

2022 中国城市

新能源汽车发展指数

CHINESE CITIES NEW ENERGY VEHICLE DEVELOPMENT INDEX



汽车之家研究院
AUTOHOME RESEARCH INSTITUTE



21世纪新汽车研究院
21ST CENTURY NEW AUTOMOBILE RESEARCH INSTITUTE

汽车之家
看车·买车·用车

21世纪经济报道
21ST CENTURY BUSINESS HERALD

每日免费获取报告

- 1、每日微信群内分享**7+**最新重磅报告；
- 2、每日分享当日**华尔街日报**、金融时报；
- 3、每周分享**经济学人**
- 4、行研报告均为公开版，权利归原作者所有，起点财经仅分发做内部学习。

扫一扫二维码

关注公众号

回复：**研究报告**

加入“起点财经”微信群。。



CONTENTS

目录

1 <<< 中国新能源市场发展现状

中国新能源汽车发展因素判断	02
中国新能源汽车重点产业政策	03
中国新能源汽车产品供给变化	04
中国新能源汽车消费族群变化	05
中国新能源市场区域发展差异	06

2 <<< 指数体系说明及城市选取

城市新能源汽车发展指数评价体系	08
城市选取原则及15城选取结果	09

3



15城新能源汽车发展指数

新能源汽车发展指数	11
新能源汽车产业指数	27
新能源汽车消费指数	38

4



结语

城市新能源汽车发展驱动力	50
--------------	----



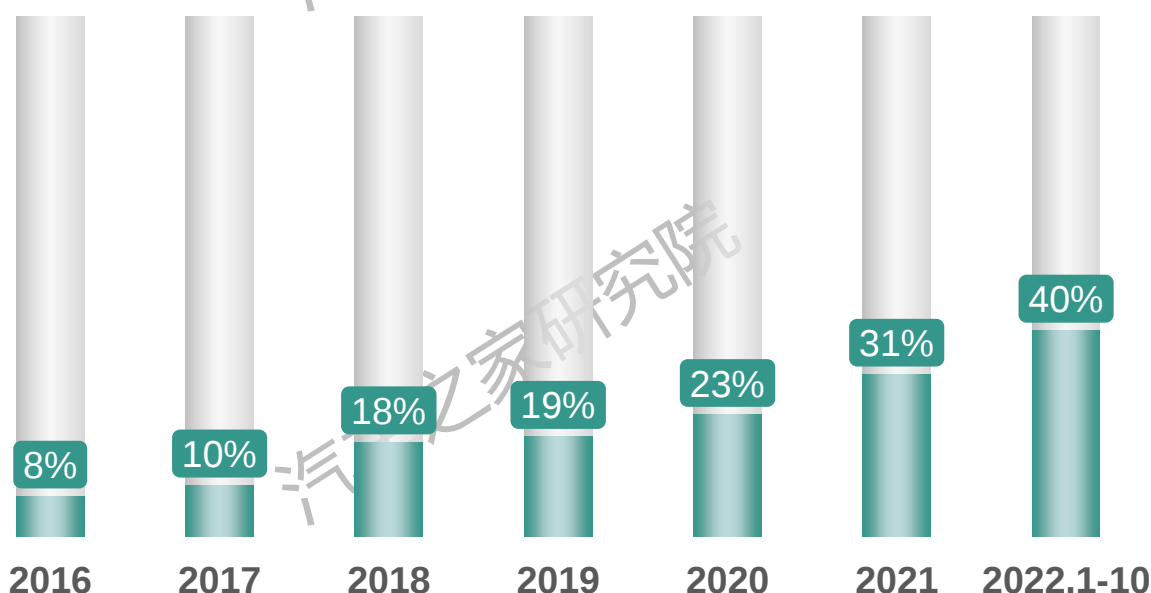
中国新能源市场发展现状

中国新能源汽车发展因素判断	02
中国新能源汽车重点产业政策	03
中国新能源汽车产品供给变化	04
中国新能源汽车消费族群变化	05
中国新能源市场区域发展差异	06

新能源市场关注度不断提升，高关注转化为高销量 推动发展的核心要素正从政策转向供给，消费欲望也在增长

- 从汽车之家关注度来看，新能源关注度快速增长，至2022年占比已高达40%；
- 影响新能源市场发展的核心要素主要为政策、供给和消费欲望。近年来伴随政策的退坡，产品供给逐渐取代政策因素，成为推动新能源市场快速发展的关键因素，同时消费者对新能源产品的接受度不断提升，消费欲望增长。

2016年至2022年汽车之家新能源关注占比

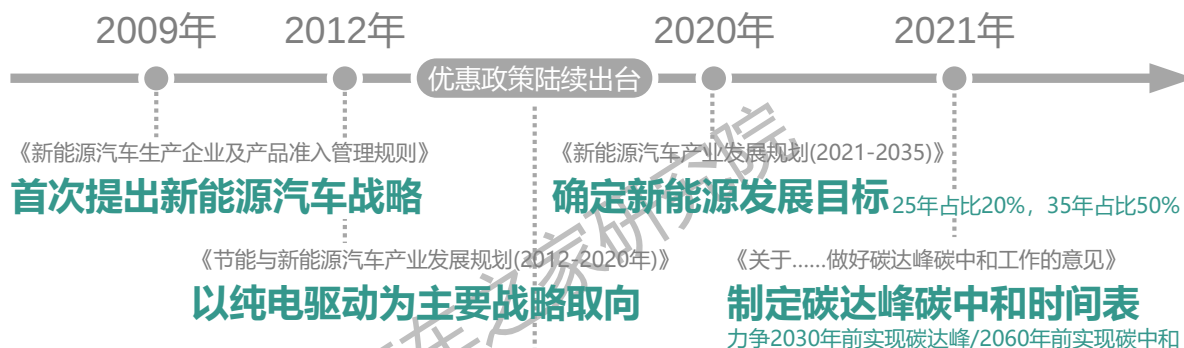


*新能源关注占比是指在汽车之家关注新能源车系相关内容的用户人数占汽车之家全部用户人数的比例。

各项优惠政策持续退坡，对消费和供给的影响逐渐衰减

- 自2009年首次提出新能源汽车战略以来，新能源汽车产业发展方向始终坚定不移、贯彻始终。《新能源汽车产业发展规划(2021-2035)》提出的发展目标也预示了未来10~15年间新能源汽车高速增长的良好预期。
- 与此同时，新能源优惠政策在不断退坡。2022年消费端的新能源补贴政策下滑30%，2023年面临全面取消；供给侧的双积分政策也在持续递减。政策对消费和供给的影响逐渐衰减。

新能源汽车重点产业政策发布时间表



消费侧

• 新能源汽车补贴政策 (非公共) 2015年全国推广

单位: 万元

分类	2020	2021	2022	2023
纯电动	250Km≤R < 300Km	0.9	取消	
	300Km≤R < 400Km	1.62	下滑20% 1.30	0.91 拟取消
	R≥400Km	2.25	下滑30% 1.80	1.26 拟取消
插电混动(含增程)	R≥43Km (WLTC)	0.85	0.68	0.48 拟取消

• 免征购置税优惠政策 2014年出台

2014年 —— 延续至2023年, 2024年拟取消 —— X 2024年

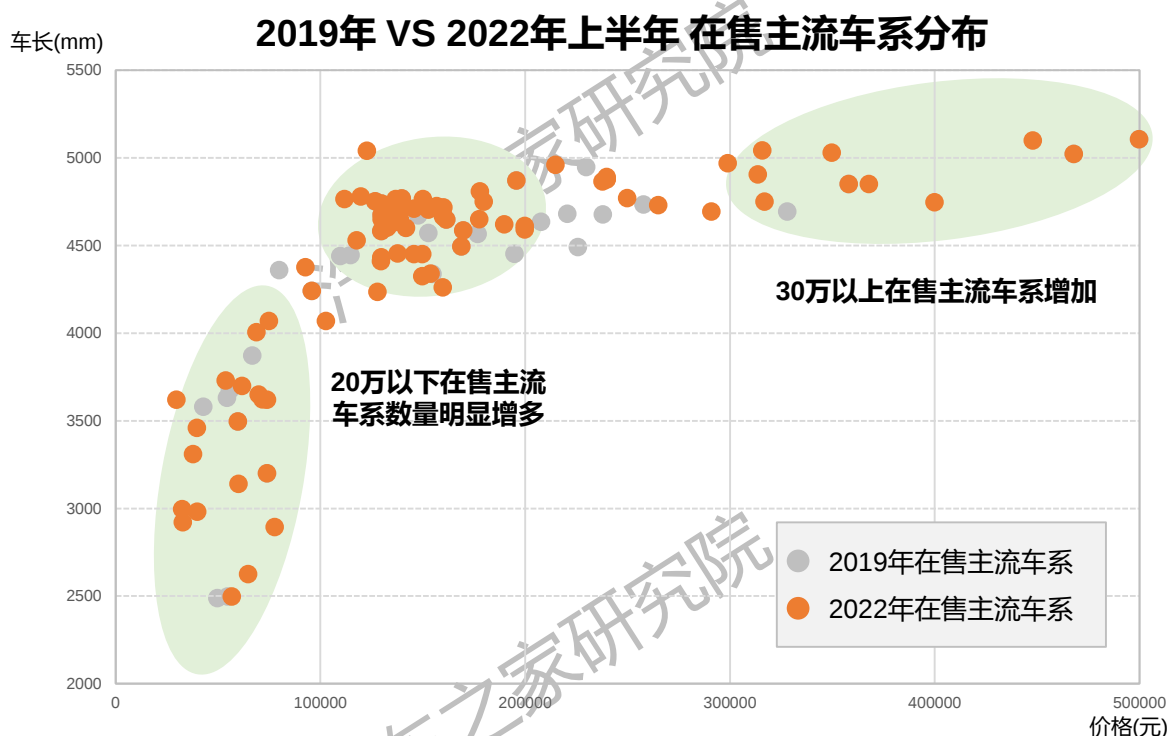
供给侧

• 双积分政策 2018年出台

分类	2020	2021	2022	2023	2024	2025
纯电动	100Km≤R < 150Km	2	1		0.6	
	R≥150Km	0.012*R+0.8 上限5分	0.0056*R+0.4 上限3.4分	下滑~40%	0.0034*R+0.2 上限2.3分	
	按续航500Km测算	5	3.2		1.9	
插电混动(含增程)	R≥43Km (WLTC)	2	1.6		1	

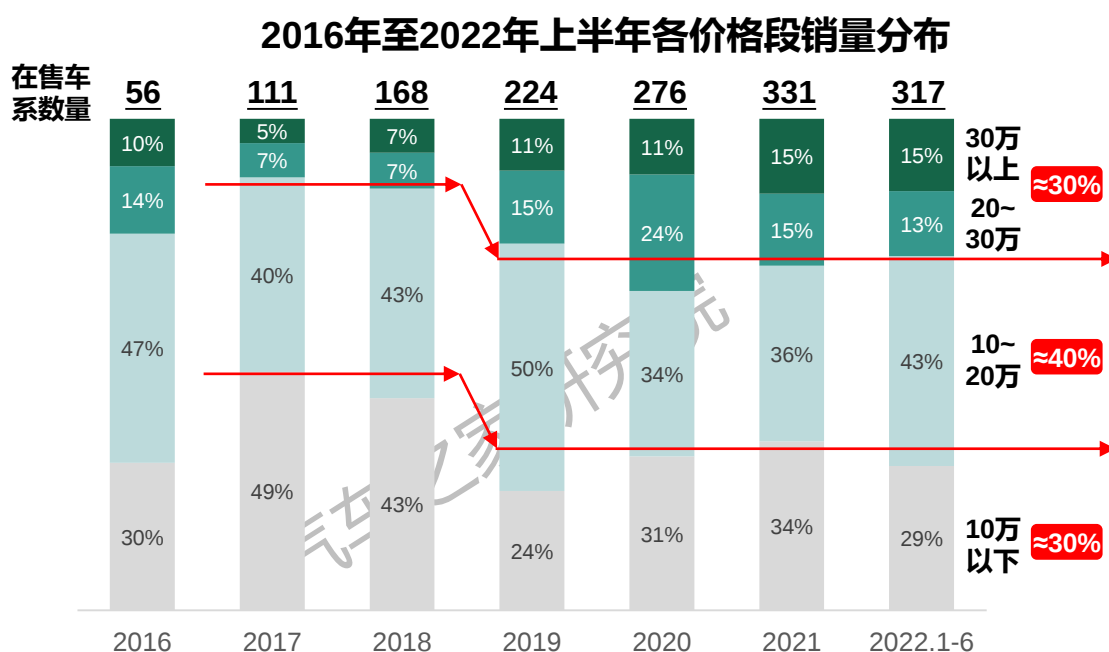
新能源产品加速供给，每年增加约50款新车 中高端产品竞争力增加，市场份额扩张，纺锤形市场初成型

- 2016年~2021年，伴随技术的不断创新，新能源市场以每年增加50款新车的速度不断丰富产品供给。其中，20万以下和30万以上市场，在售主流车系明显增多，产品竞争力增强。



注：主流车系是指月均销量>500台的车系，销量来源为上险量，价格以最低指导价为基准

- 从销量分布来看，新能源高、中、低端市场份额基本形成“343”分布，纺锤形市场基本形成，更加向需求靠拢。10~20万价格区间成为新能源市场消费主力，走向主流大众汽车消费市场。



