

2022 | 新能源代步车安全 研究报告



人民数据研究院 出品

监制：刘畅 陈丽 审核：吴汉华 主笔：李熠超 褚晓坤 吴梅芳 赵婧羽 美编：周波 李祎

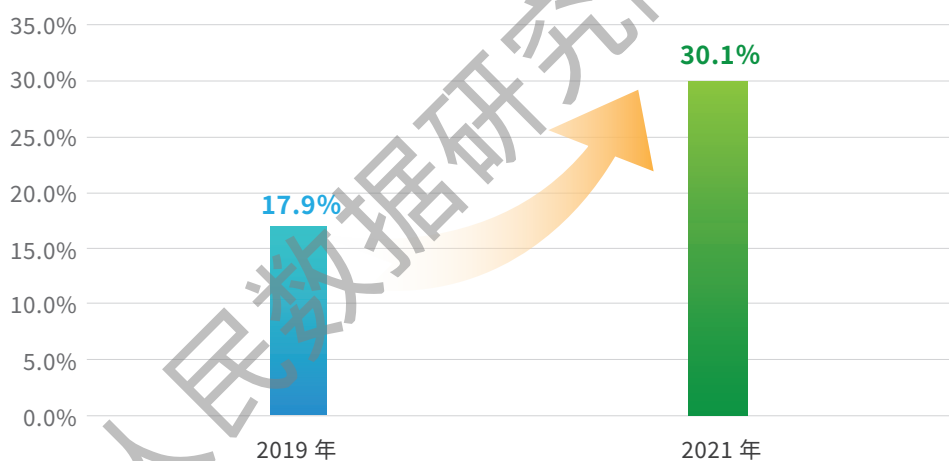
目录

一、重视新能源代步车安全的原因分析	2
(一)政策、市场对新能源代步车提出高要求	2
(二)复杂交通、道路考验新能源代步车安全	4
1.新能源代步车面临更复杂的交通环境	4
2.新能源代步车的道路行驶环境多样化	5
(三)消费者更关注新能源代步车的安全性	5
二、新能源代步车的安全情况和趋势	6
(一)车企推动行业标准促发展.....	7
(二)以行车场景导向进行安全设计.....	8
(三)电池安全测试保消费者平安	9
(四)整车全面防护提供安全屏障	10
(五)以规模化验证安全科技突破	11
(六)充分利用大数据应用分析.....	12
三、新能源代步车发展前景展望和安全倡议	13
(一)新能源代步车拥有广阔增量市场	13
(二)标准化和规范化才能实现可持续发展	14
(三)共同营造安全交通环境的倡议	15
1.监管部门加强道路交通安全顶层设计	15
2.车企从源头压实安全主体责任	16
3.消费者选择有安全保障的车型	16



发展新能源汽车是中国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是推动绿色发展的战略措施。为加快新能源汽车的发展，中国在《新能源汽车产业发展规划(2021—2025年)》提出，到2025年新能源汽车新车销量占比20%的目标。进入2022年，根据乘用车市场信息联席会（简称乘联会，下同）数据显示，中国新能源汽车1—10月产量559.0万辆，同比增长108.4%，累计渗透率达24.7%，对汽车市场增长贡献率超80%，2025年新能源汽车销量占比的目标有可能提前实现。

其中，A00级车型占新能源车市场零售份额比例从2019年17.9%跃升到2021年30.1%，成为单一最大细分品类，新能源代步车¹已成为践行中国“双碳”目标和新能源汽车发展的重要推力。据中国汽车工业协会的统计数据，2021年，新能源代步车销量88.9万辆，渗透率达70.9%。其中，新能源代步车头部企业销量可观，新能源代步车Top3企业的销量占该市场的近80%份额，其中，五菱宏光MINIEV的2021年销量最高，为42.6万辆。



图：A00级车型占新能源车市场零售份额比例
数据来源：乘联会

人们越来越喜欢和认可新能源汽车的同时，受各类新能源汽车自燃、碰撞事故的影响，对其安全性的担忧也越来越多。根据国家统计局数据，2020年，机动车发生事故最多的类型是汽车造成的，为15.6万起。另据应急管理部消防救援局的统计数据显示，2021年，全国新能源车火灾累计发生约3000起，这都考验着代步车的安全性。

