风的续航里程为 107 英里，现在已经运抵美国经销商，但全新第二代聆风预计要等到 2018 款车型上。因此，2016 款聆风的销量即使有小幅提升，但也可能会受到 2017 款雪佛兰 Bolt 的竞争影响。

纵观纯电动和插电式混合动力的占有率，纯电动汽车从 2014 年的 55%扩增至 61%，连续几年健康成长，特斯拉显然是最大的推动者。

最后，值得关注的是去年 10 月开始在美国上市的丰田氢燃料电池车未来(Mirai)，三个

月累计销售 72 辆。

排名	车型品牌	2015 年(辆)	市场占比(%)
1	特斯拉 Model S(估值)	23518	20
2	日产聆风	17269	15
3	雪佛兰沃蓝达	15393	13
4	宝马 i3	11024	10
5	福特 Fusion Energi	9750	8
6	福特 C-Max Energi	8275	7
7	菲亚特 500e	6194	5
8	大众 e-Golf	4232	4
9	丰田普锐斯 Plug-In	4191	4
10	雪佛兰 Spark EV	2629	2
	其它车型	10415	
	总计	115155	

资料来源: Good Car Bad Car、greencarreports

2015 年,美国插电式汽车市场虽然超过 10 万辆规模,然而显然远未打入主流汽车市场。电动化的步伐还有待观察,但混合动力汽车也进入缓慢成长的轨道。目前还不清楚美国人对插电式汽车的消费需求是否会日益增长。

然而,由现任美国总统奥巴马主导的 Green New Deal 法案中制定了企业平均燃油经济性法规(Corporate Average Fuel Economy, CAFE)的新车耗能标准,美国市场上各车企 2017 至 2025 年款新车燃油经济性平均值应当达到 54.5 英里/加仑,约合百公里 4.3 升油耗,比当前车辆水平几乎提高一倍。这将推动大多数汽车制造商生产和销售插电式汽车。以政策带动产业升级,有越来越多的车企投入到开发混合动力与纯电动车的行列,使消费者有着较以往更多样化且门槛更低的新能源车款选择。

2016 年,特斯拉 Model S 的销量预计将稳定在 2.5 万辆,Model X 的销量预计为 1.5 万辆,聆风也接近这个数字,新一代沃蓝达可能会击败前者,宝马也不能忽视,X5 Plug-in 和 330e 可能广受欢迎,年终预计总销量在 17.5 万辆。

挪威销量达 3.4 万辆, 占据市场 22.8%份额

2015 年,挪威仍然是欧洲第一电动汽车市场,销量达到 34336 辆,市场份额达到 22.8%。

排名	车型品牌	2015 年(辆)	市场占比(%)	14 年排名
1	大众 e-Golf	8943	26	5
2	特斯拉 Model S	4039	12	2
3	日产聆风	3189	9	1
4	三菱欧蓝德 PHEV	2875	8	6
5	宝马 i3	2403	7	4
6	大众高尔夫 GTE	2000	6	N/A
7	奥迪 A3 e-Tron	1704	5	21
8	雷诺 Zoe	1634	5	8

9	大众 e-Up!	1507	4	3
10	奔驰 B 级 ED	1.352	4	N/A
	其它车型	4689	10	
	总计	34336	100	

资料来源: ofvas

大众 e-Golf 稳获销售冠军, 特斯拉 Model S 和日产聆风分列第 2 和第 3, 累计销量分别为 4039 辆和 3189 辆。

插电式混合动力车在挪威高歌猛进, 占比已从 2014 年的 10% 增加到 25%。

2016 年, 大众 e-Golf 还会成为第一的有力争夺者, 老对手还是三菱欧蓝德 PHEV 和日产聆风, 新对手是高尔夫 GTE 和帕萨特 GTE, 别忘了还有特斯拉, Model X 也会加入战场, 年终预计总销量将达到 4.5 万辆。

英国电动汽车市场的销量猛增到 28188 辆, 同比翻倍

排名	车型品牌	2015 年 (辆)	市场 占比(%)	14 年 排名
1	三菱欧蓝德 PHEV	11681	41	1
2	日产聆风	5236	19	2
3	宝马 i3	2213	8	3
4	雷诺 Zoe	2053	7	4
5	大众高尔夫 GTE (估值)	1500	5	N/A
	其它车型	5505	19	
	总计	28188	100	

资料来源: SMMT

冠军三菱欧蓝德 PHEV 的销量高达 11681 辆, 是第二名日产聆风的 2 倍, 本身也领先于第三的放置, 宝马 i3 以 2213 辆排行第 3, 而雷诺 Zoe 排行第 4, 与 2014 年前 4 位一致。

从汽车制造商的市场占比看, 三菱以 41% 连续第二次拿下冠军, 其次是日产(21%)和宝马(11%)。

2016 年, 大众 GTE 系列(包含高尔夫和帕萨特)将试图削弱领先者的统治, 同时, 豪华 SUV 也回来抢地盘。年终总销量预测, 英国市场将在更稳健的步伐下增长, 预计为 4 万辆。

法国电动汽车全年销量达 27 万辆

2015 年, 法国电动汽车市场一直高昂着头, 全年销量达到 27081 辆。

排名	车型品牌	2015 年 (辆)	市场占 比(%)	14 年 排名
1	雷诺 Zoe	10566	39	1
2	雷诺 Kangoo ZE (估值)	2649	10	2
3	日产聆风	2219	8	3
4	大众高尔夫 GTE	1687	6	N/A

