



2024中国新能源汽车产业发展趋势

师建华

2024.04

全球

中国将进一步成为全球新能源汽车产业“风向标”

中国继续保持全球最大的新能源汽车消费市场地位



- 2023年，全球新能源汽车销量**1465.3万辆**，中、美、欧分别为949.5万、146.8万、294.8万，中国占比超**60%**；
- 预计2024年全球新能源汽车销量将**超过2000万辆**，中国仍将会**贡献全球销量的60%**。

在定义下一代汽车中，中国因素会越来越多



- 电池、电机、智能座舱等关键技术和生产水平全球领先，大规模量产动力电池单体能量密度达到**300瓦时/公斤**，纯电动乘用车平均续航里程**超过460公里**，诸多新技术**优先在中国出现并落地**；
- 2024年是定义下一代汽车产品的关键阶段，中国市场、技术、平台的因素将发挥重要作用，引领全球产业转型。

中国新能源汽车企业占据重要市场地位



- 2023年，中国新能源汽车企业快速崛起，**比亚迪**全年销售302万辆，成为新能源乘用车领域全球销量最高的车企，前十位中**中国企业占据5席**，合计占比**达43%**；
- 基于电动化产品、市场的突破，2024年国内企业将延续崛起势头，出现新的全球品牌，预计将**新增1-2家企业**进入全球新能源乘用车销量前十，份额提升至**45%**。

中国新能源汽车产业链优势地位进一步提升



- 中国加速成为全球汽车供应链中心。2023动力和其他电池累计产量/装车量分别**778.1GWh/387.7GWh**，动力电池及上游材料出货量占**全球50%以上**；
- 预计2024年中国动力电池及材料出货量仍将**占全球50%以上**，并将通过全球合作和海外产能布局加速落地。

中国

新能源汽车将成为拉动经济和产业高质量发展的“新引擎”

成为拉动投资、消费，促进国民经济增长的重要力量



- 2023年中国汽车整体销量突破3000万辆，新能源车增长势头延续，逐步迈进千万量级时代。预计2024年势头仍将延续，汽车类零售额将**突破5万亿元**，其中新能源汽车**突破2万亿元**；
- 产业发展将持续拉动基础设施、汽车零部件、智能制造、汽车智能化等领域的投融资。

带动产业技术创新与落地



- 新能源汽车融汇绿色能源、人工智能、互联网、大数据等多项变革技术，成为新技术**落地应用的重要载体**；
- 汽车更新迭代速度进一步加快，2023年累计推出**车型1100余款**，其中纯电**占比70%**，车型更迭缩短至**1-2年**。

充分发挥绿色低碳发展效能



- 截止2023年，中国新能源汽车保有量达2041万辆。预计2024年将接近3000万辆，其中纯电动占比**约80%**；2023年，全国新能源汽车碳减排量累计超**8000万吨**，预计2024年全国新能源汽车减排量将超过**1亿吨**。

带动国际贸易、交流、合作的重要载体



- 全球气候行动紧迫，新能源汽车愈发成为当前全球经济、贸易、技术、供应链等领域**交流、合作的重要桥梁**；
- 产业低碳、绿色转型对话合作频繁。预计2024年新能源出口规模延续增长，类似国轩、蔚来、零跑的**技术及资本合作**及企业**海外的本地化发展**将进一步突破。

二、产业竞争格局进入深度重塑期

国家之间的竞争将进一步深化



智能化



9月全球第500万辆整车下线

创新研发



风险投资



电动化产品



2020年以来在华新能源和智能化投资超过600亿元

人才聚集

科技集聚



固态电池

蓄电池产业战略

到2030年将建立150GWh/年的国内制造基地，全球生产能力达到600GWh/年



“资本换技术”

区域竞争格局加速分化

新汽车产业集群迅速崛起，汽车铁锈地带扩大风险

省份	2023年汽车产量	2023年新能源汽车产量	新能源汽车占比
广东	519.19	227.19	48.2%
广东省	519.19	253.18	48.76%
重庆市	231.79	50.03	21.58%
上海市	215.61	128.68	59.68%
安徽省	208.8	37.95	18.18%
山东省	197.39	18.83	9.54%
湖北省	178.99	38.83	21.69%
江苏省	165.03	69.39	42.05%
吉林省	155.89	11.78	7.56%
浙江省	152.59	59.72	39.14%
陕西省	147.01	105.19	71.55%

