

电动两轮车出海观察:

抓住细分市场机遇 强化本土化运营

新华社南京3月12日电(记者朱程) 电动两轮车在国内随处可见,但在许多国家属于新鲜事物。记者近日走访我国电动两轮车产业集聚地——江苏省无锡市时发现,越来越多的企业正在出海寻机,其中不少企业加速从代工贴牌,向品牌建设、海外建厂、产品创新等方向转型。

多位业内人士表示,海外市场虽潜力巨大,但多处于起步阶段,且不同市场之间差异明显,很难有企业能做到“通吃”。国内企业应在顺应市场、强化本土化经营的同时,加强协同合作,避免陷入低价竞争。



3月1日在台铃集团无锡制造基地,工人们正在加紧生产(记者朱程 摄)新华社发

本土化运营成比拼关键

记者在调研中发现,国产电动两轮车出海整体上处于早期阶段,但经历了十多年的发展,不少企业积累了一定经验,强化本土化经营成为企业普遍共识。

“过去我们大多是产品出海,走代工路线,但这种模式离消费者太远。去年我们开始采取品牌出海模式,发布TLG品牌,与合作伙伴一道开拓渠道和门店。”台铃集团高级副总裁兼国内事业部总裁常耀说,目前台铃产品已行销全球90多个国家。

雅迪同样加速从贴牌到品牌的转变。“电动两轮车作为交通工具,售后服务是关键一环,单纯靠价格比拼,忽略服务提质,最终会被市场淘汰。”沈瑜说,近年来,雅迪正加快海外门店布局,2023年出口增幅预计在50%以上。

除了经营模式的创新,越

来越多的电动两轮车企业在加快海外建厂布局。沈瑜介绍说,雅迪在越南工厂的产能约为每年20万辆,明年可达到50万辆,今年计划在印尼建设新工厂。常耀表示,台铃已对多国进行考察,正计划在海外建设工厂。嗯哇科技也在菲律宾建设新工厂,康定武说,“我们的海外员工已经有3000多,预计到今年6月,在海外的整体产能将达到30万台。”

值得注意的是,相较于海外建厂、搭建销售网络,不少企业家感到强化国内外团队整合、本土化开发的挑战更大。

“我们不能简单地把国内模式搬到海外,要研究当地的法律法规、使用习惯,通过科技创新,进一步提升出海产品的技术、安全保障水平。”中国自行车协会副理事长、江苏省自行车电动车协会名誉理事长陆金龙说。

市场细分倒逼创新

不久前,国产“三蹦子”走红海外,让不少企业看到了海外市场的巨大潜力。无锡市锡山区电动车对外贸易协会秘书长、雅迪控股执行董事沈瑜认为,这既有意外因素,也是我国电动两轮车企业多年发展的必然。

“我国电动两轮车产业无论是技术、规模、供应链实力都走在全球前列。”沈瑜说,在产量占全国近三分之一的无锡市,仅锡山区截至2023年底就有电动车外贸企业191家,较2022年增加25家;2023年锡山区电动车出口额达4.2亿美元,整车出口额同比增长6.3%,其中,电动摩托车(包含电动三轮车)整车出口额同比增长17.5%。

在出口快速增长下,不同市场表现出明显的差异。沈瑜表示,欧洲市场青睐电助力自行车,美国市场更倾向大型电摩,在东南亚则“踏骑”更普遍。进一步细分看,西班牙、法国等国家近年来对新能源摩托车的补贴力度大,但受经济大环境影响,消费需求出现下滑,预计今年也难有大的起色。

越南、印度尼西亚等国家的市场人口基数大,当地用车需求要兼顾载人和载货,同时要直面燃油摩托车的激烈竞争,将是未来一段时间出口增长的重心。美国等地受经济大环境和库存压力影响,需求量有所下滑,预计到今年下半年才能有好转。

