

中国电动汽车零部件产业

~外资企业进入中国市场，本土企业通过提升技术实力应对~

● 规格：A4、约320页

● 价格：16,800元(含国内邮资)

● 发刊：2018年12月

- ☆ 分析持续增长的中国电动汽车零部件产业的现状，展望今后的发展趋势！！
- ☆ 整理汽车制造商的电动汽车零部件采购关系，对合作关系进行详细报道！！
- ☆ 介绍电池、电池管理系统、电机等各零部件的主要供应商，梳理其竞争关系！！
- ☆ 对国内外主要供应商的电动汽车零部件相关动向进行汇总整理，分析其事业战略！！



中国电动汽车(PHEV+EV+FCEV+HEV)的产量，由于多个城市的限牌规定以及中央、地方政府的补贴政策，从2010年的6,763辆迅速增加到2017年的962,965辆。中国政府将电动汽车作为中国汽车产业面向国际化发展的最重要领域并推进其发展，发布了新能源汽车(PHEV+EV+FCEV)的市场规模2020年达到200万辆、2025年达到700万辆的目标。

伴随中国电动汽车市场的扩大，相关零部件的需求也迅速增加。技术水平也获得显著的提高，例如电动汽车的核心零部件锂离子电池，从电池组的平均能量密度值推移(参照左下图表)来看，2018年NMC(镍锰钴)的平均能量密度将超过130Wh/kg。另外，中国大型电池企业宁德时代已超过松下，成为世界最大的驱动电池制造商，近年也加快了进入欧洲等市场的步伐。本土系供应商在追赶技术领先的外资系供应商的同时，也在致力于扩大对外资整车企业的零部件配套。

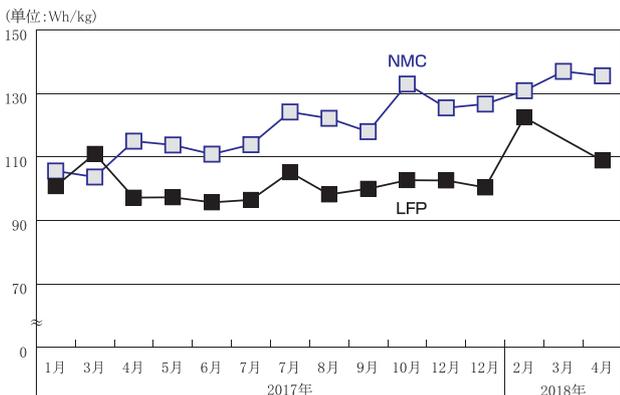
另外，关于电动汽车的性能，从新能源汽车目录中EV乘用车的每百公里续航里程的耗电量的平均值(参照右下图表)来看，续航里程增加的同时耗电量在下降，新能源汽车性能正在不断提高。由于这两个方面与电池能量密度的提高、车身的轻量化、电机性能息息相关，已成为今后零部件供应商更应该关注的课题。在该领域，多家本土系供应商选择通过与外资企业的合作来弥补技术差距，从而实现电动汽车零部件技术竞争力的提高。而外资系供应商则通过与本土系的合作进入中国市场，因此各企业积极开展技术合作。为了在快速发展的中国电动汽车零部件市场竞争中脱颖而出，有必要尽早掌握各供应商动向并分析其未来的趋势。

在本调查报告中，对中国电动汽车零部件产业供应商的近期动向进行汇总整理，分析其事业战略。详细阐述了复杂的合作动向，梳理了竞争关系。并对今后的发展趋势和市场未来进行了预测。

【中国EV乘用车相关的最新动向】

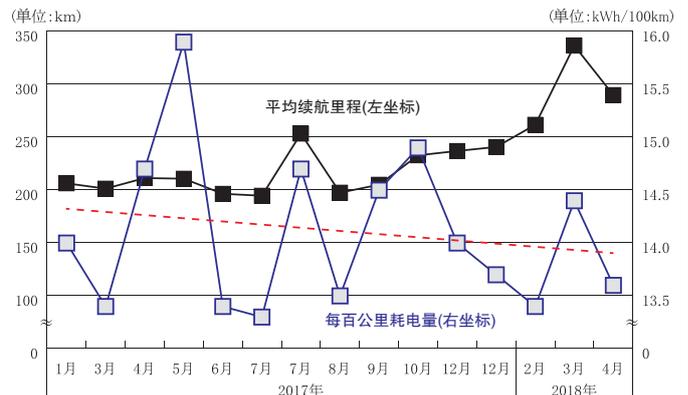
电池组的能量密度平均值推移

《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》(简称：新能源汽车目录)中EV乘用车搭载的LFP(磷酸铁锂)/NMC(镍锰钴)电池组的能量密度平均值推移。根据2018年2月中国政府发布的新能源汽车补贴标准，100%补贴标准范围从90~120Wh/kg提高到120~140Wh/kg，预计今后NMC将成为新能源汽车电池的主流。



