

7月7日,在中德两国总理见证下,一汽大众敲定在青岛和天津建五分厂和六分厂,剑指中国华东和华中市场。

动辄上百亿的整车厂投资去向正是传言最多,也最为敏感的舆论焦点。无论建厂投资规模还是盈利能力都在国内首屈一指的一汽大众,近年来在各地地方政府眼中炙手可热。地方官员接踵而至,一茬接一茬地远走东北洽谈招商。

一汽大众新建分厂选址名单上,曾包括武汉、乌鲁木齐这样的热门城市。青岛,最初只是一汽大众激烈争夺战中的一员。那么,它又是如何成为最后的赢家的?

这个百亿项目背后,不光是德国大众的中国战略考量,它还承载了青岛的“汽车梦”、青岛现有汽车产业的转型升级。当一汽大众终于落户家门口时,当地一百多家汽车配套龙头企业又该如何抓住这个机遇?



一汽大众五分厂落户青岛—— 百亿大项目上的角逐

本报记者 姜宁

每晚《新闻联播》后紧接着收看青岛电视台的《青岛新闻》，是青岛海隆机械集团有限公司副总经理傅健多年来的习惯。从这两个“窗口”，这位海隆机械的董秘总能琢磨出点风向来。

7月11日的青岛新闻头条，正是省委常委、青岛市委书记李群到长春一汽总部就一汽大众华东生产基地事宜进行项目对接的报道。

与李群接洽的，是中国一汽董事长、党委书记徐建一。

在这个百亿级项目的漫长争取过程中，和一汽大众这样的企业打交道，高层对话无疑至关重要。

电视画面里闪过一个熟悉的脸孔，即墨龙泉街道办事处党委书记于成刚。这个传说中一汽大众五分厂99%落户地即墨龙泉的一把手，正是李群此行随行官员之一，旁边还有即墨市委书记刘赞松、即墨市长郑德雁。

“这事儿其实已经铁板钉钉了。”傅健心里一动，悬了多少天的心终于落了下来。他心里很明白，随着一汽大众分厂驻扎青岛，青岛的汽车制造业将迎来前所未有的发展机遇。作为即墨市最大的装备制造企业和汽车零部件加工企业，海隆机械不光是一汽解放的一级供货商，公司董事长黄建勇更是多次随当地官员跑项目。

就在李群赶赴长春的四天前，7月7日，中国一汽与德国大众在北京签署了建立一汽大众新生产基地联合声明。

这是一个高规格签约仪式，李克强和默克尔两位国家总理共同见证了这场签约仪式。

声明中提到，中德双方将在青岛建立一汽大众华东新生产基地，2017年正式投产，年产大众汽车30万辆。此外，这个项目主要生产大众的SUV车型，将同步引进汽车零部件等配套企业，配套企业投资规模约为整车厂的1.2倍。

对于正在雄心勃勃打造包括汽车产业在内的十余“千亿级产业链”的青岛而言，李群曾表态说，一汽大众华东生产基

地项目落户青岛，是青岛汽车产业发展的里程碑，青岛的汽车产业，乃至整个工业经济会因此迎来全新发展机遇。

“一汽大众在青岛建立新的生产基地，将圆青岛数十年来的轿车梦。”青岛当地媒体充满信心地描述。

百亿谜题—— 一汽大众会选谁？

上百亿整车投资正是传言最多，也最为敏感的舆论焦点。无论建厂投资规模还是盈利能力在国内都首屈一指的一汽大众，近年来在各地地方政府眼中炙手可热。地方官员接踵而至，一茬接一茬地远走东北招商洽谈。

在一汽大众新建分厂的选址名单上，青岛并非唯一选项。

2013年初，武汉当地媒体报道，一汽大众将选择在武汉开设新厂。武汉的自信确有道理，论地缘优势，武汉历来被称为九省通衢；论工业基础或产业布局，武汉坐拥二汽和上海通用新基地。就在今年1月，武汉市双柳街矮林村委会曾张贴出一则一汽落户的“紧急公告”，公告提醒村民“土地补偿已正式打卡，准备下发”。

就在双柳街矮林村委会发布拆迁公告之后，一汽大众相关负责人公开否认这一消息，称一汽大众目前没有跟武汉签订过任何建厂方面的协议。

对于这则紧急公告，一汽大众一位内部人士曾对媒体表示，一般拆迁工作会在双方决议建厂后才进行，但一汽大众并未做出武汉建厂决定，地方有可能是提前以建厂名义完成土地拆迁，以便更好地吸引一汽大众入驻。

