

2019

新能源汽车行业月报

New Energy Automobile Industry Monthly Report

2019.4

目录

观点	3
大事	4
市场解析	6
新能源汽车产业整体：新能源汽车增速放缓，同比增长18.1%	6
新能源乘用车：4月销量同比增长28.2%，合资品牌助力插混市场走强	10
新能源客车：今年首次出现产量同比下滑	24
新能源专用车：产销同比均下滑，产量下滑超五成	31
全球新能源乘用车市场	34
动力电池：4月装机量5.386GWh，同比增长43.4%	40
驱动电机：乘用车高增长，装机量翻番	43
技术研判	48
外媒：中国取得关键技术突破，锂电池成本有望降至历史新低	48
政策解读	50
充电桩企困局：补贴发放不及时，申请过程出“乌龙”	50
联系我们	53
北京智电未来信息科技有限公司	53

观点

5月29日，第六届国际智能网联汽车技术年会在北京亦创国际会展中心盛大开幕。本届年会由中国科学技术协会支持，中国汽车工程学会、清华大学苏州汽车研究院、国汽（北京）智能网联汽车研究院有限公司、北京经济技术开发区联合主办。本期观点，特辑录部分参会嘉宾部分语录，以飨读者。



清华大学教授、国汽智联汽车研究院首席科学家李志强：下一步智能网联汽车相关法规及标准需要健全加强，形成智能网联汽车的中国方案，构建智能网联汽车自主技术创新体系，构建适应中国方案的价值链、技术链、产业链，推进智能基础设施建设，完善智能网联通信环境，加强监管保障车辆运行安全和国家信息安全，统筹推进智能网联汽车测试、示范应用和产业推广，构建智能网联汽车与智能交通、智慧城市深度融合生态。



北汽集团董事长徐和谊：聚焦产业到生态的衔接。从供给端来看，在智能化与网联化的驱动下，汽车产业生态正在动态重构。汽车产业链与信息、通讯、互联网等产业链的深度融合，正在形成史无前例的全新业态。从需求端来看，制约自动驾驶走向规模化、普及化应用的关键因素之一就是广泛、持续的市场接受度，也就是消费生态的建立。



大众集团研究所自动驾驶负责人Helge Neuner：任何一个智能化的功能都应该通过充分的测试验证，仿真到道路，前提是确保安全，智能化的目标就是应该让驾驶更安全，所以我们一切的研发、测试、应用手段要确保安全，在这个过程当中希望各界携手合作。



丰田汽车领域长、丰田研究所先进技术开发公司CTO鯉渊健：据统计，全球每年有330万人死于汽车事故，研发自动驾驶有助于实现零事故，推动汽车驾驶安全。e-Palette是丰田全新开发的移动平台，将为未来提供出行和各种需求，这个理念的提出，相信在今后智能网联汽车发展历史当中会是一个里程碑性质的事件。



美国加州车辆管理局前局长Jean Shiimoto：美国加州应该说是全球智能网联新技术测试示范、应用最早、规模最大的区域，加州车辆管理局在中间应该说起到了巨大的推动和领导作用，自动驾驶汽车技术仍然面临巨大的挑战，需要广大消费者接受自动驾驶技术，信任这项技术。

大事

● 6月1日起我国对美商品加征关税，涉及多种汽车相关商品

国务院关税税则委员会13日发布公告，2019年5月9日美国政府宣布，自2019年5月10日起，对从中国进口的2000亿美元清单商品加征的关税税率由10%提高到25%。美方上述措施导致中美经贸摩擦升级，违背中美双方通过磋商解决贸易分歧的共识，损害双方利益，不符合国际社会的普遍期待。为捍卫多边贸易体制，捍卫自身合法权益，中方不得不原产于美国的部分进口商品调整加征关税措施。



国务院关税税则委员会发布公告决定对原产于美国的部分进口商品提高加征关税税率

2019年5月13日 来源：国务院关税税则委员会办公室

2019年5月9日，美国政府宣布，自2019年5月10日起，对从中国进口的2000亿美元清单商品加征的关税税率由10%提高到25%。美方上述措施导致中美经贸摩擦升级，违背中美双方通过磋商解决贸易分歧的共识，损害双方利益，不符合国际社会的普遍期待。为捍卫多边贸易体制，捍卫自身合法权益，中方不得不原产于美国的部分进口商品调整加征关税措施。

的75%。2017年，公司归母净利润共40.66亿，收政府补助12.76亿，占利润的31%。以刚刚收到的34.58亿元来看，差不多能抵全年净利润了。

● 起售价32.8万元/续航460km 特斯拉国产Model 3开启预售

5月31日，特斯拉公司宣布将在中国上海超级工厂生产Model 3标准续航升级版车型，并正式开放车辆预订，订金为20,000元人民币。Model 3标准续航升级版（特斯拉中国）续航里程为460公里（NEDC预估），起售价为人民币328,000元，预计交付时间为6至10个月。



● 雷诺集团并购江铃新能源汽车股份

5月20日，江西发布消息：法国雷诺10亿人民币并购江铃新能源汽车，目前已签约。2018年12月20日，雷诺集团和江铃集团宣布，就进一步拓展中国新能源汽车市场达成合作协议。雷诺集团将通过增资方式，成为江西江铃集团新能源汽车有限公司的重要股东。江铃新能源为江铃汽车集团公司的子公司。未来，雷诺集团将提供更多的资源支持，进一步推动江铃集团新能源的发展。

● 长安汽车关停140万台产能 将代工新势力电动车

从长安汽车内部了解到，长安汽车即将与绿驰汽车举行战略合作签约仪式，双方将联合制造一款电动车。这也意味着绿驰即将通过长安“代工”的方式解决“造车资质”问题，不过这也反向说明，长安尽管在过去三年时间淘汰了140万辆产能，但其产能过剩问题仍未得到有效解决。

● 比亚迪收到新能源补贴34.58亿，可抵近一年利润

5月22日，比亚迪对外通告，控股子公司比亚迪汽车工业有限公司收到国家新能源汽车推广补贴34.58亿元，其中2016年度新能源汽车补助清算和补充清算资金31.26亿元，2017年度补充清算资金3.32亿元。据媒体报道显示，比亚迪历年来的收入构成中，政府补助都占较大比例。2018年，比亚迪实现归母净利润27.8亿，当年收到政府补助20.73亿，占利

● 丰田共享第三手棋：投资滴滴500亿日元

5月29日，有外媒消息称，日本丰田将通过汽车租赁公司投资滴滴，投资金额大约为500亿日元(约合4.57亿美元)。对此，有声音指出，丰田此举将旨在将自身转变为提供与移动出行相关服务的“移动公司”，并将其作为丰田在中国市场的主要立足点。

据悉，新的合资企业将购买丰田汽车并将其借给滴滴司机，而丰田的经销商则负责汽车维修。丰田还将考虑在2020年或之后提供当地生产的电动汽车，值得注意的是，滴滴已经与丰田正在开发电动汽车业务开展合作。



● 广东响应国家促消费政策松绑汽车限购

5月28日，广东出台《广东省完善促进消费体制机制实施方案》，提出了九方面29条具体举措，稳定改善消费预期，营造良好消费环境，促进形成强大统一市场。从《实施方案》内容来看，最大亮点便是汽车！汽车领域主要针对新能源汽车、汽车消费环境、二手车市场等方面进行了系统性优化，包括提出逐步放宽广州、深圳两地汽车摇号和竞拍指标；珠三角区域内允许互迁，在一定过渡期内用车排放限值可执行国五标准。

● 蔚来获100亿人民币投资，ES6量产下线

5月28日，造车新势力蔚来汽车对外公布称，获得100亿人民币投资。同在此日，蔚来汽车第二款量产车型ES6正式在合肥工厂量产下线，新车将于6月开启第一批交付。



● 车辆购置税新规7月起实施：按裸车成交价交税 买车成本降低

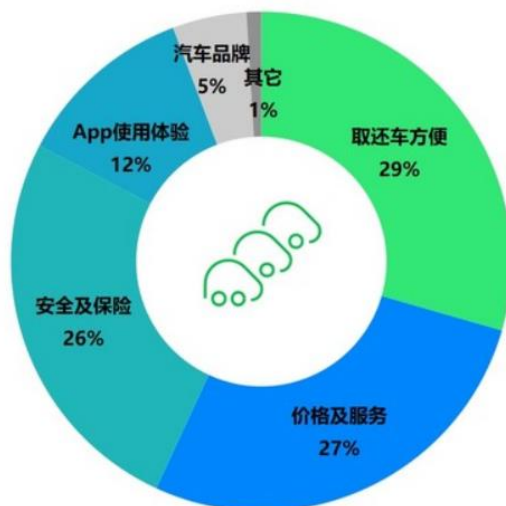
为贯彻落实《中华人民共和国车辆购置税法》，财政部、国家税务总局日前发布公告，明确关于车辆购置税有关具体政策。公告自2019年7月1日起施行。根据公告，纳税人购买自用应税车辆实际支付给销售者的全部价款，依据纳税人购买应税车辆时相关凭证载明的价格确定，不包括增值税税款。而在此之前，纳税人购买自用的应税车辆的计税价格，为纳税人购买应税车辆而支付给销售者的全部价款和价外费用，不包括增值税税款。

● 大众投10亿欧元建电池厂

5月14日，全球最大汽车制造商之一的大众汽车集团在德国狼堡（沃尔夫斯堡）做出了对其非常重要的决策，大众将与其合作伙伴在欧洲共同建立电池生产工厂。为此，大众汽车集团监事会在当日会议上批准了约10亿欧元（约合人民币77亿元）的投资，并计划将该工厂建在德国下萨克森州（萨尔茨基特）。

● 调查显示用户体验不佳或将阻碍共享汽车进一步普及

5月15日，J.D.Power（君迪）发布的2019年中国消费者共享汽车使用情况调查报告显示，中国消费者对共享汽车领域的分时租赁服务处于“尝试期”，品牌忠诚度不高；实际使用过程中用户体验不佳，可能成为分时租赁服务进一步普及的阻碍。



市场解析

新能源汽车产业整体：新能源汽车增速放缓，同比增长18.1%

●市场走势

根据中汽协数据，2019年4月，新能源汽车产销分别完成10.2万辆和9.7万辆，比上年同期分别增长25.0%和18.1%。其中纯电动汽车产销分别完成8.2万辆和7.1万辆，比上年同期分别增长28.2%和9.6%；插电式混合动力汽车产销分别完成2.0万辆和2.6万辆，比上年同期分别增长13.6%和50.9%；燃料电池汽车产销分别完成9辆和7辆，比上年同期分别下降84.5%和87.5%。

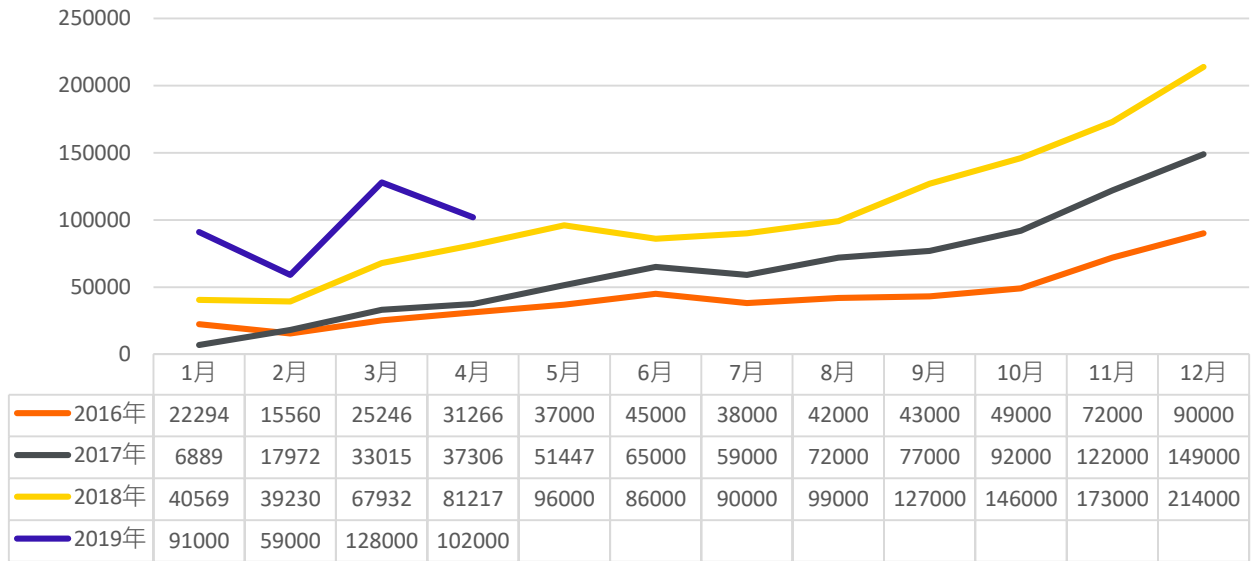
表1 2019年3月新能源汽车产销结构及增速

产量								
	1月	2月	3月	4月	累计	环比增长 %	同比增长 %	同比累计增长 %
汽车总体 (万辆)	236.5	141.0	255.8	205.2	838.9	-19.8	-14.5	-11.0
乘用车 (万辆)	199.5	114.0	209	166.0	688.8	-20.5	-17.0	-13.6
商用车 (万辆)	37.0	27.0	46.8	39.2	150.1	-16.4	-1.8	3.1
新能源汽车 (万辆)	9.1	5.9	12.8	10.2	36.8	-11.9	25.0	58.5
新能源汽车乘用车 (万辆)	8.2	5.6	12.1	9.4	34.0	-13.5	35.3	65.1
纯电动 (万辆)	5.9	4.1	9.4	7.5	26.1	-13.7	41.1	76.4
插电式混合动力 (万辆)	2.2	1.5	2.8	1.9	7.9	-12.4	16.6	36.4
新能源汽车商用车 (万辆)	0.9	0.3	0.7	0.7	2.8	13.0	-36.0	5.7
纯电动 (万辆)	0.8	0.3	0.6	0.7	2.5	13.0	-34.1	3.5
插电式混合动力 (万辆)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	29.0	-62.7	33.8
销量								
汽车总体 (万辆)	236.7	148.2	252	198.0	835.3	-21.4	-14.6	-12.1
乘用车 (万辆)	202.1	121.9	201.9	157.5	683.8	-22.0	-17.7	-14.7
商用车 (万辆)	34.6	26.2	50.1	40.6	151.6	-19.0	0.1	1.5
新能源汽车 (万辆)	9.6	5.3	12.6	9.7	36.0	-14.8	18.1	59.8
新能源汽车乘用车 (万辆)	8.5	4.9	11.8	9.0	33.0	-15.7	24.7	66.4
纯电动 (万辆)	6.5	3.7	8.9	6.4	25.0	-23.9	15.8	75.3
插电式混合动力 (万辆)	2.0	1.3	2.9	2.5	8.0	15.4	54.4	43.5
新能源汽车商用车 (万辆)	1.1	0.4	0.7	0.7	3.0	-1.7	-28.7	11.4
纯电动 (万辆)	1.0	0.3	0.7	0.7	2.8	2.5	-26.9	8.8
插电式混合动力 (万辆)	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	-50.4	-53.5	49.4

数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

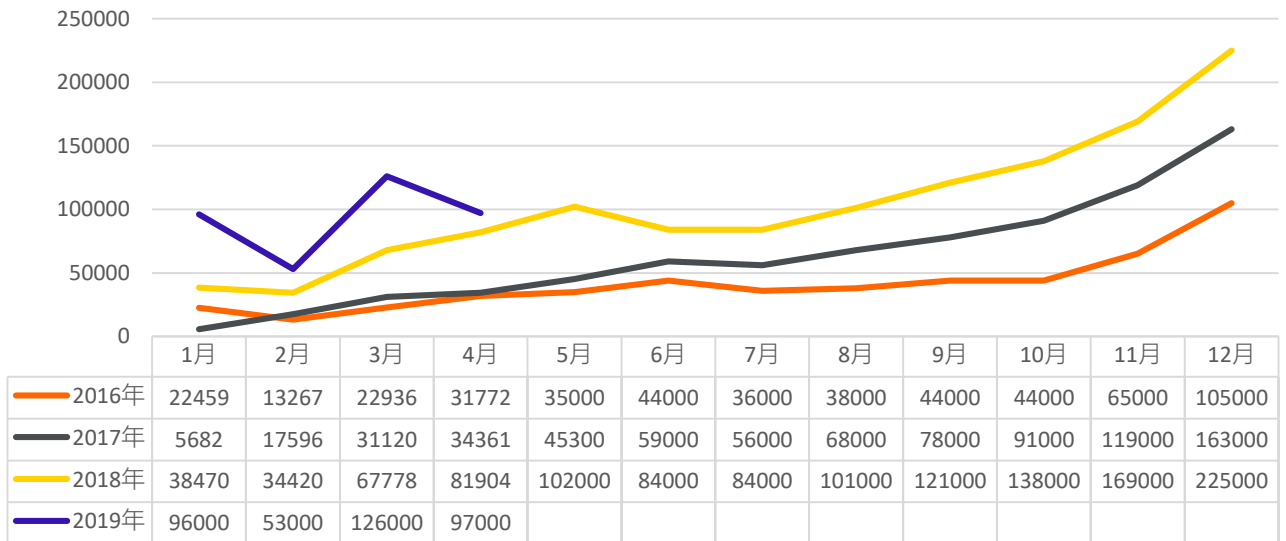
中汽协会秘书长助理陈士华表示，从4月完成情况看，行业产销整体下降的趋势比1-3月没有有效缓解。尽管3月产销同比下降幅度比前2个月有收窄，但3月是一季度末的一个月份，企业有业绩考核需求，生产和批发有冲量的情况出现。

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)

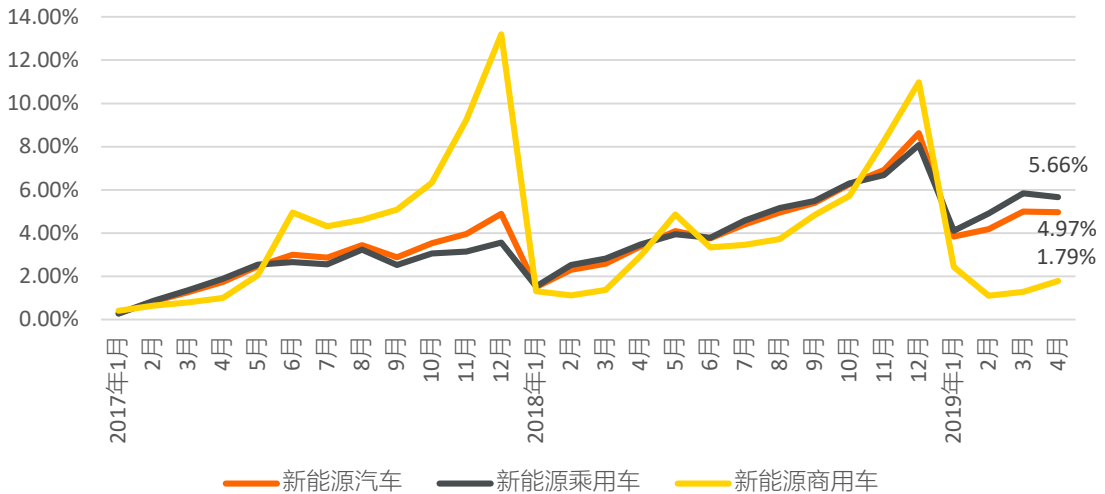


数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

1-4月，新能源汽车产销分别完成36.8万辆和36.0万辆，比上年同期分别增长58.5%和59.8%。其中纯电动汽车产销分别完成28.6万辆和27.8万辆，比上年同期分别增长66.1%和65.2%；插电式混合动力汽车产销分别完成8.1万辆和8.2万辆，比上年同期分别增长36.3%和43.7%；燃料电池汽车产销分别完成237辆和230辆，比上年同期分别增长154.8%和289.8%。

4月，汽车产销同比降幅扩大，产销量分别完成205.2万辆和198万辆，比上月分别下降19.8%和21.4%，比上年同期分别下降14.5%和14.6%，同比降幅比上月分别扩大11.7和9.4个百分点。对于4月汽车产销量下降幅度扩大的原因，中汽协副秘书长师建华做出如下分析：首先，当前市场低迷主要由消费信心不足所致；此外，现阶段正处于国五国六标准切换时期，消费者对汽车购买的观望情绪明显。

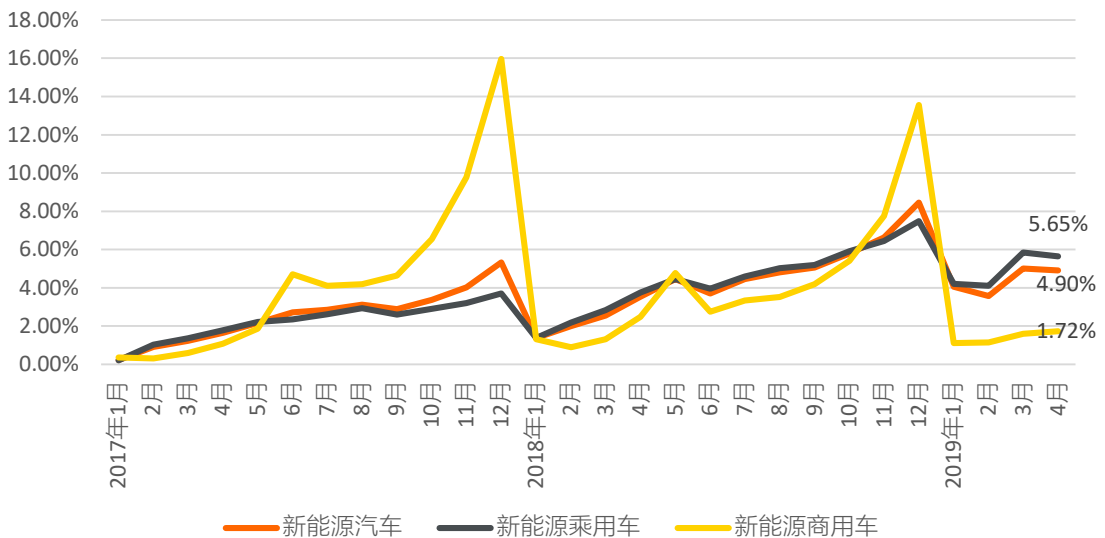
图3 2017-2019年国内新能源汽车产量占汽车总产量的月度比重走势



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

产量方面，新能源汽车和新能源乘用车的渗透率分别为5.66%和4.97%，与3月相比略微下跌，与去年同期相比均上升了约2个百分点。新能源商用车方面，渗透率为1.79%，相比2月上升了0.51个百分点，比去年同期下跌了1.15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



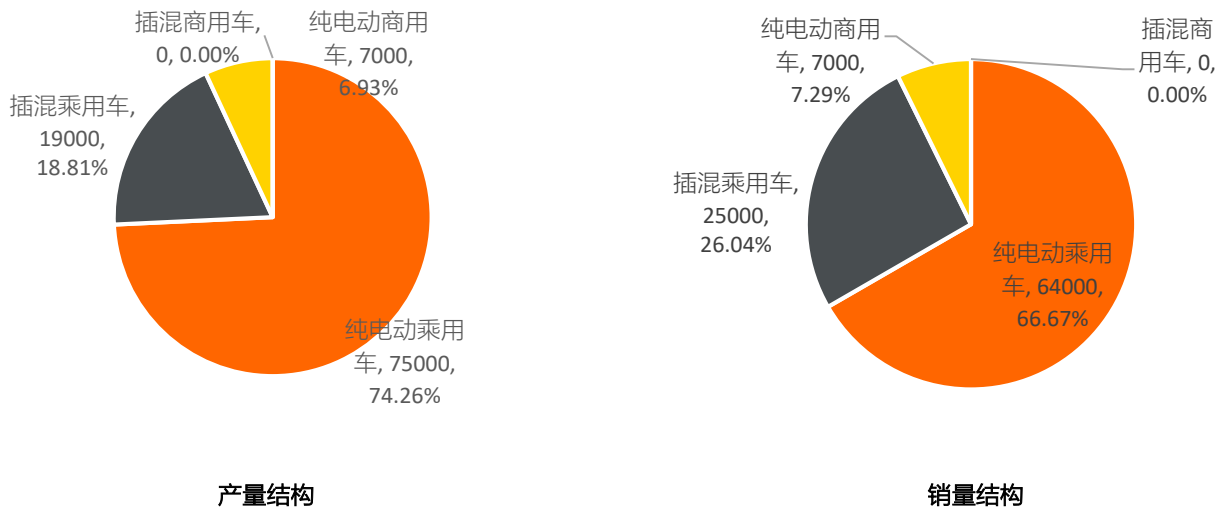
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

