

厂房未建订单争夺战已上演 千亿汽车城 呼唤“隐形冠军”崛起



在海隆机械生产车间，为一汽解放配套的整车驾驶室，未来将出现在印度市场。 本报记者 姜宁 摄

本报记者 姜宁

产业链末端企业： 在外围看热闹

“一批企业会因此发财，也有一批企业要倒闭。”一汽大众到家门口开分厂，这是位于庞大汽车产业链末端的即墨小企业主老王的第一反应。

老王是即墨经济开发区一家泡沫辅料加工厂的老板，工厂紧挨着青岛汽车产业新城。这个只有十来人的小厂专门生产汽车驾驶室的方向盘泡沫材料和坐垫。在即墨，像老王这样的初级加工厂大概有几百家，它们是青岛千亿汽车产业链上籍籍无名的一环。

老王所在的黄家山村，只有他一家做泡沫辅料，但生意依然不好做。汽车产业新城建成后，老王的产品要跟全国各地的企业竞争，不论是价格上还是质量上，都谈不上任何优势。

一汽大众要来青岛建分厂，老王心里很明白，他的产品无论是制造工艺还是产品质量，都达不到一汽大众要求。像驾驶室泡沫材料对防火性要求非常高，这种高分子类材料国内没有生产，必须进口；而且生产这些产品需要从外国进口设备，同类设备比国产的贵了10倍不止。

“但就算你有了进口材料和设备，最终成为一汽大众的零部件供应商还是困难异常。”鉴于自身实力，像老王这样的厂子，只能在外围看看热闹。

不过老王周边的很多企业已经行动起来，比如使用进口设备和进口材料，申请一些专利产品等。大家心里都明白，在今年实体经济不太好做的情况下，争夺一汽大众零部件订单会尤为激烈，一些生产工艺低下的企业必然会在这一轮洗牌中被淘汰。只有那些有技术、有合作基础的大企业，才有可能成为一汽大众的零部件供货商。

龙头企业开打订单争夺战

虽然已经是周末休息日，但青岛海隆机械集团有限公司位于即墨市青威路上的总厂依然人声鼎沸。再过几天，这家下辖七家分厂的大型汽车零部件制造企业就要搬到汽车产业新城了。

作为即墨市最大的装备制造和汽车零部件加工企业，海隆机械现在每年给一汽解放的产品供货量高达12亿元人民币，同时还给二汽、重汽、华晨做配件。虽然一汽大众华东生产基地预计2017年才能投产，但海隆机械已经开始争取订单了。

“现在只是商谈阶段，但是依然要经过严格招投标，层层筛选，争取最后获得一汽大众的青睐。”说起未来的订单，公司副总经理傅健很谨慎。

不过，一汽大众华东生产基地的6000平米办公用地，目前已经定下来租用海隆机械在龙泉汽车产业新城的几座大楼。这些大楼由海隆以每平方米2000元的造价进行装修，然后再租给一汽大众。

“我们要的租金很低。”虽然傅健没

上万人直接就业，上亿元产品订单。作为全世界数一数二的汽车制造企业，大众集团寄希望于砸钱扩产能夺取中国市场，而青岛地方政府则寄希望于一汽大众这样的标杆企业的到来，从根本上提升青岛汽车制造业整体水平的上升。

就青岛产业发展来说，汽车的产业链带动能力、大型品牌对产业链整合的实力以及企业巨头自身释放的产能，都将对青岛的经济发展带来巨大影响。2013年，青岛汽车零部件功能区产值185亿元，青岛汽车产业新城相关负责人透露，一旦一汽大众华东新生产基地落户，5年内产值将达到5000亿元。

5000亿是个什么概念？这几乎相当于把5个海尔或7个海信放在了同一园区。对于未来这个5000亿大蛋糕，青岛当地制造企业如何迎接这个巨大的机遇与挑战？

有点透，但这家龙头汽车配件企业已然以这样的方式，迈开了争夺一汽大众订单的第一步。

中德企业

绝不仅是制造发动机的差距

按照业界说法，汽车产业链可以带动60多个相关产业发展，比如高端机械制造、汽车零部件生产与制造、研发与设计、整车生产与组装、橡胶制品、新材料等。目前，被青岛市纳入这个汽车千亿产业链大名单的，一共有136家企业。

在青岛汽车产业新城这个千亿版图上，目前已引进总投资240亿元的65个重点项目，初步形成了涵盖整车、改装车、汽车零部件、发电装备以及物流等多个方面的汽车产业链。今年7月，一汽商用车基地项目将在青岛汽车产业新城投产。这个项目全部建成后，年实现产值600亿元，可带动发展配套企业150余家。目前，已有40多家零配件厂专门为其提供零部件配套服务。

凭借强大产业影响力，众多投资项目正在这个千亿汽车城汇集，比如总投资2.5亿元的青岛瑞亨德精密管有限

公司，主要生产精密无缝钢管、精密焊接钢管、精密管件等，产品远销澳洲、北美、南美和西欧。而总投资8000万元的青岛欣盛达机械有限公司则主要从事钢桶翻新设备生产、模具设计加工、车铣刨加工。