5	博洛雷 Blue Car	1166	4	4
6	奥迪 A3 e-Tron	1123	4	N/A
7	三菱欧蓝德 PHEV	907	3	5
8	宝马 i3	822	3	6
9	标致 iOn	741	3	13
10	特斯拉 Model S	708	3	10
	其它车型	4493	15	
	总计	27081	100	

资料来源: Avere France、Automobile Propre

雷诺 Zoe 一家就卖了 10566 辆, 创造了新的记录, 至今还没有哪家车企能突破一万辆。

从汽车制造商的市场占比看, 雷诺占 51%, 连续 5 年夺冠, 其次是日产, 占 10%, 大众汽车占 8%。

纵观纯电动和插电式混合动力的占有率, 插电式混合动力车增加了两倍, 从 2014 年的 6% 增加到 18%, 大众高尔夫 GTE 和奥迪 A3 e-tron 就占了 10%。

2016 年, 雷诺 Zoe 将继续统治法国市场, 争夺第二名的竞争者增多, 老将 Kangoo ZE 会和日产聆风、三菱欧蓝德 PHEV、大众 GTE 系列车型展开较量, 年终预计销量在 3.5 万-4 万辆。

日本全年电动汽车销量下滑

日本电动汽车市场在 2015 年第一次出现了下降, 销量同比减少 22%, 几乎回到了解放前, 也就是 2012 年的水平。

排名	车型品牌	2015 年(辆)	市场占比(%)	14 年排名
1	三菱欧蓝德 PHEV	10996	43	2
2	日产聆风	9057	36	1
3	丰田普锐斯 Plug-In(估值)	1436	6	3
4	宝马 i3 (估值)	1200	5	6
5	三菱 i-Miev	634	3	4
6	特斯拉 Model S (估值)	614	2	7
7	日产 e-NV200	600	2	N/A
8	三菱 Minicab Miev	501	2	5
9	三菱 Minicab Miev Truck	161	1	8
10	宝马 i8 (估值)	60	0	10
11	本田雅阁 Plug-In	45	0	9
	总计	25328	100	

资料来源: evsaleblog

销量下降的主要原因除了低廉的油价, 还有就是日产聆风 30kWh 新版本推迟上市, 全年仅售出 9057 辆, 创历史最差表现, 并将销量冠军拱手让给三菱欧蓝德 PHEV, 这款 SUV

首次赢得本土市场销量第一。

丰田普锐斯 Plug-In 连续第三年赢得铜牌，而三菱汽车的纯电动系列产品销售继续放缓，i-MiEV, Minicab Miev 和 Minicab Miev 的销量较历史高点下降了 75%。

相反，国外车型的排名正在慢慢攀升，宝马 i3 在 2016 年到达第 3 也许不会令人惊讶。

德国电动汽车销量为 2.4 万辆

2015 年，德国电动汽车总销量达到 24171 辆，同比增幅为 83%。

排名	车型品牌	2015 年(辆)	市场占比(%)	14 年排名
1	起亚 Soul EV	3839	16	28
2	宝马 i3 (估值)	2271	9	1
3	三菱欧蓝德 PHEV	2128	9	5
4	大众高尔夫 GTE	2109	9	13
5	奥迪 A3 e-Tron	1839	8	10
6	雷诺 Zoe	1787	7	3
7	特斯拉 Model S	1582	7	6
8	大众 e-Golf	1092	5	8
9	大众帕萨特 GTE	996	4	N/A
10	日产聆风	948	4	7
	其它车型	5079	22	
	总计	24171	100	

资料来源: kba.de

起亚 Soul EV 表现惊人，宝马 i3 跃升至第 2，超越了三菱欧蓝德 PHEV 和大众高尔夫 GTE，而雷诺 Zoe 则来到第 6。特斯拉 Model S 尽管销量同比增长 94%，达 1582 辆，但实际却比 2014 年下降了一个位置，被挤到第 7。电动汽车销量排名并不是特斯拉是否成功的标尺，其真正的竞争是内燃机汽车，如果与其他主场作战的四门运动型轿车比较，Model S 仍然落后 (保时捷 Panamera 卖了 1751 辆，宝马 6 系卖了 2164 辆，奥迪 A7 卖了 4129 辆，奔驰 CLS 卖了 5122 连)，但如果特斯拉的销售今年再增长 50%，保时捷和宝马就会在自己家中被打败...

大众帕萨特 GTE 与日产聆风 Leaf 交换位置，攀升至第 9，而奔驰 C350e 上升两个位置到第 13。

从汽车制造商的市场占比看，大众汽车处于领先地位，占 20%，其次是起亚占 16%，上年的领跑者宝马以第三收场，占 13%。

插电式混合动力车型在德国的市场份额显著增加，从 2014 年的 25% 上升到 41%，大部分新车都属于这类车型，预计 2016 年强势依旧。但是很难预测今年的市场，因为德国几乎每个月都会诞生新的销量冠军，大众帕萨特 GTE 可能是一员猛将，雷诺 Zoe 也看到了成长势头，新车的出现也会令人眼前一亮，尤其是大众途观 GTE，年终总销量预计在 3.5 万-4 万辆。

