

眼下,不少准车主对电动汽车很感兴趣。

2008年,潍坊产低速电动汽车上市露面,5年时间已经在家用车中占据了一定市场。尽管充电站等配套设施几近为零,国家政策也还不明朗,但敢于尝鲜的人还是越来越多。在市场与政策夹缝中,低速电动汽车凭借小购买成本、低使用成本的优势,一路迎难而上。



充电配套设施不全 相关政策仍未明朗

# 潍坊产电动汽车夹缝中前行

文/片 本报记者 韩杰杰

## 生存现状 夹缝中找到生存之路

四年前,“80后”季文峰开着比德文电动汽车出游,还引来市民拍照。如今,人们对路上的电动汽车已见怪不怪。

2008年开始,潍坊本地的电动自行车厂家开始生产“类电动汽车”产品——低速电动四轮车,也就是老百姓眼中的“电动汽车”。几年间,电动汽车不仅开进了市民家中,也开进了公务领域。早在2009年,奎文公安分局便购置10辆警用电动巡逻车配发给辖区社区民警,购买的考虑之一便是电动巡逻车绿色环保,使用成本低。最近寿光市政府也采购178辆泰汽电动汽车作为公务用车,首批成功交付80辆。其采购的目的之一,也是倡导绿色低碳的公务用车新理念。潍坊产的电动轿车

还走出了国门,发往日本等地。据业内人士保守估计,在潍坊,低速电动四轮车(包含巡逻车、旅游车、载货车)使用量能达到5000辆。

一边是国家政策不明朗,电池标准不一,配套设施不全,其“身份证”难产,一边是产品环保、价格低廉,使用成本低,市场受欢迎,低速电动汽车就在政策和市场的夹缝中火了起来。有人用“夹缝中求生存”来形容当前低速电动四轮车的发展现状。

尽管如此,投入低速电动汽车领域的人还是不少。郑先生于2011年进入新能源汽车领域,研发生产时速50公里的低速电动四轮车。在他看来,虽然目前国家相关标准、规范缺位,配套设施仍不完善,但低速电动四轮车有着

不小的市场需求和发展前景,这是他进入这个行业的主要原因。可以看到,十年间,汽油价格从2000多元一吨涨到了8000多元一吨,涨幅惊人。伴随油价的上涨,资源的短缺,以石油为动力的代步车将会出现新的替代品,电动汽车便是预期内的产品之一。

低碳、环保,或许成不了市民购买低速电动汽车的理由,但是小购买成本、低使用成本可以。在许多人看来,一辆电动四轮车百公里耗资只有5-10元钱,以年行驶1万公里计算,全年电费只需500-1000元,与百公里油耗6升多的汽车相比,每年可节约开支3000元以上,在石油资源日益紧缺、油价居高不下的形势下,电动四轮车火起来并不难理解。



比德文展出的一款电动汽车。

## 转型之痛 低速电动车或将遭淘汰

2012年5月,由工业和信息化部组织全国汽标委牵头,东风、奇瑞、长安、上汽等企业及清华大学、同济大学等高校共同参与制定的《纯电动乘用车技术条件》,获批成为国家标准(GB/T 28382-2012),并于今年7月1日起正式实施。

该标准适用于使用动力电池驱动、5座以下的纯电动乘用车,提出了30分钟最高车速不低于80公里/小时、工况法续航里程大于80公里的基本要求,同时规定了电动汽车安全、质量分配、加速性能、爬坡性能、低温性能、可靠性等方面的技术指标。

能、低温性能、可靠性等方面的技术指标。

在一些业内人士看来,这个新标准对新能源汽车的良性发展有推动作用,但也很明显,它不是为了低速电动四轮车所出台的。相反,它的出台,还很可能淘汰一批低速电动四轮车。

就潍坊而言,生产的都是低速电动四轮车,时速仅有40、50公里。若卡新标准的要求,最低时速是其首先要解决的难题之一。再者,随着纯电动乘用车技术条件及其他相关

标准的陆续出台,国家对电动汽车必将进行规范,提高准入门槛是一定的。规范措施之一就是解决挂牌、保险问题。低速电动四轮车很可能因达不到上述指标,而面临淘汰。

在电动汽车代理商范伟利看来,电动四轮车就像传呼机,一个阶段内,能满足市民的需求,但是它仅是一个过渡产品,必将克服自身的缺陷,往更高端的方向发展,如成为比亚迪电动汽车那类的高端产品。