¹本文“新能源代步车”指以五菱宏光MINIEV、奇瑞QQ冰淇淋、长安Lumin等为代表的A00级新能源汽车，对于长安奔奔（燃油版）、Smart、吉利熊猫等燃油版代步车不在此报告讨论范围内。

新能源代步车设计之初就需要考虑电芯、电池模块、高压系统以及整车的安全设计，这是一项系统工程。人民数据研究院调研发现，新能源代步车作为短途代步工具，其出行场景也囊括日常上下班、接送孩子、逛街，并且涉及坑洼、碎石、较高的路缘、沙堆等复杂路况，作为可以合法上牌、正常上路的机动车，新能源代步车对于消费者的生命安全也要做好、做全保障。

为此，人民数据研究院启动“2022年新能源代步车安全”课题研究，对新能源代步车安全的现状进行分析，探究新能源代步车安全的趋势，并从实际出发提出安全倡议。

一、重视新能源代步车安全的原因分析

近年来，国家对新能源汽车越加重视，接连出台相关政策促进新能源汽车的发展。在政策的大力支持下，新能源代步车作为新能源汽车市场的重要车型也发展迅速，相关企业的销量数据不俗。市场利好带动更多车企进入新能源代步车赛道，2022年，有17家代步车品牌在代步车赛道同场竞技。

当前新能源代步车的市场广阔前景下，关于新能源代步车的安全也受到更多关注，我国交通状况、道路情况，以及消费者也对新能源代步车提出更高要求。

一 政策、市场对新能源代步车提出高要求

党的二十大报告指出，积极稳妥推进碳达峰碳中和，为包括代步车在内的新能源汽车的高质量发展指明了方向。

近年来，我国关于新能源汽车相关政策频出。2022年以来，中央层面出台6条新能源汽车相关的政策，对新能源汽车及其配套设施等提出相关要求。人民数据研究院在调研中发现，我国对新能源汽车的政策体系逐渐成型，对新能源汽车的政策支持由“财政补贴”导向，向“市场化”导向转变。



2022年中央层面相关新能源汽车政策梳理

时间	发布机构	政策名称
2022年1月	国家发展改革委、国家能源局、工信部、财政部、自然资源部、住房和城乡建设部、交通运输部、农业农村部、应急部、市场监管总局	关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见
2022年1月	工信部、公安部	关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知
2022年4月	工信部、公安部、交通运输部、应急管理部、国家市场监督管理总局	关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见
2022年5月	工信部、农业农村部、商务部、国家能源局	关于开展2022新能源汽车下乡活动的通知
2022年8月	交通运输部、国家能源局、国家电网有限公司、中国南方电网有限责任公司	加快推进公路沿线充电基础设施建设行动方案
2022年9月	财政部、国家税务总局、工信部	关于延续新能源汽车免征车辆购置税政策的公告

数据来源：人民数据研究院整理

2022年4月，工信部、公安部、交通运输部、应急管理部、市场监管总局五部门联合发布《关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见》，为新能源汽车的发展创造良好的消费市场环境，其中要求，新能源汽车需提高动力电池在碰撞、挤压、浸水等状态下的安全防护能力。

国家标准也对新能源汽车的具体方面提出安全要求。2021年，工信部在《电动汽车用动力蓄电池安全要求》就要求电池单体发生热失控后，电池系统在发生危险前5分钟，应提供一个报警信号，为乘员预留安全逃生时间；《电动汽车碰撞后安全要求》也对规定了纯电动汽车的正面100%重叠率碰撞和侧面碰撞安全要求，尽可能从适用范围上覆盖更多车辆类型的电动汽车。

需要指出的是，国家政策也对新能源代步车及其他车型进行规范。如2021年6月，工信部正式公开征求对推荐性国家标准《纯电动乘用车技术条件》的意见，对“低速电动车”（时速不超过70km/h）进行规范，促进消费者区分新能源代步车与“低速电动车”的不同，并引导相关车型向高端化、更安全的方向发展。