2015 年总结及 2016 展望

2016 年	销量预测 (辆)
全球	850000
销售冠军	比亚迪唐
中国	400000
销售冠军	比亚迪唐
美国	175000
销售冠军	雪佛兰沃蓝达
日本	30000
销售冠军	日产聆风
欧洲	250000
销售冠军	三菱欧蓝德 PHEV
挪威	45000
销售冠军	大众 e-Golf
英国	40000
销售冠军	三菱欧蓝德 PHEV
法国	37500
销售冠军	雷诺 Zoe
德国	37500
销售冠军	大众帕萨特 GTE

资料来源: evsaleblog

彭博新能源财经认为, 2015 年, 电动汽车在发展路上遇到了一定的阻力, 例如油价, 但对电动汽车发展总体影响不大, 油价下降对混合动力汽车销量的增长有显著抑制作用。混合动力车的销量整体上还是受到了影响(2015 年的前三个季度同比下降 14%), 因为一些国家的消费者需要重新计算其相比于传统汽车的成本效益。

美国电动汽车市场的销量下降 7 个百分点, 但其他市场的销量增长弥补了差额。为什么去年电动汽车的销量如此强劲? 答案在于电动汽车在欧洲和中国有强势的发展动力, 超乎大多数人的预期。行驶里程增加、电池价格降低以及税收和其他优惠政策, 加上大众对电动汽车更加熟悉, 都帮助推动了电动汽车销量的增加。更为重要的是, 欧洲对汽油课以重税, 这意味着油价暴跌对汽油车成本的下行影响有限, 因此电动汽车的经济性尚未像在美国一样被削弱。

彭博新能源财经预测, 2016 年尽管油价低迷, 在车型增加和强有力的政策支持下, 电动汽车销售仍将创造新纪录。

电池价格继续下跌, 但其主要原因是最大电池厂商之间争夺市场份额的动态竞争。预计在实验室研究领域将会取得许多突破, 但在制造领域只有渐进式的改进。电动汽车电池生产能力将继续大于需求量。

中国 2016 年仍将是全球最大的电动汽车市场, 但国内供应商是否可以在电动汽车补贴逐渐缩减的情况下很好的生存下来, 以及中国是否真的可以建立起具有全球竞争力、超越发达国家, 实现跨越式发展的汽车产业集群, 仍然是个问题。

随着新车型的推出和旧款更新升级后再次推向市场, 美国的销售在经历了 18 个月的衰退后预计会回暖。低油价仍将严重影响美国电动汽车的销售, 尤其是混合动力车, 但纯电动车总销量有望达到 15 万辆。如果民主党赢得 11 月的总统大选, 到 2025 年达到 54.5mpg 燃料使用效率标准的目标仍可能继续保留, 但低油价会促进大型车辆的销售, 届时汽车制造商

可能会提出 54.5mpg 是个遥不可及的目标。福特最近宣布向电动汽车投资 45 亿美元，这可以被看做是汽车制造商市场前景展望的风向标，我们可以观望一下，其他汽车制造商是否会做出跟随福特的决定。

德国是最后一个没有直接推出电动汽车购买激励政策的主要西方市场。随着车型选择增多，且国内压力增加，这一情况可能会在 2016 年出现变化。2015 年德国的电动汽车销售排名第七，而其在 2020 年实现 100 万的销售量的目标看起来几乎是不可能实现的，德国总理默克尔可能会选择为欧洲的销售增加推动力。

插电式混合动力车车型增多将加剧竞争。就电动汽车新增车型而言，2015 年是创纪录的一年，但我们预计 2016 年将刷新 2015 年的记录。不过并不是每个车企都这样做，世界上最大的汽车公司丰田仍旧坚持将未来的赌注押在燃料电池车上。

特斯拉继续引领全球纯电动汽车的销售，公众对长续航里程车型的兴趣将在 2016 年大增，并在 2017/18 年全面爆发。在 3 月份推出 Model 3 时，特斯拉提出了 2017 年中期的交付目标，我们可以从特斯拉是否坚持这一目标当中判断未来的市场走向。2016 年第一季度，雪佛兰 Bolt 在市场上首次亮相，这代表纯电动汽车“起步阶段的结束”，因为第一代低续航里程车型开始显得过时了。通用汽车先拔头筹的优势可以维持多久还不可知。

市场进入壁垒继续降低，预计将有更多的初创公司进入电动汽车市场，但 Faraday Future、NextEV、Atieva、Rimac 等最新的市场新秀，距离成为主要制造商面前真正的挑战者仍有很长的一段路要走。随着苹果的泰坦项目(Project Titan)越来越不低调，其野心逐渐清晰起来，但汽车制造是一个复杂的过程，苹果公司需要彻底改变其制造策略，才能取得成功。

下一个百万电动汽车销量即将实现之时，政府应开始更认真地考虑直接购买激励政策如何退坡。尽管电池成本在下降，市场仍依赖补贴，如果变化过于急剧，会动摇投资者信心。随着燃油车逐渐被新能源车取代，预计在 2016 年末燃油税收的流失将逐渐成为几大地区所共同面临的问题。

政策

第二批动力电池企业目录公布 万向等 7 家企业入选

12月24日,工信部公示符合《汽车动力蓄电池行业规范条件》企业目录(第二批)。此次目录共有万向、比亚迪、国轩高科、多氟多等七家企业入选。

这七家企业分别为,万向A一二三系统有限公司、惠州比亚迪电池有限公司、合肥国轩高科动力能源有限公司、中信国安盟固利动力科技有限公司、多氟多(焦作)新能源科技有限公司、河南环宇赛尔新能源科技有限公司、江苏海四达电源股份有限公司。

