

# 中国汽车年产销3000万辆，意味着什么

## 连续15年位居全球第一，但国内销量未达峰值，仍有增长动力

据中国汽车工业协会统计分析，2023年，我国汽车产销分别累计完成3016.1万辆和3009.4万辆，产销量创历史新高，实现两位数较高增长。其中，乘用车市场延续良好增长态势，为稳住汽车消费基本盘发挥重要作用；商用车市场企稳回升；新能源汽车继续保持快速增长，成为引领全球汽车产业转型的重要力量；汽车出口再创新高，全年出口接近500万辆，有效拉动行业整体快速增长。

3000多万产销量对中国汽车意味着一个新的阶段。是什么在拉动中国汽车增长，未来延续性如何？在3000多万产销量背后，又有哪些现象值得我们注意？

独立分析机构Canalys在今年1月份预测，2024年全球新能源汽车市场将增长27%，中国品牌将占据78%的市场份额。2023年全年，全球新能源汽车渗透率为17%，市场空间巨大。支撑中国汽车产销量再突破的条件，便是新能源汽车。从2021年开始，我国汽车产销量结束“三连降”，而2021年正是我国新能源汽车开疆拓土的一年，可以说，新能源汽车给我国汽车行业的快速增长带来了新方向。

我国新能源汽车产销量连续9年位居全球第一，成为引领全球汽车产业转型的重要力量。2023年，我国新能源汽车延续高速增长态势，取得亮眼成绩。在政策和市场的双重作用下，2023年，我国新能源汽车产销分别完成958.7万辆和949.5万辆，同比分别增长35.8%和37.9%，市场占有率达到31.6%，高于上年同期5.9个百分点。

其中，新能源乘用车产销分别占乘用车产销的34.9%和34.7%；插电式混合动力汽车增长迅速，2023年销量达280.4万辆，同比增长80.4%；纯电动新能源汽车销量668.5万辆，同比增长24.6%。插电式混合动力汽车销量增速远高于纯电动汽车。多位受访专家对记者表示，2024年插电式混合动力汽车仍会是新能源汽车市场增长的亮点。新能源车市场份额向头部企业集中。2023年，新能源汽车销量排名前十位的企业，销量合计为824.1万辆，同比增长47.7%，占新能源汽车总销量的86.8%，市占率高于上年同期5.8个百分点。中银国际研报预测，2024年全球新能源汽车产业景气度将持续向上。随着需求复苏、新车型持续推出，智能化、网联化以及快充等新技术带来产品力提升，国内新能源车销量有望再创新高。中金公司研报预测，2024年新能源车渗透率或达46%，销量增速达36%。头部品牌份额将提升，自主品牌份额将创新高。燃油车市场将萎缩，并面临更大的降价压力。2024年，小米SU7、小鹏X9、理想MEGA等新车型将陆续上市，进一步丰富新能源汽车市场供给。中汽协预计，2024年新能源汽车销量将达到1150万辆，同比增长20%。

据《中国证券报》

### 新能源车产销两旺 连续九年居全球第一



我国汽车产销总量连续15年稳居全球第一。

### 2023年产销量 呈现“低开高走，逐步向好”

1月11日，中国汽车工业协会公布的数据显示，2023年我国汽车产销分别累计完成3016.1万辆和3009.4万辆，汽车产销量创出新高。自此我国汽车产销总量连续15年稳居全球第一。

2009年，我国汽车产销量首次双突破1000万辆大关并成为世界汽车产销第一大国。2013年产销量突破2000万辆，2017年达到阶段峰值。但随着购置税优惠幅度减小，市场连续三年出现下降，进入转型调整期；2021年，随着我国新能源汽车开始发力，汽车产销量结束“三连降”，开始回升。2023年我国汽车产销量成功突破3000万辆，汽车产销同比分别增长11.6%和12%。与上年相比，产量增速提升8.2个百分点，销量增速提升9.9个百分点。这是我国汽车产销量首次超过2017年2888万辆的历史最高点，创下新高。

分月份来看，2023年全年整体市场销量呈“低开高走，逐步向好”特点。2023年初，受传统燃油车购置税优惠和新能源汽车补贴政策退出、春节假期提前、部分消费提前透支等因素影响，汽车消费恢复相对滞后，前两个月累计产销较同期明显回落；3—4月，价格促销潮使终端市场产生波动，汽车消费缓慢恢复，汽车行业经济运行总体面临较大压力；5—10月，在国家及地方政策推动下，加之地方购车促销活动等措施延续，市场需求逐步释放，“金九银十”效应重新显现；最后两个月，市场延续良好发展态势，叠加年末车企冲量，汽车市场向好态势超出预期，产销量创历史新高。

