

正文目录

1.2024 年中国车市回顾	5
1.1.2024 年汽车市场稳中有升	5
1.2. 乘用车表现稳健，出口和智能化成为新增长点	6
1.3. 商用车整体回暖，新能源重卡销量“狂飙”	8
1.4. 汽车板块跑赢大盘，整车超额收益显著	9
1.4.1 汽车板块走势回顾：受以旧换新政策影响跌宕起伏	9
1.4.2 整车超额收益显著，汽零板块估值修复空间较大	11
2.2025 年中国车市展望	14
2.1. 车市有望实现温和增长，增混车型引领新能源渗透率持续提升	14
2.2. 增混车型保持高增速，新能源渗透率空间广阔	15
3. 汽车智能化势不可挡	18
3.1. 政策+技术双重催化下，智驾渗透率将进一步提高	18
3.2. 降本成效显著，多家企业布局纯视觉方案	20
4. 智能化趋势下，域控迎来增量空间	22
4.1. 域集中式是整车电子电气架构发展的必然趋势	22
4.2. 智能座舱和智驾域控制器放量可期	23
5 智能底盘是高阶智驾基础，国产替代加速	25
5.1. 乘高阶智驾东风，线控转向有望加速渗透	26
5.2. 高级智驾关键执行器，线控制动国产替代正当时	30
5.3. 空气悬架渗透率持续提升，本土供应商快速扩张	33
6. 投资建议	36
7. 风险提示	37

图表目录

图表 1：2024 年 1-10 月我国汽车产量同比+19%	5
图表 2：2024 年 1-10 月我国汽车销量同比+27%	5
图表 3：2024 年 1-10 月我国汽车销量整体平稳向上	5
图表 4：2024 年 1-10 月我国新能源汽车销量同比+34%	6
图表 5：2024 年 1-10 月我国新能源汽车渗透率达到 39.6%	6
图表 6：2023 年我国新能源汽车销量占比——细分动力	6
图表 7：2024 年 1-10 月我国新能源汽车销量占比——细分动力	6
图表 8：2024 年 1-10 月我国乘用车销量同比+10%	7
图表 9：中国品牌乘用车市场份额不断扩大	7
图表 10：2024 年 1-10 月我国高端乘用车销量占比显著提升至 13.2%	7
图表 11：2024 年 1-10 月我国 SUV 销量同比增长	7
图表 12：2024 年 1-10 月我国乘用车出口同比+24%	8
图表 13：2024 年 1-10 月我国乘用车出口销量占比提升至 19%	8
图表 14：2024 年 1-10 月商用车销量略有承压	8
图表 15：2024 年 1-10 月客车销量同比增长 4%	9
图表 16：2024 年 1-10 月货车销量同比下滑 4%	9
图表 17：2024 年 1-10 月新能源重卡销量同比增长 143%	9
图表 18：2024 年 1-10 月新能源重卡渗透率 7.7%	9
图表 25：近三年汽车行业二级板块市盈率 PE (TTM)	14

图表 26：2025 年我国汽车市场总销量预计同比+2%	14
图表 27：2025 年我国乘用车销量预计同比+3%	14
图表 28：2025 年我国新能源汽车销量有望超过 1500 万辆	15
图表 29：2025 年我国新能源汽车渗透率有望达到 50%	15
图表 30：2025 年插混销量有望达到近 800 万辆	15
图表 31：2025 年插混占新能源比例有望达到 50%	16
图表 32：宁德时代骁遥超级增混电池：全球首款纯电续航 400 公里以上兼具 4C 超充的增混电池	16
图表 33：小鹏汽车发布鲲鹏超级电动力体系	17
图表 34：2019-2024 年 L2 及以上车型渗透率快速提升	18
图表 35：目前 L2 及以上车型渗透率稳定在 50% 以上	18
图表 36：新势力已陆续量产高速 NOA 功能，头部品牌率先发力城区 NOA	19
图表 37：2030 国内 NOA 渗透率有望达到 80%	19
图表 38：部分企业城市 NOA 开城进展	20
图表 39：小鹏汽车推出 AI 鹰眼视觉方案	21
图表 40：主要智驾供应商/车企纯视觉方案对比	21
图表 41：分布式电子电气架构拓扑图	22
图表 42：分布式 EEA 的线束和 ECU 较多	23
图表 43：域控制器 EEA 的线束和 ECU 大大减少	23
图表 44：域集中式 EE 架构	23
图表 45：智能驾驶和智能座舱域控制器市场空间广阔	24
图表 46：国内部分汽车电子供应商纷纷布局智能驾驶和智能座舱域控制器	24
图表 47：跨域融合步入白热化竞争阶段	25
图表 48：随着智能驾驶级别提高人工参与度逐渐降低	25
图表 49：线控底盘实现整车 X、Y、Z 三向六自由度协调控制	26
图表 50：线控转向优势显著	26
图表 51：线控转向技术发展目标	26
图表 52：2030 年线控转向渗透率目标 30%	27
图表 53：车企纷纷布局线控转向技术	28
图表 54：特斯拉线控转向系统	29
图表 55：国内外零部件厂商争相研发线控转向产品	29
图表 56：线控转向系统中 ECU 价值占比 44%	30
图表 57：相关政策推动线控制动发展	31
图表 58：线控制动系统目标	31
图表 59：我国线控制动市场规模预测	32
图表 60：2021 年中国乘用车线控制动市场份额	32
图表 61：2024 年 1-4 月中国乘用车线控制动市场份额	32
图表 62：空气悬架工作原理图	33
图表 63：空气悬架月搭载量和渗透率稳步提升	33
图表 64：空气悬架搭载车型最低价格区间不断下探	34
图表 65：空气悬架零部件国产化带来系统单车价值量降低	34
图表 66：2022 年国内空悬市场由海外巨头主导	35
图表 67：国产空悬供应商已经打破外资垄断	35

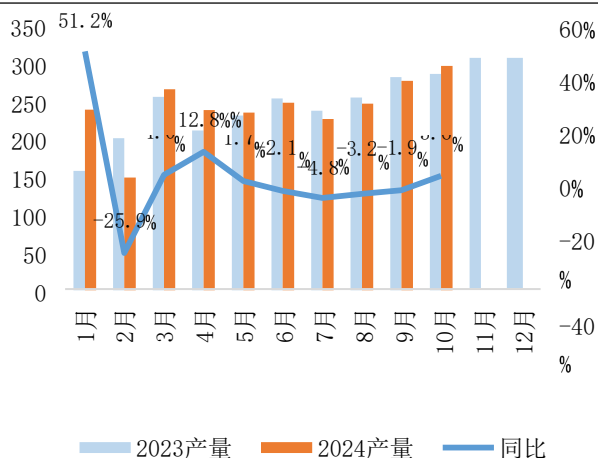
1.2024 年中国车市回顾

1.1.2024 年汽车市场稳中有升

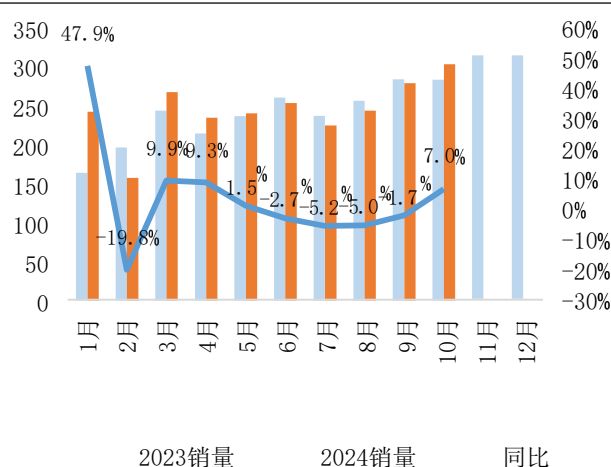
2024 年 1-10 月我国汽车产销量稳中有升。2024 年 10 月，汽车产销分别完成 299.6 万辆和 305.3 万辆，同比分别增长 3.6%和 7%。2024 年 1-10 月，我国汽车产销分别完成 2446.6 万辆和 2462.4 万辆，同比分别增长 1.9%和 2.7%。上半年，中央和各地政府在汽车市场出台以旧换新补贴等各种优惠政策，加之车企大量上新，以更具性价比的产品进入市场，从而共同推动了今年前三季度汽车产销的稳中有升。7 月下旬，中共中央政治局召开会议，在部署下半年经济工作时明确提出要提振汽车等大宗消费。国家发改委等 13 部门印发了

