

2019

新能源汽车行业月报

New Energy Automobile Industry Monthly Report

2019.9

目录

观点	3
大事	4
市场解析	6
新能源汽车产业整体：同比降幅继续扩大至34.2%，中汽协称目标完成困难重重	6
新能源乘用车：北汽EU夺销冠，主力造车新势力表现回暖	10
新能源客车：9月产量同比降62%，年度累计同比降3%	24
新能源专用车：9月产量同比降69%，年度累计降27%	28
全球新能源乘用车市场	30
动力电池：宁德时代持续领跑，中航锂电跃居第三	36
驱动电机：装机近8万台，同比降幅扩大至38%	40
一电观察	45
三连降，2019新能源市场预期被下调的背后	45
政策解读	49
新能源汽车产业未来15年蓝图初现，企业该如何解读？	49
联系我们	51
北京智电未来信息科技有限公司	51

观点

10月23日上午，2019世界智能网联汽车大会主论坛圆满结束，来自国内外的院士专家和企业掌门人等13位重磅嘉宾，基于“共建生态 智领未来”，解读智能网联汽车发展的方方面面。本期观点，我们摘取部分与会大佬观点，以飨读者。



第一汽车集团有限公司董事长徐留平：一汽和红旗，确立了智能网联汽车的一系列技术目标，并且定了三个策略：1、自主——打造并掌握客户层面的核心技术；2、组群——把零部件、软硬件系统等领域合作伙伴组群构建技术平台；3、合群——对于基础类、共性类、公用类技术，通过合群进行研发。



长安汽车董事长张宝林：抢占智能网联汽车发展制高点的三个建议：一、加强顶层设计，完善政策环境，鼓励引导社会资本参与智能网联汽车的研发，发挥资本市场的作用，创新智能网联汽车商业模式；二、突破关键技术，构建产业生态，将关键技术和技术攻关项目纳入国家重大计划，突破激光雷达、高精度传感器、汽车芯片、云技术平台等核心技术，满足智能网联汽车的应用要求，加大基础材料、基础工艺、基础零部件和基础技术的投入，构建完整的产业生态。三、健全法律法规，实现商业化运营。开展法律法规条款适用性研究，推动智能网联汽车管理规则和司法监管协同联动，着力完善智能网联汽车中国标准体系，解决网联汽车通信IT的共性基础问题。



北京汽车集团有限公司董事长徐和谊：面向未来，北汽集团将继续坚定实施“海豚+”战略，以车载芯片等关键技术的持续突破，凝聚智能技术硬核，以L3，L4高阶产品的规模化量产，迈过智能产品分水岭，以更大力度，更广范围开放融合，构建智能生态共同体，以面向冬奥，雄安新区等重大需求的示范应用，打造智能交通的新标杆。



上海汽车集团股份有限公司总裁王晓秋：上汽这些年的探索和积累，越来越深刻认识到智能网联汽车要实现商业化落地，并真正成为移动智能终端和生态服务平台必须以全球视野和开放胸怀，推动智能网联汽车场景主导、软件定义、数据驱动发展，并要做到四个坚持：
一、坚持从本土消费者的需求痛点和使用场景出发，推动智能网联汽车产品的商业化落地；
二、坚持利用国际国内产业链优势资源，通过高水平合作实现高质量发展；
三、坚持在开放条件下不断提升智能网联核心技术和关键系统的自主开发能力；
四、坚持共享化发展，加快产品与服务相融合，共建智慧出行新生态。



宝马集团全球自动驾驶研发高级副总裁Alejandro R. Vukotich：在人类驾驶的时代，通过L2级自动驾驶提供的机器干预的方式可能会提高驾驶的安全系数，这个时候会减少严重的交通事故发生的比例。例如宝马当前使用的ADAS系统，能够保证严重的风险，比如说现在有ACC系统，如果开启ACC系统，正面碰撞的严重情况可能就会减少70%。
自动驾驶真正的鸿沟是L2到L3，需要立法机构帮助解决从驾驶员责任转移到车辆的责任，如果说有了法律框架，宝马就会提供更高级别的自动驾驶，也就是说车辆能逐渐取代我们的驾驶员，系统会自动启动很多的辅助功能来帮助人类解决在驾驶中出现的各种问题。

大事

● 百万辆电动车目标失败 默克尔砸600亿美元为“2030计划”表态

9月20日，德国总理默克尔对外表示，德国原计划在2020年电动车保有量突破百万辆，温室气体排放相比1990年减少40%等目标可能无法达成。与此同时，德国政府另外发布“气候保护计划2030”，计划在2030年将温室气体排放比1990年减少55%，并实现600万辆电动车上路的目标。为完成德国“气候保护计划2030”，默克尔提出采取一系列政策进行节能减排，而该项成本将高达600亿美元。

● 宝马i3纯电动车再因驱动电机问题被召回，涉及45辆

9月23日，国家市场监督管理总局召回信息显示，宝马（中国）汽车贸易有限公司自2019年10月25日起，召回2019年1月9日至2019年2月21日期间生产的部分进口宝马i3纯电动汽车，共计45辆。

● 威马EX5再起火 官方回应电池包未起火

9月23日上午11点，一辆威马EX5在温州发生起火事件，随后，威马汽车官方回应称，车辆所装载电池包在事故中未发生起火和爆炸，事故未造成人员伤亡及其他财产损失。目前，威马正配合消防人员调查事故原因。这是继去年8月以来，威马EX5发生的第二次起火事故。



威马汽车

9-23 11:13 来自 微博 weibo.com

加关注

2019年9月23日上午，一辆威马EX5（车牌号：浙CD62XXX）于温州某公路旁发生起火。威马在第一时间联系到车主，并派专业人员赶往现场协助处理。据车主回忆，车内扶手箱和座椅处先开始冒烟，其在开门寻找灭火器过程中，车辆内饰开始燃烧、出现明火并逐渐蔓延，导致整车燃烧。

消防部门出警后，明火很快被扑灭，车辆所装载电池包在事故中未发生起火和爆炸，事故也未造成人员伤亡及其他财产损失。

目前，威马正配合消防人员调查事故原因，后续将及时公布。

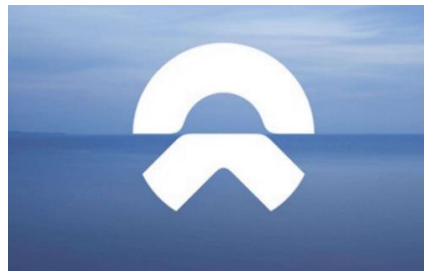
● 德国征收二氧化碳税，提高电动补贴，大众如愿以偿

9月20日，德国两大党派就新环保计划达成协议，新计划包括多种环保举措，包括征收二氧化碳排放税，提高电动车补贴，公共交通减价等。德国多家车企对此表示欢迎。德国执政党基民盟/基社盟和社民党经过长达19个小时的谈判后终于就新环保计划达成协议。新计划将推动德国达到2030年环保目标，计划投资超过500亿欧元。

● 蔚来汽车计划年底前全球裁员20%，剥离非核心业务

蔚来汽车第二季度净亏损较上年同期增长83%，至32.9亿元，超过了平均预计的26亿元。自2014年创立以来，蔚来汽车已经累计亏损约60亿美元。

其首席执行官李斌表示，公司将在今年年底前完成全球裁员2000人，并对公司将进行更多重组，一些非核心业务将被剥离，以控制现金流。目前，蔚来汽车在全球约有10000名员工。蔚来将业绩不佳归咎于中国汽车市场放缓，以及消费者对其汽车和服务的需求下降。



● 四川现代确认将被现代汽车100%控股

9月26日，四川现代确认，韩国现代汽车将在2020年初全面收购四川现代，即100%持股四川现代。收购完成后，现代汽车或许将对四川现代进行全面技术共享，四川现代的名字也可能发生改变。或许这将成为中国计划取消外资股比例限制后，首个被外企完全控股的案例。

● 一年累计投资超500亿元，宁德时代加速扩产能

宁德时代9月26日公告，为进一步推进公司产能布局，拟在四川省宜宾市投资建设动力电池制造基地，项目总投资不超过100亿元，资金来源为企业自筹。

上市一年多时间，宁德时代已累计公告投资动力电池、正极材料等项目超500亿元，公司产能版图迅猛扩充。根据中汽研合格证数据，2019年上半年国内动力电池装机总量为30.0GWh，同比增长近93.6%，其中宁德时代装机电量为13.8GWh。

● 玛莎拉蒂2020年开启电动化时代

9月26日，玛莎拉蒂正式公布了其在生产制造、电动化和自动驾驶技术方面的全新发展计划。

玛莎拉蒂计划在2020年正式开启电动化时代。未来，玛莎拉蒂旗下所有新车均将配备混合动力或纯电动驱动系统，而所有电动车型也将全面融合玛莎拉蒂全新一代电动驱动技术，提供独特驾驶模式、超长续航里程和超快速充电功能。在都灵生产的Ghibli轿车将成为玛莎拉蒂品牌第一款混动车型。

● 特斯拉三季度交付量发布

今年第三季度，特斯拉共交付了9.7万辆汽车，略高于今年第二季度的9.52万辆，创下了单季度交付量新高。其中，Model S和Model X在第三季度的交货量为1.74万辆，较第二季度减少了200多辆；而Model 3的交付量则从第二季度的7.755万辆增长到了7.96万辆。

● 戴森宣布放弃造车，曾计划投资218亿

10月11日消息，戴森发布公告宣布该公司已经取消了电动汽车制造项目，原因是“该项目在商业上不可行。”戴森公司创始人詹姆斯·戴森（James Dyson）在本周一的一封内部邮件中提到，“做出这个决定并不是因为产品出现了问题，也不是因为汽车团队出了问题，生产汽车更为复杂，尽管我们在整个开发过程中都进行了艰苦的努力，但我们再也看不到使它具有商业可行性的方法了。”



● 被纳入“双积分”考核，甲醇汽车亟待政策护航

10月11日，工信部发布的《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定（征求意见稿）》的意见征求阶段正式结束。这意味着，燃用醇醚燃料的乘用车也将正式被纳入“双积分”考核范畴之中。

● 奇点汽车完成新一轮近亿美元融资，伊藤忠成第二大股东

近日，新能源汽车制造商奇点汽车已获得来自伊藤忠商事株式会社的新一轮融资，据称投资金额为近1亿美元。新一轮融资交割完成后，伊藤忠商事的持股比例在7%左右，为仅次于奇点汽车创始人兼CEO沈海寅的第二大股东。

● 实际拨付172.6亿元，工信部公示新能源汽车推广补助清算终审情况

10月18日，工信部发布“关于2017年度新能源汽车推广应用补助资金清算审核终审情况的公示”，共核定推广数量214885辆，应清算补助资金2261935万元，本次实际拨付补助资金1726202万元。

● 宁德时代欧洲工厂正式动工 全球化布局持续推进

北京时间10月18日，宁德时代位于德国图林根州的首个海外工厂正式破土开工，这不仅标志着宁德时代全球战略布局又向前迈出一大步，也为德国填补了锂离子动力电池制造的空白。根据计划，宁德时代欧洲工厂此次开工面积为23公顷，生产线包括电芯及模组产品，预计2022年可实现14GWh的电池产能。



● 中金公司：下调全年新能源汽车销量预测至120-130万台

中金公司22日研报指出，自7月起新能源汽车销量连续三个月同比下滑，下滑幅度为4.7%/15.8%/34.2%，有扩大趋势，跌幅超出预期。下调全年新能源销量预测至120-130万台左右，与2018年基本持平。中金公司认为，新能源汽车销量下跌的原因包括：个人消费者购买意愿偏弱，下半年营运性质车辆缺口较大；广深燃油车牌照放开，新能源销量降速更快。

● 特斯拉官宣上海工厂投产，首辆国产Model 3已下线

10月23日，特斯拉在第三季度财报中正式宣布，地处上海市临港区的特斯拉第二座电动汽车生产工厂Gigafactory 3投入生产，第一辆国产版Model 3已经下线。

● 大众计划每年生产100万辆电动汽车，中国成为关键市场

据路透报道，大众汽车正在加快电动汽车生产，计划到2022年每年在全球生产约100万辆电动汽车，从而超过美国竞争对手特斯拉，并使中国成为关键战场。大众一名高管表示，到2022年，该公司将在全球范围内对8家工厂进行改造，专门生产电动汽车，并将其MEB电动专用平台授权给其他竞争对手，从而有望成为全球最大的电动汽车制造商。

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

市场解析

新能源汽车产业整体：同比降幅继续扩大至34.2%，中汽协称目标完成困难重重

●市场走势

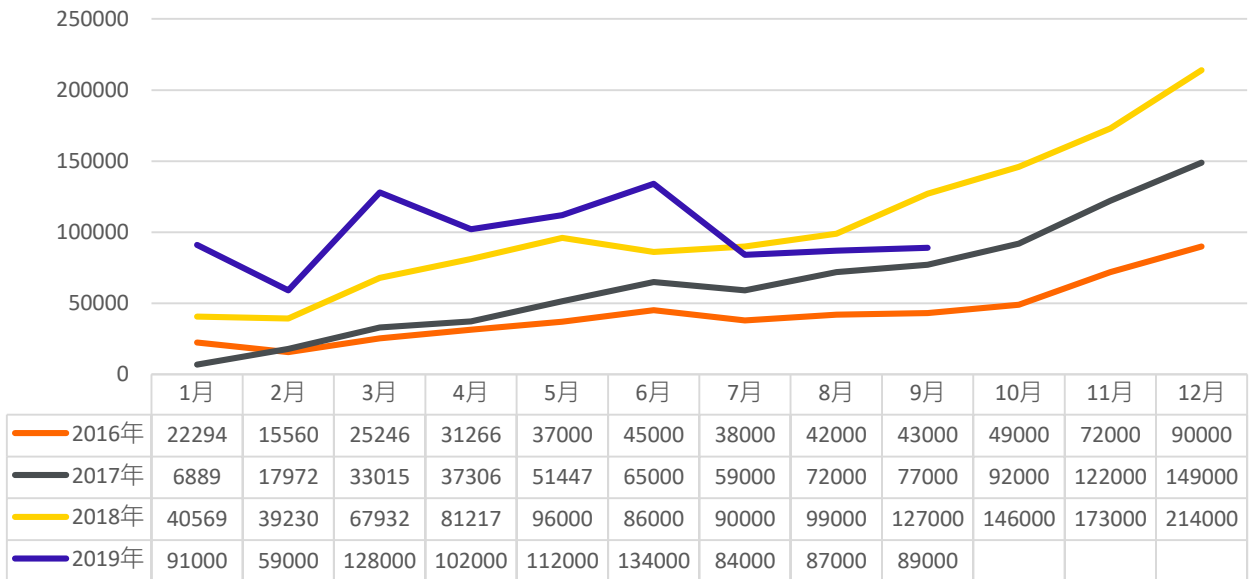
根据中汽协数据，2019年9月，新能源汽车产销分别完成8.9万辆和8万辆，比上年同期分别下降29.9%和34.2%。其中纯电动汽车产销分别完成7.4万辆和6.3万辆，比上年同期分别下降26.1%和33.1%；插电式混合动力汽车产销分别完成1.5万辆和1.7万辆，比上年同期分别下降44.1%和38.4%。

表1 2019年9月新能源汽车产销结构及增速

产量									
	5月	6月	7月	8月	9月	累计	环比增长%	同比增长%	同比累计增长%
汽车总体 (万辆)	184.8	189.5	180.0	199.1	220.9	1814.9	11.0	-6.2	-11.4
乘用车 (万辆)	149.1	159.8	152.3	169.3	186.5	1507.5	10.1	-7.9	-13.1
商用车 (万辆)	35.7	29.6	27.7	29.8	34.5	307.4	15.8	4.0	-2.1
新能源汽车 (万辆)	11.2	13.4	8.4	8.7	8.9	88.8	2.0	-29.9	20.9
新能源乘用车 (万辆)	10.1	12.1	7.0	8.2	8.0	80.8	-1.9	-27.5	26.9
纯电动 (万辆)	8.3	10.1	5.1	6.8	6.5	64.1	-4.2	-22.0	39.0
插电式混合动力 (万辆)	1.8	1.9	1.9	1.4	1.5	16.7	9.5	-44.5	-4.8
新能源商用车 (万辆)	1.1	1.3	1.4	0.5	0.9	8.0	61.8	-46.2	-18.0
纯电动 (万辆)	1.1	1.2	1.4	0.5	0.8	7.6	55.5	-47.7	-18.8
插电式混合动力 (万辆)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3	1405.6	-8.4	-27.5
销量									
汽车总体 (万辆)	191.3	205.6	180.8	195.8	227.1	1837.1	16.0	-5.2	-10.3
乘用车 (万辆)	156.1	172.8	152.8	165.3	193.1	1524.9	16.8	-6.3	-11.7
商用车 (万辆)	35.1	32.9	28.1	30.5	34.0	312.2	11.6	1.9	-3.4
新能源汽车 (万辆)	10.4	15.2	8.0	8.5	8.0	87.2	-6.5	-34.2	20.8
新能源乘用车 (万辆)	9.6	13.7	6.7	8.0	7.3	79.2	-9.0	-32.0	26.1
纯电动 (万辆)	7.5	11.5	4.8	6.3	5.6	61.6	-11.2	-29.7	36.4
插电式混合动力 (万辆)	2.1	2.2	1.9	1.6	1.6	17.6	-0.5	-38.8	-0.2
新能源商用车 (万辆)	0.9	1.5	1.3	0.6	0.7	8.0	30.7	-50.5	-14.7
纯电动 (万辆)	0.8	1.4	1.3	0.5	0.7	7.6	24.1	-52.3	-15.3
插电式混合动力 (万辆)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3	2600.0	-1.5	-27.2

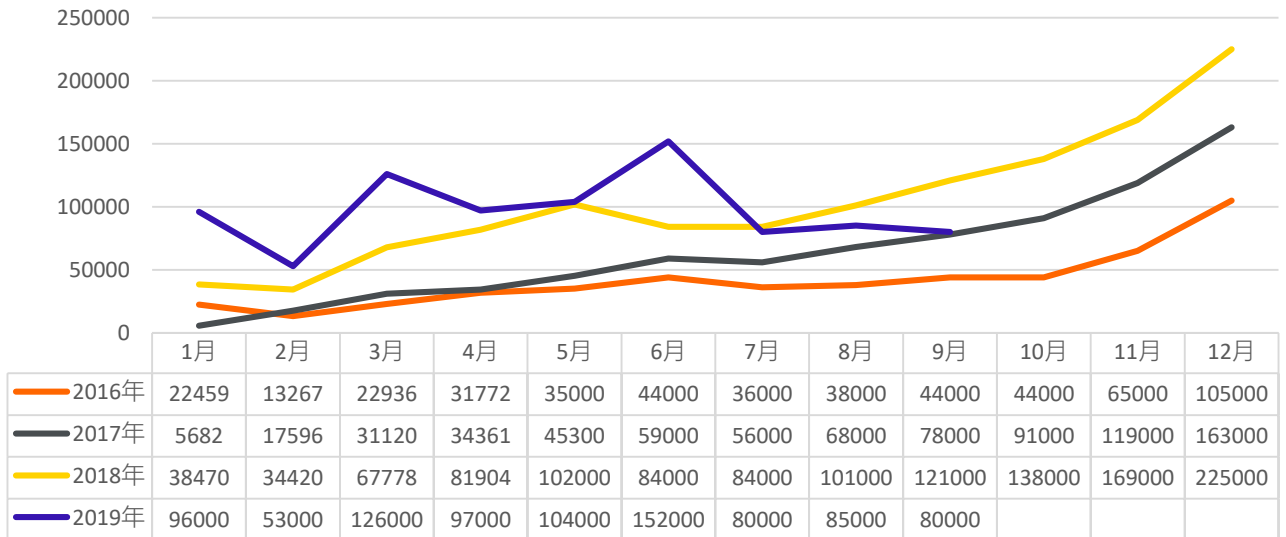
中汽协会秘书长助理陈士华表示，汽车行业的回升幅度及回升速度并没有达到预期，新能源汽车补贴退坡对行业影响较大，已经连续三月出现同比下滑，预期目标与实际完成情况有不小差距，完成目标困难重重。

图1 2016年-2019年新能源汽车月度产量 (单位：辆)



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

图2 2016年-2019年新能源汽车月度销量 (单位：辆)



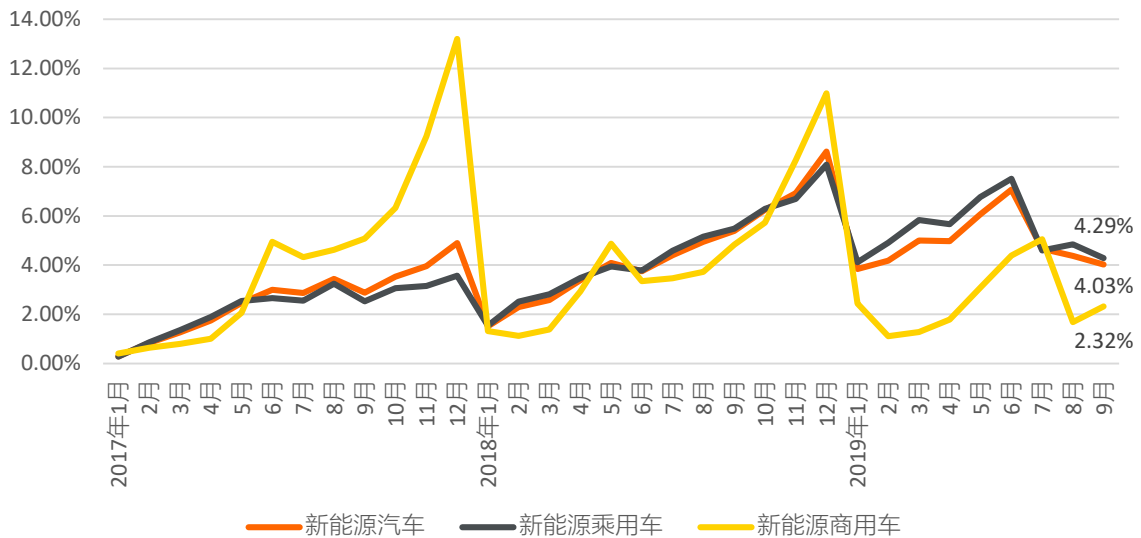
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

2019年1-9月累计来看，新能源汽车产销分别完成88.8万辆和87.2万辆，比上年同期分别增长20.9%和20.8%。

其中纯电动汽车产销分别完成71.7万辆和69.2万辆，比上年同期分别增长29.2%和27.8%；插电式混合动力汽车产销分别完成17.0万辆和17.9万辆，比上年同期分别下降5.4%和0.8%；燃料电池汽车产销分别完成1315辆和1251辆，比上年同期分别增长7.7倍和7.6倍。

9月，乘用车产销分别完成186.5万辆和193.1万辆，比上月分别增长10.1%和16.8%，比上年同期分别下降7.9%和6.3%，产量降幅比上月扩大7.2个百分点，销量降幅缩小1.4个百分点。

