

“国民车”第一品牌：

时风电动汽车钓鱼台国宾馆接受“专家检阅”

□赵麒博 杜银时

1月12日-14日，以“产业发展新生态”为主题的中国电动汽车“百人会”论坛在北京钓鱼台国宾馆隆重召开。开幕式当天的1月12日早6时36分，时风D102、D101电动车缓缓驶入钓鱼台国宾馆，这是我国低速电动车发展史上的里程碑，开创了低速电动车发展的新纪元。笔者看到，整个展场分四大板块，分属国产客车型、国产乘用车区、外资乘用车区和零部件

区。时风电动车展区在整个展场的最显要位置，一侧是宝马、奔驰、特斯拉等国外高速电动车，一侧是东风、比亚迪、长城等国产高速电动车。上午11时，“百人会”全体成员进入展区参观，时风电动车成为整个展场中关注的焦点。时风电动车以先进的理念、完善的设计、卓越的性能和漂亮的外观，赢得了与会嘉宾、专家及全体与会者的高度认可。

聊城市科学发展现场

观摩团观摩时风重点项目

□赵麒博 杜银时 薛伟伟

1月22日，聊城市委书记林峰海率领全市科学发展现场观摩团100余人观摩了时风电动车产业园第一工厂自动化冲压车间、自动化焊装车间、第二工厂低速电动车总装车间以及新建冲焊车间、化纤轮胎产业园开发车间、3.5万吨锦纶工业布等重点项目。

在新建时风3.5万吨锦纶工业布扩容项目车间大楼一楼示意图前，总经理刘成强向观摩团介绍了时风锦纶工业布产品开发情况。据介绍，时风锦纶工业布有切片、锦纶丝、工业布等系列专利产品，形成年产7万吨的生产能力，广泛配套于三角轮胎、徐工集团、佳通集团等国际著名轮胎企业，美国、印度、韩国、泰国、孟加拉国等外商纷纷代理。3.5万吨锦纶工业布项目，纺丝用卷绕机等关键设备全部采用德国生产，达到国际先进水平。德国纺丝用卷绕机已经到位并进行安装，争取年底投产。该项目位于2014年1月18日开工，目前正在安装设备，投产后将达到年产10万吨锦纶工业布的生产能力，成为全国锦纶行业第一。

笔者了解到，时风锦纶工业布是个典型的“高大上”项目，高有三高，高投入、高税收、高度的集约节约用地。它投入10个亿，年产值10个亿，年税收2100万，占地只有8亩，亩均税收强度达到260万。占的是原来一个停车场，是土地挖潜的模范。大是生产规模大。项目投产后，时风锦纶工业布2014年生产能力达到10万吨，全国最大。上是装备上档次。核心设备从德国进口，设备全部自动化，正常运行仅需40名员工。这个项目2014年初动工到现在只有340天的时间，春节前确保投产。高唐县在转调上实现“四个新突破”：一是产业园区实现新突破，时风千亿产业园入园企业已经达到63家，2014年的主营业务收入达到515亿，提前一年完成500亿任务目标。二是科技创新实现新突破。时风通过实施智能化改造工程，生产装备、生产工艺、生产水平发生了脱胎换骨的变化，我们现在说的时风3万名员工欢迎您就包括了600台机器人。机器人以一当十，助推时风走进了自动化、数控化的新时代。三是融资突破实现新突破。四是招商引资实现新突破。

