

一些新能源车企破产或停摆,车主不得不面对原厂零部件供应链断裂、官方售后网点关停等问题

“烂尾车”车主权益如何保障？

证券时报记者 陈霞昌

一些新能源车企宣告破产或全面停摆,存量车辆因为售后问题沦为市场俗称的“烂尾车”。根据力基咨询的统计,截至2026年5月,包含通过司法程序宣告破产、进入破产清算或重整流程、实质全面停摆的新能源汽车企业共23家,累计合规售出新能源乘用车约85万辆。随着全国数千家官方售后网点关停,众多车主不得不面对原厂零部件供应链断裂、三电系统失去质保、车载智能服务器停机等问题,而购车时车企承诺的终身质保、终身免费OTA升级、终身车联网服务也都沦为空头协议。证券时报记者近日采访了多位“烂尾车”车主、汽修行业从业者、二手车商、业内专家,深度拆解“烂尾车”背后的民生难题、产业病灶与破局路径。

车企停摆给消费者带来的无奈

2021年,家住深圳龙华区的陈先生花费14万元购入威马E.5家用轿车。经历了成为新能源车主的兴奋和幸福不到两年,他便从媒体上得知威马汽车要破产了。随后,他需要进行车辆正常保养时发现,深圳市区的威马授权4S店集体撤店关停。最终,他不得不选择一家第三方汽车售后店进行简单的保养。今年年初,陈先生的车辆出现动力电池充放电故障,他才发现,维修无门。

按照购车合同,威马首任车主三电系统终身质保、终身免费基础保养。但在车企停摆后,车主只能选择第三方汽修厂家。但一家第三方汽修厂检测后告诉陈先生,新能源车三电系统检测程序、故障代码被车企加密,没有原厂专用诊断设备无法拆解维修;若从民间渠道采购拆车电池包,报价高达数万元,接近原车购车价三分之一。

而另一位威马车主严女士的经历同样让她苦恼。她的车辆前保险杠磕碰破损已有半年。在遍寻不到授权维修店,电商平台也找不到原厂外观件后,她不得不听从汽修店的建议去寻找二手拆车件。她在网上几大车主论坛发帖,并加入了多个威马车主群,希望能蹲守到车主的拆车配件。但持续数月的等待并没有等来理想结果,至今她只能开着一辆外壳破损的车上路行驶。

2025年9月,威马汽车曾宣布温州工厂正式启用,以及小威随行App重新上

线,车主们一度对威马“复活”抱有很高期望。但随后的进程并不理想,售后服务恢复更是无从提起。

无奈之下,陈先生和严女士不止一次想把车辆卖掉,但二手车回收的价格远低于正常年份二手车的价格。一位二手车商负责人告诉记者,一般不回收这类车,但如果价格够低,拆配件卖比整车卖更划算,他才会考虑回收。

而花费了数十万元购买了高合HiPhi-X的广州车主王先生,则深陷高端智能车的系统困局。去年开始,王先生的车载中控车机频繁黑屏,此前付费开通的车载导航、座舱娱乐、远程控车等智能功能几乎都被停用。

更让车主难以接受的是,车企停摆后,多家主流财险公司拒绝承保车辆车损险,车主只能投保交强险裸车上路,一旦发生重大交通事故,全部损失需要自行承担。

为了核实这些品牌是否还有官方服务渠道,记者分别拨打了多家厂商的官方客服电话。威马汽车和哪吒汽车的400热线已经无法接通,而高合汽车官方客服电话接通后,客服人员告诉记者,广深地区仍有售后服务保障,但零配件维修时间并不确定,而涉及车机等软件功能问题,则需要工程师远程查看才能回复。

相比前述车主的售后无门,极越车主和合创车主则略显幸运。2024年底,极越“闪崩”后,其股东方吉利集团接手了售后服务,授权旗下领克网点进行维保。广汽集团投资的合创汽车在陷入停摆困境后,同样由旗下的广汽埃安接手了数万车主的售后。

多重矛盾催生“烂尾车”

事实上,根据《汽车销售管理办法》第二十一条,供应商应当及时向社会公布停产或者停止销售的车型,并保证其后至至少10年的配件供应以及相应的售后服务。中国消费者协会也多次强调,车企破产不等于责任灭失,“三包”和10年配件供应等法定义务不因清算而免除。

但对于停摆车企而言,这一条款在执行层面面临巨大挑战。2024年1月,威马汽车发布预重整阶段的评估结果,负债金额约为250亿元,远超96亿元的资产价值。如果最终破产,在巨大的资金缺口面前,“10年配件供应”这一法定义务,不得不让位于优先级更高的职工债权、税务债权等。

