

汽车之家
看车·买车·用车·换车

AR 汽车之家研究院
AUTOHOME RESEARCH INSTITUTE

NDANEV

中国 新能源汽车 用车报告

(2024年)

今年以来，国家和地方层面相继推出了一系列旨在加速汽车产业转型升级、鼓励消费、以旧换新等政策措施，并显著加大了对新能源汽车的补贴力度，在减免税费的基础上，购置补贴标准提升至前所未有的2万元水平，彰显了国家对新能源产业发展的坚定决心与强力扶持。

这一系列的政策红利，直接推动了我国新能源汽车市场的蓬勃发展。截至目前，中国新能源汽车保有量已经成功突破2500万辆大关，标志着我国新能源汽车市场已经形成规模，也反映了消费者对新能源汽车接受度的显著提升。今年以来，新能源乘用车累计销量已超过700万辆，同比大幅增长超过四成，连续多月市场渗透率保持在50%以上，显示出市场需求的强劲增长势头。

随着新能源汽车进入发展快车道，保有量规模不断扩大，为我们研究车辆使用强度和消费者的用车习惯提供了丰富的数据基础。在此基础上，汽车之家研究院携手新能源汽车国家大数据联盟，精心编制了《**中国新能源汽车用车报告**》。该报告深度挖掘新能源乘用车全量数据，全方位、多维度地揭示了真实车主在行驶里程、充电频次、充电时段等方面的行为特征与偏好，为新能源汽车产业的健康发展提供了有力的数据支撑和决策依据。

➤ 维度说明:

车辆用途口径

- **用途维度:** 包含营运与非营运, 2种车辆类型;
- **营运车辆指:** 包含出租车、网约车、租赁车辆、共享/分时租赁车辆等;
- **家用车辆指:** 个人/家庭用车;

区域维度口径

- **东北:** 黑龙江、吉林、辽宁;
- **华北:** 北京、河北、天津、山西、内蒙古;
- **华东:** 上海、安徽、江苏、江西、浙江、福建、山东;
- **华中:** 湖南、湖北、河南;
- **华南:** 海南、广西、广东;
- **西北:** 青海、宁夏、陕西、甘肃、新疆;
- **西南:** 重庆、四川、贵州、西藏、云南;

➤ 计算标准说明:

车辆价格段区间

- **汽车厂商公布的同一车系的入门车款最低指导价,** 因品牌、车型、配置和上市时间等因素而异;

车辆状态定义

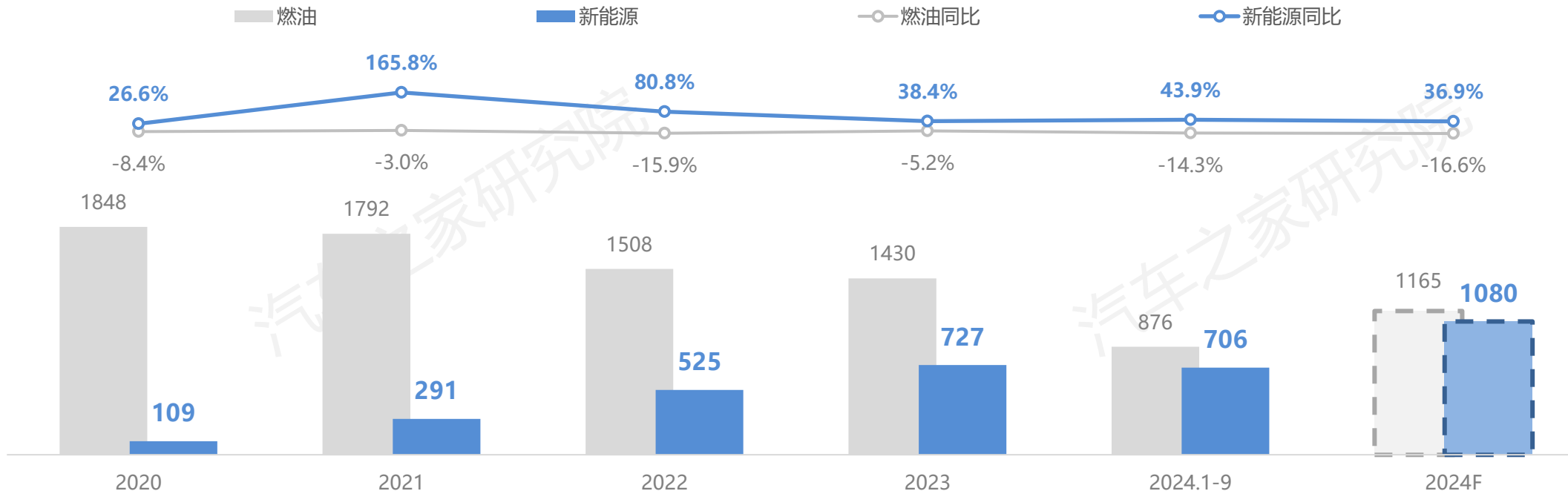
- **低电量行驶定义:** 行驶时电量 $SOC \leq 20\%$
- **亏电充电定义:** 开始充电电量 $10\% < SOC \leq 20\%$

新能源汽车市场发展

新能源市场持续高速增长，与燃油车呈现两极化走势

- 在一系列的以旧换新、购车补贴、税收优惠、充电设施建设等政策措施下，2024年1-9月新能源销量突破700万辆，渗透率提升至近45%
- 预计至今年底，新能源汽车销量将突破1000万台，渗透率将持续保持在50%以上

乘用车市场发展趋势及预测 (万辆)

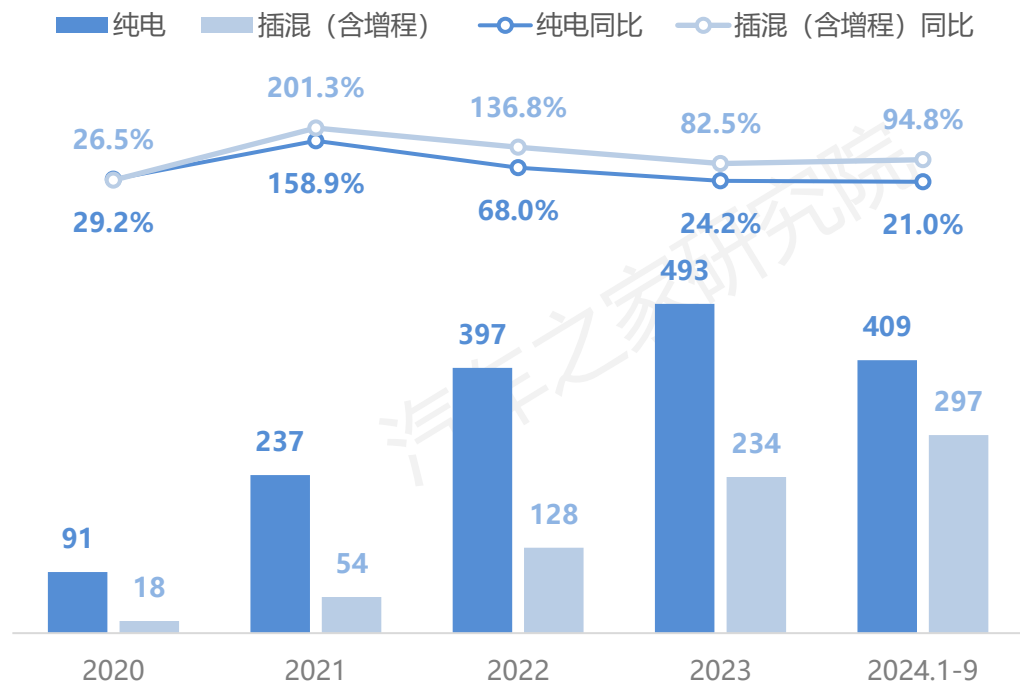


数据来源：上险量

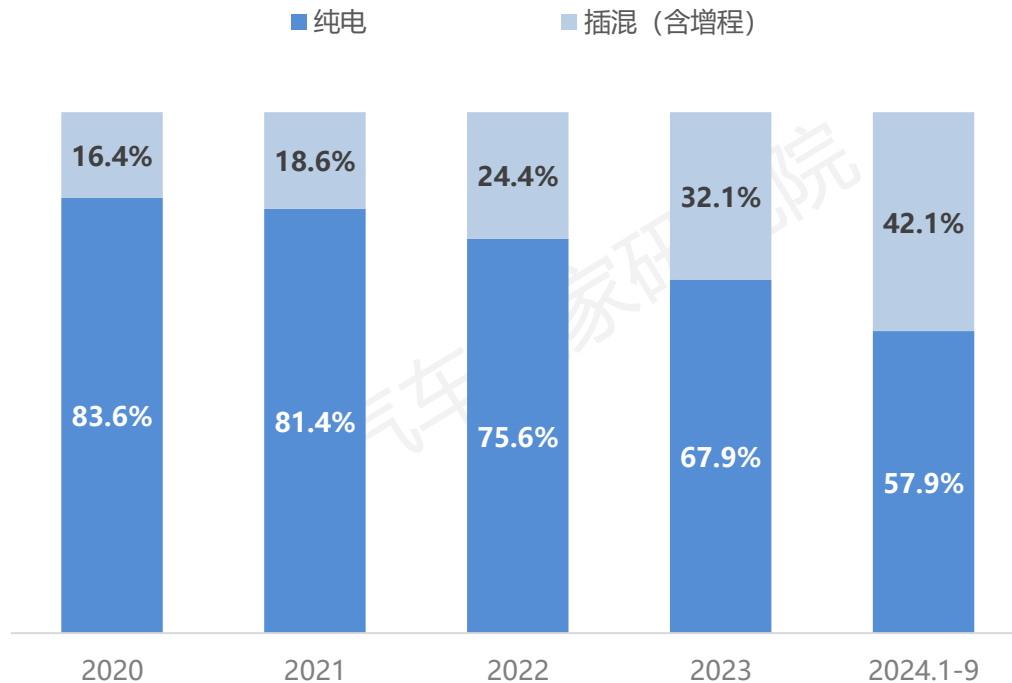
纯电车型增速减弱，插混/增程车型份额持续提升

- 从发展的趋势上看，由于插混/增程车型可以大幅缓解消费者的里程焦虑，提供更灵活的驾驶体验的同时，也得益于电池技术的进步与成本的降低，相较于纯电动车型，尤其是中低价格段在上更具竞争优势，使得插混/增程车型成为消费者“跨入”新能源市场的首选，今年的销量仍保持高速增长
- 目前，纯电车型仍占据主要份额，插混及增程车型市场份额已提升至四成

纯电 VS 插混 新能源乘用车市场销量 (万辆)



纯电 VS 插混 新能源乘用车市场份额 (%)



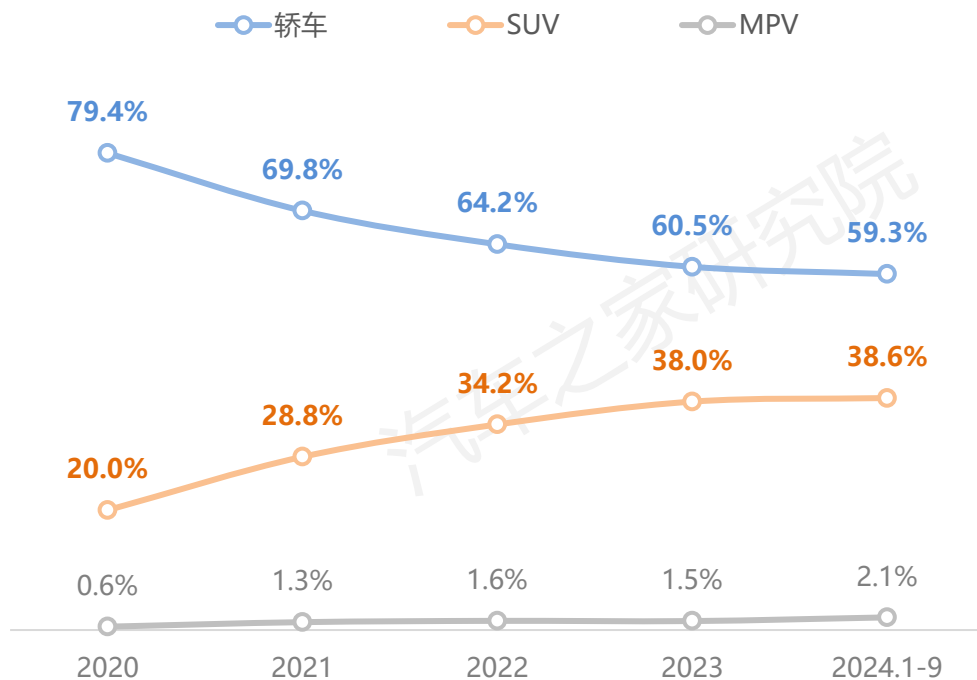
数据来源：上险量，插混车型包含PHEV与增程

纯电市场轿车份额持续下滑，SUV车型在插混/增程时长地位稳固

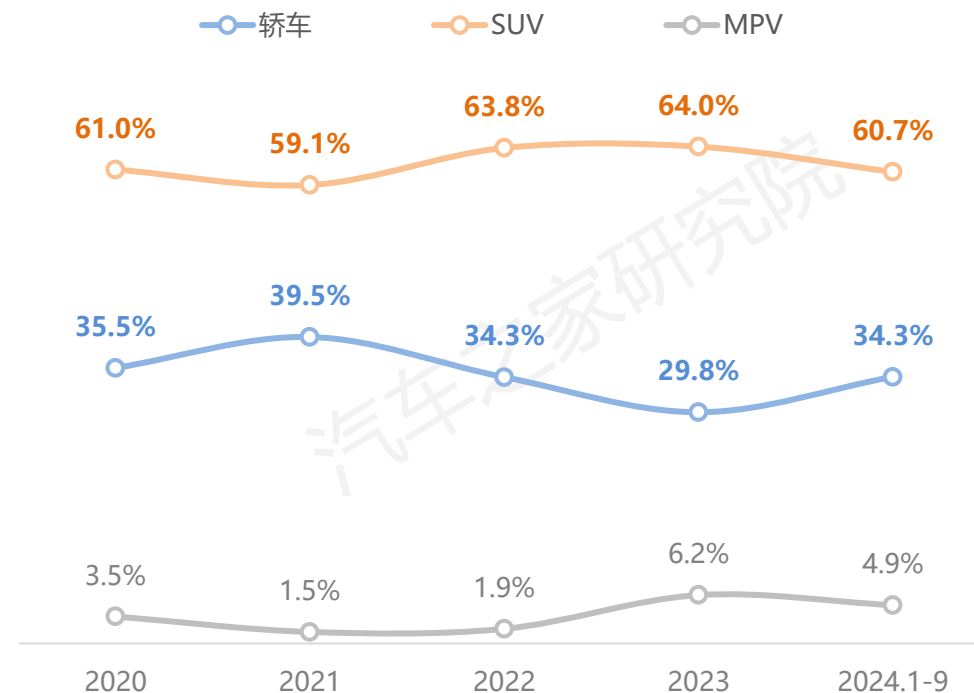
- **纯电新能源**：轿车份额持续下滑至60%以内，随着纯电SUV供给增大和用户偏好原因，纯电SUV市场呈现出快速增长的态势

- **插混/增程新能源**：呈现出以SUV为主导的鲜明特征，市场份额持续保持在60%以上。SUV的大空间、高通过性和多功能性，与插混/增程式电动车的长续航、低油耗优势相结合，为消费者提供了更加全面且实用的出行选择，从而显示出强大的竞争力

纯电-车辆类型市场份额



插混-车辆类型市场份额



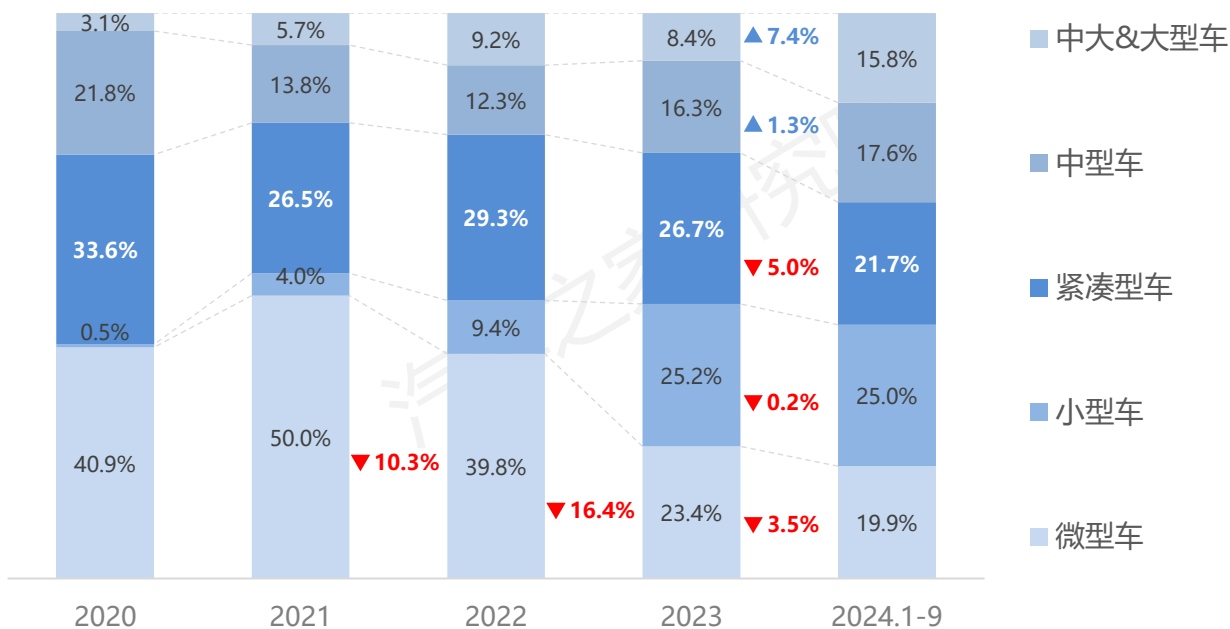
数据来源：上险量，插混车型包含PHEV与增程

轿车：小尺寸纯电市场全面萎缩，插混/增程中型车市场快速扩张

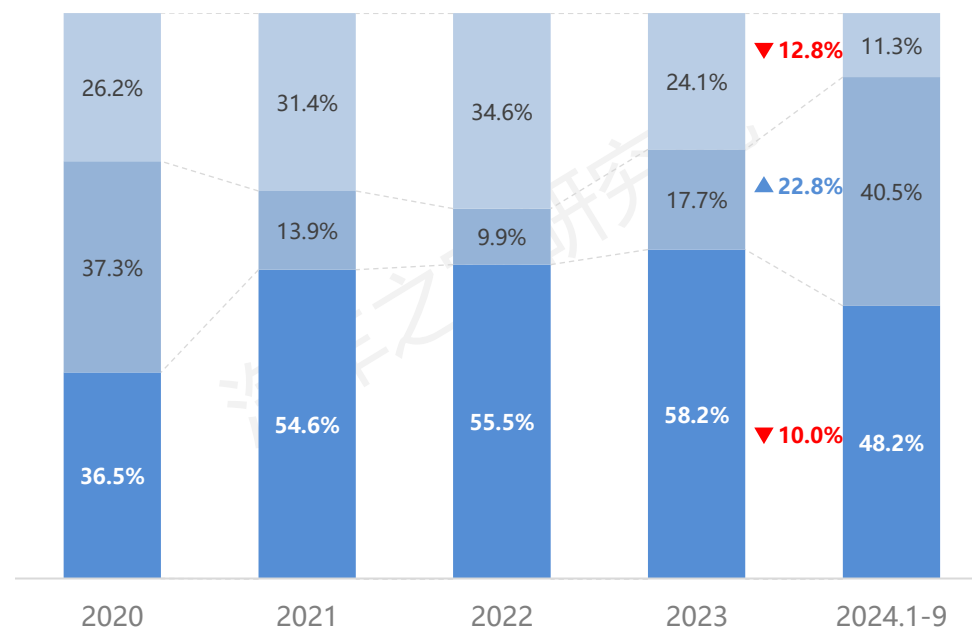
- 纯电轿车：**随着需求转向，五菱宏光MINIEV销量持续走低，使得微型车份额快速萎缩。与此同时，中型及以上级别市场的竞争则愈演愈烈，小米SU7、智界S7等热门车型的强势登陆，推动中大型级别份额一举跃升至15.8%

