

2024年，我国新能源产业发展新趋势

产品名称	2024年，我国新能源产业发展新趋势
公司名称	北京广阳日盛信息咨询有限公司
价格	.00/件
规格参数	北京公司:名下带一个车牌 北京公司:名下带两个车牌 北京公司:名下带多个车牌
公司地址	通州万达广场B座2321
联系电话	18911766141

产品详情

接着上一个话题来了解新能源的趋势。

、产业发展存量结构调整优化为主。

从产业结构来看，一个产业一定有一个结构性的特征。过去我们新能源汽车行业的结构特征就是以增量为主，新能源整车上增量、电池上增量，就是以投资为主的增量，支撑了规模化的发展。但明年、后年，不能一直是这样的投资态势，所以我们觉得明年、后年可能进入存量结构调整的阶段，有一定的增量。那么存量怎么办?存量的问题越来越突出。

一个突出的问题是，产能要更多地电动了。过去传统燃油的产能怎么办?燃油的产能不能丢掉，它背后是就业、是投资，所以要利用好传统的燃油产能，这是结构调整的重要任务，就是要把它盘活，产业发展不能只破不立，一定要把存量利用好，现在这个矛盾已经比较突出了。

第二个突出问题是，过去电动的产能也到了需要调整的时候，过去爬坡上量的时候有很多电动产能，单一主体产能的规模经济性不够，因此可能需要被调整、被重组，碎片化的产能要向集中化发展才有规模效益。因此，小的电动公司会成为产业重组的一个主要对象，小、碎片化就很难发展了，所以不是把它“灭”掉，而是要把它也继续用好，那就是要靠存量调整，就是兼并重组。当然有些企业已经落后了，就要被市场淘汰，所以从整车来讲是两个结构调整。

从产业链来讲，零部件重要的就是电池疫情三年是电池投资高歌猛进的三年，明年正好是电池产能释放期。从一定角度来讲，电池就过剩了。所以电池一定会面临着供给矛盾比较突出的问题，供给多了，动力电池会进入投资放缓、价格下行的轨道。包括芯片行业，由过去紧缩环境也会变得更加宽松。

过去是找不着芯片，所以车企被芯片耽误。现在芯片开始回归正常的发展轨道，有些环节甚至会出现过剩，比如那么多芯片设计企业，当这个行业进入宽松阶段的时候，好多设计公司日能就要被淘汰，或者要做调整。所以芯片的投资会进入相对收缩的阶段，很多企业可能也要调整。

从融资结构来讲，汽车行业在快速投资的时候钱就比较宽松，所以大家融资相对容易。当存量结构调整的时候，因为融资是跟着增量跑的，融资环境就不是很理想，特别是美元资本、海外资本会相对的“不宽松”。另外国内的资本市场对汽车和芯片的支持也是非常关键的，所以总体上明年大家都会比较缺钱，融资环境不太乐观，但也会有一批企业在存量结构当中快速崛起。这就是调整的双刃剑。

、新能源汽车市场人会保持高速增长。

2023年，我国新能源汽车的销量可能接近1000万辆。我觉得挺不容易的。2024年会是多少？我们算了算，如果按照新能源汽车增速30-40%来讲，1300万辆是不是不可能。有些机构说1100万辆，1100万辆是不是保守一点？我们从不同的车型算了算，比如从细分市场算一算，上量的车是10-15万的车，这是我们新能源汽车明年的重点。前些年我们都是两头跑，10万以下的车卖得快，高端车30万以上的车卖得快，但是这两个市场不是我们的主力市场，过去几年10-15万的市场都是以油车为主的，但是这个市场是我们汽车的主力，这两年电动化开始向这个领域进军了。明后天，10-15万的市场是电动车可能突破爆发的重点，这从结构分析来讲是有支撑的。

再加上多元路线开始崛起，过去主要靠纯电，这两年增程、插电式PHEV开始崛起了市场结构更加合理了，有纯电发挥优势的领域，有PHEV发挥优势的领域，所以这样一种多元的路线，再加上我们主力市场的电动化开始了。汽车市场是典型橄榄型的市场，两头不大，而我们电动化是从两头开始的，较大的一块就是10-15万，这一块中间区域开始崛起了，所以我们觉得明年还是值得期待的。

、新能源汽车国际化将成为一大亮点。

今年新能源汽车的海外销售会超过100万辆，120万辆应该还是比较靠谱的，明年海外贸易的数量会保持增长，但我觉得到不了200万辆。明年正好海外好多生产工厂建成。国际化是两条路径，一个是贸易出口；一个就是在当地投资、在当地生产、在当地销售，这是主要模式，就像大众本田在中国建工厂、在中国生产、在中国销售一样，贸易不是主要的，但是早期靠贸易。所以明年我们的国际化亮点应该在海外生产、海外销售比重越来越大，再加上我们的出口早期有一个爬坡的过程，所以国际化还会保持贸易+海外生产的模式，都会是快速增长的趋势慢慢由贸易为主变成海外投资本地化发展为主，这是国际化的基本规律。

、商用车新能源化智能化将同步加速转型。

我们认为要单独关注一下商用车，乘用车已经是一个良性的自转轨道，自驱动了，也不可逆了。商用车是我们电动化的下半场，中国是商用车大国，我们的保有量3000多万辆，是碳排放的主体。从“双碳”和企业自身发展来讲，商用车的电动化、新能源化是必须要做的一件事。我们觉得，在乘用车进入自转自驱动发展的轨道之后，要把电动T的重点放在商用车上来，解决它的绿色化或者新能源化问题。

另外，商用车和乘用车有一个不同，它是“后电动化”的，这个后电动就赶上了乘用车的智能化。因此，乘用车是先电动化、后智能化，商用车现在表现出的特征是“两化”同步，就是既做好电动化，同时也赶上了智能化。因为在它的场景里有智能化的刚需，由两个司机变成一个司机，由一个司机变成完全自动驾驶，对乘用车来讲那叫好玩，对商用车来讲就是降成本，所以它有强烈的智能化的需求，所以它是“两化”同步。我们希望大家也多关注一下这3000万多辆的存量市场，300多万辆的增量市场，较高的时候商用车应该到过600万辆，今年稍微低了一点，就是五六百万辆的增量、3000多万辆的存量。

、汽车与ICT、能源与产业融合速度加快。

明年又是一个跨界大年，就是汽车行业变得越来越跨界，和ICT信息通讯行业、能源行业的融合会进入到深度融合期，就是你中有我、我中有你。在能源行业看来，汽车是能源的一个负荷、一个组成部分。但在ICT行业看来，汽车就是一个大终端。在汽车行业看来，我必须打通和能源的连接，必须大量应用ICT行业的软件、硬件的新技术，来实现自己的发展。所以从汽车角度，我们就是大的创新集成器，新技术都要用到我们身上。所以跳出汽车来发展汽车，从融合的角度来推动产业之间相互的连接、相互的赋能，是汽车行业或者说是中国产业发展一个非常独特的现象，这个现象在汽车行业表现的淋漓尽致。