



造型时尚的小型电动汽车在城市中卖得更好,消费群体也日趋年轻化。本报记者 张玉岩 摄

# 产销占全国一半却没有行业规范

## 我省低速电动车仅5市能挂牌,身份不明行业彷徨

山东是低速电动汽车的主要生产地,产销量均能占到全国市场的一半左右,再加上这一交通工具正越来越受年轻人的青睐,不少人都看好我省这一行业的发展前景。不过,由于相关的国家标准迟迟没有出台,也没有政策规范管理低速电动车,导致我省低速电动汽车行业的进一步发展面临着不少困境。

本报记者 张玉岩

### 低速电动车品牌不少 汽车有啥它有啥

省城济南集中销售电动汽车的地点当数药山公园对面的山东摩托车大世界。近日,记者在这里发现,包括雨驰、时风、御捷、雷丁、大阳、微米在内,不少品牌的低速电动汽车都在对外销售。

记者发现,这些低速电动车外观大多仿造奔驰mini、奥拓、比亚迪F0车型,一般以四轮为主,汽车有啥这类车就有啥,车灯、雨刷、油门、空调、刹车一应俱全,但它们主要以铅酸电池为动力源,大多由电机驱动,或者是油电混合型汽车。

“锂电池的成本太高,价格也更高,一旦电池坏了,换个电池都快赶上半辆车的价钱了。”有销售员介绍,低速电动车的时速在45公里左右,有些速度稍微快一些的也不超过60公里。这些低速电动车价格从3万多元到4万多元不等,不用挂牌,不用驾照,买了可以直接上路行驶。

在一家电动汽车销售店中,两位60多岁的老人正带着孙女挑选电动汽车。两位老人家都在槐荫区,其中一位想要购买一辆四轮的电动汽车接送孩子上学。“现在这个天气还好点,一到了冬天,天气太冷了,买个这样的车能挡风挡雨的。”其中一位老人称。

在一家销售门店中,记者了解到,这些低速电动汽车的销量十分好。“一年大概能卖出个四五百辆吧。”不仅有老年人购买,一些年轻人也很青睐小巧灵便的车型。

### 需求多在城乡接合部 中心城区买家不多

在雷丁汽车专卖店,店员向齐鲁晚报记者出示了购车者的发票,记者发现购车者大多数住在齐河、济阳,或者是在王官庄、党家庄等城乡接合地区,城市中心区的购买者并不是很多,十多位购车者中,只有两位在市中心,一位地址在黑虎泉附近,一位家在燕山小区。该销售人员介绍,雷丁电动汽车以二级经销商销售较多,比如在齐河、济阳的经销商。

而销往市区的则以样式时尚、小巧玲珑的电动汽车为主。比如大阳电动汽车,店主常先生介绍,大阳电动汽车一开始是园区观光车,主要应用在公园、旅游景区或者比较大型的社区中,但是现在市区堵车严重,停车位又很难找,不少年轻人也开始选择这种小巧玲珑的汽车作为代步工具。

山东省内某知名低速电动汽车生产厂家一名工作人员告诉记者,小型电动汽车的产销量,山东省可以占到全国的一半左右。光是2016年前三个月,山东的小型纯电动车产量已经超过10万辆,同比增长了50%以上。

该工作人员介绍,对这类小型电动汽车的市场需求,源自三四线城市居民出行交通工具的升级。“他们的出行方式由原来的摩托车,升级换代为现在的小型电动汽车,更加方便和舒适。”该工作人员介绍,“这些区域居民的出行半径较小,低速汽车基本就能满足他们的需求。只要充电8个小时,差不多可以行驶150公里,每周充一次电,就基本能保证出行。”

### 目前省内仅5市 允许小型电动车挂牌

尽管低速电动车的市场广阔,但是其身份总是“不正”。“我还是不大看好这种四轮电动汽车,交警不查还好,一查一

个准,花好几万块钱买个车回去,不敢上路,只放在家里看着吗?”在山东摩托车大世界,一名前来购车的老人担忧地说道。

一些销售厂家表示,只要开车不违规,交警一般不查,但是也有销售人员也表示,现在国家政策不明确,在城市中上路确实需要谨慎一点。“特别是济南历下区,最近就曾试点检查电动汽车,想要买这种低速电动汽车还是要谨慎一点。”一家电动汽车销售人员说。

