



济南轻骑组装线。本报记者 戴伟 摄

一台十几万,济南轻骑要产大摩托

济南招商引资让这个老企业找到韩国合作伙伴,在高新区建新厂房

本报记者 刘雅菲

总被说已经破产 老牌企业缺少存在感

“请告诉大家,我们济南轻骑一直在正常生产”,说出这句话的时候,轻骑摩托车有限公司总经理刘旭东显得十分无奈。2013年10月,济南确定帮扶44家市属困难国企,中国轻骑集团也位列名单之中。“从那时候开始就有很多人认为我们破产了。”刘旭东说。

为了不让人们误会,出去参加活动,刘旭东在发言时要做的第一件事往往要先说说济南轻骑和轻骑集团的关系。“曾经我们的确是有关系的。”刘旭东表示,1993年由中国轻骑集团有限公司原所属发动机厂、第一总装厂、第二总装厂合并改组,经山东省体改委批准成立济南轻骑摩托车股份有限公司。但是在2006年重组加入中国兵器装备集团后,济南轻骑和轻骑集团就没有了任何关系,“2012年3月底我们启动了资产置换工作,2013年2月份完成工商变更,现在我们是兵装集团的全资子公司。”

随着困难国企帮扶不断有消息传出,很多人都问过济南轻骑的工作人员他们企业是否真的破产,这个乌龙产生的根本原因,也是因为济南轻骑这些年离济南的老百姓有些远。但曾经不是这样的。

在上世纪90年代初,济南人结婚都要“三金一木”,三金指的是金戒指、金耳环和金项链,而一木指的就是轻骑生产的木兰。“当时我们每年大约能产75万辆摩托车,1995年和1996年,我们的销售量都是全国第一名。”刘旭东说,他1990年毕业分配来到轻骑,在从技术员一路成长为总经理的过程中,也见证了轻骑的巅峰时期以及后来行

它曾经是年销售量全
国第一的“摩托车帝国”,
也是济南一张响当当的
“名片”,现在很多济南
的市民都对它不怎么了
解,甚至以为它已经破产。

其实,这些年来,济
南轻骑一直在悄悄发展,
截至2015年末,“轻骑”牌
摩托车累计产销1500万
辆,成为全球摩托车整车
和发动机的重要供应商
之一。而现在,它马上又
将迎来自己的“第二春”,
这春天正是招商引资带
来的。招商引资除了能给
城市带来新项目,还能为
一个老企业做什么?作为
济南众多老企业的代表,
济南轻骑的这20多年来的
经历,也能给招商引资
带来一些启示。

业的下滑。

90年代末,济南搞蓝天
保护工程,防治机动车尾气污
染,限制市区内摩托车过度发
展。1999年4月,济南市对摩
托车实行“禁牌令”,8个月
后,允许环保摩托车挂牌上路。
而从2003年起,在济南市
区及章丘,有关部门对二冲程
摩托车不予挂牌。

“限摩、禁摩,济南应该
是全国第一个城市,慢慢全国
的大中城市很多都开始禁摩,
到现在全国已经有100多个
城市禁摩了。”刘旭东说,也
正因如此,济南人告别了摩
托车,济南轻骑也渐渐淡出了
人们的视野。

目前年产量20万辆 与巅峰比下降

在这种环境下,济南轻骑

的产量与巅峰时期相比也大
幅下降,“目前我们每年虽有
80万辆的产能,但实际产量
只有20万辆左右,差别很大。”
刘旭东表示,影响了摩托
车行业的其实有众多因素。

“这些年众多的摩托车企
业面临改制,有一些企业因此
影响了发展,这属于企业自身
的原因。刘旭东说,此外电动
车的发展也挤占了摩托车相
当大的市场。“再加上由于限
牌,摩托车在国内的市场主要
移到了农村,但是农村近些年
的老龄化和年轻人进城都对
摩托车的发展造成影响。”

“虽然市场萎缩了,但是
摩托车还是有一定优势的。”
刘旭东举了一系列的例子:摩
托车比汽车油耗小,按照速度
与占有道路面积之比来比较,
摩托车是机动车中占用道路
最少的交通工具,是轿车的1/
5到1/6,速度是自行车的4-
10倍。而125CC摩托车的排放
是轿车的1/7,轻便摩托车排
放为1/9,停车面积也不到汽
车的1/5。“欧洲的一份权威
研究报告表明如果城市汽车
的10%用摩托车替代的话,可
以减少40%的交通拥堵。”

