

2018.

11

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：汽车行业负增长已成定局 新能源汽车年末持续发力	6
新能源乘用车：北汽、比亚迪挺进“十万俱乐部” 上汽“一步之遥”难跨越	10
新能源客车：年底效应显现	26
新能源专用车：蓝天保卫战中坚力量	34
全球新能源乘用车市场	38
动力电池：11月装机量8.956GWh，头部效应持续加强	41
驱动电机：装机量超20万台，专用车占比显著提升	48
<b>技术研判</b>	<b>54</b>
比亚迪这一代插电混动技术与之前的差异	54
<b>政策解读</b>	<b>58</b>
股比放开大浪来袭，合资车企的中方并非没有还手之力	58
<b>联系我们</b>	<b>66</b>
北京智电未来信息科技有限公司	66

## 观点

在奇点即将来临的时刻，汽车的世界千帆竞发，又迷雾重重。12月16日，第九届全球新能源汽车大会（GNEV9）在北京国家会议中心盛大开幕，推动汽车行业变革的潮头人物悉数到场，围绕“重新定义汽车·穿越时间的迷雾”的主题，畅谈如何在复杂的大环境中拨开迷雾，迎接变革的挑战。本期月报观点，特辑录部分与会行业大咖核心观点，以飨读者。



**北汽新能源总经理郑刚：**在灰犀牛和黑天鹅双重夹击下，汽车行业正步入不确定时代，而能穿透这些不确定迷雾的光芒，便是技术的突破。近年来，中国新能源汽车全行业进入快速发展的轨道，大多数清醒的管理者却每天都沉浸在浓浓的忧虑之中，尤其是在“中美贸易战”枪声之后经历了中芯之困事件的洗礼，清醒地看到中国新能源汽车行业在核心技术和关键零部件上与发达国家还有太多差距。智能化、车联网、芯片技术等新能源专用技术方面短板也开始日益凸显，在很多业务领域面临着被动局面。



**上汽乘用车公司副总经理俞经民：**穿越时间的迷雾，重新来定义汽车，看这个时代不断变迁、技术不断迭代，汽车成为最关键的出行环节。将来出行的所有环节很难跳过汽车，除非汽车的替代物能够出现。“电+互联网+AI人工智能+汽车”就是我们向往的出行新物种。互联网智能化、场景化的发展带来了整个系统建设的可能性，我们需要继续发挥数据能源的威力，把工程、技术和场景结合起来真正引领和满足客户的需求，让我们的新物种和新零售之梦能够持续的做下去。



**广汽新能源副总经理肖勇：**汽车正在被重新定义，不再是简单的代步工具，而是智能的移动终端。产品在发生变化，客户体验和需求也在发生变化，未来平台的打造将是“人、车、桩、网”四者更深刻、更紧密的合作。新能源汽车行业未来发展最核心的竞争力是科技+成本。我们不要再去争论所谓的传统势力、新势力，未来你在科技和成本上有什么样的优势，才是决定你是不是新旧势力的关键。



**小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏：**大屏是汽车交互的过渡方式，未来的核心还是在语音。语音要做好娱乐和控制，包括运动控制和自动驾驶的控制。另外，一定要把所有的感应器尝试融合，利用同一个计算单元、用好的交互把它集成起来。智能汽车对于所有人生活的改变、出行的改变，在未来两三年会比想象的要快的多的多。这还是智能汽车的上半场，当无人驾驶做的更好的时候，我相信会出现更多跨人、车、场景跟数据的新组合，新的场景会改变所有人的出行生活，而那个时候才会有真正的Kill APP，那个时候才会真的有一样的Linux。



**合众新能源汽车总裁张勇：**高品质产品，而不是高端品牌，才是中国新创车企的出路。汽车是一，是新能源汽车“四化”的基础。只做好汽车远远不够，也要在智能化上加大投入。另外。创新要根植于用户真实的、现实的需求，新颖要体现在产品和用户服务上。新创企业要文斗不要武斗，要团结起来抱团取暖。把所有的新创车企加起来，我认为既没有大众大，也没有丰田大，现在很多企业都在做平台开发、技术积累、电动化、智能化，这些资源有没有可能做出一些整合？现在国家也出台了允许代工模式存在的管理办法，未来有没有可能在平台上、在技术上、在制造资源上，甚至在供应链上做一些融合和协同。

## 大事

### ● 蔚来ES8第一万台下线

11月27日，蔚来ES8的第10000辆载在合肥工厂下线，这也意味着李斌和何小鹏已经拥有了决出胜负的大前提，蔚来ES8的产能已经达到了10000辆，接下来，蔚来首要任务是在年前卖出10000台。



### ● 通用宣布裁员15% 下岗潮逼近传统汽车产业

美国时间2018年11月26日，北美地区最大的汽车制造商通用宣布了一项庞大的重组计划：将在2019年底关闭5个汽车工厂，裁员1.47万人，占整体员工数的15%，其中25%的管理层也将会被裁撤。通用希望通过此次举措，在2020年之前，每年削减60亿美金的成本，以支持自动驾驶和电动车的研发投入。

### ● 特朗普：中国同意降低美国出口中国汽车关税

12月3日，特朗普发布推特，称中国同意降低及取消美国出口中国汽车的关税。目前关税为40%。



Donald J. Trump  
@realDonaldTrump

China has agreed to reduce and remove tariffs on cars coming into China from the U.S. Currently the tariff is 40%.

### ● 大众汽车2026年后将不再推新版燃油车 全面电动化

大众汽车战略负责人迈克尔·乔斯特 (Michael Jost) 日

前表示，大众将在2026年开发最后一代内燃机技术的汽车。乔斯特同时表示，大众将继续调整其汽油和柴油发动机汽车，以满足这些汽车能够在使用期限内满足环境标准。

一位大众发言人证实，乔斯特的言论意味着，大众汽车品牌将转而专注于电动汽车。

### ● 140亿欧元！奥迪大手笔投资电动及自动驾驶汽车

据外媒报道，德国大众集团旗下奥迪汽车公司12月4日宣布，计划在2019年至2023年间投资140亿欧元（约合159亿美元）开发电动汽车、无人驾驶汽车以及数字化技术。奥迪当天在官网发布声明说，该项资金将用于厂房建设、设备投资以及研发，目标是到2025年向市场推出10款纯电动车，以及10款混合动力车。

### ● 比亚迪发布IGBT“中国芯”

12月10日，比亚迪在宁波发布了IGBT4.0技术。经过10余年的技术积累，比亚迪IGBT不断迭代更新，成为中国第一家实现车规级IGBT大规模量产、也是唯一一家拥有IGBT完整产业链的车企。据了解，此次比亚迪推出的IGBT4.0，在诸多关键技术指标上都优于当前市场主流产品。

### ● 汽车产业投资管理规定发布 自明年1月10日起施行

12月18日发改委消息，《汽车产业投资管理规定》已经国家发展和改革委员会主任办公会议审议通过，自2019年1月10日起施行。通知称，经国务院同意，《政府核准的投资项目目录（2016年本）》中新建中外合资轿车生产企业项目、新建纯电动乘用车生产企业（含现有汽车企业跨类生产纯电动乘用车）项目及其余由省级政府核准的汽车投资项目均不再实行核准管理，调整为备案管理。

### ● 车和家6.5亿元收购力帆汽车，将获生产资质

12月17日，力帆实业（集团）股份有限公司发布公告表示，将以6.5亿元向“重庆新帆机械设备有限公司”出售旗下重庆力帆汽车有限公司100%股权。而重庆新帆的实际控制方正是车和家，法人则是车和家联合创始人沈亚楠。



### ● 雷诺宣布与江铃集团达成合作 入股江铃新能源合作电动车项目

据外媒报道，雷诺集团和江铃集团宣布在快速增长的中国市场就电动汽车达成一项合作协议，中国目前在全球电动汽车市场所占份额为50%。雷诺集团将收购江铃新能源（江铃集团子公司）部分股权，从而丰富在中国的产品组合、提高影响力并进一步支持江铃新能源的发展。

### ● 百度Apollo再获北京20张自动驾驶路测牌照

12月25日，百度Apollo再获北京市颁发的20张自动驾驶路测牌照。就在前一天，百度Apollo获得了天津市颁发的首批自动驾驶路测牌照。截至目前，百度Apollo获全国牌照数量超过半百，这不单单是Apollo日夜兼程、千锤百炼的成果，更是对Apollo靠谱自动驾驶技术和AI实力的充分肯定。

近日，中国汽车工业协会秘书长助理许海东透露，明年新能源汽车补贴至少要在今年基础上再降低30%，目前2019年新能源汽车补贴的政策文件已经制定好了，但发布时间还不确定。



### ● 财政部：2019年起取消新能源车用电池等进口暂定税率

12月24日，国家财政部发布通知，自2019年1月1日起，调整部分商品的进出口关税。取消有新能源汽车用锂离子电池单体的进口暂定税率，恢复执行最惠国税率。

### ● 特斯拉3000万美元在华组建融资租赁公司

12月27日消息，特斯拉在华组建融资租赁公司，注册资金3000万美元，法定代表人、董事长为朱晓彤。

特斯拉融资租赁（中国）有限公司将落户陆家嘴金融城。该公司的唯一股东是特斯拉香港有限公司，系全资子公司。该公司将立足上海并面向全国提供新能源及相关领域产品的融资租赁服务与支持，服务于特斯拉品牌。

### ● 中汽协称明年新能源车补贴至少再降30%

市场解析

# 新能源汽车产业整体：汽车行业负增长已成定局 新能源汽车年末持续发力

## ●市场走势

根据中汽协数据，11月新能源汽车产销分别完成17.3万辆和16.9万辆，比上年同期分别增长36.9%和37.6%，环比增长19.1%和22.8%。

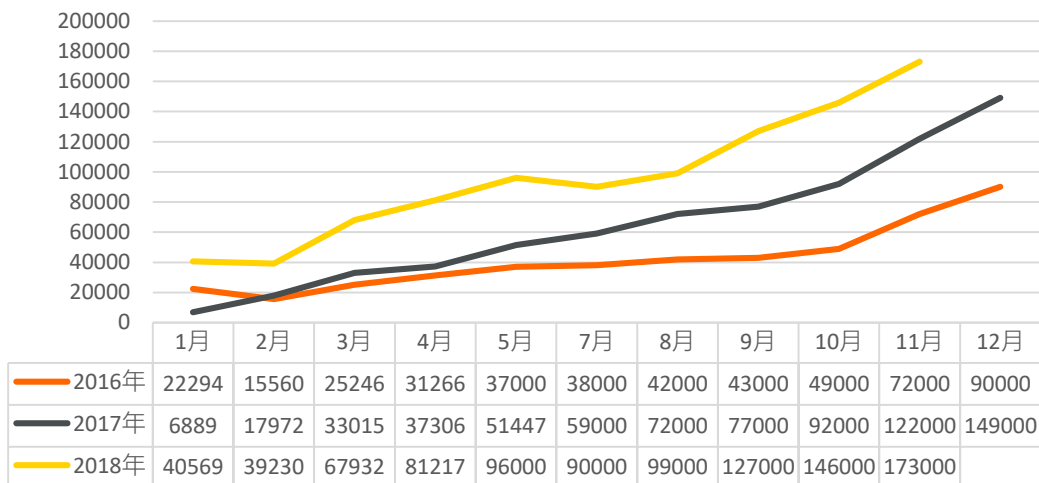
表1 2018年11月新能源汽车产销结构及增速

产量										
	11月	10月	9月	8月	7月	6月	年内累计	环比增长%	同比增长%	累计同比增长
<b>汽车总体 (万辆)</b>	249.8	233.4	235.6	200.0	204.3	229.0	2532.5	7.0	-18.9	-2.6
乘用车 (万辆)	212.3	200.2	202.5	170.5	172.5	193.1	2147.4	6.0	-20.5	-3.4
商用车 (万辆)	37.5	33.2	33.1	29.5	31.8	35.9	385.1	13.0	-8.7	2.0
<b>新能源汽车 (万辆)</b>	17.3	14.6	12.7	9.9	9.0	8.6	105.4	19.1	36.9	63.6
<b>新能源乘用车 (万辆)</b>	14.2	12.6	11.1	8.8	7.9	7.3	90.2	12.1	61.4	80.6
纯电动 (万辆)	10.4	9.7	8.4	6.1	5.7	5.2	66.0	7.0	43.3	63.9
插电式混合动力 (万辆)	3.8	2.9	2.7	2.7	2.2	2.1	24.1	29.3	147.8	150.2
<b>新能源商用车 (万辆)</b>	3.2	1.9	1.6	1.1	1.1	1.2	15.2	64.7	-18.4	5.2
纯电动 (万辆)	3.1	1.9	1.6	1.1	1.1	1.2	14.7	63.8	-15.3	9.4
插电式混合动力 (万辆)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	103.7	-83.1	-51.3
销量										
<b>汽车总体 (万辆)</b>	254.8	238.0	239.4	210.3	188.9	227.4	2542.0	7.1	-13.9	-1.7
乘用车 (万辆)	217.3	204.7	206	179.0	159.0	187.4	2147.8	6.2	-16.1	-2.8
商用车 (万辆)	37.4	33.3	33.4	31.3	30.0	39.9	394.1	12.3	1.7	5.0
<b>新能源汽车 (万辆)</b>	16.9	13.8	12.1	10.1	8.4	8.4	103.0	22.8	37.6	68.0
<b>新能源乘用车 (万辆)</b>	14.0	12.0	10.7	9.0	7.4	7.3	88.6	16.2	61.3	84.8
纯电动 (万辆)	10.9	9.4	8	6.2	5.0	5.2	65.2	16.2	52.1	69.4
插电式混合动力 (万辆)	3.1	2.7	2.7	2.8	2.3	2.2	23.3	16.1	105.4	147.7
<b>新能源商用车 (万辆)</b>	3.0	1.8	1.5	1.1	1.0	1.1	14.4	68.2	-18.6	7.8
纯电动 (万辆)	2.9	1.8	1.4	1.1	1.0	1.1	13.9	66.9	-15.0	12.7
插电式混合动力 (万辆)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	176.2	-83.2	-51.7

数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

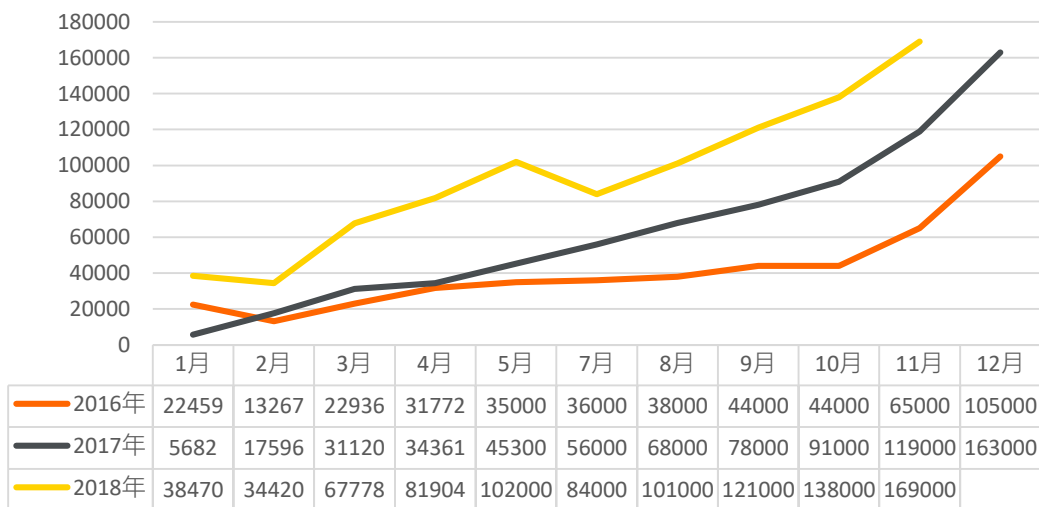
11月汽车产销比上年同期继续呈现明显下降，延续了7月份以来的低迷走势。当月汽车产销分别完成249.8万辆和254.8万辆，产销量比上月分别增长7%和7.1%，比上年同期分别下降18.9%和13.9%。产销率102%，厂家库存规模继续下降。

图1 2016年-2018年新能源汽车月度产量（单位：辆）



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

图2 2016年-2018年新能源汽车月度销量（单位：辆）

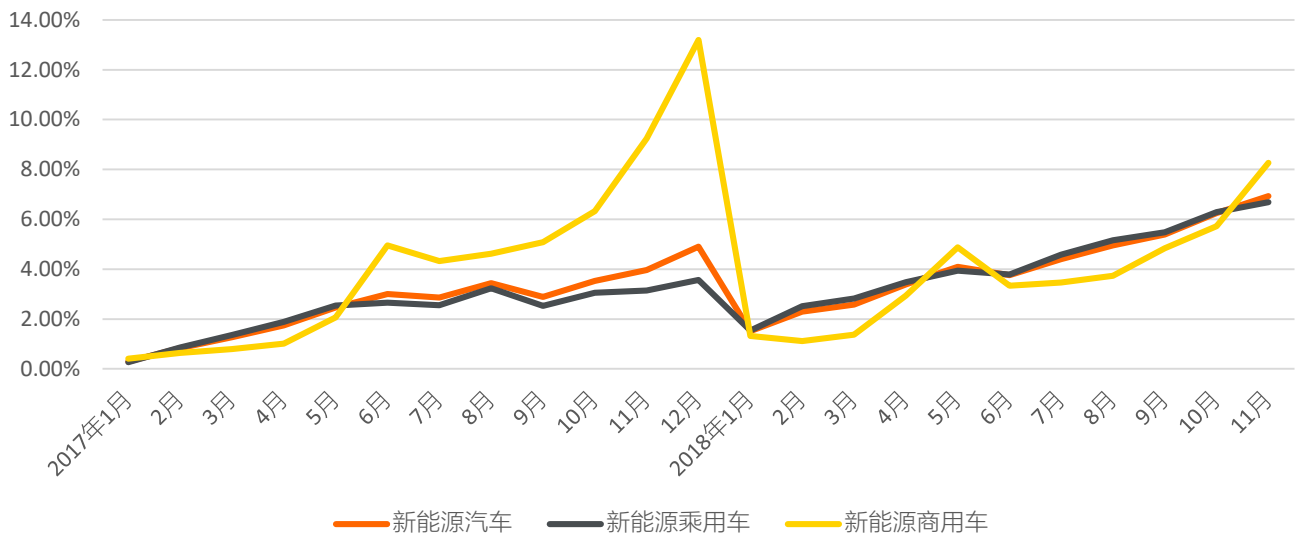


数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

2018年1-11月，新能源汽车产销分别完成105.4万辆和103万辆，比上年同期分别增长63.6%和68%。其中纯电动汽车产销分别完成80.7万辆和79.1万辆，比上年同期分别增长50.3%和55.7%；插电式混合动力汽车产销分别完成24.7万辆和23.9万辆，比上年同期分别增长130.3%和127.6%。

产量方面，新能源汽车渗透率上升至6.93%，其中新能源乘用车渗透率达到6.69%，再创历史新高。新能源商用车渗透率大幅上涨至8.27%，为今年最高点。

图3 2017-2018年国内新能源汽车产量占汽车总产量的月度比重走势

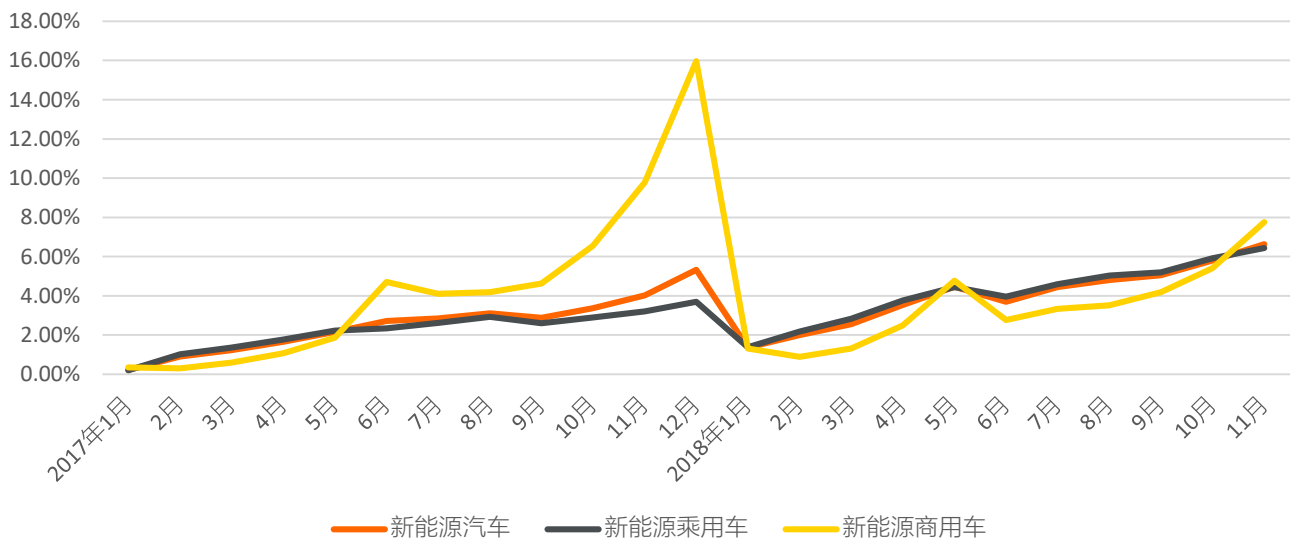


数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

	2018年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
新能源汽车	1.51%	2.30%	2.58%	3.39%	4.10%	3.76%	4.41%	4.95%	5.39%	6.26%	6.93%
新能源乘用车	1.54%	2.52%	2.82%	3.48%	3.94%	3.78%	4.58%	5.16%	5.48%	6.29%	6.69%
新能源商用车	1.32%	1.12%	1.38%	2.93%	4.87%	3.34%	3.46%	3.73%	4.83%	5.72%	8.27%

销量方面，新能源汽车渗透率持续走强，达到6.63%，其中新能源乘用车渗透率达到6.44%，新能源商用渗透率为7.75%，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



	2018年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
新能源汽车	1.37%	2.00%	2.55%	3.53%	4.46%	3.69%	4.45%	4.80%	5.05%	5.80%	6.63%
新能源乘用车	1.38%	2.19%	2.83%	3.76%	4.45%	3.95%	4.59%	5.03%	5.19%	5.91%	6.44%
新能源商用车	1.31%	0.90%	1.31%	2.48%	4.77%	2.76%	3.33%	3.51%	4.19%	5.41%	7.75%

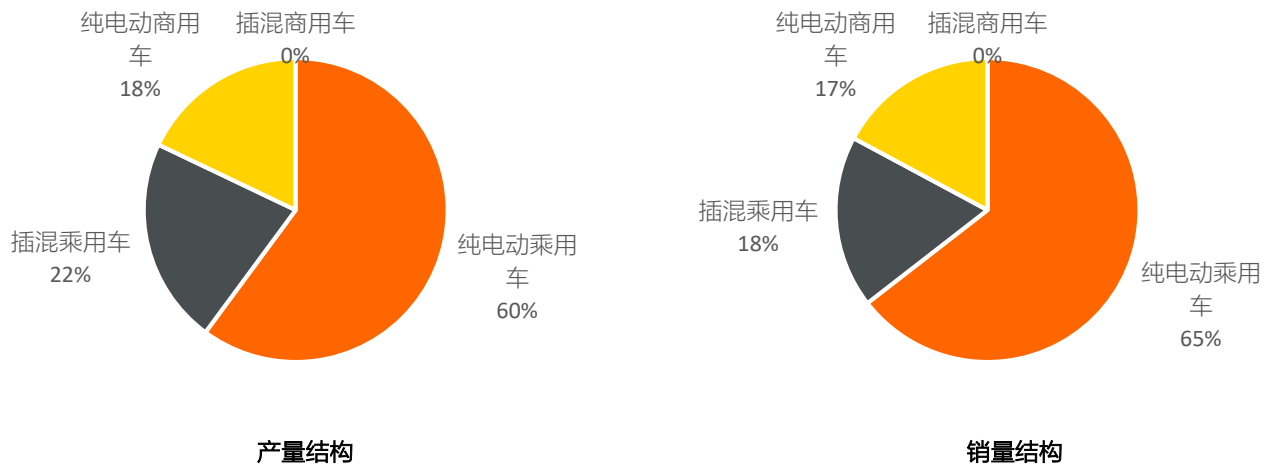
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院



## ●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，但11月产量占比有所下降，为60%，相较上月下降7个百分点，销量占比也下降至65%。插电式混合动力乘用车在11月销量持续下降，占比为18%。

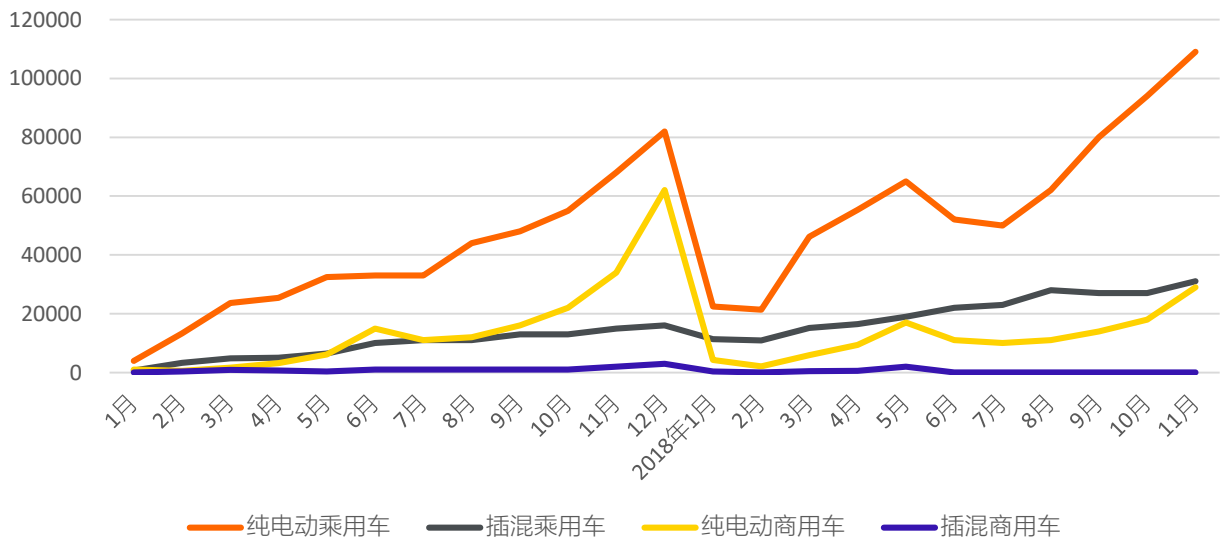
图5 11月份新能源汽车细分板块产销量结构（单位：辆）



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

11月纯电动乘用车与纯电动商用车销量持续走强，分别达到10.9万辆和2.9万辆，环比分别上升15.96%和61.1%。插混乘用车11月销量相比上月略微上涨，环比上升14.8%，达到3.1万辆。

