

“金九银十”火热开启 车市走向有何变化

■中国城市报记者 孙雪霏

作为传统车市旺季，“金九银十”已经开启。9月车市热度不减，新车集中上市，新一轮地方政府“以旧换新”补贴力度加大，厂商降价、优惠、赠品等各类促销冲量发力，持续撬动终端市场。与此同时，车市的激烈竞争已不仅仅局限于价格，智能驾驶技术的突破成为车企争夺未来市场主导权的关键。业内分析称，中国汽车市场正经历供需两端加速结构性调整，销量、价格、质量“三位一体”的竞争格局将持续淘汰弱者出局，决胜期或在智能驾驶时代。

车企竞争激烈 市场不确定性因素多

近期，上市车企陆续发布的半年报披露了诸多行业发展趋势，其中，“价格战”“以旧换新”“智能驾驶”等成为关键词。

上汽集团凭借旗下上汽大众、上汽通用两家合资企业，多年位居中国车企销量第一，如今这一地位却开始松动。7月，上汽集团的销量为25.1万辆，比同期的新能源车企比亚迪少9.1万辆。到8月，这一差距扩大至11.3万辆，其中比亚迪销量超过37万辆，创下历史新高。2024年前8个月，上汽集团累计销量仅领先比亚迪不到1万辆，而上年同期这一数字为110万辆。照此趋势，比亚迪很可能在年内取代上汽集团成为国内销量第一的车企。

数据进一步揭示了车市

结构的剧烈变化。全国乘用车市场信息联席会数据显示，2024年7月，国内新能源乘用车单月零售渗透率首次超过50%，达到51.1%，同比提升15个百分点。这表明新能源汽车销量已超燃油车，成为市场主流。

同样高度依赖合资品牌的广汽集团表示，2024年上半年汽车市场开局即遭遇“价格战”升级，多维度竞争加剧，为企业生产经营带来了前所未有的挑战。而除了行业竞争格局，国际贸易保护主义和国内经济周期调整也在持续影响整个行业。

尽管面临激烈竞争，众多新能源车企仍积极投身“油电大战”，抓住历史性机遇窗口。9月5日，蔚来创始人、董事长兼CEO李斌在财报会中称，纯燃油车正进入恶性循环，只能降价维持市场份额，但价格下降会损害经销商、品牌力、二手车残值，继而加速市场份额的下降。他预计未来两年左右，中国新能源汽车市场渗透率会超过80%。

野村中国汽车与零部件、科技与电讯行业分析师应重熙则认为，长期来看，中国车市竞争还会保持一个比较激烈的程度，因为市场上“玩家”太多。但是核心战场会从新能源汽车与燃油车对抗，更多转向新能源汽车行业的内部较量。

整个车市都在以价换量，然而市场需求严重不足，降价效应未达预期。中国汽车工业协会（以下简称中汽协）数据显示，8月国内销售汽车194.2万辆，环比增长8.3%，同

比下跌10.7%——这是国内汽车销量连续第四个月同比下滑。中汽协副秘书长陈士华分析称，当前国内消费不振，汽车属于大宗消费，汽车消费信心也处在低位。

“真金白银”撬动车市 消费活力进一步释放

为持续激励汽车消费，相关主管部门已于今年4月末启动《汽车以旧换新补贴实施细则》，并在7月末加大“以旧换新”激励力度，印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》。

据不完全统计，8月底至今，已有北京、广州、天津等超过15个省份及城市发布了最新的汽车“以旧换新”政策，纷纷掏出“真金白银”鼓励汽车消费。与上半年出台的报废和置换补贴标准相比，此次政策优惠力度进一步加大，对“金九银十”汽车销售旺季形成了明显的拉动效果。

为抓住置换政策的窗口期，带动消费者换车，多家车企积极响应，在配合给出厂家补贴的同时，叠加各种现金权益，几乎提供了最大力度的优惠，力求冲销量。

新车型方面，小鹏汽车在8月27日推出的MONA M03车型起售价仅为11.98万元，比此前市场预期的14万元还要低。小鹏汽车董事长、CEO何小鹏称，MONA M03对标20万元级智能经济型轿车，11.98万元起的定价“是个艰难但正确的决定”。

