

“速成车”争议下,新能源汽车从“快”向“稳”转型

■中国城市报记者 孙雪霏

“现在买车,我得先问一句:这款车研发了多久、做了多少公里测试?”在北京市一家新能源汽车销售门店内,市民刘先生正拿着手机反复比对几款车型的参数。两年前他最关心续航里程和智能配置,如今研发周期和可靠性测试数据成了他购车的首要标准。

近期,“速成车”成为汽车行业热议话题,多家车企高管公开表态摒弃“唯速度论”。8月26日,工业和信息化部副部长辛国斌在国务院新闻办公室“开局起步‘十五五’”系列主题新闻发布会上明确表示,“严禁未经充分测试验证的产品进入市场”;次日,工业和信息化部、公安部、生态环境部、市场监管总局联合启动为期一年的“生产一致性和质量提升专项行动”。从企业自觉到政策护航,新能源汽车产业正在经历从“拼速度”到“拼品质”的转型。

验证缺位 速成造车的病灶所在

“研发可以加速,验证不能加速。”上汽大众汽车有限公司大众品牌营销事业执行总监李俊的这句话,正在成为行业共识。据中国汽车流通协会数据,今年上半年即便剔除衍生改款车型,仍有165款新车推向市场,近乎“日更”频率。此前,部分车企将传统燃油车36个月以上的完整研发周期压缩

至18个月甚至更短,“萝卜快了不洗泥”过度追求速度的造车逻辑埋下了质量隐患。

相关专家在接受中国城市报记者采访时表示,行业内曾存在两类值得警惕的做法:一是将设计验证与量产验证两个阶段合并,“三高”极限实测只拍宣传素材,全周期耐久验证被压缩;二是过度依赖AI仿真替代实车路试,有车型门把手1万次寿命测试仅做2000次实体验证,其余靠仿真数据补全。

参与行业标准制定的标准化专家认为,仿真技术的确可以复现很多现实中难以捕捉的极端工况,“但物理世界的老化、磨损、随机故障无法全部被数字模型覆盖”,仿真仅能作为研发辅助手段,无法替代真实场景下的全维度实车验证。

今年8月21日,市场监管总局发布年内最大规模召回公告,9家车企超427万辆新能源车因应急机械拉手设计缺陷被集中召回。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,此次大规模整改并非个别车企质量失控,而是行业主动进行系统性风险纠偏。他指出,此前大量车型仓促上市后依靠OTA(空中下载技术,即汽车软件远程在线升级)修补硬件缺陷,“颠倒了汽车工业‘先验证、后交付’的核心逻辑”。

需要澄清的是,开发周期短并不等同于“速成车”。岚图汽车科技股份有限公司董事长卢放认为,判断一款车是否“速

成”,唯一标尺不是时间,而是是否完整走完所有必需的验证流程;若周期缩短却一丝不苟完成每一项测试,应称为“高效车”。刘先生对此深有体会:“以前觉得新车上市快是好事,现在才明白,快不快不重要,做没做足测试才重要。”

标准提标 多方共治的关键抓手

企业层面的转变已经开始。吉利控股集团董事长李书福表示:“走捷径、抄近路,搞‘短平快’造车,我觉得不会成功。”他表示,“汽车一定要以安全作为最基本的设计、制造和服务理念”,“一辆汽车的研发没有3年甚至5年就投放市场,它的成熟度、耐久性和可靠性都可能存在隐患。”

企业行动也在跟上。今年7月,中国汽车技术研究中心试验场内,奇瑞风云A9以同一台车不换件、不修复,连续闯关刮底、撞击、涉水、高温充电、针刺等六项远超国标的极限测试。魏牌归元S平台历时六年研发,在安全、耐久等核心环节坚持实车物理测试,拒绝以AI模拟替代实车验证。长城汽车魏牌CEO赵永坡表示:“市场窗口固然宝贵,但绝对不能以研发缩水删减验证为代价,把本该在实验场解决的问题留给用户。”越来越多车企把“验证不闭环、绝不量产上市”立为内部红线。

一台车上市前要跑多少公里才靠谱?记者从全国汽车标

准化技术委员会了解到,GB/T18388—2005《电动汽车 定型试验规程》第1号修改单已公开征求意见,拟将纯电动汽车可靠性行驶试验总里程从不低于1.5万公里提升至不低于3万公里,与燃油车全面对齐,其中“直流充电累积里程占比不小于90%”。崔东树认为,这“意味着行业进入成熟阶段”,对普通车主而言,买车时多了一道实打实的安全保障。

监管之手也在伸向生产一线。此次专项行动集中整治生产一致性、可靠性、耐久性、新技术测试验证等突出问题,检查方式由“计划抽查”转为“突击检查+全覆盖”。此前,工业和信息化部装备工业一司已赴广汽埃安、小鹏汽车等企业开展生产一致性专项检查,现场抽验样车并将动力电池送第三方检测。在OTA监管方面,强制性国标GB44496—2024《汽车软件升级通用技术要求》已对新申报车型强制实施,严禁以OTA掩盖硬件固有设计缺陷,杜绝“硬件带病、软件兜底”。中国汽车工业协会也发布倡议,要求“坚决抵制非理性竞争”,全面加强创新设计的验证和测试,“杜绝‘伪创新’”。

