



2019

新能源汽车行业月报

New Energy Automobile Industry Monthly Report

2019.10

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

目录

观点	3
大事	4
市场解析	6
新能源汽车产业整体：10月新能源汽车销售仅7.5万辆，同比下滑45.6%	6
新能源乘用车：新能源乘用车：Aion S持续逆势再涨5.3%，比亚迪e系列未形成有效增量	10
新能源客车：10月产量同比降63%，累计同比降11%	24
新能源专用车：10月产量同比降31%，累计降28%	31
全球新能源乘用车市场	35
动力电池：比亚迪优势减弱，力神跃居第三	40
驱动电机：装机8.6万台，同比降幅再扩大至45%	44
一电调查	49
车主续航衰减报告——130位比亚迪车主表示无压力	49
政策解读	55
北京放开新能源汽车指标再引关注，未来或可期	55
联系我们	57
北京智电未来信息科技有限公司	57

观点

11月22日是广州车展开幕第一天，透过车展，不仅可以回顾今年的车市进程，更能一窥新一年的车市风向标。车展首日，第一电动网和新浪网联合专访了多位车企负责人，希望在市场下滑的大环境下，聆听这些一线从业者的心声。他们中既包括传统车企的管理者，也有造车新势力的代表，既有自主品牌，也有合资品牌。我们今天分享部分精彩观点，特别是其对于产品、技术、服务、市场的看法。



广汽新能源汽车有限公司副总经理肖勇：在电动车领域，我们已经走在前面了。一定要有这样的自信。包括前段时间奥迪、奔驰刚发布的两款车型，都不是真正的纯电新专属品牌，市场上只有两个真正的纯电品牌，特斯拉和广汽新能源。明年车市大概率还是下行，广汽新能源争取在2022年做到跟燃油车只有10%的价格差异。



长城汽车股份有限公司副总裁、欧拉品牌总经理宁述勇：明年的6、7月份会变成市场驱动的转化期。有两个特点：C端逐渐爆发；造车新势力会有更多品牌交付，外资会跑步入场，上演三国演义，第一轮真正的市场竞争将要发生。但到2021年的7月份，过去靠B端模式的车企，会很麻烦。



爱驰汽车联合创始人兼CEO谷峰：我们服务品牌叫“诺道”，所谓一诺千金，我们向市场的服务承诺都能够实现；所谓“道”是一种方法论，就是说希望给用户在服务领域里面创造全新的服务方式。核心是说在服务里面如何给客户节省时间。



天际汽车董事、首席技术官牛胜福：造车可能是马拉松，什么时候进入不重要，关键还是真的要围绕用户，创造用户价值，把产品做好，要对自己有信心。我们的产品从造型、品质、整车性能，基本面不输于奥迪奔驰，而且我们是逐步迭代。



北京现代副总经理樊京涛：燃料电池在全球开始进行商业化运营，目前在售产品NEXO，加氢时间只要5分钟，但是续航里程已经突破了800公里，排放物只有水，终极环保车是北京现代在新能源领域的核心竞争力。向互联网企业学习，用互联网思维做客户维护活动，解决消费者的痛点和痒点，是重要工作。

大事

● 特斯拉市值再次超通用，成为美国汽车股第一

德国《汽车周刊》10月25日报道，特斯拉超越通用，以537亿美元市值成为美国最有价值的汽车品牌。分析人士表示，特斯拉终于借此翻身，从电动车制造商转型成为真正的汽车制造商。

● 前三季度宁德时代实现净利34.64亿元，同比增长45.65%

10月25日晚间，宁德时代公布今年第三季度业绩。公告显示，前三季度宁德时代实现营收328.56亿元，同比增长71.7%；归属股东净利润34.64亿元，同比增长45.65%。威马EX5再起火 官方回应电池包未起火

● 再获43项专利 苹果自动驾驶有新进展

据外媒报道，苹果日前获得了美国专利商标局授予的43项新专利，专利涉自动驾驶及驾驶辅助技术，包括自动驾驶导航系统、头戴式设备等。有外媒预测，苹果的自动驾驶车辆有望于2020年上路，此次收获43项专利授权，似乎也为苹果的造车之路再次添砖加瓦。蔚来汽车计划年底前全球裁员20%，剥离非核心业务



● 武汉新能源汽车发展新政出台 建加氢站最高补贴300万

10月28日，武汉市政府常务会议审议通过《关于促进新能源汽车产业发展若干政策的通知（送审稿）》，提出奖励新能源汽车生产、加大公务用车领域新能源汽车推广、对新建加氢站给予50万元至300万元补贴等11条“新政”。这是继上月颁发全球首批无人驾驶商用牌照之后，武汉市加快建设国家新能源与智能网联汽车基地、建设万亿级世界先进制造业产业集群的又一重大举措。

● 大众计划每年生产100万辆电动汽车，中国成为关键市场

据路透报道，大众汽车正在加快电动汽车生产，计划到2022年每年在全球生产约100万辆电动汽车，从而超过美国竞争对手特斯拉，并使中国成为关键战场。大众一名高管表示，到2022年，该公司将在全球范围内对8家工厂进行改造，

专门生产电动汽车，并将其MEB电动专用平台授权给其他竞争对手，从而有望成为全球最大的电动汽车制造商。

根据大众的计划，明年将在华投产两座工厂生产电动汽车，年产能将达60万辆，具体是位于安亭和佛山的两家工厂。大众还表示，预计到2028年总计将生产2200万辆电动汽车，其中1160万辆将来自中国工厂。



● ABB收购上海联桩67%股份 大举进攻中国电动汽车充电市场

据外媒报道，瑞典电气公司ABB将收购上海联桩新能源技术股份有限公司67%的多数股份，后者是中国领先的电动出行解决方案提供商。该交易预计将在未来几个月内完成，未来三年内，ABB可能会进一步增持股份。

● 北京2020年底近2万辆出租将更新为新能源车

10月30日上午，北京市交通委相关负责人在做客北京交通广播“治堵大家谈”节目时透露，到明年底北京将有近2万辆出租车更新为新能源电动出租车，超过北京出租车总数的20%。北京市交通委相关负责人介绍，目前国家也出台政策，要求新增或更新的出租车都要换成新能源电动车型，有很多城市已经开始应用新能源出租车，北京也印发了三年行动计划，要逐步把油车换成电车，减少尾气排放。

● 华为发布自动驾驶网络解决方案 推动5G网络智能化

10月29日，在2019 PT展开幕之前，华为面向中国市场正式发布自动驾驶网络解决方案Autonomous Driving Network(ADN)和iMaster智能运维系列产品，助力电信业迈向以人工智能为核心的自治网络。华为称将持续推动AI与电信网络的深度融合，全力支持中国运营商引领全球5G，加速运营商数字化转型。

● PSA与FCA合并最新进展：成立50：50合资公司

10月31日从标致雪铁龙集团（PSA）和菲亚特克莱斯勒集团（FCA）官方获悉，PSA监事会和FCA董事会双方一致同意建立一家50：50的合资公司，努力实现彼此业务的全面合并。

● 日本制定氢/燃料电池战略技术发展战略

近日，日本修订了《氢/燃料电池战略路线图》，同时制定了“氢/燃料电池战略技术发展战略”，不仅规定了具体的技术发展项目，还定下了符合《路线图》中每个领域设定的目标。该战略着眼于三大技术领域：燃料电池技术领域、氢供应链领域和电解技术领域，确定了包括车载用燃料电池、定置用燃料电池、大规模制氢、水制氢等10个项目作为优先领域，并通过互相合作来促进技术的研究与开发。戴森宣布放弃造车，曾计划投资218亿

● 丰田与比亚迪成立纯电动车研发合资公司 各出资50%

11月7日，比亚迪发布公告，比亚迪与丰田汽车成立纯电动车的研发公司签订合资协议。新公司将于2020年在中国正式成立，丰田与比亚迪各出资50%。新公司将开展纯电动车及该车辆所用平台、零件的设计、研发等相关业务。该公司将由双方从事相关业务的人员组建。



● 国务院：修订双积分管理办法 允许外资在华车企间转让积分

11月7日，国务院正式指出要优化汽车外资政策，并保障内外资汽车制造企业生产的新能源汽车享受同等市场准入待遇。其中修订乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法，允许外资在华投资的整车企业间转让积分。

● 小鹏汽车官宣获4亿美金C轮融资

11月13日，小鹏汽车官宣4亿美元C轮融资消息，小鹏汽车表示，本轮融资引入了新晋战略投资伙伴小米集团，既有新晋战略和财务投资者，也有现有股东加持，公司创始人何小鹏继A、B两轮后再次以个人投资人身份加持本轮。除4亿美元股权融资外，小鹏汽车还获招行、中信以及汇丰等多家中外银行总额达数十亿人民币无抵押信用贷款。



11月13日，在大家都等着收双十一快递的时候，我的C轮融资4亿美金正式发货了！

● 比克电池致歉：相关债务风险可控，将推动整车厂商回款

因众泰汽车资金链危机牵扯到比克电池，继而又迅速蔓延至容百科技、当升科技、杭可科技和新宙邦四家A股公司。目前四家公司已发布了关于应收账款风险的提示性公告，共涉及金额约7.31亿元。11月12日晚，深圳市比克动力电池有限公司在其微信号发布声明称，比克电池对相关合作伙伴所带来的压力表示切身理解和诚挚歉意。目前比克电池债权已得到充分保障，将积极推动整车厂商回款，同时积极制定付款解决方案，公司正常生产经营未受影响。

● 董扬呼吁北京等限购城市放宽电动汽车限额

今年汽车总体市场疲软，地方补贴的减少和退出，共享出行和网约车市场增长变缓，以及今年传统能源汽车价格明显下降，都是今年新能源汽车产销变缓的重要因素。因此董扬在此强烈呼吁，北京等限购城市应立即出台放松电动汽车限购额度的措施，北京等特大型城市应每年增加10万辆以上新能源汽车指标，其他限购城市可以少一些，全国放松总量应达到每年30万至40万辆。以北京为例，今年的新能源小客车指标4.5万个，已发放完毕。而等候发放指标的有44万人，新申请者需要等候10年。建议北京市三年内每年多发放10万辆以上新能源汽车指标，既可以满足广大用户需求，又可以

● 沃特玛破产清算近两百亿

11月13日晚间，坚瑞沃能发布公告称，深圳市中级人民法院于2019年11月7日裁定受理黄子廷申请深圳市沃特玛电池有限公司破产清算一案。经深圳市中级人民法院初步查明：深圳市沃特玛电池有限公司目前尚在经营，现有员工800余人，对外负债约197亿元，其中拖欠559家供应商债权约54亿余元。公司现有资产为位于深圳市坪山区坑梓街道的建设用地（59030.15平方米）以及对外股权投资、车辆、存货、机器设备、应收账款等。

● 宝马从宁德时代和三星SDI订购110亿美元电池

据外媒报道，宝马已从宁德时代和韩国（CATL）的三星SDI订购了价值超过100亿欧元（110.7亿美元）的电池。宝马表示，已将其与宁德时代的订单从最初的价值40亿欧元提高到73亿欧元。它说合同将持续到2020年至2031年。此外宝马还表示，与三星SDI签署了价值29亿欧元的电池供应合同，有效期从2021年到2031年。

市场解析

新能源汽车产业整体：10月新能源汽车销售仅7.5万辆，同比下滑45.6%

●市场走势

根据中汽协数据，2019年10月，新能源汽车产销分别完成9.5万辆和7.5万辆，比上年同期分别下降35.4%和45.6%。其中纯电动汽车产销分别完成7.8万辆和5.9万辆，比上年同期分别下降33.3%和47.3%；插电式混合动力汽车产销均完成1.6万辆，比上年同期分别下降44.3%和38.7%。

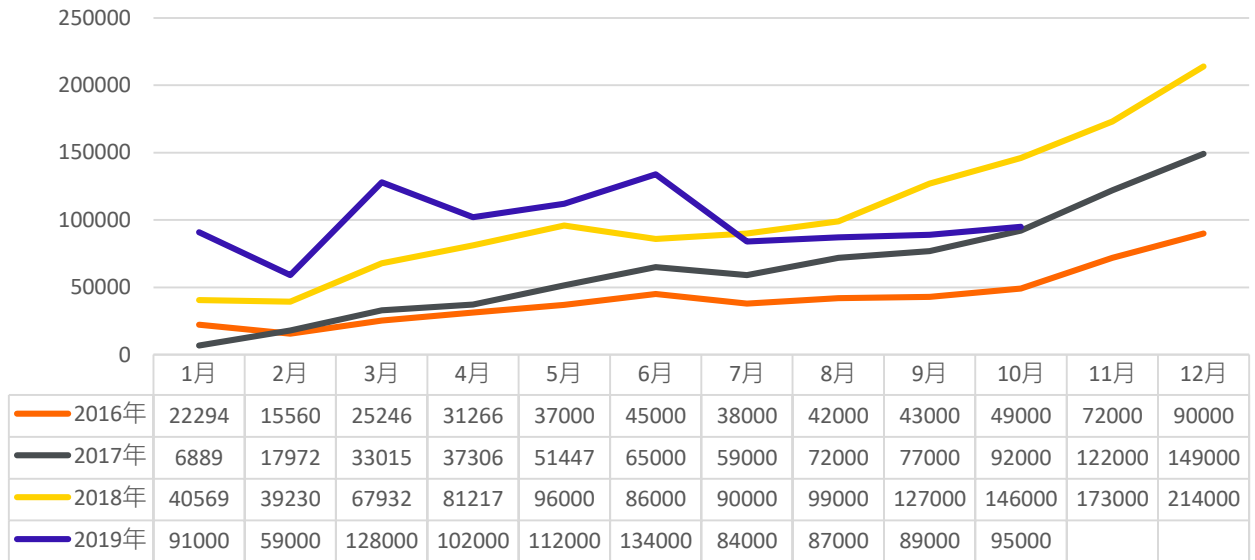
表1 2019年10月新能源汽车产销结构及增速

产量									
	6月	7月	8月	9月	10月	累计	环比增长%	同比增长%	同比累计增长%
汽车总体 (万辆)	189.5	180.0	199.1	220.9	229.5	2044.4	3.9	-1.7	-10.4
乘用车 (万辆)	159.8	152.3	169.3	186.5	193.8	1701.2	3.9	-3.2	-12.1
商用车 (万辆)	29.6	27.7	29.8	34.5	35.8	343.2	3.9	7.7	-1.3
新能源汽车 (万辆)	13.4	8.4	8.7	8.9	9.5	98.3	6.2	-35.4	11.7
新能源乘用车 (万辆)	12.1	7.0	8.2	8.0	8.3	89.1	3.0	-34.5	17.3
纯电动 (万辆)	10.1	5.1	6.8	6.5	6.7	70.8	1.8	-31.6	27.4
插电式混合动力 (万辆)	1.9	1.9	1.4	1.5	1.6	18.3	8.1	-44.3	-10.2
新能源商用车 (万辆)	1.3	1.4	0.5	0.9	1.2	9.2	35.8	-41.0	-23.7
纯电动 (万辆)	1.2	1.4	0.5	0.8	1.2	8.7	40.4	-41.4	-24.6
插电式混合动力 (万辆)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	-70.1	-49.7	-28.3
销量									
汽车总体 (万辆)	205.6	180.8	195.8	227.1	228.4	2065.2	0.6	-4.0	-9.7
乘用车 (万辆)	172.8	152.8	165.3	193.1	192.8	1717.4	-0.2	-5.8	-11.0
商用车 (万辆)	32.9	28.1	30.5	34.0	35.7	347.8	4.8	7.0	-2.5
新能源汽车 (万辆)	15.2	8.0	8.5	8.0	7.5	94.7	-5.9	-45.6	10.1
新能源乘用车 (万辆)	13.7	6.7	8.0	7.3	6.6	85.8	-8.9	-45.0	15.1
纯电动 (万辆)	11.5	4.8	6.3	5.6	5.0	66.6	-11.3	-46.8	22.6
插电式混合动力 (万辆)	2.2	1.9	1.6	1.6	1.6	19.2	-0.6	-38.8	-5.2
新能源商用车 (万辆)	1.5	1.3	0.6	0.7	0.9	8.9	24.1	-49.4	-22.0
纯电动 (万辆)	1.4	1.3	0.5	0.7	0.9	8.4	28.9	-49.9	-22.9
插电式混合动力 (万辆)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	-68.1	-31.7	-27.3

数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

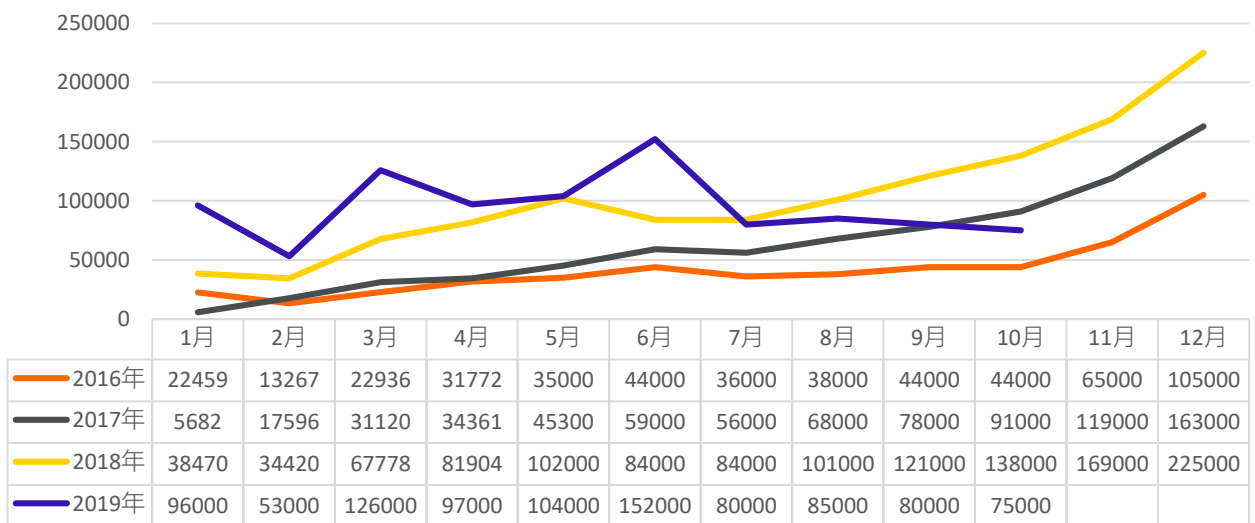
中汽协会秘书长助理陈士华表示，新能源汽车销量走势与政策强相关，6月在补贴退坡前销售达到全年高峰，随后7-10月连续4个月呈现同比下降走势，10月销量更是同比降幅近一半，全年来看，新能源汽车市场有可能出现负增长。

图1 2016年-2019年新能源汽车月度产量 (单位：辆)



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

图2 2016年-2019年新能源汽车月度销量 (单位：辆)



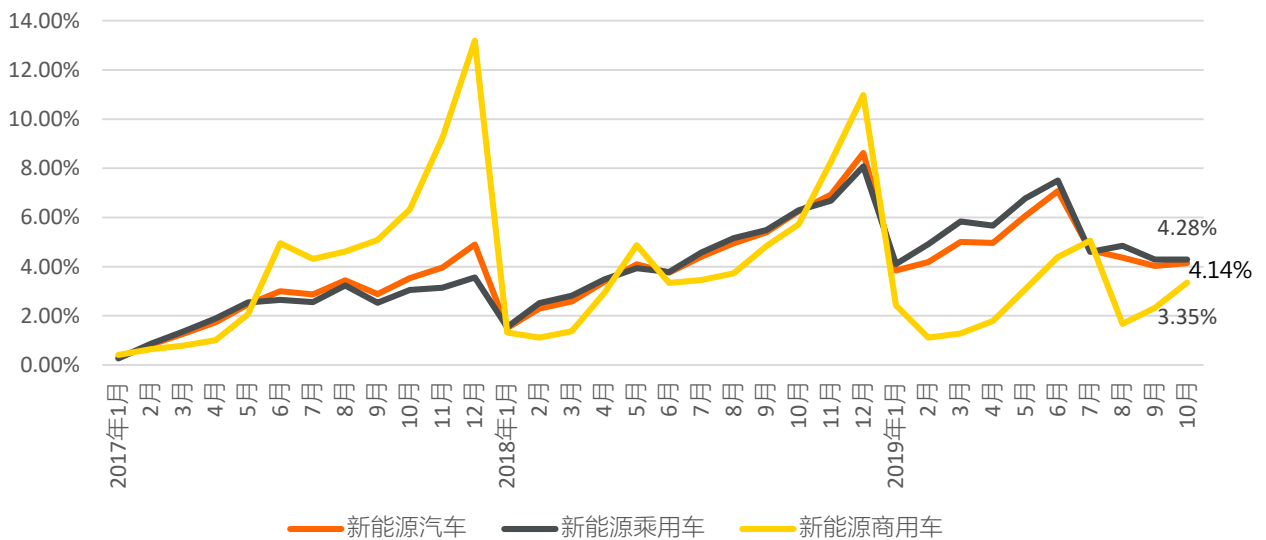
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

2019年1-10月，新能源汽车产销分别完成98.3万辆和94.7万辆，比上年同期分别增长11.7%和10.1%。

其中纯电动汽车产销分别完成79.5万辆和75.0万辆，比上年同期分别增长18.4%和15.0%；插电式混合动力汽车产销分别完成18.6万辆和19.6万辆，比上年同期分别下降10.6%和5.7%；燃料电池汽车产销分别完成1391辆和1327辆，比上年同期分别增长8.2倍和8.0倍。

10月，汽车销量同比降幅收窄。产销量分别完成229.5万辆和228.4万辆，比上月分别增长3.9%和0.6%，比上年同期分别下降1.7%和4%，产量降幅比上月收窄4.5个百分点，销量同比降幅比上月收窄1.2个百分点。

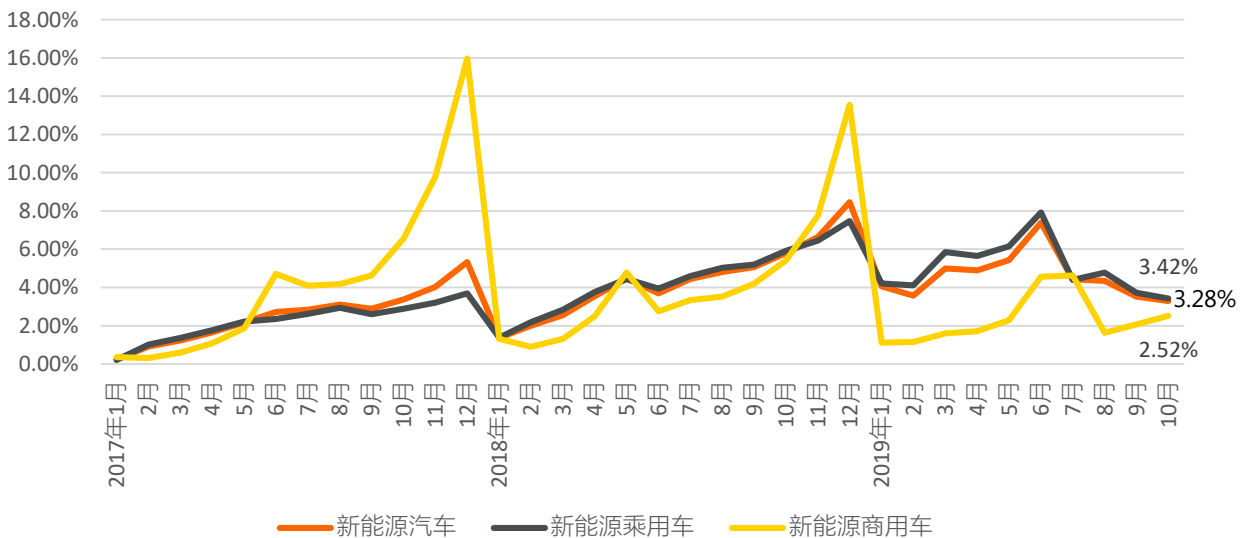
图3 2017-2019年国内新能源汽车产量占汽车总产量的月度比重走势



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

虽然10月新能源汽车产量有所恢复，但乘用车销量则持续下滑态势。产量方面，新能源汽车和新能源乘用车的渗透率分别为4.14%和4.28%，基本维持了9月水平。新能源商用车方面，由于产量提升，渗透率继续回升至3.35%，比9月上升了1.03个百分点。

