

## 汽配产业 配角起步唱大戏

2017年6月9日，中国汽车工业协会授予中山火炬开发区“中国汽车零部件制造基地”称号。据介绍，这是目前广东省规划最好、汽配企业最集中的汽配基地之一。

中山火炬开发区汽配工业园是由中山火炬开发区管理委员会全资企业中山火炬集团有限公司综合开发管理的专业型汽车零部件生产基地，于2002年10月18日正式奠基，规划用地2000余亩。

经过10多年的发展，到2017年已有近百家国际知名汽配企业在此投资置业，基地内三分之一的企业直接为广州本田、广州丰田、美国通用、克莱斯勒等多家世界汽车巨头整车厂提供配套。基地内的企业以日系汽配企业精细化管理为主要生产模式，生产产品以底盘冲压件、汽车门锁、热交换器、汽车刹车总成、车用电池、安全气囊、电子控制制动防抱死系统等汽车关键零部件为主，2016年汽车工业总产值高达196亿元，实现利润13.84亿元，创造税收10.59亿元。到2017年，园区内并无闲置土地。

近年来，中国汽车消费市场稳定增长，带动了汽车零部件行业的增长。中山火炬开发区汽配产业已然成为区内经济的重要角色。

### 中山人的造车梦

如今，当人们的买车梦想能轻易实现时，人们也许料想不到，早在20世纪80年代，中山人就有了制造汽车的梦想。

1984年，中山已经有了生产汽车的计划，中山市计划经济委员会牵头组织，选定了微型汽车为突破口，并联系了日本铃木汽车公司，展开了合作探讨。中山计委组织属下多间工厂联合攻关，在日本铃木的协助下，生产出了样车。这是铃木首次向中国提供技术。正当中山准备同日本铃木商讨具体合作事宜时，广东省计委发文规定，除省会广州外，各地不得生产汽车。中山人首个汽车梦破灭，日本铃木由此将在中国设厂的计划移往重庆，这也就有了后来的长安铃木。

当计划经济体制逐步取消时，中山人重燃汽车梦。也许一些老中山人还记得，东凤镇曾有一家中山剑华汽车联合企业公司，以组装的形式生产并销售过一些“剑华”牌汽车。

1997年，张家边企业集团公司曾与湖南万发汽车厂合作生产组装万发牌汽车，当时一批“万发中巴”行走于中山城乡。2000年，该集团公司又与中汽集团开发生产优质客车。2001年，中山中汽客车有限公司开发了新款高质量客车，该厂的ZA6790F型客车被广东省交通厅认定为中型中级车。只可惜，后来二者均因各种原因而未能批量化生产。

当年中山人的几个汽车梦都未能实现，现任中山火炬集团有限公司总经理的张朗生在分析其原因时认为，汽车工业是一个极其庞大的产业，一辆汽车由大大小小过万个零件组成。以中国人原有的思维，必须建成一座庞大的汽车城才能满足生产要求，就像以往生产解放牌的中国第一汽车制造厂，在长春形成了一个汽车城，生产东风牌的第二汽车制造厂还形成了后来的湖北十堰市。以中山当年的条件，根本不可能实现。

1995年，一家名为“富来精工”的日资小企业落户中山火炬开发区，让中山人开始了解老牌汽车大国日本的汽车生产模式。这是一家专门生产一款日本丰田汽车专用零件的厂家，这一零件说起来只是一种人体手指头大小的齿轮，如果不是有人明确告知，没有人会想到它是汽车专用零件，而且仅用在丰田汽车上。不过，绝对不可小看这个小东西，它使用了当时中国人从未见过的加工工艺。后来，与越来越多的日本企业接触后才知道，日本汽车的所有零件，都是分别由不同的厂家生产，一家厂家通常只生产一个或同一个系列的零件。中国人当时所熟知的日本汽车品牌丰田、本田、三菱、日产、铃木等，都是由整车厂向各个零件供应商采购，再组装而成，而各个品牌的整车厂本身，几乎不生产零件。这种称为“整车、协力”的汽车生产模式，是当时日本人所特有的，与当时苏联、美国、德国等其他世界汽车大国有所不同。