图6 2017年1月-2018年11月不同类型新能源汽车销量走势（单位：辆）



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

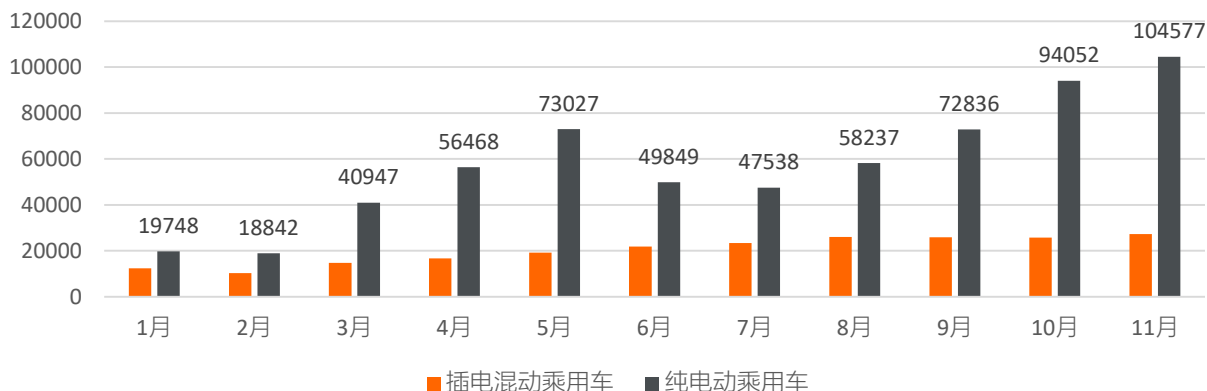
2018年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
纯电动乘用车	22462	21315	46217	55361	65000	52000	50000	62000	80000	94000	109000
插混乘用车	11386	10939	15176	16511	19000	22000	23000	28000	27000	27000	31000
纯电动商用车	4291	2143	5957	9425	17000	11000	10000	11000	14000	18000	29000
插混商用车	331	23	426	551	2000	0	0	0	0	0	0

# 新能源乘用车：北汽、比亚迪挺进“十万俱乐部” 上汽“一步之遥”难跨越

## ●整体市场

根据乘联会厂家数据，11月新能源狭义乘用车批发销售13.1万台，同比增长6成，再创历史新高。1-11月新能源乘用车销量达85.8万台，同比增长近1倍。

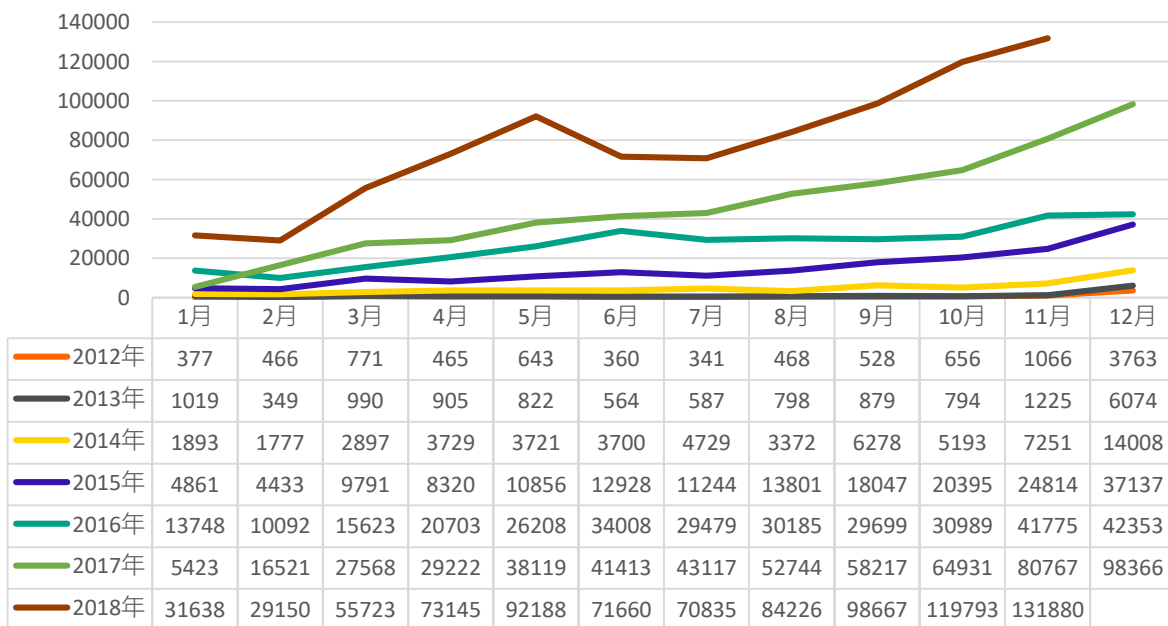
图7 2018年历月新能源乘用车销量（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

乘联会表示，前期新调高的新能源乘用车99万的年度预测应该顺利突破。

图8 2012年-2018年历月新能源乘用车销量走势（单位：辆）

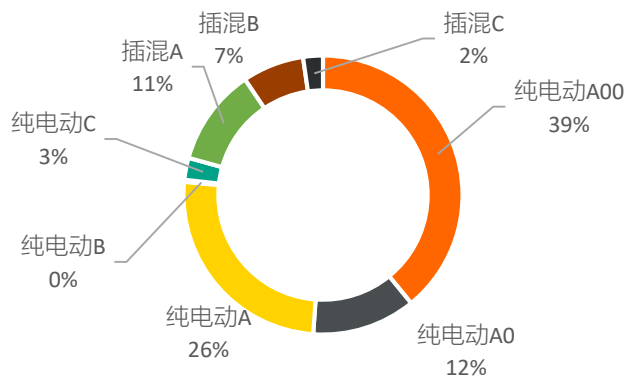


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

## ●车型结构

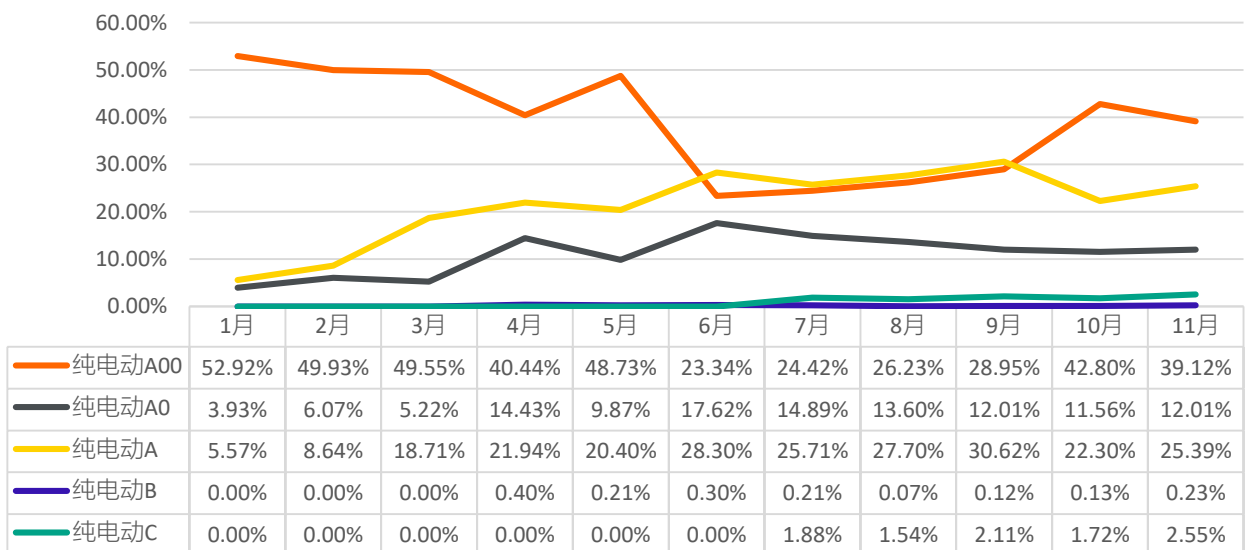
从车型结构上看，纯电动A00级车的市场份额11月维持了10月的销量水平，但占比略微下降，占新能源乘用车的39.12%，但依然是纯电动板块最大的市场，同时也是新能源汽车最大的市场。纯电动A0级车的市场份额有所回升，11月占比12.01%，销量为1.58万辆，环比上升14.33%。纯电动A级车的市场份额11月同样回升，占比25.39%，较10月上涨了3个百分点。

图9 2018年11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

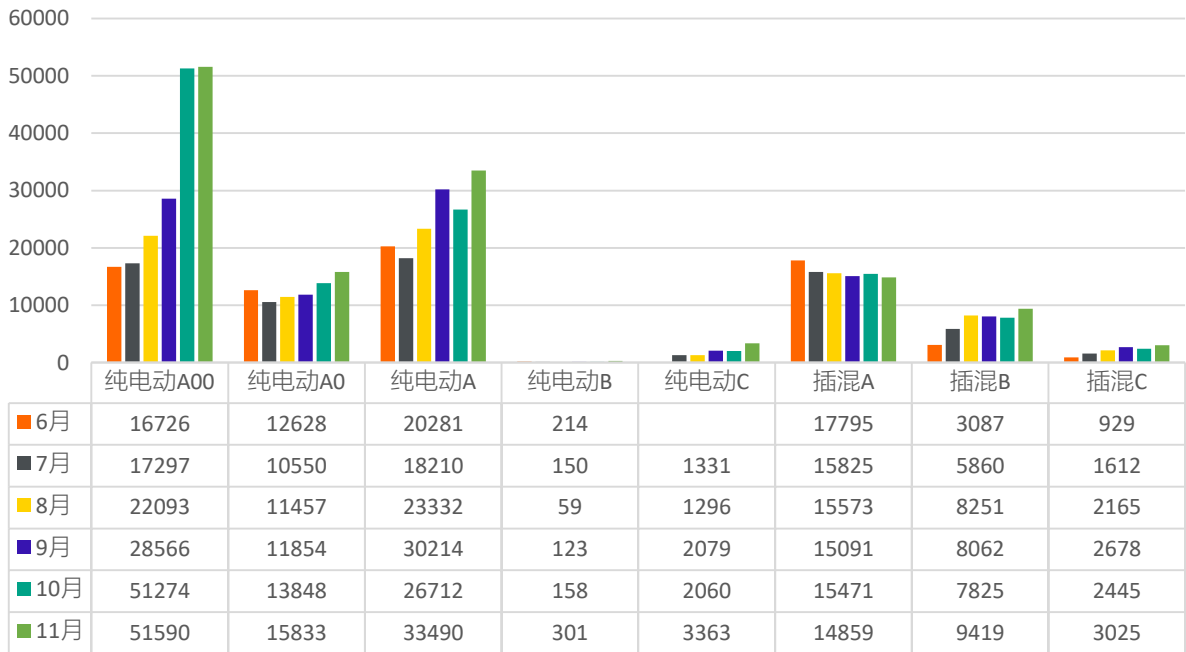
图10 2018年11月纯电动乘用车各类型销量占比走势



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

插混板块中，与10月情况相反，B级车与C级车型销量均有所上升，只有A级车型环比下降4%。

图11 2018年各类新能源乘用车6-11月销量走势（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

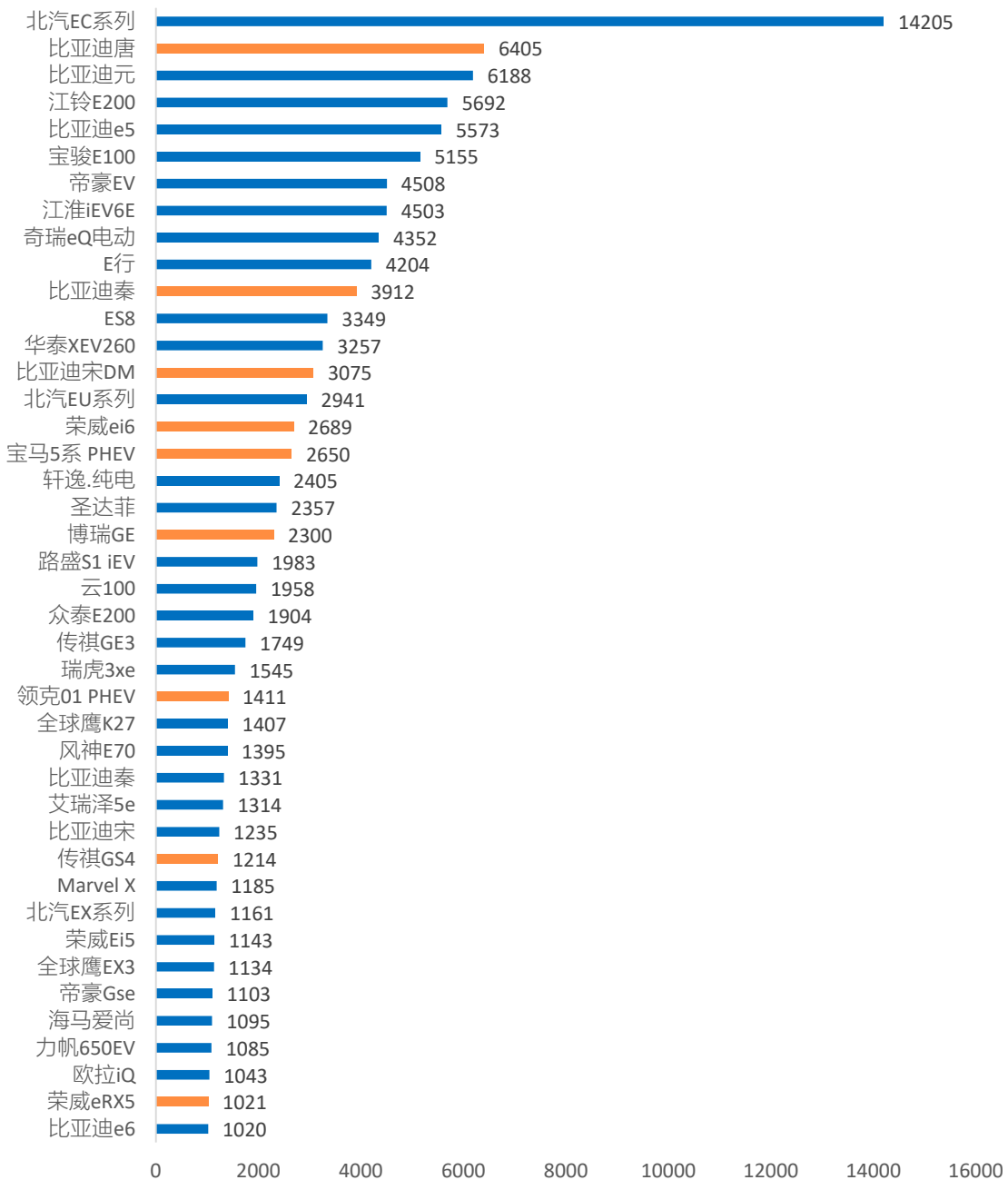
## ●车型销量

具体车型销量上来看，11月销量超过千辆的车型达到今年的峰值，共计42款车型销量过千，比10月多出12辆，其中插混有9款。

北汽EC系列以14205辆的成绩，再次破万夺得销冠，占据了纯电市场13.6%的份额。比亚迪唐PHEV以6405辆的销量成绩夺得亚军，环比上升6.10%。同样来自比亚迪，元11月持上涨态势，环比上升6.63%，以较大优势继续领跑A0级市场。

30款销量过千的车型中，A00级车辆有9款，A0级车辆有7款，A级车有20款，占比最高，B级和C级车辆一共有5款，MPV车辆1款。

图12 11月新能源乘用车销量过千车型（单位：辆）

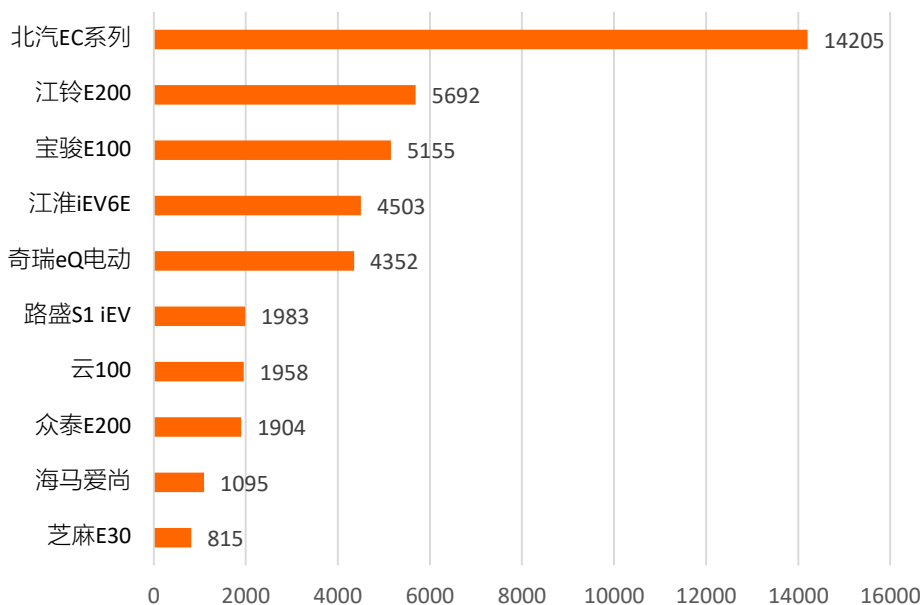


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

11月的微型电动车总销量较上月略微提高，保持了较高的销量水平。北汽EC系列以14205辆的成绩，再次破万夺得销冠，占据了纯电市场13.6%的份额。

排名紧随其后的江铃E200、宝骏E100及江淮iEV6E销量较上月均有所上升。A00级车辆11月的市场份额再度上升至49%，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11月销量TOP10 (单位:辆)



数据来源:乘联会 分析制图:第一电动研究院

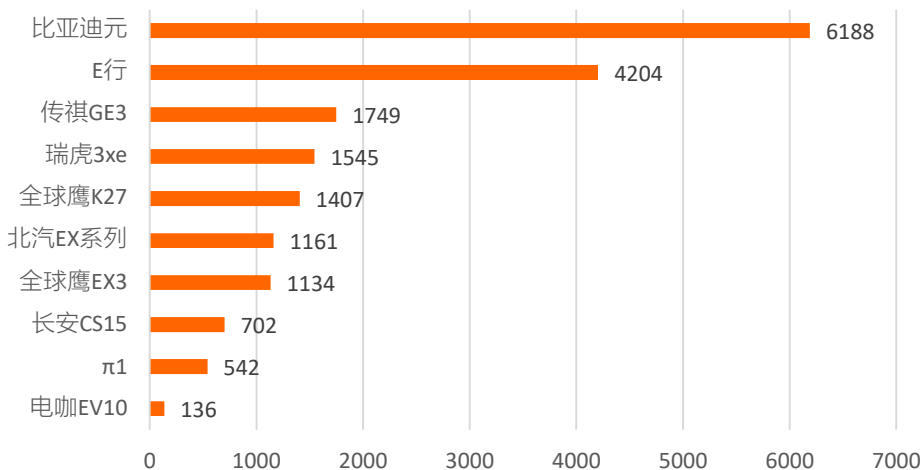
纯电动A0级车的市场份额11月有所回升,占新能源汽车销量的12%,数量上较上月环比上涨14.33%。具体车型来看,比亚迪元毫无悬念的再次摘得冠军,环比上涨6.63%,从上市至今,累计销量已达2.7万辆。

领途E行在10月首次进入榜单,销量为535辆,11月环比爆发式增长685.79%,达到4204辆,直接超越传祺GE3、北汽EX系列等车型,夺得亚军。

全球鹰的两款车型在11月表现优异,销量均突破了千辆。

北汽EX系列11月环比下跌了62.44%,仅有1161辆销量,跌幅较大。

图14 A0级纯电动11月销量TOP10 (单位:辆)



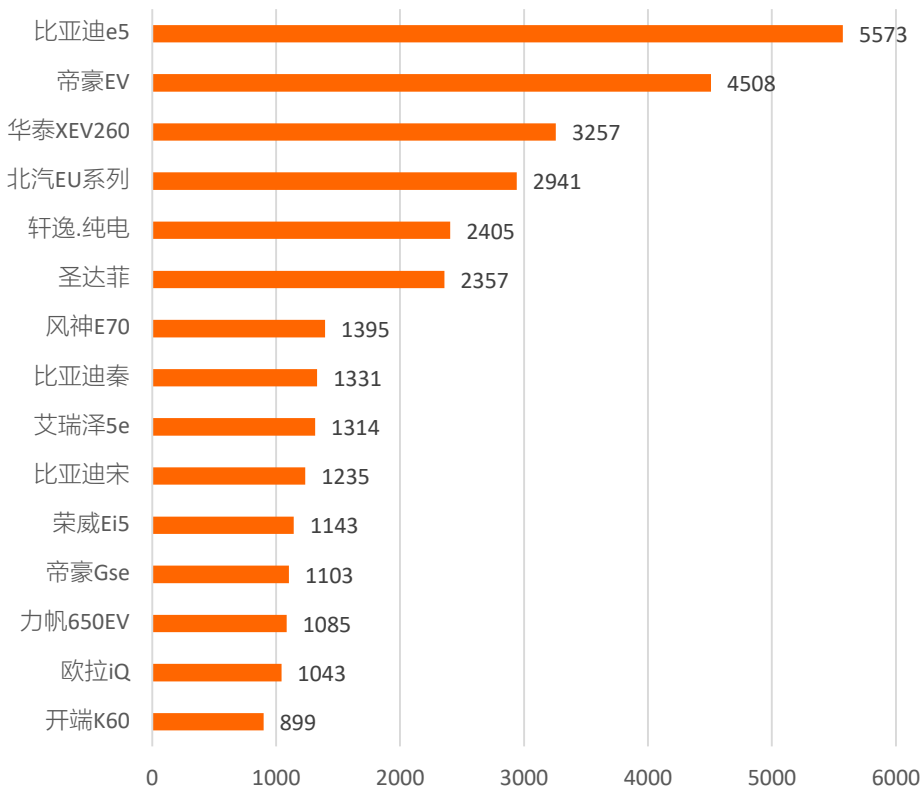
数据来源:乘联会 分析制图:第一电动研究院

11月纯电动A级车同比增涨196%，环比同样增长24%，占纯电动市场32%的份额，相比10月下降4个百分点。

主要车型11月表现不错，前三名的比亚迪e5、帝豪EV及华泰XEV260环比分别上涨24.96%、82.44%和45.08%。

9月刚上市的东风日产轩逸·纯电，10月销量为696辆，11月销量上涨245.55%，以2405辆的成绩排名第5。北汽EU系列11环比下跌27.83%，排名第四。

图15 A级纯电动11月销量TOP15 (单位：辆)



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

11月纯电动乘用车C级市场，蔚来ES8销量达到3349辆，目前累计销量已突破一万辆。根据蔚来汽车官方信息，蔚来11月份的交付量为3089辆，累计交付已达到8030辆。

B级纯电动车市场，Marvel X11月销量为1185辆，较上月增长15.95%。

MPV方面，比亚迪e6在11月销量有所上升，卖出1020辆，欧力威EV与上汽大通G10销量分别为419辆及14辆。

插混市场上，比亚迪王朝系列的强势地位依然无人撼动，继续占据着销量前三名。唐以6405辆的成绩蝉联冠军，同比增长264%；紧随其后的依然是比亚迪车型秦，销量为3912辆，基本与上月持平；宋DM的销量略有回落，环比下跌2.69%排名第三。

表2 插电混合动力车型11月销量（单位：辆）

车型/型号	车身类型	级别	10月	11月	环比
比亚迪唐	SUV	B	6037	6405	6.10%
比亚迪秦	轿车	A	3889	3912	0.59%
比亚迪宋DM	SUV	A	3160	3075	-2.69%
荣威ei6	轿车	A	3081	2689	-12.72%
5系 PHEV	轿车	C	2164	2650	22.46%
博瑞GE	轿车	B	1422	2300	61.74%
领克01 PHEV	SUV	A	989	1411	42.67%
传祺GS4	SUV	A	1222	1214	-0.65%
荣威eRX5	SUV	A	1196	1021	-14.63%
宝马X1 PHEV	SUV	B	797	909	14.05%
荣威e950	轿车	B	55	493	796.36%
A6 e-tron	轿车	C	281	360	28.11%
别克 VELITE 5	轿车	A	646	271	-58.05%
P8	SUV	B	311	221	-28.94%
X7 PHEV	SUV	A	91	102	12.09%
新MG6	轿车	A	72	91	26.39%
帝豪PHEV	轿车	A	53	65	22.64%
传祺GA3S	轿车	A	46	51	10.87%
祺智	SUV	A	198	39	-80.30%
逸动PHEV	轿车	A	31	9	-70.97%

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

荣威ei6 11月销量有所下跌，环比下降12.72%，排名第四。荣威e950和新名爵6 虽然11月销量有所提升，但因总量较小，无法形成有力支撑。

吉利方面，博瑞GE、领克01 PHEV及帝豪PHEV在11月都取得较好成绩，环比上月均呈现上升态势。博瑞GE今年目前为止已累计销售10003辆。

插混C级车市场上，宝马5系与奥迪A6 e-tron销量均提升，环比分别上涨22.46%和28.11%。宝马的另一款车型X1较上月销量也提升了14.05%。



## ●车企表现

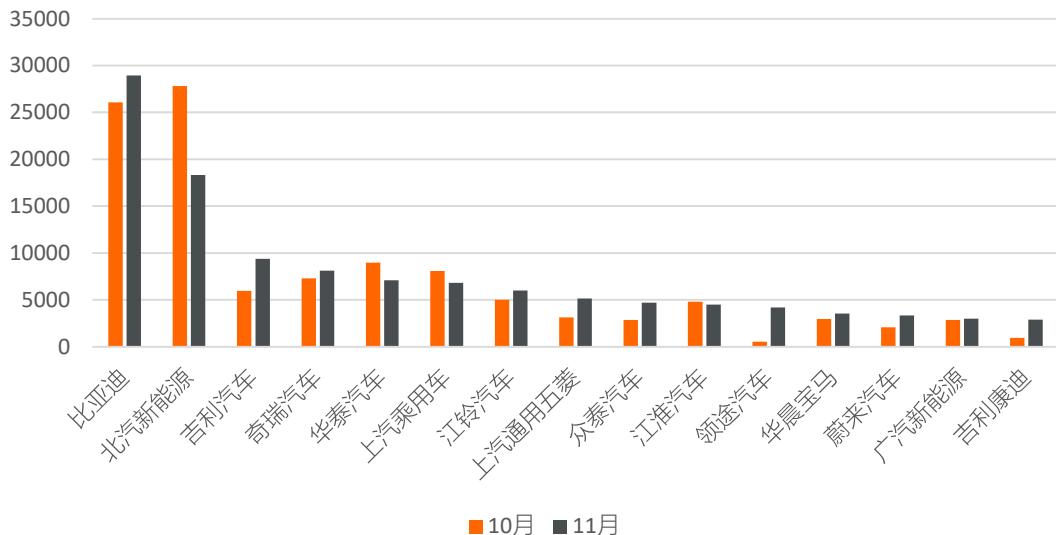
11月北汽新能源EC系列虽然销量依然破万，但与10月20648辆的销量相比下跌了不少，加上EX系列与EU系列均有不同程度的下跌，总销量上再次被比亚迪反超，位居第二。比亚迪一直保持着较为稳定的发展态势，凭借多款车型在纯电和插电市场的优异表现，11月环比上涨10.97%，以28929辆总销量再次问鼎。