新能源汽车百万辆产量和千亿产值成为基本门槛

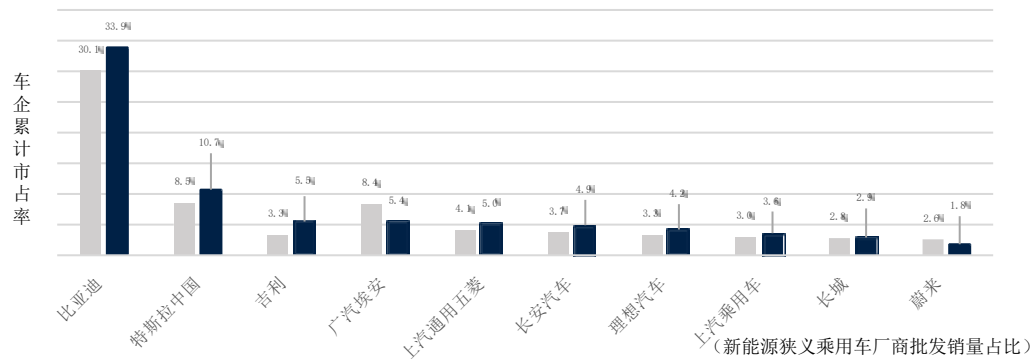
城市	2025年目标产量	2025年规划产值
合肥	产能超300万辆	3000亿
杭州	产销量超300万辆	2500亿
深圳	产量超200万辆	
广州	产能超200万辆	
西安	产量150万辆以上	
上海	产量超120万辆	3500亿
重庆	产量100万辆	
成都	产量100万辆	1500亿
南京	产销量100万辆	3000亿
长沙	产量100万辆以上（匡算）	

