

电动汽车陷“易买难卖”困境？



资料图片

新能源汽车大热，然而受制于电池耐用性因素的顾虑，在二手车市场，当前畅销的新能源汽车残值率普遍低于相等价值的传统燃油汽车。根据2017年二手交易情况统计的汽车保值率显示，以同为25万元左右的车型为例，天籁三年过后残值仍可为原车价的6.5成左右，然而一辆等值的纯电动汽车，三年残值却只余下不到4成。

保值率过低—— 被二手车商“冷落”

一辆2015年上牌、售价近百万元的特斯拉Model S，如今转卖，二手车商估值只有30多万元。这让原本想换车的潘先生多少有些意外，几番考虑之下，他决定转让给亲戚。“残值太低，估值不到原价值的33%，卖出去有点心疼。”潘先生说。此前他出售过一辆原价百万元的四年车龄保时捷，残值也能达到50%左右。

《广州日报》全媒体记者走访市场时发现，潘先生的遭遇并非个案。当前新能源汽车在二手车商眼里大多为“滞销货”，在广州宝利捷、广骏等二手车市场，多数二手车商对纯电动汽车表示不感冒。车商甚至直言：“我们不收二手纯电动汽车。”在某些二手车电商平台上，虽然也有部分北汽、知豆等纯电动二手车销售，但售价相比新车价格跌幅非常大，实际成交量也很少。二手车商表示，纯电动等新能源二手车需求量太小，收到后十分难出手。

“传统燃油二手车每年折旧

率约为5%，但新能源车的保值率当前没有合适的算法。”广骏二手车市场里的车行老板兼资深二手车评估师梁坚告诉记者，车商对新能源二手车的价格估算，只能根据保有量、年限和里程进行粗略评估，但大部分纯电动汽车由于没有经过长时间的使用评估，车商宁愿把价格压得很低来转移风险。记者留意到，当前广州地区只有凯美瑞双擎和雷凌双擎这类保有量较大的、技术稍微成熟的丰田混合动力车稍微有点市场。

贬值过快—— 痛点在于电池寿命

在新车市场，以纯电动车为主的新能源汽车不仅有国家和地方补贴，更不受限于各地的“限牌”政策，成为很多人的购车首选。然而为何一旦成了二手车，便像落架的凤凰难找到家？频发的电池“寿命”缩减投诉或许是其中的原因之一。

传统燃油汽车经过多年的用户使用考验，二手车残值主要根据车辆使用年限和公里数即可大致判断，然而新能源汽车，尤其是纯电动汽车贬值率目前主要依靠电池寿命判断。“一辆传统燃油汽车转手次数可高达四五次以上，然而新能源汽车由于‘电池忧虑’，造成了可能没有下家接手的局面。”梁坚表示，“新能源汽车仍属于新生事物，除了外观、内饰、底盘等硬件外，动力系统的检查与传统燃油车完全不一样。”他坦言，目前二手车商并没有这方面的经验。纯电动车的动力系统主

要为电池和电机系统，当前所有获得二手车评估师证的评估师都没有对电力系统进行检查的经验。此外，“在纯电动车拥有者变更后，质保怎么办？电池维修费用贵不贵，这些切身问题目前大多数厂家都没有解释。”

中国汽车流通协会副秘书长罗磊指出，在二手纯电动车市场中，电池质量、续航能力、厂家质保是影响新能源车保值率的重要因素，然而目前相比于新车，新能源汽车进入二手车市场却没有任何补贴，也变相提高了新能源车二手车的门槛。

检测空白—— 设备经验均缺失

记者留意到，当前并没有一家第三方机构能够对新能源汽车的电力系统进行科学检测。广东省一家机动车检测公司的负责人告诉记者，虽然电池技术正在发展，但并没有进入成熟阶段，有的纯电动车采用的磷酸铁锂电池相对不稳定、掉电快，严重制约了二手纯电动汽车的“转手率”。他指出，检测电池性能的好坏一般是用充满电的续航能力与标定的里程作对比，能否达到标定的70%是个判断标准。然而，不同生产厂家厂家的电池质量也不尽相同，给检测带来难题，尤其是相关设备的缺失也提高了检测成本。国内一家号称二手车交易量累计在上亿台次的二手车电商，其工作人员所配备的检测仪器也只能对现有传统燃油车进行外观、内饰和重要部件进行检测，而对电机系

统暂无设备投入。

业内人士指出，未来只有在电池技术的成熟及淘汰的电池能在其他领域得到应用，同时，整车厂家能主动承担检测电池，并推出官方认证的二手车时，新能源车的保值率才会不断提升。全媒体记者留意到，当前工信部公布的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》要求新能源汽车生产企业对已销售的全部新能源汽车产品的运行安全状态进行监测，为每一辆新能源汽车产品建立档案，跟踪记录汽车使用、维护、维修以及动力电池回收利用情况，但这只是针对产品性能的跟踪，尚未包含价格因素。