- 插混/增程轿车：**激烈价格绞杀成为影响市场变化的主要动因。7.98万元的比亚迪秦PLUS与驱逐舰05承托起紧凑型车市场超七成的份额，而海豹06 DM-i、秦L与五菱星光等价格更加亲民的中型车上市，推动其市场份额实现了进一步扩张

纯电-轿车细分市场走势



插混-轿车细分市场走势
















数据来源：上险量，插混车型包含PHEV与增程

轿车：纯电市场各品牌表现不一，插混/增程市场比亚迪是绝对的王者










- **纯电轿车：**比亚迪在小型车市场一家独大；凭借小米SU7的出色表现，3月上市至9月末销量近7万台，使得小米汽车荣登中大与大型市场第三位

- **插混/增程轿车：**比亚迪稳坐各细分市场Top 1位置，且各细分市场均有较高的市场集中度

纯电-轿车市场品牌排名TOP3 (万辆)

第 1	销量		份额	第 2	第 3	份额合计	车型
	销量	同比					
	16.1	-9.6%	33.4%			71.8%	微型车
	40.2	25.0%	66.4%			95.4%	小型车
	17.1	0.7%	32.5%			64.8%	紧凑型车
	12.3	9.1%	29.0%			55.2%	中型车
	7.8	59.3%	20.3%			54.0%	中大&大型车

插混-轿车市场品牌排名TOP3 (万辆)

第 1	销量		份额	第 2	第 3	份额合计
	销量	同比				
	38.0	48.0%	77.5%			93.1%
	27.5	-	66.6%			85.8%
	7.8	-1.3%	68.2%			84.8%

数据来源：上险量，插混车型包含PHEV与增程

轿车：纯电在售车系数量较多，插混/增程新车数量过半

	在售车系	全新车系	改款换代	新车合计
数量	156	20	28	48
占比	-	12.8%	17.9%	30.8%

	在售车系	全新车系	改款换代	新车合计
数量	45	9	15	24
占比	-	20.0%	33.3%	53.3%

纯电-轿车车型在售车系及新车数量（2024年1-9月）

插混-轿车车型在售车系及新车数量（2024年1-9月）

在售车系	数量占比	全新车系	改款换代	车型
35款	22.4%	2	6	微型车
12款	7.7%	2	4	小型车
40款	25.6%	1	2	紧凑型车
24款	15.4%	3	4	中型车
45款	28.8%	12	12	中大&大型车

在售车系	数量占比	全新车系	改款换代
-	-	-	-
8款	17.8%	1	4
18款	40.0%	5	4
19款	42.2%	3	7

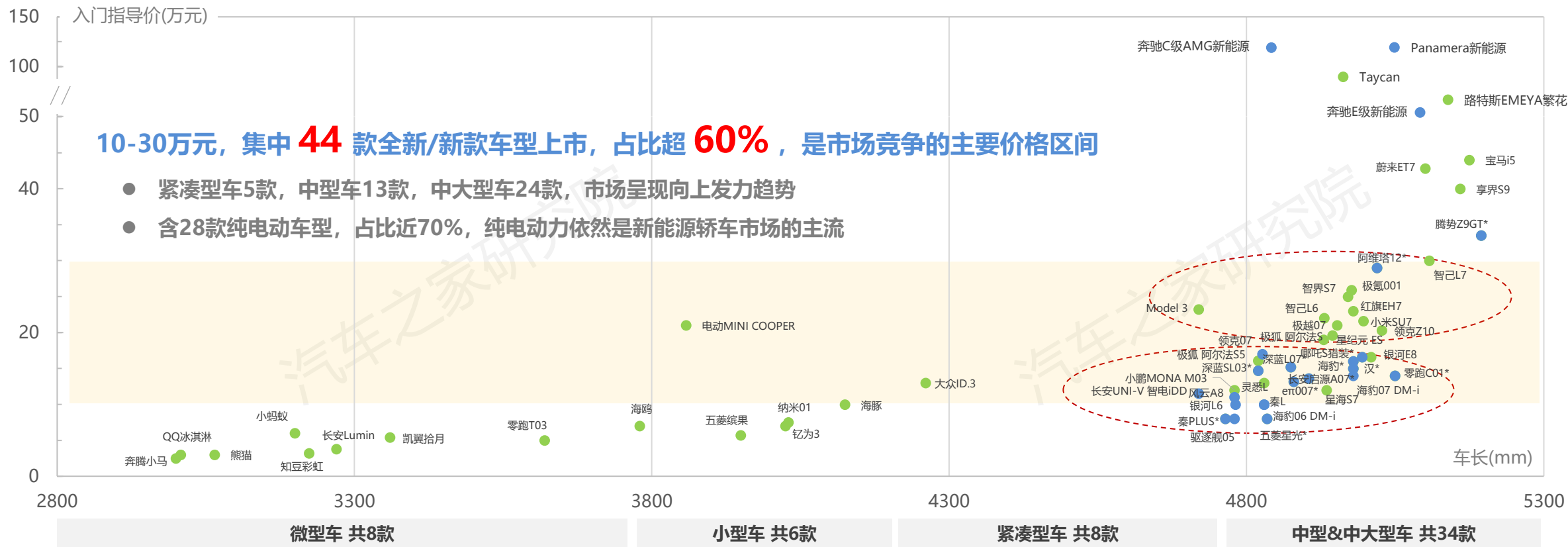
数据来源：汽车之家产品库；插混车型包含PHEV与增程

轿车：10-30万元成为竞争高地，纯电价格力压插混/增程

- 10-30万元，是各厂商新能源轿车竞争的“高地”，占超半数的全新/新款车型。中型及以上车型，纯电新车价格普遍高于插混/增程，两类新能源共同挤占燃油车市场份额

轿车-各细分市场新车分布（2024年1-9月）

● 纯电-新车（含新款/新版本） ● 插混-新车（含新款/新版本）



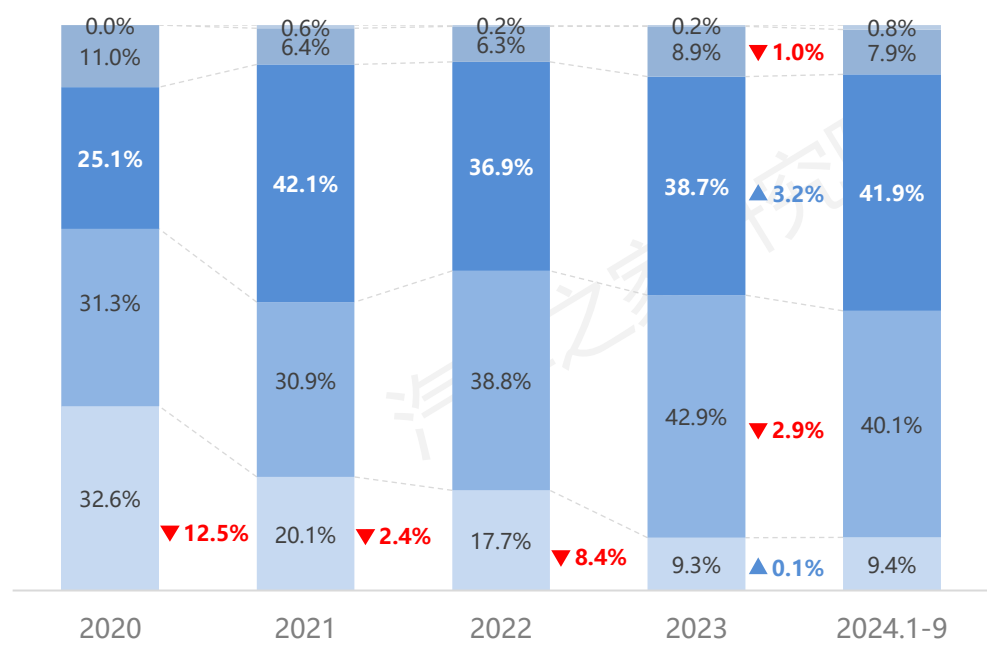
数据来源：汽车之家产品库；插混车型包含PHEV与增程；*注：包含纯电与PHEV、增程同时新车/新款车型上市

SUV：纯电车型市场份额向中型集中，插混/增程市场呈现出大型化的趋势

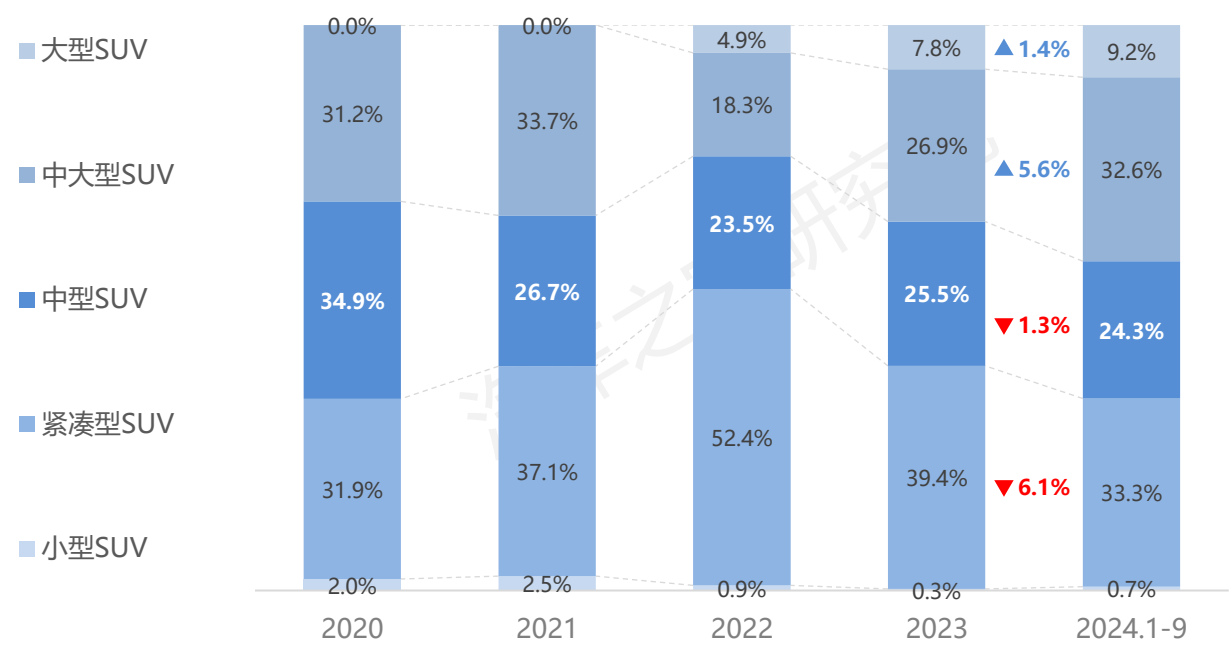
- **纯电SUV**：小型SUV与中大型纯电SUV市场份额发展较为低迷，紧凑型SUV与中型SUV构成目前双雄并立的市场格局，呈现出市场两端向中间集中的特点

- **插混/增程SUV**：各细分市场内，均涌现出了多款明星车型，市场份额上向中大型及大型SUV市场集中

纯电-SUV细分市场走势



插混-SUV细分市场走势
















数据来源：上险量，插混车型包含PHEV与增程

SUV：比亚迪领跑中低端纯电市场，插混/增程中型SUV市场竞争大幅加剧














- **纯电SUV**：除了中大型SUV市场外，各细分市场均展现出较高的市场集中度，少数头部车企凭借其强大的品牌和产品实力，占据统治性地位。值得一提的是，自今年3月比亚迪元UP上市以来，销量实现了爆炸性增长，进一步巩固了比亚迪在小型SUV市场的领先地位

- **插混/增程SUV**：今年各大车企将战略重心聚焦于中型SUV细分市场，密集的新品发布潮，无疑加剧了中型SUV市场的竞争态势。比亚迪在中型SUV市场的地位受到挑战，市场份额有所下滑

纯电-SUV市场品牌排名TOP3 (万辆)

第 1	销量	同比	份额	第 2	第 3	份额合计
	7.8	823%	52.7%			77.9%
	28.9	11.9%	45.6%			76.0%
	34.2	6.6%	51.7%			72.8%
	2.3	115.3%	18.0%			42.6%
	1.2	-	95.2%	-	-	98.8%

插混-SUV市场品牌排名TOP3 (万辆)

第 1	销量	同比	份额	第 2	第 3	份额合计
	1.2	304.0%	100%	-	-	100%
	36.4	14.4%	60.7%			75.6%
	13.9	5.0%	31.7%			54.9%
	27.1	58.5%	46.2%			78.7%
	9.2	-	55.6%			99.3%

数据来源：上险量，插混车型包含PHEV与增程

SUV：上市新车数量超百款，插混/增程新车数量超纯电车型

	在售车系	全新车系	改款换代	新车合计
数量	141	25	28	53
占比	-	17.7%	19.9%	37.6%

	在售车系	全新车系	改款换代	新车合计
数量	116	29	29	58
占比	-	25.0%	25.0%	50.0%

纯电-SUV车型在售车系及新车数量（2024年1-9月）

插混-SUV车型在售车系及新车数量（2024年1-9月）

在售车系	数量占比	全新车系	改款换代	
26款	18.4%	5	2	小型SUV
42款	29.8%	8	13	紧凑型SUV
37款	26.2%	8	7	中型SUV
29款	20.6%	4	6	中大型SUV
7款	5.0%	-	-	大型SUV

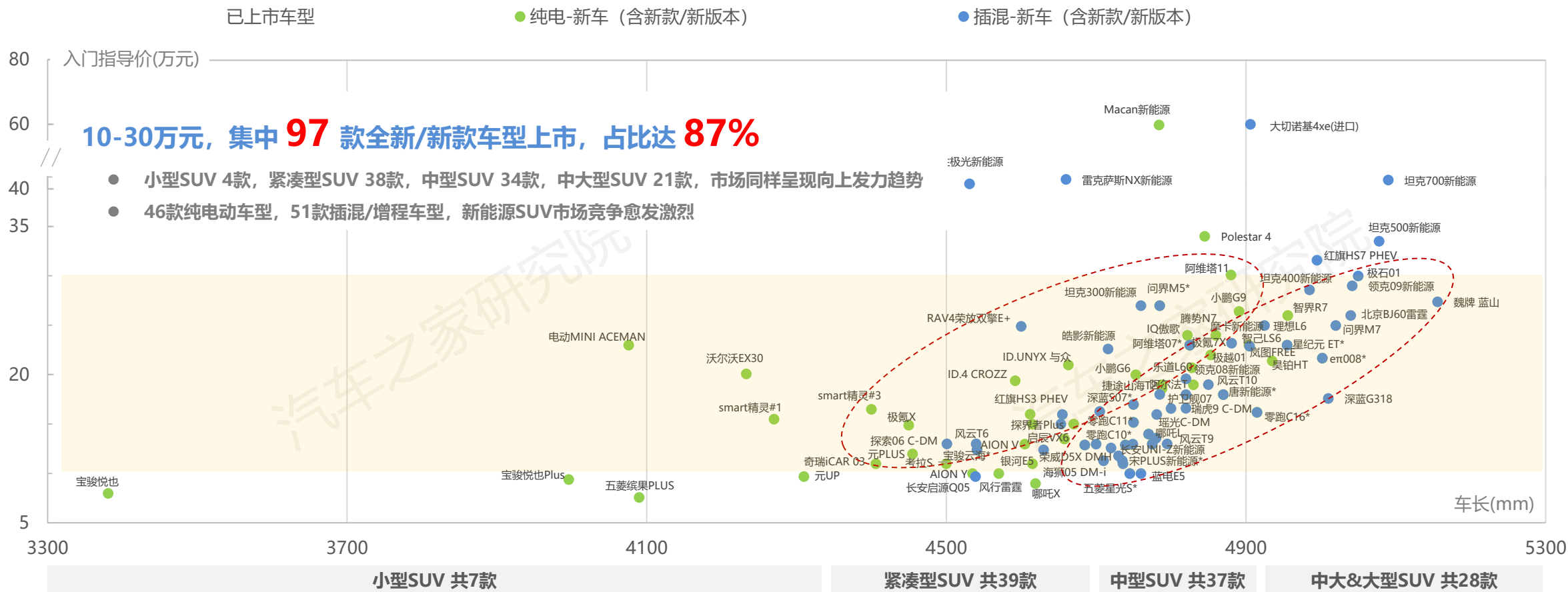
在售车系	数量占比	全新车系	改款换代
1款	1.1%	-	-
31款	34.4%	11	7
32款	35.6%	8	14
22款	24.4%	10	7
4款	4.4%	-	1

数据来源：汽车之家产品库；插混车型包含PHEV与增程

SUV: 10-30万元集中了近9成新车, 相较纯电、插混/增程尺寸更大

- 10-30万元, 是各厂商新能源SUV竞争的核心, 占近9成的全新/新款车型。纯电车型在紧凑、中型SUV市场产品布局密集, 相比纯电、插混/增程车型尺寸更大, 而中大&大型SUV新车上市速度也在加速中

SUV-各细分市场新车分布 (2024年1-9月)



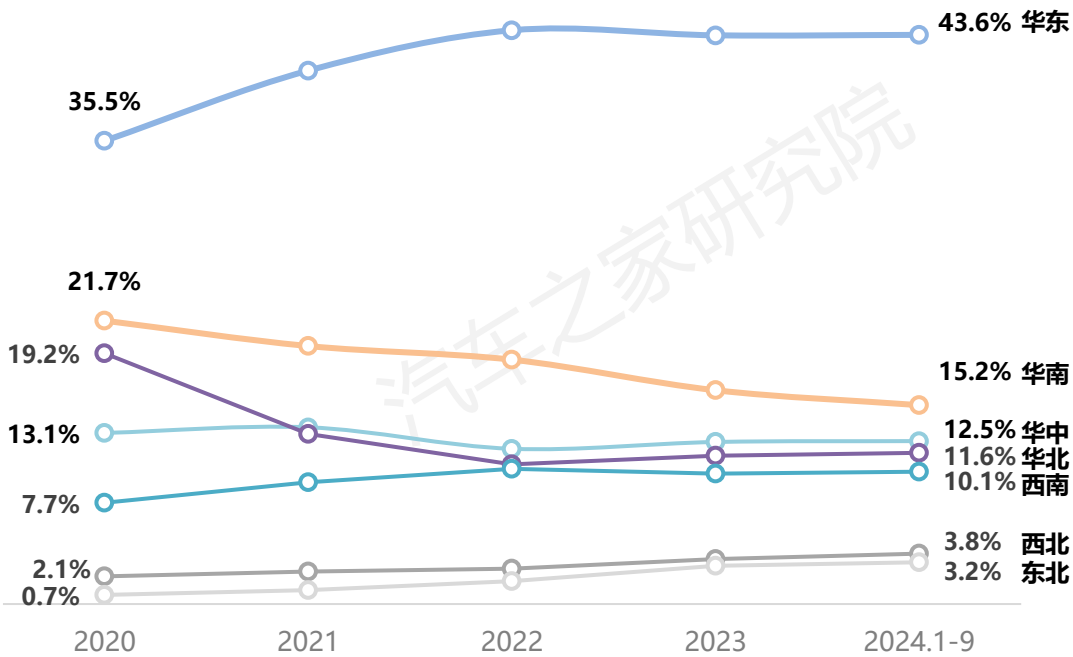
数据来源: 汽车之家产品库; 插混车型包含PHEV与增程; *注: 包含纯电与PHEV、增程同时新车/新款车型上市