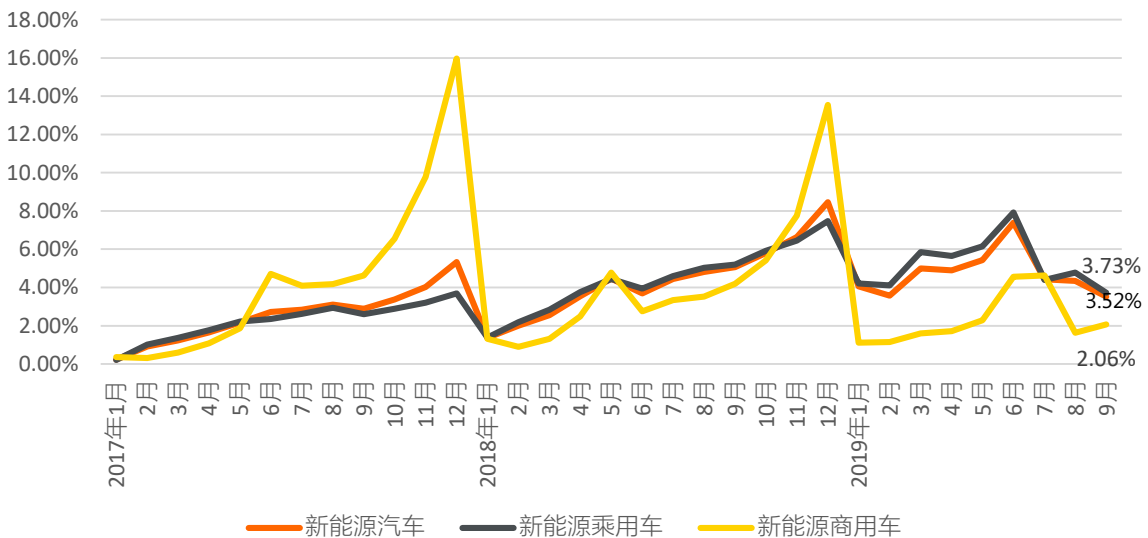
图3 2017-2019年国内新能源汽车产量占汽车总产量的月度比重走势



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

虽然9月新能源汽车产量有所恢复，但销量则持续下滑态势。产量方面，新能源汽车和新能源乘用车的渗透率分别为4.03%和4.29%，两者分别下降了0.34和0.55个百分点。新能源商用车方面，由于产量提升，渗透率有回升至2.32%，比8月上升了0.64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，新能源汽车、新能源乘用车和新能源商用车的渗透率分别为3.52%、3.73%和2.06%。与8月相比，仅有商用车部分实现0.42个百分点的提升。

●市场结构

从动力结构上来看，纯电动汽车产销分别完成7.4万辆和6.3万辆，同比分别下降26.1%和33.1%。其中，纯电动乘用车依然是市场主力，产销分别占比73.9%和70.9%，相比上月市场占比份额均有所下降。插电式混合动力汽车产销分别完成1.5万辆和1.7万辆，比上年同期分别下降44.1%和28.4%。

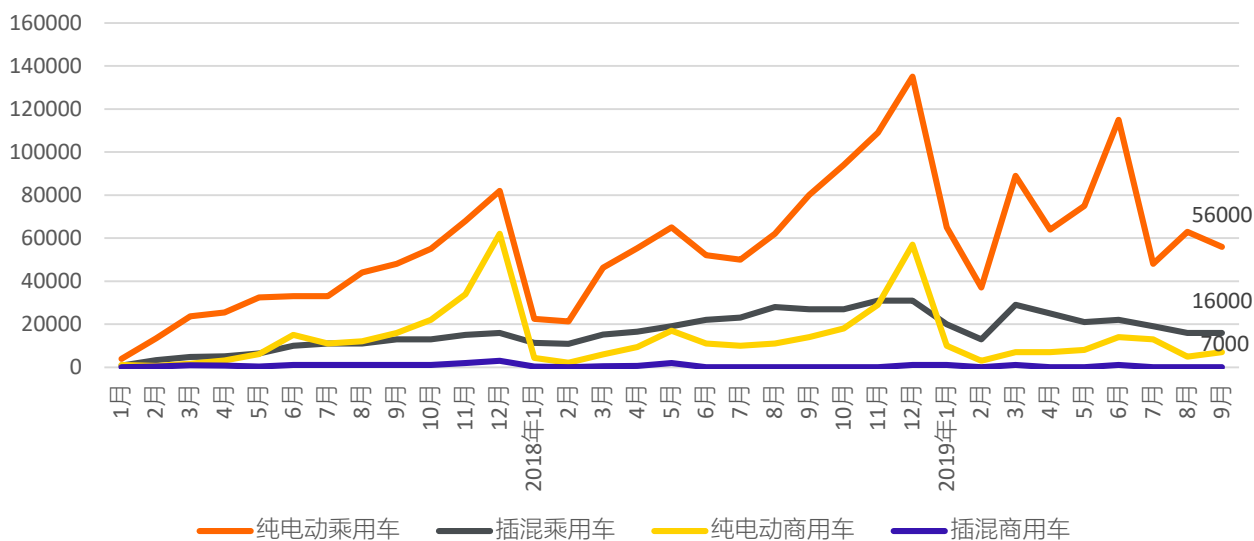
图5 9月份新能源汽车细分板块产销量结构（单位：辆）



数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

今年以来，国际环境日趋严峻，世界经济增长放缓，在全球经济下行、国内结构性矛盾突出以及中美经贸摩擦的背景下，我国经济下行压力有所加大，但经济仍运行在合理区间。尽管宏观经济总体稳定发展，我国汽车工业在消费信心不足、部分地区提前切换国六标准等不利因素影响下，总体表现较弱，尤其是上半年更是出现了10%以上的下降。三季度，在一系列稳就业、稳金融、稳外贸稳外资、稳投资、稳预期的政策作用下，汽车产销降幅出现了收窄。但中汽协副秘书长师建华表示，环比增长并不说明市场已经回暖，总体来说，大的市场环境并未回暖，还未实现正向增长，只是汽车市场的基础更低了。

图6 2017年-2019年历月不同类型新能源汽车销量走势（单位：辆）



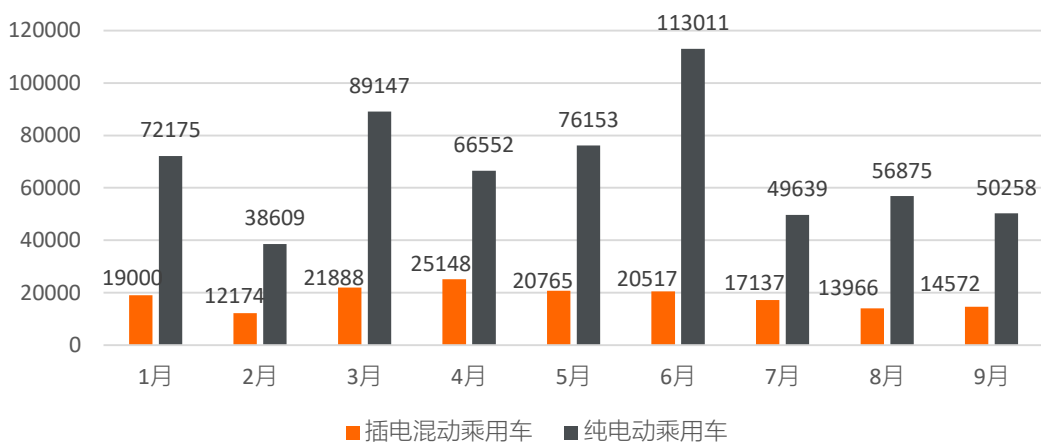
数据来源：中汽协 分析制图：第一电动研究院

新能源乘用车：北汽EU夺销冠，主力造车新势力表现回暖

●整体市场

根据乘联会厂家批发数据，9月新能源乘用车批发销量6.5万台，同比下降34.1%，环比8月下降8.2%。2019年1-9月新能源乘用车批发销量77.9万台，同比增速28.5%。

图7 2019年历月新能源乘用车销量（单位：辆）

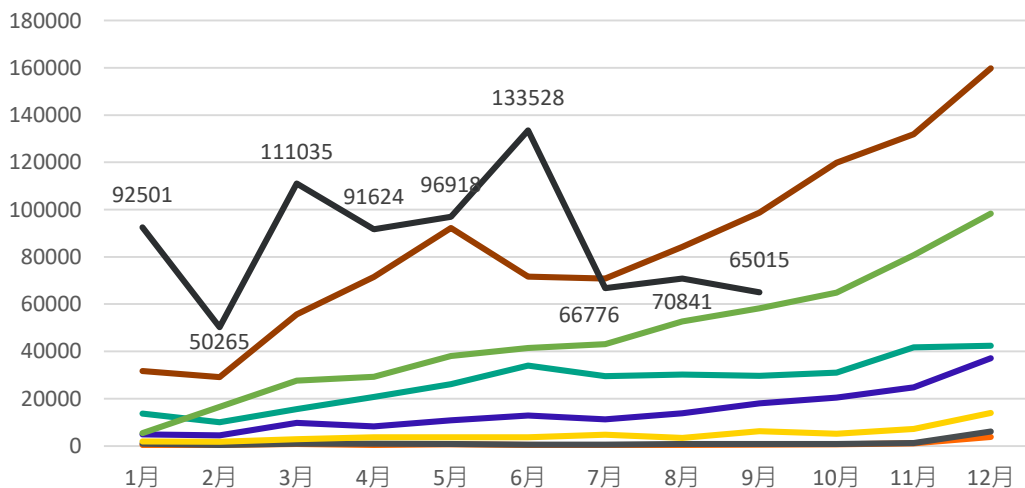


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

乘联会秘书长崔东树表示，随着老款新能源车清库退出市场，新出的电动车性能普遍得到增强，插混的性价比大幅提升，但价格体系的压力和新能源汽车退潮的舆论压力较大，不利于年末增量。

据崔东树介绍，乘联会已下调新能源汽车销量预期，能达到与去年持平的水平是比较乐观的。

图8 2012年-2019年历月新能源乘用车销量走势（单位：辆）

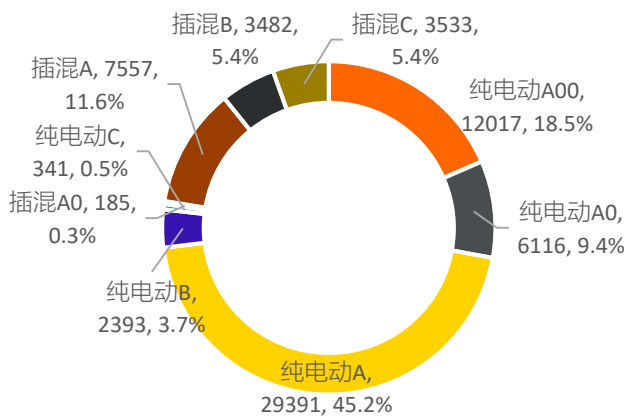


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

● 车型结构

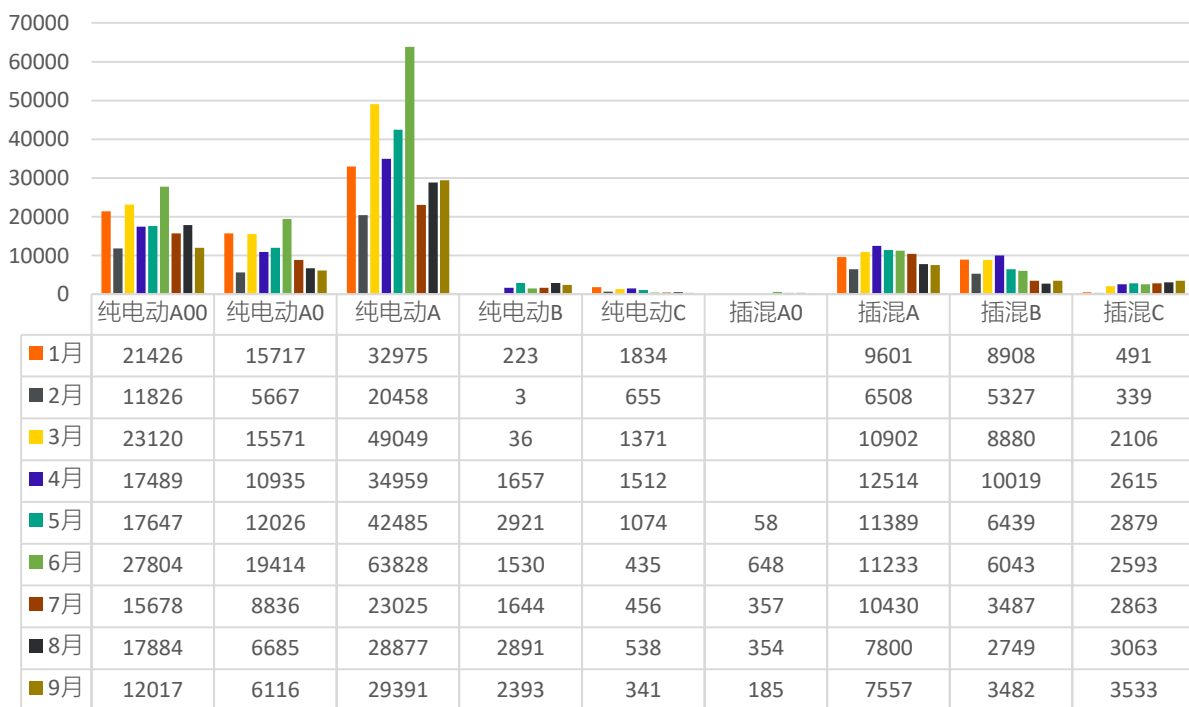
具体车辆类型来看，纯电动市场销量有所下滑，主要是纯电动A00级市场的销量下跌，占比较下月下跌了6.8个百分点。

图9 2019年9月新能源乘用车销量结构（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

图10 2019年各类新能源乘用车月销量走势（单位：辆）

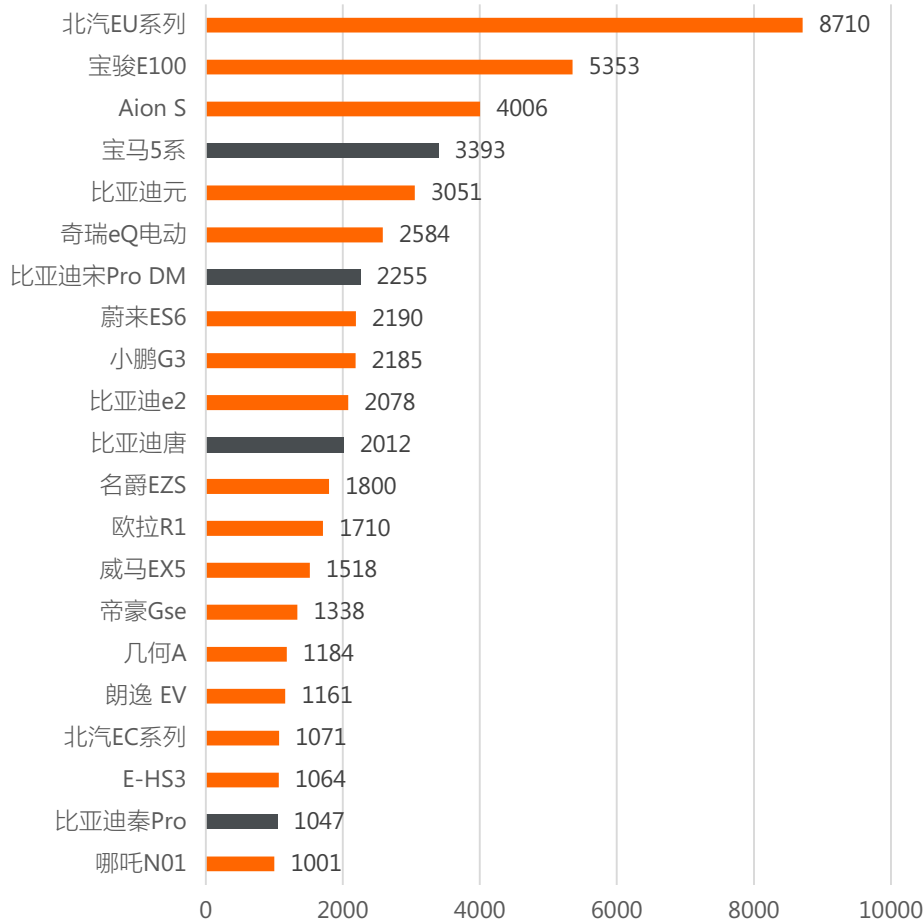


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

●车型销量

2019年9月共有21款车型销量超过1000辆，包括4款插混车型和17款纯电动车型。其中A00级车型4款，A0级车型3款，A级车型11款，B级车型2款，C级车1款。

图11 2019年9月新能源乘用车销量过千排行榜（单位：辆）



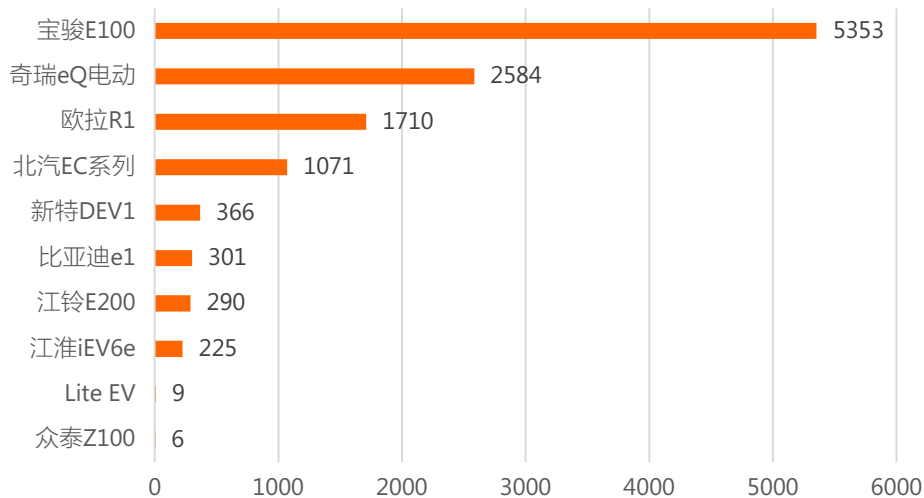
数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

9月纯电动A00级市场环比下跌32.8%，同比下滑57.1%，跌幅较大。纯电动A00级市场9月占纯电动市场23.9%份额，较去年同期下降约15个百分点。

具体车型来看，9月共有4款纯电动A00级车型销量过千，冠军依然来自宝骏E100。与8月相比，宝骏E100环比下跌38.46%，但在纯电动A00级市场优势依然明显，今年该车1-9月累计销量为3.7万辆。

9月环比正增长的两款A00级车型来自奇瑞eQ和欧拉R1，两者分别增长10.19%和54.33%，分列二、三位。

图12 主要纯电动A00级车型9月销量（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

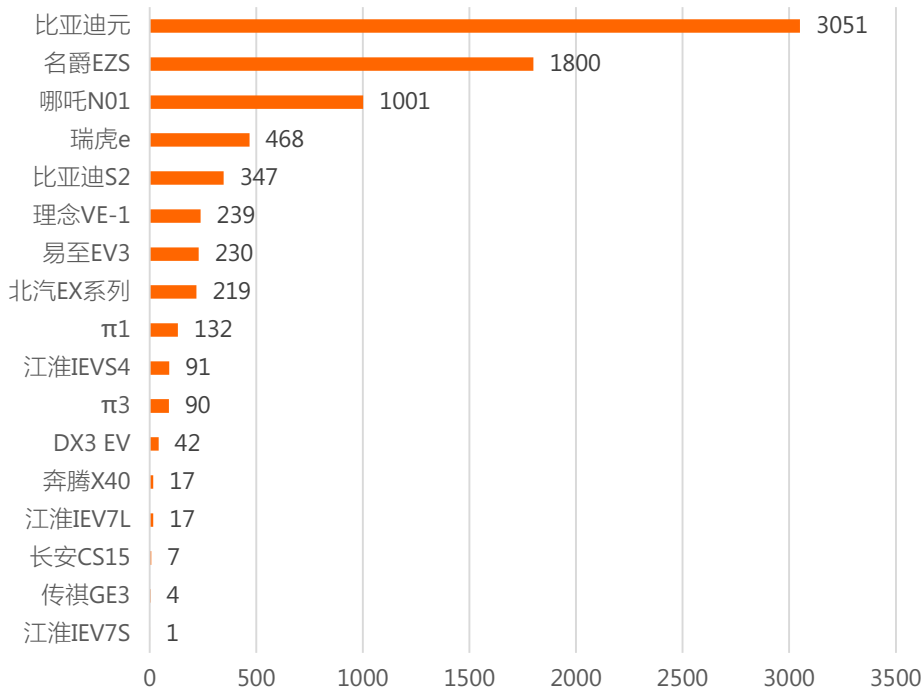
以私人用户为主的纯电动A0级市场，9月销量6116辆，同比下降48.5%，环比下跌8.5%，体现政策退出之后私人购买压力较大。

虽然没有意外，纯电动A0级市场的冠军依然来自比亚迪元，但与自身相比，9月的单月销量成绩却是今年的最低水平，目前，比亚迪元累计销售5.5万辆。比亚迪另一款产品S2表现也不理想，环比再次下跌74.1%，排名下滑至第五。

上汽名爵EZS延续了8月的良好表现，以1800辆的销量成绩排名第二，该车型也是9月上汽乘用车销量最高的车型。

造车新势力品牌合众新能源的哪吒N01在维持了4个月800出头的销量水平之后，9月销量再次破千，目前累计销量7029辆。

图13 主要纯电动A0级车型9月销量（单位：辆）



数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

作为主力支撑的纯电动A级车市场在9月表现疲软，环比仅上涨1.8%，主要原因在于网约车市场政策变动带来的影响。

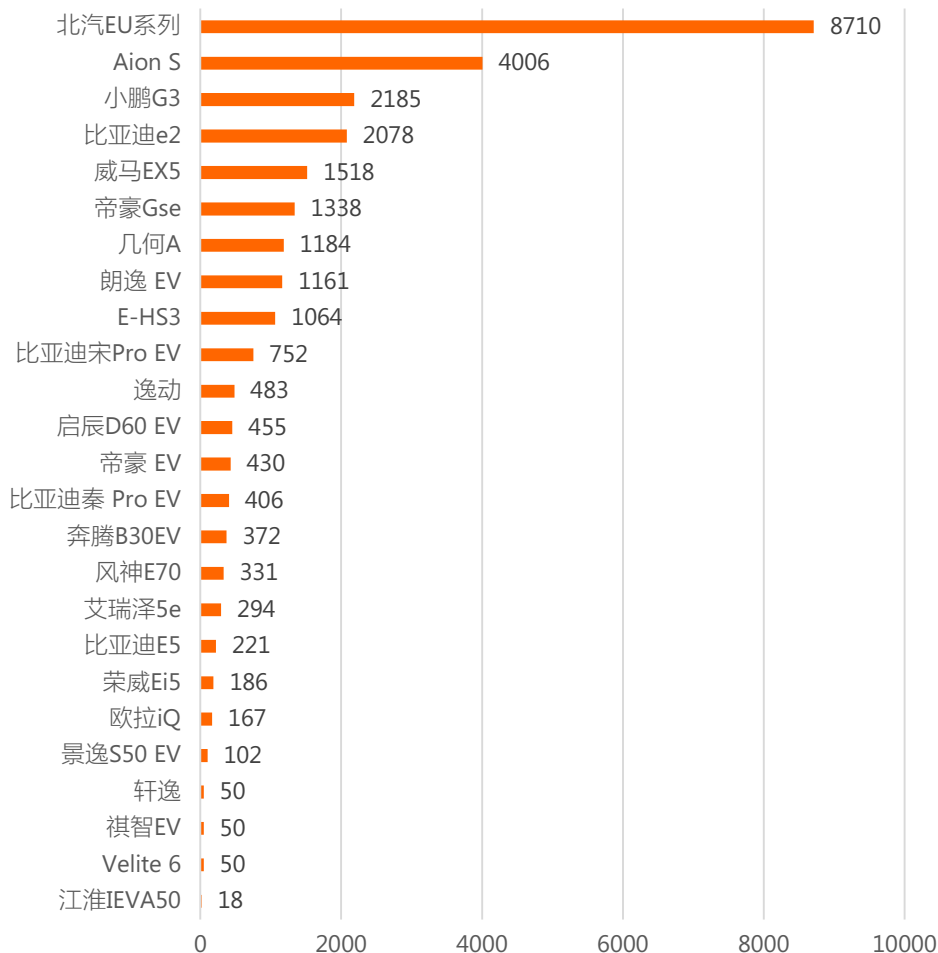
具体到车型上，排名第一的北汽EU系列环比上涨14.9%，领先第二名一倍有余，目前该系列2019年累计销量7.4万辆，不出意外的话，北汽EU系列应该会是年度车型销量冠军。

