

2018.

10

2018

# 新能源汽车行业月报

2018 EV INDUSTRY MONTHLY REPORT

第一电动网 · 第一电动研究院

电话: 010-58769630

Email: [evin@d1ev.com](mailto: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：“银十”汽车产销继续负增长 新能源汽车拉动市场	6
新能源乘用车：EC系列销量破2万 北汽反超比亚迪夺得销冠	11
新能源客车：市场短暂回落	26
新能源专用车：市场持续走强	34
全球新能源乘用车市场	38
动力电池：10月装机量5.9GWh，北京普莱德异军突起	41
驱动电机：装机总量破15万台，比亚迪霸主地位稳固	47
<b>技术研判</b>	<b>54</b>
燃料电池热和企业布局的那些事儿	54
<b>政策解读</b>	<b>58</b>
退补40%用力过猛，业界呼吁尽早明确实施时间点	58
<b>联系我们</b>	<b>61</b>
北京智电未来信息科技有限公司	61

## 观点



### 王秉刚：电动汽车安全应该是设计出来的、是制造出来的

11月24日，国家电动汽车产业技术创新战略联盟技术委员会主任王秉刚、中国科学院院士欧阳明高、武汉大学教授艾新平、公安部交通管理科学研究所研究员应朝阳等业内专家就在用电动汽车安全性与年检、维保相关问题进行了研讨。王秉刚表示，“从产品设计角度来看，一些产品在设计中本来就潜在一些问题，验证不够充分，甚至部分产品存在低级错误。安全应该是设计出来的、是制造出来的。电芯安全性是整车安全性的基础。采购不安全的电芯，企图依靠后续措施来保证电芯安全，这是根本上本末倒置”



### 崔东树：整体车市消费升级极其明显，乘用车在汽车市场的新能源地位不断提升

11月1日至3日，中国汽车流通协会主办的2018中国汽车流通行业年会暨博览会在海口召开，中国汽车流通协会市场研究分会秘书长崔东树表示，“在增长疲软的大环境下，今年整体车市还是出现了新的特点。首先是整体消费的升级极其明显。其次，自主品牌的表现也出现新的亮点。第三，2018车市特点变化还体现在SUV与MPV车型的下滑。第四，新能源领域，乘用车在汽车市场的新能源地位不断提升。2019年预计乘用车微增长，商用车大幅度下滑，整个汽车市场是零增长，实现均衡增长态势。”



### 万钢：中国智能网联和自动驾驶汽车对外依赖度过高

10月18日，世界智能网联汽车大会在北京召开，全国政协副主席万钢针对新能源汽车、智能网联和自动驾驶国内的发展问题作了演讲，他指出，“目前政府和企业对智能网联和自动驾驶进行了积极探索，国内智能汽车发展迅速，取得可喜成绩。但中国智能网联和自动驾驶的关键领域的基础还比较薄弱，核心技术与产品自主创新力较弱，对外依赖度过高，基础研究、核心技术、关键部件严重滞后。”



### 李彦宏：未来30年到50年，人类将进入人工智能时代

11月7日至9日，第五届世界互联网大会在乌镇举行，百度董事长李彦宏在同期举行的“企业家高峰对话：新时代的数字经济”分论坛上表示，“过去20年人类社会可能走的是互联网时代，未来大概30年到50年，应该是人们进入了一个人工智能时代。人工智能时代不仅仅会深刻地改变、影响我们消费的领域，也会深刻地彻底地改变产业、改变To B的领域。它对于人类社会的影响比互联网对人类社会的影响要更加深远。”



### 李书福：建议国家将甲醇燃料纳入我国清洁能源目录

11月9日，2018世界内燃机大会在江苏无锡举行，浙江吉利控股集团董事长李书福在会上表示，“中国是缺油少气多煤的国家，全球的甲醇资源很丰富，从确保国家能源安全角度讲，研究推广甲醇汽车是比较契合中国实际的。建议国家将甲醇燃料纳入我国清洁能源目录，从国家层面科学推广甲醇燃料在动力、热力燃烧领域的应用，构建符合我国国情的清洁能源体系。”

## 大事

### ● 六部委发文：开展低速电动车清理整顿工作

11月8日，经国务院同意，工信部等六部委印发了《关于加强低速电动车管理的通知》，要求各省、自治区、直辖市地方人民政府组织开展低速电动车清理整顿工作，严禁新增低速电动车产能，加强低速电动车规范管理。

公告称，近年来，我国低速电动车生产和市场规模无序扩张，生产企业数量已超过百家，产销规模已超过百万辆。低速电动车的无序生产和使用给社会带来了一系列问题。多数低速电动车产品不符合现行机动车安全技术标准要求，生产企业不具备机动车生产资质，车辆无牌无证无保险上路通行，严重违反现行法律法规的相关规定，给道路交通安全和通行秩序带来严重影响。

### ● 9月全球新能源汽车销量创新高 特斯拉Model3大批量交付

2018年9月，全球新能源乘用车销量同比增长61%，总量超过20万辆。一举打破了2017年12月单月销量17.4万辆的销量纪录。凭借9月优异的市场表现，2018年前9月的累计销量达到130万辆，同比增长68%，全球新能源乘用车市场份额目前达到了创纪录的1.8%，全年销量将超过2%的预期将成为现实。

从新能源乘用车类型来看，纯电动汽车的市场份额增长了1%，达到了总市场份额的65%，这主要得益于特斯拉Model 3的大批量交付。在美国市场上，Model 3在9月销量高达22250辆，远远超过第二名丰田普锐斯的2213辆。

### ● 宝马获得中国网约车牌照

11月21日，宝马称已经在中国成都拿到“网络预约出租车经营许可证”，成为第一家在华拿到网约车牌照的外资车企。宝马出行服务有限公司作为宝马集团的全资子公司，于今年4月成立。宝马计划于12月份在成都投入200辆宝马5系轿车，包括传统燃油版和插电混动版。同时，宝马称，为了达到豪华网约车标准，宝马集团还将为车辆配置专属网约车司机。

### ● 市场监管总局未公开5次新能源汽车召回信息 相关负责人表示需申请正式问询

10月31日，国家市场监督管理总局质量发展局有关负责人就召回管理工作答媒体问。其中，谈到新能源汽车召回情况时，负责人答道：“截至目前，市场监管总局已组织缺陷产品管理中心启动新能源汽车缺陷调查10起，会同相关部门开展火灾事故现场调查5次，督促相关生产企业实施召回5次。其中，召回涉及5个企业24个车型的3.56万缺陷车辆，缺陷原因多为电控和机械故障。”但回答中涉及到的相关数据具体消息并未公示。

### ● 戴姆勒与宝马合并汽车共享业务获批

11月7日，欧盟反垄断机构表示，已同意德国豪华汽



车制造商戴姆勒和宝马在一定条件下合并汽车共享业务的计划。根据协议，戴姆勒和宝马将分别持有合资企业50%的股份，该合资企业包括两者的汽车共享项目Car2Go和DriveNow，此外提供叫车、停车以及车辆充电服务。

### ● 广州将从2019年3月1日起执行国六排放标准

广州市环保局于11月11日发布消息称，将从2019年3月1日起执行轻型汽车国六(b阶段)排放标准，比征求意见时的时间节点“2019年1月1日”顺延2个月。这意味着，从明年3月1日起，只有符合国六标准的新车才能在广州销售；国五及以下标准二手车辆不能跨市转入广州；但在广州市内部流转过户的二手车不受环保标准限制。

## ● 特斯拉Model 3中国售价公布 在售车型价格最高降38.79万

11月22日，特斯拉公布了Model 3 长续航电池双电机

特斯拉Model X Model S 国内售价调整对比表

具体车型	降价前价格	降价后价格	差价
特斯拉Model S 75D	88.76万元	78.29万元	10.47万元
特斯拉Model S 100D	106.32万元	95.46万元	10.86万元
特斯拉Model S P100D	147.32万元	109.1万元	38.22万元
特斯拉Model X 75D	97.59万元	86.18万元	11.41万元
特斯拉Model X 100D	113.9万元	95.25万元	18.65万元
特斯拉Model X P100D	157.72万元	118.93万元	38.79万元

全轮驱动版起售价 54 万元，Model 3 Performance 高性能全轮驱动版为 59.5 万元。同时，在中国销售的 Model S 和 Model X 电动车的价格下调 12%~26%。

## ● 董明珠内讦案，真相究竟如何？

11月13日，银隆新能源股份有限公司通过其官方微信公众号发布《致银隆新能源股份有限公司各股东的函》，声明称公司新一任董事会、监事会及公司管理层在履职过程中，发现原董事长魏银仓、原总裁孙国华涉嫌通过不法手段，侵占公司利益金额超过10亿。11月14日，珠海银隆投资



集团发布《致银隆新能源股份有限公司全体股东的函》，称以上指控为银隆新能源个别股东及实际控制人董明珠利用公司对大股东发难，表示将拿起法律武器进行反击。

## ● 日产正式解除戈恩的董事长职务

11月19日，多家媒体爆出日产董事长卡洛斯·戈恩（Carlos Ghosn）因涉嫌违反日本《金融商品交易法》而被捕。据悉，为了少申报其得到的报酬以逃避税务，戈恩多年来在有关证券报告书上记载的金额少于其实际得到的报酬，并且还可能存在使用公款的行为，涉案总金额或高达50亿日元（约3亿元人民币）。

日产汽车于11月22日下午召开董事会，解除因涉嫌违反《金融商品交易法》被逮捕的卡洛斯·戈恩的董事长职务并就此展开协调。这意味着，以戈恩为核心的经营体制将瓦解。

## ● 大众宣布2020年将在华交付40万辆新能源汽车，奥迪成为电动攻势主力

11月15日，大众汽车集团（中国）总裁兼CEO海兹曼宣布，在未来两年内，大众集团旗下品牌将推出超过30款新能源车型，其中一半将会在中国本土生产。在2020年，大众将在华交付40万辆新能源汽车，实现奥迪e-tron的国产并推动MEB平台新车在一汽大众佛山、上汽大众安亭工厂生产。同时，大众与合作伙伴将在2019年对中国投资40亿欧元。

## 市场解析

# 新能源汽车产业整体：“银十”汽车产销继续负增长 新能源汽车拉动市场

### ● 市场走势

根据中汽协数据，10月新能源汽车产销分别完成14.6万辆和13.8万辆，比上年同期分别增长58.1%和51%，环比增长14.7%和13.7%。

表1 2018年10月新能源汽车产销结构及增速

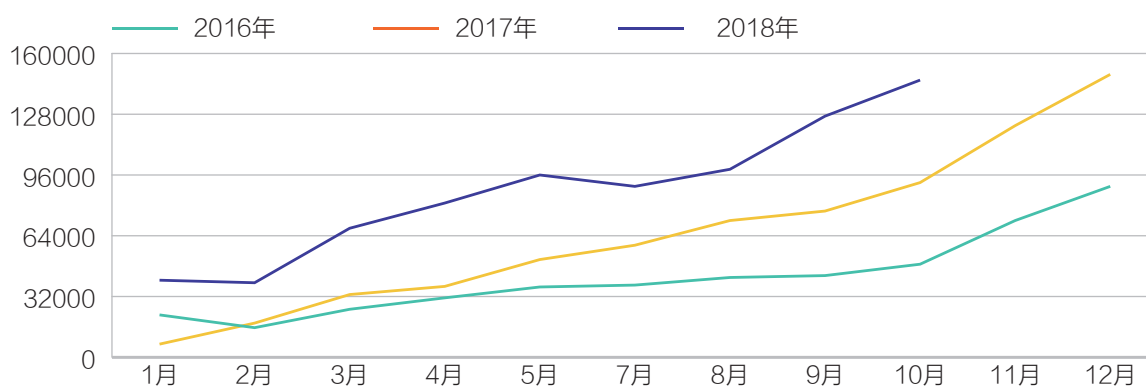
产量										
	10月	9月	8月	7月	6月	5月	环比增长%	同比增长%	年内累计	累计同比增长
<b>汽车总体（万辆）</b>	233.4	235.6	200.0	204.3	229.0	234.4	-0.9	-10.1	2282.6	-0.4
乘用车（万辆）	200.2	202.5	170.5	172.5	193.1	195.4	-1.1	-10.0	1935.0	-0.1
商用车（万辆）	33.2	33.1	29.5	31.8	35.9	39.0	0.3	-10.3	347.6	3.4
<b>新能源汽车（万辆）</b>	14.6	12.7	9.9	9.0	8.6	9.6	14.7	58.1	87.9	70.0
<b>新能源乘用车（万辆）</b>	12.6	11.1	8.8	7.9	7.3	7.7	14.1	85.9	75.9	84.5
纯电动（万辆）	9.7	8.4	6.1	5.7	5.2	5.9	16.2	76.3	55.5	68.2
插电式混合动力（万辆）	2.9	2.7	2.7	2.2	2.1	1.7	7.7	127.3	20.4	150.6
<b>新能源商用车（万辆）</b>	1.9	1.6	1.1	1.1	1.2	1.9	18.5	-20.2	12.0	13.3
纯电动（万辆）	1.9	1.6	1.1	1.1	1.2	1.7	19.7	-15.5	11.5	18.4
插电式混合动力（万辆）	0	0	0.0	0.0	0.0	0.2	-45.6	-89.5	0.5	-45.0
销量										
	10月	9月	8月	7月	6月	5月	环比增长%	同比增长%	年内累计	累计同比增长
<b>汽车总体（万辆）</b>	238	239.4	210.3	188.9	227.4	228.8	-0.6	-11.7	2287.1	-0.1
乘用车（万辆）	204.7	206	179.0	159.0	187.4	188.9	-0.7	-13.0	1930.4	-1.0
商用车（万辆）	33.3	33.4	31.3	30.0	39.9	39.8	-0.1	-2.8	356.7	5.5
<b>新能源汽车（万辆）</b>	13.8	12.1	10.1	8.4	8.4	10.2	13.7	51.0	86.0	75.6
<b>新能源乘用车（万辆）</b>	12	10.7	9.0	7.4	7.3	8.4	12.7	76.9	74.6	90.0
纯电动（万辆）	9.4	8	6.2	5.0	5.2	6.5	17.2	70.6	54.3	73.4
插电式混合动力（万辆）	2.7	2.7	2.8	2.3	2.2	1.9	-0.6	103.4	20.3	155.7
<b>新能源商用车（万辆）</b>	1.8	1.5	1.1	1.0	1.1	1.9	21.2	-24.4	11.4	17.4
纯电动（万辆）	1.8	1.4	1.1	1.0	1.1	1.7	22.7	-20.1	10.9	23.1
插电式混合动力（万辆）	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	-54.0	-91.0	0.5	-44.8

数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

10月汽车总体产量较上月下跌了0.9%，销量上环比下跌0.6%，产销比上年同期明显下降，延续了7月份以来的低迷走势。累计同比上，汽车产销量比上年同期分别下降0.4%和0.1%。产销量增速持续回落，为今年以来的首次负增长。由此看来，今年全年实现正增长的可能性极小。

对此，中汽协会副秘书长姚杰表示，“现如今车市的整体下滑跟优惠政策提前释放、刺激消费需求有直接的关系，良性的市场藏发展不可过度依赖政策刺激，需贯彻供给侧结构性改革，通过市场实现企业转型、进而优胜劣汰。”

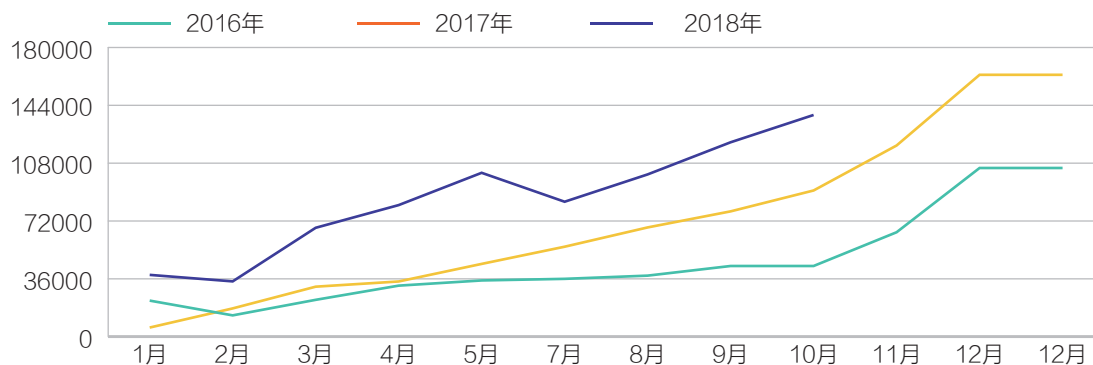
图1 2016年-2018年新能源汽车月度产销量(单位: 辆)



	1月	2月	3月	4月	5月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2016年	22294	15560	25246	31266	37000	38000	42000	43000	49000	72000	90000
2017年	6889	17972	33015	37306	51447	59000	72000	77000	92000	112000	149000
2018年	40569	39230	67932	81217	96000	90000	99000	127000	146000		

数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

图2 2016年-2018年新能源汽车月度销量(单位: 辆)



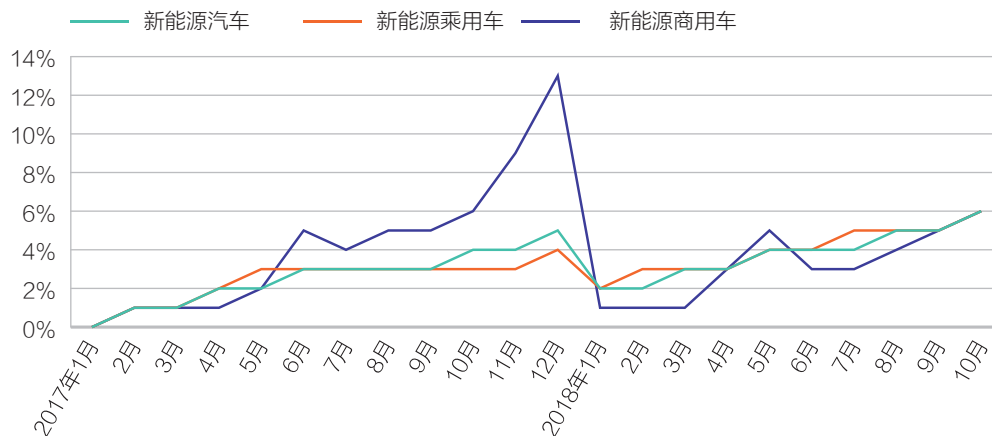
	1月	2月	3月	4月	5月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2016年	22459	13267	22936	31772	35000	36000	38000	44000	44000	65000	105000
2017年	5682	17596	31120	34361	45300	56000	68000	78000	91000	119000	163000
2018年	38470	34420	67778	81904	102000	84000	101000	121000	138000		

数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

2018年1-10月, 新能源汽车产销分别完成87.90万辆和86.01万辆, 比上年同期分别增长69.95%和75.59%。其中纯电动汽车产销分别完成67.03万辆和65.26万辆, 比上年同期分别增长56.88%和62.29%; 插电式混合动力汽车产销分别完成20.86万辆和20.73万辆, 比上年同期分别增长131.97%和136.42%。

产量方面, 新能源汽车渗透率上升至6.26%, 其中新能源乘用车渗透率达到6.29%, 再创历史新高。新能源商用渗透率为5.72%, 为今年最高点。

图3 2017-2018年国内新能源汽车产量占汽车总销量的月度比重走势

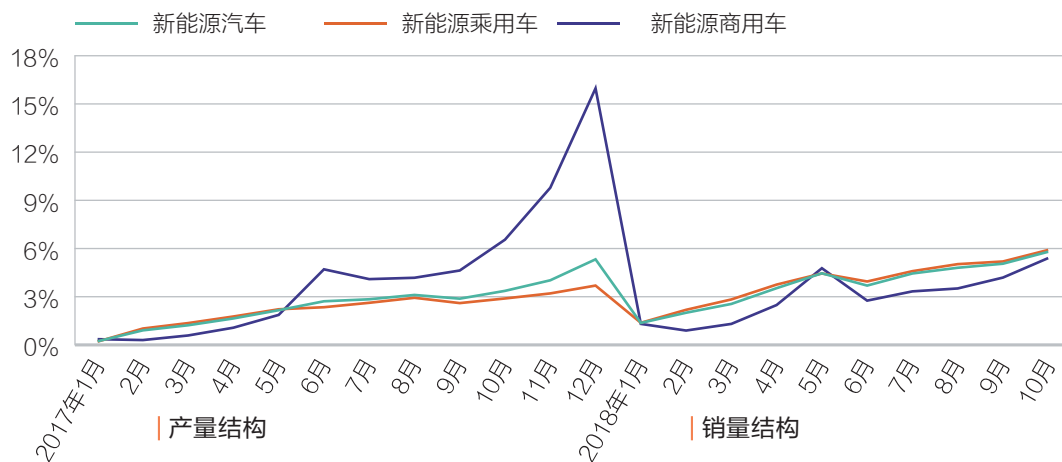


数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

销量方面, 新能源汽车渗透率持续走强, 达到5.8%, 其中新能源乘用车渗透率达到5.91%, 新能源商用渗透率为5.41%, 均为今年最高点。



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

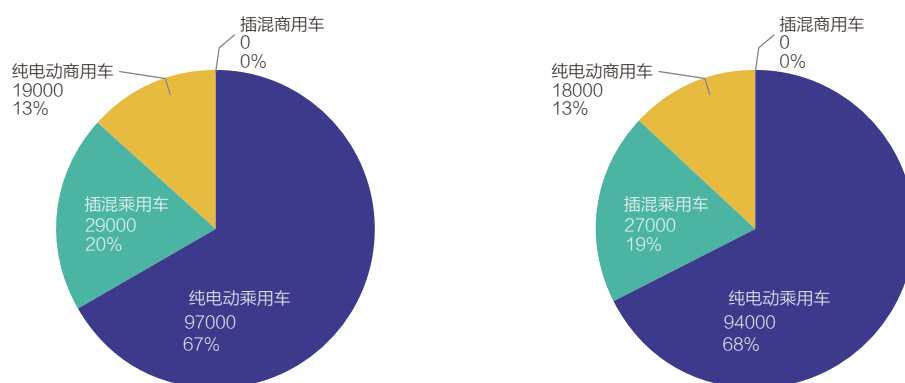


数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

## ● 市场结构

从动力结构上来看，纯电动乘用车依然是市场的主力，产量占比有所上升，为67%，相较上月上升一个百分点，销量占比也上升至68%。插电式混合动力乘用车在10月销量持续下降，占比为19%。

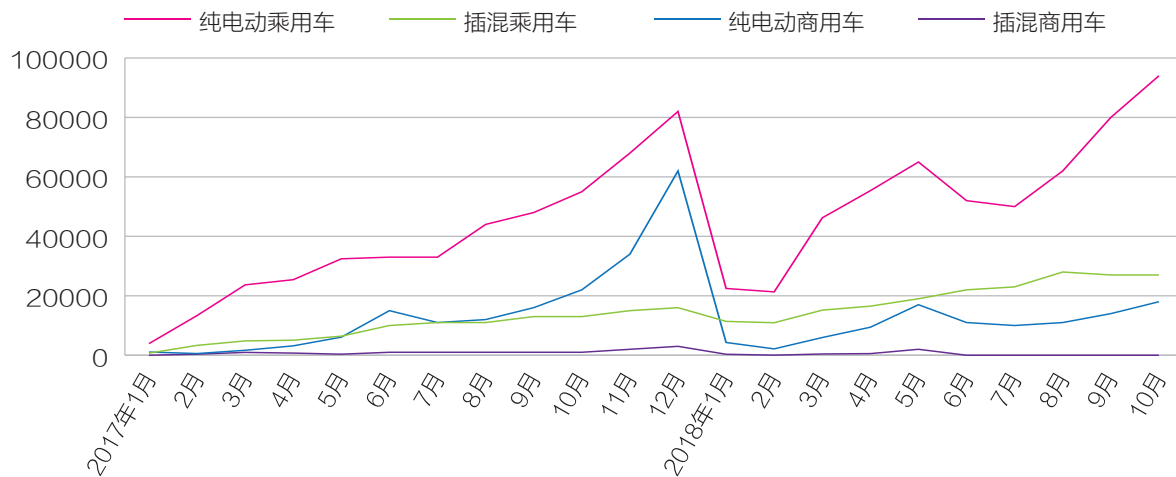
图5 10月份新能源汽车细分板块产销量结构（单位：辆）



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

10月纯电动乘用车销量上持续走强，达到9.4万辆，环比上升17.5%，再创历史新高。插电乘用车10月销量相比上月基本持平，环比下跌0.6%，达到2.7万辆。

图6 2017年1月-2018年10月不同类型新能源汽车销量走势(单位: 辆)



