

平衡车：市场“刚需”呼吁行业尽快规范

■ 见习记者 张艺姣

2008年北京奥运会,安保人员脚踏一种新颖的代步工具进行巡逻,成为当年一道风景线。这也是平衡车在国内的首次规模亮相。

2013年,薄瓜瓜天价平衡车的曝光,让平衡车再一次受到全国范围的关注。随后短短三年,平衡车以其拉风的设计、便利的操作,迅速赢得了很多学生族、上班族和时尚潮人的青睐。

但平衡车产业的处境却相当尴尬。在国内,相关法律并没有对平衡车进行交通工具类别定性。同时因其存在的安全隐患,以北京、上海为代表的多省市已经明令禁止平衡车作为交通工具使用,违者处以罚款。此外,国际贸易摩擦频发也让平衡车企业举步维艰。

野蛮生长招负面质疑

近几年,国内平衡车行业风云迭起。

截至2015年,国内平衡车生产商已激增至上万家,仅深圳就超过600家,代表性的有纳恩博、骑客、乐行、新世纪、奥捷骑等等,曾经“南易步北风行”的格局早已被打破。其中一些企业成立仅一两年的时间。同时,国内平衡车产能也从2011年的3万台激增至2015年的1550万台。但是,国内平衡车产业的情况并不乐观,面临着恶性竞争和安全性差的问题。

记者通过市场调查,发现平衡车的价格低则两三千元,高则动辄上万元。有业内人士分析称,平衡车产业规模大约4000亿元。在巨大利益的吸引下,企业纷纷涉足,该领域的容量不断扩充。

为了在激烈的竞争下立于高地,各生产商之间打起了“价格战”。为了降低成本,一些不法生产商采取二次组装、采用劣质零部件等手段来降低成本。据业内人士透露,平衡车零部件价格差异悬殊,仅锂电池一项,从50元到好几百元的都有。而这直接导致很多平衡车出现动力不足等质量问题

除了动力不足,平衡车还遇到了“安全性差”的普遍质询。

与传统代步工具不同,平衡车没有方向盘、油门、刹车等零部件。再加上国内平衡车质量参差不齐,如果在复杂的道路交通环境中使用平衡车,是难以确保自身和周围人的安全的。多起由平衡车引发的安全事故,恰恰佐证了其存在的安全隐患。近日,国内首例因使用平衡车受伤的诉讼案被法院受理。而记者在网上搜索平衡车安全问题时,发现由于超速断电设计、转向轴松动断裂、冬季冻关机、道路湿滑不平整等问题,用户在产品使用过程中受伤并非个案。

国内现行的交通法规中,责任主体包括行人、非机动车、机动车,而平



电动平衡车上路很炫 但都不具备“路权”

衡车既不符合机动车安全标准,也不在几类非机动车的目录内,即平衡车不具备基本“路权”。目前,北京、上海、成都、沈阳等省市都已明令禁止平衡车上路。对此,浙江大学教授、中国工业设计协会副会长应放天认为,市面上的产品仅能实现娱乐、运动、健康功能,要想实现代步功能,必须达到相应的安全标准。应教授还提到,目前由某知名企业牵头,行业内正在加紧开发用于代步的专业产品。

国际市场环境严峻

中国是平衡车的主要出口国。据2015年数据显示,我国平衡车年生产总量为1550万台,其中出口量为1357.4万台,约占总产量的87.57%。国际市场对于国内平衡车产业举足轻重。然而,国内平衡车企业在“走出去”时,面临着技术性贸易壁垒和专利贸易壁垒“两座大山”。

国产平衡车出口到其他国家,需要达到各进口国的产品认证标准,如国际的CB认证,欧洲的RoHS和CE认证,美洲的FCC、CSA、UL认证等等。2015年圣诞节前夕,来自中国的12吨(网上称将近10000台)平衡车由于配件认证不全,被美国海关扣押;10月英国以安全问题为由,查扣1.5万台平衡车,而这些产品几乎全部来自中国;亚马逊下架来自中国的全部平衡车,理由之一也是安全顾虑。

