

汽车/乘用车

2025年09月25日

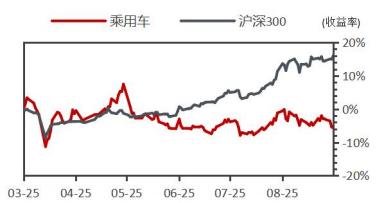


河北新能源汽车行业：锚定万亿赛道，突围瓶颈

——新能源汽车产业专题产业报告

研报摘要：

- 我国新能源汽车产业进入白热化竞争，出海战略升级。**我国新能源汽车产业历经二十多年发展，以电动化为突破口实现“换道超车”，构建起全产业链生态，产销量连续十年位居全球第一。从市场表现看，我国新能源汽车渗透率持续攀升，2024年底达47.6%，保有量3140万辆，其中纯电动汽车占比70.34%。充电基础设施不断完善，2024年全国充电桩总量突破1281.8万台，车桩比降至2.3:1。出口方面，欧洲曾是核心市场，2023年对欧出口超100万台，但2024年受欧盟加征反补贴关税影响，出口量下滑，企业转而开拓东南亚市场，2024年东南亚占我国新能源汽车出口额的20.1%。产业链层面，三电系统占整车制造成本超70%。动力电池领域，宁德时代、比亚迪占据国内超70%装机量，吉利、广汽等车企也在布局自研电池；电机系统则进口与自研并行，多数车企依赖第三方供应商。竞争格局上，国内新能源整车市场集中度高，区域发展呈现多区域协同态势，长三角、珠三角在产值和出口上表现突出，京津冀聚焦特定技术研发。
- 河北省新能源汽车上市企业深耕细分领域，加速省内产业链发展。**作为传统汽车制造强省，河北省新能源汽车产业起步较晚，但近年来在政策推动下实现后发追赶。政策支持是河北省产业发展的重要驱动力。依托港口区位优势，通过海内外进口布局锂电池产业，拥有沧州、唐山、邯郸等多个生产基地，2025年预期产值超200亿元；唐山国轩生产的电芯占河北省锂电池出口90%以上。河北省内聚集了以锂电池隔膜、锂离子电池人造石墨、湿法锂电池隔膜等为核心技术实力的企业，形成从电池生产到回收的完整产业链。在整车制造领域，长城汽车作为省内龙头，2024年新能源汽车销量达29.2万台，位列全国第六。
- 河北省新能源汽车产业后发追赶，政策助推转型。**展望未来，我国新能源汽车市场将持续向高端化、智能化、全球化方向发展，头部企业竞争优势将进一步巩固，行业洗牌加速。河北省抓住产业转型机遇，一方面依托现有政策支持，加大核心零部件（电机、电控）研发投入，培育本地配套企业，完善智能网联测试体系；另一方面，以长城汽车、立中集团为核心，推动产业集聚发展，提升产业链整合能力，同时加快充电基础设施建设，尤其是农村地区覆盖，优化用户使用生态，推动河北省新能源汽车产业实现从“后发追赶”到“全面崛起”的跨越。
- 投资建议：**我们看好河北省新能源汽车产业在政策扶持与市场需求双轮驱动下，迈向高质量发展的前景，通过强化产业集群效应，推动保定、张家口等重点区域协同发展，借助龙头企业的引领，带动产业链上下游如美泰电子等零部件企业协同创新，实现规模化生产与技术突破。建议关注给予河北新能源汽车行业“增持”评级，分享产业快速增长红利。
- 风险提示：**经济增速低于预期，原材料价格波动风险，市场风险影响超预期，政策持续性不及预期。



证券分析师

马燕 15901097973
S0400524090001
mayan@cdzq.com

目录

1. 新能源汽车结束快速扩张，市场竞争进入白热化	4
1.1 我国新能源汽车产业历经快速发展，已向高端化转型	4
1. 2 新能源汽车产业链基本完成自研，电机系统进口自研双轨并行.	6
1. 3 新能源整车企业布局上游产业链，全国多区域协同发展	8
1. 4 新能源汽车市场走向技术转型，竞争	9
2. 河北省新能源发展晚起步，政策助推转型	14
2. 1 在一系列政策的支持下，河北新能源汽车产业厚积薄发	14
2. 2 新能源汽车产业链发展稳步提升，配套产业生态仍受制约	15
3. 新能源汽车多样化发展，聚力充电桩和后市场服务	18
3. 1 河北省新能源整车制造车型多样，产能丰富	18
3. 2 充电桩及后市场服务产能丰富，弥补产业规划落后问题	19
4. 风险提示	21

图表目录

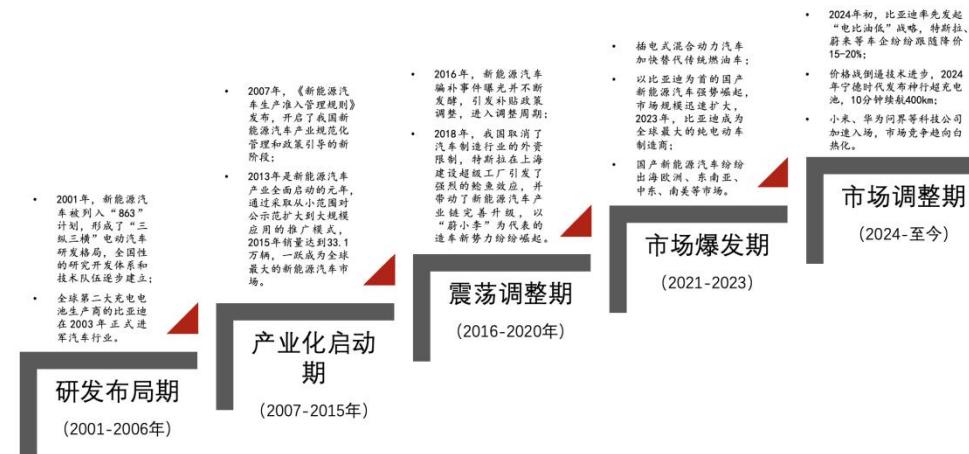
图 1 : 我国新能源汽车产业发展史	4
图 2 : 我国新能源汽车销量变化	5
图 3 : 我国新能源汽车产量及增速	5
图 4 : 我国纯电动汽车历年保有量	5
图 5 : 新能源汽车历年渗透率变化	5
图 6 : 我国新能源汽车对欧出口量变化	6
图 7 : 我国新能源汽车对东南亚出口变化	6
图 8 : 新能源汽车产业链	7
图 9 : 我国公共充电桩及车桩比	8
图 10 : 我国充电桩变化情况	8
图 11 : 新能源车企销量对比	8
图 12 : L2 级以上智驾渗透率	9
图 13 : 新能源汽车与智能电动汽车销量	9
图 14 : 不同车企产能利用率对比	10
图 15 : 我国不同城市新能源汽车渗透率对比	10
图 16 : 新能源乘用车与商用车的销量与渗透率变化	11
图 17 : 全国新能源整车制造上市车企分布情况（不完全统计）	12
图 18 : 河北省新能源汽车产量（万台）	14
图 19 : 河北省锂电池生产基地分布情况	16
表 1 : 2024 年中国新能源车企销售情况	9
表 2 : 河北省汽车产业政策列举	15
表 3 : 河北省锂产业主要企业	16
表 4 : 河北省新能源整车制造企业资质	18
表 5 : 河北省充电桩产业主要企业	20