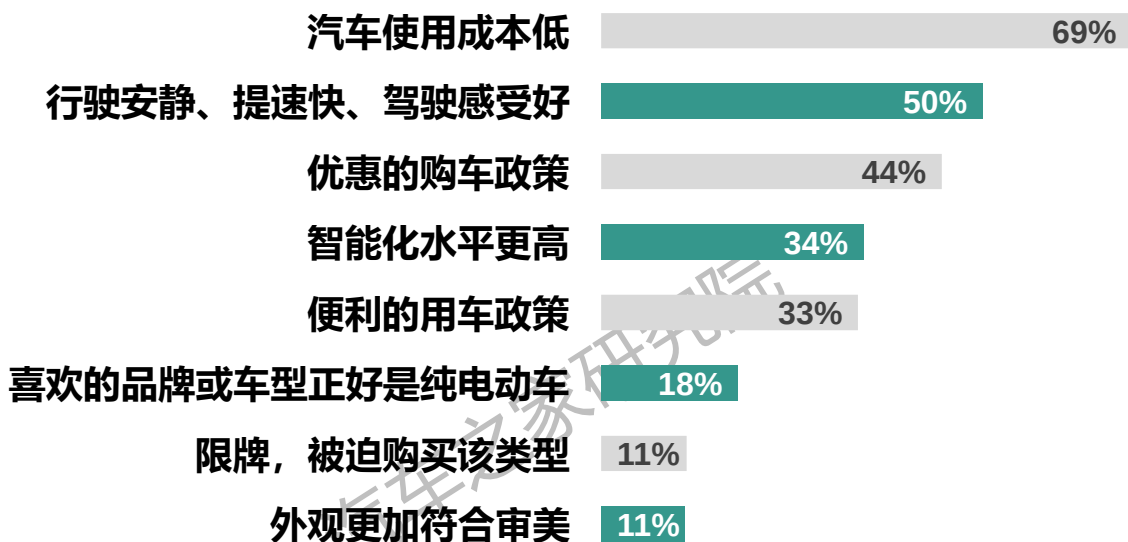
新能源消费族群由尝鲜族向大众消费者渗透，选车过程更理性 驾驶感和智能化成为产生新能源消费欲望的关键动因

- 2021年以前，大部分新能源消费者由于限购等政策因素考虑购买新能源车型，而真正从需求出发产生购买欲望的是高收入精英阶层尝鲜族。
- 自2021年起，新能源市场渗透率快速攀升、逼近30%，新能源消费市场也从早期阶段跃升为主流市场，消费族群向大众消费者渗透，回归实用主义和均衡考量；购买考量因素中，与产品强相关的驾驶感和智能化水平成为促进购买欲望的关键因素。



新能源用户选择新能源车型的原因

N=3620



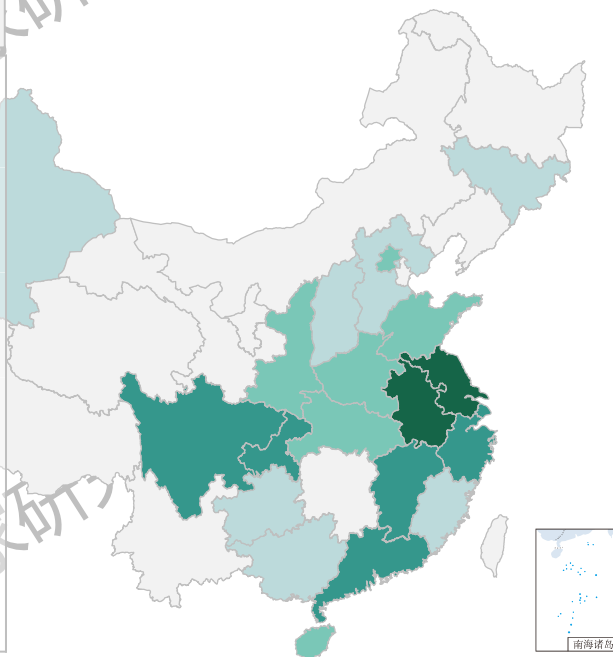
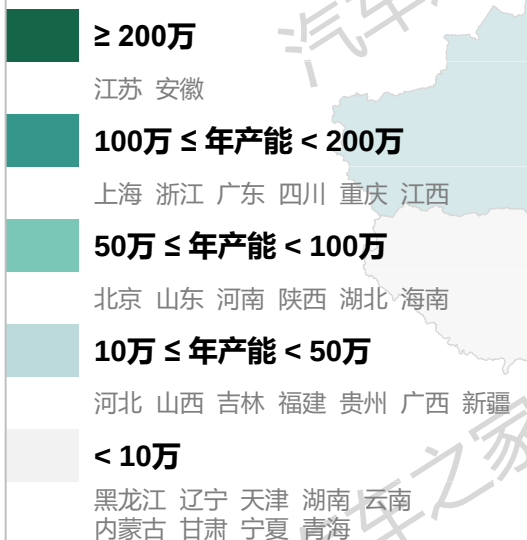
数据来源：汽车之家大数据，汽车之家研究院2022年新能源用户调研

但新能源市场区域间发展差异巨大，产、销分布明显不均衡 影响各个地区新能源发展的因素多样

- 整车工厂会围绕厂商总部所在地设置，同时考虑当地政策、运输物流便利性、人力物力成本等多重因素，故产能多集中在长三角和成渝地区。
- 而消费的影响因素更为多样，目前来看，新能源汽车消费在长三角、珠三角普及程度更高，同时河南、安徽等人口大省也是消费主力。

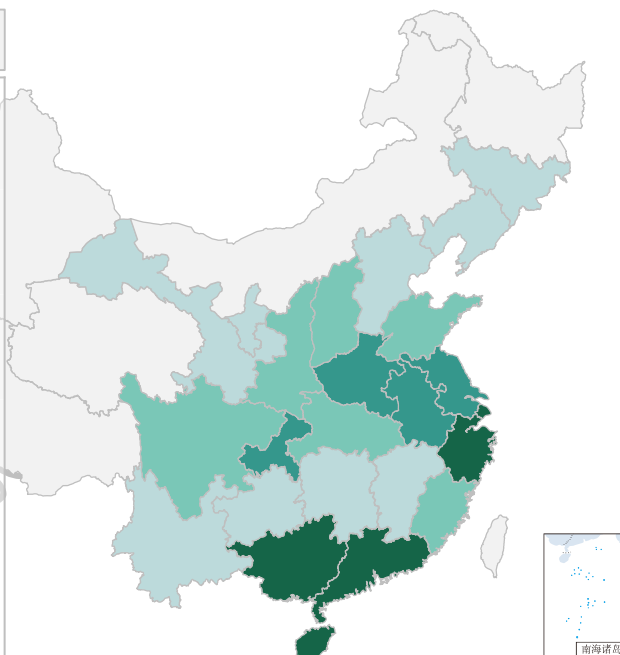
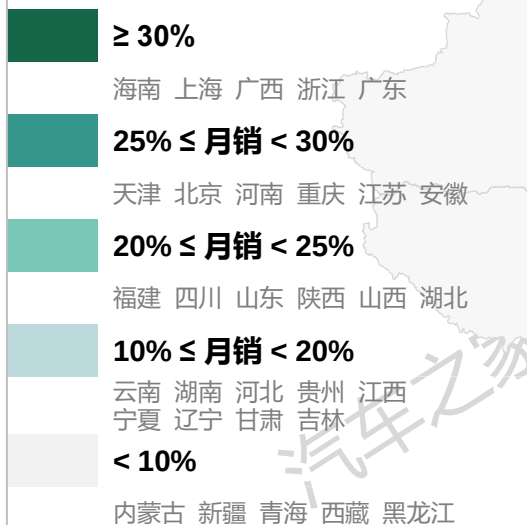
新能源乘用车产能分布

2022年规划年产能 (部分产能与燃油车共用)



新能源乘用车销量渗透率

2022年1~9月新能源销量渗透率



数据来源：产能公开资料，上险量，汽车之家研究院整理



指数体系说明及城市选取

城市新能源汽车发展指数评价体系	08
城市选取原则及15城选取结果	09

影响城市新能源汽车发展的因素是多方面的，通过观察城市产业端布局 and 消费端特性，我们得以发现不同城市在新能源汽车发展方面的高光或隐疾。

基于此切入点，汽车之家研究院联合21世纪新汽车研究院推出“城市新能源汽车发展指数”，该指数是一套以产业指数和消费指数为核心，衡量城市“新能源汽车发展”的评价体系。



依以下三因素选取城市：

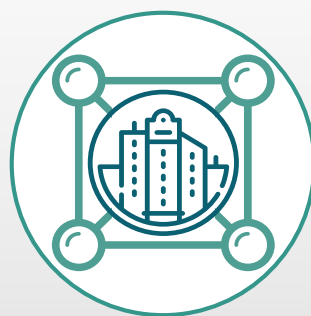
产业布局



新能源销量



城市影响力



15城选取结果（按首字母顺序排序）：

北京

成都

重庆

广州

合肥

杭州

柳州

青岛

上海

深圳

苏州

天津

武汉

西安

郑州



15城新能源汽车发展指数

新能源汽车发展指数	11
新能源汽车产业指数	27
新能源汽车消费指数	38

2022中国城市新能源汽车发展指数榜



排名	城市	总分
4	北京	64.2
5	武汉	60.5
6	重庆	58.1
7	合肥	56.3
8	成都	54.6
9	杭州	54.1
10	柳州	54.0
11	苏州	50.4
12	天津	46.8
13	西安	45.0
14	青岛	45.0
15	郑州	43.6

数据说明：总分包含产业指数和消费指数

15城新能源指数表现

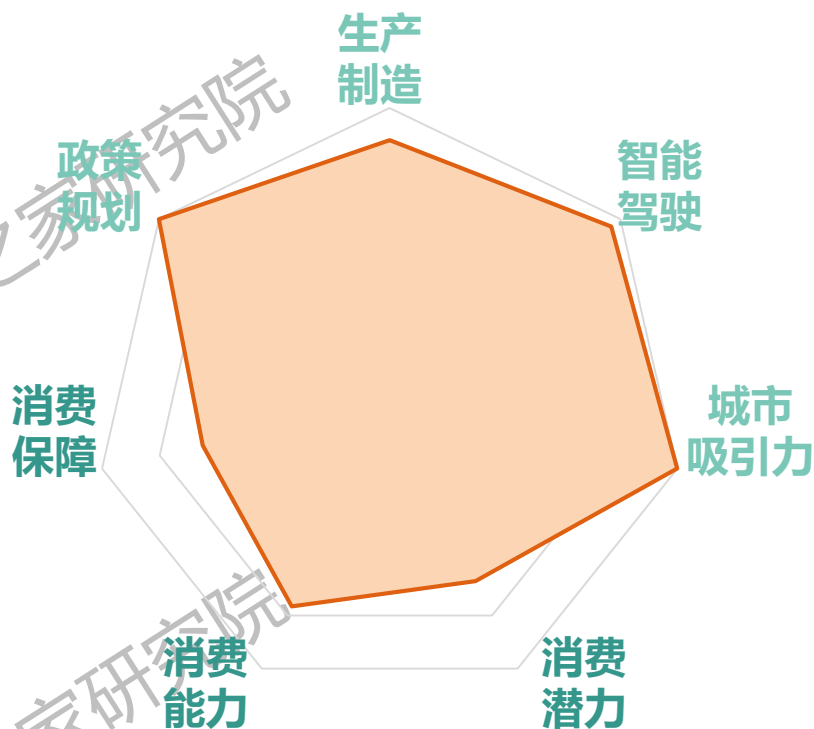
上海

排名 **第1**新能源指数 **82.3**

产业指数

93.2

消费指数

71.4

产业表现

- **产量全国第一**
 - 2021年，中国每生产六辆新能源车，就有一辆来自上海；
 - 今年上半年，上海新能源汽车产量达到42万辆，全国城市中排名第一
- **产业链完整**
 - 聚集1.3万家相关企业，拥有上汽、特斯拉等行业龙头，是多家零部件企业和造车新势力总部
- **外资与自主不均衡**
 - 高度依赖特斯拉的光环；自主新能源尚在艰难转型

消费表现

- **限购限制了消费潜力释放**
 - 人均可支配收入全国第一；
 - 最早限牌的城市；
 - 汽车千人保有量191辆，低于全国平均水平
- **消费能力强，偏好比亚迪特斯拉**
 - 疫情影响下，新能源汽车销量8.3万辆，全国第二
- **消费保障中等偏上**
 - 车桩比1.36:1，全国领先
 - 经销商网络发达

15城新能源指数表现

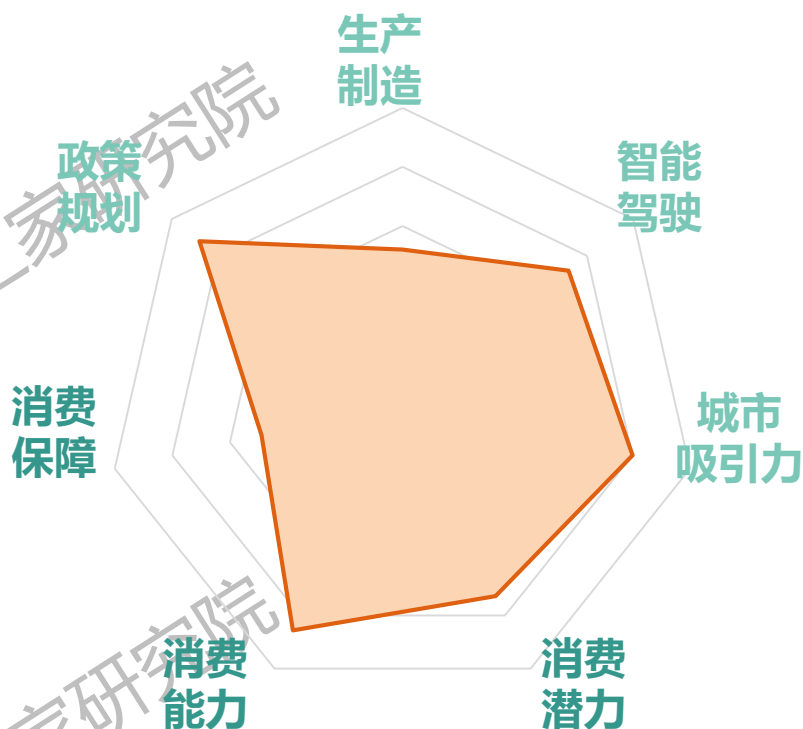
深圳

排名 **第2**新能源指数 **69.1**

产业指数

63.8

消费指数

74.4

产业表现

- **“摸着石头”推广新能源**
 - 率先拉开政府补贴私人购买新能源汽车试点，同时以公共交通为突破口稳步推进示范推广；
- **加快打造世界一流汽车城**
 - 新能源汽车产业在深圳已形成完整产业链，整车企业、大批关键零部件和核心材料企业，及华为、腾讯等助力深圳打造世界一流汽车城
- **智能网联及自动驾驶走在前列**
- **难题待解：**产品竞争力有待提高，需加快向价值链高端延伸；土地空间紧缺