## 世界性的特殊产业

汽车工业，在世界各经济发达国家的发展历程中，都占据重要的地位，也是工业化的必由之路。

世界各发达国家的汽车工业发展经验证明，日本的“整车、协力”模式更为可行。20世纪90年代，老牌的汽车大国美国、德国亦开始放弃原有的“汽车城”模式，而转用“整车、协力”模式，名称则由日式的“协力行业”改称为“汽车零部件行业”，即今天世人通称的“汽配产业”。

汽车零部件行业是汽车行业发展的基础。随着世界经济全球化、市场一体化的发展，汽车生产过程中投资、生产、采购、销售及售后服务、研发等主要环节呈现出全球性配置的趋势。随着市场竞争的加剧，世界各大整车制造商纷纷改革供应体制，实行全球生产和采购策略，并最终导致汽车零部件制造从整车制造中剥离出来、独立面对市场的形势。整车制造商与汽车零部件供应商的剥离提高了彼此的专业化分工程度，汽车零部件供应商在整车开发和生产过程中的介入程度亦越来越深。

汽车零部件供应商并非整车制造商的附属单位。在汽车产业链中，虽然整车制造商掌握着品牌影响力、销售渠道等优势，但整车的核心生产技术和工艺往往掌握在汽车零部件供应商手中。汽车零部件供应商在达到整车制造商技术要求的基础上，其自身的技术进步又反向引领整车制造商的发展。汽车零部件行业对整个汽车行业的发展具有越来越重要的影响。

加入WTO以来，中国汽车工业正逐步融入世界汽车制造业体系，并进入了发展的黄金时期。快速成长的国内市场和较低的生产成本，吸引了全球汽车产业资源向中国聚集。2009年，中国正式跃居世界第一大汽车产销国。2009年至2014年，中国已经连续6年雄踞全球汽车产销量榜首。

虽然中国的汽车普及率增长迅速，但目前在全球范围内仍处于较低的水平。以“千人汽车保有量”作为指标，2014年中国为107辆，不仅低于2012年全球的平均水平158辆，更远低于发达国家的500—800辆的水平。表明中国汽车行业仍具有较大的发展空间。未来几年，随着中国居民收入的不断提升，千人汽车保有量将不断提高，汽车行业仍将保持稳步增长。

## 看好汽配行业

张朗生回忆说，20世纪90年代末，中山火炬开发区的高技术产业化陷入了困局，如何寻找出路的问题，严峻地摆在了在区内发展起引导和决策作用的中山火炬集团及其所属公司身上。

1997年，法国标致以一法郎的价格，将负债近30亿元、已经资不抵债的广州标致股份转让给广汽集团。业界一致认为，其失败的主要原因是广州标致连一颗螺丝也要从法国进口，完全拒绝零件国产化。

1998年5月，日本本田确定在广州标致的摊子上设立合资汽车厂。

在此前后，国家发改委先后核准了丰田、本田、日产三大日本汽车厂商在广州的5个项目。广州，崛起了一个日系汽车产业集群。

据当年规划，广州汽车工业在2010年整车生产能力达130万辆，产值达2000亿元左右，成为中国第四大汽车产业基地。

初期，世界汽车巨头在中国建立的整车装配厂，核心零部件主要通过进口，随着中国汽车市场的高速发展、竞争的加剧以及有关新政策的出台，不论是欧美还是日韩的汽车企业，都必须做到真正的零部件本土化采购，才能更好地解决成本问题。业界一致认为，能够快速国产化的企业就可以胜出。

根据世界汽车业的发展经验，整车对零部件产业发展的带动比例可以达到1:1.7。随着中国前三大汽车生产基地的形成，德尔福、博世、李尔、伟世通等一大批全球重要零部件供

应商纷纷投资中国，除在中国建立起多家合资企业外，还积极地在中国建立研究中心。亚新科工业技术有限公司更是成为一个在中国拥有 10 多家制造厂，年销售额近 4 亿美元的大型零部件集团。这些都预示着中国成为全球汽车零部件生产中心的趋势正悄然加强。

广州汽车生产基地的形成，为汽车零部件产业提供了广阔的发展空间。广州三大整车厂的负责人也向零部件生产企业提出了各自的零部件配套体系要求。除了质量、批量、成本、稳定性要求外，他们还将零部件配套厂家的距离划分为核心圈、活用圈和外圈 3 个范围。基于成本、时效的考虑，整车厂均希望配套厂家的运输半径更短。