2018年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
纯电动乘用车	22462	21315	46217	55361	65000	52000	50000	62000	80000	94000	65000	105000
插混乘用车	11386	10939	15176	16511	19000	22000	23000	28000	27000	27000	119000	163000
纯电动商用车	4291	2143	5957	9425	17000	11000	10000	11000	14000	18000		
插混商用车	331	23	426	551	2000	0	0	0	0	0		

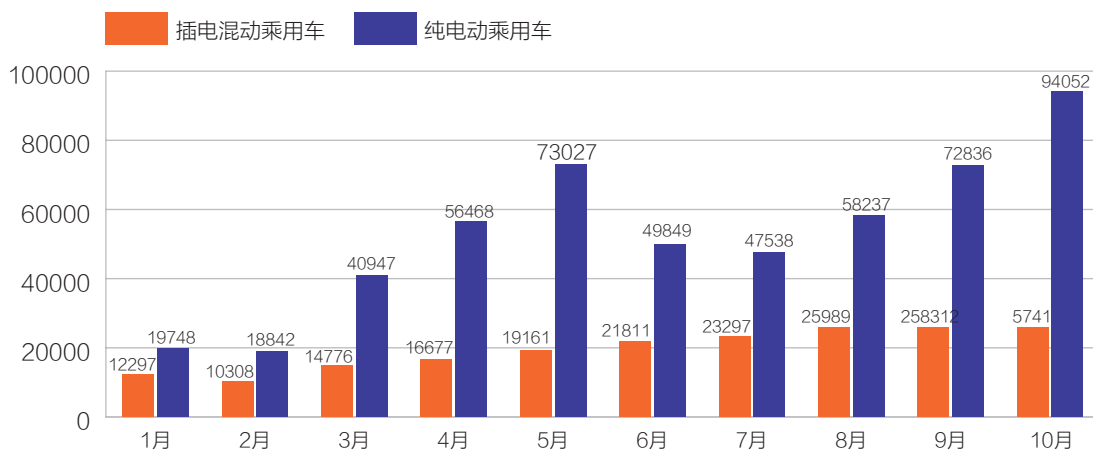
数据来源: 中汽协 分析制图: 第一电动研究院

# 新能源乘用车: EC 系列销量破 2 万 北汽反超比亚迪夺得销冠

## ● 整体市场

乘联会数据显示, 10月新能源狭义乘用车批发销售11.97万台, 环比增长19.1%, 同比增长84.8%, 创历史新高。其中, 插混同比增1倍, 纯电动车型增长75%。

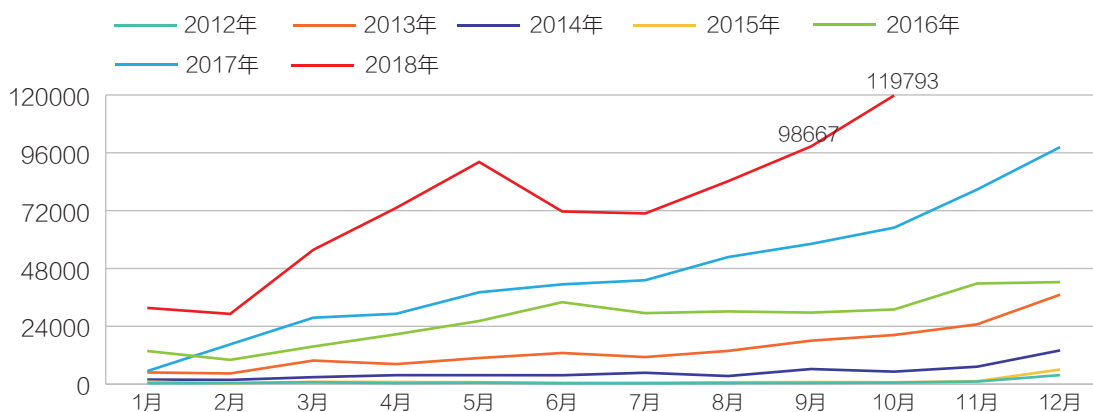
图7 2018年历月新能源乘用车销量(单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

乘联会表示, 此前调高的新能源乘用车90万的年度预测应该能顺利突破。

图8 2012年-2018年历月新能源乘用车销量走势(单位: 辆)



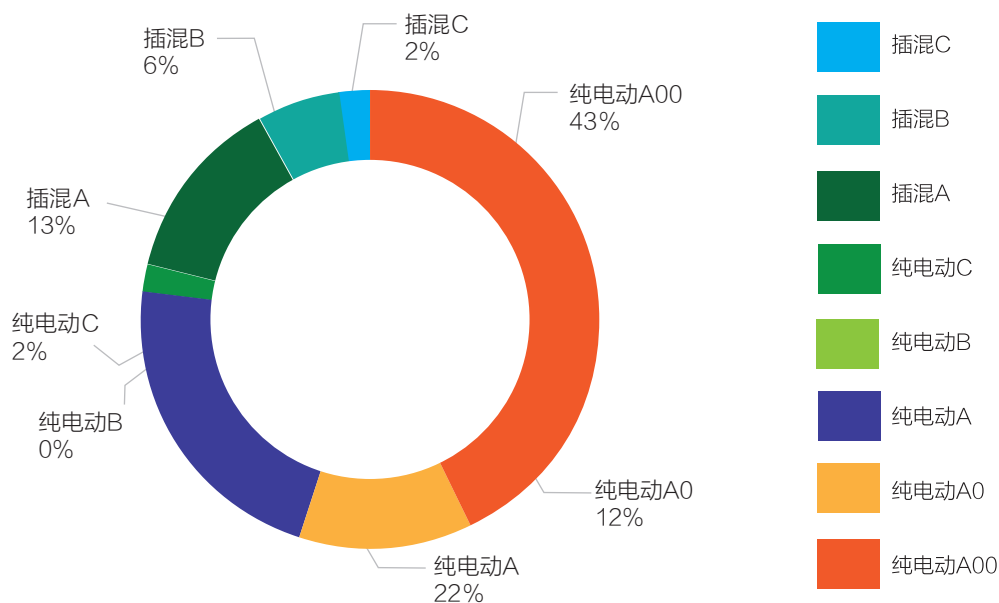
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2012年	377	466	771	465	643	360	341	468	528	656	1066	3763
2013年	1019	349	990	905	822	564	587	798	879	794	1225	6074
2014年	1893	1777	2897	3729	3721	3700	4729	3372	6278	5193	7251	14008
2015年	4861	4433	9791	8320	10856	12928	11244	13801	18047	20395	24814	37137
2016年	13748	10092	15623	20703	26208	34008	29479	30185	29699	30989	41775	42353
2017年	5423	16521	27568	29222	38119	41413	43117	52744	58217	64931	80767	98366
2018年	31638	29150	55723	73145	92188	71660	70835	84226	98667	119793		

数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

## ● 车型结构

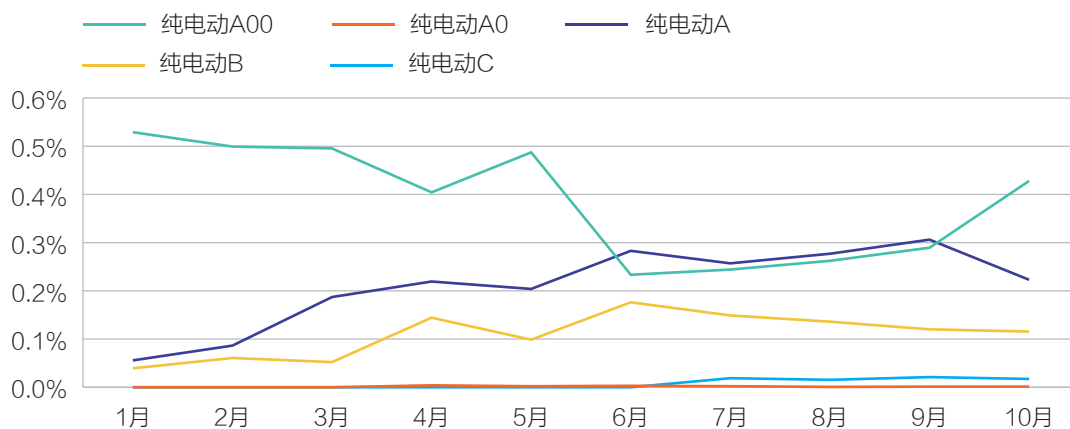
从车型结构上看, 纯电动A00级车的市场份额10月持续了上升的态势, 占新能源乘用车的42.8%。这是继6月占比跌破40%以来, A00级车的市场份额再度上升至40%, 成为纯电动板块最大的市场, 同时也是新能源汽车最大的市场。纯电动A0级车的市场份额连续下降态势, 10月占比11.56%, 但数量上较上月有大幅度提升, 环比上升16.82%。纯电动A级车的市场份额10月大幅下跌, 占比22.3%, 较9月下降了八个百分点。

图9 2018年10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 2018年10月纯电动乘用车各类型销量占比走势

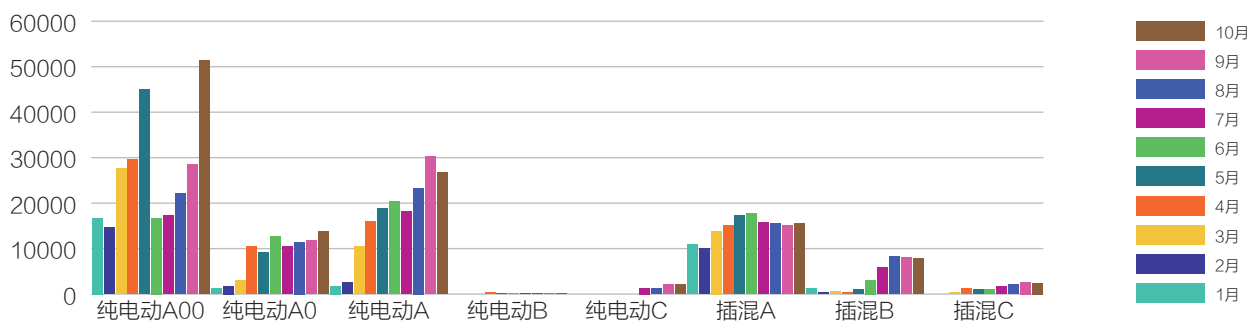


类型	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
纯电动A00	52.92%	49.93%	49.55%	40.44%	48.73%	23.34%	24.42%	26.23%	28.95%	42.80%
纯电动A0	3.93%	6.07%	5.22%	14.43%	9.87%	17.62%	14.89%	13.60%	12.01%	11.56%
纯电动A	5.57%	8.64%	18.71%	21.94%	20.40%	28.30%	25.71%	27.70%	30.62%	22.30%
纯电动B	0.00%	0.00%	0.00%	0.40%	0.21%	0.30%	0.21%	0.07%	0.12%	0.13%
纯电动C	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.88%	1.54%	2.11%	1.72%

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

插混板块中，B级车与C级车型销量都有所下降，只有A级车型环比略微上涨2.5%。

图11 2018年各类新能源乘用车5-10月销量走势（单位：辆）



	纯电动A00	纯电动A0	纯电动A	纯电动B	纯电动C	插混A	插混B	插混C
5月	44926	9102	18803	196		17194	1044	923
6月	16726	12628	20281	214		17795	3087	929
7月	17297	10550	18210	150	1331	15825	5860	1612
8月	22093	11457	23332	59	1296	15573	8251	2165
9月	28566	11854	30214	123	2079	15091	8062	2678
10月	51274	13848	26712	158	2060	15471	7825	2445

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

## ● 车型销量

具体车型销量上来看, 本月有30款车型销量超过千辆, 其中插混有8款。

北汽EC系列本月碾压式夺冠, 以超两万的销量成绩傲视群雄。比亚迪唐PHEV以6037辆的销量成绩夺得亚军, 环比上升0.3%。同样来自比亚迪, 元10月的表现也很不错, 环比上升15.87%, 以绝对优势领先A0级市场。

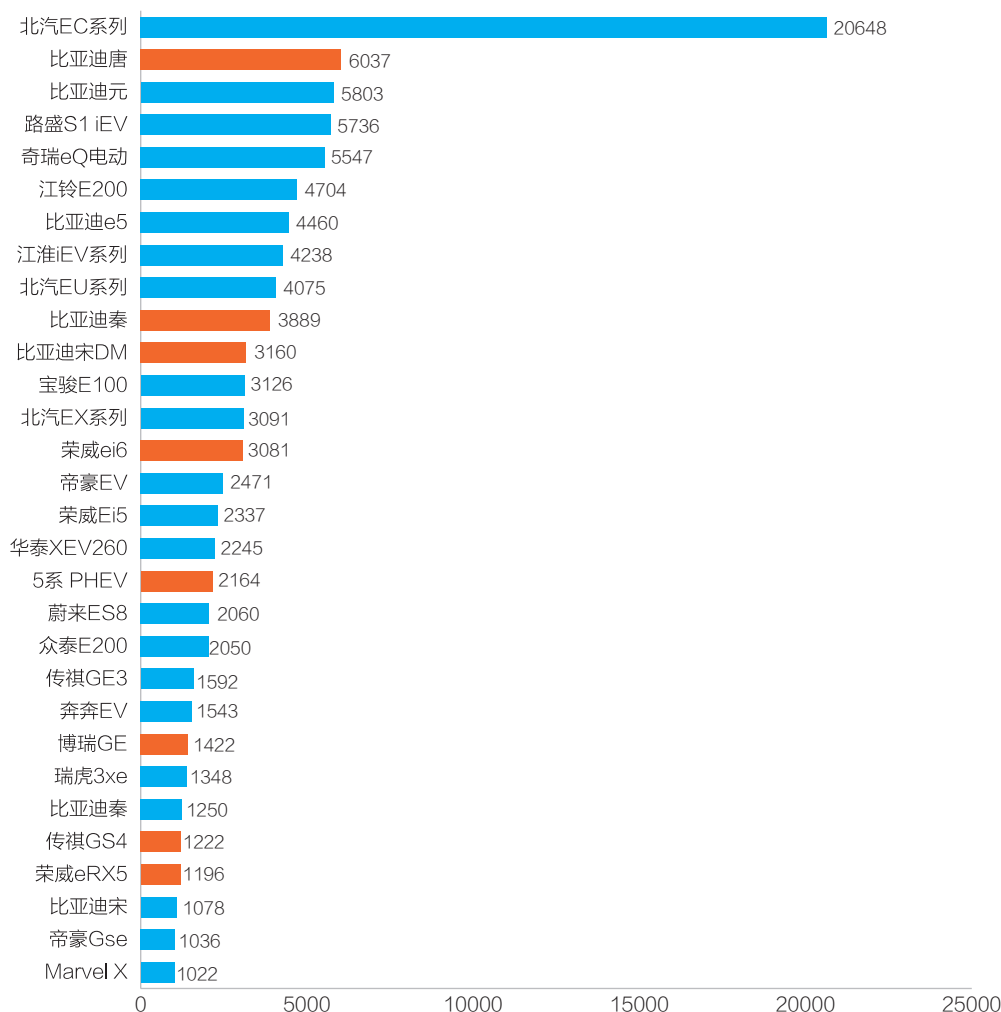
10月纯电动乘用车C级市场, 蔚来ES8销量达到2060辆, 目前累计销量已达到6766辆。近日, 蔚来汽车披露了上市后的首份财报。财报显示, 蔚来10月份的交付量为1573辆, 蔚来汽车在财报中解释, 受到了国庆黄金周的影响, 10月交付速度有所放缓。

B级纯电动车市场, 10月Marvel X销量大幅上涨, 达到1022辆, 环比上升429.53%。腾势10月销量只有3辆。目前B级纯电动车累计销量为2249辆。

MPV方面, 比亚迪e6在10月大跌74.2, 销量为389辆, 菱智M5与上汽大通G10销量分别为125辆及30辆, 均有所上升。

30款销量过千的车型中, A00级车辆有8款, A0级车辆有4款, A级车有13款, 占比最高, B级和C级车辆一共有5款。

图12 10月新能源乘用车销量过千车型(单位: 辆)



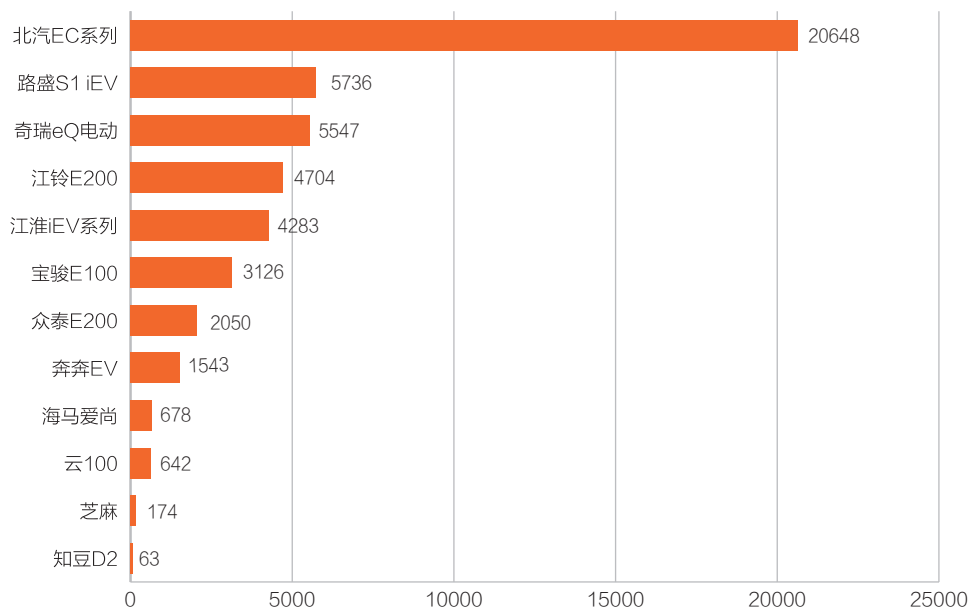
数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

10月的微型电动车走强, 北汽EC系列以20648辆的成绩, 环比大幅上升423.66%, 遥遥领先其他纯电车型, 夺得销量

冠军，占据了纯电市场22%的份额。除了众泰芝麻、众泰云100和长安奔奔环比下跌以外，其余A00级车辆较上月销量均有所上升。

A00级车辆优异的表现使其继6月占比跌破40%以来，市场份额再度上升至43%，成为纯电动板块最大的市场，同时也是新能源汽车最大的市场。

图13 A00级纯电动车型10月销量(单位: 辆)

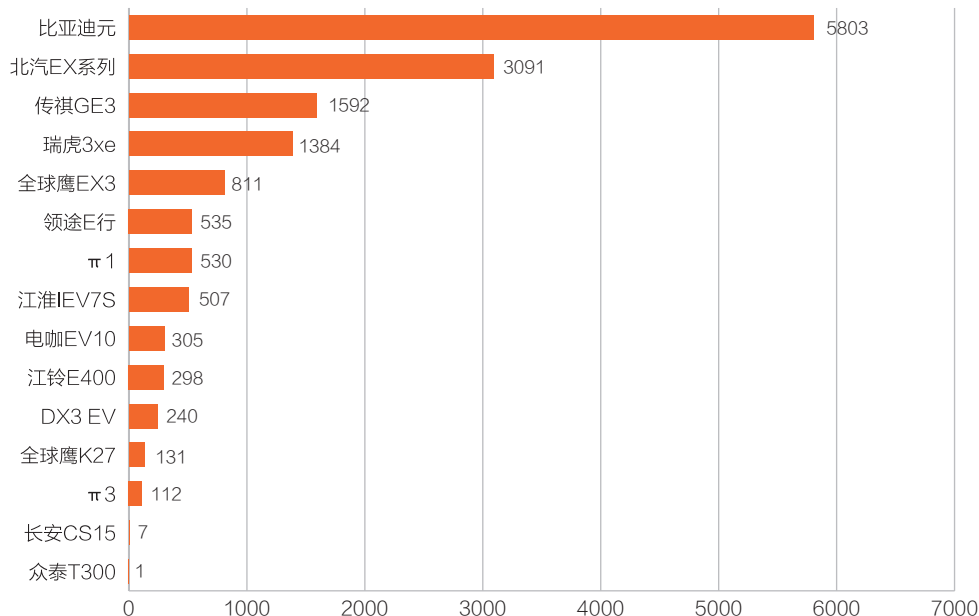


数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

纯电动A0级车辆市场的销量前四名与9月相同，且都保持了上升态势。人气颇高的比亚迪元在多地都出现供不应求的情况，10月销量环比上涨15.87%，继续稳坐A0级市场冠军位置，从上市至今，累计销量已达2.1万辆。

分别在今年7月和6月上市的全球鹰EX3与领途E行在10月首次进入销量榜单，分列五、六位，表现不错。

图14 A0级纯电动车型10月销量(单位: 辆)

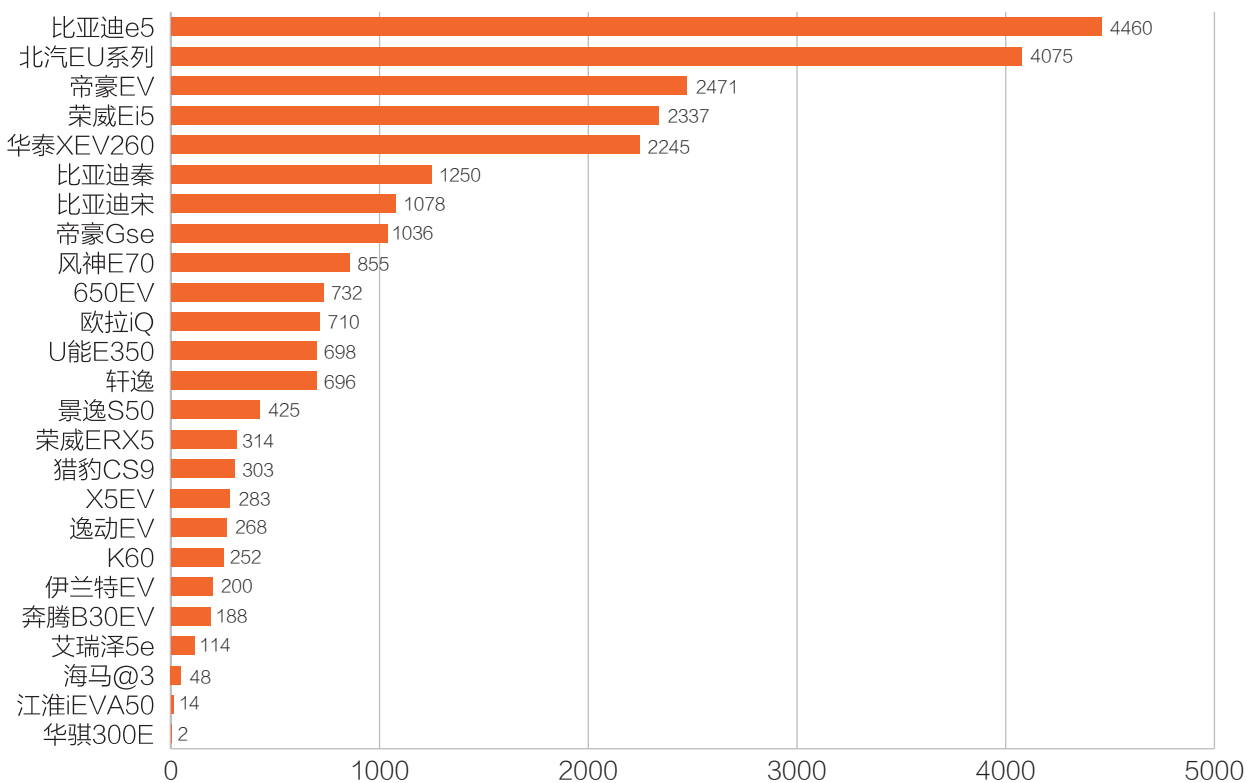


数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

10月纯电动A级车同比增169%，环比9月下跌12%，占纯电动市场28%的份额，相比上月下降13个百分点。

主要车型表现平平，比亚迪e5和北汽EU系列销量与9月基本持平。帝豪EV环比下跌22.61%，排名第三，跌幅较大。比亚迪宋9月销量132辆，10月销量为1078辆，上涨716.67%。9月刚上市的东风日产轩逸·纯电，10月销量为696辆。

