2019
新能源汽车行业月报
New Energy Automobile Industry Monthly Report

2019.6

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：6月新能源汽车销售15.2万辆，同比增速增长至80% 6

新能源乘用车：同比增长86.3%，北汽EU系列销量近两万 10

新能源客车：产量企稳，同比增长56% 24

新能源专用车：四川吉利商用车夺上半年产销双冠 32

全球新能源乘用车市场 36

动力电池：6月同比大涨127%，宁德时代市场占有率再次过半 44

驱动电机：单月装机超13万台，比亚迪优势明显 48

技术研判 53

补贴退坡后，动力电池价格下降空间有多大？ 53

政策解读 57

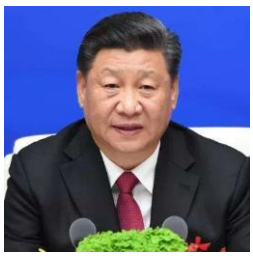
动力电池新国标呼之欲出，5分钟报警预警成标配 57

联系我们 62

北京智电未来信息科技有限公司 69

观点

2019年7月1-3日，经国务院批准，世界新能源汽车大会（WNEVC）在海南博鳌隆重召开。大会着眼于全球汽车产业的转型升级和生态环境的持续改善，通过聚集全球专家智慧和产业精英，共同交流探讨新能源汽车在技术创新、产业创新、政策创新、市场模式创新等领域的成功经验与发展趋势，凝聚产业共识，明晰汽车产业转型升级的方向，探索电动化、智能化、共享化协同发展的有效路径。本期观点，我们摘取部分专家观点，以飨读者。



国家主席习近平：当前随着新一轮科技革命和产业变革孕育兴起，新能源汽车产业正进入加速发展的新阶段，不仅为各国经济增长注入强劲新动能，也有助于减少温室气体排放，应对气候变化挑战，改善全球生态环境。
中国坚持走绿色、低碳、可持续发展道路，愿同国际社会一道，加速推进新能源汽车科技创新和相关产业发展，为建设清洁美丽世界、推动构建人类命运共同体作出更大贡献。希望各位嘉宾深入交流、凝聚共识，深化新能源汽车产业交流合作，让创新科技发展成果更好造福世界各国人民。

工信部副部长辛国斌：为了进一步明确我国新能源产业发展路径，工信部正在加紧牵头编制2021-2035中国新能源汽车发展规划。新规划的总体思路包括以下三大方面：一是以改善生态环境为核心，兼容多种技术路线；二、激发企业的自主创新能力；三、处理好当前和长远，国内和国外的关系，走出一条更高质量更可持续的发展道路。工信部近期通过对行业和企业研究调研后，结合目前新能源汽车发展情况，初步拟定了2021-2023年双积分后续政策相关措施，并将于近期公开征求意见。

全国政协副主席、中国科协主席万钢：新一代科技革命汹涌而至，形成了电动化、智能化、共享化变革的大潮流，全球汽车产业正在进入百年未遇的大变革。发展新能源汽车既要做好顶层设计，又要把握好新旧动能转换的节奏，电动化的发展要特强调安全和质量，在新能源补贴退坡的同时，将加快“碳交易”政策的制定和推进。此外，燃料电池汽车具有清洁零排放、续航里程长、加注时间短的特点，是适应市场要求的最佳选择，未来将推动燃料电池汽车产业化。

中国汽车工程学会名誉理事长付于武：中国汽车产业已经到了一个需要调整的新阶段。这种调整对于中国汽车业来说是一个大考验，汽车企业面临着生存挑战。但从另一个角度来看，这种产业调整也是一个正常现象、合理现象。从产业的长远看未必是坏事。这将有利于供给侧的结构性的调整，有利于促进产业的优胜劣汰，进一步提升产业的集中度。这场考验会令汽车产业愈加冷静，摒弃浮躁，从单纯追求数量向追求高质量发展，有助于提高汽车产业创新能力和竞争力，加速新旧动能转换，加快产业转型升级。

国务院发展研究中心原党组书记、中国电动汽车百人会理事长陈清泰：目前汽车产业正在经历一百多年来最深刻的一场变革，其影响的范围之宽、程度之深，可以称之为‘汽车革命’。电动化要放在绿色化的基础之上，电动汽车自身发展到一定程度，必须从制度和技术上使电动化和新能源对接，并把电动化的全产业链放在绿色化的基础之上。可以预期到2025年前后电动车的性价比超过燃油车，太阳能和风能等发电成本低于化石能源，市场将以强大的力量驱动电动汽车的发展和能源结构的转型，以日益加快的步伐走向零排放公路交通。

大事

● 蔚来召回4803辆ES8电动汽车

6月27日，国家市场监督管理总局发布《关于部分蔚来ES8电动汽车召回的通知》，自2019年6月27日起，召回部分搭载了2018年4月2日到2018年10月19日期间生产的动力电池包的蔚来ES8电动汽车，共计4803辆。本次召回范围内车辆使用的动力电池包搭载了规格型号为NEV-P50的模组，模组内的电压采样线束存在走向不当的情况，可能被模组上盖板挤压，导致被挤压的电压采样线束表皮绝缘材料磨损，极端情况下可能造成线束绝缘层烧损从而引起电池包热失控和起火，存在安全隐患。

对此蔚来发表官方声明，承诺会对所有因电池质量安全事故造成的用户财产损失依法进行赔付。蔚来为近期电池安全事故给用户和公众带来的困扰表示深深的歉意。作为一家用户企业，蔚来将始终坦诚、负责任地面对产品质量问题。

● 公安部交管局：新能源汽车保有量已达344万辆，占汽车总量的1.37%

7月3日，公安部交管局公布上半年全国机动车和驾驶人最新数据。截至2019年6月，全国新能源汽车保有量达344万辆，占汽车总量的1.37%，与去年年底相比，增加83万辆，增长31.87%；与去年同期相比，增加145万辆，增长72.85%。其中，纯电动汽车保有量281万辆，占新能源汽车总量的81.74%。

● 百度获北京首批T4级别自动驾驶路测牌照

7月1日消息，北京市自动驾驶测试管理联席小组发布首批T4级别自动驾驶测试牌照，总计5张，百度全部收入囊中。据了解，T4牌照是目前全国最高技术等级、最高标准、测试场景最难的开放道路测试资格认证。

● 工信部：2021-2035新能源汽车规划及双积分新政即将出台

7月2日，工业和信息化部党组成员、副部长辛国斌在2019世界新能源汽车大会上发表了主题演讲。辛国斌表示，为了进一步明确我国新能源产业发展路径，工信部正在加紧牵头编制2021-2035中国新能源汽车发展规划。新规划的总体思路包括以下三大方面：一是以改善生态环境为核心，兼容多种技术路线；二、激发企业的自主创新能力；三、处理好当前和长远，国内和国外的关系，走出一条更高质量更可持续的发展道路。

● 比亚迪募资10亿元投建动力电池项目

7月9日，比亚迪发布了2019年第一期比亚迪股份有限公司绿色债券上市公告书，将发行总额为10亿元的绿色债券。在募集资金用途方面，比亚迪表示，用于项目建设部分，主要拟投往比亚迪新建的若干新能源汽车及零部件、电池及电池材料、城市云轨等绿色产业项目建设。其中，50%的募集资金拟用于包头比亚迪矿用车有限公司能量型动力电池生产项目，太原比亚迪汽车有限公司年产4.5GWh动力电池组装项目和西安众迪锂电池有限公司年产10GWh动力电池生产项目，剩余50%的募集资金拟用于补充公司流动资金。

● 蔚来之后再布局，李斌看上新“万亿蛋糕”？

7月16日有消息称，蔚来将拆分旗下能源补给服务NIO Power，寻求在今年Q4完成独立融资，规模在数十亿元左右。该项目由蔚来创始人、董事长兼CEO李斌，以及蔚来总裁秦力洪、蔚来汽车电源管理副总裁沈斐等人牵头，或将在未来2个月内上线独立APP。与此同时，NIO Power将进行更名，最终名称尚未确定。据悉，分拆后的NIO Power将基于原有五条业务线展开，包括超级充电桩、充电车、一键加电、换电站、充电地图。

之后有媒体向蔚来汽车联合创始人、总裁秦力洪求证此事，他回应称：“蔚来的能源业务的确客观上已经具备了覆盖全国的服务全行业的能力，也有一些有兴趣的机构在跟我们谈各种各样的可能性，事实上，我们的服务向第三方别的品牌开放，在今年4月的上海车展上就已经宣布过了，可能也引起了大家很多各自的推断”。但他也补充到，媒体的部分报道其实是基于推论得出的内容，蔚来汽车目前还没有任何具体的拆分上市安排。

●宁德时代与丰田汽车在动力电池领域达成合作，将开发电池新技术

7月17日，宁德时代新能源官方宣布和丰田汽车公司在新能源汽车（NEV）动力电池的稳定供给和发展进化领域建立全面合作伙伴关系。此外，双方在电池的新技术开发，以及电池回收利用等多个领域开始进行广泛探讨。

●北京出台纯电动出租车更新奖励新政：最高补贴7.38万元

7月17日，北京市财政局、市交通委发布《关于对出租汽车更新为纯电动车资金奖励政策的通知》，对符合本市纯电动出租汽车更新要求的出租汽车经营者将给予一次性政府资金奖励。在奖励金额方面，根据纯电动出租汽车生产环节电池采购价格，每辆车奖励上限为7.38万元，低于奖励上限的按实际电池采购价格确定，同时电池资产是归出租汽车经营者所有。奖励期限为自新政发布之日起至2020年12月31日。

●特斯拉二季度营收63.5亿美元同比增59%净亏4.1亿

7月25日，电动汽车制造商特斯拉公布第二季度财报。财报显示，公司第二季度营收同比增长58.7%至63.5亿美元，去年同期为40.02亿美元，但仍低于分析师当季预期的64.1亿美元；净亏损为3.89亿美元。

●丰田与电装成立合资芯片企业 专攻电动汽车

据外媒报道，丰田公司与汽车零部件生产商电装周三（7月10日）宣布，双方已经达成一项协议。由于当前的汽车行业正在朝着联网汽车和自动驾驶汽车方向发展，两家公司将会成立一家专门开发下一代汽车所用的半导体芯片合资企业。两家公司在一份联合声明中表示，电装将持有新合资企业51%的股份，余下的部分为丰田所有。丰田和电装透露，他们计划于2020年4月成立合资企业，总投资为5000万日元（约合458,968美元），将招聘约500名员工。新的公司将会专注于汽车配件的研发，例如电动汽车所使用的电源模块以及自动驾驶车辆所使用的外围监测感应器。

●12家汽车相关企业科创板上市，三位实控人身家超100亿

据统计，首批上市的25家科创板公司中，有12家为汽车产业链关联公司。这12家产业链关联公司，主要集中在3个领域：一是动力电池材料以及相关产业，包括容百科技（688005.SH）、杭可科技（688006.SH）、嘉元科技（688388.SH）等3家企业。二是部分此前集中在芯片、电子、物联网领域，同时也为汽车电子以及智能汽车提供解决方案的公司。第三是智能制造以及检测领域。比如天准科技（688003.SH），旗下业务就包括智能制造系统、自动化生产装配、无人物流车、汽车零部件企业智能仓储等多个方面。

市场解析

新能源汽车产业整体：6月新能源汽车销售15.2万辆，同比增速增长至80%

●市场走势

根据中汽协数据，2019年6月，新能源汽车产销分别完成13.4万辆和15.2万辆，比上年同期分别增长56.3%和80.0%。其中纯电动汽车产销分别完成11.3万辆和12.9万辆，比上年同期分别增长78.0%和106.7%；插电式混合动力汽车生产完成2万辆，比上年同期下降8.9%，销售完成2.2万辆，比上年同期增长2.2%；燃料电池汽车产销分别完成508辆和484辆，比上年同期分别增长9.8倍和14.6倍。

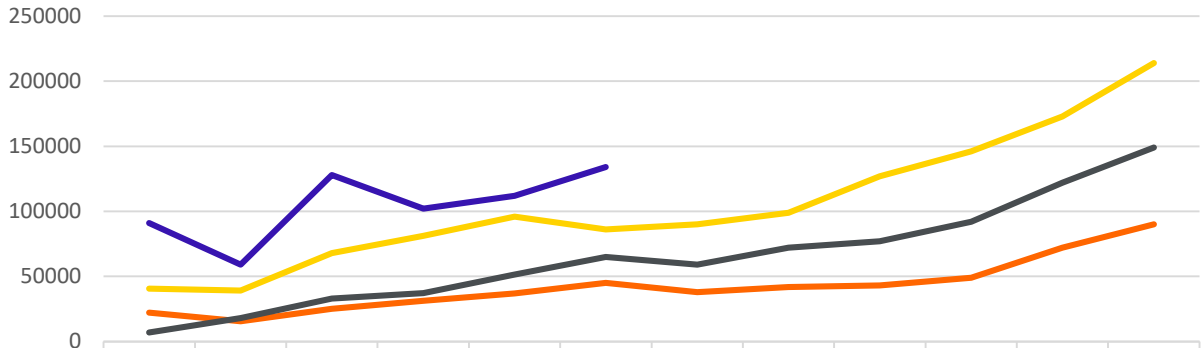
表1 2019年6月新能源汽车产销结构及增速

产量									
	2月	3月	4月	5月	6月	累计	环比增长%	同比增长%	同比累计增长%
汽车总体（万辆）	141.0	255.8	205.2	184.8	189.5	1213.2	2.5	-17.3	-13.7
乘用车（万辆）	114.0	209	166.0	149.1	159.8	997.8	7.2	-17.2	-15.8
商用车（万辆）	27.0	46.8	39.2	35.7	29.6	215.4	-17.1	-17.5	-2.3
新能源汽车（万辆）	5.9	12.8	10.2	11.2	13.4	61.4	19.4	56.3	48.5
新能源乘用车（万辆）	5.6	12.1	9.4	10.1	12.1	56.2	19.5	65.1	58.4
纯电动（万辆）	4.1	9.4	7.5	8.3	10.1	44.5	22.4	96.1	72.0
插电式混合动力（万辆）	1.5	2.8	1.9	1.8	1.9	11.7	6.4	-9.9	21.6
新能源商用车（万辆）	0.3	0.7	0.7	1.1	1.3	5.2	18.6	5.0	-11.6
纯电动（万辆）	0.3	0.6	0.7	1.1	1.2	4.8	12.7	-0.1	-12.4
插电式混合动力（万辆）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	582.8	39.4	-28.0
销量									
汽车总体（万辆）	148.2	252	198.0	191.3	205.6	1232.3	7.5	-9.6	-12.4
乘用车（万辆）	121.9	201.9	157.5	156.1	172.8	1012.7	10.7	-7.8	-14.0
商用车（万辆）	26.2	50.1	40.6	35.1	32.9	219.6	-6.5	-17.8	-4.1
新能源汽车（万辆）	5.3	12.6	9.7	10.4	15.2	61.7	45.6	80.0	49.6
新能源乘用车（万辆）	4.9	11.8	9.0	9.6	13.7	56.3	43.6	87.6	58.7
纯电动（万辆）	3.7	8.9	6.4	7.5	11.5	44.0	54.2	123.6	69.8
插电式混合动力（万辆）	1.3	2.9	2.5	2.1	2.2	12.3	5.3	1.5	28.5
新能源商用车（万辆）	0.4	0.7	0.7	0.9	1.5	5.4	67.9	30.6	-6.6
纯电动（万辆）	0.3	0.7	0.7	0.8	1.4	5.0	63.2	26.2	-6.9
插电式混合动力（万辆）	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.3	558.4	38.2	-28.1

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，新能源汽车方面，上半年产销已经完成60万辆，维持年初160万辆产销规模预判。

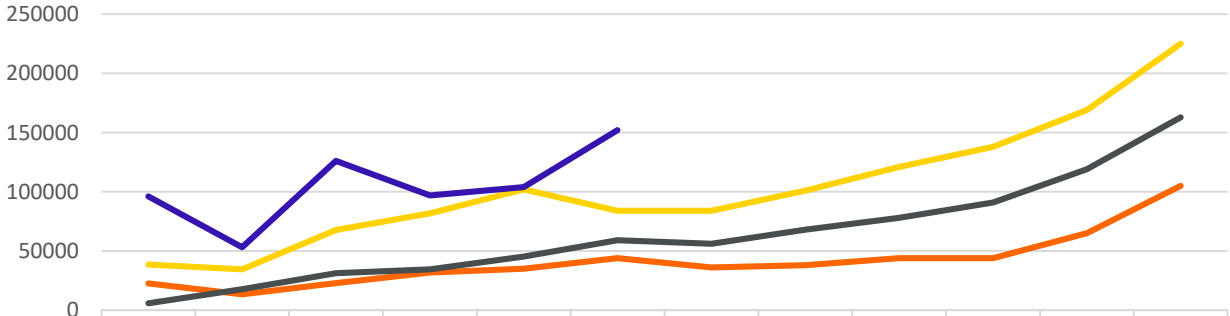
图1 2016年-2019年新能源汽车月度产量（单位：辆）



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2016年	22294	15560	25246	31266	37000	45000	38000	42000	43000	49000	72000	90000
2017年	6889	17972	33015	37306	51447	65000	59000	72000	77000	92000	122000	149000
2018年	40569	39230	67932	81217	96000	86000	90000	99000	127000	146000	173000	214000
2019年	91000	59000	128000	102000	112000	134000						

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）



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2016年	22459	13267	22936	31772	35000	44000	36000	38000	44000	44000	65000	105000
2017年	5682	17596	31120	34361	45300	59000	56000	68000	78000	91000	119000	163000
2018年	38470	34420	67778	81904	102000	84000	84000	101000	121000	138000	169000	225000
2019年	96000	53000	126000	97000	104000	152000						

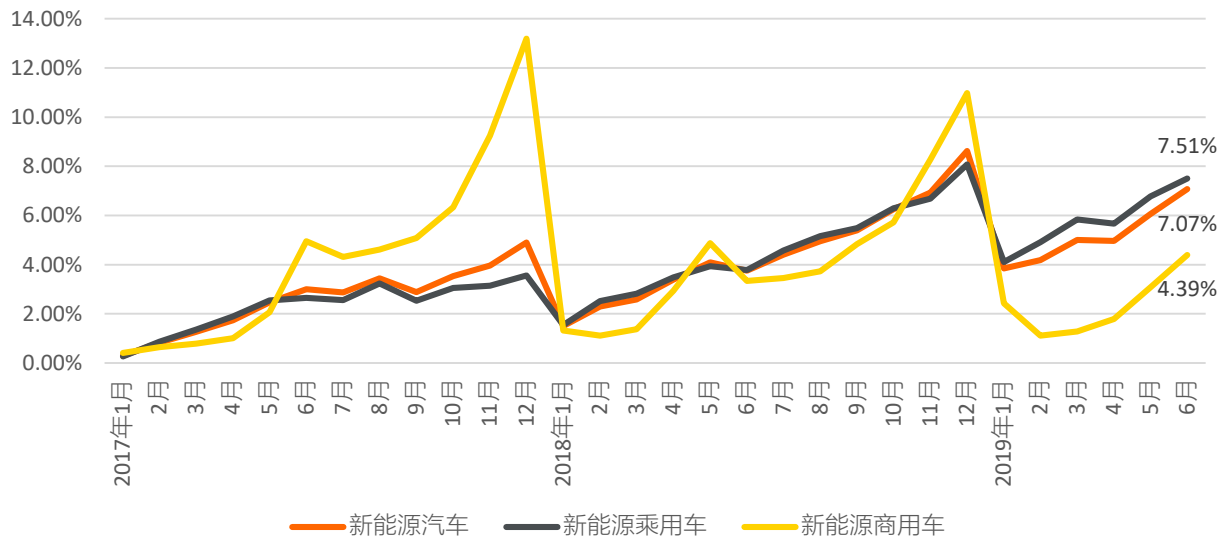
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

1-6月，新能源汽车产销分别完成61.4万辆和61.7万辆，比上年同期分别增长48.5%和49.6%。其中纯电动汽车产销分别完成49.3万辆和49.0万辆，比上年同期分别增长57.3%和56.6%；插电式混合动力汽车产销分别完成11.9万辆和12.6万辆，比上年同期分别增长19.7%和26.4%；燃料电池汽车产销分别完成1170辆和1102辆，比上年同期分别增长7.2倍和7.8倍。

6月，汽车整体市场产销同比降幅有所收窄，产销量分别完成189.5万辆和205.6万辆，比上月分别增长2.5%和7.5%，比上年同期分别下降17.3%和9.6%，同比降幅比上月分别缩小3.9和6.8个百分点。

中汽协表示，受7月1日部分地区切换国六标准、以及新能源汽车补贴退坡过渡期于6月25日结束，在厂家和经销商促销政策的共同促进下，乘用车市场需求比上月有所回升，本月汽车产销率108.5%。

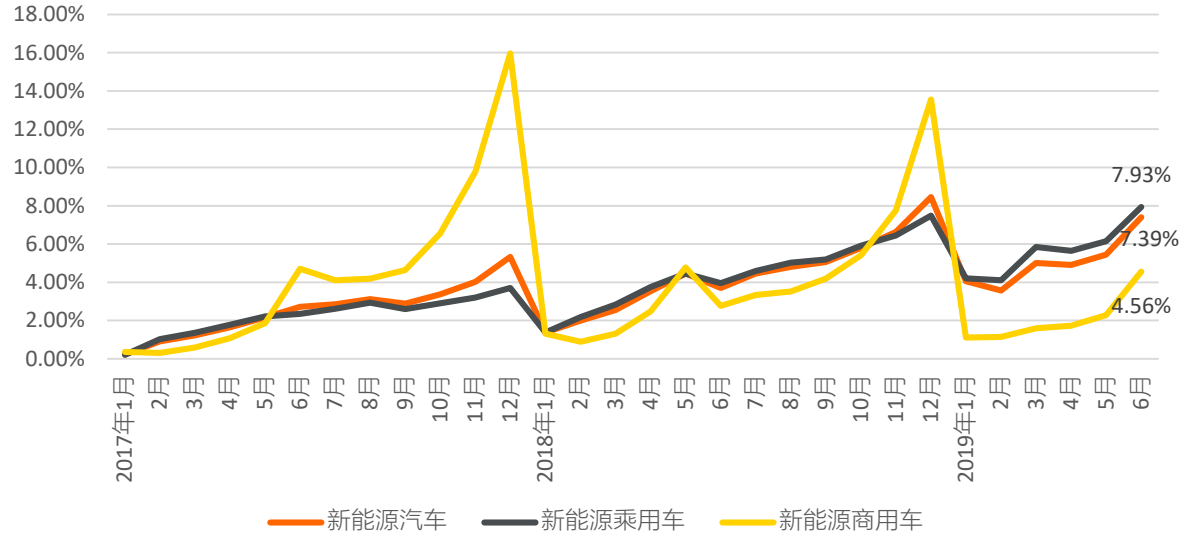
图3 2017-2019年国内新能源汽车产量占汽车总产量的月度比重走势



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

新能源汽车在渗透率上持续走高，产量方面，新能源汽车和新能源乘用车的渗透率分别为7.07%和7.51%，与5月相比均提升了约1个百分点。新能源商用车方面，渗透率为4.39%，相比5月同样上升了1.31个百分点，比去年同期上涨了1.05个百分点。

图4 2017-2018年国内新能源汽车销量占汽车总销量量的月度比重走势



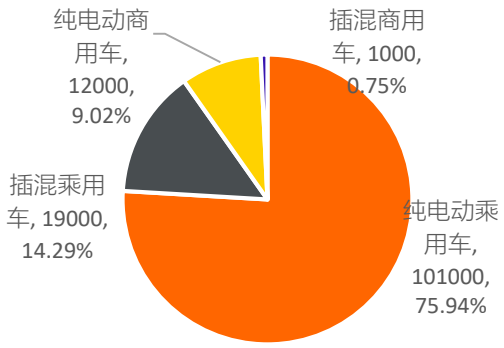
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

销量方面，渗透率的增长幅度更大，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7.39%、7.93%和4.56%。与5月相比分别上涨了1.96个百分点、1.78个百分点和2.28个百分点。

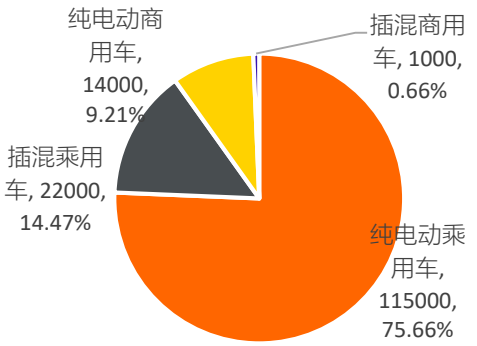
•市场结构

从动力结构上来看，纯电动汽车产销分别完成11.3万辆和12.9万辆，同比分别大涨78.0%和106.7%。其中，纯电动乘用车依然是市场主力，产销分别占比75.94%和75.66%。插电式混合动力汽车生产完成2万辆，比上年同期下降8.9%，销售完成2.2万辆，比上年同期增长2.2%。从绝对数上来说，插混车型与5月产销水平基本一致，但由于新能源汽车产销总量有所增加，因此其市场占比有所下滑。

图5 6月份新能源汽车细分板块产销量结构（单位：辆）



产量结构

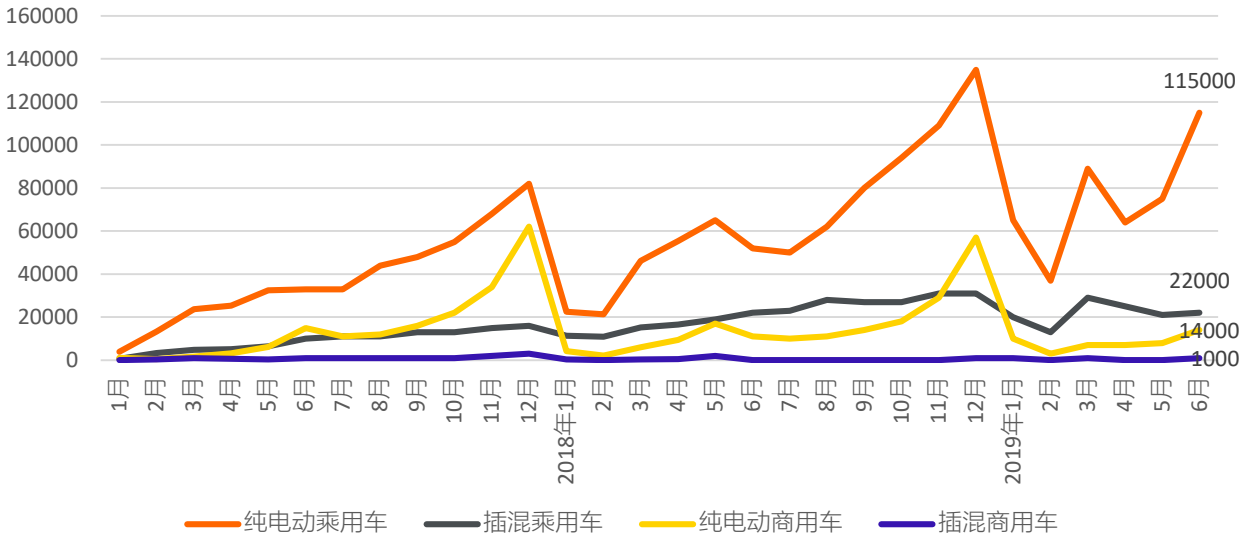


销量结构

数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

从上半年产销情况来看，汽车产销整体处于低位运行，低于中汽协年初预期，预计全年总体将呈现负增长。市场消费动能并未受“价格促销”等因素影响提升，消费者观望情绪未有改善。随着7月1日国家购置税新政的正式实施及部分地区国六标准的正式切换，消费动能或有所改善，这些将会成为下半年市场需求改善的积极因素。 中汽协呼吁政府有关促进消费政策能够尽快落地。