时任火炬集团及股份公司业务负责人的葛志斌及业务骨干张朗生，两人均曾任职于中山农机二厂，葛志斌于 20 世纪 90 年代初曾被广东省派送到日本研修农机制造半年，熟识日本机械工业情况并精通日语。他们从当时的国际汽车发展趋势、广州汽车产业的发展情况中得到启发，认为汽配业将是中国工业经济发展的新兴产业。他们认为中山火炬开发区毗邻广州，便捷的交通、优美的环境、优质的服务、优惠的政策使得其在华南地区新兴的汽车产业以及零配件产业极具竞争力，而且其时中山火炬开发区的基本设施配套已经日趋完善。中山火炬开发区应适时把握这一历史机遇，主动接受汽车工业的辐射，将汽车配件定为未来发展的重要产业。

### 赶会伟福考察组

在中山市委、市政府的大力支持下，中山火炬开发区将对外招商引资的重点，放在了日资企业上。从 2000 年开始，中山市持续 10 年不断地派团赴日本招商。

张朗生回忆说，他至今忘不了第一次出国到日本的经历。作为主要工作人员，一到日本，他就忙于布置会场，准备文件。招商大会开完第二天，总经理葛志斌从早上、中午、下午和晚上，一连约见了 4 批日本商界朋友，待到会见日程全部完成后，已是晚上 10 点多。这时，他才记起，张朗生等几位工作人员都是第一次到日本，而第二天一早招商团就会转往韩国。于是葛志斌就带着张朗生等几位工作人员坐上一辆出租车，在东京车游了一圈。

第二天到了韩国，原计划没有专门的招商大会行程。张朗生想，这下也许可以轻松一下了。不想，此时葛总却接到了日本 F·TECH 伟福公司打来的电话，说他们参加了中山在日本东京的招商大会，对中山很有兴趣，刚好伟福公司在深圳有个考察组，拟顺道到中山了解一下情况，希望中山方面安排一下接待。以工作狂热著称的葛总随即决定，招商团中火炬开发区的人员马上换机票提前飞回中山，以便接待伟福公司的考察组，而其他团员则按原计划完成韩国行程。此次出国，张朗生就是坐车游了一会东京，未游览韩国一步，就结束了他的第一次出国行程。

为何葛总对伟福公司的考察如此重视呢？当 2017 年 6 月，中山火炬开发区成为“中国汽车零部件制造基地”时，张朗生回忆说，正是那次抓住了一个重要的历史机遇，中山火炬开发区的汽配产业才有了今天的辉煌。

伟福公司专业生产汽车关键零部件，包括车身、底盘、制动器总成、驱动桥总成等，以及高技术含量的电动控制窗，生产技术具有国际先进水平。该公司在日本是本田、丰田、三菱汽车最重要的配套供应商，而在它的上下游还有一大系列配套供应商，可以说伟福在日本汽车的生产上起着至关重要的决定性作用。当时，本田汽车生产已确定落户广州，而伟福亦准备在中国的城市选点开厂，准备为广州本田配套。

### 龙头带动

日资企业向来以严谨、系统性强著称。当日资汽车企业在考虑华南地区布点时，其系列的配套产业链企业亦在同时进行联动。

2000 年年底，主要为本田、丰田、三菱汽车配套的日本汽车零部件知名企业——株式会社 F·TECH（伟福）亦开始了在中国的考察。F·TECH 是第一次来中国投资，董事长福田秋秀曾回忆说，原来 F·TECH 准备在中国的北方城市选点，后来看到广东经济充满活力，

他们就将注意力放在了珠三角。中山的招商引资工作又将他们吸引到了中山。最后确定选择中山是因为中山城市建设优美、中山火炬开发区有一套完善的投资服务体系。而且，一批日资的中小型企业中山火炬开发区已有近 10 年的良好经营业绩，而几家具世界影响力的日资企业落户中山火炬开发区，亦在较短的时间内取得了显著的经济效益。

2001 年，世界 500 强之一的日本佳能移师中山，创造了当年立项、当年建设、当年投产的业界神话，佳能（中山）办公设备有限公司成为佳能在世界各地的 40 多家公司中“建设和投产最快，成本最低，效率最高，成长最快，效益最好的企业”。头羊效应很快被放大，众多日资企业争相效仿，到产生这个奇迹的中山火炬开发区淘金。佳能的一系列配套企业跟来了，更多不愿错失良机的企业也纷纷进入。