不过,对新标准为代表的

种种信号,有人看成是低速电动四轮车使命的终结,有的则看成是发展的契机。看成契机的,也不再仅仅局限于低速电动汽车的生产模式,而是纷纷寻找升级、突围之道。比德文目前已停止旧款低速电动四轮车的生产,进而向中高端电动轿车转型。今年初雷丁新能源汽车项目开工奠基仪式在昌乐举行,该项目由比德文控股集团投资建设,规划产能15万辆,严格按照乘用车生产工艺标准建设,产品除符合国内要求外,还能达到欧盟EEC、

美国DOT小型低速电动汽车标准,可同时满足国内和国外两个市场。本土企业孚锐动力科技有限公司开发电动汽车之初,便走的是中高端路线,按照汽车生产工艺生产,与哈飞汽车制造公司签订合作协议。其开发的“孚丽牌”电动汽车的车身,按时速百公里以上的标准设计制造,而电动汽车时速仅有50公里,质量和安全是绝对可靠的。与哈飞等大公司合作,也是该企业为应对国家提高准入门槛而做的准备之一。

## 发展前景 客户群细分后还有销路

低速电动四轮车未来市场如何?电动汽车生产者王总(应采访人要求,隐去姓名)认为市场是有的。虽然目前国家出台的一些标准,都是针对时速80公里以上的纯电动乘用车的,但低速电动汽车跟高速电动汽车发展是不矛盾的。他们的客户群是有区别的,低速电动四轮车以中低收入者为主,主要面向三四线城市。

他认为,低速四轮电动车该放该禁,市场最有发言权。“电动车发展就是一帆风顺的吗?也不是。”他说,电动车发展之初,也遭遇过禁令,

“污染”、“危险”也是它们遭反对的理由:电动车轻摩化,又不需驾驶证,安全有隐患;电动车电池本身是个污染源。但市场有需求,它生长起来了。就目前来看,低速电动四轮车在县市区生存得很好,它购买成本低,一辆三四万元钱,符合县市区消费者的消费水平,而纯电动乘用车一辆10多万,甚至20万,已算昂贵,难以市场化;它的使用成本也低,一公里花费6分钱到1毛钱,节能环保,符合中国的国情。

据他了解,近年来低速电

动车在国外也得到了较快发展。国外的做法是,针对不同需求,出台不同层次(有高低,两到三种时速)的电动车标准,并加以科学管理。欧盟、日本等对低速电动四轮车进行单独管理,这类车的牌照区别于传统汽车,车主可享受购车补贴、免年检、过路费等费用的优惠政策。在欧洲,一些国家还为低速车型专门划分了行驶道路。去年,山东出口新能源车达6700多辆。可见,低速车市是有特定的消费人群的。

尽管种种问题还有待解决,不过从电动汽车充电设施

标准体系的建立,到《纯电动乘用车技术条件》标准的出台,到《节能与新能源汽车产业发展规划(2011-2020)》的筹备,国家对新能源车所释放的信号是积极的,善意的。在山东范围内,已出台《山东省新能源汽车示范推广财政扶持办法(试行)》、《山东省新能源汽车关键零部件财政扶持暂行办法》等,并在济南、淄博、潍坊等7个城市对新能源汽车进行推广试点,在省内逐步建立充电站等配套设施。而按潍坊“十二五”规划,将积极发展新能源汽车,以潍柴动力股份

有限公司、盛瑞传动股份有限公司、寿光泰丰汽车底盘制造集团、诸城义和车桥有限公司等企业为重点,加快突破新能源汽车、轿车、重型卡车和高档变速箱等关键零部件的研发和规模化生产等。潍坊将加大投入,加快建设国家一流的新能源汽车研发中心,建成新能源汽车零部件及整车生产基地,并计划在三年内,混合动力汽车产能达30万辆,纯电动汽车10万辆,在民用、公交、公务、环卫等领域推广混合动力汽车1000辆、纯电动汽车1000辆。