

2019

新能源汽车行业月报

New Energy Automobile Industry Monthly Report

2019.1

目录

观点	3
大事	4
市场解析	6
新能源汽车产业整体：逆市上扬，新能源汽车销量同比增长138%	6
新能源乘用车：比亚迪元销量破万，小鹏G3首上榜	10
新能源客车：产量回暖，插电式混动客车占比提升	22
新能源专用车：惨淡开年，头部企业表现亮眼	29
全球新能源乘用车市场	32
动力电池：1月装机量3.22GWh，同比暴涨282.5%	34
驱动电机：装机量超11万台，乘用车配套占九成	38
技术研判	43
电动汽车无线充电两强合体，充电无线化会加速吗？	43
政策解读	49
“汽车下乡” 要支持我国新能源汽车 “弯道超车”	49
联系我们	52
北京智电未来信息科技有限公司	52

观点

随着3月3日全国政协十三届二次会议的召开，2019两会正式拉开了帷幕，汽车作为中国国民经济的支柱产业之一，是两会中不得不提到的问题，每年汽车行业大佬们在两会中的提案都备受关注。本期月报观点，特将今年两会中，关于新能源汽车及其相关产业链方面部分提案辑录，以飨读者。



全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福：提出了《推动甲醇燃料和甲醇汽车普及，实现能源可持续发展》、《规范汽车改装市场发展，促进汽车消费优化升级》两项建议，一、关于甲醇燃料推广普及。在国家层面明确甲醇新型清洁能源的合法地位，将甲醇燃料明确列入清洁燃料目录（我国早在1996年就颁布了甲醇燃料国家标准，相继有关部委也已颁布有关排放标准）。二、关于甲醇汽车推广普及。加强甲醇汽车的准入及运行管理，在《道路机动车辆生产企业及产品公告》管理中放开甲醇车辆区域限制，对纳入《道路机动车辆生产企业及产品公告》、获得强制性产品认证的甲醇车辆依法办理机动车登记，实施运营管理常态化。



全国政协委员、北汽集团董事长徐和谊：建议加快新能源物流车推广应用：充分发挥重点企业新能源汽车推广的示范作用；制定优于柴油车的新能源汽车城市通行路权政策；建立鼓励柴油货车置换及淘汰的补贴机制；制定新能源物流车运营补贴政策；加快充电及加氢基础设施建设；推动整车及电池企业加快高性能技术和产品的研发。



全国人大代表、广东省行业协会会长、广汽集团党委书记、董事长曾庆洪：围绕汽车行业、完善法律法规、国企改革、社会民生等社会关注热点问题提出了八项建议。针对我国在自动驾驶、智能路网建设在实践中仍存在相关政策落实不足等问题，曾庆洪认为，在拉动内需、满足国家城市化发展的基建需求上，智能路网的建设都具有战略性和必要性，因此他将建议国家应加快智能路网建设，助力自动驾驶汽车量产应用。



全国人大代表，奇瑞汽车股份有限公司党委书记董事长尹同跃：氢燃料作为一种零排放、无污染的新能源，是国家实现节能减排和促进汽车产业的发展必然选择。目前美国、日本等发达国家已将氢能规划上升到国家能源战略高度，但我国在氢能生产、储存、运输方面目前还缺少统一规划与布局，相关配套检测与检验机构尚不完善，氢燃料产业发展进程相对缓慢。此次，其建议由国家层面统筹规划，将氢能从国家发展重点方向升级为国家发展战略的层面，做好顶层设计，促进氢能产业健康发展。



全国政协委员、百度董事长李彦宏：建议国家进一步加强引导，建立数据共享和使用机制，具体方案如下：第一，加快车路协同标准制定。第二，推进交通基础设施智能化改造，鼓励各地政府增加车路协同路侧设备布设，开发车路协同管理平台。第三，开展智能交通应用示范，选取有条件的城市，率先部署智能交通信号灯、智能停车等应用，并逐步向全国推广。

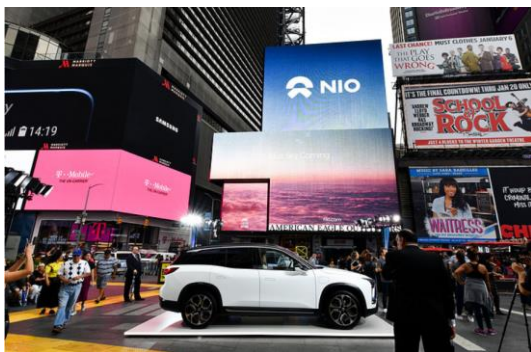
大事

● 全球新能源乘用车1月销量：比亚迪夺冠

根据EVsales数据，2019年1月，包含纯电动和插电式混合动力全球新能源乘用车市场销量同比增长83%，总计交付了15.3万辆。其中，纯电动车型同比增长更为迅猛，高达143%。如果这种强势表现能够延续整个2019年，预计全年新能源乘用车销量有望突破360万辆。全球新能源乘用车的市场渗透率将接近4%，2021年，车市或将迎来颠覆。

● 蔚来2018年净亏损96亿元，上海嘉定建厂计划取消

3月5日晚间，蔚来汽车公布2018财年第四季度及2018年度未经审计的财务报告。财报显示，2018年全年蔚来汽车总收入49.512亿元人民币，净亏损为96.39亿元人民币，同比增长92.0%。财报还宣布取消原定嘉定设厂的计划，表明蔚来仍将采用代工生产的模式。



● 宝马和戴姆勒将联合研发自动驾驶技术

2月28日，宝马和戴姆勒宣布将联合研发自动驾驶技术，这是宝马和戴姆勒为了分担成本的最新举措。宝马和戴姆勒签署了一份谅解备忘录，将共同开发下一代自动驾驶技术，预定应在下个十年的中期可投放市场。根据声明，其他合作伙伴，无论是科技公司还是汽车制造商，都可以加入。

● 特斯拉：2018年，特斯拉实现营收共计214.6亿美元

2月20日，特斯拉发布2018年年报，其中显示，2018年，特斯拉实现营收共计214.6亿美元。中国作为特斯拉第二大消费市场，销售收入较2017年有所下降，2018年度中国地区的收入为17.57亿美元，同比下降15.4%，2017年其在华销售额为20.27亿美元。

随后特斯拉主要股东、ARK投资公司主管Cathie Wood在接受CNBC采访时表示，特斯拉就是下一个亚马逊，5年内，特斯拉股价将涨至4000美元。这意味着，特斯拉在5年之内企业体量将是现在的13倍之多。

● 特斯拉Model 3中国市场开始正式交付

2月22日，首批特斯拉Model 3现车已交付给国内车主，北京首批交付共6辆，其它地区也在陆续交付。中国区交付的同期，特斯拉也启动了在欧洲对Model 3的交付工作。亚、欧区的交付代表了特斯拉全球铺货的开始。



● 苹果提交自动驾驶系统安全报告

2月21日，据国外媒体报道，苹果日前向美国监管机构提交了自动驾驶系统安全（Automated Driving System Safety）报告。但整个报告仅7页，内容空泛缺乏关键细节，仍然保持神秘色彩。

● 宁德时代2018年营收296.1亿元，同比增长48.08%

2月27日，宁德时代发布2018年度业绩快报，全年营收296.1亿元，同比增长48.08%，全年净利润35.8亿元，同比下滑7.71%。

● Waymo自动驾驶汽车路测里程或已超过2000万公里

2月25日晚，据国外媒体报道，Waymo的自动驾驶测试车正在美国多地路测，测试里程目前可能已经超过了2000万公里。

● 比亚迪：2018年度净利27.9亿元，同比下降31.37%

2月26日晚间，比亚迪发布2018年度财报。财报信息显示，公司营业总收入达1300.55亿元，同比增长22.79%；归属于上市公司股东净利润达27.91亿元，同比下滑31.4%。盈利表现基本符合此前比亚迪在第三季度报告中提到的2018年净利润同比下滑23.10%~32.94%的预测。

比亚迪表示，在新能源汽车行业快速发展及集团新产品周期的带动下，集团的新能源汽车销售在2018年实现高速增长，连续4年蝉联全球新能源汽车销量冠军，行业领先地位进一步巩固。

● 一汽与宁德时代20亿元成立合资公司

2月28日消息，据工商注册信息显示，近日宁德时代新能源科技股份有限公司与中国第一汽车股份有限公司于1月31日成立了一家名为时代一汽动力电池有限公司（以下简称时代一汽）的合资公司。

据公开资料显示，来自宁德时代的董事长助理、企业策划部总监曲涛，担任时代一汽董事兼总经理，并登记为公司法定代表人，同时他也是东风时代（武汉）电池系统有限公司的董事。公司注册资本为20亿元，其中宁德时代认缴金额为10.2亿元，持股比例为51%；一汽股份认缴金额为9.8亿元，持股比例为49%，公司注册地址为霞浦县经济开发区区长富路5号。

● 最高降34.11万元，特斯拉调整在华产品价格

3月1日，特斯拉对Model S、Model X和Model 3共计8款车型的在华销售价格下调了1.13万-34.11万元。其中，Model S售价区间从74.23万-109.1万元调整为73.1万-81.35万元，Model X的售价区间从95.25万-118.93万元调整为77.82万-84.82万元，Model 3的售价区间从43.3万-56万元调整为40.7万-51.6万元。

特斯拉车型 官方售价			
车型	调整前售价 (万元)	调整后售价 (万元)	降价幅度 (万元)
Model S 75D	74.23	73.1	1.13
Model S 100D	84.96	76.8	8.16
Model S P100D	109.1	81.35	27.75
Model X 100D	95.25	77.82	17.45
Model X P100D	118.93	84.82	34.11
Model 3后驱版本	43.3	40.7	2.6
Model 3长续航四驱版	49.9	45.5	4.4
Model 3高性能四驱版	56	51.6	4.4

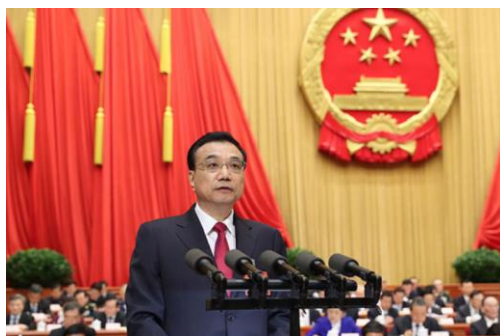
地平线获6亿美元融资

2月27日，人工智能创业企业地平线（Horizon Robotics，以下简称“地平线”）公告公司完成了6亿美元左右的B轮融资，此轮融资由SK中国、SK Hynix以及数家中国一线汽车集团（与旗下基金）联合领投。

● 李克强总理政府工作报告：继续执行新能源汽车购置优惠政策

3月5日，在十三届全国人大二次会议上，国务院总理李克强做了关于政府工作的报告。关于汽车产业相关部分，报告提及了以下内容：

- 1、大幅压缩外资准入负面清单，扩大金融、汽车等行业开放，一批重大外资项目落地，新设外资企业增长近70%。
- 2、促进新兴产业加快发展。深化大数据、人工智能等研发应用，培育新一代信息技术、高端装备、生物医药、新能源汽车、新材料等新兴产业集群，壮大数字经济。
- 3、稳定汽车消费，继续执行新能源汽车购置优惠政策。
- 4、今年将制造业等行业现行16%的增值税税率降至13%，将交通运输业等行业现行10%的增值税税率降至9%。
- 5、持续开展京津冀及周边、长三角、汾渭平原大气污染治理攻坚，加强工业、燃煤、机动车三大污染源治理。
- 6、坚持包容审慎监管，支持新业态新模式发展，促进平台经济、共享经济健康成长。



市场解析

新能源汽车产业整体：逆市上扬，新能源汽车销量同比增长138%

● 市场走势

根据中汽协数据，2019年1月新能源汽车产销分别完成9.1万辆和9.6万辆，比上年同期分别增长113%和138%，环比下跌57.6%和57.5%。

表1 2019年1月新能源汽车产销结构及增速

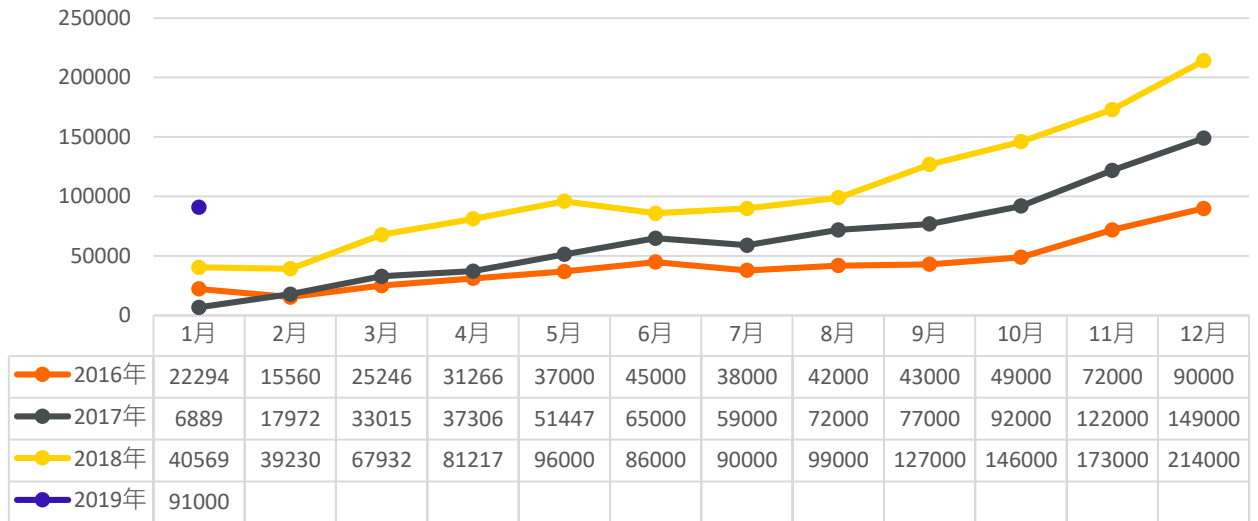
产量			
	1月	环比增长%	同比增长%
汽车总体 (万辆)	236.5	-4.7	-12.1
乘用车 (万辆)	199.5	-2.9	-14.4
商用车 (万辆)	37.0	-13.4	3.2
新能源汽车 (万辆)	9.1	-57.6	113.0
新能源乘用车 (万辆)	8.2	-50.9	115.9
纯电动 (万辆)	5.9	-54.7	153.6
插电式混合动力 (万辆)	2.2	-36.7	54.8
新能源商用车 (万辆)	0.9	-81.2	90.1
纯电动 (万辆)	0.8	-83.4	74.3
插电式混合动力 (万辆)	0.1	147.0	273.6
销量			
汽车总体 (万辆)	236.7	-11.1	-15.8
乘用车 (万辆)	202.1	-9.5	-17.7
商用车 (万辆)	34.6	-19.2	-2.2
新能源汽车 (万辆)	9.6	-57.5	138.0
新能源乘用车 (万辆)	8.5	-49.0	138.3
纯电动 (万辆)	6.5	-51.9	188.5
插电式混合动力 (万辆)	2.0	-36.3	52.5
新能源商用车 (万辆)	1.1	-81.5	135.1
纯电动 (万辆)	1.0	-82.4	133.6
插电式混合动力 (万辆)	0.1	30.1	137.8

数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树在接受采访时表示，“1月新能源汽车的走势很好地体现了新能源乘用车在政策明朗后的阶段性发展动力较强。”业内也普遍认为，国家政策扶持鼓励了新能源汽车的发展。近期，工信部启动面向2035年新能源汽车规划，表示正在研究2019年补贴制定，进一步鼓励新能源汽车发展。

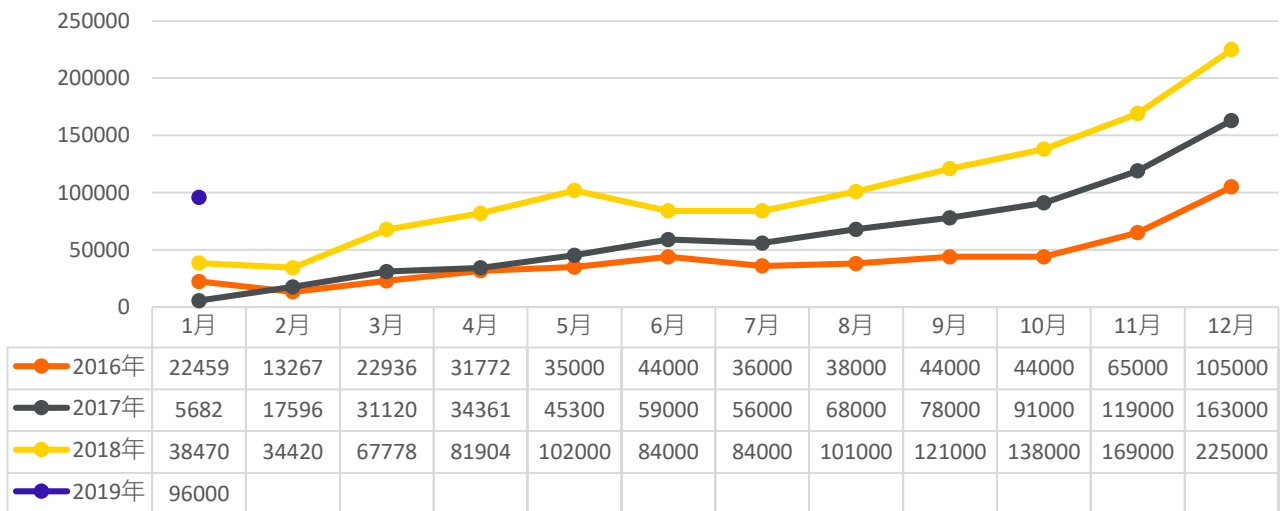
不过，在业内人士看来，虽然至今新能源汽车补贴具体政策尚未出台，但补贴大幅度退坡已经成为大概率事件。今年新能源汽车发展或将高度承压。

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)



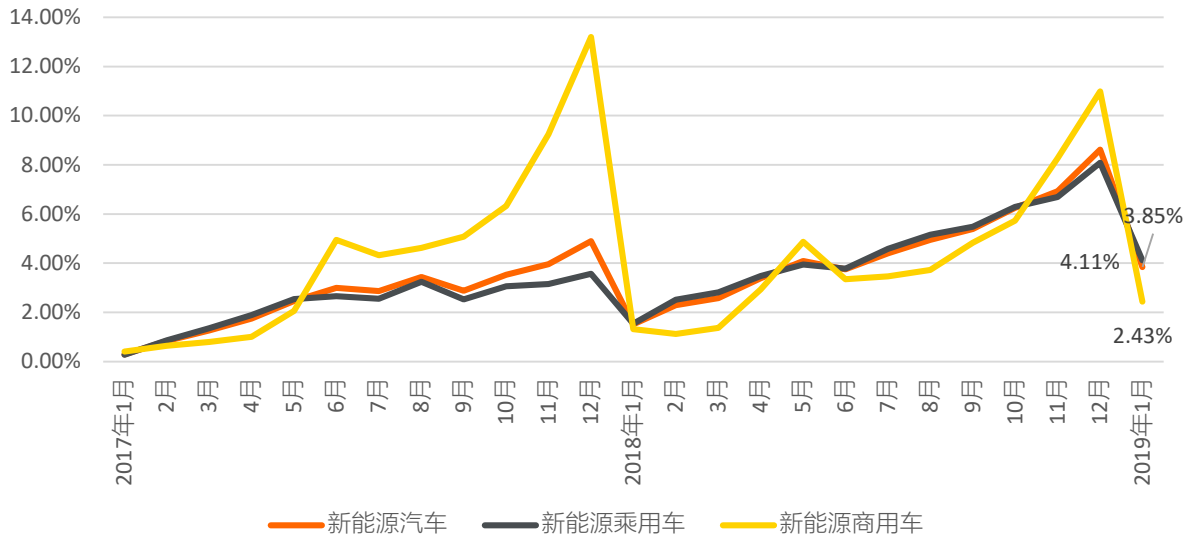
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

2019年1月，我国新能源汽车产量与去年同期相比实现了113%的增长；销量同比增长138%。业内有观点认为，年初三位数的增幅为今年新能源汽车的整体发展奠定了增长的基础，从某种意义上讲也奠定了今年新能源汽车发展的整体基调。

对此，崔东树表示：“1月新能源汽车的销量表现，主要是2018年国家实施的新能源汽车政策针对性强，指标设置相对科学合理，推动产品升级效果突出。此外，补贴退坡的过渡期设置合理，保证了产销的平稳。”

由于年初产销量有所回落，新能源汽车的渗透率有所下降。产量方面，新能源汽车、新能源乘用车和新能源商用车的渗透率分别为3.85%、4.11%和2.43%。虽然比12月份有较大幅度下跌，但是相比去年同期全部为1.5%左右的渗透率水平，整体都有所提高。

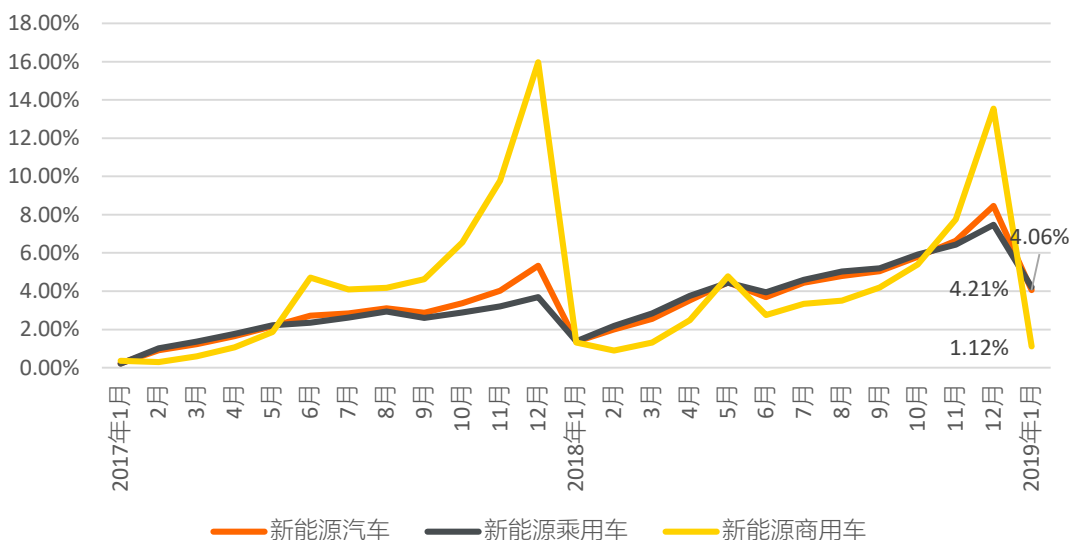
图3 2017-2019年国内新能源汽车产量占汽车总产量的月度比重走势



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

同样在销量方面，新能源汽车和新能源乘用车的渗透率分别为4.06%和4.21%，相较去年同期均上升了约3个百分点。新能源商用车方面，渗透率仅为1.12%，下跌幅度很大，与去年同期1.31%的渗透率相比也有小幅下跌。