图6 2017年-2019年历月不同类型新能源汽车销量走势（单位：辆）



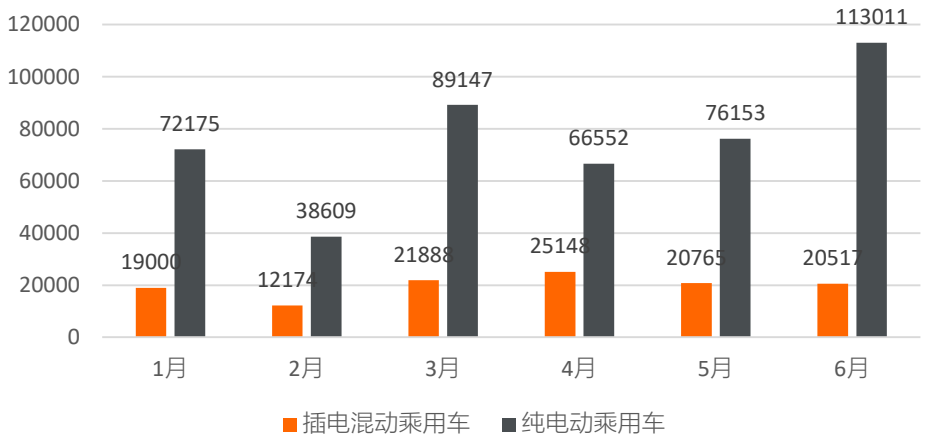
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

新能源乘用车：同比增长86.3%，北汽EU系列销量近两万

整体市场

根据乘联会厂家批发销量数据，6月新能源狭义乘用车批发销售13.4万台，同比增长86.3%，是继3月4月增长低迷之后的一次大爆发。2019年1-6月新能源乘用车销量达57.5万台，同比增长63.4%。

图7 2019年历月新能源乘用车销量（单位：辆）

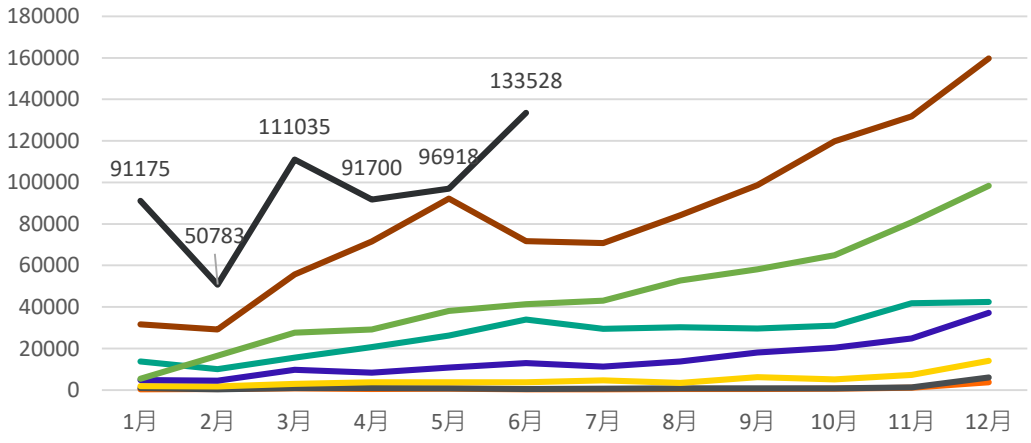


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

从销量走势图中可以看出，不同于去年过渡期稳步上量的态势，今年补贴政策过渡期似乎没有呈现出明显趋势，5月同比仅增长5.1%的成绩更是让业界对于新能源市场充满质疑。乘联会秘书长崔东树分析称，这样的销量水平体现了新能源乘用车在逐步摆脱对政策的依赖。5月还未到退坡末期，厂家还面临着国五存货清库存的压力，需要平衡各方数据。

第一电动研究院认为，随着2019年补贴新政的正式实施以及国六排放标准对于插混市场的影响，7月份新能源乘用车市场预计会出现较大规模下跌，8月会逐渐恢复，而网约车以及出租车电动化市场或将成为最大增量市场。

图8 2012年-2019年历月新能源乘用车销量走势（单位：辆）

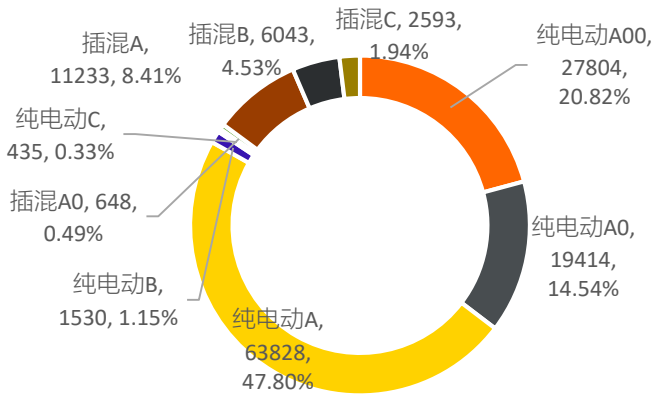


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

●车型结构

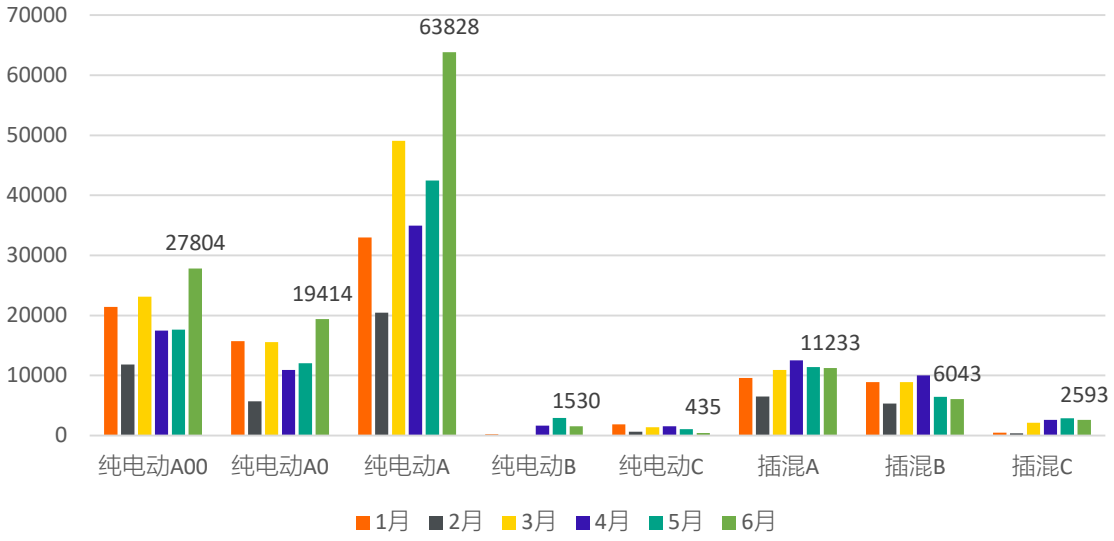
具体车辆类型来看，插混市场6月表现较为平淡，总量上与5月基本持平，而同比则是下滑了8%。纯电动车型市场与上月相比在量上有一个大飞跃，环比上涨48.4%，突破了10万辆的水平。

图9 2019年6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

6月走出的强势抬头趋势，很大一部分原因在于纯电动A级车的拉动。其环比增长50%，同比增长更是超过200%，该市场占据了6月纯电动市场56.5%的份额。乘联会秘书长崔东树分析称，网约车市场的拉动依然是纯电动A级市场增长的主因。

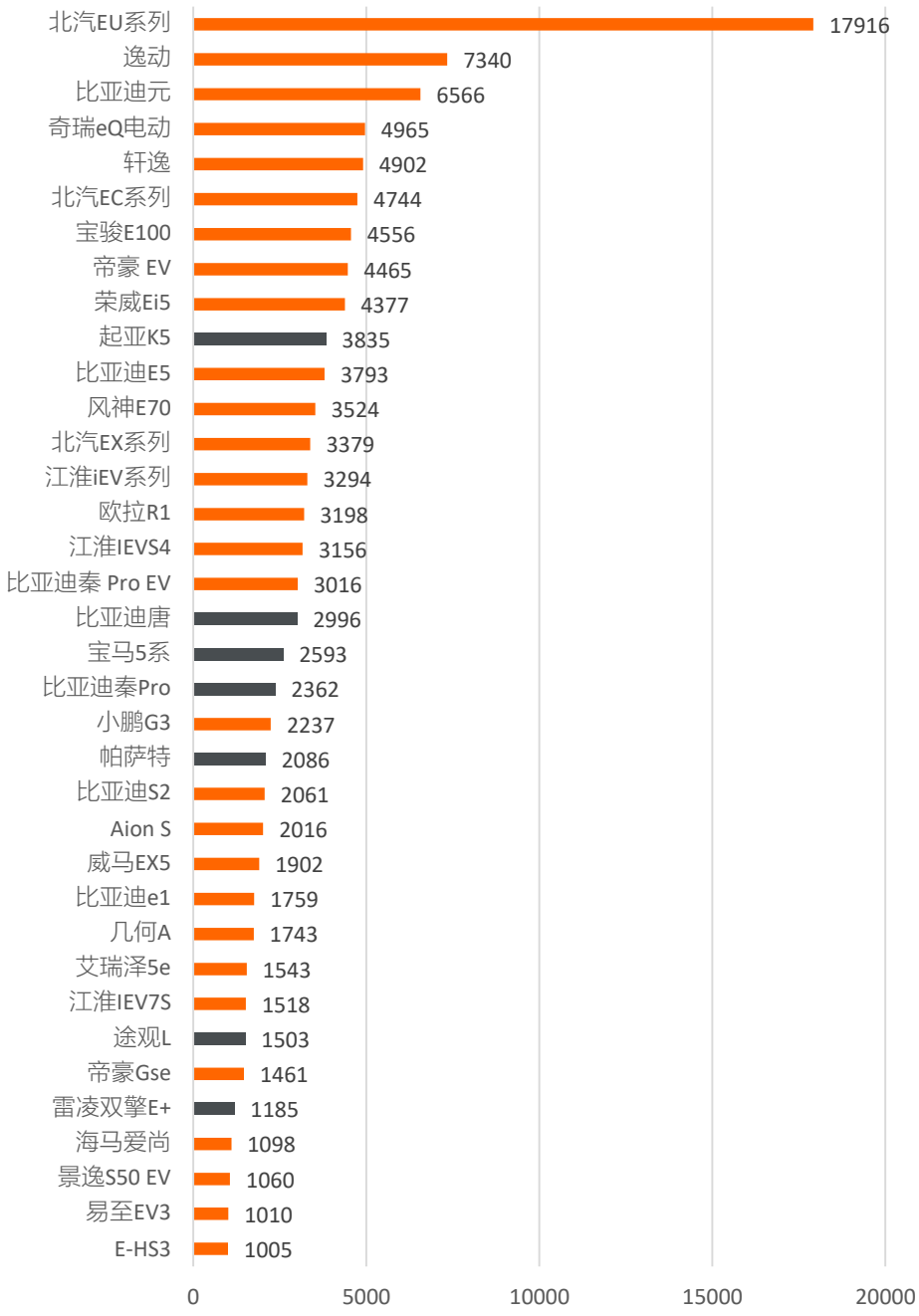
纯电动A0级市场主要以私人用户为主，6月销量1.9万台，环比增长61.4%，同比增长53.3%。

插混方面，销量与上月基本持平，主力支撑车型包括比起亚K5、亚迪唐DM、宝马5系和帕萨特等。崔东树表示，合资企业已逐步成为插混市场的核心力量。

•车型销量

2019年6月共有36款车型销量超过1000辆，包括7款插混车型和29款纯电动车型，总数比上个月增加了四款。其中A00级车型7款，A0级车型6款，A级车型18款，B级车型4款，C级车1款。

图11 2019年6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

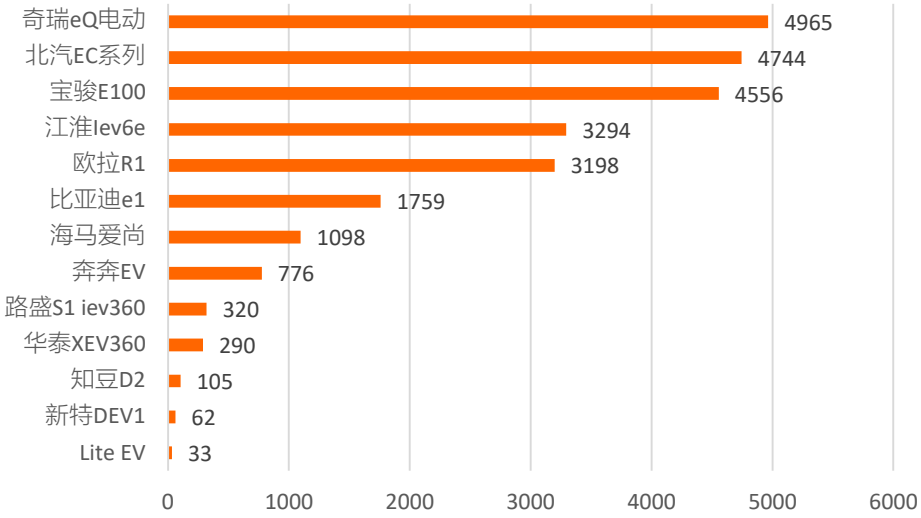
A00级车型销量为2.78万台，环比增长57.56%，同比上涨66.62%，这也是纯电动A00级车型2019年以来单月销量最高值。

具体车型来看，6月共有7款纯电动A00级车型销量过千。其中奇瑞eQ系列以环比上涨30%的成绩排名第一，北汽EC系列从5月216辆的销量直接提升至4744辆，排名也直接来到第二位。

欧拉R1销量再6月有略微下滑，但依然保持在3000辆水平。2019年上半年累计销量达1.8万辆。

比亚迪e1作为比亚迪纯电动产品矩阵中唯一一款A00级车型，从4月开始有销量录入以来，一直稳步增长。6月环比增长40.8%达到1759辆，目前累计销量为4165辆。

图12 主要纯电动A00级车型6月销量（单位：辆）



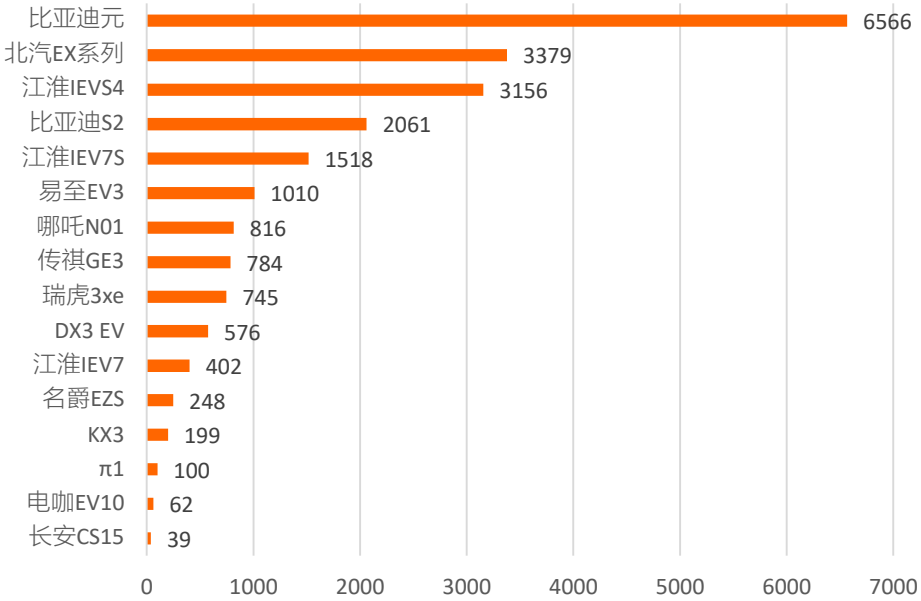
数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

纯电动A0级市场主要以私人用户为主，6月销量1.9万辆，环比增长61.4%，同比增长53.3%。虽然份额不高，但自主品牌A0级SUV市场表现优异，比亚迪、奇瑞和北汽新能源等电动SUV车型销量都很好，成为经济型乘用车电动化突破的良好代表。

比亚迪元6月环比微涨8.6%，在纯电动A0级市场依然优势明显。6月比亚迪还有另一款纯电A0级车型开始有销量录入——就是6月17日上市的比亚迪S2，不同于比亚迪元，S2属于比亚迪e网系列，定位略低于“王朝系列”车型。新车上市变拿下了2061辆销量成绩，后续表现值得期待。

另一款表现亮眼的新款车型来自江淮IEVS4，这款于4月上市的车型在前两月销量分别为325辆和251辆。6月其销量则是直接拉升至四位数水平，仅此于北汽EX系列。

图13 主要纯电动A0级车型6月销量（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

6月新能源乘用车市场的大幅上扬，很大一部分原因在于纯电动A级车的拉动。其环比增长50%，同比增长更是超过200%，该市场占据了6月纯电动市场56.5%的份额。乘联会秘书长崔东树分析称，网约车市场的拉动依然是纯电动A级市场增长的主因。

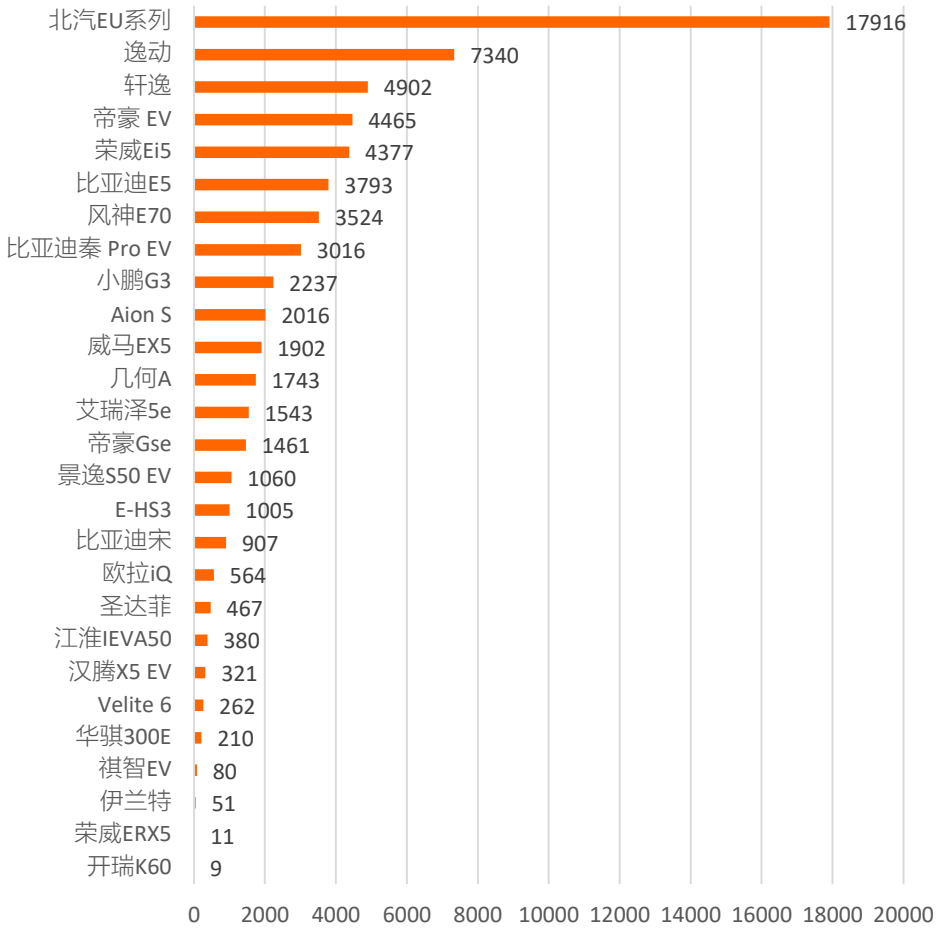
具体车型来看，网约车热门车型确实表现优异，北汽EU系列在上月7079辆的销量基础上，再增加了10837多辆的销量，环比上涨153.1%，十分惊人。

作为长安主要网约车车型的逸动EV，6月的销量也实现了大幅增长，环比287.9%，达到7340辆。另外两款主要网约车车型——比亚迪E5和帝豪EV都实现了环比19.5%和33.4%的增长。

广汽新能源新款人气车型Aion S进入销售榜单第二个月变突破了千辆，以2016辆的成绩排名第十。其竞品车型几何A也实现了增长，6月销量1743辆，环比上涨26.8%。

造车新势力方面，二季度最大的黑马小鹏G3实现收关，以2237辆单月销量继续领跑新势力。紧随其后威马EX5环比下跌了7.5%，销量为1902辆。

图14 主要纯电动A级车型6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， 蔚来的第二款量产车型ES6正式进入榜单，共录入658辆；Marvel X在6月销量为129辆；比亚迪唐EV继续下跌态势，6月销量为739辆，环比下跌30.3%；

C级纯电动车市场上，蔚来ES8销量6月仅有434辆，环比下跌59.4%。目前上半年蔚来ES8累计销量达6823辆。

表2 插电混合式动力车型6月销量（单位：辆）

车型/型号	车身类型	级别	5月	6月	环比
起亚K5	轿车	B	174	3835	2104.02%
比亚迪唐	SUV	B	2458	2996	21.89%
宝马5系	轿车	C	2878	2593	-9.90%
比亚迪秦Pro	轿车	A	1026	2362	130.21%
帕萨特	轿车	B	2629	2086	-20.65%
途观L	SUV	B	1259	1503	19.38%
雷凌双擎E+	轿车	A	1771	1185	-33.09%
卡罗拉双擎E+	轿车	A	638	923	44.67%
比亚迪宋DM	SUV	A	685	852	24.38%
比亚迪宋MAX	MPV	MPV	1464	775	-47.06%
嘉际PHEV	MPV	MPV	820	533	-35.00%
宝马X1 PHEV	SUV	B	735	465	-36.73%
领克01	SUV	A		462	-
缤越PHEV	SUV	A0	58	388	568.97%
荣威eRX5	SUV	A	859	369	-57.04%
帝豪GL PHEV	轿车	A		306	-
星越 PHEV	SUV	A		260	-
祺智	SUV	A	60	257	328.33%
博瑞GE	轿车	B	336	164	-51.19%
帝豪PHEV	轿车	A	182	159	-12.64%
汉腾X7 PHEV	SUV	A	135	137	1.48%
新MG6	轿车	A	555	108	-80.54%
A6 e-tron	轿车	C	1	94	9300.00%
荣威e950	轿车	B		44	-
别克 VELITE 5	轿车	A		23	-
传祺GS4	SUV	A	115	16	-86.09%

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

插混方面，销量与上月基本持平，主力支撑车型包括起亚K5、比亚迪唐DM、宝马5系和帕萨特等。崔东树表示，合资企业已逐步成为插混市场的核心力量。

5月插混市场的TOP10车型中，只有4款合资品牌车型，而在6月TOP10中已经有6款合资车型。6款车型份额在TOP10中也占据了63.4%，起亚K5的销量更是接近4000辆，领先第二名唐DM 839辆，表现十分抢眼。

TOP10中剩下的4款车型均来自比亚迪。其中比亚迪唐DM以2996辆的销量排名第二，环比上涨了21.89%。

•车企表现

6月车企销量排行版的冠军终于易主，凭借EU系列单车销量近两万辆的支持以及EC系列环比2096.3%的爆发式增长，北汽新能源以26072辆总销量的微弱优势超越比亚迪排名第一。

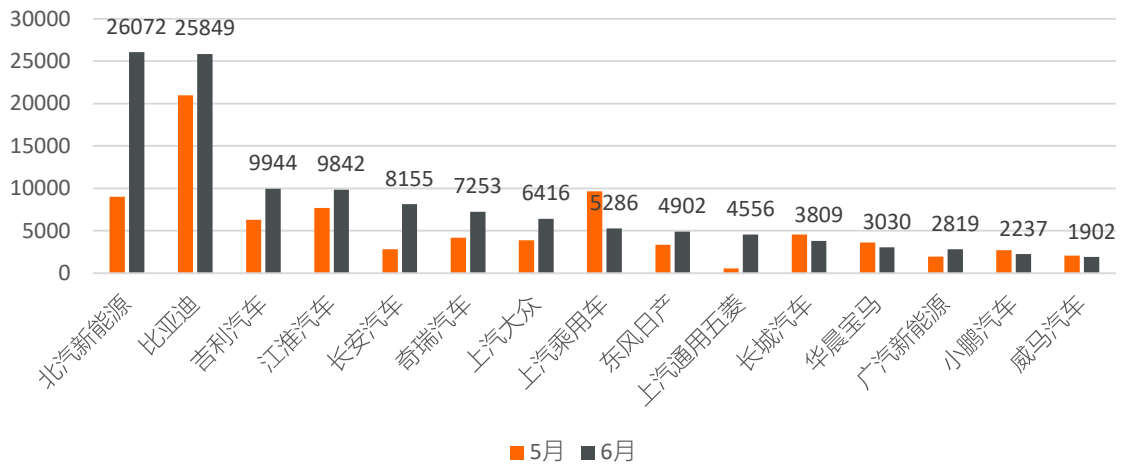
比亚迪6月以25849辆的总销量屈居第二，但相比北汽新能源，比亚迪的产品矩阵则丰富得多。纯电动车型从A00级到B级都有分布，主力支撑车型为元EV、秦Pro和E5。作为元EV姐妹车型的S2推出之后非但没有挤占元的市场份额，更是拿到了2061辆的好成绩。插混方面有销量成绩录入的4款车型虽然成绩没有第一季度亮眼，但依然贡献了比亚迪单月27%的销量份额。从目前销量情况看来，比亚迪的重心已经在逐渐向纯电动路线靠拢。

吉利汽车2019年表现一直较为稳定，没有出现大幅度的波动，6月吉利汽车以近万辆的销量成绩排名第三。主力车型自然是帝豪EV，网约车市场的拉动确实让包括吉利在内的不少车企在短期内得到了量的提升。

排名第四的江淮汽车6月销量为9842辆，其中包含了蔚来ES8和ES6共 1092辆的销量份额，但占比不是很大。江淮品牌的销量总数为8750辆，其中江淮IEV6E和IEVS4的销量分别为3294辆和3145辆，一共占总销量份额的73.9%。

在6月整体环境上涨的前提下，销量TOP10的车企基本都呈现环比上涨态势，但唯独上汽乘用车出现了较大幅度的萎缩，下跌幅度高达45.21%，几乎“腰斩”。主要原因在于荣威Ei5、荣威ei6以及新上市名爵EZS在6月销量下滑幅度较大所致。

图15 新能源乘用车车企销量排行TOP15（单位：辆）

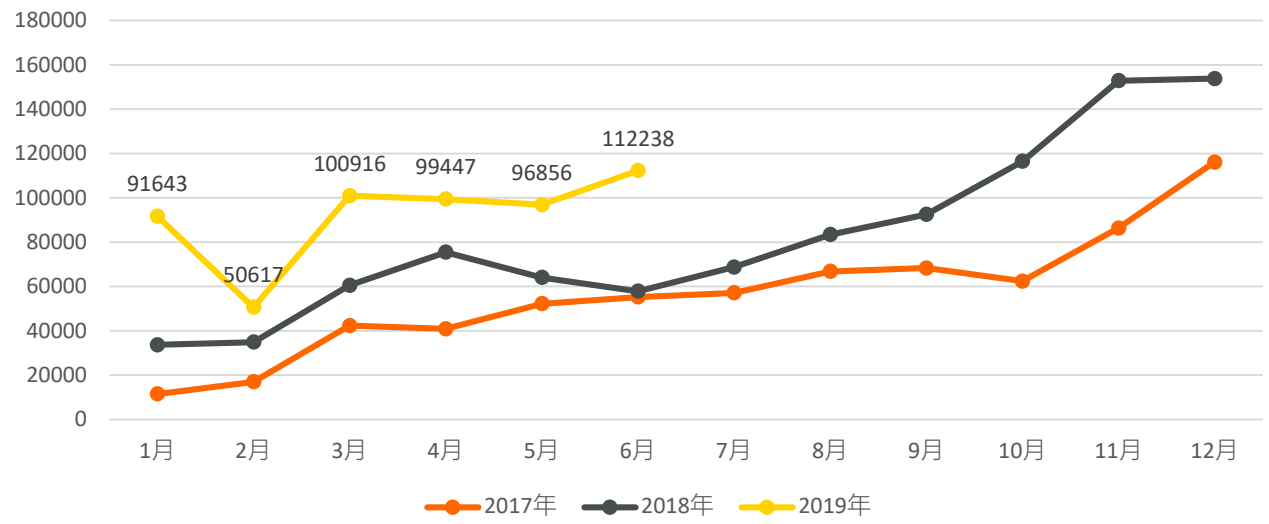


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

车型产能表现

根据工信部合格证产量数据，2019年6月新能源乘用车产量为11.2万辆，环比上涨15.88%，同比大涨94.17%。

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

具体车型来看，北汽EU5和比亚迪E5以15266辆和7070辆的产量水平位列纯电乘用车产量前两位。EU5环比暴涨了208.28%，比亚迪E5环比同样上涨20.4%。排名第三的帝豪EV环比也上涨了92.51%。