虽然株式会社 F·TECH 与佳能分属不同产业，但见到前期进入中山火炬开发区众多日资企业的佳绩，尤其是属世界 500 强的佳能的神话更使 F·TECH 充满信心。F·TECH 以最短的考察时间，联同其他 3 家国际知名汽车关键零部件巨头共同作出了决定。

2001 年 12 月 25 日，日本株式会社 F·TECH 联合日本日棉株式会社、美国 PRESSTON L.L.C 及日本株式会社城南制作所合资，在中山火炬开发区设立其在中国的第一家企业，成立伟福科技工业（中山）有限公司，并与中炬高新技术实业（集团）股份有限公司签定合作合同。2002 年 3 月 2 日即在中山火炬开发区举行了厂房奠基典礼，广州本田汽车有限公司副总经理荒泽隆雄专程到会致辞祝贺。

伟福（中山）项目前期是为配合广州本田的扩产及上新款车型的计划，主要满足本田的需要，以后将建立全球销售网，一两年后产品将出口北美欧洲市场。该公司首期投资额为 2950 万美元，占地 120 亩，产值可超 3 亿元。二期投资额将再增加 1 倍，达到近 9000 万美元的规模。

伟福公司的设立，拓宽了火炬开发区的产业领域，亦提升了中山火炬开发区汽车零部件的制造档次和水平，为更多汽车配套产业进入设厂起了领头作用。在该项目进入中山调研、谈判的两个多月中，得到了中山市委、市政府的重视。

### 产业集聚

伟福作为与日本三大汽车品牌相配套的巨头企业，它的进驻中山火炬开发区，引起了日资其他汽车产业配套供应商的高度关注。

在伟福公司厂房奠基一个月后，2002 年 4 月 12 日，中山火炬开发区又一家日资汽车零部件配套企业——东洋热交换器（中山）有限公司亦宣告成立。这一家由日本东洋散热器株式会社与三菱商事全资子公司 MC 非铁株式会社合资设立的中山企业的决策速度更是神速。投资者在广东各地进行了周密的考察，来中山不到一个月即决定落户。双方对新公司的发展充满信心。项目投资总额为 600 万美元，注册资金 300 万美元，厂房租用中炬高新产业区建筑面积达 3200 平方米；采用日本三洋新型铝制热交换器先进技术，年产 30 万台套汽车热交换器及其相关零部件，配套供应广州本田、丰田、三菱、铃木等车型。

亦是在同一个月，仅相距 12 天的时间，日资的八千代工业（中山）有限公司在中山火炬开发区设立，日方投资 800 万美元，主要生产汽车新型树脂油箱，年产 17 万套。这种以 4 种材料 6 层构造的油箱，壁厚仅 3 毫米，工艺复杂，当时世界上仅有 3 个国家能生产；可做成任意形状置于汽车任一空间，具有轻便、抗腐蚀、防渗漏、安全等特点，主要为广州本田等车厂配套。日本八千代工业株式会社社长兼中山公司董事长大竹先生在工厂奠基典礼上致辞说，有 50 年历史在世界各地有多间工厂的八千代，自从第一次到中山，就被中山优越的环境深深吸引，与中国其他候选地相比，这里是最合适的。

当然，在中山火炬开发区投资进行汽配生产的外资企业，有决策迅速的，也有历经多年波折的，而广州汽车产业的形成则促成了更多的汽配投资者落户中山火炬开发区。日本住友橡胶是一家有近百年历史的企业，以优质的橡胶产品闻名于世，其中 DUNLOP（邓禄普）品

牌的汽车轮胎是世界第一品牌。早在 1994 年，住友橡胶就想来中国投资，并到过中山火炬开发区考察，由于 1995 年日本神户发生的大地震，使其投资计划暂时搁浅。虽然历经 7 年，它仍然不改初衷，2002 年 11 月，终于决定在中山火炬开发区兴办在中国的第一家工厂，首期投资 1250 万美元，厂房占地 3 万平方米。新公司在中山市、火炬开发区有关部门和“中炬高新”的大力支持下，厂房、生产线提前 1 个月建成投产，外商对中山高效率的办事风格和优美的投资环境给予了充分的肯定。该公司后来还进行了增资扩产。

