

2019年 中国新能源汽车行业概览

行业走势图



工业团队

庄林楠 高级分析师

文晗 分析师

邮箱: cs@leadleo.com

相关热点报告

- 新能源汽车系列行业概览——2019年中国新能源汽车电机行业概览
- 新能源汽车系列行业概览——2019年中国锂电池电解液行业概览
- 新能源汽车系列行业概览——2019年中国新能源汽车电控行业概览
- 新能源汽车系列深度研究——2020年中国新能源汽车BMS行业深度研究

报告摘要

新能源汽车是指使用非常规车用燃料(汽油、柴油等)作为动力来源的汽车。根据中国汽车工业协会统计,中国新能源汽车产量由2014年的7.8万辆大幅增至2018年的127.0万辆,年复合增长率达到了100.9%。随着中国新能源汽车产业链的成熟,上、下游协同合作能力加强,新能源汽车生产工艺将获得改善和提高。同时,智能化工厂的建设将有效提高新能源汽车的生产效率。头豹研究院预计,到2023年,中国新能源汽车产量将达到350.0万辆。

热点一: 新能源汽车企业将由传统的产品制造价值链向

传统汽车产业通常仅注重于提供不同性能的汽车产品,对产业链上下游的关注较低,消费者的个性化、多元化、定制化需求得不到满足。中国新能源汽车行业正不断开展对生态链的建设,将重点放在构建可覆盖全产品周期的服务体系上,加快产品与周边服务的不断创新,由传统的产品制造价值链向产业链上下游延伸。

热点二: 新能源汽车逐渐向模块化生产演进

当前,新能源汽车的产业规模远不及传统燃油汽车的产业规模,且电池技术仍处于发展阶段,尚未取得突破,电池成本还存在较大下降空间。对于电动汽车而言,模块化体现在建立电池电机电控、充电接口、通信协议、基础设施等行业标准后,每个模块可根据不同的需求进行堆砌组合,可提高零部件共享率、缩短车型的开发时间、降低生产成本及提高生产效率。

热点三: 智能网联化是未来新能源汽车的主要发展方向

当前新能源汽车在智能网联技术方面的发展速度已经超过传统燃油车,智能安全辅助驾驶功能已被加入到部分新能源汽车车型中,如特斯拉公司的AutoPilot、蔚来汽车的NIO Pilot、小鹏汽车的XPilot。未来随着人们对安全驾驶以及驾驶舒适性要求的提高,智能安全服务驾驶功能在新能源汽车中的应用将会更加普及。

目录

1	方法论.....	3
1.1	研究方法	3
1.2	名词解释	4
2	中国新能源汽车市场综述.....	7
2.1	中国新能源汽车行业定义及分类.....	7
2.2	中国新能源汽车行业发展历程.....	8
2.3	中国新能源汽车行业发展现状.....	9
2.4	中国新能源汽车行业产业链.....	10
2.4.1	上游分析	10
2.4.2	中游分析	12
2.4.3	下游分析	13
2.5	中国新能源汽车行业市场规模.....	13
3	中国新能源汽车行业驱动和制约因素.....	17
3.1	驱动因素	17
3.1.1	低碳化发展已成为全球趋势，多国已出台燃油车禁令时间表.....	17
3.1.2	产业政策起到了巨大推动作用.....	18
3.1.3	“互联网+”促进汽车产业链变革	19
3.2	制约因素	20
3.2.1	动力电池发展技术有待加强.....	20
3.2.2	产业发展模式还需进一步完善.....	20
3.2.3	消费者对新能源汽车的便利性要求高	21

4	中国新能源汽车行业政策及监管分析	22
5	中国新能源汽车行业市场趋势	24
5.1	新能源汽车企业将由传统的产品制造价值链向产业链上下游延伸	24
5.2	新能源汽车逐渐向模块化生产演进	24
5.3	智能网联化是未来新能源汽车的主要发展方向.....	25
6	中国新能源汽车行业竞争格局	26
6.1	中国新能源汽车行业市场竞争格局	26
6.2	中国新能源汽车行业典型企业分析	27
6.2.1	小鹏汽车	27
6.2.2	浙江合众新能源汽车有限公司.....	29
6.2.3	威马汽车	30

图表目录

图 2-1 新能源汽车分类.....	7
图 2-2 中国新能源汽车行业发展历程.....	8
图 2-3 中国新能源汽车行业产业链分析.....	10
图 2-4 中国新能源汽车产量，2014-2023 年预测.....	14
图 2-5 中国新能源汽车销量，2014-2023 年预测.....	14
图 3-1 主要国家应对全球变暖公约.....	17
图 3-2 世界主要国家禁售燃油车时间表.....	18
图 4-1 中国新能源汽车行业利好政策.....	22
图 5-1 特斯拉公司覆盖新能源汽车全产业链.....	24
图 6-1 中国新能源乘用车销量前十名车企，2018 年.....	27
图 6-2 小鹏 G3 主要性能参数.....	28

1 方法论

1.1 研究方法

头豹研究院布局中国市场，深入研究 10 大行业，54 个垂直行业的市场变化，已经积累了近 50 万行业研究样本，完成近 10,000 多个独立的研究咨询项目。

- ✓ 研究院依托中国活跃的经济环境，从汽车制造、动力电池、化石能源等领域着手，研究内容覆盖整个行业的发展周期，伴随着行业中企业的创立，发展，扩张，到企业走向上市及上市后的成熟期，研究院的各行业研究员探索和评估行业中多变的产业模式，企业的商业模式和运营模式，以专业的视野解读行业的沿革。
- ✓ 研究院融合传统与新型的研究方法，采用自主研发的算法，结合行业交叉的大数据，以多元化的调研方法，挖掘定量数据背后的逻辑，分析定性内容背后的观点，客观和真实地阐述行业的现状，前瞻性地预测行业未来的发展趋势，在研究院的每一份研究报告中，完整地呈现行业的过去，现在和未来。
- ✓ 研究院秉承匠心研究，砥砺前行的宗旨，从战略的角度分析行业，从执行的层面阅读行业，为每一个行业的报告阅读者提供值得品鉴的研究报告。
- ✓ 头豹研究院本次研究于 2019 年 6 月完成。

