

# 新能源汽车保险“掉队”

■ 本报实习记者 杨梓

## 热点聚焦

新能源汽车产销规模持续增长,但新能源汽车保险却仍主要沿用传统的汽车保险产品,不能满足新能源车主需求。出险率明显高于传统燃油车、数据量不足等阻碍了新能源汽车专属保险产品的设计。

公安部日前发布的统计数据显示,截至2020年底,全国新能源汽车保有量达492万辆,占汽车总量的1.75%,比2019年增加111万辆,增长29.18%。新能源汽车增量连续三年超过100万辆,呈持续高速增长趋势。

但与此同时,不少业内人士指出,随着新能源汽车保有量的不断增加,现有汽车保险产品与新能源汽车的保险需求矛盾日益突出。目前我国的新能源汽车保险主要还是沿用传统的汽车保险产品,不能完全满足新能源车主需求,新能源汽车保险与新能源汽车的高速发展明显失衡。

### 新能源汽车出险率明显高于燃油车

记者了解到,消费者对于新能源汽车专项保险的出台十分期待,而保险公司却对此持谨慎态度。既然市场需求如此之大,为何保险公司迟迟不愿推出专门的新能源汽车保险呢?

新能源汽车与传统燃油车动力来源不同,新能源汽车的动力电池占了车身成本的40%左右,而新能源汽车出现问题大多

是电池导致。太保产险表示,新能源车和燃油车在风险上最大的不同,在于新能源车的电池价值占整车比重极高,新能源车的风险,与其使用的电池关系较大。并且,不同类型的电池,防水防热等性能不相同,电量衰减折旧情况也存在较大差异,这对车险的定价产生极大影响。

此外,中银保信业务三部产品处副经理黄颖表示,新能源汽车的出险率明显高于传统燃油车。其中,由于涉及油和电的混合,插电式混合动力车出险率更高。同时,新能源汽车在面临自然灾害时,损失程度明显高于传统燃油车。数据显示,当发生火灾和自燃时,新能源汽车的维修成本达10万元左右,如果遭遇暴雨、暴雪、暴风天气,车辆更换配件的费用高达2万元左右。“新能源汽车的规模与风险会较大程度地影响到车险规模和盈利,所以保险行业需要投入更多精力去研究。”

2020年5月底,银保监会相关负责人曾透露,保险业协会已组织力量成立了新能源汽车保险专属条款工作组,积极开展条款研发工作。新能源车条款已初步征求行业和有关专家意见,下一步将继续修

完善,力争早日推出新能源汽车保险专属示范产品。同年11月,有消息称,保险行业正在开发针对新能源汽车的保险产品,包括中国平安、太平洋等多家保险公司已着手对新能源汽车保险展开研究,或正推行相关计划。

### 数据不足难以支撑新能源汽车保险设计

业内人士普遍认为,新能源汽车保险业务要想快速增长,首先要考虑消费者的需求。但一直以来,新能源车险沿用传统燃油车保险屡被消费者“吐槽”,众多新能源车主反映“产品不能完全匹配实际情况”。此外,除了保障不到位,保费相对还更高。例如,传统燃油车多数情况下是以汽车实际成交价格核算投保价格,而新能源车则是以补贴之前的指导价投保,保费贵了不少。

对此,中国社会科学院保险与经济发展研究中心主任郭金龙表示,虽然过去几年也有一些保险公司开发了专门针对新能源汽车的保险产品,但没有通过监管部门

的审核,导致不能在市场上进行销售。

郭金龙认为,财产险开发、产品条款设计需要遵循大数法则,风险必须同类且量大,而目前新能源汽车数据不足以支撑开发出比较稳定的保险产品,如果贸然开发新能源汽车专属保险产品,可能还会造成保险产品风险等新问题。他进一步表示,新能源汽车的设计、性能以及动力电池等都有待进一步成熟。同时,数据的积累直接影响保险产品的设计和定价,保险公司有了数据支撑才能进一步优化保险,才能发挥其应有的作用。“但这并不是只有保险行业就可以做到的。”

