



价格战打响 “电比油低”时代正式来临

闻言培

2023年的车企价格战硝烟未散，新年新一轮“战争”已经袭来。春节刚过，被称为“插混双雄”的比亚迪秦 PLUS 荣耀版和驱逐舰 05 荣耀版两款车型的起售价均降至 7.98 万元，开启了“电比油低”的新时代。值得一题的是，这是比亚迪首次推出 8 万元以内的插混车型，也意味着国产新能源车对传统合资燃油车形成了围剿之势。比亚迪品牌及公关处总经理李云飞在社交媒体上称，比亚迪扔向燃油车市场的“双核弹”将彻底拉开与燃油车的大决战。

一举措迅速引发市场关注，相关话题也登上了热搜榜。上汽通用五菱品牌事业部副总经理在微博中表示：“一个字，跟。”随后，五菱、长安汽车、广汽埃安、哪吒汽车、零跑、吉利汽车、长城汽车等几乎所有主

2024年，汽车赛道的竞争进入白热化阶段，几家欢喜几家愁，龙年春节复工第一天，高合汽车召开内部大会，宣布即日起将停工停产 6 个月。高合汽车方面称，2 月 18 日之前的员工工资将照常发放；3 月 15 日之前还留在高合汽车的员工，仅发放基本工资；3 月 15 日之后员工仅发放上海基本工资。

6 个月后，高合汽车是迎来柳暗花明还是黯然退场还有待观察，不过纵观近几年的新能源汽车市场，鲜有起死回生的案例。事实上，在 2023 年四季度，高合汽车已略显疲态，一些不利的市场消息被传出，去年 10 月，网络上就传出了“高合汽车裁员

流车企纷纷加入价格战，集体宣布多款车降价。比亚迪作为如今汽车市场炙手可热的头部品牌，对价格战的率先打响，具有极强的市场引导意义，对任何车企来说，恐怕都无法忽视比亚迪汽车降价这一直观信号。

事实上，早在今年 1 月，特斯拉就如同去年一样，开启新年降价第一枪。Model 3 下降至高 15500 元，Model Y 至高降价 7500 元。而在农历新年之后的“开工信”中，国内多家车企均表明态度，蓄势开“卷”。小鹏汽车的董事长何小鹏发布公开信，2024 是中国汽车品牌进入“血海”竞争的第一年，也就是淘汰赛的第一年，一场激烈竞争“厮杀”在所难免。在同日发布的“开工信”中，吉利汽车集团 CEO 淦家阅指出，2024 年将是最“卷”的一年。卷价格、卷产品、卷服务、卷流量……一切都到了“见真章”的时候。

业内人士分析指出，新能源汽车市场正在经历一场深刻的变革。随着技术的不断进步和成本的持续降低，新能源汽车的价格

已经越来越接近甚至低于传统燃油车。在这场价格战中，车企们为了抢占市场份额，不得不采取更加激进的定价策略。然而，这种价格战并不是长久之计，车企们还需要在向消费者提供高价值和优质体验的产品上发力。

在这场价格战中，不仅新能源车企参战积极，一些合资燃油车企也开始陆续跟进降价。北京现代就宣布旗下 A 级轿车伊兰特降价促销，最低 7.58 万元起，降幅达到了 2.4 万元；上汽大众联名周大福展开促销活动。除了赠送真金外，帕萨特、朗逸、途昂、途观 L 等热门车型综合优惠幅度达到 5.8 万；上汽通用别克更是放出大招，奥特能平台旗下 E4 和 E5 卷到 15 万级价格区间，直接切入自主品牌价格腹地。而在其他合资厂商中，不少都带来了“购置税补贴”的优惠政策。初步统计，沃尔沃、一汽丰田、北京现代、悦达起亚等厂商为了进一步吸引消费者，提供了购置税补贴政策。

各大豪华品牌厂商也主动放下身段，以

大幅度的优惠，投入到激烈的竞争之中。二线豪华品牌，沃尔沃多款车均享有大幅度优惠政策，并且赠送大量精品和售后。一线豪华主流产品已经下探 30 万元以内，部分车型甚至降至 20 万元以内。奔驰部分车型降幅可达 8 万元；宝马部分车型降幅达 10 万元；奥迪更是直接 7.5 折起起步。以 BBA 为代表的一线豪华阵营已经开始意识到品牌溢价的不可持续。