伟福公司落户中山火炬开发区后不足半年，至 2002 年 7 月，相继又有 6 个汽配项目落户，总投资超过 1.2 亿美元，专业生产汽车精密金属构件、汽车水箱、汽车中央门锁系统、避震器总成、汽车大型精密塑胶部件等。一家又一家日资汽车配套企业落户，使得中山火炬开发区在短短半年时间内形成了相关产业链，形成产业集聚效应。这些企业投资规模大，技术含量高，代表当今世界水平，其产业前景好，优化了火炬开发区乃至中山市的工业产业结构。

### 设立汽配工业园

随着一批日资汽配企业的进入，中山火炬开发区内的中资骨干公司“中炬高新”亦投资控股多间汽配公司，颇具胆略地进入该行业布局圈地。其中中炬精工机械有限公司具有雄厚的精密锻造及数控机加工模具制造及热处理能力，拥有多条以中频感应器、摩擦压力机组成的模锻生产线，主营汽车配件，专业生产汽车、摩托车精密配件及机加工产品，产品为多家知名汽车制造商配套，成为华南最具规模的精密锻造及数控机械加工基地。中炬森莱高技术有限公司拥有国内领先的电动汽车电源技术，已为多家汽车厂家新型环保汽车开发生产配套动力电池组。

2002 年 10 月，落户中山火炬开发区的日本汽车零部件生产企业数量，占落户珠三角地区的一半以上。

中山火炬开发区内的汽配企业主要为整车制造企业的一级、二级供应商，它们处于整个产业链的中部，向上则直接为整车制造企业配套，向下则有各个配套供应商。

为进一步促进中山火炬开发区汽车零部件产业发展，吸引一级、二级供应商，本着就近配套的原则落户周边，引导、招揽三级、四级供应商，形成互相配套的产业链式园区结构，一个“汽配工业园”的概念破茧而出。

2002 年 10 月 18 日，中炬汽配工业园隆重揭幕。全国政协常委、中国汽车工业协会名誉会长、原机械工业部部长何光远，中国汽车工业总公司董事长蔡诗晴，中国汽车工业协会常务副会长、秘书长蒋雷，中山市委常委、常务副市长吴锐成，市政协副主席高渭彪，中国汽车工业总公司副总经理周焰明，中国汽车工业协会副秘书长支敏，广州本田汽车有限公司副总经理蒋平，中山日本商工会会长永井周三，伟福科技工业（中山）有限公司总经理木村嗣夫等出席剪彩。

蒋雷在典礼上致辞时指出，中山中炬汽配工业园的建立，顺应了中国汽车工业发展方向，充分利用珠三角、广州汽车生产基地和开发区的地域优势、市场优势和人才优势，构建起汽车零部件企业的发展平台。他希望中炬汽配工业园立足中山、面向全国、放眼世界，努力办成开放的、国际化的、高水平的汽车零部件生产基地，园内零部件企业真正形成一批具有同步开发能力，能为多种车型配套，满足国际市场需求的专业化企业集团。

吴锐成在典礼上致辞时表示，作为珠三角区域产业分工的重要一环，中山市主动接受广州汽车工业辐射，积极推动汽车配套产品工业在中山市发展，中炬汽配工业园揭牌，为中山汽配产业进一步规模化奠定了更为良好的基础。

伟福（中山）总经理木村嗣夫表示，中国已经迎来了自动汽车社会，汽车零部件产业前途光明，公司不失时机地进入中国，并选择中山投资，这个选择是非常正确的。中山成立这样一个面向汽车零部件产业的工业园，为他们提供了绝好的生产条件。

中炬汽配工业园首期占地 1500 亩，总规划占地 2000 亩。当时在产和在建设项目 9 个，累计投资额 1.8 亿美元，实际利用外资 6000 万美元，从业人员近 5000 人，产业规模已初步形成，中山火炬开发区的汽配产业基地雏形渐显。

