

向“新”而行 以“质”致远 中国汽车产业如何实现“关键一跃”

■中国城市报记者 孙雪霏

中国汽车工业协会1月14日发布数据显示,2025年,我国汽车产销分别完成3453.1万辆和3440万辆,连续17年稳居全球第一。其中,新能源汽车产销分别完成1662.6万辆和1649万辆,新车销量达到汽车新车总销量的47.9%,标志着中国汽车市场结构发生了根本性转变。若按零售口径计算,新能源汽车在国内新车销售中的占比已历史性过半,意味着每售出两辆新车中就有一辆是新能源。从2009年登顶全球市场至今,中国汽车产业不仅实现了规模的持续领跑,更在“换道超车”的征程中成功构筑了新的核心优势。

这一组亮眼的数据,不仅是“十四五”圆满收官的生动注脚,更是“十五五”开局之年的坚实起点。中央经济工作会议明确提出,要“围绕发展新质生产力,推动科技创新和产业创新深度融合”,并“优化‘两新’政策实施”。开局之年,政策精准落子,既有旨在激发市场潜力的2026年消费品以旧换新政策全面实施,也有着眼未来的“十五五”汽车技术标准体系编制工作正式启动。

“反内卷”立规 促市场迈向优质优价

2025年6月,北京一家新能源汽车体验店的销售经理李峰注意到一个细微却重要的变化:展厅里频繁更换的车辆价格标签,已经连续数周保持稳定。“价格稳住了,我们终于可以心无旁骛地向客户介绍产品的智能科技和卓越性能,而不是每天解释‘明天是否还会降价’。”这个细节,是2025年中国汽车市场告别无序“内卷”、回归价值竞争最直观的缩影。消费者心态也悄然改变,从单

纯追求“低价”转向更加关注产品的技术先进性、安全可靠性和品牌服务体验。

此前,部分领域愈演愈烈的“价格战”一度成为市场焦点。为从根本上治理非理性竞争,推动行业健康发展,一场自上而下的“反内卷”行动在2025年全面展开。该年5月,中国汽车工业协会率先发布倡议,坚决反对无底线“价格战”。随后,工业和信息化部、国家发展改革委等多部门密集部署,明确将“加大汽车行业‘内卷式’竞争整治力度”,推动产业结构优化调整。

“这些举措并非简单地限制竞争,而是引导竞争回归理性、回归价值的本质。”国家信息中心正高级经济师徐长明指出,其成效是立竿见影的:整车企业对经销商的压库压力显著减轻,汽车终端价格自2025年6月起趋于稳定并维持了数月,供应链的回款周期也得到明显改善。

市场的良性化,为真正有竞争力的企业创造了广阔空间。2025年,中国品牌乘用车销量占有率攀升至69.5%,较上年提升4.3个百分点,实现了对合资品牌的历史性逆转与绝对主导。以比亚迪为例,其全年新能源汽车销量460.2万辆,其中纯电车型销量约225.7万辆,首次超越特斯拉,登顶全球纯电动汽车年度销量冠军。部分新势力品牌同样表现抢眼,实现了从“跟跑”到“领跑”的跨越。与此同时,合资品牌也加速在中国市场的电动化转型和本土化研发,推出了多款极具竞争力的新能源车型,共同做大了市场价值的“蛋糕”。

市场秩序的规范,与促消费政策的加力形成共振。新年伊始,2026年消费品以旧换新政策正式施行,对报废旧车并购买新能源乘用车的消费者,最高给予2万元补贴。商务部数据显示,2025年汽车以旧换

新超1150万辆,带动新车销售额超1.6万亿元,其中新能源汽车占比近60%。这项政策不仅直接提振消费,更将加速淘汰老旧车辆,推动汽车消费结构向绿色、智能方向升级。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示,在“两新”政策持续优化、平稳衔接的背景下,2026年国内汽车市场将呈现“高位平稳”态势,预计全年总销量约3475万辆,同比增长约1%。这意味着,行业正从追求爆发式增长,转向构筑更健康、更可持续的高质量发展平台。

“车路云”协同 助自动驾驶破冰前行

2025年12月,两块特殊的车牌引发全球汽车业界瞩目:全国首块L3级有条件自动驾驶专用号牌“渝AD0001Z”在重庆市正式授予长安汽车,几乎同时,北京市也向3辆北汽极狐汽车发放了“京AA0001Z”等首批L3级号牌。这不仅仅是几辆车的上路许可,更是中国自动驾驶技术从长期测试迈向“合规商用”新阶段的里程碑,标志着在系统设计的运行条件下,驾驶责任首次实现从“人”到“车”的合法转移。

“自动驾驶迈出的这一小步,背后是技术体系突破的一大步。”重庆理工大学车辆工程学院院长赖晨光分析认为,这得益于国产高性能车规级芯片的突破、传感器融合技术的成熟以及中国独特的“车路云一体化”发展路径。