上汽方面自9月开始已连续三月出现下降态势，11月环比下跌15.7%，排名第六。主要原因在于其主力车型销量持续下挫，明星车型Marvel X虽然销量一直在上升，但因体量过小，无法支撑上汽整体销量。

吉利汽车本月排在季军位置，提升了两位。11月帝豪、全球鹰、博瑞三条产品线共取得9388辆的销量，比上月增长了57.23%。主力支撑车型有帝豪EV、博瑞GE、全球鹰K27以及领克01PHEV等。

奇瑞11月艾瑞泽5e的销售发力，1314辆的销量比10月114辆增加了10倍多；瑞虎3xe和开瑞K60销量也增长了不少。eQ车型销量环比下跌了21.54%，是唯一销量回落的车型。

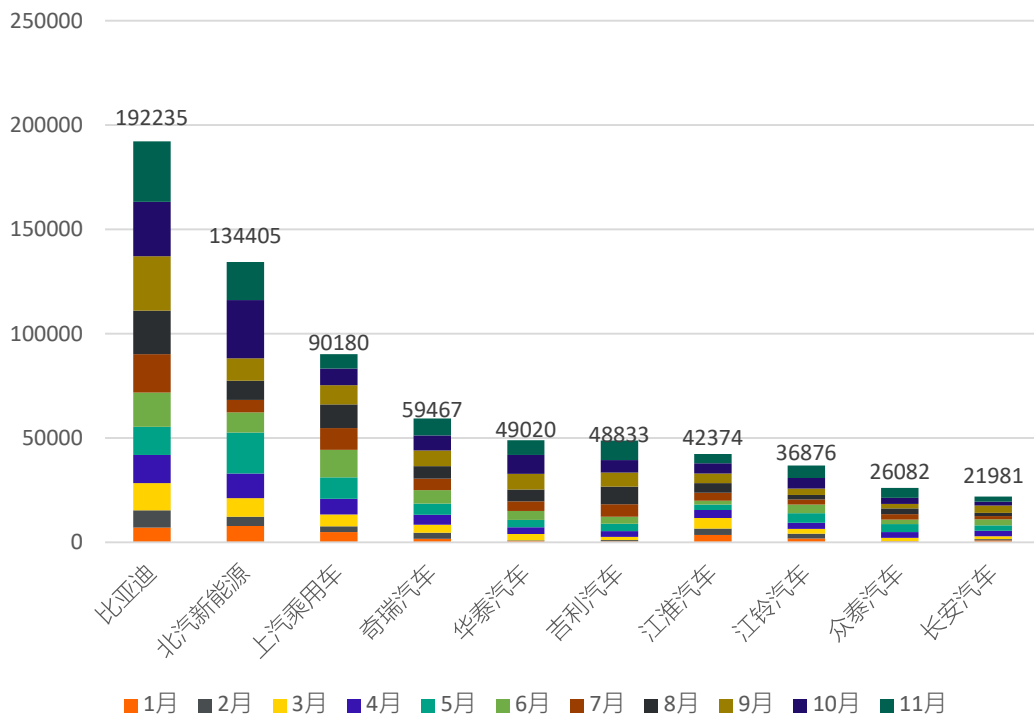
图16 新能源乘用车车企销量排行TOP15 (单位：辆)



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

从1-11月累计销量来看，比亚迪2018年累计销量已突破19万，最后一个月突破20万应该问题不大。北汽新能源今年目前已销售13万辆，顺利挺入“十万俱乐部”。排名第三的上汽目前销量为9万辆，离“十万俱乐部”仅一步之遥，但以目前的情形来看，挑战还是不小的。

图17 2018年1-11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

根据工信部合格证产量数据, 11月共有23家生产企业产能破千, 总产能较10月多3.6万辆。

比亚迪产量再创新高, 环比上升13.18%, 达到29800辆, 其中比亚迪元和比亚迪E5是拉动产能的主要车型。

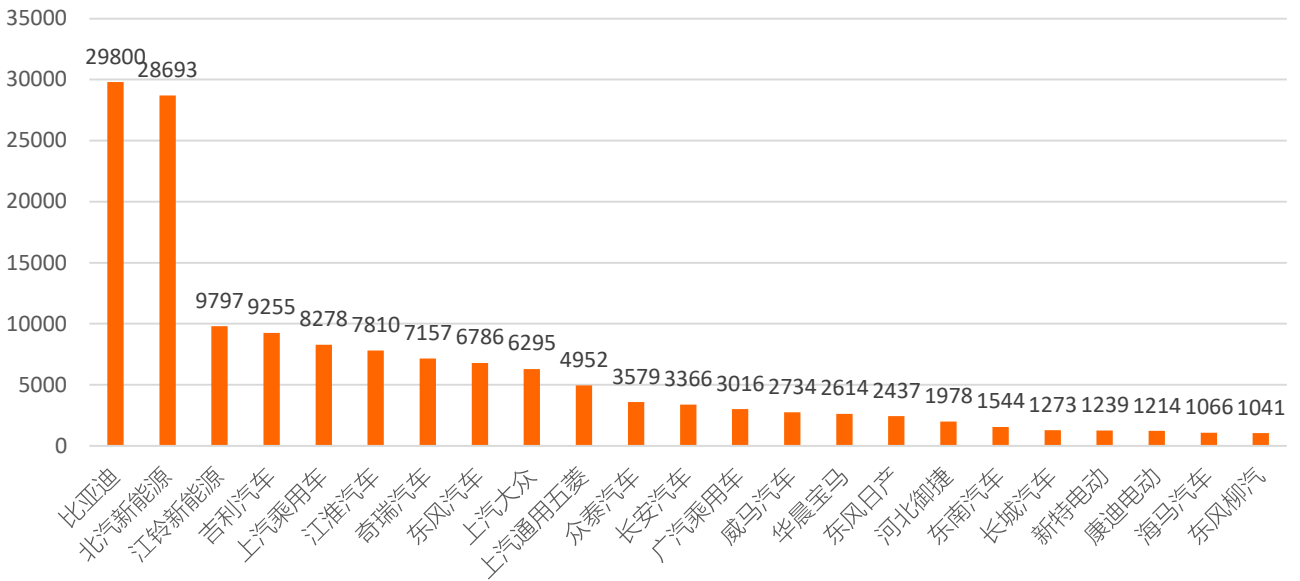
北汽新能源方面, EC系列和EU系列再次提升产能, 总产能环比上涨33.28%。

江铃新能源凭借江铃E200超6000辆的产能提升一举来到第三的位置, 看来江铃新能源对于微信电动车的市场依旧看好。

吉利汽车11月产能环比上升35.52%, 主力车型博瑞GE产能较上月提升1195辆。

上汽乘用车是产能TOP10中唯一一个产能环比下跌的车企, 降幅为14.27%。Ei5的大幅减产是造成整体下降的主因。上汽大众帕萨特和途观L在11月产量分别为1128辆和5167辆。

图18 2018年11月份乘用车企业产量千辆以上排名（单位：辆）



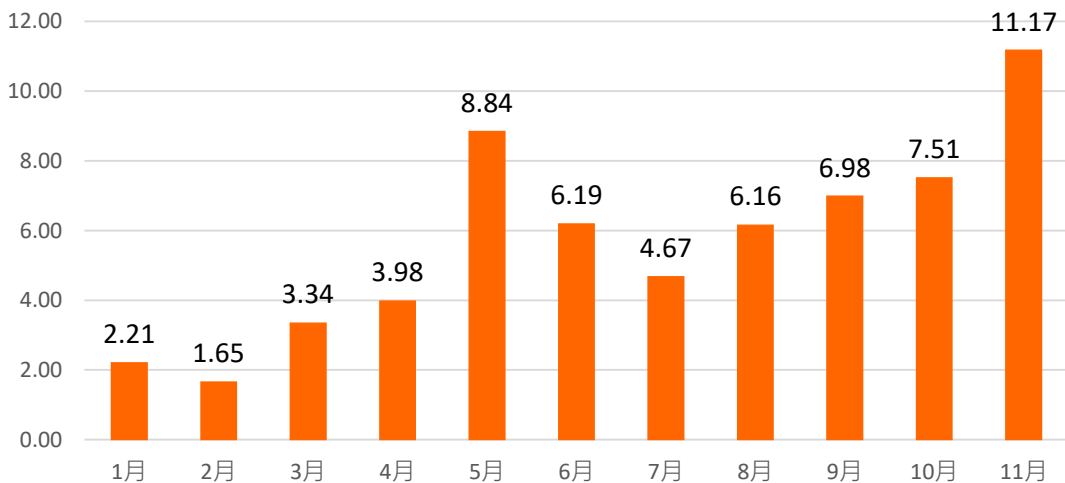
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

造车新势力中，小鹏汽车由海马代工，11月产出127辆；蔚来ES8由江淮代工，11月产能再次提升，达到3305辆，较上月增长59.1%，累计产量已突破9000辆；云度π1与π3在11月分别生产805和40辆，云度ππ没有产出；电咖EV10在11月产量为926辆。合众新能源的哪吒N01在11月产出599辆，产能较上月大幅提升。威马EX5本月产量提升497.24%，达到2734辆。

## ● 上牌量情况

根据交强险上牌量数据，2018年11月，国产新能源乘用车上牌数为11.17万辆，环比大幅上涨48.7%。2018年累计上牌量为62.7万辆。

图19 2018年1-11月国产新能源乘用车上牌数（单位：万辆）



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

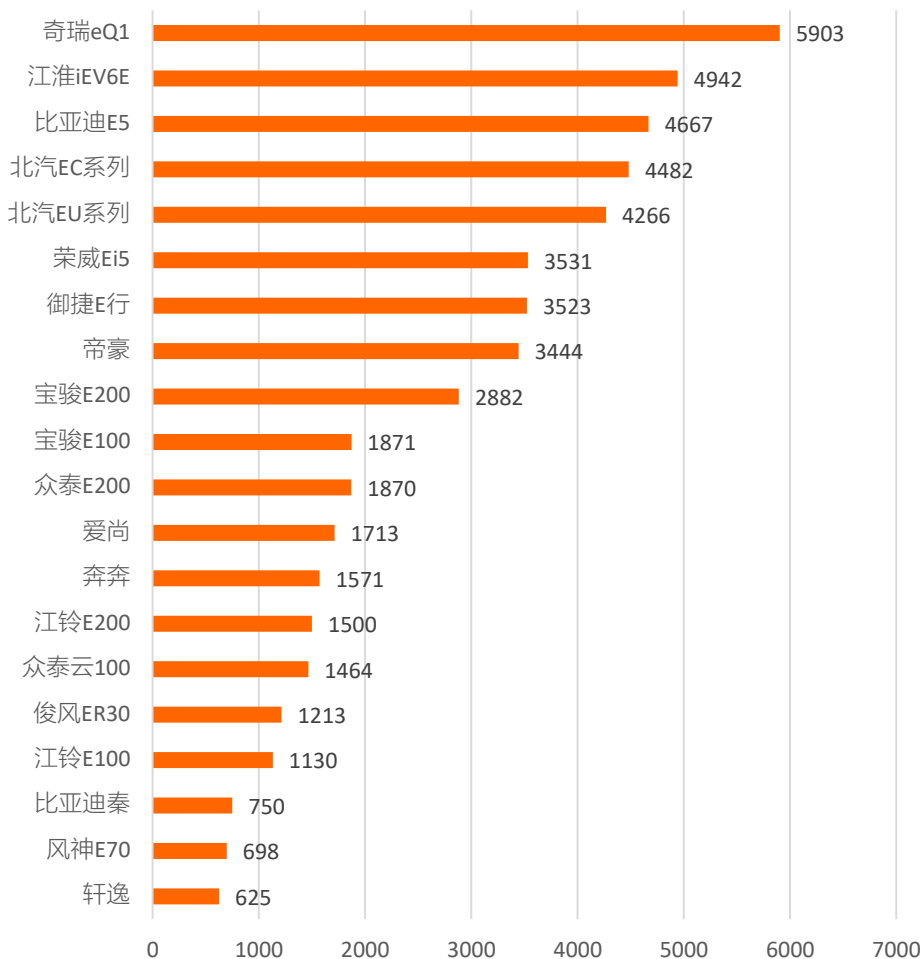
11月国产新能源汽车上牌量出现了一个小型爆发式上升，纯电动轿车市场，奇瑞eQ1以5903辆的上牌量再次夺得冠军。而较为意外的是，11月eQ1的主要上牌城市来自天津、广州、和重庆，三个城市占据了总上牌量的28.4%。加上一贯有较高上牌量的潍坊、焦作、郑州、菏泽、济宁等三、四线城市，奇瑞eQ1夺得冠军也是意料之中。在这5903上牌量中，出租租赁使用只有556辆且主要来自潍坊及重庆市。非运营使用方面，个人使用占到88.5%。

第二名来自同样为A00车型的江淮IEV6E，其所有上牌量均为非营业使用，且57.2%的上牌量来自山东省。

比亚迪E5依然以出租租赁为主，88.8%的上牌量为运营使用，主要来自深圳和杭州市。

北汽EC系列的上牌量中，有3870辆来自个人使用，且2390辆来自天津市。北汽的大本营北京市的个人上牌量只有68辆。

图20 11月纯电动轿车上牌量排行TOP20 (单位：辆)

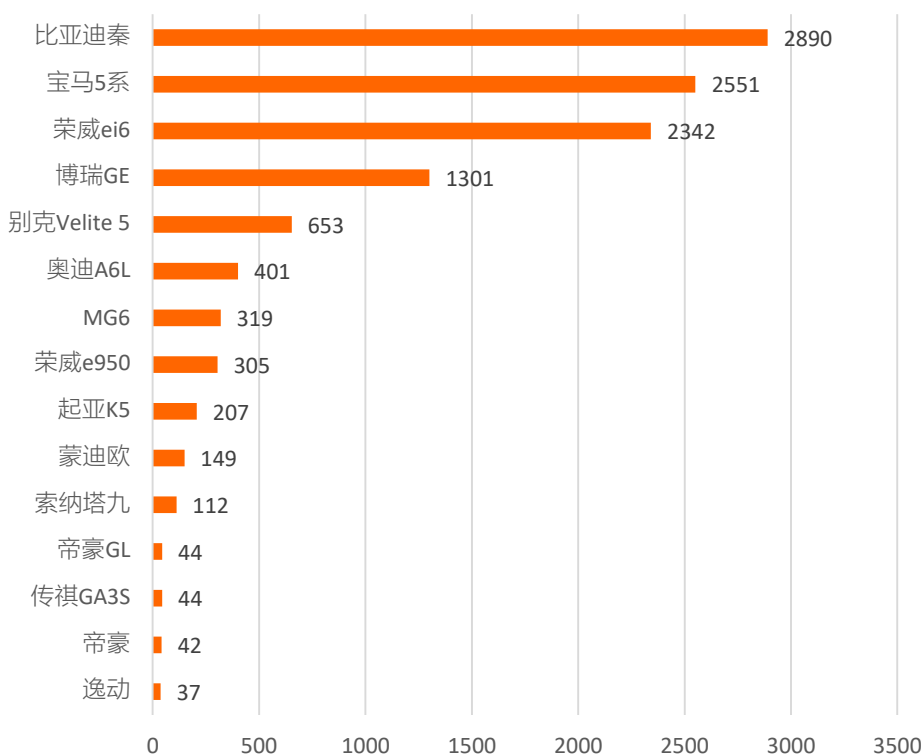


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插电式混合动力轿车市场上，比亚迪秦以2890辆上牌量再夺冠军，其非运营使用占比94.7%，主要上牌城市为北京、上海及深圳。

宝马5系较上月环比上涨34.26%，超越荣威ei6，排名第二，主要上牌城市为上海、深圳、广州。

图21 11月插混轿车上牌量排行TOP15 (单位:辆)



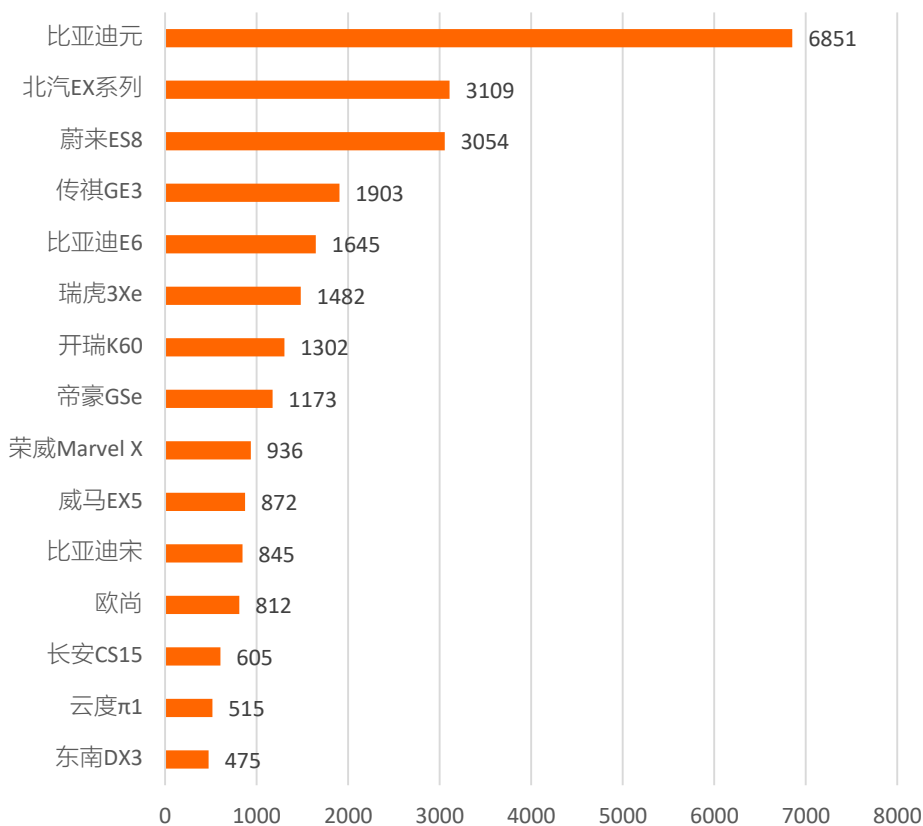
数据来源:上险数据 分析制图:第一电动研究院

11月比亚迪元的上牌量环比大涨38.4%，再次夺得新能源SUV、MPV市场上牌量冠军，其中87.78%为个人用户。北京市比亚迪元个人用户的上牌量为1465辆，为所有城市中上牌量最多的城市，比第二名上海市634辆的上牌量多出近一倍，可见京城车主对于比亚迪元的喜爱。

北汽EX系列11月环比上升17.9%排名第二，其中2939辆为非营业使用。11月北汽EX系列在北京发挥不错，以551辆上牌量在所有个人用户上牌城市中排名第一。

蔚来ES8在11月表现优异，环比较上月有大幅提高，达到98.8%，且全为个人用户。广州、上海和北京是其主要上牌城市。

图22 11月纯电动SUV、MPV上牌量排行TOP15 (单位:辆)

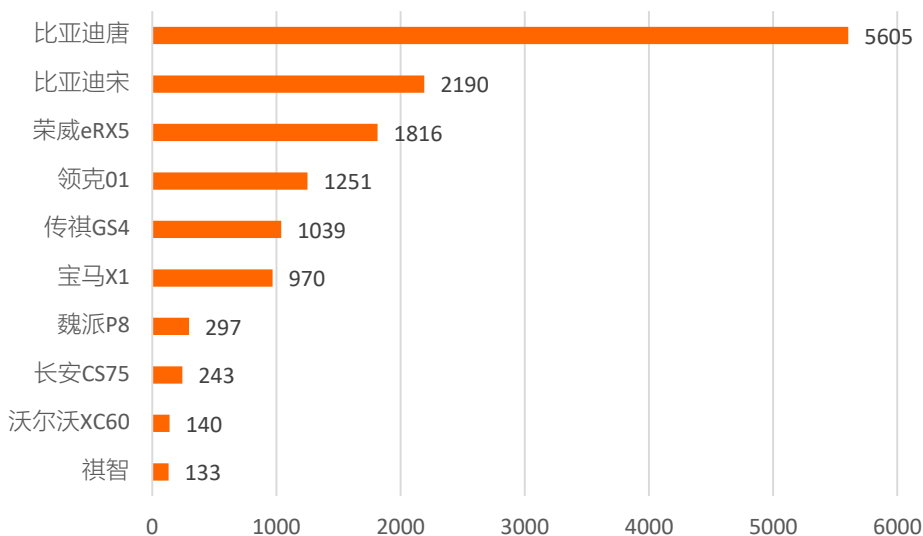


数据来源:上险数据 分析制图:第一电动研究院

插混方面并没有太多惊喜,比亚迪唐依然排名第一且全为非运营使用,环比上升13.69%。主要上牌地区来自深圳、上海和广州。

领克01较上月环比上涨241.8%,涨幅较大。同样全部为非运营使用。

图23 11月插混SUV、MPV上牌量排行TOP10 (单位:辆)



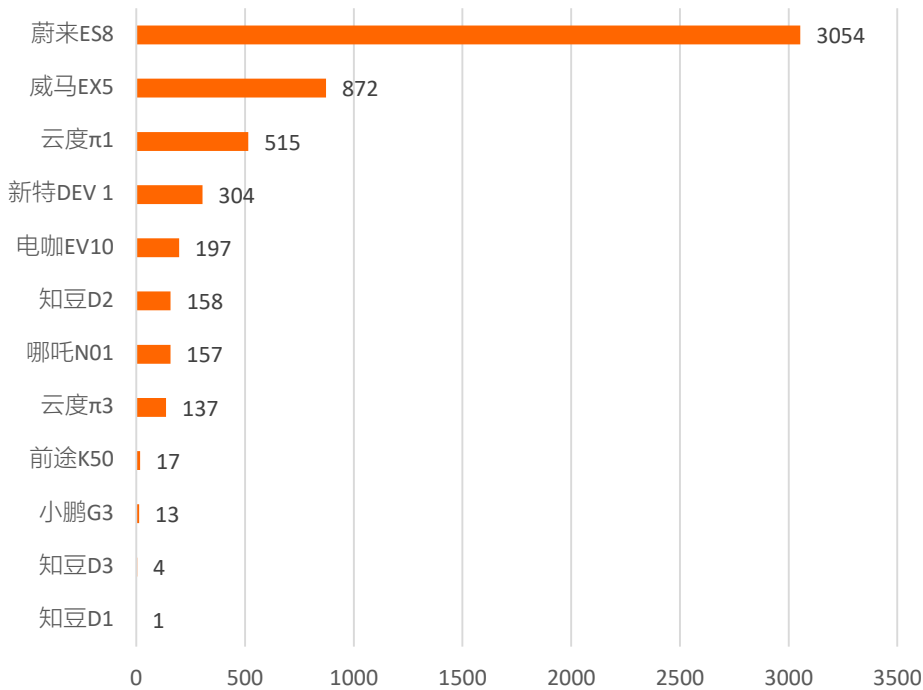
数据来源:上险数据 分析制图:第一电动研究院

蔚来作为新势力的领头羊，11月的上牌量在一众新势力中名列前茅，目前累计上牌量已接近8000辆，看来2018年突破1万辆应该不是问题。

近期一直深陷舆论旋涡的威马在11月交出了一份相对不错的成绩单，上牌量达到872辆，但目前为止的累计上牌量只有984辆。12月18日，威马汽车创始人、董事长兼CEO沈晖透露，今年内将无法完成1万辆的交付。涉及到具体的原因，他用了“没想到”来回应，并表示“不是因为我们的生产能力跟不上，而是因为交付环节太复杂。”而明年威马的目标是提升交付能力，冲刺10万辆。以目前的交付情形来看，明年10万辆的交付量对于威马来说是个不小的挑战。

今年8月30日，新特汽车旗下首款车型DEV 1正式上市，在新特汽车公布DEV 1官方售价之前，已经开启了线上和线下预订，且订单数高达42000个，成绩十分亮眼。新特汽车CEO先越透露，从2018年10月起，工厂开始量产爬坡，12月大规模生产，2018年交付规模在4000~5000辆之间。但目前看来，累计上牌只有305辆的新特汽车离自己的目标还有不少差距。

图24 11月造车新势力上牌量（单位：辆）



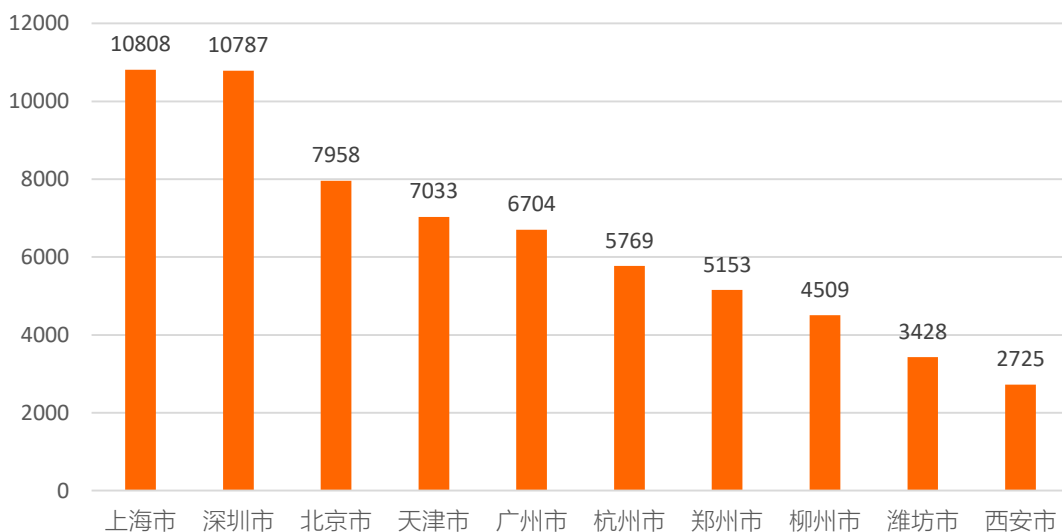
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

11月上海市以10808辆上牌量排在城市上牌量第一位。其主要上牌车型为荣威Ei5、荣威ei6、荣威eRX5及比亚迪王朝系列。动力类型方面，插混车型占据了上牌量的6成。