图4 2017-2018年国内新能源汽车销量占汽车总销量的月度比重走势

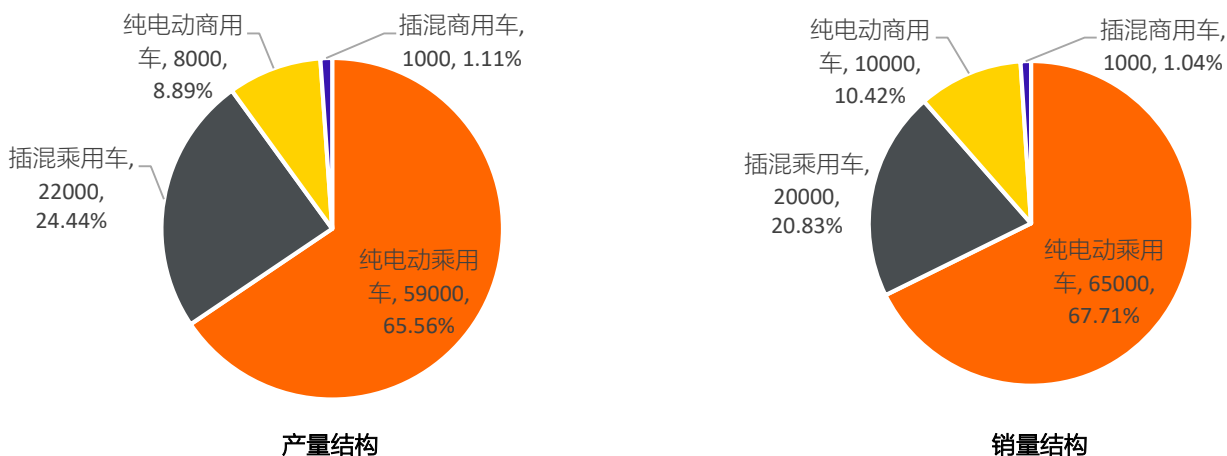


数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

●市场结构

从动力结构上来看，纯电动乘用车依然是市场的主力，产销占比比2018年12月都有所提升。产量方面上涨了3个百分点，销量方面则上涨了约7个百分点。插混乘用车方面，1月的产销占比较去年12月均有较大提升，都突破了20%。2019年1月新能源乘用车的总体产销占比都接近9成。

图5 1月份新能源汽车细分板块产销量结构（单位：辆）

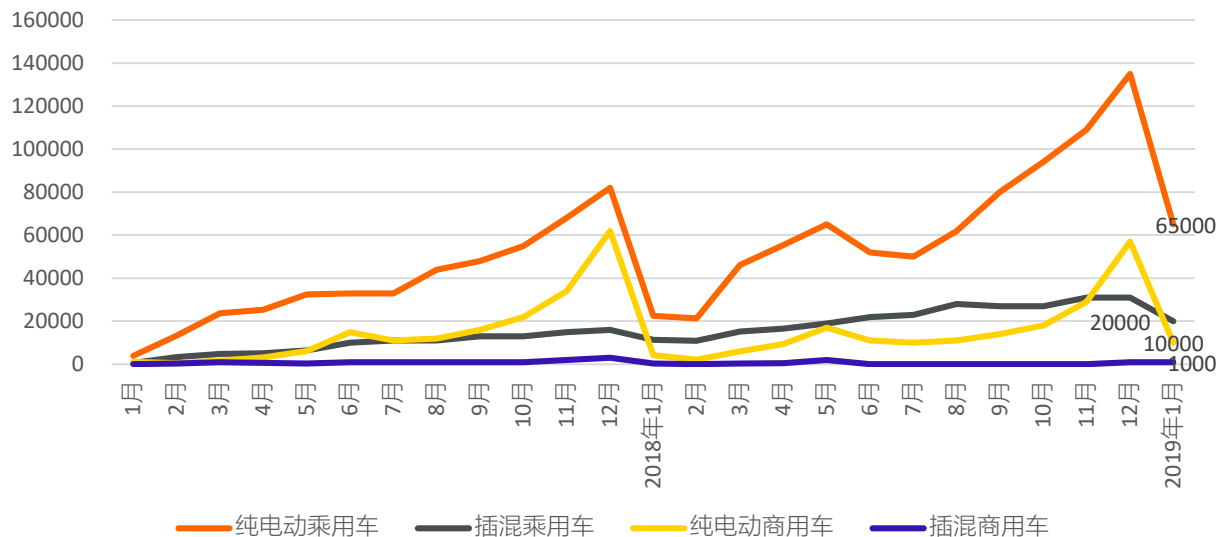


数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

1月纯电动乘用车与纯电动商用车都有所回落，符合往年年初的走势，相比去年同期来看，分别增长了189.4%和133.0%。

插混车型销量没有太大起伏。

图6 2017年1月-2019年1月不同类型新能源汽车销量走势（单位：辆）



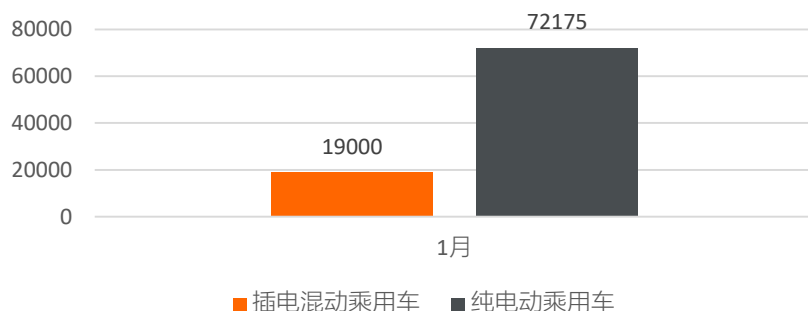
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

新能源乘用车：比亚迪元销量破万，小鹏G3首上榜

●整体市场

根据乘联会厂家数据，2019年1月新能源狭义乘用车批发销售9.1万台，同比增长188.2%，而且零售达到9.6万，呈现爆发增长的良好走势。

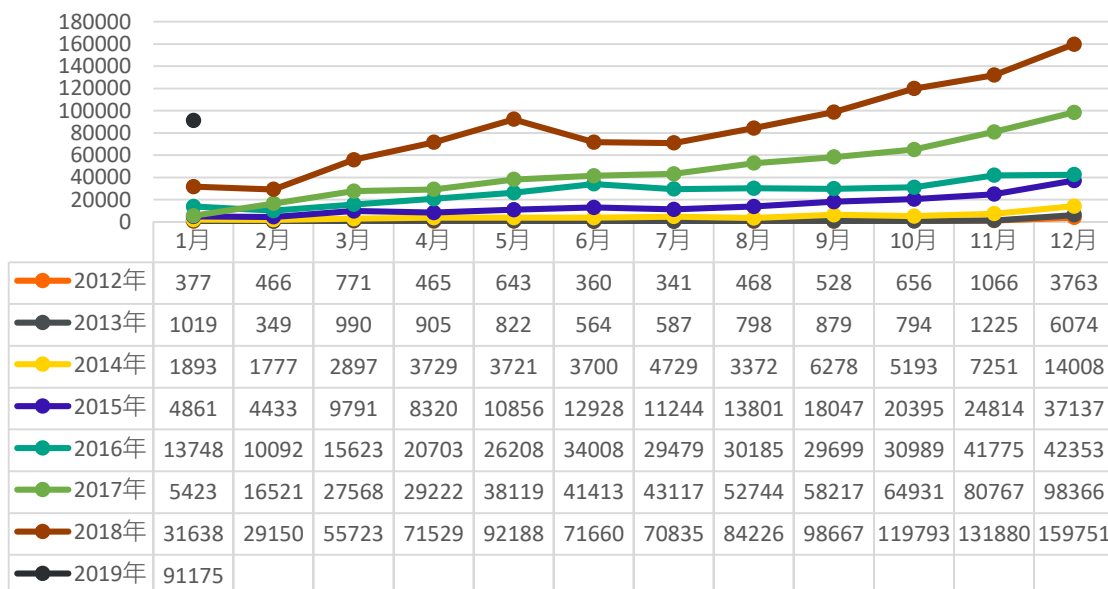
图7 2019年1月新能源乘用车销量（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

关于1月29日发改委等十部门印发的《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(2019年)》，乘联会表示：新能源汽车补贴结构的持续优化、高技术新能源汽车的鼓励发展、差异化通行管理政策等对于促进消费政策的刺激效果较温和，有利于地方政府调动促进汽车消费的积极性，有利于促进居民的购车消费信心，有利于逆周期调节而稳定经济增长。

图8 2012年-2019年1月新能源乘用车销量走势（单位：辆）



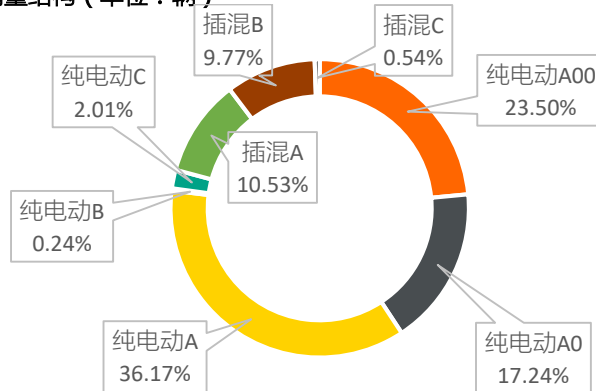
数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

●车型结构

1月的纯电和插混车型表现均强，但A级电动车表现更优秀，实现高续航里程的高质量发展。

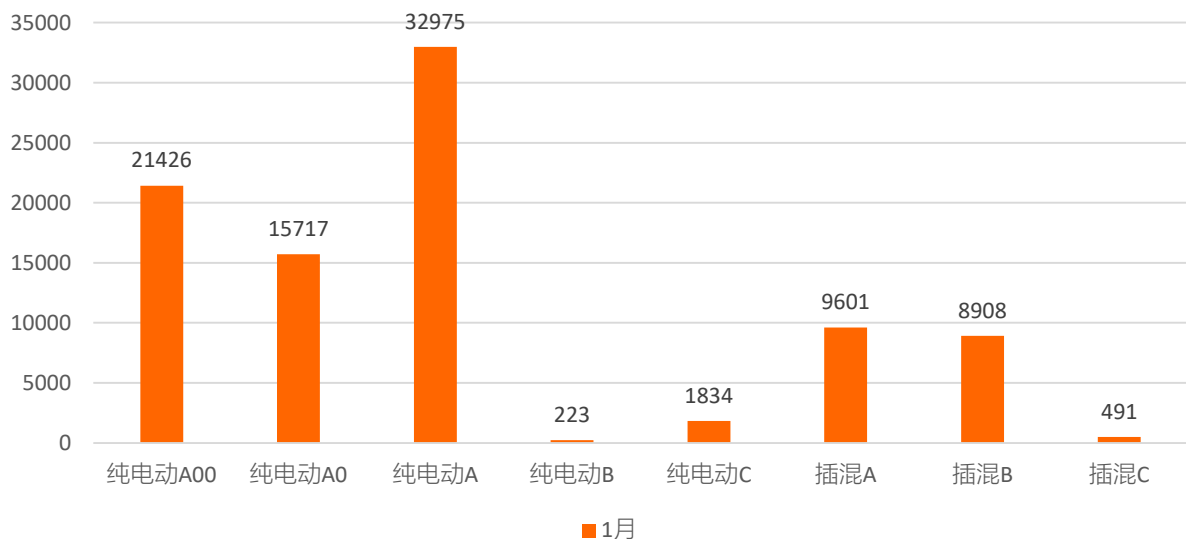
从车型结构上看，纯电动A00级车的市场份额再次下跌7个百分点，占新能源乘用车市场的23.5%，纯电动市场占比为29.7%。纯电动A0级车的市场份额继续回升，1月占比17.24%。纯电动A级车的市场份额继12月有大幅提升之后，1月再次上升3个百分点，占新能源乘用车市场36.17%的份额，同时是纯电动市场最大的板块，占比45.7%。

图9 2019年1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

1月纯电动中的A00级电动车有2.14万辆，同比增长27.5%。A级电动车主要是私家和出租租赁的拉动，因去年的销量仍较低，今年的1月的A级电动车同比增1891.2%，环比12月下跌37.7%，体现了较好增长态势。A0级电动车同样出现同比暴增，环比表现也很强。

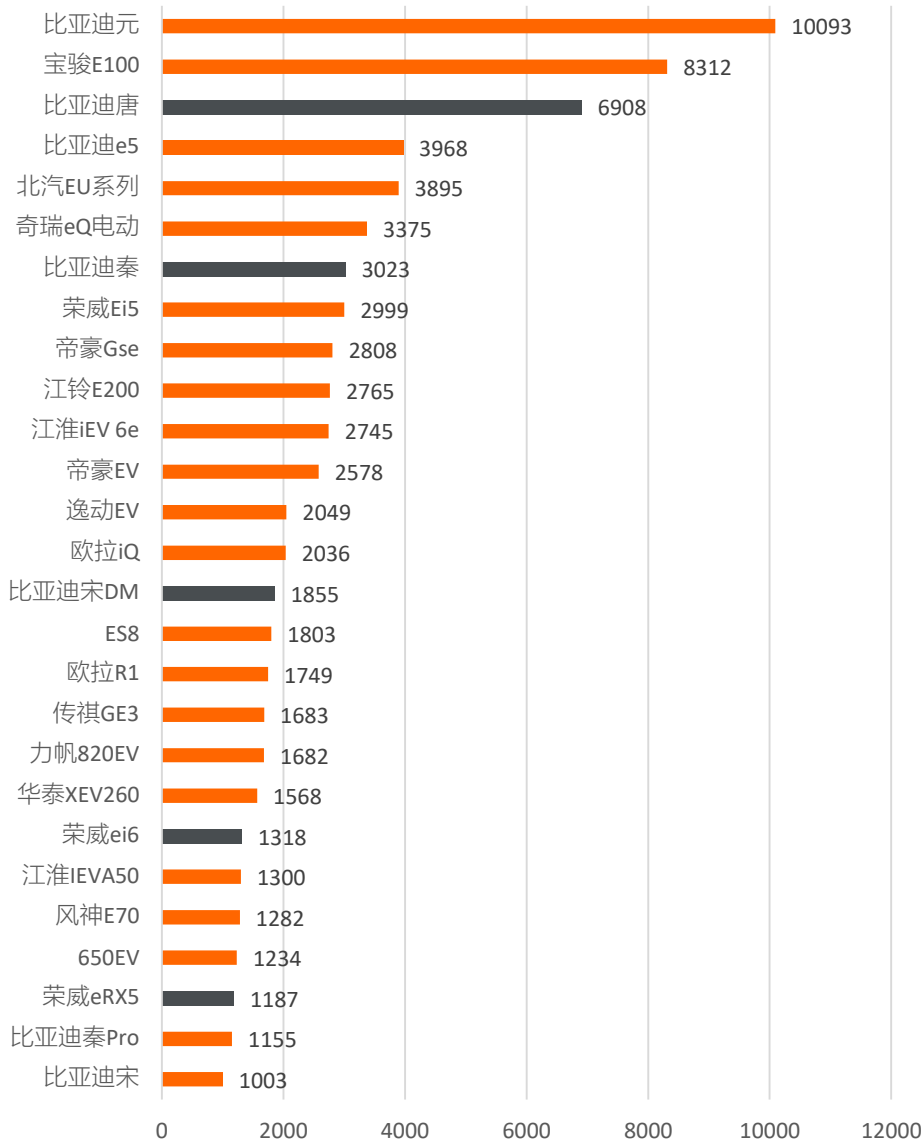
插混方面，各级别车型均有所回落。插混A级车型同比下降了13%。

●车型销量

2019年1月共有27款车型销量超过1000辆，包括5款插混车型和22款纯电动车型。其中A00级车型4款，A0级车型3款，A级车型18款，B级和C级车各一款。

比亚迪元以破万的成绩夺得冠军，环比上涨32.45%。宝骏E100作为此次销量过千中为数不多的A00级车型，以8312辆的成绩位列第二。第三名为插混车型，比亚迪唐环比上涨6.82%，销量达到6908辆。

图11 2019年度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

1月纯电动车型中的A00级电动车有2.14万辆，同比增长28%，占纯电动乘用车市场30%的份额，较18年1月下降55个百分点。具体到车型来看，除了排名第一的宝骏E100及新上市的车型以外，其余主要A00级车型均呈现出环比下降态势。

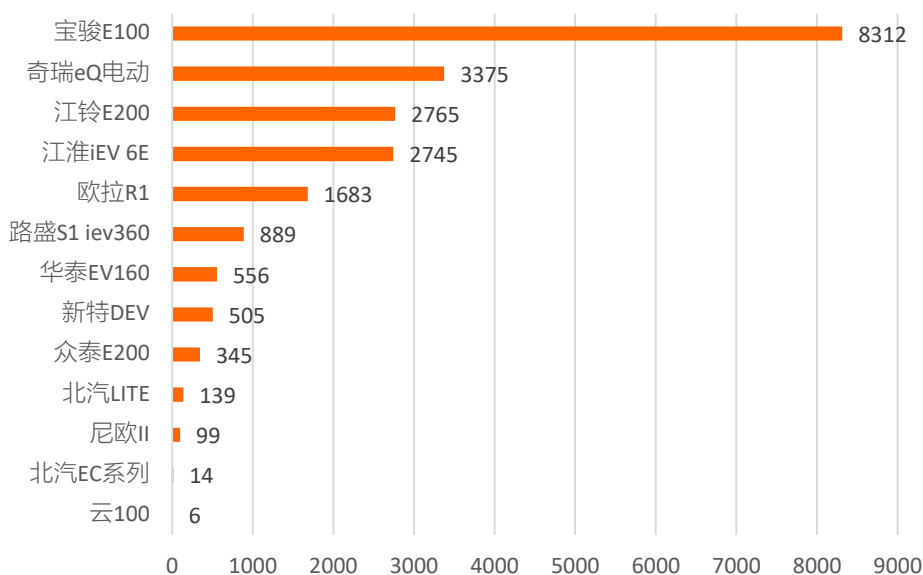
宝骏E100在2019年1月取得了8312辆销量的好成绩，环比上涨77.15%，同比方面由于2018年1月基数较低，增长超过10000%，在一众A00级车型可谓一马当先。根据交强险数据显示，宝骏E100超90%以上的上牌量来自其大本营柳州。而作为上汽通用五菱根据地的柳州，既没有限购摇号压力，也没有依赖各类强制购买电动车的行政措施，但宝骏却几乎遍布柳州的大街小巷。新的一年，五菱对于宝骏是否有新的战略布局，是否会将“柳州模式”进行拓展，让我们拭目以待。

排名第二的为奇瑞eQ系列，1月销量为3375辆，环比下降28.68%。2018年奇瑞eQ系列累计销售4.7万辆。在A00级车型中表现不错，其消费者基本来自私人用户。

北汽EC系列销量一直如同坐过山车一般，2018年的销量有过三位数、四位数甚至五位数，也有过令人诧异的个位数。而在2019年的开年，北汽EC系列交出了两位数的答卷。

2月16日，北汽蓝谷公告称，其子公司北京新能源汽车2019年1月份汽车产量142 辆，同比下降98.17%；1月累计销售4512 辆，同比下滑43.66%。对于此“急刹车”现象，北汽新能源相关负责人表示，北汽新能源正处于产品结构调整时期，要率先保障高品质的车型供应。“一方面，由于前期低端车型动力电池供应相对充足，但现阶段按照“高质量发展”思路，电芯资源需要向高品质的新产品倾斜，因此我们在主动控制和调整电池配套。另一方面由于行业发展太快，产业配套环境尚未成熟，导致供应链能力不足。动力电池技术进步快，而电池产业发展结构不均衡，高能量密度的高性能电芯资源不足，客观上导致现阶段中高端产品供货不足。”

图12 主要纯电动A00级车型1月销量（单位：辆）



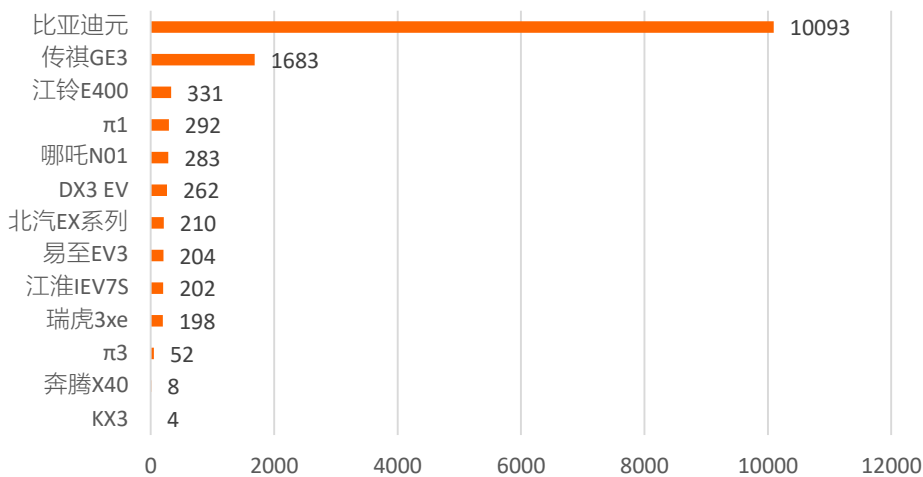
数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

