

新能源汽车年销量有望首超油车

经济日报记者 杨忠阳

新年伊始,吉利、东风、长安、蔚来、小鹏等车企通过内部信、发布会等形式,披露了新一年的目标销量与发力方向,在给自己“加电”的同时,也展示着“中国信心”和产业变革新趋势。

“预计2025年,我国汽车整体市场稳中有进,销量3200万辆左右,将保持3%的增长速度。其中,新能源汽车销量(含出口)有望达1650万辆,同比增速接近30%,渗透率超过50%;国内新能源汽车销量1500万辆,渗透率超过55%,进入相对高质量发展阶段。”中国汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟说。这意味着,今年我国汽车市场将迎来历史性转折点——新能源汽车销量将首次超越传统燃油车。

目标销量展示“中国信心”

1月5日,吉利汽车宣布,公司2025年全年销量目标271万辆,同比增长25%。其中,吉利品牌销量目标为200万辆,同比增长20%;极氪、领克分别为32万辆和39万辆,同比分别增长44%和37%。新能源汽车方面,2025年目标为150万辆,同比增长69%,渗透率预期超过55%。

吉利汽车CEO淦家阅告诉记者,2024年吉利汽车销量达217.7万辆,同比增长32%以上,不仅创下品牌历史新高,也是吉利首次达成200万辆成绩。在总销量强劲增长的同时,吉利新能源汽车板块表现突出,全年销量达88.8万辆,同比增长近92%,超额完成既定目标。

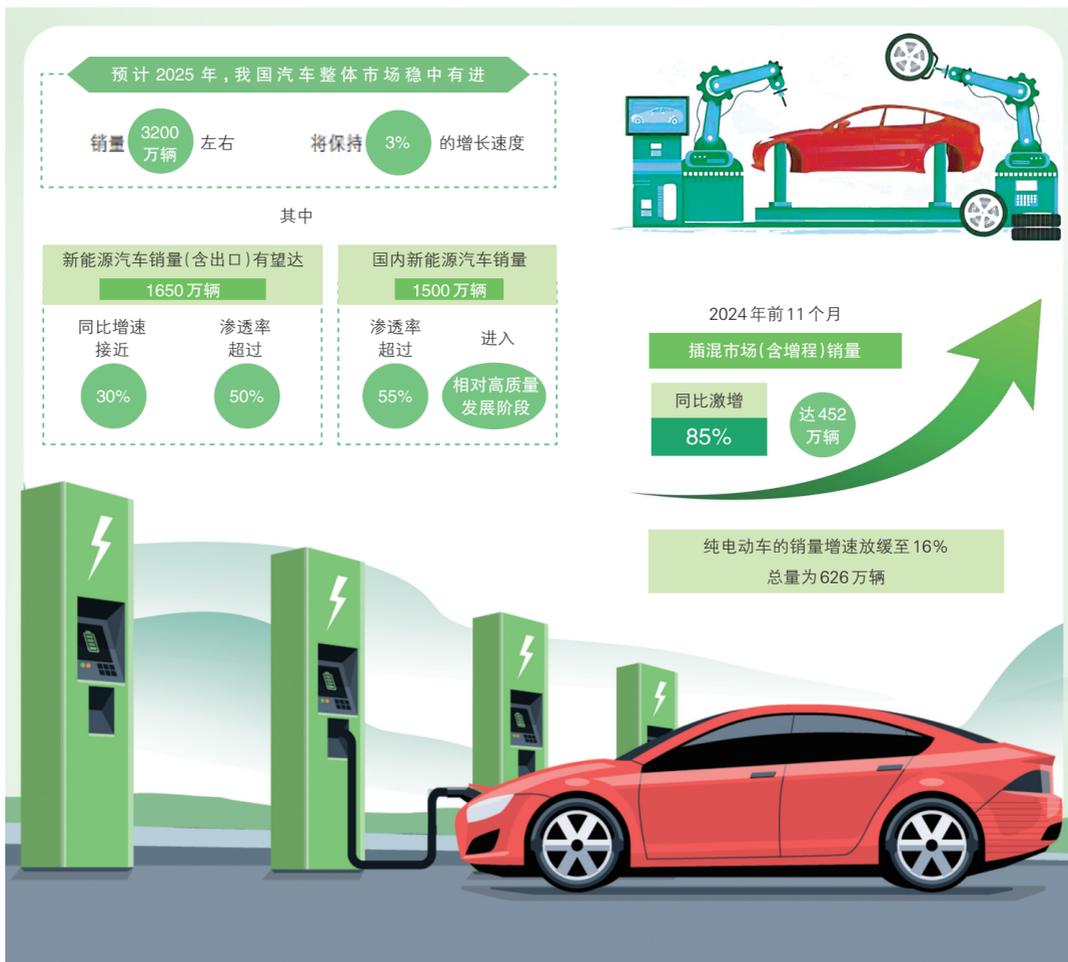
为此,吉利汽车将对旗下乘用车板块的四大品牌(吉利、吉利银河、领克、极氪)做更加清晰的定位,为用户提供全面、多元技术和产品选择。其中,吉利银河将在2025年推出5款全新新能源汽车产品,包括2款SUV和3款轿车,助力吉利银河挑战100万辆年销量目标。

