

2020 年中国汽车工业经济运行报告

中国汽车工业协会

2020 年，面对错综复杂的国际形势、艰巨繁重的国内改革发展稳定任务，特别是面对新冠肺炎疫情的严重冲击，以习近平同志为核心的党中央保持战略定力，准确判断形势，精心谋划部署，果断采取行动，在取得抗击疫情重大战略成果的同时，也迅速恢复了经济活力和动能。汽车行业也经受住了严峻考验，展现出巨大的发展韧性和强大的发展潜力，尤其是国家和地方政府一系列鼓励消费政策的相继落地，全行业在积极复工、复产的基础上，市场需求也得到快速恢复。二季度之后产销累计降幅不断收窄，全年表现明显好于预期。总体而言，2020 年，汽车工业发展大致呈现以下特点：

一、2020 年汽车工业经济运行情况

(一) 汽车产销降幅同比略有下降，市场表现好于预期

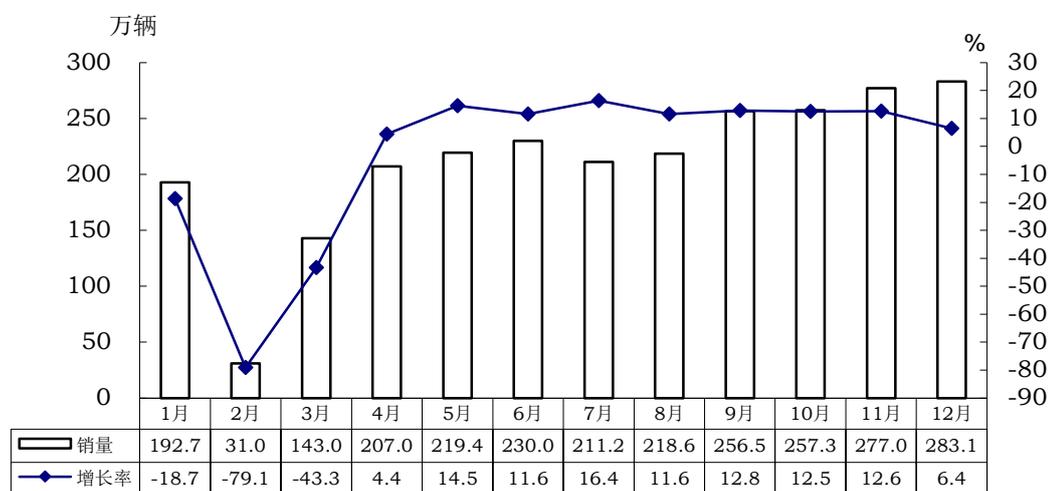
1. 汽车产销保持在 2500 万辆以上，降幅低于上年

2020 年，年初受新冠肺炎疫情影响，市场按下了“暂停键”，但是第二季度随着疫情形势得到有效扼制，汽车市场逐步复苏，下半年需求增长更为明显，全年产销增速稳中略降，基本消除了疫情的影响，汽车行业总体表现出了强大的发展

韧性和内生动力。

2020年，汽车销量达到2531.1万辆，同比下降1.9%，降幅比上年收窄6.3个百分点。从全年汽车销量月度同比增长变化情况来看，一季度受疫情影响，市场需求呈明显下降，但4月后快速恢复，且同比结束下降，呈稳定增长，其中5—11月各月销量同比增长均超过10%。

图1 2020年汽车月度销量及同比增长变化情况¹

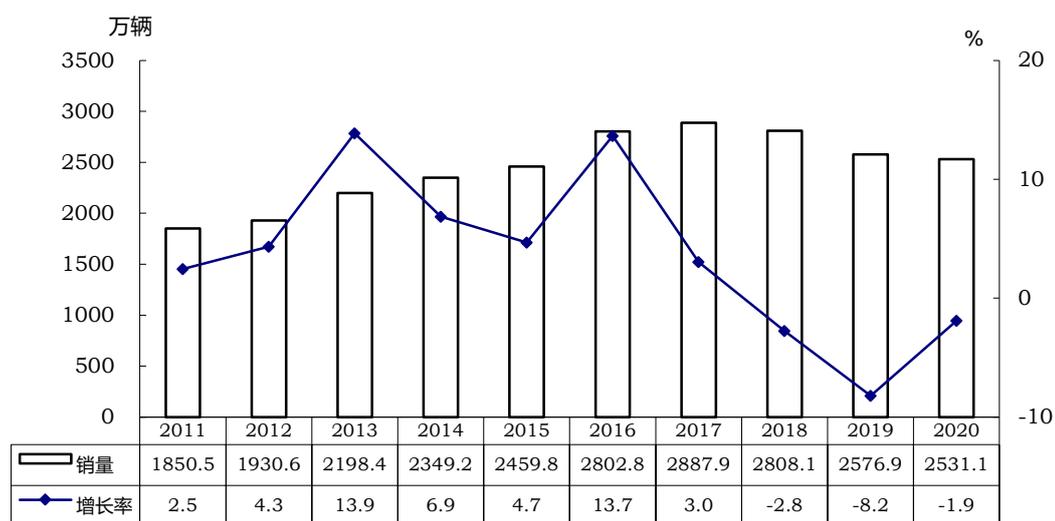


值得指出的是，2020年，在全球汽车市场低迷、产销呈两位数大幅下降的背景下，我国汽车产业呈现持续向好、稳中有进的发展态势，实属不易。取得如此良好的成绩，一方面得益于国家和地方政府政策扶持和消费激励手段精准有效，另一方面，汽车行业作为国民经济中的重要支柱产业也拥有强大的发展动力和抗风险能力。

¹由于调整的数据在累计中体现，故各月数据相加与全年累计略有出入。下同。文中数据除注明出处外，均为中国汽车工业协会统计数据。

“十三五”期间，我国汽车工业总体告别了数量型快速增长，向高质量增长方式转换，尽管增速 2018 年以来呈一定下降，但总量依旧保持在 2500 万辆以上规模。与此同时，在电动化、智能化和网联化带动下的新发展格局开始加快形成，行业间跨界融合也不断推进。我国汽车工业不但继续成为引领国内工业发展的主导力量，也正在成为全球汽车工业健康、稳定发展的“压舱石”和“领航者”。

图 2 2011-2020 年汽车销量及同比增长变化情况



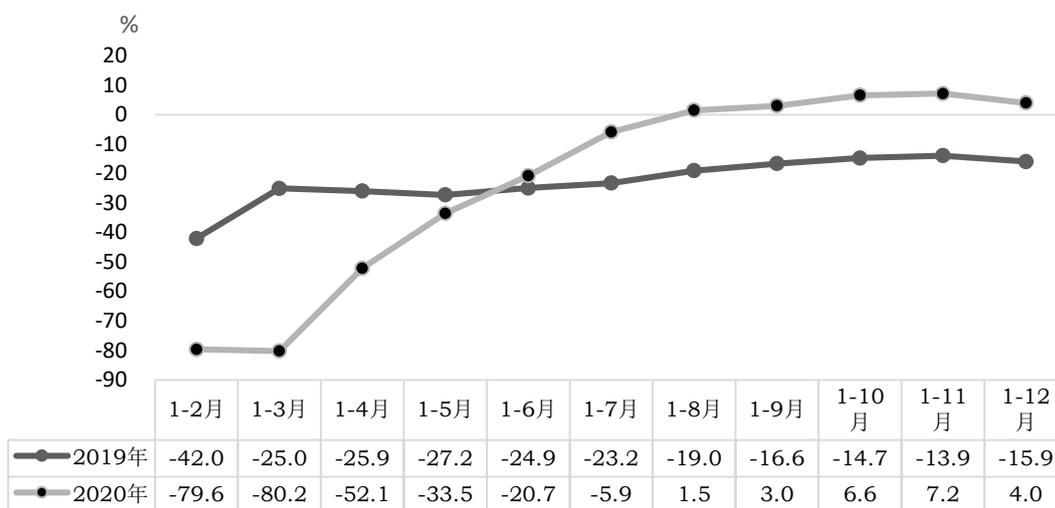
2. 行业主要经济效益指标稳中有升

2020 年，在产销形势不断好转带动下，行业经济效益主要指标也结束下降趋势，明显回暖。据我会根据国家统计局公布的数据整理显示²，2020 年，汽车制造业工业增加值同比增长 6.6%，增速比上年同期提升 4.8 个百分点；累计实现营

² 2020 年汽车主要经济指标数据根据国家统计局官网提供的数据整理。

业收入 81557.7 亿元，同比增长 3.4%，比上年净增 711 亿元；实现利润 5093.6 亿元，同比增长 4.0%，结束了上年快速下降趋势。

图 3 2019-2020 年各月汽车制造业实现利润累计增长



2020 年，汽车类零售总额累计完成 39414 亿元，同比下降 1.8%，占社会消费品零售总额的 10.1%，高于上年 0.6 个百分点。

(二) 乘用车产销降幅略高于行业总体，中高端品种表现突出

1. 销量保持 2000 万辆以上规模，豪华品牌以及纯电动乘用车市场表现更为突出

2020 年，乘用车市场总体表现也好于预期，主要原因包括：国家和地方一系列刺激消费政策激励下，市场需求总体保持不断回暖态势；疫情促进私家车需求上升；高收入人群

及家庭受疫情冲击有限，在换购需求升级的带动下，中高端尤其是豪华车增长明显，成为引领市场复苏的主要动力。同时，乘用车产品以及企业也在与时俱进，随着 90 后新一线消费者崛起，强烈的个性化需求及自我表达促进了“国潮跨界”及智能化、网联化乘用车市场的普及；企业换标也在很大程度上提升了品牌形象和整体性能，同时多数企业也积极出台一些适应政策变化的新营销策略和商业模式，并进一步加大了对于区域市场和政策的研究，在努力开发更多适销对路产品的基础上，不断提升营销网络能力和体系建设，加快布局建设实施。