1. 新能源汽车结束快速扩张，市场竞争进入白热化

1.1 我国新能源汽车产业历经快速发展，已向高端化转型

在经历了四个阶段的快速发展，我国新能源汽车实现了“换道超车”的目标。现代汽车始于1886年德国奔驰一号的诞生，兴于1990年代美国福特T型车的量产和平民化，相比欧美发达国家，我国的汽车产业发展较晚，因此内燃机制造等技术相对较弱，难以与国际车企竞争。在传统燃油车专利遭受美日垄断和供应链依赖进口的压制下，为规避传统汽车庞大的技术壁垒和品牌门槛，国产汽车以电动化为突破口实现了“换道超车”的发展目标，建立了以技术链、产业链和价值链为途径的发展思路。纵观我国新能源汽车产业的发展历程，可分为四个阶段：（1）研发布局期（2001-2006年）比亚迪和奇瑞率先完成初代新能源样车研发；（2）产业化启动期（2007-2015年）通过财政补贴撬动市场，并发布了第一版充电接口标准GB/T20234；（3）震荡调整期（2016-2020年）虽然经历了补贴退坡，但是催生出宁德时代的CTP技术和比亚迪的刀片电池技术等突破性创新；（4）市场爆发期（2021-2023年）新能源汽车出口量达全球第一，国内电动车渗透率快速增长。目前，我国已经主导了80%以上的新能源汽车安全标准制定，并实现了占全球58%的新能源汽车销量；（5）市场调整期（2024年-至今）华为问界、小米等跨界大型科技公司进入市场，业内比亚迪发动价格战，迫使市场竞争进入白热化，同时倒逼充电、智驾等配套技术迭代加速。

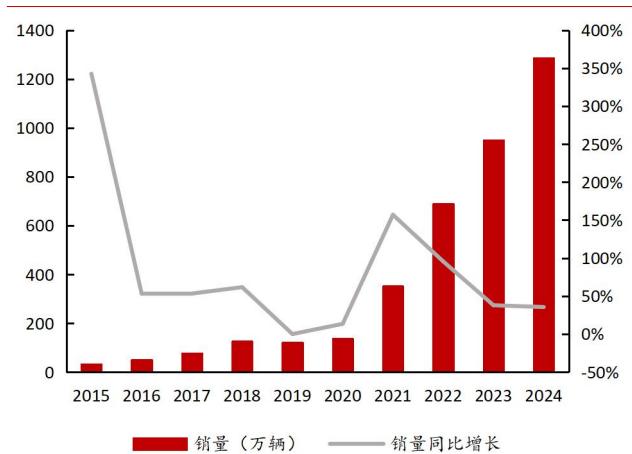
图1：我国新能源汽车产业历史发展史



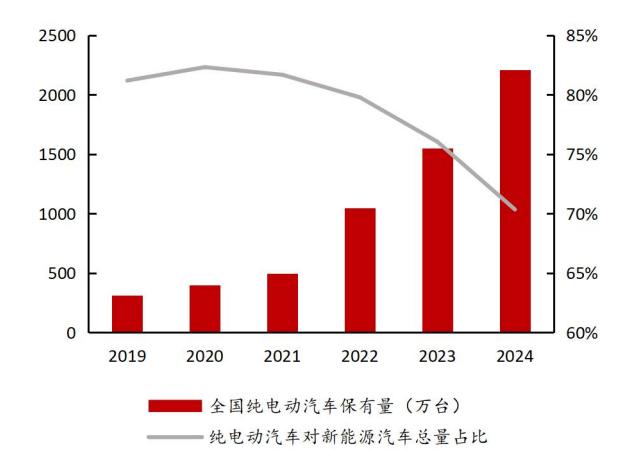
资料来源：公开资料整理，财达研究

我国新能源汽车渗透率创新高，产销量领跑全球市场。自2015

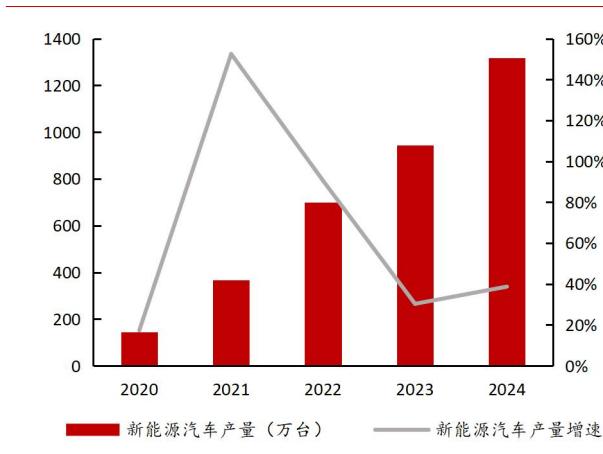
年起，我国的新能源汽车产业实现了从小到大、从弱到强的跨越式发展，产销量已经连续 10 年位居世界第一，成为引领全球汽车产业转型升级的重要力量。随着我国国家对新能源汽车推出各项扶持政策及消费者对新能源汽车认知和接受程度逐步提高，新能源汽车快速发展，渗透率增长至近 50%，在汽车保有量中的占比越来越高，据公安部交通管理局数据，截至 2024 年底，全国汽车保有量达 3.53 亿辆，新能源汽车保有量达 3140 万辆，约占汽车总量的 8.90%。其中新能源汽车的动力类型以纯电动为主，2024 年底纯电动汽车保有量达 2209 万辆，占新能源汽车保有量的 70.34%。同时，公共充电设施不断完善，2024 年充电桩数量已突破 300 万台，将车桩比降至约 2.3:1，改善了电动车使用生态。

图 2：我国新能源汽车销量变化


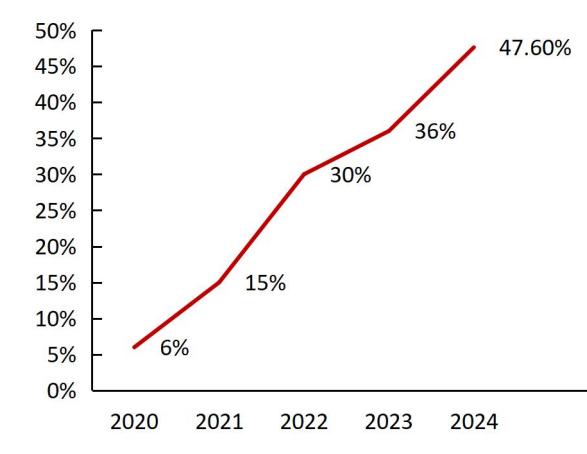
资料来源：中经数据，财达研究

图 4：我国纯电动汽车历年保有量


资料来源：国家统计局，财达研究

图 3：我国新能源汽车产量及增速


资料来源：中经数据，财达研究

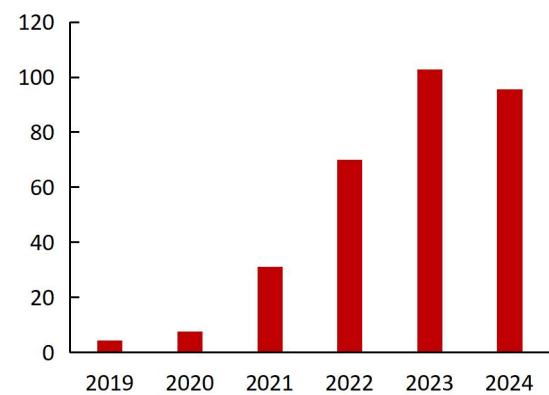
图 5：新能源汽车历年渗透率变化


资料来源：充电联盟，财达研究

汽车对欧出口受挫，车型将转向高端化，同时开拓新兴市场。
 为了缓解国内市场产能过剩的问题，我国新能源车企自 2018 年起一直谋求争取海外市场份额，寻找新的增长点，积极开拓欧洲、东南亚、美国、南美洲等市场，其中出口市场以欧洲和东南亚国家为主。由于欧洲多国对环保要求高，且人口分布总体呈地广人稀，消费偏好的特殊性奠定了新能源汽车市场的发展空间，尤其是纯电动汽车

