



电动车完全替代燃油车 必须跨过 里程焦虑 的门槛

中青报 中青网见习记者 王志远

进入5月,北京的气温维持在20摄氏度左右,每次出门,孟雪都时刻关注她的上汽荣威Ei5的耗电情况。

购车时厂家宣传续航里程是300公里,销售人员说最少也能开到280公里,但实际最多只能开到230公里。她说,冬季的时候掉电问题尤为明显,也就不到200公里,有一次突然在半路熄火,给她造成了不小的麻烦。

这种情况并不罕见。据了解,部分电动汽车车主还经历过开15公里掉30公里的窘况。一位奇瑞EQ1的车主称,实际续航里程根本达不到配置表里的工况续航里程,大概夏天7折,冬天5.5折的样子。

在记者采访的6位电动汽车车主中,所述情况较为一致:车辆的实际续航里程均低于标定里程,也低于销售人员预估的续航里程。夏天温度较高,车辆的实际续航衰减不明显,平均每百公里衰减10-15公里;而到了冬天,车辆续航下降严重,其中有4位车主称,实际续航只有标定续航的一半左右。

J.D. Power和懂车帝联合发布的用户调研结果显示,40%的新能源车主和27%的新能源潜在客户存在续航焦虑。纯电动驱动行驶里程低于官方公布的续航里程是续航焦虑主因。

记者了解到,有的企业在宣传时表示车辆可以达到400公里的最大续航,但在日常行驶中连300公里都达不到。类似的问题在各类投诉平台上屡见不鲜,黑猫投诉上一名威马EX5-Z 400动感版车主反映称,该车续航里程为400公里,而实际续航里程只有200公里左右,充电度数与国家电网实际收费度数也严重不符。

中国消费者协会发布的《2021年全国消协组织受理投诉情况分析》显示,随着新能源汽车的逐步推广和保有量不断增加,相关投诉逐渐增多。其中,续航里程缩水是消费者投诉主要问题之一,特别是冬季低温续航折损快。



在新能源汽车用户的反馈中,车辆续航里程缩水是投诉的重灾区,尤其是冬季低温下续航折损快。另外,随着国内新能源汽车销量爆发式增长,车桩比矛盾进一步突出,需要持续推动充电桩网络建设。

温下续航折损快。

据了解,新能源车企在宣传页面常使用NEDC或CLTC等标准标定车辆续航,但由于温度、路况、驾驶状况的不同,车辆的实际续航表现往往和车企的标定续航有较大差异,想开到标定续航里程基本上是不可能的。

电动车 里程虚标 是焦虑主因

孟雪回忆,荣威Ei5第一次熄火发生在2018年的夏天。

某天工作结束后,孟雪发现电量显示还能行驶50公里,觉得回家的路只有30公里,这些电量够用。因为天热,车内的空调一直开着,但看到电量下降得非常快,她便很快关上了。孟雪计算着电量,有条不紊地往家的方向行驶,在离家不到10公里的路上路却突然熄火了。无奈之下,她只能叫来一辆拖车。

想到实际续航里程与标定里程严重不符,孟雪表示,现在出门都会提前看一下电量,把车停在目的地附近的充电桩充电,以防再次熄火。

记者走访北京多家新能源汽车4S店了解到,目前绝大多数电动汽车标定的NEDC综合工况续航里程,说到标定续航与实际续航有明显出入,多家4S店并不避讳。但一位受访的车主说,虽说可以勉强接受实际续航里程达不到官方标定里程,但如果掉电太多就会成为一件糟心事,导致他们对厂家的信任感不断丧失。

针对新能源汽车用户的普遍困扰,各汽车内容平台也在通过多场景的实际续航

测试,为用户提供客观的参考依据。

前不久,懂车帝联合中国汽研、新能源汽车国家大数据联盟发布《新能源车续航报告》,通过对全国7大区(东北、华北、华中、华南、华东、西北和西南)22城35款样本数据(单车单城最小样本量为10)计算平均续航里程可信度,得到的实际续航里程平均可达NEDC的83%,并且提出温度是影响实际续航里程表现可信度的主要因素。

报告认为,5月南北方各区域受温度影响最小,车辆平均续航里程达到全年最高。7月的高温会导致车辆实际续航里程大幅度衰减,而1月的低温则导致续航里程大幅度衰减。也有很多人认为电动汽车开久了会出现电池衰减,导致行驶里程越长,续航越短,但目前的样本数据分析并不支持这一观点。