销量方面，同样出现渗透率下跌态势。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4.9%、5.65%和1.72%。

●市场结构

从动力结构上来看，纯电动汽车产销分别完成8.3万辆和7.1万辆，比上年同期分别增长96.2%和83.4%；插电式混合动力汽车产销分别完成2.8万辆和3万辆，比上年同期分别增长65.5%和91.5%。

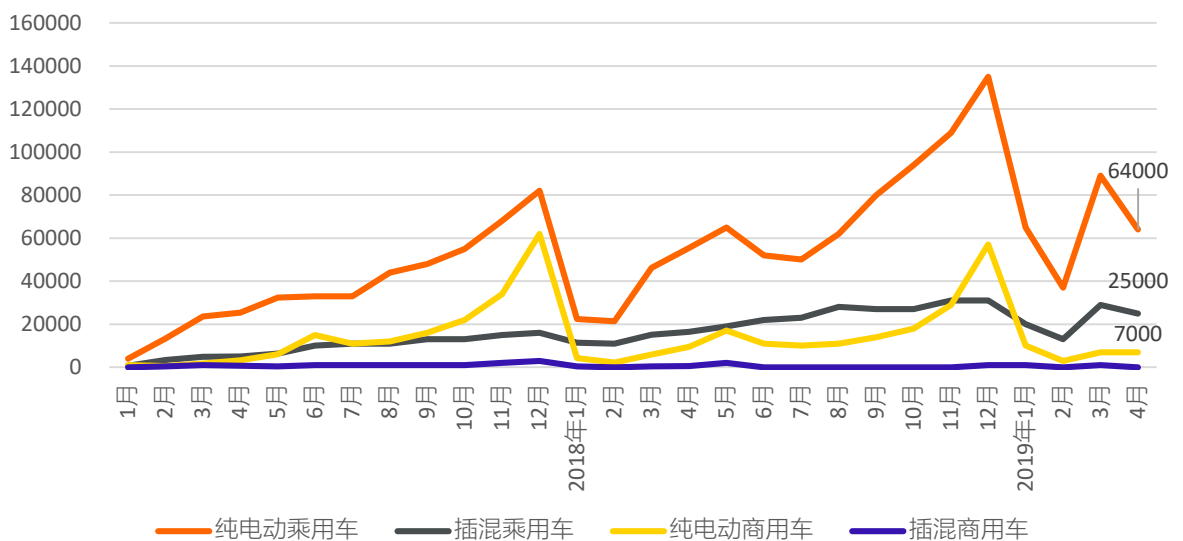
图5 3月份新能源汽车细分板块产销量结构（单位：辆）



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

根据中汽协数据，2019年1-4月，新能源汽车走出了“一波三折”的走势，中汽协副秘书长助理许海东表示，政策补贴退坡，新能源汽车发展进入平稳期，近期发生的起火事件对消费者购买信心也有一定影响，但随着技术进步，安全问题有望逐步得到解决，新能源汽车行业前景向好。

图6 2017年-2019年历月不同类型新能源汽车销量走势（单位：辆）



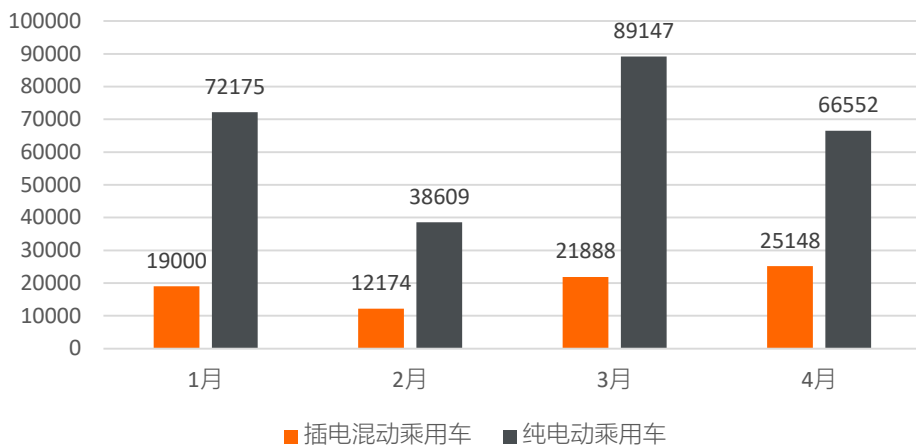
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

新能源乘用车：4月销量同比增长28.2%，合资品牌助力插混市场走强

●整体市场

根据乘用车厂家批发销量数据，4月新能源狭义乘用车批发销售9.17万台，同比增长28.2%，相对于传统乘用车的增速-17%看，新能源车表现较强，这是新能源乘用车逐步摆脱政策依赖的较好体现。2019年1-4月新能源乘用车销量达34.5万台，同比增长83%。

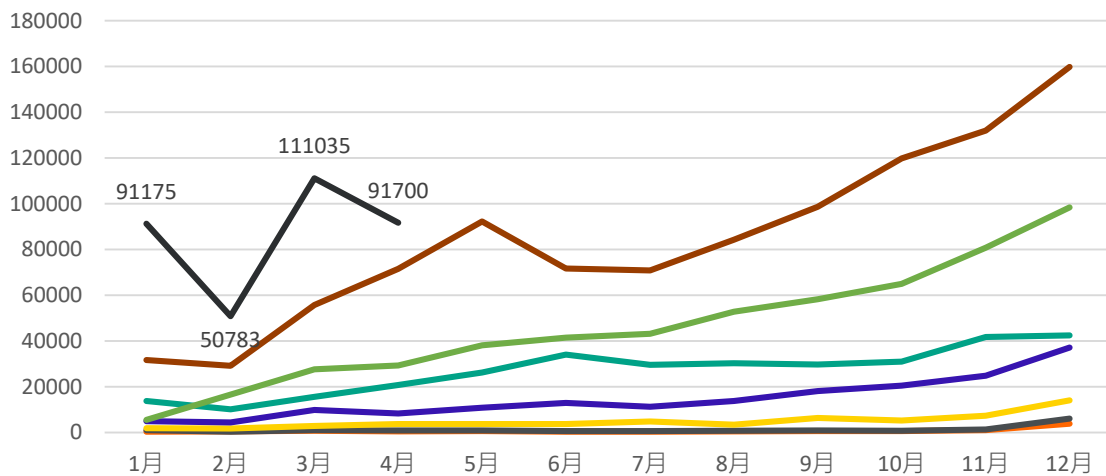
图7 2019年历月新能源乘用车销量（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

2019年新能源车走势呈现在高位波动的新局面，从前几年的简单的年初前低后高走势，逐步演变成补贴驱动下的波浪走势。

图8 2012年-2019年历月新能源乘用车销量走势（单位：辆）

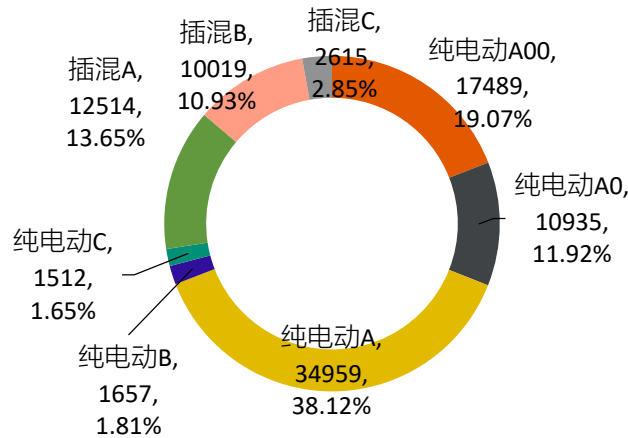


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

●车型结构

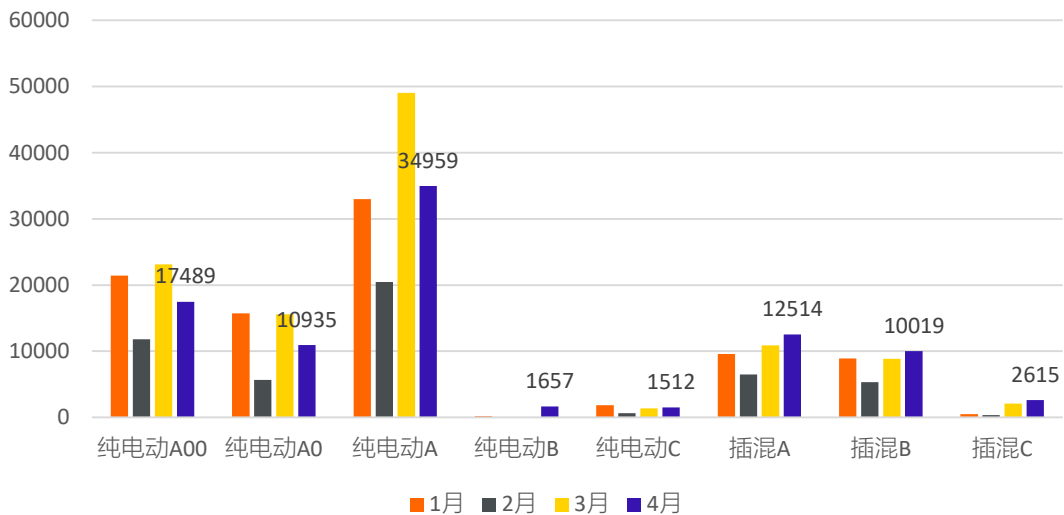
具体车辆类型来看，由于参与厂家的增多，加之退坡对插混的影响小一些，4月新能源乘用车呈现插混走强特征，同比增速50.8%，环比3月增长14.9%。而4月的纯电动乘用车同比增长22%，环比上下跌了25.3%，体现了补贴退坡后的影响效果。

图9 2019年4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）



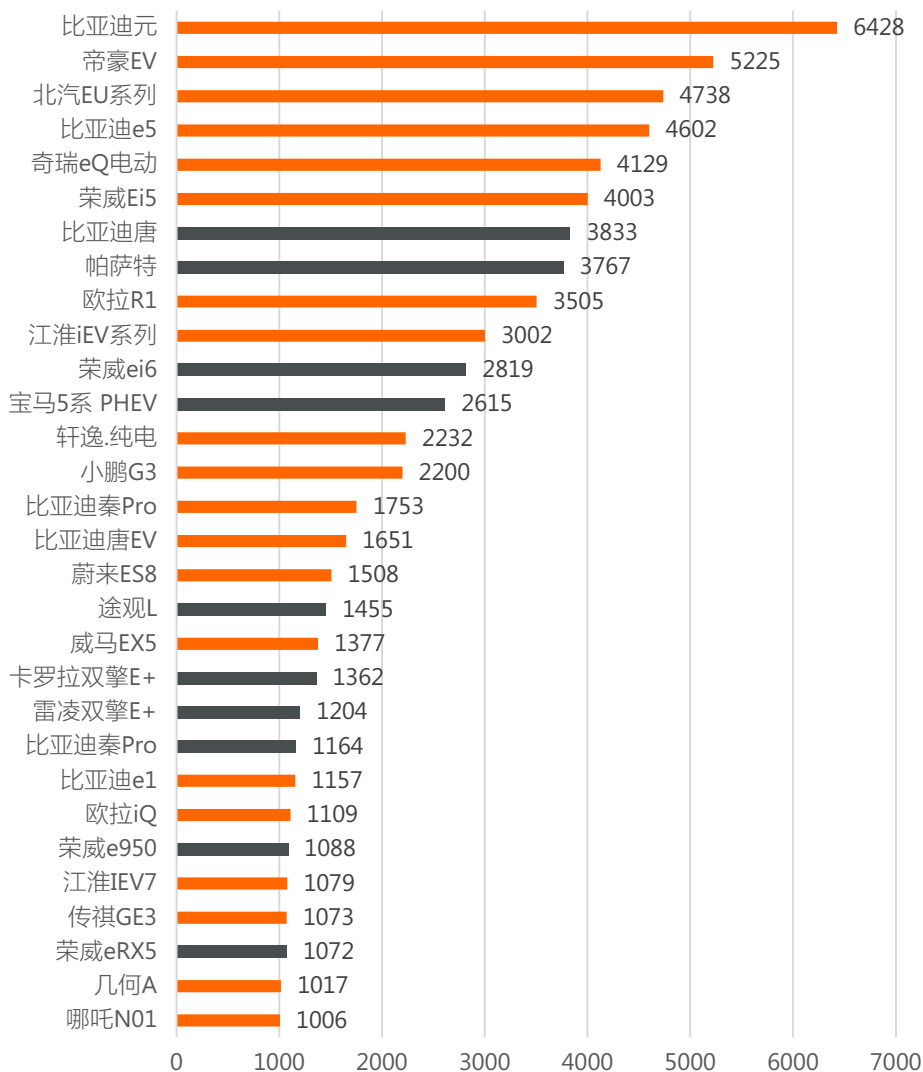
数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

4月纯电动中的A00级电动车有1.75万台，同比下跌49.3%，占纯电动乘用车市场26%份额，较18年4月的63%下降了37个百分点；A级车市场是4月表现最好也最大的市场，A级电动车主要是私家和出租租赁的拉动，同比大增132.5%，占纯电动市场份额53%；插混A级车方面，由于去年同期基数较低，同比增长超过2000%，体现较好增长态势。而B级电动车同样出现同比暴增，环比表现也很强。

●车型销量

2019年4月共有30款车型销量超过1000辆，包括10款插混车型和20款纯电动车型，总数比上个月减少了两款，但插混车型比上月增加了两款。其中A00级车型4款，A0级车型4款，A级车型15款，B级车型5款以及C级车2款。

图11 2019年4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

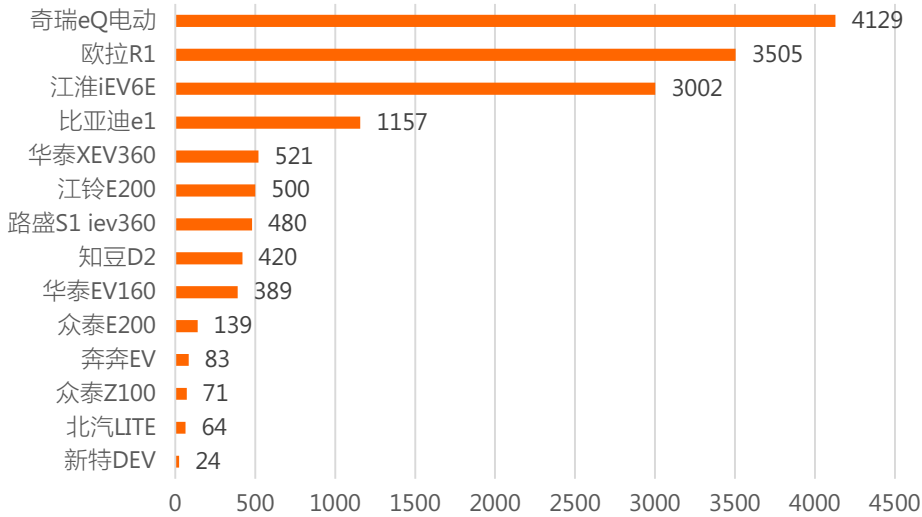
4月纯电动中的A00级电动车有1.75万台，同比下跌49.3%，占纯电动乘用车市场26%份额，较18年4月的63%下降了37个百分点。环比也下跌了24.4%，整体萎缩得较厉害。

具体车型来看，4月仅有的四款销量破千的A00级车型中，有一款新上市的车型——比亚迪e1，销量为1157辆，排名第四。在今后或将愈发缩小的A00级市场，e1能否凭借比亚迪背书拓展自己的份额，还有待观察。

排名第一和第二的依然是奇瑞eQ系列和江淮IEV6E，二者环比分别上涨了45.5%和11.3%，也是A00级主要车型中，仅有的环比为正的两款车型。

造车新势力新特在4月销量仅为24辆。

图12 主要纯电动A00级车型4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级车市场相比3月环比下跌为29.8%。去年同期因为基数较低，同比增长了121.9%。

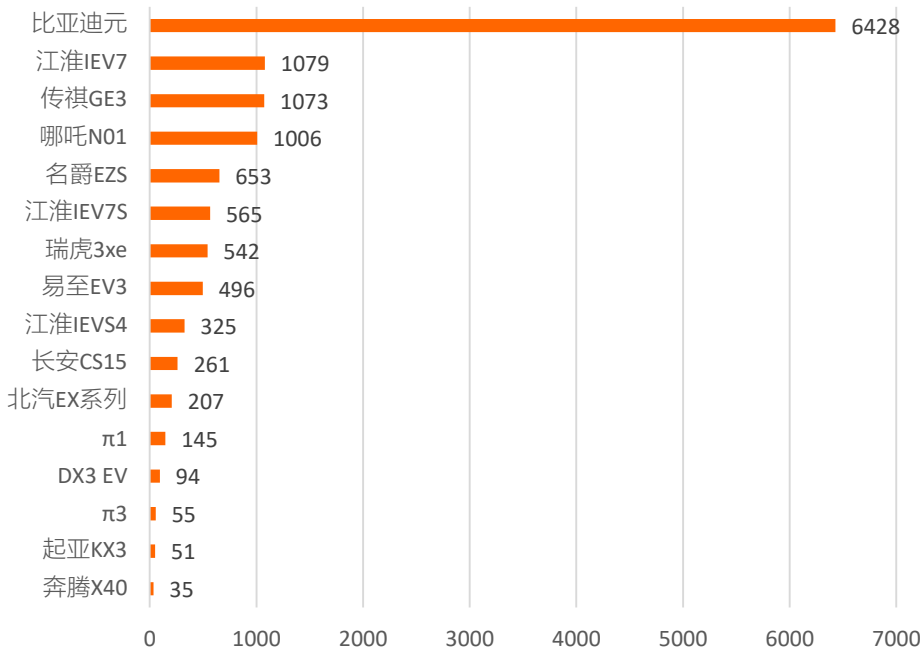
A0级纯电动市场比亚迪元一枝独秀的局面愈发明显，但4月比亚迪元的销量也有所下滑，环比下跌了35.9%

3月底上市的名爵EZS环比上月增长313.3%，以653辆的销量排名A0级纯电市场第5名。

北汽方面，EX系列在3月销量破千，但4月又回到了三位数销量的尴尬局面，环比下跌82.4%。

造车新势力品牌合众新能源的哪吒N01销量与上月基本持平，云度汽车两款车型只有200辆的销量，十分惨淡。

图13 主要纯电动A0级车型4月销量（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

在车型最多的纯电动A级市场依然是4月表现很好的市场，但环比上下跌幅度依然较大，与3月相比，环比下降28.7%。与去年同期相比上涨了132.5%。

具体车型来看，一直发挥稳定的帝豪EV以环比增长24.2%的成绩，排名A级纯电市场第一，相信专车市场帮它分担了不少销量。但遗憾的事，其兄弟车型帝豪Gse在4月的销量成绩十分惨淡，直接从3月的1518辆跌至177辆，下跌幅度达88.3%。

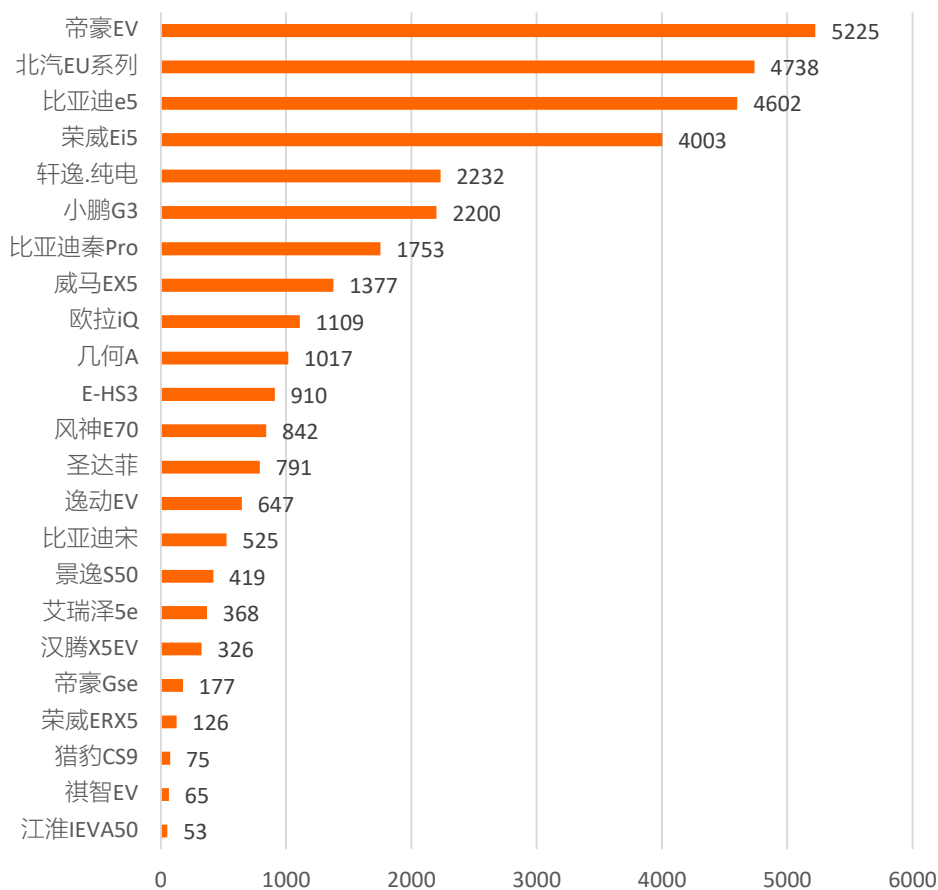
北汽EU系列在上月激增1万多辆，以12983辆的成绩取得该细分市场冠军，但到了4月又以大于腰斩的幅度下跌至4738，令人乍舌，不过大家似乎已经习惯北汽这种过山车一般的节奏。

同样的情况也发生在了比亚迪e5的身上，环比下跌43.1%，这在比亚迪的主打车型上是很少发生的事，这是否意味着比亚迪e5的主要市场——出租租赁市场已经开始接近饱和呢？

A级纯电市场4月涨幅最大的一款车莫过于轩逸.纯电了，3月还只有三位数的销量，4月环比一举超过1000%，达到2232辆。能否保持住良好的势头，还有待进一步观察。

造车新势力方面，小鹏G3在4月销量为2200辆，环比上升75.2%，一举超过威马和蔚来，成为4月造车新势力中最大的黑马；威马EX5销量为1377辆，环比下跌19.3%。

图14 主要纯电动A级车型4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，Marvel X在3月销量为174辆；腾势销量为6辆；比亚迪唐EV销量为1651辆。
C级纯电动车市场上，蔚来Es8销量1508辆，环比上涨11.2%，排名造车新势力4月销量第二位。

表2 插电混合式动力车型4月销量（单位：辆）

车型	车身类型	级别	3月	4月	环比
比亚迪唐	SUV	B	4760	3833	-19.47%
帕萨特	轿车	B	2731	3767	37.93%
荣威ei6	轿车	A	1385	2819	103.54%
宝马5系 PHEV	轿车	C	2106	2615	24.17%
途观L	SUV	B	1574	1455	-7.56%
卡罗拉双擎E+	轿车	A	1775	1362	-23.27%
雷凌双擎E+	轿车	A	-	1204	-
比亚迪秦Pro	轿车	A	2051	1164	-43.25%
荣威e950	轿车	B	43	1088	2430.23%
荣威eRX5	SUV	A	1121	1072	-4.37%
比亚迪宋DM	SUV	A	1034	887	-14.22%
比亚迪宋MAX	MPV	MPV	66	735	1013.64%
传祺GS4	SUV	A	507	716	41.22%
嘉际PHEV	MPV	MPV	529	660	24.76%
起亚K5	轿车	B	324	300	-7.41%
博瑞GE	轿车	B	380	297	-21.84%
领克01 PHEV	SUV	A	675	293	-56.59%
宝马X1 PHEV	SUV	B	117	260	122.22%
世锐	SUV	A	-	225	-
P8	SUV	B	110	137	24.55%
汉腾X7 PHEV	SUV	A	126	130	3.17%
祺智	SUV	A	67	109	62.69%
新MG6	轿车	A	401	80	-80.05%
帝豪PHEV	轿车	A	5	6	20.00%
传祺GA3S	轿车	A	-	5	-

