

创2019年以来新高,一季度出口同比增长超三成

中汽协:今年车市增速或将前高后低

■ 本报记者 于大勇



近年来,山西省把制造业振兴作为产业转型的主攻方向,确定了高端装备制造、新能源汽车等重点产业链,加快构建现代化产业体系。作为山西省高端装备制造产业链“链主”企业,太原重型机械集团有限公司通过技术创新、智能化升级等举措,积极推动装备制造业从“制造”向“智造”转变。位于山西转型综合改革示范区的太重集团智能高端液压挖掘机产业园区,自2023年9月投产以来,已具备年产5万台全系列多动力液压挖掘机的能力。图为在太重集团智能高端液压挖掘机产业园区,工作人员对一款新能源动力液压挖掘机产品进行交付前的检测。

新华社记者 杨晨光/摄

近日,中国汽车工业协会发布的最新数据显示,2024年一季度,我国汽车产销量均超过660万辆,汽车出口延续了2023年的良好态势。展望今年,中汽协认为,国内汽车销量增速很有可能会呈现出前高后低的发展态势,若除去“以旧换新”政策带来的拉动效应,今年国内市场销量或与去年持平。

喜迎一季度开门红

今年3月,我国汽车产销分别完成268.7万辆和269.4万辆,环比分别增长78.4%和70.2%,同比分别增长4%和9.9%。其中,乘用车产销分别完成225万辆和223.6万辆,环比分别增长76.7%和67.8%,同比分别增长4.7%和10.9%,销量实现较快增长。

“春节后,企业生产经营活动加快,制造业景气面明显扩大、重返扩张区间,市场预期继续向好。”在中汽协副秘书长陈士华看来,3月份汽车产销突进的原因在于近期新车大量上市,车展等线下活动陆续开展,部分地区出台以旧换新等促销政策,拉动汽车销量环比同比呈现较快增长。

1-3月,国内汽车产销量分别完成660.6万辆和672万辆,同比分别增长6.4%和10.6%,创2019年以来新高。其中,乘用车产销量分别完成560.9万辆和568.7万辆,同比分别增长6.6%和10.7%。

“一季度车市基本实现预期中的开门红走势。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树解释说,国家层面针对汽车行业的政策指引频出,旨在进一步稳定和扩大汽车消费。商务部推动“百

城联动”汽车节和“千县万镇”新能源汽车消费季活动,效果显现:多地促消费政策持续发力,与企业促销合力对年初车市构成稳定的支撑。而以旧换新政策也引发了强烈的消费期待。这些都是促成开门红的重要因素。

汽车出口依旧亮眼

3月份,我国汽车出口销量50.2万辆,同比增长37.9%,增速大幅高于国内。

值得关注的是,新能源汽车出口12.4万辆,环比增长52%,同比增长59.4%。其中,纯电动汽车出口10万辆,环比增长50.9%,同比增长41%;插电混动汽车延续超高增速,出口达2.4万辆,环比增长56.7%,同比增长2.4倍。

今年一季度,我国汽车出口量为132.4万辆,同比增长33.2%。其中,乘用车出口111万辆,同比增长34.3%;商用车出口21.4万辆,同比增长27.5%。

“目前,整车出口依然保持较高水平,延续去年良好态势,为拉动行业增长继续发挥积极作用。”中汽协副总工程师许海东说。

国家海关总署发布的数据显示,1-2月,我国汽车出口83.1万辆,同比增长21.9%。其中,新能源汽车出口28.5万辆,同比增长11.1%。汽车出口量前十的国家中,俄罗斯、墨西哥和比利时出口量居前三。新能源汽车出口的前三国家为比利时、英国和菲律宾。

“我国汽车出口是高质量增长的体现,增长动力主要是天帮忙、地缘变、人努力。”崔东树表示,“天帮忙”是指我国汽车产业链韧性强;“地缘变”是指我国出口的全面发展;“人努力”是指自主品

牌企业努力奋进。

“今年,我国汽车出口将面临一定的挑战和压力。例如,中国汽车在俄罗斯市场的增速是否会继续,欧洲与美国后续对我国新能源汽车引入政策限制等。”许海东认为,虽然汽车出口增速可能会有所放缓,但仍将保持一定的增长,会成为我国汽车销量增速的突破口。