品质惠民 行业转型的民生落点

标准提升、强化监管,最终指向的是什么?是产品质量的改善和消费者权益的保障。当3万公里实车测试成为标配,当

突击检查成为常态,消费者购车时将面对更充分验证的产品,出行安全更有保障。

“以前买车看参数,现在买车看测试。”刘先生告诉记者,他最近关注的几款车型都主动公布了可靠性测试里程和安全评级,“信息透明了,心里也踏实了。”纵观各地落地情况发现,越来越多城市的消费者购车时更加关注可靠性测试数据、安全评级和召回记录,而非仅仅看重配置参数和上市速度。消费观念的成熟,正在与行业提质形成良性互动。

受访人士分析发现,告别“速成”并不意味着放弃效率,而是要在研发效率与验证充分性之间找到平衡。李书福指出,中国汽车工业“要在快与稳之间找平衡,一步一个脚印开拓新天地”。

对消费者而言,购车时又该注意什么?业内人士建议,一是关注车型的研发周期和验证测试数据,优先选择经过充分验证的成熟车型;二是理性看待频繁OTA,电池衰减、底盘耐久等硬件缺陷无法通过软件升级解决;三是保留购车凭证和维修记录,遇到问题及时通过正规渠道维权。

业内人士研判,此前行业比拼“造得快不快、上新多不多”,未来竞争将转向“产品稳不稳、耐久好不好、安全有没有保障”,2026年或是中国汽车产业的“质量拐点之年”。速度体现效率,稳定和安全才决定一款车能走多远。

断缴不清零 年限可累计 灵活就业者的医保账本怎么算

■中国城市报记者 孙雪霏

“跑单五六年,我最犯愁的就是医保——户籍不在成都,参保受限;换工作断缴,怕白缴;退休了,待遇能不能跟上;一个人全额缴费,压力大。”在四川省成都市跑单的全职骑手张兆丰说。来成都前,他在四川省资阳市老家参加城乡居民医保,异地就医报销比例低;跑单这些年换过几份工作,医保时缴时断,退休时年限不够,心里一直没底。这些烦心事,正是灵活就业人员的共同急难愁盼,如今有了政策回应。

日前,国家医保局、财政部、交通运输部等七部门印发《关于开展灵活就业人员、农民

工、新就业形态人员参加基本医疗保险提质专项行动的通知》(以下简称《通知》),要求用3年左右时间,持续提高灵活就业人员等参加基本医保人数,特别是参加职工医保人数。

灵活就业人员参保,第一道门槛是户籍。《通知》提出,推动超大城市取消灵活就业人员在就业地、常住地参保的户籍限制。张兆丰告诉记者,以前非成都户籍想以灵活就业身份参保总怕受限,如今四川省已全面取消就业地参保户籍限制,就业地就能直接办,省事多了。缴费标准如何确定?在确保基金收支平衡的前提下,可参考当地职工基本养老保险缴费基数合理确定缴费基数。

比“进得来”更关键的是“接得上”。骑手这个月在送单、下个月可能转行,职工医保往往不是每年都缴满12个月。这些零散缴费时间怎么算?记者梳理发现,政策明确“灵活就业人员等职工医保缴费年限允许按月累计,每满12个月计为1年”。听到这个消息,张兆丰算了一笔账:跑单这些年断断续续缴了几十个月,以前怕断缴白缴,如今每个月都作数,退休时凑够年限心里更有底了。达到法定退休年龄且累计缴费年限达标的,可享受职工医保退休人员待遇;不足的按统筹地区规定补缴。

退休待遇的认定也在松绑。各地可因地制宜探索居民医保缴费年限折算职工医保办

法,同时明确“各地不得将办理职工医保退休人员待遇与按月领取基本养老金绑定”。中国劳动和社会保障科学研究院医疗保障和护理保障研究室副研究员赵莹认为,职工医保保障水平更高,日常就医购药的个人自付负担进一步降低,“相当于为老年期增加了一份稳定、可预期的医疗保障”。

好政策要落地,多方共担是关键。《通知》鼓励平台企业对稳定接单的新就业形态从业人员采取“个人缴费+平台补贴”等缴费方式,并支持按月缴费,探索按季度、半年、全年预缴的灵活模式。张兆丰说,平台如果能补贴一部分,自己缴费的压力就小多了。记者从相关部门了解到,江苏

省将灵活就业人员参保费率降至8%,安徽省合肥市对平台企业新参保劳动者给予每人每月不低于40元的补助;淘宝闪购面向稳定跑单且有意愿参保的骑手提供最低50%的养老、医疗保险补贴,京东则为全职骑手缴纳五险一金。江苏省医疗保险基金管理中心主任赵鹏表示,灵活就业人员一旦参保,连续缴费意愿强、保障黏性高,“长期看有利于基金平稳运行”。

《通知》同时明确,鼓励地方将灵活就业人员等纳入生育保险覆盖范围,推动个人账户跨省家庭共济,支持配偶、子女、父母等近亲属共享账户资金。张兆丰说,政策一步步完善,跑单也更踏实了。