华东地区是新能源车型最集中的区域市场，东北、西北的插混/增程份额快速增长

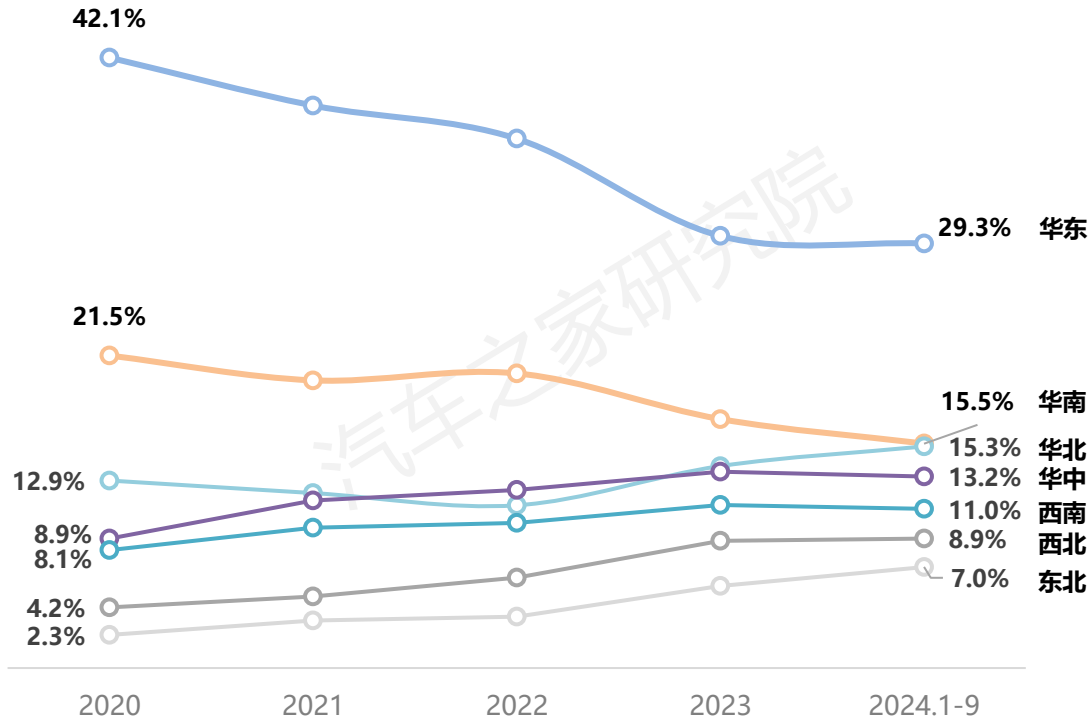
- **纯电**：各区域份额2024年较2023趋于稳定，华东地区覆盖多个经济发达的省市，如江苏、浙江、上海等，充电基础设施配套完善，市场份额遥遥领先；东北、西北地区因气温较低对纯电车辆使用构成了一定的挑战，份额较低

- **插混/增程**：华东地区份额仍是首位，但近两年大幅下滑；插混/增程车型在低温环境下有着更友好的体验，推动其在东北、西北地区份额持续增长，2024年上半年大部分省份销量超50%，其中吉林、新疆两省，同比销量增幅近100%

纯电-主销区域市场份额走势



插混-主销区域市场份额走势

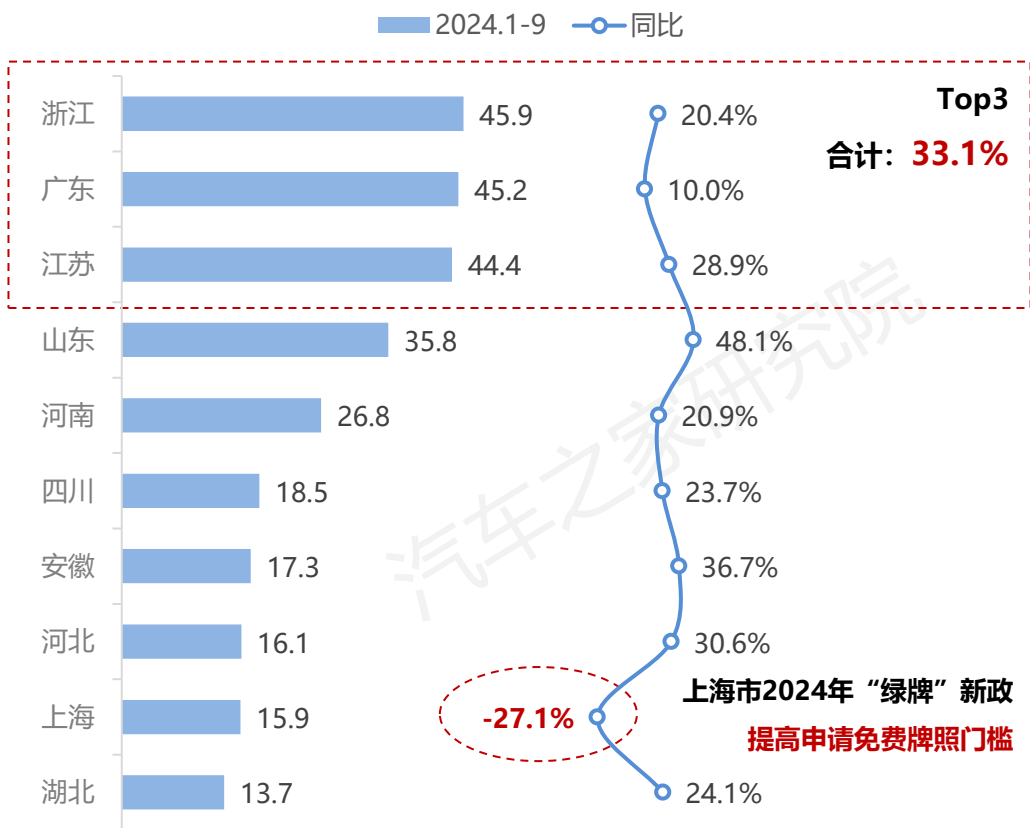


数据来源：上险量，插混车型包含PHEV与增程

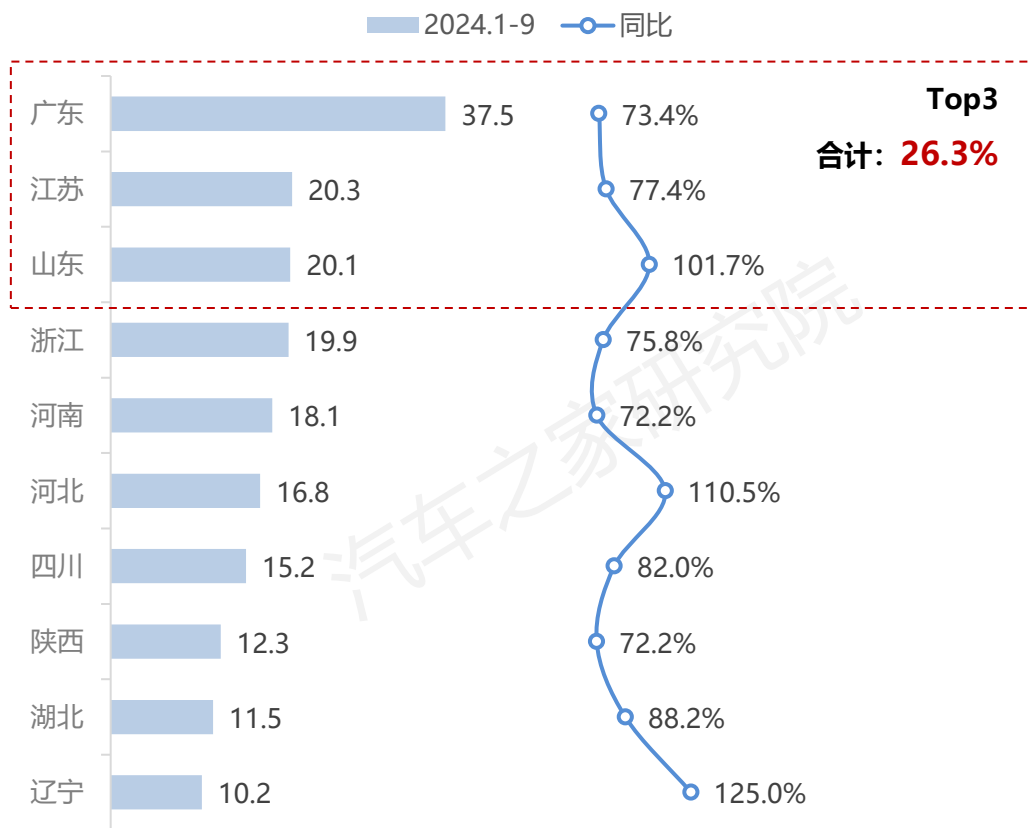
广东、浙江与江苏三省是新能源汽车市场的核心区域

- 纯电销量集中于浙粤苏地区，插混/增程市场更加分散，山东、河北、辽宁三省销量增速超100%
- 受政策影响，上海对申请免费新能源汽车专用牌照的资格进行了更为严格的限制，导致其新能源汽车销量同比出现大幅下降

纯电-分主销省/市销量表现TOP10 (万辆)



插混-分主销省/市销量表现TOP10 (万辆)



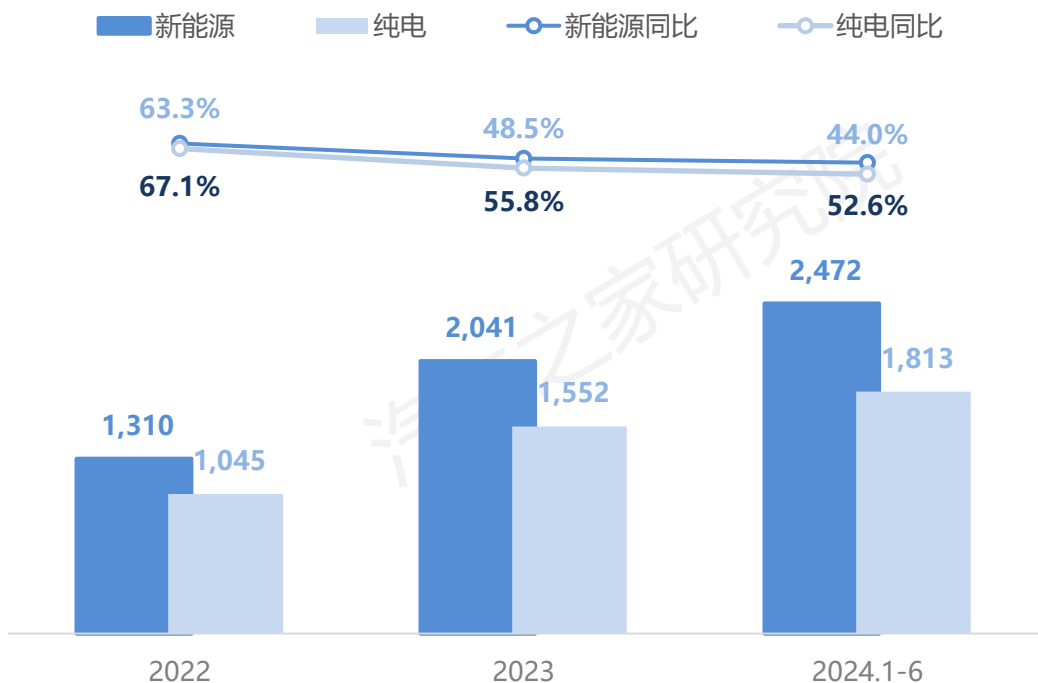
数据来源：上险量，插混车型包含PHEV与增程

新能源车辆用车趋势

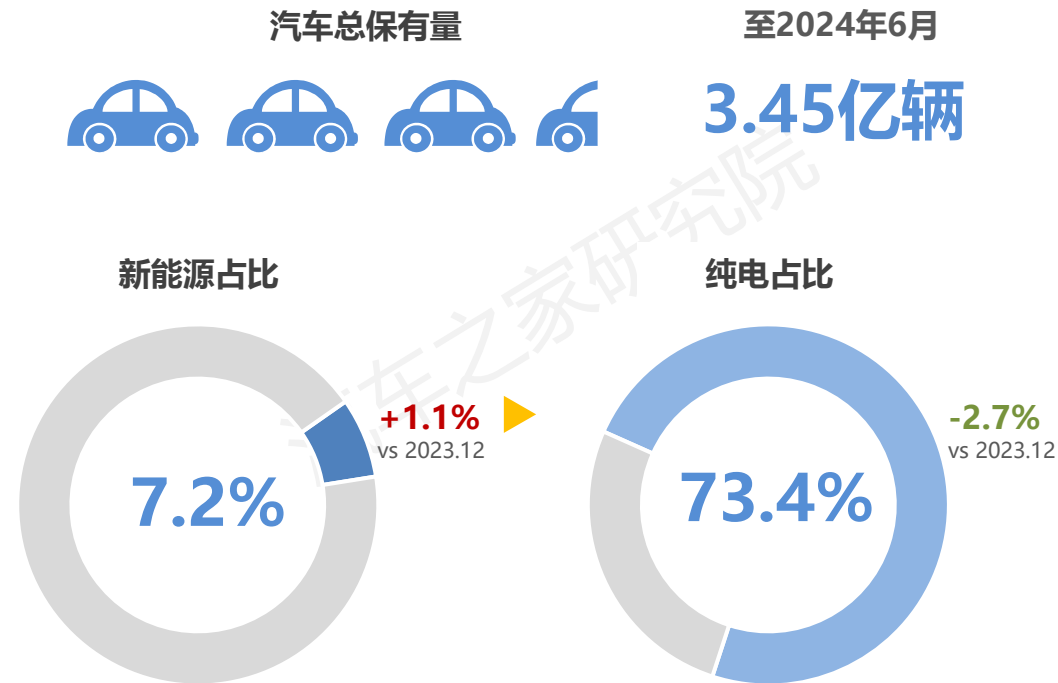
新能源汽车保有量达2500万，占汽车保有量的7.2%，纯电车型依然是主角

- 截止2024年上半年，全国新能源汽车保有量已接近2500万辆。纯电车辆保有量突破1800万辆大关，依然是新能源市场绝对的主角，但在插混/增程市场份额快速发展的态势下，其占比逐步缩小

新能源&纯电车型保有量（万辆）



全国汽车总保有量情况



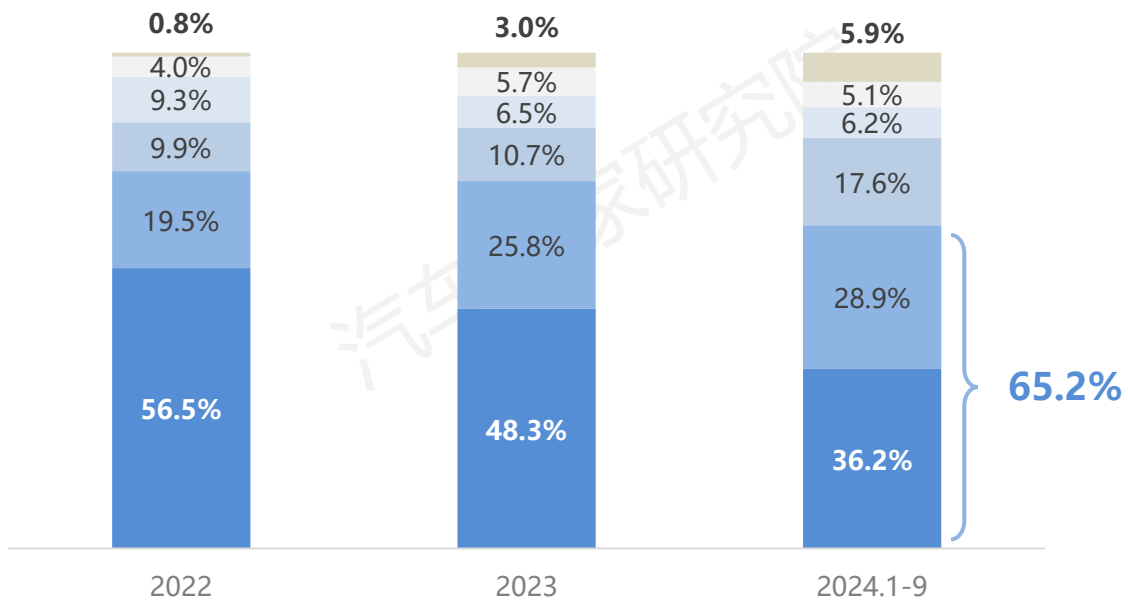
数据来源：公安部&《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

新能源乘用车车龄结构以新车和准新车为主

- 在新能源车辆的蓬勃发展态势下，纯电与插混/增程车型的新车及准新车（车龄1年以内及1-2年）的保有量占比超过六成，五年以上车龄的老车占比均在6%以内

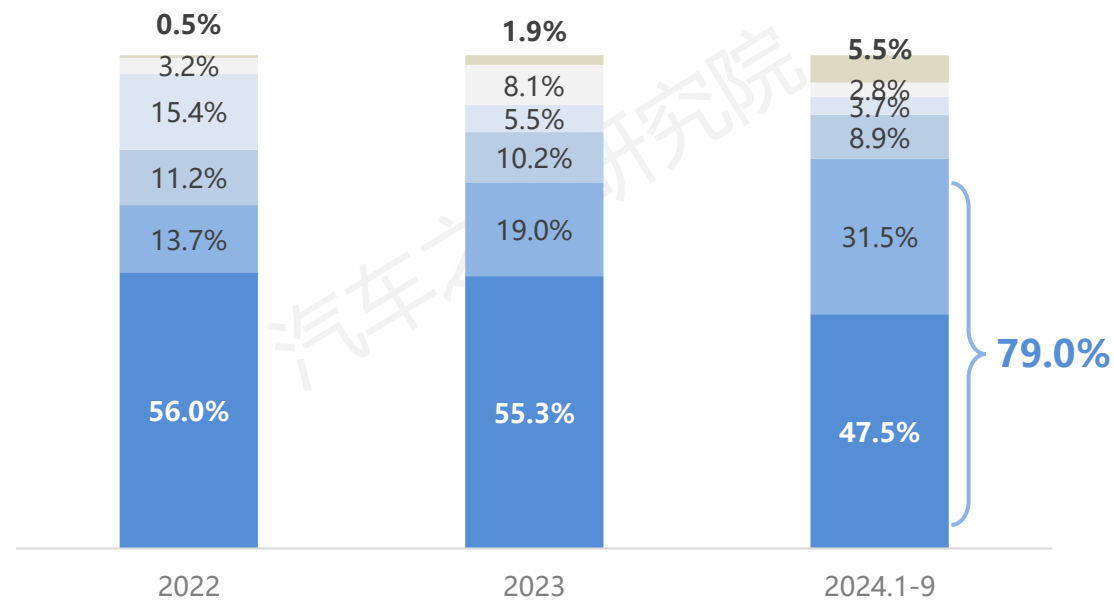
纯电-车辆车龄分布

■一年以内 ■1-2年 ■2-3年 ■3-4年 ■4-5年 ■5年以上



插混-车辆车龄分布

■一年以内 ■1-2年 ■2-3年 ■3-4年 ■4-5年 ■5年以上

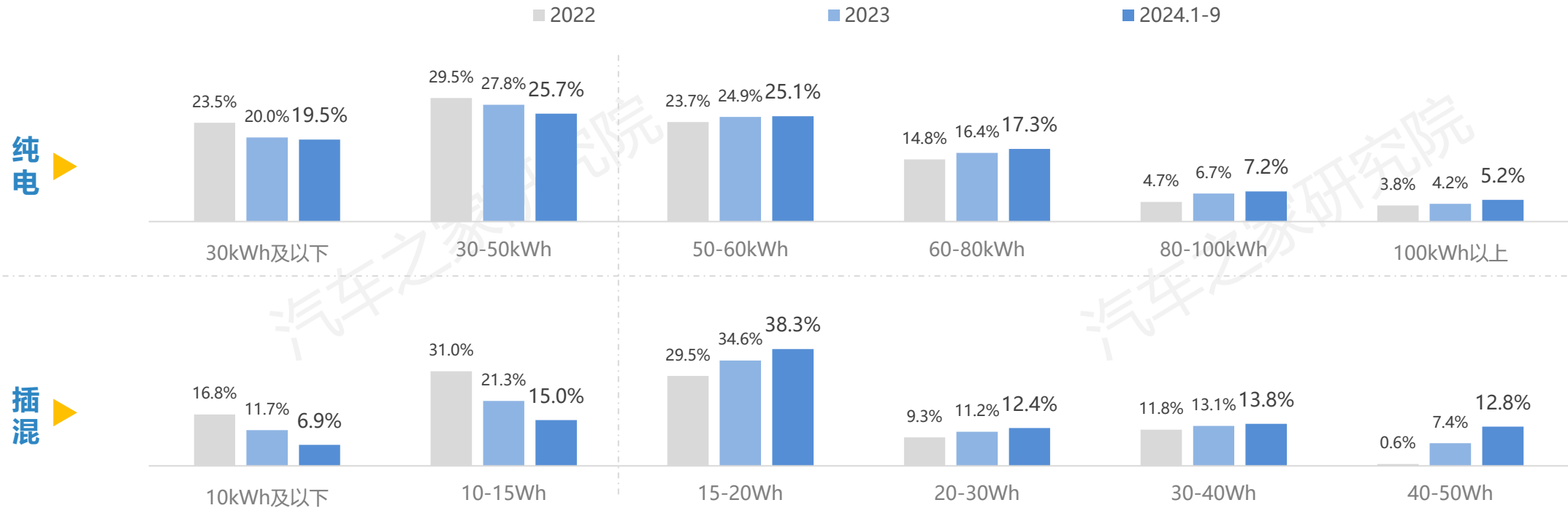


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

纯电动车型电池容量配置相对稳定、小幅增长；插混/增程车辆大电池快速增加

- 当前，纯电动汽车的电池容量配置格局趋于稳固，伴随小幅容量增长趋势。50kWh以下车型占比下滑，80kWh以上车型占比小幅增长，纯电汽车市场的消费偏好正变得更加理性和成熟
- 插混/增程的大容量消费趋势与产品快速迭代更为显著，电池容量在15kWh以内的车辆占比大幅减少，随着消费者对车辆续航能力要求的提高，拥有更大容量与续航的车型数量在快速上升