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

插混市场上，整体销量持续升温，占据了4月新能源乘用车市场27%的份额，比3月提升了7个百分点，环比上涨14.9%，同比上升50.8%。相比纯电动市场萎靡，插混市场的表现让人振奋，而其中的重要功臣之一莫过于各家合资车企。

4月插混市场的TOP10车型中，合资车型占据了半壁江山，份额在TOP10中也占据了51%。新上榜的丰田雷凌双擎E+第一个月的销量达到1204，表现不错。

冠军依然来自我们熟悉的比亚迪唐，但从绝对数来看，比亚迪唐与帕萨特之间的差距十分微小。如果比亚迪唐后续乏力的话，以帕萨特1-4月销量不断增长的势头来看，超越比亚迪唐是大概率事件。

● 车企表现

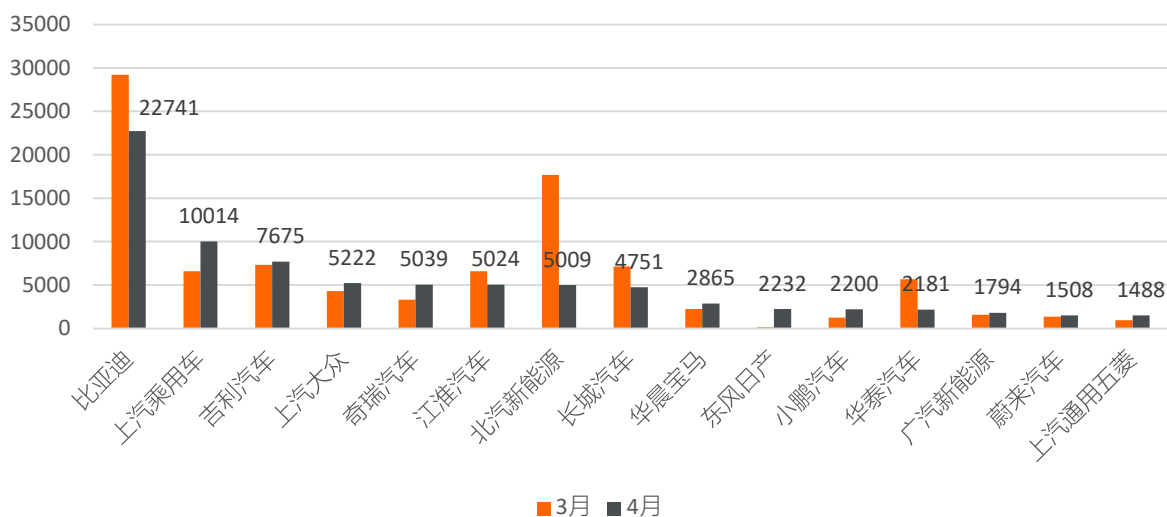
4月车企销量排行版的冠军没有意外，依然来自比亚迪。虽然比亚迪在2019年已经包揽了1-4月的销量冠军，但是可以看出，这个月比亚迪的主力车型表型都相对疲软，比亚迪元、比亚迪e5以及比亚迪唐PHEV都呈现环比下跌态势，且下跌幅度都较大。新上市的比亚迪e1和秦Pro EV表现也不算亮眼，算不上“扛把子”级别，种种因素造成了4月比亚迪销量整体下跌了22.2%。

上汽乘用车4月可算是扬眉吐气了一会，整体销量10014辆，这也是2019年目前为止第一次单月销量破万。在插混和纯电市场表现都不错的上汽，凭借主力车型荣威Ei5、荣威ei6和荣威eRX5的良好表现，整体环比上涨51.6%排名第二。但遗憾的是，Marvel X的销量依然未见起色，2019年单月销量一直维持在三位数。而新上市的名爵EZS后续表现如何也难以预估，目前的总销量为811辆。不过，5月11日在北京举行了千人交付的名爵EZS，之后的销量或将持续走高。

吉利旗下目前最靓的崽必须是几何A，上市不到20天的时间内，销量达到1017辆，还算不错。加上帝豪EV的稳定发挥，吉利保住了第三的位置。

3月凭借EU系列的超常发挥排名第二的北汽新能源，再次来了一个过山车式的下滑，环比跌幅达71.7%，直接落到了第7位。具体到车型上面，更能看出其严重的“偏科”，5009辆的销量中，EU系列占据了94.6%。剩下的份额来自EX系列和Lite，两者销量分别为207和64辆。从上牌量可以看出，目前北汽的市场重心已经在向运营车方向移动，而EU系列便是这块的主打车型。虽然一直在强调结构调整和产品向上，但目前来看，北汽新能源的整体格局不会有太大变化。

图15 新能源乘用车车企销量排行TOP15 (单位：辆)



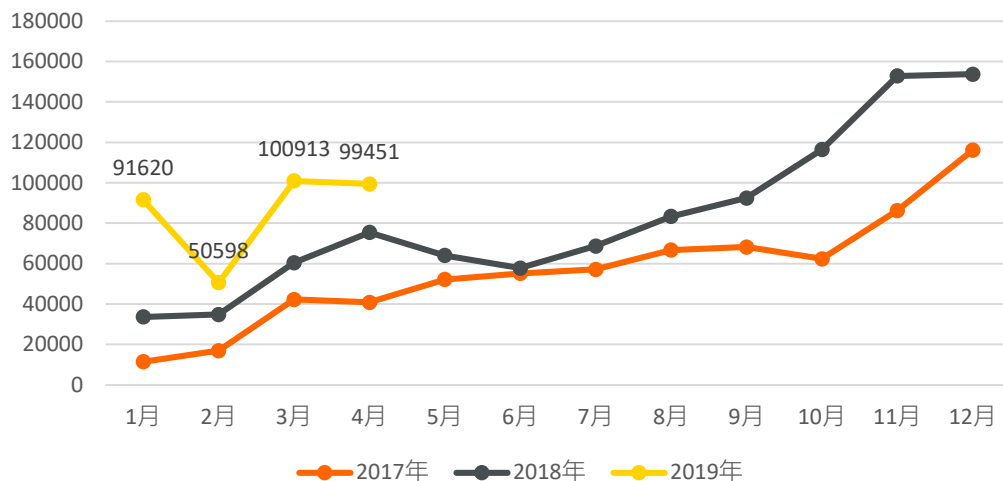
数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

4月表现最让人意外的车企并不在TOP15的榜单中，而是跌出榜单外的长安汽车。上月销量4222辆的长安汽车，4月销量环比暴跌76.5%，只有991辆。具体到车型上看，其主要车型纯电动逸动4月销量暴跌，仅有647量，环比跌幅达81.1%。而A00级车型奔奔EV销量更是跌至两位数，4月只录得68辆。

● 车型产能表现

根据工信部合格证产量数据，2019年4月新能源乘用车产量为9.9万辆，基本保持住了3月的产能水平，同比上涨31.82%。

图16 2017-2019年新能源乘用车日历产量（单位：辆）



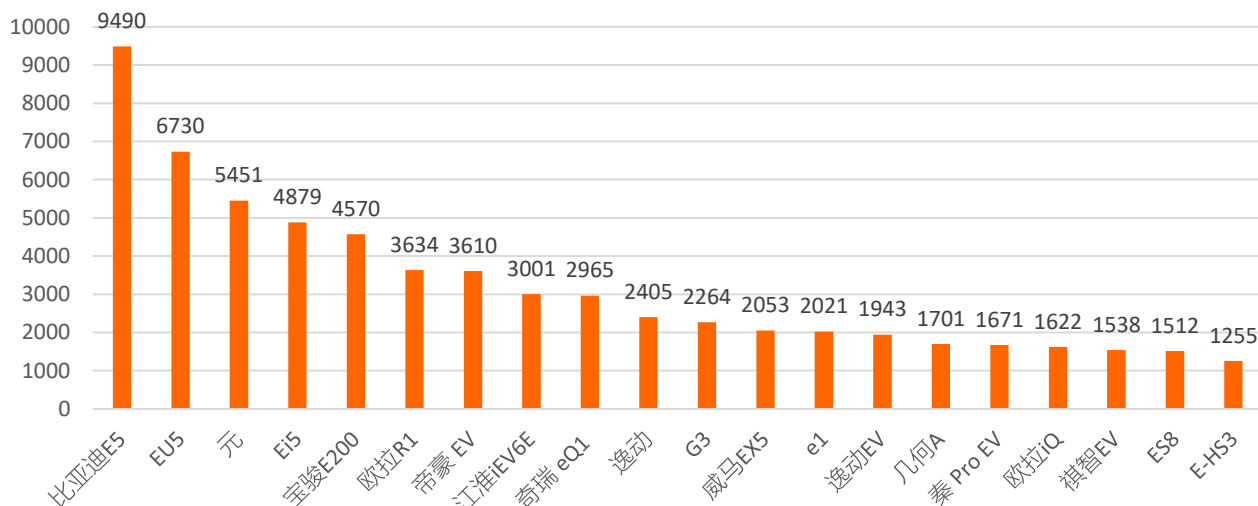
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

具体车型来看，比亚迪E5和北汽EU5以9490辆和6730辆的产量位列纯电乘用车产量前两位。比亚迪E5环比下跌33.07%，北汽EU5环比则上升了32.82%。整体看来，4月纯电动乘用车TOP20中接近一半的车型呈现环比下降态势，但回调的比例并不大。

排名13和15的比亚迪e1和几何A是4月新量产车型，产量分别为2021辆和1701辆。

纯电动产量TOP20中，有5款A00级车辆，一款A0级车型，13款A级车型以及比蔚来ES8一款C级车型。

图17 4月纯电动乘用车产量TOP20（单位：辆）

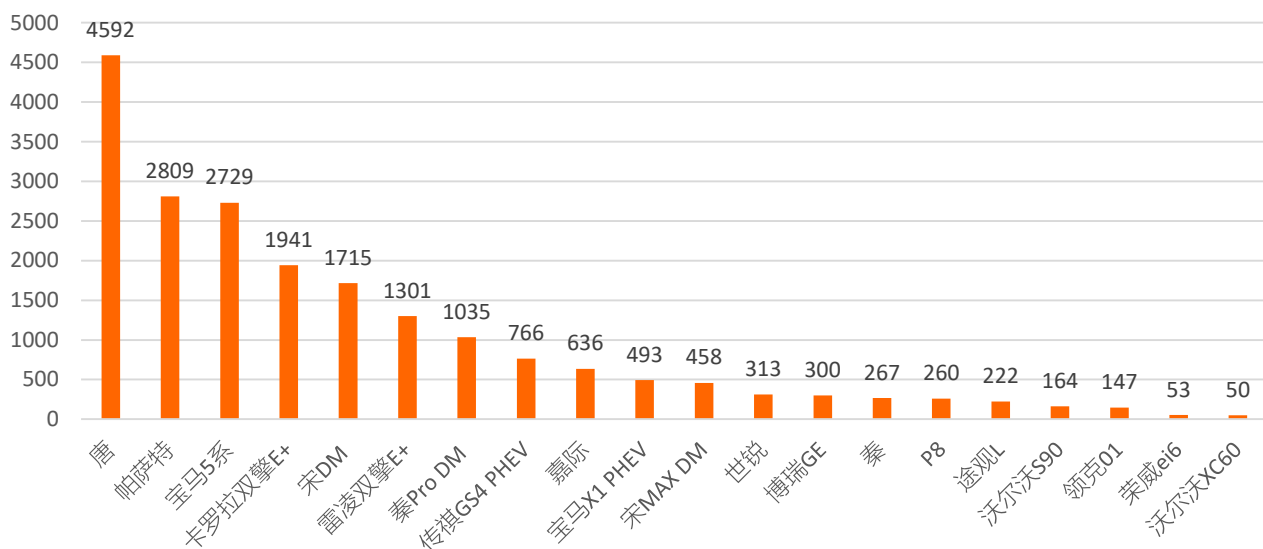


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

插混方面，4月比亚迪唐再次活力全开，环比暴涨129.6%，位列第一。而合资企业在维持住了基本产能之后，又添一员大将。雷凌双擎E+以1301辆的产量位列第六。

比亚迪的另一款车型秦Pro DM在4月产能也有大幅提升环比涨幅超1000%，排名第7。

图18 4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

●车企产能表现

根据工信部合格证产量数据，2019年4月共有18家生产企业产能破千，与上月持平。整体上看，共有12家车企在产能上实现了提升。18家企业中，仅有比亚迪产能破万，其主要支撑车型为比亚迪E5、比亚迪唐PHEV、元EV以及新上市的e1，四款车型占了总产量的75.6%。

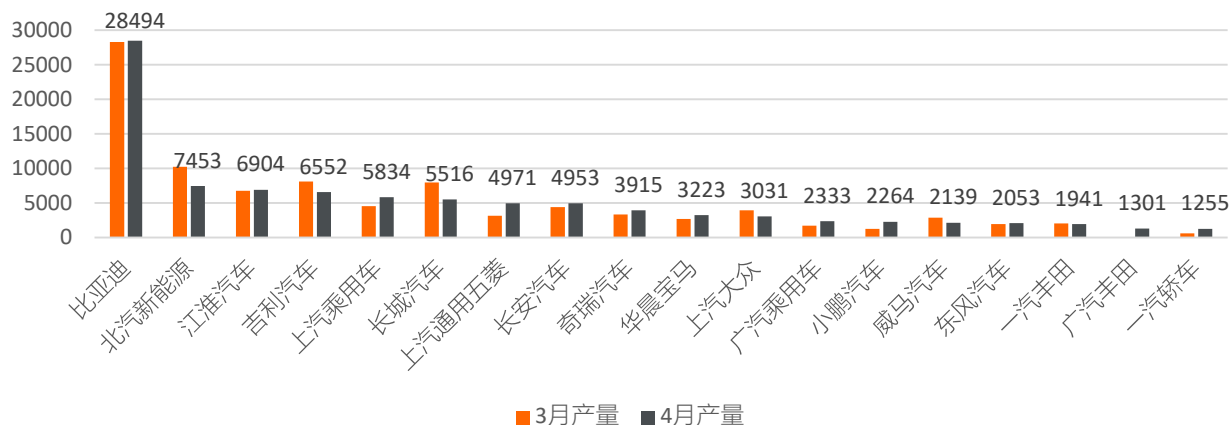
排名第二的北汽新能源主要靠EU系列支撑产能，EU5的的产量占总产量的85.5%。EX系列4月产能下滑至3位数，A00级的EC系列和Lite EV分别产出452辆和108辆。

除去蔚来ES8，江淮方面的产能为5392辆。其中A00级车型江淮iEV6E产出3001辆，支撑了江淮汽车的主要产能。

吉利汽车4月开始量产新款车型几何A，但主打产品帝豪EV和帝豪GS较上月产能分别下跌了20.1%和93.1%，整体产能较上月下跌了19.3%。

上汽乘用车4月产量为5834辆，主力车型产量Ei5和3月底新上市的名爵EZS，两者分别产出4879辆和818辆，占总产能的97.7%。上汽乘用车的旗舰车型4月产能再次下跌，只有13辆产出。

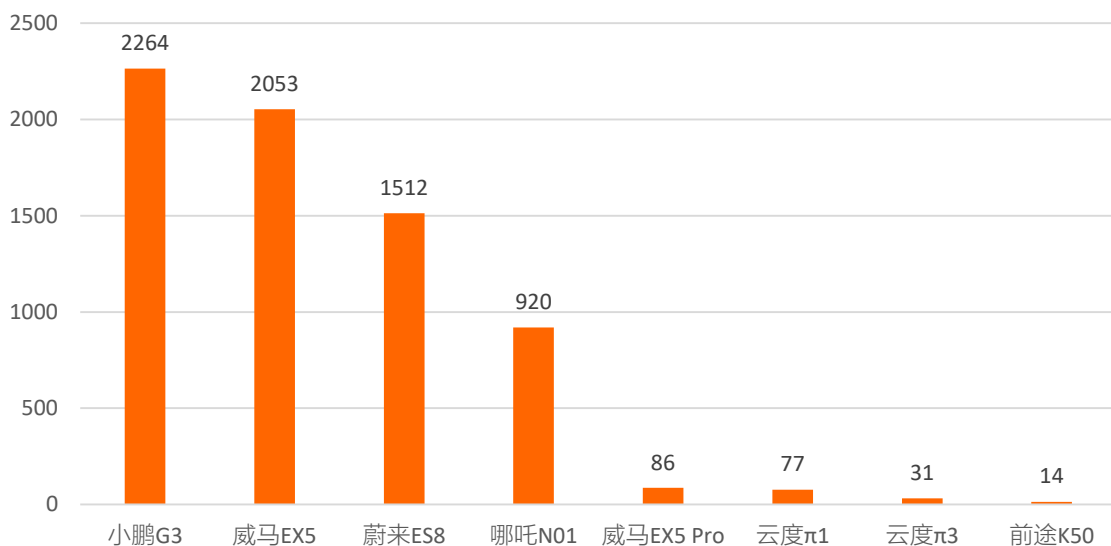
图19 2019年3月份乘用车企业产量千辆以上排名 (单位：辆)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

造车新势力中，4月共有3款车型产能破千，排名第一的是小鹏汽车，其G3车型在4月产量为2264辆。威马EX5在4月产出2053，加上EX5 Pro的86辆产出，威马4月共产出2139辆。蔚来ES8由江淮代工，4月产出1512辆，与上月基本持平。

图20 2019年4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

● 上牌量情况

根据交强险上牌量数据，2019年4月国产新能源乘用车上牌数为5.71万辆，同比上涨43.44%，环比下跌31%。

图21 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

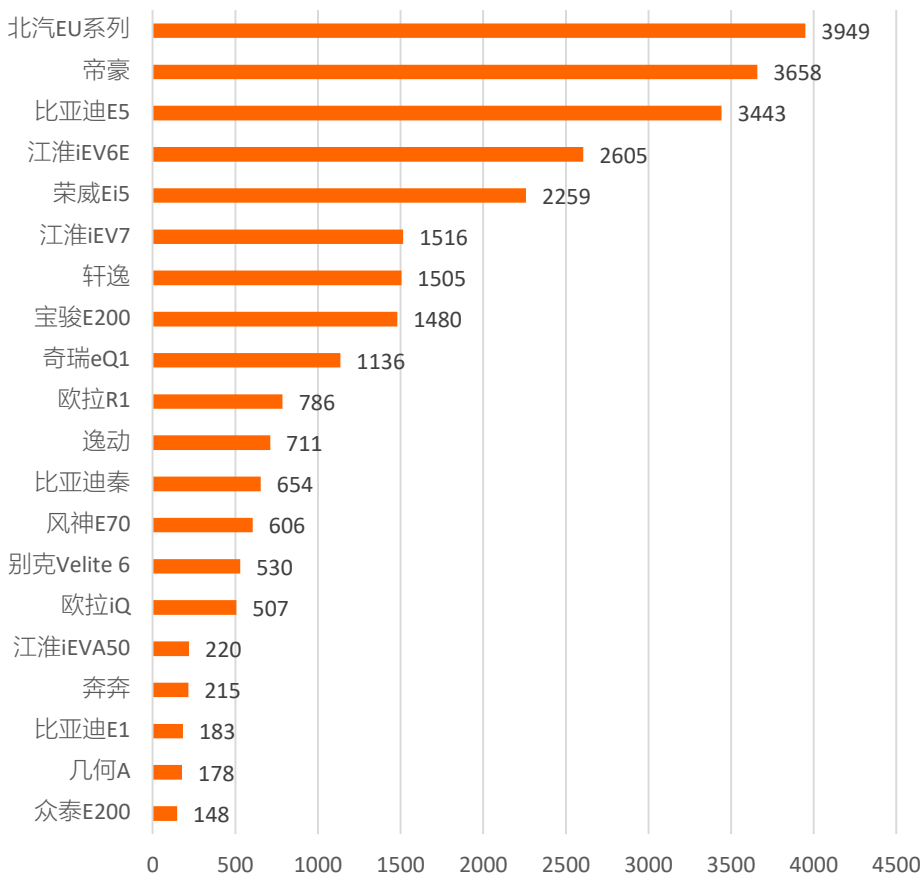
纯电动轿车市场，北汽EU系列超越比亚迪E5摘得冠军，其中70.6%作为出租租赁使用。广州、杭州和福州市为出租租赁的主要上牌城市。个人使用方面，上牌量共936辆，其中北京市上牌为682辆。

上牌量排名第二的帝豪EV，其80.2%的上牌量同样来自出租租赁，个人上牌仅为117辆。租赁城市主要包括泉州、福州、昆明和武汉市。

同样作为出租租赁大户的比亚迪E5在4月上牌量排名第三，3443辆的上牌量中有3429辆都为出租租赁使用，其中，深圳、东莞和广州市占据了81.8%的份额。

4月初在新加坡上市的几何A在4月上牌量为178辆，个人用户占96.1%，其中北京市的个人上牌用户达到了111名，可见京城车主对于几何A的认可度还是很高的。

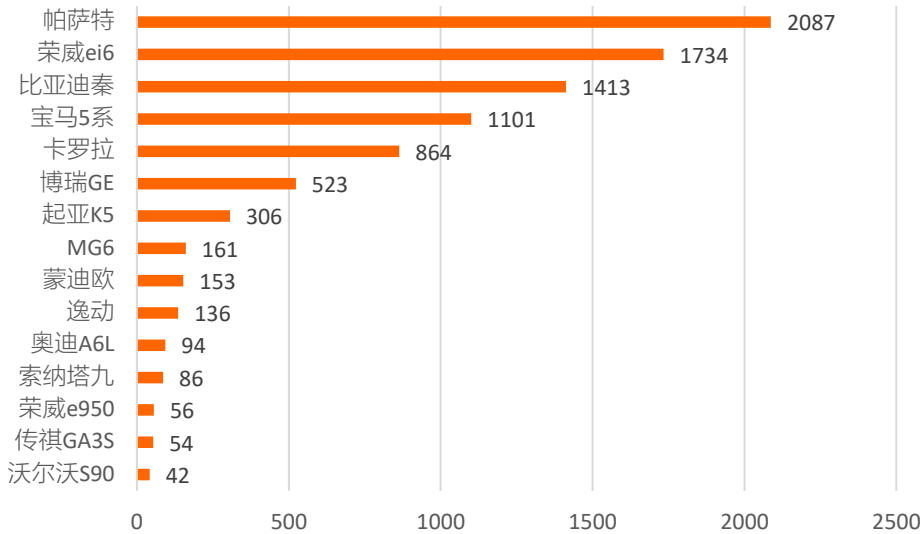
图22 4月纯电动轿车上牌量排行TOP20（单位：辆）



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，帕萨特已经超过了荣威ei6和比亚迪秦排名第一，其中个人用户占79.9%且主要来自深圳和上海市。荣威ei6有60.4%用于出租租赁且主要上牌城市为杭州市。比亚迪秦则有1242辆为个人用户，主要上牌城市为深圳和上海市。

图23 4月插混轿车上牌量排行TOP15 (单位：辆)