1.2 名词解释

- **CNG**: Compressed Natural Gas, 即压缩天然气。
- **甲醇**: 分子式为 CH_3OH , 是一种有着酒精芳香的一元醇, 具有无色、易挥发的特点。
- **乙醇**: 分子式为 $\text{C}_2\text{H}_6\text{O}$, 在常温常压下是一种易燃、易挥发的无色透明液体。
- **车辆购置税**: 对在境内购置规定车辆的单位和个人征收的一种税, 由车辆购置附加费演变而来。
- **磷酸铁**: 又名磷酸高铁、正磷酸铁, 是一种白色、灰白色单斜晶体粉末, 主要应用于制造磷酸铁锂电池材料、催化剂及陶瓷等。
- **三元材料**: 由三种化学成分 (元素)、组分 (单质及化合物) 或部分 (零件) 组成的材料整体, 可用作锂电池的正极材料。
- **锰酸**: 一种化学物质, 用于合成高锰酸盐。
- **钛酸**: 二氧化钛的水合物, 为白色胶状物质, 易溶于水、稀酸和浓碱。
- **石墨**: 碳元素的一种同素异形体, 具有优异的导电、导热性。
- **硅碳**: 由硅和碳合成的新型材料, 可用作锂电池的负极材料。
- **锂电池**: 一类采用锂金属或锂合金为负极材料、使用非水电解质溶液的电池。
- **钴**: 元素符号为 Co, 是一种银白色铁磁性金属, 是生产耐热合金、硬质合金、防腐合金、磁性合金和各种钴盐的重要原料。
- **里程焦虑**: 驾驶电动汽车时因担心突然没电引起的精神痛苦或忧虑。
- **“骗补”**: 部分新能源汽车企业骗取补贴的行为。
- **动力电池**: 为工具提供动力来源的电源, 多指为电动汽车、电动列车、电动自行车及高尔夫球车提供动力的蓄电池。
- **比能量**: 单位重量或单位体积的能量, 电池的比能量就是参与电极反应的单位质量电极

材料所释放出电能的大小。

- **动力电池 PACK**: 新能源汽车的电池包, 可给整车运行提供动力。电动汽车动力电池 PACK 一般由动力电池模块系统、结构系统、热管理系统、BMS 构成。
- **V2X**: Vehicle to Everything, 即车对外界的信息交换。
- **液冷电池包**: 指使用液冷板散热的电池包。
- **电池能量密度**: 单位体积的电池所储存的电量。
- **A0 级车**: 又称为小型车, 轴距为 2.2 米至 2.5 米, 排气量为 1 升至 1.5 升。
- **ERP**: Enterprise Resource Planning, 即企业资源计划, 是指建立在信息技术基础上, 以系统化的管理思想, 为企业决策层及员工提供决策运行手段的管理平台。
- **MES**: Manufacturing Execution System, 即制造企业生产过程执行系统, 是一套面向制造企业车间执行层的生产信息化管理系统。
- **无线射频 RFID**: Radio Frequency Identification, 是一种自动识别技术, 可通过无线电信号识别特定目标并读写相关数据, 无需识别系统与特定目标之间建立机械或者光学接触。。
- **车联网**: 以车内网、车际网和车载移动互联网为基础, 按照约定的通信协议和数据交互标准, 在车与车、车与路、车与人及车与互联网间进行无线通讯和信息交换的大系统网络。
- **汽车租赁**: 将汽车的资产使用权从所有权中分开, 出租人具有资产所有权, 承租人拥有资产使用权, 出租人与承租人签订租赁合同, 以交换使用权利的一种交易形式。
- **全球变暖**: 一种由于温室效应不断积累, 导致地气系统吸收与发射的能量不平衡, 能量不断在地气系统累积, 从而导致温度上升的现象。
- **一氧化碳**: 一种碳氧化合物, 化学式为 CO。标准状况下, 一氧化碳纯品为无色、无臭、

无刺激性的气体。

- **2°C目标：**将全球平均升温幅度控制在 2°C以内，这一目标是在 1996 年 6 月 25 日的欧盟委员会卢森堡会议上第一次提出。

2 中国新能源汽车市场综述

2.1 中国新能源汽车行业定义及分类

新能源汽车是指使用非常规车用燃料（汽油、柴油等）作为动力来源的汽车。由于长期大规模开发，全球化石能源短缺及环境污染问题日益严重，新能源汽车由于在减少空气污染和缓解能源短缺等方面具有显著优势受到了各国政府的高度重视，已成为全球汽车产业发展的重要细分领域。根据《电动汽车术语》GB/T 19596-2017 的定义，新能源汽车可分为纯电动汽车、插电式混合动力汽车及燃料电池汽车三类（见图 2-1），其中纯电动汽车与插电式混合动力汽车是中国市场上最常见的新能源汽车类型。

图 2-1 新能源汽车分类

类型	驱动装置	动力来源	驱动方式	外接充电
纯电动汽车	电机	电池	电-电-动力	支持
插电式混合动力汽车	发动机/电动机	燃油/电池	油/电-油/电-动力	支持
燃料电池汽车	电动机	氢气等	氢-电-动力	支持

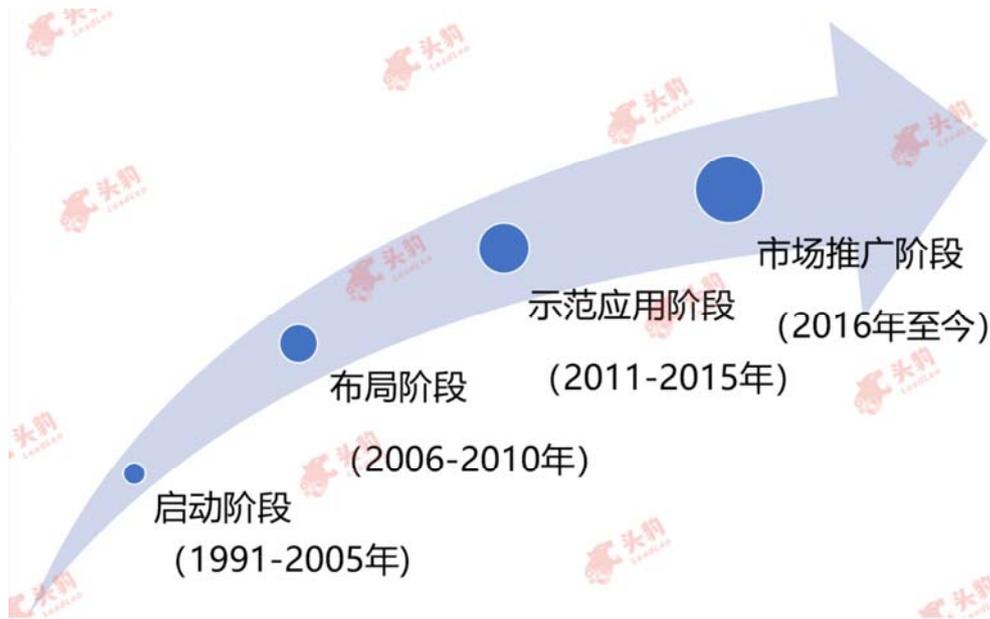
来源：头豹研究院编辑整理

- 纯电动汽车是指驱动能力完全由电能提供、由电机驱动的汽车。电机的驱动电能来源于车载可充电储能系统或其他能量储存装置。
- 插电式混合动力汽车是指能够至少从可消耗燃料和可再充电能（能量储存装置）两类车载储存的能量中获得动力的汽车。插电式混合动力汽车车身上同时装有发动机与电动机，车身除装有汽油加注口外，还配备了外接电源接口可为电池充电。
- 燃料电池汽车是指以燃料电池系统作为单一动力源或以燃料电池系统与可充电储能系统作为混合动力源的电动汽车，当前的燃料电池汽车主要以氢气为动力来源。