蔚来汽车第二品牌“乐道”首款车型L60于9月19日

上市，并于同月底开启交付。李斌此前称，L60车型会平衡毛利和定价，不会采用特别激进的定价策略。

陈士华分析称，汽车报废更新政策加力效果在逐渐显现，叠加地方置换更新补贴政策陆续生效，预计将对后4个月汽车市场起到积极促进作用；加之迎来“金九银十”传统销售旺季，车企也不断推出新产品，有助于进一步释放汽车市场消费活力。

中汽协常务副会长兼秘书长付炳锋此前公开表示，2024年上半年，新能源汽车延续良好发展态势，销量达到494.4万辆，同比增长32%，市场占有率达到35.2%；预计全年产销有望实现1150万辆——上一年这一数字是949.5万辆。

值得一提的是，相关主管部门和企业都将纯电动视作“终极方案”，但插电混动赢得了市场认可。2024年前8个月，中国纯电动汽车销量同比增速只有9.7%，同期插电式混合动力（含增程）增速实现84.2%。纯电增速放缓意味着市场竞争进一步白热化，更多车企加入插电式混动赛道以提振销量。

智能驾驶领域 创新尝试持续落地

车市发展的新动力以及车企的决胜场，还在智能驾驶领域。9月5日，特斯拉人工智能团队发布FSD（完全自动驾驶系统）进展路线图，透露目前已在北美开通FSD，如取得相应监管审批，则计划

2025年一季度在中国和欧洲落地。

当前，FSD仍处于L2辅助自动驾驶级别，这意味着尽管系统功能先进，但在当前阶段仍需驾驶员监管。

FSD最新版本在今年初“上车”，中国不少从业者专程前往美国体验。何小鹏在体验后表示，新版本的FSD与以往大不相同，显示出特斯拉在自动驾驶技术上的显著进步。业界期待，特斯拉FSD在中国落地能像数年前其电动汽车在中国本地化生产一样，推动行业走向下一个发展阶段。

今年初，特斯拉FSD已升级至第十二个版本，应用了“端到端”架构。在自动驾驶领域，这一AI范畴下的概念可被理解为：只要输入摄像头、雷达等传感器采集到的数据，系统就可以直接输出车辆控制信号。

某智能驾驶供应链人士表示，过去，智能驾驶系统遵循的思路是将复杂问题简单化，人为将系统划分为感知、规划、决策、执行等模块。这些模块先分工再汇总，然后去解决问题。对于如何实现“端到端”，业界莫衷一是。国内主流做法是分段式实现，即在部分环节实现“端到端”，在决策时仍依靠人工规则兜底。

特斯拉并非唯一在自动驾驶领域取得重要进展的公司。8月6日，华为在与北汽合作的首款新车发布会上推出了华为最新智驾系统ADS 3.0，在“端到端”方案中增加了安全决策网络，确保安全下限。2025年，特斯拉FSD与“端到端”模式下的国内厂商或将展开正面较量。

另外，主机厂和智能驾驶供应商如何竞争、合作，是汽车市场未来“看点”。8月末，比亚迪旗下品牌方程豹和華為签订了智能驾驶合作协议，方程豹车型将全面搭载华为智驾系统。比亚迪还称，公司有超4000名智驾研发工程师，全栈自研的高阶智驾“天神之眼”已搭载于腾势N7、2024款汉EV和海狮07EV等车型上。

上述智能驾驶供应链人士表示，主机厂对一些低阶智驾功能、市面上有成熟方案的优先选择对外采购；但对高阶智驾方案，头部厂商还是倾向于自研。自动驾驶项目不同于一般硬件采购，这并非一次性投入，而是要持续维护、迭代，主机厂需要考量自研成本问题。尽管面临挑战，车企仍看好自动驾驶技术带来的潜在收益。

浙江奉化： 渔船扬帆赴东海

9月20日上午，浙江省宁波市奉化纯湖700多艘渔船扬帆起航，通过象山港大桥奔赴东海，开展捕捞作业。

大开渔后沿海通航密度骤增，商渔船碰撞风险增加，宁波海事联合渔业管理部门开展专项行动，全力防范化解渔船集中出海等季节性重大风险，维护人民群众生命财产安全，保障海洋经济高质量发展。同时，海事部门提醒各船舶加强瞭望，注意避让。

人民图片

