

激荡20年！ 宁波造车人那些事那些情

记者 乐骁立

核心提示

“上汽大众超百亿元投资项目”——这是8月29日的杭州湾重大项目集中签约仪式上刚刚落定的新项目。

对宁波汽车工业来说，这个项目或许有着历史性的意义，未来将会有多款单价超50万元甚至近百万元的高端品牌智能网联车型在宁波生产！这标志着宁波整车制造在品牌、产量、价值和产品力上，都将发生质的飞跃。

2000年，新世纪的曙光初现。那年，全国民用汽车保有量1608.9万辆。当年5月，一辆吉利美日两厢轿车从吉利北仑基地下线，这是宁波汽车工业史上首台真正意义上的乘用车整车。从那以后的20年间，宁波汽车人开启了一段自我实现的冒险征程，也孕育了今天宁波的第一大产业。



左起杨健、李书福、安聪慧、刘金良的“天童盟誓”。

『天童盟誓』

“汽车产业，各路神仙都想光顾，都想分一杯羹，但最终生死沉浮、成败得失，还要看各方英豪如何比拼！”

这是近日在抖音上传播甚广的吉利控股集团董事长李书福的最新讲话。当李书福讲到生死沉浮、成败得失时，有过短暂停顿，似乎若有所思。或许这8个字，也更能概括宁波汽车人的这20年。

时间回到那个草莽而充满梦幻的年代。1997年，李书福从四川德阳监狱购买到一张汽车生产许可证，获得了一家名叫“四川波音汽车制造有限公司”的厂子，正式投身造车梦。当时的同行调侃：“厂名叫波音，车型像夏利，车价仅如一辆高档丰田摩托车。”今天看来着实有些魔幻。

最低至2.99万元的车价，让当时的吉利获得不小的市场。尽管吉利在市场上翻江倒海，但李书福依然战战兢兢。他的那张从监狱工厂转来的许可证，按严格规定只能生产卡车和两厢汽车。吉利要做大，一定要有一张合法正式的“准生证”，这成为李书福必须解决的头等大事。

时至2001年10月，吉利已经有了临海和宁波两个生产基地，有了豪情、美日、优利欧3款产品，但生产许可证迟迟没有获批。

那天下午，几番尝试无果的李书福回到宁波，给当时的另外3位创始人杨健（现任吉利控股集团副董事长）、安聪慧（现任吉利控股集团总裁）、刘金良（现任吉利控股集团副总裁）打了电话，就7个字：“穿正装，去天童寺。”

据杨健回忆，当时大家都在生产和建设现场，天天都是工作服，突然说要穿正装，还真挺紧张的，感觉事情重大。随后，4人乘车到了天童寺山脚下，步行上山门。

那天刚刚下过雨，路很泥泞。一路上4人一言未发，默默走到寺庙前。当时天色已暗，庙门已关。4人在庙门前开了一个会，合了一张影，做了一个决定：无论多难，都要继续造汽车。

这就是吉利造车史上最著名的“天童盟誓”。一个月后，吉利终于获得了梦寐以求的“准生证”。

从某种程度上来说，正是有像李书福这样在迷茫的路口坚守的一群人，为宁波汽车工业开启发展的黄金20年奠定了基础。

2

野蛮生长

或许是巧合，或许是英雄所见略同。2000年，注定是宁波汽车工业不平凡的一年。

那一年，58岁的华翔创始人周辞美借着国企改革的“风口”，收购了辽宁铁岭国营陆平机器厂。当时，该厂已负债7000多万元，1000多名员工人心惶惶。

“员工全部留下，且华翔不派一人进驻！”周辞美一边许下承诺稳定军心，一边大刀阔斧改革，采取生产效益、产品开发、市场开拓与奖励挂钩的激励措施。

当年，陆平机器厂产值达1.68亿元，实现税收1000万元，并还清债务。到2008年，企业年产值达12亿元，成为国内最大的特种车辆生产基地之一。

参股中兴、入主富奇、收购曲轴、联姻一汽……此后的几年间，周辞美围绕汽配产业链，运用全资、控股、参股等方式不断“攻城掠地”。

也是在那一年的11月，已故的双林集团创始人邬永林设立宁波双林精密模具有限公司，正式转型进入汽车零部件行业。

此前，双林做过电脑器件，投资开发过天明山温泉大酒店。此后10年，双林不断开疆拓土，接连在重庆、苏州、天津、青岛成立子公司，直到2010年双林在深交所挂牌上市。

邬永林也在2006年将公司指挥棒交接给了儿子邬建斌，很长一段时间，他是胡润百富榜上宁波唯一的80后上榜富豪。

从模具做到汽配的不只是双林。1985年，16岁的春晓人徐旭东来到塔峙学开模技术，1994年创办了大碇腾达模具厂。刚开始厂里只有两个人——徐旭东和他的一个学徒。2003年8月，徐旭东与中国台湾居民钟素惠签署了相关协议，成立合资企业宁波旭升机械有限公司。并购置了土地，新建了厂房，产品也从单一的模具延伸到铝锌合金压铸以及金工，同时为客户提供模具和压铸产品。

也是在2000年，赵氏建新在老掌门赵国行的带领下开始研发整体式密封条。很多参与这个项目的员工都记得，在攻坚的那3个月里，技术人员、试制人员都住在厂里，只有换衣服才回一次家。甚至有的员工把15套衣服全部穿脏了才回家。这款产品研发成功后，成为赵氏建新接下来很长一段时间的主导产品。在此之前，赵氏建新已经进入一汽大众供应链，生产橡胶减震件长达8年时间了。

同样是在那个时候，帅特龙已经成为业界知名的汽车用烟灰缸大王，并一直保有汽车用烟灰缸70%以上市场份额。但因为产值一直徘徊在5000万元上下，掌门人吴志光开始有了强烈的急迫感和危机感，绞尽脑汁试图扩大产品线。

回过头来看，21世纪初的这个时间节点为今后宁波汽车产业的壮大打下了坚实的基础，今天在全国乃至全球颇具影响的宁波汽车零部件巨头，如圣龙、均胜、拓普、高发、继峰、爱柯迪等均已在那时开宗立派，瞄准了这个巨大的市场。

据不完全统计，2001年前后，宁波汽车零部件企业达到500~1000家。为何在中国汽车产业爆发前，宁波就拥有如此多的零部件企业？

宁波市汽车零部件产业协会常务副会长兼秘书长汪虹的观点具有较强的代表性——