

广货行天下 “摩力”四部曲 江门为何行·探跃迁

从“打工人”成长为“主理人”，打造出规上工业总产值418.09亿元、整车产量543.38万辆的特色摩托产业

江门摩托“拼”出“金字招牌”

羊城晚报记者 陈卓栋

3月28日，当820RR—RS赛车在异国赛道以头名冲线，发动机轰鸣声宣告企业创始人张雪为之奋斗20多年的梦想终告实现。同样的时光，在江门，一群与张雪经历相似的人以不同方式追逐着梦想。他们从“打工人”一路成长为“主理人”，打造出规上工业总产值418.09亿元、整车产量543.38万辆的特色摩托产业。

卖摩托同时“略懂制造”

根据官方记录，江门摩托产业始于1990年代的零配件加工和整车拼装业务。但在此之前，江门早已和摩托车“结缘”。

1970年代，江门提出优先发展化工、能源、原材料工业，全市基本形成以轻工、机械、化工、电子等为主导的工业体系。江门船厂、化肥厂等工厂培育出大量金属加工、铸造、机械装配维修、冲床操作等方面的熟手技工。这为江门随后发展摩托产业奠定劳动力和设备“家底”。

与此同时，江门人在改革开放之初，凭借地处南海之滨的地理优势和深厚的华侨人脉，投身进口贸易生意。其中的“抢手货”，便是作为“万元户”身份标志的进口摩托车。最高峰时，从江门流入国内的进口摩托车数量占国内总量的50%。

通过做生意摸清摩托“门道”，加上具备“制造”能力，江门在下一个“风口”从卖摩托变成了造摩托。

代工生产夯实基础

1990年代，全球摩托产业经历新一轮转移，江门遇上“风口”：既懂卖摩托，进出口又便利；拥有熟手技工和工业基础，还背靠国内庞大市场，国外车企因此纷纷在江门设厂。

与广东众多产业类似，江门摩托靠“贴牌代工”起步。1992年，江门市大长江集团有限公司成立。公司引进日本铃木产品和技术，生产摩托车及其零部件。1993年其推出绰号“太子车”的豪爵铃木GN125一炮而红。江门摩托车发烧友陈伟杰说，同为资深“摩友”的老爸一直“话当年”：“他说当年大长江生产的‘太子车’售价上万元，那时普通工人一个月工资只有几百元。”

通过贴牌代工，江门摩托产业还补上了生产工艺、质量管控标准和市场运作模式等“课程”。1998年，江门摩托车年产量超过23万辆，年产值接近20亿元。

世纪之交，江门市委、市政府敏锐捕捉到产业发展机遇，将摩托产业定为主题为广东省备案大模型发布会（第三期）为主题的广东省备案大模型发布会（第三期）在广州羊城创意产业园智酷车间举行。会上，8家广东本土科技企业现场领取“生成式人工智能服务备案证明”。

据国家网信办相关公告，截至2026年2月底，全国累计有796款生成式人工智能服务完成备案，截至目前，广东备案大模型数量已达132款，持续位居全国前列，彰显广东AI产业“雨林生态”愈发繁茂。

据悉，本次新增备案的8款大模型包括广州语次元科技有限公司的悟声语音合成大模型、高新兴科技集团

股份有限公司的高新兴GoMo大模型、广州数工建务科技有限公司的星知、广州中康数字科技有限公司的卓睦鸟大模型，以及众安信科（深圳）股份有限公司的信科乾策、深圳幻影未来信息科技有限公司的爱问大模型、深圳市洲明数字文化科技有限公司的山隐大模型、深圳市术源万算信息技术有限公司的术源大模型。其中，通用大模型与行业大模型各占50%，覆盖市场营销、工业制造、生活服务等领域，精准匹配不同场景的应用需求，成为广东大模型产业“多元化、广覆盖”发展的生动体现。

悟声语音合成大模型负责人、烁谷科技创始人谢伟锋介绍，大模型仅需3

秒样本即可瞬时克隆音色，能自主理解文本情绪并生成高度还原的细节语音，为泛娱乐配音、数字人交互、企业出海多语种营销等场景提供全新解决方案。“广东涌现了越来越多的大模型，这也得益于广东对AI产业的大力扶持。”谢伟锋说。

术源万算总经理李智强接受采访时表示，术源大模型是具备各类专业能力的小模型集合，能有效帮助企业系统性盘活历史数据，在企业内部形成数据优质资产，解决关键应用难题。众安信科首席AI专家余铭枫称，乾策大模型也支持角色化智能体构建，帮助企业打造覆盖不同业务职能

的AI智能体，未来探索开源推动垂类大模型更广泛落地。而幻影未来CEO姜龙表示，正致力于将iask_LLM与核心的UE5 3D虚拟引擎深度融合，构建“脑”与“形”兼备的下一代AI产品。

当前，大模型技术飞速迭代，智能体应用持续深化，安全挑战也随之凸显。会上，网易易盾大模型安全产品专家陈湛围绕“AI大模型与智能体创新及安全挑战”展开主题分享，结合实践案例解析大模型在落地应用中的安全风险与防护之道，为企业合规发展提供了宝贵的实践参考，也让在场嘉宾对“安全与创新并重”的产业发展理念有了更深刻的认识。