（本数据为国家统计局统计口径，由于部分企业产量未核算到生产地，与部分区域实际产量情况有一定偏差）

企业竞争进入优胜劣汰加速期

2024年将迅速出现一批百万辆级别企业和品牌，市场集中度越来越高，呈现出“强者恒强，分化加剧”的局面。

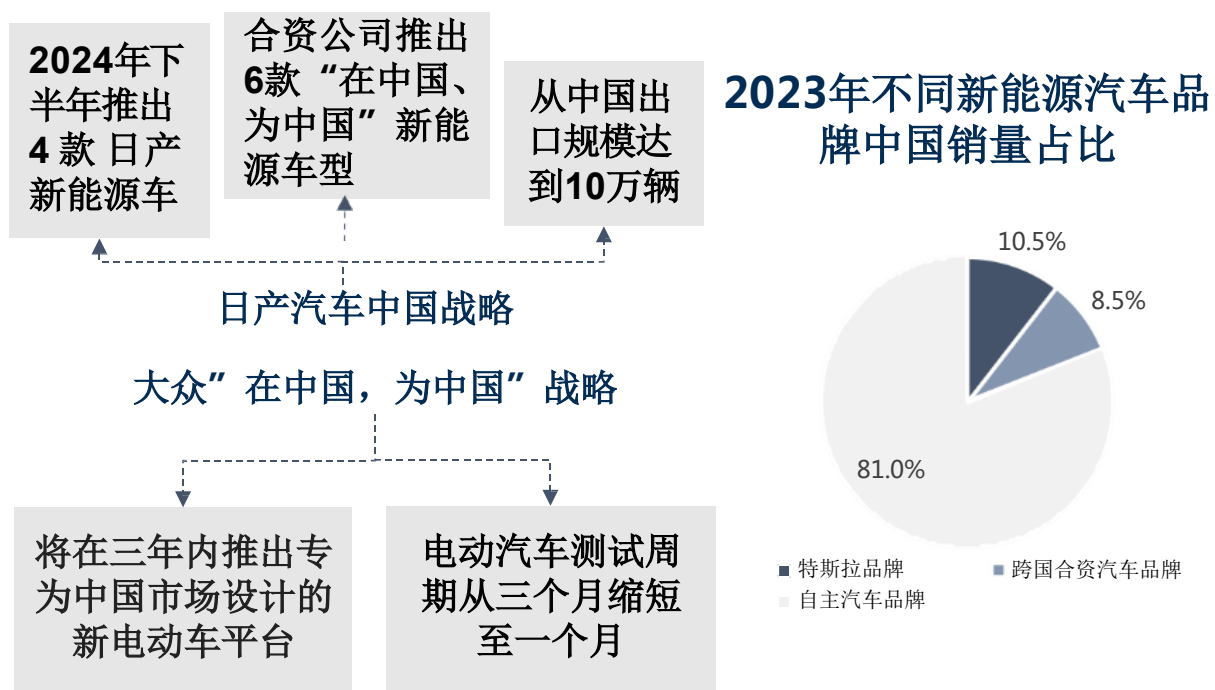
2023CR10为77.9%，市场集中度进一步提高



新能源乘用车销量超过30万的企业由2022年4家变为2023年7家；恒驰、爱驰、雷丁等造车新势力相继被曝出经营不善的问题。

品牌	2023年销量 (万辆, 狭义乘用车)
比亚迪	301.3
特斯拉中国	94.8
吉利汽车集团	48.7
广汽埃安	48.00
上汽通用五菱	44.3
长安汽车	43.2
理想汽车	37.60
上汽乘用车	31.7

跨国与合资企业转型分水岭



雷诺、铃木、菲亚特等跨国车企也已相继退出中国市场

关键产业、关键部件仍是影响格局重塑的关键

芯片

材料

电池

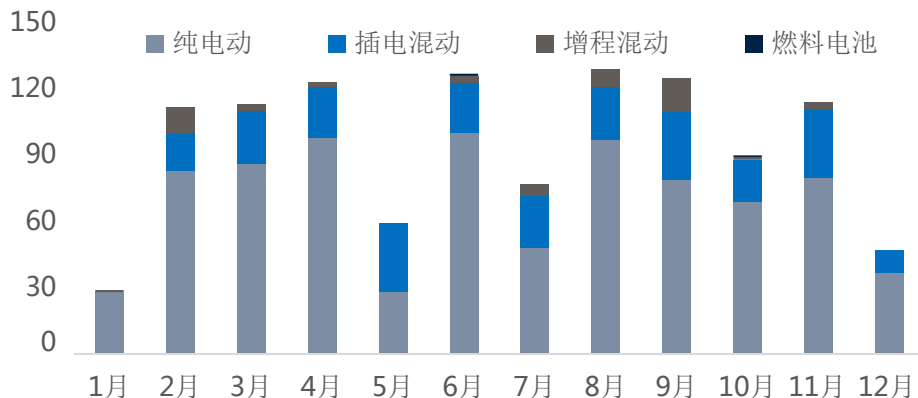
软件

...