纯电动A0级车型市场1月份环比下跌37%，同比则是暴增1091%，销量占纯电动汽车销量的22%，较上月提升了3个百分点。

具体车型来看，纯电动A0级车型市场毫无疑问是比亚迪元的绝对主场，这一款车型就承包了纯电动A0级市场64.2%的销售份额。这也是比亚迪元自上市以来单月销量首次破万，环比上涨32.45%。在逆势之中销量依然破万，比亚迪元的“开门红”可以说是货真价实。

广汽传祺GE3以1683辆的销量排名第二，环比增长30.4%。其余A0级车型销量均未破千，即将上市的易至EV3，1月销量为204辆。

图13 主要纯电动A0级车型1月销量 (单位: 辆)



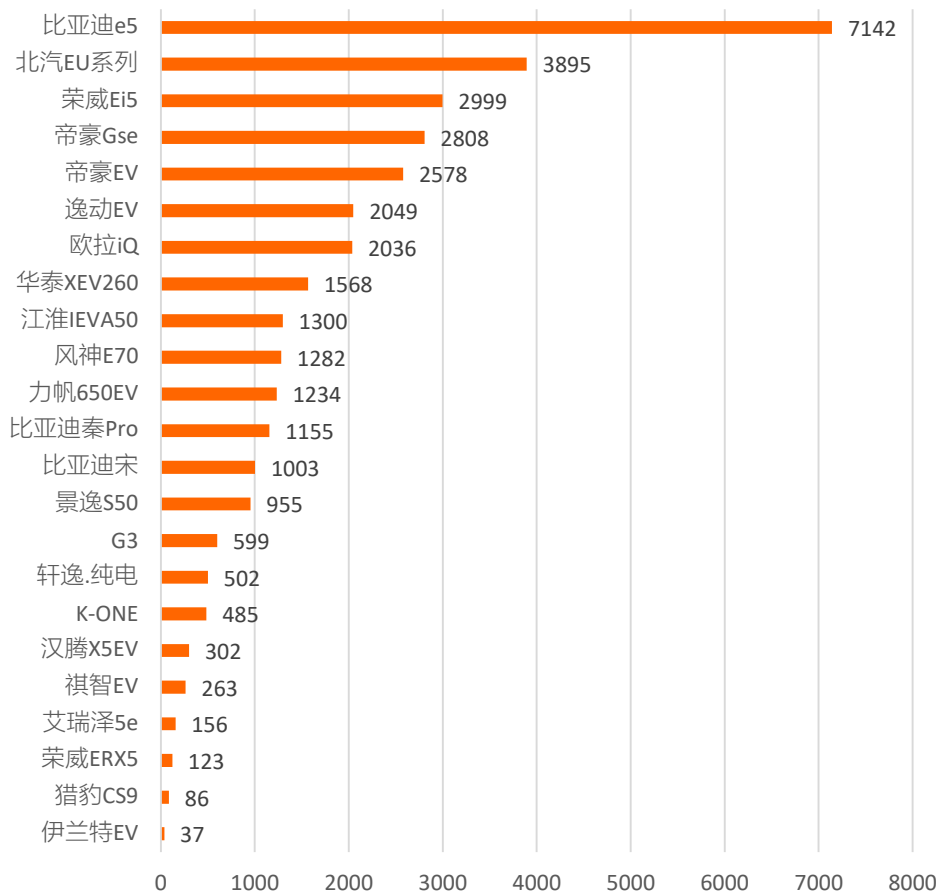
数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

2019年1月纯电动A级车销量有所下滑, 环比下跌36%。由于基数较低, 同比涨幅接近2000%。与A00级市场相比, 下跌幅度并不大。占据了纯电动市场46%的份额, 相比去年12月上升了5个百分点, 是1月纯电动乘用车最大的市场。

具体车型来看, 1月纯电动A级车型没有太大亮点, 主力车型表现中规中矩。新进入榜单的领途K-ONE销量为485辆。

小鹏IDENTY X在2018年累计销售412辆。2019年1月小鹏G3首次上榜, 销量为599辆。

图14 主要纯电动A级车型1月销量 (单位: 辆)



数据来源: 乘联会 分析制图: 第一电动研究院

1月纯电动乘用车C级市场，蔚来ES8销量达到1803辆，环比下跌33.02%。

B级纯电动车市场，Marvel X在1月销量为334辆，环比下跌66.77%；众泰Z500销量为74辆。

MPV方面，上汽大通G10和菱智M5销量分别为31辆和130辆。

表2 插电混合动力车型1月销量（单位：辆）

车型/型号	车身类型	级别	12月	1月	环比
比亚迪唐	SUV	B	6467	7599	17.50%
比亚迪秦Pro DM	轿车	A	-	3023	-
比亚迪宋DM	SUV	A	4544	1855	-59.18%
荣威ei6	轿车	A	1473	1318	-10.52%
荣威eRX5	SUV	A	575	1187	106.43%
帕萨特	轿车	B	-	873	-
博瑞GE	轿车	B	471	788	67.30%
途观L	SUV	B	-	769	-
领克01 PHEV	SUV	A	1503	741	-50.70%
A6 e-tron	轿车	C	568	466	-17.96%
P8	SUV	B	315	220	-30.16%
新MG6	轿车	A	58	157	170.69%
传祺GA3S	轿车	A	28	147	425.00%
传祺GS4	SUV	A	1781	137	-92.31%
汉腾X7 PHEV	SUV	A	110	118	7.27%
祺智	SUV	A	152	86	-43.42%
起亚K5	轿车	B	240	73	-69.58%
荣威e950	轿车	B	156	46	-70.51%
宝马X1 PHEV	SUV	B	949	33	-96.52%
宝马5系 PHEV	轿车	C	1682	25	-98.51%
帝豪PHEV	轿车	A	102	22	-78.43%
世锐	SUV	A	-	7	-

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

插混市场上，整体势头依旧十分强劲，和纯电动车相比降幅没有那么明显。比亚迪唐、秦Pro DM、宋DM分别以7599辆、3023辆和1855辆的销量包揽了前三名。自去年8月以来，比亚迪唐DM已经连续6个月占领着插混车型销量冠军的位置，实力毋庸置疑。

荣威eRX5相比2018年12月575辆的惨淡销量，1月销量实现翻番，位列插混第五位。

1月插混市场还有两款重磅车型上榜，均来自上汽大众，分别是帕萨特和途观L。两者销量分别为873辆和769辆。

插混C级车市场上，宝马5系与奥迪A6 e-tron环比分别下跌98.51%和上涨17.96%。

●车企表现

1月车企基本呈现回落的态势，在TOP15的车企中，除比亚迪销量破万以外，其余车企销量都只有四位数。

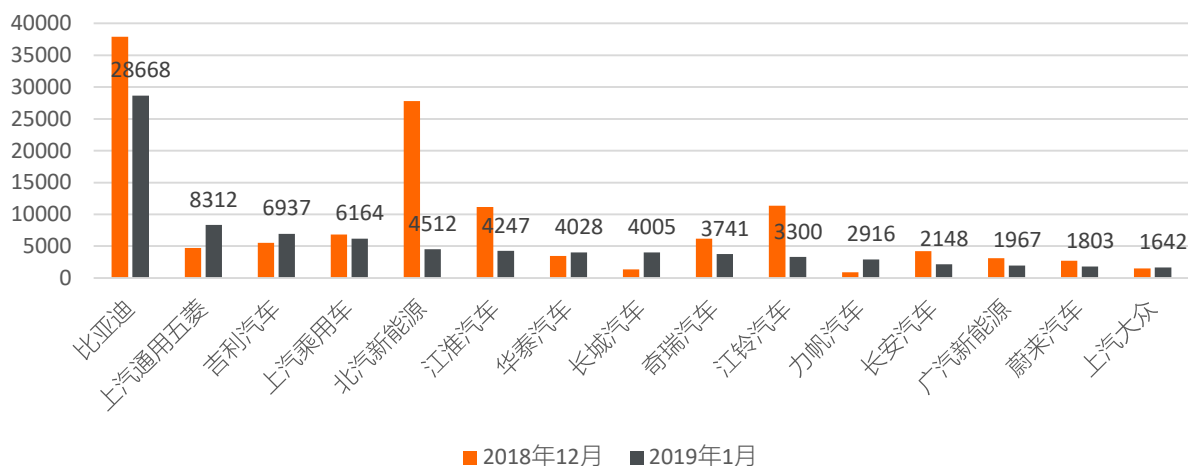
比亚迪在1月以2.81万辆的销量遥遥领先，是排在第二位的上通五菱8312辆的3倍多。比亚迪以丰富的车型、单车型可观的销量取得冠军实至名归，A0级车元销量超1万辆占比亚迪当月销量的35.9%，比亚迪元也是1月唯一销量过万的车型；B级车唐PHEV销售6908辆，占比24.6%。

上汽通用五菱凭借宝骏E100一款车型，直接拿下第二的位置，环比增加了77.15%。

吉利的多款A级车型表现不俗，帝豪GSe销量2808辆，环比增长402%；帝豪EV销售2578辆。这两款纯电动A级车占了吉利77.64%的销量。插混方面，领克01销售741辆；B级车博瑞GE PHEV的销售788辆，比去年12月增长了67.3%。

上汽乘用车和北汽新能源在1月出彩的车型不多。上汽方面，纯电动A级车荣威Ei5销售2999辆，占上汽乘用车当月新能源乘用车销量的48.65%，MARVEL X则仅销售334辆。北汽新能源则仍以A级车EU系列为支撑，3895辆的销量占到北汽当月新能源乘用车销量的86.3%，而A00级EC系列则大幅萎缩，只有区区14辆，使得北汽新能源滑落至第五位。

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

2018年对于新能源乘用车市场来讲是快速发展的一年，政策对于技术的引导与扶持让新能源市场不断涌出新的生命与活力。从2019年1月的新能源乘用车市场情况来看，良好的发展态势得以延续，虽然有“春节效应”的加持，但与2018年同期相比，同比大涨184.5%的成绩无愧于“开门红”的描述。虽说如此，在技术层面上，2019年里需要各大车企解决的功课依然不少，如何在后补贴甚至无补贴时代拥有更强的适应能力是各个新能源车企所要突破的，只要能跨出这一大步，新能源市场才能有更广阔的发展天地。

●车企产能表现

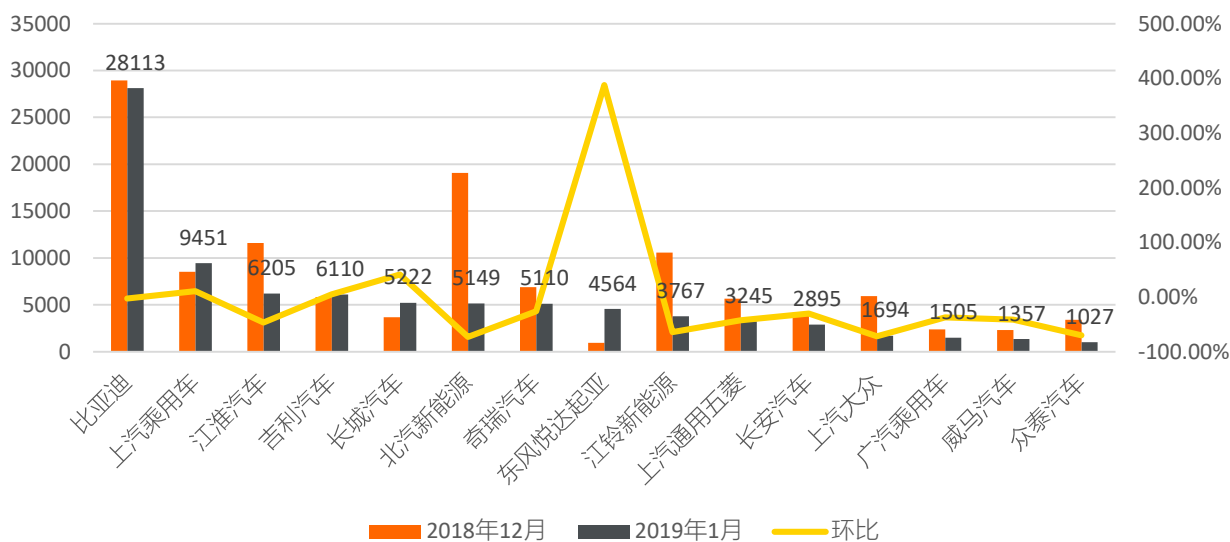
根据工信部合格证产量数据，2019年1月共有15家生产企业产能破千，共产出9.2万辆。总产能较去年12月15.4万辆的水平有所回落，属于正常的产能调整。

15家企业中，比亚迪以2.8万辆的产能遥遥领先，排在产能榜首，与去年12月的产能相当。主要支撑车型为比亚迪E5、比亚迪元及比亚迪唐PHEV。三者分别占总产量的36.27%、33.7%和16.56%。

上汽乘用车1月将MG6 PHEV的产量从去年12月的16辆提升至478辆，其余主力车型产量上没有太大变动，整体产能环比上涨了10.72%。

北汽新能源方面，由于EC系列和EX系列产能的下跌，总产能上减少了1.4万辆，环比下跌73.02%。

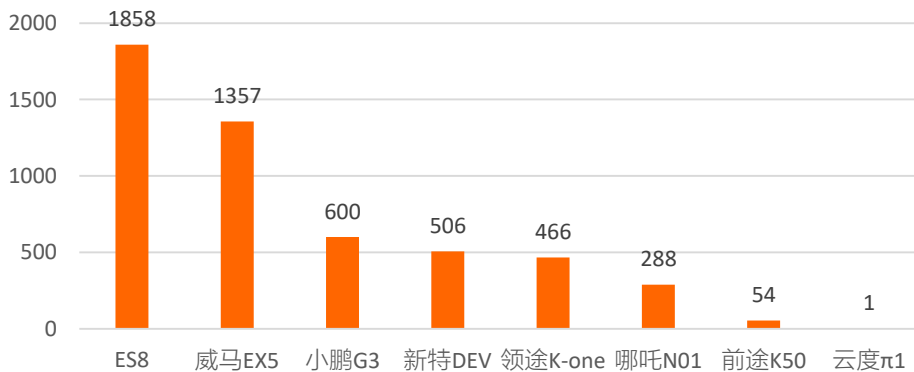
图16 2019年1月份乘用车企业产量千辆以上排名（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

造车新势力中，蔚来ES8由江淮代工，1月产出1858辆，环比下跌70%，是所有新势力中产出最高的。小鹏G3由海马代工，1月产出600辆。威马EX5 1月产出1357辆，环比下跌41.6%。新能DEV在1月产出506辆，2018年累计产量为2985辆。领途K-one在1月产出466辆，2018年累计产量为690辆。合众新能源的哪吒N01在1月产出288辆。前途K50产出54辆，2018年累计产量为145辆。云度仅有π1产出一辆。电咖1月份没有产量。

图17 2019年1月份乘用车企业产量千辆以上排名（单位：辆）

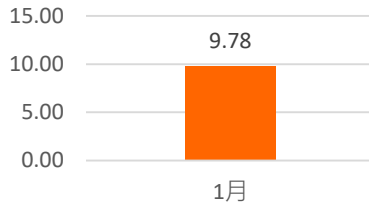


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 上牌量情况

根据交强险上牌量数据，2019年1月国产新能源乘用车上牌数为9.78万辆，同比上涨342.7%。

图18 2019年国产新能源乘用车上牌数（单位：万辆）



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

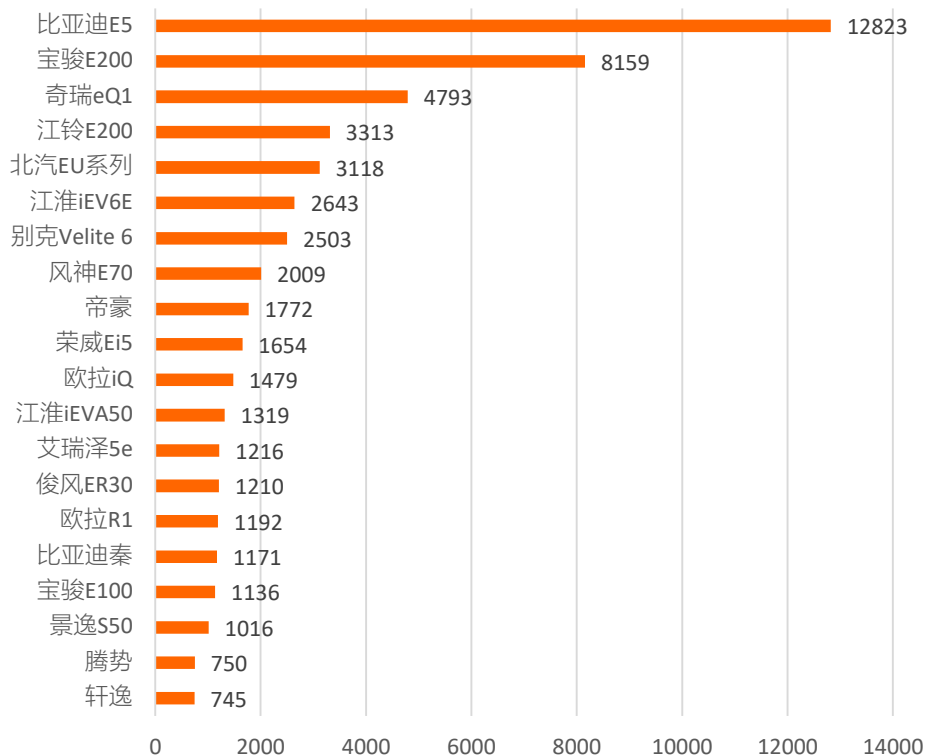
纯电动轿车市场，比亚迪E5以12823辆的上牌量夺得冠军，其中97.8%都是作为出租租赁使用。广州和深圳的上牌量分别为4430和2627辆，其余主要上牌城市包括武汉、福州、杭州等市。

纯电动轿车上牌量第二名来自A00级车型宝骏E200，其所有上牌量均来自非运营使用，最大的上牌城市为柳州市，上牌量达到7933辆，占总上牌量的97.2%。剩下的主要上牌城市为青岛、菏泽、驻马店和济南市，但上牌量都仅有两位数。

上牌量第三第四位同样来自A00级车型，奇瑞eQ1和江铃E200。其中江铃E200均为非营业使用，而奇瑞eQ1有25.1%为出租租赁使用。作为南昌本土企业的江铃，在南昌的上牌量共计3260辆，占比98.4%。同样，奇瑞34.7%的上牌量来自其“大本营”芜湖市。

北汽EU系列1月上牌3118辆，其中出租租赁使用的有1374辆。出租租赁的主要上牌城市广州和绍兴市，分别上牌364辆和220辆。非营业使用方面，北京市以677辆的上牌量位列第一。

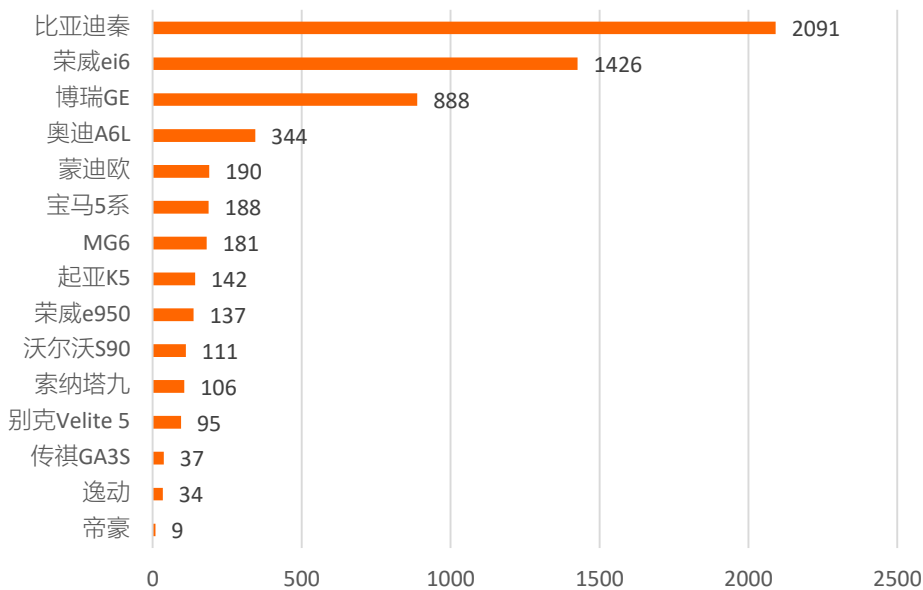
图19 1月纯电动轿车上牌量排行TOP20（单位：辆）



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、荣威ei6和博瑞GE分别位列前三。比亚迪秦和博瑞GE基本来自非营业使用，荣威ei6有36.3%为出租租赁使用。上海和深圳市是这三款车型的主要上牌城市。

图20 1月插混轿车上牌量排行TOP15 (单位：辆)

