

长三角城市群新能源汽车企业的分布格局

白 安

云南师范大学 云南昆明

【摘要】在绿色低碳转型与区域一体化深入推进的背景下，新能源汽车产业已成为重塑区域经济空间结构的重要力量。研究发现：第一，长三角新能源汽车企业总体呈显著集聚分布，空间形态由早期“单中心集聚”逐步演化为“多中心网络化”结构。第二，企业高密度区主要集聚于以上海—苏州—无锡—常州为核心的沿沪宁产业带，以及杭州—宁波和合肥等次级增长极，表现出沿交通干线与先进制造走廊扩展的特征。第三，企业分布格局受到市场规模、创新能力、产业基础、交通可达性与政策强度等因素的共同驱动，且呈现显著的空间溢出效应。研究结论有助于深化对长三角新能源汽车产业空间组织规律的认识，并可为跨区域产业协同布局、创新要素优化配置与差异化政策制定提供理论支撑与实践参考。

【关键词】新能源汽车企业；分布格局；影响因素；长三角城市群

【收稿日期】2026 年 7 月 10 日

【出刊日期】2026 年 8 月 11 日

【DOI】10.12208/j.ssr.20260276

The distribution pattern of new energy vehicle companies in the Yangtze river Delta urban agglomeration

An Bai

Yunnan Normal University, Kunming, Yunnan

【Abstract】Against the backdrop of the deepening green and low-carbon transition and regional integration, the new energy vehicle industry has become a key driver in reshaping the spatial structure of the regional economy. The study found the following: First, new energy vehicle enterprises in the Yangtze River Delta generally exhibit significant spatial clustering, with the spatial pattern gradually evolving from an early “single-center agglomeration” to a “multi-center networked” structure. Second, high-density enterprise zones are primarily concentrated along the Shanghai-Nanjing industrial belt centered on Shanghai, Suzhou, Wuxi, and Changzhou, as well as in secondary growth poles such as Hangzhou, Ningbo, and Hefei, demonstrating a pattern of expansion along major transportation arteries and advanced manufacturing corridors. Third, the distribution pattern of enterprises is jointly driven by factors such as market size, innovation capacity, industrial foundation, transportation accessibility, and policy intensity, and exhibits significant spatial spillover effects. The research conclusions help deepen understanding of the spatial organization patterns of the new energy vehicle industry in the Yangtze River Delta and provide theoretical support and practical references for cross-regional industrial coordination, the optimal allocation of innovation factors, and the formulation of differentiated policies.

【Keywords】New energy vehicle companies; Distribution patterns; Influencing factors; Yangtze River Delta urban agglomeration

1 引言

在全球环境污染问题日趋严重、能源安全不确定性不断加剧的背景下，发展新能源汽车已成为中国应对气候变化、塑造国际竞争新优势的关键战略方向^[1]。2026 年 2 月底，美国联合以色列对伊朗发动军事打击造成重大人员伤亡。伊朗为了应对美以的不对称打击，封锁了霍尔木兹海峡，以应对美以的军事压力，在地缘政治博弈中主动争取有利地位。霍尔木兹海峡的封锁构

成了 21 世纪以来最大的全球能源供应链危机，并进一步加深了人道主义危机。海峡通行量骤减 95%，布伦特原油价格突破 140 元每桶，创自 2008 年以来新高，全球石油市场每日达千万桶原油供给缺口。然而，在这场史上最严重的能源梗阻中，以新能源汽车为核心驱动力的能源替代体系展现出此前未被充分评估的战略价值。

长三角在中国新能源汽车产业中的分量，远超“重要”二字所能概括。2024 年，这一区域的新能源汽车

产业营收突破 10.65 万亿元，超过全国总量的三分之一^[2]；截至年底，全产业链企业总数达 1856 家，是我国新能源汽车产业链最完整的地区^[3]。进入 2026 年，势头不减——前 5 个月产量占全国四成以上，“半壁江山”实至名归。