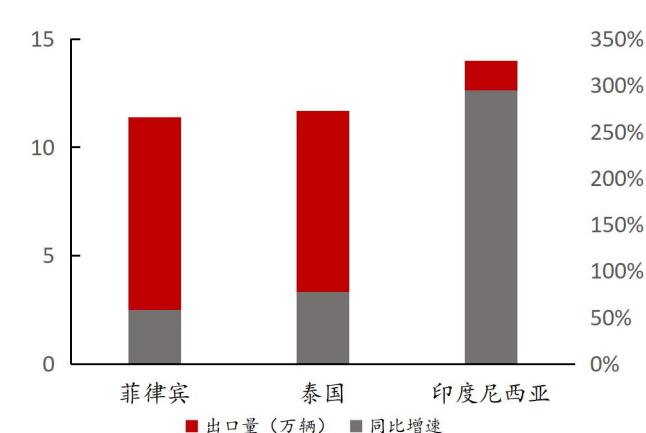
需求的快速发展，因此，欧洲市场发展迅速，成为了我国新能源汽车出口的主要目的地之一。从数据上来看，对欧新能源汽车出口量从2019年不足5万辆发展到2023年突破100万台，欧洲新能源市场一直稳定快速增长，已成为我国新能源出口贡献最大、最重要的出口市场，占年出口额的50%以上。但由于国际政治因素的影响，2024年6月欧盟对中国电动车加征17-38.1%的临时反补贴关税，叠加10%基础关税，未被反补贴抽样调查的车企面临最高48.1%的高关税，使当年的对欧新能源汽车出口量降低6.9%至95.6万辆。与此同时，为降低欧盟反补贴关税带来的负面影响，国内新能源车企锁定东南亚地区这一新兴市场。东南亚地处亚热带，气候环境更加适合纯电动汽车发展，且这些地区的新能源汽车渗透率仍不足15%，有广阔的发展空间。据中汽协数据，2024年东南亚地区整体已占我国出口额的20.1%，成为我国新能源汽车出口的第二大市场。2025年4月，中欧达成协议，用最低限价政策取代原有的惩罚性关税，即中国新能源车在欧售价不得低于3.5万欧元，这一举措削弱了低价车在欧的竞争力，但高价车型不再受影响。因此，国内车企为争夺海外市场份额，出口的新能源汽车逐步转向高端市场。

图6：我国新能源汽车对欧出口量变化



资料来源：中经数据，财达研究

图7：我国新能源汽车对东南亚出口变化

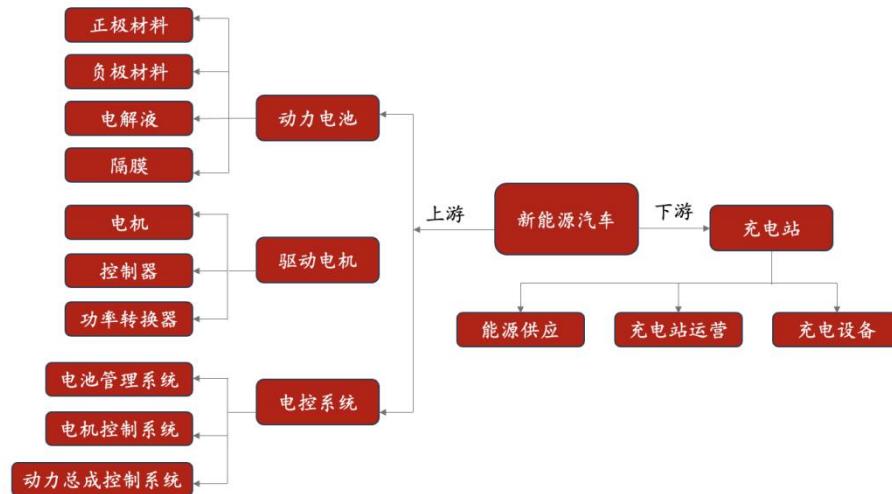


资料来源：充电联盟，财达研究

1.2 新能源汽车产业链基本完成自研，电机系统进口自研双轨并行

三电系统是新能源汽车的核心零部件。在新能源汽车与传统燃油车的竞争中，成本是其核心竞争力的直接体现，电机系统、电控系统与动力电池组成的三电系统占整车制造成本的70%以上，其中电池的成本占新能源汽车整体的约40%以上，电机和电控占比约为20%-30%；从下游来看，快充技术与低温环境充电快速发展，为新能源汽车推广提供了良好的基础。

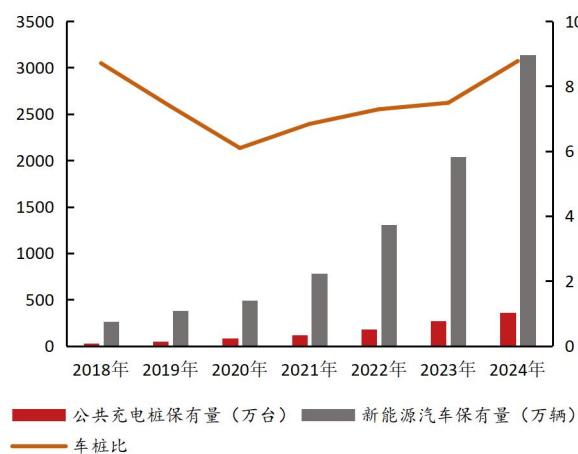
图 8：新能源汽车产业链



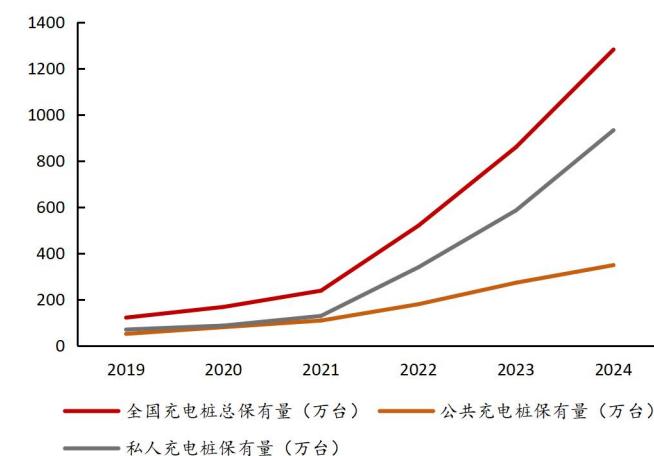
资料来源：公开资料整理，财达研究

我国在技术自研上的大力投入推动了动力电池的发展，但电机系统仍依赖第三方供应商。在动力电池研发和制造方面，我国不仅具备完善的配套产业链，且成本优势明显。国内动力电池生产企业较多，主要以宁德时代、比亚迪为主，分别是三元锂电池和磷酸铁锂电池的代表厂商，两者合计约占国内动力电池总装机量的 70%。但由于动力电池生产成本约占整车的 40%-60%，目前越来越多的整车生产企业正在自研电池，包括吉利集团的金砖电池、广汽埃安的微晶超能电池、长城汽车的大禹电池等，长安汽车也计划在 2030 年前应用自研电池。在电机系统方面，目前除了少数自研驱动电机的车企，大部分新能源整车生产企业大多采用第三方供应商为电驱系统提供核心零部件，部分企业依赖进口，市场上主要的电机企业主要包括特斯拉、方正电机、日本电产、汇川技术等。