消费表现

- **新能源消费潜力较高**
 - 人均可支配收入和新能源关注度都较高
- **新能源汽车消费能力领先**
 - 新能源千人保有量和22年H1销量双双第一；
 - 新能源渗透率达41%，仅次于柳州
- **由于消费能力较强，消费保障成短板**
 - 主要受限于充电基础设施不足，车桩比5.6:1

15城新能源指数表现

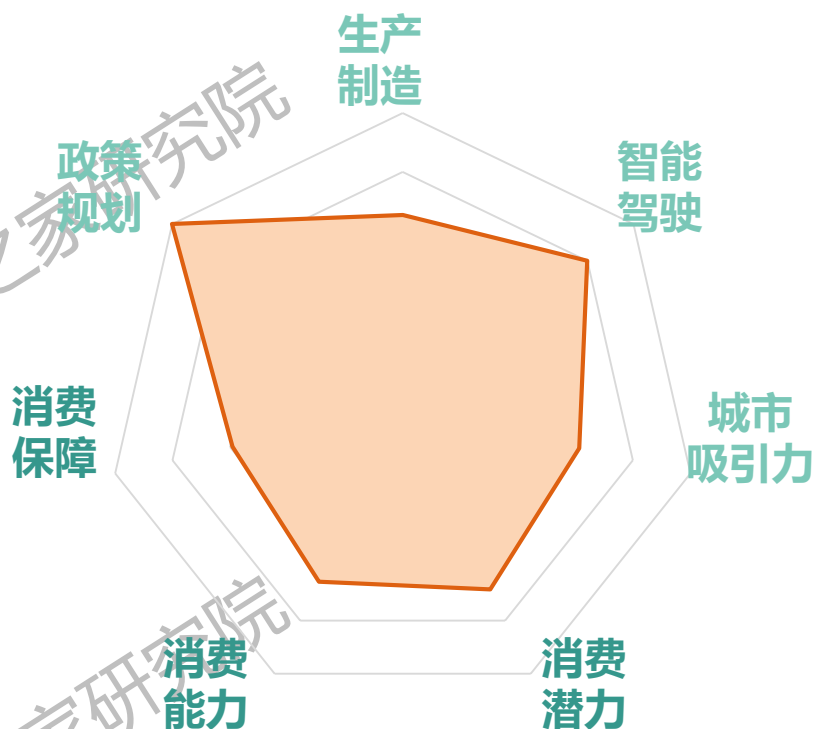
广州

排名 **第3**新能源指数 **68.1**

产业指数

71.2

消费指数

65.0

产业表现

- **汽车产业基础雄厚**
 - 拥有近20家整车制造企业以及超过500家汽车关键零部件企业，形成东部、南部和北部三大汽车产业集群，产值均超千亿元。
- **整车企业数量多但缺乏新能源龙头企业**
 - 广汽埃安、小鹏、合创各有挑战；东风日产、广本、广丰转型艰难；恒大、宝能发展遇阻
- **零部件产业竞争优势不突出**
 - 产业根植性和近地化配套不足，自主创新能力不强，核心零部件对外依存度较高

消费表现

- **限购较早，汽车保有量与北上存在差距**
 - 汽车保有量331万辆
 - 新能源关注度高
- **多政策刺激，新能源消费能力突出**
 - 新能源保有量38万辆，在全国处于中上游水平
 - 上半年6.4万辆，销量全国第五，比亚迪和广汽乘用车贡献绝大部分销量
- **消费保障水平中等水平**
 - 车桩比3.46:1，落后于北京、上海车桩比水平

15城新能源指数表现

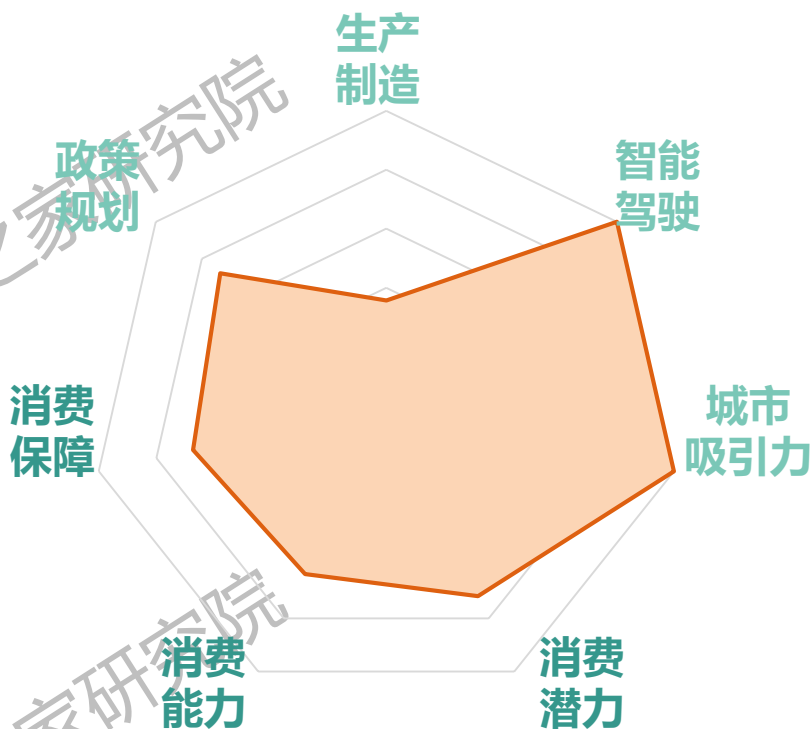
北京

排名 **第4**新能源指数 **64.2**

产业指数

61.8

消费指数

66.7

产业表现

- 上半场“电”力不足，“新能源产业发展之都”加快“补课”
 - 在新建企业的引进及相关政策的制定方面，无论是与具有完整汽车产业链基础的上海，还是与手握广汽埃安、小鹏两大企业的广州，抑或是与坐拥比亚迪的深圳等城市相比，北京的步伐稍显落后。
- 下半场换道先行，全力打造智能网联汽车高地
 - 截至2022年6月，北京市已累计开放1427公里自动驾驶测试道路。无论是从测试里程、牌照数量还是相关立法，北京都走在全国前列。

消费表现

- 城市发展基础优势突出，但新能源关注度稍显不足
 - 人均可支配收入全国第二；
 - 全国唯一——一个汽车保有量超600万辆的城市；
 - 新能源关注和购买热情不高
- 消费能力处于中等水平
 - 上半年新能源销量不足6万辆，新能源渗透率在前六城市中垫底
- 消费保障充足
 - 车桩比2.2:1优于全国水平

15城新能源指数表现

武汉

排名 第5

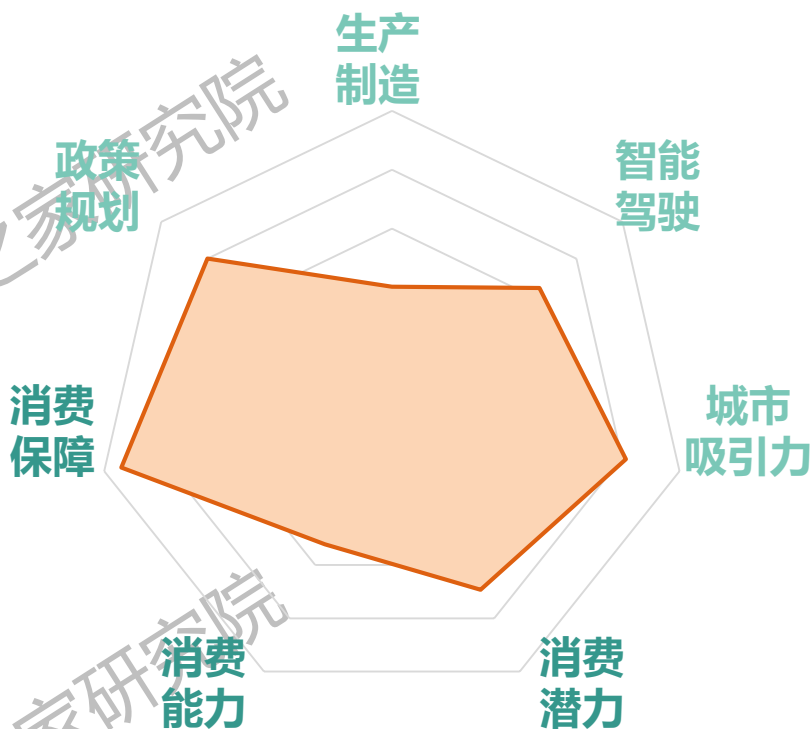
新能源指数 60.5

产业指数

55.2

消费指数

65.7



产业表现

- 打造“中国车谷”
 - 坚持数字产业化、产业数字化两大发展路径，打造“数字车谷”“智能车谷”
- “十四五”大力发展新能源智能汽车
 - 聚焦新能源和智能网联汽车，到2025年，汽车及零部件产值5000亿元。
- 积极引进新项目
 - 聚焦新能源和智能网联汽车，到2025年，汽车及零部件产值5000亿元。
- 下半场加速跨界融合
 - 积极引进新能源汽车整车项目

消费表现

- 人口、居民收入、汽车消费都还处于高速增长阶段
 - 人口增量全国第一；
 - 人均可支配收入及增速均超全国平均水平；
 - 较为关注新能源
- 消费能力不足，但追赶势头渐显
 - 上半年新能源销量和渗透率排名靠后，但增速较快
- 消费保障全国领先
 - 新能源经销商渗透率15城第一，车桩比0.83:1

15城新能源指数表现

重庆

排名 第6

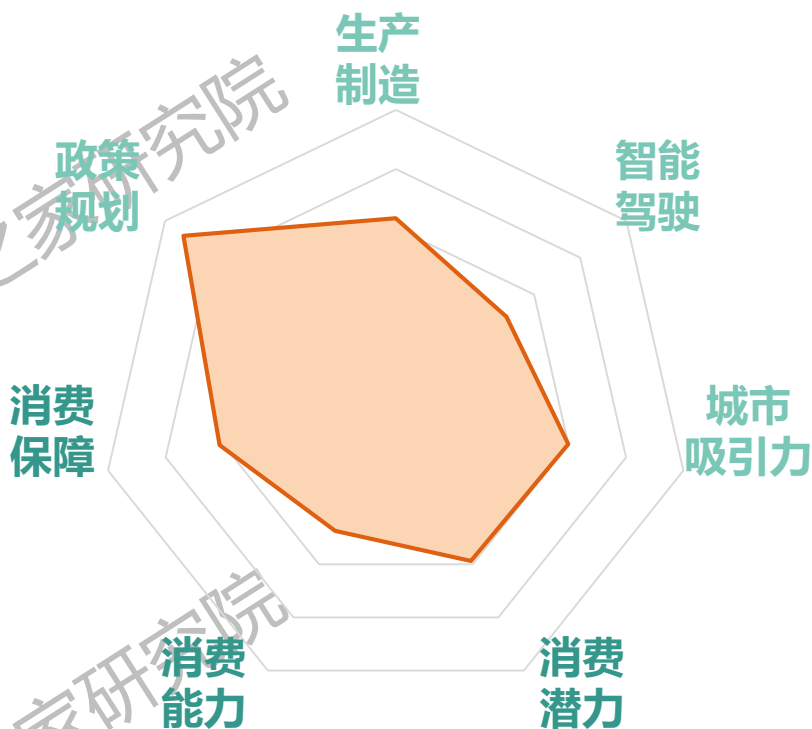
新能源指数 58.1

产业指数

62.6

消费指数

53.6



产业表现

- 传统汽车产业断崖式下滑，新能源汽车产业缺少一张能够打得出手的“王牌”
 - 重庆汽车产业存在“大而不强”的窘境，单车价值不高、品牌影响力不足；
 - 未能像上海、江苏、广东等地一样，引入新造车公司投资项目，而是依靠传统车企的转型；
- “东方底特律”换道起跑，阵痛中转型
 - 重庆市政府规划，到2025年形成“软件+智能+硬件”一体化发展格局，力争培育20个具有核心竞争力的软件产品，建成国内一流的汽车软件与人工智能技术应用高地。

消费表现

- 新能源汽车消费能力落后
 - 新能源千人保有量在15个被调研城市中排名最后；
 - 新能源渗透率达24%，略高于全国平均水平22%
- 新能源消费潜力具有上升空间
 - 虽然人均可支配收入低于全国平均，但人口基数大且逐年递增
- 消费保障可满足现有电动车出行需求
 - 截至2021年底，全市建成公共充电站2080座、充电桩4.99万个、车桩比2.75:1