观摩结束时，林峰海书记讲了几点重要意见和主要体会。他表示，时风是全市的工业发展的“旗手”，从农村起步，扎扎实实一步一个脚印，一马当先，走在了全国同行业的前列，走在了全市工业企业的前列。目前，时风集团在三个方面实现了重大突破：第一，时风三轮车占到全国市场的60%以上，在市场上占绝对优势。时风能够在激烈的农村用、拖拉机、拖拉机市场竞争中脱颖而出，靠的是扎扎实实的内部管理，靠的是满意周到的市场服务。第二，时风电动车发展势头良好。时风电动车率先通过50km/h正碰侧碰试验，这在全国是很了不起的。时风电动车在钓鱼台进行展展，相关领导及专家给予充分肯定，这是非常难能可贵的。时风电动车符合国家转型升级结构的要求，符合老百姓的需求和我国国情，今年一定能够实现更大的发展。第三，时风锦纶工业布产能成为全国第一。时风10万吨锦纶工业布的产能，不仅产量达到第一，更重要的是开发的专利产品，这是企业长远发展的核心竞争力。林峰海说，这次观摩的主要体会是：一是更新观念是保持持续发展的关键。现在国家提出加大转调实现科学发展的理念，关键在于观念是否更新。没有作为的人，看到的都是矛盾和问题，只为失败找理由，从不主动找差距。有作为的人，时刻“为民、务实、清廉”，观念超前，看到的都是机遇，因此成功的机会就多。二是新常态、新形势下实现科学发展。①时风集团主动把握新常态，今年时风购置600多台机器人，使工艺装备大幅提升。时风锦纶工业布、电动车项目建设迅速，形成时风发展的新亮点。②科技创新是企业发展的关键途径和动力。时风对创新非常重视，锦纶工业布主要设备采用世界最先进的德国设备，抓住了设备更新换代和产品转型升级的重点。时风开发锦纶工业布产品都是专利产品。③要发挥企业家的自觉性和主动性。企业家是社会最宝贵的财富，企业家是创新的主体，要如何激发企业家的创新热情，就是要为企业家提供宽松良好的创新氛围。时风的管理者精神抖擞，信心满怀、干劲十足、敢想敢干，企业家这种责任精神、创新精神和发展意识，值得人们尊敬。要创造好干事创业的条件，为聊城的企业家创新、创业搭建更加广阔的舞台。三是发展的关键是真真抓实干。参观的时风3.5万吨锦纶工业布项目，是转方式调结构的重点项目，是惠民民生发展的项目，建设速度快、效果好，充分体现了时风精神和时风速度，凝结了每位参与者的心血和汗水，这个项目一定能够发展好。时风电动车产业化发展优势已经形成，带动效应越来越明显，真诚希望中国新能源汽车的研发生产基地在高唐县建立和形成。时风电动车千亿产业的目标一定能够实现。



百人会汇聚了电动车相关专家、学者和企业家，是一个非官方、非营利性的电动车相关技术和政府研究的智慧和论坛。百人会既有行业组织的替代，研究成果服务于企业，也为政府部门提供参考，使产业与政府起到有效的联系，力争做好电动汽车领域的第三方智库。



欧阳明高来到时风展区内，看到D102电动车非常激动，他说：“时风电动车很漂亮！比2009年开发的漂亮多了。”他坐在副驾驶位上进行体验。“噢，关闭车门的效果特别好，跟汽车完全一样。时风电动车发生了质的飞跃，让人很振奋。”



徐冠华看到时风D102电动车高兴地说：“时风电动车做得很扎实，产品升级很快，非常好！”刘成强总经理关了车门试了试，说：“时风电动车关闭车门的效果跟汽车一样，的确很好。时风一定要把产品设计好，质量抓好，才能得到市场的认可和政府的支持，才能走得更远。”



杨裕生看了时风电动车后激动地说：“时风电动车是低速电动车行业的领跑者。低速电动车产业要发展，最好的途径是用锂电池。时风电动车使用锂电池，才能满足巨大的市场需求。因为目前锂电池成本太高、技术还不够成熟。一定要抓住市场需求大这个能支持产业发展的优势，做强做大低速电动车产业。”

低速电动车何处去

——百人会专题论坛专家精彩观点摘登

“百人会”专家咨询会理事长陈清泉：电动汽车已经上升到国家战略。电动汽车可以保证国家能源安全，降低大气污染和温室气体排放，是我国产业升级的一个突破口。低速电动车具有非同寻常的外部性，而产业化初期又存在着“先有鸡还是先有蛋”的困惑，此时政府的扶持是必不可缺的。但政府这只看得见的手如何发挥作用，这是一个很巧妙的问题，还有很多值得研究的地方。小型低速实用型的电动车在我国一些中小城市和城乡交界处异彩纷呈，去年市场规模估计要达到30万到40万辆，如果政策得当，很快会发展百万辆级或者千万辆级的市场。如果有这样的市场托底可能为中国增加一条具有我国特色的纯电动车产业化的商业模式。政府搭建好的市场平台，承担起守门人的角色。现在我国电动车的技术产业链、商业模式正在走向成熟的过程中，一方面需要加速创新和试错的过程，另一方面政府不能保证谁能成功，这时政府应该对进入者既不要去鼓动它，也不要去过分限制。电动车产业化发展应该注重的，在技术达到一定成熟度的情况下，制定标准是必须的。如果过早的出台标准，把标准定死，就会限制创新，不利于行业发展。

