

低速电动车翻身无望

文 | 涂彦平

经过长达近 7 年的拉锯战，政策日渐明朗，前景日渐模糊，一些低速电动车企业，已经等不到国标正式出台的那一天了。

2023 年 6 月 26 日下午，一场气氛热烈的听证会在南京召开。18 名陈述人和旁听人围绕低速电动车是否可以生产、销售和上道路行驶，各自表态，展开辩论。

这场听证会的背景是，江苏要对《江苏省道路交通安全条例》进行第四次修订，在前期征求意见时，发现对四轮低速电动车的管理规范，各方存在较大争议。为此，江苏省人大常委会专门召开了这次立法听证会。

18 个人身份各异，包括政府部门调研员、交警、汽车专家、公共交通研究学者、低速电动车企业、汽车企业、低速电动车用户等。力挺和封杀，对待低速电动车的两种观点针锋相对，谁也说服不了谁。

一个月后，修订完毕的《江苏省道

路交通安全条例》正式发布，对“四轮低速电动车”只字未提。

南京这场听证会集中呈现了关于低速电动车这个不合法道路机动车辆的是是非非。距离 2015 年工业和信息化部等五部委向国务院上报《关于低速电动车管理有关问题的请示》已经过去 8 年，低速电动车的管理依然是一个非常棘手的问题。

彼时，按照五部委“升级一批、规范一批、淘汰一批”的工作思路，低速电动车企业要想不被淘汰，有两条出路：一是向上升级，达到常规纯电动乘用车各项要求，成为造车新势力；二是寄希望于国标尽快明确，低速电动车可以拥有合法身份，走上规范发展的道路。

2015 年 6 月，国家发展改革委、工业和信息化部联合发布《新建纯电动乘用车企业管理规定》（第 27 号令）。低速电动车企业成为正规汽车企业的机会已在眼前。头部的几家企业自然都希望成为“升级一批”的一员，积极向新

能源汽车转型。

而另一条路，《四轮低速电动乘用车技术条件》国家标准 2016 年 10 月才正式立项，且相关部委对低速电动车应该按照何种车型分类仍然存在分歧。

直到 2021 年 6 月 17 日，工业和信息化部公开征求对推荐性国家标准《纯电动乘用车技术条件》的意见，除了对原纯电动乘用车技术条件进行修订更新，另一个重大变动就是增加针对微型低速纯电动乘用车的技术要求。在征求意见稿中，低速电动车的分类终于明确，它被命名为“微型低速纯电动乘用车”，定位为纯电动乘用车的一个子门类。

虽然还不知道最终修订完毕的标准《纯电动乘用车技术条件》何时会颁布实施，但经过多年的拉锯战，低速电动车国标终于有了一些眉目。

戏剧性的是，一些低速电动车企业，已经等不到国标正式出台的那一天了。

转型与覆灭

成立于 2009 年的御捷曾是低速电动车行业的佼佼者，2016 年全国销量达到 9.38 万辆，累计销量超过 30 万辆。2017 年，御捷迎来高光时刻。它不但拿到了获得难度最大的轿车生产资质，还获得了长城汽车的投资。这也是它向高速新能源领域转型升级的元年，当年第一款新能源乘用车 E 行面世。

当时，御捷把低速车和高速车业务做了划分：御捷车业专注新能源汽车业务，低速车业务划归子公司御捷时代。另外，它还把集团总部和研发以及核心业务板块全部放到无锡，准备在全新的新能源汽车赛道上大干一场。

2018 年 6 月，御捷车业更名为领途汽车有限公司。9 月，作为御捷和长城共同打造的新能源汽车品牌，领途正式发布，五款纯电动车型集中亮相，包括两款 A0 级产品以及三款 A00 级车型。当年领途汽车年销量为 9224 辆，对于一家新能源汽车初创公司来说，这个数据还说得过去。

领途汽车专注于小型纯电动汽车产品，被媒体调侃为“可能是唯一一个不对标特斯拉的造车新势力”。领途汽车创始人、董事长张立平曾提出目标：2020 年领途力争做到小型纯电动汽车细分品类销量全国第一。

然而，宏图还没来得及施展，领途汽车就已经挺不住了。2019 年 6 月，领途汽车全面停产。同年 12 月，持股 25% 的长城汽车将股份全部转出，不过受让者深圳长城汽车销售有限公司是长城汽车的关联公司。

变身造车新势力短短一年，领途汽车就走上停工停产、员工讨薪、供应商索款的穷途。究其原因，主要还是因为

产品力不够。以领途 K-ONE 为例，补贴后售价区间为 8.79 万~10.79 万元，续航 310~405 公里，再加上品牌力也有限，在市场上并没有多少竞争力。

2020 年 6 月，应领途公司债权人要求，河北省邢台市清河县法院裁定受理领途汽车重整。法院破产裁定书透露：截至 2020 年 5 月 29 日，领途公司账面总资产约 17.8 亿元、负债总额约 12.7 亿元；涉及诉讼和执行案件 60 余件，涉及债务金额约 4 亿多元。

