

NEW ENERGY VEHICLE

新能源车
NEW ENERGY VEHICLES

www.moto189.com

新能源车^{DM}

ABOUT NEW ENERGY VEHICLES/TRICYCLE/CAR

2015.3

总第240期

政府工作报告再次提振产业信心
2015新能源汽车有望续写传奇

行业大数据

关注中原电动车产业聚集区
系列报道之长葛篇

陈清泰：

电动汽车“小高潮”2015年还将延续

低速电动车破冰之旅之——车身安全篇

两会聚焦汽车圈

新能源汽车再成热点



苏印广登字2014-034号

中国汽车会展界翘楚

中国汽车工业配件销售有限公司

雄踞中国汽车会展界翘楚地位

超强实力的央企背景，全面覆盖汽车、摩托车、电动车、新能源汽车及零部件大型国际国内展会，名牌展会：

- “北京国际汽车展览会” (AUTO CHINA)、
 - “上海国际汽车零配件、维修检测诊断设备及服务用品展览会” (automechanika SHANGHAI)、
 - “全国汽车配件交易会” (AUTO PARTS CHINA)、
 - “全国摩托车及配件展示交易会” (CHINA MOTORCECLE & PARTS FAIR)、
 - “全国电动车、三轮车、新能源汽车及零部件展示交易会” (China Electric Vehicle & Parts Fair)
- 1965年开启的“全国汽车配件交易会(CAPF)”是中国汽车行业最具影响力、历史最悠久名牌展会。
1981年开创的“全国摩托车及配件展示交易会(CMPF)”，是中国摩托车行业最具影响力、历史最悠久的名牌展会。

首个全国电动车、三轮车、新能源汽车巡展的缔造者

2014年西安首届推出的“全国电动车、三轮车、新能源汽车展示交易会 (CEVF)”
缔造了真正意义上的电动车、三轮车及新能源汽车交易会
广州、重庆两站的展览计划正在实施

中国汽车、电动车、摩托车及配件行业组织的领军者

中国汽车工业配件销售有限公司隶属于世界五百强企业——
中国机械工业集团有限公司，按照现代企业制度建设的国有汽车服务贸易企业。
在中国汽车工业协会、工程学会等专业组织发挥着“国家队”的坚实作用
“中国汽车后市场总会”、“中国电动车摩托车市场总会”等多个行业组织的会长单位
让我们共同见证又一个享誉世界的展览精品的成功与辉煌！



中国汽车工业配件销售有限公司

地址：北京市海淀区阜成路46号

电话：010-88130736

传真：010-88127413

网址：<http://www.qipeihui.com>

www.mopeihui.com

穹顶之下 大地之上

三羊开泰，新的一年又开始了。
中央二会也在元宵节时召开，
会中热点当选环保。
自原央视主持人柴静凭着母爱和
母性自投一百多万元，
用时一年完成了《穹顶之下》环
保纪录片的制作，
唤起了国人的环保意识，
给我们新能源汽车行业也注入了
正能量。

» 电动汽车的消费热，也带动了会展，
今年3月我们先后参加了六个会议，尤
其是济南的规模最大的低速电动汽车的盛
会；上半年每月都有四五次新能源车的行
业会议，四月期杂志

将参加其中两个很重要的会议，一个
是四月中旬的上海国际汽车展，一个是四
月下旬的重庆新能源车展，其它地区性的
会议自然也不会落下。来日相见，后会有
期！

过去的一年，被称为新能源汽车元年，有资质的电动汽车呈现四倍左右的
增长，由于基数较低，虽然统计数据很好看，实际产量只有传统汽车1%
多一点的产量。在滚滚的车河里，新能源汽车还只是过江之鲫；而低速电动
车虽经过去年3.15央视曝光，5月山东及其它市场的大整顿，到下半年呈
现出报复性的增长；年底更有百人会，专家企业家呼吁、企业抱团，争取资
质，却依然…你懂的。

其实这是一个只需给一点阳光就能滋润的产业，让人百思不得其解的是
适应中国广大消费者需求的环保、实惠、接地气的好产品为什么就不能正式
进入全国市场，让老百姓改善行的需求。有的车型已销往欧美等发达的资本
主义的国家，却不能在社会主义的中国大地上奔跑。

中国的经济房地产已经推不动，铁公机也布局实施三纵三横，虚拟经济
取代不了实体经济，制造业和农业都是国之根本。在众多仁人志士的呼吁下，
我们有关部分为什么偏偏跟受老百姓欢迎的消费产品过不去？走到老百姓的
对立面？今年二会李总理也在政府工作报告中指出，我们的困难很大，消费热点
不多，也找不到投资的热点，整体产能过剩也非常严重，国际市场非常不确定。

眼下就有一个涉及万亿元的消费市场，加上其上下游部件生产流通消费，
解决百万人的就业机会、改善千万人的出行条件的环保产业为什么就不能正
常发展，而予以打压，有现成的消费热点不去培育，连低速电动车都不能上
路的改革能算改革吗？个别部门懒政怠政，使整个产业困顿，这是生产力和
生产关系、经济基础和上层建筑不相适应造成的，如何能破这个局？我们怀
着期望，还在无奈的等待。

传统汽车制造的污染严重影响了我们生存的环境，在中国这块大地之上，
我们和你们的妻儿父母同在PM2.5下呼吸，都在雾霾下生存，老吾老及人
之老，幼吾幼及人之幼。对环境麻木无所谓的可能只有裸官了，因为他们的
家人正在国外享受着蓝天碧水。我们懒政的有关部门大部分人的亲人也在这
块大地上，一线交警又是汽车尾气的最大受害者，中国的道路不可谓不宽，
中国的交通不可谓不堵，靠限制低速电动汽车上路来缓解交通，是因噎废食。
香港的车流比大陆多，道路比大陆窄，可香港的交通秩序井然，还是多多提
高管理水平吧；设想假如中国道路上，有一半开的是电动汽车，我们环境会
是怎样？北京靠限行换来了短短的奥运匹克蓝和APEC蓝。依然是皇城脚
下北京靠单双号来控制车流，许多豪门买了二辆或多辆车，不知这些管理者
们感受如何？

今天我们集中在低速电动汽车的发祥地山东，让我们再一次感受低速电
动汽车的市场热情，看看老百姓的需求，领略接地气的产品的风采，那些高
高在上的阳春白雪去曲高和寡。



目 录

CONTENTS

2015年3月 总第240期 **NEW ENERGY VEHICLES**

Http://www.moto189.com E-mail:moto188@163.com

新 能 源 车

NEW ENERGY VEHICLES

主 办：中国汽车工业配件销售有限公司
承 办：《新能源车》编辑部

广告代理：盐城市博杰传媒广告有限公司
通讯地址：江苏盐城市盐马路198号清华园1号楼
电话：0515-88436994 88438957 83279080

18068893360

邮政编码：224005

许可证号：苏印广登字 2014-034 号

主 编：王 建

编 委：顾昌贵 邢 达

特约记者：高云峰

广告总监：仓文燕

网络维护：周 赞 王宗浩

市 场 部：汪 翔 刘 杰

新能源车部：沈 燕

摩托车部：童 彤

电动车部：施立青

设 计 部：孙 平

广州工作站：车冬梅

020-81795400 020-81797636

练 刚

013556142251

无锡工作站：邢 达 013003389999

侯耀文 013771090043

重庆工作站：罗小娟 015826193867

李春霞 013908345651

郑州工作站：王艳六 013939072890

沈阳工作站：单宏生 024-81607106

013194238598

常州工作站：王 生 018068893370

临沂工作站：汪 生 018961986782

丰县办事处：王成成 015722887919

《新能源车》首批邀请顾问团（排名不分先后）名单：

王笃洋 曹晨 陈清泰 付义武 吴志新 欧阳明高 周鹤良
刘刚 杨裕生 郭孔辉 黄永和 缪文泉 沈烈初 王秉刚
李显君 殷承良 李书福 王传福 刘义发 李国欣 张立平
刘心文 鲍文光 刘国增 魏学勤 舒 欣 刘东坡 刘瑞瑞
薛锦林 胡贺淦 胡晓明 张 磊 苑文学 王虹航 潘晓峰
宋正亚 王立新 关锋金 郑 刚 张凤太 张海波 刘成强
陆付军 赵虎斌 张天任 王 刚 孔令忠 安继文 龚大兴
张世龙 张志勇 庞义成 孟宪伟 杨鹤平

欢迎更多的新能源汽车行业的专家学者企业家加入
望以上顾问团成员提供准确的收件地址，以便我们快速投递《电动车大数据》

封面 江苏奥新新能源汽车有限公司

封底 《新能源车》杂志

封二 中国汽车工业配件销售有限公司

封三 第十三届中国台州（黄岩）电动车及零部件展览会

前 言

PREFACE

行业政策

INDUSTRY POLICY

- 内4 政府工作报告再次提振产业信心 2015新能源汽车有望续写传奇
- 内6 新能源汽车推广财政支持政策发布 政府强烈放射“回归市场”信号
- 内10 新能源汽车：产业化迅速 技术有差距

行业论坛

INDUSTRY FORUM

- 内12 新能源汽车发展应借力两会场航
- 内14 两会聚焦汽车圈 新能源汽车再成热点
- 内16 展望2015：中国新能源汽车将现四大趋势
- 内18 百人会调研产业蓝海 力促低速电动车转正
- 内20 陈清泰：电动汽车“小高潮”2015年还将延续
- 内23 2015年中国新能源汽车产业五大热点预测
- 内24 反思我国新能源汽车政策：莫以爱之名伤害所爱
- 内26 新能源汽车市场发展面临的问题

行业动态

INDUSTRY NEWS

- 内28 新能源汽车成地方“两会”热议焦点
- 内30 新能源车市场瞄准20万目标 电动车发展需引导
- 内32 人大代表刘义发鼓励小型电动车作为“国民车”发展
- 内34 全国人大代表张天任：完善废旧铅蓄电池管理政策
- 内36 关注中原电动车产业聚集区系列报道之长葛篇
- 内38 山东东营新能源汽车发展现状 贴牌生产是最大劣势
- 内40 四年翻10倍：揭秘山东低速电动车现状！
- 内43 御捷发布新款电动车 预计2016年拿电动乘用车资质
- 内44 为了生产资质 山东河北低速车企各显奇招
- 内46 陆付军：让小型电动车成为中国的民生车
- 内47 纯电动企业准入门槛高“鲶鱼”争夺战候选企业表信心

技术与使用

TECHNOLOGY AND USE

- 内48 纯电动汽车国际标准IEC/TC69简介
- 内49 电动汽车科普帖
- 内50 低速电动车破冰之旅——车身安全篇

新车驾评

NEW CAR ASSESSMENT

- 内53 民用电动车的未来 江淮iev4纯电动汽车
内55 你能跑多远? 体验北汽新能源EV200电动车

企业之窗

ENTERPRISE

- 内57 山东昊宇车辆有限公司
内58 阿翰奇电动汽车洛阳产业园
内60 河南帝隆车业有限公司
内62 红豆集团上海雨营电动车有限公司
内64 重庆康昌机械制造有限公司
内66 航天新长征电动汽车技术有限公司

会展介绍

EXHIBITION INTRODUCTION

- 内67 第十六届上海国际汽车工业展览会
内68、69 2015年全国电动车、新能源汽车及零部件(重庆)展示交易会
内70 中国北方国际自行车电动车展览会
内71 三轮车及新能源汽车展览交易会
内72 第16届众源电动车三轮车电动汽车博览会
内73 2015中国(长沙)新能源汽车电动车展览会
内74 第九届中国(临沂)新能源汽车、电动车及零部件展览会
内75 2015年中国(南京)国际新能源汽车与电动车展览会
内76 第十届中国(安徽)国际电动车及新能源汽车展览会
内77 2015年中国(成都)三轮摩托车、电动车及新能源汽车展览会
内78 第六届中国安徽(阜阳)国际新能源汽车电动车及零部件展览会
内79 中国常州电动车及新能源汽车展览会
内80 2015中国国际城市新能源车辆运营发展论坛暨展览会
内81 第八届中国国际时尚电动汽车展览会
内82 2015中国国际新能源汽车电动车(西安)展览会
内83 2015中国(贵阳)新能源汽车/电动车及配套设施展览会
内84 第33届中国江苏国际自行车新能源汽车电动车及零部件交易会

行业大数据

INDUSTRY DATA

- 内85 山东省新能源汽车部分生产厂家
内89 山东省电动车配件部分生产厂家

发行网络

DISTRIBUTION NETWORK

- 内91 邯郸市众源汽车销售服务有限公司
内92 《新能源车》杂志发行网点

杂志介绍

MAGAZINE INTRODUCED

- 内94 六问《新能源车》杂志
内96 《电动车大数据·典藏版》

本刊广告宣传费用报价 (大度16K国际标准版)

版位	尺寸	报价(元)
□彩内	216*291	2000
□封底	216*291	6000
□彩内一(扉页)	216*291	4000
□封二	216*291	4000
□封三	216*291	3000
□封面	205*205	10000

注:封面仅限整车生产企业,内增两版改产品的整车介绍,赠送100本杂志。
做任一期版面广告,赠《电动车大数据》一套,不重复赠。

欢迎代理杂志发行

《新能源车》自2014年出刊以后发展迅猛,目前已在全国主要新能源车市场建有20多个发行点。在无市场的地区欢迎发行商、二渠道发行、书报销售点、生产和经销企业代理发行,杂志零售价10元,代理批发价5元,5本起批,发货费用我们承担,现有发行区域如愿意,也可将无偿发行改为有偿发行。有意者请电:18068893370王生

招 聘

招聘副主编、工作站站长启事

《新能源车》杂志因发展需要,招聘副主编,郑州、济南工作站站长。

副主编年薪10万以上,要求:从事媒体行业或新能源汽车行业三年以上的工作经验,文字基础好,工作踏实认真,有开拓精神,大专以上文凭。

工作站站长,要求:一年以上媒体和新能源汽车行业的工作经验,工作踏实认真,有开拓精神,负责在当地的发行和广告业务的开展。待遇面议!有意者请电:18068893370王生

政府工作报告 再次提振产业信心 2015 新能源汽车 有望续写传奇

3月5日，李克强总理在人大开幕式上所做的政府工作报告为新能源汽车产业再打一针强心剂。



在2015年的工作部署中，李克强总理提出要做好节能减排和污染治理攻坚战。环境污染是民生之患、民心之痛，要铁腕治理。今年，二氧化碳排放强度要降低3.1%以上，化学需氧量、氨氮排放都要减少2%左右，二氧化硫、氮氧化物排放要分别减少3%左右和5%左右。深入实施大气污染防治行动计划，实行区域联防联控，推动燃煤电厂超低排放改造，促进重点区域煤炭消费零增长。推广新能源汽车，治理机动车尾气，提高油品标准和质量，在重点区域内重点城市全面供应国五标准车用汽柴油。2005年底前注册营运的黄标车要全部淘汰。积极应对气候变化，扩大碳排放权交易试点。

在与新能源汽车发展密切相关的能源工作方面，李克强表示，要大力发展风电、光伏发电、生物质能，积

极发展水电，安全发展核电，开发利用页岩气、煤层气。控制能源消费总量，加强工业、交通、建筑等重点领域节能。这些将会更加有助于新能源汽车节能减排工作。

3月5日，工信部部长苗圩表示2014年新能源车共投入8.4万辆，新一年将重点解决充电设施建设问题。苗圩表示，去年新能源车增加的数量为过去五年的四倍。新能源汽车的大量投入能为解决环境污染问题提供很大的帮助。

中国新能源汽车产业始于21世纪初。2001年，新能源汽车研究项目被列入国家“十五”期间的“863”重大科技课题，并规划了以汽油车为起点，向氢动力车目标挺进的战略。“十一五”以来，我国提出“节能和新能源汽车”战略，政府高度关注新能源汽车的研发和产业化。



2008年,新能源汽车在国内已呈全面出击之势。2008年成为我国“新能源汽车元年”。2009年,在密集的扶持政策出台背景下,我国新能源汽车驶入快速发展轨道。虽然新能源汽车在中国汽车市场的比重依然微乎其微,但它在中国商用车市场上的增长潜力已开始释放。相比在乘用车市场的冷遇,“新能源汽车”在中国商用车市场已开始迅猛增长。

2010年,我国正加大对新能源汽车的扶持力度,2010年6月1日起,国家在上海、长春、深圳、杭州、合肥等5个城市启动私人购买新能源汽车补贴试点工作。2010年7月,国家将十城千辆节能与新能源汽车示范

推广试点城市由20个增至25个。选择5个城市进行对私人购买节能与新能源汽车给予补贴试点。新能源汽车正进入全面政策扶持阶段。

2011-2015年开始进入产业化阶段,在全社会推广新能源城市客车、混合动力轿车、小型电动车。

2016-2020年,我国将进一步普及新能源汽车、多能源混合动力车,插电式电动轿车,氢燃料电池轿车将逐步进入普通家庭。

据统计,自2008年政府工作报告以来,除了2013年,李克强几乎都提到了“新能源汽车”。



一方面,新能源汽车可使中国实现从汽车大国到汽车强国的转变。虽然当前世界各主要发达国家和有关汽车公司均在加紧研发此种新型汽车技术并取得长足进展,但总体而言,中国仍基本上与之处在同一个起跑线上,差距不过只有3—5年,并不像传统内燃机技术一样存在20年的巨大差距。在商用化和产业化方面更是如此,某些方面我们还有一定优势。

另一方面,新能源汽车可继续开辟中国的汽车市场。中国的汽车产业刚刚发展起来,汽车普及率低,因而在汽车动力系统发展战略选择上有更大的自由度,在新能源汽车研发和产业化方面具有比较优势,推广应用新能源汽车的阻力也会小得多。中国利好政策频出,或有助于中国近两年成为最大的新能源汽车市场。

据相关分析人士表示,经历2014年的快速发展,2015年新能源汽车仍有望续写传奇,迎来爆发式增长。随着众多相关利好政策的出台,新能源汽车有望持续沐浴在政策的“温床”中,在二级市场上相关概念股也有望受到资金的持续青睐。



新能源汽车

推广财政支持政策发布

政府强烈放射“回归市场”信号

日前，记者从相关部门获悉，为保持政策连续性，加快新能源汽车产业发展，财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委研究起草了《2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策方案》，现面向社会公开征求意见。

值得注意的是，该方案指出，为鼓励优势企业规模化生产降低成本，2016 年至 2020 年除了燃料电池汽车外，其他车型补助适当退坡。其中：2017 年纯电动汽车、插电式混合动力汽车补助在 2016 年基础上下降 10%，2019 年补助标准在 2017 年基础上再下降 10%。从中不难看出，新一轮的退坡机制所显示出的“回归市场”信号颇为明显。对此，工信部部长苗圩曾在公开场合强调，市场化的产品最终还要靠市场认可，政府补贴新能源汽车只是阶段性的措施，最后还要将新能源汽车推向市场。

很显然，该政策一出台，在未来的四到五年内，各家新能源企业如何逐渐从政策补贴的红利中抽身而出，全身浸入市场的洪流就显得尤为重要，如何学会“断奶”成为了当务之急。而在新能源产业领域，如何提高企业研发水平，量化生产，降低成本，生产出迎合消费者口味的产品，将是接下来新能源车发展的关键。

此外，方案中对燃料电池的“偏爱”，也释放出了强烈的信号。燃料电池乘用车的补助额度为 20 万，几乎达到纯电动乘用车的 6 倍。氢燃料电池车作为近年来的新能源产业的新晋宠儿，以其零排放、终极环保、加氢时间短、电池寿命长、续驶里程长等优势，掀起了一股全新的浪潮，更被誉为是新能源产业的“未来”。但由于氢燃料电池车成本高，售价高昂，而且还存在基础设施问题，在推广方面仍面临重大障碍。而此政策的出台，大力度的补贴正是从政策层面降低企业的成本，鼓励氢燃料汽车的推广普及。这不仅是满足逐年提高的全国乃至全球更加严格的排放法规的需要，更是实现国内自主品牌弯道超车的重要时机。

在方案中，各项补助标准主要依据节能减排效果，并综合考虑生产成本、规模效应、技术进步等因素来确定，并分别对补助对象、产品、标准，以及相关企业生产产品的性能要求做出了明确的规定。



附件：

财政部科技部工业和信息化部发展改革委关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知征求意见稿)

新能源汽车推广应用工作实施以来，销售数量快速增加，产业化步伐不断加快。为保持政策连续性，促进新能源汽车产业加快发展，按照《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》(国办发〔2014〕35 号)等文件要求，财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委(以下简称四部委)将在 2016-2020 年继续实施新能源汽车推广应用补助政策。现将有关事项通知如下：

一、补助对象、产品和标准

四部委在全国范围内开展新能源汽车推广应用工作，中央财政对购买新能源汽车给予补助，实行普惠制。具体的补助对象、产品和标准是：

(一) 补助对象。补助对象是消费者。新能源汽车生产企业在销售新能源汽车产品时按照扣减补助后的价格与消费者进行结算，中央财政按程序将企业垫付的补助资金再拨付给生产企业。

(二) 补助产品。中央财政补助的产品是纳入工业和信息化部“新能源汽车推广应用工程推荐车型目录”的纯电动乘用车、插电式混合动力乘用车和燃料电池乘用车。

(三) 补助标准。补助标准主要依据节能减排效果，并综合考虑生产成本、规模效应、技术进步等因素确定。其中：纯电动乘用车按照续航里程、纯电动公交车按照能量消耗量、纯电动乘用车按照电池容量大小分档予以补助，超级电容公交车、燃料电池汽车等车型采取定额补助的方式。2016 年各类新能源汽车补助标准见附 1。为加快产业化进程，鼓励优势企业规模化生产降低成本，2016-2020 年除燃料电池汽车外其它车型补助标准适当退坡，其中：2017 年纯电动乘用车、插电式混合动力乘用车补助标准在 2016 年基础上下降 10%，2019 年补助标准在 2017 年基础上再下降 10%。

二、对企业和产品的要求

新能源汽车生产企业应具备较强的研发、生产和推广能力，应向消费者提供良好的售后服务保障，免除消费者后顾之忧；纳入中央财政补助范围的新能源汽车产品应具备较好的技术性能和安全可靠性能。具体条件是：

(一) 产品性能稳定并安全可靠。纳入中央财政补助范围的新能源汽车产品应符合新能源汽车纯电动续驶里程要求，应通过新能源汽车专项检测，符合新能源汽车相关标准。其中，插电式混合动力汽车还需符合相关综合燃料消耗量要求。纳入中央财政补助的新能源汽车产品技术要求见附 2。

(二) 售后服务及应急保障完备。新能源汽车生产企业要建立新能源汽车产品质量安全责任制，完善售后服务及应急保障体系，在新能源汽车产品销售地区建立售后服务网点，及时解决新能源汽车技术故障。

(三) 加强关键零部件质量保证。新能源汽车生产企业应对消费者提供动力电池等储能装置、驱动电机、电机控制器质量保证，其中乘用车生产企业应提供不低于 10 年或 15 万公里（以先到者为准，下同）的质保期限，商用车生产企业（含客车、专用车、货车等）应提供不低于 8 年或 30 万公里的质保期限。汽车生产企业作为动力电池回收利用的责任主体，负责动力电池的回收。

(四) 确保与公告目录保持一致。新能源汽车产品纳入工业和信息化部发布的“新能源汽车推广应用工程推荐车型目录”，新能源汽车生产企业应及时向社会公开车辆基本性能信息，并保证所销售的新能源汽车与目录内产品一致。

三、资金申报和下达

(一) 补助资金按季度预拨。季度终了后，即每年 4 月底、7 月底和 10 月底前，生产企业将上一季度的车辆销售情况以及销售发票，通过注册所在地的财政、科技、工业和信息化、发展改革部门，逐级上报至四部委。四部委组织审核后拨付补助资金。

(二) 年度终了后进行资金清算。年度终了后，即每年 1 月底前，生产企业提交上年度的清算报告及产品销售、运行情况，包括销售发票、产品技术参数和车辆注册登记信息等，逐级上报至四部委。四部委组织审核并对补助资金进行清算。

四、加强监督

四部委将加强对新能源汽车推广情况的监督、核查。有下列情形之一的，四部委将视情节给予通报批评、扣减补助资金、取消新能源汽车补助资格、暂停或剔除“新能源汽车推广应用工程推荐车型目录”中有关产品等处罚措施：

- (一) 提供虚假推广信息，骗取财政补助资金的；
- (二) 提供虚假技术参数，骗取产品补助资格的；
- (三) 销售产品的质量性能、售后服务、关键零部件质保不符合相关要求的；
- (四) 销售产品的技术参数、关键零部件型号等与工业和信息化部公告目录不一致的；
- (五) 质量抽检中发现车辆性能水平与工业和信息化部公告目录存在较大偏差的。



五、实施期限及其他

本政策实施期限是 2016—2020 年，四部委将根据产业发展、推广应用规模、成本变化等因素适时调整补助政策。

对地方政府的新能源汽车推广要求和考核奖励政策将另行研究制定。

- 附：1.2016 年新能源汽车推广应用补助标准
2. 纳入中央财政补助的新能源汽车产品技术要求
3. 单位载质量能量消耗量评价指标说明
财政部科技部工业和信息化部发展改革委

附件1 2016 年新能源汽车推广应用补助标准

1. 纯电动乘用车、插电式混合动力（含增程式）乘用车推广应用补助标准（单位：万元/辆）

车辆类型	纯电续航里程 R（工况法、公里）			
	$100 \leq R < 150$	$150 \leq R < 250$	$R \geq 250$	$R \geq 50$
纯电动乘用车	3.2	4.5	5.5	/
插电式混合动力乘用车（含增程式）	/	/	/	3.2

2. 纯电动、插电式混合动力等客车推广应用补助标准（单位：万元/辆）

车辆类型	单位载质量能量消耗量 (E_{kg} , Wh/km·kg)	车长 L(米)		
		$6 \leq L < 8$	$8 \leq L < 10$	$L \geq 10$
纯电动客车	$E_{kg} < 0.3$	30	40	50
	$0.3 \leq E_{kg} < 0.4$		36	46
	$0.4 < E_{kg} < 0.5$		32	42
	$0.5 \leq E_{kg} < 0.6$	26	/	/
	$0.6 \leq E_{kg} < 0.7$	22	/	/
插电式混合动力客车（含增程式混合动力客车、双源无轨客车等）		17	20	23
快充纯电动客车		10	12	15

3. 纯电动专用车、货车推广应用补助标准：按电池容量每千瓦时补助 1800 元，每辆车补助总额不超过 13 万元。

4. 燃料电池汽车推广应用补助标准（单位：万元/辆）

车辆类型	补助标准
燃料电池乘用车	20
燃料电池轻型客车、货车	30
燃料电池大中型客车、中重型货车	50

附件2

纳入中央财政补助的新能源汽车产品技术要求

一、新能源汽车纯电动续航里程要求（单位：km）

类别	乘用车	客车	货车	专用车	测试方法
纯电动	≥ 100	≥ 150	≥ 80	≥ 80	MI、N1 类采用工况法，其他暂采用 40km/h 等速法。
插电式混合动力（含增程式）、双源无轨	≥ 50 (工况法)	≥ 50	≥ 50	≥ 50	MI、N1 类采用工况法或 60km/h 等速法，其他暂采用 40km/h 等速法。
	≥ 70 (等速法)				
燃料电池	≥ 150	≥ 150	≥ 200	≥ 200	MI、N1 类采用工况法，其他暂采用 40km/h 等速法。

注：1. 快充纯电动客车（如超级电容、钛酸锂等）无纯电动续航里程要求。

2.m1 类是指包括驾驶员座位在内，座位数不超过九座的载客车辆。

n1 类是指最大设计总质量不超过 3500kg 的载货车辆。

二、插电式混合动力汽车综合燃料消耗量要求

（一）插电式混合动力乘用车综合燃料消耗量（不含电能转化的燃料消耗量）与现行的常规燃料消耗量国家标准中对应目标值相比小于 60%；

（二）插电式混合动力商用车（含货车、客车、专用车）综合燃料消耗量（不含电能转化的燃料消耗量）与现行的常规燃料消耗量国家标准中对应限值相比小于 60%。



三、新能源汽车专项检验标准要求

序号	标准编号	新能源汽车产品专项检验标准目录名称
1	GB/T 4094.2-2005	电动汽车操纵件、指示器及信号装置的标志
2	GB/T 18384.1-2001	电动汽车安全要求 第1部分：车载储能装置
3	GB/T 18384.2-2001	电动汽车安全要求 第2部分：功能安全和故障防护
4	GB/T 18384.3-2001	电动汽车安全要求 第3部分：人员触电防护
5	GB/T 18385.1-2005	电动汽车动力性能试验方法
6	GB/T 18386-2005	电动汽车能量消耗率和续驶里程试验方法
7	GB/T 18387-2008	电动车辆的电磁场辐射强度的限值 and 测量方法 宽带 9kHz-30MHz
8	GB/T 18388-2005	电动汽车定型试验规程
9	GB/T 18488.1-2006	电动汽车用电机及其控制器 第1部分：技术条件
10	GB/T 18488.2-2006	电动汽车用电机及其控制器 第2部分：试验方法
11	GB/T 19750-2005	混合动力电动汽车定型试验规程
12	GB/T 19751-2005	混合动力电动汽车安全要求
13	GB/T 19752-2005	混合动力电动汽车动力性能试验方法
14	GB/T 19753-2013	轻型混合动力电动汽车能量消耗试验方法
15	GB/T 19754-2005	重型混合动力电动汽车能量消耗试验方法
16	GB/T 19755-2005	轻型混合动力电动汽车污染物排放测量方法
17	GB/T 19836-2005	电动汽车用仪表
18	GB/T 20234.1-2011	电动汽车传导充电 充电连接装置 第1部分：通用要求
19	GB/T 20234.2-2011	电动汽车传导充电 充电连接装置 第2部分：交流充电接口
20	GB/T 20234.3-2011	电动汽车传导充电 充电连接装置 第3部分：直流充电接口
21*	GB/T 24347-2009	电动汽车 DC/DC 变换器
22*	GB/T 24549-2009	燃料电池电动汽车安全要求
23	GB/T 24552-2009	电动汽车风窗玻璃除霜除雾系统的性能要求及试验方法
24*	GB/T 24554-2009	燃料电池发动机性能试验方法
25*	GB/T 26779-2011	燃料电池电动汽车加氢口
26*	GB/T 26990-2011	燃料电池电动汽车车载系统 技术条件
27*	GB/T 26991-2011	燃料电池电动汽车最高车速试验方法
28	GB/T 27930-2011	电动汽车非车载传导式充电机与电池管理系统之间的通信协议
29	GB/T 28382-2012	纯电动乘用车技术条件
30*	GB/T 29126-2012	燃料电池电动汽车车载系统试验方法
31*	GB/T 29307-2012	电动汽车用驱动电机系统可靠性试验方法
32	GB/Z 18333.2-2001	电动道路车辆用锌空气蓄电池
33	QC/T 741-2008	车用超级电容器
34	QC/T 743-2008	电动汽车用锂离子蓄电池
35	QC/T 744-2006	电动汽车用金属氢化物镍蓄电池
36*	QC/T 838-2010	超级电容电动城市客车
37*	QC/T 895-2011	电动汽车用传导式车载充电机
38*	QC/T 925-2013	超级电容电动城市客车定型试验规程

注：1. 序号中加“*”标准实施时间以工业和信息化部《车辆生产企业及产品公告》要求的实施时间为准。

2. 本目录将根据新能源汽车标准变化情况进行调整。

附件3

单位载质量能量消耗量评价指标说明

为更科学地评价纯电动客车技术水平，特提出“单位载质量电能消耗量（ekg）”指标，单位 wh/km·kg，四舍五入至小数点后两位。计算公式如下：

e 表示电能消耗率，试验检测项。电动汽车 gb/t18386《电动汽车能量消耗率和续驶里程试验方法》试验中消耗的电能除以行驶里程所得的值，单位 wh/km；

m 表示附加质量，车辆基本参数。gb/t18386 检测试验中的所需附加质量，单位 kg，具体计算如下：

1. 最大允许装载质量小于或等于 180kg，附加质量 = 最大允许装载质量；

2. 最大允许装载质量大于 180kg，但小于 360kg，

附加质量 = 180kg；

3. 最大允许装载质量大于或等于 360kg，附加质量 = 1/2 最大允许装载质量。

注：按 gb/t3730.2《道路车辆质量词汇和代码》中定义：

最大允许装载质量 = 最大允许总质量 - 整车整备质量。

版权声明：转载作品均注明出处，本网未注明出处和转载的，是出于传递更多信息之目的，并不意味着赞同其观点或证实其内容的真实性。如转载作品侵犯作者署名权，或有其他诸如版权、肖像权、知识产权等方面的伤害，并非本网故意为之，在接到相关权利人通知后将立即加以更正。

新能源汽车： 产业化迅速 技术有差距

国家科技部于2月16日在其官网刊出一份征求意见稿，名为《国家重点研发计划新能源汽车重点专项实施方案》，新能源汽车呈现出产业化的趋势，但是与国际先进水平比较，我国还存在着差距。

国家科技部于2月16日在其官网刊出一份征求意见稿，名为《国家重点研发计划新能源汽车重点专项实施方案》，征求日期至2月26日结束。这份意见稿的前三大部分，主要阐述了我国发展新能源汽车的重要意义、概述了国内外发展新能源汽车的形势、历述三个五年我国新能源汽车研发创新的进展，值得关注新能源汽车发展的业界和社会人士认真一读。这里是这三部分内容的摘录。

加快新能源汽车创新是科技发展战略需求

1. 中国汽车工业发展面临三大挑战和历史任务

一是汽车产业由大国到强国转型的挑战。2014年5月23日习近平总书记明确指示“发展新能源汽车是我国由汽车大国迈向汽车强国的必由之路”。

二是汽车排气污染治理的挑战。大气污染控制的国家行动计划倒逼零排放新能源汽车的发展。

三是汽车保有量快速上升带来的能源安全和低碳发展的挑战。面对我国2020年以后乘用车百公里平均油耗降低到5升以下的严格油耗法规，开发新能源汽车技术是汽车能源动力系统可持续发展的唯一途径。

2. 迎来汽车产业重组和转型升级

的战略机遇期

从全球范围看，以动力电气化、结构轻量化、车辆智能化三大科技为核心的新能源汽车技术大变革，正在深入发展，未来5-10年，将迎来全球汽车产业重组和转型升级的重要战略机遇期。与此同时，这一重大技术变革还将促进可再生能源、智能电网、新材料工业、高端制造、移动互联、智能机器人、各类交通运输工具与交通系统、城市建设与城镇化等方面全方位变革，对我国推动第三次工业革命和迎接工业4.0时代的到来，将发挥重大引领和集成作用。

3. 新能源汽车已经发展到进入家庭的元年

2009年开始，财政部、科技部、工信部、发改委等四部门共同启动组织实施“十城千辆”节能与新能源汽车示范

工程，我国新能源汽车发展由科技研发进入到示范推广阶段。2010年10月，国务院印发《关于加快培育和发展战略性新兴产业的决定》，将新能源汽车列为七大战略性新兴产业之一。2012年6月，国务院颁布《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》。2014年，国务院及有关部门先后发布多项加快新能源汽车发展的政策措施，新能源汽车市场发展出现快速增长的良好势头，成为新能源汽车进入家庭的元年。

总体看，我国新能源汽车整车和部分核心零部件关键技术尚未完全突破，产品成本和技术性能还不能完全满足市场需求，社会配套体系不够完善，产业化和市场化发展依然受到诸多制约。加快新能源汽车持续创新，推进我国汽车产业转型升级，是我国科技发展重大战略需求。

国内外新能源汽车现状和发展趋势

1. 国际上新能源汽车技术和产业化水平的比较

我国新能源客车技术产业化规模居世界第一位。涵盖了插电式、增程式、纯电动等多种技术路线,以及慢充、快充、电池更换、在线充电、双源快充等多种能源补给方式。北美国家推广的新型能源动力汽车主要采用了混合动力系统,总保有量达到1万辆;欧洲主要采用混合动力系统与插电式混合动力系统,开始应用在线快充系统(钛酸锂负极电池与超级电容),推广数量约2500辆。日本主要以混合动力客车为主,推广数量约1万辆。