中国汽车工程学会理事长付于武：我讲几个方面：(1)国内低速电动车发展现状产业集聚发展迅速。近年来三四线城市和城乡交界处悄然兴起，以山东、江苏为代表的低速电动车发展迅速，呈现快速发展之势。据不完全统计，企业数量已超过一百家，产业集聚形成。主要集中在江苏、浙江、广东、山东、河南等二三线城市，用户群体集中在三四线城市和城乡结合部。典型产品是低速电动车，预测目前全国年产量约40万辆。快速发展的原因就是市场需求，发展该类车的市场拉动型的要求。存在的问题主要是没标准、路权不明确、行业怎么管理、电池使用等问题。(2)发展新能源汽车是汽车产业转型升级重要选择。从民生的需求和节能减排上看，发展该类车是实现我国13亿人出行机动化必由之路，特别是小城市，特别是城乡结合部和广大的农村。从产业促进和发展形式上看，发展该类车是促进和规范新能源汽车发展重要途径。另一方面不断增长新兴低速电动车，激发了电动车的活力，支撑了高端发展。(3)美日欧等工业发达国家和地区针对短途代步及社会出行需求，积极调整管理体系，制定了相应的政策法规和运行规范，允许生产销售和使用低速电动车。美国对低速电动车实施分类管理，有相应的安全法规的要求。日本，制定了超小型交通工具，普及发展规划，发布了允许上路行驶的临时的认证制度，放宽了部分标准。日本超小型的电动车就是从中国学的。欧盟低速电动车归类于电动四轮摩托车，也就是说欧盟是归类管理，欧美是分类管理。(4)结合国情参考欧盟立法，建议疏堵结合，尽早构建一套行之有效的管理体系。

中国工程院院士陈清泉：我重点提四点建议：一是不要硬性规定技术路线，让各个企业八仙过海各显神通。二是对低速电动车要高性能、高智能化、方便，并进行分类开发。三是虽然是低速小型，但要跟智能电网、智能交通融合起来。四是科学的商业模式支撑产业发展。低速小型电动车是中国的一个亮点，可以

作为中国特色的绿色交通工具。

中国工程院院士杨裕生：低速电动车何处去？现在不要政府补贴的低速电动车，一方面民间在生产销售和使用，另一方面政府相关部门委步调不一致，不给出政策，不让“报户口”，发展局面很尴尬。我感觉低速电动车是最为面向广大消费者的产品。打假打掉伪劣产品是应该的，但是要敢打假打掉低速电动车是做不成的。为何低速电动车标准迟迟不出台？为何国外交通管理部门制定低速电动车上路行驶与中国交通管理部门不能？问题的关键出在相关部委没有认真贯彻落实上级领导指示，就是将最高指示没有认真贯彻落实。因此，“低速电动车向何处去”就成为大家都着急、齐心解决的问题了。