图15 A级纯电动车型10月销量(单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

插电混动车型在10月同比增长很强，也是新政下的较好表现。比亚迪继续保持插混的强势地位，销量前三名都被比亚迪占据，唐以6037辆的成绩蝉联冠军，同比增长596%。紧随其后的依然是比亚迪车型秦，销量为3889辆，比亚迪的高价线路面临向下延伸的更多机遇。

荣威ei610月销量3081辆，排名第四，同比上升112%。领克01表现也不错，销量较9月提升了761辆。



表2 插混车型10月销量(单位: 辆)

车型/型号	车身类型	级别	9月	10月	月增幅
比亚迪唐	SUV	B	6019	6037	0.30%
比亚迪秦	轿车	A	3866	3889	0.59%
比亚迪宋DM	SUV	A	3014	3160	4.84%
荣威ei6	轿车	A	3119	3081	-1.22%
5系 PHEV	轿车	C	2216	2164	-2.35%
博瑞GE	轿车	B	1401	1422	1.50%
传祺GS4	SUV	A	732	1222	66.94%
荣威eRX5	SUV	A	2273	1196	-47.38%
领克01 PHEV	SUV	A	228	989	333.77%
宝马X1 PHEV	SUV	B	699	797	14.02%
别克 VELITE	轿车	A	335	646	92.84%
P8	SUV	B	415	311	-25.06%
A6 e-tron	轿车	C	462	281	-39.18%
祺智	SUV	A	218	198	-9.17%
X7 PHEV	SUV	A	73	91	24.66%
新MG6	轿车	A	473	72	-84.78%
荣威e950	轿车	B	227	55	-75.77%
帝豪PHEV	轿车	A	-	53	-
传祺GA3S	轿车	A	-	46	-
逸动PHEV	轿车	A	13	31	138.46%

数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

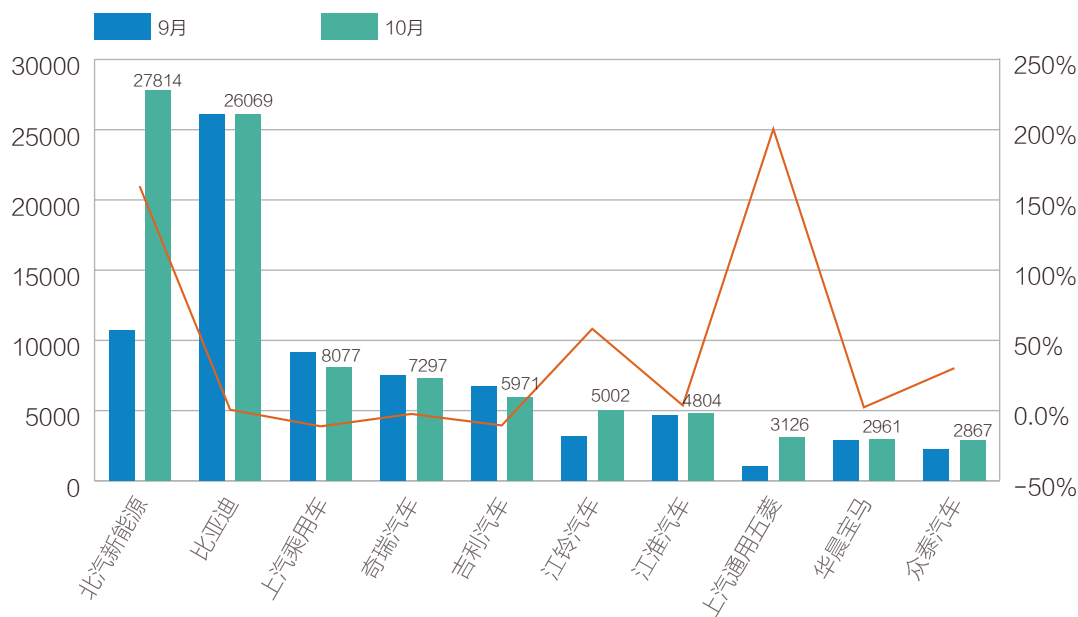
插混C级车市场上, 宝马5系与奥迪A6 e-tron销量都有所下滑, 环比分别下跌2.35%和39.18%。

## ● 车企表现

10月北汽新能源凭借EC系列的销量暴涨, 以27814辆的总销量超越比亚迪排名第一。环比同比分别暴增114%和159%。比亚迪10月销量与9月基本持平。上汽乘用车环比下跌12%排名第三。

江铃新能源凭借A00级车辆E200的高销量，排名车企销量第六。同样凭借A00级车辆宝骏E100跻身TOP10的还有上汽通用五菱。可以说，10月是微信电动车再次爆发增长的一个月。

图16 10月新能源乘用车销量TOP10车企(单位: 辆)



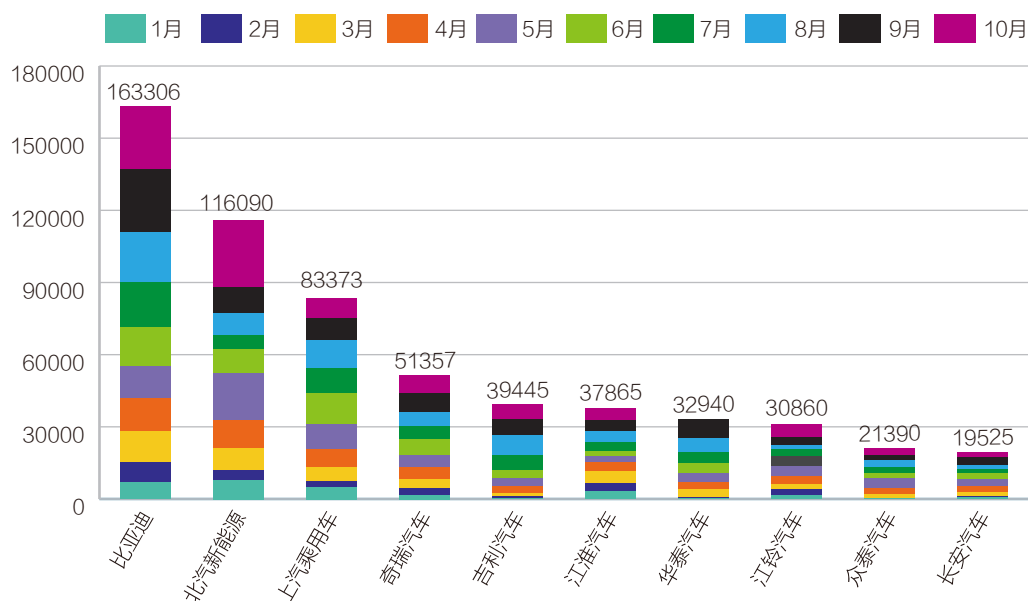
	北汽新能源	比亚迪	上汽乘用车	奇瑞汽车	吉利汽车	江铃汽车	江淮汽车	上汽通用五菱	华晨宝马	众泰汽车
9月	10738	26111	9178	7536	6735	3177	4668	1043	2915	2215
10月	27814	26069	8077	7297	5971	5002	4804	3126	2961	2867
环比	159.02%	-0.16%	-12.00%	-3.17%	-11.34%	57.44%	2.91%	199.71%	1.58%	29.44%

数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

从2018年1-10月累计销量来看, 比亚迪年度销量冠军位置已经毋庸置疑, 其16.3万辆的累计销量占据了同期市场总份额的22.46%。北汽新能源由于本月的强劲表现, 目前累计销量已拉升至11.6万辆, 并且拉开了与第三位的上汽新能源的距离, 两者目前相差3.3万辆。

本月其余TOP10的排名均未发生变化。

图17 2018年1-10月份乘用车企业累计销量排行TOP10 (单位: 辆)



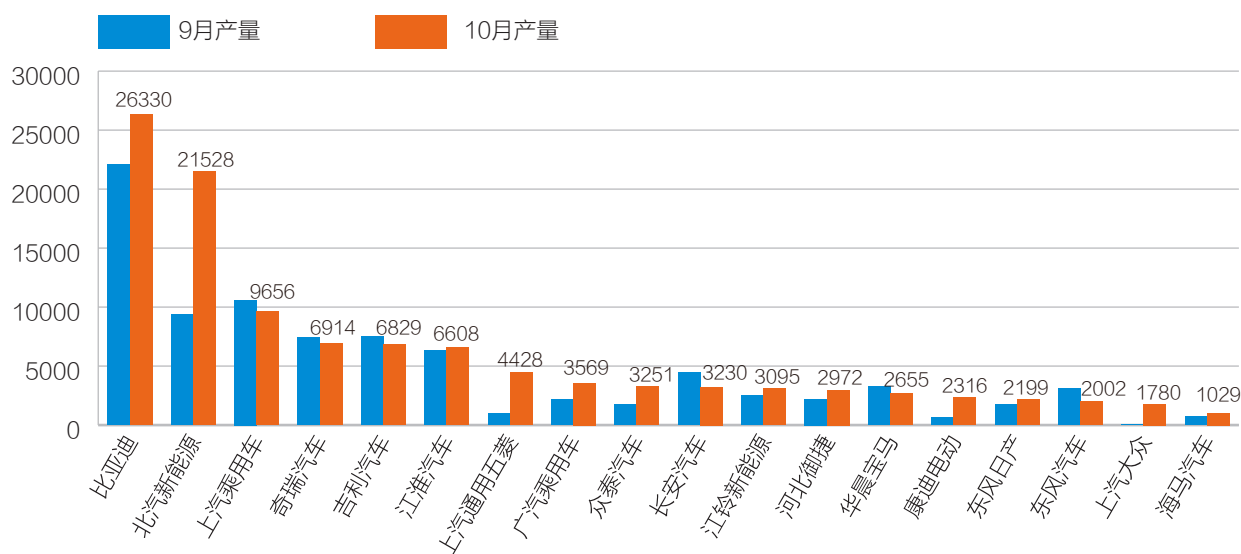
数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

## ● 车企产能表现

10月比亚迪产量再创新高, 环比上升19.07%, 达到26330辆, 其中比亚迪元、比亚迪唐及秦Pro EV是拉动产能的主要车型。北汽新能源10月凭借EC3高达13620辆的产量, 超越上汽来到亚军位置。

上汽乘用车10月Ei5和eRX5都有所减产, 整体环比下跌8.91%。MARVEL X本月产出1101辆。奇瑞汽车与吉利汽车环比分别下跌6.58%和9.36%, 分列四、五位。上汽通用五菱则凭借新上市的宝骏E200, 产能大幅提升, 排名第7。上汽大众凭借途观L产量在10月突破千辆。

图18 2018年10月份乘用车企业产量千辆以上排名 (单位: 辆)



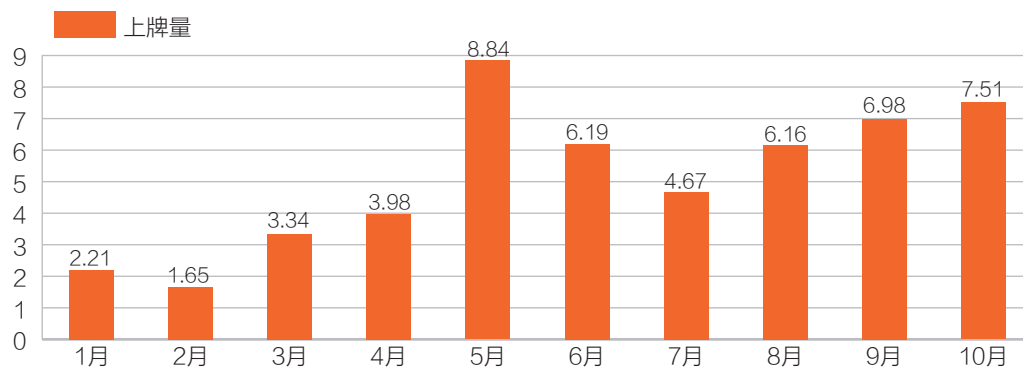
数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

造车新势力中,小鹏汽车由海马代工,10月依然没有产量;蔚来ES8由江淮代工,10月产能再次提升,达到2077辆,较上月增长19.9%;云度π1与π3在10月分别生产780和118辆,云度ππ没有产出;电咖EV10在10月产量为220辆。合众新能源的哪吒N01继8月生产第一辆车之后,9月产量为142辆,10月产出73辆。威马EX5在9月首次生产,产量为29辆,本月产量大幅提升,达到539辆。

## ● 上牌量情况

根据交强险上牌量数据,2018年10月,国产新能源乘用车上牌数为7.51万辆,环比上升7.5%。2018年累计上牌量为51.5万辆。

图19 2018年1-10月国产新能源乘用车上牌数(单位:万辆)



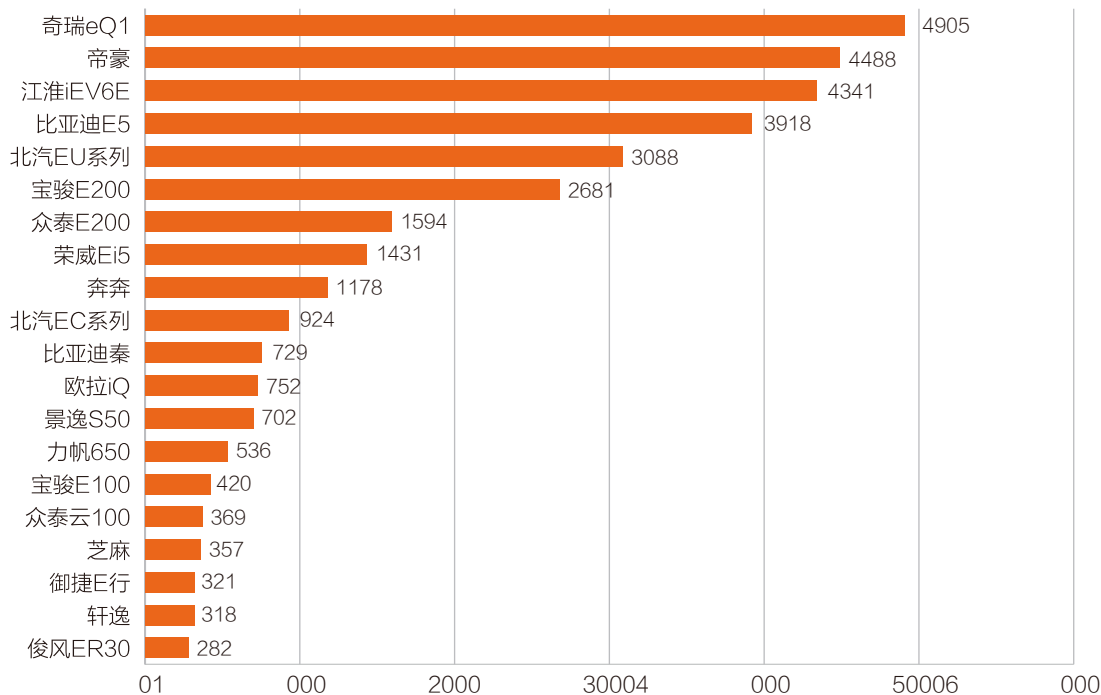
数据来源:乘联会 分析制图:第一电动研究院

10月国产新能源汽车上牌量继续保持上升趋势,纯电动轿车市场,奇瑞eQ1以4905辆的上牌量夺得冠军。其中,超8成以上为非运营使用,菏泽、郑州、济宁及天津是其主要市场。作为曹操专车的主要用车,帝豪EV10月上牌量为4488辆,分时租赁依然是其向上的主要动力,占比68.6%且以广州、重庆和杭州为主。排名第三的是江淮IEV6E,其中1913辆来自山东省,而潍坊市的上牌量占了这1913辆的97.9%。

今年9月新上市的宝骏E200在10月上牌量较9月有大幅提升,达到2681辆且均为非营业使用。作为宝骏的生产基地,广西柳州市承包了2633辆的上牌量。另一款A00级车北汽EC系列在10月上牌量也有所上涨,环比上涨超过500%。其78.8%的上牌量来自山东省,以菏泽和济宁市为主。

由此可以看出,如今纯电动A00车辆的主销市场已明显下沉至三、四线城市,而近期工信部等六部委印发的《关于加强低速电动车管理的通知》相信对于A00级车继续深入以山东、河南为代表的低速电动车市场来说是一利好消息。

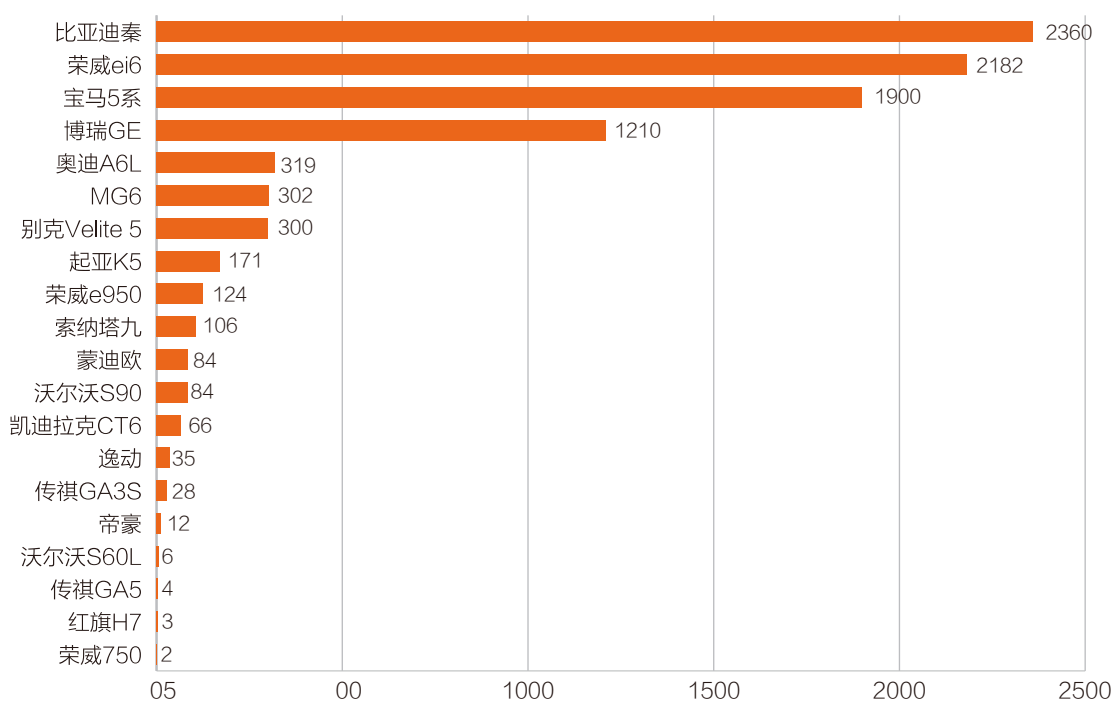
图20 10月纯电动轿车上牌量排行TOP20 (单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

插电式混合动力轿车市场上, 比亚迪秦超越荣威ei6, 以2360辆上牌量获得冠军, 其非运营使用占比87.7%, 主要上牌省份为广东省和上海且两者相差不大。10月荣威ei6上牌2182辆, 环比下跌26.6%, 五成上牌量来自上海。

图21 10月插混轿车上牌量排行 (单位: 辆)



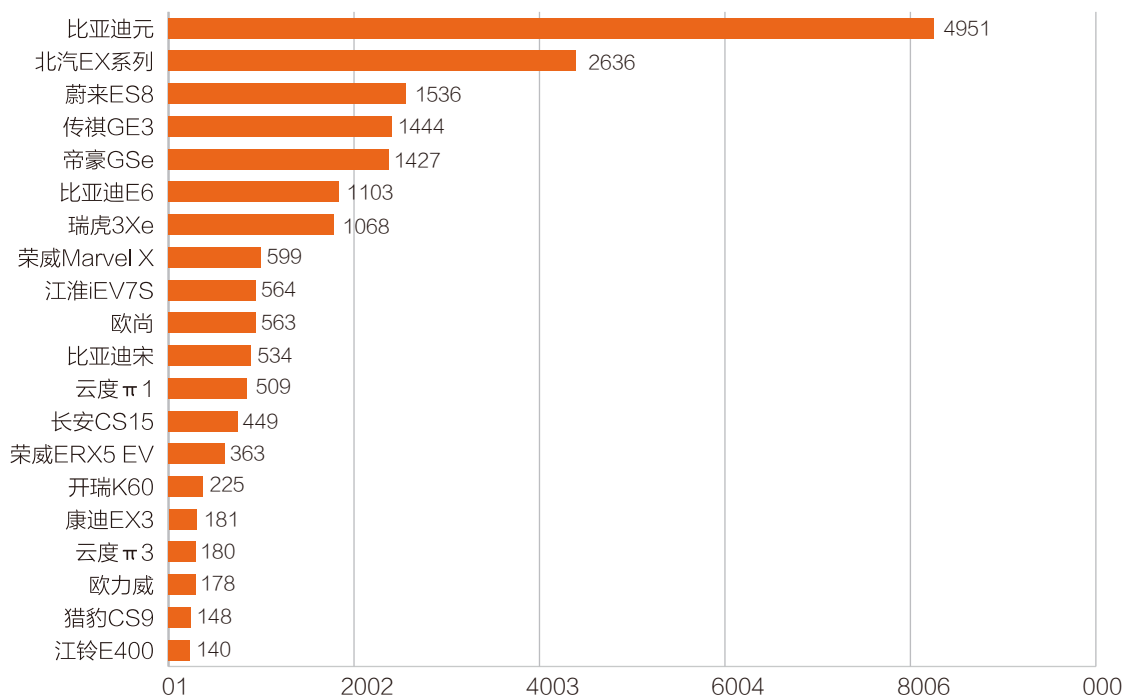
数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

10月比亚迪元的上牌量环比上升18.5%，夺得新能源SUV、MPV市场上牌量冠军，其中个人用户占81.4%且主要来自北京及广东省。自上市以来，比亚迪元的个人上牌量主要来自北京，数量上甚至超过了比亚迪的大本营广东省。出色的外观、优异的性能使其成为京城车主心中新近的“占号神器”。

北汽EX系列10月环比上升14.7%排名第二，其中2451辆为非营业使用。令人较为意外的是，非营业使用车辆中，上牌量最多的地区并不是北汽的大本营北京，而是山东省，这与EC系列情况相同。目前北汽的主打车系中，只有EU系列坚守住了阵地。

上汽Marvel X在10月销量和上牌量上都有较大幅度提升，结束了叫好不叫做的情形。10月599辆上牌量中，北京贡献了307辆。

图22 10月纯电动SUV、MPV上牌量排行TOP20 (单位: 辆)

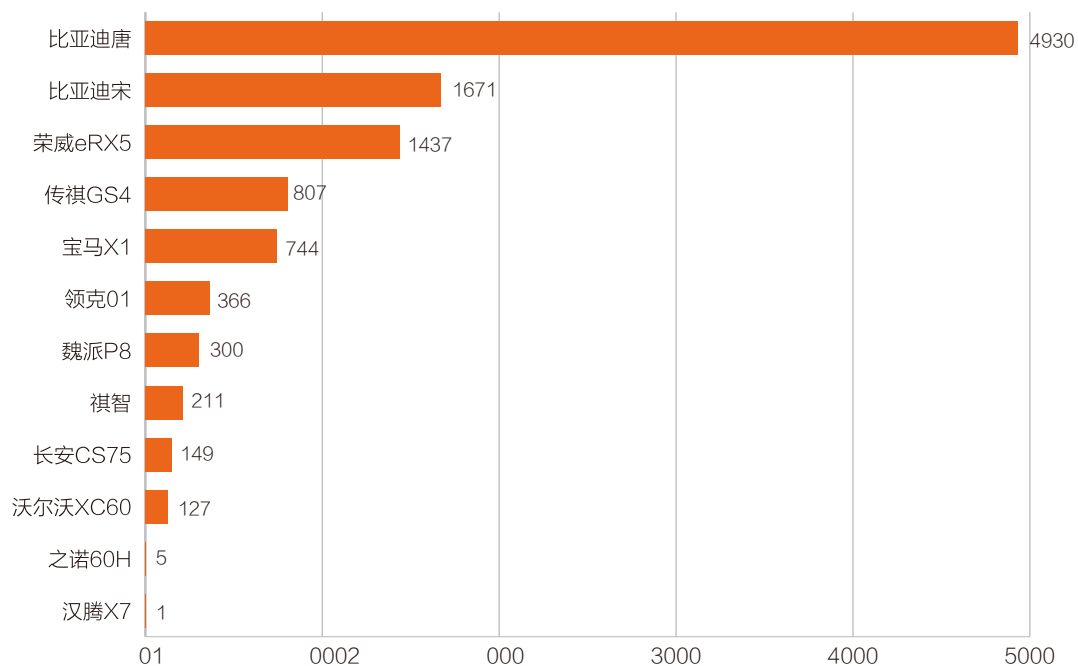


数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

插混方面，比亚迪唐排名第一且全为非运营使用，环比上升17.4%。主要上牌地区来自广东省和上海市。比亚迪宋超越荣威eRX5排名第二且主要上牌量来自广东省。

荣威eRX5本月环比下跌12.4%名列第三，其在广东省和上海的上牌量占比分别是37.1%和52.1%。

图23 10月插混SUV、MPV上牌量排行(单位: 辆)