排名第二的深圳市插混上牌量占比近6成，私人用户上牌主要车型为比亚迪王朝系列、荣威eRX5及领克01。

北京方面有7347辆上牌车辆来自私人用户，其中比亚迪元以1476辆上牌量排名第一，北汽EU和传祺GE3系列紧随其后，上牌量分别为812和737辆。

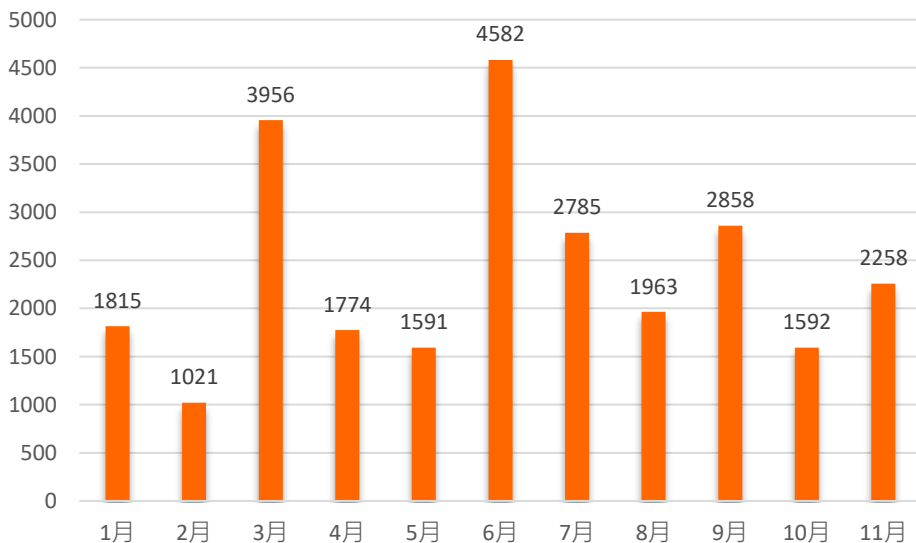
图25 11月国产新能源乘用车城市上牌量TOP10 (单位:辆)



数据来源:上险数据 分析制图:第一电动研究院

进口新能源乘用车市场,根据交强险数据,11月上牌数为2258辆,环比下跌41.8%。2018年累计上牌量为2.6万辆。

图26 2018年进口新能源乘用车上牌量 (单位:辆)

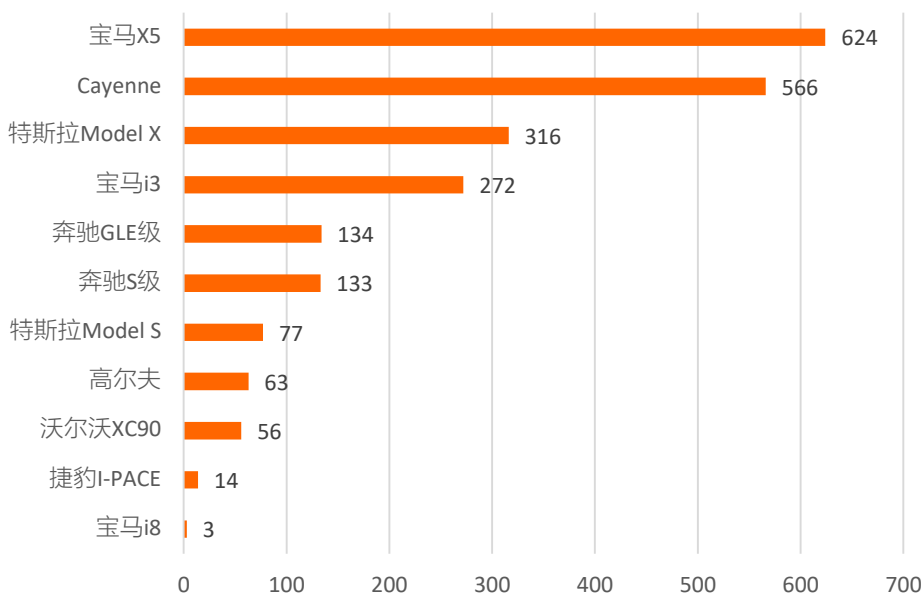


数据来源:上险数据 分析制图:第一电动研究院



11月宝马X5超过保时捷和特斯拉，夺得冠军位置，上牌量为624辆。Cayenne以566辆上牌量退居第二。Model X环比10月上升96.3%排名第三。

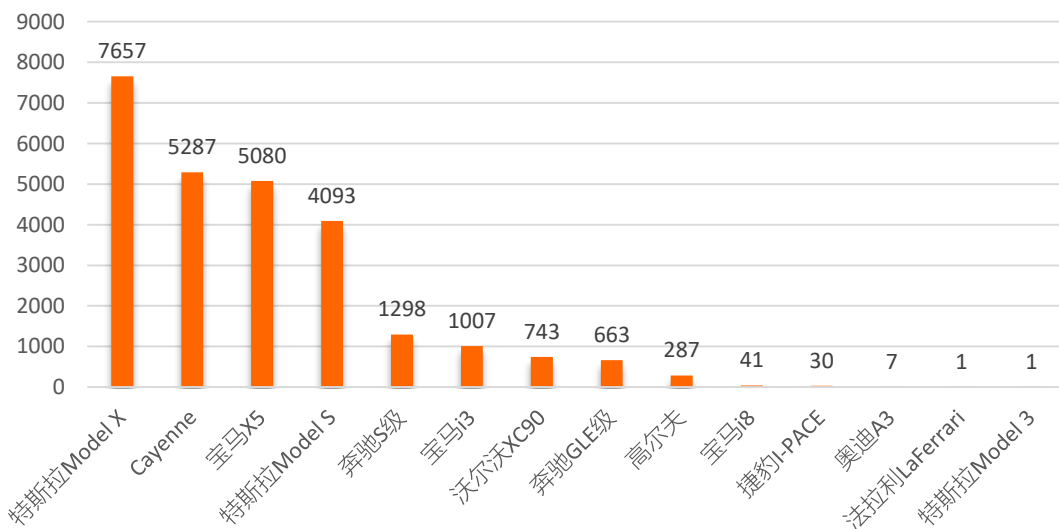
图27 11月进口新能源乘用车上牌量（单位：辆）



数据来源：上险数据 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11月宝马X5上牌量继续增加，累计上X5与排名第二的Cayenne已经相差不多。

图28 2018年新能源乘用车累计上牌量（单位：辆）



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

# 新能源客车：年底效应显现

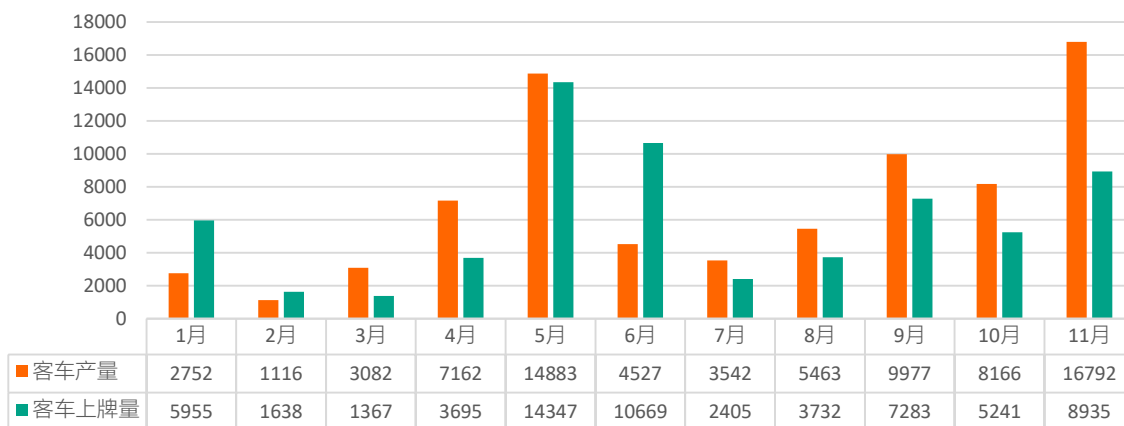
## ● 市场走势

新能源客车迎来年底冲量阶段。

据工信部厂家合格证数据显示，11月生产新能源客车达16792辆，环比上月上涨超过100%，超过5月份创造的小高潮，创了今年新高。同比去年同期降幅达到20.37%，扩大了前几月的同比下降降幅，低迷疲态尽显。

上险数据代表的实际销量显示，11月，新能源客车销量达到8935辆，环比上涨超70%。全年累计来看，新能源客车销量超过6.5万辆。

图29 2018年1-11月新能源客车产量及上牌量走势（单位：辆）

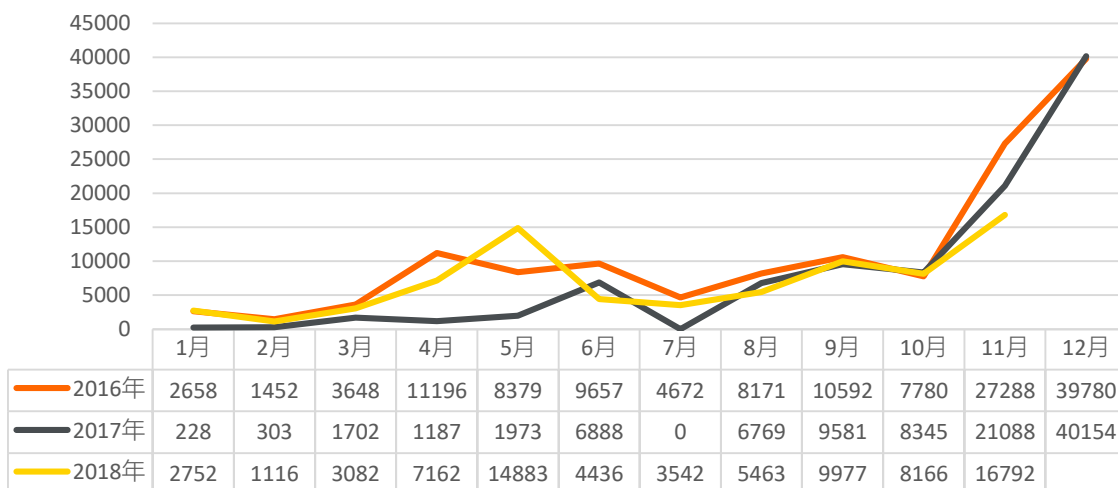


数据来源：工信部、上险数据 分析制图：第一电动研究院

历年走势对比来看，2018年新能源客车产量走势虽与前两年保持几乎一致的走势，但是，在5月补贴退坡前的抢装高峰退却后，市场走势一直走弱。11月产量与前两年同期相比，降幅更是一度扩大。

年底最后两月，新能源客车市场依然不出意外会创出年内新高。但不可否认的是，尽管国家保卫蓝天计划持续贯彻中，但同传统客车行业一样，公路客车市场逐渐收缩，仅凭公交客车市场，市场发展已经逐渐走弱。

图30 2016-2018年新能源客车产量走势（单位：辆）

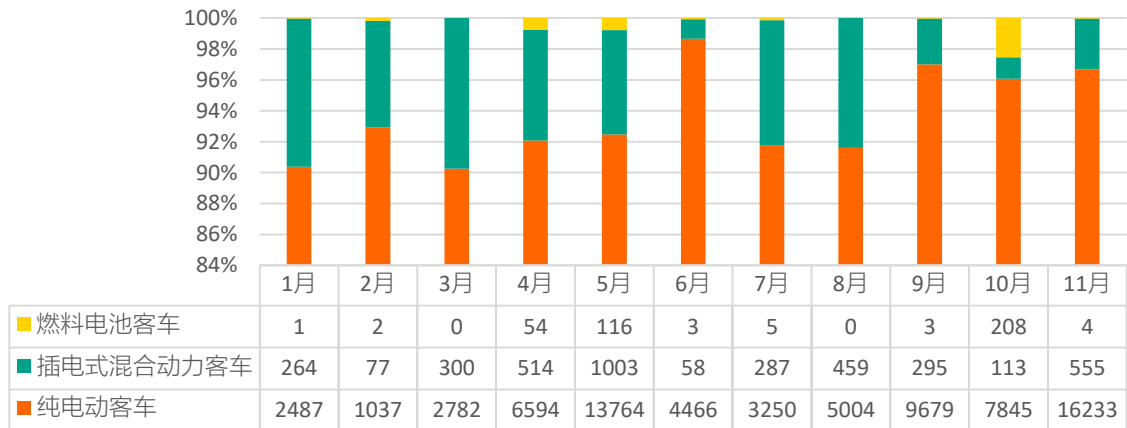


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

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地位，11月产量来看，纯电动客车占据96.7%的市场份额。其次依然为插电式混合动力客车，占比为3.3%。燃料电池客车11月仅产出4辆，占比几乎可以忽略不计。

10月，燃料电池客车产量首次超过插电式混合动力客车，本月却仅产出4辆，至于这种市场表现是否是昙花一现，还需要等待未来几个月的情况再下定论。

图31 2018年1-11月新能源客车类型分布

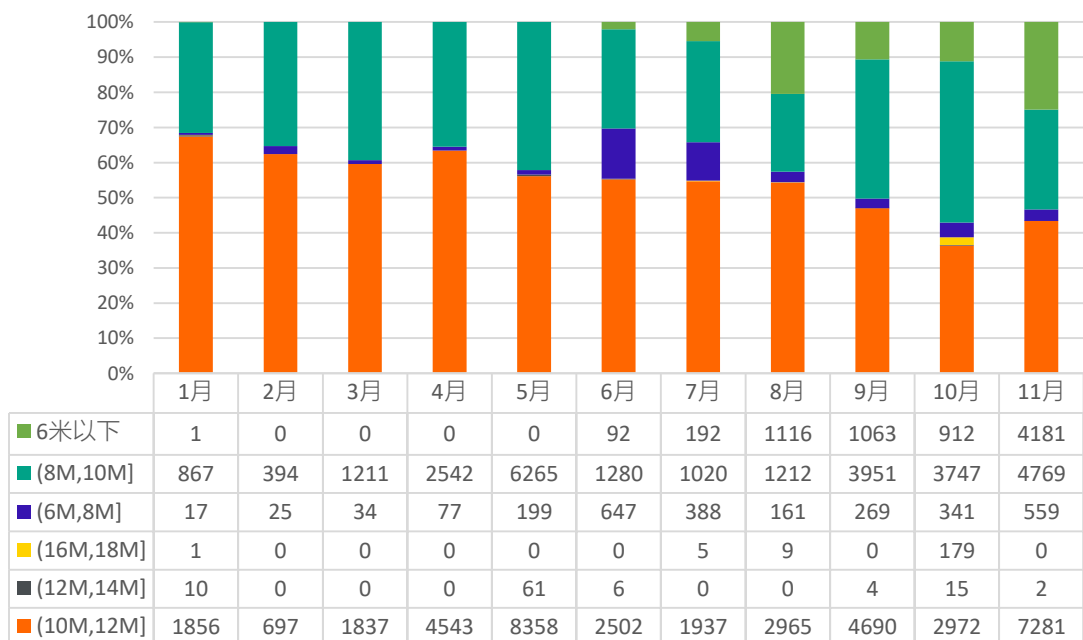


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源客车车长区间分布来看，10米-12米车长新能源客车重拾主力车型地位，11月占比虽不及往昔过半的市场份额，但依然达到46%的高比重。6米以下车长区间车型占比逐渐增加，11月来看，6米以下车型与8-10米车型可谓不分伯仲，均占比超25%。

全年情况来看，12米以上超长车型市场需求日益收窄，逐渐退出历史舞台。

图32 2018年1-11月新能源客车车长区间分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

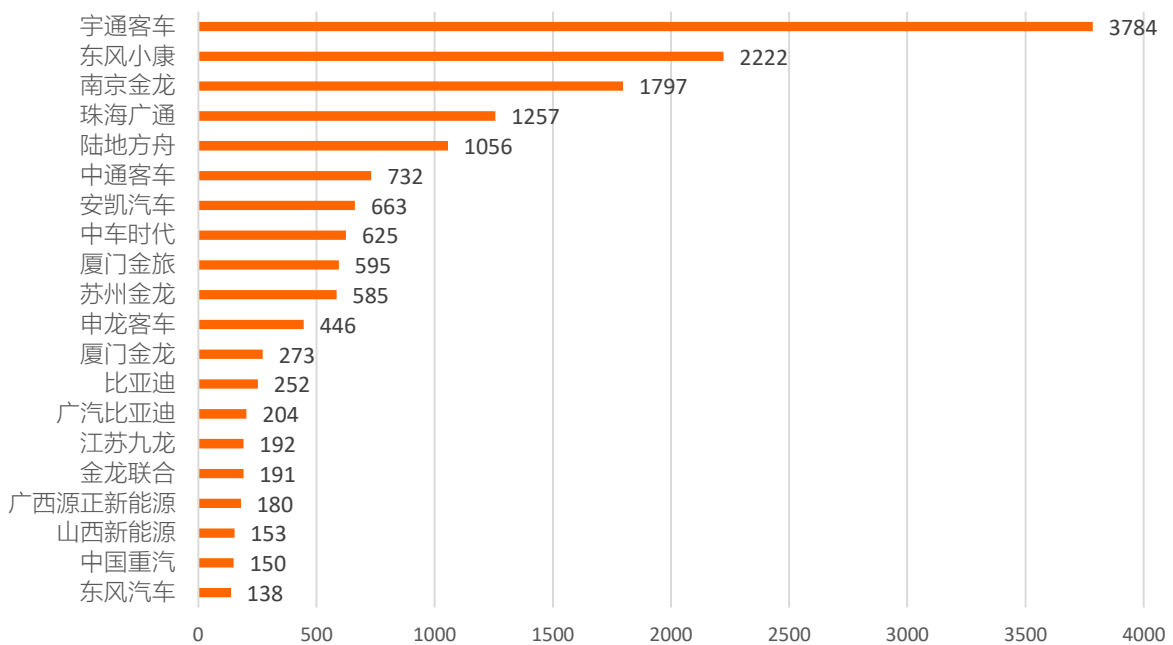
## ● 车企表现

11月，新能源客车共计产出16792辆，出自55家客车生产企业。其中产量过百企业为25家，产量过千企业为5家。Top10 客车生产企业总计产出新能源客车13316辆，市场份额为79%，产能集中度较之上月有所增长。

具体车企表现而言，宇通客车继续保持霸主地位，11月单月产量高达3784辆，创出年内新高。东风小康凭借一款型号为DXK6450EC5BEV和一款型号为DXK6450EC4BEV的4.5米轻客，在5月进入市场以来，产能逐月提升，11月单月产量远超前10月产量总和，达到2222辆，一举进入榜单第二位。南京金龙、珠海广通以及陆地方舟，均凸显出年尾效应，11月产量均达到年度新高。

然后，与这前五名相对的是，广汽比亚迪和比亚迪这两家传统强势车企却未能在11月创出辉煌，反而有所回落，本月排名跌出前十。

图33 2018年11月新能源客车产量Top 20（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

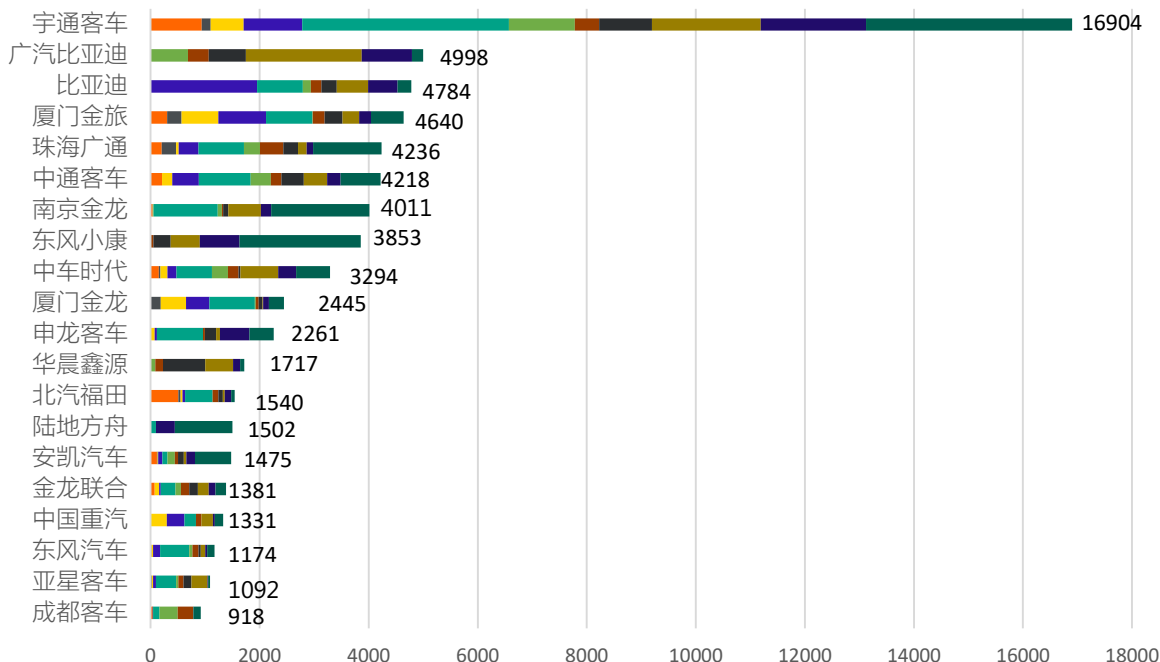
1-11月年度累计来看，宇通客车、比亚迪、广汽比亚迪以及厦门金旅依然占据前四强。这其中，宇通客车作为行业龙头累计新能源客车产量已经达到16904辆，这个数字甚至超出比亚迪、广汽比亚迪和厦门金旅三家客车企业的累计总和。

比亚迪和广汽比亚迪虽然11月当月产量不及部分竞争企业，但年度累计产量依然稳定排在在第二三名。厦门金旅依然排在第四位，但显然正在缩小与前面两家企业的差距。

珠海广通凭借11月1257辆的单月优异表现，年度累计超过中通客车，占据第五名。

其它Top 10 的变化是，东风小康凭借单月创纪录的表现，挺入前十；华晨鑫源11月产量不足百辆，跌出前十。

图34 2018年1-11月新能源客车产量Top 20 (单位:辆)

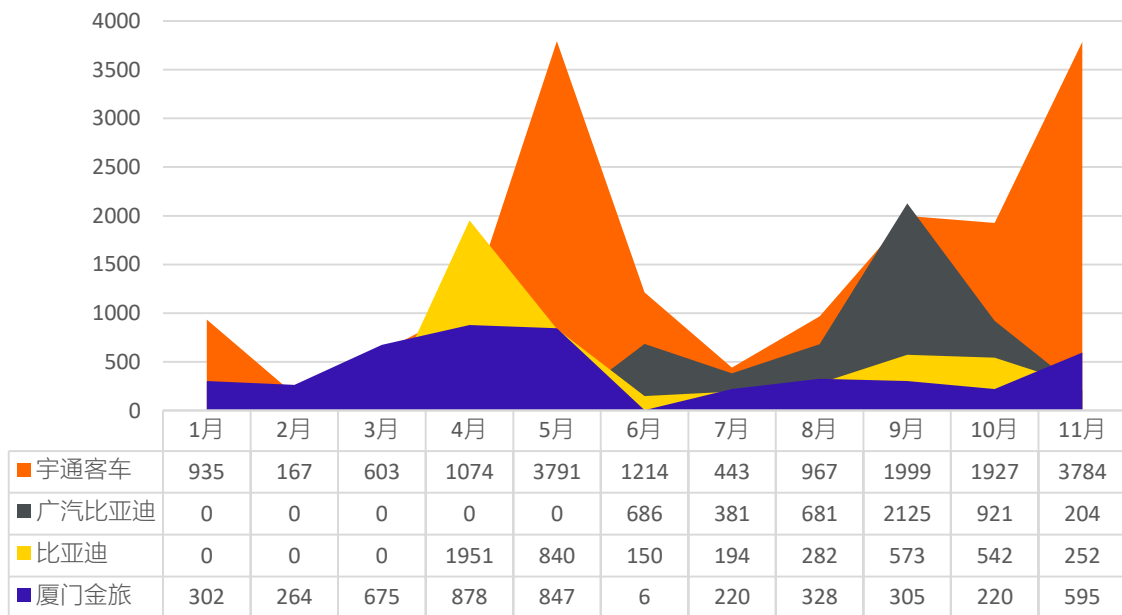


数据来源:工信部 分析制图:第一电动研究院

宇通客车、比亚迪、广汽比亚迪和厦门金旅这四家企业月度产量对比来看,产能表现不尽相同。11月,宇通客车和厦门金旅产能较之上月上涨,但不同的是,宇通达到了年度的峰值,而厦门金旅却不及三四五月份的表现。

比亚迪和广汽比亚迪两家兄弟企业却双双在11月出现产能下降,环比出现下滑。

图35 2018年1-11月新能源客车累计产量Top 4企业月度产量对比 (单位:辆)

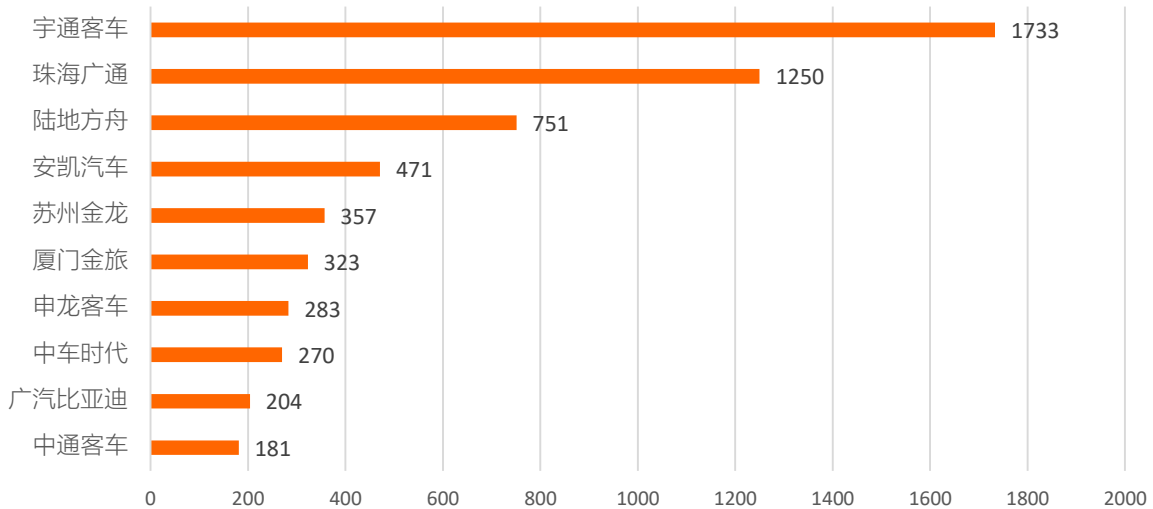


数据来源:工信部 分析制图:第一电动研究院

从两个主流车长区间看客车生产企业排名情况。11月，10米-12米车长新能源客车产量达7281辆，市场占比43%，重返主力地位。11月，共有36家客车生产企业产出10米-12米车长客车。其中，15家客车生产企业产能过百辆。

