

汽车周刊

2024年中国汽车产销保持在3000万辆以上规模

新能源车迎来
积累规模效益、夯实优势关键期

“我国汽车产销量连续16年稳居全球第一。”

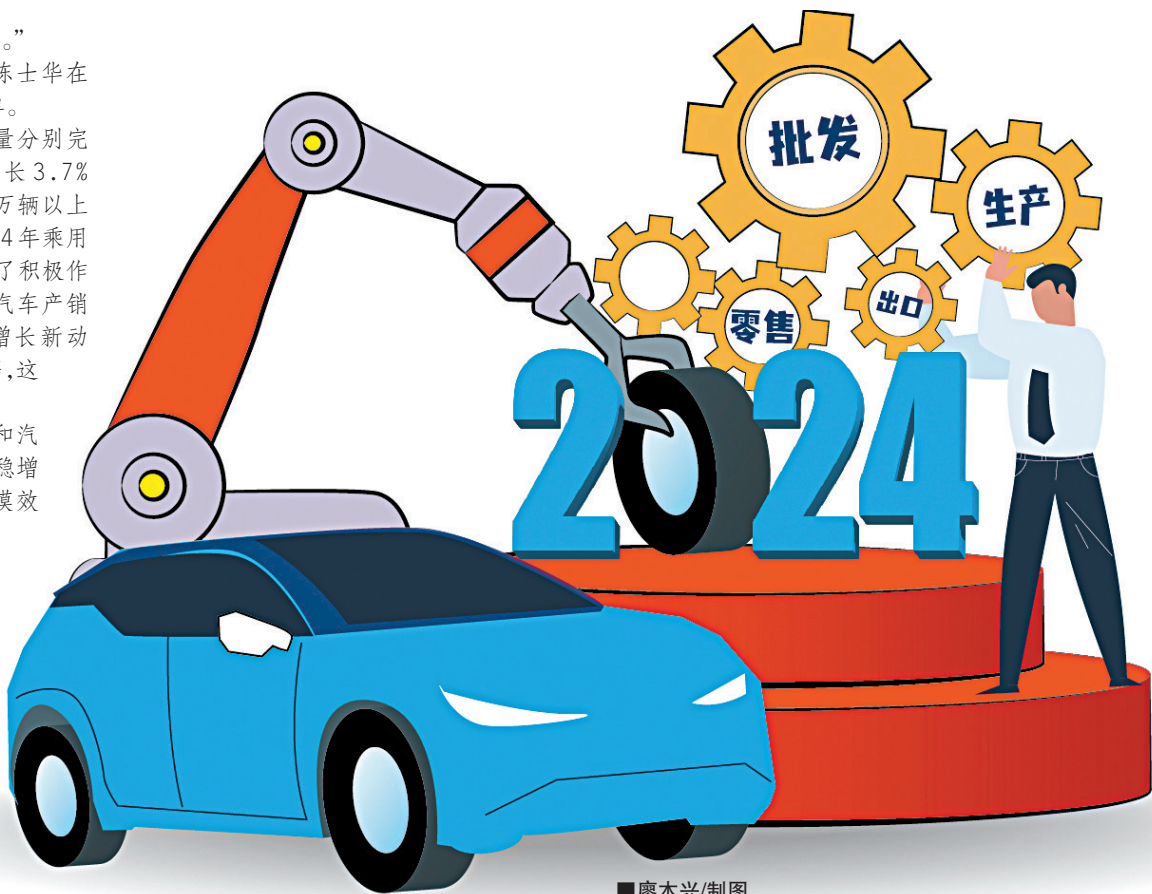
1月13日,中国汽车工业协会副秘书长陈士华在月度信息发布会上,披露了2024年车市成绩单。