然而产量与规模持续扩张的背后，长三角新能源汽车产业正面临多重深层压力：竞争白热化、利润不断收窄、核心技术攻关难度大、跨区域协作机制仍存短板。从企业空间分布的视角切入，不仅有助于厘清“上海研发、苏浙部件、安徽整车”这一分工格局的形成逻辑，也能为优化产业布局、提升协同效率提供实证支撑^[4]。本文旨在从产业生态系统的视角出发，对长三角城市群新能源汽车企业的分布格局进行定性分析，考察其

空间组织的内在逻辑、主要特征与发展趋势，以期为理解区域产业集群的演化规律提供参考。

2 数据来源

2.1 数据来源

新能源汽车产业链条长、涉及面广，上下游关联度高，通常涵盖上游核心零部件、中游整车制造及下游汽车服务三个主要环节。上游产业链包括关键原材料（锂矿、钴矿、镍矿、锰矿、稀土、石墨）核心材料（正极材料、负极材料、电解液、隔膜）及核心零部件（动力电池、驱动电机、电控系统）。中游产业链包括整车制造，下游产业链包括汽车服务（充换电服务、后市场服务、电池回收利用）。通过天眼查选取 2026 年的工商业信息系统得到长三角城市群新能源汽车企业数据库。

表 1 长三角城市群新能源汽车上中下产业链企业数据库

上游产业链				中游产业链		下游产业链			
锂矿	39	正极材料	438	动力电池	48132	整车制造	22313	充换电服务	1590
钴矿	21	负极材料	981	驱动电机	8370			后市场服务	36493
镍矿	227	电解液	1147	电控系统	4955			电池回收利用	37470
锰矿	423	隔膜	2451						
稀土	17151								
石墨	59167			总计	84334		22313		75553

3 长三角城市群新能源汽车企业的分布格局

新能源汽车产业作为战略性新兴产业，其发展高度依赖技术创新、产业链协同以及区域制造基础。长三角城市群凭借完善的汽车产业体系、雄厚的制造业基础、丰富的创新资源以及较高水平的市场开放程度，逐渐形成了我国新能源汽车产业的重要集聚区。从空间分布来看，长三角新能源汽车企业呈现出“核心城市引领、多节点协同、产业链分工、多尺度扩散”的空间格局。相关研究表明，中国新能源汽车产业总体呈现东部沿海高集聚特征，其中长三角地区已成为新能源汽车产业的重要集聚区域。

3.1 以上海为核心的多中心集聚格局

长三角新能源汽车企业空间布局具有明显的核心—节点特征。上海作为区域经济中心和汽车产业创新高地，在新能源汽车产业发展中发挥核心引领作用。依托传统汽车产业基础、国际汽车企业集聚优势以及人工智能、集成电路等新兴技术支撑，上海形成了涵盖整车制造、研发设计、智能驾驶和汽车服务等环节的综合性产业集聚区。其中，嘉定、浦东等区域成为新能源汽车产业的重要承载空间。

与此同时，合肥、苏州、南京、杭州、宁波、常州等城市逐渐形成多个产业增长节点。合肥依托新能源汽车整车制造和动力电池产业快速发展，成为长三角西部新能源汽车产业的重要支点；苏州、常州、无锡等苏南城市则依托长期积累的制造业基础，在动力电池、汽车电子、智能装备等领域形成较强竞争优势；杭州、宁波等浙江城市则凭借数字经济和民营制造优势，在智能网联汽车、汽车零部件及新能源汽车服务领域发挥作用^[5]。

因此，长三角新能源汽车产业已由早期以上海为中心的单核心集聚模式，逐渐演化为“上海—合肥双核心、多城市协同”的网络化空间结构。

3.2 沿交通轴线扩散的产业布局特征

从空间演化过程来看，长三角新能源汽车企业分布具有明显的轴向扩散特征。依托沪宁、沪杭、沿江等交通经济走廊，新能源汽车企业逐渐由核心城市向周边制造业城市扩散，形成产业联系紧密的空间网络。