三、企业发展环境将会呈现更加内卷的特征

将进入内卷2.0时代，企业面临新车型密集发布、产品迭代加快、消费需求多元化个性化等竞争日趋激烈的发展环境

新能源车
型更新迭
代密集，
消费需求
升级速度
加快。



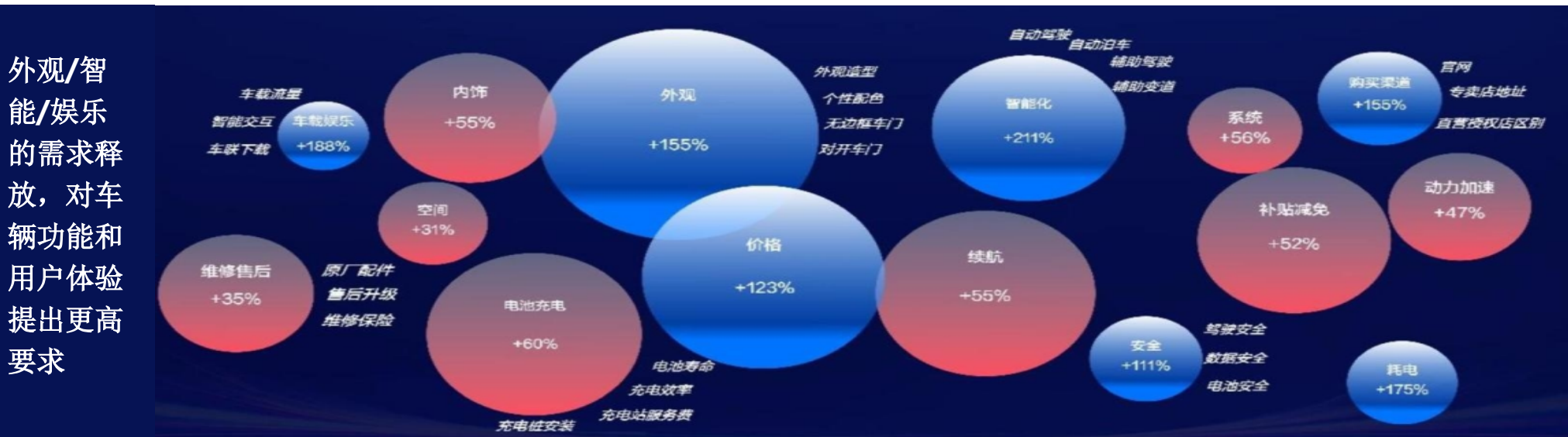
资料来源：车百在线

产品开发
周期缩短
进入“摩
尔时代”

项目名称	预计时长	二级项目
全新/换代项目	30-40个月	全新架构新车型
		已有平台新车型
		同平台衍生换代
中改款	12-24个月	中改款项目
		换三电项目
小改款/年度款	8-12个月	小改款项目

资料来源：有驾，方正证券

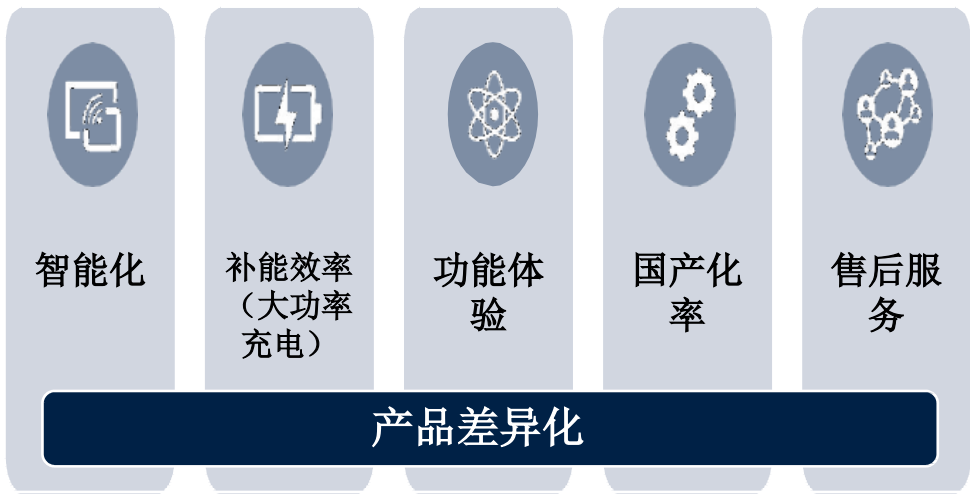
市场变化
是助推器，
对企业是
挑战也是
机遇（高
频、多元、
个性化消
费）



三、企业发展环境将会呈现更加内卷的特征

企业将从提升产品差异化、加快全生命周期布局、商业模式创新等多方位发力，提升核心竞争力，不断拓宽价值链。

从用户需求出发，提升产品差异化竞争力



汽车全生命周期布局，
加快拓展边界



商业模式创新增速



四、产业发展以存量结构调整优化为主

整车产能进入调整阶段

有关数据显示，**2022**年全国乘用车生产企业总产能约为**4289**万辆，产能利用率为**54.5%**，产能排名前**20**位的乘用车企业产能利用率仅为**49.6%**。

