

中国新能源汽车“暗战”云起

乱象之下必有勇夫

如果以一个旁观者的眼光审视当前的新能源汽车产业，那么给人最直观也是最强烈的触动就是多种模式对峙。下面就随记者一起来了解一下相关内容吧。

无论从国际大环境还是国内利好政策方面，都一边倒地倾向新能源产业倾斜。未来的新能源汽车市场，美好的蓝图就像传说中的阿里巴巴藏宝库，只等门外进洞之人念一声“芝麻开门”。

但正所谓“机遇与挑战共存”，毫无疑问，诱人的市场蛋糕也不可避免地加速了市场竞争。在原有自主品牌、合资品牌调整变革的基础上，又有新兴品牌及国外独立品牌的加入。此刻的新能源汽车产业格局犹如一部即将开幕的美国动作大片。此中情节惊险曲折，乱象迭起。一方面错综复杂的局面让人难以适应，一方面行业远景让人充满期待，不禁跃跃欲试。

在产业变革的背景下，中国新能源汽车产业呈现出来的百家争鸣、百花齐放的势头尽管强劲，但总体行业方向却愈加清晰：那就是未来新能源产业趋势不可逆转。

不过，当大家都要争做笑到最后赢家时，彼此间的明争暗战自然就在所难免了。

趋势加速：新能源汽车进入倒计时

据最新的中国汽车工业协会数据显示：2018年4月，新能源汽车产销分别完成8.1万辆和8.2万辆，比上年同期分别增长117.7%和138.4%。其中纯电动汽车产销分别完成6.4万辆和6.5万辆，比上年同期分别增长111.5%和126.8%；插电式混合动力汽车产销均完成1.7万辆，比上年同期分别增长143.4%和194.6%。

1~4月，新能源汽车产销分别完成23.2万辆和22.5万辆，比上年同期分别增长142.4%和149.2%。其中纯电动汽车产销分别完成17.2万辆和16.8万辆，比上年同期分别增长120.6%和130.5%；插电式混合动力汽车产销分别完成5.9万辆和5.7万辆，比上年同期分别增长239.6%和226.7%。

2018年4月新能源汽车销售情况

	4月	1-4月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	81904	225310	20.8	138.4	149.2
新能源汽车乘用车	71872	198303	17.1	135.3	142.4
纯电动	55361	142439	19.8	117.3	114.7
插电式混合动力	16511	55864	8.8	226.0	261.3
新能源汽车商用车	10032	27007	57.1	158.4	214.5
纯电动	9425	25617	58.2	198.5	291.6
插电式混合动力	551	1331	29.3	-24.1	-35.0

通过这些数据可以看出：2018年新能源汽车销售同比的大幅提升，是新能源汽车产业加速的具体体现。相对于荷兰、挪威、瑞典、德国、法国、英国、美国加州等多个国家或地区确定或正计划推出禁售燃油车的时间表。尽管中国尚未推出官方禁售燃油车时间表，但从国家针对新能源汽车产业推出的种种倾斜性政策上和市场表现上来看，中国最有可能成为最早全面实现汽车

电动化的国家。

5月15日，海南省交警总队发布《海南省人民政府关于实行小客车保有量调控管理的通告》。海南省成为继北京、上海、深圳等城市后我国第九个汽车限购的地区。

通告显示：海南省自2018年5月16日0时起在全省实行小客车总量调控管理，调控管理的机动车范围小客车（小型、微型载客汽车）。自2018年8月1日0时起，按照公开、公平、公正的原则，对本省小客车实行增量配额指标管理。新能源小客车增量指标通过摇号方式取得，其他小客车增量指标通过摇号或竞价方式取得。

有分析指出，海南省之所以出台汽车限购政策，旨在促进海南省新能源汽车普及率。在今年博鳌亚洲论坛上，海南就提出将在2030年全面禁止燃油车销售，实现全岛新能源车全覆盖。

时间	城市	限购方式	新能源汽车政策
1994年	上海	牌照拍卖	不限牌照
2010年12月23日	北京	摇号	购买纯电动新能源车申请顺序摇号
2011年7月12日	贵阳	摇号+竞价	新能源车不限牌
2012年5月30日	广州	摇号+竞价	新能源车不限牌
2013年12月16日	天津	摇号+竞价	新能源车不限牌
2014年3月26日	杭州	摇号+竞价	新能源车不限牌
2014年12月29日	深圳	摇号+竞价	新能源车不限牌
2015年5月18日	石家庄	限购新能源车第二个人用小客车	不限牌

