

# 互联网大佬“豪赌”电动汽车

## 是颠覆者还是昙花一现？

2017年的最后一个月，汽车市场的热点不属于任何一个耳熟能详的汽车企业，而是一些全新的汽车品牌——蔚来、威马、法拉第、零跑、小鹏、拜腾……

这些新品牌的背后不再是大众、通用，也不再是丰田、本田等传统汽车巨头，而是百度、京东等一大批互联网企业，在互联网已经成功颠覆众多传统产业的当下，汽车行业会成为下一个吗？

### “新造车势力”来势汹汹

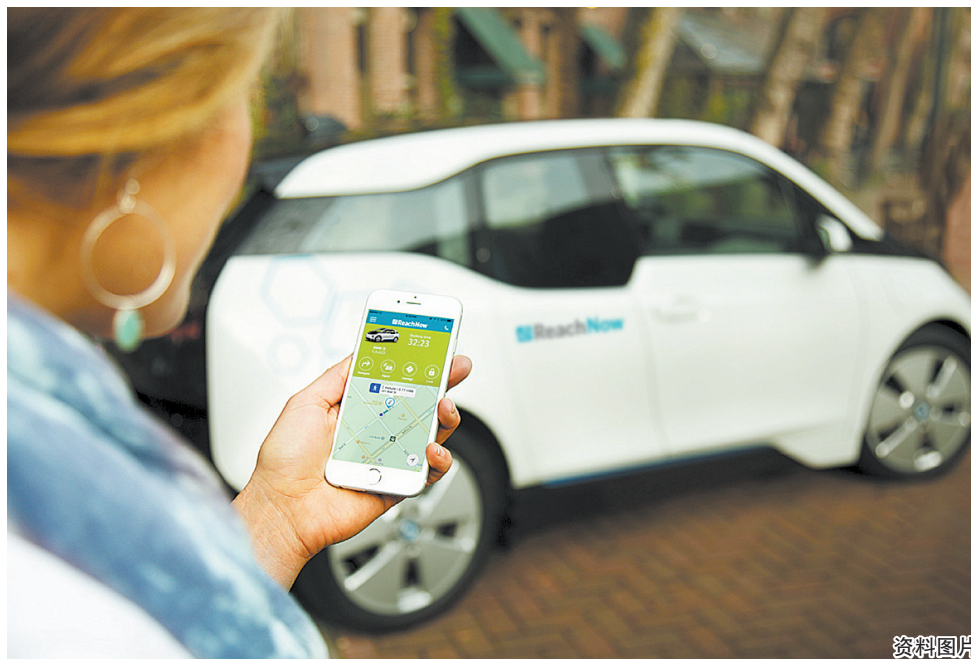
应该说，在各行各业都被互联网裹挟着向前奔跑的背景下，汽车这块最后的传统行业堡垒涌现出一批互联网背景的造车企业并不让人感到意外。只不过，去年12月份以来，“新造车势力”明显有加速趋势。

2017年12月初，在第四届世界互联网大会召开的第二天，零跑汽车宣布接受红杉资本中国基金领投，计划2019年上半年量产上市；2017年12月11日，一个全新的新能源车品牌“威马”在上海发布了旗下第一款纯电动SUV量产车EX5，而威马汽车已经获得互联网战略投资者超过120亿元的融资；2017年12月16日，互联网新能源车“蔚来”推出了纯电动大型七座SUV蔚来ES8，新车采用定制化生产，首批新车将于今年3月正式交付。

据悉，其他一些具有新兴互联网背景的汽车品牌如小鹏、拜腾等也都将在近期推出自己的最新量产车型。“新造车势力”可以说是来势汹汹。

### “新造车势力”让消费者望而却步

面对越来越多具有互联网背景的汽车品牌纷纷扎堆亮相，消费者对此普遍持观望态度，一来这些有着互联网背景的“新造车



资料图片

势力”毕竟只是汽车行业的“新兵”，不是传统汽车企业“科班出身”，对生产工艺水平如何心里没底，而汽车又不像一般商品，对人身安全保障的要求非常高；二来“新造车势力”主要瞄准的是电动车，虽然政府鼓励新能源车的态度明确，但电动车续航里程不足，充电设施不足，带充电设施的停车位不足等短板，大大影响人们的购买热情；最重要的是，“新造车势力”推出的新车价格不菲，以刚刚上市的蔚来ES8为例，首发创造版车型售价高达548万元，这个价格足以让绝大多数消费者望而却步。

业内人士表示，“新造车势力”不约而同选择在电动车领域进行发力在情理之中，一方面，与传统汽车巨头动辄百年的历史积淀相比，“新造车势力”无论是在车型开发、制造工艺以及成本控制上都差距太大，而电动车对于传统汽车巨头来说也是新事物，