广汽新能源的热门车型Aion S在逐渐走弱的纯电市场表现依旧抢眼，从5月有销量录入开始，一直保持环比正增长态势。9月销量为4006辆，环比增长5%。

在比亚迪中期业绩交流会上，王传福曾放狠话要打爆市场的比亚迪e2，在9月开始有销量录入，以2078辆的成绩排名第四。后续该车型的表现如何，是否能如期在市场有一番作为，还有待观察。

造车新势力方面，小鹏G3和威马EX5双双终止下滑态势，销量均回到四位数。小鹏方面，由于9月新品换代，环比上升614.1%，销量达2185辆，累计销量1.36万辆。

图14 主要纯电动A级车型9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级纯电动市场，蔚来ES6基本维持了8月水平，共录入2190辆，目前累计销量为6250辆；Marvel X在8月大反弹至1021辆后，9月却没有销量录入，看来8月的库存会需要一定时间消耗。比亚迪唐EV环比再跌63.1%，销售203辆，目前累计销量6368辆，与蔚来ES6处于同一数量级。

C级纯电动车市场上，蔚来ES8销量环比下跌37.4%，录得288辆，自从6月ES6开始有销量录入以来，ES8销量便一直维持在三位数水平，目前看来剩下三个月不会有太大突破。1-9月蔚来ES8累计销量8007辆。

MPV方面，上汽大通的G10和EG50两款车型均取得15辆的销量成绩。

表2 插电混合式动力车型9月销量（单位：辆）

车型/型号	车身类型	级别	8月	9月	环比
宝马5系	轿车	C	3001	3393	13.06%
比亚迪宋Pro DM	SUV	A	1947	2255	15.82%
比亚迪唐	SUV	B	1658	2012	21.35%
比亚迪秦Pro	轿车	A	1159	1047	-9.66%
荣威ei6	轿车	A	1240	979	-21.05%
帕萨特	轿车	B	673	949	41.01%
途观L	SUV	B	587	649	10.56%
卡罗拉双擎E+	轿车	A	833	621	-25.45%
荣威eRX5	SUV	A	454	566	24.67%
宝马X1 PHEV	SUV	B	522	471	-9.77%
比亚迪宋MAX	MPV	MPV	331	375	13.29%
雷凌双擎E+	轿车	A	506	250	-50.59%
新MG6	轿车	A	24	208	766.67%
嘉际PHEV	MPV	MPV	194	195	0.52%
博瑞GE	轿车	B	123	150	21.95%
沃尔沃S90	轿车	C	62	140	125.81%
缤越PHEV	SUV	A0	185	113	-38.92%
起亚K5	轿车	B	75	102	36.00%
沃尔沃XC60	SUV	B	23	74	221.74%
星越 PHEV	SUV	A	169	72	-57.40%
帝豪GL PHEV	轿车	A	96	50	-47.92%
起亚K3	轿车	A	34	37	8.82%

数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

插混方面，9月同比下降43.8%，环比增长5.7%，总数上与8月相差不大。

具体到车型来看，除了冠军宝马5系以外，其余合资品牌车型表现都比较平淡。

宝马5系9月环比上涨13.1%，连续三月夺得插混市场销量冠军，目前累计销量1.96万辆。

第二到第四名都被比亚迪承包，三款车型分别为宋Pro DM、唐DM以及秦Pro DM，环比涨幅分别为15.82%、21.35%、-9.66%。从累计销量来看，比亚迪唐DM目前优势依然比较明显，以2.99万辆的销量成绩领先第二名宝马5系。

●车企表现

9月整体市场走弱，车企表现自然不会出彩。比亚迪环比下跌19%，以13048辆的总销量排名第一。纯电市场比亚迪再添e2一员，但整个纯电市场的贡献额度却有所下滑，仅占比56.4%。主要原因在于除e2以外的纯电车型均呈现环比下跌态势，E5、秦Pro、e1和S2四款车型更是从8月四位数的销量跌至三位数。目前看来比亚迪e2将会是比亚迪剩下三个月的增长点，它的表现将直接关系比亚迪今年最终的成绩单。

北汽新能源方面，总销量变动不大，EU系列贡献了87%的份额，占比再次提升。EC和EX系列分别录入1071辆和219辆。

广汽新能源方面，凭借着Aion S的优异表现，最终以4010辆的销量成绩排名第四。随着广汽高端车型Aion LX的高调上市，相信Aion系列还会延续良好态势。

8月分别排名第四和第五的吉利汽车和上汽乘用车，在9月环比分别下跌28.92%和23.37%，分列第七和第六位。吉利方面在插混市场的表现没有太大变动，但在纯电市场由于帝豪EV环比81.5%的下跌，造成了较大震动。荣威方面也是在纯电动市场发生较大变动，仅有名爵EZS和荣威Ei5有销量录入，Marvel X和荣威ERX5两款车型均为零销量。

造车新势力方面，蔚来、小鹏、威马和合众四家主力企业都榜上有名，除了蔚来环比微跌以外，其他三家环比均为正增长。

图15 新能源乘用车车企销量排行TOP15 (单位：辆)

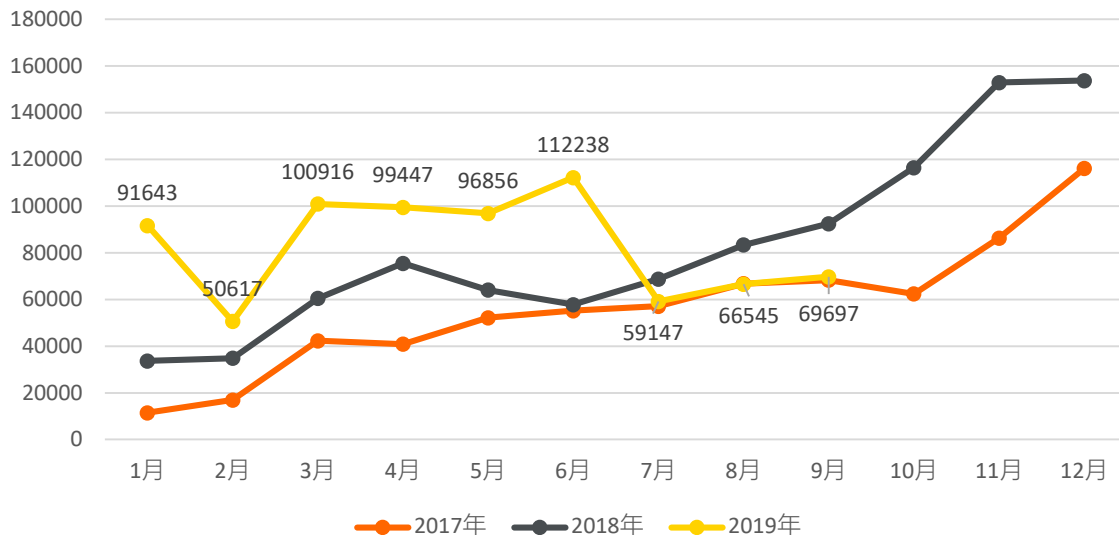


数据来源：乘联会 分析制图：第一电动研究院

● 车型产能表现

根据工信部合格证产量数据，2019年9月新能源乘用车产量为6.97万辆，同比下跌24.64%，环比则有所回温，增长了4.74%。这是自2017年开始，新能源乘用车首次出现三个月连续同比负增长。

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

9月产量的恢复主要原因在于纯电动车型的产量提升，其中表现较为突出的车型是北汽EU5、宝骏E100、广汽Aion S和帝豪EV。

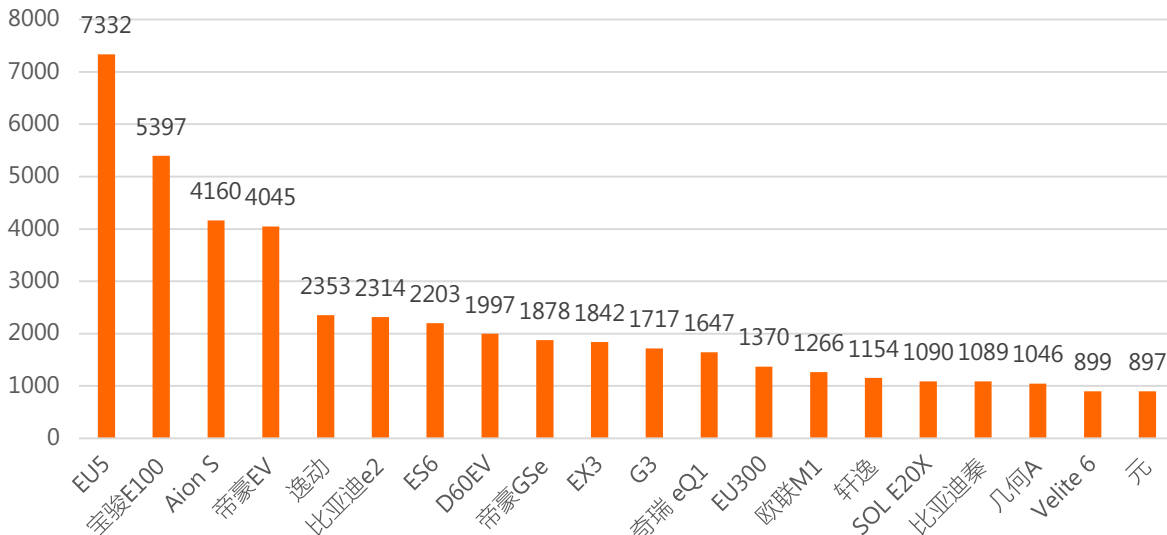
作为北汽新能源的主打车型，北汽EU5产量在9月虽然依然排名第一，但环比下降了41.32%。

排名第二的A00级车型宝骏E100产量同样有所回调，环比下降34.36%，排名第二。

产量一直处于爬坡状态的Aion S在9月放缓了脚步，环比微降15.12%，预计是Aion LX的投产会减少Aion S的部分产量。

比亚迪重点车型e2从7月开始投产，9月产量首次破千并超过了比亚迪元，可以看出比亚迪对这款产品给予了厚望。

图17 9月纯电动乘用车产量TOP20（单位：辆）

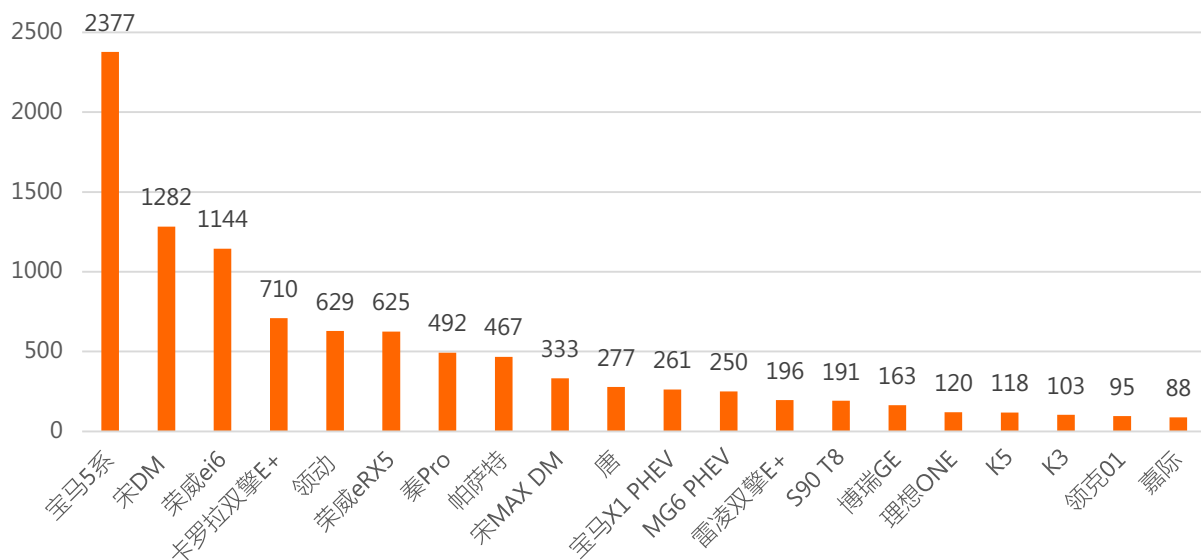


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

插混方面与上月相比，整体产量与8月基本持平。冠军依然来自宝马5系，但环比下跌了26.73%。

排名第二和第三的比亚迪宋DM和荣威ei6基本维持了8月的产量水平，卡罗拉双擎E+则有较大增长，从上月13辆的产量提升至710辆。

图18 9月插混乘用车产量TOP20 (单位：辆)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

●车企产量表现

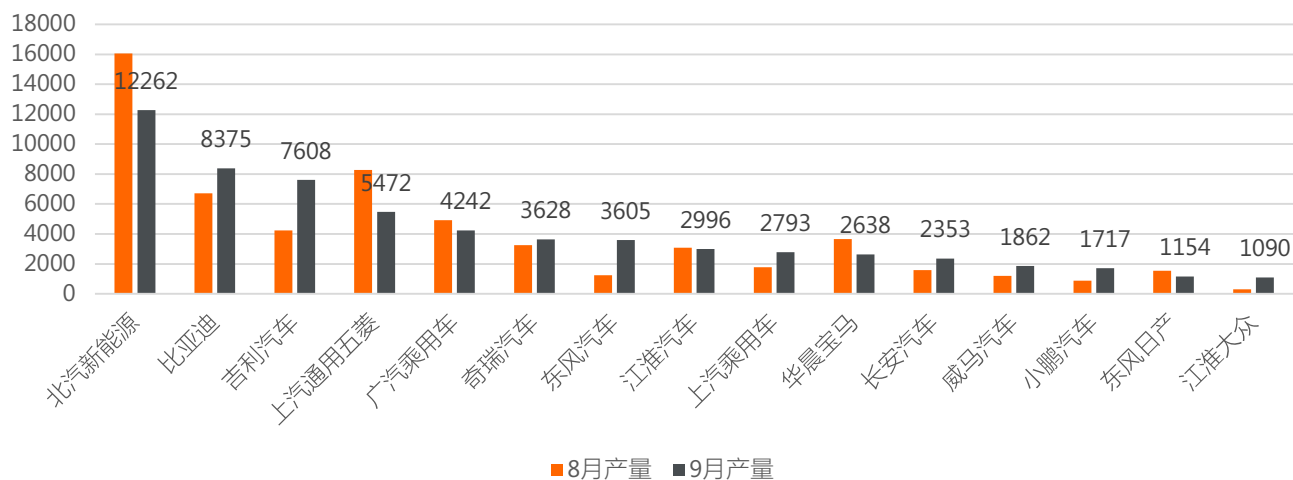
9月共有15家车企产量破千，比8月减少一家，整体上看，有9家车企在产量上实现提升。

夺得冠军的北汽新能源由于主力车型EU5的产量下调，整体较上月下跌23.64%。EU5占据了总产量的59.8%，较8月占比有所下降。

比亚迪方面整体产量有所回升，重点车型比亚迪e2产量由8月的921辆提升至2314辆，占比亚迪9月总产量的27.6%，排名第一。另外两款产量过千的车型为宋DM和秦EV。曾经的爆款比亚迪元9月的产量跌至897辆，这也是今年为止比亚迪元单月产量首次跌至三位数。

吉利方面，随着帝豪EV和帝豪GSe分别以89%和377.9%的增速提产，整体环比上涨79.31%。帝豪EV、帝豪GSe以及几何A共产出6969辆，占比91.6%。

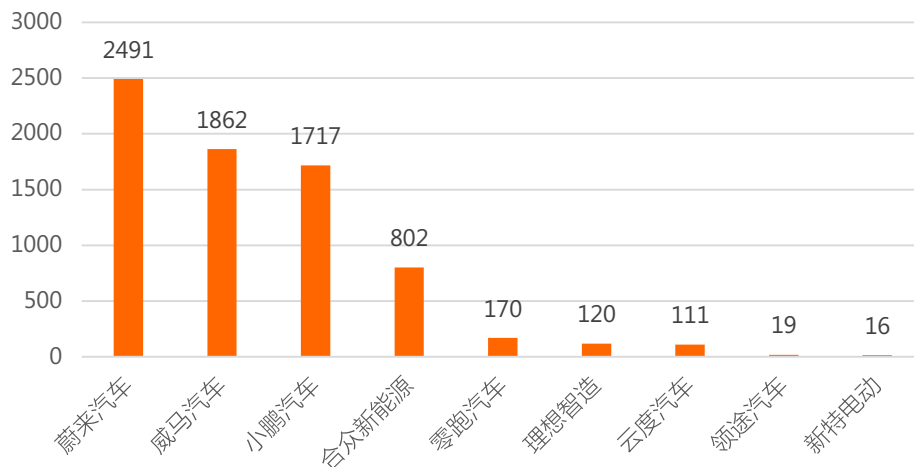
图19 2019年9月份乘用车企业产量千辆以上排名 (单位：辆)



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

造车新势力中，位于第一梯队的蔚来、小鹏和威马产量都突破了千辆水平。蔚来方面两款车型ES8和ES6的产量分别为288辆和2203，两者环比分别下降40.98%和2.48%。威马9月产出1862辆，环比增加54.91%。小鹏G3继8月产量回升之后，9月环比再增94.67%，以1717辆产量排名第三。

图20 2019年9月份造车新势力产能排名（单位：辆）

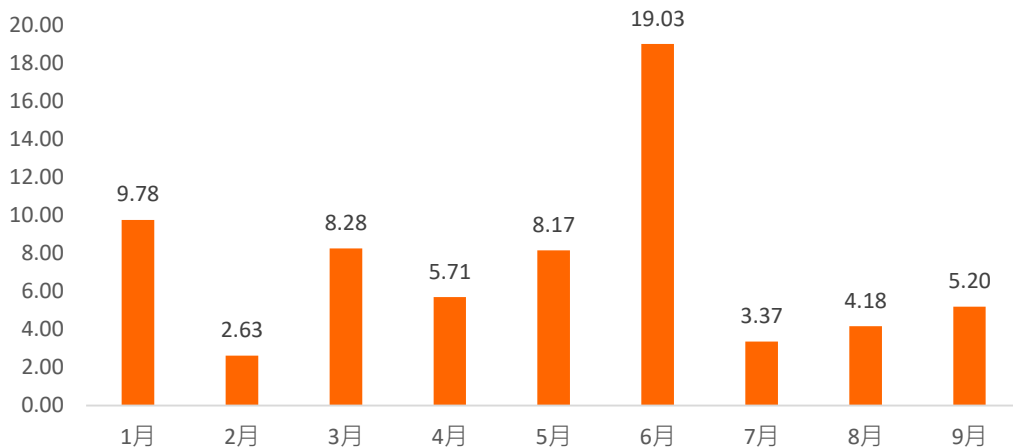


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 上险量情况

根据交强险上险量数据，2019年9月国产新能源乘用车上险数为5.2万辆，同比下跌25.52%，环比上涨了24.35%，其中纯电动车上险3.57万辆。9月出租租赁市场上险量占总上险量的23.1%，与上月基本持平。

图21 2019年国产新能源乘用车上险数（单位：万辆）



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

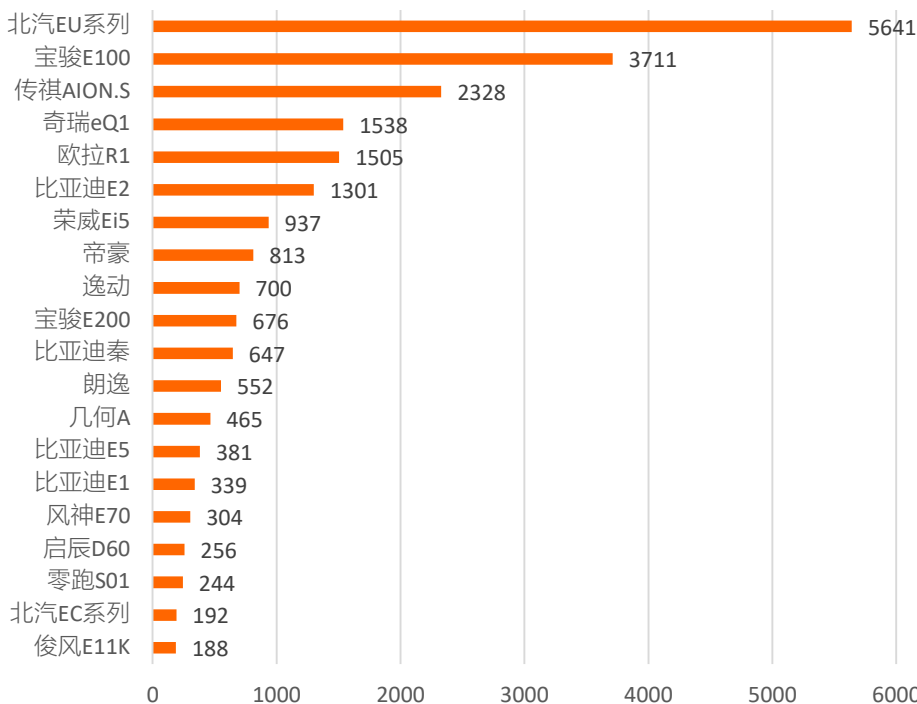
纯电动轿车市场，前三名依然没有变动，北汽EU系列和宝骏E100环比分别上升8.1%和1.5%，Aion S环比微跌2.8%。

冠军北汽EU系列，总上险5641辆，其中出租租赁占比77%，主要出租租赁城市来自深圳、北京和广州市。个人用户方面，上险量为1295辆，主要上险城市为北京和深圳市。

排名第二的车型来自宝骏E100且全部为非营运使用，个人用户占比94.3%。主要上险城市毫无意外来自柳州市，占比23.82%。

新上市的比亚迪e2在9月共上险1301辆，其中个人用户上险1162辆。主要个人上险城市来自深圳、郑州、北京等一、二线城市。这款被比亚迪寄予厚望的车型后续表现如何值得关注。

图22 9月纯电动轿车上险量排行TOP20（单位：辆）

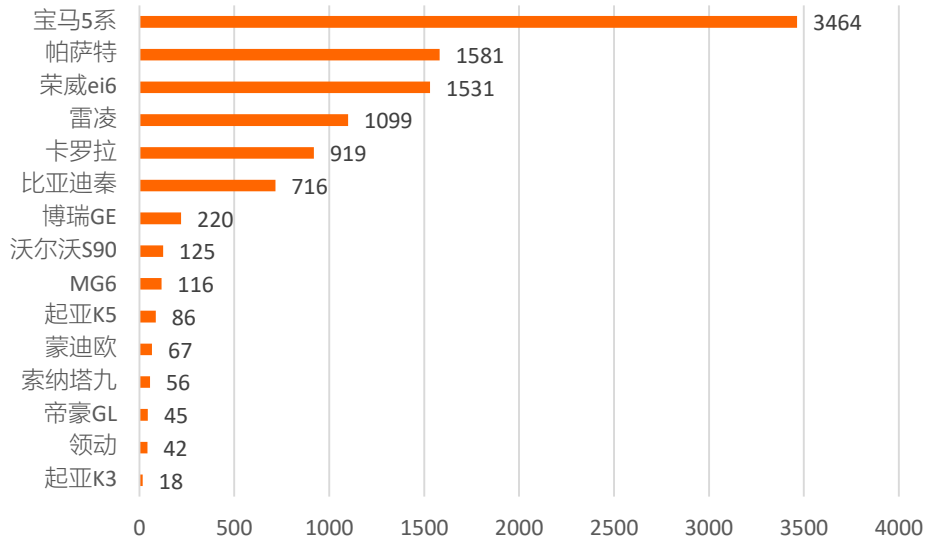


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插电式混合动力轿车市场上，合资品牌表现依旧优异。冠亚军分别来自宝马5系和帕萨特，两者上险量分别是3464辆和1581辆。