通用技术中国汽研北京分院行业发展部部长杨洪松表示,新能源汽车电池系统对于工作环境温度要求十分严格,过高或过低的环境温度将显著影响车辆的续航里程及电池寿命。而目前新能源乘用车厂广泛采用电池液冷却技术,对降低电池最高温度、保持温度一致性效果良好。

对于单体电池,杨洪松认为,电池容量衰减的主要影响因素是温度、充放电深度、充放电倍率、充电截止电压和内阻变化。锂离子电池的充放电循环会导致电池容量衰减,由于副反应的存在,可用活性物质逐步减少,性能逐步退化,容量损失随循环次数增加而增大。深度放电会加剧动力电池的衰退,建议车主浅充浅放、随用随充,定期进行维护保养。

另一个延长续航能力的 焦点话题

新能源汽车续航里程衰减正在考验着每位车主的耐心。除电池续航能力之外,充电桩分布不合理、车辆充电时间长等问题也困扰着车主。

2021年,国内新能源汽车销量爆发

式增长,车桩比矛盾进一步突出。公开数据显示,截至2021年年底,全国新能源汽车保有量784万辆,充电桩保有量261.7万个,车桩比为3:1。而按照国家发改委、国家能源局布置的充电桩建设任务要求,到2030年车桩比要达到2:1,这也意味着,国内充电桩市场仍存在较大的缺口。

在外充电像加油一样方便,目前是肯定做不到的。孟雪发现,在北京只有少部分商场的地下停车场安装了充电桩,快充至少需要一个小时,慢充就得等上三四个小时,平时逛街没有急事还好,一旦遇到充电桩排队的情况,自己也只能变相妥协。

建设更多的充电桩,提供更好的市场服务是解决电动汽车车主里程焦虑的重要一环。如何通过合理的管理和维护,实现充电桩利用率最优化;如何通过政策引导、品牌合作让充电桩兼容各品牌电动汽车,实现合作共赢,这些都是放在台面上的问题。弥补当前电动汽车续航里程短板,才能真正意义上为消费者提供良好的用车体验,更好地推进新能源汽车的发展。

分析人士称,燃油车车主之所以没有里程焦虑,是因为加油站分布广泛,加油便捷。同理,加大公共充电桩建设,让新能源车方便、高效充电,也能在一定程度上缓解人们的里程焦虑。

长城欧拉4S店的一位销售人员表示,随着充电桩的普及,消费者对续航里程的焦虑正在降低,一些消费者更在意电池的种类、车机系统的智能化以及售后服务的合理性。

此外,支持换电模式的电动汽车能够极大地缩短运营车辆的补能时长,留出更多的时间以保证车辆每天的正常运营。

2020年11月,国务院办公厅印发《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》,该规划提到大力推动充换电网络建设。2021年10月,工信部发布《关于启动新能源汽车换电模式应用试点工作的通知》,将北京、南京、武汉等11个城市纳入了试点城市。而充电与换电作为两种重要的补能方式,将成为新能源汽车重要的补能基础设施,共同解决新能源汽车的里程焦虑。

杨洪松说,假如充换电足够方便快捷,电动汽车拥有与传统动力汽车同类型相近的续航里程,即可满足日常出行需求。

的良心,就会对新造车企业乃至新能源汽车产业的口碑造成极大的挫伤。

在5月10日召开的一季度财报会议上,理想汽车创始人、董事长兼首席执行官李想对销量成绩单表示满意,一季度实现了强劲的财务表现。数据显示,理想汽车今年一季度实现了收入总额人民币95.6亿元,同比增长167.5%;同时车辆毛利率保持稳健,达到22.4%,连续第八个季度实现经营活动现金净流入,达到人民币18.3亿元。

与销量和营收一起水涨船高的,还有理想汽车在大举扩张之后的经营成本。

记者了解到,截至今年3月31日,理想汽车在全国拥有217家零售中心,覆盖102个城市,并在211个城市运营了287家售后维修中心及理想汽车授权钣喷中心。而在去年赴香港上市前,理想汽车在全国拥有109家零售中心,覆盖67个城市,在134个城市运营176家售后维修中心及理想汽车授权钣喷中心。这意味着,在不到一年时间内,理想汽车的全国零售网络及渠道基本翻了一倍。

