

市管重点新型智库

领导参阅

第6期
(总第121期)

苏州太湖书院
苏州太湖智库 主办

2024年6月3日

智能化、电动化、全球化 中国汽车业主打“三化”战略

汽车产业，是苏州正在快速崛起的重要支柱产业，如何把握宏观趋势和发展机遇，进一步做大做强，是必须面对的一个重要问题。现综合专业机构分析和专家观点，供领导参阅。

在新旧势能不断转变的背景下，国内车市在2023年经历了不平凡的一年，也呈现出中国汽车产业强韧的向上发展动能：中国车市首次突破三千万辆大关，而汽车出口以五百万辆的体量，超越日本登顶全球第一。

2024年的中国车市将迎来销售大年，围绕中国汽车产销量多少“到顶”、今年车市是否更“卷”、汽车企业在存量竞争下如

何“突围”、中国汽车的国际发展优势与“出海”布局等热点话题，多位专家对2024年汽车产业发展格局进行了分析与预测。专家指出：智能化、电动化、全球化将是2024年中国汽车市场的三大主线任务。

一、产销规模：稳住汽车基本盘，新能源车有望达1300万辆

中汽协最新发布的《2024中国汽车市场整体预测报告》中，预测2024年中国新能源汽车销量将达1150万辆左右。中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长、首席专家张永伟表示：若按照当前我国新能源汽车增速30%~40%来算，2024年新能源汽车销量达到1300万辆也非常有可能。他指出，10-15万级市场将是新能源汽车的主力市场，如集中做起来市场容量非常值得期待；同时，PHEV（包括增程）近两年的崛起，与纯电动车形成了多元路线；在基础设施上，新能源汽车的使用环境、消费环境的改进上依然会有大量的政策供给。以上三个方面会直接拉动新能源汽车总体销量。

那么，市场转入存量竞争之下还有多少上升空间？中国电动汽车百人会副秘书长师建华表示，基于中国市场强大的刚性需求，未来达到4000万辆整体是可行的。他指出，当前二三线城市有家庭仍然没有第一辆汽车，这种刚性需求将支持中国汽车持续发展。二三线城市去年贡献达到了57%，今年预计会超过60%。

业内分析指出，未来汽车产业还应有20%以上的中国汽车产品营销到海外，这也将增大中国汽车的整体销量提升。

二、市场竞争：行业重塑、加速洗牌，考验车企高频创新能力

“价格战”是2023年车市的关键词。专家认为，因碳酸锂价格下降、电池价格回落，油转电趋势延续，今年行业洗牌应该会加速。

2023年汽车进入“摩尔时代”，汽车产品正从过去耐用消费品的属性变成了快消品的属性。过去一辆车卖10年，现在一辆车卖2年；以往燃油时代4年推一款车，如今新能源时代18个月就要更新一次。新车型的生命周期在加速缩短，车企之间的竞争已到了看谁更能高频创新。

2024年市场将进入深度“洗牌”。据此前乘联会数据，2023年1-10月利润率仅有4.5%，尤其合资车企的利润奶牛效应进一步降低。近两年是合资品牌发展的重要分水岭。只有赶上中国电动化、智能化“两化”的节奏，才能生存下来。

中国自主品牌的发展，将是中国汽车产业更进一步发展的重要动力。数据显示，2023年以来中国品牌的占有率持续提高，达到50%以上。交银国际发布的研报认为，自主品牌将继续抢占新能源市场，合资、外资品牌的新能源汽车发展仍然落后于自主品牌，自主品牌的市场份额已由2020年的30%-40%逐步提升至目前的近60%。

三、国际地位：自主品牌加速国际化，出口模式向“销地产”转变

面对全球贸易环境的不确定性，2024年中国汽车“出海”该

如何走？专家预测，今年我们的国际化的亮点应该是在海外生产、海外销售越来越大，慢慢由贸易为主变成海外的投资本地化发展为主。新能源汽车海外贸易数量将达到 180 万辆。在车企出海路径中，“销地产”及技术合作等多元模式进入加速落地期：如国内生产+贸易出口模式、贸易+本地化建厂模式、股权合作+海外渠道模式、国内生产+海外品牌模式。

东风公司战略规划与科技发展部战略发展研究中心主任刘洛川分析，到 2030 年，预测中国自主品牌在海外新能源汽车市场所占的比例将高达 53%。建议车企在输出产品的同时，还应该拉动技术标准和品牌认知的输出，增强用户黏性和品牌认同。在海外有 1000 万辆出口的体量不算过高的要求，是基本的要求。“1000 万辆出口”是指“我国自己出口的整车+海外送出去的散件组装的车+在当地生产的车”，这个数字背后将来更多的要靠在海外实现“销地产”的模式来实现。中国电动汽车百人会正计划成立中国汽车产业国际化发展委员会，支持中国品牌协同出海。