宝马5系基本全部为非营运使用，个人用户占比83.1%，上险城市主要来自上海、成都和杭州市。帕萨特方面有493辆为出租租赁使用，非营运使用车辆的上险城市主要有成都、鞍山、北京和长沙市。

图23 9月插混轿车上险量排行TOP15 (单位：辆)

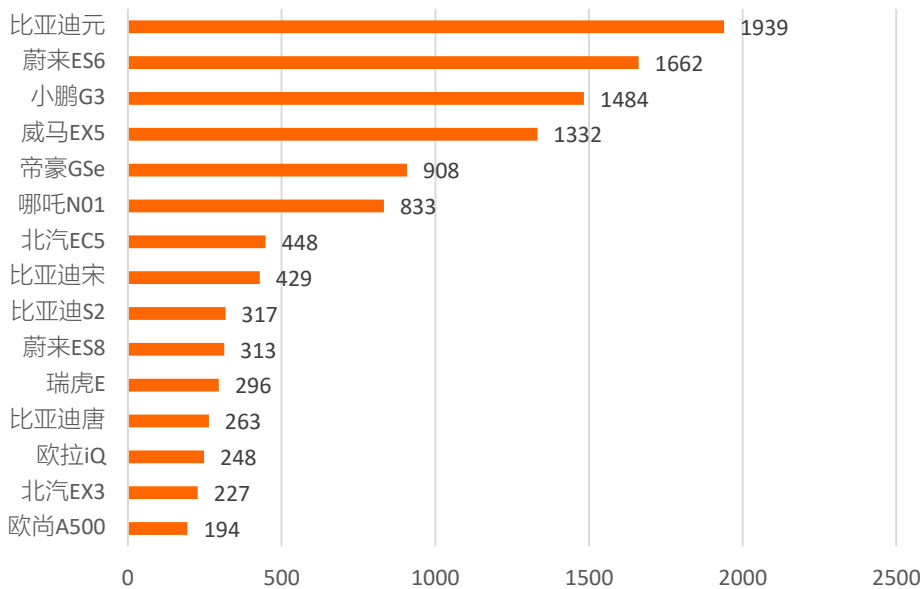


数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

纯电动SUV/MPV方面，比亚迪元再次回到冠军位置，但与上月相比环比下跌6.46%。使用性质上看，个人用户占比86.3%，主要上险城市来自北京、天津和上海市。

排名第二的蔚来ES6全部为非运营使用，其中个人用户上险1438辆，上海、北京和广州是其上险主要城市。

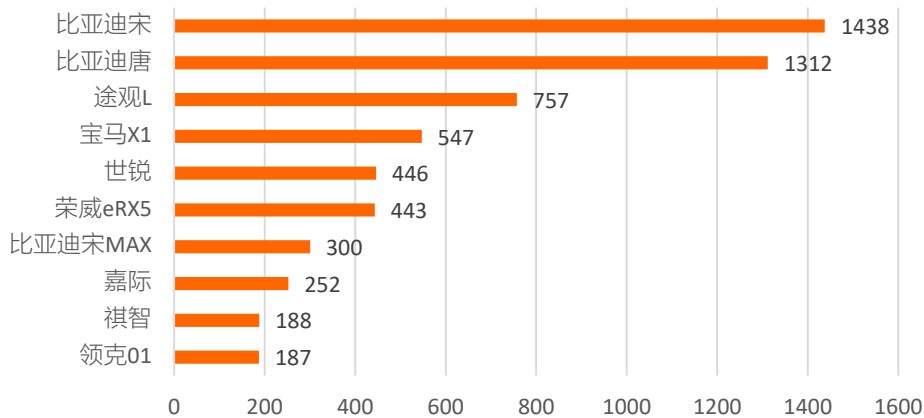
图24 9月纯电动SUV、MPV上险量排行TOP15 (单位：辆)



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

插混SUV/MPV方面，前三名与8月相同，冠军比亚迪宋环比增长12.4%，其中个人用户上险1368辆，主要来自深圳、上海和广州市。排名第二的比亚迪唐环比增长20%，个人用户占比93%，上险地区同样主要来自深圳、上海和广州市。

图25 9月插混SUV、MPV上险量排行TOP10 (单位：辆)



数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

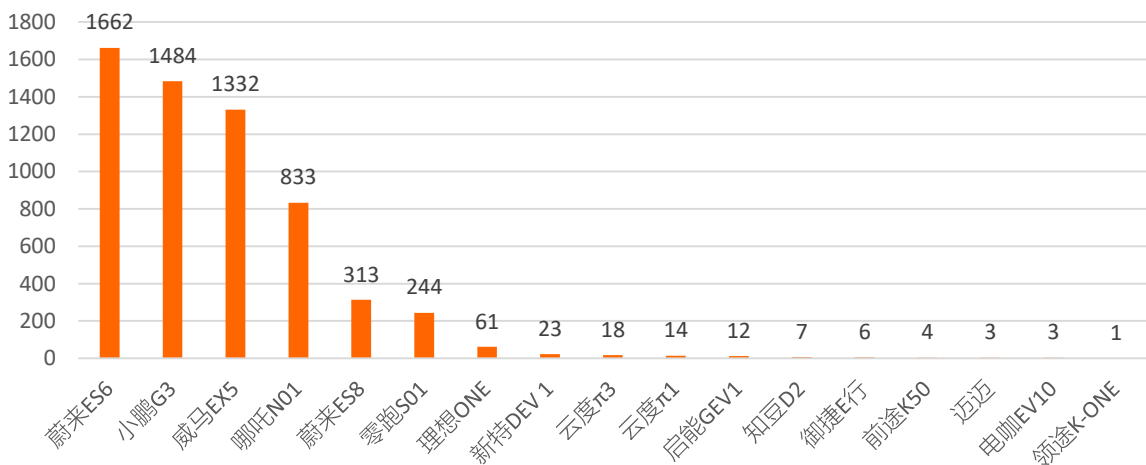
9月造车新势力方面，蔚来ES6以1662辆上险量排名第一。

8月冠军威马上险量为1332辆，环比下降38.8%，排名第三。其上险量中113辆为出租租赁使用，838辆来自单位上险，而这838辆单位上险中90.2%来自温州市。

小鹏方面，随着产品更新，9月上险量有所回升。其中个人用户占比84.6%，上险地区来自广州、深圳、北京和上海市。

哪吒N01在9月上险量有较大提升，与8月相比环比增长89.3%，单位和个人分别上险458辆和375辆。

图26 9月造车新势力上险量排行 (单位：辆)



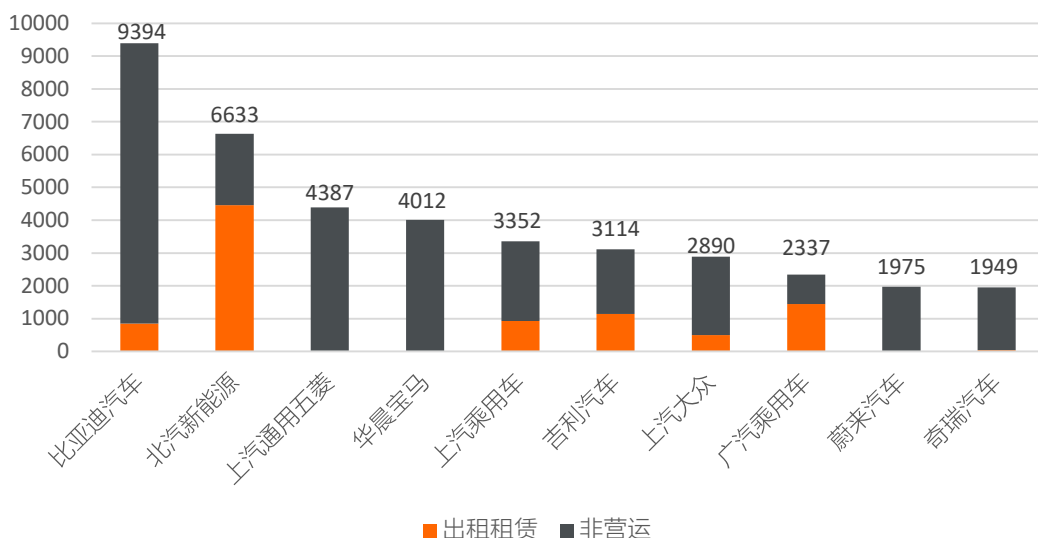
数据来源：上险数据 分析制图：第一电动研究院

9月比亚迪上险量总数依然位列榜首，环比也上涨22.32%。出租租赁市场的上险量占比9.1%。主要支撑车型为比亚迪元、比亚迪唐DM、比亚迪宋DM以及新上市的比亚迪e2。

通过B端市场走量北汽新能源9月共上险6633辆，出租租赁上险占比为67.1%，较上月有所下降。

吉利方面，随着帝豪EV和帝豪Gse的上险量回升，总体较上月增加1156辆，进入TOP10。

图27 9月品牌上险量TOP10 (单位:辆)



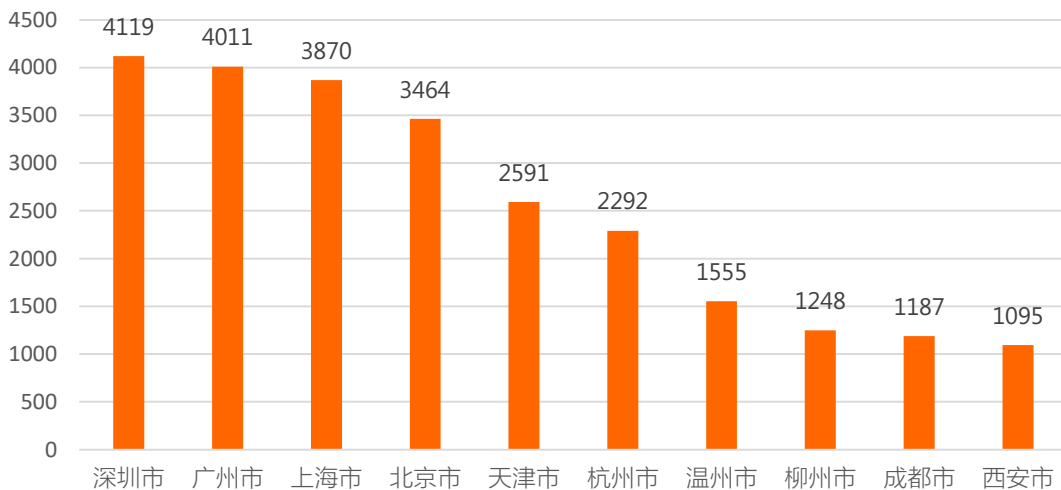
数据来源:上险数据 分析制图:第一电动研究院

9月城市上险量前四名依然是北上广深四个一线城市。深圳方面,个人用户和出租租赁分别占总上险量63.03%和27.51%。个人上险车型以比亚迪系列、宝马5系和广汽AionS为主,出租租赁上险车型主要为北汽EU系列和Aion S。

广州方面个人用户占比54%,主要上险车型为世锐和小鹏G3。出租租赁方面上险占比40%,主要上险车型为北汽EU系列、帕萨特和Aion S。

上海方面有2953辆来自个人上险,车型主要来自荣威ei6、比亚迪宋、宝马5系和蔚来ES6。

图28 8月国产新能源乘用车城市上险量TOP10 (单位:辆)



数据来源:上险数据 分析制图:第一电动研究院

新能源客车：9月产量同比降62%，年度累计同比降3%

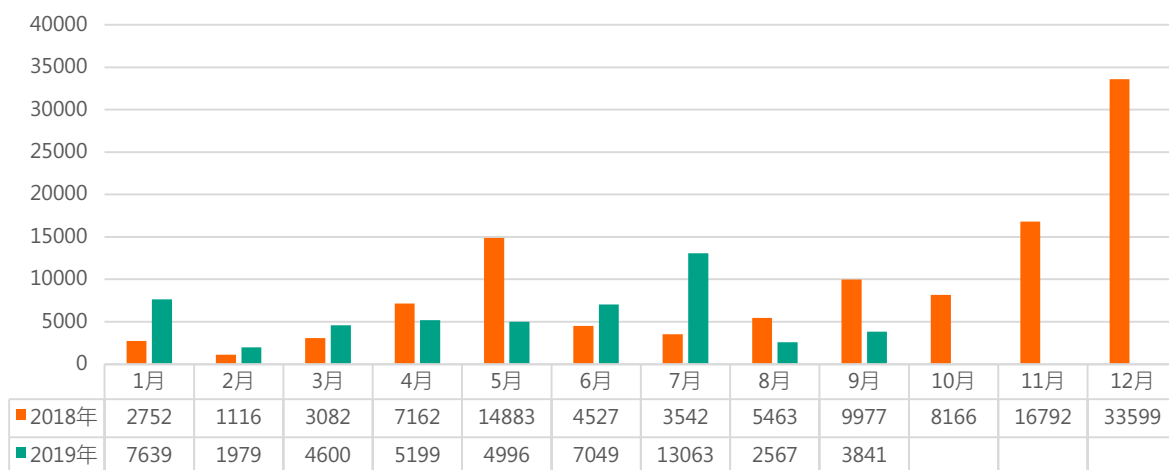
● 市场走势

中汽协数据显示，2019年9月，汽车产量同比降幅继续收窄。产销量分别完成220.9万辆和227.1万辆，比上月分别增长11%和16%，比上年同期分别下降6.2%和5.2%，产量降幅比上月扩大5.7个百分点，销量同比降幅比上月缩小1.7个百分点。分车型产销情况看，**客车产销分别完成32.2万辆和32.6万辆，比上年同期分别下降1.8%和3.5%。**

新能源客车方面，根据工信部整车出厂合格证数据，2019年9月，新能源客车生产3841辆，环比上涨50%，同比降低62%。

2008年以来，中国新能源汽车市场由新能源客车起步，一度是新能源汽车市场的主战场。随着新能源乘用车车型逐渐增多、租赁市场的稳步推进，新能源乘用车早已在市场容量上大幅超越新能源客车。近年来，客车市场逐渐收缩，而新能源客车市场更是屋漏偏逢连夜雨，随着政策红利逐渐消失殆尽，新能源客车市场逐渐收缩，基本至停留在公共交通领域，市场化优势越来越小。

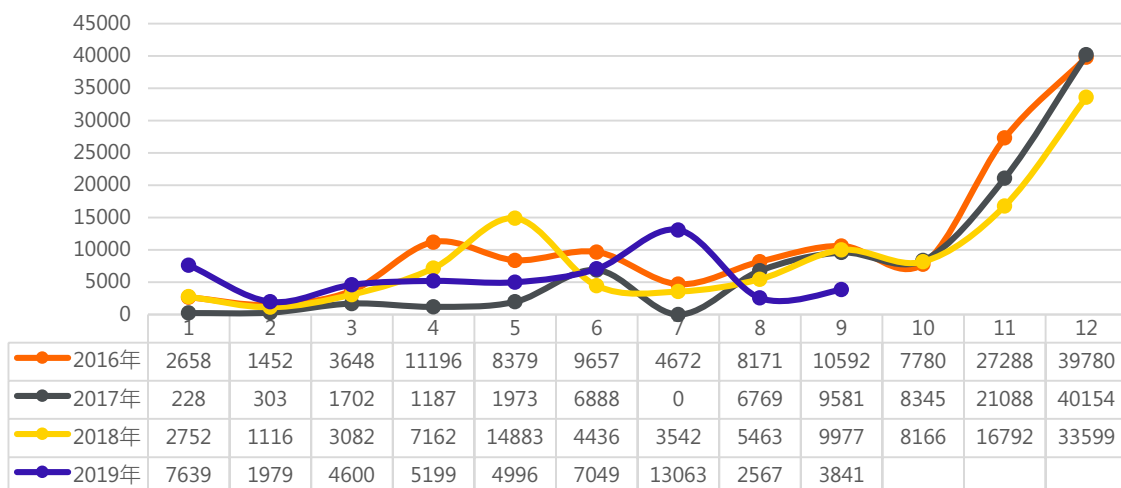
图29 2018-2019年新能源客车产量月度走势（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源客车近两年产量走势来看，先抑后扬的整体走势没有发生变化，不同点在于今年的起点明显更高，而且受政策影响，当年第一个产量高峰延迟到7月出现，8月随之迎来惨烈下滑，作为第三季度的收尾，9月的产量表现轻微上扬。年度累计来看，今年首现同比下跌，降幅为3%。2014年以来，新能源客车在第四季度的产量总和均能达到全年产量的50%以上。2019年仅剩最后三个月，仅为年尾上翘依然为大概率事件，但上扬幅度显然并没有那么乐观。

图30 2016-2019年新能源客车产量走势（单位：辆）



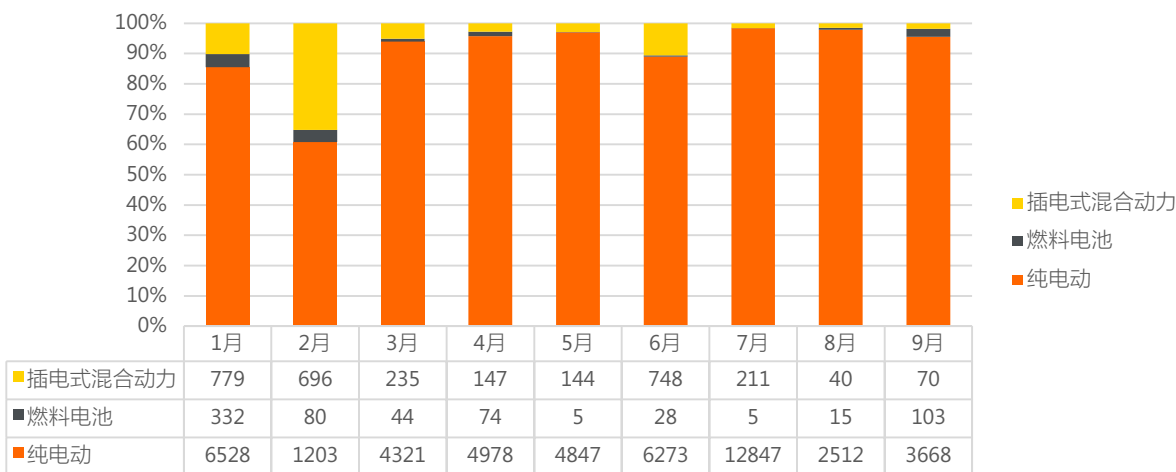
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

不管是从国家政策角度还是从目前车企技术发展水平来看，纯电动客车将在短期内保持主流新能源客车动力类型。2019年1-9月综合来看，纯电动客车始终保持较高占比，9月来看，占比98%，有所降低。

燃料电池客车一直处于相对边缘市场位置，月度产量占比在1-9月来看，始终没有超过5%。整个市场来看，生产燃料电池客车的生产企业增加至14家。厦门金旅、上海申龙和宇通客车纷纷开始“搅局”，印证由于新选手的加入，9月燃料电池客车产量破百，达到今年1月后的产量新高。北汽福田也在今年5月1辆的产量之后，在9月开始发力，成为当月燃料电池客车产量最高的生产企业。

插电式混合动力客车在9月产量占比继续维持2%水平，前9月平均来看，市场占比不足10%，只有2月份占比超过30%。2019年1-9月来看，生产插电式混合动力客车的生产企业共有16家，其中9月新增湖南中车时代电动一家，当月70辆插电式混合动力客车全部出自该企业。

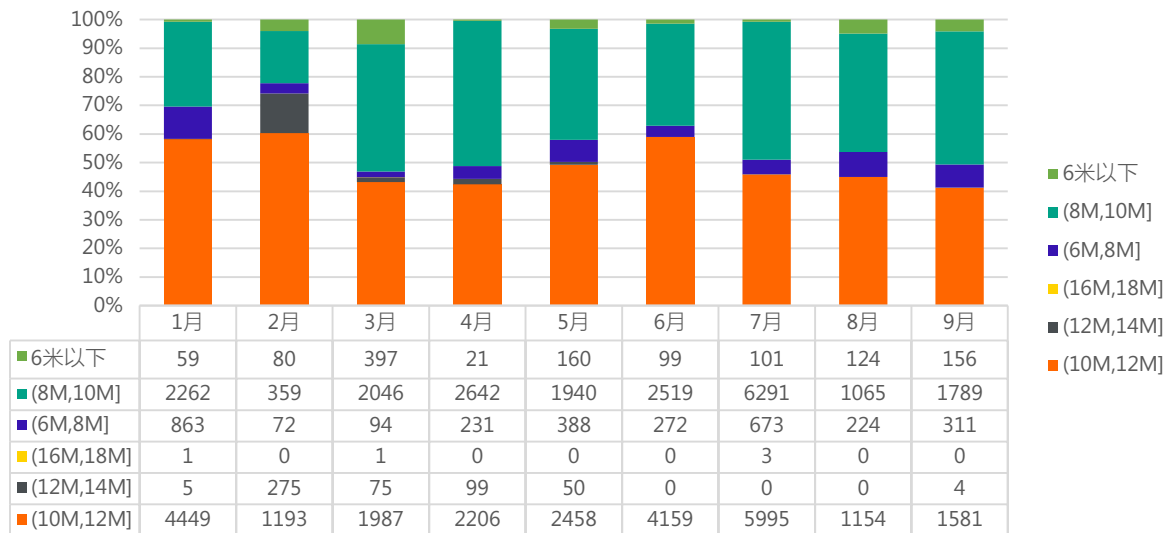
图31 2019年1-9月新能源客车类型分布



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，16米以上超长客车基本在市场上消失，12-14米长客车也产量有限。主流车长依然保持在8米-10米区间内和10米-12米车长区间。这两个车长区间产量总和平均占据单月新能源客车产量九成左右比重。细分占比来看，10米-12米车长区间占比在1-2月和5-6月更高，8米-10米车长区间客车产量占比在3-4月及7-9月更胜一筹。9月来看，8米-10米车长区间新能源客车产量占比47%，10米-12米车长区间客车占比41%，第三大主力车长区间依然为6米-8米新能源客车，占比8%。