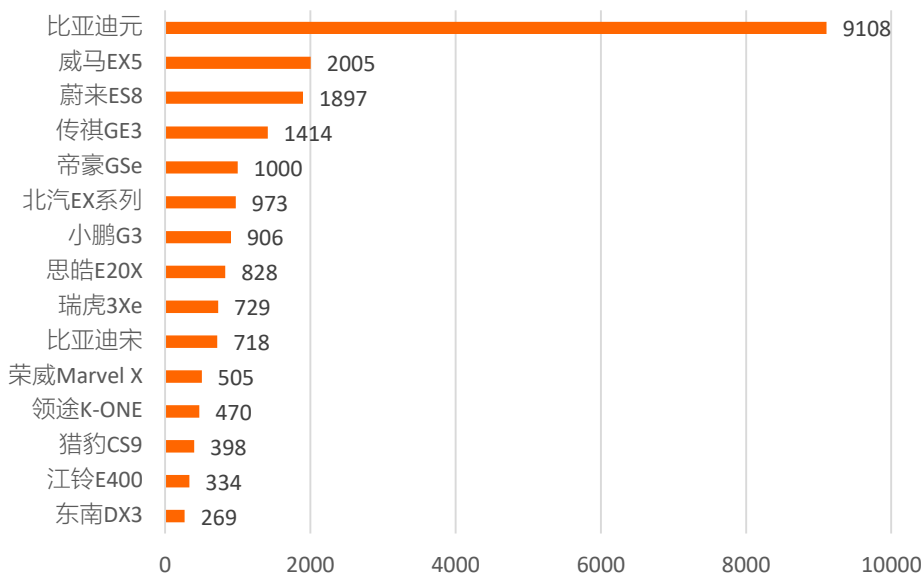


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

纯电动SUV/MPV方面，与1月销量情况相同，比亚迪元一枝独秀，上牌量共计9108辆，其中82.2%为非营业使用。非营业使用车辆中，上牌量最多的城市为北京市，上牌量为1049辆。出租租赁方面则是以深圳和杭州市为主。

排名第二、第三的车型均来自造车新势力。威马方面，有1990辆为非营业使用。私人使用方面，主要上牌城市为北京、深圳、上海等市。蔚来ES8全部来自非营业使用，其中个人用户占比74.1%。主要上牌城市为上海市、北京市、广州市和杭州市。

图21 1月纯电动SUV、MPV上牌量排行TOP15 (单位：辆)

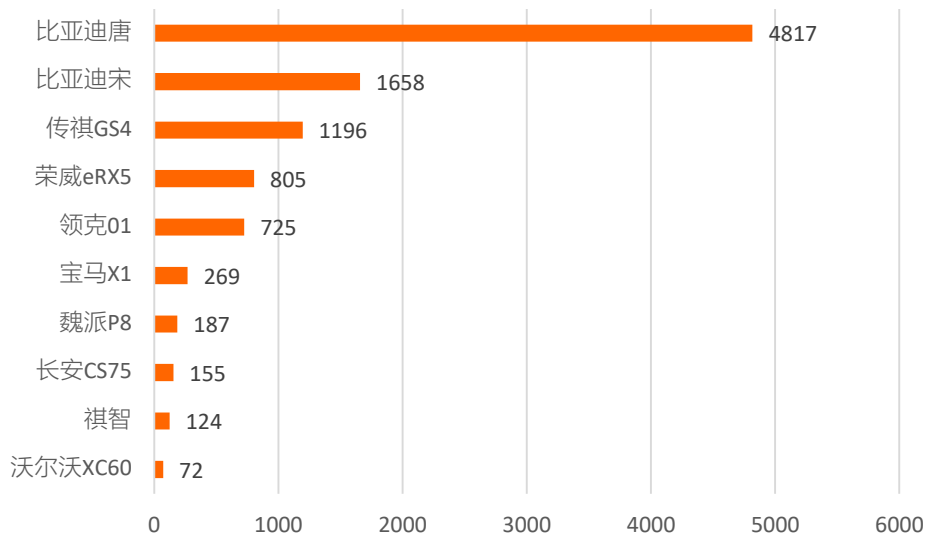


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插混方面，比亚迪唐排名第一且全部为非运营使用，其中个人用户占91.9%。主要上牌城市为深圳、广州、上海市和西安市。

排名第二的车型也来自比亚迪。车型为比亚迪宋，主要上牌城市深圳、上海和广州市。

图22 1月插混SUV、MPV上牌量排行TOP10 (单位：辆)

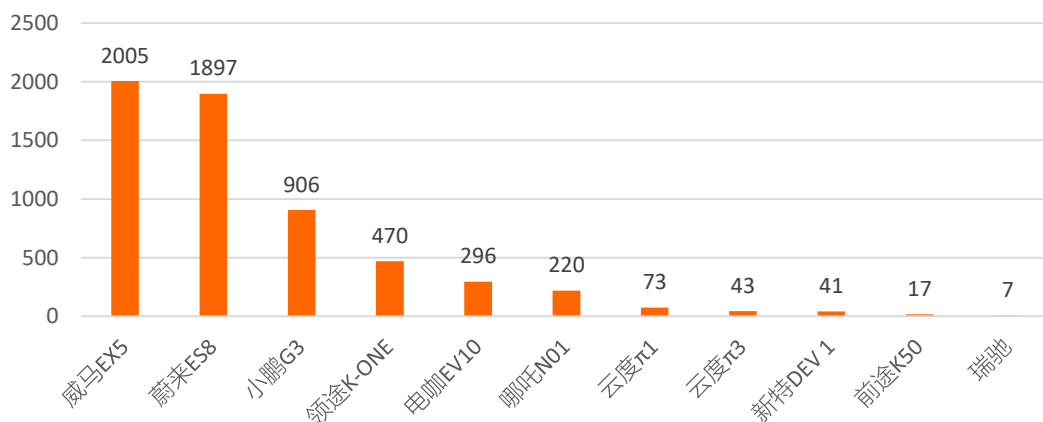


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

1月造车新势力只有威马EX5与未来ES8上牌量突破千辆。

威马方面，个人用户上牌有1859辆，主要来自北京、深圳和上海市。蔚来ES8全部为非营业使用，其中个人用户上牌1406辆，主要上牌城市为上海、北京和广州市。小鹏G3在1月共上牌906辆，其中个人用户160辆，单位使用746辆。其上牌总量的95.8%来自深圳市。

图23 1月造车新势力上牌量排行TOP10 (单位：辆)



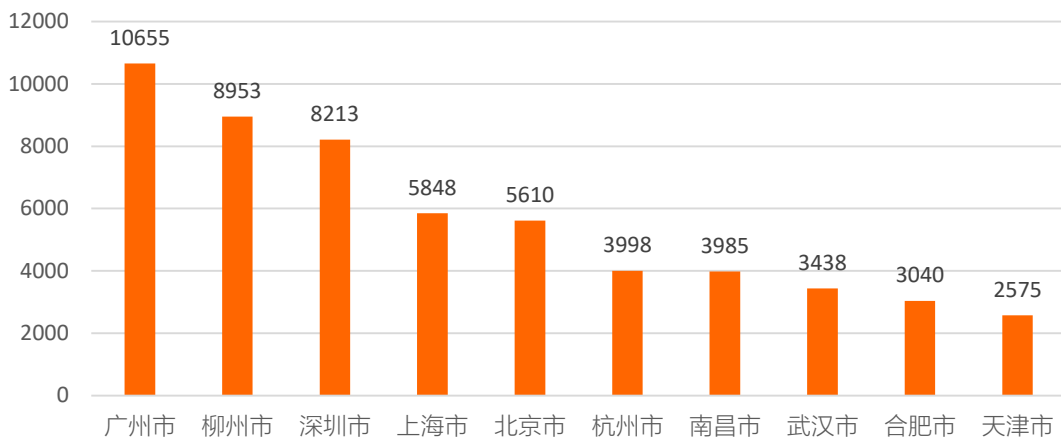
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

1月广州市以10655辆上牌量排在第一位，其中纯电动车型占比为77.6%，出租租赁占比64.4%。排名前三的纯电动上牌车型分别为比亚迪E5、传祺GE3和传祺GS4。

柳州市凭借宝骏E200和E100两款车型共计8854辆的上牌量位列城市上牌量第二位。

深圳市凭借比亚迪系列和小鹏G3的上牌排名第三。深圳市的上牌量中有42.5%为出租租赁使用。

图24 1月国产新能源乘用车城市上牌量TOP10 (单位：辆)



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

新能源客车：产量回暖，插电式混动客车占比提升

● 市场走势

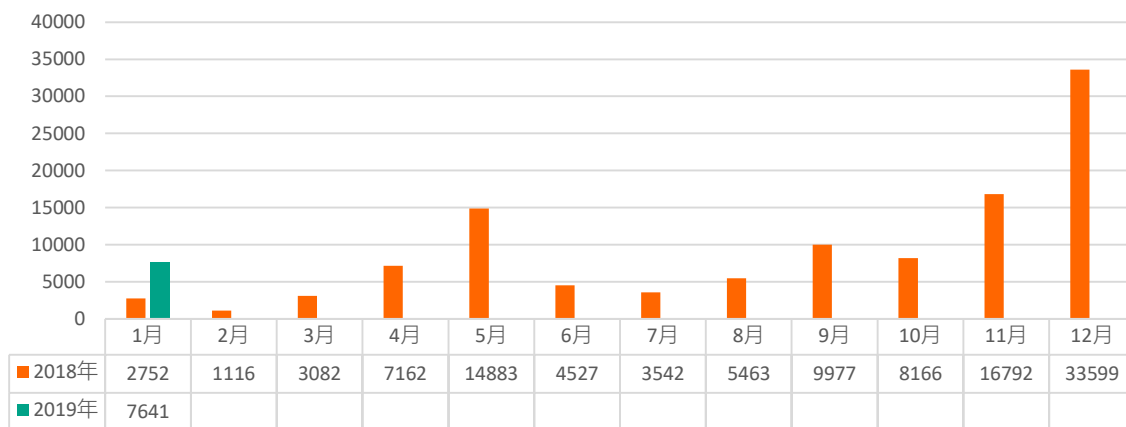
传统客车行业依然身处寒冬。

根据中汽协发布数据显示，2019年1月，我国客车产销均完成3.3万辆，比上月分别下降37.8%和49.3%，比上年同期分别下降9.8%和6.7%。

与之相反，新能源客车行业似乎出现了回暖迹象。根据工信部整车出厂合格证数据显示，2019年1月，我国新能源客车产量达到7641辆，结束了连续三月同比下滑走势，较之去年同期大幅增长178%。

往年异常低迷的1月，却在2019年迎来开门红。究其原因，或许正是源于迟迟未正式出台的2019年补贴政策，行业集体冲量所致。不管怎样，补贴退坡对于行业回归理性、出清低端产能，从而促进行业良性发展，将会起到至关重要的作用。

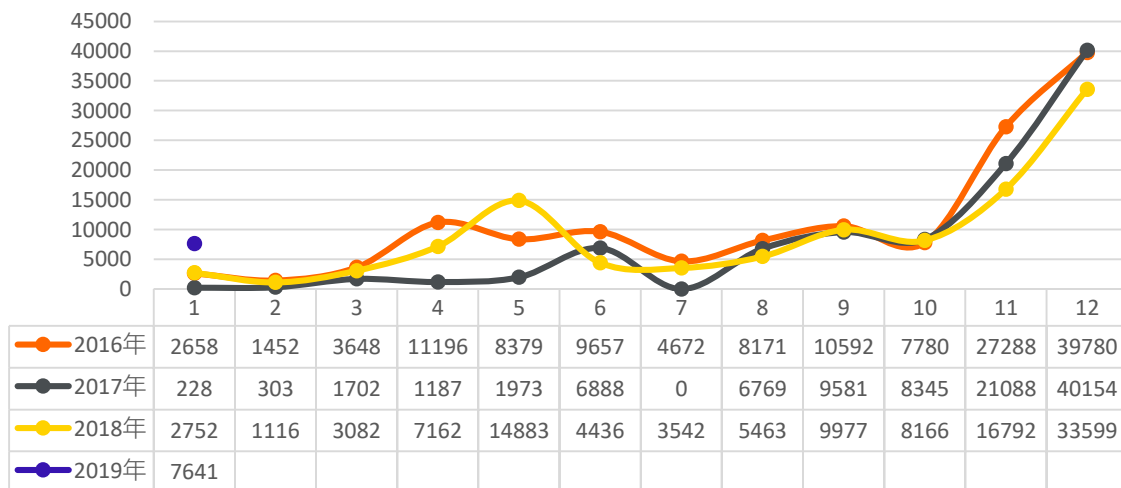
图25 2018-2019年新能源客车产量月度走势（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

历年数据来看，2019年新能源客车产量起点很高，行业回暖迹象显现。预计2019年在补贴政策退坡后，全年产销整体有望继续保持小幅增长。

图26 2016-2019年新能源客车产量走势（单位：辆）

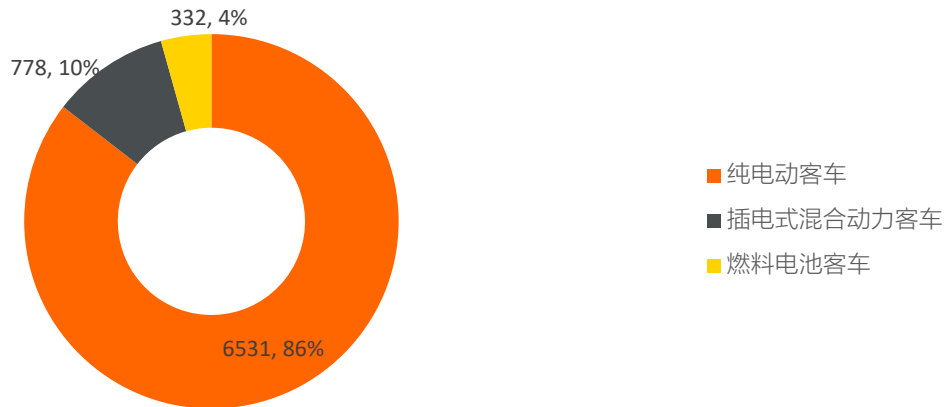


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

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，1月产量来看，纯电动客车占据86%的市场份额。其次依然为插电式混合动力客车，占比为10%。燃料电池客车1月产出332辆，占比为4%。

1月来看，纯电动客车虽稳固主流地位，但占比却是在2017年12月后首次跌至90%以下。插电式混合动力客车增幅明显，单月产量同比增长194%；燃料电池客车产量同样增幅明显，单月产量332辆，远超2018年各月产量。

图27 2019年1月新能源客车类型分布

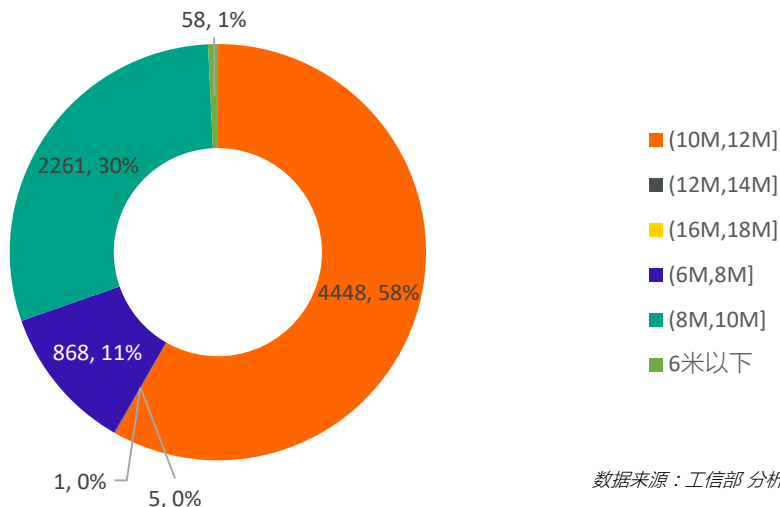


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源客车车长区间分布来看，10米-12米车长新能源客车依然占据主力车型地位，市场占比58%。第二主力车型依然为8米-10米车型，但从1月产量来看，市场份额继续收缩，仅为30%。

有收缩就会有扩张，2019年1月，6米-8米车长区间客车市场份额增加至11%，单月产量达868辆，来自14家客车生产企业。2015年在高额补贴的“滋养”下，6米-8米电动客车产销曾经疯狂增长22倍，之后在政策调整后，市场逐渐回归理性，6米-8米新能源客车在很长一段时间来和传统客车一样处于市场份额第三位的车长车型。1月，该车长区间车型的产量激增是否只是昙花一现？让我们等新一轮补贴政策发布后，观望市场表现如何，再下定论。

图28 2019年1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

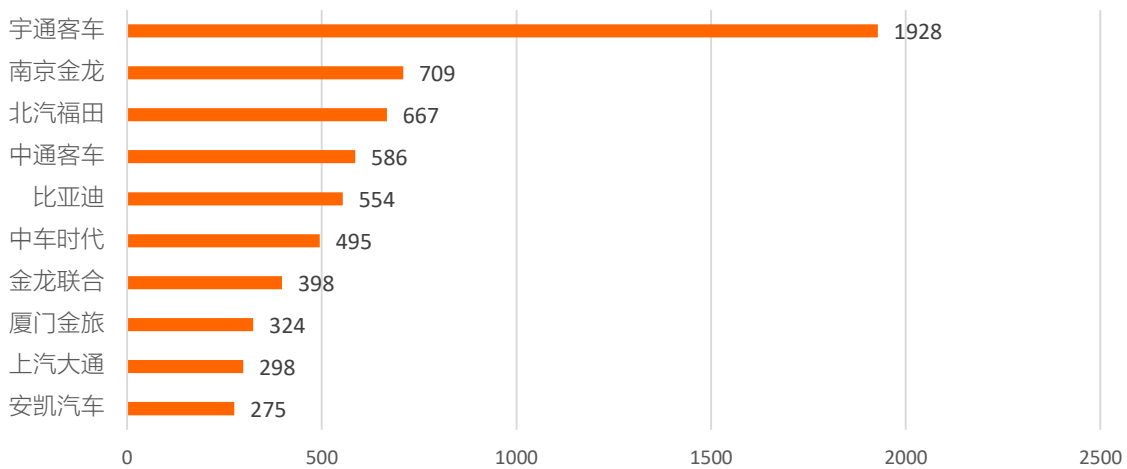
● 车企表现

1月新能源客车共计产出7641辆，出自41家客车生产企业，与2018年12月75家客车生产企业参与市场竞争的情况形成鲜明对比，其中产量过百企业为13家，产量过千企业仅有宇通客车1家。Top10 客车生产企业总计产出新能源客车6234辆，市场份额为81.6%，产能集中度很高。

具体车企表现而言，宇通客车作为行业龙头车型产品丰富，1月产出新能源客车车型多达75款，其中8款车型产量超百辆，1月总产量达1928辆，市场占比25%。南京金龙凭14款车型，总计709辆的产出排位第二；北汽福田排位第三，其中一款型号为BJ6123EVCA-47的纯电动客车单车单月产量达337辆。

其它进入榜单的客车生产企业，除了中通客车、比亚迪等老牌客车强队外，2018年全年新能源客车产量仅86辆的上汽大通在2019年1月首次进入Top 10榜单，格外抢眼。2019年1月，上汽大通共有2款车型在产，其中一款型号为SH6612A4FCEV的6.1米长燃料电池客车强势发力，产量达289辆。

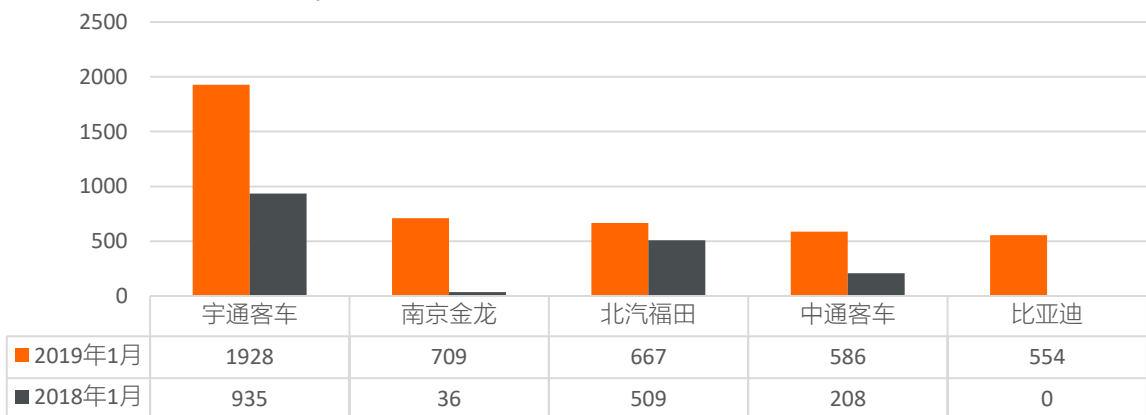
图29 2019年1月新能源客车产量Top 10 (单位：辆)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

1月来看，产量排在前五名的新能源客车生产企业分别为：宇通客车、南京金龙、北汽福田、中通客车和比亚迪。从与上年同期对比来看，这五家企业2019年1月的表现不约而同，均呈现大幅度增长态势，除北汽福田同比增长31%外，其余四家客车生产企业同比均增长超过100%。

图30 2019年1月新能源客车产量Top 5企业 (单位：辆)

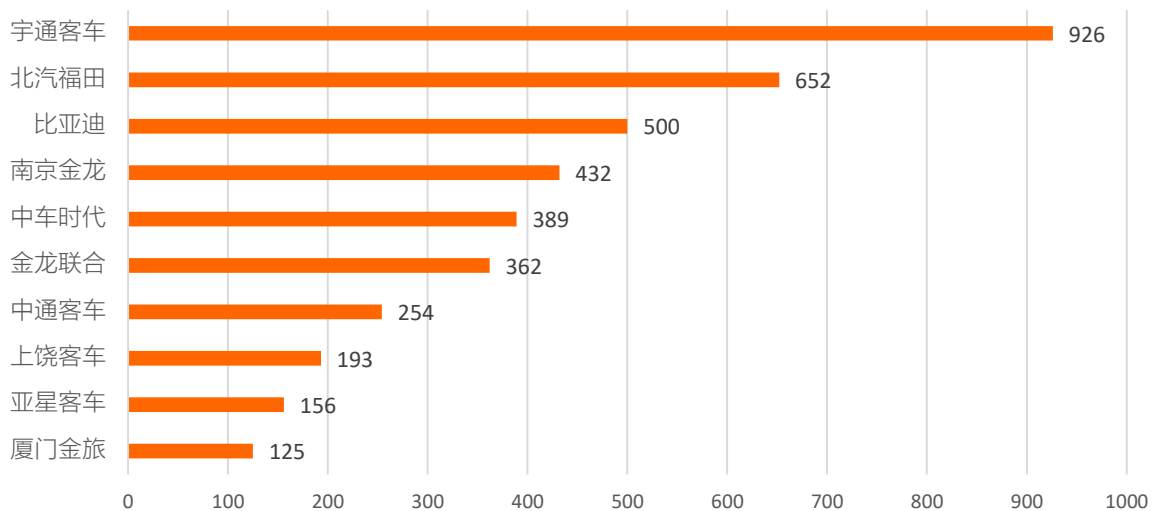


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从两个主流车长区间看客车生产企业排名情况。2019年1月，10米-12米车长新能源客车产量达4448辆，市场占比58%，占有率情况较之上月增长17%，占据新能源客车市场大半壁江山。1月，共有24家客车生产企业产出10米-12米车长客车，参与企业数量较之2018年12月年底冲高而言，骤减一半。其中，10家客车生产企业产能过百辆。