图4 2017-2018年国内新能源汽车销量占汽车总销量的月度比重走势



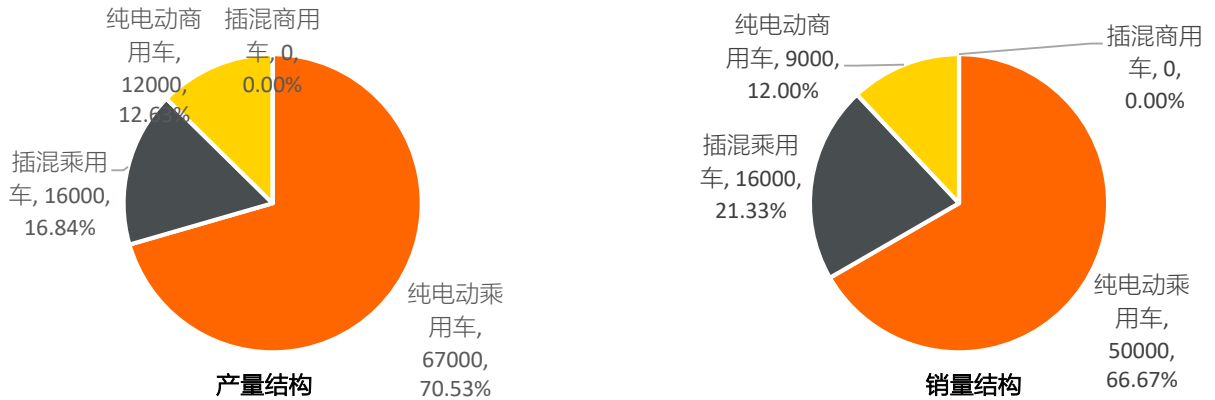
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

销量方面，由于乘用车销量持续走低，新能源汽车和新能源乘用车渗透率降为3.28%和3.42%。商用车方面，则保持了上升态势，相比9月实现0.46个百分点的提升。

●市场结构

从动力结构上来看，纯电动汽车产销分别完成7.8万辆和5.9万辆，同比分别下降33.3%和47.3%，下跌幅度再次扩大。其中，纯电动乘用车依然是市场主力，产销分别占比70.5%和66.7%，相比上月市场占比份额再次下降。插电式混合动力汽车产销均完成1.6万辆和，比上年同期分别下降44.3%和38.7%，下跌幅度有所扩大。

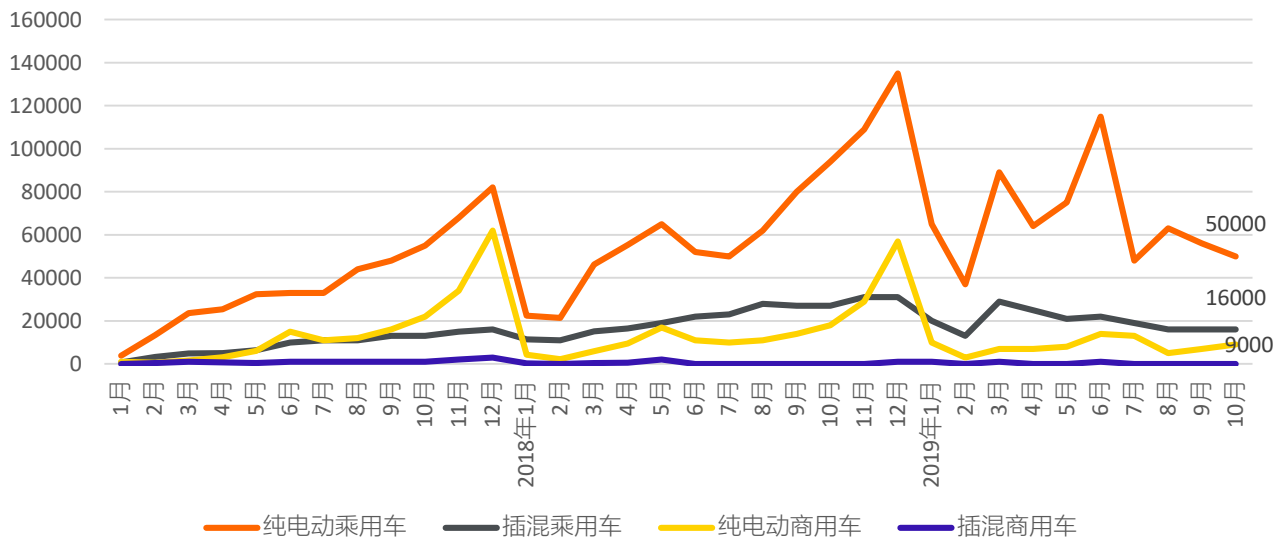
图5 10月份新能源汽车细分板块产销量结构（单位：辆）



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

下半年以来，我国汽车产销量呈现了降幅逐渐收窄的走势，但在国内市场消费需求不足，国六标准带来的技术升级压力、新能源补贴大幅下降等因素影响下，市场总体回升的幅度有限。而这些影响因素短期内仍将存在，因此行业将继续承压，企业分化也将明显。前三季度，国民经济运行总体平稳，经济结构持续优化，随着国家“六稳”政策的逐渐落实，未来两个月，汽车销量降幅将继续呈现逐渐收窄态势。

图6 2017年-2019年历月不同类型新能源汽车销量走势（单位：辆）



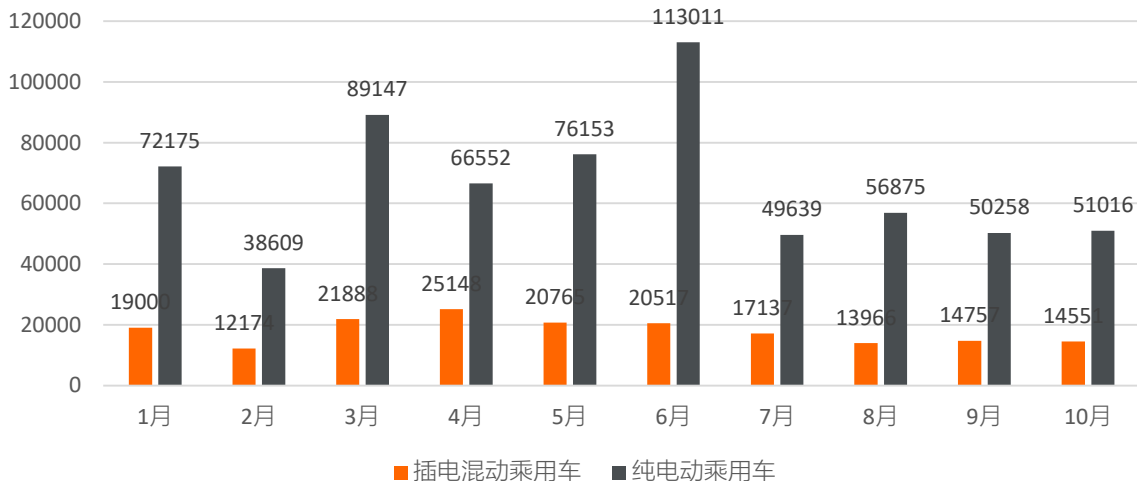
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

新能源乘用车：Aion S持续逆势再涨5.3%，比亚迪e系列未形成有效增量

●整体市场

根据乘联会厂家批发数据，10月新能源乘用车批发销量6.56万台，同比下降45.3%，环比9月增长0.85%。2019年1-10月新能源乘用车批发84.4万台，同比增速16.4%。

图7 2019年历月新能源乘用车销量（单位：辆）

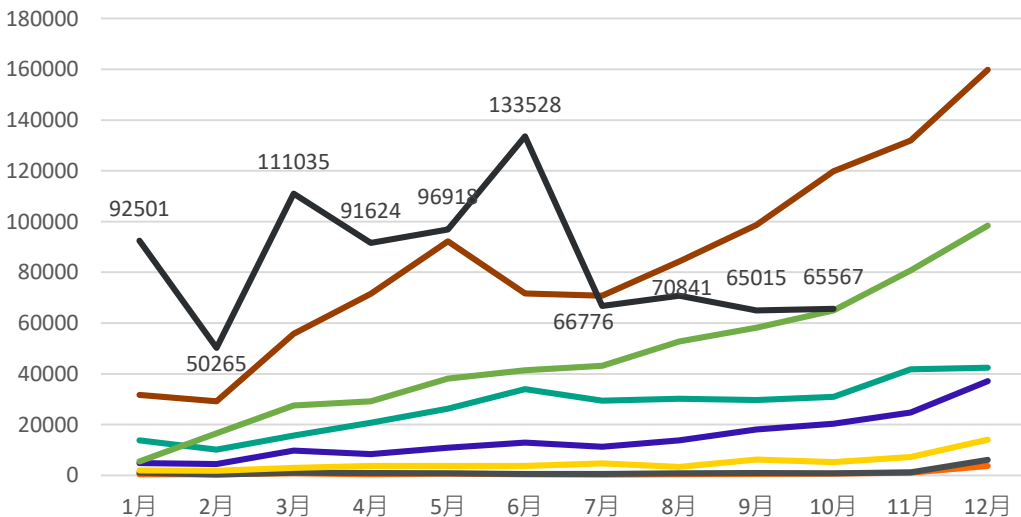


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

由于新能源车补贴退坡和地补取消弱化了年末增量动力，按目前需求乘联会预计2020年全年新能源汽车销量在160万台（其中乘用车135万）左右。

而在对公市场，乘联会秘书长崔东树表示四季度自主品牌的新品推出短续航里程车型有一定市场潜力，网约车和入门级车的增量仍有潜力。

图8 2012年-2019年历月新能源乘用车销量走势（单位：辆）

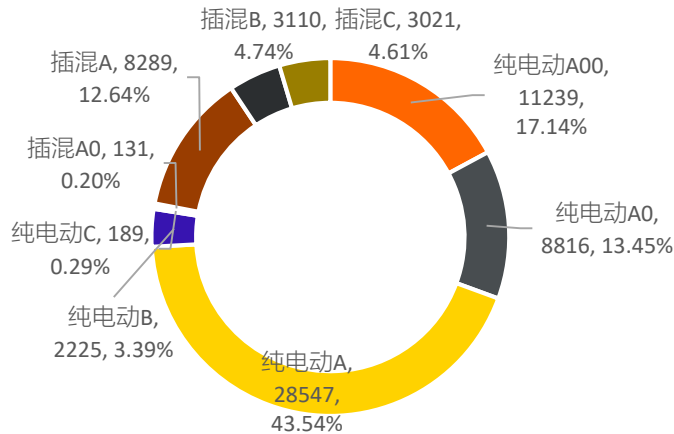


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

● 车型结构

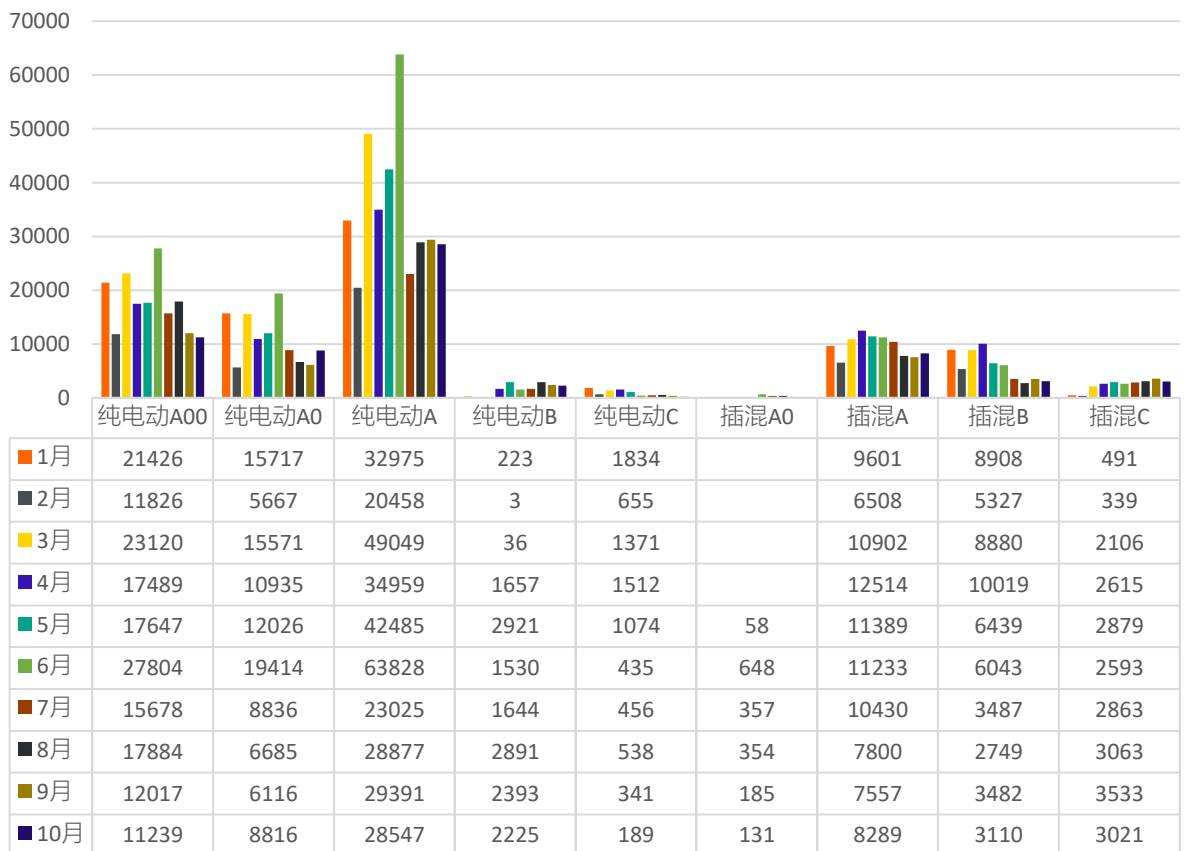
具体车辆类型来看，纯电动A00级市场持续拉升现象在今年没有出现，主要原因在于新能源市场仍处于退坡后的持续调整期以及二手新能源车的低价冲击。

图9 2019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 2019年各类新能源乘用车月销量走势（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

●车型销量

2019年10月共有19款车型销量超过1000辆，比9月少了三款，共包括5款插混车型和14款纯电动车型。其中A00级车型3款，A0级车型3款，A级车型10款，B级车型2款，C级车1款。

图11 2019年10月新能源乘用车销量过千排行榜（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

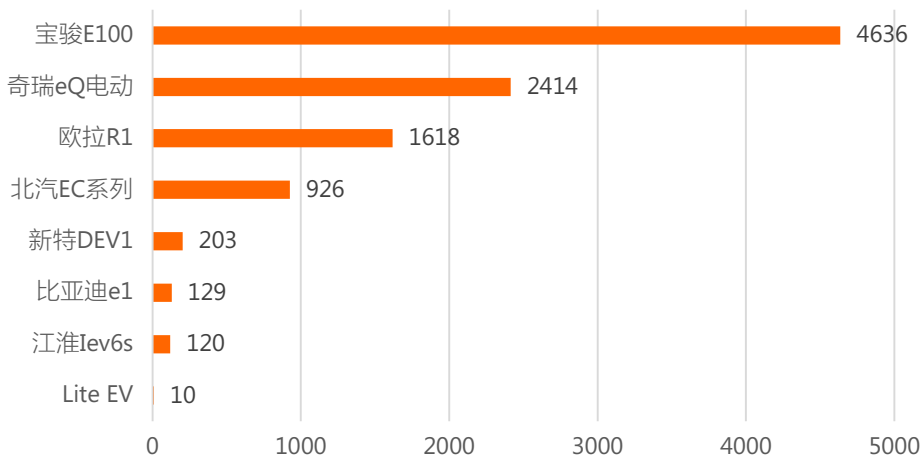
10月纯电动A00级市场销量为1.12万辆，同比下滑77.5%，占纯电动乘用车22%份额，较2018年10月53%的占比下降了31个百分点。

具体车型来看，9月共有3款纯电动A00级车型销量过千，冠军依然来自宝骏E100。与9月相比，宝骏E100环比下跌13.39%，今年该车1-10月累计销量达4.19万辆。

排名第二和第三的奇瑞eQ和欧拉R1虽然销量过千，但环比却分别下跌6.58%和5.38%。

10月纯电动A00市场，主要车型基本呈现环比负增长态势，随着补贴大幅退出，去年下半年纯电动A00级的持续拉升现象在今年没有出现。

图12 主要纯电动A00级车型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

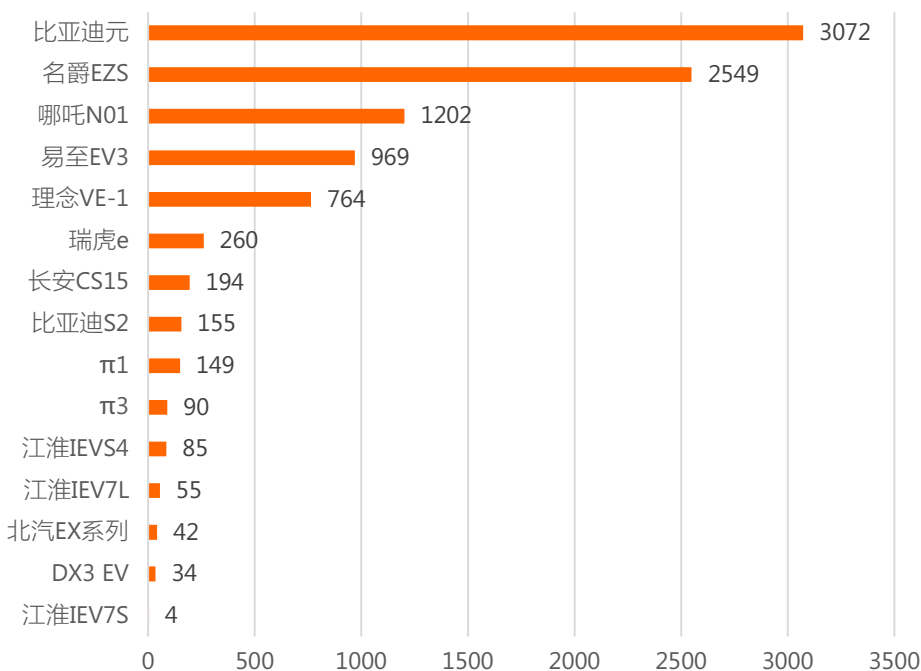
以私人用户为主的纯电动A0级市场同比下降40.6%，环比增长44.1%。

排名第一的比亚迪元虽然与年初相比从绝对值上下跌不少，但在纯电动A0市场依然蝉联了10个单月冠军。目前比亚迪元累计销量5.8万辆。但比亚迪另一款产品S2表现则较弱，与比亚迪e1情况相同，销量也从上市时的四位数跌至现在100辆出头水平，排名滑落至第8位。

上汽名爵EZS继续良好表现，创下了今年单月销量最高水平，以2549辆的销量成绩排名第二，该车型也是10月上汽乘用车销量最高的车型。

造车新势力品牌合众新能源的哪吒N01维持了千辆的销量水平，以1202辆销量成绩排名第三，环比增长20.1%。

图13 主要纯电动A0级车型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

作为纯电市场主力的A级车市场，10月销量达2.85万辆，同比增长5.9%，是表现相对较好的市场，主要由于北汽EU系列和广汽Aion S良好表现的拉动。

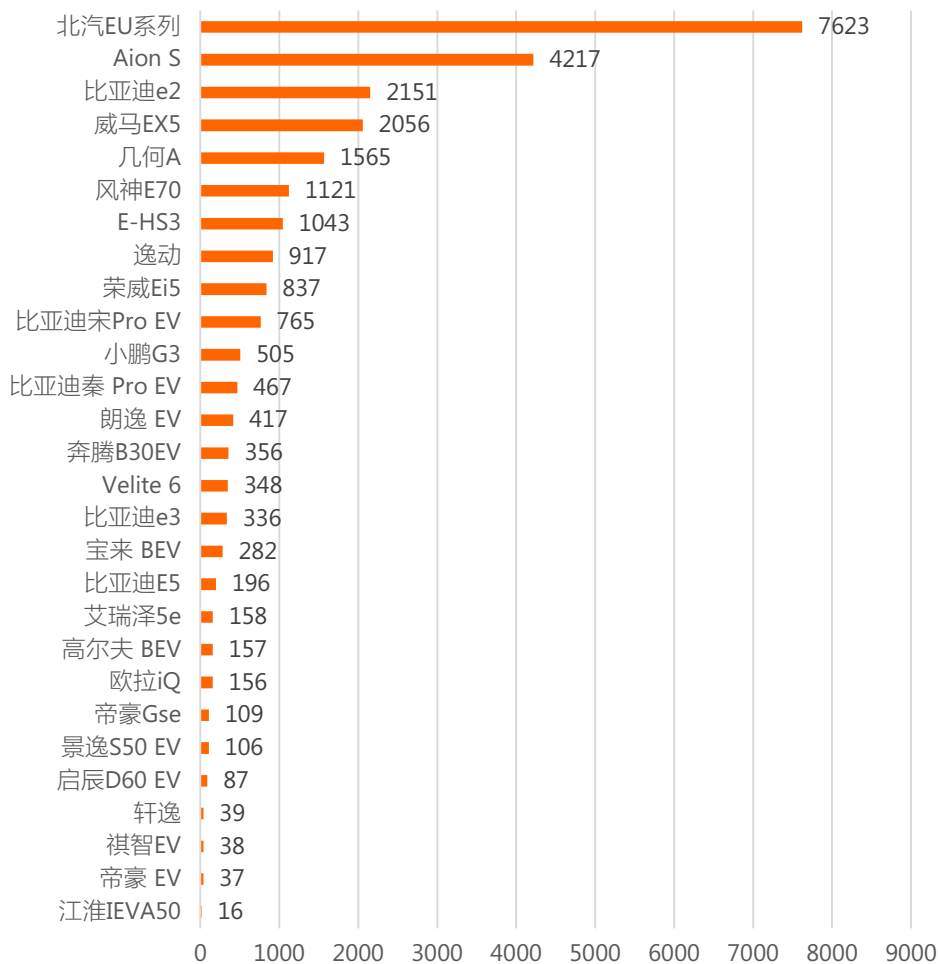
排名第一的北汽EU系列环比下跌12.5%，目前以8.2万辆销量成绩领跑年度车型销量冠军。

广汽新能源的Aion S持续正增长态势，以环比上涨5.3%的成绩排名第二，该车也是为数不多以高基数实现正增长的车型，目前Aion S累计销量达1.8万辆。

排名第三的比亚迪e2，保持了9月的销量水平，以2151辆的成绩排名第三。10月比亚迪又有一款新车——比亚迪e3开始有销量录入，首月销量为336辆。目前在纯电动市场，比亚迪共有9款车型。

造车新势力方面，威马EX5增幅较大，单月销量再次突破2000辆，环比增加35.4%，以威马目前的发展侧重来看，增量大概率来自于对公市场。小鹏方面，则呈现出较大幅度下跌，这也是小鹏近期内产量第二次滑落至三位数水平。

图14 主要纯电动A级车型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

B级纯电动车市场，市场期待已久的Aion LX开始有数据录入，10月销量为323辆。据了解，Aion LX订单情况良好，相信后续会有更好表现。

蔚来ES6作为下半年纯电动B级车市场的领军者，10月依然保持了良好的销量水平，虽然环比下跌14.2%，但依然以1880辆销量领跑该细分市场，目前累计销量8130辆。

另外两款纯电B级车型比亚迪唐EV和荣威Marvel X则分别录入317辆和7辆。

C级纯电动车市场上，蔚来ES8销量环比再次下跌，仅录得139辆，目前累计销量为8146辆。

MPV方面，上汽大通的G10和EG50两款车型分别取得11辆和39辆的销量成绩，东风风行的菱智M5 EV则录得28辆。

表2 插电混合式动力车型10月销量（单位：辆）

车型/型号	车身类型	级别	9月	10月	环比
宝马5系	轿车	C	3393	2764	-18.54%
帝豪GL PHEV	轿车	A	50	2307	4514.00%
比亚迪唐	SUV	B	2012	2016	0.20%
比亚迪秦Pro	轿车	A	1047	1077	2.87%
比亚迪宋Pro DM	SUV	A	2255	1068	-52.64%
途观L	SUV	B	649	695	7.09%
荣威ei6	轿车	A	979	628	-35.85%
帕萨特	轿车	B	949	597	-37.09%
雷凌双擎E+	轿车	A	250	478	91.20%
宝马X1 PHEV	SUV	B	471	400	-15.07%
卡罗拉双擎E+	轿车	A	621	362	-41.71%
荣威eRX5	SUV	A	566	357	-36.93%
比亚迪宋MAX	MPV	MPV	375	293	-21.87%
沃尔沃S90	轿车	C	140	257	83.57%
嘉际PHEV	MPV	MPV	195	204	4.62%
新MG6	轿车	A	208	185	-11.06%
博瑞GE	轿车	B	150	180	20.00%
沃尔沃XC60	SUV	B	74	110	48.65%
缤越PHEV	SUV	A0	113	79	-30.09%
起亚K3	轿车	A	37	77	108.11%
星越 PHEV	SUV	A	72	52	-27.78%
起亚K5	轿车	B	102	44	-56.86%
别克 VELITE 5	轿车	A	0	2	#DIV/0!