财报数据显示,2022年一季度,理想汽车销售、一般及管理费用的开支为12亿元,同比增加135.9%,较2021年四季度增加了6.8%。

有些企业看上去经营得很红火,但其实并没有实现正向的经营流水。一旦短期内的市场情况有变,企业经营就会面临巨大压力。这个时候,有些企业就会拿社会经验不足的应届毕业生开刀。盘和林劝诫说,这种缺乏长远目光的做法会给企业带来大量负面社会评价,急功近利的企业文化、过于草率任性的违约,都可能增加企业未来的融资难度,放大员工心中的不确定性,甚至在市场上形成恶性循环。

我建议,企业在招聘员工时应当做到量力而行,言出必行。只有企业实现了可持续发展,才能真正从根本上稳定就业市场。同时,通过提高工作岗位的稳定性,让自己的员工对未来、对团队建立起稳定的预期,也有利于提升团队凝聚力,促进企业长远发展。盘和林总结说。

记者了解到,有部分同学所在高校的就业办联系了其他车企,为此次被解约的同学提供求职绿色通道。

朱诗睿提醒高校毕业生说,在找工作、应聘过程中要保持谨慎。比如,在应聘前,可以尽量多地搜集、关注一下该企业的负面新闻,充分了解工作机遇与风险。在签订三方协议、劳动合同前,更要逐一了解所有条款和具体规定。一旦发现自己的权益受到侵害,要及时维权和伸张。

稳就业是六稳之首,近年来由于考研大军扩张等原因,高校毕业生就业市场的挑战明显增多。丰华文坦言,要想解决就业信息不对称等问题,帮助学生缓解焦虑、促进就业,作为高校辅导员在内的各方都应做更多工作。95后是有担当、有活力、有知识的一代,我们应该更好地帮助他们追逐梦想。

正如国务院办公厅印发的《关于进一步做好高校毕业生等青年就业创业工作的通知》所强调的那样,高校毕业生等青年就业关系民生福祉、经济发展和国家未来。为他们的梦想之路护航,就是在为我们经济社会的可持续发展护航。

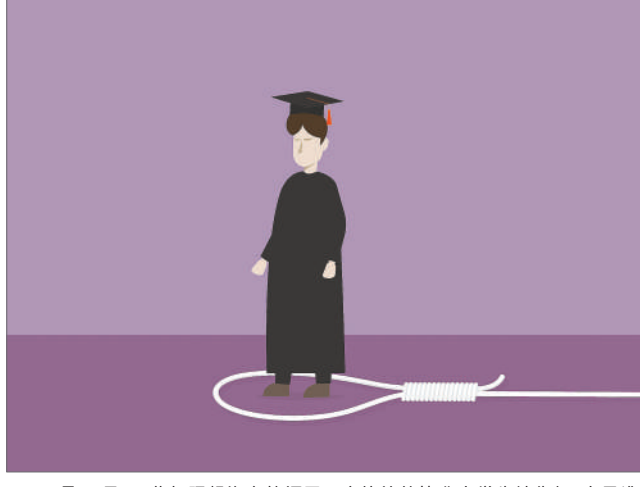
(受访受访者要求,文中柯瑞、陈峰、施凯均为化名。)

火线 解约校招 理想汽车绊倒了谁的理想

中青报 中青网记者 许亚杰

尽管大部分春季校园招聘已经结束,但因一个特别的变故,临近毕业的柯瑞只能一边寻找新工作,一边准备论文答辩。接近凌晨两点,柯瑞仍在各求职网站上寻找投递简历的机会。又是一年高校毕业生季,这位本应手握offer与大学生活从容告别的年轻人没有想到,一场突如其来的解约潮,让尚未起步的职业生涯遭遇了骤然风雨。

各位同学,由于理想汽车近期对业务架构进行了调整,小部分尚未入职的校招小伙伴可能会面临转岗面试,或解约的情况。目前,我们已通过邮件完成对相关同学的触达,本周内会尽快完成转岗面试或解约赔偿的沟通。5月11日,一些已经在去年校招中通过面试,并与理想汽车签订了《全国普通高等学校毕业生就业协议书》(以下简称三方协议)的毕业生收到了一封邮件,落款为理想汽车校园招聘。邮件中提到,自己准备入职的岗位已被取消,理想汽车相关人士表示,已推荐相关同学进行调岗面试,对于没有合适岗位的同学,将提供一个工资作为赔偿。



