

中国汽车这些年

——中国汽车这些年

程 远 著



ENTERPRISE MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书记录编目 (CIP) 数据

程远有话就说：中国汽车这些年 / 程远著. — 北京：

企业管理出版社，2007.4

ISBN 978-7-80197-997-0

I. 程… II. 程… III. 程远—汽车工业—考察—纪实—中国—

程远有话就说

——中国汽车这些年

程远 著

书名：程远有话就说：中国汽车这些年

作者：程远

责任编辑：白业

书号：ISBN 978-7-80197-997-0

出版发行：企业管理出版社

地址：北京市海淀区紫竹院南路17号 邮编：100044

网址：<http://www.emph.cn>

电话：出版部 68414643 发行部 68414644 编辑部 68452838

电子邮箱：80147@sina.com xps@emph.cn

印刷：北京中创彩色印刷有限公司

经销：新华书店

规格：212毫米×170毫米 16开本 24.375印张 377千字

版次：2008年1月第1版 2008年3月第1次印刷

定价：38.00元

企业管理出版社

版权所有 侵权必究 举报电话：010-63794644

图书在版编目 (CIP) 数据

程远有话就说：中国汽车这些年/程远著. —北京：
企业管理出版社，2007.4

ISBN 978 - 7 - 80197 - 697 - 0

I. 程… II. 程… III. 程远工业—经济发展—概况—中
国 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 039183 号

书 名：程远有话就说：中国汽车这些年

作 者：程远

责任编辑：启业

书 号：ISBN 978 - 7 - 80197 - 697 - 0

出版发行：企业管理出版社

地 址：北京市海淀区紫竹院南路 17 号 邮编：100044

网 址：<http://www.emph.cn>

电 话：出版部 68414643 发行部 68414644 编辑部 68428387

电子信箱：80147@sina.com zbs@emph.cn

印 刷：北京中创彩色印刷有限公司

经 销：新华书店

