

2021年中国新能源汽车 行业洞察

2021年5月

Mob研究院出品

©2021 MobTech 袁博. All rights reserved.



本报告核心观点



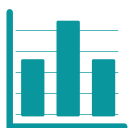
政策护航，砥砺前行

- 新能源汽车进入由政策向市场驱动的换挡期，并不意味着政策缺席。政策仍为其保驾护航，长期成长无虞



用户年轻高知，需求多样

- 2021年新能源汽车用户呈年轻化、高知化趋势。他们需求多样，用车成本、牌照是主要购买动力，充电及续航焦虑仍存在，车企应加速迭代提高驾驶质感



锚定差异化，实现价值突围

- 特斯拉引领行业发展，国内造车新势力紧跟随，并不断寻求差异化价值突围，蔚来提倡极致的用户体验，小鹏智能化彰显竞争力，理想增程式智能电动车引领者



新风口已现，巨头竞速新赛道

- 动力电池“退役潮”来袭，回收产业风口将来临。换电模式为各方参与者创造价值，或将迎来曙光。科技巨头进场新能源汽车赛道，市场恐面临洗牌



录

CONTENTS



1

新能源汽车行业发展现状

2

新能源汽车行业用户分析

3

新能源汽车行业竞争格局

4

新能源汽车行业未来趋势

Mobtech 袁博

新能源汽车研究界定

新能源汽车包含非插电混合动力汽车、插电式混合动力汽车、增程式电动汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车等类型。本报告主要研究销量较多的纯电动汽车与插电式混合动力汽车