15城新能源指数表现

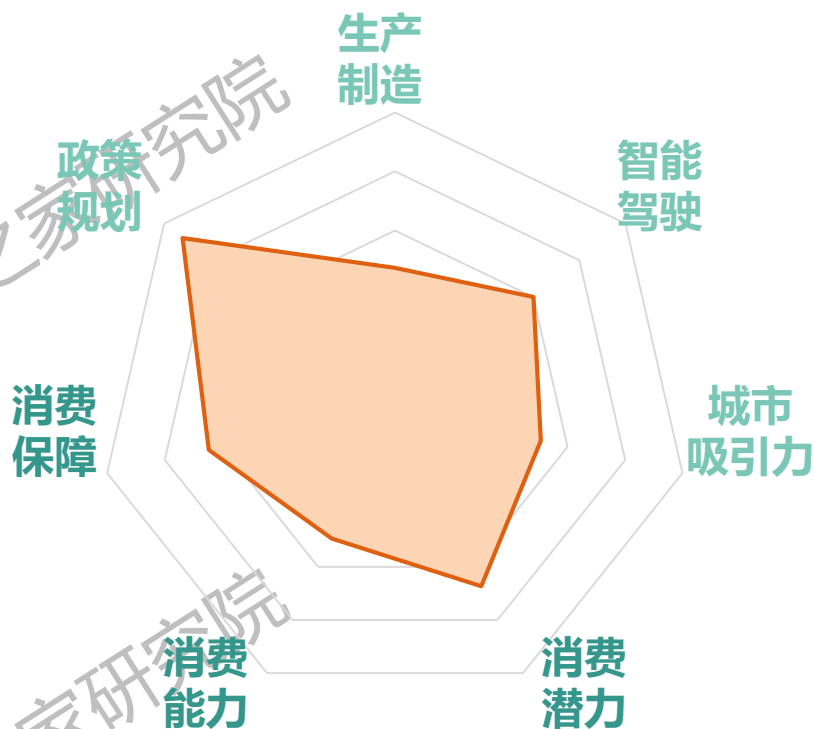
合肥

排名 **第7**新能源指数 **56.3**

产业指数

54.8

消费指数

57.8

产业表现

- **大手笔押注新能源汽车赛道**
 - 近3年来，累计签约新能源汽车产业重点项目158个，总投资1411亿元；
 - 2021年合肥市新能源汽车产业营收1029.5亿元，产量14.5万辆，同比增长148%。
- **“合肥模式”推动产业发展**
 - 扶植头部企业，以基金撬动资本，以资本引入产业，打造新兴产业集群。
- **智能网联及自动驾驶领域还需追赶**
 - 从牌照发放数量、测试道路法规完善程度而言，合肥与一线城市存在差距。

消费表现

- **消费潜力中等水平**
 - 人均可支配收入4.6万，增速10.5%，15城中增速第一
 - 较为关注新能源
- **消费能力靠后，但增速15城第一**
 - 上半年新能源销量2.7万辆，15城中排名13，增速达323%，15城第一
- **消费保障居15城前列**
 - 经销商数量及新能源经销商渗透率排位靠后，但经销商满意度高
 - 车桩比1.45:1，15城中排名第3

15城新能源指数表现

成都

排名 第8

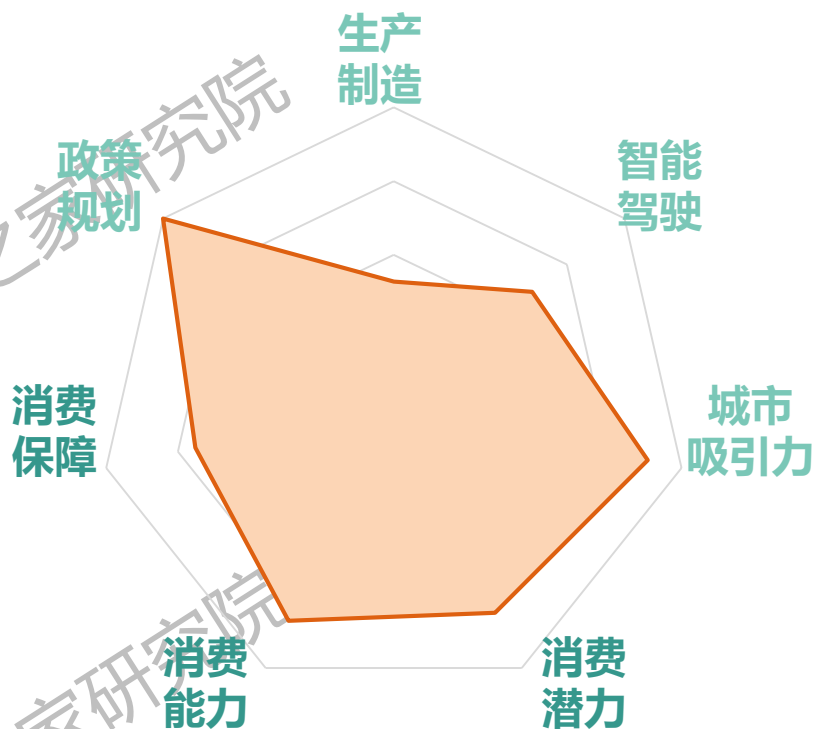
新能源指数 54.6

产业指数

46.2

消费指数

62.9



产业表现

- 汽车企业总部缺失，新能源汽车产业规模较小
 - 与重庆、北上广等城市相比，成都汽车企业总部缺失，整车企业带动效应仍需进一步加强；产业链供应链体系相对薄弱；
 - 新能源汽车产业规模较小，传统车企转型缓慢，新能源龙头企业缺失；
- 从“成都造”到“成都智造”，网红城市加快补课
 - 成都计划到2025年，汽车产业规模以上工业企业实现主营业务收入3000亿元，新能源汽车产量15万辆，累计新增推广新能源汽车35万辆。

消费表现

- 消费潜力中等
 - 人均可支配收入4.6万，略高于全国平均水平；
 - 对新能源的关注度较高
- 消费能力突出，15城中排名第4
 - 上半年新能源销量和增速均位于全国前列
 - 新能源渗透率27%，与北京、广州、苏州等基本一致
- 消费保障中等偏弱
 - 新能源经销商渗透率92%
 - 车桩比3.9:1，略逊于全国水平

15城新能源指数表现

杭州

排名 第9

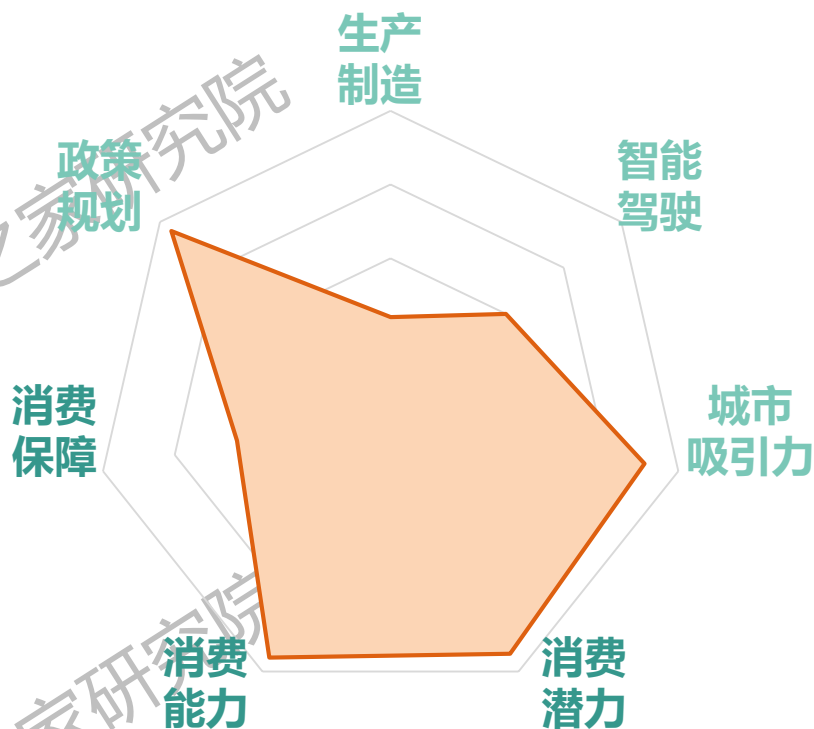
新能源指数 54.1

产业指数

39.4

消费指数

68.8



产业表现

- **新一线城市中的汽车产业“洼地”**
 - 2021年汽车产量23万辆，在一二线城市中排名靠后；东风裕隆、众泰汽车、长江汽车等造车项目失败
- **新能源汽车产业有基础但产业链不完整**
 - 有互联网第一城的产业优势；有吉利、万向、零跑等优势企业，但“三电”、智能化等产业链关键环节缺少行业龙头企业
- **智能化赛道起步早但投入不够**
 - 2016年开发车载操作系统；智能网联示范区规模较小

消费表现

- **消费潜力位居新一线前列**
 - 人口增量在长三角地区第一；
 - 人均可支配收入位居新一线前列；
 - 汽车保有量增量全国第一；
 - 新能源关注居15城首位。
- **消费能力强，比亚迪特斯拉销量断层**
 - 上半年新能源销量全国第三
 - 比亚迪、特斯拉销量过万
- **消费保障不足**
 - 车桩比4.25:1，不及全国水平

15城新能源指数表现

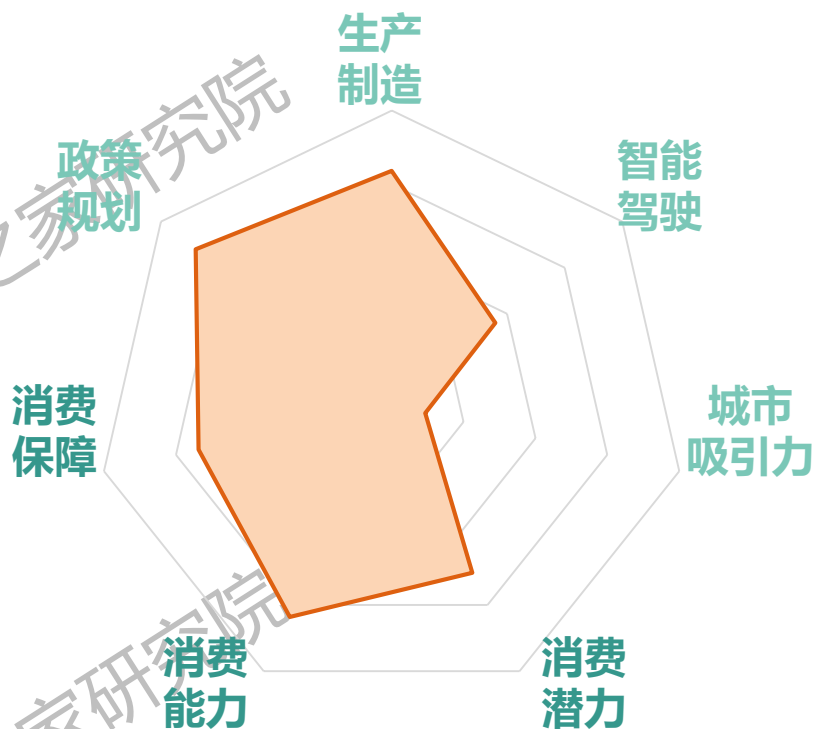
柳州

排名 **第10**新能源指数 **54.0**

产业指数

50.4

消费指数

57.6

产业表现

- **多年汽车工业“重镇”**
 - 五大汽车城之一，2017年产量高达250万辆
- **新能源汽车转型先锋**
 - “柳州模式”打通新能源汽车推广应用产业链，助力五菱新能源汽车爆发
- **智能化赛道起步早但并未领先**
 - 正在创建（柳州）国家级车联网先导区、智慧交通示范先导区

消费表现

- **新能源汽车消费能力领先**
 - 新能源千人保有量第一；
 - 新能源渗透率达46%，但主要为微型车
- **新能源消费潜力有限**
 - 新能源关注度高，但用户基盘有限，上升空间较小
- **消费保障能力强**
 - 新能源经销商渗透率94%
 - 车桩比3:1

15城新能源指数表现

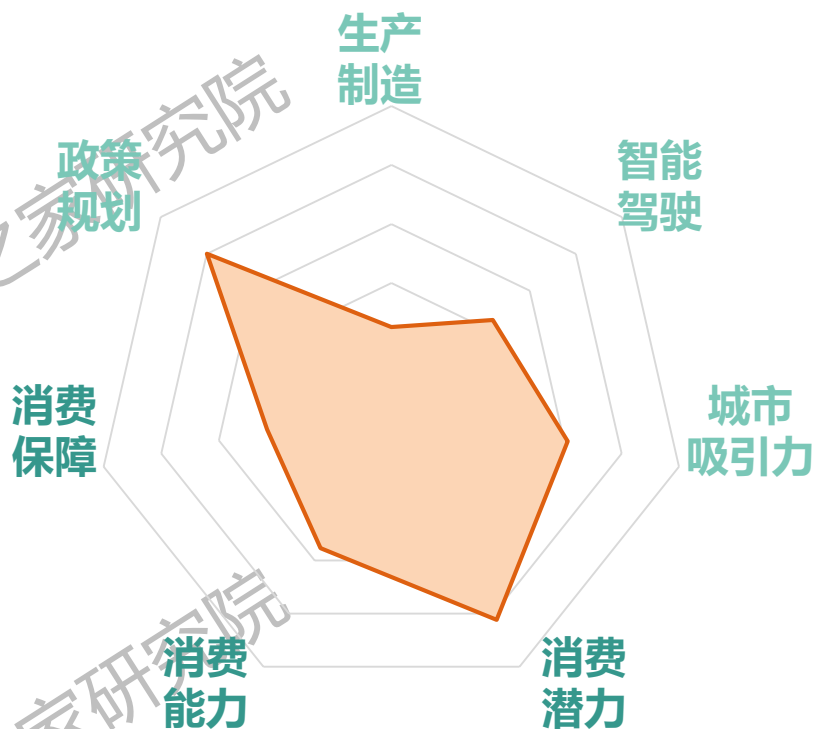
苏州

排名 **第11**新能源指数 **50.4**

产业指数

39.8

消费指数

61.0

产业表现

- **缺少整车企业带动**
 - 传统整车企业少，仅有的三家分别是金龙、奇瑞、长城宝马
 - 造车新势力相继式微
- **在自动驾驶赛道发力**
 - 工业基础好，零部件产业链集聚
 - 政策大力支持

消费表现

- **新能源汽车消费能力可提升**
 - 汽车千人保有量第一，但新能源千人保有量中游；
 - 新能源渗透率达28%，仍有上升空间
- **新能源消费潜力巨大**
 - 人均可支配收入和新能源关注度都较高；人口逐年增加
- **新能源消费保障基本满足目前消费能力和需求**
 - 新能源经销商渗透率91%
 - 车桩比2.6:1

