

12年增重近400公斤,有的车比一辆轻型卡车还重 新能源车“越造越重”带来行业隐患

近年来,市面上的乘用车正在悄悄集体“变胖增重”。数据显示,2024年我国乘用车新车平均整备质量达到1704公斤,较2012年的1312公斤增长近400公斤,而且增重节奏仍在加快。

对比数据来看,2020—2024年四年间的乘用车增重幅度,已经超过2012—2020年八年时间的总和。其中,新能源汽车成为“增重主力”,不少主流新能源车型的整备质量超过两吨,有的新车整备质量达到3.8吨,比一辆轻型卡车还重。那么乘用车为何“越造越重”?



正在充电的新能源车 图据中国之声

车子越造越重的背后是什么原因?

在北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪看来,汽车行业电动化转型,叠加消费端的需求不断升级,推高了车重。

他说,电动车由于有动力电池作为重要部件,它的重量要比传统燃油车更重。此外,现在消费者对升级换代的需求占相当大的比例,大家希望坐更宽敞、更舒适的车,所以目前市场中,像很多车厂的“9系”车,也就是最大车型占的比例相对增加得较快,是消费者需求升级导致的。

在今年的北京车展上,自主品牌纷纷亮出“9系”旗舰车型,多款新能源车自重达2.8吨以上,部分车型突破3吨,超大尺寸旗舰整车重量更是达到3.8吨。

工信部信息通信经济专家委员会委员盘和林表示,乘用车持续“增重”,主要集中在新能源汽车上。新能源汽车以动力电池为核心储能单元,现阶段主流的三元锂电池、磷酸铁锂电池能量密度有限,想要保障续航里程,必须搭载大容量电池包。

电动车增重主要是续航焦虑倒逼下的电池堆叠。因为目前的电池能量密度遭遇技术瓶颈。为了提升续航里程,厂家不得不物理增加电池包的数量和尺寸,这些重量是目前车重上涨的绝对主力。

当前市场主流家用新能源汽车,电池包重量普遍在500—650公斤,长续航、大电池车型可达700—800公斤。同时,新能源车的电机、电控等部件,以及底盘电池防护结构,进一步叠加了整车重量。

消费者也不再满足于小型、紧凑型车型,大空间、长轴距、中大型SUV成为市场的热门选择。车企为契合消费偏好,车身尺寸全面扩容,整车基础重量自然持续攀升。此外,“冰箱、彩电、大沙发”等众多

配置的层层堆叠,每一样都在往车身重量上加码。

车辆持续“增重”会带来哪些影响?

更坚固的车身结构、更全面的安全配置以及丰富的智能硬件,大幅提升了车辆的驾乘安全性、舒适性与科技体验,大容量动力电池也有效缓解了用户的续航焦虑,精准契合当下消费者的用车升级需求。但不可否认的是,乘用车持续增重的发展趋势,也暗藏诸多行业隐患。

盘和林表示,超过一定重量是缺点,低于一定重量也是缺点,合理的重量才是最佳的。重量是一把双刃剑,它存在一定的合理空间。过轻可能会导致行驶不稳,抗风能力弱,碰撞缓冲区不足,过重则会加剧轮胎、刹车的磨损,还容易导致转向不足等操控性问题。

车辆增重带来的最直观问题,就是能耗大幅攀升。以一台3吨重的纯电SUV为例,其百公里电耗通常在20度以上。据行业测算,整车每减重100公斤,百公里电耗便可降低7.5%左右,日积月累之下,能够有效减少能源消耗,降低全生命周期的碳排放。

同时,车身越重,也意味着车辆生产和使用环节的资源消耗越多。大容量电池的生产,需要消耗更多稀有矿产资源,生产制造过程中的碳排放也随之增加。日常通勤场景中,车辆长期搭载大容量电池行驶,也会造成资源冗余与浪费。不仅如此,超重车辆还会加剧公共道路损耗,有新能源车企测算数据显示,车辆重量每提升20%,对路面的破坏率就会增至原来的2.07倍,增加城市道路的养护成本。

纪雪洪认为,汽车大型化、重型化的发展趋势,虽然满足了个人舒适用车需求,但长期来看并不利于行业良性发展。他说,从目前的趋势来看,对于豪华车的需求比较旺盛。如果说从过去汽车产业发展

的经验来看,车变大变重,实际上对于环境的影响,比如能耗的增加、道路资源的使用是有负面效应的。所以这种趋势加强的话,个人可能舒服了,但是对于整个社会来讲可能会产生负效应。

国家已出台相应措施应对

面对汽车越来越重的问题,政策层面已经关注并出台相应措施。《电动汽车能量消耗量限值第1部分:乘用车》国家标准已于今年1月1日起实施。这项标准通过更严格且系统的指标设计,迫使车企作出实质性技术升级、限制能耗水平,遏制电动汽车日益“肥胖”的趋势。

不仅如此,工业和信息化部日前发布的2026年汽车标准化工作要点中也提到,持续推动汽车节能标准迭代升级,加快汽车产品碳足迹核算、核查等相关标准研制。此外,2026年实施的购置税技术标准规定,整备质量超2710公斤的纯电车型,想要享受购置税减半优惠,CLTC工况百公里耗电量不能高于19.1度,这在一定程度上抑制了车企无限制增重。