我国新能源轿车技术产业化水平居世界第二位,并且进入快速发展阶段,有望在2015年跃居第一位。2014年,各类插电式、纯电动乘用车年销量超过5.5万辆。我国比亚迪插电式混合动力轿车“秦”成为世界第四畅销的插电式车型,在动力电池产能限制情况下,实现了年销售1.5万辆。美国仍然是最大的新能源轿车销售国,2014年累计销售12万辆,其中插电式和纯电动轿车约各占一半。日本仍然以混合动力为主要技术路线,是世界上最大的混合动力轿车销售市场,在纯电驱动方面年销量维持在3万辆左右水平。欧洲插电式混合动力轿车热潮迅速兴起,大众、宝马、奔驰、沃尔沃纷纷推出各自的量产插电式混合动力车型,预计2015年欧洲的插电式混合动力将进入快速增长期。

2. 国际新能源汽车发展趋势与中国差距

新型锂离子电池和新体系电池技术发展迅猛,以新一代电力电子器件为基础的电机驱动控制将在2020年实现规模产业化,智能化电动汽车技术下一个十年将有可能大大改变整个汽车工业格局,燃料电池汽车高端技术已开始进入市场。

与国际新能源汽车技术相比,我国技术研发虽然起步不晚、速度不慢,但基础较弱,与国际领先水平相比仍有较大差距。我国作为一个完全开放的汽车市场,技术竞争压力越来越大。

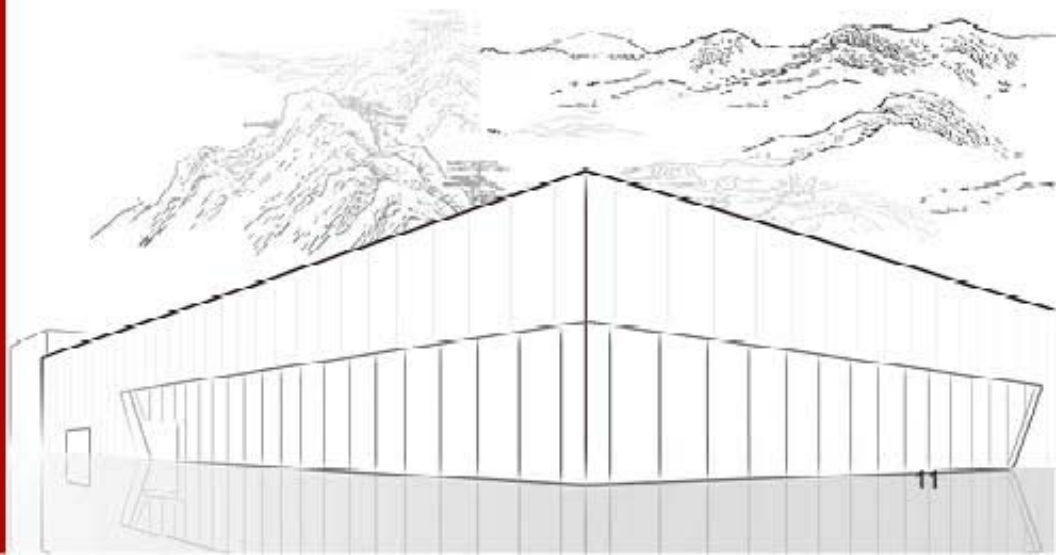
三个“五年”电动车研发创新获重要进展

“十五”期间,国家863计划“电动汽车”重大科技专项确立了以混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车为“三纵”,以多能源动力总成控制系统、驱动电机和动力电池为“三横”的电动汽车“三纵三横”研发布局,全面组织启动大规模电动汽车技术研发,为我国电动汽车发展奠定了技术基础。

“十一五”期间,组织实施了“节能与新能源汽车”重大项目,继续坚持“三纵三横”的总体布局,围绕“建立技术平台,突破关键技术,实现技术跨越”、“建立研发平台,形成标准规范,营造创新环境”和“建立产品平台,培育产业生态,促进产业发展”三大核心目标,全面展开电动汽车关键技术研究和大規模产业化技术攻关,并成功开展了“北京奥运”、“上海世博”、“深圳大运会”和“十城千辆”等示范推广工程。

“十二五”期间,组织实施了“电动汽车科技发展”重大专项,紧紧围绕电动汽车科技创新与产业发展的三大需求,继续坚持“三纵三横”研发布局,更加突出“三横”共性关键技术,着力推进关键零部件技术、整车集成技术和公共平台技术的攻关与完善、深化与升级,形成“三横三纵三大平台”战略重点与任务布局。

经过近十五年的努力,我国电动汽车技术研发能力从无到有、从弱到强,自主创新取得重要进展,基本建立了适合中国国情、能有效联合产学研力量与汽车产业发达国家竞争的国家创新体系,搭建了自主知识产权的电动汽车动力系统技术研发平台,初步构成了关键零部件的配套研发体系。符合中国特色的各种动力系统技术不断创新和应用,形成了具有中国特色的技术特征与市场构成。以中美清洁汽车合作、中德电动汽车合作为代表的电动汽车国际合作平台已经逐步完善。





2015.3

近日随着两会召开，有关大气污染与交通拥堵以及能源安全等社会问题再次成为两会代表热议的焦点。这些被群众关心代表关注的话题无一不与汽车行业发展紧密相关。我国汽车市场连续六年稳居世界第一消费市场。然而，整个社会，包括城市规划、燃料供给、道路建设以及汽车文化、安全驾驶等诸多方面并未跟上汽车市场的步伐。汽车工业作为全球第二大碳排放产业，其高速发展对于空气环境与能源消耗的负面影响正日益显现。因此，着力推进低碳环保的新能源汽车市场发展，对促进汽车工业可持续发展已尤为重要。

新能源汽车发展 应借力两会扬帆



一方面大气污染环境恶化，降低居民生活质量影响出行安全。近一两年来，北京乃至全国大部分城市持续遭遇严重雾霾天气，多个城市 PM2.5 浓度创历史新高，尤其京津冀地区污染最为严重，部分监测站点 PM2.5 值爆表，达到 950 微克/立方米，一度导致全国七分之一国土面积遭受雾霾笼罩，受影响人口达到 6 亿。持续的雾霾使各大医院呼吸疾病门诊就诊人数急剧增多，老人孩子不敢出门，有些学校也被迫停止课外活动与课操。雾霾的不期而至导致多地高速公路关闭、航班取消、水路停运、交通拥堵、环境恶化，其危害程度与南方雨雪天气不相上下，严重影响城市居民的健康与日常出行。“雾失楼台，月迷津渡”竟演译成我国大中城市空气状况的真实写照。

我国 CO₂ 排放总量已位居全球第二，仅次于美国，超过第三位俄罗斯 3 倍。从中国科学院大气物理所的观测研究看，北京市增加的主要污染物，是由汽车尾气和燃煤排放等转化而来的硝酸盐和硫酸盐等污染物质。全国其它大中型城市，城市运行带来的各类污染物排放量非常大，污染源排放污染物难以扩散，导致区域污染和本地污染叠加，使空气中 CO₂ 排放量快速上升，雾霾天气较之前有了数倍增加。日前一部有关雾霾调查的纪录片《穹顶之下》，更是引发了全民关注与极大反响。客观的讲，汽车尾气排放是否是造成雾霾污染的罪魁祸首仍存有较大争议，但交通拥堵不断升级，汽车尾气排放日益加大，对于环境恶化也是难辞其咎脱不了干系。

另一方面能源消耗日益加剧，石油供应压力不断上升。目前，我国汽车保

有量已突破 1.3 亿辆，位居世界前列。而汽车是能源消耗大户，年消耗我国汽油消费总量约 80%、柴油总量约 30%，因汽车增长而增加的石油消费每年达到 3000 多万吨。“十二五”以来，我国新增炼油能力接近 1.9 亿吨，几乎被新增的 8000 多万辆汽车消耗殆尽，给国内燃油供应带来较大压力。

我国是世界石油需求增长最快的国家，国内石油资源严重不足，据国际能源署报道，我国人均石油资源量和人均产油量仅为世界平均水平的 18.3% 和 21.4%，人均油气资源相对贫乏。2014 年全国石油产量 2.1 亿吨，净增长 138 万吨，同比增长 0.7%，连续五年保持在 2 亿吨以上，但仍需大量进口弥补需求缺口。据海关总署统计，2014 年我国进口原油 3.1 亿吨，同比增长 9.5%，原油对外依存度已从本世纪初的 32% 升至

59.6%。而未来5—10年,我国汽车产销仍将保持平稳增长,每辆车年均耗油约2.15吨,远高于日本车均1.1吨水平,到2020年全国汽车保有量预计超过1.75亿辆,将新增近2亿吨燃油需求,我国能源安全将面临严峻挑战。

长期以来作为全球第一大能源消费国的美国,石油进口依存度已于2011年实现重大突破,降至50%以下。汽车保有量更高的美国,又是如何实现石油对外依存下降的?从美国市场看,美国石油对外依存度降低并不是短期需求下降的偶然因素所致,主要原因应归结于美国针对节能减排采取的一些卓有成效的具体措施。包括大力开发各种非常规资源如天然气、煤层气以及页岩气与页岩油的开采与利用,开展推进节油技术并提高能效利用率,实行CAFE燃油经济性标准,以及鼓励消费者购买新能源汽车的补贴政策等。因此,国际经验启示我们,仅靠市场自身解决抑制汽车发展的瓶颈问题是难有出路的,必须依靠政策的引导与扶持,尽早过渡到立足于发展清洁替代能源、提高能效和实行多元化交通上来。而新能源汽车的尾气排放物如一氧化碳、二氧化硫、氮氧化物、碳氢化合物、烟尘颗粒等与传统动力汽油机产品相比有着明显的改进与优势,尤其是在行驶过程中几乎零排放的纯电动汽车对于减轻大气污染作用更加突出,同时还可缓解对石油的需求压力。因此,进一步加大加快新能源汽车市场发展与推广已迫在眉睫。

2014年上半年我国新能源汽车生产20692辆,销售20477辆,产销量已超过2013年全年水平,2014年全国共销售新能源汽车74763辆,同比增长3.2倍,但销量尚不足全国乘用车总销量的1%。与《节能与新能源汽车产业规划(2012—2020年)》要求,到2015年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆;到2020年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆的规划目标相距甚远。

目前,国家对购买新能源汽车的消费者,可享受中央及地方财政高达近10万元的财政补贴,扶持力度不可谓不高,但仍收效甚微,发展相对滞后。新能源汽车作为传统汽油机的替代产品,虽已受到政府部门与生产企业的认可与重视。但由于处在市场发展初期,应用环节配套体系不健全,产品技术尚不成熟,电池续航里程(参配、图片、询价)与产品安全性能有待提高,消费者认可程度较低,在很大程度上制约了其市场化进程。

因此,新能源汽车发展是一项长期而复杂的系统工程,切不可急功近利,应从市场应用环节与推广普及入手。在两会代表高度关注以及近期出台的一系列政策利好(《关于加快发展节能环保产业的意见》、《关于印发大气污染防治行动计划的通知》等)刺激下,应抓住难得的发展良机,借力两会及政策东风,充分创造有利于新能源汽车发展的市场条件。

总体来看,一系列有关节能与新能源汽车推广鼓励政策,对于正处于产业结构调整转型期的国内汽车市场将起到积极作用,对新能源汽车发展更会起到催化剂般的推动。

首先,要从基础设施建设入手,合理规划充电桩、站的建设与布局。加大充电设施的建设与投入并力争做到设施适度超前,真正为消费者解决后顾之忧。因此,应以政策扶持为契机,加大加快大中城市充电桩、站的建设,逐步推广北京市“路灯+充电桩”的改造设计方案,力争扭转新能源汽车市场使用环节配套体系薄弱的局面,才是新能源汽车市场发展工作的重中之重。

其次,敦促汽车生产企业科技创新,倡导企业研发生产低能耗、低污染、低排放的新能源汽车。产业政策的扶持对于新兴行业的发展与推广至关重要。在市场起步阶段,为减轻企业经营风险,可先从资金与政策上向新能源汽车生产企业倾斜,鼓励企业加大研发投入,重点研究和推广插电式混合动力、纯电动汽车技术,努力提升产品市场竞争力,开发适销对路

的新能源汽车产品并形成产业化发展。当市场初具规模,即使逐步取消财政补贴,车企也会因广阔的市场需求,而争相涌入。

第三,对新能源汽车使用者给予更多政策优惠,引导消费者选购新能源汽车产品。汽车作为大宗消费品,使用环节相关成本才是消费者最为关注与看重的。对于个人购买新能源汽车产品者应尽量简化其购买手续,并可考虑适当优惠减免新能源汽车高速路桥通行费用,以及城市街道停车费用等。同时,对执行限行限购城市对新能源汽车产品绿灯放行,免于摇号与尾号限行,采取疏堵结合的政策举措,引导消费者转变消费观念。“信心比黄金更为珍贵”,只有消费者认可并愿意购买新能源汽车产品,才有可能吸引更多车企进入到新能源汽车生产领域,市场才有可能发展壮大。才能为建设可持续发展的汽车和谐社会造成条件,真正实现新常态下汽车市场平稳有序健康发展。



两会聚焦 汽车圈

新能源汽车再成热点

2015 年的两会在元宵节当日拉开了帷幕，毫无疑问，作为一个国家级的会议，它的关注度会非常之高，就在这备受关注的高层会议中，作为汽车圈内的媒体人，我们更关注两会与汽车的关系，而在这次两会中，我们惊喜的发现，一直以来是热点的新能源车，这次变得更热了起来！



热点一：新能源车现身两会现场

在2015年两会现场，我们首次看到了新能源汽车的身影，这对于一直以来是两会“热点”的新能源汽车不能不说是一次由梦想到现实的跨越！

首先，我们看到了特斯拉作为人民日报报道专用车辆进入两会报道现场，特斯拉的出现也着实在现场引起了一阵骚动，毕竟特斯拉虽然属于新能源产品，但由于是美国进口商品，因此无法享受国家的相关补贴政策，而牌照方面也只能按照传统内燃机车型办理……

与此同时，北汽新能源作为一家专业生产新能源产品的企业，也在两会期间，让代表委员们亲身感受了北汽新能源汽车。对于新能源汽车，参与体验的王书平委员对北汽E150EV也是赞不绝口：“车子起步快捷，安静舒适，而且充电快，半小时就能充电80%，这对于日常出行来说很重要。”

热点二：政府工作报告再谈新能源

就在元宵节当日，两会开幕当天的政府工作报告上，李克强的2014年的政府工作报告有关汽车行业与往年最大的不同是关注热点在“新能源汽车”。主要的热词包括以下“新能源汽车”、“治理机动车尾气”、“节能减排”、“环境治理”、“国五标准”、“油品标准和质量”等。李克强在报告中明确指出，要：“推广新能源汽车，治理机动车尾气，提高油品标准和质量。”

新能源汽车将会在未来得到更大力度的支持以及发展，而对于企业来说，抓住发展新能源汽车的机会，也相当于有了在国际市场竞争中弯道超车的可能！

李克强政府工作报告汽车相关内容提炼：

打好节能减排和环境治理攻坚战

此次两会期间能够关注新能源汽车，并关注低速电动汽车，显然有助于这类产品及市场的良性发展！

李克强表示，打好节能减排和环境治理攻坚战。环境污染是民生之患、民心之痛，要铁腕治理。今年，二氧化碳排放强度要降低3.1%以上，化学需氧量、氨氮排放都要减少2%左右，二氧化硫、氮氧化物排放要分别减少3%左右和5%左右。深入实施大气污染防治行动计划，实行区域联防联控，推动燃煤电厂超低排放改造，促进重点区域煤炭消费零增长。

推广新能源汽车

城市全面供应国五标准车用柴油。2005年底前注册营运的黄标车要全部淘汰。积极应对气候变化，扩大碳排放权交易试点。

推行环境污染第三方治理

李克强表示，实施水污染防治行动计划，加强江河湖海水污染、水污染源和农业面源污染治理，实行从水源地到水龙头全过程监管。推行环境污染第三方治理。做好环保税立法工作。我们一定要严格环境执法，对偷排偷放者出重拳，让其付出沉重的代价；对姑息纵容者严问责，使其受到应有的处罚。启动科技资金管理、考试招生、户籍、机关事业单位养老保险制度改革。

加快能源、交通、环保、通信等领域价格改革

李克强表示，民营银行试点迈出新步伐。报告称，存款利率和汇率浮动区间扩大，民营银行试点迈

出新步伐，“沪港通”试点启动，外汇储备、保险资金运用范围拓展。能源、交通、环保、通信等领域价格改革加快。

热点三：低速电动车可能有法可依

在代表们正积极谈论新能源汽车时，低速电动车再次被关注，并且多地方的代表们都约而同的提出了相关议案，提出政府出台相关政策和标准扶持低速电动车产业发展的同时，更要关注其安全问题！

不能否认，低速电动车作为一种新兴的交通工具，虽然节能环保，但由于之前的政策法规的不够完善，并且国民素质较低，本是方便短途出行的环保工具，却成为了社会交通的一大隐患，社会交通参与者，特别是驾驶员对于这种低速电动车的抱怨声连连！

与此同时，法规的缺失，也导致了在不少地区粗制滥造的山寨产品，或者干脆就是假冒产品流入市场，这些产品没有经过完整的设计研发流程，在安全、性能等方面是无法达到上路行驶的标准的，从而也对社会交通构成了严重的隐患！

另一方面，这类车型由于没有明确的界定，也导致各个地方无法对车辆进行注册登记，从而无法实现有效的监管，这也为交通参与者的安全埋下了隐患！



一、插电混合动力的普及和崛起

在 2014 年全球新能源汽车的销量排行榜上,只有前 10 名过了年销量一万,而在前 10 名中,纯电动车占据 4 席,而其他 6 个都是插电混合动力车型。

从品牌分布看,除了混合动力的老将丰田普瑞斯和通用沃蓝达以外,其他都是传统燃油车为主的厂商,譬如宝马 i3、三菱欧蓝德、比亚迪秦等等。

这说明,目前的技术条件,传统燃油车厂商推出插电混合动力汽车在技术上已经没有太大的问题。

从国内的情况看,除了深耕新能源汽车的比亚迪秦以外,上汽推出了插电版本的荣威 550 和广汽推出了插电版本的 GA5,可见,即使是国内厂商做一款燃油车的插电版本也不是问题。

从需求上来说,在充电桩远没有普及的今天,插电混合动力汽车比纯电动车要实用的多。市内跑用电动,长途加油,不怕没有充电的地方,很多消费者是买账的。

在政策支持上,目前插电混合动力汽车在大多数国家和地区是享受新能源汽车待遇的。在中国限牌的城市中,除了北京都对插电混合动力汽车网开一面。

从成本上看,插电混合动力汽车所需的电池较少,增加的成本不算多,价格上也可以做到平易近人,有更大的普及空间。

这些因素促成了 2014 年插电混合动力汽车的爆发,而在 2015 年,插电混合动力汽车的优势会更加明显。

在这几天 CBA 季后赛的广告中,我们看到了宝马 5 系插电版的广告。在广州车展上,奥迪 A3-e-tron 引人注目。对这些有技术积累的巨头而言,要做插电混合动力非常简单。

如果我们关注这几年的混合动力汽车市场,就会发现无论是丰田的行星齿轮动力分配路线(所谓的 E-CVT)还是德系的变速箱内加电机的路线,都非常容易改造成插电混合

动力车型,加上电池电控而已。

插电车 10KWH 左右电池很容易布置,这几年动力电池技术和产能的提升让混合动力汽车加上这 10KW 左右的电池费不了多少成本。

可以预见,在 2015 年,会有更多的厂商推出插电混合动力车型,甚至可以做到每款有混动版本的车都可以增加插电混合动力的版本。

2015 年,中国插电混合动力的车型将大幅度增加,销量也会大幅度提升。如果 2015 年环保、限牌、免税、补贴的政策给力一些,单款插电混合动力车型的年销量超过 3 万辆完全有可能。

二、纯电动公交的进一步普及

过去一两年,随着国家新能源政策的支持。各地都在上电动公交车。电动公交车节能环保的优势非常明显,但是初次采购价格太高,没有补贴难以普及。

但是,随着 2014 年动力电池的发展,特别是三元锂电池的发展,电动公交的成本迅速下降。

因为用的电量巨大,动力电池每 KWH 降价 100 元,对于电动公交车就是几万元的降价。很快电动公交车就会比燃油车的经济效益更好,而电动公交车给城市环保做的贡献是地方政府非常喜欢的。

从应用场景来看,公交车停放场地集中,运营里程有限,夜间休息可以长时间充电,这些特征都非常适合纯电动。

目前,电动公交车的主要弱点是电池寿命问题。因为电池容量大,更换的价格会很高。

不过随着锂电池的产能提升和技术进步,更换电池的价格会越来越低。等



到电动公交车真正需要更换电池的时候,电池价格可能已经比今天便宜很多。而电动公交车的电机相对于发动机具有更长的寿命和更简单的维护,综合算下来,电动公交车竞争力还是很足的。

所以,随着动力电池的降价,电动公交车会在 2015 年获得更大的发展空间,普及到中国的很多城市。

三、充电设施的进一步完善

2015 年初,关于京沪高速公路充电桩的新闻就沸沸扬扬。在第一电动举办的全球新能源汽车大会上,来自青岛的特锐德则展示了实用性很强的低成本低速充电系统。

从技术上而言,无论是高速充电站还是低速充电设施,都不存在问题,真正的问题来自于政府的思路。

充电设施并不是一个简单的设施问题,而是涉及到车位与用地的综合性问题。

上海市政府近期出台了一个前置许可,要求购买新能源汽车的用户提供充电桩安装证明,这就是典型的拍脑袋决策。

充电桩意味着一个固定车位,在上海一个固定车位要多少钱?没有固定车位,公共场所又不提供充电设施,你让用户买新能源车怎么用?

相比之下,青岛市政府率先在李沧区政府机关停车场安装了低速充电系统。给做充电的公司打广告,在公共停车位普及低成本的低速充电系统,这才是正路。

只有充电系统先在公共停车位普及,用户可以付费充电。用户购买新能源汽车才能真正用起来。目前诟病的所谓插电混合动力汽车当燃油车用,实际上是

展望 2015: 中国新能源汽车 将现四大趋势



政府部门不作为造成的。

在 2015 年，我们可以预见各地的充电设施会进一步普及，但是政府思路转变非一朝一夕之功。我们并不太乐观。

四、互联网巨头的入侵或将带动革命

2014 年，一个很有意思的事件就是乐视要造汽车。乐视本来是一家互联网企业，与汽车毫不相关。从传统汽车行业的角度，乐视造车就是天方夜谭。

而类似乐视的互联网企业还不少，有为了骗投资由一帮失业学生设立的微型企业，也有真巨头投资准备大干一场的互联网精英。林林总总，特斯拉的热潮带动了互联网企业的造车。

汽车，即使是积累少一些的电动车，设计制造的难度都非常大，需要资金量非常多。互联网企业干这个活从传统角度看简直就是骗钱的玩笑。

但是，我们要看到，特斯拉当年也没有什么基础，但是特斯拉造出来了车。

从互联网和资本的角度看，奇迹其

实是可以发生的。互联网企业虽然没有汽车行业所需的多年积累，但是它们能搞到投资，而有钱一切都不是问题。

互联网企业估值高，可以获得比较多的投资，在 IPO 之后利益巨大，这种利益可以吸引最优秀的企业行业人才，可以获得传统企业行业供应商的支持，甚至可以搭建自己的产业链。

一个什么都没有互联网企业，只要获得了足够的投资，掌握了足够的人脉，是不难造出一辆优秀汽车的，特别是技术壁垒没有那么高的电动车。

观致的销量虽然惨淡，但是汽车的品质还是得到大众认可的。观致无非也是资本领路，挖到了宝马、奔驰、路虎的人才，获得了上游供应商的支持，就造出来不错的汽车。

而互联网企业善于找投资，一旦它们能获得足够多的资本，同样能招聘到传统汽车行业一流的人才，获得上游供应商的支持，甚至直接收购传统汽车企业，获得造车所需的资源（特斯拉就是

买了丰田的厂）。

有资本大鳄在后面支撑，汽车行业传统的技术壁垒，贸易歧视都不难突破。大不了我收购了你，你都是我的了，你还有什么秘密可言？

所以，互联网企业造车并不一定是骗钱的游戏或者宣传的口号，而是真正可能给行业带来巨变的变革，在 2015 年，我们会看到更多的互联网企业涉足汽车。也会真的会有特斯拉这种企业冒出来（虽然概率很小）。

» 2014 年，新能源汽车形式喜人，2015 年，新能源汽车将会继续爆发。也许几年以后，就不会再有什么 APEC 蓝的冷笑话。

近几年，在新能源汽车被各种政策扶持的情况下，低速电动车也越发快速的走入人们的视野，可以说，这类车型早已受到业界的关注。作为“名声”越来越大的低速电动车由于缺乏正规的标准及准入管理，想得到国家鼓励新能源汽车的待遇，其难度可想而知。而随着近期低速电动车扶正的呼声越来越高，已经使业界不得不重新审视这类车型的重要性。中国电动汽车百人会（以下简称“百人会”）作为电动汽车产业发展的第三方智库首先对低速电动车产业进行了深入探索和研究。有了百人会的助力，低速电动车产业或将在一片搅动雾霾的声浪中首次闪耀。

“低速电动车课题自6月16日在北京正式启动至今已经做了大量研究工作，先后召开了多次座谈会，也征求了一些汽车界的老专家、老领导的意见，同时还多次走访了部分低速电动车企业和用户，在此基础上起草了低速电动车课题报告，并通过百人会上报给了有关部门。虽然已经有相关领导给予批示，但目前还处于最后的研究阶段。”12月3日，中国汽车工程学会理事长、百人会低速电动车课题召集人付于武接受本报记者独家专访时说。

标准取舍 哪种体系更适合中国？

付于武坦言，低速电动车的产业链很复杂，涉及到各方面的矛盾，不是简

单的下发一个通知、制定一个标准就能完全解决，必须要有一个系统性的安排。目前包括工信部、发改委、甚至公安部在内的相关部门都还在认真研究，百人会也希望以第三方智库的角色为政府部门提供政策制定的相关帮助。

据记者了解，目前各部委之间对低速电动车的管理仍存在不同意见，其中最大的争议在类别管理上。低速电动车到底该按照汽车的标准体系进行管理，还是应借鉴欧盟的摩托车标准管理，亦或是新建一个管理体系？“就目前来看，如果完全按照汽车的标准来管理，那么低速电动车的各方面都无法达到汽车标准，将不可能上路行驶。因此，我们的报告里有两种方案，一种是按照欧盟L6e、L7e四轮摩托车标准来管理，在此基础上进行创新；另一种是单立一种低速电动车的管理制度进行管理。”付于武说。

在采访中记者了解到，付于武个人更倾向于按照欧盟的L6e、L7e四轮摩托车标准来管理。他认为，低速电动车产业具有一定的复杂性，新建一个管理体系难度相当之大。“我们要照顾到民生的需要，因为旺盛的市场需求是来自广大农民群体，他们希望享受电动车带来的便利性之外，还希望享受其价格的便宜，要满足这两点，过高的性能配置是不可能实现的，但在中国存在巨大的

区域差异性，比如北上广等特大型城市能让这样低配置的低速电动车大行其道吗？显然不行，但在广大的农村地区确实已经势不可挡，我们到农村调研发现，几乎每家至少拥有一辆低速电动车。”付于武说，“因此，让北上广这样的特大型城市与农村同用一个管理办法是目前最大的问题，因此，新建一个管理体系来解决目前存在的巨大差异化问题是非常困难的。

巨大的区域差异性决定了新建一个体系设计的复杂性，那么低速电动车到底怎么管理才符合中国国情？在付于武看来，应当利用已经较为成熟的欧盟摩托车标准对我国低速电动车进行规范管理。“我们国家对于摩托车管理是有弹性的，路权问题可以由地方决定，如果按照摩托车的标准管理，地方政府就可以根据各地区情况进行差异化管理，决定哪些低速电动车可以上路，哪些路可以行驶，哪些路不能行驶，印度最近就借鉴了欧盟的标准来管理低速电动车的，这值得我们参考。”付于武对记者说。

正如付于武所言，欧盟的摩托车管理办法较好的体现了政策上的差异化管理弹性，因为它既可满足旺盛的市场需求，又能有序的分层进行管理，符合目前的中国国情。而新建一个标准体系也不是不可以，但从管理的复杂性来看确实很困难。

百人会调研产业蓝海 力促低速电动车转正

中国汽车工程学会理事长、百人会低速电动车课题召集人付于武表示，
低速电动车从低端切入，
再给予锂电池企业适当的补助，
引导其发展，
将形成巨大的规模优势。



“我最近在本田公司访问时了解到，本田生产的小型低速电动车的牌照以及上路权都由地方政府来决定，而不是日本政府，日本对于低速电动车管理的思路值得我们思考。百人会理事长陈清泰也曾说过，管理低速电动车在政策上要有弹性，给地方放权才是明智之举。”付于武说，“总之，无论如何管理，都不能一个标准，一个文件就解决低速电动车产业的所有事情。”

准入规范 当下是管理的最佳时机

尽管低速电动车在没有章法的情况下就大行其道，造成了一些产业及社会问题，但以其目前的市场保有量来看，一刀切并不现实。在付于武看来，从政府的角度来考虑，管比不管要好，规范比放任要好，适当的整顿比低水平的重复建设要好。现在政府必须要予以规范，而且此时规范是最佳时机。

那么，规范先从哪里开始？付于武认为，企业、产品准入是重中之重，要想更好地解决低速电动车转正问题，既需要在安全上让车企承担更多的安全责任、更需要在技术进步上拔高相应的准入标准，这才是低速电动车有效管理的关键所在。

目前，业内已经达成非常明确的共识，在汽车管理的改革之中，要转变管理方式，做好顶层设计。“政府管理应由事前审批更多地转为事中事后监管，低速电动车不妨从这里开刀。”付于武表示，“要做事中事后的监管首先要有科学的低速电动车技术标准，技术方面可以参考欧盟的标准来制定，在此基础上再按照中国的国情予以规范。”

关于准入，国际通行的做法是产品首先要满足标准法规的要求，企业还要对市场行为负全责。根据这一理念，付于武对记者表示，百人会关于低速电动车的课题报告中也提出是不是应该先产品准入，后企业准入，这是对传统汽车管理的颠覆，为什么不在低速电动车上开始实施呢？新的产业就应该按照新的方式来管理，如果企业生产的产品不能满足标准法规，就不允许生产上路。“我们调查过程中发现，像雷丁这样的低速

“对于低速电动车产业，
我们应顺势而为，
百人会关于低速电动车的报告里也有这样的表述，
只要政府积极引导，
低速电动车可以成为一个潜力巨大的新经济增长点，
当前是市场拉动，
就看政府如何管理了。”
付于武说。

电动车企业已经具备很强的生产能力了，四大工艺也齐全，但我们最关心的仍是生产的产品是否过关。”付于武说。

如付于武所言，低速电动车标准先行，依法管理，疏堵结合，产品认证在先，企业认证在后，做好从事前到事中事后的监管，按照这个方向走，没有技术能力的企业自然会被淘汰。

另外，值得一提的是，山东汽车行业协会在今年6月份率先出台了低速电动车管理的地方标准。在付于武看来，山东汽车行业协会、学会在一线为低速电动车产业发展方面做了大量的工作，其出台的相关管理标准对百人会的课题研究有很大的借鉴意义，其对这一产业发展的积极性值得尊敬。

顺势而为“低人高出”才是上上策

“虽然目前反对低速电动车的声音仍存在，但我在各界广泛调查发现，反对的声音微乎其微。之前有人说中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬反对，其实董扬完全赞同低速电动车的发展，并且还曾大呼，低速电动车都管不好，就别说自己是汽车大国。”付于武说，“反对低速电动车发展的人其实是没有正确认识这以产业的发展前景以及对我国新能源汽车产业所带来的推动优势。”

那么，我们如何来正确认识这样一个产业？付于武对记者表示，以低端切入，高端发展才是推动产业进步的上策。此前有一位外国同行这样对付于武

说，“中国的低速电动车可以形成一个规模优势，这是任何国家都不具备的，你们应当积极引导在低速电动车上从铅酸电池往锂电池过度，由低到高的发展。你们现在的电池厂在数量上是世界第一，但其质量却不能满足国家目前主推的电动汽车技术要求，如果对锂电池厂给予适当补贴让其应用到低速电动车领域，就有可能形成规模效益，规模效益就有可能使你们更快的突破锂电池技术瓶颈，从而推动电动汽车产业发展。”

正如该国外同行所言，付于武也同样认为，中国的比较优势在于规模，而低速电动车从低端切入，给予锂电池企业适当的补助，引导其发展，形成巨大的规模优势，再转化为比较优势，最后形成后发优势，那么，低速电动车就真的是战略型新兴产业了，何乐而不为。中国工程院院士郭孔辉也曾表示过，低端切入是中国电动汽车市场应该发展的方向，我们完全可以利用低速电动车这么巨大的市场，积极的引导锂电池的消费。



陈清泰：电动汽车“小高潮” 2015 年还将延续



在高密度政策支持之下，2014 年中国新能源汽车市场迎来了快速增长。据中国汽车工业协会数据显示，前 11 个月，中国新能源汽车销量达 5.3 万辆。其中，纯电动汽车销售 2.9 万辆，同比增长 7 倍，插电式混合动力汽车销售 2.4 万辆。从 2011 年至今，中国新能源汽车销量累计已近 10 万辆，但距离 2015 年 50 万辆的目标还有着巨大的差距。

2012 年，国务院印发的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》，提出 2015 年纯电动和插电混合动力汽车累计产销量力争达到 50 万辆的目标。国务院发展研究中心原党组书记、副主任，中国电动汽车百人会（以下简称百人会）理事长陈清泰在接受财新记者采访时表示，随着 2015 年各项相关政策“退坡”，需要进一步考虑未来政策的走向，运用更加巧妙的政策组合，通过市场竞争放大政策力量。

陈清泰表示：“在产业化初期，政府出手是必要的，但如何出手是一个重要课题。”

财新记者：从目前的数据来看，要实现 2015 年 50 万辆的目标似乎非常困难，对此您怎么看？

陈清泰：经过从 2013 年到 2014 年上半年的密集调研、厚积薄发，2014 年 7 月之后，国家密集出台了具有现实针对性、力度较大的政策群，带来新能源汽车发展的一个小高潮，表明找到了

当前问题的症结。但是电动车还在快速发展阶段，政府还应随形势变化滚动修正相关政策，朝着目标不断前进。

现在看来，50 万辆的目标恐怕实现不了，但这并不说明国家对电动车的关注和支持不到位。美国和日本也都有过类似的情况，制定的产销量目标没有实现，这不足为怪。规划一个数量、设定一个目标是指导性的，不能理解为计划体制下的刚性要求，因为电动车发展最终还是要看市场，更重要的是表明政府的关注，给企业和研发机构指出方向。

实际上，在当时制定目标时，政府预判是可以做到的，但现在没做到，问题到底出现在哪里？当时的判断有哪些不妥？支持性政策为什么没有产生预期的效果？找到问题的症结，为政策的修正调整提供依据，这是更有价值的。

财新记者：目前来看，导致未能实现目标的症结您认为是什么？

陈清泰：为什么没有实现目标，我们需要在技术成熟度、商业模式创新、

企业市场准入的开放度等多个方面寻找原因，为下一阶段的政策制定提供参考。

全球电动汽车的第一推动力几乎都来自政府，这是因为电动汽车有很强的正外部性。包括其自身零排放，可以减少城市环境污染；与分布式能源结合，可以推动新能源发展；与互联网结合，推动智能交通、智慧城市发展等。

但是在消费者来看，目前电动汽车车价较贵、充电时间较长、续航里程较短，且安全性尚待验证，与几乎完美无缺的燃油车相比还显得不经济、不方便，不放心。

由此导致市场的规模与降低成本、价格、基础设施建设、验证技术可靠性互为前提，导致先有鸡还是先有蛋的产业化困境。如何突破，不是市场自身都可以解决的，此时需要政府出手。

为获得其利好的外部性，在电动汽车产业化初期，政府出手是必要的，但如何出手是一个重要的课题。



财新记者：2015 年的市场您认为会如何发展？百人会经过半年的调查研究，政府下一步“出手”电动汽车市场，应当如何做？

陈清泰：首先，2015 年的电动汽车市场，在今年的小高潮基础上还会延续；同时明年也是这一期补贴政策的一年，由于之后政策的不确定性，导致市场对未来的预期并不明朗。这两方面都会左右未来的市场走向。