### 车企参与有望破局

记者了解到,面对新能源汽车保险的空缺,相关企业也试图做出一些改变。

在2020年特斯拉三季度财报会议上,特斯拉CEO埃隆·马斯克表示,新能源车险将成为该公司的主要产品,保险业务的价值将可能占整车业务价值的30%到40%。同年8月,特斯拉成立了“特斯拉保险经纪有限公司”,注册资本为5000万元,经营范围为保险经纪业务。此外,凭借对自身汽车的数据优势,特斯拉宣称能以更低成本提供保险服务,保费将会比市场平均降低20%左右。

2020年12月30日,合众财险在中保协官网公布了一则变更股东情况的信披报告,称现有股东合众人寿将在公司持有的33.33%股权转让给浙江吉利控股集团,变更事项待银保监会北京监管局批准后生效。

业内人士认为,新能源汽车保险有较强发展潜力,车企的加入或会对新能源汽车保险市场带来一定的改变,让保险业更加适应新能源汽车的发展趋势。

## 宁德时代旗下公司湖南邦普发生燃爆,造成1死6重伤——

# 动力电池回收利用再敲“安全”警钟

■ 本报记者 卢奇秀

近日,湖南邦普循环科技有限公司(以下简称“湖南邦普”)发生爆炸,造成1人死亡,20人受伤,其中6人伤情较重。从流出的视频来看,现场火势猛烈,并升起巨大的蘑菇云,引起社会极大关注。

事实上,动力电池回收利用行业安全问题并不鲜见。“只是这次事故非常严重,又是知名企业宁德时代下属公司,关注更多。很多小事发生后,地方就处理了。”业内人士坦言,动力电池回收利用的安全性有待加强。

那么,当前我国动力电池回收利用过程中存在哪些风险?如何才能杜绝类似问题再次发生?

### “对未知危险认识不足”操作管理不到位

事发后,湖南邦普母公司广东邦普循环科技有限公司(以下简称“邦普循环”)发布消息称,起火原因是老厂废渣堆放车间的废铝箔起火发生爆炸,公司正全面配合相关部门进行事故调查。

废铝箔从何而来?锂电池回收高级研究员唐小林介绍,废旧电池经过拆解、破碎、热解环节后,会得到黑粉、铜箔和铝箔,黑粉回收,铜、铝分别再用于铜冶炼和铝冶炼。

“一开始,业内猜测是萃取剂、氨水或是锂电池包引发的起火,这几个可能性比较大,但没想到会是废铝箔。”唐小林坦言,电池回收企业普遍对铝箔的防范意识薄弱,很多单位的员工培训都忽略了这部分。所以事故发生时,没有处置预案,员工错误地泼水灭火,才造成如此严重的后果,“应该在废铝箔周围放置防火毯或者

收利用是新兴行业,对一些未知的危险认识不足。此次事故也给整个电池回收行业敲响了警钟。”

中南大学材料科学与工程学院教授李荐告诉记者,在加热的情况下,铝,特别是细铝粉比较活泼,遇水会产生氢气。冬天车间较为密闭,氢气积累到一定程度会发生燃爆。

据了解,这并不是湖南邦普上演的第一起安全事故。2019年4月,正在建设中的湖南邦普新厂就曾发生过火灾。知情人士透露,尽管此次事故没有出现人员伤亡,但火灾情况也较为严重,是施工过程中管理不当引起的。

