



2022年乘用车市场白皮书

The White Paper of Passenger Vehicle Industry in 2022

大搜车智云

大搜车智云



目录

PART1 2022年乘用车市场发展综述

PART2 2022年乘用车市场销量分析

2.1 中长期发展趋势

2.2 2022年整体市场表现

2.3 细分市场发展趋势

2.4 区域市场发展趋势

2.5 厂商品牌发展趋势

PART3 2022年乘用车市场价格分析

3.1 整体市场价格走势

3.2 细分市场价格走势

3.3 厂商品牌价格走势

3.4 区域市场价格趋势

PART4 2022年乘用车动力电池装机量分析

4.1 动力电池装机量发展趋势

4.2 动力电池形状与类型发展趋势

4.3 动力电池能量密度发展趋势

4.4 电池厂商竞争格局分析

4.5 重点OEM动力电池供应结构分析

销量篇：2022年乘用车销量同比下降2.5%，新能源市场逆市增长，同比上升79.7%

1. 从2016年开始，乘用车市场进入下降通道，连续6年销量下滑，2021年的小反弹仍然无法改变下降趋势。受上半年疫情反复等多重因素的影响，2022年乘用车零售量2029.9万台，同比下滑2.5%，其中传统能源车销量1505.1万台，同比下滑15.9%。
2. 新能源的增长远超市场预期，实现销量524.7万台，同比增长79.7%，市场渗透率高达25.9%，提前实现了国务院发布的《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》中关于2025年新能源达到汽车销量20%的目标。
3. 微型轿车、小型轿车、中大型SUV、大型SUV是新能源渗透率最高的4个细分市场，呈现出目前乘用车市场在新能源普及上两头大中间小的凹型结构。预期2023年处于中间位置的紧凑型、中型主力市场将会高速增长，逐步回归橄榄型的健康市场结构。
4. 2022年自主品牌增长迅猛，市场份额高达43%，相比2021年增长了4%。而德系、日系份额分别下降了2%、1%，显示其面临自主品牌的强力竞争。在新能源市场，自主品牌进一步强化竞争优势，市场份额高达83%，相比2021年增长了4%。日系在新能源市场毫无建树，市场份额仅有1%。
5. 比亚迪在2022年大放异彩，凭借领先的刀片电池技术，丰富的新车产品线，厚积薄发的产品口碑，22年销量同比增长122.7%，高达160.3万台。市场份额7.9%，同比增长4.4%，跃升至TOP10品牌第三位。

价格篇：对比上半年，乘用车市场下半年优惠力度更高，年末折扣率升至全年最高

1. 上半年，乘用车市场价格波动幅度较大，但经历多次涨跌，下半年价格变化相对平稳；对比上半年，下半年优惠力度更高，金九银十之后政策虽短暂收紧，但年末为促进终端销售，折扣率再次回升至10.1%，达到全年最高。
2. 紧凑型市场价格较为稳定，而中型市场价格波幅相对较大。
3. 对比合资品牌和豪华品牌，自主品牌优惠力度相对较低，表明让利空间有限。

电池篇：磷酸铁锂电池实现反超，54.7%份额登顶王座，三元锂电池同比大幅下滑14.2%

1. 2022年乘用车动力电池实现228.8Gwh的装机量，同比增长87.3%。
2. 凭借比亚迪刀片电池的攻城略地，磷酸铁锂电池同比大幅增长，顺利反超三元锂电池。而微小型市场、紧凑型市场受到成本预算的影响，也更青睐成本更低廉的磷酸铁锂电池。在微小型、紧凑型、中型市场，磷酸铁锂的占比分别为70.8%、56.5%、61.7%。
3. 宁德时代仍然牢牢占据第一的位置，2022年装机量91.3Gwh，同比增长60.9%，低于新能源市场的销量增速。市场份额同比下降6.5%，及时加上宁德系的时代广汽、时代一汽，市场份额仍然下降了3%，显示面临着激烈的竞争，市场份额在被逐步蚕食。



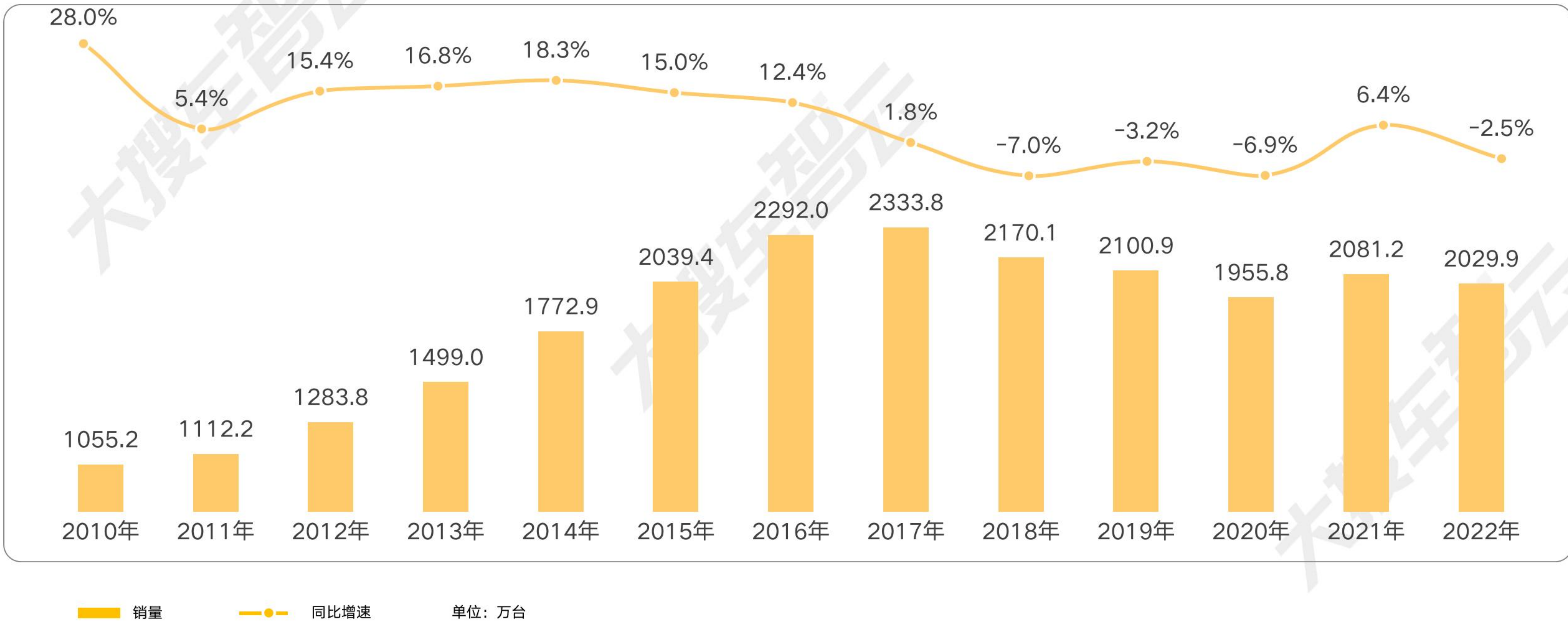
PART 02

乘用车市场销量分析篇

大搜车智云

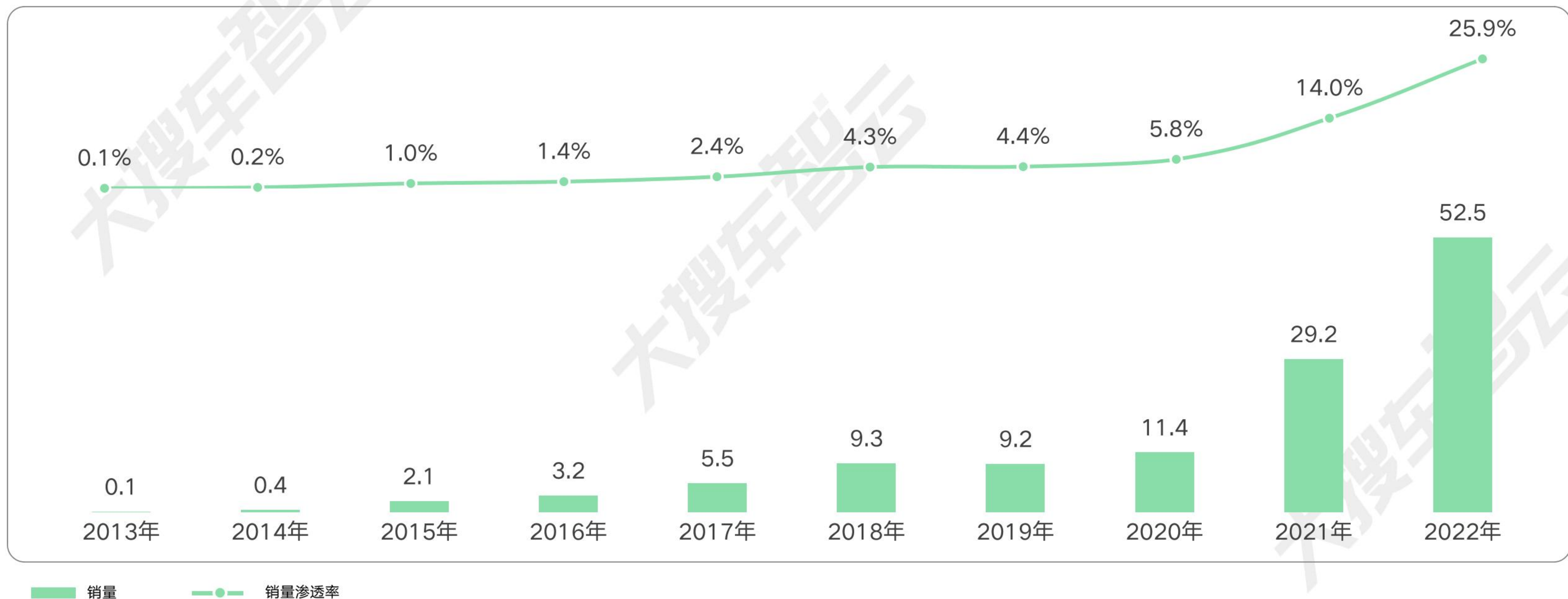
乘用车市场中长期趋势：整体市场

- 受上半年疫情影响，2022年乘用车零售量同比下降2.5%。
- 从2016年开始，乘用车市场进入下降通道，连续6年销量下滑，2021年的小反弹仍然无法改变下降趋势。



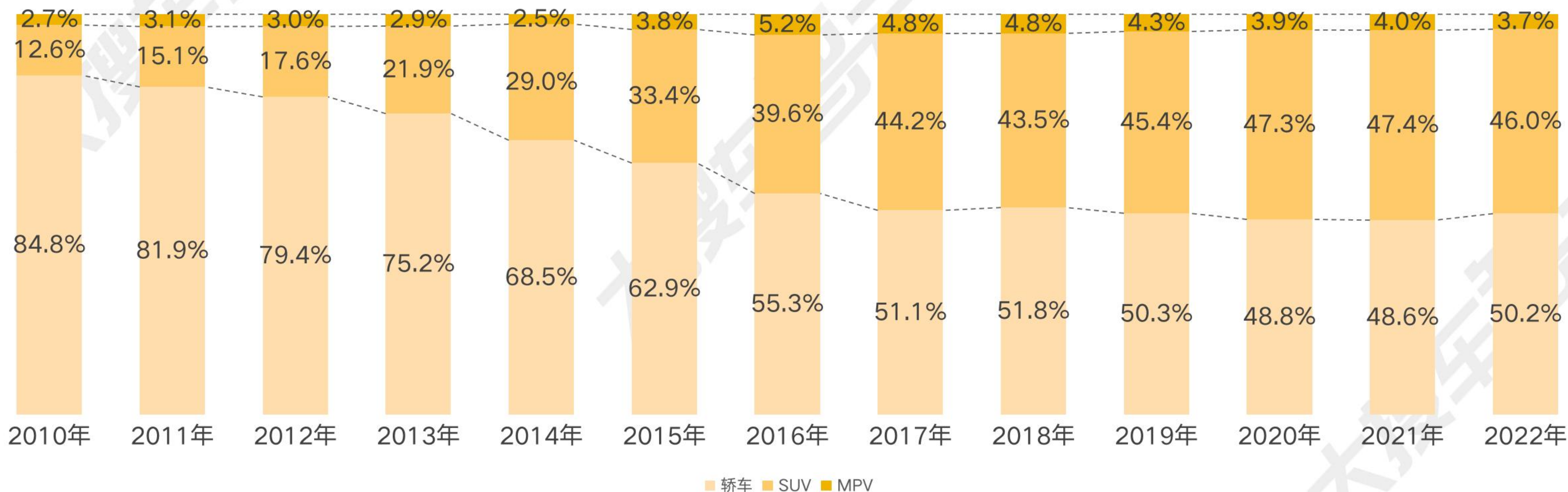
乘用车市场中长期趋势：新能源

- 2022年新能源销量再度翻番，从2021年开始进入高速增长通道，展望2023年预计仍然能保持快速增长。
- 新能源在整体乘用车的渗透率已达25.9%，逼近30%的临界点，对燃油车的取代速度远远超过市场预期，提前达到国务院发布的《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》中关于2025年新能源达到汽车销量20%的目标。



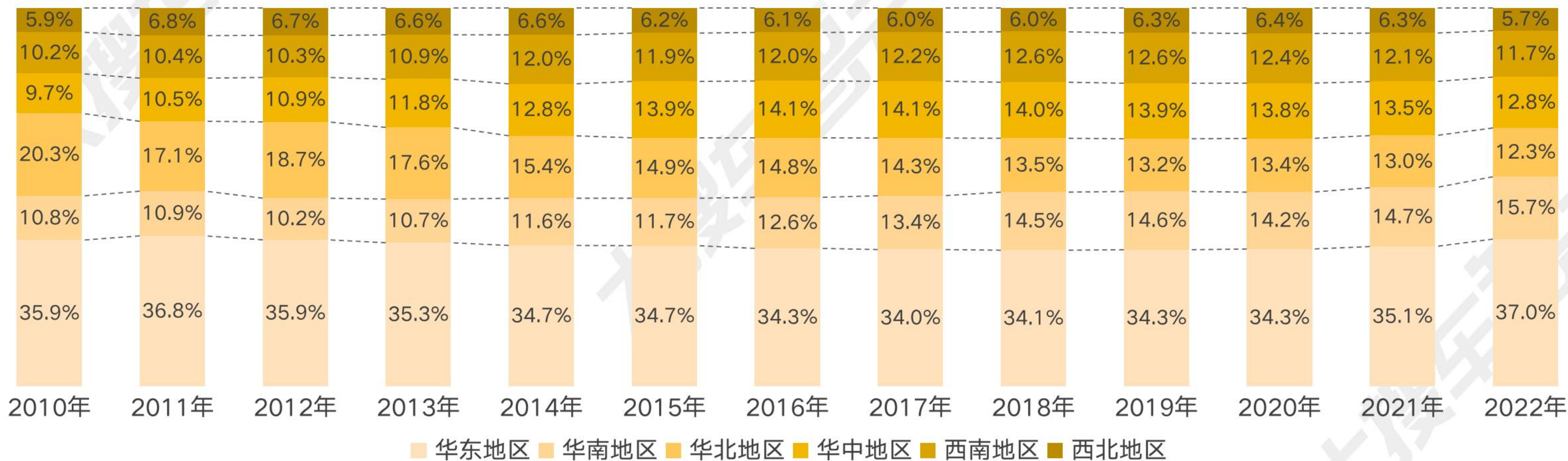
乘用车市场中长期趋势：细分市场

- 从中长期趋势看，各细分市场份額基本稳定，SUV经过2015年开始持续3年的高速增长后，基本稳定在45%左右的份額。
- 得益于新能源微小型车的爆发性增长，2022年轿车占比达到50.2%，重新占领半壁江山。



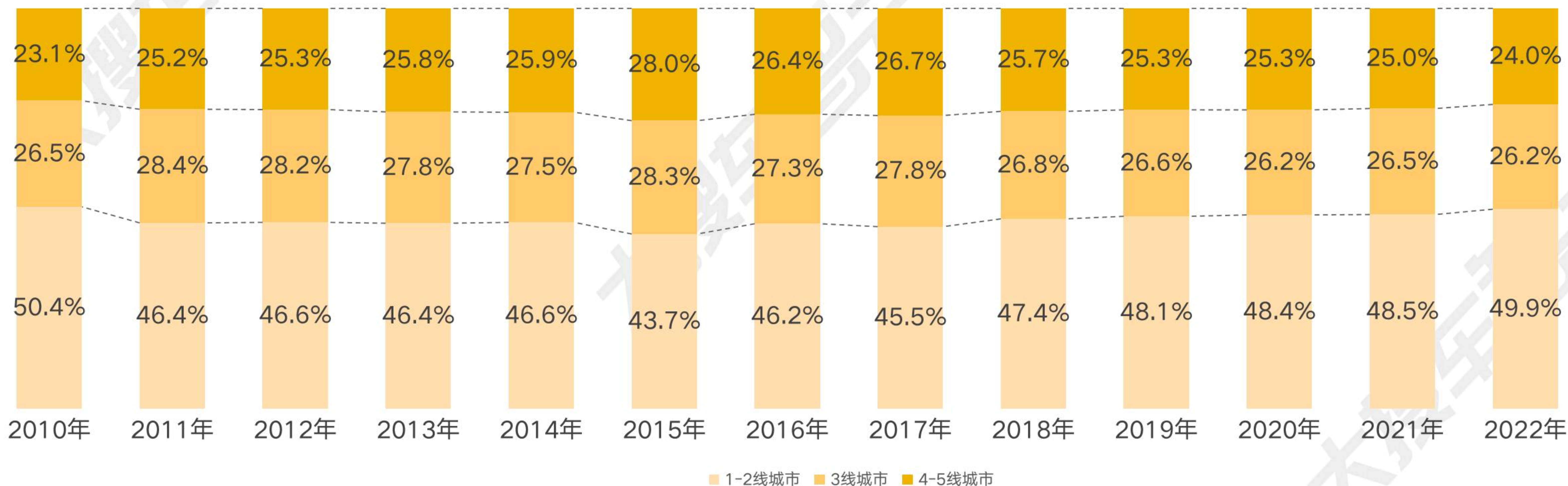
乘用车市场中长期趋势：区域市场

- 从中长期趋势看，各区域市场的市场份额基本稳定。若无区域性的经济结构调整，展望2023年，各区域市场的销量份额仍然保持稳定状态。



乘用车市场中长期趋势：层级城市

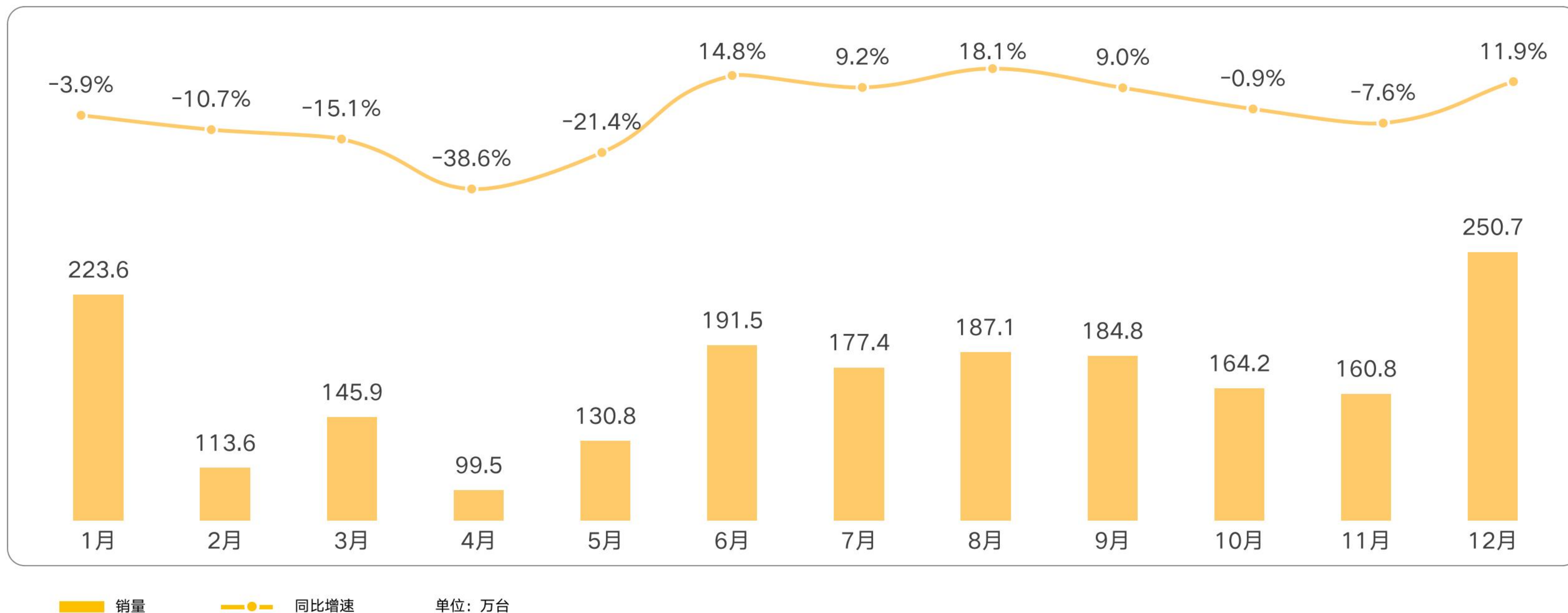
- 被寄予厚望的下沉市场并未带来惊喜的表现，4-5线市场的销量份额呈逐年下降趋势。
- 历经疫情3年，1-2线城市仍然保持了稳定的消费力，销量份额在逐步提升。





2022年销量表现：整体市场

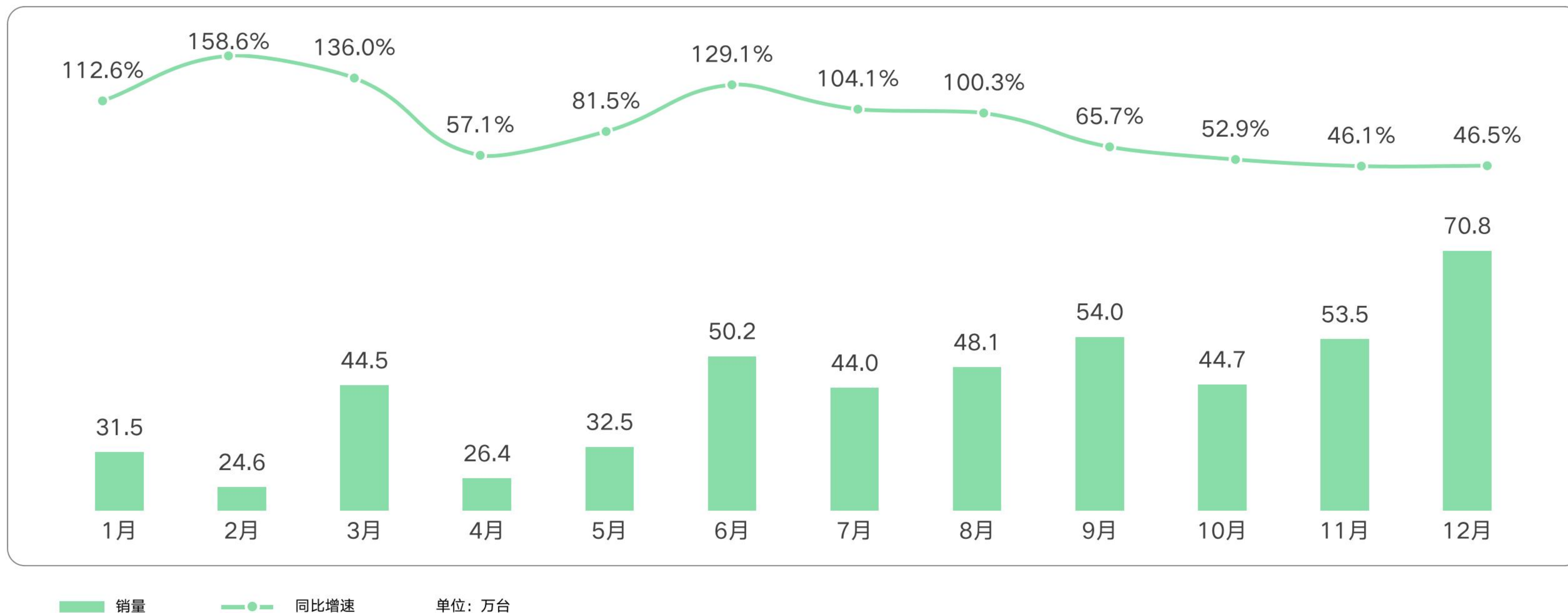
- 上半年受局部疫情爆发，销量大幅下滑，尤其是4-5月，下半年稳步回升，市场回暖。
- 12月的疫情管控放开政策对乘用车销量有重要的正面影响，销量高达250.7万，同比增长11.9%。





2022年销量表现：新能源

- 在疫情严重的上半年，新能源车仍然保持了较高的同比增长率。
- 下半年新能源的表现稍逊，同比增长率持续下降，月销量也没有出现报复性的爆发增长。

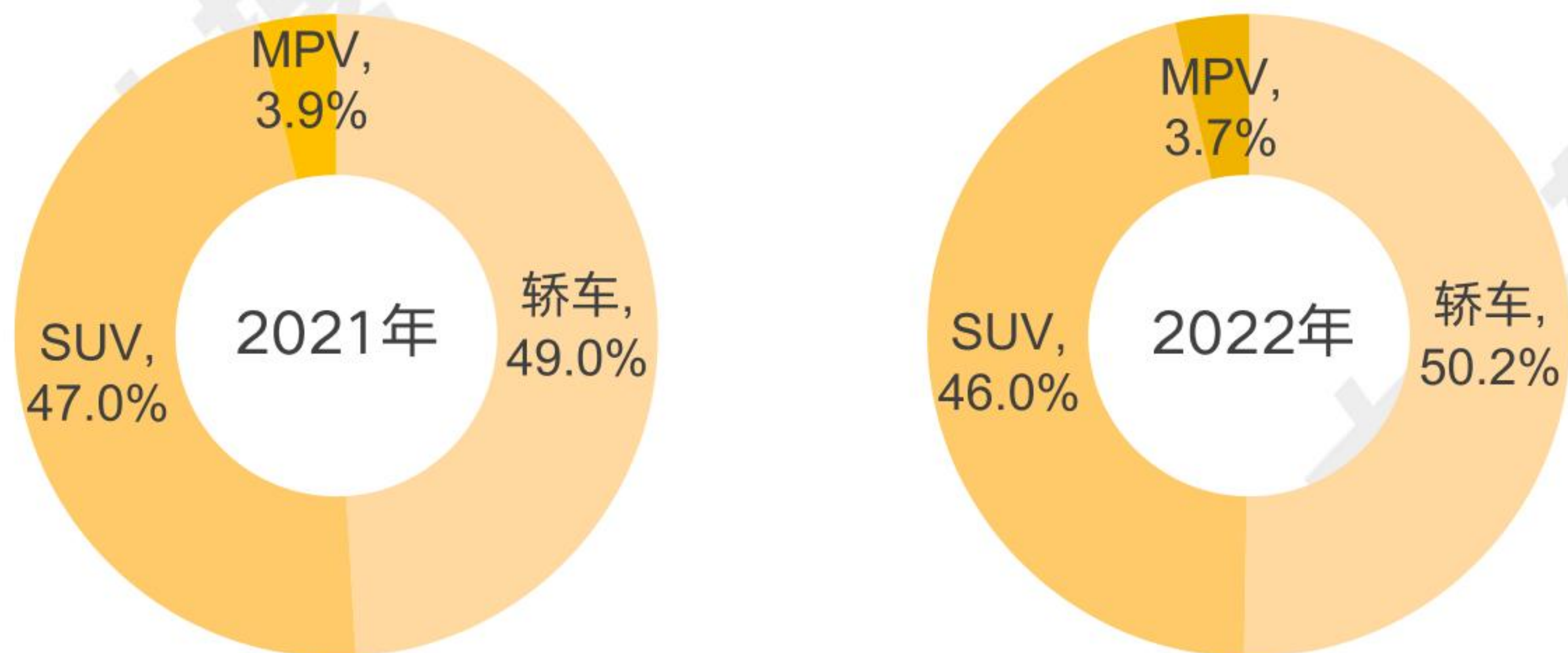




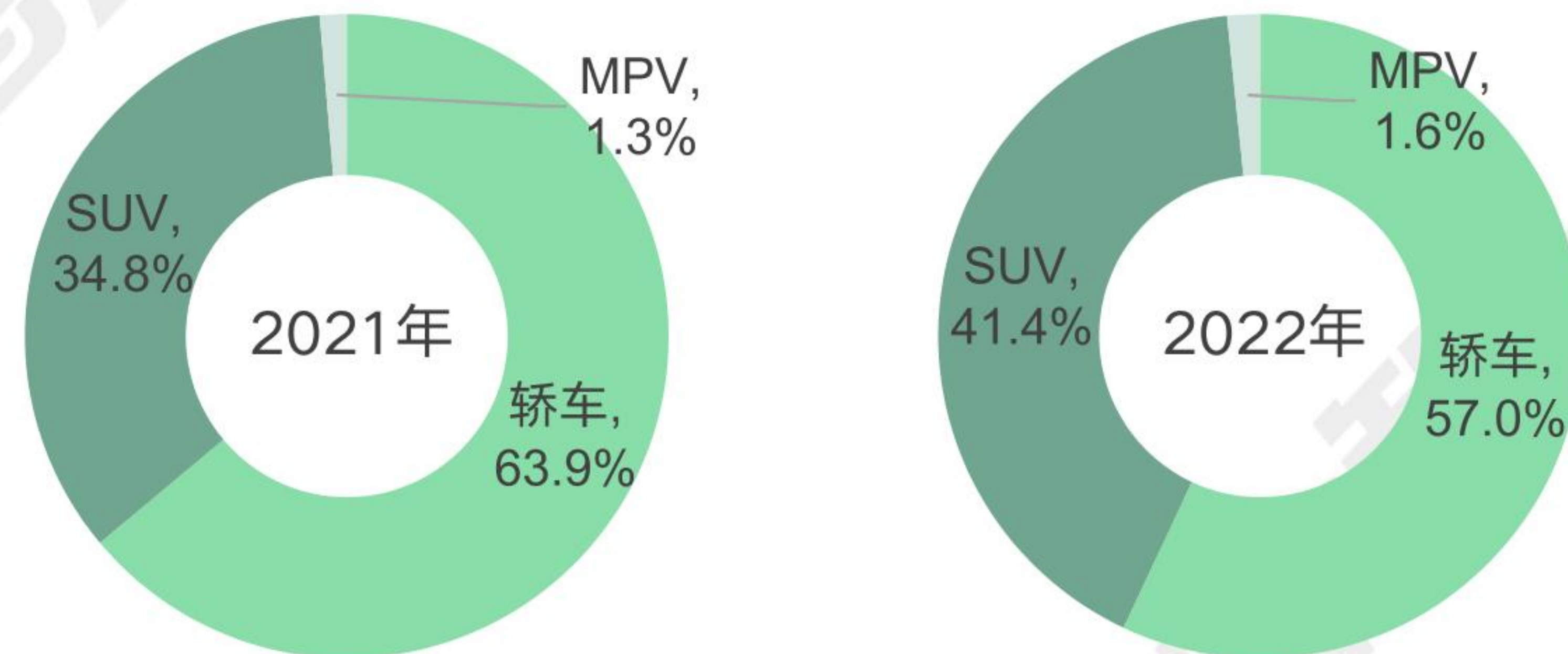
细分市场：2022年市场表现

- 2022年细分市场的结构与2021年基本保持一致，显示中国乘用车市场成熟稳定的消费结构。
- 而新能源车则形成自身的独特市场结构，轿车占据了主导地位，而SUV的在快速发展，MPV占比远低于整体市场水平。