2020 年，乘用车销售 2017.8 万辆，同比下降 6.0%，降幅比上年收窄 3.6 个百分点。从全年乘用车销量月度同比增长变化情况来看，一季度各月销量同比明显下降，4 月降幅大幅收窄，5 月以后各月同比均呈增长。

2020 年，1.6 升及以下小排量乘用车品种共销售 1282.4 万辆，同比下降 11.2%，占乘用车销售总量的 63.6%，占比低于上年 3.6 个百分点。1.6 升 < 排量 ≤ 2.0 升市场表现较为出色，共销售 582.9 万辆，同比增长 3.7%，占乘用车销售总量的 28.9%，比上年提升 2.7 个百分点。

近年来，乘用车市场需求总体有所下降，但从细分品种来看，豪华车表现总体好于大市，尤其是在 2020 年，疫情的

冲击在刺激市场需求的同时，也在较大程度上加快了乘用车产品升级步伐，因而豪华品牌乘用车增长十分明显。2020年，豪华品牌乘用车共销售284.9万辆，同比增长18.5%，占乘用车销售总量的14.1%，高于上年2.9个百分点。

图4 2020年乘用车月度销量及同比增长变化情况

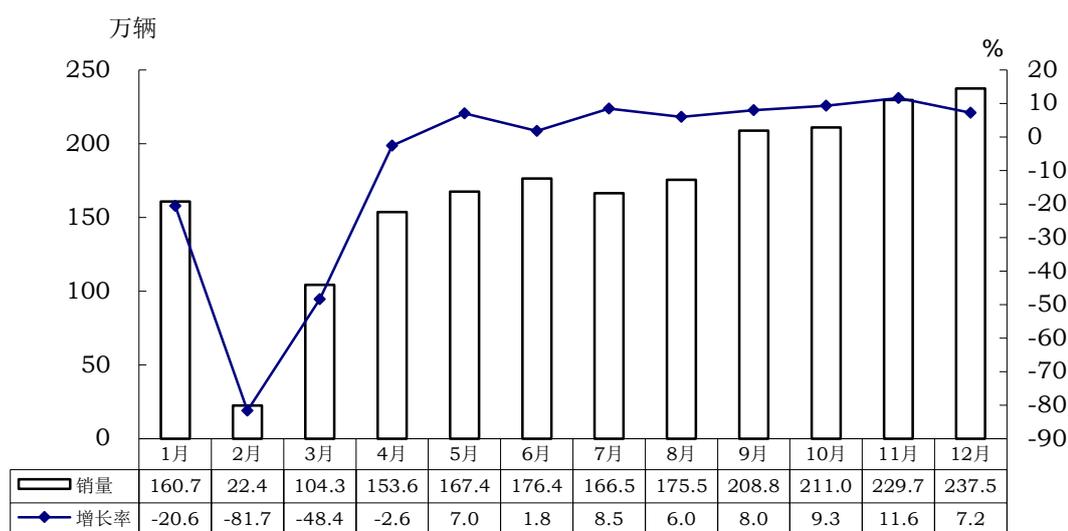
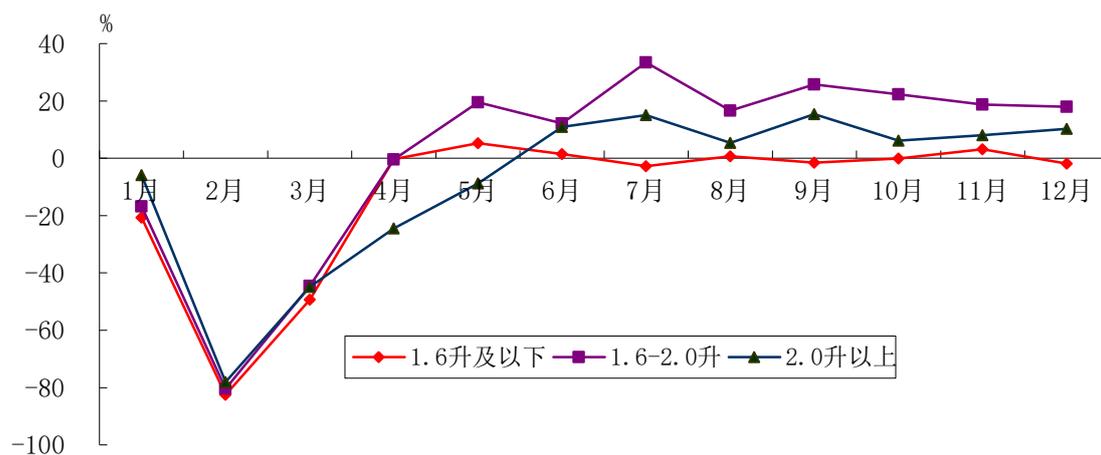


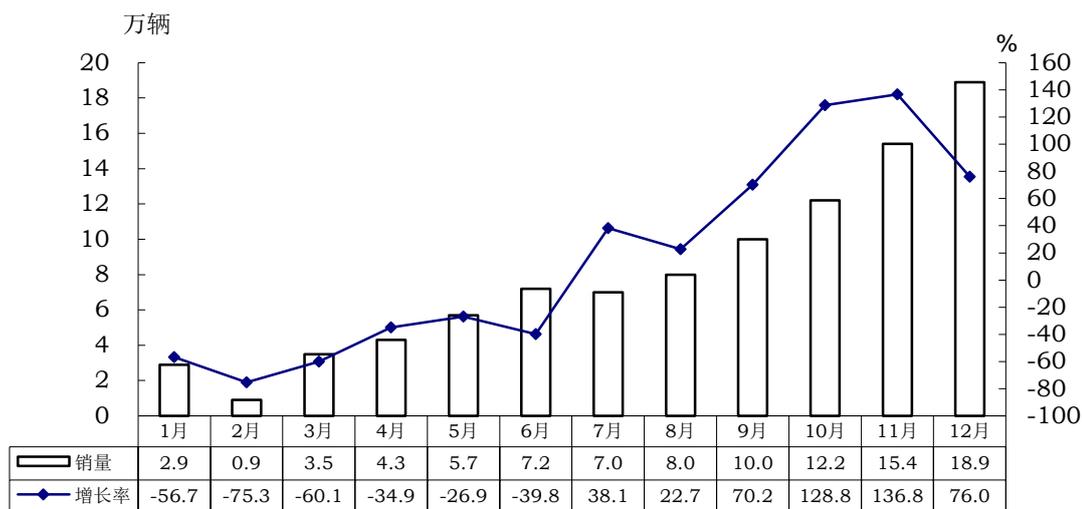
图5 2020年乘用车分排量细分品种月度销量同比增长变化情况



此外，纯电动乘用车市场表现也较为突出，尤其是下半年，纯电动乘用车更是集中发力，月度销量结束了上半年下

降趋势,呈快速增长,其中9月后月度同比增长更是超过70%,市场开始呈现“井喷”式增长。2020年,纯电动乘用车销量接近100万辆,同比增长16.1%,占乘用车销售总量的5.0%,高于上年1.0个百分点。

图6 2020年纯电动乘用车月度销量及同比增长变化情况



从乘用车市场发展趋势来看,未来依然会占据汽车市场需求主导地位。在电动化、智能化以及网联化技术加快升级驱动下,对于企业研发以及生产制造能力都提出了更新和更高的要求。因而品牌分化现象将更加明显,强势品牌会凭借多年口碑和技术增长实力继续挤压弱势品牌。与此同时,“90后”乃至“00后”新生代年轻消费群体的不断崛起,消费者的“参与感”也会不断增强,未来产品转型升级或许不再简单地以技术升级来驱动,更重要的是需要不断增强洞察客户的变化,尊重客户的参与感,最重要的还是全面提升自身品牌价值量内涵,才有可能成为乘用车市场的“王者”和“弄

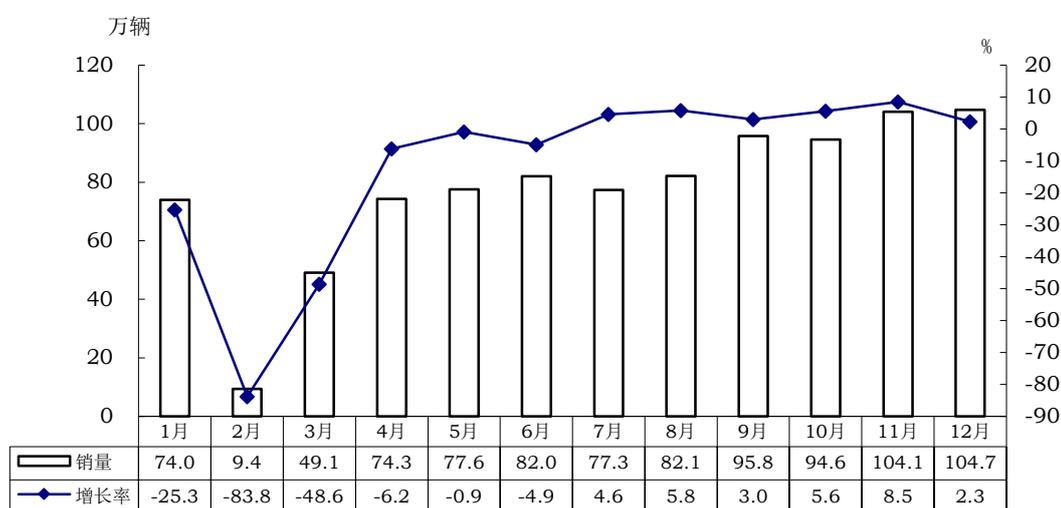
潮儿”。

2. 四大类乘用车品种市场表现不一，SUV 和交叉型乘用车市场表现较为出色

2020 年，基本型乘用车（轿车）共销售 927.5 万辆，同比下降 9.9%。

2020 年，运动型多用途乘用车（SUV）市场表现总体好于其他乘用车品种，不仅增长率先结束下降，且总量也超过轿车。共销售 946.1 万辆，同比增长 0.7%。从 SUV 月度销量同比增长变化趋势来看，前 3 月各月销量同比呈较快下降，4 月后同比均呈增长，其中 5 月至 7 月以及 9 月至 12 月各月增长均超过 10%，增速明显高于轿车。