在政策的加持下，各汽车专业机构也针对新能源代步车提出相关安全标准，增加测试项目。中国汽车技术研究中心将碰撞后高压系统断电，电解液无泄漏，电池包无位移、无起火、无爆炸作为电动汽车重点安全考核指标。

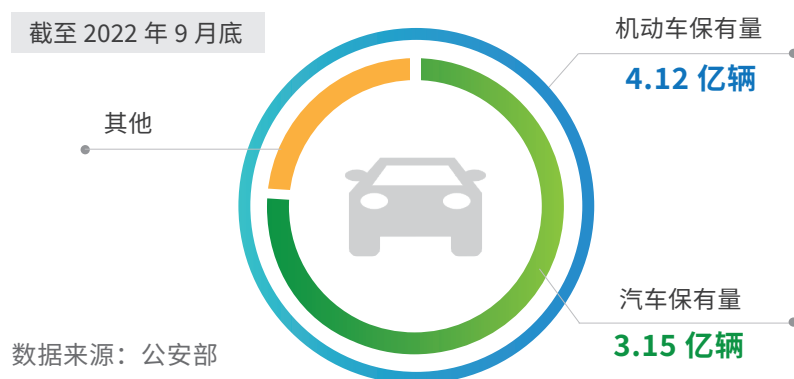
2022年4月，中国汽车技术研究中心发布的《微型电动汽车专项评价规程》也对新能源代步车提出相关要求，如在“碰撞安全”板块明确规定：碰撞安全主要评价车辆在发生碰撞事故的过程中，车身结构及约束系统（诸如座椅、安全带、安全气囊/气帘等）对于内部驾乘人员的保护效果，测评内容主要包括正面碰撞、侧面碰撞和鞭打试验三个项目；使用安全主要评价用户日常用车过程中的安全问题，包括充电安全、制动性能、电磁抗扰、涉水电安全和人体电磁防护五个项目；续航充电主要评价用户使用痛点问题，内容包括常温续航、低温续航、低温充电和充电兼容性四个项目。

国家政策和市场测试标准的不断完善，对新能源代步车提出更高的安全要求，也给新能源代步车企业合规性新警示。随着新能源汽车补贴退坡和锂矿等基础资源价格上涨，车企不能唯销量论而“简化”用料，需要对消费者的生命安全负责。

二 复杂交通、道路考验新能源代步车安全

1. 新能源代步车面临更复杂的交通环境

近年来，我国的道路交通运输行业快速发展，道路交通情况也面临一些新问题、新情况，道路交通参与者增加，机动车车辆增加，道路交通面临更加繁重的任务。据公安部统计，截至2022年9月底，全国机动车保有量达4.12亿辆，其中汽车保有量3.15亿辆，第三季度汽车月均新增保有量明显高于上半年，连续三月新增超200万辆。机动车保有量逐步提升，随之带来的道路交通安全问题也越来越受到人们的关注。



同时，我国也涌现更多新的交通业态，过去的道路交通设计对新交通业态的适应不足，道路交通堵塞现象严重，停车难问题解决困难、“路怒症”频繁发生等。

据《2022年第3季度中国城市交通报告》显示，2022年前三季度，全国高快速路的安全风险指数呈上升趋势，第三季度环比上升13.96%；在“三急一超”（急转弯、急加速、急减速、超速）四种危险驾驶行为的安全风险指数变化趋势中，超速尤其增长迅速，前三季度的月均涨幅为3.31%；此外，急加速和急减速的安全风险指数在7月均出现上升。

交通情况对新能源代步车也提出了一定的挑战，当新能源代步车行驶在设计车速通常为60—80km/h的城市快速路上，小巧车身面对尺寸更大的轿车、SUV、公交车等车型时，不仅需要驾驶员注意观察大车的行驶轨迹，也要求车辆本身要有更好的安全保护设计，从而有能力应对可能出现的危险状况。