2022年细分市场市场份额变化



2022年新能源细分市场市场份额变化



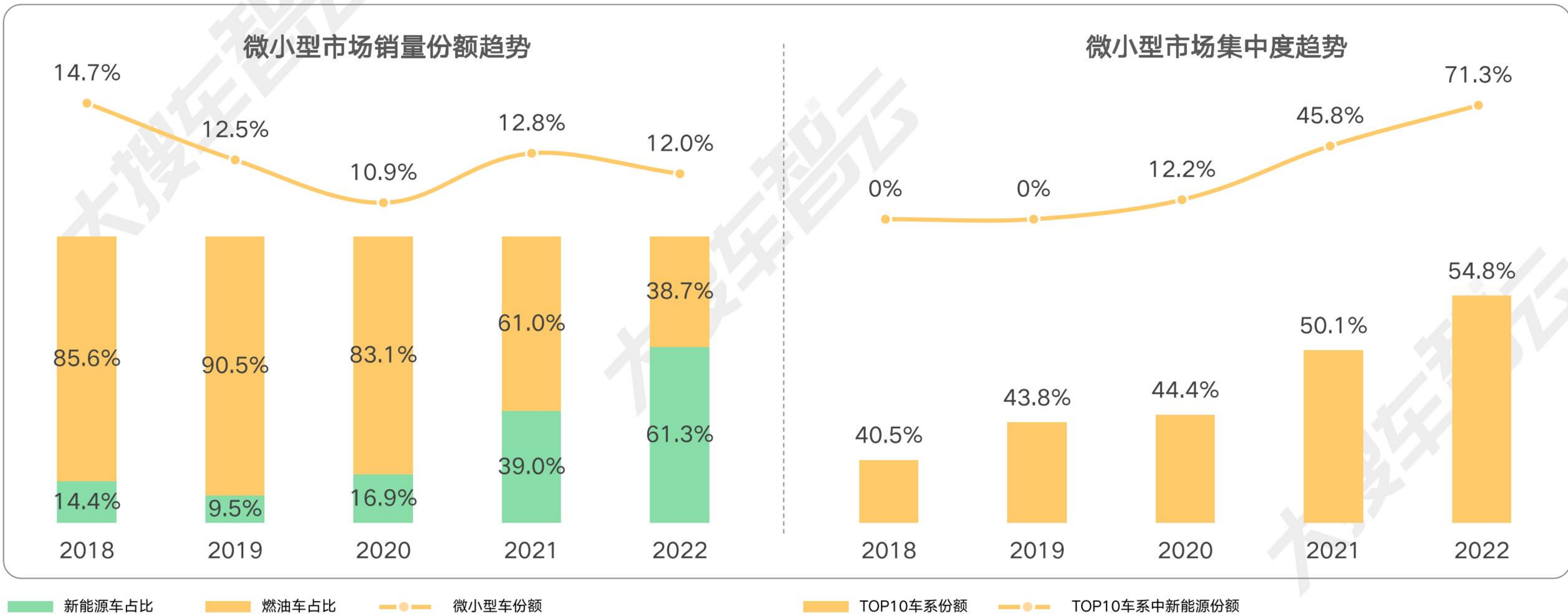
二级细分市场：2022年市场表现

- 紧凑型轿车/SUV销量同比均出现较大下滑，其新能源渗透率远低于其它细分市场。
- 微型轿车新能源渗透率已达99%，小型轿车也高达47.4%，而微型SUV仍然仅有26.3%，显示新能源车在其中有巨大发展空间。
- 得益于理想的增程式车型，大型SUV的新能源渗透率高达52%，但这可能是一个例外，大型轿车仍然仅有4.4%。

一级细分	二级细分	2022年销量 (万台)	同比增速	市场份额	份额同比	新能源渗透率	同比变化
轿车	微型轿车	101.3	22.8%	5.0%	1.0%	99.9%	0.0%
	小型轿车	50.9	6.3%	2.5%	0.2%	47.4%	33.4%
	紧凑型轿车	503.1	-7.5%	24.8%	-1.4%	19.0%	8.9%
	中型轿车	276.8	10.3%	13.6%	1.6%	22.2%	7.4%
	中大型轿车	78.4	1.8%	3.9%	0.2%	20.6%	13.8%
	大型轿车	9.1	-2.0%	0.4%	0.0%	4.4%	2.9%
SUV	小型SUV	91.3	-32.5%	4.5%	-2.0%	26.3%	15.6%
	紧凑型SUV	499.9	-4.9%	24.6%	-0.6%	19.1%	12.9%
	中型SUV	267.3	2.6%	13.2%	0.7%	26.1%	11.4%
	中大型SUV	67.9	9.8%	3.3%	0.4%	34.6%	9.8%
	大型SUV	8.2	110.3%	0.4%	0.2%	52.0%	42.0%
MPV	紧凑型MPV	8.2	-37.9%	0.4%	-0.2%	14.1%	2.9%
	中大型MPV	67.3	-2.8%	3.3%	0.0%	11.1%	7.5%

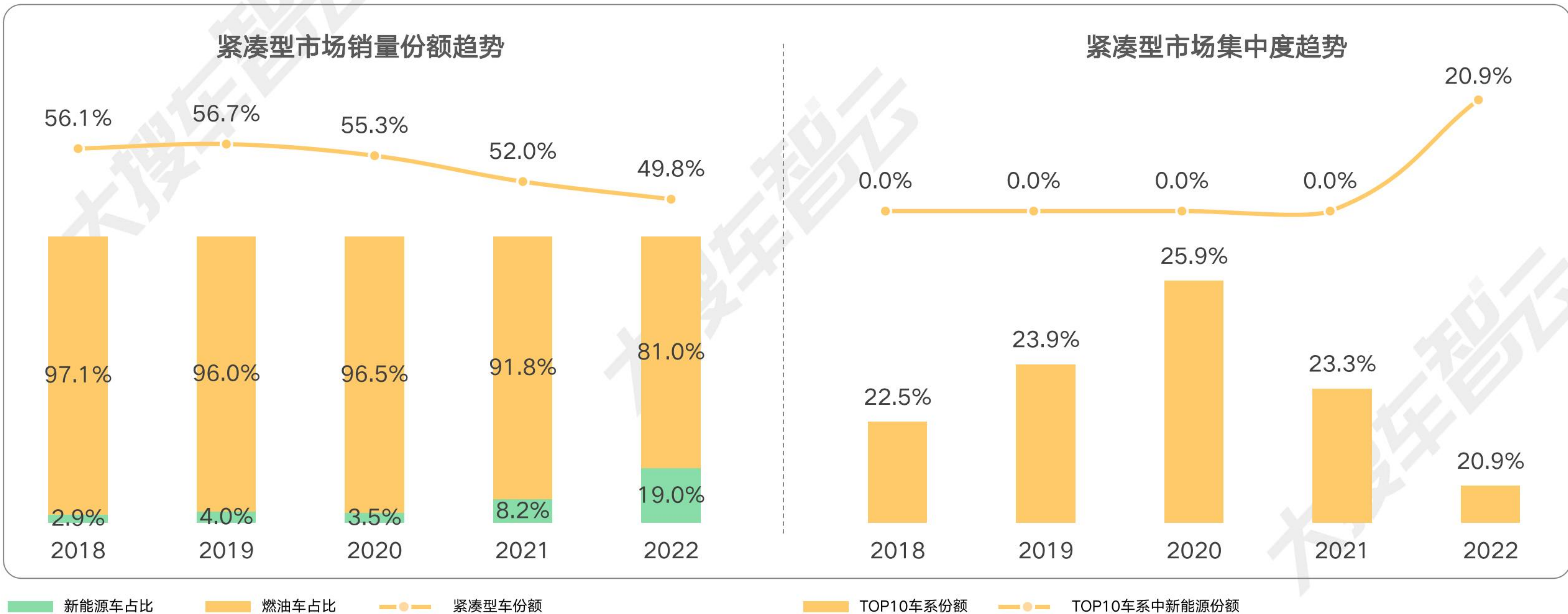
2022年微小型市场表现

- 微小型市场持续萎缩，近两年得益于新能源车的爆发性增长销量份额有所回升，但下降趋势仍难以逆转。
- 市场集中度在持续上升，显示该细分市场的竞争强度在减弱，销量在向头部车型集中。2022年TOP 10车系的销量占比已经高达54.8%。



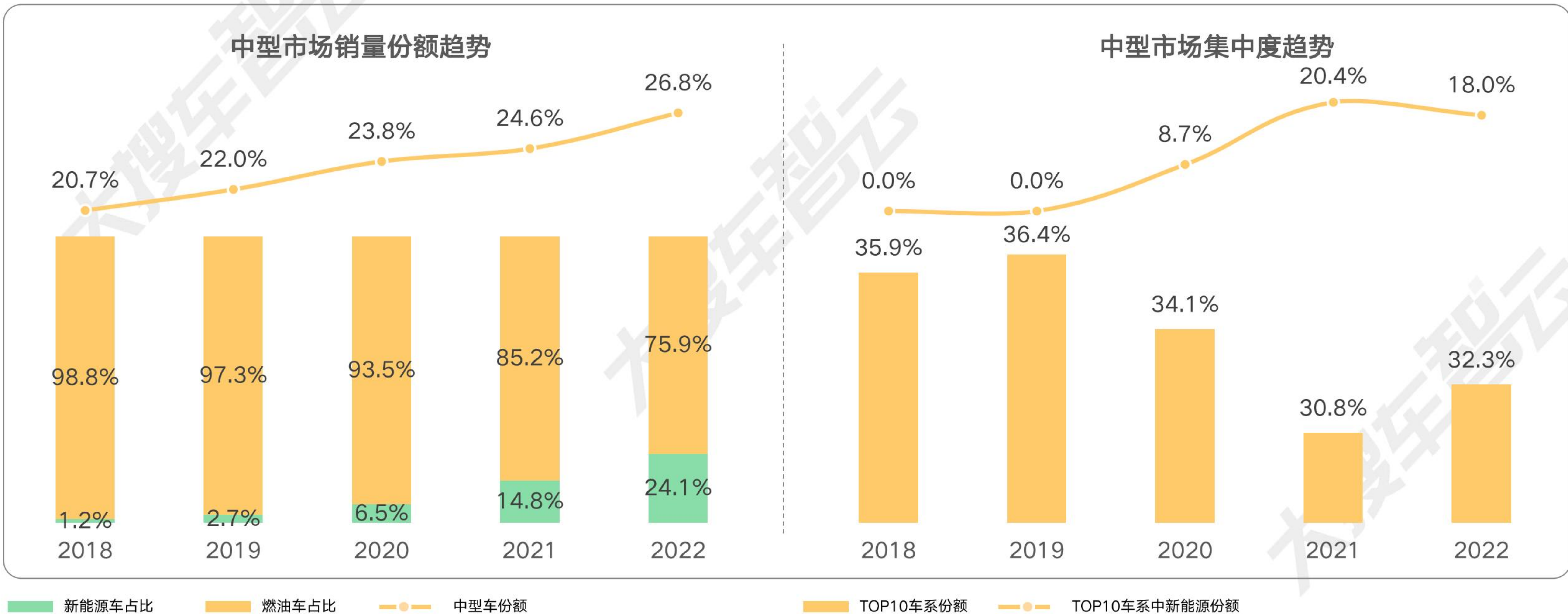
2022年紧凑型市场表现

- 紧凑型市场的销量份额在持续下降，显示其它细分市场在快速增长。而且紧凑型市场的新能源渗透率较低，显示在这个主力市场仍然由传统的燃油车占据位置。
- TOP10车系的销量占比在持续下降，显示紧凑型市场竞争异常激烈，有较多有竞争力的车系参与竞争。



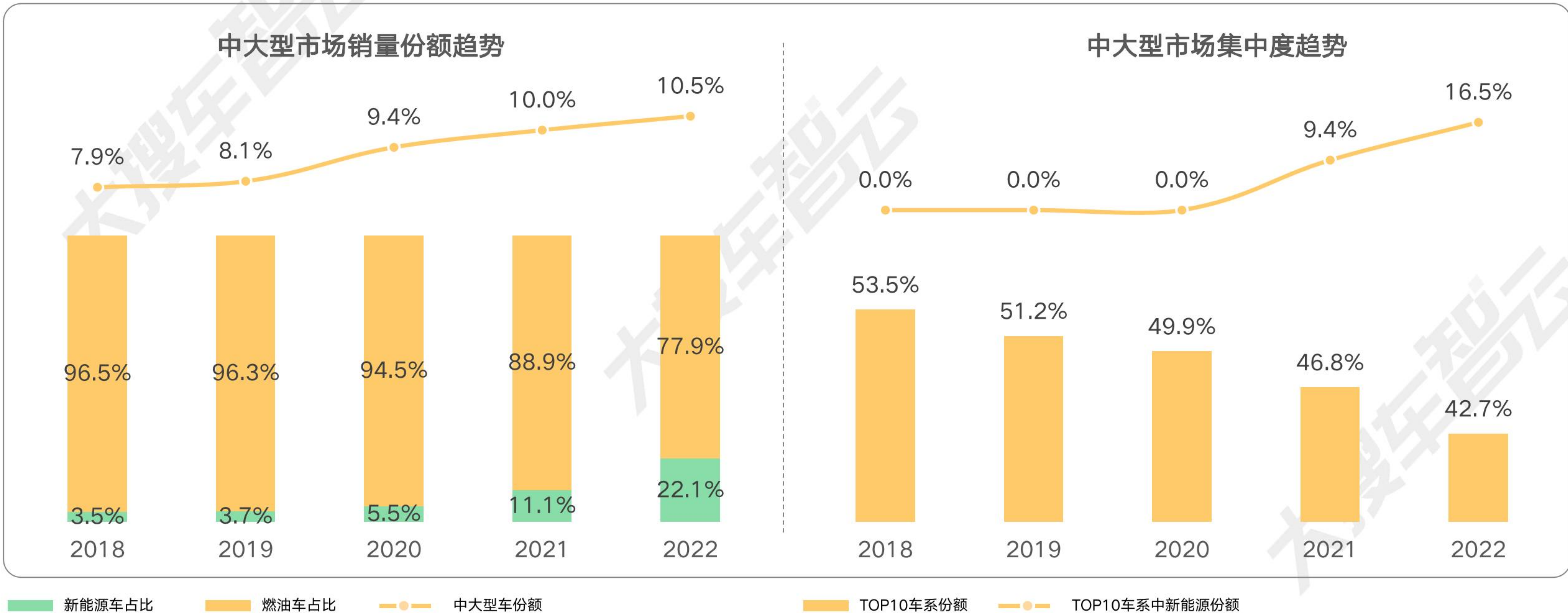
2022年中型市场表现

- 中型市场的销量份额在持续上升，显示中国乘用车市场的消费结构在逐步向上，较大空间的车型受到越来越多消费者的喜爱。
- 电动化在中型市场快速的展开，TOP10车系中，18%来自于新能源车。



2022年中大型市场表现

- 中大型市场的销量份额在持续上升，显示中国乘用车市场的消费结构在逐步向上，较大空间的车型受到越来越多消费者的喜爱。
- 市场集中度在持续下降，显示有越来越多有竞争力的车型加入了中大型市场的竞争，2022年TOP10车系销量份额仅有42.7%。



2022年各细分市场子车系排行

- 微小型市场本田XR-V和缤智下滑最为明显，同比降幅分别为41.8%和36.3%。
- 紧凑型市场日系下滑最为明显，轩逸、卡罗拉均大幅下滑，哈弗H6遭受同为紧凑型SUV的宋PLUS DM-i冲击，同比下滑35.5%。

微小型市场：TOP10子车系排行榜

TOP10车系	2022年销量 (万台)	同比增速
宏光MINI EV	41.0	5.1%
比亚迪海豚	18.3	804.1%
本田XR-V	10.8	-41.8%
缤智	10.8	-36.3%
奔奔E-Star	9.5	26.4%
哪吒V	9.4	103.4%
缤越	9.3	-0.7%
小蚂蚁	9.2	21.6%
QQ冰淇淋	7.9	1802.1%
致炫X	7.5	13.9%

紧凑型市场：TOP10子车系排行榜

车系	2022年销量 (万台)	同比增速
新朗逸	28.0	-13.6%
宋PLUS DM-i	27.4	329.4%
哈弗H6	22.9	-35.5%
速腾	22.3	-8.2%
轩逸经典	20.8	-17.2%
卡罗拉	19.2	-19.4%
轩逸	18.5	-27.1%
本田CR-V	18.5	4.6%
长安CS75 PLUS	17.0	-16.1%
秦PLUS DM-i	16.8	100.8%

中型市场：TOP10子车系排行榜

车系	2022年销量 (万台)	同比增速
Model Y	31.7	85.3%
凯美瑞	21.5	22.4%
雅阁	17.9	8.6%
帕萨特	16.8	21.3%
宝马3系	15.1	-12.0%
迈腾	14.9	5.7%
奔驰GLC级	14.9	10.2%
天籁	14.7	-9.2%
奥迪A4L	14.4	18.1%
奔驰C级	14.2	9.6%

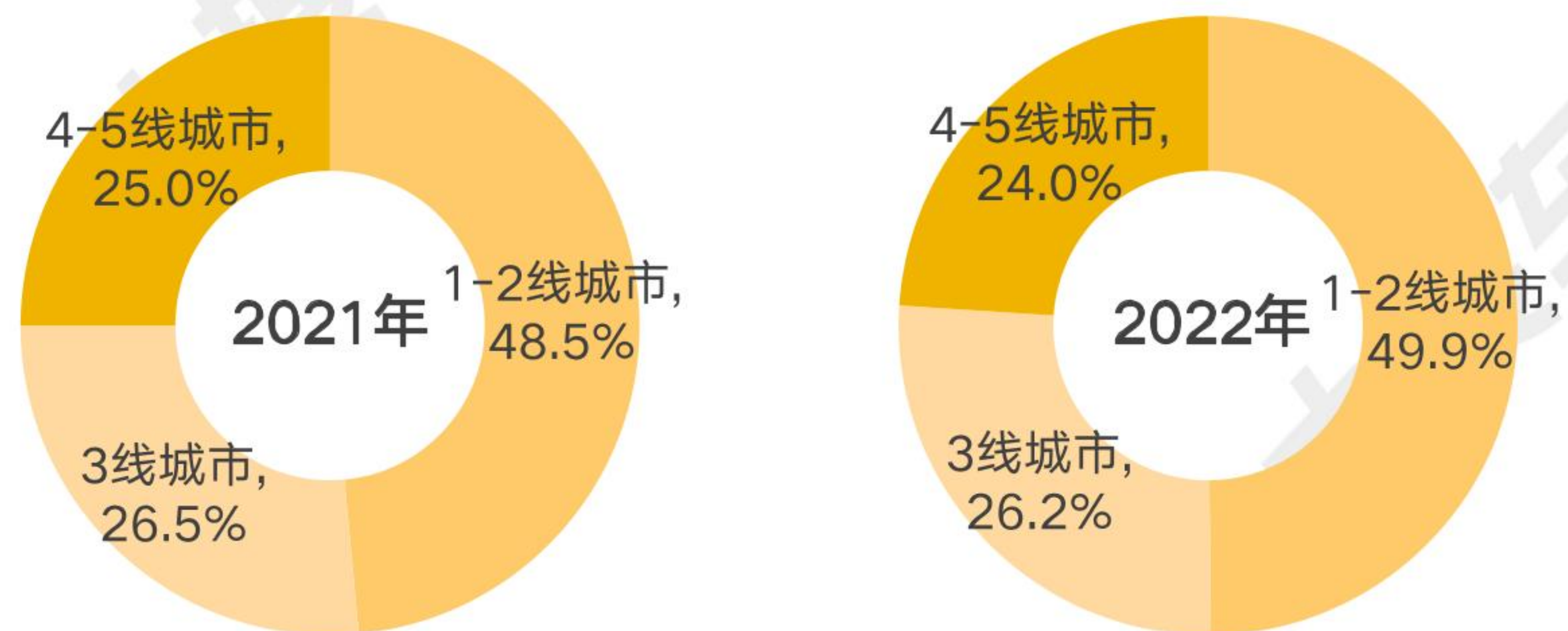
中大型市场：TOP10子车系排行榜

车系	2022年销量 (万台)	同比增速
宝马5系	15.5	3.8%
奔驰E级	12.4	-8.6%
别克GL8	11.8	-24.5%
奥迪A6L	11.7	-22.3%
理想ONE	7.9	-13.6%
赛那	7.5	-
极氪001	7.1	1182.1%
雷克萨斯ES	6.8	8.9%
传祺M8	5.4	-16.5%
宝马X5	5.2	-

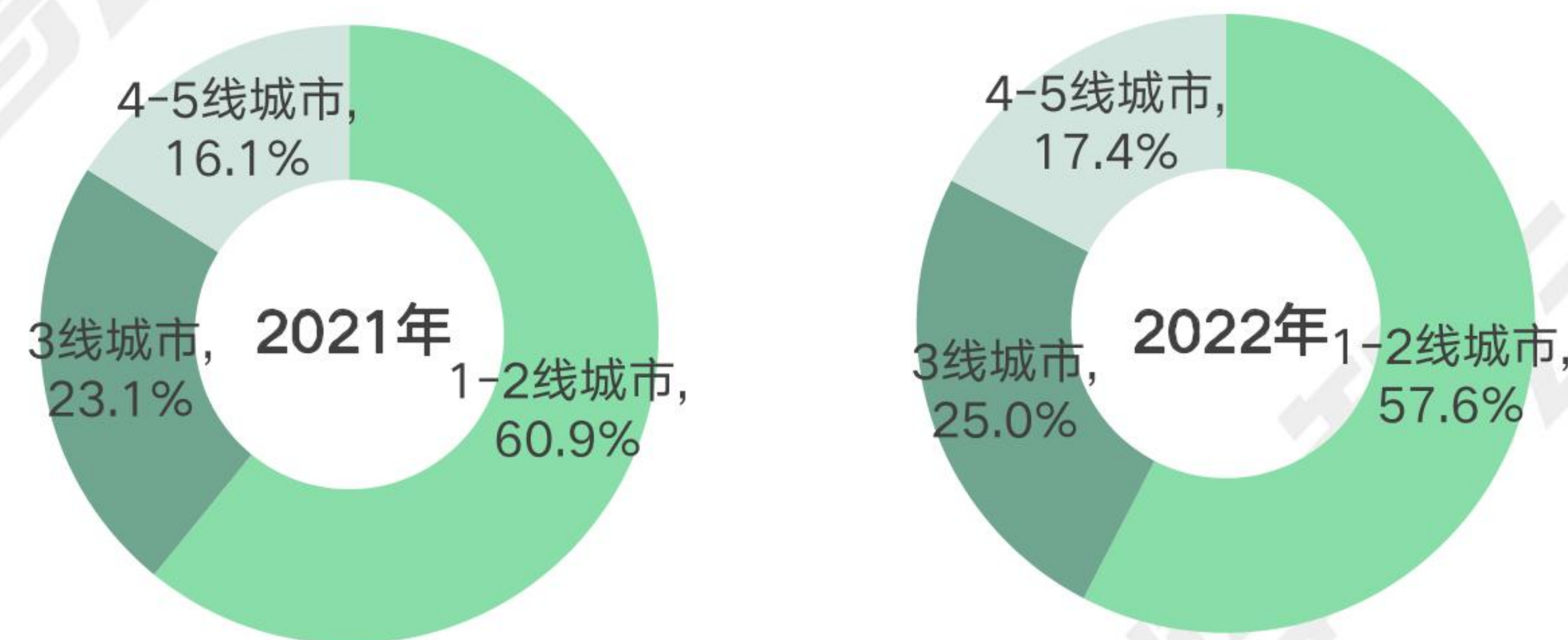
城市级别：2022年市场表现

- 2022年各城市层级销量结构保持稳定，显示出成熟稳定的市场消费结构。
- 1-2线城市仍然为新能源的最主要市场，有着近6成的份额均。3-5线城市在2022年的份额略为增长，但趋势并不明显。

2022年层级城市份额变化



2022年新能源层级城市份额变化



2022年1-2线城市表现

- TOP 10城市中杭州表现最为突出，同比增长17.8%，重庆和郑州由于上半年疫情管控的原因，分别同比下滑12.6%和17.2%。
- 比亚迪在1-2线城市增长尤为迅猛，同比增长125.7%，市场份额高达9%，其中宋、秦、汉均进去TOP10车系榜单。
- 轩逸和朗逸两大神车失守1-2线城市，同比下滑19.2%和18.9%。

1-2线城市：TOP10城市排行榜

城市	2022年销量 (万台)	同比增速
上海市	73.4	0.9%
北京市	54.8	-4.5%
成都市	52.8	-2.2%
广州市	52.7	-0.5%
杭州市	50.3	17.8%
深圳市	47.5	7.5%
苏州市	40.9	4.9%
重庆市	39.3	-12.6%
武汉市	37.7	6.9%
郑州市	37.6	-17.2%

1-2线城市：TOP10厂商排行榜

厂商	2022年销量 (万台)	同比增速	份额	份额同比
比亚迪	91.4	125.7%	9.0%	5.0%
一汽-大众	88.7	-3.6%	8.7%	-0.3%
上汽大众	62.4	-11.4%	6.1%	-0.8%
上汽通用	53.0	-18.8%	5.2%	-1.2%
吉利汽车	50.5	-0.1%	5.0%	0.0%
广汽丰田	48.6	22.5%	4.8%	0.9%
华晨宝马	39.9	0.3%	3.9%	0.0%
一汽丰田	38.2	-4.2%	3.8%	-0.1%
长安汽车	38.0	-0.4%	3.7%	0.0%
广汽本田	37.4	-10.8%	3.7%	-0.4%

1-2线城市：TOP10车系排行榜

车系	2022年销量 (万台)	同比增速
宋	26.2	145.4%
Model Y	25.6	79.3%
秦	17.6	77.2%
轩逸	17.1	-19.2%
朗逸	16.1	-18.9%
卡罗拉	15.6	0.9%
汉	13.8	74.9%
凯美瑞	12.7	15.4%
雅阁	12.2	7.5%
宏光MINI EV	11.4	3.2%

2022年3线城市表现

- 嘉兴、贵阳、厦门表现亮眼，销量同比增速分别为15.9%、14.1%、15.4%。
- 一汽大众虽然同比下滑3.7%，但仍然稳稳守住了第一名的位置，市场份额甚至略有增长。比亚迪增长迅猛，同比增速137.7%，市场份额大幅增加4.2%至7%。其中宋、秦进去TOP10车系的5/6位，同比增长79.5%和117.9%。

3线城市：TOP10城市排行榜

城市	2022年销量 (万台)	同比增速
金华市	19.5	4.4%
南宁市	19.0	1.7%
台州市	16.3	8.0%
嘉兴市	16.3	15.9%
中山市	14.9	-4.3%
南昌市	14.7	0.4%
贵阳市	14.4	14.1%
泉州市	14.3	5.0%
厦门市	14.1	15.4%
常州市	13.0	9.7%