时风集团总经理刘成强：大家都很关心时风，时风是服务于中国农村农民的一个企业，过去干过近两千万辆的三轮汽车、拖拉机和轻卡汽车，曾创造过三轮汽车全国第一，小拖拉机全国第一，单缸发动机全国第一的业绩。在座大家很多来自于农村，对时风都非常了解，很多比我小的领导、朋友是听着“时风时风，路路畅通”的广告长大的。大家对时风电动车都很关注：有人说时风是“鲑鱼”，有人说时风是“黑马”，资本市场说时风是“潜力股”，这些都源于低速电动车。对于百人会论坛，我们非常重视，拟定了回答低速电动车何处去的核心题目——《低速电动车科学发展与13亿中国老百姓共同舒适出行梦》。低速电动车科学发展，可能发展到高端、中端，所以我建议把电动汽车的“汽”字去掉，就是“电动车圆13亿老百姓舒适出行梦”。(一)低速电动车可以肩负起13亿中国老百姓共同舒适出行梦的神圣使命。高唐县时风营销网点一天销20辆到30辆电动车，既有高档的、中档的，也有中低档的。目前销售势头呈现了当年三轮车一样井喷式的发展状况。2015年计划保证10万辆。安全、环保、经济、舒适出行是每个人的追求。目前，就城乡居民来说，主要使用三轮汽车、摩托车、电动自行车等作为交通工具。大家知道，摩托车安全性性能相对差一些，因为速度太快；电动自行车不能遮风挡雨，相对安全性差一点，舒适性不够；而三轮汽车油耗高，噪音大，舒适性差。低速电动车节能环保，安全可靠，比三轮汽车、摩托车、电动自行车、电动三轮车舒适，肩负着居民实现绿色交通的神圣使命。我国电动自行车革了摩托车的“命”。低速电动车取代三轮汽车、摩托车和电动自行车、电动三轮车的部分功能。(二)低速电动车是三轮汽车、低速载货汽车、电动自行车等传统产业转型升级的一个出口。没有低速电动车，像我们农业企业向哪里转？低速电动车替电网“分散调峰”，能保证国家电网安全。低速电动车白天开，晚上充电，又能最大限度地挖掘电网的潜力。(三)规范低速电动车产业有序发展，生产企业及政府部门都承担着重大责任。一是低速电动车骨干企业难以合法化生产。低速电动车是新事物，因国家未实行准入管理，使骨干企业不敢放开干。而小作坊粗制滥造老年代步车、燃油助力车，产品质量无保证，销售时也不出具发票，给市场秩序、财政税收和交通管理等带来了很大的隐患。二是政府部门

引导和规范低速电动车管理责任重大。目前，低速电动车产品良莠不齐，既有具备生产条件的骨干企业，也有不具备生产条件的小作坊，长此以往不利于行业发展。政府部门规范管理低速电动车合法化，引导和规范行业健康发展任务重大。(四)建议对低速电动车实施分类管理，尽快研究低速电动车分类准入管理办法，对低速电动车实行准入管理，规范行业健康发展。同时将准入的锂电池低速电动车纳入新能源汽车补贴范畴。

中国汽车工业协会副会长董扬：(一)低速电动车应该是电动车的一个重要的分支。电动汽车有三个分支：一个高大上如特斯拉、插电式混动、低速电动车。低速电动车是电动车发展到现阶段三个分支之一，不同产品不同市场。(二)当前对于低速电动车有不同，可满足最后一公里，有需求的，实际上是汽车补充。前几年产生的三轮农用车，现在产生的低速电动车，实际上都是农村、农民低收入群体市场，实际也是一种农用车的升级版，农用乘用车。(三)当前的问题是综合性的问题。(四)低速电动车发展有扩大市场增加电机和电池等零部件的发展。另外，解决广大农村的交通问题，电网比加油站更普及，充电没问题。(五)对低速电动车实施分类管理或归类管理，不能把不管作为管理。

山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤：低速电动车是顺民情的产业，山东省采取政策扶持推动、产销快速增长、项目投资提速、产品创新升级的措施，激励低速电动车行业发展。一是应尊重市场发展规律和老百姓出行需求，从实际出发，以创新社会管理的思维对产业进行合理引导和管理，将低速电动车列入我国法定的交通工具。二是借鉴欧盟低速电动车分类管理经验，完善产品定义，技术标准生产许可，产品认证、行业管理、明确路权、在有条件的省市率先开展试点工作。三是低速电动车的品质是决定政策的关键，建议生产企业要做到苦练内功，突破电池容量、充电速度、驱动系统匹配、整车性价比等四大瓶颈，实现低速电动车的小型化、轻量化、智能化，产品让老百姓买的放心，用得满意。低速电动车何处去？广泛市场和提高产品品质决定产业发展的未来。

