

新能源汽车“年轻品牌”亟待建立良好口碑

■本报实习记者 杨梓

近日，国家市场监督管理总局发布2023年第一则汽车产品召回计划：上海蔚来汽车有限公司决定自1月6日起，召回2022年9月7日至2022年10月10日期间生产的部分2022年款蔚来ET5电动汽车，共计997辆。上海蔚来汽车有限公司将为召回范围内的车辆免费加装高压线束高强度绝缘保护套，以消除安全隐患。据悉，这是近年来蔚来第二次召回车辆。2019年，蔚来曾因动力电池存在安全隐患对4803辆ES8车型实施召回。蔚来创始人李斌近日在内部信中提到，新车上市后的软硬件质量问题已经影响了产品口碑和声誉。

近年来，不少新能源汽车的“年轻品牌”在快速发展的同时都曾因产品质量问题引发品牌声誉危机与消费者维权。业内人士认为，部分新能源汽车“年轻品牌”亟需提升用户体验与产品口碑。

问题多发

据了解，ET5是蔚来基于NT2.0平台打造的第二款车型。李斌曾表示，到2022年底，ET5的月单月交付量要冲击万辆。蔚来总裁秦力洪也曾多次提及，蔚来ET5将会冲击宝马3系的市场份额，甚至会超越宝马3系的销量。数据显示，蔚来ET5于2022年9月30日开启交付，同年9-12月交付量分别为221辆、1030辆、2968辆、

7594辆，销量不及预期。该事件的发生或给销量尚处于爬坡期的ET5造成影响。

出现问题的车型不只是ET5。2022年6月，多位蔚来ET7车主表示，车辆低压模块出现故障，还有电气设备失灵等现象。蔚来方面随后也承认，ET7早期车辆的品控存在问题。

事实上，蔚来并非个例，威马汽车、极氪汽车、智己汽车等新能源车企都曾因质量问题受到质疑。2022年1月，173名车主联名向威马汽车发送了律师函，认为该品牌为减少自燃，通过保养的方式暗中改写BMS电池管理系统进行“锁电”，导致车辆续航里程明显缩水；2021年7月，2000余名蔚来用户也进行集体维权，投诉蔚来座椅存在设计缺陷……

前期宣传与实际不符的问题也时常发生在新能源汽车的“年轻品牌”身上。2022年9月，被寄予厚望的小鹏G9上市，但消费者发现此前宣传的大量吸引消费者的配置和功能均为选配，由此引发退订风波，严重影响了产品口碑，导致G9上市仅48小时小鹏就决定重新调整配置。2021年，极氪汽车的车主们因“EC天幕”颜色与宣传不符联合维权。2022年1月，极氪汽车又因购车权益的变动与此前宣传不符再遭143名车主联合维权。2022年5月，智己汽车因用户权益、电池容量等问题，引发超百

位智己L7准车主集体维权……

企业需积极作为

“新能源汽车品牌大多处于起步上升阶段，需要积累消费者对于品牌的认可与支持，这关系着品牌未来的发展。”一位汽车行业分析师对记者表示，在召回、相关问题暴露时，车企要与车主进行及时有效沟通。

《中国消费者权益保护状况年度报告(2021)》指出，新能源智能汽车消费纠纷新问题多，维权存在难点。如行驶中断电、续航里程缩水、辅助自动驾驶系统失灵、电池充电故障等纠纷中，不同程度地存在原因和责任认定难等问题。

企业的作为影响着品牌的口碑，而品牌良好口碑的建立并非一朝一夕就能形成。针对软硬件质量问题，李斌表示，2023年，质量团队要加快质量的闭环速度，减少质量成本损失，保护用户利益和产品声誉等。

针对G9上市后的失误，小鹏汽车除了重新调整配置外，还开启了一系列组织架构调整。小鹏汽车董事长何小鹏表示，公司正在深入推进组织变革，将更多聚焦于战



略、产品规划和研发，推动组织的变革和升级，重组品牌和营销团队，以持续提升品牌和口碑影响力。

极氪汽车、智己汽车等也在相关事件发生后对用户作出回应。

实际行动成关键

在新能源汽车“年轻品牌”的发展过程中，除了做好产品本身，减少“联名投诉”和“集体维权”等情况的出现至关重要。

针对召回事件，有相关监管部门专家此前接受记者采访时曾指出：“召回事件的发生很多时候是产品本身出厂检测没有问题，但在实际使用中暴露出新问题，不少车企主动向监管部门备案也是车企积极负责

的表现。”

对于未来市场发展，李斌认为：“疫情后经济恢复增长、消费者恢复信心的过程会比较长，高端车型尤其会受影响，而市场竞争越来越激烈，产品和技术越来越同质化，差异化的竞争优势也越来越难获得。”