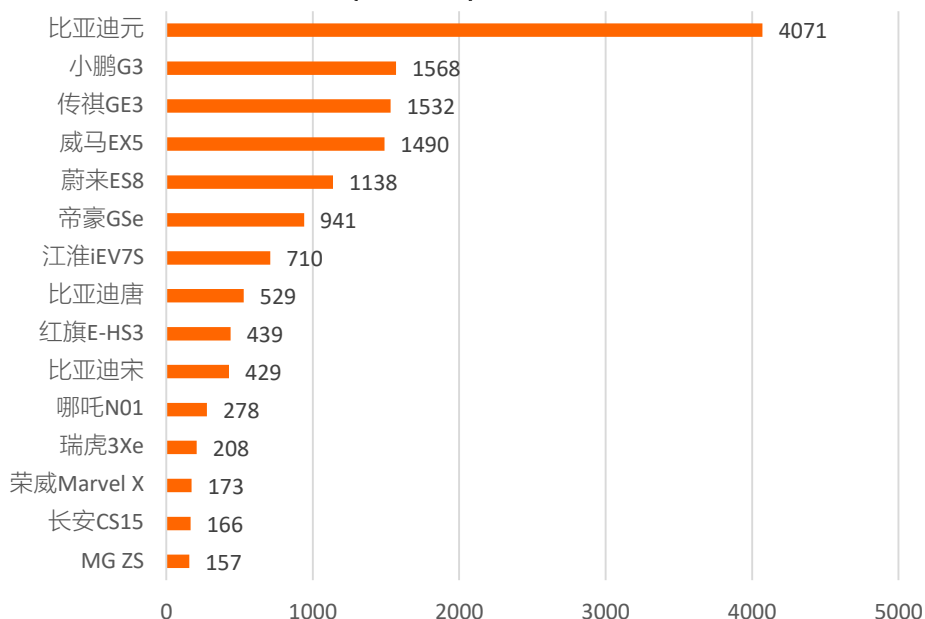
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

纯电动SUV/MPV方面，依然是比亚迪元排在第一，领先第二名2503辆。使用性质方面，个人用户占到了86.6%且上牌量最多的城市依然来自北京市。

排名第二来自小鹏汽车G3，不同于第一季度单位上牌为主的情况，4月小鹏G3的个人用户上牌量占比93.2%。主要上牌城市为深圳、杭州和上海市。

排名第三的GE3在出租租赁方面上牌量占了总数的62.7%且基本都在广州市上牌。个人使用方面，共有497辆上牌，其中北京市的上牌量占比64.6%。

图24 4月纯电动SUV、MPV上牌量排行TOP15 (单位：辆)

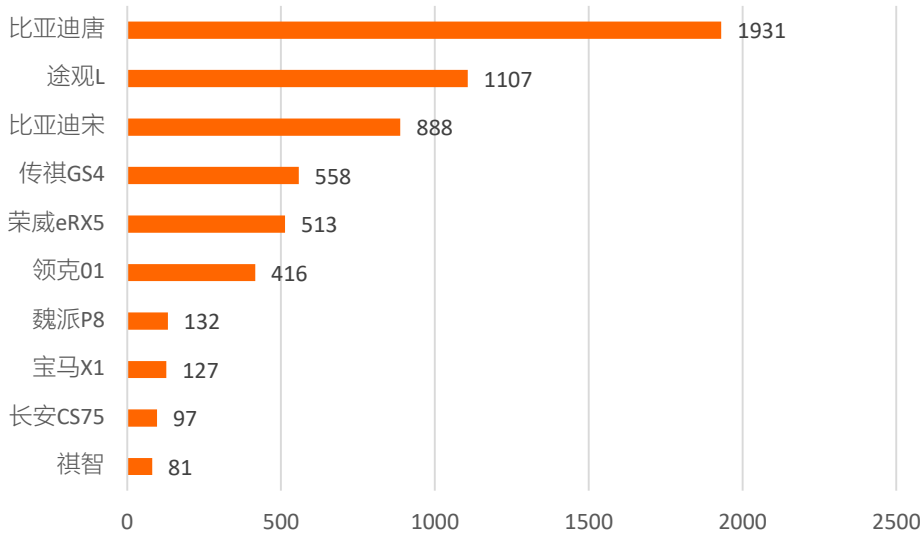


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插混方面，比亚迪唐依然排名第一，但与第二位途观L的差距并不明显。使用权方面，全部为非运营使用，其中个人用户占比92.8%，主要上牌城市来自深圳和上海市。

途观L在4月超越比亚迪宋，排名该细分领域上牌量第二。其个人用户上牌有947辆，主要上牌城市同样来自为深圳和上海市。

图25 4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

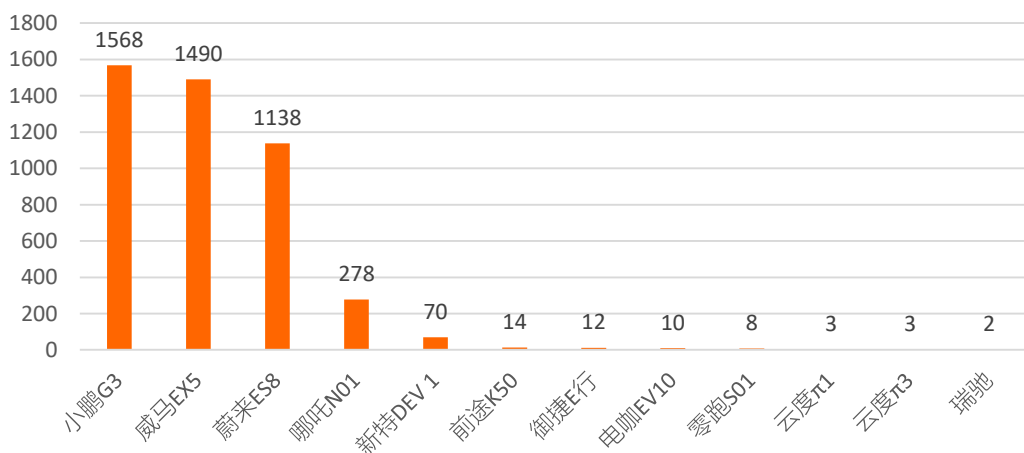
4月造车新势力方面，小鹏G3强势进入第一梯队且超越蔚来ES8和威马EX5夺得上牌量第一。

排名第二的威马EX5，有47辆为出租租赁使用。个人用户占比90.2%，北京是其个人用户的主要来源。

蔚来方面，全部为非运营使用，其中889辆来自个人用户。主要上牌城市来自于上海和北京市。

哪吒N01上牌量较上月跌幅较大，4月上牌278辆，其中262位个人用户，其主要上牌城市来自菏泽、天津和郑州等二三线城市。

图26 4月造车新势力上牌量排行TOP10 (单位：辆)



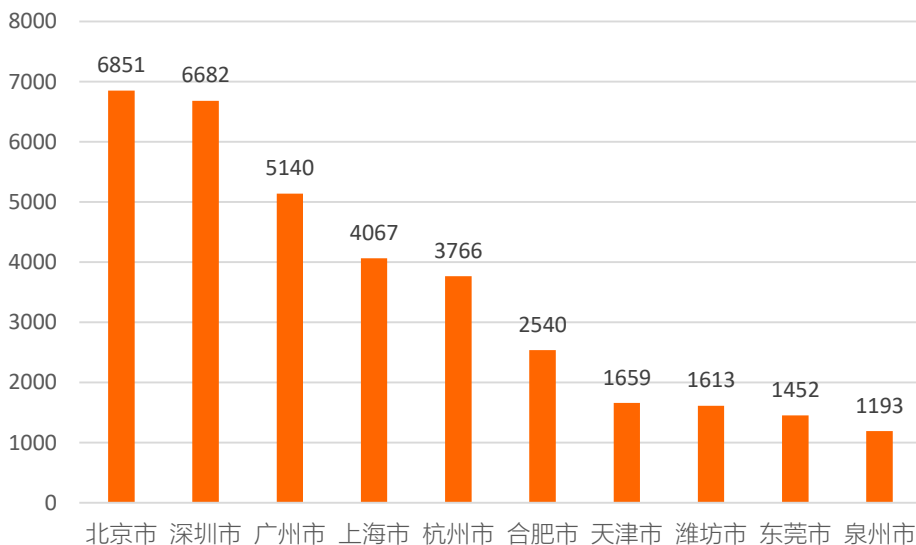
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

4月北京市深圳市的上牌量较为接近，位列一、二位。北京市纯电动车型上牌量超过98%，个人用户占比96.9%。上牌量排名前三的车型分别为比亚迪元、荣威Ei5和北汽EU系列。

深圳市的上牌量中，纯电动和插混车型几乎平分天下，个人上牌量为4504辆。

广州方面，出租租赁比率达54.2%。主要上牌车型为传祺GE3、北汽EU系列和红旗E-HS3。

图27 4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：今年首次出现产量同比下滑

● 市场走势

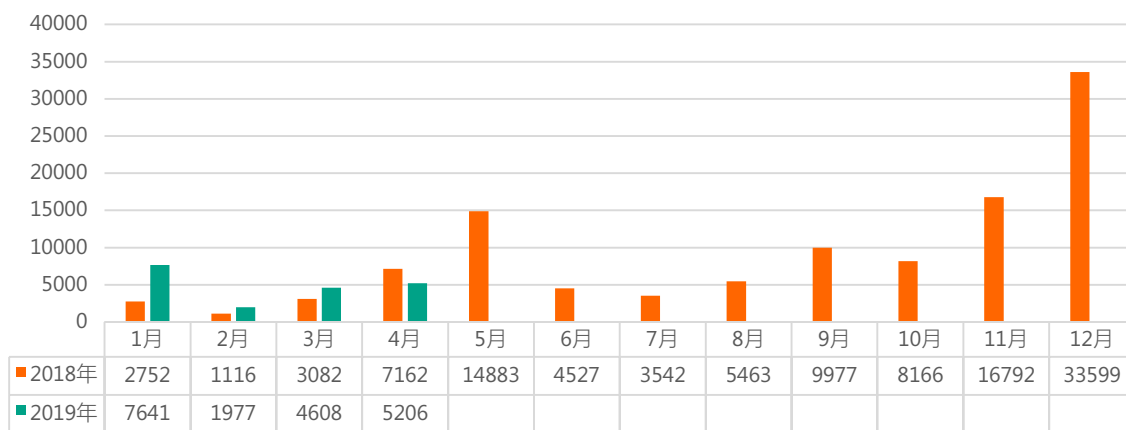
新能源客车在4月也出现了传统客车市场的窘境。

中汽协数据显示，2019年4月，整体汽车市场产销同比降幅扩大，3月份的市场回暖更多是由于第一季度最后一个月，产量和批发量均有冲量现象。

商用车产销出现环比下降走势，同比来看，销量同比去年仅小幅增长0.1%。具体数据来看，4月，商用车产销分别完成39.2万辆和40.6万辆，比3月分别下降16.4%和19%；产量比上年同期下降1.8%，销量比上年同期增长0.1%。具体到客车来看，4月分别完成**12.7万辆和13.3万辆，比上年同期分别下降9.6%和3%**。

新能源客车方面，根据工信部整车出厂合格证显示，2019年4月，当月生产新能源客车5206辆，环比增长13%，比上年同期下降了27%，今年首次出现同比下滑。

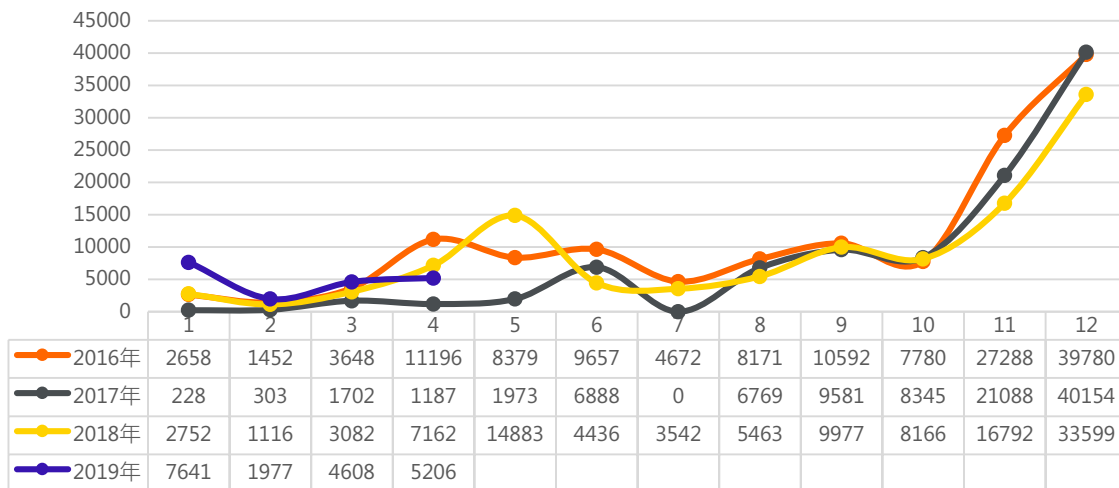
图28 2018-2019年新能源客车产量月度走势（单位：辆）



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年新能源客车前三月产量走势与往年情况类似，均呈现高开低走，3月开始上扬趋势。4-6月出现年度第一个小高峰，随后市场走势相对转弱，第四季度转而迅速上扬，达到全年产量制高点。今年走势来看，4月的小高峰显然收敛了不少，轻微上扬的走势似乎也在预示着5月的市场同样不容乐观。

图29 2016-2019年新能源客车产量走势（单位：辆）

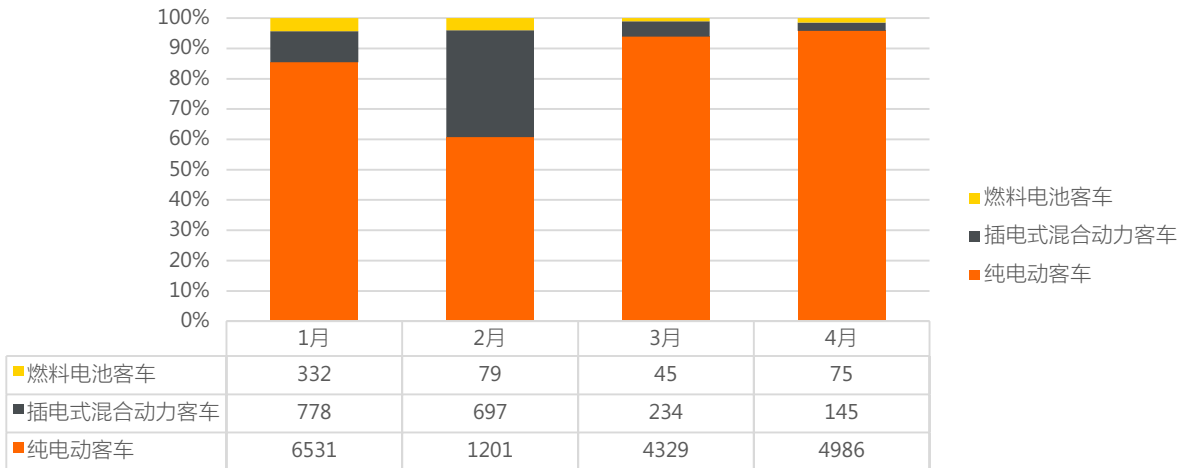


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源客车动力类型分布来看，纯电动客车依然占据市场绝对主流地位，4月产量来看，纯电动客车市场份额继续攀升至96%。插电式混合动力客车和燃料电池客车处于市场边缘地位，共同分享剩余4%的市场份额。其中插电式混合动力客车继续保持相对领先，占比3%，燃料电池客车产出仅75辆。

2019年1-4月来看，三种动力类型客车占比走势犹如过山车，前两月纯电动车型占比逐月下滑，甚至罕见跌至60%左右，而三月又重返90%以上比重，4月继续霸屏攀升。究其原因，2月新能源客车整体由于春节原因总产量不高，而生产插电式混合动力车型的北汽福田创出新高，导致2月数据异常，但3月开始，生产逐渐恢复，市面上绝大多数选择纯电动客车技术路线企业开始纷纷发力，总量大幅提升，故而市场占比开始重回以往90%左右水平。

图30 2019年1-4月新能源客车类型分布

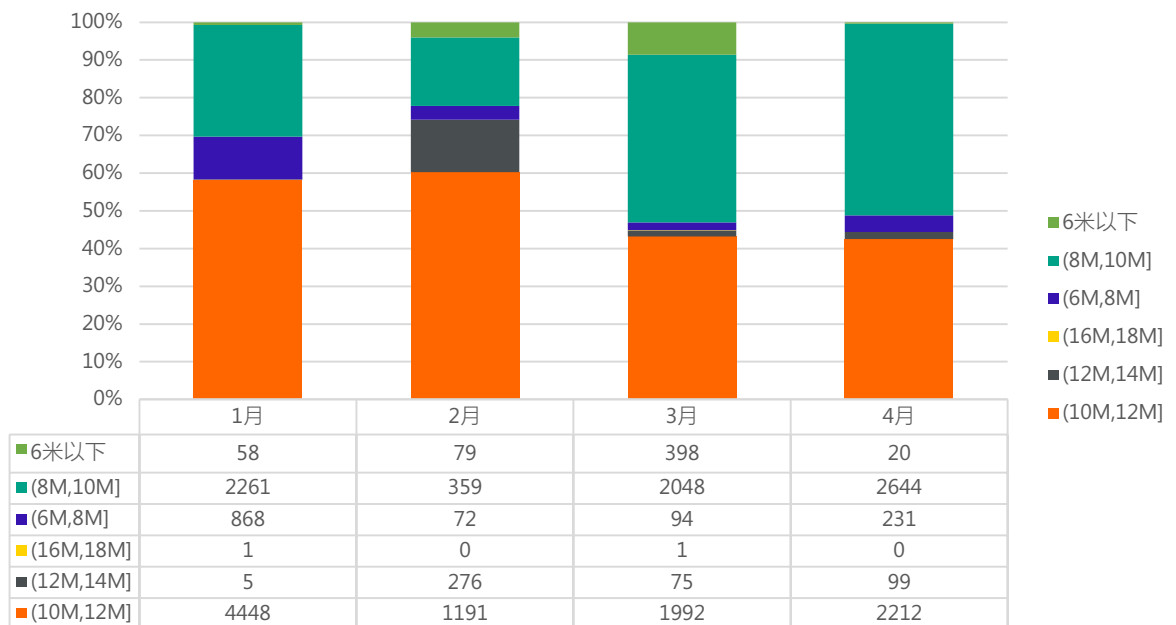


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源客车车长区间分布来看，4月继续了上月走势，8米-10米新能源客车占比在4月超过半壁江山，成为最主流车长区间，往昔长期霸占首位的10米-12米车长区间新能源客车连续两个月占比出现下滑。

其它方面，由于东风小康4月零产出，6米以下车长区间再次回归可以忽略的地位。

图31 2019年1-4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

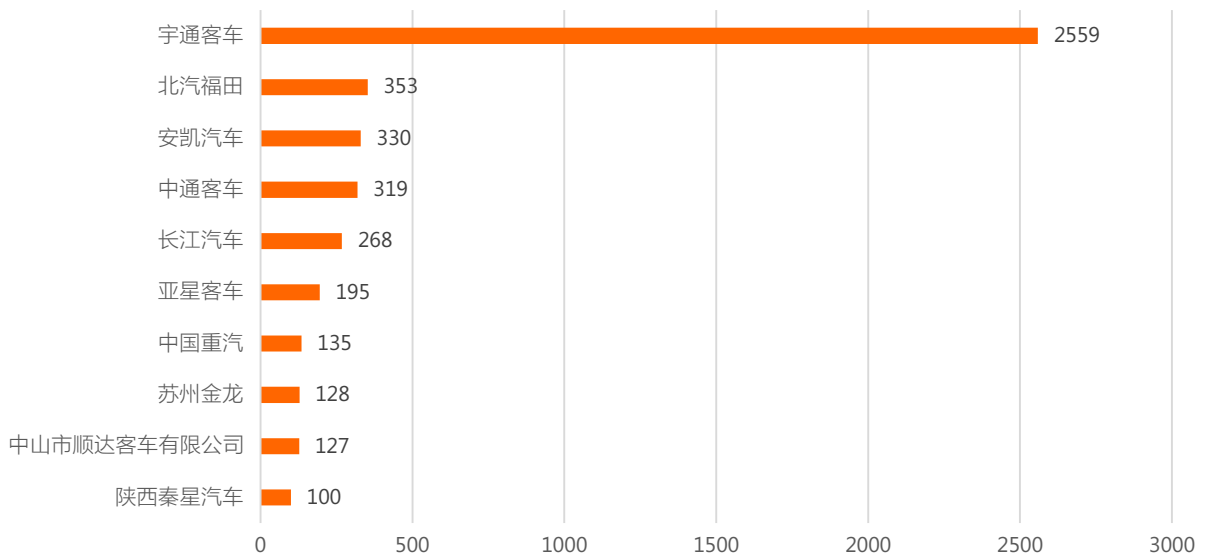
● 车企表现

4月，新能源客车共产出5206辆，共计38家客车生产企业有产出，较上月增加13家。4月当月，产量过百企业为10家，产量过千企业仅有宇通客车1家，宇通客车明显已成为遥遥领先独一无二的第一梯队成员。

具体车企表现而言，Top 10车企继续出现大换血，仅有宇通客车、北汽福田和中通客车三家企业守住位置。上月其它7家客车生产企业，如比亚迪、东风小康、中车时代等均出现明显降幅，东风小康甚至零产出。

上月尚未进入榜单的安凯客车、亚星客车和中国重汽等另外几家企业，则是在4月出现产量大幅上涨。尤其是长江汽车和陕西秦星汽车两家名不见经传的客车生产企业，各凭借一款纯电动城市客车更是在4月首次有产出后即进入前十名。

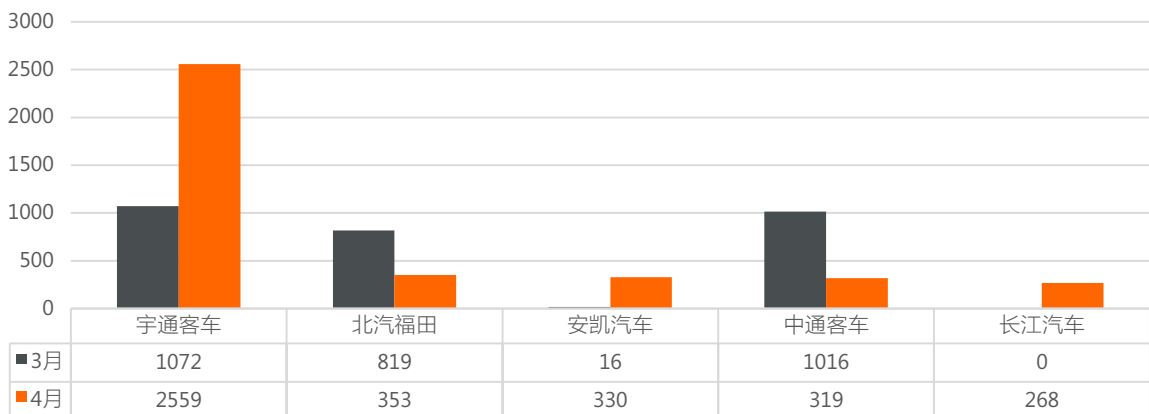
图32 2019年4月新能源客车产量Top 10（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

4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、北汽福田、安凯汽车、中通客车和长江汽车。从与3月对比来看，宇通客车环比大幅增长139%，安凯汽车和长江汽车均从几乎或完全零产出的情况跃升至单月产量超260辆的行业前列企业。北汽福田和中通客车尽管再次挺入前五名，但显然，宇通客车的优势是碾压式的。