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

插电市场销量水平基本与9月持平，环比微跌1.4%。

具体到车型来看，主要来自比亚迪唐DM、吉利帝豪GL PHEV以及宝马5系的贡献，尤其帝豪GL PHEV，直接从前两月两位数的销量水平拉升到2000辆出头水平，排名第二。

合资品牌方面，除了冠军宝马5系，其余车型表现都较平淡，帕萨特、宝马X1以及卡罗拉都出现了环比负增长。

比亚迪方面，整体插混系的表现也不尽如人意，除了比亚迪唐DM和比亚迪秦Pro DM维持了上月的销量水平以外，比亚迪宋Pro DM与比亚迪宋MAX都呈现环比负增长，跌幅分别为52.64%和21.87%。

●车企表现

10月整体市场表现与9月无异，但排名前三的车企环比再次呈现负增长态势。

冠军比亚迪的产品矩阵再添新将，但并没有阻止比亚迪整体连降的势头，在纯电市场上，其市场占比已下滑至14.5%，9月该比例为56.4%。插混市场上，有力竞争车型并不多，再加上比亚迪有4款车型投入市场，整体占比相对较高，10月共计贡献了30.6%的市场份额。

北汽新能源方面，三个系列销量都呈现环比负增长，总销量环比下跌14.1%，EU系列贡献了88.6%的份额，占比再次提升。

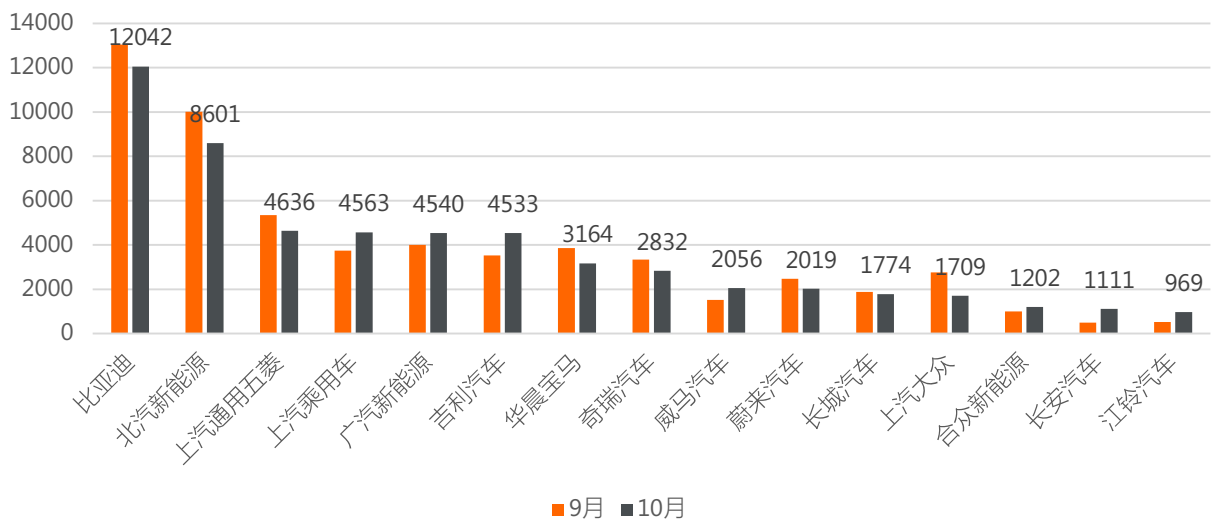
上汽方面，凭借名爵EZS和荣威Ei5的上量，上汽整体环比上涨22.04%排名第四。但以目前累计5.9万辆的销量来看，上汽乘用车今年很难再实现销量翻番目标。

广汽新能源方面随着Aion LX的销量录入以及Aion S系列的逆势正增长表现，整体环比再提升13.22%，排名第五。

吉利则因为帝豪GL PHEV的大幅拉升以及几何A的稳定表现，环比上涨28.34%排名第六。

造车新势力方面，小鹏汽车由于销量跌至505辆未进入车企销量TOP15排名，蔚来、威马和合众新能源三家车企都榜上有名，除了蔚来环比下跌18.52%以外，其他两家环比分别增长35.44%和20.08%。

图15 新能源乘用车车企销量排行TOP15 (单位：辆)

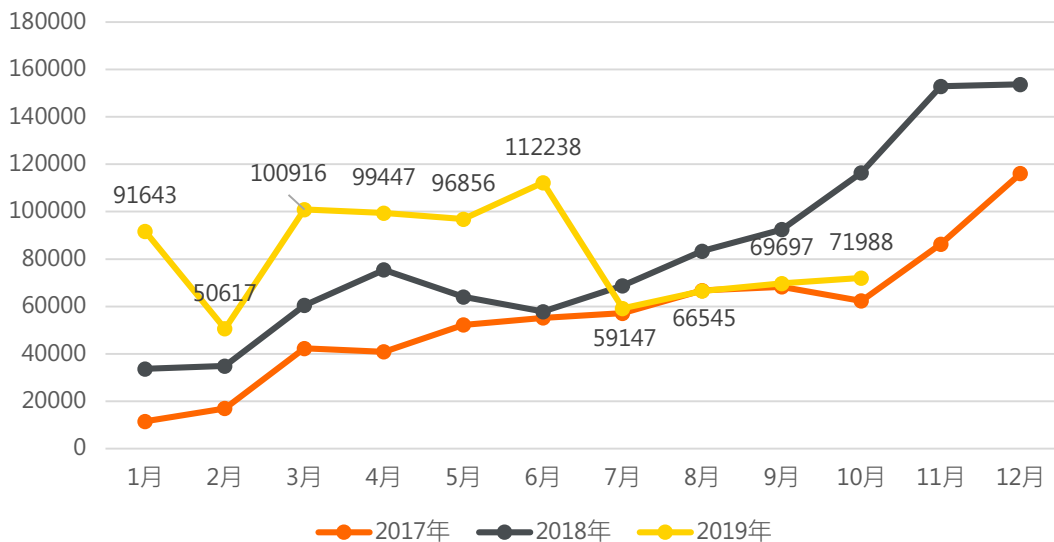


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

● 车型产能表现

根据工信部合格证产量数据，2019年10月新能源乘用车产量为7.2万辆，同比下跌38.18%，环比则持续回温，增长了3.29%。与销量一样，产量同样出现了连续四月同比负增长的情况。

图16 2017-2019年新能源乘用车历月产量（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

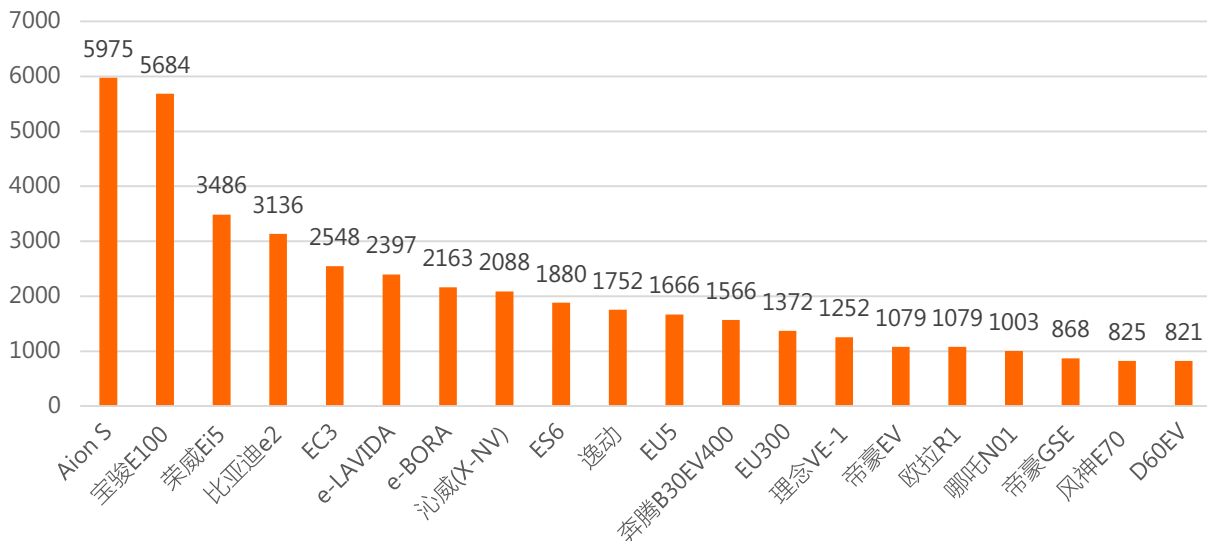
10月产量的持续回温依然来自于纯电动车型的产量提升，但具体到车型来看则出现了较大变动。

作为多次单月产量冠军的北汽EU5，10月仅产出1666辆，环比下跌77.28%，这也是今年以来EU5车型的单月产量最低值，其排名也从上月的第一位下滑至11位。

10月纯电车型冠军来自产量基本处于正增长态势的广汽新能源Aion S，10月该车型环比增长43.63%，网约车市场的活跃表现应该是该车型持续走强的主因。

三款合资品牌车型大众e-LAVIDA、大众e-BORA和东风本田的沁威（X-NV）产量都有大幅提升，9月三款车型的产量分别为0辆、1辆和15辆，10月产量都直接拉升至2000辆水平，看来合资品牌也开始加速在纯电市场的布局。

图17 10月纯电动乘用车产量TOP20（单位：辆）

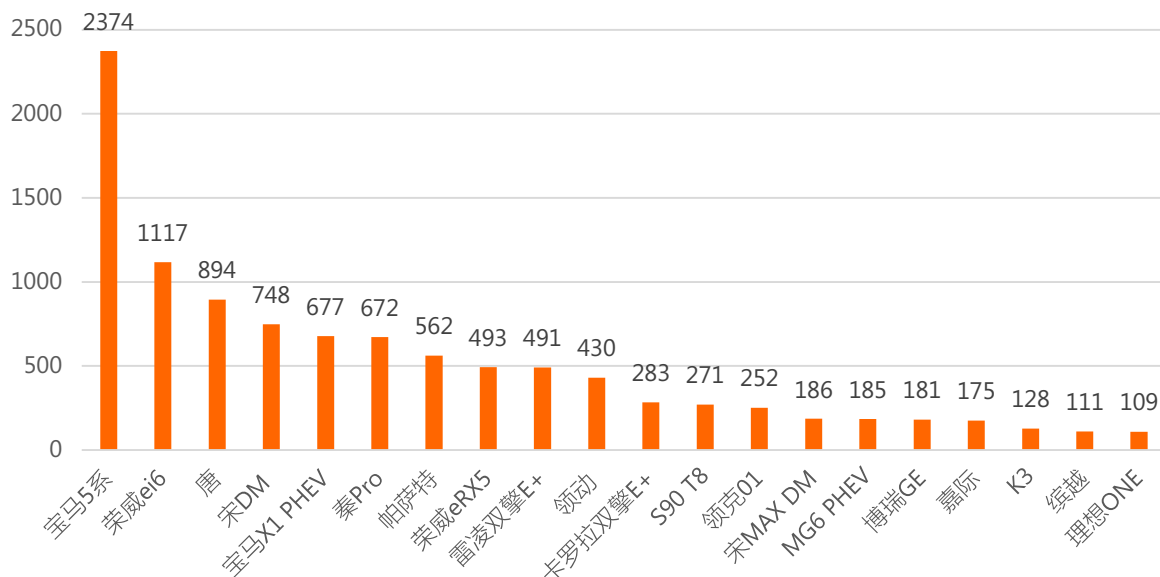


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

插混方面与上月相比，整体产量与9月基本持平。冠军依然来自宝马5系，环比微跌0.13%。宝马的另一款插电车型宝马X1 PHEV提升了产量，环比增长159.39%，以677辆排名第四。

比亚迪插混方面两款主力车型唐DM和宋DM在产量上呈现此消彼长的态势，前者环比增长147.65%，后者环比则下跌41.65%。

图18 10月插混乘用车产量TOP20 (单位：辆)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

●车企产量表现

10月共有17家车企产量破千，比9月增加两家。整体上看，仅4家车企在产量上有所下滑。上个月的冠军北汽新能源由于主力车型EU5的产量大幅下调，其产量占比也下滑至23.17%，北汽新能源整体较上月下跌41.71%。

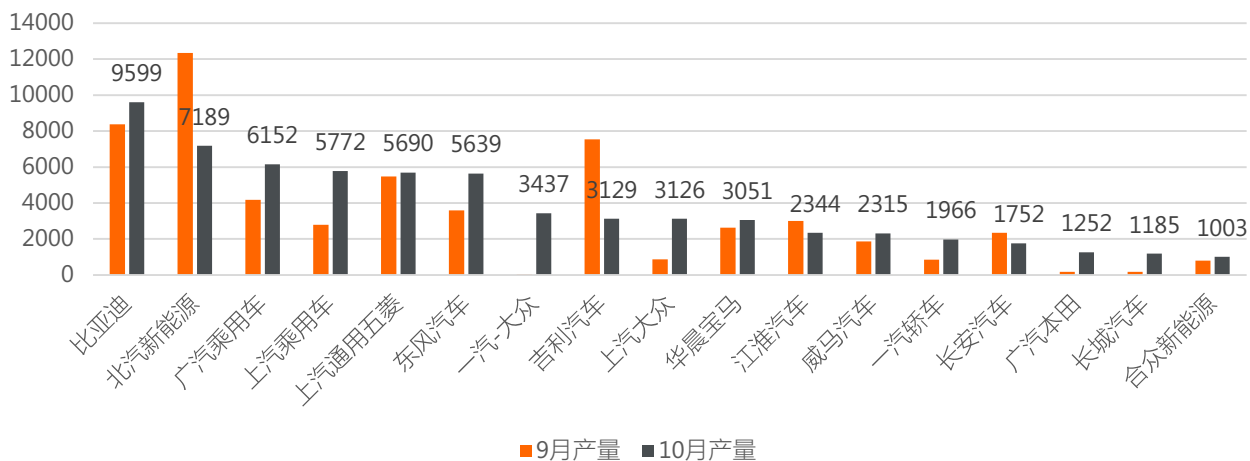
排名第一的比亚迪方面整体产量有所回升，但15款在产车型仅有比亚迪e2一款产量过千。其余主要支撑车型还有唐DM、比亚迪E5、宋DM以及比亚迪e3。

广汽新能源方面基本来自Aion系列，Aion S和Aion LX分别贡献了5975辆和176辆的产量。

上汽大众和一汽大众在10月都实现了爆发式增长，前者主要支撑车型为e-LAVIDA、帕萨特和朗逸，后者主要支撑车型为e-BORA、奥迪Q2L和e-GOLF。

吉利方面由于主力车型帝豪EV、帝豪GSE和几何A的产量都大幅下调，整体下跌58.47%。

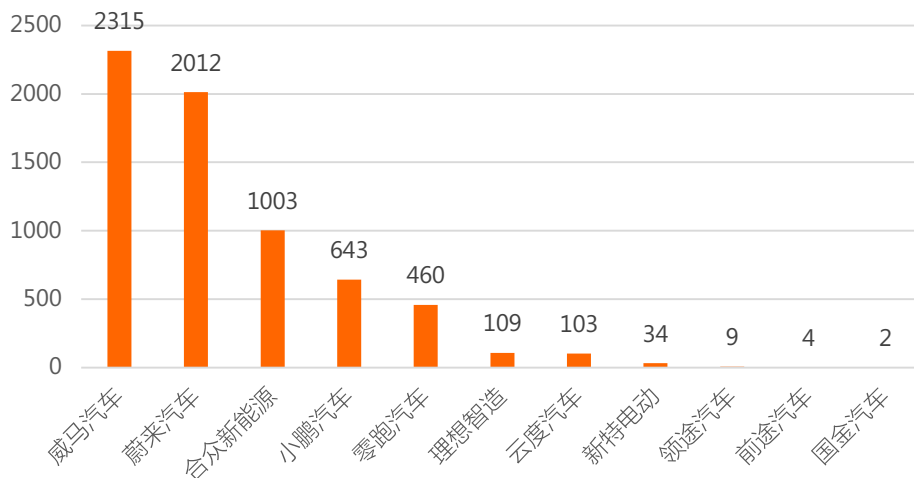
图19 2019年10月份乘用车企业产量千辆以上排名 (单位：辆)



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10月产量有所下调，未能突破千量水平，合众汽车则取代了小鹏的位置进入前三，产量为1003辆。蔚来方面两款车型ES8和ES6的产量分别为132辆和1880，环比分别下降54.2%和14.7%。威马10月产出2012辆，环比增加24.3%。零跑汽车10月产量有较大提升，共产出460辆，目前累计产出1085辆。

图20 2019年10月份造车新势力产能排名（单位：辆）

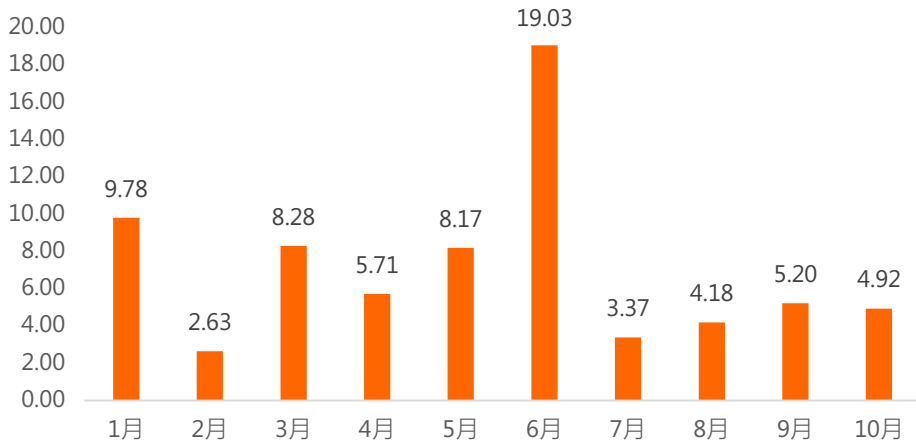


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 上险量情况

根据交强险上险量数据，2019年10月国产新能源乘用车上险数为4.92万辆，同比下跌34.44%，环比微跌5.35%，其中纯电动车上险3.68万辆。10月出租租赁市场上险量占总上险量的20.58%，与上月基本持平。

图21 2019年国产新能源乘用车上险数（单位：万辆）

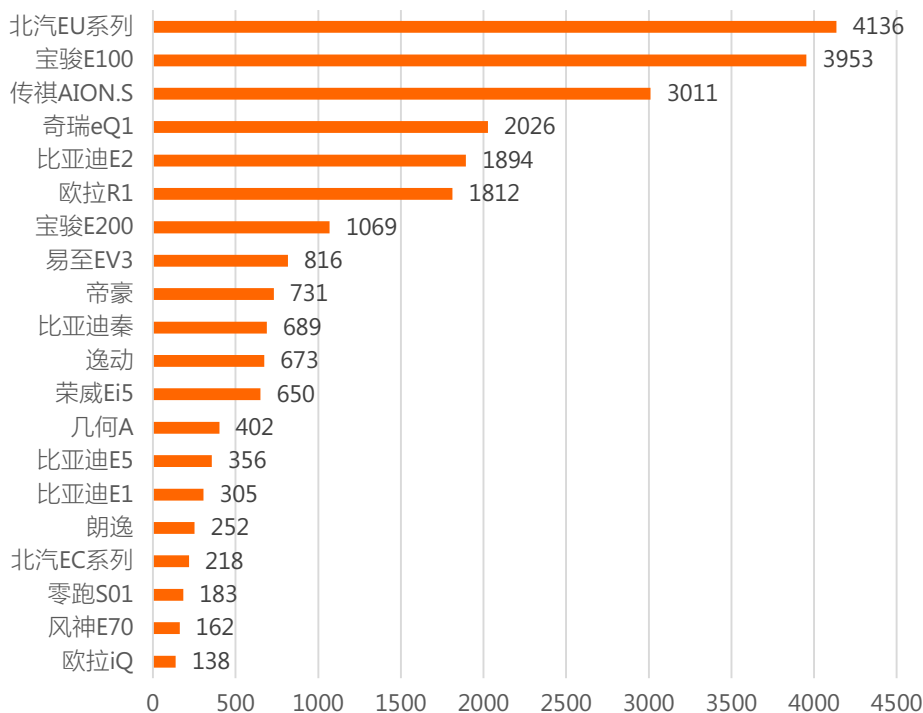


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

纯电动轿车市场，前三名依然没有变动，但在环比上却有增有减。冠军北汽EU系列，总上险4136辆，环比下跌26.68%。其中出租租赁占比76.6%，主要出租租赁城市来自北京、广州和深圳市。个人用户方面，上险量为577辆，较9月下降了55.44%，主要上险城市为北京。排名第二的车型来自宝骏E100且全部为非营运使用，环比上涨6.5%，其中个人用户上险3739辆。主要上险城市依然来自柳州，占比21.3%。排名第三的Aion S持续增长势头，环比增长了29.34%。在对公市场上Aion S持续发力，10月占比达70%，主要上险城市来自深圳和广州市。

被比亚迪寄予厚望的E2持续良好的发展势头，环比增长45.48%，其中个人上险为1707辆且主要来自北京和深圳。

图22 10月纯电动轿车上险量排行TOP20（单位：辆）

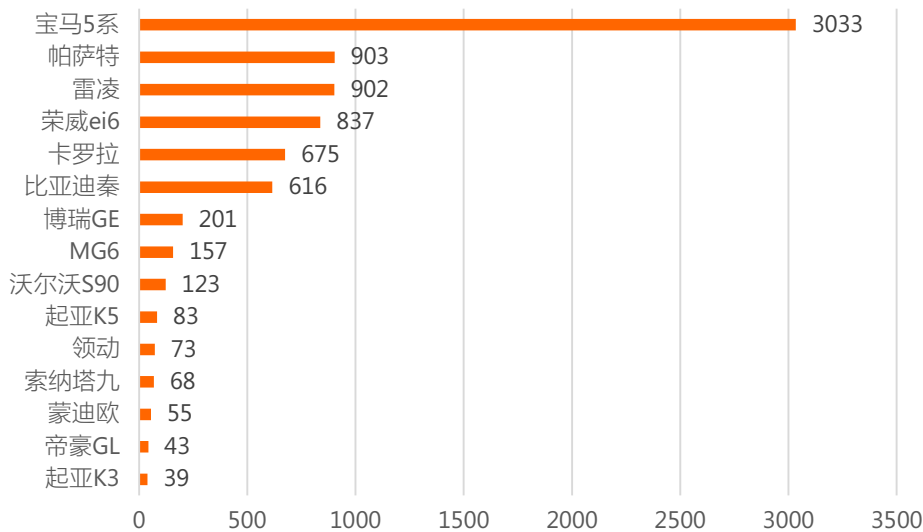


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插电式混合动力轿车市场上，前三名都被合资品牌承包，冠亚军分别来自宝马5系和帕萨特，两者上险量分别是3033辆和903辆，环比分别下跌12.44%和42.88%。

宝马5系基本全部为非营运使用，个人用户占比84.67%，上险城市主要来自深圳、上海、杭州等城市。帕萨特方面个人用户上险753辆，非营运使用车辆的上险城市主要有成都、北京、长沙等城市。

图23 10月插混轿车上险量排行TOP15 (单位：辆)

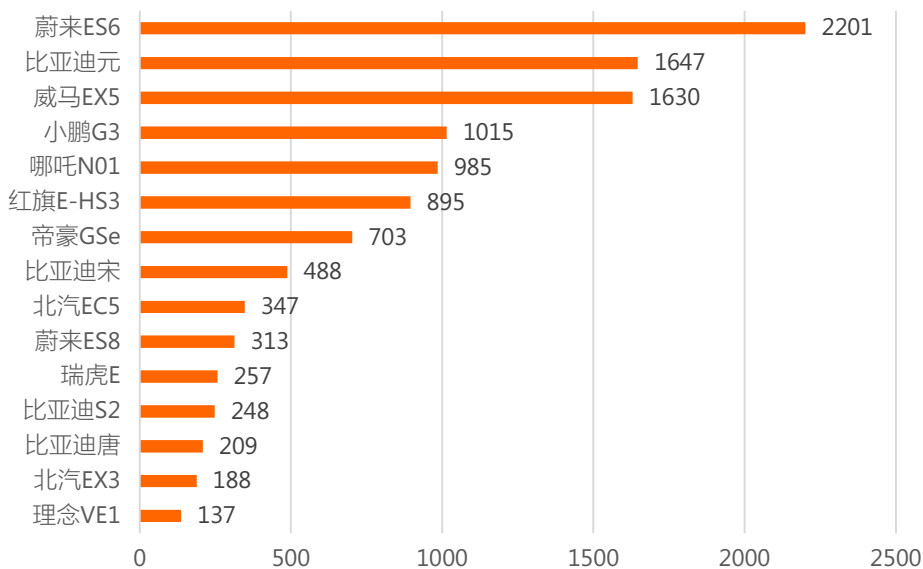


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

纯电动SUV/MPV方面，蔚来ES6以2201辆上险量超越比亚迪元来到冠军位置，环比上月增长32.43%。使用性质上看，全部为非营运使用，个人用户占比86.73%，主要上险城市来自上海、北京和广州市。

