



转战直播间,村里打游击: 夹缝求生的“老头乐”

相比“山寨老头乐”,高品质“老头乐”售价要高30%左右。但“山寨老头乐”的从业者对此嗤之以鼻,因为大家都没有“身份证”。

“打游击”

既然“老头乐”还在生产和销售,为什么在很多地方,不被允许上路行驶?

一位西部地区某市市场监管局的人士解释,“老头乐”并没有被纳入国家机动车管理体系,生产厂家是按照厂区代步车来进行申报的,这类车理论上只能在厂区、园区、景区等封闭性区域行驶。“不需要上牌是因为无法上牌,不需要买保险是因为上不了保险。”

罗金枝提供的“老头乐”使用说明书亦显示,“此产品为非道路(公路)用车,请选择在合适的厂内使用。”此外,还规定驾驶人员须经过交通管理部门考试合格,取得驾驶执照后才能驾驶电动车,严禁无证驾驶。

按照《山东省人民政府办公厅关于低速电动车管理工作的实施意见》(鲁政办字〔2018〕241号)要求,明确此类车辆设置为期三年过渡期(2020年1月1日至2022年12月31日);三年过渡期内,相关部门积极引导在用低速电动车逐步淘汰;三年过渡期后,保持对低速电动车交通违法行为严管态势,对违法上路行驶的低速电动车,依法予以扣留。

“县城查,就往乡镇卖,不查就继续回到县城卖。大家都打游击。”邵新说,大多数低速电动车企业选择退回到三轮、两轮,或者把“老头乐”卖到更难监管的乡镇或

者农村。“十年前,武城县有两三百家低速电动车企业,现在不到二十家。”

孙庆生是武城县的一名“老头乐”业务中介,据他回忆,三四年前,县城开展了针对当地“老头乐”生产企业的专项整治,不少生产企业从武城县城迁往更为偏僻的老城镇,“那里与河北交界,管理没有那么严格,大家租个农房搞起了直播”。

标准悬而未决

自2016年10月低速电动车国标立项以来,每年都传出国标即将出台的消息,但至今悬而未决。

2018年11月,工业和信息化部、国家发展改革委等六部门发布《关于加强低速电动车管理的通知》,要求各省调查摸底低速电动车企业情况,禁止低速电动车借用汽车企业生产资质和产品公告,待国标及低速电动车规范管理相关政策发布后,制定实施清理整顿专项计划。

“低速电动车的标准如何制定,可能是当前中国汽车产业最复杂、最困难的问题。”2017年,时任四轮低速电动车标准起草组组长、中国汽车工业协会常务副会长董扬直言,这个问题在技术上并不复杂,难点在于利益的博弈,特别是涉及地方政府的利益。

山东省汽车行业协会的数据显示,中国四轮低速电动车市场需求在2013年开始启动,连续数年保持50%以上高速增长,形成了年产100万辆、拉动经济1000亿元、上下游从业人员约100万人的产业规模。

“发布团体标准也是无奈之举。”卢勇指出,行业一直希望国家尽快出台低速车驾驶标准,但标准一直没有出台,因此销售环节就认为“不需要驾照”;从交通治理角度看,老年人经常驾驶低速电动车上街,但也无人过问。“没有标准的市场,怎么可能不五花八门?”卢勇是江苏民营经济统战研究协同创新基地负责人兼首席专家,长期研究低速电动车领域。

鸿日汽车集团副总裁吴建国建议,低速电动车按照一个新的物种去规范,可能会更合适。“可以参考摩托车的管理办法,比如按照D照来进行管理。如果按照C照,很可能脱离了更广泛的使用群体。”

“老头乐”至今仍有市场,事实上也反映出老年人的出行需求。卢勇表示,“老头”之“乐”源于低速、低价、驾乘便利。在广大农村地区,“老头乐”各种成本一年仅约1000元,汽车各种成本是其10倍之多;公交普遍班次少、价格高、不便利;其他低速车在避风挡雨、驾驶稳定性、安全性、舒适度等方面,也无法与“老头乐”匹敌。

“我们既希望法规出来,又不希望它出来。”邵新道出了内心的矛盾:国标出来之后,最起码要有驾照,很多老年用户没有驾驶证。此外,如果“老头乐”可以真正上牌去买保险,每年最低要承担1000元保险费用,“用户可能就不会购买这样的车”。

赵继林

8月22日,在第24届中国(济南)新能源电动车展览会开幕现场,中国中小商业企业协会正式对外发布《四轮低速电动车技术条件》行业团体标准。该展会是低速电动车行业最大的展会,每年春秋各召开一次。

中国中小商业企业协会低速电动车专业委员会(下称专委会)发文称,团体标准的发布意味着长期饱受政策、法规困扰的低速电动车行业迈出规范化发展的关键一步。

“国家没有相应标准,我们作为行业领头羊,就得牵头。”专委会执行主任、金彭汽车总经理朱尧表示。

但这并不能改变低速电动车仍处于监管灰色地带的现状:这类车辆不属于乘用车范畴,上路没有牌照,驾驶者往往也没有驾照。其坊间更有名的称呼是“老头乐”,拥有汽车外观,但是车身小巧,时速在70km/h以内,价格位于1万~3万元之间。

进入2025年,各地对“老头乐”需求端的管理力度进一步加大。例如,山西省晋城市阳城县出台政策:禁止购买和使用“老头乐”等非法车辆,已购车辆需于2025年6月30日前自行报废处理;辽宁省沈阳市明确禁止非标低速四轮车在全市范围内上路使用。

政策高压下,“老头乐”的生存空间急剧压缩。

转战直播间

“家庭代步车、不用牌、不用证,适合任何山区使用。”每天下午5点,42岁的罗金枝会定时开启直播,不厌其烦地介绍自家“豪车”。在直播平台上,她积累了10万粉丝。

这些“豪车”包括“仰望U9”“奔驰大G”以及“保时捷卡宴”,它们均停在山东省德州市武城县老城镇一处隐蔽的农房内。

德州市武城县集中了大量低速电动车小作坊,“老头乐”依旧是当地不可忽视的产业。

“生意不太好做。”罗金枝说,现在是淡季,但位于济宁市的源头工厂一天仍能售出一两百台“老头乐”,远销福建等省份。“上路的话,看当地管制政策。管得不严,随便开就行。”

邵新也是一名低速车从业者,他介绍,山东是中国农用三轮、四轮车的重要生产基地,很多低速电动车厂家都是农机厂转型而来,最早的有时风集团、富路集团,在这些大企业的带动下也形成三轮、四轮车的产业链,配套、人员、资金形成集聚效应。

最开始的“老头乐”是玻璃钢车身,慢慢转为铁壳,且越做越“豪华”,越做越大。邵新发现,客户普遍喜欢仿豪车的造型,其中“卡宴”卖得最多,3500瓦电机的裸车只要九千多元,“一台车最少也得挣三五千块”。

利润率如此之高,只因这些“老头乐”也是“山寨”的。

朱尧表示,市场上有高品质四轮车。自主开发一款低速四轮电动车,周期一般在15~18个月。研发费用需要7000万~9000万元,其中开模的成本占70%左右。此外,正规的生产线均采用了与汽车整车厂类似的生产条件,具备冲压、焊接、涂装、总装等四大生产流程。



德州市武城县一商贸城待售的山寨版卡宴、宝马等“豪车”。