2015 版铅蓄电池规范条件及管理办法出台

12月10日,国家工信部发布公告称,对《铅蓄电池行业准入条件》及《铅蓄电池行业准入公告管理暂行办法》进行了修订,形成了《铅蓄电池行业规范条件(2015年本)》和《铅蓄电池行业规范公告管理暂行办法(2015年本)》。新规范对电池企业的建设申请、生产能力、工艺水平以及环保等方面做出了严格的规定。

规范条件要求,新建、改扩建铅蓄电池生产企业(项目),建成后同一厂区年生产能力不应低于50万千伏安时。镉含量高于0.002%(电池质量百分比,下同)或砷含量高于0.1%的铅蓄电池及其含铅零部件生产项目为不合格,必须停产。未通过建设项目环境影响评价审批的,一律不准开工建设;未经环境影响评价审批的在建项目或者未经环保“三同时”验收的项目,一律停止建设和生产。

锂电池行业规范公告管理办法公布

12月28日,工信部发布《锂离子电池行业规范公告管理暂行办法》,办法对于从事锂电池行业的生产企业,提出了经营管理等相应要求,该办法2016年1月1日起实施。

办法对申请公告的企业做了要求:具有独立法人资格;符合国家产业政策和相关发展规划;符合《锂离子电池行业规范条件》;遵守国家法律法规,无重大违法行为。另外,申请公告的企业还应准备锂离子电池行业规范公告申请书;营业执照副本;项目备案或核准文件;项目用地权证或用地审批文件等12份材料。

关于加快石墨烯产业创新发展的若干意见发布

工信部、发改委、科技部联合下发《关于加快石墨烯产业创新发展的若干意见》。意见指出,到2018年,石墨烯材料制备、应用开发、终端应用等关键环节良性互动的产业体系基本建立,产品标准和技术规范基本完善,开发出百余项实用技术和样品,推动一批产业示范项目,实现石墨烯材料稳定生产,在部分工业产品和民生消费品上的产业化应用。到2020年,形成完善的石墨烯产业体系,实现石墨烯材料标准化、系列化和低成本化,建立若干具有石墨烯特色的创新平台,掌握一批核心应用技术,在多领域实现规模化应用。形成若干家具有核心竞争力的石墨烯企业,建成以石墨烯为特色的新型工业化产业示范基地。

北京第二批纯电动客车备案目录公布 安凯和宇通入选

2015年12月29日,北京市经信委网站公布《北京市示范应用纯电动客车生产企业及产品备案信息(第2批)》,共有安凯汽车和宇通客车两家企业的车型入选。首批纯电动客车

备案目录共有安凯汽车、福田汽车和九龙汽车入选。

北京第五批新能源汽车备案目录公布 比亚迪 e5/荣威 E50/Model S 入选

12月29日,北京市经信委网站公布《北京市示范应用新能源小客车生产企业及产品备案信息(第5批)》,共有比亚迪 e5、荣威 E50 和特斯拉 Model S 三款车型入选。

据统计,北京市共发布五批新能源汽车备案目录,共有13个生产企业的23款车型入选目录。北京市新能源汽车从2015年第五期开始免摇号,17150个申请数直接配置。2015年最后一期继续免摇号,8717个申请数也直接配置。自2014年1月26日第一期新能源汽车摇号以来,北京共举行了十期新能源汽车摇号,第十一、十二期直接配置。截至目前,2014-2015年北京共配置新能源汽车指标66587个,其中个人50861个,单位15726个。

电动汽车充电接口及通信协议五项新国标发布

12月28日,质检总局、国家标准委联合国家能源局、工信部、科技部等部门,在京发布新修订的电动汽车充电接口及通信协议5项国家标准,新标准将于2016年1月1日起实施。

在安全性方面,新标准增加了充电接口温度监控、电子锁、绝缘监测和泄放电路等功能,细化了直流充电车端接口安全防护措施,明确禁止不安全的充电模式应用,能够有效避免发生人员触电、设备燃烧等事故,保证充电时对电动汽车以及使用者的安全。

天津2016年起对新能源汽车实施不限行措施

12月29日,天津交管局发布关于新能源汽车不受机动车尾号限行等交通管理措施限制的通告,通告明确,自2016年1月1日起,天津市核发号牌的新能源汽车不受机动车尾号限行管理措施。通告还指出,天津市核发号牌的纯电动轻型、微型厢式货运机动车和纯电动轻型、微型封闭式货运机动车不受外环线以内道路每日7时至22时货运机动车限行措施限制,不受外环线上每日7时至19时货运机动车限行措施限制。

5年推广500辆 乌鲁木齐新能源公交车推广方案出台

乌鲁木齐市发布《乌鲁木齐市新能源公交车推广应用实施方案(2015—2019)》,方案明确新能源公交车推广目标。2015年至2019年,计划在乌鲁木齐市推广应用新能源公交车500辆,平均每年推广100辆左右。公交企业每年新增、更新的常规公交车辆中,新能源公交车所占比例不低于30%,新增的12米BRT车辆全部选购新能源公交车。公交企业每年应选1—2条线路应用新能源公交车。2015年选购的新能源公交车以插电式混合动力公交车为主。