2.2 中国新能源汽车行业发展历程

中国新能源汽车行业的发展共经历了四个阶段，分别是启动阶段、布局阶段、示范应用阶段以及市场推广阶段（见图 2-2）：

图 2-2 中国新能源汽车行业发展历程



来源：头豹研究院编辑整理

启动阶段 (1991-2005 年)：“八五”时期 (1991-1995 年)，中国政府开始组织相关部门展开了对电动汽车及关键零部件的研发。“九五”期间 (1996-2000 年)，电动汽车被列入国家攻关项目和国家重大科技产业工程项目。在启动阶段，中国新能源汽车技术路线主要以“燃料驱动”为主，但在实践过程中，甲醇汽车、乙醇汽车等新能源汽车由于能源运输的问题，仅适于在特定区域进行发展，燃料电动汽车的局限性越发明显。“十五”期间 (2001-2005 年)，国家 863 计划电动汽车重大科技专项启动，标志着中国电动汽车的发展开始提速。

布局阶段 (2006-2010 年)：“十一五”期间 (2006-2010 年)，中国科技部启动了“863”计划新能源汽车重大项目，确定了“三纵三横”技术路线，“三纵”是指纯电动汽车、燃料电池汽车、混合动力汽车三种整车技术，“三横”是指多能源动力总成系统、驱动电机、动

力电池三种关键技术。2007年，中国发改委首次发布《新能源汽车准入管理规则》，允许达到条件的企业和产品开始生产、销售新能源汽车。此后在2008年北京奥运会以及2010年上海世博会上，新能源汽车开展了规模化的示范应用。这段时期，江淮汽车、比亚迪股份有限公司（以下简称“比亚迪”）、郑州宇通客车股份有限公司等电动车陆续上市。在对新能源汽车技术路线进行了长期探索后，2009年，中国科技部与工信部确立了以储能电池技术为基础的新能源汽车为行业发展的主流方向。

示范应用阶段(2011-2015年)：“十二五”期间（2011-2015年），电动汽车的科技发展被列入重点专项，电动汽车开始进入高速发展期。2014年，中国制定了新能源汽车的汽车强国战略，明确了新能源汽车中长期发展目标。2015年9月，中国国务院印发了《中国制造2025》，明确指出将“节能与新能源汽车”作为重点发展领域，政府对购买新能源汽车的补贴力度加大，激发了消费者购买热情。自2015年起，中国新能源汽车产销量开始超过美国成为全球最大的新能源汽车市场。

市场推广阶段 (2016年至今)：这段时期，在市场的不断推广下，中国新能源汽车行业规模持续扩大。2017年12月27日，中国财政部、税务总局、工信部、科技部联合发布了《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》，自2018年1月1日至2020年12月31日，对购置的新能源汽车免征车辆购置税，这将进一步驱动个人用户购置新能源汽车的需求。

2.3 中国新能源汽车行业发展现状

根据中国公安部数据，截至2018年底，中国新能源汽车保有量已达到261万辆，占全球新能源汽车保有总量的50%，在新能源汽车领域，中国已达到世界领先水平。目前中国新能源汽车行业的发展主要集中于纯电动汽车、插电式混合动力汽车以及燃料电池汽车三个方向，其中纯电动汽车在中国新能源汽车中的占比达到75%，插电式混合动力汽车的占比

接近 25%，燃料电池市场份额可忽略不计。随着新能源汽车补贴政策的退坡、双积分政策的实施以及汽车进口关税的降低，中国新能源汽车行业已由政策驱动下的培育期逐步进入到市场驱动下的快速成长期。尽管近年来中国新能源汽车市场发展迅猛，从整个汽车行业来看，2018 年中国新能源汽车保有量仅占汽车总量的 1.1%，新能源汽车在电池技术、里程续航能力等方面仍存在技术瓶颈，大部分消费者对新能源汽车仍持观望态度，因此新能源汽车的市场份额仍有较大提升空间。

2.4 中国新能源汽车行业产业链

中国新能源汽车行业产业链从上至下可依次分为上游矿产资源行业、中游核心零部件行业、下游整车制造行业（见图 2-3）。

图 2-3 中国新能源汽车行业产业链分析



来源：头豹研究院编辑整理

2.4.1 上游分析

中国新能源汽车产业链的上游为矿产资源行业。新能源汽车核心零部件生产所需的基础原材料包括锂、铜、锰、钴、镍、石墨、稀土以及其他矿石原料。

动力电池的基础材料部件包括正极材料、负极材料、电解液以及隔膜。中国动力电池主

要以锂电池为主，车用动力电池包括磷酸铁锂电池、三元材料电池、锰酸锂电池、钴酸锂、钛酸锂电池等类型。磷酸铁锂与镍钴锰三元材料是应用最广的电池正极材料，两者在乘用车领域的装机总量已超过 95%。

磷酸铁锂电池的正极材料为磷酸铁锂，是中国新能源汽车市场使用最多的电池正极材料。受技术发展的带动以及比亚迪等龙头企业的推广，目前中国锂离子电池企业主要以生产磷酸铁锂电池产品为主。三元电池的正极材料为三元材料，三元材料又分为镍钴锰和镍钴铝，是在钴酸锂和锰酸锂材料基础上的提升，添加了镍元素后，可提升电池的能量密度和充放电性能。日本的松下公司是最早实现镍钴铝三元材料商业化应用的公司，特斯拉公司使用的动力电池的正极材料就来自于松下公司，使用后特斯拉汽车的续航能力可达到 500 公里。其它类型的正极材料在稳定性、安全性、材料合成等方面还有待提高，仍处于应用测试阶段，技术还未发展成熟。由于政府对锂矿、钴矿等矿产资源管理严格，在下游需求不断攀升的情况下，锂、镍、钴等矿石原料供不应求。2018 年上半年，锂、镍、钴等矿石原料的价格一直处于高位，比上年同期上涨了 15%左右，到下半年有所回落。

锂电池负极材料除传统的石墨材料外，硅碳复合材料、钛酸锂等新型材料具备大幅提升锂电池容量的能力，已受到市场高度关注。目前负极材料的国产化率以及成熟度已处于较高水平，中国负极材料市场被少数几家龙头企业（贝特瑞新能源科技有限公司、日立化成工业有限公司、上海杉杉科技股份有限公司、三菱化学中国有限公司等）把控，形成了寡头竞争的格局。