15城新能源指数表现

天津

排名 第12

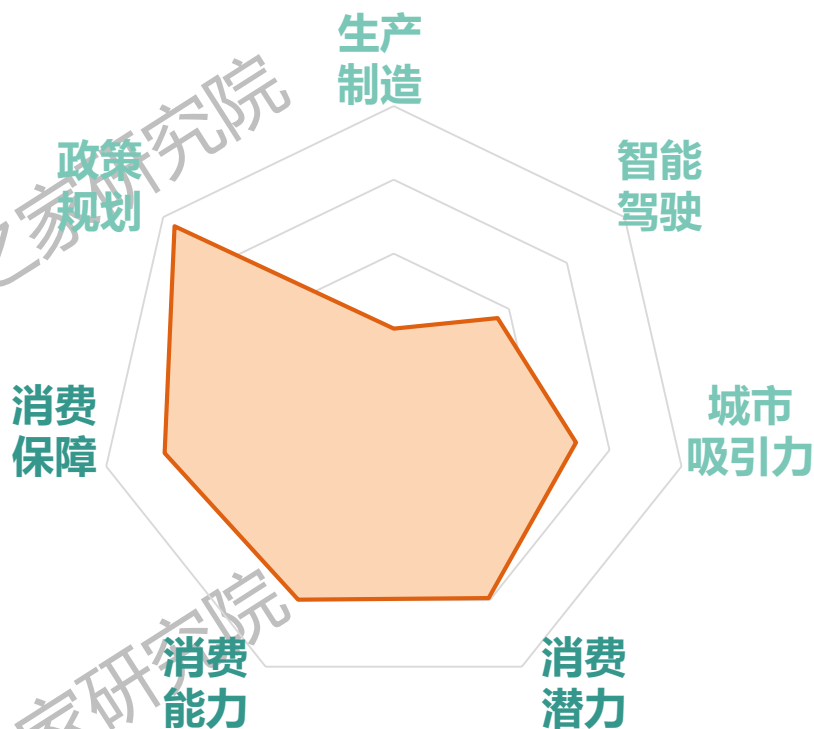
新能源指数 46.8

产业指数

33.2

消费指数

60.4



产业表现

- 引进新能源项目一波三折
 - 引进国能、拜腾、博郡等项目皆不顺利，几家新创公司能否有新的转机，是天津发展汽车工业需要解决的棘手问题。
- 智能化赛道布局晚
 - 测试道路规模小
 - 参与企业数量不多。

消费表现

- 新能源汽车消费能力较强
 - 新能源千人保有量全国第六，远高于全国平均水平；
 - 新能源渗透率达28%，高于全国平均22%
- 新能源消费潜力降低
 - 人均可支配收入较高和新能源关注度都较高；但人口逐年流失，收入增速低于全国
- 消费能力较强，消费保障完善
 - 96%新能源经销商渗透率保障消费

15城新能源指数表现

西安

排名 第13

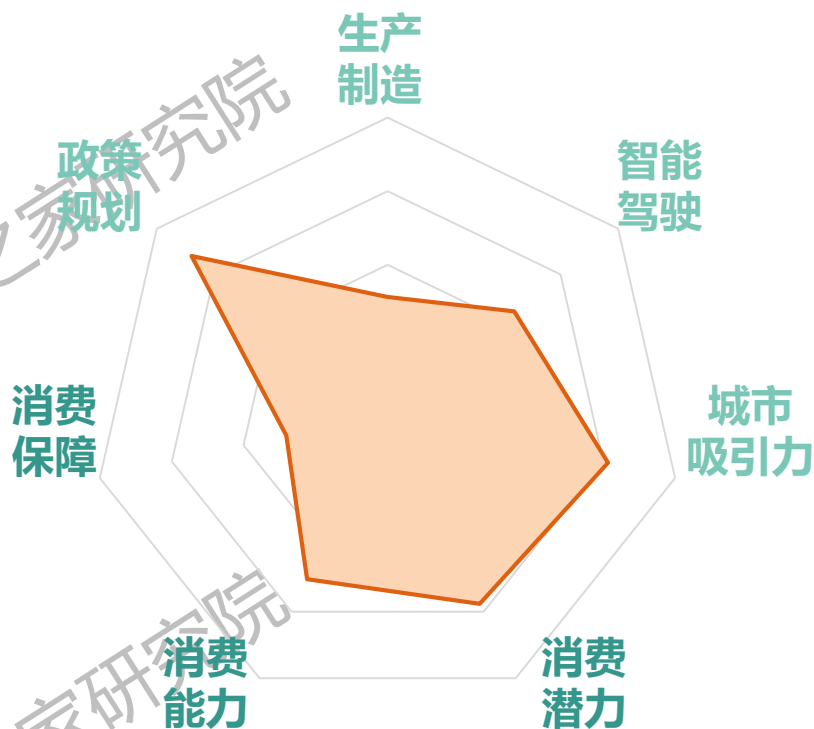
新能源指数 45.0

产业指数

42.0

消费指数

48.0



产业表现

- **深度绑定比亚迪**
 - 2003年8月比亚迪投资20亿元，签订合资组建比亚迪电动汽车生产线合约。
 - 相继布局乘用车、商用车、电子、汽车金融等全产业链业务，西安已成为比亚迪的北方总部基地。
- **加速产业转型，积极引进相关项目**
 - 商用车制造业陕汽、骊山等加速转型，引进吉利、开沃、宝能、恒大等多个新能源项目，但宝能、恒大能否迎来转机仍存不确定性。
- **智能网联亟待提速，稍显迟缓**

消费表现

- **新能源汽车消费能力领先**
 - 汽车千人保有量全国第四，但新能源千人保有量较低；
 - 新能源渗透率达25%，新能源消费能力待提升
- **新能源消费潜力待深挖**
 - 新能源关注度较高，收入水平中等但基盘较大
- **消费保障低于全国水平**
 - 新能源经销商渗透率低于全国

15城新能源指数表现

青岛

排名 第14

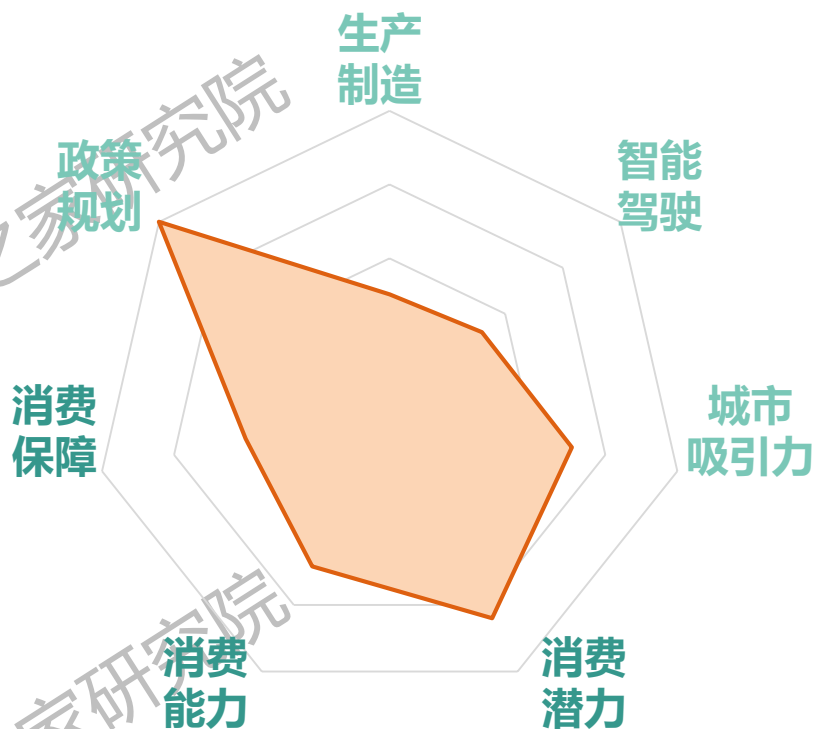
新能源指数 45.0

产业指数

38.6

消费指数

51.4



产业表现

- 青岛新能源汽车产业起步早
 - 在2015年-2019年5年时间里，随着北汽新能源销量的跨越式发展，青岛成为当时我国新能源汽车生产重镇。
 - 但缺少本土的新能源汽车品牌 and 高端新能源品牌依然是最大的痛点
- 奇瑞与华人运通先后入驻，全速推进产业转型
 - 高合汽车的落户意味着青岛迎来自己的高端新能源品牌，推动青岛汽车产业向价值链上游攀升。
- 智能网联起步较晚，步伐稍显迟滞

消费表现

- 新能源汽车消费能力欠佳
 - 汽车千人保有量全国第三，但新能源千人保有量中游；
 - 新能源渗透率达25%，新能源消费能力欠佳
- 新能源消费潜力较高
 - 人均可支配收入和新能源关注度都较高
- 新能源消费保障基本满足目前消费能力和需求
 - 新能源经销商渗透率91%

15城新能源指数表现

郑州

排名 第15

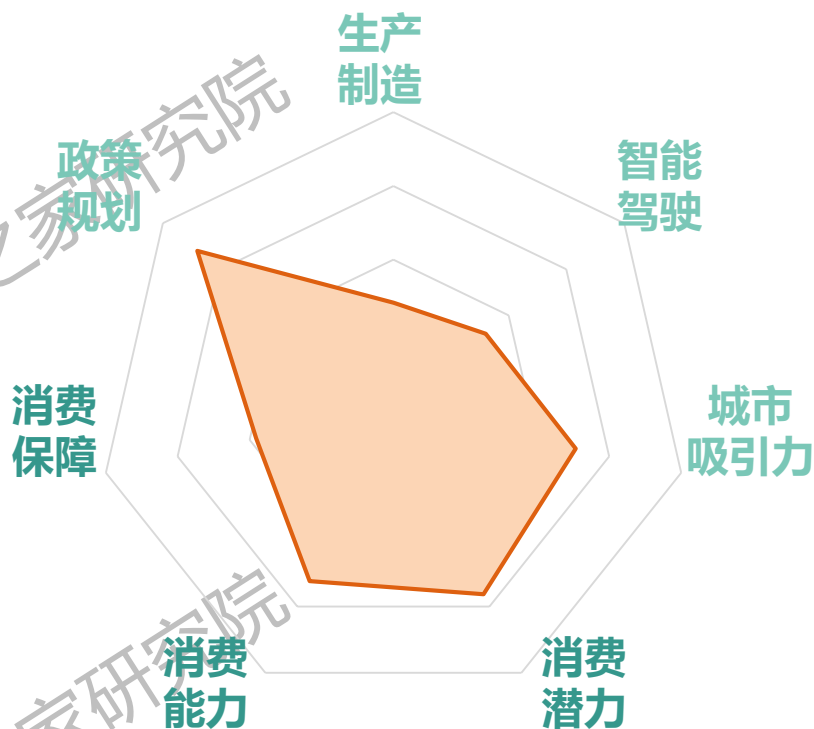
新能源指数 43.6

产业指数

36.4

消费指数

50.7



产业表现

- 未能抓住新能源汽车产业先发优势
 - 2021年郑州市新能源汽车产量4.67万辆，2022年上半年郑州市新能源汽车产量约1.75万台，与全国领先城市差距逐渐拉大。
- 智能化赛道入局晚
 - 测试道路规模小，参与企业数量不多。

消费表现

- 新能源汽车消费能力待提升
 - 汽车千人保有量全国第二，但新能源汽车千人保有量中游；
 - 新能源渗透率达26%，消费能力待开发
- 新能源消费潜力待发掘
 - 新能源关注度较高，人口基数大，具有一定潜力
- 消费保障落后于全国
 - 新能源经销商渗透率91%
 - 车桩比8:1

2022

中国城市新能源汽车产业指数榜



排名	城市	产业指数	政策规划	生产制造	智能驾驶	城市吸引力
6	武汉	55.2	80.0	40.4	64.0	81.3
7	合肥	54.8	92.0	47.3	60.0	50.7
8	柳州	50.4	68.0	63.6	36.0	9.3
9	成都	46.2	80.0	32.7	48.0	70.7
10	西安	42.0	68.0	31.3	44.0	61.3
11	苏州	39.8	80.0	25.1	44.0	61.3
12	杭州	39.4	76.0	24.0	40.0	70.7
13	青岛	38.6	80.0	30.2	32.0	50.7
14	郑州	36.4	68.0	28.4	32.0	50.7
15	天津	33.2	76.0	19.6	36.0	50.7

- **政策规划评价指标：** 新能源产业政策、新能源消费政策
- **生产制造评价指标：** 新能源汽车产量、整车企业分布、汽车供应链规模、三电能力与潜力等
- **智能驾驶评价指标：** 自动驾驶规划、自动驾驶测试公里数、测试牌照数、自动驾驶企业布局
- **城市吸引力评价指标：** 人才储备与人才吸引力、投资吸引力

新能源汽车产业指数TOP5城市

第1名 上海

产业指数 93.2



新能源汽车产业政策
新能源汽车消费政策



三电产业生产能力与潜力
汽车供应链规模
整车企业分布
规划新能源汽车产能规模
新能源汽车产量



自动驾驶企业布局
测试牌照数
自动驾驶测试公里数
自动驾驶规划



人才储备与人才吸引力
投资吸引力



新能源汽车产业发展领先



产量第一

- **18%：**2021年，我国新能源汽车产量为354.5万辆，其中上海产量为63.2万辆，占全国18%。这意味着中国每生产六辆新能源车，就有一辆来自上海。
- **仍在快速增长：**今年上半年，上海新能源汽车产量达到42万辆，同比增长30%左右，产量在全国城市中排名第一。

产业链完整

- 截至2021年底，上海聚集1.3万家新能源汽车相关企业，企业数量在全国城市中处于领先地位，覆盖原材料-关键零部件-整车制造的**完整产业链**；
- 拥有上汽、特斯拉等**行业龙头**，是众多国际知名零部件企业与新造车的**总部**。

外资、自主不均衡



高度依赖特斯拉

- **特斯拉产量约占整个上海新能源汽车产量的四分之三：**上海新能源汽车产量爆发式增长，是从2019年特斯拉落户上海之后开始的。2021年，特斯拉上海工厂产量为48.41万辆；
- **国内新势力贡献有限：**哪吒、威马等造车新势力总部对上海本地新能源汽车产业贡献度有限

