

国标出台在即 低速电动车发展再引争议

■ 本报记者 谢育辰

近日有消息称,四轮低速电动车国标或于今年全国两会前出台,这一消息再次引发业内对低速电动车如何发展的热议。

2月6日,刚被工信部装备司任命为四轮低速电动车标准起草组组长的中国汽车工业协会常务副会长董扬公开建议称,低速电动车不应采用铅酸电池,而是装配锂电池,同时增加侧面碰撞测试,这些要求印证了新国标将在很大程度上提高该领域准入标准。

业内人士告诉《中国企业报》记者,由于缺乏必要的管理和相关规定,我国四轮低速电动车行业处于“灰色地带”已长达七八年之久,面对即将转正的“最后一公里”,却让本该兴奋的主机厂商们有些坐立难安。

不断扩大的“蛋糕”

事实上,低速电动车作为在“灰色地带”生长起来的草根产业已经在四五线城市和农村市场扎根发芽。

在山东潍坊某地停车场内,记者注意到分别停放着雷丁、御捷和丽驰等多个品牌的电动车,并且在城市的马路上偶尔也会遇见低速电动车驶过。作为低速电动车企业的主要聚集地,山东省占据整个行业25%的市场份额,按照山东省汽车工业协会的数据显示,去年山东省低速电动车的总体销量突破60万辆,在某种程度上讲,这个不断壮大的新生事物已经成为山东省的一个标签。

记者注意到,低速电动车用户不仅仅是老年人,年轻人也开始成为它们的客户。“一辆车涵盖保险的价格



不足4万元,续航里程能在150公里左右,百公里成本也就四五块钱,平时用于上下班代步十分划算。”在上述商业综合体附近的雷丁电动车销售网点内,20多岁的张姓消费者告诉记者他刚刚购买了雷丁s50。按照企业的抽样数据报告显示,日均行驶在30公里以下的用户占比达到了86.2%,购车、用车成本低和出行方便成为这类车独有的优势。

但安全问题不容忽视,由于政策监管的缺失,导致在行业发展初期,社会上频繁出现违规生产、安全问题频发等事故,央视在2014年的“3·15晚会”上点名曝光了山东省部分企业违规生产老年代步车,其中低速电动车占有相当的比重。

据行业人士向记者透露,“生产低速电动车的企业多达400多家,行业的野蛮发展使产品质量参差不齐,也给外界造成了整个行业低质低价的不良印象,经过几年的市场竞争,如今行业前十名占据整个市场份额的60%,作坊式的生产企业基本消失了。”

近几年,我国低速电动车市场延续着爆发式的增长速度,从2012年至2015年同比增幅分别达到196.4%、45.8%、54.4%和85.6%,2016年甚至已达到一百万辆级的市场。中国工程院院士郭孔辉曾直言:“一个事物的存在,必然有其存在的逻辑,低速电动车存在的逻辑就是有巨大的市场需求。”

尴尬的身份之争

低速电动车产业快速发展的同时,也面临一个尴尬的难题。这类产品既没有被列入法定交通工具,也不在工信部《车辆生产企业及产品公告》之内,身份不明让这个不断壮大的群体陷入尴尬的境地。

2016年10月,低速电动车“升级一批、规范一批、淘汰一批”的工作思路获得国务院批复,业内乐观地认为低速电动车的春天即将到来。然而,从去年12月22日公安部将山东德州试点低速电动车定性为“违法”,到12月24日公安部、工信部、工商总局的领导在低速电动车发展上公开表达

的意见态度出现分歧,再到12月27日“四轮低速电动车标准工作组”紧急召开第二次会议,低速电动车被定性为“电动汽车”,政策的反转让主机生产厂商们有些猝不及防。

在国家标准委员会紧急召开的四轮低速电动车标准工作组第二次会议上所传递出的最新信号显示,今后低速电动车上路不仅要具备资质、标准、牌照、驾照、保险五项要求,在安全管理方面还将向普通乘用车上靠拢。此外,新标中不仅新增加了低速电动车必须使用锂电池、整车质量要低于800公斤等硬性条件,同时还要求进行正面和侧面40km/h碰撞实验。

对于低速电动车的管理问题,业内普遍有两种声音,一是按照摩托车类产品进行监管,二是直接列为乘用车产品来管理。两者间在标准及尺度上有着极大差异。目前来看,即将出台的国标很有可能参照后者制定。

企业“压力山大”

在采访中,多家低速电动车生产企业向记者表示,将要出台的标准应当结合市场需求,不宜过高。“太高的标准会导致这类车型的成本大幅度上升,如果国家没有给予和纯电动汽车一样的补贴标准,那么我们会丧失竞争力,同时这个市场需求正在扩大,相关部门一旦出现监管不到位,最后很可能出现劣币驱逐良币的结果。”一位低速电动车董事长向记者说出了整个行业的担忧。

“我们现在很迷茫。”一家低速电动企业负责人对记者表示。
(下转第十五版)

