

提案之四：

大力发展电动自行车 打造面向 2020 中国特色交通大格局

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！

中国一向被世界称为自行车王国，但自上个世纪九十年代以来我国正经历一场伟大的交通变革，那就是电动自行车正逐步替代自行车、摩托车成为人们日常出行的交通工具。美国《时代》周刊 2009 年 6 月 14 日报道，“在中国，电动自行车正在把汽车甩入尘土。去年，中国采购了 2100 万辆电动自行车，而汽车只采购了 940 万辆。…中国已经成为世界上这种廉价绿色车型的最大市场，并抵消了由于汽车增加而产生的有害影响。”有志人士已经注意到，与此同时，中国的汽车购买辆也随着居民消费力的提升而不断攀升，目前，中国也是全球最大的汽车消费市场。有限的道路交通资源，尽管城市不断的扩容，依然是道路交通的拥堵不堪，开车难，停车更难。目前，我国大部分城市已经出现了严重的交通道路拥堵问题，北京、上海、杭州…奥运会期间北京的交通拥堵状况依然令人印象深刻，令我们不得不思索，

中国道路交通的困局，破题之处在哪？展望 2020 年的交通前景，10 万亿人·公里的居民出行里程应该由什么交通体来主题分担？现实问题面前我们曾经充满困惑！

电动自行车，这一新兴的绿色电动交通工具，既能符合国际节能环保潮流，又能最大程度上的满足消费者的特征消费需求，势必将承担起这一伟大的历史重任。

二、提案建议

在此，我们郑重提案建议：大力发展电动自行车，打造面向 2020 中国特色交通大格局，有利促进城镇化进程和新农村建设，有利于改善广大全国消费者生活品质，丰富人民物质文化生活水平。

三、建议理由如下

30 年来，中国交通人均里程已经呈现出一种爆发式的增长历程，特别是城镇化进程和大量农业劳动力的转移，极大地增加了人际交流和往来程度。可以预计，在未来的 10 年里，只要我国经济继续保持高位增长，交通里程也将保持高速增长。

有专家做过统计，1994年中国的人均里程仅为美国2007年的12.8%，2009年为31%，到2020年，这项指标将上升到美国2007年的52%。因此，到2020年，中国将面临一个10万亿人·公里的居民出行总量，为美国2007年的2.5倍。如何达到最低能耗和最高的道路利用水平，有效解决道路拥堵问题，这确实是一个费思量的问题。（下图模拟中国三个历史时段与美、日水平的对比。）

	人口 (亿)	个人汽车 出行里程 (亿·人 公里)	汽车里程 人均强度 (公里)	其他 (亿·人 公里)	总里程 (亿人·公 里)	总人均 里程 (公里)
美国 2007 年	3	41830	13943	500	42300	14100
日本 2000 年	1.74	8496.9	6654	5655	14161	8139
日本 2004 年	1.79	8573.3	6728	5716	14289	7983
中国 1994 年	11.98	/	/	/	21600	1800
中国 2009 年	13	/	/	/	58500	4500
中国 2020 年	14.8	14000	945.9	94558	108558	7335

短短的10年要面对10万亿人·公里的居民出行量，发展什么样的交通才可以取得最令人敬佩的成绩？回答这个问题仍然需要数字分析

首先，家庭轿车的增长是没有悬念的。绝大多数的专家认为，到2020年，中国家庭轿车的保有量一定会超过一亿辆，如不控制可能更大些。2020年以14.8亿总人口来平均，每千人汽车保有量达到67.56辆。那时的估计城市化率为60%，城镇人口约8.88亿，城市总户数约2.96亿户，以城镇家庭来平均，每三户将拥有一辆轿车。我们按日本的水平大约为每车行驶7800公里，取装载系数高达1.8，1亿辆轿车的总里程为1.4万亿人·公里，分担14%的出行量。这时，道路上的小汽车已经是现在3倍，拥挤问题可想而知。

其次，是承载着社会希望的轨道交通。在大中城市，大力发展高效率的轨道交通已是必然。但是，轨道交通到底可以分担多少亿人·公里的出行任务？按照《中国统计年鉴》的数据，2007年的总轨道客运量约为22亿人次，参照美国2007年总运量人次为38.79亿人次，总乘客里程为180.7亿英里，平均每次约7.5

公里，按 0.1 和 0.9 加权平均，我们估算，中国轨道交通的平均里程大约在 11 公里。由此得出，2007 年中国轨道交通的总乘客里程约为 242 亿人·公里。大胆假设，以超常规的速度投资建设轨道交通体系，从 2007 年起每年增加 21%，四年增长 2.2 倍，2020 年比 2007 年增加 13 倍，总乘客里程可以达到 3146 亿人·公里，是美国目前水平的 6.7 倍。但即使如此，也只有全国估计总里程（12 万亿人·公里）的 3.2%。

第三，是考察地面公交车的发展潜力。2007 年，全国公交客运次是 533 亿人次，每次按平均里程 8 公里计算，城市公交车的总里程约为 4264 亿人·公里，投入运行车辆按 35 万辆，平均每车的年乘客里程为 120 万人·公里。从 2001 年到 2007 年，全国公交车数量增加了 11.5 万辆，平均每年增加约 2 万辆；假设从 2007 年到 2020 年，年增加量提高一倍，每年增加 4 万辆，到 2020 年，全国新增 52 万辆，加上 2007 年的 35 万辆，合计总量将达到 87 万辆。即便如此，87 万辆公交车可以承担的交通总乘客里程只能达到 1.04 万亿人·公里，与 10 万亿相比，只占其 10.4%。

至此，我们已经可以看出，上述讨论的三种交通方式（工具）最大客运量只能达到 2.8 万亿人·公里，以 14.8 亿人口来平均，只有每年 1861 公里，前者平均每天里程仅为 5 人·公里/天，设想一下，送一个上学的儿童去读书并上下班，每天需要多少公里？也许就会超过 30 公里。

显然，答案已经非常明显，家庭汽车增加 3 倍，公交车增加 2.5 倍和轨道交通增加 13 倍，只能承担约 30% 的活动距离，而 10 万亿人公里的出行需求是 GDP 的持续增长下的普遍小康水平的必然选择。面对缺口，唯有寄希望于“其他类”如电动自行车、摩托车、自行车、出租车、企业通勤车等交通工具，而综合考虑便捷、安全、环保和经济性等因素，电动自行车无疑是“点对点”最佳的交通选择。一句话，选择电动自行车，是时代的选择，发展电动自行车，是时代的需要！（计算结果如下图）

模拟 2020 年交通格局				
交通方式	小汽车	公交车	轨道交通	其他
比 2007 年增长倍数	3	2.5	13	/
2020 年数量 (万辆)	10000	87	/	/
总承担里程 (亿人公里)	14000	10400	3146	/
占比例	14%	10.40%	3.20%	72.40%

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）：