《关于促进汽车消费的若干措施》，提出 10 条稳定和扩大汽车消费的具体举措。预计伴随新一轮汽车促消费政策的实施落地，汽车消费潜力有望得到进一步释放。

图表 1：2024 年 1-10 月我国汽车产量同比+1.9

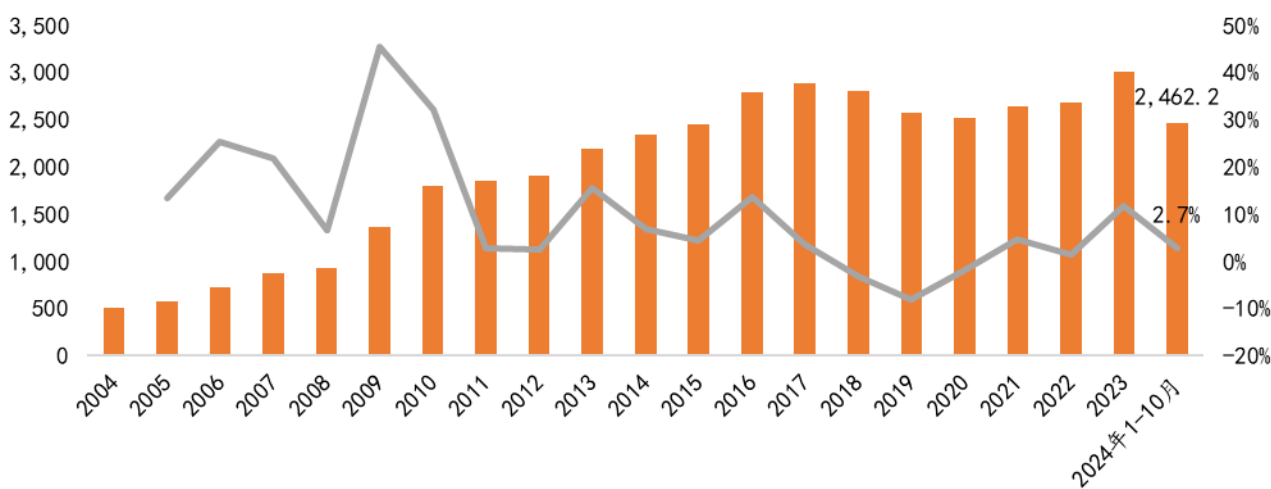


图表 2：2024 年 1-10 月我国汽车销量同比+2.7



资料来源：中汽协，choice行业经济数据，东方研究所 资料来源：中汽协，choice行业经济数据，东方研究所

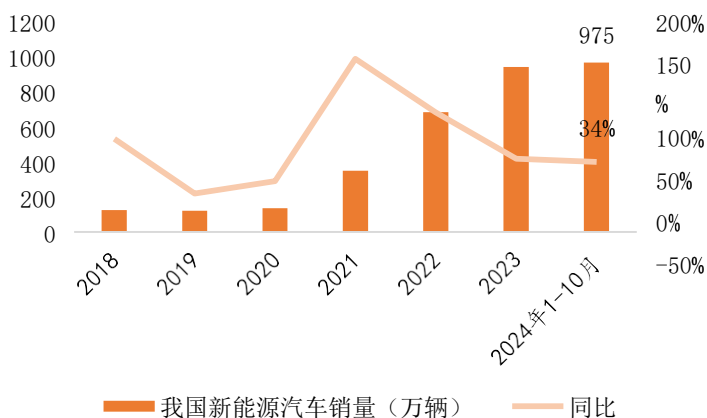
图表 3：2024 年 1-10 月我国汽车销量整体平稳向上



资料来源：中汽协，choice 行业经济数据，东方研究所

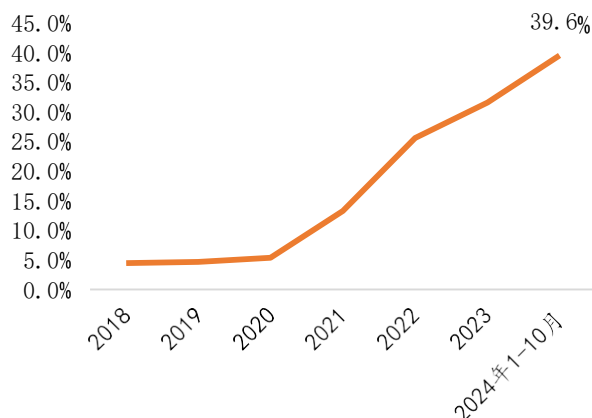
动力结构持续优化，新能源汽车渗透率不断提升。2024年1-10月，我国新能源汽车销量实现975万辆，同比+34%，渗透率上升到39.6%，和去年同期相比提升了10pct。**细分动力来看，插电式混合动力汽车销量占比不断扩大。**2024年1-10月，插电式混合动力汽车占新能源汽车销量比例达到40.2%，相比去年全年提升了10.6pct。