分类型看，乘用车方面，2023年，乘用车产销分别完成2612.4万辆和2606.3万辆，同比分别增长9.6%和10.6%，自此我国乘用车市场已连续九年销售超过2000万辆。传统燃油乘用车销量虽下降，但依然占比较高。2023年国内燃油乘用车销量1404.3万辆，比上年同期下降109.4万辆，同比下降7.2%。在传统燃料乘用车中，销量主要集中在10万元—15万元价格区间，累计销量586.7万辆，同比增长1.4%。在新能源乘用车中，销量仍主要集中在15万元—20万元价格区间，累计销量283.3万辆，同比增长52.7%。商用车方面今年也迎来触底反弹，2023年国内销量326.1万辆，同比增长20%；商用车出口77万辆，同比增长32.2%。

### 出口再创新高 成拉动产销量增长重要力量

无论是整体产销量还是分乘用车与商用车来看，2023年都是我国汽车行业全面增长的一年。并且，据中汽协预计，2024年中国汽车总销量将超过3100万辆，同比增长3%以上。其中，乘用车销量2680万辆，同比增长3%；商用车销量420万辆，同比增长4%。新能源汽车销量达1150万辆，出口达550万辆。

2023年的高效增长后，2024年增长预期依然不弱，我国汽车的增长动力在哪儿？

2023年，汽车国内销量2518.4万辆，同比增长6%，尚低于2017年最高点；乘用车国内销量2192.3万辆，同比增长4.2%，尚低于2017年最高点。也就是说，国内汽车销量并未达到2017年的峰值水平。这也说明，内需依然有拉动空间，同时，2023年全年产销量突破新高的一个原因在于出口。

中汽协副秘书长陈士华表示，得益于产品竞争力提升以及在欧美市场实现突破，2023年我国汽车出口再创新高，成为拉动汽



### 企业利润率下滑 海外建厂或成新趋势

2023年，中国汽车产销量屡创新高也让不少人认为，现在的汽车行业正在风口上，吸金能力强劲。但事实可能并不如想象中丰满。不少从业者曾向记者表示，汽车行业远没有到躺着赚钱的地步，甚至有些企业过得并不好。

数据显示，2023年前10个月，汽车行业收入8.05万亿元，成本为70119亿元，利润为3946亿元，汽车行业利润率为4.9%。相对于整个工业企业利润率5.7%的平均水平，汽车行业仍偏低。同时，据中国汽车工业协会整理的国家统计局数据显示，2022年，汽车制造业利润5319.6亿元，汽车制造业利润率为5.7%，较2021年下降0.4个百分点。也就是说，从2021年开始，汽车产销数据在上涨，但汽车制造业利润率在下滑。

2023年上半年，全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树曾表示，上游碳酸锂成本过高，导致新能源汽车生产成本高。除了成本上涨，汽车行业贯穿2023年全年的“价格战”也是导致利润率下滑的重要原因之一。2023年多次发起价格战并连续降价的特斯拉，2023年三季度毛利率为17.9%，创下近四年来的最低水平。不仅如此，2023年前三季度，在产品降价的汽车行业上市企业中，东风汽车、广汽集团、长城汽车、上汽集团归母净利润分别下滑61.95%、44%、38.79%、9.8%。

市场上，企业通过减少利润增加销量无可厚非，汽车生产企业为清理库存选择降价促销、回笼资金也常见，但销量上涨、利润率下降也在提醒行业避免进入“以价换量”的泥沼。

2023年，在降价拉动内需的同时，不少车企将业绩拓展的目光放在了海外。海外市场也同样面临压力，2023年9月13日，欧盟委员会主席冯德莱恩宣布对中国电动汽车进行反补贴调查。对此，欧盟中国商会副会长王稚晟表示，这将给中国企业在欧发展带来很大的负面影响，无论是调查还是未来可能的惩罚措施，都会提高欧盟市场准入门槛，并给中国企业制造新障碍。

因此，向日本和德国车企学习，在海外投资建厂生产新能源汽车，也正在成为化解当前海外发展矛盾的主要途径。长安汽车相关负责人向记者透露，目前长安已成立俄罗斯子公司；与巴基斯坦玛斯特集团合资在当地设立玛斯特长安；在泰国投资20亿元建立海外基地。同时，长安汽车正在筹备欧洲总部、墨西哥和澳大利亚子公司等海外分子公司的建立。

综合《中国经济周刊》《北京商报》等