

# 新华社聚焦新能源汽车行业发展隐忧：这些毛病，得治！

日前，国家市场监督管理总局公布了一批车企的汽车召回计划，4万余辆因安全隐患实施召回的车辆中，纯电动新能源汽车超过33000辆。

“十四五”规划和2035年远景目标纲要中，新能源汽车被列为“构筑产业体系新支柱”的战略性新兴产业之一。新华社记者调查发现，当前新能源汽车行业中，“产品指标注水还甩锅客户”“企业还没卖一辆车市值就几千亿”等问题逐渐凸显，“虚假宣传”“虚火过旺”已成为制约行业进一步健康发展的隐忧。

浮夸、注水、甩锅 行业“热”中有忧  
新能源汽车行业仍然“火热”。国家统计局近期公布的数据显示，今年1至2月，新能源汽车生产量31.7万辆，同比增长达395.3%。中国汽车工业协会最新数据显示，今年前2个月，新能源汽车累计销售同比增长3.2倍。2月，新能源汽车销售同比增长近6倍。截至2020年底，我国新能源汽车保有量达492万辆，比上年增长29.2%，并呈高速增长趋势。

但在行业高热度背后也潜藏不少隐忧。产品性能指标“浮夸”“注水”情况时有发生。近期，一位购买大众新迈腾(配置|询价)GTE车型的深圳车主对记者表示，厂家宣称的“56公里纯电续航里程”，“即便车辆充满电后自动断电，仪表盘显示的纯电续航里程也只有44公里左右。”4S店方面对此解释是“算法实现的精准续航”。

武汉理工大学汽车工程学院副教授杨胜兵表示，当前车企通过夸大宣传对整车实际使用状况续航里程“注水”，在行业中并不鲜见，因此引发的诉讼争议明显增加。

此前某知名车企对其取得电池技术突破的宣传被指不实，引来不少专家批评与业界非议。还有一些车企玩“文字游戏”，将一些行业中常见的技术包装成“黑科技”忽悠消费者。

部分车企产品故障频发却习惯性“甩锅”消费者。据市场监管总局数据，2020年新能源汽车因三电系统缺陷召回占召回总数的31.3%。另据缺陷产品管理中心收到消费者提供的汽车产品缺陷线索数据，新能源汽车缺陷线索中关于动力电池、电机、电控系统的问题线索占总量近半。

记者发现，部分车企往往是责任能甩就甩，如：理想ONE(配置|询价)新能源车断轴事件中，车企先以“硬件优化升级”搪塞，后在公众压力下才承认存在设计缺陷；前述同品牌产品严重碰撞后安全气囊仍未弹出，车企则回应称“撞的地方不是要点”；在多起特斯拉电动车无故加速造成事故中，特斯拉均试图将事故原因归结为车主误操作；今年1月特斯拉新车断电事件中，企业竟“甩锅”国家电网。

“纸上造车”“盲目招商”行业“虚火”旺  
多名行业人士及专家向记者表示，目前新能源车销售端“虚假宣传”多见的背后是该行业“虚火过旺”。

记者发现，广阔的市场潜力催生出部分纸上“造车”的“PPT车企”。

截至目前，恒大汽车公司市值已高达5000亿港元，成为港股中仅次于比亚迪的第二大车企，但该公司尚未有一款量产车型在售。根据日前公布的2020年全年业绩报，

从营收占比来看，恒大汽车98.79%营收来自医疗美容及健康管理收入，却只有1.21%营收来自新能源汽车。

部分市场人士判断，产能和市值的巨大反差表明新能源汽车行业在资本市场上存在一定程度的估值虚高。

国投招商投资管理有限公司总经理杜硕认为：“部分市场主体投机冲动强烈，新能源汽车的头部企业并不多，资产配置中股票又是最容易获得的，很容易就形成过热。”

记者还发现，部分地方政府盲目“竞赛”引进新能源汽车项目。

“有的地方为拉项目啥条件都给，有的直接为车企把土地都平整好了。”一位地方政府工作人员向记者透露，“见新能源车项目就抢，审核、甄别都‘绿灯’，生怕自己落在后面。”

“一些地方政府拼命上项目，变相助推行业‘虚火’上升。没有真正的市场需求，产品可靠性无法达标。”中国汽车工业协会副秘书长师建华说。

此外，杨胜兵表示，2021年新能源车补贴进一步退坡，行业面临全面转向技术能力主导的市场竞争。面对当前国内行业技术积累仍较有限的现实，“浮夸”“虚火”在一定程度上都折射出行业焦虑。

