

政策市场双重驱动 汽车产业破“卷”迎新



新年伊始,安徽省淮北市的新能源汽车零部件制造企业开足马力赶制新能源汽车零部件产品订单,力争实现“开门红”。

人民图片

■中国城市报记者 孙雪霏

过去一年,我国汽车产业展现出强大的韧性和活力,全年产销规模稳定在3000万辆以上,新能源汽车产销也突破历史新高,跨越年产1000万辆门槛,成为拉动经济增长的重要引擎。

有专家表示,我国汽车产业取得令人振奋的成绩,既离不开国家作出发展新能源汽车的战略部署,也得益于相关部门及时出台以旧换新等系列支持政策,还依赖于行业企业坚持自主创新,不断突破技术难关,提升产品性能,获得消费者青睐。

展望新的一年,中央经济工作会议在部署的九项重点任务中,有六项与汽车行业息息相关,为汽车行业发展奠定了总基调,各方也对2025年汽车产销给出了乐观预期和更高目标。

“两新”政策加力扩围 释放车市消费潜力

随着各大车企争相发布产销数据快报,2024年我国汽车产销双超3100万辆已无悬念。这是继2023年之后,我国汽车产销再次站稳3000万量级台阶。

去年,传统车企(含孵化的新能源子品牌)与新势力在内的多家自主品牌,全年销量表现亮眼,不少企业超额完成年度目标。比亚迪全年销量突破400万辆,反超上汽集团问鼎国内规模最大的汽车制造商;凭借着新能源和海外市场双增长动能,吉利、奇瑞全年销量再破纪录;理想成为首个达成年交付50万辆的新势力品牌;鸿蒙智行“四界”阵容集齐,与理想持续上演“双雄争霸”;“新人”小米仅交付8个月,就实现13万余辆的销量规模。

在实现量的跃升的同时,

我国汽车产业也在加快结构调整步伐。2024年,我国新能源汽车产销有望双超1200万辆,实现跨越式发展,跃上市场化、产业化、规模化发展新阶段。而我国新能源汽车国内渗透率连续多月超过50%则表明,新能源汽车已由边缘产品跃升为市场主流。同时,新能源汽车的强劲增长带动自主品牌崛起,2024年10月,我国自主品牌乘用车市场份额超七成,标志着自主品牌在竞争激烈的市场中占据了主导地位。

地方层面,为推动新能源汽车行业高质量发展,各地区各部门近年来先后推出70余项支持政策措施,推动建立了结构完整、有机协同的产业体系,形成了新能源汽车与相关行业互融共生、合作共赢的良好发展局面。以重庆市为例,该市与互联网、信息通信、能源等行业深度融合,共同建设世界级智能网联新能源汽车产业集群。如今,重庆已成为新能源汽车的重要生产基地。

中国汽车技术研究中心有限公司资深首席专家、中国汽车战略与政策研究中心总工程师

吴松泉称,2024年以旧换新政策直接带动国内乘用车销量的显著提升,2025年这一政策不仅将继续拉动乘用车销量的增长,还有利于推动汽车消费市场升级。

压力逐渐缓解 期待破“卷”迎新

过去一年,在“真金白银”的补贴政策下,消费者换购热情高涨,带动汽车等销量增长。据国务院新闻办公室今年1月8日公布的数据,2024年汽车报废更新超过290万辆,置换更新超过370万辆,报废汽车回收量达到787.2万辆,同比增长70.7%,带动汽车销售额9200多亿元。特别是在汽车以旧换新中,超过660万辆老旧汽车更新为新能源车或节能型汽车,换购新能源车的比例超过60%。

中国汽车流通协会名誉会长沈进军表示,在“国补”与“地补”的基础上,不少经销商积极落实政策,配套推出多种促销手段,取得显著效果。他指出,汽车以旧换新体现了“从存量中产生增量”的宏观经济政策新思路,而置换更新则是以旧换新中潜力更大的空间。

值得注意的是,前些年我国汽车产业总体上处于后发追赶阶段,产业追求的是快速向更高水平跃迁。随着新旧动能的切换,我国历史性地走在全球汽车产业技术变革前列,行业亟须摒弃一味追求速度与规模,转向高质量发展。

在这个过程中,业内人士普遍呼吁,汽车行业亟须摆脱“内卷式”竞争。专家学者认为,关键是要实现全产业链的协同和可持续发展,构建起整车厂与上下游供应商、经销商共同受益的产业生态。

在此背景下,中央政治局会议和中央经济工作会议分别提出“防止‘内卷式’恶性竞争”和“综合整治‘内卷式’竞争”的要求,从“防止”到“综合整治”的表述,表明中央对这一问题的整治力度正在加大。

在这一政策的引导下,车市竞争有望走出单纯降价,转向更加健康的模式,加速行业提质升级。据统计,2024年8—12月,降价促销明显少于2—4月的频次,四季度车市促销趋于平稳。