“我国现行《企业破产法》所确立的破

新能源汽车三电系统、车载软硬件均为车企定制开发,车企为锁定售后利润,将三电故障代码、车载诊断程序、专用维修设备全部加密封存,不轻易向第三方汽修行业开放技术数据。

产财产清偿顺序,明确将破产人所欠职工工资、社会保险费用及税款置于优先顺位,普通破产债权则位列其后。在新能源汽车企业破产清算实践中,消费者基于《消费者权益保护法》所享有的产品质量保障及售后维修权利,其对应的财产性债权在破产程序中通常被归为普通债权。这意味着,在清偿完前述优先债权后,破产企业的剩余财产往往已所剩无几,难以覆盖数量庞大的车主群体所提出的售后维修、配件更换等赔付需求,消费者合法权益面临实质落空的风险。”广东科技学院副教授廖森林告诉记者。

一个更现实的问题是,在燃油车市场普通汽修店就可以解决大部分车主维修保养的问题,在新能源汽车时代却不容易解决。

“和传统燃油车企不一样的,新能源车整车高度定制化加上技术封闭,车企退市即配件断供,是售后无门的主要原因。”深圳一家汽修厂负责人告诉记者。该负责人表示,区别于传统燃油车零部件通用化、社会化配套完善的产业特征,新能源汽车三电系统、车载软硬件均为车企定制开发,车企为锁定售后利润,将三电故障代码、车载诊断程序、专用维修设备全部加密封存,不轻易向第三方汽修行业开放技术数据。一旦车企破产停产,上游配套零部件厂商同步停止专用配件生产,市面无通用替换件,第三方修理厂无技术权限维修核心部件,车辆自然沦为无法维保的“烂尾车”。

国内后汽车市场服务龙头企业途虎也证实了这个说法。该公司相关负责人对记者表示:“新能源售后行业长期存在较强的‘主机厂中心化’特征,尤其在三电领域,技术协议封闭、维修数据不开放、原

厂配件流通受限等问题,客观上提高了第三方维修门槛。”

从制度层面保障车主权益

对于数十万“烂尾车”车主而言,立法层面的解决方式过于遥远,他们的诉求普遍是希望车辆出问题能找到地方解决。而对于第三方而言,车主们的需求也让从业者有了更大动力解决车主的问题。

途虎就明确表示,作为国内唯一具备规模化三电维修能力的独立第三方平台,已与主流整车企业、十余家电池企业建立了深度合作,能够获得官方维修技术支持和原厂备件供给;此外,途虎还与上游零部件商合作开发新能源专用三方品牌配件,以合理的价格有效降低车主的维修成本。

一个好的迹象是,《新能源汽车维修维护技术要求》《动力蓄电池维修竣工出厂技术条件》《电动乘用车售后服务规范》等多项国家标准已经生效,第三方汽车服务企业进入新能源汽车后市场也有了法律依据。

但作为上述新国标制定的参与者,途虎也坦承,当前标准仍有亟待完善的地方:一是动力电池健康度检测标准;二是电芯级维修后的安全评估标准;三是维修数据开放与维修流程透明化标准;四是第三方维修质量认证体系。这些标准的建立,本质上是推动新能源维修从“经验型维修”走向“标准化维修”,最终让用户实现“有地方修、修得起、修得放心”。

廖森林表示,可借鉴住宅专项维修资金的成功管理经验,构建新能源汽车行业售后保障专项保证金制度。具体而言,可通过立法强制要求新能源汽车生产企业在每售出一台车辆时,按车辆销售价格的一定比例计提专项资金,缴存至由第三方独立机构监管的专户。该资金实行专户管理、专款专用,其用途严格限于车企进入破产程序后,为其已售出存量车辆提供持续的零配件供应、技术支持和必要的维修保养服务,企业在正常存续期间不得挪用。为消费者构筑起坚实有效的权利屏障,才能促进新能源汽车行业的健康、可持续发展。

财经透视镜

巴西农业展上中国“智造”受青睐

从新能源卡车到无人机、智能储能设备,中国企业展品在巴西第20届巴伊亚农业展上随处可见。巴西各地的农户和采购商表示,中国“智造”正在助力当地农业发展。

作为巴西最大农业展之一,第20届巴伊亚农业展于6月8日至13日在巴伊亚州西部城市路易斯·爱德华多·马加良斯举行。本届农业展展区面积38万平方米,参展商数量超过500家,多家中国企业携多款智能农业装备亮相。

进入展区,各种巨大农机设备矗立在各展位中心位置,一片空旷平地被改造成“障碍赛”训练场,模拟山路、土坡、泥地用于测试各类越野车,其中比亚迪、长城新能源汽车尤为吸睛。