北京小区充电桩将与车位100%配建 收费鼓励快捷支付

《北京市新能源小客车公用充电设施投资建设管理办法》出台,对北京市新建及改扩建各类建筑物建设充电设施或预留建设安装条件提出了标准。其中,办公类建筑按配建停车位的25%规划建设;商业类建筑及社会停车场库(含P+R停车场)按配建停车位的20%规划建设;居住类建筑按配建停车位的100%规划建设;医院、学校、文体设施等其他类公共建筑按配建停车位的15%规划建设。此外,鼓励在现有公共停车场配建一定比例的充电设施。

哈尔滨市出台新能源汽车推广政策

12月21日,哈尔滨市新能源汽车推广应用和产业发展支持政策正式推出。政策主要包括六个方面,共计15条。其中明确哈尔滨市新能源汽车推广目标,从2016年起逐步提高政府机关及公共机构购车采购比例,到2017年新增或更新新能源汽车比例不低于30%。同时

明确购置新能源汽车的补贴标准、对象、条件及优惠政策。购买使用新能源汽车，按照国补标准对纯电动汽车 1:1、插电式混合动力汽车 1:0.8 的比例给予地方配套补贴，国家和地方补贴总额最高不超过车辆销售价格的 60%。同时要求享受地方补贴的产品必须符合中央财政补贴条件，纳入中央财政补助范围。

最高奖励 2 亿元 五部委对“十三五”充电设施补贴政策征求意见

12 月 16 日，财政部等五部门发布《关于“十三五”新能源汽车充电设施奖励政策及加强新能源汽车推广应用的通知(征求意见稿)》，该通知明确奖励对象，充电基础设施奖励政策面向全国所有省(区、市)。中央财政对充电基础设施配套较为完善、新能源汽车推广应用规模较大的省(区、市)安排奖励资金。

通知设定了新能源充电设施奖励标准，对于大气污染治理重点省市奖励最高，2016 年大气污染治理重点省市推广量 3 万辆，奖励标准 9000 万元，超出门槛部分奖励最高封顶 1.2 亿元。2020 年大气污染治理重点省市奖励门槛 7 万辆，奖励标准 1.26 亿元，每增加 6000 辆，增加奖励资金 1100 万元，奖励资金最高封顶 2 亿元。

通知规定，2016 年 3 月底前，各省(区、市)应将新能源汽车推广应用实施方案及充电基础设施运营方案报财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委、能源局等部门备案。未按要求制定相关办法的将不得享受中央财政的充电基础设施奖励资金。

第 76 批节能与新能源汽车目录发布 比亚迪、江淮等电动车入选

12 月 11 日，工信部发布《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录(第 76 批)》。此次目录共有 197 款入选，包括纯电动车型 158 款，1 款插电混合动力，车型仍以纯电动车为主导。

纯电动乘用车方面，一汽、纳智捷、迈迪、北京(牌)、知豆、江淮、奇瑞、江铃等 8 个品牌入选。插电式乘用车方面，比亚迪 BYD6460STHEV1 一款车型入选。

北京今年最后一期新能源车指标个人申请近 1 万

北京市小客车指标调控管理办公室 12 月 9 日公布 2015 年最后一期小客车指标申请情况。截至 12 月 8 日，累计收到个人示范应用新能源小客车配置指标申请和确认延期的共 9618 个，比今年第一期增长近 3 倍。

截止到 2015 年 12 月 8 日 24:00，小客车配置指标累计收到个人普通小客车配置指标申请和确认延期的共 2582829 个；有 52212 家企事业单位申请普通小客车配置指标 86539 个；累计收到个人示范应用新能源小客车配置指标申请和确认延期的共 9618 个；有 1091 家单位申请示范应用新能源小客车配置指标 1567 个。

市场

深圳 2015 年 2 万辆电动车指标全用完 5849 辆电动私家车已上牌

深圳 2015 年共配置小汽车增量指标 10 万个，其中电动车指标为 2 万个。前期电动车指标主要通过摇号进行配置，截至第 7 期摇号，总共向单位和个人配置电动小汽车增量指标 3413 个。其中，2000 个电动汽车分时租赁指标已于 12 月 30 日全部完成上牌。

此外，9 月份和 10 月份，深圳市发改委和交委连续下发新政，一方面从待配置指标中抽取 4000 个专项用于汽车租赁，2000 个用于电动汽车分时租赁；另一方面，降低了个人和单位申请电动车指标的门槛，符合条件的个人和单位申请 2015 年度电动小汽车增量指标的，

通过资格审核后，可以直接获得指标，而无需参与摇号。

上海新能源汽车销量突破 4 万辆 建成充电桩 1.6 万个

2015 年 1-11 月，新能源汽车累计推广 29532 辆。自 2013 年以来，上海新能源汽车推广应用已达到 40691 辆。目前，在上海市场上销售的新能源车企达到 33 家，车型达 64 种。

在充电桩建设方面，上海目前已有 25 家国有和民营企业累计建成各类充电桩 16055 个(其中公用和专用充电设施 5168 个)，同时在全市建立起完善的售后服务网络，共建成网点 131 个。国家电网上海电力公司已累计受理私人充电设施用电报装申请 11207 户。逾 29200 辆新能源汽车实现了实时运行情况大数据分析监控。

首款纯电动 MPV 北京上市 普力马 EV 售价 12.68 万元

12 月 29 日，一汽海马在北京召开普力马 EV 上市发布会，该车为首款纯电动的 MPV 车型。厂家指导售价 21.68 万元，扣除国家 4.5 万元补贴和地方补贴 4.5 万元(按照北京补贴标准计算)，只需花费 12.68 元即可买到这款纯电动 MPV 车型。