图表4：2024年1-10月我国新能源汽车销量同比+34



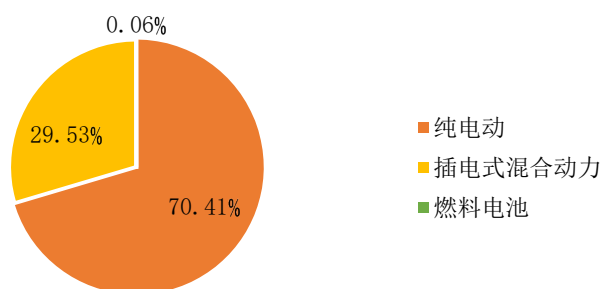
资料来源：中汽协，东方 研究所

图表5：2024年1-10月我国新能源汽车渗透率达到39.6%



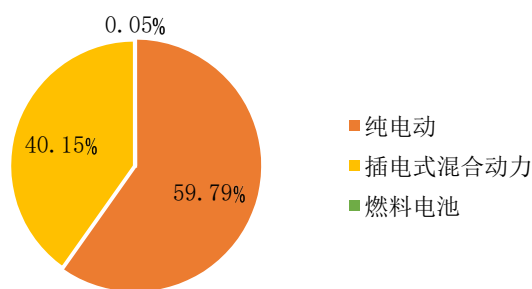
资料来源：中汽协，东方 研究所

图表6：2023年我国新能源汽车销量占比——细分动力



资料来源：中汽协，东方 研究所

图表7：2024年1-10月我国新能源汽车销量占比——细分动力

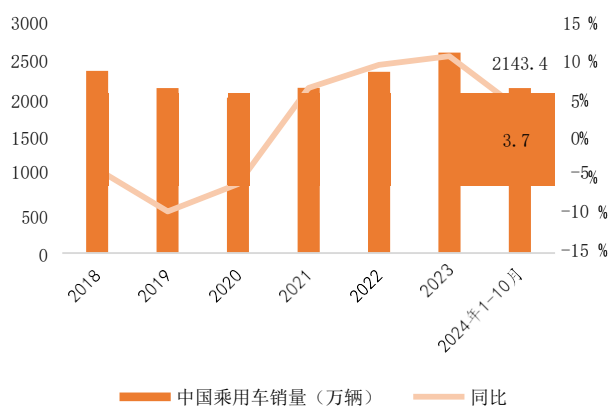


资料来源：中汽协，东方 研究所

1.2. 乘用车表现稳健，出口和智能化成为新增长点

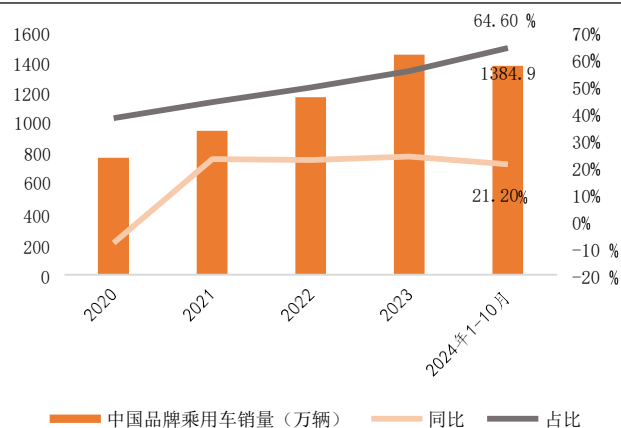
乘用车销量表现稳健，自主品牌份额持续提升。2024年1-10月，我国乘用车销量达到2143.4万辆，同比+3.7%。其中，自主品牌乘用车共销售1384.9万辆，同比+21.2%，占乘用车销售总量的64.6%，占有率比上年全年提升9.3个百分点。

图表 8：2024 年 1-10 月我国乘用车销量同比 +10.6%



资料来源：中汽协，东方 研究所

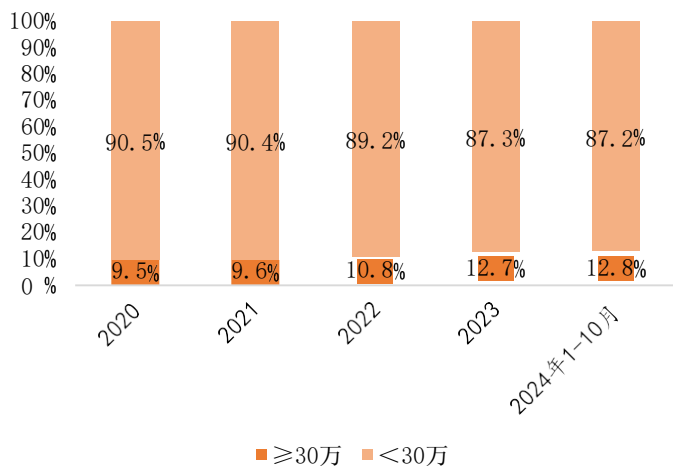
图表 9：中国品牌乘用车市场份额不断扩大



资料来源：中汽协，东方 研究所

从价格趋势来看，我国乘用车的销售价格区间逐渐上移。我国高端乘用车（30 万及以上）销售占比显著提升，2024 年 1-10 月达到 12.8%，相比去年全年提升了 0.1 个百分点。从细分车型来看，2024 年 1-10 月，SUV 同比 +7.4%，轿车和 MPV 销量同比分别+0.1%和-6.2%。

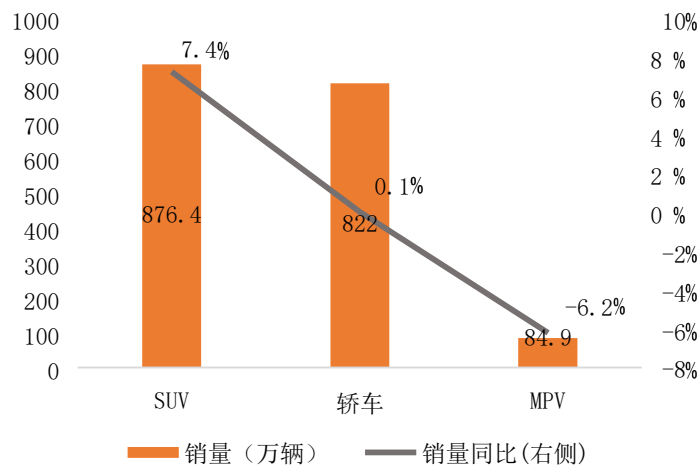
图表 10：2024 年 1-10 月我国高端乘用车销量占比显著提升至 13.2%



资料来源：乘联会，东方 研究所

注：以起步市场指导价划分，分为≥30万和<30万两档，≥30万为高端

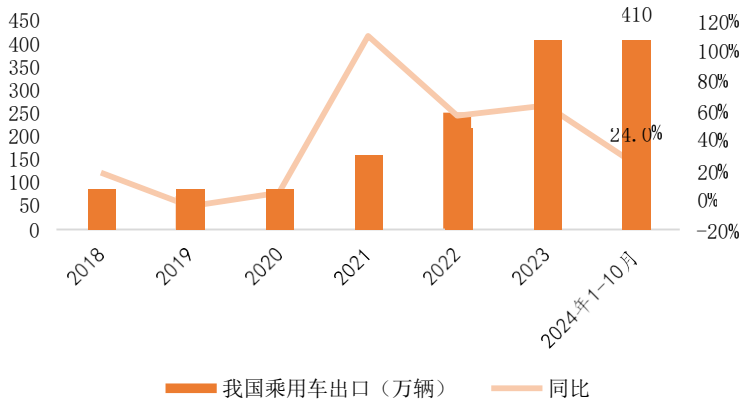
图表 11：2024 年 1-10 月我国 SUV 销量同比增长



资料来源：乘联会，东方 研究所

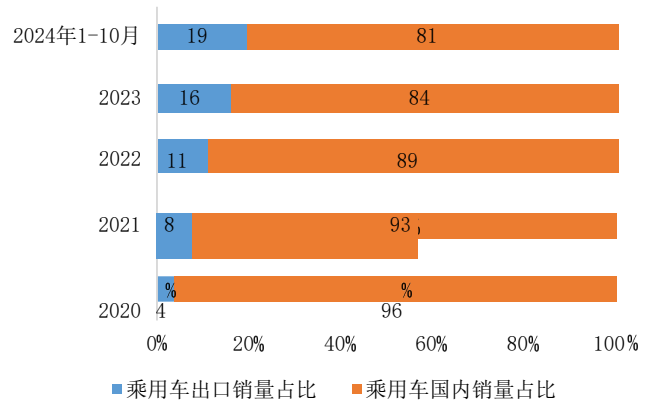
出口持续贡献增量，乘用车出口表现亮眼。2024 年 1-10 月，我国汽车出口 485.5 万辆，同比+23.8%；其中新能源出口 105.8 万辆，同比+6.3%。乘用车出口销量为 410 万辆，同比+24%，出口销量占比提升至 19%。

图表 12：2024 年 1-10 月我国乘用车出口同比+24%



资料来源：中汽协，东方 研究所

图表 13：2024 年 1-10 月我国乘用车出口销量占比提升至 19%

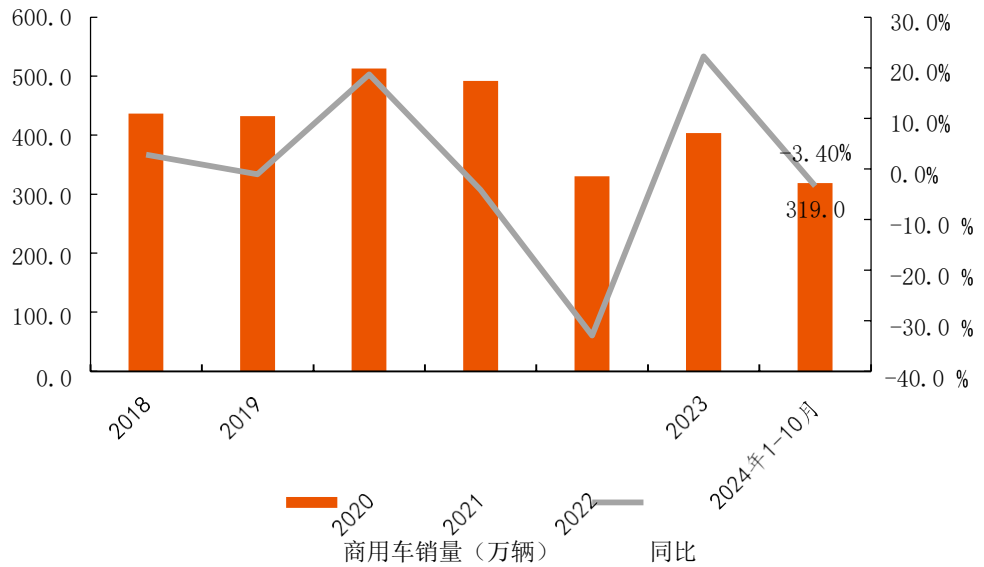


资料来源：中汽协，东方 研究所

1.3.商用车整体回暖，新能源重卡销量“狂飙”