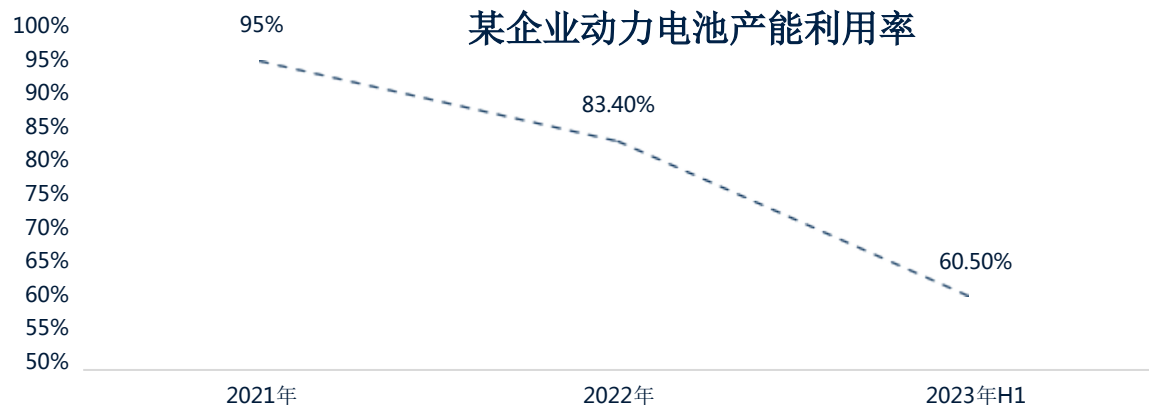
传统车产能油改电是重点任务

早期建设的电动汽车产能，部分由于规模不足，需要进一步升级重组

产业链部分环节进入收缩期

电池企业进入产能释放期

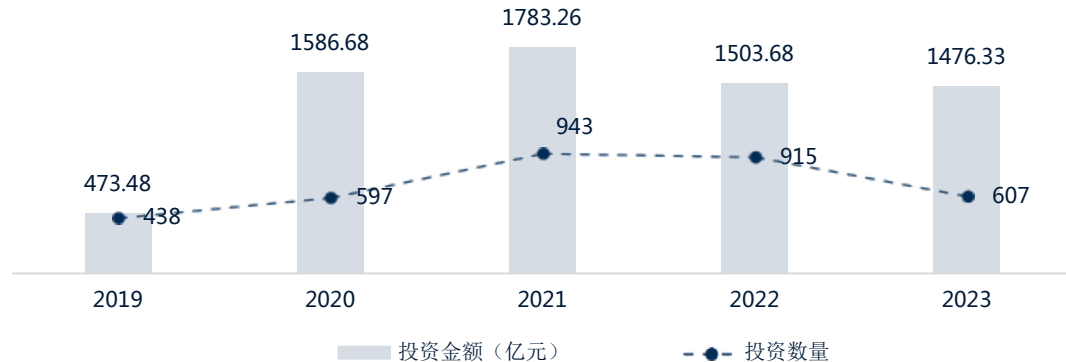
电池联盟数据表示，截止**2022**年底，中国动力电池产能为**1260Gwh**，截止到**2023**年6月底为**1860Gwh**。**2022**年中国动力电池产能利用率为**51.6%**，**2023**年已降至**41%左右**。



