

2018年新能源汽车召回比例达13.46%



2018年尽管车市整体表现不佳，但是尚处于成长期的新能源汽车却逆势上扬。据全国乘联会发布数据显示，2018年，新能源乘用车销售100.8万辆，同比增长88.5%。

然而，在新能源汽车销量蹿升的同时，据《证券日报》记者市场调研发现，在消费者心中，新能源乘用车并没有形成广泛而统一的认知和认可，促成消费者购车的最主要原因仍为财政补贴和不限牌的双重政策助推。

与此同时，新能源汽车保值率低、三电安全问题突出、召回比例高企等问题也成为该行业高速发展背后虚火上升的明证。数据显示，2018年全年共召回新能源车辆13.57万辆，召回比例高达13.46%；三年车龄的新能源二手车保值率仅为47.5%。

2018年召回13.57万辆，新能源车召回比例达13.46%

据国家市场监督管理总局统计数据显示，2018年包括比亚迪（腾势）、力帆、众泰（云100、云100S）、路虎、华晨宝马（530Le）、北汽新能源、江淮汽车七大车企召回了新能源车辆（包括纯电动车和插电式混合动力车）。此外，拓速乐汽车销售（北京）有限公司也向国家市场监督管理总局主动进行了备案，召回部分进口ModelS系列汽车共8905辆。

具体各家车企，北汽新能源累计召回6.94万辆，众泰汽车召回3.13万辆，比亚迪（腾势）召回1.01万辆，特斯拉召回8905辆，力帆汽车召回6431辆，江淮汽车召回4248辆，路虎中国召回3406辆，华晨宝马召回2001辆。

《证券日报》记者据此计算，2018年全年共召回新能源车辆13.57万辆，约占到全年汽车召回总量的1%。但如若对比同年新能源汽车100.8万辆的销量数据，新能源汽车召回比例则高达13.46%。

针对具体的召回原因，记者注意到，去年新能源汽车召回故障主要集中在车辆电池、制动助力真空泵以及专用变速器三个方面。

电池方面，新能源汽车搭载的锂电池单体电芯由于自身存在内阻，在输出电能的同时会放量，当自身温度超出其工作温度范围时会影响性能和寿命，甚至会出现热失控，导致失火。江淮汽车的召回即与此有关。

对此，中科院院士、中国电动汽车百人会执行副理事长欧阳明高表示，电池热失控是电动汽车自燃起火的主因，保障电池系统安全性的核心是研发先进的电池管理系统。目前，国内在电池管理系统方面还存在精度不够等问题，需要加大研发力度。

车龄贬值过半，新能源二手车保值率低

有别于传统燃油车的发动，由于新能源汽车采用电机驱动，无法为汽车刹车总泵提供真空助力，因此需要搭载真空助力泵。而这一配件若出现问题，将直接威胁行车安全。如北汽新能源的召回，就是由于制动助力真空泵故障所致。

此外，力帆召回是因为纯电动轿车专用单速变速器的换挡机构“P”挡设置和倒车换挡逻辑存在安全隐患；众泰则

是由于人员装配失误，可能导致车辆动力可能中断或制动助力无助力。

据中国汽车流通协会发布的汽车保值率报告称，2018年12月份，3年车龄的进口车型、合资品牌国产车型、自主品牌国产车型的平均保值率分别为63.5%、63.9%和57.4%。与此相比，考虑到三电系统、补贴政策和产品更新换代等因素，3年车龄的新能源二手车保值率仅为47.5%。

对此，中国汽车流通协会副秘书长罗磊表示，目前新能源二手车市场暂不成规模，大部分家庭的新能源车还没到需要更新的阶段，难以支撑起价格体系。

记者调研发现，有65%受访者称担心电池衰减影响续航，有22%受访者认为贬值率高，10%左右的受访者则对于电池后续质保无甚信心。

事实上，消费者的担心不无道理。尽管早在2015年4月份，财政部、科技部等四部委就明确规定新能源汽车生产企业应提供不低于8年或12万公里的质保期限等规定，但对动力电池衰减到什么程度才进行更换方面以及是否应免费更换均未做明确规定。

此后，为进一步打消消费者的购车用车信心，有不少新能源车企曾尝试对其新能源汽车进行回购计划。然而，由于动力电池在整车中成本占比较高，更换电池所产生的成本会严重影响企业利润，且目前动力电池回收利用也缺少明晰的盈利模式，所以多数车企大都施行一阵便草草收场。（作者：龚梦泽）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/134592.html>