宇通客车保持领先地位，该车长区间共有20款车型，其中型号为ZK6125BEVG59E和型号为ZK6105BEVG53两款客车产量均超300辆。珠海广通相对产品线单一，该车长区间只有4款车型，其中型号为GTQ6105BEVBT20客车产品产量高达1000辆。

图36 2018年11月10米-12米新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）

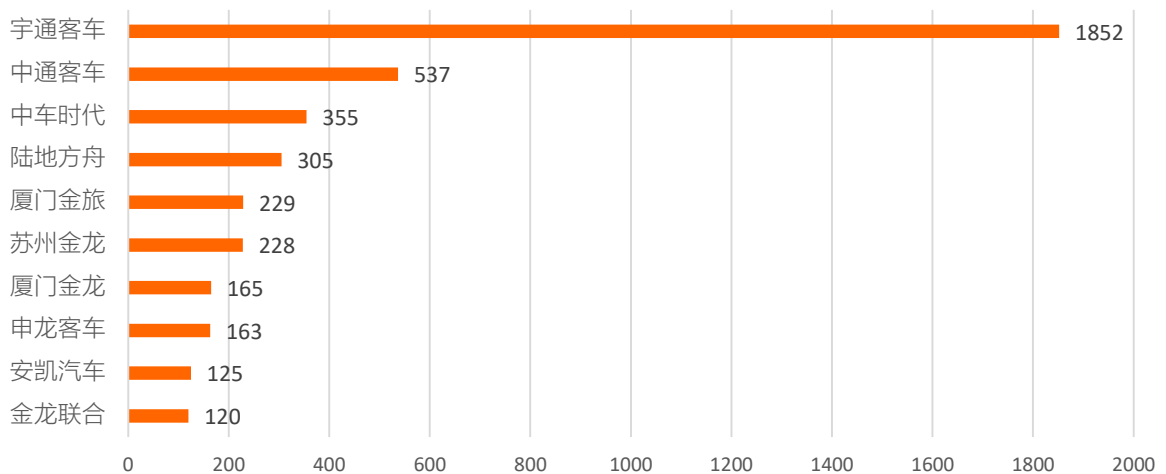


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

11月，8米-10米车长新能源客车产量达4769辆，市场占比28%，依然是第二主力车型。共有30家客车生产企业产出8米-10米车长客车。其中，11家客车生产企业产能过百辆。

宇通客车继续保持领先地位，该车长区间共有26款车型，其中型号为ZK6850BEVG57、ZK6815BEVG3和型号为ZK6815BEVG1三款客车产量均超300辆。中通客车排名第二，该车长区间有11款车型，其中型号为LCK6809EVG3A7和型号为LCK6809EVG3A6客车产品产量破百辆。

图37 2018年11月8米-10米新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）

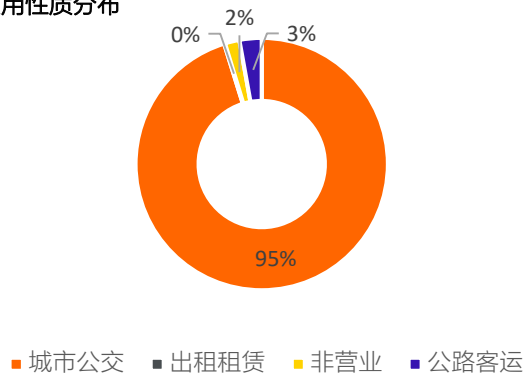


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ●上牌情况

根据交强险上险数据，2018年11月上牌新能源客车8935辆，环比上涨70%。从新能源客车使用性质分布来看，城市公交依然是新能源客车主力用途，11月占比高达95%，公路客运只占比3%。

图38 2018年11月上牌新能源客车使用性质分布



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

从上牌省份来看，11月上牌新能源客车流向全国30个省市，其中广东省以3006辆遥遥领先，江苏省超越上海市，位列第二。具体省市榜单如下。

表3 2018年11月新能源客车上牌量Top 20 省市（单位：辆）

排名	省市	上牌量	排名	省市	上牌量
1	广东	3006	11	河北	243
2	江苏	839	12	黑龙江	232
3	上海	557	13	江西	228
4	浙江	448	14	湖北	170
5	山东	385	15	吉林	170
6	湖南	365	16	云南	144
7	四川	329	17	甘肃	143
8	陕西	318	18	河南	140
9	安徽	253	19	贵州	127
10	广西	252	20	山西	105

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分企业来看，11月上牌新能源客车企业有41家，其中宇通客车和广汽比亚迪上牌量超过2000辆，保持行业领先地位。销售省市来看，宇通客车44款产品销往全国广东、上海等26个省市；广汽比亚迪相对产品线单一，只有三款车型在售，全部销往新能源客车大力推广的广东省。

**表4 2018年11月新能源客车上牌量Top 20 车企（单位：辆）**

排名	客车生产企业	上牌量	主要流向省市
1	郑州宇通客车股份有限公司	2307	广东、上海
2	广州广汽比亚迪新能源客车有限公司	2288	广东
3	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	712	江苏
4	中通客车控股股份有限公司	473	山东、北京
5	湖南中车时代电动汽车股份有限公司	448	广东、湖南
6	比亚迪汽车工业有限公司	393	山东
7	厦门金龙联合汽车工业有限公司	313	广西
8	上海申龙客车有限公司	310	上海、新疆
9	山西新能源汽车工业有限公司	184	陕西
10	安徽安凯汽车股份有限公司	132	安徽
11	北汽福田汽车股份有限公司	130	江西
12	成都广通汽车有限公司	128	四川
13	上海申沃客车有限公司	123	上海
14	江苏九龙汽车制造有限公司	114	江苏
15	南京金龙客车制造有限公司	105	湖南、安徽、青海
16	厦门金龙旅行车有限公司	104	广东
17	浙江中车电车有限公司	79	浙江
18	广西申龙汽车制造有限公司	72	广西
19	中国重汽集团济南豪沃客车有限公司	69	山东
20	东风汽车公司	65	四川

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院



分车型来看，11月上牌新能源客车车型共有204款，其中纯电动客车191款，插电式混合动力客车12款，燃料电池客车仅1款。

广汽比亚迪一款型号为GZ6850HZEV的纯电动客车11月上牌量最高，达1007辆，全部流向广东省。

Top 20榜单中，宇通客车共有7款车型上榜，广汽比亚迪上榜3款车型。

**表5 2018年11月新能源客车上牌量Top 20 车型（单位：辆）**

排名	车型	名称	品牌	上牌量
1	GZ6850HZEV	纯电动城市客车	广汽	1007
2	GZ6100LGEV5	纯电动城市客车	广汽	942
3	ZK6815BEVG1	纯电动城市客车	宇通	400
4	GZ6122LGEV	纯电动低入口城市客车	广汽	339
5	KLQ6109GAEVN9	纯电动城市客车	海格	305
6	ZK6106BEVG1	纯电动低地板城市客车	宇通	294
7	ZK6815BEVG3	纯电动城市客车	宇通	211
8	JHC6120BEVG4	纯电动低入口城市客车	远程	184
9	TEG6851BEV34	纯电动城市客车	中国中车	161
10	ZK6815BEVG5	纯电动城市客车	宇通	154
11	TEG6106BEV34	纯电动城市客车	中国中车	144
12	BYD6100LGEV10	纯电动城市客车	比亚迪	135
13	ZK6105BEVG55	纯电动城市客车	宇通	130
14	ZK6850BEVG57	纯电动城市客车	宇通	106
15	BYD6122LGEV1	纯电动低入口城市客车	比亚迪	101
16	SWB6808BEV27	纯电动城市客车	申沃	100
17	HKL6801GBEV7	纯电动城市客车	大马	95
18	LCK6809EVG3A7	纯电动城市客车	中通	89
19	LCK6809EVG3A6	纯电动城市客车	中通	84
20	ZK6105BEVG57	纯电动城市客车	宇通	83

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

# 新能源专用车：蓝天保卫战中坚力量

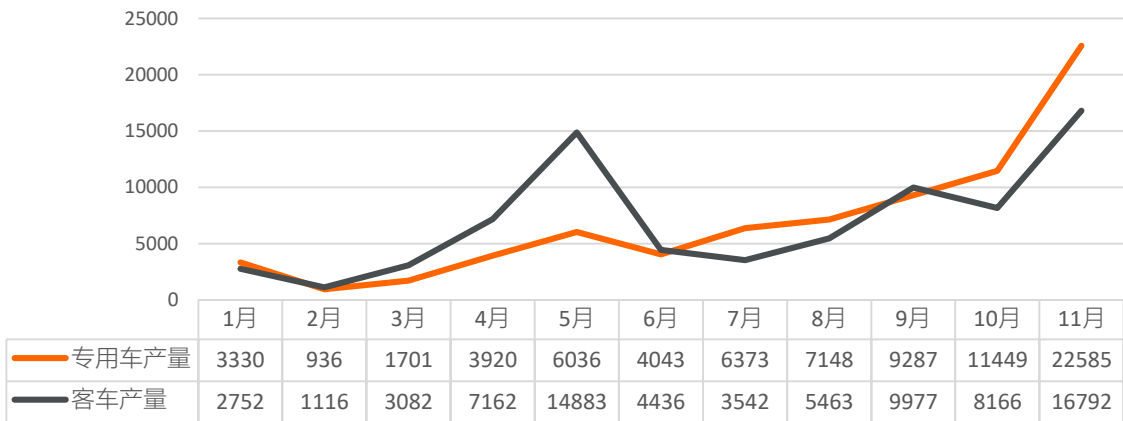
## ● 市场走势

新能源专用车产量再度超越新能源客车产量，准确地说，结束5月的抢装风暴后，新能源客车走势一直不强，新能源专用车反而势如破竹，产量节节攀升，几乎每月产量均超过客车产量。

11月，新能源专用车产量高达22585辆，年尾效应明显，尽管客车同样出现了上扬走势，但新能源专用车领先地位尤其明显。

累计来看，1-11月新能源专用车产量达到76808辆。

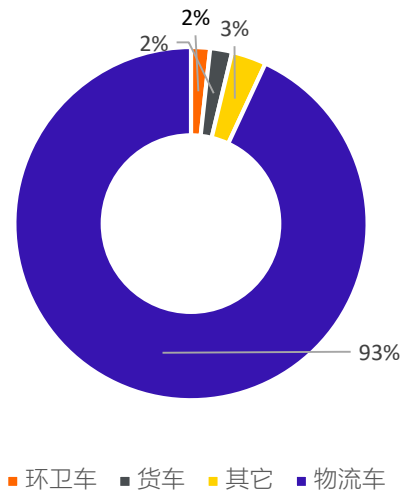
图39 2018年1-11月新能源专用车及新能源客车月度产量对比（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源专用车车辆类型来看，新能源物流车依然是行业的中流砥柱，11月市场份额达到93%。

图40 2018年11月新能源专用车车辆类型分布



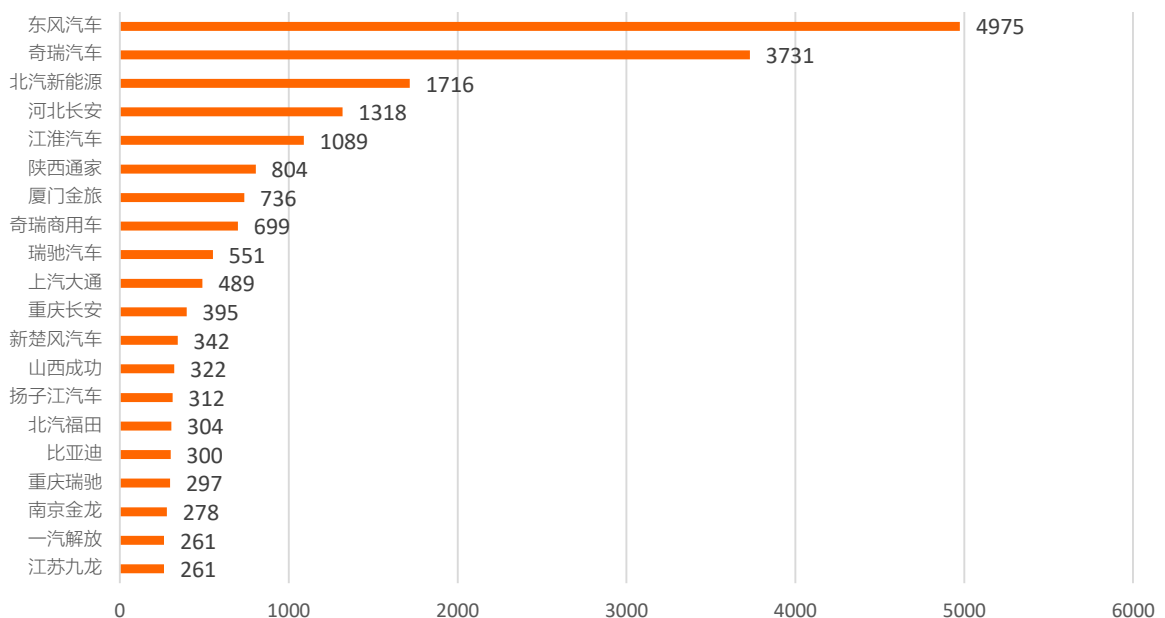
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ●车企表现

生产企业来看，11月总计生产新能源专用车22585辆，出自94家专用车生产企业。其中产能过百企业32家，这一数字几乎是10月的两倍。Top 10 生产企业11月单月产量均超400辆，总产量达到16108辆，市场份额为71%，产能集中度较之10月有所收缩，可见年末冲量阶段，各家企业均有所突破。

企业排名来看，凭借多达26款产品生产线的东风汽车跃居首位，其中一款型号为DFA5020XXYCBEV4纯电动厢式运输车产量更是达到1203辆，总产量4975辆，优势明显。奇瑞汽车较之上月稳中有升，11月产量为3731辆，排名第二，主力产品为一款型号为SQR5021XXYBEVK061的纯电动厢式物流车。北汽新能源凭借一款型号为BJ5030XXYVRR-C-BEV的纯电动厢式物流车跃居第三位。河北长安11月单月产量远超前10月总和，甚至超过前10月产量两倍；江淮汽车11月产量同样达到全年峰值，进入排行榜前十。

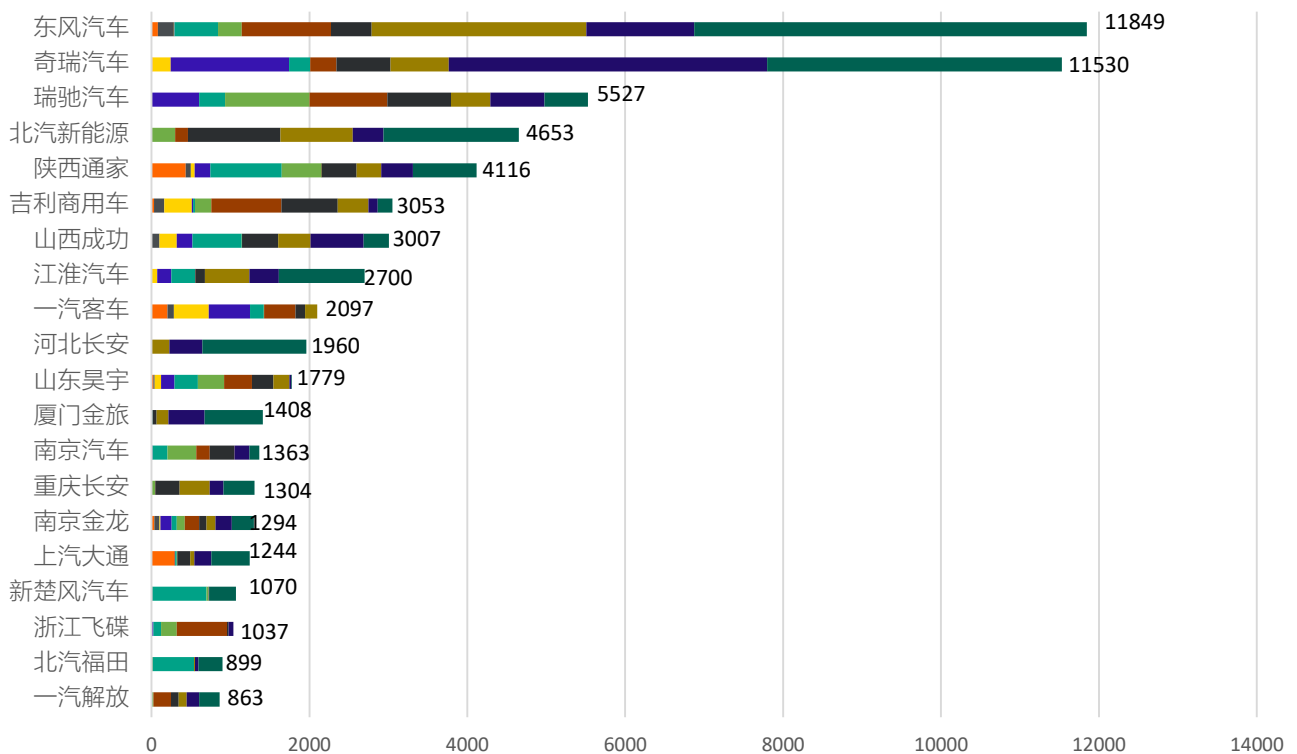
图41 2018年11月新能源专用车Top 20生产企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

年度累计来看，东风汽车凭借11月突出产量表现，重夺冠军，奇瑞汽车以300辆差距位居其次，两家生产企业累计产量均突破10000辆。北汽新能源超越陕西通家，位居第四。

图42 2018年1-11月新能源专用车产量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

根据交强险上险数据，11月，新能源专用车上牌量达到8524辆，环比超过10两倍。

从生产企业来看，11月上牌新能源专用车出自东风、北汽新能源、江淮汽车、四川吉利商用车等72家专用车生产企业。

从上牌地区来看，11月上牌新能源专用车主要流向广东、安徽、北京、湖北等全国28个省市。

Top 10新能源专用车生产企业上牌总量达到6412辆，市场份额75%，集中度水平较之上月显著提高。

具体车型来看，北汽新能源一款型号为BJ5030XXYVRR-C-BEV的纯电动厢式运输车11月上牌量最高，达到1178辆，其中有777辆销售到广东省。

表6 2018年11月新能源专用车上牌量Top 20车型（单位：辆）

排名	车型	名称	品牌	上牌量	主要流向省市
1	BJ5030XXYVRR- BEV	纯电动厢式运输车	北京	1178	广东
2	EQ5045XXYTBEV4	纯电动厢式运输车	东风	835	广东
3	DFA5040XXYKBEV2	纯电动厢式运输车	东风	466	北京
4	DFA5040XXYKBEV3	纯电动厢式运输车	东风	364	广东
5	EQ5040XXYACBEV7	纯电动厢式运输车	东风	340	湖北
6	CA5048XXYP40L1BEVA83	纯电动厢式运输车	解放	315	广东
7	CRC5035XXYA- LBEV	纯电动厢式运输车	瑞驰	278	重庆
8	HFC5031XXYE V3	纯电动厢式运输车	江淮	275	安徽
9	CA5040XXYBEV31	纯电动厢式运输车	解放	268	山西
10	DNC5047XXYBEV05	纯电动厢式运输车	远程	245	广东
11	NJL5032XXYBEV1	纯电动厢式运输车	开沃	231	陕西
12	DNC5030XXYBEV01	纯电动厢式运输车	远程	221	广东
13	XMQ5030XXYBEV512	纯电动厢式运输车	金龙	202	广东
14	HKL5040XXYBEV2	纯电动厢式运输车	大马	184	广东
15	XML5036XXYEV L03	纯电动厢式运输车	金旅	180	福建
16	BYD5040XXYBEV1	纯电动厢式运输车	比亚迪	145	广东
17	HKL5041XXYBEV1	纯电动厢式运输车	大马	140	广东
18	HFC5031XXYE V2	纯电动厢式运输车	江淮	132	安徽
19	JAX5042XXYBEV	纯电动厢式运输车	达福迪	130	广东、江苏
20	HFC5041XXYE V1	纯电动厢式运输车	江淮	129	安徽

数据来源：上险数据分析制图：第一电动研究院

# 全球新能源乘用车市场

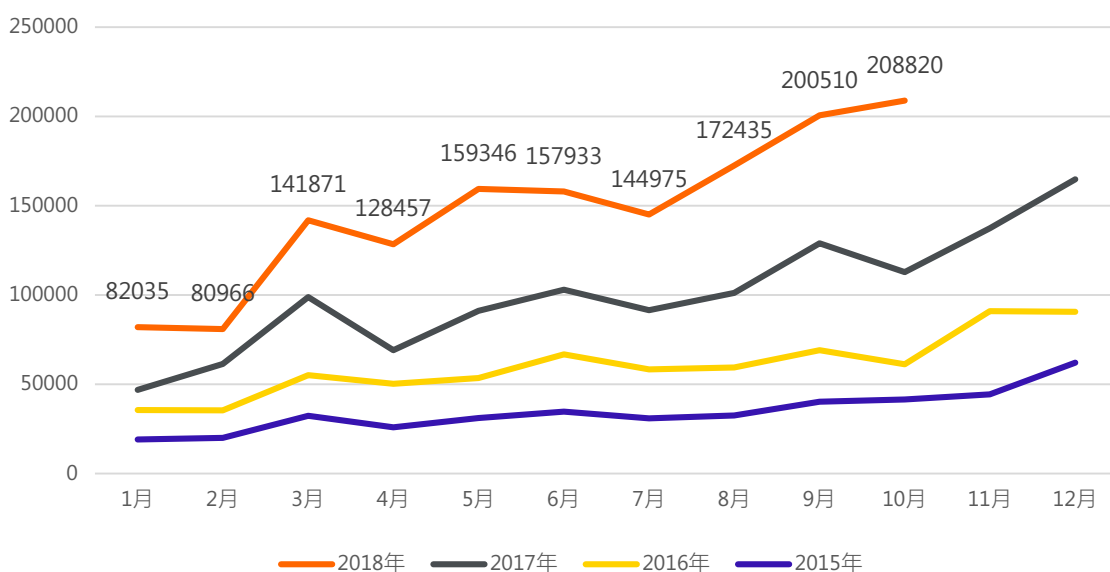
## ● 整体市场

根据Evsales数据，2018年10月，全球新能源乘用车销量同比增长75%，继续创造历史新高，全球总销量超过20.8万辆，达208820辆。全年累计来看，已经接近150万辆。

根据市场规律，每季度的第一个月销量表现往往一般，与前两年对比也可以看出，10月的销量往往会出现下探走势，然而今年10月的惊人销量表现足以给市场信心，预计年底最后两月新能源乘用车市场将会达到另一个巅峰，全年销售200万辆的目标成为现实指日可待。

10月，新能源乘用车市场份额继续提升，达到1.9%，全年份额预计冲击2%。

图43 2015-2018全球新能源乘用车销量走势（单位：辆）



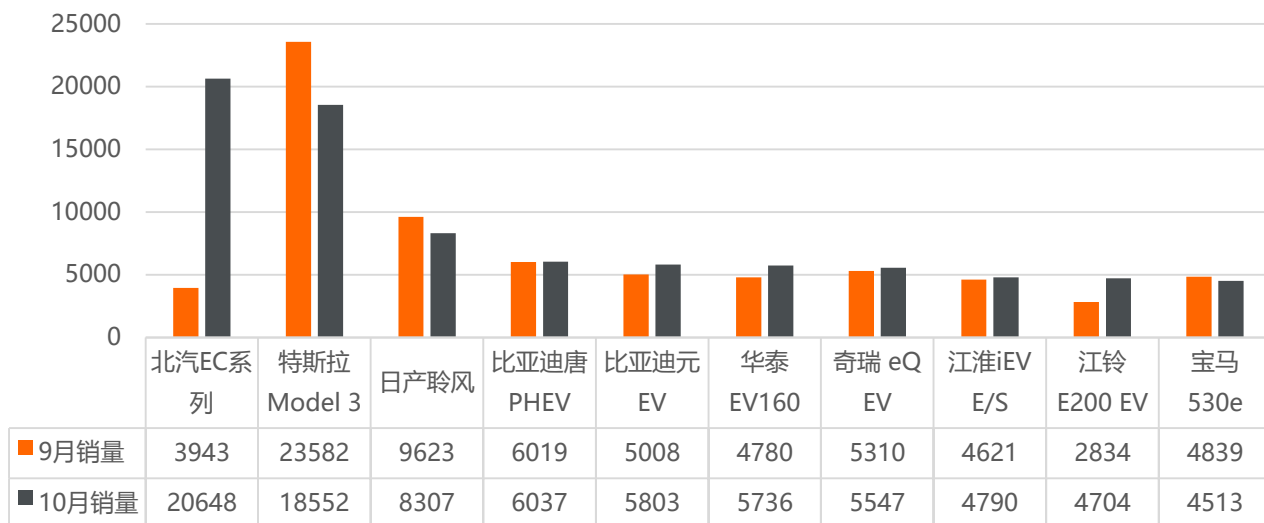
数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

## ● 车型与车企

分车型看，特斯拉Model 3的交付节奏有所放缓，环比上月销量降低21.3%，退居第二位。北汽EC系列却开始全力冲刺，以20648辆的惊人销量表现再次领跑市场，环比大幅增长423.7%，重拾冠军宝座。

特斯拉Model S本月初交付2181辆，环比下降73%；特斯拉Model X环比下降75%，交付1760辆。双双跌出Top 10榜单。江铃E200环比大幅增长66%，10月交付了4704台，本月挺入前十榜单，位列第八。

图44 2018年10月全球新能源车型销量Top 10 (单位:辆)



