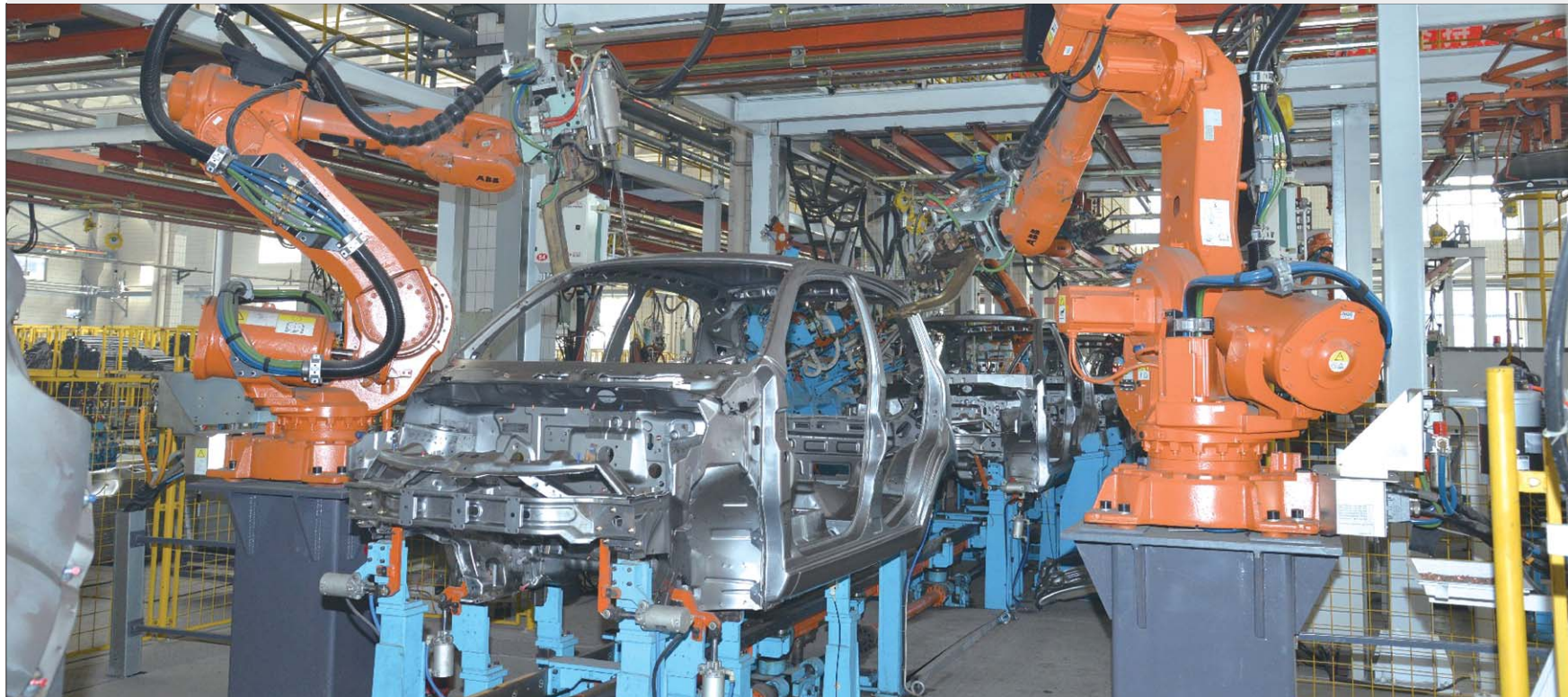




创新发展看鲁企



时风自动化机器人焊接车架生产线。 杜银时 摄

一个老百姓用脚投票的产品如何在争议中长大？ 时风闹革命农村包围城市

前不久，“创新发展看鲁企”报道团队来到时风集团。在日前举办的“2016全国小型电动车测试大赛”上，时风包揽了所有类别的冠军奖项，这让人忘记它原本是做三轮车和拖拉机出身的。

农机行业的龙头企业为什么选择做电动汽车？身份不明、备受争议的低速电动车，野蛮生长的市场环境下，时风如何找到一个适合自己发展的路子，成为全国最大的低速电动车生产基地？

中国工程院院士、电动车专家陈清泉为什么说小型电动汽车是汽车革命的主力军，时风集团是中国汽车革命的“井冈山”？



美国进口的机器人在焊接车身，极大地提高了精度。 杜银时 摄

本报记者 张亚楠

13年间，主业行业容量降一半

时间回到10年前，当时山东市场上出现了零星的低速电动汽车，产地有河北的、德州武城的。这些低速电动车工艺简陋，几乎是装个电机再装个小棚子，能跑就行，但老百姓却对它表现出极大热情。

“时风看到了其中商机。”时风集团副总经理林连华说，低速电动汽车介于摩托车和汽车之间，安全性、舒适性上比电动自行车、摩托车强；价格2万左右，老百姓买得起。

关键是，这个时候随着农用三轮车市场萎缩，时风急需一个新产品转型升级。

2003年左右，农用车走到了市场的拐点。这一年全国燃油汽车产销量280万辆，农用车产销量300万辆。之后燃油汽车产业以每年30%以上的速度爆发式增长，而农用车需求逐步减少，目前比起2003年，整个行业容量下降了一半。

