

2014年10月份中国新能源乘用车市场分析

定价：RMB300/期（共12期/年）

2014年10月份中国新能源乘用车市场分析报告

本报研究对象为纯电动乘用车和混合动力乘用车，不包括非插电类的新能源乘用车。

1 产业结构分析

统计显示，2014年10月份，中国共生产新能源乘用车6841辆。

1.1 按车辆类型

2014年10月份产量最大的是新能源轿车，达6093辆，占当月总产量的89.07%；其次是新能源SUV，为492辆，占当月总产量的7.19%；新能源MPV的产量为256辆，占当月总产量的3.74%。可以看出，新能源轿车在国内市场具有一定的主导地位。

表1 2014年10月份不同类型新能源乘用车产量分析

车辆类型	产量（辆）	占比（%）
轿车	6093	89.07
MPV	256	3.74
SUV	492	7.19
合计	6841	100.00

资料来源：中国乘用车信息网

1.2 按燃料类型

2014年10月份，共生产纯电动乘用车4028辆，占当月产量的58.88%；混合动力乘用车产量共2813辆，占当月产量的41.12%。可见，国内新能源乘用车的燃料主要是电，混合动力作为新能源乘用车的燃料之一也越来越发挥着重要作用。

表2 2014年10月份不同燃料新能源乘用车产量分析

燃料类型	产量（辆）	占比（%）
纯电动	4028	58.88
混合动力	2813	41.12
合计	6841	100.00

资料来源：中国乘用车信息网

纯电动汽车是主要采用电力驱动的汽车，大部分车辆直接采用电机驱动，有一部分车辆把电动机装在发动机舱内，也有一部分直接以车轮作为四台电动机的转子，其难点在于电力储存技术。本身不排放污染大气的有害气体，即使按所耗电量换算为发电厂的排放，除硫和微粒外，其它污染物也显著减少。有关研究表明，同样的原油经过粗炼，送至电厂发电，经充入电池，再由电池驱动汽车，其能量利用效率比经过精炼变为汽油，再经汽油机驱动汽车高，因此有利于节约能源和减少二氧化碳的排量，正是这些优点，使电动汽车的研究和应用成为汽车工业的一个“热点”。有专家认为，对于电动车而言，目前最大的障碍就是基础设施建设以及价格影响了产业化的进程，与混合动力相比，电动车更需要基础设施的配套，而这不是一家企业能解决的，需要各企业

联合起来与当地政府部门一起建设，才会有大规模推广的机会。

混合动力是指那些采用传统燃料的，同时配以电动机/发动机来改善低速动力输出和燃油消耗的车辆。按照燃料种类的不同，主要又可以分为汽油混合动力和柴油混合动力两种。目前国内市场上，混合动力车辆的主流都是汽油混合动力，而国际市场上柴油混合动力车型发展也很快。

混合动力的优点在于：1、采用混合动力后可按平均需用的功率来确定内燃机的最大功率，此时处于油耗低、污染少的最优工况下工作。需要大功率内燃机功率不足时，由电池来补充；负荷少时，富余的功率可发电给电池充电，由于内燃机可持续工作，电池又可以不断得到充电，故其行程和普通汽车一样。2、因为有了电池，可以十分方便地回收制动时、下坡时、怠速时的能量。3、在繁华市区，可关停内燃机，由电池单独驱动，实现“零”排放。4、有了内燃机可以十分方便地解决耗能大的空调、取暖、除霜等纯电动汽车遇到的难题。5、可以利用现有的加油站加油，不必再投资。6、可让电池保持在良好的工作状态，不发生过充、过放，延长其使用寿命，降低成本。

混合动力的缺点是：长距离高速行驶基本不能省油。

2 市场规模分析

统计显示，2014年10月份，中国市场终端共销售新能源乘用车 5821 辆。

2.1 按车辆类型

2014年10月份，国内共售新能源轿车 4601 辆，当月占比为 79.04%；新能源 SUV 共售 1021 辆，当月市场份额为 17.54%；新能源 MPV 共售 199 辆，当月份额为 3.42%。可以看出，国内用户还是比较热衷于电动轿车，SUV 车近几年来也比较受消费者们欢迎。

表 4 2014 年 10 月份不同类型新能源乘用车销量分析

车辆类型	销量（辆）	份额（%）
轿车	4601	79.04
MPV	199	3.42
SUV	1021	17.54
合计	5821	100.00

资料来源：中国乘用车信息网

2.2 按燃料类型

统计显示，2014年10月份，共售纯电动乘用车3137辆，当月市场份额为53.89%；共售混合动力乘用车2684辆，当月份额为46.11%。国内新能源乘用车燃料种类以纯电和混合动力为主。