3线城市：TOP10厂商排行榜

厂商	2022年销量 (万台)	同比增速	份额	份额同比
一汽-大众	46.6	-3.7%	8.8%	0.1%
比亚迪	37.1	137.7%	7.0%	4.2%
上汽大众	33.3	-20.1%	6.3%	-1.2%
吉利汽车	31.3	-14.8%	5.9%	-0.7%
长安汽车	27.2	-2.7%	5.1%	0.1%
广汽丰田	26.8	24.8%	5.0%	1.2%
东风日产	25.7	-20.8%	4.8%	-1.0%
上汽通用	25.2	-26.2%	4.7%	-1.4%
上汽通用五菱	22.5	-27.7%	4.2%	-1.4%
一汽丰田	22.2	5.2%	4.2%	0.4%

3线城市：TOP10车系排行榜

车系	2022年销量 (万台)	同比增速
宏光MINI EV	14.8	4.5%
轩逸	11.9	-19.0%
朗逸	10.3	-18.5%
卡罗拉	9.4	13.9%
宋	9.2	79.5%
秦	7.5	117.9%
凯美瑞	6.7	20.4%
速腾	6.4	-6.2%
哈弗H6	6.3	-34.8%
本田CR-V	6.0	1.7%

2022年4-5线城市表现

- TOP10城市销量均面临同比下滑的情况，其中周口市、驻马店、连云港尤为明显，分别同比下滑14.6%、11.8%，8.8%。
- 比亚迪在4-5线城市增长同样迅猛，同比增长100%，市场份额增长了3.5%。

4-5线城市：TOP10城市排行榜

城市	2022年销量 (万台)	同比增速
遵义市	7.3	-4.0%
阜阳市	7.0	-0.7%
周口市	6.8	-14.6%
绵阳市	5.9	-3.1%
驻马店市	5.6	-11.8%
连云港市	5.5	-8.8%
桂林市	5.3	0.3%
曲靖市	5.2	-6.7%
衡阳市	5.0	-3.3%
九江市	4.7	1.1%

4-5线城市：TOP10厂商排行榜

厂商	2022年销量 (万台)	同比增速	份额	份额同比
一汽-大众	39.0	-4.9%	8.0%	0.2%
长安汽车	38.8	-5.3%	8.0%	0.2%
吉利汽车	34.3	-18.4%	7.0%	-0.9%
比亚迪	31.9	100.1%	6.5%	3.5%
上汽大众	28.5	-19.2%	5.9%	-0.9%
东风日产	26.6	-17.3%	5.5%	-0.7%
广汽丰田	25.2	29.3%	5.2%	1.5%
上汽通用五菱	24.9	-27.9%	5.1%	-1.4%
长城汽车	22.2	-27.3%	4.6%	-1.2%
上汽通用	22.1	-23.8%	4.5%	-1.0%

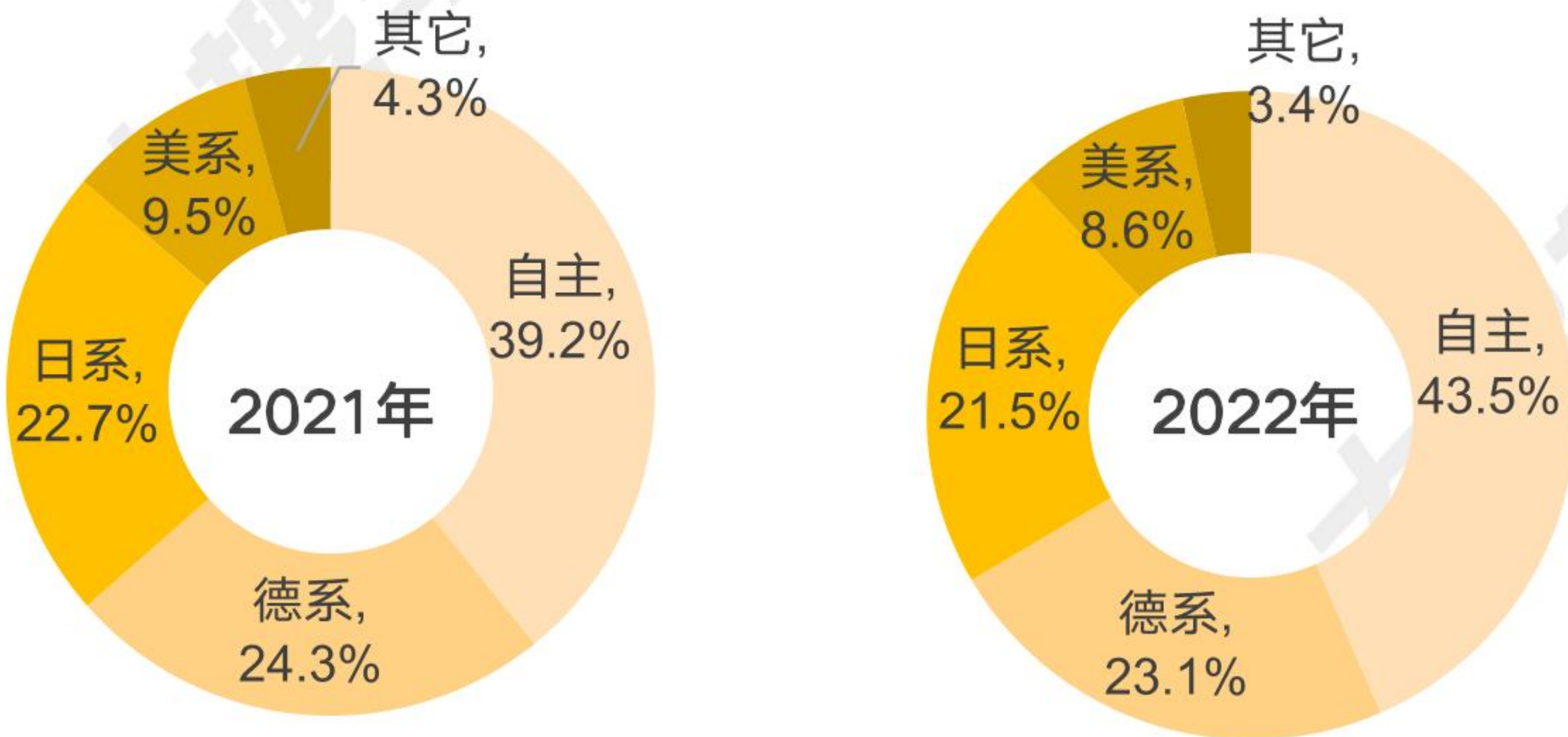
4-5线城市：TOP10车系排行榜

车系	2022年销量 (万台)	同比增速
宏光MINI EV	14.7	7.1%
轩逸	12.5	-15.9%
卡罗拉	8.8	21.8%
朗逸	8.8	-17.3%
长安CS75	8.3	-20.4%
哈弗H6	8.2	-30.1%
宋	8.1	34.1%
秦	8.0	112.9%
本田CR-V	6.4	4.5%
速腾	5.9	-6.0%

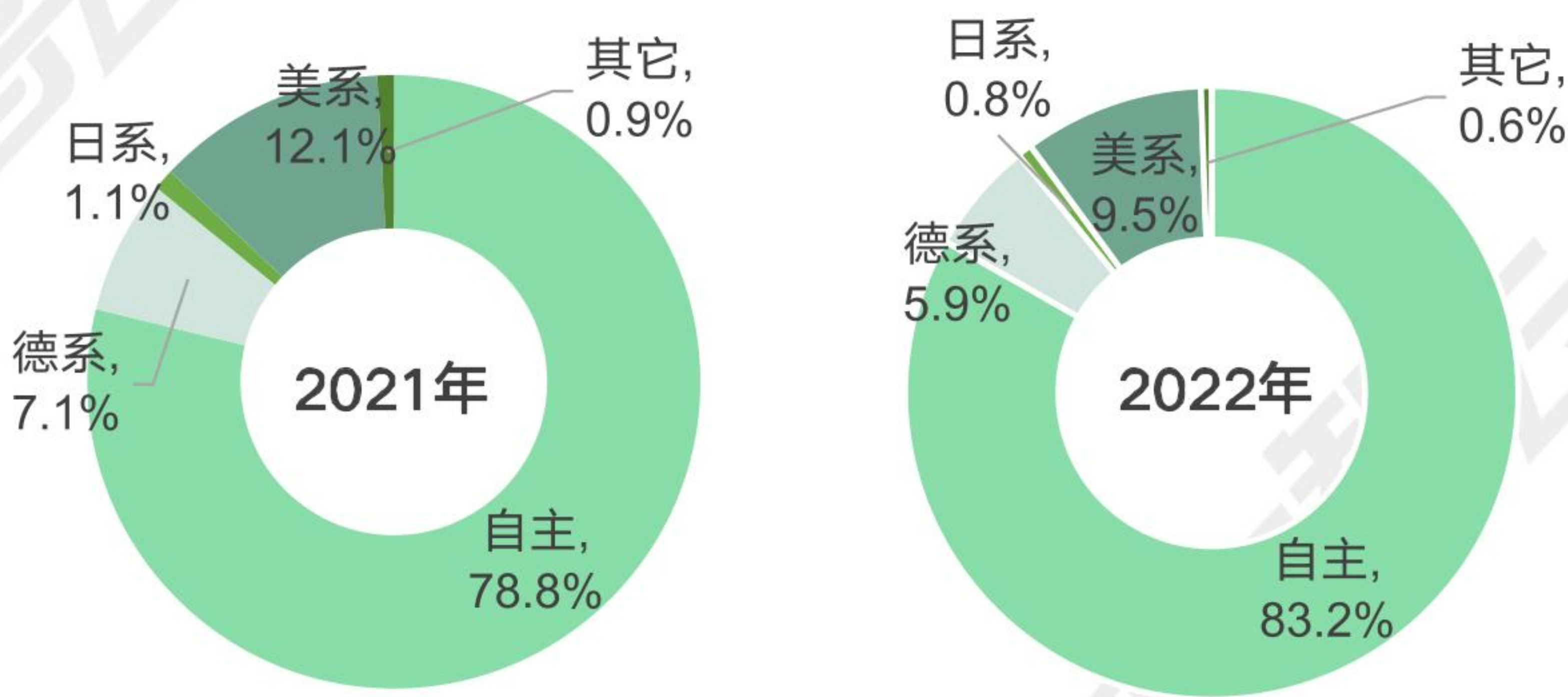
品牌系别：2022年市场表现

- 2022年自主品牌增长迅猛，市场份额高达43%，相比2021年增长了4%。而德系、日系份额分别下降了2%、1%，显示其面临自主品牌的强力竞争。
- 在新能源市场，自主品牌进一步强化竞争优势，市场份额高达83%，相比2021年增长了4%。日系在新能源市场毫无建树，市场份额仅有1%

品牌系别市场份额变化

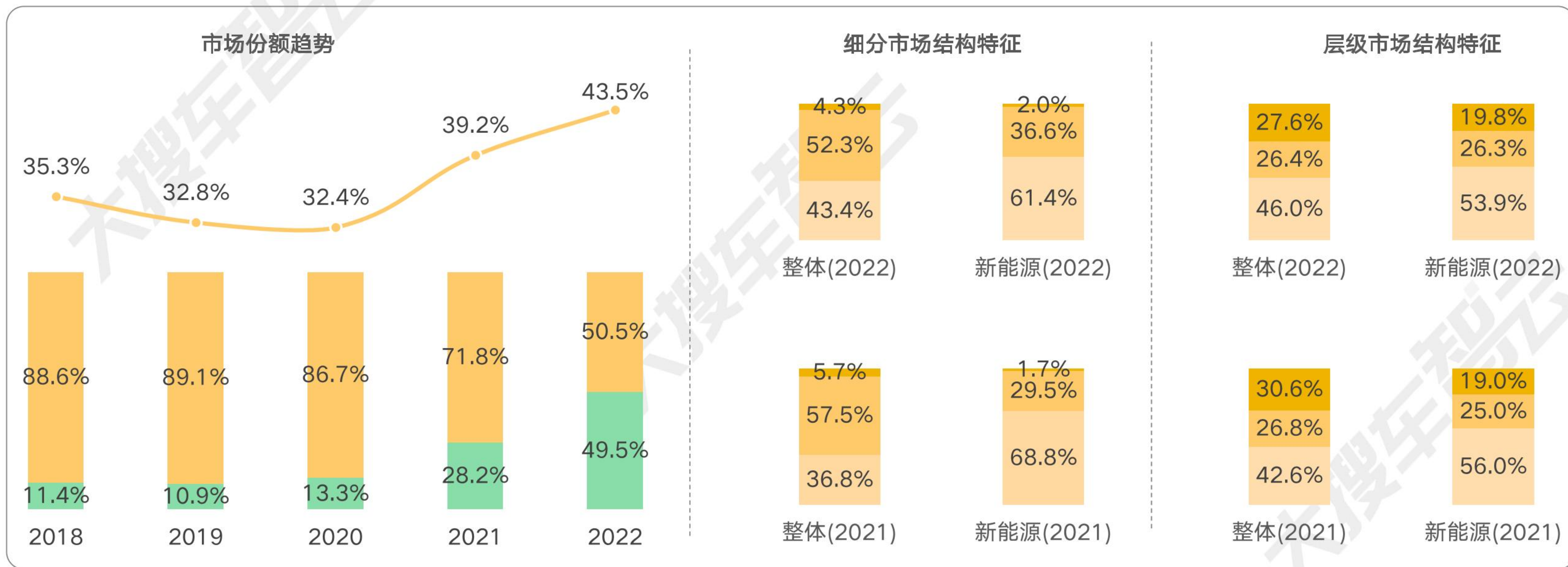


新能源份额变化



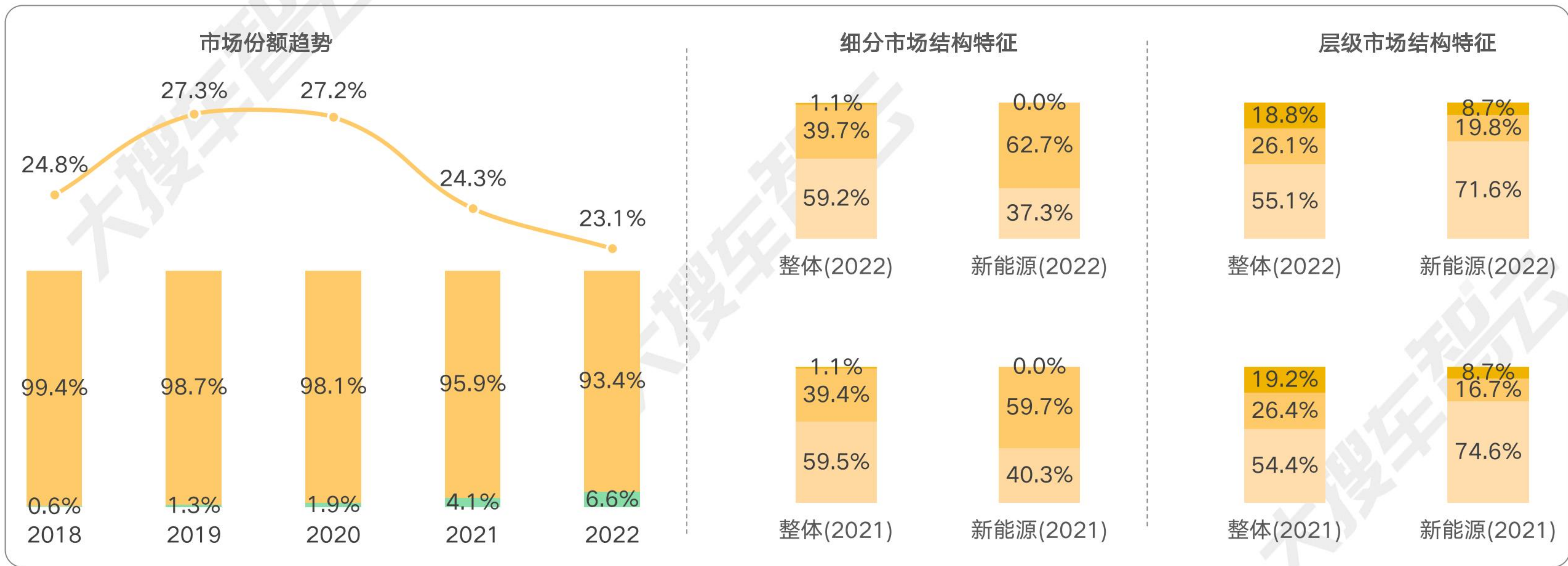
自主品牌

- 进过2019/2020两年的低谷期，凭借新能源的爆发，自主品牌市场份额连续两年大幅增长，2022年高达43.5%的市场占比，其中新能源占据半壁江山，已达49.5%。
- 新能源SUV车型占比明显低于整体平均水平，仅占37%，但相比2021年占比正在快速提升。



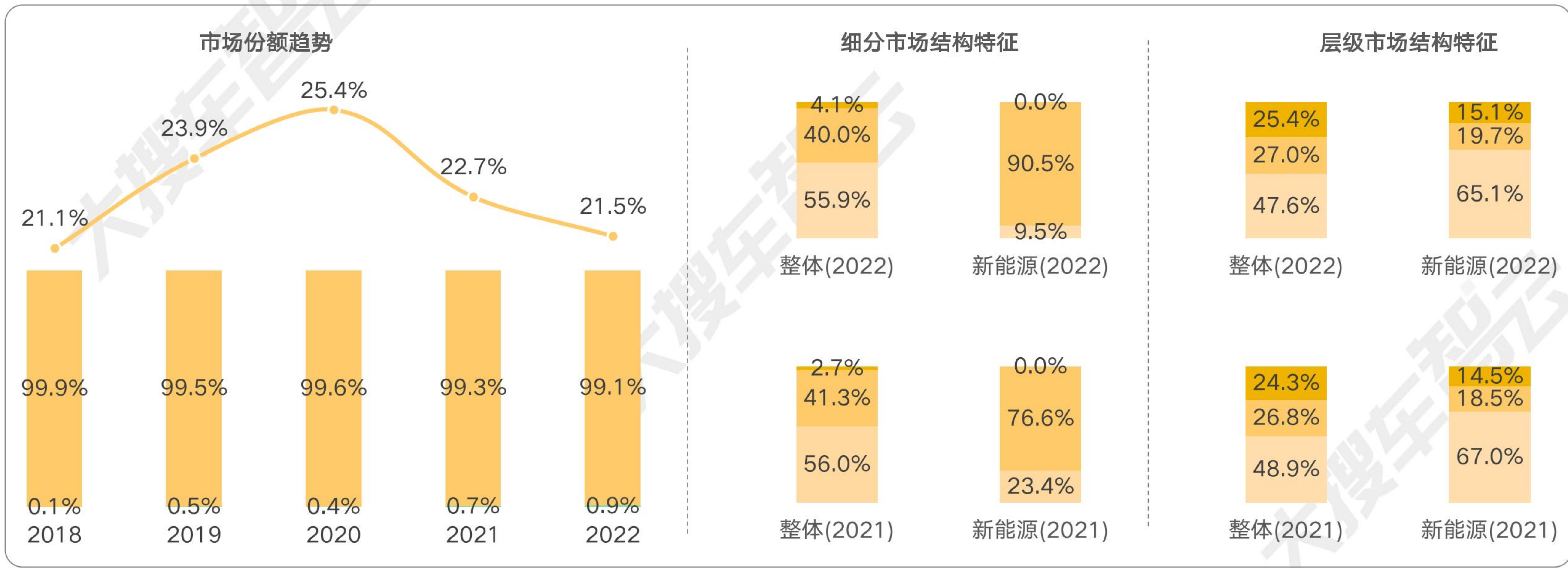
德系品牌

- 德系品牌从2019年开始持续下滑，2022年仅为23.1%，其中新能源进展缓慢，销量份额仅为6.6%。
- 德系新能源的销量基本集中在1-2线城市，销量占比高达71.6%，对下沉市场的辐射明显不足。



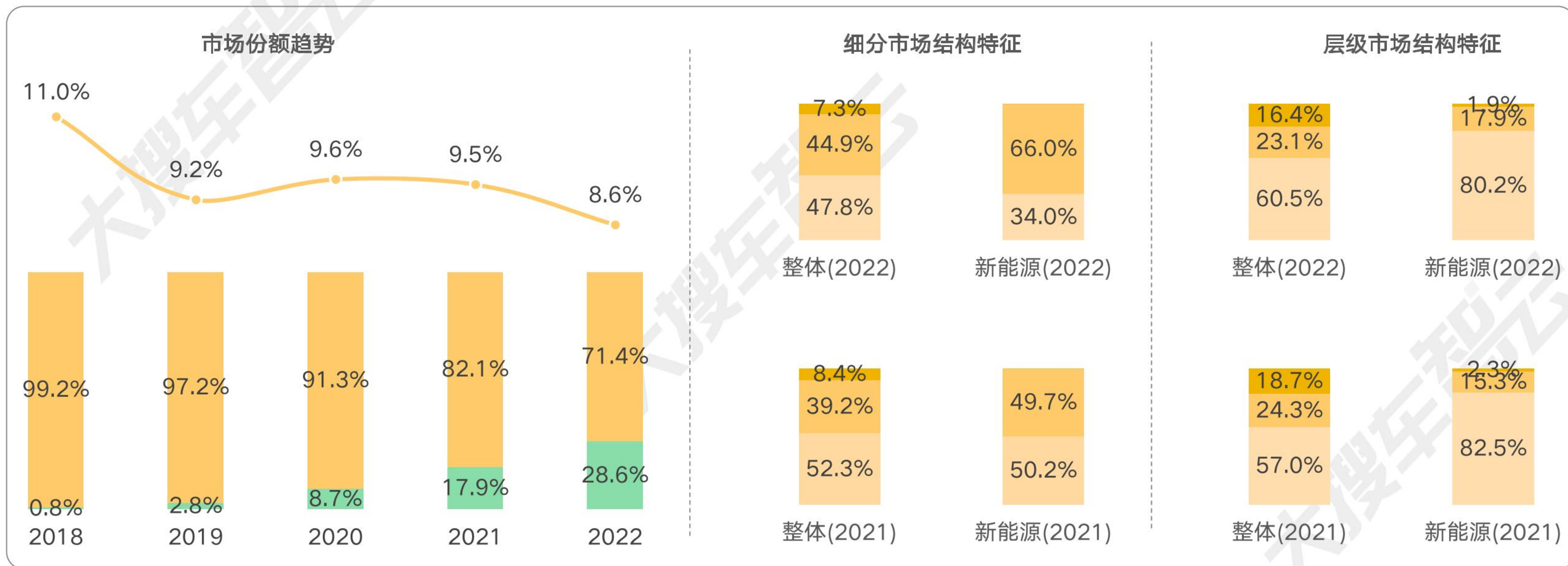
日系品牌

- 日系品牌从2020年开始市场份额迅速下滑，2022年为21.5%，其中99%都是燃油车，新能源车几乎可以忽略，明显错过了新能源的大爆发期。
- 新能源车的产品结构更是畸形，90.5%的销量贡献都来自SUV。



美系品牌

- 美系市场份额从2018年开始下滑，2022年为8.6%。其新能源发展仅次于自主品牌，2022年销量占比已达28.6%。
- 但其销量仅集中在1-2线城市，销量占比高达80.2%，在下沉市场方面道远且长。



2022年度TOP10品牌

- 比亚迪表现亮眼，凭借新能源的爆发跃升第3位，市场份额同比增长4.4%。
- 吉利、日产衰退明显，销量同比下滑21%、23%，市场份额大跌1%、1.1%。

品牌系列	品牌	2022年销量 (万台)	同比增速	市场份额	份额同比
德系	大众	220.6	-8.3%	10.9%	-0.7%
日系	丰田	183.9	13.2%	9.1%	1.3%
自主	比亚迪	160.3	122.7%	7.9%	4.4%
日系	本田	136.6	-10.9%	6.7%	-0.6%
自主	长安	92.6	-0.8%	4.6%	0.1%
自主	吉利	82.5	-21.0%	4.1%	-1.0%
日系	日产	80.2	-23.0%	4.0%	-1.1%
德系	奔驰	76.3	1.6%	3.8%	0.2%
德系	宝马	75.2	-7.1%	3.7%	-0.2%
德系	奥迪	64.0	-7.1%	3.2%	-0.2%



2022年度TOP10厂商

- TOP10厂商仅有比亚迪、广汽丰田、一汽丰田是同比正增长的，其中比亚迪同比销量大幅增长122.7%。
- 长城汽车销量同比大幅下滑25.8%，市场份额大跌1.2%，勉强守住第10的位置。

厂商属性	品牌	2022年销量 (万台)	同比增速	市场份额	份额同比
合资	一汽-大众	174.4	-3.9%	8.6%	-0.1%
自主	比亚迪	160.3	122.7%	7.9%	4.4%
合资	上汽大众	124.3	-15.7%	6.1%	-1.0%
自主	吉利汽车	116.1	-10.2%	5.7%	-0.5%
自主	长安汽车	104.0	-2.9%	5.1%	0.0%
合资	广汽丰田	100.7	24.8%	5.0%	1.1%
合资	上汽通用	100.3	-21.9%	4.9%	-1.2%
合资	东风日产	89.2	-19.5%	4.4%	-0.9%
合资	一汽丰田	80.7	1.4%	4.0%	0.2%
自主	长城汽车	74.2	-25.8%	3.7%	-1.2%

2022年度TOP10车系

- TOP10车系中仅有3款自主车系，分别是宋、秦、哈弗H6，其中宋、秦销量同比大幅增长99.2%、93.2%。
- 而新能源则有4款车型上榜，分别为宋、宏光MINI EV、秦、Model Y。

厂商属性	车系	2022年销量 (万台)	同比增速	市场份额	份额同比
自主	宋	43.5	99.2%	2.14%	1.07%
合资	轩逸	41.5	-18.2%	2.05%	-0.45%
合资	宏光MINI EV	41.0	5.1%	2.02%	0.10%
合资	朗逸	35.1	-18.4%	1.73%	-0.39%
合资	卡罗拉	33.8	9.3%	1.66%	0.14%
自主	秦	33.1	93.2%	1.63%	0.79%
外商独资	Model Y	31.7	85.3%	1.56%	0.72%
合资	凯美瑞	25.1	18.7%	1.24%	0.19%
自主	哈弗H6	24.5	-32.0%	1.21%	-0.57%
合资	雅阁	22.3	12.4%	1.10%	0.12%

2022年度新能源TOP10车系

- 比亚迪6款车型霸榜TOP 10车系，分别为宋、秦、汉、海豚、元、唐，合计占据新能源市场份额27%。
- 2021年登顶的宏光MINI EV虽然销量同比增长5.1%，但市场份额同比下滑了5.54%。
- 去年炙手可热的MODEL 3销量同比大幅下滑17.2%，幸好有同门兄弟Model Y顶上，两兄弟占据了新能源市场8%的份额

细分市场	车系	2022年销量 (万台)	同比增速	市场份额	份额同比
紧凑型SUV	宋	42.2	348.5%	8.04%	4.82%
微型轿车	宏光MINI EV	41.0	5.1%	7.81%	-5.54%
紧凑型轿车	秦	33.1	103.5%	6.31%	0.74%
中型轿车	Model Y	31.7	85.3%	6.03%	0.19%
中型轿车	汉	22.0	102.1%	4.19%	0.47%
小型轿车	比亚迪海豚	18.3	804.1%	3.48%	2.79%
紧凑型SUV	元	15.0	-	2.86%	2.86%
中型轿车	MODEL 3	12.5	-17.2%	2.39%	-2.79%
中型SUV	唐	11.5	133.8%	2.19%	0.51%
微型轿车	奔奔E-Star	9.5	26.4%	1.81%	-0.76%