新能源乘用车-保有车辆电池容量分布 (%)

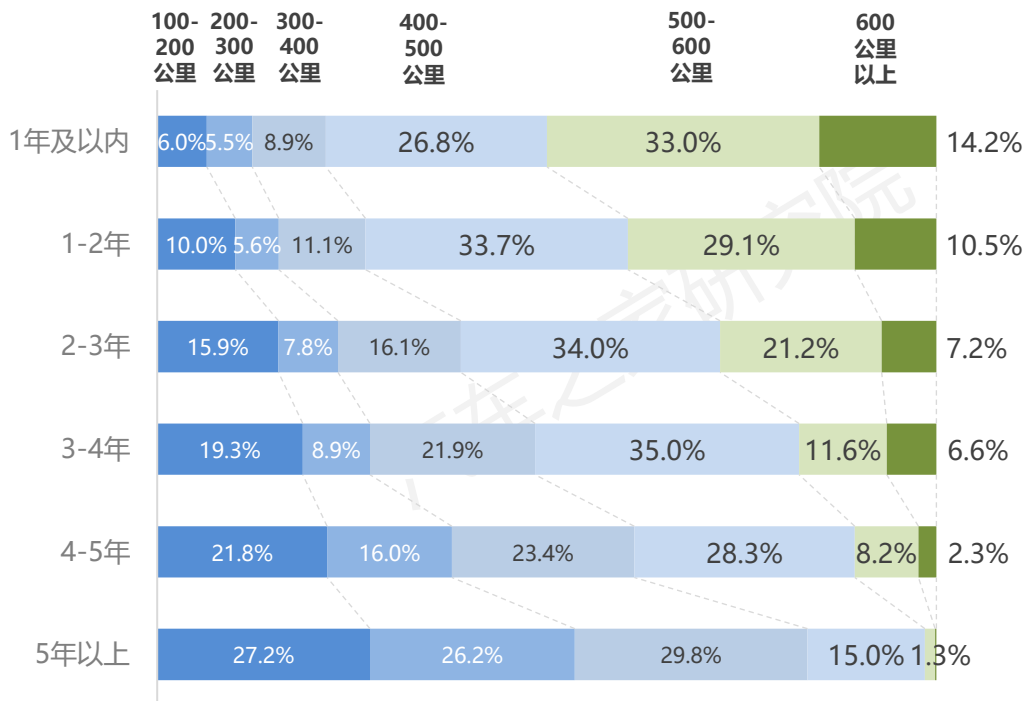


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

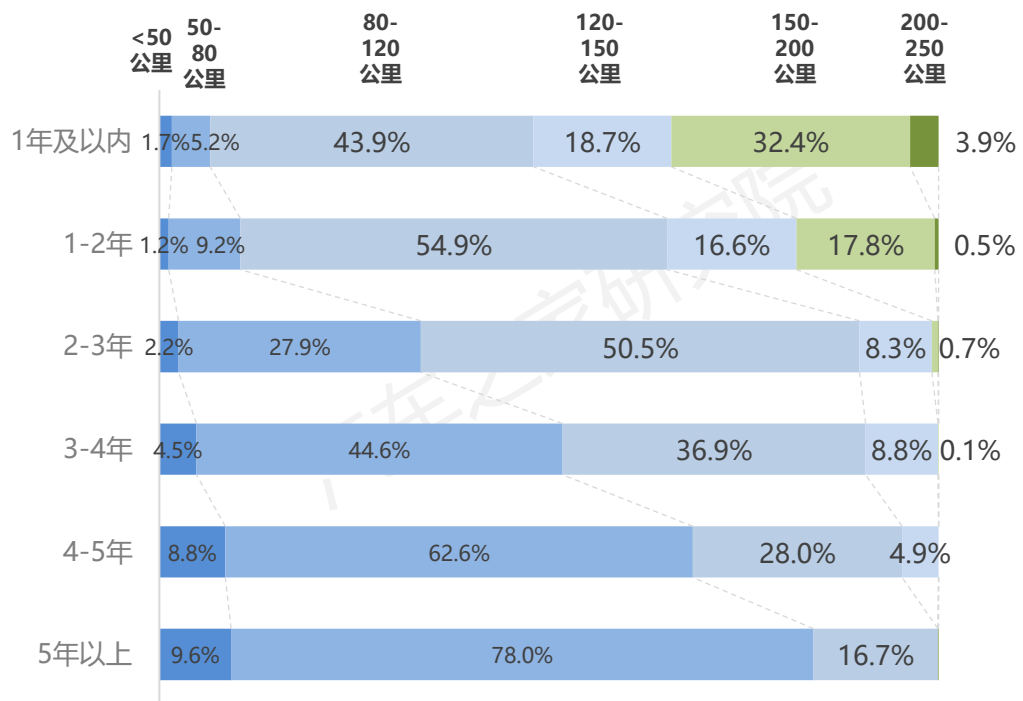
纯电及插混/增程车型续航里程逐年增长，纯电400公里内续航占比收缩至20%

- 随着电池技术的进步和电池价格持续降低，不论纯电、还是插混/增程车型的持续里程逐年增长。5年前占比超过80%的主流续航里程水平均收缩至20%，特别是插混/增程，80公里年内续航里程已收缩至不足7%。拥有500公里及以上续航里程的纯电动新能源汽车愈发受到青睐，占比近半，已成为主流趋势
- 在插电式混合动力与增程式新能源领域，市场展现出多样化的态势：一方面，诸如比亚迪秦PLUS、五菱星光等为代表的80-120公里续航区间中短纯电续航车型持续受到市场热捧；另一方面，纯电续航在150-200公里乃至更高水平的插混/增程车型呈现出强劲的增长态势，新车及准新车的车型市场份额显著增加

纯电-车辆标称续航里程分布 (2024.1-9月)



插混-车辆标称续航里程分布 (2024.1-9月)

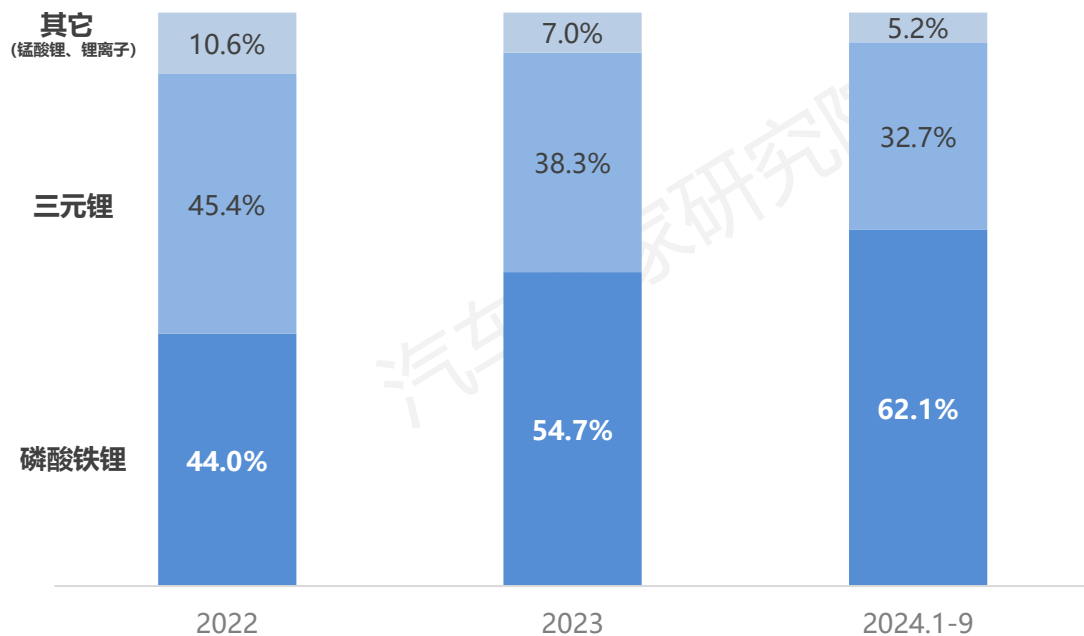


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

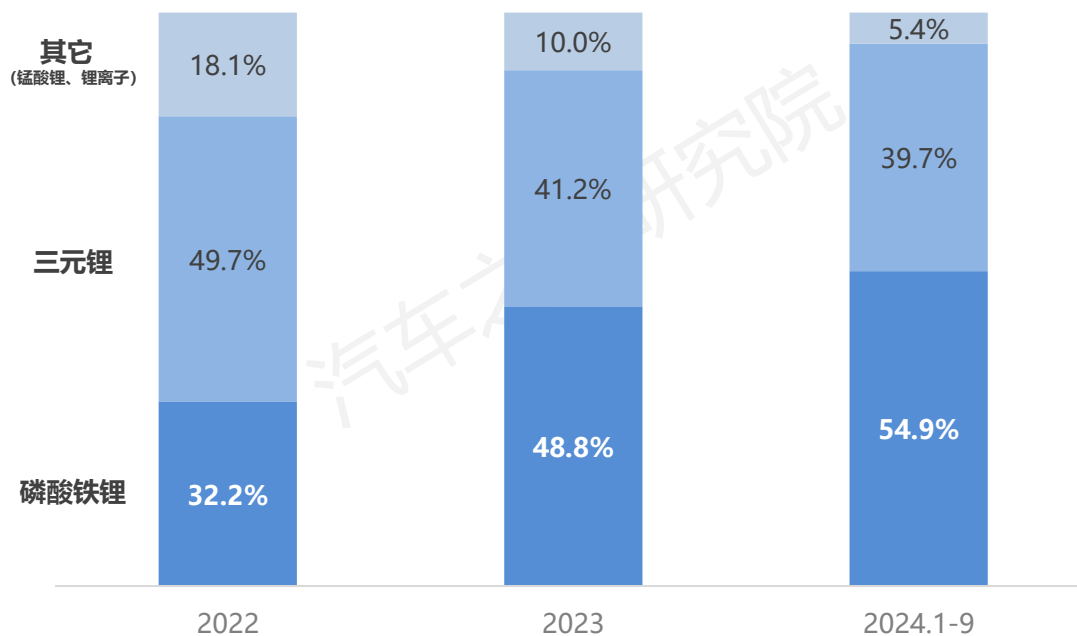
磷酸铁锂电池在成本、安全性和寿命等方面优势明显，占比逐步走高

- 从电池类型的角度来看，在比亚迪和宁德时代等企业积极研发并投产高能量密度磷酸铁锂电池的作用下，其成本显著降低，同时在安全性和长寿命的优势也愈发凸显。在中低端市场中的广泛应用，共同推动了磷酸铁锂电池占比的逐步走高。相比之下，三元锂电池含有钴、镍等稀有金属，价格相对较高且受国际市场波动较大，导致成本不稳定。在行业“内卷”的背景下，车企和电池制造商更加关注成本控制，其占比则有所降低
- 据行业协会数据统计，今年1-9月，国内动力电池累计装车量346.6GWh（含商用车），同比增长35.6%。其中，磷酸铁锂电池累计装车量247.5GWh，占比达71.4%，同比增长42.4%，三元锂电池累计装车量98.9GWh，占比28.5%，同比增长21.2%

纯电-电池类型分布 (%)



插混-电池类型分布 (%)

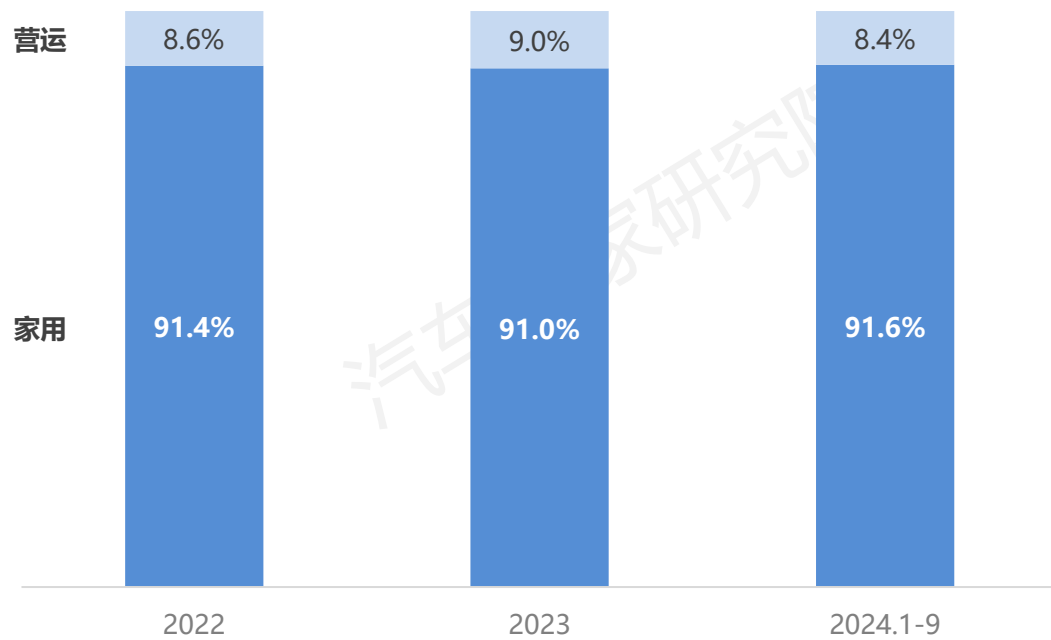


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

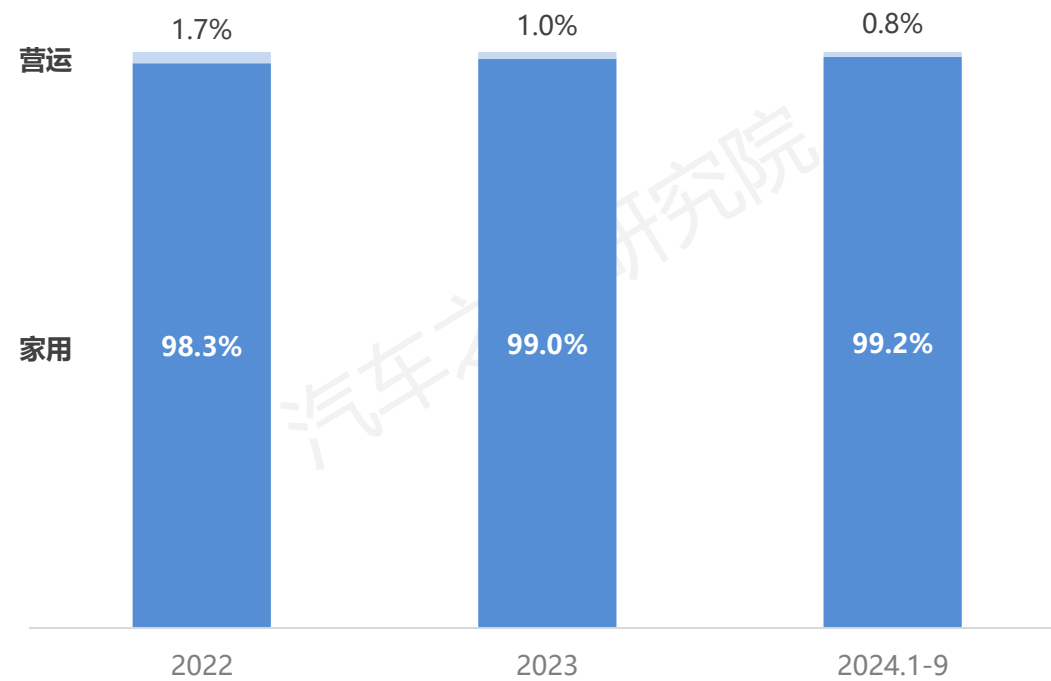
纯电新能源营运车辆占比高，插混/增程车辆几乎不用于营运

- 从车辆用途的角度来看，纯电新能源车辆由于使用成本低，更适合作为营运车辆（如出租车、网约车等）。虽然具体占比因市场波动而有所微调，但营运车辆在纯电新能源车辆中的占比持续保持在8.0%左右
- 插混/增程车辆既能享受电动车的驾驶体验，又能通过燃油或增程器解决续航焦虑的特点，成为消费者转换新能源车辆的首选，家庭用车的占比高达99.2%

纯电-车辆用途占比 (%)



插混-车辆用途占比 (%)