2012年7月9日,国务院发布《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》,在明确了新能源汽车产业主攻目标的同时,也首次明确强调“低速电动车不属于新能源汽车”,因为其“无法达到机动车安全标准,不具备对于新能源核心技术的支持”。这样一来,低速电动车不能取得国家核准的机动车牌照和驾驶证,《道路交通安全法》中针对机动车驾驶员违法行为的处罚细则,在面对低速电动车上路时,也往往处于监管“失灵”状态。

在山东,2012年开始,德州、聊城、淄博、潍坊、济宁5个市作为小型电动车试点城市,购买小型电动车可挂牌上路。2014年,山东省汽车行业协会制定了山东小型电动汽车行业标准,正式对山东小型电动车企业进行准入管理。首批有9家企业获得准入,准入企业可在试点城市进行挂牌管理。不过在其他地市,这种低速电动汽车上路仍然不合法。

### 尽管身份尴尬 产销量却高速增长

尽管身份尴尬,低速电动车的生产和销售一直呈现高速增长的状态。为此,2016年4月,国家标准化委员会在其官方网站上正式对《四轮低速电动乘

用车技术条件》的标准项目立项公开征求意见。

不少业内人士表示,在低速电动汽车领域存在很多争议,比如有些小生产厂家违规生产、销售、非法组装,交通管理跟不上,易造成交通事故。产生这些争议的主要原因在于,此类汽车有大量的市场需求,但是身份却一直不明朗。管理部门应当正视这种市场需求,尽快出台相关规定,对整个行业进行规范。

一些品牌的电动车代理商也盼望着能有政策出台。“市场上有很多杂牌子,质量鱼龙混杂,最主要的工艺,都不是自己生产的。”雨驰专卖店的李先生介绍,“如果政策出台,肯定会有一大批这种小作坊死掉,这就是一个重新洗牌的过程,对于有实力的正规生产厂家来说是好事。”

4日,山东经信委组织召开低速电动车生产企业座谈会,山东多家低速电动车生产企业都参加了会议。生产厂家都建议省政府尽快制定低速电动车产品标准,最好时速不大于70公里;参照低速汽车或摩托车进行管理;可以使用C3或者低速汽车和摩托车的驾驶证。

会议上还释放了很多对低速电动汽车行业发展有利的信号。会议称,山东在未来一定会制定低速电动车产品标准和管理规范,但这同时很可能导致部分企业被挡在门外。低速电动车很可能是家庭用的第二辆、第三辆车,下一步则是加快升级,如采用触摸屏、GPS定位、倒车影像等高科技,要比电动自行车安全,不能等同于老年代步车。

### 我省新能源汽车厂家 多生产公交车

与低速电动汽车产销两旺的情形相比,工信部目录中的

新能源轿车无论是在生产上还是在销售上,数量都相对较少。日前,记者从山东省汽车行业协会了解到,全省69家新能源汽车生产厂家,公告内生产企业山东有9家,主要生产的是大型公交车,高速家庭乘用车的产量十分少,只有1家厂家生产。2016年前三个月,产量总数为3600辆。

低速电动汽车产销规模很大,但是车速低,对电池和电机的要求相对较低,续航里程也不是很高,不可能替代传统汽车。而在山东,高速电动乘用车的生产以及销量都还是短板。高速乘用车对电池和电机的要求更高,一旦速度高上去,成本上就会相应提高,就像低速电动车市场,如果价格超过3万元,几乎没有人愿意买。

济南乾盛比亚迪4S店市场部经理介绍,比亚迪电动汽车“秦、唐”卖得都还不错,不过,电动汽车的销量仅占总销量的20%左右,由于电动汽车的售价较高,销量不大,为了减少风险,4S店里并不压车,只接受顾客的订单。

与青岛相比,济南高速电动汽车的销量仅仅能占到其30%到50%,主因就是济南并没有地方补贴。“以青岛为例,去年一辆‘唐’的补贴能达到3.5万,2016年开始的几个月里,济南也就卖出了五六十台,跟青岛没法比,但是跟周边城市相比的话,还是有些优势。”

到2016年3月份,全国已有北京、深圳、西安等17个省市明确了补贴标准,不少城市都延续了之前的补贴政策。除了能享受国家补贴之外,还能享受地方政府的补贴政策,北京、西安、河北、哈尔滨等省市按国家标准1:1比例补贴,而深圳纯电动乘用车最高补贴8万元(包括购置和使用补贴),江苏纯电动乘用车最高补贴2万元。而在山东,这样的购买优势并不明显。