比亚迪元方面，环比上月下跌15.06%。个人用户上险方面共上险1371辆，主要上险城市依然来自北京。

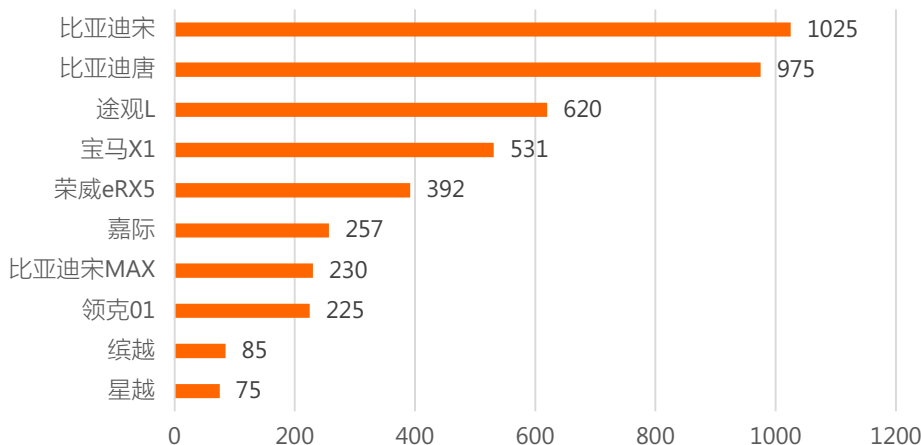
图24 10月纯电动SUV、MPV上险量排行TOP15 (单位：辆)



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插混SUV/MPV方面，仅有比亚迪宋一款车型上险量破千，但环比依然下跌了28.72%，排名第二的比亚迪唐环比下跌25.69%，个人上险占比为94.56%。两款车型的主要上牌城市均来自于深圳和上海市。

图25 10月插混SUV、MPV上险量排行TOP10 (单位：辆)



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

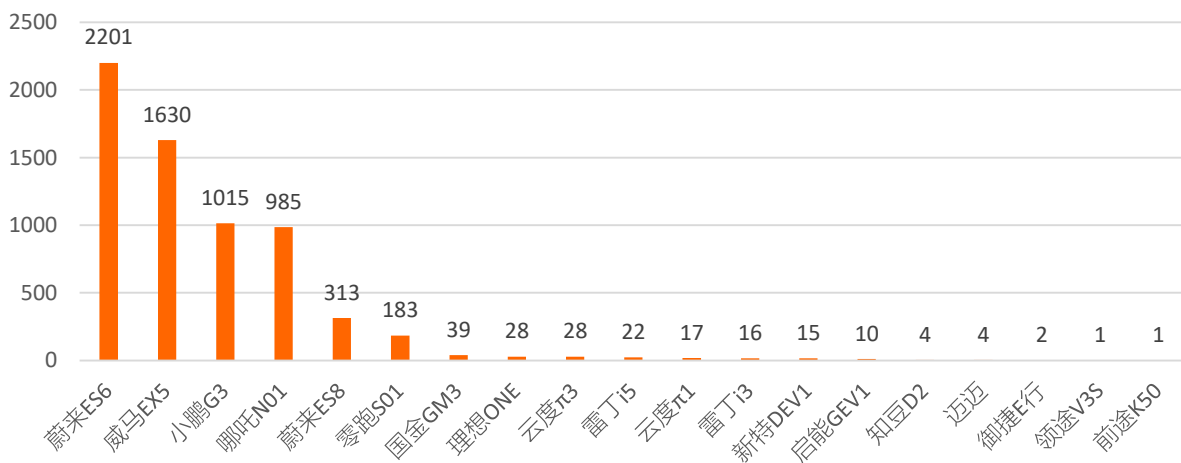
10月造车新势力方面，蔚来ES6以2201辆上险量蝉联第一，也是新势力车企中上险量唯一一家突破2000辆的企业。

重心已转到大客户领域的威马，上险量较上月环比增长22.37%，排名第二。其上险量中60辆为出租租赁使用，1080辆来自单位上险，而这1080辆单位上险中94.3%来自温州市。

主打C端市场的小鹏G3，10月上险1015辆，其中824辆来自个人用户，主要上险城市来自广州、深圳和北京市。

排名第四的哪吒N01共上险985辆，85.48%来自大客户市场，个人用户方面主要上险地区为天津和焦作市。

图26 10月造车新势力上险量排行 (单位：辆)

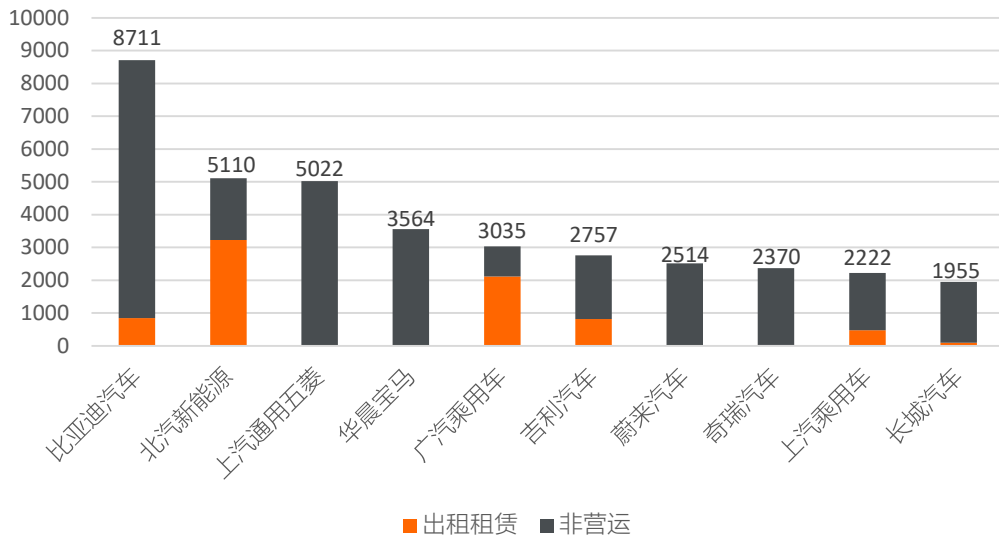


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

10月比亚迪上险量总数依然位列榜首，环比微跌7.27%。出租租赁市场的上险量占比9.77%。纯电市场主要支撑车型为比亚迪e2和比亚迪元，插混市场的主力车型为比亚迪宋和比亚迪唐。

通过B端市场走量北汽新能源10月共上险5110辆，出租租赁上险占比为63.21%，租赁上险城市主要来自北京和广州市。

图27 10月品牌上险量TOP10 (单位：辆)



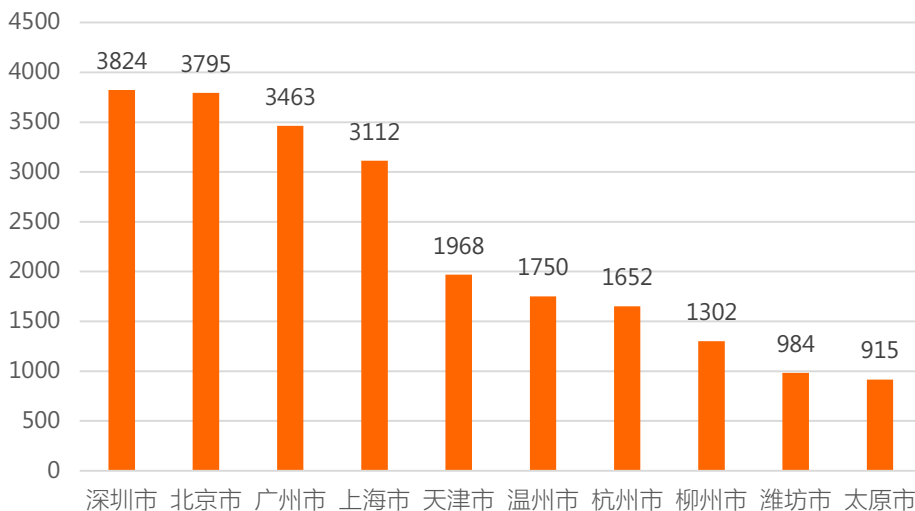
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

10月城市上险量前四名依然是北上广深四个一线城市。深圳方面，个人用户和出租租赁分别占总上险量66.84%和22.86%。个人上险车型以比亚迪系列、宝马5系和广汽AionS为主，出租租赁上险车型主要为北汽EU系列和Aion S。

北京方面以个人用户为主，占比75%，主要上险车型为比亚迪元和比亚迪宋EV。出租租赁方面上险占比18.55%，主要上险车型为北汽EU系列，共上险681辆。

广州方面，个人用户和出租租赁各占比38.92%和48.54%。个人用户主要上险车型为宝马5系、小鹏G3和Aion S。

图28 10月国产新能源乘用车城市上险量TOP10 (单位：辆)



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

新能源客车：10月产量同比降63%，累计同比降11%

● 市场走势

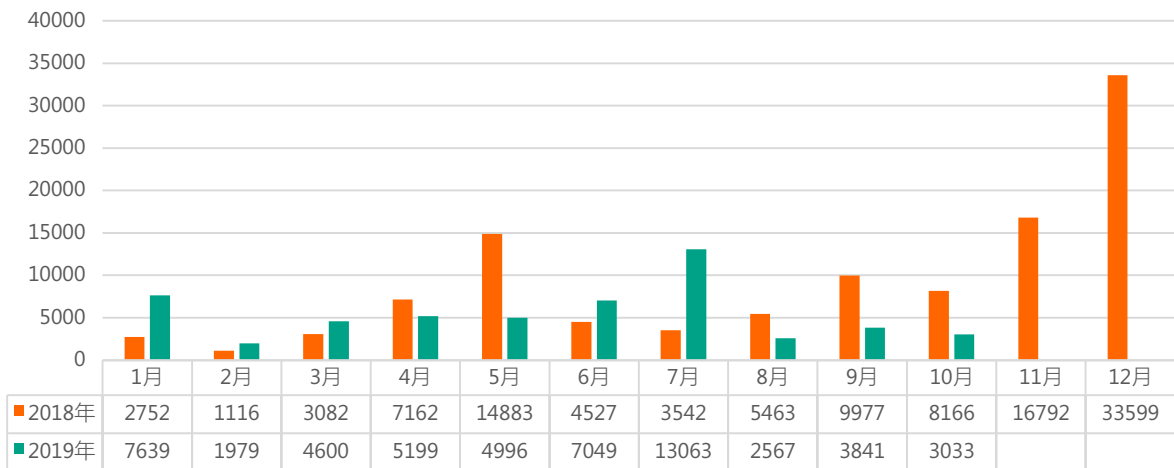
中汽协数据显示，2019年10月，汽车销量同比降幅收窄。产销量分别完成229.5万辆和228.4万辆，比上月分别增长3.9%和0.6%，比上年同期分别下降1.7%和4%，产量降幅比上月收窄4.5个百分点，销量同比降幅比上月收窄1.2个百分点。分车型产销情况看，**客车产销分别完成35.8万辆和36.2万辆，比上年同期分别下降6.4%和2.5%。**

新能源客车方面，根据工信部整车出厂合格证数据，2019年10月，新能源客车生产3033辆，环比下降21%，同比降低63%。年度累计来看，2019年1-10月，新能源客车总计生产53966辆，同比降幅扩大至11%。

6月补贴过渡期结束以来，7-10月，新能源汽车产销连续四月同比下滑。同样受政策延期红利影响，新能源客车7月产量达到高峰，8-10月的同比下滑趋势难以逃脱。

2019年依然进入尾声，新能源客车年产量同比负增长已然是大概率事件。

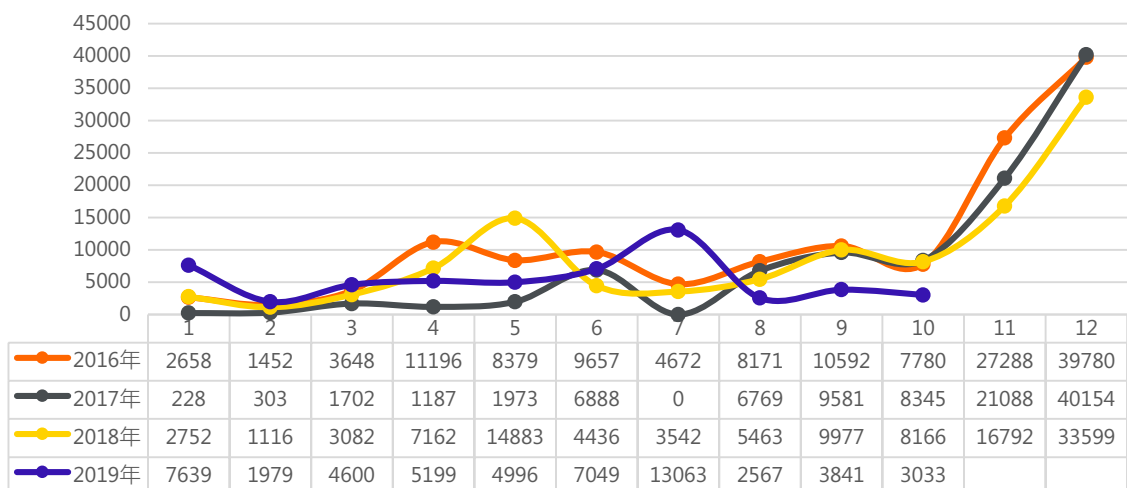
图29 2018-2019年新能源客车产量月度走势（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源客车近两年产量走势来看，先抑后扬的整体走势没有发生变化，不同点在于今年的起点明显更高，而且受政策影响，当年第一个产量高峰延迟到7月出现，8月随之迎来惨烈下滑，作为第三季度的收尾，9月的产量表现轻微上扬。年度累计来看，今年首现同比下跌，降幅扩大至11%。2014年以来，新能源客车在第四季度的产量总和均能达到全年产量的50%以上。2019年的年尾上翘，似乎并不乐观。

图30 2016-2019年新能源客车产量走势（单位：辆）



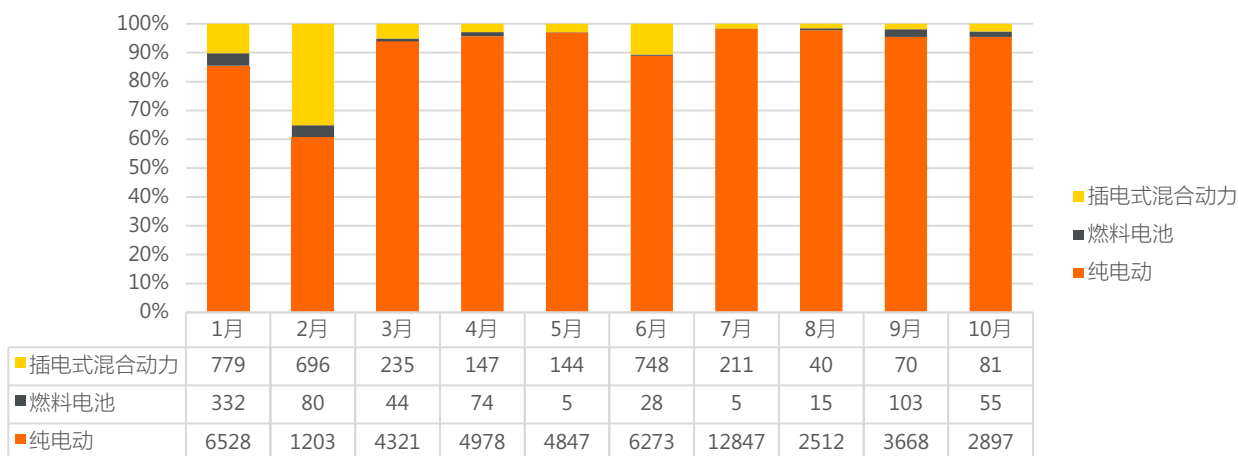
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

不管是从国家政策角度还是从目前车企技术发展水平来看，纯电动客车将在短期内保持主流新能源客车动力类型。2019年1-10月综合来看，纯电动客车始终保持较高占比，10月来看，占比96%，有所降低。

燃料电池客车一直处于相对边缘市场位置，月度产量占比在1-10月来看，始终没有超过5%。整个市场来看，生产燃料电池客车的生产企业维持14家水平。10月来看，仅有厦门金旅、上汽大通和安徽安凯三家客车生产企业在燃料电池客车方面有产出。上月刚刚有产量的厦门金旅开始发力，单月产量达51辆，产量最高，另外两家燃料电池客车产量均为个位数。

插电式混合动力客车在10月产量占比达到3%水平，前10月平均来看，市场占比仍不足10%，只有2月份占比超过30%。2019年1-10月来看，生产插电式混合动力客车的生产企业共有16家，10月来看，生产插电式混合动力车型的企业只有宇通客车、厦门金旅及扬州亚星三家客车生产企业。其中宇通客车产量最高，达到41辆。

图31 2019年1-10月新能源客车类型分布

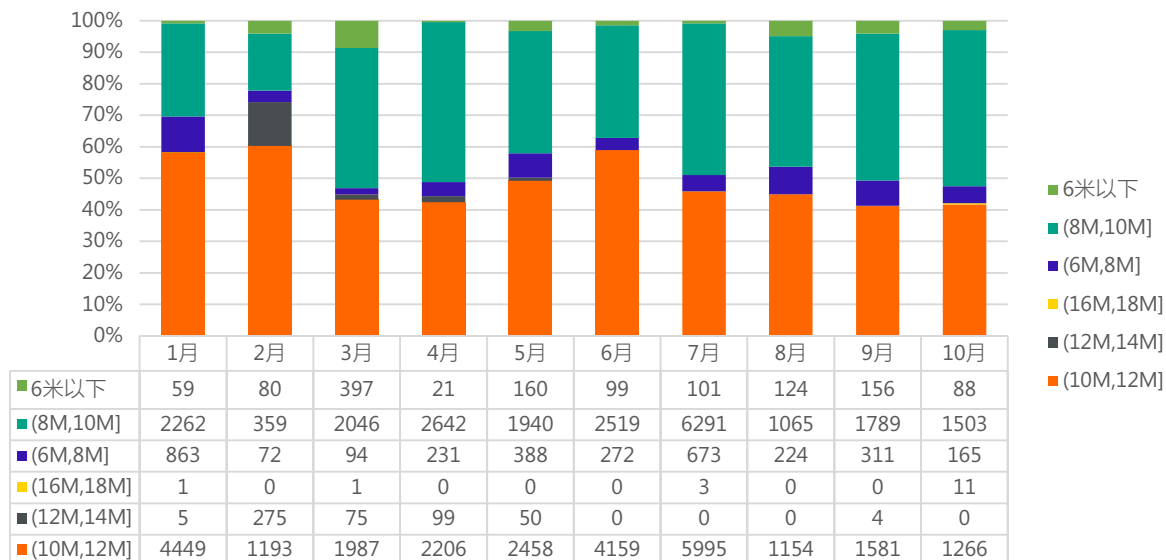


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源客车车长区间分布来看，18米超长新能源客车罕见现身。中通客车和南京金龙均有一款18米长纯电动客车在10月有产量表现，其中中通客车一款型号为LCK6180EVGDA1纯电动铰接低地板城市客车在10月产出10辆，南京金龙一款型号为NJL6180BEV纯电动城市客车在10月产出1辆。

8-10米和10-12米车长区间仍为两大主力车长区间。10月来看，8-10米车长区间产量占比50%，10-12米车长区间产量占比42%。

图32 2019年1-10月新能源客车车长区间分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

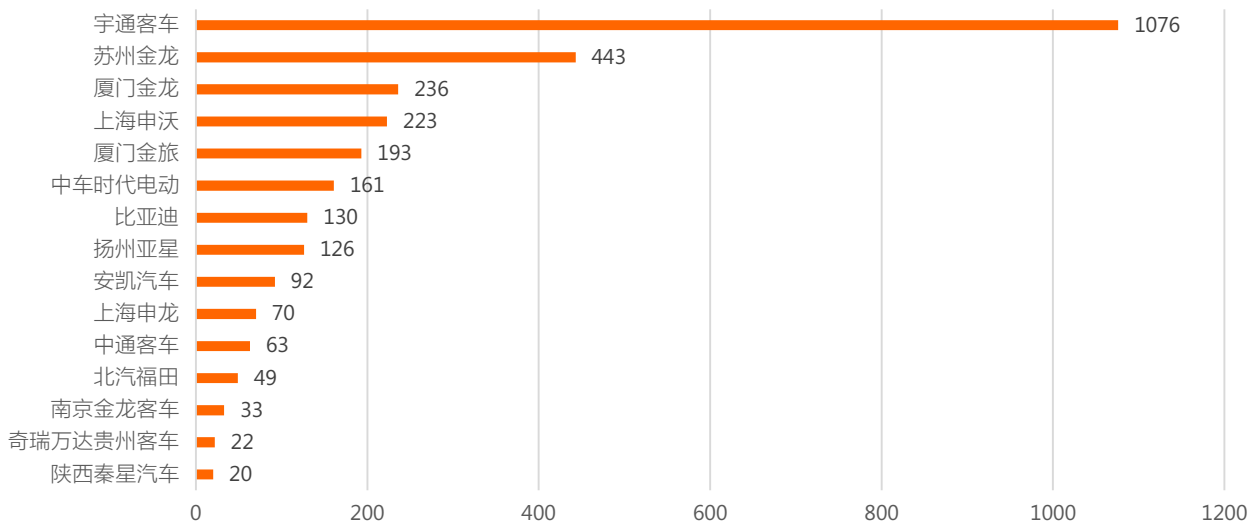
● 车企表现

生产企业来看，2019年10月，新能源客车生产3033辆，出自31家客车生产企业，与上月相比增加3家企业。10月当月，Top 10生产企业的市场占有率达到91%。

整体来看，行业较之上月产量收窄，但具体企业来看，Top 15新能源客车生产企业大多产量有所提升，但仍有比亚迪、安凯汽车、上海申龙、中通客车等7家企业呈环比下滑走势。宇通客车依然当仁不让，傲冠排行榜，也是唯一一个当月产量突破千辆的新能源客车生产企业。苏州金龙产量冲高，10月当月产量443辆，历月产量来看，仅次于年初一月份499辆的产量水平。厦门金龙、上海申沃位列第三第四名。

除榜单外，另有16家客车生产企业10月产量不足20辆。

图33 2019年10月新能源客车产量Top 15企业（单位：辆）

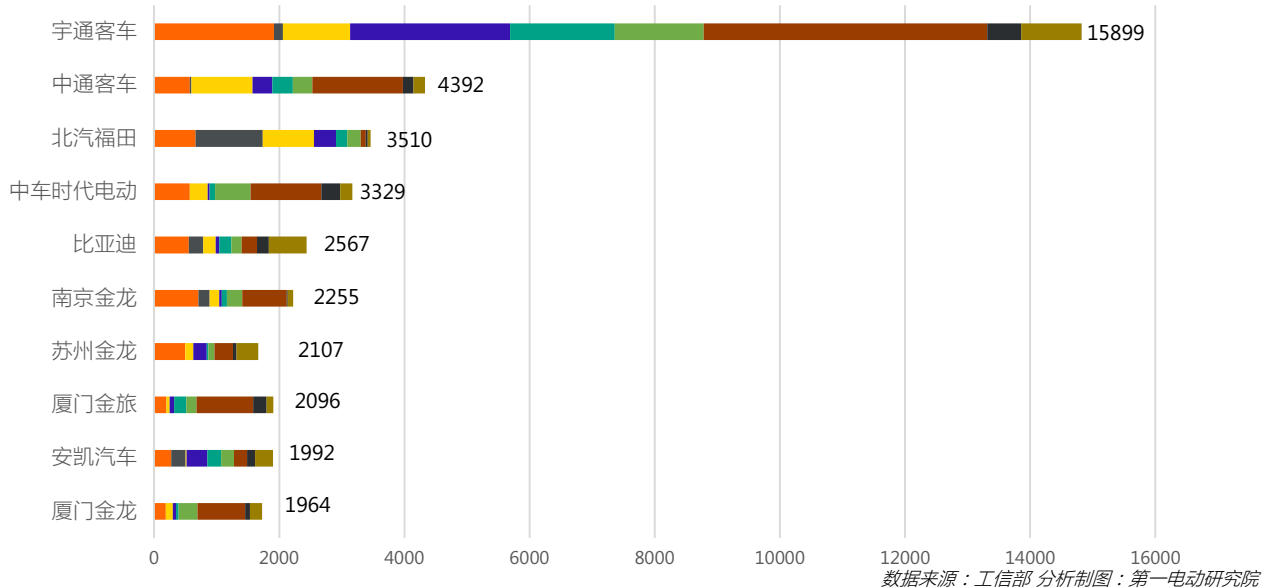


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

2019年1-10月累计来看，宇通客车继续保持引领者姿态，总产量15899辆，同比增长21%，远超行业平均水平，仍然为唯一一家年度累计产量超过万辆的客车生产企业。