商用车国内销量承压，出口增长明显。2024 年 1-10 月，商用车销量略有承压。据中汽协数据，2024 年 1-10 月我国商用车销量实现 319 万辆，同比-3.4%，其中商用车出口 75.5 万辆，同比增长 22.5%，国内 243.5 万辆，同比-9.4%。

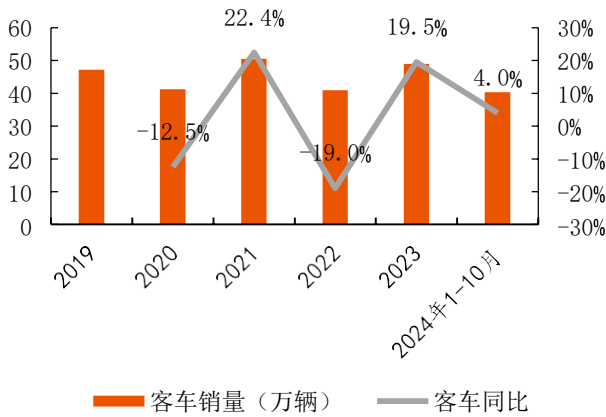
图表 14：2024 年 1-10 月商用车销量略有承压



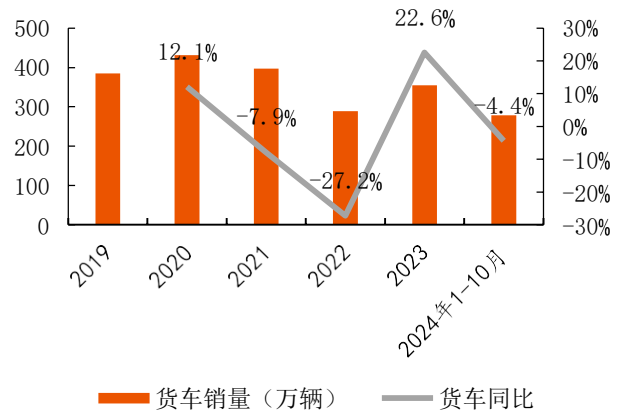
资料来源：中汽协，Choice 行业经济数据，东方 研究所

商用车各细分市场中，客车增长货车下滑。2024 年 1-10 月，我国客车销量实现 40.4 万辆，同比增长 4%，货车销量实现 278.6 万辆，同比-4.4%。

图表 15 : 2024年1-10月客车销量同比增长4%



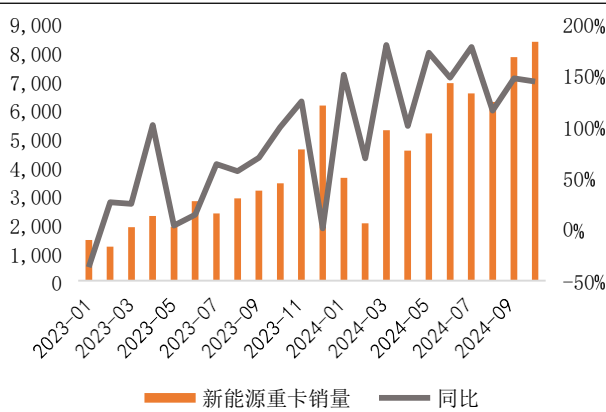
图表 16 : 2024年1-10月货车销量同比下滑4.4%



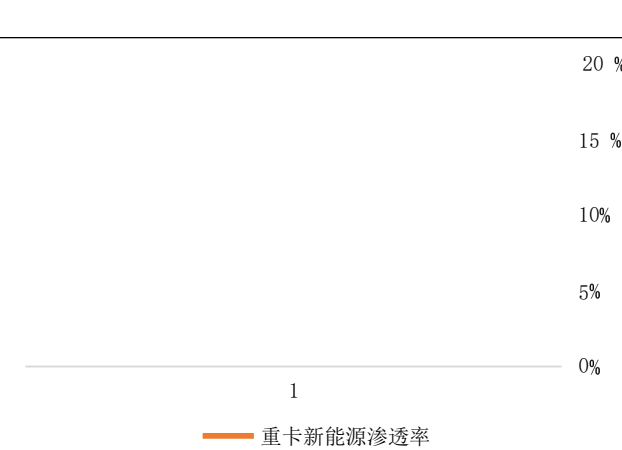
资料来源: 中汽协, Choice行业经济数据, 东方研究所 资料来源: 中汽协, Choice行业经济数据, 东方研究所

重卡销量整体下滑, 新能源重卡销量大增。 据第一商用车网数据, 2024年1-10月, 重卡销量74.6万辆, 同比-5%; 其中新能源重卡销量5.7万辆, 同比+143.5%。1-10月新能源重卡渗透率7.8%, 相比23年全年4%大幅提升。新能源重卡受到环保政策与经济性的双重驱动。随着新能源重卡产业链的成熟, 核心零部件的技术进步和成本下降, 新能源重卡市场需求有望逐步增加。

