

这几年，全国各地大街上行驶着越来越多绿色牌照的新能源汽车，与之相伴的是，很多新车标如雨后春笋般出现。其中，绝大多数是国产品牌，如广汽埃安、蔚来、小鹏、理想、哪吒、零跑，等等。与过去人们的印象不同，这些国产品牌并非以价格低廉的低端形象出现，其中有不少车型直接与传统车企奔驰、奥迪、宝马等处在同一价格区间，具有相当强的竞争优势。

在传统汽车发展基础上，从2014年左右起，随着特斯拉首批“Model S”在中国市场交付，国内迎来了造车新势力的创立潮。如今数年过去，造车新势力通过抢抓电动化、智能化转型契机，设计开发出一系列新能源汽车高端品牌产品，逐步得到市场认可。今年8月，理想、蔚来、零跑、小鹏、哪吒等品牌月交付量均超过1万辆。

可以说，造车新势力已经实实在在地成为中国新能源汽车的一张新名片。它们与传统车企推出的新能源车一道，形成了中国的新能源汽车矩阵。

有人这样形容——“如此之多的电动车品牌，有传统的也有新潮的，有高端的也有便宜的，这是中国造车历史上从未出现过的现象。”

形成先发优势

在刚刚过去的2023年德国国际汽车及智慧出行博览会（即慕尼黑车展）上，出现了一个独特的现象——参展的厂家中有70家是中国汽车产业相关企业，既有整车企业、电池相关企业，也有智能汽车软硬件相关企业。其中，有比亚迪、零跑、阿维塔、赛力斯、名爵、小鹏等中国新能源汽车企业。比亚迪的展台面积达到了915平方米，是所有参展厂商中最大的。

这批高调亮相的中国新能源力量，引发了广泛关注。有当地媒体表示，中国企业在慕尼黑车展上成功抢走了欧洲人的注意力。

“中国新能源汽车已经处在世界领先的地位。”在接受记者采访时，中国汽车工业协会副总工程师许海东表示。

全球汽车行业的目光，不断投向中国。今年上半年，宝马集团董事长齐普策两次访问中国，他感慨，“中国之动向将引领世界的方向”。大众汽车集团管理董事会主席奥博穆说：“凭借强大的创新活力，中国正成为全球汽车产业重要的引领者。”

不知不觉间，中国新能源汽车已经形成了先发优势。

数据显示，中国已连续14年成为全球第一汽车产销国，更是已经成为全球最大的新能源汽车市场，产销量连续8年稳居世界首位。2022年中国新能源汽车销量688.7万辆，渗透率达到25.6%，提前完成了《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》中设置的2025年的阶段性目标。

发展势头依然迅猛。2023年上半年，我国新能源汽车产销量分别达378.8万辆和374.7万辆，同比分别增长42.4%和44.1%，市场占有率达28.3%。

这其中，以比亚迪汽车、广汽埃安等为代表的传统车企，依然处于领军位置。今年上半年，比亚迪新能源汽车销量累计超过125万辆，在全球车企销量榜中首次进入前十名。

今年1至8月，在中国市场新能源厂商销量榜上，除特斯拉之外，其余9家全是中国本土企业，包括比亚迪汽车、广汽埃安、上汽通用五菱、吉利汽车、长安汽车、理想汽车、长城汽车、蔚来汽车、哪吒汽车等。

传统车企的新能源子品牌日渐增多。比如奇瑞，在纯电动市场，就有星途、智界、iCAR、奇瑞新能源等多个品牌布局。而在刚刚过去的8月，吉利新能源汽车也创下了历史最高销量记录，其旗下的极氪、银河、领克、几何和睿蓝等多个子品牌，都在风起云涌的新能源汽车市场中参与到激烈的竞争中。东风汽车也在今年8月宣布对自主乘用车新能源事业进行重大管理体制调整，并形成了面向豪华电动越野市场的“猛士”品牌、面向高端新能源市场的“岚图”品牌，以及面向主流市场的“东风”品牌的品牌格局。

