

本报专刊部主编 | 第975期 |

2024年4月17日 星期三

本版编辑: 张云 视觉设计: 窦云阳

编辑邮箱: xmqc@xmwb.com.cn

# 汽车周刊 · 广告

## 一季度车市迎来良好开局

其他四系均不同程度下降,外系品牌市占率分别为:德系17.1%、日系12.7%、美系7.5%、韩系1.7%,法系及其他外系1.3%。

### 行业利润率仅4.3%

一季度前2个月,汽车制造业增加值同比增长9.8%,高于同期制造业(总体)2.1个百分点。营业收入13714.5亿元,增长8.1%;利润总额586.9亿元,增长50.1%;行业利润率仅为4.3%。对标外系车企,我国汽车制造业利润仍处较低区间,新能源与新势力车企真正实现盈利的并不多。

张伯顺

### 新能源车平稳增长

新能源车3月产销为86.3万辆和88.3万辆,同比都为两位数增长,分别为28.1%、35.3%,市场渗透率32.8%。一季度产销累计211.5万辆、209万辆,分别增长28.2%、31.8%,市场渗透率达31.1%。其中,纯电动车销售130.5万辆,增长13.3%;插电混动车销售78.4万辆,增长81.2%。

新能源车前十家车企(集团)一季度合计销量180.6万辆,同比增长31.4%,市场份额达86.4%。其中,比亚迪62.63万辆,增长13.4%;特斯拉(上海)45.40万辆,增长7.4%;上汽21.01万辆,增长47.9%。

### 出口持续快速增长

春节后,汽车新出口订单指数升至扩张区间,高于临界点。

海关总署数据显示:汽车(含底盘)3月份出口49万辆,出口值670.2

亿元;一季度232.2万辆,同比增长23.9%,出口值1789.1亿元人民币,增长21.7%,增速较全国货物贸易和机电产品出口分别高出16.8、14.9个百分点。

中汽协数据显示:一季度车企汽车出口按乘商车型分,乘用车111万辆,增长34.3%;商用车21.4万辆,增长27.5%。按动力源分,燃油车101.7万辆,增长36.3%;新能源车30.7万辆,增长23.8%,其中,纯电动车增长7.3%,插电混动车增长2.6倍。

一季度十强企业(集团)整车出口量前三名:奇瑞25.3万辆、上汽22.7万辆(含海外基地销售)、长安14.5万辆。

### 乘商市场表现均好

国家统计局数据显示,一季度汽车制造业产品出厂价格(PPI),一季度持续下降1.5%,3月份环比均下降1.5%,其中,新能源车整车制造价格下降1.3%。

新车型大量上市、车展活动陆续开展、季末冲刺等因素叠加,为乘用车市增长推波助澜,一季度累计产销560.9万辆、568.7万辆,同比增长6.6%、10.7%。乘用车国内销售457.7万辆,增长6.2%。其中,国产高端品

牌销量102.4万辆,增长7.5%。

商用车亦有好的市场表现。一季度产销累计99.7万辆、103.3万辆,同比增长5.1%、10.1%。其中,卡车销售91.9万辆,增长9.7%,除轻卡小幅增长,重中微三类卡车均较高增长;客车销售11.4万辆,增长13.6%,中客增速尤为显著。

### 中国品牌保持高位

中国品牌乘用车持续向上,市

场份额保持高位。中国品牌乘用车3月销售132.6万辆,环比同比增长67.6%、26.1%,市占率59.3%。一季度中国品牌乘用车销售339.2万辆,同比增长26.4%;市占率59.6%。3月份和一季度同比增速,分别上升7.2、7.4个百分点。中国品牌轿车、SUV、MPV市占率,一季度依次为50.2%、66.2%、67.1%,与上年同比有明显增长。一季度国产外系品牌乘用车销量同比,除韩系两位数增长,

## 实行汽车“油电同权”孰喜孰忧?

近日,关于“油电同权”的话题引发热议并登上热搜。起因是乘联会前不久向政府有关部门提出建议,表示目前新能源车的市场渗透率已高达35%,继续对新能源汽车实行特殊政策,不仅不利于市场的公平竞争,也可能导致资源错配和效率降低。应当对新能源汽车同样进行尾号限行、限购等措施,推动燃油车和新能源车“平权”。

事实上,近年来随着新能源汽车渗透率的大幅提升,行业内外关于取消新能源汽车“政策特权”的呼声逐渐显现,尤其是依托“绿牌”所获得的

上牌资格、减免车辆购置税及养路费。乘联会并不是第一次提出“油电同权”。2023年2月,乘联会秘书长崔东树曾透露,乘联会已向国家有关部门提出了合并蓝牌、绿牌的建议,并且“预计未来两年就将成为现实”。

对于蓝牌、绿牌合并原因,崔东树明确表示:“不是因为绿色车牌难看,而是绿牌的出现阻碍了新能源汽车行业的发展,蓝牌、绿牌合并是同车同权。在有的城市,换购新能源车必须放弃5位的燃油车号牌,很多人都不愿意。因此迟迟不愿意换新能源车。牌照问题成为抑制新能源汽

车发展的主要因素。”

“油电同权”对新能源汽车发展究竟是利好还是利空?虽然短期内可能给新能源车市带来一定冲击,但长远来看,将有助于促进市场的公平竞争和健康发展。对于企业而言,像比亚迪、特斯拉这样的头部企业,影响并不大,毕竟头部效应与品牌效应已经逐步建立,可以利用短暂的阵痛期,在进一步降低生产成本的同时加快产品的进化。然而,对于三四线新能源品牌来说,应该是道不小的坎,油电同权带来的或许就不再是阵痛期这么简单了。

雍君

广告

上汽大众 SAIC VOLKSWAGEN

让大众更出众 Better we, Better life

朗逸新锐 出众版 一步到位

一口价7.99万元起  
限时购置税全额补贴

中保研碰撞成绩全优

中汽研健康指数全五星

1.5L 出众新逸版 79,990元

1.5L 出众新愿版 87,990元

\*活动日期:即日起至2024年4月30日  
\*画面中展示车型为1.5L出众新愿版,详情请洽当地经销商



立刻扫码 了解详情  
svw-volkswagen.com

