相关部门正修订《二手车流通管理办法》等立法规章——

新能源二手车流通将迎质变

■本报记者 卢奇秀

核心阅读

长期以来,保值率低、电池信息不明、管理无序等乱象严重阻碍新能源二手车市场发展。修订后的《二手车流通管理办法》将提供解决之道。

近日,针对二手车流通混乱现状,商务部明确表示,国家支持建设全国统一、公开竞争、规范有序的二手车市场体系,鼓励发展专业化、品牌化、连锁化的二手车经销、拍卖流通模式。国务院相关部门正修订包括《二手车流通管理办法》在内的立法规章,以规范经营秩序,繁荣二手车市场。

在二手车市场中,新能源汽车的流通问题尤为突出——保值率低、电池信息不明、管理无序等乱象严重阻碍市场发展,亟待规范。

定位不明 保值率是主要顾虑

"新车转手就打五折"——这并不是段子,而是真实存在于新能源二手车领域的尴尬写照。中国汽车流通协会发布的11月中国汽车保值率数据显示,新能源二手车3年保值率仅维持在49%左右,仅特拉斯两款进口车型保值率超50%,其余包括广汽传祺GE3、宝马i3、比亚迪唐DM在内的车型均徘徊在35%左右,远低于同年限的国产燃油车。

近日,特斯拉出售"事故车"事件有了最新进展,经第三方权威机构鉴定,特斯拉出售的二手车辆存在多处切割、重新拉铆等维修痕迹,甚至在最关键的A柱、B柱、C柱都发生了严重损伤,安全性难以保障,引发关注。

上述案例,仅是新能源二手车流通乱象的一个缩影。不同于新车销售,二手车流通环节众多,涉及售前收购、美容、变更手续、金融支持、质量担保和售后服务等内容,流程颇为复杂。但目前二手车交易市场以零散商贩、"夫妻店"为主,单体业务规模较小,且充斥了大量"黑车商",损害消费者权益等问题时有发生。

二手车行业混乱,归根到底是机制问题。"国家政策没有明确的约束机制。长期以来,二手车都是作为资产管理,所以才有高税收、不具备商品属性等问题。"业内人士指出,二手车市场定位不明,不同市场主体之间需缴纳的增值税税率不同,个人、个体工商户及小微经济公司免征增值税,使其交易得到鼓励。而规模化的企业税率较高,发展反而受到制约,且二手车不能直接以商品身份进行流通,交易需通过产权变更来完成,手续繁琐,管理难度较大。

市场失序 标准化建设滞后

问题不止于此。不同于新车的统一售价,二手车价格由车辆品牌、行驶里程、电池状态、零部件磨损等因素共同决定,而目前行业没有一个合理的残值评估体系。"许多车辆存在信息不明的情况,比如车辆是否发生过事故、是否发生过泡水、电动性能状况等问题,无从得知。"第三方汽车金融交易平台易鑫集团执行董事姜东坦言,二手车比新车难卖得多,进项和销项,甚至整个供应链都是非标准化的。

金融方面更为混乱。二手车的贷款成本、首付比例以及审核流程也严于新车。"对银行而言,买二手车的资质不一定比买新车的人差,但渠道风险较高。"姜东指出,新车在主机厂统一政策指引下,由全国2万多家4S店卖出去,有规范的金融方案。但二手车市场由8万—10万个二手车商主导,相对碎片化,较难约束,为追求利润,存在包装客户、虚报价格等问题。

事实上,在我国混乱的二手车流通市场,在欧美国家却较为成熟。对比欧美市场1:2甚至1:3的新车与二手车交易量,我国二手车市场规模较小。在姜东看来,未来我国二手车交易比例达到或超过1:1是合理的,这意味着将有2000万辆以上的二手车交易量,其规模或超过新车市场。

"二手车是主机厂价值链中极其重要的一环,它关联着新车、汽车金融、出行业务,售后市场的外观件、零部件也与之息息相关。"中国汽车流通协会副秘书长郎学红认为,二手车流通的活跃会加速车辆换置速度,从而拉动新车销售。

呼唤"正规军" 新政落地引发行业期待

上述困境如何破解?