目前,湖南邦普已处于停产整顿状态。记者致电湖南邦普分管电池拆解的领导陈某,对方以“不了解情况”为由,挂断电话。

### “多环节存在风险”企业要提高安全意识

随着新能源汽车保有量的增加,业内预计2020年左右将出现动力电池退役潮。毫无疑问,要保障动力电池回收利用行业健康有序发展,安全是头等大事。

动力电池回收过程中还有哪些环节存在风险?李荐表示,目前我国动力电池回收主要采用湿法冶金工艺,在拆解、粉碎、低温热解、萃取等环节都存在一定风险。比如不小心短路,电池破损等都有可能引发火灾,尤其是单体拆解过程中的风险更高。“很多企业会将电池放电后拆解,比较明智。但部分电池内置保险结构,放不出来电,外部也检测不到;这样的单体电池拿去粉碎,电解液泄漏挥发出来,浓度较高,如果拆解设备或车间又相对封闭,遇到没完全放电的电池,就可能产生火花,甚至引燃、引爆。锂离子电池的负极材料比较活泼,低温热解之前堆放在一起也存在自然的可能性;低温热解温度在400—500度左右,电解液大量挥发,

如果气氛控制不当,有空气进入的话,也很危险。”

要杜绝安全问题的发生,唐小林认为,做好预案可以规避很多问题,比如用专车运输、贮存;及时对电池放电,降低活性等。目前广东省东莞市、湖南永兴县等地存在很多小作坊,手工拆解锂电池,非常危险且对人体健康有害。这些作坊布局分散,常常移动作业难以管理,“主管部门应进一步加强执法力度。电池回收利用交给‘正规军’。”

“国家对动力电池回收利用非常重视,但难以具体要求每一家企业的工艺安全性,一般都由地方安评、环评部门落实。保障回收利用安全的关键,是企业要有安全防范意识,加强员工安全培训。”李荐建议,让车间保持通风顺畅,拆解和低温热解控制气氛不能靠经验去判断,要有相应的气氛探头、预警仪器仪表,并要经常检查探头、仪表的有效性。此外,动力电池回收工艺还处于发展阶段,要鼓励创新,不同技术之间要优势互补。

### “事故不会引发材料涨价”当前行业产能过剩

湖南邦普爆炸事故发生后,也引发行业对材料价格上涨的担忧。

工商资料显示,湖南邦普成立于2008年,位于湖南省长沙市,总占地面积130000平方米,是目前我国大型废旧锂电池资源化回收处理和高端电池材料生产的高新技术企业。

湖南邦普年回收处理废旧锂电池总量超过6000吨、年生产镍钴锰氢氧化物(三元前驱体)、镍钴锰酸锂(三元材料)、钴酸锂、氯化钴、硫酸镍、硫酸钴和四氧化三钴达4500吨,年回收拆解报废汽车设计总量为20000辆,回收和再生生产钢炉精料18000吨、有色金属900吨、非金属及其他材料5000吨。

资料显示,宁德时代控股邦普循环52.88%,邦普系在宁德时代占据重要位置。其中,宁德时代的锂电池材料业务,主要通过邦普循环开展。也就是说,宁德时代的废料基本都交给邦普循环核心产业板块湖南邦普处理。

“湖南邦普与格林美、中伟股份是国内三大正极材料企业。”唐小林表示,湖南邦普资金实力雄厚,停产对三元前驱体有一定影响,但目前我国三元前驱体行业整体处于产能过剩状态,即使产业链价格出现波动,涨幅也将十分有限。

宁德时代也发布公告称,已要求包括湖南邦普在内的各单位严格落实安全责任,进行隐患排查,保障后续安全生产。

## 新能源汽车产销量又创新高

中汽协预计,今年新能源汽车产业继续向好

■ 本报记者 卢奇秀

新能源汽车市场韧性远超预期。1月13日,中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)发布的最新数据显示,2020年12月,新能源汽车产销继续保持快速增长,产销量双双超过20万辆,再创历史新高,分别达到23.5万辆和24.8万辆,环比增长17.3%和22.0%。2020年新能源汽车全年产销量分别达到136.6万辆和136.7万辆,同比增长7.5%和10.9%,增速较上年由负转正。