四、产业机会：存量结构优化关键期，长三角珠三角仍有优势

专家分析，今明两年汽车市场将进入存量结构优化调整的阶段，产业链也面临产能过剩的调整。今年传统车企产能油改电是重点任务，这一波以传统车企为重点的产业调整，必然涉及地方汽车工业的布局，并影响各城市汽车工业在“油电比转型”中的发展速度。尤其是头部车企影响一个城市的 GDP 深远，这两年是转型发展关键期。

城市间竞争的本质还是车企自身产业链、配套布局、规划产量等因素的竞争，同时，各地企业的底蕴、产品周期、可持续性对城市新能源汽车产量影响至关重要。总体来看，2024年长三角、珠三角地区仍具有较大优势。各地加快推进传统汽车产业转型，并为其提供产业链供应链基础，将是未来脱颖而出的重要机会。

在产业链方面，今年新能源汽车也迎来较为宽松的供应链环境，基本告别“缺芯贵电”的局面。过去3年是电池投资高歌猛进的3年，电池的产能今年进入释放期。中国动力电池产能利用率2023年有可能降至41%。与此同时，芯片行业今年也将开始回归正常的发展轨道。可能有些环节甚至会出现过剩，所以芯片的投资会进入相对收缩的阶段，很多企业可能也要调整。

前瞻研究院研报认为，中国新能源汽车产业已经进入了竞争发展与结构调整并重的新时代，需要良好的融资发展环境。专家认为，特别期待海外融资、国内资本市场能像特斯拉当年的环境一样。让新车企活下来，解决可融资的问题。

五、科技创新：标志性创新技术突破，智驾开启无图落地元年

在科技创新方面，业内认为，今年固液混合电池将成为新能源汽车的技术主流，大圆柱电池也会规模化地量产上车，同时磷酸铁锂电池也会不断演进。一位接近华为智能充电业务的核心人士指出，今明两年800V高压车会迎来放量的发展，技术会加速普及到更低价的车型上。包括华为，也在加速布局。车企会把新技术电池上车当成差异化发展的重点。电动车百人会预测，“纯+

混”将成为许多企业的过渡性路线，并且这个过程会维持十几年。

而对于智能驾驶，应用路线已经由探索期转向清晰化发展，我国正坚持“车—能—路—云”融合发展。2024年乘用车车联网前装标配搭载率超过85%，车路云协同的试点会进一步扩大，会继续进行试点示范，走向产业化，用网联、用道路来解决汽车的赋能问题，这个路线已经相对清晰。在单车智能方面，业内预测，车企集体趋向“行泊一体”扎堆上车，或者加上L3级的车道跟随等辅助驾驶，大量的智能模块会上车。

随着物联网、大数据、人工智能、机器学习等先进技术进一步推动汽车行业智能制造升级，业内认为今年将是一个跨界大年。目前中国前十手机品牌均有汽车业务布局规划，前100家芯片设计企业中超过50%进入汽车领域。

六、政策支撑：新能源汽车“东风”频吹，高阶智能驾驶获政策“护航”

近年来，汽车产业政策“东风”频吹，新能源汽车产业、智能网联技术、充换电基础设施等领域，依然得到多项国家与地方的政策组合拳的共同“护航”发展。

今年初，财政部等多部门发布《关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》，对购置日期在2024年1月1日至2025年12月31日期间的新能源汽车免征车辆购置税，对购置日期在2026年1月1日至2027年12月31日期间的新能源汽车减半征收车辆购置税。

在高阶智驾领域，去年 11 月中旬，国家四部委联合发布了《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》，正式批准 L3 级和 L4 级的自动驾驶车辆经四部委遴选后，可以获得准入，并在限定区域内开展上路通行试点。

在充换电基础设施领域，2023 年 6 月，国办印发了《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》，对新发展阶段进一步构建覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系作出顶层设计。

中汽协副秘书长陈士华表示，国家相关配套政策措施的实施将会进一步激发市场主体消费活力，2024 年汽车市场将继续呈现稳中向好发展态势。

报：刘小涛书记、吴庆文市长、李亚平主任、朱民主席、黄爱军副书记，
市委常委、副市长；市发改委、文广新局、民政局，市科协、社科联、
社会组织党委。

责任编辑：柴永鹏 联系电话：18896954159 65519639（传真）

地址：苏州市吴中区胥口镇灵山路 609 号 共印：70 份