芯片投资进入收缩期，尾部企业面临融资压力

国内有超过**300**家汽车芯片企业，市占率正快速向头部企业集中。在投融资及量产双重压力下，汽车芯片行业将迎来“淘汰赛”。

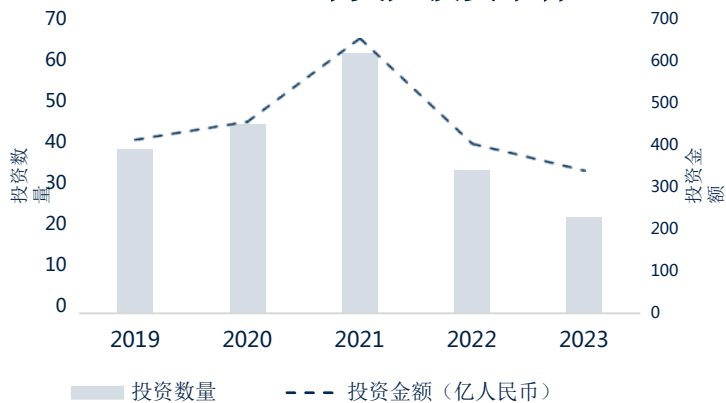
我国芯片投融资数量及金额



四、产业发展以存量结构调整优化为主

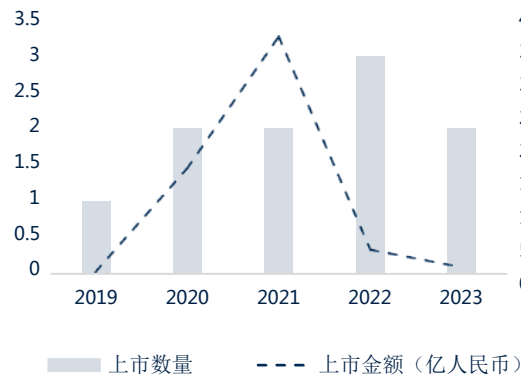
产业投融资有喜有忧

2019-2023年美元投资事件



内外融资环境承压

汽车产业美股IPO情况



汽车产业港股IPO情况



港股逐渐成为行业重要的融资渠道，但是融资规模较小

国内头部整车企业对于海外资本仍具有一定吸引力

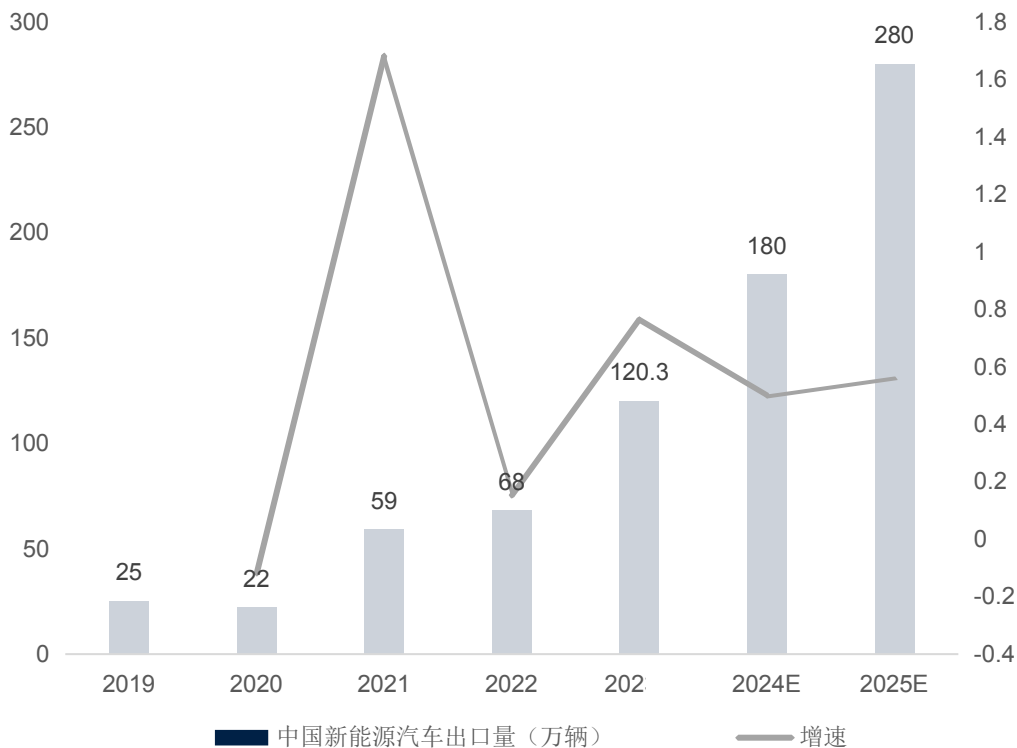
投融资主体	详情
蔚来 + CYVN	2023年12月蔚来获阿布扎比CYVN Holdings 22亿美元战略投资
	2023年7月，获CYVN 11亿美元战略投资
小鹏+大众	2023年7月，大众向小鹏汽车增资约7亿美元
零跑 + Stellantis	2023年12月，零跑汽车获Stellantis汽车集团15亿欧元投资

国际整车领域存在被国内车企并购重组的机会



规模

2023年新能源汽车出口量**120.3**万辆，增速达**77.6%**，预计2024年新能源汽车海外销售规模将突破**180**万辆，增速达**50%**，占整车出口的比例达**30%**。