中汽协数据显示,2024年我国汽车产销量分别完成3128.2万辆和3143.6万辆,同比分别增长3.7%和4.5%,产销量再创新高,继续保持在3000万辆以上规模。其中,相比表现疲弱的商用车市场,2024年乘用车产销持续增长,为稳住汽车消费基本盘发挥了积极作用。与此同时,汽车出口再上新台阶、新能源汽车产销破1000万辆、插混汽车成带动新能源汽车增长新动能、自主乘用车高端化突破明显、价格战趋稳等,这些都是2024年车市展现出来的重要特征。

展望2025年车市,“结合整个宏观形势和汽车行业发展规律等,我国汽车行业已经进入平稳增长的阶段。其中,新能源汽车仍处于积累规模效益、夯实优势的关键期。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟判断。

中国电动汽车百人会分析预计,2025年汽车市场整体稳中有进,全年销量为3200万辆左右,其中国内市场销量为2600万辆左右,增速为3%。乐观估计,2025年新能源汽车销量将达到1650万辆左右(含出口),增速近30%,渗透率超50%;内需有望达到1500万辆,渗透率超55%。

■新快报记者 罗晓彤



■廖木兴/制图

乘用车产销两旺,
出口正成为谋求增量的新阵地

回顾2024年乘用车市场,上半年虽然表现欠佳,但在“两新”等政策利好下产销发力回升,终端市场表现更为突出,有效拉动汽车行业整体增长。

中汽协数据显示,2024年全年乘用车产销分别完成2747.7万辆和2756.3万辆,同比分别增长5.2%和5.8%。也就是说,我国乘用车产出已连续两年保持在2500万辆以上。而这背后,是2024年乘用车市场实现内销与出口双增长。数据显示,2024年乘用车国内销量为2260.8万辆,同比增长3.1%;乘用车出口量为495.5万辆,同比增长19.7%。

中汽协方面表示,2021年以来,中国车企海外开拓持续见效,出口数量快速提升,成为拉动中国汽车产销总量增长的重要力量。

确实,就目前来看,汽车出口正逐渐成为更多车企谋求增量的新阵地。记者注意到,在过去一年里,多家车企在国内“卷价格”“卷技术”“卷营销”的同时,加速出海步伐,谋求新增量。

从中汽协统计的2024年1-12月整车出口量排行榜可以看到,奇瑞、上汽、长安、吉利、长城、比亚迪、北汽、特斯拉、江淮和东风位居前十名,其中奇瑞、上汽、长安、吉利、长城、比亚迪是中国汽车出口大户,2024年汽车出口量均在40万辆以上。尤其是奇瑞,2024年出口汽车114.4588万辆,同比增长21.4%,创中国车企出口新纪录,并连续22年位居中国品牌乘用车出口第一。

若看同比增速,在中汽协统计的2024年1-12月整车出口量位居前十的车企中,比亚迪、长安、江淮增速明显。其中,比亚迪出口43.3万辆,同比增长71.8%;长安出口53.6万辆,同比增长49.6%;江淮出口24.9万辆,同比增长了46.7%。

新能源车月度渗透率破50%,
插混/增程成为增长新动能

2024年车市的高光时刻之一,无疑是国内新能源乘用车新车渗透率已连续五个月超过50%。要知道,此前国家规划的目标是到2035年新能源汽车渗透率超过50%,而这一目标达成足足提前了11年。

正是在政策利好、供给丰富、价格降低和基础设施持续改善等多重因素共同作用下,2024年新能源汽车持续增长,赶在11月份就达成了新能源汽车产销破1000万辆这一里程碑。

中汽协数据显示,2024年,新能源汽车产销分别完成1288.8万辆和1286.6万辆,同比分别增长34.4%和35.5%,新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的40.9%,较2023年提高9.3个百分点。其中,纯电动汽车销量占新能源汽车比例为60%,较2023年下降10.4个百分点;插混汽车销量占新能源汽车比例为40%,较2023年提高10.4个百分点。

插混汽车的增长迅速,也意味着插混汽车成为带动新能源汽车增长的新动能。近年来,新能源汽车越来越受欢迎,但仍有不少消费者更倾向于“保留油箱、多用电少用油”的选车、用车理念,于是他们逐渐把目光聚焦到了插混车型上。公开数据显示,从2020年到2023年,我国混动车市场销量增长了10倍。中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟更是认为,2025年插混和增程车将是新能源汽车市场中的快速发展领域。