图33 2019年4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

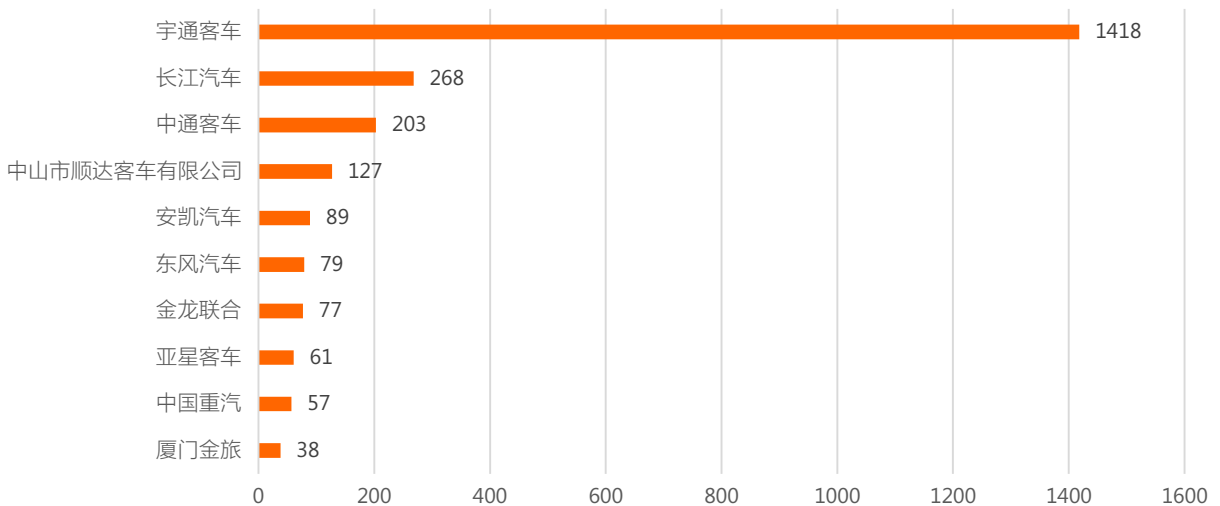
从两个主流车长区间看客车生产企业排名情况。

2019年4月，8米-10米车长新能源客车产量达2644辆，市场占比超50%，占有率情况较之上月继续大幅增长，再次占据第一主力地位。从参与企业来看，4月共有23家客车生产企业产出8米-10米车长客车。和上月情况一致，产量过百企业为4家，4家产量仅为个位数。

宇通客车重拾冠军位置，并且产量远超第二名企业长江汽车超千辆，拥有着碾压式的优势和霸主地位。

从具体车辆型号来看，擅长“多生孩子”的宇通客车4月有多达19款车型在产，产量过百新能源客车车型有4款，单月产量不足十辆车型同样为6款。其中产量最高车型为型号为ZK6815BEVG1宇通牌8.1米长纯电动城市客车单车单月产量达523辆，是宇通客车的明星车型。

图34 2019年4月8米-10米新能源客车产量排名（单位：辆）

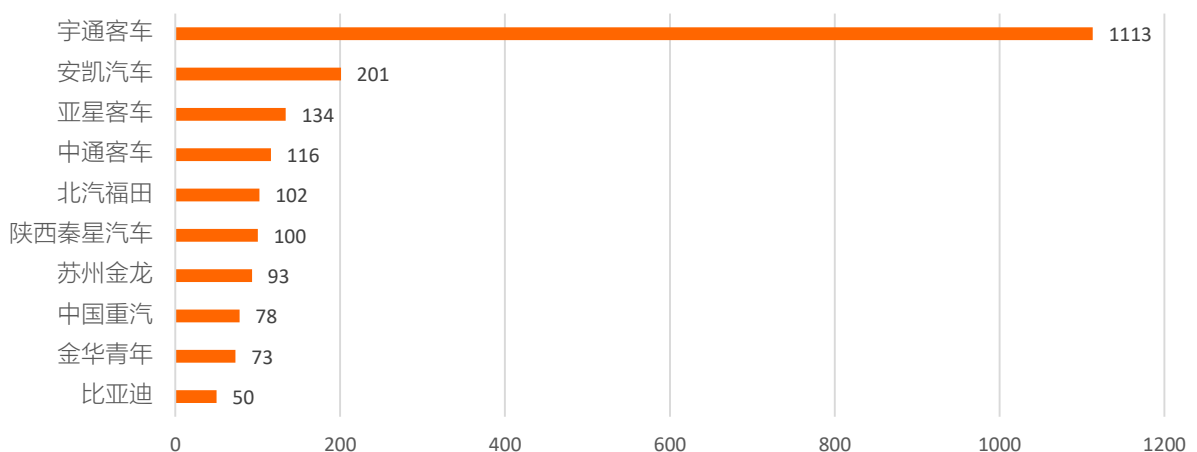


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

4月，10米-12米车长新能源客车产量为2212辆，市场占比42%，与上月市场份额相当。4月来看，共有19家客车生产企业产出10米-12米车长客车。其中，宇通客车、安凯汽车和亚星客车等6家客车生产企业产量过百辆。宇通客车继续保持在两大主流车长区间的领军者地位，遥遥领先第二梯队企业。

车型方面来看，宇通客车在该细分车长区间共有13款新能源客车在产，其中型号分别为ZK6105BEVG53和ZK6105BEVG55两款10.5米长纯电动城市客车4月单月产量均超过300辆。

图35 2019年4月10米-12米新能源客车产量排名（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

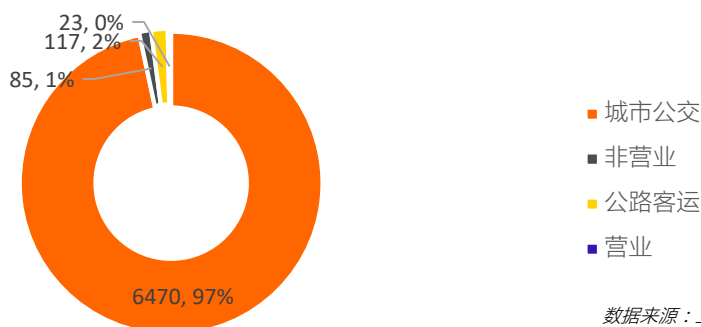
●上牌情况

根据交强险上险数据，2019年4月上牌新能源客车6632辆，同比增长79.49%，环比增长54.63%。

从新能源客车使用性质分布来看，城市公交回归主力用途，4月占比高达97%；公路客运新能源客车占比位居第二，以仅117辆的上牌量占比2%。

车辆型号方面，上牌量最大的两款车型分别为：全部流向广东东莞的型号为KMT6861GBEV2的宏远纯电动城市客车继3月不俗表现后，4月更是以573辆的上牌量继续晋级，荣升首位；客车行业龙头企业宇通客车旗下型号为ZK6815BEVG1宇通牌纯电动城市客车4月上牌550辆，位居第二。与中汽宏远独自镇守东莞大本营不同的是，宇通该款车型4月上牌量虽有超五成在大本营河南省售出，但相对平均分布各个市，而且，除河南外，该款车型客车还销往河北、湖南等全国13个省市。

图36 2019年4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4月上牌新能源客车流向全国29个省市，广东省超越北京夺回冠军头衔，上牌量为936辆。北京以三个8的吉利数字让贤，暂列第二位。上牌车型来看，4月广东省上牌936辆新能源客车，共有19款车型类型，其中537辆为型号为KMT6861GBEV2宏远牌纯电动城市客车；4月北京市共计上牌新能源客车6款，品牌分别为福田、广通、宇通和黄河四家，其中型号为BJ6123EVCA-47纯电动城市客车上牌401辆，继续创出新高，另外，广通牌一款型号为GTQ6121BEVBT21的纯电动城市客车4月在北京上牌400辆，同样表现抢眼。

河南省新能源客车上牌量在4月份跃居至第三位，车型数量总计12款，其中宇通客车作为本地品牌车型数量超7成，为447辆。其中型号为ZK6815BEVG1宇通牌纯电动城市客车上牌量在4月最高，达303辆。

表3 2019年4月新能源客车上牌量Top 20 省市（单位：辆）

排名	省市	上牌量	排名	省市	上牌量
1	广东	936	11	浙江	208
2	北京	888	12	甘肃	202
3	河南	637	13	吉林	201
4	安徽	545	14	广西	196
5	黑龙江	542	15	江西	127
6	湖南	379	16	宁夏	121
7	四川	305	17	内蒙古	96
8	辽宁	243	18	云南	79
9	河北	243	19	山西	76
10	山东	219	20	陕西	74

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分企业来看，4月上牌新能源客车企业有39家，其中11家客车生产企业单月上牌量超过百辆。

宇通客车强势回归霸主地位，4月上牌量来看，独占市场近五成份额，主要流向大本营河南省以及黑龙江和湖南省；东莞中汽宏远汽车排位第二，全部流向大本营广东省东莞市。北汽福田降至第三位，依然基本全部流向其大本营北京市，仅有39辆销往云南省曲靖市。

从客车企业上牌量地区来看，客车生产企业高度依赖当地政府。在城市公交用途越来越成为新能源客车绝对主流用途的当今，当地城市公交的新能源客车的存量和增量显然是当地客车生产企业相对轻松实现的业绩目标。

表4 2019年4月新能源客车上牌车企（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	2868	河南、黑龙江、湖南
2	东莞中汽宏远汽车有限公司	647	广东
3	北汽福田汽车股份有限公司	444	北京
4	珠海广通汽车有限公司	416	北京
5	安徽安凯汽车股份有限公司	386	安徽
6	中通客车控股股份有限公司	369	山东、黑龙江
7	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	308	宁夏
8	中国重汽集团济南豪沃客车有限公司	156	四川、山东
9	东风汽车股份有限公司	133	广西
10	湖南中车时代电动汽车股份有限公司	121	湖南
11	辽宁乾丰专用车有限公司	101	黑龙江
12	扬州亚星客车股份有限公司	79	黑龙江、吉林
13	金华青年汽车制造有限公司	73	河南
14	厦门金龙旅行车有限公司	67	福建
15	成都广通汽车有限公司	61	河南
16	潍柴(扬州)亚星新能源商用车有限公司	59	河北
17	中山市顺达客车有限公司	47	广东
18	厦门金龙联合汽车工业有限公司	41	浙江、河南
19	上汽大通汽车有限公司	40	上海、山西
20	成都客车股份有限公司	31	四川

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分车型来看，4月上牌新能源客车车型共有134款，其中纯电动客车128款，插电式混合动力客车4款，燃料电池客车2款。

东莞市中汽宏远一款型号为KMT6861GBEV2的纯电动城市客车4月上牌量蝉联最高，达573辆，全部流向广东省东莞市。

从品牌来看，Top20榜单中有11个不同品牌车型上榜，其中宇通客车入选10款，海格和黄河各有2款车型上榜，七月品牌均只有1款车型进入前二十。

表5 2019年4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	KMT6861GBEV2	纯电动城市客车	宏远	573
2	ZK6815BEVG1	纯电动城市客车	宇通	550
3	ZK6105BEVG53	纯电动城市客车	宇通	451
4	BJ6123EVCA-47	纯电动城市客车	福田	401
5	GTQ6121BEVBT21	纯电动城市客车	广通	400
6	ZK6815BEVG3	纯电动城市客车	宇通	367
7	ZK6105BEVG55	纯电动城市客车	宇通	301
8	ZK6815BEVG5	纯电动城市客车	宇通	182
9	ZK6850BEVG57A	纯电动城市客车	宇通	127
10	DFA6800EBEV3	纯电动城市客车	东风	125
11	ZK6115BEVG16	纯电动城市客车	宇通	116
12	ZK6815BEVG13	纯电动城市客车	宇通	105
13	HFF6100G03EV-62	纯电动城市客车	安凯	104
14	QF6105BEVG1	纯电动城市客车	易圣达	101
15	ZK6105BEVG57	纯电动城市客车	宇通	99
16	ZK6815BEVG9A	纯电动城市客车	宇通	94
17	KLQ6109GAEVN10	纯电动城市客车	海格	92
18	KLQ6800GEVN10	纯电动城市客车	海格	91
19	JK6106GBEVQ5	纯电动城市客车	黄河	79
20	JK6806GBEVQ4	纯电动城市客车	黄河	77

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：产销同比均下滑，产量下滑超五成

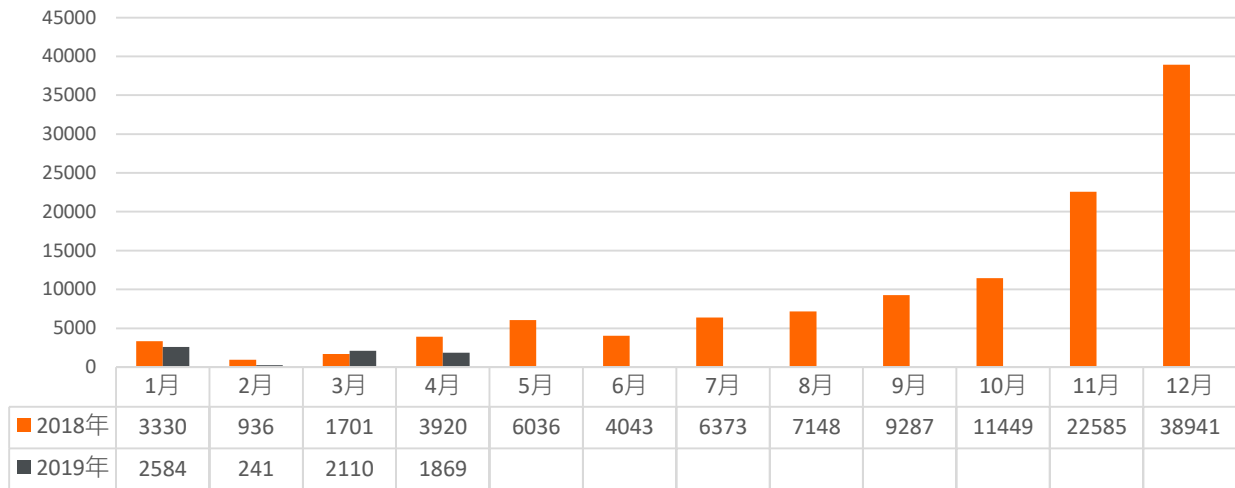
● 市场走势

根据中汽协发布数据显示，2019年4月，我国货车产销分别完成137.4万辆和138.3万辆，比上年同期分别增长4.5%和1.9%，其中，重型货车产销分别完成43.1万辆和44.4万辆，产量比上年同期增长1.5%，销量比上年同期下降0.4%。

新能源专用车方面，根据工信部整车出厂合格证显示，4月生产新能源专用车1869辆，环比下降11%，同比大幅降低52%。单月产量仅高于时值春节假期的2月，出现今年以来最大幅度同比下滑。

今年来看，仅有3月同比出现小幅上涨，其余三个月均不及去年同期水平。可以说，新能源专用车市场开年并不顺利。5月是补贴退坡过渡期最后一个整月，往年集体冲量的行情是否会再次上演？显然每个人的心中都会打个问号。

图37 2018-2019年新能源专用车月度产量（单位：辆）

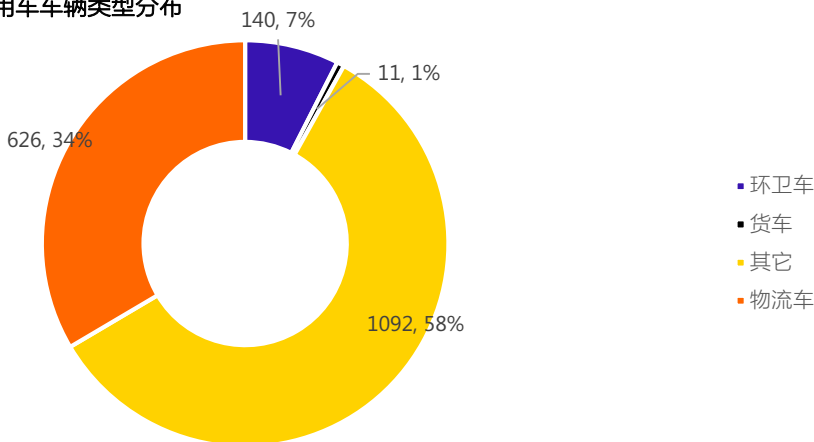


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源专用车车辆类型来看，以纯电动自卸车为主的其它类别新能源专用车在4月产量占比高达58%，其中主因是比亚迪4月当月产出型号为BYD3310EH9BEV2纯电动自卸车高达1020辆。

新能源物流车依然是新能源专用车领域最有市场的一大细分。4月共有49家生产企业产出新能源物流车79款，市场占比34%。

图38 2019年4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

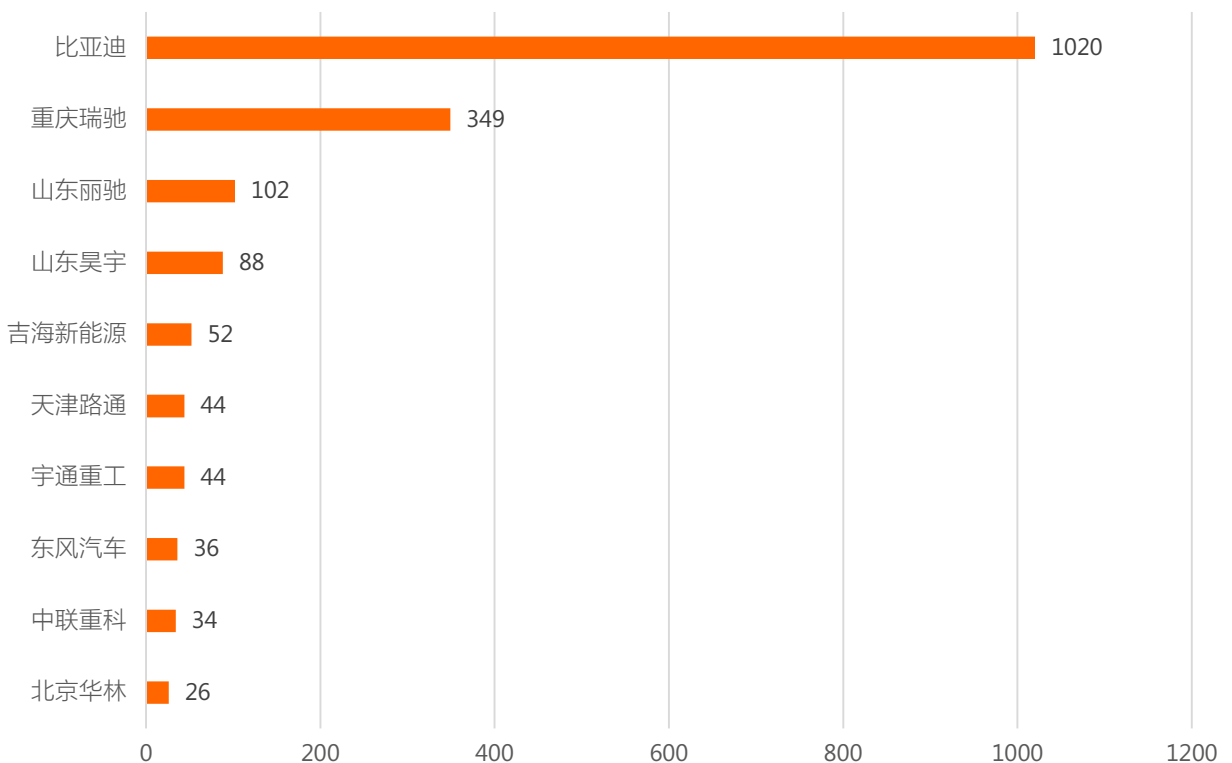
生产企业来看，4月总计生产新能源专用车1869辆，出自36家专用车生产企业，参与企业数量还在逐渐开始恢复。

比亚迪、重庆瑞驰和山东丽驰仅三家专用车生产企业4月产量破百辆。Top 10 生产企业4月总产量达到1986辆，市场份额为96%，单月产能集中度依然较高。除Top 10生产企业外，其余26家生产企业4月产量中，仅有2家企业单月产量超10辆，其余24家生产企业单月产量仅为个位数。

企业排名来看，比亚迪和重庆瑞驰交换了彼此的席位。比亚迪凭借一款型号为BYD3310EH9BEV2纯电动自卸车在4产量翻番，月叱咤整个排行榜。重庆瑞驰与3月情况相比却出现了回落。

山东丽驰仅凭一款型号为HLD5010XXYBEV纯电动厢式物流车结束前三月零产出的局面，一举闯入前三名。其它方面，4月当月产量均不足百辆。

图39 2019年4月新能源专用车Top 10生产企业（单位：辆）

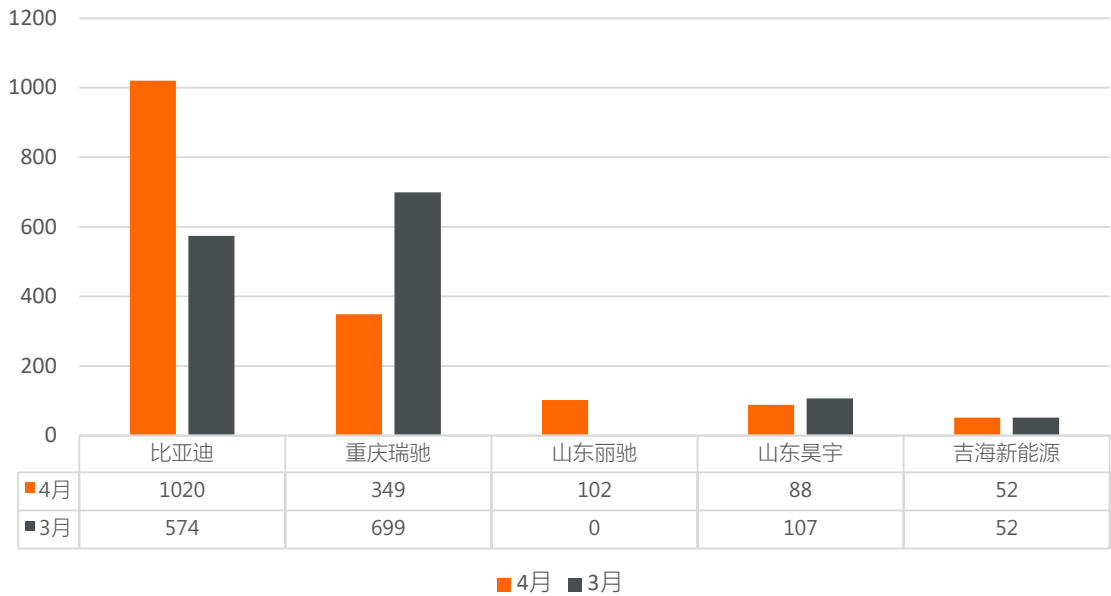


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

目前来看，新能源专用车领域参与企业众多，但大多数企业生产能力不足，行业集中度很高，行业依然处于发展初期。这一点，依然可以从Top 5企业情况探究一二。头部企业暂时还不能保持持续领先，前四个月情况来看，每月的前五企业均有所不同。勉强而言，前三月中，只有比亚迪、山东昊宇三家曾经3次位居前五名，没有任何一家企业连续4个月均进入前五名。

4月来看，前5企业分别为：比亚迪、重庆瑞驰、山东丽驰、山东昊宇和吉海新能源。5家企业中，山东丽驰在前三月无产出，比亚迪在4月实现高增长，其中三家在4月均出现不同程度的回落。

图42 2019年4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4月，新能源专用车上牌量为563辆，同比降低15.08%。

从生产企业来看，4月上牌新能源专用车出自郑州日产、宇通重工、比亚迪等24家专用车生产企业。从上牌地区来看，4月上牌新能源专用车主要流向山东、广东等全国16个省市。

新能源专用车生产企业来看，郑州日产是4月上牌量最高的新能源专用车生产企业，4月上牌量为192辆，其余23家生产企业月产量均不足百辆，更有14家专用车生产企业单月产量不足十辆。

具体车型来看，比亚迪一款型号为BYD3310EH9BEV2的纯电动自卸车4月上牌量最高，为66辆，全部销往广东省。

表6 2019年4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	BYD3310EH9BEV2	纯电动自卸车	比亚迪	66	广东
2	AD5030ZZZBEV	纯电动自装卸式垃圾车	森远	61	天津
3	YTZ5040ZXXZ1BEV	纯电动车厢可卸式垃圾车	宇通	38	山西
4	JHN5024CCXXYBEV2	纯电动厢式运输车	吉海	21	浙江
5	HLT5070TCAEV	纯电动餐厨垃圾车	华林	20	北京
6	GTQ5043XXYBEV3	纯电动厢式运输车	广通	16	湖南
7	EQ5070XTYBEVS	纯电动密闭式桶装垃圾车	东风	16	广东
8	ZBJ5030ZXXBEV	纯电动车厢可卸式垃圾车	宝裕	15	浙江
9	EQ5040XTYBEVS	纯电动密闭式桶装垃圾车	东风	12	广东
10	ZBH5182GQXEQABEV	纯电动清洗车	中联	9	广东