规 格：245 毫米×170 毫米 16 开本 24.375 印张 377 千字

版 次：2008 年 1 月第 1 版 2008 年 3 月第 1 次印刷

定 价：38.00 元

版权所有 翻印必究·印装有误 负责调换



原全国人大委员长万里在人民大会堂接见本书作者。



2000年4月，经济日报社为本书作者举办作品研讨会。主席台就座的是社长徐兴华、总编辑艾丰、副总编詹国枢。



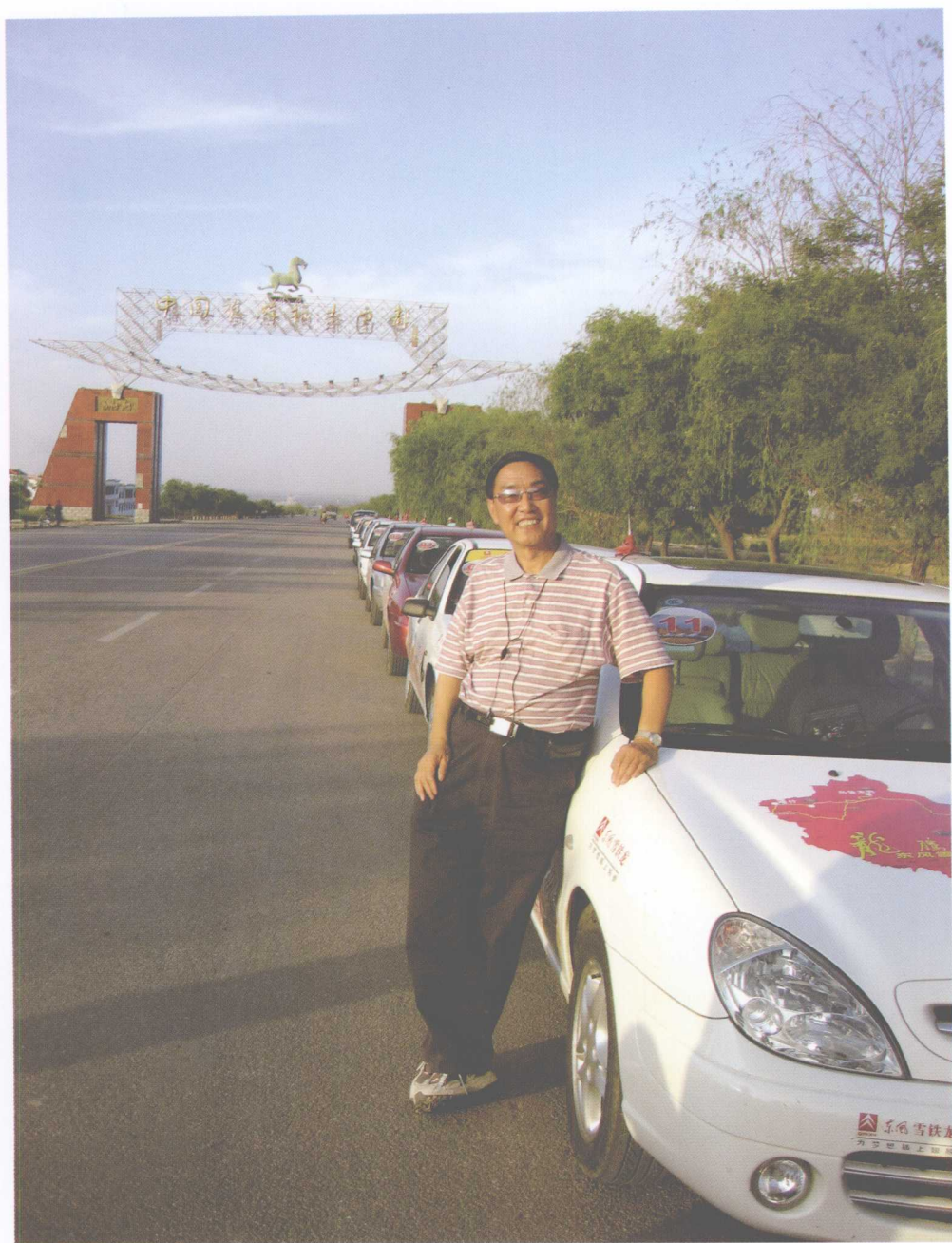
2006年，两会期间，作者在新浪与长安集团董事长尹家绪、江淮董事长左延安、广汽集团总裁曾庆洪座谈发展自主品牌。



奇瑞汽车董事长兼总经理尹同跃、副总经理李峰、与作者在天安门前留影。



作者在母亲河黄河壶口。



西部试车



作者近照



作者近照



作者近照



试车



作者近照

不请名人作序

——代前言

承蒙张橘洲先生鼎力襄助，拙作《中国汽车这些年，程远有话就说》得以出版。严格说来，这不是一本“书”，而是一本“集子”，它收录了本人2000年以后有关汽车方面的评论文章。

按照时下风尚，出书一般都要请名人作序，这当然有攀附名人的意思，借名人之“名”，抬高自己身价，提高书的影响力，本人也有过这样的“前科”。但这次不想请名人作序了，而转请与我共事数年的年青编辑武卫强先生写一篇书评，刊于卷首。这并不表示我要改“恶”从善，从此不再傍名人了，而是觉得与武几年朝夕相处，无论做人与作文，他对我都有较深的了解，能言之中的，可以为愿意阅读本书的读者做一名“向导”。古语云：“后生可畏”，谁能保准今天的“小武”，将来不会成为名人？也许我这还是在“预支”名人呢。

此外，还考虑现在大小有点名气的人都很忙，要参加各种各样的社会活动，要出席各种与其专长有关或无关的会议，常常是“空中飞人”，有的连自己的专业都顾不上研究了。看看他们在很多不同场合的讲话，内容却大体相同，就知道他们负担很重，没有时间去准备有针对性的讲话了。若以我这样的所谓“著作”，再去给他们凭空添麻烦，简直就无异于“谋财害命”，心中老大不忍。而且由于他们很忙，对一些请他们作序的书稿，名人们常常没有时间阅读，对书的了解最多限于看看目录，因此对书的分析评价并不中肯，有的还不着边际。一些溢美之词也多是套话，不很负责任，以他们的名气很容易给读者以误导，如果那书真的还有读者的话。