同济大学汽车学院院长余卓平：首先支持低速电动车发展，它满足了普通老百姓的需求，具有巨大的市场空间。我国到现在表面上看汽车好像已经大规模进入家庭，但是在维基百科有一个普通的数据库的191个国家里面，中国汽车保有量大概排名第105，跟拉美比、跟俄罗斯等国排在一块。小型电动车和大型公交车两头挤。美国、德国、日本等发达国家都有自己的“国民车”，才使它们的汽车工业发展迅速。日本的轻型车，德国的大众车。目前中国的“国民车”还没有出现。低速电动车针对的是中国低收入群体的市场，是适合老百姓需求的。中国提出大公交电动汽车和小型电动车两头挤的概念，低速电动车应该算小型电动车里面的一类，还没有真正确定为“国民车”。因此呼吁百人会把小型电动车作为中国的“国民车”，制定一个国民车计划，明确产品标准，加快设施建设，确保行业发展。对低速电动车实行分类管理，将会成为一个千万辆级的市场和产业。同时要加快充电站等基础设

施建设，为产品发展提供好服务。

第一，时风电动车在钓鱼台国宾馆展览，开创了我国低速电动车发展史上的新纪元。过去，人们对农用车存在很大质疑，一边是汽车厂反对的声音，一边是中国农村农民强烈的呼声。最终，农用车两进中南海，才彻底解决了对农用车的质疑。时风电动车进钓鱼台国宾馆，这是低速电动车发展史上的里程碑，尤其对时风电动车产业发展意义深远。时风电动车与国际和国内的汽车品牌同台竞技，充分体现了时风集团第一的强大实力。从展出效果看，使参会人员从心理上实现了“三种意识形态”的转变，即“从好奇到惊讶”、“从怀疑到认可”、“从认识到支持”的转变。一是领导专家对国际和国内品牌的高速电动车都很了解，唯独对时风低速电动车很陌生，都想看看到底什么样。当真正看到之后，人们都很惊讶，惊讶的是设计先进、造型美观、做工精细、驾乘舒适。当了解到时风电动车顺利通过时速50km/h正碰、侧碰试验及62个强检项目及12000Km可靠性试验后，彻底打消了人们对低速电动车安全性的怀疑。

第二，低速电动车专题论坛层次高、权威重，支持其规范发展呼声很高。百人会尤其对低速电动车专题论坛高度重视，会场人员爆满。刘成强总经理精心准备了演讲内容，站在国家新能源汽车战略发展的高度，促进低速电动车行业健康发展的角度，阐述了重要的观点，引起了与会领导和专家的一致认可。与会者一致认为低速电动车就是“国民车”，应该制定标准，给予路权并规范管理。在讨论过程中，与会者踊跃发言，气氛热烈，积极建言献策，充分体现了对低速电动车产业发展的关心和支持。近日，“搜狐汽车”针对广大网友对低速电动车进行了深度调查，结果显示：近8成网友支持低速电动车转正，超7成的网友关注低速电动车，5成以上的网友考虑购买低速电动车，超6成网友看好低速电动车发展前景。这一调查结果显示，低速电动车的潜在市场需求非常巨大，未来发展前景广阔。

第三，坚定不移干好“国民车”，全力打造中国电动汽车第一品牌。在百人会上，领导、专家进行了激烈的讨论，产生了头脑风暴效应：一是彻底摒弃“低速”的概念，将“低速电动车”列入小型电动车中的一类，统称为包括微型、超微型、低速在内的各种“小型电动车”，更符合我国国情，更符合产业发展实际，能更好地纳入国家产业政策。二是将小型电动车作为中国的“国民车”，制定“国民车”计划。小型电动车安全、环保、经济、舒适，是三轮汽车、摩托车、电动自行车等交通工具的转型产品，销售价格低、使用成本低、维修费用低，能够完全实现13亿中国老百姓共同舒适出行梦。三是国家电网能够为未来汽车全部实现电动化提供充足的电能。小型电动车白天驾驶，晚上充电，大量使用相当于无限大的储能电站，替电网“分散调峰”。

第四，坚定信心做强做大时风电动车产业，全力打造中国电动汽车第一品牌。时风作为小型电动车行业的先锋，走在了行业的前列，承担着引领小型电动车行业发展的重任。