宇通客车继续保持领先地位，该车长区间车型数量达37款，较之2018年12月车型数量增加4款。其中型号为ZK6105CHEVNP35C的10.5米长纯电动客车和一款型号为ZK6105CHEVNP35C的10.5米长插电式混合动力客车1月产量最高，均超200辆；另一款在2018年12月单月产量超500辆的明星车型ZK6105BEVG55在2019年1月单月产量排位第三，达125辆。北汽福田凭借8款10米-12米车长车型总产量652辆排位第二，其中一款型号为BJ6123EVCA-47的12米长纯电动客车单月产量高达337辆，是1月该车长区间的产量冠军。比亚迪仅凭借3款车型排位第三，一改2018年年初零产量的局面。

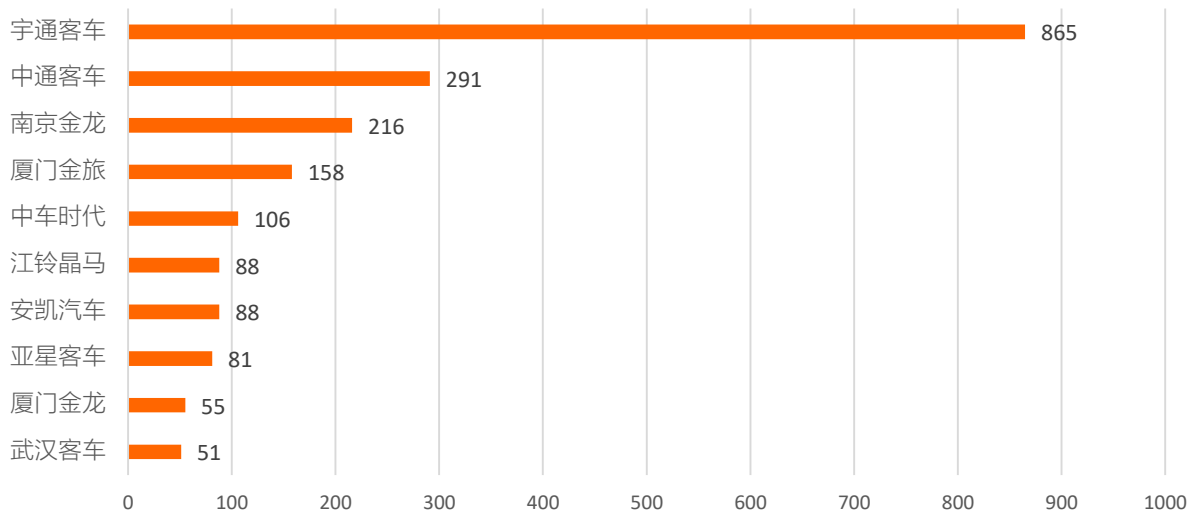
图31 2019年1月10米-12米新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

1月，8米-10米车长新能源客车产量达2261辆，市场占比30%，较之上月市场占比有所收窄，但依然守住了第二主力车型地位。1月来看，共有26家客车生产企业产出8米-10米车长客车。其中，5家客车生产企业产能过百辆。宇通客车同样保持霸主地位，以32款车型总计865辆单月产量稳居首位。中通客车更侧重在8米-10米车长区间新能源客车的生产，1月来看，共计12款车型在产，超过10米-12米车长区间仅有5款车型的布局。

图32 2019年1月8米-10米新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）

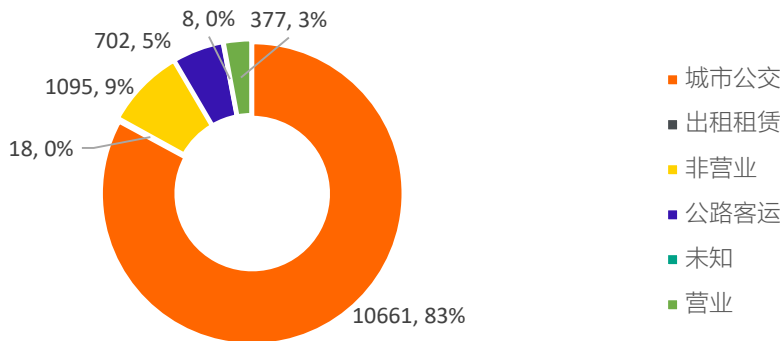


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

●上牌情况

根据交强险上险数据，2019年1月上牌新能源客车11801辆，同比激增近一倍。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，1月占比为83%；公路客运占比保持上月5%的市场份额；非营业的新能源客车占比增长至9%，其中上牌量最大的两款车型分别为：流向江西的型号为SR6107BEVTS2的上饶纯电动客车以及流向广东的型号为NJL6117EV5的南京金龙纯电动客车。

图33 2019年1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1月上牌新能源客车流向全国30个省市，其中湖北省罕见夺魁，上牌量达987辆，主要流向襄阳和孝感市，两市上牌总量达586辆，主力车型来看，主要是一款型号为EQ6100CACBEV4的10.5米长东风牌纯电动客车和一款型号为XML6105JEVJ0C3的10.5米长金旅牌纯电动客车。天津市和陕西省同样在1月份上牌量领先，分列第二三位。其中天津市1月上牌新能源客车有2款车型，分别为型号为TJK6105BEV的12米长金马牌纯电动客车和另一款型号为GTQ6105BEVBT20广通牌10.5米长纯电动客车。陕西省上牌945辆新能源客车，其中804辆流向西安市，品牌来看，主要为两款比亚迪牌纯电动客车。其它方面，广东省罕见将冠军拱手相让，1月排名跌至第6位；新疆首次进入榜单，其中，巴音郭楞蒙古自治州上牌扬州亚星纯电动客车301辆。

表3 2019年1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	湖北	987	11	浙江	527
2	天津	965	12	重庆	500
3	陕西	945	13	辽宁	493
4	河北	659	14	内蒙古	457
5	江苏	654	15	江西	397
6	广东	640	16	黑龙江	375
7	安徽	590	17	上海	311
8	新疆	554	18	四川	280
9	湖南	535	19	山东	250
10	河南	533	20	云南	235

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分企业来看，1月上牌新能源客车企业有44家，其中宇通客车单月上牌量为2758辆，是当月唯一一家上牌量超过千辆的新能源客车生产企业，遥遥领先其他竞争企业。中通客车、比亚迪、南京金龙和中车时代电动等7家客车生产企业处于第二梯队，1月单月上牌量超过500辆。

销售省市来看，宇通客车74款产品销往全国河南、河北、辽宁等26个省市。整体来看，新能源客车市场“地方保护主义”依然广泛存在，客车企业所在省市依然为其在全国最主要的销售市场。

表4 2019年1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	2758	河南、河北、辽宁、重庆
2	中通客车控股股份有限公司	933	河北、安徽
3	比亚迪汽车工业有限公司	894	陕西
4	南京金龙客车制造有限公司	790	内蒙古
5	湖南中车时代电动汽车股份有限公司	714	湖南
6	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	532	重庆
7	扬州亚星客车股份有限公司	515	新疆
8	天津比亚迪汽车有限公司	501	天津
9	珠海广通汽车有限公司	482	天津
10	厦门金龙联合汽车工业有限公司	474	福建、辽宁、安徽
11	厦门金龙旅行车有限公司	428	湖北
12	东风汽车公司	366	湖北
13	上汽大通汽车有限公司	305	广东、湖北
14	北汽福田汽车股份有限公司	277	上海
15	江西博能上饶客车有限公司	244	河北
16	安徽安凯汽车股份有限公司	228	河北
17	东莞中汽宏远汽车有限公司	183	江西
18	奇瑞万达贵州客车股份有限公司	159	安徽
19	浙江中车电车有限公司	154	广东
20	中山市顺达客车有限公司	123	江苏

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分车型来看，1月上牌新能源客车车型共有263款，其中纯电动客车242款，插电式混合动力客车14款，燃料电池客车7款。

天津比亚迪一款型号为TJK6105BEV的纯电动低入口城市客车1月上牌量最高，达500辆，全部流向天津市。

与以往宇通客车垄断大部分席位不同，本月来看，Top20榜单中有14个不同品牌车型上榜，其中宇通客车入选5款、比亚迪入选3款，其它品牌分别有1款车型上榜。

表5 2019年1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	TJK6105BEV	纯电动低入口城市客车	金马	500
2	GTQ6105BEVBT20	纯电动城市客车	广通	465
3	BYD6122LGEV1	纯电动低入口城市客车	比亚迪	449
4	ZK6815BEVG1	纯电动城市客车	宇通	426
5	ZK6815BEVG3	纯电动城市客车	宇通	388
6	JS6108GHBEV21	纯电动城市客车	亚星	365
7	EQ6100CACBEV4	纯电动城市客车	东风	302
8	SH6612A4FCEV	燃料电池客车	大通	301
9	ZK6105BEVG53	纯电动城市客车	宇通	287
10	NJL6129EV1	纯电动低入口城市客车	开沃	283
11	KLQ6129GAHEVC5K	插电式混合动力城市客车	海格	278
12	TEG6106BEV46	纯电动城市客车	中国中车	225
13	BYD6100LGEV9	纯电动城市客车	比亚迪	215
14	LCK6808EVQGA1	纯电动城市客车	中通	211
15	ZK6105BEVG55	纯电动城市客车	宇通	203
16	ZK6105CHEVNP35C	插电式混合动力城市客车	宇通	202
17	BYD6100LSEV4	纯电动低入口双层城市客车	比亚迪	200
18	XMQ6106AGBEVL25	纯电动城市客车	金龙	173
19	SR6107BEVTS2	纯电动客车	上饶	158
20	HFF6650GEV3	纯电动城市客车	安凯	157

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：惨淡开年，头部企业表现亮眼

●市场走势

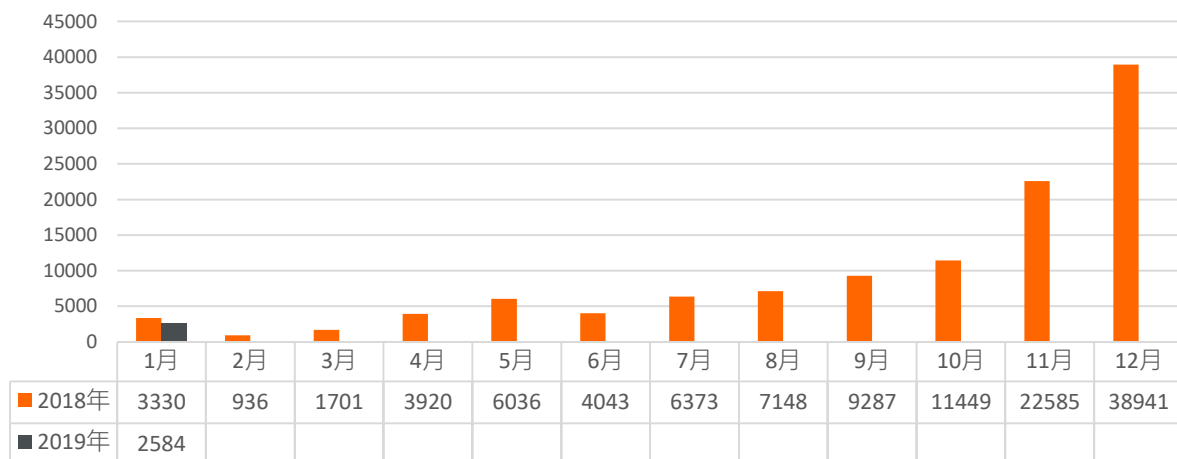
传统货车行业同客车行业命运相连。

根据中汽协发布数据显示，2019年1月，我国货车产销分别完成33.7万辆和31.3万辆，比上月分别下降10%和13.8%，产量比上年同期增长4.7%，销量比上年同期下降1.7%。

不同于新能源客车全然不按传统客车走势出牌、大幅高开，新能源专用车市场没能给人惊喜，并且不如传统货车行业一般产量同比增长。2019年1月，新能源专用车产量为2584辆，同比降低22%。

成也萧何败也萧何，新能源专用车的开年走势与新能源客车走势归因恐怕都难逃补贴政策“魔爪”。靴子迟迟不落地，对于现如今依然为政策市场的新能源商用车市场而言增加了很多不确定性。不同于新能源客车市场的大幅冲量，新能源专用车领域似乎更为保守。

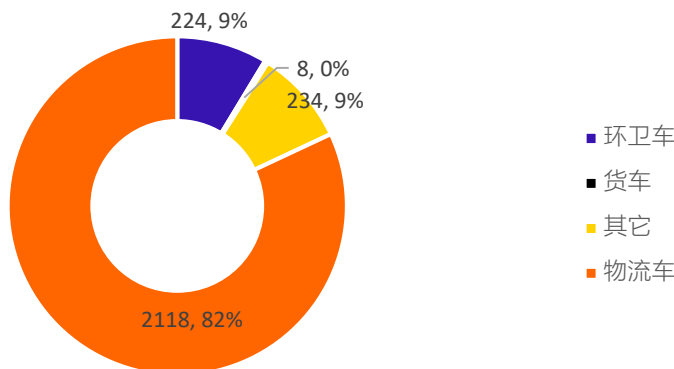
图34 2018-2019年新能源专用车月度产量（单位：辆）



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，新能源物流车毋庸置疑依然为主力产品，2019年1月，产量份额占比82%，较之上月占比减少12%。其它方面，新能源环卫车和其它类型专用车占比均有所提升，1月均占比9%，同处于第二主力产品阵营。

图35 2019年1月新能源专用车车辆类型分布



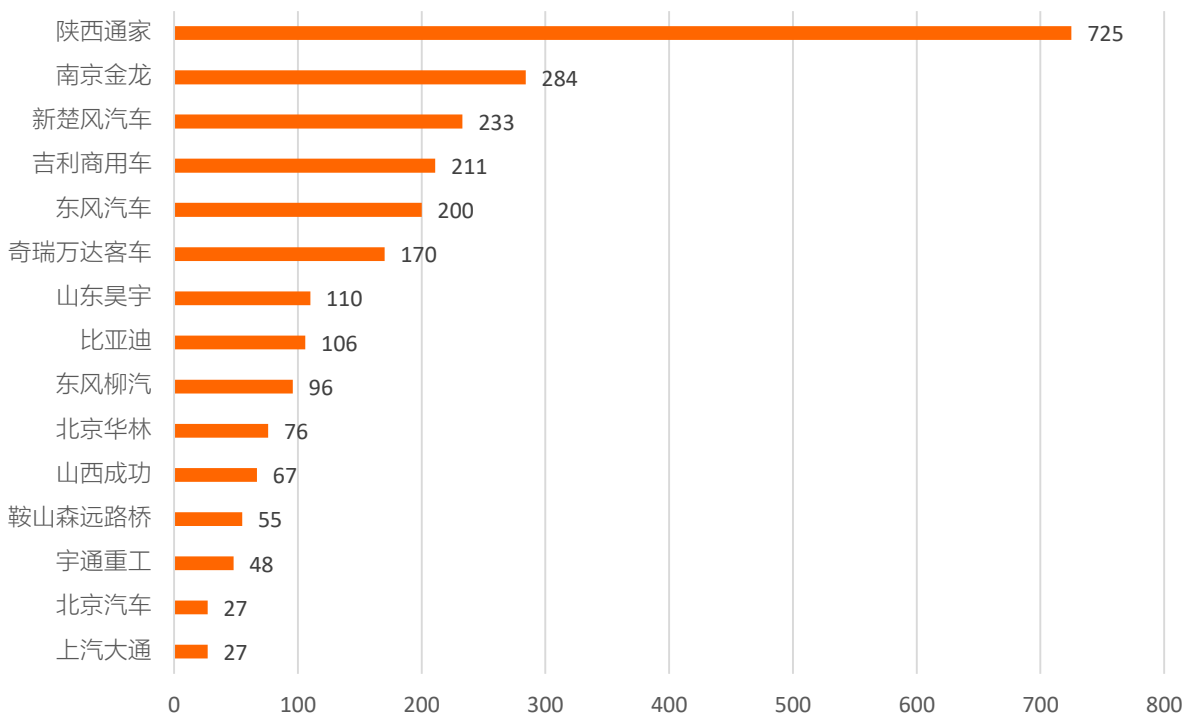
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 车企表现

生产企业来看，1月总计生产新能源专用车2584辆，出自45家专用车生产企业，较之2018年12月参与企业数量直接腰斩。其中产能过百企业仅为8家，没能有生产企业产能过千辆。Top 10 生产企业1月总产量达到2211辆，市场份额为86%，产能集中度恢复较高水平。

企业排名来看，陕西通家凭借5款纯电动物流车单月产量达到725辆，排名第一，其中一款型号为STJ5020XXYEV6A的通家福牌纯电动厢式运输车产量最高，为327辆。南京金龙排名第二，共有5款新能源专用车车型在产，其中物流车有4个型号，另有一款型号为NJL5040XYZBEV6的开沃牌纯电动邮政车。5款车型中，产量最高的同样为纯电动物流车，型号为NJL5038XXYBEV4。新楚风汽车排位第三，1月共有四款纯电动物流车在产，其中两款型号分别为HQG5043XXYEV5和HQG5043XXYEV3纯电动厢式运输车产量均超百辆。吉利商用车和东风汽车紧随其后，单月产量均超200辆，主要产品全部为纯电动物流车产品。

图36 2019年1月新能源专用车Top 15生产企业（单位：辆）

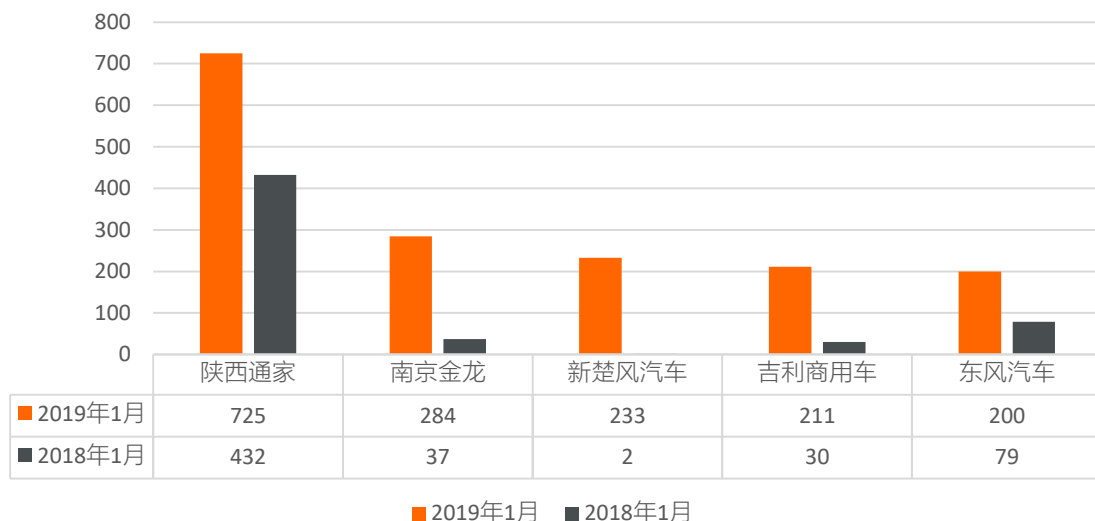


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

尽管从总产量来看，新能源专用车1月产量出现同比下滑，但具体到头部企业，情况却截然相反。1月来看，产量排在前五位的专用车生产企业分别为：陕西通家、南京金龙、新楚风汽车、吉利商用车和东风汽车。对于这5家生产企业去年同期表现可以看出，同新能源客车头部企业一样，大幅上涨已成为统一的关键词。出新楚风同比增长68%外，其余四家企业同比涨幅均超过100%。

这似乎也同时验证另一个现象，新能源专用车行业参与企业众多、竞争激烈，即使是头部企业也存在大换血局面，去年的龙头时至今日已不见踪迹，摆脱补贴依赖、专注提升产品技术与服务或许才是市场生存之道。

图37 2019年1月新能源专用车产量Top 5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，2019年1月，新能源专用车上牌量达到5641辆，同比增长51%。

从生产企业来看，1月上牌新能源专用车出自湖北新楚风、东风汽车、南京金龙和中通客车等44家专用车生产企业。

从上牌地区来看，1月上牌新能源专用车主要流向广东、湖北川、北京、江苏等全国26个省市。

Top 10新能源专用车生产企业上牌总量达到4993辆，市场份额88%，集中度水平较高。其中，湖北新楚风和东风汽车是1月上牌量最高的两家新能源专用车生产企业，单月上牌量均超千辆，主打产品均为纯电动厢式物流车。

具体车型来看，湖北新楚风一款型号为HQG5043XXYEV5的纯电动厢式运输车1月上牌量最高，达到995辆，其中销往陕西、北京、湖北均超200辆。另外一款型号为LCK5095XXYFCEVH9的中通牌燃料电池厢式运输车冲出纯电动物流车重围，罕见上榜，全部销往广东省深圳市。