图32 2019年1-9月新能源客车车长区间分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

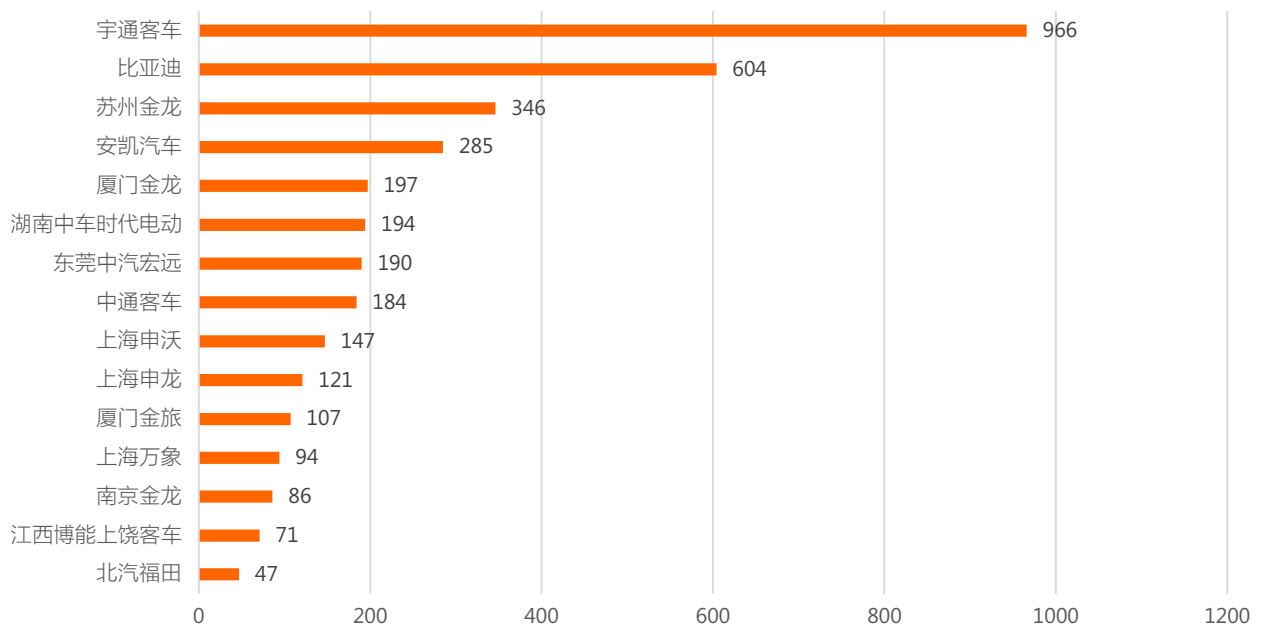
● 车企表现

生产企业来看，2019年9月，新能源客车生产3841辆，出自28家客车生产企业，与上月相比继续减少4家企业，市场集中度进一步加强。9月当月，Top 10生产企业的市场占有率达到84%。

整体来看，行业较之上月出现回调，Top 15企业只有湖南中车时代电动和厦门金旅出现环比下降，其余企业均环比上升。即便如此，新能源客车行业引领者产量最高的宇通客车在9月当月产量仍不足千辆。比亚迪单月产量达到年度高峰，以604辆的总成绩排名第二，刷新连续几个月不温不火的市场表现，继今年1月后，再次问鼎前三。同样开始冲刺的企业还包括第三名苏州金龙，9月当月产346辆，创出年度新纪录。

其它方面，江西博能上饶客车继续进入前五名，且上升一个位置。北汽福田自7月跌出前十以来，继续在低位徘徊。

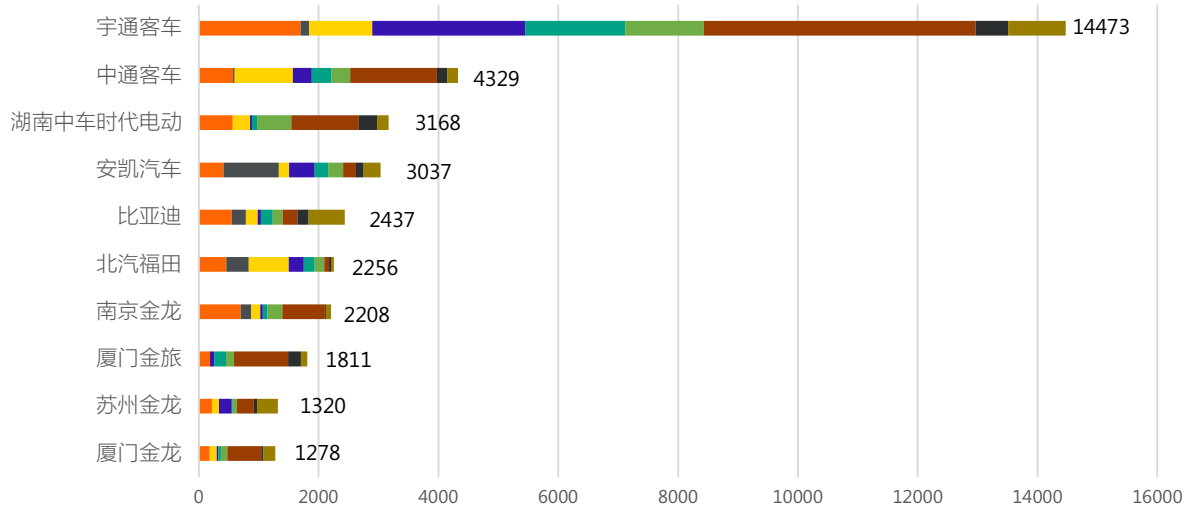
图33 2019年9月新能源客车产量Top 15企业（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

2019年1-9月累计来看，宇通客车继续保持引领者姿态，总产量14473辆，同比增长29%。依然为唯一累计产量破万辆企业。Top 10客车生产企业格局来看，入选企业保持稳定，但具体名次在本月出现微调，其中安凯汽车上升4个名次、北汽福田下降3个名次，变化较大。Top 10之外，扬州亚星、上海申沃、豪沃客车和成都广通累计产量均超过千辆。

图35 2019年1-9月新能源客车产量Top 10企业（单位：辆）



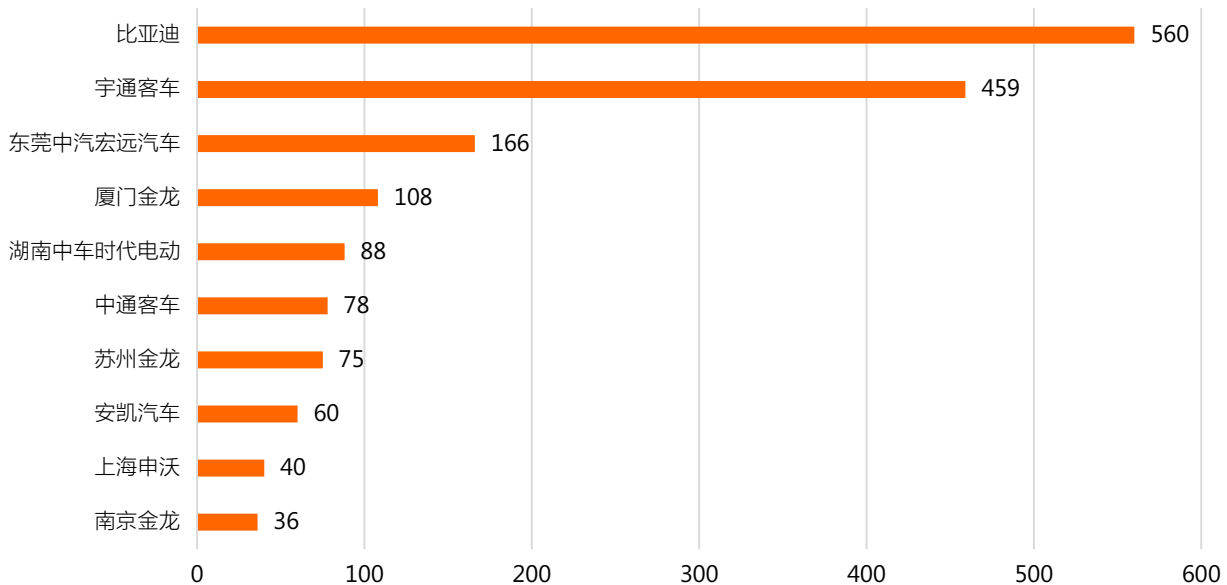
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从两个主流车长区间看客车生产企业排名情况。

2019年9月，8米-10米车长新能源客车产量总计1789辆，市场占比47%。参与企业来看，生产该车长区间新能源客车企业共计21家，与上月保持持平。比亚迪夺冠，宇通客车第二。

车型来看，比亚迪在该细分市场共有3款车型在产，其中型号为BYD6850HZEV5纯电动城市客车9月产量达474辆；宇通客车依然车型数量最多，9月共有13款8-10米新能源客车车型在产，其中型号为ZK6815BEVG1纯电动城市客车产量最高，达149辆，且只有该款新能源客车产量过百。排在第三名的东莞中汽宏远汽车仅有1款车型在产，型号为KMT6861GBEV1。

图36 2019年9月8米-10米新能源客车产量Top 10排名（单位：辆）

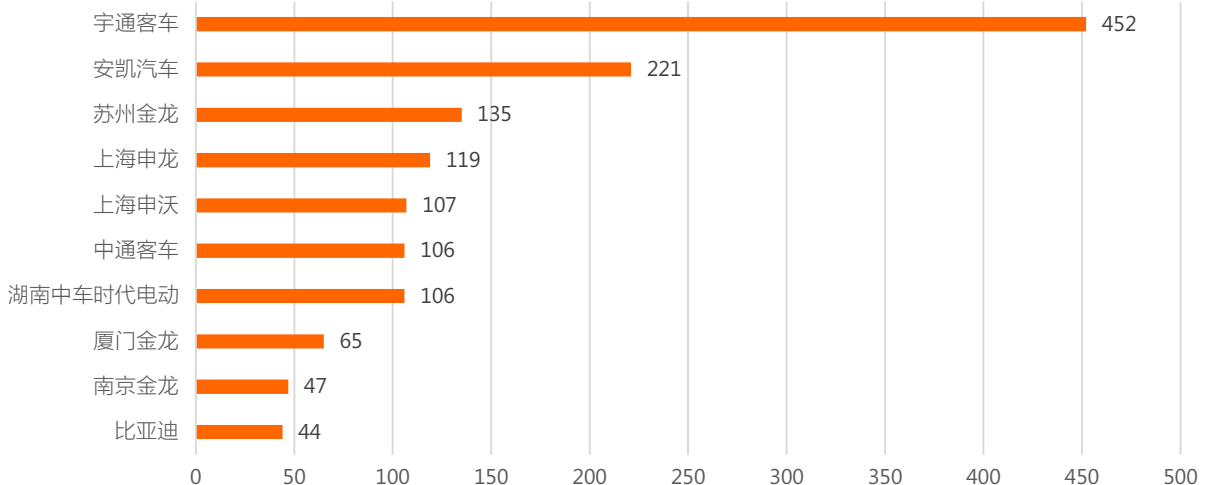


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

9月，10米-12米车长新能源客车产量为1581辆，市场占比41%。9月来看，共有20家客车生产企业产出10米-12米车长客车。总体来看，本月产出的燃料电池客车和插电式混合动力客车均处于10-12米车长区间产品，仅厦门金旅和南京金龙分别有一款燃料电池客车处于8-10米车长区间，型号分别为：XML6855JFCEV10C和NJL6859FCEV3。

车型方面来看，宇通客车在9月共有15款车型车长区间在10-12米区间，其中型号为ZK6105BEVG57纯电动城市客车产量最高，达178辆。

图37 2019年9月10米-12米新能源客车产量Top 10排名（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源专用车：9月产量同比降69%，年度累计降27%

● 市场走势

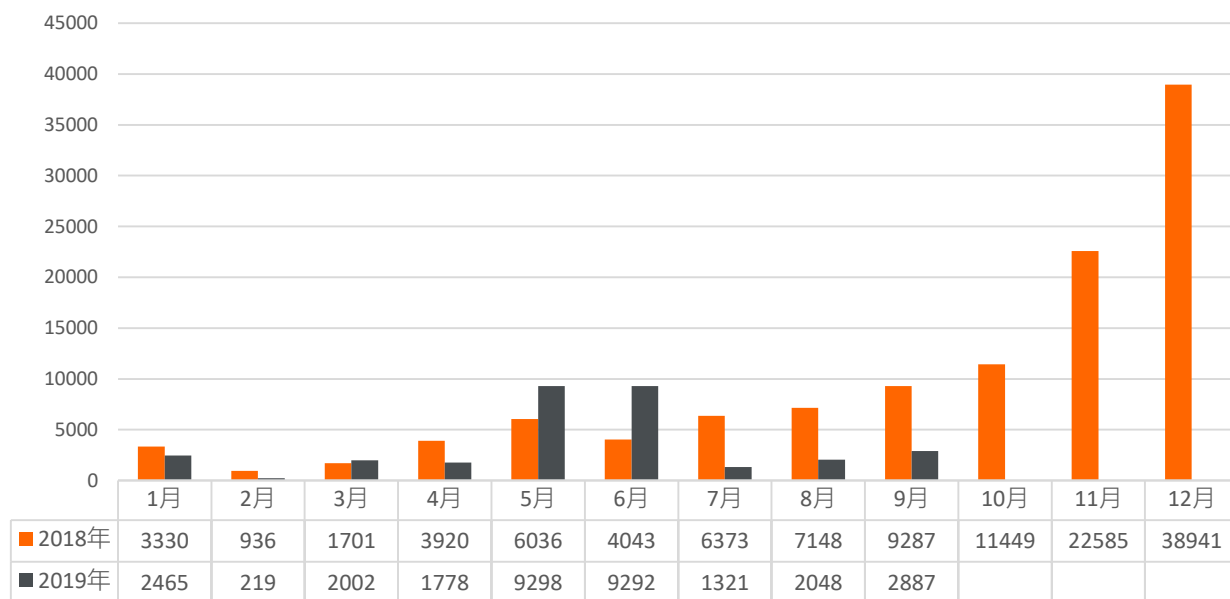
根据中汽协发布数据显示，2019年9月，货车产销分别完成275.2万辆和279.5万辆，比上年同期分别下降1.8%和3.5%，其中，重型货车产销分别完成85.1万辆和88.9万辆，产量与上年同期持平，销量比上年同期下降0.8%。

根据工信部整车出厂合格证数据显示，2019年9月，新能源专用车仅生产2887辆，环比上月上涨41%、同比维持大跌走势，下降69%。

今年来看，新能源专用车产量走势低开低走萎靡不振，仅在5、6两月在补贴过渡期结束前迎来两轮大幅同比增长，7月随即出现断崖下跌，虽然7-8两月逐月回调，但显然力度不足，**年度累计产量来看，同比降幅继续扩大至27%**。

同新能源客车类似，补贴退坡为新能源专用车市场发展雪上加霜。在市场驱动下，新能源的优势是否能够得到更多物流、环卫企业的认可，还有待观望。毫无疑问，国家蓝天保卫战的战略是目前唯一的政策利好。

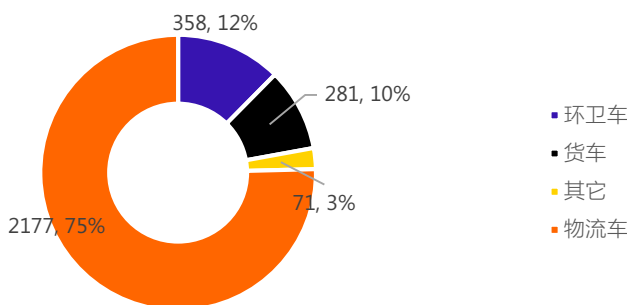
图38 2018-2019年新能源专用车月度产量（单位：辆）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

从新能源专用车车辆类型来看，物流车继续保持主流车型地位，9月产量来看，占比增大至75%。能源类型来看，纯电动产品依然为新能源专用车主流，9月产量来看，依然只有吉利四川商用车公司有插电式混合动力产品有产出，包括三款产品，分别为：型号为DNC5047XXYSHEVG12插电式混合动力厢式运输车、DNC5047XLJSHEVG13插电式混合动力旅居车和型号为DNC5047XLCSHEVG13插电式混合动力冷藏车。

图39 2019年9月新能源专用车车辆类型分布



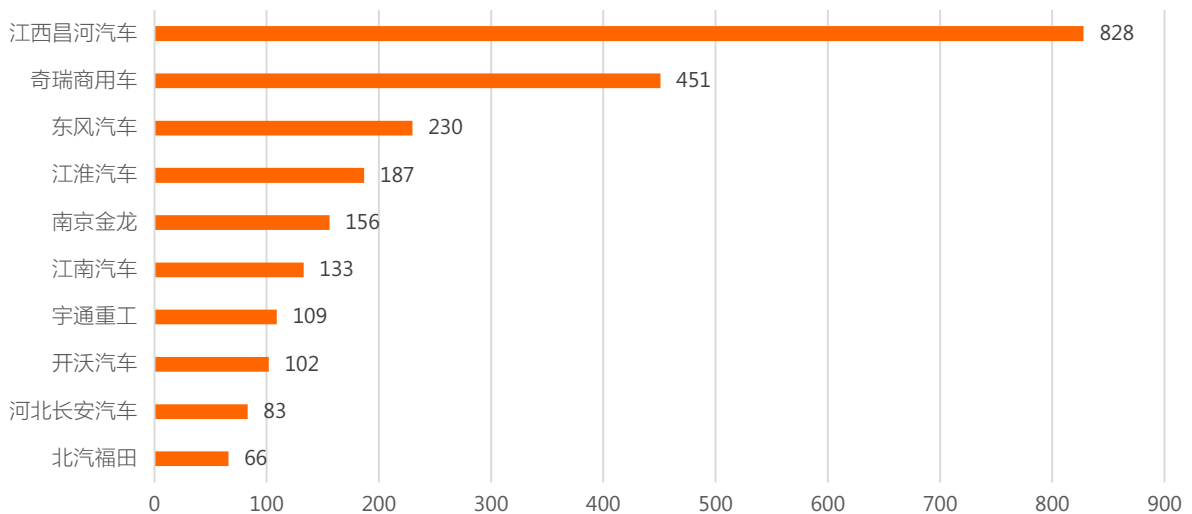
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

●车企表现

生产企业方面，9月总计生产2048辆新能源专用车，来自50家生产企业，参与企业数量较之上月大幅增加19家。只有8家生产企业单月产量超百辆，多达25家生产企业在9月产量仅为个位数。

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。江西昌河汽车以3款纯电动厢式运输车产量最高，而这也是江西昌河今年有产出的第二个月。东风汽车专用车产量环比腰斩，但依然挺入前十。河北长安汽车环比大幅回落，跌至第9位。

图40 2019年9月新能源专用车Top 10生产企业（单位：辆）

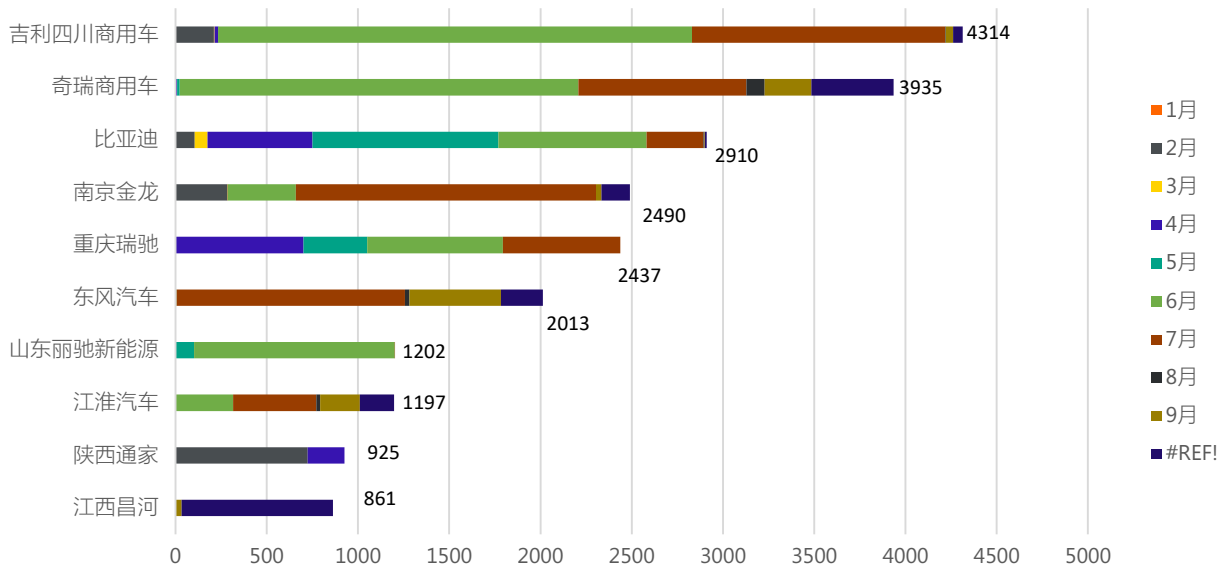


数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

由于9月新能源专用车产量依然很低，很多企业甚至零产出，2019年1-9月累计排名情况与上月保持一致，四川吉利商用车、奇瑞商用车和比亚迪继续守住前三甲。

Top 10中，重庆瑞驰、山东丽驰及陕西通家在继续在9月零产出，仅凭此前的产量积累继续占据前十，湖北新楚风同样在9月零产出，跌出前十。江西昌河凭借9月的优异表现，首次上榜。

图41 2019年1-9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

全球新能源乘用车市场

● 整体市场

根据EVsales数据，2019年8月，包括纯电动车型和插电式混合动力车型在内的全球新能源乘用车总计交付15.8万辆，同比降低9%，近两年来首次出现同比下滑。

由于中国新能源市场在全球占据重要席位，所以8月中国新能源乘用车市场12%的同比下滑给全球市场带来重要影响。

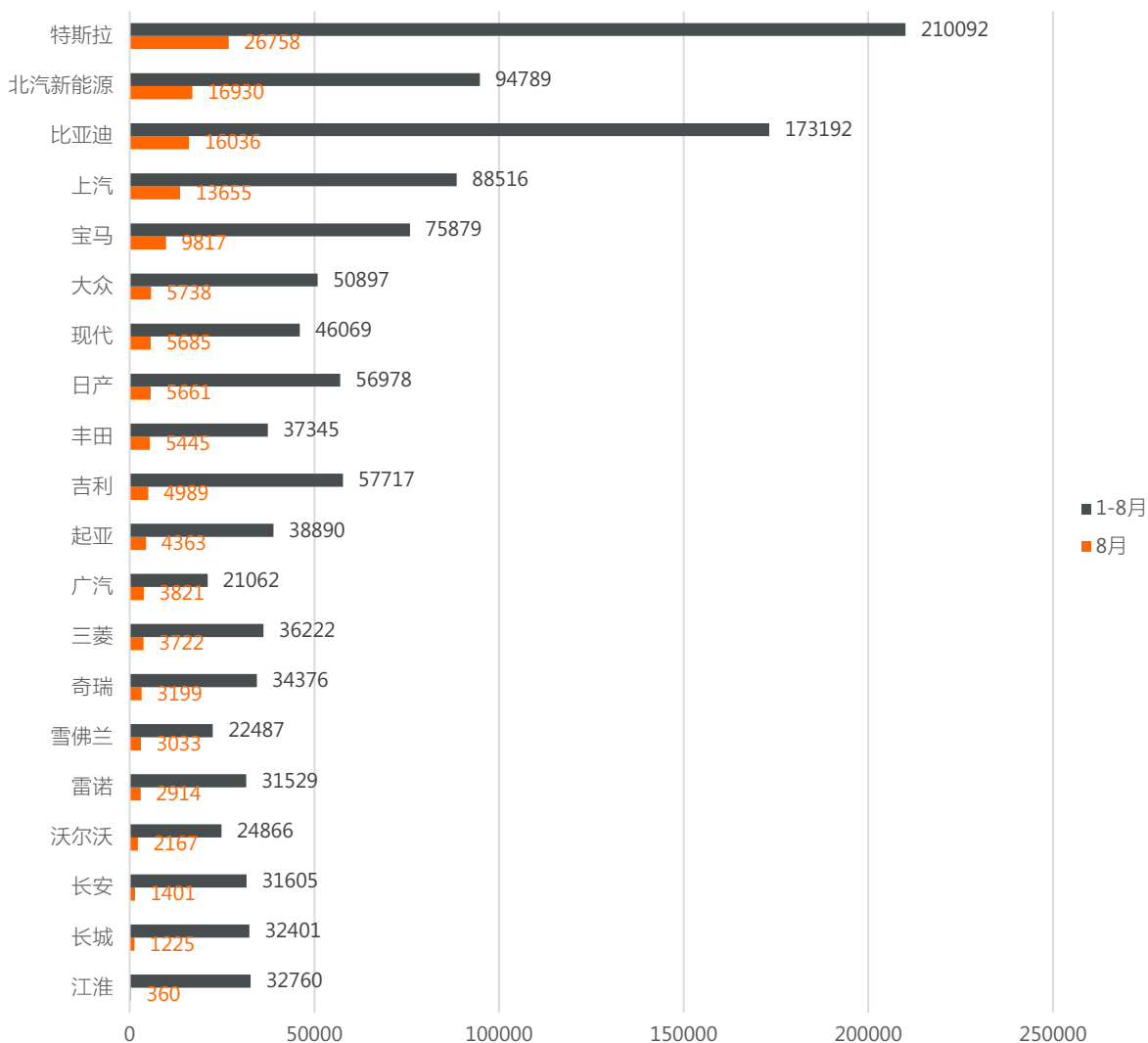
分动力类型来看，纯电动乘用车依然保持增长，尽管增速回落至个位数水平，8月同比增长8%。插电式混合动力车型同比下降39%，是有史以来的最差表现。8月来看，纯电动占比高达76%。

