

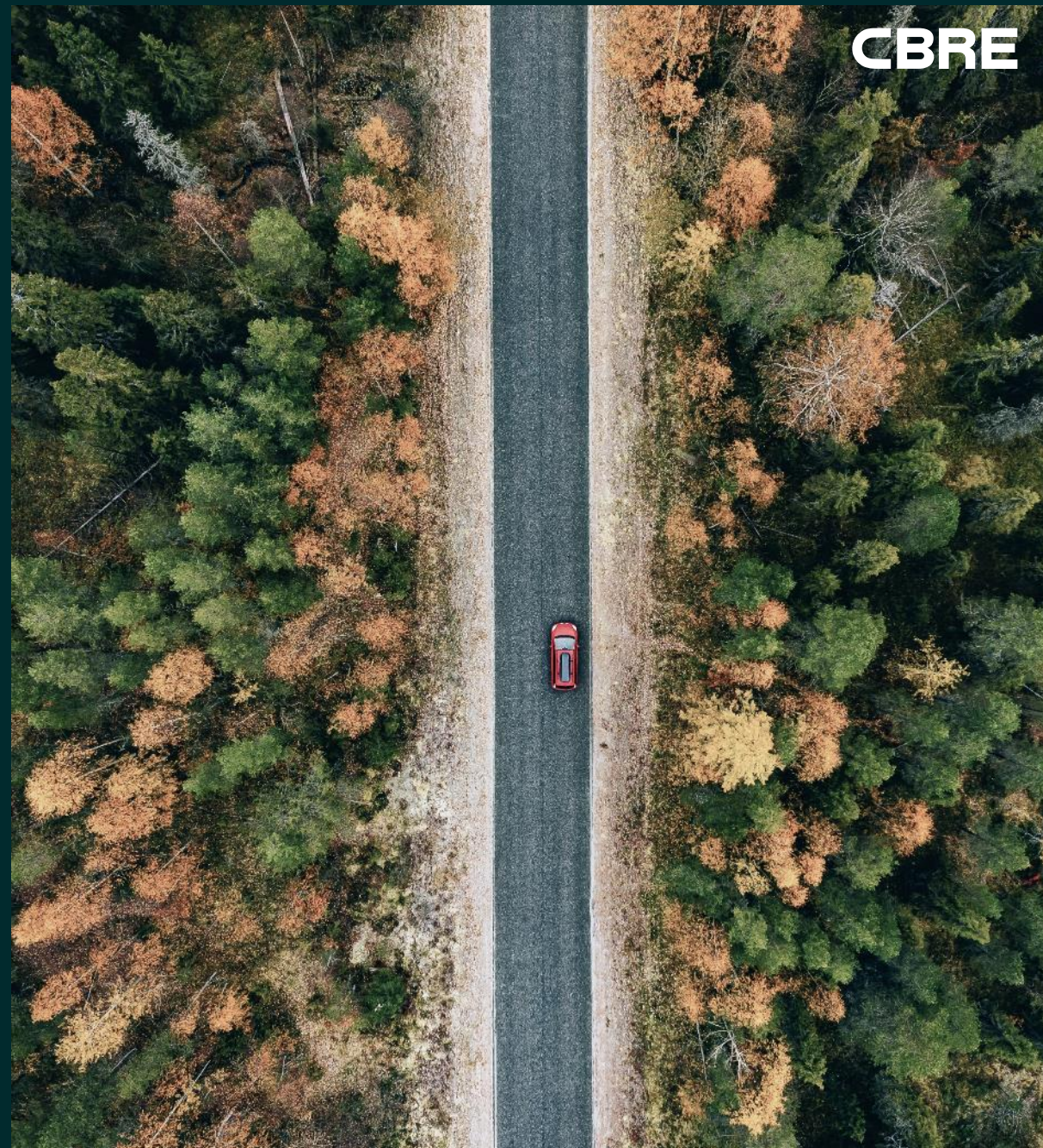
塑造韧性

# 绿色出行 擎动未来

专题报告

中国新能源汽车制造  
集群和企业选址

世邦魏理仕研究部  
2024年5月



# 引言

在中国碳中和3060目标推动及产业政策扶持下，中国新能源汽车产销量连续七年全球第一，并在2023年助力中国跃居为全球第一大汽车出口国。与此同时，受益于长期的技术研发投入和国内庞大的商业应用场景，在动力电池、驱动电机、智能座舱等核心零部件方面中国所构建的供应链优势日益凸显。

作为中国汽车产业弯道超车和制造业升级转型的重要突破口之一，新能源汽车成为国内各省市竞相招引扶持的重点产业。尽管2019年后新能源汽车生产资质监管进一步收紧，近年来各地整车厂和零部件产业项目仍如雨后春笋般涌现。2023年，全国汽车制造业固定资产投资同比增长19.4%，为近十年来最高增速。

世邦魏理仕结合当前国内新能源汽车产业的集聚和分布情况，对主要城市的产业链和劳动力资源、汽车消费市场规模、运输便利性这三项重要的产业发展基础因素，以及政策支持、物业条件进行综合分析，旨在为新能源汽车和零部件企业的生产选址，以及地方政府的招商引资和产业园区投资者的开发运营提供自上而下的视野和建议。



# 报告目录

- 01 中国新能源车产业发展概况
- 02 新能源汽车制造集群和企业选址
- 03 新能源汽车企业选址的物业条件
- 04 结论与建议
- 05 附录



1

---

# 中国新能源汽车 产业发展概况

# 狂飙突进的中国新能源汽车产业

## 中国新能源汽车发展的驱动因素

### 政策

- 中国和全球减碳目标
- 购车补贴及牌照优惠
- 产业支持政策

### 技术及服务

- 电池续航里程
- 高阶辅助驾驶
- 换电BAAS

### 基建

- 充电桩、换电站、加氢站等基础设施建设加速

### 产业链

- 中国在新能源整车以及动力电池等核心配件方面已形成集聚优势

中国汽车工业协会数据显示，2023年中国新能源车产销量分别达到958.7万辆和949.5万辆，同比增长接近四成。相比之下，燃油车产销仅录得3.1%的小幅增长，由此推动新能源车销售渗透率突破30%。

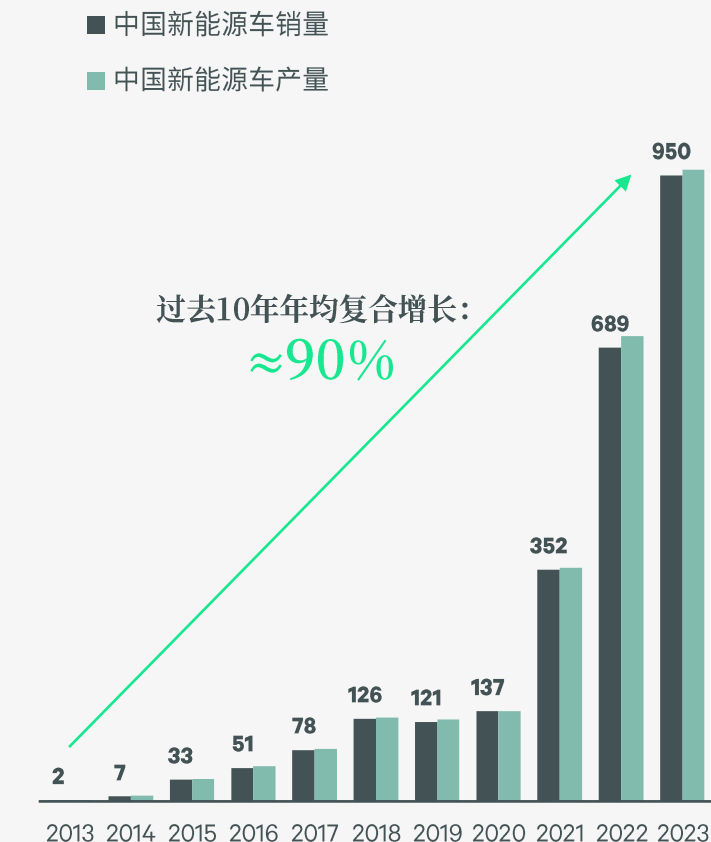
过去十年见证了中国新能源车产业狂飙突进的发展。在国家产业政策的大力支持下，中国新能源车在整车制造、电池技术、自动驾驶等核心产业链环节都取得了瞩目的进步，并在全球范围实现了追赶和超越。

从中长期来看，2023年中国每百人汽车保有量为24辆，与国家信息中心测算的每百人45辆的理论饱和值相比仍有相当的提升空间；更重要的是，新能源汽车的保有量渗透率仍仅为6%。因此，CBRE认为，无论从增量还是存量替换角度，在政策、技术、基建和产业链优势的共同推动下，新能源汽车产业在国内具有广阔的成长空间。

标普全球汽车的预测显示，2030年中国新能源乘用车的产量将大幅增长至2120万辆。而2023年发布的《汽车产业绿色低碳发展路线图1.0》<sup>1</sup>将2025年、2030年中国新能源车销售渗透率目标分别设定为45%和60%。

注释1: 由工业和信息化部指导，中国汽车工程学会、中国汽车技术研究中心有限公司联合行业共同研究编制，2023年

图表1: 中国新能源车产销量 (万辆)



数据来源: 中国汽车工业协会, 2024年5月

# 电动化转型是全球汽车产业的大势所趋

国际能源署（IEA）的数据显示，2022年交通领域碳排放占全球碳排放比例达到25%，是全球碳减排的关键领域之一，因而低碳排放甚至零碳排放的新能源汽车日益成为主要国家汽车产业转型的重要目标。欧盟于2023年3月正式通过《2035年欧洲新售燃油轿车和小货车零排放协议》，决定于2035年以后禁售燃油车（使用碳中和合成燃料的车辆在2035年之后仍能继续销售），而美国和英国则分别设置了2030年电动车销量占比50%和零排放汽车在新车销量中占比80%的目标。