表6 2018年12月新能源专用车上牌量Top 10车型（单位：辆）

排名	车型	名称	品牌	上牌量	主要流向省市
1	HQG5043XXYEV5	纯电动厢式运输车	楚风	995	陕西、北京、湖北
2	EQ5040XXYACBEV7	纯电动厢式运输车	东风	934	云南、北京
3	LCK5095XXYFCEVH9	燃料电池厢式运输车	中通	399	广东
4	DFA5040XXYKBEV2	纯电动厢式运输车	东风	347	湖北
5	NJL5038XXYBEV4	纯电动厢式运输车	开沃	309	江苏
6	HQG5043XXYEV7	纯电动厢式运输车	楚风	215	湖北
7	SC5033XXYJBEV	纯电动厢式运输车	长安	197	河北
8	WD5040XXYBEV1	纯电动厢式运输车	万达	193	广东
9	DNC5047XXYBEV03	纯电动厢式运输车	远程	176	四川
10	PLT5041XXYBEV01	纯电动厢式运输车	三角行	170	广东、浙江

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

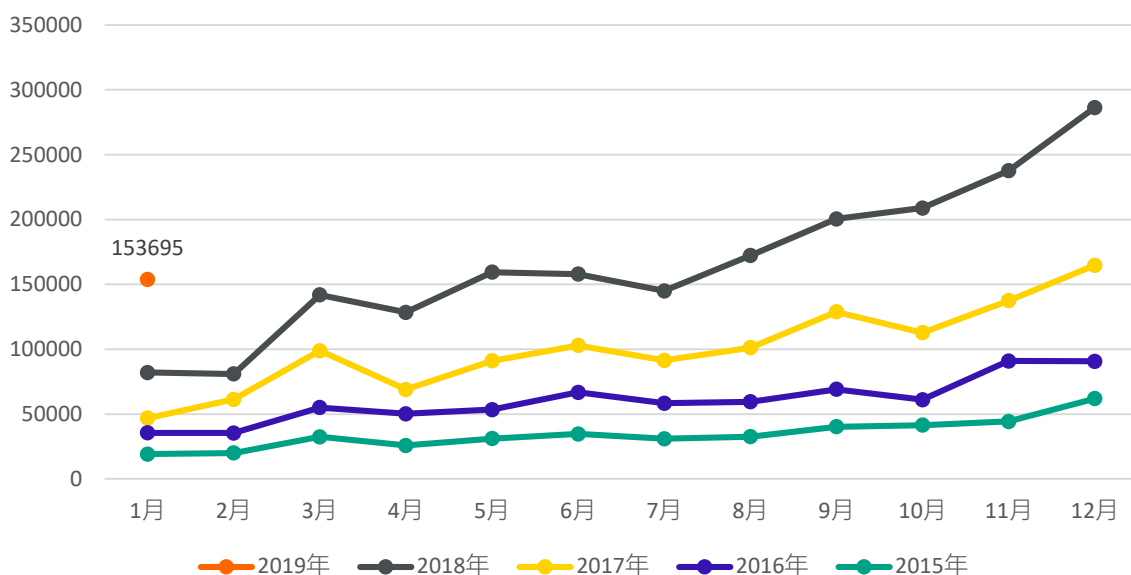
●整体市场

根据EVsales数据，2019年1月，包含纯电动和插电式混合动力的全球新能源乘用车市场销量同比增长83%，总计交付了15.3万辆。其中，纯电动车型同比增长更为迅猛，高达143%。如果这种强势表现能够延续整个2019年，预计全年新能源乘用车销量有望突破360万辆，全球新能源乘用车的市场渗透率将接近4%，2021年，车市或将迎来颠覆。

各国占比来看，中国市场依然为全球新能源乘用车最大的消费市场，1月销量达9.6万辆，全球市场份额高达62%；美国市场由于1月特斯拉的“开年不利”，全球占比仅为11%。

历年走势来看，2019年的开年起点很高，一举达到往昔年中水平。

图38 2015-2019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

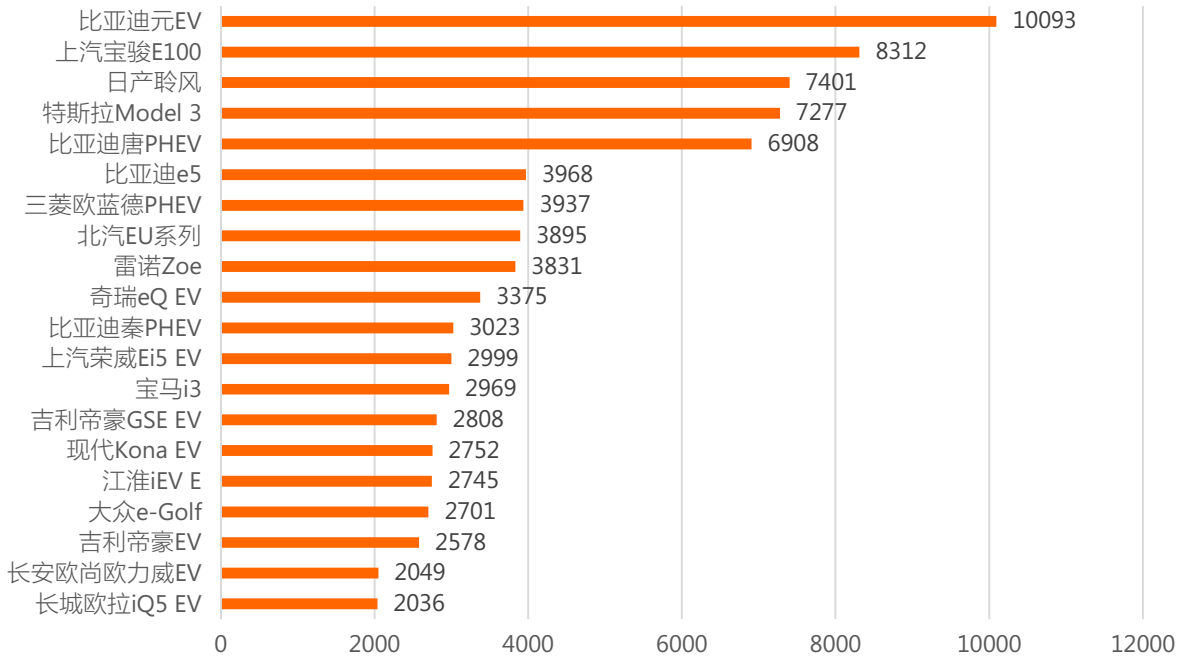
1月，在全球销量前20车型榜单中，有9款车型在一个月前还未上榜，而今，甚至冲到了Top 2。另外，对于中国品牌新能源乘用车市场而言，这个1月似乎也是意义非凡。销量前20车型榜单中，有13款车型来自中国品牌，超过半壁江山。其中，2018年排名第17位的比亚迪元EV更是跃升至首位。

在这13款中国品牌车型中，有6款车型在2019年1月取得了创纪录的销量成绩，其中包括比亚迪元EV、宝骏E100、比亚迪唐PHEV、吉利帝豪GSE EV、长安欧尚欧力威EV和长城欧拉iQ5 EV。1月，一般是中国新能源乘用车市场低迷之月，能够取得这样的成绩实属不易。等到像3月一样的传统强势月份到来，或许这些车型还会创造新的颠覆。

对于特斯拉Model 3而言，1月确实是低迷之月，全球排名跌至第4位。这种反常的市场表现或许可以归因于为应对美国联邦政府对电动车的税收抵免政策取消，2018年12月已经提前预支了部分市场；另外1月份，特斯拉Model 3正在全力出口海外市场。或许在2月、尤其是3月，特斯拉Model 3将迎来全球交付高峰。

这样看来，在中国品牌车企和特斯拉的集中发力下，3月极有可能是打破纪录的月份，而之后的六月、九月和十二月的市场表现同样值得期待。另外，现代Kona进入前15名，2019年或许将继续带队韩国品牌崛起。大众汽车仅排位第17名。

图39 2019年1月全球新能源车型销量Top 20 (单位:辆)

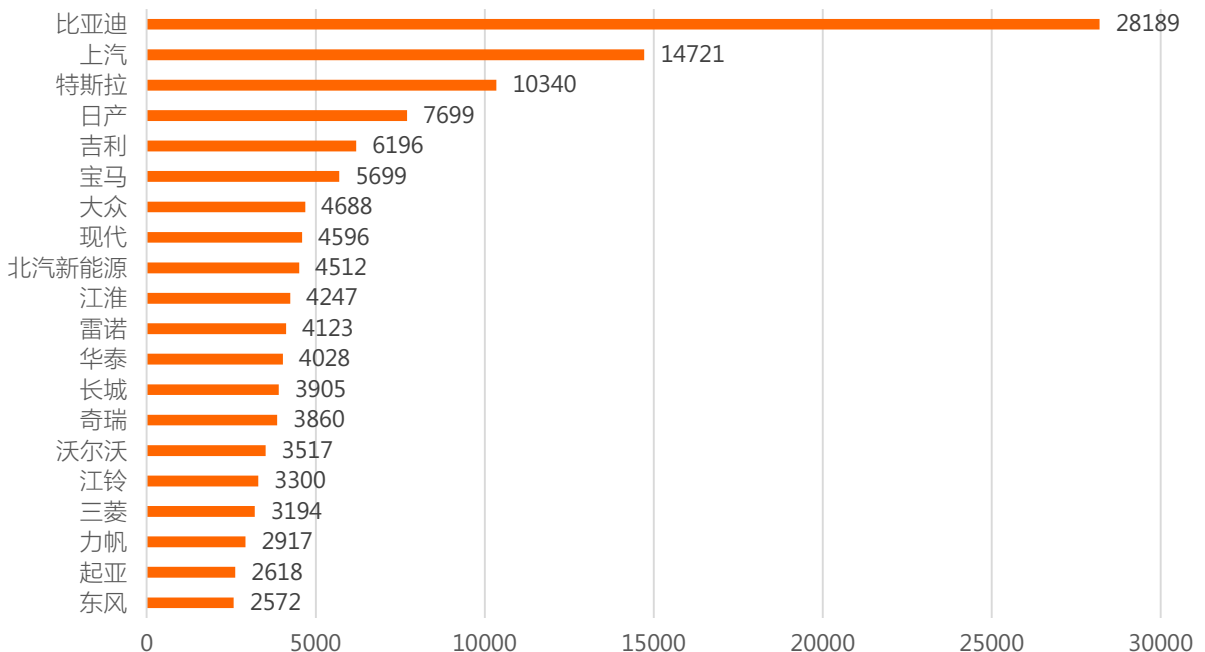


数据来源: Evsales 分析制图: 第一电动研究院

2019年1月, 比亚迪交付新能源乘用车超2.8万辆, 获得最畅销车企殊荣。由于特斯拉1月的工作重点放在出口海外市场, 排名跌至第三位。上汽凭借1.47万辆的销量跃升至第二位。日产排在第四位, 但是可以看到, 1月排在第五位的吉利增长更为迅速, 或许不出几月, 就会取代日产提升一个名次。

有上升就会有下滑。2019年1月, 北汽新能源仅交付4512辆, 跌落至第9位; 奇瑞同样出现了明显下滑, 名次从第7位跌落至第15位。相反的, 沃尔沃较之上月提升了5个名次, 而长城汽车和力帆汽车更是凭借破纪录的销量表现首次进入前20榜单。

图40 2019年1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：1月装机量3.22GWh，同比暴涨282.5%

●装机量及结构

根据工信部合格证产量数据，2019年1月共产出10.18万辆。根据第一电动研究院的统计测算，动力电池2019年1月装机量为4.982GWh，同比暴涨282.5%。其中，纯电动车型装机占比93.00%，插混车型装机占比6.88%。

从车辆细分类别来看，2019年1月电动汽车装机量主要来源于纯电动乘用车及纯电动客车。纯电动乘用车1月产量为69804辆，装机量为3.22GWh，占总装机量的64.6%。纯电动客车1月产量为6531辆，装机1.2GWh，占总装机量的24.1%。专用车方面，纯电动专用车装机0.21GWh。

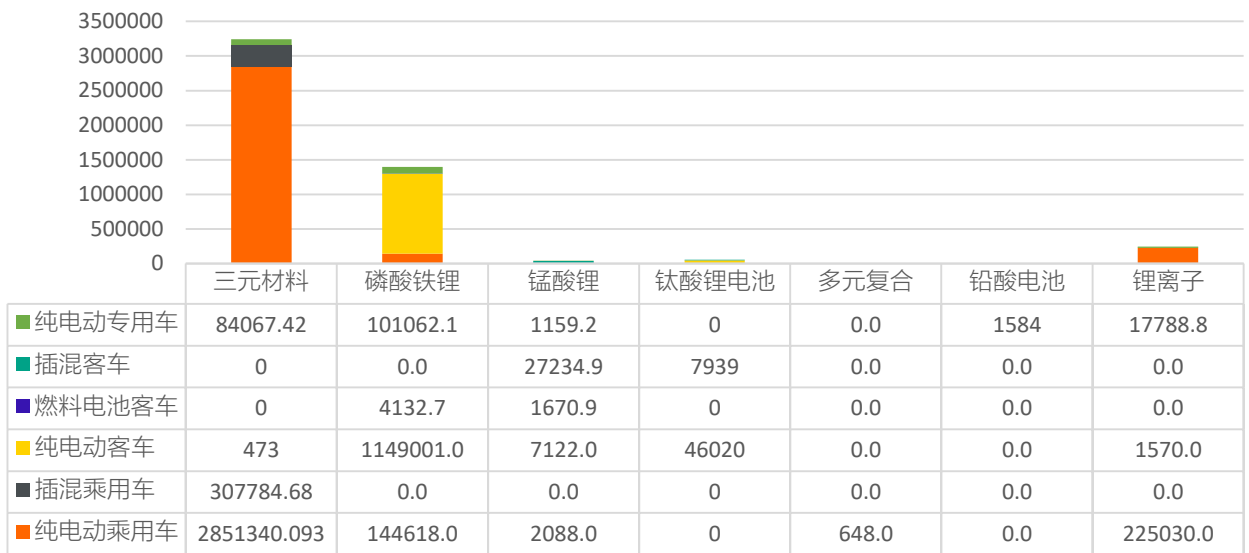
图41 2019年1月动力电池在各类用车中的搭载量（单位：KWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

1月三元材料的搭载量为3.24GWh，其中乘用车占97.4%。三元材料搭载量占总搭载量的65%，占比再次大幅提高。磷酸铁锂方面，由于纯电动客车及纯电动专用车处于年初产能调整阶段，产量有所回落，装机量也随之下降。1月磷酸铁锂电池装机1.4GWh，占总装机量的28.1%。锰酸锂和钛酸锂电池1月合计装机不到100MWh，占比1.87%。从图表中可以看出，钛酸锂电池全部用在客车市场上。

图42 2019年1月各类动力电池搭载情况 (单位: KWh)

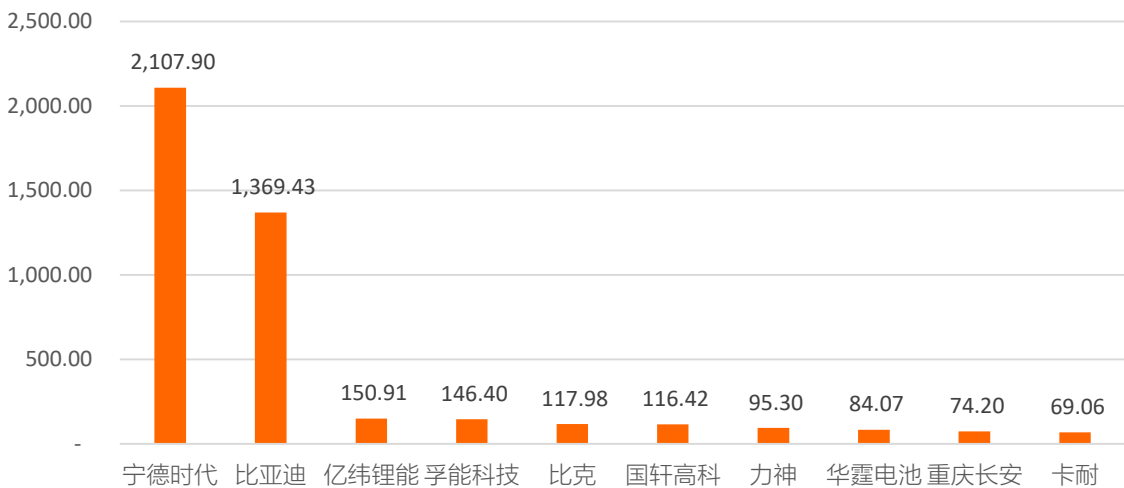


数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

● 企业表现

2019年1月的动力电池市场, 依然呈现出二八格局。宁德时代与比亚迪合计贡献了市场70%的装机量, 3-10名的厂商则贡献了17%的装机量。TOP10厂商合计占领了近9成市场份额, 行业集中度依然很强。

图43 2019年1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 2019年1月主力电池产品配套变化 (单位: MWh)

单体供应商	车辆类型	1月
宁德时代	乘用车	1,353.92
	客车	715.14
	专用车及货车	38.85
比亚迪	乘用车	1,138.46
	客车	169.17
	专用车及货车	61.80
亿纬锂能	乘用车	0.31
	客车	145.50
	专用车及货车	5.10
孚能科技	乘用车	146.40
比克	乘用车	117.32
	客车	0.43
	专用车及货车	0.23
国轩高科	乘用车	91.20
	客车	7.32
	专用车及货车	17.90
力神	乘用车	80.22
	客车	3.31
	专用车及货车	11.77
华霆	乘用车	84.07
重庆长安	乘用车	74.20
卡耐	乘用车	69.06

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

1月宁德时代在乘用车上的装机量为1.35GWh, 主要配套车企为北汽新能源、吉利汽车和上汽乘用车等, 同时还包括蔚来、威马汽车、合众新能源等造车新势力。客车方面装机量为715MWh, 共为21家车企提供装机, 主要配套车企为宇通客车、中通客车和中车时代。

比亚迪方面, 乘用车和客车的装机量分别为1138MWh和169MWh, 且全部为比亚迪车型自用。

亿纬锂能装机量基本来自客车, 其最大客户为南京金龙, 装机量占其总量的70%。

孚能科技装机量全部来自于乘用车, 其中长城汽车占总装机的97%, 北汽新能源占3%。

华霆和重庆长安也均为乘用车装机, 其配套车企分别为江淮和长安汽车。

表7 2019年1月主力电池供应商产品结构 (单位: MWh)

单体供应商	电池类型	1月装机量
宁德时代	锂离子	81.74
	磷酸铁锂	727.22
	三元材料	1,298.95
比亚迪	磷酸铁锂	232.61
	三元材料	1,136.82
亿纬锂能	磷酸铁锂	147.14
	三元材料	3.76
孚能科技	锂离子	4.42
	三元材料	141.99
比克	锂离子	0.11
	三元材料	117.86
国轩高科	锂离子	17.83
	磷酸铁锂	52.40
	三元材料	46.19
力神	锂离子	0.22
	磷酸铁锂	32.36
	三元材料	62.72
华霆	磷酸铁锂	76.70
	三元材料	7.37
重庆长安	锂离子	74.20
卡耐	锂离子	10.04
	三元材料	59.02

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

宁德时代的三元材料锂电池的产量占比在快速提升中。1月占比为61.9%。比亚迪的磷酸铁锂产量体现了客车的需求。2018年5月的比亚迪大翻身反超宁德时代就是磷酸铁锂做了主要的贡献。2019年1月比亚迪乘用车表现较好, 客车的磷酸铁锂需求不强, 故其三元材料电池占比较大。

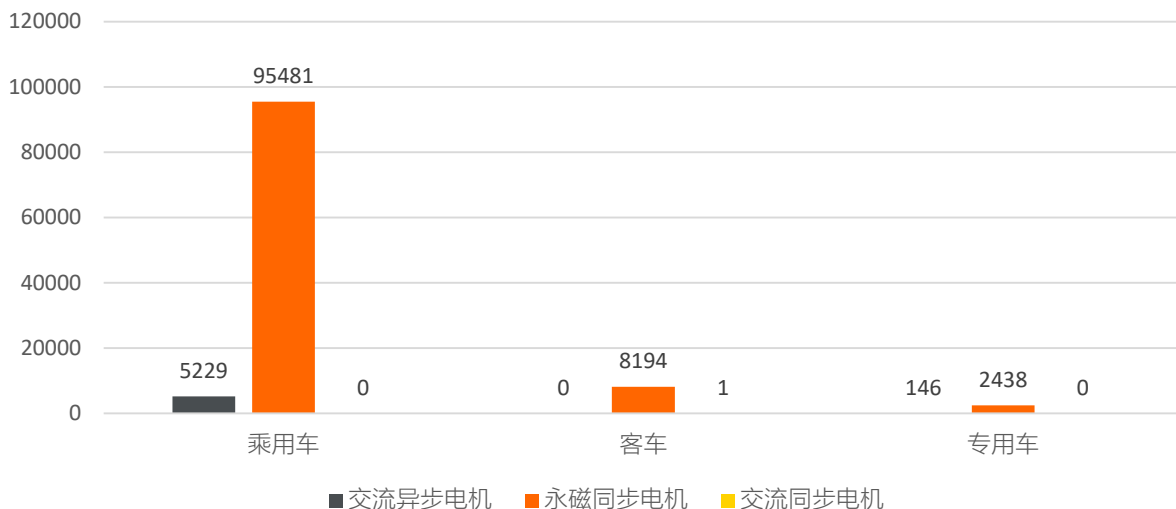
驱动电机：装机量超11万台，乘用车配套占九成

● 整体市场

根据工信部整车出厂合格证核算，2019年1月，我国新能源汽车配套电机装机量为111489台，同比增长154%，开年即达到2018年8月后装机量破10万台的水平。

分车辆类型来看，其中新能源乘用车共计配套装机100710台，同比增长167%；新能源客车共计配套装机8195台，同比增长191%；新能源专用车共计配套装机2584台，同比降低22%。

