新车申报量锐减

新规锁死“速成造车” 合资品牌借机突围



林肯飞行家EX8插混版申报图。

新能源汽车可靠性行驶试验总里程不低于3万公里，环境适应性验证须覆盖“两冬一夏”。整车企业必须作为责任主体，自主完成整车层级验证，不能直接采信供应商的试验报告

◆导报记者 **刘勇** 济南报道

近日，在工业和信息化部（下称“工信部”）最新公示的《道路机动车辆生产企业及产品公告》（第413批）中，新车申报数量锐减。

从总量上来看，本批申报的汽车产品共有475个，较10月16日公示的第412批减少212个，其中新能源车型减少58个。在该批次新车中，全新车型寥寥无几。

将时间线拉长来看，这已是新车申报热度连续第二个批次下滑。在上一批即第412批公示中，回落迹象便已显现，第413批则在此基础上进一步探底。

工信部同步公开了新增51项车辆技术参数申报清单、《汽车产品创新设计技术指南》与《汽车产品研发测试验证技术规范》三份文件。从准入规则调整到技术参数扩容，一套瞄准“速成造车”的监管框架正加速成型。

新势力车企缺席

经济导报记者注意到，在第413批公示中，主流新势力品牌全新车型未见申报，改款和增补车型的数量也明显低于此前批次。

这种“卖得好却不报新车”的背离，指向的并非产品规划的空窗，而是监管环境变化下的策略性收缩。

10月10日，工信部等四部门发布《关于进一步加强汽车产品创新设计和研发测试验证有关管理工作的通知（征求意见稿）》，明确要求新能源汽车可靠性行驶试验总里程不低于3万公里，环境适应性验证须覆盖“两冬一夏”。更关键的一条是：整车企业必须作为责任主体，自主完成整车层级验证，不能直接采信供应商的试验报告。

对于习惯了快速迭代、压缩验证周期的新势力车企而言，这条规则意味着游戏规则的彻底改写。

有行业观察人士指出，当前申报全新车型，一旦后续复核环节的试验资料无法达标，面临的后果包括公告暂停、限期整改乃至项目延期，前期研发投入面临损失风险。对于部分新势力车企来说，在监管风向尚未完全明朗的窗口期，选择观望是理性的避险动作。

此外，头部新势力虽已具备一定试验资源，但面对“两冬一夏”加长里程可靠性的硬性要求，试验排期和标定团队的压力骤然放大。而且过去几年，部分新势力产品的高频改款和快速迭代，在客观上形成了一种“以OTA补硬件、以上市后迭代补前期验证”的路径依赖。

新规堵住的正是这条路径。当“先上市再完善”的空间被实质性压缩，新势力需要重新审视自身的产品开发流程，而非简单地将原有节奏延后几个月。

中国汽车流通协会乘联分会负责人崔东树对媒体表示，此次申报节奏调整主要是为了规范研发体系流程管理，确保新车实现高质量增长。

然而，申报数量锐减的背后，并非全然是“回归理性”的赞歌。

有长期观察申报目录的行业人士指出，改款多本身不丢人，成熟的汽车市场从来都是改款走量、新车撑门面；问题在于，当全新车型少到几乎可以忽略不计时，很难分辨车企是在“谨慎”，还是真的“没牌打”。

具备底层技术储备的车企仍在按计划申报。第413批中，华晨宝马新世代3系长轴距版、新款极氪001、腾势N9纯电版等车型如约而至，但是新势力品牌在这一批次的全新车型中集体缺席。

合资品牌的新能源攻势

与自主新势力在申报端的沉默形成反差的是，合资品牌正在新能源赛道上加快落子。本批次有限的全新新能源车型中，合资产品占据了多数席位。

上汽通用别克申报的ELECTRA GS（至境GS），是一款车长近五米、轴距2865毫米的溜背式插混轿车，尾标“GS”指向运动化定位。更引人注目的是，1.5T高配版本的车顶可选装激光雷达。在主流合资轿车中，将激光雷达纳入选装清单的做法不多见，这被业内视为合资品牌试图以硬件配置拉高产品上限的试探。

另一款值得关注的产品来自长安福特。林肯飞行家EX8插混版完成了申报，尾标标注“长安林肯”。与现款燃油版飞行家全系搭载3.0T V6发动机不同，EX8插混版换装了长安生产的1.5L发动机，匹配宁德时代磷酸铁锂电池。

从3.0T V6到1.5T插混的动力“降维”，在豪华中大型SUV中颇为罕见，其产品逻辑的转向意味明显：更多向绿牌政策与排量税费适配倾斜，而非追求动力性能的延续。

合资品牌的集体发力并非偶然。乘联分会数据显示，9月合资新能源车零售量同比增长36%，在自主、豪华板块均下滑的大环境下，合资成为新能源车市场为数不多的正增长板块。大众、奥迪、丰田等合资车企集中发力油电并举、多路线并行，“合资新能源边缘化”的旧印象正被真实交付数据逐步打破。

另据乘联分会披露的最新数据，10月国内新能源乘用车销量排行榜中，多家合资企业新能源车销量过万。其中，上汽大众销量1.79万辆，一汽-大众销量1.49万辆，上汽通用销量1.23万辆，广汽丰田1.1万辆。