中汽协表示,随着国民经济稳定回升,消费需求还将加快恢复,加之中国汽车市场潜力巨大,2021年新能源汽车产业将持续向好。

### 产销量远超预期

“新冠肺炎疫情对车市造成巨大冲击。年初大家很悲观,预计2020年新能源汽车销量仅在100万辆左右。”中汽协副总工程师许海东表示,国家政策、地方政府以及汽车企业三方的共同努力,有效推动了新能源汽车市场复苏,产销情况远超预期。

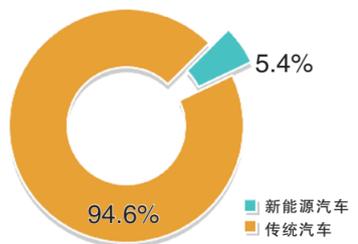
从去年7月开始,车市呈增长态势,且增幅逐渐扩大,每月产销量均刷新当月历史纪录。从具体数据来看,纯电动汽车全年完成产销110.5万辆和111.5万辆,同比分别增长5.4%和11.6%;插电式混合动力汽车全年产销量分别完成26万辆和25.1万辆,同比分别增长18.5%和8.4%;燃料电池汽车全年产销量均完成0.1万辆,同比分别下降57.5%和56.8%。

中汽协方面表示,多年来,通过对新能源汽车全产业链的培育,各环节逐步成熟,丰富和多元化的新能源汽车产品不断满足市场需求,使用环境也逐步优化和改进。在这些措施之下,新能源汽车越来越受到消费者的认可。

特斯拉的表现尤为突出,其国产Model 3全年销量达13.7万辆,位居新能源汽车年度销量榜冠军。日前,特斯拉第二款国产车型Model Y正式发售,且大幅降价十余万元,给国内电动汽车市场带来巨大压力。许海东认为,Model Y通过供应链整合,降低成本,对消费者是有利的。特斯拉更多是抢占传统豪华燃油车的客户群体,对自主品牌有一定冲击,但同时也会带动整个新能源汽车的发展。

### 拉动电池和充电产业

新能源车市的恢复,直接带动了电池装机量和充电基础设施的发展。2020年我国动力电池装车量累计达63.6GWh,同比上升2.3%。其中三元电池装车量累计38.9GWh,占总装车量的61.1%,同比累计下降



2020年新能源汽车市场份额

4.1%;磷酸铁锂电池装车量累计24.4GWh,占总装车量38.3%,同比累计增长20.6%,是驱动装车量整体同比上升的主要产品。

2020年3月,充电桩被纳入“新基建”后,行业对充电基础设施的关注度明显提高,投资力度和规模不断加大,充电桩建设数量大幅提升。天眼查数据显示,与“充电桩”相关的企业数量超过10万家,其中一年内成立的企业数高达2.46万家。

2020年全年,充电基础设施增量为46.2万台,公共充电基础设施同比增长12.4%。但随车配建充电设施增量依然不高,同比下降24.3%。截至2020年12月,全国充电基础设施累计数量为168.1万台,同比增加37.9%。

### 今年销量或达180万辆

中汽协指出,电动化、智能化、网联化、数字化加速推进汽车产业转型升级,新能源汽车市场将从政策驱动向市场驱动转变。尤其是在《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》的大力推动下,新能源汽车未来有望迎来持续快速增长。预测2021年新能源汽车销量将达到180万辆。

值得注意的是,新能源车市的B级车和A00级车表现较强。许海东认为,高低两端的发展势头将延续下去,一方面车企产品布局向高端化拓展;另一方面,宏光MINI EV为代表的车型蹿出了一条不要补贴的新路,“相信大量车企会跟进,并形成正面竞争,让消费者得到好处。高端产品推动新能源汽车走向海外,低端产品更好走进农村市场,对产业的发展都是有利的。”

同时,中汽协也提醒,近期出现的芯片供应紧张问题也将在未来一段时间内对全球汽车生产造成一定影响,进而影响我国汽车产业运行的稳定性。