高度细分的海外市场,对企业产品创新能力的要求大幅提升。江苏嗯哇科技有限公司董事长康定武说:“例如欧洲、美国,当地人身高普遍较高,需要设计大尺寸车型;东南亚等国家气候炎热多雨,对电路设计、电池位置等有着更高要求。”业内人士表示,差异巨大的细分市场,令企业很难像在国内一样,做到一款车型通吃,对企业研发设计、成本管控带来巨大挑战。

业内人士认为,从长远看,电动两轮车出海前景广阔,但从短期看,不少细分市场尚待消费者认知的转变,市场有待培育。“‘早起’意味着机遇,但也意味着更多投入和更大风险。”一位受访者说。

强化合作避免内耗

记者调研中发现,随着我国电动两轮车企业加速“走出去”,在一些国家和地区出现扎堆的情况,部分低端车型出现同质化竞争,令不少企业对未来竞争态势产生担忧。

沈瑜说:“海外市场高度细分,单独一家企业很难全部覆盖,很多市场看着规模不大,但可以养活不少小企业,关键要找准定位和经营思路。”业内人士建议,通过不断提升服务质量和产品创新来赢得市场。

与此同时,由于当前国内电动两轮车出海刚起步,不论是走贸易路线还是走当地建厂路线尚处“进行时”,不少企业

有了“抱团”意向。

陆金龙介绍说,去年无锡市锡山区电动车对外贸易协会组织一批企业“走出去”到意大利米兰等地区参加行业展会,取得良好效果,今年不少企业都期待再次共同去开辟市场。

沈瑜等受访者认为,行业协会等组织可在电动两轮车出海过程中发挥更大作用。一方面通过内部协同,引导企业之间避免恶性竞争,同时通过团购等办法,以量换价,帮助企业降本增效。另一方面,受访企业也普遍希望国家层面能强化金融支持等力度,推动国产两轮车标准规范“走出去”,推动全球产业链合作。

3000株珍稀濒危植物回归三峡库区

新华社武汉3月12日电(记者郝琼源、李思远) 为保护长江生态,长江三峡库区12日举办珍稀濒危植物野外回归活动。3000株人工繁育的长江特有珍稀濒危植物疏花水柏枝、丰都车前回归种植到历史分布区域。

12日上午,湖北省秭归县郭家坝镇童庄河江心小岛,一片热火朝天的景象。在科研人员指导下,近百名志愿者分工协作,或两人一组,或三五人一群,挖穴、扶苗、培土、浇水,小心翼翼地将植物栽植在岸边

的消落带上。经过辛勤劳动,3000株珍稀濒危植物最终顺利栽植,错落有致、迎风挺立。

据介绍,此次野外回归的3000株珍稀濒危植物中包括2000株丰都车前和1000株疏花水柏枝,二者均具有较强耐水淹的特性,不仅对三峡水库消落带起到固土护岸和绿化的作用,还对恢复长江流域生物多样性具有重要意义。

此次栽植还是太空育种的丰都车前首次回归野外。

丰都车前,因分布极为有限,又

被称为“植物大熊猫”。2022年,4000粒丰都车前种子跟随神舟十三号载人飞船进入太空,经过183天的太空遨游后返回地球,并由科研人员展开栽培试验。而此次回归野外的丰都车前中,有500株是太空诱变育种的后代。

“太空育种技术以其高变异率和短育种周期的优势,为创制性状优良的种质资源提供了新途径。”中国三峡集团生态工程中心长江生物多样性研究中心高级工程师黄桂云说,未来,将对这批太空育

种丰都车前的成活率和生长情况展开监测,从中挑选出性状优异的个体进行扩大繁殖,以便更好地修复消落带生态。

作为保护长江三峡地区特有珍稀植物的专业机构,长江生物多样性研究中心近年加大长江植物多样性保护,先后抢救保护疏花水柏枝、荷叶铁线蕨等长江特有珍稀资源性植物1950种3万余株。同时开展繁育研究,先后攻克近百种珍稀资源性植物繁育难题,繁育特有珍稀苗木26万余株。