当前社会关注的重点是政府补贴，但是靠补贴的路到底能走多远？对市场和企业来说，是一个很大的问号。电动车发展涉及的汽车、能源、基础设施等都是大产业，转型升级都涉及到发展战略的调整和大规模投入，没有长期预期谁也不愿意贸然行动。几年为一个周期的政策无法让市场和企业产生长期预期，不能改变他们的长期战略。

政策有激励性、约束性和支撑性三类。政府政策必须是双向的，激励性政策必须要和约束性政策相结合。美国加州零排放政策设计的就很巧妙，表现出很强导向性和可持续性。零排放法规采用了交叉补贴的原理，规定在本地销售的汽车中，到某一时间节点零排放汽车销售量必须达到的百分比，如果达不到就要受到处罚，或者去买指标。现在买指标就是去买特斯拉的指标，特斯拉由此每年得到好几亿美元的补贴。

这一政策思路值得借鉴之处在于：第一，这是高排放与零排放或少排放汽车间的交叉补贴，与碳交易的原则一致，比财政补贴更具合理性；二是可以减轻财政压力，消除“政府补贴富人”的质疑；三是给出 10 年甚至更长期限的零排放车的占比，释放出政府长期致力于汽车电动化的信号，可以给市场、包括基础设施建设以长期稳定的预期；四是“胡萝卜加大棒”，体现了“有保有压”，具有很强的激励与倒逼作用，促使厂商与政府合作共同实现目标；第五，随着政府目标的实现，政策可以平稳退坡。



企业家拿自己的真金白银进入可能各有各的想法，但都是理性的。进入者中大多数可能会被淘汰，但不能不给他们机会。他们正是以自己的付出在加速试错过程，包括技术创新、产品定位、商业模式、融资模式等都可能都在试错

财新记者：在补贴政策之外，今年中国政府也出台了新能源汽车生产企业的准入标准，对此您怎么看？

陈清泰：对于市场准入，我认为应该较大力度的有序放开。美国 1976 年通过立法推动电动车发展，1990 年代开始起步，很快出现了 170 多家电动车企业，但这一波过去后这些企业大都消失了。在一个技术面临新突破的时候，有大量的投资者、企业家从中发现机会，想进入分一杯羹、参与试错，这恰恰是技术和产业走向成熟的必经之路。

我们国家一直是追赶型经济，很少

经历过一个行业从自主研发到走向成熟的过程。按照传统做法，在机会来临时，政府首先关注的是谁能进入，谁不能进入，并由自己做出判定。这就使我国出不了特斯拉，也不能出现无人驾驶汽车。进入创新驱动发展阶段，应当改变旧有的行政管理方式。新兴产业的成长面临很大的不确定性，一方面需要试错，另一方面政府并不能保证谁成功。谁来试错？肯定是投资者和企业，不是政府。这时政府应当欢迎新的进入者，但不要去“鼓动”，也不要过分限制，由投资者自己决定。原则上讲，投资者、

中贡献出新的火花。特斯拉到底能走多远，我不知道，但是它对电动车的贡献将载入史册。

汽车已经是一个充分竞争的领域，现在调整政策、放宽准入，我非常的赞成，我呼吁应该有较大的开放力度，企业做什么由企业自己决策，自担风险，在公平竞争的市场上，这是他的权利。政府创造一个平等的竞争环境，负责负外部性管制。

财新记者：您认为更加现实理性的电动汽车产业发展是什么样的？

陈清泰：革命性的替代，过程是漫长的。燃油车发展 100 多年，几乎完美无缺，电动车对燃油车的替代革命已经几起几落，最近的一次是 1990 年代后期在美国加州。

北京大学路风教授的研究提供了一个很有价值的案例，即平板显示器对彩色显像管的替代。美国一家公司在 1960 年代就发现利用液晶特性可以开发出替代彩色显像管的平板型显示器，并以“挂在墙上的电视”为目标开展了约十年的研发，最终因距离目标太远和无力继续投入而宣告终止。后来日本的企业买回这种技术，降格以求，用做电子表、计算器的显示，进而做儿童玩具显示器、笔记本电脑显示器，1990 年代做成了计算机的显示屏，直到在 2005 年前后，短短几年全面替代了彩色显像管。美国那家公司“先驱成了先烈”，是他们在技术达不到时没有降格以求，及时开发出适宜的产品；日本企业则在不同阶段找到了与技术能力相适应的产品和市场，一边有营业收入的支持，一边滚动发展，最终走向了成功。

电动车对燃油车的替代过程与如上案例很相似。为顺利实现国家电动车发展战略，一个很重要的政策思路就是努力寻找当期技术成熟度可以支撑、并能被市场接受的产品，打开市场出口，让这种新技术主要依托市场而不是政府的力量运转起来，一边盈利一边发展。市场是多样化的。现在，电动车在主流车型市场上艰难的开拓进取不能放松，但我们也看到了以特斯拉为代表高档车，在对价格不敏感、追求高端、时尚、环保的第二辆车的消费群体中已经成为新宠，仅上海已有 400 辆购车申请获得免费牌照；而小型、短途、低速实用型电动车则在我国中小城市和城乡交界处异

军突起，表现出很强的生命力，今年市场规模将超过 30 万辆。有专家预计如果政策得当，很快会发展成百万辆级，甚至千万辆级的大市场。如果有这样的大盘市场垫底，就有可能开辟出具有我国特色的电动车产业化的另一条途径。

实际上，对小型、短途、低速车型机动化的需求早已有之，只不过由于燃油车难以满足而被搁置。车辆动力电动化引燃了这一需求。这种需求不仅中国，发达国家也有，只不过美国、欧盟包括日本很快修改道路交通法规开启了市场。

小型、短途、低速电动车对应的是活动半径有限的出行机动化需求，其中有对燃油车的替代，但大部分是传统燃油车尚未涉足或难以替代的细分市场。因此短途低速不能与低技术、低档次混淆。在多样化市场中，有“高大上”需求，也有讲求物美价廉的实用性需求。目前我国该车型需求的主体是对价格十分敏感的中低收入人群，在缺乏强制性国家标准的情况下，产品技术和品质处于低层次。随着需求层次的提升，产品结构将逐步升级，特别是有城市站点接驳、巡逻、环保、邮政、物流、市政工程、老年代步等多样化高层次需求拉动，低速电动车在人性化、轻量化、信息化、智能化的方向有无限提升空间。就是说这是一个由电动化牵出、有很大发展空间的细分市场。

目前对于是否放开这个市场还存在争议，主要是担心道路交通安全。我想应当深入调研，务实地制定对策。例如给低速电动车制定产品标准、质量标准、纳入国家质量监管体系。运行上区别对待，大城市可以限行，广大的中小城市、乡镇、农村放开。在管理上，可以挂上颜色清晰的车牌，持证驾驶，上强制保险。同时实行路权限制，如高速路、一二级公路限行等。



财新记者：百人会在推动电动汽车产业发展上，下一步会做哪些工作？

陈清泰：电动车的发展不仅仅是汽车业的问题，汽车能源的结构性变革牵涉面极广，包括能源的资源和生产、交通模式、商业模式、城市规划、基础设施、车联网、智能交通、智慧城市等，是一个系统性工程，对社会生活的各个方面都会产生重要影响，也给诸多产业和企业提供了新发展的机会，其中涉及诸多产业和大量跨界技术。如何能使相关方面形成共识，吸引他们施展特长，积极参与？以互联网思维，围绕发展电动车构建起一个好的产业生态是非常重要的。百人会就是想通过论坛搭建一个平台，开展交流、凝聚共识、共同参与，推动产业生态的健康发展。

2015 年中国新能源汽车产业 五大热点预测 >>>>>>>>>>

一、国家政策扶持力度将继续加大

2月16日,科技部发布的《国家重点研发计划新能源汽车重点专项实施方案(征求意见稿)》指出,开发新能源汽车技术是汽车能源动力系统可持续发展的唯一途径。发展新能源汽车符合我国建设经济集约型、环境友好型社会的战略方向,有利于解决当下严重的环保和能源问题。

据统计,2014年,发改委、财政部等部委共出台了16项新能源汽车政策,政策出台密度、力度均为史上空前,其中,免除购置税、明确新能源汽车在新增公车中所占比例等政策对新能源汽车的推广起到了推波助澜的作用。

2014 年,我国新能源汽车生产 78499 辆,销售 74763 辆,比上年分别增长 3.5 倍和 3.2 倍。尽管在国家的大力推进下,2014 年新能源汽车推广数量相比往年有了较大幅度的提升,但这一数字和国务院此前提出的纯电动汽车和插电式混合动力汽车在 2012 年到 2015 年累计销量实现 50 万辆的目标还相差甚远。

2015 年也是《节能与新能源汽车产业发展规划(2012 年-2020 年)》第一阶段目标冲刺之年,业内人士认为 2015 年,国家政策将会向更具体、更务实的方向落实,政策支持力度将会进一步加大。

二、市场空间有望扩大

国家政策的进一步完善以及地方各级政府相应配套措施的出台,对新能源汽车的市场推广将起到一定推动作用。

同时，媒体的宣传以及新能源汽车行业人士的努力也促使老百姓对新能源汽车认识加深。

2015 年以来,国际油价涨幅已超 30%,能源紧张、石油稀缺是共识,当然也是消费者选择汽车时必然考虑的因素。

综上,新能源汽车市场空间在2015年有望进一步扩大。不过,这种扩大主要还是受政策引导,而非市场内生动力所致。要使新能源汽车真正成为国民车还须进一步推进行业产业化,降低生产制造成本,完善服务设施,从而扩大市场需求。

三、完成目标恐怕有点困难

目前为止,我国共实现新能源汽车推广总数量仅10万辆出头,这就意味着要想实现到2015年累计销量实现50万辆的目标,2015年将面临近40万辆的销售压力。据统计,1月份中国新能源汽车生产6663辆,销售6395辆。以此形势,完成目标恐怕希望微乎其微。

目前,由于北上广等一线城市上牌、补贴等配套政策落实比较到位,充电设施、售后服务等配套设施相对完善,新能源汽车推广主要还集中在一线城市。消费者选择新能源汽车主要还是出于对相关补贴和优惠政策的追求。新能源汽车相较于同级别传统燃油车在价格上并没有明显优势。

四、自主品牌配件待发力

虽然目前我国新能源汽车市场上诸如比亚迪、江淮、众泰等自主品牌尚有一席之地，但不得不让人注意的是，这些新能源汽车的电池、电机、电控、BMS等核心部件并不具备强大竞争力，关键技术仍被国际巨头垄断。

赛迪智库装备工业研究所所长左世全指出,2015年是新能源汽车加速产

业链整合的一年。建立涵盖新能源汽车整车完整的产业链，不仅是有效推动新能源汽车快速发展的模式，也是整体提升中国产业竞争力的必经之路。目前，我国部分新能源汽车相关产业，已经出现低端重复建设的问题。2015年新能源汽车相关产业加速产业链整合，将促进产业优胜劣汰的进程，相关设备、材料成本或将出现一定幅度的下降，新能源汽车成本有望继续降低。

五、低速车依然是蓝海

低速电动汽车一直处于政策灰色地带，但其低廉的价格却使其在广大四五线城市及农村市场大行其道。据统计，2014年，单山东省，低速电动汽车产量已达18.74万辆。目前，除原有的时风、御捷、唐骏、雷丁、宝雅、道爵等低速车品牌继续高歌猛进、扩大产能外，力帆、众泰等高速车企也开始纷纷涉足低速车产业。

低速电动车市场在 2015 年的激烈厮杀在所难免。

与高速电动汽车的政策主导不同的是，低速电动汽车的爆发完全是市场自发行为，也显得更加接地气，更亲民。从百人会到各行业自律组织的成立，新能源产业内人士一直在为低速电动汽车的正名奔走呼吁，2015年低速电动汽车到底能否被纳入正规军依然是未知数，但这也阻挡不了民间资本进军低速车蓝海的决心。

参考前文所提截止 2015 年 50 万辆的新能源车推广目标，放开低速电动汽车准入对完成目标无疑将是一大助力。

反思我国新能源汽车政策 莫以爱之名伤害所爱

近年来，我国新能源汽车利好政策频出，一定程度上改变了我国新能源汽车发展的节奏以及方向，越来越多的新能源汽车进入了公众视线。然而，也有人提出质疑，政府爱新能源汽车，予以诸多优惠，强行在市场上撕开了一道口子挤进去，这种简单粗放的做法，短期有效，却不可持续。确实，市场的得来是由于消费者对产品的切实需求，还是缘于补贴、牌照的诱惑，差别很大。政策利导下的市场虚假繁荣，能维持多久，会产生什么样的变异，有什么样的隐患？值得思考。爱新能源汽车，就应该让它经历市场风雨变得强大，而不是无限庇护让它在“温室”中成长。

■爱之深 政策频出

2014 年被称为“中国新能源汽车市场化元年”，这一年是迄今为止我国有关新能源汽车政策出台最多的一年。车辆购置税免征、公车新能源化改革、明确推广应用“路线图”、对充换电设施用电实行扶持电价政策，政府对新能源汽车的扶持力度空前。2015 年伊始，政策又有再迎红利的迹象，新能源汽车购置与使用方面的优待陆续增加。

归根到底可以用两个字来总结政策的功劳：补贴。在国家与地方补贴政策白花花银子的双重推动下，硬是将新能源汽车加快推进了百姓家。事实上，从 2009 年我国对新能源汽车进行补贴开始，整个行业对政策就有非常大的依赖

性。

然而，令人忧虑的是，现阶段新能源汽车是市场起步期，政府以各种方式给予补贴的目的是培育市场，是不可持续的，在新能源汽车市场去年以来飞速发展的成绩单背后是政府为成本居高不下的新能源汽车买单。这种用钱砸出来的“繁荣”，问题多多——自主新能源车企过于依赖政府，在研发产品上呈现出一种“重量不重质”的浮躁现象。然而，高额补贴不会永远存在，终有一天会退出这个舞台，自主车企靠政策来维持经营绝非长久之计。而从政府层面上讲，如果继续用丰厚的补贴来吸引车企发展新能源车，只会将车企引向一味逐利而不寻求可持续良性发展的歪道上去。

■情之切 非理性引导

政策偏爱新能源汽车，但却爱得缺少章法。最初，大呼“弯道超车”推混合动力汽车，不久提出混合动力汽车是发展纯电动汽车的过渡性产品概念，随后，在纯电动汽车技术尚不具备科学发展条件的情况下，国家有关部门开始大包大揽地力推以纯电动为核心的新能源汽车战略。在纯电动汽车商品化存在不能逾越的障碍，混合动力汽车成为全球新能源汽车主流的背景下，国家新能源汽车产业发展依然畸形发展：中央和地方政府一边倒地支持纯电动车，混合动力汽车被政策

边缘化，成为政策的“弃儿”。时至今日，在市场对混合动力汽车接受度更高的现实下，政策对混合动力又开始有了松动。

国家政策没有对整个行业进行理性引导，会导致国内企业表现浮躁，一窝蜂地盲目铺摊子，造成产能过剩，企业亏损，使整个行业的基石岌岌可危。正如中国汽车工业协会副秘书长叶盛基所言，过多的推广项目有让新能源发展偏离轨道的趋势，会致使各大厂商把主要精力放在推广上，新能源项目盲目上马。在这样的情况下，新能源汽车概念很容易被“热炒”，企业并没有太大的动力和精力去深耕产品，在示范区推广的背后，很可能带来产业的“空心化”。



■地方保护是病 得治

我国政府给予新能源汽车的支持在全球范围内都算是大的。诚然，对于新兴行业政府在资金、政策方面的推动是十分必要的，但大规模的补贴也让近些年新能源汽车的发展广受诟病：圈钱圈地、地方保护等问题层出。

成也补贴败也补贴，说“补贴扭曲市场”好像有些言过其实，但事实上新能源汽车推广中遇到的最大难题——地方保护

问题一定程度上确实源于补贴政策。部分城市设立“地方目录”，给有竞争力的外地产品设置障碍。在一些省市，新能源汽车想进入某地销售，生产企业必须到本地投资设厂。类似的门槛设置，在各地并不鲜见。在现实操作中，往往这个城市的车企在那个城市拿不到补贴，给消费者带来很多不便和迷惑，也让新能源汽车发展演变成了“地方特色”。而一旦患上地方保护的病，就很难医治了，且会愈演愈烈。

■牌照优惠 诱惑有限

当前，新能源汽车市场还远没有走向成熟。“只有50%左右的销量来自于私人消费。”叶盛基直言，即便是私人用户，也大多不是因为受产品本身吸引选择新能源车。

“有限购政策的城市新能源车销量可能好一些，非限购城市的消费者购买较少。”

汽车限购渐渐成为了发展新能源汽车的一个“必杀技”。目前，已有北京、上海、深圳等7个城市加入“限购大军”。几乎所有汽车限购城市在对燃油车扣上大锁的同时，都给购买新能源汽车留了一条康庄大道：大把的牌号任你摇，免费的车牌直接拿，妥妥的补贴塞你兜。于是每每有城市宣布汽车限购，就会有一种声音随之而来——“新能源汽车的机会来了”。

画面真有这么美吗？事实上，挥舞着

钞票要买车的消费者也并不一定就领情。在北京市2014年度小客车购车摇号中，227万申请者争夺13万块燃油车车牌，惨烈状可见一斑。而新能源汽车这边呢？一年过后，2万个指标绰绰有余，弃购比例达到68%。

靠牌照诱惑消费者去买新能源汽车，目前看来并不符合市场规律。市场经济下，做出购买行为是为满足自身的需要，在新能源汽车产品以及使用环境都尚不成熟的当下，要让大部分等待买第一辆车的消费者，怀揣“为子孙后代留一抹绿色”的高尚情操去血拼新能源汽车，实在是强国民素质之难。摇不到号而买新能源汽车满足急切出行要求的人，有，但也只是少数。新能源汽车要走得远应该靠产品实力说话，而不是仰仗政策的畸形滋养。

■爱而不当 会成殇

好的政策可能是“特效药”，在短期内对于新能源汽车发展能起到强大的促进作用，一旦政策制定得不合理，则会极大地扰乱市场，阻碍行业健康发展。无论如何，过分依赖政策的后遗症不可忽视。

专家分析指出，我国具有发展新能源车的优势环境，但在政策层面，仍有很多环节值得反思。新能源汽车市场过分依赖政策，从企业产品研发，到基础设施建设，再到产品市场化应用，各个环节都离不开政策扶持。长期如此，一方面会抑制产业发展活力；另一方面，可能会出现政策消失时，纯电动汽车市场难以拓展的风险。

哪怕因为政策利好吸引了不少消费者，也有可能只是镜花水月，甚至有可能反噬。新能源汽车短期内难以突破的产品性能不够成熟、价格偏高、充电基础设施不完善等一系列瓶颈，消费者越多有可能隐患越大，一旦用户在使用过程中因各种不便积累了大量的不良口碑，对新能源汽车的不信任感将充斥整个社会，信任一旦坍塌，后果不堪设想。也许脚踏实地、循序渐进的发展才是新能源汽车该走的路，而不是一味指望政策庇护，不要以爱之名伤害所爱。

■借力政策 尊重市场

政策支持力度不可谓不大，但我国新能源汽车发展的现状并不尽如人意。“这里面肯定有问题需要反思。”国家信息中心信息资源部主任徐长明表示，“我们的政策更多考虑如何促进产业发展，考虑消费者的意愿相对少一点，可能使政策的方向跟消费者需求不匹配。”

清华大学公共管理学院原院长、全国政协经济委员会副主任陈清泰指出：“现在我国二三线城市和城乡交界处低速电动车已经悄然兴起。因此，当前情况下，在以政府主导的常规路径为主的前提下，也

应该推进以市场导向的低速电动车发展的路径，这样才可能走出一条符合国情的发展道路，实现我国电动车发展的目标。”



新能源汽车 市场发展面临的问题

2014年上半年我国新能源汽车生产 20692 辆，销售 20477 辆，产销量已超过 2013 年全年水平，2014 年全国共销售新能源汽车 74763 辆，同比增长 3.2 倍，但销量尚不足全国乘用车总销量的 1%。与《节能与新能源汽车产业规划》要求，到 2020 年中 / 重度混合动力乘用车要占乘用车年产销量 50% 以上的规划目标相距甚远。

内部因素分析

1 新能源汽车作为传统汽油机的替代产品，虽已受到政府部门与生产企业的认可与重视。但由于处在市场发展初期，产品技术尚不成熟，很大程度上制约了其市场化进程。

1、产品售价较高，难以带动需求释放。由于市场规模较小，生产企业短期难以获得规模效益，生产成本尤其是核心技术电池成本居高不下，导致汽车售价普遍偏高。以比亚迪 E6 为例，其官方售价为 36.98 万元，除去政府补贴的 10.8 万元，实际售价仍约为 26 万元。北汽 E150EV 价格为 24.98 万元，除去政府补贴价格也接近 15 万元。即使享受中央及地方政府高达 10 万元的财政补贴，一款普通的新能源汽车售价仍相当于传统汽车中高档产品价格水平，过高的售价使多数消费者望而却步，更多的选择观望。

2、电池续航里程不高，给长途出行带来较多不便。目前国内多数新能源汽车产品续航里程在 200 公里上下，仅能满足日常上下班这类基本用途的需要，由于充电设施的稀少与不便，给路途稍远的跨省、跨市出行带来较多不便，使新能源汽车节能减排的优势难以体现。

3、产品安全性能有待提高，还存在碰撞易导致电池燃烧的隐患。由于新

去年上半年没有一个中国电动汽车品牌销量超过 1 万辆，而美国上半年累计销售新能源汽车 25844 辆，其中日产聆风电动车在美国销量就超过 1.27 万辆。国家对购买新能源汽车高达 6 万元的财政补贴以及出台的一系列利好刺激政策，扶持力度不可谓不高，但仍收效甚微，发展相对滞后，造成当前新能源汽车发展遇阻市场容量较小的原因主要有以下几点：

新能源汽车市场准入门槛严格，短期生产投入成本较高，企业面临很大经营压力，在提高安全性方面的研发投入不足，致使产品性能、安全质量提升缓慢。

二、外部市场环境因素分析

1、应用环节配套体系不健全，充电难成为制约新能源汽车发展的核心问题。从全国一线城市看，充电桩、站设施普遍严重不足，成为困扰消费者观望的主要原因。以新能源推广城市深圳、北京为例，已建成充电设施远不能满足私家车主的充电需求。深圳市原计划 2012 年底建成 3 万个充电桩，但截止目前仅建成近 1 万个投入使用。北京市现有 5000 个充电桩，即使全部投入使用，也仅能满足出租车运营，若要保障私家车主与社会需求，缺口至少在 2000 个以上。而北京市有关新能源汽车摇号政策规定，购买新能源汽车的个人消费者必须具有充电条件资质，否则不可购买。目前看，个人消费者短期内想实现拥有自用充电设备难度较大，消费者正面临着购买了新能源汽



车却无处寻觅充电站的窘迫局面。

2、消费者与社会群体对新能源汽车认知度不高,推广普及工作有待提高。由于新能源汽车作为新兴产业,相关推广普及工作没有及时到位,使部分城镇居民担心因此影响生活用电,对在居民社区建设充电桩还存有抵触情绪。而多数消费者对新能源汽车产品相关信息获取不足,导致认知度不高不愿或不敢购买;厂家因市场容量太小怕入不敷出不愿投入;电网集团不愿建设充电桩、站担心投入大量资金无法使用造成设备闲置,在很大程度上也掣肘了新能源汽车进入普通百姓家庭。

三、推动新能源汽车市场发展的几点建议

尽管新能源汽车发展在这几年遇到诸多困难与问题,但仍然表现出强大生命力与导向性。我国汽车行业正处在产业结构转型的关键时期,但由于消费缺乏有效引导,仍呈现出排量高、使用密度高等特征。因此,在注重提高传统新能源汽车燃油经济性能基础上,应以节能减排作为推动汽车工业产业结构转型升级,实现新常态下平稳有序发展的切入点,充分发挥新能源汽车低碳环保的行业优势,进一步加强对新能源汽车生产及消费的政策引导与监管。

从市场发展角度看,不具有一定规模的市场,再多的政策利好,企业再大的投入也很难换来可观的经济效益,新能源汽车发展也就无从谈起。所以,新能源汽车发展不可急功近利,要先夯实基础环节,创造有利于新能源汽车发展的市场条件。

(一)要从基础设施建设入手,合理规划充电桩、站的建设与布局。加大充电设施的建设与投入并力争做到设施适度超前,真正为消费者解决后顾之忧。因此,应以政策扶持为契机,加大加快大中城市充电桩、站的建设,逐步推广北京市“路灯+充电桩”的改造设计方案,力争扭转新能源汽车市场使用环节配套体系薄弱的局面,才是新能源汽车市场发展工作的重中之重。

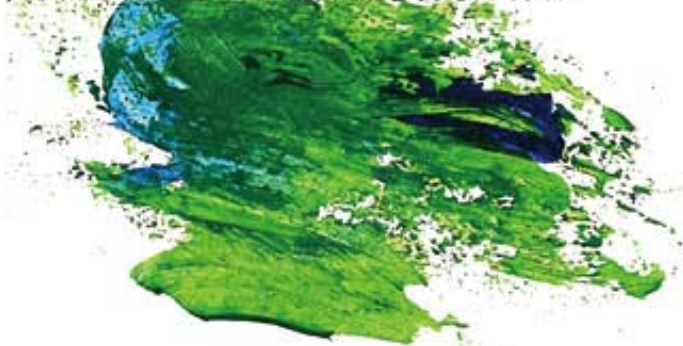
(二)敦促汽车生产企业科技创新,倡导企业研发生产低能耗、低污染、低排放的新能源汽车。产业政策的扶持对于新兴行业的发展与推广至关重要。在市场起步阶段,为减轻企

业经营风险,可先从资金与政策上向新能源汽车生产企业倾斜,鼓励企业加大研发投入,重点研究和推广插电式混合动力、纯电动汽车技术,努力提升产品市场竞争力,开发适销对路的新能源汽车产品并形成产业化发展。当市场初具规模,即使逐步取消财政补贴,车企也会因广阔的市场需求,而争相涌入。

(三)对新能源汽车使用者给予更多政策优惠,引导消费者选购新能源汽车产品。汽车作为大宗消费品,使用环节相关成本才是消费者最为关注与看重的。对于个人购买新能源汽车产品者应尽量简化其购买手续,并可考虑适当优惠减免新能源汽车高速路桥通行费用,以及城市街道停车费用等。同时,对执行限行限购城市对新能源汽车产品绿灯放行,免于摇号与尾号限行,采取疏堵结合的政策举措,引导消费者转变消费观念。“信心比黄金更为珍贵”,只有消费者认可并愿意购买新能源汽车产品,才有可能吸引更多车企进入到新能源汽车生产领域,市场才有可能发展壮大。但因新能源汽车与传统动力汽油机产品仅从外观上还难以分辨,为避免人为因素造成的故意模仿混淆,可以推广效仿上海市做法,发放新能源汽车专属号牌,确保对新能源汽车优惠政策落到实处。

另外,加快石油战略储备,完善石油市场体制建设,为汽车市场发展创造有利条件,提供基础保障。近期国际油价从每桶接近110美元跌至5年来最低的50美元以下。虽然油价下降对新能源汽车略显不利,但对于整体汽车产业发展构成长期利好。据《能源发展战略行动计划(2014-2020)》预计,2020年我国石油对外依存度将达到60%,能源紧缺的矛盾将会长期存在。而汽车作为能源消耗大户,约消耗了我国汽油消费总量的80%、柴油总量的30%,每年因汽车增长而增加的石油消费达到3000多万吨,“十二五”以来,我国新增炼油能力接近1.9亿吨,几乎被新增的8000多万辆汽车消耗殆尽。

当前国家石油储备一期工程4个储备基地储备原油1243万吨,相当于大约9100万桶,储备总量约为9天消费量,加上商业石油库存,全国石油储备总量不足30天,远低于国际能源署建议的最低90天储备量。因此,应抓住千载难逢的有利时机,扩大石油战略储备规模,进一步完善石油储备的管理体制与应急运行机制,加大我国石油进口地区分布,促进石油进口渠道多样化。并应加快出台鼓励非公有资本进入石油行业的政策措施,逐步完善现代石油市场体制建设。缓解能源消耗需求,为建设可持续发展的汽车和谐社会造成条件。



新能源汽车成 地方“两会”热议焦点

新能源汽车历经了多年的补贴和推动，在去年迎来了一个产销的高峰期，实现近 8 万辆的年产量，业内人士纷纷看好，寄望于 2015 年新能源车能实现新的跨越。在近期各地方召开的“两会”上，新能源车也成为了一个热门话题，成了代表、委员们关注的焦点。

环保、地方经济“要”新能源汽车“上马”

“APEC 蓝”携优美环境之力风靡 2014，也在今年地方“两会”上余温不断，成为代表委员们热议的焦点。面对各地不同程度的环境污染，各地“两会”代表委员们也在思索如何创造可持续的“APEC 蓝”，发展新能源汽车被寄予厚望。

九三学社新疆乌鲁木齐市委主委、乌鲁木齐市旅游局副局长肖虎认为，乌鲁木齐市机动车保有量的快速增长，使得城市机动车污染排放对空气质量影响愈加突出，因此要加大新能源汽车的发展。面对河北省严重的环境污染，河北省政协委员李丽华建议，应大力推广使用新能源汽车。

新能源汽车市场爆发背后带来的是巨大的经济利益，不仅攸关车企及相关新能源汽车产业链上的生产企业，更是关乎地方经济发展，也因此，为了发展地方经济，发展新能源汽车成为地方“两会”关注的焦点。

陕西省人大代表陈艳则认为，新能源汽车是今后汽车行业发展的主流，应大力发展。辽宁大连市工商联建议大连市大力发展新能源汽车产业，制定新能源和可再生能源产业发展战略，形成以新能源为重要支撑的产业结构。

加强地方政策支持

过去的一年，新能源汽车作为一种新兴国家战略得到国家和各级主管部委的大力支持，利好政策频出，且有政策支持力度继续加码的趋势。然而，新能源汽车要发展，光靠国家政策支持是不够的，还需要得到地方的大力支持，上下联动。

在今年的地方“两会”上，代表委员针对地方新能源汽车的发展提出了很多切实可行的建议和政策，尤其是关于电动汽车出行的充电基础设施方面。

北京市今年的政府工作报告中提出，为加快配套设施建设，新能源汽车配置指标增加到 3 万辆，推动新能源汽车产业发展，同时淘汰老旧机动车 20 万辆。上海市长杨雄则表示，今年上海新增 1 万辆新能源汽车，与 2014 年相同。发展新能源汽车成为各大城市 2015 年的施政要点。为了发展各地新能源汽车，代表委员们也开始出谋划策，建言给予各种地方政策支持。上海市人大代表吴凡认为，发展新能源汽车要解决充电设施建设滞后及电动汽车和充电桩不兼容的问题，需让标准先行。大连市政协委员张勇、刘增良、杜紫阳等都建议，新能源汽车要大力推广，必须完善后续的设施配套。杜紫阳还建议，简化新能源汽车配套补贴程序，缩短补贴到位时间。



低速电动车安全关乎地方民生

作为一种深入二三线城市甚至三四线城市及广大农村地区人民生活的交通工具，低速电动车得到越来越多的关注，也引发了地方“两会”的关注，成为焦点。山东省聊城市政协十二届三次会议上就有多达 12 位政协委员提出多个提案，建议对这类新型交通工具强化管理。聊城市政协王安军等 6 位政协委员也认为低速电动车因其轻便快捷、价格较低、绿色环保等优势，已经取代人力自行车，逐渐成为城乡百姓出行的主要交通工具。他们建议加强对城区电动车的管理，通过一定的方式对低速电动车的出行进行规范，通过推行电动车登记上牌和年

审，对电动汽车、电动三轮车销售商及驾驶人员进行管理。同时对于现有上路行驶的车辆进行管理，限期到交警部门进行驾驶人信息和车辆信息登记，并接受培训，办理相关手续。

广西部分人大代表就已经在该省部分地方开始生产的低速电动车却没有合法“身份”的问题展开了讨论。陈张柠等广西省人大代表提出，出台相关政策和标准扶持低速电动车产业发展的同时，更要关注其安全问题。建议将低速电动车纳入机动车管理范畴，制定相应的管理登记备案流程；要求低速电动车驾驶人员应取得由交通管理部门确定的 C3 及以上驾驶证，并按照《道路交

通安全法》及相关规定对其进行管理。在行驶中，明确上路行驶区域，并参照机动车，向国家认可的保险机构购买保险。年检时应审核保险购置情况，未按规定续保的，生产企业不得对车辆进行年检，未按时年检或年检不合格的低速电动汽车不得上路行驶。

中国汽车工业协会 1 月 12 日发布的数据显示，2014 年国内新能源汽车高速增长。2014 年，新能源汽车生产 78499 辆，销售 74763 辆，比上年分别增长 3.5 倍和 3.2 倍。那么，哪家车企的新能源车销量最好？以下是统计。

从统计看，比亚迪得益于在电池、电机、电控等领域的提前布局，获得了插电混动和电动轿车、电动大巴领域的最大成功。

北汽凭借与全球企业合资合作，迅速获得了最新的电动车技术，同时借助政府采购等资源，快速跟进，在 2014 年在短期内实现了爆发。北汽董事长徐和谊称，2015 年北汽将推出续航 400 公里的纯电动车。

上汽在插电混动领域已经掌握了核心技术，但受限于产能，今年销量不温不火，但 2015 年随着产能释放，其表现值得进一步期待。

江淮汽车和奇瑞汽车，众泰电动车、康迪电动车抓住各自细分市场，销量也相当可观，但厂家披露的数据和技术资料较少。

比亚迪

累计销售纯电动车 20840 辆。其中，插电混动车秦的累计销量为 14747 辆，未交付订单超 8500 辆；纯电动车 E6 销售 3560 辆；纯电动大巴 K9 销售 2533 辆。比亚迪称，如果电池产能充足，销量会更好。

北汽新能源

纯电动车生产 7200 辆、批发 6000 多辆、上牌 5510 辆，成为国内纯电动汽车销量第一的车企，同比增长 238%。主力车型为 E150EV 和威旺 307EV 纯电动汽车，E150EV 主攻私家消费，威旺 307EV 主攻企业客户。

江淮汽车

全年累计销售超过 7000 辆，主力车型为江淮 IEV 电动车

启辰晨风

去年 9 月上市，销量不详

奇瑞汽车

全年累计销量不详。但有资料显示，奇瑞新能源车 1 ~ 11 月累计销售 8437 辆。主力车型为 QQ3EV 电动车。

众泰汽车

众泰知豆电动车全年产销实现 7400 多辆。

吉利康迪

康迪小电跑全年累计生产 9700 多辆，销量不详。

上汽乘用车

累计销量超过 4000 辆，主要车型为荣威 550 插电混动和 E50 纯电动车，其中绝大多数销量由荣威 550 插电混动贡献。上汽称：今年产能瓶颈破除后，上汽插电混动销量会突飞猛进。

Two
Hundred Thousand

新能源车市场 瞄准 20 万目标 电动车发展需引导

在国家一系列政策的大力支持下，新能源汽车在 2014 年得到了大力发展，实现近 8 万辆的年产销量。2015 年，新能源汽车市场有望全面爆发已经成为各方共识。从目前两会代表委员的公开提案来看，发展新能源汽车已经成为焦点。



中国汽车工业协会的统计数据显示，2014 年新能源汽车产量共 7.85 万辆，销量 7.48 万辆，同比上年分别增长 3.5 倍和 3.2 倍。

“2015 年，新能源汽车产销有望完成 20 万辆，累计销量已经接近此前规划的 50 万辆既定目标，” 中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬向记者表示。

私人市场普及值得关注

记者统计发现，2007 年开始，“新能源汽车”已经成为每年两会的热议话题。2007 年两会，全国人大代表、东风汽车公司副总经理、时任神龙汽车公司总经理刘卫东提出了《明确国家汽车发展的能源战略》，加大对高能耗产业和消费的整治或限制力度、发展汽油可替代能源和技术。

经过多年普及，新能源汽车在 2014 年迎来市场化“元年”。2015 年，新能源汽车市场势必更为普及。新年伊始，新能源汽车概念在资本市场率先发力。农历新年前后，中国新能源汽车业的代表企业比亚迪 (002594, SZ) 股价连续多个交易日大涨。比亚迪董事局主席王传福表示，2014 年新能源板块将为比亚迪带来超过 80 亿元的收入。