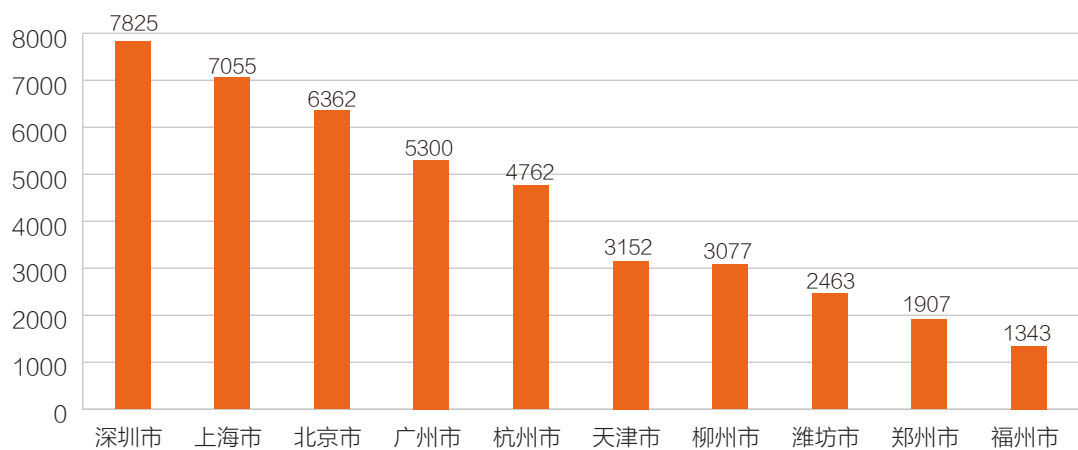
数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

10月深圳市以7825辆上牌量排在城市上牌量第一位, 纯电与插混占比基本持平。其主要上牌车型为比亚迪王朝系列及E6和E5, 可以说比亚迪牢牢守住了大本营。出租租赁性质上牌量占深圳总上牌量的34.2%。

排名第二的上海市插混上牌量占比近七成, 私人用户上传主要车型为荣威ei6、荣威eRX5、比亚迪唐、比亚迪秦。由此可见, 作为荣威的大本营, 上海并非上汽一家独大, 比亚迪也分走了其不少份额。

北京方面有5751辆上牌车辆来自私人用户, 其中比亚迪元以875辆上牌量排名第一, 传祺GE3与北汽EU系列紧随其后, 上牌量分别为626和535辆。

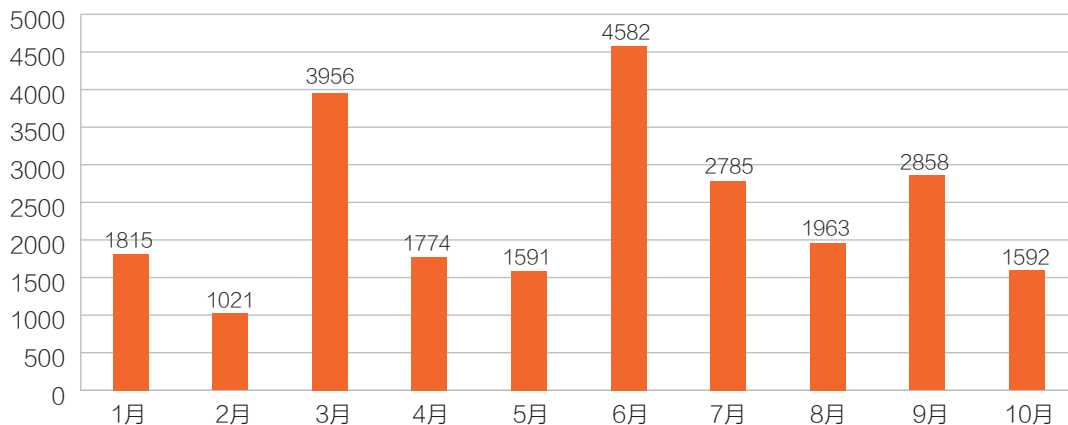
图24 10月国产新能源乘用车城市上牌量TOP10(单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

进口新能源乘用车市场，根据交强险上牌量数据，10月上牌数为1592辆，环比下跌44.3%。2018年累计上牌量为2.4万辆。

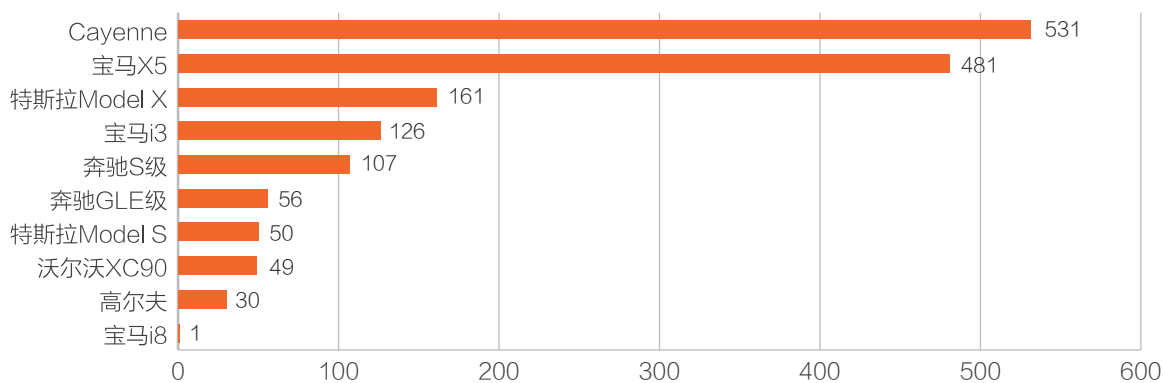
图25 2018年进口新能源乘用车上牌量(单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

10月保时捷Cayenne再次超越特斯拉Model X重回冠军位置，上牌量为531辆，主要上牌地区为广东省及浙江省。

图26 10月进口新能源乘用车上牌量(单位: 辆)

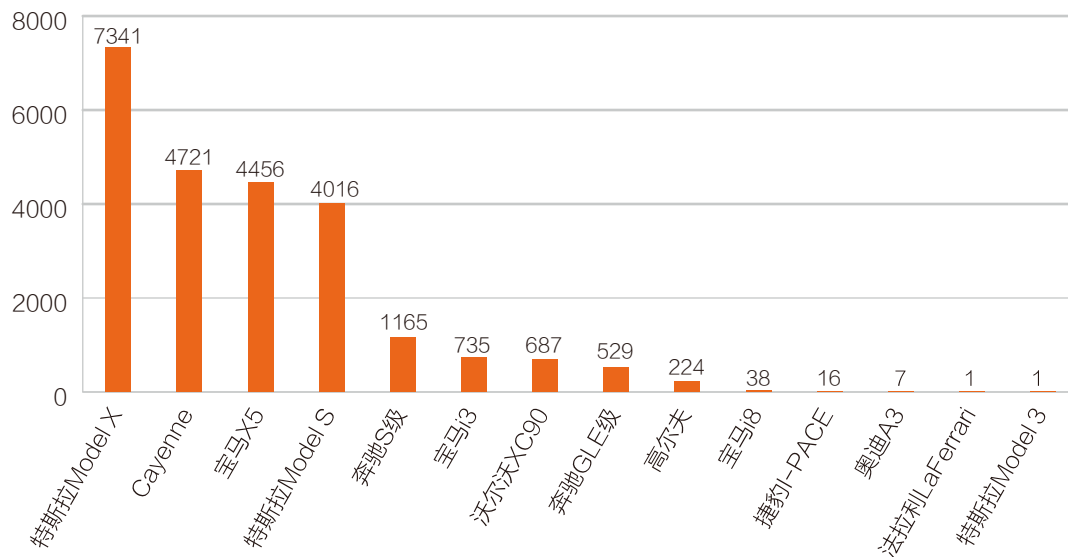


数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

累计方面，特斯拉Model X依然以绝对的优势领先。由于10月宝马X5上牌量增加而特斯拉Model S上牌量大量减少，累计上宝马X5已超越Model S排名第三。



图27 2018年新能源乘用车累计上牌量(单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

## 新能源客车：市场短暂回落

### ● 市场走势

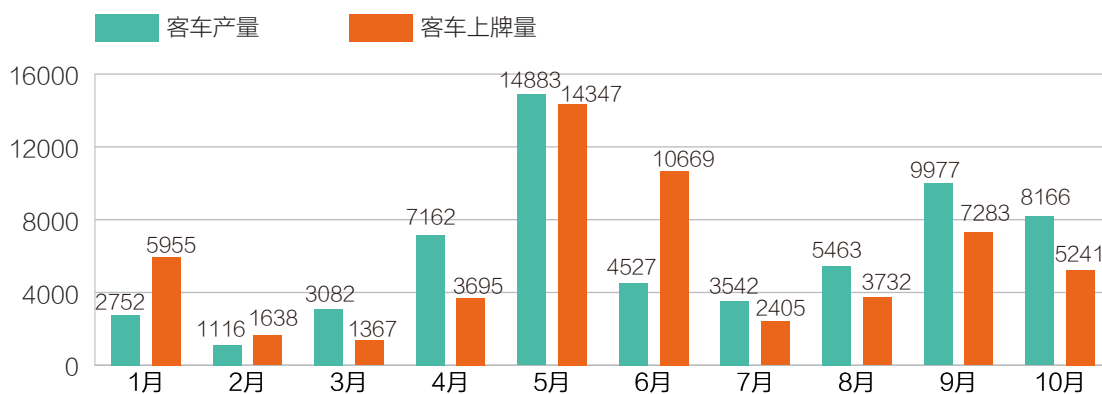
10月，新能源客车市场发力不足，产量和上牌量代表的销量走势均开始下行。

从总产量来看，与去年同期相比，小幅下降2.14%；月度环比来看，降低18.15%。继6月后，再次迎来同比环比双双下降的低迷走势。

从上牌量代表的销量来看，环比降低28%。2018年度累计上牌量达到56332辆。

尽管短期发展不强，但新能源客车市场发展依然是政策导向市场，随着蓝天保卫战的持续推进，柴油车发展愈发艰难，各省市对于城市内公交的替代柴油车的需求日益增加。加之国家补贴逐年退坡影响，预计2018年最后两个月新能源客车市场依然会迎来持续大幅上扬走势。

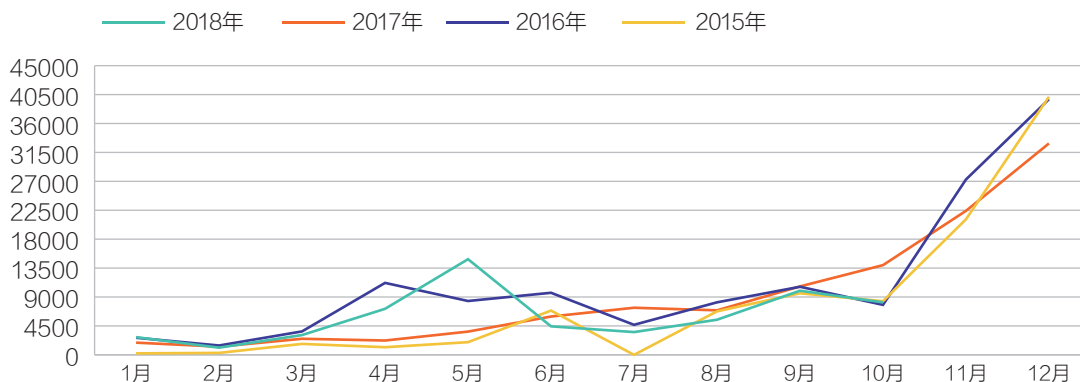
图28 2018年1-10月新能源客车产量及上牌量走势（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从历年走势来看，2018年新能源客车的产量走势几乎与2017年保持一致。均经历了年初逐步发展，年中强势达到高峰，随后产量跳崖下滑，慢慢到8-9月份平稳发展，10月再次回落。往年来看，最后两月产量总和远超过前十月总和。预计2018年最后两月市场依然保持强劲发展。

图29 2016-2018年新能源客车产量走势（单位：辆）



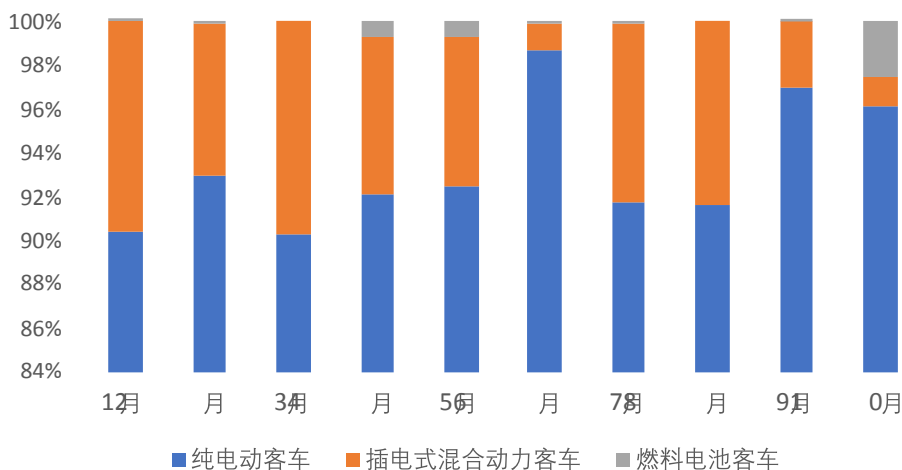
年份	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2016年	2658	1452	3648	11196	8379	9657	4672	8171	10592	7780	27288	39780
2017年	228	303	1702	1187	1973	6888	0	6769	9581	8345	21088	40154
2018年	2752	1116	3082	7162	14883	4436	3542	5463	9977	8166		

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

从新能源客车动力类型分布来看, 纯电动客车依然占据绝对主流, 10月来看, 占据96%的市场份额。与前几个月不同的是, 燃料客车比例大幅增加, 本月燃料客车方面有208辆产出, 市场份额达到3%, 首次超越插电式混合动力客车占比。

从工信部最近两月发布的新能源产品申请公告中, 同样可以看到, 纯电动客车的占比正在降低, 而燃料客车的发展日益受到主流企业的重视。

图30 2018年1-10月新能源客车类型分布



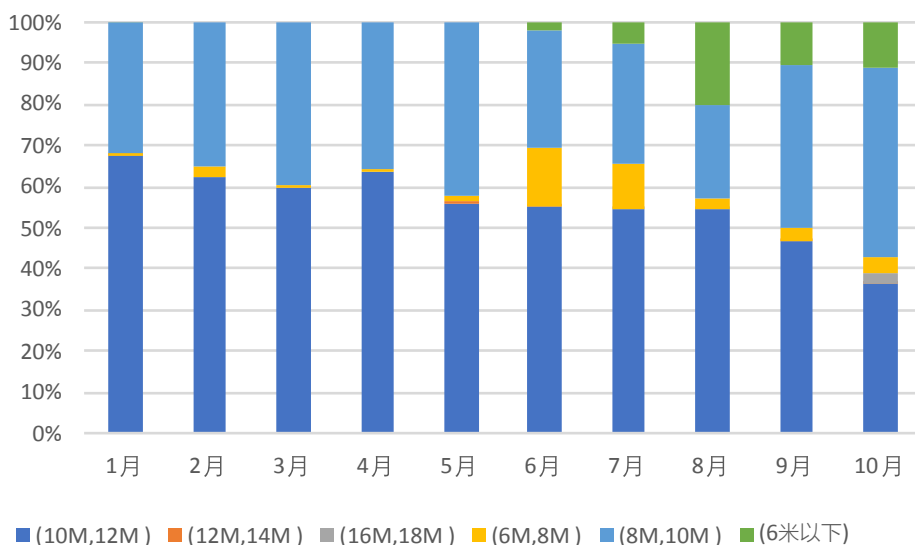
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
纯电动客车	2487	1037	2782	6594	13764	4466	3250	5004	9679	7845
插电式混合动力客车	264	77	300	514	1003	58	287	459	295	113
燃料电池客车	1	2	0	54	116	3	5	0	3	208

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

从车长区间来看, 10米-12米车长区间的新能源客车主流地位不保, 继上月首次占比低于50%后, 10月占比继续下滑, 仅占比36%。与之相对的是, 8米-10米车长区间客车占比继续增加, 本月占比高达46%, 成为市场份额最大的主力产品。

第三主力车长区间依然为6米以下车型, 10月市场占比继续保持11%。

图31 2018年1-10月新能源客车车长区间分布



车长区间	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
(10M,12M]	1856	697	1837	4543	8358	2502	1937	2965	4690	2972
(12M,14M]	10	0	0	0	61	6	0	0	4	15
(16M,18M]	1	0	0	0	0	0	5	9	0	179
(6M,8M]	17	25	34	77	199	647	388	161	269	341
(8M,10M]	867	394	1211	2542	6265	1280	1020	1212	3951	3747
6米以下	1	0	0	0	0	92	192	1116	1063	912

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

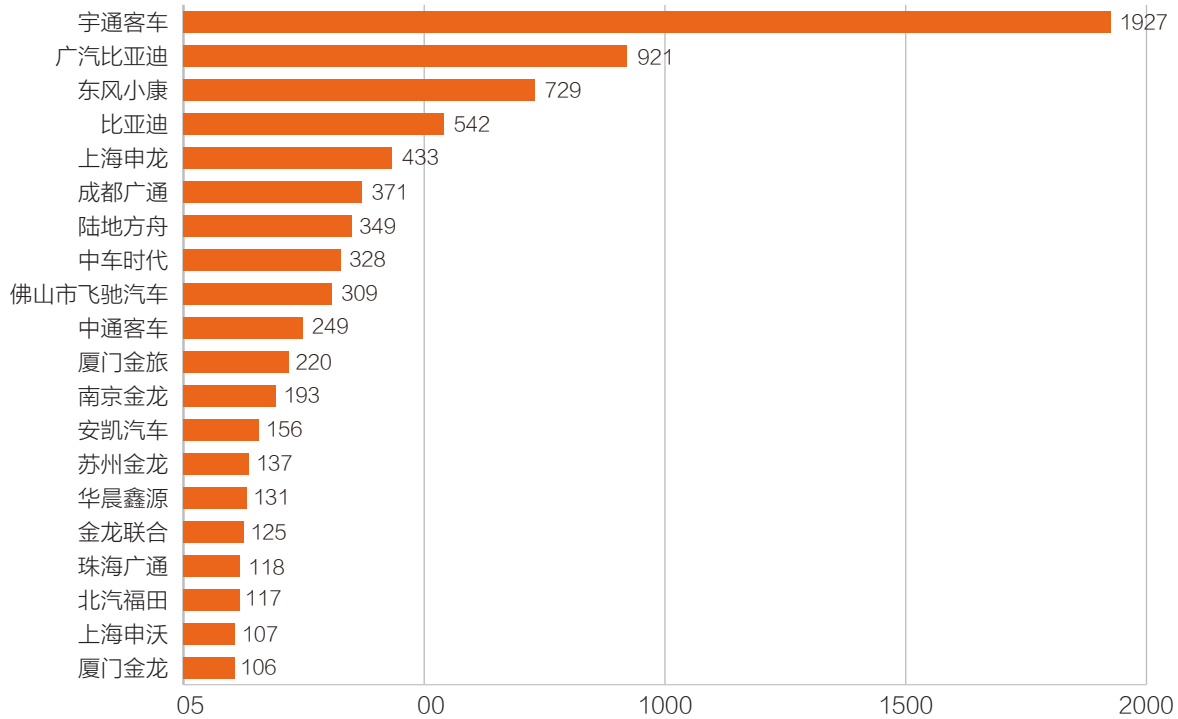
## ● 车企表现

10月新能源客车总产量8166辆, 出自46家客车生产企业。产量过百企业20家, 其中Top10生产企业总产量6158辆, 市场份额为75%。产能集中度较之上月有所降低。

具体车企表现而言, 宇通客车重回冠军位置, 以1927辆的单月产量遥遥领先。广汽比亚迪腰斩上月产量, 和宇通交换了位置, 本月排位第二。东风小康凭借两款车长4.5米纯电动微客产出, 逐月产能提升, 10月产量达729辆, 创年度新高, 挺入前三甲。

Top10 榜单中, 陆地方舟凭借一款11米纯电动客车和一款8.3米纯电动客车, 本月总产量达到349辆, 年度最高产量, 本月排位第七。首次进入榜单的, 还有佛山市飞驰汽车, 两款氢燃料电池客车和一款纯电动客车, 总产量达到309辆。值得一提的是, 本月燃料电池客车, 均出自佛山市飞驰汽车, 型号分别为: FSQ6110FCEVG1和FSQ6860FCEVGS。

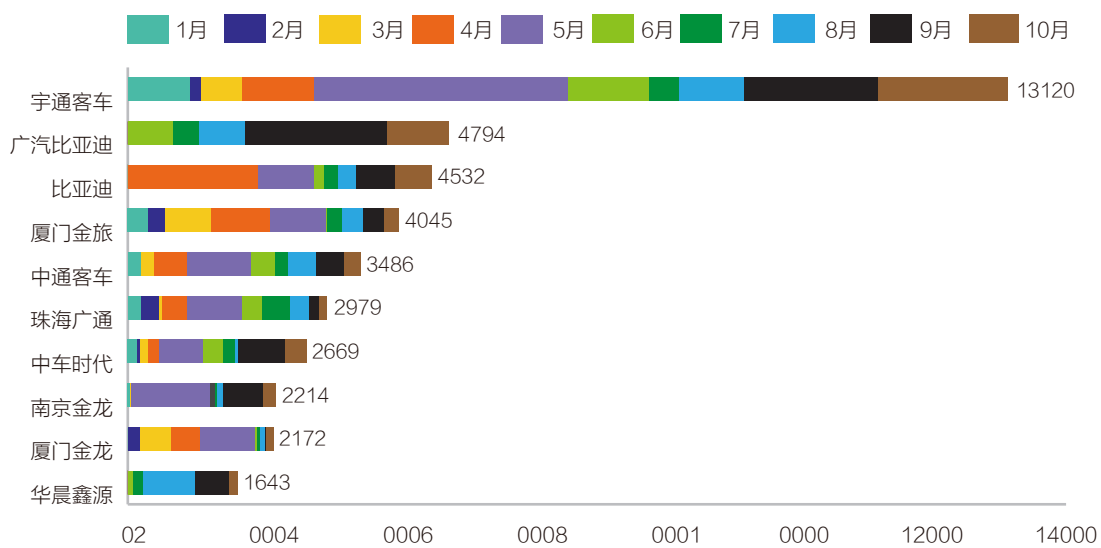
图32 2018年10月新能源客车产量Top 20企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

2018年度累计来看，多达83家客车生产企业有产出，其中只有17家客车生产企业累计产量过千辆。Top10 榜单来看，主流客车生产企业排位变化不大，宇通客车继续保持霸主地位，广汽比亚迪超越兄弟品牌比亚迪，占据亚军。