不可否认，自主新能源的强势崛起让曾经“稳坐钓鱼台”的外资品牌坐立不安。“从燃油车的角度来看，新能源成本下探、‘油电同价’给燃油车厂商带来巨大压力，燃油车产品更新换代相对较慢，产品智能化程度不高，更多依赖于优惠的价格来持续吸引客户。”乘联会秘书长崔东树表示。

随着碳酸锂价格下跌、电池成本降低、造车成本有所下降，且随着新能源市场高速发展，形成规模效应，新能源产品拥有更多的利润空间。2024 年“油电同价”的时代有望全面来临。

高合停摆，2024 新能源车市淘汰赛加剧

20%自救”的消息，并且在员工也要降薪，连续 3 个月只发两三千块钱的最低工资。今年 1 月，行业传闻称“高合所有工作已暂停”。数日后，又有传言称“高合现金流断了，已经不交车了，供应商不发货了。”甚至元旦假期第一天晚上，高合汽车就取消了员工的餐补、交通补贴、公司班车等福利。

公开资料显示，高合（HiPhi）是华人运通旗下的豪华智能纯电汽车品牌，于 2019 年 7 月 31 日正式发布。其创始人、董事长兼 CEO 丁磊曾任上海通用汽车有限公司总经理，上汽集团副总裁。高合汽车在国内一众造车新势力中显得特立独行，其成立之初选择进入 60 万元到 80 万元的小众超豪华纯电市场。由于价格不菲，走量也成为奢望。据公开

资料显示，2021 年和 2022 年，高合汽车的年销量均未突破 5000 辆，甚至不及其它新能源品牌单月销量，公司正常运作难以维系。事实证明，

纯走超高端路线在国内市场是行不通的。

另外，高合汽车的问题并非一朝一夕所致。多年来，无论是研发能力还是生产质量，高合汽车似乎都在与同行竞争对手拉开差距。加上市场竞争日益激烈，高合汽车逐渐失去了先前的优势，或许这也是他们走到停产边缘的原因之一。然而，值得关注的是，Faraday Future (FF) 创始人贾跃亭先生在某资本市场人士朋友圈下的留言，“炮轰”高合——“是行业的耻辱”。资料显示，高合汽车创始人丁磊曾任乐视超级汽车联合创始人、中国及亚太区全球副董事长兼 CEO。不过，乐视汽车最终因为资金链断裂等问题而陷入困境，贾跃亭也因此背负了巨大的债务压力。最终，贾跃亭选择跑至美国将法拉第未来（FF）作为自己的二次创业，而丁磊则选择离开乐视汽车，并带走了一大批核心员工并创立了高合汽车。

有意思的是，HiPhi X 这款车和贾跃亭法拉第未来的 FF 91 确实在设计层面有不少相似之处，有媒体及网络传闻，和乐视汽车分道扬镳后，丁磊得到了当初 FF 91 的全套设计数据。

据悉，2 月 22 日晚间，高合汽车创始人、董事长丁磊现身高合汽车上海总部，与部分高合汽车员工及车主进行了十分钟左右的交流。他判断公司还有三个月的抢救期，并安排了临时工作小组主持公司事务。

2 月 23 日下午，高合汽车通过官方直

播间开启了一场名为“高家人有话说”的直播，高合 HiPhi 工程项目总监杨悦脚出镜进行直播。直播过程中，他数度哽咽，他向广大车主及同事道歉，并恳求大家“再给高合一些时间”。杨悦脚表示，为了将关键的资金保证高合汽车的后续服务，高合已经将内部员工的薪资压到最低，并停掉了社保和公积金等福利。很多同事已经只能拿到两千余元的基本工资，但是仍然坚持在岗位上。

近些年，中国新能源汽车市场井喷式发展，我们见证了众多品牌的历史性转折时刻。但在百花齐放的时代，有人登顶巅峰，也总会有掉队者，这是一个行业发展必然经历的一个阶段。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，2024 年是新能源车企站稳脚跟的关键之年，竞争将会非常激烈；长安汽车董事长朱华荣预测，未来 1 到 2 年，保守预计有 60% 至 70% 的品牌将面临关停并转。“只有产品好、技术强、规模大、产出快的头部企业才能在激烈的市场竞争中生存和发展。”

而从目前来看，市场淘汰赛也正如朱华荣所预料那样变得愈发残酷和激烈。新能源市场进入了分水岭。在此过程中，造车新势力颓势明显。具有资源和技术优势的传统车企在成功转型后，后发制人的趋势明显，比如上汽大众和上汽通用等。另外，旷日持久的价格战势必进一步压缩厂家利润空间，断臂求生的造车新势力车企无疑雪上加霜，更加速市场淘汰进程。

