

提案之二：

大力发展电动自行车 有利加速推进我国城镇化进程

一、提案内容

面对全球范围的资源及能源紧缺，各国纷纷制定了符合自身国家战略利益的能源规划。随着全球温室效应的加剧，扶持新能源产业，发展低碳经济，提倡节能环保已成为各国政府的共识。自上世纪 70 年代年以来，电动车产业，因具有无污染、无噪音、节能、低碳的产品特点，赢得了各国政府的大力发展和支持。我国也早在 70 年代就开始研制电动自行车，但由于当时性能主要是由于蓄电池制造技术的不过关而无法得到推广和普及。

上世纪 90 年代中期，随着蓄电池制造技术的进步和工艺的改善，电动自行车技术逐步走向成熟实用化，它具有节能、经济、便捷、安全的四大特征，既具有自行车的轻便，又兼有机动车较快的速度特征，是非常适于短途代步的绿色非机动车交通工具，很符合当今中国消费者的消费特征和需求，因此经过短短的几年发展，便逐步取代自行车和部分摩托车，成为城市工薪族和农村殷实家庭劳力选择代步的首选交通工具。

据权威机构统计，1999 年全国电动自行车行业产销量只有 26 万辆，到 2004 年增至 2000 万辆，此后，销量增长迅猛，平均以每年 2000 万辆的数量递增。截至目前，全国电动自行车保有量已经突破 1.2 亿辆的大关，电动自行车，已不经意间成为一个与人民生活息息相关、关乎 1.2 亿人每天日常交通出行的新兴大产业！

经过十余年的迅猛发展，电动自行车行业作为一个深系民生的产业，在成长的过程中也鲜明的鲜明的形成了中国特色。一方面是我国消费者购买力的不断提升和对消费需求的不断增长，另一方面是电动自行车强大的消费吸引力和不断成熟的市场销售网络，两者之间产生了一个非常庞大的电动自行车市场。十余年来，经过国家管理部门、行业协会、各界专家学者和各整车、配件制造企业以及消费者的精心培育，电动自行车产业正呈现出强劲的市场发展潜力和巨大的空间，可以骄傲的说，中国电动自行车产业，它是当今中国第一个拥有真正意义上自主知

知识产权的产业，中国人民的伟大的电动自行车创业实践，推动了全球电动车产业更快更好的发展。中国 1.2 亿消费者自主骑行电动自行车，如果按品均日出里程 25 公里，去替代摩托车的节能总量是相当于一年减少化石能源 2758.3 万吨标准煤，减排二氧化碳总量是 5256 万吨。中国电动自行车，为全球应对气候变暖，发展低碳经济，提倡节能减排所做出出巨量贡献和表率行为，令人钦佩！

但看到中国电动自行车产业所做出巨大成绩的同时，我们不能不提及的是，如此骄人的成绩是在我国当前并不宽松的产业政策环境中取得的，“禁止”、“禁售”、“限制上牌”、“称重”“上路罚款”等等限制，常常见诸各地城市新闻报端。在电动自行车发展进程中在国内某些地方屡屡曝出的事件，如“福州事件”、“珠海事件”我们仍然记忆犹新！

2009 年 12 月，社会上也因国家标准化委员会出台电摩新国标并宣布在 2010 年元旦正式实施而引起轩然大波，因为按照新国标的电动自行车如果重量超过 40 公斤，速度超过 20 公里/小时，将对电动自行车按机动车道进行规范和管理，这就意味着目前社会上的绝大部分超标电动自行车将面临走上机动车道，与汽车、摩托车争车道的场景，车主也将由“骑行者”身份转变为”驾驶员”身份，必须接受考驾照、买保险、上牌等一系列冗长的手续。由于新标准实施涉及面广，实施操作性尚存在很多实际问题，尤其是在包括广大消费者、专家学者、行业协会、厂家的积极反对，国标委下文宣布暂缓实施涉及“电动轻便摩托车”的内容，但同时要求电动自行车行业结合实际抓紧修订已实施了十年之久的电动自行车新国标。目前，电动自行车新国标制定正在相关部门的紧锣密鼓制定进程中！前途如何，有待国家政府部门最后的批准和回复。

取得骄人节能减排业绩，方便全国 1.2 亿消费者日常交通出行的电动自行车产业，在面对全球风起云涌的电动车发展大机遇的同时，也面临着发展的困局！

有理由相信，如果国家产业部门能更加积极地引导、扶持电动自行车产业，出台更加符合电动自行车产业政策和扶持政策，给行业以更广阔的发展空间和技术创新空间，中国的电动自行车产业必将迎来又一波发展新高潮！

