

汽车周刊

7 月传统淡季车市稳中有进

7 月是车市传统淡季,部分厂家暑期设备检修,产销节奏放缓。我国汽车市场呈季节性回落但仍不失平稳,显示我国汽车产业和市场具有强大的韧性和韧劲。我国汽车行业生产经营活动预期指数(PMI)位于 55% 以上较高景气区间,产需两端仍较为活跃。中汽协数据显示:7 月我国汽车产销 259.1 万辆、259.3 万辆,环比分别下降 7.3%、10.7%,同比依次为 13.3% 和 14.7% 的两位数增长。1—7 月汽车累计产销 1823.5 万辆、1826.9 万辆,同比增长 12.7%、12.0%,产销增速较上半年又分别扩大 0.2 和 0.6 个百分点。

新能源车延续快涨

7 月产销新能源汽车 124.3 万辆、126.2 万辆,同比增长 26.3%、27.4%,1—7 月累计产销 823.2 万辆、822 万辆,增长 39.2%、38.5%,新能源车达到新车总销量的 45%。

其中,纯电动销 524.6 万辆,插电混售 297.2 万辆。前 7 月新能源车国内销量 691.3 万辆,增长 32.3%。新能源车主要车企(集团)1—7 月销量及增速:比亚迪 249 万辆,增长 27.4%;吉利 105 万辆,增长 125.5%;上汽 71.6 万辆,增长 43.9%(不含海外);新长安 53.2 万辆,增长 52.3%;东风 47.7 万辆,增长 4.7%;特斯拉 43.2 万辆,下降 13.7%;奇瑞 43 万辆,增长 98.1%。

国内车市积极进展

政府和行业集中整治“内卷”,国内乘用车市场已初显积极效果。前 7 月乘用车产销 1583.8 万辆、1584.1 万辆,同比增长 13.8%、13.4%。中国品牌乘用车前 7 月销售 1087.3 万辆,同比增长 24.4%,市占率 68.6%,同比上升 6.1 个百分点。其中,7 月份 160.4 万辆,增长 21.3%,同比上升 3.8 个百分点。前 7 月乘用车国内销量

1273.8 万辆,同比增长 13.4%。其中,传统燃油车 623.9 万辆,下降 0.5%;新能源车 649.9 万辆,增长 30.9%。7 月份燃油乘用车和新能源乘用车价格均由连续 5 个月以上的下降转为持平;汽车出厂价格下降 0.3%。

前 7 月商用车产销 239.7 万辆、242.8 万辆,同比增长 6%、3.9%。国内销量 185.1 万辆,增长 2.1%。

汽车出口好于上月

海关总署公布的数据显示:7 月汽车出口 69.4 万辆,环同比增长 12.1%、25.5%,出口值 847.5 亿元,环同比增长 9.7%、19.8%。前 7 月汽车出口 416.6 万辆,同比增长 19.7%,出口值 5134.6 亿元,增长 10.9%。同期,汽车进口 27.4 万辆,进口值 1012.7 亿元,同比分别下降 31.8%、37.9%。

中汽协公布的数据:1—7 月整车出口(报交)按乘商分,乘用车 310.3 万辆,增长 13.3%;商用车

57.7 万辆,增长 10.2%。按动力源分,传统燃油车 237.3 万辆,下降 7.0%,波动中下滑;新能源车 130.8 万辆,增长 84.6%,稳健增长。

前 7 月车企整车出口格局:奇瑞 66.7 万辆,增长 7.3%,全国出口量第一;比亚迪 55.3 万辆,同比增速 1.3 倍;上汽 51 万辆,增长 1.1%(不含海外基地);新长安 34.9 万辆、吉利 31.2 万辆、长城 23.9 万辆、北汽 16.3 万辆、东风 13.7 万辆、特斯拉 12.8 万辆、江淮 12.2 万辆。

7 月 30 日召开的中央政治局会议,全面部署下半年经济工作,明确宏观政策要持续发力、适时加力,将有效释放内需潜力,推动市场竞争秩序持续优化。国家层面已下达第三批超长期特别国债支持消费品以旧换新资金,第四批也将于 10 月按计划下达。国家政策明确将有助于稳定消费信心,持续提升汽车消费,确保下半年行业平稳运行。