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

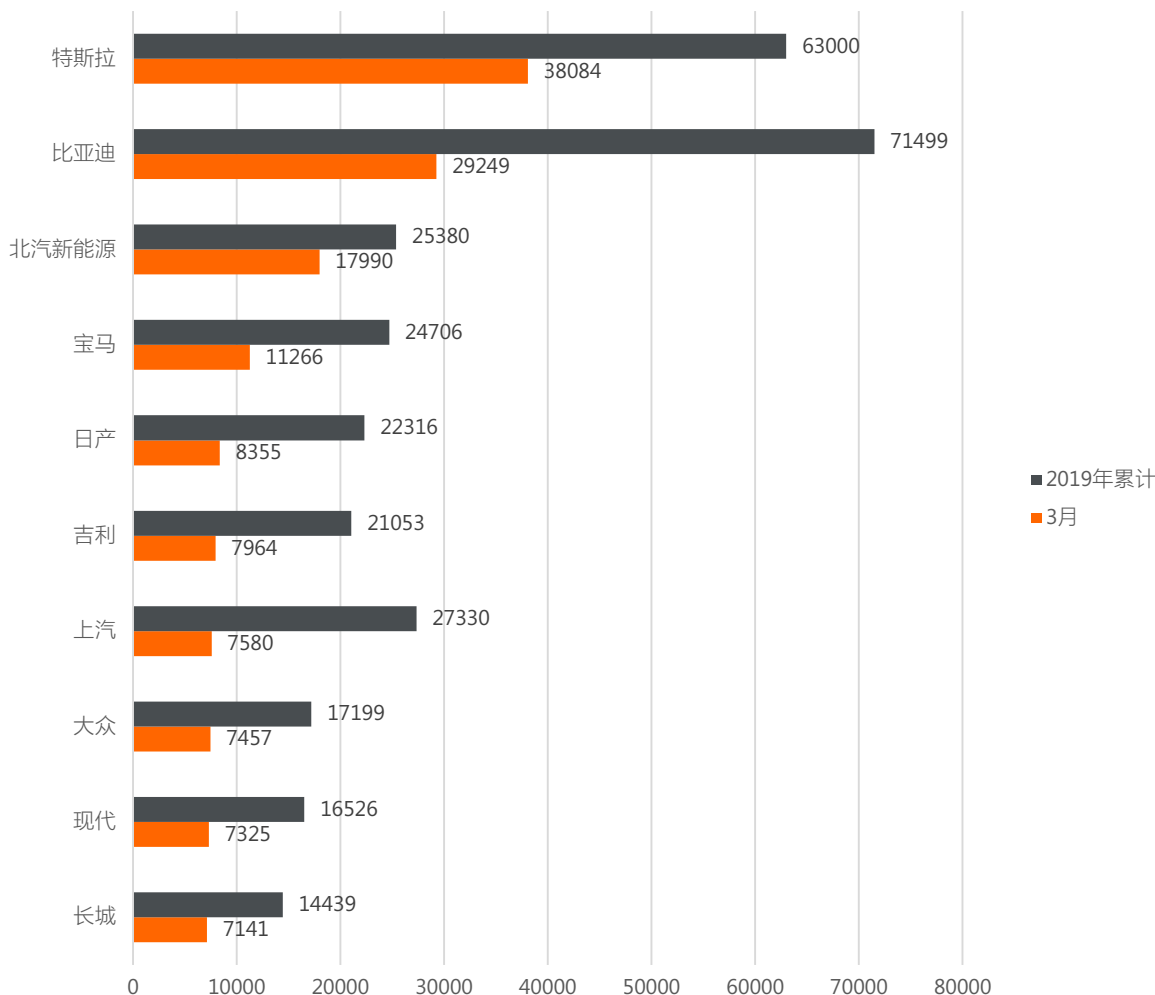
全球新能源乘用车市场

● 整体市场

Evsales数据显示，2019年3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53%，总计交付22.4万辆。2019年第一季度，全球新能源乘用车已经销售近50万辆，同比增长58%，其中中国市场占据半壁江山。2019年3月，全球新能源乘用车市场渗透率达到2.8%，年度来看，全球渗透率已经突破2%。纯电动车型的同比增速明显高出平均水平，3月，纯电动乘用车销量同比增长77%，纯电动乘用车市场份额高达74%。

3月，特斯拉全球出货量超3.8万辆，比亚迪同样实现了惊人的2.9万辆的销售。第一季度累计来看，特斯拉和比亚迪的较量日趋白热化。位列第二梯队，上汽和北汽的较量同样精彩。3月，北汽新能源终于摆脱了开年不利的阴影，一举提升了3个名次，缩小了与排在第三名的上汽集团的差距。其它中国品牌方面，吉利位列第六，长城依靠欧拉品牌的优异表现挺入前十。

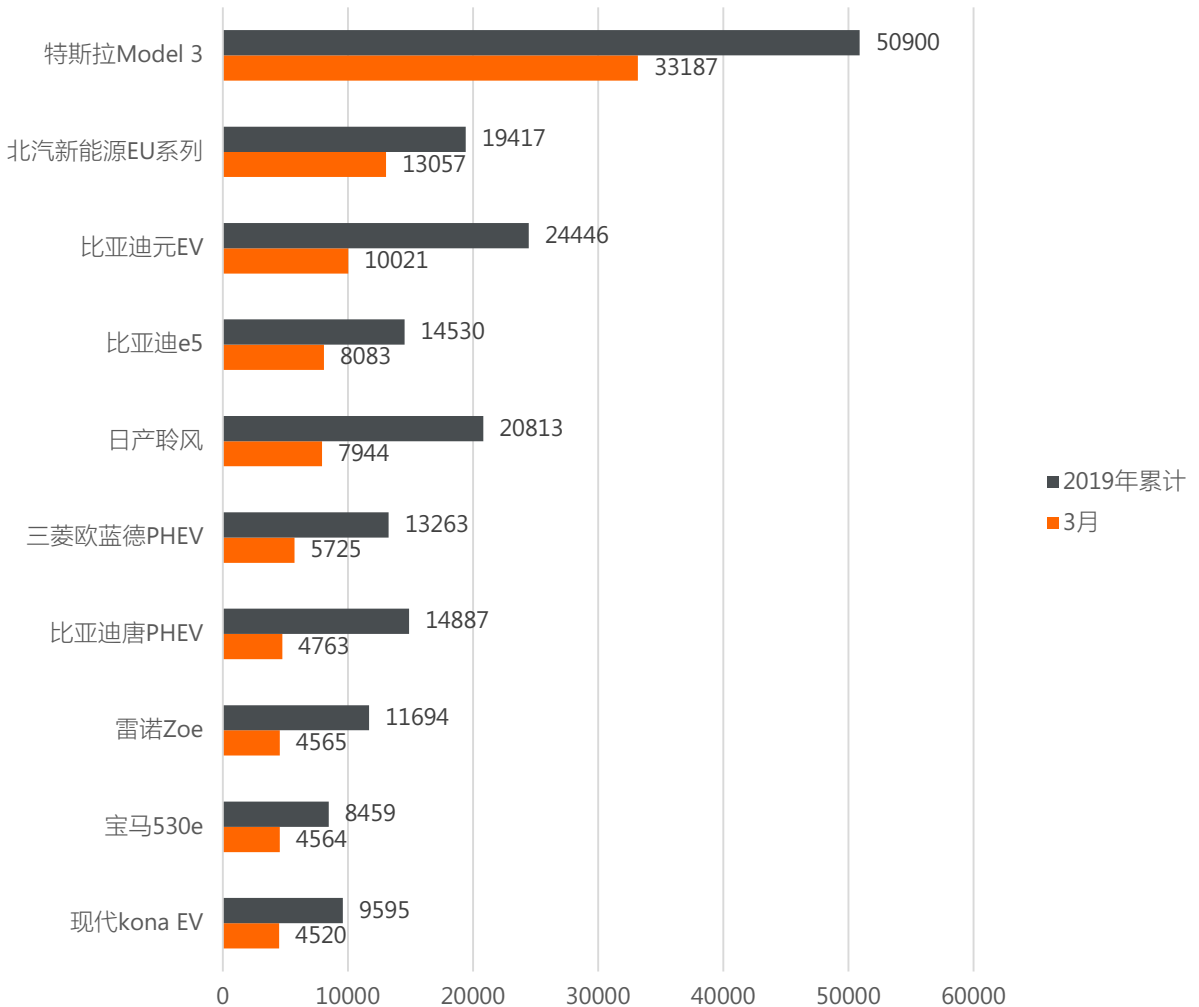
图40 2019年3月全球新能源乘用车车企销量Top 10（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

3月，特斯拉Model 3再登头条，单月交付3.3万辆，再破纪录。2019年第一季度来看，特斯拉Model 3已经在全球交付了超过5万辆，排在第二位的比亚迪元不及其一半。北汽新能源EU系列在3月销量创出新高，超1.3万辆的销量数字仅次于特斯拉Model 3，年度累计销量跃升至第四位。

图41 2019年3月全球新能源乘用车车型销量Top 10 (单位：辆)



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

● 四国市场

第一季度逆市上扬的市场走势刚刚结束，4月中国新能源乘用车市场出现降温，同比仅增长34%，交付总量9.7万辆。由于传统燃油车市场更加不乐观，新能源汽车市场渗透率达到惊人的6.2%。

畅销车型来看，比亚迪元EV凭借6428辆的成绩重返销冠，吉利帝豪EV凭借创纪录的5225辆成功跻身第二名。

年度累计来看，中国新能源乘用车市场一如既往充满活力，大量的变化和创纪录的业绩随时发生，4月最重要的排名变化是比亚迪e5与其同门比亚迪唐PHEV的位置互换，比亚迪e5作为一款轿车目前位于第三位，是纯电轿车领域的领跑者。

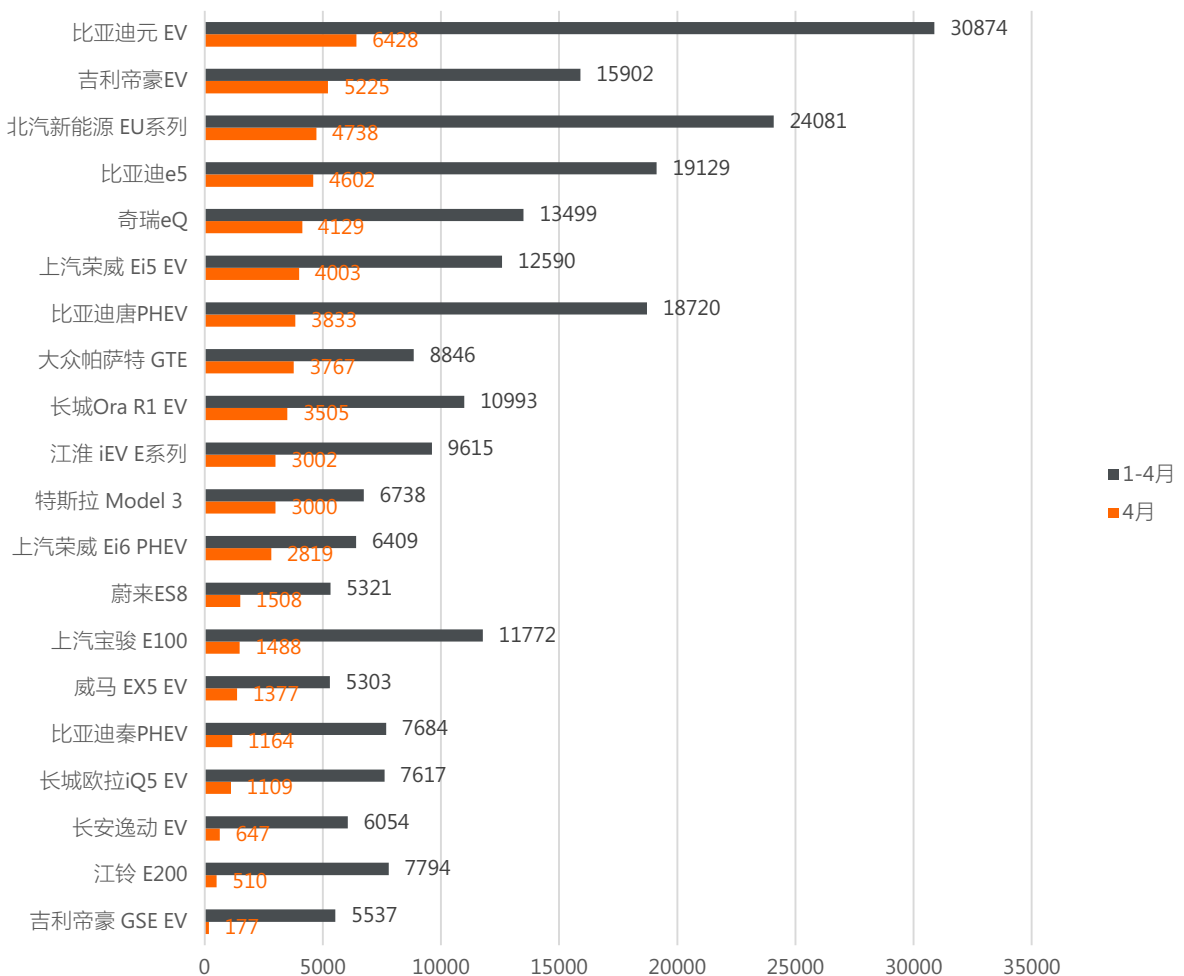
4月来看，名次提升最快的车型当属大众帕萨特GTE，凭借3767辆的总成绩一举提升6个席位，升至第11名。

其它进口品牌方面，特斯拉Model 3同样有所提升，本月位居第15名。预计未来特斯拉Model 3的名次有望提升至第12位，有可能成为最受欢迎的进口品牌。

造车新势力品牌蔚来ES8回归Top20，位居第19名，保持着最畅销的全尺寸SUV车型称号。但是后来者虎视眈眈，宝马530Le上月交付2615辆，已经排名至第23位，与蔚来ES8相比只相差316辆。另外有意思的现象是，威马EX5跻身前20，成为第二家闯入榜单的造车新势力品牌。另外小鹏G3在4月交付2200辆，同样亮眼，随着产量提升，小鹏汽车极有可能成为第三家上榜的新势力品牌。荣威Ei6 PHEV同样首次挺入榜单，2819辆的交付量创造了年度小高峰。

品牌市场份额来看，比亚迪依靠元EV和e5的出色表现，以23%的比例引领市场，上汽集团占据9%的市场份额排名第二，北汽和吉利分别以8%和7%的市场占比列为三四名。

图42 2019年4月中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

根据EVsales数据，德国4月电动车市场持续延续高走态势，交付量达到7771辆。其中，纯电动车型同比增速达50%，插电式混合动力车型同比增长14%。截至4月，2019年德国纯电动车型同比增速高达67%，远超去年同期53%的增速表现。

由于传统燃油车市场同比增速继续表现为3%的负增长，德国4月电动车市场渗透率为2.5%，其中纯电动车型独占1.5%。

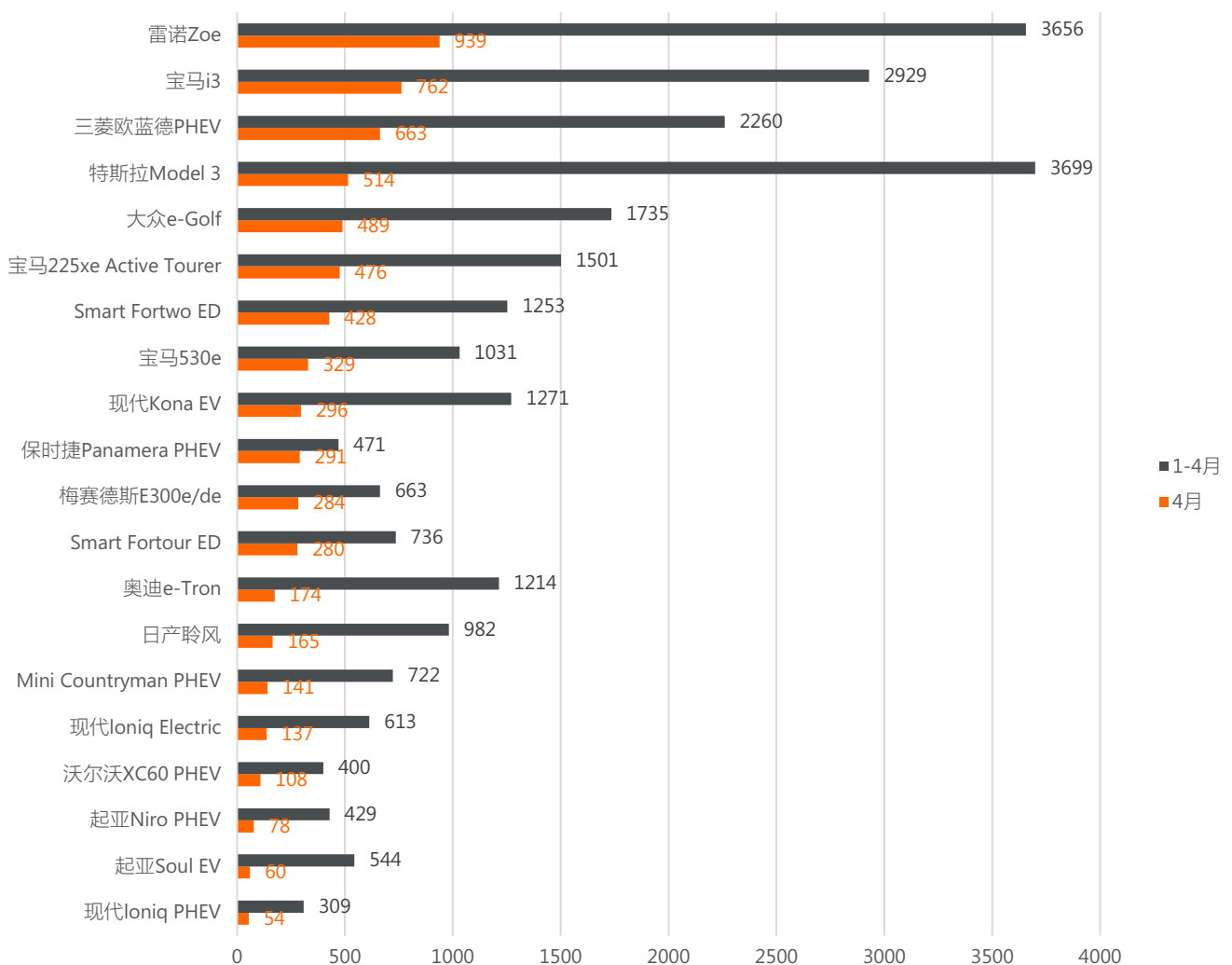
整个4月，特斯拉Model 3在德国市场表现低迷，仅交付514辆，不及3月惊人表现的四分之一，丧失冠军宝座，仅屈居第四位。雷诺Zoe以939辆的销量成绩夺回第一、宝马i3和三菱欧蓝德PHEV分列二三名。

4月德国电动车市场的惊喜莫过于保时捷Panamera PHEV凭借291辆创纪录的销量成绩挺入前十名。在经历WLTP的影响之后，德国品牌运动型轿车开始步入正轨。这似乎也为即将上市的保时捷Taycan带来积极的信号。

德国电动车市场向来以竞争激烈、变化多端著称于世。4月依然没有出现意外。2019年度累计销量来看，特斯拉Model 3依然傲居榜首，雷诺Zoe以43辆的微弱劣势紧随其后，5月份，二者无疑将迎来更激烈的竞争。

各品牌市场份额来看，宝马占据18%，继续引领市场，特斯拉份额下跌2%，以14%的占比位居第二，雷诺排名第三，市场占有率为11%，现代和三菱分别以7%的市场占比位列四五名。

图43 2019年4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

法国新能源汽车市场4月交付4542辆，同比增长43%。纯电动车型增长更为迅猛，同比增长70%，交付了3222辆，4月占比71%。在整体车市低迷不振的法国市场，这种增速尤显可贵。

2019年法国新能源汽车市场渗透率达到2.6%，其中纯电动车型渗透率达到1.9%。

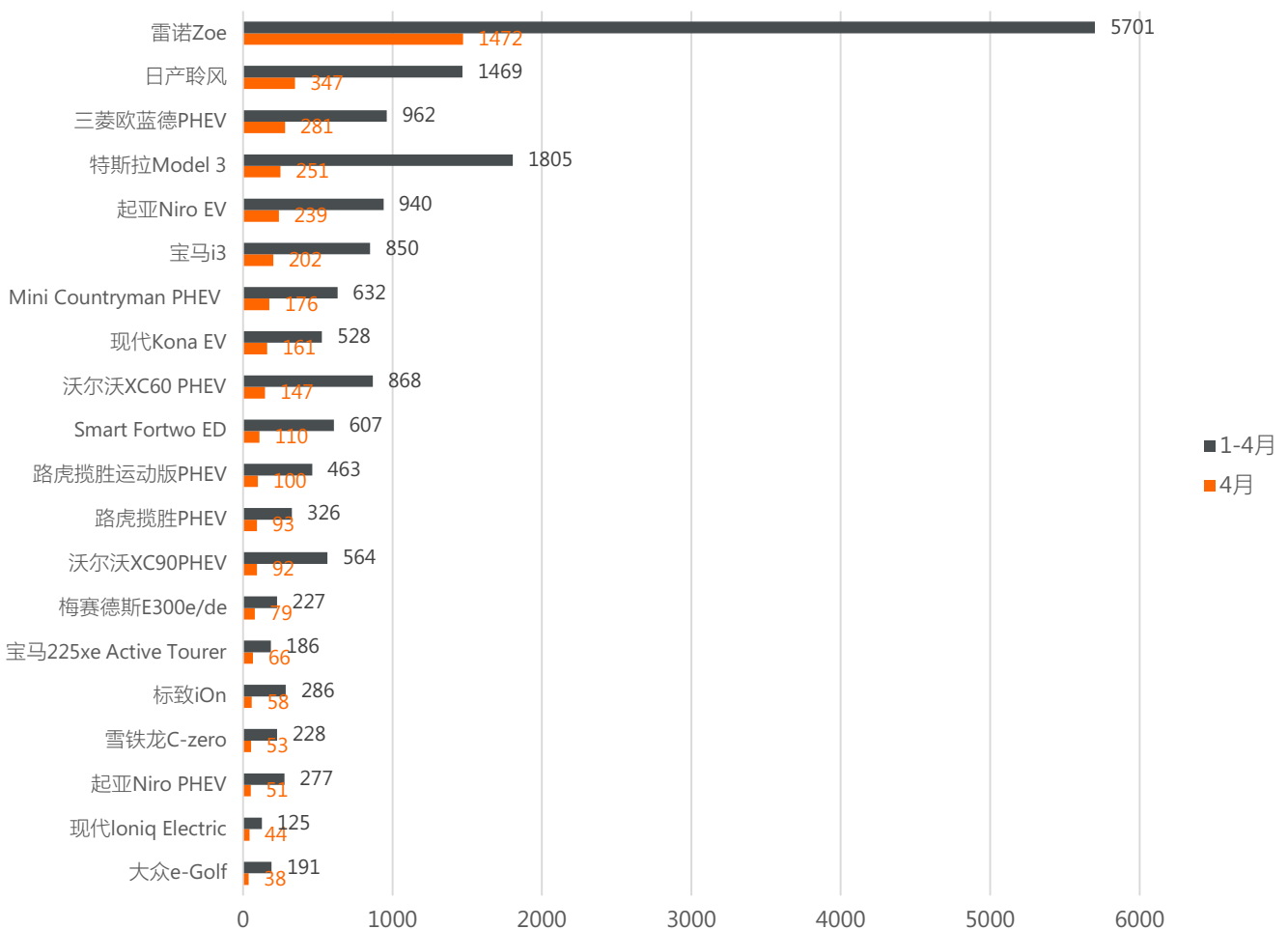
另一方面，柴油车销量继续下滑，上月销量占比仅为33%，远低于5年前64%的水平。或许到2024年，柴油车型将在法国荡然无存。

