

## 燃油车销量急剧下滑 产品投诉量居高不下

# 比亚迪：繁荣背后暗藏危机

也许是感受到了新能源的顺风顺水,2019年比亚迪为自己定下了65万辆的年销量目标。这个数字,要比比亚迪2018年500028辆的总销量高出近30%。而根据比亚迪公布的上半年成绩单来看,1-6月累计销量223180辆,仅完成全年目标的34%,尤其是在燃油车产品方面,同比下滑了44.91%。现在看来,比亚迪给自己制定的目标似乎有些过于乐观了。不仅燃油车下滑严重,随着补贴退坡、造车新势力加入战团等因素,新能源车势必也会受到影响,这一切都让比亚迪的前景有些难以预测。

### 传统市场失利 燃油车销量急剧下滑

近几年,国内新能源汽车的发展如火如荼,去年全年新能源车产销都突破了百万辆,这也让提前转型新能源的比亚迪,超预期完成了2018年20万辆的新能源销量目标,同比增长108%。

时间推进至2019年,对于比亚迪来说,可能将是“悲喜交加”的一年。据官方数据显示,上半年比亚迪累计销量22.3万辆,与去年同期基本持平。其中,新能源车销量达14.6万辆,同比增长94.5%,占总销量的65.4%。看似一个非常不错的数据,但却让比亚迪高兴不起来,正是因为自今年6月25日起,新能源汽车补贴大幅度滑坡,这让以生产电动车为主的比亚迪面临相对被动的市场销售环境。

此外,在这份看似优秀的成绩单另一面,比亚迪的燃油车型销量却呈现出持续下滑的现象。甚至可以说,其燃油产品在市场上的存在感越来越低。正如记者在北京一家比亚迪4S店所看到的,虽然店内也有燃油车在售,但偌大的展厅依旧摆满了纯电动车,展厅的“C”位也由唐EV所占据。

数据显示,今年上半年,比亚迪的燃油车累计销量8.2万辆,同比下降44.9%。如此看来,在传统燃油车市场失利,对比亚迪而言或许是一种隐藏的危机。一旦新能源汽车市场增速放缓,需求趋于饱和,那么比亚迪的整体销量就可能出现危机。

另一方面,即便是在新能源市场中,比亚迪也面临着前后夹击的处境。当前,元EV、宋EV、唐EV和全新秦Pro EV车型是比亚迪的主力车型,但要凭借这几款车完成今年的销量目标,仍存在不小的差距。毕竟,前有造车新势力车企开始在新能源领域施展拳脚,后有合资品牌的新能源车型逐步投放市场。尤其是后者,凭借此前传统燃油车型所累积起来的品牌影响力,为其在新能源市场后发制人提供了巨大优势。

此前,王传福在不同场合多次提议尽快禁售燃油车,这或许是因为他已经意识到比亚迪当前的处境。毕竟当前传统燃油车仍占据市场主导地位,如果这个情况不改变,那么比亚迪在市场中所面临的局面只会越来越被动。



在一家比亚迪4S店内,店面的“C”位由纯电动车唐EV所占据。

### 纯电动车续航存在偏差 比亚迪宋“蝉联”投诉榜首

比亚迪日前在接受机构调研时表示,今年1-4月份比亚迪在新能源汽车市场的占有率为25%左右。对于一家自主品牌车企而言,能够达到这个量级实属不易。不过,随着市场占有率的攀升,比亚迪汽车的投诉量也在与日俱增。

从过去一年全国消协组织受理的汽车产品投诉情况分析上看,比亚迪汽车投诉量最大,数量达到649个。而且比亚迪在售后服务、发动机、涉嫌欺诈等多个方面的投诉量排名均靠前。

### 新能源产品频自燃 车辆安全问题亟待解决

作为一个以生产电池起家的企业,比亚迪在新能源领域无疑有着先天优势,不过它的实力也并非完全过硬,旗下唐PHEV、秦PHEV、宋PHEV、e5等车型均出现过起火燃烧的案件。

2019年1月3日,邯郸市民弓先生购买了一台比亚迪唐PHEV,当天下午行驶了一段距离后,忽然听到后座发出

在产品方面,比亚迪宋投诉记录达到了218个。根据某汽车投诉网站信息显示,宋“蝉联”比亚迪众多车型的投诉榜首,尤其是前期款车型,故障记录达到4206例,几乎是秦的3倍之多。而2018年宋的销量还不到秦的四分之三。投诉内容中,宋的离合器、变速箱、车身附件及电器成为故障重灾区,很明显质量堪忧。

与此同时,各大用车论坛上关于比亚迪产品的虚标续航问题,也比比皆是。一

辆比亚迪宋EV400的车主在实际使用时就发现续航和厂商描述严重不符,两者偏差甚至要超过50km,并且在其充电过程中还频繁出现跳枪现象。

在国外,比亚迪的纯电动产品同样出现了不少问题。2018年年底,疑似因质量问题,比亚迪电动巴士在美国遭到了退货。同年,美国阿尔伯克基市表示,他们所采购的15辆比亚迪纯电动巴士存在续航里程不达标、电池外壳/车厢裂缝、刹车故障等等一系列问题。

那么其他三者必然可能出现一些问题。

对于比亚迪而言,作为装机量排名第二的电池厂商,一直为自家产品供应动力电池,同时也为东风汽车与成都客车等车企供应动力电池。在拥有了庞大的市场后,如何稳妥解决动力电池安全问题,应该成为比亚迪的当务之急。

张凯