我国充电站建设发展迅速，技术新突破走向商业化。根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟的数据，截至 2024 年底，我国公共充电桩累计数量达到 1281.8 万台，同比增长 49.1%。2024 年充电桩增量为 422.2 万，其中公共充电桩增量为 85.3 万台，随车配建私人充电桩增量为 336.8 万台。目前，快充技术已经成为主流，无线充电技术也进入商业化阶段。2022 年，国内已开通首条无线充电公交线路，2023 年开始规划无线充电高速公路，用动态充电解决新能源汽车在北方低温下的长途续航问题。

图 9：我国公共充电桩及车桩比

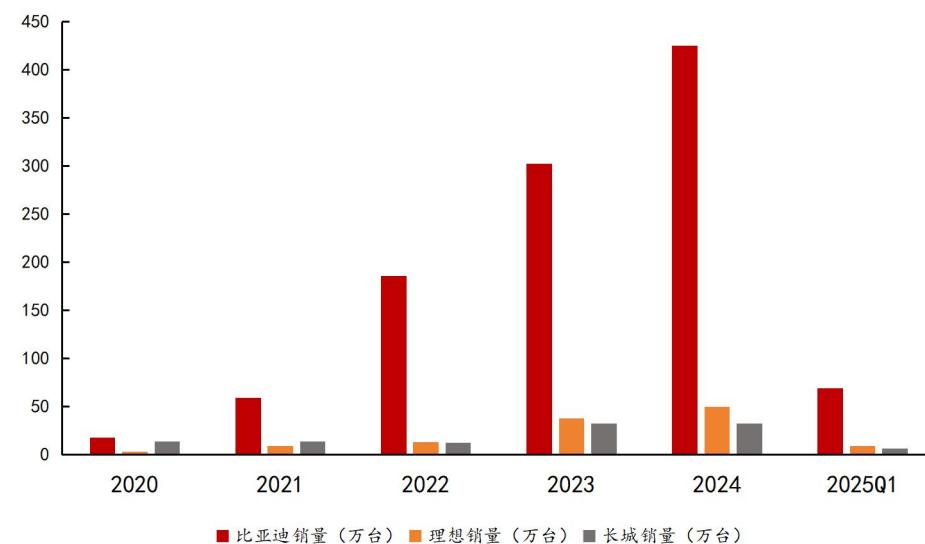
资料来源：国家统计局，财达研究

图 10：我国充电桩变化情况

资料来源：充电联盟，财达研究

1.3 新能源整车企布局上游产业链，全国多区域协同发展

我国新能源汽车整车形成内卷式竞争的局面，长三角和珠三角成为整车制造的主要区域。从竞争格局上来看，作为国内最大的新能源整车制造商，比亚迪在新能源整车赛道上占据领先优势，产品矩阵实现了8-168万区间全覆盖，销量断层式领先，2024年在国内新能源汽车市场的市占率达39.7%；吉利和长城汽车主要聚焦中低端市场；上汽、广汽等传统车企新建或改造产线，加速向新能源转型；此外，造车新势力企业小鹏、华为、小米各自拥有独特的竞争优势。从2024年的销售数据来看，我国新能源汽车生产企业相对聚焦，市场集中度高，零售销量排名前三的比亚迪、吉利、理想市场份额占比总额超过50%。从区域分布上来看，我国新能源汽车产业已完成全国多区域协同发展。

图 11：新能源车企销量对比

资料来源：企业公告，财达研究

表 1：2024 年中国新能源车企销售情况

汽车企业	销量（台）	总部所在地
比亚迪股份有限公司	4250370	广东
浙江吉利控股集团有限公司	888235	浙江
重庆理想汽车有限公司	500508	重庆
鸿蒙智能汽车技术生态联盟	444956	北京
广汽埃安新能源汽车有限公司	412943	广东
长城汽车股份有限公司	321795	河北
零跑汽车有限公司	293724	浙江
深蓝汽车科技有限公司	244884	重庆
蔚来汽车科技有限公司	221970	上海
广东小鹏汽车科技集团有限公司	190068	广东
小米汽车科技有限公司	>135000	北京

资料来源：企业公告，财达研究

1.4 新能源车企走向技术转型，竞争门槛不断增高

新能源汽车智能化进程加速，智能驾驶成为必要元素。随着人工智能、大数据、云计算等技术的不断发展，智能驾驶、智能充电、智能交通管理等技术得到广泛应用，智能电动汽车将是未来新能源汽车市场的中坚力量。2024年，大部分新能源车企发布的车型都已具备L2级的智驾水平，同时，L3级智驾进入普及期，成为高端车型的基本配置；同时，特斯拉的Model-S车型和菜鸟的部分物流无人车已经搭载L4级智驾。2025年一季度，新能源汽车销量达307.5万辆，L2级以上辅助驾驶渗透率已达65%，推测智能电动汽车销量约为200万辆。据亿欧智库测算，2025年，在新能源汽车近50%的汽车出行市场渗透率的基础上，智能电动汽车的销量将超1220万辆，占新能源汽车的80.1%。从法律层面来看，虽然目前尚无相关法律直接约束或维护智能驾驶，但是已有部分城市已出台地方性规定，以北京为例，2025年4月1日起《北京市自动驾驶条例》正式开始实行，为国内支持L3级自动驾驶私家车上路的首例，并将事故责任转移至车企。

图 12：L2 级以上智驾渗透率

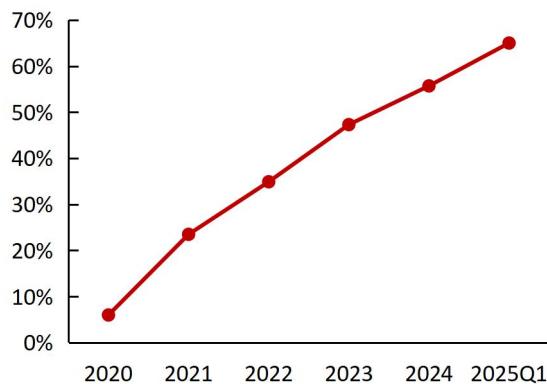
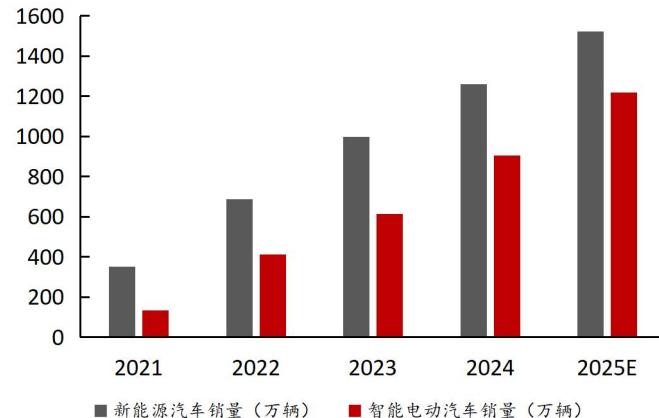