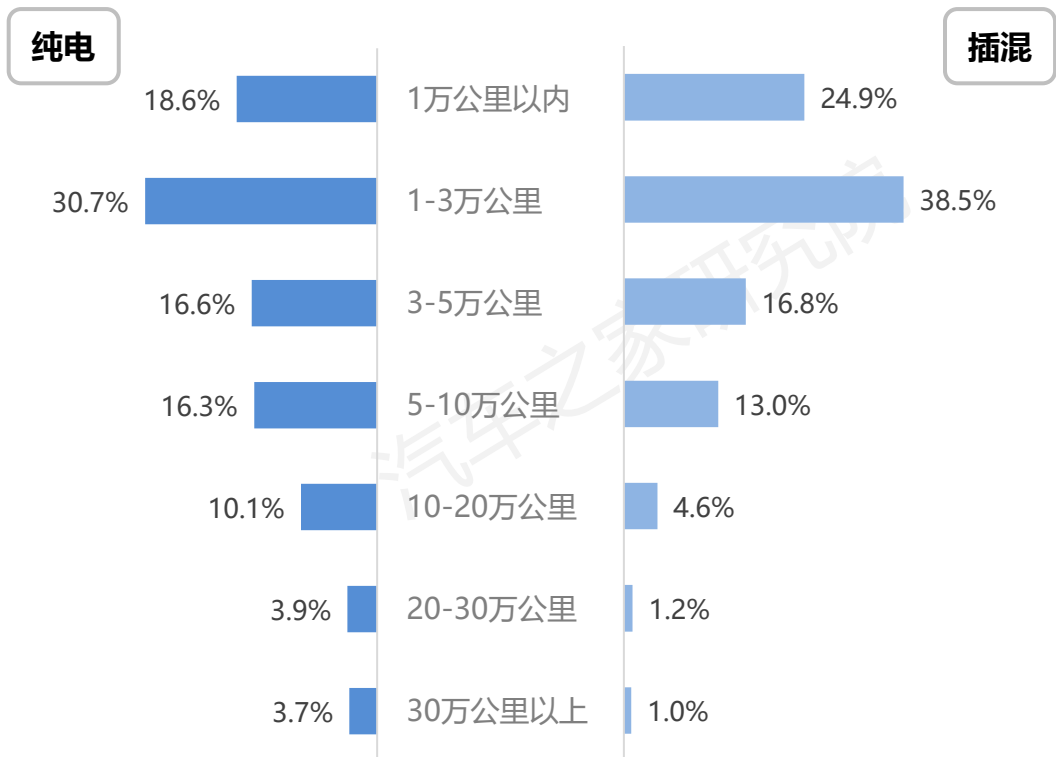


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

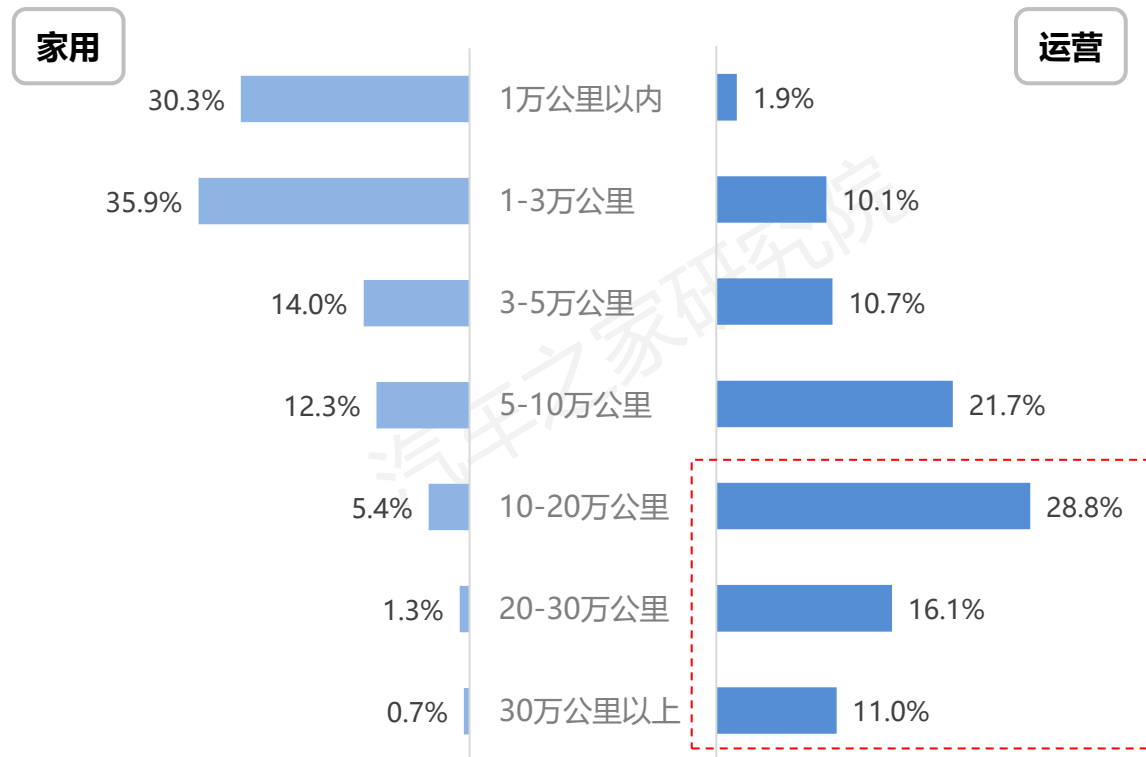
新能源车整体行驶里程不高，营运车辆则超半数累计行驶里程在10万公里以上

- 从车辆行驶里程分布上看，由于新车及准新车（车龄1年以内及1-2年）数量更多，有将近一半的纯电新能源车辆行驶里程小于3万公里，插混/增程车辆这一比例则超过了60%
- 从车辆用途的角度来看，营运车辆超过一半累计行驶里程在10万公里以上

不同能源类型已行驶里程分布 (%)



不同用途车辆已行驶里程分布 (%)

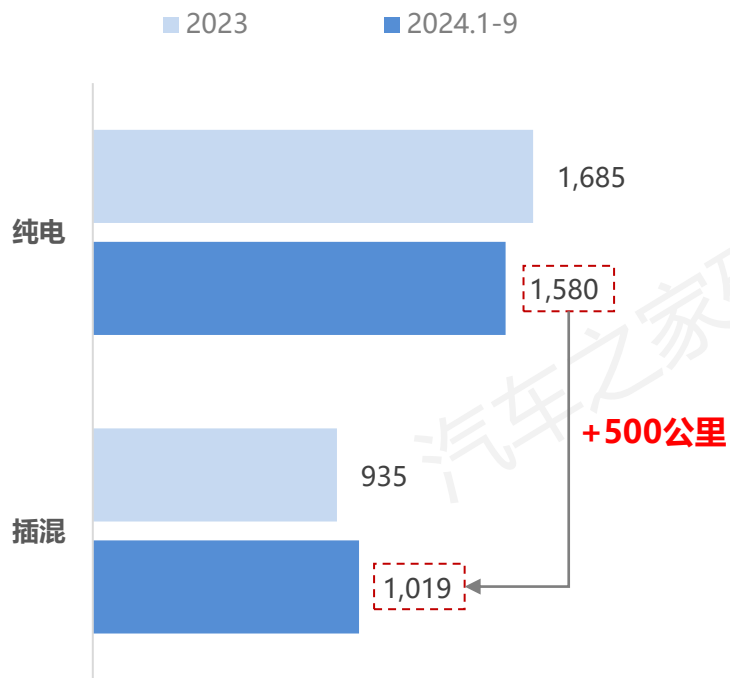


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

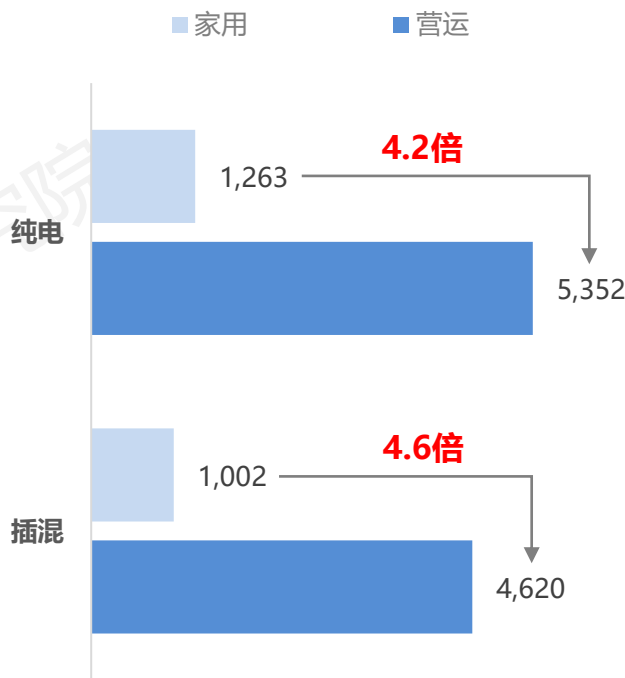
纯电车辆用车强度更大，营运车辆月均行驶距离是家用车辆的4倍

- 2024年纯电车辆月均行驶超过1500公里，较23年略有下降，但依然比插混/增程车辆高出约500公里。营运车辆上，纯电车辆的月均行驶里程也明显高于插混/增程营运车辆
- 从日均行驶距离上看，目前新能源车辆以满足城市日常通勤需求为主，纯电与插混/增程车辆日均行驶不足50公里的车辆占比均超半数。其中，超过10%的纯电车辆月均行驶超过200公里，高于营运车辆占比，说明家用车辆也有少量超远距离行驶需求

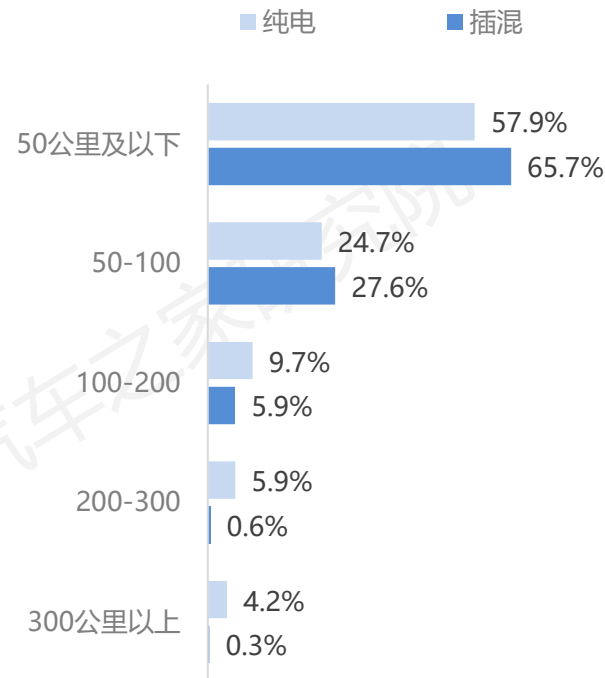
月均行驶里程（公里）



不同用途车辆月均行驶里程（公里）



日均行驶里程分布（公里）

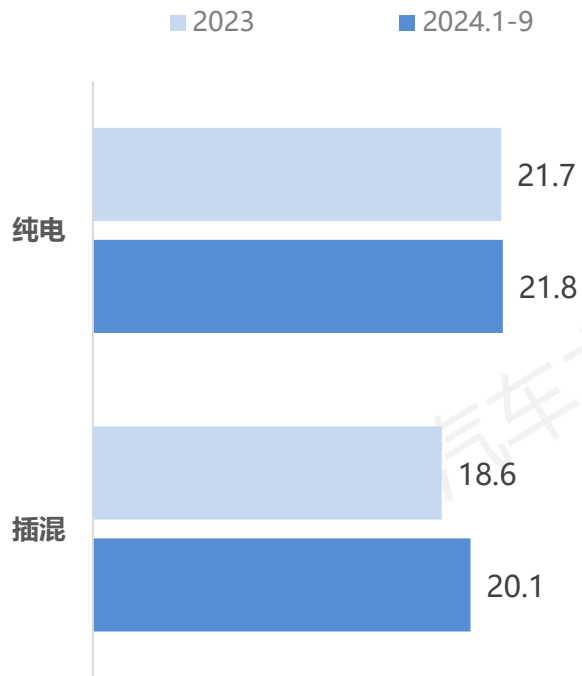


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

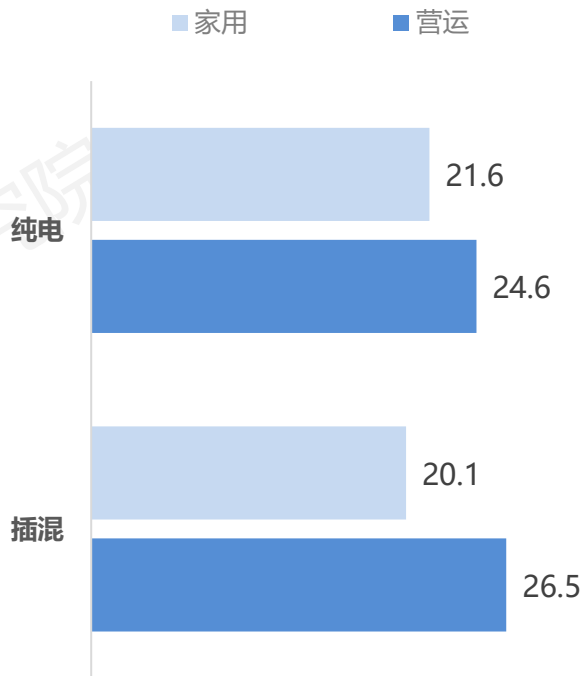
新能源车辆月均行驶天数稳定，超30%插混/增程车辆月均行驶天数不足15天

- 纯电车辆每月行驶天数较2023年相比基本持平，插混/增程车辆略有增加，受营运车辆占比高影响，纯电车辆行驶天数更多
- 营运车辆每月行驶均超25天，高于家用车辆
- 有近半数的纯电车辆每月行驶天数在25天以上，而超30%的插混/增程车辆月均行驶不足15天

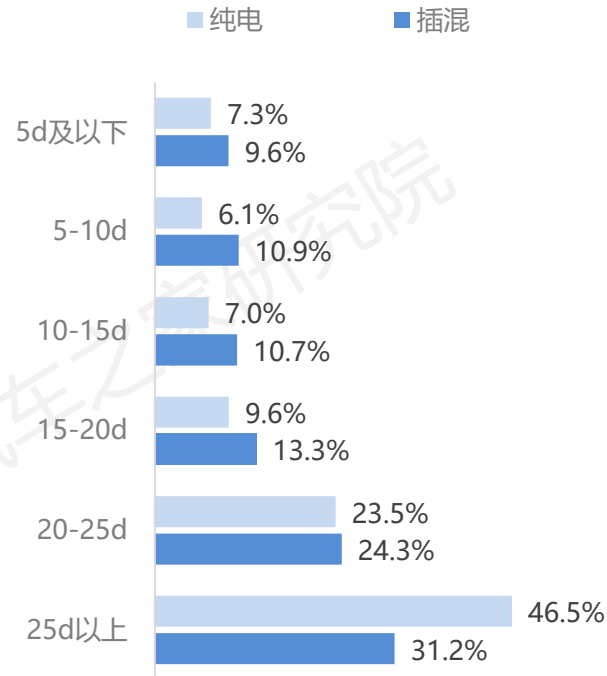
月均行驶天数（日）



不同用途车辆月均行驶天数（日）



月均行驶天数分布（日）

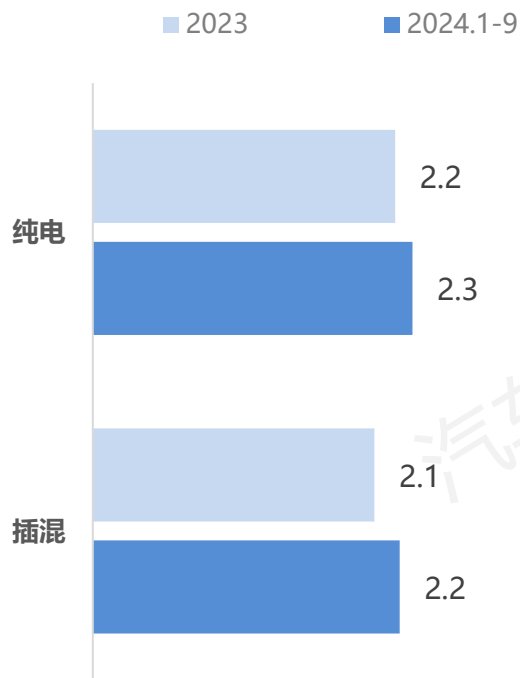


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

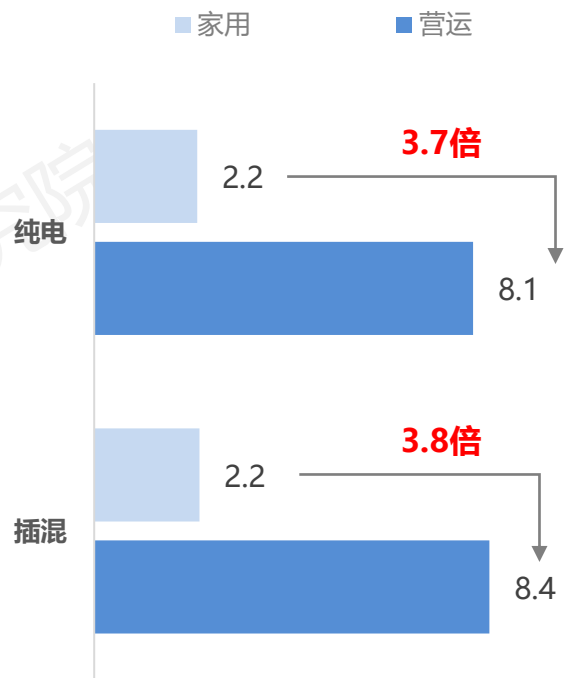
新能源车辆日均行驶时长微增，15%纯电车辆超长时间行驶

- 从日均时长分布上看，纯电与插混/增程车辆日均行驶时长均略有提升
- 由于插混/增程车辆绝大部分以家用车为主，每天行驶在2小时以下的车辆占比超70%。近15%的纯电车辆超长时间行驶（平均日均行驶时长在6小时以上）

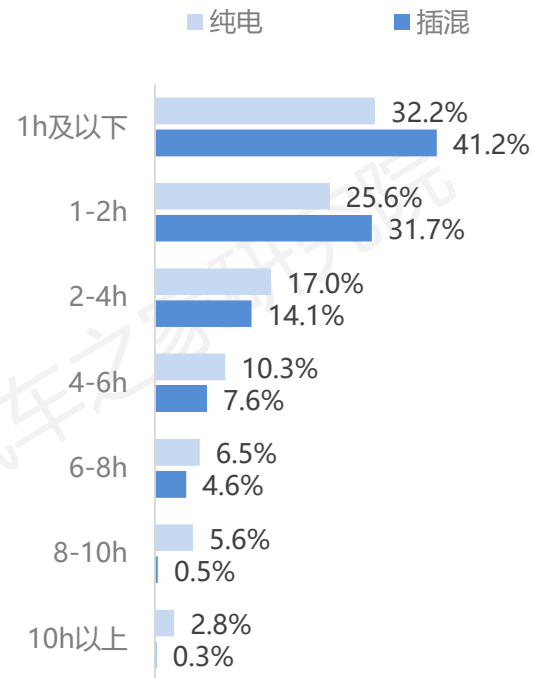
不同能源类型日均行驶时长（小时）



不同用途车辆日均行驶时长（小时）



日均行驶时长分布（小时）

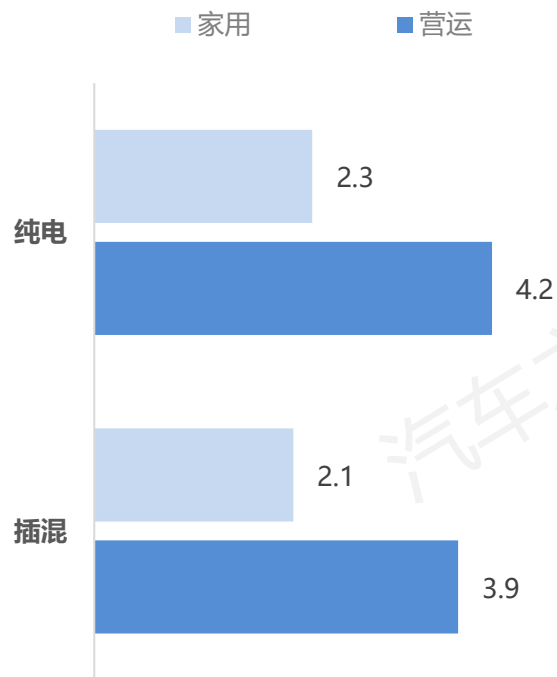


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

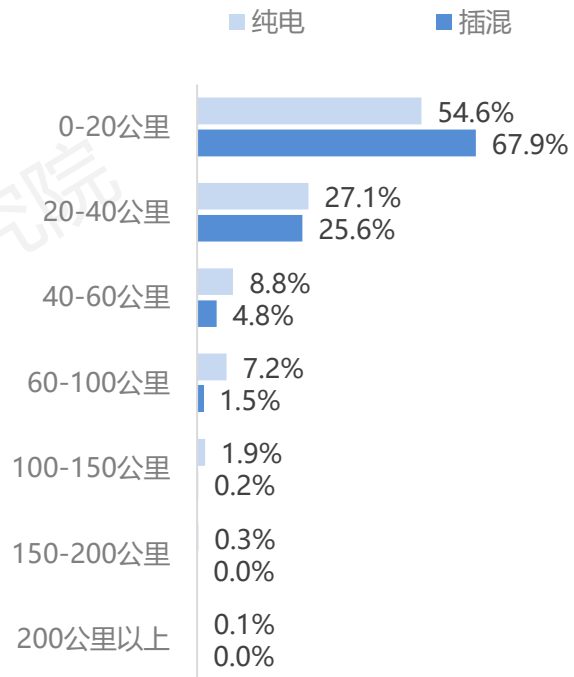
85%家用车辆单次行驶里程在40公里内，插混车辆单次行驶距离更短

- 从次均行驶里程上看，目前新能源车辆大量用于市内短途出行，超过80%的新能源车辆单次行驶里程（车辆完成一次连续不断行驶中，从开始到结束所覆盖的总距离）控制在40公里以内，其中插混/增程车辆的这一占比超过90%
- 从车辆用途类型上看，25%的营运车辆单次行驶超过100公里