大家几乎是站在同一起跑线上；另一方面，受国家政策影响，尤其是双积分政策的出台，传统汽车制造企业面临着巨大压力，“船大反而不好掉头”，这也给“新造车势力”在新能源车领域实现弯道超车创造了便利。

### “新造车势力”会是昙花一现吗？

在这场互联网大佬跨界豪赌电动车大潮中，最早介入也是最吸引眼球的当属乐视前CEO贾跃亭投资的法拉第，早在2017年年初，法拉第就举行了全球发布会，并公布了首款量产车FF91，当时公布的数据相当抢眼，续航里程可达700公里，0至96公里/小时加速时间2.39秒，预计将于2018年交付用户。然而一年过去了，现在传来的却全是负面消息，法拉第在美国的工厂一片荒凉，根

本没有开工迹象，首款量产车FF91交付使用更是遥遥无期，贾跃亭这位互联网大佬的跨界造车梦更像是昙花一现。

可以说，“新造车势力”要想成为传统汽车行业的颠覆者绝非易事，毕竟“新造车势力”背后的互联网大佬是造车的“门外汉”，而汽车又是由上万个零件组成、有很高技术含量的产品，对制造工艺、成本控制、安全保障以及售后服务都有很高的要求。此外，互联网企业惯用的烧钱抢占市场份额、挤垮竞争对手这一招在汽车企业上也不大行得通，仅大众汽车一家每年在研发上的投入就高达百亿美元以上，试问有哪个“新造车势力”有这个实力？

有业内人士预测，如果仅凭一腔热情和巨额融资，“新造车势力”就想成为汽车行业的颠覆者，显然只会是“南柯一梦”。（邓志鹏）

## 2017年SUV市场自主品牌成绩亮眼

2017年，我国汽车行业面临压力，乘用车市场在购置税优惠政策下出现透支，增速大幅放缓。中汽协数据显示，2017年，我国乘用车共销售2471.83万辆，同比增长仅1.40%，增速比上年回落13.53个百分点，是自2008年以来最低增长水平。

车市放缓，与其增长主力——SUV车型增速走低不无关系。2017年，国内SUV车型共销售1025.27万辆，同比增长13.32%；虽仍是三大车型（轿车、SUV、MPV）中唯一同比增长车型，但较上一年44.59%的增速却是大幅放缓。

聚焦到具体车型，2017年自主品牌SUV占据销量前十车型中的七席，哈弗H6、宝骏510和传祺GS4更是强势包揽销量前三。此外，吉利博越、长安CS75、荣威RX5和哈弗H2也纷纷入榜。合资方面，德系大众途观、美系别克昂科威和日系本田CR-V三款老牌劲旅则各占一席。

### 自主品牌包揽年度前三 品牌向上成绩凸显

2017年，哈弗H6毫无悬念地再夺冠军；上市不满一年的宝骏510迅速攀升至年度销量亚军；传

祺GS4则获得季军。同时，过去一年表现稳定的吉利博越、长安CS75和荣威RX5分列榜单第5至7位；而销量起伏略大的哈弗H2最终屈居第9位。此外，在2017年，无论WEY品牌的成功、传祺GS8的热销，还是领克的高端人气，都让自主品牌向上突破更进一步。

在国内SUV市场，长城是当仁不让的领军者。标杆产品哈弗H6虽屡遭挑战，却仍依靠出色的口碑及超高的市场号召力，以全年504753辆的总销量，一马当先轻松夺冠。而哈弗品牌另一款主力车型H2表现略有起伏，在经历了年初的惊艳后，似乎突然迷失方向，好在凭借后程不断发力，H2全年仍售出214194辆，挤入榜单第9位。

长城WEY品牌则是愈战愈勇，成为SUV市场全年亮点。2017年最后两个月，VV7与VV5两款车的销量连续破万。最终，上市7个月的VV7共售出52769辆，上市4个月的VV5售出33658辆。经济日报记者在走访北京一家WEY品牌4S店时发现，即使是工作日时间，店内看车的消费者也是络绎不绝。

2017年SUV市场销量亚军，被涨势惊人的宝骏510夺得。2017年2月才上市的宝骏510，一

经上市便一路走高，并持续向哈弗H6发起冲击。在少卖一个月的情况下，宝骏510全年共售出351593辆。宝骏旗下另一款SUV，2016年夺得年度季军的宝骏560，进入2017年后疲惫尽显，跌出销量榜前十。

曾在2017年年中连续两月对哈弗H6展开猛攻的传祺GS4，虽后劲略显不足，但仍以前期积累优势，力压途观夺得年度销量季军。值得一提的是，传祺旗舰车型GS8，在过去一年曾有5个月销量过万，并一举突破10万辆大关，实现累计销量102214辆。

2017年，吉利博越、长安CS75和荣威RX5呈现胶着之势，排名上亦是紧紧跟随。其中，吉利博越凭借年末连续数月超3万辆的出色成绩脱颖而出，全年累计售出282915辆，排名榜单第5位。同时，与博越同出一门的领克01的上市，也给自主品牌进军中高端SUV市场又注入一剂强心针。无论是网售时的一售而空，还是上市首月即收获6012辆的销售成绩，领克01均表现出色。