企业来看，十强格局基本稳定。

图34 2019年1-10月新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）



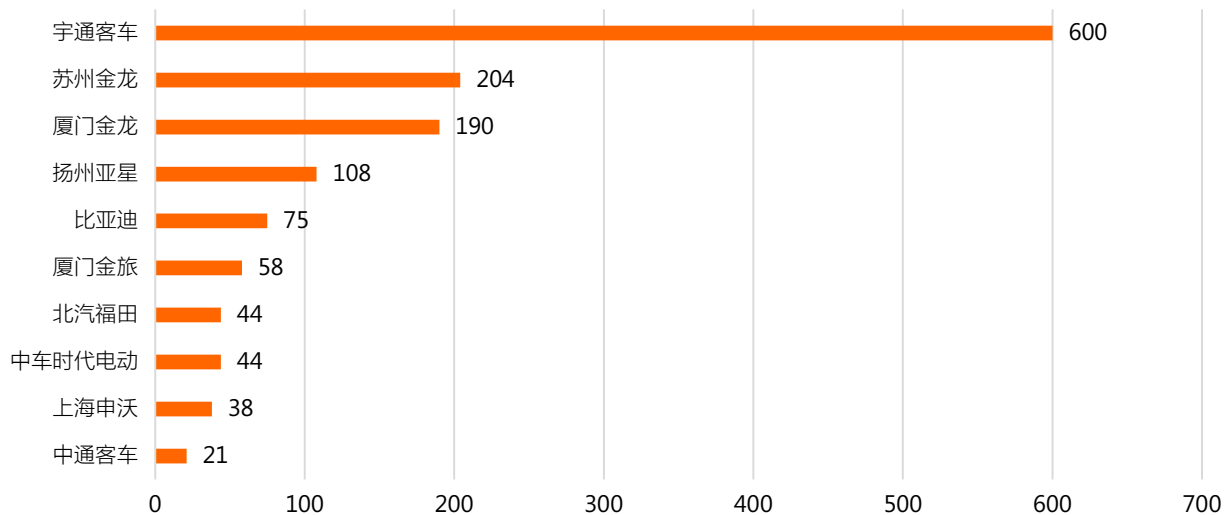
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从两个主流车长区间看客车生产企业排名情况。

2019年10月，8米-10米车长新能源客车产量总计1503辆，市场占比50%。参与企业来看，生产该车长区间新能源客车企业共计22家，与上月基本持平。企业来看，宇通客车领衔，苏州金龙升至第二名。18家客车生产企业在该细分车长区间产量不足百辆。

车型来看，宇通客车在该细分车长区间共有13款车型在10月有产量表现，其中型号为ZK6850BEVG57A纯电动城市客车及型号为ZK6815BEVG5纯电动城市客车两款车型产量最高，达193辆和125辆。苏州金龙共有5款车型在产，其中型号为KLQ6856GAEVN2纯电动低入口城市客车产量最高，达125辆。

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

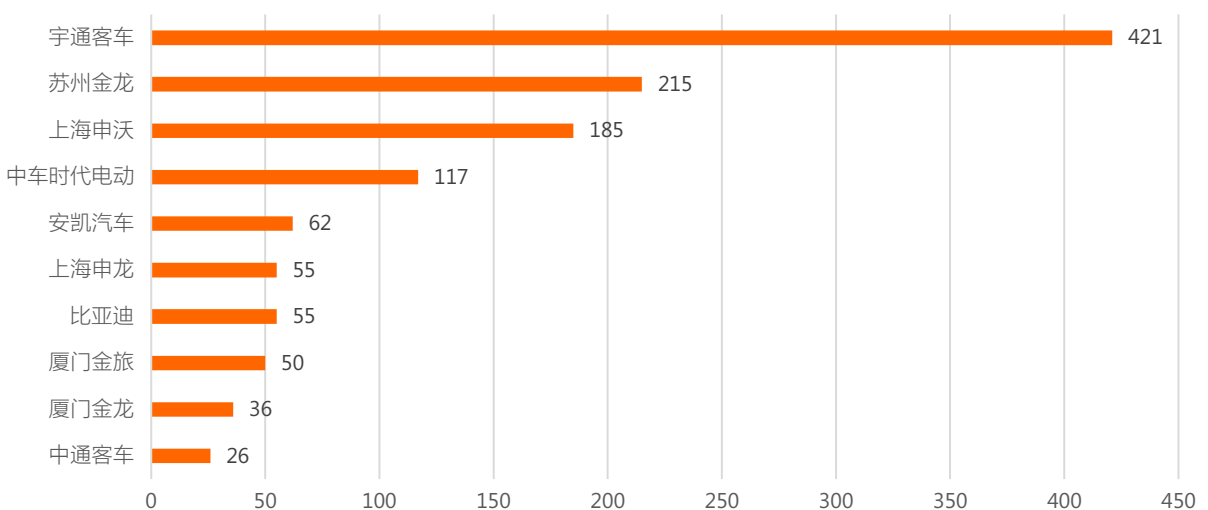


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

10月，10米-12米车长新能源客车产量为1266辆，市场占比42%。10月来看，共有16家客车生产企业产出10米-12米车长客车。宇通客车和苏州金龙继续引领该洗车车长区间榜单。

车型方面来看，宇通客车在10月共有15款车型车长区间在10-12米区间，其中仅有型号为ZK6105BEVG55纯电动城市客车产量过百，达111辆，另有7款车型产量仅为个位数。苏州金龙在该细分车长区间有4款车型在产，同样主打一款车型，型号为KLQ6106GAEVN2A纯电动低入口城市客车产量过百，达197辆，是该车长区间产量最高的车型。

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



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

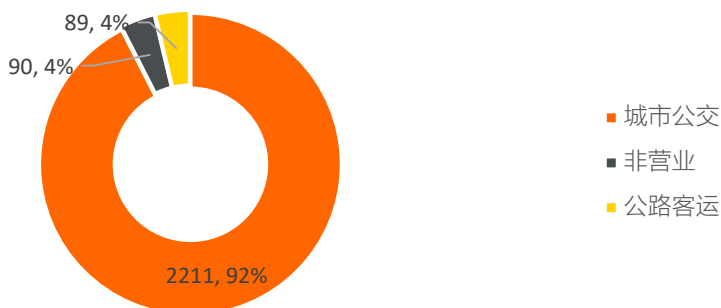
●上牌情况

根据交强险上险数据，2019年10月上牌新能源客车2390辆，环比增长6%，同比大幅下降54%。2019年1-10月，新能源客车总计上牌56947辆，同比微增1%。

从新能源客车使用性质来看，2019年10月，城市公交占绝对主导，上牌量占比高达92%，公路客运及非营业新能源客车平分秋色，各占比4%。

从动力类型来看，纯电动客车占据主流地位，10月上牌量占比达89%，燃料电池客车占比再次超越插电式混合动力类型客车，占比分别为7%和4%。10月来看，燃料电池客车主要来自厦门金旅、北汽福田、宇通客车、上海申龙、中通客车等7家客车生产企业。

图37 2019年10月上牌新能源客车使用性质分布



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

从上牌省份来看，2019年10月上牌新能源客车流向全国28个省市，江苏省第一，主要流向苏州市；上海市第二，广东省无缘前五，位居第六。

上牌车型来看，10月江苏省总计上牌615辆新能源客车，共有11款车型实现上牌，其中型号为KLQ6106GAEVN2A海格牌纯电动低入口城市客车单月上牌量最高，达247辆。上海市共计上牌458辆新能源客车，包括12款车型，其中型号为SWB6109BEV36申沃牌纯电动低地板城市客车单月上牌量最高，达181辆。

表3 2019年10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	江苏	615	11	安徽	76
2	上海	458	12	江西	57
3	河南	153	13	甘肃	53
4	浙江	145	14	新疆	38
5	贵州	122	15	四川	35
6	广东	117	16	黑龙江	28
7	河北	102	17	湖北	28
8	陕西	99	18	云南	26
9	山东	88	19	吉林	21
10	福建	78	20	山西	17

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分企业来看，10月上牌新能源客车企业有26家，其中仅有苏州金龙、宇通客车、上海申沃客车、上海申龙客车及厦门金龙5家客车生产企业在10月单月上牌量突破百辆。

具体新能源客车上牌企业来看，2019年10月，苏州金龙以622辆的上牌量领先，超越宇通客车暂居第一，流入江苏、河南、广东、浙江、甘肃及海南6省，其中江苏省苏州市场占比高达71%。

车型方面，10月上牌苏州金龙共有14款新能源客车车型，全部为纯电动车型，其中型号为KLQ6106GAEVN2A海格牌纯电动低入口城市客车上牌量最高，达247辆。

表4 2019年10月新能源客车上牌车企Top 20（单位：辆）

排名	客车生产企业	主要流向省市	上牌量
1	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	江苏、河南、广东	622
2	郑州宇通客车股份有限公司	贵州、山东、江苏	538
3	上海申沃客车有限公司	上海	274
4	上海申龙客车有限公司	上海	150
5	厦门金龙旅行车有限公司	浙江	109
6	安徽安凯汽车股份有限公司	安徽	97
7	比亚迪汽车工业有限公司	陕西	83
8	中车时代电动汽车股份有限公司	江苏	82
9	中通客车控股股份有限公司	江西	76
10	上海万象汽车制造有限公司	上海	76
11	南京金龙客车制造有限公司	广东	63
12	厦门金龙联合汽车工业有限公司	福建	57
13	北汽福田汽车股份有限公司	河北	42
14	东莞中汽宏远汽车有限公司	江西、福建	34
15	陕西秦星汽车有限责任公司	陕西	20
16	东风汽车股份有限公司	贵州、云南	19
17	吉利四川商用车有限公司	四川、浙江	14
18	扬州亚星客车股份有限公司	江苏	10
19	江苏友谊汽车有限公司	江西	6
20	安徽江淮汽车集团股份有限公司	北京	4

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分车型来看，10月上牌新能源客车车型共有116款，其中燃料电池客车7款，插电式混合动力客车3款，其余均为纯电动客车。

车型表现方面，2019年10月上牌量最高的新能源客车为型号为KLQ6106GAEVN2A海格牌纯电动城市客车，单月上牌量247辆，全部流向江苏省苏州市。

表5 2019年10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	KLQ6106GAEVN2A	纯电动低入口城市客车	海格	247
2	SWB6109BEV36	纯电动低地板城市客车	申沃	181
3	KLQ6856GAEVN2	纯电动低入口城市客车	海格	110
4	KLQ6650GEVN1	纯电动城市客车	海格	85
5	SLK6111UBEVZ1	纯电动低地板城市客车	申龙	80
6	ZK6105BEVG57	纯电动城市客车	宇通	75
7	TEG6106EHEV19	插电式混合动力城市客车	中国中车	69
8	ZK6850BEVG57A	纯电动城市客车	宇通	63
9	SXC6750GBEV5	纯电动城市客车	象牌	51
10	XML6855JFCEVJ0CA	燃料电池城市客车	金旅	49
11	ZK6815BEVG13	纯电动城市客车	宇通	48
12	ZK6815BEVG5	纯电动城市客车	宇通	42
13	SWB6868BEV61	纯电动城市客车	申沃	40
14	BJ6123FCEVCH-3	燃料电池低入口城市客车	福田	40
15	KLQ6850GEVN12	纯电动城市客车	海格	40
16	SLK6109UBEVW17	纯电动城市客车	申龙	40
17	BYD6850HZEV3	纯电动城市客车	比亚迪	40
18	HFF6129G03EV12	纯电动低地板城市客车	安凯	39
19	BYD6101LGEV12	纯电动城市客车	比亚迪	37
20	ZK6815BEVG1	纯电动城市客车	宇通	36

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：10月产量同比降31%，累计降28%

● 市场走势

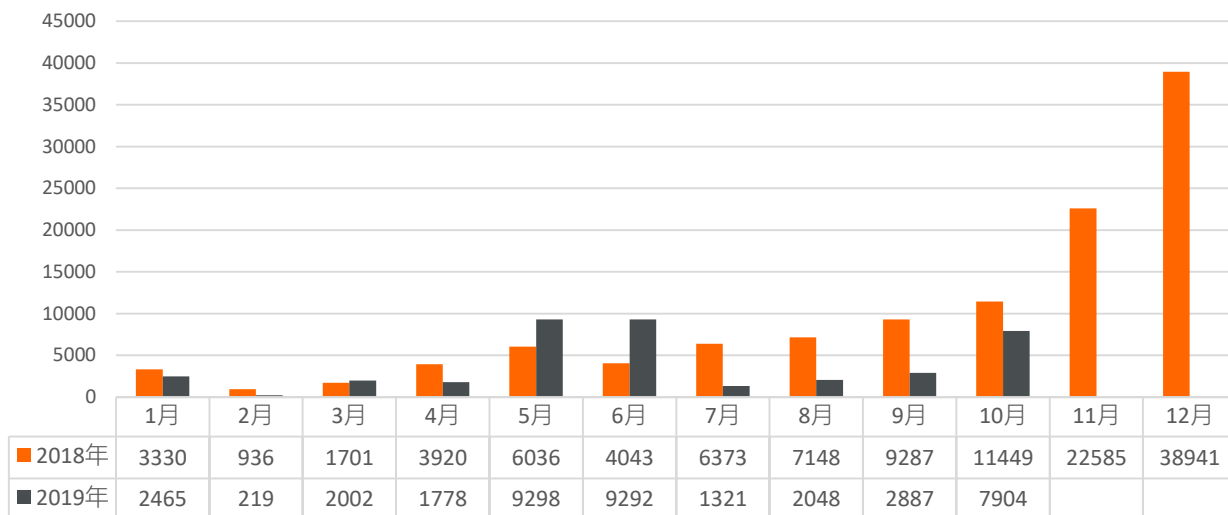
根据中汽协发布数据显示，2019年10月，货车产销分别完成307.4万辆和311.6万辆，比上年同期分别下降0.6%和2.5%，其中，重型货车产销分别完成94.2万辆和98.0万辆，比上年同期分别增长2.0%和0.4%。

根据工信部整车出厂合格证数据显示，2019年10月，新能源专用车生产7904辆，环比上月上涨178%、同比继续下跌，降幅有所收窄，达31%。

全年走势来看，新能源专用车产量仅在5-6月迎来小高峰，10月迎来第二轮小高潮，其他月份均呈现萎靡不振态势，**年度累计产量来看，同比降幅继续扩大至28%。**

随着补贴完全退出市场，新能源汽车市场发展将完全取决于市场驱动。同城市公交类似，新能源专用车在城配物流、城市环卫等固定路线专用车市场有较强优势。辅以路权等优惠政策，新能源专用车的发展依然值得关注。

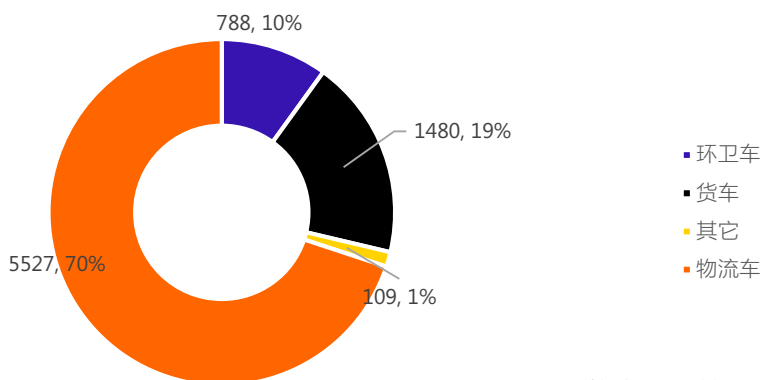
图38 2018-2019年新能源专用车月度产量（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源专用车车辆类型来看，物流车继续保持主流车型地位，10月产量来看，占比70%。能源类型来看，纯电动产品依然为新能源专用车主流，10月产量来看，依然只有吉利四川商用车公司有插电式混合动力产品有产出，包括两款产品，分别为：型号为DNC5047XXYSHEVG12插电式混合动力厢式运输车、DNC5047XLC SHEVG13插电式混合动力冷藏车。

图39 2019年10月新能源专用车车辆类型分布



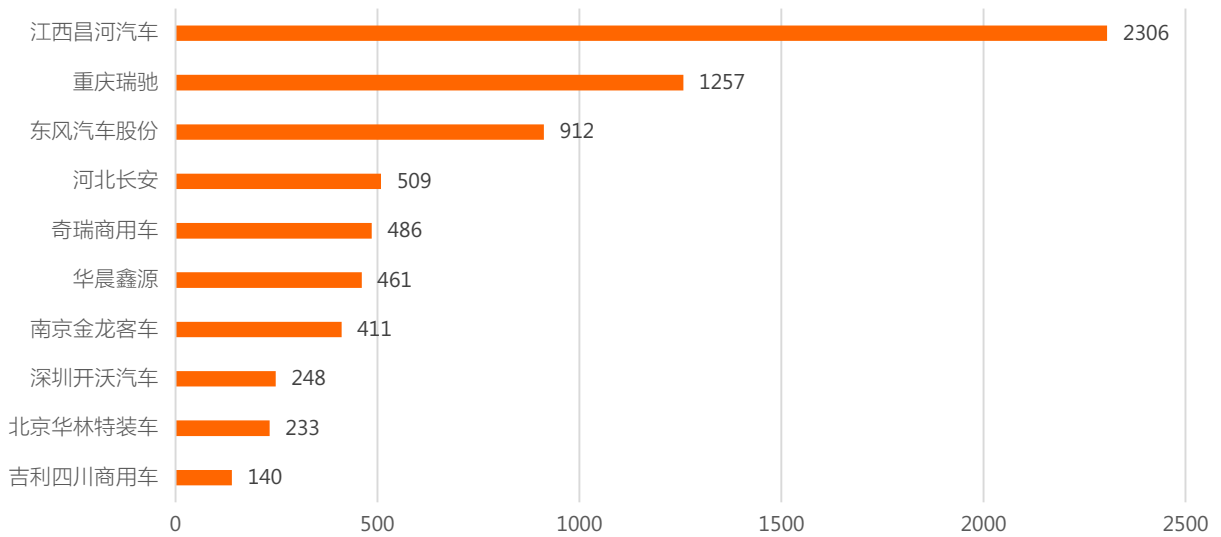
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 车企表现

生产企业方面，10月总计生产7904辆新能源专用车，来自47家生产企业，参与企业数量较之上月减少3家。昌河汽车和重庆瑞驰两家企业产量突破千辆。东风汽车、河北长安等9家专用车生产企业单月产量过百辆。

市场集中度水平来看，产量Top 10生产企业总产量占比88%，较之上月产能集中度小幅上升。江西昌河汽车继续以4款纯电动厢式运输车产量最高，继续创出年内新高。重庆瑞驰结束三个月零产出情况，同样创造出单月产量纪录，位居第二。东风汽车守住季军席位。吉利商用车进入Top 10。

图40 2019年10月新能源专用车Top 10生产企业（单位：辆）

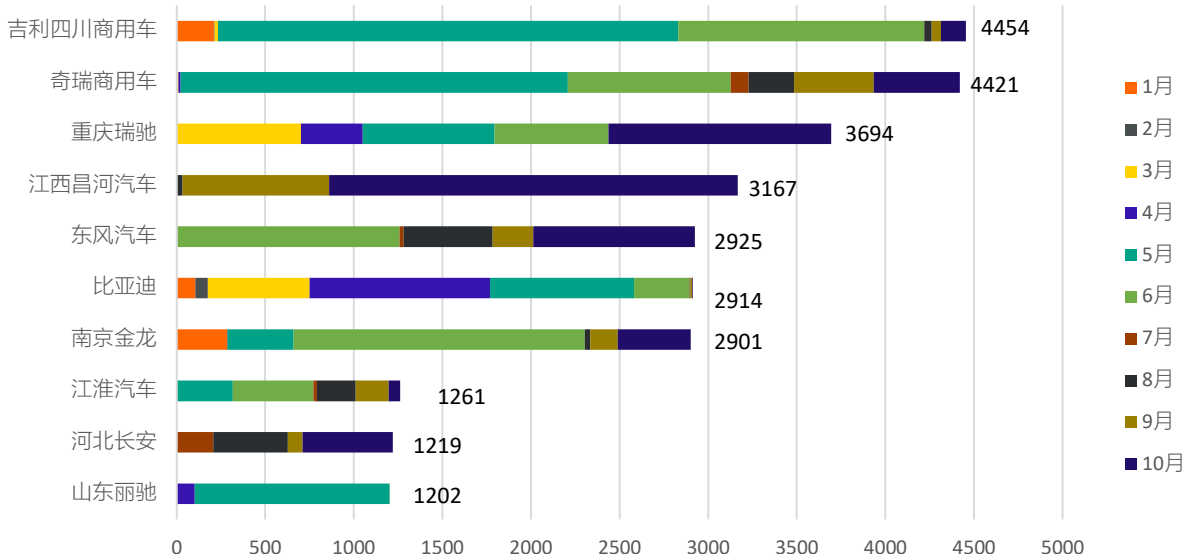


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

10月来看，大多新能源专用车企产量有所提升，年度累计来看，十强格局基本稳定。吉利商用车和奇瑞商用车继续保住冠军军席位，重庆瑞驰凭借10月的突出表现，荣升至第三位。江西昌河汽车凭借9月和10月的强劲产出从第10名升至第四位。

另一方面，比亚迪、南京金龙等企业名次下滑。山东丽驰和陕西通家继续零产出，前者勉强守住Top 10，后者无奈跌出前十。

图41 2019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

专用车方面，根据交强险上险数据，10月上牌新能源专用车1748辆，环比增长129%，同比下降49%。年度累计来看，2019年新能源专用车总计上牌22181辆，同比增长30%。较之新能源客车，新能源专用车年度累计的同比增长水平尤显珍贵。

2019年10月，共计上牌新能源专用车1748辆，出自46家生产企业。其中深圳开沃汽车夺得头筹。上牌量超过百辆的企业仅有深圳开沃汽车、南京金龙、北京华林特装、宇通重工及上汽大通五家企业。

流通省市来看，广东省绝对是推广大省，除北京华林特装外，其余Top 5企业均主要流入广东省。

分产品来看，深圳开沃一款型号为XQX5310ZLJBEV1开沃牌纯电动自卸式垃圾车在10月上牌量最高，达240辆；其次为南京金龙一款型号为NJL5038XXYBEV4开沃牌纯电动厢式运输车上牌量最高，达210辆。

表6 2019年10月新能源专用车上牌车企Top 20（单位：辆）

排名	专用车生产企业	主要流向省市	上、牌量
1	深圳开沃汽车有限公司	广东	240
2	南京金龙客车制造有限公司	广东	224
3	北京华林特装车有限公司	北京	220
4	郑州宇通重工有限公司	广东、河南	157
5	上汽大通汽车有限公司	广东	119
6	奇瑞商用车（安徽）有限公司	四川	97
7	长沙中联重科环境产业有限公司	北京	93
8	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	江苏、云南	88
9	吉利四川商用车有限公司	陕西	76
10	山东吉海新能源汽车有限公司	湖南	65
11	一汽解放青岛汽车有限公司	广东	53
12	湖南江南汽车制造有限公司	广东	36
13	深圳东风汽车有限公司	广东	23
14	河北长安汽车有限公司	广东、四川	22
15	合加新能源汽车有限公司	河北	21
16	福建龙马环卫装备股份有限公司	广东	17
17	东风汽车股份有限公司	北京	17
18	安徽江淮汽车集团股份有限公司	北京	16
19	北汽福田汽车股份有限公司	北京	16
20	南京汽车集团有限公司	上海、山西	14

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

表7 2019年10月新能源专用车上牌车型Top 20 (单位:辆)

排名	车辆型号	名称	品牌	上牌量
1	XQX5310ZLJBEV1	纯电动自卸式垃圾车	开沃	240
2	NJL5038XXYBEV4	纯电动厢式运输车	开沃	210
3	SH5020XXYK6BEV	纯电动厢式运输车	大通	105
4	KLQ5041XXYBEV8	纯电动厢式运输车	北斗航天汽车	88
5	HLT5070ZLJEV	纯电动自卸式垃圾车	华林	65
6	JHN5024CCXXYBEV2	纯电动厢式运输车	吉海	60
7	CA5048XXYP40L2BEVA84	纯电动厢式运输车	解放	53
8	SQR5032XXYBEVH12	纯电动厢式运输车	开瑞	45
9	SQR1032BEVH08	纯电动普通货车	开瑞	45
10	YTZ5040ZZD0BEV	纯电动自装卸式垃圾车	宇通	42
11	HLT5041XXYEY	纯电动厢式运输车	华林	42
12	ZBH5103TSLSHBEV	纯电动扫路车	中联	41
13	DNC5030XXYBEV04	纯电动厢式运输车	远程	37
14	JNJ5030XXYEY	纯电动厢式运输车	众泰	36
15	YTZ5040TYHD0BEV	纯电动路面养护车	宇通	28
16	HLT5070GXEEV	纯电动吸粪车	华林	27
17	YTZ5040TXSD0BEV	纯电动洗扫车	宇通	26
18	EQ5070XTYBEVS	纯电动密闭式桶装垃圾车	东风	23
19	HLT5075ZYSEV	纯电动压缩式垃圾车	华林	22
20	HLT5160TXSEV	纯电动洗扫车	华林	19

