

低速电动车酝酿“转正”中

11月中，有业内人士向本报独家爆料称：“由工信部、科技部、中国汽车工业协会和中国汽车技术研究中心(以下简称‘中汽研’)联合开展的‘短途纯电动乘用车产品摸底检测分析项目’调研工作已接近尾声。该项工作的结论之一是欲将低速电动车改名为‘短途纯电动乘用车’，进而获得工信部新能源汽车生产资质。”

本报记者第一时间从中汽研副主任、全国汽车标准化技术委员会电动汽车分委会主任吴志新处得到了证实：“确实有这个事，主要是了解这个行业是否满足国家汽车上路行驶的要求。”其同时透露：“此次调研分为行业摸底与车辆测试两个阶段，第一阶段已经结束，现正处于第二阶段。”

另据上述人士透露，目前通过此次工信部及中汽研调研考核的全国低速电动车生产企业仅有两家，分别是山东时风集团与河北御捷马车业有限公司。

“以前低速电动车行业在缺乏国家政策支持的情况下，通过地方政府的保护逐渐发展壮大，一直处于‘灰色地带’。”全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树认为，“此刻纳入国家管理或许是好事。”

灰色地带

据了解，欧盟对低速电动车的规定是：“在不含电池的前提下，小型低速电动四轮车的重量不能超过400公斤；微型低速电动四轮车则不能超过350公斤。这类车型在欧洲不必参加NCAP碰撞测试，不必安装气囊，但需要满足对轮胎、喇叭、后视镜、安全带、灯具等部件的要求。”

在国内，有业内人士将低速电动车定义为“续航里程小于80公里，最高时速不高于50公里/小时，依靠铅酸电池驱动，无法在正常公路上行驶且用于日常代步使用的电动车”。

据新能源行业独立评论员梁成翔介绍，2009年前，低速电动车一直存在于公园、厂区等封闭路段。新能源汽车被国家定为十大战略性新兴产业之一后，有低速电动四轮车出口及产业规模的山东、江苏、河北等省依托原有产业优势，不断加码政策、支持辖内的低速电动汽车发展，形成了独立王国。

记者了解到，为了规范行业发展，工信部于2009年6月制定了《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》及与之相配套的《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》(以下简称“目录”)，其中规定能够获得国家财政及科研项目政策支持的电动汽车企业仅限于“整车生产企业或改装类商用车生产企业”，能够获得公安部上牌、上路行驶的车辆仅限于目录所列车型。低速电动车不在此列。

“由于没有整车或商用车生产资质，‘目录’成了低速电动汽车进入全国市场的门槛。”

山东唐骏电动车有限公司国内销售总经理刘国增对记者表示，“其实低速电动车的发展已经不是原来的样子，生产工艺也与传统整车企业水平看齐。同时，低速电动车价格很亲民，大概4万~5万元，很受农村市场欢迎。”

“2011年，山东省生产小型低速纯电动汽车产量达到6.4万辆，比2010年的2.9万辆增长了120%，仅时风集团一家，电动汽车产量就达到3万辆。”山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤接受采访时表示。目前山东各种新能源汽车销售收入已经达到300亿元，再加上与之相关的零配件生产，可以带动2000亿元的产业链。

与之比较，据中汽协的不完全统计，2011年全国新能源汽车(不含低速电动车)销量合计8159辆，包括纯电动汽车5579辆、混合动力汽车2580辆。

身份尴尬

“这有一种多年媳妇熬成婆的感觉，将低速电动汽车纳入国家管理机制里，侧面也反映了国家对传统车企在新能源汽车领域行为不满的表现，遵循了市场的需求，认可了百姓的出行需求。”崔东树告诉记者。

“目前，我省除了仅有中通客车、沂星电动车2家进入工信部汽车生产公告目录的新能源汽车生产企业，其余遍布全省的近百家电动汽车企业，生产的都是被称为‘山东特色’的低速四轮电动汽车。”魏学勤介绍，“像时风、宝雅这样的山东电动汽车生产企业，因为产品无法在城市道路合法行驶，不得不主打外贸。”

河北御捷马车业有限公司市场部副部长刘东坡对记者表示：“我们自2009年就已开始生产低速电动汽车，当年拿到了69项国内专利。去年销售达到近2万辆，除40%左右的出口外，在国内能够堂而皇之上牌行驶的只有河北邢台、山东聊城、潍坊等城市。即便上牌，也是带有‘观光车’字样，活动范围也只能限定在上述城市。”

山东省临沂市政府党组成员宋法亮对记者表示，国家的“十城千辆”工程对25个试点城市的新能源汽车产业发展提供了很多政策及财政支持，可是我们未享受到任何优惠，企业的发展更多的是依靠产品价格优势。

“为了支持这些企业的发展，我们除了提供当地政策、财政支持外，还积极向科技部863计划节能与新能源汽车重大项目办公室等机构申请加入‘十城千辆’示范工程，可是一直未能实现。”宋法亮补充道。