“私人市场普及是 2015 年最值得关注的的事件，” 比亚迪相关负责人向记者介绍，由此新能源产业链条的各个环节都将取得快速发展。

2015 年，在环境问题广受关注的背景下，新能源汽车成为汽车行业转型的最关键因素，推进机动车减排，进一步推广新能源汽车已成为大趋势。

自 2012 年开始，新能源汽车利好政策频出，支持力度不断加码。去年，我国新能源汽车实现 8.39 万辆年产量，位居全球第二位。2015 年 2 月 16 日科技部出台了《国家重点研发计划新能源汽车重点专项实施方案（征求意见稿）》，再次提出 2020 年中国新能源汽车保有量达 500 万辆的目标。

但对于自主品牌，全国政协委员、一汽集团进出口公司总经理李维斗在接受记者采访时表示，新能源汽车发展缓慢、产能过剩等问题仍困扰着民族汽车工业。

电动车发展需引导

与此同时，由于环境污染等因素，进一步推广新能源汽车成为公众议题。而至于能否成为大众消费品，关键还在于基础配套设施的铺就。有业内人士表示，新能源汽车充电基础设施建设滞后、网络不配套，现实生活中使用仍不方便。

目前，发展电动车市场有一定难度，其中充电难、续航时间短是比较大的问题。对此，全国政协委员、浙江吉利控股集团董事长李书福回应，新能源汽车充电如果对电流要求太大，就需要专业的充电桩，如果普通家用电源可以充电的话，就不用专业的充电桩了。目前充电桩比较少是因为没有那么多的电动车需要充电。

在新能源汽车已经成为私人消费市场的重要选择之后，厘清新能源汽车市场“灰色”区域，同样成为两会焦点问题。今年，民进中央提案《加强低速电动车规范和管理》。其中数据显示，从 2009 年至今，国内已上路的微型低速电动车累计超过 100 万辆。

民进中央认为，低速电动车行业发展迅猛，但存在的问题却不少。比如，市场准入和产品标准缺失，监管无力，自主创新能力有待进一步提高。

“低速电动车作为村镇家庭的第一辆车，以及城市家庭的第二辆车、城市短途物流、快递等行业用车，在我国有巨大的市场潜力，初步估测有 1 亿多辆的需求。” 民进中央提案显示，因此，急需有关部门在国家层面制定行业发展标准、提出环保要求等，引导和规范低速电动汽车有序发展。



人大代表刘义发 鼓励小型电动车 作为“国民车”发展

【中国电动车网 记者 许江琴】



人大代表 时风集团董事长：刘义发

2015年全国两会期间,全国人大代表、山东时风集团董事长刘义发提案鼓励小型电动车作为“国民车”发展,并给出了相应的明确标准和管理建议。

随着国民经济的迅速发展,安全、环保、经济、舒适出行是每个人的追求。小型电动车集安全舒适,能避风遮雨,速度适中,四轮制动比摩托车安全,在家充电方便等优点于一身,使其成为广大中低收入群体代步出行的首选。

据调查,近几年,在山东、河北、河南、浙江、江苏、湖北、湖南等省的三、四线城市、城乡结合部及广大农村市场,兴起了深受广大老百姓欢迎的小型电动车。小型电动车满足了城乡结合部和广大农村的需求,解决了消费者的最后一公里,成为深受老百姓欢迎的“国民车”。以时风集团为例,推出时风GD04、D101、D102、D201、D202等系列小型电动车。目前时风在全国各地已建立700家经销网点,在山东、河南等地建立电动车4S营销样板点,以及相关废旧电池回收体系。同时,大批量时风电动车出口秘鲁、俄罗斯、巴基斯坦、斯里兰卡等国家。2014年时风电动车日产销量300辆,2015年计划定下电动汽车产销15万辆的目

标。

据了解,小型电动车一次充电续驶里程约120~200公里,采用智能充电、智能防盗等信息技术,更加适应农村交通和居住现状,取代三轮汽车、摩托车和电动自行车、电动三轮车的部分功能是大势所趋,加快了13亿中国人民实现舒适环保出行,将为人人向往的“APEC蓝”、“中国蓝”贡献力量。同时,小型电动车零排放、零污染,其大量使用,将大大减少石油资源消耗,治理大气污染,同时晚上充电可替电网“分散调峰”,保证国家电网安全。所以说小型电动车是治理大气污染、保证国家石油资源安全、国家电网安全的时代选择。

刘义发表示目前中国还没有真正的“国民车”,同时他表示小型电动车是市场在资源配置中起决定性作用的产物,是我国的“国民车”,符合现阶段我国国情,引导和规范管理势在必行。但是我国国家强制标准不完善,行业标准不规范,生产企业准入管理不明确,导致小型电动车生产企业及产品良莠不齐。

一些以“电动观光车、老年代步车、电动助残车”的名义简单装配的小作坊,严重影响小型电动车行业健康发展。

针对以上小型电动车面临的状况,刘义发呼吁政府部门应尽快制定准入标准,取缔不具备生产条件的小作坊和达不到标准要求的小型电动车产品,引导和规范小型电动车行业科学发展。并针对此情况给予了两点建议:

第一,对具有汽车生产资质、产品通过检测的“双80”电动车企业及产品,建议国家发改委、公安部和工信部按现行汽车管理办法允许轿车行业外企业申请准入。

第二,对达不到“双80”电动车标准的产品,建议国家发改委、公安部和工信部研究制定小型电动车生产企业和产品的准入办法,坚持准入放宽、标准从严,肯定小型电动车的法律地位并给予路权,引导和规范该行业健康有序发展。

废铅蓄电池管理：加强管理，建立试点

全国人大代表张天任对如何管理废铅蓄电池提出自己的建议：

一、建立废铅蓄电池回收试点。在铅产业集中区，进行废铅蓄电池回收利用的示范研究，建立示范工程及其配套管理系统，取得成功经验后在全行业推广。

二、完善法律法规，加大执法力度。建立健全废铅蓄电池回收、储存、运输、生产等全过程的法律法规及实施细则，制定严格的法律法规，针对企业不符合环保的行为，加大惩处力度，重罚或者关停企业。

三、推广新技术，淘汰落后工艺。注重对再生铅新技术、新工艺的研发，大力推广应用新技术，淘汰落后工艺和装备。国家应综合利用各种法律和经济手段，激励再生铅生产过程中采用符合环境保护目标的工艺和装备，实现从原来的“末端治理”向“源头控制”转变。

四、加大财税补贴。国家加大经济补贴，对合法再生铅企业在经济政策上给予更多优惠和扶助，促进再生铅企业和电池消费者共同参与废物减量化和资源循环利用事业。在税收上对于合法再生铅企业给予更多优惠。

全国人大代表张天任： 完善废铅蓄电池管理政策

【中国电动车网 柳明】

废铅蓄电池的危害不容小视，全国人大代表、天能集团董事长张天任建议，应尽快出台废铅蓄电池管理政策。



背景材料:

电动车行业 90% 采用铅蓄电池

铅蓄电池已经有 150 多年的历史了，技术成熟，而且价格低，放电稳定，所以广泛应用于汽车、火车、拖拉机、摩托车、电动车以及通讯、电站、电力输送、仪器仪表、UPS 电源和飞机、坦克、舰艇、雷达系统等领域。随着世界能源经济的发展和人民生活水平的日益提高，在二次电源使用中，铅蓄电池已占有 85% 以上的市场份额。

据统计，我国电动自行车生产厂家已达 2000 多家，电动车保有量在 2 亿辆以上，且依然保持每年 20% 的增速。目前，实际使用的电动车中，其动力电池绝大多数配备铅蓄电池，约占 90% 以上。每辆电动车配备 12 至 16 公斤的铅蓄电池，电池寿命基本上在 2 年左右，因而我国年均产生 150 至 200 万吨废铅蓄电池。

废铅蓄电池的危害

据测算，一节 1 号电池如果放在地里，1 平方米的土地在百年内就失去了价值；一粒纽扣大的电池可使 600 吨水受到污染，这相当与一个人一生的饮水量；而铅酸蓄电池是这些电池中污染最严重的。报废的铅酸蓄电池中的硫酸、铅对水源、土地都有危害。铅酸蓄电池在使用过程中，被封存在电池的壳体内，并不会对环境造成影响。但在经过一定时期的机械磨损和腐蚀，使得电池内部的重金属铅和电解液硫酸泄露出来，进入土壤和水源后，通过各种途径进入人的食物链。土壤微生物循环进入农作物，水源性植物食品消化生物从环境中摄取的中金属可以经过食物链的生物放大作用，逐渐

在较高级的生物中富积，然后经过食物进入人体，在某些器官中积蓄而造成慢性中毒。

这迫切需要建立废铅蓄电池回收系统，但目前我国对管理回收废铅蓄电池还处于混乱状态。

我国铅蓄电池现状：正规回收率不足 30%

我国每年产生的废铅蓄电池数量超过 260 万吨，但正规回收的比率不到 30%。废铅蓄电池回收行业处于无序状态，近 80% 的废铅蓄电池仍通过个体商贩流入非法回收和处理环节，大量废铅蓄电池被随意拆解处置，产生的环境问题日益严重。

在我国公众共同关注环保的大背景下，对于我国如何管理废铅蓄电池提出了挑战。



关注中原电动车产业 聚集区系列报道之长葛篇

【中国电动汽车网】

创新，曾经是长葛人最引以为傲的资本，从上世纪 80 年代初开始，长葛虽然没有一家国家投资的大型机械加工企业，却成为中国汽车零部件产业基地、中国小型建筑机械产业基地、摩托车和三轮车的生产基地。然而，在新一轮的产业竞争背景下，同质化严重和转型较晚，使得长葛的电动车产业也面临着诸多挑战和发展瓶颈。面对这样的市场局面，长葛电动车产业选择了四轮低速电动车作为转变增长方式的突破口，期望以新能源为龙头，实现由多到高、由粗到精、由大到强的转变，以科技创新推动结构调整，以科技创新提升产业层次，以科技创新提高质量效益。

当一辆辆产自
长葛的新能源车
开上路的时候，
长葛的
四轮电动梦，
已开始清晰起来。

创新四轮驱动领跑

“长葛人很聪明，摩托三轮车和电动三轮车的很多关键部件和组装技术都是我们发明的。”鸿舟车业总经理刘颜民说，长葛有很好的工业和技术基础，曾是河南三轮车和摩托车的领头羊，但在整个三轮车行业发展迅猛的背景下，由于转型速度稍慢，就被商丘三轮车产业赶超。

“所以长葛的电动车行业把四轮电动车看做是重新领跑的机会。”河南力能电器总经理薛军峰说，长葛有很多汽车生产及配套厂家，在电动四轮车领域有天然的先发优势，“所以在长葛，做四轮车就成了所有企业的期望。”

奔马曾是三轮车领域的佼佼者，如今也是四轮新能源车的领跑者，在长葛市奔马公司，记者看到，曾经的奔马农用三轮车现在几乎看不到踪影，电动城乡支线公交车、旅游观光车、环卫保洁车、垃圾清运车、消防巡逻车、流动警务车等正在形成奔马新的产品线。

河南宏瑞世英车辆有限公司副总经理柏俊波介绍说，该公司生产制造的宏瑞 H3 警用列车已于去年 10 月正式交付，列入长葛市公安局系统装备序列。

长葛兴工机械有限公司副总吴可明介

绍：“我们的电动四轮车不仅套壳简单，还是全部正向开发的。”他说，在长葛，投资开发四轮电动车已成为一种风气，“大家都意识到这是一个巨大的潜力市场，谁不做谁就会被时代淘汰”。

长葛市产业集聚区管委负责人介绍说，目前，长葛已初步形成以森源重工、鸿舟车业、宏瑞世英等骨干企业为主的四轮电动汽车产业集群，带动相关企业 300 多家，具备年设计生产 20 万辆的能力，已初步具备了电动四轮车的领先地位。

目标赶超山东市场

长葛的目标不仅是在省内领先，而且瞄准了电动四轮车的龙头山东。

山东的电动四轮车产销量最高、企业最密集、地方政策最全面。日前在北京召开的首届中国电动汽车百人会论坛上，山东省汽车行业协会常务副会长魏学勤表示，2014 年山东低速电动车联盟内的 22 家企业产量已达 18.74 万辆，同比增长 50.46%，是 2010 年 1.82 万辆产量的 10 倍。

“河南的电动四轮车，虽然目前只有 3 万辆的产量，但产能可达 80 万辆，光长葛就有 10 万辆的产能。”刘颜民说，除了山东，河南和河北是电动四轮车新的大市场，“河



北作为全国汽车配件的集散地和全国最大的汽摩生产基地，具有发展微型电动车独特的产业优势，但目前并没有把微型电动车产业作为重点发展产业。”因此，发展四轮电动车是长葛实现跨越式发展的最好途径。

需求农村乡镇起步

“河南作为全国人口第一大省，农村人口多，中小城市数量很大，形成了低速电动汽车巨大的消费市场。各种条件表明，河南已具备了优先发展低速电动汽车的优势。”柏俊波说，四轮电动车价格低廉，普通人家买得起、用得起，主要适用于三线城市、城乡接合部及农村市场。所以，河南电动车市场前景很广阔。

“四轮电动车售价仅3万元~6万元，有的甚至不到3万元，百姓买得起、政府贴得起，市场自然就需求大。”薛军峰说，在低速电动汽车研发方面，长葛已经有了很好的技术积累，“像我们森源，既有电池厂，也有车架模具厂，还有国际开发能力，前景还是很广阔的。”薛军峰表示。

南开大学经济研究所副所长刘刚教授表示，中国新能源汽车已步入市场导入期，微型电动汽车是产业发展的突破口。“中国已开始出现电动汽车主导产品——微型电动车产品。其售价3万~5万，存在大量的刚性需求，而这个需求与中国的城镇化正好撞在一起。”

微型电动汽车的市场到底有多大？奔马新能源负责人表示：“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1亿~1.5亿辆。”

“现在我们每月能产销几百辆，未来还会提速。”柏俊波说，在河南，电动四轮车的发展就在县以下的广大市场中。



而刘颜民则表示，在河南农村，汽车还没有普及，广大农民是在用摩托车、农用车和拖拉机作为个人机动工具，低速电动车就是这些车辆的升级版，“现在电动三轮车市场已接近饱和，未来更换和升级，首选肯定是四轮车。”刘颜民据此分析说，在河南，电动四轮车将从乡镇市场开始，实现一场“农村包围城市”的产业升级革命。

未来期待政策明朗

“在快速的发展势头下，我们也必须看到低速电动车产业面临的发展瓶颈，安全性能差、技术含量低、同质化严重、缺乏产品标准、生产企业准入管理不明确、监督管理不到位、产品良莠不齐等问题。”刘颜民说，政策的不明晰，成为了长葛电动车企业发展四轮车最大的隐忧。

“在三轮车时代，政策不够清晰，使得长葛被商丘和江苏徐州的丰县赶超。”吴可明说，当前四轮电动车的迅速发展，完全是由市场需求拉动，“所以长葛的企业是自发性投入和研发，更需要政策的规范和保护。”他建议说，相关职能部门最好对低速电动汽车产业加强引导和管理，使之步入健康有序的发展轨道。“比如，出台低速电动汽车产品技术标准，明确一下什么样的产品质量水准才能上路；出台上牌和上路的标准。”吴可明说。

可喜的是，我省有关部门已多次批示要求支持低速电动车产业发展，研究制定管理办法。从去年下半年开始，河南省洛阳、驻马店、开封、济源、长葛等地已制定了低速电动车产业管理办法，给微型电动车发展营造良好的生长土壤。

“在长葛的企业眼中，郑州展会已成为四大展会之一，我们想利用这样的展会，呼吁更宽松的政策。”薛军峰表示，低速电动汽车发展与国家政策、产业发展环境、市场需求密不可分，利用郑州电动车展的机遇，展示产品和新技术发展，提高对行业的认可度，“以市场换名分”已成了以长葛为代表的四轮电动车企业发展的最大期望。

山东东营新能源汽车发展现状

贴牌生产是最大劣势

新能源汽车是国务院重点发展的七大战略性新兴产业之一，在目前山东省东营市产业结构升级的大背景下，也占据着重要位置。不过，东营市统计局分析人士称，东营市新能源汽车在关键技术、市场开拓等方面仍存在很大不足。尤其是受资质不够原因，东营市新能源汽车企业只能为进行贴牌生产，为重庆力帆等大集团代工，所获利润较低，严重影响了产业的持续发展。



现状：随产随销效益增长迅速

“主营业务收入 17.2 亿元，同比增长 68.3%；利润 1.2 亿元，同比增长 2.6 倍。”2 月 25 日上午，东营市统计局工业统计科科长毕建民告诉记者，这一组数字是对 2014 年东营市新能源汽车发展情况最好的概述。

如此的发展情况，让对新能源汽车有近 10 年研究时间的毕建民非常感慨，直言：“在国家没有将我市列入新能源汽车政策补贴城市的情况下，企业效益仍然实现了强劲增长，可以说是一个十分可喜的成绩。”

目前，东营市生产新能源汽车整车的企业有 2 家，分别是山东东方曼商用车有限公司和东营蒙德金马机车有限公司，主要以生产时速在 60km/h 四轮低速电动乘用车和 65km/h 以上的商用车为主。2 月 25 日，记者采访两家企业负责人了解到，两公司去年生产新能源汽车 37255 辆，销售 36227 辆，

基本上达到了“随产随销”的地步。不仅如此，两企业订单情况也非常良好。以蒙德金马机车有限公司为例，今年春节前仍在紧张地加班赶工，预计 2015 年销售量能够突破 3 万辆，同比增长 50%。

记者调查发现，东营市新能源汽车产销情况呈现良好态势的一个原因，就是产品研发投入加强。“去年整车生产企业研发资金为 4182 万元，其中投入电动汽车的研发资金为 3113 万元，比重高达 74.4%。2015 年研发投入将增长至 6000 万元。”东营市统计局工业统计科吕长龙告诉记者，研发投入增强，促进了新型产品下线上市，一些车型的性价比远超国外知名品牌。以东方曼 I3 高速乘用车为例，在品质和做工上与同类型宝马 I3 锂电池乘用车并无明显差别，但价格却只有 20 万元，比后者低了足有 30 万元。



分析：东营市新能源汽车发展有多重优势

新能源汽车是国家重点支持的产业，目前全国各地生产厂家非常多。毕建民科长告诉记者，东营市新能源汽车起步不到10年，但能取得现在的成就，说明东营市在新能源汽车发展方面有举足轻重的优势。换句话说，东营市新能源汽车发展前景广阔。

“新能源汽车生产拼的就是技术。”

吕长龙告诉记者，现在东方曼商用车有限公司拥有9个国内专利，3个国外专利；蒙德金马机车有限公司有20个国内专利。

“与省内其他地市相比，东营市的新能源汽车拥有较强的技术核心竞争力。”记者在调查中发现，上述专利含金量非常高，由此带来的技术核心竞争力非常大。比如，东方曼新能源汽车建立的车身轻量化及整车控制系统的核心竞争力稳居同类厂家前5名。

据了解，目前东营市新能源汽车行业拥有研发人员65人，其中博士生5名，高级工程师9名。毕建民科长表示，依托高技术人才初步建立起的研发检测体系是保障这一行业前景广阔的重要因素。

2月25日上午，记者走访了东城多个小区。采访发现，老年人购买新能源汽车成为一大潮流。“现在接送孩子上学放学的任务大都由老年人负责，与电动自行车、三轮车相比具有价格适中、安全性高、舒适性强等优点，未来老年人对新能源汽车的需求将进一步显现。”毕建民科长称，短途出行、厂区物流、市内公交，对新能源汽车有巨大的需求。“治理雾霾的环保压力要求发展新能源汽车，这也是咱们东营发展新能源汽车的一大优势。”毕科长补充说。



问题：资质不够贴牌生产是最大劣势

2月25日，东方曼商用车有限公司负责人告诉记者，由于暂无纯电动车生产资质，只能通过与大集团合作，借用其资质生产。“近40%的车辆是为力帆公司代工生产，力帆公司获取的利润是我们的两倍多，生产企业仅获得少部分利润。”该负责人坦言，即使与宝马同类型不相上下的I3锂电高速电动车也是贴用杭州青年莲花的牌子。

记者调查发现，并非只有东方曼商用车有限公司遇到上述问题。据业内人士介绍，事实上，贴牌生产是一个常态。“由于起步时间短，东营新能源汽车企业在高速锂电车型生产方面无资质，导致只能进行贴牌生产。”毕科长称，为大企业集团代工，直接降低了企业利润。

目前，东营市虽然有一定数量的研发人员，但博士和高级工程师这样的高端人才配备的比例并不高。“高新技术人才是一个短板，直接影响就是电池、电控系统、传动模块、变速器乃至空调等汽车零部件对外依赖度高，自产化率偏低。”吕长龙说，“目前企业聘请的院士专家只是每年固定几个时间点到公司进行指导。相当于客座教授性质，实际作用不是很大。”

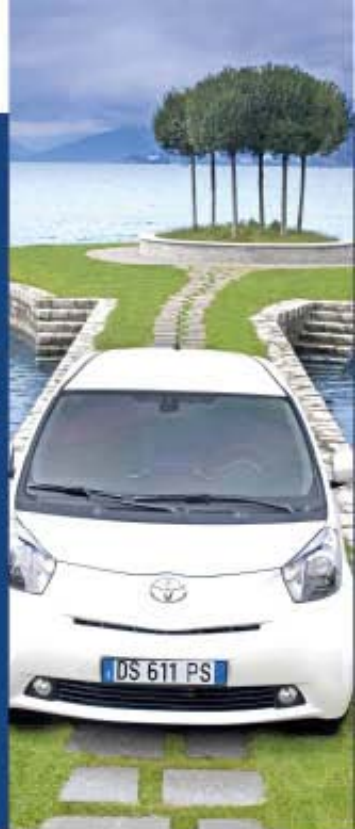
除企业自身存在制约问题外，新能源汽车推广应用所必备的充电站、充电桩等基础设施建设方面也存在不足问题。“如果以企业为主建造充电设施，会大大增加新能源电动汽车的产业化成本，造成技术与成本的矛盾。”蒙德金马机车有限公司负责人如是说。



四年翻 10 倍： 揭秘山东低速电动车现状！

低速电动车续航里程、政策等等，都会影响消费者的购买意向，而山东低速电动车主打价格牌，在满足人们心中绿色梦的同时最大程度地满足顾客需求，因而吸引力逐日攀升。

但是安全、电池、保险、政策等因素始终是消费者心中最大的顾虑。截至 2014 年，低速电动车在山东的销售再创新高，相较于传统燃油汽车十年来首次出现的下降，低速电动车俨然成为山东汽车工业突出的新增长点。

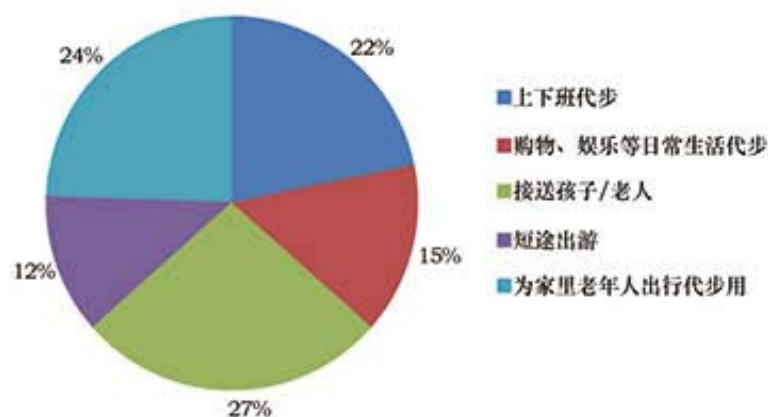


目前国家对于低速电动车还没有明确的概念，而去年央视 3.15 晚会则为其贴上“老年代步车”和“观光车”的标签。低速电动车以其价格低、体积小，速度适中等特点深受中老年人群的喜爱，下面让我们看一组数据：

为老人代步及接送孩子这两项总比例超过半数，而接送孩子的任务通常也是退休在家的老人来完成的，也就是说，事实上有 51% 的受访者表示低速电动车就是买给老人的。

下面就让我们全面剖析低速电动车最畅销的地区——山东，到底有着什么样的市场和政策才能刺激低速电动车如此迅猛的发展呢？

低速电动车主要用途



快速增长的市场

根据山东省汽车行业协会对 22 家联盟就市场销售来说，山东省低速电动车从 2010 年的 1.82 万辆迅速增长到 2014 年的 18.74 万辆，五年即增长了近 10 倍，且自 2010 年起，累计向海外市场出口 3.2 万辆。2014 年，山东省共生产低速电动车 18.75 万辆，同比增长 50.46%，主要品牌有时风、雷丁、力驰、宝雅，共生产低速电动车 14.36 万辆。

在 2014 年央视 3.15 晚会对山东低速电动车就“工艺简陋、粗制滥造、安全性差、事故频出”等问题的曝光后，宝雅、力驰、时风、唐骏欧铃、雷丁等企业的低速电动车生产线均采用了与整车厂类似的规范化生产流程，实现了整车的半自动生产，同时大幅提高了车身的安全性和稳定性。某些高配置车型更是添加了一些和普通电动车相类似的功能，如电动助力，电子空调等，不仅提高了安全性，还增加了用户体验度。

2014 年 9 月 4 日，力帆推出低速电动车 320e，该车基于力帆 320 轿车打造，售价 4.38 万元，使用铅酸电池，最高时速 67km/h。

奇瑞以 qq 为原型的低速电动车 eq 在市场上销售多年，享受国家补贴，售价仅为 5.98 万元。

而且众泰、江铃、东风、众泰、吉利等主流自主品牌都已陆续投资低速电动车，凭借先天优势使其生产的低速电动车既能得到补贴，还能上牌照。



低速电动车优与劣

从市场调查中我们可以看出,相比于价格,人们更看重的是它不用上牌照,比摩托车还要方便的特点,而低碳环保则在价格低廉之前成为人们购买时的考虑。

2014年6月,山东省即发布了首个低速电动车地区行业标准(Q/3700SDQ0001—2014),并与山东省保险协会实施了低速电动车保险试点,据报道目前已有9家企业通过准入,36种产品达标验收。

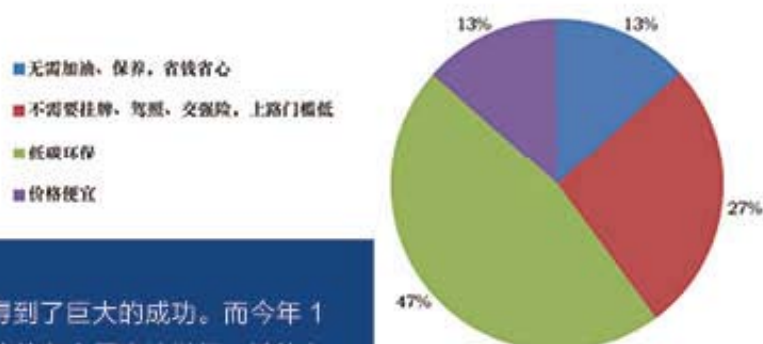
山东省作为首个吃螃蟹的试验者,无疑得到了巨大的成功。而今年1月13日,中国电动汽车百人会首届论坛在北京钓鱼台国宾馆举行,其首个调研课题便是力促低速电动车“扶正”,并将低速电动车课题报告上报给了国务院发展研究中心等有关部门,从而将低速电动汽车能否成功“转正”的话题提至舆论高点。

无论如何,低速电动车给人们的生活带来不可磨灭的影响,尤其是对于三四线城市和农村地区。低速电动车在广大的农村地区几乎势不可当,每家至少拥有一辆,促使他们选择低速电动车的是便利的交通工具和低廉的成本的双向结合。由于农村等地区畅销的低配置低速电动车和城市对低速电动车高配置要求的尖锐冲突,导致目前国家也没有对低速电动车有明确的界限和规定,因而相关管理办法和监管体系都无法顺利建立。

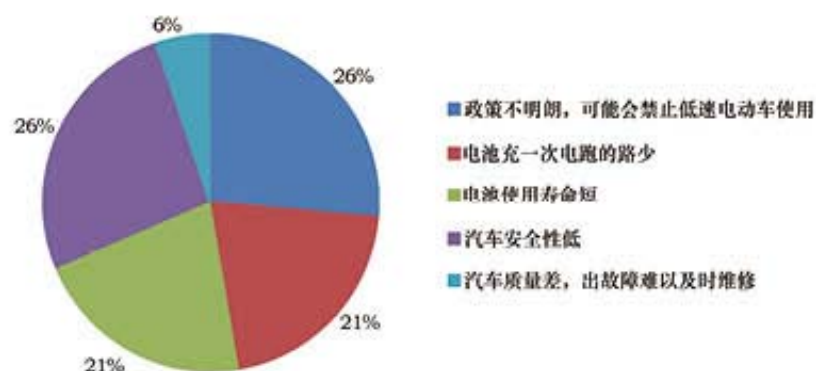
最看重的优点



其次看重的优点



其次的担忧



生产缺乏相应规范

虽然山东已有不少厂家实现了生产的规范化,但目前仍存在着不少以小作坊形式生产低速电动车的厂家,虽然价格低廉,但却存在着极大的安全隐患。同时,不少低速电动车都存在着充电麻烦、电池污染、保险难上、交通阻碍等一系列问题。市场销售如火如荼,但行业自身却乱象丛生,行业监管缺失的问题越来越多地曝光在公众的视野下。虽然部分企业参照了国外行业组织发布的标准规范生产制造,但因缺乏约束力导致售后缺失、装备简陋、制造工艺粗糙,致使部分低速电动车安全性和可靠性能差。



低速电动车前景有多大?

山东低速电动车市场的迅猛发展,即使机遇也是挑战,而政府能否合理地用相关政策支持这种电动车的一个分支,值得深思。而且由于小作坊式生产厂区的零散分布导致监管和管理的难度进一步增加,企业的规范化亟待加强。同时包括上牌照,上保险等的一系列交通规范需要有关部分积极有力的配合,而关于是否对驾驶员进行相关培训或需要相应的驾驶资格证等等,都应作为管理条例对低速电动车进行规整。当然,以山东为代表的低速电动车能否转正,既标志着这个领域能否取得进一步的发展,也暗示着未来中国新能源汽车可能存在的的发展方向,对汽车行业有着一定的影响和意义。

对于三类节能环保汽车:土豪特斯拉,小资比亚迪,亲民低速电动车,不同阶层有不同的选择,但低速电动车这块大蛋糕始终存在着与众不同的吸引力,行业内乱象丛生,面对这尚有无限发展潜力的市场,政府能否进行有力的引导和规范,技术瓶颈例如电池能否实现进一步的突破和进步,交通法规等相关管理条例能否对低速电动车进行有效的约束和管理,都对低速电动车这一行业有举足轻重的影响,虽说困难重重,转正疑云摇摆不定,但我们还应应对这一行业抱有信心。



御捷发布新款电动车 预计2016年拿电动乘用车资质

传统汽车行业里并不为人熟知的御捷，在微型电动车领域已是不可忽视的主力军。据御捷董事长张立平介绍，御捷从2008年进入微型电动车行业，规模迅速扩大，目前拥有河北、山东两个生产基地，三个整车工厂，具备整车年产32万辆的产能。御捷今年销量近5万辆，用张立平的话来说，“御捷的销量甚至超出了第二名和第三名加总的量”。去年御捷销量为3.5万辆，行业排名第二，今年已跃居冠军宝座。

仅生产微型电动车并不能满足御捷的发展规划，记者在展会现场见到御捷带来多款技术路线产品，包括纯电动、插电式、混合动力系统等关键零部件也都一同展出。御捷研究院院长周军表示，御捷一直以小型纯电动乘用车为主导，另一方面也按国家规划新能源汽车方向研发增程式和插电式产品。“在电池技术没有重大突破的情况下，插电式产品更能满足消费者需求。另外，混动车型正在做调试，明年就会有相应的混动产品推出。”

其他乘用车及新能源生产资质的获得，也给御捷开辟了新的产品发展路线。据御捷战略副总经理赵虎斌介绍，电动物流车是御捷未来的发展重点之一，聚焦最后一公里配送服务。“今年年底我们将以公司的名义在石家庄成立专门的租赁公司，专门针对物流和公务车领域，并通过电商平台来推动。另外，我们还将以石家庄和邢台为试点，建立租赁、试驾体验中心，在当地建立配套的充电立体停车库，以及租赁车位建设充电桩。”

赵虎斌颇具信心地强调，御捷推出的车型租赁服务，费用将极具竞争力。“御捷累积的造车经验以及充足产能，将成本控制得很好，这将是我们的最大优势。”

近日，发改委出台了纯电动乘用车汽车生产企业准入条件征求意见稿，御捷也被认为是首批获得准入的热门竞争之一。赵虎斌表示：“我们将积极争取准入，预计2016年获得电动乘用车生产资质，目前其他乘用车生产资质已经有了，就缺一个轿车资质。”此前电动汽车百人会设立了微型电动课题，并就相关准入及管理提出方案，一旦百人会的方案获得国家认可，微型电动车就能名正言顺地生产销售。然而赵虎斌对此并不乐观，据他观察，国家部委对百人会方案的意见并不一致，具体转正期限还很难确定。



因此御捷把获取资质的希望及准备押在纯电动乘用车准入上。准入条件对新列入的产品提出了非常严格的技术性能要求，相比御捷目前的产品定位更高。但赵虎斌表示，御捷产品达到准入的技术条件没有问题，即便获得了资质，御捷仍将坚持差异化、小型化的发展路线。“你看我们现场展出的产品，与一般的电动汽车相比都更加小巧，能耗也更低。”

根据御捷的发展规划，2015年新能源汽车销量目标为9万辆，2020年销量目标为60万辆，产能100万辆。规划虽大，但御捷仍一步一步前进。“明年我们的主要市场在河北，河北有十个城市作为新能源汽车试点城市群，另外石家庄是全国五大物流基地之一，有很大的市场空间。其他地方根据我们产品成熟度再进入，明年主要围绕京津冀发展市场。”赵虎斌如是说。





为了生产资质

山东河北低速车企各显奇招

2014年11月26日，国家发改委和工信部联合发布了《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定（征求意见稿）》（下称《规定》），对新建纯电动乘用车生产企业投资项目、生产准入条件做出了相关规定。准入大门重启，低速电动车诸强也开始为争得一个名额上演激烈角逐。但“规定”中提出，新进入企业在纯电动车技术方面，将要比现有生产企业达到更高的标准。对照“规定”要求，符合标准的低速电动车企业几乎没有，那么，要实现从“边缘人”向“正规军”的身份转变，车企该如何应对标准，该在哪里找出路？山东宝雅新能源股份有限公司王立新对记者表示，低速电动车企要想达到“规定”的标准要求，转型升级是一条必由之路。

第一招：转型升级 宝雅、御捷等车企纷纷行动

记者此前曾走访过宝雅新能源生产基地，彼时了解到，宝雅在生产工艺和新产品的研发上已经具备一定的基础，包括在建产能，规模也不逊于一些乘用车生产企业。“目前在新能源汽车产品中，包括高速车在内，以传统车型为基础改装为电动汽车是普遍做法。发改委此次发出的《规定》特别要求，准入企业要有具备纯电动乘用车整车正向开发能力的研发机构。宝雅雅贝和新推出的童年，都是宝雅自身研制，表明宝雅已经具备了纯电动乘用车整车开发的基础。”王立新说。

据王立新介绍，宝雅雅贝是宝雅新能源汽车公司的研发团队在1年时间内，从无到有、攻克无数难题而研发出的一款美观实用的低速电动车。从车身制造、电池电机的集成和整车装配，均由宝雅德州工厂完成，并在2012年12月通过“短途纯电动乘用车摸底试验”的全部测试项目（包含正碰和侧碰试验），同时期全国同类产品中有三款车型通过了这一测试。

面对新能源车这样一个竞争激烈而又充满机遇的市场，宝雅似乎已经站稳了脚跟。“目前宝雅旗下的主力车型宝雅雅贝稳定年产能可达5-8万辆，新车型宝雅童年凭借其小巧的车身和时尚的外观将宝雅新能源汽车公

司的市场热度又提升了一个层次。”王立新说。

尽管有国家质量检验监督部门“看守”，但决定产品品质的无疑还是企业自身。“宝雅的生产和检测流程，已经覆盖了安全性、可靠性、动力性、整车轻量化、经济性等方面。依靠精致管理和严格内控，达到国家认定检测机构要求的技术要求，并非难事。”王立新说，“对比《规定》的要求，宝雅已经在纯电动乘用车的研发、生产上有了很大的升级。在准入资质放开和低速电动车分类管理两大政策出口上，宝雅或许都有机会。”