2021 年 5 月，重整投资人浮出水面，北京蓝雀灵汽车科技有限公司收购了领途汽车全部股份。几乎与此同时，御捷旗下另一个品牌朋克汽车也经历了过山车般的跌落。

朋克汽车是 2018 年御捷时代推出的新品牌。2021 年，朋克汽车“美多啦”家族面世，瞄准 A00 级市场，朋克美美、朋克多多起售价分别为 2.98 万元、2.68 万元，可以看出是对标当时销量爆火的五菱宏光 MINIEV。

2021 年，朋克汽车全年销量为 36586 辆。按照计划，朋克啦啦将于 2022 年二季度上市。不过，没有等到它的上市，朋克汽车就步领途汽车后尘，偃旗息鼓，并很快易主。2022 年 9 月，MORNINGSTAR AUTO INC.（茂林斯达）全资收购朋克汽车。

至此，领途汽车和朋克汽车如此结局，宣告了御捷转型失败。

有着相似经历的还有低速电动车领军企业雷丁汽车。

雷丁汽车 2008 年诞生，2016~2018 年，年销量分别为 15 万、21 万和 28.7 万辆，连续三年蝉联低速电动车销量冠军。

在国家出手整顿低速电动车行业的大潮中，雷丁汽车也积极向新能源汽车转型，收购陕西秦星汽车获得了新能源商用车和特种车生产资质，又收购川田野马汽车解决了新能源汽车、传统燃油乘用车及客车的生产资质。

拿到资质后，雷丁在 2019 年连推多款新能源汽车产品，但全年销量只有 3387 辆。2021 年，靠着 A00 纯电微型车雷丁芒果，全年销量达到 30467 辆。

但到了 2022 年，雷丁经销商交了全款却拿不到车了。从 3 月开始，雷丁出现生产经营困难，处于断续生产状态，12 月停产。

此后的剧情大家都知道了。2023 年 1 月，雷丁汽车创始人李国欣实名举报潍坊市昌乐县官员逼迫雷丁虚报产值、不给雷丁续贷等情况，导致企业停工停产。但根据 7 月潍坊发布的调查结果，李国欣的举报并不完全属实。

5 月，雷丁向山东省潍坊市昌乐县人民法院申请破产重整。但由于没有接盘的投资方，法院认为雷丁汽车破产重整条件不成熟，已经驳回了申请。

资质与接盘侠

御捷、雷丁，原本都是低速电动车行业中最有可能成功转型新能源汽车的企业，但最终都走上了覆灭之路。

拿下造车资质，积极做产品升级，甚至还尝试换电模式，布局海外市场，它们从头到尾，好像也没有做错什么。但也许低速电动车的出身，本身就已经决定了后面的结果。毕竟造车需要的技术、资金、体系能力跟低速电动车远不是一个量级，而市场没有给它们留足足够的时间成长。



它们的故事再次印证了一个无情的事实：低速电动车和乘用车之间，的确有着难以逾越的鸿沟。其实，在更早倒下的知豆汽车身上，这个事实就已经清晰明了。

2017年，知豆成为国内第11家获得纯电动乘用车生产资质的企业，同时也是第一家以低速电动车身份转型新能源乘用车的企业。但资质并不是护身符，知豆在2018年走上了破产重整之路。

2022年3月，银亿股份宣称将参与知豆汽车重整。但后来，双方并未就重整计划有关事项达成一致意见，知豆重整落空。和知豆同为低速电动车身份、拿下第14张新能源汽车生产资质的陆地方舟，也毫无水花，结局同样是破产。

拿到了资质，却没赢下市场。显然，资质只是人门砖，不是保送票。不过，颇有讽刺意味的是，这些企业倒下之后，造车资质又成了它们最重要的遗产。

2022年7月，北京蓝雀灵挂牌，转让领途汽车7亿元股权。2023年1月，北京蓝雀灵的大股东变更为“魏桥国科智行（山东）装备科技有限公司”，占比76%。魏桥国科智行背后的母公司是魏桥创业集团，主营业务集中在纺织业与铝业，是世界500强企业。

而几乎与此同时，收购朋克汽车的MORNING STAR AUTO INC也有了新买家。2022年11月，开心汽车宣布已经和MORNINGSTAR AUTO INC.的股东签署了并购协议。收购完成后，它将拥有朋克汽车的全部资产和全部业

务经营。开心汽车以二手车业务起家，2019年5月在美国纳斯达克上市，2021年8月宣布成立新能源汽车部门。收购完成之后，开心汽车将以汽车出口作为业务重点之一。

2023年8月22日，这桩并购交易完成交割，MORNING STAR AUTO INC正式成为开心汽车全资子公司，这代表着开心汽车正式进军新能源汽车制造领域。

有人愿意接盘，这还不算是最坏的结局。从踌躇满志到丢盔弃甲，低速电动车企业转型新能源汽车，好似大梦一场。而欲望永远在躁动，现在，同样的造车梦又换了另一拨人来做。MFC