尽管近期因电动车销售放缓、政府优惠措施退坡、基础设施不完备等原因，部分车企推迟了禁售燃油车的时间表，但这并不会逆转汽车产业向电动化、智能化转型的大势所趋。

图表2：部分车企燃油车停售时间表



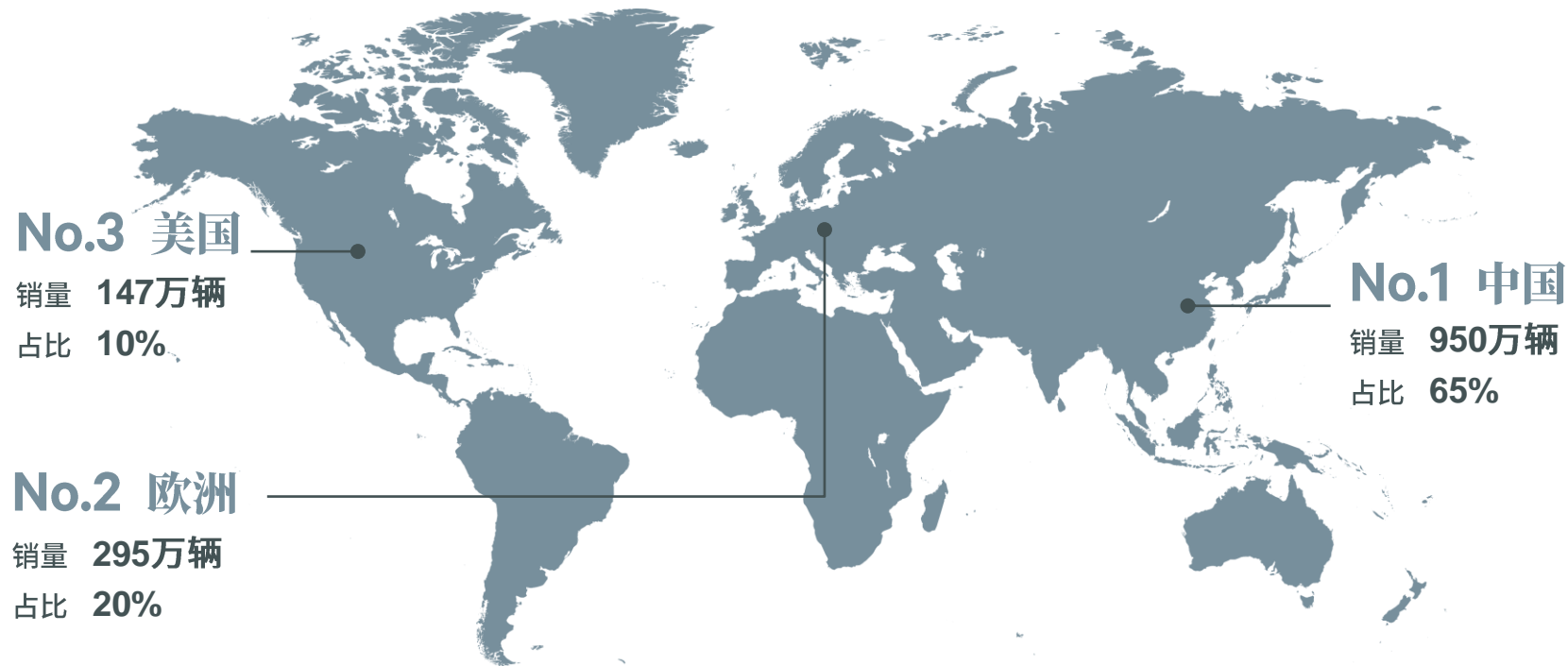
# 在全球汽车产业转型中抢占领先地位

在此轮全球汽车产业的转型中，中国占据了先发优势。

根据EVTank的数据，2023年全球新能源汽车销量达到1465.3万辆，据此计算，中国新能源车销量在全球的占比高达65%。

2023年是中国汽车走向全球的一个里程碑：全年汽车出口491万辆，首次超过日本（442万辆）成为全球第一大汽车出口国。其中新能源汽车出口120万辆，大幅增长78%，成为重要的增量来源。

图表3：全球各国新能源车销量及占比（2023年）



数据来源：EVTANK，国际能源署，世邦魏理仕，2024年5月

# 构建产业链优势

经过多年的发展，中国新能源汽车产业在产业链的多个环节的市场占有率已经位列世界第一，完备的产业链也成为国内外车企不断增加在中国投资合作的重要原因。

“三电系统”，包括电机、电控及电池，是新能源汽车的核心零部件，其中电池占新能源汽车成本达到30%-40%左右。据韩国SNE Research统计，2023年宁德时代、比亚迪、中创新航、国轩高科、欣旺达和亿纬锂能6家中国企业市场份额合计占到全球市场份额的63.5%。中国的动力电池出口保持高速增长，2023年我国锂电池出口额近650亿美元，同比增长28%，创历史新高。

中国在新能源汽车零部件供应链方面的显著优势也不断吸引外资车企加大在国内的布局。特斯拉上海工厂的零部件本地化率已达到95%以上，大众汽车、奥迪、宝马等国际车企在最近两年也纷纷加大了在国内新能源汽车领域的投资以及与相关国内企业的合作。

图表4：2023年中国新能源汽车生产环节市场份额（占全球比例）

63.0%

新能源汽车产量全球份额



63.5%

动力电池产量全球份额



30.0%

汽车内饰全球份额



40.0%

汽车外饰全球份额



数据来源：SNE Research，中国汽车工业协会，世邦魏理仕，2024年5月

# 2

---

## 新能源汽车 制造集群和企业选址

# 新能源汽车企业选址



## 产业链和劳动力资源

- 整车厂集群
- 零部件配套
- 劳动力资源



## 消费市场规模

- 新能源车销量
- 汽车保有量
- 新能源车渗透率



## 运输便利性

- 零部件及整车运输
- 进出口规模



## 政策支持

- 国家政策
- 地方政策



## 土地与物业条件

- 物业条件
- ESG/绿色能源
- 工业用地可得性及价格

2023年，全国汽车制造业固定资产投资同比增长19.4%，为近十年来最高增速。国内各省市围绕新能源汽车对整车厂及其上下游产业资源展开激烈的竞争。

CBRE建议，新能源汽车企业需要从产业链和劳动力资源、当地和周边汽车消费市场规模、运输便利性这三项产业基础因素，连同政策支持、土地与物业条件一起对制造基地的选址进行综合考量。

# 产业链 | 整车厂集群

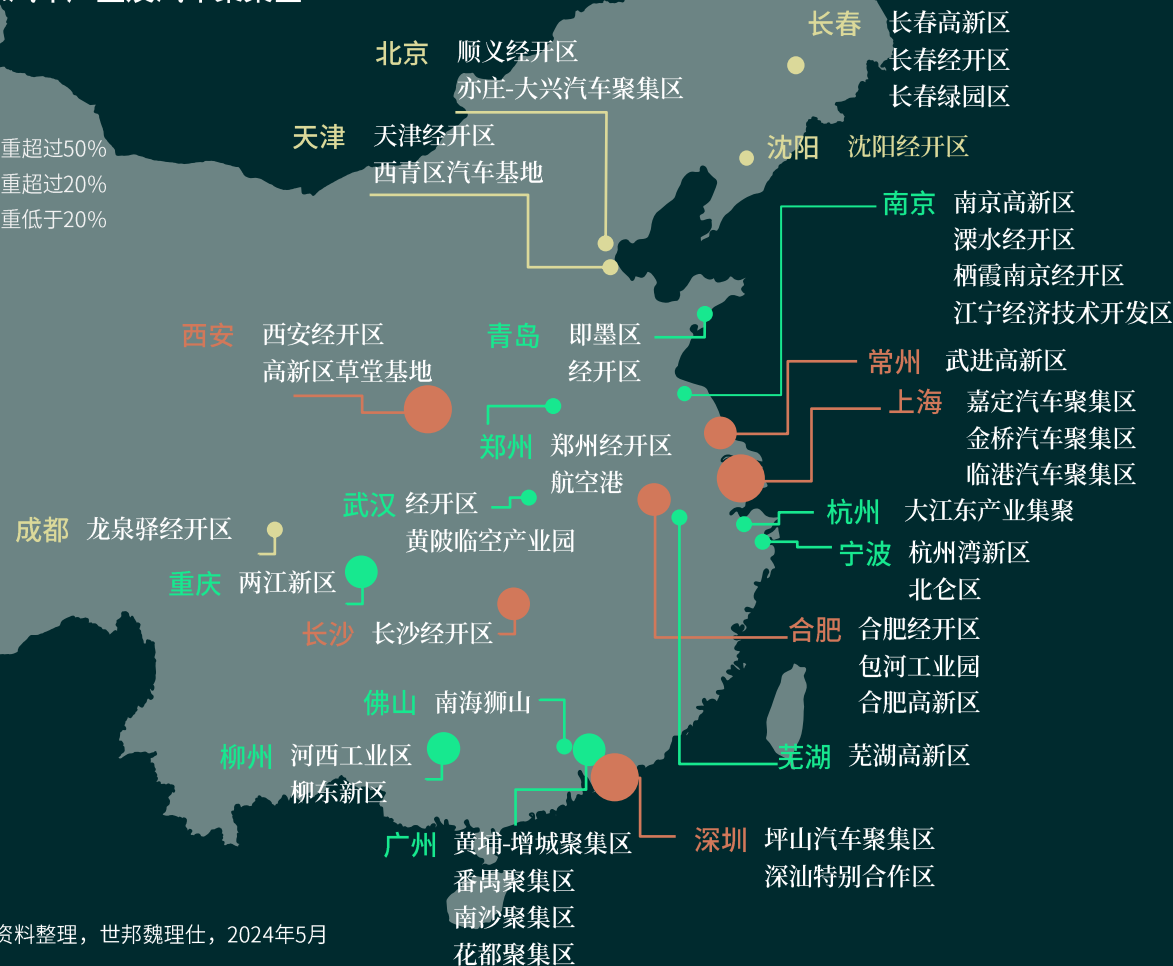
**新锐势力**——西安、深圳、常州及长沙并非传统汽车大城，在燃油车领域建树了了。然而通过引入领先新能源车企，或打造上游供应链集群，在新能源车产业的竞争中抢占了先发优势。

**厚积薄发**——广州、上海、长春、重庆、柳州等城市长期以来占据国内汽车产量前列。这些传统汽车强城在度过从燃油车向新能源转型初期的阵痛后，凭借其在供应链、劳动力、消费市场和品牌等方面的深厚积累，通过自主创新或合资合作，构建其在新能源汽车产业方面的综合优势。

**积极转型**——华北及东北地区受到天气因素制约，对新能源车接受度较南方低，成为此前汽车业转型的掣肘。目前各地政府已将新能源汽车发展列为首要任务，通过政策扶植，完善本地配套，促进新能源车消费的方式吸引更多车企落地并扩大生产。

图表5：2023年主要城市新能源汽车产量及汽车聚集区

- 新能源车产量占汽车产量比重超过50%
- 新能源车产量占汽车产量比重超过20%
- 新能源车产量占汽车产量比重低于20%
- 新能源车产量大于80万
- 新能源车产量大于40万
- 新能源车产量小于40万