图44 2019年1月新能源汽车驱动电机装机量（单位：台）

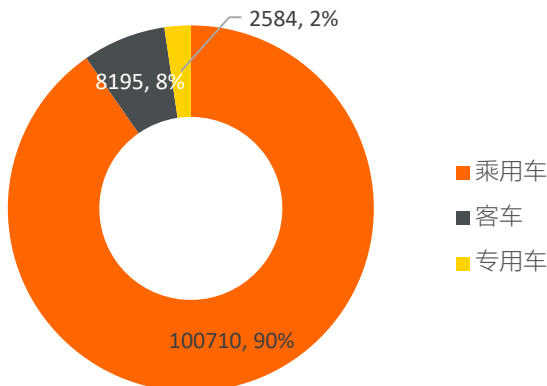


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从配套车辆类型来看，鉴于目前新能源乘用车是新能源汽车主力产品，故配套电机来看，乘用车配套占比最高，1月来看，占比高达90%，其次为新能源客车，占比8%，新能源专用车领域由于1月产量下滑，电机配套占比仅2%。

从配套电机类型看，永磁同步电机保持主流电机类型地位，市场份额超过95%。从1月配套情况来看，交流异步电机仅占比5%，商用车领域配套情况微乎其微，主要用在乘用车领域。1月来看，配套交流异步电机的新能源乘用车主要为蔚来ES8和江淮iEV6E，其中蔚来ES8采用前后双电机模式。

图45 2019年1月新能源汽车驱动电机搭载车型分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 企业竞争格局

电机供应商竞争格局来看，乘用车领域，大多数企业自主生产配套电机，依托自身新能源乘用车产量优势，自主配套电机同样领先，这方面的典型车企代表是比亚迪和北汽新能源。2019年1月，比亚迪和上汽乘用车产量领先，电机配套方面，比亚迪采用自主配套，上汽乘用车则选择第三方华域汽车电动系统有限公司配套。

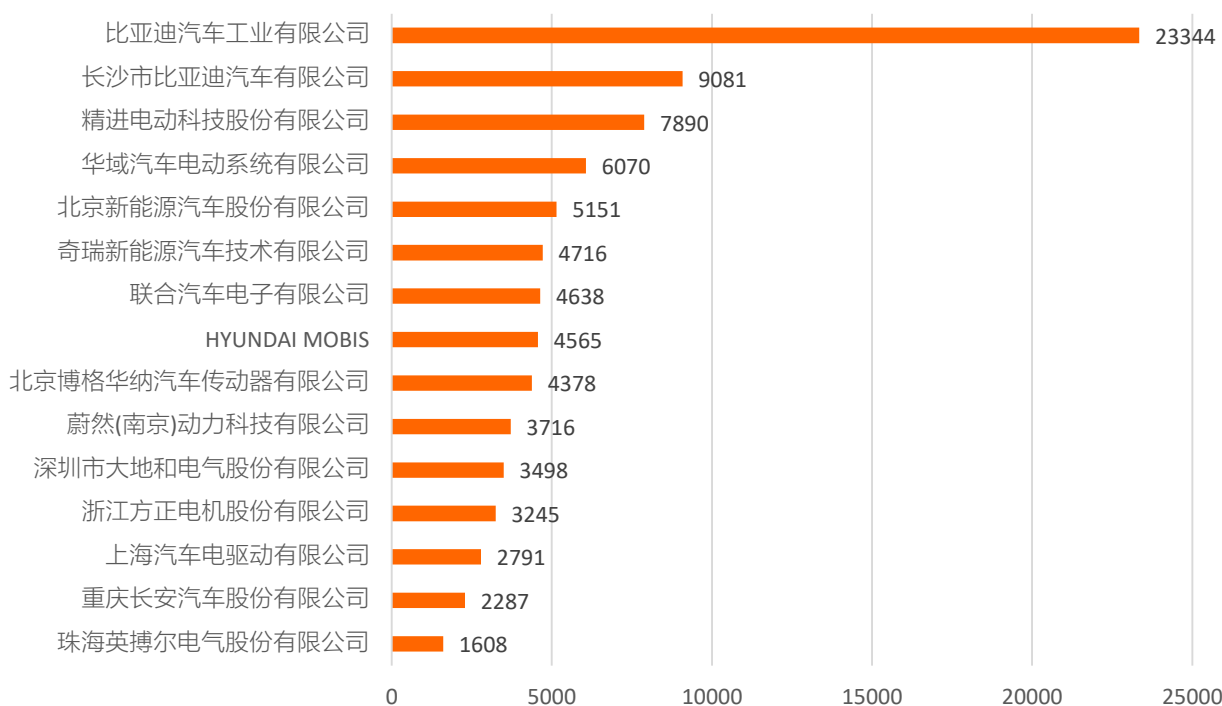
1月装机量排名，比亚迪作为领先的新能源乘用车领先企业，电机装机量继续保持领先地位。精进电动在第三方电机供应商领域表现优异，为吉利、广汽等企业提供电机配套，同时为小鹏、前途等新造车品牌提供配套，由于配套车企车型数量较多，故排名仅在比亚迪之后。

华域汽车电子同样为第三方电机供应商，但由于在1月仅为上汽三款新能源乘用车产品提供配套，缺乏精进电动“广撒网钓大鱼”的竞争优势，排名其次。

其它上榜的新能源乘用车自主配套企业还包括北汽新能源和奇瑞新能源。另外，HYUNDAI MOBIS为东风悦达起亚提供配套，鉴于1月起亚K5插电式混动车型产量较高，罕见进入榜单。

总体而言，目前新能源乘用车电机配套方面，第三方供应商占比日益提升。

图46 2019年1月新能源乘用车驱动电机装机量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

具体配套车企车型方面，比亚迪完全为自家品牌车型提供配套，1月来看，产量排名靠前的车型为比亚迪元、比亚迪E5和比亚迪唐，其中比亚迪E5有比亚迪汽车工业有限公司和长沙市比亚迪汽车有限公司两家兄弟单位共同配套。

精进电动在1月共为7家新能源乘用车企业提供电机配套，累计电机装机量达7890台，其中，吉利帝豪GS、吉利帝豪EV和广汽祺智EV装机量超过千台；新势力造车品牌方面，精进电动在1月为小鹏G3提供电机配套600台，为前途K50提供配套108台，其中，前途K50为双电机配套。

另一家领先的第三方电机供应商——华域汽车电子1月为上汽乘用车和上汽大通两家新能源乘用车企业提供配套，其中上汽荣威Ei5和荣威MARVEL X装机量较高，MARVEL X为双电机配套。

其他方面，长城欧拉iQ和威马汽车EX5均由北京博格华纳汽车传动器有限公司提供配套。

表9 2019年1月新能源乘用车驱动电机装机量Top10配套车企车型

电机供应商	主要配套车企	主要配套车型	电机装机量（单位：台）
比亚迪汽车工业有限公司	比亚迪	元	9473
		唐	9310
		秦Pro	2367
		比亚迪E5	1115
长沙市比亚迪汽车有限公司	比亚迪	比亚迪E5	9081
精进电动科技股份有限公司	吉利汽车	帝豪GS	2801
		帝豪EV	1912
	广汽乘用车	祺智EV	1502
华域汽车电动系统有限公司	上汽乘用车	Ei5	3757
		MARVEL X	2284
北京新能源汽车股份有限公司	北汽新能源	EU5	4106
奇瑞新能源汽车技术有限公司	奇瑞汽车	奇瑞 eQ1	4111
联合汽车电子有限公司	上汽乘用车	荣威i6	2882
		荣威eRX5	1139
HYUNDAI MOBIS	东风悦达起亚	K5	4531
北京博格华纳汽车传动器有限公司	长城汽车	欧拉iQ	3021
	威马汽车	威马EX5	1357
蔚然(南京)动力科技有限公司	江淮汽车	ES8	3716

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

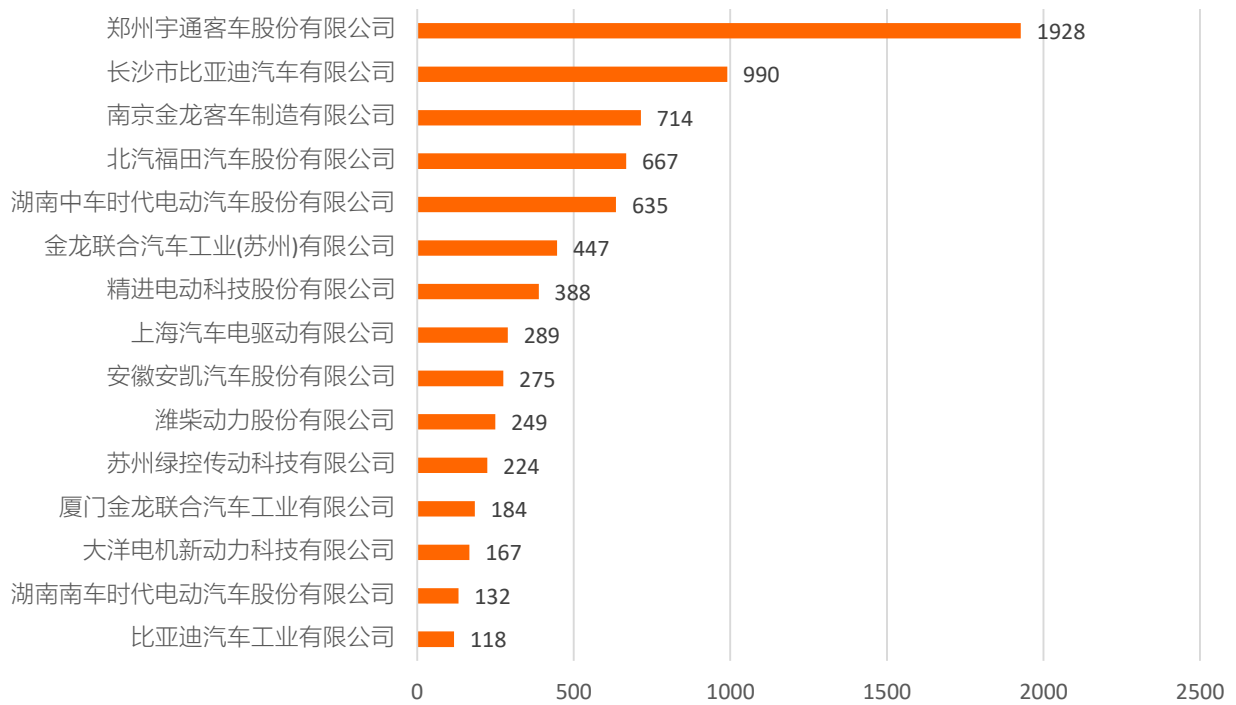
新能源客车方面，由于较早涉猎新能源领域，故大型客车生产企业均能够实现自主电机配套。

1月，新能源客车电机装机量Top15中，有10家为新能源客车企业自主配套，第三方供应商能够参与竞争的企业数量有限。

其中，新能源客车方面，郑州宇通、比亚迪、南京金龙、北汽福田和中车时代电动等均采用自主品牌电机配套，得益于自身新能源客车产量领先，当月电机装机量同样名列前茅。绝大多数新能源客车采用单电机模式，比亚迪孑然一身，采用双电机配套，故1月产辆排名第五的比亚迪新能源客车在电机装机量排名上可以名列前茅，仅次于宇通客车。

精进电动、上海电驱动和潍柴动力是三家闯入Top10的新能源客车领域第三方电机供应商，配套方面，精进电动为中通客车、东风汽车和东风特种车提供电机配套；上海电驱动在1月仅为上汽大通提供电机配套；潍柴动力为亚星客车和中通客车提供配套。

图47 2019年1月新能源客车驱动电机装机量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10 2019年1月新能源客车驱动电机装机量Top10配套车企

电机供应商	主要配套车企	电机装机量（单位：台）
郑州宇通客车股份有限公司	宇通客车	1928
长沙市比亚迪汽车有限公司	比亚迪	990
南京金龙客车制造有限公司	南京金龙	709
北汽福田汽车股份有限公司	北汽福田	667
湖南中车时代电动汽车股份有限公司	中车时代	495
金龙联合汽车工业(苏州)有限公司	金龙联合	349
精进电动科技股份有限公司	中通客车	338
上海汽车电驱动有限公司	上汽大通	289
安徽安凯汽车股份有限公司	安凯汽车	275
潍柴动力股份有限公司	亚星客车	237

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

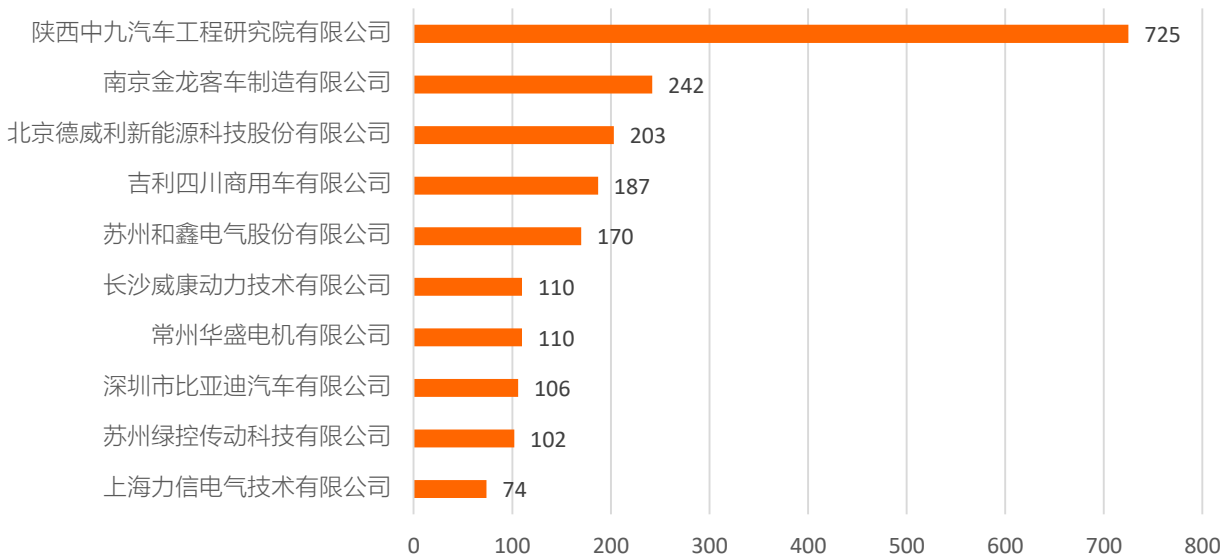
新能源专用车方面，与新能源客车行业恰恰相反，除个别同时涉足新能源客车或乘用车行业的企业外，其余绝大部分新能源专用车企业选择第三方电机供应商提供配套。

1月，新能源专用车电机装机量Top10中，仅有南京金龙客车、四川吉利商用车、深圳比亚迪3家为新能源专用车企业自主配套，其余均为第三方供应商。

其中，陕西中九汽车工程研究院为陕西通家纯电动物流车提供配套，得益于陕西通家在1月产量夺魁的优异表现，其供应商电机装机量同样排名领先。

Top10电机供应商中，苏州绿控为东风柳汽、福建龙马、徐州工程机械和中通客车提供电机配套；上海力信为北京汽车、北汽（常州）和中通客车提供配套，其余供应商均只为1家专用车生产企业提供电机产品配套。

图48 2019年1月新能源专车驱动电机装机量Top10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1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）
陕西中九汽车工程研究院有限公司	陕西通家	725
南京金龙客车制造有限公司	南京金龙	242
北京德威利新能源科技股份有限公司	新楚风汽车	203
吉利四川商用车有限公司	吉利商用车	187
苏州和鑫电气股份有限公司	奇瑞万达客车	170
常州华盛电机有限公司	山东昊宇	110
长沙威康动力技术有限公司	东风汽车	110
深圳市比亚迪汽车有限公司	比亚迪	106
苏州绿控传动科技有限公司	东风柳汽	96
上海力信电气技术有限公司	南京金龙	42

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

技术研判

电动汽车无线充电两强合体，充电无线化会加速吗？

提到电动汽车无线充电，很多人脑海里闪现第一家企业，可能是高通。他们的Halo无线充电技术，在电动汽车充电研发、应用上走在前列。

不过，2月11日，另一家电动汽车无线充电领导企业WiTricity宣布，收购了高通的Halo技术，包括此前高通的无线充电汽车客户，也转移给了WiTricity。

WiTricity和高通Halo两强合体，电动汽车无线充电会加速到来吗？

2月13日，《电动汽车观察家》在北京和WiTricity CEO亚历山大·谷森（Alex Gruzen）聊了一个小时。

谷森表示，在宝马首家商用无线充电之后，今明两年，又会有一两家车企将其商业化，而2021年之后则会有一波无线充电应用潮流。



亚历山大·谷森

1

源自MIT的技术

无线电力传输不是新鲜事。很多人在电影电视上，都看过一个叫特斯拉电圈的玩意儿。特斯拉全名尼古拉·特斯拉 (Nikola Tesla, 下图)，就是特斯拉电动汽车公司命名的由来。在19世纪90年代，特斯拉提出的无线电力传输构想和无线输电试验，实现了短距离无线传输电力。但这一传输模式并未被应用，而是沦为魔术表演一般的存在。



传说，将近100年之后的一天夜里，麻省理工大学（MIT）的教授Marin Soljatic穿着睡衣盯着自己在厨房柜台上的手机。这是那一个月中，Marin Soljatic第六次因为忘记给手机充电，而被不断发出的“哔~哔~”提示音吵醒。在那一刻，他想到，他家里到处都是电线、办公室也是。这个手机应该自己充电才对！要实现这一点，手机必须能够无线充电。于是他决定开始研究无线电力传输。

MIT teams behind witrlicity technology

✂ **The first experiment of witrlicity, the concept of wireless electricity, was conducted in the year 2006, by researchers from Massachusetts Institute of Technology. The Assistant Professor of this team of researchers was Marin Soljatic.**

✂ **2007: A physics research group, led by Prof. Marin Soljatic, at MIT, wirelessly power a 60W light bulb with 40% efficiency at a 2 meters (6.6 ft) distance using two 60 cm-diameter coils**



**The MIT team members are:
front row: Peter Fisher(left) and Robert Moffatt
second row: Marin Soljatic
third row: Andre Kurs(left), John Joannopoulos and
Aristeidis Karalis**

右下图中间者为Marin Soljatic

2007年，Marin Soljatic率领的团队，利用两个60厘米的线圈，点亮了间隔2米的60瓦灯泡。它的特殊之处在于，应用的是磁共振原理，两个线圈在频率一致情况下，实现了无线电能传输。

随后一家公司拿到了MIT无线充电技术的全部授权，公司名字就用了实现无线电力传输装置的名字：WiTricity。由于WiTricity的MIT技术背景，再加上团队后续10余年研发，已经掌握400余项全球专利，开始进入产品量产阶段，在各个领域进行商业化探索。

在这个契机，亚历山大·谷森在2014年加入担任CEO。他曾经在戴尔、索尼、康柏、惠普等公司工作，有30多年电子产品硬件经验。

两年前，谷森决定，WiTricity专注于电动汽车无线充电。他们进展迅速，和全球前10大汽车厂商中的9家建立了实质性合作关系。2018年第一款可以无线充电的量产车——宝马530e已经上市，保时捷也宣布将在2019年量产基于WiTricity技术的无线充电汽车。他们还透露，蔚来和小鹏汽车都已与其达成了合作。



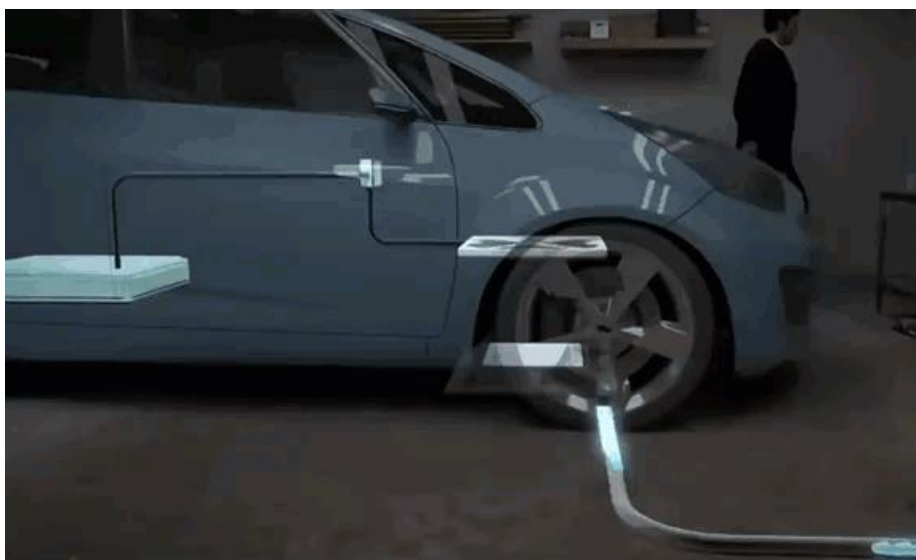
宝马是首家将无线充电商用的车企

2

WiTricity无线充电特点

在电动汽车无线充电之前，手机、电动牙刷等设备已经实现了无线充电。但这种无线充电所采用的技术是电磁感应式无线充电技术，充电设备必须精确摆放位置才能充电。

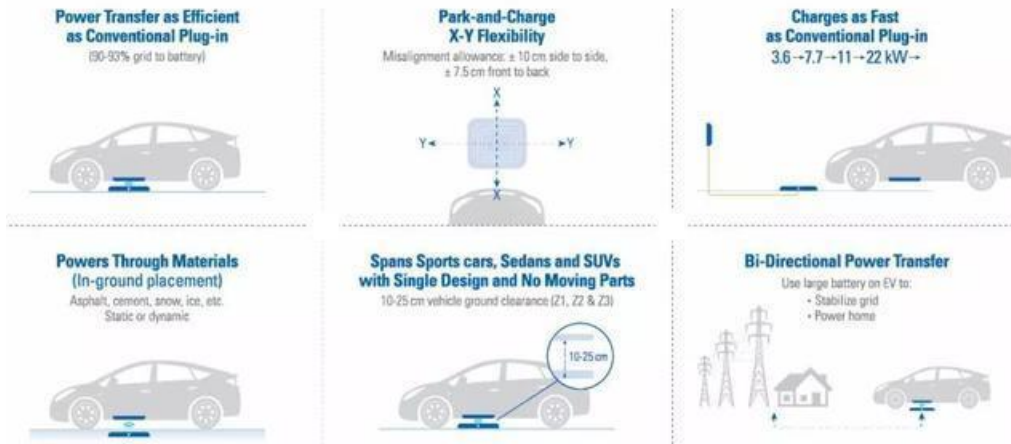
对于电动汽车无线充电而言，电动汽车底盘安装了电力接收线圈，只要停入安装了无线充电底座的停车位，车辆就可以自动开始充电。这种“无感”的充电体验相当美妙，但如果要车主非常精准地停车，那就没意思了。



