陈全世：低速电动汽车发展 首先需解决户口问题

两会期间，工信部部长苗圩“修正”新能源汽车推广策略。据了解，未来新能源汽车的补贴将由此前的按“储能量”补，改为按“节油率”补。其实，按照相关统计，近年来的新能源汽车推广已经“落空”，此次“修正”补贴策略，意味着新能源汽车发展策略有可能变化。

此前，本报曾报道过低速电动车或将转正的消息。从目前的现状看，低速电动车正呈现出“燎原之势”。山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤表示，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%，2012年低速电动车销量规模在10万辆左右。一方面是电动车在城乡结合部越来越多，另一方面是国家虽未承认其合法身份，但仍默认其发展。此次“修正”是否将低速电动车纳入国家战略拉近了一步?低速电动车只是没有“户口”这么简单吗?

对此，我们对访清华大学汽车工程系教授、汽车安全与节能国家重点实验室副主任陈全世进行了专访。

记者：今年两会期间，工信部部长苗圩提出未来新能源私人补贴政策将按照节油率补贴，外界揣测补贴政策的转向将会倾向于混合动力汽车，作为长期支持低速电动汽车发展的专家，您觉得低速电动汽车是否也应该纳入补贴范围?

陈全世：混合动力汽车与低速电动汽车不是一个概念，首先我个人认为苗圩部长所说的补贴指的是在节能与新能源汽车推荐车型目录当中所存在的车型，至于我们所说的低速电动车会不会进入补贴的范围，我觉得这个问题不需要去纠结了，因为毕竟国家政策目前并不承认低速电动车的地位与方向，所以低速电动车不可能被纳入苗圩部长所说的补贴范围。

记者：对于低速电动汽车，行业大多数人并不认可，认为此类“汽车”的技术和安全性能存在很大的隐患。对此，您怎么看待?

陈全世：在目前这个阶段，确实有很多人对低速电动车不认可，认为技术和安全性能存在隐患。这其实是一个很深的误解，低速电动车的技术与安全性能一般是没有问题的，只是目前存在“没有资质，生产的汽车不能上路、上牌”的状况，而大多数生产低速电动车的企业没有资质，所以大家都认为这样的电动车存在隐患。

记者：您之前曾说过，电动汽车要“小、低、轻”，这个“低”是指什么呢?

陈全世：我曾经说过类似的话，我一直主张电动车要走和传统汽车不同的道路。我说的这个“低”是指低配置，我不鼓励用太多配置，电动汽车本身就有能源动力的问题，车身尽量避免没必要的浪费，所以电动汽车尽量要低配置，减少不必要的浪费。

记者：续航里程和最高时速是相关机构对低速电动汽车最大的诟病，相比标准的纯电动汽车，两者的差距究竟有多大?

陈全世：这个问题其实很好回答，既然是低速电动车，那么与标准的纯电动汽车相比当然存在不小的差距。至于两者的差距究竟有多大，一句两句也说不清，我举一个形象的例子你就明白了，就像是幼儿园老师与大学教授的差距。

记者：低速电动汽车与标准电动汽车在使用过程中比，究竟有什么缺陷?

陈全世：还是我刚才那个观点，现在国家根本就不承认低速电动车的合法性。比如我是一个大学教授，我去两个“大学”考察，两所大学的教学质量都不错，但一个是国家承认的大学，一个是没有资质的大学，那么你会认为哪个大学强一些?显然是国家承认的那一个。低速电动车也是一样，就算技术水平、安全性能都能达到国家相关标准，但是没有“户口”，还是得不到大家的承认。

记者：目前来看，电动车的推广并不理想。很多人认为，是因为电动车的推广模式和使用环境还不成熟，您怎么看?

陈全世：私人电动汽车商业模式的选择，要兼顾“四个一”：一个合适的车型，一个合适的技术路线，一个合适的使用地域，一个合适的使用群体。我们要根据自身的条件，确定到底是发展纯电动汽车，还是一般的混合动力汽车。其次，要选好适用的车型。目前，电动汽车尤其是纯电动汽车不具备做长途车的能力，做出租车用也是不恰当的。相

比较而言，纯电动汽车更适合做短距离的上下班代步工具。再次，要选好适用的区域。我认为东北地区，出了山海关(除了大连)，基本不适合用纯电动汽车。因为天气太冷，电池发电能力就差。最后，要选好适用的人群。私人电动汽车一定是面向相对富裕的中产人群。这辆车应该是家庭拥有的第二辆车，当家庭成员上下班的时候可以用电动汽车，老年人上医院、上超市可以用电动汽车，而年轻人出去郊游，则还是用传统汽车。

记者：在中央对低速电动汽车一直实施政策限制的情况下，目前低速电动汽车的市场反而逐步的在北方一些二三线城市开始蓬勃兴起，您觉得未来随着市场的认可，政府是否会放开这种限制?

陈全世：我现在反问你一个问题，政府可能会放开这种限制吗?如果会，那要如何放开?从哪里开始放开?目前来看，国家没有相关的法律法规存在，所以在如今的政策条文、法律法规的框架之下，政府不会放开这种限制，除非国家马上制定出台相关的法律法规，对低速电动车的身份进行确认，要不然这个问题无从谈起。

记者：对于企业来说，您认为目前低速电动车发展的桎梏是什么方面?

陈全世：还是我上面所说的问题，生产资质的问题是企业或者说是低速电动车面临的首要问题。没有资质，国家就不会承认低速电动汽车的合法身份;没有合法的身份，低速电动车就只能在夹缝当中生存。所以，“户口”的问题使低速电动车很难发展。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/45740.html