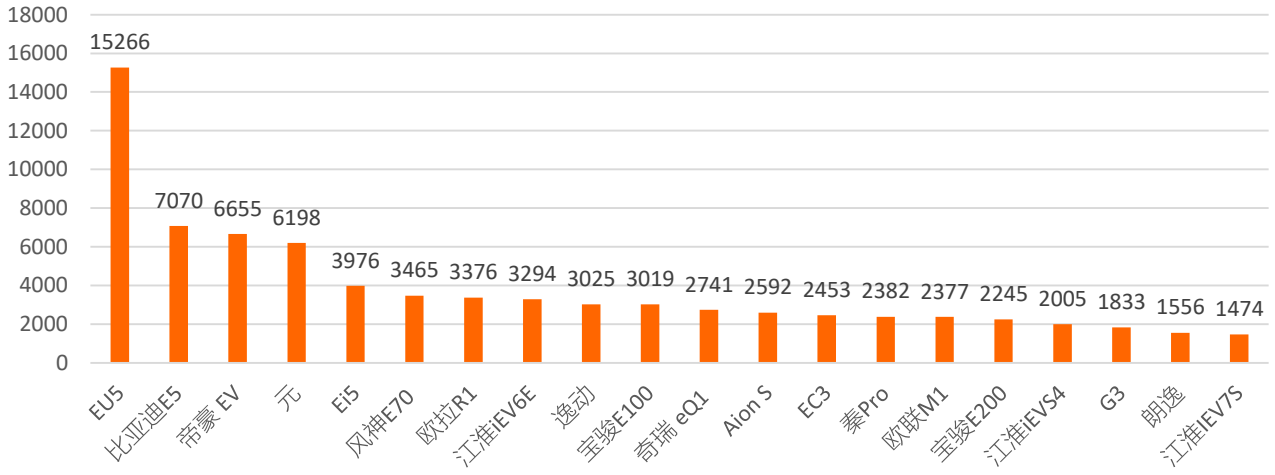
可以看到，排名前三的车型均是网约车热门车型，这也从侧面印证北汽新能源、比亚迪、吉利等车企对网约车市场依然持乐观态度。

比亚迪另一款主打产品元EV在6月产量为6198辆，环比增长57.23%。

广汽新能源新款主力车型Aion S在5月产量仅为125辆，6月直接拉升至2592辆，环比增长接近2000%。

另一款产量增长迅速的车型来自上汽大众朗逸，5月开始有产量录入，6月产量便突破了千辆。从产量上或许可以推断距其正式上市时间的到来不会太久。

图17 6月纯电动乘用车产量TOP20（单位：辆）

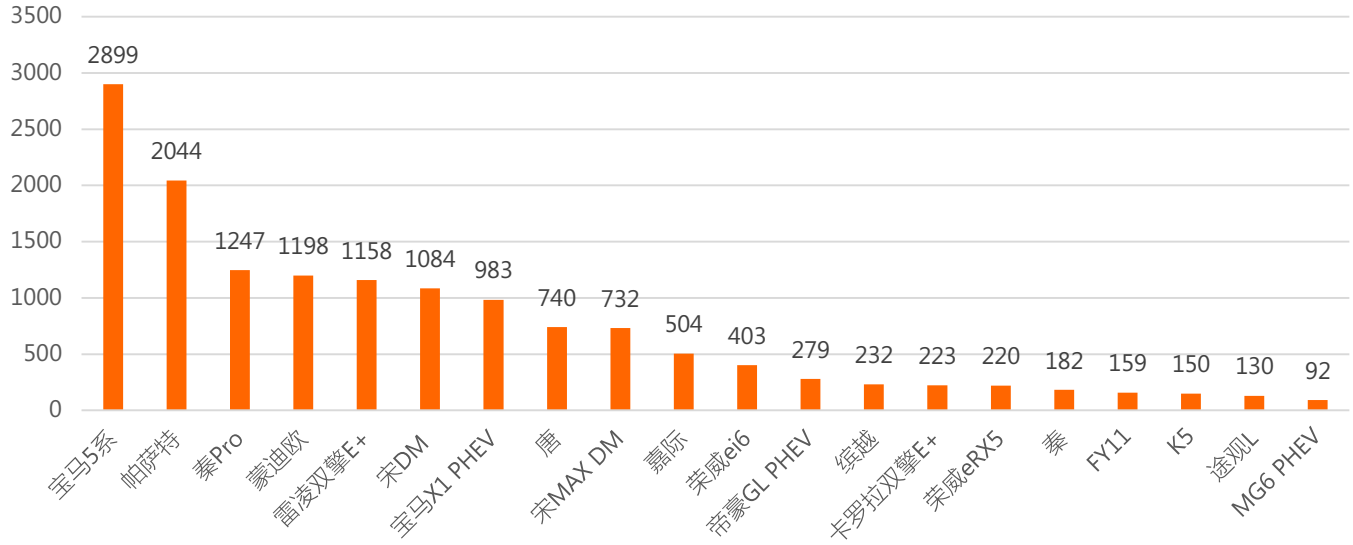


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

插混方面，6月的产量冠亚军依然来自合资品牌，宝马5系和帕萨特分别以2899辆和2044辆的产量分列一、二位。排名第四的蒙迪欧产量较5月提升幅度较大，环比涨幅达573.03%。

比亚迪方面，秦Pro和宋DM产量较上月分别增长137.52%和788.52%，但唐DM却延续了下滑趋势，6月产量仅有740辆。

图18 6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

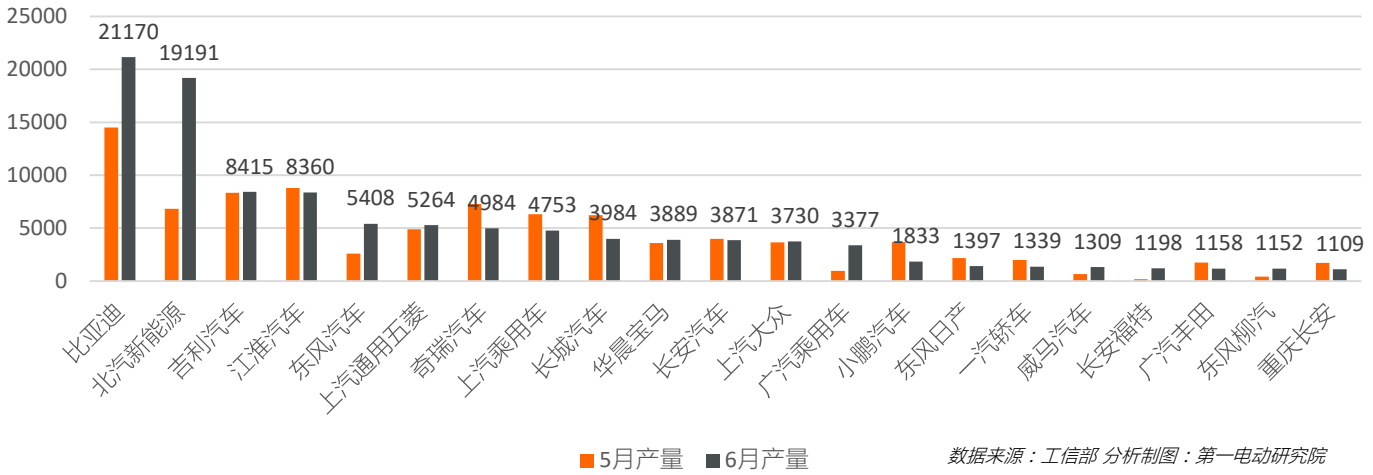
2019年6月共有21家车企产量破千，比5月增加了3家。整体上看，共有11家车企在产量上实现了提升。

比亚迪在经历了5月产量腰斩之后，6月产量再次恢复到2万辆水平，环比增长46.03%，主力车型为比亚迪E5、秦Pro DM和元EV。

6月除了比亚迪以外，北汽新能源产量也突破了一万大关，这也是今年北汽新能源首次产量破万。主要车型自然来自EU5，15266辆的产量直接占据了北汽新能源79.5%的单月总产量。另一款产量较多的车型为EC3，6月产出2453台，较5月增加了2266辆。

排名第三的吉利汽车在总产量上与5月相差无几，但车型结构却有明显变化。新款热门车型几何A在5月产量拉升至2752辆后，6月出现了大幅下滑，产量直接跌至579辆。而帝豪EV则由5月的3457辆提升至6655辆。看来在电池供应紧张的情况下，吉利选择了更能走量的车型。

图19 2019年6月份乘用车企业产量千辆以上排名（单位：辆）

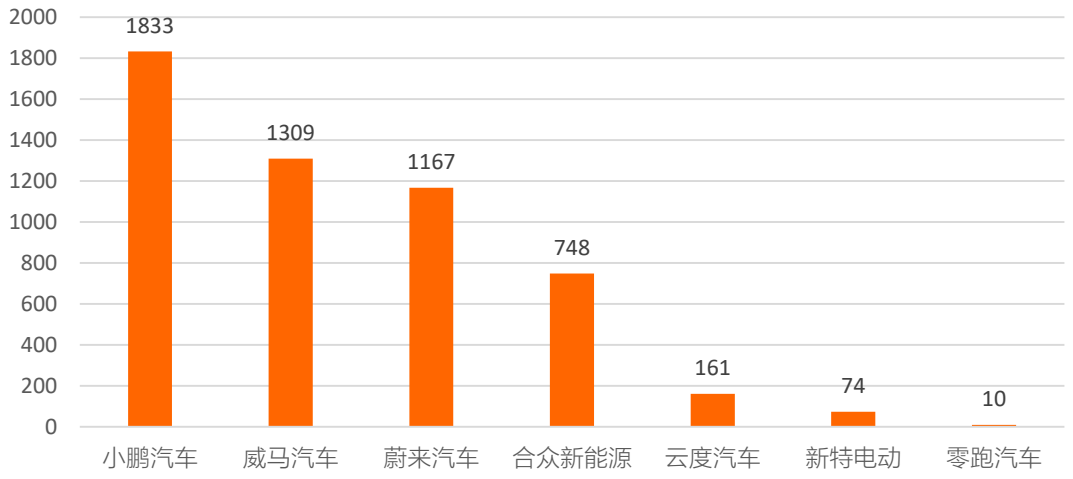


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

造车新势力中，6月共有小鹏、威马和蔚来三家车企产量破千。小鹏凭借G3车型1833辆的产量排名第一，但环比却下跌了50.18%。威马EX5在6月产出1274辆，加上EX5 Pro的35辆产出，威马6月共产出1309辆，环比上涨101.38%。

领先排名第三的蔚来共有两款车型投产，ES8和ES6的产量分别为494辆和673辆。

图20 2019年6月份造车新势力产能排名（单位：辆）

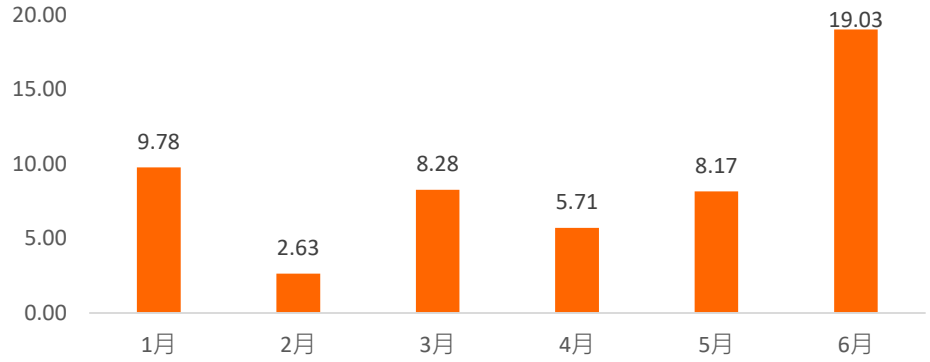


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

上牌量情况

根据交强险上牌量数据，2019年6月国产新能源乘用车上牌数为19.03万辆，同比大涨207.4%，环比上涨133%，其中纯电动车上牌15.45万辆。6月出租租赁市场上牌量占总上牌量的35.4%。

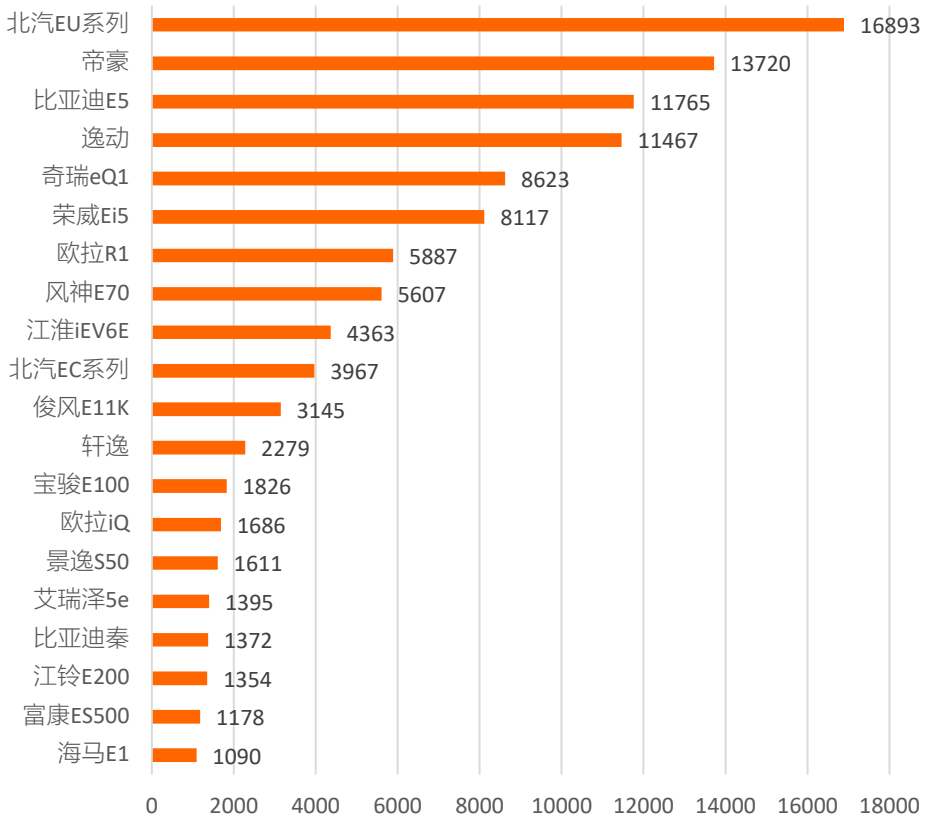
图21 2019年国产新能源乘用车上牌数（单位：万辆）



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，上牌量前三名依然来自出租租赁市场大户——北汽EU系列、帝豪EV以及比亚迪E5，三者的出租租赁上牌比例分别为38.8%、72.6%和95.9%。北汽EU的出租租赁上牌城市主要为深圳和北京市，两地上牌量分别为1592辆和1124辆。帝豪EV方面，出租租赁的主要上牌城市来自成都——共有4378辆。据悉，7月5日，成都市在天府新城会议中心举行纯电动出租汽车发车启动仪式，吉利产纯电动帝豪EV450出租车正式投入成都公共出行市场。而在刚刚过去的6月，吉利成都工厂迎来了第5300台新能源出租车下线。

图22 6月纯电动轿车上牌量排行TOP20（单位：辆）

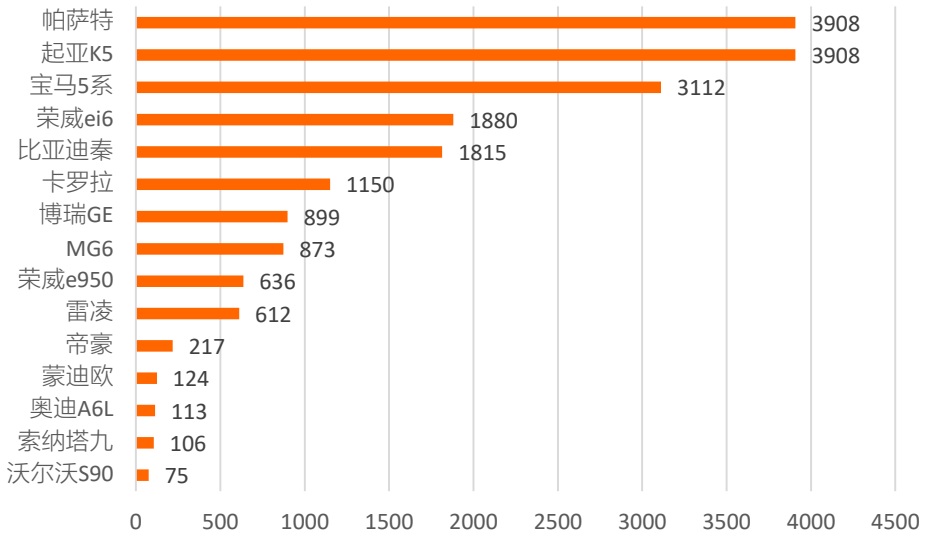


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

6月比亚迪E5共有11279辆上牌车辆用于出租租赁，不同于以往，这次上牌主要城市并非来自深圳和广州市，而是来自古城西安，上牌量达6785辆。看来比亚迪运营车辆电动化已不再靠其大本营作为支撑了。

6月另一款凭借运营车上牌异军突起的车型就是排名第四的逸动，其出租租赁上牌量也突破了10000辆，占总上牌量的93.3%。主要上牌城市毫无意外的来自重庆，共上牌5113辆。早在5月份，重庆就出台了《主城区巡游出租汽车服务质量提升专项方案》，将推广纯电动和自动挡出租车，其中纯电动汽车就是长安逸动EV。而随着长安、一汽、东风联合腾讯、阿里等科技企业共同成立了的3出行公司的业务推进，相信逸动的销量还会维持在较高水平。

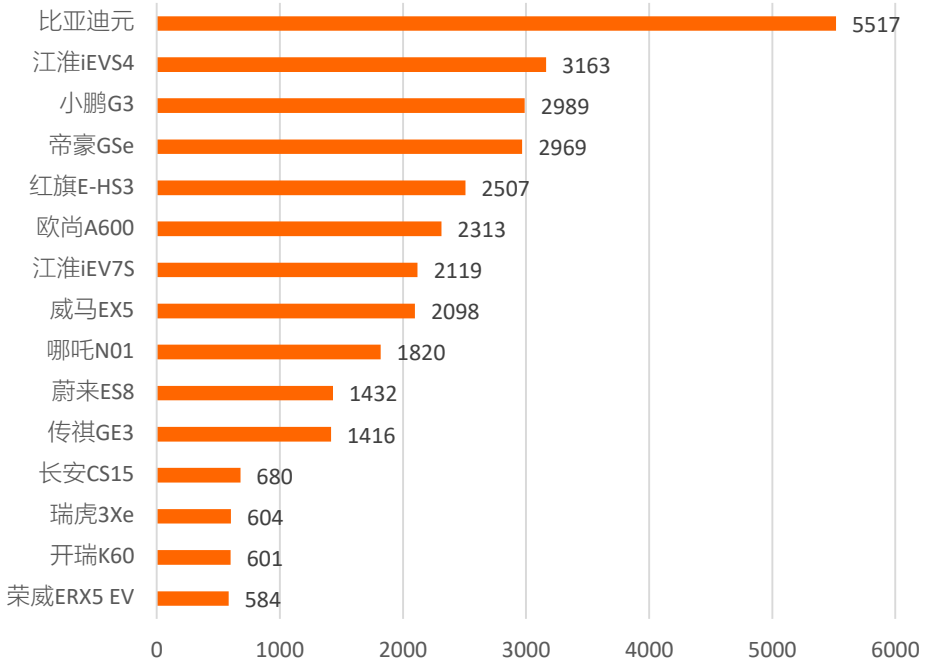
图23 6月插混轿车上牌量排行TOP15（单位：辆）



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插电式混合动力轿车市场上，帕萨特与起亚K5并列冠军，上牌量均为3908辆，但两者的使用性质构成却有较大差别。帕萨特有3358辆来自个人用户上牌，主要上牌城市为深圳、上海和广州市。而起亚K5有2613辆来自单位上牌，主要上牌城市为盐城，个人用户上牌仅有210辆。

图24 6月纯电动SUV、MPV上牌量排行TOP15（单位：辆）



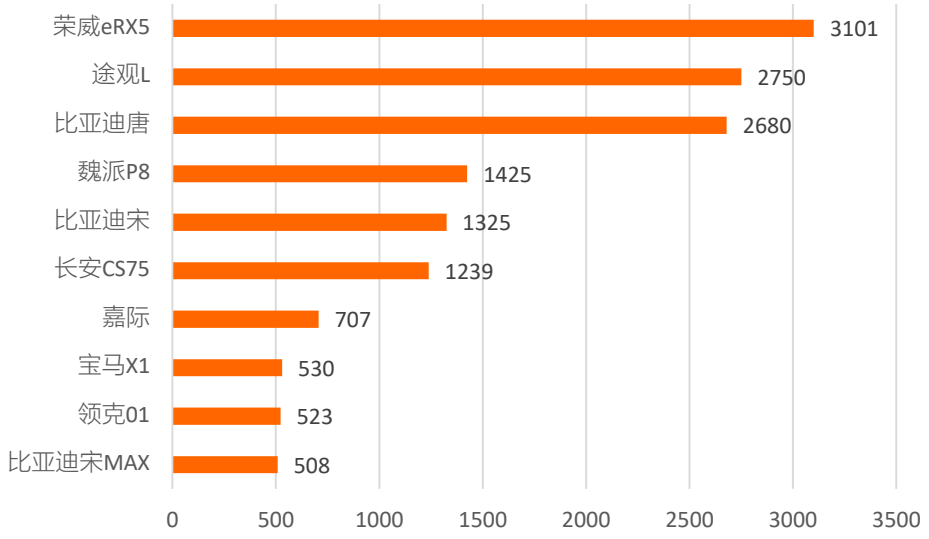
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

纯电动SUV/MPV方面，依然是比亚迪元排在第一，上牌量环比上涨25.8%，领先第二名2354辆。使用性质方面，个人用户占到68.4%且上牌量最多的城市依然来自北京市，上牌量达1485辆。

4月新上市的江淮IEVS4在6月上牌量大幅增加，排名第二，个人用户上牌比例达99.6%。北京市依然是个人用户上牌量最多的城市

排名第三的车型为小鹏G3，全部为非运营且74.7%来自个人用户。主要上牌城市为广州、深圳和北京市。

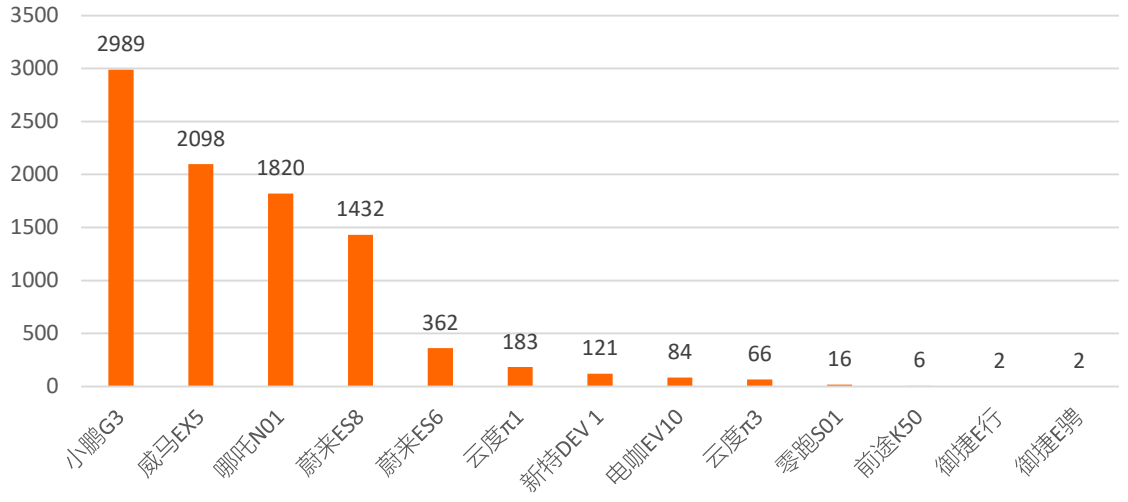
图25 6月插混SUV、MPV上牌量排行TOP10（单位：辆）



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插混SUV/MPV方面，荣威eRX5和途观L超越比亚迪唐分列一、二位。使用权方面，荣威eRX5的个人用户占比76.3%，主要上牌城市为上海市。途观L方面全部为非营运使用，个人用户上牌2522辆，同样以上海市为主。

图26 6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

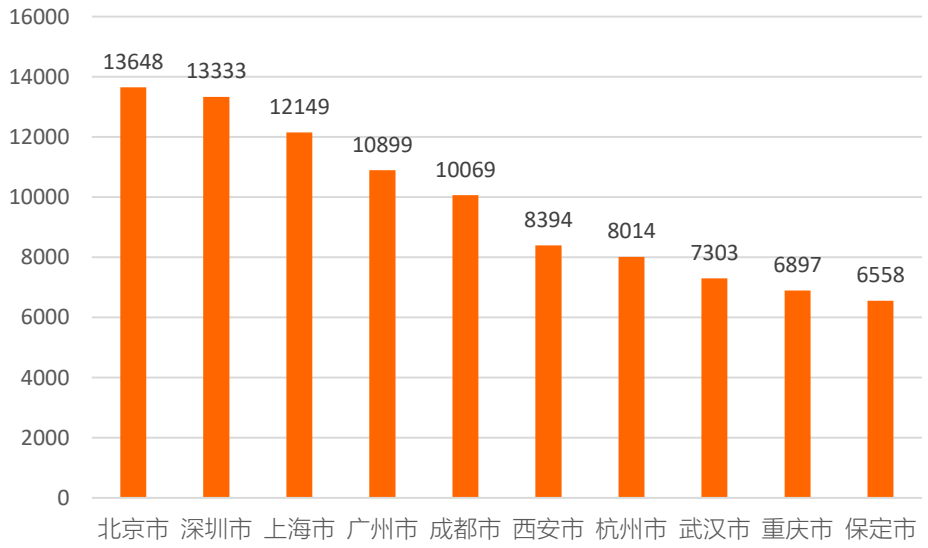
6月造车新势力方面，小鹏G3蝉联单月上牌量冠军，数量上领先第二名威马EX5 891辆。个人用户6月上牌2232辆，主要上牌城市来自广州和深圳市。累计上牌量方面，1-6月小鹏累计上牌8494辆。

排名第二的威马EX5，有899辆为出租租赁使用，海口是其主要的上牌城市，占比71.7%。个人用户方面，6月占总上牌量的31.4%，北京和上海是其个人用户的主要来源。

哪吒N01在6月上牌量首次突破1000辆，其中个人用户上牌1458辆，主要上牌城市以包头、天津和鄂尔多斯为主的二三线城市。

蔚来方面，ES8和ES6上牌量分列四、五位。其中ES8有491辆来自个人用户，主要上牌城市来自于北京和上海市。ES6方面，开始有个人用户上牌数据录入，占总上牌量的61.3%。

图27 6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

6月北京市凭借着10840辆个人上牌量，以13648辆总上牌量排名城市上牌量第一位。其中主要个人上牌车型为江淮iEV6E、比亚迪元和江淮iEVS4。

深圳方面，个人用户和出租租赁分别占总上牌量41%和39.2%。个人上牌车型主要为帕萨特、比亚迪秦DM以及比亚迪唐DM，出租租赁上牌车型则主要为比亚迪E5和北汽EU系列。