七成产品出口 济南符号闯全球

“经济较发达国家、发达
国家,随着交通拥堵情况加
剧,政府对摩托车的政策也越
来越开放。”刘旭东说,“目前
全球摩托车产业年产销在
6500万辆左右,市场容量非
常巨大”,在这种情况下,济
南轻骑将自己定位为一个出
口企业,目前有70%的产品都
是用于出口。

“作为济南曾经的一个符
号,轻骑的确是一个老品牌,
老企业,但是老企业不一定
要慢慢枯萎,也有可能焕发出
第二春。”在摩托车的发展当
中,济南轻骑也看到了更多的
商机:“随着经济发展,收入
提高,摩托车产品已经不再只

是个代步工具,还有越野、休
旅、竞速等产品性能,一些时
尚年轻人也开始喜欢摩托车,
因此大摩托在市场上非常受
欢迎。”

虽然在小排量摩托车方
面技术已经相当成熟,但是济
南轻骑还没有掌握大排量摩
托车的生产技术。如同很多老
企业一样,近些年来摩托车行
业的技术升级换代普遍比较
慢,济南轻骑也面临同样的问
题。想生产大摩托怎么办?
“招商引资的同时招来新的技
术,是一条好门路。”刘旭东说。

这条路子轻骑已经走过一
次,2006年济南轻骑与法
国标致合资成立济南轻骑标
致摩托车有限公司。再加上之
前同日本铃木的合资合作,济
南轻骑成为中国唯一融合日
本、欧洲领先摩托车技术的专
业摩托车公司。“和标致合资
之前,我们曾给他们供了五
年的货,因为产品过硬,才有了
这次合作。以我们目前产品
的水平,我们也拥有和其他公
司合作的资本。”

明年7月正式投产 首台大摩托后年下线

4月15日,济南轻骑摩托
车有限公司和韩国KR公司在
济南正式签署合资协议,“我
们双方各出资50%,共投资
2.3个亿,我们双方还实现了
技术共享。”据刘旭东介绍,
济南轻骑的产品、技术以中小
排量(50CC—300CC)摩托车
为主,而KR的产品、技术以骑
式、太子车见长,以中大排量
(250CC—800CC)中高端产
品为重点。“有了他们的技
术,我们也可以生产大摩托了。”

有了这份合约,双方除
了共享技术,还会共享渠道。
也就为济南轻骑打入国外高
端市场直接打开了路子。“目
前轻骑以欧美市场为主产品
出口60余个国家,出口销量占

近70%,KR产品出口80余个
国家,通过合资合作,整合优
势资源,可以抓住全球市场的
机会。”刘旭东说。

同众多招商引资项目一
样,这一次的合作也不是一蹴
而就的,签约这天距离济南轻
骑和KR公司第一次接触过去
了整整两年。“我们双方第一
次见面是在2014年4月15日
的广交会上,一开始是他们看
中了我们的产品,由我们来供
货。供了一段时间之后,对方
提出了合资。”

而后,就是漫长的考察过
程,“对方先要来看发展环
境,来了之后对济南市和高
新区都挺满意。”刘旭东说,
“高新区在研发、技术、技改等
方面也按照政策给了我们不少
帮助”。

目前,济南轻骑的新厂房
正在高新区的智能制造产
业基地建设,“顺利的话,明
年7月就能正式投产,到2018
年,我们自己生产的第一台大
摩托就能下线了。”刘旭东说,
现在济南轻骑生产的摩托
车每台价格大都在一两万。
而今后生产出来的大摩托,价
格将达到每台十几二十万。

“利润自然就上去了,我
们这个老企业也跟着年轻了。”
对于企业的未来,刘旭东也
有着美好的规划:“‘十三
五’期间年产销达到50万辆,
实现30多亿销售收入。而到
‘十四五’期间年产销达到
100万辆,实现70多亿销售收
入。”对于济南的发展,我们
也能再出把力了。”

济南轻骑和韩国KR的这
种合作算招商引资吗?“当然
算。”刘旭东给出了一个肯定
的答复。“济南作为一个老工
业城市,产业基础非常有优
势,这个优势也成为招商引资
的一个载体、平台。”在刘旭
东看来,招商引资吸引来新项
目对城市发展十分重要的,“但
是如果能够利用好现有的基
础进行招商引资,那肯定能够
事半功倍。”