目前，头部新能源车企销量起起伏伏，格局仍在持续变化，而已掉队的车企正逐渐被边缘化。上述分析师表示，未来，我国新能源汽车市场竞争会更加激烈，“年轻品牌”的产品质量、营销策略、运营能力等须进一步提升，而对于相关问题的发生，“年轻品牌”更要注重实际行动与企业态度。

国补退出，新能源汽车掀起价格战

■本报实习记者 姚美娇

近日，吉利旗下几何汽车宣布，由于补贴取消、原材料上涨等多重因素影响，正式调整旗下各款产品官方指导价，上涨幅度在3000元-6000元不等。

2023年伊始，随着延续了13年的新能源汽车“国补”正式退出历史舞台，部分新能源车企开始收紧优惠幅度，并纷纷发布涨价通知。不过，也有部分企业选择“保价”，甚至为换取销量而降价。新能源汽车新一轮价格战悄然打响。

车企争相调价

近期，已有多家车企发布旗下新能源车调价通知。其中，比亚迪最先宣布涨价，于2022年年底发布调价正式公告，决定自2023年1月1日起对相关车型官方指导价进行调整，上调幅度为2000元-6000元不等。据悉，此次涨价已是比亚迪2022年以来第四次官宣调价。对于涨价原因，比亚迪此前表示，主要受到国家取消补贴政策、电池原材料价格大幅上涨的影响。

此后，长安、奇瑞、上汽、睿蓝等车企也陆续官宣对旗下新能源车上调价格，涨幅最高达9000元。不过，在诸多车企选择涨价的同时，也有部分车企并未跟风。例如，小鹏汽车1月1日发布关于各车型2023年销售价格说明称，2023年其各车型全国建议零售价将保持与2022年底的综合补贴后价格一致。

值得注意的是，甚至有个别车企反其道而行，选择降价。1月6日，特斯拉中国官方宣布，旗下车型大幅降价。目前，Model 3起售价为22.99万元，较此前下降3.6万元；Model Y起售价为25.99万元，较之前下降2.9万元。

据悉，大幅降价使得特斯拉的二手车行情出现“倒挂”现象，并引起刚提车用户的不满。“12月底刚提的车，牌还没

上就亏了几万。”不少提车不久的特斯拉车主在社交媒体上发帖吐槽。

记者就此致电特斯拉中国，对方回应称：“已经下单但是还没有提车的用户是可以享受低价的。但是，对于此前已经提车的车主，目前没有制定相关的补偿方案。”

车市内卷加剧

据了解，大部分官宣涨价的车企将调价原因归结于“国补”退出。“补贴退出，车企成本压力进一步增加，调整价格也属于正常的商业行为。后续行业应该不会迎来大规模的涨价潮。”乘联会秘书长崔东树向记者表示。

“新能源车相继涨价主要与补贴退坡、芯片短缺有关。”全联车商投资管理(北京)有限公司总裁曹鹤表示，“随着特斯拉这种‘反向降价’的车企出现，后续想涨价的企业可能会重新斟酌考虑。”

崔东树还表示：“特斯拉降价其实是其连续的行为，该公司从去年9月之后就开始了促销。此次降价肯定会进一步刺激其销量。”

有观点认为，特斯拉的大幅降价或将进一步加剧国内新能源车市的“内卷”程度。对还未调价的车企来说，选择跟进降价还是继续观望，成为摆在面前的一道难题。“其实，其他车企现在按兵不动是最好的选择，因为不知道特斯拉下一步还会有什么动作。”曹鹤认为，“特斯拉目前面临着内忧外患，此番高调降价主要还是想抢占市场。预计特斯拉后续肯定会更新换代，推新车型，或者继续带头降价，这对于一些车企来说还是很有杀伤力的。”

“特斯拉虽然销量不及比亚迪，但具有品牌效应，确实有降价的实力。如果其



他车企立刻跟进降价可能会加快丢失市场的速度。”曹鹤进一步表示，“今年新能源汽车市场会缓下来，下游成本压力更大了。新能源车企需要进一步从市场本身去搞好运营，从内部上搞好管理，提升技术水平。这样也能提高整个行业的技术、经营管理水平。”

新一轮淘汰赛来临

总体来看，为应对补贴政策的退出，比亚迪等自主品牌大多选择提价以保障利润，而特斯拉等外资车企则选择通过降价来提升市场份额。随着“国补”退出，新能源汽车将逐渐从政策驱动转向市场驱动，与燃油车展开正面交锋。虽然多数车企及时采取了调价等应对措施，但整体成本压力不容小觑。2023年，新能源汽车市场竞争将趋于白热化，新一轮淘汰赛即将拉开帷幕。