青岛启动公务绿色出行 首批投放 150 辆电动汽车

12 月 28 日，青岛市党政机关“公务绿色出行”启动仪式在市级机关停车场举行。青岛将在全市各级政府机关和公共机构之间，采取分时租赁方式，构建点对点公务出行大循环。首批投放新能源汽车 150 辆，在全市 22 个机关单位施行。新能源汽车分时租赁绿色出行政府示范在国内尚属首次。

正道与南方科技大学成立公司研产燃料电池

正道集团公布，公司与中国南方科技大学订立框架协议，以建议与公司，或其指定全资附属公司或实体，在深圳共同成立一间名为深圳南科燃料电池公司。于其成立后南科燃料电池公司拟将成立一间暂称为深圳市燃料电池工程中心之技术中心以发展开发燃料电池公共交通工具所需之燃料电池电堆技术与其应用及生产。

江淮 iEV 交付深圳分时租赁项目 419 辆 累计推广 1.8 万辆电动车

12 月 29 日，江淮汽车向深圳联城共享分时租赁项目正式交付 419 台江淮 iEV 新能源轿车。随着本次 419 台江淮 iEV 正式交付，江淮汽车再度为本项目提供了可靠的汽车产品保障。深圳市民将可以通过分时租赁平台，便利地体验江淮 iEV 的优秀驾乘感受，并实现零污染零排放出行。

2016 年北京将安排新能源车推广资金 17 亿元

2015 年,北京财政已落实推进大气污染治理资金 169.6 亿元。市财政局 29 日表示,已拨付当年市级纯电动小客车示范推广补助资金 4.5 亿元,支持推广新能源小客车 1.57 万辆。而 2016 年本市将安排新能源汽车示范推广资金 17 亿元。

北京第六期新能源汽车继续免摇号 8717 个申请直接配置

12 月 25 日，北京小客车指标调控管理办公室公布了 2015 年第 6 期小客车指标申请审核结果和配置情况。示范应用新能源小客车指标申请个人共有 8717 个有效编码、单位共有 1299 个有效编码。本期示范应用新能源小客车指标向所有通过资格审核的申请人直接配置。经审核，截止到 2015 年 12 月 8 日 24 时，普通小客车指标申请个人共有 2557283 个有效编码(根据个人摇号阶梯中签率相关规定，本期个人摇号基数序号总数为 3647274 个)、单位共

有 84719 个有效编码；示范应用新能源小客车指标申请个人共有 8717 个有效编码、单位共有 1299 个有效编码。经市公安交通管理局审核确认，本期示范应用新能源小客车指标向所有通过资格审核的申请人直接配置。

松下 4.12 亿美元在大连建首个汽车动力电池工厂

松下将在中国大连兴建一座汽车锂电池工厂，投资 500 亿日元(约 4.12 亿美元)。工厂位于大连东北部，工厂将生产电动汽车和插入式混合动力车使用的矩形电池。松下将与中国合作伙伴一起建设工厂，2017 年投入生产。

北汽新能源交付 232 辆威旺 307 电动物流车

12 月 22 日,北汽新能源向北京市商委、及 5 家物流公司正式交付威旺 307EV 电动物流车 232 台,这是北汽新能源首次大规模、集中化的向北京市物流配送企业交付纯电动绿色物流车。

北京市交通运输部在去年 9 月发布的《关于加快新能源汽车推广应用的实施意见(征求意见稿)》中提出,到 2020 年,新能源汽车在交通运输行业的应用初具规模,在城市公交、出租汽车和城市物流配送等领域的总量达到 30 万辆。其中明确指出 2020 年新能源城市物流配送车辆应达到 5 万辆,同时城市物流配送车运营权也将优先授予新能源汽车。

山东获新能源汽车补贴 4.8 亿元

山东省获补 2014 年新能源汽车补贴清算资金 4.8 亿元,补贴推广新能源城市公交车 1723 辆。其中,中通客车推广新能源汽车 1555 辆,补贴 3.98 亿元;山东沂星推广新能源汽车 168 辆,补贴 8400 万元。

河北首例电动出租车将运营 计划投运 200 辆

12 月 13 日,河北省三河市长城新能源汽车出租有限公司的 50 辆纯电动出租车已经到位,3 处位于不同地点的电动汽车集中充电站竣工,这也标志着河北省首例纯电动出租车项目落地。据介绍,该项目计划投运 200 辆纯电动出租车,首批新能源纯电动出租车将于今年 12 月底前开通运营。

天津清源电动汽车制造项目落户贵州安顺 年产 10 万台

贵州安顺市招商引资引进的首个新能源汽车制造项目在开发区举行签约仪式。该项目位于安顺市开发区汽车工业园内,由天津清源电动车辆有限责任公司投资建设,计划总投资 10 亿元,建设周期 11 个月。项目前期规划用地近 400 亩,建设内容包含电动汽车制造,汽车动力电池、变速箱、汽车座椅等配件生产。项目投产后将实现年产 10 万台电动汽车,实现年销售产值 30 亿元以上。

政策

英国延长对于电动汽车的购车补贴至少至 2018 年 3 月底，旨在刺激混合动力和纯电动汽车在接下来几年的发展和增长。然而，补贴金额由 5000 英镑降至 4500 英镑。

自 2016 年 3 月起，本项补助将被分为两大类。第一类是时速 70 英里内零排放的车辆，可以领取 4500 英镑的补贴；第二和第三类是比第一类零排放的车型速度更小的，可获得 2500 英镑的补贴。大部分插电式混合动力车都属于第二和第三类。第二类和第三类车型如果车价超过 6 万英镑则不可申请补助。