整体渗透率来看，8月新能源乘用车渗透率为2%，全年累计维持2.3%水平。

8月，特斯拉创造了非交付高峰月的最佳表现，年度累计排名继续引领榜单。由于比亚迪、北汽新能源、上汽包括宝马均在上月表现差强人意，车企Top 10榜单较之上月差异不大。

Top 10之外，丰田提升了4个席位，位居第11；广汽首次稳定Top 20榜单，凭借热门车型Aion S的销量表现，跻身第20名。

图42 2019年8月全球新能源乘用车车企销量Top 20（单位：辆）

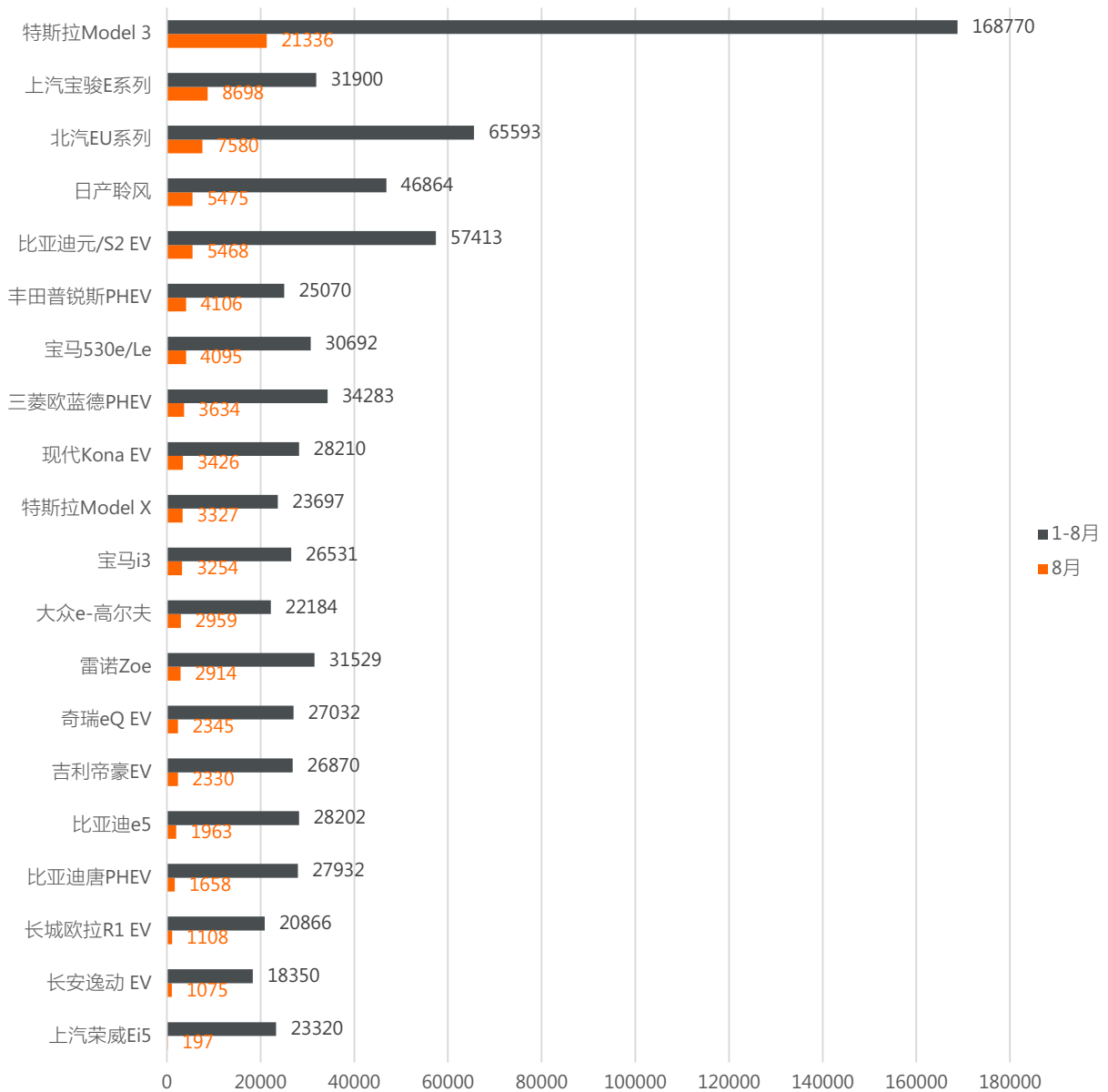


数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

在整体下滑的大背景下，大多车型销量表现差强人意，但仍有部分车型闪耀光芒。

冠军车型特斯拉Model 3在8月非高峰交付月销售了21336辆，预计9月会出现破纪录表现；8月最大亮点来自上汽宝骏E系列车型，凭借8698辆的交付量冲击亚军，全年累计销量跃居第六位。

图43 2019年8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

● 美国市场

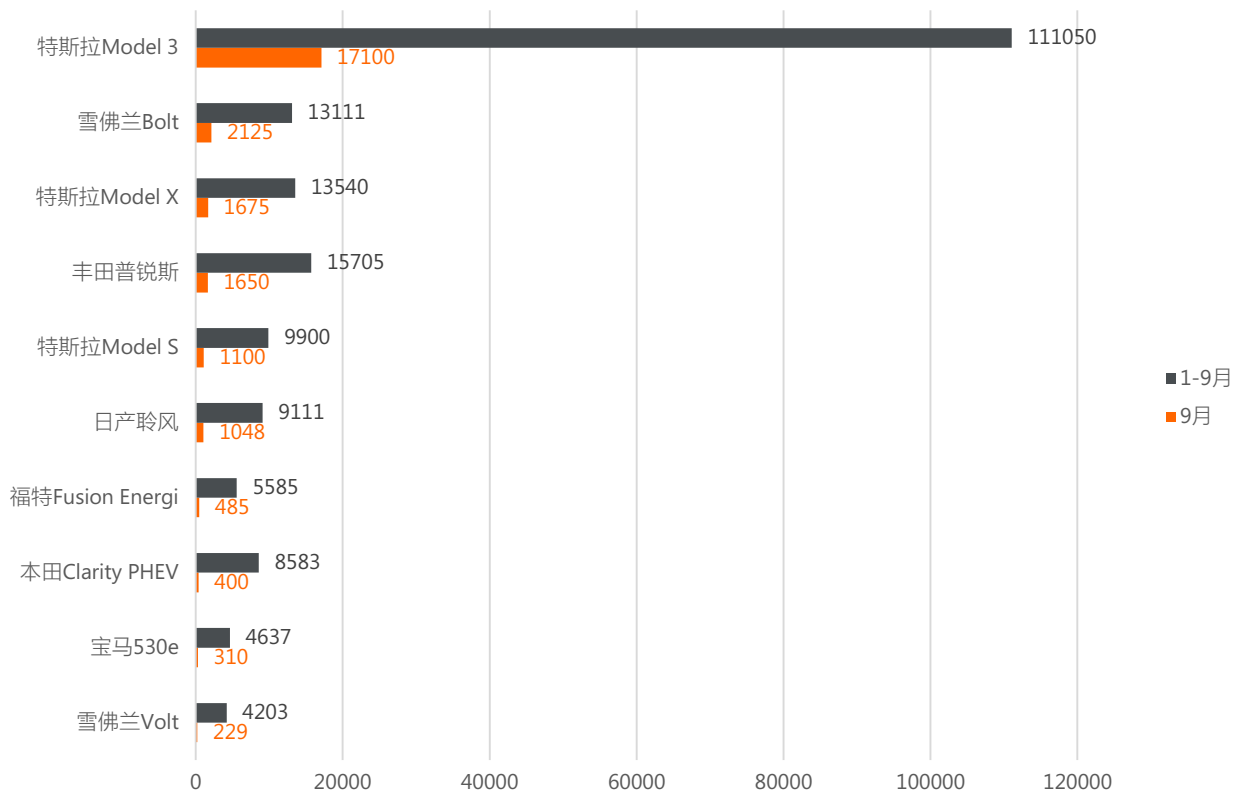
来自EVsales的最新数据显示，2019年9月，美国新能源汽车（包括纯电和混动）共计交付3.3万辆，同比下降25%。2019年1-9月累计来看，新能源汽车同比增长2%，由于整体汽车市场停滞不前，同比下降1%，美国新能源汽车市场份额略增至1.9%。

市场份额的增长在很大程度上依赖于特斯拉Model 3的交付，9月特斯拉Model S交付1.7万辆，全年累计市场份额高达47%，极大地影响了美国新能源汽车市场的总体表现。毕竟，若不计入Model 3数据，美国新能源汽车市场在9月的销量数据同比下降12%。Model Y上市后，特斯拉的市场份额还会有一定程度增长，但不会发生很大变化。目前来看，除Model 3外的其他特斯拉车型的销量也大幅下降，其中Model X同比下降了17%，而Model S的交付量则下降了43%。

其它车型方面，宝马530e进入前十名，丰田普锐斯PHEV恢复了亚军的位置，日产聆风排在第六，雪佛兰Volt排名继续下滑。特别值得一提的是雪佛兰Bolt，9月交付2125辆，创下了6个月以来的最好成绩。

各品牌市场占有率来看，特斯拉占据了57%的庞大市场，雪佛兰和丰田分列第二三位，市场占有率均为7%，本田、日产和宝马紧随其后，市场占有率均为4%。

图44 2019年9月美国新能源乘用车车型销量Top 10（单位：辆）



● 德国市场

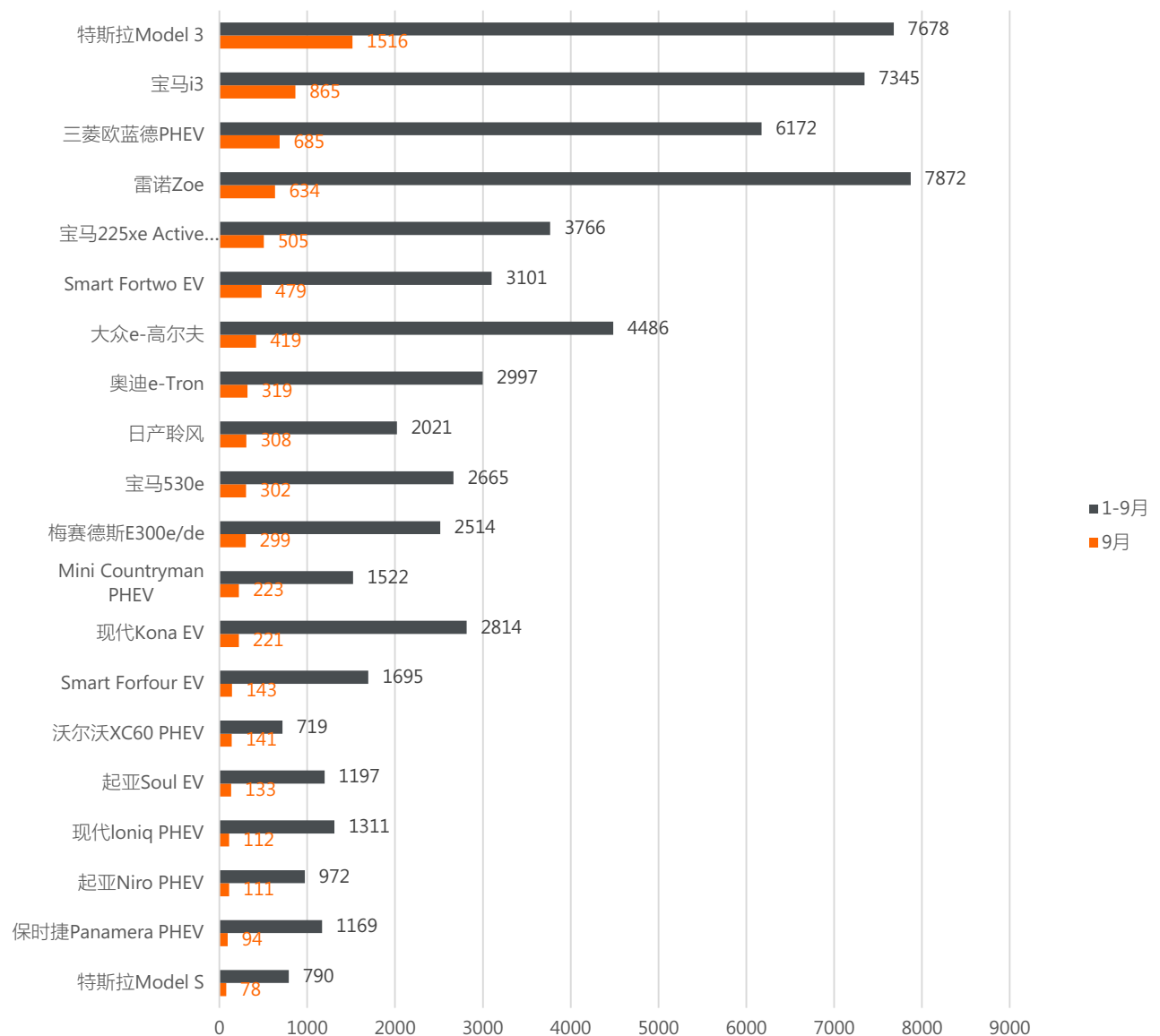
根据Evsales数据，2019年9月，德国新能源乘用车市场继续保持快速增长，交付量达到9452辆，这一成绩已经是去年销量纪录的两倍。分动力类型来看，插电式混合动力车型同比增长51%，纯电动车型显然势头更猛，同比增长150%，极大推动了市场的增长。市场渗透率方面，9月达到破纪录的3.9%，其中纯电动渗透率已经高达2.4%。2019年整体来看，新能源乘用车市场渗透率达2.7%，其中纯电动占比1.7%。

继6月夺冠后，特斯拉Model 3再次引领排行榜，1516辆的交付量创出了今年三月以来的最佳成绩。宝马i3名列第二，三菱欧蓝德PHEV排名第三，成为最畅销的插电式混合动力车型。

雷诺Zoe滑落至第四位，但全年表现来看，依然暂居首位，不过特斯拉Model 3已经极具威胁，以微弱的劣势暂居第二。

各品牌市场占有率来看，宝马依然是冠军，占比20%；特斯拉提升了一个百分点，以12%排名第二；雷诺以11%的市场占有率排名第三。三菱、大众和现代紧随其后，市场占有率分别为：8%、7%和7%。

图45 2019年9月德国新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

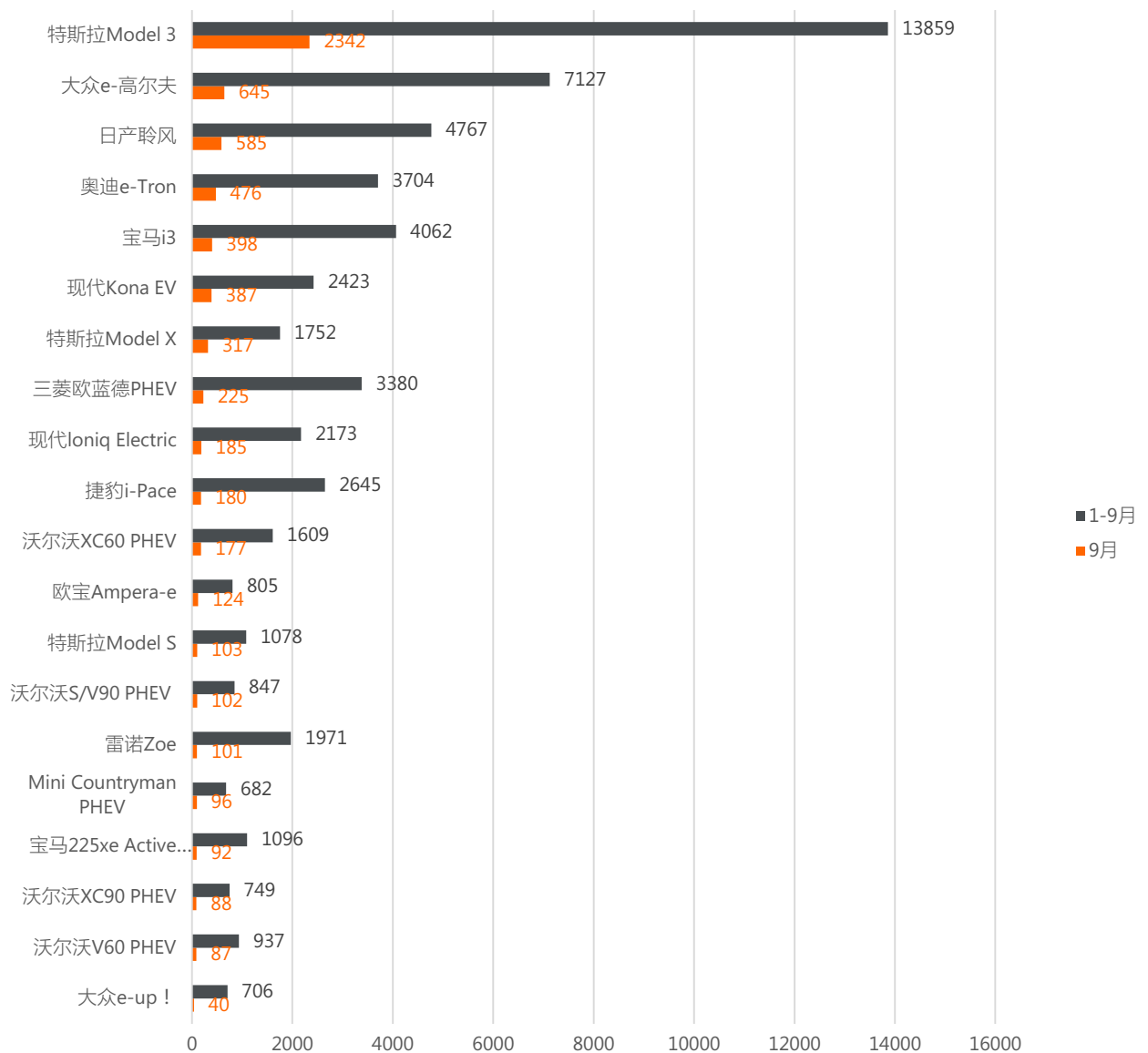
● 挪威市场

根据Evsales数据，2019年9月，挪威纯电动乘用车继续保持高速增长，同比上升27%，插电式混合动力车型继续沉默，同比下滑28%。市场占有率来看，纯电动乘用车已经占据市场55%的份额，继续保持最高的市场占比。包含插电式混合动力车型在内的新能源乘用车市场占有率来看，9月已经达到65%，超过去年56%的年度纪录9个百分点。

具体车型表现来看，特斯拉Model 3依然为当之无愧的冠军，凭借2342辆的交付量高居首位。大众e-高尔夫超越日产聆风位居亚军。奥迪e-Tron进入第四名，交付了476辆，随着更低价位版本上市，奥迪e-Tron 之后的市场表现仍然值得关注。

各品牌市场占有率来看，特斯拉毫无争议占据首位，市场份额继续提升2%，达到28%，大众和宝马紧随其后，市场占有率分别为13%和11%，现代和日产均以9%的市场占有率并列第四位。

图46 2019年9月挪威新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

● 法国市场

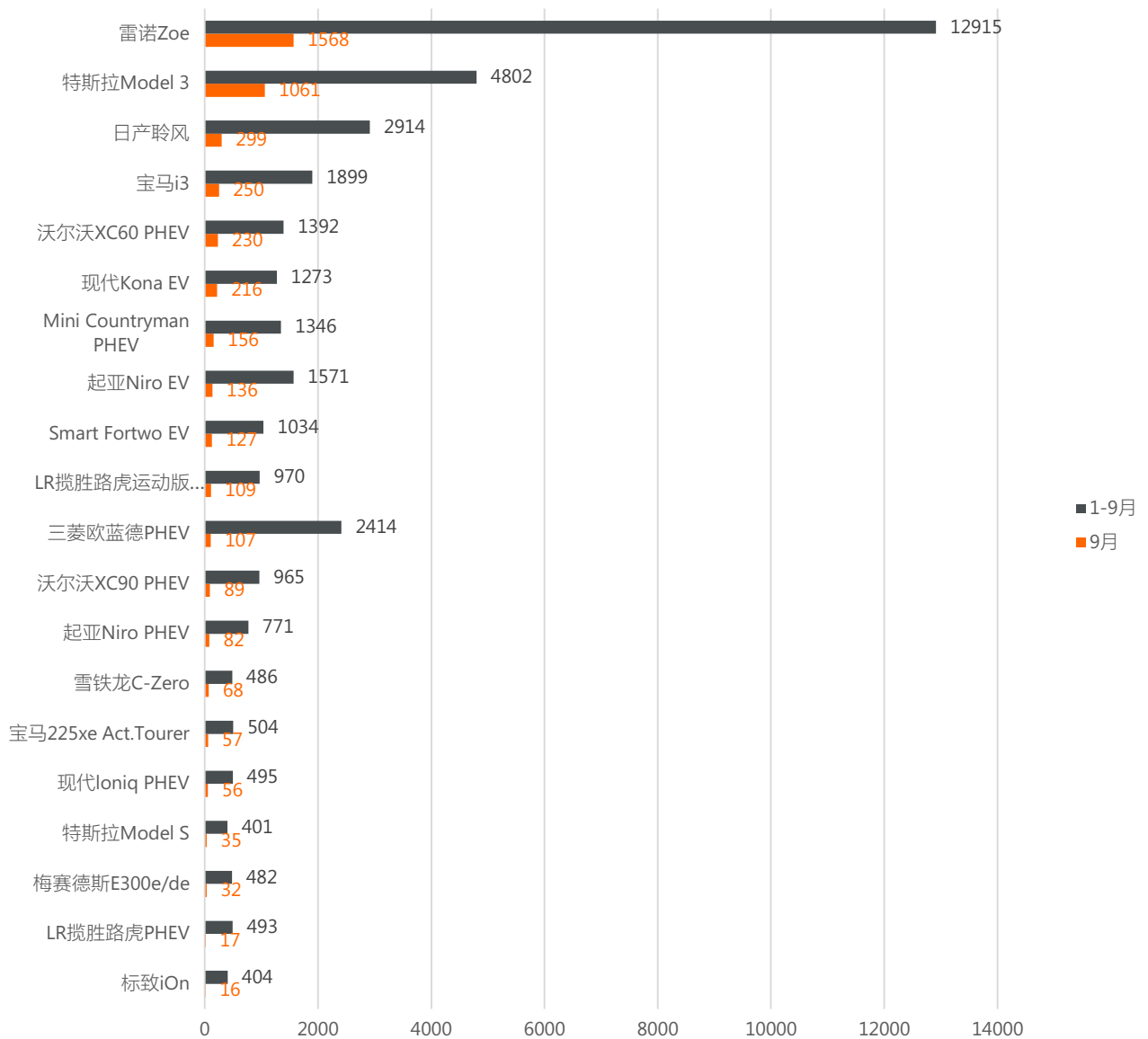
根据Evsales数据，2019年9月，包含纯电动和插电式混合动力车型在内的法国新能源乘用车市场共计交付5553辆，同比增长46%。在整体市场停滞不前的大环境下，这样两位数的增长显得异常宝贵。其中纯电动车型同比增长57%，增速高于插电式混合动力车型（31%）。9月来看，纯电动车型占全部新能源乘用车市场比例高达76%，超出2019年平均水平72%。