表5 2014年10月份不同燃料新能源乘用车销量分析

燃料类型	销量（辆）	份额（%）
纯电动	3137	53.89
混合动力	2684	46.11
合计	5821	100.00

资料来源：中国乘用车信息网

3 竞争者分析

2014年10月份，国内新能源乘用车产量位于前五名的制造商分别是比亚迪汽车有限公司、湖南江南汽车制造有限公司、奇瑞汽车股份有限公司、广汽丰田汽车有限公司和上海汽车集团股份有限公司。比亚迪汽车有限公司共生产新能源乘用车2049辆，位居第一名，当月占比为29.95%；湖南江南汽车制造有限公司以1207辆的产量居于第二名，当月占比为17.64%；奇瑞汽车股份有限公司名列第三位，共生产新能源乘用车876辆，当月占比为12.81%；广汽丰田汽车有限公司和上海汽车集团股份有限公司产量相当，分别是563辆和537辆。

表8 2014年10月新能源乘用车主要制造商产量分析

制造商	产量（辆）	占比（%）
比亚迪汽车有限公司	2049	29.95
湖南江南汽车制造有限公司	1207	17.64
奇瑞汽车股份有限公司	876	12.81
广汽丰田汽车有限公司	563	8.23
上海汽车集团股份有限公司	537	7.85
其他	1609	23.52
合计	6841	100.00

资料来源：中国乘用车信息网

2014年10月份，新能源乘用车终端销量位于前五名的制造商分别是比亚迪汽车工业有限公司、众泰控股集团有限公司、奇瑞汽车股份有限公司、北京汽车股份有限公司和广汽丰田汽车有限公司。比亚迪汽车依然一家独大，共售新能源乘用车1901辆，当月市场占有率为32.66%；紧随其后的是两家以低速电动车为代表的众泰控股集团有限公司和奇瑞汽车股份有限公司，新能源乘用车销量分别为1021辆和884辆，当月市场占有率分别为17.54%和11.96%；而北京汽车股份有限公司和广汽丰田汽车有限公司当月销量均未过700辆，分别为696辆和554辆，当月份额分别为11.96%和9.52%。

表9 2014年10月新能源乘用车主要制造商销量分析

制造商	销量(辆)	市场占有率(%)
比亚迪汽车工业有限公司	1901	32.66
众泰控股集团有限公司	1021	17.54
奇瑞汽车股份有限公司	884	15.19
北京汽车股份有限公司	696	11.96
广汽丰田汽车有限公司	554	9.52
其他	765	13.14
合计	5821	100.00

资料来源：中国乘用车信息网

4 本月总结

2014年10月份，新能源乘用车产销量6841辆和5821辆，环比分别下降65.25%和7.28%。

从产量看，2014年10月份，纯电动乘用车产量为4028辆，环比下降68.89%，混合动力乘用车总产量为2813辆，环比下降58.02%。可见，10月份各个燃料类型的乘用车均有较大幅度的下降。

从销量看，2014年10月份，纯电动乘用车销量3137辆，环比下降32.11%，混合动力乘用车销量共2684辆，环比微降0.33%。相比较纯电动车型销量的下滑，混合动力车型增长稳定，10月份销量达2684辆，以比亚迪秦为代表的插电式混合动力车型正逐步成为我国的新能源汽车市场主流车型。

从制造商看，2014年1-10月，各大车企的新能源汽车销量可谓几家欢喜几家忧，从每月的销量增速来看，比亚迪自进入今年7月份以来，连续四个月蝉联我国新能源汽车销量冠军宝座。众泰汽车前9个月销量井喷，但是进入10月份后，销量大幅下滑，新车型的推出似乎对其帮助不大。同样以低速电动车为代表的奇瑞，今年前10个月的销量趋势犹如过山车，增速不是很稳定。

北汽、江淮的销量变化较大，好在本月销量都稳步回升，另外，一汽丰田和广汽丰田的混合动力车型市场表现依然不温不火，无法享受国家补贴成为这两大车企的新能源车型最大的诟病。上汽荣威虽然在混合动力和纯电动领域都投放了车型，但从销量来看，效果有点差强人意。

虽然9月份开始实施的新能源汽车免购置税政策效果显著，9月产销呈爆发式增长，但是进入10月份以后，新能源汽车产销均出现回落，充电难依旧是阻碍新能源汽车推广的主要因素。