中国在电解液技术上也已经相对成熟，已实现国产化，基本能满足中国国内市场需求。在隔膜技术上的发展，中国落后于美国与日本，尚未完全掌握核心技术，国内企业以生产低端隔膜材料为主，高端隔膜材料主要依赖进口，无法满足中国国内市场的巨大需求。

中国新能源汽车配备的驱动电机大多为永磁同步电机。永磁同步电机的基础材料为永磁

体，主要来源于稀土金属。随着中美贸易摩擦持续升级，中国对稀土资源进行了战略定位，稀土产量将受到严格管控，优先满足中国国内市场需求，为中国新能源汽车行业的发展提供了基础支持。在政府严格管控下，新能源汽车主要矿产原材料的供给难以满足市场需求，上游矿产资源行业在整个新能源汽车产业链中拥有最大的价格话语权。

2.4.2 中游分析

中国新能源汽车产业链的中游为核心零部件行业，新能源汽车的核心零部件主要包括动力电池、驱动电机及电控系统。近年来，中国动力电池行业实现了飞跃式发展，新能源汽车对动力电池的需求量巨大，以宁德时代新能源科技有限公司（以下简称“宁德时代”）、比亚迪为代表的动力电池企业占据较大优势，其中，宁德时代在锂电池市场的占有率超过 80%，拥有市场垄断优势。

中国新能源汽车驱动电机企业主要分布在东部沿海地区，主要参与主体为车企及电机企业，以比亚迪、北京新能源汽车股份有限公司（以下简称“北汽新能源”）为代表的车企由于自身汽车销量较大，驱动电机的装机量位于市场前列。此外，以安徽巨一自动化装备有限公司、联合汽车电子有限公司为代表的电机企业装机量也较大，合作的配套新能源车企对电机产品拥有较大需求。

电控系统主要由电池管理系统、电机控制系统以及动力总成控制系统组成。由于电机与电控通常以配套产品方式进行销售，因此在参与主体和装机量上基本与驱动电机的参与主体和装机量相差不大。由于动力电池是决定新能源汽车性能的最大影响因素，中游的动力电池企业在新能源汽车产业链中拥有较强的议价权。

2.4.3 下游分析

中国新能源汽车产业链的下游为整车制造行业。整车制造行业的参与者主要以国有整车企业（如北汽蓝谷新能源科技股份有限公司、中通客车控股股份有限公司、厦门金龙联合汽车工业有限公司）为主，其他参与者为动力电池企业（如比亚迪公司）以及新势力车企（如蔚来汽车、小鹏汽车等）。

国有整车企业对新能源汽车的需求量波动比较大，因其受制于动力电池企业的发展，只能根据动力电池的出货量被动更改自身发展计划。动力电池企业凭借自主研发的动力电池以及成熟的生产线，能够保证稳定的动力电池供应以及动力电池的性能，从而提升新能源汽车的安全性与可靠性，在中国新能源汽车市场上具备较强的竞争优势。新势力车企受资金限制大，没有独立汽车生产制造工厂，只能寻求传统车企代工，缺乏持续、稳定的供应能力，产品从开发到生产的周期比较长。总体来看，整车制造行业的发展受上、中游的发展影响较大，在新能源汽车产业链中的话语权最弱。

2.5 中国新能源汽车行业市场规模

由于新能源汽车受到中国政府和资本市场的高度重视，在各种利好政策的支持下，中国新能源汽车市场投资热情高涨，传统车企和新势力车企不断加快在新能源汽车领域的布局。自 2015 年起，中国新能源汽车产销量已经连续四年居世界第一。根据中国汽车工业协会统计，中国新能源汽车产量由 2014 年的 7.8 万辆大幅增至 2018 年的 127.0 万辆，年复合增长率达到了 100.9%（见图 2-4）。随着中国新能源汽车产业链的成熟，上、下游协同合作能力加强，新能源汽车生产工艺将获得改善和提高。同时，智能化工厂的建设将有效提高新能源汽车的生产效率。预计，到 2023 年，中国新能源汽车产量将达到 350.0 万辆。

图 2-4 中国新能源汽车产量，2014-2023 年预测



来源：中国汽车工业协会，头豹研究院编辑整理

从新能源汽车的消费端来看，在一线城市限牌政策的影响下，新能源汽车逐渐受到消费者的青睐。由于政府对新能源汽车的补贴力度较大，新能源汽车与传统燃油车相比具备价格优势，带动了市场需求的增长。根据中国汽车工业协会统计，中国新能源汽车销量由 2014 年的 7.5 万辆迅速增长至 2018 年的 125.6 万辆，年复合增长率达到 102.3% (见图 2-5)。在电池技术不断提高的驱动下，新能源汽车续航里程的提升将有效缓解消费者的“里程焦虑”，从而提升消费者对新能源汽车的接受度提升，有利于持续提高新能源汽车的消费需求。预计，到 2023 年，中国新能源汽车销量将达到 348.0 万辆。

图 2-5 中国新能源汽车销量，2014-2023 年预测



来源: 中国汽车工业协会, 头豹研究院编辑整理

前哨 | 科技特训营

掌握创新武器 抓住科技红利
Insights into Tech and the Future

直播时间
每周四20:00-21:00

全年50次直播课程
+私享群互动

随报随听

王煜全

海银资本创始合伙人
得到《全球创新260讲》主理人



扫码报名

微信咨询: InnovationmapSM
电话咨询: 157-1284-6605

3 中国新能源汽车行业驱动和制约因素

3.1 驱动因素

3.1.1 低碳化发展已成为全球趋势，多国已出台燃油车禁令时间表

自上世纪工业革命以来，人类在使用煤炭、石油、天然气等化石燃料过程中，二氧化碳等吸热性强的气体被大量释放到自然界，引发了严重的温室效应，导致全球变暖、海平面上升、土地沙漠化、病虫害增加等生态问题频频发生。为应对全球变暖问题，全球各国已达成控制温室气体排放共识（见图 3-1）。目前，低碳化发展和能源结构转型已成为全球发展趋势。

图 3-1 主要国家应对全球变暖公约

文件名称	生效时间	核心内容
巴黎协定	2016.11	主要目标：要将本世纪全球平均气温上升幅度控制在2摄氏度以内，并将全球气温上升控制在工业化时期水平之上1.5摄氏度以内
IPCC第五次评估报告	2014.11	通过大规模改变能源体系和土地利用等积极措施，大力推进向低排放路径转变，并在本世纪中期前完成大幅减排，则仍有可能实现2°C目标
巴厘线路图	2007.12	制定《巴厘行动计划》
京都议定书	2005.02	四种减排方式：排放权交易、净排放量、绿色开发机制、集团方式
联合国气候变化框架公约	1994.03	要求发达国家采取具体措施限制温室气体排放