首先政策上要给予二手车明确的定位。郎学红透露,二手车配套政策方案已基本形成,将在年底出台,其中最核心的要点就是将二手车趋同于新车来管理。"让二手车经销真正规范起来,4S店能够顺畅地开展二手车业务,这是这一轮政策的目标。二手车行业的问题会逐步落实解决,今年将是具有里程碑意义的一年。"

在业内人士看来,企业"正规军"什么时候能够站出来,将是二手车行业质变的基础。

让消费者信任的二手车市场,也离不开严格的准入标准、透明的车况、合理的评估体系以及售后服务。郎学红建议,二手车流通产业链要协同发展,培育科技信息公司来提供专业化服务,提供历史车况报告。在整个交易过程中,可以通过区块链技术,保证合同、车况信息、交易价格的真实性,唯有如此,消费者才能放心购买。

广汽汇理汽车金融有限公司执行副总经理徐育林建议,由主机厂、经销商或者第三方机构作为责任主体,对车辆情况进行评估,"关键要将产业链打通,使之实现闭环。"

郎学红进一步表示,长期以来,二手车作为新车辅助部门的理念、思路要进行调整,主机厂应将二手车业务独立出来,与衍生业务、汽车金融形成一个整体,给予更广阔的发展空间,让二手车真正地成为一个独立的利润中心,而不是一个成本部门。

《电动汽车安全要求》《电动客车安全要求》和《电动汽车用动力蓄电池安全要求》"三项强标"实施在即——

提升电动汽车安全不能只靠标准

■本报实习记者 姚美娇 杨梓

今年5月12日,工信化部组织制定的《电动汽车安全要求》《电动客车安全要求》和《电动汽车用动力蓄电池安全要求》三项强制性国家标准(以下简称"三项强标")由国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会批准发布,并将从2021年1月1日起实施。

记者注意到,"三项强标"对电动汽车和电动客车部件、系统和整车有多层次安全要求,主要内容与联合国电动汽车安全全球技术法规全面接轨,部分检测指标甚至更加严格。

据了解,在"三项强标"出台前,我国电动汽车一直处于缺乏强制性国家安全标准的状态,而电动汽车频频被曝出的安全问题一直让人揪心。如今,我国首次出台的电动汽车安全国家强制性标准实施在即,能否让广大消费者吃下一颗"定心丸"呢?

达标并非难事

电动汽车自燃一直都是新能源汽车发展中的一个痛点,而动力电池的热失控往往是引发车辆自燃的最主要原因。

在本次的《电动汽车用动力蓄电池安全要求》中,特别增加了电池系统热扩散试验,要求电池单体发生热失控后,电池系统在5分钟内不起火不爆炸,为乘员预留安全逃生时间。对此,伊维经济研究院研究部总经理吴辉表示,对于我国现在动力电池技术水平而言,达到上述标准并不难。

新能源汽车行业独立研究员曹广平也表达了相同的观点。他进一步介绍,一些动力电池制造商在测量电池内温度方面已经进行了一系列技术探索和改进,包括推出动力电池在发生故障时只冒烟不着火的方法。

据了解,"三项强标"发布以来,宁德时代、比亚迪、欣旺达等动力电池制造商纷纷基于新能源汽车安全推出了相关动力电池安全解决方案。

日前,孚能科技宣布联合广汽新能源量产"永不起火"电池。其全新技术经过了严格的第三方热失控实验检测,电池在加热394秒后,触发第一个电芯失控,在之后24小时内电池包未出现起火并逐渐恢复至安全的常温状态,做到了电池包热失控后"永不起火"。

欣旺达也于近日公布其"只冒烟、不起火"电池系统相关方案。在"加热触发电芯热失控实验"中,实验模组电芯在触发热失控后,现场有烟雾冒出,但并未出现明火。

一味压低成本埋下安全隐患

记者注意到,在《电动汽车安全要求》中,对电动客车电池仓部位碰撞、充电系统等都提出了更为严格的安全要求。

曹广平表示,车企和动力电池制造商应进一步提高电动汽车安全性,来面对更为严格的标准。"动力电池本质安全主要是电池材料体系的设计安全,这应该是动力电池制造商要做的事情。对于车企而言,应进一步加强在动力电池装车应用方面的工作,不要一心只想压低成本,需综合平衡各方因素,在整个车型项目中贯彻好电池安全性要求。"

吴辉认为,动力电池不能一味追求高能量密度而忽视安全性。"动力电池着火的主要原因是制造工艺、一致性出现问题。除了要注意电池热失控的管理外,也不能一味压低成本,埋下安全隐患"

标准实施将加速行业洗牌

目前,距离"三项强标"实施还有不到半个月的时间,在曹广平看来,强标的实施只是减少电动汽车安全事故的手段之一,但要想减少或杜绝相关事故发生,仍有很长的路要走。

吴辉告诉记者,"三项强标"的实施对于减少电动汽车安全事故无疑能起到一定作用,但单靠标准仍不足以解决根本问题,还需企业加大技术研发。"标准只是一个最低的要求,但标准的实施与制定肯定能对整个行业发展起到积极作用。"