目前，我国社会结构正经历着巨变和调整，城镇化进程正如火如荼地进行。中共第十五届四中全会通过的《关于制定国民经济和社会发展第十个五年计划的

建议》中，明确提出了城镇化的口号和目标。

我们认为，国家从政策上积极鼓励和支持电动自行车产业的发展，有利于我国积极推进城镇化进程的推进！

二、提案建议

在此，我们郑重提案建议：大力发展电动自行车，有利加速推进我国城镇化进程。国家应该增补电动自行车为“家电下乡”目录产品。

三、建议提案理由

城镇化是由农业人口占很大比重的传统农业社会向非农业人口占多数的现代文明社会转变的历史过程，是衡量现代化过程的重要标志。通俗的说，城镇化，就是指农村人口不断向城镇转移，第二、三产业不断向城镇聚集，从而使城镇数量增加，城镇规模扩大的一种历史过程。城镇化作为一种历史过程，不仅是一个城镇数量与规模扩大的过程，同时也是一种城镇结构和功能转变的过程。这一历史过程包括四个方面：

- A、城镇化是农村人口和劳动力向城镇转移的过程；
- B、城镇化是第二、三产业向城镇聚集发展的过程；
- C、城镇化是地域性质和景观转化的过程；
- D、城镇化包括城市文明、城市意识在内的城市生活方式的扩散和传播过程。

城镇化的本质特征主要体现在三个方面：

一是农村人口在空间上的转换；二是非农产业向城镇聚集；三是农业劳动力向非农业劳动力转移。

我们认为，从本质特征表现的三个方面看，发展电动自行车，都能起到推动的作用。

1、从农村人口在空间上的转换上看，在新农村建设我国城镇化较慢的地区，农民收入主要依靠农业生产或外出打工，而目前，在我国江浙等一些经济相对较发达地区，农民的打工收入比重越来越大，出行里程明显增长，这就迫切需要有

一种适合在农村地区上下班的代步工具。首先，公交车、汽车不可能成为其选项，客观条件和经济实力不具备实现这一点。其次，摩托车，主要是由于油价越来越高，农民在消费时总是精打细算，从经济性上讲，购买电动车更省钱。加之燃油摩托车还存在污染和环保问题，与社会提倡的节能环保相违，也是国家所不提倡的。最后，传统的自行车，也可以成为一个选项，但由于他的骑行速度慢，平均不足 15 公里/小时，耗费体力，已经越来越不能适应城镇化进程中由于空间距离的增长而有效的实现它的交通代步功能。最后，电动自行车，显然从经济性和便捷性，尤其是充电经济，骑行省力，速度做够快，最大程度上的满足了农民的交通代步需求。而从节能环保的层面上讲，提倡骑行电动自行车，也是与我国的能源战略相吻合的。

2、从非农产业向城镇化化聚集上看，电动自行车作为一种农村劳动力很好的代步工具，这就使得他们从原来的居住地脱离开来，大幅的增加了日常工作活动半径，他们可以有更多的机会选择更好的工作，从事各种各样以前没有机会从事的工作，如在城镇上进行第三产业服务，有更高的经济收入，更好的工作环境，更多的接触新事物。众多的农村人员都会都工种的选择越来越挑剔，而选择的标准自然会以上述的三更为主要标准，这就会不断的聚集农村劳力在城镇从事各式各样的产业，完成非农产业向城镇化的不断聚集。

3、从农业劳动力向非农业劳动力转移上看，电动自行车，作为一个有效的农村消费者代步交通工具，让农村劳力较大程度的摆脱了小范围地域的束缚，他们可以逐步从繁重的农业体力劳动从解脱出来，在更大的范围区域寻找工作，过上城市居民般早八晚五的钟点式上下班生活，从而最终实现城镇化进程中的农业劳动力向非农劳动力的转移。

综上所述，我们认为，我国政府行业主管部门，应充分认识电动自行车在推进我国社会城镇化进程中的推动作用，在国家公共政策的制定和执行中，要大力扶持和鼓励有中国特色的绿色电动自行车的发展。

四、具体措施

1、取消各种对电动自行车的产业歧视待遇，取消“禁电动车”、“上目录”、

“称重上牌”“上路罚款”等地方政策限制，给予它如其他交通体同等的产业尊重。

2、地方政府可以在惠农政策中，制定“电动自行车下乡”补贴政策，鼓励农民消费者选择电动自行车。

3、积极响应国家提倡能源政策号召，提倡节能减排，发展低碳经济。

4、扶持本地从事电动自行车整车和配件生产厂家，并制定具体的产业倾斜政策和税收优惠政策。

提案委员（签名）：