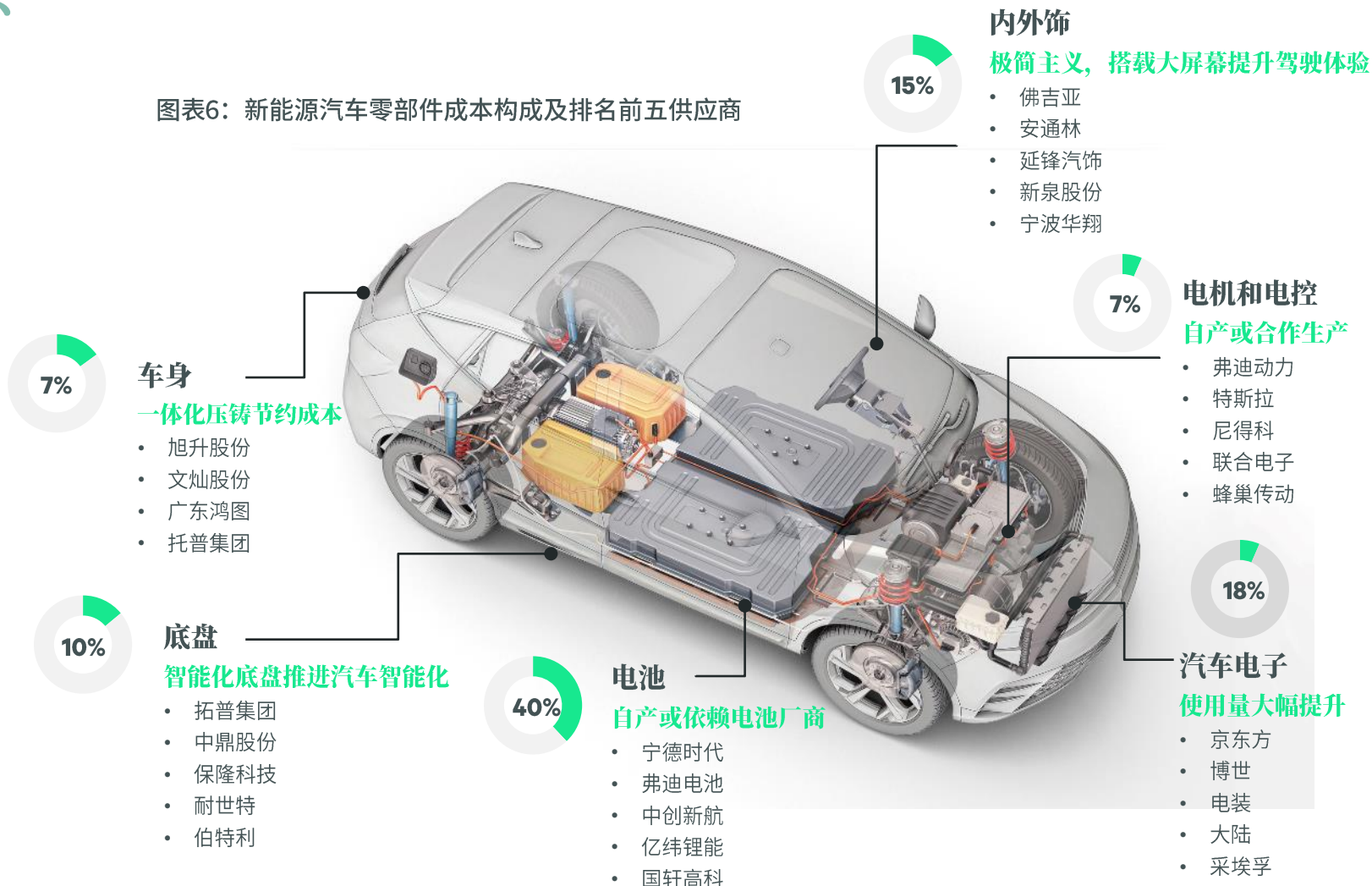
数据来源：Marklines，中国汽车工业协会，公开资料整理，世邦魏理仕，2024年5月

# 产业链 | 零部件配套

新能源车零部件从燃油车的3万个缩减到1万多个，最大的变化在于汽车的动力驱动系统——从发动机和变速箱转变成目前的三电系统（电池，电机和电控）。此外，智能底盘和车身一体化压铸等新技术的应用也为零部件产业的分布和发展带来新的变化。但总体而言，新能源汽车仍然秉承了燃油车时代围绕整车厂建设上下游供应链的集聚特征（详见第13页图表7）。

“  
**沈阳是宝马集团全球最大的生产基地和最重要的新能源汽车中心之一。华晨宝马在国内拥有430多家零部件供应商，其中超过120家位于辽宁，近100家扎根在沈阳。**  
 ”

图表6：新能源汽车零部件成本构成及排名前五供应商



数据来源：盖世汽车，公开资料整理，世邦魏理仕，2024年5月

# 产业链 | 零部件配套

作为新能源汽车价值最高的核心零部件，电池厂的选址不仅受到整车厂位置的影响，另一方面也与环评及矿产资源分布相关。

因而我们看到，除了供应链密集的华东地区是动力电池产能的集中区，近年来锂矿资源丰富的中西部地区的电池产业发展迅速。其中四川锂矿资源占全国一半以上，吸引大量电池企业落地。2022年，四川省的动力电池产量约全国总产量的六分之一。

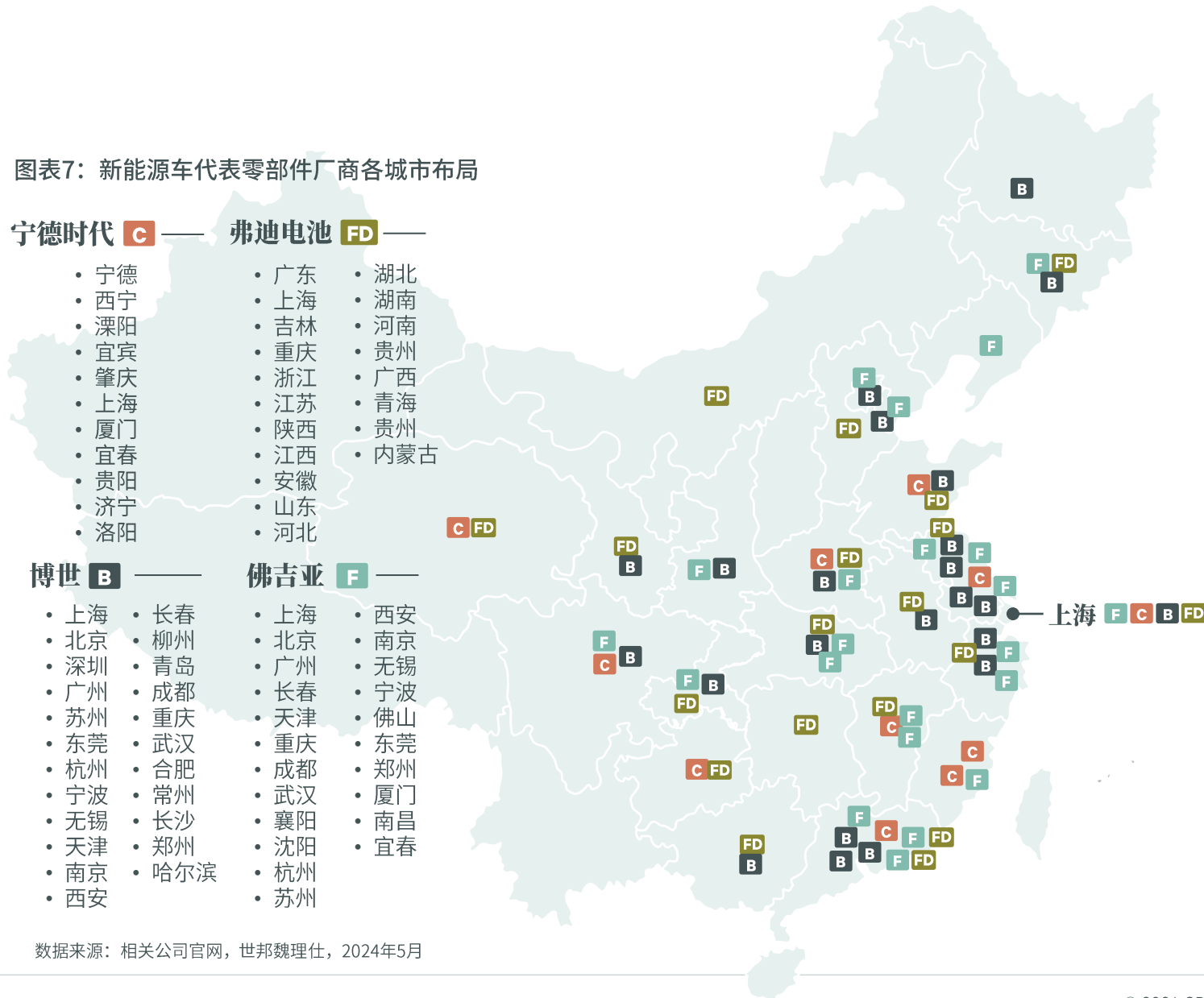
图表7：新能源车代表零部件厂商各城市布局

## 宁德时代 **C** —— 弗迪电池 **FD** ——

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 宁德</li> <li>• 西宁</li> <li>• 溧阳</li> <li>• 宜宾</li> <li>• 肇庆</li> <li>• 上海</li> <li>• 厦门</li> <li>• 宜春</li> <li>• 贵阳</li> <li>• 济宁</li> <li>• 洛阳</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 广东</li> <li>• 上海</li> <li>• 吉林</li> <li>• 重庆</li> <li>• 浙江</li> <li>• 江苏</li> <li>• 陕西</li> <li>• 江西</li> <li>• 安徽</li> <li>• 山东</li> <li>• 河北</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 湖北</li> <li>• 湖南</li> <li>• 河南</li> <li>• 贵州</li> <li>• 广西</li> <li>• 青海</li> <li>• 贵州</li> <li>• 内蒙古</li> </ul> |
|--|--|---|

## 博世 **B** —— 佛吉亚 **F** ——

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 上海</li> <li>• 北京</li> <li>• 深圳</li> <li>• 广州</li> <li>• 苏州</li> <li>• 东莞</li> <li>• 杭州</li> <li>• 宁波</li> <li>• 无锡</li> <li>• 天津</li> <li>• 南京</li> <li>• 西安</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 长春</li> <li>• 柳州</li> <li>• 青岛</li> <li>• 成都</li> <li>• 重庆</li> <li>• 武汉</li> <li>• 合肥</li> <li>• 常州</li> <li>• 长沙</li> <li>• 郑州</li> <li>• 哈尔滨</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 上海</li> <li>• 北京</li> <li>• 广州</li> <li>• 长春</li> <li>• 天津</li> <li>• 重庆</li> <li>• 成都</li> <li>• 武汉</li> <li>• 襄阳</li> <li>• 沈阳</li> <li>• 杭州</li> <li>• 苏州</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 西安</li> <li>• 南京</li> <li>• 无锡</li> <li>• 宁波</li> <li>• 佛山</li> <li>• 东莞</li> <li>• 郑州</li> <li>• 厦门</li> <li>• 南昌</li> <li>• 宜春</li> </ul> |
|--|---|--|--|