排名第三的上海市以个人用户为主，占比59.6%。个人用户上牌量排名前三的车型分别为荣威eRX5、MG6和帕萨特。

新能源客车：产量企稳，同比增长56%

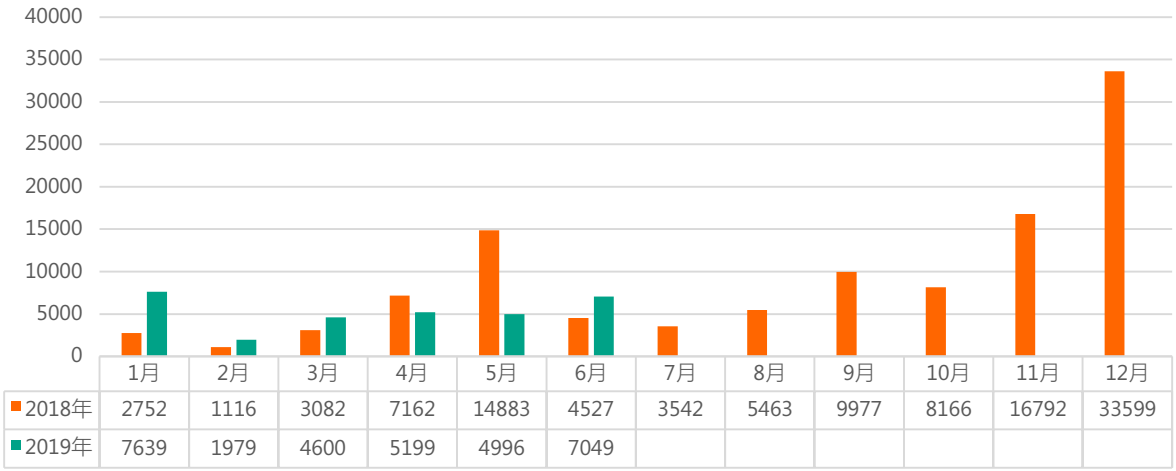
市场走势

中汽协数据显示，2019年6月，汽车产销同比降幅有所收窄，产销量分别完成189.5万辆和205.6万辆，比上年同期分别下降17.3%和9.6%，同比降幅比上月分别缩小3.9和6.8个百分点。虽然行业整体降幅有所收窄，但是行业产销整体下降依然面临较大压力，产销已连续12个月呈现同比下降。

分车型产销情况看，客车产销分别完成20.5万辆和21.1万辆，比上年同期分别下降10.9%和6.9%，继续呈下跌走势。

新能源客车方面，根据工信部整车出厂合格证数据，2019年6月，新能源客车生产7049辆，环比大幅增长41%，同比更是大幅增长56%。与传统客车行业低迷惨淡的态势相对，新能源客车的发展显然更加可圈可点，没有因补贴大幅退坡而出现产量大幅波动，产量走势来看，新能源客车发展日益健康。

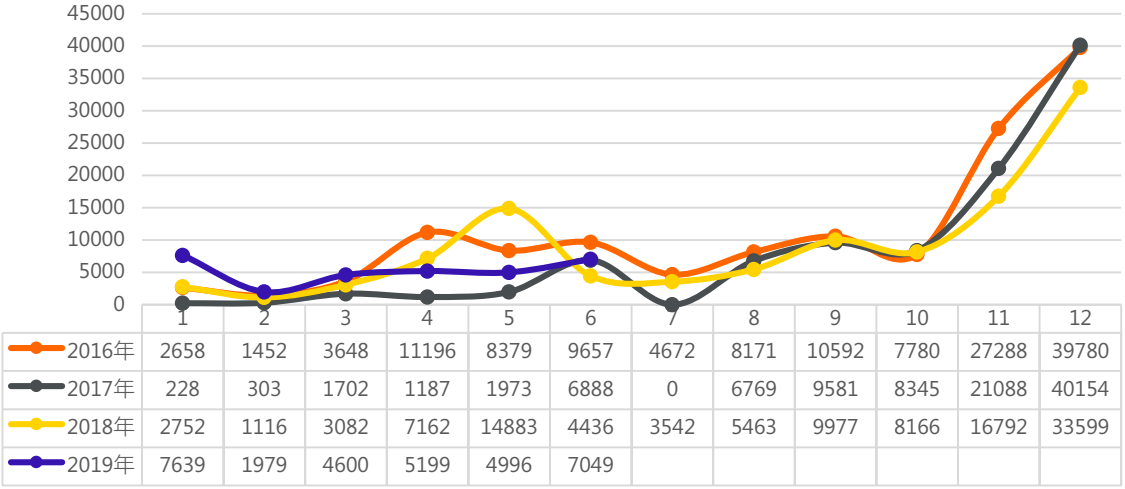
图28 2018-2019年新能源客车产量月度走势（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源客车近两年产量走势来看，第一季度同样延续高开低走态势，但第二季度明显与上年背道而驰，没有出现补贴过渡期退坡前的大幅冲量带来的大起大落，而是持续保持低位，6月才微微上扬，也终于摆脱4-5月同比下滑走势，继续同比上涨。

图29 2016-2019年新能源客车产量走势（单位：辆）

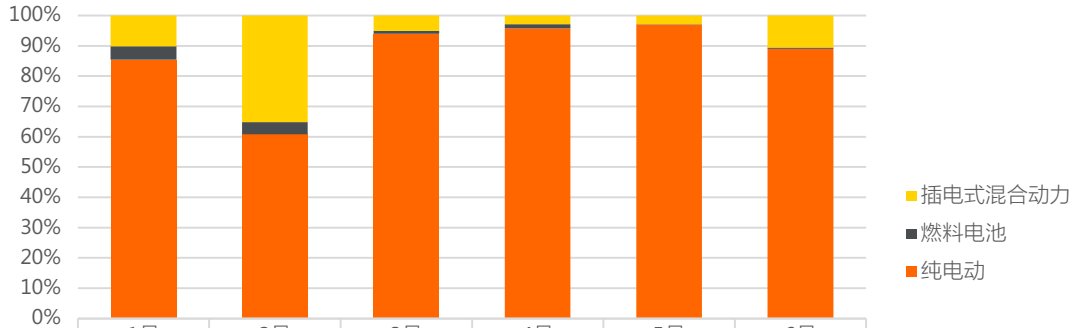


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

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。6月产量来看，纯电动客车市场份额升较之上月有所降低，但依然接近九成比重。插电式混合动力客车和燃料电池客车处于市场边缘地位，但插电式混合动力客车继续保持相对领先地位，6月产出748辆，其中单月产量过百企业有两家，分别为厦门金龙和中通客车；燃料电池客车产出仅28辆，其中20辆产自中植汽车。

2019年上半年来看，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，5月更是占据绝对垄断地位，6月保持稳定局面。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1-6月新能源客车类型分布



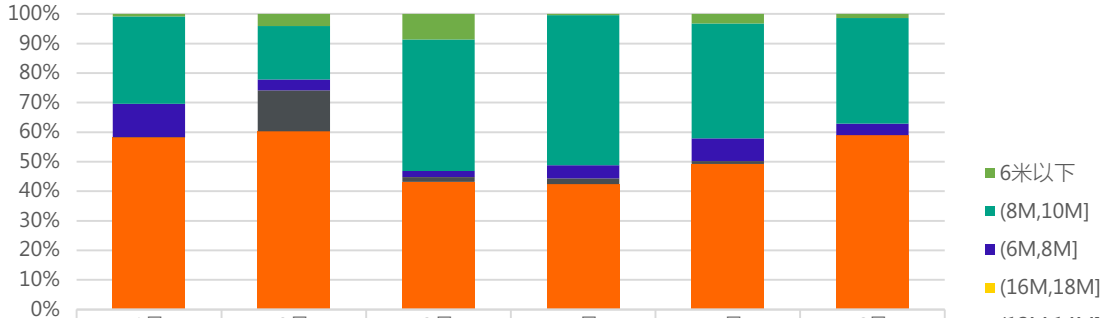
	1月	2月	3月	4月	5月	6月
插电式混合动力	779	696	235	147	144	748
燃料电池	332	80	44	74	5	28
纯电动	6528	1203	4321	4978	4847	6273

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，3月及4月两月8米-10米车长区间客车占据垄断地位的反转态势得以巩固，10米-12米车长区间客车重回主力车长区间客车地位。

占比来看，10米-12米车长区间客车6月产量占比进一步提升至近六成水平，8米-10米车长区间客车产量占比继续收缩，两大车长区间客车继续为新能源客车主流。其它方面，6米-8米车长区间车型产出272辆，占比同样受到挤压。12米以上超长车型基本上销声匿迹。

图31 2019年1-6月新能源客车车长区间分布



	1月	2月	3月	4月	5月	6月
6米以下	59	80	397	21	160	99
(8M,10M]	2262	359	2046	2642	1940	2519
(6M,8M]	863	72	94	231	388	272
(16M,18M]	1	0	1	0	0	0
(12M,14M]	5	275	75	99	50	0
(10M,12M]	4449	1193	1987	2206	2458	4159

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

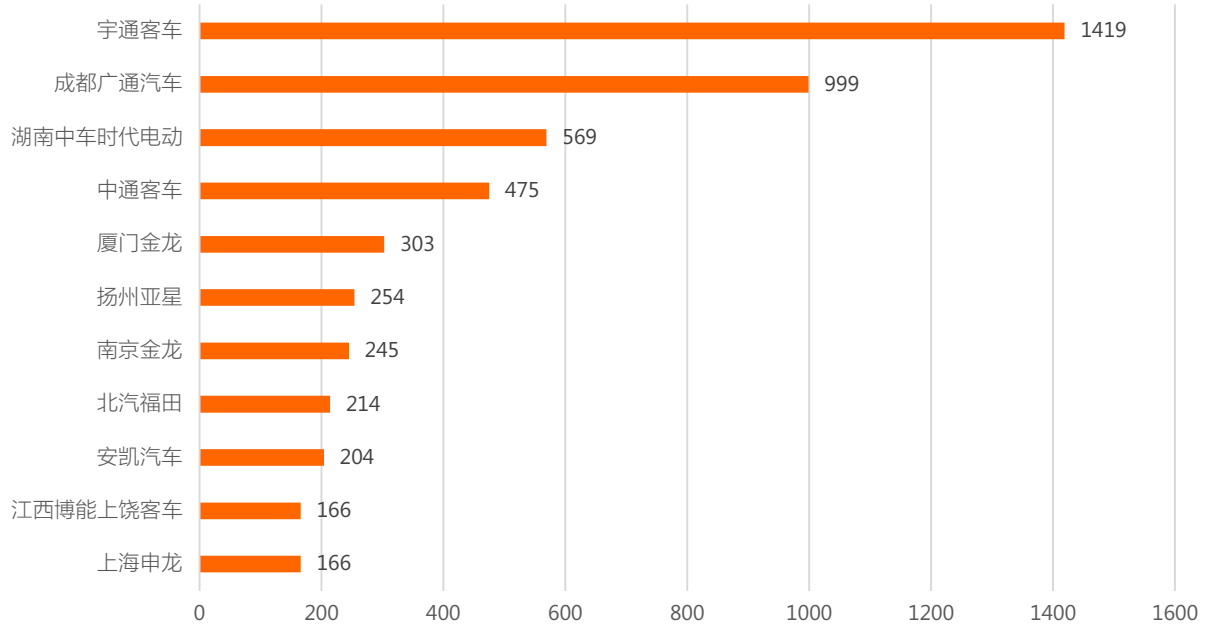
车企表现

生产企业来看，2019年6月，新能源客车生产7049辆，出自48家客车生产企业，与上月相比多出11家企业。宇通客车在新能源客车领域依然保持绝对霸主地位，依然是唯一一家单月产量过千辆的新能源客车生产企业。

6月当月，产量过百企业17家，其中成都广通汽车单月生产型号为CAT6100CRBEVT2广通牌纯电动城市客车999辆，跃居排行榜第二名。

其它车企方面，湖南中车时代电动同样在6月表现突出，单月产量569辆，与2019年1月产量一致，远超2-5月产量总和。中通客车被挤出前三甲，但单月产量继续保持环比上涨。北汽福田6月当月产量214辆，再次进入前十；比亚迪环比上月出现回落，跌出前十。

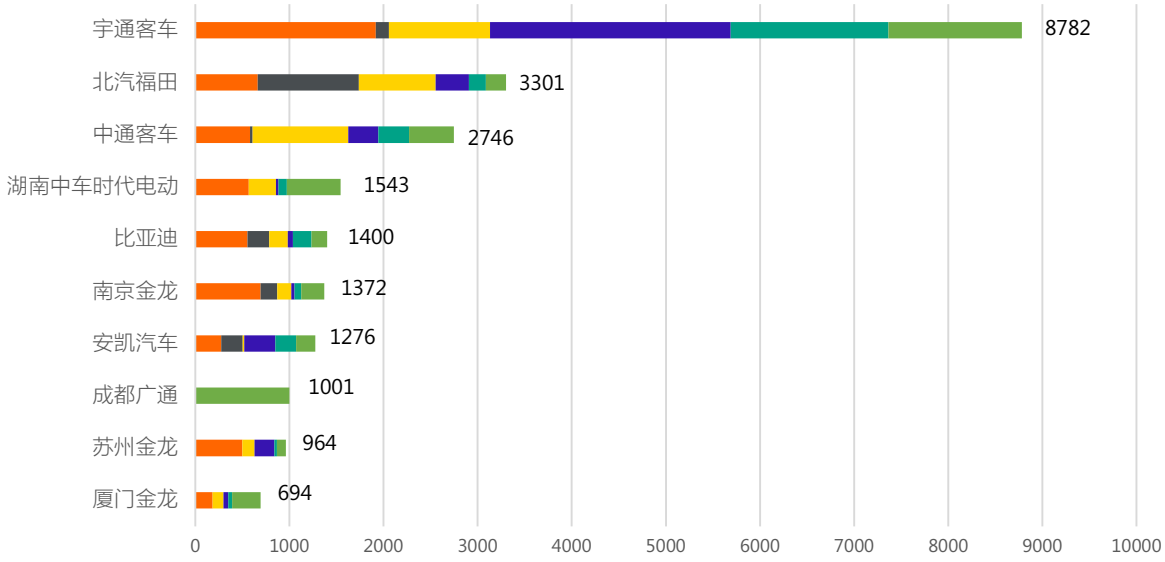
图32 2019年6月新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

2019年上半年累计来看，宇通客车继续保持一家独大局面，1-6月累计产出新能源客车8782辆，是排在第二位的近三倍。中通客车以2746辆的总成绩位列第三名。

图33 2019年1-6月新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）



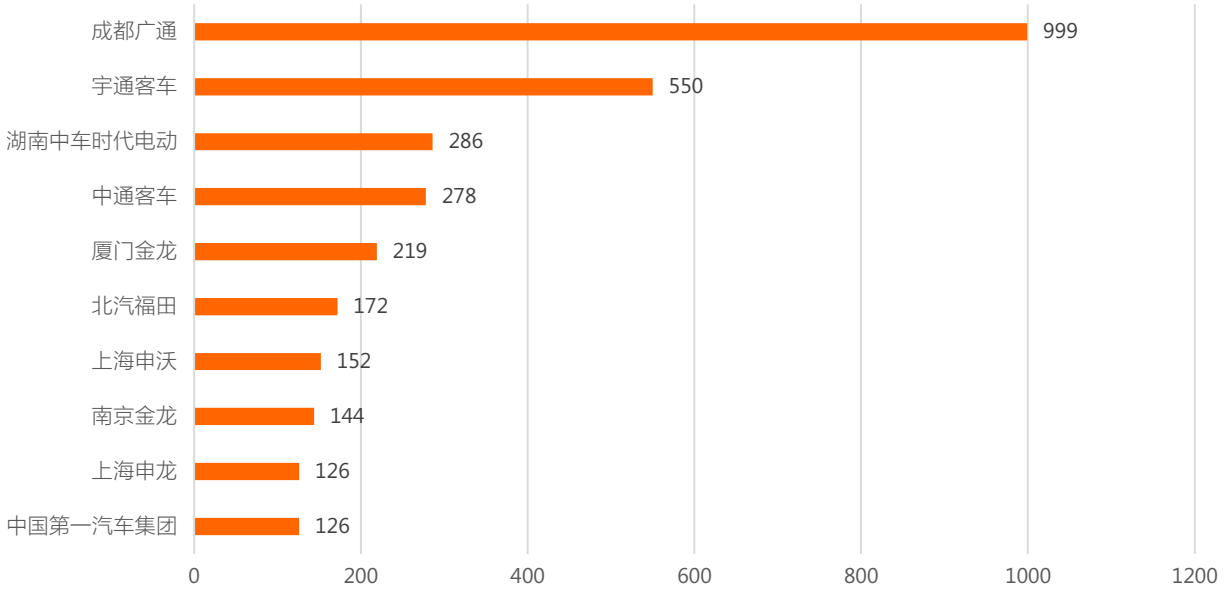
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从两个主流车长区间看客车生产企业排名情况。

2019年6月，10米-12米车长新能源客车产量达4159辆，市场占比59%，巩固了主力车长地位。从参与企业来看，5月共有20家客车生产企业产出10米-12米车长客车。依然只有6家生产企业在该车长区间单月产量过百辆，产量仅为个位数企业数量有所降低，6月仅有三家。

成都广通凭借一款型号为CAT6100CRBEVT2纯电动城市客车，单月单车产量高达999辆夺得头筹，宇通客车携17款车型总计550辆的总成绩让贤。湖南中车时代在10-12米车长区间6月共有3款车型在产，其中型号为TEG6105BEV01纯电动城市客车单月产量最高，为200辆。

图34 2019年6月10米-12米新能源客车产量排名（单位：辆）

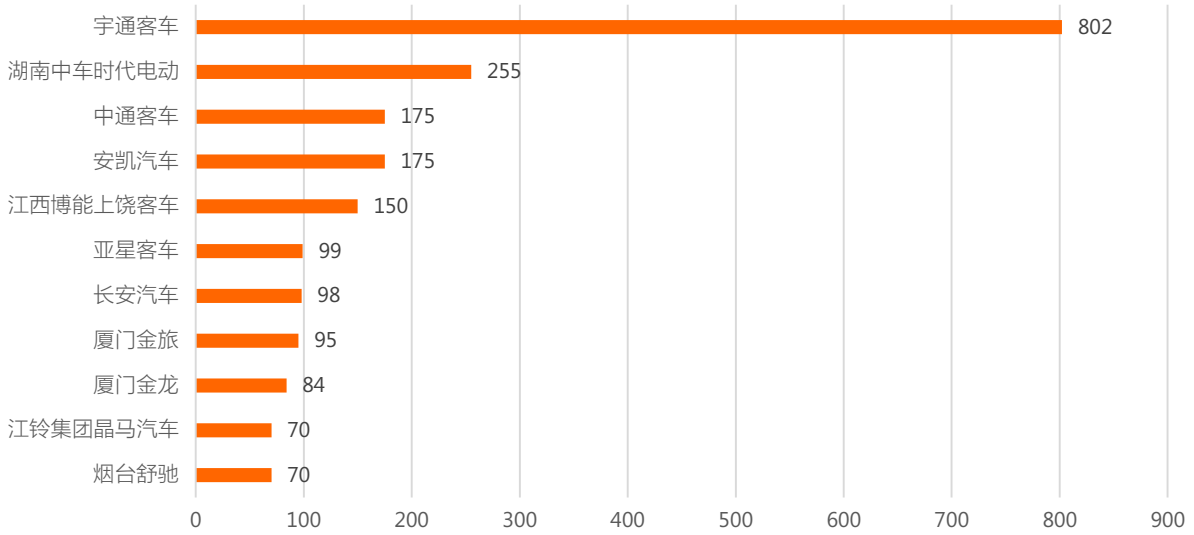


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

6月，8米-10米车长新能源客车产量为2519辆，市场占比36%。6月来看，共有29家客车生产企业产出8米-10米车长客车。其中，宇通客车、湖南中车时代电动和中通客车等6家客车生产企业产量过百辆。

车型方面来看，宇通客车在该细分车长区间共有15款新能源客车在产，其中型号分别为ZK6815BEVG5和ZK6815BEVG9A两款纯电动城市客车6月单月产量均超过100辆。

图35 2019年6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

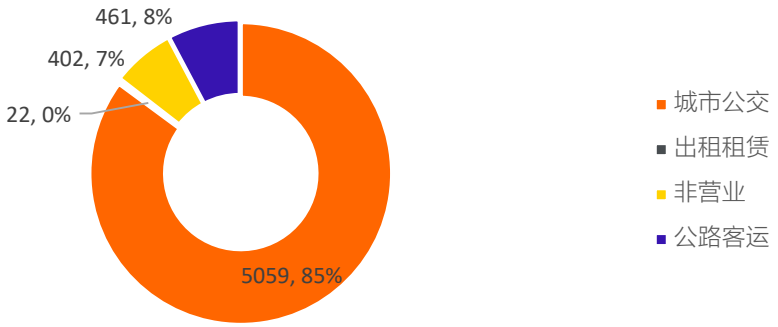
•上牌情况

根据交强险上险数据，2019年6月上牌新能源客车5944辆，环比增长121%，同比继续呈下跌趋势，降幅收窄至44%。2019年上半年，新能源客车总计上牌32970辆，同比降低12%。

从新能源客车使用性质来看，2019年6月，城市公交虽依然占据绝对主导，但份额回落至九成以下，用于公路客运性质新能源客车占比明显提升。

动力类型来看，2019年6月上牌纯电动客车占比高达99%，燃料电池客车上牌量仅为37辆，其中20辆来自中植汽车(淳安)有限公司，全部流向四川省。其余17辆燃料电池客车来自江苏陆地方舟、上汽大通、扬州亚星等5家客车生产企业，流向江苏、山东和广东三省。

图36 2019年6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6月上牌新能源客车流向全国29个省市，广东省继续保持绝对领先，北京市6月当月新能源客车仅上牌98辆，罕见跌出前十。

上牌车型来看，6月广东省总计上牌1584辆新能源客车，共有31款车型实现上牌，其中型号为FDC6850PBABEV05纯电动城市客车单月上牌量最高，达477辆。河南省在北京“失利”情况下荣登第二位置，6月上牌921辆新能源客车，共有16款车型，其中上牌量最高的车型为型号为ZK6115BEVG16纯电动客车，单月上牌300辆。

表3 2019年6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	广东省	1584	11	山东省	135
2	河南省	921	12	江西省	133
3	江苏省	384	13	海南省	113
4	上海市	331	14	黑龙江省	111
5	安徽省	311	15	北京市	98
6	四川省	293	16	湖北省	88
7	陕西省	286	17	重庆市	71
8	浙江省	271	18	内蒙古自治区	69
9	河北省	186	19	吉林省	61
10	湖南省	145	20	云南省	60

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分企业来看，6月上牌新能源客车企业有40家，其中16家客车生产企业单月上牌量超过百辆。

具体新能源客车上牌企业来看，2019年6月，宇通客车以1795辆的上牌量遥遥领先，继续保持领军者地位。流入地区来看，其中近五成比重销往宇通客车大本营河南省。

车型方面，6月上牌宇通客车共有34款纯电动车型，其中型号为ZK6115BEVG16纯电动城市客车上牌量最高，为326辆。

表4 2019年6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	郑州宇通客车股份有限公司	河南、浙江、江苏	1795
2	东莞中汽宏远汽车有限公司	广东	530
3	杭州长江汽车有限公司	广东	477
4	湖南中车时代电动汽车股份有限公司	四川、湖南	378
5	上海申沃客车有限公司	上海	293
6	比亚迪汽车工业有限公司	广东、陕西	244
7	南京金龙客车制造有限公司	广东	214
8	南京市公共交通车辆厂	安徽	193
9	扬州亚星客车股份有限公司	江苏	144
10	陕西秦星汽车有限责任公司	陕西	134
11	厦门金龙旅行车有限公司	广西、广东	125
12	石家庄中博汽车有限公司	河北	113
13	东风汽车股份有限公司	黑龙江	112
14	江西江铃集团晶马汽车有限公司	江西	108
15	安徽安凯汽车股份有限公司	安徽	106
16	北汽福田汽车股份有限公司	内蒙古、北京	102
17	珠海广通汽车有限公司	海南	96
18	成都客车股份有限公司	四川	94
19	中通客车控股股份有限公司	辽宁、贵州	92
20	成都广通汽车有限公司	河南	77

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

2019年上半年来看，宇通客车依然优势明显，以总计8564辆的总成绩高居首位。北汽福田、中通客车和东莞中汽宏远以超两千辆的上牌量表现同处于第二梯队。

表4 2019年1-6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	郑州宇通客车股份有限公司	河南、黑龙江、辽宁	8564
2	北汽福田汽车股份有限公司	北京、河北、辽宁	2746
3	中通客车控股股份有限公司	山东、河北	2476
4	东莞中汽宏远汽车有限公司	广东、福建	2295
5	比亚迪汽车工业有限公司	陕西、浙江	1619
6	湖南中车时代电动汽车股份有限公司	湖南、四川	1438
7	南京金龙客车制造有限公司	内蒙古、广东	1401
8	珠海广通汽车有限公司	北京、天津	1234
9	安徽安凯汽车股份有限公司	安徽	1187
10	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	重庆、江苏、宁夏	932
11	厦门金龙旅行车有限公司	湖北、福建	775
12	扬州亚星客车股份有限公司	新疆、黑龙江	766
13	厦门金龙联合汽车工业有限公司	福建、辽宁	706
14	天津比亚迪汽车有限公司	天津	501
15	杭州长江汽车有限公司	广东	498
16	东风汽车公司	湖北	387
17	上汽大通汽车有限公司	上海	358
18	中国重汽集团济南豪沃客车有限公司	四川	357
19	江西博能上饶客车有限公司	江西	331
20	东风汽车股份有限公司	广西、黑龙江	315

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

分车型来看，6月上牌新能源客车车型共有155款，其中纯电动客车149款，燃料电池客车6款，没有插电式混合动力客车在本月上牌。

车型表现方面，2019年6月上牌量最高的新能源客车为型号为FDC6850PBABEV05长江牌纯电动城市客车，单月上牌量477辆，全部流向广东省。2019年上半年累计来看，宏远牌型号为KMT6861GBEV2纯电动城市客车，同样全部流向广东省。

表5 2019年6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	FDC6850PBABEV05	纯电动城市客车	长江	477
2	ZK6115BEVG16	纯电动城市客车	宇通	326
3	KMT6802GBEV3	纯电动城市客车	宏远	200
4	SWB6129BEV38	纯电动低地板城市客车	申沃	196
5	NJC6805GBEV3	纯电动城市客车	建康	193
6	BYD6850HZEV3	纯电动城市客车	比亚迪	160
7	ZK6105BEVG59	纯电动城市客车	宇通	154
8	ZK6850BEVG57A	纯电动城市客车	宇通	143
9	ZK6125BEVG60E	纯电动低入口城市客车	宇通	141
10	KMT6861GBEV2	纯电动城市客车	宏远	138
11	KMT6861GBEV1	纯电动城市客车	宏远	134
12	ZK6815BEVG1	纯电动城市客车	宇通	132
13	NJL6117EV5	纯电动客车	开沃	112
14	ZK6815BEVG15	纯电动城市客车	宇通	102
15	SWB6108BEV32	纯电动城市客车	申沃	96
16	CDK6116CBEV5	纯电动城市客车	蜀都	94
17	TEG6105BEV01	纯电动城市客车	中国中车	89
18	DFA6800EBEV4	纯电动城市客车	东风	83
19	TEG6105BEV04	纯电动城市客车	中国中车	83
20	SYD6101GBEV	纯电动城市客车	原点之星	82