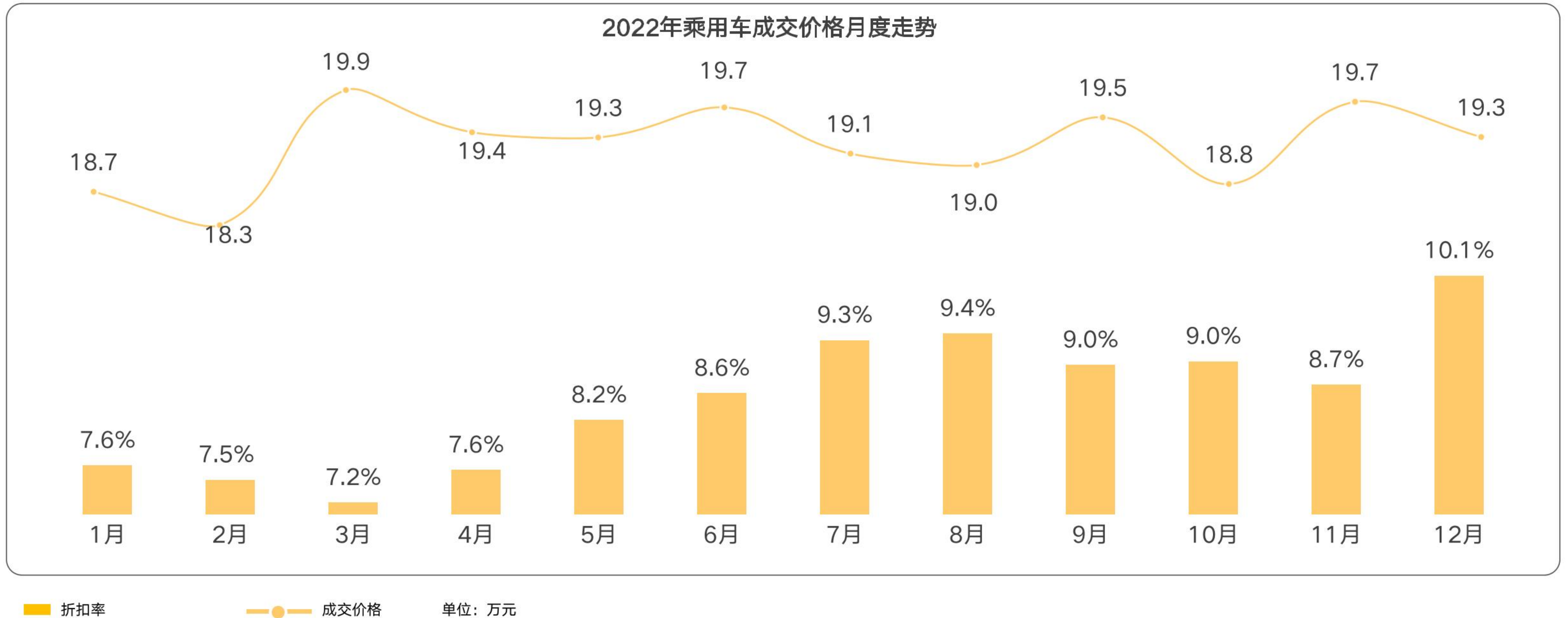
PART 03

乘用车市场价格分析篇

大搜车智云

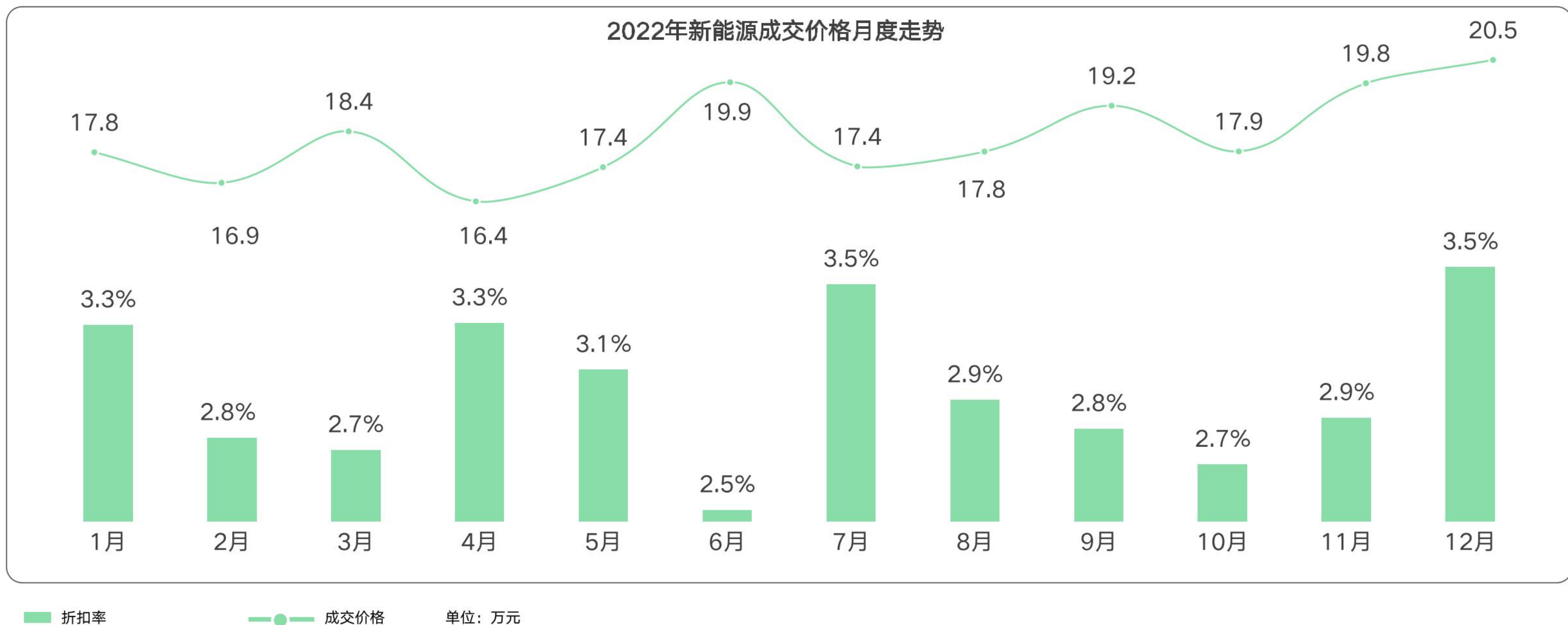
整体：上半年价格波幅较大，下半年在19.5万元左右上下波动

- 上半年，乘用车市场价格波动幅度较大，但经历多次涨跌，下半年在19.5万左右上下浮动，价格变化相对平稳；
- 对比上半年，下半年优惠力度更高，金九银十之后政策虽短暂收紧，但年末为促进终端销售，折扣率再次回升至10.1%，达到全年最高。



新能源：2022年新能源市场价格波幅较大，但整体呈上涨态势

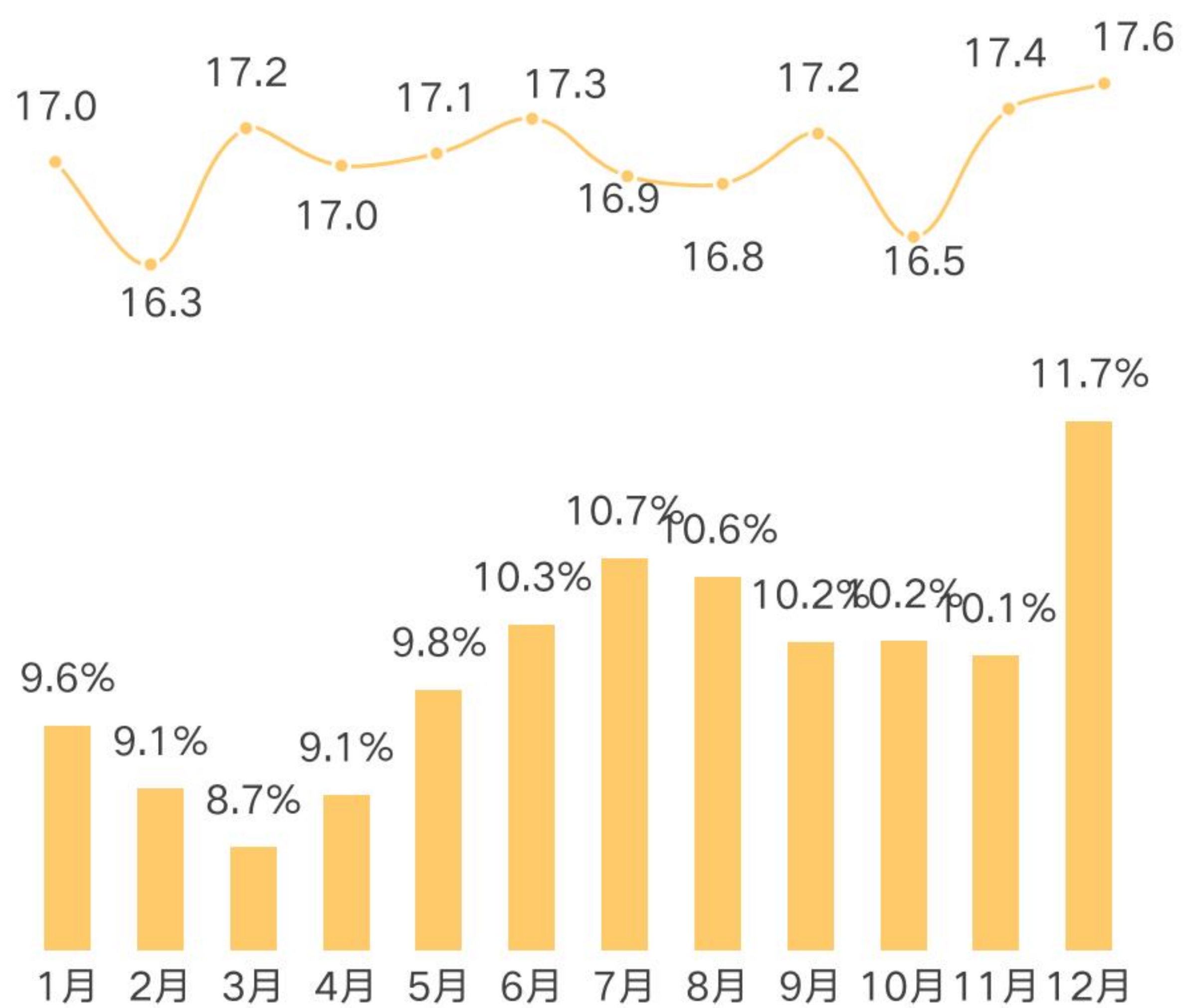
- 2022年新能源市场价格波动幅度较大，4月降至全年最低值，12月达到全年最高值，但整体呈上涨态势。
- 上半年，折扣率在4月短暂回升后，5-6月促销力度开始收紧，下降至全年最低；下半年后开始加大促销力度，但金九银十之后政策再次收紧，年末为促进终端销售，折扣率再次回升至全年最高3.5%。



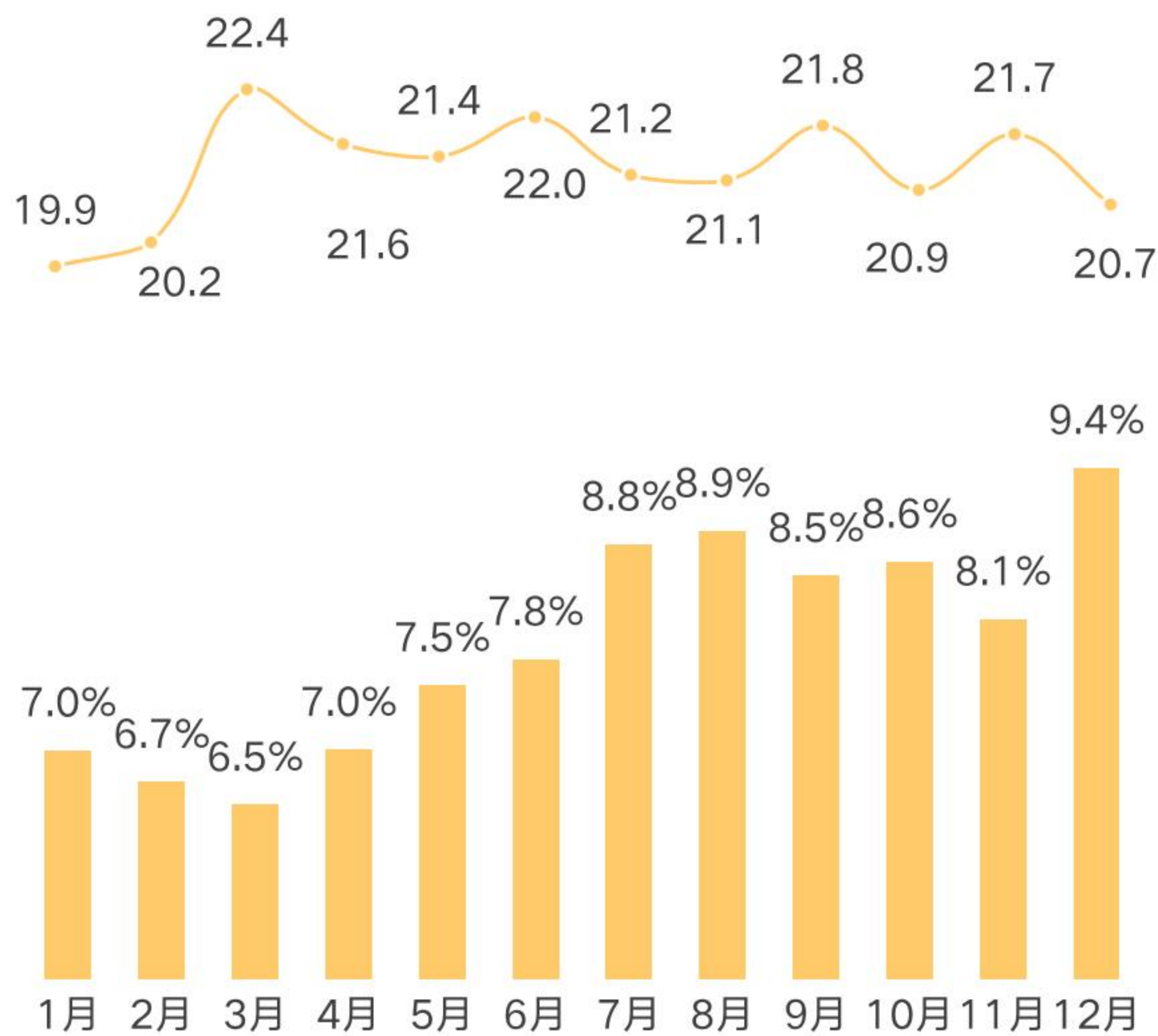
一级细分市场：轿车优惠力度相对较高，且价格低于SUV、MPV

- 对比SUV走势，轿车市场价格波幅相对偏大，经历多次涨跌，10月降至16.5万后，11-12月开始回升至全年最高；而SUV价格紧随行业变化走势，上半年波动幅度较大，下半年在21万左右上下浮动，价格变化相对平稳。
- 轿车和SUV折扣率变化走势呈w型，MPV上半年优惠力度较低，下半年加大促销力度，年末上涨至全年最高。

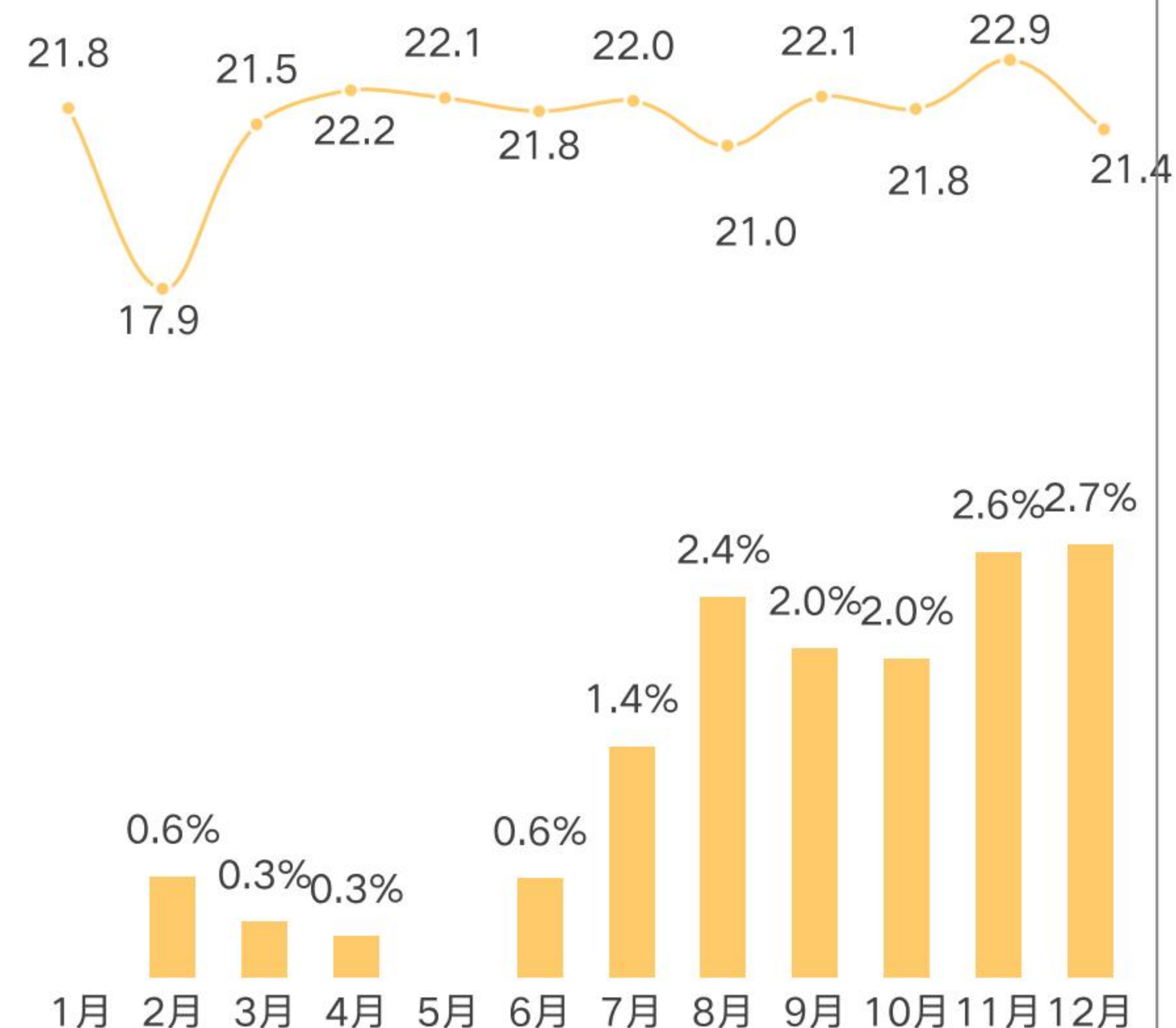
轿车价格月度走势



SUV价格月度走势



MPV价格月度走势

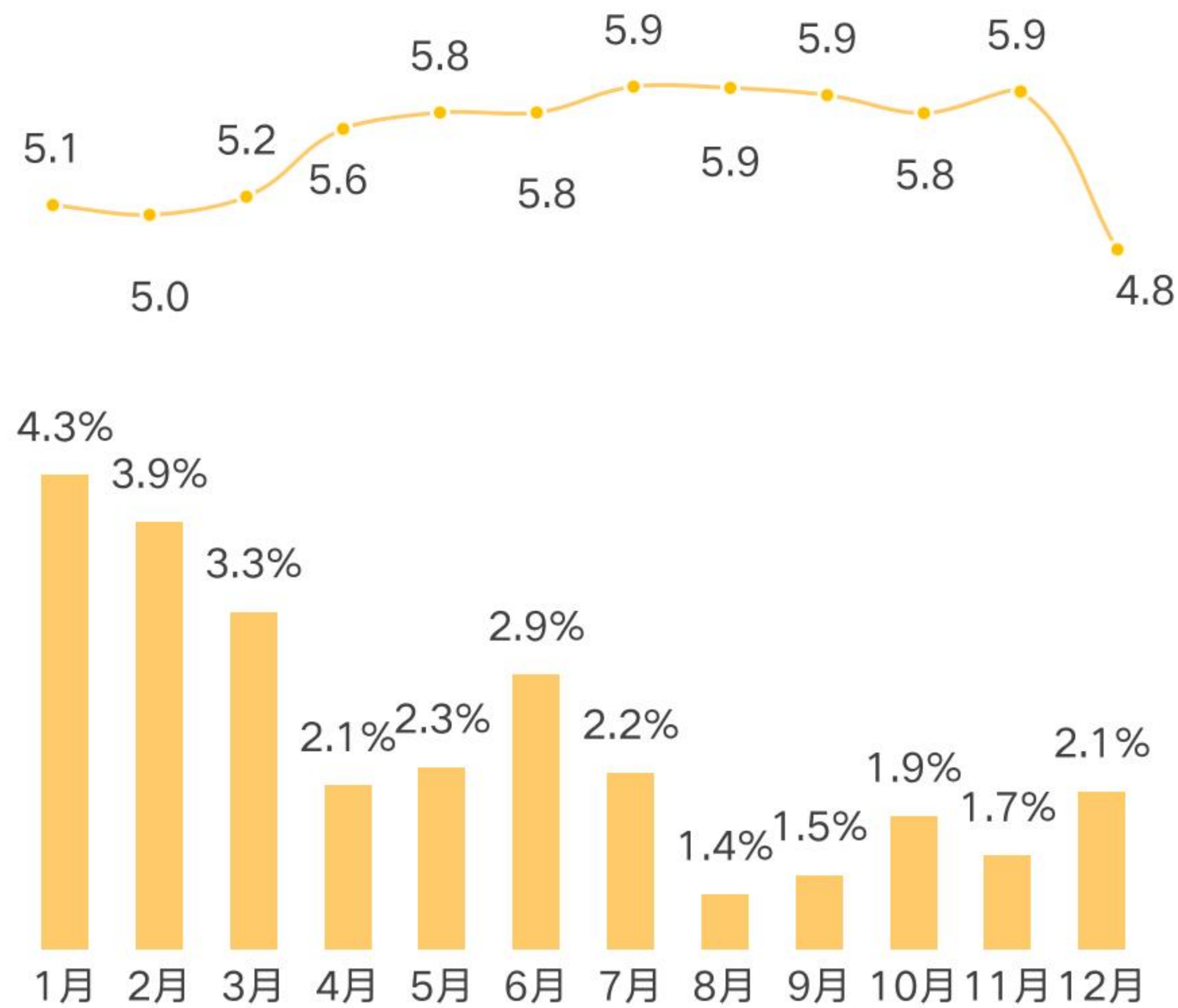


折扣率 成交价格 单位：万元

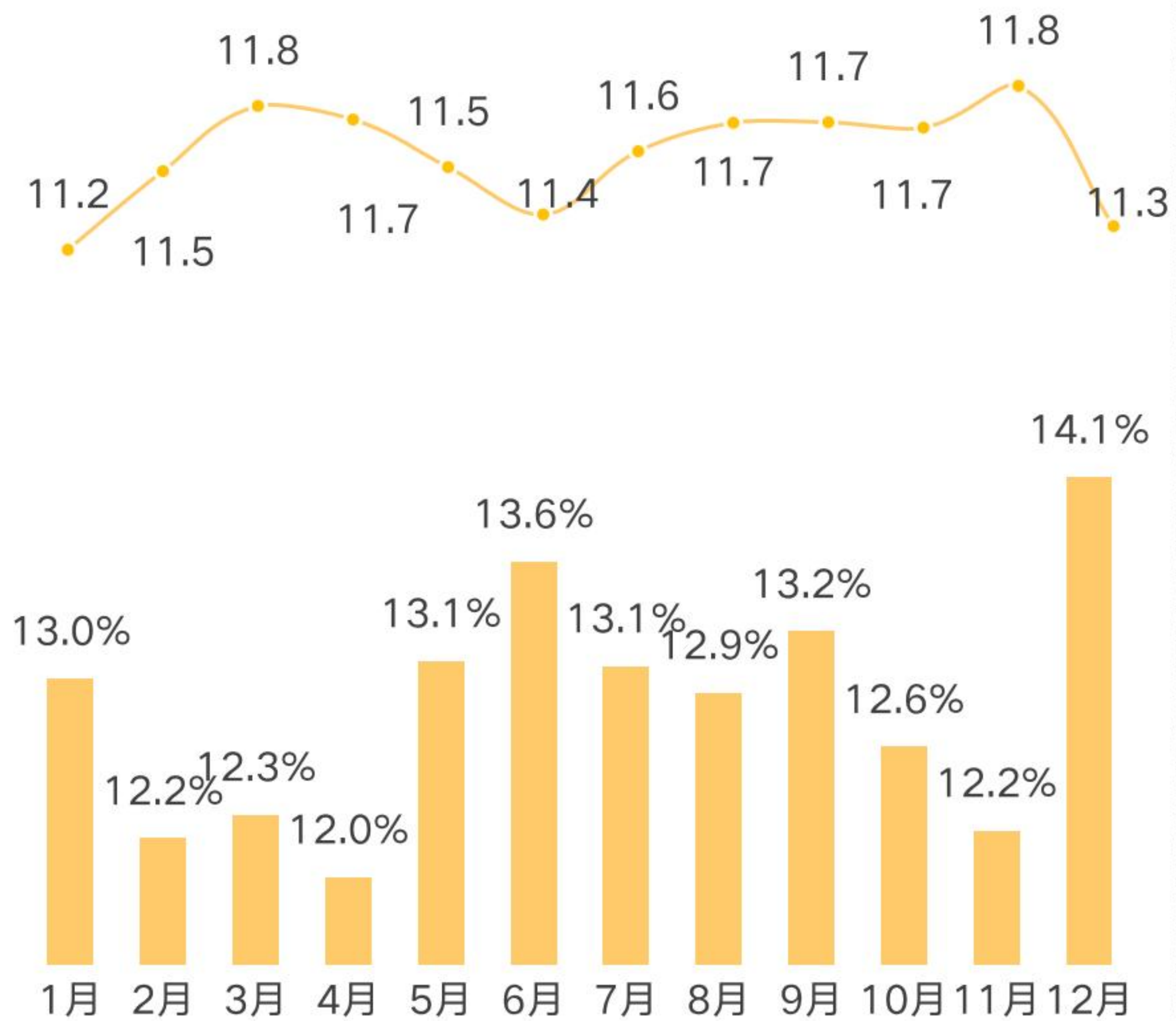
二级细分市场①：微型和紧凑型轿车价格较为稳定，而中型波幅相对较大 **大搜车智云**

- 微型轿车5-11月平均价格稳定在5.8-5.9万元左右，但12月大幅下降至4.8万元达全年最低；紧凑型轿车各月价格在11.5万元左右上下浮动，折扣率下半年持续回收，但12月反弹至全年最高。
- 中型轿车价格波幅相对较大，3月价格升至全年最高后，经历多次涨跌后在8月达到最低，3季度后又开始回升至年初水平。

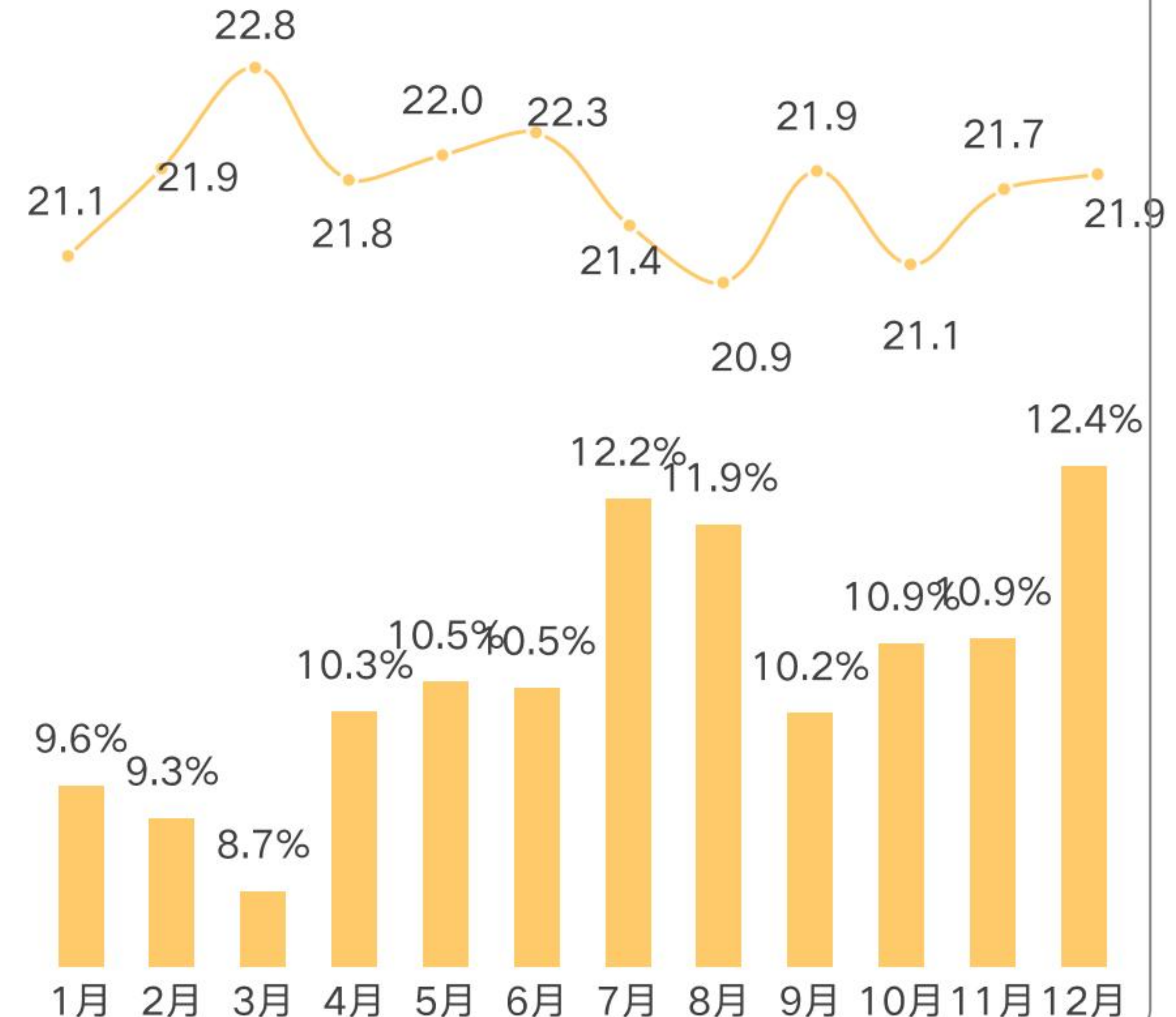
微型轿车价格月度走势



紧凑型轿车价格月度走势



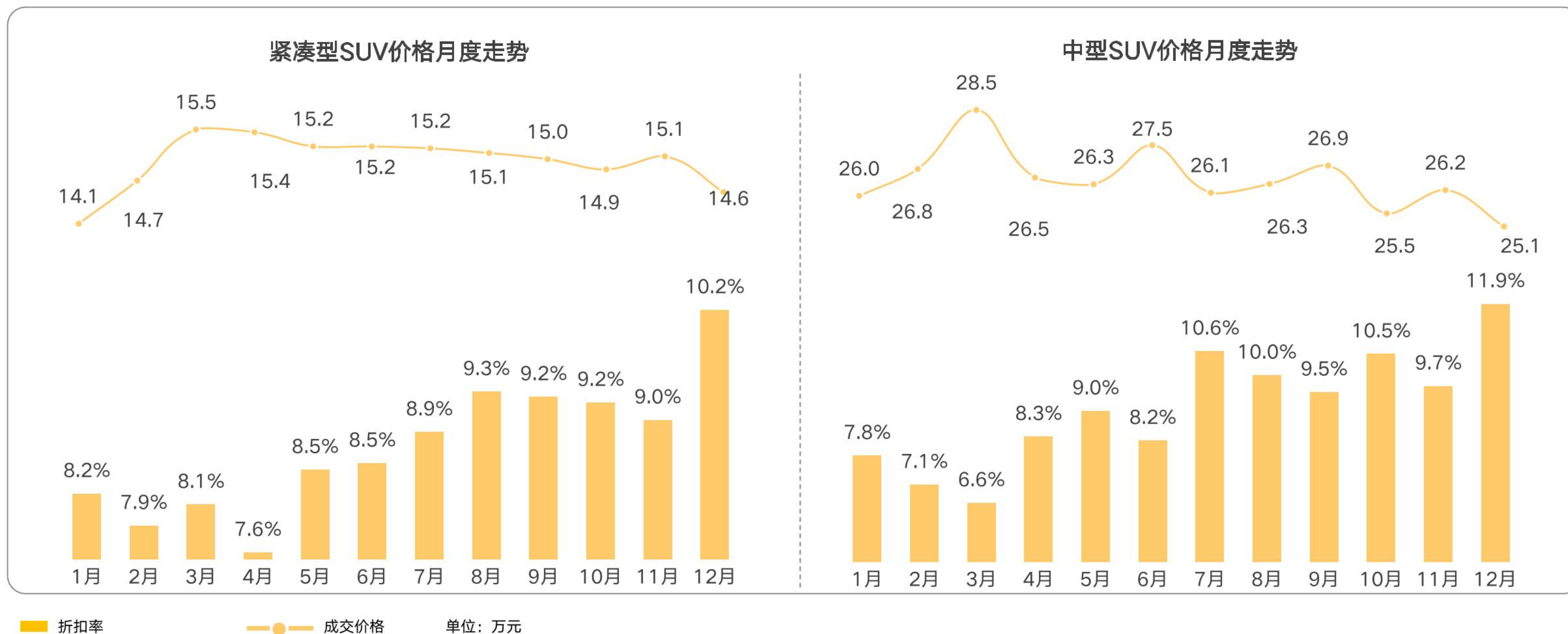
中型轿车价格月度走势



■ 折扣率 ●— 成交价格 单位：万元

二级细分市场②：2季度后紧凑型SUV价格持续下跌，12月降至全年最低 **大搜车智云**

- 自3月上涨至全年最高后，紧凑型SUV价格持续下跌，12月降至全年最低；经历多次涨跌后，折扣率整体呈上升态势，12月上升至全年最高。
- 中型SUV价波幅相对较大，3月上升至全年最高后，经历多次涨跌后，12月跌至全年最低。



