

文/片 记者 孙雪萌 王开智  
见习记者 张瑞雪 胡玲玲 郭辰昊

—— 赶考 ——

那些倒下的和留下的车企

国内新能源汽车狂飙式发展的十年，也是见证开荒者、实干家和失落者等各色玩家的十年。车企有生有死，玩家有进有退，有一跃成为海外销冠的领跑者，也有卷钱跑路再无踪影的投机者。

业内用九死一生形容造车之难。自2014年特斯拉免费公布电动车专利掀起国内新势力车企创立潮，在巅峰期的2018年，新势力车企一度达到487家，但到今年，有量产产能的车企仅剩十余家，其存活率实际是更残酷的1/40。

从2014年开始，自称心怀造车梦的初创公司尤其受到资本市场的青睐，如奇点、拜腾、绿驰等。但这类车企大多不掌握真正的造车技术，无法让纸面上的创意落地，无法建立涉及材料、研发、生产、供应链等复杂分工的制造体系。

2014年成立的奇点在2016年就发布了首款车型iS6，颇受早期资本看好而狂揽融资170亿。但直到今年，造了9年的iS6蓝图越画越大，交付车辆数据却仍然挂零，奇点沦为造车“跳票王”。同样烧光84亿却造不出一台量产车的拜腾，在被央视点名批评后成为笑谈。

在新能源造车如火如荼之际，造车新势力被部分地方政府视为拉动区域经济向前一步的重大风口。但地方政府引进与扶助新能源车企，让部分新能源车企钻空子骗补。

2014年，世界顶级超跑赛麟将品牌资产打包出售给王晓麟，赛麟汽车获得地方66亿元补助。2020年，其职工实名举报王晓麟涉嫌虚假技术出资及挪用巨额国资，赛麟汽车被查封资产。

2016年，相关部门在对全行业93家新能源车企补贴情况进行排查后，发现有高达72家骗取补贴，骗补车辆近8万辆，涉及金额近93亿元，大量土地、园区也被严重浪费。

曾位列“新势力四小龙”的威马以融资能力强著称，如今也陷入破产传闻，业内将主因归结为创新造血能力不足；曾财力雄厚的恒大投资预算为3年450亿元，却始终没有交车。

经过一轮轮淘汰赛，少数新能源车企不但在四百多家竞品中杀出重围，销量还能持续爬坡，强如比亚迪甚至在海外成为半年度新能源汽车销冠。那么，它们做对了什么呢？

成功的秘诀总是相似。如今在国内第一梯队合称“蔚小理”的蔚来、小鹏、理想，共同的通关密码都指向清晰的品牌定位。这使它们对公众讲述的故事十分明确易懂，也方便潜在用户对号入座——蔚来主打服务，小鹏领跑智能化，理想追求极致细节。

在同行因技术无法造血而倒下时，技术自主权的重要性得以凸显。最初，在许多车企信奉营销为王，如斥资3亿元在鸟巢打造新车发布会的赛麟，但成功者已经敏感洞察到“技术才是第一生产力”。

比亚迪和“蔚小理”等均投入大量资金用于研发，力争在细分赛道做出护城河式的优势。其中，比亚迪是全球为数不多同时掌握



随着新能源车的普及，街头的充电桩也越来越多。

# 遍地绿牌满眼春 弯道超车欲成真

## 中国新能源汽车即将迎来十年考 这份答卷该得多少分

2014年，特斯拉免费公布电动车专利掀起国内新势力车企创立潮，至今已近十年。从当初的PPT到如今绿牌遍地，从当初传统车企眼中的“电动玩具车”到如今已经改写国内汽车市场格局，自诞生就肩负着“弯道超车”使命的新能源汽车行业即将迎来十年大考。他们到底交出了一份怎样的答卷？

电池、电机、电控三大核心技术的企业之一；新能源车企中，蔚小理的研发员工也享有最高薪酬。

—— 答题 ——

### 那些已有的和待解的答案

十年来，新能源汽车企业进进出出，他们都在面临相同的答卷，却写着不同的答案，也被判卷者即消费者给出不同的评判。

—— 如何破解油电之争 ——

油电之争自新能源车诞生起便是随时能点燃大辩论的引信。新能源车最受诟病的是续航与充电问题。“出去玩首先导航的就是充电桩。跑高速的时候要计划好哪里有充电桩，哪个充电桩是空闲的，需要充电多久等问题。比起燃油车，开新能源得额外做不少功课。”车主杨子怡眼中，普遍续航不足500公里的新能源车让出行变复杂了。

但在另一些车主眼中，补能问题是阶段性的，主要受限于当下配套设施建设水平。制造业对电池升级投入的研发力度也使车主感到安心。宁德时代宣布旗下麒麟电池将使续航1000公里成为可能，近期落地的超充电池也可达到“充电10分钟，续航400公里”的效果。

—— 用户习惯如何养成 ——

在杭州生活的张小山，2016年便购入新能源车，属于较早“吃螃蟹”的一批车主。张小山形容其驾驶体验是前所未有的，并感叹新能源车太好开了。

这一赞美主要投向新能源汽车发达的智能操作系统与流畅的驾驶体验。张小山认为，传统油车与新能源车已经是两个时代的产物，将高度智能的操作台嫁接于

构造复杂的传统油车，两者存在不兼容，效果可能不佳。

新能源车主亦是如此，他们是一代被重新培育的全新用户。他们习惯了智能汽车的驾驶体验，便无法退回传统油车系统；习惯了用百元成本出行四五百公里，便无法再接受间断跳涨的油价。汽车媒体从业者罗夏观察到，买了新能源车的家庭，原有的油车就闲置了，或者节假日等特殊场合合用一下，用户习惯具有不可逆性。