2. 新能源代步车的道路行驶环境多样化

当前复杂的道路环境，也对新能源代步车安全提出高要求。据《2021年交通运输行业发展统计公报》显示，全国四级公路占比高达73.3%，其特征是道路设施有待更加完善、路面宽度和笔直程度有限、路面质量低、坡陡弯急，行车限速以每小时40公里居多。

从乘联会公布的2022年10月纯电车区域结构份额来看，A00级车型在大型城市（常住人口100万以上500万以下）、中型城市、小型（含县）区域的占比分别为19%、18%、63%。这意味新能源代步车的安全设计不仅要着眼大城市快速路，还要兼顾中小城市区域道路实情。用户在代步途中，存在因磕碰、刮底等碰撞造成的结构损伤，导致高压泄漏、人员触电、电池起火等安全风险。

三 消费者更关注新能源代步车的安全性

由于新能源代步车“小巧灵活、好开不贵”的特点与燃油车有所不同，消费者在驾驶新能源代步车时的出行偏好和驾驶习惯也发生不同程度的改变。相关数据显示，新能源代步车用户月出行30次以上的比例占79.2%，平均月出行次数30.8次，平均日出行次数4.26次，购车后平均出行距离从17公里提高到55公里。消费者的高频用车，也反映出消费者对新能源代步车的安全感提升。



新能源代步车用户

- 月出行30次以上的比例占 **79.2%**
- 平均月出行次数 **30.8** 次
- 平均日出行次数 **4.26** 次
- 平均出行距离 **17** 公里提高到 **55** 公里

数据来源：人民数据研究院整理

消费者更加关注新能源汽车的安全情况。中国消费者协会发布的《“新”消费领域投诉情况专题报告》指出，2022年上半年，消费者对新能源汽车的关注中，部分涉及安全问题，如驾驶过程中突然断电、车辆自燃等；还有一些涉及电池质量问题，如电池续航里程缩水、充电时间过长、电池模块损坏等。这表明，消费者对新能源代步车的安全更加看重，这就要求新能源代步车企业在安全上需要下大功夫，才能赢得消费者。

当前，新能源汽车也面临着一些行业性的难题，消费者也希望新能源代步车的安全性能更加完善。人民数据舆情管理系统数据显示，2022年1—10月，网上对“代步车安全”关注的词条有43万条。人民数据研究院整理关键词数据发现，安全系数、测试标准等是涉及代步车舆论的关键词。这也在一定程度上表明，消费者对新能源代步车的安全性更加重视。



二、新能源代步车的安全情况和趋势

新能源代步车的市场发展迅速，国家政策和汽车专业机构对新能源代步车的安全提出高要求。众多车企或在新能源代步车领域同台竞技，或为新能源代步车提供相关服务。

新能源代步车企业一方面贯彻国家政策和专业机构的要求，使车辆满足合规性，整体提高安全标准，另一方面在电池、整车、科技、数据等方面进行探索，尤其是五菱宏光 MINIEV、奇瑞 QQ 冰淇淋、零跑 T03 等头部企业积极实践，努力提高新能源代步车的安全水平，带动整个行业的发展。

一 车企推动行业标准促发展

党的二十大报告指出，推动制造业高端化、智能化、绿色化发展。代步车只有符合国家安全标准，才能推动代步车行业走向高端化、智能化、绿色化发展道路。近年来，新能源代步车的销量持续增加，不少车企进入新能源代步车的赛道，新能源代步车行业乘势而上。然而，部分车企对新能源代步车的安全性能并未足够重视，甚至受限于成本，对安全设计进行“简化”，这就对用户的驾驶安全造成巨大威胁。

为此，国家政策和汽车专业机构对新能源代步车提出严格的制造标准。工信部《2022 年汽车标准化工作要点》、中汽中心《微型电动汽车专项评价规程》等为新能源代步车企业提出高要求。