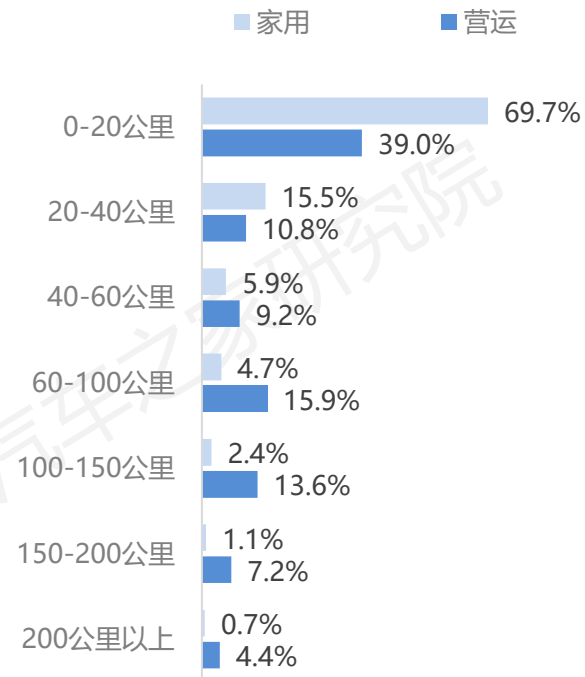
不同用途车辆日均行驶次数（次）



不同能源类型次均行驶里程分布（%）



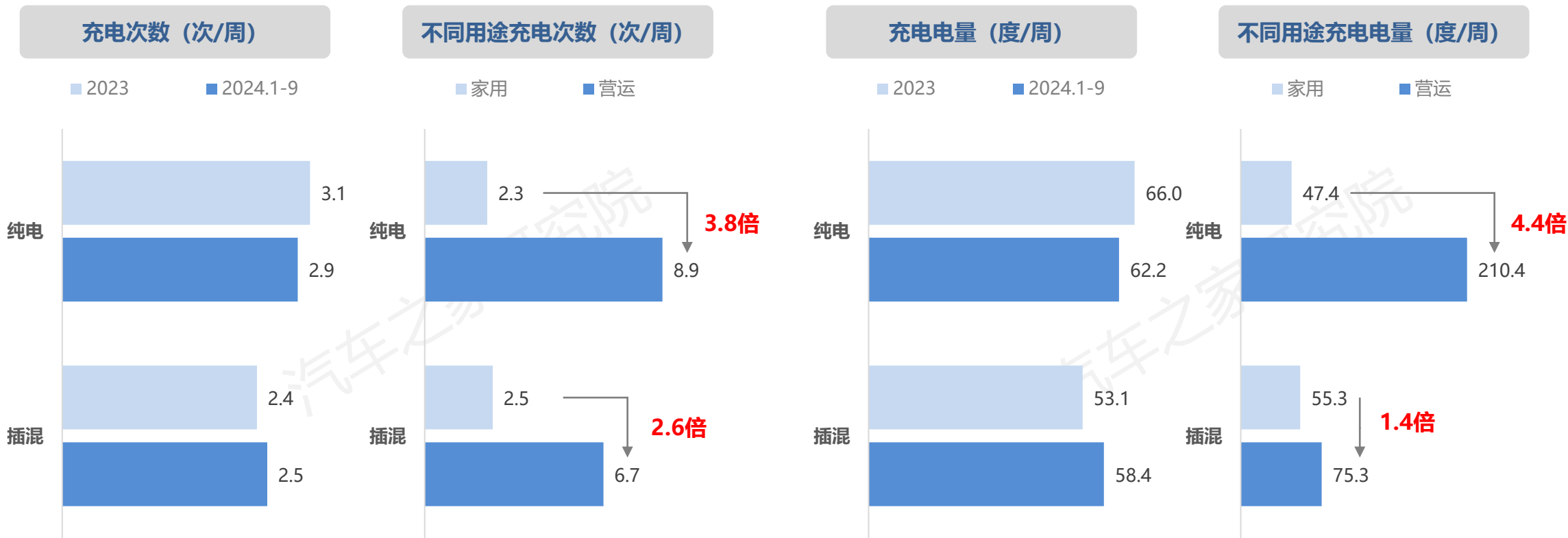
不同用途车辆次均行驶里程分布



数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

新能源汽车每周平均充电量约60度，营运车辆对公共基础设施有着较高的依赖

- 与行驶里程结果相似，纯电车型每周充电2.9次，较去年同期略有下降，充电次数略高于插混/增程车型。若排除营运车辆影响，纯电家用车辆每周充电次数和充电量均低于插混/增程车型
- 纯电营运车辆每周充电量超200度，每天需要充电1-2次，对充电基础设施的容量和效率提出了更高的要求

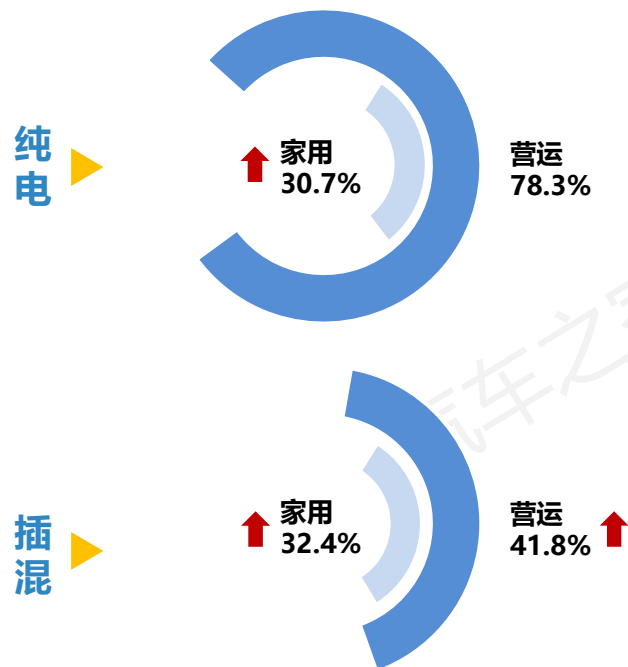


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

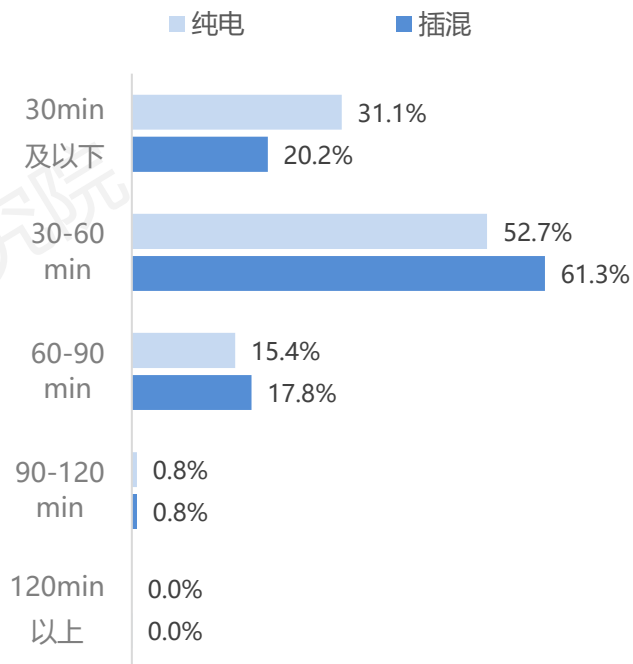
新能源车车主对快充需求增加，营运车辆对快充的依赖性更强

- 纯电营运车辆充电频次更高，近80%的补能方式会使用快充。插混/增程营运车辆使用快充的占比虽然不高，但相较于23年有所提升。家用车辆使用快充的占比较23年均有一定程度的提升
- 当选择快充补能时，超八成的车辆能在1小时内完成，插混/增程车辆充电效率低于纯电车辆
- 当选择慢充补能时，纯电车辆由于电池容量较大，近30%的车辆需要充电时间超过6小时

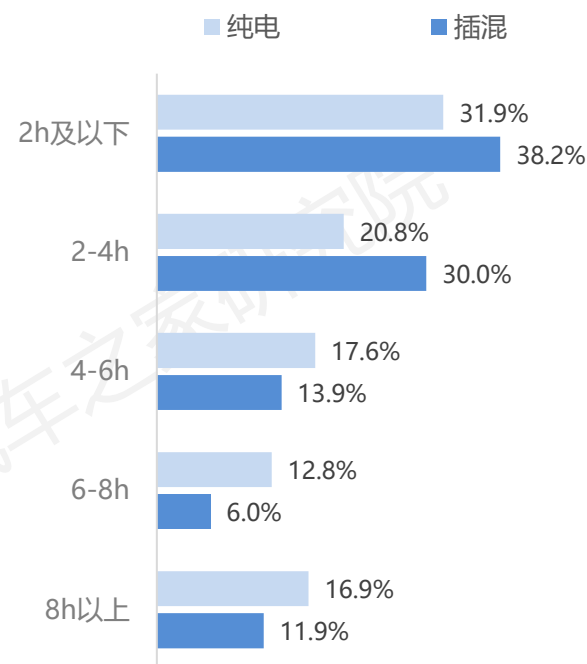
使用快充的次数占比



快充-充电时长分布 (分钟)



慢充-充电时长分布 (小时)

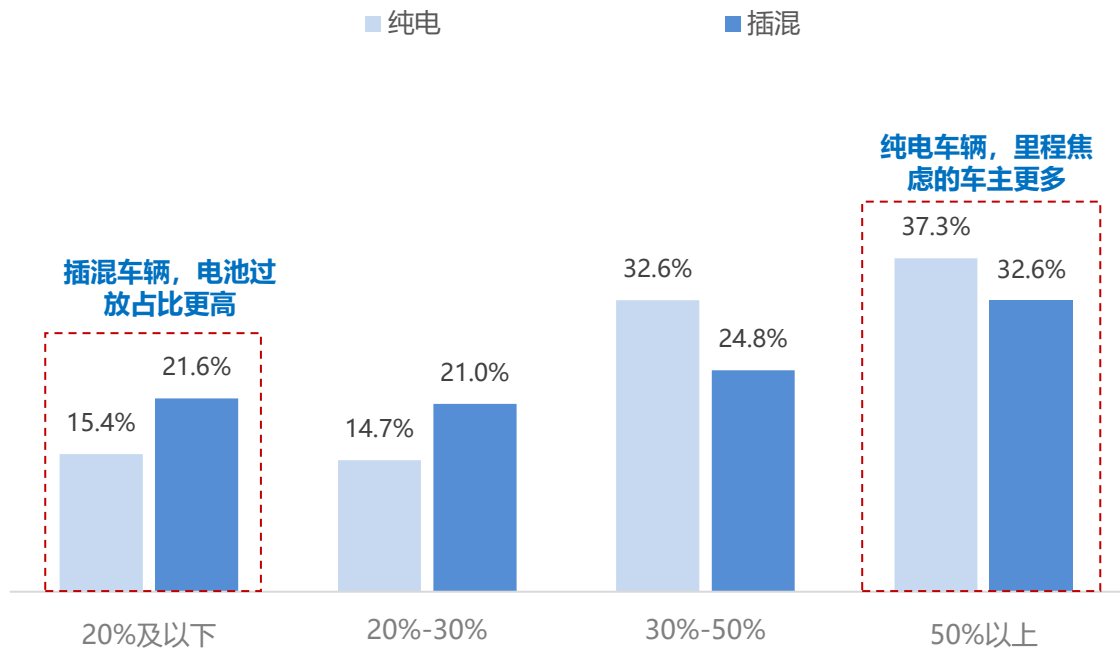


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

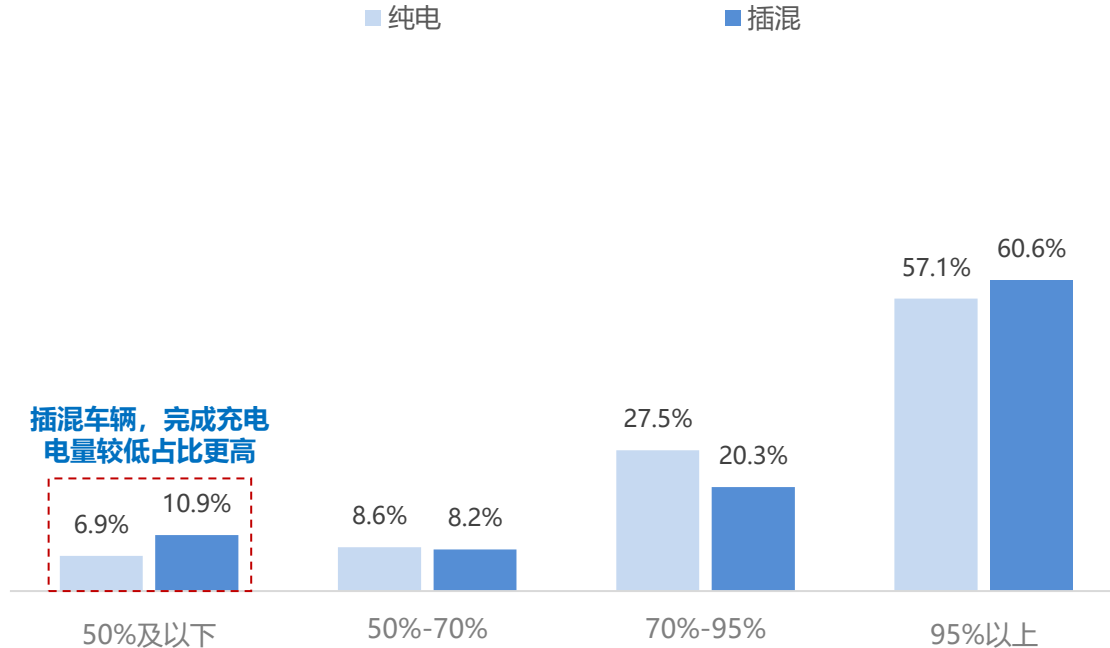
纯电车辆里程焦虑更为明显，插混/增程车辆补能灵活，电量敏感度相对较低

- 从充电起始电量上看，纯电与插混/增程车辆均有一定比例的车主存在电池过放的现象，其中插混/增程车主对低电量接受度更高。近三成的纯电车辆在剩余电量50%以上就开始充电，纯电车辆车主对剩余里程更容易产生焦虑感
- 过半的车主都选择每次充满电量，而由于补能方式更为灵活的插混/增程车辆，车主更为任性，超过10%的车主会在尚未冲到50%电量时结束充电

新能源乘用车充电起始电量 (SOC)



新能源乘用车充电结束电量 (SOC)

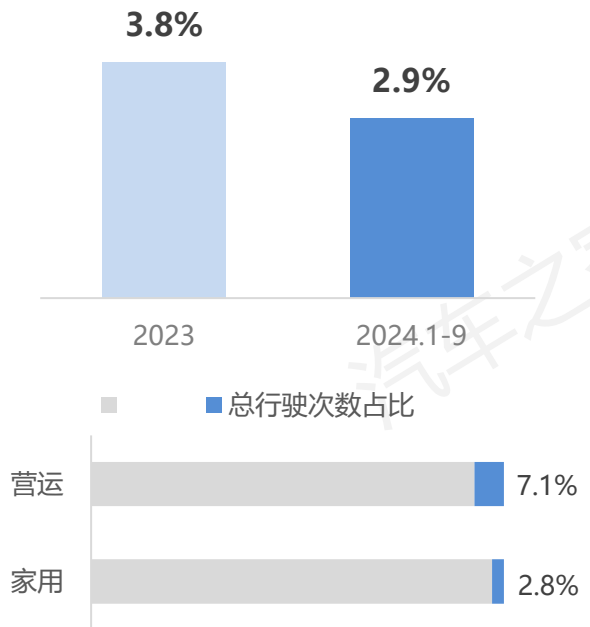


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

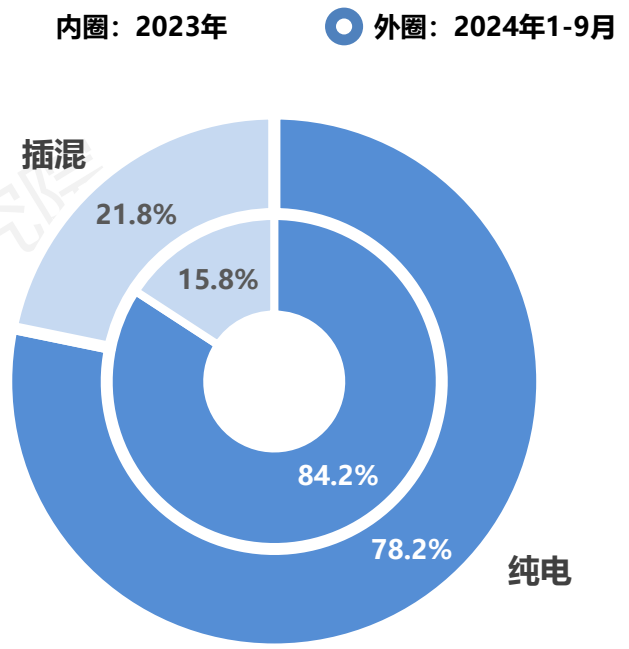
新能源汽车跨城行驶需求占比降低，插混/增程车辆跨城占比快速增长

- 随着新能源汽车保有量增大，长途跨城行驶次数占比有所降低，2024年约占总行驶次数的3%。其中，纯电车辆依然占跨城行驶次数的近八成，但随着插混/增程车型销量与渗透率的迅速增长，其占比快速扩大
- 从区域上看，基础设施更好、城市密集的华东地区占比最高，西北和东北地区更多依赖插混/增程车辆来完成跨城需求