抓质量、控资本、提技术 保障行业长远发展

多名专家和业内人士向记者表示，核心技术“吹”不出来，行业“虚火”不是真火，新能源车行业要实现长足发展就要“挤泡沫”“降虚火”，多层次、多方面地提升经营、治理效能。

中国消费者协会表示，除续航里程“注水”外，2020年新能源汽车涉投诉主要问题还有：充电速度与宣传不符；电池质量问题突出；变速箱异响、顿挫及动力消失等问题较多；售后服务水平不高等。记者发现，有不少消费者希望主管部门针对新能源车“虚假宣传”问题建立更直接更高效的投诉举报机制。

杨胜兵认为，当前新能源车企采用宣传手段推广产品无可厚非，这在一定程度上对相关车企引导技术发展方向、吸引超前研发投入有积极影响。但如果沦为“虚假宣传”则不但会直接损害消费者权益，还将对产业链各环节都产生负面影响。

他建议，消费者、企业、监管部门等各方应正确认识当前消费预期、产业政策预期与产业真实发展整体水平，相关企业在宣传产品性能时，应将实验品、小试产品与产业整体水平的真实关系表达清楚，消费者也应积极了解行业实况及法律法规政策。

对续航里程“注水”等问题，深圳市消委会副秘书长靳丽娟表示，下一步将组织新能源车主流品牌车型的续航里程“残酷测试”，确保续航里程数据准确真实。

对于部分地方盲目争抢新能源汽车项目，多地政府相关工作人员建议加强新能源汽车产业规划的顶层设计，在招商引资中把好甄别关。

此外业内人士还建议，监管部门应对资本市场针对新能源车行业的“泡沫操作”保持高度警惕。近期，工信部、市场监管总局等部门表示，将采取技术、管理等多类措施，加强新能源汽车质量监管。

## 两月融资176.4亿元 风口上的自动驾驶



如果说新能源是整个汽车行业的一个风口，那么自动驾驶无疑就是另一个风口。各路资本巨头的纷纷入场，为汽车行业的未来指明了发展路径。

几天前，国内自动驾驶公司Momenta宣布完成C轮融资5亿美元的融资。参与领投的包括上汽集团、丰田、博世，还有知名投资机构淡马锡和云锋基金。其他投资方包括梅赛德斯-奔驰、GGV纪源资本、顺为资本、腾讯和凯辉基金等，可以说阵容相当豪华。而自2016年成立至今，Momenta累计获得超2亿美元资金，总体估值超过10亿美元。

3月24日，同样是中国的自动驾驶卡车公司图森未来(TuSimple)表示，该公司已正式在美国申请IPO，摩根士丹利、花旗集团和摩根大通将担任其本次IPO的主承销商。图森未来成立6年来，累计公开融资金额超过5.5亿美元，获得了来自UPS、英伟达和新浪资本等巨头的投资。

数据显示，仅2021年前两月，自动驾驶领域的投融资事件就有24起，披露的投融资总金额为176.4亿元。

拥挤的自动驾驶赛道  
目前，国内外自动驾驶的场景丰富，乘用车、物流、最后一公里、矿区码头等，不同的赛道都吸引了众多优质企业及资本的大量押注。

企查查大数据研究院发布的《近十年自动驾驶项目投融资数据报告》显示，近十年

自动驾驶项目投融资事件共376起，披露的融资总金额近2377.5亿元，2020年全年投融资事件达60起，披露总金额高达436.3亿元，同比增长136.9%。

资本的疯狂涌入，明确表示自动驾驶的春天已经到来。基于对自动驾驶未来的全面看好，除了特斯拉、BBA等全球头部汽车制造商、国内的自主品牌车企、百度、腾讯等互联网科技公司都纷纷入场。

3月23日，百度CEO李彦宏表现，与吉利合作的集度汽车首款车型预计最迟于2024年推出，该车型将集成百度最先进的自动驾驶技术和AI能力。此外，自动驾驶车队今年准备商业化。

对外宣称不造车的华为，3月9日公开了两项自动驾驶领域的专利，分别名为“自动驾驶车辆的人车交互的方法、自动驾驶系统”及“一种车道线信息的确定方法及装置”。

微软日前宣布与德国汽车制造商大众(Volkswagen)合作生产自动驾驶汽车。这项合作将利用微软在云技术方面的专业知识，快速推进大众自动驾驶模式的开发。

2019年7月，宝马宣布与中国联通、腾讯和四维图新等中国公司达成合作，促进自动驾驶技术发展。2020年10月，奔驰公司表示已开发出一款自动驾驶系统Drive Pilot。