“老大哥”顾虑多 后发者就有机会了

那么，一家农机企业，怎么和传统汽车厂家竞争生产电动汽车？

林连华讲了这样一件事。几年前，在工信部召开的一个新能源汽车产业化座谈会上，国内几个大自主品牌车企先后介绍了发展电动汽车的感受。

这些生产高速电动车的“正规军”一个劲儿地倒苦水。有的提出电池技术还不成熟，不能满足长距离要求，锂资源不足以支撑电动汽车产业的发展。有的说，他们在传统汽车上改了好多款新能源汽车，但成本很高，市场不接受，再做投入有顾虑；有的说，国内新能源汽

车与国外技术差距不小，弯道超车不现实，还是国外品牌干好了，我们拿过来用更靠谱。

林连华原本是被山东省有关领导带到现场“听一听”的，但最终他这个干农用车出身的小型电动车厂家代表忍不住发言了。林连华说，要让新能源汽车续航四五百公里，充电跟加油一样方便确实有很大困难，再过20年可能也很难。目前电动汽车的确不适宜在大城市运行。发展电动汽车，从技术层面要小型化、轻量化，市场方面要针对中小城市和农村。

最后主持会议的领导说，发展新能源汽车难度不小，但可以转变思路，标准可以降低，打破技术瓶颈和行业垄断。“时风的观点得到了认可。”林连华说。

齐鲁晚报记者了解到，电动汽车关键技术在于电机、控制器、电池等基础部件，这些部件是新兴企业在做，和传统燃油汽车厂家没有必然联系。传统汽车生产企业唯一的优势是传统工艺装备和原有车型的经验积累。

“传统企业的优势并不大，反而多了很多顾虑。因为传统企业大多已经在燃油发动机上投入了大量成本，新能源汽车发展得太快了，对传统汽车生产企业来说，这种快速的技术迭代肯定会让他们利益受损。”林连华说。

农机行业转型做汽车并没有先例，兰博基尼原本就是意大利一家拖拉机厂商，而法国标致一开始是做头发修剪器和缝纫机的。时风的前身是高唐县工具厂，在上世纪80年代初生产钢锯架、不锈钢保温瓶，1984年开始做三轮农用车，当时员工不足200人，如今已有员工30000人，总资产200亿元。所以，转型对时风来说并不陌生。

从农村起家，再从农村发力

时风有关负责人在和齐鲁晚报记者交流时谈到，今后国内汽车的主要市场就是中小城市和农村。大城市由于拥堵和市场饱和，销量不会增加很多。而地级市以下消费者的活动半径，电动汽车完全可以满足。

目前，时风正在申请高速电动车牌照。时风集团总经理刘成强说，即便拿到这个牌照，时风在推出产品时也会把时速、续航里程与市场需求接轨，生产更符合市场接受度的产品。

刘成强说，电动汽车优势是使用成本低。按一年跑一万公里计，燃油车要消耗1000升油合6000元，而电动汽车只需要1000块钱，这符合当前农村、小城镇广大居民的消费水平。

另外，像传统汽车厂商那样走高端路线，靠国家补贴发展的路子很难持续，新能源汽车发展一定要走市场化路子。

时风定位农村和中小城市，也有品牌考虑。过去这些年，时风的品牌积累几乎都在农村，电动汽车从农村和中小城市发力，更能发挥时风的品牌效力。

中国工程院院士、电动车专家陈清泉曾为时风“农村包围城市”的做法点赞。目前时风已投资50亿元建设了电动汽车产业园，建成了全国最大的低速电动车生产基地；建立了完善的电动车检测线、试验场和关键零部件检测中心，保证了整车及关键零部件一致性要求。

今年4月，国家标准化委员会网站对《四轮低速电动乘用车技术条件》进行了立项公示。这预示着国家开始重视小型电动乘用车，并使用政策标准引导产业健康发展。“小型电动车市场是在没有任何国家补助的情况下，老百姓用脚投票成长起来的。我们相信随着国家管理的规范化，小型电动车即将迎来市场爆发期。”

林连华说。

“迟早被淘汰的违法产品”保有量200万

目前市场上的低速电动车最高时速在60公里左右，售价2万-3万间，大多使用铅酸电池。低速电动车从诞生之日起就因为安全、环保等问题饱受诟病，相关产业政策一直“难产”。

在《节能与新能源汽车发展规划（2012-2020）》中，低速电动车产业被剔除出新能源汽车产业大家族。目前，国家汽车《道路机动车辆生产企业及产品公告》的产品目录中没有包含任何一款低速电动车。部分官员、大企业负责人认为低速电动车技术含量不高，属于“迟早将被淘汰的违法产品”，不符合中国汽车工业借助电动车这一新兴领域实现“弯道超车”的战略。

山东省唐骏电动车销售公司总经理刘国增说，山东省低速电动车现在已出口到欧洲、美洲，并可上路行驶。据不完全统计，去年山东省主要企业出口量超过2000辆。低速电动车只要质量达标，发生交通事故的几率反而要低于普通汽车。

目前全国低速电动车保有量接近200万，山东是低速电动车生产第一大省。据山东省汽车行业协会常务副会长魏学勤介绍，去年山东省主要企业生产低速电动车34.7万辆，全国产量70万辆，同期国内高速电动车产量为15.2万辆。

目前全国已有四川雅安、福建、河南、山东、河北邢台、湖南娄底、湖北襄阳、浙江三门等20个省市出台29个低速电动车相关管理办法。2012年山东省率先开展试点，在淄博等5市38县推广低速电动车；2015年四川省提出加快推进低速汽车升级换代，在农村地区积极推广低速电动汽车。