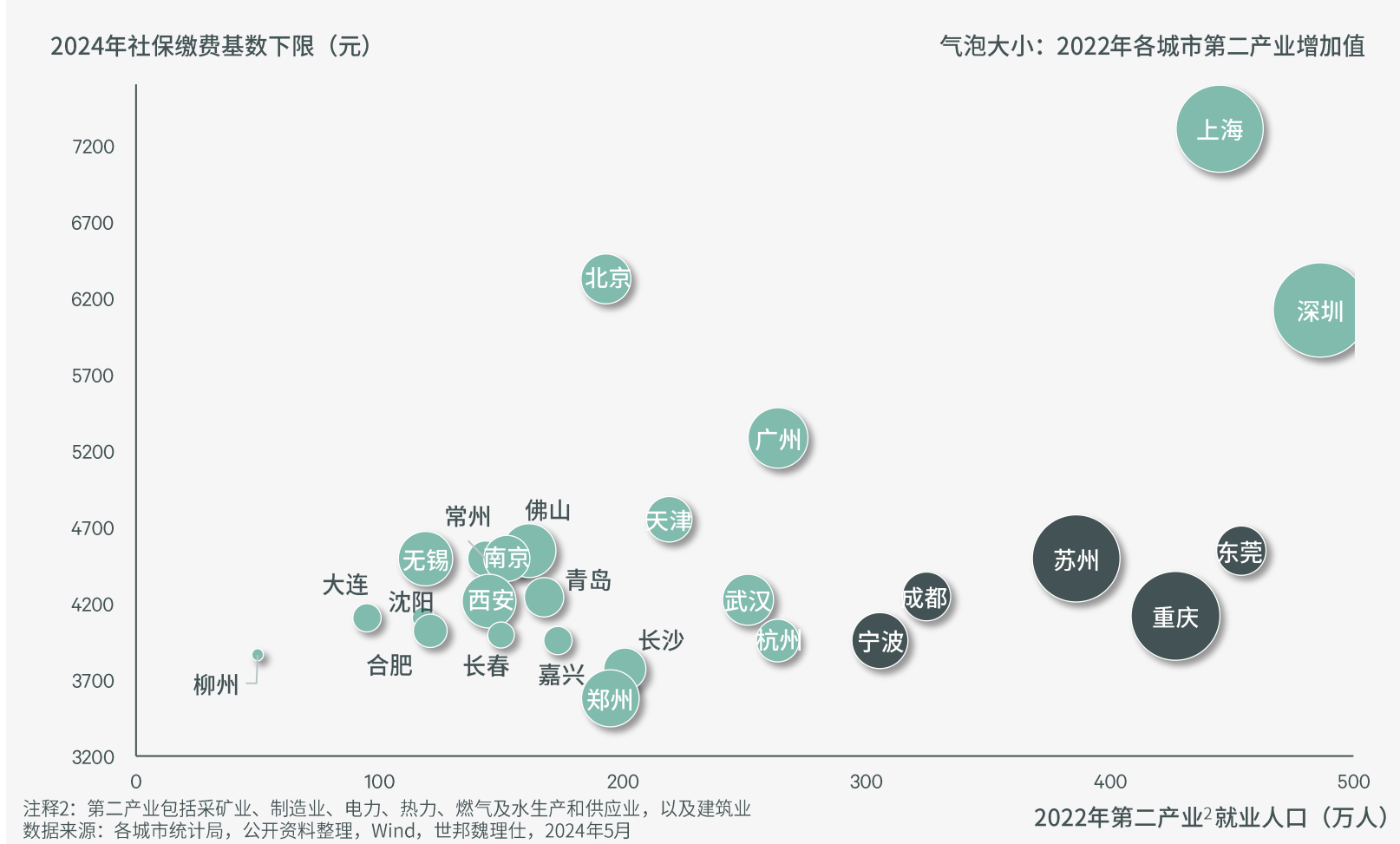
数据来源：相关公司官网，世邦魏理仕，2024年5月

# 劳动力资源

以一个城市或地区的第二产业就业人口作为观察指标来看，总体上长三角、珠三角和成渝地区的制造业劳动力资源供给规模在全国处于领先地位。尤其是东莞、苏州、重庆、成都和宁波这五个制造业重镇，第二产业就业人口均在300万人以上，且在劳动力成本方面具备很强的竞争优势。

此外，中部地区的武汉、长沙和郑州，华北的天津、青岛等城市都是劳动力资源和成本综合优势相对领先的城市。

图表8：主要城市制造业劳动力资源



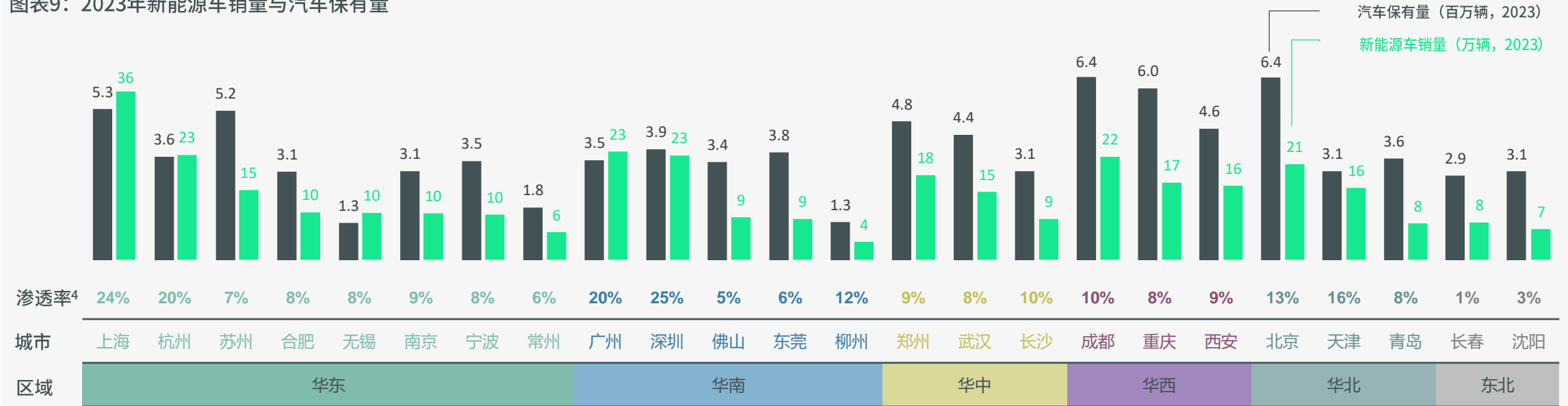
# 消费市场规模

我们以新能源汽车销量、汽车保有量和新能源汽车渗透率作为分析各地销售市场规模和潜力的主要维度<sup>3</sup>。受益于庞大的中高收入家庭数量、发达的新能源车销售和服务网络、完备的充电桩等基础设施、适宜的气候条件等诸多因素，华东和华南地区是国内新能源车消费最为活跃的地区，其中上海、杭州、广州和深圳占据2023年新能源车销售前四。中西部地区构成了国内新能源车销售市场的第二梯队，且从新能源车保有量的渗透率来看，增长空间较大。华北地区京津双城同样在新能源车消费版图中占据重要地位，而东北地区的整体销售规模仍一定程度上受制于当地的气候条件。

今年4月，国家商务部、财政部等7部门联合印发《汽车以旧换新补贴实施细则》，给予符合条件的新能源乘用车个人消费者1万元的补贴，有望进一步提振销售市场。而值得一提的是，地方政府的销售补贴也是推动当地新能源车市场发展的重要因素，往往拥有整车厂的城市的补贴支持力度更大。

注释3：在分析未来销售市场潜力时，本框架以燃油车存量替换为主要场景，未考虑各城市保有量潜在增量及其人口密度和道路资源所形成的上限制约。

图表9：2023年新能源车销量与汽车保有量



注释4：渗透率 = 新能源车保有量/汽车保有量；数据来源：公开资料整理，公安部，世邦魏理仕，2024年5月



# 运输便利性

2023年新能源汽车出口120.3万辆，同比增长77.6%，增速大大超过传统燃油车，占汽车出口总量的24.5%。对于有出口业务的整车厂而言，海运和陆路口岸仍是其重要选址考量。比亚迪为例，深汕汽车工业园下线汽车后，仅需5分钟即可抵达小漠港，最快1日内通关。同样西安比亚迪在工厂下线后也能通过中欧班列抵达中亚和欧洲。

海运是汽车出口的主要方式，2023年国内前十汽车出口口岸中8个为海港，合计出口316万辆，占全国出口量的64%。上海港的汽车出口量显著领先：2023年上汽集团、奇瑞和特斯拉分别以120.8万辆、93.7万辆和234.4万辆位列出口量前三，其中大部分汽车自上海港出口。

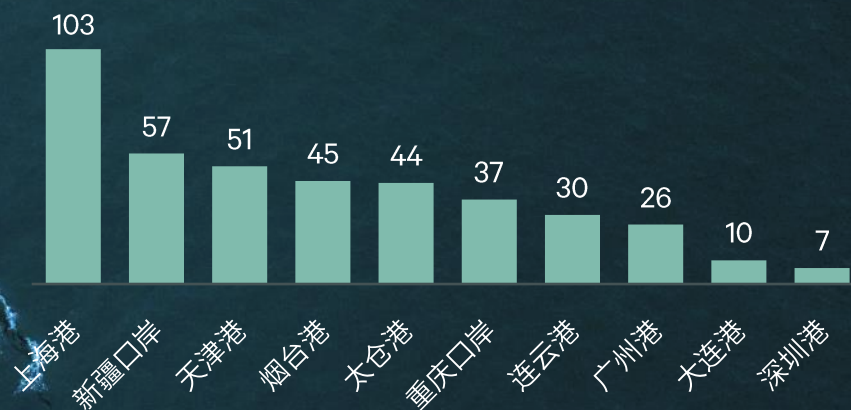
对于内陆城市而言，铁路对汽车出口至关重要。尽管与海运相比，铁路运能较低，但通过中欧班列运输至中亚和欧洲，能比海运节省近三分之二的的时间。从重庆、西安、武汉等中西部汽车城发车，经由霍尔果斯、阿拉山口、二连浩特的中欧班列已经成为重要的出口通道。



