

超30家车企开启大幅降价， 汽车市场为何掀起了价格战？

闻言培

最近几日，早已淡出主流汽车市场的东风雪铁龙突然回归大众视野。原因是雪铁龙C6在湖北推出了高达9万元的优惠，入门级版车型仅需12.19万元。C6是雪铁龙的B级旗舰轿车，轴距达到2900mm，12.19万起的售价已经和自主品牌紧凑型轿车相当。同样参与优惠的A0级SUV雪铁龙C3-XR则低至7.15万元。

巨大的优惠瞬间引爆了湖北的汽车市场，有湖北经销商表示，目前，雪铁龙C6、C3-XR两款车型已经被抢购一空，不再接受新的订单。

官方开始优惠促销不止有东风雪铁龙。从2023年开年以来，降价已经成为了中国车市的新。1月6日，特斯拉率先下调了旗下车型价格，随后，新能源车和燃油车相继开始降价。目前，参与本轮降价的品牌已有包括东风雪铁龙、广汽本田、东风日产、东风标致、东风岚图、小鹏汽车、问界、特斯拉、上汽荣威、五菱等超过30个品牌。

不过值得注意的是，此轮油车、电车双双降价的原因并不相同。

新能源车方面，2022年，我国新能源乘用车销量高达567.4万辆，同比增长90%，渗透率达到27.6%。不过，电池供应并没有匹配新能源车的爆发式增长，供需的失衡导致2022年电池价格、整车制造成本大幅上升，车企甚至出现交车难的情况。

为此，特斯拉、小鹏、比亚迪、欧拉、五菱等新能源车品牌均在2022年上调了产品售



价。而今年以来，补贴退坡开始给新能源车市降温，动力电池原材料价格持续走低，供应紧张的局面得到大幅缓解，这给了车企下调售价的空间。在特斯拉打响降价第一枪后，比亚迪、问界、小鹏、埃安、飞凡、零跑等品牌纷纷以降价、换代、综合优惠的方式开始了。

不过，有业内人士认为：“不同品牌降价的原因其实也各有不同。像特斯拉、比亚迪两大头部品牌拥有很大的领先优势，此轮降价是想实现赢者通吃。两大巨头的下探则让零跑、小鹏二线品牌不断承压，不得不跟进降价保持竞争力，并尝试扩大营收。”

燃油车方面，降价的核心原因在于新能源车的侵蚀。尽管过去2年里，新能源汽车快速增长，但国内乘用车市场的整体规模并没有大幅提升。换言之，蛋糕的大小没有变，但新能源车的份额越来越大，燃油车因此受到

了极大的挤压。

乘联会数据显示，2022年燃油乘用车市场全年销量为1486.9万辆，较2021年减少229.7万辆，相比2019年的1968万辆减少了近500万辆。

事实上，燃油车市场已经连续多年持续萎缩，这也使得燃油车的价格战比新能源车来的更早。2018年，中国车市进入微增长的存量竞争时代，彼时，福特、现代、起亚等二线合资品牌就已经开始以价换量。

而来到2022年，新能源车的加速增长终于让一线品牌也感受到了压力。就连过去几年非常强势的日本三大品牌丰田、本田也都是2022年出现了近年来的首次下滑。这样的新常态下，朗逸、卡罗拉等过去价格坚挺的车型已经开始下探到8-9万元。

同时，2022年购置税减半政策导致2023年的需求透支，新能源车大幅降价，都

给燃油车市场带来了不利因素。最终燃油车不得不紧跟新能源车，加入到降价大军中来，各车企都使出了浑身解数，以谋求更多的市场份额。一位合资品牌的内部人士直言：“今年开年即决战，起步就冲刺，未来的厮杀只会更加惨烈。”

需要注意的是，尽管很多品牌以官方形式参与到了降价潮中，但一些车型的终端购买价格并没有太多的变化。像东风本田、东风日产、广汽本田等品牌，除了少数冷门车型外，大部分车型的官方优惠和此前4S店优惠相差不多。因此，作为消费者的我们在选车购车时，还是要保持冷静、慎重选择。

总之，新能源汽车的降价加剧了汽车市场的内卷，这或许会进一步加快车企间的优胜劣汰，促使中国车市形成新的竞争格局。谁会在本轮洗牌中倒下，谁又能笑到最后，我们将持续关注。