5月11日,一些与理想汽车签订了三方协议的毕业生被告知,自己准备入职的岗位已被取消。理想汽车相关人士表示,已推荐相关同学进行调岗面试,对于没有合适岗位的同学,将提供一个工资作为赔偿。

生进行沟通。5月17日,记者联系了理想汽车,该公司相关人士表示,在综合考虑各专业及岗位方向等信息的基础上,已推荐相关同学到其他业务岗位,重新进行调岗面试,而对于没有合适岗位的同学,将提供一个工资作为赔偿。

这一解约赔偿方案,已超出了三方协议中规定的合同违约金金额。该人士表示,此次解约具体涉及的人数暂时不方便透露。

不过,哈尔滨应届毕业生陈峰回忆说,理想汽车的HR在通知自己岗位取消、解除三方协议时,并没有提供调岗机会。与柯瑞一样,他应聘的也是自动驾驶智能硬件部门,负责车辆传感器的研发。

去年校招理想汽车的面试还很正常,我经过三轮面试拿到了offer,当时也签订了三方协议。没想到上周突然通知我,因为部门调整,要取消三方协议,可以赔偿我一个月的工资。陈峰告诉记者,当初选择理想汽车,一方面是因为看好国内新能源汽车产业,另一方面则是公司的待遇打动了他。

现在想想,有点像画饼充饥。他苦笑说,因为春季招聘已经结束,自己曾担心再找到工作已不大可能,还好我联系到了一家之前面试过的企业。现在原来的三方协议已经作废,得抓紧时间在学校重新办理手续。

记者了解到,三方协议是明确毕业生、用人单位和学校三方在毕业生就业工作中的权利和义务的书面表现形式,用于解决应届毕业生户籍、档案、保险、公积金等一系列相关问题。

三方协议是高校、毕业生与用人单位之间,基于权利义务关系而签订的书面协议。它不能等同于正式的劳动合同。律师朱诗睿介绍说,在司法实践中,关于就业的三方协议适用《民法典》法律规范的相关规定,而劳动合同适用《劳动法》以及《劳动合同法》。

他强调说,毕业生与用人单位签订的就业协议,必须是遵循平等自愿、协商一致

原则而达成的协议,具有法律约束力。

在三方就业协议中,违约金的数额是自主选择,双方达成一致即可,目前法律也没有明确数额上限的规定。朱诗睿分析说,该事件是企业违约,如果被违约的毕业生认为赔偿方案不合理,可以先联合起来与企业协商,如协商无果也可以采取诉讼的方式。

他表示,因三方协议而引发的争议不属于劳动人事争议,故而提起的是民事诉讼,就目前的情况看,个人不建议采取诉讼。

即将从某所211大学硕士毕业的施凯,也是这批打算自认倒霉的毕业大军中的一员。

当时,HR的一句话让我哭笑不得。她说,一般毁约三方协议的赔偿金额是5000元。我们赔一个月工资,也是考虑到给同学们带来了不便,这已远高于常规赔偿。施凯无奈地表示,5月中旬这个时段,早已错过了春季招聘的最佳时机,好的工作机会寥寥无几。这个时候才通知解约,对我影响太大了。

此前,站在智能驾驶硬件研发风口上的施凯并不担心找工作难。在他的邮箱中,曾有数个年薪超过20万元的工作机会。然而,收到理想汽车的解约通知后,施凯重新搜索了一遍目前校招的企业,发现大多是年薪13万-15万元的工作。这与之前的差距十分明显。

三方协议违约成本低,谁来保护他们的合法权益

5月17日,部分被理想汽车解约的毕业生收到了赔偿款。但在一个遭解约毕业生的微信群中,吐槽声不减反增。

之前HR说可以调岗,结果却把学java的调到c++,再把其他方向的调到java。这么多双一流的高校毕业生,从本科到硕士再到博士,居然就这样被一锅端了。

当时HR在电话里说,做自研摄像头

部分的校招生全部解约。施凯表示,自己在去年12月通过了层层面试,定位P4级,并签订了三方协议。虽然有传言称,P4级的毕业生可以调岗,P3级则任一裁员,但施凯表示,自己没有收到任何调岗通知。