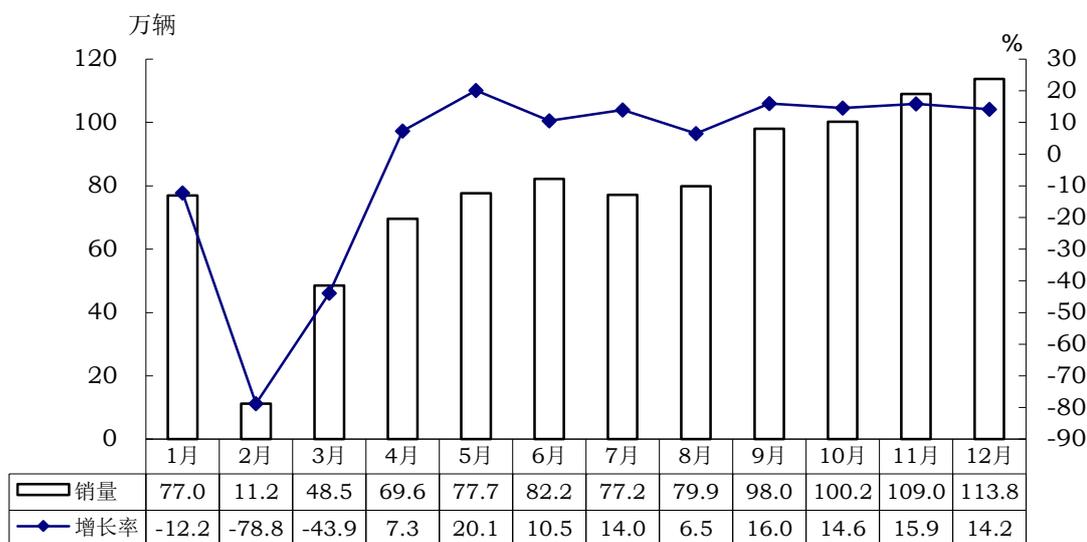
图 7 2020 年基本型乘用车月度销量及同比增长变化情况



2020 年，SUV 市场竞争十分激烈。受消费升级拉动，15 万元以上中高端市场需求增长较为明显。据统计，2020 年，2.0 升及以下各系列 SUV 品种销量同比略有增长，而 2.0 升

—3.0 升各系列品种则呈快速增长势头，其中 2.0 升 < 排量 ≤ 2.5 升系列共销售 17.0 万辆，同比增长 15.8%；2.5 升 < 排量 ≤ 3.0 升系列共销售 8.4 万辆，同比增长 37.4%。2.0 升及以下品种依然占据最大比重，共销售 896.4 万辆，同比增长 0.8%。

图 8 2020 年运动型多用途乘用车月度销量及同比增长

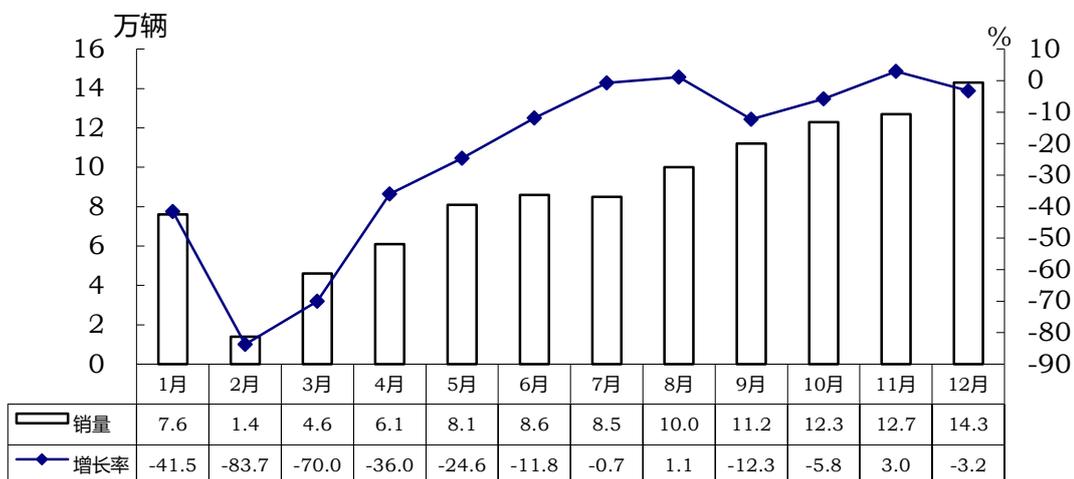


2020 年，多功能乘用车（MPV）市场依然延续了低迷走势，共销售 105.4 万辆，同比下降 23.8%，降幅高于乘用车行业 20.3 个百分点和 17.8 个百分点，高于上年 8.7 个百分点和 3.6 个百分点。从 MPV 月度销量同比增长变化情况来看，只有 8 月和 11 月销量同比小幅增长，其他各月均呈下降。

MPV 作为乘用车的“小众市场”，近年来，市场表现并不尽如人意，最主要的原因还是 SUV 市场需求迅速上升，以及轿车产品不断改善升级，对于 MPV 市场造成了很大的冲击，

另一个主要原因也是 MPV 产品自身局限性，无论是产品定位还是市场格局，多年来都没有取得实质性的突破，这都造成 MPV 市场需求日益萎缩，并日益“边缘化”。未来企业除了在产品影响力加大投入之外，更重要的是根据市场的变化及时调整产品策略，更要创新并有所创造，推出跨界、新潮也更“年轻化”的新产品，也许会在今后激烈的乘用车市场角逐中再次杀出一片属于自己的天地。

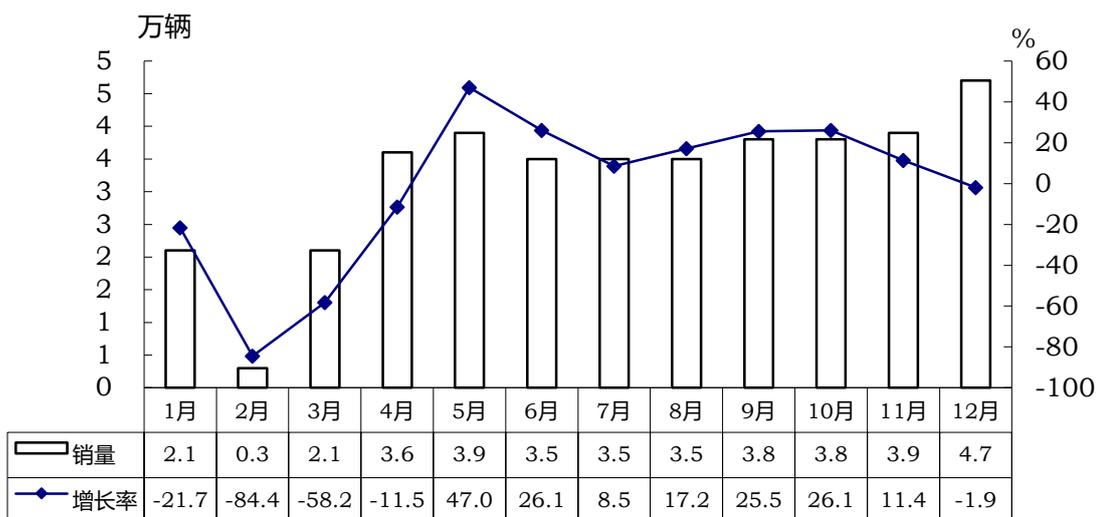
图 9 2020 年多功能乘用车月度销量及同比增长变化情况



2020 年，交叉型乘用车共销售 38.8 万辆，同比下降 2.9%，降幅比上年收窄 8.8 个百分点，已经连续三年呈收窄态势。从交叉型乘用车全年月度销量同比增长变化来看，一季度受疫情影响下降明显，4 月降幅开始明显收窄，5 月后市场呈快速恢复，除 7 月增速略低、12 月略有下降外，其他各月销量同比均呈两位数较快增长，在乘用车市场中表现同样突出。多年来，交叉型乘用车市场主要还是面向农村。当前，汽车

产品在农村尚未全面普及，仍有较大消费潜力，因而打造好适合农村的汽车产品，扩大农村消费，提升农村汽车普及率，交叉型乘用车未来应该仍有进一步拓展空间。

图 10 2020 年交叉型乘用车月度销量及同比增长变化情况



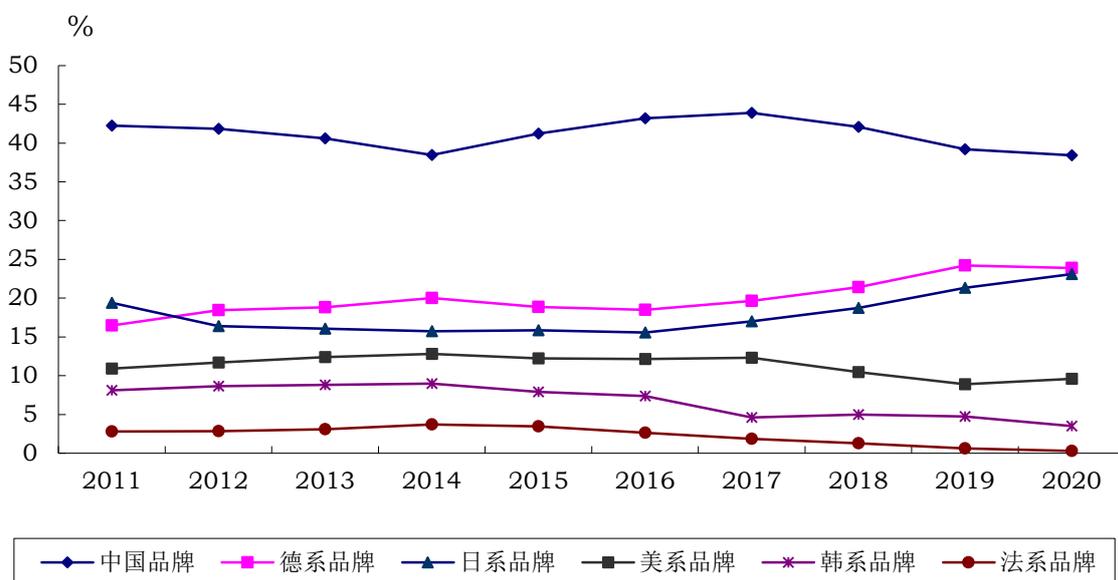
3. 中国品牌乘用车市场份额有所下降

近些年，随着年轻化和消费升级的碰撞，也为品牌重塑提供了方向。其中合资品牌价格下探，在挤压中国品牌市场份额的同时，也促进了中国品牌企业开始全面产品升级。尤其是进入后疫情时代，中国品牌面临更大的压力，其中一些弱势企业已经面临生存危机。总体来看，尽管中国品牌乘用车市场份额比上年有所下降，但头部企业以及品牌竞争力较强的产品依然得到了消费者的认可和追捧，未来发展也有望取得更突出的成绩。

