

月约发生3起。

截至2019年5月，国内新能源汽车共召回12.3万辆。国家市场监督管理总局质量发展局副局长王赟松表示，其中由于三电系统故障导致的召回占比为50%，在这之中设计原因占到40%，制造原因占到60%。

2018年，全国新能源汽车保有量达261万辆，占汽车总量的1.09%，与2017年相比，增加107万辆，增长70%。其中，纯电动汽车保有量211万辆，占新能源汽车总量的81.06%。从统计情况看，近五年新能源汽车保有量年均增加50万辆。但是今年前5个月，全国新能源车增速呈放缓态势，最新公布的5月国内汽车市场销量数据显示，5月国内新能源汽车销量为10.44万辆，同比增长仅达1.8%。

增速的放缓，有新能源车补贴退坡的影响，有国六排放标准压力下燃油车价格大幅下降的因素，但不能说与频发的电动车自燃事件发酵没有一点儿干系。

安全是电动车“生命线”

频繁的电动车安全事故，给“高歌猛进”的新能源汽车行业敲响了警钟，也引起国家行业主管部门的高度重视。

6月17日，工信部下发了《关于开展新能源汽车安全隐患排查工作的通知》，随后的6月24日，中国汽车工业协会和中国汽车工程学会联合组织并召开行业会议，工信部装备工业司副司长罗俊杰与会并在会上发出警告：“安全是新能源汽车产业发展的重中之重，安全问

题有可能对产业来之不易的良好发展势头带来毁灭性的打击。”

在6月17日下发的《通知》中，工信部重申，厂家是“新能源汽车安全第一责任人”，要求新能源车企在2019年10月底前，完成新能源汽车安全隐患排查工作并形成书面报告，“对于发现存在安全隐患未按要求开展排查、虚报瞒报、弄虚作假等问题的企业，将处以暂停或取消企业及产品公告，并从新能源汽车推广应用推荐车型目录中剔除等处罚手段。”

针对电动汽车的安全问题，全国政协副主席、中国科学技术协会主席万钢在本月初于海南博鳌举行的世界新能源汽车大会的“新能源汽车安全与召回”主题峰会上表示：

“我国新能源汽车发展还处在培育期，杜绝重大安全事故是当下的首要任务，安全问题是事关新能源发展的生命线。”

很多车企也对这个问题表达了相同的看法，一汽集团的董事长徐留平表示，“高安全性是电动汽车行业持续发展的关键和基础”；博郡汽车的董事长黄希鸣认为，今年的新能源补贴出现了大幅退坡，但安全问题带来的负面影响还要大过补贴退坡；宁德时代CEO曾毓群表示，“产品安全是企业的生命线”。

电池管理技术需跟上

国家应急管理部消防救援局一级指挥长薄建伟在世界新能源汽车大会上表示，目前我国新能源汽车80%以上采用锂电池，过度充放电等会造成安全问题，动力电池系统

的消防安全问题是新能源汽车的主要安全问题。清华大学教授、中科院院士欧阳明高也表示，引起锂离子电池燃烧的主要原因是电池热失控，对其开展主动防控可以有效解决电池安全问题。

在一段时间里，为了追随补贴节奏，也为了打消消费者对电动车的里程焦虑，相当多的新能源车企用超长续航、超快速充电来吸引消费者。然而为了长续航而盲目追求电池能量的高密度，以及过度充放电，正是导致电池热失控的主要原因。这是车企和动力电池生产企业应当反思的地方。

“目前，新能源车企在选择搭载高密度锂电池来延长行驶里程，而电池安全是一个系统工程，提高能量密度，安全性就会下降。”中国工程院院士陈清泉前不久曾表示，“动力电池不但要考虑电池单体还要考虑电池包整体，以及跟充电管理的配合。”

目前，锂离子电池能量密度从最初100Wh/kg提升到300Wh/kg，欧阳明高表示，下一步主要且紧迫的任务就是如何把安全的平衡点提升到300Wh/kg的能量密度。他还认为，我国现有配电负荷与电压制式非常适合小功率慢充，尽快推广交流慢充桩，预计到2025年，充电模式将会出现转折点。

“保障安全的核心是研发先进的电池管理系统，国内目前在这方面仍有明显不足。”欧阳明高认为。展望行业未来，长期的趋势仍然是追求长续航里程，追求更高的能量密度，对于车企还是电池企业都提出了更高的安全要求。是追求短期利益，还是花大力气在安全保障上跟上技术发展的步伐，这是新能源车企面临的考题。