经过改革创新，新能源代步车行业在高标准、高要求下不断成长起来，不少车企，尤其是头部企业在适应高标准和高要求的情况下，比如低温等复杂安全场景，提出并推动相关的行业标准建立，引领新能源代步车行业的发展方向。如上汽通用五菱打造 GSEV 全球轻出行生态智能架构，包括大数据驱动、车云网结合在内，从用户真实场景出发，基于宏光 MINIEV 开源推出“九大标准”推动行业进步；有了架构实力做保障，五菱 2600 万全球造车积淀提出 3000 个严控标准，并“创造自己的机器人”来优化作业模式。奇瑞新能源的芜湖工厂，也推出采用信息化云监控平台，持续优化造车流程。奇瑞新能源的芜湖工厂，也推出采用信息化云监控平台，持续优化造车流程。



二 以行车场景导向进行安全设计

新能源代步车面临的行车场景更加复杂化，车企也在从安全设计上考虑以行车场景为导向，提高新能源代步车在复杂行车使用场景、广泛性地域的驾驶安全，充分考虑到低温环境下和高温环境等多重行车场景下的安全隐患。如在冬季用车时，新能源代步车的存电难、补电难、用电难等问题，不仅是消费者用车的痛点，也是车企需要解决的安全隐患。



寒冷环境的行车场景下，包括新能源代步车在内的纯电车型，续航里程折扣明显，续航断崖式下跌的同时，也带来了充电补能的频率提高的问题。同时，在雨雪天气下，新能源代步车在露天充电桩遇到设备充电性能不佳或排队等待的情况时，也会出现寒冷环境下充不进电的问题。为此，不少车企，尤其是头部企业也在不断强化车辆在寒冷环境下的应对能力，提高冬季充电能力。如五菱新能源在 -25°C 环境下中，静置 48 小时，做到电池不掉电，整车正常冷启动。寒冷环境下，采用智能保温技术，优化续航保真率。

高温环境下的行车场景也对新能源代步车提出高要求。高温暴晒之下的续航能力、充电能力、空调能力也是车企需要考虑的安全防护。新能源代步车的“耐热性”、酷热天气下电池的稳定性也是新能源代步车企业提高自身竞争力、保护消费者用车安全的重要方面。

三 电池安全测试保消费者平安

新能源汽车高压系统结构的特殊性，造成其特有的碰撞、起火、涉水等电安全风险。从国家应急管理部、公安部等数据显示，2022年第一季度新能源汽车火灾次数达640次，同比上升32%，高于交通工具火灾平均（8.8%）增幅，平均每日超7例火灾。

对于新能源代步车而言，由于电池包度数较小，充放电循环次数更高，对于电池管理更应重视起来。从新能源汽车火灾的起火原因看，电池故障占比高达33%，排名第一，主要包括电池部件老化、外部碰撞、高温天气、电池热失控等。

为此，新能源代步车行业对电池的要求非常高，并提出这些电气、机械、环境滥用、电磁干扰、热失控热扩散等全方位多维度严苛的设计评价和安全考验，以及各项安全性能测试。

除完成上述标准，五菱宏光 MINIEV 在电池做了41项严格测试标准，其中包括1.5米跌落、底部重度撞击、零下40°C冰冻到60°C高温冲击的测试；零跑 T03 的电池采用高低压隔离设计。

近年来，新能源代步车在电池测试的类型和标准上，也呈现出与20万级以上新能源汽车“一较高下”的趋势。资料显示，在针刺测试上，五菱宏光 MINIEV 的电池无起火或爆炸，且经受80°C高温各方向高压喷水考验，零跑 T03 的电池搭载智能液态热管理系统。特别是在一些特殊的应用场景下，电池的要求也变得更高。如在零下气温冰雪路面的环境中，车辆的底盘往往会结冰，冰雪融化后进入车辆动力电池等关键零部件，造成动力电池故障。在对电池的保护上，头部企业走得更远，在行业常用的1米水深半小时考验电池防护性能的国标对比上，五菱宏光 MINIEV 的电池能在1米水深保持24小时无进水。



四 整车全面防护提供安全屏障

新能源汽车火灾一大诱因是外部碰撞起火，对于新能源代步车而言，普遍安装于底盘的动力电池，在遇到正侧碰、柱碰、刮底等交通事故后不易察觉，导致高压泄漏、短路、电池起火等次生风险，乘客和救援人员等在这一碰撞过程中，同样面临风险挑战。