市场观察—— 突破“易买难卖”需多方协力

从2009年新能源车在封闭区域内示范运营，到2013年少量市场化，再到2014年“新能源汽车元年”的发力，以36个月换车的一般标准，首批新能源车已经进入置换期，但新能源二手车保值率低，残值评估标准不完善、流通渠道缺乏等诸多因素，直接制约了新能源二手车市场的发展。中国汽车流通协会负责人表示，打通二手车流通渠道已迫在眉睫，要解决目前的交易尴尬，不仅要提升新能源汽车的产品质量和性能入手，还要建立起行业流通标准，同时参考新能源新车的销售模式，给予新能源二手车回收单位相应的税收优惠政策，提升回收主体的积极性，帮助行业突破“易买难卖”的困境。（邓莉）

5G通信技术 助推汽车智能化

本报讯 1月20日至21日，以“把握全球变革趋势，实现高质量发展”为主题的中国电动汽车百人会论坛（2018）在北京召开。在做客新华网访谈间，大唐电信科技产业集团（简称大唐电信集团）总工程师、首席科学家王映民介绍了5G通信技术对汽车智能化的助推作用，并提出安全问题不容忽视。

据王映民介绍，大唐电信集团是移动通信系统设备提供商。我国具有自主知识产权的3G移动通信国际标准--TD-SCDMA就是由大唐电信集团提出来的，同时，大唐电信集团也是4G移动通信TD-LTE技术的核心知识产权拥有者、标准主要贡献者和产业化中坚力量，在无线移动通信领域储备了大批专家级人才和先进技术，这也为我国在5G技术研究和标准制定方面持续领先奠定了坚实的基础。

大唐电信集团在3G/4G取得大量研究成果的基础上，积极开展车联网需求分析、性能指标制定、关键技术研究和产品开发工作，取得了显著成果，于2013年5月17日正式提出LTE-V概念，此后积极参加ITU、CJ、3GPP、CCSA等国内外标准化组织工作，提交多个技术报告和标准化提案，推动车联网标准化进展。联合国内外多个厂商于2015年成功推动LTE-V在国际标准组织3GPP的立项工作，成为该项目的联合报告人。5G时代移动通信技术主要面向垂直行业应用，车联网就是其最重要的研究方向之一，而LTE-V技术可以说就是5G技术第一个阶段的应用。

2017年11月16日，大唐电信集团更是率先发布了业界首款支持3GPP R14版本的基于自研芯片的商用通信模组，实现了LTE-V智能网联汽车领域的全面引领。

通俗地讲，车联网应用可以分两类。一类就是把移动通信设备直接安装在车里，这种联网主要提供信息服务、娱乐、远程办公等业务；另一类是V2X，可以提供更高质量、更高可靠性的服务，主要是可以提供主动安全保护。这在自动驾驶方面尤其是交通物流方面具有重要作用。

王映民表示汽车发展既需要智能也需要网联，两个特性都不能丢，只有结合在一起，才能发挥最大效用。

“LTE-V将向5G持续演进，在5G时代，人与整个物理世界的联系将更自如、更高效、更便捷，这同时也对信息安全提出了更高要求。”

在推动整个汽车行业智能网联发展方面，王映民表示这不只是汽车行业或者通信行业的工作，而是各行各业的协同合作，既包括通信产业、汽车产业、交通行业，也包括运营行业、政府、法律界、媒体界，只有相互配合，才能营造一个良好的环境，推动智能网联汽车快速发展。（新华）

戴姆勒拟投140亿欧元推进新技术发展

本报讯 戴姆勒股份公司董事会主席、梅赛德斯-奔驰汽车集团全球总裁蔡澈博士日前在底特律车展上表示，戴姆勒未来将投入140亿欧元推进智能化和新能源技术发展，并将进一步扩大与中国伙伴在新能源和智能化领域的合作。

蔡澈表示，到2022年，戴姆勒累计将推出十款纯电动车，从2019年开始，戴姆勒将以非常紧凑的节奏将它们逐步推向市

场。“目前，我们不会只发展电动车而不顾及传统业务，要实现良好的平衡。过去戴姆勒投了85亿欧元，未来还将投入140亿欧元以推进包括无人驾驶等新技术的发展。”蔡澈说。

蔡澈表示，电动车发展需要整个产业的发展而不仅是产品，比如基础设施、电力来源、电池回收、相应的政策法规等，需要清楚地看到未来发展的方向和

挑战。

由于信息技术的不断推进，大批之前与汽车并不相关的高科技企业也开始进入汽车制造领域。对于一些新的竞争对手，蔡澈表示，这些新兴企业可能没有经验的包袱，可以更灵活地面对未来的机会，但传统汽车企业也有着其积累的独到价值。

“高精尖的内燃机技术门槛比较高，而电动机相对容易一些，技术门槛的降低，势必会让更多

人有机会进入到这一行业中。十年前，可能说一些新的选手能够进入这一市场并取得成功相对困难，但现在情况变了”，蔡澈说，对于奔驰而言，已经在各个领域关注到了行业最前沿的变化，既要保有现在核心业务的健康发展，也要不断推进戴姆勒的新能源和智能化战略。

对于奔驰未来在中国市场的发展，蔡澈表示，中国是奔驰汽车最重要的市场。（钟参）