图表 17 : 2024年1-10月新能源重卡销量同比增长143.5%



图表 18 : 2024年1-10月新能源重卡渗透率7.7%



资料来源: Choice行业经济数据, 第一商用车网, 东方研究所 资料来源: Choice行业经济数据, 第一商用车网, 东方研究所

1.4. 汽车板块跑赢大盘, 整车超额收益显著

1.4.1 汽车板块走势回顾: 受以旧换新政策影响跌宕起伏

2024年初至今, 中央推出一系列以旧换新补贴政策以提振汽车消费, 汽车板块走势受政策推出及落地实施影响跌宕起伏。

2024年3月13日: 国务院关于印发《推动大规模设备更新和消费品

以旧换新行动方案》的通知，提出到 2027 年，工业、农业、建筑、交通、

教育、文旅、医疗等领域设备投资规模较 2023 年增长 25% 以上；报废汽车回收量较 2023 年增加约一倍，二手车交易量较 2023 年增长 45 %。

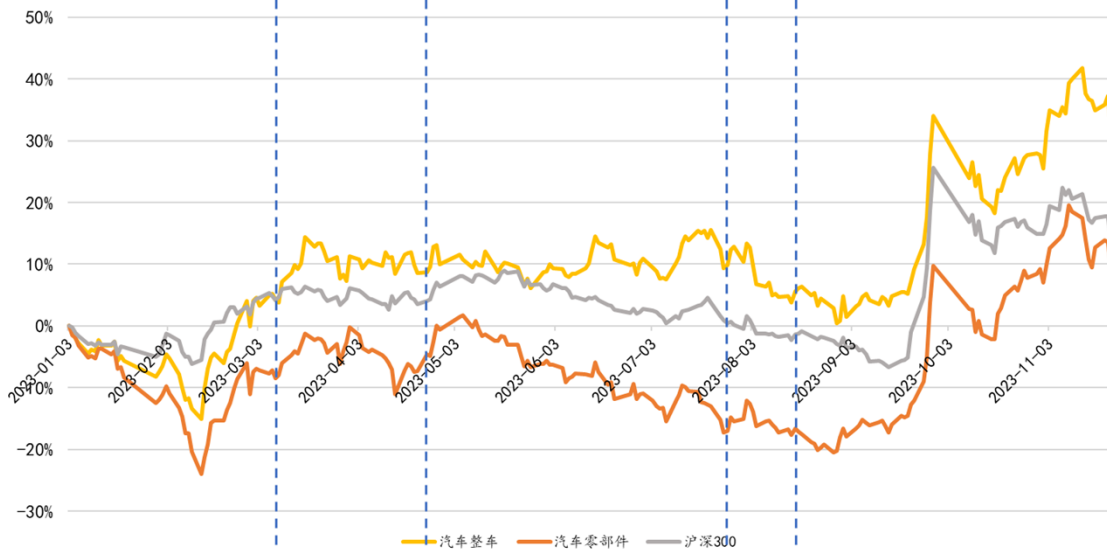
2024 年 4 月 24 日：商务部、财政部等 7 部门联合印发《汽车以旧换新补贴实施细则》，个人消费者报废 2018 年 4 月 30 日之前的新能源乘用车、国三及以下排放标准燃油乘用车并换购 2.0 升及以下排量燃油乘用车新车、新能源乘用车新车的，单车分别补贴 7000 元、1 万元。

2024 年 7 月 24 日：国家发改委、财政部印发《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》，（1）将购买新能源乘用车的补贴标准提高至 2 万元，购买 2.0 升及以下排量燃油乘用车的补贴标准提高至 1.5 万元。（2）报废国三及以下排放标准营运类柴油货车并更新购置符合条件的货车，平均每辆车补贴 8 万元；无报废只更新购置平均每辆车补贴 3.5 万元；只提前报废老旧营运类柴油货车，平均每辆车补贴 3 万元。

2024 年 7 月 29 日：交通运输部财政部印发《新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》，对更新新能源城市公交车的，每辆车平均补贴 8 万元；对更换动力电池的，每辆车补贴 4.2 万元。

2024 年 8 月 15 日：商务部等 7 部门发布《关于进一步做好汽车以旧换新有关工作的通知》，提出加大中央资金支持力度，汽车报废更新补贴资金按照总体 9:1 的原则实行央地共担，并分地区确定具体分担比例。其中，对东部省份按 8.5:1.5 比例分担，对中部省份按 9:1 比例分担，对西部省份按 9.5:0.5 比例分担。地方分担的部分，由各省级财政根据中央资金分配情况按比例安排。

图表 19：2024 年汽车板块走势回顾：跌宕起伏



2024年3月13日：
国务院关于印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》的通知，提出到2027年，工业、农业、建筑、交通、教育、文旅、医疗等领域设备投资规模较2023年增长25%以上；报废汽车回收量较2023年增加约一倍，二手车交易量较2023年增长45%。

2024年4月24日：
商务部、财政部等7部门联合印发《汽车以旧换新补贴实施细则》，个人消费者报废2018年4月30日之前的新能源乘用车、国三及以下排放标准燃油乘用车并换购2.0升及以下排量燃油乘用车新车、新能源乘用车新车的，单车分别补贴7,000元、1万元。

2024年7月24日：
国家发改委、财政部印发《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》
(1) 将购买新能源乘用车的补贴标准提高至2万元，购买2.0升及以下排量燃油乘用车的补贴标准提高至1.5万元。
(2) 报废国三及以下排放标准营运类柴油货车并更新购置符合条件的货车，平均每辆车补贴8万元；无报废只更新购置平均每辆车补贴3.5万元；只提前报废老旧营运类柴油货车，平均每辆车补贴3万元。

2024年7月29日：
交通运输部财政部印发《新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》，对更新新能源城市公交车的，每辆车平均补贴8万元；对更换动力电池的，每辆车补贴4.2万元。

2024年8月15日：
商务部等7部门发布《关于进一步做好汽车以旧换新有关工作的通知》，提出加大中央资金支持力度，汽车报废更新补贴资金按照总体9:1的原则实行央地共担，并分地区确定具体分担比例。其中，对东部省份按8.5:1.5比例分担，对中部省份按9:1比例分担，对西部省份按9.5:0.5比例分担。地方分担的部分，由各省级财政根据中央资金分配情况按比例安排。

2024 年 11 月 19 日：国家发改委政策研究室副主任、新闻发言人李超表示，将研究提出未来继续加大支持力度、扩大支持范围的政策举措，待履行相关程序后适时公开发布。

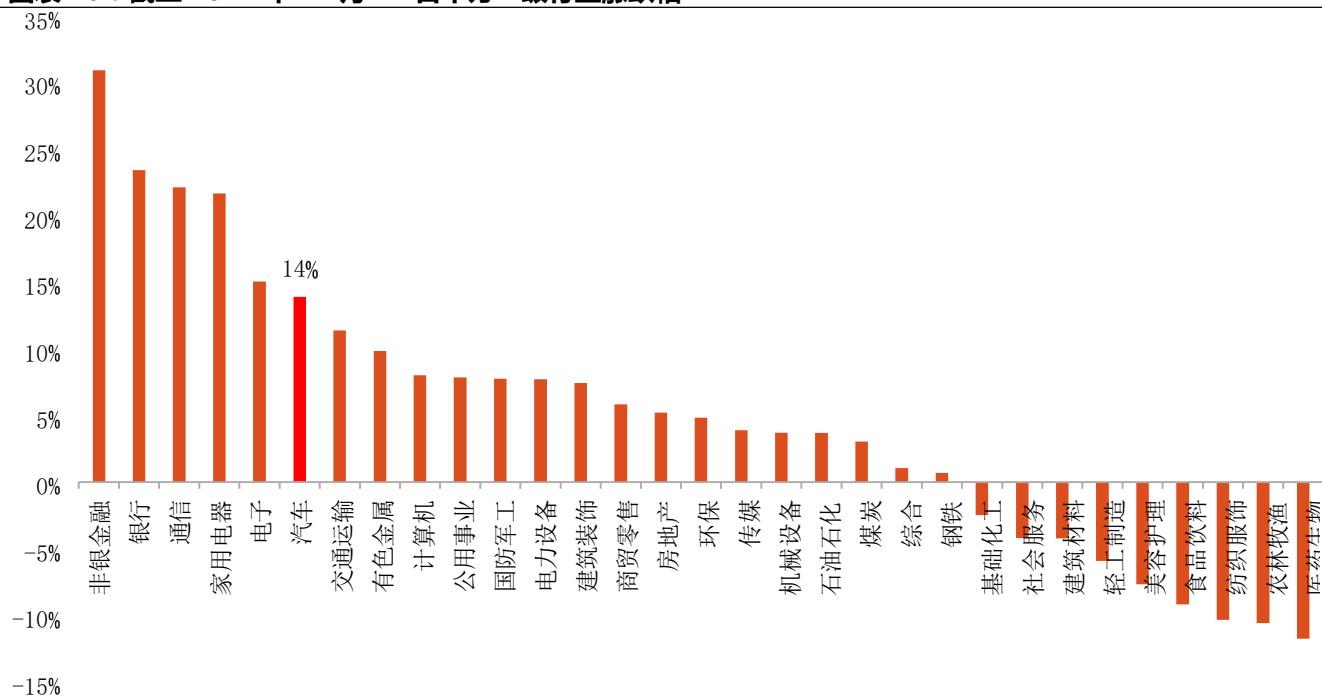
2024 年 11 月 21 日：商务部消费促进司二级调研员宋英杰表示，目前全国汽车报废更新申请量、全国汽车置换更新申请量均已突破 200 万份，累计超过 400 万份，日均补贴申请量持续保持在高位，受此带动 1-10 月全国报废汽车回收量同比增长超过 50%。**下一步在继续落实好已出台补贴政策和系列配套支持政策的基础上，科学评估今年的政策成效，提前谋划明年的汽车以旧换新接续政策，稳定市场预期，并持续完善汽车相关政策，促进二手车放心、便利交易。**