微型轿车：新款车型指导价上调，促使零跑T03、奔奔E-Star等价格上涨 大搜车智云

- 受新年款车型指导价整体上调，而并未加大优惠力度的影响，零跑T03、花仙子、奔奔E-Star成交价分别上涨27.1%、30.7%、17.1%，涨幅高于其他车系，而价格上涨并未造成3款车型市场份额下滑。
- 科莱威依然维持“以价换量”竞争策略，但并未带来销量的增长，2022年销量同比下滑11.9%，跑输基盘。

销量排名	车系	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
5	零跑T03	8.8	27.1%	0.5%	0.3%
3	小蚂蚁	7.9	12.0%	1.7%	-1.8%
7	花仙子	7.6	30.7%	2.6%	-0.9%
10	新宝骏KiWi	7.5	-2.3%	3.5%	2.3%
9	欧拉黑猫	7.3	3.2%	2.2%	-3.6%
2	奔奔E-Star	7.2	17.1%	1.0%	-13.7%
6	长安Lumin	5.5	-	0.0%	0.0%
4	QQ冰淇淋	4.7	-	2.5%	0.0%
1	宏光MINI EV	4.4	12.8%	3.1%	1.2%
8	科莱威	3.9	0.0%	13.7%	0.0%

紧凑型轿车：由于新款车型指导价下调、优惠力度加大，朗逸价格下降

大搜车智云

- 由于新款车型指导价整体下调，以及优惠力度的加大，朗逸价格同比下滑28.4%，降幅高于同价格段竞品；而速腾部分新款指导价上调，促使价格上涨。卡罗拉、轩逸、雷凌加大促销力度，其中雷凌折扣率同比上涨11.3%，高于另外两款车型。
- 对比同价格段竞品，秦优惠力度偏低，2022年折扣率1.2%。

销量排名	车系	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
5	速腾	14.9	8.0%	13.9%	2.1%
3	秦	13.6	4.3%	1.2%	-0.5%
9	思域	13.5	-3.6%	8.5%	6.4%
4	卡罗拉	10.4	-11.2%	21.4%	10.4%
1	轩逸	10.2	-9.8%	17.3%	9.4%
6	雷凌	10.1	-14.1%	24.5%	11.3%
8	帝豪	9.1	8.3%	7.0%	-2.0%
7	宝来	8.9	-16.1%	21.9%	2.4%
10	逸动	8.5	-13.4%	9.2%	-3.9%
2	朗逸	7.8	-28.4%	27.3%	8.7%

中型轿车：凯美瑞价格下降12.5%，降幅高于同价格段竞品

- 同传统燃油车相比，新能源车折扣率相对偏低，MODEL 3、汉折扣率为3.8%、0.3%。
- 奥迪A4L优惠力度相对较高，价格偏低，2022年价格下滑至27万元左右，同竞品价差进一步扩大，但销量不敌宝马3系。
- 帕萨特、凯美瑞、雅阁加大促销力度，下调价格，其中凯美瑞价格下降12.5%，降幅高于同价格段竞品。

销量排名	车系	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
6	宝马3系	32.0	2.3%	8.3%	1.4%
9	奔驰C级	31.7	-0.6%	10.4%	3.2%
8	奥迪A4L	27.0	-4.7%	19.4%	4.3%
10	MODEL 3	25.6	8.5%	3.8%	3.8%
3	汉	23.9	-0.4%	0.8%	-1.6%
5	迈腾	20.1	-2.3%	14.7%	5.0%
4	帕萨特	18.9	-4.5%	13.5%	7.5%
1	凯美瑞	18.0	-12.5%	13.9%	10.3%
2	雅阁	17.5	-10.2%	10.1%	6.7%
7	天籁	15.5	-5.9%	18.0%	4.6%

紧凑型SUV：传统燃油车系价格下调，但销量仍不敌宋

- 2022年传统燃油车哈弗H6、本田CR-V、RAV4荣放等优惠力度加大，价格下跌，但销量不敌宋，可见以价换量的策略效果并不显著；而宋促销力度虽回收（折扣率低于同价格段竞品），价格上涨，但销量上升至榜首。
- 逍客紧随竞品促销策略加大促销力度，优惠力度高于同价格段竞品，但高折扣并未带来销量的增长，销量同比下滑8.5%。

销量排名	车系	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
3	本田CR-V	18.1	-9.8%	10.6%	6.5%
10	皓影	17.1	-11.1%	14.7%	9.7%
5	RAV4荣放	16.9	-13.0%	13.7%	8.1%
1	宋	16.7	12.0%	0.4%	-2.2%
8	威兰达	16.3	-16.7%	15.4%	9.1%
6	元	14.3	-	0.5%	-
7	逍客	13.5	-5.4%	19.3%	6.1%
4	长安CS75	12.4	1.8%	4.6%	-1.3%
2	哈弗H6	10.5	-6.2%	12.4%	5.8%
9	长安CS55	10.1	-6.6%	9.3%	5.8%

中型SUV：红旗HS优惠力度加大，价格下降幅度高于同价格段竞品

大搜车智云

- 宝马X3价格下降幅度高于奔驰GLC级、奥迪Q5，2022年下滑至36.6万元，但销量不敌竞品，
- 在竞品普遍加大促销力度情况下，瑞虎8折扣率回收，价格上涨，仍低于同价格段竞品，而红旗HS5优惠力度加大，价格下降。
- 受新年款增加高配车型影响，在加大促销力度情况下，昂科威、探岳价格仍上涨。

销量排名	车系	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
2	奔驰GLC级	37.9	-6.5%	12.6%	6.6%
5	宝马X3	36.6	-9.1%	14.8%	8.7%
4	奥迪Q5	34.9	-5.9%	18.6%	5.0%
1	Model Y	28.3	-3.0%	3.4%	3.4%
7	唐	21.8	3.1%	0.4%	-0.4%
10	昂科威	21.6	10.6%	18.7%	3.1%
9	探岳	21.3	8.0%	16.0%	3.4%
3	途观	21.1	-7.0%	13.3%	6.2%
6	红旗HS5	16.5	-11.7%	20.9%	11.9%
8	瑞虎8	15.2	21.2%	2.3%	-5.0%

MPV：别克GL8价格变化不大，折扣力度低于同价格段竞品

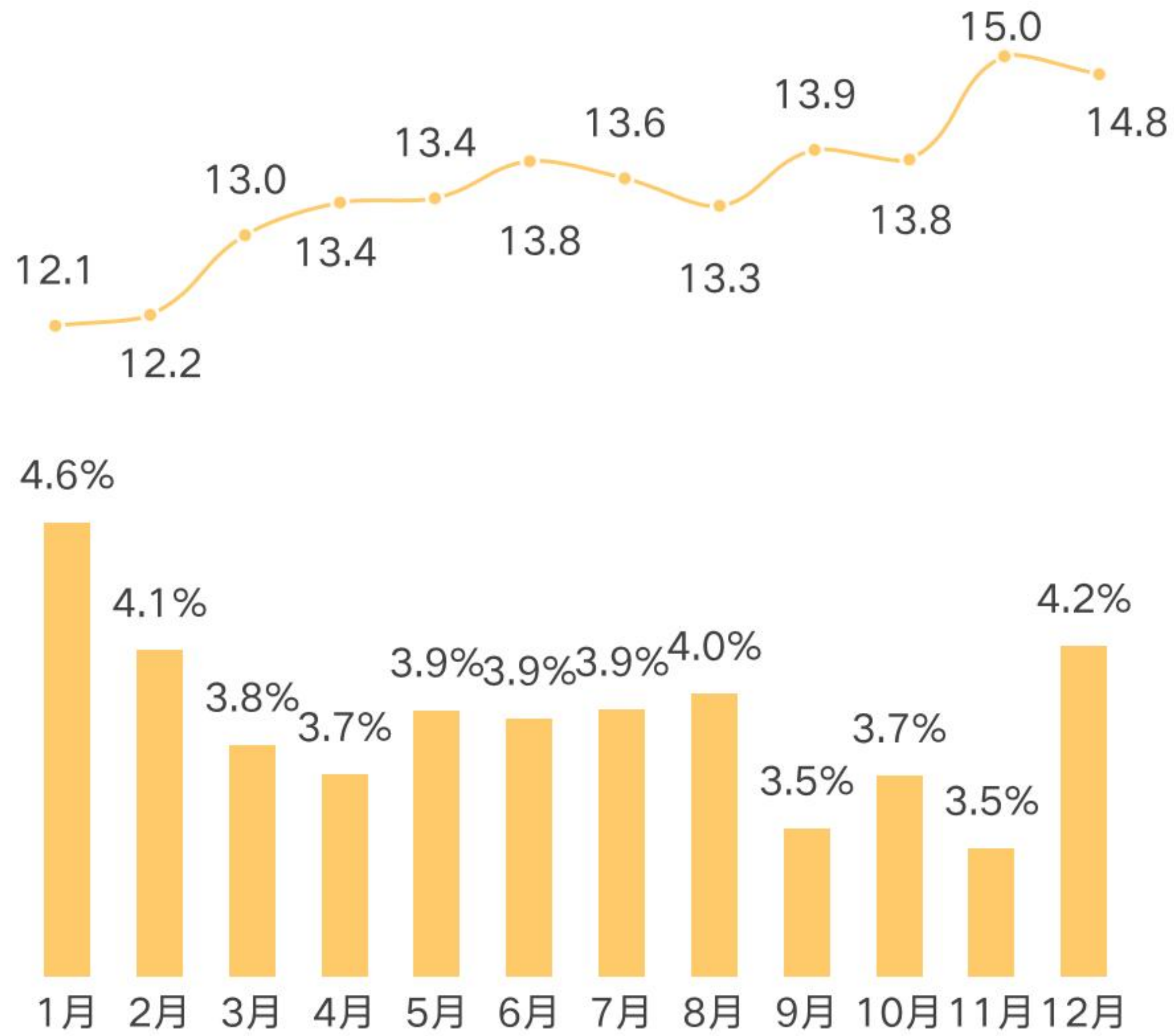
- 别克GL8价格较为稳定变化不大，依然延续着较低的折扣力度，且低于同价格段竞品，但稳居细分市场销量榜首。
- 赛那、传祺M8、传祺M6、凯捷等价格下降，其中赛那、传祺M6价格下滑15.1%、10.3%，降幅高于同价格段竞品。
- 在竞品普遍加大促销力度情况下，艾力绅、奥德赛折扣率回收，价格上涨，但涨幅不大。

销量排名	车系	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
10	埃尔法	111.0	-2.2%	-26.2%	2.5%
2	赛那	35.8	-15.1%	-2.6%	10.6%
1	别克GL8	29.9	-3.7%	1.0%	0.7%
7	艾力绅	29.4	2.5%	6.5%	-2.0%
4	奥德赛	26.7	2.2%	4.1%	-0.4%
3	传祺M8	21.8	-2.7%	2.5%	1.1%
5	传祺M6	11.8	-10.3%	9.5%	6.3%
9	凯捷	9.9	-5.0%	4.4%	2.1%
8	菱智	7.9	-5.3%	10.7%	-2.4%
6	五菱佳辰	7.9	-	4.7%	-

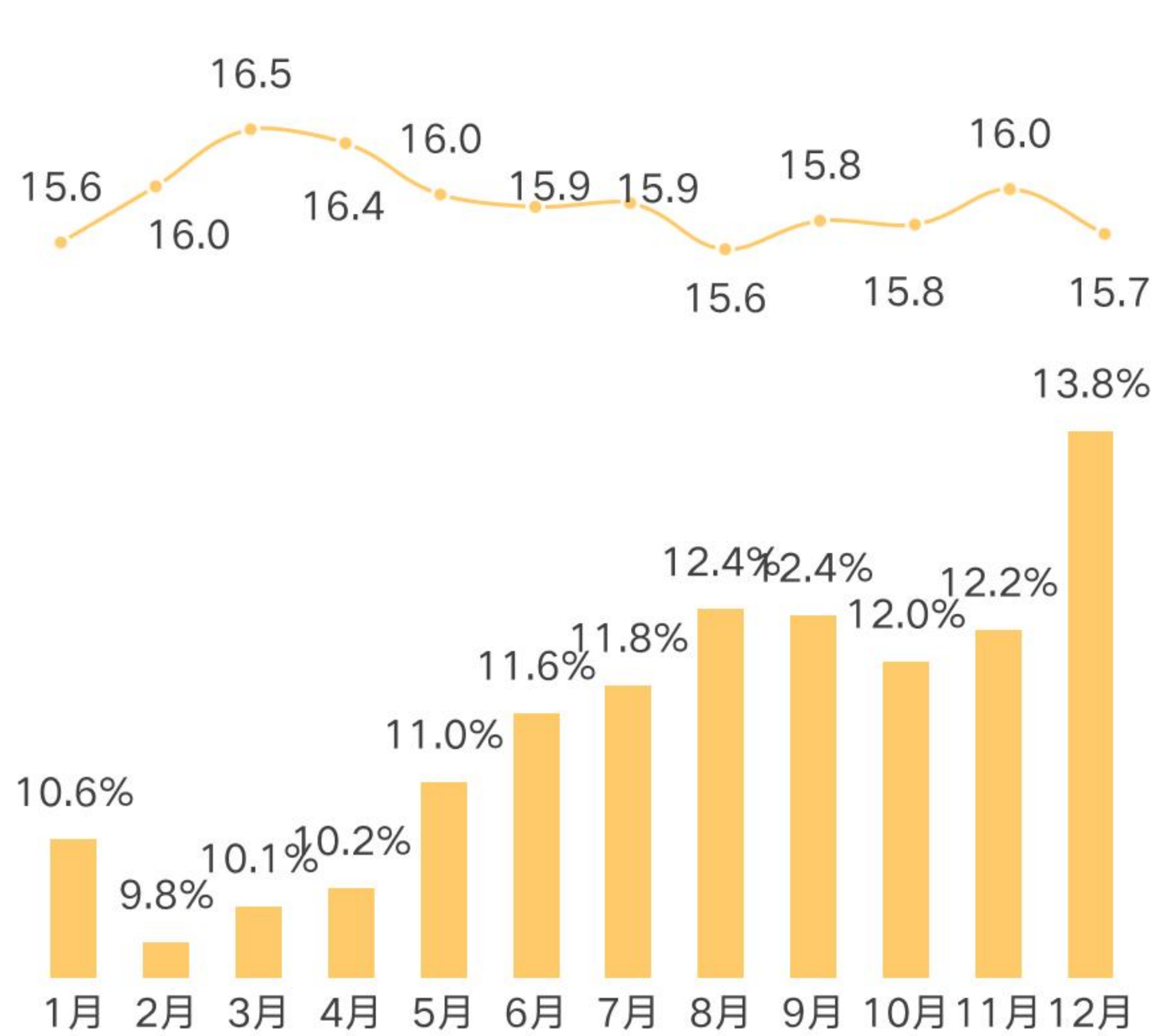
厂商：自主品牌价格和促销力度相对偏低，让利空间有限

- 自主品牌上半年价格稳步增长，而下半年价格波幅较大，经历多次涨跌后，整体仍呈上涨态势，其中11月升至全年最高，12月小幅下滑；对比合资品牌和豪华品牌，其优惠力度相对较低，表明让利空间有限。
- 3月合资非豪华品牌价格升至全年最高后，不断下跌，下半年后价格变动较为平稳，各月价格在15.8万元左右上下浮动。

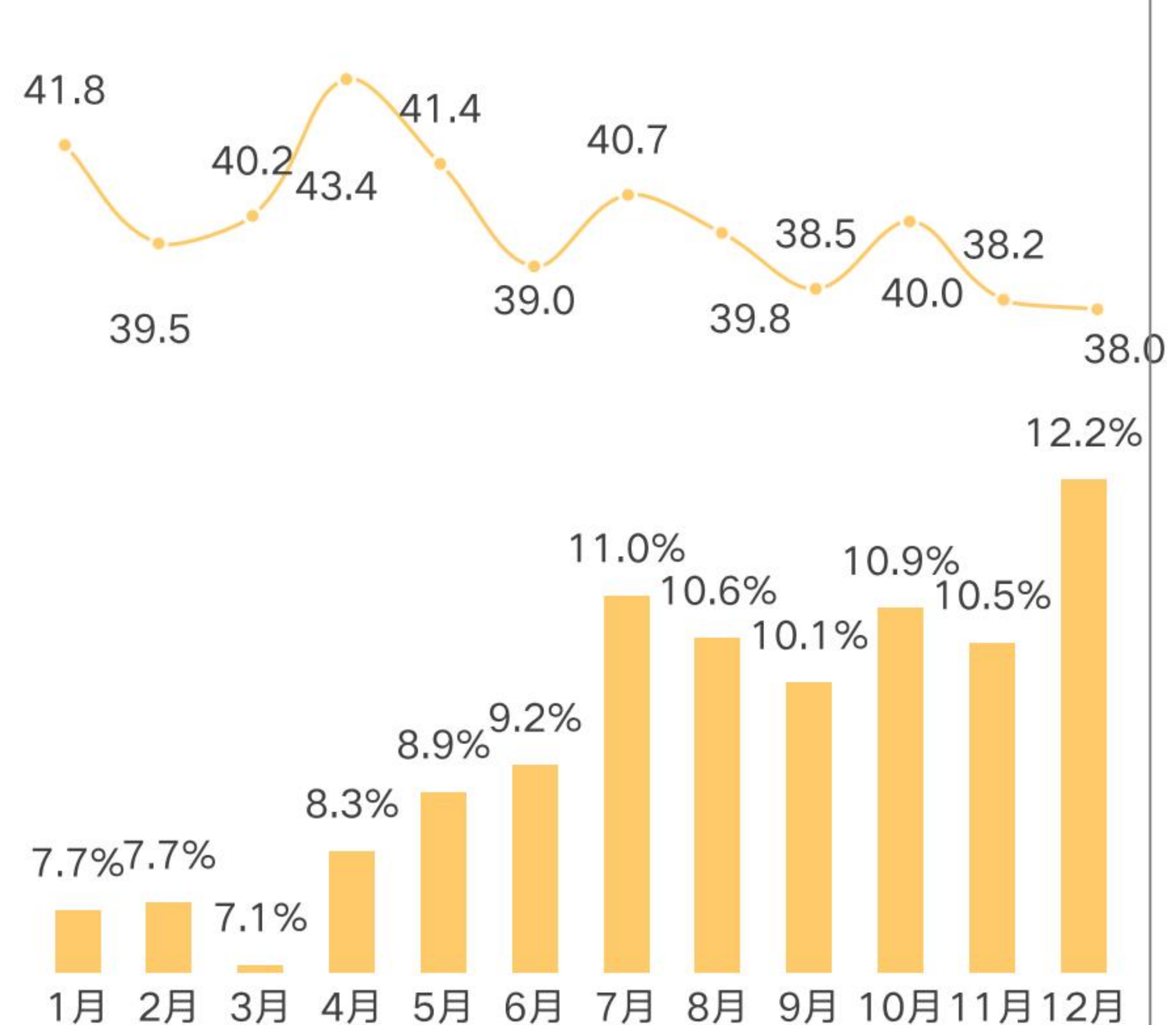
自主品牌价格月度走势



合资非豪华品牌价格月度走势



豪华品牌价格月度走势



折扣率 成交价格 单位：万元

自主品牌：一汽红旗加大促销力度，主流品牌中优惠幅度最大

- 新能源车企比亚迪、广汽埃安优惠力度相对偏低，平均折扣率0.6%、0.5%，2022年优惠力度收紧，价格上涨；
- 一汽红旗加大促销力度，折扣率增长至15.7%，TOP10自主厂商品牌中优惠幅度最大；吉利汽车、长安汽车、奇瑞汽车收紧优惠力度，其中奇瑞折扣率下滑5.8%。

厂商品牌	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
一汽红旗	18.0	-11.8%	15.7%	6.4%
比亚迪	16.7	12.7%	0.6%	-1.7%
广汽传祺	15.9	12.2%	4.3%	1.7%
广汽埃安	15.1	5.5%	0.5%	-2.5%
吉利汽车	12.2	18.6%	4.5%	-1.0%
长城哈弗	10.4	-8.4%	12.0%	5.9%
长安汽车	10.4	-4.4%	5.6%	-1.0%
上汽荣威	10.0	-2.8%	10.3%	1.7%
奇瑞汽车	9.8	7.9%	4.4%	-5.8%
上汽五菱	5.7	6.7%	4.2%	1.4%

合资非豪华品牌：主流厂商普遍加大促销力度，而雪佛兰小幅回收

- 主流合资厂商品牌普遍加大促销力度，北京现代折扣率增幅最大，上汽通用别克依然延续以价换量策略，优惠幅度高于其他厂商品牌，但未能扭转销量持续下滑局势。
- 然而上汽通用雪佛兰收紧优惠力度，折扣率同比下滑5.9%，但仍高于其他厂商

厂商品牌	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
一汽-大众	19.0	14.8%	13.4%	2.2%
东风本田	17.5	6.0%	10.7%	4.3%
上汽大众	17.3	7.2%	14.4%	2.8%
广汽本田	16.7	4.2%	11.4%	4.4%
广汽丰田	16.6	-11.6%	11.7%	6.6%
上汽通用别克	15.9	-6.7%	21.3%	4.5%
一汽丰田	15.0	-12.4%	14.1%	8.0%
东风日产	11.6	-12.3%	17.7%	7.3%
北京现代	11.4	-12.1%	17.6%	8.7%
上汽通用雪佛兰	10.2	-2.2%	23.5%	-5.9%

豪华品牌：雷克萨斯平均价格下降16.5%，主流品牌中降幅最大

- 主流豪华品牌普遍加大优惠力度，雷克萨斯折扣率同比增长8.6%，平均价格下降16.5%，降幅最大，但销量同比下滑16.7%；
- 沃尔沃、奇瑞捷豹路虎、凯迪拉克延续高折扣策略，2022年奇瑞捷豹路虎折扣率30.6%，主流厂商中优惠幅度最大，但以价换量策略并未扭转销量下滑局面，2022年销量同比下滑19.9%

厂商品牌	2022年平均成交价（万元）	同比变化	2022年平均折扣率	同比变化
沃尔沃	51.6	-7.6%	22.9%	3.5%
雷克萨斯	37.1	-16.5%	4.9%	8.6%
华晨宝马	36.0	6.3%	13.4%	2.5%
北京奔驰	33.8	-9.8%	12.5%	5.0%
一汽-大众奥迪	29.8	-5.7%	18.6%	4.7%
长安林肯	29.1	-14.2%	10.0%	4.1%
奇瑞捷豹路虎	27.7	-8.6%	30.6%	6.3%
凯迪拉克	27.7	-2.6%	19.7%	1.9%
特斯拉（中国）	27.5	2.6%	3.5%	3.5%



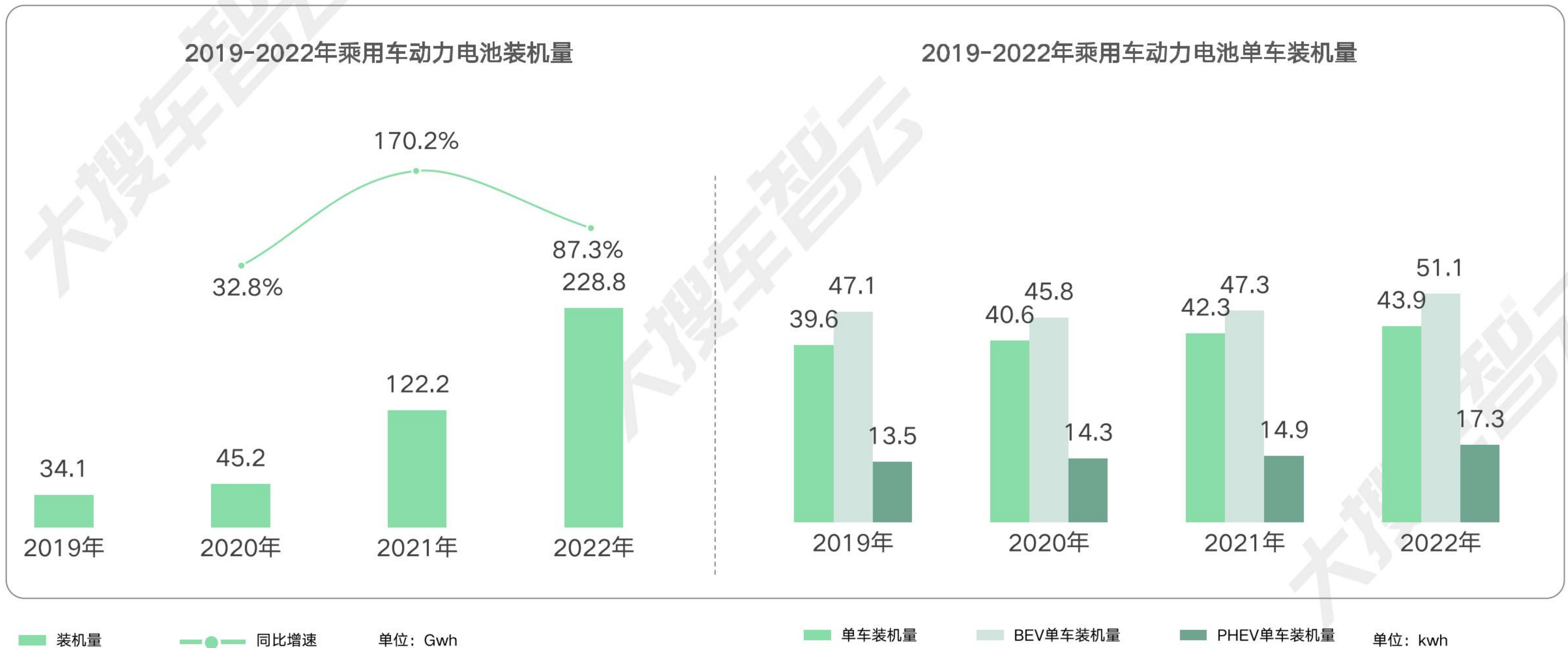
PART 04

乘用车市场动力电池装机量分析篇

大搜车智云

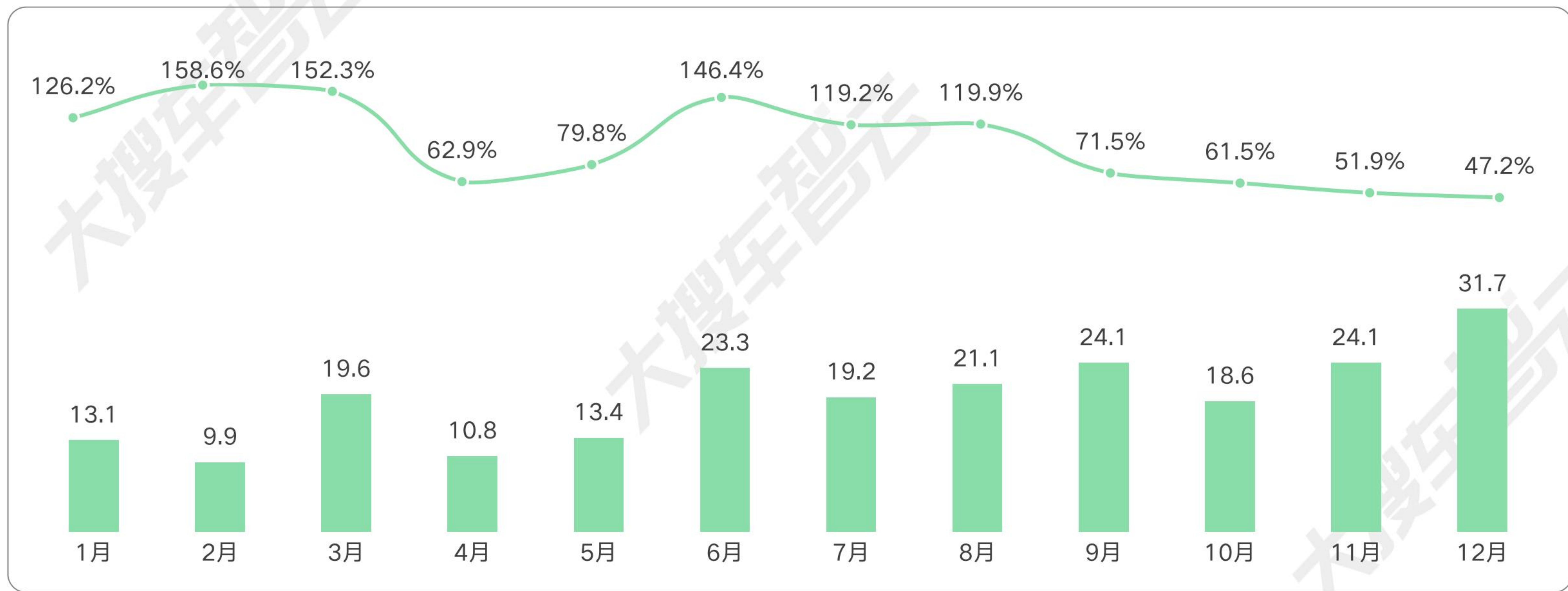
受益于新能源乘用车销量快速增长，动力电池装机量暴增

- 受益于新能源乘用车销量快速增长，动力电池装机量由2019年34.1Gwh暴增至2022年228.8Gwh；
- 另一方面，单车装机量也稳步增长，2022年增长至43.9kwh。其中BEV单车装机量自2020年短暂回落后，近两年持续上涨，2022年超50kwh；PHEV单车装机量不断上升，2022年达17.3kwh。