与武汉争取一汽大众五分厂项目的另一个有力竞争者是呼和浩特。呼和浩特地方政府一直在跟一汽大众积极联系洽谈建厂事宜。2012年10月，关于一汽大众将在呼和浩特建第五工厂的消息曾被媒

体广泛报道。呼和浩特市政府招商引资处在接受媒体采访时非常肯定地称：“发改委已审批通过一汽大众呼市建厂项目，签约仪式应该在近期举行。”

现在看来，要猜中这个百亿谜题并不容易，因为在德国人看来，备选方案并不代表建厂选择。

2013年9月，一汽大众方面来青岛考察，几个德国专家反复计算着来青岛开厂的生产成本、交通运输、税收支出、产业基础。“大众集团对于中国市场的整体战略考量，这是他们选择在中国哪个城市建分厂首要考虑的。”曾经和前来考察的德国人有过接触的傅健说，这些德国人实在是太谨慎了，算了又算。

此次考察，一汽大众划定了天津、武汉和青岛三个备选方案。

半年后，这个让多地地方官煎熬三年的答案终于揭晓。

时隔一周后，即墨市政府一位官员回忆说，那一天的即墨市长郑德雁兴奋异常。虽然大众新厂址没有明确从莱西、即墨、黄岛三者中圈定，但细心的人分明已从李群出访一汽的代表团成员上看出些许端倪。

在即墨一些地方官员看来，即墨才是这个百亿项目角逐赛的最大赢家，且不说带动就业和增加税收，一汽大众五分厂的进驻，将对蓝色硅谷的房地产业和制造研发水平产生影响。知情人士告诉记者，在建立起青岛汽车产业新城和蓝色硅谷这一国家级新区后，他们明显感觉即墨市撤市并区的脚步加快了，可能性增大了许多。

大众的“中国战略” 青岛的“大众机遇”

18日，午后的即墨龙泉街道办事处炎热异常，靠近公路的龙泉河三路和龙泉河四路周围，几位在屋檐下纳凉的老婆婆摇着扇子望着前方驶来的大卡车，车上装满

了汽车零部件。北面，“青岛汽车产业新城管委会”大牌子后面，便是这几年青岛市大力建设的青岛汽车产业新城。

这便是传闻中总占地6000亩的一汽大众五分厂选址所在。

这是一个大得惊人的工业园区，规划面积93平方公里，作为青岛千亿级汽车产业链的承载园区，目前已引进包括一汽解放等在内的62个重点项目，汽车产业本地配套率超过80%。

“2013年汽车功能区实现的产值是185个亿。2014年，我们的目标是236个亿。”在青岛汽车产业新城管委会副主任赵本启眼里，随着一汽大众五分厂落户，青岛这个产业园区的发展不可限量。“起码将创造数十万个就业岗位。”当地人憧憬说。

相比于信心满满的青岛市来讲，德国大众则在近两年遭遇严峻危机。

除了中国市场外，德国大众在全球其他市场销量全面下滑。2014年6月，大众在美销量连续下滑15个月，而大众在欧洲市场的销量连续6年萎缩，在德国本土的销量2013年也下降了1.2%。

2013年，大众汽车全球销量973.1万辆，单单一个中国市场就贡献了33.6%的份额；同时，中国市场还为大众贡献了26.9%的利润。在一些汽车行业人士看来，大众在佛山的四分厂刚投产，又急不可耐地同一天宣布在中国再建两家分厂，砸20亿欧元扩张在中国的产能，大众已然患上了“中国依赖症”。

在青岛社会科学院研究院研究员隋映辉看来，一汽大众在青岛设厂能够面向整个华东市场，进一步深入中国经济发达地区，而武汉地区乃至整个湖北都是法系车的地盘，去武汉设厂势必会与雪铁龙系列产生直接竞争；其次青岛周边的烟台、日照、潍坊等市是山东重要的汽车生产基地，可以完成关键零部件制造，配套能力强大，从汽车产业链和集群方面的成本考量，也是一汽大众选择青岛的重要动因。

(下转B03版)

齐鲁晚报 B01-B04

周刊 星期三
2014.7.23

创富

深度决定高度 新闻影响生活