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，2019年9月，包括纯电动车型和插电式混合动力车型在内的全球新能源乘用车市场迎来继8月之后的再次同比下滑，降幅收窄至8%，共计交付18.3万辆。中美两大新能源汽车市场的下滑是导致全球新能源汽车下滑的主要原因。

纯电动乘用车市场更是出现有史以来第一次同比下滑，尽管降幅仅为1%；另一方面，插电式混合动力乘用车市场开始收窄降幅逐渐趋稳，同比下降23%。

因此，2019年9月，全球新能源乘用车市场渗透率维持2.3%水平，低于6月份2.4%的纪录，基本与2019年年度渗透率持平。第四季度，市场需求是否能够得到有效拉升，渗透率水平能否回归纪录水平，还有待观察。

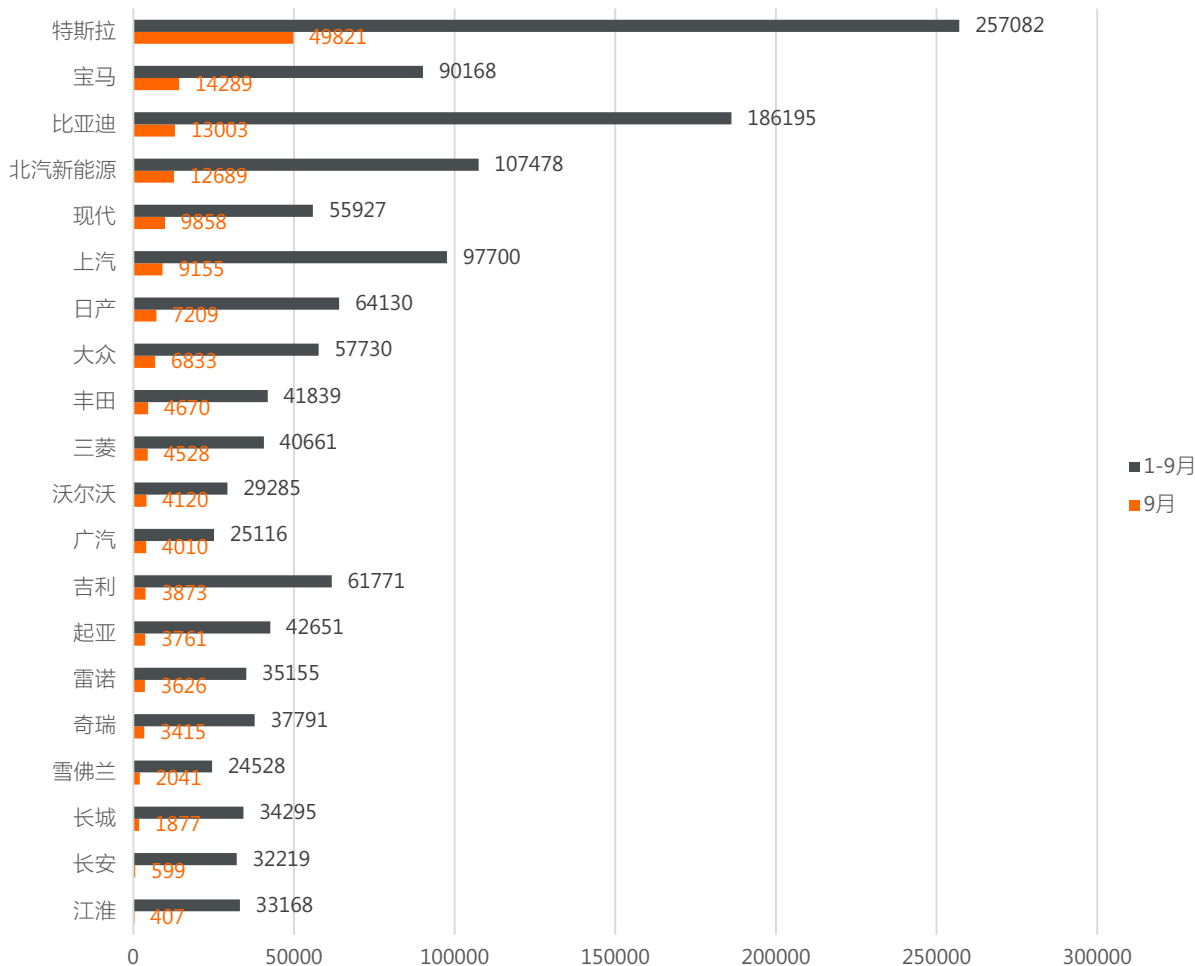
车企方面，特斯拉凭借三款車型总计49821辆的交付量达到了一个新的高度。更夺人眼球的是，宝马当月销量总计14289辆，取得年内最佳成绩，超越比亚迪、北汽和上汽，一举冲至亚军。年度累计方面，三家中国品牌车企表现较于宝马仍保持领先优势。

随着新款宝马330e的上市以及新款宝马X5 PHEV即将发售，宝马或将在第四季度取得强劲表现。目前来看，排名第四的上汽领先宝马7千辆优势，超越上汽升至第4名，对宝马而言显然也不是易事。

由于吉利的销量下滑，日产超越吉利提升一个名次。Top 10之外，雷诺更是超越三家中国品牌车企，升至第14位。

尽管如此，仍有一家中国车企表现不错，热门车型Aion S助力广汽累计排名保持Top 20，提升至第19位。

图42 2019年9月全球新能源乘用车车企销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

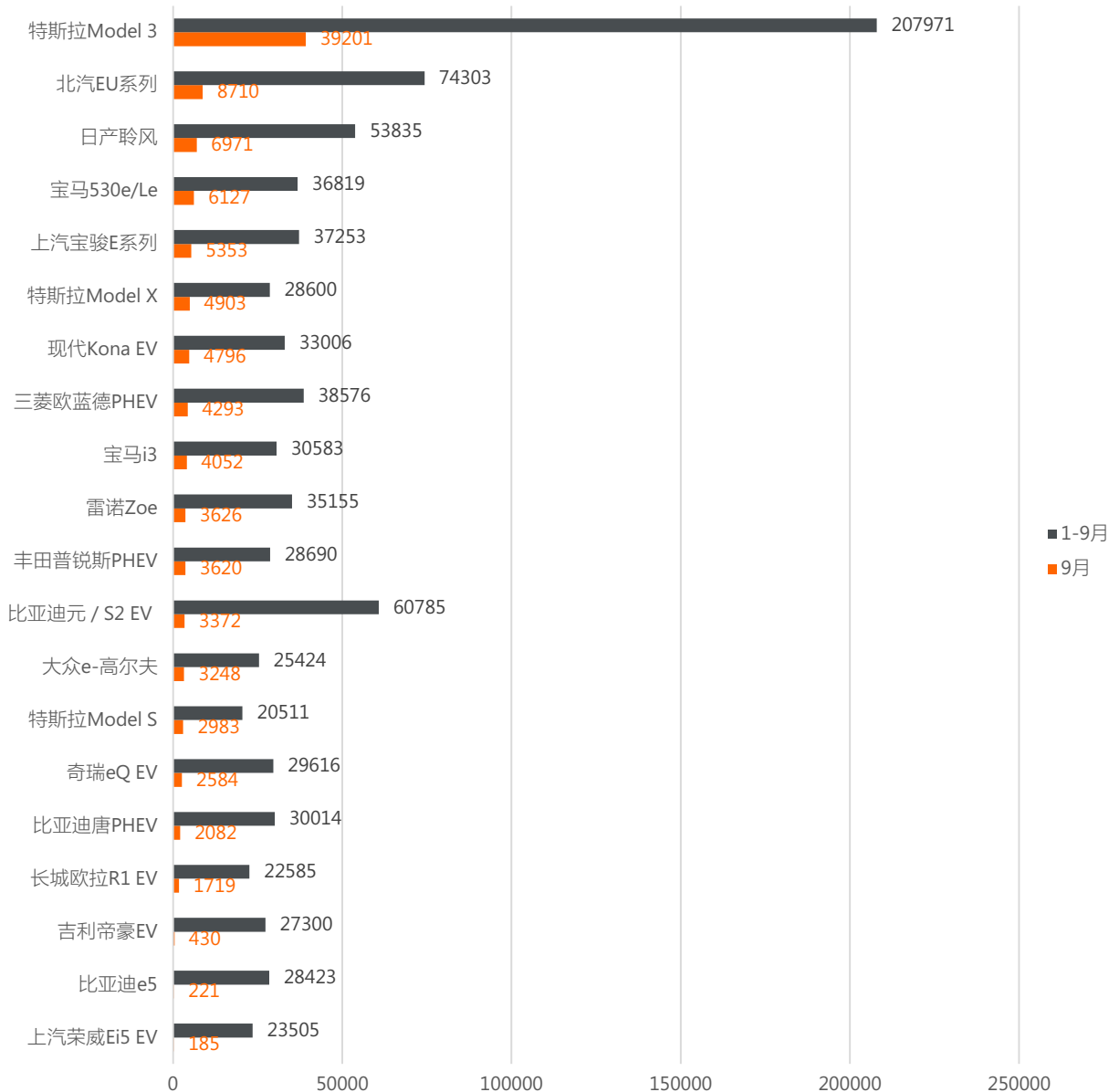
尽管销量下滑是全球新能源乘用车市场的关键词，但仍有部分车型表现可圈可点，比如特斯拉战队，不仅是走量车型特斯拉Model 3取得了接近6月销量纪录的优异成绩，其兄弟车型Model X和Model S名次均出现攀升。

其它车型方面，宝马i3上升了4个名次，进入Top 10。另一款宝马车型530e/Le更是凭借破纪录的销量表现跃居本月排名第4位。2019年年度累计销量来看，这两款车同样表现抢眼，其中宝马530e/Le排名第7，宝马i3排名第10。

插电式混合动力车型方面，三菱欧蓝德PHEV销量也在攀升，继续保持绝对优势，暂时守住年度最畅销插电式混动车型称号。另一款插电混动热门车型丰田普锐斯PHEV名次同样有所攀升，年度累计销量来看从第15名升至第13名。

部分中国品牌车型销量下滑、名次下降，无疑促成了以上车型的名次攀升。

图43 2019年9月全球新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

● 德国市场

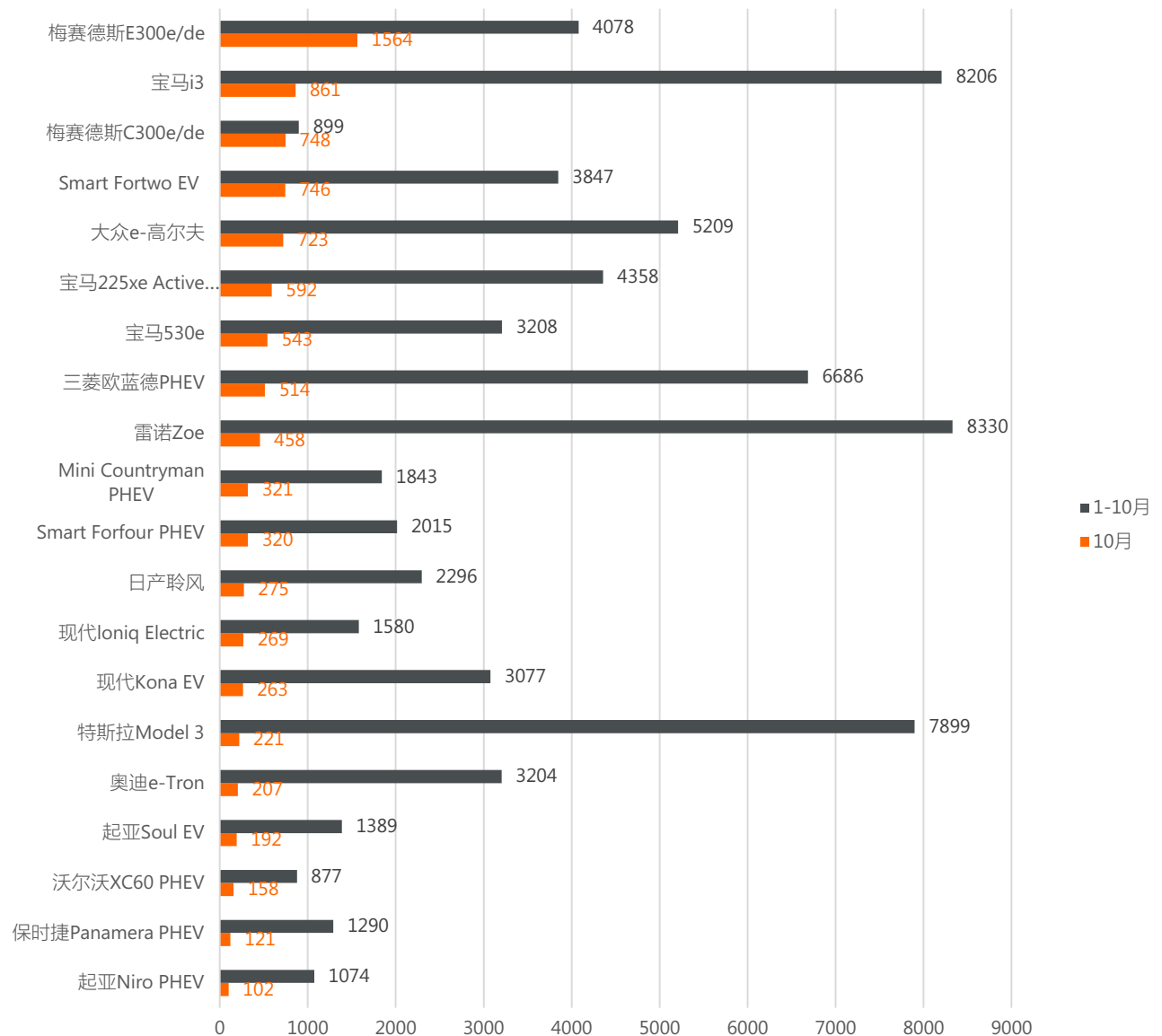
根据Evsales数据，2019年10月，德国新能源乘用车市场继续保持快速增长。9月刚刚创下新的销量纪录，10月继续实现环比26%的高速增长，再次刷新纪录，交付量达到11926辆，同比上一年甚至得到近乎翻番的增长。这在中国市场受到补贴退坡冲击的环境下，无疑起到提振市场的关键作用。

尽管实现了同比47%的高速增长，但在10月的德国市场，插电式混合动力车型表现无疑更为出色，同比增长高达248%。使得德国新能源乘用车市场份额达到4.1%，其中插电式混合动力车型市场份额达到创纪录的2.4%。全年来看，德国新能源乘用车市场渗透率达到2.9%，其中纯电动占比1.7%。

梅赛德斯为10月的德国市场带来最大的惊喜，E300e及de车型创纪录交付了1564辆，成为德国插电式混合的动力车型单月销量的新纪录。不仅如此，C300e及de车型同样表现优异，单月销量位居第三，第二位同样为本土车型宝马i3抢占。

各品牌市场占有率来看，宝马占比继续提升2%，达到22%，是德国市场当之无愧的引领者。特斯拉市场份额减少1%，达到11%，雷诺占比10%，分列二三名。

图44 2019年10月德国新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

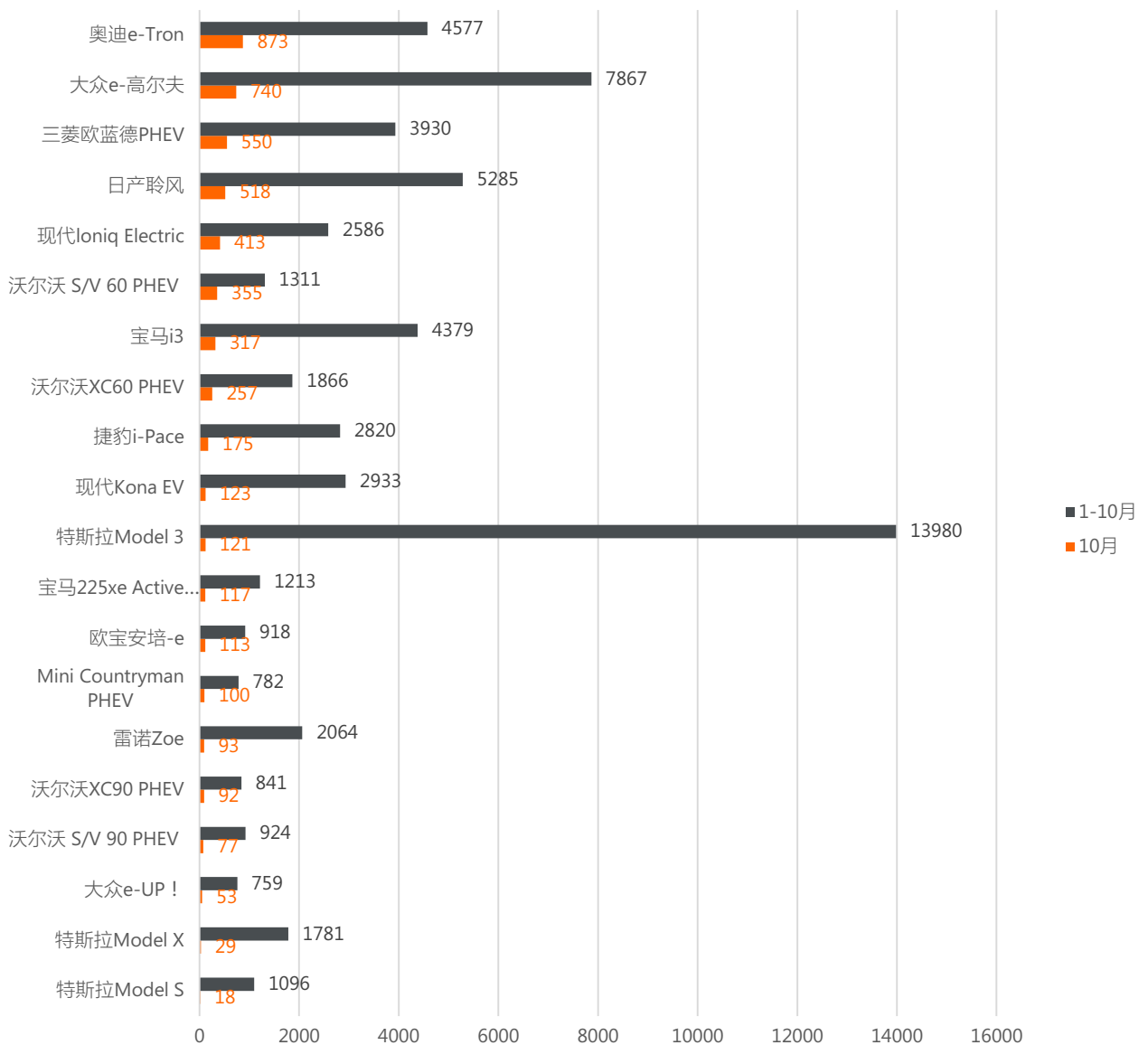
● 挪威市场

根据Evsales数据，2019年10月，挪威新能源汽车市场似乎并不乐观。纯电动车型的交付量同比下滑17%，而插电式混合动力车型得到本年度第一次同比上涨，且上涨幅度达到20%。新能源汽车整体市场来看，纯电动车型市场占比与上一年的10月样，仅占比39%。得益于插电式混合动力车型的优异表现，10月，挪威新能源乘用车市场的渗透率达到56%。

畅销车型榜单来看，奥迪e-Tron以创纪录的873辆成为当月冠军，这也是其获得的首个冠军。大众e-高尔夫紧随其后获得亚军。三菱欧蓝德取得3月以来的最佳销量成绩，位居第三。

各品牌市场占有率来看，特斯拉依然是毫无争议的冠军，尽管市场份额减少了2%，但仍以26%的市场占有率排名第一。大众集团占比提升1%，以14%的占有率位居第二。宝马凭借10%的市场份额排名第三。现代和日产在后面虎视眈眈，均占比9%。

图45 2019年10月挪威新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

● 法国市场

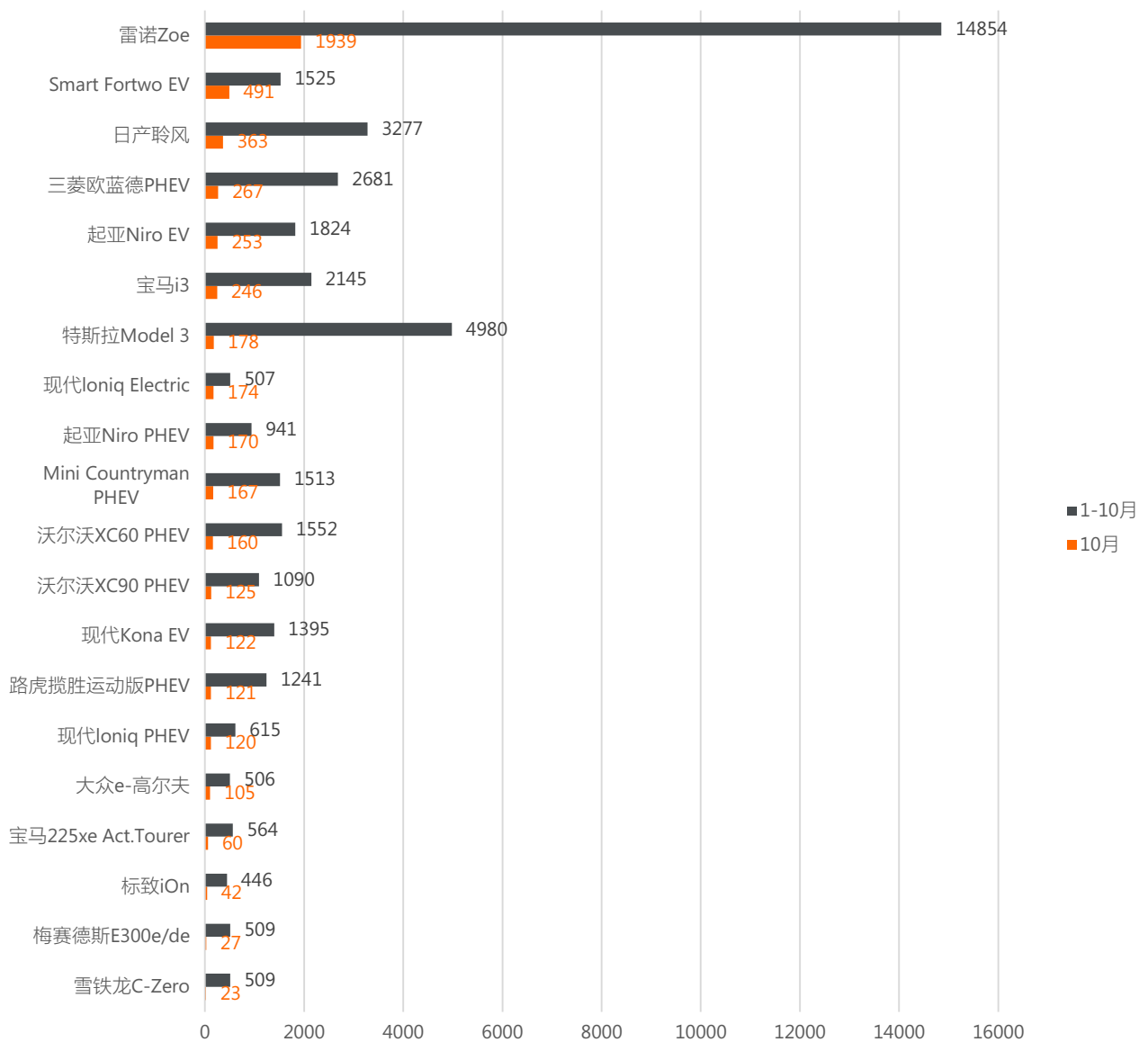
根据Evsales数据，2019年10月，包含纯电动和插电式混合动力车型在内的法国新能源乘用车市场共计交付6433辆，同比增长65%。同德国市场一样，法国市场在10月的增长也主要源于插电式混合动力车型的高速增长，同比增长高达118%，而纯电动车型同比仅增长53%。