吴辉进一步指出,"三项强标"的实施会加速动力电池行业洗牌。"达到'三项强标'势必会增加成本,加大了中小型电池厂的资金压力,甚至有的电池厂不能满足要求,面临淘汰。"

对于未来相关电动汽车安全标准的制定,曹广平建议,国家有关部门制定和完善电动汽车相关标准,应倾听各方尤其是消费者的呼声。"比如,制定和完善低速电动汽车标准,应该秉承'为百姓制标'的理念。"

产业链不完整制约 液氢重卡商业化

■本报记者 李丽旻

日前,德国车企戴姆勒卡车公司与德国化工企业林德集团签署合作协议,双方将联手研发氢燃料电池卡车下一代液氢补给技术,以提升氢燃料电池车续驶里程。在全球"碳中和"愿景下,由柴油"霸占"的重卡市场也将迎来变革,较天然气更清洁的液氢将如何"重塑"重卡市场?

企业积极布局

记者了解到,此次戴姆勒与林德将重点合作研发超低温液氢燃料补给技术,为氢燃料电池重卡提供更为高效的清洁燃料。据戴姆勒官方网站介绍,开发氢燃料电池重卡正是其实现"碳中和"目标的重要一步。近日,该公司与包括沃尔沃、依维柯等欧洲多家车企联合发布宣言称,将共同努力推动氢能重卡商业化发展。

事实上,今年9月,全球首款液氢重卡就已问世。9月8日,北汽福田正式发布其32T液氢重卡,该车型搭载亿华通大功率氢燃料电池发动机系统,采用了液氢系统及大功率轮毂电机,功率可达109千瓦。

多年以来,柴油始终是重卡的主要燃料之一,并因其高排放、高污染而饱受诟病。随着国内环保要求愈加严格,CNG或LNG重卡逐步替代柴油车。同时,氢能作为更加清洁高效的能源也吸引了大众眼球。

多位业内专家告诉记者,氢燃料电池重卡拥有续驶里程长、零排放、加注时间短等多项优势,氢能重卡具备较大发展优势,其中,液氢重卡为氢能重卡的商业化提供了动能。

液氢优势凸显

北京中科富海低温科技有限公司氢能业务中心总经理宁永强告诉记者,对于重卡来说,不论是气态还是液态储氢,主要目标仍是大能量密度电堆及更可靠的动力电池。但从目前高压储氢条件来看,车载储气质量较少,难以满足重卡长时间使用需求。

张家港氢云新能源研究院院长魏蔚同时指出:"车载高压气态条件下,储氢效率与储氢密度都相对有限,而大功率长续驶里程的重卡往往需要50kg以上的车载储氢。同时,燃料电池重卡对于燃料加注时间也有较高要求,最好是20分钟内充满,而按照当前现行的高压气态氢气加注,是难以满足这一要求的。"

业内人士认为,要实现氢燃料重卡商业化,高密度储氢与快速加氢技术必不可少,液氢成为一大可行选项。

在宁永强看来,液氢重卡类似于当前的柴油重卡的油箱,与LNG重卡也有一定的相似之处。利用液氢补给,氢燃料电池重卡车载储氢系统将拥有更高储氢密度,氢燃料电池重卡续驶里程也将有大幅提升。

技术难点尚存

有数据显示,目前我国重卡每年销量可达100万辆以上,对于新兴的液氢重卡来说,市场空间有待挖掘。据高工产研氢电研究所发布的数据,去年我国重卡销量达117.4万辆,其中约95%为柴油发动机车型,其余5%为LNG驱动。在重卡领域,清洁燃料对于柴油的替代空间不可小觑。

宁永强告诉记者,不论从氢能发展还是未来"碳中和"愿景的角度,氢燃料电池重卡应用前景颇为广阔。

尽管愿景美好,但也有业内人士指出,目前液氢重卡要实现商业化仍存在技术瓶颈,诸多难点亟待解决。

魏蔚表示:"液氢重卡目前最大的问题在于,国内液氢生产和储运产业链尚未实现规模化建设,液氢的经济性还有待提升。同时,与当前更为主流的高压气态氢的加注、计量方式不同,液氢的加注与计量都存在更高的技术难度。"

宁永强则认为,电堆也是当前液氢重卡的一大发展难点,液氢重卡对于燃料电池电堆能量密度要求较高,这一技术需要进一步提升。同时,他指出,液氢重卡作为新兴产品,目前储氢与供氢系统尚未建成,商业化尚待时日,未来仍需较长时间完善整体产业链。

此外,魏蔚也指出,液氢系统并不是氢燃料电池重卡的唯一解决方案,考虑到重卡车载储氢系统的要求,70兆帕IV型瓶高压储氢、液氢以及深冷高压储氢等技术路线都有较大潜力。