除了宝雅外，河北御捷也为求得一纸资质开始对未来产品的升级之路作了周密计划。御捷集团董事长张立平表示，河北御捷的产品定位在2015年要完成三大转变：第一，完成逐步由铅酸到锂电的转变。第二，从低速电动车向高速电动车、增程式、插电式、混动全系车型的转变。第三，主力市场由农村向城市转变，之前御捷没有资质，随着取得其他乘用车资质之后，在做好农村包围城市的同时，为了增强企业可持续发展，把后续研发的重点转移到了城市引导农村的产品。第四，要完成在坚持小微型、轻量化、差异化的同时，把车的模块化、标准化，根据市场的需求适度的智能化。

御捷的转型升级思路似乎更加系

统、明确，即便这样，御捷也没有打算跳出低速电动车这个领域去寻求其他市场。对比电动汽车领域的先进代表特斯拉，张立平认为，御捷的产品虽然没有特斯拉高端昂贵，但优势在于给更多的普通老百姓提供环保经济的交通工具。他向记者介绍了一组数据：2014年御捷累计销售4.78万辆电动汽车，约为全国列入目录的新能源汽车产销量50%，具有非常大的市场优势。当然，御捷所销售的电动汽车都属于所谓的低速电动车。

在张立平看来，国家如果制定低速电动车的政策，应该站在市场以及用户的角度，站在这个产业发展的方向角度上来考虑。“如果我们一味的强调‘高大上’，那你只能做一个品牌或者摆设。”张立平如是说，“我认为把低速电动车定位为低端车是很荒唐的事情。”

御捷于2014年已经获得了其他乘用车整车生产资质，张立平表示，御捷将继续坚持小型化、轻量化、差异化的产品战略发展路线，坚持产品的转型升级，力求达到“规定”中相关准入标准。另外，公司名称也将在今年3月由“河北御捷车业有限公司”更换为“河北御捷汽车制造有限公司”。不管是争抢资质还是迎接低速电动车管理政策，御捷都已经准备好了。

第二招：傍“大树” 新大洋联姻为子求名

准入“规定”一出，让低速电动车企业“转正”的希望变得越发渺茫，而且进入一个进退两难境地：若对照标准执行则会大幅提高研发和生产成本，无形中抹杀自身低价格的优势，而不执行则似乎永难有机会摘掉“非法造车”的帽子。在现实压力面前，新大洋集团总裁鲍文光和他执掌的新大洋决定乘势而上。

继2013年与众泰（众泰控股集团）合资推出微型电动车“知豆”之后，新大洋再度与吉利合资推出吉利牌“知豆”微型电动车。2015年1月10日，双方合资成立的新大洋电动科技有限公司正式挂牌，第二天合资公司首款新车知豆D1就在吉利兰州工厂下线。

实际上，据记者了解，新大洋在过去八年里一直谋求电动车生产资质，但始终都未能获得国家认可，直到去年与众泰的合作才让其获得了难能可贵的整车企业生产资质，知豆也因此进入国家新能源车推广目录，获得“正规军”的名分，新大洋也从中看到了发展壮大的希望。

在新大洋未与众泰合作之前，知豆曾是一款游走在法规监管灰色地带的低速电动车。不过，鲍文光在公开场合可不喜欢外人这样定位“知豆”。“确切地说，我们生产的是微型城市电动车，不是一般意义上的低速电动车，你见过时速跑到80公里的低速电动车吗？”

新大洋傍上了两颗大树，获得“名分”之后，让众多依然在等待“正式身份证”的低速电动车企羡慕不已。一年时间内先牵手众泰，再嫁吉利，先后生下的“孩子”众泰知豆和吉利知豆都进入工信部新车目录，堂堂正正地享受国家新能源补贴。这两桩婚姻看起来非常美满，吉利多年来在新能源车发展方向、技术路线、产品研发、营销模式等方面有所准备，而新大洋十年于阕中精心研发微型纯电动技术，两家结合，优势互补。

而与此同时，新大洋在山东的几百个“兄弟”还在苦等着消息。去年，工信部、公安部等多个部委到山东调研，曾一度有消息传低速电动车相关标准及政策有望去年年底发布，但相关标准及政策至今尚未正式出台。

尽管新大洋已撇清自身生产的已不是低速电动车，而是微型电动车，但同样不具有乘用车生产资质的新大洋通过自身奋斗探索出新的商业模式，这多少还是给山东等地正在苦

等身份证的低速电动车企一些希望，万一拿不到“身份证”，也可以学习新大洋借力其他车企生产资质杀出重围，只要手中握有领先的自主研发技术。

不过，傍上“大树”的新大洋在新能源汽车的路上真能一帆风顺吗？记者了解到，今年10月众泰自己推出了一款“云100”的车型打进微型电动车领域。“这让新大洋与众泰的合作产生‘裂痕’，实际上众泰与新大洋合作之初便对新大洋做了一些限制，新大洋可以借用众泰资质，利用众泰车间闲置生产线，但被要求不能开发比知豆更大的车型。”曾有知情人士向记者透露。

不难发现，新大洋无法从众泰得到更多发展机会，而吉利对新大洋的要求就宽松了许多。李书福表示：“吉利新能源体系中没有康迪、知豆这么小的，吉利不能闭门造车，我相信这个世界上，其他汽车公司也没有这个能力，都必须寻求广泛的合作。”这在很大程度上解释了，新大洋缘何还要在众泰之后又与吉利联手。而鲍文光对媒体给出的答案是：

“我们发展的是知豆品牌，不管是众泰知豆也好，吉利知豆也好，品牌都是知豆的，所以知豆无非是在不同的基地生产，在我们的销售网络里是一样的，都是同一个网络。”



陆付军： 让小型电动车成为中国的民生车

陆付军首先介绍了力驰科技的基本情况。陆付军说，“资本市场对我们力驰科技关注度比较高，隆鑫通用 (603766.SH) 入股了力驰科技。“力驰科技还和隆鑫通用又成立了一个租赁公司，经营力驰科技的电动车。另外，力驰最近参与了德州市人民政府的公车改革。“现在力驰有五大车型平台，2015 年要实现六大平台。我们的车很时尚。我们力驰的品牌虽然年轻，但是我们的企业也创业 20 多年了，力驰的定位就是时尚，要做世界时尚电动车第一品牌。”

国家拿着这么多钱补贴新能源汽车，到现在 8 万多辆车。但低速电动车在没有补贴的情况下，光山东省就统计到 20 万辆的数据，这也只是联盟内，全国 40 万辆绝对不止。

中国每天有 200 人死于交通事故，70% 集中在农村，在初级公路占到 70%。农村道路一个是散，同时没有红绿灯。中国有 1 亿人骑摩托车，2 亿人骑电动自行车，出了事故，死亡率很高。很多人考虑“高大上”的投入，但还有 3 亿人他们连一个可以遮风避雨的交通工具都没有。而这个车（低速电动车）就满足了摩托车和电动自行车的用户对提高生活质量的一个基本需求，这个市场很大。

陆付军继而分析了城镇化导致的车辆出行需求。他或，“现在中国面临新型的城镇化，农民从分散的几个村，集中到大社区。一个社区十几个村，这样的新型城镇化促进了短途的出行的需要。同时，中国经历第三次土地革命之后，绝大部分农民没有地了，小型拖拉机没有用了。人民生活水平提高了。有钱怎么办？就要改善生活，购买低速电动汽车。

陆付军认为，低速电动车现在有三个确定：市场、消费者、产品确定了；一个不确定：政策不确定。“我跟工信部领导汇报，我们这个产业能促进产业升级。任何的产业升级都靠产业化来支撑，今天我们电动汽车的产业主流驱动是异步交流电机，



现在 3000 元钱就可以解决了，降低了一倍多的成本，这就是通过产业化来促进产业升级。”

陆付军举例说，“我这两天到韩国参观 LG，他们说他们的电池中国根本做不来。我说现在我们敬爱的政府能拿出四分之一的补助，补到低速电动车的产业里面来，中国会生产出全世界最好的电池来。”高补贴之下没有产业化，怎么支撑产业升级？

陆付军说，相反地，低速电动车这个产业不高大上，但它接地气。纵观全世界的发达国家，汽车普及化的国家，美国就是轻型车，实现了批量化生产，国民化购买。德国在此基础上生产出了甲壳虫，而日本在甲壳虫的基础上又缩小了。

最后，陆付军说，“我们今天讨论的微型电动车能使这个产业能彻底颠覆，能彻底改变中国的汽车产业现状，真正地让小型电动车成为中国的民生车。





纯电动企业准入门槛高 “鲶鱼”争夺战候选企业表信心

11月26日，发改委发布了关于《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理的暂行规定（征求意见稿）》（下称准入规定）公开征求意见的通知。该规定对申请企业的硬件实力及产品研发生产能力等方面进行了具体严格的规定，在多车企负责人及业内专家看来获得准入难度较大，有业内人士建议以产业联合的方式来获得资质。唐骏、御捷等企业对申报资质表示充满信心。

准入门槛高

上汽、北汽新能源等车企负责人表示，准入规定对产品技术性能要求较为严格。北汽新能源总工程师陈平表示，难点主要在于百公里电耗以及制动能量回收两方面。根据准入规定中试制样车技术要求，城市工况下制动能量回收对续航里程的贡献率不低于15%，另外4米4座以下车型，工况续航里程在100-150km之间，百公里电耗需达到8kWh以下。“这要求车身轻量化、整车控制等多方面都必须做得很好。”

上汽新能源汽车的一位负责人也表示，根据准入规定，能通过的产品基本都达到中高端水准，绝大多数低速电动车都没有机会。该负责人对未来获得准入的竞争者同样抱有开放的心态：“新能源汽车这块蛋糕很大，新企业的加入能共同把市场做大做活，我们整车企业也都会很欢迎。”

值得注意的是，准入规定中还指出，新建企业只能生产纯电动轿车和纯电动其他乘用车（包括增程式电动乘用车），不能生产任何以内燃机为驱动动力的汽

车产品。有业内人士分析，此项规定在一定程度上也是为平衡考虑传统车企的利益。上述上汽负责人则认为，准入规定出台的原本目的就在于发展电动汽车，引入“鲶鱼”激活市场，如果允许发展传统车就会背离出台该规定的初衷。

天津清源电动车辆有限责任公司曾参与国家标准《纯电动乘用车技术条件》的制定。在其总经理贾汝振看来，本次出台准入规定的严格程度设置相对合理，仅有投资能力或者车辆部分研发工作经验的企业难以达到标准，尤其产品技术指标比国标要求更加严格具体，一般的低速电动车、性能低的电动产品远远达不到标准，但是对于主流整车厂来说都能满足要求。“整车制造有条件的企业可以与关键零部件企业联合，虽然准入规定对进入门槛有要求，但对进入路径是有限制的。”

南京嘉远电动车船制造有限公司董事长李辉向第一电动网记者分析指出，电动汽车是非常系统化的产品，政策上应该更多研究市场，让技术给市场去做配套。“电动汽车的部件太多，不是哪

一家能全部搞定，这个行业更多应该强调跨学科、跨公司的全产业联合。如果政策过分看重某一个公司的实力，拒绝技术的融合与进步，会影响产业的发展。”

北京清佰华通科技有限公司副总经理马前程也表达了相近的观点：电动汽车发展更应该注重产业合作。他认为准入政策过于强调单家企业的能力，但是目前电动汽车市场的量较小，所有产线投下去的成本非常大，如果政策能引导更多资源整合，有利于减轻成本和资源浪费。

在行业目光集中于可能首先进入的几家企业名单时，常州海科新能源技术有限公司董事长廖越峰指出，准入办法出台的意义更多在于未来要开放电动汽车市场。“现在放入几条‘鲶鱼’进来是做一次尝试，对电动汽车市场的实际影响可能不大，但是入口一旦打开，往后进入的企业带来的影响就不可估量了。”同时，廖越峰也对准入配套的法规定体系是否健全表示担忧，呼吁后续的审核及相关政策应该公开透明。

“候选”企业表信心

尽管准入做出十分严格的规定，不少意欲进军电动汽车领域的企业仍为该政策的出台感到振奋，并表示有信心达到标准。关于哪家企业能够获得纯电动乘用车生产资质的坊间传说已有多版本，包括万向、时风、新大洋（知豆）、陆地方舟、御捷、唐骏等多家车企被传将获得纯电动乘用车生产资质。

山东唐骏欧铃汽车制造有限公司是国内最早生产轻型汽车的厂家之一，由于看好电动汽车的发展，企业于2009年开始从事相关研发生产。据唐骏电动车有限公司销售总经理刘国增介绍，唐骏电动物流车已进入工信部目录，而旗下纯电动乘用车产品由于没有不具备生产资质，归类于微型电动车来生产销售。此次准入政策出台在他看来实属重大利好。“唐骏拥有50年汽车生产制造经验，我们的电动车在设计之初就严格按汽车标准打造，发改委对企业实力及产品技术的要求我们都能达到。”

刘国增表示，唐骏一直在积极争取新能源乘用车生产资质，并且已经作出规划：一旦获得资质，重点发展符合国家标准的电动乘用车以及电动商用车，微型电动车业务则根据

市场动态、政策管理进行调整。“这样一来，我们的产品定位以及用户群体都会发生变化，前期已经在逐步调整定位，技术也在不断向中高端升级。”

近期刚获得其他乘用车生产资质和新能源汽车生产资质的河北御捷车业有限公司也被认为是首批获得准入的热门竞争者之一。御捷战略副总经理赵虎斌表示，已有资质不能涵盖御捷现有产品，因此御捷将积极申请纯电动乘用车企业准入，获得该资质后更有利于车型推广。

赵虎斌介绍，御捷申请整车资质与新能源汽车生产资质时的审核标准要高于本次发布的准入办法，因此企业实力以及材料准备方面，御捷都有信心通过审核。目前有实力竞争首批准入者不在少数，赵虎斌表示御捷相较其他企业更具有市场优势，目前在微型电动车市场销量份额最大，今年销量有望达到5万台，在成本控制上同样具有领先优势。

从2008年开始扎进电动汽车研发生产的御捷目前拥有4个技术研究院，350多名技术人员，其发展目标定位更为长远，赵虎斌表示：“我们瞄准的对象不是竞争资质的企业，而是国内主流的新能源汽车整车厂，并且继续坚持小型化、差异化的电动汽车发展路线。”



纯电动汽车国际标准 IEC/TC69 简介

国际电工委员会 (IEC) 正式成立于 1906 年，是世界上成立最早的国际标准化机构，负责制定电气和电子领域的国际标准。作为非政府性国际组织，是联合国经济和社会理事会的最高级咨询机构，其主要任务是制定国际标准。

TC69 是电动道路车辆和电动载货车技术委员会的代号，成立于 1970 年，当时，人们对纯电动汽车解决环境问题、节约能源等方面寄予了厚望。最初 10 年的标准制定工作进展缓慢，直到 1980 年才提出了充电器、连线和车辆驱动系统几项标准。近年来，环境保护的呼声日益高涨，特别是一些地区直接立法要求一定比例零排放车辆的使用，使得全世界又兴起了电动汽车研究的热潮。

IEC/TC69 的主要工作重点包括：电能 - 化学能的储存系统、电子部件的保护、提供给车辆的外部电源、电机和控制系统特性测量方法及其定义、外部电器。IEC/TC69 有以下四个工作组正在开展工作：

- 1) WG2: 车辆系统；
- 2) WG3: 车载储能系统；
- 3) WG4: 充电器及电动汽车用连接器；
- 4) WG5: 混合动力电动汽车。

未来几年内，纯电动汽车将采用先进的技术，使得电池、动力电子装置和驱动系统获得显著的进步。IEC/TC69 的工作重点在于研究有关先进技术并继续制定有关保证人员安全、测量车辆性能和保证互

换性方面的通用标准。

在电动汽车标准研究方面，IEC 致力于电子元器件和纯电动汽车的充电基础设施的研究。IEC 下属电动道路车辆和电动载货车技术委员会 (TC69) 制定的充电系统标准如下图。

标准

TC69 制定的电动车辆充电标准

标准编号	标准名称
IEC 61851-1	电动道路车辆传导充电系统 第 1 部分：一般要求
IEC 61851-2	电动道路车辆传导充电系统 第 2 部分：所用设备的结构、电气及性能要求
IEC 61851-21	电动道路车辆传导充电系统 第 21 部分：道路车辆与直流、交流电源传导连接的要求
IEC 61851-22	电动道路车辆传导充电系统 第 22 部分：道路车辆交流充电站
IEC 61851-23	电动道路车辆传导充电系统 第 23 部分：直流电动车辆充电站
IEC 61851-3	电动道路车辆传导充电系统 第 3 部分：电动车辆充电站与电动车辆之间的通信协议
IEC 62196-1	电动汽车传导充电连接器 第 1 部分：交流 250A 以上直流 400A 以上充电
IEC 62196-2	电动汽车传导充电连接器 第 2 部分：充电连接装置 交流充电接口

其中，IEC 62196-1 和 IEC 62196-2 是纯电动汽车充电接口标准，以规范电动汽车、电动大巴等电动车辆的充电连接器、充电桩、充电站等充电设施，包括能满足专业充电站快速充电、充电桩中速充电和家用慢速充电使用要求的充电系统。

另外，IEC 已经提出的标准制定新项目如下：

- 1) IEC/NP 电动汽车与车外充电器的连接；
- 2) IEC/NP 混合动力电动汽车；
- 3) IEC/NP 电动汽车用驱动设备用密封式镍氢蓄电池。

电动汽车科普帖

弱混代表车型：

本田 cr-zhybrid

“弱混”车型的工作状态是车辆在启动时电动机开始工作，汽油发动机并没有点火工作，所有的设备工作都是依靠电动机来提供动力。当你松开制动踏板踩下油门起步时，汽油发动机才会启动工作。

当深踩油门加速时，汽油发动机和电动机将同时协同工作，让提速变得更加明显。当车辆在高速行驶时动力则完全来自汽油发动机，也就是说电动机只是在汽车加速时介入。

如果当前方遇到红灯用户踩下刹车减速时，电动机将变身为发电机，它回收损失掉的动能，并以电能的形式存于蓄电池中。在车辆停稳怠速时，汽油发动机将会关闭，此时只有电动机工作，这就避免了怠速时所产生的高油耗，同时也实现了零油耗和零排放，之后在车辆起步时又会再次重复上面的工作流程。

强混代表车型：

丰田普锐斯

和“弱混”相对的技术就是“强混”，其特点是动力系统以电动机为基础动力，汽油发动机为辅助动力。与“弱混”不同的是“强混”电动机的功率更为强大，完全可以满足车辆在起步和低速时的动力要求。因此“强混”车型无论是在起步还是低速行驶状态下都不需要启动发动机，仅依靠电动机都可以完全胜任，在低速状态下完全就是一款“电动车”的姿态。

当踩下油门加速时，随着速度的提升汽油发动机就会启动和电动机通过智能系统来协同高效的工作。当车速达到汽油发动机的经济时速时，汽油发动机的优势得以全面发挥，并成为车辆的主要动力来源，同时汽油发动机产生多余的能量会用来带动发电机为电池充电。

在急加速和全速运行状态下车辆需要极大的驱动力，因此电动机也会全速运行协同高速运转的汽油发动机同时发挥两者的最大性能，进而达到 1+1 的

- 1、本田 cr-zhybrid
- 2、丰田普锐斯
- 3、比亚迪秦
- 4、通用雪佛兰 volt

效果。当遇到状况刹车时，汽油发动机和电动机就会立即停止动力供应，达到节约燃油和电能的目的，同时利用车辆动能带动发电机为电池充电。

“强混”车型主要节油环节除了拥有“弱混”特点之外，其还具有在车辆起步和低速行驶时完全依赖电动机驱动的能力，能很好解决城市行车中起步、停车、再起步时的油耗很高的问题。

双模代表车型：

比亚迪秦

所谓“双模”就是在电动车系统 (ev) 的基础上又加入了一个混合动力系统 (hev)， “双模”可以说是“强混”的升级加强版。

增程代表车型：

通用雪佛兰 volt

增程型电动车技术，是目前新能源车技术的一大流派，特点是电力驱动车辆行驶的主要能源，而汽油则是它的备用能源。

一般来说，混合动力汽车可依靠 3.8 升 (1 加仑) 汽油行驶 64 到 96 公里。与电动车不同的是，当今的混合动力汽车不需要通过连接电源进行充电，而是通过收集刹车时产生的能量以及借助发电机来补充电力。在低速行驶时，某些混合动力车型可以依靠电力驱动，并在高速行驶时切换到汽油发动机驱动。混合动力汽车的效率一般赶不上电动汽车，同时环保表现也不如后者。

而增程型电动车的优点是能够在零



油耗和零排放的情况下，行驶 64 公里 (40 英里)。即使在电池电量快耗尽时，增程型电动车也仅仅是使用汽油以供增程型发动机发电，提供汽车行驶所需的电力。增程型电动车可以在电池电量耗尽后继续行驶，因为增程型汽油发电机会实现无间断启动，提供电力驱动车辆。增程型电动车能够自行产生续航所需电力，而不必停车寻找充电的地方。

低速电动车破冰之旅之 ——车身安全篇

前言：当前低速电动车的安全性能饱受质疑，也是行业发展面临的重大难题，本文并不进行政策层面的讨论，而是旨在通过对世界各国低速电动车车身安全技术的动向分析，为中国低速电动车的车身安全探索新的道路。



一、各国低速电动车的定义及标准

在美国，对低速电动车有明确的定义：LSV(全称 Low Speed Vehicle)，意味低速行驶车辆，指的是最高设计速度低于 56 公里每小时、车辆总质量小于 1135 公斤的车辆，主要针对在相对封闭区内行驶的车辆。由这个定义我们不难发现，这个定义不仅限于电动车，但在 LSV 定义下的车辆采用电驱动技术和有成本优势的铅酸动力电池逐渐成了主流，所以 LSV 也渐渐成了 LSEV——低速电动车。

1. 美国低速汽车的类别

车队高尔夫车 (Fleet Golf Car)，只在高尔夫球场中用，乘坐一个或多个乘员和携带打高尔夫球用具。一般售于高尔夫球场。

私人高尔夫车 (Personal Golf Car)，售于私人，乘坐一个或多个乘员和携带打高尔夫球用具，它可以在公共道路上行驶，往返高尔夫球场，或做与打高尔夫球无关的事。

速度改进型高尔夫车 (或称增速高尔夫车，Speed Modified Golf Car)，在传统高尔夫车上提高车速至 32-40 公里/小时或更高，但同时增

加安全设备。

邻里电动汽车 (或称社区电动汽车，Neighborhood Electric Vehicle)，四轮电动汽车，最高车速不超过 40 公里/小时，这类车中有些外形像轿车，而不像高尔夫车。

低速汽车 (Low Speed Vehicle) 四轮机动车辆，最高车速高于 32 公里/小时，但低于 40 公里/小时，这类汽车包括邻里电动汽车和速度改进型电动汽车。

2. 美国低速汽车安全标准简介

1998 年美国交通部国家交通安全管理局发布低速汽车安全标准：

联邦机动车辆安全标准 49 CFR PART 57 (Federal Motor Vehicle Safety Standard) 确认最高车速高于 32 公里/小时，但低于 40 公里/小时的机动车辆为一个新的机动车辆类别，称为低速汽车。它不同于高尔夫车，它的最高车速不高于 32 公里/小时，一般是 24 公里/小时，高尔夫车由另外一个《高尔夫车安全和性能要求标准》来规范，也不同于最高车速高于 40 公里/小时的轿车，它由轿车标准来规范。

制定这个标准的目的是：让低速汽车能在一些公共道路上行驶时，装备最少的安全装备，达到安全行驶的目的。

每一辆低速汽车必需有的最低限度安全装备包括：

前大灯 (head lamp)

前、后转向灯 (front and rear turn signal lamps)

尾灯 (tail lamps)

制动灯 (stop lamps)

反光标识 (reflex reflectors) 在汽车两侧，离车后端尽可能远的地方，每侧有一个红色反光标识，车后还要有一个。

后视镜 (Mirror) 在驾驶员侧，外面装备一个后视镜，此外，在乘员侧外面或车内再装一个后视镜

驻车制动器 (parking brake)

风挡 (windshield)

可选装 AS-1 型或 AS-5 型

汽车认证号码 (vehicle identification number)

安全带组件 (safety belt assembly) 可选装 I 型或 II 型

欧洲：

据欧盟规定，轻型四轮机动车的空车质量不超过 350 千克 (不包括动力电池重量)，最高时速不超过 45 公里，电机最大连续额定功率不超过 4 千瓦；而重型四轮机动车的空车质量不超过 400 千克 (不包括动力电池重量)，电机最大连续额定功率不超过 15 千瓦 (最高时速并没有限制，有些达到了 100km/h)。

什么是 "Quadracycles" (四轮车) ?

目前欧盟将这类低速电动车统称为四轮机动车，并根据重量、速度和功率的不同归为轻型四轮车 (Light Quadracycles, 160 和 200 公斤) 和重型四轮车 (Heavy Quadracycles, 400 公斤)。



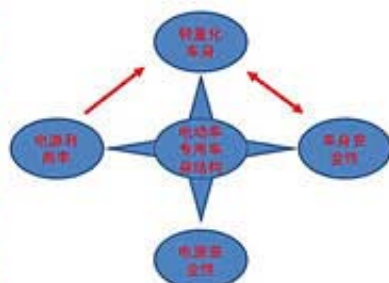
• Light Quadracycles 的空车质量不超过 350 千克 (不包括动力电池重量)，最高时速不超过 45 公里，电机最大连续额定功率不超过 4 千瓦。



• Heavy Quadracycles 的空车质量不超过 400 千克 (不包括动力电池重量)，电机最大连续额定功率不超过 15 千瓦 (最高时速并没有限制，有些车型达到了 100km/h)。

二、低速电动车安全性能饱受质疑

一图详解电动车车身结构与安全性的关系：因低速电动车电池能源有限，要提高电源利用率，势必采用轻量化车身，而轻量化与车身安全的关系是一个矛盾；另外就是电动车中如何保证碰撞中的电源安全问题。



中国低速电动车的现实情况是，大部分的低速电动车厂家采用简易的承载式车身来生产。下图是我们常见的低速电动车布局：



问题有三：1. 承载式车身的抗扭刚性和承载能力相对较弱，尤其是很多厂家进行了不合理的减重。2. 电池碰撞安全无法保证。3. 缺乏逐级吸能空间。

三、车身安全的误区

中国汽车技术研究中心主任赵航表示：决定整车安全系数的不是钢板薄厚，先进车身结构才是关键。无论是德国车还是美国车、日本车，实际上时速达到50公里时，1.5吨的车体发生碰撞冲击，钢板厚薄差0.1毫米根本不起作用，平面抗冲击能力对安全性基本没有影响。正是整车带有逐级吸能及抗变型能力的骨架在决定安全性能。



车身覆盖件

所谓覆盖件就是覆盖在车身表面的部件，基本上我们从车外看到的部分都属于覆盖件，例如车门、车顶、翼子板等等，它们通常起到美观和遮风挡雨的作用，一般都用厚度不超过1毫米的钢板冲压而成。我们平时所说的某辆车钢板的薄厚就是指这些部位。实际上这些部位对于车身强度的影响很有限，所以我们已经不能从车身覆盖件的薄厚来判断一辆车的碰撞安全性了。



车身结构件以及特点

车身结构件就是通常所说的“梁”。车身结构件隐藏在车身覆盖件之下，对车身起到支撑和抗冲击的作用，分布在车身各处的钢梁是车身结构件的一种。典型的车头处钢梁由钢板围成一个闭合断面结构，钢板的厚度和材质规格都要比车身覆盖件高很多，而且为了在碰撞时有效吸收撞击能量，这些钢梁还会将不同强度的钢材焊接在一起，形成有效的溃缩吸能区。还有一些钢梁不一定是闭合断面结构，它们在尽量轻量化的原则下被设计成各种不同形状以承受特定方向上的力。

四、世界各国低速电动车车身安全的技术发展新方向

传统结构的低速电动车安全性一直饱受怀疑，很多著名公司在小型电动车的车身安全上面另辟蹊径，开发出电动车专用的轻量化安全车身结构。他们普遍都采用了坚固的鼠笼式钢梁结构加复合材料外覆盖件的组合。下面我们将盘点那些最“结实”的小型电动车，他们都在安全性上表现优异，你都了解几款呢？这些对国内的小型电动车发展又有怎样的启发呢？

1. 北欧小车神话 Think city：由

挪威电动汽车生产商 Think Global 生产。这款双座电动汽车符合欧洲和美国的安全标准，最高时速可达100公里。

漂亮的复合材料外观



内部明显可见的笼形钢梁骨架



2. 意大利 Iazzari：意大利车厂 TAZZARI 藉由了 NICE 车厂的协助，推出新款的 Zero 电动车。Zero 的双门都会车相当具有设计感，因为使用特殊轻量材质，车重低于544公斤。

复合材料外观



带吸能结构的铝合金框架



3. 意大利 Starlab：由意大利 StarLab 公司独立设计与制造的“向日葵”微型电动车通过了日本的市场准入认证，在东京亮相，该车最高时速65

公里，一次充电可连续行驶 120 公里，售价为 1.6 万欧元。

热塑材料外观



钢铝混合笼形框架



碰撞实验表现良好



4. 韩国 E-zone: 作为韩国著名的电动车制造商，CT&T 公司旗下拥有 e-ZONE 和 c-ZONE 两大电动车系列。e-ZONE 由 CT&T 与韩国领先的电动车研究机构 KAIST 合作推出。

热塑材料覆盖件



钢铝材质框架式结构 + 中置电池仓



5. 雷诺 Twizy: 著名汽车制造商雷诺推出的 Twizy 是一款纯电动城市通勤车，采用双座位设计，在驾驶座后面还有一个临时座位，可供乘客临时乘坐。

塑料外壳



钢梁框架结构



碰撞安全



6. 宏瑞世英 H3: 由北京北方鸿瑞汽车设计、河南宏瑞世英制造的 H3 是国内首款采用电动车专用轻量化车身结构的车型，为国内小型电动车开辟了一条新的道路。此外，还拥有在万一发生撞人事故时，车身的某些机构设计还可以降低对行人的伤害程度。比如说，为了降低对行人头部的伤害，在发动机盖以及雨刷器周围的风挡玻璃处都采用了容易破碎或变形的缓冲结构；而为了降低碰撞时对行人腿部的伤害，保险杠也采用了同样的缓冲结构。

高回弹复合材料外覆盖件



配备 5 级吸能结构的全钢笼形车身结构



总论：低速并非低安全，低价并非低廉。小型电动车厂家在期待政策放开的同时，也要关注世界电动车发展的新动向，加大对产品的研发力度，提高车身的安全等级，只有这样，才能真正开启小型电动车的破冰之旅。





一直以来，纯电动汽车在人们心里一直是个可望而不可及的新生事物，或是特斯拉、i3 那种物美价高的富人玩物，或是价格不便宜性能又差劲的样子货。一款能让广大群众愿意掏钱买的实用产品却少之又少。

TESLA MODEL S 和宝马 i3 显然是电动汽车领域的佼佼者，高达几十万的售价，也许只有那些吃酸奶都不舔盖儿的土豪们才承受的起。我们真正需要的是一款价格实惠，面子上过得去，性能又不是很差的那种亲民电动车，那么，问题来了，挖掘机技术到底……额，错了！是亲民电动车哪家强？

民用电动车的未来 江淮 iev4 纯电动汽车

江淮 iev4 其实是个老面孔了，今年年初上市时也引起了不小的轰动。不到十万的售价和较高的续航里程，使 iev4 在上市之初就获得了良好的口碑。它真正给我们带来了一个先进的理念和较低的日常使用成本，如今在国家和地区补贴下，iev4 在北京和上海的售价仅为 74800 元，在上海购买的话，还等于免费获得了一块价值近 7 万元的沪牌。



上市回馈（即日起至4.30日购买新能源汽车）

- 一、赠送三年使用电费；
- 二、赠送三年免费保养；
- 三、赠送简易充电桩；
- 四、赠送精美礼包一份。

从价格来看,江淮 iev4 确实足够亲民了,不要忘了,它的续航里程可以达到 160KM,等速 60km/h 的话甚至可以超过 200KM。之前我们的编辑已经做过了相关的静态评测(点击下方“阅读原文”可查看:治霾战士 江淮和悦 iEV4 电动汽车静态解析),看起来外观和内饰也完全可以满足日常出行需要。但是我想更多的男同胞关注的是,它开起来究竟如何呢?