2003 年，中炬汽配工业园企业工业总产值比上年增加超过 20%，2004 年更跃升近 1 倍，达到 16.9 亿元。

### 日资汽配青睐中山火炬

中炬汽配工业园建立以后，随即迎来了新一轮汽配产业的落户高潮，凭借良好的软硬件环境和口碑，其更成为日资汽车零部件企业首选之地。

2003 年 12 月 11 日，在世界汽车零部件行业享有盛誉的日本日信工业株式会社，正式与中炬高新技术实业(集团)股份有限公司签署项目合作合同，设立中山日信工业有限公司。成立于 1953 年的日信工业株式会社，专注于汽车、摩托车制动器系统的研究开发，成为本田、丰田、铃木、三菱、富士重工的配件商。除在日本的 5 家工厂及两个研究中心外，还在泰国、美国、印度、菲律宾等 8 国设立了海外基地。此次在中山设厂，首期投资额为 1645 万美元，占地 6.2 万平方米，主要为广州本田汽车配套生产汽车刹车系统（ABS）和变速器系统等。

2001 年世界 500 强企业中排名第 18 位的日本伊藤忠商事株式会社，在广州、深圳、佛山等地进行了 3 个多月的认真考察后，最终决定在中山火炬开发区投资，与日本 PLAST 株式会社联合投资 1417 万美元，成立中山富拉司特工业有限公司，于 2003 年 5 月 30 日举行了奠基礼。这是伊藤忠在中国投资的第二家工厂，也是 PLAST 首次进入中国后第一家生产安全气囊的日资汽车配件企业。中山“富拉司特”占地面积 60 亩，生产汽车安全气囊系统、汽车用工程塑料制品，为本田和日产汽车提供相关配套，达产后年产汽车安全气囊达 98 万套，汽车用工程塑料制品 15 万件。

在随后一连串入驻的日资汽配企业中，另一个与“伟福”同具引领作用的是筹建于 2003 年 12 月的中山三大精密金属制品有限公司。该公司作为日资金属加工企业进入中国的领头羊，选择落户中山，无疑是个重要信息。日本冲压行业协会副会长、东京冲压行业协会会长三原佑介说，东京的金属加工企业有 200 多家，全日本有几百家，其中有到中国投资意向的非常多，他作为该行业到中国投资的先驱，第一家公司就设在中山。“三大精密”公司是由三原佑介任董事长的株式会社昭芝制作所与大岛工业株式会社共同投资成立的。

三原佑介说，他与中山有不解之缘，8 年前首次进入中国就是到了中山。他的公司主要从事生产汽车零部件及办公设备零部件，在日本有 3 家工厂，菲律宾也有 1 家，中山是他在海外的第二家工厂。大岛工业株式会社主要从事冲压模具设计制作、金属冲压加工，这家合资公司也是大岛在中国的第一家公司。而三原佑介说，这家公司是两家合作，但还有第三个伙伴，那就是“中炬高新”，在“中炬高新”的帮助下，他们只用短短 4 个月就完成了前期的全部筹备工作。他很开心，表示要把中山公司放在他事业非常重要的位置，一定要办好，他将为此而努力。中山三大精密金属制品有限公司是落户中炬汽配园的第 19 家企业，其投资总额为 1.5 亿日元，产品主要为汽车用冲压零部件以及办公设备零部件。

投资中国的日资企业向来以规模和实力著称，动辄占据行业前列，而且表现出相对集中的特点。从日资企业投资情况来看，这些企业对投资地的选择相当慎重。因此，从某种意义上讲，日资企业选择的投资地，其投资环境相对优越。至 2003 年，中山市已有日资企业 70 多家，其中火炬开发区有 44 家。

投资中山的日资企业，不少是业界骄子，包括不少世界 500 强企业，如日本住友商社株式会社、日本佳能株式会社、日本日绵贸易株式会社、日本丸红株式会社、日本东棉株式会社、日本三井物产株式会社、日本伊藤忠商事株式会社等。

据中山市外经贸局统计的资料显示，2000 年开始，日资企业在中山投资呈加速之势，

除了抢滩登陆之外，不少企业进行增资扩产，有的还达到两三次，这亦成为中山火炬开发区以及中山市外经贸的一个显著特点。至 2016 年年底，中山火炬开发区内的日资汽配直接关联企业就达 73 家（未含其产业链再下一级企业）。

日资企业的集聚投资，说明他们共同认可这一地区；不断地进行增资扩产，说明项目有良好效益和前景。

日商缘何钟情中山，缘何集聚中山火炬开发区？原因有多方面，详细情况可参阅本书《夯实基础 不拘一格创新园区建设管理》及《招商引资 知己知彼 因人施法》两章。

### 十数年精耕细作

2003 年 9 月 28 日—10 月 2 日，首届中山汽车展览会于中山火炬国际会展中心举行。与如今中山每年均有近 10 个大大小小的车展、车博会不同，也有别于国内外各种车展，中山火炬国际会展中心这一届的汽车展览会，有一个“中炬汽配园”的专题展区。