2020 年，中国品牌乘用车共销售 774.9 万辆，同比下降

8.1%，降幅比上年收窄 7.7 个百分点，占乘用车销售总量的 38.4%，占有率比上年下降 0.9 个百分点。

图 11 2011-2020 年乘用车品牌分国别市场占有率变化情况



外国品牌乘用车共销售 1242.9 万辆，同比下降 4.7%，占乘用车销售总量的 61.6%。其中：德系、日系、美系、韩系和法系乘用车分别销售 483.1 万辆、465.9 万辆、194.3 万辆、69.9 万辆和 5.2 万辆，分别占乘用车销售总量的 23.9%、23.1%、9.6%、3.5%和 0.3%。与上年相比，日系和美系品牌销量小幅增长，德系降幅略低，其他品牌均呈明显下降。

（三）商用车同比增长明显，货车表现最为突出

1. 商用车销量超过 500 万辆，为历年最高

在宏观经济回暖，特别是“两新一重”投资加快影响下，货车市场供需两旺，因而带动商用车产销快速增长。2020 年，商用车产销均首次超过 500 万辆，达到历史新高。销量累计

513.3 万辆，同比增长 18.7%。从商用车月度销售情况来看，一季度销量同比有所下降，4—11 月各月同比均呈两位数较快增长，从而带动全年产销呈快速增长。

从商用车按燃料类型细分品种销售情况来看，天然气车表现依然出色，共销售 14.0 万辆，同比增长 59.6%，增速比上年提升 21.4 个百分点。柴油汽车销量接近 350 万辆，共销售 348.1 万辆，同比增长 22.8%，结束上年下降趋势；汽油车总体保持较快增长，共销售 139.9 万辆，同比增长 11.3%。相比较而言，新能源商用车表现不佳，共销售 12.1 万辆，同比下降 17.2%。其中纯电动商用车共销售 11.6 万辆，同比下降 16.3%，降幅比上年有所减缓。

当前商用车市场细分程度越来越高，不同细分市场对车辆的不同需求使得“场景定制化”成为必然趋势。未来商用车行业也将全面进入精细化竞争为主的淘汰赛时代，企业需在更高层面、更多维度展开竞争。2020 年已经全面取消商用车外资股比例限制，外资商用车品牌加速在华高端市场布局，抢占中国市场，国内竞争呈现出明显的国际化。开放的产业政策促进外资品牌加大中国市场投入，也促进行业将加快整合，预计未来中外品牌同台竞争将更加激烈。

2. 货车产销创历史新高，重型货车增长贡献度最高

得益于高速路收费标准的改变和老旧车淘汰政策所带

来的需求红利以及治超常态化，对于中重型货车增长带来了实质性的利好，此外，城市物流业的快速增长，以及电商、快递进农村对于轻货和微货增长也有很强的带动作用。因而，在 2020 年，货车市场表现十分“抢眼”，销售达到 468.5 万辆，同比增长 21.7%。从货车月度销量同比增长变化情况来看，一季度呈一定下降，4 月后全面恢复增长，除 12 月低于 5% 以外，其他各月增速均超过 20%，其中 5 月至 9 月增速均超过 40%。

在货车主要品种中，重型货车销量超过 160 万辆，达到 161.9 万辆，同比增长 37.9%，增速比上年提升 35.6 个百分点。在重型货车中，半挂牵引车表现依然最为出色，销量达到 83.5 万辆，同比增长 47.8%，增速比上年提升 30.9 个百分点，占重型货车销售总量的 17.8%，比上年提升 3.1 个百分点。中型货车结束上年下降，也呈较快增长，销量达到 15.9 万辆，同比增长 14.2%。轻型和微型货车产销表现也好于上年，其中：轻型货车销量达到 219.9 万辆，同比增长 16.8%；微型货车共销售 70.8 万辆，同比增长 8.4%。增速均比上年有所提升。

2020 年政策拉动对货车市场增长的促进作用十分明显，但随着政策刺激的减弱，货车增速在四季度已经有所放缓，此外老旧车淘汰政策对 2021 年需求也造成了较大透支，这

都会在一定程度上影响货车市场需求未来进一步增长。预计未来政策走向将以促进产品升级、技术升级、排放升级、模式升级为主，同时随着国四限行以及治超治限等将逐步形成常态化实施机制，对货车市场增长将会形成一定支撑。其中环保法规升级加快，将促进企业产品技术升级和商品提前布局；货运组织效率提升，物流降本增效，对车辆也提出更高要求；大数据、智能网联、5G等促进物流生态构建，更会促进货车市场应用潜力进一步释放，为市场发展提供新动能。

3. 客车产销呈小幅下降

尽管面临较大的困难，客车行业产销与上年相比未出现明显波动，总体继续保持小幅下降。2020年，客车（含客车非完整车辆）共销售44.8万辆，同比下降5.6%，降幅比上年略有扩大。在客车主要品种中，大型和中型客车产销降幅均比上年明显扩大，轻型客车结束上年下降，呈小幅增长。从月度客车销量同比增长情况来看，9月和10月销量同比增长较为明显，5月增速略低，其他各月均呈下降，表现明显不如货车。

2020年，新能源客车市场总体表现不如传统燃料汽车，共销售7.9万辆，同比下降18.9%。

在补贴退坡之后，近几年，新能源客车市场表现一直较为低迷，新能源客车生产企业的生存也面临着巨大挑战。一

方面补贴款推迟到账，给企业资金链带来了较大压力；另一方面技术和安全性能的提升，使得新能源客车企业需要不断突破技术瓶颈，推出符合市场要求的车辆。双重压力的掣肘，进一步加速新能源客车行业的洗牌。

预计短期内，客车市场依旧不会明显回暖，而未来制约客车市场增长的主要因素也难以改变，诸如高铁、私家车、共享出行等多元化交通方式的发展对客车的长期影响仍然在持续。为此客车企业还要做好应对市场长期变化的准备。不过，新能源客车仍将有较大的发展潜力。其中氢燃料电池汽车或将成为新能源客车市场新的增长点。总体来看，今后新能源客车市场潜力仍将有进一步挖掘与开拓的可能，除了在城市公交领域继续拓展外，从现有技术能力来看，还可以向乡村客运、接驳运输等领域延伸。如果国家和地方政府相关支持政策能够做深、做细、做到位，相信对于帮助新能源客车企业开拓农村市场将有明显的促进作用。

4. 皮卡车产销呈小幅增长

据中国汽车工业协会统计的皮卡车企业数据显示，2020年，皮卡车共销售49.1万辆，同比增长8.6%，结束了上年下降趋势。从月度皮卡车销量同比增长变化情况来看，1-4月销量同比有所下降，5月后市场呈快速恢复态势，其中6月至9月销量同比增长均超过30%，10月后增速有所放缓，但

也保持在 10%以上。

和货车市场走势大致相当，皮卡车在年初受新冠肺炎疫情影响，销量也呈明显下降，但随着疫情得到有效控制，经济增长较快恢复，消费活力显著增强，也带动皮卡车呈现产销两旺的势头。特别是在一些低线城市和农村地区，皮卡车优势更为明显，因此也在很大程度上促进皮卡车市场需求得以快速增长。

分燃料类型情况看，柴油车表现更为出色，共销售 36.6 万辆，同比增长 13.0%，结束了上年快速下降趋势。汽油车同比结束增长，呈小幅下降，销量达到 12.3 万辆，同比下降 3.4%，市场表现总体不如柴油车品种。

预计今后随着国内试点地区进一步有序推进，特别是低线城市和农村地区市场的持续恢复，皮卡车需求有望继续保持稳定增长。但是也应该看到，环保法规的不断加严，对于皮卡车未来市场也会带来比较严峻的挑战，因此，皮卡车生产企业应该密切关注环保法规的变化，及时调整产品策略，同时还要努力开发更为节能和环保的新产品，促进皮卡车市场更加健康和高质量发展。