动力系统

江淮 iev4 的“发动机”是一台最大功率 42 马力、最大输出扭矩 170 牛·米的永磁同步电机,最高车速 95km/h。官方公布的 60km/h 等速续航里程 200 公里,综合工况续航里程为 160 公里。由于电池组的存在,iev4 比它的原型车和悦 A13 要重上 100kg。

加速能力

第一次开 iev4 的时候,你会感觉它的加速很线性,不同于之前驾驶过的电动汽车,没用那种初段往前窜的感觉,反而和自吸发动机的汽油车很相像。30-60km/h 是 iev4 动力感觉很充沛的一个区间,此时超车的话很有信心,感觉很轻松。



江淮 iev4 纯电动汽车

编辑总结:其实 iev4 本身并没有什么值得关注的点,它的外观简单,内饰朴素,一点也不拉风,绝对的一款平民化车型。但是作为一辆纯电动汽车,以上因素正是它真正走进千家万户,推动新能源汽车普及的最大依仗。

转向系统

配备了电子助力的转向系统使用起来并不费力,就算单手操控也易如反掌(并不提倡这么做)。但是它的反应速度和指向性却很一般,方向盘转动的初期感觉有个空档期,让你觉得余量很大,而当你接着转动方向盘,车头又会大幅度的偏移。总之,想要轻松驾驭它,需要一个不短的适应过程。

驾乘感受

当天试驾路程不短,大概有几十公里的样子,驾驶 iev4 的时候感觉很惬意,前后多连杆悬挂为舒适性和操控性出了不少力,线性的加速也让人很放松。唯一比较闹心的是每次松油门再踩下去的时候,会有“噔”的一声类似齿轮咬合的声音,这声音伴随了我全程,对于异响非常较真的我表示无法接受。作为 iev4 的乘客的话,显然比驾驶员更加舒心,不用操心转向和异响,悬架能够很好的过滤掉路面的大部分颠簸,对于路面起伏的传递效果也显得非常舒缓。这在一款家用中无疑是个加分项,优异的舒适性表现是它的潜在消费者最看重的。

出行成本

江淮 iev4 的百公里耗电量为 13kWh,以北京地区为例,居民用电价格约为 0.49 元/kWh,这样我们驾驶一辆 iev4 行驶每一百公里仅需 6.37 元,平均每公里成本 6 分多一点。如果按照一款家用中每年行驶 20000 公里计算,iev4 每年可以为您节省 1 万多元的油钱。同时,每年也减少了 3 吨多的二氧化碳排放。

200-260km 超长续航 远行无忧

一次充电，综合路况下续航超 200 公里，经济模式下行驶可达 260km；

220v 家用电插座可充电，远行无忧。

百公里电耗仅 15 度，电费不足 8 元钱。

较 2.0L 同性能燃油汽车，每百公里可省油费 80 元。

若每年行驶 1.5 万公里，可省油费 1.2 万元。



你能跑多远？ 体验北汽新能源 EV200 电动车

2014 年 12 月 11 日，北京汽车在北京金港国际赛车场举办了北汽新能源 EV200 电动车全能挑战赛，通过挑战北汽新能源 EV200 车型的最大续航里程来进一步提升家用纯电动车的影响力。

北汽新能源 EV200 电动车由北汽 E150EV 车型升级而来，在车辆的外观以及内饰方面做了全面升级，同时增加了天窗、车辆防盗系统、防紫外线玻璃以及时下流行的 APP 手机兼容系统，全面提升了作为家用轿车的实用性。

外观方面，北汽新能源 EV200 电动车采用北京汽车 E 系列的整体框架，在细节之处加入了更多电动车设计元素，同时，节能环保型轮胎的应用也表明北汽新能源 EV200 电动车在细节之中的环保设计理念。

前脸部分，北汽新能源 EV200 电动车采用冰蓝色的环保颜色作为格栅主色调，表明了自己零排放的环保身份。

北汽新能源 EV200 电动车的车尾采用全新设计的立体保险杠组件，搭配红色尾灯，整体样式突出自己品牌的特色，不再拥有更多模仿元素；同时，诸如“北京汽车”、“北汽新能源”、“EV200”等标识也充分表明了自身的环保特征，整体辨识度全面提升。

常规的加油孔位置被充电口所替代；北汽新能源 EV200 电动车选用韩国 SK 的三元锂电池，蓄电容量达 30.4 千瓦/时，相比在北汽 E150EV 上的电池组容量提升了 50%，综合工况下续航里程超越 240 公里，经济时速下续驶路程可到达 260 公里。同时，在档位设置上，EV200 特别设置 E 档模式，当使用 E 档驾驶时，可延长 13% 的电动汽车行驶距离。



内饰方面，北汽新能源 EV200 电动车与外观设计保持一致，在细节之处加入了不少“冰蓝色”环保元素，细节之处的镀铬装饰以及大尺寸显示屏都在一定程度上提升了档次。

仪表盘左侧的常规位置被能量表所替代，中间则是一块 6.5 英寸彩色显示屏，除了可以显示车辆的实时状态外，有关于行驶里程信息、充电状态等也都一目了然，清晰可读。

北汽新能源 EV200 电动车搭载了领先同级别的智能互联科技配置，集成了、导航系统、蓝牙电话、车载互联娱乐等多种功能。中控台彩色 8 英寸电阻屏由富士康公司出品，搭载特别定制 winCE 操作系统平台，人性化的人机操作界面使用起来确实很便捷。



另外，北汽新能源 EV200 电动车除了配备倒车影响等配置外，还增加了音量随速调节、手机互联系统。通过下载手机 APP 可以让手机变成车辆的“遥控器”，实现远程信息查询和操控，诸如监控车辆电池剩余电量、充电剩余时间、远程充电、停车场定位以及远程遥控开启空调等功能。同时，北汽新能源 EV200 电动车还配备了手机无线充电面板，通过电磁感应方式传递能量直接对手机进行充电。

这些令人眼花缭乱的配置确实在同级别车型中非常罕见。



在行驶系统方面，北汽新能源 EV200 电动车搭载了全新的电动机，最大功率 53kW，峰值扭矩 180N/m，0-50km/h 的加速时间仅为 5.3 秒，最高车速 125km/h。使用专用的充电桩，在慢充模式下需要 6 小时即可充满全部电量；而在快充模式

下，仅需半小时即可完成电池 80% 的充电量。

与绝大多数电动车的驾驶感受类似，北汽新能源 EV200 电动车也能提供很直接的驾驶感受，由于电动机在全转速区域都能发挥最大扭矩，北汽新能源 EV200 电动车在中低速区域下的动力储备相当充沛，在城市中行走拥有一定的优势，排除了汽油机的噪音干扰，驾乘感受确实一定程度上有所提升。

在金港国际赛车场匀速刷圈的另类比赛中，十辆北汽新能源 EV200 电动车有九辆都用满电状态奔跑超过了 200km，更有媒体在极限状态下超过了 240km 仍旧还有一定的续航里程，实际使用的综合表现令人满意。

除了宣传纯电动行驶的环保口号以外，北汽新能源 EV200 电动车作为主打家用的经济型轿车，也确实有一些方面拥有自身的优势：在拥有 2500 毫米轴距的同时，北汽新能源 EV200 电动车全车共有 23 处灵活储物空间，同时 370L 的行李空间也能满足大多出入出行的需求；此外，诸如可以过滤 PM2.5 的环保型空调系统等诸多领先技术也被应用在车上。据悉，北汽新能源 EV200 电动车于 12 月 16 日上市，新车共推出轻秀版和轻享版两款车型，其厂商指导价分别为 22.69 万和 24.69 万，但补贴后售价为 13.69 万和 15.69 万。新款 EV200 与上代车型一样享受国家及地方补贴，全免购置税，在北京上海等地还享受车牌便捷配置等优待政策。



昊宇车辆
HAOYU VEHICLE

Hao Yu Vehicle

山东省经信委调研组莅临指导 山东昊宇车辆有限公司

3月4日省经信委调研组到昊宇莅临指导，市经信委魏广庆主任、高新区李传利副主任陪同参观。

调研期间，听取了公司董事长陶秀全的基本情况汇报，调研组围绕新能源汽车发展的产业政策、推广前景及技术创新等内容展开了深刻的讨论，在谈到新产品开发的时候，陶董介绍，公司正在进行两款产品的升级，且正在申请A03纯电动乘用车及纯电动厢式车、仓栅车的公告，这两款产品主要用于城乡代步及物流运输，性价比高，市场空间广阔。调研组对公司新开发的两款产品很感兴趣，谈到这是能满足广大消费者用车需求的两款车型，符合国家产业政策及公告的要求，具备做大做强条件。之后，调研组参观了公司的第二总装车间，并进行了试乘试驾。

山东昊宇车辆有限公司是山东省汽车产业振兴规划骨干企业，也是莱芜市第一家整车生产企业，是市委市政府重点支持的骨干项目，山东省重点支持的成长型企业。公司拥有国家发改委批复的汽车、专用汽车、低速汽车生产资质，工信部批复的新能源汽车生产资质，获得了国家商务部等五部委联合颁发的“汽车出口许可证”。

公司现生产主要产品以及主要销售市场为：①传统产品：卡车、专用车，国内主要销往东北、华东、华北等地区。出口主要销往非洲和东南亚地区。②新能源电动汽车（2门、4门电动轿车，电动厢式面包车，电动卡车，旅游观光车）：年生产能力8万辆，国内主要销往华东、华中、华北、西南等地区，目前已经建立200余家经销网点；出口主要销往欧洲、美洲、东南亚等地区，出口30余个国家。

目前公司已形成三个主要的生产厂区，占地900余亩，计划用3-4年时间，使电动汽车产销量达到20万辆，使昊宇成为中国电动汽车重要的生产基地和出口基地。在三个厂区我们规划了产品研发、整车制造、专用车制造及核心零部件生产项目，新建了冲压、焊装、涂装、总装、电子零部件等生产车间，使昊宇公司形成完整的电动汽车规模化生产能力。



地址：山东省莱芜市高新区汶河大街010号 全国统一服务热线：400-0634-733



阿帕奇

卓越品质 完美服务



美好生活 綠色出行



厂家地址：阿帕奇电动汽车洛阳产业园

联系电话：0379-66230008 传真：0379-66230018

网址：www.apqcar.com

邮箱：apqyhp@163.com

APQ

阿帕奇电动汽车洛阳产业园位于河南省洛阳市洛宁县省级产业集聚区，总投资10亿元，公司占地760亩，规划建设办公楼两栋，大型展厅和报告厅一栋，生产厂房6座，辅助用房4座，建筑面积200000m²。项目建设全面包括冲压、焊装、涂装、总装四大工艺，共12条流水线。建设成品车室外停放场、试车跑道等生产配套基地。包含：技术中心、机加、调修、检测、电池、电机电控等一批研发生产检测设施设备；钢材库、电池库、成品库、配件库、辅料库、废料场等各类库房等一批生产辅助设施；污水处理、环卫、消防、科研、办公、生活、物流等配套设施一批。

阿帕奇电动汽车主要从事电动汽车整车及电动汽车配件的研发、生产和销售。是一家拥有全新整车冲压、焊装、涂装、总装、电机、控制器、内饰等核心关键技术的制造工厂。产品拥有多项专利，具有零排放、低噪音、使用低成本、良好的动力性和操作性。主要产品有低速四轮轿车、观光车、高尔夫车、警用巡逻车、看房车、老爷车、电动货车等。

公司具有强大的技术团队，工程师全部来自德国、日本等国家，并接受先进国家汽车工艺、制造技术的培训，长期致力于电动汽车的研发。

阿帕奇电动汽车产业园在洛阳形成了洛阳地区独一无二的产业制造优势。同时带动河南地区汽车电子、装备制造、新能源开发利用及相关配套产业等多种产业链的共同发展，形成区域性新能源汽车制造与研发中心。也将在物流、用工、上下游产业、人才、资金等方面形成的巨大产业集聚链，成为洛宁的产业支柱。对于拉动洛宁经济增长、增加就业岗位、促进就业和再就业工作都具有十分重大的意义。



品牌资讯
Brands

Information



阿帕奇电动巡逻车



阿帕奇电动警车

阿帕奇



阿帕奇电动轿车



帝隆车业

Dilong Vehicle

生活每一天 · 帝隆伴我行



帝隆F1款车型全新上市

河南帝隆车业有限公司

地址Add: 河南省新乡市北环路198号

电话Tel: 0373-6326609 传真Fax: 0373-6326609

全国免费服务热线Free Service Hotline: 400-0373-910



帝隆车业
Dilong Vehicle

王者风范 DILONG VEHICLE

用您的智慧型手机轻扫左侧二维码以获取更多详情



车型优点：
F1 采用轿车工艺的全承载车身，外观大方，乘坐舒适，安全性高，动力系统采用直流系统，具有效率高，功耗低，续航里程长，加速平稳，安全可靠，终身免维护等优点。



帝隆 F1 款车型荣耀上市

帝隆 F1 全新都市小型电动车，外观时尚，精致小巧，线条清晰流畅，独具风格，同时兼具超大的内部空间，科技感十足的豪华内饰，数字化组合仪表。整车采用全序铸造数控模具开发，采用轻量化轿车级全承载式车身，前盘后鼓液压式行车制动系统，整车驾乘更舒适，让您出行更安全。

智能化的配置，让您畅享科技带来的美好，纯电动动力为您实现绿色出行梦，娇小灵活的外形便于穿梭于城市间大街小巷，帝隆 F1 让您以游刃有余的姿态，从容感受生活的美好。



特色技术

帝隆自主研发 5 座 F1 款车型，较同级车具备更加宽敞的头部、臀部空间、空间灵活多变，带来全新驾乘体验，强劲稳定的动力配置，充分体验新能源科技带来的驾乘快感，同时进一步提高单次充电续航里程。

两箱轿车化理念设计

外形及内饰时尚大方，汽车级全承载底盘系统，简洁美观的操作台，更多更大的储物空间，清晰易辨的多功能电子仪表。

MIN—MAX 设计理念

以最小的外观尺寸，打造最大的内部驾乘空间，降低操控难度，提高驾乘舒适感，更多承载、更多幸福。

超大驾乘空间

高坐姿人机工程座椅设计，超大视野（短车头设计，A 柱几近垂直化）座椅空间调节多变，整体空间利用率极高，驾乘舒适度直线上升。





雪佛莱
电动汽车

奔跑吧2015 XUEFULAI 新能源

整车及套件全面供应



微电动汽车的创造领袖
WWW.XUEFULAI88.CN

红豆集团上海南宝电动车有限公司
生产基地：无锡市锡山区港下红豆工业城

电话：0510-68783776

传真：0510-68867992

招商热线：13003389999

雪佛莱，微电动汽车的创造领袖

-- 新款车型专题

随着能源危机的加深、环境污染的不断加剧，使用清洁环保能源、取代石油能源已经成为全球急需和正在解决的热点问题。电动四轮车作为一种电力驱动的新能源交通工具，正成为全球各国政府和各大企业追踪的发展方向。在国家大力倡导使用绿色环保交通工具的时代，雪佛莱电动微型汽车应运而生。

雪佛莱电动汽车公司隶属于红豆集团，研发中心位于上海市金山区枫泾工业园，与上海大学机电研究所联合研发汽车驱动机构及电器系统，生产基地位于无锡红豆工业城。拥有生产厂房 8.5 万平方米，公司拥有员工 800 多人，其中中高级管理和技术人员 168 人，年产量可达 30 万辆电动汽车，公司依靠科学管理凭借雄厚的实力，至诚至信全新打造“雪佛莱”电动汽车品牌。

雪佛莱电动汽车针对高端群体及老年人和时尚小青年的消费需求，引用国际流行的设计元素，自主研发定制模具，不断开发具有极强市场竞争力的产品。产品从设计到制造层层把关，严格控制，采用汽车生产工艺流程，对每个部件进行筛选优化，用现代尖端科技去打造产业精品。

雪佛莱最新推出三款新车型：雪锐，雪狐，雪燕，其整车造型是参照国际汽车设计大师针对中国消费需求量身定做的时尚车型。



“雪锐”车身采用碳纤维 ABS 环保材料，车体机构根据流体力学原理设计为环弧形状，不仅线条优美，而且有效的减少风阻。方向盘是适合老年人操作的把式方向盘，太空液晶仪表盘，速度，时间，里程，电量，故障显示一目了然。车门采用半封闭式推拉门块，上下极为方便，前座垫是可移动式的，随意调节，收放自如。



重庆康昌
CHONG QING KANG CHANG

康昌转换器 引领双动力！

本公司坚持“不断提升品质，持续改善服务”的经营理念，
以制造精良的产品，满足海内外各界朋友的需求。



转换器说明书

功能特点用途及适合的车型：

1. 踏板三轮车、大三轮车、四轮车、棚车、四轮农用车等；
2. 可配用直流电机48V，60V，3000—3400转/分，功率1—3千瓦搭配相对应款式、系列机型，当动力不足时可切换油动力，油动力最高时速可达75-80公里，用电机动力最高时速为35公里。

从安装使用范围广：

1. 适用于100-350CC多种排量的发动机；
2. 适用于多种款式，（立式、卧式、强制风冷、自然风冷、水冷、双冷）等机型发动机；
3. 适用于多种系列（C/CG/CB/GN/GS）等多种系列的发动机。

从产品优点：

产品采用新型独特专利技术，结构简单，科学合理设计。有效保护电机，防止电机进水与地面碰撞，适应多种复杂的地形环境；投资成本低，使用及维护简便，大大提升了电动车双动力使用的性能和质量，低碳环保、经济时应，耐用耐用。使用寿命长，不受后桥的限制，适用于多种后桥；采用机械式换挡，使换挡机构与发动机平稳结合，保护换挡机构的齿轮等特性。

重庆康昌机械制造有限公司

Chongqing Kang Chang Machinery
Manufacturing Co., Ltd.

一、与市场上的前置双动力转换器对比

- (1). 康昌机械转换器有机式倒档，避免了使用电机倒档，从而延长了电机和控制器使用寿命
- (2). 发动机使用广泛，可用110至250电机通用500w——3000w
- (3). 装配空间优化、简洁
- (4). 切换至发动机带动时，电机自动分离，减少电机使用消耗

二、与市场上后置双动力转换器对比

- (1). 不需要倒档器，性价比高
- (2). 装配结构简单，通用一般三轮车后桥，售后方便
- (3). 电机离地面40公分，能有效防尘、防进水，从而保护电机

三、与市场上增程式双动力对比

- (1). 实现了真正的双动力转换
- (2). 油、电直接输出动力，减少能源转换过程中的消耗，能够大大的增加电池和电机使用寿命
- (3). 解决了电动三轮车的爬坡和载重以及续航里程的问题

■本产品由台湾科冠技术监制，采用新型独特专利技术，结构简单，设计科学合理。

三、重庆康昌台湾科冠技术监制双动力转换器功能介绍：

- ① 装在电动三轮车上更具有经济节约的优点，由于普通电动三轮车受电瓶的控制行驶里程比较短，不能长时间持续驾驶，加上技术条件的制约，电动三轮车爬坡或重载时，电机功率明显不足，而使用重庆康昌台湾科冠技术监制双动力转换器汽油发动机带动的三轮车，可弥补电动三轮车的不足马力的行程。
- ② 由于油价不断上涨使运行成本增加，废气排放污染环境等，因此可以考虑油电混合输入系统，将电机和汽油机共同作为行驶车辆的动力，在行驶时可按实际情况切换动力系统，使用电动车的应用范围更广，从而有效的解决电动车及汽油车的多种问题。
- ③ 本产品省油（省钱），减少废气排放，与同类产品对比，汽油发动机不管任何厂家的动力，配上康昌双动力转换器百公里可省3-5%以上的油费。

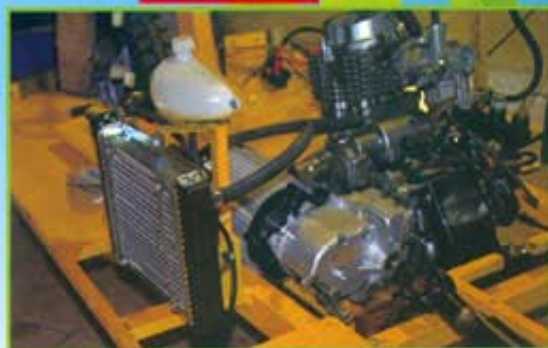
④ 市场上后置双动力有几点缺失：

- (1) 下雨时或路面有积水时，电机易进水
- (2) 遇到高低不平的路面，特别是山区或乡村道路路面电机容易与路面相撞击
- (3) 换挡不顺易造成齿轮磨损，维修困难成本比较高（需换掉后桥齿轮）而重庆康昌台湾科冠技术监制制造的产品采用新型独特专利技术，结构简单（电机引由提高路面40公分以上）科学合理设计。有效保护电机，防止电机进水与地面碰撞，能适应多种复杂的地形环境；投资成本低，使用及维护简便，大大提升了电动车双动力使用的性能和质量，低碳环保、经济时应，耐用耐用、使用寿命长，不受后桥的限制，适用于多种后桥；采用机械式换挡，使换挡机构与发动机平稳结合，保护换挡机构的齿轮等特性。

重庆康昌机械制造有限公司



重庆康昌双动力转换器—台湾科冠技术监制



重庆康昌双动力转换器—台湾科冠技术监制



重庆康昌双动力转换器—台湾科冠技术监制



重庆康昌双动力转换器—台湾科冠技术监制





LANSEL 航天蓝速

航天新长征电动汽车技术有限公司简介

航天新长征电动汽车技术有限公司位于北京市经济技术开发区，是北京航天发射技术研究所与长征火箭工业有限公司共同出资设立的企业。公司技术实力雄厚，注册资金 1.2 亿元，现有员工三百余人，本科以上学历占 80 %。公司通过了 ISO9001:2008 质量体系认证，是一家集研发、试验、生产、销售等能力为一体的航天技术应用产业经营实体，是航天产业专业的民用技术研发中心和民用产业运营平台。

公司秉承航天科技优势，依托北京航天发射技术研究所与长征火箭工

业有限公司多年积累的航天应用产业技术能力，从用户和社会的根本利益出发，长期致力于电动汽车、专用车、特种作业车、低速电动车、车辆动力及控制系统、电机控制器、运输设备、输送机械设备、汽车仪器仪表、电子产品、计算机系统集成等项目与产品的运营，同时在建筑安装、产品技术开发与服务、进出口贸易等方面也有丰富的经验和长足发展。

公司建立了严格的质量保证体系，产品结构设计、生产工艺、科技含量均处于国内领先水平。公司凭借严格的管理、先进的产品、优质的服

务以及为用户创造价值的经营理念赢得了社会的广泛认可，产品销往全国各地，服务于企事业单位、社会团体、以及社会公众。同时，公司与部队、人防、民防、消防、电视台、气象、科协等多个国家重点部门建立了良好的合作关系。

公司积极响应国家新能源与专用车战略，积极跟随国家产业政策和市场需求，充分发挥技术优势，力争在新能源汽车、专用车及零部件行业中引领技术发展，成为国际一流、国内领先的新能源汽车、专用车及其零部件供应商。



地址：北京亦庄经济技术开发区永昌南路 17 号 电话：400-060-4005



AUTO SHANGHAI

第十六届上海国际汽车工业展览会

The 16th Shanghai International Automobile Industry Exhibition

AUTO SHANGHAI 2015

创新·升级
Innovation for Upgrading

主办单位:

中国汽车工业协会
中国国际贸易促进委员会上海分会
中国国际贸易促进委员会汽车行业分会

承办单位:

上海车展展览有限公司

欧洲地区协办单位:

德国慕尼黑国际车展集团/
IWA国际交易会及展览有限公司

批准单位:

上海市人民政府

特别支持单位:

中国机械工业联合会

支持单位:

中国汽车工程学会

组织暨承办单位、经销商:

上海车展展览有限公司
Shanghai International Exhibition Co., Ltd. (SIEC)
Tel: (86-21) 6379 5028 / 6386 7034
Fax: (86-21) 6845 6134
E-mail: guchunling@shieco.com

中国国际贸易促进委员会汽车行业分会
CCPIT Automotive Sub-Council
Tel: (86-10) 6857 1415
Fax: (86-10) 6859 0078
E-mail: auto@shanghai-auto-ccpit.org

上海欢迎您@吉祥四叶草

展览会日期:

2015年4月22日 - 4月29日
媒体日: 2015年4月20日 - 21日

展览会地点:

国家会展中心(上海)
(龙港东路168号)

官方网站:

<http://www.autoshanghai.org>
<http://www.china-autoshow.com>



中国汽车工业配件销售有限公司
China National Automotive Industry Parts Sales Co., Ltd



2015 China Electric Vehicle & Parts Fair

2015全国电动车、新能源汽车及零部件展示交易会 暨重庆国际纯电动汽车试驾体验展销会

2015年4月24日- 4月26日
中国重庆国际会议展览中心



主办单位：中国汽车工业配件销售有限公司

展览时间：2015年4月24日 - 4月26日

展览地点：重庆国际会议展览中心

参展范围：电动车、新能源汽车、三轮车、摩托车及其零配件等。

展览规模：40000平方米

地 址：北京市海淀区阜成路46号

网 址：www.cmaga.cn www.mopeihui.com

联系人：赵晓原、王峰、王国强

电 话：010-88130736、010-88127413(传真)



邀请函

**2015重庆国际纯电动汽车互动体验会，选择优质
纯电动汽车，尽享高端品质生活**

展会优势

重庆，中华人民共和国四大中央直辖市之一，五大国家中心城市之一，国家历史文化名城，长江上游地区经济中心、金融中心和创新中心，及政治、航运、文化、科技、教育、通信等中心，国务院定位的四大国际大都市。

●主办方实力

主办方中国汽车工业配件销售有限公司自1965年创办全国汽配会，1981年创办全国摩配会，至今已分别成功举办77届次和68届次，集权威与专业于一身，积累了宝贵而丰富的办展经验，口碑一流，值得信赖。

●高效的推广模式

主办方集30多年专业观众开发和办展经验于一身，在全国各地巡回举办，各大基地、市场现场推广，累计众多专业观众。曾在南京、广州、宁波、郑州等纯电动汽车主流城市巡回办展，助您把控全国局势，迅速提升产品认知。

●主流宣传渠道

纯电动汽车主流媒体联袂打造互动式交易会；微信平台全面覆盖，精准投放；免费大巴车奔赴市区及周边各县镇迎接各地经销商参观；5000平米超大户外试乘体验区，模拟实际地形路况，让爱车优势尽显，订单狂揽。

●独特的区位优势

重庆地处中国中部和西部地区的结合部，铁路、水路、公路、航空、管道运输等运输方式发展很快。重庆是中国长江上游地区唯一汇集水、陆、空交通资源的特大型城市，西南地区综合交通枢纽之一。

●优越的政策条件

重庆市是全国为数不多的可以享受新能源汽车的“双层”补贴的城市，即“国家+地方”都会给予消费者补贴，最高可达6万元/辆车。

●庞大的市场需求

2013年末，重庆市常住人口2970.00万人，是我国人口最多的城市，由于特殊的地理条件，当地几乎无法使用两轮电动车、三轮代步车，而电动汽车无疑成为汽车的替代品，是人们理想的代步工具。

●良好的经济环境

重庆是国家重要的制造业和高新技术产业基地，引领中国中西部地区经济发展的风向标，国家实行西部大开发的最前沿地区和国家统筹城乡综合配套改革试验区，全面辐射云贵川藏等区域，是打开大西南地区市场必经之路。





中国北方国际自行车电动车展览会

The 15th China North International Bicycle & E-bike Exhibition

27-29 March, 2015 2015年3月27-29日
Tianjin Meijiang International Convention & Exhibition Centre 天津梅江国际会展中心

电话: 022-26437027



协会微信



APP二维码



北方展官网

2015

中国(北方)

做展商满意的展会



重庆群岛展览服务有限公司
《中国三轮》杂志

三轮车及新能源汽车

2015 Chinese tricycle and new energy automobile exhibition fair

展览交易会

2015年3月28日—3月30日

沧州国际会展中心

支持单位

河北省商务厅
沧州市人民政府
全国各省市电动车协会
沧州国际会展中心

主办单位

《中国三轮》杂志
中国新能源车网
中国三轮网

承办单位

重庆群岛展览服务有限公司

展会特点

- 1、山东、河北、山西、东三省等6省、市、县三轮车经销商全覆盖，100辆大巴免费接送；
- 2、30000名专业高质量客户与会；
- 3、国内50家媒体鼎力报道；
- 4、为与会经销商提供住宿，车费补贴；
- 5、河北政府部门大力支持；
- 6、与天津展同期，经销商互通；
- 7、展馆面积30000平米，400多家整车及零配件企业入驻。

组委会电话：023-61200987 61200955
手机：18602391003 刘经理
13696433437 支经理



扫中国三轮官方微信
了解更多展会信息



中原电动车三轮车电动汽车展
开拓中西部大市场第一平台



请观众扫码购票

第16届中原电动车三轮车电动汽车博览会

2015年4月10日-12日 中国·郑州·中原博览中心



主办：主办方 中原国际博览中心

组委会地址：郑州市郑汴路106号

中原国际博览中心展馆402室

联系人：邵先生 13526659107

电话：0371-66759259

传真：0371-66759071

网址：www.dhbbz.com





2015中国（长沙）国际 新能源汽车电动车展览会

时间：2015年4月10日-12日

地点：长沙红星国际会展中心

带你驶入全新生活!



参展、参观，敬请垂询：

长沙市浩天会展服务有限公司

地址：长沙市东进路99号金龙苑1栋702室 邮编：410007

电话：0731-82181829 84455909

传真：0731-82181829

联系人：张勇刚（13874807387） 范宏军（18627317712）

刘洁（15364005368） 鲁宾（13142180743）

Http://www.cshthz.com E-mail:cshotian@126.com



第9届中国（临沂） 新能源汽车、电动车及零部件展览会

2015

4月17-19日

盛大开幕

中国·临沂国际会展中心

188 5395 8150

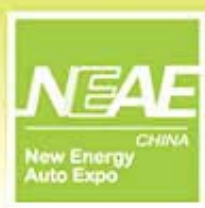
临沂市格益传媒有限公司承办



欧尼优·国内唯一专业电动汽车展—倾力打造贸易商采购平台
Foryou - the only domestic professional exhibition of electric vehicles - to build the trader procurement platform



绿色动力·驱动未来



2015 中国(南京) 国际新能源汽车与电动车展览会 CHINA NANJING NEW ENERGY AUTO EXPO

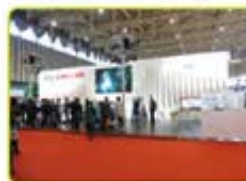
时间:2015年4月17日-19日

Apr. 17 - 19, 2015

地址:南京国际博览中心(江东中路300号)

Nanjing International Expo Center
(Jiangdong Road No.300)

www.neaechina.com



新能源汽车行业的风向标,
尽在南京国际新能源汽车展!
精彩不容错过!



欧尼优展览(上海)有限公司

ForYou Exhibition(Shanghai)Co.,Ltd.

www.foryouexpo.com

地址:上海市蕴川路512号红石商务楼6楼H座

电话/Tel: +86-21-36388581 36388577

传真/Fax: +86-21-36388580

foryouexpo



公众微信号

您的满意是我们的追求 为您提供专业的展览盛会

官网: www.aheve.com



创新发展 低碳未来

市场化、专业化、品牌化、国际化



2015
电动车及新能源汽车

第10届中国（安徽）国际电动车及新能源汽车展览会

» 时间: 2015年4月24- 26日

» 地点: 安徽国际会展中心（合肥）

合肥市金寨南路与繁华大道交叉口

300家品牌展商, 5万专业买家, 百亿商机, 全球同享!



主办单位:

安徽省汽车行业协会
安徽省电动车行业协会
中国轻工业企业协会
合肥华舜展览有限公司

招商经理: 张富 150 5659 9567

186 5515 8592

支持单位:

合肥市人民政府
安徽省财政厅
全国各地市自行车电动车行业协会

魅力合肥欢迎您!

电话TEL: +86-551-67102222 / 传真FAX: +86-551-67105588



覆盖全产业链，打造西南电动车第一展



2015年中国（成都）三轮摩托车、 电动车及新能源汽车展览会

2015 China (Chengdu) three motorcycles, New energy electric vehicles, new energy car show

批准单位：

四川省经济和信息化委员会

主办单位：

四川省汽车产业协会

四川省汽车工程学会

四川省电力行业协会

承办单位：

成都世展贸易策划有限公司

支持单位：

四川省新能源汽车产业联盟

成都市新能源汽车产业技术创新联盟

西南四省（市）电动车行业协会



2015年5月29—31日

成都·世纪城新国际会展中心



微信扫码，
即可报名



微信号：
cdddc2015



博览会组委会

电话：028-66767063（徐小姐）

传真：028-86942018

地址：四川省成都市青羊区太升北路56号江信大厦20楼8号

官网：<http://www.cd-dddc.net.cn/>

2015.5.30-6.1

安徽·阜阳体育馆会展中心



安徽省电动车品牌展会

第六届中国·安徽（阜阳） 国际新能源汽车电动车及零部件展览会

The sixth session of the Chinese - Anhui (Fuyang)
international new energy automobile electric vehicle and spare parts Exhibition

招展热线: 0551-62108777 62108989

节能·环保·绿色·健康

主办单位:
安徽省商务厅 安徽省连锁经营协会
中国国际贸易促进委员会阜阳市分会

承办单位:
合肥中博展览有限公司

组委会办公室:
电话: 0551-62108777 62108989
传真: 0551-62109499
网址: www.ahzbzl.net



中国（常州）电动车及新能源汽车展览会

时间：2015年6月 地点：江苏·常州国际会展中心

中国（常州）三轮车电动车及新能源汽车展览会

时间：2015年6月 地点：江苏·常州西太湖国际博览中心

隆重招商

招商热线：**0532-68698103**





2015中国国际 城市新能源车辆运营发展论坛暨展览会

CHINA URBAN NEW ENERGY CAR OPERATION DEVELOPMENT FORUM OR EXPO FOR 2015

— 中国汽车工业协会唯一主办国际新能源车展 —

2015.6.3-6

— 北京展览馆 —

China Beijing Exhibition Hall

继往开来 • 城市新典

KEEPING GOING AND NEW MODEL OF THE CITY

www.autocne.com

联系方式 CONTACT

北京峰威展览服务有限公司

地址：北京市西城区三里河路46号

联系人：王先生 13910777498

电话：010-8320 7226

传真：010-8320 7167

电邮：bjzlwangjie@vip.qq.com

Q Q: 44552116

Beijing Fengwei Exhibition Service Co., Ltd

Address: No.46, Sanlihe Road, Xicheng District, Beijing

Contact Person: Mr. Wang 13910777498

Phone: 010-8320 7226

Fax: 010-8320 7167

E-mail: bjzlwangjie@vip.qq.com

Work QQ: 44552116

中国汽车工业协会展览部

地址：北京市西城区三里河路46号

联系人：崔先生、申先生

电话：010-68595385 68595240

传真：010-68595243

E-mail: cjj_1950@sina.com

Exhibition Department of China Automotive Industry Association

Address: No. 46, Sanlihe Road, Xicheng District, Beijing

Contact Person: Mr. Cui, Mr. Shen

Phone: 010-68595385 68595240

Fax: 010-68595243

E-mail: cjj_1950@sina.com

中国电池工业协会

地址：北京市长安街6号

联系人：苏先生

电话：010-6513 1879

传真：010-6525 1329

邮箱：cblawinson@163.com

China Battery Industry Association

Address: No. 6, Chang'an Street, Beijing

Contact Person: Mr. Su

Phone: 010-6513 1879

Fax: 010-6525 1329

E-mail: cblawinson@163.com

EV⁺ SHOW

时尚电动汽车展

第八届中国国际时尚电动汽车展览会

2015.6.11-14

北京·中国国际展览中心（新馆）



关注国际汽车官方微信
随手“掌”握行业资讯动态

绿色科技，驱动未来

GreenTech, Driving The Future

「EV SHOW 时尚电动汽车展」组委会

地址：上海市闸北区秣陵路355号上海铁路大厦3层

邮编：200070

联系人：喻先生

电话：86 21 31007327

传真：86 21 33275350

邮箱：sean.yu@utmglobal.cn



共建绿色环境 畅享低碳生活

办展理念：专业化、品牌化、国际化 承办机构：济南世博展览策划有限公司

2015中国国际新能源汽车 电动车(西安)展览会

2015年6月12日-14日
西安曲江国际会展中心



新能源电动汽车网: www.weilaiqiche.com

山东电动车网: www.sdddc.net

济南世博展览策划有限公司

JINAN SHIBO EXHIBITION PLANNING CO.,LTD

地址：济南市花园路189-1号

网址：www.weilaiqiche.com www.sdddc.net

电话：0531-83199588 82386077

传真：0531-82385199转808



展商报名热线

0531-82386077

世博展览欢迎您!