张伯顺

我国 5.15 亿司机拥有汽车 3.59 亿辆

据公安部最新统计,截至 2025 年 6 月底,全国机动车保有量达 4.6 亿辆,其中汽车 3.59 亿辆;机动车驾驶人 5.5 亿人,其中汽车驾驶人 5.15 亿人。2025 年上半年全国新注册登记机动车 1688 万辆,新领证驾驶人 1258 万人。

2025 年上半年,全国新注册登记机动车 1688 万辆。其中,汽

车新注册登记 1250 万辆,同比增长 0.68%。新能源汽车保有量达 3689 万辆,上半年新注册登记 562.2 万辆,同比增长 27.86%,创历史新高。新能源汽车新注册登记量占汽车新注册登记量的 44.97%。截至 6 月底,全国新能源汽车占汽车总量的 10.27%。其中,纯电动汽车保有量 2553.9 万辆,占新能源汽车

总量的 69.23%。

截至 6 月底,全国 101 个城市汽车保有量超过 100 万辆,同比增加 5 个城市,45 个城市超过 200 万辆,27 个城市超过 300 万辆。其中,成都、北京、重庆汽车保有量超过 600 万辆,苏州、郑州、上海、西安汽车保有量超过 500 万辆。

汽车转让登记数量持续增长,

二手车交易市场活跃。2025 年上半年,全国共办理机动车转让登记业务 1977 万笔。其中,办理汽车转让登记业务 1838 万笔,同比增长 13.05%。全国异地办理交易登记二手小客车业务 308.1 万笔,二手车异地交易登记改革措施在便利群众企业办事、促进二手车流通方面效果明显。

李永钧

续航超长 新一代智己 LS6 亮出身价

智己汽车开启新一代 LS6 预售,以 20.99 万元起的惊爆权益价,推出超级增程和纯电双动力版本,新车将于 9 月 10 日正式上市。这款“超级大五座智能 SUV”新品,以近乎疯狂的“堆料”姿态,试图将油车与电车的核心优势熔于一炉,终结长久以来的能源形式之争。

作为智己品牌全新换代力作,LS6 融合全新一代的百万级灵蜥数字底盘、全新一代的颠覆性智能体验、全新一代的豪华舒享空间,更首搭

划时代的“恒星”超级增程。

智己 LS6 最大的杀手锏,莫过于全球首搭的“恒星”超级增程系统。其核心在于搭载了行业最大的 66kWh 超级骁遥 MAX 增程专属电池,一举将 CLTC 纯电续航推至

前所未有的 450km 高度。这不仅远超增程车型平均 185km、插混车型平均 125km 的水平,甚至超越了纯电车型 442km 的平均续航,仅需 15 分钟即可补充 310km 续航。

辅助驾驶方面,满血版 Momenta 赋能的 IMAD3.0,具备全国都能用的“无图 NOA”功能。新一代智己 LS6 还率先搭载基于英伟达 Thor 芯片的辅助驾驶方案,配备行业领先的 520 线超级激光雷达。

张云



豪华新能源 MPV 全新 GL8 陆尊开启预售



上汽通用别克品牌日前宣布,豪华新能源 MPV 全新 GL8 陆尊正式开启预售,共推出三款配置车型。面向新时代 MPV 高端用户的

全新需求,全新 GL8 陆尊全面升级 Avenir 艾维亚豪华舒适体验,为用户打造全家人的豪华头等舱,并搭载全新“真龙”插混 Pro 系统,重新

定义新能源 MPV 的豪华标杆。

全新 GL8 陆尊升级搭载的“真龙”插混 Pro 系统,综合续航里程高达 1450km,纯电续航 202km,比上代车型提升 46。不仅如此,新车还是行业首个支持 5C 超充的插混 MPV,100km 补能仅需 10 分钟。

配合同级动力最强的 1.5T 涡轮增压发动机和行业领先的全时 AI 智控算法,新车拥有同级最强的综合性能:0—100km/h 加速 7.8s,80—120km/h 超车加速 5.2s,亏电百公里综合油耗仅为 6.83L,百公里综合能耗仅 0.93L。