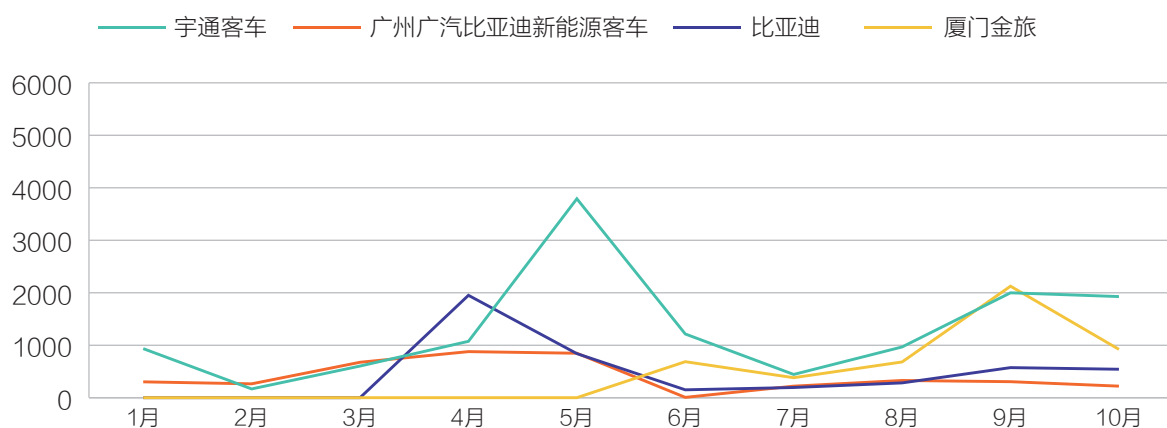
图33 2018年1-10月新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

宇通客车、广汽比亚迪、比亚迪和厦门金旅这四家客车生产企业月度产量对比来看，本月较之上月产量均出现一定程度下滑，其中广汽比亚迪环比降幅最大，高达57%，而宇通客车则相对降幅最低，环比小幅降低4%。

图34 新能源客车产量Top 4企业月度产量对比（单位：辆）



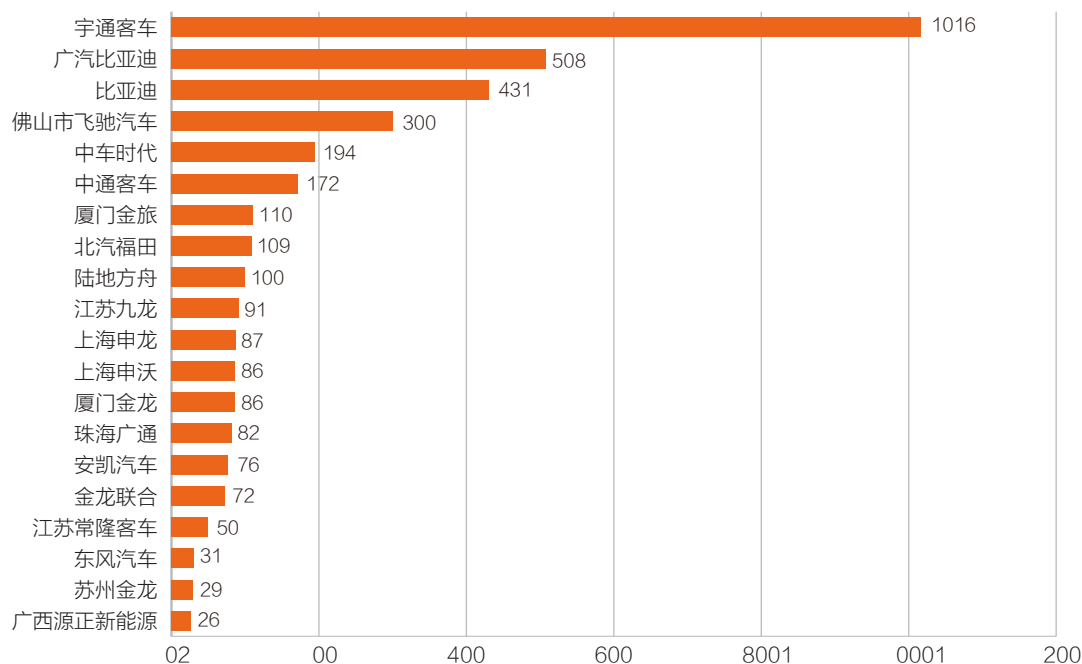
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
宇通客车	935	167	603	1074	3791	1214	443	967	1999	1927
广州广汽比亚迪新能源客车	0	0	0	0	0	686	381	681	2125	921
比亚迪	0	0	0	1951	840	150	194	282	573	542
厦门金旅	302	264	675	878	847	6	220	328	305	220

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新能源客车企业情况。

本月8米-10米客车本月成为新主流，3747辆的产量出自29家客车生产企业，其中仅有9家企业在该车长区间产量过百。宇通客车、广汽比亚迪、比亚迪继续保持行业领先地位。与此同时，佛山市飞驰汽车、陆地方舟作为新面孔进入前十榜单。

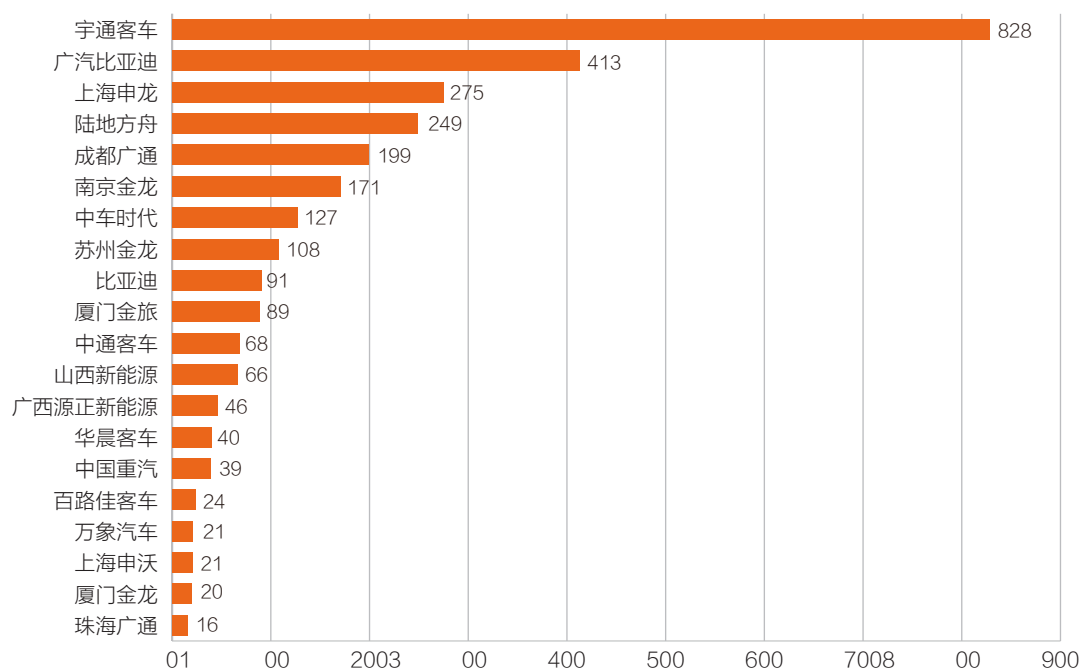
图35 2018年10月8米-10米新能源客车产量Top 20企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

10米-12米车长区间中，宇通客车和广汽比亚迪依然优势明显。宇通客车车型产品线丰富，该车长区间中，共有19款车型有产出，产量最高的车型分别为：ZK6106BEVG1和ZK6105BEVG55。广汽比亚迪相对而言产品线单一，该车长区间只有两款车型，分别为：GZ6100LGEV5和GZ6122LGEV。陆地方舟凭借RQ6110YEVH5，一款11米长纯电动客车首次进入Top榜单。

图36 2018年10月10米-12米新能源客车产量Top 20企业（单位：辆）

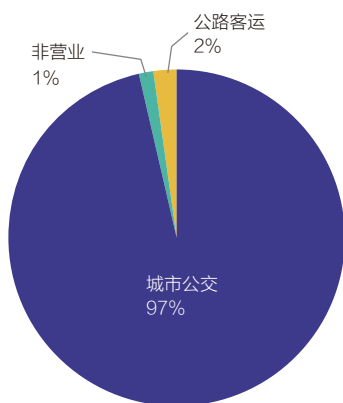


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ● 上牌情况

从上险数据来看新能源客车上牌情况，10月上牌的新能源客车主要用于城市公交，占比高达97%。

图37 2018年10月上牌新能源客车使用性质分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从上牌量省份看，10月上牌的新能源客车流向全国29个省市，其中广东省以1430辆的上牌总量牢牢占据榜首，继续领跑全国新能源客车市场。上海市本月新能源客车上牌量为698辆，位列第二。四川省排名第三，上牌总量为421辆。

表3 2018年10月新能源客车上牌量Top 10省市（单位：辆）

排名	省市	10月上牌量
1	广东	1430
2	上海	698
3	四川	421
4	山东	307
5	浙江	291
6	江苏	240
7	黑龙江	195
8	湖南	155
9	安徽	154
10	江西	144

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

分企业来看，10月上牌的新能源客车企业有32家，其中宇通客车、广汽比亚迪继续保持领先，上牌总量均破千辆。销售省市来看，广汽比亚迪3款车型全部流向到新能源客车大力推广的广东省，而宇通客车车型种类更多，35款车型销售到全国28省市，其中销量过百省市分别为上海和湖北。成都广通位列排行榜第三名，但414辆的上牌总量与冠亚军相比差距悬殊。



表4 2018年10月新能源客车上牌量Top 10车企(单位: 辆)

排名	客车企业	10月上牌量	主要流向省份
1	宇通客车	1402	上海、湖北、陕西
2	广汽比亚迪	1016	广东
3	广通汽车	414	四川
4	厦门金龙	323	北京、云南、黑龙江
5	南京金龙	255	广东
6	豪沃客车	249	山东
7	比亚迪	225	江苏
8	中车时代电动	207	湖南
9	中通客车	183	黑龙江、山东
10	申龙汽车	171	广东

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

分车型来看, 10月上牌的新能源客车车型数量达137款, 其中纯电动客车124款, 依然占据市场绝对主流地位。插电式混合动力客车11款, 占比有所提升, 燃料电池客车2款, 仍旧处于市场边缘。宇通客车ZK6106BEVG1, 一款10.5米纯电动低地板城市客车10月上牌量最多, 达462辆, 全部流向上海市。车型数量来看, Top10榜单中, 宇通客车和广汽比亚迪各有3款车型上榜。

表5 2018年10月新能源客车上牌量Top 10车型(单位: 辆)

排名	车型	名称	品牌	10月上牌量
1	ZK6106BEVG1	纯电动低地板城市客车	宇通	462
2	CAT6100CRBEVT2	纯电动城市客车	广通	414
3	GZ6850HZEV	纯电动城市客车	广汽	368
4	GZ6122LGEV	纯电动低入口城市客车	广汽	332
5	GZ6100LGEV5	纯电动城市客车	广汽	316
6	JK6806GBEVQ3	纯电动城市客车	黄河	150
7	ZK6815BEVG1	纯电动城市客车	宇通	143
8	NJL6100BEV55	纯电动城市客车	开沃	130
9	BYD6100LGEV10	纯电动城市客车	比亚迪	127
10	ZK6105BEVG55	纯电动城市客车	宇通	120

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

## 新能源专用车：市场持续走强

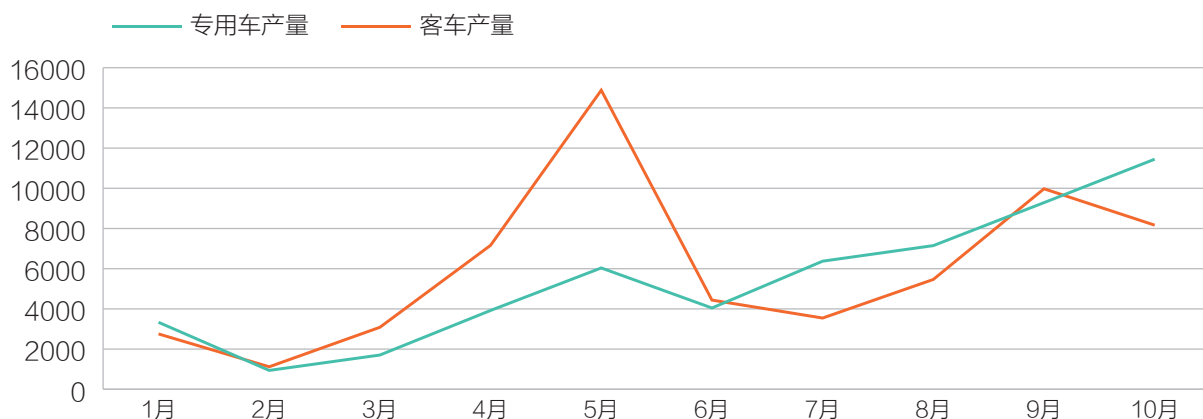
### ● 市场走势

新能源专用车市场发力继续。

不同于新能源客车产量走势的大起大落，新能源专用车走势相对冷静。在年初小幅调整后，一路高歌猛进，直到补贴退坡前的5月达到产量高峰，6月出现下滑回落，7月继而奋勇向上，逐月创出新高。10月，新能源专用车产量高达11449辆，环比上涨23%，再次超越新能源客车产量。

累计产量来看，2018年1-10月新能源专用车产量达到54223辆，环比下降7.3%。

图38 2018年1-10月新能源专用车及新能源客车月度产量对比（单位：辆）

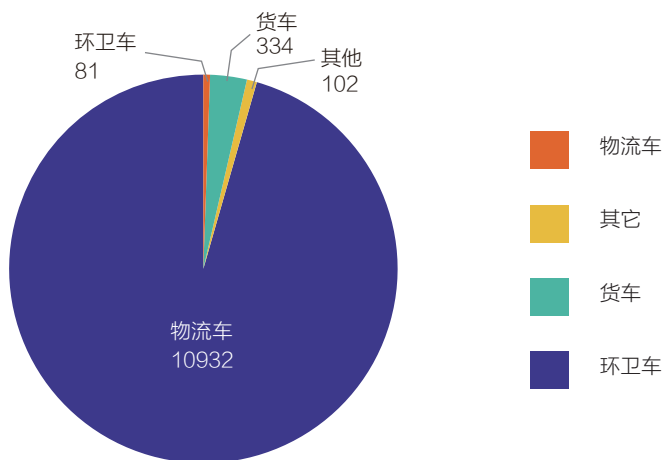


	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
专用车产量	3330	936	1701	3920	6036	4043	6373	7148	9287	11449
客车产量	2752	1116	3082	7162	14883	4436	3542	5463	9977	8166

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

车辆类型来看，新能源物流车依然是新能源专用车中主打产品。本月市场份额为95%。

图39 2018年10月新能源专用车车辆类型分布



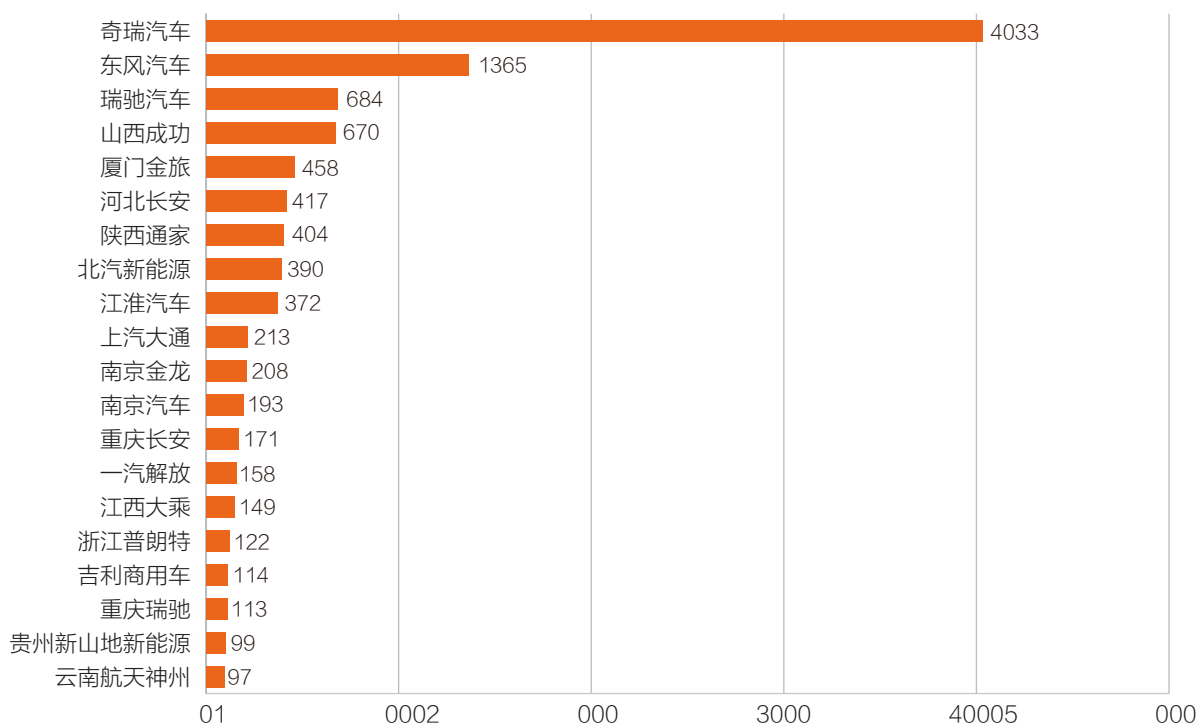
数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

### ● 车企表现

生产企业来看, 新能源专用车本月11449辆的总产量出自79家专用车生产企业。其中产能过百企业为18家。Top10生产企业单月产量均超过200辆, 总产量高达9006辆, 市场份额为79%, 产能集中度进一步提高。

企业排名来看, 奇瑞汽车五款纯电动厢式运输车总产量高达4033辆, 创年度最高, 遥遥领先。其中一款型号为SQR5021XXYBEVK061纯电动厢式运输车单车单月产量更是达3326辆。东风汽车排位第二, 1365辆的产量环比下滑近50%。

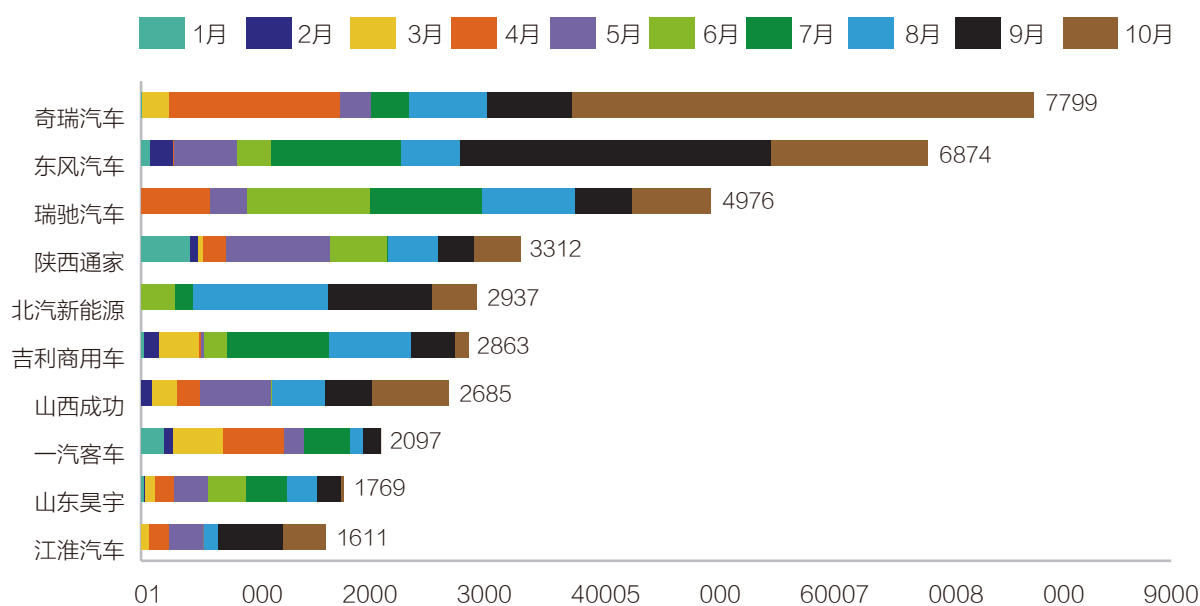
图40 2018年10月新能源专用车Top 20生产企业(单位: 辆)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

年度累计产量来看，奇瑞汽车凭借10月当月的创纪录表现，一举超越东风，夺得冠军。Top4榜单基本稳定在奇瑞汽车、东风汽车、瑞驰汽车和陕西通家这四家企业。

图41 2018年1-10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

10月，新能源专用车上牌总量为3479辆，环比大涨77%。

从生产企业来看，1966辆的上牌总量来自东风汽车、江淮汽车、四川吉利商用车、北汽新能源等53家专用车生产企业。主要流向广东、安徽、四川、北京等全国27个省市。

Top 10新能源专用车生产企业上牌量占比62%，市场集中度有所降低。东风汽车一款型号为EQ5045XXYTBEV4的纯电动厢式运输车上牌量最高，主要流向广东省。

表6 2018年10月新能源专用车上牌量Top 10 车型

排名	车型	名称	品牌	10月上牌量	主要流向省份
1	EQ5045XXYTBEV4	东风	纯电动厢式运输车	843	广东
2	BJ5030XXYVRR- BEV	北京	纯电动厢式运输车	259	北京、天津
3	EQ5040XXYACBEV7	东风	纯电动厢式运输车	198	广东
4	DFA5040XXYKBEV2	东风	纯电动厢式运输车	169	北京
5	HFC5041XXYEVS	江淮	纯电动厢式运输车	167	安徽
6	CA5040XXYBEV31	解放	纯电动厢式运输车	123	辽宁、陕西
7	DNC5047XXYBEV03	远程	纯电动厢式运输车	106	四川
8	DNC5047XXYBEV05	远程	纯电动厢式运输车	101	广东
9	SH5047XXYZFEVNZ	跃进	纯电动厢式运输车	95	广东
10	HFC5049XXYEVS3H	江淮	纯电动厢式运输车	94	安徽

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

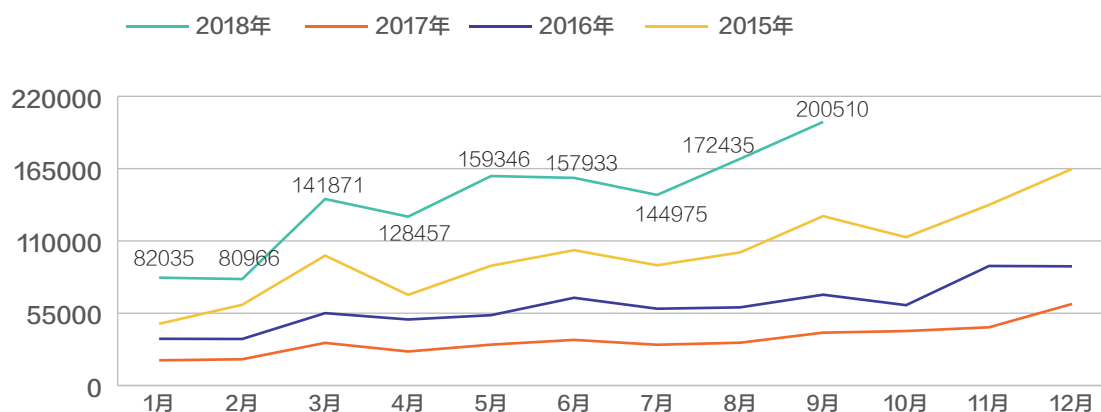
# 全球新能源乘用车市场

## ● 整体市场

根据Evsales数据,2018年9月,全球新能源乘用车销量同比增长61%,总量超过20万辆。一举打破了2017年12月单月销量17.4万辆的销量纪录。凭借9月优异的市场表现,2018年前9月的累计销量达到130万辆,同比增长68%,全球新能源乘用车市场份额目前达到了创纪录的1.8%,全年销量将超过2%的预期将成为现实。

从新能源乘用车类型来看,纯电动汽车的市场份额增长了1%,达到了总市场份额的65%,这主要得益于特斯拉Model 3的大批量交付,预计今年这一比例还会进一步提高。

图42 2015-2018全球新能源乘用车销量走势(单位:辆)