不少中国新能源汽车在海外广受欢迎。比如在欧洲，很早就开启出海业务的上汽名爵，销量十分可观。其中名爵MG4 EV是今年第一季度英国第二畅销的电动车型。

伴随着产销量上涨的，是随着技术的进步，新能源汽车在平顺性、驾乘舒适性等方面优势越来越明显。借助新能源和智能技术的变革，汽车摆脱了对发动机和变速箱的依赖，同时交互体验更接近人们熟悉的智能手机，中国品牌可以借助新能源和智能技术，以及国内完备的供应链体系，打造出产品力全球领先的汽车产品。在短短的发展过程中，中国新能



中国汽车 新能源 新势力

本报记者 刘少华

图①：9月4日，在德国慕尼黑国际车展媒体预展上，参观者在比亚迪品牌发布会现场与比亚迪汽车合影。

新华社记者 张帆摄

图②：8月18日，在江苏省南京市的新能源汽车新工厂，工人在组装全新的长安新能源汽车。

朱红生摄（人民视觉）



源汽车已经各具特色。比如蔚来的换电技术，可以在指定换电站短短三分钟内完成换电，降低了充电时间压力；小鹏则在高阶智能辅助驾驶系统上不断发力，今年6月，小鹏汽车成为首个在北京开放高阶智能辅助驾驶的企业；理想则在现阶段主打增程式汽车，大大缓解了用户的里程焦虑。这些品牌发展过程中，不断取长补短，在竞争中为用户提供更好的产品和服务。

事实上，普通用户对新产品、新技术的需求与日俱增。来自普通用户的认可，体现在对智能驾驶等新技术的接受度上。小鹏汽车相关负责人表示，今年6月上市的全新一代小鹏G6，有60%的订单来自带有高阶辅助驾驶功能的MAX版本。

理想汽车相关负责人告诉本报记者，智能驾驶正逐步成为用户购车的重要参考因素，但智能驾驶的体验门槛偏高，需要正确的理解和使用，并且充分体验后，才能理解其价值所在。“我们所有的车型都具备较高水平的智能驾驶功能，用户的日常使用率很高，尤其是在高速长途行驶。”

抓住“切换赛道”的历史机遇

在业内人士看来，造车新势力的出现并非偶然。新能源汽车技术体系发生的变革，给中国新能源汽车奋起直追带来了一次历史性机遇。

“得益于汽车行业发展百年后转型的机遇，汽车正在走向电动化、智能化、网联化和数字化，中国新能源汽车在这个过程中形成了自己的优势。”许海东表示，正是因为有产业变化的机会，创新者才能有所作为。这是一场切换赛道后的重新出发。相比传统汽车，新能源汽车对发动机、变速箱等传统动力总成技术要求弱化，转而需要的是电池、电机、电控等“三电”零部件、充换电基础设施等。在转型过程中，汽车行业都想往新能源方向发力，而新能源

汽车正是在“三电”加智能方面，实现了跨越式发展。

专家认为，此前因为特斯拉的出现和推广，让市场对于这种全新的汽车概念和模式已经有了一定的认可度。这客观上带来的是，造车新势力的产品可以相对比较容易地让消费者接受。在此背景下，车企加快推出新车型，丰富产品矩阵，不断提升产品力和品牌力。

之所以会有一批造车新势力出现在中国，在许海东看来，首先是因为我们有一个强大的汽车制造业作为基础支撑。在车辆制造、供应链管理、售后服务管理、设计能力等诸多方面，中国汽车都有了多年的积累。

从产业体系来看，中国已建立起一套涵盖关键材料、动力电池、电机电控、整车及充电设施、制造装备、回收利用等结构较完整的产业链供应链体系。

“所有这些积累带来的就是，中国新能源汽车生逢其时，该爆发了。”许海东说，经过改革开放四十多年来的积累，中国汽车供应链取得了长足发展，既有质量保证，也控制了成本，支撑着整个新能源汽车行业的领先优势。“想找电池有电池，想找电机有电机，造汽车所需要的零配件基本可以在中国找到。”

本土供应商带来的优势显而易见。以理想汽车为例，其相关负责人坦言，整个成长过程都离不开中国新能源汽车供应链的发展，“我们99%的一级零部件均在国内生产”。

此前，理想汽车创始人、董事长兼首席执行官李想曾专门列举，“无论是国产芯片的‘地平线’和‘芯驰’，‘长鑫’的存储器，还是激光雷达的‘禾赛’，电池的‘宁德时代’和‘欣旺达’，空气悬架的‘孔辉’和‘保隆’，刹车系统的‘伯特利’，我们中国本土供应商数量之多，数不胜数……这些国内卓越供应商的专业、努力、效率和投入度，非常令人感动。”