时代变了，是车主们共同的感慨。对于油车，新能源车主的感情也稍显复杂，张小山将之类比为对黑胶唱片、胶片电影的怀念，“很多油车开多了的人，他们会很怀念那种手动换挡的操作感，那种感受不可取代。但以后，油车就会像收藏品一样，因为质感和美学价值被少部分人持有。”

—— 未来汽车如何发展 ——

燃油车因排碳量、能源储备等方面的限制，在顶层设计上逐渐被退出日常生活。近几年，多个国际知名品牌宣布将陆续停产燃油车。今年8月22日，海南省推出新规称，到2025年，公共服务领域和社会运营领域新增和更换车辆使用清洁能源比例达100%；2030年，全省全面禁止销售燃油汽车。9月，中国工信部副部长辛国斌亦表示，我国已启动传统能源车停产停售时间表研究。从政策端解读，新旧能源在汽车工业体系内的改朝换代是大势所趋。

罗夏作为离产业很近的车评人，认为汽车产业很复杂，关联能源、交通、信息工程等多个领域，即便格局有变化，也不会是短期内巨变，而是有序交替，燃油车还会在相当长的时段内发挥优势。

关于未来，新能源车主不约而同地认为，车企竞争的方向应是驾驶感受，即整车的智能化水平及带给乘客的便捷度、舒适度，乃至实现与人亲密无间的交互。“突破最后的10%，比突破先前90%的过程，要艰难和缓慢更多。”以工程师的视角，李先生认为电车行业之后的创新将降速但更具针对性。

—— 附加题 ——

### 缓解但仍存的充电焦虑

发展新能源汽车，绝不仅仅是造车这么简单，解决车主们的“充电焦虑”是有关部门和车企必须面对的一道“附加题”。

经过十年发展，新能源车已经不再是新鲜事物，价格从最初的近百万跌落至几万至几十万。主打环保和费用低的新能源汽车凭借这两大优势标签陆续蚕食传统汽车市场。与此同时，“电动汽车电费上涨”“充电焦虑”“车主吐槽排队充电遇坏桩”等相关热议话题仍屡见不鲜。专家认为，随着新能源车的推广和充电设备的普及，提升新能源车充电等细节服务，将成为未来市场竞争的重点。

今年上半年，国务院办公厅印发《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》，提出“加快充电基础设施网络有效覆盖”，倡导软硬件结合解决“找桩难”问题。据中国充电联盟最新数据显示，2023年9月相比8月公共充电桩增加19.0万台。2023年前9个月，充电基础设施增量为243.2万台，而新能源汽车销量627.8万辆，桩车增量比为1:2.6。

成绩显而易见，效果立竿见

影。打开地图软件，搜索“国家电网汽车充电桩”，济南历山路附近三公里范围内显示可用充电桩共5处。记者走访当地多个充电站发现，充电桩使用率普遍较高。

记者从山东省能源局电力处获悉，截至9月底，山东各类充电桩的总数为43.1万台，其中公共充电桩10.4万台，居民充电桩32.7万台。充电问题已经不再是新能源汽车的核心矛盾。新能源车主的“里程焦虑”与“续航焦虑”也已经在慢慢缓解。

当然，充电这道“附加题”绝不能说已经彻底解决。在实际使用过程中，不少车主不止一次遇到过故障充电桩。“虽然充电桩增多，但大充电站的维护率普遍偏低，在外充电遇到断电情况只能更换充电桩，有时候换好几次都是坏的。”小张家用充电桩是交流慢充桩，有时候为了节省时间去商用快充桩充电，出去充电次数越多，碰到坏桩的概率也就越大。

记者拨打国家电网充电桩维修电话，工作人员回复称，遇到充电断电情况时对车辆是没有任何损坏的。后期维护率也是普遍偏高，但是还是各自参半，也不能保证每个桩都是好用的、充得快的。“如果有打电话反馈维修我们第一时间就到，尽可能看时间安排。”

—— 评分 ——

### 不低的基础分与加分项

十年来，国内新能源车企不时面对市场和消费者给出的考题，一一作答。给出的答卷有的令人满意，有的还有很大的改进空间。如果把十年新能源汽车发展的成绩看作一张答卷的话，我们该如何打分呢？

我们来看一组数据。据统计，截至2023年9月底，我国新能源汽车保有量达1821万辆，10年间增长1400倍，乘用车渗透率达32.5%。在出租车、网约车领域，新能源汽车所占比例更高。2023年一季度，新能源车占出租车网约车新车比例达82%。山东9.5万辆网约车中，新能源车占比75.8%。今年以来，新增和更新出租车(含网约车)1.1万辆，其中新能源车占比达81.8%。

单从数据看，我们已经可以给新能源汽车发展打一个不低的基础分，更令人欣喜的是还有加分项目。

在中国新能源汽车即将迎来十年大考之际，一条好消息传来。10月26日，国际知名汽车品牌Stellantis集团和浙江零跑科技股份有限公司共同宣布，将成立一家名为“零跑国际”的合资公司。与以往中外合资企业模式不同，这次合作是由中方企业出品牌和技术，而外方的最大投资就是资金。由输入到输出，从模仿到超越，这无疑可以给中国新能源汽车的十年大考加上很大的分数。

新能源汽车十年大考究竟该打多少分，可能大家会给出不同的答案。但是，相信现在每个人都不会再怀疑中国新能源汽车会有更美好的前景。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为，过去十年中国的新能源车势头可喜。在未来，以电力为代表的二次能源将会成为主力，新能源车整体替代燃油车是个大趋势，并预测两三年后，新能源车会成为汽车市场的主流，并占据产业发展核心龙头地位。