中山火炬开发区为了推广设立不久的“中炬汽配园”，打造“华南新崛起的汽配基地”旗号，以“中炬汽配园”的整体形象，组织了园区内伟福、八千代、丽光、山下、中炬精工等 14 家汽配企业产品参加了展出。

汽配企业产品参加车展，这似乎是“车展”中的“另类”。在这一届车展的各个展区，许多准备购买汽车的市民围着五光十色的各款汽车整车跃跃欲试。“中炬汽配园”不是本次展览的主角，展出的汽车配件也只能充当配角，但对于汽车制造专业人士来说，这是一次备受瞩目的展览。

精心设计的汽配园特装展位，吸引了众多有心观展的人们的眼球，展位占地 90 平方米，展位设计突出灯光效果，色彩搭配鲜明，给人醒目的感受。外行看热闹，内行看门道。陈列各类汽车关键零部件的展位旁，吸引了不少专业人士驻足观望、探询。

打那以后，中山每年各种的车展、装备制造业博览会、高端激光应用技术展览、光电装备博览会等，总可见“中炬汽配园”的信息，正是展者有意，观者有心。

于 2003 年在火炬开发区设厂的中山日信工业有限公司，经过多年的发展扩充，与瑞典奥托立夫公司联合成立中山奥托立夫日信制动器系统有限公司。该公司于 2017 年 4 月正式投产，推出了全新的车身稳定控制系统、制动主缸带真空助力器总成等系列产品。奥托立夫公司的主要产品为汽车电子安全系统，座椅安全带系统以及电子控制单元，汽车方向盘系统等，这是该公司首次在中山投资。日、瑞企业在中山跨国合作，是集多家公司所长，以更优的技术应对汽车工业更新换代的需要。中山奥托立夫日信制动器系统有限公司营业课长张素云认为：“新能源汽车、自动驾驶是未来汽车发展方向，对汽车零部件企业来说，技术能力提升对其承接产品、扩大业务发展具有重要意义。”

广东泰安模塑科技股份有限公司于 2009 年 5 月成立，主要从事汽车内外饰零部件设计与制造。从 2014 年开始，该公司依托技术积累成功把握国内外汽车内饰零部件由装饰性为主向舒适性为主的转型机会，为公司发展创造了最佳机遇。2015 年，该公司正式在新三板挂牌。2016 年，公司拥有全国首台注射表面反应涂装技术的 ColorForm 生产线装备，研发解决汽车内饰的瓶颈 VOC 排放的强制性规定，是国内第一家把该技术在应用领域再研究开发和制造推广的科技企业。2016 年，该公司实现产值 3.2 亿元，2017 年预计产值为 4.2 亿元。

中山火炬开发区内的各汽配企业，均主动以技术升级应对产业更新换代，不断提升研发实力，开发新产品，以满足未来汽车市场需求，这喻示着中山汽配产业将迎来新一轮发展。

### 打造国家级汽配基地

通过 10 多年培育，中山火炬开发区汽配工业园已成为广东省规划最好、汽配企业最集中的汽配工业园之一。

2017 年 6 月 9 日，2017 首届中国（中山）光电装备博览会暨第三届中国（中山）高端

激光应用技术展览会、第十二届中国(中山)装备制造业博览会在中山火炬开发区隆重开幕。中山装备制造业博览会已成为珠江西岸最大、最重要的装备制造行业盛会。藉展会开幕之机,中国汽车工业协会汽车零部件部主任王振龙宣读了《关于授予广东省中山火炬高技术产业开发区“中国汽车零部件制造基地”》称号的决定。

国家对汽车零部件制造基地的设立有明确条件,其中,制造基地内从事汽车零部件生产企业 100 家以上,特色基地 30 家以上;制造基地年产值 70 亿元以上,且年产值在 2000 万元以上的零部件企业不低于企业总数的 50%;特色基地年产值 30 亿元以上,且年产值在 2000 万元以上的零部件企业不低于企业总数的 40%;特色基地内特色产品国内市场占有率不低于 50%或占全国出口产值 30%以上。