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：四川吉利商用车夺上半年产销双冠

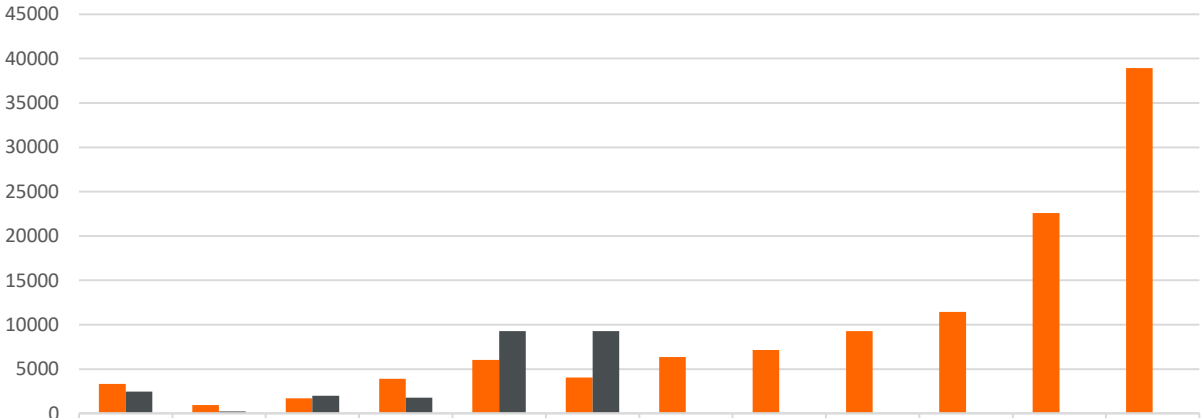
市场走势

根据中汽协发布数据显示，2019年6月，我国重型货车产销分别完成8.7万辆和10.4万辆，产销量比上年同期分别下降11.3%和7.5%。1-6月，货车产销分别完成194.9万辆和198.6万辆，产销量比上年同期分别下降1.3%和3.8%，其中，重型货车产销分别完成63.2万辆和65.6万辆，产量比上年同期增长0.1%，销量比上年同期下降2.3%。

根据工信部整车出厂合格证数据显示，2019年6月，新能源专用车共计生产9292辆，环比5月基本持平，同比去年6月大幅增长130%。

近两年产量走势来看，第一季度的表现基本与去年保持一致，均在低位沉迷。二季度开始过山车走势，先是4月同比出现较大程度回落，5月随即借补贴退坡过渡期最后一个整月的东风，开始走强，6月则继续保持这种好势头继续冲高。去年三季度以来，新能源专用车的产量走势节节攀高，今年能否延续这种走势？在国家蓝天保卫战的战略影响下，北京已经有意将快递物流车全部替换为新能源汽车，新能源专用车在路权优势的加持下，必将在各个城市取得进一步的发展，新能源专用车在下半年的表现值得关注。

图37 2018-2019年新能源专用车月度产量（单位：辆）



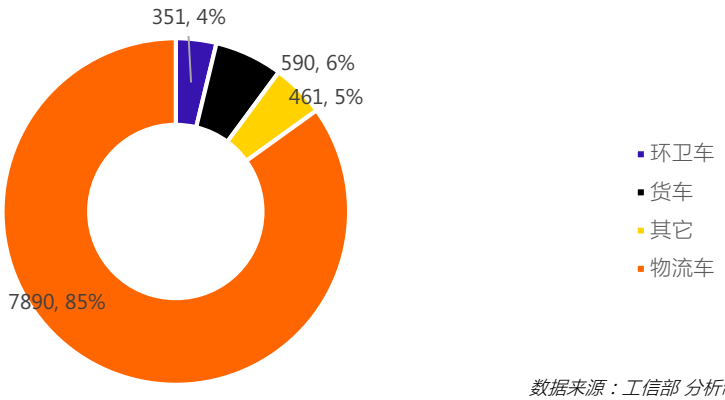
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2018年	3330	936	1701	3920	6036	4043	6373	7148	9287	11449	22585	38941
2019年	2465	219	2002	1778	9298	9292						

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，6月产量来看，占比保持85%。

能源类型来看，纯电动产品依然为新能源专用车主流，占比高达95%，燃料电池类型专用车占比继续超过插电式混合动力产品。6月当月，燃料电池专用车产品共计产出486辆，插电式混合动力专用车仅产出6辆，全部来自中天高科。

图38 2019年6月新能源专用车车辆类型分布



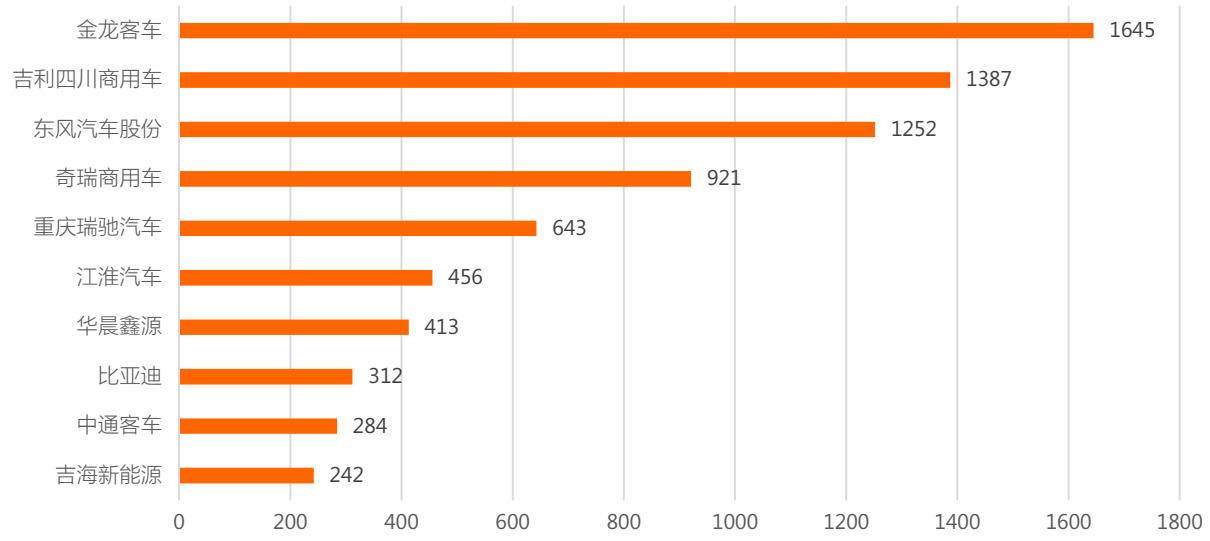
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

车企表现

生产企业方面，6月总计生产9292辆新能源专用车，来自54家生产企业，参与企业数量较之上月激增18家。本月产量过千企业依然只有三家，分别为：南京金龙、四川吉利商用车和东风汽车。与上月相比，仅有四川吉利商用车守住了前三甲位置，奇瑞商用车和重庆瑞驰分列第四五位。

市场集中度水平来看，产量Top 10生产企业总产量占比81%，较之上月产能集中度有所降低，单月产量不足10辆的新能源专用车生产企业有17家，超过上月。

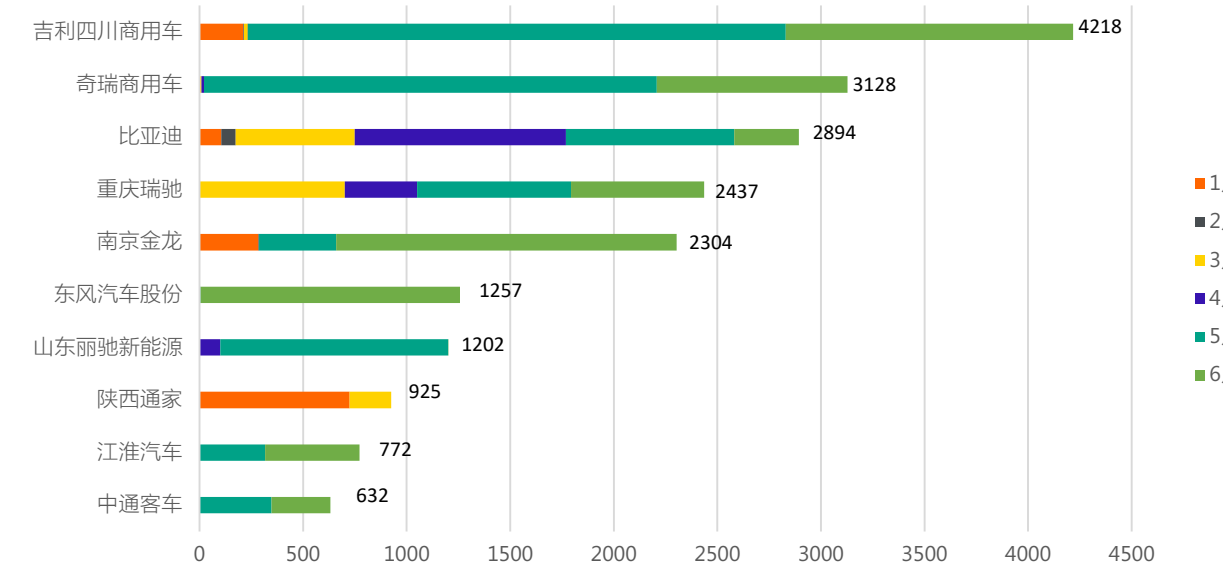
图39 2019年6月新能源专用车Top 10生产企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

上半年累计情况来看，四川吉利商用车、奇瑞商用车和比亚迪这三家在新能源乘用车领域发展的如火如荼的车企如今在新能源专用车领域夺得前三甲，表现抢眼。其中四川吉利商用车以4218辆的总产量力拔头筹。传统专用车强队东风汽车、重庆瑞驰、陕西通家等同样进入前十。

图40 2019年1-6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

根据交强险上险数据，6月上牌新能源专用车共计9937辆，环比同比均呈现超300%大幅增长。年度累计来看，新能源专用车总计上牌18490辆，环比增长104%。

从新能源专用车类别来看，2019年6月上牌新能源专用车中，新能源物流车依然占据主力地位，占比达63%。

动力类型来看，同6月上牌新能源客车一样，新能源专用车同样无插电式混合动力产品上牌，全部为纯电动产品和燃料电池产品。其中，纯电动专用车占比高达95%。燃料电池专用车6月上牌有2种产品，分别为燃料电池厢式运输车和燃料电池冷藏车。中通客车和佛山市飞驰汽车生产燃料电池厢式运输车的主要生产企业，其中中通牌LCK5095XXYFCEVH9C燃料电池厢式运输车6月上牌270辆。

新能源专用车上牌企业来看，6月上牌新能源专用车产自49家专用车生产企业。其中上牌量超百辆企业仅为13家，多达22家专用车生产企业在6月上牌不足十辆。

上牌最高的前十家生产企业来看，比亚迪凭借型号为BYD3310EH9BEV2纯电动自卸车2591辆的上牌表现，高居榜首。四川吉利商用车携四款纯电动厢式运输车同样以超两千辆的上牌总量排名第二。

表6 2019年6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	比亚迪汽车工业有限公司	广东	2593
2	吉利四川商用车有限公司	四川	2451
3	南京金龙客车制造有限公司	江苏	1825
4	东风汽车股份有限公司	湖北	602
5	华晨鑫源重庆汽车有限公司	四川	550
6	安徽江淮汽车集团股份有限公司	安徽	419
7	中通客车控股股份有限公司	江苏	292
8	山东吉海新能源汽车有限公司	湖南	151
9	柳州五菱汽车工业有限公司	广西	122
10	长沙中联重科环境产业有限公司	湖南、广东	103
11	厦门金龙旅行车有限公司	福建	102
12	佛山市飞驰汽车制造有限公司	广东	101
13	北汽福田汽车股份有限公司	北京	100
14	郑州宇通重工有限公司	河南、广东	90
15	南通皋开汽车制造有限公司	江苏	56
16	湖北新楚风汽车股份有限公司	江苏	52
17	南京汽车集团有限公司	陕西	49
18	徐州工程机械集团有限公司	广东	40
19	深圳东风汽车有限公司	广东	34
20	北京华林特装车有限公司	北京	23

数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

2019年上半年累计来看，比亚迪和四川吉利商用车位置互换，南京金龙继续保持第三位。湖北新楚风和东风汽车传统专用车强队紧随其后。2019年上半年上牌量最高的新能源专用车车型来看，比亚迪自卸车遥遥领先，除此之外，进入Top 10的车型均为物流车。

表6 2019年1-6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	吉利四川商用车有限公司	四川	3157
2	比亚迪汽车工业有限公司	广东	2816
3	南京金龙客车制造有限公司	江苏	2442
4	湖北新楚风汽车股份有限公司	湖北、陕西	1700
5	东风汽车公司	广东、云南	1310
6	中通客车控股股份有限公司	广东	1021
7	东风汽车股份有限公司	湖北	994
8	安徽江淮汽车集团股份有限公司	安徽、广东	648
9	华晨鑫源重庆汽车有限公司	四川	608
10	河北长安汽车有限公司	河北	355
11	山东吉海新能源汽车有限公司	湖南、四川	339
12	山西皇城相府宇航汽车制造有限公司	山西、海南	292
13	郑州宇通重工有限公司	广东	278
14	中国第一汽车集团	天津、陕西	228
15	长沙中联重科环境产业有限公司	广东、湖南	215
16	郑州日产汽车有限公司	山东	205
17	北京华林特装车有限公司	北京	202
18	奇瑞万达贵州客车股份有限公司	广东	200
19	浙江普朗特电动汽车有限公司	广东、浙江	170
20	北汽福田汽车股份有限公司	北京	162

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

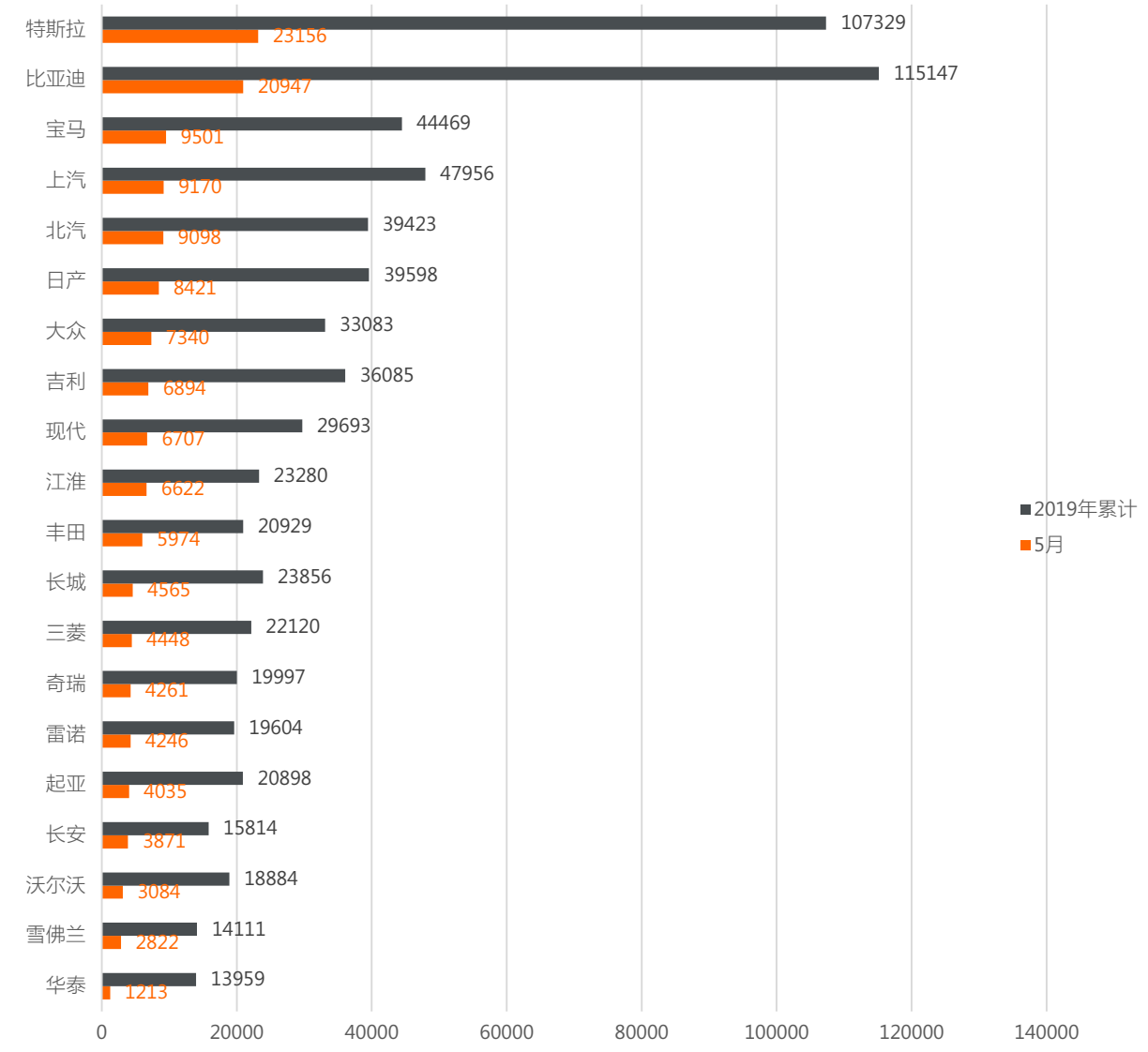
整体市场

根据EVsales数据，2019年5月，包含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销量同比仅增长12%，总计交付近18万辆。

全球销量的同比增速降缓主要源于中国新能源汽车市场的增速回落，5月当月，中国新能源汽车市场销量同比增速回落至1.8%。同时，市场放缓还源于插电式混合动力车型的集体低迷，与去年同期对比来看，纯电动车型销量同比增长22%，插电式混合动力车型同比仅增长12%。从动力类型来看，5月当月，纯电动车型销量已经占据整个新能源乘用车73%的市场份额。

2019年1-5月累计来看，全球新能源乘用车销量总计达到84.1万辆，同比增长52%。渗透率方面，5月当月，新能源乘用车市场渗透率为2.3%，高于2019年总体2.1%的成绩。

图41 2019年5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

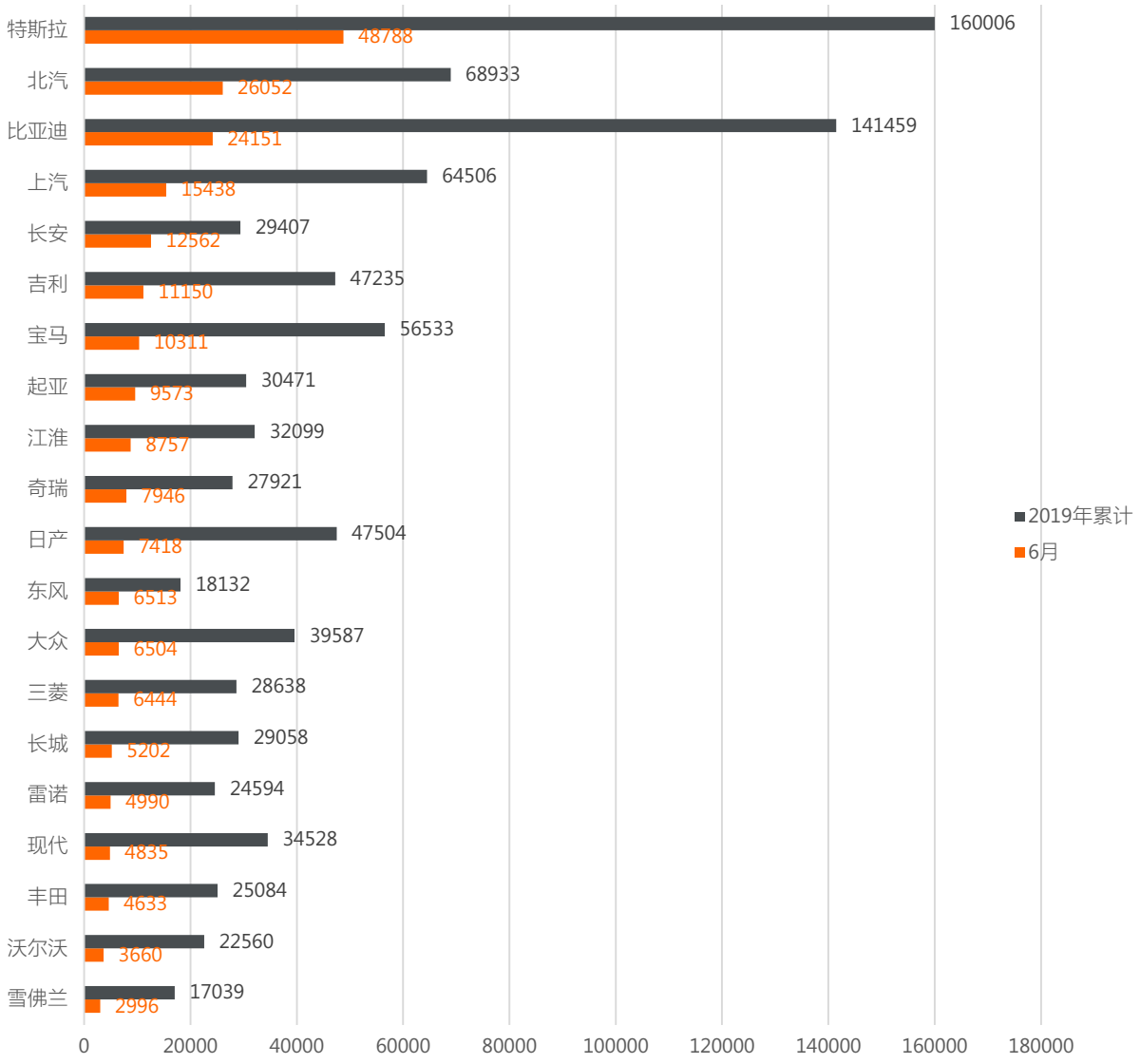
2019年6月，包含纯电动车型和插电式混合动力车型在内的全球新能源乘用车销量同比增长67%，总计交付近26.5万辆，取得至今为止第二好成绩。

6月销量的高速增长主因是特斯拉的大批量交付以及中国市场受补贴退坡影响带来的提前预支。6月当月，新能源汽的市场渗透率达到3.3%，全年渗透率为2.4%。

纯电动车型依然比插电式混合动力车型增速更为迅猛，同比增速分别为104%和67%。6月来看，纯电动车型市场占比高达76%，2019年全年来看占比73%。

具体车企表现而言，特斯拉以48788辆的交付量再次夺冠，上半年累计销量超越比亚迪，占据首位。6月当月，比亚迪同样被北汽新能源超越，单月销量排名第三。

图42 2019年6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

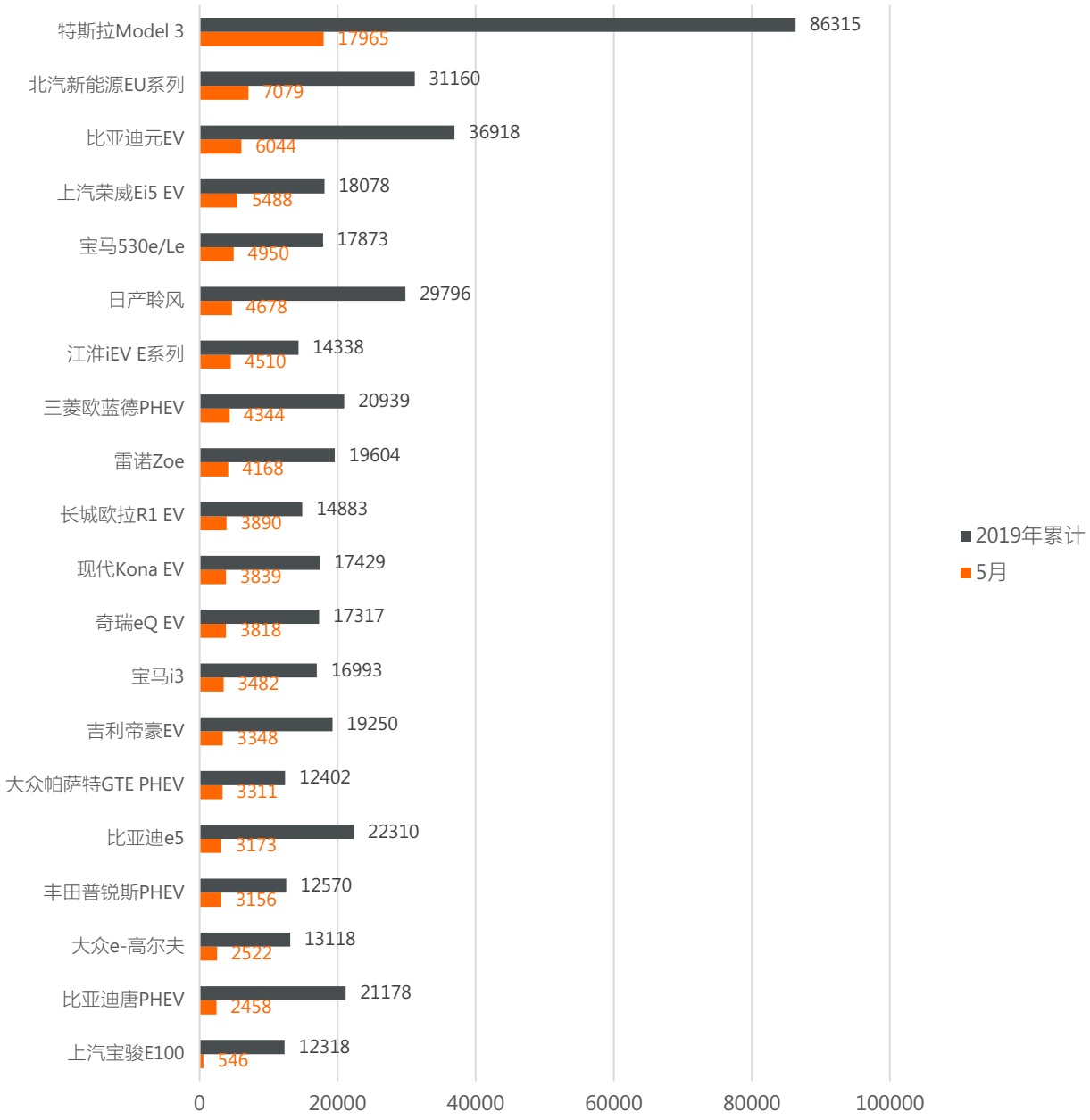
车型销量榜单来看，特斯拉Model 3依然傲冠群雄，5月当月和2019年1-5月累计销量排名均遥遥领先。

北汽新能源EU系列销量同比增长761%，5月交付7079辆。作为中国销量最高的纯电动轿车，年度累计销量超越日产聆风，登入Top 3。比亚迪元EV本月销量下滑一个名次，但年度累计销量依然仅次于特斯拉Model 3。

三菱欧蓝德PHEV进入5月销量Top 10，年度累计来看，排名第7，与第6名比亚迪唐PHEV仅差距239辆，年度最畅销插电式混合动力车型花落谁家？上汽乘用车主力车型荣威Ei5当月交付5488辆，年度累计销量进入Top 10，前进了4个名次。