图表11：中国汽车出口数量（万辆）



图表12：2023年中国主要港口和陆路口岸汽车出口量（万辆）



数据来源：统计局，海关总署，中国汽车工业协会，各地统计局，世邦魏理仕，2024年5月

# 新能源汽车 城市选址



## 产业基础因素综合评价

城市	综合评价	产业链及劳动力	消费市场规模	运输便利性
上海	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
广州	★★★★☆	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆
深圳	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
北京	★★★★☆	★★★★☆	★★★★★	★★★★☆
重庆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
武汉	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
西安	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
成都	★★★★☆	★★★★☆	★★★★★	★★★★☆
常州	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆
合肥	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
柳州	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆
长春	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆
杭州	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
沈阳	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆
苏州	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
宁波	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
天津	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
青岛	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
郑州	★★★☆☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆
长沙	★★★☆☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆
南京	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★☆☆
佛山	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★☆☆
东莞	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★☆☆
无锡	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆

数据来源：世邦魏理仕，2024年5月

## 国家政策

### 针对企业的补贴

- 高新技术企业认定可以享受15%的企业所得税优惠税率；
- 国家研发费用税前加计扣除比例100%
- 免征锂电池消费税；
- 增值税留抵退税；
- 汽车出口退税。

### 针对消费者的购车补贴

- 车辆购置税（车价的10%）减免；
- 以旧换新补贴。

## 地方政策

- 所得税、增值税优惠和税收返还；
- 贷款补贴/支持；
- 固定资产投资补贴；
- 研发和技术补贴；
- 产业基金专项发展基金补贴；
- 现金奖励；
- 汽车产业园区交通、医院、学校、住房等生活基础配套设施建设；
- 协助企业组织人员招聘，迅速获取相关资质，与金融企业和上下游企业的对接并引入资源等。



## 政策支持

新能源汽车是中国的战略性新兴产业之一，在全国层面享有高新技术企业所得税优惠、研发费用税前100%加计扣除、增值税留抵退税、汽车出口退税等一系列的扶持政策。

在此基础上，各地政府、高新技术开发区、经济开发区等结合各自的产业发展规划，对于符合条件的重点企业给予包括税收减免和返还、固定资产投资补贴、技术补贴、银行贷款、项目审批和落地绿色通道等多方位的支持。

## 某头部车企所享受的政策优惠

### 项目开工前

#### 银团贷款和现金补助

- 2019年获得四家银行的联合贷款，包括无抵押循环低息贷款22.5亿元及90亿元担保贷款；同时政府还为工厂提供了6亿元固定资产投资补助

### 项目建设

#### 特事特批快速建成

一年内完成买地、建厂、获取造车资质、投产的全部工作

### 项目投产

#### 贷款及投资补助

2020年获得40亿元贷款用于生产开支；  
获得政府1.23亿固定资产投资补助

### 车辆入市

#### 购置税和所得税优惠

新能源汽车车辆购置税减免；  
企业所得税获得优惠性的15%税率；  
固定资产投资补助（2021-2022年）；  
新能源汽车推广应用补助

# 新能源汽车整车厂近两年落地项目

图表13：新能源汽车整车厂近两年落地项目

	公布时间	城市	投资金额	投资项目	预计投产时间
宝马	2024年	沈阳	200亿元	华晨宝马大东工厂升级和技术创新	未披露
大众汽车	2024年	合肥	25亿欧元	电动车制造工厂和研发中心	2026年
奥迪一汽	2023年	长春	444亿元	新能源汽车配套项目	2025年
比亚迪	2022年	汕尾（深汕特别合作区）	200亿元	深汕比亚迪汽车工业园二期	2025年
广汽本田	2022年	广州	35亿元	电动车工厂	2024年
赛力斯	2022年	重庆	15亿元	新能源汽车升级项目	2024年
蔚来汽车	2022年	合肥	未披露	整车二期和关键核心零部件配套项目	2024年
小米汽车	2022年	北京	630亿元	电动车生产基地	2024年
奥迪一汽	2022年	长春	358亿元	纯电动车生产基地	2024年
东风本田	2022年	武汉	100亿元	全球首个新能源标杆工厂	2024年

# 3

---

## 新能源汽车企业 选址的物业条件

# 新能源汽车选址物业条件

	整车厂	零部件	研发测试	汽配物流	交付中心
单层/多层	单层；包含总装、涂装、压铸、电池、冲压和车身六大车间	单层或双层	试验区域多为单层；办公区域为多层	单层为佳	单层或双层，单层为主
层高	7米以上	首层：6米以上；二层：4.5-6米	测试实验：9米以上；办公：首层6米以上；二层及以上4.5-6米	首层9米以上	4.5-10米
面积 (平方米)	>10万	5,000-50,000	2,000-30,000	>2,000	2,000-50,000
承重 (每平方米)	5吨及以上	3-5吨	首层（包含试验区域）：1-3吨；二层及以上：300-500公斤	首层：3吨	首层：1-3吨；二层：300-500公斤
供电密度 (瓦/平方米)	根据具体产量及项目议定，瞬时电量要求较高，政府提供变电站配套	100瓦以上	除办公电力（80-120）还需额外1-2倍电力	50瓦以下	需要适配充电桩数量（快充和慢充），电容通常在600千伏安（kva）以上
区位	多处于经开区或高新区，上下游企业完善	靠近整车厂	高技术人才聚集区，靠近轨道交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>距高速公路入口5公里以内</li> <li>位于汽车产业园区内或附近</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>靠近市区或位于汽车/工业园区；</li> <li>5公里内有高速和车管所</li> <li>位于“车圈”，周围有其他车企</li> </ul>
持有形式	自有	租赁/自有	租赁/自有	租赁为主	租赁/自有，租赁为主
特殊要求	<ul style="list-style-type: none"> <li>有吊车和重型设备（一体化压铸机和冲压机床等），对地坪荷载要求较高</li> <li>有员工宿舍，有库房，有停车面积</li> <li>卸货平台</li> <li>需要废气和废水处理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>有重型设备（例如注塑机），需要架行车（层高超过12-15米）</li> <li>立柱间距宽（24米*24米）</li> <li>符合FM保险要求</li> <li>体积较大零部件厂距整车厂5公里以内</li> <li>需要排风，废气处理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>部分车企需要进行场地测试，因而需要大面积空地及停车场</li> <li>部分企业需要室外试车道</li> <li>卡车卸货平台，加大进门宽度</li> <li>降噪设备，设备测试产生的噪音需要专业处理</li> <li>备用电源保证设备24小时运作</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需按照零部件功能、规格等进行分区管理</li> <li>配件仓距离整车厂5公里以内</li> <li>符合FM保险要求</li> <li>可调节伸缩式升降平台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>部分项目为仓库或厂房改造</li> <li>分为前场区（用户接待中心）和后场区（车辆操作区域）</li> <li>有充电桩；需要测试车道</li> <li>100个停车位以上；如果没有大面积停车位，则需要周边仓库用于停放车辆</li> </ul>

数据来源：世邦魏理仕，2024年5月

# 围绕整车厂的供应链集聚

“

集聚生产有利于汽车上下游协同设计和生产，降低搜寻成本、洽谈成本和物流成本；还可以快速形成内部分工，提高制造、供应链及物流服务的专业性和标准化。

”

图表14：整车厂及周边零部件厂商布局



# 汽车及零部件车企发布碳中和计划，零碳园区是未来趋势



安装光伏玻璃板



购买绿电

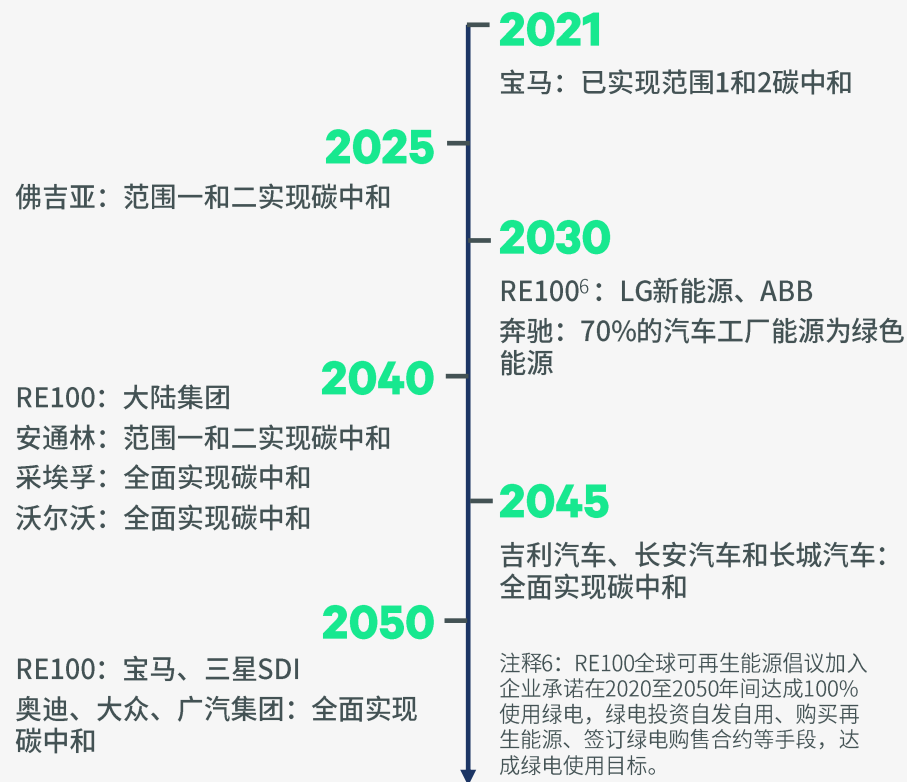
电动化转型将有效降低汽车全生命周期的碳排放，尤其是在使用阶段。然而，由于在电池生产过程中锂、钴等原材料的提取和精炼，以及能源密集型的制造过程，目前电动汽车在生产阶段中的碳排放要高于燃油车。麦肯锡的一份研究报告<sup>5</sup>指出，电动汽车在生产阶段的碳排放可以达到燃油车的两倍。

因此，随着电动化转型的逐步推进，材料和制造环节对汽车企业的减排愈加重要。在制造基地投资和使用光伏等清洁能源、对生产设备和工艺进行节能改造是车企实现范围一和范围二碳中和的重要措施。此外，车企可以通过建立绿色供应商和物流体系、使用可再生环保材料、加强废弃材料回收和再利用等举措推动范围三即供应链减碳；特别是对于新能源汽车企业而言，电池生产、运输和回收过程中所产生的碳排放举足轻重。