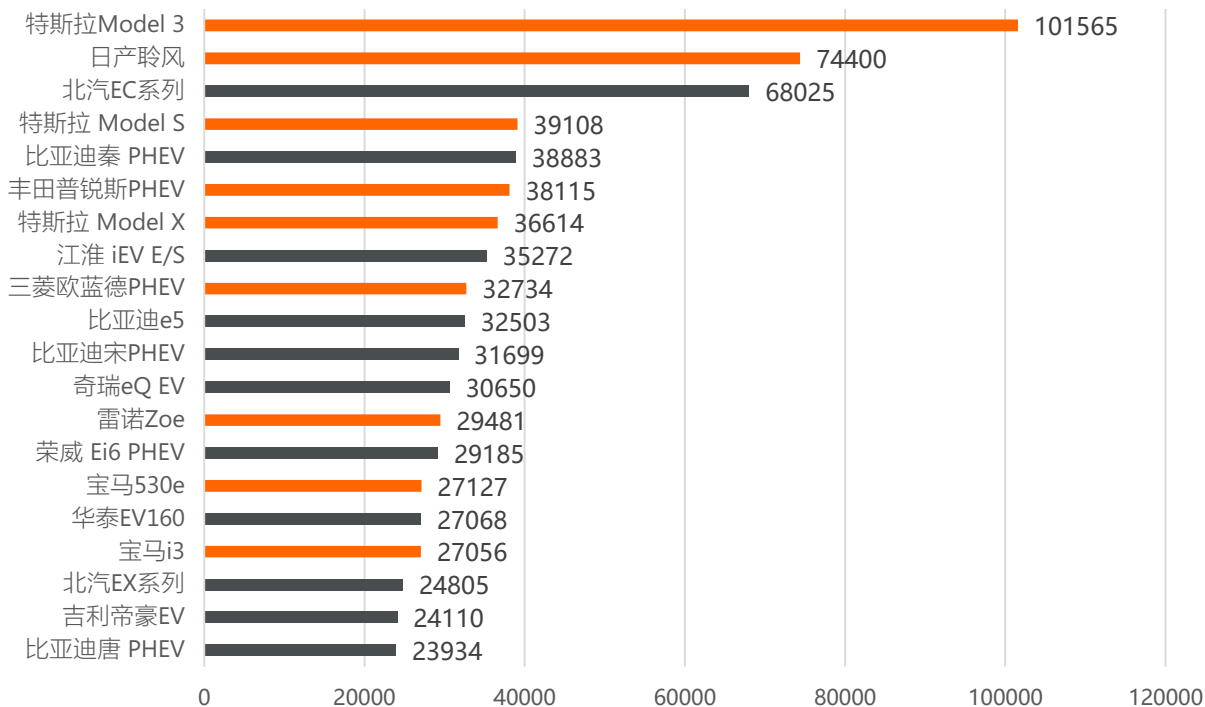
数据来源: Evsales 分析制图: 第一电动研究院

全年总销量来看,特斯拉Model3累计销量达101565辆,牢牢占据首位。北汽EC系列正在缩小与排名第二位的日产聆风之间的差距,如果北汽EC系列继续保持高速增长,预计下月就会有所突破。

特斯拉Model S依然凭借9月的销量表现,守住了第四名的位置。

两个插混车型丰田普锐斯和比亚迪秦依然竞争激烈,本月,比亚迪秦PHEV较之上月小幅上涨,交付3892辆;而丰田普锐斯PHEV较之上月小幅降低,交付3114辆。累计来看,本月比亚迪秦PHEV名次获得提升,紧随特斯拉Model S之后,即将成为全球最畅销的PHEV车型。

图45 2018年1-10月全球新能源车型销量Top 10 (单位:辆)

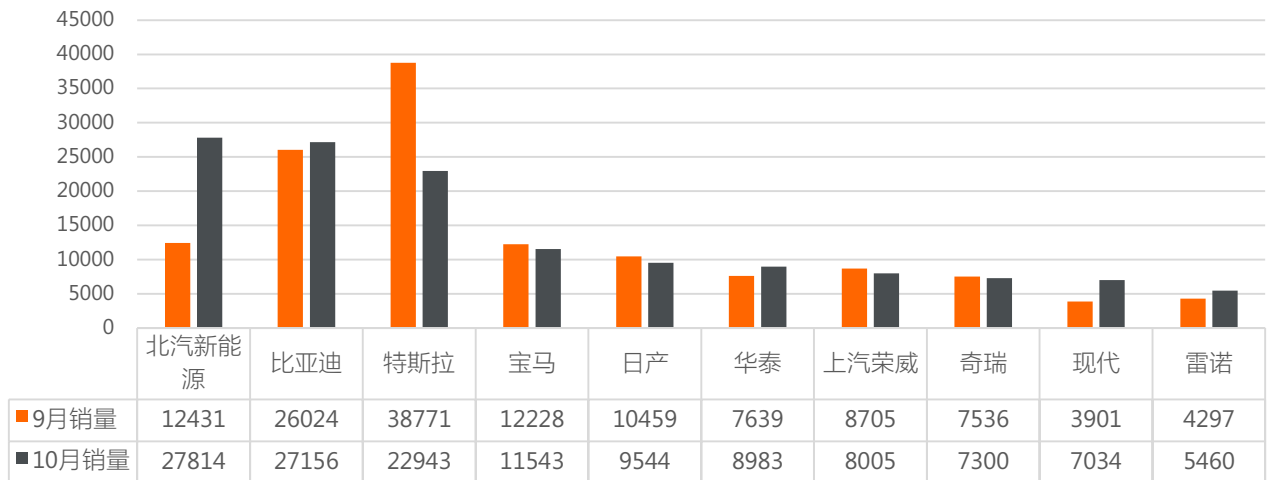


数据来源: Evsales 分析制图: 第一电动研究院

分车企看，10月，北汽新能源凭借近2.8万辆的总销量一举夺冠，比亚迪排名第二，超过2.7万辆的总销量同样创造了历史。特斯拉销售节奏放缓，环比下降40.8%，本月位列第三位。

宝马、日产稳定在第四五名的位置。上汽荣威本月被华泰汽车超越，排名第七。现代汽车环比增长80%，雷诺环比增长27%，挺入前十。

图46 2018年10月全球新能源车企销量Top 10 (单位：辆)

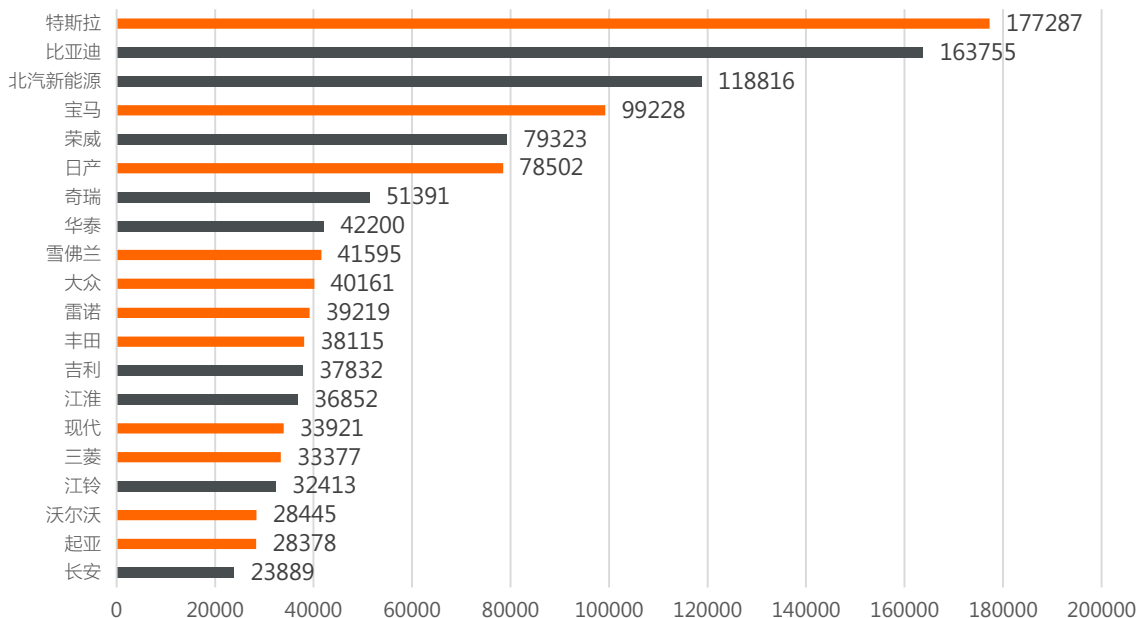


数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

年度累计来看，特斯拉、比亚迪继续领跑，全年销量冠军毫无悬念。本月，得益于EC系列的超2万台的销量表现，北汽新能源扩大了与宝马的优势，季军地位相对安全。

分国别来看，中国车企的领先地位明显，占据48%的市场份额。美国以16%的份额排位第二，其次是德国，市场占有率为15%。

图47 2018年1-10月全球新能源车企销量Top 20 (单位：辆)



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

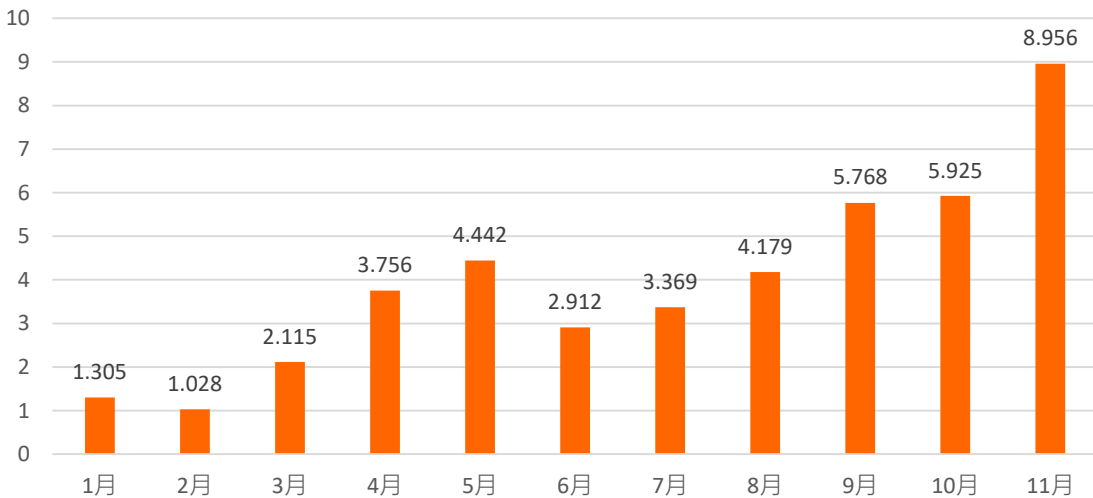


# 动力电池：11月装机量8.956GWh，头部效应持续加强

## ●装机量及结构

2018年11月国内新能源汽车产量19.2万辆，环比大涨41.29%。根据第一电动研究院的统计测算，动力电池11月装机量为8.956GWh，环比同样大涨51.14%，同比上涨28.7%。1-11月累计装机量为43.8GWh，累计同比增长78%。

图48 2018年1-11月动力电池出货量走势（单位：GWh）

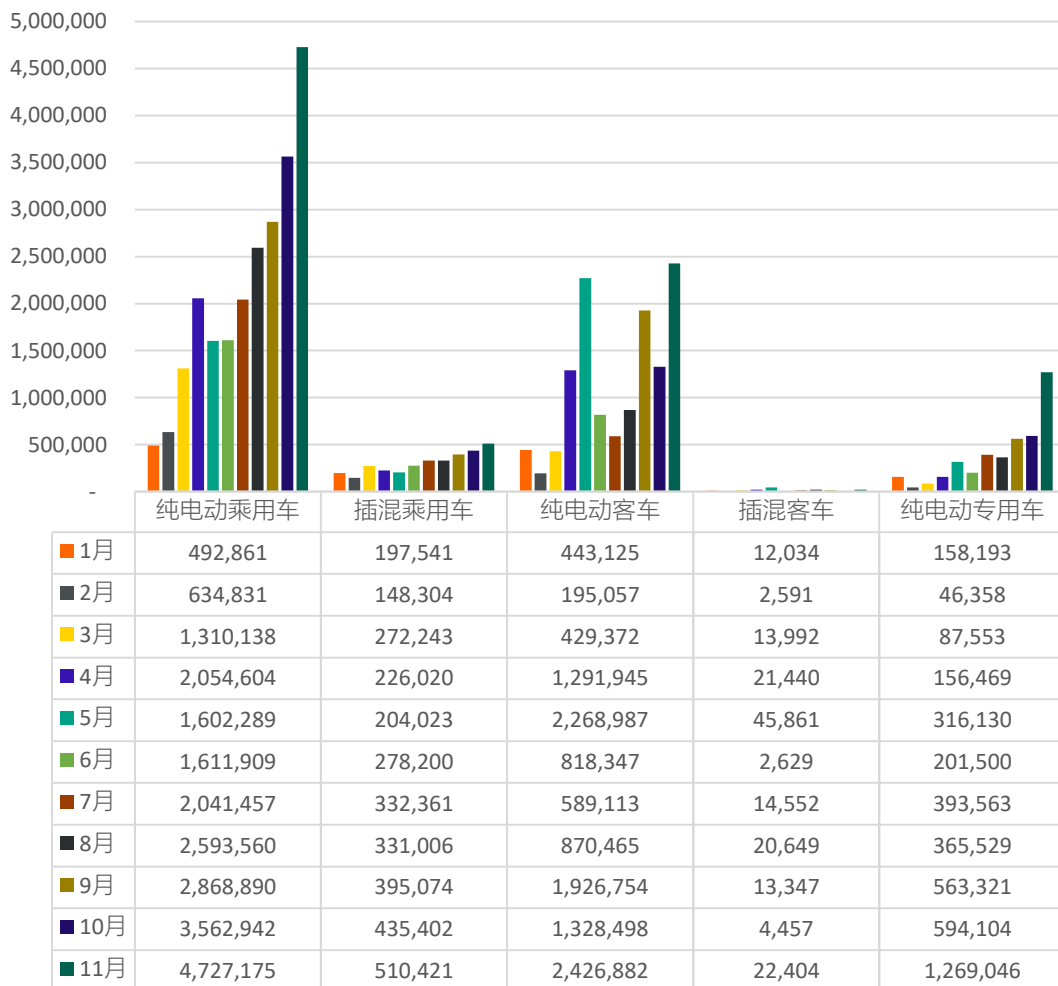


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从车辆细分类别来看，2018年11月电动汽车装机量的提升主要来源于纯电动乘用车、纯电动客车及纯电动专用车。11月纯电动乘用车产量为116888辆，环比上升34.5%，其装机量为4.73GWh，环比上升32.68%。纯电动乘用车装机量占11月总装机量的52.8%。

客车方面，由于11月纯电动客车产量较10月大幅提升106.9%，装机量也随之提升82.68%，达到2.43GWh。11月纯电动专用车装机量较10月也大幅提升，装机1.27GWh，环比上升113.61%。

图49 2018年1-11月动力电池在各类用车中的搭载量 (单位：GWh)

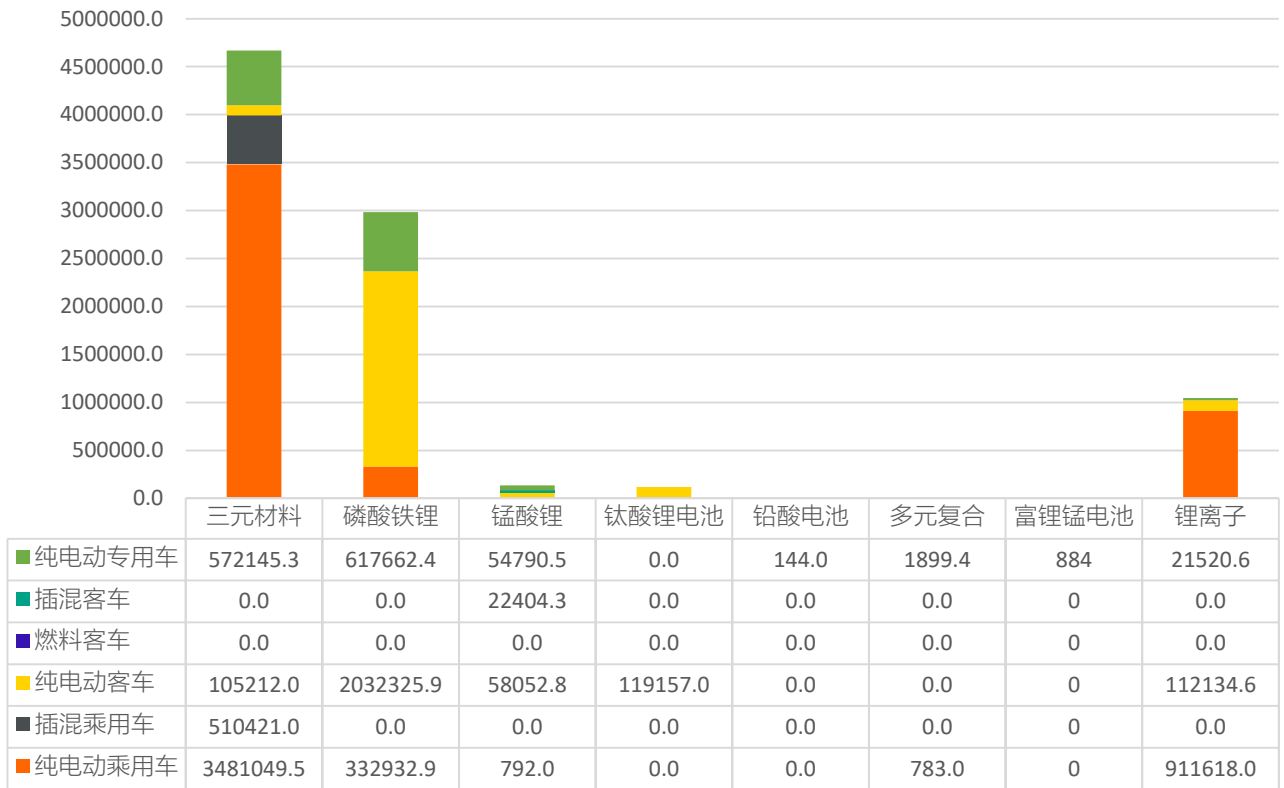


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

11月三元材料的搭载量为4.67GWh，其中纯电动乘用车占74.56%。三元材料搭载量占总搭载量的52.13%。磷酸铁锂方面，由于纯电动客车及纯电动专用车11月出货量大幅提升，其搭载量也水涨船高，达到2.98GWh，占总装机量的34.4%，较10月上升约3个百分点。

而11月最让人印象深刻的是富锂锰电池历史性地实现了装机，有884kWh的富锂锰电池装载在了纯电动专用车上。

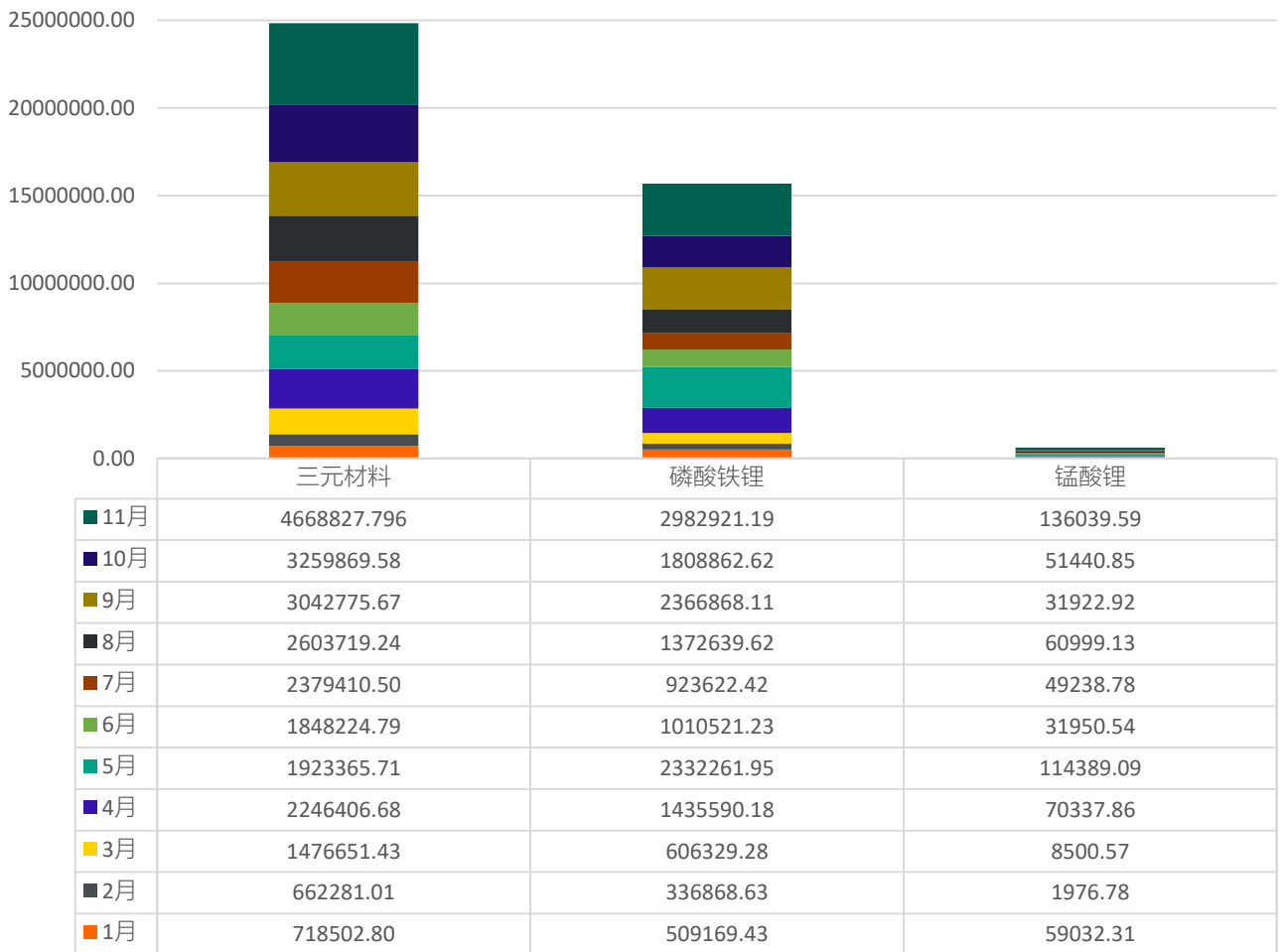
图50 2018年11月各类动力电池搭载情况（单位：KWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

今年前11个月累计来看，三元锂电池累计实现装机24.8GWh，磷酸铁锂电池累计装机15.7GWh，在累计总装机量中的比重分别为56.75%和35.85%。

图51 2018年1-11月主要动力电池累计出货量（单位：KWh）

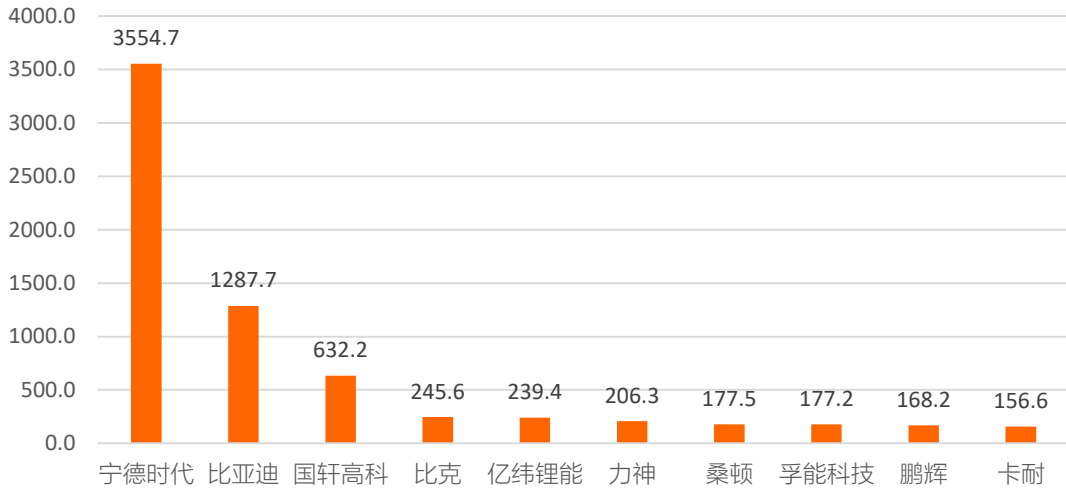


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ●企业表现

根据真锂研究数据显示，11月共有65家电池芯厂实现了装机应用。其中宁德时代与比亚迪合计贡献了市场54%的装机量，2-10名的厂商则贡献了22.36%的装机量。TOP10厂商合计占领了近8成市场份额。

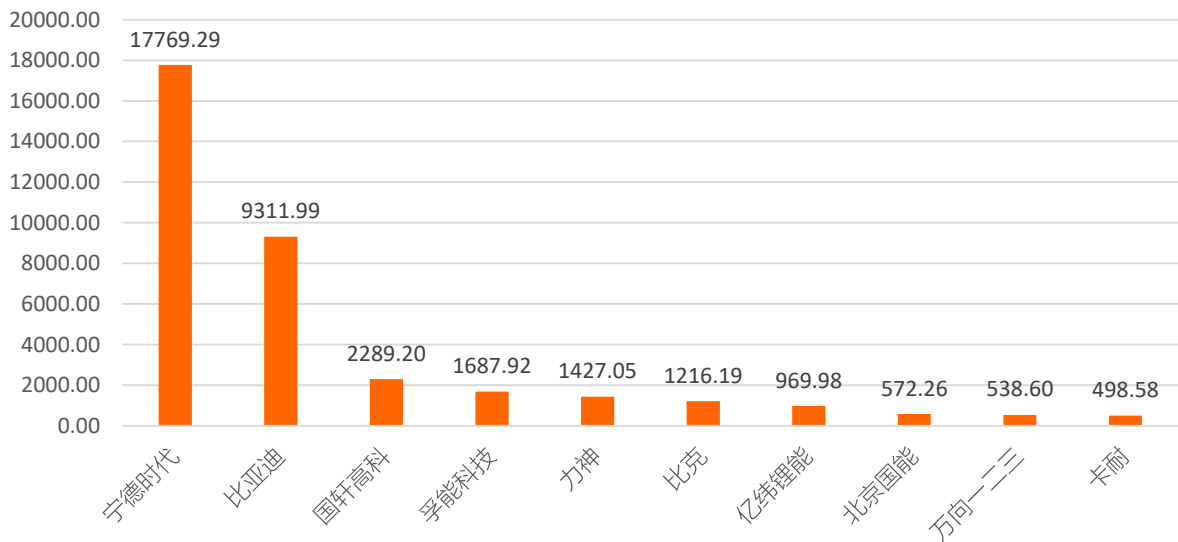
图52 2018年11月动力电池单体供应商出货量TOP10排名 (单位：MWh)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

累计今年1-11月来看，宁德时代以17.77GWh的装机总量遥遥领先于其他电池厂商，独占40.61%的市场份额；比亚迪以9.3GWh位居第二，占据21.28%的市场份额。第二梯队的国轩高科、孚能科技、力神和比克累计装机量均超过了1GWh。TOP10累计总装机36.28GWh，市场份额合计82.91%。