(四) 新能源汽车产销均呈增长，四季度市场表现更为突出

2020 年，在拉动汽车消费的救市行动中，无论是国家和

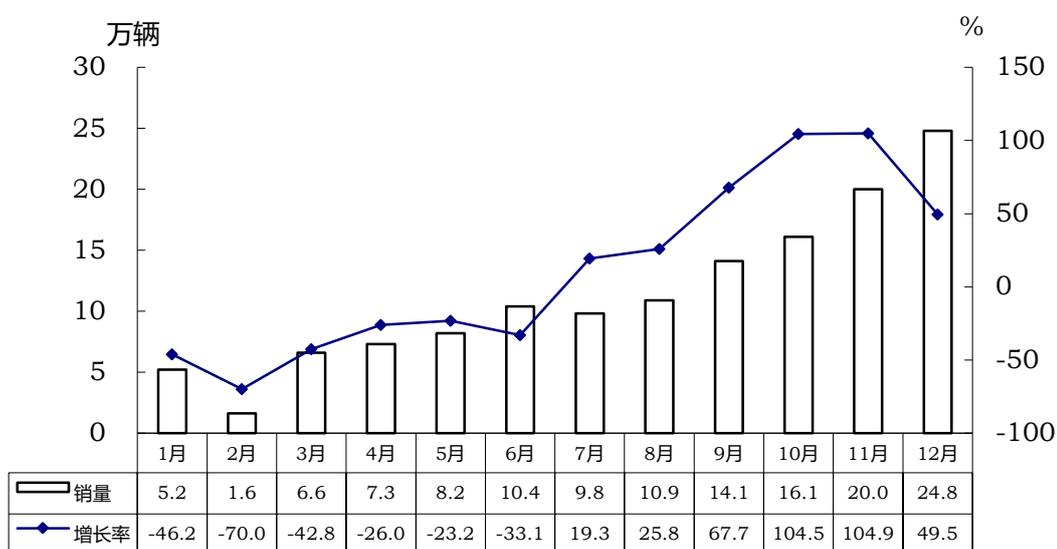
地方，都把新能源汽车作为推动汽车消费复苏的重点，给予大力度的刺激。与此同时，新能源汽车生产企业适时推出更切合市场需求的新产品，也在很大程度上促进了需求增长。此外，7月开始的“新能源汽车下乡”活动也起到了很好的市场拉动作用，在活动的几个月内，近30家企业60多款车型参与其中，初步估算拉动新能源汽车市场销量接近20万辆。受此影响，2020年，新能源汽车产销总体结束下降，呈恢复性增长，累计销量达到136.7万辆，同比增长10.9%，占汽车销售总量的5.4%，与上年相比，提升0.6个百分点。其中纯电动汽车销售111.5万辆，同比增长11.6%。插电式混合动力汽车销售25.1万辆，同比增长8.4%。

尽管企业和地方政府投资力度持续高涨，以氢能源为主的燃料电池汽车市场表现却不如上年。2020年，燃料电池汽车销量仅为1182辆，同比下降56.8%。

从新能源汽车月度销售情况来看，上半年销量总体呈现下滑态势，但进入下半年，市场需求明显增长，尤其是10月和11月，各月同比增长率均超过100%，表现出明显的复苏势头，也迅速带动了新能源汽车市场总体走出“阴霾”，较于传统燃料汽车市场，率先恢复增长。2020年，新能源汽车表现较好的原因主要还有以下几点：一是多年来对新能源汽车整个产业链的培育，也促使各个环节供应链的培育逐步成

熟；二是在政府部门相关政策可预期的情况下，消费者对新能源汽车逐步从认识、认知到理解，整个新能源汽车市场也在逐步成熟；三是行业内骨干企业通过创新研发和生产准备，能逐步提供丰富和多元化的新能源汽车产品，来满足市场需求；四是新能源汽车的使用环境也在逐步优化和改进。

图 12 2020 年新能源汽车月度销量及同比增长变化情况

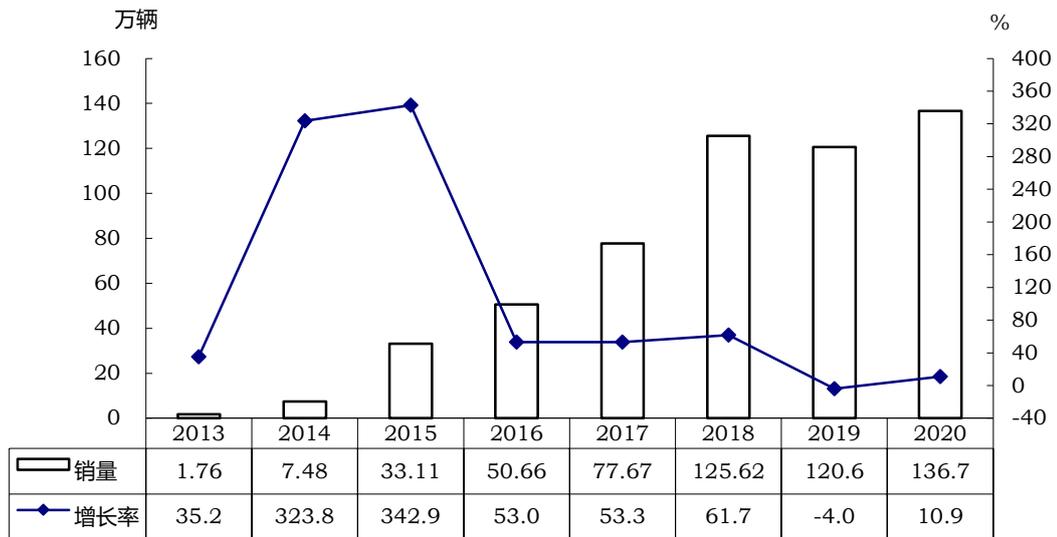


“十三五”时期，我国新能源汽车产业快速发展，逐步成长为世界新能源汽车领域的创新高地。其中新能源汽车产销自 2015 年以来一直位居全球第一，累计推广约 500 万辆，占全球的 50%以上。除此之外，在“十三五”期间，我国新能源汽车企业在电池、电机、电控等核心技术创新方面也取得了可喜成果。动力电池技术水平处于全球领先行列，单体能量密度达 270 瓦时/公斤、价格 1.0 元/瓦时，较 2012 年分别提高 2.2 倍、下降 80%。

新能源汽车产品供给质量持续提升，量产车型续航里程

达到 500 公里以上。全国已累计建设充电站约 4.3 万座、换电站约 528 座，各类充电桩约 150 万个，并建成了“十纵十横两环”约 4.9 万公里的高速公路快充网络。

图 13 2013-2020 年新能源汽车销量及同比增长变化情况



通过多年来对新能源汽车整个产业链的培育，各个环节逐步成熟，与此同时，丰富和多元化的新能源汽车产品不断满足市场需求，使用环境也在逐步优化和改进，在这些措施之下，新能源汽车越来越受到消费者的认可。一是新能源汽车个人消费比例大幅提升至近 70%，而两年前这一比例仅为 20%；二是非限购城市购买比重达到了 60%。这些市场驱动因素说明消费者对新能源汽车接受度越来越高，未来私家车市场增量还会持续加大。

从供给端来看，我国新能源汽车车型分布较广，覆盖高中低端，能满足消费市场多元化需求。与此同时，新能源汽车整个产品质量也快速提升，据中国质量协会发布的 2020 年

新能源汽车用户满意度指数调查结果显示，新能源汽车连续五年用户满意度都在增长，2020年评分达到78分，燃油车为79分，两者已经非常接近。

当然，目前我国新能源汽车产业仍有一些突出问题亟待解决。首先，传统补贴模式退坡造成产业驱动断档，且购置成本仍较高、使用不便依然制约市场走向成熟；其次，动力电池与整车全生命周期成本和价值不同步，亟需通过产融结合新模式，对动力电池的全生命周期成本和价值进行重构优化，从而真正激活动力电池产业链，在解决当前电池成本过高、消费市场疲软等关键难点的同时，也为加速动力电池产业闭环发展，迎接能源革命打下坚实基础。

2020年10月，国务院办公厅印发《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》，为未来十五年我国新能源汽车发展指明了方向。《规划》指出要坚持电动化、网联化、智能化发展方向，深入实施发展新能源汽车国家战略，以融合创新为重点，突破关键核心技术，提升产业基础能力，构建新型产业生态，完善基础设施体系，优化产业发展环境，推动我国新能源汽车产业高质量可持续发展。到2025年，新能源汽车新车销售量达到在售新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。到2035年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面

电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。

据工业和信息化部介绍，未来将从多个维度入手，持续推进新能源汽车发展。具体包括：完善新能源汽车充电、停车、通行等使用环节优惠政策，支持充换电、加氢等基础设施建设，不断提升用户体验。同时，将实施《推动公共领域车辆电动化行动计划》，鼓励“换电”模式创新发展，并组织开展燃料电池汽车示范应用和继续推动新能源汽车下乡活动，加大推广应用力度；此外，还将加强部门协同和上下联动，统筹推进汽车与能源、交通、信息通信等产业深度融合发展，推动产业发展再上新台阶。

相信在《规划》指引以及政府主管部门的大力推动下，未来新能源汽车产业一定会更加健康、稳定发展，未来市场发展也一定会迎来难得的机遇，由此而带来的企业竞争将会更为剧烈，“淘汰赛”在未来的市场竞争中将会持续呈现。

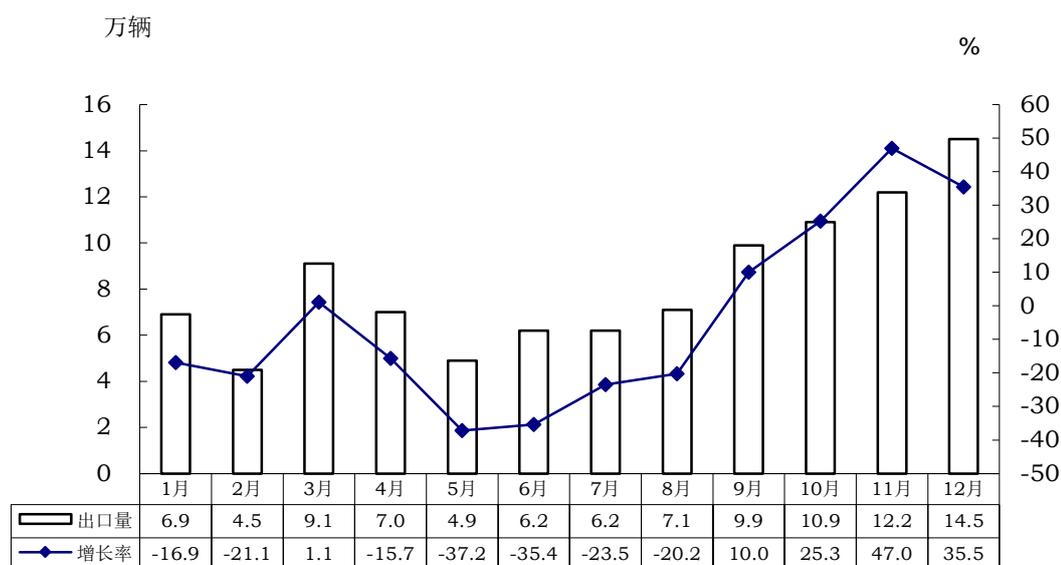
（五）汽车出口稳中略降

2020年以来，面对突如其来的新冠肺炎疫情和复杂严峻的国内外形势，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，