此前,东风汽车集团宣布,2025年东风汽车整体销量目标重回300万辆台阶,挑战320万辆。其中,新能源汽车超100万辆,海外出口50万辆。为此,东风集团已召开总部职能部门调整启动会,将总部定位由战略管控向“运营+统筹”转型,调整队形,强化自主乘用车业务运营。

“2025年公司将有四款以上全新或改款车上市,全年向20万辆销量目标发起冲击。”作为东风旗下的高端新能源汽车品牌,岚图汽车副总经理邵明峰称,2025年,岚图的发展战略更清晰,将在品牌、产品、技术、渠道、服务、出海等方面加速布局、加快创新。

同时,在2025长安汽车全球伙伴大会上,长安汽车董事长朱华荣提出,聚焦2025年,长安汽车制定了“3311”目标,即总销量300万辆,收入3000亿元,新能源汽车100万辆,海外100万辆。

“为达成这一目标,长安汽车计划2025年推出阿维塔06、深蓝S09、长安启源C789等13款新能源汽车产品,并深入布局东南亚、中南美、中东非等区域市场,导入8款产品,预计市场占有率升至9.4%。”朱华荣介



绍,到2030年,长安汽车将进一步挑战总体销量500万辆,新能源汽车销量350万辆,海外销量占比30%。

造车新势力动能强劲。“很多车企都在说2025年销量翻倍,量如果很大,销量翻番有点难。但对于我们来说,我们内部肯定比这个目标还要再多一点。”蔚来汽车创始人李斌给记者算了一笔账,“2025年乐道汽车一个月平均2万辆,蔚来在2024年的基础上保持一定的增长,也有20多万辆,加起来就是40多万辆。”

根据最新数据,蔚来公司2024年全年销量超过22万辆,2024年12月交付新车3.1万辆,首度突破3万辆大关,其中乐道销量超过1万辆。外界期盼已久的蔚来规模化通道正在被打开。“2025年起蔚来将进入新一轮产品周期,乐道和萤火虫品牌将会有新的产品交付,蔚来也将进入更快的增长阶段。”李斌强调,“公司的目标是2025年实现销量100%增长,

2026年实现盈利。”

虽然小鹏汽车创始人何小鹏没有在公司内部信中公布2025年具体销量目标,但他全面总结了公司2024年在产品技术、市场营销、组织管理、工作流程等方面取得的进展,同时也透露了2025年的一些工作重点。

“面对未来3年,小鹏将在产品图谱上‘做精,做少,做差异,做全球’,以‘杀出淘汰赛,进入晋级赛’。”何小鹏表示,人才厚度是竞赛的关键。为增强竞争力,小鹏汽车2025年将招聘员工超过6000人。

融合技术支撑增量市场

在新能源汽车经历三四年高速增长,渗透率接近或者到一半,油车、电车已平分天下的情况下,新能源汽车还会保持高速增长吗?

“任何事情发展到一定阶段都要平稳下来,慢慢进入成熟期,这是行业发展的基本路径。”面对记者提问,张永伟说,“其中,插混、增程融合了电动与燃油先进技术,有望成为新能源增量中的重要力量。”在他看来,2025年,插混、增程两种技术路线在新能源汽车市场中的比重将接近50%,销量将超过800万辆,增量超过250万辆。这意味着,新能源汽车更加多元化,有纯电、插混、增程,也是产业发展规律的体现。

数据显示,2024年前11个月,插混市场(含增程)销量同比激增85%,达452万辆,而纯电动车的销量增速则放缓至16%,总量为626万辆。显然,两种动力类型的销量差距正在迅速缩小。当前,插混、增程已成为新能源汽车市场保持持续增长的关键驱动力。

“仅靠电动很难在插混技术上有竞争优势,仅靠传统燃油技术,也走不通插混路线。”

张永伟认为,插混、增程路线发挥了融合技术的优势,使新能源技术更加多元化,“融合技术既解决了增量市场问题,也解决了不同技术的新定位问题。这是中国市场的特点,也是解决争议最好的方案。”