长安当家车型CS75，进入2017年二季度后出现大幅滑坡，单月销量甚至不足万辆，就在人们以为其将就此一蹶不振之时，CS75又及时止住颓势，销量持续

回暖，最终以年销239424辆，紧随吉利博越位居第6位。荣威RX5全年表现极为稳定，累计售出234155辆，以微弱劣势排在CS75之后，位列第7。

### 销量前十合资SUV占三席 途观荣膺榜首之位

合资方面，2017年德系、美系、日系各有一款车型入榜，较2016年减少一款。其中，2017年1月上市的全新途观L为昔日霸主途观注入活力，助其成为唯一可与自主品牌抗衡的合资车型。尤其在下半年，途观单月销量频频破3万辆，以累销318741辆，同比增长32.53%的成绩，排名榜单第4位，牢牢占据合资SUV榜首之位。

而在2016年排名第4的别克昂科威，产品力则大不如前，销量也随之大幅下滑，最终以年销228916辆、同比下滑16.87%的成绩成为前十中下滑幅度最大的车型，排名也由此滑落至第8位。

2017年，日系品牌仅本田CR-V一款入榜，相比上年减少一款。此外，CR-V全年销量为193180辆，也是前十中唯一未能破20万辆的车型，在榜单中位列第10位。（郭跃）

## 我国缺陷汽车召回实现“量变”与“质变”双提升

2017年，我国缺陷汽车产品召回数量首次突破2000万辆，在数字的背后，是越来越多的伤害被防患于未然。

“这是连续第4年刷新年度召回数量纪录。”据质检总局执法督查司司长严冯敏介绍，截至2017年12月28日，去年国内各主要汽车产品生产者共实施缺陷汽车产品召回251次，召回缺陷汽车20048万辆，在2016年突破1000万辆的基础上，增加77%，再创新高。

近3年，我国年度缺陷汽车召回数量依次为5586万辆、11335万辆和20048万辆，每年增幅均超过50%，年度召回数量已远超德国、英国、日本等汽车市场发达国家，召回规模仅次于美国位列全球第2位。

另据数据显示，自2004年我国实施缺陷汽车产品召回制度以来，已累计实施汽车召回1548次，召回缺陷汽车56738万辆。其中，党的十八大以来5年，实施1013次召回，召回缺陷汽车47299万辆，占14年来召回总量的83%。

“从总体数量上看，我国几乎每4辆车当中就有1辆曾经实施过召回。”据严冯敏表示，召回工作已成为加强产品安全监管、促进产品质量提升的重要举措，在对监督企业履行召回主体责任，消除产品安全隐患，保障消费者人身财产安全方面起到了重要作用。

2017年，我国缺陷汽车产品召回的数据突破很大程度上要“归功于”高田气囊。全年受高田气囊事件影响，有29家汽车企业，召回36次，涉及车辆987万辆。

同样“归功于”高田气囊的还包括缺陷问题的集中程度。2017年，汽车缺陷问题相对集中，其中“气囊和安全带总成”问题排名榜首，涉及车辆10638万辆，占召回总量的53.1%。超过了另外四大问题——“发动机总成”“转向系统总成”“电气设备总成”“车身总成”的总和。

从历年召回统计数据来看，2017年的召回重大案例频出，在召回数量排在前10名的召回活动中，有6次是在2017年实施的，其中1次超过200万辆，3次超过100万辆，并且部分大规模召回活动是由同一问题引发，汽车产品缺陷问题呈现多品牌、跨区域、集中化的趋势。

2017年，质检总局开展缺陷调查工作引发汽车召回58次，召回缺陷汽车1358万辆，占全部召回数量的近70%。同时，在2017年实施的251次缺陷汽车召回活动当中，有58%是全球召回，相关生产者积极确保了全球召回活动在中国市场同步发布及同期实施。在我国召回工作者的努力下，我国消费者受“区别对待”的情况已不复存在。

2017年，汽车召回数量快速增长的背后是我国召回环境的日趋成熟与召回制度的日益完善。

2017年，质检总局在推进缺陷产品召回监管制度实施、监督生产企业履行召回法定义务方面开展了多项工作。在全国范围内广泛开展《缺陷汽车产品召回管理条例》及其实施办法、《缺陷消费品召回管理办法》等宣传培训工作，参训企业超过2000家，涉及汽车整车及零部件、儿童用品、手机、自行车等多个重点行业。组织制定了《消费品召回生产者指南》(GB/T34400-2017)、《汽车产品安全风险评估与风险控制指南》(GB/T34402-2017)等国家标准，为企业开展消费品召回活动和判定汽车产品缺陷提供了标准方面的有力支撑。（何可）