数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

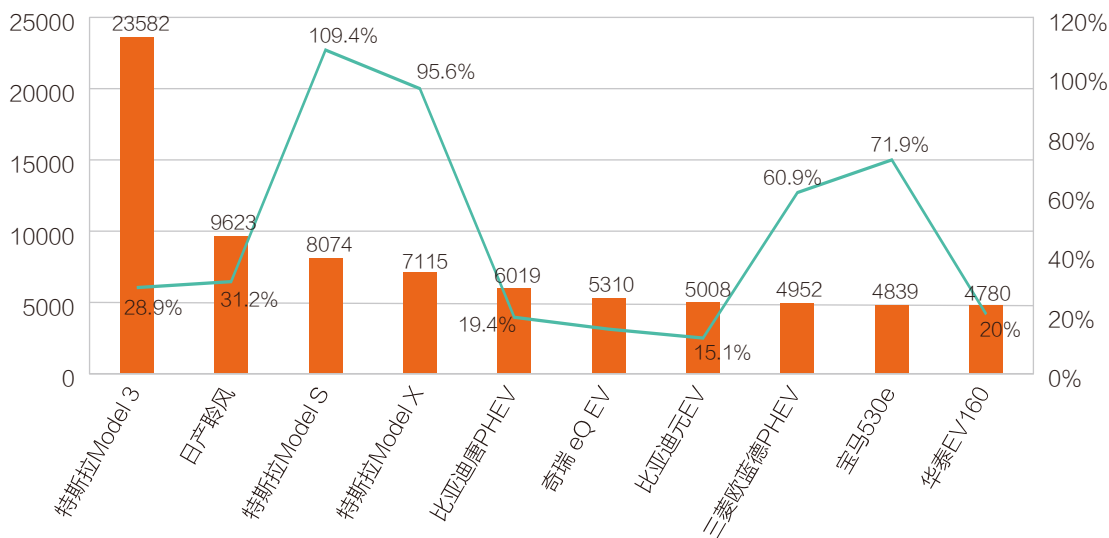
## ● 车型与车企

分车型来看,特斯拉的表现尤为抢眼,由于加州工厂产能的大幅提升,特斯拉Model 3上月交付2.36万辆,环比增长28.9%,再次打破纪录,进一步扩大了与亚军日产聆风的优势,稳固了冠军位置。

日产聆风环比增长31.2%同样表现优异,继续稳居亚军宝座。特斯拉Model S和特斯拉Model X本月挺入Top5,双双增速超90%。紧随其后的插混霸主比亚迪唐,较之上月略有增长,名次下滑至第五名。

三菱欧蓝德PHEV和宝马530e两款插电式混合动力车型同样表现不凡,9月来看,环比增速均超过60%,进入前十榜单。

图43 2018年9月全球新能源车型销量Top 10 (单位: 辆)

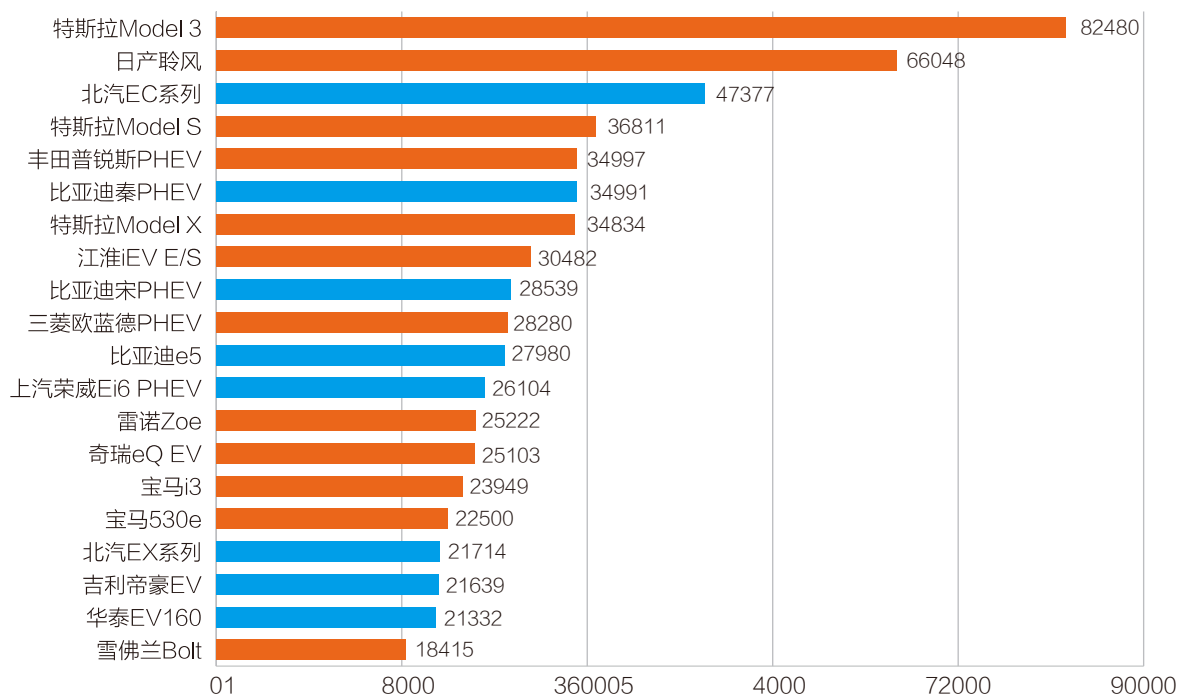


数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

2018年年度累计来看, 特斯拉Model 3、日产聆风和北汽EC系列牢牢占据前三榜单。特斯拉Model S凭借9月的优异销量表现, 本月累计排名提高两个名次, 排名第四。丰田普锐斯和比亚迪秦两个插混的较量还在继续, 丰田普锐斯的优势已经几乎不再, 本月来看, 只领先秦区区6辆。

其他车型排位稍有调整, 唯一与上月的区别是, 华泰EV160挺入前20, 排名第19位, 将上汽荣威eRX5 PHEV挤出榜单。

图44 2018年1-9月全球新能源车型销量Top 20 (单位: 辆)

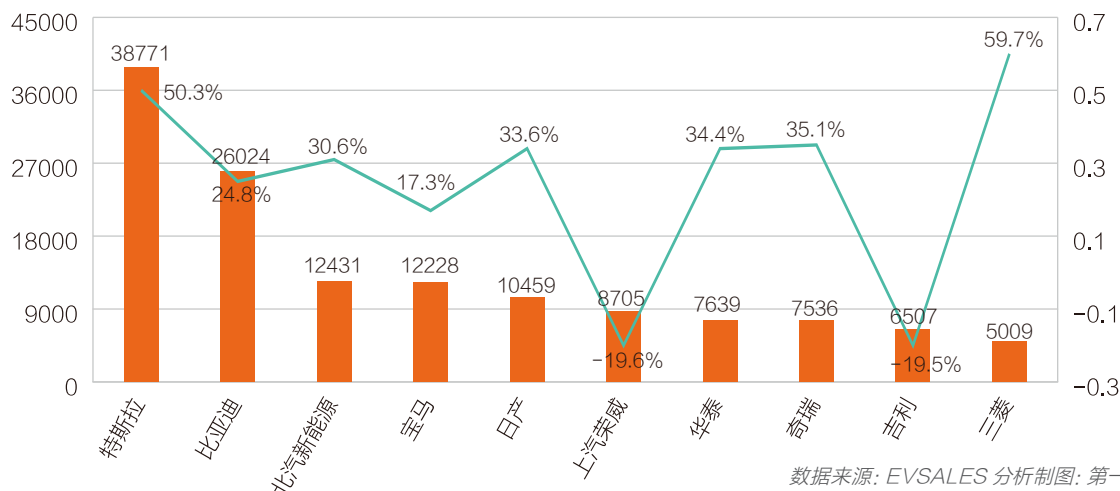


数据来源: EVSALES 分析制图: 第一电动研究院

分车企来看，由于Model 3的大批量交付，特斯拉再次打破了历史最高纪录，环比增长超50%，在一个月内的总交付量超过3.8万辆，这让特斯拉与排在第二位的比亚迪的距离进一步拉大，但比亚迪同样达到了创纪录的水平，交付量超过2.6万辆。北汽新能源环比增长30.6%，超越宝马，回归第三名。宝马日产紧随其后。

与大部分车企正增长不同，上汽荣威和吉利近20%的跌幅格外引人注目。

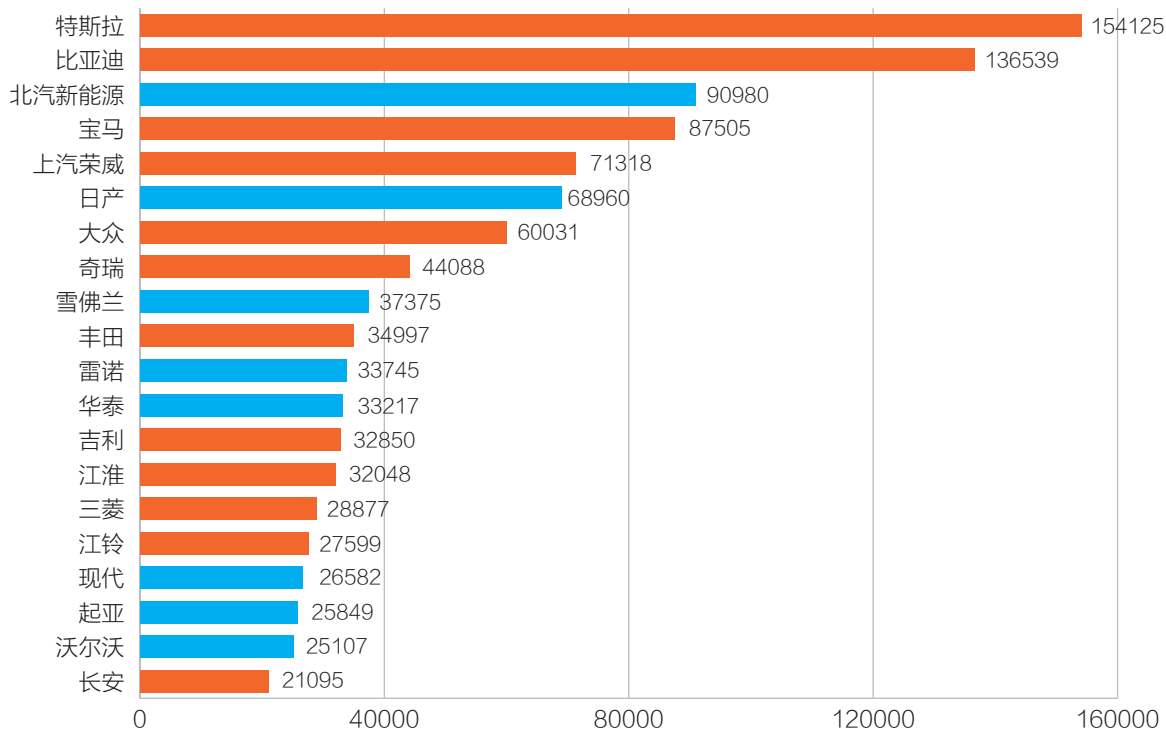
图45 2018年9月全球新能源车企销量Top 10（单位：辆）



2018年年度累计来看，特斯拉、比亚迪优势明显，不可撼动。北汽新能源和宝马继续位列三四名。上汽荣威和日产紧随其后。

与上月不同的是，本月累计情况来看，中国车企增加至9家，长安汽车以累计21095辆的销量成绩挺入前20榜单。

图46 2018年1-9月全球新能源车企销量Top 20（单位：辆）



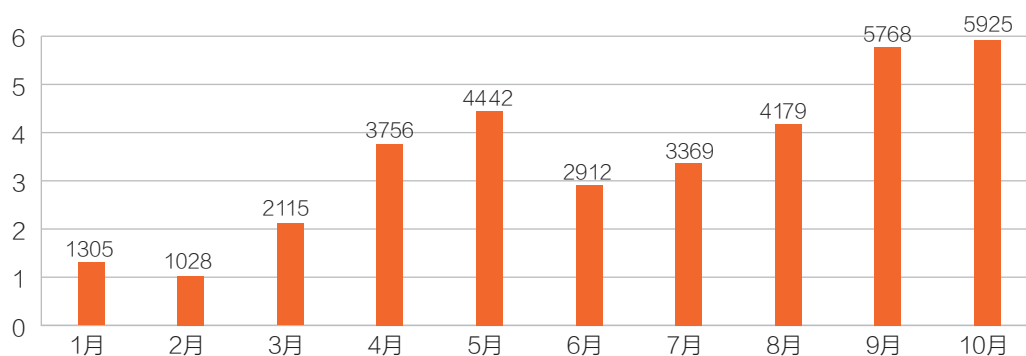


# 动力电池：10月装机量 5.9GWh，北京普莱德异军突起

## ● 装机量及结构

根据第一电动研究院的统计测算，2018年10月国内新能源汽车产量13.6万辆，环比增长21.76%，动力电池装机量为5.925GWh，环比微增2.7%，同比大幅增加103.2%。1-10月累计装机量为34.8GWh，累计同比增长96.26%。

图47 2018年1-10月动力电池出货量走势(单位: GWh)

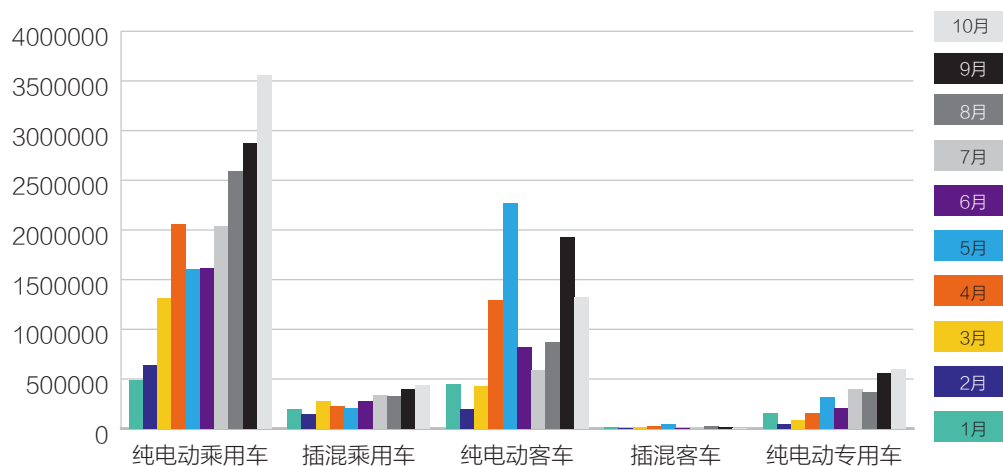


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

从车辆细分类别来看，2018年10月电动汽车装机量的提升主要来源于纯电动乘用车。10月纯电动乘用车产量为86910辆，环比上升31.6%，装机量为3.56GWh，环比上升24.19%。纯电动乘用车装机量占10月总装机量的60.1%。

客车方面，由于10月纯电动客车产量较9月下跌18.9%，装机量也较上月下跌31%，为1.33GWh。10月纯电动专用车装机量较9月略微上升，装机594MWh，环比上升5.46%。

图48 2018年1-10月动力电池在各类用车中的搭载量(单位: KWh)



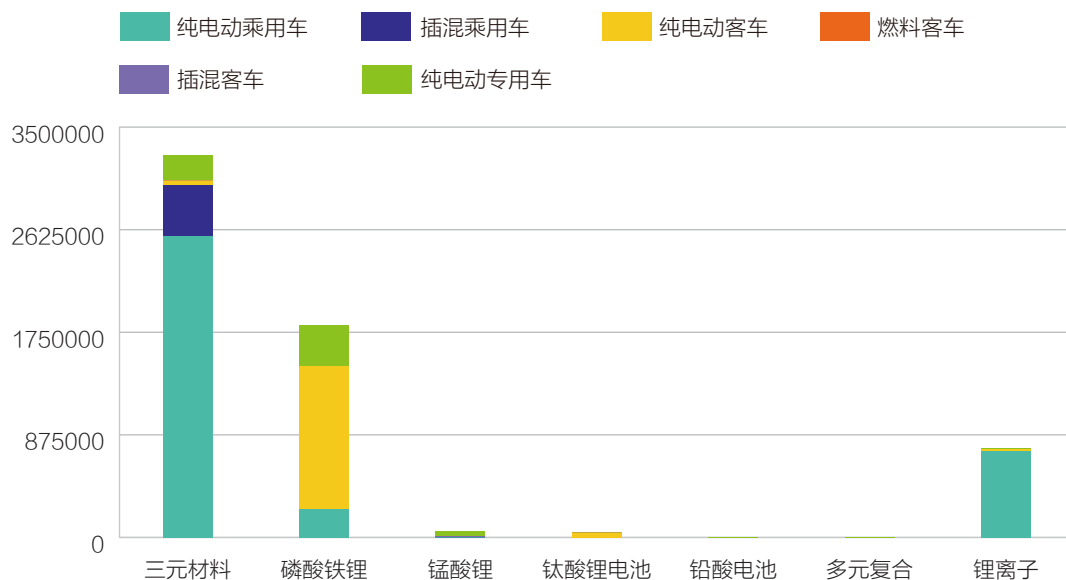
	纯电动乘用车	插混乘用车	纯电动客车	插混客车	纯电动专用车
1月	492,861	197,541	443,125	12,034	158,193
2月	634,831	148,304	195,057	2,591	46,358
3月	1,310,138	272,243	429,372	13,992	87,553
4月	2,054,604	226,020	1,291,945	21,440	156,469
5月	1,602,289	204,023	2,268,987	45,861	316,130
6月	1,611,909	278,200	818,347	2,629	201,500
7月	2,041,457	332,361	589,113	14,552	393,563
8月	2,593,560	331,006	870,465	20,649	365,529
9月	2,868,890	395,074	1,926,754	13,347	563,321
10月	3,562,942	435,402	1,328,498	4,457	594,104

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

10月三元材料的搭载量为2.57GWh, 其中纯电动乘用车占78.96%。三元材料搭载量占总搭载量的55%, 较9月占比略微回升。而磷酸铁锂方面, 由于纯电动客车10月出货量的再次缩水, 其搭载量也随之应声而下, 只有1.81GWh, 占总装机量的30.5%, 较9月41%的占比下降了约11个百分点。

较为意外的是10月纯电动专用车市场磷酸铁锂以342.5MWh的装机量大幅超越三元材料的212.7MWh, 主要原因在于使用磷酸铁锂电池的纯电动专用车在10月的产能有大幅提升, 从9月的2869辆上升至10月的6475辆。而使用三元材料的纯电动专用车产量在10月则有所下降, 此消彼长的情况下, 造成了10月不同以往的结果。

图49 2018年10月各类动力电池搭载情况(单位: KWh)

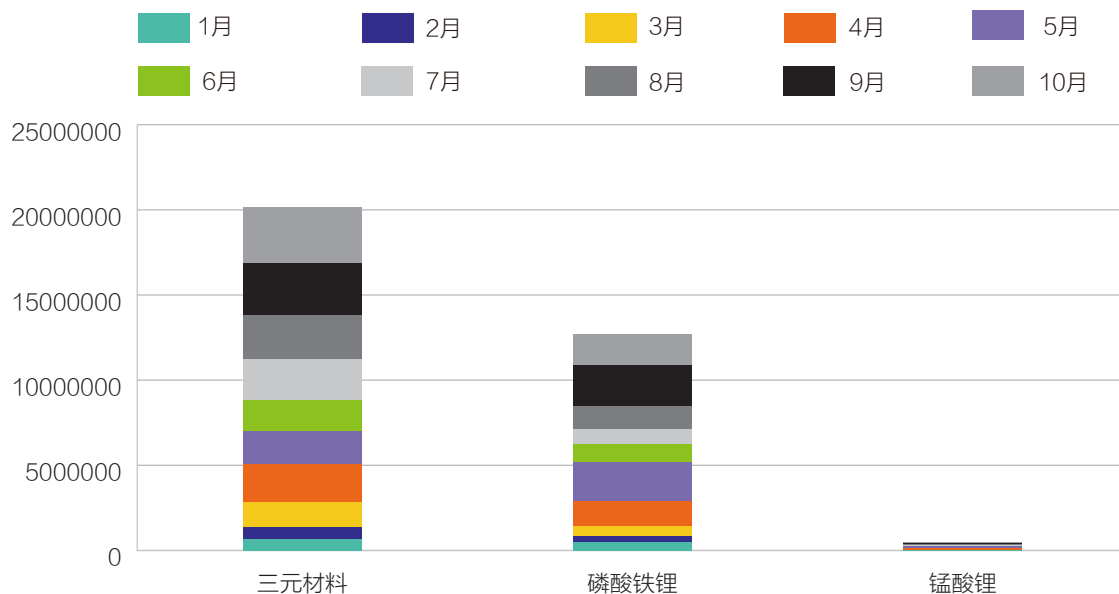


新能源类型	三元材料	磷酸铁锂	锰酸锂	钛酸锂电池	铅酸电池	多元复合	锂离子
纯电动乘用车	2573991.8	245564.5	1944.0	0.0	0.0	2052.0	739390.0
插混乘用车	435401.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
纯电动客车	37788.0	1220752.6	7754.7	43676.8	0.0	0.0	18439.8
燃料客车	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
插混客车	0.0	0.0	4456.8	0.0	0.0	0.0	0.0
纯电动专用车	212688.0	342545.5	37285.3	0.0	326.4	712.3	546.5

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

今年前10个月累计来看, 三元锂电池累计实现装机20.2GWh, 磷酸铁锂电池累计装机12.7GWh, 在累计总装机量中的比重分别为57.94%和36.5%。

图50 2018年1-10月主要动力电池累计出货量(单位: KWh)



电池类型	三元材料	磷酸铁锂	锰酸锂
10月	3259869.58	1808862.62	51440.85
9月	3042775.67	2366868.11	31922.92
8月	2603719.24	1372639.62	60999.13

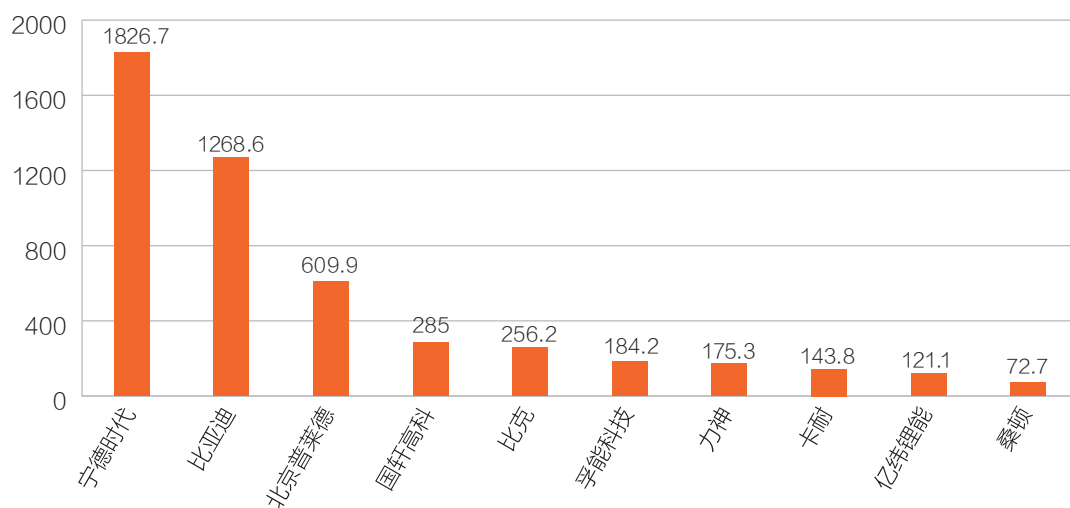
7月	2379410.50	923622.42	49238.78
6月	1848224.79	1010521.23	31950.54
5月	1923365.71	2332261.95	114389.09
4月	2246406.68	1435590.18	70337.86
3月	1476651.43	606329.28	8500.57
2月	662281.01	336868.63	1976.78
1月	718502.80	509169.43	59032.31

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

## ● 企业表现

以北汽系为背书, 北京普莱德10月装机量大涨, 单体装机量排名第三, 达到609.9MWh, 占总装机量的10.3%。由于客车产量的下跌, 10月宁德时代和比亚迪的装机量也随之下降, 分别为1826.7MWh和1268.6MWh。