看一下4月的畅销车型，雷诺Zoe销量同比上涨53%，达到1472辆。三菱欧蓝德PHEV销量达到281辆，日本品牌SUV的本年度最佳销量成绩。

其它车型方面，特斯拉Model 3的交付已恢复到更为正常的水平。截至4月底，特斯拉总共交付了251辆特斯拉Model 3，这一数据远低于其竞争对手梅赛德斯c级豪华车上月940辆的交付量。

品牌市场占有率方面，雷诺份额提升1%，占据法国市场30%市场份额，巩固了其领军地位，特斯拉较上月市场份额降低了2%，为10%，沃尔沃和日产均以8%的市场份额排在第三位。

图44 2019年4月法国新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



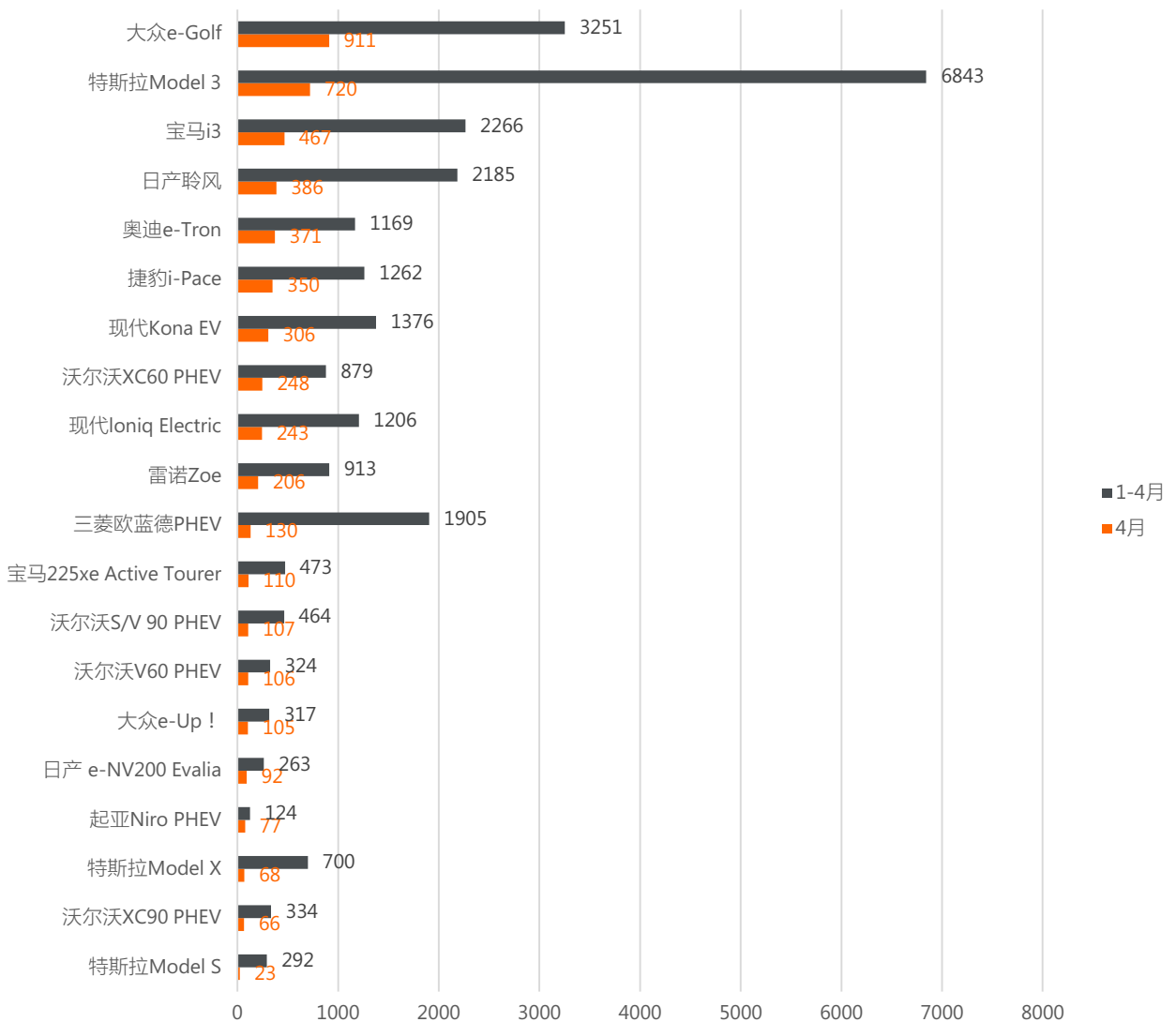
数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

4月，挪威传统整车市场大幅降低20%，与此同时，纯电动车型销量同比上涨25%。纯电动车型销量占比高达40%，远高于2018年4月创下的25%的纪录。按照此态势发展下去，包含插电式混合动力车型在内的新能源乘用车市场份额将在2019年超过65%，个别月份甚至有望接近75%。畅销车型来看，特斯拉Model 3表现疲软，上月仅交付720辆。大众e-高尔夫凭借半年以来最好的销量成绩——911辆的交付量占据4月挪威新能源市场榜首。

2019年1-4月累计销量排名来看，最重要的变化是捷豹i-Pace超越现代Ioniq Electric，登上第七位。

品牌市场占有率来看，特斯拉依然是毫无争议的领军者，尽管下降了3%的市场份额，依然以27%的市场份额占据首位。大众汽车紧随其后，占据12%的份额，宝马第三，市场份额为11%。日产目前市场占有率为9%，正在对前三位发起冲击。

图45 2019年4月挪威新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



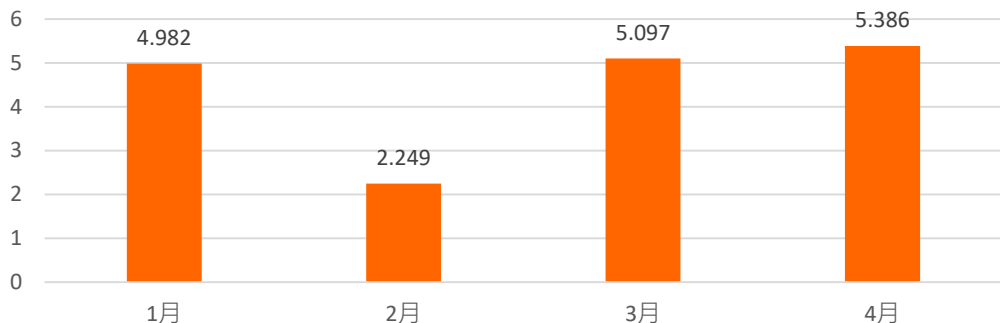
数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

动力电池：4月装机量5.386GWh，同比增长43.4%

●装机量及结构

根据工信部合格证产量数据，2019年4月共产出9.9万辆。根据第一电动研究院的统计测算，动力电池2019年4月装机量约为5.386GWh，同比增长43.4%，环比增长5.7%。其中，纯电动车型装机占比94.4%，插混车型装机占比5.6%。

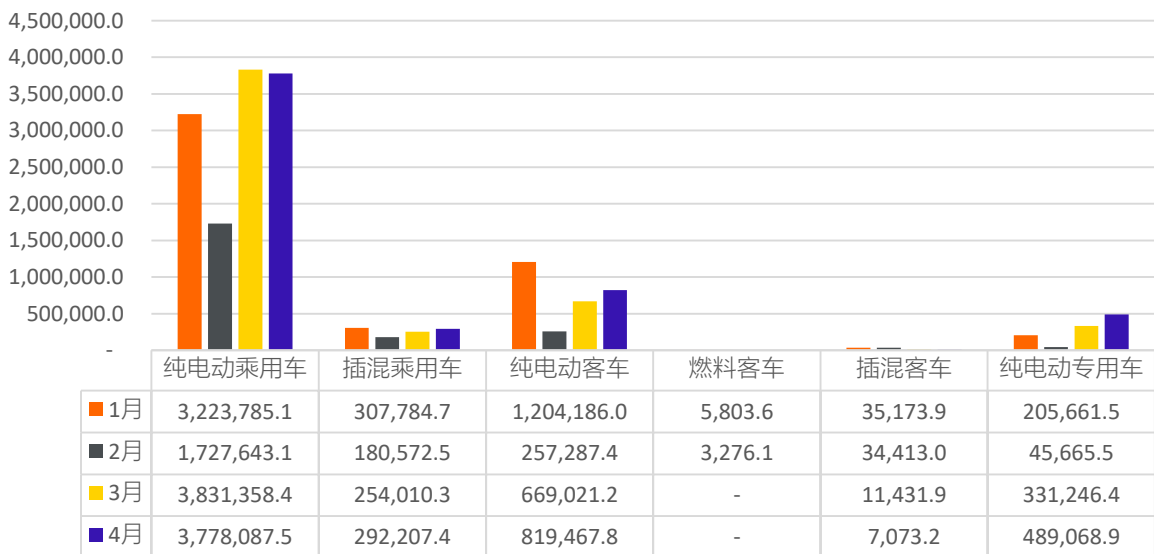
图46 2019年历月动力电池出货量走势（单位：GWh）



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，2019年4月电动汽车装机量主要来源于纯电动乘用车。纯电动乘用车4月产量为79014辆，装机量为3.78GWh，环比小幅下跌，占总装机量的70.2%。其他车辆细分市场，纯电动客车随着4月产量的再次提升回升，装机量环比提升22.49%，达到0.82GWh。纯电动专用车方面，4月装机量提升至489.07MWh。

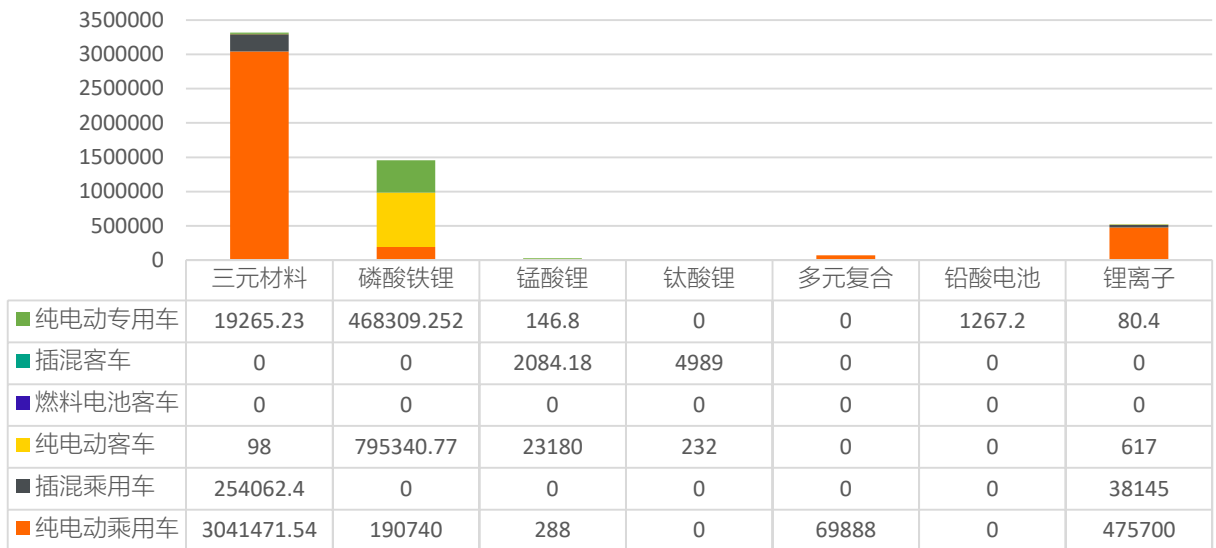
图47 2019年历月动力电池在各类用车中的搭载量（单位：KWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

4月三元材料的搭载量为3.31GWh，其中乘用车占99.4%。三元材料搭载量占总搭载量的61.55%，占比下跌约9个百分点。磷酸铁锂电池装机1.45GWh，在月度装机中的占比提升至27%。其中54.7%用于纯电动客车，纯电动乘用车和纯电动专用车的装机量则分别占到13.1%和32.2%。锰酸锂、钛酸锂以及多元复合电池4月合计装机100.8MWh，占比1.9%，其中钛酸锂电池全部由银隆新能源提供且全部用在客车市场上。

图48 2019年4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

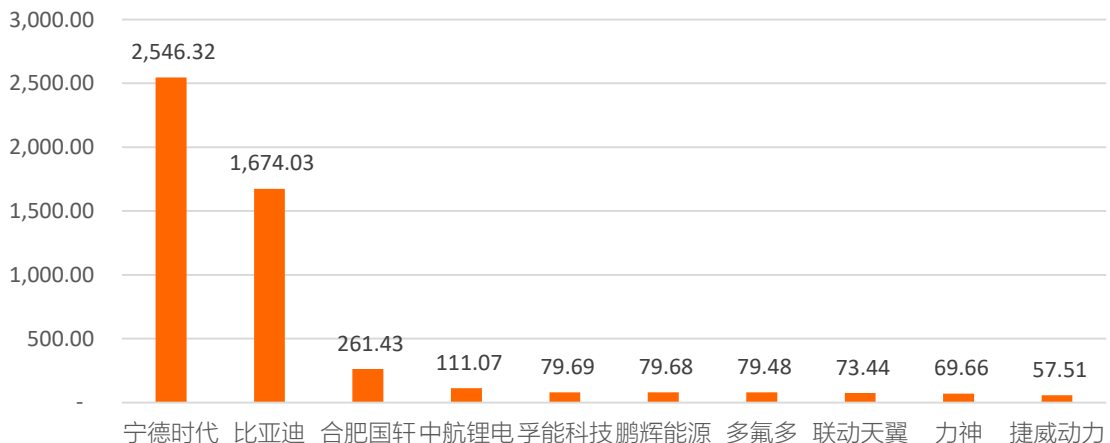
4月份有效装机电池企业中, 市场份额在1%以上的有10家, 其中宁德时代与比亚迪的市场份额分别是47.28%和31.08%, TOP10电池企业合计贡献了市场93.43%的装机量。

4月宁德时代装机量为2.55GWh, 主要来自于纯电动车型装机量的拉升。

比亚迪装机量4月再次提升至1.67GWh, 其中除了3805KWh用在北京华林的专用车上以外, 其余全为比亚迪自用。排名第三的国轩高科4月装机量为261.43MWh, 市占率为4.85%, 环比增长了27%。

得益于上汽通用五菱宝骏E100和E200两款车的装机量提升, 鹏辉能源在4月进入TOP10, 排名第六, 环比增长48%。

图49 2019年4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4月主力电池产品配套变化 (单位: MWh)

单体供应商	车辆类型	4月
宁德时代	乘用车	1858.2
	客车	669.8
	专用车及货车	18.3
比亚迪	乘用车	1210.1
	客车	16.2
	专用车及货车	447.7
合肥国轩	乘用车	197.1
	客车	63.8
	专用车及货车	0.5
中航锂电	乘用车	111.1
	客车	0.0
	专用车及货车	0.0
孚能科技	乘用车	79.7
鹏辉能源	乘用车	79.5
	客车	0.2
	专用车及货车	0.0
多氟多	乘用车	79.5
联动天翼	乘用车	73.4
	专用车及货车	0.0
力神	乘用车	64.0
	客车	3.3
	专用车及货车	2.4
捷威动力	乘用车	57.5

数据来源: 工信部 分析制图: 第一电动研究院

4宁德时代在乘用车上的装机量为1858.2MWh, 主要配套车企为北汽新能源、上汽乘用车和吉利汽车, 主力配套车型为北汽EU5、上汽Ei5和吉利帝豪EV, 电池类型基本为三元材料电池。客车方面4月装机量为669.8MWh, 主要配套车企为宇通客车、长江汽车、中通客车等, 所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1210.1MWh和16.2MWh, 且全部为比亚迪车型自用。电池类型方面, 乘用车全部使用三元电池, 客车则全部使用磷酸铁锂电池。

国轩高科在乘用车方面主要为江淮IEV系列进行搭载配套, 搭载量为1907MWh, 且都为磷酸铁锂电池。其余的乘用车配套企业都提供的是三元电池。客车方面, 4月的最大客户为安凯, 装机量为58MWh, 同样也为磷酸铁锂电池。

外资动力电池企业方面, LG化学4月没有装机, 松下装机量为26161KWh, 其增长主要来源于4月对广汽丰田和一汽丰田PHEV乘用车的供货, 其中59.4%为卡罗拉双擎E+使用, 39.8%为雷凌双擎E+使用, 其余为蒙迪欧上搭载使用。4月丰田卡罗拉和雷凌分别产出1941辆和1301辆, 蒙迪欧只有25辆产出。

驱动电机：乘用车高增长，装机量翻番

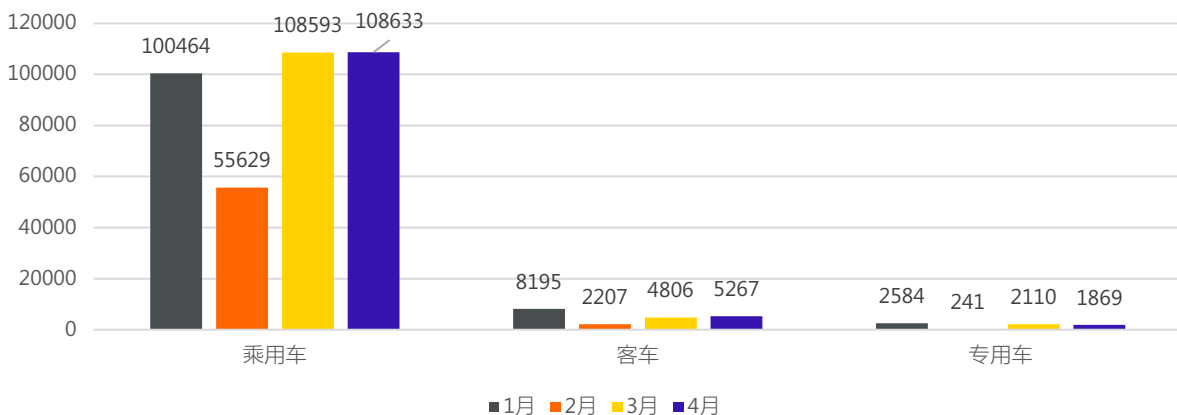
● 整体市场

随着新能源汽车产量逐渐走高，其配套电机装机量开始企稳。

根据工信部整车出厂合格证核算，2019年4月，我国新能源汽车配套电机装机量为115769台，环比基本与上月持平，同比增长27%。

分车辆类型来看，其中新能源乘用车共计配套装机108633台，同比增长40%；新能源客车共计配套装机5267台，同比降低42%；新能源专用车共计配套装机1869台，同比降低52%。新能源客车和新能源专用车产量的同比下滑导致电机装机水平走低。

图50 2019年1-4月新能源汽车驱动电机装机量（单位：台）



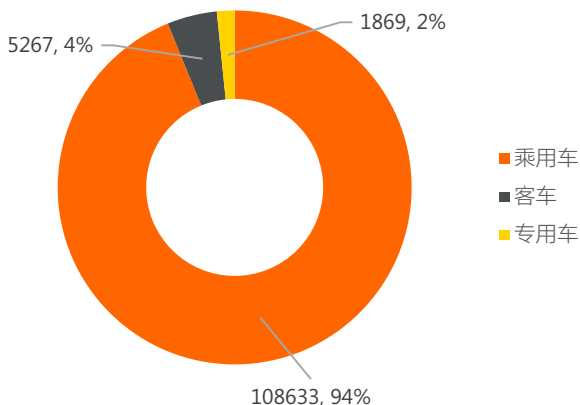
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

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。

4月来看，新能源乘用车电机配套占比依旧高达94%；其次为新能源客车，占比稍有提升，保持4%；新能源专用车依然占比最低，仅为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97%。从4月配套情况来看，交流异步电机仅占比不足3%，商用车领域配套情况微乎其微，4月产量来看，山东昊宇、天津路通和吉海新能源等5家专用车生产企业配套，其它全部用在乘用车领域。4月来看，配套交流异步电机的新能源乘用车全部为蔚来ES8，采用前后双电机模式。

图51 2019年3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

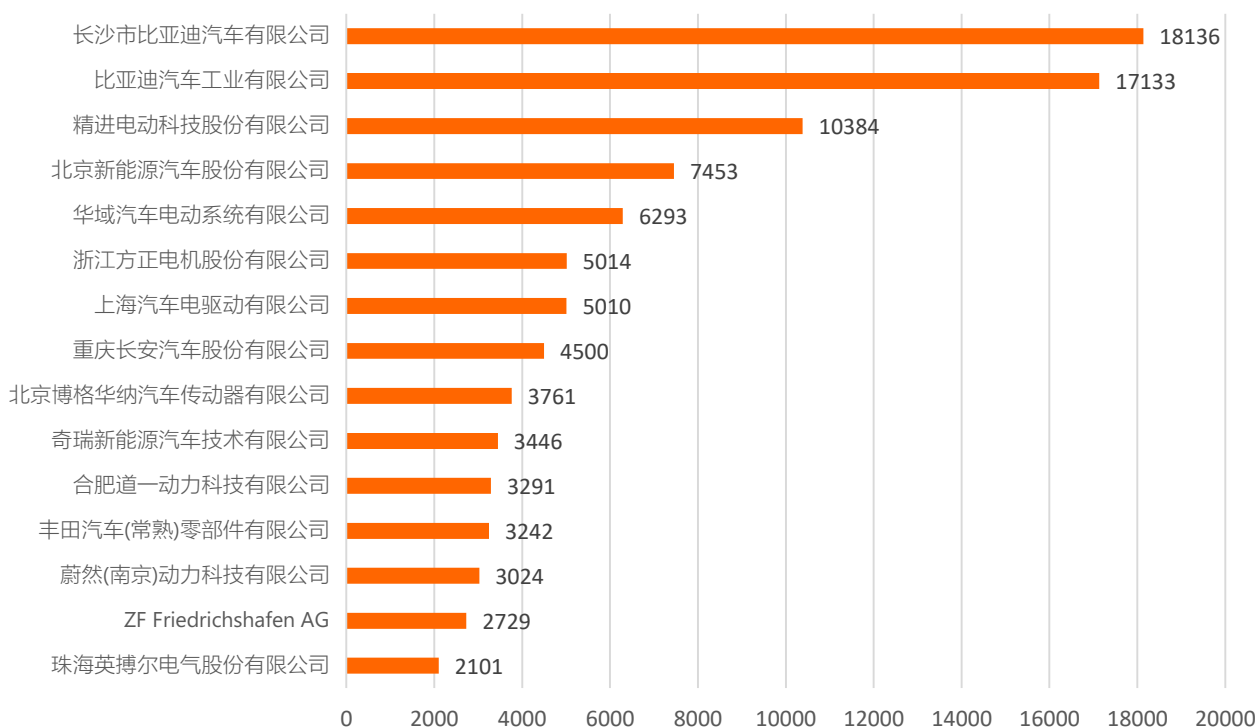
电机供应商竞争格局来看，乘用车领域，大多数企业自主生产配套电机，依托自身新能源乘用车产量优势，自主配套电机量同样领先，这方面的典型车企代表是比亚迪，一直保持遥遥领先地位。

2019年4月，车企产量方面，比亚迪、北汽新能源、吉利和上汽领先，电机配套方面，比亚迪和北汽新能源均采用自主配套，吉利汽车则主要为精进电动。4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且吉利4月产量领先，故排名仅在比亚迪之后。

北汽新能源同样为自主品牌乘用车进行配套，4月产量排名新能源乘用车第二位，但由于其仅自主配套，而精进电动为多家车企配套，故电机供应商排名位居其次。今年来看，比亚迪、精进电动、北汽新能源三家在电机装机领域的领先优势明显。其它上榜的新能源乘用车自主配套企业还包括奇瑞新能源和长安汽车。另外，丰田汽车零部件由于卡罗拉双擎E+和雷凌双擎E+的产量提升，首次进入榜单。

