

本报经济部主编 | 第 1013 期 |
2025 年 11 月 1 日 星期六
本版编辑:张 云 视觉设计:竹建英
编辑邮箱:xmqc@xmw b.com.cn

汽车周刊

前九月中国车市显现好走势

中汽协公布的新一期《汽车工业产销情况》,以翔实业绩佐证我国汽车产业和汽车市场的出色表现:金九车市成色足、前三季度车业显现好走势、新能源车好于预期、汽车出口彰显韧性、集团集中度相对稳定。

9 月是我国汽车传统旺季之一,叠加汽车以旧换新政策继续、市场“内卷”整治积极进展、企业新品密集上市等诸多因素发力,“金九”车市成色十足。

我国汽车(总体)9 月产销首次突破 300 万辆,生产 327.6 万辆、销售 322.6 万辆,环比分别增长 16.4%、12.9%,同比依次增长 17.1%、14.9%。新能源汽车当月产销 161.7 万辆、160.4 万辆,同比分别增长 23.7%、24.6%。

9 月汽车内销 257.4 万辆,环比增长 14.6%、13.4%。其中,乘用车 229.9 万辆,环同比增长 14.5%、11.2%。

今年汽车月度销售同比增速,已连续 5 个月保持 10% 以上。中汽协数据表明,前三个季度汽车市场,一季更比一季强。一季度销量 746 万辆,二季度销量 818 万辆,三季度销量 867.6 万辆。其中,新能源汽车三个季度销量,依次为 307.5 万辆、386.2 万辆、三季度 426.1 万辆。

1—9 月即前三个季度,汽车累计产销 2433.3 万辆、2436.3 万辆,同比分别增长 12.3%、12.9%,增速较前 8 月分别扩大 0.6、0.3 个百分点。汽车市场呈现延续良好发展走势。前 9 月,汽车内销 1941.1 万辆,同比增长 12.5%。乘用车内销 1704.4 万辆,增长 13.3%,商用车内销 236.9 万辆,增长 7%。中国品牌乘用车 1—9 月销售 1465.1 万辆,同比增长 22.9%,市占率 69%。

至 9 月底,全国机动车保有量 4.6 亿辆,其中汽车保有量 3.6 亿辆,驾驶人数量达 5.5 亿人,机动车、驾驶人总量及增量均居世界首位。

新能源汽车发展好于预期。1—9 月新能源汽车产销 1124.3 万辆、1122.8 万辆,同比增长 35.2%、34.9%,新能源汽车新车销量占汽车新车总销量的 46.1%。其中,纯电动销 722.0 万辆,增长 44.7%;插电混售 400.5 万辆,增长 20.4%。

前 9 月,新能源汽车内销 947 万辆,增长 28.1%。其中,新能源乘用车 890.3 万辆,增长 26.5%。新能源汽车前 9 月出口 175.8 万辆,同比增长 89.4%。

1—9 月,汽车销量排名前十家车企(集团)形成三大梯队的格局。比亚迪 326.0 万辆增加 18.8%、上汽 310.8 万辆增加 20.7%、吉利 257.0 万辆增加 42.9%,第一梯队三大家市场份额分别为 13.4%、12.8%和 10.5%;一汽 238.3 万辆增加 5.6%、长安 206.6 万辆增加 8.5%、奇瑞 200.5 万辆增加 14.4%,此三大家为第二梯队;后四家为第三梯队,东风 170.3 万辆下降 5.4%、北汽 122.9 万辆增加 0.5%、广汽 118.4 万辆下降 11.2%;长城 92.3 万辆增加 8.2%。十强集团 1—9 月整车销量合计 2043.1 万辆。

车企(集团)1—9 月新能源车 10 强企业销量:比亚迪 326.0 万辆、吉利 142.7 万辆、上汽 101.8 万辆,长安 72.4 万辆、东风 68.1 万辆、特斯拉(上海)60.6 万辆、奇瑞 59.0 万辆、零跑 39.6 万辆、小鹏 31.3 万辆、理想 29.7 万辆。

结合旺季特征及当前车市节奏,国庆和中秋双节长假期间全国多地举办大型车展,车企新车密集上市,又一批以旧换新补贴资金下发、新能源“车购税”减半新政明年落地,有望继续推动年末车市冲高。