来源：头豹研究院编辑整理

汽车尾气是温室气体浓度增加的重要原因之一。传统燃油汽车在消耗化石燃料的同时，也会排放大量温室气体如二氧化碳，加剧温室效应。相比传统燃油车，新能源汽车不产生任何汽车尾气，更加符合低碳化发展的目标。目前全球已有多个国家出台了禁售燃油车时间表

（见图 3-2），其中荷兰、挪威计划从 2025 年开始禁售燃油车，印度与德国也计划从 2030

年开始禁售燃油车，英法两国则计划于 2040 年开始禁售燃油车。2017 年，中国工信部表示已启动制订停止生产销售传统能源汽车时间表的相关研究。2019 年 1 月，中国海南省宣布将于 2019 年 3 月 1 日起，逐步禁止销售燃油汽车，并加快充电桩、充电设施等配套基础设施建设。在全球低碳化发展的趋势下，各国已将促进新能源汽车的发展视为减少碳排放的重要举措，预计在正式制定禁售燃油车时间表后，中国的新能源汽车市场将会迎来更加广阔的发展空间。

图 3-2 世界主要国家禁售燃油车时间表

国家	禁售燃油车执行时间
荷兰	2025年
挪威	2025年
印度	2030年
法国	2040年
英国	2040年
中国	正在研究制定中

来源：头豹研究院编辑整理

3.1.2 行业政策起到了巨大推动作用

中国新能源汽车行业自起步以来，相关行业政策是该行业从启动阶段进入市场推广阶段的强大推动力。自 2009 年起，中国科技部、财政部、发改委、工信部共同启动了“十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程”，这是中国为支持新能源汽车发展提出的首个推广应用工程。中国是全球对新能源汽车尤其是电动汽车基础设施的政策支持力度最大的国家之

一，涵盖了投资建设、电力接入、运营管理等多个方面，在调动全社会相关资源促进充电基础设施发展方面起到了至关重要的作用。

2016年新能源汽车市场“骗补”事件频发，中国政府也在不断调整新能源汽车的补贴政策。随着新能源汽车补贴的逐渐退坡，为促进新能源汽车行业的良性发展，避免企业“骗补”事件的发生，2017年9月，中国工信部、财政部、商务部、海关总署、质检总局联合宣布《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》（以下简称“双积分政策”）将于2018年4月1日实施。

双积分制度是指对企业的“乘用车企业平均燃料消耗量积分（CAFC积分）”和“新能源汽车积分（NEV积分）”分别进行考核，企业生产油耗车将被扣去积分，生产新能源车将增加积分，出现负积分的汽车企业若不能在当年抵消负积分，将面临严格的处罚，这要求企业必须减少油耗车的生产，提高新能源车的产量。由于CAFC积分要追溯考核，这将倒逼车企加速提高新能源车以及节能车型的占比，进一步保障中国新能源汽车行业的中长期发展。

3.1.3 “互联网+”促进汽车产业链变革

在“互联网+”的影响下，原有汽车产业链也发生了变化。传统汽车行业与互联网的结合，提高了整个汽车行业的效率，缓解了整车厂设计周期长、新技术无法及时应用等问题。在汽车设计方面，互联网所具备的信息整合特性，便于车企收集目标用户信息并建立消费者需求分析数据库，将消费者需求融合在汽车设计中，可更大程度提高设计准确度与效率。在生产制造方面，车企利用工业物联网的高速运作性能，可实现人、设备、系统三者之间的互联，使汽车生产过程更加透明化，管理者也可更加灵活地调整和操控车间运营，从而提升产品质量和生产效率。在成本控制方面，车企通过对客户数据的收集，可提前进行生产预判，以订单驱动采购和供应的模式为核心，达到效率、成本最优化；在汽车后市场方面，车联网

数据可直接将车辆故障信息传输至维修厂商,帮助车主寻求最佳解决方案及具备维修资质的门店,使车辆维修检测更加高效化。汽车产业链的持续优化,将为高速发展的新能源汽车行业提供有力支撑。

3.2 制约因素

3.2.1 动力电池发展技术有待加强

动力电池是影响新能源汽车发展的关键因素之一,动力电池的性能直接决定了新能源汽车的性能。现阶段,安全性差和能量密度低一直是困扰动力电池发展的两大难题。中国锂离子动力电池单体能量密度当前已基本达到 230 瓦时/公斤,较 2012 年的能量密度提高将近 1.8 倍。根据中国国家动力电池技术路线图的规划,2020 年锂离子电池的单体能量密度目标为 350 瓦时/公斤。但由于与美国、日本相比仍有技术上的差距,中国国产动力电池在能量密度、循环寿命、成组可靠性与热管理等方面的研发能力不足,该目标在短期内难以实现。

高比能量动力电池是当前中国新能源汽车行业的研发重点。由于大部分中国电池企业缺乏核心技术,低水平重复建设现象较为严重,主要体现在动力电池单体一致性、良品率、安全性、可靠性等方面仍存在不足,尤其是单体生产过程中的质量控制点普遍为几十个,远低于国际水平。与此同时,由于电池结构设计技术落后,大多数电池企业无法基于应用需求和系统机电结构进行电池设计,仅能采用简单模仿的方式来设计电池,导致产品性能低、质量不稳定,在安全性设计、安全性预警和安全性防护等方面有所欠缺。

3.2.2 产业发展模式还需进一步完善

中国新能源汽车推广已进入关键阶段,市场推广示范作用还未充分发挥,公共与私用领域仍有较大挖掘空间,新能源汽车生产资质申报门槛高,仍存在研发、生产、申报等环节的

经济时间成本。在新能源汽车发展初期，新势力车企普遍采用轻资产模式，即自身负责新能源汽车的设计与营销，将汽车的生产交给代工企业，实现产品销售生产的目标。但这种方式在实际操作中存在问题较多，一方面，由于中国政府对新能源汽车生产资质的审批日趋严格，采用轻资产模式的新势力车企难以通过审批，容易受到代工企业的制约；另一方面，代工生产下的产品质量无法得到有效保证，原因在于新势力车企与代工企业之间缺乏沟通以及质量监督体系，导致产品的出厂质量下降，对消费者的购买意愿产生消极影响。轻资产模式在实际操作中受到了较大制约，中国新能源汽车的发展模式还需继续摸索以及进一步完善。

推广

deansel

改变营销增长格局 布局品牌私域生态

鼎栈—专注品牌私域增长落地的顾问公司

扫码咨询

网站: www.deansel.com
邮箱: info@deansel.com
电话: 156-0190-7109

杨永康
鼎栈创始人&CEO

3.2.3 消费者对新能源汽车的便利性要求高

近几年，由于油价高升及燃油车受限程度日益提高的影响，新能源汽车对消费者的吸引力越来越强，与此同时，消费者对新能源汽车的充电便利性要求提高。但充电设施建设当前的建设情况还未达到车桩协同发展目标，且地区发展差异较大。据中国电动汽车充电基础设施促进联盟统计，与 2017 年底数据相比，2018 年公共类充电桩新增 8.6 万台。北京、上海、广东等加速发展地区建设的公共充电基础设施占比达 76.5%，已建成规模化充电服务