大长江集团主营摩托车及零部件生产，旗下拥有豪爵这一国家级自主品牌，深耕通勤车赛道，稳居行业龙头地位；

大冶摩托聚焦整车研发与出口，自主培育升仕、豪江等品牌，以技术创新突破国外垄断；

江门珠峰摩托主打整车制造与出口，重点布局大排量车型，凭借高性价比抢占海外市场；

建雅摩托专注大排量机车研发生产，旗下香帅品牌填补了国产重巡巡航车空白；

正豪摩托以整车及零配件出口为核心，在多个海外国家设有生产基地；

长华集团侧重发动机等核心零部件研发制造，拥有强大自研能力，产品远销全球；

鹏程头盔主营高档摩托车头盔及服装，旗下高端品牌LS2头盔跻身国际赛场，成为行业标杆。

“七剑客”风格低调，但目标远大：把江门摩托做大做强。此次张雪机车的夺冠，让作为其“幕后功臣”的江门摩托产业也展露了锋芒：论销量，2025年中国卖得最好的10家燃油摩托车厂商，大长江、大冶、江门珠峰占其三；论产业链完整度，规上摩托车企业超110家，整车生产企业20多家，从上游关键核心部件、中游整车制造到下游销售覆盖全；论产量，去年整车产量543.38万辆，占全国产量“半壁江山”。

今年的全国两会，江门市市长吴晓晖明确提出，要将摩托车产业作为江门制造的“金字招牌”。不久前召开的2026年江门市摩托车产业链工作会议上，新目标定下：力争2026年摩托车整车产量超600万辆，摩托车产业链产值超500亿元。

“七剑客”领头，全产业链蓄能，江门摩托的下一跃，就在眼前。

政府的主动作为，为这些“主理人”保驾护航。江门将摩托车产业列为重点培育的15条产业链之一，加大招商引资力度，补齐产业发展短板；将摩托车及零配件产业纳入中小企业数字化转型试点，推动产业智能化升级；建成全省首个公共型摩托车试车场，填补行业空白，为企业研发测试提供了专业平台。如今，江门摩托车企业已掌握发动机、车架、电子控制等核心技术，实现了从“跟跑”到“并跑”，部分领域达到“领跑”的水平，彻底摆脱了核心技术受制于人的困境，形成各有“看家本领”的“七剑客”。

是设计师。业内人士觉得陶冶对新技术执着到有点“认死理”，“一项技术成果自研周期往往是两三年，投入上百万元，陶冶眼都不眨一下。”不仅烧钱，而且“燃烧自己”。刘大磊回忆：“为了调试新车，他还经常亲自驾车试验，把自己弄得满身是血。”不少“摩友”还记得，两年前，陶冶和张雪在直播中为了摇臂连杆应用、产品配置等问题“吵了一架”。没想到不久后，张雪不仅公开道歉，还到大冶摩托登门拜访，为大冶的生产线“点赞”。“执着”换来的是大冶旗下“升仕”品牌摩托“黑科技满满”：搭载全国第一款三缸大排量摩托车发动机，全球独创一体压铸成型铝合金双翼梁车架。

其他“主理人”也在拼命：江门珠峰摩托每年投入大量财力人力用于研发，近百人技术团队覆盖发动机设计、电子控制等关键领域；长华集团组建60余名高级工程师组成的核心团队，每年支持20余款新产品迭代更新；建雅摩托聚焦大排量机车市场，建起风洞、实验室和测试室，主力车型历经上百次路试打磨。

“七剑客”打响“摩”都名号

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构先河。通过逐渐消化外方技术，大长江集团自研一系列中小排量发动机。公司还建立了专门的评价实验室，对车辆运行品质以及耐久性进行评价，实施了远超国标的路试里程。这样的努力让大长江连续23年蝉联全国燃油摩托车销量第一，一家企业就占了全国近15%的份额。

往自研路上使劲“钻”的还有陶冶。“打工人”出身的他既是创始人，又

会授予全国首个“中国摩托车产业示范基地”称号。2006年，江门摩托车整车产量达279.8万辆，占全国产量的13%。

转型自研“苦练内功”

代工生意虽好，但“打工人”们觉得这条路“越走越窄”：按照国外品牌的设计标准生产，贴上对方商标，虽能获得稳定订单，却缺乏核心话语权。广东大冶摩托车技术有限公司总经理谢升回忆：“那时候流传一个笑话，你到一个摩托车市场上去，把商标盖住，都不知道是谁家的摩托车。”生产同样的东西，没有品牌，没有核心技术，就没有议价能力，只能拼低价、压成本。“大家都做得很辛苦，但赚到的钱越来越少了。”

2007年，国内多座城市相继实施“禁摩”“限摩”政策；与此同时，电动自行车迅速兴起。重压之下，2009年全国摩托车产销同比下降7%以上。“再不转型，大家都会‘死’掉。”江门市政协委员、市创新摩托车产业服务中心主任刘大磊表示，从那时起大家明白，只有变为“品牌主理人”，才有资格自谋生路。

“主理人”打品牌，首重“绝招”，也就是摩托车核心部件的研发制造能力。大长江集团是最早深耕发动机核心部件研发的江门摩托企业之一，2002年，公司开创中外合资研发机构