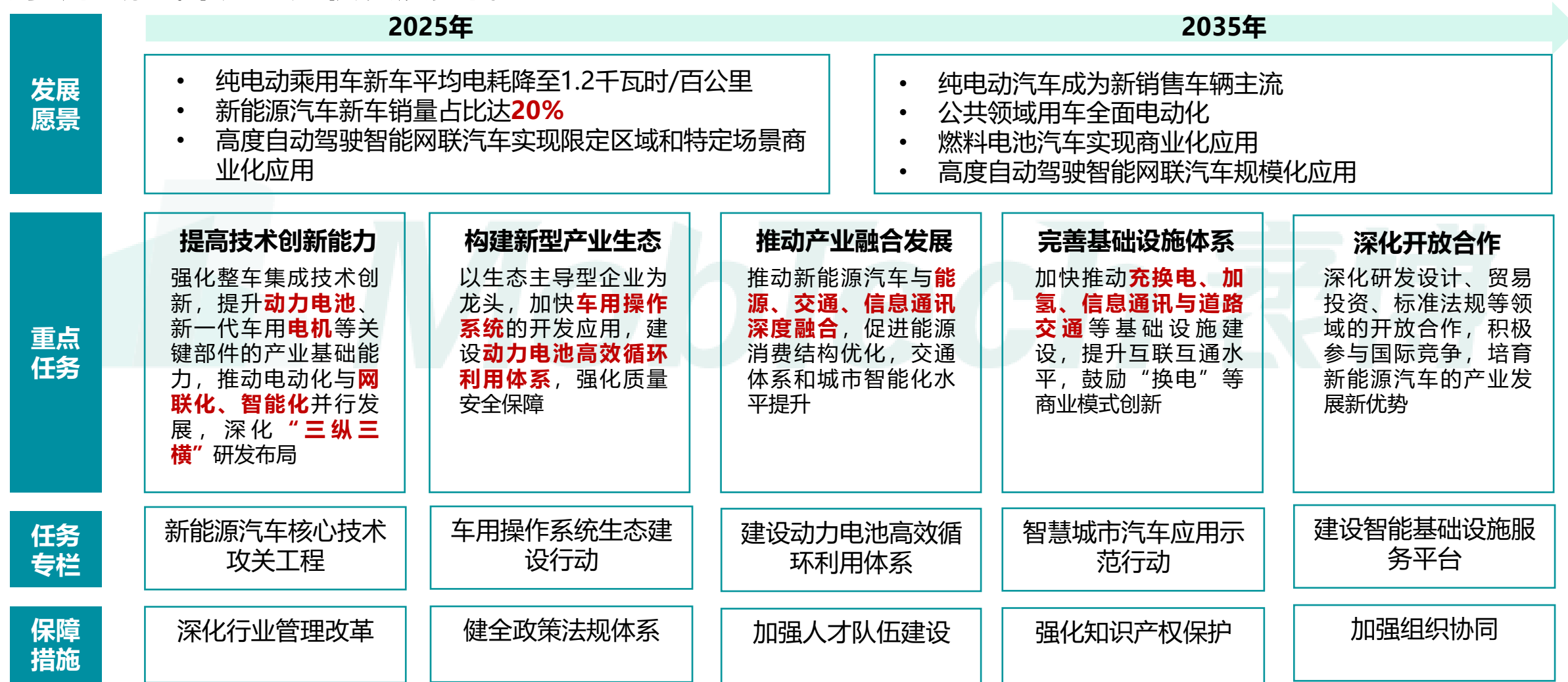
发展历程：新能源汽车进入由政策向市场驱动的换挡期

历经十多年发展，新能源汽车市场成熟度逐渐提高，行业进入由政策向市场驱动的换挡期。待政策性补贴完全退坡后，市场将进入完全市场化竞争阶段



政策—产业规划：政策保驾护航，长期成长无虞

完全市场化并不意味着政策的缺席，《规划》从技术创新、产业融合、基础设施、开放合作等领域支持新能源汽车产业加快发展步伐



Source: 《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》

政策一补贴政策：补贴温和退坡，产业平稳过渡

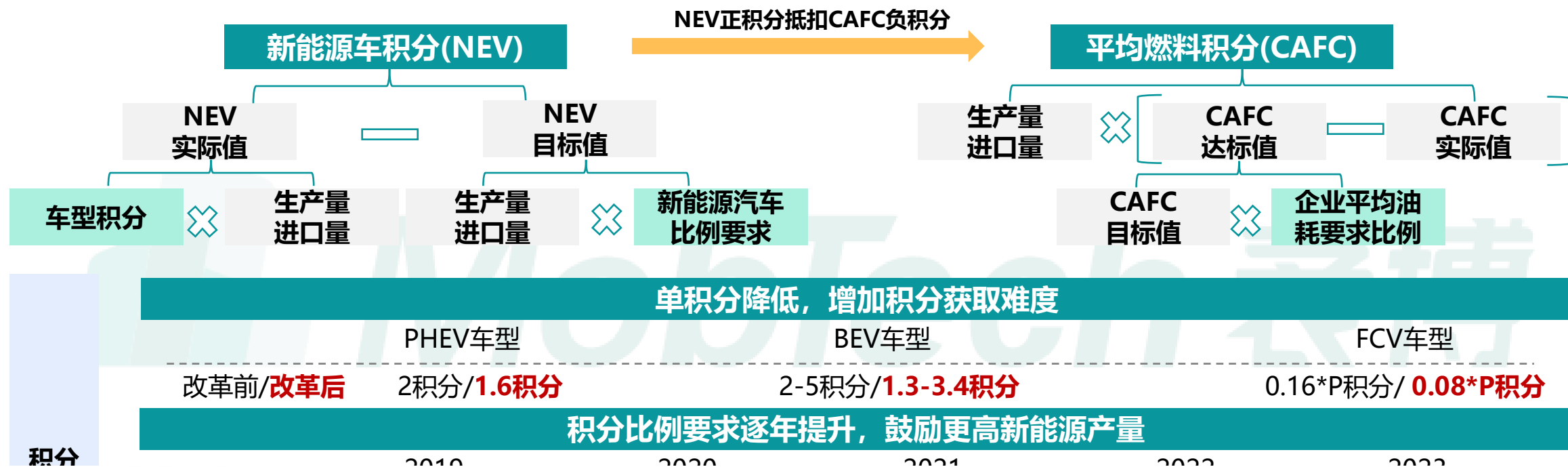
补贴退坡温和，将期限延长至2022年底，2020-2022年补贴标准分别在上一年基础上退坡10%、20%、30%，不调整能量密度要求，提高能耗、续驶里程门槛，保持技术指标总体稳定

乘用车类型	技术指标	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	评价	
BEV	续航里程(km)及对应补贴金额(万元)	150≤R<200	1.5				<ul style="list-style-type: none"> 300km以下车型不再补贴 补贴金额退坡10% 与19年相比，退坡力度放缓 	
		200≤R<250	2.4					
		250≤R<300	3.4	1.8				
		300≤R<400	4.5	1.8	1.62	1.3		0.91
		400≤R	5	2.5	2.25	1.8		1.26
	电池系统能量密度PED (wh/kg) 及对应补贴系数	105≤PED<120	0.6					<ul style="list-style-type: none"> 能量密度补贴系数不做调整，注重安全性
		120≤PED<125	1					
		125≤PED<140	1	0.8	0.8			
		140≤PED<160	1.1	0.9	0.9			
		160≤PED	1.2	1	1			
	百公里电耗优于政策门槛及对应补贴系数	0%≤Q<5%	0.5					<ul style="list-style-type: none"> 2020年补贴的门槛值大幅提升 1.1倍补贴门槛设置过高，容易造成产品无差别对待
		5%≤Q<10%	1		0.8			
		10%≤Q<20%	1	0.8	1			
		20%≤Q<25%	1	1	1			
		25%≤Q<35%	1.1	1	1.1			
35%≤Q	1.1	1.1	1.1					

Source: 《关于调整完善新能源汽车补贴政策的通知》

政策一 “双积分政策”：双积分接棒，托底行业高增长

后补贴时代，“双积分政策”扛大旗。2020年《双积分办法》正式修订出台，变化主要集中于车型积分、新能源汽车比例要求及平均油耗要求等，基本方向趋严，倒逼车企提高电动化程度



预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_38037