的网络，但其他省市在公共充电基础设施的发展比较缓慢，不利于新能源汽车的持续渗透。

根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据，2018 年全年，充电基础设施新增 33.1 万台，纯电动汽车销售 98.4 万辆，新能源增量车桩比大致为 3:1。从需求量分析，与新能源汽车市场需求相比，私人充电桩仍存在数量不足、布局不合理、维护不到位、老旧小区建桩难等问题。由于充电设施前期投入较大，充电设施企业运营盈利不佳，导致市场化参与单位的参与意愿低。此外，企事业单位专用充电桩对外开放程度较低，社会公共充电位被传统燃油车占用情况时有发生，住宅专用充电桩发展滞后，电动车充电便利性尚待提高，不利于新能源汽车的扩大应用。

4 中国新能源汽车行业政策及监管分析

纵观中国新能源汽车的产业发展历程，为促进新能源汽车这一新兴产业的发展，自 2009 年起，中国政府便开始规划、制定并推出与新能源汽车补贴、推广应用有关的政策（见图 4-1）。

图 4-1 中国新能源汽车行业利好政策

政策名称	颁布日期	颁布主体	主要内容及影响
《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	2019-03	财政部等四部委	将取消新能源汽车的地方补贴，新能源车补贴退坡比例超 5 成，进一步提高了新能源汽车的补贴标准
《汽车产业投资管理规定》	2018-12	发改委	从产业投资审批角度对插电式混合动力车型进行划分，从投资环节防止车企借投资插电式混合动力车型变相对燃油车进行产能项目投资
《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	2018-02	财政部等四部委	完善和调整电动汽车补贴标准，提高续航里程补贴要求，助力新能源汽车行业健康发展，促进电动汽车用电机系统工作效率的提高
《汽车产业中长期发展规划》	2017-04	工信部、发改委、科技部	到 2020 年，新能源汽车年产销达到 200 万辆，动力电池单体比能量达到 300 瓦时/公斤以上，力争实现 350 瓦时/公斤，系统比能量力争达到 260 瓦时/公斤、成本降至 1 元/瓦时以下。到 2025 年新能源汽车在汽车产销的占比达到 20% 以上，动力电池系统比能量达到 350 瓦时/公斤
《加快单位内部电动汽车充电基础设施建设》	2017-02	能源局、国资委、国管局	到 2020 年，公共机构新建和既有停车场要规划建设配备充电设施(或预留建设安装条件)比例不低于 10%，中央国家机关及所属在京公共机构不低于 30%，在京央企力争不低于 30%
《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》	2016-12	国务院	到 2020 年，实现当年新能源汽车产销 200 万辆以上，累计产销超过 500 万辆，整体技术水平保持与国际同步，形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业

来源：头豹研究院编辑整理

2019年3月，中国财政部等四部委发布了《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，提出将取消新能源汽车的地方补贴，促进新能源汽车领域的优胜劣汰，市场竞争将会更加激烈。从长远来看，逐步取消补贴将有利于新能源汽车行业的良性发展。

2018年12月，中国发改委发布了《汽车产业投资管理规定》，从产业投资审批角度对插电式混合动力车型进行划分，从投资环节防止车企借投资插电式混合动力车型变相对燃油车进行产能新项目投资。2018年2月，中国财政部等四部委下发《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，提出持续完善和调整电动汽车补贴标准，提高续航里程补贴要求，助力新能源汽车行业健康发展，促进电动汽车用电机系统工作效率的提高。

2017年4月，中国工信部、发改委、科技部在《汽车产业中长期发展规划》中提出了新能源汽车到2020年及2025年的发展目标。到2020年，新能源汽车年产销达到200万辆，动力电池单体比能量达到300瓦时/公斤以上，力争实现350瓦时/公斤，系统比能量力争达到260瓦时/公斤、成本降至1元/瓦时以下；到2025年，新能源汽车在汽车产销中的占比达到20%以上，动力电池系统比能量达到350瓦时/公斤。2017年2月，中国能源局、国资委、国管局在《加快单位内部电动汽车充电基础设施建设》中提出要继续加大对充电基础设施的建设并提出了到2020年的发展目标。到2020年，公共机构新建和既有停车场要规划建设配备充电设施（或预留建设安装条件）比例不低于10%，中央国家机关及所属在京公共机构不低于30%，在京央企力争不低于30%。2016年1月，中国国务院在《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》中提出到2020年，实现新能源汽车产销200万辆以上，累计产销超过500万辆，整体技术水平保持与国际同步，形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业。

5 中国新能源汽车行业市场趋势

5.1 新能源汽车企业将由传统的产品制造价值链向产业链上下游延伸

传统汽车产业通常仅注重于提供不同性能的汽车产品，对产业链上下游的关注较低，消费者的个性化、多元化、定制化需求得不到满足。新能源汽车行业的代表企业特斯拉公司瞄准这一痛点，率先构建了“产品+服务+充电+运营”的生态闭环，从单纯提供产品的供应商转变为侧重于客户服务的服务商，可为消费者提供包括从汽车零部件、制造到销售、维修、充电以及二手车与租赁一体化服务（见图 5-1）。参考特斯拉公司的这一运营模式，中国新能源汽车行业正不断开展对生态链的建设，将重点放在构建可覆盖全产品周期的服务体系上，加快产品与周边服务的不断创新，由传统的产品制造价值链向产业链上下游延伸。

图 5-1 特斯拉公司覆盖新能源汽车全产业链



来源：头豹研究院编辑整理

5.2 新能源汽车逐渐向模块化生产演进

当前，新能源汽车的产业规模远不及传统燃油汽车的产业规模，且电池技术仍处于发展阶段，尚未取得突破，电池成本还存在较大下降空间。在针对中国新能源汽车行业进行的访谈调研中，有专家表示新能源汽车目前对降低生产成本的诉求极为强烈，大量新能源汽车制造企业开始引入模块化的生产方式以降低生产成本，新能源汽车模块化将成为未来中国新能源汽车发展的重要趋势之一。

以特斯拉公司为例，作为新能源汽车的标杆企业，特斯拉公司基于以 PACK 系统为核心

的平台化生产底层系统框架建立了属于自身的标准化生产模块,在提高生产效率的同时大大降低了成本,为 Model 3 电动汽车的量产和大众化提供了基础。对于电动汽车而言,模块化体现在建立电池电机电控、充电接口、通信协议、基础设施等行业标准后,每个模块可根据不同的需求进行堆砌组合,可提高零部件共享率、缩短车型的开发时间、降低生产成本及提高生产效率。