“新能源汽车补贴取消后，市场销量放缓，资源会逐步向头部企业集中，可能会淘汰一批处在边缘的企业。随着新能

源汽车市场增速放缓，近两年一些‘大干快上’的新能源车企在今年面临一些挑战。”曹鹤指出。

在业内人士看来，补贴结束将促进新能源汽车市场良性循环，此前依靠政策红利在市场中“浑水摸鱼”的车企势必会逐步退场，而真正拥有核心技术、稳步发展的企业才能扛住这波浪潮。“自主品牌最大的优势就是低成本，如果成本优势丢失就会很危险。未来需要进一步技术创新和降本。”崔东树建议。

2023年新能源汽车将逐步进入拼成本时代，具有成本优势的自主品牌将迎来发展机遇。中信证券的研报指出，复盘新能源汽车历史补贴政策，预计2023年补贴退坡带来的影响有限，未来行业电动化、智能化景气向上的趋势不变。整车端重点看好25万元以上高价格段的市场扩容和智能化的快速演进，以及混动车型在明年需求的爆发。产业链上，2023年是新增产能集中开始释放的一年，行业或面临竞争加剧。

资讯

湖北出台突破性发展新能源汽车路线图

本报讯 1月10日，湖北省正式印发《湖北省突破性发展新能源与智能网联汽车产业三年行动方案(2022—2024年)》(以下简称《方案》)、《湖北省突破性发展新能源与智能网联汽车产业重点任务清单》(以下简称《清单》)，将开展五大行动，分年度落实24项重点任务，力争到2024年，实现全省汽车产业产值跨越万亿台阶，其中新能源汽车产业突破3000亿元。

据了解，汽车产业是湖北第一大支柱产业，新能源与智能网联汽车则是湖北省着力打造世界级产业集群、突破性发展的五大优势产业之一。《方案》明确了2022年至2024年湖北省新能源与智能网联汽车产业发展方向及目标任务，提出要坚持电动化、智能化、网联化发展方向，抢占新能源与智能网联汽车发展高地，突出关键技术突破和产业融合创新，增强关键零部件基础配套和备份能力，推动产业链、供应链、创新链、价值链、服务链深度融合，加快汽车产业转型升级，着力建设我国重要的新能源与智能网联汽车创新中心和生产基地，为湖北建设全国构建新发展格局先行区提供产业支撑。

根据《方案》，湖北省将围绕新能源与智能网联汽车产业实施整车提升、供应链补链强链、创新发展、产业融合发展、服务化转型等行动。

与此同时，《清单》进一步梳理出24项重点任务，包括提升新能源汽车产能、供应链补链强链、关键核心技术攻关、产业融合发展、完善应用环境、创新体制机制等6个方面。(肖丽琼 姚旭)

湖南出台政策鼓励发展新能源汽车产业

本报讯 湖南省工信厅、省发改委、省财政厅近日联合发布《关于支持新能源汽车产业高质量发展的若干政策措施》，从产业创新发展、产业做大做强、示范应用、充电基础设施建设等方面，支持湖南省新能源汽车产业高质量发展，打造有全国影响力的新能源汽车产业高地。

政策明确，在新车型研发、引进上，进入工信部《新能源汽车推广应用推荐车型目录》后，一年内销量达到一定数量级的，按照乘用车每个车型500万元、其他种类每个车型150万元，给予研发生产企业一次性奖励，单个企业单类产品奖励最高不超1000万元(乘用车奖励最高不超2000万元)。对在省内新建研发中心、项目总投资超过2亿元并符合相关条件的整车生产企业，按项目实际设备、设施投入的10%予以支持，最高不超过5000万元。(综合)

广东新能源汽车产量占全国近两成

本报讯 最新数据显示，2022年，广东省新能源汽车产量接近130万台，同比增长140%，占全国新能源汽车份额约18%。

据了解，2022年，广东继续推进20个战略性新兴产业集群建设，健全“链长制”，打造世界级先进制造业集群，其中新能源汽车产业集群实现了质的飞跃。作为全国汽车产业第一大省，广东已形成涵盖整车及零部件研发、设计、生产、销售等完备产业链。全省汽车产值有望达到1.15万亿元，同比增长超过20%，成为广东省第八个产值超万亿的产业集团。(综合)

安徽马鞍山：新能源重卡汽车加速跑起来



图片新闻

1月10日，安徽马鞍山经开区汉马科技集团员工正在装配新研发的新能源纯电动智能换电重卡汽车。作为国内较早布局新能源重卡领域的企业之一，汉马科技集团始终坚定推进新能源重卡发展，目前已拥有纯电动、混合动力、氢燃料电池等较为齐全的新能源全产业链系列产品，新能源重卡市场保持高速增长，呈现产销两旺发展态势。人民图片