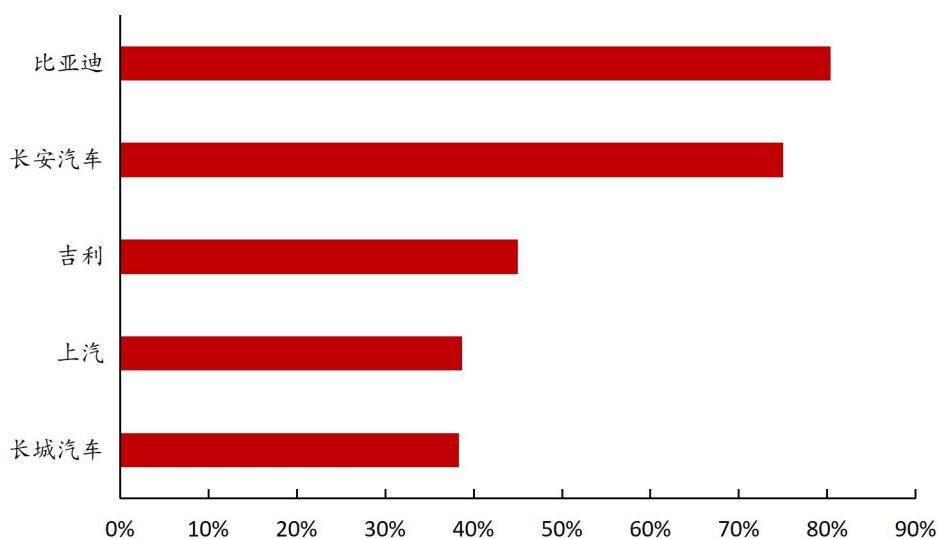
图 13：新能源汽车与智能电动汽车销量



资料来源：中汽协，财达研究

资料来源：亿欧智库，财达研究

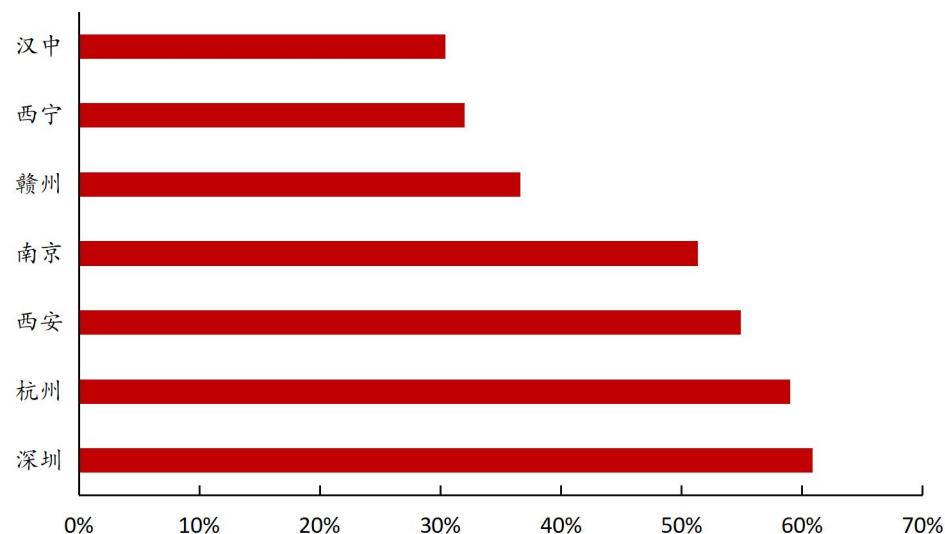
国内新能源汽车产能利用率两极分化，车企竞争格局将延续。国内新能源汽车产业市场集中度较高，市占率前三的新能源车企总市占率超过 50%，并且产能利用率差异较大。少数头部新能源车企产能利用率超 80%，如比亚迪、奇瑞、特斯拉等；而大部分车企的产能利用率持续低于 40%，尤其是燃油车比重较大的车企，如长安、长城、上汽等，这种局部供需不平衡已经影响了不同层级新能源市场的供需稳定。据机构预测，在未来 5 年内，我国新能源市场消失的车企超过 400 家。同时，为调控新能源车市场供需关系，2023 年 10 月，国家能源局下发工作方案，要求整治新能源领域中强制产业配套、投资落地等不当市场干预行为。2025 年 1 月，国家发展改革委强调要打破地方保护和市场分割，并且加大市场价格监督力度。在市场和政策的双重调控下，造车新势力企业的洗牌或将加速，新能源车市场集中度也会越来越高。

图 14：不同车企产能利用率对比

资料来源：中汽协，财达研究

一二线市场竞争激烈，海外和下沉市场是发展趋势。近些年，国内新能源汽车市场持续保持了强劲的增长势头，新能源汽车渗透率不断增加，特别是核心市场发展迅速。根据统计，2024 年，部分一线城市新能源汽车市场渗透率已接近甚至超过 60%，新能源汽车的市场已经相对饱和，而三四线城市渗透率不足 40%，因此，这两年出台了一系列政策鼓励新能源汽车和充电设施向低线城市以及农村地区扩展和普及，未来新能源车下沉是必然趋势。2024 年，三线及以下城市新能源汽车销量增速达到 63%，展现出强劲的增长趋势。与此同时，海外新能源车还属于蓝海市场，整体的渗透率相对较低，国产新能源厂商具备先发技术优势，海外市场的发展空间广阔，据统计，2024 年，我国卫冕全球最大的汽车出口国，主要面向欧洲、中亚、南美等市场，其中新能源汽车出口已达 201 万辆，占汽车出口总量的 31.4%，预计未来国产新能源汽车出口数量和比重将会继续逐步提高。

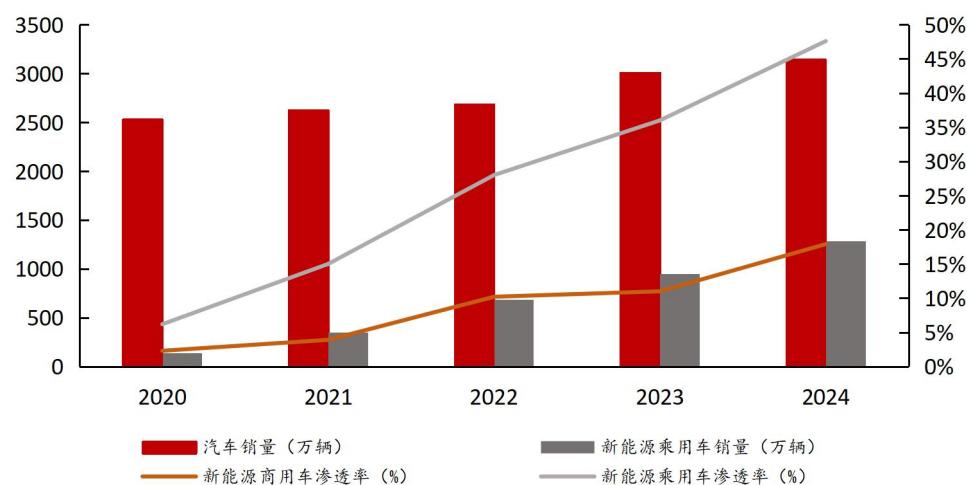
图 15：我国不同城市新能源汽车渗透率对比



资料来源：中汽协，财达研究

商用车行业洗牌在即，电动化是竞争关键。随着新能源技术的不断成熟，商用车行业也正在加快向绿色低碳转型，2025年，新能源商用车仅17%的渗透率远低于新能源乘用车52%的渗透率，且增速更慢，有较大提升空间。随着新能源商用车购置及使用成本下降、基础设施建设进一步完善，新能源商用车市场渗透率将持续提升，至2030年、2040年，预计市场渗透率分别提升至30%、75%左右，换电、氢燃料电池技术路线在适用场景实现规模化应用。当前，新能源商用车的成本相对传统燃油车较高，降低新能源商用车的制造成本和运营成本是收获新能源商用车市场的关键。