2024 年，受益于政策持续发力，不断释放消费潜力、拉动经济增长。展望 2025 年，预计以旧换新补贴政策有望延续甚至加大支持力度，行业将持续受益。

1.4.1 整车超额收益显著，汽零板块估值修复空间较大

截至 2024 年 11 月 22 日，申万汽车板块跌幅+14%，处于 31 个申万一级行业的第六位。同期沪深 300 指数涨跌幅为+2.7%，申万汽车板块跑赢沪深 300 指数 1.4pct。

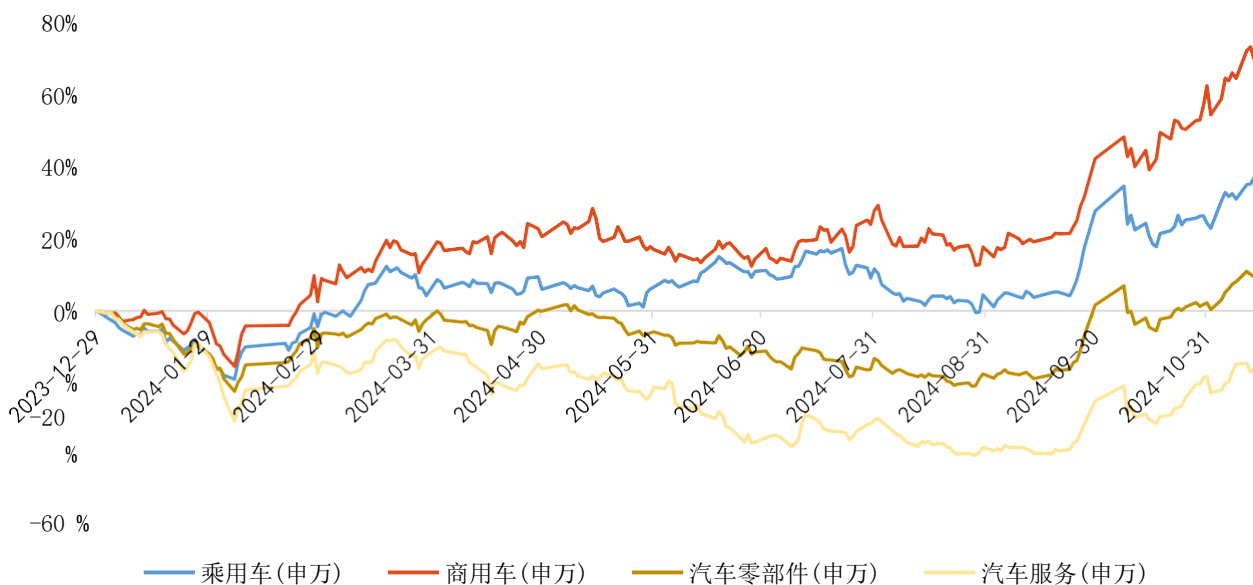
图表 20：截至 2024 年 11 月 22 日申万一级行业涨跌幅



资料来源：Choice EDB 经济数据库，东方 研究所

整车超额收益显著，商用车板块涨幅最大。细分行业来看，截至 11 月 22 日，乘用车/商用车/汽车零部件/汽车服务板块涨跌幅分别为 27%/55%/3%/-18%，商用车和乘用车板块超额收益显著，商用车板块涨幅最大。

图表 21：截至 2024 年 11 月 22 日申万汽车各细分板块行情



资料来源：Choice EDB 经济数据库，东方 研究所

具体来看，乘用车板块里，截至 2024 年 11 月 22 日，力帆科技、赛力斯、吉利汽车、北汽蓝谷、比亚迪等公司领涨，涨跌幅分别达到 96%、63%、49%、43%和 41%。

图表 22：截至 2024 年 11 月 22 日乘用车板块公司行情

证券代码	证券名称	截至 2024 年 11 月 22 日涨跌幅
601777.SH	力帆科技	96 %
601127.SH	赛力斯	63 %
00175.HK	吉利汽车	49 %
600733.SH	北汽蓝谷	43 %
002594.SZ	比亚迪	41 %
600104.SH	上汽集团	33 %
601633.SH	长城汽车	3 %
601238.SH	广汽集团	-1
000572.SZ	海马汽车	-10
000625.SZ	长安汽车	-17
09863.HK	零跑汽车	-19
09868.HK	小鹏汽车-W	-20
02015.HK	理想汽车-W	-42
09866.HK	蔚来-SW	-51

资料来源：Choice 股票数据浏览器，东方 研究所

商用车板块中，截至 2024 年 11 月 22 日，江淮汽车、宇通客车、金龙汽车、中通客车、江铃汽车等公司领涨，涨跌幅分别达到 141%、66%、59%、35%和 30%。

图表 23：截至 2024 年 11 月 22 日商用车板块公司行情

证券代码	证券名称	截至 2024 年 11 月 22 日涨跌幅
600418.SH	江淮汽车	141%
600066.SH	宇通客车	66%
600686.SH	金龙汽车	59%
000957.SZ	中通客车	35%
000550.SZ	江铃汽车	30%
000951.SZ	中国重汽	24%
600006.SH	东风股份	21%
000868.SZ	安凯客车	4%
301039.SZ	中集车辆	4%
600375.SH	*ST 汉马	3%
000800.SZ	一汽解放	0%
600166.SH	福田汽车	-7%
600303.SH	ST 曙光	-27%

资料来源：Choice 股票数据浏览器，东方 研究所

零部件板块中，截至 2024 年 11 月 22 日万丰奥威、北特科技、双林股份、沪光股份、鑫湖股份等公司领涨，涨跌幅分别达到 301%、124%、90%、59% 和 52%。

图表 24：截至 2024 年 11 月 22 日汽车零部件板块公司行情（涨幅前 10 名）

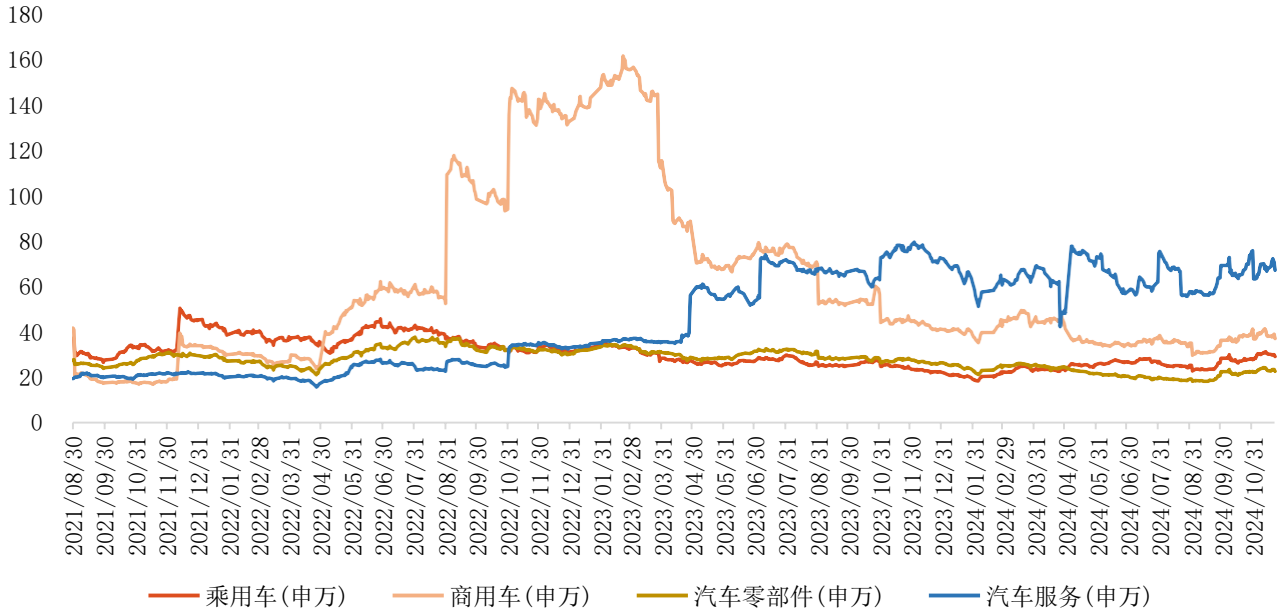
证券代码	证券名称	截至 2024 年 11 月 22 日涨跌幅
002085.SZ	万丰奥威	301%
603009.SH	北特科技	124%
300100.SZ	双林股份	90%
605333.SH	沪光股份	59%
300694.SZ	鑫湖股份	52%
600660.SH	福耀玻璃	50%
002488.SZ	金固股份	46%
600148.SH	长春一东	44%
600609.SH	金杯汽车	41%
603319.SH	湘油泵	40%