模式

国内生产+贸易出口模式

凭借产品性能优势及价格竞争力，通过货物贸易模式将整车出口到欧洲、东盟、澳新等海外市场，伴随海外市场需求及国内产品和布局突破，规模将进一步增长。

贸易+本地化建厂模式

在货物贸易基础上，结合目的国政策、产业基础，拓展本地化建厂生产、营销模式；2024整车企业在东盟、拉美及电池企业在欧洲等地本地产能将加速落地。

本地化产销及技术合作等多元模式进入加速落地期

国内生产+海外品牌模式

合资企业利用国内产业链优势结合海外品牌打开国际市场。如东风与雷诺合资-东风易捷特在国内生产的车型贴牌达契亚在欧洲销售，2022年达契亚春天在欧洲销量接近5万辆；名爵、极星等。

股权合作+海外渠道模式

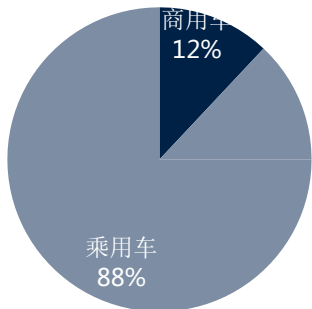
通过同国外企业的股权合作，推动技术、产品、管理、海外市场拓展等层面的深度合作；如Stellantis 15亿欧元获零跑20%股权，双方成立合资公司“零跑国际”开展对外出口业务。

六、商用车新能源化智能化将同步加速转型

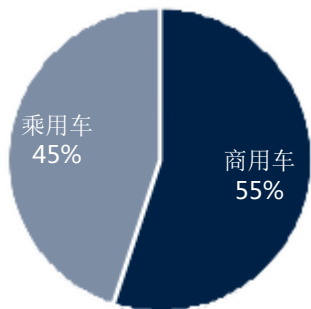
商用车是汽车领域减排降碳的重点，2023商用车渗透率仅11%，但碳排放占汽车碳排放一半以上，明显落后于乘用车

商用车保有量及碳排放结构

保有量结构



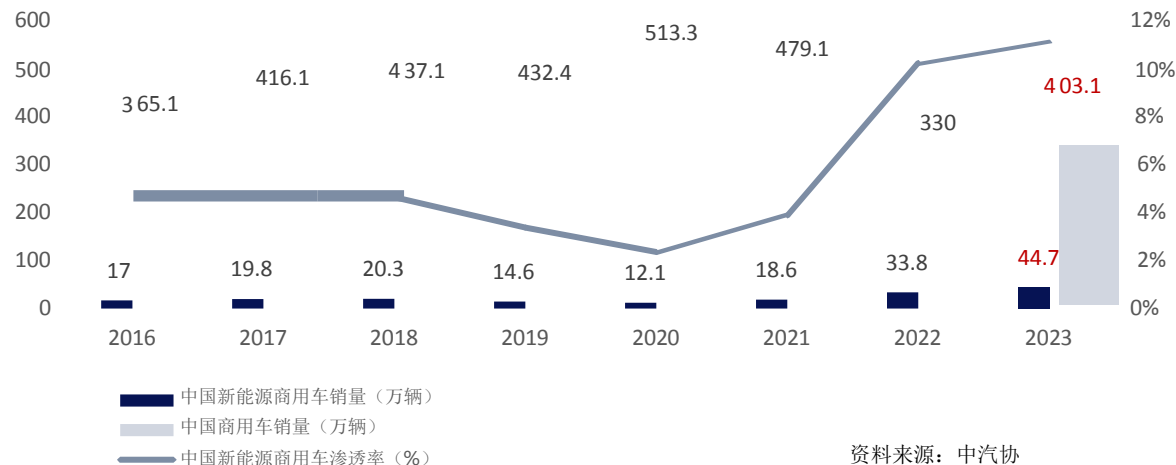
碳排放结构



2022年我国商用车保有量为**3328.6万辆**

资料来源：汽车工程学会商用车碳中和创新平台

商用车销量、新能源商用车销量及新能源渗透率



依托于公共领域全面电动化、绿色货运配送、换电模式应用试点、燃料电池汽车城市群等示范工程，**预计2024年新能源商用车将“量”“率”双增，销量突破60万，渗透率达15%。**