自主车企艰难转型

- 上汽近年电动化、智能化研发投入颇大，技术成果不断，但市场表现平平。
 - ✓ 上汽集团新能源汽车销量主要靠**上汽通用五菱宏光EV**等低端小型电动车支撑大局；
 - ✓ 上汽乘用车旗下飞凡汽车，及联手阿里打造的高端新能源汽车品牌智己，都**尚未成气候**，没有跻身新能源汽车热销榜单的明星产品。

智能化赛道略缺后劲



布局最早但面临强势竞争

- 2018年3月，上海颁发三张自动驾驶开放道路测试牌照，成为**全国首个**发放自动驾驶牌照的城市。
 - ✓ 随着“自动驾驶第一城”竞争加剧，上海领先优势不再突出，落后于“老对手”北京。
 - ✓ 在高阶自动驾驶的立法与商业化落地运营上，深圳、北京、武汉、重庆等地也跑在上海前面。

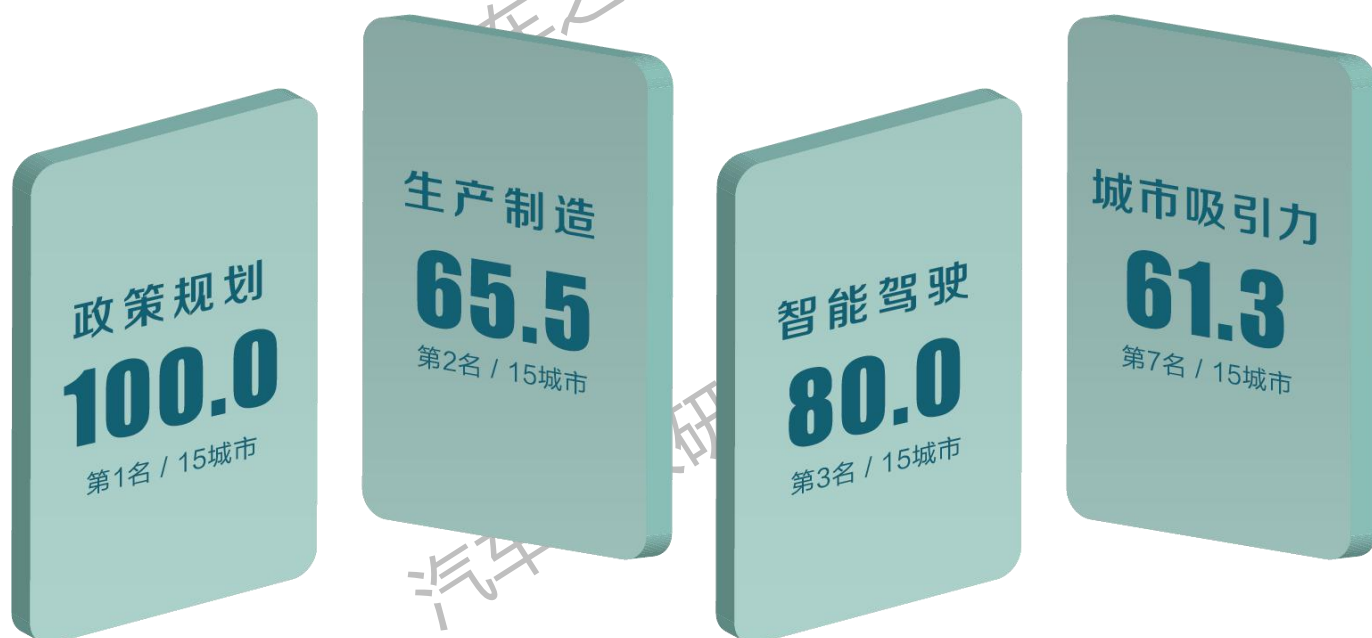
政策鼓励、加紧追赶

- 今年以来，上海密集出台针对新能源汽车、智能网联汽车的支持与鼓励政策；
- 上海市举全市之力**打造智能网联汽车发展的制高点**，规划到2025年产业规模力争达到5000亿元，具备L2和L3汽车占新车生产比例超过70%，具备L4级及以上汽车在限定区域和特定场景实现商业化应用。

新能源汽车产业指数TOP5城市

第2名 广州

产业指数 71.2



新能源汽车产业政策
新能源汽车消费政策



三电产业生产能力与潜力
汽车供应链规模
整车企业分布
规划新能源汽车产能规模
新能源汽车产量



自动驾驶企业布局
测试牌照数
自动驾驶测试公里数
自动驾驶规划



人才储备与人才吸引力
投资吸引力



“汽车之城”加速转型



汽车产业基础雄厚

- 拥有近20家整车制造企业以及超过500家汽车关键零部件企业，市内东南北三大汽车产业集群，产值均超千亿元。
- 2021年，广州市汽车制造业实现总产值6118亿元，同比增长4.4%；产量296.44万台，连续三年位居全国大中城市之首，其中，新能源汽车14.99万辆，同比增长87.9%，占全国新能源汽车产量的4.2%。

顶层设计大力推动产业转型

- 智能网联与新能源汽车产业的定位，已从广州“十四五”规划的“新兴支柱产业”变为“支柱产业”。
- 根据规划，到2025年，广州市新能源汽车年产能超200万辆，进入全国城市前3名；新能源汽车渗透率超过50%，保有量提升到80万辆，占汽车保有量比重超20%。

产业发展面临多重挑战



整车企业数量多但缺乏新能源龙头企业

- **新能源车企不乏痛点：**
 - ✓ 广汽埃安网约车形象是其品牌向上的掣肘；
 - ✓ 小鹏汽车无论是技术还是市场，与先行者特斯拉之间存在的差距仍然很大；
- **传统车企电动化转型尚未开花结果：**
 - ✓ 本田、丰田电动化转型稍显迟滞；恒大、宝能等跨界而来的造车新星发展遇阻。

零部件产业竞争优势不突出

- 与长三角地区拥有较多高技术含量、高附加值、高利润率的核心零部件产业相比，广州零部件产业竞争优势不突出，**产业根植性和近地化配套不足，自主创新能力不强**
- 广东汽车产业整零比为1:0.78，其中广东汽车产业整零比仅为1:0.35，相比发达国家1:1.7的整零比例，**零部件产业仍有较大提升空间**

发力万亿级“智车之城”



已形成产业集群

- **智能网联领域多企业落地广州：**广州市智能网联汽车产业集群成为国家先进制造业集群首批培育对象，百度阿波罗、文远知行、小马智行、联友科技、深兰科技、华为广州研究院等智能驾驶企业纷纷落地广州。

自动驾驶汽车道路测试走在全国前列

- 据广州市交通运输局数据，2022年上半年，广州开放测试道路较2021年底增长57.6%，车辆首次发放路测牌照较2021年底增长41.6%，有效测试里程较2021年底增长73.5%，测试车辆交通事故认定记录为零。

新能源汽车产业指数TOP5城市

第3名 深圳

产业指数 63.8



“摸着石头”推广新能源



率先推广应用

- **试点早，商用车示范推广：**率先拉开政府补贴私人购买新能源汽车试点，同时以公共交通为突破口稳步推进示范推广；
- 2020年深圳市已**连续六年**成为全球新能源汽车**注册登记数量最多**的城市。

已形成完整的产业链

- 整车企业包括比亚迪、开沃汽车等，同时集聚比克电池、沃特玛电池、欣旺达、新宙邦等大批关键零部件和核心材料企业，此外华为、腾讯、大疆、速腾聚创、元戎启行等助力智能网联发展。

自动驾驶商业化提速



自动驾驶企业聚集

- **20%：**截至2022年11月，全国企业名称、品牌产品、经营范围含“自动驾驶”的存续企业为3397家，其中深圳有672家，占比接近20%。
- **自动驾驶领域供应链齐全：**在全栈式解决方案、操作系统、车联网智能座舱、激光雷达、车规级芯片、自动驾驶等方面形成了全新的智能电动车供应链。

智能网联汽车产业营收破千亿

- 今年6月发布《深圳市培育发展智能网联汽车产业集群行动计划(2022-2025年)》文件指出，2021年深圳智能网联汽车产业营业收入为1066亿元，涉及自动驾驶的企业达800家。
- 根据规划，到2025年,深圳智能网联汽车产业营业收入将达到2000亿元,形成10家以上营收超百亿企业、20家以上营收超十亿企业的战略梯队。

政策先行，拉开深圳智能网联汽车发展大幕

- 8月1日，《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》正式施行，作为全国首部智能网联汽车法规，《条例》聚焦智能网联汽车商业化落地的关键环节与核心要素，实现了对智能网联汽车测试示范、准入登记、使用、道路运输经营、事故责任认定及保险、网络安全与数据保护等的全链条管理。

新能源汽车产业指数TOP5城市

第4名 重庆

产业指数 62.6



“东方底特律” 亟待转型



缺少新能源车企“王牌”

- 重庆汽车产业一直存在着“大而不强”的窘境——单车价值不高、品牌影响力不足；
- 重庆也没有像上海、江苏、等地，引入新造车公司投资项目，而是依靠传统车企的转型；
- 在智能化领域，与率先起跑的北京、上海、广州、武汉等城市相比，目前也还存在较大差距，需要加速奔跑。

加快推进场景建设

- 重庆市作为西部第一个、全国第四个国家级车联网先导区，正在抢抓新一轮科技革命和产业变革机遇。
- 尤其是在智能化建设方面，重庆已建成工信部智能网联汽车示范区，以及国内首个5G自动驾驶开放道路场景示范运营基地，并于2018年3月在国内较早启动了自动驾驶汽车开放道路测试。

换道起跑



“全能型考场”

- **路况独特复杂：**重庆覆盖全球 85% 以上交通场景及环境，除了高速环路、长隧道、坡道、弯道、桥梁、林荫道等，还有“3D 城市”“5D 立交”这样的独特资源，是**自动驾驶道路测试不可多得的“全能型考场”**。
- 截至目前，重庆已划定永川区40条道路合计80.69公里、高新区20条道路合计36.07公里，共计116.76公里道路作为自动驾驶开放测试道路，有超过27辆测试车辆获得自动驾驶测试车辆牌照。

打造智能网联城市新标签



政策大力驱动转型

- 今年8月，重庆市政府印发了《重庆市建设世界级智能网联新能源汽车产业集群发展规划（2022—2030年）》，进一步明确了重庆汽车工业的发展目标——到2025年，重庆初步形成世界级智能网联新能源汽车产业集群雏形，智能网联汽车产销量占全国比重达10%以上；
- 发布政策文件分别从提升自动驾驶和车联网创新能力、汽车软件与人工智能核心技术两个方面强化在相关领域的竞争力。

初步构建智能网联新能源汽车产业生态

- 政府政策推动下，除了长安、赛力斯之外，吉利也在重庆两江新区部署了高端新能源整车生产基地项目。
- 除此之外，北斗星通、恩智浦、中科创达、云从科技、华域视觉等零部件企业集聚发展，华为、百度、阿里、腾讯等IT企业与重庆车企展开合作。比亚迪刀片电池工厂、赣锋锂业、吉利动力电池工厂以及长安软件、黑芝麻等汽车软件企业在此齐聚。

新能源汽车产业指数TOP5城市

第 5 名 北京

产业指数 61.8



新能源汽车产业政策
新能源汽车消费政策



三电产业生产能力与潜力
汽车供应链规模
整车企业分布
规划新能源汽车产能规模
新能源汽车产量



自动驾驶企业布局
测试牌照数
自动驾驶测试公里数
自动驾驶规划



人才储备与人才吸引力
投资吸引力



上半场“电”力不足



现有新能源汽车生产线较少

- 目前仅有北汽蓝谷一个已经建成的新能源整车企业以及北京奔驰两个工厂的新能源生产线；与此同时，整车生产企业的缺位也导致了相关产业链的缺失。无论是在新建企业的引进还是相关政策的制定方面，尽管北京正在加快新能源汽车产业的“补课”，但构建起完整的汽车产业链，需要巨额的资金和时间投入。

打造智能网联汽车高地



引入新企业加快转型

- 北京积极争取到了两家新造车企业落户：2021年10月，理想汽车北京绿色智能制造基地在北京市顺义区正式开工，计划于2023年底投产；1个月后，北京在多个城市的角逐中脱颖而出，带着“首期投资为100亿元人民币、预计未来10年的投资额为100亿美元”的小米汽车宣布总部落户北京。

打造智能网联汽车高地

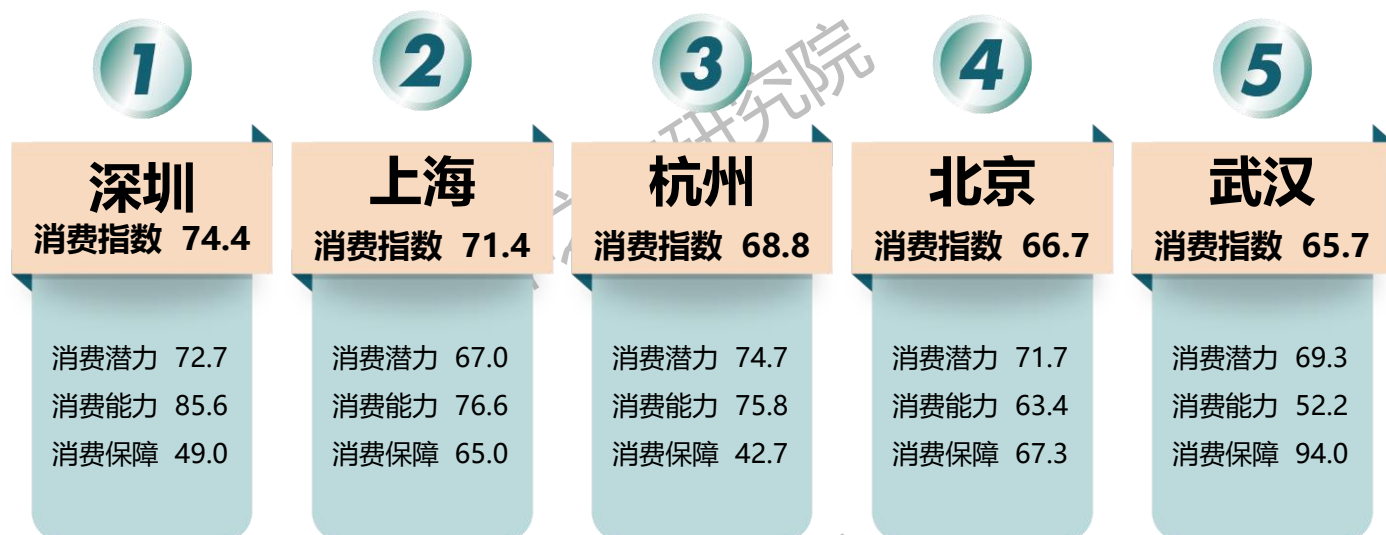


智能化赛道加速奔跑

- 截至2022年6月，北京市已累计开放1427公里自动驾驶测试道路，测试里程超过800万公里，为萝卜快跑、小马智行、沃芽（滴滴）等19家自动驾驶企业的270辆测试车辆发放了道路测试牌照。
- 无论是从测试道路、测试里程、牌照数量还是相关立法，北京都走在全国前列，并加速向智能网联汽车高地挺进。

