

销售增速强劲， 中国新能源车发展领军全球车市（下）



比亚迪第300万辆新能源汽车下线发布

中国新能源汽车市场从弱小中逐步快速成长的走势规律，与传统车走势规律相对差异较大，随着整体的新能源车市场化转型的趋势到来，近期新能源车逐步转向常规化的运行状态。

2022年的世界新能源车结构是中国偏纯电动，欧洲主力国家市场插混较强，挪威等非汽车生产国家的纯电动较强。

从世界新能源乘用车的产品结构来看，近年来的纯电动占比提升，2022年达到74%，氢能源市场严重低迷，插混份额下降，类似传统车的中高端格局逐步出现。世界新能源车的结构是SUV增长，轿车占比下降，MPV偏弱。总体看高端表现突出，这对传统燃油车压力较大。

中国新能源汽车产业生态较为完善

中国A00级电动车较强，欧美国家的A0级占比较高。综合来看，A0+A00级总括的经济型电动车成为主力。乘联会数据显示，世界汽车存在B级电动车占比较高，而A级车占比偏低的局

面，这也是特斯拉世界布局的良好效果。

市场上各厂家新能源差异明显，丰田的混合动力超强，而特斯拉只有纯电动，且占据绝对主力地位。插混是欧洲大众与宝马表现较强。大众的纯电动的发展速度很快。

从历年销量份额看，特斯拉保持世界第一，目前持续走强。中国的比亚迪和上汽集团的新能源表现优秀，上汽乘用车和上汽五菱两家车企的表现很好。德国大众的新能源表现较强，宝马集团、德国奔驰等保持在第二梯队水平。

豪华车的新能源化浪潮竞争相对激烈，特斯拉表现优秀，推动奔驰和宝马都在新能源车加大投入。例如，奔驰EQ系列被认为是奔驰转型电动的标志性车型。目前，宝马、奔驰的性能车的提升速度并不是很快，特斯拉的销量目前是model3和modelY的增量，实现主力车型的超强量产。

值得一提的是，中国新能源汽车产业

生态较为完善，在加快电动化进程的过程中，外资车企在中国市场的投资步伐也进一步加快。今年以来，宝马集团不断加大在华投资力度，目前投资的100亿元将用于扩大沈阳生产基地的动力电池生产规模。

从车企的纯电动份额来看，纯电动车中的特斯拉表现相对较为稳定，在2020年以来始终在20%以上的份额水平。上汽集团2022年1-9月的11.2%的份额表现相对较强。比亚迪的份额总体来看保持相对稳定，2022年的份额上升到11%，表现良好。

比亚迪在插电混动市场表现良好

中国在世界插电混动份额表现持续走强，2021年中国在世界插电混动份额在32%的水平，2022年上升到53%的水平，欧洲的插电混动份额从2018年的28%，上升到2020年的65%，又下降到2022年的36%的水平。

从车企的插电混动份额来看，比亚迪表现最为突出。2022年1-9月上升到世界插电混动份额32%的水平，体现了比亚迪插电混动市场的良好表现。

德国大众的插电混动份额大幅上升到2020年的16.4%，又下降到2022年的9%的份额。宝马的插电混动份额近两年也出现了明显的下降，2022年下降到7.6%的水平，吉

利沃尔沃的插电混动占到世界9%的水平。

中国新能源车出口要建设好口碑

自2021年以来，随着世界新冠肺炎疫情的暴发，中国汽车产业链的韧性较强的优势充分体现，中国汽车出口市场近两年来表现超强增长。

崔东树分析认为，现在来看，我国自主品牌出口进入了新的阶段，也就是进入了新能源发展的机遇期。在燃油车方面，我们技术相对于欧美国家的技术仍明显处于落后的状态，而新能源技术我们明显处于相对先进的状态，因此中国新能源出口有较大的空间。而且由于欧洲目前处于资源相对紧张的状态，对车的需求相对比较大，而且还有政策的支持，所以对中国新能源车出口带来巨大的良好机会。

目前，我国新能源自主品牌出口主要面临的问题是出口市场波动比较大，尤其对欧洲市场面临的陆运较难，俄乌危机后

中欧班列运行波动性比较大，再有海运的出口船只的滚装船难以有效获得船期。但是欧洲对新能源车的需求还是比较大的，也是中国出口的良好机会。

崔东树形容，未来中国自主品牌参与国际竞争，需要在技术方面做到有效提升，确保自己的产品技术和标准达到欧洲的标准，尤其在测试、环保等各个方面说都要按照欧洲的标准去做。新能源车的产品要按照欧洲人的个性需求去做针对性改进，要做本土化适应的大量工作，这样才能获得较好的满意度。与此同时，在海外要建立好良好的使用环境，不管是充电设施还是售后维护等，这方面都要建立有效的保障机制，确保用车的满意度提升，防止出现前期出口发展中国家的服务烂尾现象。前期出口的承包式的维修比较差，口碑相对比较差，要改变汽车出口打游击战的汽车出口被动的情况。（完）

中新网