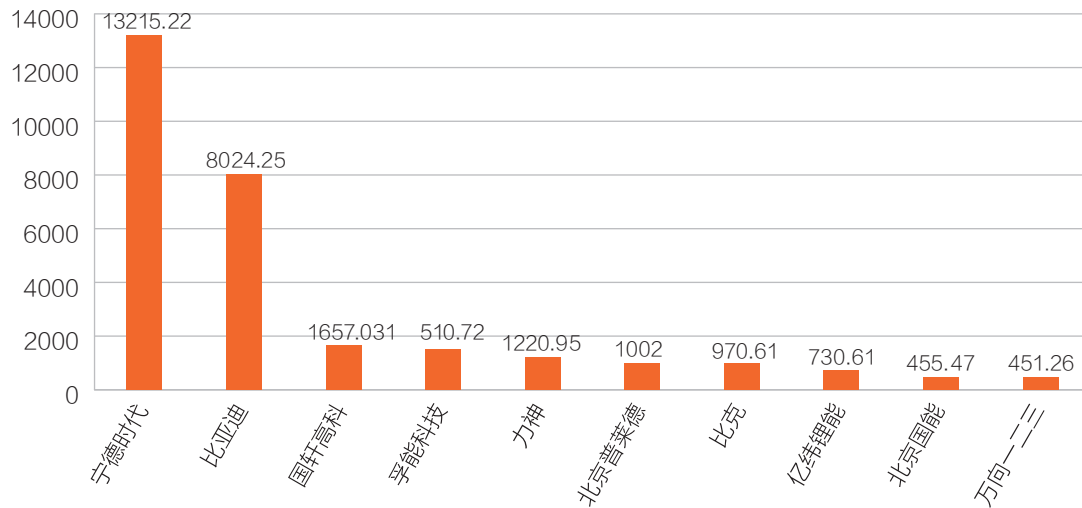
图51 2018年10月动力电池单体供应商出货量TOP10排名(单位: MWh)



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

累计今年1-10月来看, 宁德时代以13.2GWh的装机总量遥遥领先于其他电池厂商, 独占37.97%的市场份额; 比亚迪以8GWh位居第二, 占据23.06%的市场份额。北京普莱德加入第二梯队, 成为除宁德时代与比亚迪以外, 第四家累计装机量均超过了1GWh的单体供应商。

图52 2018年累计1-10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

表7 2018年10月主力电池产品配套变化(单位: MWh)

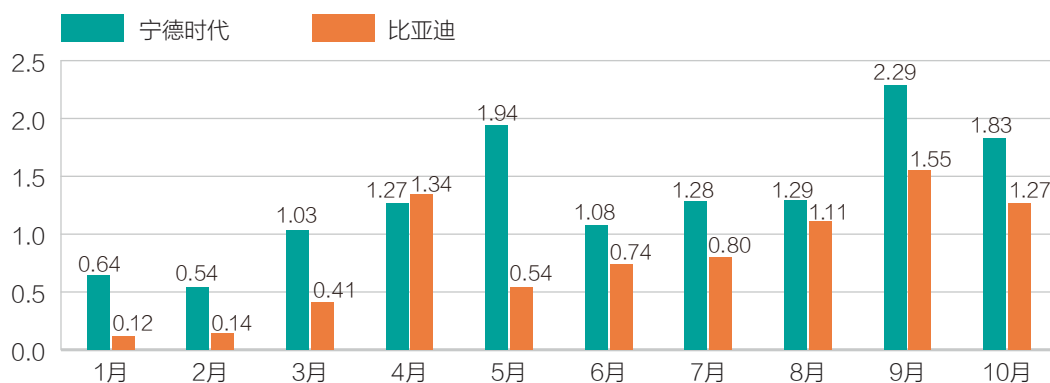
单体供应商	车辆类型	9月	10月
宁德时代	乘用车	1,064.63	1,080.32
	客车	980.41	677.56
	专用车及货车	218.83	68.78
比亚迪	乘用车	809.00	915.86
	客车	734.96	345.78
	专用车及货车	4.57	6.95
北京普莱德	乘用车	166.29	609.76
	客车	0.33	0.11
	专用车及货车	1.55	-
孚能科技	乘用车	207.92	184.17
国轩高科	乘用车	137.67	105.91
	客车	23.67	14.00
	专用车及货车	44.73	165.06
亿纬锂能	乘用车	0.70	1.50
	客车	14.94	113.16
	专用车及货车	11.20	6.48

力神	乘用车	113.92	141.05
	客车	54.67	22.51
	专用车及货车	18.32	11.77
桑顿	乘用车	6.13	46.60
	客车	-	14.88
	专用车及货车	30.95	11.21
比克	乘用车	177.61	246.46
	客车	-	0.39
	专用车及货车	0.09	9.31
卡耐新能源	乘用车	48.88	143.77

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

10月宁德时代客车与专用车装机量都有所下跌。同样对于比亚迪而言，客车装机量的下降是其10月装机量下跌的主要原因。而得益于北汽EC3的高爆发式产能增长，北京普莱德乘用车装机量得以大幅提升。国轩高科10月在专用车上装机量超越宁德时代，成为专用车装机量第一。

图53 2018年1-10月宁德时代及比亚迪动力电池出货量（单位：GWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

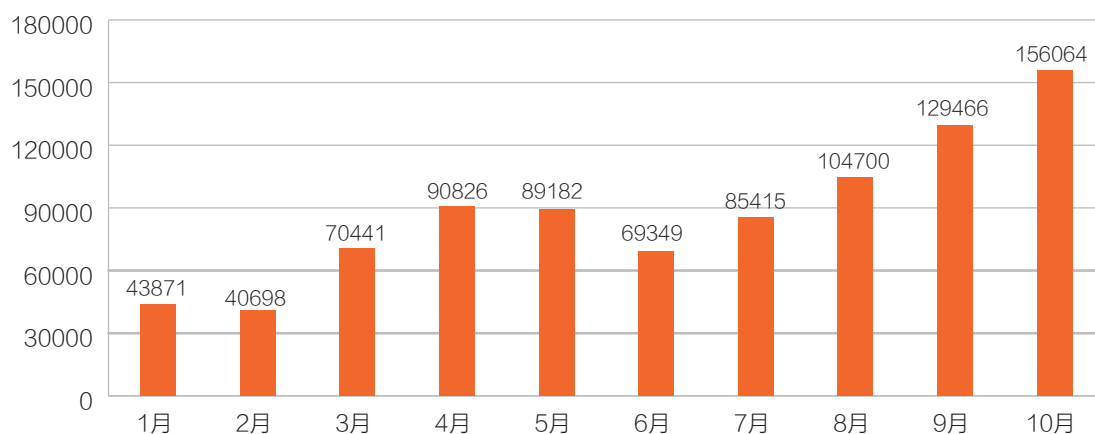
可以看出，虽然宁德时代和比亚迪的领头地位十分稳定，但并不妨碍其他电池供应商借助乘用车或商用车的某一领域趁势而起，每月单体供应商的排名都在不断变化。而像北京普莱德这样突然排名提升的供应商，其背后往往离不开整车厂的大力支持。

## 驱动电机：装机总量破 15 万台，比亚迪霸主地位稳固

### ● 市场走势

得益于新能源乘用车和新能源专用车的持续走强，10月新能源汽车配套电机装机量再创新高，环比增幅达20.54%，总量突破15万台。

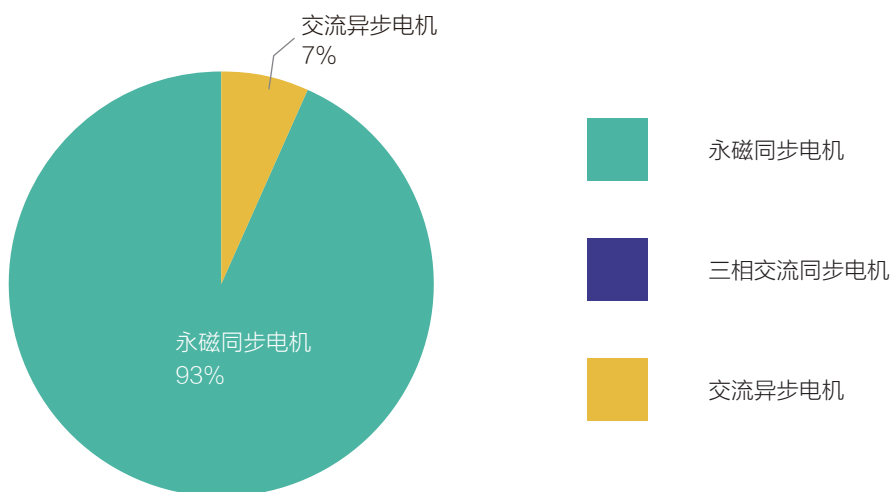
图54 2018年1-10月新能源汽车驱动电机装机量（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从电机类型来看，永磁同步电机占据市场绝对主力地位，本月市场份额达到93%，装机量超过14万台。

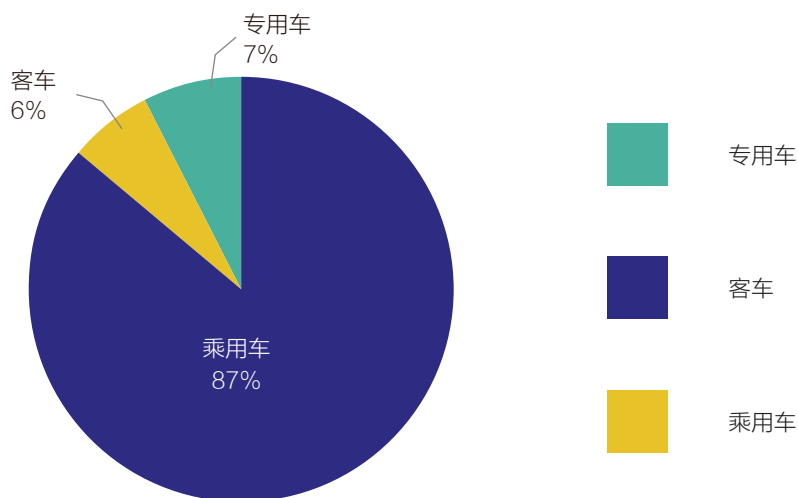
图55 2018年10月新能源汽车搭载电机类型分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从车辆类型细分来看，鉴于新能源乘用车是目前新能源汽车主力产品，故为新能源乘用车搭载电机占比最高，达87%。新能源专用车持续发力，产量连创新高，而新能源客车本月产量乏力，出现掉头下跌走势。致使电机装载量方面，新能源专用车电机搭载量更高一筹，本月市场份额占比7%，新能源客车电机搭载量占比6%。

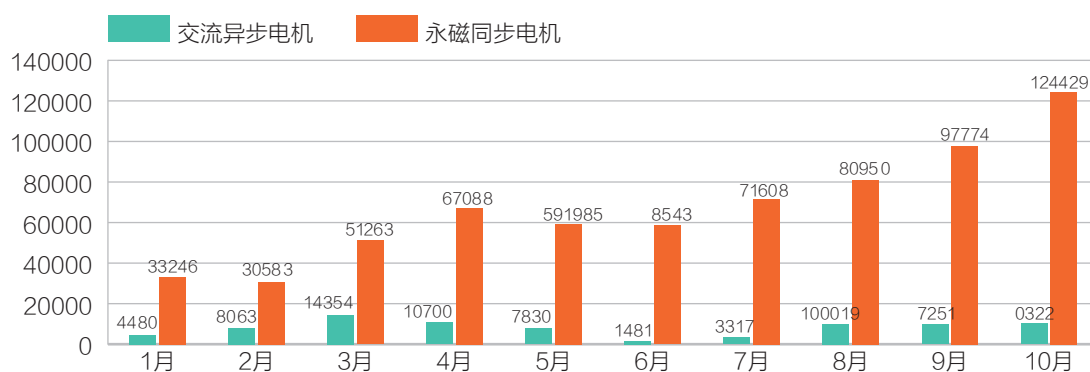
图56 2018年10月新能源汽车电机搭载车型分布



数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

具体到新能源乘用车搭载电机情况来看, 新能源乘用车在整体车市萎靡不振的大环境下, 继续突破, 成为新的突破点, 10月产量达到本年度新高, 突破11万辆。搭载电机超过13万台, 永磁同步电机主流地位稳固。

图57 2018年1-10月新能源乘用车驱动电机装机量 (单位: 台)

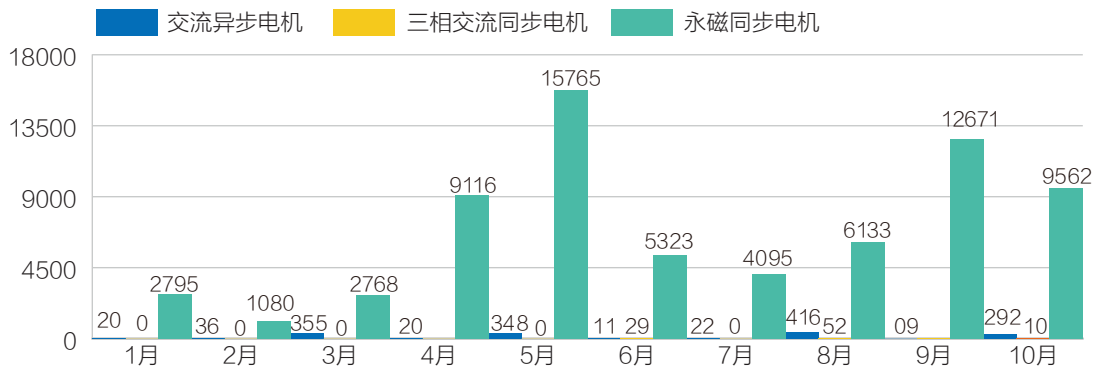


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

新能源客车方面, 受限于新能源客车产量下滑, 本月新能源客车电机装机量同样出现下滑走势, 不及上月破万装机量, 10月装机总量为9864台。



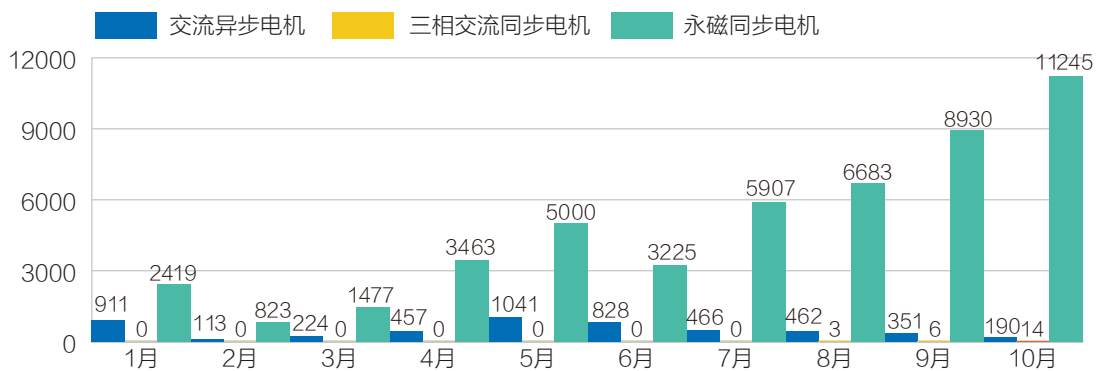
图58 2018年1-10月新能源客车驱动电机装机量（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源专用车方面，由于市场需求旺盛，加之蓝天保卫战的持续推进，新能源专用车发展越来越强，电机装机量也是一路高歌猛进，10月达到11449台，创年度新高。具体电机类型来看，永磁同步电机继续大幅增长，交流异步电机占比逐渐走低。

图59 2018年1-10月新能源专用车驱动电机装机量（单位：台）



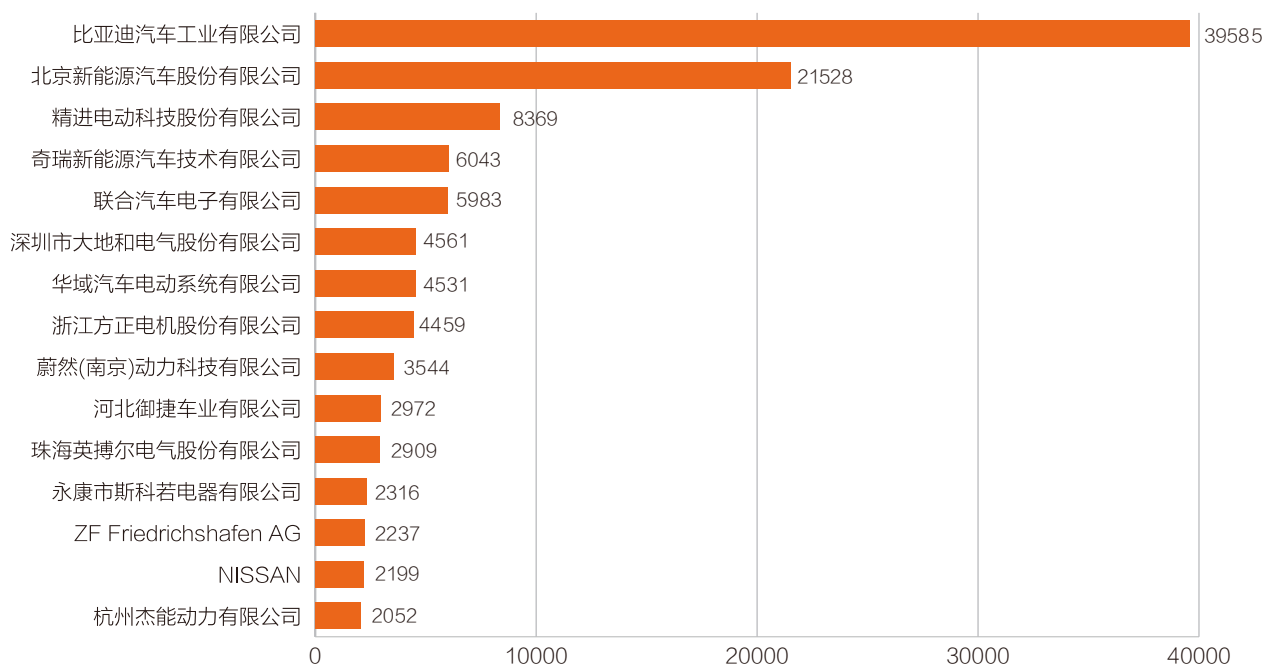
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研

## ● 企业竞争格局

分车辆类型来看，新能源乘用车领域，比亚迪和北汽新能源依托自身新能源乘用车产量优势，自主配套驱动电机，电机装机量遥遥领先，主力地位不可撼动。奇瑞新能源自今年8月起，开始进行驱动电机自主配套，逐渐摆脱对第三方电机供应商的依赖，10月来看，自主配套电机占奇瑞装机总量87%，挺入榜单第四名。河北御捷9月开始生产御捷马品牌纯电动乘用车，10月产量达2972，选择自主生产电机配套，电机装机量进入前十。

除此四家车企自主配套电机外，其它进入榜单供应商均为第三方供应商。精进电动和联合电子继续保持行业领先地位，分列第三和第五名。深圳市大地和电气本月成为第三方电机供应商排名第三位，得益于配套企业江铃新能源和长安汽车本月近乎翻倍的产量表现。

图60 2018年10月新能源乘用车电机装机量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

从配套车企车型来看，10月比亚迪驱动电机主要配套自主品牌唐、宋、元等车型；北汽新能源主要配套EC3、EU5和EX360；精进电动主要为吉利汽车和广汽乘用车配套；联合汽车电子主要为上汽乘用车配套。

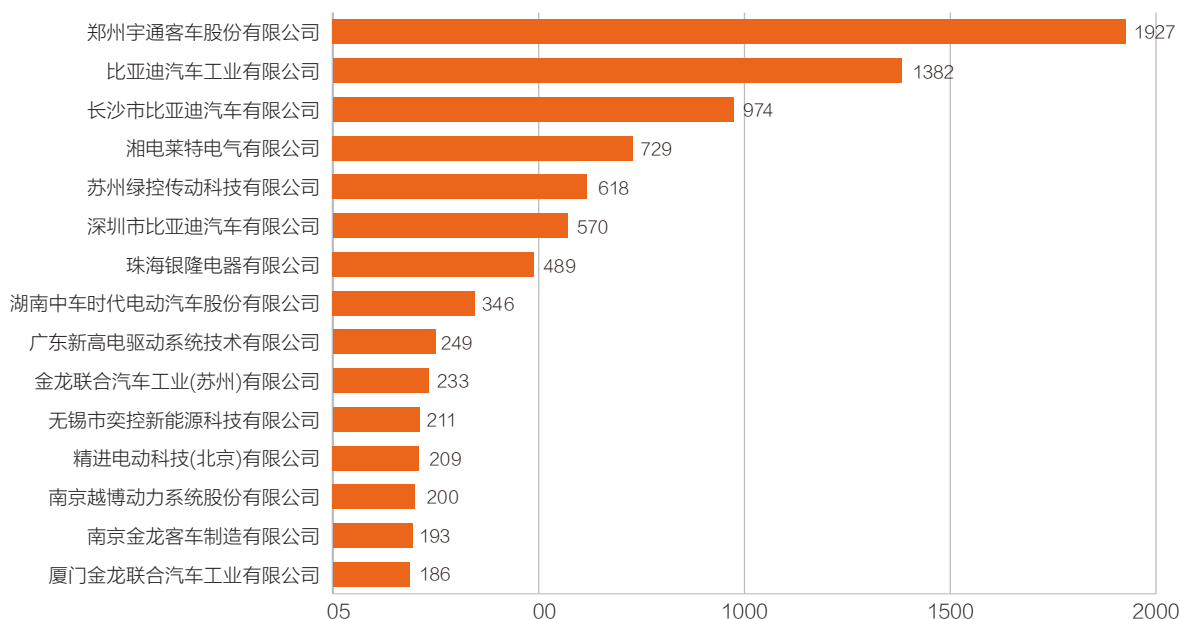
表8 2018年10月新能源乘用车电机装机量Top 10汽车配套车企车型

电机供应商	主要配套车企	主要配套车型
比亚迪汽车工业有限公司	比亚迪	唐
		宋DM
		元
北京新能源汽车股份有限公司	北汽新能源	EC3
		EU5
		EX360
精进电动科技股份有限公司	吉利汽车	帝豪EV
	广汽乘用车	祺智EV
		传祺GS4 PHEV
奇瑞新能源汽车技术有限公司	奇瑞汽车	奇瑞 eQ1
		瑞虎3xe
联合汽车电子有限公司	上汽乘用车	荣威i6
		荣威eRX5
深圳市大地和电气股份有限公司	江铃新能源	江铃E200N
	长安汽车	奔奔EV
	海马汽车	爱尚EV
华域汽车电动系统有限公司	上汽乘用车	Ei5
		MARVEL X
浙江方正电机股份有限公司	上汽通用五菱	宝骏E200
蔚然(南京)动力科技有限公司	江淮汽车	ES8
河北御捷车业有限公司	河北御捷	-

数据来源:工信部 分析制图:第一电动研究院

新能源客车领域,排在前列的依然为自主配套电机的宇通、比亚迪两家龙头企业。湘电莱特凭借为东风小康配套,本月装机量领先,成为第三方电机供应商第一名。

图61 2018年10月新能源客车电机装机量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

从配套车企车型来看，湘电莱特主要为东风小康两款纯电动微客配套。苏州绿控主要为佛山市飞驰汽车一款型号为FSQ6860FCEVGS的燃料电池客车配套。

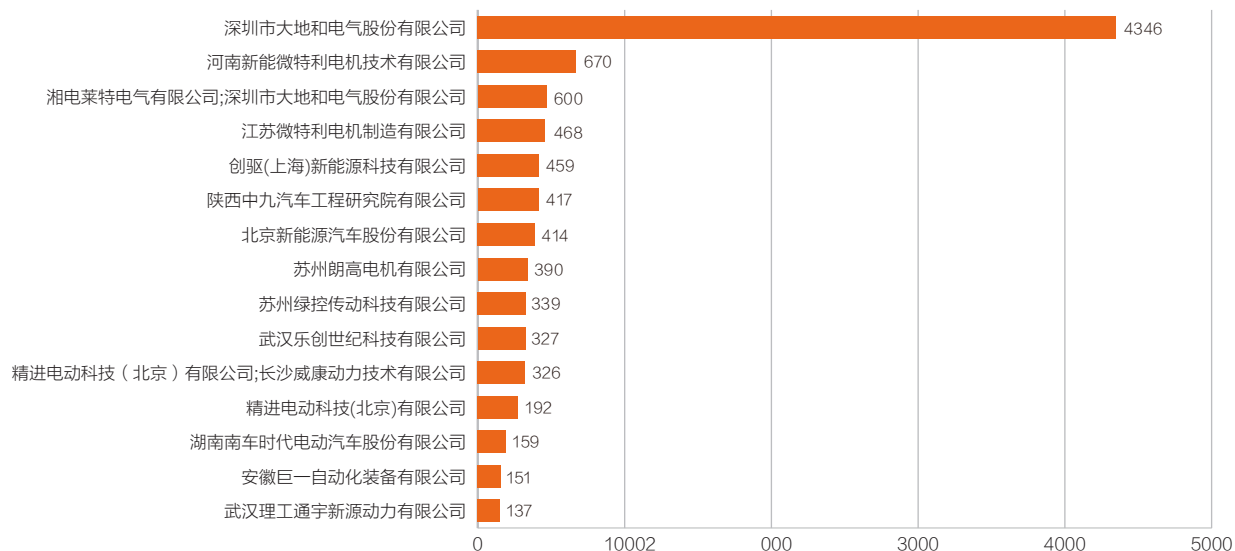
表8 2018年10月新能源乘用车电机装机量Top 10汽车配套车企车型

电机供应商	主要配套车企
郑州宇通客车股份有限公司	宇通客车
比亚迪汽车工业有限公司	广汽比亚迪
	比亚迪
长沙市比亚迪汽车有限公司	广汽比亚迪
	比亚迪
湘电莱特电气有限公司	东风小康
苏州绿控传动科技有限公司	佛山市飞驰汽车
	上海申龙
深圳市比亚迪汽车有限公司	比亚迪
珠海银隆电器有限公司	成都广通
湖南中车时代电动汽车股份有限公司	中车时代
广东新高电驱动系统技术有限公司	陆地方舟
金龙联合汽车工业(苏州)有限公司	金龙联合