政府有关主管部门在统筹推进疫情防控和经济社会发展，扎实做好“六稳”工作、全面落实“六保”任务基础上，

也会同有关部门和地方及时推动出台一系列稳外贸政策措施，切实帮助企业纾困解难，全力以赴稳住外贸外资基本盘。更为重要的是中国作为全球唯一实现经济正增长的主要经济体，为促进全球经济在疫情中艰难复苏也起到了至关重要的推动作用。从汽车企业出口表现来看，随着中国对外贸易回稳向好，贸易规模和国际市场份额提升，贸易结构持续优化，降幅也逐步减缓，全年表现也明显好于预期。据中汽协会对行业内整车企业报送的出口数据统计，2020年，汽车企业共出口99.5万辆，同比下降2.9%。从全年汽车企业出口情况来看，1—8月，除3月出口量同比略有增长外，降幅均较为明显，9月后出口形势明显转好，同比也结束下降态势，呈较快增长，其中10月起各月出口量均超过10万辆，表现更为突出。

图14 2020年汽车企业月度出口量及同比增长变化情况



2020年，乘用车出口结束上年下降，呈小幅增长，共出口76万辆，同比增长4.8%。在四大类乘用车出口品种中，与上年相比，运动型多用途乘用车（SUV）表现最为突出，累计出口超过50万辆，达到53.1万辆，同比增长29.7%，增速比上年提升27.5个百分点。其他品种均呈下降，其中基本型乘用车（轿车）和多功能乘用车（MPV）降幅更为明显。与国内市场快速增长形成鲜明对比，商用车出口表现不如上年，共出口23.5万辆，同比下降21.4%。此外，商用车各细分品种出口表现也较为低迷，五大类细分品种出口量同比均呈较快下降，其中客车、客车非完整车辆以及货车非完整车辆降幅更为明显。在此，特别要值得一提的是，新能源汽车出口表现依然十分出色，延续了上年高速增长势头。2020年，新能源汽车出口接近7万辆，同比增长89.4%，占汽车出口总量的7.0%，比上年提升3.4个百分点。其中：纯电动汽车出口4.4万辆，同比增长94.3%；插电式混合动力汽车出口2.6万辆，同比增长81.8%。

另据我会根据海关总署提供的汽车商品进出口数据显示³，汽车商品进口表现也明显好于预期，2020年，全国汽车商品累计进出口总额为1668.8亿美元，同比下降5.8%，降幅比上年有所收窄。其中：进口金额827.4亿美元，同比

³ 2020年海关进出口数据根据海关总署编辑整理。

下降 2.0%；出口金额 841.4 亿美元，同比下降 4.9%，降幅均比上年呈现收窄态势。

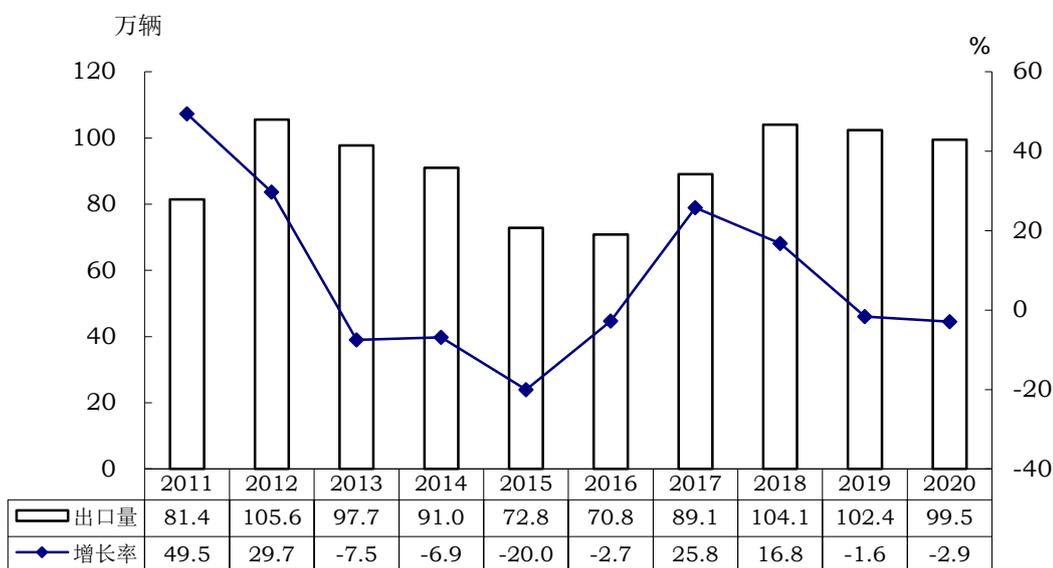
汽车整车共进口 93.3 万辆，同比下降 11.4%，降幅比上年扩大 3.7 个百分点；进口金额 466.8 亿美元，同比下降 4.2%，降幅比上年收窄 0.3 个百分点。在汽车主要进口品种中，与上年同期相比，轿车、越野车和小型客车进口量均呈下降，小型客车降幅更快。汽车零部件进口金额 353.5 亿美元，同比增长 0.1%。在汽车零部件主要品种中，与上年相比，发动机进口金额呈较快下降，汽车摩托车轮胎略有下降，其他两大类零部件品种呈小幅增长。

汽车整车出口结束上年增长，有所下降，但总量依旧超百万，累计出口 108.0 万辆，同比下降 13.3%；出口金额 157.3 亿美元，同比下降 2.8%。在汽车主要出口品种中，客车、轿车、纯电动机动车（9 座及以下）和载货车出口量分列前四位，与上年相比，客车出口量呈小幅增长，载货车降幅略低，其他品种均呈较快下降。汽车零部件出口金额 625 亿美元，同比下降 6.0%。在汽车零部件主要出口品种中，与上年相比，汽车零件、附件及车身出口金额降幅有所收窄，其他三大类汽车零部件品种依然呈较快下降，且降幅均比上年有所扩大。

据对“一带一路”沿线国家出口情况统计，2020年，中国出口到“一带一路”国家汽车商品累计金额462.5亿美元，同比下降6.17%，占汽车商品出口总额的55%。其中：出口汽车整车81.1万辆，同比下降14.9%，占出口汽车整车总量的75.1%。

2020年汽车商品进口尤其是出口表现总体好于预期，一方面得益于国家一系列稳外贸举措取得了积极成果，另一方面，海外市场“带疫恢复”也是我国汽车出口反弹的重要因素。尤其东南亚市场的复苏，拉动我国汽车出口的增长最为明显，再加上企业对欧洲市场的开拓，中欧班列的大幅增长，对于出口拉动也起到了积极的推动作用。

图 15 2011-2020 年汽车企业整车出口量及同比增长变化情况



从近十年汽车企业出口数据来看，汽车企业出口形势总体保持稳定，其中在“十三五”期间，累计出口超过460万

辆，达到 465.9 万辆，年均出口超过 90 万辆，占汽车总销量比重维持在 4%左右。与此同时，出口地区也呈现多样化，由传统的非洲、东南亚和中东地区，逐步向欧洲、美国和日本等发达国家拓展。预计随着汽车企业产品技术水平不断提升，以及全球经济未来逐步企稳向好，汽车企业出口表现也一定会继续呈现稳中向好势头。

2021 年，尽管国外疫情继续扩散的风险依然存在，但我国作为主要经济体对于全球经济复苏的推动还会进一步加强，特别是随着《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）以及中欧投资协定相关互惠协议和措施进一步落实，我国与东盟、欧盟进出口将会继续呈现快速增长，由此也带动国内和国际双循环新发展格局良性运转，无疑地为我国汽车进出口良好发展起到积极的促进作用。

二、汽车行业运行存在的主要问题

（一）受国外疫情蔓延影响，汽车芯片供应链出现供应短缺问题

据中汽协会调研，目前部分企业出现芯片供应短缺，主要原因归纳如下：一是近年来，全球半导体行业产能投资相对保守，供需不平衡问题在疫情前已经有所表现。疫情加剧了产能投资的谨慎，2020 年上半年半导体行业对汽车市场预测偏于保守，下半年汽车市场恢复远超半导体行业预期。芯

片生产制造运输周期在 3—6 个月或者更长，全球汽车半导体产能提高还需要一定时间周期。二是汽车半导体芯片生产使用原材料多为 8 英寸晶圆片，半导体行业的投资主要集中在更先进制程的产能上，传统成熟的 8 英寸产线投资不足。8 英寸投资不足和生产设备短缺抑制了产能的上涨，需求成长率大于产能增速，造成需求侧和供给方的矛盾。三是 2020 年在 5G 的发展推动下，消费电子领域对半导体的需求进一步增加，半导体行业整体产能不足。汽车芯片在半导体行业中占比较低，消费电子芯片市场的增长抢占了部分汽车芯片产能。四是欧洲和东南亚受第二波新冠疫情的影响，主要半导体供应商降低或关停工厂的事件陆续发生，进一步加剧半导体供应不足，导致部分下游企业出现芯片断供风险，也加剧了芯片价格的上涨。