收到调岗通知并不意味着相关毕业生的理想之路转入坦途。

有一位同学通过了转岗面试,面试官直接告知岗位匹配度很差,劝他不要来,来了也可能被劝退。而且面试时间紧迫,上午收到通知,下午就面试。一位毕业生在社交媒体平台上吐槽说,面试过程就是走流程,实际上是变相解约或裁员。

在毕业生群体对理想汽车此次解约行为的众多吐槽中,解约时间点与解约理由是大家批评火力最猛的两点。

柯瑞表示,对于大部分公司来说,2022届毕业生的应届生身份只能保持到6月。过了今年6月,企业在招聘应届生时,大概率只招2023届的毕业生。

就算有业务调整,也不至于非要拖到这个时才通知解约吧?这对我们这些应届毕业生来说无异于灭顶之灾。他质疑说,前几天在一季度财报会议上,理想汽车还宣布自己拥有511亿元现金储备,却在即将毕业、入职的关口提出解约,非要在5月毁约应届生校招,这是没有道德底线的行为。

如果真是企业经营遇到了很大困难,需要裁员以降低成本,我们也不是不能理解。施凯叹气说,许多大公司的2022届校招已经结束,哪怕理想汽车提前一个月解约,自己也不至于像现在这样被动。

他透露称,自己的三方协议中没有规定在哪些条件下,企业可以提出解约。在北京体育大学新闻与传播学院辅导员丰华文看来,高校毕业生是就业市场上的弱势群体,学校和企业都应当自觉维护学生的合法权益,维护就业市场的正常秩序。

他告诉记者,在自己多年担任毕业班辅导员的工作经历中,企业提出毁约三方

协议的案例确实比较罕见。从某种角度来说,三方协议是学校为即将毕业的大学生背书,所以应当起到保护学生合法权益的作用。

丰华文分析说,如果企业毁约,不仅会影响到相关学生的切身利益,也会影响该企业在高校和学生中的口碑、信誉。长远来看,一旦有企业效仿这种行为,随意解约三方协议,可能对学生的职业生涯规划和心理造成不利影响,扰乱就业市场秩序,甚至引发遍地违约的恶性循环。

他坦言,以目前的情况看,高校针对企业违约三方协议的有限,最严重的惩罚无非是把企业拉入黑名单,禁止该企业今后参加校园招聘。

考虑到稳就业的需要,响应国家对于做好高校毕业生就业工作的要求,校园招聘的三方协议存在一定的改进空间。浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林认为,那些能力出众、即将踏上职业生涯起跑线的优秀毕业生,却因为企业的一次违约而遭受打击,甚至可能耽误最关键的一年时间,涉事企业应当对这些毕业生进行合理赔偿。

稳就业需要企业量力而行,言出必行

受新冠肺炎疫情反弹、国际形势多变等不利因素影响,近期国内经济下行压力加大。今年毕业季,一边是高校毕业生就业市场面临巨大挑战,另一边则是企业经营遭遇了更多新课题。

在当前的环境下,企业因为战略需要而进行业务调整,砍掉研发部门或缩减研发团队,以及及时止损,是完全可以理解的。但是,与高校毕业生签订三方就业协议,又在他们即将入职的时候反悔解约,这显然不是一个合情合理的做法。资深汽车媒体人、汽车行业分析人士杨小林认为,理想汽车以业务调整为理由,大批解约已经签订了三方协议的毕业生,本质上就是企业经营的不确定性转嫁给了无辜的应届毕业生,这样的做法显然过于草率了。

在他看来,此次违约事件充分暴露出,理想汽车在决策机制、招聘流程上存在漏洞。就汽车行业而言,成熟、负责的车企要么会防患于未然,在意识到有风险后及时缩减工作岗位,要么会打落牙齿往肚里咽,通过调岗等方式消化签约毕业生,而不是在学生毕业入职的前夕放鸽子。

杨小林表示,虽说理想汽车这次的解约行为符合企业自身经营需要,也不违背《劳动法》相关规定,但从社会责任和道义上来说,无疑是值得商榷的。

他认为,作为新造车企业,理想汽车的优势在于体制机制灵活,公司决策速度快,但在决策机制科学性、合理性方面存在短板。他提醒说,面对复杂的市场环境,企业既要

有风险意识,同时公司决策也不能过于随意。只有扩张的野心,没有社会责任