

地方汽车 与东风共腾飞



通过产业升级,东风小康预计今年的整车销量将达30万辆。图/记者 张建波

迈入新世纪,十堰接连遭遇东风公司两个总部外迁。一时间,十堰“空城论”、“废都论”甚嚣尘上。冷静之后,十堰及时调整经济结构,改变“一主独大”的格局。十年间,十堰发展地方汽车工业,正携手与东风打造“国际商用车之都”。

■记者 徐正国



2010年3月,首辆东风华神经济型商用车下线。图/记者 朱贵



今年2月,湖北大运郧阳厂区首款电动车下线。图/记者 张启国

理性思考

2003年9月,东风汽车公司总部迁往武汉;2006年6月,东风汽车有限公司总部也迁至武汉,一批配套企业相继撤离十堰。“一车独大”的十堰,会不会沦为“废都”?一时间,十堰“空城论”、“废都论”甚嚣尘上。

十堰没有东风公司不行,但只有东风公司也不行。汽车产业成就了十堰,也一度束缚着十堰。极端依赖东风,产业结构单一、片面、畸形,缺乏抗风险能力,造成了经济发展的先天不足。“二汽一感冒,全市打喷嚏”,是那时的真实写照。

汽车产业长期“一主独大”的单一经济结构,一方面成就了十堰跻身全国百强城市的辉煌,另一方面也在客观上导致了其它经济成分发展不充分,影响了经济发展的稳定性和协调性。

东风走了,十堰将何去何从?这座如凤凰般从天而降的城市,面临痛苦的涅槃重生。

东风落户十堰,是历史的选择;东风走出大山,也是时代的需要。冷静之后,理智的力量占了上风。东风总部迁走了,但基地仍在,东风三分之二的员工、上千亿元的存量资产仍然留在十堰,商用车生产规模仍是全国第一、世界第三。尤为重要的是,汽车产业基因已深深融入城市骨髓,汽车产业仍然是这座城市强劲的发展动力。

十堰的决策者们决定,从一切围绕东风转,到一手抓服务东风、一手抓地方企业,一手抓配套升级、一手抓整车发展,做强汽车产业,重振车城雄风!

涅槃重生

如何走出困局,避免重蹈底特律覆辙?十堰及时调整经济结构,改变“一主独大”的格局。在坚定不移支持服务东风、做大做强汽车主导产业的同时,突破性发展生态文化旅游、水电开发、农产品加工、生物医药、食品饮料、现代服务业等新兴支柱产业,构建多元化的产业支撑体系。

抓住汽车产业,壮大汽车优势,挺起地方工业的脊梁。就在东风有限总部外迁的第二年,十堰吹响了“双亿工程”的嘹亮号角——重点支持一批新增投资过亿元的工业项目,培植一批新增销售收入过亿元的骨干企业。同时,抓好中小企业发展,抓大带小,抓小促大,实现大小互动发展。

新理念催生新举措,新举措带来新变化,新变化促进新发展。市财政每年拿出1000万元资金,以贴

息贷款的形式支持“双亿工程”企业和项目;累计用于项目前期费用、投资补助、科技奖励的专项资金高达1亿元;市四大家领导挂点服务,多个部门主动谋划,车城奏响政企共建、共渡难关的交响曲。

“双亿工程”的实施,使一批企业迅速崛起,如万向通达、佳恒液压、正和车身等企业的产品市场占有率在全国同行业中名列前茅;促成一批重点项目落户十堰,如双星东风轮胎扩能、东风渝安微型车扩能、湖北三环专用车、东风实业专用车扩能等项目;极大增强了工业经济底盘,截至2015年全市产值过亿元企业已突破300家,地方工业产值达到1188亿元,占全市工业的比重由2005年的33%提高到64%。

2016年7月,市经信委发布的数据显示,上半年,东风板块累计实现工业总产值327亿元,同比增长3.9%;地方汽车工业可实现产值301亿元,同比增长7.0%。由此可见,地方汽车工业增幅略高于东风板块。

“空城论”、“废都论”,被不屈的十堰人用砥砺前行推倒。十堰,不仅没有沦为“废都”,反而因为这种倒逼发展得更好,迈上了第二次跨越式发展的新台阶。

卡车之都

2010年10月17日,中国汽车工业协会正式命名授牌十堰为“中国卡车之都”。中国汽车工业协会常务副会长、秘书长董扬称,十堰市是全国唯一获得“中国卡车之都”荣誉的城市。

这项荣誉是对十堰巩固汽车城地位的肯定。十堰和东风为此付出了努力。市委、市政府一方面一如既往地支持东风在十堰的发展,另一方面采取一系列措施,大力支持地方整车及汽车零部件产业的发展,巩固汽车城地位。

与此同时,东风对十堰基地作出了“三不”承诺,即商用车公司、零部件事业部和装备公司三大板块不搬迁,东风有限销售结算中心不搬迁,与商用车发展相关的事业计划、项目内容不改变。东风将始终不渝地加快十堰基地的建设,新上的项目会优先考虑布点十堰。

唇齿相依,携手发展,再创辉煌。2015年,全市汽车工业总产值突破1200亿元,年整车产销量近50万辆,汽车产业存量资产过千亿元。全市汽车及零部件规模生产企业500余家,从业人员近40万人。

站在新的起点上,十堰与东风正在携手打造“国际商用车之都”。