经过 10 多年的发展,至 2017 年,中山火炬开发区汽车零部件制造产业基地已有近百家国际知名汽配企业在此投资置业,其中有 1/3 的企业直接为广州本田、广州丰田、日产、马自达、铃木、美国通用、克莱斯勒等多家世界汽车巨头整车厂提供配套。其生产的主要产品包括:底盘冲压件、前后副车架、刹车油及踏板、汽车合成油箱、汽车门锁、热交换器、汽车刹车总成、汽车驱动桥总成、车用电池、安全气囊、电子控制制动防抱死系统等汽车关键零部件。统计显示,2016 年该区汽车工业总产值 196 亿元。

中国汽车工业协会指出,产业集群的形成和发展正在成为提升中国汽车产业竞争力的重要途径。经过几十年的发展和各级政府的引导,中国主要的汽车产区已经出现汽车产业集群的雏形,同时部分地区形成了以零部件产品为特色的生产集群。目前中国汽车零部件产业集群的发展仅处在起步阶段。为使这些产业集群在正确的轨道上发展,促进集群间的交流,共同研讨产业集群的发展规律,中国汽车工业协会在全国零部件产业聚集区开展命名“中国汽车(摩托车)零部件制造基地及特色基地”的工作,利用中国汽车工业协会在汽车行业的优势,开展基地间交流、专家调研讲座、基地信息统计、专题论坛等工作,取得了良好的效果。

### 智造突围

中山火炬开发区是广东省第一个、全国第 16 个“中国汽车零部件制造基地”。而早在 2005 年,广州市就提出在整车制造之外,要在其所属各区打造汽配产业。2013 年 3 月,广东省政府批准同意建设肇庆(高要)、东莞、梅州、惠州、江门、清远 6 个汽车零部件产业园。在这个产业链条中,中山如何持续领先呢?

中国汽车工业协会零部件部主任王振龙分析认为,在新能源、智能驾驶技术成为大势所趋的今天,汽车零部件制造产业的发展水平将会最终决定汽车智能化的高度,并引领未来汽车智能技术的具体发展。一个科技含量高、研发能力强的汽车零部件产业集聚,将对一个地区汽车工业发展的水平产生至关重要的影响。

据火炬开发区相关负责人介绍,在现有成熟产业链的基础上,中山火炬开发区的中国汽车零部件制造基地将把未来的发展方向放在新能源汽车零部件研发、智能驾驶技术开发、车联网技术应用等方面。“从智能设计出发,到发展智能产品,打造智能服务体系,最终使基地形成完整的智能产业链条。”同时,校企“产学研”合作也在加强,通过建设多方位公共服务平台、布局创新型研发中心,增强核心技术原创能力。如此,才有引领整个珠江口西岸汽车零部件产业发展的可能。

中山市作为珠江口西岸重要的先进制造业城市,也是广东省产业集群升级创新试点城市。《广东省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》对中山提出了明确的城市定位,其中一个定位就是打造建设“世界级现代装备制造业基地”。同时,中山市出台的《中山市智能制造 2025 规划(2016—2025 年)》也指出,该市将以智能设计、智能产品、智能装备及智能服务和新模式四大领域、16 个细分领域为重点,着力构建智能制造发展体系。

有专家指出,“世界级现代装备制造业基地”和“智能制造”规划的定位,不仅对中国汽车零部件制造基地(中山火炬开发区)今后的建设提出了新的要求,也为该基地的未来发

展指明了方向。一个拥有创新示范效应的产业集聚平台，能够摸准新时期发展脉络。而引领汽车零部件产业发展的制造基地，将成为中山发展“世界级现代装备制造业基地”、打造全局智能规划不可或缺的重要着力点。

获授中国汽车零部件制造基地，意味着中山汽配产业发展将进入一个新时期。珠三角地区汽车制造业发展迅猛，汽车零部件产业升级，为将来吸引整车企业落户创造了条件，有利于中山汽车产业“全产业链条”的形成。国家汽配中山基地的相关负责人表示，要抓住“中国汽车零部件制造基地”授牌落地中山这一契机，未来将会采取更加有力的措施，制订更加优惠的政策，打造更加优良的经商环境，推动汽车零部件产业向智能化、高端化、规模化、品牌化发展，引领现代装备制造业基地发展方向。

汽配产业，将在中山火炬开发区上演的经济大戏中，担当重要的角色。

中山党史