图53 2018年累计1-11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

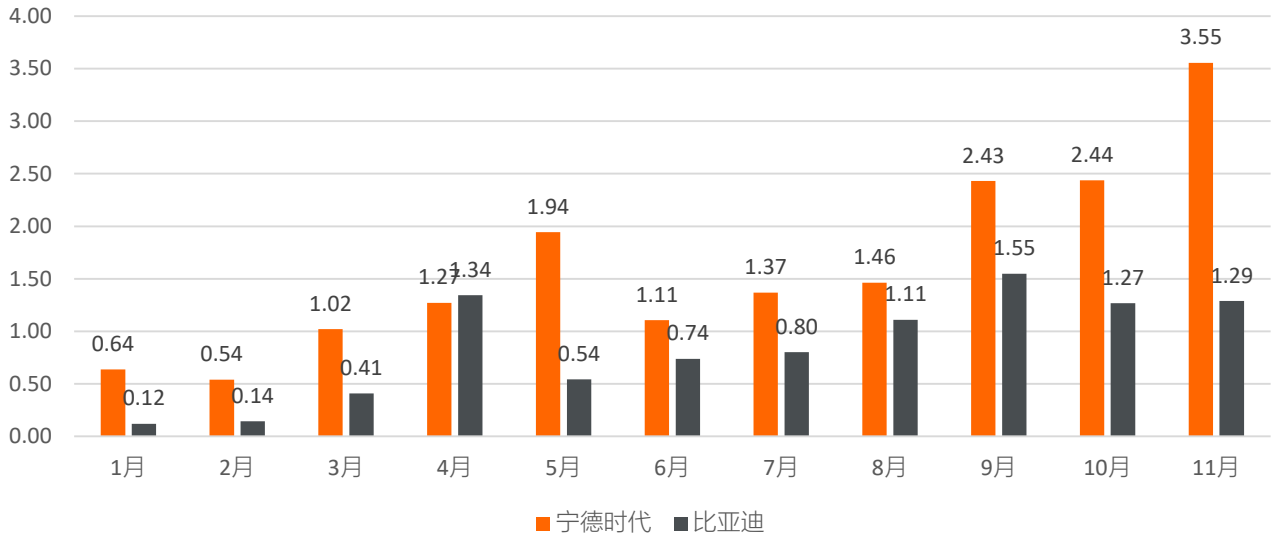
表7 2018年11月主力电池产品配套变化 (单位：MWh)

单体供应商	车辆类型	10月	11月
宁德时代	乘用车	1,690,084.56	1,892,490.21
	客车	677,556.27	1,464,586.05
	专用车及货车	68,784.91	197,606.26
比亚迪	乘用车	915,859.30	1,101,342.80
	客车	345,779.00	127,362.67
	专用车及货车	6,947.20	59,040.00
国轩高科	乘用车	105,913.90	340,894.60
	客车	14,002.34	96,031.17
	专用车及货车	165,063.50	195,253.48
比克	乘用车	246,459.98	229,633.32
	客车	387.00	43.00
	专用车及货车	9,305.67	15,904.20
亿纬锂能	乘用车	1,500.00	700.00
	客车	113,157.87	222,277.99
	专用车及货车	6,475.26	16,397.91
力神	乘用车	141,051.21	143,047.15
	客车	22,510.92	28,030.30
	专用车及货车	11,771.90	35,209.03
桑顿	乘用车	46,596.00	82,364.00
	客车	14,878.00	71,762.00
	专用车及货车	11,205.68	23,384.77
孚能科技	乘用车	184,170.20	177,101.60
	专用车及货车	-	100.00
鹏辉	乘用车	38,660.00	110,159.00
	客车	-	-
	专用车及货车	2,048.34	58,077.20
卡耐	乘用车	143,765.00	156,580.00
	专用车及货车	-	-

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

11月宁德时代在客车与专用车装机量都大幅提升。比亚迪则维持了10月的装机水平。国轩高科11月在乘用车上发力，一举来到季军的位置，其主要配套车型为北汽EC系列和江淮IEV系列。

图54 2018年1-11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

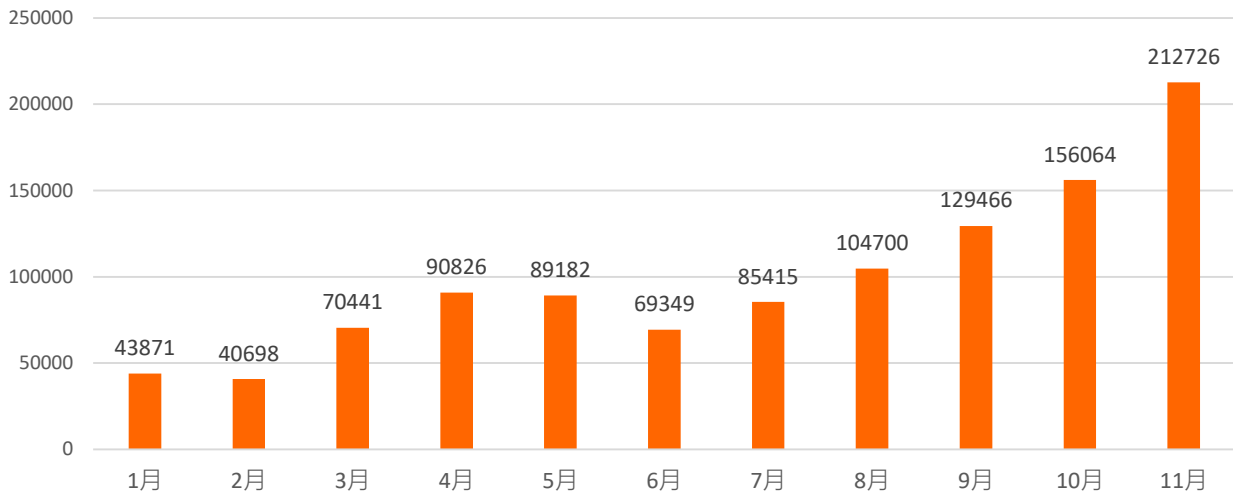
2018年11月新能源汽车产量大幅提升, 年末效应开始显现, 相信剩下的一个月装机量将会保持增长态势, 头部效应也将得到进一步强化。

## 驱动电机：装机量超20万台，专用车占比显著提升

### ●市场走势

根据工信部出厂合格证计算，受益于新能源汽车市场年底冲量效应影响，新能源驱动电机装机量继续稳步攀升，11月装机总量达到212726台，创出年内新峰值。

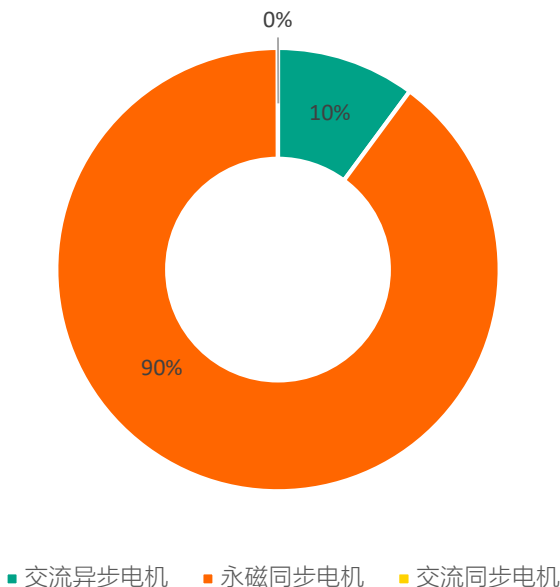
图55 2018年1-11月新能源汽车驱动电机装机量（单位：台）



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，永磁同步电机依然占据着市场主流地位，11月市场份额达到90%。

图56 2018年11月新能源汽车搭载电机类型分布

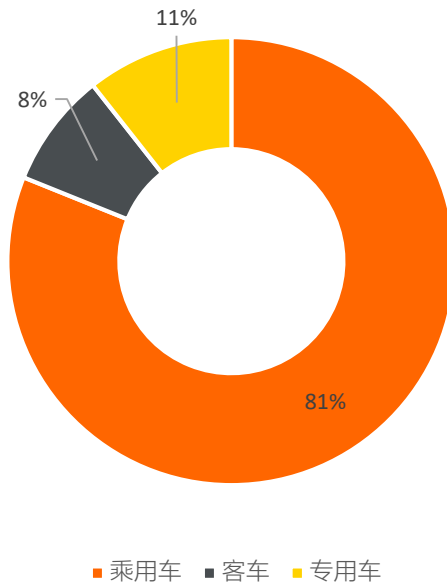


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院



从新能源汽车车辆类型来看，11月驱动电机装机量中，新能源乘用车占比达81%，较之10月比重有所降低。新能源专用车异军突起，本月占比超过10%，达到11%。继续扩大了对于新能源客车的比较优势。

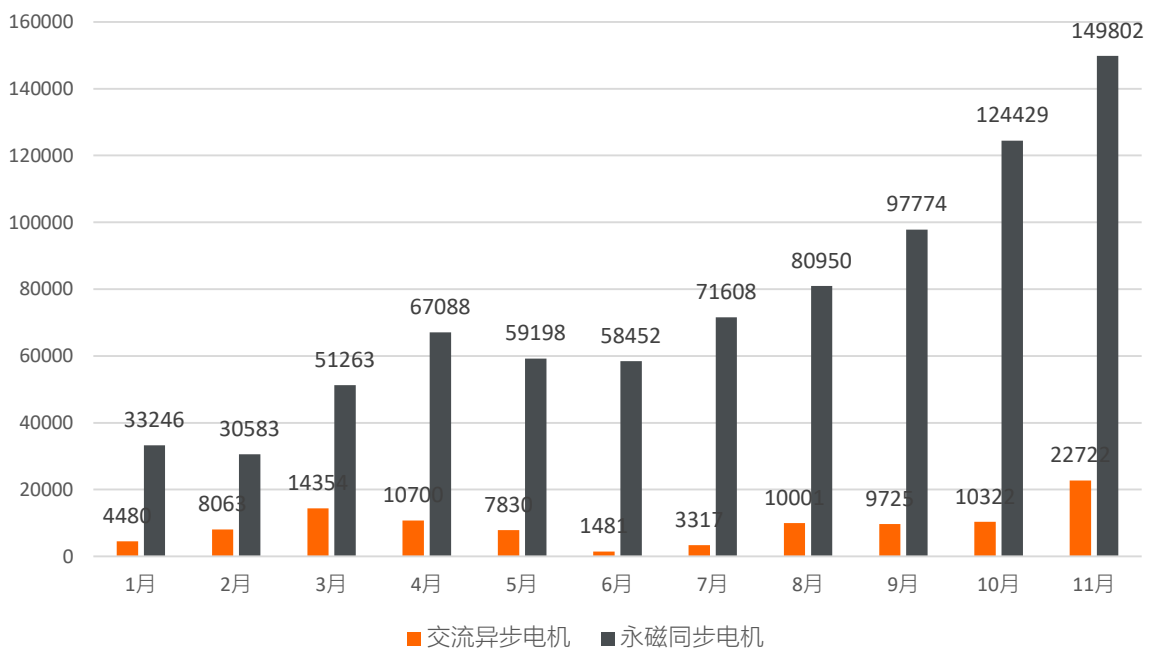
图57 2018年11月新能源汽车电机搭载车型分布



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，11月新能源乘用车产量继续提升，产量突破15万辆，达到152877辆，搭载电机超过17万台，其中，永磁同步电机占比达到86.83%，交流异步电机占比稍有提升。

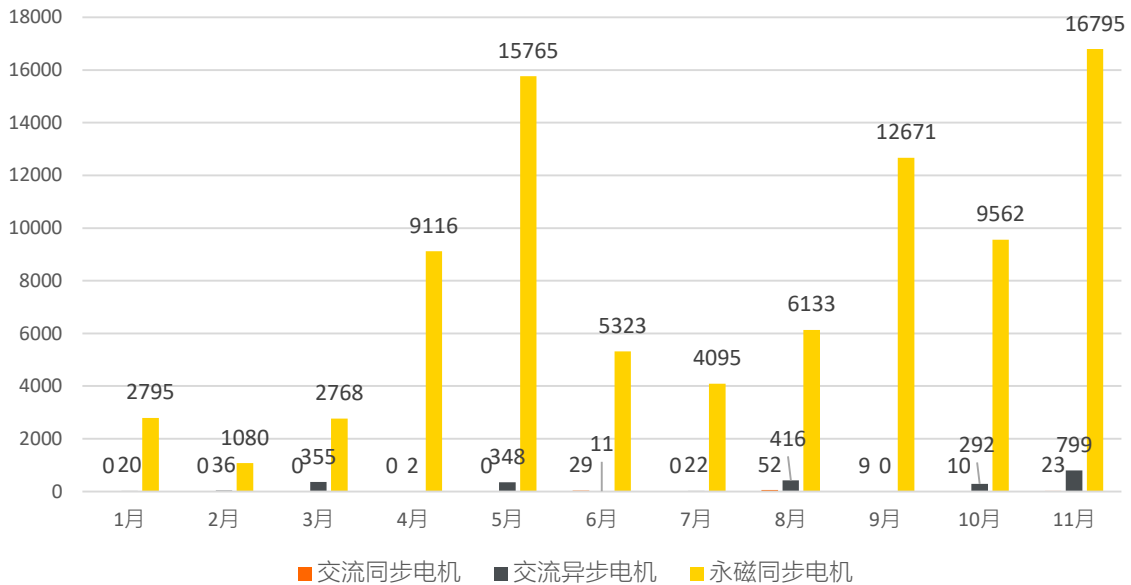
图58 2018年1-11月新能源乘用车驱动电机装机量（单位：台）



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，凭借新能源客车年尾效应凸显，产量创出年内新高，电机搭载量来看，同样达到年度新高点，装机总量达到17617台。其中，永磁同步电机市场份额超过95%。

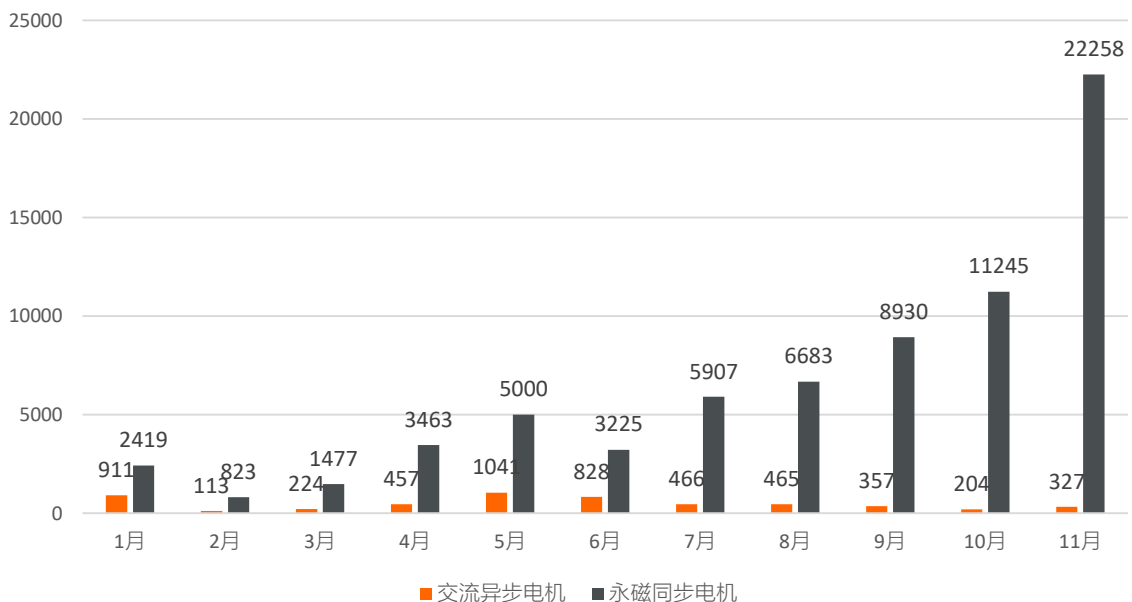
图59 2018年1-11月新能源客车驱动电机装机量（单位：台）



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，受益于新能源专用车11月近乎翻番的市场表现，电机装机量势如破竹，装机总量达到22585台。其中，永磁同步电机占比98.56%，交流异步电机占比微乎其微。

图60 2018年1-11月新能源专用车驱动电机装机量（单位：台）

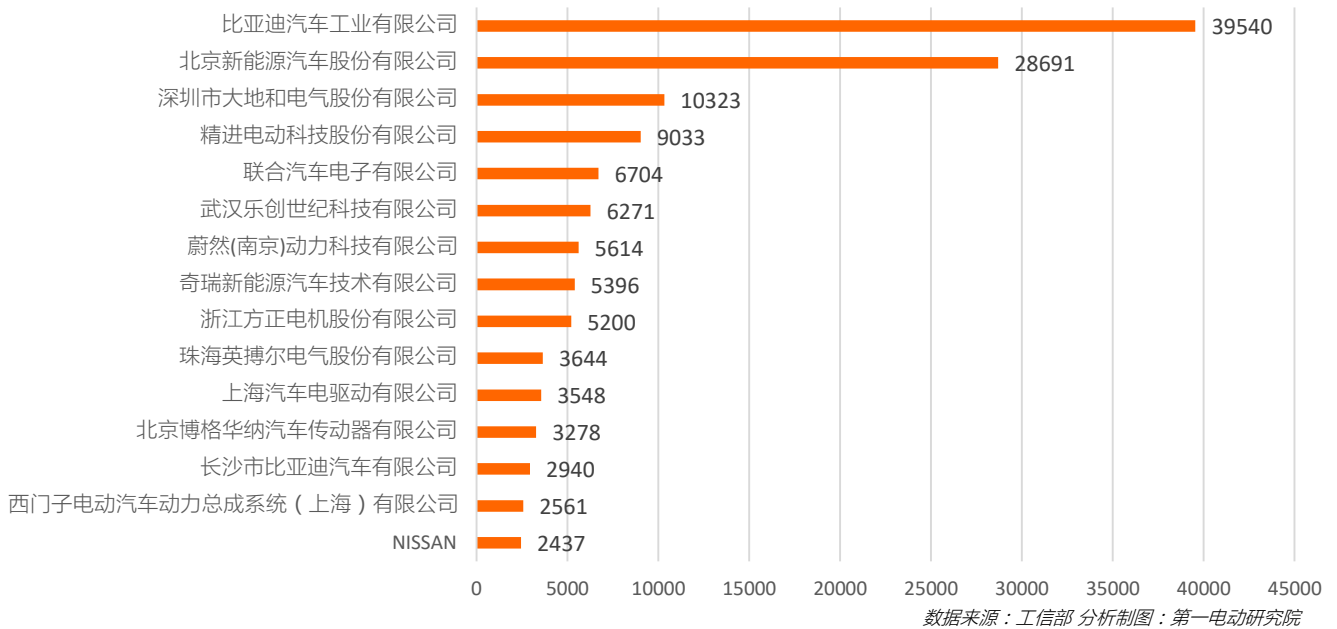


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## ● 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作为行业领军企业，主力地位稳固。依托自身新能源乘用车产品产量领先优势，新能源电机装机量同样领先于其他同行。深圳大地和11月为5家新能源乘用车车企提供电机配套，其中，受益于江铃新能源11月8083辆的总产量表现，电机装机量突破一万台，超越精进电动位居第三。奇瑞新能源11月产量与10月相比并未出现显著提升，电机装机量名次出现大幅下滑。

图61 2018年11月新能源乘用车电机装机量Top15供应商（单位：台）



配套车企车型来看，比亚迪和北汽新能源完全自主配套，11月比亚迪主要配套车型为唐、宋DM、元等车型，与10月相比并无太多区别；北汽新能源11月主要配套车型为EC180和EC3为代表的EC系列，第三方电机供应商中，为江铃和海马提供配套的深圳市大地和11月异军突起。

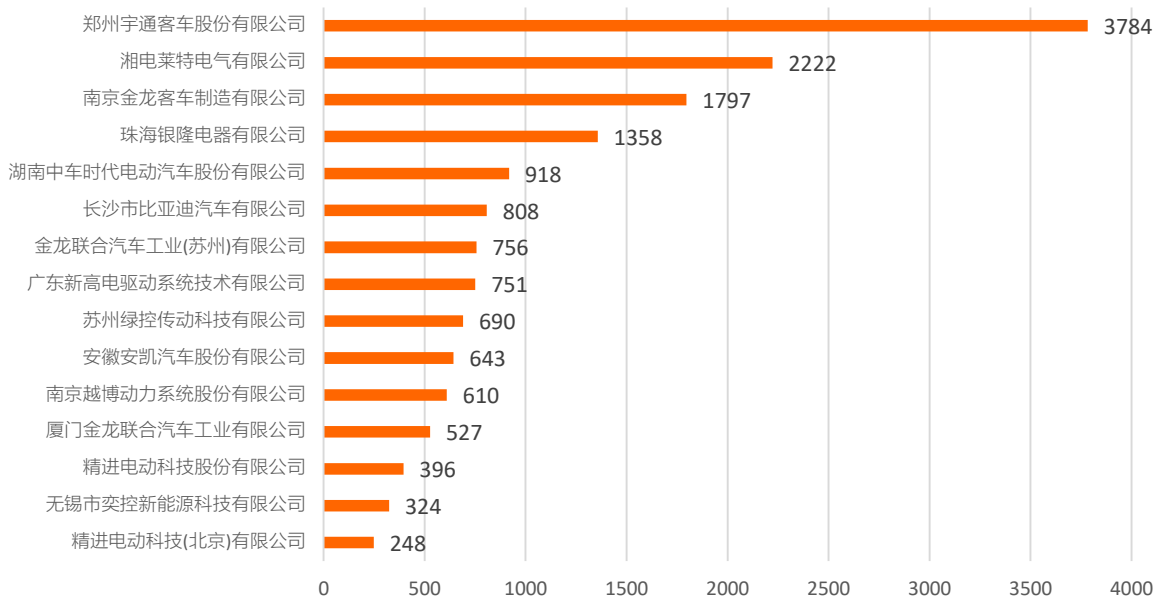
表8 2018年11月新能源乘用车电机装机量Top10配套车企

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	EC180、EC3、EU5、EX360
深圳市大地和电气股份有限公司	江铃新能源	E200、E200N
	海马	爱尚EV
精进电动科技股份有限公司	吉利	帝豪EV
	广汽乘用车	传祺GS4 PHEV、祺智EV
联合汽车电子有限公司	上汽乘用车	荣威i6、荣威eRX5
武汉乐创世纪科技有限公司	东风	俊风ER30
蔚然(南京)动力科技有限公司	蔚来	ES8
奇瑞新能源汽车技术有限公司	奇瑞	eQ1
浙江方正电机股份有限公司	上汽通用五菱	宝骏E200
珠海英搏尔电气股份有限公司	江淮	iEV6E

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，宇通客车自主配套遥遥领先，而比亚迪和广汽比亚迪因11月产量不升反降，与多数客车企业年底冲量态势截然相反，电机装机量排名同样大幅下滑，湘电莱特因此超越比亚迪，位居第二。此外，南京金龙11月产量达到1797辆，超过5月的年度纪录，创出新高，电机装机量随之攀升，跃居第三。

图62 2018年11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

配套车企车型来看，多数为新能源客车企业自主配套，第三方电机供应商湘电莱特主要为东风小康一款型号为DXK6450EC5BEV轻客。

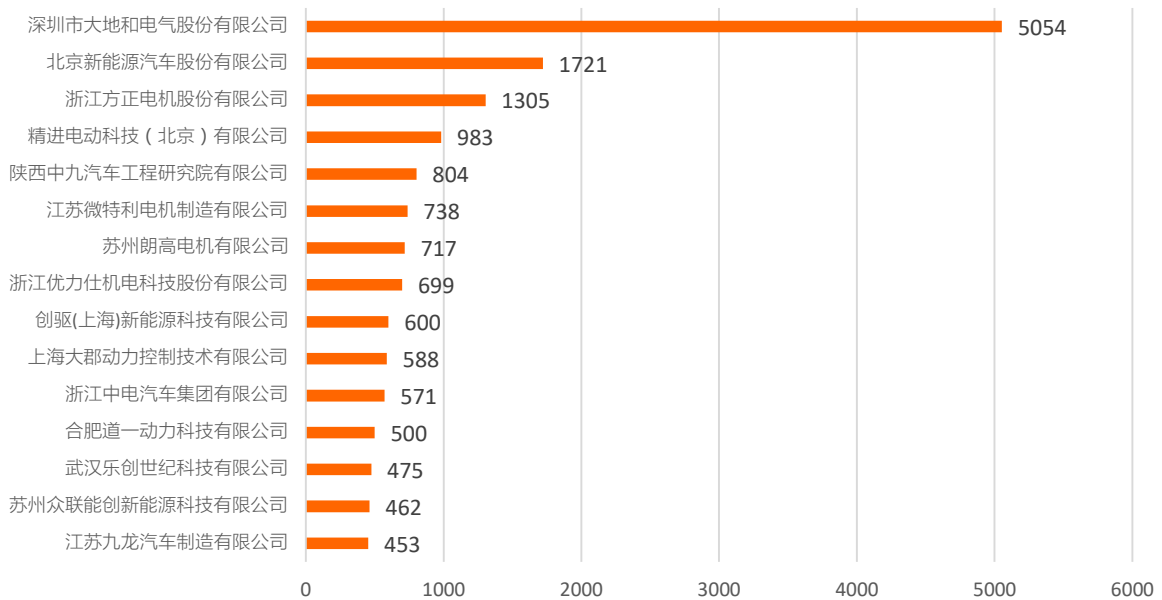
表9 2018年11月新能源客车电机装机量Top10配套车企

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
湘电莱特电气有限公司	东风小康
南京金龙客车制造有限公司	南京金龙
珠海银隆电器有限公司	珠海广通
湖南中车时代电动汽车股份有限公司	中车时代、申龙客车
长沙市比亚迪汽车有限公司	广汽比亚迪、比亚迪
金龙联合汽车工业(苏州)有限公司	苏州金龙
广东新高电驱动系统技术有限公司	陆地方舟
苏州绿控传动科技有限公司	中国重汽、华德尼奥普兰客车
安徽安凯汽车股份有限公司	安凯客车

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，排名领先的电机供应商几乎全部为第三方电机供应商，其中，深圳市大地和为多家专用车车企提供配套产品，其中奇瑞汽车一款型号为SQR5021XXYBEVK061纯电动厢式运输车11月产量高达2613台，巩固了深圳市大地和作为新能源专用车领域电机供应商的领先地位。

图 63 2018年11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10 2018年11月新能源专用车电机装机量Top10配套车企

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
北京新能源汽车股份有限公司	北汽新能源
浙江方正电机股份有限公司	东风汽车
精进电动科技(北京)有限公司	东风汽车
陕西中九汽车工程研究院有限公司	陕西通家
江苏微特利电机制造有限公司	厦门金旅
苏州朗高电机有限公司	东风汽车
浙江优力仕机电科技股份有限公司	奇瑞商用车
创驱(上海)新能源科技有限公司	河北长安
上海大郡动力控制技术有限公司	重庆长安、比亚迪