市场渗透率来看，9月达到3.4%，超过全年2.7%的水平，其中纯电动乘用车渗透率依然保持1.9%。

具体车型表现来看，随着新款车型的交付，雷诺Zoe交付1939辆，创下今年的交付纪录。Smart Fortwo EV同样凭借491辆的交付量创下纪录。

各品牌市场占有率方面，雷诺继续保持第一，占据30%市场份额，特斯拉占据12%排名第二，起亚、宝马和日产均以7%的市场占有率并列第三。

图46 2019年10月法国新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

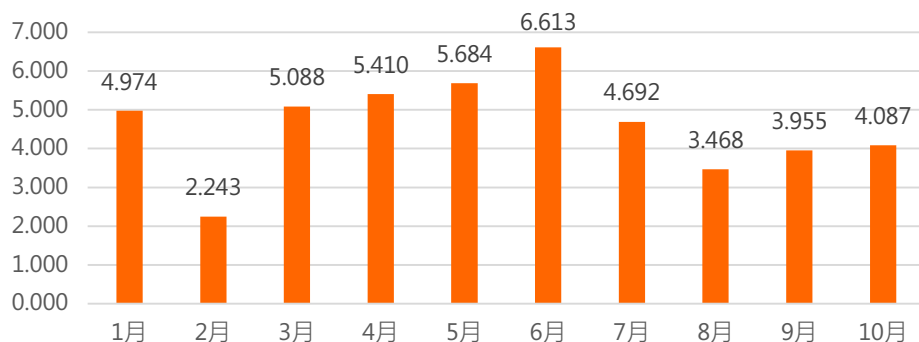
动力电池：比亚迪优势减弱，力神跃居第三

●装机量及结构

根据工信部合格证产量数据，2019年10月共产出新能源汽车8.3万辆。根据第一电动研究院的统计测算，动力电池2019年10月装机量约为4.087GWh，同比下降31.03%，环比上涨3.3%。这是今年动力电池装机量连续第三个月出现同比负增长。

10月纯电动型装机占比95.8%，插混车型装机占比4.1%，剩余为燃料电池车型装机。

图47 2019年历月动力电池出货量走势（单位：GWh）

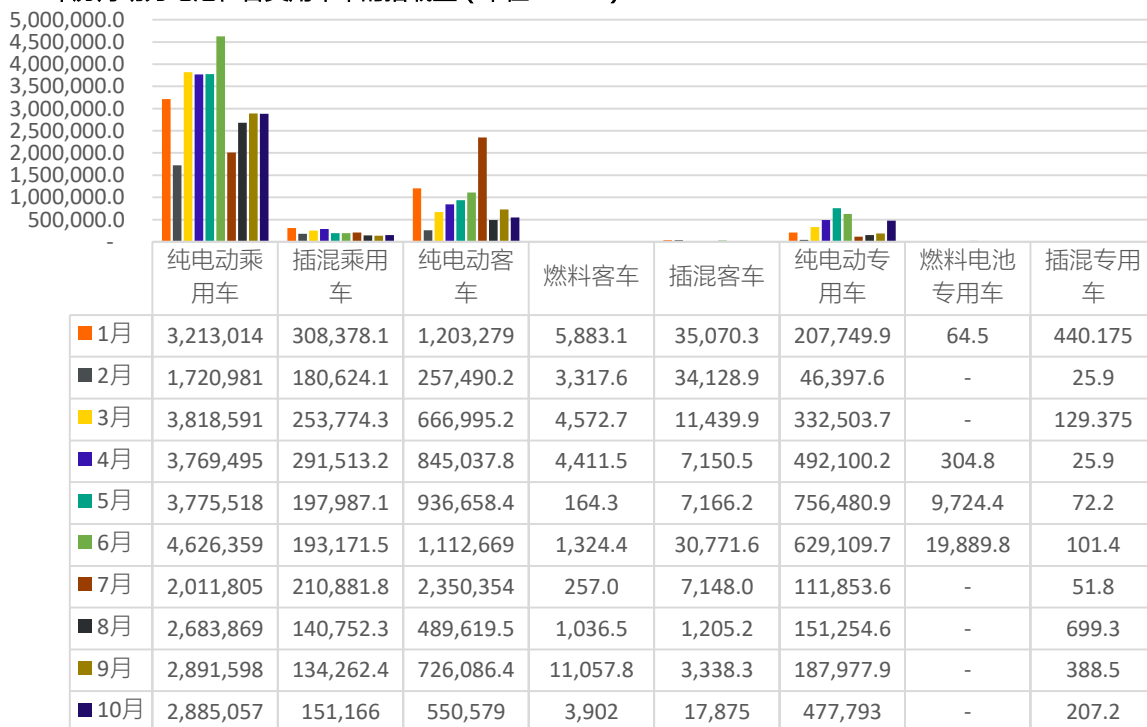


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从车辆细分类别来看，10月装机量主要来源于纯电动乘用车，纯电动客车装机量略微下滑，纯电动专用车方面有所提升。纯电动乘用车10月产量为6.1万辆，较9月增加1757辆，但装机量基本与上月持平，占总装机量的70.6%。纯电动客车方面，与9月相比产量减少了771辆，整体装机量环比随之下跌24.17%。

纯电动专用车方面产量从9月的2886辆提升至7912辆，装机量为477.8MWh。

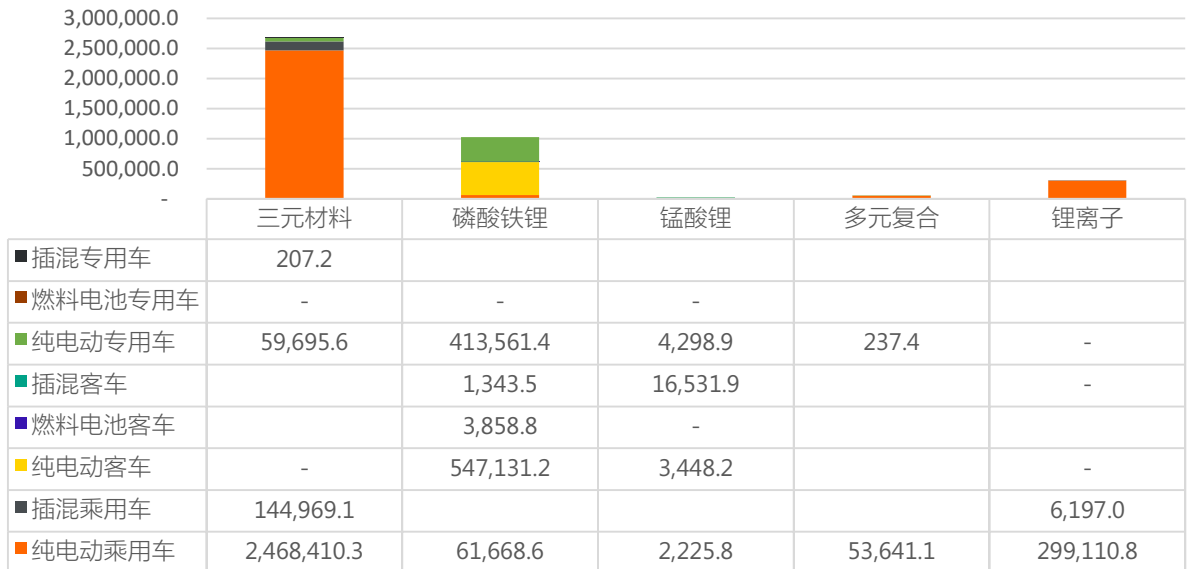
图48 2019年历月动力电池在各类用车中的搭载量（单位：KWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

10月三元材料的搭载量为2.67GWh，其中乘用车占92.3%，三元材料搭载量占总搭载量的65.4%，与9月基本持平。磷酸铁锂电池随着专用车产量提升总装机量也略微提升至1.03GWh，在月度装机中的占比也上涨至25.1%。锰酸锂与多元复合电池9月合计装机80.4MWh，占比2%。

图49 2019年10月各类动力电池搭载情况 (单位：KWh)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 企业表现

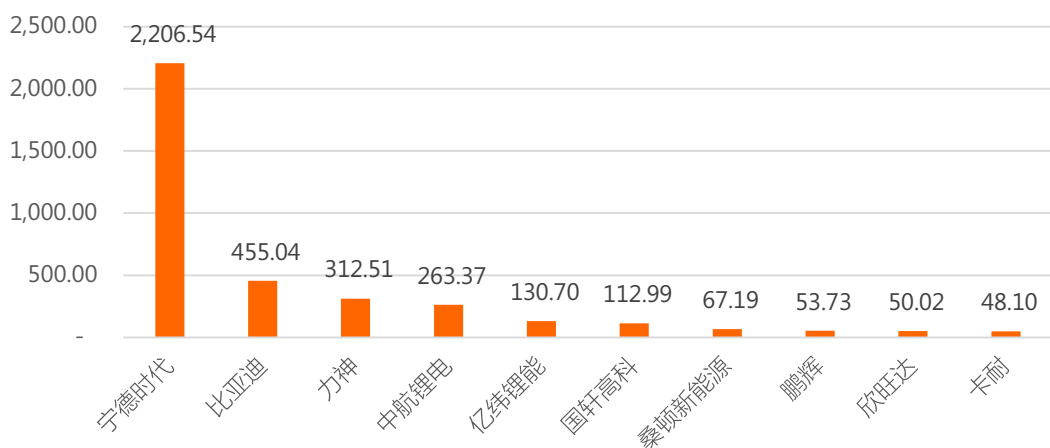
10月有效装机电池企业中，单体供应商市场份额在1%以上的共有12家，其中前三位的市场占比分别为53.99%、11.13%和7.65%，TOP10电池企业合计贡献了市场90.6%的装机量。

10月宁德时代装机量为2.21GWh，环比下跌2%，市场份额与上月基本持平。

比亚迪方面装机量环比微跌3.1%，目前看来比亚迪与第二梯队之间的差距已不明显。

竞争较为激烈的第二梯队在10月排名又有较大变动，随着本田两款车型的大幅上量，与之配套的力神装机量也水涨船高，以312.51MWh装机量排名第三。

图50 2019年10月动力电池单体供应商出货量TOP10排名 (单位：MWh)



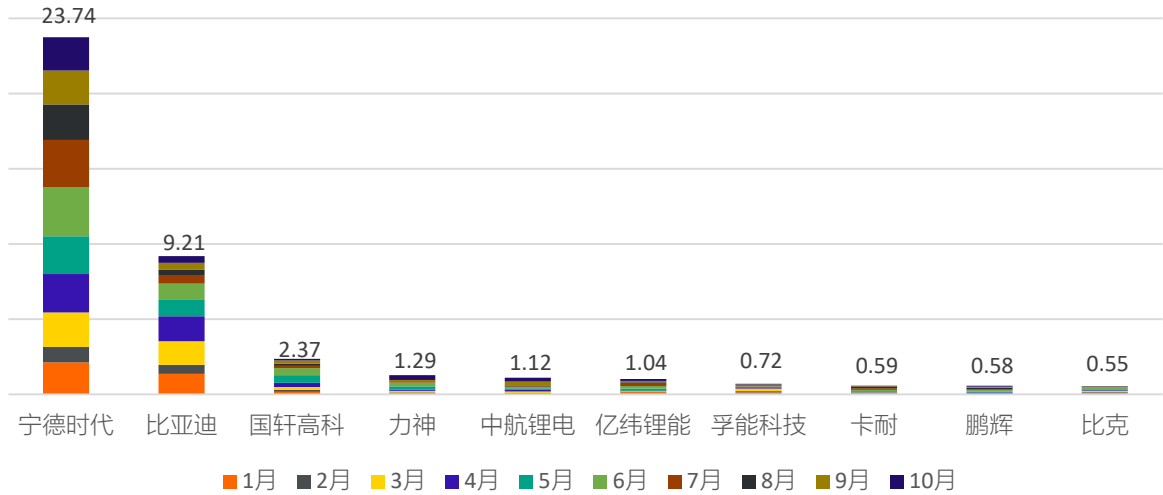
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

2019年1-10月总装机量为46.2GWh。其中，TOP10车企共装机41.2GWh，占比89.2%。

宁德时代累计装机23.74GWh，遥遥领先其他单体供应商，市场累计占比为51.1%。比亚迪方面由于目前增长较为缓慢，同时，第二梯队多家企业找到新增长点，其1-10月累计装机9.21GWh，市场份额下跌至19.9%。

第二梯队里除了此前的国轩高科，力神、中航锂电以及亿纬锂能装机量也突破了1GWh，分列四至六位。

图51 2019年1-10月动力电池单体供应商累计出货量TOP10排名（单位：GWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表8 2019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	10月
宁德时代	乘用车	1569.1
	客车	497.8
	专用车及货车	139.6
比亚迪	乘用车	398.0
	客车	23.6
	专用车及货车	33.5
力神	乘用车	298.6
	客车	0.1
	专用车及货车	13.8
中航锂电	乘用车	263.4
亿纬锂能	乘用车	11.5
	客车	6.8
	专用车及货车	112.4
国轩高科	乘用车	11.0
	客车	20.4
	专用车及货车	81.6
桑顿新能源	乘用车	52.5
	专用车及货车	14.7
鹏辉	乘用车	53.3
	客车	0.1
	专用车及货车	0.3
欣旺达	乘用车	50.0
卡耐	乘用车	48.0
	专用车及货车	0.1

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

10月宁德时代在乘用车上的装机量为1.57GWh，环比9月下跌11.56%，主要原因在于主要配套车型北汽EU5产量的大幅下跌，该车型上的搭载量较9月减少了303.9MWh。不过荣威Ei5、Aion S、e-LAVIDA以及e-BORA四款车型上弥补了EU5带来的搭载量萎缩。不过从车企角度来看，北汽新能源依然是宁德时代10月乘用车市场的最大客户。客车方面10月装机量为497.8MWh，较9月上漲14.7%，主要配套车企为宇通汽车和金龙汽车，使用电池均为磷酸铁锂电池。

比亚迪方面，乘用车和客车的装机量分别为398MWh和23.6MWh。乘用车方面全部为比亚迪车型自用，全部搭载三元材料电池。随着比亚迪e2和比亚迪秦e3的产量拉升，乘用车装机量环比增长20.5%。客车方面，配套的车辆数量较9月也减少了474辆，客车方面的搭载量下跌幅度较大，跌幅接近100%。专用车方面，除比亚迪自用以外，还给华林牌专用车提供装机，占比92.1%。

随着东风本田的沁威(X-NV)和广汽本田的理念VE-1产量拉升至2000辆水平，再加上宝骏E100、江淮iEVS4等车型的产量提升，与之配套的力神装机量环比也大幅提升232.2%

10月外资电池厂商依然仅有三洋实现装机，搭载车型为卡罗拉双擎E+、雷凌双擎E+和蒙迪欧，装机量分别为2261.17KWh、3923.09KWh、和27KWh。

驱动电机：装机8.6万台，同比降幅再扩大至45%

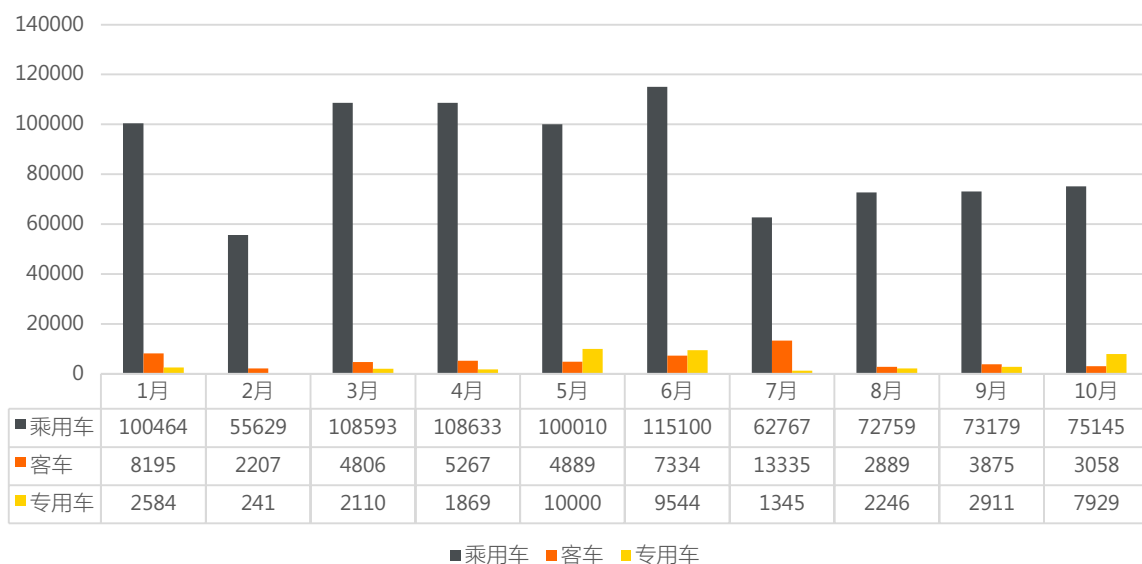
● 整体市场

与整车发展态势一样，为新能源汽车提供配套的驱动电机市场也依然在2018年的走势线下徘徊。

根据工信部整车出厂合格证数据核算，2019年10月，我国新能源汽车配套驱动电机装机量为86132台，环比小幅上涨8%，同比降幅继续扩大至45%。累计来看，2019年1-10月，我国新能源汽车配套驱动电机装机量为968913台，同比继续保持增长，但增幅已收窄至10%。

从车辆类型来看，2019年10月，新能源汽车驱动电机仍主要为新能源乘用车提供配套，但市场占比降至90%以下，较之9月回落4个百分点。新能源客车产量继续下探，为其提供配套的电机装机量环比下降21%，占比相对稳定在4%。三大新能源车类型来看，新能源专用车表现最为突出，2019年10月，新能源专用车配套电机装机量环比增长高达172%，继今年5月和6月后，再次超越新能源客车装机量。

图52 2019年1-10月新能源汽车驱动电机装机量（单位：台）

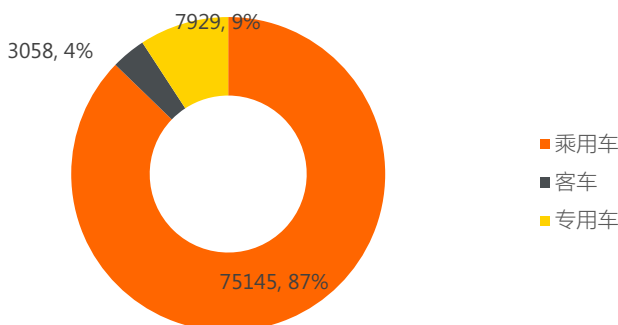


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从电机类型来看，永磁同步电机继续扩大优势。10月，为新能源汽车配套的永磁电机装机量近8.5万台，而交流异步电机单月装机量跌落至千余台，仅高于今年2月不足千台的装机数据。

搭载异步电机的车型来看，蔚来ES6和ES8仍为主要车型，客车方面，西门子为申沃客车提供异步电机配套，10月装机12台。

图53 2019年10月新能源汽车驱动电机搭载车型分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 企业竞争格局

为新能源乘用车提供配套的电机供应商来看，10月共有54家电机生产企业实现装机配套，较之9月减少一家。

Top 10电机生产企业来看，比亚迪超越北汽新能源，装机量第一。9月未进入排行榜的大众汽车凭借朗逸纯电、宝来纯电以及奥迪Q2L e-tron的产量大幅提升，跻身榜单第三位。方正电机依然守住第四位置。

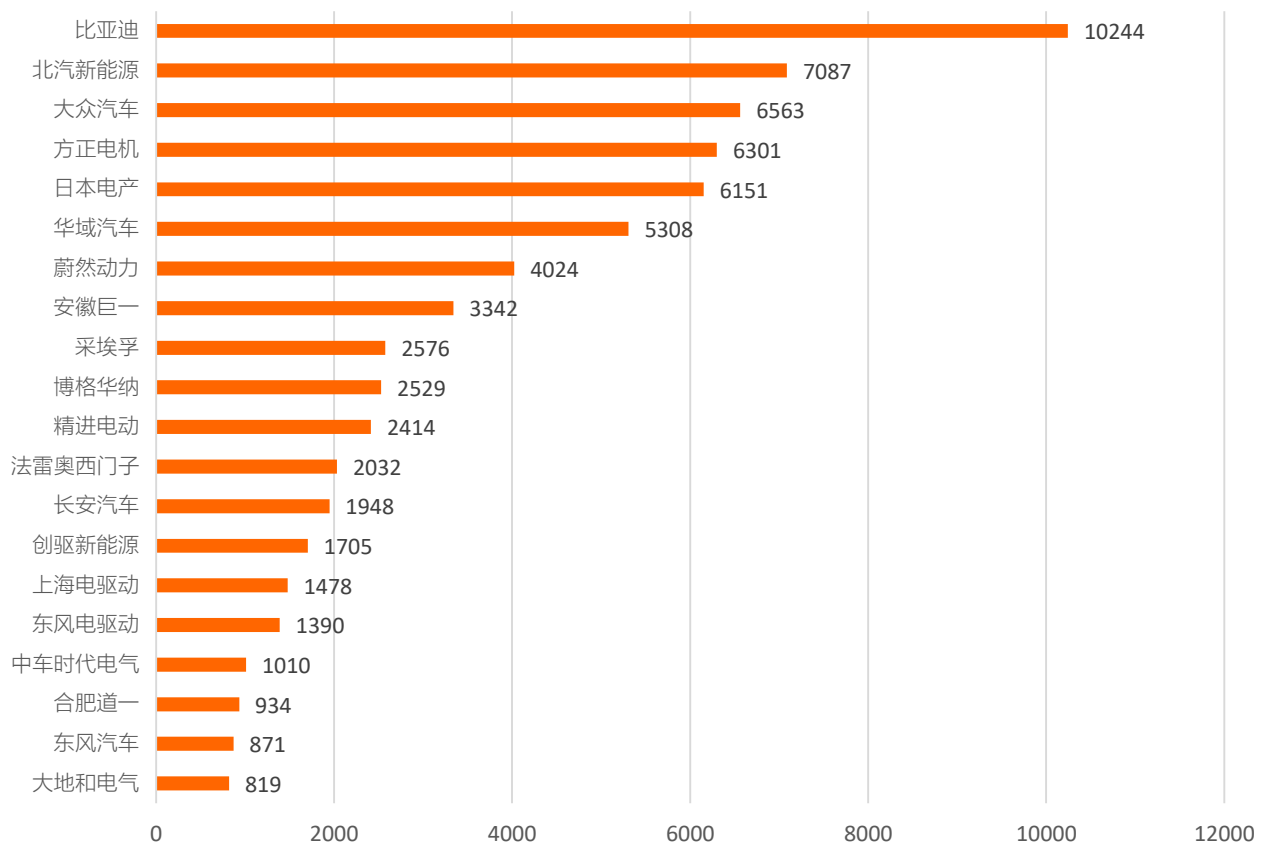
日本电产提升一个名次，排名第五，广汽Aion S单一车型电机装机量高达5975台，是当月装机量最高的车型。

第三方电机供应商方面，除方正电机外，主要为上汽提供配套的华域汽车名次提升。同样名次提升的还有安徽巨一，凭借为本田系沁威X-NV和理念VE-1提供配套挺入前十。另一方面，精进电动跌出前十，10月排名第11位。

外资电机生产企业方面，除表现抢眼的大众汽车和日本电产，采埃孚和博格华纳同样进入前十。

此外，精进电动、法雷奥西门子跌出前十，奇瑞新能源、丰田汽车更是跌出前二十。年度累计来看，比亚迪、北汽新能源和精进电动依然保持绝对领先优势，大众汽车和博格华纳是进入年度累计前十的外资电机生产企业。

图54 2019年10月新能源乘用车驱动电机装机量Top20供应商（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

配套车企车型来看，比亚迪继续为旗下13款新能源车型提供电机配套，其中单一车型配套超千台的车型分别为比亚迪e2、比亚迪宋、比亚迪唐和比亚迪秦Pro。

北汽新能源方面，配套车型仍为9款，其中北汽EC3装机量最高，单一车型配套装机超千台的还有EU5和EU300。

大众汽车为旗下6款车型提供配套，三款新上市纯电产品朗逸、宝来和高尔夫产量均大幅提升，一汽大众生产的奥迪Q2L e-tron为新增加面孔，10月装机配套799台。

方正电机和日本电产异曲同工，均只凭借一款车型霸占榜单。

Top 10之外，我们还可以看到，爱驰U5和领克EV由博格华纳配套，10月装机2台和28台；启辰D60EV由法雷奥西门子提供配套，10月装机821台；理想ONE依然由博格华纳和联合汽车电子共同提供配套。

另外，由中科深江提供电机配套青年汽车生产的迈迈在10月配套电机装机410台。

表9 2019年10月新能源乘用车驱动电机装机量Top10主要配套车企车型

电机企业	配套车企	车型	电机装机量（单位：台）
比亚迪	比亚迪	比亚迪e2	3136
比亚迪	比亚迪	比亚迪宋	1584
比亚迪	比亚迪	比亚迪唐	1379
北汽新能源	北汽新能源	北汽EC3	2548
北汽新能源	北京汽车	北汽EU5	1666
大众汽车	上汽大众	e-LAVIDA	2514
大众汽车	一汽大众	e-BORA	2163
方正电机	上汽通用五菱	宝骏E100	5684
日本电产	广汽乘用车	AionS	5975
华域汽车	上海汽车	荣威Ei5	3955
华域汽车	上海汽车	荣威ei6	1117
蔚然动力	蔚来汽车	蔚来ES6	3760
安徽巨一	东风本田	沁威X-NV	2088
安徽巨一	广汽本田	理念VE-1	1252
采埃孚	华晨宝马	宝马530Le	2374
博格华纳	威马汽车	威马EX5	2315