宝马530e/Le销量创出新高，5月交付4950辆，年度累计排名第11位。德国品牌车型近来表现抢眼，其中近6成业绩来自中国市场。

图43 2019年5月全球新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



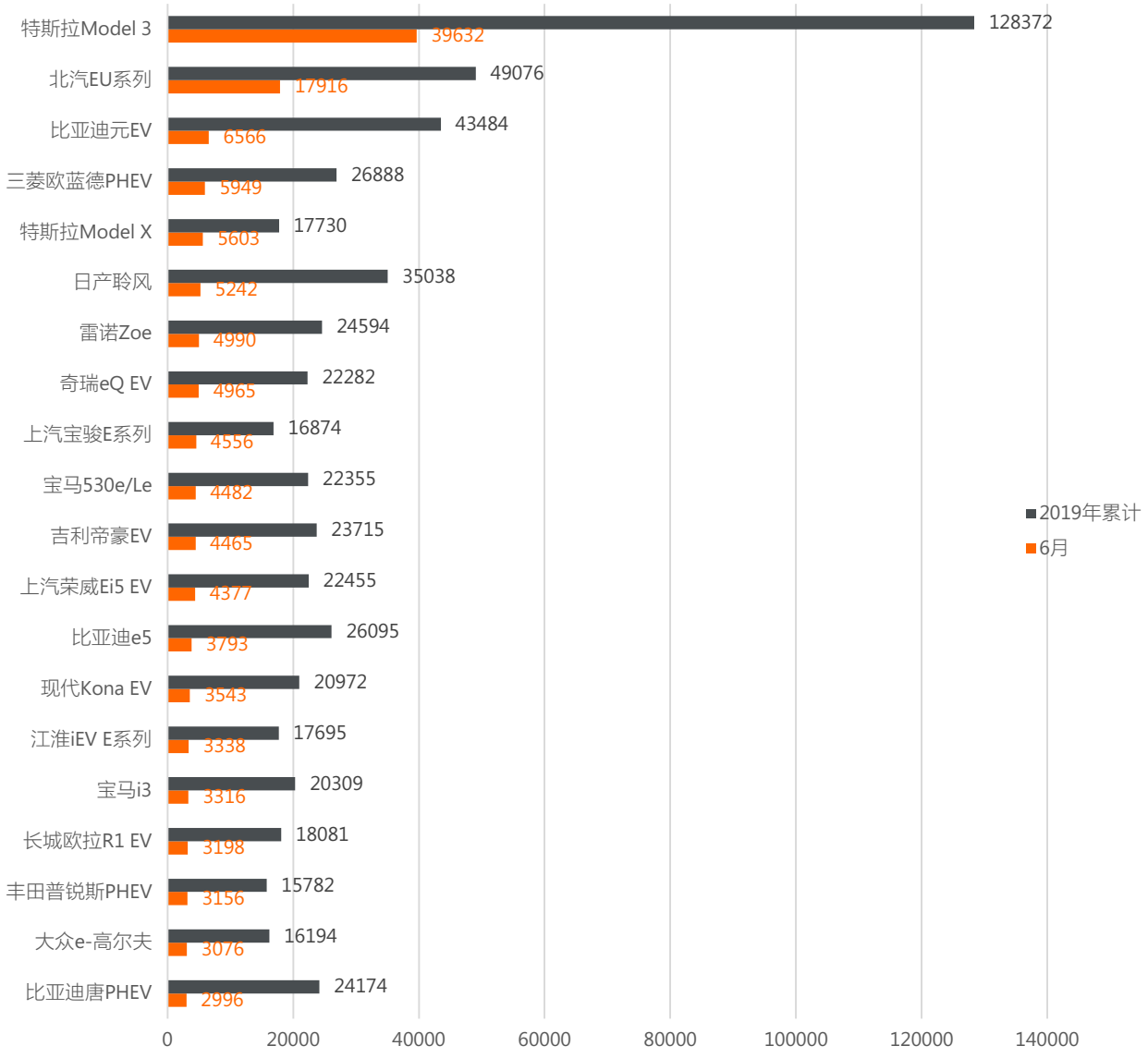
数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

车型销量榜单来看，2019年6月，特斯拉Model 3以39632辆的总销量刷新纪录。北汽新能源EU系列销量继续攀升，凭借17916辆的交付量超越比亚迪元EV，夺得当月亚军。

雷诺Zoe名次也在大幅攀升，以4990辆的总销量占据第七名；三菱欧蓝德PHEV同样在大踏步向前，6月交付近6000辆，取得继2015年12月以来的最高成绩，是销量最高的插电式混合动力SUV车型。

另一方面，上汽宝骏E100凭借6月的表现，2019年半年销量排名升至第18位，提升了两个名次。特斯拉Model X取得了2019年以来的最佳成绩，当月交付5603辆。

图44 2019年6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

四国市场

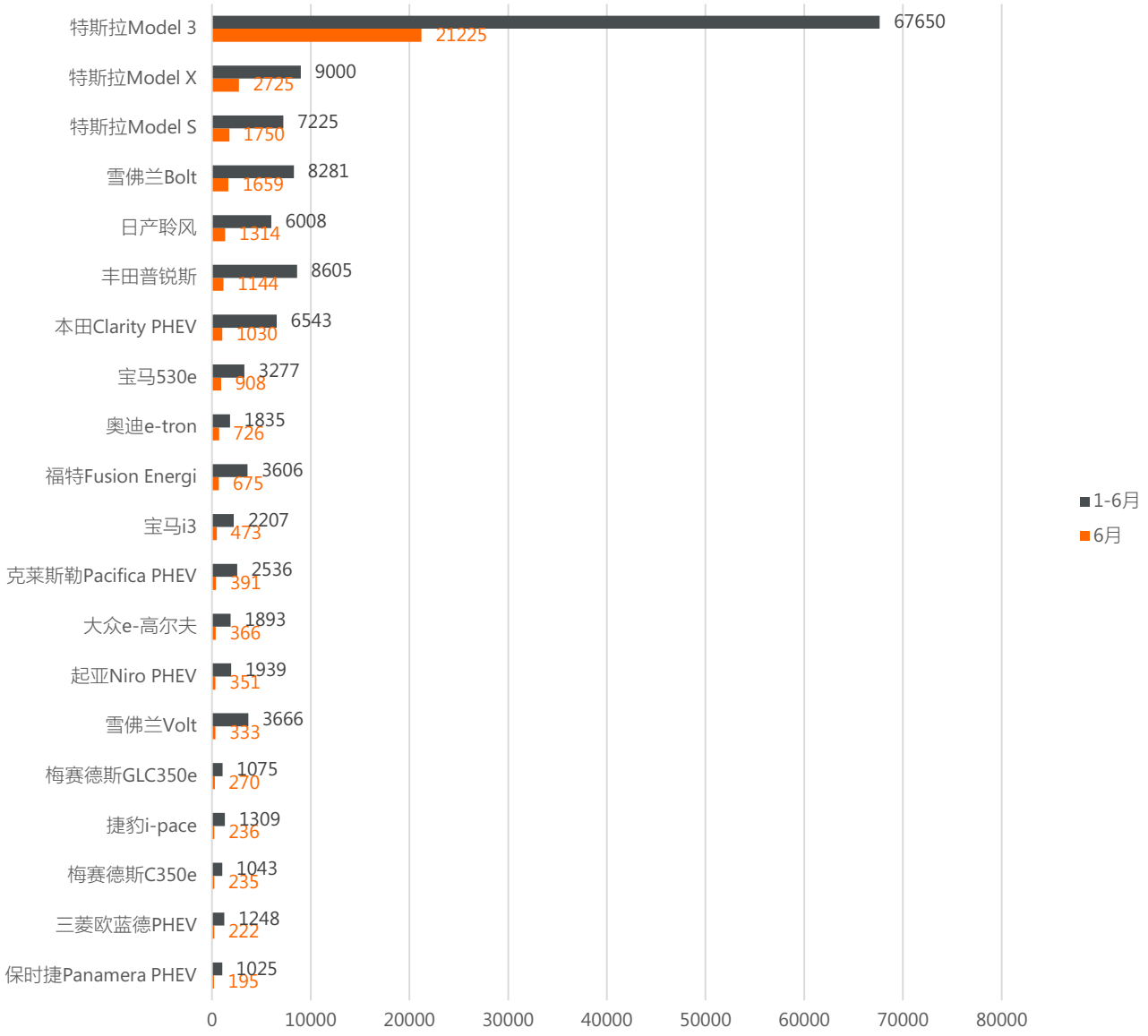
根据Evsales数据，2019年6月，包含纯电动车型和插电式混合动力车型在内的美国新能源乘用车市场销量同比增长51%交付总量近3.8万辆，新能源汽车市场渗透率为1.8%。

这一高速增长大部分依赖于特斯拉，其中，特斯拉 Model 3在6月的销量占据了全部交付量的45%，特斯拉全品牌车型占据了整个市场56%的份额。

而另一方面，除特斯拉品牌以外的其它新能源乘用车品牌车型均出现了一定程度的销量下滑。

品牌市场占有率来看，特斯拉是当之无愧的冠军，占据着美国新能源乘用车市场56%的市场份额，雪佛兰以8%的悬殊份额位居第二，丰田第三，市场占有率为6%。本田、日产和宝马分别以4%的市场占有率水平紧随其后。

图45 2019年6月美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

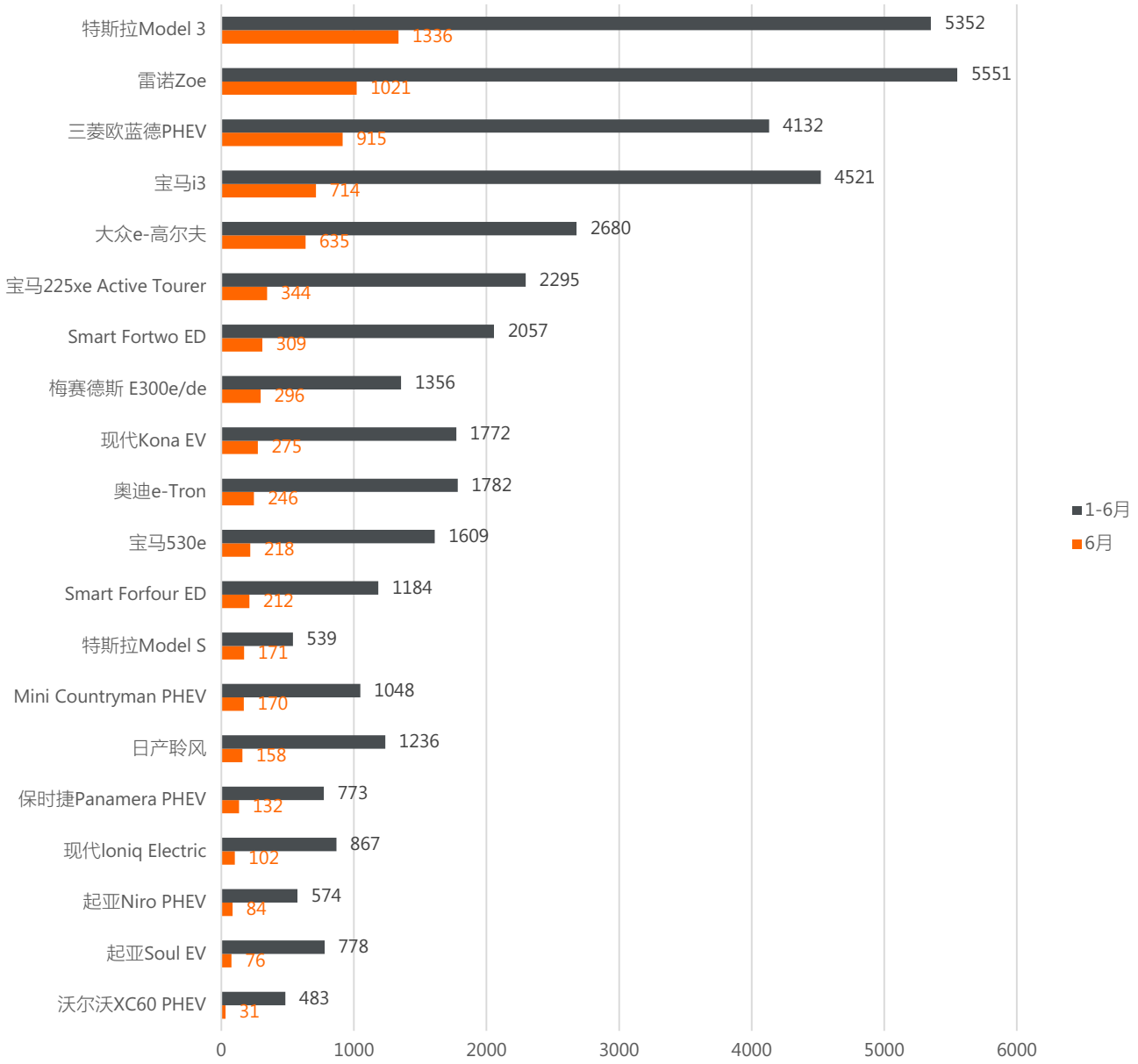
根据EVsales 数据，德国6月电动车市场持续延续高走态势，交付量达到8631辆。其中，纯电动车型同比增速高达117%，插电式混合动力车型同比出现9%的回落。纯电动车型占据着德国新能源乘用车市场三分之二的份额。

渗透率方面，德国6月电动车市场渗透率为2.7%，其中纯电动车型占据1.8%。2019年累计来看，电动车市场渗透率为2.6%。

6月畅销车型来看，特斯拉Model 3凭借1336辆的交付成绩取得继今年二月和三月后的第三个月度销量冠军。雷诺Zoe以1021辆的交付量排名第二，这同样是个不俗的表现。另外值得关注的是，大众e-高尔夫6月交付635辆，取得了自今年一月以来的最佳成绩。

品牌市场占有率方面，宝马以19%的份额继续引领市场，特斯拉以13%的份额跃居第二名。雷诺排在第三位，市场占比12%。

图46 2019年6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

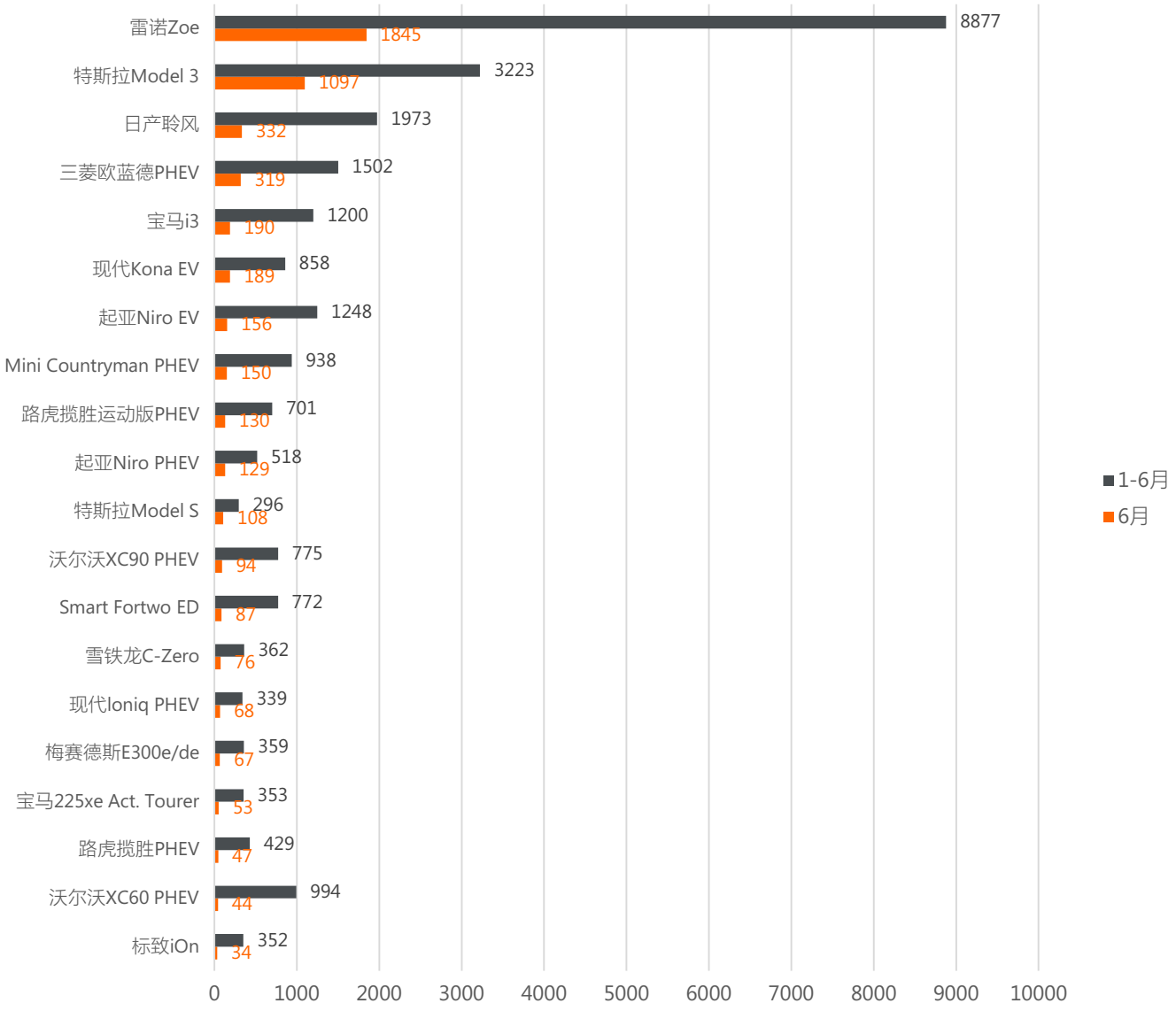
法国新能源汽车市场6月交付5847辆，同比增长25%。在传统燃油车依然停滞不前的大局面下，新能源车型的增速尤显可贵。2019年法国新能源汽车市场渗透率达到2.5%，其中纯电动车型渗透率达到1.9%。

动力类型来看，纯电动车型增速更为迅猛，在新能源乘用车领域占比高达77%，全年来看，纯电动车型份额为73%。纯电动车型正在赢得较之插电式混合动力车型的优势。

畅销车型表现来看，雷诺Zoe取得今年以来最好销量成绩，总计交付1845辆。特斯拉Model 3同样经历了又一个交付小高潮，再次销量过千辆。日产聆风重新回归至季军，但仅领先位居第四名的三菱欧蓝德PHEV仅3辆。

各品牌市场占有率方面，雷诺保持领军者地位，继续占据着31%的市场。特斯拉以13%的市场占有率牢牢守住了第二名的位置。起亚、日产以并列7%的比重排在其次，沃尔沃和宝马则分别以6%的水平步步紧逼。

图47 2019年6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

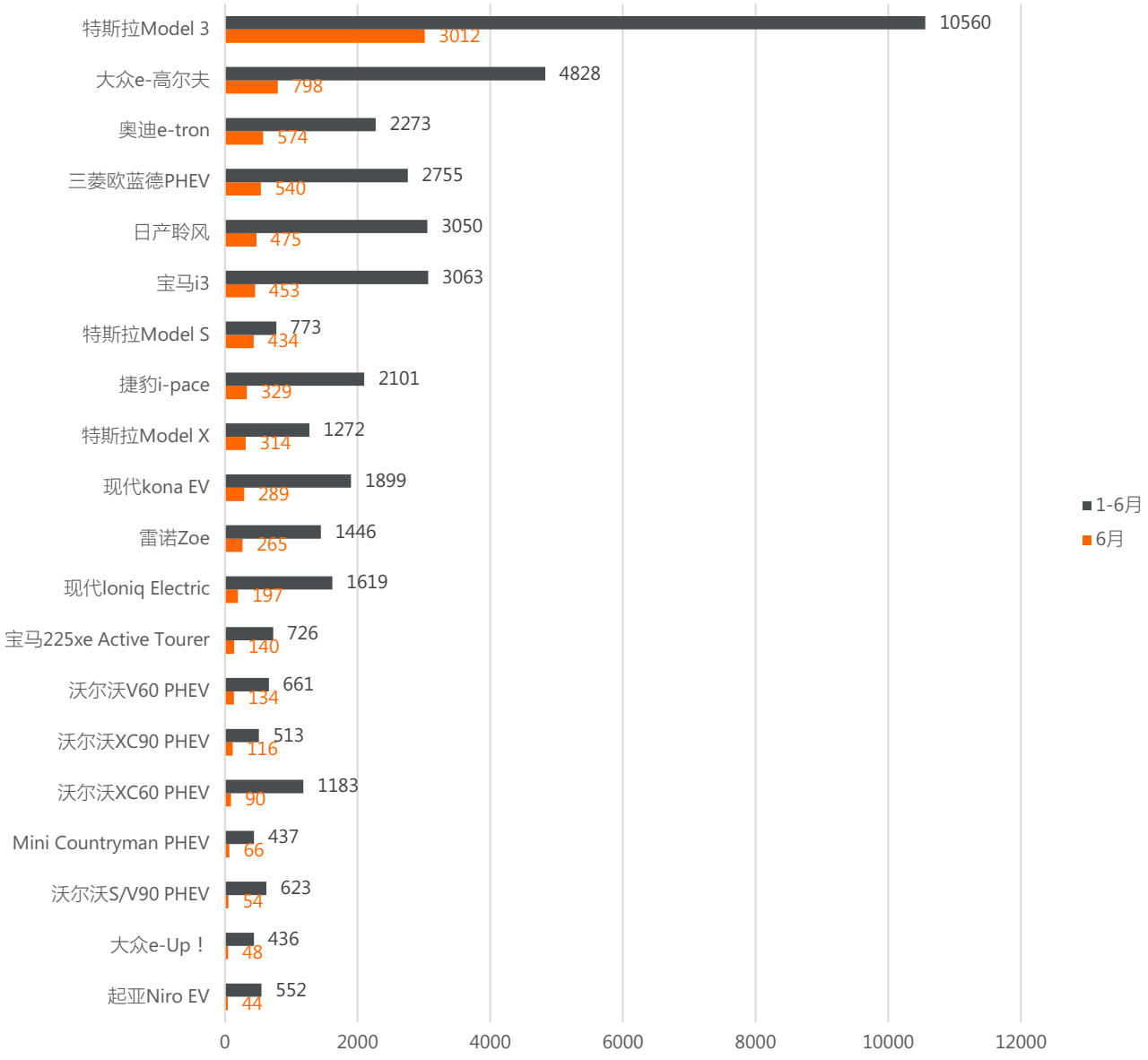
2019年6月，在几乎所有动力类型车型销量下滑的情况下，挪威纯电动乘用车销量同比增长87%。市场份额来看，纯电动乘用车销量在6月占据挪威整体车市48%的份额。纯电动乘用车市场份额在过去一年里得到了大幅增长，去年同期，纯电动车型在挪威市场份额仅为25%。

具体车型表现来看，特斯拉Model 3交付了3012辆，再次迎来一个交付高峰月份。值得关注的是，这3012辆特斯拉Model 3中并未有SR或SR+版本车型交付，可以想见，今年晚些时候，在低配版本交付时，特斯拉Model 3还将在挪威市场掀起一波交付潮。

出自同门的特斯拉Model S和Model X分列第7和第9位，取得了今年以来的最佳成绩。但仍不足以抵抗来自奥迪E-tron 的威胁。6月，奥迪e-tron在挪威市场交付574辆，位列第三。

各品牌市场占有率来看，特斯拉以29%的份额成为毫无争议的王者，大众、宝马紧随其后，市场占有率分别为12%和10%。

图48 2019年6月挪威新能源乘用车车型销量Top 20 （单位：辆）



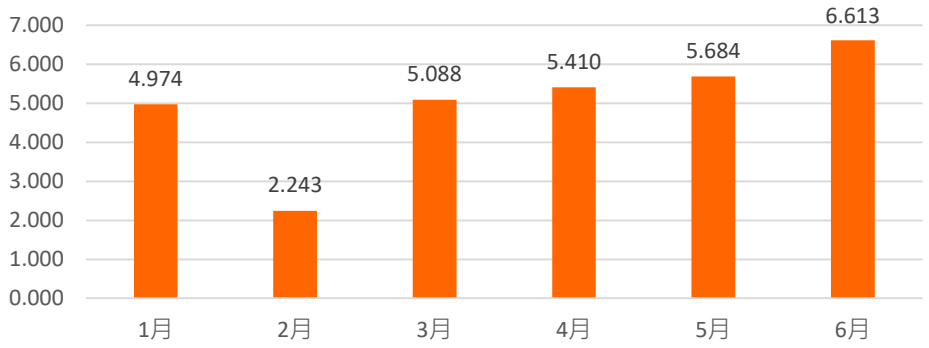
数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

动力电池：6月同比大涨127%，宁德时代市场占有率再次过半

●装机量及结构

根据工信部合格证产量数据，2019年6月共产出12.9万辆。根据第一电动研究院的统计测算，动力电池2019年6月装机量约为6.613GWh，同比增长127%，环比增长16.4%。其中，纯电动车型装机占比96.3%，插混车型装机占比3.4%，剩余为燃料电池车型装机。

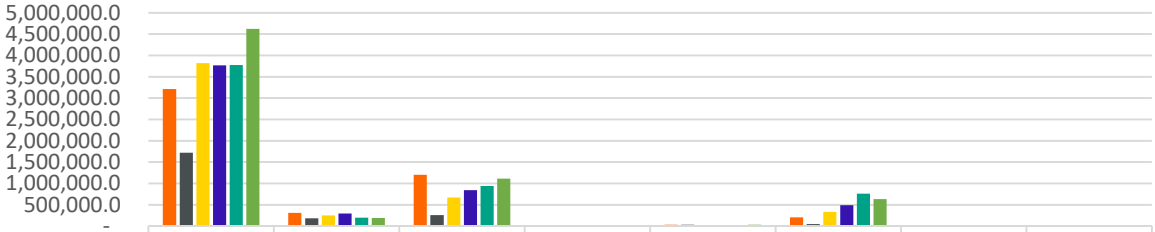
图49 2019年历月动力电池出货量走势（单位：GWh）



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6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6月产量为9.7万辆，装机量为4.63GWh，环比上涨22.5%，占总装机量的70%，占比大幅提高。其他车辆细分市场上，由于插混乘用车产量较上月再次下跌了4.3%，装机量也随之下滑了2.4%，变动不算太大。客车方面，与5月相比产量增加了2348辆，整体装机量上环比增加了21.3%。而纯电动专用车由于产量与5月基本持平，但装机量下跌至629.1MWh，环比下跌16.8%。

图50 2019年历月动力电池在各类用车中的搭载量（单位：KWh）



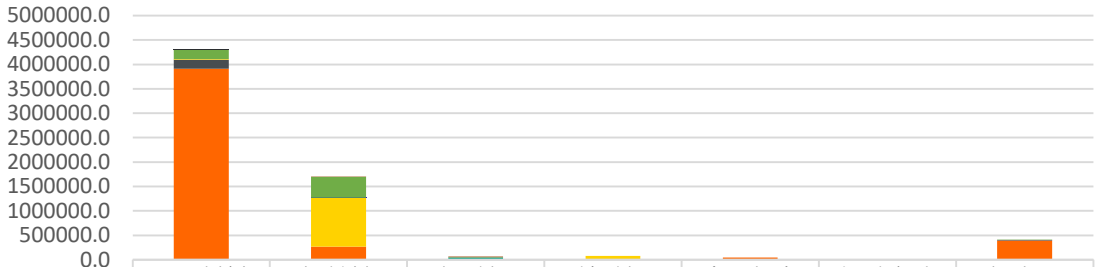
	纯电动乘用车	插混乘用车	纯电动客车	燃料客车	插混客车	纯电动专用车	燃料电池专用车	插混专用车
1月	3,213,014	308,378.1	1,203,279	5,883.1	35,070.3	207,749.9	64.5	440.175
2月	1,720,981	180,624.1	257,490.2	3,317.6	34,128.9	46,397.6	0	25.9
3月	3,818,591	253,774.3	666,995.2	4,572.7	11,439.9	332,503.7	0	129.375
4月	3,769,495	291,513.2	845,037.8	4,411.5	7,150.5	492,100.2	304.76	25.9
5月	3,775,518	197,987.1	936,658.4	164.3	7,166.2	756,480.9	9724.38	72.2
6月	4,626,359	193,171.5	1,112,669	1,324.4	30,771.6	629,109.7	19889.76	101.4

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

6月三元材料的搭载量为4.3GWh，其中乘用车占95.2%。三元材料搭载量占总搭载量的65.1%。磷酸铁锂电池装机1.7GWh，与上月基本持平，在月度装机中的占比下降至25.7%。其中59%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15.7%和25.0%。锰酸锂、钛酸锂以及多元复合电池4月合计装机190.5MWh，占比2.9%。

图51 2019年6月各类动力电池搭载情况（单位：KWh）



	三元材料	磷酸铁锂	锰酸锂	钛酸锂	多元复合	铅酸电池	锂离子
插混专用车	101.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
燃料电池专用车	6718.5	2198.5	10972.8	0.0	0.0	0.0	0.0
纯电动专用车	185608.0	425587.2	9838.6	0.0	0.0	0.0	8075.9
插混客车	0.0	50.0	29216.4	0.0	0.0	0.0	0.0
燃料电池客车	0.0	1267.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
纯电动客车	14436.6	1004837.0	15218.9	78177.1	0.0	0.0	0.0
插混乘用车	181667.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11503.7
纯电动乘用车	3914730.6	267774.4	1292.4	0.0	45829.8	0.0	396732.6