市场渗透率来看，9月达到2.8%，超过全年2.6%的水平，其中纯电动乘用车渗透率为1.9%。

具体车型表现来看，雷诺Zoe交付1568辆，同比增长6%。另一方面，特斯拉Model 3再次达到单月销量超千辆。最值得关注的是沃尔沃XC60 PHEV进入第五名，超越三菱欧蓝德成为最畅销插电式混合动力车型。

各品牌市场占有率方面，雷诺保持第一，占据31%市场份额，特斯拉占据13%排名第二，起亚和日产均以7%的市场占有率并列第三。沃尔沃和宝马紧随其后，市场份额均为6%。

图47 2019年9月法国新能源乘用车车型销量Top 20（单位：辆）



数据来源：Evsales 分析制图：第一电动研究院

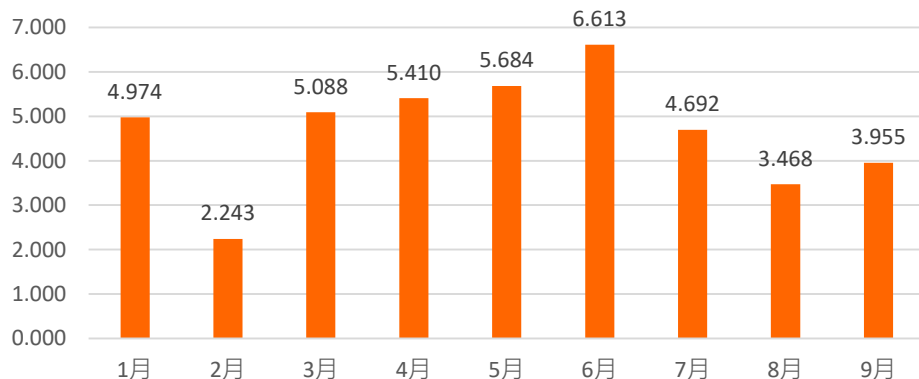
动力电池：宁德时代持续领跑，中航锂电跃居第三

● 装机量及结构

根据工信部合格证产量数据，2019年9月共产出新能源汽车7.6万辆。根据第一电动研究院的统计测算，动力电池2019年9月装机量约为3.955GWh，同比下降31.44%，环比上涨14%。这是今年动力电池装机量连续两个月出现同比负增长。

9月纯电动车型装机占比96.2%，插混车型装机占比3.5%，剩余为燃料电池车型装机。

图48 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

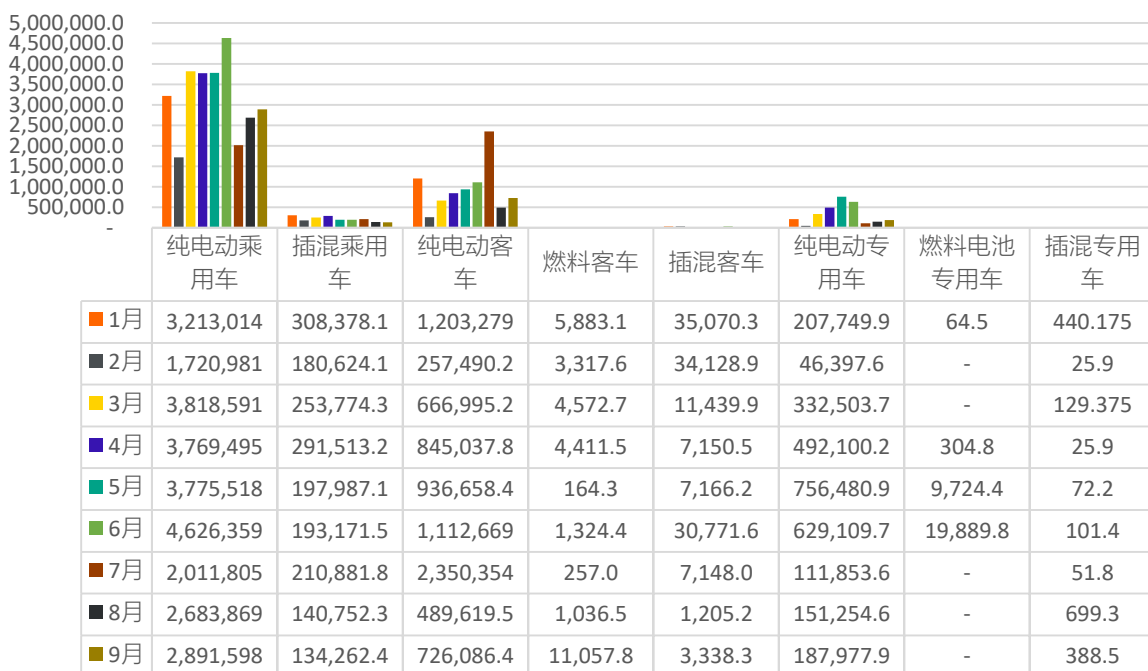
从车辆细分类别来看，2019年9月电动汽车装机量主要来源于纯电动乘用车，纯电动客车装机量略微回升。

纯电动乘用车9月产量为5.9万辆，较8月增加3303辆，装机量随之增加至2.89GWh，环比微增7.74%，占总装机量的73.1%。

纯电动客车方面，与8月相比产量增加了1156辆，整体装机量环比也上涨48.2%。

纯电动专用车方面产量继续略微回升，装机量为188MWh。

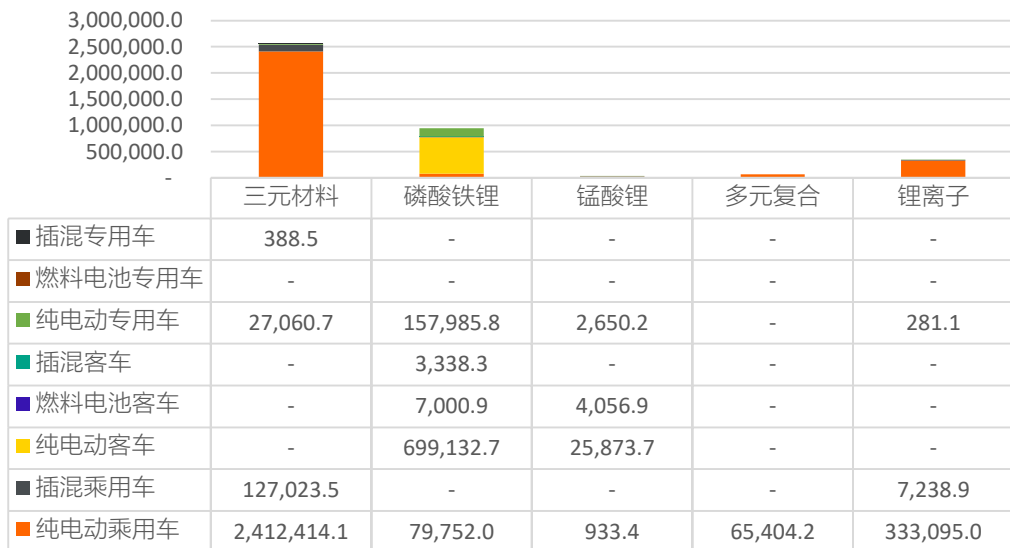
图49 2019年历月动力电池在各类用车中的搭载量（单位：KWh）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

9月三元材料的搭载量为2.57GWh，其中乘用车占94%，三元材料搭载量占总搭载量的64.9%，与8月相比有所下降。磷酸铁锂电池随着客车产量略微回升，装机量提升至0.95GWh，在月度装机中的占比也上涨至24%。锰酸锂与多元复合电池9月合计装机98.9MWh，占比2.5%。

图50 2019年8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

9月有效装机电池企业中，TOP10单体供应商市场份额都在1%以上，其中宁德时代与比亚迪的市场份额分别是56.93%和11.87%，TOP10电池企业合计贡献了市场93.1%的装机量，市场集中度再次加强，头部企业占比也再次提升。

9月宁德时代装机量为2.3GWh，环比下跌4.8%，市场份额相较8月下降11个百分点。

比亚迪方面随着比亚迪车型产量的回升，装机量9月环比上升40.1%，市场占有率有所提升。

竞争较为激烈的第二梯队企业在9月排名又有较大变动，中航锂电以256.05MWh的装机量跃居至第三名，市场占比6.48%。排名第四的国轩高科环比增加49.5%，以212.5MWh的装机量贡献了5.37%的市场份额。

图51 2019年9月动力电池单体供应商出货量TOP10排名 (单位：MWh)



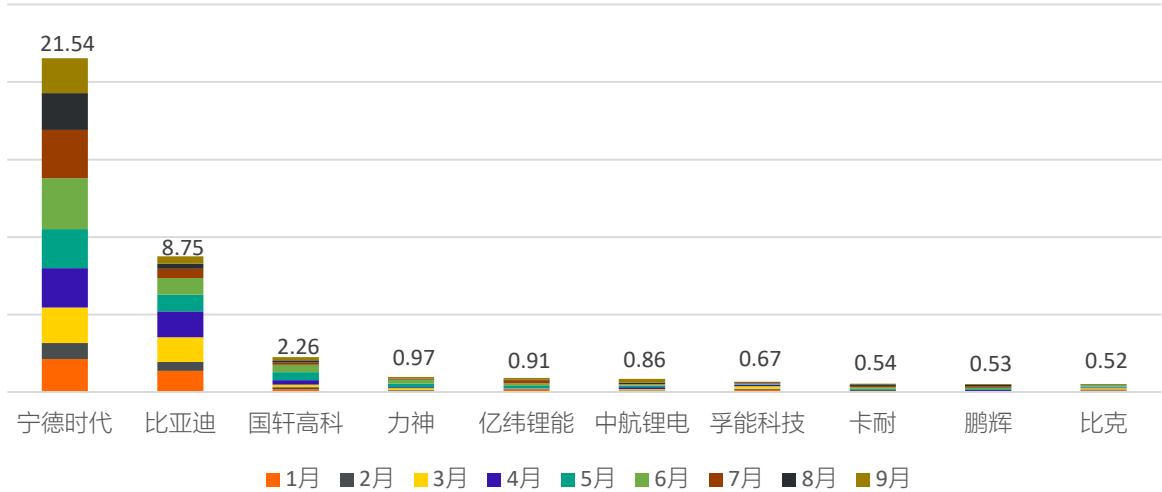
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

2019年1-9月总装机量为42.1GWh。其中，TOP10车企共装机37.6GWh，占比89.1%。

宁德时代累计装机21.54GWh，遥遥领先其他单体供应商，市场累计占比为51.1%。比亚迪以8.75GWh排名第二，增长较为缓慢，累计市场份额下降至20.8%。

第二梯队里目前唯一累计装机量突破1GWh的单体供应商为国轩高科，市场占比为5.4%。

图52 2019年1-9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3 2019年9月主力电池产品配套变化（单位：MWh）

单体供应商	车辆类型	9月
宁德时代	乘用车	1774.4
	客车	434.2
	专用车及货车	42.9
比亚迪	乘用车	330.3
	客车	132.8
	专用车及货车	6.5
中航锂电	乘用车	256.1
	客车	0.0
	专用车及货车	0.0
国轩高科	乘用车	54.6
	客车	101.6
	专用车及货车	56.3
欣旺达	乘用车	125.8
	专用车及货车	0.0
力神	乘用车	89.9
	客车	0.2
	专用车及货车	6.0
亿纬锂能	乘用车	24.0
	客车	19.3
	专用车及货车	45.7
捷威动力	乘用车	66.6
	专用车及货车	0.0
鹏辉	乘用车	65.9
	客车	0.0
	专用车及货车	0.1
多氟多	乘用车	46.2
	专用车及货车	1.5

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

9月宁德时代在乘用车上的装机量为1.77GWh，主要配套车企为北汽新能源、吉利、蔚来等。配套的热门车型包括北汽EU5、北汽EX3、帝豪EV、蔚来ES6等。客车方面9月装机量为434.2MWh，较8月上漲16.6%，主要配套车企为宇通汽车，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330.3和132.8MWh。乘用车方面全部为比亚迪车型自用，全部搭载三元材料电池。随着比亚迪e2和比亚迪秦EV的产量拉升，乘用车装机量环比增长27.6%。客车方面，配套的车型数量较8月也增加了411辆，同样均为比亚迪自用，电池类型全部为磷酸铁锂电池。专用车方面，除比亚迪自用以外，还给华林牌专用车提供装机，占比70.6%。

中航锂电9月的装机量提升主要来自于配套车型Aion S的产量提升，该车型从8月的17辆产量提升至2595辆，贡献了中航锂电50.1%的装机量。另一个主力车型来自长安逸动EV，该车产量较8月提升84.5%达到2353辆，贡献了48.3%的装机量。

9月外资电池厂商仅有三洋实现装机，搭载车型为卡罗拉双擎E+、雷凌双擎E+和蒙迪欧，装机量分别为5672.9KWh、1566.04KWh、和27KWh。

驱动电机：装机近8万台，同比降幅扩大至38%

● 整体市场

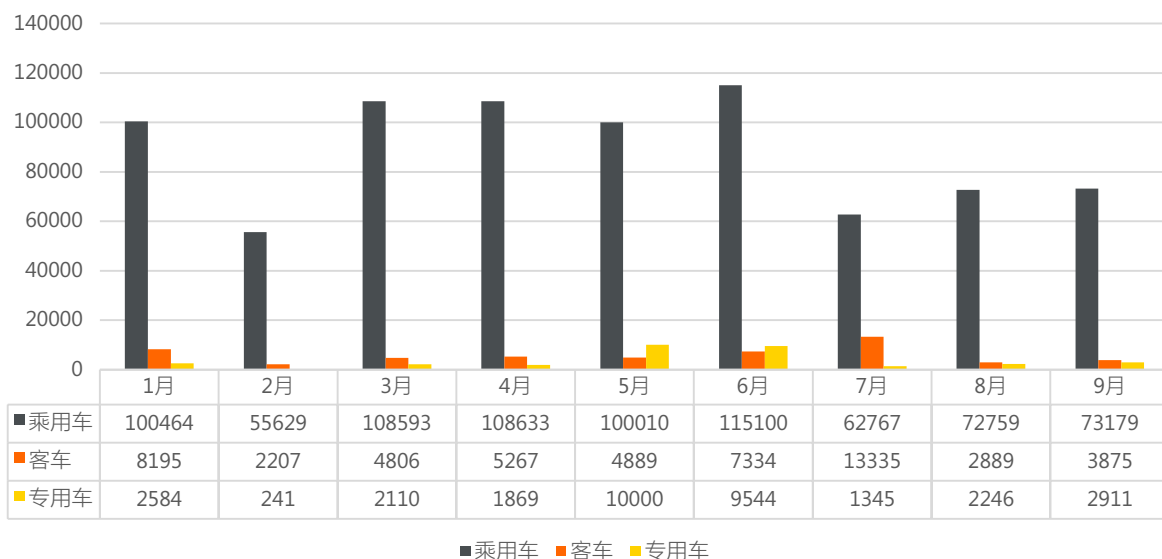
新能源汽车配套驱动电机同样继续呈下降走势。

根据工信部整车出厂合格证核算，2019年9月，我国新能源汽车配套驱动电机装机量为79965台，环比小幅增长1%，同比降幅扩大至38%。2019年1-9月累计来看，我国新能源汽车配套驱动电机装机量超88万台，同比增幅继续收窄至22%。

分车辆类型来看，新能源乘用车共计配套装机73179台，环比微增1%；新能源客车共计配套装机3875台，环比增长34%；新能源专用车共计配套装机2911台，环比上涨30%。

总体来看，市场正在从7月的跳崖中缓慢恢复。配套电机的产量同新能源汽车产量走势相同，正在缓慢上升。

图53 2019年1-9月新能源汽车驱动电机装机量（单位：台）



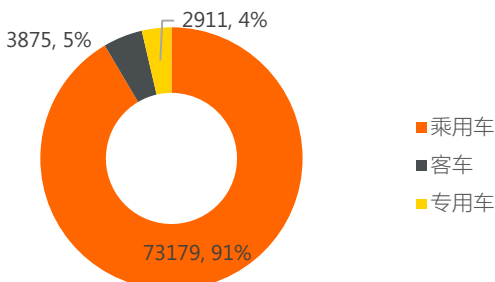
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

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，配套电机来看，乘用车配套占比依然最高。

9月来看，新能源乘用车电机配套占比回落至91%水平；新能源客车及专用车在9月产量出现小幅回调，配套电机占比随之增加。其中新能源客车配套驱动电机市场占比5%、新能源专用车配套驱动电机市场占比4%，各提升1个百分点。

从配套驱动电机类型来看，永磁同步电机主力地位牢固。9月来看，市场占比高达97%，主要应用在乘用车领域，其中为蔚来汽车的ES8和ES6配套的异步电机数量已占据当月异步电机总量的89%。除蔚来外，北京奔驰EQC及北汽K7EV同样加入交流异步电机队伍，分别由采埃孚及浦益希机电提供配套。

图54 2019年9月新能源汽车驱动电机搭载车型分布



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

● 企业竞争格局

为新能源乘用车提供配套的电机生产企业来看，9月共有55家电机企业实现装机配套，较之8月继续增加9家。

Top 10排名来看，两家自主配套的新能源车企北汽新能源和比亚迪保持领先地位，精进电动环比增长、名次提升，重夺第三方电机供应商霸主席位。方正电机及蔚然动力环比下降、名次下滑。日本电产滑落至第6位。

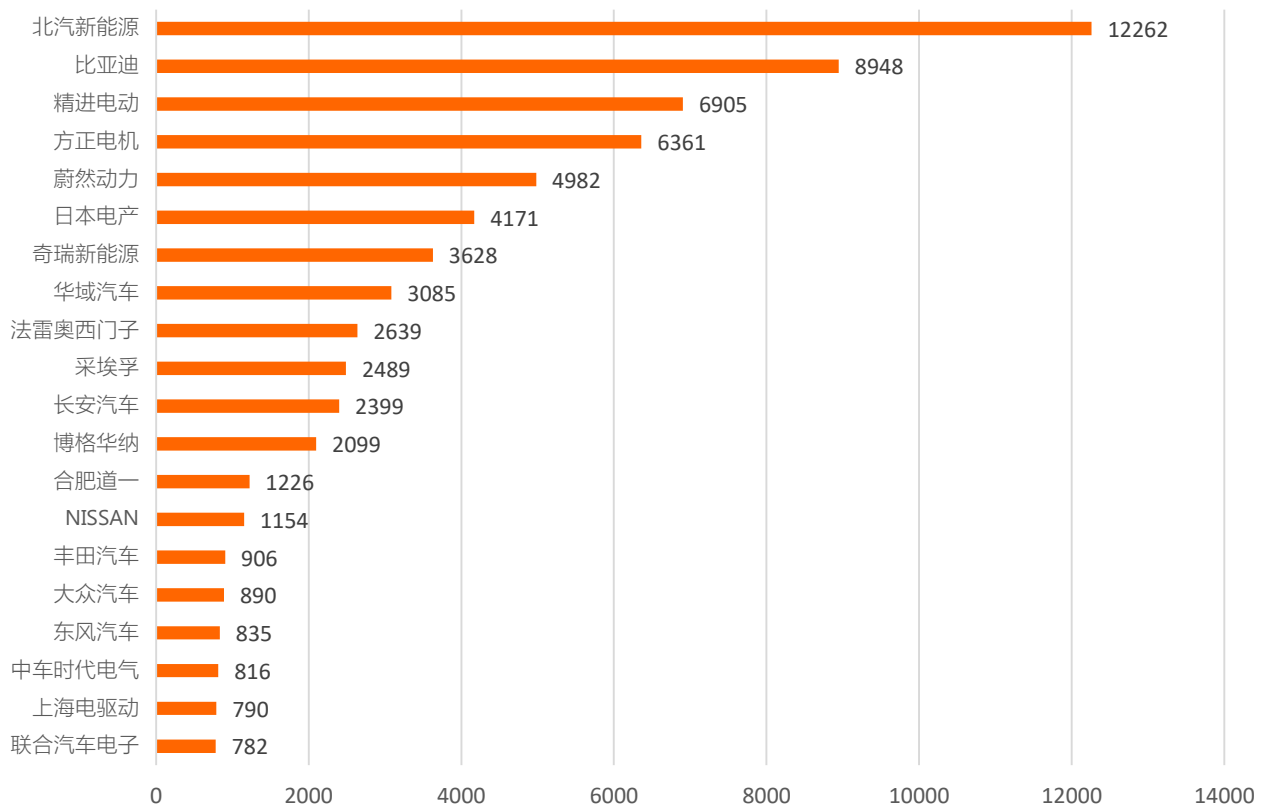
与上月相比，大众汽车和博格华纳跌出前十，采埃孚滑落至第10位，华域汽车和法雷奥西门子双双以翻番表现挺入前十。

装机量来看，依然只有北汽新能源一家8月配套超万台。

上榜的外资电机企业来看，9月只有日本电产、法雷奥西门子及采埃孚三家进入前十榜单。

2019年1-9月累计来看，依然只有博格华纳一家外资企业进入前十，表现可圈可点。

图55 2019年9月新能源乘用车驱动电机装机量Top20供应商（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

配套车企车型来看，9月排名第一的北汽新能源为旗下9款车型提供配套，其中主力车型EU5配套7332台，其次为EX3和EU300，分别配套1842台和1370台，其余6款车型配套数量均不足千台。

比亚迪为旗下13款车型提供装机配套，其中比亚迪e3、M3和秦EV为全新面孔。配套数量来看，比亚迪e2和比亚迪宋表现优秀，均超两千台，新晋选手比亚迪秦EV表现不凡，装机配套超千台。此前一直引领排行榜的比亚迪元EV产量调整，9月仅配套771台。

重新回归第三位的精进电动在9月为吉利、小鹏、广汽菲克等8款车型提供配套，其中吉利帝豪EV装机量最高，超4000台。

外资电机企业方面，日本电产继续为广汽Aion S和Aion LX提供配套；法雷奥西门子为东风启辰D60 EV、沃尔沃S90、吉利博瑞GE等7款车型提供配套；采埃孚为华晨宝马530Le、北京奔驰EQC提供配套。

表4 2019年9月新能源乘用车驱动电机装机量Top10主要配套车企车型

电机企业	配套车企	车型	电机装机量（单位：台）
北汽新能源	北京汽车	北汽EU5	7332
北汽新能源	北汽新能源	北汽EX3	1842
北汽新能源	北汽新能源	北汽EU300	1370
比亚迪	比亚迪	比亚迪e2	2314
比亚迪	比亚迪	比亚迪宋	2120
比亚迪	比亚迪	比亚迪秦EV	1089
精进电动	山西新能源汽车	吉利帝豪EV	4027
精进电动	山西新能源汽车	帝豪GE11	1046
精进电动	山西新能源汽车	帝豪GSe	1004
方正电机	上汽通用五菱	宝骏E100	5397
蔚然动力	蔚来汽车	蔚来ES6	4406
日本电产	广汽乘用车	AionS	4160
奇瑞新能源	奇瑞汽车	奇瑞eQ1	2713
华域汽车	上海汽车	荣威ei6	1144
法雷奥西门子	东风汽车	启辰D60 EV	1997
采埃孚	华晨宝马	宝马530Le	2377