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

## 技术研判

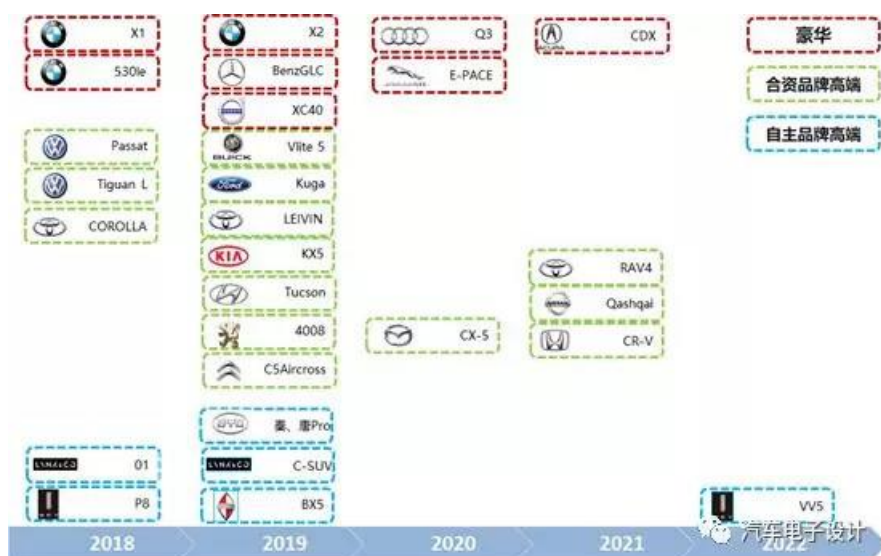
# 比亚迪这一代插电混动技术与之前的差异

2018年对于国内的新能源汽车来说，开启了新一轮销量高潮，以比亚迪、北汽、上汽为代表，分别往20万、15万和10万这几个重要的关口冲刺，去赢得更多的市场份额。

### 插电式混合动力的车型竞争

国内插电式混合动力正成为今年汽车厂商特别是合资车企进攻的重点细分市场，蓄积已久技术和产品势必要在补贴退坡、国内车企换气的窗口入场。下半年，不少主流品牌都推出了自己全新的插电式混动车，包括雷凌插电混动版、卡罗拉插电混动版、沃尔沃 XC60、别克VELITE 6插电混动版，还有一个类合资品牌领克推出的PHEV，这一切都让接下来的PHEV市场分外热闹。外资特别是大众帕萨特和途观L的PHEV，这两款车辆本来就有一定的口碑，在定价的优势下还是很有竞争力的；丰田卡罗拉和雷凌的PHEV，之前混动的版本积累了一些人气，接下来插电式混动化的优势客观是存在的，这两家下了很大的决心，是要在大型车辆的插电混动化依靠自己的品牌优势来打的。

图1 PHEV竞争型谱



PHEV在除了强制规定纯电动以外的城市，车辆的全场景的实用性和车企的原有优势，显然更符合当下一线城市的消费需求。种种问题之下，插电混动汽车在安全、使用习惯、电池需求量、成本、充电时间和续航里程等方面更具现实意义，更符合消费者实际使用，从车企来说，是中国认可的新能源汽车类型，可以享受到新能源汽车的正积分。对企业来说，这种一举两得事情，将是一个十分可靠的机会。也正是这样一个原因，使得BMW对于卖PHEV采取一种较为极端的定价策略，和燃油车价位相差无几，这样使得限购城市的消费者考虑到牌照的因素会优先选择混动。不过这个价格和普通人的需求有些距离的，毕竟是40多万的车。

图2 插电式混动乘用车占比

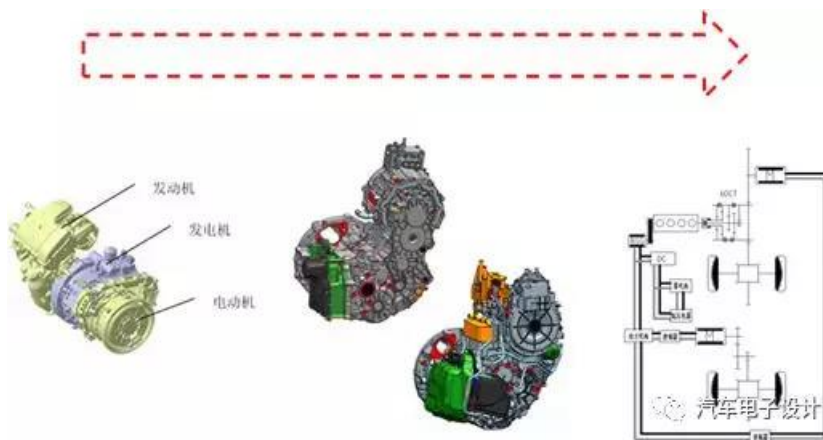


纵观2018年狭义乘用车市场销量，国内传统燃油车市场开始下滑，而新能源汽车市场却启动了一波高速增长势头。2018年1~11月份，国内插混车型的总销量达到了23.86万辆，而在这其中，有10.79万辆插混产品来自比亚迪，占据了国内该市场的45%。

### 比亚迪的迭代

从2008年比亚迪发布混动车型F3DM距今已过去十多个年头，通过这十余年技术积累，比亚迪在新能源插混的领域是怎么演进的？

图3 比亚迪的三代DM技术



第一代：F3DM，这是最为经典的双模式车DM1技术，一半是燃油，一半是电动，这是比亚迪的尝试，总体的数量在一定范围内就进行迭代进入第二代DM技术。

第二代：秦、唐、宋的DM2，在充分发挥纯电的特性上，继续以P3和P3+P4的架构为基础，增大电池围绕纯电的特性（从50公里做到了80公里和100公里）做文章，主要的考虑点是围绕着加速特性，虽然这个阶段比亚迪的B阶段油耗表现一般，但至少证明比亚迪第一阶段的冲刺是成功的，有了技术上的积累，比亚迪的秦、唐、宋在核心城市市场表现优异。

第三代：按照新的技术，这一代的DM3技术较于DM2新增了高压的BSG电机，通过优化控制策略和增加BSG电机提升硬件并行的改进，在B阶段油耗、NVH还有动力解耦去做文章，从工信部的油耗来看，有了很大的改善，对比来看这个改进和变化，是提高DM3车型燃油经济性的关键设计。

### BSG电机的设计的主要的思路

原来的第二代DM2用的是12V的启动电机，沿用了原有的一套发动机的控制策略，某种程度上，比亚迪并没有在发动机上给整套混动系统有什么帮助。而现在来看，通过引入P0的高压BSG电机，可以有以下的效用：

#### a)提升发电效率

P3的系统是很难给电池保持电量的，原有的比亚迪的混动系统很大的缺点就是在于，没办法让发动机很高效给电池充电。在引入P0的BSG以后，总算是可以在之前的基础上有所改进，通过较为直接的耦合，来提高发电的效率。

在硬件构型上，原来的发电是很痛苦的事情，需要通过DCT里面的多个档位，才能传递到电机上给电池补电，由于行车发电是和车轮耦合的，整体的效率点控制很难。

特意去开发了一个独立的原地发电，这个时候发动机还在颤抖的给电池充电。在加入了BSG以后，根据比亚迪发布的资料，多了四个充电模式，主要是根据测试得到的工况，选择不同的发电路径。

#### b)兼顾启动、改善起步和行驶中换挡的平顺性

当动力电池电量耗尽的时候，在混动状态下BSG电机，可以帮助发动机有效的控制，对于发动机来说，可以提高换挡的时候转速，提高扭矩的响应速度和减少冲击。

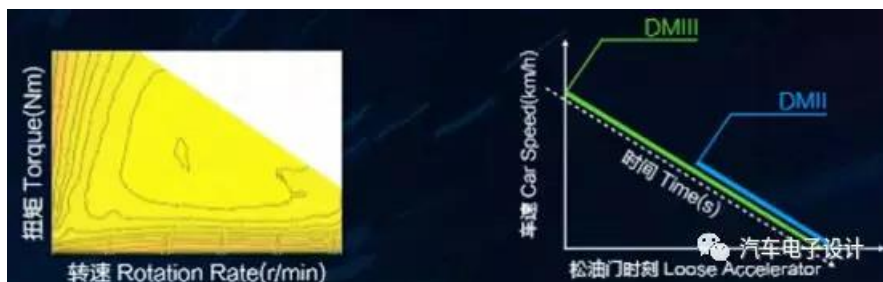
图4 有关BSG控制策略的调整



严格来说，之前的比亚迪的技术能力主要在电动车这部分，这里通过改进，在发动机和变速箱上的策略调整，让它变为一台真正的混合动力车辆。这个也是工程意识上的改变，混动模式下，需要各个部分都进行努力才有好的结果

并用数据突出第三代DM技术中BSG电机的优势。然后重点描述在混动状态时，BSG电机加入，改善了发电效率和换挡时转速、扭矩的响应速度，减少了冲击。同时发动机能够在大部分时间工作于经济转速下，再次提高燃油经济性。这个B阶段油耗的下降，主要源于发动机的高效工作区时间段的占比提升，还有发动机停机的时间占比。

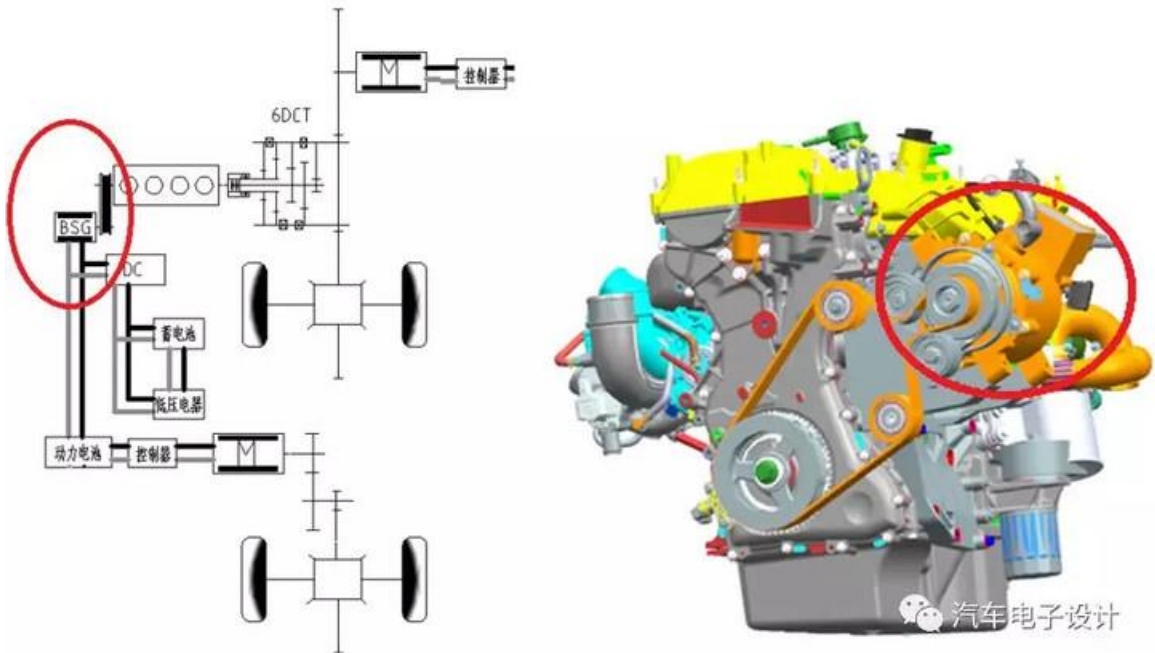
图5 BSG对发动机的一些影响





在原有的构型基础上，通过加入BSG电机还是一种现实可行的方案，在并联低度混合式与单轴并联中度混合式车型工况下，BSG电机能给整个系统带来一定的帮助，使得系统的B阶段的油耗有了一定的降幅。

图6 BSG的加入和位置



**小结：**比亚迪这一代DM3的动力总成技术改变，在物理结构上加入BSG电机，全新的BSG电机，不仅改善了原有插混动力架构的不足之处，也为未来插混技术的发展提供了一个更为有效的解决方案。硬件和提升，配合软件方面多种策略优化，使得搭载车型油耗进一步下降，并且保持了原有动力特性，总体上具备了和合资车企插电式混合动力对垒的资格，甚至在部分参数上处于领先地位。由于比亚迪插混技术起步时间早，在市场的总体格局来看，在明年合资入局、自主混战的情况下，插混市场会有非常激烈的竞争。

## 政策解读

# 股比放开大浪来袭，合资车企的中方并非没有还手之力

无论国内合资车企的中方是否愿意，放开股比的浪潮已经向他们打来了。目前表面上虽然风平浪静，但实则暗流汹涌。

继宝马宣布将以75%的股比控股华晨宝马之后，越来越多的合资车企开始表达这样的诉求，因而不断有相关消息传出。我们预测，这样的传言还会更多，而“传言成真”的情况也同样会增多。



**2005年北京奔驰成立后，经过十余年发展，北京奔驰工厂已成为梅赛德斯奔驰全球最大、综合性最强的乘用车生产基地，拥有前驱车平台、后驱车平台及发动机工厂**

事实上，始于1984年中德双方签订上海大众合资协议、距今已有34年历史的合资股比限制，在中国汽车产业这块土壤里已变得根深蒂固，而正是因为根深蒂固，才会在松动时牵一发动全身。2018年4月17日国家发改委官方网站发布消息：“分阶段逐步取消汽车外资股比限制，至2022年全面取消”，自此业界关于股比放开的关注和讨论就没停止过。



中华人民共和国国家发展和改革委员会  
National Development and Reform Commission

首页 > 新闻中心 > 新闻发布

## 国家发展改革委就制定新的外商投资负面清单 及制造业开放问题答记者问

二、各界都很关注汽车等制造业开放问题，请问在制定新的外商投资负面清单中有什么具体考虑和安排？

习近平总书记在博鳌论坛上宣布了我国扩大制造业开放的重大举措。制造业开放是我国开放最早的领域，也是市场竞争最充分的领域。40年改革开放实践证明，在一定发展基础上，只有开放才能充分激发市场活力，只有开放才能倒逼企业创新，只有开放才能集聚国内外资源。

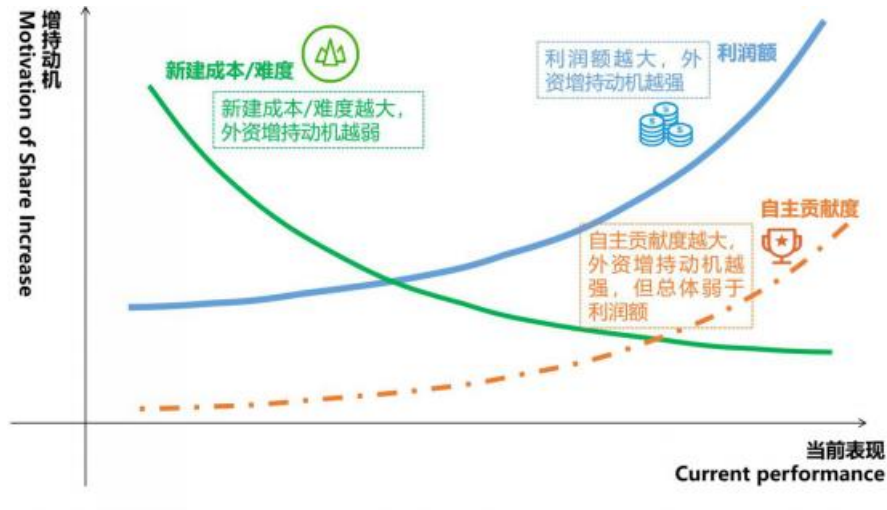
目前我国制造业已基本开放，下一步扩大开放的方向很明确，就是要实现全面开放。新的外商投资负面清单将把制造业开放作为一项重点。比如，汽车行业将分类型实行过渡期开放，2018年取消专用车、新能源汽车外资股比限制；2020年取消商用车外资股比限制；2022年取消乘用车外资股比限制，同时取消合资企业不超过两家的限制。通过5年过渡期，汽车行业将全部取消限制。又如，船舶行业2018年将取消外资股比限制，包括设计、制造、修理各环节。再如，飞机制造行业2018年将取消外资股比限制，包括干线飞机、支线飞机、通用飞机、直升机、无人机、浮空器等各类型。

首先是宝马，然后是奔驰，接下来，奥迪、大众、通用、福特、丰田等等，会不会前赴后继甚至将股比增持愈演愈烈？这是所有人都在关心的话题。而作为合资企业里面的自主势力，又应该如何应对这场增持大戏？手里有什么筹码？该如何出牌？更是让人揪心不已。

### 一、股比增持的可能性与三大因素正相关

外资企业是否会相继增持股比，这其中影响因素有很多，有三大因素最为关键：一是利益，二是新建成本，三是贡献度。

所谓的利益，是这家合资车企当前在国内所取得的利润额大小，利润越大，外资势力独占利润的动机就越强；所谓新建成本，是外资势力新建合作或者独资建厂的投入成本、投入难度有多大，越大其动机就越弱；所谓贡献度，是自主势力在合资企业的贡献程度，这种贡献程度即包括研发、生产，更关乎市场营销等等，自主贡献程度越大，外资势力增持的动机就越弱。



对于后两者，相对来说不太好评估，缺乏足够的支撑数据来支撑，而第一项则可以将车企经营数据来看瞭一瞭，很明显。

2017年销量排名	合资车企	2017年净利润
1	上汽大众	133.62亿元
2	上汽通用	77亿元
3	上通五	53.32亿元
4	一汽大众	约120亿元
5	东风日产	约150亿元
6	长安福特	121.71亿元
7	北京现代	约15亿元
8	东风本田	约90亿元
9	广汽本田	约70亿元
10	一汽丰田	80.95亿元
11	一汽大众奥迪	> 100亿元
12	广汽丰田	约44亿元
13	北京奔驰	约180亿元
14	华晨宝马	104.75亿元
15	神龙汽车	-4.65亿元

\*数据源自多个渠道，如有差错敬请见谅

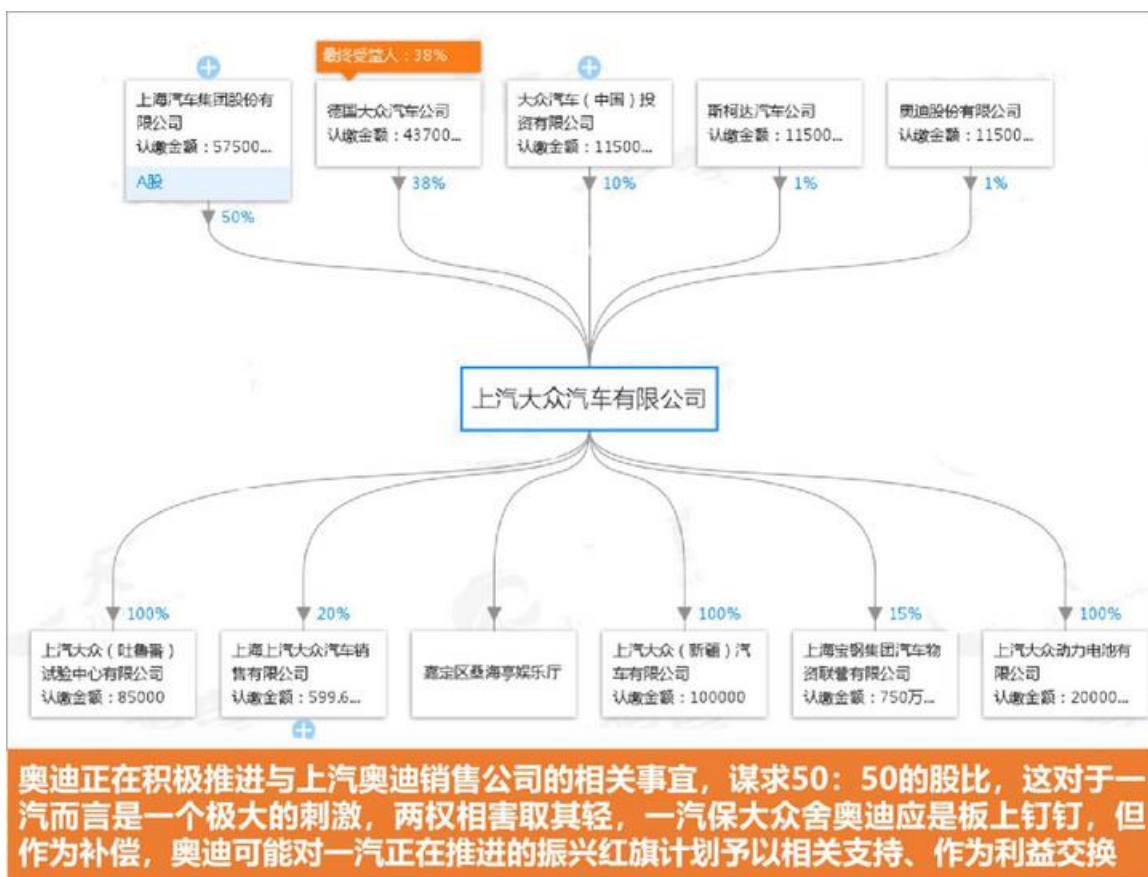
很显然，净利润靠前的合资车企分别是北京奔驰（约180亿元）、东风日产（约150亿元）、上汽大众（约133.62亿元）、长安福特（121.71亿元）、一汽大众（约120亿元）、华晨宝马（104.75亿元）、一汽大众奥迪（> 100亿元）。

“恰巧”的是，北京奔驰和华晨宝马就位列其中，那么剩下几位选手里，长安福特如今深陷下滑泥潭，暂时不会有“异心”；东风日产、上汽大众、一汽大众、一汽大众奥迪的增持动机则比较大。进一步分析，上汽大众双方合作关系较好，成绩里面中方贡献度也不小，因此寻求增持的可能性不大；东风日产原本在国内的主力集中于一家身上，要么会寻求新建独资，要么就会寻求增持；一汽大众和一汽大众奥迪就更不用说了，早就对股份这事儿耿耿于怀，寻求增持的可能性也很大。



**2018年1-11月，日产国内销量达到138.78万辆，全年净利润有望继续超过100亿元，面对巨大的蛋糕，日产不可能不动心，更何况这是在戈恩下台、新官上任的背景下，无论是西川广人还是志贺俊之，都将急欲提升业绩表现、巩固地位**

在两个大众和奥迪身上，情况就会复杂很多，这变成了一个三角博弈的关系。从大众的角度出发，首先肯定优选一汽来谈，条件就是“不同意我就把更多资源导向上汽大众弄”，那么一汽多半会接受，但一汽大众搞定了，奥迪也不能落下，两者同时增持，一汽方面也会接受不了（数十亿元的利润丢失，没有一个中方领导敢背这个责），所以两者之间必须有个权衡：一汽大众不增持、奥迪增持。



中等阶层里,从东风本田(约90亿元)到广汽丰田(约44亿元),都不会有太大的异心。因为这里面涉及到两个问题,一是外资拿走的利润并不是严格按照股比来算,而是有品牌授权费、技术转让费、专利费等等“隐性”费用,所以折算下来,中等阶层留给自主方面的利润额已经不算很多(10—20亿元),与其为了这点钱闹别扭或者新建,还不如老老实实想着怎么联手度过行业寒冬。

剩余的车企里面,基本不会有任何异动的心思,它们现在操心的问题不是怎么去增持股比,而是怎么应对市场马太效应和双积分政策。

总的来说,外资品牌不会大规模寻求扩大股比,但会循序渐进,总体轨迹是豪华品牌(BBA)一盈利能力超强的普通品牌(如大众、日产)一盈利能力较强的普通品牌(如通用、本田、丰田等),越往后时序越长,在2022年前完成股比大幅增持的占比不会超过20%。

## 二、外资“没用”的底牌:独资建厂

外资势力如果确实想增持股比,他们的撒手锏有两个,一是不同合资企业之间的资源调配和博弈,另一个是寻求新建独资厂,把利润全部吃掉。

当然,宝马和奔驰这种原本只有一家合资企业的选手,它们这两张牌都可以打:北汽/华晨如果不接受我增持的诉求,那么我先可以用再找第二个合资对象作为要挟,再可以用独资建厂作为底牌。对于宝马和奔驰这样的香饽饽,北汽/华晨只有低头没有叫板的资格。这样的情形也同样适用于日产、大众、奥迪。

但实话实说,独资建厂这张底牌是张作用不大的底牌:由于发改委最新的投资管理规定即将出台,传统燃油车(包括插混)原则上都不会允许新建产能,所以外资想要把现有的燃油车大头转移到新建厂,可能性几乎为0,除非新建纯电动,但这又是外资普遍不感冒的事情。

附件

## 汽车产业投资管理规定 (征求意见稿)

燃油汽车投资项目是指以发动机提供驱动动力的汽车投资项目，包括传统燃油汽车（含替代燃料汽车）、普通混合动力汽车，以及插电式混合动力汽车等投资项目；纯电动汽车投资项目是指以电动机提供驱动动力的汽车投资项目，包括纯电动汽车、增程式电动汽车、燃料电池汽车等投资项目。智能汽车投资项目根据驱动动力分别按照燃油汽车或纯电动汽车投资项目管理。

**在此前发布的《征求意见稿》中，明确将插电式混动（PHEV）列入传统燃油车序列之中，其真正的目的，不是将PHEV淘汰出NEV积分政策，而是防止外资在谈判时拥有过大的主动权**

所以一段时期内，外资真正有用的牌是：要么寻求新建合资企业，要么在不同合资对象之间进行资源博弈。所有自主品牌一定要看清楚这一点，至关重要！

### 三、自主势力的应对策略：见招拆招

掌握了外资势力的谈判底牌，就可以比较好的采取应对策略，当然这里的策略建议相对宏观，并不能具体到细枝末节，只是大致方向。

对于东风日产而言，其保持股比的策略主要为通过中国区全力支持新董事长来达成利益交换、签订中长期商业计划维持良好增长预期，如果策略失效，则可以尝试在新能源领域（或豪华品牌领域）先进行尝试、后在传统车领域尝试，而传统车股比放开，则必须绑定相应的条件（如日产新增投资、日产若干年内不得寻求第二家合资对象、日产使用技术交换、日产帮助中方技术提升等）。



**实际上，日产、雷诺、东风已经成立了新能源汽车公司——易捷特，三方股比Wie25%、25%、50%，可以先于东风日产之前尝试股比改变**

对于一汽大众奥迪而言，不管是十年商业计划也好、还是回顾前程打感情牌也好，不能答应奥迪增持股比的需求，就不可能留下这个香饽饽。既然这已经是铁的事实，那不如要求奥迪对振兴红旗计划作出巨大帮助，不管是品牌形象还是技术支持，都是对红旗非常有利的事情，甚至能产生出巨大的爆发力。





对于通用、本田、丰田等其它外资品牌，自主品牌不需要太过担心，牢牢把握住对方新增不现实、只能进行资源博弈这一本质，自主与自主之间达成协议即可（如一汽与广汽之于丰田、东风与广汽之于本田），两家自主不要相互杀价，并通过巧妙的方式让外资势力知难而退就行了。

#### 四、打铁还需自身硬、躺赢不是长久计

说了半天，本文的核心意思其实就两个：外资不会大面积寻求股比开放、寻求开放也有策略可以应对。但最想说的是，不管能不能实现股比保持或者利益交换，自主品牌自身的实力建设才是最重要的，躺在外资温床上吸血不是长久之计，只有自身硬实了，啥时候都能打铁。

只会在旁边喊号子、不会自己打铁的，迟早没饭吃。

## 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。