张伯顺

燃油车逆势反弹 新能源车依旧主导

近几个月来中国车市出现了一个转折——传统燃油乘用车市场明显出现“逆势反弹”迹象。在新能源汽车渗透率已达 55.2% 的市场上,燃油车的“逆势反弹”引发行业对动力格局的重新审视。

燃油车销量探底反弹

乘联会数据显示,2025 年 6—8 月燃油车销量同比涨幅分别达 9.7%、9.5%、13.5%,其中 8 月销量达 90.2 万辆,同比激增 13.5%。1—8 月累计销量 714 万辆,同比回升 1.1%,终结此前连续下滑态势。合资品牌成为反弹主力:大众速腾,8 月销量达 1.9 万辆;凯美瑞、汉兰达等日系车型同比增长超 30%。9 月更有轩逸、奥迪 A6L 等 9 款车型销量破万。

区域与品类分化显著:北方市场更现明显优势,东北区域燃油车份额环比提升 8 个百分点。三、四线城市燃油车占比达

78%,县域市场因充电设施覆盖率不足 30%,仍以燃油车为主流;而一线城市占比已降至 39%,仅豪华燃油车保持稳定需求。品类上,燃油轿车基本盘稳固(朗逸、轩逸领跑),SUV 市场则呈现国产车突围、哈弗 H6 滑落的格局。另外,2025 年前三季度燃油车出口已超去年全年。

政策市场技术三重共振

此次燃油车市场“逆势反弹”并非偶然,而是多重力量精准适配的结果,可归结为三点:

一是政策托底。中央 3000 亿元以旧换新资金成为关键推力,报废老旧燃油车最高可享 1.5 万元补贴,1—8 月带动销售额超 2 万亿元。地方政策形成配套推动区域销量上升。

二是市场需求回归。新能源车技术瓶颈为燃油车创造了生存空间:38% 消费者因“续航焦虑”放弃新能源,燃油车 3—5 分

钟补能、三年保值率 55%(远超纯电 38%)的优势精准匹配需求。消费理性进一步凸显,63% 的用户优先考虑落地价与保值率,县域市场更是直言“实用比智能重要”。

三是燃油车正通过技术升级打破“智能落后”的刻板印象。在智能座舱、辅助驾驶等领域的持续优化,让燃油车与新能源汽车的智能化差距不断缩小,打破认知偏见。业内人士指出,这轮燃油车反弹是多重因素共振的结果,并非趋势逆转;市场理性回归让燃油车的固有优势重新凸显,而智能化升级与场景适配能力的提升成为关键推手。

新能源车主导地位不变

尽管燃油车“逆势反弹”,但新能源汽车的主导地位已确立。数据显示,8 月新能源汽车零售渗透率达 55.2%,连续 5 个月超 50%。1—8 月新能源汽车销量达

139.5 万辆,同比增长 26.8%。可以大胆断言 2025 年将是中国新能源汽车市场的历史性转折点,预计全年销量将达 1500 万—1600 万辆,同比增长 40%—50%,首次超越传统燃油车销量。

因此,燃油车的“逆势反弹”只是市场结构调整的阶段性表现,新能源汽车的长期趋势不会改变,但燃油车通过智能化、场景化升级,已在特定市场形成不可替代的优势,仍然有一定发展空间。在长途、重载、低温等场景仍具不可替代性,智能化升级更拉长了其生命周期。当前消费者对安全、用车成本和用车体验的关注点均在发生变化,燃油车在中国市场会长期存在,并且会有 1000 万辆以上的规模。

综上所述,燃油车的存在为产业链转型提供了“缓冲垫”,但其最终角色将从“主力”退化为“补充”,形成“新能源为主、燃油为辅”的长期格局。

雍君

我国已累计实施汽车召回 1.2 亿辆

国家市场监管总局日前公告,截至 2025 年 9 月,我国共实施汽车召回 3230 次,涉及车辆 1.2 亿辆,其中受市场监管总局调查影响召回的有 652 次,涉及车辆 6378.86 万辆,占召回车辆总数的 53.18%。上述数据揭示了几个非常重要的信息:

一是政府监管是汽车召回的主要驱动力。数据显示,有超过一半(53.18%)的召回车辆,是在国家市场监督管理总局启动缺陷调查后

才实施的。这表明,政府的主动监管和干预在保护消费者安全方面扮演了至关重要的角色。如果没有监管部门的强力介入,可能有多达 6378 多万辆存在潜在缺陷的车辆不会被主动召回。

二是企业主动性有待加强。上述数据从侧面反映,汽车生产商的“主动召回”意识和行为仍有提升空间。不足半数车辆为企业主动召回,且主动召回多涉及轻微缺陷。许多企业可能是在监管

压力下,才启动召回程序,凸显企业自查与监管排查的深度落差。

三是监管体系的有效性得到验证。数据显示,市场监管总局的缺陷产品调查工作成效显著。通过技术分析、消费者投诉监测等手段,监管部门能够有效识别出系统性缺陷,并督促企业履行召回义务。

四是召回规模巨大,反映市场成熟度。截至 9 月,全年召回车辆已达 1.2 亿辆次,这一庞大的

数字说明中国作为全球最大汽车市场保有量的巨大规模,也表明中国的汽车召回制度已经常态化、体系化。

国家市场监督管理总局通过缺陷调查,驱动了超过半数的汽车召回行动,是维护汽车安全和消费者权益的最关键力量,监管“有形之手”成为召回主导力量。这不仅凸显了政府监管的必要性和有效性,也对汽车生产企业提出了更高的要求。

李永钧

凯迪拉克旗舰 CT6 焕新登场“底”气十足



日前,上汽通用以一场充满科技感的虚拟现实发布会,正式推出了搭载百万级磁浮底盘的凯迪拉克全尺寸旗舰轿车——

新 CT6。新车全款一口价 28.99 万元起,不仅重新梳理了产品序列,更以“豪气加量不加价”的诚意,在豪华轿车市场扔出一张

“王炸”。其“底”气,远不止于那套名声在外的磁浮底盘,更延伸至百万级的旗舰气场、精奢内饰与坚实安全,共同构筑起一款旗

舰轿车应有的价值厚度。

凯迪拉克新 CT6 自诞生便自带“贴地飞行”的潜质。其灵魂所在,正是那套与法拉利 SF90 同源的第四代 MRC 主动电磁悬架。它拥有每秒 1000 次的路面扫描能力,能在 0.01 秒的瞬间建立高达 4000 牛的阻力,其响应速度十倍于常见的 CDC 或空气悬架,这意味着它能真正实现“过弯不侧倾、飞跃不抛跳、加速不抬头、急刹不点头”的旗舰级驾控质感。这套磁浮底盘系统,赋予了凯迪拉克新 CT6 直面更高级别竞争的硬核资本。

张云

中国智慧助力共绘全球汽车安全新蓝图

2025 世界 NCAP 大会近日落幕。来自全球的汽车安全领域行业代表齐聚黄浦江畔,围绕“零伤亡”愿景展开深入探讨,在多个关键领域达成重要共识。这不仅是一次技术成果的集中展示,更是一次全球产业力量的深度融合。

大会由中汽中心与全球新车评价规程(Global NCAP)联合

主办。圆桌讨论作为大会的重要环节,围绕汽车安全与可持续发展等核心议题展开深入交流。与会专家一致认为,面对汽车产业电动化、智能化的浪潮,必须建立更加协同的全球测评体系,推动技术创新与真实世界数据共享。中国新车评价规程(C-NCAP)专场论坛成为亮点之一,来自世卫组织、拉丁 NCAP、东盟 NCAP

等机构的代表与中方专家深度对话,对 C-NCAP 给予高度评价,并期待进一步深化合作。

大会期间,多项重要仪式密集落地,包括东盟 NCAP 试验室授权、全球汽车碰撞假人联合研究工作组成立、中欧商用车评价合作等。这些举措不仅展现了全球产业从共识走向行动的决心,更通过标准协同与技术共研,为

“零伤亡”愿景奠定了制度基础与实践框架。

这场盛会标志着全球汽车安全事业进入了一个更加协同、务实的新阶段。未来,随着“上海宣言”的落地与多项合作的深入推进,中国智慧将继续为全球汽车安全新蓝图的绘制注入活力,助力“零伤亡”愿景从理想走向现实。

张云