如果说乘用车电动化已进入常态化发展,那么商用车正好进入快速爬坡期。“新能源商用车在某些领域整个生命周期成本较燃油车更有优势,所以新能源商用车渗透率会快速提升。”张永伟预计,2025年国内新能源商用车销量将超过90万辆,接近100万辆,增速达到80%,呈现井喷态势。

但不同领域发展速度并不一样。“新能源重卡渗透率会快速提升,保守估计2025年销量超过11万辆,渗透率突破20%;城市物流配送市场也会呈现高速增长态势。”张永伟称。

此外,国家促消费政策的加码也为新能源商用车增长提供了想象空间。在继续支持“两重”项目和“两新”政策实施的基础上,国家发展改革委副秘书长袁达1月3日表示,将进一步提高新能源城市公交车及动力电池更新、农机报废更新补贴标准。显然,这不仅有利于新能源公交车销量的增长,也有利于通过引导需求来实现产业结构的优化。

亟待探索高质量发展新模式

面对车市一轮又一轮的价格战,整车企业不断挤压上下游供应商和经销商生存空间,业界“反战”呼声日渐高涨。

“公司不是简单地打价格战,而是要长期坚持打技术战、品质战、品牌战、服务战,这是吉利的基本经营理念。”吉利控股集团董事长李书福在2025新年致辞中表示,吉利必须旗帜鲜明地反对“内卷”式竞争,态度明确地坚守吉利企业核心价值观,不玩小聪明,不搞投机取巧,不追求短期销量目标,放眼长远,坚持长期主义,为每一位用户提供高质量的智能精品汽车,让顾客买得放心,用得安心,物超所值。

我国经济已转向高质量发展阶段,汽车产业的发展必须以推动高质量发展为主题。“汽车产业竞争激烈,有着很强的规模效应,一个品牌一年卖不了几万辆车,是很难持续的。”在他看来,当行业进入到相对平稳发展阶段的时候,一些企业追求过多品牌、盲目扩张的模式就需要改变,“企业需要思考下一步的发展重点或者关键靠什么来取胜,如果探索好了就是新模式或者叫新战略”。

电动化和智能化的快速变革,给企业带来了巨大资金投入压力,对企业发展模式也提出新挑战。“全能思维导致资源投入巨大且无法变现,并延缓了外部先进技术应用。当投入需要更多的时候,企业需要由全面开花变成进一步定位聚焦,形成核心竞争力,这种调整对企业发展可能是战略性的。”张永伟认为,当前企业新的发展模式,一方面是企业要减少产能投资,轻装上阵,盘活存量。具体表现为,2025年也许会有更多企业愿意代工,或者不建工厂,用其他企业的产能。另一方面是随着汽车行业互联网智能属性的不断强化,企业的盈利模式也会变革,不能靠单一产品来评价企业或产品的盈利,要看全生命周期。

《经济日报》2025年1月7日第6版

新能源汽车年产量首破1000万辆

信心,在当下在未来

■ 任平

对经济形势进行观察分析,从宏观、中观、微观上看,看过去、看现在、看未来,全面客观冷静,才能准确把握经济运行全貌和发展趋势。

汽车产业是国家制造实力的重要标志,新能源汽车的快速崛起为我们提供了一个重要观察窗口。

2024年11月14日,我国新能源汽车年产量首破1000万辆。这是我国从汽车大国迈向汽车强国的重要节点,标志着我国新能源汽车产业迎来高质量发展新阶段。

回首来路。2012年,年产1.3万辆。2018年,年产达到百万量级。2024年,年产预计1200万辆。

放眼全球。2023年,中国新能源汽车产量占全球比重超过60%,产销量连续9年位居全球第一。

一系列数据,增强了对当下中国经济的信心,既贯通过去,又连接未来。

2014年5月,习近平总书记考察上海汽车集团时强调,发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。

十年磨一剑,新能源汽车以一个个带有里程碑意义的突破,彰显我国迈向汽车强国的坚实步伐。

从更深层次看,新能源汽车产业的壮大,

不仅为发展注入强劲动力,更让人们对中国经济的光明前景充满信心。

信心,在当下。以科技创新为支撑,我国经济活力涌动。

科技创新是高质量发展的动力之源。德国《新德意志报》网站前不久发表文章认为,中国正将发展“新质生产力”作为推动高质量发展的新着力点,这场技术攻势的重点是所谓的“新三样”:可再生能源、电池制造和电动汽车。