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

•企业表现

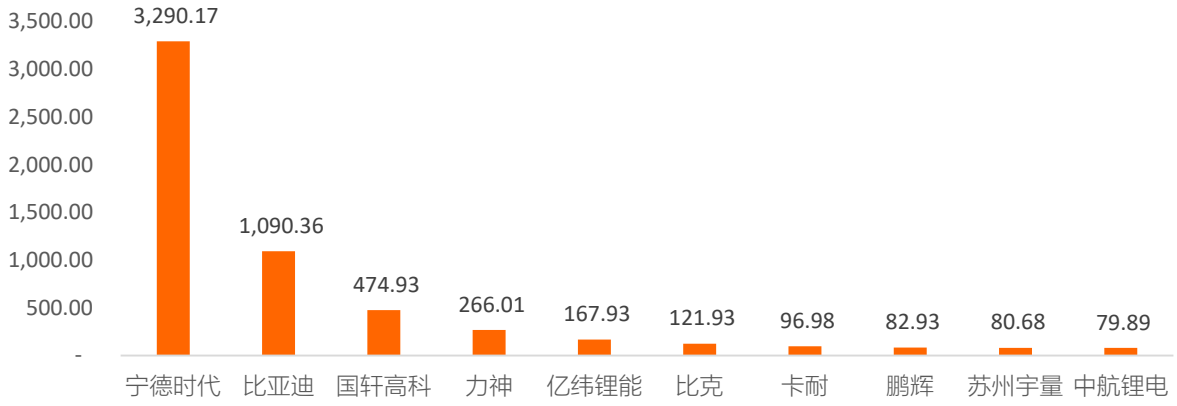
6月份有效装机电池企业中，市场份额在1%以上的有14家，其中宁德时代与比亚迪的市场份额分别是49.75%和16.49%，这是继去年2月宁德时代市场占有率突破50%之后其市场份额再次过半。TOP10电池企业合计贡献了市场87%的装机量。

6月宁德时代装机量为3.3GWh，环比增加31.4%，主要由于纯电动乘用车和纯电动客车的装机量提升带来的整体装机量上升。

比亚迪装机量6月环比微增1.9%，但在市场占有率上却再次下跌了两个百分点。

排名第三的国轩高科6月装机量为474.93MWh，市占率为7.2%，环比下跌7.4%，主要原因在于配套乘用车和专用车产量下降所致。

图52 2019年6月动力电池单体供应商出货量TOP10排名（单位：MWh）

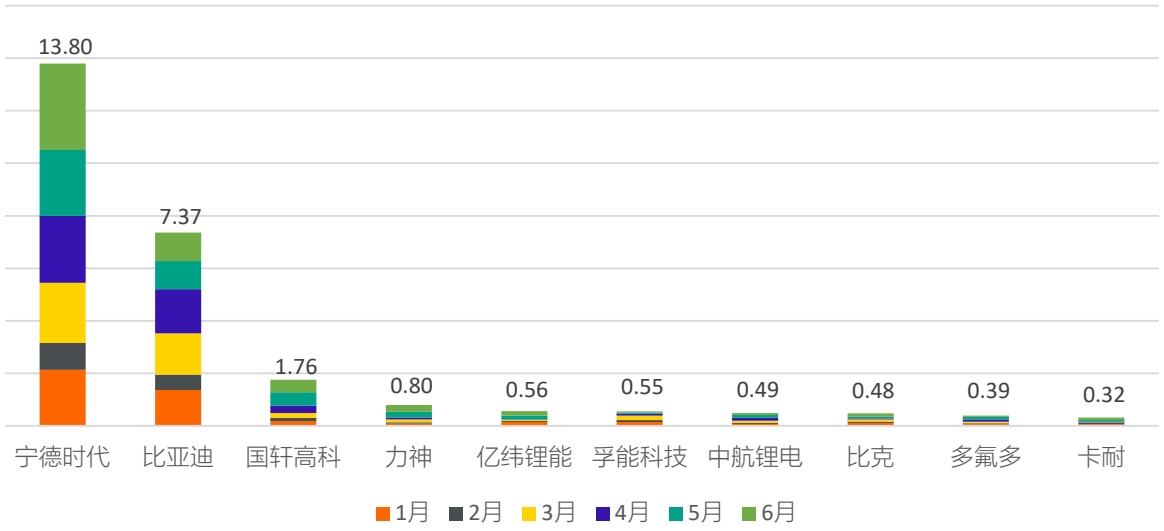


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

根据真锂研究数据显示，2019年1-6月共有59家单体供应商实现装机，总装机量为30GWh。其中，TOP10车企共装机26.5GWh，占比88.4%。

宁德时代累计装机13.8GWh，遥遥领先于其他单体供应商，比亚迪以7.37GWh排名第二。两家企业上半年累计占领了70.5%的市场份额，头部效应依然十分明显。

图53 2019年1-6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7 2019年6月主力电池产品配套变化（单位：MWh）

单体供应商	车辆类型	6月
宁德时代	乘用车	2504.3
	客车	733.5
	专用车及货车	52.4
比亚迪	乘用车	921.2
	客车	45.0
	专用车及货车	124.2
国轩高科	乘用车	295.1
	客车	18.1
	专用车及货车	161.8
力神	乘用车	213.7
	客车	18.8
	专用车及货车	33.4
亿纬锂能	乘用车	0.0
	客车	99.5
	专用车及货车	68.5
比克	乘用车	121.3
	客车	0.0
	专用车及货车	0.6
卡耐	乘用车	96.5
	专用车及货车	0.5

鹏辉	乘用车	45.9
	客车	4.9
	专用车及货车	32.2
苏州宇量	专用车及货车	80.7
中航锂电	乘用车	79.9

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

6月宁德时代在乘用车上的装机量为2.5GWh，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、帝豪EV和荣威Ei5，电池类型基本为三元材料电池。客车方面5月装机量为733.5MWh，主要配套车企为宇通、中车、中通等，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921.2MWh和45MWh，且全部为比亚迪车型自用，乘用车搭载的全部为三元电池，客车搭载的全部为磷酸铁锂电池。专用车方面，除比亚迪自用以外，还给华林牌以及中天之星牌专用车提供装机。

国轩高科由于江淮的减产，乘用车装机量有所下跌，共装机295MWh。其中磷酸铁锂电池与三元电池装机量几乎各占一半。

同样由于商用车装机量上升而排名提升的亿纬锂能，环比上月580%，主要配套车企来自吉利四川商用车和东风汽车。

驱动电机：单月装机超13万台，比亚迪优势明显

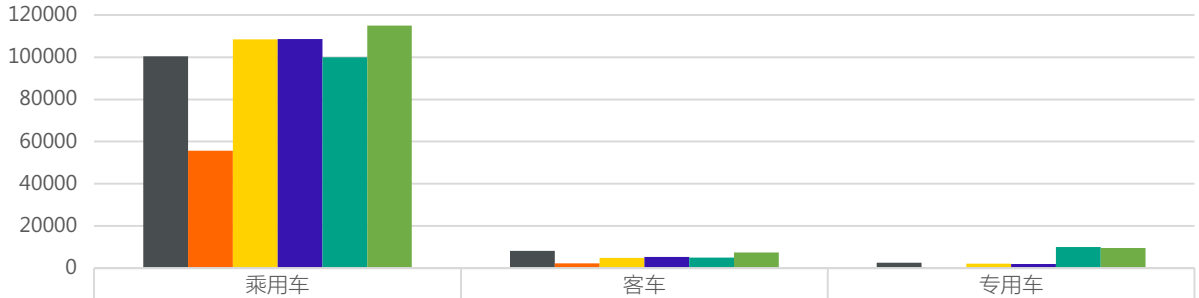
整体市场

根据工信部整车出厂合格证核算，2019年6月，我国新能源汽车配套电机装机量为131978台，环比增长15%，同比增长90%。2019年上半年累计来看，我国新能源汽车电机装机量为647475台，同比增长60%。

分车辆类型来看，其中新能源乘用车共计配套装机115100台，环比上涨15%；新能源客车共计配套装机7334台，环比上涨50%；新能源专用车共计配套装机9544台，环比微调5%。

总体来看，新能源乘用车配套电机总量达到年度最高值；新能源客车在产量大幅增长的情况下，配套电机装机量出现大幅增长；新能源专用车配套电机水平基本与上月保持持平，继续高速增长。

图54 2019年1-6月新能源汽车驱动电机装机量（单位：台）



	乘用车	客车	专用车
1月	100464	8195	2584
2月	55629	2207	241
3月	108593	4806	2110
4月	108633	5267	1869
5月	100010	4889	10000
6月	115100	7334	9544

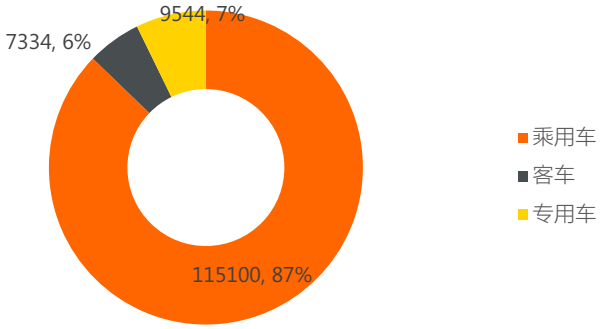
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

图55 2019年6月新能源汽车驱动电机搭载车型分布

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，配套电机来看，乘用车配套占比依然最高。

6月来看，新能源乘用车电机配套占比保持上月87%水平；新能源专用车电机配套量虽较上月小幅回落，但依然超越新能源客车占据7%比重，另外6%比重为新能源客车配套电机。

从配套电机类型看，永磁同步电机保持绝对主流电机类型地位，市场份额高达98%。从6月配套情况来看，交流异步电机仅占比不足2%。新能源乘用车方面，蔚来汽车和吉利汽车均有车型选择配套异步电机，蔚来方面的车型为ES6和ES8，其中ES8搭载两台异步电机、ES6采用前永磁后异步的混搭模式。吉利配套异步电机的车型为旗下全球鹰EX3和全球鹰K27。



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

企业竞争格局

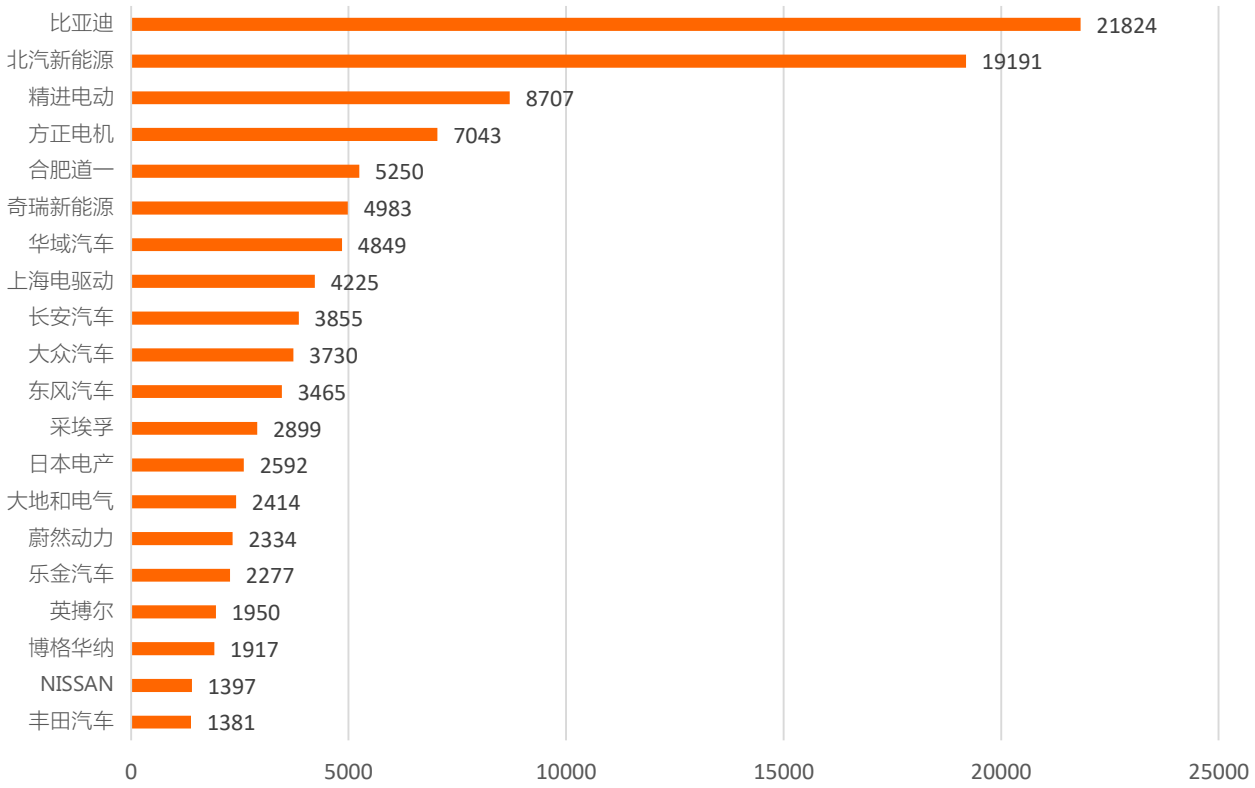
电机供应商竞争格局来看，乘用车领域，大多数企业自主生产配套电机，依托自身新能源乘用车产量优势，自主配套电机量同样领先，这方面的典型车企代表是比亚迪，一直保持遥遥领先地位。

为新能源乘用车提供配套的电机企业来看，6月共有56家电机企业实现新能源汽车驱动电机装机配套。

比亚迪和北汽新能源得益于自身新能源乘用车产量优势，电机装机量继续保持领先，6月装机量均超万台，遥遥领先其它电机企业。精进电动继续领跑第三方电机供应商，6月装机8707台。

包含BMW、西门子在内的33家电机企业6月电机装机量不足千台。

图56 2019年6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

新能源乘用车电机配套车企车型来看，比亚迪为旗下12款车型提供配套，其中比亚迪e5电机装机量最高，6月达7060台，其次为比亚迪元EV，装机量为4770台。

北汽新能源为旗下8款新能源车型提供配套，其中北汽新能源EU5在6月电机装机量最高，为15266台，是6月电机装机量最高的单一车型。

精进电动在6月为广汽乘用车、吉利汽车、小鹏汽车等7家新能源车企8款车型提供配套，其中吉利帝豪EV的电机装机量最高，为5218台，其次为小鹏G3，6月装机为1833台。

其它方面，同样保持领先的第三方电机供应商方正电机主要为上汽通用五菱两款车型提供电机配套；合肥道一主要为江淮汽车提供配套，其中江淮iEVS4当月电机装机达2005台。

国外电机企业来看，采埃孚为华晨宝马530Le提供电机配套，6月装机数量2899台；日本电产为广汽新能源AionS提供电机配套，6月装机2592台。

图 2019年6月新能源乘用车驱动电机装机量Top10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e5	7060
		比亚迪元EV	4770
		比亚迪秦Pro	3628
北汽新能源	北京汽车	北汽EU5	15266
	北汽新能源	北汽EC3	2453
		北汽EX3	1051
精进电动	吉利汽车	吉利帝豪EV	5218
	小鹏汽车	小鹏G3	1833
方正电机	上汽通用五菱	宝骏E100	3019
		宝骏E200	2245
合肥道一	江淮汽车	江淮iEVS4	2005
		江淮iEV7S	1474
奇瑞新能源	奇瑞汽车	奇瑞eQ1	4915
华域汽车	上海汽车	荣威Ei5	3976
上海电驱动	长城汽车	欧拉R1	3376
长安汽车	长安汽车	长安逸动	3025
大众汽车	上汽大众	帕萨特PHEV	2044
		e-LAVIDA	1556

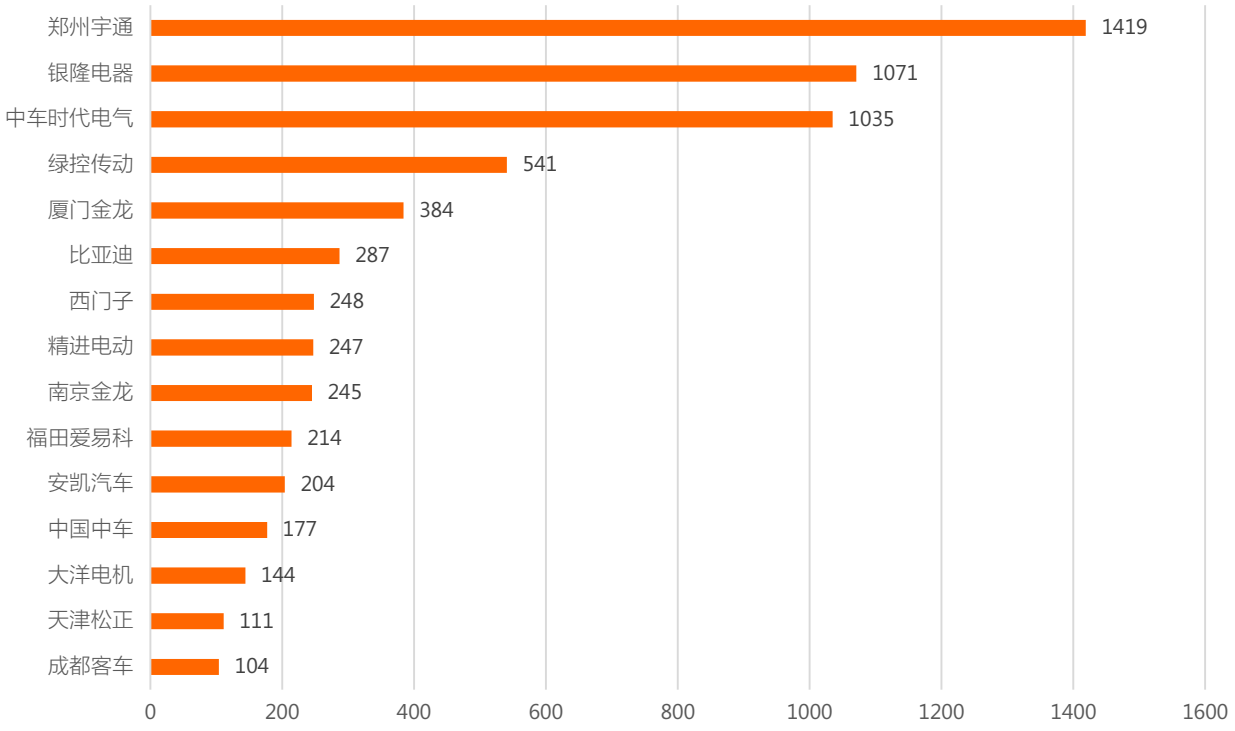
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

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。

6月，新能源客车配套电机供应商排名中，依然超半数新能源客车企业在驱动电机领域可以实现自主配套，且几乎全部属于头部企业。但同样可以看到的是第三方供应商占比逐渐提高，苏州绿控作为第三方电机企业在6月电机产量排名中位列第四，仅次于宇通客车、广通客车和中车时代电动。

自主配套方面，宇通客车和比亚迪是典型代表。第三方配套方面，苏州绿控传动表现抢眼，6月共为10家客车生产企业提供配套，其中上饶客车和中通客车配套量最高。西门子和精进电动是6月在新能源客车领域装机配套量仅次于苏州绿控的电机企业，其中西门子全部为申沃客车提供配套，精进电动同时为中通客车、东风汽车等四家新能源客车企业提供电机配套。

图57 2019年6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

图 2019年6月新能源客车驱动电机装机量Top10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	1419
银隆电器	广通汽车	1071
中车时代电气	湖南中车	569
中车时代电气	亚星客车	203
绿控传动	上饶客车	154
绿控传动	中通客车	92
绿控传动	凯马百路佳	87
厦门金龙	厦门金龙	303
比亚迪	比亚迪	287
西门子	申沃客车	248
精进电动	中通客车	209
南京金龙	南京金龙	245
福田爱易科	北汽福田	214

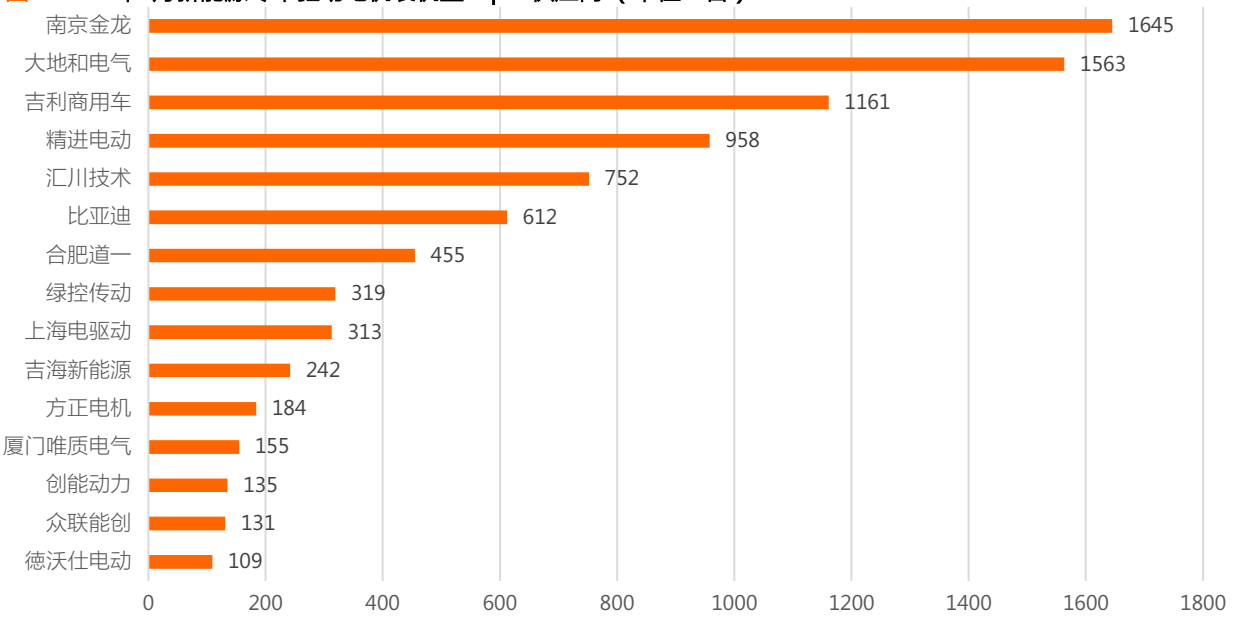
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

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。

6月，新能源专用车电机装机量Top10中，吉利商用车作为自主配套企业再次上榜，其余自主配套企业还包括南京金龙、比亚迪和吉海新能源。

第三方配套方面，深圳大地和继续领先，在6月为奇瑞商用车、重庆瑞驰等6家专用车生产企业提供配套；精进电动为东风汽车、华晨鑫源等4家专用车生产企业提供配套。整体来看，新能源专用车配套电机企业方面，头部第三方电机供应商均为多家专用车企提供电机配套，尾部则大多仅为一家企业提供配套。与南京金龙和四川吉利商用车不同的是，比亚迪除为自家产品配套外，还同时为北京华林和中天高科提供电机配套。

图58 2019年6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

图 2019年6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）
南京金龙	南京金龙	1645
大地和电气	奇瑞汽车	921
大地和电气	瑞驰汽车	623
吉利商用车	吉利商用车	1161
精进电动	东风汽车	652
精进电动	华晨鑫源汽车	304
汇川技术	东风汽车	600
汇川技术	五菱汽车	121
比亚迪	比亚迪	558
合肥道一	江淮汽车	455
绿控传动	飞驰汽车	100
绿控传动	江西大乘	100
上海电驱动	中通客车	252
吉海新能源	吉海新能源	242

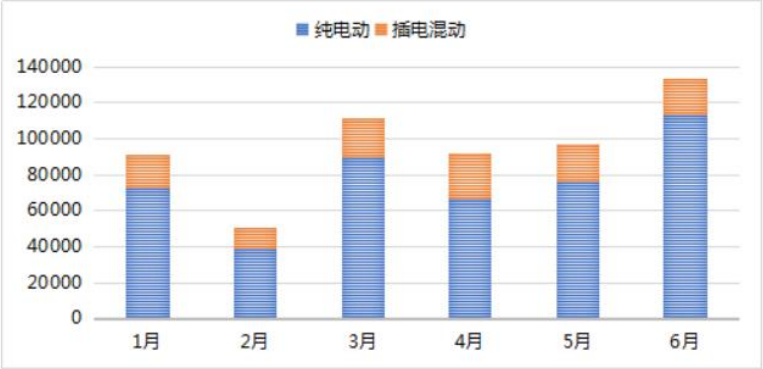
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

技术研判

补贴退坡后，动力电池价格下降空间有多大？

2019年上半年汽车市场总体情况是非常好的，新能源乘用车销量累计达57.50万辆，同比增长65%。与去年同期相比，今年取得了不俗的成绩。接下来，在补贴下降的现实环境下，新能源乘用车将真正进行调整，同时，随着补贴完全退出和积分交易制度进入，新能源乘用车将迈向完全市场化。这个过程的转变会导致汽车成本下降，特别是电池成本。所以，对车企来说，上游供应商的降价是一个很关键的因素。

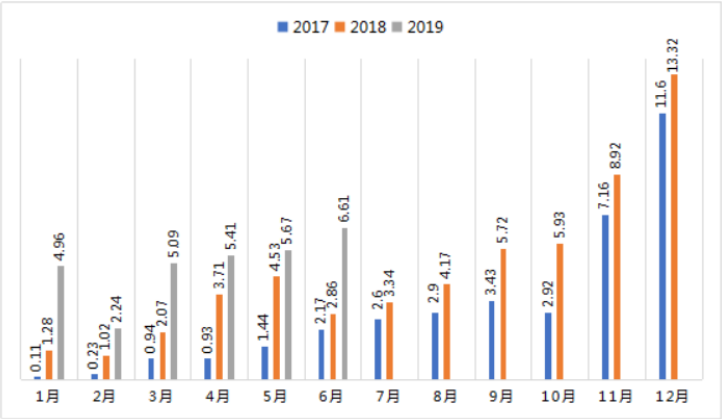
2019年上半年国内电动车的续航里程进入400Km，向500Km迈进，超过了普通用户的里程焦虑线，与美国市场相当，满足了“够用”要求。在电量配置不变的情况下，价格很难往上走。所以，现在面临的核心问题是，面对补贴退坡，各个车企在价格没有上涨的情况下，是否推动电池企业进行降价？价格降低的幅度为多少？什么时候开始降？本文将从当下的供和需两方面做一些展望。



（2019年上半年的新能源汽车的开局）

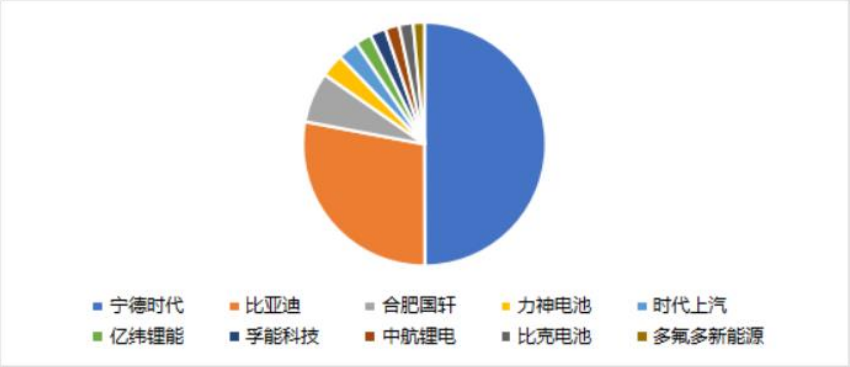
红红火火的上半年电池行业

上半年我国动力电池累计产量达43.4GWh，其中三元电池累计生产27.4GWh，占总产量比63.2%；磷酸铁锂电池累计生产13.9GWh，占总产量比32.0%；其他材料电池占比4.8%。



