



郭孔辉,中国工程院院士,汽车设计研究专家,吉林大学教授,中国汽车轮胎力学的主要奠基人,中国汽车操纵稳定性、平顺性领域的主要开拓者和带头人。

因地制宜推动新能源汽车的多元化发展

郭孔辉

吉林大学,长春 130012

近十年来,一直有关于低速电动汽车是否合法的争论。尽管低速电动汽车已出口许多国家,但至今在中国尚未获得合法的地位。从国家层面来看,振兴广大农村经济和高质量脱贫事业,需要大量的货物与人员的运输量。这种新添加的运输量应该尽量是低碳化的,而且还应该是欠发达地区的百姓买得起的,用得起,而且使用方便的。低速电动汽车是满足这些要求的最佳的选择。

速电动汽车实质上是“低指标、低能耗、轻量化的电动汽车”,“低能耗”和“轻量化”是“低碳”的根源,很多反对的声音更多是出于其在大城市使用会增加交通管理复杂性的考虑。中国幅员广阔,经济发展不平衡。东南部沿海比较发达,大城市交通拥堵,车满为患;但在西北部欠发达地区,地广人稀,偏远农村很多家庭对低速电动汽车有强烈的需求,因为其价格便宜,冲放电方便,且耗电成本相当于汽油车耗油成本的1/10,在一定程度上解决了出行

或货物运送的问题。

目前国内夜间低谷发电大约有10亿kW·h,可供约1亿辆低速电动汽车使用,不需另外开发电力来源;也不用建设庞大的充电桩网络,是现阶段西部大开发,农村城镇化、现代化和实现欠发达地区脱贫的理想交通工具。

在欠发达地区发展这种“绿色国民车”,不但大大促进当地的交通畅通,还拉动地区电动汽车产业链,及民营小工商业(土特产的生产与销售)和旅游业;农村的绿水青山才能真正变成金山银山。“绿色国民车”在推广应用和不断筛选中必然会进一步提高,并推进电动汽车的“多层次发展”;更充分地满足城市综合交通,生产与生活的需要,不同产业与技术上融合提高,有利于全面促进电动汽车产业的发展。

低速电动汽车产品在广大农村和城乡结合部受到广泛欢迎,但在“供给侧”方面遇到了障碍,分

析造成这种状况的原因,主要有以下3方面。

1) 新能源汽车的产业政策只考虑发达地区和大城市的需要,对准入车辆要求的车速与里程指标过高,使得“绿色国民车”在目前技术发展水平下,丧失了本来优势。

2) 反对者认为低速电动汽车技术水平太低,觉得推动发展的意义不大,对制定小型电动汽车准入标准不感兴趣,或将准入标准设定过高。实际上低速电动汽车大量应用的基础上,会根据市场需求的发展,拉动技术水平的不断提高。例如随着锂电池技术水平和性价比的不断提高,已经有一部分低速电动车开始采用锂电池替代铅酸电池。这都是市场选择的自然过程。

3) 管理比较麻烦。“大城市的电动汽车管理就已经够麻烦的了,再加上广大的欠发达地区就更管不过来了”。实际上这都是由于过多的集中管理和审批造成的。适当的分权管理或逐步实现准入的“负面清单管理”,这些问题均可以得到解决。

针对存在的问题,提出如下4点建议。

1) 对于发达地区,特别是一、二线城市,鉴于交通拥堵、空气污染、交通事故高发等问题日益严重,除了努力发展低碳化的交通工具之外,应该结合城市改造和建设,重点发展不同模式的智能化共享汽车系统。力争使大城市的汽车保有量减少1/3,甚至更多。这是解决中国大城市交通问题的最有效的措施之一。

2) 应该充分认识在欠发达地区发展交通提供交通工具的重要意义。因地制宜,改变电动汽车的准入政策。要承认中国存在发达地区与欠发达地区的差别,两个地区的准入政策应有所区别。

3) 从速、从宽、尽早发布低速电动汽车的准入条件或标准,或宣布最高车速与续航里程不做硬性规定;根据市场需求由企业自行规定。清除不必要的集中审批,给地方经济发展和创新创造更多的自由空间和发展新动能。

4) 低速电动汽车的使用安全管理权下放给地方政府(省级、县级)。以便因地制宜,促进新能源汽车正常与快速的发展。