资料来源：Choice 股票数据浏览器，东方 研究所

截至 2024 年 11 月 22 日，汽车（申万）整体 PE 约 25 倍，相较于年初基本持平，近三年 PE 均值为 29 倍，当前估值位于近三年的约 29%分位点，处于相对低位，仍具有修复空间。

细分二级行业来看，截至 2024 年 11 月 22 日，乘用车/商用车/汽车零部件/汽车服务行业整体 PE 分别约 28/36/22/66 倍，近三年 PE 均值分别约为 29/59/27/45 倍，当前估值位于近三年的 52%/35%/18%/80%分位点，汽车零部件板块处于相对低位，估值有修复空间。

图表 19：近三年汽车行业二级板块市盈率 PE (TTM)



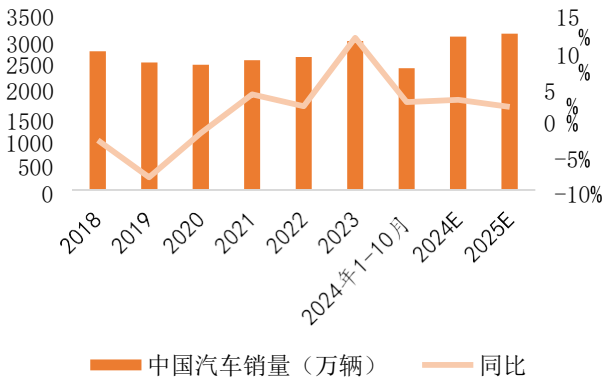
资料来源：Choice EDB 经济数据库，东方 研究所

2. 2025 年中国车市展望

2.1. 汽车市场有望实现温和增长，插混与增程车型引领新能源渗透率持续提升

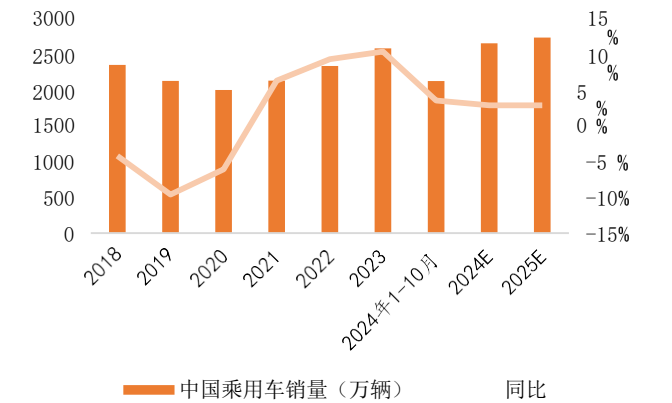
受益于宏观经济稳定复苏以及国家以旧换新补贴政策的大力支持，再叠加汽车产业技术、人力、资本聚集带来的高热度，2025 年我国汽车行业总体有望实现温和增长。我们预计，2025 年我国汽车市场总销量同比增速有望达到 2%，销量超过 3162 万辆，；乘用车销量有望实现 2760 万辆，同比增长 3%。

图表 20：2025 年我国汽车市场总销量预计同比+2%



资料来源：中汽协，东方 研究所

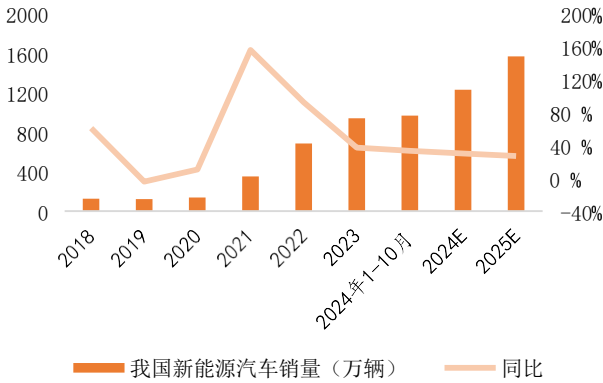
图表 21：2025 年我国乘用车销量预计同比+3%



资料来源：中汽协，东方 研究所

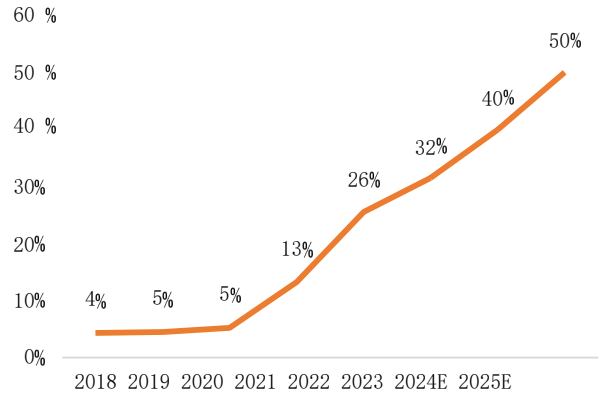
预计新能源汽车销量增长趋缓，渗透率稳步提升。2024年1-10月，我国新能源汽车销量实现975万辆，同比+34%，渗透率上升到39.6%，和2023年相比提升了8个百分点，据盖世汽车预计，2025年新能源汽车渗透率有望达到50%。