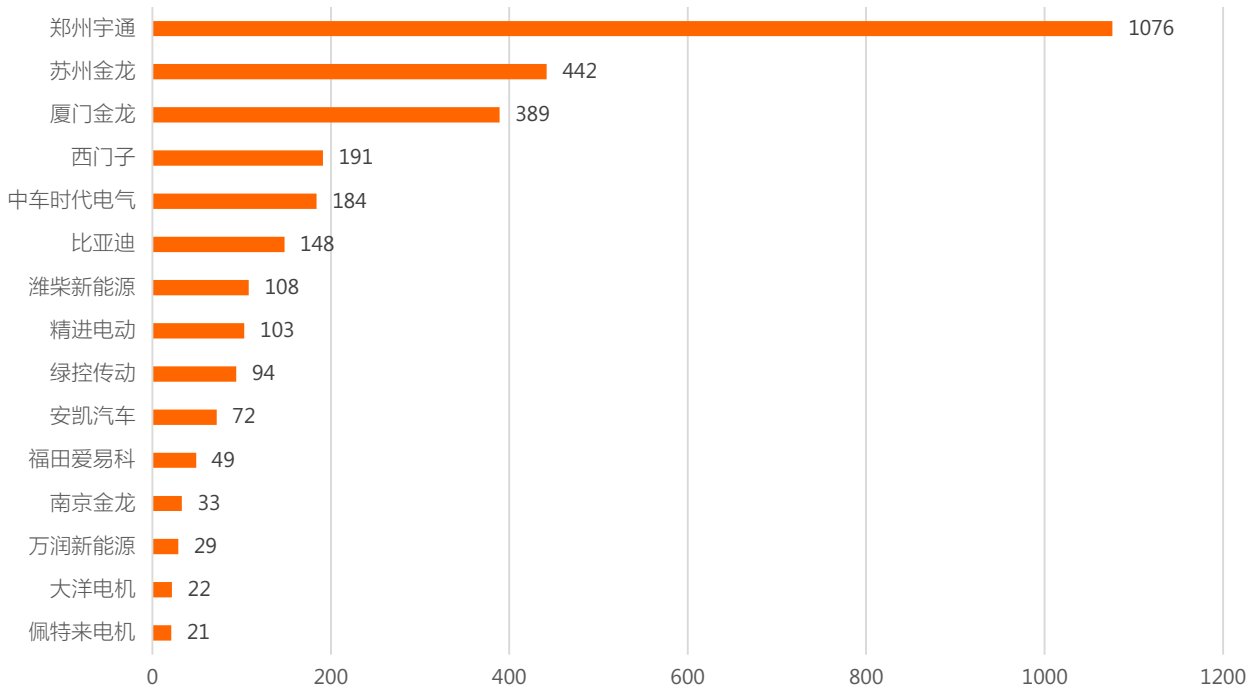
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源客车方面，10月共有30家电机生产企业为新能源客车提供电机生产配套，其中宇通客车、苏州金龙、厦门金龙等作为行业龙头企业自主生产电机，并且装机量占据排行榜前列。Top 10电机企业市场份额高达92%。

其它第三方供应商方面，为申沃客车提供电机配套的西门子夺得第三方电机供应商第一名，进入Top 10，排名第四位。精进电动和苏州绿控继续列位第八和第九，其中精进电动为申沃客车、中通客车及厦门金旅3家新能源客车生产企业提供配套；苏州绿控为申龙客车、秦星汽车、上饶客车等5家新能源客车生产企业提供配套。

外资电机企业方面，仅有西门子一家榜上有名。

图55 2019年10月新能源客车驱动电机装机量Top 15排名（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表10 2019年10月新能源客车驱动电机装机量Top10主要配套车企

电机企业	配套车企	电机装机量（单位：台）
郑州宇通	宇通客车	1076
苏州金龙	苏州金龙	442
厦门金龙	厦门金龙	236
厦门金龙	厦门金旅	143
西门子	申沃客车	191
中车时代电气	中车时代	161
比亚迪	比亚迪	148
潍柴新能源	亚星客车	108
精进电动	申沃客车	38
精进电动	中通客车	35
绿控传动	申龙客车	41
安凯汽车	安凯汽车	72

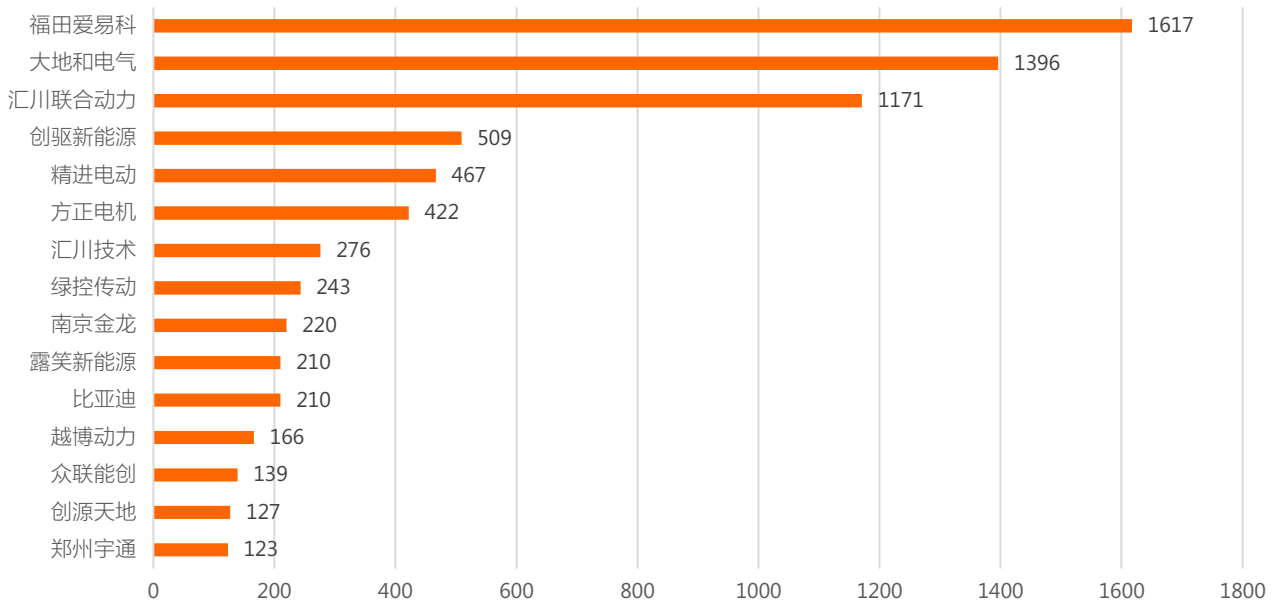
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源专用车配套电机市场依然呈现参与者众多且基本由第三方电机供应商垄断的市场局面。

10月来看，新能源专用车领域共有43家电机企业提供生产配套，其中Top 10电机供应商市场份额为85%。为昌河汽车提供电机配套的福田爱易科及汇川联合动力继续占据排行榜前列。除昌河汽车外，福田爱易科还为北汽福田和万象汽车提供电机配套，汇川联合动力还为东风汽车提供电机配套。为瑞驰汽车、奇瑞汽车、华晨鑫源等5家新能源专用车企提供电机配套的大地和电气在本月电机装机量排名第二。

精进电动和苏州绿控依然紧随其后，其中精进电动仅为东风汽车、华晨鑫源和森源汽车三家专用车企提供电机配套，而苏州绿控则为江淮汽车、开沃汽车、中联重科等11家专用车企提供配套。总体来看，本月除宇通、南京金龙、比亚迪外，吉利商用车、凯马汽车和东风汽车同样作为专用车生产企业自主生产配套电机。

图56 2019年10月新能源专车驱动电机装机量Top15供应商（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表11 2019年10月新能源专用车驱动电机装机量Top10配套车企

电机供应商	主要配套车企	电机装机量（单位：台）
福田爱易科	昌河汽车	1565
大地和电气	瑞驰汽车	1257
汇川联合动力	昌河汽车	741
汇川联合动力	东风汽车	430
创驱新能源	长安汽车	509
精进电动	东风汽车	443
方正电机	华晨鑫源汽车	404
汇川技术	奇瑞汽车	210
绿控传动	开沃汽车	124
南京金龙	南京金龙	220
比亚迪	北京华林	169
露笑新能源	奇瑞汽车	210

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

一电调查

车主续航衰减报告——130位比亚迪车主表示无压力

随着一波又一波大风预警的到来，北京的最低气温进入零度以下。“今天真冷！”取代“你的快递到齐了吗？”，成为每天办公室的高频问候。

在车友群里，大家也都在感慨，“电动车的冬天到了！”，“续航”成了电动车友们讨论最多的话题。“零下2度，14公里路程续航掉了21公里，30%电耗！”，“14才掉21，我起码得掉25公里！”除了大家关注的低温续航，也有人理性看待续航衰减，“我三年跑了21万公里，原来冬天开暖风180公里左右，今年肯定不行了，150公里我就知足了。”

不同的品牌车型，续航衰减情况是否存在差异？上周（11月13日-16日），一电调查聚焦全球销量领先的新能源品牌比亚迪，通过第一电动网和充电桩APP，调查回收有效样本175份，接下来，让我们通过样本结果对比亚迪续航衰减情况进行梳理。

整体情况

从参与调查车主车型来看，比亚迪元EV数量最多，占比25%；其次为比亚迪e5，占比19%；比亚迪秦EV和唐EV分别占比12%和7%。以上4款车型样本比例超过60%。

从车辆使用用途来看，“上下班通勤”是参与调查车主最主要的用车行为，占比高达71%；“开网约车”是9%的参与调查车主主要的车辆用途。此外，“周末出游”、“接送孩子/买菜逛街”分别占据8%和5%比重，还有部分将比亚迪新能源车型作为“商务外出”车辆或营运出租车等用途的车主同样参与了讨论。

购车年限来看，六成车主集中在2018年和2019年购车，在2016年购车的车主占比16%，在2017年购车的车主占比12%，在2015年购车的车主占比7%。综合来看，参与调查车主的平均车龄为2.5年。

从总行驶里程来看，近一半车主总里程在1-5万公里，另有19%参与调查车主行驶里程不足5000公里；17%参与调查车主行驶里程在5-10万公里范围内；12%参与调查车主行驶里程为5000-10000公里；行驶里程超过10万公里车主比重为5%。综合来看，参与调查车主的平均行驶里程为3.5万公里。

对于续航衰减情况，74%参与调查车主表示车辆目前“并没有衰减”，仅有26%的参与调查车主正在面对续航衰减问题。通过对比此前满电电量与如今满电电量，我们发现，参与调查比亚迪车主平均续航衰减程度为2.8%。

参与调查样本情况



比亚迪元EV

25%



比亚迪e5

19%



比亚迪秦EV

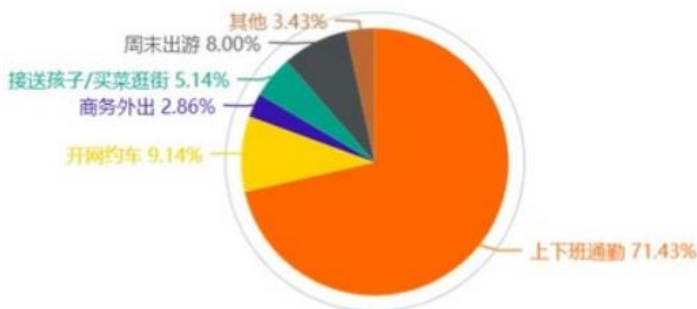
12%



比亚迪唐EV

7%

参与调查车主车辆主要用途



第一电动·研究院

数据来源：一电调查

参与调查样本整体表现



平均车龄2.5年



平均行驶总里程
3.5万公里

第一电动·研究院

数据来源：一电调查

具体车型表现

具体到不同车型表现来看，我们梳理了参与调查的四大主要车型情况，分别是比亚迪元EV、比亚迪e5和比亚迪秦EV。从调查结果来看，比亚迪e5平均车龄3年，平均行驶总里程6.3万公里，38%的比亚迪e5车主续航出现衰减，平均衰减5.3%。

比亚迪秦EV平均车龄2.5年，平均行驶总里程2.7万公里，19%的比亚迪唐EV车主续航出现衰减，平均衰减2.1%。

比亚迪元EV平均车龄1.5年，平均行驶总里程2万公里，14%的比亚迪唐EV车主续航出现衰减，平均衰减0.3%。

参与调查样本具体车型续航衰减情况

比亚迪e5



平均衰减5.3%



平均车龄3年



平均行驶总里程6.3万公里

第一电动·研究院

数据来源：一电调查

参与调查样本具体车型续航衰减情况

比亚迪秦EV



平均衰减2.1%



平均车龄2.5年



平均行驶总里程2.7万公里

第一电动·研究院

数据来源：一电调查

参与调查样本具体车型续航衰减情况

比亚迪元EV



平均衰减0.3%



平均车龄1.5年



平均行驶总里程2万公里

第一电动·研究院

数据来源：一电调查

车主充电习惯

很多车主都知道，驾驶习惯、尤其是充电习惯对电池衰减存在很大影响。具体到充电习惯，通过调查结果我们看到，67%车主习惯“慢充为主、偶尔快充”的充电方式，而27%的车主更喜欢“快充为主，偶尔慢充”。

剩余多少电量去充电呢？调查来看，41%的车主习惯剩余20%-50%电量开始充电，26%车主习惯剩余10%-20%电量开始充电，23%车主比较佛系，“不看剩余电量，随时充”。

电量充到多少拔枪？调查来看，67%车主喜欢充到100%满电，14%车主会充到95%以上，9%车主会充到90%-95%，6%的车主会充到80%-90%，仅有5%的车主表示“不一定，看时间”。

参与调查车主充电习惯



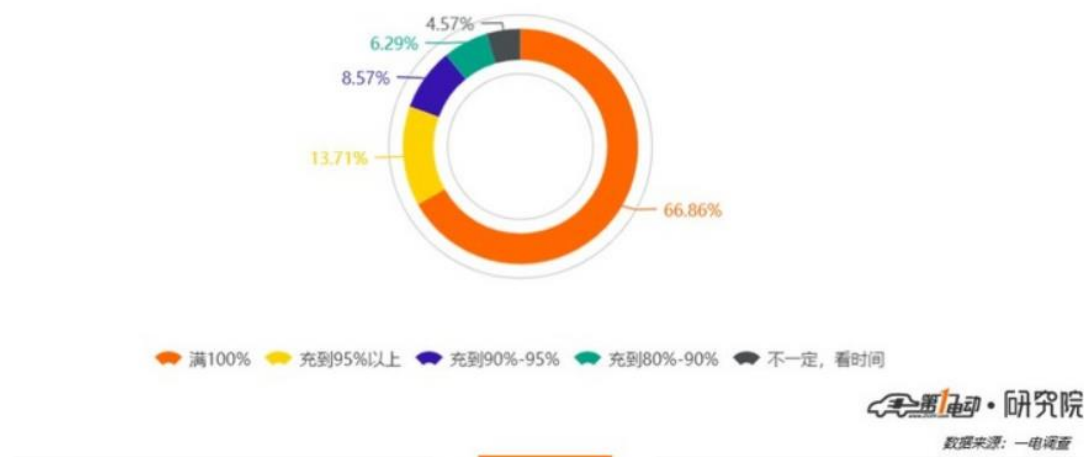
第一电动·研究院
数据来源：一电调查

参与调查车主充电习惯



第一电动·研究院
数据来源：一电调查

参与调查车主充电习惯



到底该怎样充电？到底怎样算衰减？

调查的最后，我们设置了一道开放题，想听听车主们对于续航衰减的其它吐槽。梳理134条有价值留言，我们发现，大家集中表达了以下几个观点：

- 1、对续航衰减概念模糊，比如“不太了解怎样算衰减”、“不知道衰减到多少算有问题”、“不能看到自己电池衰减很郁闷”、“衰减了不检测的话自己难以知道”；
- 2、有人理性看待衰减，比如“合理的衰减还是能接受的”、“电池衰减是必然现象，尽量合理充电，减少衰减”、“平时注意用车习惯，不要急加速和急刹车，尽量用慢充”、“衰减是迟早的事，但我们能做的是尽量把衰减延后。好好养护电池，勤慢充，保持充盈状态，避免电池亏空”；
- 3、更多的人表达希望，比如“希望10万公里没有衰减”、“希望8年内不出现衰减”、“希望以后免费更换电池”、“建议厂家提供测试，帮助车主心里有数，可适当收费”；

而对于该如何充电，什么情况算衰减，我们也找到几位业内专家聊了聊。

目前根据国家相关法律法规的规定，市面上在售的新能源汽车产品中的电池组必须至少满足8年或12万公里的质保期，如在质保期内电池的衰减超过20%，其更换和维修的相关费用均由相关汽车厂家负责。也就是说，至少在8年或12万公里的这一期限内，消费者是无需担心电池组的衰减的。毕竟电池的设计寿命很长，能够满足正常的使用需要。

但值得注意的是，充电方式的确会影响电池使用寿命，对此，在某主流新能源车企做充电系统开发的工程师对车友提出了几点建议：

- 1、过充和过放对电池都不好，充电最好就充到90%-95%，用到10%-20%就去充电；
- 2、快充肯定会影响电池寿命。如果想长期用的话，最好不要频繁快充；
- 3、对电池伤害最大的是低温快充，车主如果需要在低温环境下快充，一定要在停驶车辆后立即快充。这样电池电芯还保持着比较高的温度，在适宜的温度下工作对电池寿命的影响最低。

不少车主把表显满电续航作为判断续航衰减的依据，这其实也是不科学的。因为我们感知到的表显续航是结合当时的驾驶习惯、环境温度估算而来，是一个在行车过程中会不断变化的值。但其实电芯的电性能并没有在这个过程中发生变化，充满电后的可放电量还是一样。

所以不能仅通过满电续航判断衰减与否，但却可以通过可充入的满电量做出判断。如果在同一个充电桩充电，新车能充55度，现在50度就满了，这就说明车辆已经在一定程度上出现了衰减。

中央企业电动汽车产业联盟整车电驱部王鹏副主任表示，关于续航衰减，“没有那么妖魔化，但仍有提升空间”，王鹏认为，大部分续航衰减的情况都是由车主主观人为臆断的，既没有科学性也没有佐证依据。目前存在真正意义的电池

衰减的产品是4-5年前的老代次电池产品，最新一代以及次新代产品在一两年出现比较明显的真正意义上的电池容量衰减是并不多见的。

车主对所谓的“电池衰减”有所忌惮，在王鹏看来是好事一桩，他认为，这说明车主已经从纯“里程焦虑”向“电池衰减”问题转移，说明我们的消费者在认知方面已经从第一阶段向第二阶段飞迁了，是一个市场健康发展的信号。另外，车企能不能在能耗计算和反馈系统中，针对用户的这个痛点，将动力能耗与非动力能耗进行区别计算和呈现，让消费者消费得“明明白白”，“这也许还会是产品差异化的重要分水岭也言之未及呢”！

政策解读

北京放开新能源汽车指标再引关注，未来或可期

关于放宽北京新能源汽车指标的话题再次引起关注。

11月14日，世界汽车组织第一副主席、中国汽车工业协会原常务副会长董扬发文呼吁“北京等限购城市应迅速按照国务院三令五申的要求，明显放宽电动汽车购置限额，缓解因总体市场疲软和政策剧烈变动造成的新能源汽车销量下降趋势”。其提出“北京市三年内每年多发10万辆以上新能源汽车指标”的建议。

董扬呼吁北京等限购城市放宽电动汽车限额

董扬汽车观点 | 2019-11-14 13:33



第一电动第一时间联系了北京市交通委员会，对方表示，目前没有任何迹象表明北京要放宽或者取消新能源汽车限额，限购政策依旧维持原状。

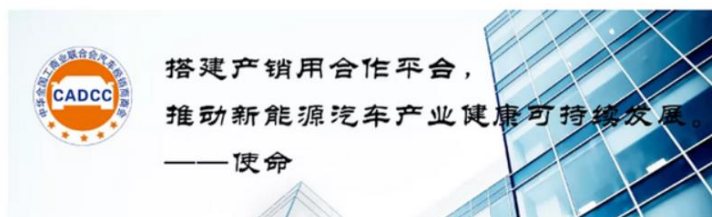
但由此话题引发的讨论却远远没有停止。

建议不断，政策松动引发猜想

关于北京放宽新能源汽车指标的建议已经不是首次出现在公众视野了。

工商联汽车商会建议：北京应对取消新能源汽车限购政策带好头

CADCC新能源汽车分会 8月9日



为鼓励消费，有效拉动经济增长，今年年初，发改委同工信部、民政部、财政部、交通运输部等10部委联合印发了《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案》，重点提出六条针对汽车消费的刺激措施，其中就包括对汽车限购政策逐步放开的要求，提出不得增加新的限购，不得对新能源汽车进行限购。并提出在2019年和2020年，拟将已实施限购地区的车牌增量指标数量在2018年的基础上分别增加50%、100%，取消对无车家庭购车的限制，对小客车更新指标的申请不得设置数量限制。这样的内容意味着，北京、上海、深圳等对汽车限购的城市，被鼓励针对家庭首辆购车和新能源汽车的购买取消限制。

今年8月，中华全国工商业联合会汽车经销商商会（简称“工商联汽车商会”）对外发表《工商联汽车商会建议：北京应对取消新能源汽车限购政策带好头》一文，建议北京应对取消新能源汽车限购政策带好头。具体建议包括北京应加大新能源汽车购买指标的供应总量、引导无车家庭购买新能源汽车、对京郊各区单独设置新能源汽车号牌以及加大外埠牌照和“京牌外用”管控力度等等。

工商联汽车商会建议的政策背景是，年初，国家发改委同工信部等10部委联合印发了《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案》，方案明确提出不得对新能源汽车进行限购。6月，发改委等三部门联合印发《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案（2019-2020年）》。严禁各地出台新的汽车限购规定，已实施汽车限购的地方政府应根据城市交通拥堵、污染治理、交通需求管控效果，加快由限制购买转向引导使用。

11月15日，发改委新闻发言人孟玮透露，要稳住汽车消费的大头，研究取消限制消费的政策。探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施，推动汽车限购政策向引导使用政策转变。

北京放开限额暂不可能，未来或可期

截至10月8日，北京市普通小客车指标申请个人超过330万个有效编码，新能源小客车指标申请个人超过44万个有效编码。2019年全年北京的小客车指标共有10万个，其中普通小客车4万个，新能源小客车6万个。

关于2019年北京市小客车指标各期配置数量的通告

发布日期：2019年02月25日

根据《北京市小客车数量调控暂行规定》（市政府令第227号）、《北京市人民政府关于修改〈北京市小客车数量调控暂行规定〉的决定》（市政府令第276号）及其《实施细则》（2017年修订）的有关规定，按照《关于2019年小客车指标总量和配置比例的通告》安排，现就2019年各期小客车指标配置数量通告如下：

一、2019年普通小客车指标4万个。其中，个人指标占年度指标95%，为38000个，按照整数平均分配原则，前五期每期6333个，其余6335个指标在第六期分配。单位指标占年度指标4%，为1600个，按照整数平均分配原则，前五期每期266个，其余270个指标在第六期分配。

二、2019年新能源小客车指标6万个。个人指标额度占年度指标配额的90%，共计54000个。单位指标额度占年度指标配额的5%，共计3000个。按照规定，新能源指标轮候配置。

三、2019年营运普通和新能源小客车指标，按照有关规定另行配置。

特此通告。

北京市小客车指标调控系统公布的信息显示，2019年北京市个人新能源小客车指标配置5.4万个已经在2月份全部发放完毕。这意味着，2月份之后，北京不再对个人发放新能源小客车指标。如果现行配置规则不变，新能源指标新申请者或将轮候9年，才能获得指标。

北京市交通委相关人士明确告诉第一电动，没有任何迹象表明北京要放宽或者取消新能源汽车指标限额，即依旧是6万个。

中国汽车流通协会有形市场商会常务副理事长苏晖向第一电动表示，基于现实情况考虑，北京应该放宽新能源汽车指标。但综合多方面因素考虑，北京放宽新能源汽车限额是一个复杂问题。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树也表示，“需要考虑北京的定位和功能。”一位接近管理层的知情人士也向第一电动透露，目前，北京放开新能源汽车限额是不太可能的。但“未来不排除这样的可能性。”对于董扬“三年内每年多发放10万辆以上新能源汽车指标”的建议，上述知情人士表示，“政府层面应该是支持的。”

每年增加10万辆会不会加剧北京的交通拥堵？苏晖表示，“增加10万辆不会产生影响，因为北京的体量很大，而且旧车也会被淘汰。”上述知情人士也坦言，“三年10万辆的数额对北京市的体量来说影响不大。”

联系我们

北京智电未来信息科技有限公司

如果您希望进一步了解我们的服务，请与我司下列人员联系：

营销部

李女士

电话：17001100586

邮箱：liming@d1ev.com

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