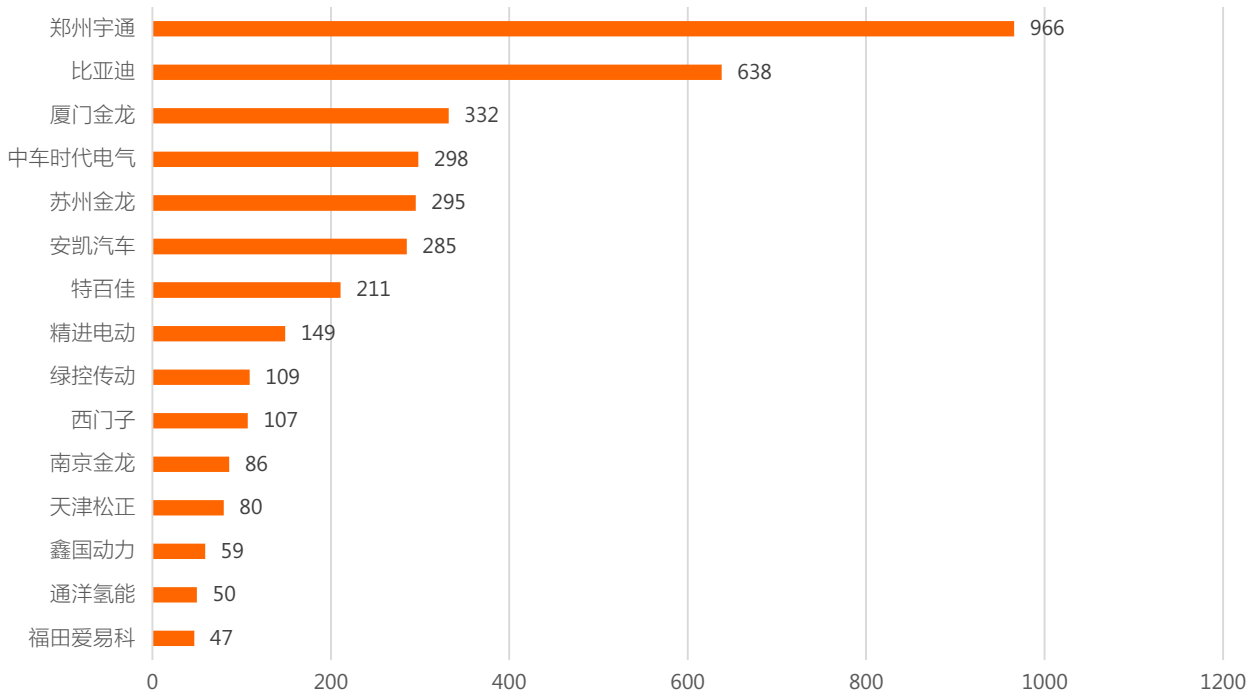
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

新能源客车方面，9月共有29家电机生产企业为新能源客车提供电机生产配套，其中宇通客车、比亚迪、中车时代、厦门金龙、苏州金龙等作为行业龙头企业自主生产电机，并且装机量占据排行榜前列。Top 10电机企业市场份额高达87%。

其它第三方供应商方面，为中汽宏远和上饶客车提供电机配套的特百佳超越精进电动夺得第三方电机供应商第一名，进入Top 10，排名第七位，精进电动和苏州绿控分列第八和第九位，齐总精进电动为中通客车、申沃客车等4家新能源客车生产企业提供配套；苏州绿控为申龙客车、上饶客车等8家新能源客车生产企业提供配套。

外资电机企业方面，只有西门子一家进入前十，9月来看，西门子仅为申沃客车一家新能源客车生产企业提供配套。

图56 2019年9月新能源客车驱动电机装机量Top 15排名（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表5 2019年9月新能源客车驱动电机装机量Top10主要配套车企

电机企业	配套车企	电机装机量（单位：台）
郑州宇通	宇通客车	966
比亚迪	比亚迪	638
厦门金龙	厦门金龙	197
厦门金龙	厦门金旅	106
中车时代电气	湖南中车	194
苏州金龙	苏州金龙	295
安凯汽车	安凯汽车	285
特百佳	中汽宏远	166
精进电动	中通客车	102
精进电动	申沃客车	40
绿控传动	申龙客车	41
西门子	申沃客车	107

数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

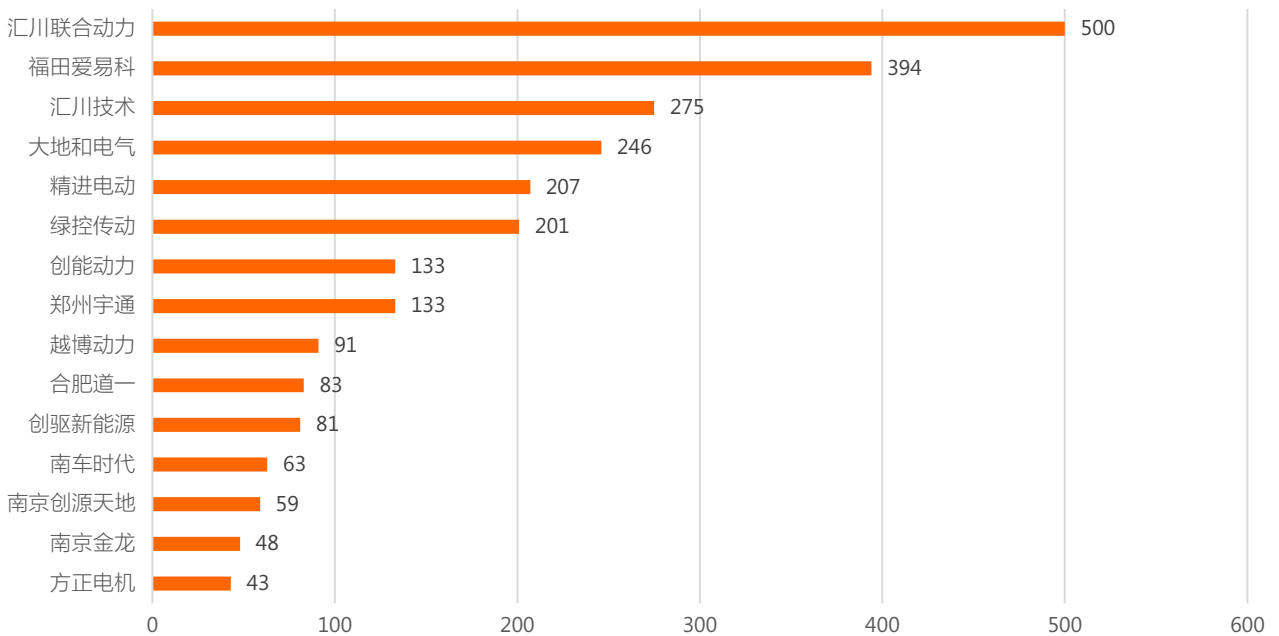
新能源专用车配套电机市场依然呈现参与者众多且基本由第三方电机供应商垄断的市场局面。

9月来看，新能源专用车领域共有42家电机企业提供生产配套，其中Top 10电机供应商市场份额为78%。其中为昌河汽车提供电机配套的汇川联合动力和福田爱易科占据排行榜前两名。汇川技术为奇瑞商用车等4家新能源专用车企业提供电机配套，排名第三。大地和电气为奇瑞商用车、华晨鑫源等多达10家新能源专用车企业提供电机配套，排名第四。

精进电动和苏州绿控依然紧随其后，其中精进电动仅为东风汽车、华晨鑫源和森源汽车三家专用车企提供电机配套，而苏州绿控则为江淮汽车、开沃汽车、中联重科等11家专用车企提供配套。

总体来看，只有宇通、南车时代和南京金龙作为专用车生产企业自主生产配套电机上榜。

图57 2019年9月新能源专车驱动电机装机量Top15供应商（单位：台）



数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

表6 2019年9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)
汇川联合动力	昌河汽车	500
福田爱易科	昌河汽车	328
汇川技术	奇瑞汽车	243
大地和电气	奇瑞汽车	161
大地和电气	华晨鑫源汽车	41
精进电动	东风汽车	204
绿控传动	江淮汽车	99
绿控传动	开沃汽车	50
创能动力	江南汽车	133
越博动力	开沃汽车	52
合肥道一	江淮汽车	83
创驱新能源	长安汽车	81

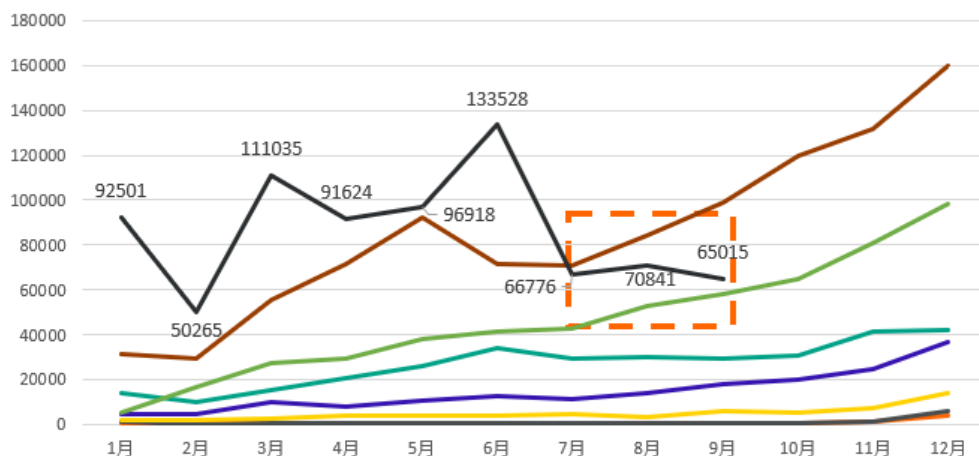
数据来源：工信部 分析制图：第一电动研究院

一电观察

三连降，2019新能源市场预期被下调的背后

三连降，是新能源乘用车市场9月交出的最新成绩单。

2012年-2019年历月新能源乘用车销量走势（辆）



第一电动·研究院

根据乘联会数据，9月新能源乘用车批发销量为65,015辆，同比下滑34.11%，下跌幅度进一步扩大。

在10月12日召开的乘联会例会上，乘联会秘书长崔东树表示，已下调2019年新能源汽车市场预判，但具体下调多少，崔东树告诉第一电动，由于近几月变化剧烈，市场表现不好，乘联会方面也没有具体的下调预判，目前来看能与去年持平是较乐观的估计。

两天后，在中汽协的例会上，中汽协秘书长助理陈士华也发表了类似观点：汽车行业的回升幅度及回升速度并没有达到预期，新能源汽车补贴退坡对行业影响较大，预期目标与实际完成情况有不小差距，完成目标困难重重。

确实，补贴退坡造成了市场需求的提前透支，但连续三月的同比负增长也是从未发生的事，仅凭透支效应似乎并不足以解释。

那么，三连降的背后还有哪些原因？

租赁方式改变，对公市场遇冷

10月16日，小鹏汽车董事长何小鹏发出一条朋友圈，直指新能源汽车在扣除对公数据后，卖给真实消费者的数据大概只有十几万辆。

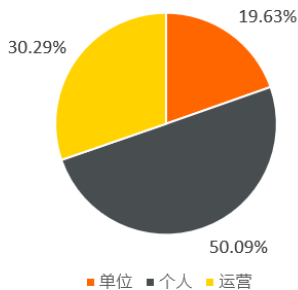


何小鹏

刚刚回到广州，看了中美在2019前9个月电动汽车的拆分数据，很沉重，将中国新能源汽车的电动汽车数据拆出来，再将卖给的士、出行等的大客户数据拆出来，最后将实际销售价格12万以下主要给出行金融解决方案的拆出来，剩下的卖给真实消费者数据大概只有十几万辆（实际上同比2018还增长了200%以上，去年有质量的基数更低），和Tesla在美国前三季度销量就14万左右相差无几。我们经常说要做大做强，但是就像净重和毛重一样，抱着借来的铁球称体重冲排名，越到后面会越多问题。

但根据上险量数据，今年1-8月新能源运营车辆累计上牌量占比为30.29%，个人用户依然是主流。

2019年1-8月不同类型上险车辆累计占比



第一电动·研究院

关于两者间的差异，第一电动也询问了一些业内相关人事，他们表示由于存在网约车公司通过各种手段将车挂在个人名下以方便申领补贴的情况，因此对私市场确实没有数据显示的多。

对公市场的真实占比暂不深究，但对公市场确实是新能源乘用车市场很大的组成部分，它的增长也一直推动着新能源市场的快速发展。

但近两月，对公市场却也“倒戈相向”，成为新能源乘用车市场销量下滑的原因之一。



据第一电动了解，作为国内最大的出行平台，滴滴出行的相关政策正在调整，网约车公司的租赁方式将陆续从融资租赁改为经营租赁。

“举个例子，融资租赁时，运营司机每月向网约车公司付一定费用，在约定期结束之后，车辆归司机所有。可以理解为运营司机向网约车公司借钱买车，然后通过分期付款的形式偿还。对于网约车公司来说，车这块固定资产最终会被司机买断，公司本身不会有过多固定资产挤压。但改成经营租赁之后，网约车公司就和出租车公司类似，车属于网约车公司，运营司机只是租车，这对于网约车公司来说固定资产将变重，风险也随之增大。以前网约车公司一次可以进500甚至1000台车，但现在不敢进那么多，因为全会变成自己的固定资产。”一位业内人士Z在与第一电动交流如此解释，也强调滴滴的政策调整是近期网约车市场需求不强的主要原因。

Z还提及，目前双限城市网约车市场已趋于饱和，这块市场的增量空间十分有限。

这一说法与今年7月第一电动在杭州调研时得到的结果不谋而合。据杭州当地新能源4S店经销商介绍，今年大客户的数量远不如前两年，进入下半年之后情况更遭。目前杭州网约车规模约6万辆，但其中约一万辆都处于闲置状态。

可见，即便全国新增网约车“限电”已成趋势，但网约车公司的自身风险增加、运营司机的收入减少、市场趋于饱和、纯电动车型的续航短板等等都是横亘在新能源乘用车对公发展方向的难题。随着问题的逐渐爆发，对公市场的逐渐转冷也在情理之中。

对私市场遭燃油车降价冲击，新能源车型竞争力不足

对公市场正在发生变动，对私市场里影响因素也不少。

早在今年5月，中海同创董事长李金勇在接受第一电动专访时就提及，国六排放标准实施对新能源市场的冲击非常严重，随着国六的导入，国五车型的价格下探幅度十分巨大，性价比远超新能源汽车。

某自主品牌车企市场总监在与第一电动交流时也提到，新能源汽车主打的使用经济性在面对国五车型大幅价格下探的情况下，并不足以支撑其与国五车型竞争。再加上近几个月不断出现的新能源着火事件报道以及一直困扰新能源汽车的保值问题，都让消费者对新新能源汽车的热情难以高涨，国五车型的清仓确实在很大程度上抢占了新能源汽车市场的份额。



除了国五车型来势汹汹的清仓挤压，限购城市燃油车指标增加也让消费者心态开始发生变化。

作为新能源乘用车的主力市场，北上广深四个新能源汽车消费重点城市一直是新能源车企的必争之地。

根据第一电动研究院粗略估算，北京2019年5.4万新能源个人指标已消耗8成，最后一个季度不可能给市场带来过多增量空间。而广深两地，虽然今年6月2日分别发布了增加小客车指标的通告，但新增指标大部分并不是针对新能源车型。

广州方面，从2019年6月至2020年12月，共增加10万个中小客车增量指标额度，增加的指标原则上按1:1比例配置普通车竞价指标和节能车摇号指标，而这一半节能车指标除了纯电和插混车型，还包括广汽本田、广汽丰田、一汽丰田、东风本田旗下的9款混合动力车型。

深圳方面则是从2019年6月至2020年12月，每年增加4万个普通小汽车指标，新增指标也没有让新能源市场分得一杯羹。

松动的限购政策并没有给新能源市场带来实际利好，反而让其他限购城市消费者对政策松绑抱有期待，出现了较强的观望情绪。

新能源市场进入调整阶段，但未来依然可期

当地时间10月15日，国际货币基金组织在华盛顿发布最新一期《世界经济展望报告》（以下简称《报告》）。《报告》称，全球经济增长同步放缓，前景不确定，因此，将此前2019年世界经济增速下调至3%，相比今年7月份的预测值下调了0.2个百分点，这也是2008年金融危机爆发以来的最低水平。



在全球经济全面遇冷的大环境下，要求新能源市场“风景这边独好”并不现实，崔东树也坦言，目前新能源汽车市场已进入调整阶段，但也表示，随着新能源认可度进一步提升，新能源乘用车的谷底回升潜力仍较大。

中国汽车工业咨询委员会主任安庆衡也告诉第一电动：“不能因为短期的困难就怀疑发展的方向，合资品牌包括BBA都在布局电动化，这不会是拍脑子作出的决定。虽然目前大部分外资企业属于浅尝辄止，但他们在这方面的储备肯定不少。如果我们现在产生动摇，等市场成熟，这些企业全面进攻时，我们将再次失去优势。”

政策解读

新能源汽车产业未来15年蓝图初现，企业该如何解读？

近日,由工信部主导起草的《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》(征求意见稿)流出,征求意见截止时间为10月18日,涉及单位包括发展改革委、科技部、市场监管总局等10余家委办局。

工业和信息化部办公厅

特 急

工信厅装函〔2019〕220号

工业和信息化部办公厅关于 征求《新能源汽车产业发展规划 (2021—2035年)》(征求意见稿)意见的函

各省、自治区、直辖市及新疆生产建设兵团工业和信息化主管部门,中央财办秘书局,发展改革委、科技部、公安部、财政部、生态环境部、住房城乡建设部、交通运输部、商务部、市场监管总局、能源局办公厅(综合司):

为推动我国新能源汽车产业高质量发展,遵照国务院领导有关批示要求,我部起草了《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》(征求意见稿)。现送你们征求意见,请于10月18日(周五)前将相关意见建议书面反馈我部(装备工业司)。

感谢支持。

附件:《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》(征求意见稿)

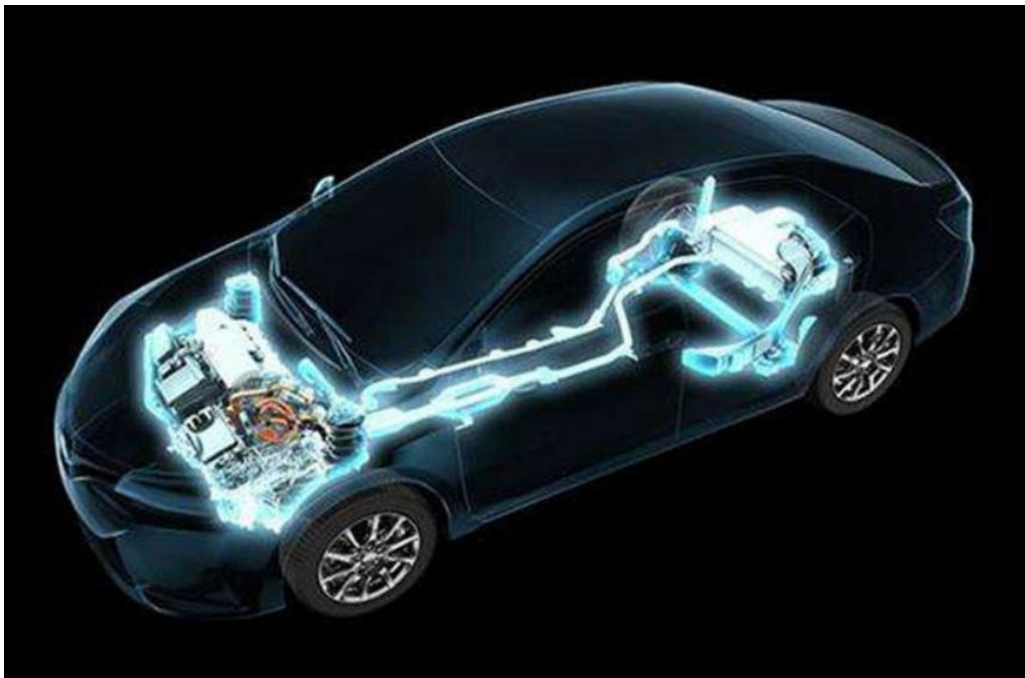
其实,2019中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上,工信部装备工业司副司长罗俊杰就曾透露,工信部正在按计划抓紧推进《新能源汽车产业发展规划(2021~2035年)》的编制。

第一电动10月22日联系了工信部,相关人士表示,目前已完成征求意见的收集反馈工作,有关规划正在整理过程中,终稿敲定时间还未确定。

2012年，国务院发布了《节能与新能源汽车产业发展规划（2012 - 2020年）》，确定了以纯电驱动为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略取向，重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化的方向。而其中的产业化目标已经或即将在国家层面的持续支持下逐步达成。过去几年，中国新能源汽车行业取得了长足发展。但2019年以来，新能源汽车受车市下行和补贴退坡的影响，销量急速下滑，7至9月已实现“三连降”。

在这样的背景下，为了推动新能源汽车高质量发展，工信部制定此发展规划。按照该规划，到2025年，新能源汽车竞争力将明显提高，销量占当年汽车总销量的20%，有条件自动驾驶智能网联汽车销量占比30%，高度自动驾驶智能网联汽车实现限定区域内的商业化应用。

到2030年，新能源汽车形成市场竞争优势，销量占当年汽车总销量的40%，有条件自动驾驶智能网联汽车销量占比70%，高度自动驾驶智能网联汽车在高速公路广泛应用。



具体而言，研发方面，将形成以纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车为“三纵”，以动力电池与管理系统、驱动电机与电力电子、网联化与智能化技术为“三横”的“三纵三横”布局。

汽车投资分析师云松令对此表示，“‘三纵三横’的研发布局是新能源汽车刚开始发展时就提出的既定策略，如今若能落地对新能源汽车来说是好事。”而从现实层面考虑，“三横三纵”虽然有利于新能源汽车的发展，但具体还要看企业怎么做。比如北汽在新能源汽车方面已提出“全面新能源化”的发展战略，“技术路线涉及电控、电池和电机三条线。”

在构建新型产业业态方面，该规划提出以生态主导型企业为龙头，同时，推动动力电池全价值链发展。但由于具体规划还没有公开，动力电池龙头企业宁德时代对此表示无法置评。

另外，该规划还提出加快充换电基础设施建设，形成慢充为主、应急快充为辅的充电网络，鼓励开展换电模式应用。引导充电基础设施相关方联合开展建设运营，支持居民多车一桩、相邻车位共享等合作模式。

建设支持车路协同的无线通信网络，满足高级别自动驾驶智能网联汽车的网络通信服务需求。因地制宜开展工业副产氢及可再生能源制氢技术应用，开展高压气态、低温液态及固态等多种形式储运技术示范应用，探索建设氢气运输管道，逐步降低氢燃料储运成本。

不难看出，从核心技术到产业生态到基础设施建设，该规划涉及新能源汽车发展的方方面面。为新能源汽车未来十五年的发展提出了明确的目标与方向。

复星国际全球合伙人、复星创富联席董事长张良森几天前在“2019首届新能源汽车资本论坛”上明确表示，投资者很看重投资产品的商业本质与商业模式。就商业本质来说，新能源汽车代表未来的方向。未来，随着规划地落地，电动汽车产业将有望迎来重大投资机遇，助力新能源汽车行业持续发展。

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。