从影响周期来看，自去年疫情爆发后一直存在包括芯片在内的上游材料、元器件短缺的问题。因为去年各国疫情控制和经济恢复不同步，上半年，中国疫情先得到控制，全球资源倾向国内，因此芯片短缺影响并不明显。到去年底，汽车、消费电子市场全球性的恢复，短缺矛盾凸显。因为行业周期的特点，芯片供需恢复平衡还需要一段时间，短缺的问题未来还会持续半年以上。

预计 2021 年车用芯片供应会呈现前紧后松的形势，汽

车产销下半年将逐步回补上半年的损失；从影响面来看，整车、零部件企业都受到影响。汽车在电子、信息技术方面的应用越来越多，汽车、电子产业形成更加紧密的共生共存的发展格局。因此芯片行业出现问题直接影响汽车产业；从价格影响来看，因芯片供应不足连带影响到了其他电子元器件也出现短缺、涨价等问题。产业链各环节企业都在加长备货周期，抢市场资源，芯片价格出现上涨。未来受产能不足影响，芯片价格可能持续走高，并且市场中出现囤积居奇情况出现，恶性竞价、抢夺资源的问题会加剧。

（二）汽车企业生产经营压力依然较大

当前，虽然汽车行业恢复态势良好，但是企业生产经营的压力仍然比较大，主要困难包括两方面，一是生产成本提高，表现在生产原料方面，由于受到疫情影响，导致大宗材料价格上涨，进而引发企业生产成本上升。具体包括铝材、钢材、塑料、橡胶、贵金属等，其中钢板材料大幅上涨。目前汽车用钢材市场面临涨价重灾区主要体现在铸锻件，包括：

- ①铸铁件（主要原材料生铁）：球铁（轮毂、减速器壳体、桥壳、整车球铁支架），灰铁（变速箱壳体、变速箱端盖）；
- ②锻件（主要原材料优钢）：轴头、半轴、前轴毛坯；
- ③钢车轮（原材料车轮钢）；

二是动力电池主要原材料价格上涨也较为明显，从需求来看，2020年新能源汽车市场从下半年

开始持续好于预期，新能源市场的向好带动了上游原材料企业的扩产。从供给来看，金属锂、钴的矿场主要分布在国外，且国内相关矿场开出的矿石质量相对较差（主要以锂矿为主），经过后期提纯加工出来的成品也较难满足动力电池应用要求。但由于 2020 年以来疫情的影响，导致国外矿场开工、运输均受阻，因此出现了供应短缺的局面。金属镍的矿场主要服务于不锈钢行业，因此对于车用镍的供应也相对不足。从行业发展趋势来看，伴随汽车产业转型升级，市场已经呈现“洗牌”的趋势，缺乏核心竞争力的整车企业加速优胜劣汰，部分整车企业倒闭，所欠的大量款项零部件供应商不能及时回笼，一旦企业出现资金问题，对零部件企业产生影响将更为显著。

（三）新能源汽车补贴政策及市场推广等有关问题仍需改善

1. 受新冠疫情影响，运营车辆更加难以达到 2 年 2 万公里补贴要求，导致企业售车时预先垫付的补贴资金存在巨大的回收风险

根据现行补贴政策及清算要求，从 2019 年开始，对有运营里程要求的新能源汽车，从注册登记日起 2 年内运行不满足 2 万公里的不予补助。但当前大批量对公领域车辆都难以达到“两年两万公里”的里程时限要求。2020 年，受新冠疫

情影响，很多城市阶段性叫停出租车/网约车运营，未叫停运营的城市也因加强防控，导致出租车运营/网约车运营等对公领域车辆运营效率极大下降；同时由于社会出行需求减少，以及人员流动限制带来的“司机荒”，导致全国范围的出租车、网约车运行效率大幅降低。部分出租车和多数网约车的非正常运营时长至少在半年以上，分时租赁车辆甚至可能会停运一年以上。整车企业在售车时不可能令购车大客户垫付全额补贴，所以由于客户原因造成的2年时限未达2万公里，一般全部都由整车企业承担损失。

2. 申报补贴实车抽查环节，整车企业难以协调在用车到场接受检查

目前，申报补贴现场实车抽查环节中，每次实车抽查比例较高且指定车架号，单一车型到场率直接影响因素较多，且企业面临以下几个问题，一是私人客户拒不配合；二是运营单位借此实车抽查环节索取高额的车辆租赁费用；三是私人车辆和运营车辆都存在未在注册地行驶或运营，需物流运输回注册地进行实车抽查，这将产生高额物流运输费用，且耗费企业人力、财力；四是寻找客户过程中，需要给客户一定金额客户关怀费用，导致企业成本再次增加，五是有些卖到监狱、警察等对公执法车辆根本无法协调车辆到检测现场，

政府有些车辆工作时间及夜间均不允许离开政府大院，亦无法协调调集。

3. “车电分离”模式推广仍存在制度问题

纯电动车和燃油车动力系统成本差异约为三到五万元甚至更高，这就导致市场对新能源汽车的接受度仍然较低，其中新能源汽车动力系统成本过高是导致新能源汽车成本高的主要原因。“车电分离”模式通过整车和电池的资产分离，可降低消费者首次购置成本，有利于新能源汽车市场化发展。但目前未解决非换电式车型整车和电池资产分开开具发票的问题，影响“车电分离”模式的推广。

三、政策建议

（一）继续加大扩大内需，促进汽车消费

全面促进消费是构建“国内大循环为主、国内国际双循环”的着力点，因此要在目前趋势下更大力度扩大内需、促进汽车消费：

1. 解绑增量限制。因城施策，调整优化各地限购政策限制，通过中心郊区差异化、家庭个人差异化等具体措施，逐步解禁或增加城市小客车指标供给；促进农村车辆消费升级，通过鼓励三轮车报废、购买小排量乘用车资金补贴等措施，促进农村市场需求释放。

2. 畅通、加快存量循环。建议推动低排放标准，或近报

废车辆以旧换新，对消费者换购国六排放标准汽车给予购置税优惠或资金补助；建议全面加快流通机制改革，完善市场、规范信息、优化流程，促进二手车行业健康发展。

3. 加大消费支持。强化汽车金融支持，加大对汽车个人消费信贷的专项资金支持力度，在首付比例、贴息支持、还款期限等方面出台全方位支持；保持税收优惠政策，在免征新能源汽车购置税基础上，研究制定燃油车购置税减免优惠政策。

（二）推动汽车芯片行业健康发展

1. 短期内，政府、行业协会应当组织通过多方面渠道平抑芯片价格，组织半导体行业开展自律，稳定市场环境，杜绝囤货居奇、恶性竞价、抢夺资源等问题发生。

2. 部分新媒体基于商业利益，制造噱头，吸引受众眼球，发布一些不实言论，扰乱汽车芯片市场秩序，加剧市场恐慌。政府应积极引导社会舆论朝正确方向发展，消除误解，以正视听。

3. 加强汽车、芯片行业间的沟通交流、信息互通，建立协同发展机制，联合攻关“卡脖子”技术，推动产业链自主可控。受一个相关行业影响，全球汽车产业、市场出现波动，以前没有出现过，因此要重新认识产业间协同发展的重要性。汽车、芯片两个行业发展、运行的特征有较显著的区别，芯

片是按照工艺流程的专业程度分了芯片设计、晶圆和芯片制造、封装、测试等环节，各环节分工明确，专业化程度高。技术升级、产量都有芯片行业特有的迭代变化的特点。而且芯片行业还有代工生产，销售代理商等行业特殊的经营模式。这些都和传统汽车零部件企业同时具备设计、生产、验证等能力的方式有显著的区别。两个行业产业链叠加在一起形成了较长的供应链条，突发全球性的公共危机让两个行业的差异通过供需失衡的方式体现出来。未来，需要促使两行业的协同更加紧密、信息的传递更加有效，同时，也要正确看到产业布局的必要性、合理性。

4. 车规级芯片认证主要依据由美国汽车电子协会提出的 AEC-Q 认证标准，其认证周期长、费用高昂，应当适时建立国内车规级芯片标准体系和认证测试能力。

5. 大力支持汽车产业“去空芯化”。建议支持国内半导体行业布局自主车规级芯片（如电子控制单元、功率半导体等领域）设计、生产、封装、测试等环节，从政策、财税、保险方面鼓励自主车规芯片的配套应用。

（三）推动动力电池原材料行业健康发展

1. 从国家层面积极关注原材料上涨的动向，并通过相应行政手段控制不合理涨价或借机“哄抬物价”等扰乱市场行为。

2. 建议政府行业企业统筹规划，提早布局，降低供应链风险。

3. 从国家层面积极促进相关金属矿石的进口。

4. 鼓励企业加大研发投入以提升电池材料性能，实现技术突破。加大低钴甚至无钴等材料的研发投入力度，从技术源头降低稀缺资源的消耗。

5. 重视资源循环再生，提高利用效率。建议起草并制订《动力电池生产者责任延伸制度实施方案》，推动动力电池回收利用责任向产业链前端延伸。

（四）保障钢材价格稳定

建议政府主管部门针对钢材等工业基础原材料，出台价格监管政策，特别是在国家层面加强宏观调控原材料价格力度，避免出现某些原材料价格在短期内暴涨，保证企业稳定运行。

（五）着力为企业减负

建议 2020 年颁布的阶段性纾困惠企政策继续延长，同时力度进一步加强，尤其是社保费率应进一步下调，尤其对于因去年受疫情影响较大的中小汽车企业和民营企业（主要是汽车零部件企业）给予一定政策倾斜，保障稳定就业。具体包括：

1. 财政政策方面。建议增加增值税留抵退税力度，将存

量留抵额退税，以缓解企业资金压力；建议允许研发费用在企业所得税季度预缴环节加计扣除；建议适当放宽增值税留抵退税的要求，如允许制造业企业贷款利息的增值税进项税额抵扣。