据说，日本车评人河口学在看完上海车展后的访谈中这么说，日本车企有多故步自封，被中国车企甩得就有多远。

在智能化道路上抢抓先机

今年8月，在比亚迪第500万辆新能源车下线仪式上，比亚迪董事长王传福背后的一张幻灯片引起了广泛传播，上面写着“中国汽车必将诞生令人尊敬的世界级品牌”，下面是中国一汽、东风汽车、长安汽车、上汽集团、广汽集团、奇瑞、吉利、长城、蔚来、小鹏和理想等11家中国车企的品牌标识。

也正是在今年8月，中国汽车工业协会公布了今年上半年中国汽车出口的数据——214万辆，这一数字领先于日本的202万辆，排名全球第一。

可以说，无论是新势力汽车的异军突起，还是传统车企的顺利转身，都是中国汽车工业发展道路上共同迈出的步伐。而在新能源赛道上，国内汽车市场电动化、网联化、智能化和共享化的需求，正在驱动全球车企转型。

在电气化大势下，传统豪华车一直被认为是转型较慢的细分市场。但中国传统车企却展示出了极强的拥抱转型时代的决心。

近日，一汽红旗宣布将推动所有车型的电动化。中国一汽董事长徐留平表示，红旗品牌从2022年下半年开始，除特殊用途车型外，已经做到“两个全部，一个停止”，即技术创新投入全部用于新能源汽车，新增产能全部用于新能源汽车，停止传统燃油车技术和产能的新增投入。

这条赛道上，不只有造车新势力，还有转型中的广大传统车企。在清华大学车辆与运载学院研究员刘宗巍看来，充分理解产业重构带来的变化及其挑战，是传统车企成功转型的前提。

很多车企已经迈出了非常坚实的步伐。目前，比亚迪是全球少数同时掌握电池、电机、电控以及整车制造等新能源车全产业链核心技术的企业。在产业链上布局完整，筑起的是一道发展的“城墙”。在技术层面，王传福直言，“比亚迪有技术‘鱼

塘’，里面有各种各样的技术，市场需要时，我们会捞一条出来”。

刘宗巍认为，总体而言，本轮产业重构可以概括为电动化和智能化。他说，智能化时代，行业真正本质性的改变是“软件定义汽车”，即汽车将不再由硬件配置主导，而是由软件服务主导，并由此演变为可通过软件、面向场景、基于数据实现自我进化的新物种——“新汽车”。“新汽车”的产业边界被空前扩展，诸如物联网、大数据、云计算、人工智能及芯片等，都已成为汽车产业的核心能力。

这些看上去专业的名词，正成为决定普通人购买新能源汽车的关键因素。

2023中国汽车智能化体验研究（TXI）报告显示，2023年TXI品牌创新指数为528分，较2022年增加23分，创历史新高。其中，新能源汽车与传统能源汽车的TXI创新指数分别为556分与519分，两者间差距由2022年的27分扩大至37分，新能源汽车在智能化赛道上的优势进一步得到巩固。

一次合作，体现了中国新能源汽车的技术实力。

今年7月，小鹏汽车与大众汽车集团共同宣布，双方就战略合作签订框架协议，同时，大众汽车集团对小鹏汽车进行战略少数股权投资签订股份购买协议。不同于过去几十年燃油汽车时代外国企业向中国单向输出技术的合作模式，这一次是年轻的中国公司向国际老牌车企提供独有的技术。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为，此次合作显示出大众汽车对中国电动汽车技术的重视，也显示出中国在汽车技术部分领域逐步拥有了优势。

这样的合作正成为一种趋势。零跑汽车日前透露，已向两家国外车企确定整车技术和下车体架构的授权，未来计划将电子电气架构和整车架构能力向外输出出现，成为公司一种新的业务模式。

在许海东看来，与过去相比，中国汽车行业具备了正向设计能力，也就是按照自己想法设计、研制汽车的能力。正是因为有了这样的正向设计能力，造车新势力才可以重视消费者的体验，把握消费者的心理需求，并将其变成自身优势之一。