2015年7月3-5日
中国·贵阳国际会议展览中心



2015中国（贵州） 新能源汽车/电动车及配套设施展览会

300家参展商 **50000名专业观众** **26000平方米展出面积**



支持单位：贵州省人民政府
贵州省商务厅
贵阳市人民政府

主办单位：中国汽车后市场行业协会
贵州省工商业联合会
贵州省经济和信息化委员会
贵州省电动车流通商会

承办机构：北京安泰华展展览服务有限公司

展会时间：

布展时间：2015年7月1日-2日

展览时间：2015年7月3日-5日

撤展时间：2015年7月5日14:00-24:00

展览地点：贵阳国际会议展览中心

咨询热线：+86-010-59024966
在线QQ：913482955
联系人：高飞18786720628
E-mail: gaofei0852@163.com
网 址: <http://www.gzneae.com>



2015 CHINA JIANGSU INTERNATIONAL 10月17-19日

第33届中国江苏国际自行车新能源电动车及零部件交易会
THE 33rd CHINA JIANGSU INTERNATIONAL BICYCLE NEW ENERGY ELECTRIC VEHICLE & PARTS FAIR

展览地点:南京国际博览中心

主办单位: 江苏省自行车电动车协会 中国自行车协会助力车专业委员会 江苏省自行车有限公司 江苏省交通安全协会
承办单位: 江苏沪海展览有限公司 无锡市望海展览有限公司

招展热线: **85055112 85051427 85017016**
(0510)
网上报名: **WWW.JSBICYCLE.COM**



山东省新能源汽车部分生产厂家



公司名称	公司地址	联系电话	主营产品
山东珠峰车业有限公司	山东临沂珠峰工业园（解放路西段）	0539-8529368、13385495796	电动轿车、老年休闲车
山东宝泰新能源汽车股份有限公司	山东省济南市高新区奥体中路中段	0531-55701011、55701038	四轮电动汽车
济南世纪风摩托有限公司	山东省济南市历城区华信路14号	0531-88673635、15563501233	电动四轮车
山东天海新能源汽车有限公司	山东省济南市历下区世纪大道13189号	0531-88997157、88941724F	新能源汽车
山东星宇车业有限公司	山东省济南市历下区历山路东郊	0531-84847158、13505418708	电动旅游观光车、电动四轮
济南飞亚通电动车有限公司	山东省济南市章丘绣惠镇同家工业园	0531-83486211、13853159376	小型电动三轮车、四轮车
济南惠中车厂	山东省济南市东郊吉祥工业园	0531-83472757、13356665927	电动三轮车、四轮车
济南轻骑摩托有限公司	山东省济南市和平路34号	0531-86599732、4000125699	轻骑电动汽车、摩托车
重汽集团济南考格尔专用汽车有限公司	济南市天桥区蓝翔路17号	0531-85739967、8576997F	主要生产自卸汽车、混凝土搅拌车
济南鑫源新能源汽车有限公司	济南槐荫区新沙工业园三街11号	0531-67603088、13969078988	各种型号的四轮、三轮电动汽车
济南世纪星工贸有限公司	济南市槐荫区历山路新沙工业园五街49号	0531-81815839、15053181666	电动四轮车、三轮车、全封闭摩托车
济南领骑经贸有限公司	济南市铁骑路8号	0531-86666868、13853108872	代步车
章丘市超元金属有限公司	山东济南明水镇山工业园	F:0531-83260438、13964161804	名洋电动汽车
济南神龙汽车有限公司	山东济南章丘绣惠镇桃花山工业园	0531-83472755、13205418961	电动三轮、四轮、等多种车型
山东旅行新能源汽车有限公司	山东济南平阴工业园	13969114408、0531-87651555	新能源汽车
山东伟强新能源汽车有限公司	山东省德州市齐河县华店乡民安工业园	0534-5432109、13346272116	伟强新能源汽车
山东乾力新能源科技有限公司	山东省德州市禹城市经济开发区富华街	4008625799、18266441899	电动三轮车、电动四轮车
山东盛具车业有限公司	山东德州临邑县圣德街比德文专卖店	15963128588、4000619789	电动汽车
济南康欣新能源汽车有限公司	济南市历下区历山路	0531-84866268、15662759899	电动三轮、四轮汽车
中通汽车工业集团有限责任公司	山东省聊城市经济开发区中华北路9号	0635-8511877、18865219887	中通新能源汽车
中源新能源汽车有限公司	山东省聊城市卫育北路17号	0635-8768902、18063537091	电动汽车、货车、小巴
德州远光新能源汽车科技有限公司	山东德州陵城区工业园4号楼西首	0635-6185695、13793060889	新能源汽车、老年代步车等
白嘉昌电动车科技有限公司	聊城东昌府区工业园	400-0635-183	白嘉昌电动车
山东美捷新能源汽车有限公司	山东聊城市茌平县电工业园	4000635280、13153812009	电动三轮、四轮车、电动车以及整车配件
雅平电动车有限公司	山东省聊城市茌平县电工业园	0635-2989799、15965232388	电动汽车、电动三轮车、电动四轮车
山东康源新能源汽车有限公司	山东省聊城市茌平县高新技术产业园	0635-7698333、18865266880	新能源汽车
山东康源机械有限公司	山东聊城莘县工业园区创业街3号	0635-7511602、18063521898	电动轿车、货车、巡逻车、旅游观光车等
山东冠县绿源电动车制造有限公司	山东聊城冠县兰沃张保管工业园	0635-8663628、13676385008	绿源系列电动观光车
山东冠县车业有限公司	山东聊城冠县兰沃乡工业园	0635-8663366、15966226999	低速电动
山东安通车业	山东省聊城市冠县经济开发区	0635-8843618、15954555776	安通新能源汽车
中汽集团聊城康达新能源汽车有限公司	山东省聊城市冠县工业园北三公里路中汽集团	0635-8287588、13506354019	新能源汽车
临清市源通电动车有限公司	山东省聊城市临清市城东工业园	0635-3709999、18866666666	电动轿车、旅游观光车、警用电动巡逻车
山东中融电动汽车有限公司	山东省聊城市临清市东二环路彩虹工业园	0635-2430888、18863512620	中融电动汽车
山东亿维电动汽车有限公司	山东省聊城市临清市东外一环路南门工业园	0635-2418848、18866589768	新能源汽车
山东高唐金发泰车业有限公司	山东聊城高唐县管庄街与泉林路交叉点向南88米	0635-3961268、18865232688	电动三轮车、四轮汽车
山东康玛电动车有限公司	山东聊城高唐县光明工业园	0635-3653677（F）、18266836977	康玛、康科的密封电动三轮车、四轮车
山东久星新能源汽车科技有限公司	山东聊城高唐县经济开发区时风路西首	0635-3600189、8063588216	电动四轮车、观光车、高档电动轿车
山东高唐广远电动车有限公司	山东省聊城市高唐县经济开发区政通西街路南	13963024488、0635-5103767	新能源汽车
山东康源新能源汽车有限公司	山东省聊城市高唐县经济开发区	0635-2961111F、13646383339	电动轿车、货车、观光车
山东康源新能源汽车有限公司	山东省聊城市高唐县经济开发区	0635-3758886（F）、13311365000	电动汽车
山东康源众意新能源汽车有限公司	山东省聊城市高唐经济开发区	0635-3966668F、18365762288	新能源汽车及配件
山东康源新能源汽车有限公司	山东省聊城市高唐经济开发区	13561459945、4000635737	
山东时风（集团）有限责任公司	山东省聊城市高唐县时风路1号	0635-3906888、3601026	农用运输车 三轮车 发动机
山东亿中车业有限公司	山东聊城高唐县三十里铺工业园	0635-3872188F、15315758088	新能源汽车三轮车、电动四轮车
德州市明星电动车有限公司	德州市德城区新华工业园	0534-2213678、13805349686	电动三轮车、电动四轮车
德州九电动车厂	德州市德城区新华工业园	0534-2749158（F）、15268967675	老年休闲三轮车、四轮车
德州康泰车业有限公司	德州经济开发区国家高新技术产业孵化基地6号	0534-8152995、18853123282	康泰电动
山东康兴车业	山东德州	13485349099、13485195318	康兴电动车
山东科孚车业有限公司	山东德州德城区工业园	0318-8665277、13305443188、15910076681	科孚电动车
德州鸿源电动车厂	山东德州经济开发区东七工业园	0534-2696138F、18853403266	电动三轮、四轮车
德州众用电动汽车有限公司	山东省德州经济开发区新华大道北首	0534-2236555	电动汽车
山东康达车业制造有限公司	山东省德州市德城区新华工业园	13969207805、15168994717	电动汽车、老年代步车、旅游观光车
山东康达车业制造有限公司	山东省德州市经济开发区（电动车产业园）	15205349832	电动汽车、老年代步车、旅游观光车
德州康达车业有限公司	山东省德州市经济开发区新华大道1229号	0534-2755356（F）、13969202689	专业生产欧乐电动车、电动三轮车
山东德州万事达电动汽车有限公司	山东省德州市经济开发区169号	0534-2235999、13853421286	康达电动汽车
山东康达车业制造有限公司	山东省德州市三唐工业园	0534-4530888、18862141891	电动汽车、电动三轮车
山东德州康兴车业有限公司	山东省德州市天衢西路鲁西北工业园	1876543999、15066538887	四轮代步汽车、整车配件
德州小巴士电动车有限公司	山东省德州市德城区工业园台南路2号	0534-2387968、18806400698	老年休闲车、观光车、助动车
远通电动车有限公司	德州运河经济开发区艾美达新能源汽车产业园	0318-5517698、18766031699	艾美达警用巡逻车、电动汽车、旅游观光车
德州康兴车业有限公司	山东省德州市平原县南园经济开发区	0534-4545777、13354427066	电动轿车及整车配件
山东名仕达车业有限公司	山东省德州市平原县	15318566008、15318523388	新能源汽车
山东康达车业有限公司	山东省德州市平原县三唐工业园	15315827199、0534-4530121	电动四轮车
山东康达车业有限公司	山东德州平原县经济开发区	0534-3900996、13869280038	电动四轮车、三轮车、批发金车零件
山东省夏津康达新能源汽车有限公司	山东德州夏津县彩虹工业园	0534-2199799、18865785966	

武城恒和车业有限公司	德州武城经济开发区运河路与南环路交叉路口	0534-6378666、1896065998	老年四轮代步车、新能源电动车
德州宏通车业有限公司	山东德州市武城县老城开发区南首	0534-6880000F、13869212277	生产销售电动四轮车、老年代步车及配件
山东恩晨车业	山东德州武城工业园	0534-6189789、13953447733	警用巡逻车、老年代步车
山东德州永隆车业有限公司	山东德州武城老城经济开发区	15853473988、15853498823	专业生产三轮车、老年代步车等系列产品
山东同创车业有限公司	山东德州武城县老城工业园	0534-6311761(F)、15066616123	电动四轮、机动四轮、四轮混合动力
山东德隆新能源技术有限公司	山东省德州市武城经济开发区(汽车产业园)	0534-2171611、13626378088	封闭式观光车、高尔夫球车、垃圾清扫车
鑫源新能源电动车业	山东省德州市武城县工业园区	0534-6316789、13210982599	新能源电动车业
山东盛强电动车有限公司	山东省德州市武城县经济开发区	0534-6314788、18661151456	电动汽车
德州福庆车业有限公司	山东省德州市武城县老城福庆工业园	18753410888、13290685678	电动四轮汽车
德州德兴车业有限公司	山东省德州市武城县老城工业园	0534-6318777、15092560000	新能源汽车
山东德州福庆车业有限公司	山东省德州市武城县老城工业园	0534-6312668F、13290285678	福庆系列电动汽车
山东鲁星车业有限公司	山东省德州市武城县工业园	0534-6219700F、15166561777	老年代步车、四轮电动车
山东武城亿嘉通车业有限公司	山东省德州市武城县甲马营乡龙湾开发区	0534-6393579、18453487888	新能源汽车
武城海科车业科技有限公司	山东省德州市武城县经济开发区文化街东首	0534-6763888、15903379688	专业生产电动代步车、燃油代步车
德州中亿车业有限公司	山东省德州市武城县老城工业园	0534-6185006、15686882180	老年代步车、观光车等
鑫源电动四轮配件有限公司	山东省德州市武城县老城工业园	0534-6313326、15315849997	电动四轮、机动四轮
山东福星车业有限公司	山东省德州市武城县老城工业园	0534-6371101、15066500680	玻璃钢壳电动四轮、铁壳电动四轮
智成新能源	山东省德州市武城县老城工业园	13310802678	电动汽车
天康电动四轮铁壳制造有限公司	山东省德州市武城县老城工业园区	0534-6371187、18732375853	电动四轮车、车身设计及整车钣金件
山东贝州集团远之峰车业有限公司	山东省德州市武城县鲁权屯工业区	0534-5079888、13589938767	新能源汽车
德州信驰车业有限公司	山东德州武城工业园东首	15628627888	电动老年代步车、电动观光车
德州威利源电动车业有限公司	山东德州武城甲马营开发区	0534-8300789、18005446609	机动四轮观光车、电动四轮观光车
山东武豪汽车密封件有限公司	山东德州武城经济开发区	0534-2170111F、18953494946	宇翔新能源汽车
山东骏驰车业有限公司	山东德州武城经济开发区	0534-6288888、13589914511	电动四轮车、老年代步车、整车配件
新能源汽车任康电动车公司	山东德州武城经济开发区北方街9号	0534-5073311、13573488568	新能源汽车
山东德州鑫悦车业有限公司	山东德州武城老城经济开发区	15263711321、13853499033	电动轿车、老年代步车、电动观光车
山东武城鑫鑫车业有限公司	山东德州武城旅行车厂	0534-6316687、13723916366	三轮车、老年代步车、各种整车配件
山东鑫世新能源车业有限公司	山东德州武城县经济开发区	15315834888	电动汽车
山东北方都市车业公司	山东德州武城新城开发区	0534-6653683、13589914566	低速电动四轮车、旅游观光车
山东齐鲁汽车制造有限公司	山东德州武城经济开发区	0534-5073546、18905446009	新能源汽车、低速电动汽车
山东武城泰鑫车业有限公司	山东德州武城县经济开发区吉庆大街	0534-6760678、18953410282	电动汽车
山东金海新能源科技有限公司	山东德州武城县经济开发区文化街东首	0534-2179896、13355342088	电动四轮车、老年代步车、电动汽车
山东武城县福源车业有限公司	山东德州武城县振华街东首	0534-6519555(F)、15969743888	电动汽车
武城悦海车业	山东省德州市武城县老城工业园	0534-6334667、15053493536	老年代步车、三轮车、电动四轮车、旅游车
武城鑫新车业	山东省德州市武城县南外环	15315834888、400-0534-053	老年代步车、电动观光车、内燃观光车
山东德州武城泰昌公司	山东省德州市武城县县城西郊	0534-6316534、13868299035	四轮、三轮摩托车
武城县天友车业有限公司	山东省德州市武城县杨庄工业园	0534-6338899、13953452109	电动四轮车、老年代步车、观光车
山东武城源通车业有限公司	山东德州武城县西外环南首	0534-6651187、13815349399	电动观光车、电动巡逻车、电动汽车
山东新昌宇车业股份有限公司	山东德州武城甲马营开发区	0534-2175766、18763919333	电动四轮车
山东中德车业	德州宁津经济开发区省道314东首路南	0534-7073679、15066632356	电动系列等各种类型三轮及四轮车
山东鲁后车业有限公司	山东德州宁津县经济开发区德宁路	4008351886、15315821877	拓泰电动汽车
山东永达机械制造有限公司	山东德州宁津县经济开发区黄山路6号	0534-5063707F、15092529133	拓达机车
德州中亚车业有限公司	山东省德州市宁津县康平路88号	0534-5237677、15305445333	类新能源汽车、观光车
山东三峰集团/保峰新能源车业	山东省德州市宁津县经济开发区	0534-5536693、18953417806	电动三轮车、电动四轮车、老年代步车
山东欧豪汽配科技有限公司	山东省德州市宁津县时集工业园区	18653467977	钣金件、铁壳全套配件、电动四轮车整车
德州迪克车业有限公司	德州市陵县经济开发区陵州西路4452号	0534-6122668、13752680070	迪克电动汽车、专业研发制造电动四轮车
德州鑫路车业有限公司	山东德州陵县经济开发区迎宾街66号(北)	0534-8820077、15805920598	电动汽车
山东力能新能源科技有限公司	山东德州陵县经济开发区迎宾街北首路东66号	0534-8820077、13573422233	电动四轮车
德州华昌车业有限公司	山东德州陵县经济开发区	0534-8828888、15806860121	全封闭铁壳电动车、各种新能源轿车
山东威远车业有限公司	山东省德州市陵县经济开发区福星街与北外环交叉口	0534-8820028、15165868288	电动汽车和景区观光车
淄博铁马电动车有限公司	山东省淄博市淄川经济开发区	0533-3581055、15006889909	电动汽车、太阳能助力车、电动游艇
淄博博泰电动汽车有限公司	山东省淄博市淄川经济开发区管委会西首	0533-6725848、15715333128	博泰汽车
山东康源松铃汽车制造有限公司	淄博市淄川经济开发区康源汽车工业园	0533-5412677、F、0533-5412277	微型电动轿车
网村朝阳电动车厂	淄博市淄川区西外环南首爱国工业园	18653339888、0533-6813899	多功能系列电动房车
山东雄东(鑫动)新能源汽车有限公司	山东滨州邹平经济开发区北外环金玉大道中段	0543-4518999、15905260333	新能源汽车
东营俊通汽车有限公司	山东省东营市经济开发区淮河路21号	0546-7761088、15336470968	东风威曼电动汽车
山东诚航新能源有限公司	山东省东营市利津经济开发区诚航路1号	0546-5886888、13287306888	电动三轮车、封闭式、电动汽车
东营聚源金马车业有限公司	山东省东营市广饶县永安大街1719号	0546-7729300、7729320F	三轮摩托车、观光旅游车
山东柏拉德源动力科技有限公司	山东潍坊寿光 309 国道比邻文路 2 号	0536-6710195、18763689777	雷丁电动汽车
山东萨丁新能源科技有限公司	山东省潍坊市北海路南首	400-1096-838	萨丁电车
潍坊众新新能源汽车有限公司	山东潍坊潍城区泰祥街西环路西 300 米	0536-5077026、18953677255	众新电动汽车
潍坊博源电动车制造有限公司	潍坊市潍城区玄武西街 1818 号	15318889322、0536-8919699	博源电动四轮车
潍坊润达机械有限公司	潍坊市潍城区长松路中段庄头工业园	0536-8918738(F)、13863092298	微耕机以及各种型号电动微耕机
潍坊德州电动车科技有限公司	山东省潍坊市潍城区利民路 66 号	0536-8130388、15163677676	“德州”牌电动微耕机、电动割草机
山东巨力集团有限公司	山东省潍坊市潍城区经济开发区工业一街	15153611787、0536-8185525	电动三轮车、电动四轮车板车
潍坊阳光机械制造有限公司	山东省潍坊市寒亭区开元街办移民工业街	0536-7396388、18053639961	电动四轮车、电动三轮车
济南宏昌车业有限公司	山东省潍坊市寒亭区市明集镇明花山工业园 8 号	0531-83483978、15065315777	微型电动汽车、电动三轮全篷车
济南惠丰车厂	山东省潍坊市寒亭区市明集镇明花山工业园 8 号	0531-83472757、18860431689	电动三轮车、车架、电泳加工
山东诸城市鸿昌电动车有限公司	山东潍坊诸城市开发区	0536-6099666(F)、18366509026	“航天月亮”电动观光车、电动巡逻车
诸城市明达电动车有限公司	山东省潍坊市诸城市开发区	18853670588、0536-6169728	电动四轮车、三轮车、以及整车配套

日照赛福新能源汽车制造有限公司	山东省日照市五莲县高泽工业园	0633-6151678、18363389678	载货四轮电动微卡、观光旅游车
山东顺达机械机械制造有限公司	山东省日照市五莲县街头镇顺达工业园	0633-6150677、0633-5561213	电动四轮汽车
潍坊瑞鸿电动车科技有限公司	潍坊市昌乐电动车工业园	0536-6712778、13963662885	电动微卡、轻卡
潍坊德力美科技有限公司	山东：山东省潍坊市昌乐县城站北街	0536-5162829、0536-6260779F	电动三轮车、电动四轮代步车、四轮货运车
山东鲁田电动车业有限公司	山东省潍坊市青州益山经济开发区过船岭路	0536-3256656、18553678665	鲁田电动微卡
青州市海顿车业有限公司	山东省青州市海岱北路4869号	0536-3290153、3291730F	新能源电动四轮车、电动三轮车
青州市瑞祥电动车有限公司	山东省青州市经济开发区巴黎路东首路北	0536-3091222、13863688939	新能源汽车、电动搬运车、电动观光车等
山东昌时车业有限公司	山东省青州市时代一路1399号	18678068000、13793661558	昌时电动四轮车
山东凯利新能源车业有限公司	山东省青州市益王路南段将军山路交叉口	0536-6137866、18663630928	纯电动汽车、观光车、等多种系列产品
山东青州大金摩托有限公司	青州市经济开发区东环路3081号	0536-3524635、13882315818	电动四轮观光车、电动三轮车
青州市瑞通车业有限公司	山东省青州市黄楼工业园	0536-3837507、15763625088	瑞通系列电动搬运车、旅游观光车
潍坊绿洲新能源科技有限公司	山东省潍坊市临朐县东城开发区	0536-3451166、15753621388	电动四轮车、旅游观光车、电动货车
潍坊红日新能源车辆有限公司	山东省潍坊市临朐县龙山高新技术产业园安路688号	0536-3416888、13375362577	电动车、电动三轮车、人力三轮车
山东泰汽电动车有限公司	山东省潍坊市寿光市东城工业园泰中高新技术产业园	0536-5621018、18253605888	电动汽车
潍坊康驰汽车系统有限公司	山东潍坊滨海经济技术开发区北海支路康驰街以北	0536-2099200、18765108988	
烟台台商商贸有限公司	山东省烟台市芝罘区幸福工业园	18689635753	混合动力车
荣成市海融机械配件有限公司	荣成市经济技术开发区汇泽街一号	0631-7580376(F)、18606410106	游艇观光车
荣成市福祥电动车有限公司	荣成市经济技术开发区汽车零部件产业园	0631-7775188、13792768788	电动四轮车
山东双兴集团有限公司	荣成市夏庄开发区	0631-7741864、13856318958	铁壳三轮车及爱心助力四轮车
荣成市韩山日新车业有限公司	山东省威海市荣成市韩山驻地	0631-7696189(F)、13963143238	全封闭三轮、四轮电动车
文登市路平机械有限公司	山东省威海市文登市米山镇米山工业园119号	0631-8876788、13863158935	电动四轮车
山东奥特朗新能源汽车制造有限公司	山东省烟台市招远市金岭路南227号中矿工业园	0535-8300899、15662620058	新能源汽车
青岛德力电动车辆制造有限公司	青岛胶州市阜安工业园海川大道8号	0532-88277501、15615129388	新型电动巡逻观光车、电动货运车
青岛昌通车业有限公司	青岛胶州市南关工业园东祥路9号	0532-87283288、13583202130	三轮、四轮整车及整车配件
山东东方悦达新能源汽车有限公司	中国青岛经济技术开发区	0532-86718777、18253265222	东方悦达新能源汽车
山东泰安欧诚电动车厂	山东泰安市泰山大街东首	0538-8068176、13335286616	电动四轮车、老年代步车、新能源汽车
山东路通车业有限公司	山东省泰安市泰山大街6号	0538-8418176(F)、8432208	电动汽车、三轮摩托车
山东昌宇车业有限公司	山东莱芜高新区汶河大街10号	0634-8817888、0634-8817777F	新型电动汽车
泰安美莱电动车制造有限责任公司	山东泰安新泰市开发区泰和路1号	0538-7427202	低速电动车、美莱莱电动汽车
泰安市大发电动汽车制造有限公司	山东省泰安市宁阳县华阳大街1258号	0538-5610158、18354858099	兰福电动汽车
泰安市大发电动汽车制造有限公司	山东省泰安市宁阳县华阳大街1258号	0538-5678078(F)、15725482888	各种型号电动汽车生产销售
山东嘉沃车业有限公司	济宁西城北环经济开发区	0537-6836586、13053762111	电动四轮车、电动三轮车
烟台亿能新能源投资有限公司	上海市嘉定区宝安公路2999号8号楼13层/15层	021-69880036、18087359038	烟台、绿康、拜赛等系列纯电动轿车
山东圣旺电动车业	山东济宁经济开发区贾桥驻地	0537-6888669、15554745606	电动四轮车
济宁海菱汽车电动车有限公司	山东济宁任城区长沟工业园	18853796777	电动四轮车
山东鑫沃达电动车有限公司	山东省济宁市高新技术开发区新元路86号	0537-2582567、15896607555	供应全封闭式四轮电动车
山东奥克莱机械制造有限公司	山东省济宁市高新区327国道886号(奥克莱工业园)	0537-2968880、0537-2968890F	
山东舜舟车业有限公司	山东省济宁市任城区舜舟工业园	0537-2553358、13792357013	电动四轮车
济宁康顺车业有限公司	山东省济宁市西经济开发区	0537-6477709、15554745606	电动四轮车、老年代步车
兖州清河工业园区	山东济宁	0537-3823023、18988733828	电动车及各种配件的生产
鸿达电动车业有限公司	山东济宁	0537-8919258、4001124678	电动汽车
山东海全新能源科技有限公司	山东济宁经济技术开发区	0537-3379611、F、3379338	电动汽车
兖州市长安新能源车业有限公司	山东济宁兖州市漕河工业园	0537-3823023F、15166778170	电动三轮车、四轮车及配件
山东大阳机械有限公司	总部：山东济宁兖州经济开发区大丰路8号	13500380849	电动四轮车、电动三轮车
济宁正泰车业有限公司	山东济宁金乡县化雨镇冯海开发区	13280034506、400-001-1465	电动三轮车及轿车
济宁金立达电动车研发检测有限公司	山东济宁金乡经济开发区嘉化工业园(金立达电动车)	0537-8823022、13854831798	电动轿车、高尔夫球车、巡逻车、观光车
山东济宁盛隆电动车有限公司	山东济宁金乡县冯集镇工业园105国道西首	0537-8856577、15668175018	电动车、电动三轮车、电动四轮车
山东金和电动车科技有限公司	山东济宁金乡县南外环与金曼大道交汇处	0537-3170918、18315411678	电动三轮四轮、电轿、电动微卡
济宁恒源机械制造有限公司	山东省济宁市金乡经济开发区	0537-8910468、13583743639	汽车挂车、自卸车、全封闭豪华电动三轮车
鲁信电动车	山东省济宁市金乡经济开发区	0537-3163088、13371230088	电动三轮车、四轮车
济宁市鑫利来电动车业有限公司	山东省济宁市金乡经济开发区	0537-8896969(F)、13355158288	电动三轮车、电动四轮车、封闭式三轮车
山东昌隆车业有限公司	山东省济宁市金乡县工业园	0537-8964345、13355148888	电动四轮休闲车、电动四轮车
山东福盛隆新能源科技有限公司	山东省济宁市金乡县兴隆经济开发区	0537-8081002、18605478949	电动轿车、电动小四轮、电动三轮车
山东乾通重工科技有限公司	山东省济宁市金乡县羊山镇开发区	0537-3170898、15910002604	电动汽车、电动三轮车
济宁众合车业有限公司	山东省济宁市金乡县津冀经济开发区	0537-8773789、15376513328	大鸿风电动车
山东金驰电动车有限公司	山东省济宁市金乡县南河街道金东产业园	0537-3170456、15094736665	金属电动车
山东省金乡县鑫威车业有限公司	山东省济宁市金乡县化雨镇津冀开发区	0537-3268789、15153058862	电动汽车
山东金乡县安驰车业有限公司	山东省济宁市金乡县金马产业园	0537-8730866、15563192668	电动汽车
山东济宁鑫鑫新能源车业有限公司	山东省济宁市金乡县金马产业园(105国道西首)	0537-8858799、15254703288	纯电动乘用车、纯电动三轮车
陆威昌电动车有限公司	山东省济宁市金乡县经济开发区陆威昌电动车工业园	0537-8760566、15564708999	电动四轮观光车、老年代步车
济宁市鱼台县鸿运电动车有限公司	山东省济宁市鱼台县湖陵三路南首	0537-6286098、13562408898	全封闭豪华三轮、四轮电动车整车配件
山东鱼台美基马电动车业有限公司	山东省济宁市鱼台县李西产业园	0537-6047789、18454771044	电动四轮、车厢、车架及整车配件
山东鱼台美基马电动车业有限公司	山东省济宁市鱼台县康马镇工业园	0537-6281789、15335370688	
鱼台美基马新能源电动车制造有限公司	山东济宁市鱼台经济开发区	0537-6214888、13638417777	电动轿车、电动货车、电动三轮车等
济宁通盛电动车有限公司	山东省济宁市经济开发区(济宁飞机场北2公里)	0537-8902652、18353735727	电动三轮车、四轮车
嘉祥县机械厂有限公司	山东济宁嘉祥经济开发区嘉城路西、嘉祥路南	0537-6833438、13963759058	"悦帝"电动汽车、车壳、全车冲压件
青江新能源汽车	山东省济宁市汶上县经济开发区	0537-5026622(F)	青江新能源汽车
山东青江新能源汽车制造有限公司	山东济宁汶上经济开发区	0537-5026622、18505478352	新能源汽车
山东嘉祥县美基马新能源有限公司	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区	18653077131、0537-7605809	新能源汽车
山东远能新能源有限公司	山东省梁山县马集镇经济开发区	0537-7766677、18768653877	太阳能电动车、太阳能电动三轮车

山东建修小客车电动车科技有限公司	山东济宁曲阜市西工业园	18653678606、F: 0537-4567850	建修小客微型电动汽车
山东恒顺车业有限公司	山东省临沂市费县费县路嘉裕段	0539-7177188、13676399625	电动三轮车、两轮、锂电池、自行车、电动四轮
山东山能重工有限公司	山东济宁邹城市中心机电产业园恒通路489号	0537-5528517、18853798932	电动三轮车、电动四轮车、电动多功能车
菏泽好人车车棚制造有限公司	山东菏泽菏泽民路中段经济开发区	0530-2730000、15275066555	电动三轮车、四轮车、电瓶车
山东盛通车业有限公司	菏泽市黄河路全彭城路口北500米路东	0530-5519889、13853058679	太阳能电动车
山东菏泽恒利电动车有限公司	山东菏泽牡丹区刘民路中段	13854088085	电动休闲三轮车、载货三轮车、载客三轮车
天津(山东)腾祥车业	天津市东丽区赵沽里工业园/菏泽市牡丹区刘民工业园	0530-5820138、13774987311	电动三轮车、电动汽车、电瓶车
山东鹏达实业有限公司	山东菏泽鄄城工业园区金河电厂南路6号	0530-6301777、18653056678	电动三轮车、豪华电动四轮车、观光车
山东成武车业有限公司	山东省菏泽成武工业园泉城路南段路东	0530-8988818、18653030788	电动四轮车、电动三轮车
山东成武精工车业有限公司	山东菏泽市成武开发区	0530-8988867、15865052123	轻康小客
菏泽京邦福田车业有限公司	山东菏泽单县经济开发区	0530-4321187、15898888868	电动四轮车、电动三轮车
山东菏泽国源车业有限公司	山东菏泽单县经济开发区君子路北首	15063441144、18853068788	电动四轮车、全副电动三轮车、电瓶车壳
山东单县美彩车业有限公司	山东菏泽单县君子路北段路西(阳光汽车城内)	0530-7106592、13001799201	轻康电动轿车
山东单县恒宇电动车厂	山东菏泽市单县高新技术开发区	0530-4692318、18853068881	电动四轮、电动三轮车
山东单县爱得福车业	山东菏泽单县高新技术开发区	0530-4726799、18888391981	电动四轮车
顺行车业有限公司	山东菏泽单县工业园	0530-4272222、F: 4272222	纯电动特种车辆、低速电动汽车
鸿达电车	山东菏泽单县贾悦镇	14769772228、18888390052	电瓶车、封闭三轮车、三轮车壳、电瓶车壳
山东菏泽华仕电动车业科技有限公司	山东菏泽单县经济技术开发区	0530-4528188、18254025567	电动三轮车、电动四轮车
山东御宝莱电动车有限公司	山东菏泽单县经济开发区	0530-4776776、13295407599	御宝莱电动车
山东顺龙电动车车业有限公司	山东菏泽单县经济开发区工业园	0530-2092999、15965659988	电动轿车
单县亿源电动车车业	山东菏泽单县黄河工业园/山东省单县健康路中段	0530-4898146、13583047918	电动四轮休闲车、电动三轮车、电动休闲车
山东单县巨成车业有限公司	山东菏泽单县康天工业园	0530-4185555、15020507888	电动四轮车、电动三轮车、电动货运三轮车
山东单县顺驰车业有限公司	山东菏泽单县康天工业园	15153040111、4000-618-051	电动四轮车、电动三轮车、电动货运三轮车
山东心爱(科技)车业有限公司	山东菏泽单县徐寨经济开发区工业园	0530-6100000、18254026666	电动四轮车、三轮车电动车
山东通腾车业有限公司	山东菏泽单县经济技术开发区	0530-4667000、15053002015	电动四轮车
山东省单县康康车业有限公司	山东省菏泽单县经济开发区南环路	0530-6102899、15554021299	各种四轮电瓶车、封闭三轮
山东昌佳车业有限公司	山东省菏泽单县经济开发区七里庄镇创路	0530-4523399F、18678678799	专业制造电动、内燃观光车
山东富隆车业有限公司	山东省菏泽市单县经济开发区(105国道)	0530-4559911、13355128128	电动四轮车
山东浩然电动车业	山东省菏泽市单县经济开发区创新路南段路东	0530-4375666、13455453332	电动四轮、电动三轮车
单县京彩电动车有限公司	山东省菏泽市单县向阳东路	0530-4533333、18854000188	电动摩托车、电动轿车、各种电动车壳车架钣金
山东金杰车业有限公司	山东菏泽市单县经济开发区康天工业园	0530-4796999、18254022777	电动汽车
山东单县福利来电动车有限公司	山东省菏泽单县经济开发区人民路北端	0530-6102224、18865073721	电动三轮车、电动休闲车、电动货运三轮车
山东菏泽鑫鑫电动车车业有限公司	山东菏泽单县经济开发区康中街(东外环东500米路南)	0530-4685566、18354070000	电动四轮、电动三轮车
山东大阳车业(科技)有限公司	山东省菏泽单县经济开发区南环路	0530-2097777、15889886553	电动四轮车
山东国顺电动车车业有限公司	山东省菏泽单县康天工业园	0530-4395000、15552062136	四轮电动车
山东宝源电动车车业有限公司	山东菏泽市曹县康天路口五公里路北	0530-3596111、15108400768	全封闭三轮、四轮电瓶车
山东鲁客新能源有限公司	山东菏泽市曹县经济开发区南环路西侧	0530-2061777、18653067132	电动汽车
山东西城久阳车业有限公司	山东菏泽曹县经济开发区299号	0530-6289991、18765406968	客用电动车、货运电动车、电动观光车等
山东瑞利电子科技有限公司	山东省菏泽市曹县工业园	0530-2827888、15554574599	齐悦电瓶车、齐悦电动三轮车、铅酸铁锂电池
山东鸿源通车业	山东省菏泽市鄄城县随宜屯镇所院内	0530-6517772、13774861058	老年代步车、电动四轮车、电动观光车
山东尚纳车业制造有限公司	山东菏泽巨野麒麟镇327国道南边康天200米	0530-2022988、18254052966	三轮车、电动、四轮车
山东临沂汇杰车业	临沂高新区工业园解放路与金昌路交叉	400-008-5667、15562918065	全封闭电动四轮车、老年代步车、电动三轮车
山东捷悦车业有限公司	临沂市高新区开发区(解放路西段)	15253972179	电动汽车、电动三轮车
冠航电动汽车临沂市销售服务公司	临沂市汽配城电动车广场西门南侧外1号	18669947568、138053992908	冠航新能源汽车
临沂市康戈电动车车业有限公司	山东临沂经济开发区工业园	18666155529、15668155539	康戈电动车、摩托车
山东高升康源新能源车业有限公司	山东省临沂市高新区东升路2号	13954480001、13583951344	电动汽车
山东金赫车业有限公司	山东省临沂市高新区工业园	0539-8417268(F)、1860392070	电动三轮四轮车整车、配件及附件
山东联兴车业有限公司	山东省临沂市高新区工业园	0539-8535558、15965382279	电动客运三轮车、观光车、电动汽车
山东临沂康源电动车制造有限公司	山东省临沂市高新区工业园	0539-8536605、6308333	全封闭电动三轮车、电动货车、电动四轮车
山东纳通新能源汽车科技有限公司	山东省临沂市河东区工业园凤仪街2033号	0539-7201516、13695397188	新能源轿车、新能源警务巡逻车
山东顺通车业有限公司	山东省临沂市临西十三路金一路文汇处	0539-7370857、400-626-0539	电动汽车、家庭代步车、客运三轮车
山东益华电动车科技	山东省临沂市罗庄区葛庄工业园	0539-8998869(F)、15615296779	四轮电动载客车、电动观光车、电动售货亭
山东顺源汽车科技有限公司	山东省临沂市罗庄区山街道顺源电动车产业园	0539-2575567、18660977768	新能源汽车轿车
山东国信新能源有限公司	曹桥公司、山东临沂美多国际1906-1907南	0539-2882222、13341278678	新能源汽车
临沂康壮工程机械有限公司	临沂马厂湖工业园	0539-8521966、1395308678	电动四轮车、电动三轮车
山东久力电动车车业有限公司	临沂经济开发区华夏路与联翔路交叉处	0539-8380291、13953905582	主要生产电动轿车、市区公交车、电动叉车
山东易成联合车业有限公司	临沂市经济开发区	13705390444、13562902777	电动汽车、新能源电动观光车
山东宝捷电动车车业有限公司	山东省临沂市沂南县曹院工业园	0539-3663297、15020301188	中康电动二轮车、三轮车、客货三轮车
山东知豆汽车销售有限公司	山东省临沂市沂南县曹院工业园	400-050-2888、0539-3608888F	电动四轮车
山东高源尔电动车厂	山东省临沂市沂南县曹院工业园与西外环交叉	0539-2655666、2655687F、13853972038	电动客运三轮车、电动四轮车
鲁丰车业有限公司	山东省临沂市沂南县人民路东首电动车产业园	15192820678	电动三轮车、中、高档电动四轮轿车
山东沂南万事达车业有限公司	山东临沂沂南县澳利玛大道电动车产业园	0539-3370700、13792837816	银源电动三轮车、四轮车
日照奥格电动车车业有限公司	山东省日照市莒县城北工业园	0633-6226856(F)、18663310796	低、中速电动轿车、电动货车、巡逻车
山东万马电动车业	山东临沂沂南县南环路工业园	0539-7281566、7658888F	电动货运三轮车、客用三轮车、四轮观光车
山东白龙集团·山东白龙机械有限公司	山东省临沂市沂南县经济开发区大西环路南段	0539-7275699、7770101	工程机械、农业机械装备、电动四轮车
枣庄宁东车业有限公司	山东枣庄	0632-4745999、18363765888	电动三轮车、电动四轮车、观光车
山东莱州电子科技股份有限公司	山东省莱州市高新区康兴路	0632-4622700、18006327999	福彩电动三轮车、电动轿车
中国长征电动车车业有限公司	山东省莱州市滕州市北辛西路机械工业园	0632-8026887、15588461988	休闲型、货运型、客运型、电动汽车
山东奥威斯新能源汽车有限公司	枣庄市滕州市高铁站东桑村工业园001号	13906328512	新能源汽车轿车、新能源汽车微卡
山东宏耀新能源车业有限公司	山东省莱州市莱州市人和开发区光新路	0635-3962788、18963583275	新能源车
山东省莱州飞马车业有限公司	山东省莱州市莱州市时兴西路路南	0635-5196881F、15315753796	新能源汽车轿车、燃油四轮观光车等