电动汽车无线充电示意

谷森说，WiTricity的磁共振技术有更大的距离和位置容错空间。在距离上，无论是跑车还是SUV，只要距离充电底座之上10厘米到25厘米，都能充电。

WiTricity官网还介绍，电动汽车底盘的线圈也不用精确对准充电底座，在左右偏离10厘米、前后偏离7.5厘米范围内，电动汽车都能充上电。而且WiTricity的技术能够穿透木料或大理石等材料，这意味着充电底座可以埋入地面，更加美观。



WiTricity官网介绍

一般而言，磁共振无线充电比电磁感应式充电效率要低得多。但谷森明确说，他们的无线充电效率（从电网到电池）为90%-93%，和传统插电充电方式差不多。

这样的充电方式，会不会有辐射危险？谷森说，无线充电线圈发射的低频率磁场，其辐射强度和厨房的电磁炉差不多。

谷森认为，无论是私家电动车主，商业运营电动车队还是将来的无人驾驶车辆，都会对无线充电有巨大需求。

在运营车队方面，谷森说，商业运营车队的司机，有10%-20%在车辆电动化以后，会忘记给车充电，导致下一班司机无车可用。对于商业运营车队而言，利用无线充电将带来更好的回报。



WiTricity模拟出租车无线充电

对于无人驾驶汽车，由于无人操作，自然也需要无线自动充电。而在无人驾驶实现之前，无人停车会先实现，“到时候也没有人去插电，因此也需要无线充电技术”。在刚刚过去的美国CES展上，现代汽车演示了自动泊车+无线充电组合功能，采用的就是WiTricity的技术。

3

收购高通Halo

无线充电那么好，为什么电动汽车厂家不马上采用呢？

谷森说，建立统一的无线充电标准是大规模应用的前提。此前，一些汽车厂商和WiTricity合作，一些和高通合作。有些则在等待，让WiTricity和高通竞争，有了明确的方向之后再行动。

“我们抓住了机会，收购了高通的Halo，停止竞争，提供明确的答案给车企，并让市场更早进入。”谷森说。



高通Halo在日产Leaf上演示无线充电

高通和WiTricity两家都是与国际标准组织无线充电标准制定参与者。两家合并之后，标准的统一化将更为容易，充电设备在汽车厂商之间的互通性有了保证。

在中国，谷森认为，出台标准更为重要。“因为运营商们不希望无线充电设备只为宝马或者某个品牌服务，而是为任何在停车场充电的车服务。”

WiTricity大中华区总经理曹元荪透露，作为最早的外方代表，WiTricity已经和中国电动汽车无线充电标准制定组织合作了两年。

而谷森表示，就在2019年，很可能SAE制定的国际标准和中国的电动汽车无线充电国标，都将出台。

在此之后，他相信电动汽车无线充电将成为潮流。明后两年，将又会有一两家电动汽车企业将无线充电推向商用，而在2021年将有一波车企将无线充电商用。

《电动汽车观察家》此前和中国无线充电业者交流中的一个体会是，成本也是无线充电推广的障碍。对此，谷森说，并购高通Halo，另一个原因就是降低成本。“一方面我们有了更大的体量，另一方面我们有公用的零部件。我很有信心，当我们确定了标准，确定了产品规格之后，将会有巨大幅度的成本降低。”

在中国，电动汽车插电的车载充电机不过上千元。谷森表示，在2021年，车端的无线充电设备，价格将和车载充电机大致齐平。但在电源端，还将是充电桩的三倍。

但他认为，对于电动汽车充电而言，最大的成本是电网供电到停车位。在中国公共充电站的总体投资当中，无线充电设备成本的占比并不算大，因此不会是很大的障碍。

相对现在公共充电站直流快充为主的模式，无线充电的功率并不高，车主需要更长时间来充电。但是谷森认为，当更多的电动汽车上路以后，直流充电桩永远建不够。“我们的目标是，无论你在哪里停车，都能充电。”

4

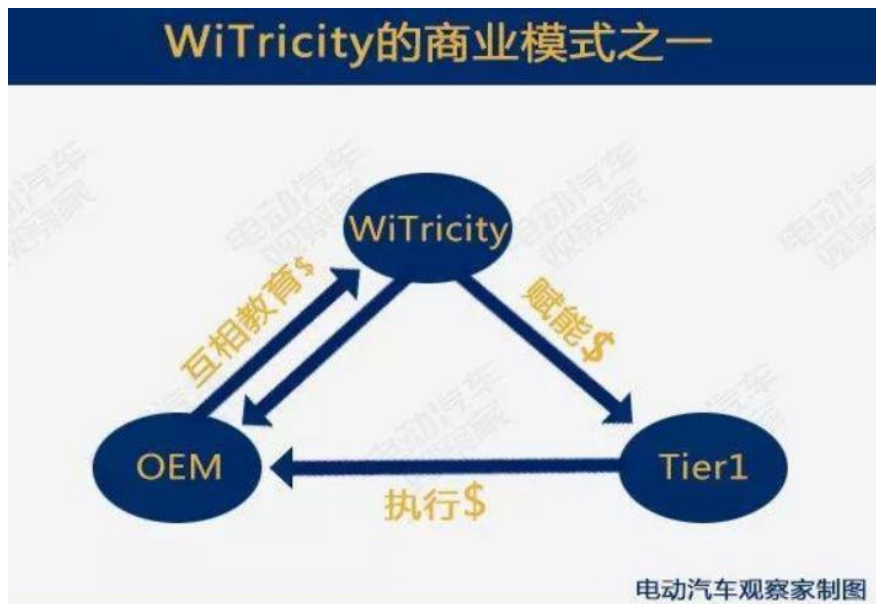
加快拓展中国市场

“周一宣布收购后，我马上就登上飞机来到了北京，尽快和顾客见面。”谷森表示，在收购高通之后，他们在中国市场会更加快速的发展。

“我们现在有两个tier1制造商已经在为车企提供产品；有个一家主流中国汽车公司在上海运营着使用我们的无线充电技术的车队；我们三个国外车企客户，其中一个有大量的产出。”

另外，他们也在和中国的充电运营商商讨合作，但目前还不到披露的时候。

WiTricity的商业模式比较独特，他们并非直接提供产品给厂家。谷森手绘了一张图来介绍他们的商业模式，我尝试复原如下图。



他介绍，WiTricity和汽车厂家间是互相教育的关系。汽车厂家提出需求；他们则告诉汽车厂商能做到什么。接收了需求之后，WiTricity赋能给供应商，而由供应商去真正执行产品的供应。目前，WiTricity给出的是11kw的无线充电解决方案，供应商可以定制为3kw或者7kw等产品。

WiTricity从汽车厂家直接赚钱的不多，但通过给供应商的技术授权，以及供应产品技术分成中获取更多回报。

到目前为止，WiTricity还未盈利，但已经累计创造了7000万美元的收入，大致和WiTricity募集的资金相当。也就是说，WiTricity一半自造血，一半靠融资。他表示，盈利还得几年。

谷森没有透露两家在中国已经供货的合作伙伴名称。但WiTricity官网显示，安洁无线获得了他们的技术许可。另外，万安科技和Evatran合作，也采用了WiTricity的技术。而Evatran是特斯拉的供应商。

WiTricity其实颇有中国色彩。2015年，致力于推动全球高科技产业与中国对接的海银资本就投资了他们。另外，光大控股、富士康、海尔也参与了投资。

在北京接受完一波媒体专访之后，谷森就将展开中国的客户拜访之旅。电动汽车无线充电时代能不能像他说的那样快速降临？

谷森说的一个现象可供参考：我看见的所有技术，一旦无线化，就将保持无线化，不会回去，像手机、网络。虽然刚开始的时候会有些混乱，但简易永远会胜出。电动汽车无线充电也将如此。

政策解读

“汽车下乡”要支持我国新能源汽车“弯道超车”

本文政策建议要点：

- 1、新一轮“汽车下乡”要将农民真正需要的产品卖给农民，而不要让库存车和落后产能搭上“汽车下乡”的政策便车。
- 2、我国新能源汽车产业发展还不稳固，可巧妙地将“汽车下乡”与新能源汽车产业政策相结合，找到适合中国新能源汽车的产业化、规模化的实践路径。
- 3、应分层施策，根据大中小城市及广大农村消费特征，制定有区别的基本推广政策，在广大农村地区“放水养鱼”，支持中低端紧凑车型，用天量的农村销售量做大产业规模，摊低单车的生产成本。
- 4、我国要将新能源汽车的发展成果也惠及农民，支持发展农民适用的电动乘用车和电动物流车，来替换低速电动车，将庞大的低速电动车消费群体转化为正规的汽车用户。
- 5、在适合推广新能源汽车的地区（笔者建议至少“秦岭-淮河”以南的广大南方地区），“汽车下乡”要只限推广新能源汽车，将传统燃油车型排除在外。

全文

1月29日，国家发改委等十部门印发《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(2019年)》【发改综合〔2019〕181号】，多措并举促进汽车消费，提出“老旧汽车报废更新、优化新能源汽车补贴结构、农村汽车更新换代”等措施。目前，相关配套政策有待进一步细化，新一轮“汽车下乡”政策将全面启动，国家发改委副主任宁吉喆表示，“支持居民合理消费、绿色消费、升级消费，汽车已经从城市进入乡村，现在制定这个政策鼓励农民的消费”。

一、新一轮“汽车下乡”，在实施过程中，是要将农民真正需要的产品卖给农民，而不要让“库存车”和落后产能搭上“汽车下乡”的政策便车。

我国在2009-2010年就已出台过一次“汽车下乡”政策。彼时，中国人均GDP刚刚迈上了4500美元（2010年），汽车消费开始普及进入家庭，国家支持农民购买农用汽车，配合购置税优惠政策，“对购买1.3升及以下排量的微型客车，以及将三轮汽车或低速货车报废换购轻型载货车的，给予一次性财政补贴”，解决农民交通出行问题。

而从施行效果看，上一轮“汽车下乡”有效地促进了小排量汽车和自主品牌汽车发展，促进农村交通工具的更新换代。但也存在一些需要改进的地方，比如，主推的微型客车因“整车质量轻、变速箱速比小、轮胎阻力小”，正常行驶维持在80-90公里的时速，难以满足五星级碰撞的安全标准，不适宜长期在高速公路上行驶，被诟病为低端产品。而且售后服务网点较少和布局不合理，农民购车之后用车和修车困难。

而2019年新一轮“汽车下乡”，中国人均GDP将迈上1万美元，汽车市场开始进入普及后期，消费格局已从“增量扩张”向“存量更新”转变，主力市场从一、二线城市逐步转移到三、四线城市及广大农村，大部分农村家庭已有了第一辆小汽车。因此，新一轮“汽车下乡”不仅是普及汽车使用，还要提升驾驶品质和产品质量。2019年新一轮“汽车下乡”将乘用车作为支持对象，是支持农民消费升级的政策回应：“有条件的地方，可对农村居民报废三轮汽车，购3.5吨及以下货车或1.6升及以下排量乘用车，给予适当补贴”。

新一轮“汽车下乡”的相关政策，需要结合中国农村实际情况，尤其要摒弃“汽车下乡”卖的是低端产品的主观偏见，挖掘农民汽车消费需求，将农村需要的产品，纳入到推广目录和补贴清单。

全国汽车销量出现了近30年来的首次下滑，中国汽车工业协会数据，2018年中国汽车销量2808万辆，同比下降2.8%。乘用车降幅明显，乘汽联统计，2018年广义乘用车零售销量2272万辆，同比减少6%，12月的销量同比减少19%。

传统汽车企业库存高企，2019年执行“汽车下乡”政策，尤其要警惕其成为传统企业去库存的出口，将质量达不到预期的产品卖给农民，浪费了国家有限的财政资源，又伤害了农民的感情，丧失对政策的信任。中国汽车流通协会数据显示，2018年12月，国内汽车经销商库存预警指数为66.1%，同比上升18.33%，连续第12个月位于警戒线之上。

因此，在具体政策实施中，“汽车下乡”要将农民真正需要的产品销售给农民，不要让落后产能搭上“汽车下乡”的便车，这样就会维持传统汽车企业的短暂虚假繁荣，还影响汽车行业去产能效果，应该退出的产能难以彻底退出。

二、新一轮“汽车下乡”，在实施过程中，要巧妙地与新能源汽车产业政策相结合，找到中国新能源汽车产业化、规模化的实践路径。

发展新能源汽车是国家战略，中央坚决推进新能源汽车产业，除了大笔财政补贴之外，还有免购置税、免车船税、免消费税、低税率企业所得税等大批优惠政策。举全国之力，新能源汽车发展才刚刚取得一定的优势，努力培育形成全球第一大新能源汽车市场，据统计，2018年中国新能源汽车产销量分别完成127万辆和125.6万辆，工信部预计2019年有望能够突破150万辆。也凭此，形成了一批比亚迪、北汽等新能源汽车整车品牌；形成了动力电池、驱动电机、整车智能系统等一批先进新能源汽车产业集群。

但我们要清晰地认识到，新能源汽车技术发展相当快，2018年美国的发展优势在逐步扩大，美国新能源汽车的产业规模化有着明显优势。

一是美国新能源汽车的市场规模在快速扩张，未来数年，增速都有可能超过中国。2018年，美国新能源汽车销售量36.08万辆，同比增长81%，高于我国增速（61.7%）。而且，全球传统汽车企业巨头大幅投资新能源汽车项目，大众、奥迪、宝马、通用、丰田等企业项目投产，据统计2019-2020年，10家主流车企计划发布超过120款新能源汽车，到2025年目标销量合计超过1200万辆。

二是虽然2018年美国新能源汽车市场销量仅是中国销量的28%，但其规模效应和品牌效应，均有明显优势。其一，产业规模效应，2018年特斯拉产业化成功孵化Model 3车型，全球销量达到了惊人的145846辆，这一销量已经和畅销燃油车型相当。由是，美国企业成功推动全球电动汽车产业，进入了可与传统汽车相媲美的规模化发展阶段。而且，特斯拉Model 3大量订单在手，未来的产业规模将持续扩大，据报道，截止到2018年6月30日，剩余未交付的Model 3订单量大约为42万左右，最新消息，特斯拉预计在2019年年底之前上海的超级工厂将生产Model 3，月产量1万2千辆。相比之下，2018年我国销量最大的北汽EC系列的销售规模是9万辆，荣威Ei5销量5.82万辆，比亚迪新能源旗下的秦、唐、宋、元等车型的销量在3、4万量之间，国内没有一款车型的市场占有率超过7%以下，而特斯拉Model 3一款车型在美国市场的占比近4成。其二，产品品牌效应，特斯拉有着巨大的粉丝效应，而且仅看价格，最便宜的Model 3，美国市场售价4.5万美元，而北汽EC系列的到手价格仅5.98万人民币，经过测算，仅相当于Model 3价格的20%。

中国新能源汽车产业发展还不稳固，随着外资品牌在中国投产，新能源汽车技术路线在摇摆当中，当前以‘纯电驱动’为国家战略的中国新能源汽车路线，亟待找到推动中国新能源汽车产业规模化的发展路径，以巩固十多年来多届政府支持新能源汽车产业而得来的不易成果。

由此看，新一轮“汽车下乡”支持新能源汽车产业，下一步有三个工作要做：

第一个工作，推动新能源汽车下乡，要发挥农村海量级别的消费规模效应，提升新能源汽车产业的成熟程度，实现全产业链降成本。

新能源汽车与同档次的燃油车相比，整车制造方面造价高昂，有着至少五到十万的制造成本差距。目前正值新能源汽车产业化的关键阶段，当前任务是找到适合中国国情的新能源汽车发展路径，能够通过规模化生产来降低电动汽车的制造成本。

中美两国的新能源汽车消费存在巨大差异。美国以特斯拉为代表的高中端车型，占据美国市场的主流车型，2018年特斯拉在美国市场销量18.9万辆，在美国新能源汽车占比达到52.4%。中美两国的国情不同，中国人均GDP还不足一万美元，自然与人均6万美元的美国截然不同，回顾历史数据，2017年中国销售A00级电动汽车297834辆，占全年电动汽车总量的68%。在补贴新政引导下，A00级电动车销量占比出现较大幅度下滑，据第一电动不完全统计，A00级纯电动车2018年上牌量21.6万辆，占比34.4%。

同样，国内大中小城市及农村的新能源汽车消费差异也相当大。其中，一、二线城市的中高端车型购买量占比呈现明显上升态势；而三、四线及广大农村，以中低端的紧凑型车型为主，尤其A00级车型拥有较大的发展空间。例如，销量最大的北汽新能源EC，宁波、济宁、临沂等三、四线城市及农村地区，占有8成的上牌量。

个人认为，我国推广新能源汽车，应分层施策，依据不同层次消费群体的特征，制定基本的新能源汽车产业推广政策，由此，2020年全国推广200万辆的目标将轻松可破，甚至实现400万辆乃至更高的销量。

那么，如何分层施策：一是在一二线城市主推长续航、高扭矩的中高端新能源汽车，利用高端市场来开发和追踪动力电池、电机、电控、智能系统等全球前沿技术，这也是我国政府当前一直在坚持推动的新能源汽车产业扶持政策方向，现在只需要我国政府延续既有政策轨迹即可。

二是在三四线及广大农村，要“放水养鱼”，结合“汽车下乡”政策，支持中低端的紧凑型车型，用天量的农村需求，做大产业规模，从而提高新能源汽车产业成熟程度，摊低单车的制造成本。具体看，可以考虑培育形成A00级电动车，以天量的三四线和农村人口消费，突破新能源汽车产业链的规模化应用瓶颈。

A00级电动车在中国农村具有广大的消费基础，电动汽车在农村使用，没有城市停车位紧张、充电桩建设费用高等弊病，农民从自家院子扯电线就可充电。一个电动汽车经销商表示，“这类消费者的活动半径很短，基本就是从村头到村尾，路上还能两块钱捎上一个人，充电就在自家院子里，十分方便，A00级车对他们完全足够了”。

第二个工作，推动新能源汽车下乡，要将我国新能源汽车发展成果来惠及农民，替换低速电动车，支持农民用车升级。

广大农村具有成熟的新能源汽车推广土壤，尤其山东、河北、河南、江苏等广大农村地区（仅山东省在2018年的低速电动车生产量达到了69.59万辆）。大多数低速电动车都是无牌照、安全无保障，用户体验不好。因此，推动新能源汽车下乡，本身就有个重要使命，就是推动庞大的低速电动车消费群体转化为正规的汽车用户，既能破解国内交通领域日益严重的“低速电动车安全隐患”，未来电动汽车企业做大之后，还能为政府提供稳定的税源保障。推动新能源汽车下乡，既促进农村地区出行方式的提升，还可以成为实现我国汽车产业弯道超车，发展新能源汽车的重要措施。

此外，我们要满足农民运输用车需求，要支持开发电动物流车辆。在当前技术和成本层面，还不是发展电动卡车的最佳时机，但可开发一些电动皮卡、电动厢式货车，用于农民生活物流用途。

当前，制约新能源汽车发展的体制机制问题还是比较多的，为支持新能源汽车更好地“下乡”，还要出台配套政策，比如新能源汽车保险、新能源汽车驾照。目前，新能源汽车保险昂贵，性价比不高，由于作为主要部件的动力电池并不在保险范围之内，保险购买支付额度比实际享受到的服务，价格至少要高出30%，建议金融保险部门加快推出“新能源汽车保险”，切实降低消费敏感的A00等中低档车型消费者的负担；此外，建议交管部门推出专用的新能源汽车驾照，在自动挡科目基础上，利用电动车便捷性优点，优化考试流程，严控新能源汽车驾照考试费用（参照C1驾照费用的70%），将大批低速电动车违法驾驶员纳入到合法渠道中来。

第三个工作，推动新能源汽车下乡，要在适合推广新能源汽车的地区（笔者建议至少“秦岭-淮河”以南的南方地区），“汽车下乡”政策要只限使用新能源汽车。

新一轮“汽车下乡”重点支持3.5吨及以下货车或1.6升及以下排量乘用车。我们应将新能源汽车明确纳入到“汽车下乡”中来，在适宜地区大力推广新能源汽车（包括乘用车和电动物流车）。具体看，建议在“汽车下乡”板块“促进农村汽车更新换代”部分，要求在“秦岭-淮河”以南的广大地区，“汽车下乡”仅限支持新能源汽车车型。

为什么“秦岭—淮河”以南地区，“汽车下乡”就可以仅限于新能源汽车？因为“秦岭-淮河”以南地区的1月平均气温在0°C以上，冬季基本不结冰，适宜电动汽车的使用。那么，“秦岭—淮河”以北地区，如何推广新能源汽车？这就需要考虑气温变化对新能源汽车使用的影响，可要求“秦岭-淮河”以北地区推广的车型加装车辆热管理设备（目前技术主要有PTC电加热方式、燃油加热方式），选配不同类型的新能源汽车热管理组件：“秦岭-淮河”以南地区的用户不必装电加热设备；“秦岭-淮河”以北、黄河中下游以南及南疆地区，需要选装PTC电加热设备；在东北、内蒙古及北疆地区选装燃油加热设备。

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

王女士

电话：13822103604

邮箱：wanglixu@d1ev.com

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。