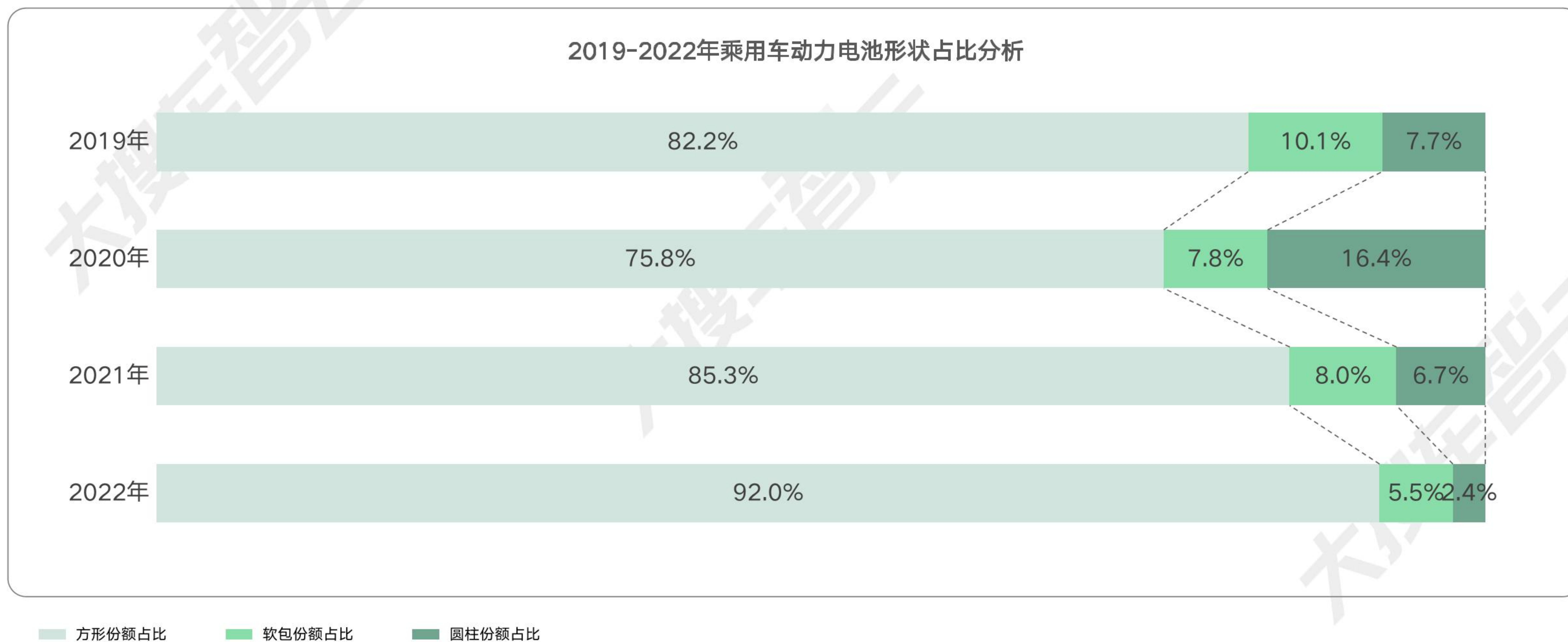
下半年随着新能源车市场回暖，装机量也逐步回升

- 动力电池装机量走势紧随下游新能源车市场变化。受局部疫情爆发影响，4-5月装机量大幅下跌，下半年随着新能源车市场回暖，装机量逐步回升，12月达31.7Gwh，再次创新高。



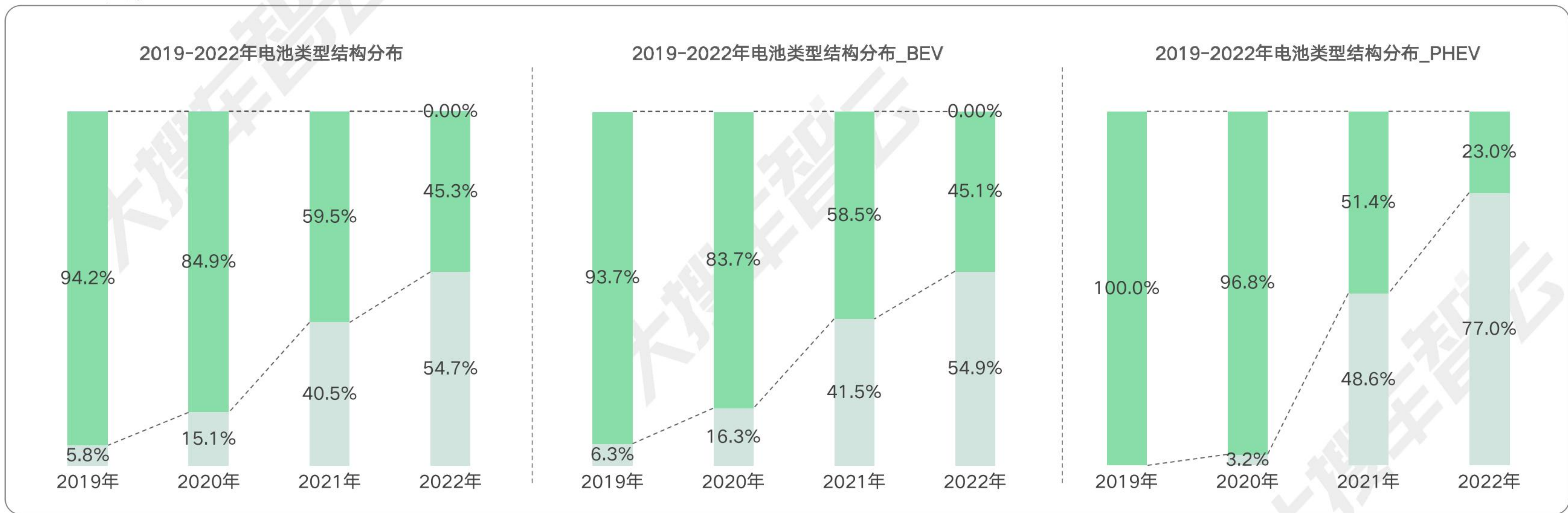
方形电池占据主流地位，2022年市场占比超9成

- 从电池形状分布方面分析，当前方形电池占据主流地位，自2020年份额短暂回落后，近两年稳步上升，2022年市场占比超9成；软包电池逐步萎缩，份额由2019年的10.1%跌至2022年5.5%；圆柱形电池份额在2020年创造短暂辉煌，但随着特斯拉在华失守，近两年市场份额持续下滑，2022年跌至2.4%。



电池类型①：LFP电池份额持续上涨，2022年超过三元锂电池

- 近年来，在行业占据主导地位三元锂电池市场逐渐萎缩，2022年已经被LFP电池超越，而LFP电池凭借其成本和优势，份额由2019年5.8%上涨至2022年54.7%。
- PHEV市场，LFP电池优势地位更为明显，2022年市场份额将近8成；BEV市场LFP电池和三元锂电池势均力敌，份额相差不多。



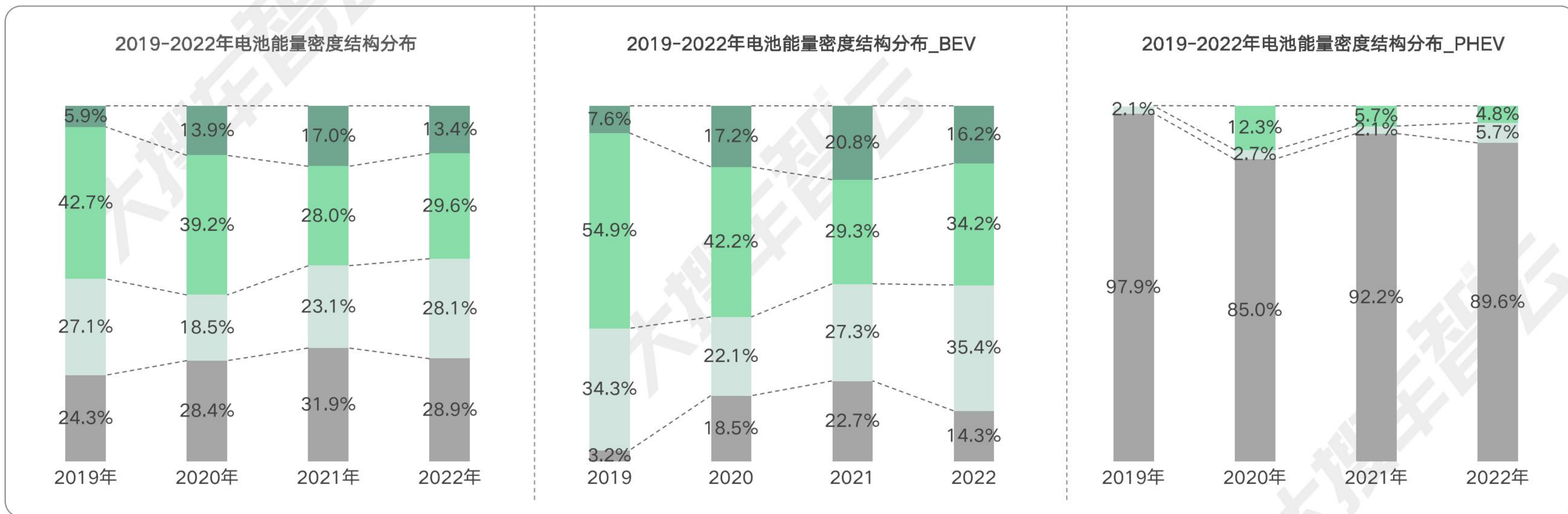
电池类型②：LFP电池在细分市场大放异彩，但高端车仍以三元锂电池为主 大搜车智云

- 对标三元锂电池，LFP电池在稳定性、安全性、成本等方面更胜一筹，近年来随着LFP电池技术的发展，能量密度也不断提升，主机厂开始加装LFP电池，其中微小型和中型车市场占比均超60%。
- 在中型及以上细分市场，“高性能、高续航里程”的产品更符合市场需求定位，当前高端车型电池配装仍以三元锂电池为主，2022年市场份额91.9%。



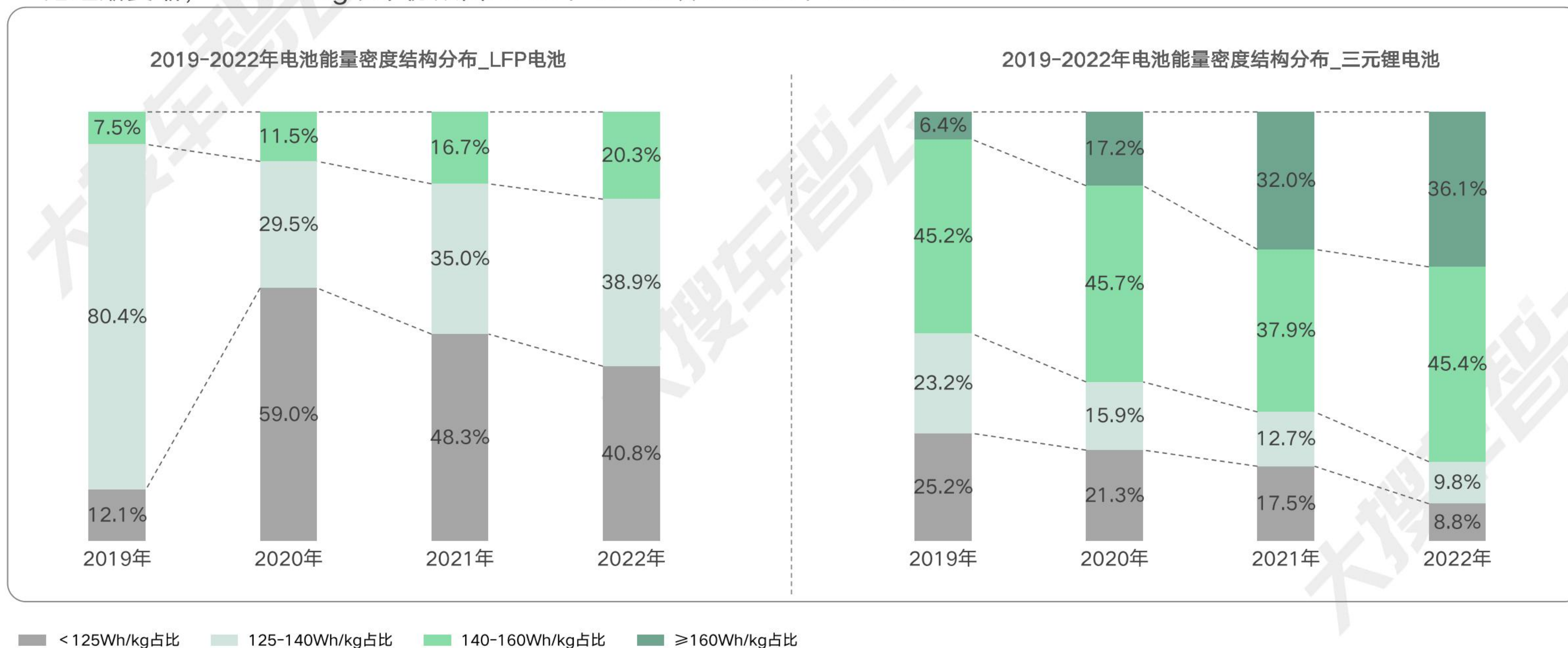
电池能量密度①：PHEV主要分布在 < 125Wh/kg，而BEV在125-160Wh/kg

- 对比2019-2022年数据，电池能量密度结构分布并不稳定，2022年125Wh/kg以下、125-140Wh/kg、140-160Wh/kg各占3成左右市场。其中140-160Wh/kg份额持续回落，由2019年42.7%下跌至2022年29.6%。
- 从燃料类型分布来看，PHEV能量密度主要分布在125Wh/kg以下，市场份额将近9成但有所下跌，而125-140Wh/kg逐步增长。BEV能量密度主要分布在125-140Wh/kg、140-160Wh/kg，二者份额达70%。



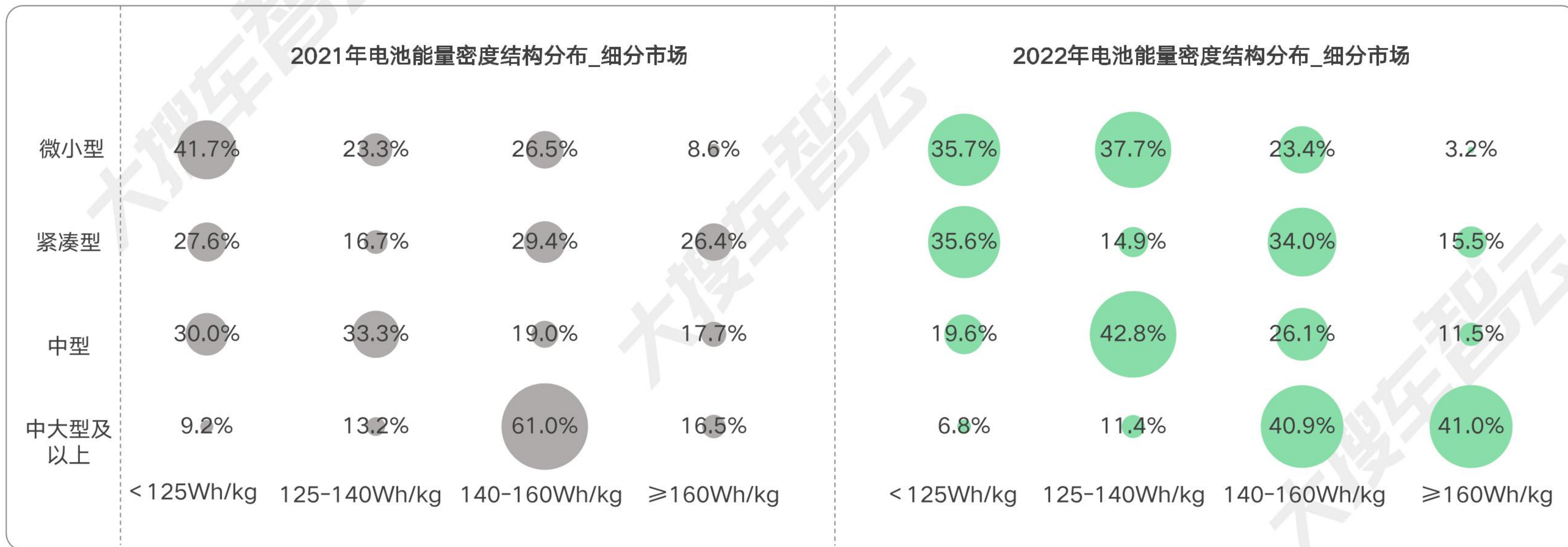
电池能量密度②：LFP电池主要集中在低密度，而三元锂电池集中在高密度 大搜车智云

- 对比三元锂电池，LFP电池主要集中在低能量密度区间，140Wh/kg以下市场份额将近8成，但近年来140-160Wh/kg份额不断增长，由2019年7.5%上涨至2022年20.3%；
- 三元锂电池主要集中在高能量密度区间160Wh/kg以上份额稳步增长，由2019年6.4%上涨至2022年36.1%，低能量密度电池逐渐萎缩，140Wh/kg以下份额由2019年48.4%跌至2022年18.6%



电池能量密度③：微小型车能量密度有所提升，125-140Wh/kg份额上涨14.4%

- 续航里程短，低能量密度电池已基本满足微小型车需求，当前能量密度主要集中在140Wh/kg以下，但较去年同期相比，微小型车能量密度有所提升，125-140Wh/kg份额上涨14.4%，而125Wh/kg以下却下跌。
- 当前紧凑型车能量密度主要分布在125Wh/kg以下（PHEV）、140-160Wh/kg（BEV），而160Wh/kg以上份额下跌10.9%，表明用户选择不再仅局限于高续航、高能量密度的配置。



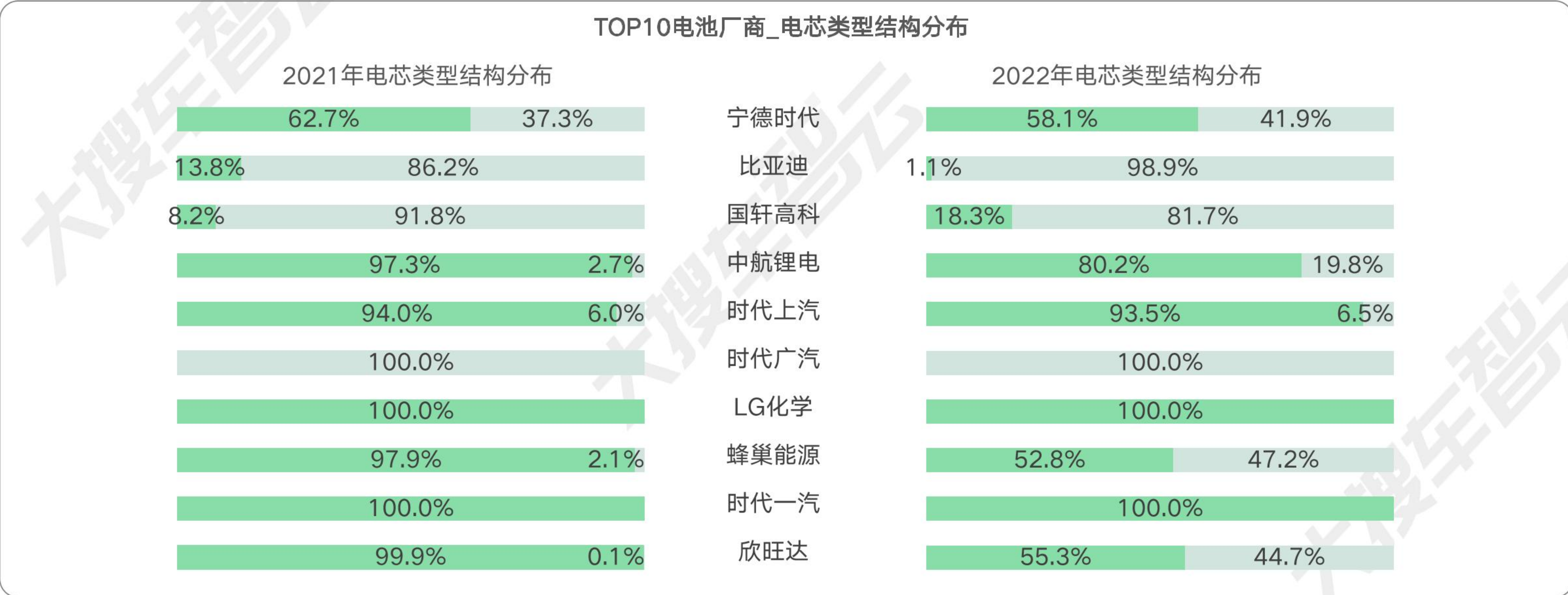
电池厂商①：宁德时代稳居榜首，但份额同比下滑6.5%

- 电池行业头部效应显著，TOP3厂商市场份额超7成，但前前十排名变动较大，稳定的市场竞争格局尚未形成
- 随着比亚迪在下游市场上销量增长，宁德时代份额逐渐被蚕食，2022年市场份额同比下滑6.5%，而比亚迪份额增长8.8%；自2021年特斯拉新增供应商宁德时代后，且客户数量并未明显增加，导致LG份额持续下跌。

电池厂商	2022年装机电量 (GWh)	同比变化	市场份额	份额同比	单车装机电量 (KWh)	同比变化
宁德时代	91.3	60.9%	39.9%	-6.5%	49.6	0.3%
比亚迪	61.9	177.7%	27.1%	8.8%	37.8	-6.3%
国轩高科	12.1	98.4%	5.3%	0.3%	24.6	24.9%
中航锂电	11.9	62.3%	5.2%	-0.8%	58.5	4.8%
时代上汽	9.7	73.6%	4.2%	-0.3%	61.6	25.8%
时代广汽	5.7	555.5%	2.5%	1.8%	64.0	0.0%
LG化学	5.4	-11.7%	2.3%	-2.6%	68.1	1.9%
蜂巢能源	4.5	100.6%	2.0%	0.1%	52.5	35.0%
时代一汽	4.0	-	1.8%	1.7%	84.8	0.0%
欣旺达	3.3	407.6%	1.5%	0.9%	53.0	-5.9%

电池厂商②：各厂商的产品结构分布较为单一

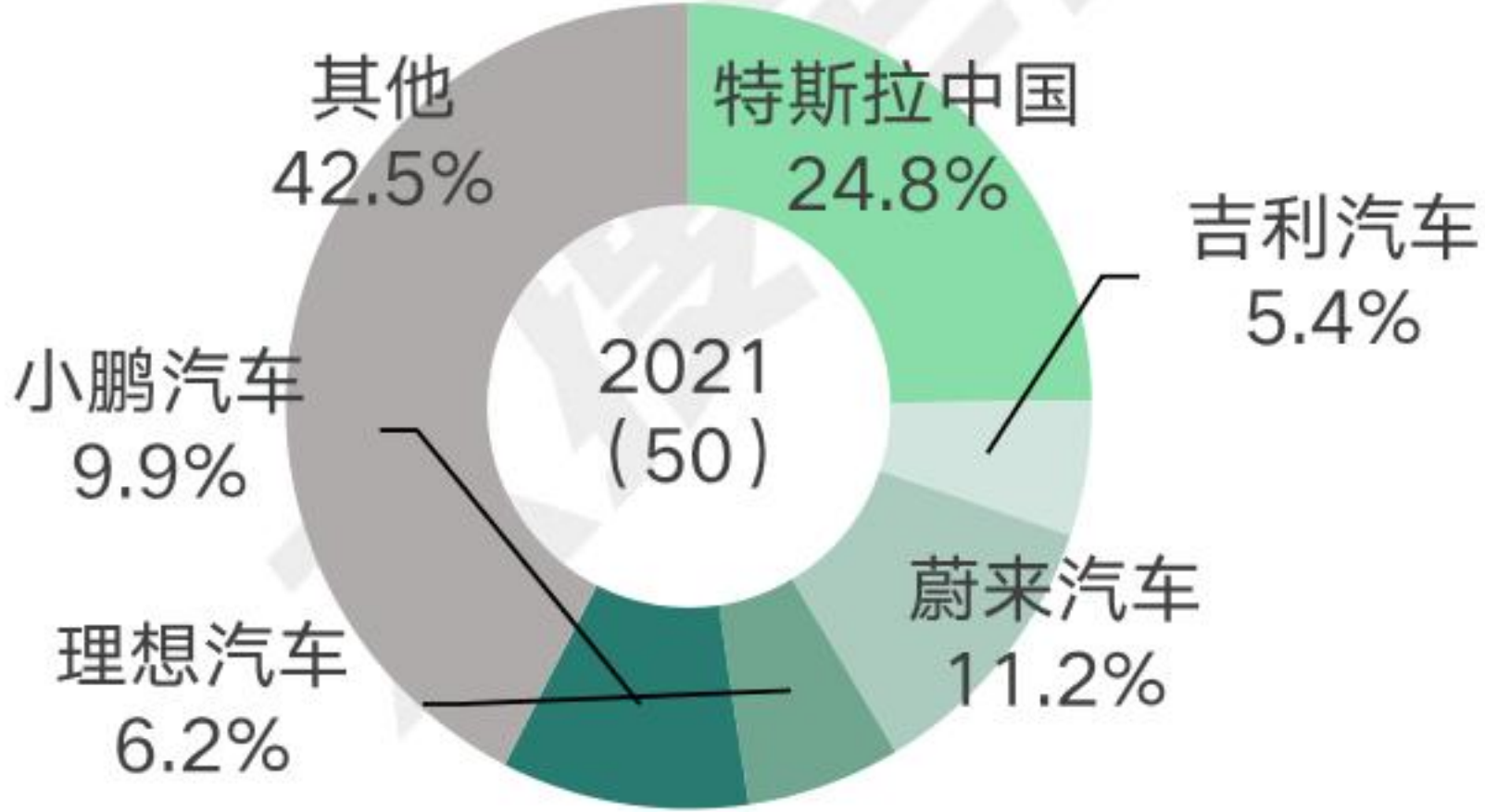
- 对比厂商电池类型分布，各厂商产品结构分布较为单一。宁德时代、蜂巢能源、欣旺达采取双产品策略，LFP电池和三元锂电池各占一半；
- 比亚迪、国轩高科、国时代广汽等深耕LFP技术路线，其中比亚迪LFP电池占比增长至98.9%；中航锂电、时代上汽、LG化学、时代一汽产品结构更偏重于三元锂电池，其占比均超90%。