事实上,在过去的2024年,一边是头部电池企业持续加码插混电池技术和产品的创新迭代,一边是越来越多插混车型被推出市场。据了解,包括宁德时代、比亚迪、中创新航、蜂巢能源、欣旺达、国轩高科亿纬锂能、巨湾技研等在内的电池企业生产的插混电池,在国内新能源乘用车市场装机量居于前列。

其中,宁德时代在2024年10月发布了纯电续航超400公里,且具备4C超充能力的骁遥超级增混电池,能满足增混市场对纯电长续航和超快充的需求。蜂巢能源则在2024年12月推出一款大电量增混电池,电量高达59.05kWh,峰值充电倍率超过3C。

我们也不难发现,2024年以来,多家车企逐渐把插混车型当作主打产品,其中比亚迪秦/宋PLUS DM-i、宋Pro新能源、秦L、海豹06 DM-i、驱逐舰05,以及问界M7/M9增程版、理想L6/L7/L8/L9、吉利银河L6/L7,还有长安、奇瑞、长城、广汽等品牌的多款插混车型,均也表现出强劲的人气,并占据了新能源汽车销量榜单的抢眼位置。

高端化突破明显,
自主乘用车表现愈发强势

近年来,自主车企表现愈发强势已是不争的事实。中汽协数据显示,2024年中国品牌乘用车销量达到1797万辆,同比增长23.1%,销量占有率为65.2%,较上年同期上升9.2个百分点。

值得一提的是,在2018年至2024年间,中国品牌乘用车销量占有率不仅每年均是高于其他国别车系,还在2024年呈现出一个遥遥领先其他国别车系的局面。中汽协数据显示,2024年德系、日系、美系、韩系和其他车系的乘用车销量占有率分别为14.6%、11.2%、6.4%、1.6%和1.1%。

乘联分会也在分析中指出,自主车企迅速成为头部绝对主力,比亚迪、吉利、奇瑞、长安持续占据头部领先地位,厂商销量份额从2023年度32%上升到2024年的39%,说明代表传统自主企业的新能源转型成功。

当中,表现最为突出的无疑是比亚迪。比亚迪销量数据显示,2024年全年新能源汽车累计销量为427.21万辆,同比增长41.26%,摘下中国汽车市场车企

销量冠军、中国汽车市场品牌销量冠军、全球新能源车市场销量冠军,从新能源汽车的领头羊晋升为整个中国汽车市场中的龙头。

中汽协还指出,2024年国内生产的高端品牌乘用车销量完成473.8万辆,同比增长2.3%,智能化、新能源化转型给中国汽车品牌进入高端市场带来了机会。

乘联分会也表示,自主乘用车高端化突破明显,2024年12月份20万元以上自主占比从2022年27%,2023年36%,上升到41%。其中12月份20万元以上新能源车自主占比从2022年的67.4%,2023年的70.6%,上升到74.4%。

以蔚来为例,在成交均价30万元以上的纯电市场,蔚来已连续23个月市场占有率稳居第一,市场份额超过40%。具体到车型上,2024年前11月,在成交均价30万元以上高端纯电SUV市场,蔚来ES6销量达68621辆,位列第一,市场占有率达42.51%;蔚来EC6销量达24499辆,位列第二,市场占有率达15.18%。

不得不提的是,2024年“两新”政策激发消费活力,效果明显。针对2025年,近期国家发展改革委、财政部已发布了关于2025年加力扩围实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知,随着政策的落地,政策组合效应不断释放,将会进一步释放汽车市场潜力。

“2025年车市发展有多重利好因素。”中汽协专务副秘书长许海东表示,宏观政策活力加速释放、新能源汽车免购置税政策延续、海外市场空间持续扩大、汽车企业供给日益丰富等因素,都将为车市发展提供有力支持。

更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道