

整车成本测算标准落地

消费者告别糊涂买车

近日,中国汽车工业协会(以下简称中汽协)发布团体标准《中国汽车行业整车成本测算规则》(T—CAAMTB 373—2026)(以下简称《成本规则》)。业内普遍认为,此项团体标准的正式落地,将有效遏制车市无序内卷式价格竞争,整治虚假优惠、低配低价、新车上市即大幅降价等侵害消费者权益的市场乱象,推动汽车行业迈入规范化发展阶段。

车企盈利空间持续压缩

当前国内新车市场持续承压,行业负增长态势延续,汽车制造业盈利空间不断收缩,利润率连年走低。中汽协数据显示,2017年至2025年,国内汽车制造业全年利润率从7.8%大幅回落至4.1%;2026年1—6月,行业利润率进一步跌至3.8%,远低于下游行业6%以上的平均盈利水平,产业盈利困局愈发凸显。

行业竞争白热化是盈利下滑的核心诱因。目前国内汽车品牌超130个,仅2026年上半年就有500余款新车投放市场,新品供给密集但终端消费需求增长乏力。中汽协副会长兼秘书长付炳锋表示,汽车产业具备典型的规模经济属性,高额研发投入、完整供应链布局、持续技术迭代,均需要充足销量来摊薄成本。当下行业经营主体过多、产品布局同质化严重、企业战略规划脱离市场承载能力,引发普遍经营焦虑,最终催生以价换量的非理性竞争常态。

中国汽车流通协会乘联会负责人崔东树介绍,2026年1—5月,汽车产业链单车收入同比增长5.8%至34.3万元,单车成本同比增长6.7%至30.5万元,单车税费同比增长7.3%至2.7万元,产业链单车毛利润同比大幅下降16.2%至1.2万元,行业盈利空间被持续压缩。

消除产销价格信息不对称

据中汽协介绍,此次落地的《成本规则》,由市场监管总局价监竞争局指导、

统一的成本及费用测算规则为行业建立透明、可比的成本参照体系,有助于汽车全链条消费生态的优化。

中汽协牵头研制,编制过程严格遵循公开共建原则,充分吸纳企业财务人员与行业专家意见,贴合行业实际、具备广泛共识。新规搭建起全链路统一的整车成本测算模型,从根源上消除产销两端的价格信息不对称。

在收入核算上,新规明确统一扣除现金促销、渠道返利、增值税、置换补贴、金融贴息、购车赠品等所有变相降价成本,规范价格扣减统一口径;在成本核算上,将整车制造、运输物流、“三包”售后、研发摊销、销售管理财务六大核心费用,全部纳入单车综合成本,清晰划定核算边界,杜绝选择性不计入成本、随意拆分费用等违规操作。

同时,新规筑牢成本真实性底线,严禁企业通过关联交易、调整会计估计等方式恶意压低成本,明确内部零部件采购定价不得低于材料成本,且要求成本测算全流程留存原始凭证、合同台账与审批记录,实现成本数据可追溯、可核验。

统一成本标尺落地后,监管部门与行业协会可精准区分车企真实让利与虚假营销,大幅压缩经销商模糊标价、捆绑

销售、线上线下价差过大等套路操作空间。终端市场须公示全部优惠抵扣后的真实落地价,彻底打破消费信息壁垒,让消费者清晰辨别车型真实性价比,规避各类购车营销陷阱。

优化汽车全链条消费生态

多年来,车企为应对低价竞争、弥补利润亏损,被迫压缩零部件采购成本、缩减车辆安全耐久测试、削减售后质保投入,最终损害的是消费者权益与产业发展潜力。与此同时,过度价格战稀释企业研发利润,导致行业陷入“重价格、轻技术”误区,新能源、智能网联等核心技术迭代放缓,制约产业高质量发展,也让消费者长期用车价值受损。

有关专家表示,《成本规则》的实施,核心价值在于重塑行业竞争逻辑,推动市场从恶性价格博弈,转向以技术、品质、服务为核心的价值竞争,全方位提升消费者全生命周期用车价值。

一方面,规范定价体系稳定车市价格秩序,缓解消费者购车焦虑。新规倒逼车

企定价贴合真实综合成本,价格调整更平缓、合理,杜绝短期大幅降价乱象。这不仅能稳住新车终端价格,提升二手车残值稳定性,降低消费者购车后的资产损耗,也让消费者能够从容选择购车时机。

另一方面,行业利润回归合理区间后,车企将具备充足资金投入技术研发与服务升级。同时,稳定的盈利水平将助力车企完善售后体系,通过延长质保年限、扩充维保网点、升级车主服务等方式,降低消费者长期用车、维保成本。

此外,统一、透明的成本核算标准,将持续优化汽车全链条消费生态。规范的市场秩序助力汽车下乡、二手车流通、汽车金融等细分领域良性发展,改善经销商盈利状态、提升终端服务质量。同时,标准化的成本数据可为二手车估值、汽车金融定价提供公允参考。

付炳锋表示,统一的成本及费用测算规则为行业建立了透明、可比的成本参照体系,将为行业成本监测、产业经济研究、发展规划编制提供统一的参考,有助于推动汽车行业形成成本透明、竞争有序、创新驱动的产业生态。(中新)

