

低速电动车产业观察： 品质良莠不齐 安全状况堪忧

由于深受老年用户喜欢，三轮或四轮低速电动车常常被称为“老头乐”。针对低速电动车行业乱象，2018年11月，国家多部门曾联合下发通知，要求逐步淘汰转型存量产能，引导企业转型。记者在鲁豫冀津四省市走访调研发现，尽管管理政策不断收紧，但低速电动车的销售依然红火。行业内贴牌代工现象普遍，车辆品质良莠不齐，安全状况堪忧。

●“升级一批、规范一批、淘汰一批”

2017年，全国低速电动车产量达130万辆，但其安全性差，道路交通事故高发。对此，工业和信息化部等六部门于2018年11月2日下发了《关于加强低速电动车管理的通知》（以下简称《通知》），要求各地严禁新增低速电动车产能，对存量产能逐步转型或淘汰，同时加强低速电动车规范管理。各地根据“升级一批、规范一批、淘汰一批”的工作思路开展整治，取得一定成效。

河南省工信厅表示，《通知》下发后，相关部门组织低速电动车相关企业座谈，鼓励低

速电动车生产企业转型，助力优质转型企业申请道路机动车辆生产企业及产品准入许可。

山东德州富路车业在2016年和2017年高峰时年产10万辆低速电动车。《通知》下发后，富路集团按照政策引导，在2019年取得新能源乘用车的资质，2020年收购了北汽汽车制造厂。山东骐风新能源汽车有限公司为富路集团的下属企业，半月谈记者在公司总装车间看到，100多名技术工人正在将一辆辆“元宝”牌新能源乘用车组装完成，可日产160辆新能源乘用车。



●存量产能消化难，实际产量成谜

虽然低速电动车无序发展势头得到一定程度的遏制，但存量产能依然高位徘徊。同时，已纳入工业和信息化部名录的三轮低速电动车产量依然较高。河南省工信厅提供的数据显示，2021年上半年，河南省低速电动车产量为49.9万辆，其中三轮低速电动车占42.9万辆。

河北珠峰大江三轮摩托车有限公司董事长王铁舵表示，公司累计有80多个车型进入工业和信息化部目录，目前在产车型有20多种，2015年高峰时销售10万辆。2021年公司销售的5万辆三轮摩托中有

4万辆为电动三轮摩托车。

此外，半月谈记者在河南省汝南县的东威电动车科技有限公司看到，除去常规的两轮、三轮电动车外，企业正跟随国家管理政策，“升级一批、规范一批、淘汰一批”，希望国家早日出台低速四轮电动车标准。据公司负责人介绍，东威四轮低速电动车产销量从2019年开始逐渐增多，当年实现3万台的销量。2019年至2021年，产量基本保持每年20%的增速。除去环保、消防及开发区管委会的一些常规检查外，并无相关部门要求企业整改转型。

位于济南市二环北路附近的山东摩托车电动车大世界，有十多家销售三轮低速电动车的门店，主要销售天津宝岛、河南爱玛、河北大江等合规品牌，价格集中在1.1万元至1.4万元之间。福兵电动车经营部销售经理房娟告诉半月谈记者，店里销售的三轮低速电动车都是纳入工业和信息化部名录的正规产品，最高时速小于50公里每小时，续航里程一般在80到100公里，老年人购买居多。

在山东省济宁市一家低速电动车销售店，半月谈记者看到，不时有顾客上门来询问价格和性能。公司销售经理表示，低速电动车能够遮风挡雨，老年人送孩子上学、买菜开起来很方便，很受市场

欢迎，一年能卖出7000多辆。

调研发现，行业乱象依然不容小觑。一些小企业生产的三轮低速车经常借大企业的品牌进行销售，实际车架号与合格证上的车架号不一致，市场鱼龙混杂。河北“白洋淀”牌低速电动车是目前市场的畅销品牌之一，但据河北省任丘市科技工信和商务局工业综合科科长张世东介绍，当地最早生产“白洋淀”牌摩托车的企业早在2005年就已注销。目前市面上存在的“白洋淀”牌三轮车、四轮电动车并非任丘本地生产。

记者在某电商平台浏览了70多家四轮低速电动车商铺，发现在售产品有上百种，贴牌生产比较普遍。

随着国家对于低速电动车监

管趋严，不少有生产资质的规模化企业转型退出，反而让一些无资质的小作坊企业钻空子，趁机拓展生存空间。山东骐风新能源汽车有限公司总经理张华军透露，很多小企业的环保、消防等都不达标，产品粗制滥造，就用一块铁皮撑起来，一般3年左右就报废了，成为污染环境的“僵尸车”。

济南市公安局交警支队天桥区大队副大队长曹兴国表示，一些小作坊企业为了降低成本而偷工减料，技术标准达不到相关的安全标准，比如焊点的牢固程度不够；有的企业还提供各种改装服务，如更换锂电池等，容易发生车辆自燃，威胁人身和道路交通安全。

■新华社

公益广告

绿色出行

环保从我手中传播