2022

中国城市新能源汽车消费指数榜



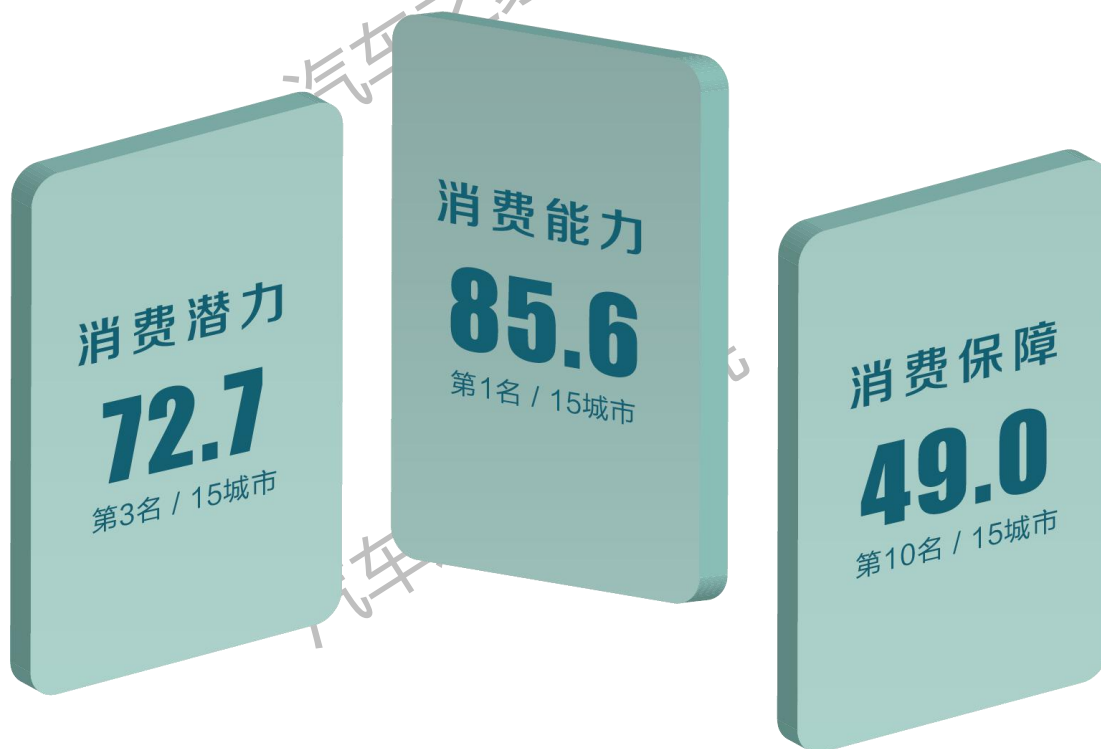
排名	城市	消费指数	消费潜力	消费能力	消费保障
6	广州	65.0	68.3	65.4	59.2
7	成都	62.9	63.3	65.8	55.2
8	苏州	61.0	82.3	55.4	43.2
9	天津	60.4	59.3	59.8	63.7
10	合肥	57.8	67.3	49.4	64.7
11	柳州	57.6	50.3	63.6	53.7
12	重庆	53.6	58.7	47.4	61.3
13	青岛	51.4	64.0	48.4	40.1
14	郑州	50.7	56.3	52.4	38.2
15	西安	48.0	57.7	50.2	28.2

- **消费潜力评价指标：**人口规模、汽车千人保有量、新能源关注度等
- **消费能力评价指标：**新能源汽车千人保有量、新能源销量规模、新能源渗透率等
- **消费保障评价指标：**销售网络、销售/服务满意度、充电设施保障

新能源汽车消费指数TOP5城市

第1名 深圳

消费指数 74.4



人口规模
人均可支配收入
人均可支配收入增速
汽车千人保有量
新能源汽车关注度

新能源汽车销量增速
新能源汽车渗透率
新能源汽车销量规模
新能源汽车千人保有量

销售网络
销售服务满意度
充电设施保障



购买力强劲，新能源高关注高购买偏好，消费潜力巨大



深圳人口年轻，消费力旺盛

- **年轻**：深圳市15-59岁人口1396.6万人，占比79.53%，比全国高16个百分点，在7个超大城市中也位列第一；
- **7万元**：2021年深圳人均可支配收入首次突破7万元，成为除上海和北京外唯一——个超7万元的城市

汽车换购需求上升，且对新能源关注度较高

- **存量置换阶段**：深圳市汽车保有量增长趋缓，已进入存量置换阶段，首购需求下降，换购需求上升；
- **新能源高关注、高购买偏好**：据汽车之家平台数据分析，深圳用户对新能源汽车消费的关注程度处于较高水平，高关注的同时具备强烈的购买偏好。

新能源布局早，在政策利好基础下，深圳居民新能源消费热情高涨



新能源布局早，政府扶持力度大

- 2009年即开启新能源布局：2009年深圳市作为“十城千辆”试点城市之一即开启了新能源汽车的推广布局；
- 汽车板块是近年市政府发展重点：深圳市政府持续推出新能源补贴、促销举措，增加指标刺激新能源汽车消费；

比亚迪总部

- **比亚迪总部，居民消费偏好高**
 - ✓ 比亚迪一骑绝尘：比亚迪1995年成立于深圳，现在早已融入深圳居民的生活，深圳市多数出租车、公交车、网约车都离不开比亚迪的身影；

- ✓ **华为带动赛力斯**：总部在此的华为也带动了赛力斯在深圳的销量，赛力斯也上榜深圳新能源TOP10厂商

2022年上半年 深圳新能源汽车创造了多项优异成绩

- **得益于上述优势，2022年上半年深圳市新能源汽车：**
 - ✓ 新能源保有量63.1万辆，全国第二，仅次于上海；
 - ✓ 新能源汽车千人保有量在所选15城中排名第一；
 - ✓ 新能源销量8.4万辆，全国第一；
 - ✓ 新能源渗透率达41%，仅次于柳州

新能源消费保障不足，受制于充电桩数量

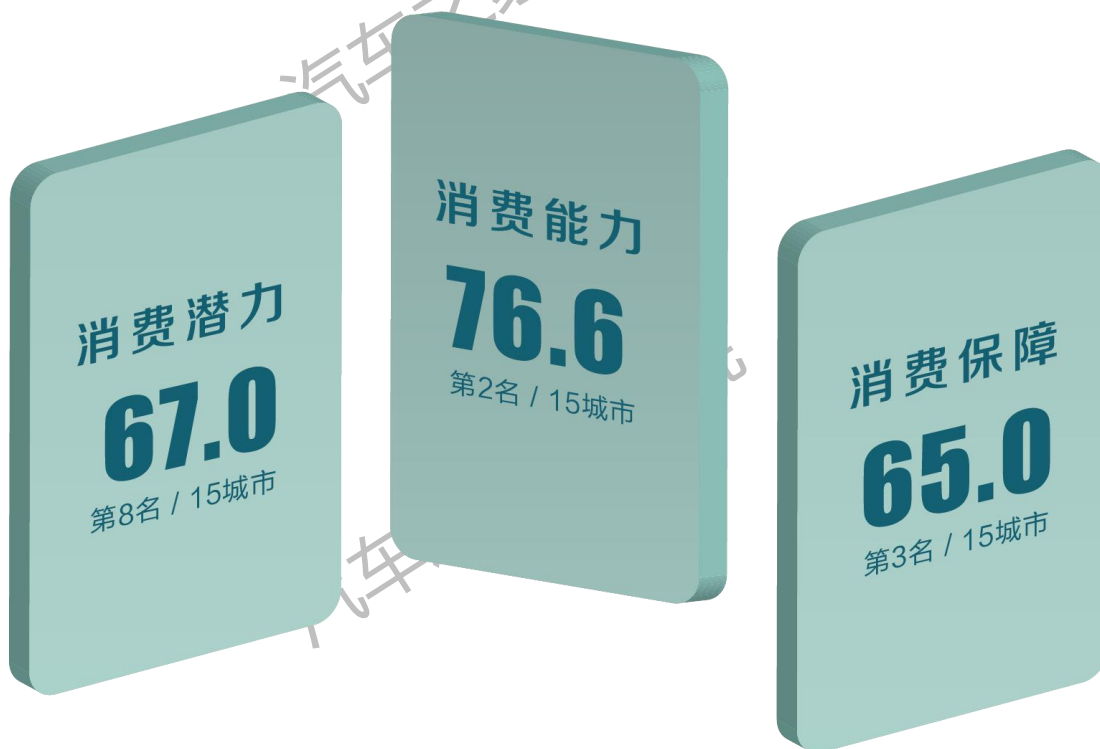


- **充电桩网络发展不足，车桩比5.6:1，低于全国3:1的平均水平**。2021年深圳市社会快速充电桩约 3.7 万个，慢速充电桩约 6.0 万个。根据规划，“十四五”期间，全市累计建成公共和专用网络快速充电桩4.3万个左右，累计建成基础网络慢速充电桩79万个左右。

新能源汽车消费指数TOP5城市

第 2 名 上海

消费指数 71.4



人口规模
人均可支配收入
人均可支配收入增速
汽车千人保有量
新能源汽车关注度



新能源汽车销量增速
新能源汽车销量规模
新能源汽车价格度
新能源汽车渗透率
新能源汽车千人保有量



销售网络
销售服务满意度
充电设施保障



限购导致消费潜力缓慢释放



上海人口多，收入高，潜力大

- 至2021年年末，上海市常住人口为2489万人，仅次于重庆、排名**全国第二**。可支配收入水平更是高达7.8万元，**稳居全国第一**，甚至是全国平均水平的2倍多。
- 而人口和收入水平恰恰是汽车市场发展不可或缺的重要基础。上海具备这样的基础。

但限购限制了消费潜力释放

- 作为大型城市，上海同样面临交通拥堵、环境治理等诸多困扰。所以自1994年上海就开始实行**车牌竞价措施**，限牌时间早于北京（2010年摇号）16年，汽车总量管控及时。
- 同时，上海本地的车牌价格一路走高，**变相推高了上海地区的购车成本**。
- 正因如此，上海千人保有量为191辆，与苏州、北京等保有量较大的城市相比存在一定差距，并且低于全国平均水平（219辆）。

新能源消费强 比亚迪/特斯拉霸榜



疫情影响下，新能源销量仍居高位

- 2022年上半年，上海市**新能源汽车销量达8.3万辆**，在全国城市排名中位居第二，仅次于深圳。新能源渗透率高达38%。
- 但受疫情影响，上海新能源销量同比下滑了20%。若非疫情影响，上海应该是所有城市中新能源销量最高的城市。

政策鼓励新能源消费
新能源偏好比亚迪和特斯拉

- 为刺激汽车市场向好发展，上海出台一系列购车优惠政策。**第一步放量**，年内新增非营业性客车牌照额度4万个；**第二步增利**，换购纯电动汽车给予每辆车1万元财政补贴。政策推动下，上海消费能力正逐渐恢复。
- 上海用户新能源选购特征也非常明显。在品牌上**对比亚迪和特斯拉的偏好度超高**，两个品牌销量分别位列前两名，销量水平是第三名上汽乘用车的2倍。

新能源消费保障中等偏上



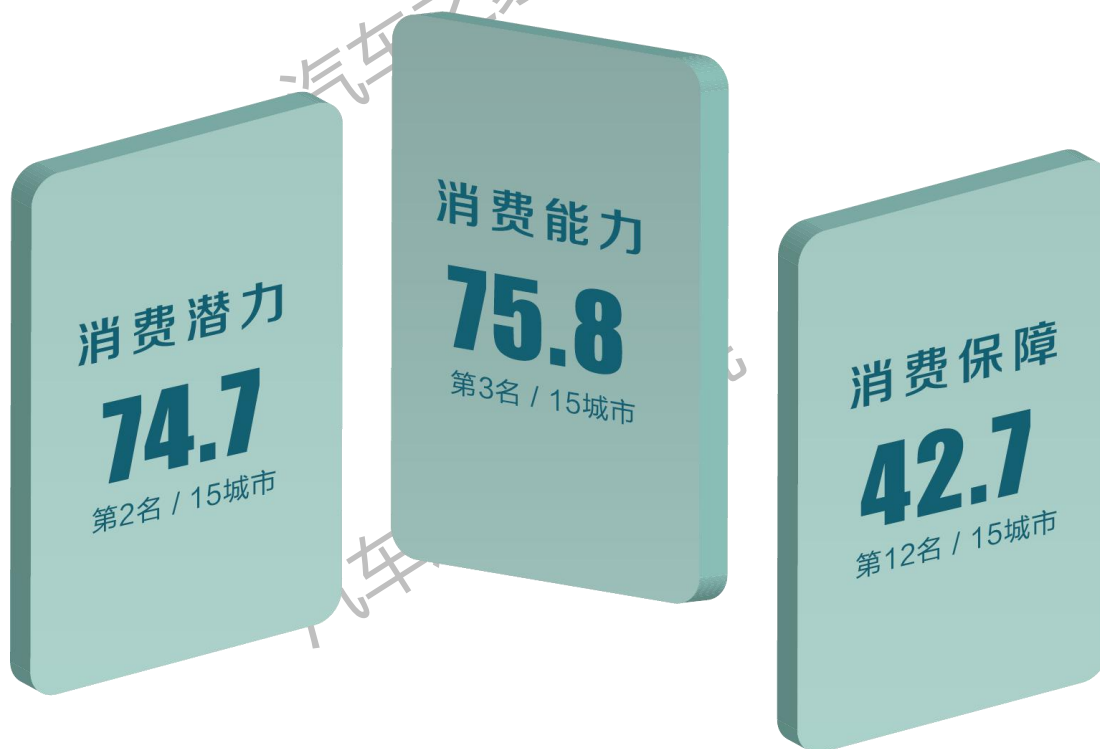
车桩比全国领先，销售/服务网络发达

- 截至2021年底，上海市累计建成各类充电桩超过50万根，**全市车桩比1.36:1**，处于国内**领先水平**。未来，基建将持续加码。根据上海市政府规划，预计到2025年，将满足125万辆以上电动汽车的充电需求，全市车桩比不高于2:1。
- 同时，上海经销商网络发达，**销售新能源的网络渗透率达90%**，服务满意度也较高，为新能源发展提供了良好保障。