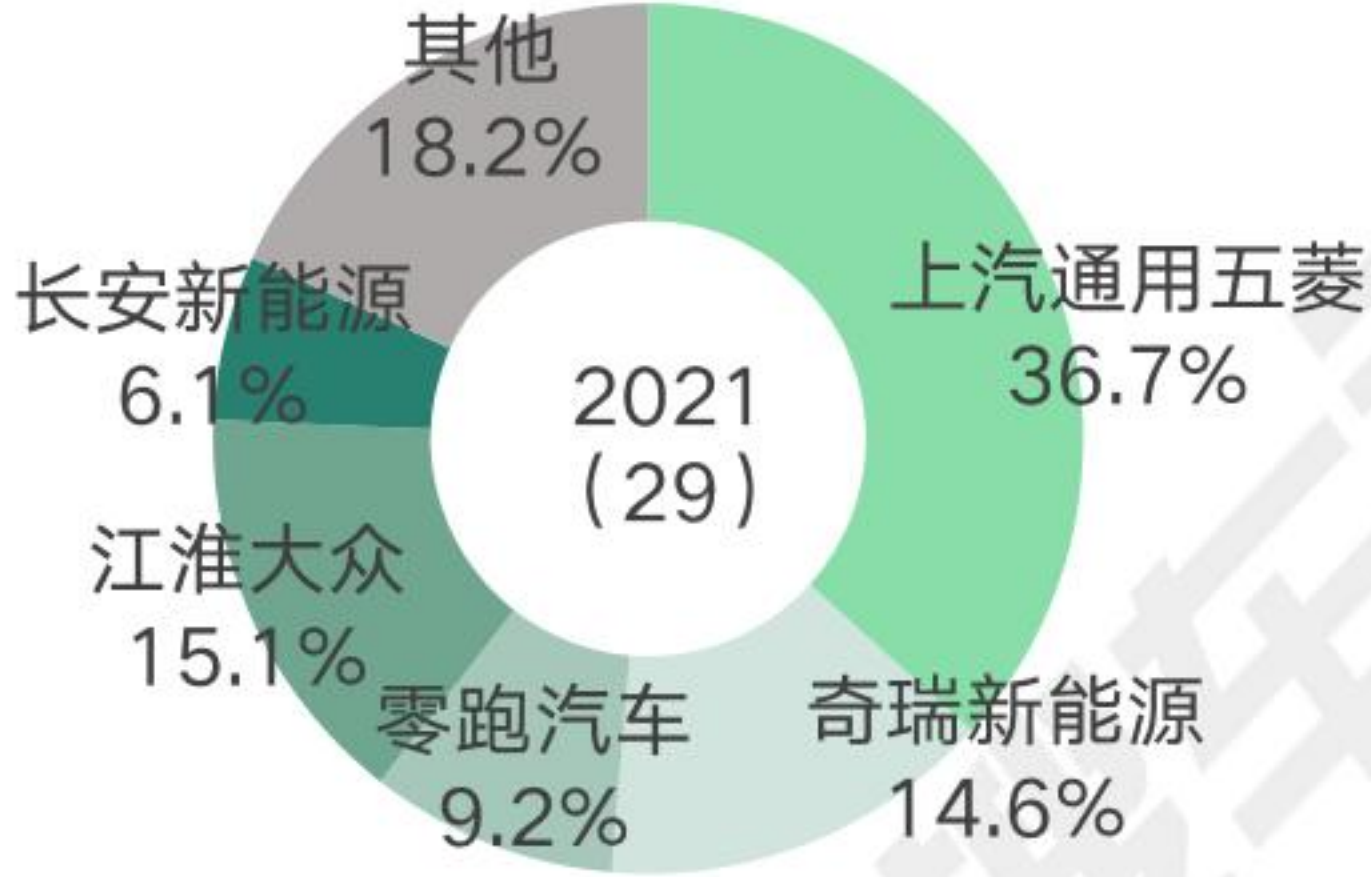
电池厂商③：中航锂电新增客户小鹏汽车，2022年占比15.3%

- 作为行业龙头，宁德时代客户数量多，且客户结构比例趋于分散，2022年客户数量增长至56个，TOP3客户特斯拉中国、吉利汽车、蔚来汽车份额为24.7%、13.5%、9.3%，其中吉利汽车占比上涨8.1%；
- 受微小型市场份额下滑影响，上汽通用五菱在国轩高科占比下滑10.9%；
- 中航锂电单一客户占比相对偏高，TOP3客户装机量占比达80%，其中最大客户广汽埃安贡献其装机量45%。

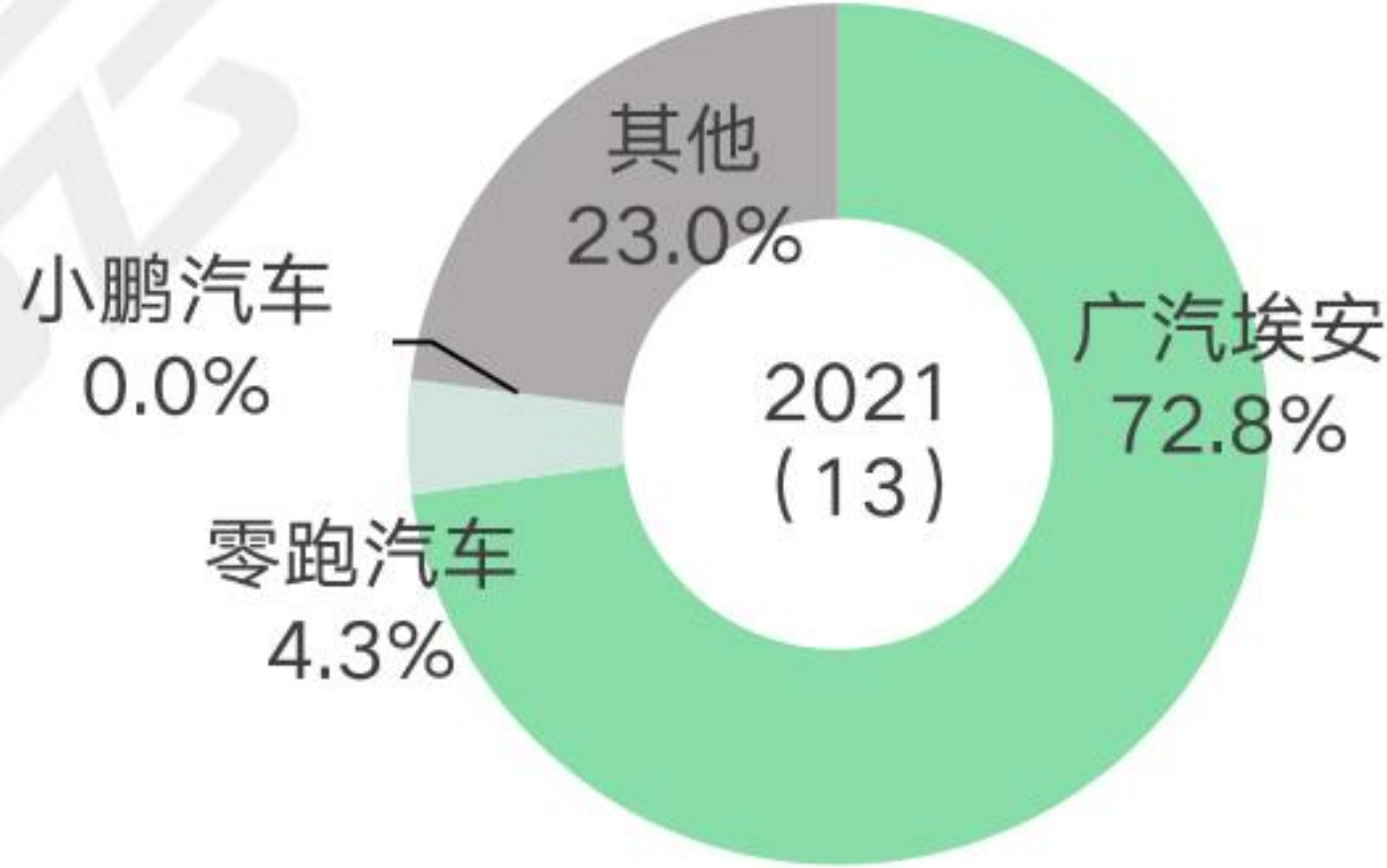
宁德时代客户分布



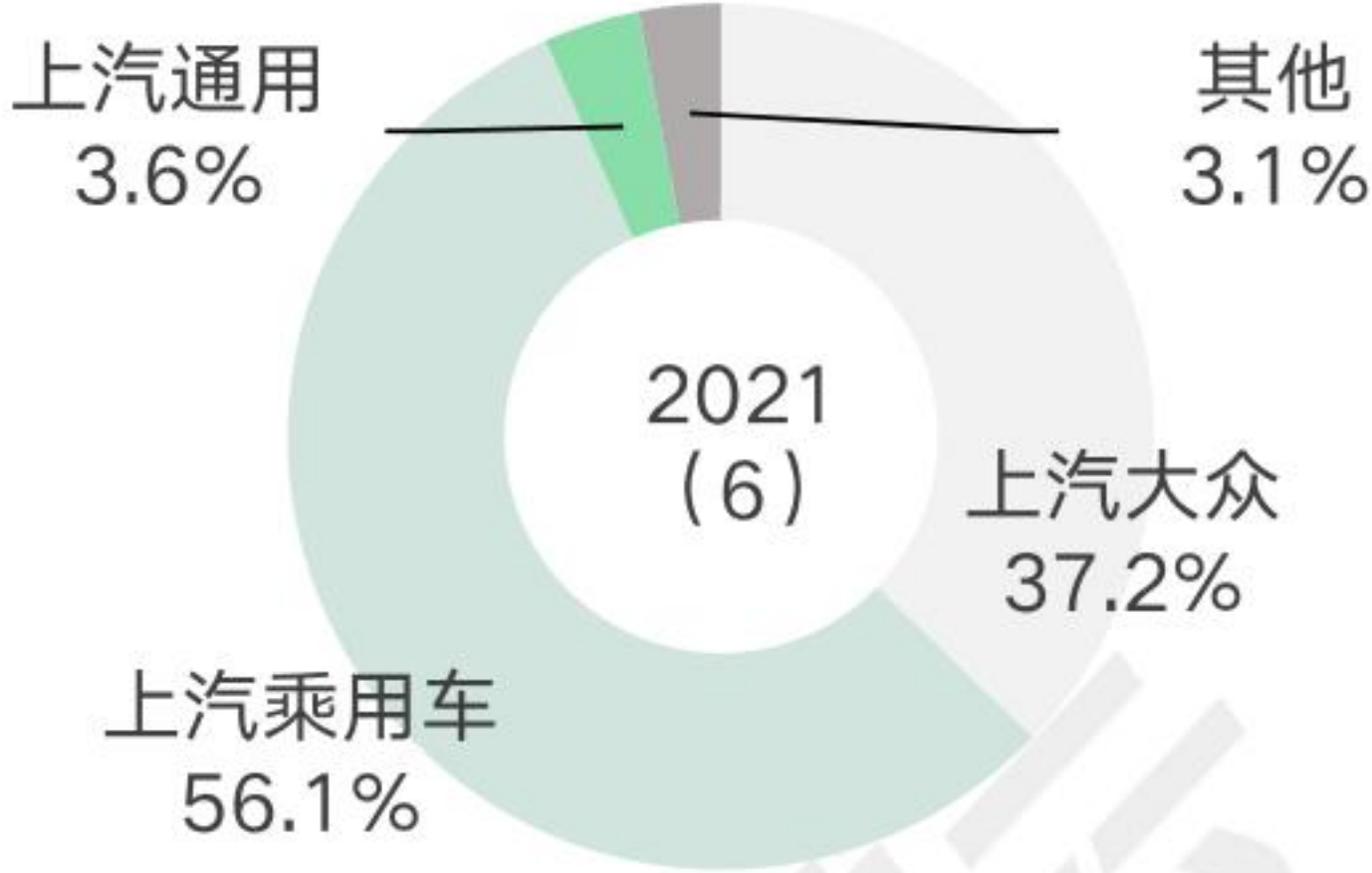
国轩高科客户分布



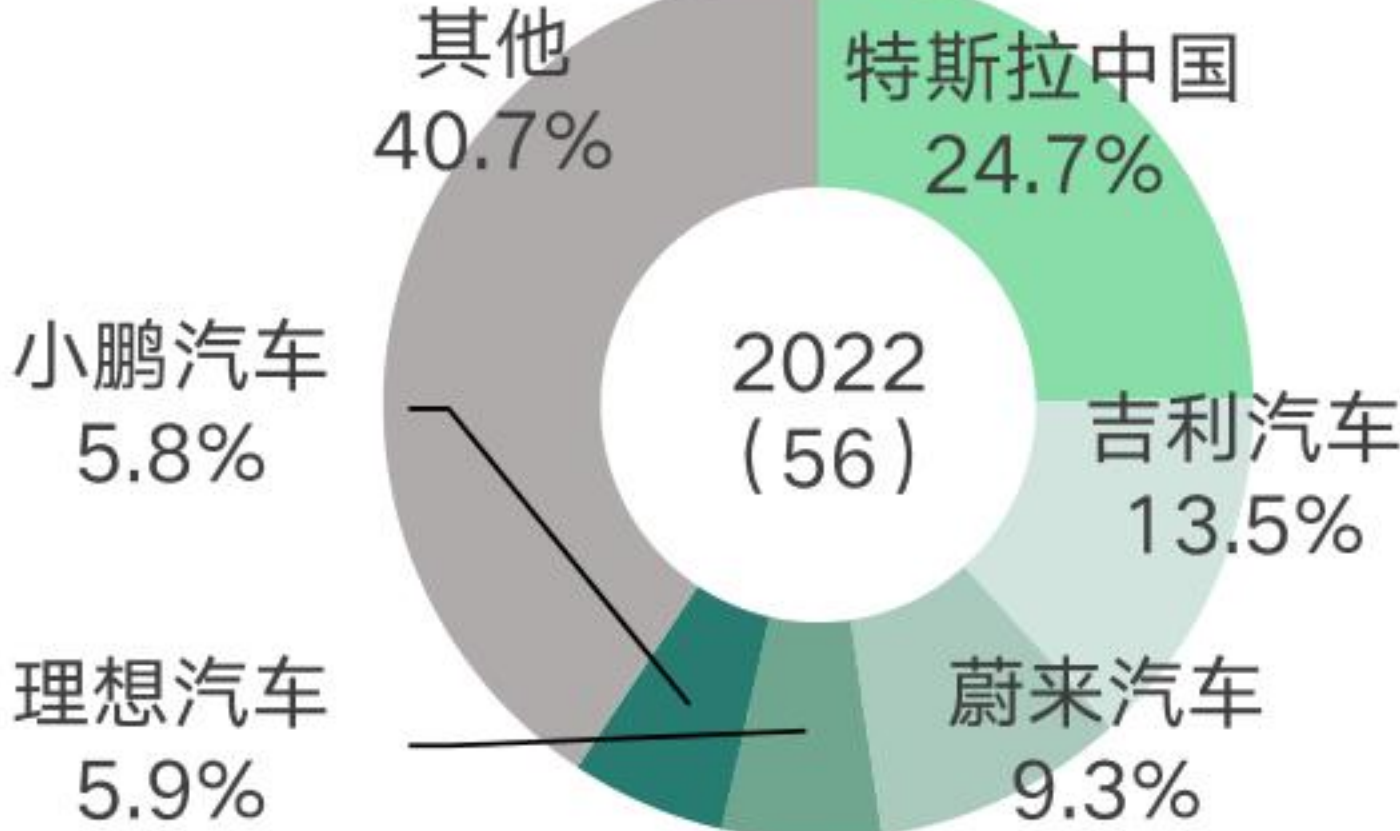
中航锂电客户分布



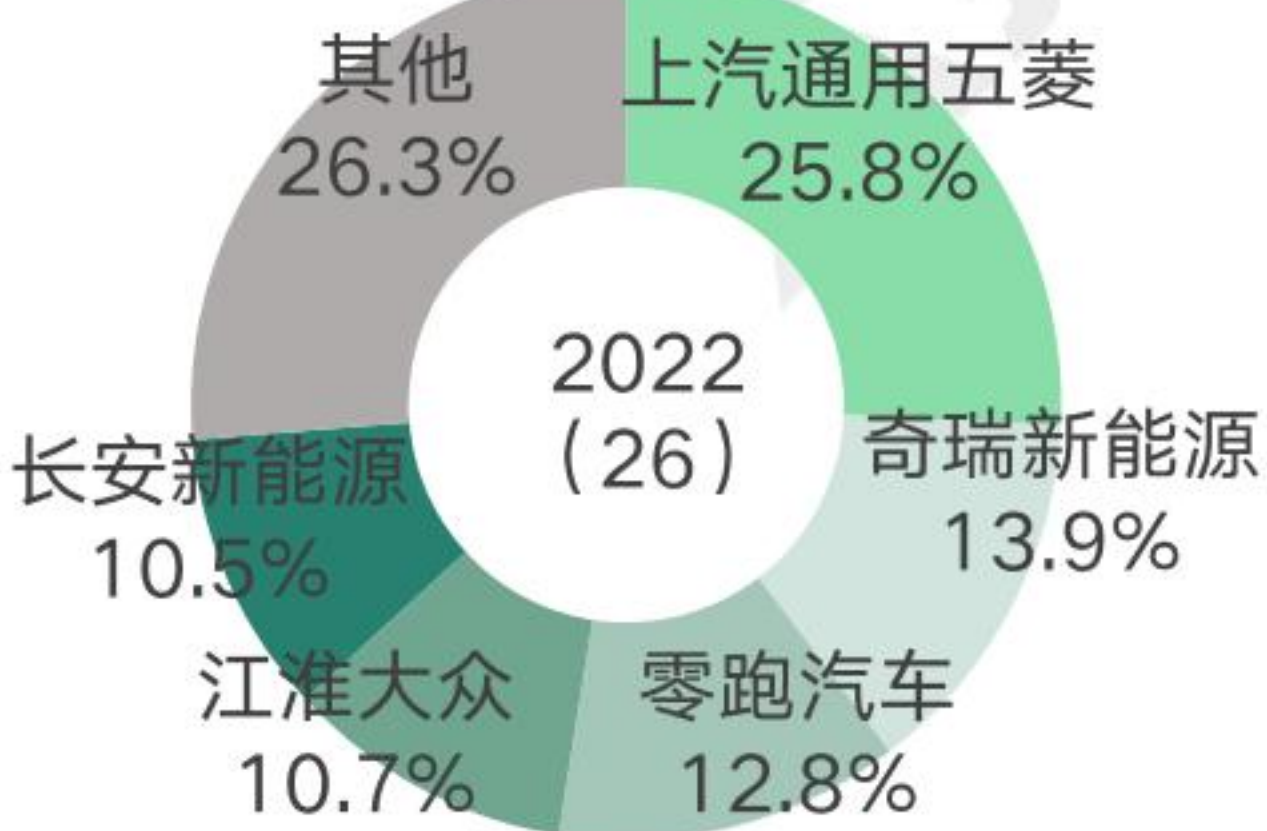
时代上汽客户分布



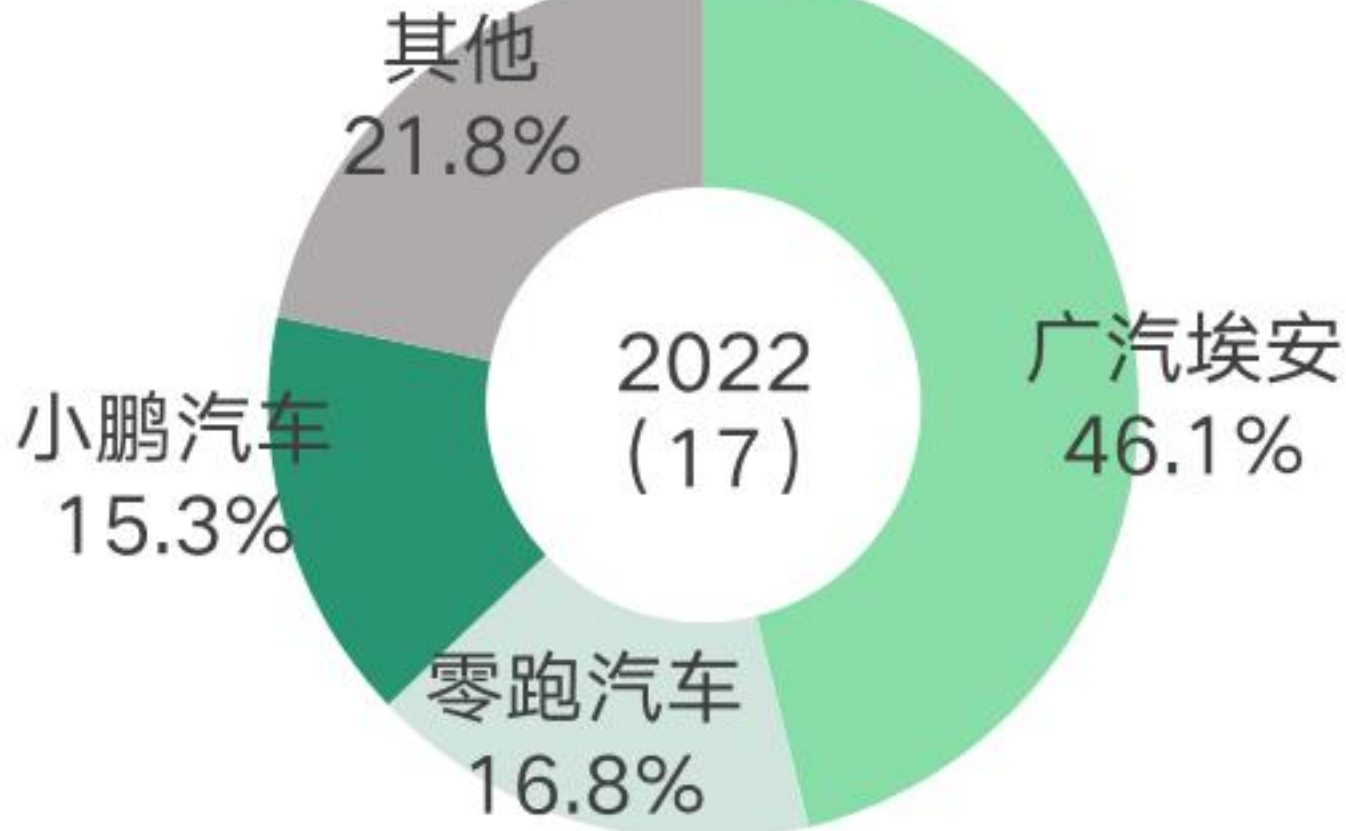
宁德时代客户分布



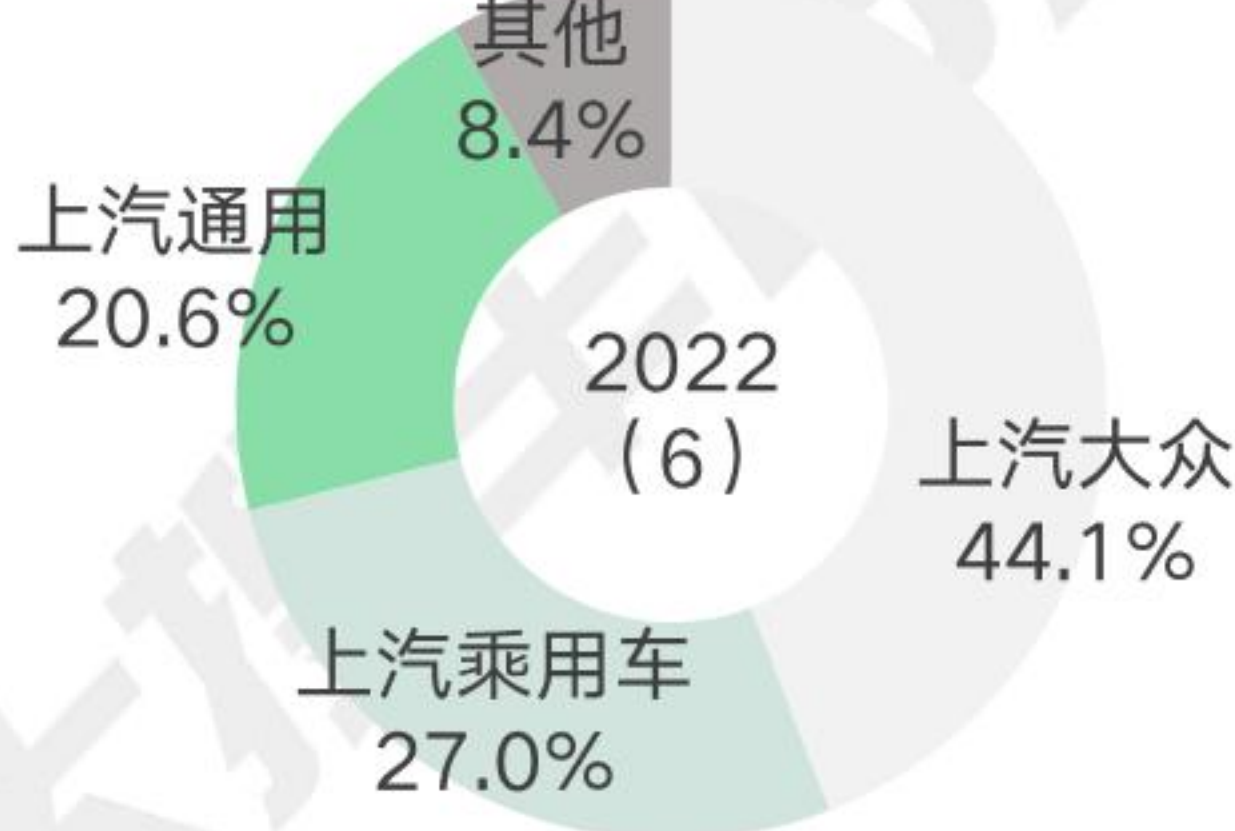
国轩高科客户分布



中航锂电客户分布



时代上汽客户分布



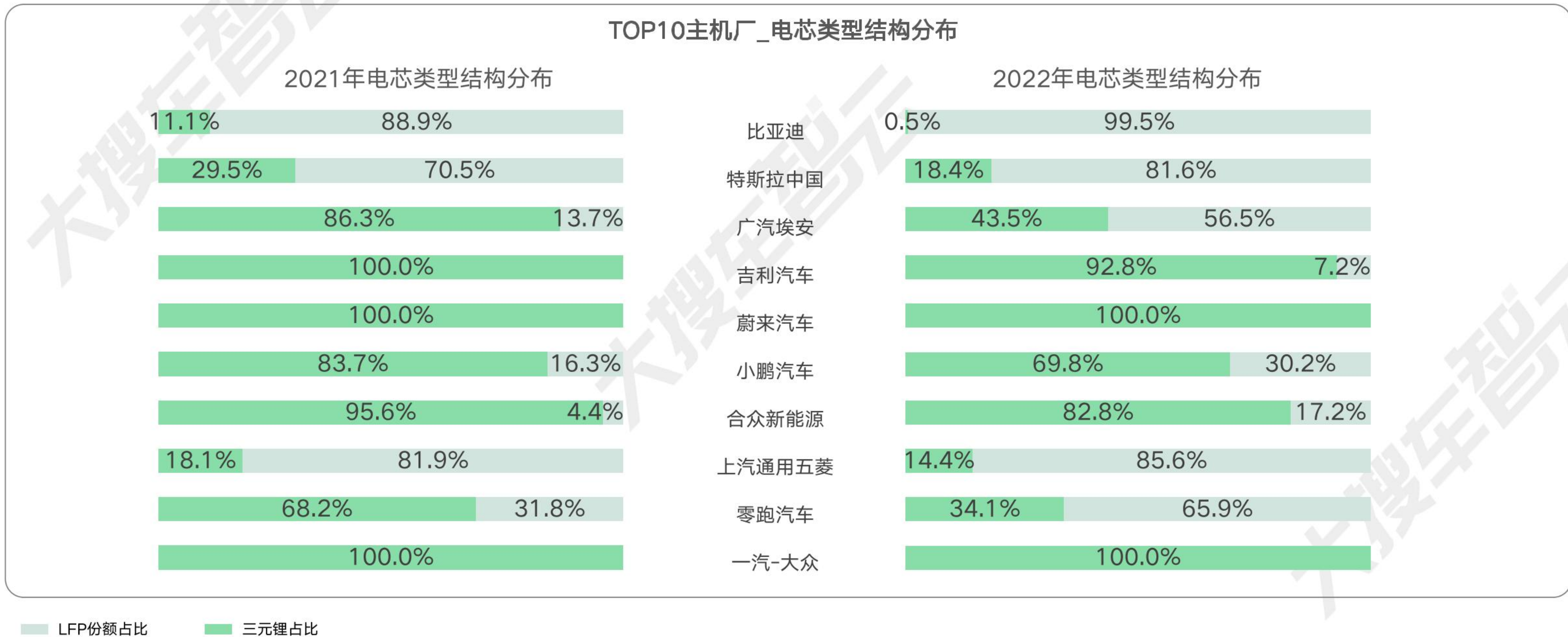
主机厂①：比亚迪稳居榜首，装机电量超过特斯拉中国和广汽埃安总和

- 比亚迪稳居榜首，2022年装机电量59.3Gwh，超过特斯拉中国和广汽埃安的总和，份额同比增长8.5%，但单车装机量偏低；
- 特斯拉中国、蔚来汽车、小鹏汽车、上汽通用五菱跑输基盘，份额同比分别下滑4.2%、1.5%、2.0%、1.6%，而吉利汽车份额同比增长3.0%。