对于新能源代步车而言，一个强健的车体至关重要。它直接关系到“车”能不能带给用户安全、舒适、宽敞的驾乘空间。目前，奇瑞小蚂蚁和长安 Lumin 在车身结构上采用高强度钢材设计，为乘员提供安全保护。五菱宏光 MINIEV 采用十梁八柱笼式车身结构，在 A 柱、B 柱、门槛、座椅横梁等关键骨架区域使用高强钢，并经过超 50 次碰撞验证。

除了车身结构设计上，对于一辆小车行驶在中国复杂的道路环境上，面对可能出现的各种碎石、路肩等物体，尤其在当下，有不少因为天寒原因而造成路面上的车辙印冻僵，而造成行驶过往车辆底盘的刮蹭。

为此，不少车企也结合用车场景，丰富车辆的安全测试。头部企业在“碰撞保护”上尤为出色，数据显示，截至 2022 年 11 月，五菱新能源车辆未出现因碰撞发生自燃事故的现象。在具体设计上，车企也以多种方式保护用户和乘客的乘车安全。五菱宏光 MINIEV 安全测试有 14 种，包括 4 倍于国标，实现碰撞后自动下高压，侧碰、柱碰、转撞和刮底，电池区域每 10 厘米仿真验证，最薄弱位置两轮实车验证等。奇瑞 QQ 冰淇淋在车顶安装加强筋；零跑 T03 配备一体式全铝合金防撞梁。



在面对极端天气，新能源代步车企业也在充分应对。比如暴雨天积水路况中，一旦出现高压系统进水，便有可能导致高压系统零部件损害，甚至发生绝缘失效、高压电泄漏、短路起火等问题。目前，新能源汽车中有不少车企在车辆下线前进行喷淋检测和下线后的整车涉水测试。部分企业对涉水性能和喷淋检测提出高要求，也为新能源代步车安全能力提升提出重要参考。

五 以规模化验证安全科技突破

新能源代步车在安全科技方面不断突破，并以市场为导向，加快安全科技成果转化，并以规模化相互验证科技成果，为消费者提供更安全的科技保障。

资料显示，在新能源汽车技术水平上，中国已基本攻克动力电池、驱动电机、整车控制系统等主流电动化关键核心技术，并在自动驾驶、智能驾驶等技术领域具有领先地位。

新技术的突破对于提升新能源汽车安全性具有重要作用。头部企业根据实际情况加强科技的研发。在复杂交通环境下，新能源代步车在与较大型车辆临近时可能会因强大气流出现被“吸进去”的风险，导致行驶不稳。为此，头部企业也在采用新科技手段积极应对复杂交通环境的情况。相关汽车网站消息称，五菱宏光MINIEV的“横风稳定科技”，让驾驶员遭遇大型车辆和特殊天气下，保持前进方向。

强化充电安全，有助于减少新能源代步车的充电隐患，头部新能源代步车企业在充电安全上也持续发力，如资料显示，五菱 GSEV 全系车型推出“轻松充”补能服务，全系自研。在宏光 MINIEV 上，通过 8 重充电安全设计和 4 维实时监测保护等手段，做到百万充电实测 0 事故。

但我们也需注意到一点，任何技术都要经历从概念、设计、研发、生产、验证再到量产，缺一不可。技术要获得更强性能、更佳可靠性则需要规模化验证，这背后需要大量真实用户数据做基础，持续提升产品安全。

近年来，新能源代步车市场销量良好、车企众多，不少新能源车企实现规模化，用户量也逐渐增多。新能源代步车的规模化和用户量增多，一方面能够为企业降低生产成本，另一方面也通过消费者的反馈进行逐步优化，从而最终确保新能源代步车实现安全性能的高稳定性。