不过，在汽车零部件行业摸爬滚打30多年的傅健看来，仅有这些还不够，这样一个千亿级别产业链，需要更多本土“隐形冠军”的崛起。

让傅健产生危机感的，是被他经常拿来跟厂里工人说事的“德国制造”。

傅健说，德国大企业屈指可数，能够支撑起这些“大家伙”竞争力的不是垄断资源，而是为大企业做配套的、遍布德国乡村的中小型企业。他们大多拥有独特的技术专利，并在一个细分产品上精益求精，无人能替代。比如专做门锁、铰链和玻璃幕墙的多尔曼公司，年销售额7亿欧元，工厂开到了上海和迪拜，其专利权数量在德国能排在50强。据统计，类似的“小巨人”公司在德国有1300多家。

在和德国人打交道的过程中，傅健记忆最深刻的就是他们不苟言笑，仔细考量一切，善于计算谋划。“甚至有些死脑筋，但是就是这种严谨，让他们的设计理念和产品技术，要大大高于我们本地企业。”在傅健看来，本地企业在生产时缺乏严谨和专业精神，以至于成为本地汽车零部件加工企业发展的瓶颈。

比如制造一个汽车零部件，按照国内工厂的经验，大概或者基本能够确定结果，制造工艺上选择一种就足够了。但是德国人不同，只要一丁点儿不确定性，他们会拿出一套备选方案。所以在设计方案时，德国人往往会设计三五种方案，把一切可能出现的结果预先呈现出来。“这不只是制造一种零配件。试想一下，一辆汽车往往会用到上万个零配件，以这样的作风制造出来的汽车会不好吗？”傅健说。

作为青岛制造中土生土长的“隐形冠军”，从2011年开始，海隆机械就已经开始制造整车驾驶室，经过多年发展，海隆机械已经拿到了特种车辆的几十项专利认证权。除了发动机，海隆机械能够制造重型卡车的一切零部件。但即便这样，海隆机械也仅仅是做代工，没有自己的品牌。傅健认为，专业化分工之后，能否致力于研发，实现独有的技术创新获得专利权，并且创立在业内叫得响的品牌，是衡量一家企业制造能力和品牌竞争力强弱的关键，这也是“青岛制造”提升的突破点。

大企业“顶天立地”，小企业“铺天盖地”。在青岛市社科院研究员隋映辉看来，青岛要真正圆汽车梦，必须要有众多创新能力强，能做到行业内“隐形冠军”的“小巨人”企业做基础做配套，才能让这个汽车千亿产业链更长更强更高端。面对一汽大众进驻带来的机遇，众多本土企业要把资源和精力投入到技术积淀和创新创造中去，推动零部件高端化、模块化发展，提高产品附加值、核心竞争力。

“有人称，现在引进一汽大众为时已晚，因为轿车生产在国内已形成很大规模，品牌竞争十分激烈。正因为这样，青岛才更应该抓住机遇跨越式发展。”隋映辉说。

CEO 一周财经言论

三一如果不国际化，顶多是大一点的个体户

“如果不国际化，三一顶多是大一点的个体户而已。”



——三一集团董事长梁稳根在推行国际化方面一直是心气十足。三一集团刚刚胜诉的美国风电项目的交易额仅为600万美元，而集团的年销售额已经超过800亿，但如果不能撕去这个标签，美国市场之路将蒙上阴影。

“马云准备做菜鸟平台，但是发现他走歪了，到处建物流基地建仓。因为经不住诱惑，地方政府太重视电子商务，给他非常便宜的地，对物流公司来讲没关系，地会升值赚大钱，所以他走歪了。”

——商务部电子商务司副巡视员聂林海在“2014中国国际电子商务大会”上这样评价马云及菜鸟网。

创富荐书

《你就是品牌》

作者：
卡普塔



在这本书里，卡普塔将建立个人品牌看成一种个人发展的战略。借助营销学中的原理，她向读者展示了打造个人品牌的详细过程。对于希望更好地设计自己的职业生涯的人来说，《你就是品牌》是一本极为难得的指南。

本书是一本鼓舞士气必不可少的指南，它可以引导你领悟你希望从生活中获得什么，并且为实现那一梦想描绘出实用的行动计划。

“我们知道国有企业过去是向来不讲分红的，因为对国有企业来说，分红也不是分给我，分红是分给国资委，你要是分红分给国资委我有什么积极性。而民营企业就不一样了。它在国有企业里面入股，我当然要分红。”

——著名法学家江平在谈及混合所有制时表示，要让民营企业来入股，必须要保障它分红的权利。

“我们讲市场是资源配置的决定性因素。那么什么让市场资源能够有序高效定制呢？我讲一句话，它就是大数据。”

——北京市律协企业法律风险管理专业委员会主任陈晓峰举了大数据产业情报平台的例子，建议按照产业链，把所有的相关宏观、中观、微观情报放在云，让所有企业不需要花很多钱，能够获得行业所需要的各种各样的情报。

“你去看看中国现在能成功的大企业，都有一个强势的领导，都是大权独揽的，而且专制的。我认为在中国现阶段要搞好企业，你必须专制。一个卓越的领导者，必须是一个‘开明的独裁者’。”

——宗庆后从不避讳所谓的专制思维，娃哈哈的重要公司决定都是由其一个人拍板，他也不相信咨询公司。

本报记者 张頔 整理