第413批申报目录的冷清，或许只是一个切片。它清晰地传递出一个信号：依靠仿真替代实车、压缩验证周期来抢窗口期的造车路径，正在被监管层系统性地收窄。对于习惯了过去几年高频上新节奏的行业而言，这无疑是一段需要重新适应规则的阵痛期。

但需要注意的是，申报数量的下降并不能直接等同于产品品质的提升。

有分析人士直言，少而精当然好，少而缺乏实质创新则另当别论。第413批证明了“速成”的路在收窄，但尚未证明“慢工”的路有人真正在走。

当验证周期被强制拉长、准入门槛实质性抬高之后，下一批申报目录中，那些有真实技术储备的车企能否将像样的全新产品端上台面，才是对这套新规成效的真正检验。

对于消费者而言，短期内可选的新车型或许会变少，但那些最终驶下生产线的车，至少不应再让车主在提车后就沦为“试车员”。这大概是这场申报“降温”最朴素的底线意义。

吉利“反常”发问燃油车未来

是营销话题，还是新产品伏笔？

◆导报记者 **刘勇** 济南报道

在新能源汽车渗透率逼近七成的节点上，吉利汽车却突然调转话筒，向市场抛出一个看似“复古”的问题。

11月4日晚，吉利汽车集团官方微信公众号发布了一条题为“燃油车的未来在哪里？”的动态，直接引用了微博热搜话题“燃油车的未来在哪里”，并截取了王自如、陈震等汽车领域博主的观点。

这一动作本身已足以在汽车圈引发解读：一家新能源业务风头正劲的头部车企，为何开始表露出对燃油车未来的兴趣。

按照行业惯例，车企公开征询“用户想要什么样的车”，往往意味着相关产品规划已进入落地前的最后阶段。燃油车能否在吉利的体系里长出新形态，答案或许不会太远



吉利的想法

吉利推文所引用的微博热议，核心分歧在于“燃油车能否跟上智能化”。王自如的立场颇为尖锐：百万级以下燃油车“已经没有未来”，原因不在于加装大屏或激光雷达的堆砌，而在于底层电子电气架构的先天局限。没有底层架构托底的智能化系统，都是在老平台上做后期加装和功能堆砌传感器、域控和整车底盘是割裂的，信号延迟、融合上限、OTA迭代能力天然受限。

陈震则表达了“不完全认同”。他以机械表与智能手表作比，认为油车有其独立于效率之外的魅力，但同时承认“一些老旧的造车思路，在易用性方面确实需要来点创新”。

这场辩论恰恰戳中了吉利发问的实质。吉利在推文中并未站队，而是顺势提出了三个问题：其一，燃油车不配谈智能化吗？AI智能座舱、辅助驾驶只能是新能源车专属？其二，燃油车混动化如何进化出一条新路径？如何补齐传统混动动力性偏弱、智能化缺失、舒适性不足的问题？其三，未来的燃油车还能给用户一个选择的理由吗？有没有一款燃油车，能兼顾油车便利性和新能源车的智能属性？

同时，吉利汽车还邀请用户参与讨论“燃油车的未来在哪里？应该向哪里进化？什么样的燃油车，才是你期待的？”

被重新定义的燃油车

事实上，吉利在燃油车混动化领域已有布局。此前吉利已宣布将现有燃油产品线全面切换至i-HEV智擎混动，不再立项纯燃油车型。这一策略与长安、奇瑞等车企的路径相似：保留内燃机，但以电驱为主导提升能效与体验，同时在电子电气架构上向新能源车型看齐。吉利推文中“兼顾油车便利性和新能源车智能属性”的表述，指向的正是这一方向。

从行业大盘看，燃油车份额持续下滑的趋势已经较为明确。乘联分会数据显示，新能源零售渗透率已在年内多次刷新纪录，燃油车零售同比持续下滑，纯燃油新车供给正在快速收缩，混动化车型占比明显提升。但多名行业人士分析认为，渗透率并非线性上升，在充电基础设施薄弱地区、商用车领域以及特定使用场景中，燃油车及混动车型仍有不可替代性。

吉利此时抛出话题，至少传递了两层信号。其一，对资本市场和经销商体系而言，明确表态不会“一刀切”放弃燃油车业务，有助于稳定渠道信心与二手车残值预期。其二，在技术层面，吉利试图将燃油车的竞争维度从“动力形式”拉回到“智能化体验”上——如果一台混动车能够提供与纯电车型相当的座舱交互和辅助驾驶能力，那么“油车不智能”的认知便可能被改写。

值得注意的是，吉利推文发布的前一天，吉利银河星耀6 E-fuel正式上市，甲醇汽车在C端市场的征途刚刚开启。从甲醇到混动再到纯电，吉利的多能源路线图始终没有收窄为单一路径。这或许解释了为何在新能源销量登顶的时刻，吉利仍愿意为燃油车留出一块讨论的空间：在汽车产业百年转型的漫长过渡期里，过早地宣布某一技术路线的终结，未必是理性的商业选择。

按照行业惯例，车企公开征询“用户想要什么样的车”，往往意味着相关产品规划已进入落地前的最后阶段。燃油车能否在吉利的体系里长出新形态，答案或许不会太远。