近年来国内外主流汽车和零部件企业均已发布碳中和计划，承诺在2020至2050年之间实现至少范围一及范围二的碳中和。一些领先企业已建成或正在打造绿色或零碳汽车基地。以吉利汽车为例，其9个整车基地获评国家级“绿色工厂”，光伏发电装机容量达307兆瓦，整车基地电力使用的可再生电力占比达36%。全年整车基地单车能耗及整车基地碳排放较2020年分别降低12.1%和24.8%。

注释5：《5%的研发成本究竟可影响多少碳排放量？》，麦肯锡，2022年

图表15：国内外车企和零部件企业碳中和计划



注释6：RE100全球可再生能源倡议加入企业承诺在2020至2050年间达成100%使用绿电，绿电投资自发自用、购买再生能源、签订绿电购售合约等手段，达成绿电使用目标。

数据来源：RE100，根据公开资料整理，世邦魏理仕，2024年2月

# 新能源汽车零部件选址案例



中国区内饰生产基地项目

## 某外资汽车零部件企业 中国区内饰生产基地项目

### 城市选择

上海是该企业国内新能源汽车内饰件最大的生产基地，项目预计投资8亿元，正式投产后计划年产值达11亿元。

### 区位和产业链配套

- 位于临港智能汽车产业集群，距离特斯拉超级工厂5公里以内
- 闵行开发区临港园区将智能新能源汽车关键零部件作为重点招引产业，目前已经集聚多个国内外领先企业，包括佛吉亚、李尔汽车、宁波华翔、延锋汽车等

### 物业条件

物业面积：20,000平方米

#### 物业要求：

- 单层厂房
- 层高12米
- 承重5吨

#### 特殊要求：

- 需要架行车
- 符合FM保险要求
- 需要高标准喷淋
- 未来可能需要铺设屋顶光伏

# 新能源汽车交付中心选址案例



## 某中资新能源车企业国内多城市交付维修中心选址项目

### 城市选择

全国13个城市

### 产业链配套区位条件

- 城郊
- 交通便利

### 物业条件

物业类型：工业厂房为主

物业面积：2,000-10,000 平方米

物业要求：

- 层高：4.5-7米
- 承重：1吨
- 层数：单层/多层，一般仅使用一层

特殊要求：

- 需要超过100个停车位
- 电力扩容

# 4

---

## 结论与建议

# 新能源汽车企业选址建议



## 城市选择

- 中国的新能源汽车产业链和销售市场领先全球，且汽车保有量中的新能源渗透率仍仅为6%，增长潜力广阔。
- 建议车企在选址决策前，自行或委托专业机构对候选城市的新能源汽车产业链、劳动力资源、运输便利以及销售市场等重要因素进行考察，并结合企业实际情况作出综合评判。
- 了解各地政府和产业园区对于新能源汽车企业的扶持政策，并对可获取的财政、税收、金融等各项优惠进行对比。



## 房地产策略

- 租赁物业时，应确保物业承重、层高、电力供应等指标能满足企业生产、研发测试、仓储物流的相关需求。
- 上下游供应链集聚是车企房地产选址的重要条件，有进出口需求的企业选址应考虑临近港口或陆地口岸。
- 对于部署核心制造和技术能力的大型生产基地或研发测试中心，企业应以定制化租赁和自建为主。



## ESG

- 就分布式光伏、充电桩等设备投资与安装、清洁电力消纳、购买和供应等事宜与地方政府、电力企业和业主进行协商并取得必要的支持。
- 充分了解国家和地方政府对绿色建筑、清洁能源和技术节能改造等方面的补贴政策，并积极与各类金融机构进行绿色融资方面的合作。