电动平衡车分会应佳伟认为,中国生产的主要是无杆平衡车,该领域的技术已经相当成熟,安全事故主要源于制造过程。很多山寨生产厂商和某些品牌厂商,采用劣质零部件,以次充好,降低成本,使得产品存在安全隐患。同时,一些小企业不具备平衡车的先进技术,不了解产品需要注意和防范的安全点,也是问题产生的原因之一。

国产平衡车遇到的另一个问题是专利纠纷。据有关报道,在国外的销售渠道中,专利问题可以对商品一票否决。美籍华人Shane Chen和杭州骑客公司的专利之争;2015年12月,亚马逊也以产品涉嫌专利侵权为由,强行下架了中国企业在网站上出售的全部平衡车产品;美国对中国平衡车产业又一次“337调查”即将立案,主要针对的还是知识产权纠纷,这已经是短短半年间发动的第3次。这些都是目前平衡车遭遇的专利质疑,是产品出口的挡路石。

行业抱团取暖

平衡车行业作为新兴产业,没有相应的国家标准和行业标准,缺乏准入门槛。显然,这对行业发展是个障碍。好消息是,中国机电产品进出口商会电动平衡车分会近日在北京成立,应佳伟担任首届理事长。

据了解,目前电动平衡车分会的会员企业50多家,主要是行业内规模较大的企业,未来将吸纳更多的企业。

“目前行业标准已经草拟完毕,正在通过相关部门进行申报、审核。”应佳伟理事长接受《中国企业报》记者采访时提到,当前平衡车产业面临的艰难市场环境,主要是由假冒伪劣产品泛滥和无序竞争导致的。行业亟待出台相应的标准,规范市场行为。将要出台的这项行业标准,主要针对的是国内流行的无杆平衡车。如果通过,这将成为中国第一个平衡车标准。

国内很多专家和企业家认为,中国生产的无杆平衡车是中国原创的,也已在国内申请了专利,并不存在专利争议。之前提到的骑客与Shane Chen专利之争,由于杭州骑客公司提交了专利无效请求,被相关部门裁决为无效;而骑客也已在美国提出Shane Chen美国专利的无效请求。

然而记者在网上看到过一位律

师的分析,文中称越早申请的专利保护范围越大。而除了Shane Chen的专利,Dean L. Kamen 1999年的专利被普遍认为是平衡车行业最早的基础专利。而且企业进军国际市场也要考虑到专利的地域问题。他认为,中国进入美国市场,基础专利和地域专利的问题是绕不开的,可以通过相关手段,尝试以规避设计或者申请专利授权的方式来解决。

由此看来,国产平衡车要想“走出去”,专利战不可避免。对此,应佳伟理事长表示,成立平衡车分会就是为了达成行业的合作、共享、共赢,建立行业专利池,与有品质意识、尊重知识产权的企业共同开发,应对“337”等来自国际的压力。同时,无杆平衡车在国外是个相当受欢迎的产品,再加上是中国原创,平衡车质量的提升有利于重塑“中国制造”的形象。

行业发展仍有潜力

国内生产的大多是无杆平衡车,广泛应用于健身、娱乐,以及室内代步等。

无杆平衡车是基于滑板车设计的,本身有一定的消费群体积累,有相对广泛的市场。与国外的有杆平衡车相比,速度较慢,发生意外状况时,可为用户留足躲闪时间,安全性较高。同时,业内人士表示,无杆平衡车为国内原创,相关核心专利也集中在国内。

应放天教授认为平衡车满足运动、健康、智能、能源四大需求,未来平衡车行业将是很大的市场。未来平衡车将实现两极发展——一是在平衡车目前的定位上纵深发展,二是开发用于专业领域的平衡车,例如表演、巡逻等等。