(上接第一版)

从2012年进入“刘易斯拐点”后,中国15岁—59岁的劳动年龄人口持续减少。根据国家统计局发布的数字,从2012年到2016年的5年间,中国共减少劳动年龄人口1800万人。由清华大学和复旦大学共同完成的《中国劳动力市场技能供需研究》报告称,中国劳动力人口规模从2010年的7.57亿增加到2012年的7.64亿,达到峰值,然后将持续减少到2030年的6.27亿。这意味着,在未来10多年的时间里,中国将减少1亿多劳动力人口,平均每年将减少1000万人。并且,“45—64岁”的高龄劳动力人口将占到44%,接近一半。

解放被困在“僵尸企业”中的劳动力,激活处于“僵尸”状态的劳动力,是缓解劳动力人口急剧缩减的重要方法。

中国人民大学2016年发布的《中国僵尸企业研究报告——现状、原因和对策》称,中国工业部门中“僵尸企业”的数量,约占工业企业总数的7.51%。仅钢铁、煤炭两大行

业完成去产能任务,就要有数百万员工需要重新安置。如果将全部“僵尸企业”都清理到位,可释放出来的劳动力可达数千万。

研究结果显示,“僵尸企业”更多集中在国有和集体所有制企业中。“僵尸企业”最可怕的地方,是会把人变成“僵尸人”。“赖在国企”是很多“僵尸企业”员工的普遍心态和做法。

“赖在国企”的第一层原因是收入保障感。市场化企业如果没有了获利能力,就会破产倒闭,失业员工自然会到市场上去重新寻找工作。但国企就不一样了,无论企业亏损到什么程度,国企员工都会认为企业不能、也不敢让员工失业。因为害怕员工“闹事”,政府哪怕是借钱给员工开支,也不愿让国企破产,把员工推向市场。以东北某省为例,明知某煤矿集团还钱无望,一年还是要拿十几亿元让企业给员工开支。

“赖在国企”的第二层原因是身份自豪感。在国企集中的省份和地

区,国企员工都有着极强的身份自豪感,认为只有在国企工作,才是正式工作,到民营企业去工作会低人一等。在大部分人的潜意识里都会认为,国有企业员工的身份是值钱的,如果企业想解除其国企身份,应当补一大笔钱才行。

“赖在国企”的第三层原因是市场恐惧感。在国企干时间长的人,对外面的世界既无知,又畏惧。道听途说,觉得民营企业都是“血汗工厂”,到民企打工,不到万不得已,是不能去的。

保留国企员工的“国有”身份,组织其成建制地去制造业集中的珠三角或长三角地区工作,是解决国企员工分流难的可行路径。

首先,成建制的分流国企员工,并不愁找不到对应的接口企业。和普通农民工相比,国企员工都受过比较规范的职业教育和训练,其在职业素养、团队意识、组织纪律性等方面都有非常大的优势。正是因为从国企挖了一大批高素质的技术和管理人才,才有了中国民营企业初

期的快速发展。大部分民营企业对国企员工非但不排斥,相反还很欢迎。特别在企业“用工荒”的背景下,一些企业手里拿着订单却加工不出来,要是能成建制的为其输送工人,可以说是雪中送炭。

其次,成建制的分流国企员工,可以有效消除其对于外部世界的畏惧。国企员工大都喜欢在熟人圈子里工作、生活。如果是自己出去打工,不但需要自己满世界里去找工作,还要自己找住的地方、吃的地方,安于现状的他们接受不了这种状态。如果有人帮他们找好工作、用人企业还能解决住宿等问题,又可以和原来的同事工作在一起,大多数人还是愿意接受的。在那些“僵尸企业”里,许多工人一个月只能发个一两千元的生活费,到外面打工挣个四五千都是平平常常的事。与其在一个不死不活的企业里工作,谁不愿意多挣一点钱呢。当然,这里面还存在其他一些较为复杂的问题,比如国企员工子女的上学和照顾等问题、异地医疗问题等,

这些都需要政府或其他相关部门加以酌情考虑。

“僵尸企业”严重束缚了生产力中最活跃的因素,大量劳动力资源被这样毫无价值地消耗掉,无论对于个人还是对于国家,这都是一种巨大的浪费。四川、河南等劳动力输出大省的政府部门,都曾专门抽出力量,到珠三角、长三角等用工量大的地区,为农民工寻找就业出路,组织农民工成批结队地到外面找饭碗。在一些经济欠发达地区,组织农民工外出打工,曾经是当地经济收入的重要来源。这样的经验,非常值得“僵尸企业”集中的行业和国有企业集中的地区学习借鉴。

“僵尸企业”和“用工荒”,分别像是腐蚀性极强的酸和碱,既不能喝,也不能用来浇灌植物。但是,把两个问题融合到一起解决,就会发生酸碱混合反应,生成中性的水,变害为利。

当然,道理是这样的道理,还要看政府和国企负责人是不是愿意找这个“麻烦”。