中国城市报记者近期走访发现,岁末年初,不少车企一改“降价风”,转而推出增加车辆功能权益、多样化金融服务等优惠政策。

技术驱动产业升级 增长趋势有望延续

继2023年成为全球汽车出口第一大国后,2024年我国汽车出口增长趋势得到了延续。新能源汽车作为我国最具竞争力的战略性新兴产业和亮丽的“中国名片”,正在重塑全球汽车产业发展格局。

在出口量增加的同时,中国汽车在全球范围内的口碑、美誉度不断上升。2024年,在法国巴黎国际汽车展览会等国际平台上,中国新能源汽车频频亮相,成为瞩目焦点。海外社交媒体对中国新能源汽车的测评热度持续攀升,一些率先体验的海外车主也对中国新能源汽车的技术品质给出了积极评价。此外,中国新能源汽车的大规模出口在应对气候变化方面作出了重要减排贡献,估算每辆车每年可减碳约1.66吨。

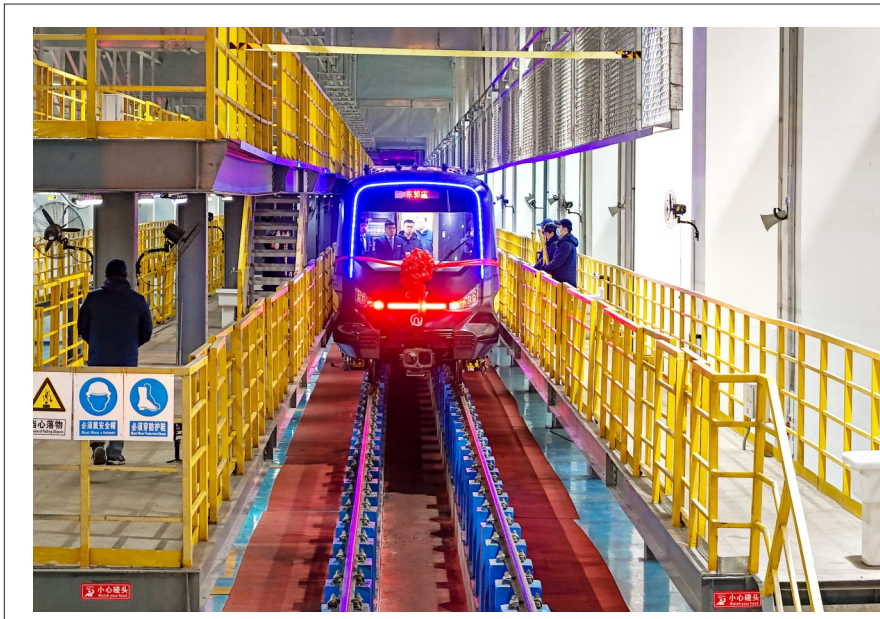
随着汽车电动化、智能化发展,消费者对车辆舒适性、美观性和实用性的需求日益增

强,推动汽车后市场成为新的消费热土。从维修保养到改装租赁,从周边产品到赛事活动,各类售后服务需求不断增加,成为比拼安全与创意的消费新赛道。

自动驾驶、飞行汽车等创新技术已经成为继电动化之后,汽车行业增长的新引擎。中国汽车战略与政策研究中心分析认为,汽车科技创新正加速向基础前沿转移,亟须推进全固态电池、智能底盘、自动驾驶、大数据、飞行汽车等前瞻性、引领性技术,使其对我国巩固扩大智能网联新能源汽车优势发挥主导作用。2025年,需要适度超前布局,系统谋划和储备重大科技项目,加强基础技术研究,推动原创性、颠覆性技术创新,突破前沿科学问题和关键技术瓶颈,进一步提升汽车产业核心竞争力。

2025年是“十四五”规划的收官之年,也是“十五五”规划的谋篇布局之年,中国经济必将迎来更多向好向上的发展机遇。清华大学(车辆学院)汽车产业与技术战略研究院院长助理刘宗巍表示,2025年政策端继续发力,特别是在以旧换新等强力政策的加持下,预计中国汽车市场整体有望保持3%左右的增长。

中国汽车工程学会名誉理事长付于武对2025年汽车产业提出了4点期待:首先,汽车产业要能够真正成为国民经济发展,特别是消费升级的主力军;其次,产业应在绿色低碳高质量发展上迈出更加坚实的步伐;第三,中国汽车产业要调整好结构再出发,创造一个风清气正的发展环境,避免“内卷式”竞争;最后,继续深化国际化之路,在产业链“出海”、生态“出海”上取得更优异表现。



碳纤维地铁列车 上线载客运营

1月10日,由我国自主研发的碳纤维地铁列车“CETROVO 1.0 碳星快轨”在青岛地铁1号线载客运营。

据了解,较传统地铁,该碳纤维地铁列车实现全新升级,具有更轻更节能、乘坐更舒适、强度更高、轮轨磨损更少、运维成本更低等显著优势。

中国城市报记者 全亚军
通讯员 张进刚摄影报道