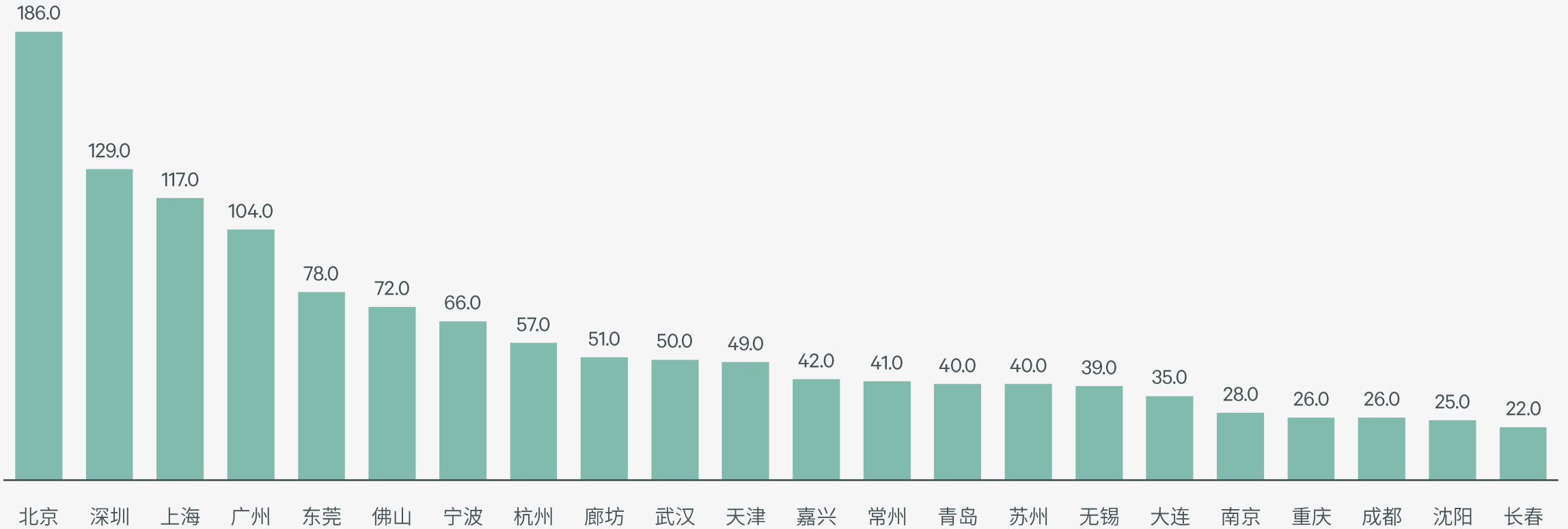


5

附录

# 附录：主要城市工业用地一手价格

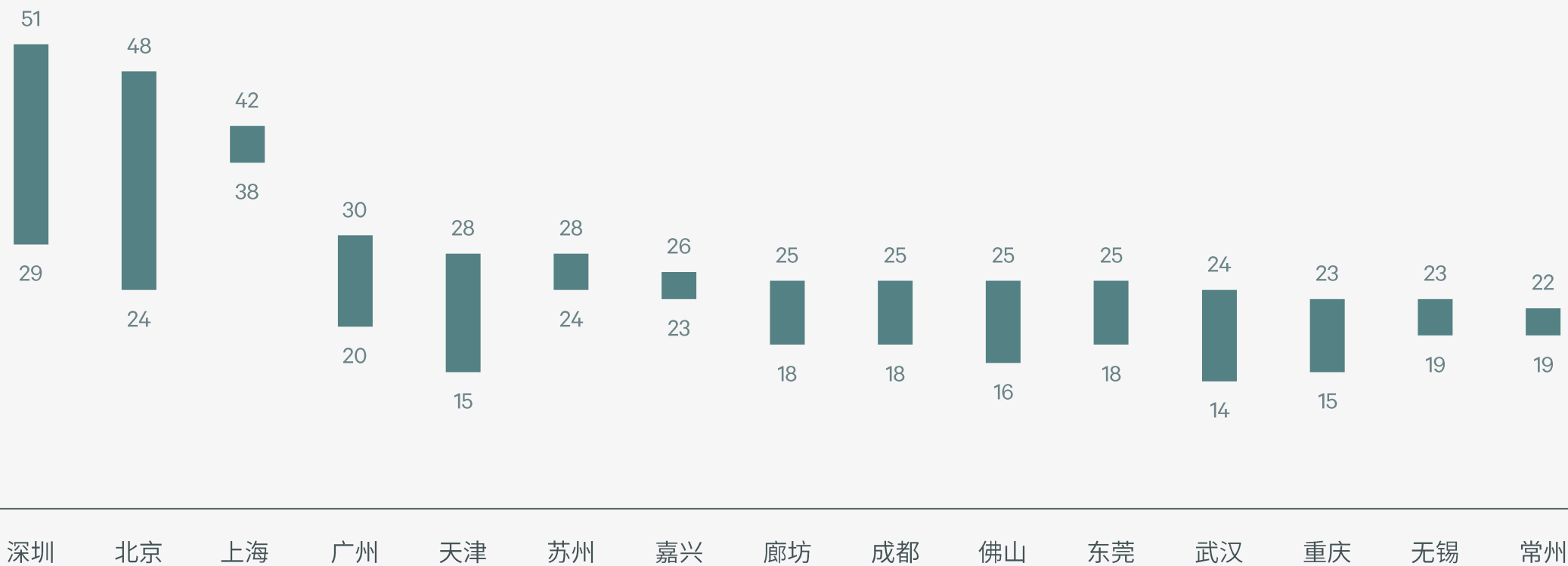
图表16：2023年主要城市工业用地一手价格（万元/亩）



数据来源：中指，世邦魏理仕，2024年5月

# 附录：主要城市厂房租赁价格

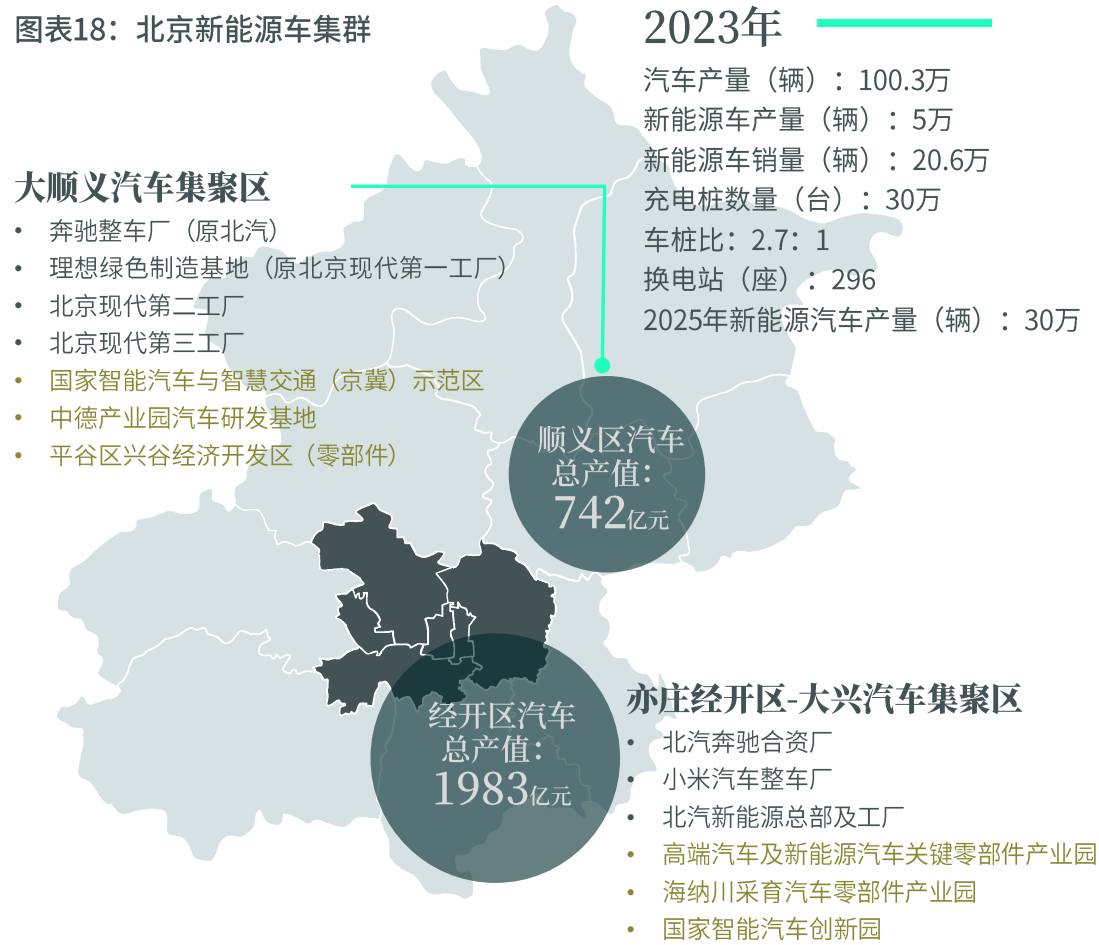
图表17：2023年主要城市厂房租赁价格（元/月）



数据来源：世邦魏理仕，2024年5月

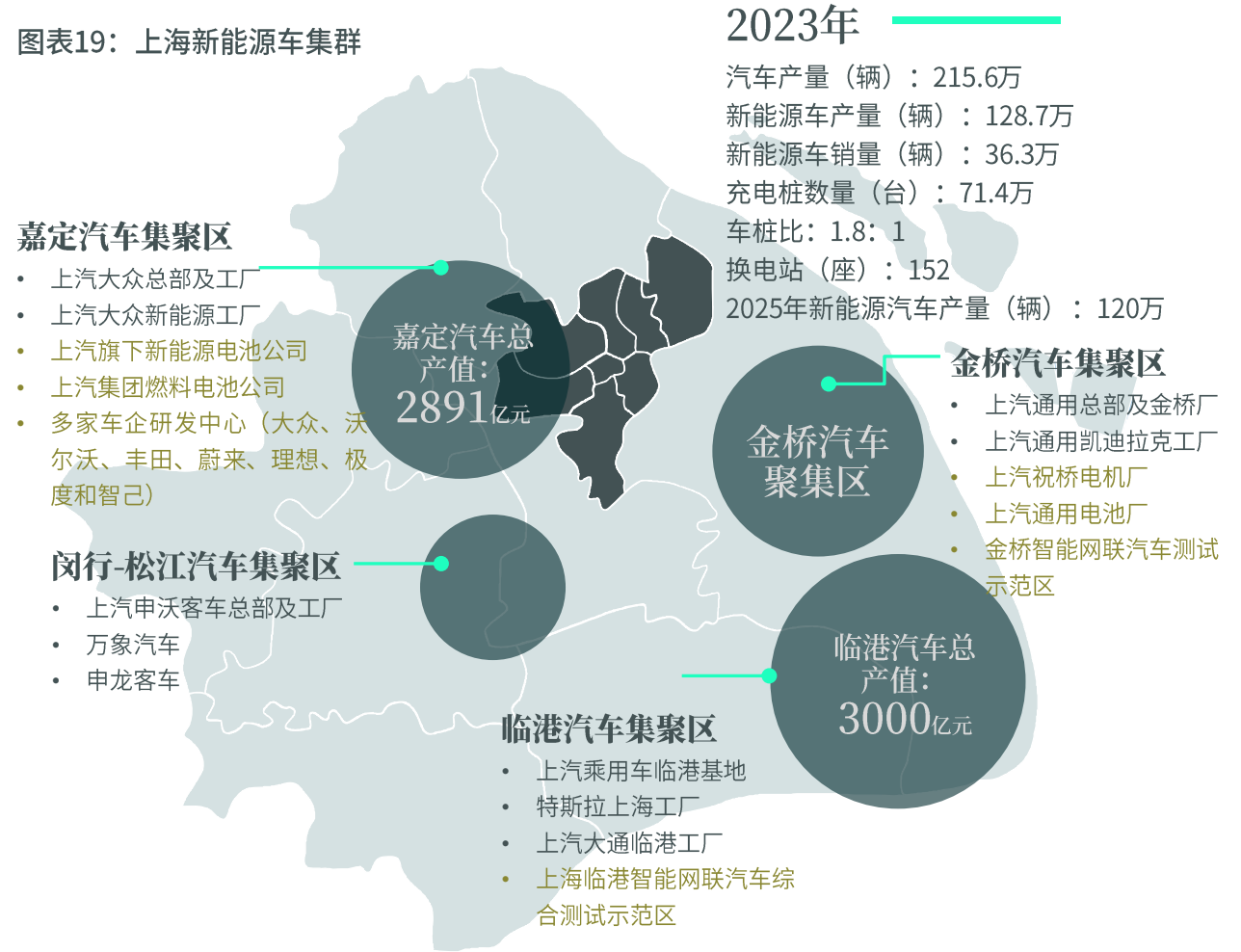
# 北京汽车集群

图表18: 北京新能源车集群



# 上海汽车集群

图表19: 上海新能源车集群



数据来源: Marklines, 区统计公告, 世邦魏理仕, 2024年5月

# 广州汽车集群

图表20: 广州新能源车集群

2023年

汽车产量 (辆) : 301万  
 新能源车产量 (辆) : 65万  
 新能源车销量 (辆) : 23万  
 充电桩数量 (台) : 15万  
 车桩比: 4.5: 1  
 换电站 (座) : 112  
 2025年新能源汽车产量 (辆)  
 200万

## 花都汽车集聚区

- 东风日产乘用车工厂
- 成都大运广州分公司
- 风神汽车整车厂
- 广州国际汽车零部件产业基地 (花都)

## 南沙汽车集聚区

- 广汽丰田南沙第一、二生产线
- 广汽丰田南沙第三、四、五生产线
- 合创汽车
- 广州国际汽车零部件产业基地 (南沙)
- 有三个智能网联汽车片区

## 黄埔-增城汽车集聚区

- 广汽本田广州开发区工厂
- 广汽本田黄埔工厂
- 小鹏工厂
- 广汽本田增城工厂及第三工厂
- 北汽华南工厂
- 广汽集团旗下广州电池工厂
- 广州尼得科汽车驱动
- 广州国际汽车零部件产业基地 (增城)

## 番禺汽车集聚区

- 广汽埃安及其工厂
- 广汽集团乘用车及广州厂
- 时代广汽动力电池
- 广汽埃安电驱系统工厂
- 广汽埃安电驱系统工厂
- 广州国际汽车零部件产业基地 (番禺)

花都汽车总  
 产值<sup>7</sup>:  
 1524亿元

黄埔-增城汽车总  
 产值:  
 2103亿元

番禺汽车总  
 产值:  
 1177亿元

南沙汽车总  
 产值:  
 1957亿元

# 深圳汽车集群

图表21: 深圳新能源车集群

2023年

汽车产量 (辆) : 178万  
 新能源车产量 (辆) : 178万  
 新能源车销量 (辆) : 22.5万  
 充电桩数量 (台) : 26万  
 车桩比: 3.6: 1  
 超级充电站 (座) : 362  
 2025年新能源汽车产量 (辆) : 200万

## 坪山汽车集聚区

- 比亚迪总部及深圳工厂
- 东风汽车商用车工厂
- 比亚迪锂离子电池工厂
- 比亚迪动力总成

坪山汽车总  
 产值<sup>8</sup>:  
 3000亿元

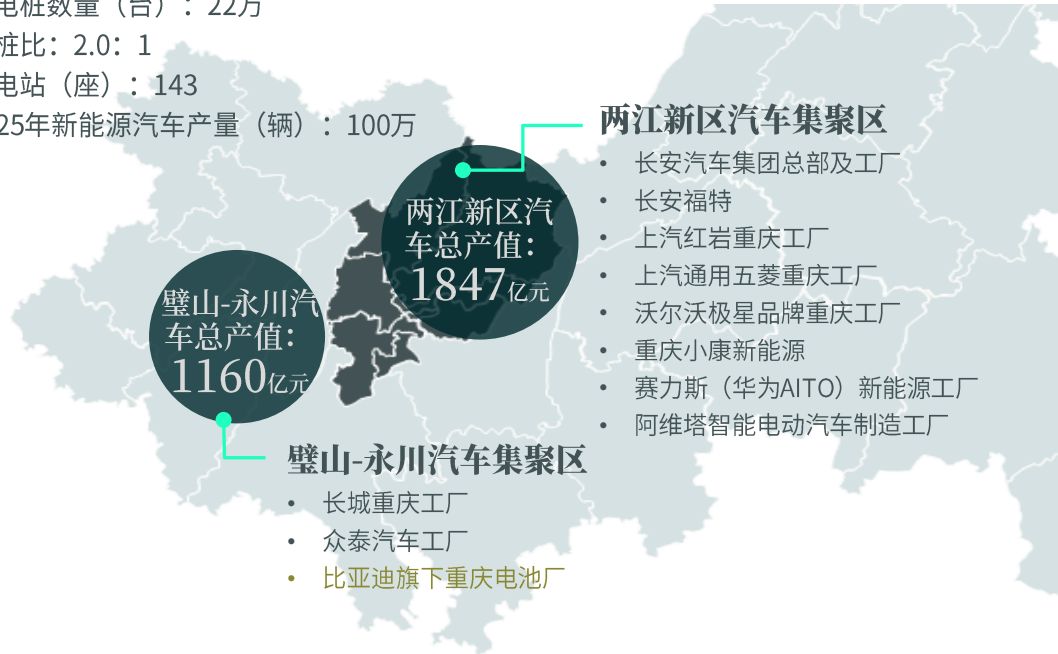
注释7: 广州汽车集群数据为2022年  
 注释8: 坪山智能网联汽车规上企业总产值  
 数据来源: Marklines, 区统计公告, 世邦魏理仕, 2024年5月