新能源汽车消费指数TOP5城市

第3名 杭州

消费指数 68.8



人口规模
人均可支配收入
人均可支配收入增速
汽车千人保有量
新能源汽车关注度



新能源汽车销量增速
新能源汽车销量规模
新能源汽车价格度
新能源汽车渗透率
新能源汽车千人保有量



销售网络
销售服务满意度
充电设施保障



新一线前列，消费潜力突出



杭州人口增量旺盛，年轻人吸引力强

- **人口增量长三角第一**：截至2021年末，杭州全市常住人口相比2020年末增长23.90万人，在长三角城市群中，增量排名第一；
- **人均可支配收入在新一线城市名列前茅**：6.7万元，仅次于【上北深广苏】

汽车保有量仍处于快速增长阶段

- **增量全国第一**：一年半时间里，在20个保有量超300万辆的城市中，杭州汽车保有量增长78.4万辆，从200万+晋级到300万+梯队，增量位于全国第一，得益于：

- ① **政府鼓励**：松绑限购、增加投放购车指标、给予补贴；
- ② **强大购买力**：智联招聘数据显示，杭州人均薪酬超过南京、广州位居全国第四，居民购买力强劲

新能源关注和购买热情位于15城前列

- 据汽车之家数据，杭州新能源关注度处于15城首位，对新能源汽车非常关注
- 新能源购买指数也同样位于高位，仅次于柳州

新能源消费强，比亚迪/特斯拉销量断层



得益于政策放松和补贴发放

- 新能源指标宽松，只需申请，无需摇号或竞拍
- 发放购车补贴、汽车消费券

新能源销量全国第三

- 上半年杭州新能源销量7.4万辆，仅次于深圳和上海

新能源保有量全国第五

- 据杭州市上半年新能源销量，预估截止2022年6月，杭州市新能源汽车保有量约40万辆。

比亚迪和特斯拉销量过万

- 比亚迪和特斯拉占杭州上半年新能源销量的36%；
- 前十榜单含吉利和零跑两家杭州本地品牌

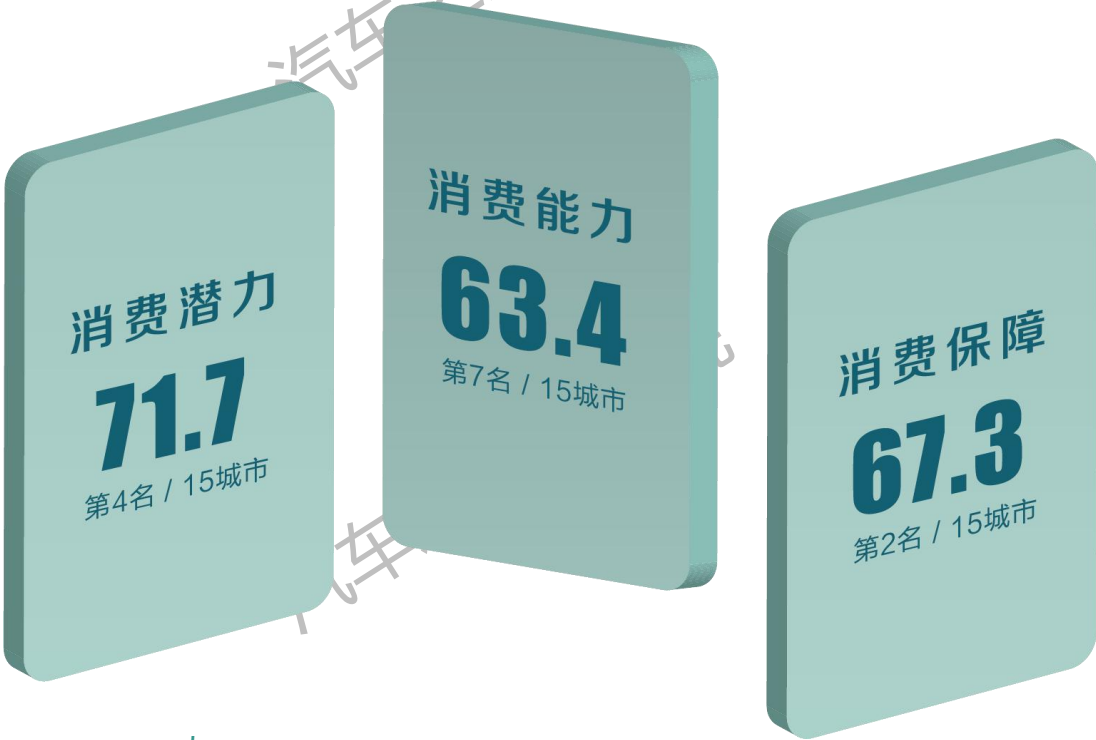
新能源消费保障不足



- 经销商数量与周边新一线苏州、郑州等城市基本一致，新能源经销商渗透率90%，与全国平均水平基本一致；
- **杭州车桩比约为4.25:1，略逊于全国水平**

新能源汽车消费指数TOP5城市

第 4 名 北京
消费指数 66.7



基础优势突出，但新能源关注不足



城市发展基础优势显著

- ① **人多且重视科学发展**：全国首个减量发展的超大城市
- ② **财力强**：人均可支配收入仅次于上海，但增速低于全国平均水平
- ③ **车多**：全国唯一一个汽车保有量超600万辆的城市，汽车千人保有量284辆，高于全国平均水平

虽车多人多财力强，但北京市新能源消费关注度和购买热情都不高，主要受限于两方面：

- ① **上牌条件苛刻：需排队上牌**，从2022年分配情况来看，若日后政策和指标总数保持不变，个人新能源指标排到2043年，而家庭指标则排到2026年，单位指标则排到2025年。
- ② **插混不享受补贴且出行受限**：北京只有纯电动汽车符合北京市新能源指标，可享受新能源补贴政策。插电式混合动力汽车虽使用“新能源号牌”，但不享受补贴政策，且出行受限。

新能源消费能力处于中等水平



得益于早期推广的积累，北京市新能源保有量位于全国前列

- 截止2022年6月，北京市新能源保有量约为57万辆，仅次于上海和深圳。

但随着市场普及度提升，其他城市后来居上，北京势头略缓

- 2022年上半年北京新能源乘用车销量不足6万辆，低于杭州、成都销量水平，且增速低于全国平均水平；
- 同时，新能源乘用车渗透率26%，在前六城市中垫底。

就北京品牌销量而言，比亚迪绝对优势领先，新势力品牌偏好明显高于全国水平

- 北京新能源销售品牌以**中国品牌为主**，占比约60%，同时**造车新势力品牌占比明显高于全国水平**；
- 北京上半年比亚迪销量1.7万辆，占北京上半年总销量的30%
- 另，特斯拉、蔚来、小鹏、理想等新势力品牌也进入销量TOP10

新能源消费保障充足，车桩比优于全国水平

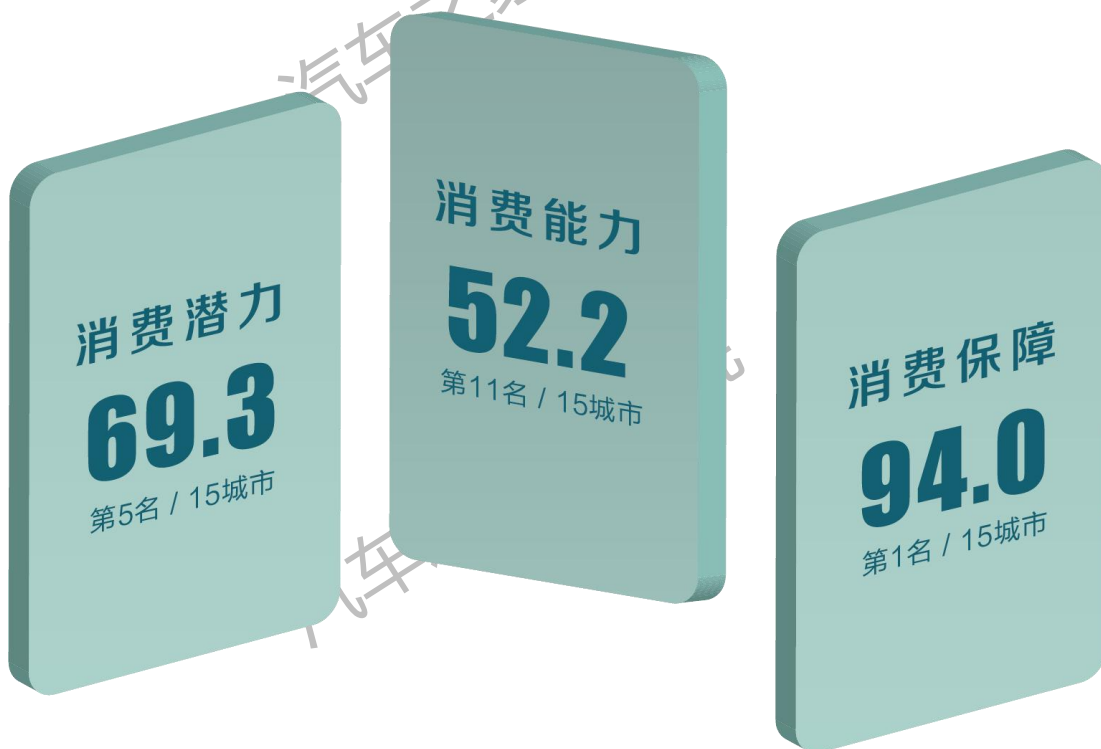


- **经销商网络发达，新能源经销商渗透率高于全国水平**，且经销商服务满意度位于全国前列
- **充电桩规模处于全国领先水平**，截止2020年底，北京市累计建成换电站159座，充电桩23万个，**车桩比2.2:1**。规划到“十四五”时期末，力争全市充电桩总规模达到70万个。

新能源汽车消费指数TOP5城市

第 5 名 武汉

消费指数 65.7



人口规模
人均可支配收入
人均可支配收入增速
汽车千人保有量
新能源汽车关注度



新能源汽车销量增速
新能源汽车渗透率
新能源汽车价格度
新能源汽车销量规模
新能源汽车千人保有量



销售网络
销售服务满意度
充电设施保障



人口、居民收入、汽车消费都还处于高速成长阶段



与发展成熟的超一线城市相比，武汉仍处于高速成长阶段

- **人口增量全国第一**，是中部地区人口第一大城
- 人均可支配收入及增速超全国平均水平，是15城中唯二增速超10%的城市

武汉市汽车千人保有量处于中上水平，对新能源汽车较为关注

- **武汉未实行限购限牌等政策**，截至2022年6月，武汉市汽车保有量达404万辆，位居全国TOP10，汽车千人保有量处于中上水平，超越广州、杭州、天津等限购城市；
- 新能源关注度和偏好指数处于中等水平

新能源消费不足，但追赶势头渐显



与整体汽车保有量相比，武汉新能源汽车保有量发展较缓

- 截至21年12月，武汉新能源汽车保有量约11万，**在新一线城市中处于中等水平**，与杭州、天津差距较大；
- 新能源汽车千人保有量11辆，略高于全国平均水平，与头部城市仍存在明显差距

新能源销量略显不足，渗透率还处于较低水平，但增速较快，呈现出追赶势头

- 2022年上半年武汉市新能源乘用车销售3.7万辆，在15城中排名11；
- 新能源渗透率仅21%，不及全国平均水平，在15城中排名最后；
- 虽销量略显不足，但**较21年上半年相比增长近两倍**，增速在15城中排名第三

销售网络高度发达，充电桩布局完善



- **销售网络发达，新能源经销商渗透率高**：武汉市经销商数量达929家，新能源经销商渗透率95%，双指标都居15城第一；
- **武汉充电桩布局为15城最发达**。武汉充电桩布局完善，截至22年5月已累计建成充电桩14万个，车桩比约为0.83:1，远优于全国平均水平，在15城中最为发达。



结语

城市新能源汽车发展驱动力

50

不同阶段城市驱动力不同，期望达成较高发展水平需“多力并举”

- 政策是区域发展原则性、方向性基础，是推动新能源“从无到有”的最强动力。而当新产业、新市场逐步发展后，政策将弱化推动力，而作为保障力持续运行；
- 驱动城市新能源产业发展的驱动力是生产及供应链布局，这和当地地理位置、前期汽车产业积淀等“原发性”积累相关，易于固化，能否突破成关键；伴随新能源产业与智能化发展的“羁绊”越来越深，城市“智商”对于达成较高发展尤为为重要，城市吸引力更有助于吸引高精尖人才和专精特新企业，辅助城市新能源产业发展；
- 驱动城市新能源消费发展的驱动力除政策外，还有消费保障能力，此外消费潜力决定了购车人群的体量基数，产品供需匹配则是促成潜在人群向消费人群转化的必要条件。