目前,多家头部车企已着手研发半固态电池、新型复合车身材料等新技术,力求通过提升电池能量密度、优化车身材料工艺,在保障车辆续航、安全、空间体验的前提下,破解车辆增重难题。

纪雪洪表示,在某种程度上,一辆非常重的电动车产生的能耗社会负担,可能比一辆轻的燃油车更多,所以从长远双碳发展战略来看,“减重”是一个趋势。

对于车企来说,要做好轻量化技术开发,做好车型的设计。

对于政府来说,要有相关配套政策的出台,比方说,针对车型的重量,建议越重的,增加相关的税种或者税收,这样就会抑制这种趋势,实现多方面的平衡。

据中国之声

又一批银行 下架三年期、五年期存款

继六大行停售5年期大额存单后,近期部分中小银行停售3年期和5年期定期存款产品。

业内人士认为,银行通过高息揽储匹配高收益资产的经营思路难以为继,长期定存下架,是银行精细化管理控息负债成本的措施。

部分银行3年期存款下架

中关村银行近日发布公告称,自2026年5月30日起,该行营业厅、手机银行App、企业网银等渠道,暂时下架个人、单位整存整取3年期存款产品。已办理的存量整存整取3年期存款产品不受本次调整影响,仍按照存入时约定的利率计息,按约定到期兑付或到期转存。

6月3日,记者查看中关村银行App发现,目前该行整存整取栏目中仅剩3个月、6个月、1年和2年的定期存款产品,年利率分别为1.20%、1.40%、1.60%和1.80%,已无3年期和5年期存款在售。与工商银行同期限产品相比,该行年利率分别高出0.40、0.40、0.50、0.60个百分点。

除中关村银行外,亿联银行App显示,该行2年、3年、5年期定期存款均为“售罄”状态。蓝海银行客服介绍,该行3年期、5年期定期存款目前都没有额度,2年期定期存款每天开放少量额度。金城银行App打开后弹窗显示,3年期定期存款额度有限,随时下架。

还有部分银行下架了5年期定期存款。各银行App比如网商银行、华瑞银行、苏商银行、新安银行、三湘银行目前均无5年期定期存款在售。

不过,也有部分银行App上仍有中长期存款。比如,华通银行仍有3年期、5年期定期存款在售,年利率分别为2.05%、2.10%。众邦银行对部分用户3年期、5年期定期存款年利率分别可达2%、2.05%。新网银行、裕民银行3年期、5年期存款年利率均为1.90%。

有的银行还出现3年期和5年期存款利率倒挂的现象。如客商银行的5年期定期存款年利率仅1%,远低于该行2年期“好客存”1.80%的年利率。振兴银行5年期存款利率1.6%,低于该行专享3年期产品1.9%的年利率。

去年底,就有多家银行下架中长期存款产品。国有六大行及部分股份制银行先后下架5年期大额存单,部分村镇银行也取消5

年期定期存款产品。

业内:高息揽储难以为继

多家银行下架3年期定期存款、调整产品利率,都是行业应对净息差收窄作出的经营调整。

国家金融监督管理总局日前发布的数据显示,2026年一季度末商业银行净息差为1.40%,较去年四季度的1.42%进一步下探,环比回落0.02个百分点,降至历史新低。

分机构看,2026年一季度民营银行净息差为3.62%,居于首位,但季度环比下降0.21个百分点,降幅最大;国有大行净息差为1.29%,环比下降0.01个百分点;股份行和农商行净息差分别为1.54%和1.58%,均下降0.02个百分点;城商行净息差为1.38%,环比上升了0.01个百分点。

招商首席经济学家董希淼表示,部分银行调整大额存单、定期存款等产品发行计划(包括压缩发行规模、下架部分产品等),主要是为了降低存款利率,压降负债成本。

北京财富管理行业协会特约研究员杨海平分析称,当前的利率环境、资产荒的演进、同业竞争,迫使民营银行告别“高进高出”的模式,通过高息揽储匹配高收益资产的经营思路难以为继。同时,民营银行净息差管理进一步升级,要求其存款产品进行精细化管理。

“长期定存下架,本身是民营银行精细化管理控息负债成本的措施,其直接的影响就是进一步压降存款付息成本,间接的影响是告别‘高进高出’的模式,后续发展需要立足深耕区域市场、深度绑定当地场景,持续强化自身数字化能力。”杨海平说。

在董希淼看来,在当前银行净息差处于历史低位的情况下,通过一般存贷业务赚钱的空间被逐步压缩。大力发展财富管理业务,努力赚取手续费,将有助于创造更稳定的非利息收入,优化收入结构,保持营业收入和利润的基本稳定。

在存款利率走低的背景下,储户应如何应对?杨海平表示,目前普通储户已经适应了低息环境。尽管如此,储户还要进一步认识到低息环境的持续性,要充分评估自身的现金流结构和风险承受能力,针对低息环境延续,且金融市场不确定性增强的现实,提升自身资产组合的防御性,在此基础上,通过分散投资争取稳健收益。 据中新经纬