图 16：新能源乘用车与商用车的销量与渗透率变化



资料来源：中汽协，财达研究

我国新能源汽车整车制造已经形成多层次的竞争格局，上市车企作为市场代表呈现了差异化发展的态势。传统燃油车阵营加速转型，长安汽车通过阿维塔和深蓝两个子品牌双线布局，提高新能源汽车产能至其总产能的 27.4%；吉利汽车推出极氪品牌，并通过打造全球首个为无人驾驶设计的纯电结构 SEA 浩瀚架构使旗下新能源汽车销量同比增长 134%，展现出燃油车企转型的潜力。而新势力车企更聚焦于细分市场突破，陕汽集团主攻新能源商用车领域，通过智能网联技术突破，2024 年旗下新能源重卡销量增速达 139.36%；理想汽车深耕家庭用户市场，重点研发增程式技术，2025 年第一季度，理想汽车交付量达 12.68 万辆。同时，以比亚迪为代表的头部新能源车企自上而下垂直构建了从电池及其他核心零部件到整车制造的全产业链优势，目前，刀片电池和 DM 混动技术已经成为比亚迪的核心竞争壁垒之一。作为行业龙头，比亚迪 2025 年第一季度全球市场份额达 22.6%，单季度营收突破 1700 亿元。

行业龙头建立市场绝对优势，整车生产企业垂直整合产业链，传统零部件企业加速转型。宁德时代作为动力电池行业龙头全球技术、销量领先，2025 年，全球动力电池装机量市占率达 38%，同时完成国际化，在德国和匈牙利建设了海外工厂。弗迪动力作为比亚迪旗下子公司凭借自主研发生产刀片电池和电驱系统降低新能源汽车整车生产成本，成为比亚迪核心竞争力之一。传统零部件供应商均胜电子通过并购整合电控系统技术，在 800V 高压平台领域订单量同比增长 220%。

图 17：全国新能源整车制造上市车企分布情况（不完全统计）



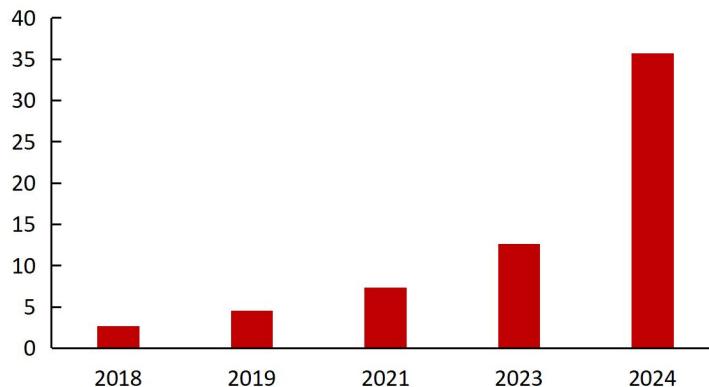
资料来源：公开资料整理，财达研究

2. 河北省新能源发展晚起步，政策助推转型

2.1 在一系列政策的支持下，河北新能源汽车产业厚积薄发

传统车企面临挑战，河北整车制造转型加速。近年来，随着新能源汽车的渗透率快速提高，传统燃油车的市场份额正快速被蚕食，作为传统汽车制造强省的河北在汽车电气化、智能化方向上转型相对较慢，导致河北在新能源汽车产业发展的早期明显滞后于其他省市，但得益于过去10年的持续性投入，2024年河北新能源汽车产业实现快速增长。从发展历程来看，河北省新能源汽车发展起步较晚，但在政策支持和龙头企业的带动下呈现快速发展的态势，主要经历了四个阶段：（1）2008年，长城第一次推出了第一款纯电新能源概念车欧拉，但囿于技术欠缺和市场先机的错失，这一阶段河北省新能源领域总体处于摸索尝试的阶段；（2）自2015年起，省内很多车企开始大举投资新能源汽车研发，长城汽车于2018年正式推出首个纯电品牌欧拉，拉开了河北省新能源整车制造的新时代，截至2018年底，河北新能源汽车产量为2.7万辆；（3）自2019年起，河北省新能源汽车制造行业发展进入振荡期，产量整体变化不大，但值得一提的是，整车制造商长城已经实现混动、纯电、氢能源三轨并行，围绕电池、智能驾驶、芯片等精尖技术进行深入布局；（4）2023年是河北省新能源汽车行业快速崛起的一年，得益于前期的技术研发和市场投入，新能源汽车产量和增速呈现大幅增加，新能源汽车产量达到12.6万辆，同比增速达到96.6%，本土汽车品牌长城的新能源汽车销量也实现突破性增长；（5）2024年，河北省新能源汽车产业开始多样化发展，省内在乘用车和商用车的动力方面已有纯电、混动、氢燃料电池等技术路线，并且拥有多种车型的商用车，包括冷藏车、污水处理车等同年，河北省新能源汽车产量增速大幅提升，超183%。

图18：河北省新能源汽车产量（万台）



资料来源：河北省统计局，财达研究

河北省汽车政策助推逐步升级，推动生产和消费端不断增长。为推动省内汽车工业发展和向新能源转型，河北省政府自 2013 年起出台了一系列支持政策，鼓励企业技术创新和产品升级，加大对汽车工业的资金投入和支持力度。2023 年，河北省政府办公厅发布《河北省战略性新兴产业融合集群发展行动方案（2023-2027 年）》（以下简称《方案》），积极推动沧州新能源材料产业集群，重点打造高效低成本锂电池隔膜等高端产业，规模化发展。由此，河北省政府同时在消费端和供给端刺激消费者需求和企业生产动力，推动新能源汽车产业发展。

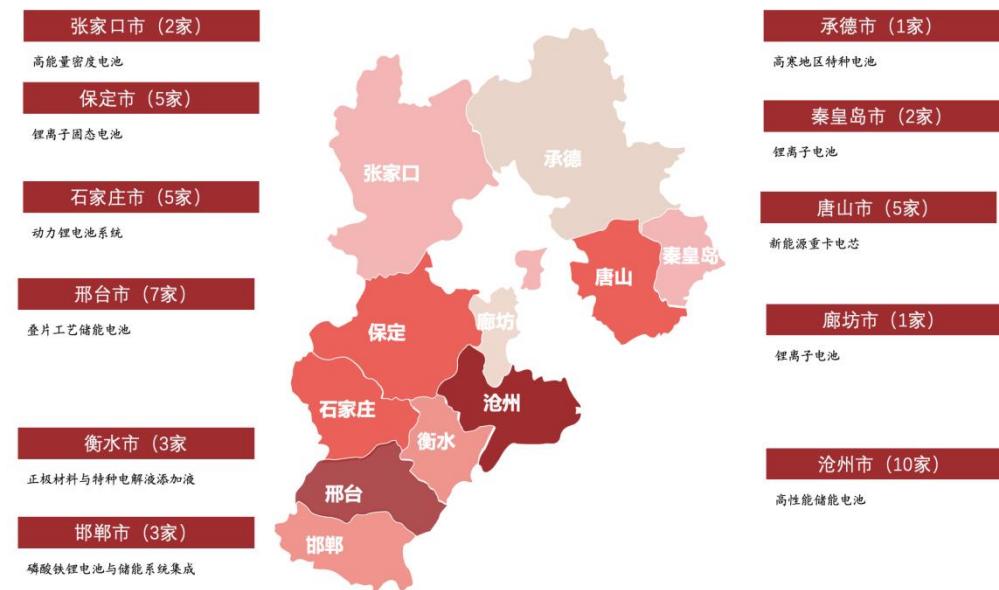
表 2：河北省汽车产业政策列举

发布时间	政策
2014 年 7 月	《关于加快新能源汽车产业健康发展的实施意见》
2015 年 12 月	《河北省加快新能源汽车产业发展和推广应用若干措施》
2016 年 8 月	《河北省新能源汽车推广应用补贴资金管理办法》
2017 年 10 月	《河北省“十三五”能源发展规划》
2019 年 1 月	《河北省关于完善促进消费体制机制实施方案(2019-2020 年)》
2020 年 4 月	《2020 年河北省新能源汽车发展和推广应用工作要点》
2023 年 6 月	《加快推动农村地区充电基础设施建设促进新能源汽车下乡和乡村振兴实施意见》
2023 年 7 月	《关于支持新能源汽车产业高质量发展若干措施的通知》
2023 年 9 月	《关于河北省促进汽车消费的若干措施》
2023 年 9 月	《河北省新能源发展促进条例》
2024 年 9 月	《河北省 2024 年进一步推动汽车以旧换新工作方案》