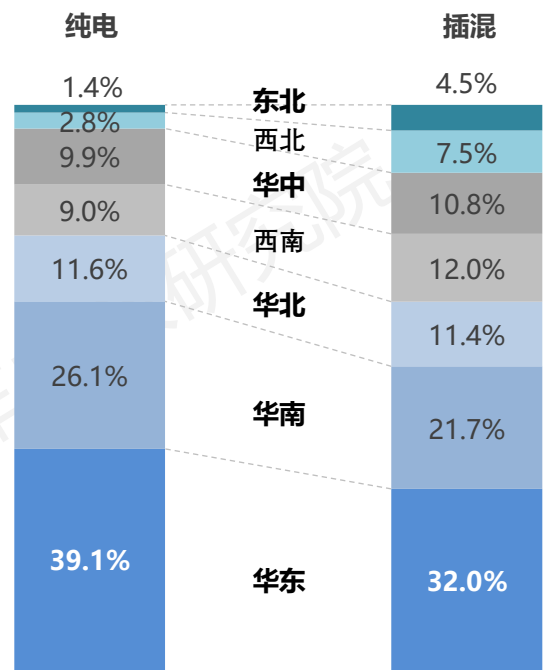
不同用途车辆跨城行驶总次数占比



不同能源类型跨城行驶次数占比



各区域跨城行驶次数占比

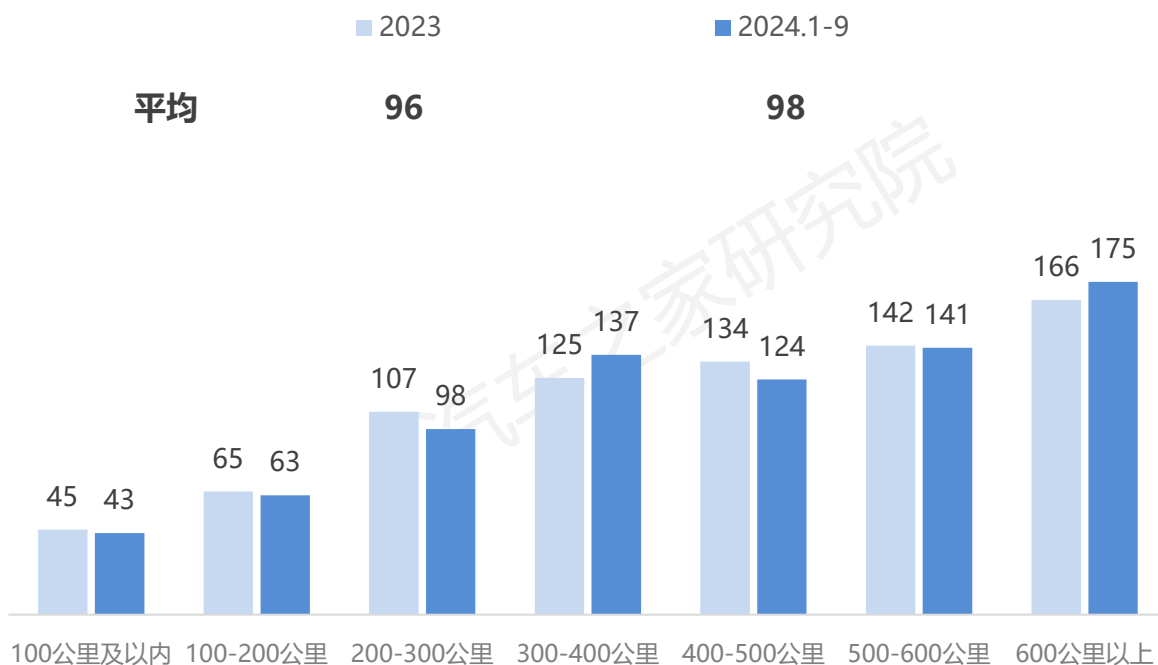


数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

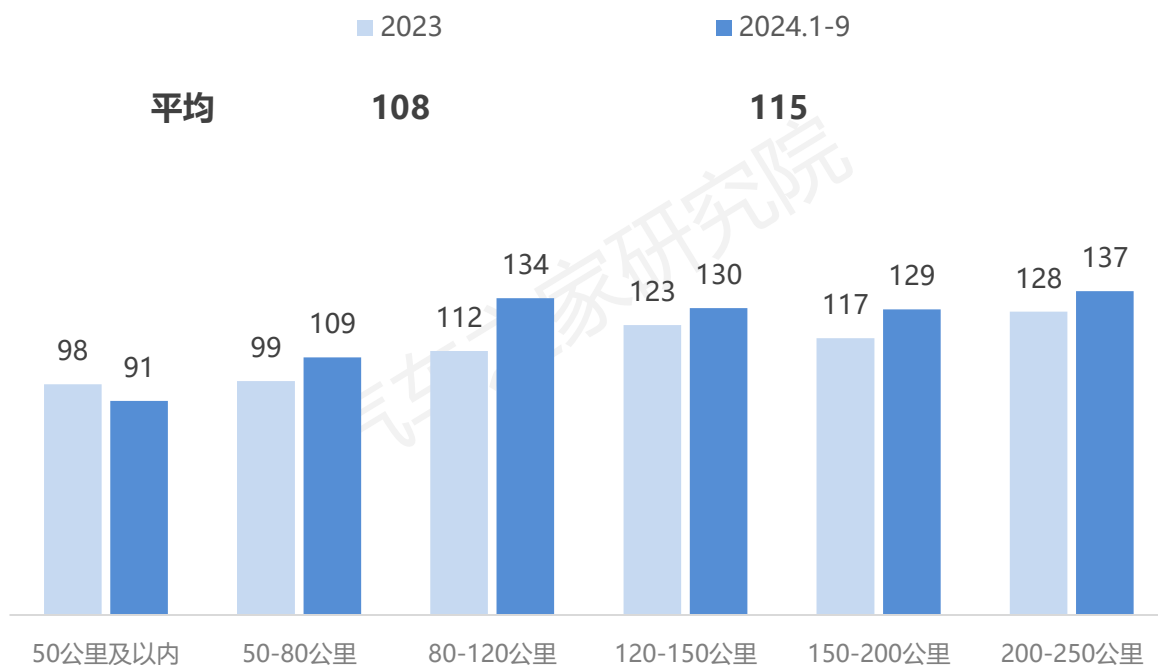
随着电池容量增加，新能源车跨城行驶能力提升，插混/增程车辆更适于长距离

- 纯电车辆随着续航里程增加，单次平均跨城行驶里程明显增长，600公里以上续航里程的车辆在长距离行驶场景上无压力
- 插混/增程车辆采用燃油与电力两种动力源，电池大小对长距离行驶几乎无影响，因此单次平均跨城行驶距离与纯电续航里程无显著相关性，平均距离提升至115公里

纯电-分续航里程单次平均跨城行驶里程（公里）



插混-分续航里程单次平均跨城行驶里程（公里）



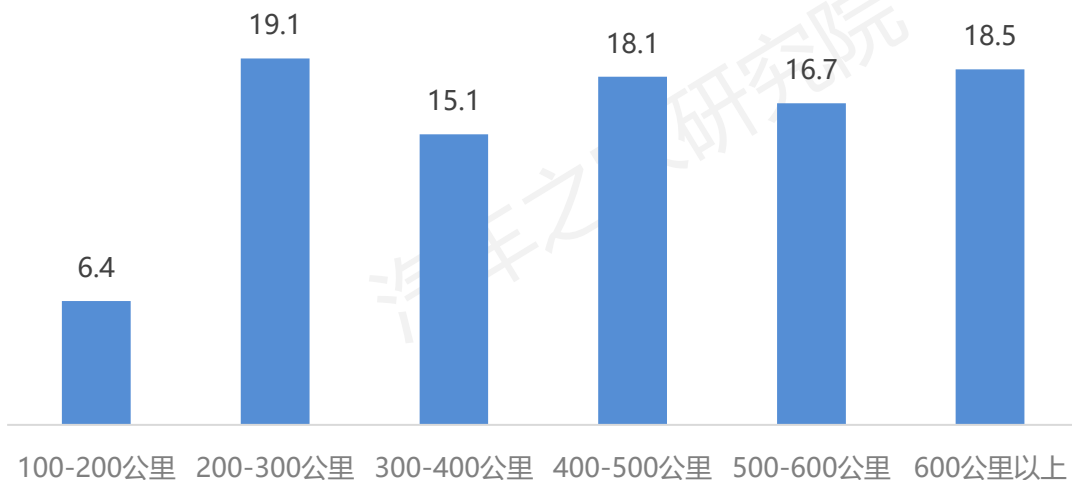
数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程

纯电车均跨城次数更高，但不同里程间差异不大

- 纯电车型：当续航里程超过200公里后，各续航里程的纯电车型在平均跨城行驶次数上差异不多，目前新车主流纯电车型均能支持车主的跨城需求
- 插混和增程车型：由于插混/增程市场目前仍处于快速发展阶段，车型结构变化较大，各续航里程段的车均跨城次数呈现出较大的波动性；目前续航里程在120-150公里、价格为15-25万的性价比车型更多用于跨城场景，200公里以上的家用豪华SUV也有较高的跨城需求

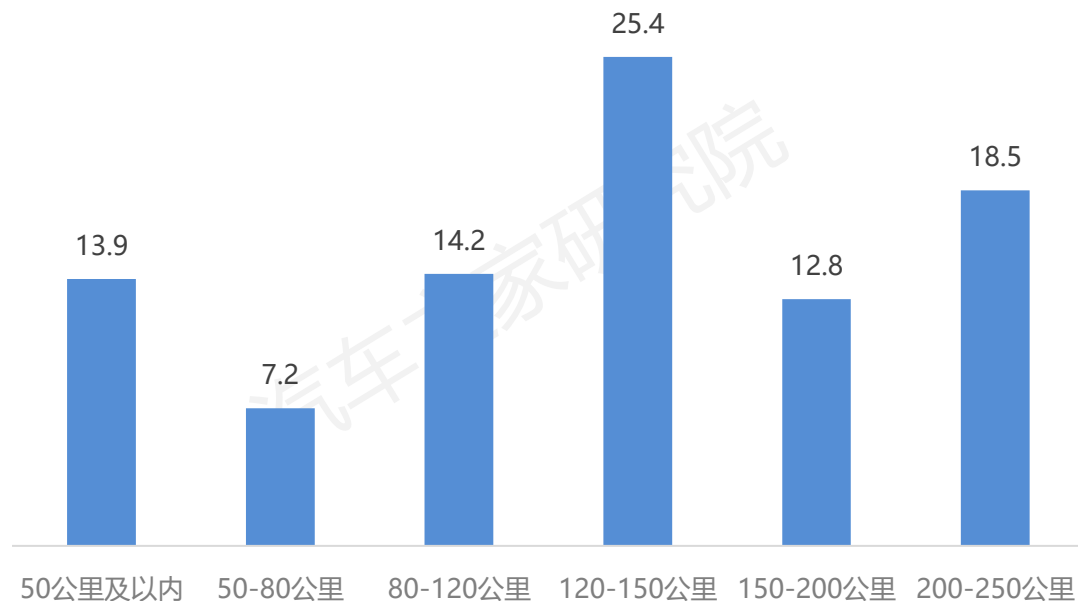
纯电-不同标称续航里程车辆车均跨城行驶次数（次）

单车平均：**15.7** 次/年



插混-不同标称续航里程车辆车均跨城行驶次数（次）

单车平均：**11.7** 次/年



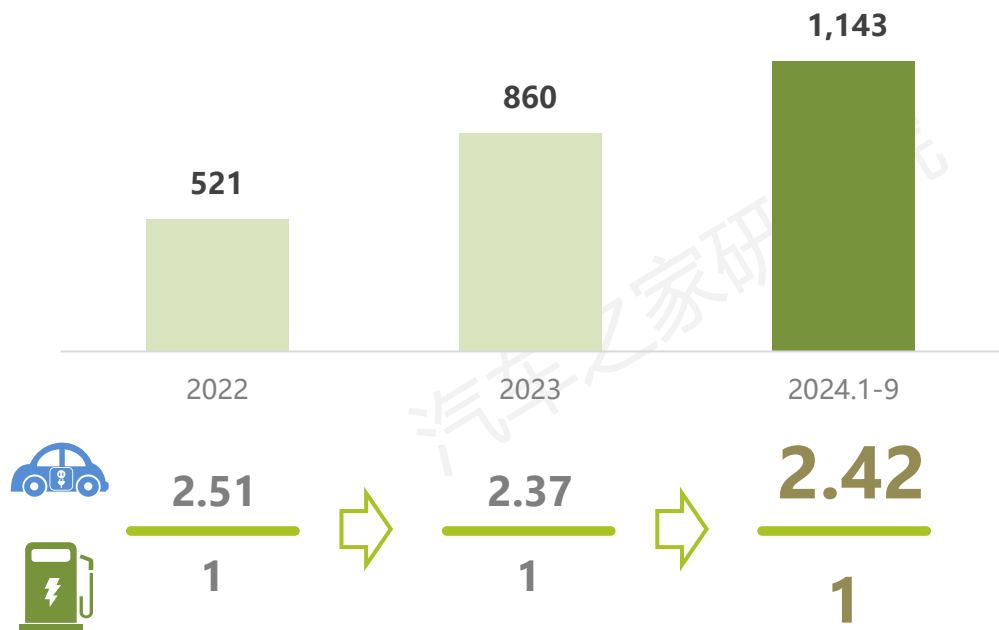
数据来源：《中国新能源汽车大数据研究报告》，*注：本章内容基于车辆运行大数据分析，因存在样本集差异，数据结果仅供参考，插混车型包含PHEV与增程；计算公式=各里程段跨城次数/各里程段车辆保有量

新能源充电设施现状

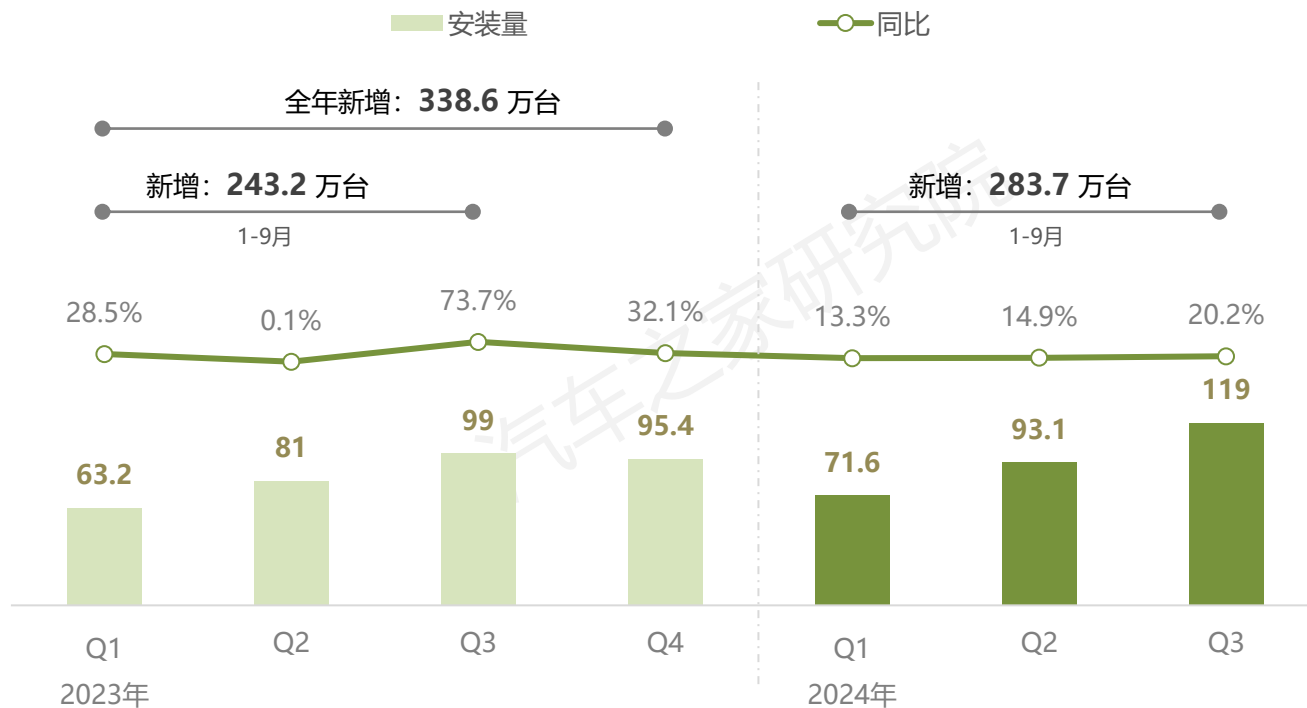
充电基础设施安装增量超280万，协调发展仍需进一步加强

- 截至2024年9月，全国充电设施的数量已达到1143万台，相比去年同期增长了49.6%。与此同时，由于新能源汽车销量连续数月快速增长，月度渗透率持续维持在50%以上的高位，车桩比略有上升至2.42，充电便利性仍然是新能源市场进一步发展所面临的一项挑战
- 今年1-9月，充电桩新增安装超283万台，新增安装量较去年同期增加40万台，持续维持了高速发展的良好态势

全国充电桩保有量趋势（万台）



全国充电桩新增安装量趋势（万台）

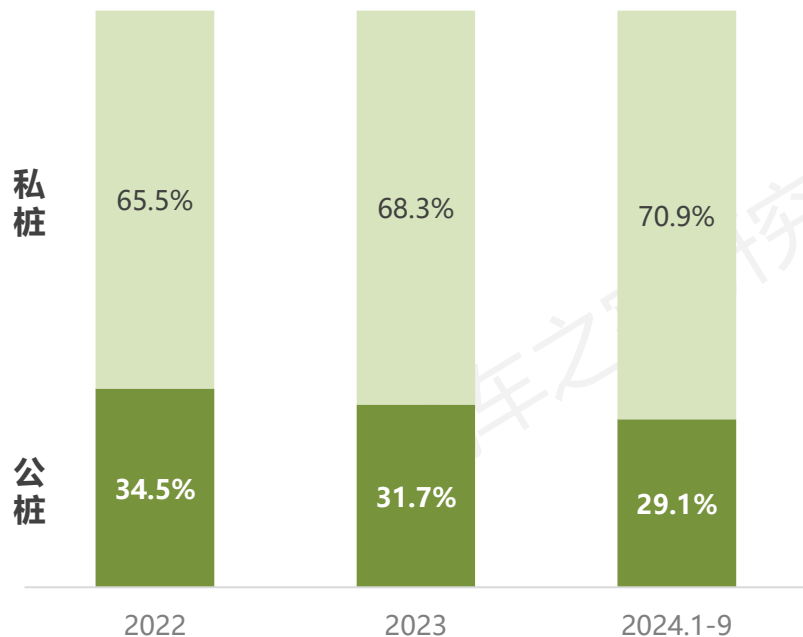


数据来源：公安部、上险量&充电联盟

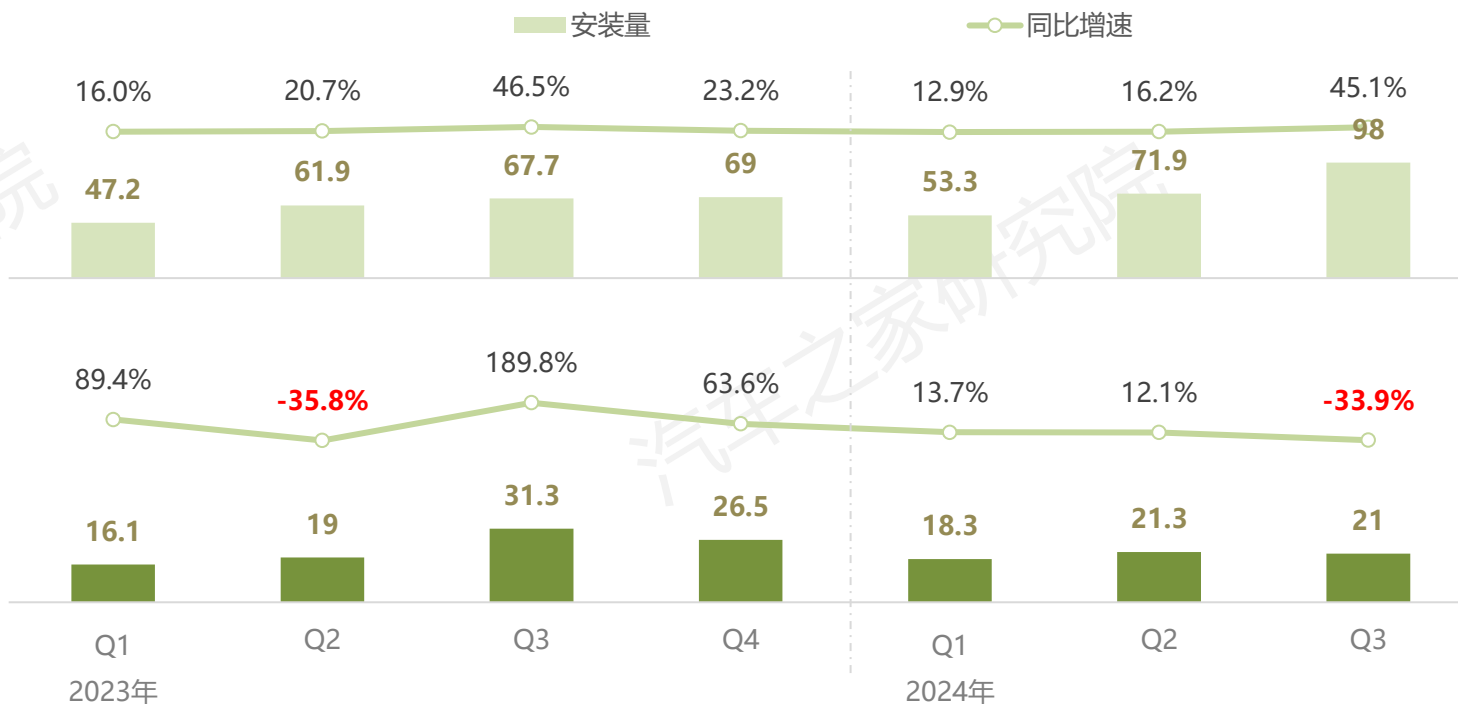
私桩是新能源汽车补能的主要方式，公桩建设开始降速

- 私人充电桩在新能源汽车的补能领域中占据了主导地位，其保有量占据了充电桩总量的七成。长期以来，私人充电桩数量增幅高于公共充电设施
- 今年1-9月，私桩新增安装223.4万台，同比增长26.4%，公桩新增安装60.3万台，同比下降9.3%，公桩建设开始降速