目前,全国已有20个城市开展“车路云一体化”应用试点,累计开放测试道路超过3.5万公里,形成了大规模验证落地能力。例如,北京市高级别自动驾驶示范区已完成3.0阶段建设,上海、长沙等地也建立了各具特色的测试应用场景。清华大学车辆与运载学院教授

李克强表示,这条将“单车智能”与“网络赋能”紧密结合的路径,是中国为全球智能出行贡献的系统性解决方案。

在代表未来的核心技术上,中国车企正从“应用创新”深入至“基础创新”的腹地。电池领域,被誉为“下一代能源革命”的全固态锂电池研发取得关键突破,相关科研工作正在持续推进,为提升电池能量密度和循环稳定性提供支撑。国内主要动力电池企业和多家顶尖车企均已布局全固态电池的研发,并设定了明确的产业化时间表。

智能化领域,AI大模型正加速“上车”。东风汽车发布全栈自研的企业级“太极大模型”,可深度融合语言、视觉等多模态能力,实现研发、制造到服务的全场景智能协同。通过AI实时感知外部环境并做出智能决策,车辆能效可提升约10%—15%。类似的大模型应用正成为行业标配,推动汽车从“功能机”向持续进化的“智能体”转变。

前沿探索的背后,是顶层设计的强力牵引。工业和信息化部已组织编制“十五五”汽车技术标准体系,旨在明确下一代技术发展目标。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋表示:“这体现了政府以包容审慎监管护航前沿技术安全落地、支持创新探索的治理智慧。”从追赶标准到定义标准,中国汽车产业正凭借体系化的技术创新,构筑面向未来的核心竞争力。

“产业链”出海 拓全球发展共赢空间

2025年10月,位于浙江省温州市温州港的状元岙码头一片繁忙,一批崭新的国产新能源汽车正有序驶上巨型滚装船,它们的目的地是远在万里之外的阿联酋迪拜。这只是中国汽车“出海”壮阔图景的一角。2025年,我国汽车出口量

突破700万辆,其中新能源汽车出口达261.5万辆,同比增速高达100%,成为外贸增长中一抹亮丽的色彩。出口市场格局更加多元,在巩固亚洲、欧洲等传统市场的同时,对“一带一路”共建国家的出口增速尤为显著。

“中国汽车‘出海’前景广阔,我们正迎来一个难得的历史性机遇。”徐长明指出,这种跨越式增长源于产品竞争力的快速提升与“出海”模式的深刻变革。如今,“走出去”的已不仅仅是整车,更是技术、产能、品牌与商业模式的系统性“生态出海”。

比亚迪在2025年实现了里程碑式跨越,其乘用车海外销量首次突破100万辆,同比大增145%。比亚迪在西班牙已超越特斯拉位列电动车销量榜首;在德国通过收购本地经销商,并在匈牙利布局生产基地,深度融入欧洲市场。此外,上汽、奇瑞、长城等企业也在海外积极投资建厂,本地化生产比例不断提升。

早期的单纯贸易出口模式正在被更可持续的本地化战略所取代。徐长明分析,任何国家都希望汽车产业能拉动当地就业与税收,因此从整车出口转向与当地生产、研发相结合,是符合国际汽车产业发展规律的必然选择。

为此,政策层面也在积极引导和规范,如我国对纯电动乘用车出口实施许可证管理制度,推动出口企业加强海外售后服务体系建设,真正提升中国品牌的国际形象与长期竞争力。商务部等部门通过搭建公共服务平台、提供风险预警等方式,为车企“走出去”保驾护航。更具深远意义的是,中国汽车的出海已升级为全产业链生态输出。随着整车厂落地,宁德时代、欣旺达等大批核心零部件供应商也紧随其后在海外设立生产基地,形成了强大的集群效应。

为支持企业应对全球市场的复杂挑战,中国汽车技术研究中心于2025年11月推出了全球化技术验证体系,其大数据平台覆盖中东、北欧、东南亚等上百个典型用车场景,可帮助企业提前识别技术风险。东风汽车则在中东市场落子,将沙特打造为辐射海湾六国的战略枢纽。中外合作模式也在创新,例如日产与东风成立合资公司专营出口业务,大众中国宣布将更多在中国生产的车型出口至全球,这标志着中国正从“全球工厂”升级为“全球供应链枢纽”。从“性价比”到“品价比”,再到“生态价”,中国汽车正以技术、品质和完整的产业协同能力,重新定义全球汽车产业的竞争格局。

天津: 海鸥翔集 催热“候鸟经济”

1月21日,在天津滨海新区东疆亲海公园,游客与海鸥互动。每到冬季,大批西伯利亚红嘴海鸥飞抵天津海滨,吸引众多游客前来赏鸥,也促进了当地冬季餐饮、住宿、零售等消费,掀起一波“候鸟经济”热潮。

人民图片