横风稳定科技



六 充分利用大数据应用分析

新能源代步车也进入大数据应用时代，一方面车企利用大数据场景交互为消费者提供更优质的服务，另一方面，也采取多种措施保障消费者的数据安全。

5G、大数据、云计算、人工智能这些最新的技术正在与新能源汽车产业加速融合。消费者从过去通过“拥有”一辆汽车来享受“行驶”的乐趣和价值，变成现在通过“使用”汽车来获得更多安全、可靠、舒适和便捷的服务。当消费者与汽车产生更深链接时，车企可以通过用户数据管理，帮助其更好预防危机发生，并做到发生车辆事故后及时上报、第一时间处置。车企要做到这一步，需要强大的智慧云端平台，能秒速搜集信息、实时更新数据、动态反馈优化，这是一套系统性的安全服务。

头部企业积极利用数字经济成果维护消费者驾驶安全，如五菱宏光MINIEV主动安全监测预警、关键电池数据监测，在冬季行车时能够做到24h全时热失控后断电保护，超107项关键参数监测，2s高频采集，24h全时在线，提前3—10天智能主动预警，服务3分钟响应，10分钟出发。



另一方面，随着代步车市场的扩大，代步车用户的增多，代步车相关的数据也逐渐增加。网络安全、数据安全等新问题的出现，使包括代步车在内的新能源汽车安全的内涵和外延也在发生变化。代步车企业要维护好代步车网络安全和数据安全，保护消费者的用户信息和行车信息。

相关政策指出加强网络安全防护，强化数据安全保护，落实个人信息安全防护。这有助于包括代步车在内的新能源汽车数据安全领域的标准化、规范化发展。

三、新能源代步车发展前景展望和安全倡议

新能源代步车企业也对新能源代步车的未来发展信心满满，一位业内人士认为，如果说自行车是人们代步出行的 1.0 时代，摩托车和电动自行车是 2.0 时代，那么人们出行的 3.0 时代就是新能源汽车。

对新能源代步车未来更加看好的同时，新能源代步车的安全也是包括消费者、代步车企业、行业、监管部门等社会各界关注的重要因素。为进一步促进新能源代步车的市场发展，结合调研中发现新能源代步车行业存在的痛点难点问题，人民数据研究院展望新能源代步车的发展前景，并提出相关安全倡议。

一 新能源代步车拥有广阔增量市场

随着人民群众对于生活品质的要求不断提高，新能源代步车在中国具备可持续发展的广阔空间。中国汽车流通协会、乘联会秘书长崔东树认为，“在中国消费者收入快速增长的情况下，我们将进入一个更加快速的人民代步车发展新阶段，未来在中国，代步车必有爆发式增长。”中国众多中小城市旺盛的用户需求是新能源代步车发展的有利条件，新能源代步车具备充分的替代空间。对于想要增购车辆的家庭来说，新能源代步车也是很好的选择，中国汽车工业协会副秘书长柳燕表示，越来越多的家庭在增购汽车时倾向于采取“家用车 + 代步车”的组合，引领城市“1+1”出行潮流。

新能源代步车的安全可靠和高品质产品既是企业长远发展的基本自我要求，新能源车企更肩负着由广泛用户需求催生的重要社会责任。只有脚踏实地，将安全保障不折不扣地落实到位，整个新能源代步车行业才能有“仰望星空”的底气。



二 标准化和规范化才能实现可持续发展

业内、消费者对新能源代步车的安全提出高要求，新能源代步车只有实现标准化和规范化，才能进一步保障消费者的安全，实现行业可持续发展。工信部装备中心主任瞿国春指出，安全是新能源汽车产业高质量发展的前提，加强新能源汽车安全体系建设，既是推动产业高质量发展的前提，也是坚守质量安全底线的要求。

保障新能源代步车安全，企业是新能源代步车产品质量安全的“第一责任人”，负责安全技术研发、测试验证和质量管控，有责任向市场提供既先进又安全的代步车产品。2022年4月，《关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见》提出，从安全管理机制、产品质量安全、检测平台效能等方面综合提升新能源汽车整体安全水平。在生产过程中，新能源代步车企业应严格按照相关新能源代步车的规定和标准，安全设计、安全生产、安全制造；在新能源代步车制造的全过程，实现规范化，严把车辆安全关，严控全方位质量关，更好实现行业的可持续发展。

