

深度推算：比亚迪元plus成本95万，卖11万，大批量经销商亏本

来源：谢志成 发布时间：2025-11-14 12:05:18

比亚迪元PLUS(图片|配置|询价)，是比亚迪推出的一款最成功的车型，一经推出就获得了巨大的销量订单，获得了消费者的广泛认可，全国销售总量突破100万辆以上，是比亚迪主要的销售车型；该款车型以其非凡的性价比闯荡中国，老百姓口中的口碑也是津津乐道，我们今天就深度拆解该款车型的生产成本；需要强调的是，汽车制造商的精确成本是高度商业机密，我们无法获得确切数字。以下推算基于公开信息、行业平均数据、零部件拆解分析和合理的假设，旨在提供一个相对可靠的成本结构框架和估算范围。

元plus



核心结论：估算范围

根据目前行业分析和零部件成本推算，一辆比亚迪元PLUS（以续航510km的旗舰型为参考）的生产成本大约在8.5万 - 10.5万元人民币之间。

这个成本会因具体配置、生产规模、原材料价格波动和垂直整合程度而动态变化。我们取一个中间值 9.5万元 作为下文详细拆解的基准。

详细成本拆解分析

我们将一辆整车的生产成本分为以下几个主要部分：

1. 动力电池系统（成本核心）

这是电动车最昂贵的部分，约占生产成本的 35% - 45%。

电池类型与容量：元PLUS主要使用比亚迪自家的磷酸铁锂“刀片电池”，容量为60.48kWh。

行业电芯成本：近年来，磷酸铁锂电芯的采购成本持续下降。根据市场数据，2024年初，电池级磷酸铁锂电芯的Pack成本（含结构件、BMS等）大约在 0.4 - 0.5元/Wh 区间。比亚迪

优势：由于比亚迪自研自产电芯和Pack，其内部结算成本可能低于外部采购价。我们取一个保守的中间值 0.45元/Wh 进行计算。成本计算： $60.48\text{kWh} \times 1000 \times 0.45\text{元/Wh} = \sim 27,200\text{元}$ 。

结论：仅电池系统一项，成本就约为2.7万元。

2. 车身、底盘及内外饰（白车身+行走机构）

这部分是传统汽车的基础，约占生产成本的 25% - 30%。

车身：包括钢材、铝合金等金属材料的冲压、焊接和涂装成本。元PLUS使用了不少高强度钢，车身结构成本不低。底盘：包括前麦弗逊、后多连杆的独立悬挂系统、副车架、转向系统、

制动系统（可能不含博世IPB，但基础功能齐全）、车轮和轮胎等。内外饰：包括仪表板、座椅（可能是人造革/织物混合）、门板、方向盘、空调系统、玻璃、车灯等。成本估算：

这部分零部件数量繁多，涉及大量模具、装配和供应链管理。综合估算，成本大约在 2.5万 - 3万元。

3. 电驱动系统（三合一/八合一）

除了电池，这是电动车的另一核心系统，约占生产成本的 10% - 15%。

技术优势：元PLUS搭载了比亚迪高度集成的“八合一”电动力总成，将驱动电机、电机控制器、减速器、车载充电器、直流变换器、电池管理器、高压配电箱和整车控制器集成在一起，

极大地节省了空间、线束和成本。成本构成：包括永磁同步电机、SiC（碳化硅）或IGBT电控模块、以及精密的齿轮箱。成本估算：得益于高度的集成化和自产能力，这套系统的成本

可以得到很好控制。估算成本约为 1.0万 - 1.5万元。

4. 电子电气架构与智能座舱

包括车辆的所有“智能化”部件，约占生产成本的 10% - 15%。

内容：智能座舱：自适应旋转悬浮Pad（12.8寸/15.6寸）、DiLink智能网联系统、音响系统、

全液晶仪表盘。控制器：各类ECU（电子控制单元），用于控制车身、网关、空调等。传感器：

摄像头（用于360度全景影像）、超声波雷达等。成本估算：虽然屏幕尺寸大，但很多芯片和方案已非常成熟，比亚迪也有规模采购优势。这部分成本估算为 1.0万 - 1.5万

元。

5. 其他成本直接人工成本：生产线工人的工资、福利。自动化程度越高，这部分成本

占比越低。估算约为 2000 - 4000元。制造费用：包括生产线的折旧、能耗、厂房租金/折旧、维护费用等。这是固定成本的分摊，与产量强相关。估算约为 3000 - 5000元。研发费用分摊：将车型的研发投入平摊到每一辆售出的车上。元PLUS作为e平台3.0的全球车型，销量巨大，单车的研发分摊成本被大幅稀释。估算约为 2000 - 4000元。成本汇总表（以中间值估算）

成本项目

估算成本（元）

占总成本比例

备注

动力电池系统

27,200

~ 28.6%

基于0.45元/Wh的60.48kWh电池包

车身、底盘、内外饰

27,500

~ 28.9%

涵盖白车身、悬挂、制动、座椅、空调等

电驱动系统

12,500

~ 13.2%

高度集成的八合一系统

电子电气与智能座舱

12,500

~ 13.2%

中控大屏、仪表、控制器、传感器等

直接人工与制造费用

7,000

~ 7.4%

人工、能耗、设备折旧等

研发费用分摊

3,000

~ 3.2%

基于巨大销量基础的分摊

其他（线束、管路等）

5,300

~ 5.6%

全车线束、各种管路、液体等

合计生产成本

95,000

100%

影响成本的关键因素与分析垂直整合（比亚迪的核心优势）：比亚迪自产电池、电机、电控、甚至大部分芯片（如IGBT/SiC）。这避免了供应商的利润加成，对成本有极强的控制力。这是其他很多车企无法比拟的优势。规模效应：元PLUS是全球热销车型，巨大的生产规模可以摊薄研发、模具和固定制造成本，使单车成本进一步降低。原材料价格波动：锂、钴、镍等金属价格直接影响电池成本。虽然近期价格有所回落，但仍是成本中最大的变量。配置差异：低配车型可能使用较小的电池（但元PLUS国内版统一了电池容量）、较小的屏幕、fewer舒适性配置，其生产成本会显著低于高配车型。生产成本 vs. 终端售价

以元PLUS旗舰型国内指导价约14万元为例：

生产成本：~ 9.5万元毛利：~ 4.5万元（这里指的是“毛利润”）其他费用：毛利润还需要覆盖：研发费用（总部）销售、管理、行政费用市场营销和广告费用运输和物流费用税费（增值税、企业所得税等）

扣除所有这些费用后，才是企业的净利润。因此，看到生产成本和售价之间的差价，不能简单地认为是厂家的利润。

总结：通过以上推算，比亚迪元PLUS凭借其强大的垂直整合能力和规模效应，成功地将一台主流A级SUV的生产成本控制在了10万元以内，这为其在市场上提供了极具竞争力的定价空间和盈利能力。

HTML版本： [深度推算：比亚迪元plus成本95万，卖11万，大批量经销商亏本](#)