应佳伟理事长也表示,当前国产平衡车是第一代产品,未来将更加注重创新,加速产品的迭代更新,向功能和娱乐一体化发展。

“华为登顶” 让中国制造业看到希望

■ 李丽萍

8月25日,由全国工商联主办的2016中国民营企业500强发布会在京召开。500强榜单中,华为以3950.09亿元的年营业收入取代联想成为2016中国民营企业500强榜首,这也是其在2011年取得中国民营企业500强榜首后再次登顶。

华为的启示

早在十年前,华为的全年销售收入仅为现在的六分之一。从竞争层面看,强敌环绕,诸如爱立信、思科、诺基亚、摩托罗拉、西门子等等。但是十年过来,曾经步履蹒跚的孩童已经成长为时代的巨人,而曾经红极一时的竞争对手,或被兼并、或破产、或重组,淹没在时代的浪潮中。

马云说,“使命、愿景、共同的价值观以及你想要得到的结果,这是建立起一个了不起的组织的必备要素。”而对于华为来说,这些要素汇聚成了三个词:客户需求、产品质量与创新驱动,这是华为多年以来坚持不懈的生命力。

无论是强敌环绕、无论是金融海啸、无论市场格局如何演变,华为始终走在科技创新、质量为先的道路上。

作为一家拥有80000多名研发人员的民营企业,华为每年将销售总额的10%用于研发经费,而研发经费的20%到30%用于研究和创新,70%用于产品开发。在过去十年,华为累计投入2400亿元人民币进行研发,对于华为而言,“创新”不是一句口号,而是深入血液之中的天赋和使命。

在当前互联网的营销炒作手段被追捧时,务实、严谨的“工匠精神”显得弥足珍贵。在金融业中国有工商银行、在房地产业中国有万科、在互联网业中国有阿里巴巴,在制造业中国有了华为,一个拒绝炒房和拼命融资的实干派。

制造业的下行

传统制造业的下行,实体经济的唱衰,华为的逆流而上无疑给了当下态势一记响亮的“耳光”,10年前的华为并不出众,但是今天华为所取得的成就能够引起当下制造业和实体经济的反思。

中国的传统制造业下行由来已久。

很多年来,“中国制造”奉行的是用市场换取技术的后发战略。以美的为例,美的电饭煲最早是通过与日本三洋合作,通过引进电脑电饭煲项目,成为国内市场领先者。但是随着市场占比的变化,竞争和合作关系的微妙转变,日本公司的对华技术输出越来越谨慎,许多日籍企业不但技术封锁,甚至连产品都不外销,2015年春节中国游客日本抢购马桶盖就是直观的例子。

那么,中国制造业的“走低”,直接的说法主要有以下几种。

首先就是成本优势的丧失。“中国制造”横行国际市场的唯一核心武器就是成本优势,土地、税收、政策以及随心所欲对环境的破坏而不承担责任,这些带来了曾经制造成本上的巨大优势。而如今各项成本的叠加,成本优势瞬间消失殆尽。

再就是,制造出来的产品,销售渠道的优势开始瓦解,门店、多层级的销售网络是本土企业赖以生存的销售网络。但当电商平台通过对信息流和物流的再造,彻底踩平了昔日的“金字塔营销”,一夜之间物是人非。

再次就是转型恐惧。转型升级已经耳熟能详,制造业的危机警报早已拉响,可惜绝大多数的局中人束手无策,陷入了“不变等死,变则找死”的尴尬境地。3D打印、5G网络、万物互联、量子通讯这些新颖概念让50后、60后企业家面若死灰。

还有,消费者个性化的需求,使得产品灵活性也成为生产制造领域的最大挑战之一。

如此一来,对于制造业工厂来说,既要考虑对产品更新换代具有快速响应能力,又要考虑生命周期缩短而减少产品批量。随之而来的还有,成本提升和价格压力问题。也就是说,提高效率、降低成本和满足定制形成了制造业的三角困境。

制造业的未来

中国对于制造业曾积极带路,提出“互联网+双创+中国制造2025”等一系列投资概念。而带来的直观结果就是2015年至2016年,各种金融泡沫如昙花一现,生得快,破得更快,催生出无数的P2P公司,制造业依旧“半死不活”收效甚微。

“实体经济最主要的就是技术,技术为王。”有专家指出,目前中国经济面临着制造业萧条,另觅新路发展其他产业,从而试图取代制造业,这是绝对行不通的道路。

在过去的20多年里,中国制造业从辉煌走向低落,到今天陷入前所未有的痛苦和彷徨,更可怕的是那些已经深陷悲观绝望中不抱希望的企业。中国制造业的出路究竟在哪里?

