

从太平手袋厂到松山湖 看东莞从“制造”到“智造”

东莞是改革开放的先行地。1978年,全国第一家“三来一补”企业太平手袋厂在东莞诞生。之后制造业遍地开花,“东莞制造”驰名中外,成为世界知名的制造业基地、中国重要的外贸出口基地。经过40年改革开放,东莞实现了从农业县到国际制造业名城的巨变,如今正朝着更高目标前行。

■采写:新快报记者 许力夫 ■摄影:新快报记者 孙毅

中国首家“三来一补”企业在这里诞生

4月15日,记者跟随“沿着高速看中国(广东)”采访活动经广深高速去东莞。高速路两边已经看不到农田了,基本都是厂房和住宅楼。当天的东莞走访首站就是跟工厂有关。太平手袋厂陈列馆是东莞市纪念中国第一家“三来一补”企业太平手袋厂的专题陈列馆,于2019年12月18日落成启用。

走进陈列馆的大门,迎面而来的是“中国对外加工第一家——太平手袋厂”的大字作为改革开放初期的加工贸易形式,“三来一补”就是从这家位于东莞的普通手袋厂走出,并在广东乃至全国遍地开花。

1978年7月,国务院颁布《开展对外加工装配业务试行办法》,经广东省外贸局、省轻工业品进出口公司引荐,港商张子弥来到东莞县二轻工业局,为自己手袋品牌寻找生产成本更低的地方进行转移生产。

记者在现场看到,馆内采用场景

化、情景化和信息化手段,全景纪实再现太平手袋厂的加工生产、日常管理细节。在运营机制方面,太平手袋厂实行按件计酬,打破了大锅饭。现场导览员告诉记者,当时张子弥考虑到手袋厂的产品质量好,但效率不高,于是打算效仿香港的加工厂采用按件计酬方式,员工的积极性由此得到了很大的提升,大家通宵达旦地生产。

作为太平手袋厂第一批员工,1949年出生的苏秀仪是太平手袋厂的副厂长。在太平手袋厂工作了六年时间。她告诉记者,刚来手袋厂时一个月工资是32元,之后翻了好多倍,最多一百多元一个月。

在改革开放的大潮中,太平手袋厂的厂长和职工们以“敢试敢闯,敢为人先”的精神,饮上了对外加工贸易的“头啖汤”,也见证了整个东莞乃至全国的“三来一补”工业的起步,这是东莞作为改革开放先行地的重要历史,在中国改革开放进程中具有里程碑意义。



■东莞市纪念全国第一家“三来一补”企业太平手袋厂的专题陈列馆。

这个“超级显微镜”不简单

中国散裂中子源(CSNS)坐落于东莞市松山湖畔,是国家“十一五”立项、“十二五”重点建设的重大科技基础设施,为中国材料科学技术、生命科学、资源环境、新能源等方面的基础研究和高新技术开发提供强有力的研究手段。

散裂中子源装置就像“超级显微镜”,是研究物质材料微观结构的理想探针。中子由于不带电,不易受到带电质子和电子的阻碍,能比其他探测方式更为轻松地穿透物质。中子束打到被研究的样品身上,有些中子会与研究对象的原子核发生相互作用,其运动方向也会发生改变,向四周“散射”开来。科研人员测量中子散射的轨迹及其能量和动量的变化,就可以精确地反推出物质

的结构。

中子散射和我们熟悉的X射线类似。X射线散射对含电子数目多的原子敏感,但想探测如氢原子等轻元素就很难。中子散射具有更佳的优势。中子散射的用处如此之大,需要建设一个类似于“中子工厂”的大科学装置,源源不断地产生中子。2011年10月,CSNS在广东东莞奠基。

2018年8月23日,CSNS按指标、按工期、高质量地完成了工程建设任务,填补了国内脉冲中子应用领域的空白,技术和综合性能进入国际同类装置先进行列,其成功建设也使中国成为继英国、美国和日本之后,全世界第四个拥有脉冲式散裂中子源的国家。

松山湖材料实验室促科研成果全链条转化

为推动新材料产业发展,东莞市在2017年底启动了松山湖材料实验室的建设,布局有前沿科学研究、公共技术平台和大科学装置、创新样板工厂、粤港澳交叉科学中心四大核心板块,致力探索“前沿基础研究→应用基础研究→产业技术研究→产业转化”的全链条创新模式。

实验室成立以来,四大板块基本完成,已布局十大前沿科学研究方向,引入25个创新样板工厂团队,举办粤港澳大湾区科技创新论坛等国际会议20多次,承担国家自然科学基金、国家重点研发计划、广东省基础与应用基础重大项目、广东省重点研发计划等项目76项,总经费约4.2亿元。

在实验室的样板工厂,记者看到最新锂电池材料的研发与生产车间。在电动汽车赛道大热的情况下,如何解决锂电池成本与续航能力的问题,成为全球研发的热点。松山湖材料实验室副主任黄学杰告诉记者,锂电池的研发主要是对材料技术的控制。在这里早就从2015年开始进行最基础研究开始,目前已经有研究成果出炉,目前样板工厂进行小批量生产已经可以一天生产500公斤。

未来,实验室将继续依托区域经济和产业基础,利用中国科学院物理研究所在基础研究方面的优势及大科学装置的建设经验,汇聚国内外优秀人才和优质科技资源,组建国际一流水准的实验室。

“黄金通道”助力东莞崛起

相较“三来一补”企业的蓬勃发展,当时广东交通仍面临公路渡口多、等级低,堵车严重等问题,公路滞后造成的“原料进不来,商品出不去”让投资外商最为头疼。“当时,广州到深圳公路干线只有107国道,全程150多公里,路况复杂,开车至少要半天。”

20世纪80年代改革开放初期,广东省的“三来一补”企业正蓬勃发展,粤港运输繁忙。广东主要公路渡口多、等级低,堵车现象非常突出,交通基础设施薄弱。当时,广州到深圳公路干线只有107国道,全程150多公里,开车至少要半天,对两地经贸发展和人民出行带来极大不便,建设高速公路的呼声越来越大。

广深高速是国内第一条由粤港合作投资建设的高速公路项目,也是我

国首次以项目抵押方式获得国际融资银团商业贷款的项目。1981年粤港双方就建设广深高速签署了合作意向书,1987年正式动工,1997年7月1日正式通车,全程122.8公里。

广深高速开通后,从广州到深圳的皇岗口岸,只需要1.5小时,彻底改变了广州、深圳之间“常堵塞、路程长、耗时多”的情况。促进了广州、东莞、深圳及香港四地的经济繁荣,推动了沿线地区的发展。

建成通车20多年以来,广深高速车流量高速增长,由1994年试通车时的日均363万车次,到2020年日均车流量达65万,被称为“中国最繁忙高速公路”,对促进粤港两地经济快速发展,改变内地投资环境,保持香港繁荣稳定都有重要意义。



■松山湖