丰田汽车也表示，计划投入200亿日元

成立软件子公司Woven，专注于开发自动驾驶、汽车操作系统以及高清地图等业务。

自主品牌长城汽车也设立了一级部门“数字化中心”，囊括所有汽车数字化业务，包括智能驾驶、智能座舱、数字化营销平台。

行业竞速L4

其实，目前的自动驾驶技术发展仍处于初期阶段，尚未完全成熟。根据《汽车驾驶自动化分级》，将自动驾驶技术分为0至5级，数字越高，自动驾驶的智能化就越高。

“目前的自动驾驶技术普遍能达到的也就是L2级别的水平。”业内专家对记者表示，“L2级是车辆对方向盘和加减速均有一定的控制能力，基本上拥有主动刹车、自适应巡航以及车道偏离预警、车道保持等功能的车型，都算是L2级别的自动驾驶，当然，也需要其他一些辅助功能。”

在《智能网联汽车技术路线图2.0》中，中国智能网联汽车创新中心给出的自动驾驶车型量产时间表是：到2025年，实现有条件自动驾驶技术(L3)的规模化应用；到2030年，实现高度自动驾驶技术(L4)的规模化应用。

但在L3还没有普及的当下，一些具备自主研发能力的车企和一些提供解决方案的供应商已经开始投入到L4甚至更高级别自动驾驶的研发中。

除了Momenta和图森未来这样的自动驾驶公司表示已经达到了L4级别的自动驾驶技术，传统车企们也不甘落后，纷纷加大研发力度。长安汽车表示其将在2022年实现L4级自动驾驶产品量产，而北汽新能源宣称的是2025年实现。广汽新能源表示将争取在2022年推出L4自动驾驶车型。长城汽车则表示将在2021年实现中国首个全车冗余L3级自动驾驶，在2023年实现L4级自动驾驶。

而造车新势力们更是快速推进。理想汽车计划在2023年推出全新车型X01，该车型标配支持L4自动驾驶能力的硬件。威马汽车则称其与百度Apollo联合共同开发的SUV车型可在特定场景下具备L4自动驾驶能力，预计在2021年量产。而特斯拉表示，有望在一年内完成L5级自动驾驶的基本功能。

其实，对于整个行业来说，实现L4所面临的不仅是技术难题，更有成本的问题。为了提升识别精准度，多家车企开始在车上装载激光雷达，代替之前的摄像头加毫米波雷达，但是激光雷达的成本更高。

车企们在L4级自动驾驶上的时间竞速，很直观地反应出各家在争夺自动驾驶市场份额及话语权方面的激烈程度。

商业化模式尚未清晰

就自动驾驶的现状而言，其商业化应用的模式也尚未清晰。此时谁能抢占先机，谁先找到一条长期且持久的商业模式，谁就将定义整个行业的标准。

《自动驾驶应用场景与商业化路径》报告中指出，目前国内外已经开展了不同程度的自动驾驶商业化示范。一方面是掌握有核心技术的企业，选择在特定领域展开试运营服务；另一方面，一些国家或城市提出支持政策，准许企业开展自动驾驶商业化应用的部署，提升商业化应用的日程。

河北省沧州市日前向百度Apollo和云图科技颁发了首批无驾驶人测试通知书和自动驾驶示范运营通知书，而百度的自动驾驶出行服务Apollo GO目前已在北京、长沙、沧州全面开放，并计划在未来3年拓展至30城。

滴滴自动驾驶公司与广州市花都区就汽车智能网联产业重点项目签署合作协议，滴滴自动驾驶将着力推动自动驾驶技术研发、无人化测试、商业化运营在广州花都落地发展。

按照规划，已经实现L4级别自动驾驶能力的Momenta将于2022年在苏州实现部分车辆内无安全员的Robotaxi；2024年，车端100%无安全员，实现单车盈利；从2024年开始，结合已经回流的大规模量产数据，Robotaxi将实现多地规模化落地运营。

2015年成立的图森未来专注于自动驾驶货运卡车技术研发与应用，自动驾驶汽车的应用场景选择在港口物流方面，与国内港口建立合作开展试运营工作。

Waymo、优步、nuTonomy、WeRide.ai等企业已经开展自动驾驶网约车的试运营服务。法国的Navya及EasyMile公司则推出自动驾驶巴士，并在全球多个城市启动了相应的试运营计划。

不得不提的是，自动驾驶商业化过程中还有很多需要解决的问题，如：自动驾驶商业化发展的方向如何；大规模商业化应用需要哪些条件；监管部门如何实施开展相关的安全监督管理；未来自动驾驶将会带来哪些社会影响；对法律法规带来哪些挑战等等。

当然，所有的问题都会在技术的发展和市场化运营的过程中得以解决，而风口中的自动驾驶也必将经历该经历的考验。