2月我国动力电池装车量 21.9GWh 同比增长 60.4%

日前，中国汽车动力电池产业创新联盟发布了最新一期的电池数据报告。

2023年2月，我国动力电池产量共计41.5GWh，同比增长30.5%，环比增长47.1%；我国动力电池装车量21.9GWh，同比增长60.4%，环比增长36.0%。

宁德时代下滑 比亚迪上涨

数据显示，2月国内动力电池装车量前15名的企业依次为宁德时代、比亚迪、中创新航、国轩高科、亿纬锂能、LG新能源、欣旺达、蜂巢能源、孚能科技、瑞浦兰钧、捷威动力、天劲新能源、力神、鹏辉能源以及正力新能。

值得一提的是，排名前十的电池企业，

占据了大约95%的市场份额，几乎垄断了国内整个动力电池市场，剩余的5%的份额由其他25家企业瓜分，每家企业的平均市场份额为0.2%。

其中，宁德时代2月装车量9.6GWh，市场份额占比43.76%。但在上个月，其市场占比为50.24%；而在去年12月，这一数值为55.6%。可以说，最近3个月，“宁王”已经跌掉了7.6%的市场份额，平均到每个月的跌幅超过2.5%。

比亚迪2月装车量7.5GWh，市场份额占比34.19%，装车量较1月提升了大约21%，市场占有率提升34.19%，与宁德时代的差距在不断缩小。

排名第三的中创新航数据最为亮眼。2月装机量1.6GWh，环比增长102%，增长幅度远超36%的市场水平，其市场占有率也从1月份的4.93%大幅上升至7.39%。

磷酸铁锂装机占比近7成

报告显示，2023年2月三元电池装车量6.7GWh，占总装车量30.6%，同比增长15.0%，环比增长23.7%；磷酸铁锂电池装车量15.2GWh，占总装车量69.3%，同比增长95.3%，环比增长42.2%。总体来看，磷酸铁锂电池的装机占比已经接近7成。

回顾2022年，我国三元电池累计产量212.5GWh，占总产量38.9%。磷酸铁锂电池累计产量332.4GWh，占总产量60.9%，累计同比增长165.1%。从电池技术路线来看，磷酸铁锂电池展现出了相对三元锂电池更加强劲的增长势头。

通常认为，磷酸铁锂电池的优势是电池正极材料中无需使用镍、钴等贵金属，成本低，安全性高，但能量密度较低；而三元锂电池的能量密度高，成本也相对更高。

而随着技术的迭代，电芯材料和电池包结构在不断完善，磷酸铁锂电池在能量密度、续航方面的短板也开始补上。比亚迪刀片电池的出现，直接改变了磷酸铁锂电池的命运。相较传统电池包，搭载磷酸铁锂的刀

片电池在体积利用率上提高了50%，能量密度却与三元锂电池不分上下。

市场回暖驱动装机增量

装机量的整体提升很大程度上能够反映终端市场的需求变化。

在经历了1月份的颓废低迷后，新能源市场在2月迎来了回暖。据中汽协数据，2月我国新能源汽车产销量分别达55.2万辆和52.5万辆，环比分别增长30%和28.7%，同比分别增长488%和55.9%，市场占有率达26.6%。

作为新能源汽车市场的上游产业，动力电池厂商也因此受益。据统计，2月我国新能源汽车市场共计39家动力电池企业实现装车配套，较去年同期增加4家。排名前3家、前5家、前10家动力电池企业动力电池装车量分别为18.7GWh、20.2GWh和21.6GWh，占总装车量比分别为85.3%、92.2%和98%。

公开信息显示，装机量暴增的中创新航在2月新增配套车型e:NP1，成为广本一供。目前，中创新航已经实现广汽埃安、小鹏汽车全系产品覆盖，与吉利开启全品牌合作，与长安旗下全系品牌在持续加深合作，与蔚来的全系配套也在快马加鞭地推进中。

电池联盟理事长董扬表示：2023年乃至2024年、2025年，新能源汽车市场均会呈现比较高的增长态势，电动汽车市场处于良好的发展时期。在这样的背景下，电池企业面临的市场环境会越来越好，产量越来越大，供需也越来越平衡。