“如果我們能在中国得到用户的认可，那不管在欧洲市场还是以后在北美市场，我们都是有机会获得全球用户的认可的。”蔚来欧洲业务负责人陈晨认为。

走向汽车革命的下半场

“在全球汽车电动化进程中，我国汽车产业凭借先发优势取得了举世瞩目的成绩，但这只是汽车革命的上半场，下半场是基于高新技术的网联化、智能化、数字化。”中国电动汽车百人会理事长陈清泰表示。

中国汽车产业历经数十年“从无到有”的快速发展，已经成为全球最大的汽车生产和消费国，尤其在新能源赛道上，中国国内汽车市场的需求，正在驱动全球车企转型。

这其中，造车新势力与传统车企公司正形成合力，面向全新的市场形成良性竞争。在业内人士看来，新能源汽车渗透率加速、智能化拐点向上、自主技术输出带来的是大家可以共赢的机遇。

在国家层面，对新能源汽车的发展提供了坚实的保障。

今年4月28日召开的中共中央政治局会议指出，要巩固和扩大新能源汽车发展优势，加快推进充电桩、储能等设施建设和配套电网改造。

今年6月2日召开的国务院常务会议指出，新能源汽车是汽车产业转型升级的主要方向，发展空间十分广阔。要巩固和扩大新能源汽车发展优势，进一步优化产业布局，加强动力电池系统、新型底盘架构、智能驾驶体系等重点领域关键核心技术攻关，统筹国内国际资源开发利用，健全动力电池回收利用体系，构建“车能路云”融合发展的产业生态，提升全产业链自主可控能力和绿色发展水平。要延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，构建高质量充电基础设施体系，进一步稳定市场预期、优化消费环境，更大释放新能源汽车消费潜力。

走向世界，成为造车新势力在内的中国新能源汽车的共同选项。在慕尼黑车展上，中国展商数量翻了一番。许海东分析，这次车展上，除了整车制造企业之外，中国还有很多零配件企业、智能网联企业等参展。“可以说是整个汽车产业发展体系都走出去了，是总体领先而非某一项领先。”

在报道慕尼黑车展时，有德国媒体评价，之前是德国将汽车出口到中国，在中国很受欢迎，但是现在这个商业模式已经开始扭转，许多中国汽车的驾驶性能与德国的汽车一样好，而且先进的辅助系统，还有友好的用户界面，丰富的娱乐功能等。

这种走出去，来自领先后的优势。

在中国国际贸易促进委员会汽车行业委员会会长、中国国际商会汽车行业商会会长王侠看来，40年的合资合作积累以及在电动智能化方面的先发优势，使得中国汽车的国际化告别了“技术换市场”的单向模式，在技术和市场层面均进入了“双向奔赴”的新阶段。一方面，跨国车企在中国的本地化战略步步深入；另一方面，中国车企的全球化步伐也在不断加快。这既有利于产业层面资源和机会的共享，也有利于全球范围内技术变革红利的普惠。

王侠表示，随着中国汽车出口规模的扩大，也必然会谋求本地化生产服务和本地化研发，这会促进全球汽车产业，尤其是在电动智能化方面的发展。

面对未来，中国新能源汽车正在期待高质量发展的前景。

工信部相关负责人表示，目前我国智能网联汽车已经从小范围测试验证转入技术快速发展、生态加速构建的新阶段。下一步，我国将统筹推进智能网联汽车高质量发展。工信部表示，在产业规模方面，2022年，我国搭载辅助自动驾驶系统的智能网联乘用车新车销售达700万辆，同比增长45.6%，市场渗透率提升至34.9%、较2021年增加11.4个百分点。在关键零部件方面，新一代电子电气架构、车用操作系统、大算力芯片、激光雷达等关键技术取得突破。

事实上，除电动汽车外，氢能源、太阳能等多种清洁能源驱动的新能源车，也是未来的发展方向之一。比如氢能，专家指出，目前，我国初步形成了较为完整的氢能产业体系，初步掌握了氢燃料电池及关键零部件动力系统，整车集成和氢能基础设施等核心技术，基本形成氢气制备、储运、加注、燃料电池应用等完备的产业链。

无论对造车新势力还是传统车企来说，这场汽车革命的发令枪都已经打响，而它们正在很好的位置上奔驰。