# 重庆汽车集群

图表22: 重庆新能源车集群

## 2023年

汽车产量 (辆) : 231.8万  
 新能源车产量 (辆) : 50万  
 新能源车销量 (辆) : 16.7万  
 充电桩数量 (台) : 22万  
 车桩比: 2.0: 1  
 换电站 (座) : 143  
 2025年新能源汽车产量 (辆) : 100万



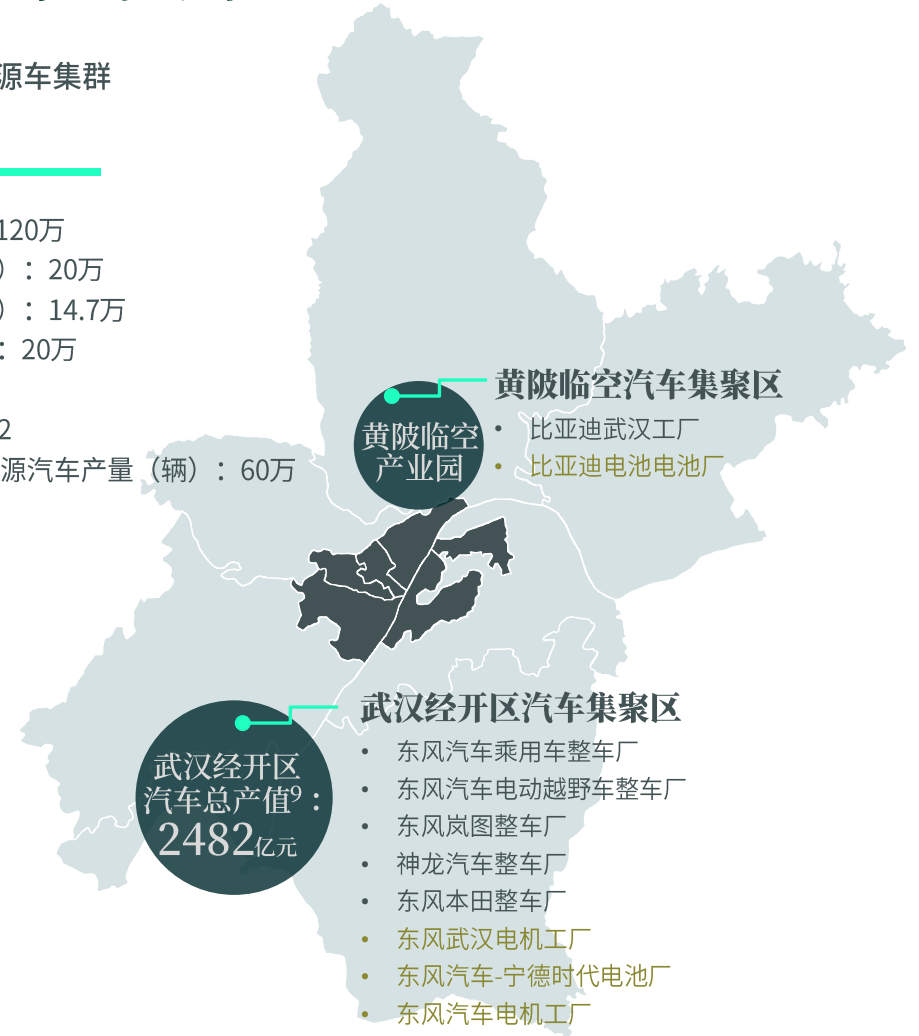
注释9: 2022年数据  
 数据来源: Marklines, 区统计公告, 世邦魏理仕, 2024年5月

# 武汉汽车集群

图表23: 武汉新能源车集群

## 2023年

汽车产量 (辆) : 120万  
 新能源车产量 (辆) : 20万  
 新能源车销量 (辆) : 14.7万  
 充电桩数量 (台) : 20万  
 车桩比: 1.8: 1  
 换电站 (座) : 102  
 2025年经开区新能源汽车产量 (辆) : 60万

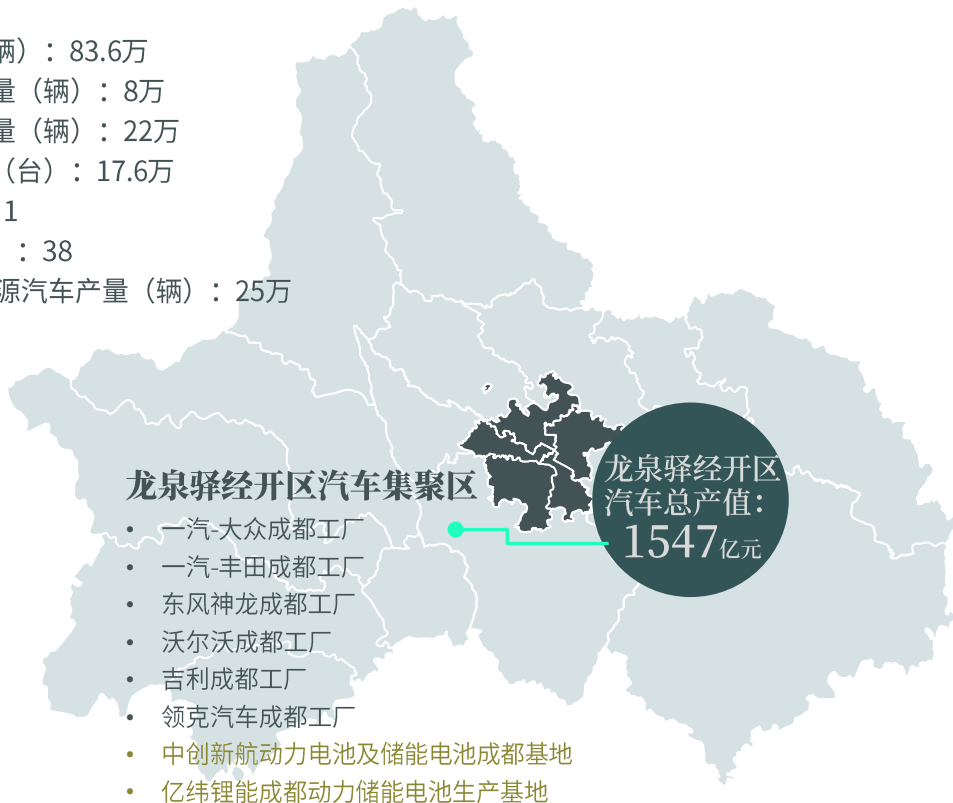


# 成都汽车集群

图表24：成都新能源车集群

## 2023年

- 汽车产量（辆）：83.6万
- 新能源车产量（辆）：8万
- 新能源车销量（辆）：22万
- 充电桩数量（台）：17.6万
- 车桩比：4: 1
- 换电站（座）：38
- 2025年新能源汽车产量（辆）：25万



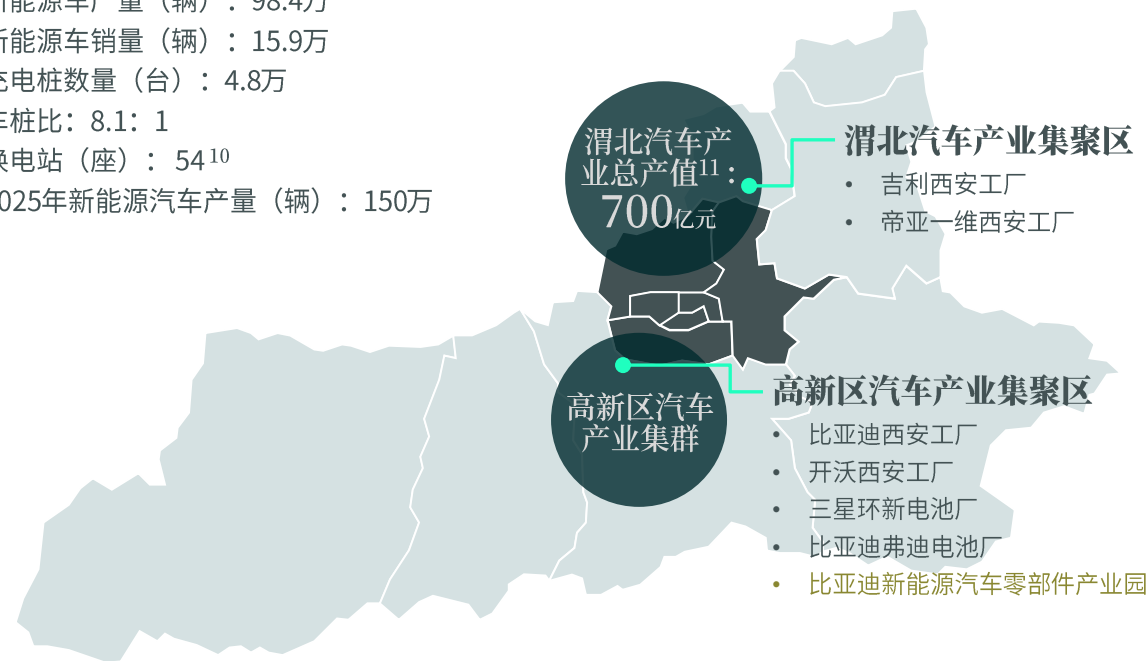
注释10：根据百度地图计算  
 注释11：2022年数据  
 数据来源：Marklines，区统计公告，世邦魏理仕，2024年5月

# 西安汽车集群

图表25：西安新能源车集群

## 2023年

- 汽车产量（辆）：131.2万
- 新能源车产量（辆）：98.4万
- 新能源车销量（辆）：15.9万
- 充电桩数量（台）：4.8万
- 车桩比：8.1: 1
- 换电站（座）：54<sup>10</sup>
- 2025年新能源汽车产量（辆）：150万



# 联系我们

## 研究部

### 谢晨

中国区研究部  
负责人

sam.xie@cbre.com

### 胡优优

中国区研究部  
副董事

molly.hu@cbre.com

## 业务线

### 孙洁

中国区顾问及交易服务部和投资及资本市场部  
产业地产负责人

cindy.sun@cbre.com

#### 免责声明

除非特别注明，本报告的所有信息版权均属世邦魏理仕。世邦魏理仕确信本报告所刊载信息及预测来自可靠来源。本公司不怀疑其准确性，但并未对此资料进行核实，亦不会对资料做出任何保证或陈述。阁下需独立对信息的准确性和完整性作出审查。本报告仅限于世邦魏理仕的客户和专业人士使用，不可作为证券或其它金融产品的买卖依据。世邦魏理仕保留对本报告的所有权利，未经本公司事先书面许可，任何机构和个人不得以任何形式进行翻版、复制、引用和转载。由于任何人使用或依赖本报告中出现的信息而导致的任何损失和费用，世邦魏理仕概不负责。