新能源汽车产业之所以由小到大、由弱变强,科技创新是关键变量。

继麒麟电池、神行电池之后,前不久宁德时代发布“骁遥”超级增混电池。这是全球首款纯电续航达到400公里以上,兼具4C超快充功能的增混电池。

近年来,我国在插电式混合动力、纯电动、氢燃料等核心技术路径上均取得重大突破,在电池、电机、电控等新能源汽车三大技术领域具有领先优势。

以科技创新推动产业创新,围绕发展新质生产力布局产业链,有力提升产业链供应链韧性和安全水平。

超1000台智能化设备,超3000台机器人智能协同,关键工序100%自动化……运用智能化生产,重庆赛力斯超级工厂一分钟下线两台新能源汽车。

从中国制造迈向中国智造的背后,是技

术创新带来的“质变”。截至目前,我国已累计培育421家国家级智能制造示范工厂,建成万余家省级数字化车间和智能工厂。

推进中国式现代化,科技创新是必由之路。

《2024年全球创新指数报告》显示,中国在全球的创新力排名跃升至第十一位,是10年来创新力上升最快的经济体之一。

2024年前三季度,高技术产业投资同比增长10.0%,增速比全部投资高6.6个百分点,连续7个月保持两位数增长。高技术制造业增加值增长9.1%,增速快于全部规模以上工业3.3个百分点。

以颠覆性技术和前沿技术催生新产业、新模式、新动能,发展新质生产力,我们实力足、潜力大。

继续做好创新这篇大文章,推动科技创新和产业创新加快融合,实现高水平科技自立自强,中国式现代化的科技支撑力将更为强劲。

信心,在未来。以绿色发展为底色,我国经济生机勃勃。

绿色低碳发展是解决生态环境问题的治本之策,更是国际潮流所向、大势所趋。

发展新能源汽车,正是顺应新一轮科技革命和产业变革趋势,推动绿色低碳发展的战略选择。

新时代以来,以新发展理念为战略指引,

以绿色低碳智能产品满足人民多样化需求,新能源汽车有力推动实体经济迈上绿色低碳发展之路。

在绿色低碳的大潮中,新质生产力与广大消费者实现“双向奔赴”——2022年一项市场调研显示,我国新能源汽车40岁以下用户占比高达84%,其中30岁以下人群又约占一半。2024年二季度一项调查显示,我国消费者选择新能源汽车的比重超过一半,达到53.6%,明显高于选择燃油类汽车消费者36.2%的比重。

坚持人口高质量发展同人民高品质生活紧密结合,不断为人民提供优质多样产品,扎实推进全体人民共同富裕,超大规模市场的深层优势和人口高质量发展的长期优势将叠加出我国经济长期向好的大势。

在绿色低碳的大潮中,我们抓住电动化、智能化、绿色化转型的历史机遇,率先改换新赛道,形成了国际竞争新优势。

2024年前三季度,我国新能源汽车累计出口92.8万辆,同比增长12.5%,不仅满足了全球消费者对优质产品和服务的需求,更引领了全球交通能源转型与变革。

前不久,彭博新闻社网站发表《中国无法削减根本没有发放的电动汽车补贴》一文,指出“尤其是比亚迪,它在大型汽车制造商当中的资本成本是最高的”,认为“在清洁技术竞赛中,中国是个令人敬畏的竞争对手”。

今天,中国电动汽车、锂电池、光伏产品等优质产能,为世界绿色发展提供了重要助力。中国的绿色产能不仅丰富了全球供给,也有力帮助发展中国家实现减碳目标,为全球应对气候变化作出贡献。

认准了就坚定走下去,毫不犹豫干。

2024年2月,7部门出台《关于加快推进制造业绿色化发展的指导意见》。5月,15个部门联合印发《关于建立碳达峰管理体系的实施方案》。7月,党的二十届三中全会《决定》对“健全绿色低碳发展机制”作出重大部署。8月,《中共中央国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》对外公布……

以发展“含绿量”提升增长“含金量”,2024年以来新培育国家绿色数据中心50家,可再生能源利用率平均值超过50%,国家绿色工厂产值占制造业总产值比重已超过18%。

坚定不移推进“双碳”目标,打好法治、市场、科技、政策“组合拳”,持续推进经济社会发展绿色转型,我们定能厚植高质量发展的绿色底色,在新征程上赢得优势、赢得主动、赢得未来。

只要路走对了,就不怕遥远。

以构建人类命运共同体理念为引领,坚定不移走生态优先、绿色低碳的高质量发展之路,共建清洁美丽世界,我们信心十足,力量十足。

《人民日报》2024年11月15日第1版