全国充电桩保有量构成 (%)



全国充电桩市场季度安装量趋势 (万台)

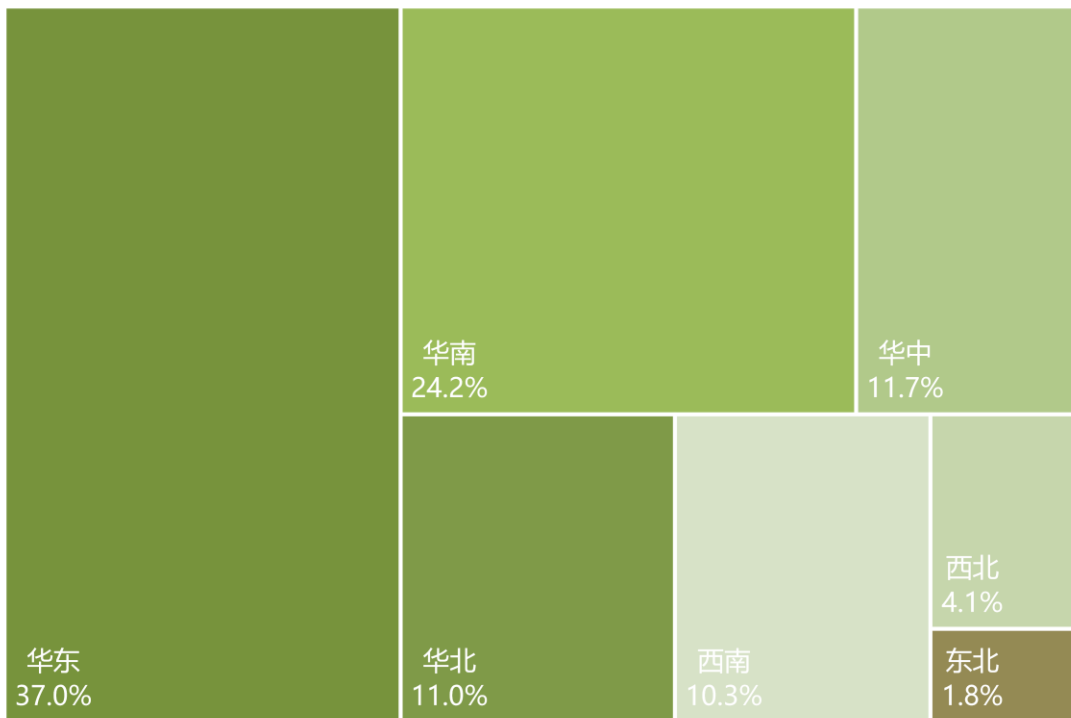


数据来源：充电联盟

华东地区拥有近四成的公桩数量，江浙沪仍保持高增速

- 从公共充电桩区域分布的角度来看，华东作为新能源车销量最大的区域，在公共充电桩的建设上也同样取得了显著成果，占据近四成的公桩数量
- 广东省公共充电桩保有量与增量均位居全国首位，在新能源汽车产业链上下游的布局同样完善的江浙沪三地，共同组成了第二梯队，公共充电桩数量均超过了20万台

公共充电桩保有量区域分布 (2024年1-9月)



公共充电桩保有量省份TOP10 (万台)

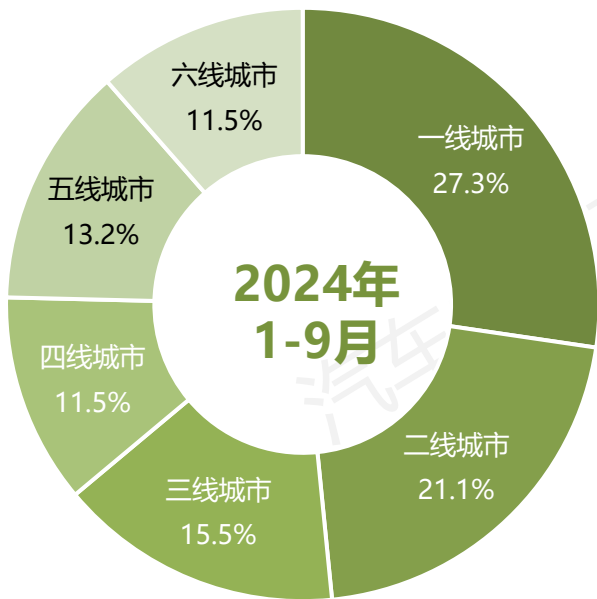
省份	保有量Top10 (万台)	份额	新增 (万台)	同比增长
广东	63.4	19.0%	10.7	20.3%
浙江	27.4	8.2%	7.9	40.5%
江苏	26.8	8.1%	8.6	47.3%
上海	20.6	6.2%	4.8	30.4%
山东	18.1	5.4%	6.0	49.6%
湖北	16.3	4.9%	3.1	23.5%
安徽	14.9	4.5%	4.0	36.7%
河南	14.9	4.5%	4.7	46.1%
四川	14.1	4.2%	4.4	45.4%
北京	14.1	4.2%	1.6	12.8%

数据来源：充电联盟

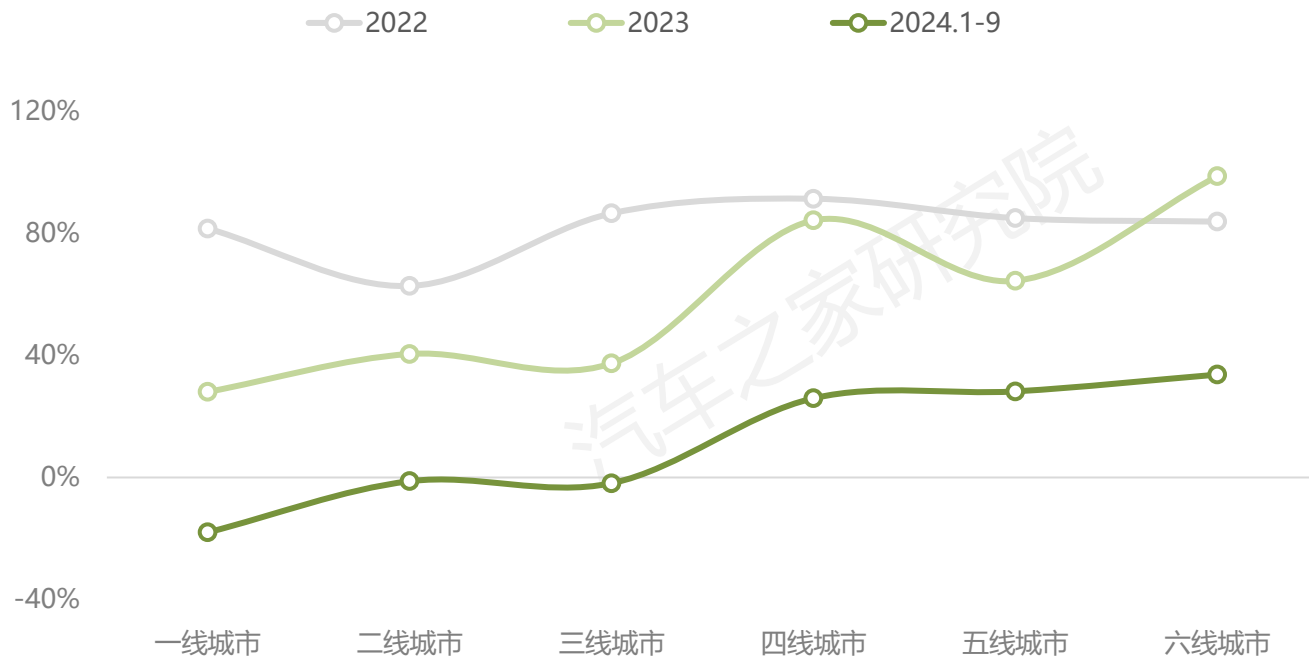
公桩布局开启下沉，一、二线城市占据半壁江山，四线及以下城市成为重要增长点

- 从城市级别看，一线与二线城市合计份额近50%，三线及以下城市公共充电桩的建设仍蕴藏着巨大的发展潜力与空间
- 2024年4月12日，三部委联合印发《关于开展县域充换电设施补短板试点工作的通知》，为支持新能源汽车下乡提前布局基础设施建设。今年以来，一线城市的同比增速大幅放缓，四线及以下城市在公共充电桩的部署上依旧保持着较为强劲的增长势头，成为公共充电桩发展的一个重要增长点

公共充电桩保有量城市级别分布 (%)



各城市级别公桩新增安装量同比增速 (%)

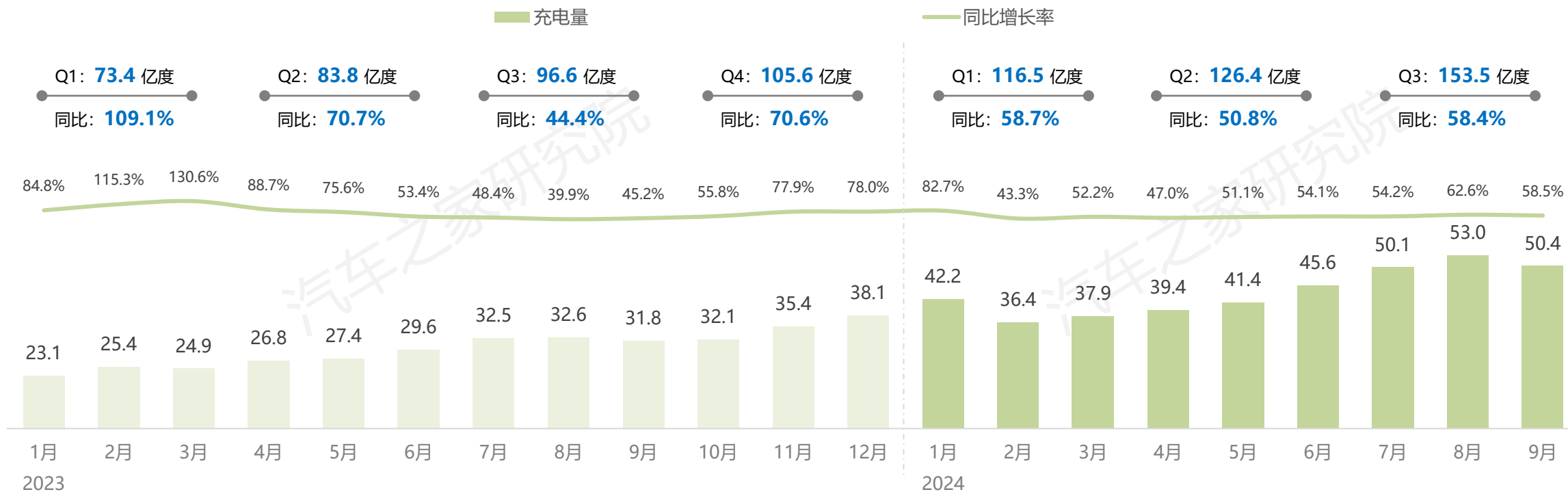


数据来源：充电联盟

公桩充电量持续快速增长，今年三季度月度充电量均超50亿度

- 随着新能源汽车的普及和销量的不断增加，充电需求也随之上升，2024年1-9月，公共充电桩的充电量已近400亿度，同比增长达56%
- 尤为值得注意的是，在今年三季度，全国公共充电桩的月度充电量连续三个月超50亿度，这一数字不仅创出月度充电量的新高度，也预示着充电市场正步入一个新阶段

全国公共充电桩充电量趋势（亿度）

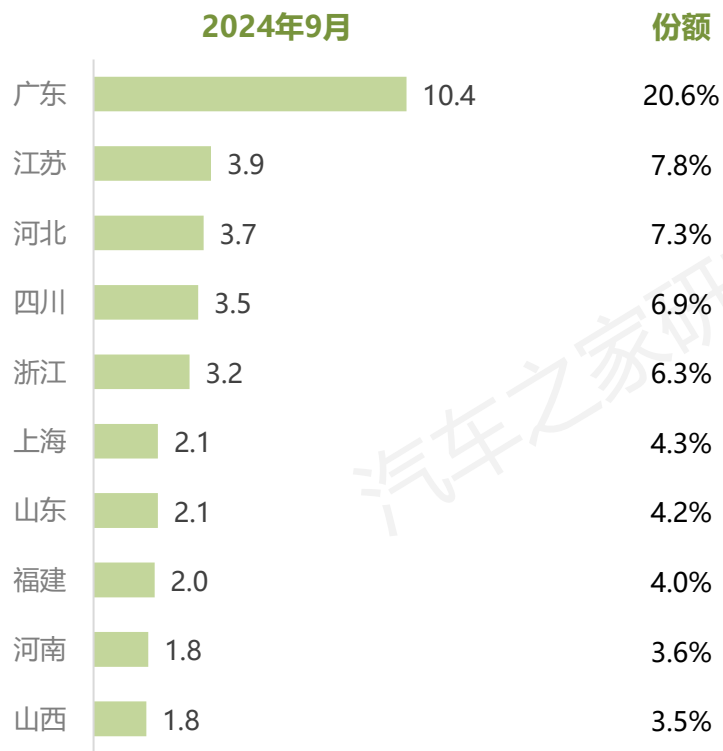


数据来源：充电联盟

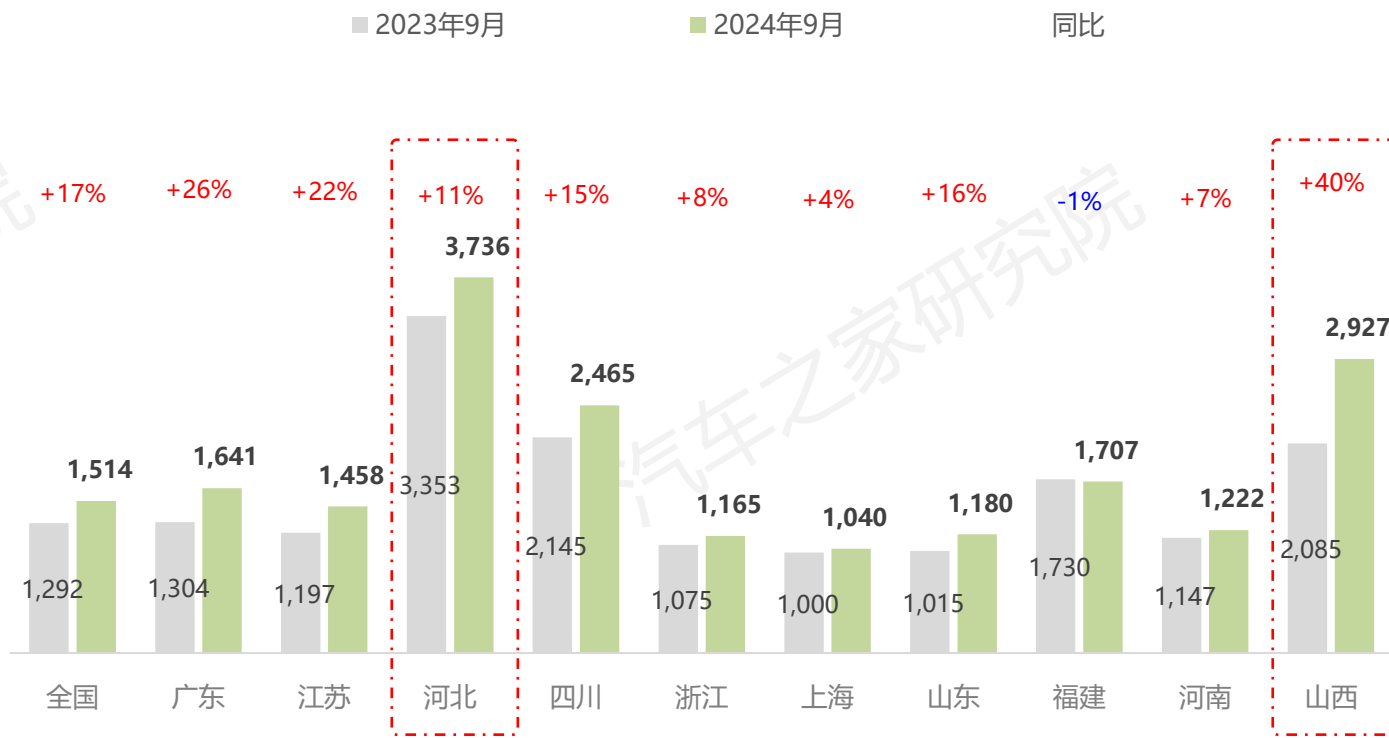
广东是公桩数量与充电量“双冠王”，河北的车主面临充电难情况仍在持续

- 从各省份充电量上看，公桩占比最多的广东省，其充电量占全国的五分之一
- 从公桩使用效率上看，充电量排名前10的省份中，山西的充电量涨幅超40%最为显著，河北省其公共充电桩的单桩充电量近3800度，较去年提升11%，该省基础设施建设尚存在不足的问题仍在持续

公共充电桩充电量省份TOP10 (亿度)



充电量TOP10省份桩均充电量 (度/桩·月)



数据来源：充电联盟



<<< 扫码关注

汽车之家研究院

汽车之家
看车·买车·用车·换车

AR 汽车之家研究院
AUTOHOME RESEARCH INSTITUTE

打造研究智库 赋能汽车行业

专业 · 权威 · 深刻