主机厂	2022年装机电量 (GWh)	同比变化	市场份额	份额同比	单车装机电量 (KWh)	同比变化
比亚迪	59.3	179.2%	25.9%	8.5%	37.5	-7.3%
特斯拉中国	27.7	39.0%	12.1%	-4.2%	62.7	1.3%
广汽埃安	13.8	79.2%	6.0%	-0.3%	64.4	2.8%
吉利汽车	13.4	277.0%	5.9%	3.0%	58.6	20.3%
蔚来汽车	8.5	33.9%	3.7%	-1.5%	71.0	1.3%
小鹏汽车	8.2	20.7%	3.6%	-2.0%	68.3	-3.2%
合众新能源	6.6	132.8%	2.9%	0.6%	45.0	3.2%
上汽通用五菱	6.5	19.0%	2.9%	-1.6%	14.7	12.7%
零跑汽车	6.4	235.8%	2.8%	1.2%	58.8	35.6%
一汽-大众	6.3	82.5%	2.7%	-0.1%	67.1	29.2%

主机厂②：当前蔚来汽车、一汽大众仅配装三元锂电池

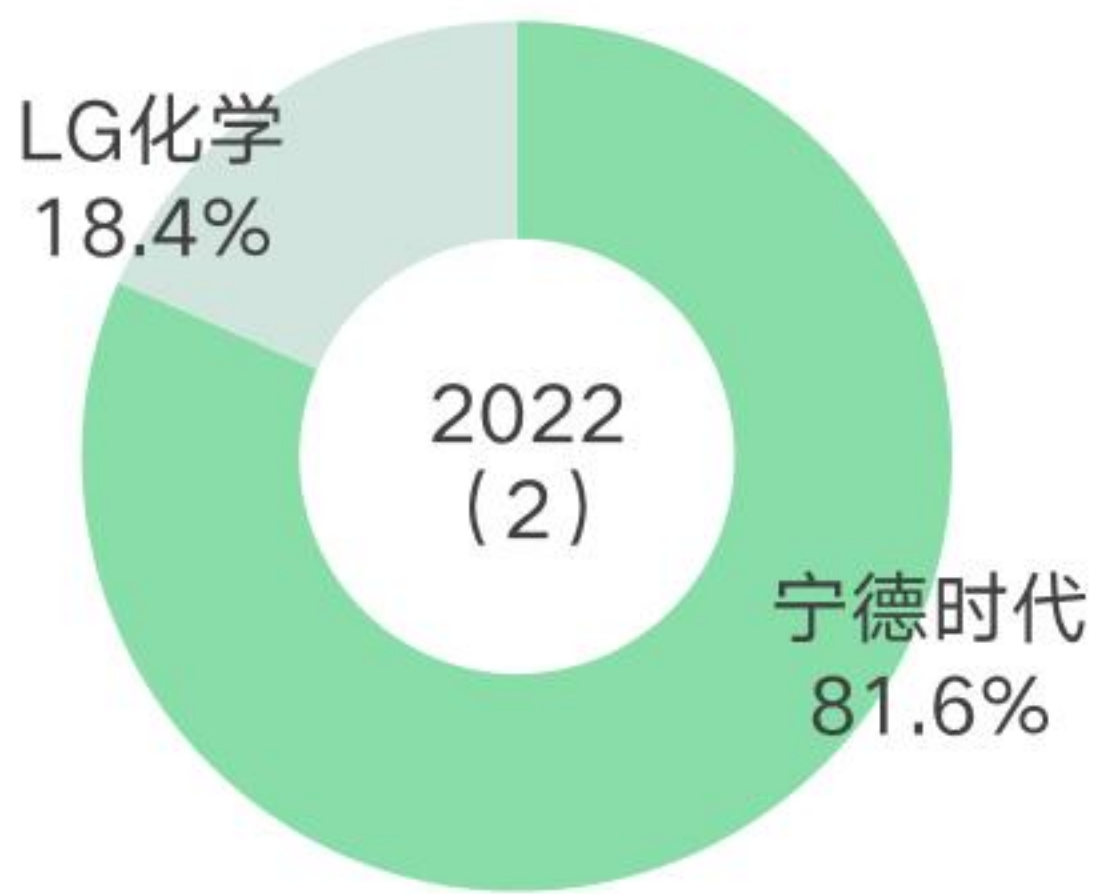
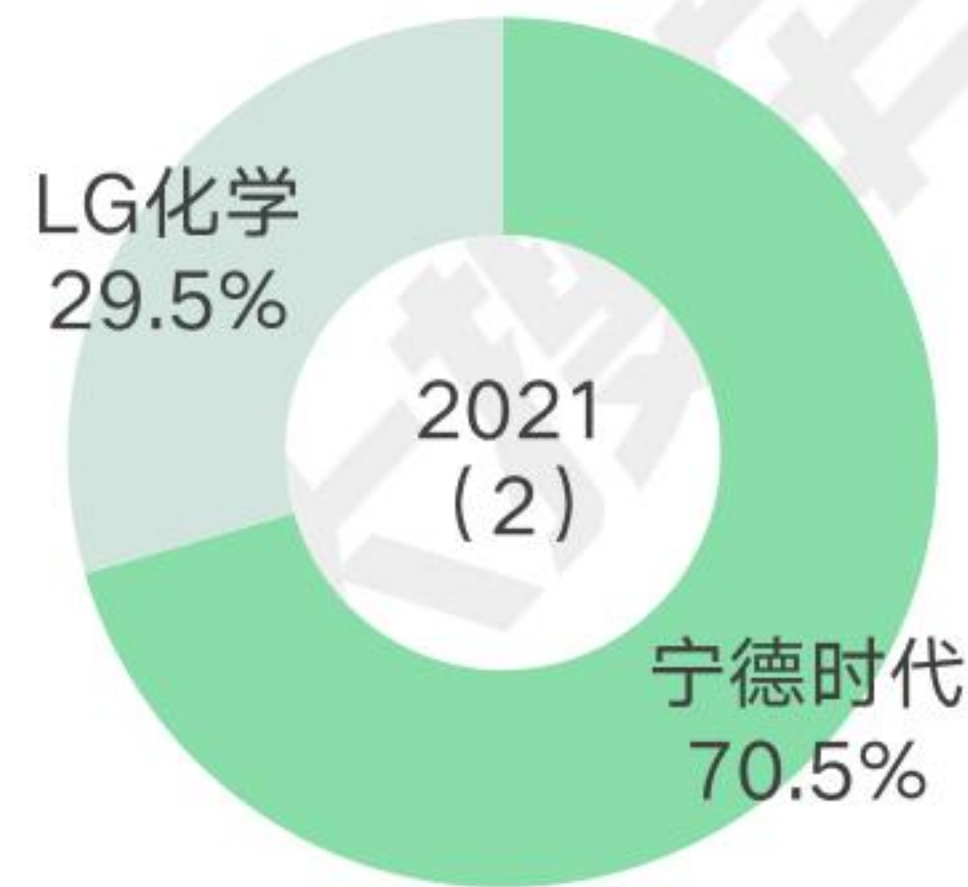
- 对比主机厂电池类型分布，广汽埃安LFP电池装车比例大幅上涨，同三元锂电池各占一半；比亚迪、特斯拉中国、上汽通用五菱、零跑汽车等更偏重于LFP电池，其中比亚迪LFP电池占比增长至99.5%；
- 吉利汽车、蔚来汽车、小鹏汽车、合众新能源、一汽大众等更更偏重三元锂电池，蔚来汽车和一汽大众三元锂电池占比达100%。



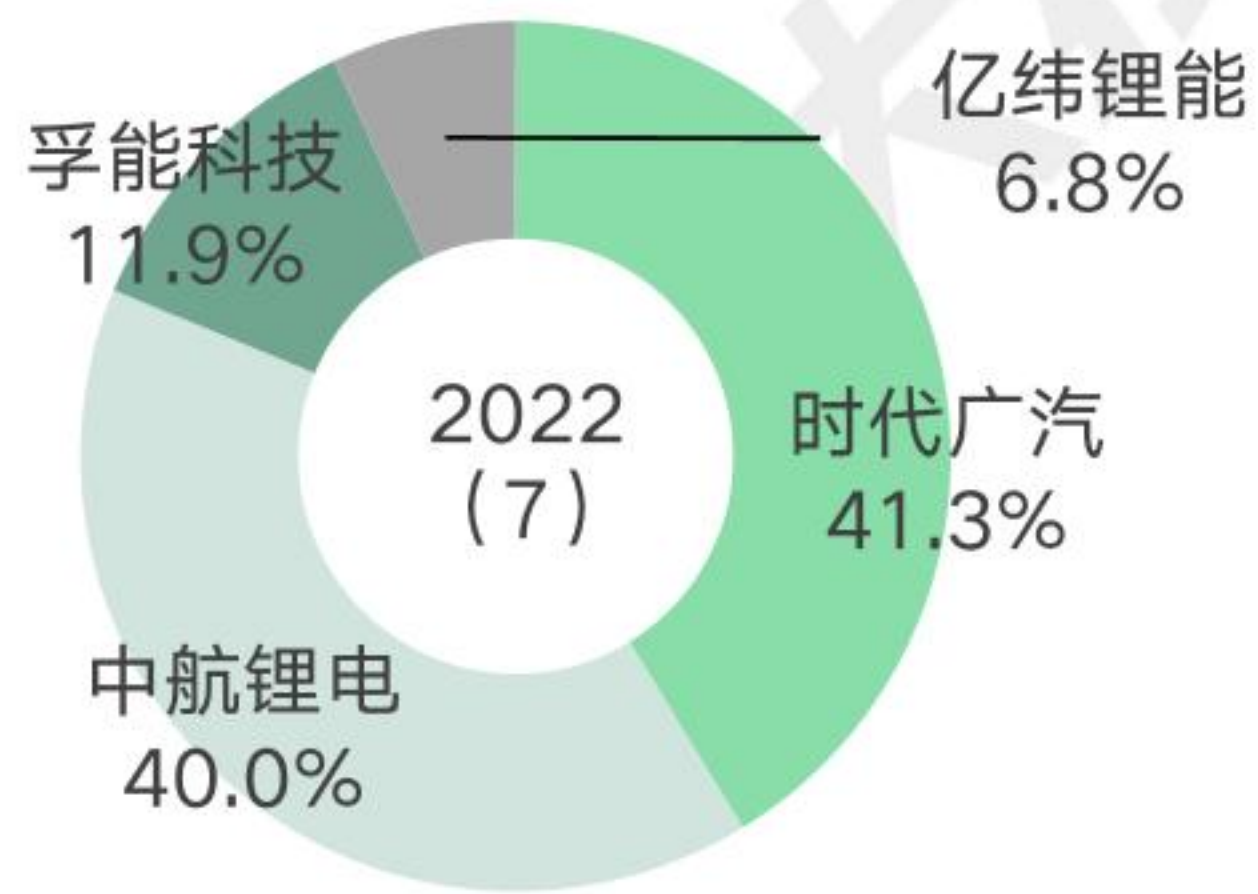
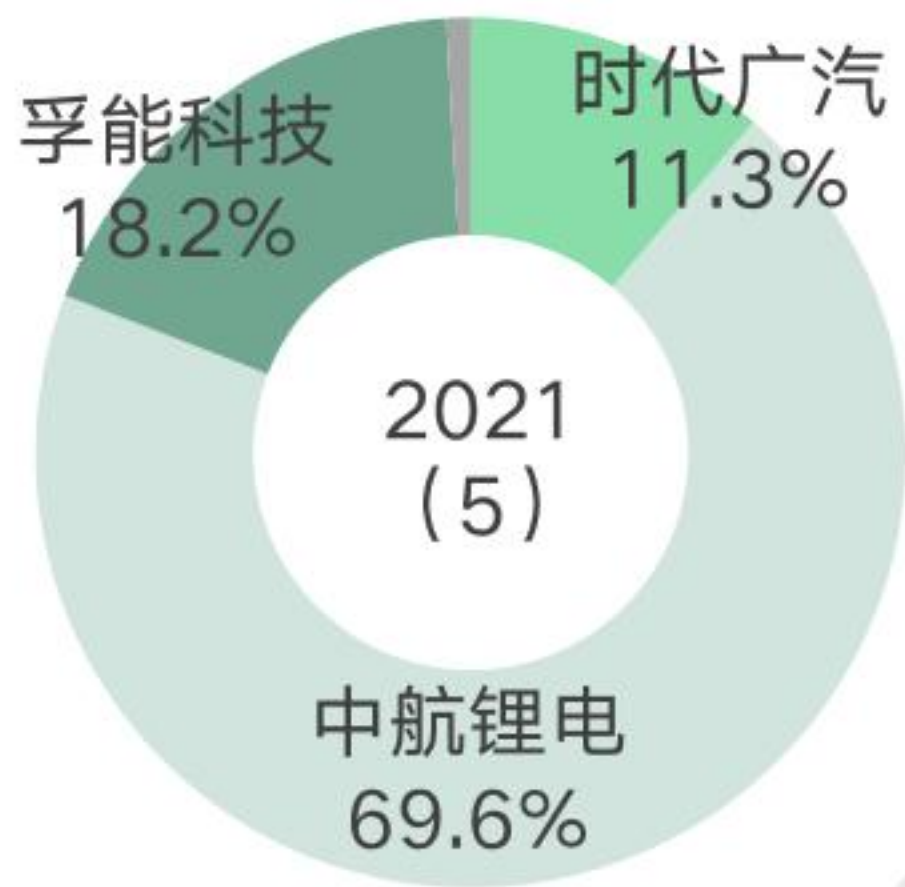
主机厂③：广汽埃安减少中航锂电采购需求，加大时代广汽份额

- 较其他主机厂相比，特斯拉中国供应渠道相对单一，当前仅向宁德时代和LG化学采购，其中宁德时代占比不断提升，超80%；
- 广汽埃安调整供应商的供给结构，减少对中航锂电的采购需求，加大合资子公司时代广汽份额，2022年其占比同比增长30%；
- 小鹏汽车新增供应商中航锂电，致使对宁德时代采购份额减少了18.4%。

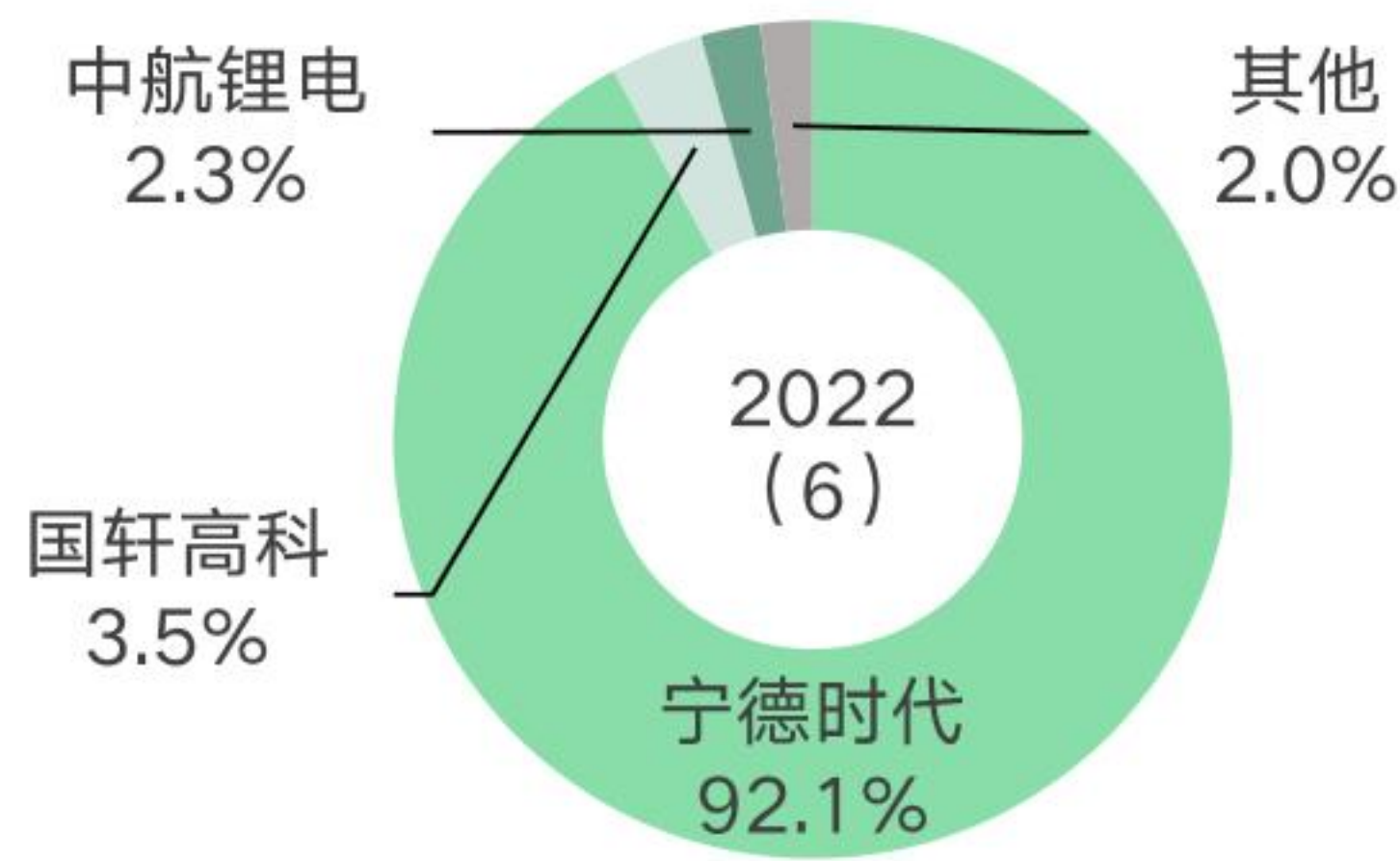
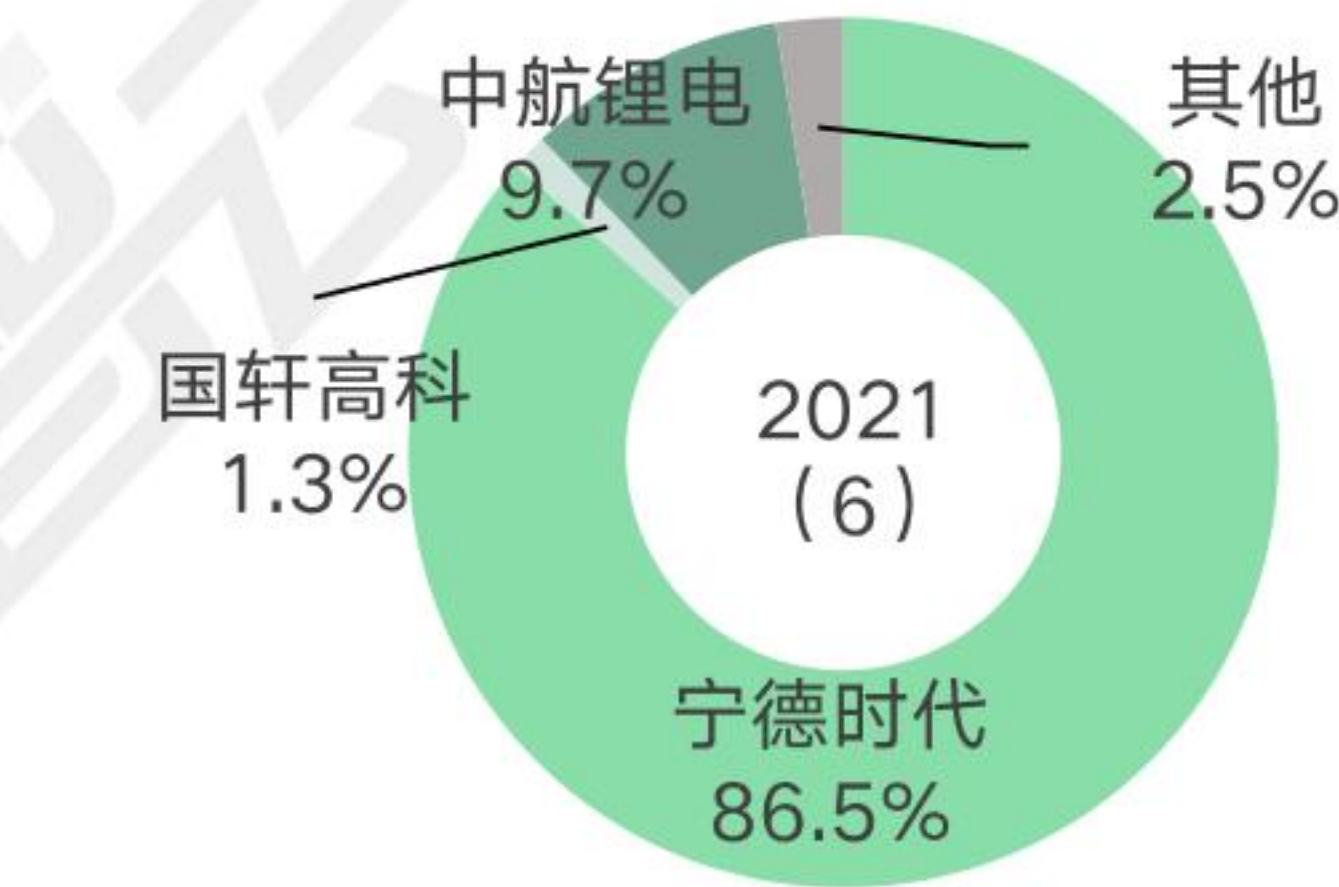
特斯拉中国供应商分布



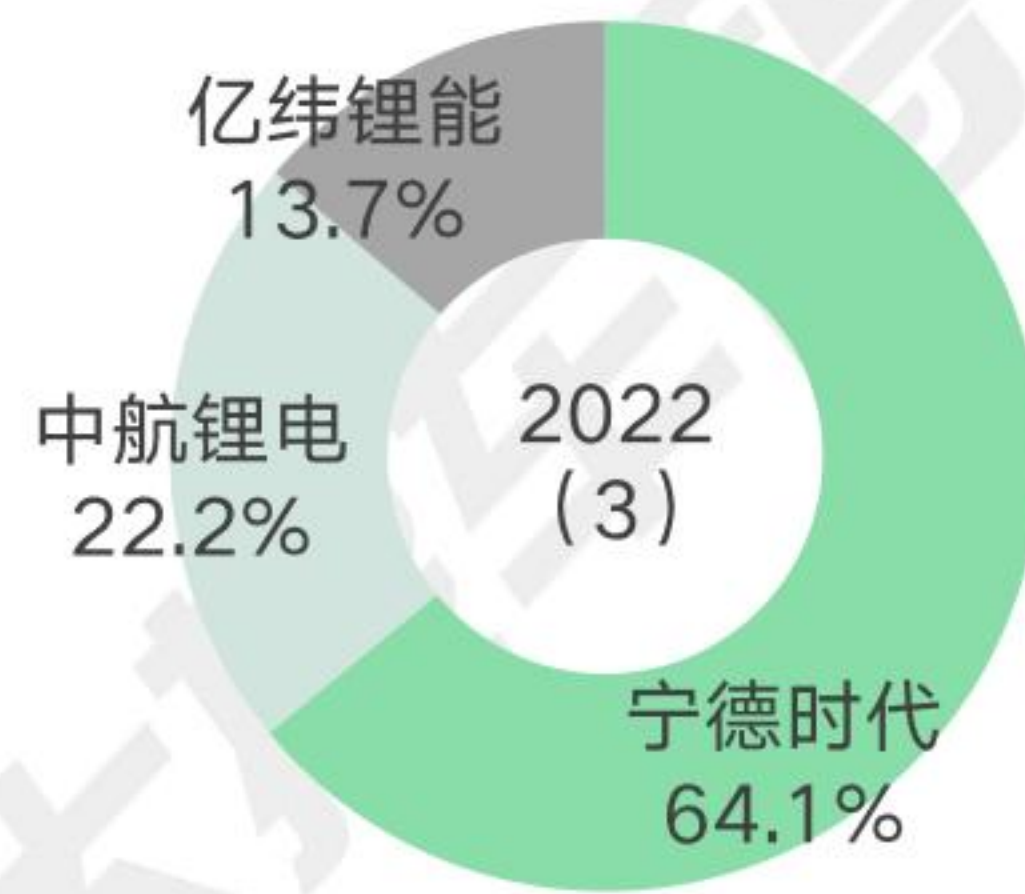
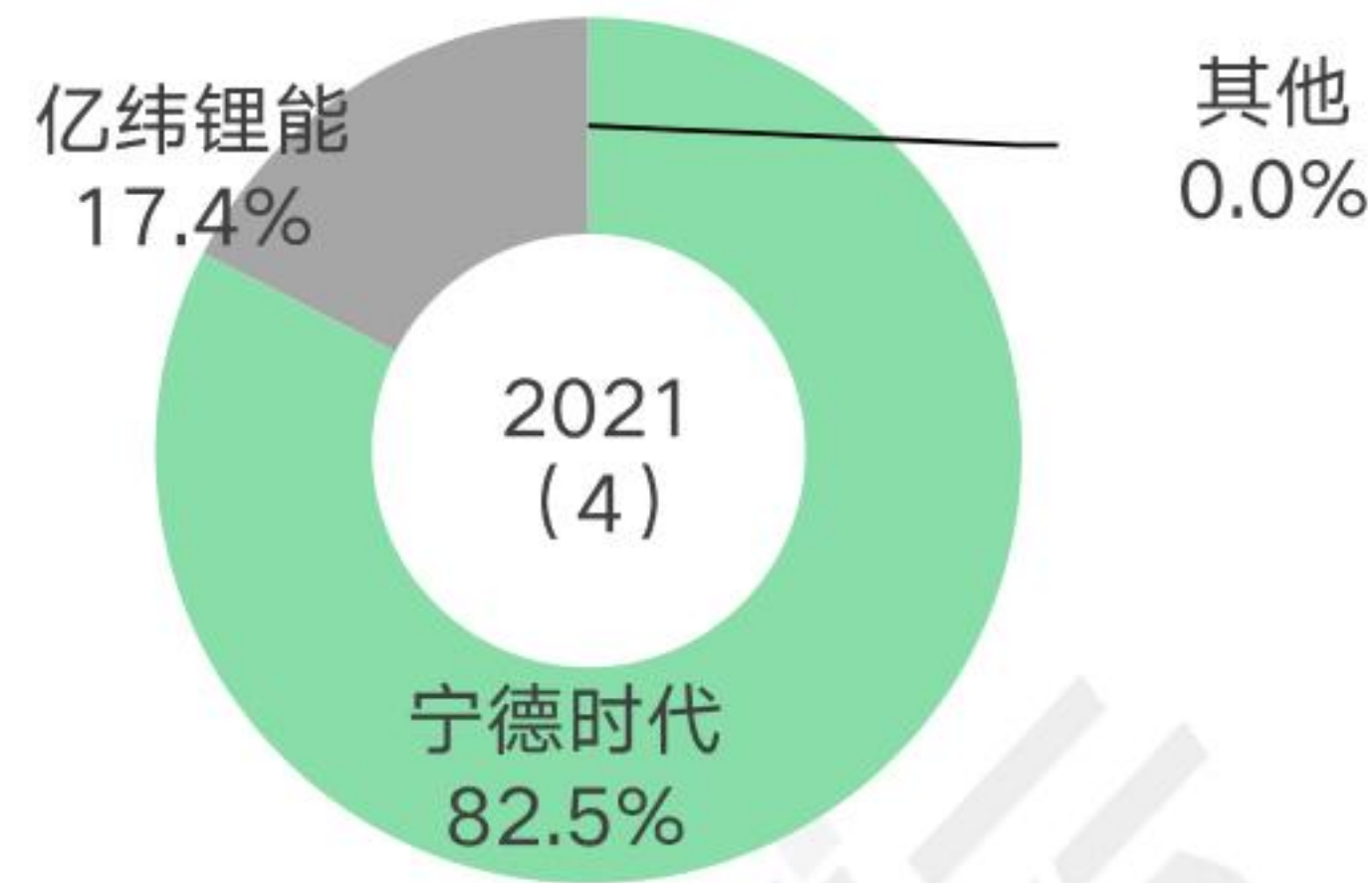
广汽埃安供应商分布



吉利汽车供应商分布



小鹏汽车供应商分布





大搜车智云

——汽车行业数据综合服务平台——

作为汽车产业的“赋能者”，大搜车推出综合数据服务平台“大搜车智云”，平台聚合新车交易、二手车交易、汽车金融、售后及零配件、经销商运营五大产业流通环节信息，打造最全面的数据生态链，提供数据查询、数据分析、数据场景化应用等三大方面的在线数据服务，支持企业不断提升管理效率与决策效率

更多信息详询

zhiiyun.souche.com



数聚

24小时全天候在线提供新车销售、二手车销售、汽车金融、售后及零部件、宏观信息等全产业链数据查询服务



数策

融合业务场景的智能数据分析工具，帮助客户快速高效从海量多源数据中提炼出关键结论，不断驱动提升企业决策效率



数联

第三方数据交易平台，提供API数据接口、数据表、分析报告等丰富的数据服务

更多销量、价格、库存、产品、渠道数据详情获取，请扫码关注下方二维码

或联系客户经理：谢先生 13450253403



CONTACT US

☎ 谢先生 13450253403

✉ zhiyun@souche.com

🌐 www.zhiyun.souche.com

📍 杭州市余杭区五常大道175号

东西智库 | 专注中国制造业高质量发展

东西智库，专注于中国制造业高质量发展研究，主要涵盖新一代信息技术、数控机床和机器人、航空航天、船舶与海工、轨道交通、节能与新能源汽车、电力装备、农机装备、新材料、医疗器械等制造强国战略十大领域，并提供战略咨询、规划编制、项目咨询、产业情报、品牌宣传等服务。

欢迎加入东西智库小密圈，阅览更多制造业精选信息

 知识星球

微信扫码加入星球小密圈

交流 | 分享 | 研究

赠1万+制造业精选资料