（电池行业的安装量）

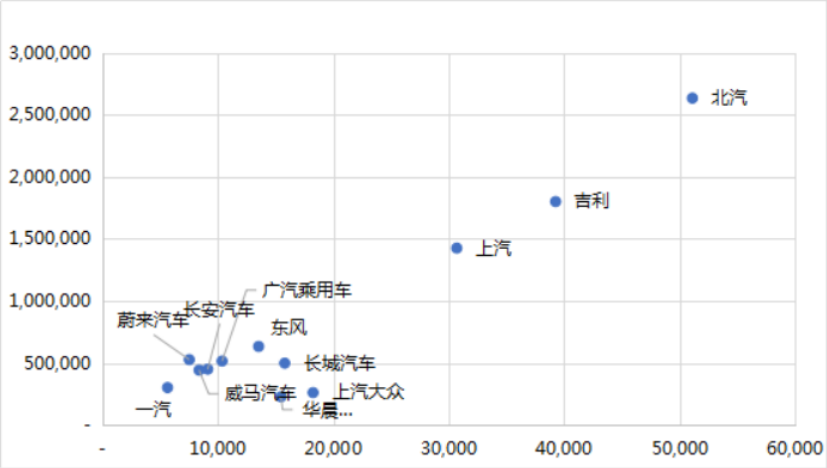
在安装量同比较大幅度上升的同时，产业的集中度也在快速上升，动力电池产业的产量排名前三名企业共计生产30.2GWh，占比69.5%； 前五名企业共计生产33.8GWh，占比77.9%；前十名企业共计生产39.0GWh，占比 89.7%。但行业总体的供给企业，降低到了50家左右。随着宁德时代和各个车企的电芯产能逐步发展，车企的电芯都会往电池合资企业方向转移，这是车企战略布局的一部分。



（2019年动力电池行业安装量比例）

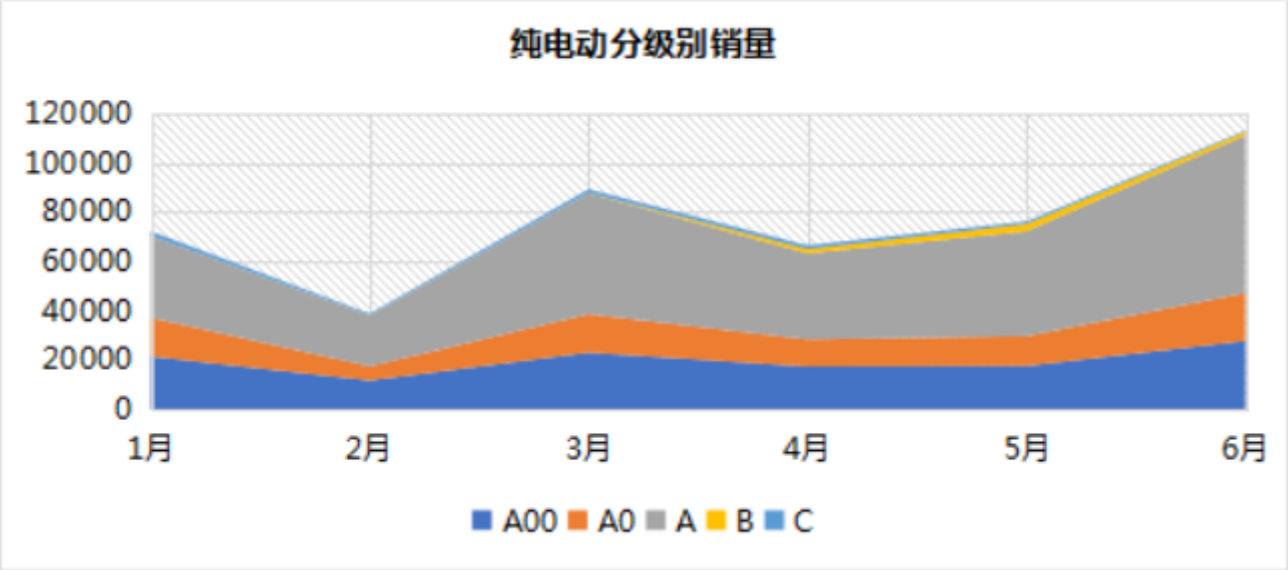
在这样的局面下我们也看到一些问题：

锂电多寡头化的趋势在进一步强化，国内龙头企业在议价以及付款条件的要求等方面有很多的话语权，以下是单月宁德时代和主要企业的供应关系：



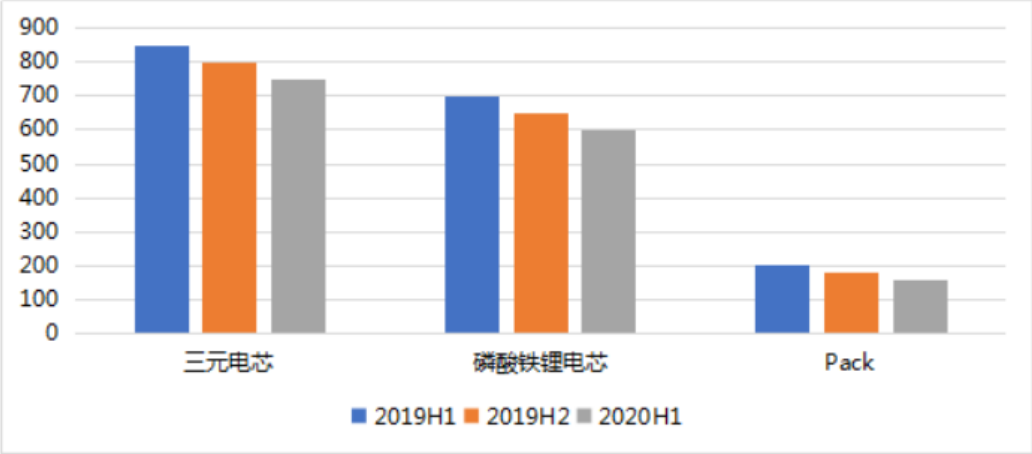
（6月份宁德时代的主要供应车辆和电池安装量）

第三名以后的电池企业，不仅在客户质量、回款周期和出货量方面都受到很大的压力，而且在电池价格方面也受到了较大的挑战，使企业处在一个很困难的境地。这里很重要的一个要素就是随着A00和A0级别销量的下降，原有的供应关系很难维持，也出现了大量帐面上的电池货款收不回来的情况。



（2019年A级车在主要市场占据绝对的需求大头）

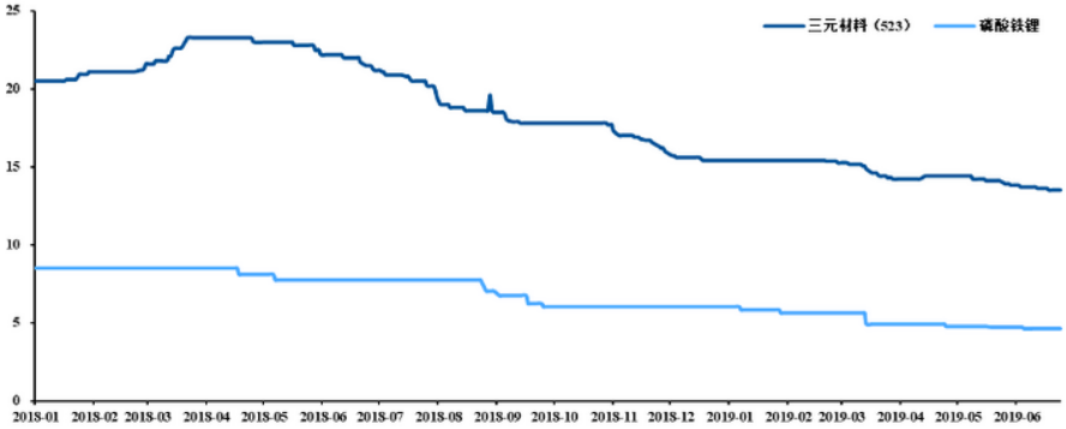
由于本轮车企降价是从产品可持续性方面来考虑的，所以降低成本的压力是比较大的。因为，随着地补取消和国补数额的减少，对于电池企业来说，刚性需求是要降低采购价格；对于龙头企业更多考虑的是出货的稳定性和客户的实际接受度，而很多企业在原本较低价格的基础上还要继续砍，因此这个事情就比较困难了。上半年锂电价格下降相对较缓，下半年才是重头戏，因为价格协议一致是从下半年才开始实施的，从这个过渡期切换，三元、铁锂均价有望分别下降 15%-20%，到下半年整体的价格有望低于1元/Wh和0.85元/Wh。



（三元和磷酸铁锂的预期成本和Pack成本）

电池单体价格下降的空间

从电池企业角度来看，电芯是主要原料。在四大材料中，正极成本下降空间较大，隔膜、负级成本下降空间次之，电解液成本下降空间较小。在整体市场还在涨的情况下，主流 NCM523型三元材料和磷酸铁锂价格已经持续在下探。随着7、8月份大部分电池企业减产，其将会进一步拉低价格。由于磷酸铁锂和三元材料存在一定的价格差，未来很多车企会为了降低成本从三元切换到磷酸铁锂。在Pack层面也可以有一定的成本下降空间，因为BMS、高压接触器、热管理、连接器的价格也会有一定的下调幅度。



（2019年上半年正极材料价格（Wind数据））

从中国的供应情况来看，由于长期竞争格局的影响和整车企业的中长期战略，导致存在着几种力量：

车企在稳定和电池企业供应关系的同时，也在着力培养二供和供应商。例如孚能获得戴姆勒的长期订单、欣旺达获得了日产雷诺三菱（易捷特）的订单、亿纬锂能获得了现代起亚的订单，这些车企在国外有稳定的供应商，在中国电池供应格局上也会培养基于自身订单下的供应关系，而不是和大家都选择一样的供应商，这样的选择对于价格竞争是有帮助的。

中国市场之外的全球主流车企在建立和培养核心供应商圈，如LG、SKI在欧洲市场、美国市场占据国际主流一线客户订单。而随着白名单和补贴退出，可以使中国供应商直接使用韩系电池产能，这也对于需求的分流和价格竞争起到了很关键的作用。

小结：下半年对于整个行业来说，是毛利下降的阶段，车企和电池企业的盈利情况存在博弈和平衡。如果再往前看1-2年，整体格局又会有很大的变化。电池的价格是必然会下降的，这一轮的下降是由6月底政策退坡驱动的，之后会慢慢由市场需求驱动达到一定的平衡，而这个下降是根据市场地位决定的。

注：文章来自第一电动大牛作者

政策解读

动力电池新国标呼之欲出，5分钟报警预警成标配

今年从特斯拉自燃事件开始，多家新能源车企如同中了魔咒一般，一个接一个地“火”了起来，但这把“火”却浇灭了市场对新能源汽车的热情，也让新能源汽车遭到了严重质疑。

新能源汽车行业安全问题如何规范，消费者的安全如何得到更好保障，是行业亟需给出的答案。

新国标呼之欲出，测试内容成为强制性要求

近日第一电动从消息人士处获得GB《电动汽车用动力蓄电池安全要求》报批稿并了解到新国标已进入送审WTO阶段，很快便会正式发布。这版由GB/T 31485-2015 《电动汽车用动力蓄电池安全要求及试验方法》和GB/T 31467.3-2015 《电动汽车用锂离子动力蓄电池包和系统 第3部分：安全性要求与测试方法》合并且进行扩展的新国标于去年年初便发布了征求意见稿，从“GB/T”升级为“GB”意味着正式开始实施之后，新国标中的所有测试将成为强制性要求，这其中包括了消费者最为关心的电动汽车逃生时间。

根据《电动汽车用动力蓄电池安全要求》报批稿，动力电池强制执行测试项目一共有22项，包括电池单体测试（6项）和电池包或系统测试（16项），具体测试项目及要求如下表所示：

序号	测试项目	试验对象	要求
8.1.2	过放电	电池单体	不起火、不爆炸
8.1.3	过充电		
8.1.4	外部短路		
8.1.5	加热		
8.1.6	温度循环		
8.1.7	挤压		
8.2.1	振动	电池包或系统	无泄漏、外壳破裂、起火或爆炸现象；试验后的绝缘电阻不小于100 Ω/V
8.2.2	机械冲击		
8.2.3	模拟碰撞		
8.2.4	挤压		不起火、不爆炸
8.2.5	湿热循环		无泄漏、外壳破裂、起火或爆炸现象；试验后30min之内的绝缘电阻不小于100 Ω/V
8.2.6	浸水安全	通过8.2.1振动试验后的电池包或系统	按方式一进行，应不起火、不爆炸；按方式二进行，试验后需满足IPX7要求，应无泄漏、外壳破裂、起火或爆炸现象。试验后的绝缘电阻不小于100 Ω/V。
8.2.7.1	外部火烧	电池包或系统。对电池包或系统起到保护作用的车身结构，可以参与火烧试验	不爆炸

8.2.7.2	热扩散	电池包或系统	由于单个电池热失控引起热扩散、进而导致乘员舱发生危险之前5 min，应提供一个热事件报警信号
8.2.8	温度冲击		无泄漏、外壳破裂、起火或爆炸现象；试验后的绝缘电阻不小于100 Ω/V
8.2.9	盐雾		
8.2.10	高海拔		
8.2.11	过温保护	电池系统	
8.2.12	过流保护	可由外部直流电源供电的电池系统	
8.2.13	外部短路保护	电池系统	
8.2.14	过充电保护		
8.2.15	过放电保护		

从新国标对于电池单体的测试要求来看，共有过放电、过充电、外部短路、加热、温度循环和挤压六个项目，与GB/T31485-2015相比，减少了4项。电池包测试减少了跌落和翻转两项，而模组级别的试验则是全部取消。

表 3　单体蓄电池试验程序

序号	检验项目	试验方法章条号	单体蓄电池编号
1	过放电	6.2.2	1#、2#
2	过充电	6.2.3	3#、4#
3	短路	6.2.4	5#、6#
4	跌落	6.2.5	7#、8#
5	加热	6.2.6	9#、10#
6	挤压	6.2.7	11#、12#
7	针刺	6.2.8	13#、14#
8	海水浸泡	6.2.9	15#、16#
9	温度循环	6.2.10	17#、18#
10	低气压	6.2.11	19#、20#

（GB/T31485-2015单体蓄电池试验程序）

电池单体针刺项目取消，浸水测试难度提高

在单体测试项目里，被认为最严苛的针刺测试在新国标中被取消，这一点与去年年初发布的征求意见稿一致。

不过从相关文件查阅可以看到，早在2017年7月1日开始施行的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》（以下简称“准入管理规定”）的附件3中就提到针刺实验暂不执行。

附件 3

新能源汽车产品专项检验项目及依据标准

序号	检验项目	标准名称	标准号	备注
1	储能装置（单体、模块）	电动汽车用锌空气电池	GB/T 18333.2-2015	6.2.4、6.3.4　90°倾倒试验对水系电解液蓄电池暂不执行。
		车用超级电容器	QC/T 741-2014	
		电动汽车用动力蓄电池循环寿命要求及试验方法	GB/T 31484-2015	6.5 工况循环寿命结合整车可靠性标准进行考核。
		电动汽车用动力蓄电池安全要求及试验方法	GB/T 31485-2015	6.2.8、6.3.8 针刺试验暂不执行。
		电动汽车用动力蓄电池电性能要求及试验方法	GB/T 31486-2015	

而在去年1月25日发布的征求意见稿编制说明中，再次解释了取消针刺实验的原因。除了《准入管理规定》里明确针刺实验暂不执行以外，起草组对于IEC等标准调研发现没有采用针刺和认为针刺试验与实际失效模式不相符是决定新国标中取消针刺试验的另外两个原因。

② 锂离子电池单体针刺

在 2017 年 1 月 17 号发布的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》中，GB/T 31485-2015 标准中针刺为暂不执行项目。起草组调研 IEC 62660-2，IEC 62660-3 等标准，发现均未采用针刺试验来评价电池安全性。经工作组讨论，一致认为针刺试验与实际失效模式不相符。因此，决定在本标准中取消针刺试验。

关于针刺试验的取消有业内人士认为针刺对大多数厂家来说是一个难以逾越的坎，尤其是三元电池。因此针刺要求被取消让不少供应商暗自庆幸，然而，行业安全风险却在上升。

对此，国家应急管理部新能源汽车安全教育项目专家委员会副组长郭栋告诉第一电动，针刺的情景在新能源汽车的使用场景中发生的概率极低，而对于消费类电子和电动工具类的电池这项试验是需要的。

虽然新国标中取消了电池单体的针刺试验，但有意思的是，在新国标附录C关于热扩散乘员保护分析与验证报告中，推荐作为热扩散试验的可选方法里出现了针刺触发，同时《准入管理规定》里“暂不执行”的描述也较为暧昧，这对未来是否会恢复针刺试验留下了一个猜想的空间。

C.4.3 试验方法

C.4.3.1 推荐C.4.3.3或C.4.3.4作为热扩散试验的可选方法，制造商可以选择其中一种方法，也可自行选择其他方法来触发热失控。

C.4.3.2 热失控触发对象：试验对象中的电池单体。选择电池包内靠近中心位置，或者被其他电池单体包围的电池单体。

C.4.3.3 推荐的针刺触发热失控方法：刺针材料：钢；刺针直径：3 mm~8 mm；针尖形状：圆锥形，角度为20°~60°；针刺速度：0.1 mm/s ~10 mm/s；针刺位置及方向：选择能触发电池单体发生热失控的位置和方向（例如，垂直于极片的方向）。

此次新国标修订另一个重要改变就是将海水浸泡试验改为浸水安全试验。首先，试验对象由蓄电池包或系统变为通过8.2.1振动试验后的电池包或系统，其次试验方式除了老国标的海水浸泡之外，新增了方式二——试验对象参照GB/T 4208—2017 中14.2.7 所述方法和流程进行试验。而按照方式二进行试验后需要满足IPX防水等级7级标准，这也是与征求意见稿略有不同的地方。有业内人士认为，这是新国标中试验的难点之一。

对此，某电池头部企业相关技术人员告诉第一电动，这项测试难度并没有大幅提升，但对电池包或系统的设计和制造提出了更高要求，需要考虑电池包或系统使用之后的浸水安全。

5分钟安全预警将成标配

此次新国标的变动中，最引人关注的莫过于新增的热扩散试验。

今年4月在上海某小区底下停车库发生了特斯拉自燃事件，短短几秒钟车身就被火焰吞噬，旁边停放的车辆也未能幸免，触目惊心的画面让消费者对新能源汽车的安全性产生了巨大的怀疑更是带来了恐慌。

6月17日，工信部发布《关于开展新能源汽车安全隐患排查工作的通知》，促请各新能源汽车生产企业对本公司生产的新能源汽车开展安全隐患排查工作，而为了加强事中和事后监管，热扩散试验的强制势在必行。这次即将出台的新国标将其列入了强制执行项，第一电动认为这是一个很大的进步，尤其是其测试要求中提到“电池包或系统在由于单个电池热失控引起热扩散、进而导致乘员舱发生危险之前5 min，应提供一个热事件报警信号（服务于整车热事件报警，提醒乘员疏散）”，对于消费者来说确实多了一层保障，这意味着新国标实施之后“出生”新能源汽车，5分钟预警将成为标配。

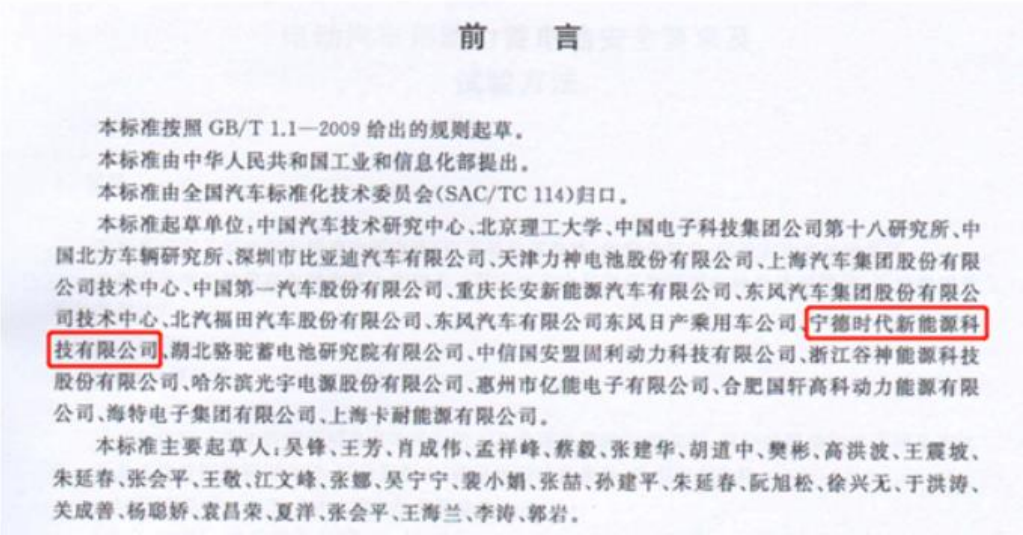
但不可否认的是，其试验通过难度并不小，尤其对于三元材料电池。笔者一位从事电池测试的朋友在谈到前几天给某家电池企业的三元电池做热扩散试验时，用了四个字形容试验结果——相当劲爆。至于是褒是贬无需多言。因此有人认为，新国标正式实施之后磷酸铁锂电池很可能卷土重来，占据三元电池的市场份额。但也有业内人士有不同看法。

某著名投资机构行业研究总监告诉第一电动："不出意外的话，新国标起草单位的产品应该都能达到这个要求，可以说这是一个相对比较基本的要求，新国标只是对此作了一个规范。不同于之前两轮电动车的新国标，直接就把部分铅酸电池类现有产品排除在外，对于行业的影响比较大。我认为新国标的角色应该只是一个规范性文件。就热扩散一条来看，新的一些企业和头部企业应该都能通过，而对于一些技术条件没有那么强大的老企业可能就有点困难。"

对此，郭栋也有类似看法，他认为新国标的出台，更多意义在于让今后新能源汽车事故鉴定过程更加有据可寻，而并非是对企业产品的设计起指导作用，标准仅仅是产品安全需要满足的底线，而非一个高标准。安全问题的解决要靠民众的素质和意识、政府的管理和企业的自律，缺一不可。我们国家目前没有到一流安全国家的状态，靠个别措施并不能从根本解决问题，即使测试样品通过了，后续产品的一致性如何保证对于企业依然是大课题。

写在最后：

笔者在对比新旧两版国标时，发现了一件有趣的事，那就是宁德时代在新国标中从一众起草单位里脱颖而出，成为和中汽研并列的负责起草单位。短短几年时间，宁德时代已经成为了行业的"带头大哥"。



前　言

本标准按照 GB/T 1.1—2009 给出的规则起草。

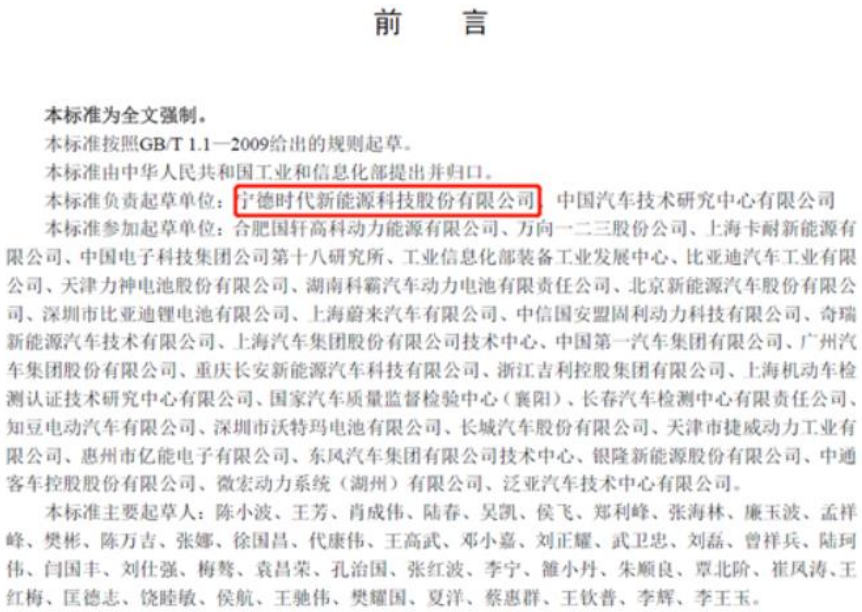
本标准由中华人民共和国工业和信息化部提出。

本标准由全国汽车标准化技术委员会(SAC/TC 114)归口。

本标准起草单位：中国汽车技术研究中心、北京理工大学、中国电子科技集团公司第十八研究所、中国北方车辆研究所、深圳市比亚迪汽车有限公司、天津力神电池股份有限公司、上海汽车集团股份有限公司技术中心、中国第一汽车股份有限公司、重庆长安新能源汽车有限公司、东风汽车集团股份有限公司技术中心、北汽福田汽车股份有限公司、东风汽车有限公司东风日产乘用车公司、宁德时代新能源科技有限公司、湖北骆驼蓄电池研究院有限公司、中信国安盟固利动力科技有限公司、浙江谷神能源科技股份有限公司、哈尔滨光宇电源股份有限公司、惠州市亿能电子有限公司、合肥国轩高科动力能源有限公司、海特电子集团有限公司、上海卡耐能源有限公司。

本标准主要起草人：吴锋、王芳、肖成伟、孟祥峰、蔡毅、张建华、胡道中、樊彬、高洪波、王震坡、朱延春、张会平、王敬、江文峰、张娜、吴宁宁、裴小娟、张喆、孙建平、朱延春、阮旭松、徐兴无、于洪涛、关成善、杨聪娇、袁昌荣、夏洋、张会平、王海兰、李涛、郭岩。

（GB/T 31485-2015）



前　言

本标准为全文强制。

本标准按照GB/T 1.1—2009给出的规则起草。

本标准由中华人民共和国工业和信息化部提出并归口。

本标准负责起草单位：宁德时代新能源科技股份有限公司、中国汽车技术研究中心有限公司

本标准参加起草单位：合肥国轩高科动力能源有限公司、万向一二三股份公司、上海卡耐新能源有限公司、中国电子科技集团公司第十八研究所、工业信息化部装备工业发展中心、比亚迪汽车工业有限公司、天津力神电池股份有限公司、湖南科霸汽车动力电池有限责任公司、北京新能源汽车股份有限公司、深圳市比亚迪锂电池有限公司、上海蔚来汽车有限公司、中信国安盟固利动力科技有限公司、奇瑞新能源汽车技术有限公司、上海汽车集团股份有限公司技术中心、中国第一汽车集团有限公司、广州汽车集团股份有限公司、重庆长安新能源汽车科技有限公司、浙江吉利控股集团有限公司、上海机动车检测认证技术研究中心有限公司、国家汽车质量监督检验中心（襄阳）、长春汽车检测中心有限责任公司、知豆电动汽车有限公司、深圳市沃特玛电池有限公司、长城汽车股份有限公司、天津市捷威动力工业有限公司、惠州市亿能电子有限公司、东风汽车集团有限公司技术中心、银隆新能源股份有限公司、中通客车控股股份有限公司、微宏动力系统（湖州）有限公司、泛亚汽车技术中心有限公司。

本标准主要起草人：陈小波、王芳、肖成伟、陆春、吴凯、侯飞、郑利峰、张海林、廉玉波、孟祥峰、樊彬、陈万吉、张娜、徐国昌、代康伟、王高武、邓小嘉、刘正耀、武卫忠、刘磊、曾祥兵、陆珂伟、闫国丰、刘仕强、梅骜、袁昌荣、孔治国、张红波、李宁、雒小丹、朱顺良、覃北阶、崔凤涛、王红梅、匡德志、饶睦敏、侯航、王驰伟、樊耀国、夏洋、蔡惠群、王钦普、李辉、李王玉。

（新国标报批稿）

最近笔者与宁德时代交流时，他们曾表示对于外界营造的日韩企业威胁氛围并不那么在意，宁德时代始终是在按照自己的步调前进，当然也不会掉以轻心，不惧怕正面竞争。

而据笔者一位动力电池行业政策相关业务的朋友透露，三星SDI对于新国标三元电池热扩散试验表示毫无压力，同时希望标准越高越好。对于韩国人的“自信”有几分可信暂且按下不表，但能感觉到包括三星SDI在内的日韩电池企业已经对中国动力电池市场“磨刀霍霍”，野心展露无余。用怎样的产品与他们正面竞争相信将是未来一段时间摆在国内动力电池企业面前不可逃避的课题。

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。

© 2019 北京智电未来信息科技有限公司。版权所有，不得转载。