市场

特斯拉明年在韩国推廉价车型 Model E，实售约 12 万元人民币

特斯拉 2016 年将在韩国济州岛率先推出廉价电动汽车 Model E，在韩国售价 35655 美元(约合 4180 万韩元)，之所以选择在济州岛首发，特斯拉是为了将风险降至最低，比如缺少充电设施等挑战。扣除各种补贴，Model E 在韩国实际售价只有约 18766 美元(约合 2200 万韩元)。在该价位上，其主要竞争对手包括现代起亚和雷诺三星的产品。

福特欲和谷歌合资制造无人驾驶汽车

福特汽车正在与谷歌公司进行谈判，商讨合作制造谷歌下一代自动驾驶汽车的事宜。如果合作协议能够签订，对于自动驾驶汽车项目，谷歌希望该产品可以应用于出租车等领域，以便与 Uber 以及 Lyft 等汽车共享公司展开竞争。

谷歌已经聘请了两名前福特高管进入该公司的领导层。前福特 CEO 艾伦·穆拉利(Alan Mulally)在 2014 年 7 月加入谷歌公司董事会。当年 9 月份，谷歌又聘请了 John Krafcik 担任其无人驾驶汽车项目的 CEO，Krafcik 在福特工作过 14 年，曾担任过福特首席工程师。谷歌在加州和得克萨斯州对无人驾驶技术测试时，用的测试车辆就包括福特供应商 Roush Industries 组装的定制版低速电动汽车。外界猜测，如果福特和谷歌的合作可以进行下去，或将加快无人驾驶技术的推广和应用。

宝马或于 2020 年推出纯电动轿车 i6 续航 300 公里以上

宝马或将于 2020 年推出两款新车，这两款新车分别为宝马 9 系和宝马 i6。其中，宝马 i6 将是宝马纯电动品牌 i 品牌又一款车型，也将大规模采用类似 i3 和 i8 的碳纤维材料，并且加大电池容量到现在宝马纯电动汽车电池组的 3 倍以上。宝马在 2020 年中期将推出一款电动车型，该车或将命名为 i6。之前宝马公司对 i6 的上市时间定为 2022，如今将计划提前两年面世，宝马 i6 的大小将与现款的宝马 i3 相仿，但新车将会基于全新的平台。该平台有可能是宝马专为电动车型研发的专属平台。动力系统方面，宝马 i6 将会有双电机和四电机两种版本，四电机版本车型将会采用锂离子聚合物电池组，容量将是宝马现在采用的电池组的 3 倍以上。

阿斯顿·马丁牵手乐视 推 Rapide S 电动概念车

阿斯顿·马丁上周与中国互联网巨头乐视签署了一份有关合作研发电动跑车的备忘录。

双方合作的第一项成果--Rapide S 电动概念车于消费电子产品展上亮相。据了解, 乐视网于 2015 年初推出的这款用户界面支持声控、触控和动作控制, 提供导航、音乐流媒体、在线广播和路边援助服务。

大众大力研发扁平电池 用于未来电动汽车

大众宣布要努力研发扁平电池, 并将其应用到大众未来的电动汽车中。大众 CEO 赫伯特·迪斯(Herbert Diess)确认, 扁平电池即将研发成功, 这将是该公司在为绿色未来奋斗中所取得的巨大突破。在未来几年, 大众将推出更多对环境影响较小的车辆, 专注高效汽车, 努力摆脱“柴油排放门”的影响。

NEVS 获得 780 亿元电动汽车大单 提供 15 万辆萨博 9-3

2015 年 12 月瑞典国家电动车 NEVS(National Electric Vehicle Sweden)公司宣布, 获得总额人民币 780 亿元的合作, 未来五年将向中国国内一家公司提供 15 万辆电动车。

到 2020 年底, 将向中国租赁公司熊猫新能源(Panda New Energy)交付 150000 辆萨博 9-3 电动车, 此外还有 100000 套电动车产品和服务来自于同 NEVS 及其东家相关的公司。合同总金额高达 780 亿元人民币, 约合 120 亿美元。

福特明年推出新款电动汽车: 30 分钟充满电

福特 CEO 马克·菲尔兹(Mark Fields)表示, 公司计划在 2020 年前额外投资 45 亿美元扩大混动和电动汽车项目规模。菲尔兹称, 该公司将在明年末推出新版福特福克斯电动汽车, 只需 30 分钟即可完成充电, 续航里程可达 100 英里(约合 161 公里)。

福特还计划在 2020 年前新增 13 款新的插电混动、混动或电动汽车, 使得新能源汽车在该公司产品线中的占比超过 40%。

雷诺布局电动车智能充电系统 将用可再生能源供电

荷兰 Eneco 能源公司发布声明称, 其已与雷诺汽车达成合作, 双方将共同开发一套利用可再生能源来实现智能充电的解决方案, 以便为雷诺 ZOE 纯电动车提供支持。Eneco 公司指出, 到 2020 年欧洲电动车保有量将达到 300 万辆。此次开发的智能充电 App 在电动车和可再生能源之间建立了纽带, 让电动车“尽享”可持续电力, 并使能量供应和需求之间维持平衡, 最终降低电动车使用成本。目前, 智能充电 App 项目正在荷兰进行试点, Eneco 希望通过试点实现为用户节省 15%用电成本的目标。这也要求该公司对“电动车何时须进行完全充电、系统如何确定最佳充电时间”等问题进行探讨分析。