- 15个试点城市
- 推广数量超60万辆
- 70万台充电桩和0.78万座换电站
- 车型包括城市公交车、环卫车、邮政快递车、城市物流配送车等

公共领域全面电动化



- 第一批：16个城市
- 第二批：24个城市
- 第三批：31个城市
- 到2025年建设100个城市

绿色货运配送



- 综合应用类城市8个
- 重卡特色类3个（宜宾、唐山、包头）

换电模式应用试点



- 5个燃料电池汽车示范应用城市群
- 涵盖47座城市

燃料电池汽车示范城市群



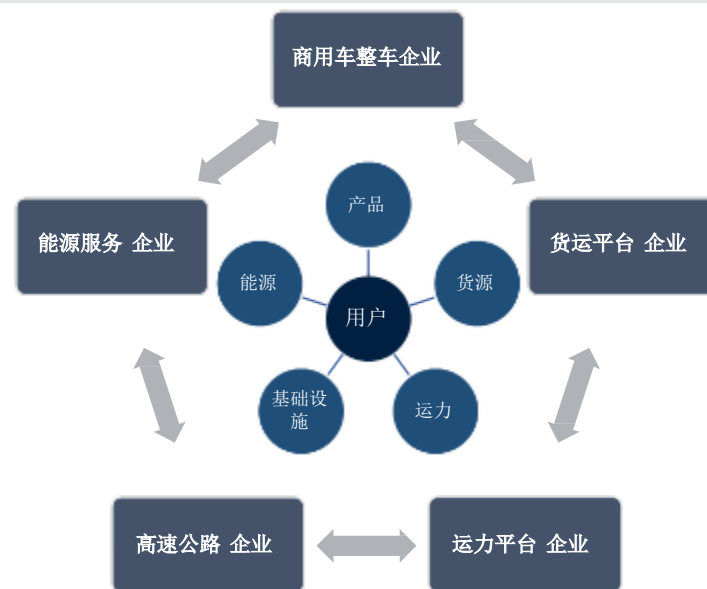
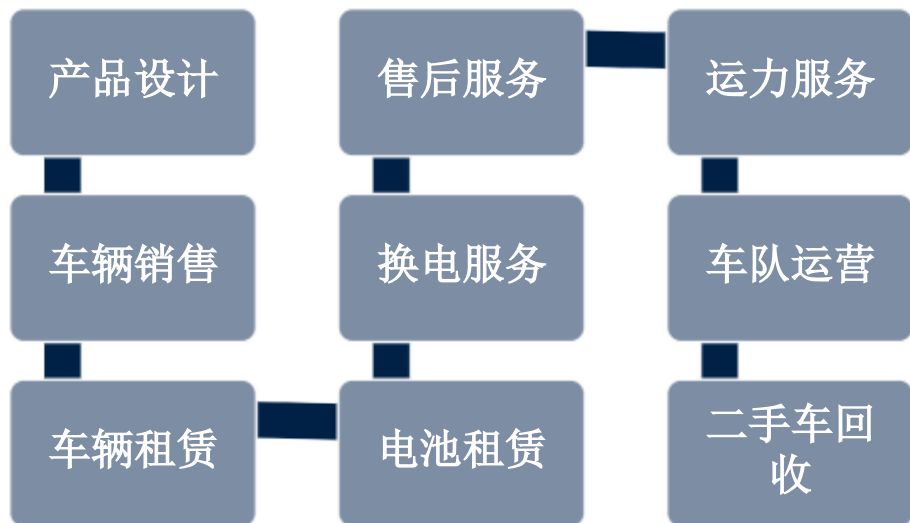
六、商用车新能源化智能化将同步加速转型

智能网联商用车在矿山、港口等封闭场景以L4级产品为主；在智能网联汽车准入和上路通行试点政策推动下，干线物流、城市配送、城市公交、市政环卫等场景将加快应用。

预计2025年商用车仅L2级辅助驾驶系统市场将有**近百万辆需求空间**



商用车新能源化智能化生态将进一步从以车辆为中心向以运营为中心转变。将形成集产品、货源、运力、基础设施、能源等多元素的服务生态。



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/628106074026006111>