2. 社保政策方面。建议实施财政社保减免、缓缴住房公积金、稳岗补贴（新招员工就业补助、在校学生顶岗实习补助）、技能提升补贴（线上职业培训补助）等优惠政策。

3. 金融政策方面。建议出台量化宽松的货币政策，如继续实施疫情专项贷款贴息（复工复产专项贷款以及中长期贷款）等；进一步完善和加大供应链金融业务，通过对整车上下游中小企业与核心整车企业的资信捆绑来提供授信，降低企业金融成本，提升企业抗风险能力。

（六）推动新能源汽车产业高质量发展

1. 落实对公领域新能源化转型。包括在北京、上海等城市物流运输需求巨大的城市，率先推广使用新能源末端物流配送车辆，替代原有电动三轮车；以及在出租车、网约车等新能源适用场景，鼓励换电模式推广，促进新能源化替代。

2. 加大配套设施及使用端优惠支持力度。推进“新基建”建设实施，加快对私、对公新能源充电桩车位配置及充换电站建设；通过放开城市通行路权、减免新能源汽车路桥通行费、停车费等措施，给予新能源汽车更大使用端便利。

3. 加快推进新能源汽车流通循环。通过健全新能源二手车价值评估标准体系、完善市场交易平台，推动新能源二手车交易发展；加快完善老旧电池退出、电池回收利用等相关法规标准，强化动力电池回收利用的规范化管理。

4. 加快换电模式新基建的推进步伐，强化新能源汽车消费引导支持。在换电技术与模式方面，在用地保障、换电建设审批、换电站入网等领域给予企业便利性支持；推动逐步建立换电统一标准，鼓励汽车销售企业与金融机构研究推出“电池租赁”的购车金融方案，实现换电、保养、保险全流程保障。适当提高对“车电分离”充换电站基础建设补贴标准，对车电分离充换电站给予运营补贴，对达到一定规模，合规化运营“车电分离”新能源网约车的平台，按平台每辆车服务里程进行补贴等。

（七）推动智能网联汽车产业示范落地

智能网联汽车产业已经进入从培育到快速发展的关键过渡期，在产业侧、需求侧都具有巨大增长空间，需给予更大引导和支持力度。

1. 加快智能网联新基建投入和建设。持续加大智能网联新基建建设的投入和支持，部署智能路网试点改造工程，规划建设具备路网感知能力的联网设施，包括 C-V2X、路测单元等，推动智慧道路和智慧城市建设。

2. 扩大智能网联测试运营场景开放。依托现有高级别自动驾驶示范区及重点项目，给予运营车辆在示范区及周边范围更多路测牌照与行驶路权；同时，进一步增加开放道路测试区域和里程，以更完善的实践和数据积累，推动智能网联汽车产业迭代发展。

（八）扩大核心零部件的自主研发及国产化，不断完善产业链

一是建议大力引导整车企业为自主零部件企业提供同步开发与产品试错机会，营造争当扶持自主产业发展先锋的良好氛围等。二是建议制定我国零部件产业发展战略，补足产业发展在材料、工艺、元器件、芯片、装备等领域短板。遴选出当前和下一步应该重点攻克的关键零部件产品，确定技术路径并有计划地实现突破。三是建议构建“政产学研用”多主体共生的产业生态圈，开展跨领域跨行业的协同创新，打造产业链集群，形成相对完善的产业链小循环。四是建议主管部门协助企业收集信息，在危机中寻找附加值大、对补链、强链能够起到关键作用的优质标的，探索通过收购或合资合作等方式，提升产业链竞争力。五是建议对国内零部件行业招商引资政策支持，吸引核心技术零部件巨头在华投资建厂，同时扩大核心零部件的自主研发及国产化。

（九）统筹推进“走出去”

中国汽车产业“走出去”，将有力推动“国内国际双循环”格局的建立，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）等区域自由贸易协定的签署，也为中国汽车“走出去”，打开了全新“红利期”。

1. 依托当前汽车出口的重点区域、重点产品（商用车等），给予针对性政策支持，包括强化政府间合作、提供专项融资支持、鼓励海外企业联合帮扶，使中国汽车企业当前的出口属地化能力，得到进一步提升。

2. 进一步提升汽车产业出口重要性，在人民币跨境贸易结算、区域免税自由贸易、畅通贸易物流运输等方面，给予更全方位的支持，畅通出口通道，降低出口成本，提升中国汽车产业出口的整体竞争力。

（十）建议城市物流货车进城标准由 4.5 吨调整至 7.5 吨

轻卡大吨小标问题解决必须要多层面系统解决，为了从根源上解决轻卡“大吨小标”问题，避免引起社会动荡，行业企业、主管部门应共同研讨解决方案。总体建议：城市物流货车进城标准由 4.5 吨调整至 7.5 吨。

1. 企业层面，企业加强自律，《推荐车型技术参数》制定后，严格按照制定后参数生产，保证车辆生产一致性，市场监督管理局对不符合技术要求的车辆强制召回处理；

2. 政府层面，建议公安部、工信部等部委联合制定城市物流车进城管理规范性文件，推进 7.5 吨货车进城，并由国务院下发，各地方严格执行；建议交管等部门在车辆上牌、年检环节严格执法，切实做到执法一致性（不同执法人员、不同执法区域、不同车辆产品），同时严查用户使用过程中的超载行为，加大处罚力度；建议有条件地区设立非现场执法设备，便于实时监控，对使用过程中的超载行为严格治理，加大处罚力度；建议工信部加强“双随机、一公开”检查，加强轻型货车生产一致性检查力度，强化公告产品准入样车和试验过程的检查力度；建议交通部对总质量 $\leq 7.5t$ 的货车，仍按照一类货车（蓝牌货车）收费，减少用户的使用成本。

（十一）加强汽车强相关产业的统筹规划与支持

物流业与汽车制造业属于强相关产业，应该在发展高端制造产业的时候，从规划、建设、资金等多个维度，重点在交通、仓储等配套新基建规划、用地需求、物流税收优惠、物流供应链管理人才引进及发展资金等方面，将配套的物流业进行统一协同，大力支持，一致推进。

四、2021 年汽车行业市场发展趋势研判及十四五展望

（一）2021 年汽车市场发展趋势预测

2021 年，我国宏观经济政策将保持连续性、稳定性、可

持续性，国民经济将迎来强劲复苏的大好局面。汽车市场需求也有望结束下降，企稳回升。一方面，中国汽车市场总体来看潜力依然巨大。尤其在低线城市及农村地区的消费潜力还没有充分释放，这方面的消费需求还有待挖掘。随着城乡居民收入差距显著减少，“十四五”开局之后国家会进一步推进共同富裕，进一步激活乡村市场需求，这也利好于自主品牌。另一方面，电动化、智能化、网联化、数字化加速推进汽车产业转型升级。其中新能源汽车市场也将从政策驱动向市场驱动转变。尤其是在《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》大力推动下，新能源汽车未来将有望迎来持续快速增长。

此外，2020年11月18日召开的国务院会议提出，鼓励鼓励各地调整优化限购措施，增加号牌指标投放；开展新一轮汽车下乡和以旧换新，鼓励有条件的地区对农村居民购买3.5吨及以下货车、1.6升及以下排量乘用车，对居民淘汰国三及以下排放标准汽车并购买新车，给予补贴；加强停车场、充电桩等设施建设；这些政策如能落地，也将促进2021年中国汽车市场的良好发展。但也需要注意的是，于2020年底出现的芯片供应紧张问题也将在未来一段时间内对全球汽车生产造成一定影响，进而影响我国汽车产业运行的稳定性。

据中国汽车工业协会预计，2021年汽车市场将有望实现

恢复性正增长。其中，汽车销量有望超过 2600 万辆，同比增长 4%；新能源汽车销量有望达到 180 万辆，同比增长 40%。

（二）“十四五”汽车工业发展趋势展望

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，具有新的时代特征和继往开来的里程碑意义。汽车市场历经了多年的高速增长后，在“十三五”期间迎来了平台调整期，“十四五”期间汽车产业随着转型升级的不断深化，将全面进入高质量发展的新阶段。基于我国宏观经济稳中向好的发展态势和产业规律的客观规律综合判断：未来几年中国汽车产业持续发展，市场稳定增长依然是长期不变的趋势。具体而言，在“十四五”，我国汽车工业总体将呈现以下发展趋势：

1. 消费变革及技术革命重新定义汽车

- ①汽车产品将被重新定义
- ②产业生态将被重新构建
- ③传统营销模式将发生改变
- ④汽车制造方式将进行拓展

2. 中国品牌持续向上，机会大于挑战

- ①差异化发展将是中国品牌实现向上突破的重要途径

②新能源汽车快速发展为中国品牌向上提供机会

③全球化发展是企业做大做强的必经之路

3. 新能源汽车进入发展新阶段，市场化程度不断提升

①政策法规体系逐步健全

②技术创新能力持续提升

③商业模式创新力度不断加大

④充换电基础设施体系逐步完善

⑤新能源汽车产业全面发展

4. 智能网联汽车为中国汽车发展带来重要机遇

①智能网联汽车的发展将重塑汽车产业链

②信息化技术融合带来新的机会

③汽车由出行工具进化为移动智慧伙伴

④中国标准体系助推智能网联汽车形成发展优势

5. 掌握核心技术依然是产业链安全可控的关键

①汽车产业链安全风险犹存

②汽车产业链将逐步实现安全可控

6. 优势互补、跨界融合，成为产业发展新特征

①传统领域优势互补、合作共赢

②新兴领域跨界融合、相互赋能

7. 产业发展与环保、能源、交通走向融合发展

①产业与环保、能源要求融合发展

②汽车产业与交通融合发展

8. 治理体系日臻完善，产业政策更加科学

①产业政策调整更加切实

②行业管理改革不断优化

9. 国家改革不断深化，产业发展走向高质量开放

①高水平开放与深化改革互促共进

②深化对外开放促进产业提质增效

供稿单位：中国汽车工业协会

撰稿人：陈士华 黄韦达 雷滨 齐立香 刘建荣 高丽莉 郝耀君