图表 22：2025 年我国新能源汽车销量有望超过 1500 万辆



资料来源：中汽协，东方 研究所

图表 23：2025 年我国新能源汽车渗透率有望达到 50%

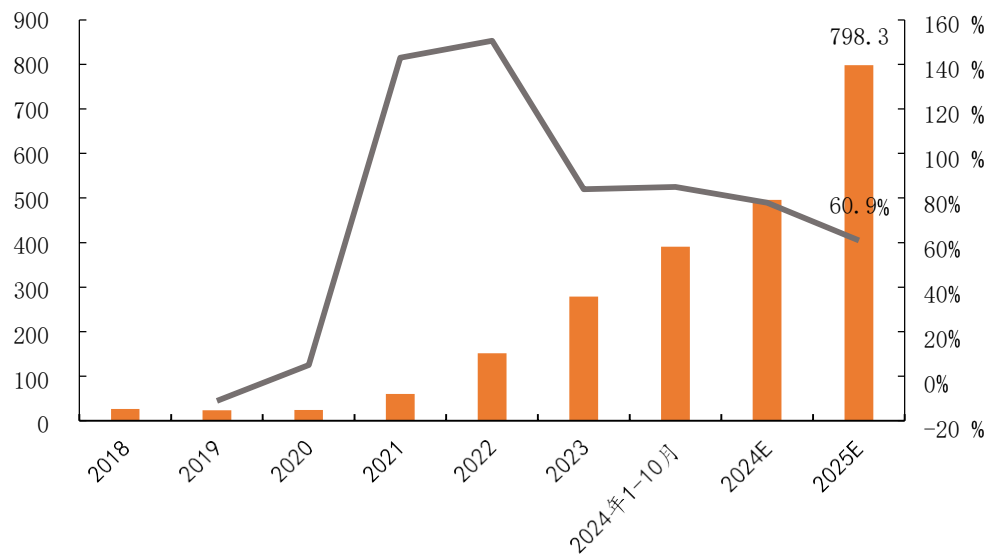


资料来源：中汽协，东方 研究所

2.2. 混动增程保持高增速，新能源渗透率空间广阔

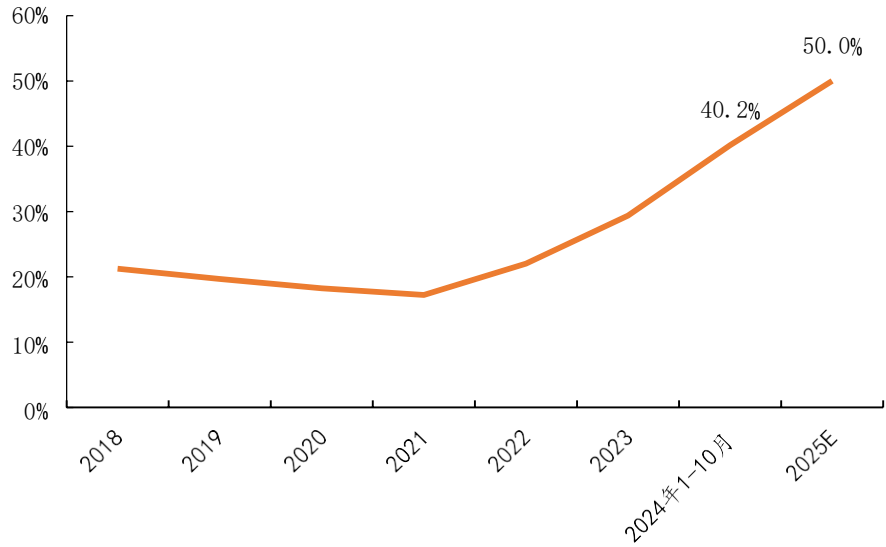
动力结构持续优化，新能源汽车渗透率不断提升。细分动力来看，插电式混合动力汽车销量占比不断扩大。2024年1-10月插混汽车（包含增程）销量达到391.5万辆，同比分别+85%，占新能源比例达到40.2%，相比去年全年提升了10.8个百分点。据中国科学院院士欧阳明高预计，2025年插混占新能源比例有望突破50%。

图表 24：2025 年插混销量有望达到近 800 万辆



资料来源：Choice 行业经济数据，中汽协，东方 研究所

图表 25：2025 年插混占新能源比例有望达到 50%



资料来源：Choice 行业经济数据，中汽协，东方 研究所

宁德时代发布骁遥超级增混电池：全球首款纯电续航 400 公里以上兼具 4C 超充的增混电池。 2024 年 10 月，宁德时代发布超级增混电池—骁遥电 池。其纯电续航可达 400 公里以上，且兼具 4C 超充，可实现“充电 10 分钟， 补能超 280km”的高效补能。依托 AB 电池系统集成技术，骁遥电池包 将钠离子电池与锂离子电池按一定比例和排列进行混搭、串联、并联集成， 实现电 池低温续航提升 5%。其次，将钠离子电池作为 AB 电池系统的 SOC 监测标 尺，来辅助标定锂离子电池的电量，使系统整体控制精度提升了 30%，纯 电续航里程额外增加 10km 以上。针对锂离子电池、钠离子电池低温性能上 的差异，宁德时代开发了全温域电量精准计算 BMS 技术，在全天候场景下对 不同化学体系针对性分区管理，有效解决了高低温恶劣环境下 电量预测失 真或动力性能降级等问题。目前，宁德时代骁遥电池已经成功 落地多个车型 品牌，包括理想、阿维塔、深蓝、启源、哪吒。预计到 2025 年，包括吉利、奇瑞、广汽、岚图等在内的近 30 款增混车型，都将配备 宁德时代骁遥超级增混电池。

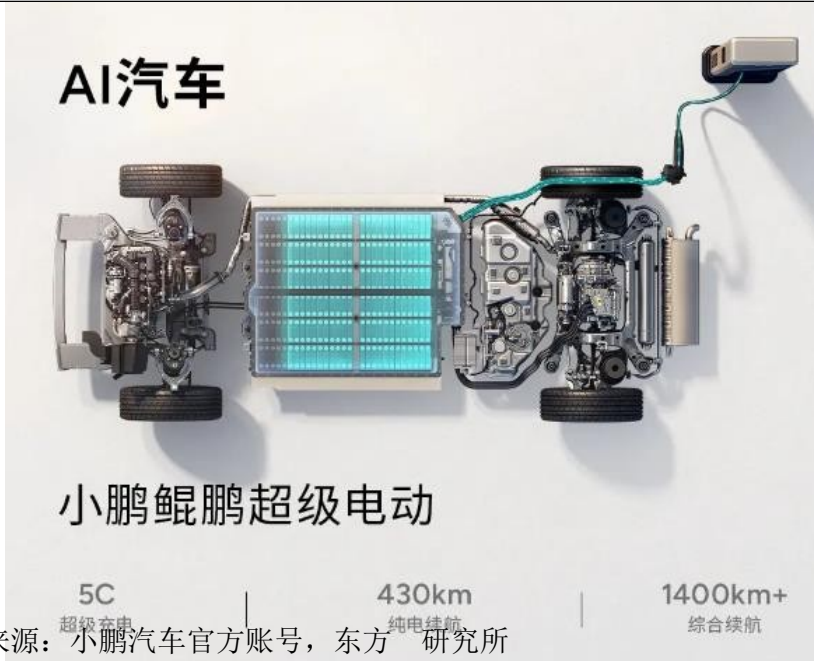
图表 26：宁德时代骁遥超级增混电池：全球首款纯电续航 400 公里以上兼具 4C 超 充的增混电池



资料来源：宁德时代官网，东方 研究所

小鹏汽车发布鲲鹏超级电动体系。2024年11月6日，小鹏汽车在AI科技日上发布小鹏鲲鹏超级电动体系。其中，“鲲”代表超级增程系统，采用下一代增程技术，“鹏”则代表着小鹏汽车的纯电体系。小鹏鲲鹏超级电动体系基于全域800V高压碳化硅平台，搭载了5C超充AI电池、混合碳化硅同轴电驱、静音增程器（运行噪音仅为1dB），以及AI电池医生和AI动力功能。小鹏超级增程纯电续航可达到430公里，综合续航里程超1400公里。其增程车型预计先在国内推出，后推向其他海外市场。

图表 27：小鹏汽车发布鲲鹏超级电动体系



资料来源：小鹏汽车官方账号，东方研究所

增混产品成为新能源汽车的主要增长驱动力，多家车企发力长续航增混产品。除小鹏汽车外，哪吒、岚图、零跑等车企均推出了纯电续航超过300km的混动产品。2023年12月至2024年9月，工信部发布九批《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》，共计443款插电式混合动力车型（含增程式）。其中，纯电续航低于100公里的车型占比25.73%（114款），续航在100至200公里的车型占比66.82%（296款），而续航里程超过200公里的增混车型占7.45%（33款）。

混动技术不断迭代，产品竞争力持续提升。2020年，比亚迪率先推出DM-i混动技术，以百公里3L左右的油耗表现，迅速打开市场，随后吉利、广汽等车企推出同类插混产品。初期，插混车型纯电续航大多集中在50—100公里之间。以理想为代表的新势力车企主要布局增程式混动产品，纯电续航大多在100—200公里之间。之后，比亚迪、吉利等车企开始推出新一代混动技术，大电池+大油箱的组合是使得混动产品能够实现超过2000公里续航。随着混动技术继续迭代，车企开始将纯电技术加入混动产品，“小油箱+大电池”成为车企新的选择，纯电续航里程和充电能力成为新混动技术的重要竞争点。800V、高倍率快充等技术陆续应用在混动产品上。插混、增程两者在市场竞争方面，正形成超强的增长特征。随着优质供给不断增加，渗透率有望持续快速提升。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/405304223211012012>