目前，造车新势力品牌纷纷进入量产阶段且产能逐渐提升，第三方电机供应商配套占比情况也日益增加。

图52 2019年4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，4月来看，产量排名靠前的车型为比亚迪E5和唐，其中比亚迪唐由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4月共为8家新能源乘用车企业提供电机配套，累计电机装机量达10384台。其中，吉利帝豪EV和最近声名大噪的几何A装机量最高；新势力造车品牌方面，精进电动在4月为小鹏G3提供电机配套2264台，为前途K50提供配套28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——华域汽车电动4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装机量较高，达4879台。

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8 2019年4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）
长沙市比亚迪汽车有限公司	比亚迪	比亚迪E5	9490
		元 EV	4604
		e1	2021
比亚迪汽车工业有限公司	比亚迪	唐	9184
		宋DM	3430
精进电动科技股份有限公司	吉利汽车	帝豪 EV	3610
		几何A	1701
	小鹏汽车	G3	2264
	广汽乘用车	祺智EV	1536
北京新能源汽车股份有限公司	北汽新能源	EU5	6730
华域汽车电动系统有限公司	上汽乘用车	Ei5	4879
浙江方正电机股份有限公司	上汽通用五菱	宝骏E200	4570
上海汽车电驱动有限公司	长城汽车	欧拉R1	3634
	合众新能源	哪吒N01	799
重庆长安汽车股份有限公司	长安汽车	逸动	2405
		逸动EV	1943
北京博格华纳汽车传动器有限公司	威马汽车	威马EX5	2053
	长城汽车	欧拉iQ	1622
奇瑞新能源汽车技术有限公司	奇瑞汽车	奇瑞 eQ1	2965

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

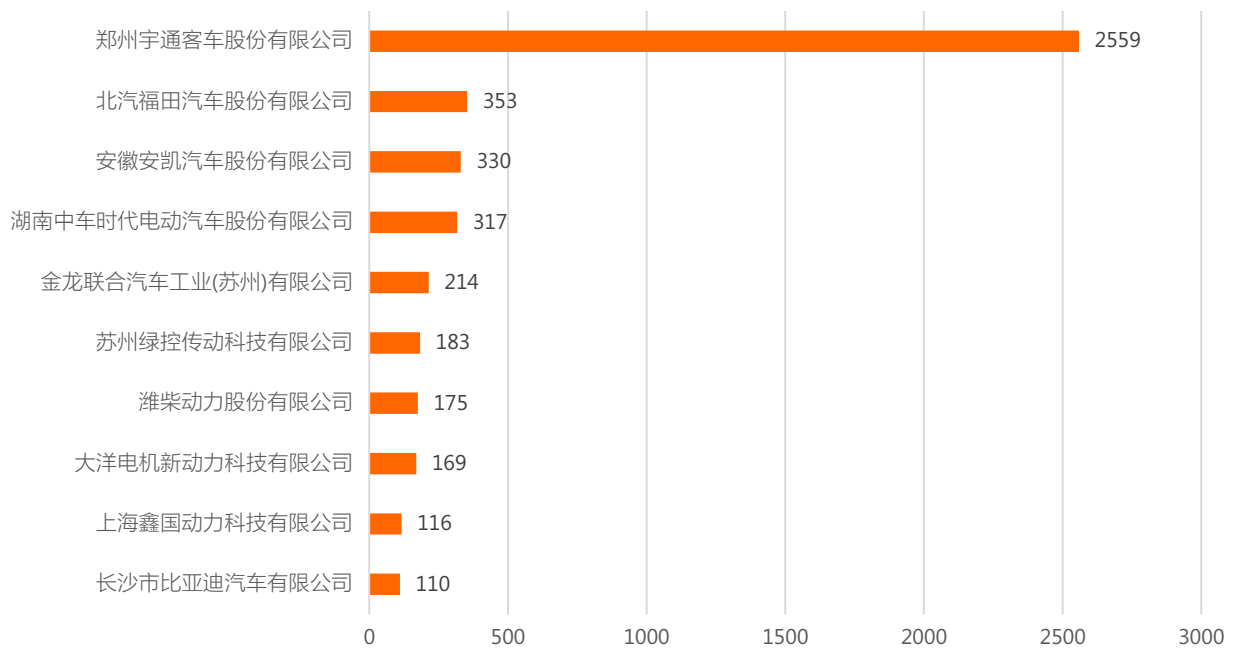
新能源客车方面，由于较早涉猎新能源领域，故大型客车生产企业均能够实现自主电机配套。

4月，新能源客车配套电机供应商排名中，超半数新能源客车企业自主配套，且几乎全部属于头部企业，第三方供应商能够参与竞争的企业数量有限。但同时也可以看到，第三方电机供应商占比逐渐提高。

其中，新能源客车方面，宇通客车、北汽福田、安凯汽车和苏州金龙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，比亚迪子然一身，采用双电机配套。

苏州绿控、潍柴动力、大洋电机和鑫国动力科技是四家闯入Top10的新能源客车领域第三方电机供应商。配套方面，苏州绿控主要为中通客车和金华汽车提供配套、潍柴动力为亚星客车提供配套、大洋电机主要为中山市顺达客车提供配套、上海鑫国动力主要为中国重汽提供配套。

图53 2019年4月新能源客车驱动电机装机量排名（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表9 2019年4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	2559
北汽福田汽车股份有限公司	北汽福田	353
安徽安凯汽车股份有限公司	安凯汽车	330
湖南中车时代电动汽车股份有限公司	长江汽车	268
金龙联合汽车工业(苏州)有限公司	苏州金龙	128
苏州绿控传动科技有限公司	中通客车	90
潍柴动力股份有限公司	亚星客车	175
大洋电机新动力科技有限公司	中山市顺达客车有限公司	127
上海鑫国动力科技有限公司	中国重汽	116
长沙市比亚迪汽车有限公司	比亚迪	110

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

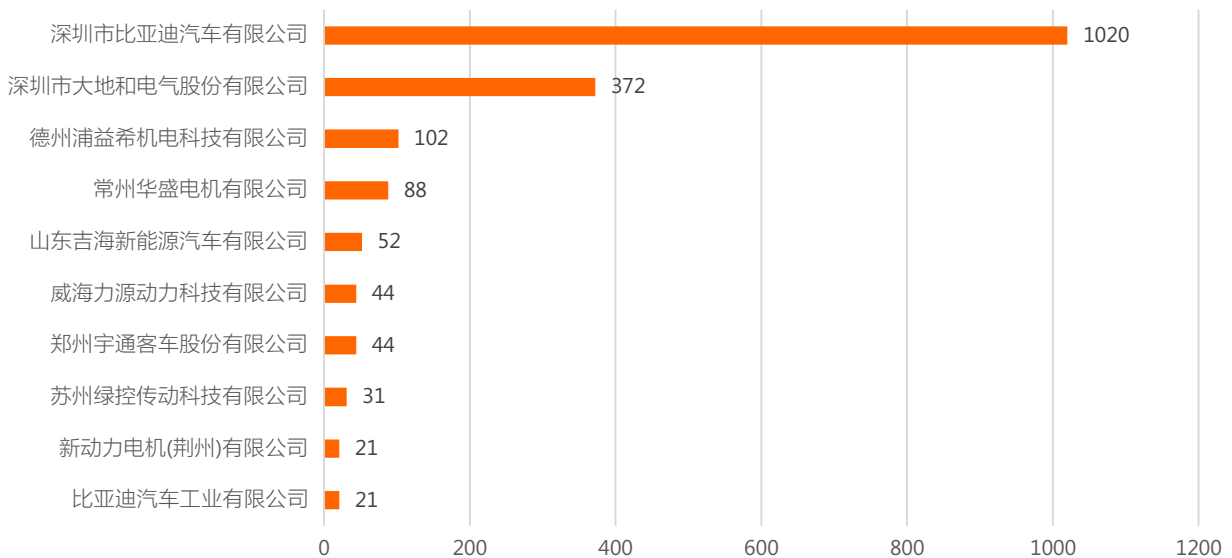
新能源专用车方面，依然与新能源客车行业恰恰相反，除个别同时涉足新能源客车或乘用车行业的企业外，其余绝大部分新能源专用车企业选择第三方电机供应商提供配套。

4月，新能源专用车电机装机量Top10中，同以往一样，仅有比亚迪和宇通客车自主为新能源专用车企业自主套，其余均为第三方供应商。

其中，深圳大地和为重庆瑞驰生产的纯电动封闭货车提供配套，得益于重庆瑞驰在4月产量排名第二的表现，其供应商电机装机量同样排名领先。

Top10电机供应商中，只有深圳大地和和苏州绿控同时为多家车企提供配套，其余第三方电机供应商基本只为一家车企提供电机配套。

图54 2019年4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10 2019年4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）
深圳市比亚迪汽车有限公司	比亚迪	1020
深圳市大地和电气股份有限公司	重庆瑞驰	349
德州浦益希机电科技有限公司	山东丽驰	102
常州华盛电机有限公司	山东昊宇	88
山东吉海新能源汽车有限公司	吉海新能源	52
郑州宇通客车股份有限公司	宇通重工	44
威海力源动力科技有限公司	天津路通	44
苏州绿控传动科技有限公司	中联重科	30
比亚迪汽车工业有限公司	北京华林	21
新动力电机(荆州)有限公司	东风汽车	21

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

技术研判

外媒：中国取得关键技术突破，锂电池成本有望降至历史新低

前两天，微博上有人宣称，中国电动汽车的供应链极其脆弱。虽然当天就在评论区被人打脸，但好像不拿出点新的证据不太好。

刚好，最近两天，海外媒体又开始热议中国在电动汽车供应链占据了主导地位的事，包括透露中国在锂矿物提取技术上取得突破，锂电池供应链的统治地位进一步稳固，以及引起美国焦虑等等。

今天，就来谈谈这个吧。

中国在锂矿提取技术上取得关键突破

Science

China cracks cheap lithium production in electric car breakthrough

- Scientific breakthrough leads to record low costs for essential battery ingredient
- US and Europe seek to break Chinese dominance in global supply chain



Stephen Chen

Published: 11:00pm, 14 May, 2019

电动星球壁老板

根据外媒的报道，中国最近一份报告显示，中国已经在锂提取技术上取得重大突破——新工艺开采提取锂的成本已经降到每吨 15000 元人民币，也就是 2180 美元的「历史低位」。

可以参考的是，过去一年锂的国际价格在每吨 12000 美元到 20000 美元间浮动，长期合约价格大概是 17000 美元。（附注，从这个价位来看，指的是电池级碳酸锂。）

这项技术到底是什么技术？从外媒的报道来看，主要是盐湖提锂的技术。

外媒称，根据中国政府的报告，青海锂业（以中国科学院青海盐湖研究所科研成果为依托而成立的企业）利用新工艺，在过去三年的平均利润率超过 50%，总收入超过 30 亿元。

该公司的高管李健（Li Jian）说，以上对生产成本的估算非常准确，但不包括税后和银行贷款利息。他还预测，随着技术的不断进步，生产成本「可能会在未来进一步下降。」

（补充说下，全球最大的锂业公司智利 SQM，核心资产就是智能北部高原的阿塔卡玛盐湖。）

电动汽车电池成本有望大幅降低

从技术上看，从盐水中提取锂一直存在很难将锂与其他元素分离的挑战，特别是镁极难与锂分离，因为这两种矿物具有相似的离子性质。

而从外媒的报道来看，这项由中国科学院资助的为期 15 年的研究项目，已经找了一种经济有效的办法，从其他矿物、特别是镁中提取锂。

从此前的比较来看，电池级碳酸锂的价格，未来将出现很大幅度的下降。（新技术开采提取成本为 2180 美金/吨，全球较低的是 FMC、ALB 和 SQM 等盐湖碳酸锂 4000-4500 美元/吨现金成本，国际碳酸锂价格 12000——20000 万美金浮动。）

报道还引用中国国家发展和改革委员会可再生能源发展中心主任任东明博士的话，表示更低价格的锂电池将使特斯拉等电动汽车制造商收益，最终使消费者收益。

中国是全球最大的电动汽车产销大国，也被称为全球含锂量最高的国家之一。而电动汽车的总成本中，电池成本占了大约 30%-50%。任东明博士说，更低的价格，更长的航程和更好充电站基础设施，将使得零排放车辆成为汽车购买者更具吸引力的选择。

（事实上，在新能源大势成为定局之前的 2012 年，中国企业已经开始在全球锂矿资源上广泛布局，其中的典型代表就是天齐锂业，目前全球排名前三的锂业巨头，全球唯二（另一家是美国雅保）同时拥有这个世界最大的盐湖锂矿阿塔卡玛盐湖和最大的固体锂矿格林布什矿的锂业公司。）

美国正立法试图遏制中国的领先优势

根据 Benchmark Minerals Intelligence 的数据，中国目前已经主导了锂金属最终产品的供应，生产了全球近三分之二的锂离子电池（美国为 5%），并控制着全球大部分的锂加工设施。

BUSINESS NEWS MAY 14, 2019 / 2:28 PM / 2 DAYS AGO

U.S. Senate moves forward on plan to develop electric vehicle supply chain

Ernest Scheyder

6 MIN READ



(Reuters) - U.S. lawmakers on Tuesday moved closer to developing a national electric vehicle supply chain policy, with senators voicing bipartisan support for legislation designed to parry China's dominance in metals production and battery manufacturing.

在这样的背景下，美国已经开始抵制中国在电动汽车供应链中的主导地位，并正在推动有助于美国企业开采锂和其他可用于电动汽车材料的法案：the Minerals Security Act。

在本月初举办的有关该法案的一次听证会上，美国共和党参议员 Lisa Murkowski 就说，中国在电动汽车供应链领域的领先优势使其在持续的贸易争端中占据优势地位。

「我现在面临的最大挑战是教育其他议员，为什么这需要成为国家的优先事项。」她说：「我们的挑战仍然是无法理解美国在这上面的脆弱，当涉及到依赖他人的矿物时。」

此外，根据外媒报道，按照 2017 年中国政府的统计，青藏高原上的盐湖将占到全球锂储量的 60% 以上。也有研究机构认为，中国的锂资源储量全球第二，仅次于智利。

但中国国内的锂矿产量依然很低，2018 年，中国锂矿产量仅占全球锂矿产量的 9%。近年来，中国企业还一直在阿根廷和澳大利亚等锂资源丰富的国家购买矿山。

不过，中国的锂储备可能很丰富，但许多也很难开采。包括青藏高原的盐湖，高海拔和低氧水平使得无法在这里进行大规模开采。

注：文章来自第一电动大牛作者

政策解读

充电桩企困局：补贴发放不及时，申请过程出“乌龙”

一边是新能源汽车补贴正大幅退坡，另一边是充电桩迎来了“大补贴时代”。

3月26日，国家财政部下发的相关文件中明确提出，新能源汽车补贴过渡期后，补贴政策由之前新能源汽车购置税补贴，转变为对充电（加氢）等基础设施等方面的支持。但具体实施细则，至今未推出。

有充电桩业内人士开始忍不住吐槽：“这也太慢了！”

但是，就算实施细则能快速出台，企业就能立刻拿到补贴了吗？答案是否定的。

事实上，近两年来，为破除新能源汽车充电难题，国家及地方一直在陆续出台充电桩补贴政策。据不完全统计，截至去年6月底，共有64个省市明确了充电桩建设补贴和运营补贴标准，但补贴下发速度却参差不齐，甚至部分地区的补贴迟迟未能全部到位，而究其原因，则是内、外因共同的作用。

在长时间高投入、低产出的“盈利困境”中，对于很多充电桩建设和运营企业而言，补贴意味着“雪中送炭”。那么，该如何高效发放这笔资金，真正发挥它的导向作用？在充电桩市场进入大补贴时代之前，这不但值得行业人士深思，更成了一个亟待解决的重要问题。



各地发放速度不一，个别企业申请过程中出“乌龙”

目前，全国多省市的充电桩补贴政策已经落地，而各地区的补贴标准不同。补贴形式大致分为两种：第一种是按照充电桩建设总投资的比例进行补贴（例如，北京、深圳、成都等地补贴金额为充电桩建设总投资的30%），并设置上限；另一种是按照充电桩充电功率进行补贴。

尽管各地补贴政策早已出台，但补贴发放的进展程度却有所不同。为更充分详细地了解情况，第一电动近日调查访问了分布于北京、杭州、深圳、青岛、贵州等地区的几家充电桩企。

其中，贵州省补贴发放或较为顺利。以电庄股份为例，其在贵州省贵安新区建设大型充电站的过程中，已经获得了地方政府30%建设总成本的补贴支持。

但是，其余北京、杭州、深圳、青岛等地区的补贴发放都有不同程度的延迟现象。并且，从开始申请补贴至今，接受调查的几家企业大都没有拿到补贴（北京一家拿到过一次）。有的甚至还在申请过程中，陷入了相关部门互相推诿的尴尬局面。

“今年年初我们就开始申报了，但过程有点尴尬：区住建局和市住建局互相推诿，区说‘我这没问题，只要市里报完了，我们就通过’；市里又说要区里先报上来……我看还是要靠脸熟。”杭州某充电桩企告诉第一电动，“关键补贴总额是有限的，如果报得慢了，就算申请通过了也拿不到钱”。

另外，深圳的两家企业，自去年7月申请以来，至今也都没有拿到补贴。“我们的几个站点没有达到深圳市的补贴标准，但申请到了区里的补贴。去年7月申请的，按理应该今年1月份发放的，但至今还未发放。”深圳市坪山区某充电桩企相关负责人告诉第一电动。

据《坪山新区新能源汽车充电设施扶持资金管理暂行办法》第八条显示，每年7月、8月由新区和财政局进行集中受理，申请人申请后，经新区发展和财政局审批通过的，扶持资金将在次年1月份一次性发放。

关于补贴发放速度缓慢的问题，有的企业比较“佛系”，因为“不差钱”。以上述杭州桩企为例，其背靠大型房地产母公司，2017年母公司净资产已达11亿。

但还是有别的担忧：“其实对我们来说，补贴需求并不急切，主要是为了通过政府的报备。否则后期可能会出政策，未通过报备的都是非法运营...那就惨了...”

还有一部分企业表示理解。“其实，关于补贴发放这件事，我看到的是，政府每天都在‘马不停蹄’地做。如果现在政府确实人力物力有限，只能达到目前这种发放周期，我们也是可以理解的。”华商三优相关负责人表示。

但对于一些情况较为特殊的桩企而言，补贴需求就较为急切了。以深圳市另一家已经申请到市级补贴的充电桩企业为例，该桩企的负责人告诉第一电动，“我们主要是做公交巴士配套服务，成本回收周期很长，在这个过程中，补贴对我们而言还是很重要的”。

站多桩多，现场核查难

“从申请通过到补贴到账，仅需要两到三个月。但从开始申请到拿到补贴，却需要半年左右时间，时间主要耽搁在‘现场核查’这一步上。”华商三优负责人告诉第一电动。

据了解，充电桩补贴的流程主要分三步，以北京市为例。首先，企业需接入北京市公用充电设施数据信息服务平台，确保符合行业主管部门互联互通等相关要求，且获得相关证明；其次，企业充电站需要接受核查；最后，向发改委提交申报材料，申请补贴。

这个过程中，第一步仅需2-3天的时间，但第二步却需2-3个月的时间。据显示，截至2018年12月底，北京市累计有82家充电设施运营企业将数据接入了公用充电设施数据信息服务平台，平台上线运营的社会公用充电场站2100个，充电桩2.11万根（2019年春节左右又接入了一批，具体数字未获悉）。这么多充电站，需要同时接受数据信息服务平台、专家、政府管理单位，以及厂家四个部门的联合核查，工作量可想而知，耗时久也成了情理之中的事情。

但深圳那家做公交巴士配套服务的桩企，其负责人却表示，他们的核查环节进行得很快，仅两周的时间就完成并通过申请了，补贴却等了半年多都没有发放下来。

对此，华商三优提出两点分析：

“第一，要注意建站周期。所有的补贴都是分批次发放的，比如2018年6月-2019年2月之间建成的站，会划分为同一批来发放补贴。对于2018年6月建站的人来说，即使他自己的站点已经核查完成（并申报完成），也仍需要等待次年2月的新建站点全部核查完成（一起走发放程序）。所以，他的等待周期就会比较长一些”。

“第二，企业规模悬殊造成的小型等待周期过长。比如，A企业只有两个站点，B企业有300个站点。那么极有可能，A的两个站点核查完成后，它还需要等待同批次的B企业。只有这302个站点全部核查完成后，补贴才会真正开始走下发放程序”。

另外，政策的变动可能也会为企业的申报带来一定麻烦。就拿杭州来说，“去年规定补贴要按位置申请，两个站靠太近（市区内3公里，周边4公里，郊区5公里）不得申报；今年改了，没有距离限制了。”某初创型桩企负责人告诉第一电动。“去年我们没有申报过，因为我们的建站计划今年才刚刚开始。”

那去年申报过的企业呢？今年条件放宽了，是否要考虑再补报，程序是否要再走一遍？这些都不得而知。

政府细化措施加快发放速度，桩企要加强运营摆脱补贴依赖

此次访问过程中，不止一家企业向第一电动表态：“希望国家政府能够多多地支持我们”。

“我们每投资一个站，都是需要回收周期的，短的三四年，久的可能要十年。对于较大型的企业而言，可能因为后续的还支持还能扛住，但对一些中小型的桩企来讲，可能会对影响到它们的生存。”华商三优相关负责人坦言。



对于如何促进加快补贴发放，华商三优给出了相关建议：

- ◆ 保持目前公共站、内部站补贴力度，并且细化不同场景的补贴归属。例如，满足小区居民充电需求的站点，既不能严格归为公共开放，又不能算是内部专用，此类情况在申报补贴时会因专家主观判断不同而有所差异。故建议明确各类型场所的归属属性，便于运营企业申报。
- ◆ 建议增加运营车辆补贴类型，针对公交、出租等专用充电站，给予一定充电补贴奖励，调动车辆运营企业和充电站运营企业积极性，提高专用充电站运营效率。（补贴奖励可参考目前公共站运营补贴，对年度充电量给予相应补贴，考虑其专用性及充电量相对较大，对补贴额度进行调整）。
- ◆ 建议对于城市公共服务的项目，要与纯经营性充电站区分，简化补贴手续流程及相应要求文件，鼓励企业共同打造城市绿色能源网络，提高新能源替代速度。

与此同时，中小型企业也应该尽快摆脱对补贴的依赖。万帮新能源投资集团有限公司董事长、星星充电董事长邵丹薇曾向《电动汽车观察家》表示，对于有些企业而言，补贴非但不会很好地帮助企业的成长和建设，说不定还会成为一个沉重的包袱。

“我们在2015年、2016年投了很多不成功（利用率极低）的站。”邵丹薇解释说，当时的补贴，能覆盖充电场站投资的七八成，但“后来才知道这样的算法是不科学的。看上去投资的成本被大幅覆盖，但没有算运营的成本、电力运维的成本，还有巨大的管理成本，还有（闲置导致的）口碑的伤害”。

邵丹薇说，“看到新政更多补贴向充电转移，一方面为国家政策叫好；但另一方面，也担忧会有很多运营商持有像我们2015、2016年那时的投资心态进入产业。他们如果没有人提醒的话，两三年之后就发现，投下去的资产越大，负担就越重、包袱也越大”。

另外从本次的访问结果来看，对补贴“佛系”心态的桩企也不少，并不只有房地产企业的子公司。更多的企业，都通过更好的运营方案减短了投资回报周期。很显然，一旦脱身“盈利困境”，补贴就不再是雪中送炭，而只是“锦上添花”。

如何盈利？华商三优认为，企业应该将工作重心更多地放在运营上，提高充电桩利用率。“每当我们发现有哪个站点运营得不好，市场项目的负责人和技术人员就立刻去到现场进行勘查，然后想办法提升站点的充电量，这样回收周期会比较短，成本回收就比较快，也较容易实现盈利”。

另外，中国电力企业联合会标准化管理中心副主任刘永东也曾表示，充电运营企业要想赚钱，要变成能源提供商。“一方面，有很大的充电电量，可以和电网谈判，获得更便宜的电价；另一方面，在高峰向国网放电，成为能源的提供方，也能赚钱。可能到这一步，充电运营的价值才能得到更好的体现”。

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。