尽管未获国家“提名”，但是对于山东时风集团与河北御捷马车业有限公司两家主营低速电动汽车的企业获得工信部生产准入资质，宋法亮充满期待。

考核通过背后

对于刘东坡的表述，中汽研副主任、全国汽车标准化技术委员会电动汽车分委员会主任吴志新给了记者正面回复：“自今年9月份起，我们陆续对国内规模以上的12家低速电动车企业的畅销车型进行了性能试验，包括100%正面、侧面碰撞、最高时速、质量分配、加速性能、爬坡性能、低温性能、可靠性等数十项。这些指标也是完全按照《纯电动乘用车技术条件》进行的。”

据了解，5月11日，国家质量监督检验检疫总局、国家标准化管理委员会批准并发布了《纯电动乘用车技术条件》国家标准(GB/T28382-2012)，其中提及“该标准适用于使用动力蓄电池驱动、5座以下的纯电动汽车”等内容。

当记者提出“实验标准是否是针对低速电动汽车量身定做”问题时，吴志新指出，所有的试验标准与已进入工信部新能源汽车推广目录中的车型一样，没有任何降低的成分。

吴志新的回答，侧面印证了某业内人士对记者的爆料“此次调研是低速电动汽车获得工信部新能源汽车生产资质的前奏”。

“很多人将我们山东电动汽车定义为‘山寨车’，其实我们也有很强的技术优势。”刘东坡表示，目前我们的电动汽车平台是经过全新设计的，车身结构也是全承载式，采用优质钢板全部冲压件焊接，与传统车企对汽车的质量要求无异。

据公开信息显示，河北御捷马车业有限公司成立于2009年，注册资本1亿元。投资5亿元建成具有轿车生产工艺的冲压、焊装、涂装、总装四大车间，打破了企业所在地清河县没有整车生产企业的历史，是河北省重点企业。2011年，御捷马电动观光车销售1万多辆，已取得DOT、EEC等多项认证，产品已向东南亚、非洲、欧美洲等国际市场销售。

“截至10月底，今年我们已经销售了2万辆电动汽车，今年目标是4万辆。”

刘东坡说，为了应对未来电动车市场，我们投资了5亿元分别在山东、江西各设一个工厂，明年的年产规模目标是20万辆。

山东时风集团的实力同样不容小觑。官网显示，时风集团为国家级特大型国有企业，总资产60亿元，下设农用汽车产业园、农业装备产业园、电动汽车产业园、化纤轮胎产业园、热电产业工业园等五大产业园，世界机械500强中居第424位，在中国机械工业500强中居第41位，曾先后接受胡锦涛、吴邦国、曾庆红、王兆国等中央领导视察。

科技部办公厅副主任、研究室主任胥和平曾在参观时风集团电动汽车产业园时感慨道，人们一谈到战略性新兴产业马上想到政府补贴，科技部和财政部、发改委讨论的结果是补贴多少就卖多少，国家不补贴产品就卖不了。其实时风电动车不用补贴就卖了，而且卖得很好，这个模式完全出乎大家的意料。

时风集团电动汽车销售科长李林波认为，相较于比亚迪、上汽、北汽补贴后的20余万价格，时风产品3万~6万元的终端价格很有竞争力，目前年销售达到4万辆左右，这样的数字在全国电动汽车企业中是最高的。

李林波同时补充道，我们的电动汽车动力电池也是锂电池，再也不是传统上人们认为的“低价电动汽车使用铅酸电池”。

或将改变行业未来

对于获得“短途纯电动乘用车”的称号，刘东坡有着自己的理解。“有了它，我们就可以名正言顺地进入北京、上海等5个鼓励私人购买新能源汽车的城市进行上牌销售”。

“中国市场有很多‘特殊’的产品是创新出来的，或许很山寨，也没有华丽的‘出身’，但是老百姓很认可。”崔东树举例称，上世纪90年代电动自行车刚出现时，由于其侵走机动车道而发生的人员伤亡事故层出不穷，故而受到国家各个层面的打压，但是由于其价格低、出行方便，一直未能“断根”。最终形成了目前1亿辆的市场保有量，现在政府也是采取“重点管控、积极引导”的策略。

“和电动自行车一样，在新能源汽车领域，国家政策应该积极引导低速电动汽车企业向上发展，给予他们合理的机会和出路。毕竟他们的出现，满足了很多农村及三、四线城市居民出行需求，拥有很大的社会需求。”

崔东树强调，面对低速电动汽车市场的存在，我们要有包容心态，只有开放才能有竞争力，保守只会裹足不前。

而对于国家《节能与新能源汽车产业发展规划(2012~2020年)》中提到的“到2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆”这一目标，崔东树坦言，如果光靠目前几个整车厂动辄20多万的车型来推50万辆很难实现，但是加上“短途纯电动乘用车”这一概念的低速电动车企业，这样的目标或许才是接了“地气”。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/40864.html>