5.3 智能网联化是未来新能源汽车的主要发展方向

2015年9月,中国工信部组织众多行业专家、机构组织共同参与编写了《节能与新能源汽车技术路线图》,智能网联汽车技术路线图被纳入其中。该路线图中首次明确了智能网联汽车的发展目标及发展阶段,提出到2020年,初步形成智能网联汽车自主创新体系,同时开始启动智慧城市相关建设。其中,汽车DA(驾驶辅助)、PA(部分自动驾驶)、CA(有条件自动驾驶)系统新车装配率超过50%;到2025年,DA、PA新车装配率保持稳定,高度自动驾驶(HA)车辆新车装配率达到10%-20%;到2030年,基本建成智能网联汽车产业链与智慧交通体系。其中,汽车DA、PA、CA新车装配率达80%,PA、CA级新车装配率达25%,完全自动驾驶(FA)车辆新车装配率接近10%。

智能网联汽车的发展依赖于车辆/设施关键技术(环境感知技术、智能决策技术、控制执行技术)、信息交互关键技术(V2X通信技术、云平台与大数据技术、信息安全技术)及基础支撑技术(高精度地图、高精度定位、标准法规)的发展。当前新能源汽车在智能网联技术方面的发展速度已经超过传统燃油车,智能安全辅助驾驶功能已被加入到部分新能源汽车车型中,如特斯拉公司的AutoPilot、蔚来汽车的NIOPilot、小鹏汽车的XPilot。未来随着人们对安全驾驶以及驾驶舒适性要求的提高,智能安全服务驾驶功能在新能源汽车中的应用将会更加普及。

6 中国新能源汽车行业竞争格局

6.1 中国新能源汽车行业市场竞争格局

作为新兴产业，中国新能源汽车市场呈现出强劲的增长潜力，各类补贴政策和需求端的爆发性增长使得社会资本对新能源汽车市场的投资力度不断走高，形成了传统车企与新势力车企共同投资建设及相互竞争的格局。

传统车企以比亚迪、北汽新能源、上汽集团乘用车公司（以下简称“上汽乘用车”）、奇瑞新能源汽车技术有限公司（以下简称“奇瑞新能源”）、重庆长安汽车股份有限公司（以下简称“长安汽车”）等为主力，得益于成熟的上下游供应链体系优势，传统车企在新能源汽车销量上遥遥领先。根据全国乘联会数据，2018年，中国新能源汽车销量为125.6万辆，其中销量排名前十的车企合计已占据市场份额的64.7%，呈现出市场集中度较高的特点。其中比亚迪和北汽新能源在2018年的新能源乘用车销量上表现抢眼，实际销量分别约为24.8万辆和15.8万辆，市场占有率分别为19.7%和12.6%，均超过目标销量。而多数新势力车企由于缺乏生产基地及造车准入证，产品基本由传统车企代工，产品交付速度较慢，市场竞争力并不强。新势力车企中，蔚来汽车、小鹏汽车、奇点汽车及新特汽车等均已与传统车企签署了代工合作协议。

从2018年中国新能源汽车销量上来看，中国本土车企表现强势，外资车企在中国新能源汽车生产资质门槛的限制下，进入中国新能源汽车市场的时间较晚。但由于中国新能源汽车市场的巨大增长潜力，外资车企正在加快在中国市场的布局。2019年初，特斯拉公司在上海的超级工厂（一期）正式开工建设，这也是特斯拉公司在美国本土以外的地区建设的首个工厂，第一期工厂每年规划新能源汽车的产能为25万辆。在补贴政策的刺激下，中国新能源汽车以较为低廉的售价吸引了众多消费者。随着2019年以及2020年新能源汽车补贴

逐渐退坡之后，中国新能源市场将迎来首轮洗牌，依赖政府补贴的车企将面临较大的亏损压力，新势力车企的生存能力也将面临较大考验。

图 6-1 中国新能源乘用车销量前十名车企，2018 年

排名	车企名称	目标销量 (万辆)	实际销量 (辆)
1	比亚迪	20	247,811
2	北汽新能源	15	158,012
3	上汽乘用车	10	96,000
4	奇瑞新能源	10	90,537
5	长安汽车	8	42,410
6	众泰汽车	8	33,872
7	知豆汽车	8	15,336
8	江铃新能源	4	45,340
9	江淮汽车	5	63,671
10	广汽新能源	1.5	20,045

来源：全国乘联会，头豹研究院编辑整理

6.2 中国新能源汽车行业典型企业分析

6.2.1 小鹏汽车

6.2.1.1 企业概况

2014 年，小鹏汽车在广州成立，是广州橙行智动汽车科技有限公司旗下的互联网电动汽车品牌，创始人为何小鹏。小鹏汽车在硅谷、广州、北京、上海、肇庆、郑州等地建立了研发生产中心，员工数量超过 3,000 名，其中 70% 为研发人员。团队核心成员多为来自互联网与汽车等行业的知名企业。2016 年，小鹏汽车 Identity X (即 1.0) 正式发布。2017 年

6月，小鹏汽车完成A轮22亿元融资。2018年1月，小鹏汽车完成22亿元B轮融资，由阿里巴巴和IDG领投。2018年3月，小鹏汽车获得新能源汽车专用绿色牌照。

6.2.1.2 主营业务

2018年12月，小鹏G3正式上市，G3是一款纯电SUV，基础版官方零售价为227,800元人民币。G3采取的是纯电驱动方式，以电机、电池、电控为核心，电池能量密度接近150瓦时/公斤，其采用了液冷电池包能够更加有效解决电池升温问题。G3还配有车载智能系统，可通过语音、触控、APP等多种方式实现车辆控制。此外G3在自动辅助驾驶和多场景全自动泊车方面搭载了多达20个传感器，有12个超声波雷达、5个高清摄像头、3个毫米波雷达，对道路、车辆、行人、障碍物等进行精准识别，并反馈给智慧芯片，从而实现智能驾驶。

图 6-2 小鹏 G3 主要性能参数

电机	第二代永磁同步电机	0~100km/h加速时间 (s)	8.2
最大功率 (kW)	145	电池组	三元锂电池组
最大扭矩 (N·m)	300	电池容量(kWh)	47.1
驱动方式	前置前驱	交流慢充时间 (充至80%)	≤3.9h
0~50km/h加速时间 (s)	3.7	直流快充时间 (充至80%)	≤0.62h

来源：头豹研究院编辑整理

6.2.1.3 竞争优势

➤ 技术优势

小鹏汽车团队成员90%以上为技术人员，主要来自于宝马、兰博基尼、福特、广汽等

知名整车与大型零部件公司，以及阿里巴巴、腾讯、三星、华为等知名互联网科技公司。此外，前特斯拉公司技术专家谷俊丽出任小鹏汽车自动驾驶业务副总裁，将领导小鹏汽车自动驾驶软件的研发。从团队成员配置上来看，小鹏汽车具备较强的技术优势，是实现汽车量产的关键。