每百公里平均续航里程的耗电量的平均值推移

新能源汽车目录中EV乘用车的每百公里续航里程的耗电量的平均值推移图。从其推移趋势来看，EV乘用车的续航里程平均值上升的同时，每百公里的耗电量的平均值下降，这2个方面的改善关系到电池能量密度的提高、车身的轻量化、电机性能，这些也将成为零部件供应商今后研究的课题。



注：2017年7月与12月各发布2次。2017年2月、2018年1月未发布。2018年2月的LFP能量密度值未发布。

(FOURIN制作)

目录

特辑

中国电动汽车零部件产业的现状与未来

- 中国政府支持新能源汽车产业的发展，电动汽车零部件的需求扩大成为必然 -
- 伴随电池能量密度的提高，轻量化以及逆变器、电机等的效率改善成为课题 -

概述 伴随电动汽车市场的扩大，电动汽车零部件产业的竞争日益激化
为了对抗外资企业，中国政府加快培育优秀的零部件企业

第1章 中国电动汽车零部件产业的现状与未来

- ◇ 电动汽车零部件分领域的政府支持政策
- ◇ 电动汽车零部件分领域的配套状况
- ◇ 机电一体化系统
- ◇ 动力电池产业趋势(从材料、价格方面分析)

第2章 电动汽车各主要零部件的事业动向

- 2-1 电池单体、电池组、电池冷却系统
- 2-2 电池管理系统
- 2-3 车载充电机
- 2-4 车载充电插座、充电枪
- 2-5 驱动电机
- 2-6 磁体
- 2-7 PCU
- 2-8 旋转变压器
- 2-9 电动空调·压缩机
- 2-10 DCDC转换器
- 2-11 电动水泵
- 2-12 高压电缆·线束
- 2-13 电容器
- 2-14 12V ISS 48V系统用电池
- 2-15 减速器

第3章 汽车制造商的电动零部件采购战略

- 3-1 欧系汽车制造商(大众、标致雪铁龙、戴姆勒、宝马)
- 3-2 美系汽车制造商(通用、福特)
- 3-3 日系汽车制造商(丰田、本田、日产)
- 3-4 韩系汽车制造商(现代、起亚)
- 3-5 中系汽车制造商(比亚迪、奇瑞、吉利、长城、上汽、一汽、东风)

第4章 电动汽车零部件供应商的事业动向(红色为外资系企业)

- < 驱动电池 >
- 4-1 比亚迪
- 4-2 宁德时代
- 4-3 贝特瑞新能源材料
- 4-4 国轩高科
- 4-5 科力远
- 4-6 天津力神
- 4-7 北京国能电池
- 4-8 深圳沃特玛电池
- 4-9 银隆
- 4-10 万向集团/A123
- 4-11 中航锂电(洛阳)
- 4-12 比克电池
- 4-13 捷威动力
- 4-14 中信国安盟固利动力科技
- 4-15 孚能科技
- 4-16 微宏动力
- 4-17 三星SDI/LG Chem/SK Innovation
- 4-18 松下
- < 电池管理系统 >
- 4-19 华霆动力
- 4-20 科列技术
- 4-21 均胜电子
- 4-22 亿能电子
- < 车载充电机 >
- 4-23 富特科技
- 4-24 深圳欣锐科技
- 4-25 铁城信息
- 4-26 得润电子
- 4-27 维谛技术
- < 电机 >
- 4-28 浦项
- 4-29 大洋电机(包括上海电驱动)
- 4-30 大地和电气
- 4-31 方正电机
- 4-32 精进电动
- 4-33 巨一自动化
- 4-34 法雷奥
- 4-35 博格华纳·雷米
- 4-36 采埃孚
- 4-37 麦格纳/格特拉克
- 4-38 博世
- < PCU、DCDC转换器 >
- 4-39 汇川技术
- 4-40 德尔福
- 4-41 大陆集团
- 4-42 英飞凌科技
- 4-43 电装
- 4-44 日立汽车系统
- < 磁体 >
- 4-45 中科三环
- 4-46 正海磁材
- < 其他零部件 >
- 4-47 奥特佳
- 4-48 住友电气工业
- 4-49 三井高科技
- 4-50 宁波震裕科技
- 4-51 格劳博(机床)

(具体内容及制造商等有可能增加或调整。)