中国制造业的出路就在于开拓精神的培育,在于华为精神的传承。这个精神就是如任正非说的那样,28年只对准一个城墙口冲锋,无论路上有多少诱惑、坎坷、荆棘,华为需要做的就是目标一直向前;无论是一名员工、一万名员工、还是十万名员工,需要做的就是去探索无人区,去发展去凝聚世界主要的科技潮流。

财经作家吴晓波说,“世界本无夕阳的产业,而只有夕阳的企业,由量的扩展到质的突围,正是“中国制造”的最后一公里。制造业是否日薄西山、无利可图,完全取决于技术和理念的创新。”对于陷入困境的制造业者来说,求助于外远远不及自身突破,在熟悉的行业里,精耕细作。像华为一样,从受人白眼到令人尊敬,需要做的只是停下无谓的呐喊,低下头,以自己的匠心供奉,投注一生,这才是中国制造业的未来和启示。

市场观察



国外发展平衡车也“磕磕绊绊”

■ 见习记者 张艺姣

盯上平衡车这块大蛋糕的可不止国内平衡车企业。国外许多厂商诸如赛格威、Razor等品牌,也在集中攻有杆平衡车,但它们的日子过得也并不太好。

一般情况下,有杆平衡车是基于动态稳定原理设计的,最高速度可以达到每小时二三十公里,但缺乏方向盘、紧急刹车等功能,一旦遇到紧急情况,在惯性作用下,使用者容易被甩出。这些年由平衡车引发的安全事故不在少数。这让平衡车在全球范围内被贴上了“马路杀手”的标签。

2010年9月,英国企业家吉米·赫塞尔登骑着平衡车勘察地形,由于山路崎岖,杂草丛生,致使赫塞尔登骑着的车突然被绊倒,并失去控制,连人带车摔下悬崖,坠河身亡。有些讽刺的是,吉米·赫塞尔登是全球知名的电动平衡车品牌赛格威的前任老板,而他当天乘骑的正是自家公司生产的赛格威平衡车。

与中国一样,全球很多国家也在纷纷挤压平衡车的使用空间,“剔除”其路权。

【美国】

在美国,电动平衡车原本属于动力脚踏车类的低输出功率车辆,可以在慢车道上行驶。但由于安全性能

普遍受到质疑,美国消费安全委员会于2016年初发表了一封公开信,称“美国市面上所有的电动平衡车都不安全。”

【欧洲】

在欧洲,英国、瑞典等大多数国家都不允许电动平衡车上路。英国公共交通法规甚至规定,在公共道路或者人行道上使用平衡车是违法行为,违者将被处以巨额罚款或者监禁。

【日本】

在日本,平衡车被分类为与排气量介于50—125立方厘米的摩托车相同等级的有动力车辆,因此要求必须配备有刹车与头灯、刹车灯、方向灯等辅助设备,车主也需缴税注册车牌

并拥有驾驶执照。但由于在思维车上加装这些设备很困难,等于禁止了平衡车的使用。

【澳大利亚】

澳大利亚多地禁止公路和人行道上驾驶平衡车,违者处以罚款。

同时,各国为了保障消费者权益,纷纷启用了产品召回制度。今年1月,澳大利亚政府已公布21条平衡车相关产品的召回信息;今年7月,美国消费品安全委员会宣布召回50万平衡车,涉及8家制造商和进口商的平衡车产品,其中Swagway平衡车的数量占了一半多,共267000辆。

可见,平衡车在国外也并非一帆风顺。