资料来源：河北省政府网站，财达研究

2.2 新能源汽车产业链发展稳步提升，配套产业生态仍受制约

港口优势有助于发展锂电加工，电控和电机仍需加快发展。新能源汽车的产业链上游使用矿产以锂、钴、镍、石墨、稀土为主，其中碳酸锂是电池等核心零部件的关键原材料。全球锂矿资源丰富，但分布集中，主要集中在智利、澳大利亚、阿根廷和中国。我国的锂矿主要集中在西南、西北等地区，河北省依靠自身区位优势，通过海内外进口来布置发展锂电池产业，拥有多个锂电池生产基地，产业分布较为完善，从电池生产到电池回收配置完善，主要企业有远景动力、唐山国轩、沧州明珠、河北坤天、邢东锂电、金力股份和长城汽车，其中由远景动力主导的沧州电池超级工厂是北方地区规模最大的锂电池产业基地，2025 年预期产值突破 200 亿元；唐山国轩生产的电芯占河北省锂电池出口的 90%以上。

图 19：河北省锂电池生产基地分布情况


资料来源：公开资料整理，财达研究

表 3：河北省锂产业主要企业

企业名称	区位	主要定位
沧州明珠塑料股份有限公司	沧州	锂离子电池隔膜，产品广泛应用于新能源电动汽车、电动工具、航模、储能及各类3C产品等不同领域。
河北坤天新能源股份有限公司	石家庄	主营锂离子电池人造石墨产品的研发、生产和销售，是国内第一家掌握厢式炉技术工艺和解决厢式炉石墨化均一性问题的厂家。
河北金力新能源科技股份有限公司	邯郸	湿法锂电池隔膜及涂覆隔膜研发、生产、销售、服务为一体的综合型高新技术企业。
秦皇岛市芯驰光电科技有限公司	秦皇岛	致力于研发及制造锂离子动力电池的高新技术企业
长城汽车股份有限公司	保定	综合老牌汽车制造企业，全球化智能科技公司，业务包括汽车及零部件设计、研发、生产、销售和服务。
唐山国轩电池有限公司	唐山	生产新能源重卡电芯项目，产品覆盖动力电池、储能电芯领域
沧州明珠塑料股份有限公司	沧州	锂离子电池隔膜，产品广泛应用于新能源电动汽车、电动工具、航模、储能及各类3C产品等不同领域。
河北坤天新能源股份有限公司	石家庄	主营锂离子电池人造石墨产品的研发、生产和销售，是国内第一家掌握厢式炉技术工艺和解决厢式炉石墨化均一性问题的厂家。
河北金力新能源科技股份有限公司	邯郸	湿法锂电池隔膜及涂覆隔膜研发、生产、销售、服务为一体的综合型高新技术企业。
秦皇岛市芯驰光电科技有限公司	秦皇岛	致力于研发及制造锂离子动力电池的高新技术企业
长城汽车股份有限公司	保定	综合老牌汽车制造企业，全球化智能科技公司，业务包括汽车及零部件设计、研发、生产、销售和服务。

资料来源：企业官网，财达研究

河北整车制造依赖外省零部件，智驾创新缺乏政策资源支持。尽管河北新能源汽车产业链虽已初步建立，在电池制造方面具有一定的优势，

但零部件企业整体产值水平依然偏低，核心的电控、电机技术配套仍不足。目前，河北本土品牌长城汽车的新能源整车制造大多创建于省外，其中关键零部件大部分由外省供应，或依赖进口，河北本地企业由于在核心零部件上技术研发较为薄弱，暂无法代替原有供应链，要想在产业链上游提高市占率比较困难，相关产品市场普遍认可度不高，难以与东部沿海省份及城市企业相竞争，如长城汽车的一部分电机系统为自研自产，但其生产园区设立在江苏省扬中市，而非河北省内，其他的供应商如博格华纳虽然在国内建设有17个工厂，但均在河北省外。可以看出，在新能源汽车各个环节的产业链中，河北与其他汽车强省相比还有一定差距，零部件相关企业同本地整车企业联系合作还不够紧密，各环节协同合作仍有待提高。当前，随着新能源汽车智能化水平的提高，智能驾驶已经成为了新能源汽车的必要元素，虽然长城汽车等河北本土企业已经着手布局智能化改革和户外场景探索，但其自主创新能力仍然较弱，智驾方案依赖于华为、大疆、宇树等科技公司提供的AI底层技术。在智能联网测试方面，截止2025年5月，省内仅在保定有一家服务新能源及智能网联汽车产业的省级质检中心。

河北缺乏新能源整车制造龙头企业，导致集群效应薄弱。相比制造业强省，河北省仍然缺乏具有核心竞争力的新能源龙头企业的吸引力，从河北省已有的新能源整车制造企业来看，尽管长城汽车和长安汽车在河北省有一定实力，但相比上海的蔚来、广东的小鹏、理想等，河北省新能源汽车制造能力仍然稍逊一筹。以长城汽车为例，其保定基地主要以新能源汽车研发为主，包括新能源汽车传动系统、电力驱动系统研发，但整车制造主要在外省子公司。总体上，河北省新能源汽车产业规模小，产业整合程度低，阻碍了新能源汽车产业化集聚。



3. 新能源汽车多样化发展，聚力充电桩和后市场服务

3.1 河北省新能源整车制造车型多样，产能丰富

河北省综合产能较高，涵盖新能源乘用车与多类型商用车。当前，河北省新能源整车生产企业主要集中在保定和石家庄，包括汽车制造和民用改装车制造，其中本土品牌长城汽车2024年的新能源汽车销量达到29.2万台，排名全国第六位。目前，河北省乘用车、商用车车型分布较为多样，据不完全统计，河北省拥有的新能源整车制造资质的企业、品牌及车型如下：

表4：河北省新能源整车制造企业资质

	公司	品牌	车型	2024年产量(台)	同比增长
汽车	长城汽车股份有限公司	哈弗	插电式混合动力多用途乘用车	321,795	22.82%
		欧拉	纯电动轿车	63,272	-41.69%
		魏牌	插电式混合动力多用途乘用车	54,728	31.55%
		坦克	插电式混合动力越野车		
	河北长安汽车有限公司	长安	纯电动冷藏车		
			纯电动厢式运输车		
			纯电动冷藏车		
	河北长征汽车制造有限公司	长征	换电式纯电动自卸汽车		
			纯电动仓栅式运输车		
			纯电动自卸汽车		
			纯电动载货汽车		
民用改装车	奇瑞新能源汽车股份有限公司石家庄分公司	小蚂蚁	纯电动乘用车	35,136	9.09%
	河北红星汽车制造有限公司	红星	纯电动厢式运输车		
	石家庄煤矿机械有限公司	石煤	纯电动洗扫车		
	秦皇岛市思嘉特专用汽车制造有限公司	思嘉特	电源车		
	河北洪春专用车制造有限公司	春洪	电源车		
			纯电动检测车		