前高后低现象或出现

“4月份有22个工作日,相对2023年4月份的20个工作日多了2天。同时,由于‘五一’假期的调休因素,对4月份车市有很好的增量促进作用。”对于车市走势,崔东树表示,今年“五一”的5天长假是驾车出游的好时机,高阶辅助驾驶的自驾游体验更好,近两年的自驾游市场持续火爆,出游消费会很好地拉动新购和换购群体的需求增长。

“‘以旧换新’对于车市的拉抬效应正在显现。”崔东树表示,“以旧换新”消费政策经历过去年年底以来的多次会议和明确宣布,消费者的关注度和期待值都很高。同时,2016年以前购车群体的消费能力较强,“以旧换新”的出台很可能会吸引该群体的高度关注,从而拉动汽车消费增长。

对于第二季度车市走势,陈士华表示,4月份北京车展的恢复举办,届时车企将加速推出大量新产品,会明显刺激车市消费。此外,“以旧换新”政策如期出台,也将进一步拉动需求。

展望全年,陈士华认为,国内汽车增速很有可能会呈现出前高后低的发展态势,若除去“以旧换新”政策带来的拉动作用,今年国内市场销量或与去年持平。

年持平。

“整个汽车市场产销表现不错,但是在汽车企业看来,感受并不像量的增长那么好。”陈士华坦言,目前我国车企整体利润仍处在较低区间,新能源与新势力车企真正实现盈利的并不多。

“目前,汽车行业价格竞争异常激烈,汽车行业利润率仅有4.3%。”陈士华认为,汽车产业的发展不能只看量的增长。

“汽车行业是一个需要高投入的行业,过低的利润将影响整个行业的研发、创新。因此,未来车企应当以多维度的方式竞争,全方位对比产品质量、性能、技术和品牌,而非简单地以价格来取胜。”陈士华说。

我国新增新型储能装机占比全球近半

本报讯(记者 叶伟)4月10日,第十二届储能国际峰会暨展览会(ESIE 2024)在北京首钢会展中心举行。会上发布的《储能产业研究白皮书2024》显示,2023年全球新增新型储能装机规模创历史新高,我国占比接近50%。

中国能源研究会理事长史玉波表示,随着全球能源转型和碳减排的加速推进,储能产业仍处在前所未有的发展机遇期。同时,随着新型电力系统的建设,储能新型电力系统中发挥越来越重要的作用,在家庭、工业、应急电源、充电桩、应急通信等领域得到广泛应用。

《白皮书》显示,根据中关村储能产业技术联盟(CNESA)全球储能数据库的不完全统计,截至2023年年底,全球

已投运电力储能项目累计装机规模289.2GW,年增长率21.9%。2023年,全球储能市场继续高速发展,新增投运电力储能项目装机规模突破50GW,达到52.0GW,同比增长69.5%。其中,新型储能新增投运规模创历史新高,达到45.6GW。

《白皮书》同时显示,根据CNESA全球储能数据库的不完全统计,截至2023年年底,我国已投运电力储能项目累计装机规模86.5GW,占全球市场总规模的30%,同比增长45%。2023年,我国新增投运新型储能装机规模21.5GW/46.6GWh,功率和能量规模同比增长均超150%,3倍于2022年新增投运规模水平,并且首次超过抽水蓄能新

增投运近4倍之多。

中国科学院工程热物理研究所所长、中关村储能产业技术联盟理事长陈海生表示,压缩空气储能、钠离子电池、液流电池、飞轮、超级电容等新型储能技术逐渐实现应用突破,为新型电力系统建设和多元用户侧场景提供了更多的技术选择。

《白皮书》预计,2030年我国新型储能市场累计装机规模将超过200GW,2024-2030年复合增长率超30%。

会议同期发布了2023年度中国储能企业系列榜单,40余家企业入围榜单,宁德时代、双登、科华数能、阳光电源、中车株洲所、奇点能源、比亚迪分列各类榜单榜首。

公益广告

知识产权转化运用促进高质量发展

4月26日

世界知识产权日

2024年4月20日至26日

全国知识产权宣传周活动