来自巴伊亚州的农场主丹尼尔·维多利亚试驾完长城哈弗一款混合动力汽车后十分兴奋。他说,一直想拥有一台新能源汽车,但农场路况及汽车动力续航问题令他犹豫不决。“混合动力汽车既能纯电行驶,又可以用汽油或乙醇作为燃料,试驾后发现应对复杂路况也是动力强劲,这让我十分心动。”

百米开外,一架大疆农业无人机在模拟喷洒作业。巴伊亚州北部地区大疆农机销售顾问瓦尔米尔·戈梅斯介绍,中国技术不断更新迭代,现在的设备能够应付各种地形,越来越多本地农场通过无人机提高了作业效率。

除了深耕巴西市场多年的中国品牌,本次展会还有许多首次亮相的中国企业。由武汉长江国际贸易集团有限公司(以下简称“长江国贸”)组团,东风柳汽的电动卡车、楚能新能源的智慧储能设备、惠达科技的智慧农业装备、玉柴机器的发动机等首次亮相便收获众多关注。

长江国贸拉丁美洲区域首席代表徐驰表示,巴西市场非常具有潜力,虽然市场准入门槛高,但是拥有核心技术的中国企业发展势头不容小觑。

中国多年保持巴西最大农产品出口市场地位。巴西农业和畜牧业部最新报告显示,今年前5个月,巴西农产品出口额达到705亿美元,创历史同期最高纪录。中国继续成为巴西农产品重要出口目的地,5月份对华出口占巴西农产品出口总额近40%。(据新华社电)

<<上接A1版

“十五五”国资改革启幕 地方精准落子释放强动能

战略性重组和专业化整合是优布局、调结构的主要抓手。广东、贵州等省明确提出将推动本省航运等领域国企的专业化整合。

同时,各地推动重组整合的目标、方式等都有新特点。从目标看,湖北、江西等省支持国企深化国有企业战略性重组和专业化整合,以及高质量并购,目标是培育行业领军企业、龙头企业。从方式看,贵州明确有序推进与全省主导产业关联度高的市(州)国企跨级重组。

周丽莎表示,从这些安排可以看出,各地不再仅将重组整合简单等同于规模扩张,而是将重组整合与核心竞争力提升、产业链供应链安全、区域产业集群打造深度绑定。

价值提升是“十五五”时期国资国企改革的重要内容。一些地方提出,推进行政事业单位、场馆等存量国有资产盘活共享,以及鼓励国有企业与民营企业用好上市公司资源,以市场化方式开展资产证券化合作,积极参与基础设施REITs发行与认购,实现资产效益最大化。

“十五五”时期,要以推进新一轮国资国企改革为抓手,在更高起点上向改革要动力、要活力,加快解决制约企业发展的共性问题、瓶颈问题、深层次问题,为高质量发展保驾护航。

地方国资监管体系有望迎来全面升级。各省均将加快构建以管资本为主的国资监管体制,完善分类考核评价体系。北京、广东等15个省份提出建立国有企业履行战略使命评价制度。江西提出推动对国有企业全级次穿透式监管。

6月11日,上海市委常委会会议审议通过《关于进一步深化上海国资国企改革的方案(2026—2029年)》并指出,上海国资国企要在服务国家战略、推动产业升级,实现创新突破上展现更大作为,要严守主业边界,强化战略定力,做强国有资本投资运营平台,提升战略投资和生态培育能力。记者了解到,今年江西省国资委也计划召开全省“三化”转型现场交流会,推广一批可复制可借鉴的典型案列。

周丽莎认为,伴随各省“十五五”国资国企改革方案逐步落地,国有企业将进一步找准功能定位、激发发展活力,在服务国家战略、构建现代化产业体系、拉动区域经济增长等方面,释放更强动能、发挥更大作用。

<<上接A1版

公租房保障扩围 健全住房保障资金体系呼声渐高

经过多年发展,我国已筹建出较大规模的保障房。在“十五五”规划纲要“优化保障性住房供给”的要求下,未来各地将更加注重加大存量资源盘活力度。

近年来,各地在收购存量商品房用作保障房方面,主要将保障房转化为保租房而非公租房,并为保租房的开发打通了包括专项债券、公募REITs(房地产投资信托基金)、住房租赁开发建设贷款及住房租赁企业债券等在内的多个融资渠道。

今年年初,上海宣布率先启动“公保简并”改革,将部分原公租房项目统一调整为保租房进行供应和管理。上海易居房地产研究院副院长严跃进对记者表示,未来地方住房保障政策或向更加灵活、注重长期效能的“公保融合”模式迈进,进而扩大配租型保障房整体保障覆盖面,并提升运营效率。