公司	品牌	车型	2024年产量(台)	同比增长
		纯电动污水处理车		
河北凯泰专用汽车制造股份有限公司	大横辉	电源车		
中车石家庄车辆有限公司	芯冷	换电式纯电动自卸式垃圾车		
		纯电动自装卸式垃圾车		
河北御捷马专用汽车制造有限公司	御捷马	纯电动冷藏车		
河北万利特种车辆制造有限公司	富岩汽车	纯电动压缩式垃圾车		
河北航隆专用汽车集团有限公司	航隆	冷藏车		

资料来源：公开资料整理，财达研究

3.2 充电桩及后市场服务产能丰富，弥补产业规划落后问题

题

河北省产业规划滞后问题尚未解决，导致新能源汽车配套设施尚未完全覆盖，放缓纯电动汽车增长。在早期国家大力推动新能源汽车产业的背景下，河北省没有重点跟进，对整体产业规划没有做到动态更新，出台的扶持政策数量相对偏少，对新能源汽车的刺激较弱。当前，虽然河北在购车款、建设充电桩等基础配套、提高新能源车用车便利性等方面有相应的政策支持，但相较于沿海沿边等新能源汽车行业的前沿城市来说，政策支持相对较弱，财政补贴仍然较少，且政策发力点主要集中于生产销售环节，对于新能源汽车细分领域中的乘用车研发端和售后使用环节的政策引导还存在短板。以基础售后服务配套设施为例，虽然河北现在正在加快布局建设如充电站、充电桩、加氢站等后市场服务配套，但目前的充电设施覆盖密度仍然较低，2024年全省公共桩的车桩比高达10.8:1，整体车桩比（含公共桩与私人桩）仍高于3.5:1，大于全国车桩比2.3:1，呈现落后局势，造成充电排队等问题。目前，充、换电站增量以私人充电桩为主，存在充电协议不同、标准不统一的情况，使新能源汽车遇到充电困难和电池寿命损伤的问题，增加了消费者选择电动汽车的使用成本，对新能源汽车进一步提升渗透率造成阻碍。

河北充电桩覆盖率稳步增长，农村地区充电设施重点建设，可弥补早起发展不均衡、充电桩短缺问题。河北省发改委2023年6月发布《加快推动农村地区充电基础设施建设促进新能源汽车下乡和乡村振兴实施意

见》推进充电桩进农村，目标充电站“乡乡全覆盖”，充电桩“村村全覆盖”，从需求端来开辟了农村市场，同时也是为新能源汽车的区域生态打下基础，“十四五”期间，截止 2024 年底，河北省新建公用充电桩 3.4 万个，预计到“十四五”末，公用充电桩累计将超过 10 万个，降低全省车桩比。

表 5：河北省充电桩产业主要企业

企业名称	城市	主营业务
石家庄通合电子科技股份有限公司	石家庄	致力于电力电子技术创新，以高频开关电源及相关电子产品研发、生产、销售、服务于一体，为客户提供系统能源解决方案的高新技术企业
国文电气股份有限公司	保定	集新能源电动汽车充电桩、智能控制器、智能真空断路器等配电网自动化设备研发、生产、销售服务为一体的国家级高新技术企业
同辉电子科技股份有限公司	石家庄	进行 LED 全套产品开发、研制和生产的企业
河北燚晶新能源科技有限公司	石家庄	新能源技术开发、光伏电力工程设计、施工、光伏发电设备的销售
安智科为新能源集团有限公司	张家口	主营业务包括：智慧储能系统、交直流一体化电源及充电桩、快速调频调压系统(一次调频)、变电站综合自动化系统、智慧云平台系列产品、电力工程施工及试验、新能源电站技术咨询及服务等几大领域。
河北神思电力科技有限公司	邢台	新能源汽车动力集成和充换电设备、电力设备研发、生产制造、销售、服务于一体的高科技企业

资料来源：企业官网，财达研究

4. 风险提示

经济增速低于预期。宏观经济波动会影响新能源汽车的消费，导致居民购车需求波动，再加上国内新能源汽车消费仍部分依赖国家及地方补贴，若宏观经济压力下财政收支紧张，地方补贴可能缩减或延迟发放，进一步削弱消费者购车动力。

原材料价格波动风险。作为典型的制造业行业，行业内公司对原材料及零部件成本变动较为敏感，该部分成本受到多种因素的影响，如市场供求、供应商变动、替代材料的可获得性、供应商生产状况的变动及自然灾害等。

市场风险影响超预期。国内外经济同步增长但仍存在不确定性，大国博弈及全球政治经济的复杂性导致市场竞争加剧，大宗商品价格波动以及人工成本上升等因素影响将对行业发展带来一定影响。

政策持续性不及预期。行业发展离不开政策支持，“十四五”规划已经明确行业发展目标，若后续政策出台与落地不及预期将限制行业发展。

信息披露

证券分析师承诺

本报告署名分析师具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，以勤勉的职业态度、专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观地出具本报告，并对本报告的内容和观点负责。本人不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接受到任何形式的补偿。

股票投资评级说明

【市场指数评级】

- 看多——未来6个月内上证综指上升幅度达到或超过20%
 - 看平——未来6个月内上证综指波动幅度在-20%—20%之间
 - 看空——未来6个月内上证综指下跌幅度达到或超过20%
-
- 超配——未来6个月内行业指数相对强于上证指数达到或超过10%
 - 标配——未来6个月内行业指数相对上证指数在-10%—10%之间
 - 低配——未来6个月内行业指数相对弱于上证指数达到或超过10%
-
- 买入——未来6个月内股价相对强于上证指数达到或超过15%
 - 增持——未来6个月内股价相对强于上证指数在5%—15%之间
 - 中性——未来6个月内股价相对上证指数在-5%—5%之间
 - 减持——未来6个月内股价相对弱于上证指数5%—15%之间
 - 卖出——未来6个月内股价相对弱于上证指数达到或超过15%

【公司股票评级】

法律声明和免责条款

本报告基于本公司研究所及其研究人员认为可信的公开资料或实地调研获取的资料，但本公司及其研究人员对这些信息的真实性、准确性和完整性不做任何保证。本报告反映研究人员个人的不同设想、见解、分析方法及判断。本报告所载观点并不代表财达证券股份有限公司，或任何其附属或联营公司的立场，且报告中的观点和陈述仅反映研究员个人撰写及出具本报告期间当时的分析和判断，本公司可能发表其他与本报告所载资料不一致及有不同结论的报告。本报告可能因时间和其他因素的变化而变化从而导致与事实不完全一致，敬请关注本公司就同一主题所出具的相关后续研究报告及评论文章。本报告中的观点和陈述不构成投资、法律、会计或税务的最终操作建议，本公司不就报告中的内容对最终操作建议做出任何担保。

本报告旨在发给本公司的特定客户及其他专业人士，但该等特定客户及其他专业人士并不得依赖本报告取代其独立判断。在法律允许的情况下，本公司的关联机构可能会持有报告中涉及的公司所发行的证券并进行交易，并可能为这些公司正在提供或争取提供多种金融服务，本公司的关联机构或个人可能在本报告公开发布之间已经了解或使用其中的信息。

本报告版权归“财达证券股份有限公司”所有，未经本公司书面授权，任何人不得对本报告进行任何形式的翻版、复制、刊登、发表或者引用。

财达证券股份有限公司是经中国证监会核准的合法证券经营机构，我们欢迎社会监督并提醒广大投资者，参与证券相关活动应当审慎选择具有相当资质的证券经营机构，注意防范非法证券活动。