日产或明年推增程型电动车 叫板沃蓝达

日产汽车公司计划明年推出一款增程型电动汽车。新车利用小型内燃机对电池进行充电, 操作与雪佛兰沃蓝达和宝马 i3 Rex 基本相同。日产新车可能叫板改进后的雪佛兰沃蓝达, 后者于今年年初在北美国际汽车展亮相。沃蓝达搭载新的 Voltec 动力系统, 配备一个 18.4 千瓦时的锂离子电池, 一个电动马达和一个 1.5 升四缸扩展引擎。纯电续航里程将达 50 英里(80 公里), 总续航达 420 英里(676 公里)。

保时捷投资 10.9 亿美元建新电动汽车工厂

保时捷准备投资 10 亿欧元(10.9 亿美元)建设电动汽车生产厂, 将生产保时捷的第一辆电动跑车。保时捷将在当地建立新的油漆车间和装配线, 用于制造全电动“MissionE”系列汽车。MissionE 汽车要等到接近 2020 年才能上市, 动力达 600 马力, 充电一次可以开 500

公里。

技术

黑莓进入无人驾驶汽车领域

黑莓的子公司 QNX 最近与无人驾驶汽车人工智能软件开发商 AdasWorks 达成技术合作协议，开发先进驾驶辅助系统和无人驾驶汽车技术。两家公司将 AdasWorks 的功能，其中包括车道识别、移动物体识别和物体分类，移植到 QNX OS 平台，并开发用于无人驾驶汽车的智能、多摄像头系统软件。此外，黑莓计划与 Luxoft 合作开发与特斯拉 Model S 相似的半自动无人驾驶技术，Luxoft 将其计算机视觉和对象追踪技术与 QNX 平台整合在一起。

福特无人驾驶汽车将于明年初在加州开始实地测试

福特收到了加州政府发出的无人驾驶汽车路测许可，并将于 2016 年年初开始在当地进行其 Fusion Hybrid 自动驾驶汽车的路测。此前福特的 Fusion Hybrid 自动驾驶汽车已在密歇根州的“Mcity”试验场进行测试，Fusion Hybrid 配备了 4 个 LiDAR 传感器，可进行实时的 3D 测绘。

据悉，该测试项目将由福特 Palo Alto 研发中心的团队负责。Palo Alto 研发中心拥有超过 100 名研究人员及技术人员，目标是研究车辆的自主行驶系统、互连性、移动性、用户体验等内容，并预测这些领域的需求。

QNX 与 AdasWorks 合作研发自动驾驶技术

从外表上来看黑莓旗下 QNX 业务似乎风平浪静，但实际情况正好相反。QNX 一直在忙于举办、参加各种会议，开发 QNX OS for Safety 等创新性技术，为 2016 年国际消费电子展进行准备工作。

CrackBerry 表示，它与无人驾驶汽车人工智能软件开发商 AdasWorks 达成技术合作协议，开发先进驾驶辅助系统和无人驾驶汽车技术。两家公司将把 AdasWorks 的数项功能——其中包括车道识别、移动物体识别和物体分类，移植到 QNX OS 平台，并开发用于无人驾驶汽车的智能、多摄像头系统的软件。

法雷奥自动驾驶试验车完成环法行驶

法国法雷奥公司(Valeo)2015 年 12 月 3 日宣布，自动驾驶试验车辆“Cruise4U”完成了环法国一周的行驶。Cruise4U 除了靠驾驶员自身驾驶之外，还在实际道路状况下以自动驾驶模式实施了最高车速为 130km/h 的行驶。

试验车从巴黎出发，沿途经加来、斯特拉斯堡、蒙彼利埃、巴约讷、布雷斯特，总行驶距离超过 1 万公里，其中，以自动驾驶模式行驶了 4000km 以上。法雷奥表示，对于调整系统以适应实际道路上的行驶及路况来说，这是一次非常宝贵的机会。

现代汽车发力自动驾驶技术 自行打造汽车电脑芯片

韩国现代汽车正考虑自行开发电脑芯片和传感器，用于高度智能化的自动驾驶车。12 月 8 日，现代汽车控制系统研发团队总监 Kim Dae Sung 在首尔一届技术论坛上表示，当前，现代汽车用于自动驾驶相关技术的零部件从子公司或其他供应商采购；未来现代将开发自用的芯片和传感器，从而实现对未来汽车零部件的充分掌控，这一点对开发未来汽车尤为关键。

Kim Dae Sung 披露，现代预计全自动驾驶车将在 2030 年投入使用，目前已经完成部分

自动驾驶的关键技术。

法国开发出 18650 规格的钠离子电池

法国国家科学研究中心的研究人员们首次开发出了业界标准的 18650 规格的钠离子电池。LITEN 合作研究员 Loïc Simonin 指出：“其能量密度可与磷酸铁锂等锂离子电池相匹敌”。锂离子电池在重量上比钠离子材料要轻，但该元素的稀有性也是它最大的缺点。相比之下，钠元素非常丰富，其在地壳上的含量超过 2.6%，应用成本也更低。

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

电话：010-58769630

Email:evin@d1ev.com

营销部

电话：010-58769630

电子邮件：yeran@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。

（C）2016 北京智电未来信息科技有限公司。版权所有，不得转载。

出版日期：2016 年 1 月