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，10月奇瑞汽车一款型号为SQR5021XXYBEVK061的纯电动厢式运输车产量高达3326辆。深圳市大地和电气作为电机供应商装机量一举夺冠。

图62 2018年10月新能源专用车电机装机量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

具体配套关系如下：

表9 2018年10月新能源乘用车电机装机量Top 10汽车配套车企车型

电机供应商	主要配套车企
深圳市大地和电气股份有限公司	奇瑞汽车
河南新能微特利电机技术有限公司	山西成功
精进电动科技(北京)有限公司	东风汽车
湘电莱特电气有限公司	瑞驰汽车
江苏微特利电机制造有限公司	厦门金旅
创驱(上海)新能源科技有限公司	河北长安
陕西中九汽车工程研究院有限公司	陕西通家
北京新能源汽车股份有限公司	北汽新能源
苏州朗高电机有限公司	东风汽车
苏州绿控传动科技有限公司	一汽解放
	江淮汽车

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## 技术研判

# 燃料电池热和企业布局的那些事儿

近年来，动力电池的发展如火如荼，燃料电池似乎不温不火。但近些日，燃料电池的声音又重现，且愈来愈热，中外企业纷纷加速布局氢能：长城汽车入股加氢站；中石化联手亿华通在昌平布局加氢站，韩国现代汽车将用1亿美元基金攻氢能源汽车。国家新能源汽车重点科技专项首席专家欧阳明高院士表示，2020年中国燃料电池汽车保有量将达1万辆；中国北方车辆研究所动力电池实验室主任王子东则表示氢燃料电池并不能很好地运用于电动汽车。到底，燃料电池在电动汽车行业有着怎样的影响？这些企业布局氢能有没有未来？

氢能-燃料电池“闻声”而来

燃料电池在中国发展的时间很早，其实最早新能源汽车主要的发展方向就是燃料电池，但是随着其瓶颈的出现，恰逢动力电池的出现也算是及时救场。氢能-燃料电池汽车产业当前发展程度不及动力电池汽车产业，主要是综合整车端、氢产业链、出清和加氢等方面。

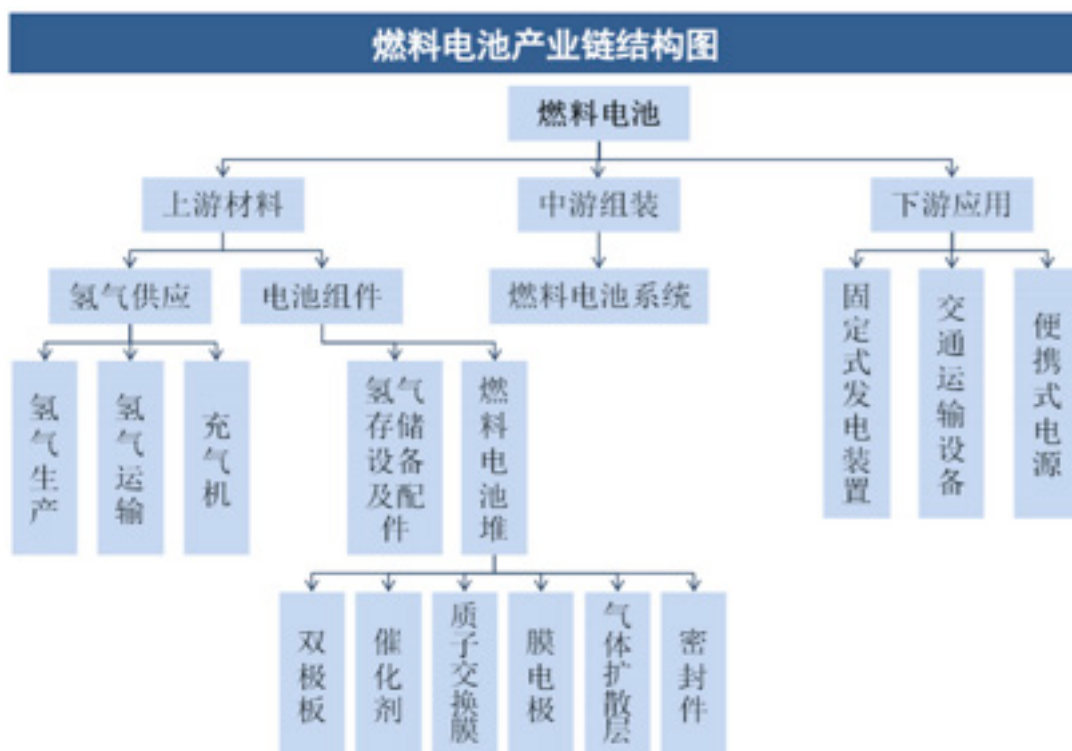
1) 从整车端看，核心组件电堆在综合工况下有待提高的寿命，较高的整车成本等是主要阻碍因素，而且在这个环节核心材料方面需要持续的投资

2) 从氢产业链角度看，制氢环节受制于煤制氢、天然气制氢的痕量一氧化碳，电解水制氢的较低效率；

3) 储氢环节受制于暂时难以兼顾的质量能量密度和体积能量密度，以及仍需进一步降低的成本；

4) 氢加注环节则受制于高昂的加氢站建设成本、高压加注成本等。

图63 燃料电池和氢能环节比较多，初次转向很困难



而随着电池进入一阵平稳发展期，燃料电池在2018年的声音开始重新回到台面上了。在市场话角度，中国的燃料电池汽车市场在缓步前行，与新能源汽车总体相比，还处在起步期。2016年燃料电池车总产量为629辆，2017年燃料电池车总产量为1272辆，2018年的三个季度分别的产量为524辆燃料电池客车、45辆燃料电池专用车。与2017年相比，整个燃料电池新能源车的发展并没有取得太大的突破。2017年的燃料电池货车的相对上量，是建立在物流车运营商出钱，向整车厂购置燃料电池物流车，然后再将物流车租赁给终端用户，这是属于初期的尝试，也是之前探索的燃料电池产业可行路径的试错，之后是否能持续，等于在考验和审视每个环境的瓶颈。

图64 2018年燃料电池的发展



## 企业纷纷行动，靠拢燃料电池

### 1, 国内的资本布局和产业的试探

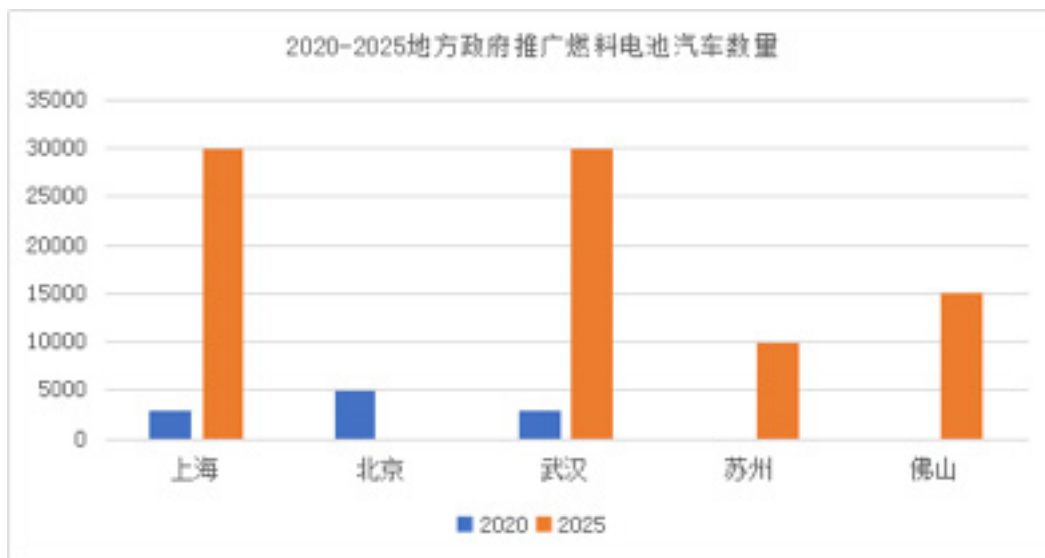
这一波围绕核心的三电的新能源汽车已经慢慢进入成熟期，这也意味着在电池、电机和电控上面会淘汰不少的公司和人员。而国家对于燃料电池的政策，是有所转向的。如下所示：

《中国制造2025》提出实现燃料电池达到1000辆的运行规模，到2025年，制氢、加氢等配套基础设施基本完善，燃料电池汽车实现区域小规模运行。

补贴政策：燃料电池乘用车依然按燃料电池系统的额定功率进行补贴，即补贴标准为6000元/kw，补贴上限为20万元/辆；轻型燃料电池客车/货车以及大中型客车/中重型货车依然采用定额补贴方式，补贴上限分别为30万元/辆和50万元/辆。

各个地方政府特别是在之前新能源汽车没有特别大的产业投入的，在燃料电池这块也是出奇制胜，针对各自的基础制定了相关的规划来实现相关国家规划落地工作，引进和制定工作计划，主要包含北京、上海和广东省等主要地区。如下图所示，地方政府不少围绕燃料电池汽车进行规划。

图65 2020-2025地方政府推广燃料电池汽车数量

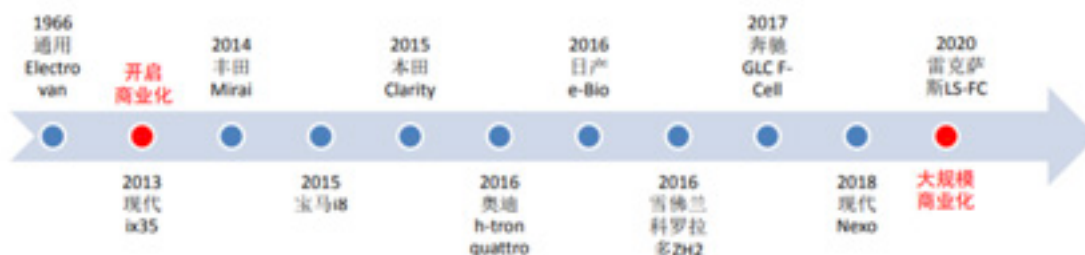


## 2, 国外资本市场和燃料电池汽车走向

而随着第一届中日第三方市场合作论坛在京成功举办，国务院总理、日本首相共同出席论坛并致辞。日本 JXTG 能源集团与中国石化集团将在第三方市场共同建设氢燃料加气站，这也继续强化着资源往这方面倾斜。从这个意义上来看，对于纯电动发展路线是否能如预期的发展，这个是需要持续看到动力电池突破以支撑整个产业发展。燃料电池特别是日韩的持续投入，也让我们转移部分资源去做个准备。按照现在的实际情况，在乘用车领域里面，各个企业都是在整合，总体的发展趋势确实是龙头企业带着其他车企一起往前走。

退出者：福特汽车公司、戴姆勒公司以及加拿大巴拉德动力系统公司三方成立的汽车燃料电池合资公司，也在6月初宣布即将关闭。戴姆勒集正将业务重点转向电动汽车领域，未来戴姆勒将自主研发汽车燃料电池技术。日产-雷诺-三菱联盟将冻结2013年与戴姆勒、福特签署的燃料电池车(FCV)商用化计划。日产-雷诺-三菱联盟指出，由于燃料电池车开发耗资巨大，难以同时开发多项技术，所以决定冻结日产-雷诺、戴姆勒和福特三方氢燃料电池汽车联盟的商用化计划，并将未来经营资源集中于纯电动汽车的研发。现代汽车集团与奥迪股份公司宣布，双方就氢燃料电池电动汽车(FCEV)组件和技术，签订了多年期专利交叉许可协议，现代和奥迪将共同努力发展FCEV，现代汽车集团将授予合作方获得基于现代汽车专有技术零部件的权利，包括ix35氢燃料电池车和NEXO上积累的技术。

图66 燃料电池的历史真是非常长的

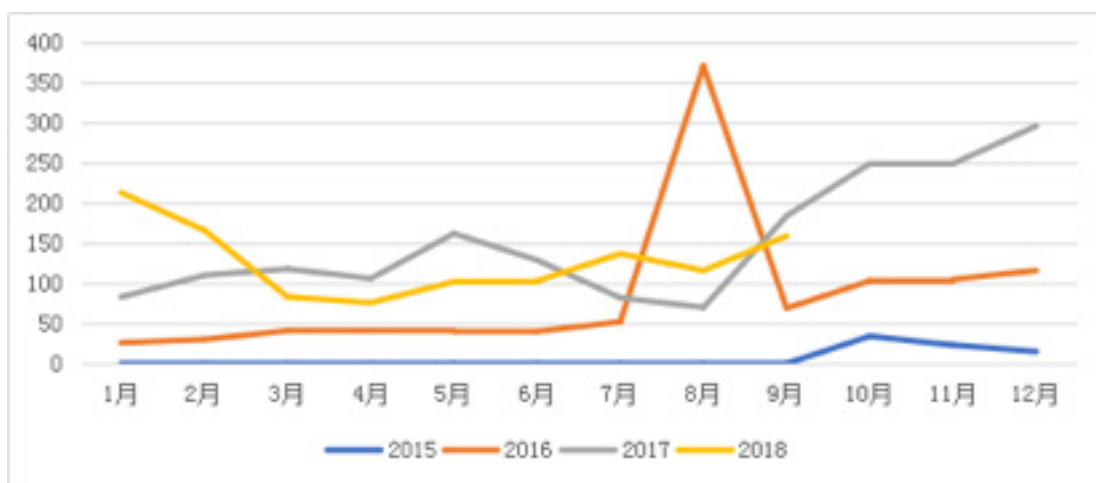


推进者：主要以丰田、本田和现代三家，本田是和通用一起在往前走，现代和奥迪一起走，丰田是一家独自往前走。据 Information Trends 的研究结果，自2013年氢燃料电池车商业化到2017年年底，全球总计售出6475辆氢燃料电池乘用车



车。2016年之前一共3000辆 2017年3,382, 其中丰田的Mirai就3000辆, 占比75%, 本田和现代分别为13%和11%。丰田在推动燃料电池车上的不遗余力, 主要在美国市场和日本市场同步去大力推动。下图是美国的Mirai销量, 整个销量目前是1155台, 全年预计1800台左右。

图67 丰田Mirai在美国的销售情况



## ● 总结

这一波的燃料电池的投资是在早期阶段, 基于货运和大客车的发展方向做的技术和资本储备。随着中日之间的交流, 特别是在2020年的时间节点, 国内新能源汽车完全退坡和2020年东京奥运会有关氢能应用的社会性展示, 全国性的政策是否会做大的变革, 以后再评估。

## 政策解读

# 退补 40% 用力过猛，业界呼吁尽早明确实施时间点

10月31日，消息人士发布了“网传2019年新能源汽车补贴退坡版本”，其中提到，新能源汽车整体退坡幅度将高达40%。这在业内激起不小的水花。

其实，早在今年7月份，彭博社就发布过一则关于2019年补贴将退坡30%的消息，那时就曾一度引起各大新能源车企与动力电池企业的热议。

假若传言为真，这次更大幅度的补贴退坡传言，会给新能源汽车厂家带来什么影响呢？作为局中人，他们怎么看待这次退坡传言？

对此，第一电动网连线多方新能源车企相关人士，他们发表了自己的看法



**墨柯**  
25 关注 20104 粉丝 北京 昌平区  
专注锂电产业做研究，真锂研究创始人兼总裁

帖子 33 股票 4 组合 0 更多

全部 原发布 长文 问答 热门 交易 收藏 搜索该用户相关信息

**墨柯**  
10-31 06:18 · 来自Android

网传2019年新能源汽车补贴退坡版本，供参考：

- 1) 退坡幅度。预计明年整体退坡40%的水平，后年再退坡40%。客车从1200元/kwh降到800，但单车补贴上限不变；乘用车续航里程向左移一下，取消低续航的补贴，高续航的单车补贴下降一个梯度，比如超过400公里续航的今年拿到5万，明年可能拿到4万，之前300-400公里的拿4.5万/辆，明年拿3.4万。
- 2) 明年的能量密度的门槛就是140wh/kg，定了160以上1.1倍，180wh/kg以上1.2倍。明年市场上铁锂产品估计能做到160，三元做到180wh/kg。
- 3) 推广目录。明年是没有过渡期的，财政部不想设，想快点退坡，今年设了过渡期多了上百亿的补贴，没有钱。明年1月1号就执行新政，推广目录重新搞，所以年底会集中申报新车型，进入推广目录，避免青黄不接。
- 4) 估计正式的补贴政策下个月出不来，估计要12月，对车企要加紧准备。

欢迎大家讨论！ 收起

## ● 补贴退坡在预料中, 这次退坡幅度“还是过大”

对于各种网传新能源补贴退坡, 各新能源车企都有一个共性的判断, 那就是补贴退坡是趋势。比亚迪公关总监杨昭认为这在预期当中, 新特CEO先越也表示每年都会有网传版本的流出, 公司也在做相关的研究, 补贴退坡的大方向是既定的。

国家早在2015年就确定了2019至2020年的新能源汽车补贴政策退坡幅度, 到2020年之后补贴取消也是板上钉钉的事。目前来看, 无非就是比例的问题。

此外, 国家于2018年2月出台了《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》, 其中明确提出要“提高技术门槛要求”, 即提高动力电池系统能量密度、新能源汽车整车能耗要求。由此可以看出, 国家对于新能源车企与动力电池企业补贴政策的导向性是可以确定的: 鼓励高能量密度、低能耗、续航里程提升。

其中, 对于低能耗与续航里程提升的解读, 杨昭表示, 目前新能源汽车解决续航里程的方法主要有两种: 增多动力电池组、车身轻量化。可以说, 在电池能量密度未实现重大突破的背景下, 动力电池组越多, 对应的续航里程就越长, 但同时百公里能耗也就越高, 这其实是有悖于节能环保初衷的。那么, 从这个角度来看, 国家出台的政策实际上避免了某些企业为提升能量密度和续航里程堆电池的行为。

现在网传的补贴退坡均基于所谓的基本补贴退坡, 但与此同时, 能量密度、能耗、续航里程这几个指标还存在乘速。如果从这个角度看, 对于能量密度高、能耗低、续航里程长的产品, 实际上补贴是不降反升的, 至少是影响很小。我们可以断定的是, 2018年国家对于新能源汽车补贴政策已经定调, 未来两年的趋势也将如此。

但是, 对于政策的变动, 乘联会秘书长助理卢华平建议, 要保持政策和技术标准的相对稳定性, 不能频繁调整, 否则厂家也无所适从。他表示, 目前来看, 补贴退坡还是幅度过大、速度过快, 对企业和行业的冲击太大。“尤其是在新能源积分的交易价值不明确的情况下。一分到底值多少钱? 没有交易, 就难以确定。”

良币驱逐劣币, “滥竽充数”的企业将被清洗出局

无论网传版本中提到的退坡幅度是否真实, 可以确定的是, 对于技术门槛低的新能源车企是非常不利的。业内人士普遍认为, 这些低技术门槛的车企没有竞争力, 未来很有可能会退出市场。

近两年, 新能源车作为大热产业, 有大量的资本投入, 都想从中分一杯羹。据统计, 从2016年至2018年, 中国新增200多家新能源整车企业。但同时, 在这两年里, 已经有超过60家破产关门。可以说, 对于大部分新能源车企来说, 到2020年可能都无法达到量产, 在明知道终会被市场淘汰的情况下, 依然不顾一切向前冲。

对此, 杨昭说: “国家鼓励实实在在去做新能源的企业, 而对那些骗补、取巧的企业, 政策就不是那么友好了。但这是一件好事, 简单来说就是良币驱逐劣币。”他补充道, 目前其实全行业主流、高端的新能源汽车都处于缺货状态, 真正好的企业和产品是很有市场优势的。政策是按照全行业最优秀的标准参考制定的, 可以说行业的龙头企业就是行业的标准。产品需要快速迭代的背景下, 没有强大技术支持、不能达标的企业是走不远的。

总体来看, 价格规模化、动力电池技术提升、成本下降, 才能让新能源汽车产业越来越大。补贴退坡、技术门槛提高后, 行业洗牌将会加剧, 一些“滥竽充数”的企业拿不到补贴不足以支撑成本时, 就会被清理出去, 离开市场。

产品升级和规模化生产是王道

补贴的多与少, 对新能源车企的产品设计、生产和销售有较大影响。随着补贴退坡, 各企业持怎样的态度? 又该如何应对?

对此, 先越表示, 如果补贴退坡更多, 其实对企业的影响主要是在成本上, 可能对于整个行业的洗牌会进一步加剧。如果能够在成本管理上, 尤其是对于进入量产的车型能够有一定的成本下浮去做对应, 应该会有解决方案。

江淮一位相关负责人也认为, 补贴退坡的背后是整个行业市场化的推广的量越来越大, 在技术上的不断升级, 在成本上的不断的降低。“江淮作为国内最早进行新能源乘用车开发应用推广的主要企业之一, 我们有信心、也有这样的技术储备和产品储备来应对补贴退坡和技术升级的要求。”

零跑汽车产品规划负责人对第一电动表示, 零跑汽车在创立之初做第一款车型——零跑S01的规划时, 已经把补贴退坡甚至取消的政策因素考虑在内, 其产品规划及成本控制已做好充分准备, 因此在零跑S01上市后, 其定价在补贴退坡或取

消之后仍具备竞争力。“针对未来的车型，零跑在做规划时也同样会将补贴政策的影响降至最低，同时随着电池成本的不断下降以及固态电池等新技术的发展，我们相信未来的电动车可以不依赖补贴也能有很强的竞争力。”

杨昭认为，对于新能源车来说，成本主要分为两大部分：一是电机、电控、动力电池等核心组件的成本，二就是车身包括材料及其他附件的成本。第一类核心组件的成本通过技术升级是完全可以继续下降的，可能唯一相对较难的是第二类。“补贴退坡对于企业的影响无非就是其短期的利润会下降，但利润水平最后都会回归正常。”

卢华平则给出了更为具体的应对方式：积极参与新能源积分的交易；产品升级，推出更高续航产品；推出不同的续航续航，有高中低续航的组合；重新推出磷酸铁锂电池，降低成本；扩大生产规模，控制生产成本，提高效率。

除以上做出回复的企业以外，第一电动还联系了宝马中国、蔚来、吉利、东风日产、上汽、长安新能源的相关人士，但这几家企业未做出明确答复。

结语：

补贴时代、后补贴时代、无补贴时代，这是新能源汽车行业补贴政策三个不同的阶段。新能源汽车市场崛起，大潮退去，核心技术欠缺的企业面临被市场清除的风险，而主流企业应该有所预判、有所预见。

可以说，目前整个市场尤其是龙头企业，要的并不是单车利润，着眼点在于规模效应。有了消费者的接纳和认可，企业才能走下去。从各新能源车企的态度中不难看出，明智的选择是眼光放长远，补贴退坡也好，利润降低也罢，对应的方式主要是进行技术上的升级，完善自己的产品，从根本上解决问题。就像杨昭所说，美国的特斯拉亏了很多年，今年有望赢回平衡，这不就是规模效应的影响么？

## 联系我们

# 北京智电未来信息科技有限公司

如果您希望进一步了解我们的服务, 请与我司下列人员联系:

### 第一电动研究院

Email: [evin@d1ev.com](mailto:evin@d1ev.com)

### 营销部

电话: 010-51994336

电子邮件: [yeran@d1ev.com](mailto:yeran@d1ev.com), [ll@d1ev.com](mailto:ll@d1ev.com)

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