其中，沪宁产业带连接上海、苏州、无锡、常州、南京等城市，重点发展新能源汽车整车制造、动力电池、核心零部件及装备制造产业；沪杭甬产业带则依托杭

州、嘉兴、宁波等城市,在汽车电子、智能驾驶技术和零部件制造方面形成特色优势。

这种沿交通网络展开的布局模式,有利于降低企业间的运输成本,加强上下游企业之间的信息交流与技术合作,推动新能源汽车产业由单个城市集聚向区域产业网络转变。相关研究指出,新能源汽车产业空间集聚受到区位条件、技术环境、市场环境以及产业链协同等多因素共同影响^[6]。

3.3 基于产业链分工的梯度化布局

长三角新能源汽车企业分布并非均质化,而是表现出明显的产业链空间分工特征^[7]。

(1) 整车制造环节集中于核心城市

新能源汽车整车生产需要较强的资本、技术和市场支撑,因此主要布局于上海、合肥、南京、杭州等综合实力较强的城市。这些地区具备完善的汽车产业基础和较高的创新能力,能够吸引整车企业及大型项目布局。

(2) 动力电池与核心零部件环节向制造优势地区集聚

动力电池、电机、电控以及汽车电子等产业环节更加依赖规模化制造能力,因此更多分布于江苏和浙江制造业基础较强的城市。例如,常州、苏州、宁波等城市凭借产业配套能力,形成新能源汽车零部件产业集群。

(3) 智能化相关企业向创新资源密集地区集中

随着新能源汽车向智能化、网联化方向发展,自动驾驶、车联网、智能座舱等企业更加倾向于布局上海、杭州等科技创新资源丰富的城市,形成“制造+研发+应用”的融合发展模式^[8]。

4 结论

总体来看,长三角城市群新能源汽车企业形成了“上海核心引领、合肥快速崛起、苏浙多点支撑、产业

链协同发展的网络化格局”。空间上表现为由中心城市向外围城市扩散,由单一制造集聚向涵盖研发、生产、零部件供应和服务体系的综合产业网络演变。未来,随着新能源汽车产业向智能化、电动化和绿色化方向发展,长三角新能源汽车企业布局将进一步强化城市间分工协作,形成更高水平的区域产业集群。

参考文献

- [1] 陈意银,郭元源,秦武,吴亮.中国新能源汽车产业空间格局演化及影响因素[J].经济地理,2025,45(11):129-138.
- [2] 澎湃研究所. 长三角议事厅·周报 214 | 民营企业助推长三角新能源汽车产业协同[EB/OL]. (2025-02-17).
- [3] 新华财经. 上海车展 | 上海龙头效应彰显,长三角新能源汽车全产业链企业超 1800 家[EB/OL]. (2025-04-25).
- [4] 人民网—安徽频道. 长三角新能源汽车产业“宁国论道”: 共筑“半壁江山”新优势[EB/OL]. (2026-06-26)
- [5] 曹继,王雪微,孙雯,曹卫东,雍睿. 长三角新能源汽车产业空间结构演化与动态联结[J]. 经济地理, 2026, 46 (5): 152-162.
- [6] 滕堂伟,曾刚. 长三角议事厅 | 图说长三角战略性新兴产业①新能源汽车[EB/OL]. 澎湃新闻, (2025-06-06).
- [7] 王承云,马任东,王鑫. 长三角一体化背景下“嘉昆太”跨行政区域汽车产业集群研究[J]. 人文地理, 2019, 34 (5): 93-100.
- [8] 霍伟,栾峰,张引,何丹. 聚集与网络: 长三角地区创新空间的格局演化与驱动模式[J]. 城市发展研究, 2023, 30 (6): 72-80.

版权声明: ©2026 作者与开放获取期刊研究中心 (OAJRC) 所有。本文章按照知识共享署名许可条款发表。

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



OPEN ACCESS