通过这张表格可以看出，这些限牌限购城市针对新能源汽车都有相应的免费牌照和免摇号等优先政策，对于解决出现问题的消费者来说，新能源汽车自然就是解决有无问题的首选。同时，一些城市针对新能源汽车消费也给予相应的购车财政补贴，不可避免地激发了消费者购买新能源汽车。

不难看出，在人口数量集中的城市及地区，结合这种与老百姓生活紧密相关的限牌限购方式推广新能源汽车，远比那些口头承诺禁售燃油车时间表更靠谱。既能快速发挥立竿见影的效果，又能有效提高新能源汽车的普及率。

此外，换个角度来看：如果按照限牌限购城市数量的持续增长速度计算，那么当那些推行禁售燃油车时间表的欧美国家还没有开始具体执行时，中国或许早已实现了汽车的全面电动化。

品牌对决：新势力与传统车企明争暗战

作为未来产业经济的全新增长点，新能源汽车在各种利好政策的刺激下持续发酵，巨大市场商机自然吸引各方品牌车企间的角逐与较量。

在传统车企之外，造车新势力异军突起，其快速的成长模式成为近期

行业关注的热点。与此同时，传统车企也不甘示弱，相继推出自己的新能源主打车型和新能源产品战略规划。双方剑拔弩张，火药味十足。

正所谓“公说公有理，婆说婆有理”。要问造新能源汽车哪家更强？那只能说各有优势、各有短板。总体来说，眼前的惊艳登场，并不能掩盖造车新势力险象环生的危机。

如果分析造车新势力“短平快”的打法，不难看出，它们确实激活了新能源汽车产业进程。首先，超前的思维、整合能力、融资速度都令同行刮目相看，让惯于缓行的传统车企不得不加快新能源汽车步伐。

其次，整合全球优势资源与技术上，造车新势力干净利落。从其展示的产品来看，这种模式也值得传统车企学习借鉴。

不过针对新兴品牌的初次亮相，在这里还是要毫不客气地说，即便当下这些新兴品牌实现了车辆量产，也只能说拥有了参加游戏的资格和入场券。要想跟传统车企对决并获胜，还有很多事情需要完成。

别的不说，在完成第一轮投资后，当前摆在造车新势力面前最棘手的，除了后续资金链、产品链持续投入外，还有研发制造、渠道、团队、服务体系的打造等一系列问题。

对于传统车企而言，经过数十年经营与积淀，这些所谓难题俨然是每个企业发展进程的过去式。但相对于新兴的造车企业来说，却是不可跨越的门槛。除了需要巨大资金投入外，任何一个环节都不能一蹴而就，都需要时间磨砺与实力积累。

除非抱着“过把瘾就死”的想法，否则这些“拦路虎”必须一一降服。所以说，造车新势力表面的鲜亮掩盖不住内在的危机。稍有不慎，全盘皆输——这绝不是危言耸听。

还是那句老话：汽车制造是一项浩大的系统工程，需要投入真金白银和积淀实力。尽管说“狭路相逢勇者胜”，但凭借匹夫之勇不可能赢得整场战局。在未实现以销量存活的前期，造车新势力还得解决好弹药粮草问题。也就是说，挨打之前要抗揍。这样，当他们发起总攻时，才不至于在第一轮冲锋的路上就倒下。

(据易车网)



众恒集团

项目介绍：

周口众恒新能源汽车物流园项目位于周商大道与太昊路两大主干道的交叉回向西500米路南，南距宁洛高速商水出口2公里，西距机西高速入口6公里。此项目是周口川汇区政府重点工程，川汇区2017年招商引资项目，由周口众恒集团重金打造。占地150亩，是周口唯一一个集传统汽车和新能源车型于一体的综合车城。有“4S店品牌店集群、二手车交易区集群、新能源车型集群”三大功能板块，另周边具备相关功能配套设施：车管所、车辆检测、装潢维修、小区住宅、写字楼、大型商场等商业配套。

周口众恒新能源汽车城

地址：周商大道与太昊路交叉口回向西500米路南

买新能源汽车，就到众恒新能源汽车城