

业内专家德州论剑——

# 电动汽车亟需形成产业链

应庞大的市场需求发展起来的电动汽车产业,面临政策壁垒、电动汽车挂牌难、技术先进却产业化程度不够高等诸多问题。3月7日,山东力驰科技有限公司开业暨新车上市发布会上,中国工程院院士郭孔辉、南开大学经济研究所教授、副所长刘刚等专家齐聚德州,把脉电动车业的现状和未来。



## 市场之手推动了产业发展

中国工程院院士 郭孔辉

低速电动汽车产业的发展壮大,代表的是市场需求的激增,市场庞大的需求量,代表的是众多人民群众的出行需求。

现在市场的低速电动汽车的价格大多数都在1-3万元这个区间,而消费这些价位的消

费者,往往是老年人、农村消费者和城市低收入人群,中国庞大的老龄人口,为这个产业提供了巨大的消费需求。

这部分人群的出行,反倒代表了很大一部分群众的需求,而满足他们的需求,要求企

业制造出适合这部分需求的产品,这才符合市场经济的规律。

山东低速纯电动车企业的技术水平已经很不错了,在解决了刹车、空调和转向等技术的同时,电池、电机和电控也没问题,除了电控方面需要继续

提升,可以说这个行业已经走在世界前列。政府出台政策时,可以多考虑针对老年人的出行需求,比如为低速纯电动汽车划车道,把老年人用电动汽车车速定在30迈左右,以免去老年人考驾驶证的烦恼。



## 新能源汽车的突破口

南开大学经济研究所教授、副所长 刘刚

无论是从技术还是从市场角度看,微型电动汽车都应当是中国新能源汽车产业发展的突破口。

农村、城镇、大城市家庭第二辆车需求、快递和短途货运市场和场地用车,都将成

为电动汽车的需求点,比如,天津为了缓解雾霾污染天气,采用的办法之一,就是大量采购电动车用于快递和短途货运市场。

据初步测算,以满足农村和小城镇市场需求为主导的微型电动汽车产品的市场需求大

约为1亿至1.5亿辆。存在广阔市场需求的关键不仅在于价格低,而且在于使用成本低。

突破政府政策约束的关键,是借鉴欧盟低速电动车和日本分类管理的经验,明确低速电动车的属性、名称和定义,

制定满足道路行驶车辆所具备的牌照、驾驶证、道路行驶区域控制、保险管理等相关的法律法规体系。

对低速纯电动汽车的管理,建议按四轮摩托车实施分类管理。



## 政策引导不好会拖行业后腿

山东省汽车行业协会常务副会长、秘书长 魏学勤

电动汽车这个行业,全省能数得上规模的21家,2013年产量增幅51%,达到了12万辆,出口量是1万辆。

这是整个山东省的数据。雾霾天气和环境污染对经济发展环境造成了影响,而算算电动汽车的行驶成本,每百公里耗电8度,不过5块钱,如果错峰充电对能源消耗也有积极的意

义,加上行驶过程中的零污染,在这种背景下,电动汽车产业理应被重视。

但是,在山东,干得比较早比较好的产业,被其他省后来居上最终超过的例子不少,我就不再重新举了。如果电动汽车这个产业的政策引导不好,也会重蹈这样的覆辙。

山东目前已确定在聊城、德州、济宁、淄博、潍坊5个试点城市对低速电动车给予上牌上路,但在产业政策上如何引导,还有很多文章。

譬如,山东低速电动汽车有先发优势,如果利用这些优势,把电动车企的配套供应商引进过来,形成更完善的配套体系和产业链,企业如何培植

核心竞争力,以适应未来发展面临的竞争等等。

当然,市场有了需求,企业根据市场需求发展壮大,政策终究会根据市场这只无形之手出台,企业不能等和靠,而是要基于市场搞好行业自律不断创新,毕竟做好产品是前提,没有好产品,光有好的产业扶持政策也是一纸空文。



## 纳入摩托车范畴加以管理

上海新能源汽车检测工程技术研究中心常务副主任、国家新能源机动车产品质量监督检验中心副总工程师 缪文泉

目前,在山东、江苏、湖南等一些省份的二三级城市和乡镇地区,出现了一类尺寸小、配置较低、使用铅酸动力电池的小型纯电动车(俗称“低速电动车”),在当前不被国家法规认可的情况下,呈现了野蛮生长的态势。

各大专家也呼吁国家正其名份,建议为其发展开辟道路。相关政府部门也开始考虑规范车辆技改状态,期望双赢地解决问题。

加快培育和发展新能源汽车产业,我国出台了一些列政策:节能与新能源汽车产业

发展规划(2012-2020)、大气污染防治计划等,即使在政府政策支持和大量补贴下,以汽车为标准的电动汽车仍举步维艰。

“低速电动车”一般不能满足电动汽车的部分标准(例如“双80”的标准),适当牺牲驾驶

舒适性和驾驶乐趣,降低成本但是可以满足特定消费者的出行需求。考虑“低速电动车”的实际使用情况,没有必要按照汽车的标准对其进行要求,否则会造成资源浪费,不放考虑将“低速电动车”纳入摩托车范畴进行管理。



## 产业化水平不够高

山东省汽车协会副会长、富路集团董事长 陆付军

3月7日上午,富路集团推出的丽驰A01突出原创和外形结构,拥有21项专利的丽驰A01占据了技术优势,无论是动力、电机电控,还是整车操控系统,都达到了汽车级别。

微型、轻量、节能环保、价

格低廉、科技创新……无论是广大农村市场,还是随着机动车保有量激增的城市空间被压缩导致的停车难,丽驰A01的优势不言而喻。例如,这款车安装一个定位仪移动仅收240元,还包括两年的使用费,两年后,每

月使用费仅10元。

在国内,低速纯电动汽车技术水平已经非常不错,关键是产业发展带动,与国外的差距在于产业化水平不够高,作坊式的拼装企业、良莠不齐的整体技术水平,缺乏通用的制造和使用

法规则,都对这个产业的发展起到很大的制约作用。

电动汽车行业亟需形成完善的产业链,如果各个供应链条都能形成完善的配套体系,实现标准化量产,这个行业才能健康发展。



电动汽车受到热捧。

侧记

## 电动汽车离生活越来越近

“轿车需要加油,一辆经济型的轿车,每百公里耗油一般在6-7升左右,按现在7块多的油价,每百公里行驶成本大约50元,而电动汽车每百公里大约需要8度电,每度电按6毛算,也不过5块钱,相差10倍。”德州富路集团董事长陆付军给现场的所有人算了一笔账。

按照汽车标准制造的丽驰

A01、B01系列电动汽车,却给了在场的观众看到诸多汽车的特性:坚持原创设计整车具有21项专利、麦弗逊独立悬挂、四轮碟刹、智能安全装置(GPS定位)、最高时速50公里充满电可续航150公里……

正如南开大学经济研究所教授、副所长刘刚所言,满足老年人和越来越拥挤的城市出行需求,

轻量化微型化的低速电动汽车,是电动汽车产业的发展方向。

当汽车尾气成为雾霾天的元凶,机动车保有量激增挤压了城市里的道路空间、电动汽车上路政策法规日趋完善,当通过安全碰撞实验的智能电动汽车越来越成为成熟商品时,我们的生活必然跟电动汽车联系得越来越紧密。

本版采写 本报记者 王金强