➤ 汽车交付优势

小鹏汽车目前在市场中的竞争优势主要在于其具备了完整的供应链与大规模的生产交付能力。2017年10月12日，小鹏汽车正式宣布与郑州海马汽车进行战略合作，汽车交付数量大幅提升。同时小鹏汽车还成为了中国互联网造车新势力中首家产品取得国家工信部产品公告的互联网汽车公司，在中国互联网造车企业的造车进度方面名列第一。

6.2.2 浙江合众新能源汽车有限公司

6.2.2.1 企业概况

浙江合众新能源汽车有限公司（以下简称“合众汽车”）于2014年10月在浙江省桐乡成立，总投资额已超过70亿元人民币。2016年5月，合众汽车第一款整车试制下线。合众汽车于2017年4月和2018年5月分别获得中国发改委核准整车生产资质及中国工信部生产资质，也是中国第七家获得双资质的车企。合众汽车旗下首款车型哪吒N01已于2018年11月在广州车展正式上市，合众汽车第二款概念车Eureka 02(EPX1)也已于2019年4月在上海车展上正式开启预售。

6.2.2.2 主营业务

合众汽车计划到2020年年底将推出三款不同类型和不同级别的车型，其中基于HPA紧凑型平台车型的哪吒N01已于2018年11月上市，基于HPC中大型平台所开发的合众

U 计划于 2019 年第四季度上市，基于 HPA 平台的后续车型 Eurake 02(EPX1)将在 2020 年推出。此外，合众汽车还计划在 2021 年和 2022 年连续推出合众 V 与 EPX2 两款新车以覆盖 A0-A+级主流汽车市场。合众汽车目前推出的车型哪吒 N01 最大续航里程为 380 公里，电池快充 80%耗时 30 分钟，50 公里加速不超过 4.9 秒。此外，哪吒 N01 还配备了 10.1 寸智控屏幕、全景倒车影像、AI 智能语音交互及车辆远程控制等功能。

6.2.2.3 竞争优势

➤ 研发优势

合众汽车在全球多地设立了研发、设计、生产中心。在中国布局方面，合众汽车在北京拥有一个设计中心、在上海与嘉兴拥有两个研发中心、在桐乡与宜春拥有两个智慧工厂。在海外布局方面，合众汽车在美国硅谷成立了智能驾驶研发中心，同时正在德国筹建工程与技术中心及在意大利都灵筹建设计中心。合众汽车核心团队领头人拥有多年的新能源汽车整车研发管理经验和整车项目管理经验，有利于新能源车辆核心关键技术尽快实现突破。

➤ 整车制造优势

在整车制造方面，合众汽车致力于打造智能工厂以提高整车制造工艺技术和最终产品质量。合众汽车在其五大工艺车间（冲压车间、焊装车间、涂装车间、总装车间、PACK 线）均使用了国际先进的制造装备，有利于提升整车制造的工作效率。在管理体系建设方面，合众汽车建立了 ERP 与 MES 等信息化系统，可实时部署生产任务。

6.2.3 威马汽车

6.2.3.1 企业概况

威马汽车成立于 2015 年，创始人为沈晖。威马汽车在德国设立了研发团队，员工分布

在德国、北京、上海、成都、温州等地。2018年4月，威马汽车在北京车展上发布首款纯电SUV威马EX5以及威马EX6 Concept、威马EX5 Pro、Isdera Commendatore GT另外三款首发车型。2019年3月，威马汽车完成30亿元人民币的C轮融资。截至2019年4月，威马汽车的员工数量在3,500左右，并计划在年内将人数提高到5,000人。

6.2.3.2 主营业务

威马汽车目前在售的两款车型分别为威马EX5以及威马EX5 Pro。威马EX5搭载了L2级别的智能驾驶辅助系统，能够实现车道内自主行驶以及自动过弯。此外，威马EX5还搭载了Living Motion三电系统，续航里程最高可达到460公里；EX5 Pro在普通版EX5基础上增加了空气套件，将风阻系数降低到了0.28。从外观上来看，EX5 Pro增加了跑车设计，包括运动配色、运动LED装饰灯带及19寸低风阻轮毂，视觉效果更加突出。

6.2.3.3 竞争优势

➤ 人才优势

威马汽车的创始人沈晖为前浙江吉利控股集团副总裁、沃尔沃汽车全球高级副总裁兼中国区董事长，在传统整车制造行业拥有多年管理经验。其他的团队核心成员均来自于传统造车企如大众汽车、宾利汽车以及劳斯莱斯并担任重要职位。威马汽车团队主要研发人员拥有多年的汽车行业经验，产品设计经验丰富，有利于加快对新能源汽车的研发、设计和生产进度。

➤ 资金优势

新能源汽车的研发、设计及生产对资金需求量较大，稳定的现金流对新车的研发及渠道的提升大有益处。2019年3月，威马汽车完成30亿元人民币的C轮融资，累计融资金额

接近 230 亿元人民币。相比其他新势力车企，威马汽车的累计融资金额数量大，有利于继续加大新车开发以及加快自有工厂的建设进程。

头豹研究院简介

- 头豹研究院是中国大陆地区首家 B2B 模式人工智能技术的互联网商业咨询平台，已形成集行业研究、政企咨询、产业规划、会展会议行业服务等业务为一体的一站式行业服务体系，整合多方资源，致力于为用户提供最专业、最完整、最省时的行业和企业数据库服务，帮助用户实现知识共建，产权共享
- 公司致力于以优质商业资源共享为基础，利用大数据、区块链和人工智能等技术，围绕产业焦点、热点问题，基于丰富案例和海量数据，通过开放合作的研究平台，汇集各界智慧，推动产业健康、有序、可持续发展



四大核心服务：

企业服务

为企业提供定制化报告服务、管理咨询、战略调整等服务

云研究院服务

提供行业分析师外派驻场服务，平台数据库、报告库及内部研究团队提供技术支持服务

行业排名、展会宣传

行业峰会策划、奖项评选、行业白皮书等服务

园区规划、产业规划

地方产业规划，园区企业孵化服务



报告阅读渠道

头豹科技创新网 —— www.leadleo.com PC端阅读全行业、千本研报



头豹小程序 —— 微信小程序搜索“头豹”、手机扫上方二维码阅读研报

添加右侧头豹研究院分析师微信，邀您进入行研报告分享交流微信群



图说



表说



专家说



数说

详情请咨询



客服电话

400-072-5588



上海

王先生：13611634866

李女士：13061967127



南京

杨先生：13120628075

唐先生：18014813521



深圳

郭先生：15121067239

李先生：18916233114