山东省电动车配件部分生产厂家

公司名称	公司地址	联系电话	主营产品
滨州博而特电机有限公司	滨州市惠民辛店开发区	0543-5056272 (F)、15064320889	牵引电动机及其控制系统等产品
山东澳琪尔电源有限公司	单县高新技术产业开发	0530-4601209、18726506662	蓄电池及启动型蓄电池
单县万通电器有限公司	单县经济开发区	0530-7186456F、18105409989	线束加工定做设计
山东大唐汽车配件厂	德州工业园区	0534-4530888、18506403258	全套软元件、冲压件、配件
山东天宏金瑞电子科技有限公司	德州经济开发区	0534-3579222、3559988F	控制器、转换器、充电器
增超座椅	德州老城北王庄工业园	15315888316、15910071408	汽车座椅
德州福尔得汽车零部件有限公司	德州陵县经济开发区迎宾大街北首路东	0534-6125588、13011763888	汽车减震器总成、水箱总成等
德州鲁业汽车配件制造有限公司	德州市德城区(东风中路117号)	0534-2678065、13395348251	麦佛逊半轴、麦佛逊前支臂等
德州宏光汽车配件有限公司	德州市陵县经济开发区迎宾路北首	0534-2356872、18053427333	汽车全车线束、工程车全车线束
山东庆云长信化学科技有限公司	德州市庆云县东环路1689号	0534-6105366、18853468165	N-甲基吡咯烷酮(NMP)系列产品
山东德州市东源汽配厂	德州市武城县工业园区	18353452003	汽车滤芯、雨刮器等。
山东德州四通通实业有限公司	德州市武城县老城南工业园	13406882111、13869212009	轮胎及轮毂配套业务
瑞江电动车后桥厂	德州市夏津县香赵工业园	0534-3509988、18315955656	三轴各种后桥配件
德州市津利发电动车配件有限公司	德州市新河东路斜拉桥东500米路北海鑫河院内	0534-2490667、13505342102	四轮电动车底盘配件
山东恒宇新能源有限公司	东营市东营区淮河路1号	0546-7086861、F: 7086863	三元动力锂电池
东营正宇车业有限公司	东营市广饶县西水工业园	0546-6497111	车轮、卡客车铝轮
山东高唐广远机械厂	高唐县兴南路88号	0635-3916977 (F)、18963575798	电动四轮后桥
高唐县金丰车用电器厂	高唐县	0635-3871078、13206353608	铝合金车用轮毂、起动机壳及配件
聊城市开发区由甲玻璃制品有限公司	高唐县光明西路北侧汇鑫北路西侧	0635-3962769、13706351335	汽车钢化夹层玻璃
山东零零柒电控科技有限公司	高唐县南园街丁张工业园	0635-3833007、15063534763	控制器、转换器、充电器
五洲冲压五金配件大全	高唐县新汽车站南时风加油站南500米东	0635-2138846、15315768008	冲压五金配件
高唐伟鹏汽车配件有限公司	高唐县新兴店工业园区	0635-3607116、15314188359	新型多功能智能充电器等
河北奥源电源有限责任公司	河北省故城县街德工业园(德州市东风路西首)	0534-3469588、4008078811	电动车电池
山东金达宣传器材有限公司	菏泽鄄城县工业园区	0530-6999904、4000530790	音箱设备
青岛恒泰泰顺轮胎有限公司	黄岛区临港工业园北京北路	0632-88176577、18669819688	轮胎
山东新源源科技有限公司	黄河经济开发区大学科技园	15253427659、18253417081	电动车电子增程器
济南鑫鑫汽车用品有限公司	济南市	13853172310、18678585251	巧客电动车货架
济南爱迪电器有限公司	济南市槐荫区小清河北路1988号	0531-85981766	电动汽车配件
济南冠泰自动化设备有限公司	济南市历城区董家镇孙唐路中段路西	0531-88277911、15688889191	焊接、切割、搬运、喷涂等
济南鲁强电子科技有限公司	济南市历城区工业北路142号	0531-88625608、18663757385	激光冲击波零件打标设备
济南伊美电子科技有限公司	济南市天桥区苗圃路15号时代总部基地	18660186130	充电器
山东济南章丘兴源车轴厂	济南章丘绣惠工业园	0531-83473189、13864136967	车轴、车架及车架配件
福尔特钣金制品有限公司	济宁市城西开发区	0537-6412762、13954713335	电动车车架及配件
电动车专用倒车影像	济宁市嘉祥县新城汽车站西500米	0537-6641118、18863752076	倒车影像、雷达
梁山水浮轮胎有限公司	济宁市梁山县杨营工业园	0537-7526389、F7526667	轮胎
济宁倍力电器电子有限公司	济宁市任城开发区接贤路4号	0537-2636312 13562788960	充电器
山东三德电子科技有限公司	济宁市汶上经济开发区曙光路中段	0537-7163886、13895376952	电池太阳能发电系统
山东孚创电源有限公司	济宁市阳信路中段	0537-4530559、4006183588	电动汽车电瓶
邹城市游骑兵汽车电控技术有限公司	济宁邹城市西外环1888号17号厂房	0537-5315399	新能源汽车电控系统、电机控制器
山东索尔特种装备有限公司	莱州市土山镇雄鹰街889号	0535-2835377、0535-2835277	各种特种装备
山东乐陵市禾田电动车零部件有限公司	乐陵市西城经济开发区	0534-6866661、1806407018	电动车增程器
乐陵市领航电动车配件有限公司	乐陵市西城经济开发区	15664401555、15665921695	增程发电机组等专用配件
山东·乐陵力能电动车配件有限公司	乐陵西开发区314省道南例	0534-6820009 (F)、15621278555	电压等级增程器
山东梁山新宇化工有限责任公司	梁山县县城青年路99号	0537-7332205、13953765356	聚酯、聚氨酯类
山东大桥涂料有限公司	梁山县大路工业园	0537-7455567、13964912079	涂料
天津米瑞利蓄电池自动修复技术推广中心	聊城建设路路西首天昊汽配城B-20	0635-8430003、18763508777	蓄电池修复
江北天能电池厂	聊城市东昌府区嘉明工业园	0635-8721678、15069565888	助力车专用电池
聊城瑞发电动汽车配件有限公司	聊城市凤凰工业区	F0635-7077790、18806358255	电动车增程器
山东新威特动力有限公司	聊城市冠县经济开发区	18602595788、15985899009	电机
聊城市科瑞增程器有限公司	聊城市光岳南路柳园工业园	0635-8575896F、15553299199	增程器(发电机)
恒大轴承有限公司	聊城市经济开发区中华南路6号博士创业园18号楼	0635-2635555、13969552612	轴承
山东安博电驱动技术有限公司	聊城市开发区中华南路6号博士创业园18号楼	0635-8378108、15006398790	控制器
山东聊城金日轴承有限公司	聊城市临清路8号	13465762534、13563584627	轴承、万向节、七类轴承以配套
聊城市昌瑞汽车配件有限公司	聊城市张炉集工业园	0635-8642278F、13963513722	制动软管、液压软管、钢管各种配件
山东省聊城市大京九机械有限公司	聊城市张炉集工业园	0635-8641388、15726511888	制动油管总成、刹车油杯
山东昊宇轴承实业有限公司	临清老赵庄工业园	0635-2634486、13616352715	昊宇轴承
哈尔滨宏金龙轴承集团有限公司	临清市老赵庄工业园	0635-2633418、13516352618	各类大中型深沟球轴承
高盛电机有限公司	临沂高新技术开发区	13012790562、18669302564	轮胎、电机、磁钢圈、铁芯、磁钢系列等
北京超天科技有限公司	临沂市	15269979018	电动车极板及蓄电池
山东临沂行标机电有限公司	临沂市高新技术产业开发区科苑路	0539-8883555、18005390576	无刷直流电机、齿轮箱及电机控制器
杭州凯尔达电焊机有限公司山东办事处	临沂市河东区五金城南沿街12号(金盛机电)	0539-7115126、15863913777	电焊机

临沂佛越祥科技有限公司	临沂市兰山区临西七路与滨河路南 100 米	0539-8060799、18205395207	电动车增程器各种配件
山东省宝鼎电源有限公司	临沂市临西九路与大山路华兴沿街 198 号	0539-8100683、15550903151	“铂威”蓄电池、蓄电池板板
临沂隆盛紧固件厂	临沂市临西叶家红卜寺工业园 16 号	15863956389、18660952725	U 型栓、工具梯钉、刹车拉杆
山东省临沂市升辉电动车配件公司	临沂市汽车配城 A 区 358 号	0539-7370288、13153980002	万种零件
山东临沂龙光商贸	临沂市汽车配城 C 区 003 号	0539-8032224、13889915967	超威新能源动力电池临沂地区总代理
龙口海盟机械有限公司	龙口经济开发区	0535-8887078、13780633186	制动盘、制动鼓、轮毂、连接器等
龙口中字汽车风扇离合器有限公司	龙口经济开发区汽车产业园	0535-8902910、8902901	摩擦材料刹车片系列
山东省宁津县新泰纺织机械厂	宁津县城西芝麻李 (县医院西 3km)	0534-5571001、13905440507	前后桥
山东宁津浩宇机械铸造厂	宁津县时集镇油房李工业园区	0534-5916636、13969280946	刹车钢、连接器等刹车制动系列。
山东省宁津县机械加工	宁津县孙杨村	0534-7072108、13953422892	刹车钢、精密铸造
德州宁德电子科技有限公司	宁晋刘营伍高新技术开发区 168 号	0534-5631388、18105346198	控制器、充电器、转换器
山东汉正橡胶工业有限公司	中阳县凤凰工业园 1 号 (东外环加油站东行 3 公里)	0538-5525697、5525678F	轮胎
青岛永新集成电子有限公司	青岛北部工业园	0532-87657019、15053273016	电动汽车、电动自行车充电器
青岛华武橡塑有限公司	青岛胶南市铁山工业园	0532-88162886、88163339F	轮胎、橡胶气囊等橡胶制品
青岛景程橡胶制品有限公司	青岛胶南市张家楼镇工业园	0532-84130856、13335072171	丁基胶内胎、气门嘴以及各种型号的轮胎等
青岛中科华联新材料有限公司	青岛经济技术开发区六盘山路 16 号	0532-86837189、15966824726	环保新材料工艺、设备开发及推广
青岛泰凯英轮胎有限公司	青岛市海泊路 61 号天宝国际大厦 2 号楼 19 层	0532-55588888、15192677991	子午工程轮胎、斜交工程轮胎
青岛锐捷智能仪器有限公司	青岛市崂山区高荣路 12 号	0532-58723003、15318789177	电池、开关电源、电源供应器
华新新能源配套公司	青州大埠头市场 2 号楼	0536-2138069、3290131F	华新新能源配套
山东青州翔能工贸有限公司	青州经济技术开发区海岱北路飞达街东首	0536-3286479F、13791648930	电动汽车系列电池
青州市宇昌机械有限公司	青州市东郊 (309 国道 380 公里处与长深高速交叉)	0536-3506487、15853623726	电动汽车后桥、前驱铝壳变速箱
青州市胜通汽车配件有限公司	青州市东夏开发区	0536-3511870、13305360833	汽车锁、气弹簧
山东省青州市造锁厂	青州市东夏镇张季工业园	0536-3550444、13963602333	车门锁总成、装载机刹车踏板总成
潍坊武士电池有限公司 (外商独资)	青州市经济开发区时代一路	0536-3524977、15169523490	干电池、水电池、电动汽车电池
传彬机械	青州市现代设备物流园 D 区 17 号	0536-3287038 (F)、18963612098	后桥、可选装多款变速箱体
山东圣阳电源科技有限公司	曲阜市海泊路 6 号	0537-4428481、13905477510	赛耐克电动汽车用胶体蓄电池
济宁圣泰电气科技有限公司	曲阜市小雪工业园	0537-4640618、13885370793	电动车充电连接器、LED 橡胶防水连接器
固铂成山 (山东) 轮胎有限公司	荣成市永康五金机电城 99-3-50	0631-7571377、15650121858	乘用车轮胎、卡客车轮胎
山东威能环保电源有限公司	寿光市东城工业园泰丰高新技术产业园	0536-5675086F、15725080500	电池、电动工具用电池等
寿光威能橡胶有限公司	寿光市台头工业园	0536-5526588、13806461743	轮胎三大系列、六十几个型号的轮胎
兴瑞达机电有限公司	唐高县经济开发区	0635-3603388、18863536191	电动汽车暖风机、转向灯总成及电动车配件
中国·腾龙线缆集团	滕州经济开发区益康大道 887 号	0632-5677928、18806325528	不锈钢丝、不锈钢紧固件
威海天力电源科技有限公司	威海初村山海路 1 号	0631-3658656、18963107539	大功率电源
山东博瑞特能源材料有限公司	微山经济开发区创达高科园	0537-5031818、13905370546	锂电正极材料
潍坊万顺机械厂	潍坊市潍城区乐埠山生态经济开发区	0536-8112122 (F)、15864579557	电动汽车前桥、转向臂等
潍坊泰宇机械有限公司	潍坊市潍城区泰祥街西环路西 300 米	0536-5077023F、18953677227	全车配件
潍坊经纬动力科技有限公司	潍坊市潍城区西关街道南小圩河村科技园	0536-8313289、13854421912	增程器、控制器、汽车线束
潍坊来宝机械厂	潍坊市潍州路鲁能足球学校对面	0536-7691876、13791885518	自主拥有多款微卡车型模具
山东五莲县平安汽车配件厂	五莲县城沿河路南首与 222 省道交汇处	0633-5881165 (F)、15864141081	汽车仪表盘、轿车后备箱垫、桃木装饰件等
山东康洋电源有限公司	五莲县康洋产业基地	0633-5451898 (F)、800-860-9616	蓄电池、充电器、控制器
山东道游汽车制动系统股份有限公司	五莲县松柏镇道游工业园	0633-5511120、13863392722	制动器
佳芯电子	武城县	13865342158、13869299123	电动汽车线束、转换器
武城县日升电动汽车零部件厂	武城县开发区文化街东首	F:0534-5079899、15305349899	灯具、豪华型仪表盘及全车零部件
武城县蓝天电动四轮铁壳制造有限公司	武城县老城工业园区	0534-6316988、1876563035	四轮微卡铁壳配件
山东武城永发汽配公司	武城县老汽车站南	0534-6211759F、13505440198	配套轮胎、铝轮 (总成)
武城文华座椅配件有限公司	武城县新城城西面	0534-6391683、13583421729	各种电动汽车座椅及配件
山东省武城县永兴橡塑新材料有限公司	武城县新城工业园区	0534-5071018、13905443416	鼓式制动蹄片总成、盘式制动器总成
山东夏津顺天新能源有限公司	夏津经济开发区	0534-2199799(F)、18765343398	各种直流电动机和步进电机
宁津县劲周工贸有限公司	县城西外环市场新区	0534-5211767 (F)、18053449557	后桥、前桥传动轴、碟刹盘等
山东神工宏金模具有限公司	枣庄高新区神运工业园	0632-8633988、13581113089	拉伸设备、精密模具、精密五金拉伸产品
山东润峰电子科技有限公司	枣庄高新区泰昌工业园复元四路 218 号	0632-8629988、18663219778	充电器、电动车控制器、锂电池、外壳等
山东鹏翔光电科技有限公司	枣庄经济开发区谷山路一号	0632-3095052、18265250102	高品质容量型、动力型 18650 锂离子电池
山东广达锂电检测研究院有限公司	枣庄市高新区科技中心大楼 8 楼	0632-8675988、13582218106	开放式生产测试系统
汕头市金光高科有限公司	枣庄市高新区兴复元三路 998 号	0632-5295689、18763259822	六氟磷酸锂及锂电池用的电解液
山东真仲电子科技股份有限公司	枣庄市高新区张范街道办事处欣兴路	0632-8268059、18769229995	单体电池组
枣庄市恒基锂电有限公司	枣庄市振兴南路 150 号	0632-3389566、18263280006	恒基锂电池
山东银光照明机电科技有限公司	枣庄银光工业园	0632-8917903、13805322011	电机、电动三轮车电机、电动自行车电机
章丘市恒源铸钢厂	章丘市绣惠镇花山工业园	0531-83296696、18660408716	电动三轮车、四轮车钢轮及各种异形轮
山东先河悦新机电股份有限公司	中国淄博市淄川区洪山镇洪山大街 6 号	0533-5852450 (F)、18953340766	管状式电动转向助力器
山东龙都瑞祥机电股份有限公司	诸城市龙都工业园	0536-6807689、15689834029	汽车空调、汽车电子、工业制冷
山东科汇电力自动化股份有限公司	淄博市	0533-3818760、18505332507	电力自动化产品 开关磁阻电机
淄博博得普达电机有限公司	淄博市开发区北路 52 号先进制造产业园 3 号	0533-6287981、13806434412	电动车电机
淄博齐盛新能源科技有限公司	淄博市张店区三寨路西首淄博科技工业园创业园内	0533-7989910、13355332371	高性能锂离子动力电池
淄博明泰电器科技有限公司	淄博市淄川区龙泉路 139 号	0533-5182351、15382082698	动力蓄电池
山东天能新能源科技发展有限公司	邹城市经济开发区宏泰路南首	0537-5420006、18766887915	蓄电池、新能源汽车、太阳能路灯



邯郸市众源汽车销售服务有限公司成立于2011年08月01日，是经国家工商总局备案的新能源汽车特许销售服务公司。

公司集整车销售、零配件供应、维修服务、信息反馈四位一体的专业化新能源汽车销售服务有限公司。公司主要由四个销售展厅，两个售后服务中心组成，经营面积达3000多平米。在邯郸市形成一南一北两处新能源汽车销售、服务中心。（北环路现代国际汽贸城新能源汽车专营店1000平米，一个售后中心；南环路三个销售展厅，一个售后中心，经营面积2000多平米。）经营奇瑞新能源纯电动汽车、江淮新能源纯电动汽车、时风电动汽车、唐骏电动汽车和乾力太阳能电动汽车等。是天能、雷克电动汽车专用电池邯郸地区总代理。

企业愿景：做国内知名的新能源汽车营销企业；

企业目标：用有限的资源创造出无限的价值；

企业精神：责任、实干、创新、卓越；

经营理念：经销一流产品，提供最优服务；

理念：细节决定成败，态度决定一切；

企业口号：我们全力推进新能源汽车的发展，倡导低碳、环保新生活。促进人、车、自然的和谐发展。为人类的清洁世界作出贡献。

我们在进行一项伟大而光荣的事业——推广人类绿色出行方案。让天空变得更蓝，让大地变得更绿，空气更清新，家园更美好……为推动新能源汽车的普及而竭尽全力！

公司秉承“客户至上，服务第一”的宗旨，竭诚为每一位用户提供“全程一站式”服务。欢迎倡导低碳、环保、节能的有志之士的加入，共谋发展大计。

以诚相待，以信相对；互利互惠，共同发展。

邯郸市众源汽车销售服务有限公司简介

Handan Zhongtai Auto Sales & Service Co., Ltd. Profile

邯郸众源公司前身是2000年成立的邯郸县现代贸易有限责任公司，主要业务是摩托批发零售，累计销售摩托车1万余台。为便于新能源汽车的推广销售，在2011年专门成立邯郸市众源汽车销售服务有限公司。二级网络23家。

邯郸众源公司是正规的汽贸公司，具备小轿车经销资质是一般纳税人企业，所售车辆开据机动车专用发票。

2010年4月开始经销时风电动汽车，2011、2012连续两年全国销量领先。

2011年5月开始经销奇瑞新能源电动汽车，2012、2013年被评为全国优秀经销商。

2012年7月天能集团电动汽车专用电池邯郸地区总代理。

2013年6月开始经销唐骏电动汽车当年获得全国销售大户。

2014年7月开始经销江淮电动汽车。

2014年7月与邯郸市最大的汽贸园区——邯郸现代国际汽贸城合作成立邯郸市新能源汽车推广体验中心，营业面积3000多平方米。



北环路现代国际汽贸城新能源汽车展厅

公司地址：邯郸市渚河路与滏东南大街交叉口南行1.5公里（邯大路）路东，市内乘55路公交车至邯郸摩托城下车
销售热线：0310-8137888 / 8139558 服务热线：0310-8139188 招商热线：13931001998

临沂市

临沂新能源电动汽车市场办公室

地址：临沂市工业大道与北园路交汇处
电话：0539-2807866
网址：www.lantian-grp.com



奇瑞新能源

济宁鲁鼎车业有限公司

主营产品：奇瑞总代理 东风小康

地址：金宇汽配城一号展厅
联系人：马光帝 销售经理
电话：0537-7978399、13475767088



上海市

上海东之杰汽车销售技术服务有限公司

主营产品：东风电动车辆上海总经销，代理美国艾里逊全自动变速箱、东风、解放、中国重汽、重庆五十铃、厦门金龙、苏州金龙、宇通等客车、房车、校车、卡车、整车、底盘以及改装的特种车、专用车。

地址：上海市浦东新区金桥路825号
联系人：陈晓
电话：021-50382770 手机：18916590008

武汉市

武汉万顺摩配批发商行

主营产品：甲子轮胎湖北总代理

地址：武汉市东西湖区舵落口鸿达摩配市场18区B10栋14号
联系人：陈绪杰 电话：027-83213277



银川市

银川华星摩托车配件商行

主营产品：德国福斯麦利润滑油、广东实力消声器、天津集团重庆创祥蓄电池、重庆摩拜减震器、重庆大合（蝎王）泵缸、重庆力华系列电器、青岛双轮内外胎、广州强保系列补胎液、广州德之星轮胎链条、四川美凌蓄电池、天津新泰王拉线、浙江美伦系列锁具、南京雷电火花塞、日本NGK火花塞

地址：宁夏银川市兴庆区新华东街223号
联系人：梁国涛
电话：0951-6083387 传真：0951-6083287
手机：13909599505

宝鸡市

双兴摩配商行

主营产品：山水电瓶、壳牌机油、东岳轮胎、朝阳轮胎等

地址：宝鸡市西宝路美伦小区 联系人：陈辉
电话：0917-2728201 手机：15091711543 13571184767



沈阳市

新蓝金刚摩配

主产品：登阳曲轴、广东佛山日科灯泡、HID氙气灯、安尔达活塞、刹车块、东盛精工套缸、精塑套缸、奔霸王、HID氙气大灯、易邦摩配版管理软件

地址：沈阳市东陵区丰乐二街9号东北摩配市场C座4号
联系人：单宏生 QQ：382978601
电话：024-81607106、24229566 手机：13194238598

新乡市

新乡市峰影摩托车有限公司

主营产品：三本摩托、加爵摩托、冠航新能源电动汽车；整车批发、旧车置换、维修改装

地址：新乡市华兰大道电动车市场内鑫通超市房后
联系人：张三峰
电话：0373-5128099、15993068974、13598638284、15560279163（售后）
QQ：1559741286、1836915899



德州市

时风车行

主营产品：时风/华奥电动四轮

地址：德州开发区电动车批发市场
联系人：寇经理
电话：13153488566



泰安市

泰安鹏翔车业光彩店

主营产品：时风 富路 丽驰电动汽车

地址：光彩大市场三区二栋12号
联系人：侯总经理
电话：0538-8689969
18653810006、18754884566



淄博市

山东泰汽电动车辆淄博总代理

主营产品：山东泰汽电动车辆 全球鹰系列 吉利熊猫 自由舰 安徽悦顺科技电动车

地址：淄博市柳泉路北首北苑汽配城1-3
淄博市流泉路南首
联系人：王长友经理
电话：0533-8171198、18453353981
QQ：2633813040



安阳市

知豆 ZD 电动轿车、悦顺电动轿车安阳地区总代理

主营产品：专业批发电动三轮四轮车 知豆电动汽车

地址：工贸中心西50米铁四路口重庆万强助力车专卖
联系人：马秀红 经理
电话：0372-3988208、2151798、15937297775



富路观光车总经销

主营产品：力帆摩托车 富路观光车 宝雅电动汽车

地址：京开大道威城公园东大门北 30 米
联系人：王利金经理
电话：0393-8115066、15936777538
邮编：457000



濮阳市

郑州市

骏力摩配商行

主营产品：各种高中低档：减震油、刹车油、三轮车后牙包油、密封胶、AB 胶、586 胶、588 红胶、冷补胶、清洗剂、表面蜡、喷漆、轮胎自补液、抛光软蜡、积碳净、养护剂等。专业批发，保证质量，欢迎来电咨询。

地址：郑州市安徐庄摩配市场 B 区 155 号 联系人：王艳六
电话：0371-66825519、60829089、13014504484

时风电动观

济南市

日照

山东时风（集团）有限责任公司

直供中心：济南北外环摩托车大世界
电话：0531-85709229、18668919909

泰汽电动汽车

主营产品：甲字轮胎

地址：日照南路 112 号（岚桥石化对面）
联系电话：18953302077、13666309078



单县

唐骏 航天蓝速电动汽车

地址：交警队西 168 米路北
联系人：丁世矿
联系电话：0530-4454488
13668604488



许昌

山东唐骏电动车许昌总经销商

地址：文峰路金三角向北 200 米路西
电话：15993680079、15993680078



石家庄

石家庄鹏睿电动汽车有限公司 银泰汽车总代理

地址：石家庄市方村摩托城广源路 10 号
电话：18330110681、87919563
QQ：2357928686



南阳

福田路麒 道爵新能源汽车、蒙德金马机车

地址：南阳市伏牛南路漯河物流园院内 D 区 8 排
电话：13937705305、15938882313
0377-60567833
QQ:1516080794



驻马店

建辉车行

凯玛利电动汽车、老年代步车

地址：驻马店自由街北段老华俊车辆厂东 50 米
电话：0396-3585677、
13525330555、13513977221



聊城市

雷杰车辆销售有限公司

宝雅、唐骏、泰汽、达沃、丰收电动汽车

地址：火车站北 50 米路东雷杰车行
联系人：孙廷和
电话：0635-8426876
15266834449



商丘市

菏泽市

山东唐骏欧铃汽车制造有限公司

地址：凯旋路与长江路交叉口 100 米路东
电话：0370-2520010
联系人：张丽 15903803650



唐骏汽车销售

地址：菏泽市人民南路 766 号（唐骏汽销）区
电话：0530-5337266
联系人：郅伦涛 13665406688



六问《新能源车》杂志

一问：《新能源车》杂志是一本怎样的杂志？

答：《新能源车》是新能源汽车行业的专业发布媒体，也是目前国内唯一定位于新能源汽车的专业媒体。由中国汽车工业配件销售总公司主办（见封2介绍），《新能源车》杂志社承办，江苏盐城博杰传媒为广告总代理，注册资金150万元，信息发布广告经营许可证号：苏印广登字2014-034号。

于去年二月份筹办，八月正式出版，杂志以全彩大16K国际标准版成书，封面为200克铜版纸光胶印刷，内页为105克铜版纸印刷，目前每期100个版面（含封），将根据情况增加版面，前期印刷发行量为15000份，随着市场的扩大，将增加印量。以月刊形式出刊。

二问：《新能源车》杂志的经营理念是什么？

答：为行业企业真诚的服务，以服务来赢得市场。用效果来说话，要做就做最好。

新能源汽车作为新兴行业，在探索中发展，在发展中前进，今年可谓是新能源汽车的黄金发展期，高速电动汽车还没有正式量产，市场所占份额极低。低速电动汽车发展迅猛，在部分地区虽然形成一定规模的市场，却遭遇政策瓶颈。《新能源车》杂志在市场即将兴起之时，切入到这个行业，为行业提供服务的平台：发布行业政策，提供行业信息，根据市场的需要在厂商之间架起信息的桥梁，而且确保企业的宣传效果，所以我们提出用效果来说话，为了兑现这个承诺，必须要在市场上做大量的工作。

随着这个新兴行业的诞生，目前也有四、五家媒体诞生，但是无论从编辑水平、内容选题、外在品相、杂志规划、还是市场发行我们都超过了他们，随着我们的工作不断的深入，差距将会越来越大，要做就做最好。桃李不言，下自成蹊，用时间来检验，用事实来说话。

三问：《新能源车》是如何发行的？

答：我们的发行有多种形式：

1. 在全国及地区性会议上投放，每期杂志都会在当月的所有电动车、新能源汽车展会上有一定的投放。

2. 面向全国市场以发行网络形式向全国所有新能源汽车市场推广，在河南、河北、湖南、湖北、山东、安徽、江苏、上海、陕西、辽宁等重点省份发行到每个地级市。我们在一些重点区域已经建立了工作站，比如在广州、重庆、常州、河北大城、无锡、郑州、沈阳、临沂、丰县都有工作站，我们摩托车的杂志，在全国已经建立了完整的发行网络，其中有三分之一的网络都服务于《新能源车》发行服务。

3. 我们在这几期的发行和推广之中，也新建了一批发行网络，一个新市场如果有十户以上的经销商我们都将建立固定的发行点，这项工作我们在创刊之初就在实施，我们希望更多的经销商和我们联系。争取做到市场推进到哪里，发行网络就建到哪里。

4. 我们安排了专门的工作人员，带着杂志走访市场，新能源汽车还处在发展的初期，许多的市场信息还不透明，只有身体力行去市场第一线，才能采集到最有价值的信息，也可以把杂志发行到终端。

5. 我们已经建立了完整的第一手厂家（整车和配件）和商家的数据库，这部分企业用邮寄、快递形式发送。

四问：能介绍一下杂志社的情况吗？

答：当然，盐城博杰传媒广告有限公司，从事摩配和电动车配件行业宣传有16年历史，截止目前为止总计出刊240期杂志，同时还出版了摩托车配件市场方面的厂家和商家资料工具书十几本，并且为每年两次的中国汽车工业配件销售总公司举办的全国摩托车及配件展示交易会编制大会的《会刊》，在行业享有较高的声誉，良好的口碑，被称为摩配行业第一刊。公司在全国所有摩托车及配件市场都有发行网点，是摩配行业影响力最大、发行最广的专业媒体，公司网站：www.moto188.com，登录这个网站，可以看到我们全年的杂志和我们编撰的摩托车行业数据库类工具书。

目前国内新能源车风头正劲，新能源汽车尤其是低速车生产企业众多，许多企业蓄势待发，正待政策明朗，这些车的终端商户大部分是摩托车行业的转行企业，这些车的市场也基本以摩托车市场为集散和销售集中地，我们出刊《新能源车》杂志具有先天的市场优势、网络优势、发行优势和技术优势。



www.moto189.com

五问：目前有许多网媒取代了纸媒，现在再做杂志是不是 out 了？

答：网媒取代纸媒这是互联网发展的必然潮流，包括网店冲击实体店，根据不同的行业，有的是不可取代的。在发达国家就有数据库营销这样一种销售形式，简单的讲就是在一个行业建立了完整的数据库，将产品集中按数据库进行定点定向的投放到目标客户群，这是网媒无法取代。我们在摩托车行业已经积累了成功的经验，在新能源汽车行业也完全能参照。

互联网年代讲究用户体验，网上信息浩如烟海，要从这些信息里沙里淘金，筛选整理出有用、行业感兴趣、能给客户带来有效益的信息，这就需要较高水平的编辑水平，这真是我们所擅长的。

我们不仅每月出版一期杂志，我们也通过互联网将行业最新的信息，尽快的发布让行业客户知道，我们的 www.moto189.com 网站，不仅具有这个功能；企业还可以通过这个平台，找到供和销的上下游企业，类似淘宝的功能。我们的网站还可以为没有网站的企业，免费建站、提供 200M 空间和域名。

六问：杂志如何定位明年如何运作？

答：按照我们制定的目标，要做就做最好，具体的就是在编辑水平、内容选题、外在品相、市场发行都要做得最好，目前我们只能说是暂时领先，还有许多方面还待继续完善。比如要增加有价值的内容，比如新品介绍，车辆测试，这些方面我们已经和一些企业沟通，大家都乐意提供其新品，只是版面有限，每期只能安排 3 种车型。

内容方面我们希望企业能提供行业感兴趣的比如营销方面的经验，新兴市场方面的信息，产品技术方面的革新和专利介绍，厂和商的数据等。我们也希望专家和学者及行业管理部门，能提供政策、管理方面的信息，前沿技术介绍，对形势和趋势分析的理论文章。我们不喜欢抄二手信息，欢迎大家提供不同体裁、形式、内容、风格的文章，最好千字左右的文章，一经录用，稿酬从优。我们也向一些顾问团专家和企业约稿。

品相上我们确保印刷质量外，不为了经济利益搞正反面倒封，也不搞封拉，封面必须是汽车整车产品，我们不以纯广告为主，确保有一半以上的可看性的文章。今年 4 月份主办单位在重庆召开新能源汽车展会，我们还将配合宣传组织好。在发行上完成在对全行业的覆盖。

目前杂志的特殊版面（封面 8000 元 / 期、6000 元封底 / 期、4000 元扉页 / 期、内页 2000 元 / 期）封面预约登记已经开始，欢迎企业征订。



一册在手 商海泛舟

《电动车大数据·典藏版》

二轮电动车、三轮电动车、电动汽车



《电动车大数据·典藏版》是行业第一本资料最翔实、准确、涵盖面最广的电动车（二轮、三轮、四轮轿车）行业的工程量庞大的大型工具书。

第一卷：电动车制造企业，约有13000个厂家入选，含有主要的二轮、三轮和四轮电动汽车制造的整车厂和零部件厂。

第二卷：电动车流通企业，汇总数据35000条左右，是全国主要电动车（二轮、三轮、四轮轿车）的经销企业的信息汇总。是目前有效信息率最高的一本工具书，主要信息都是第一手采集。

本套书赠送对象为：

《新能源车》杂志的顾问团所有成员
在今年《新能源车》或《摩托车/电动车与配件》
或《会刊》或《西南市场指南》上做过一期以上
前彩宣传的企业

您购买的是我们系统的服务：

可升级的典藏资料

经营必备的商业情报

可升级的优价服务

杂志整页广告一版

二百兆服务器空间

一个域名网站制作及全年维护

十六年心血的积累
十六年智慧的结晶
十六年的点点滴滴
十六年的成果奉献

咨询热线：0515-88436994 18961986782

2016

TAI ZHOU(HUANGYAN)-CHINA
ELECTRIC BICYCLE
AND SPARE PART EXHIBITION

3月10-12日

第13届中国·台州(黄岩)电动车及零部件展览会

THE 13 TH TAI ZHOU(HUANGYAN)-CHINA ELECTRIC BICYCLE AND SPARE PART EXHIBITION

好产品 看台州

中国新能源交通产品流行趋势特色展会

地点：中国·台州国际会展中心



更多精彩内容
tzddcxh2004

■ 服务热线：400-885-2004

■ 网址：www.tzddcxh.com

■ 主办单位：浙江省商务厅

台州市黄岩区人民政府

要做就做最好

《新能源车》杂志

是国内目前唯一定位于新能源汽车的专业媒体。
由江苏盐城博杰传媒广告有限公司于14年八月正式出刊。
专业从事新能源汽车及配件生产企业的信息发布及广告宣传，
16年品牌媒体运作经验，是行业影响最大、发行最广的专业媒体。

网 站

www.moto189.com 可以了解更快更多的即时行业资讯，和各期杂志的具体内容。

发行网络

在广州、重庆、常州、无锡、郑州、沈阳、临沂、丰县设有工作站，
目前在银川、上海、武汉、宝鸡、石家庄、邯郸、济南、德州、淄博、泰安、日照、单县、
济宁、新乡、安阳、濮阳、驻马店、许昌、南阳、商丘、菏泽、聊城市场建有发行点。
在河南、河北、湖南、湖北、山东、安徽、江苏、陕西等重点省份发行到每个地级市场。

15年3月杂志为3月17-19日济南新能源汽车展会大会专刊
欢迎行业内所有的企业在专刊上做宣传，所有宣传企业
将获赠《电动车大数据》一套两卷行业大型工具书，价值1500元/套。
专刊同时参加以下展会：

3月20日 第十二届中国台州（黄岩）电动车及零部件展览会
3月27-29 中国北方国际自行车电动车展览会
3月28-30日 中国（北方）三轮车及新能源汽车展览交易会
4月10-12日 中国（长沙）国际新能源汽车电动车展览会
4月10-12日 第十六届中原电动车三轮车电动汽车博览会
同时面向全国市场以发行网络形式向全国所有新能源车市场推广



苏印广登字2014-034号

《新能源车》编辑部

地址：江苏省盐城市盐马路198号清华园1号楼
电话：+86 0515-88438957 88436994 83279080

¥10元/本