张云

大众汽车集团(中国)与小鹏汽车日前宣布,双方联合开发的区域控制电子电气架构 CEA 将扩大应用范围。自 2027 年起,CEA 架构将从大众品牌本地在研的纯电车型,拓展应用至在华生产的燃油及混合动力车型。本次扩大合作协议是继 2024 年 7 月 22 日签署联合开发协议之后,双方合作历程中的又一重要里程碑。

此次与小鹏汽车的深化合作,标志着大众汽车集团“在中国,为中国”战略再迎重要里程碑。2026 年起,大众汽车集团在华智能网联汽车攻势将进一步加速。首批由本地团队独立研发、专为中国消费者打造的车型已于上海车展首发亮相。至 2027 年,集团将在华上市约 30 款电动化车型;至 2030 年,集团旗下品牌将在中国市场推出约 30 款纯电动车型。

未来,通过涵盖全新 AUDI 品牌在内的大众与奥迪品牌新车型,大众汽车集团加速转型的成果将全面释放。随着新一代智能网联汽车的密集落地,大众汽车有望在竞争激烈的中国汽车市场巩固领先地位。

张云

进入 2025 年,曾被视为朝阳产业的动力电池行业,市场风云变幻,竞争愈演愈烈,面临着前所未有的挑战与机遇,市场变得极不平静。

与整车市场一样,动力电池市场价格战接连不断。2025 年以来,动力电池平均价格较去年较大幅度下降,部分产品价格甚至跌破成本线。上半年,比亚迪虽然动力电池出货量有所增长,但其电池业务营收增速却明显放缓,利润也受到较大影响。而一些中小动力电池企业,更是在价格战的冲击下,陷入了生存困境,部分企业甚至面临倒闭风险。与此同时,动力电池行业毛利率分化显著:宁德时代(22.4%)、比亚迪(18.5%)凭借规模效应维持盈利,二线企业毛利率普遍低于 15%。价格战导致方形磷酸铁锂电芯均价较 2024 年下降 20%。

在这场激烈的市场竞争中,动力电池行业竞争格局也发生显著变化。一方面,头部企业凭借技术、规模和成本优势,进一步巩固市场地位。宁德时代和比亚迪在全球动力电池市场的份额持续提升,2025 年上半年,两者合计市场份额占据全球 55.7%。另一方面,二线企业也在奋力追赶,试图打破头部企业的垄断格局。中创新航、亿纬锂能等二线企业,通过差异化竞争策略,在细分市场取得了一定突破。

同时,跨界企业的人局,也为动力电池市场竞争格局增添了变数。如华为,通过与车企合作,推出了具有竞争力的动力电池产品,对现有市场格局产生了一定冲击。

技术创新成为动力电池企业破局的关键。2025 年,动力电池技术创新进入深水区,固态电池、钠离子电池等新技术成为研发热点。固态电池被视为下一代动力电池的主流技术方向。多家企业在固态电池研发上取得了重要进展。例如,清陶能源的半固态电池已实现小规模量产,并开始向部分车企供货;蜂巢能源计划在 2025 年底推出能量密度更高的第二代固态电池产品。钠离子电池则凭借成本低、资源丰富等优势,受到了广泛关注。宁德时代、鹏辉能源等企业已推出了钠离子电池产品,并逐步实现产业化应用。

2025 年,中国动力电池企业在海外市场的拓展步伐明显加快。宁德时代已在德国、匈牙利等地建设工厂,比亚迪也与多个海外车企达成合作,将其动力电池产品推向全球市场。然而,海外市场并非一片坦途,中国企业在海外面临着严格的环保标准、知识产权纠纷以及当地企业的竞争压力。同时,LG 新能源、三星 SDI 等韩国电池企业,也在加大海外市场的拓展力度,与中国企业展开正面竞争。

尽管 2025 年动力电池市场面临诸多挑战,但从长远来看,市场前景依然充满希望。随着全球对环境保护和可持续发展的重视程度不断提高,新能源汽车产业仍具有广阔的发展空间,这将为动力电池市场带来持续的增长动力,到 2028 年,中国本土电池产能将达到 8.6TWh。此外,随着技术的不断进步和成本的持续降低,动力电池的应用领域也将不断拓展,为动力电池行业开辟新的增长赛道。未来 3—5 年,行业将加速向“头部集中、技术主导、绿色循环”的新生态演进。

动力电池市场挑战与机遇并存

雍君