正在经历战略转型 绿色燃料行业 进入消纳承接阶段

绿色燃料行业正在经历一场深刻的战略转型,关注点已经从上游的产能建设全面转向下游的消纳承接。随着大量产能释放,新的矛盾凸显出来——产出来的绿色燃料怎么用、谁用、怎么运输、怎么认证、绿色溢价由谁来承担?这标志着行业发展已进入第二阶段,也就是消纳承接阶段。

当前,交通领域几大绿色燃料已初具规模。航空领域,可持续航空燃料(SAF)已初具规模,2025年实际产能约18万吨/年。中国石化镇海炼化、嘉澳环保、君恒生物等企业走在前列,全国规划产能超500万吨/年。航运领域,绿色甲醇规划产能超2600万吨/年,但实际投产率不足10%;绿氨产能增长迅速,预计2026年产能突破120万吨/年。汽车领域,甲醇汽车全国保有量超8万辆,乙醇汽油2025年产能达520万吨/年,已基本实现全国覆盖。

当前,绿色燃料的供需两侧尚未形成有效衔接,集中体现为五大结构性矛盾。

空间错配——产能主要集中于“三北”地区(东北、华北、西北),需求主要集中于东南沿海港口经济发达地区。西北生产的绿色燃料要运往东部消费,中间缺乏足够的储罐、管道和加注设施,物流成本进一步拉大了与传统燃料的价差。

节奏错配——产能建设速度明显快于需求培育。供给端正集中释放,消费端基础设施建设与强制政策落地相对滞后3—5年。HEFA(油脂加氢)路线面临同样问题,国内餐厨废油市场最多能提供200万吨/年原料,而规划产能远超这一数字,“产出来没人用”的风险日益凸显。

成本错配——生产成本远高于传统燃料。以绿色甲醇为例,生产成本测算约5300元/吨,但终端用户对绿色溢价的支付意愿有限,市场上能否真正承受每吨1500美元以上的额外成本值得认真思考。

认证错配——国内认证体系与国际标准尚不统一。中国石化与巴斯夫已在碳足迹方法学上达成互认,若今年10月能全面落实,下一步将推动中欧石化产业间的互认。美国方面也高度关注,美孚今年3月已表达与中方探讨碳足迹互认的意愿。认证体系的错配直接影响出口竞争力与产品价值实现。

主体责任错配——生产端由能源化工企业承担大额投资,消费端却缺乏强制消纳动力。“十五五”期间有望推出推荐性添加比例,但仅为推荐性而非强制性,在中国政策驱动型市场环境,下游主动采购动力依然不足。

三大系统性堵点尤为突出。认证方面,高度依赖国际体系,自主认证能力不足,全链条追溯困难。标准方面,产品标准缺乏统一界定,跨行业标准壁垒与割裂严重。应用方面,基础设施建设严重滞后,加注设施和管道网络不足,更关键的是国内缺乏强制性政策启动内需市场。

展望未来,绿色燃料是巨大的万亿级赛道。据预测,到2030年,仅绿色甲醇、绿氨和SAF全球市场规模即可达到约2.6万亿元。中国凭借在风光发电、装备制造等全产业链的全球领先优势,预计届时国内市场规模超过1万亿元,占全球40%以上份额。

(中新)

政企协三方聚力 安居惠民促消费

“2026泉州房交会”筹备座谈会举办

本报讯(融媒体记者洪嵘 实习生吴松涛)为促进住房消费,建立供需对接平台,进一步激发市场活力,推动房地产市场平稳健康发展,8月6日下午,泉州市住建局、泉州国贸荟源国际会展有限公司、泉州市房地产业协会、泉州市会议展览业协会、泉州市电梯行业协会组织举办了“2026泉州房交会”筹备座谈会。

“2026泉州房交会”将于“十一”期间在晋江国际会展中心与第40届泉州国际车展“同期同馆”举办,这一创新模式成为会议讨论的焦点。在当前市场环境下,整合资源、创新营销模式对于激活内需潜力、助力房企去化具有重要意义。“房+车”的聚合营销模式是一次有益尝试,将

整合房地产、汽车、家居全产业链资源,为市民打造“好房·好车·好生活”的一站式高效对接平台。

会上,泉州市房地产业协会详细介绍了协会在本次房交会中的角色与作用,协会将全力做好企业与政府之间的沟通桥梁,确保展会各项筹备工作顺利进行。作为本次展会的主办方代表,泉州荟源文化

发展集团有限公司重点介绍展会的“六大核心优势”,包括“房车同馆联动、业态双向导流”“全产业链一站式采购”以及“全域媒体矩阵引流”等。

本次房交会预计将吸引超10万人次高净值客流,是一个很好的流量窗口,对于企业而言,是蓄客、促成订单、展现品牌实力的良机。与会企业代表纷纷表示将把

握展会契机,集中推出优质房源、购房让利活动,借助“房+车”跨界模式拓宽获客渠道。

下一步,泉州市房地产业协会将持续关注并支持展会的后续筹备,携手各方力量,共同打造一场惠民、利民、利企的年度房产盛会,为推动行业平稳健康发展注入新的活力。

公益广告系列
泉州晚报社

坚持预防为主筑防线 深化社会共治守平安

泉州晚报社 宣

泉州晚报 / 东南早报 / 泉州晚报·海外版 / 泉州商报 / 泉州网 / 泉州通