安全应是新能源代步车行业，尤其是头部企业的最重要的要求。如五菱宏光MINIEV推出“九大标准”，在安全、空间、经济、续航、补能、全周期体验，品质、体验、服务保障上提出高标准。安全作为新能源代步车设计的首要前提，无论对上汽通用五菱、奇瑞、长安等在新能源代步车市场上已经占有一定份额的车企，还是吉利、比亚迪等即将加入角逐的选手来说，高安全标准都是重中之重。

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟认为，小型、经济型、中低续驶里程的纯电动乘用车，或许是疫情后拉动我国新能源汽车产业规模增长的重要方向。

三 共同营造安全交通环境的倡议

营造安全的交通环境，需要包括监管部门、新能源代步车企业、新能源代步车车主等各方共同努力。为此，人民数据研究院倡导全社会共同遵守交通规则，提高道路交通参与者的安全出行意识，在参与道路交通的每个环节，牢记“安全”二字，为维护文明秩序，营造全方位的交通安全环境共同努力。

1. 监管部门加强道路交通安全顶层设计

国家对道路交通的规划布局，是保障道路交通安全的重要前提。近年来，国家在提升道路交通安全水平上持续发力，2022年2月，交通运输部办公厅和公安部办公厅联合印发《公路安全设施和交通秩序管理精细化提升行动方案》，提出完善交通安全设施、促进规范行车秩序的要求；2022年7月，国务院安委会办公室印发《“十四五”全国道路交通安全规划》，加强道路交通安全工作，其中要求深入实施公路安全生命防护工程，这将在一定程度上提高新能源代步车的行车环境，减少在道路交通中面临的复杂危险情况。

《“十四五”全国道路交通安全规划》还提出开展“122 全国交通安全日”和交通安全社会面宣传，促进公众交通安全文明意识进一步提升。



2. 车企从源头压实安全主体责任

新能源代步车的安全情况关乎所有交通参与者，新能源代步车企业要从源头上对安全制造进行把关，保障产品质量安全，压实“第一责任人”的主体责任，进一步升级安全体系，对产品的安全性设计加以规范，对生产质量严格把控，提高电池、整车等安全水平。同时，针对车辆在复杂交通中遇到的各种情况，提出预解决方案，消除安全隐患。值得注意的是，新能源汽车的数据安全和信息安全也要在未来更加强化，建立健全网络安全保障系统，保护消费者的数据安全。

3. 消费者选择有安全保障的车型

消费者在选择新能源代步车时，应对其安全性能更加关注，了解相关安全知识，减少误判，可选择安全性能好的车型。

第一，在新能源代步车电池的选择上，不追求高电池能量密度和高速快充，避免过充、亏电、长期快充，尤其是在冬季寒冷天气电池温度较低时，充电时电控系统会优先对电池进行加热升温，达到一定温度，才能进行充电；

第二，应定时对车辆三电系统进行检查保养，可选择带有车辆异常状态报警的车型，并时常关注后台，查看是否有车辆状态异常报警，尤其是要做好对电池在雨雪天气环境下的后台数据监测；

第三，整车的系统性防护也至关重要，拥有完整碰撞卸力结构的新能源代步车型更能保护车内人员的安全，比如在低温环境遇到道路结冰、霜冻、降雪等恶劣情况下，车身的整车安全防护至关重要；

第四，驾驶时系好安全带，如果有孩子，须安装儿童座椅。





人民数据研究院作为人民网·人民数据主管主办的大数据智库平台、“党管数据”的理论研究与实践平台，是集政、产、学、研为一体的全产业、全链条、全场景的咨询机构。人民数据研究院以协助政府决策、助力企业战略、讲好行业故事为使命，依托人民数据的大数据优势，积极开展数据要素研究、洞察数字经济趋势、深挖产业数据价值，助推数字经济发展与产业智能化升级。



联系我们

地址：北京市朝阳区金台西路2号人民日报社新媒体大厦24层

网址：www.peopledata.com.cn

电话：010-6536 7830

传真：010-6536 3083

e-mail：yanjiuyuan@peopledata.com.cn