好了，言归正传。说起来，新闻记者成为本人的终生职业，实在是一场误会。

自幼生长在一座偏僻小县城的我，受亲朋影响，喜好文史，很早就立志考大学，业余时间全都用在“看闲书”上，远离活动，远离同辈，连羽毛球都不会打，身无所长。

高中阶段，处于“文化革命”前夕，按照当时社会风气，好读书是“思想落后”，我的同学大都表示要当一辈子工人农民，读书考学只能是心里暗藏的想法。

由于家庭“社会关系清白”，1965年文革前中国最后一次高考，组织要求我报考“政审”条件极高的北京广播学院，这当然有违自己的志愿。但在那个时代，不“服从组织”，政审结论就可能被写上“不予录取”。经过一番“思想斗争”，选择了服从，不过心存侥幸，希望不被广播学院录取，因为它是填报的最后一个志愿。

当北京广播学院外语系的入学通知送达我手中时，我简直是“义愤填膺”，将录取通知扔在地上：坚决不上！明年重考。一位由北京“下放”到我所在中学的“右派”老师，登门劝说，要我一定去读。他告知我，很多有成就的文史大家都有很好的外语底蕴。平时他足不出户，不与任何人交往，学生交作业本，也只把门开一小缝，不知如何竟打听到了我的家。谨从师教，到了北京，从此改变了我的人生。文革过后，我的这位人生导师却不知所终。

天生缺乏外语资质的我，进校后一直不安心学习。文革停课，对我无疑是一种解脱，不用再学那令人头疼的“劳什子”外语了。而“无政府主义”的泛滥，则使我有充分的阅读自由，不时还能借到一些“大毒草”来“批判”。1970年大学毕业，由于档案中的“广播”俩字，被“误会”地分配到基层广播站，一连干了8年广播“宣传”工作。恢复高考，好在“新闻无学”，并未受过完整大学教育的我，居然也被中国社会科学院研究生院新闻系录取。做新闻工作，在当时的我看来，惟有经济报道最“枯燥乏味”，最没有意思。然而，研究生毕业偏偏又被极不情愿地分配到刚刚创刊的《经济日报》。不料这一做，竟成了终生职业。

二十多年来，除报道宏观经济外，主要接触的是包括汽车业在内的工业制造业。2000年1月，奉命创办经济日报《汽车天地》周刊，专司汽车报道。2004年9月，加盟《中国青年报》。

从国家经济体制改革成立中国汽车工业公司开始，中国汽车业发展进入了最为精彩，也最为惊心动魄的阶段，我正好在最近距离目睹了这一阶段发展的全过程。“这些年”，除跟踪报道政府对汽车业的决策与管理外，最大量的是对汽车企业的采访。大概我能算是到过中国汽车企业最多的记者，中国主要汽车企业的几代领导人都有过多次接触，汽车跨国公司差不多也都曾考察过，的确是见证了“这些年”中外汽车业的变迁。

摆在您面前的这本“集子”，是精选最近7年间有关汽车的评论文章。随便翻翻，既是回顾历史，也是对我过去言论的检验。

历史是没有结尾的，但以我的年龄，“这些年”，有可能是我对中国汽车业的最后奉献。

不一样的这些年

程远老师的新著《中国汽车这些年》出版在即，嘱我为之写书评。有资格、有名气为程远新书作评的大有人在，我是万万不在其列的。程老师的错爱让我这个汽车圈里的“小角色”诚惶诚恐。用他的话说，名人没有时间认真翻阅书稿，也没有时间静下心来好好措词，与其换来一些空洞的溢美之词，不如找一位“小朋友”来写更加“实惠”。

我感觉重任在肩，迟迟不敢提笔。国庆节后上班第一天，他告我假日的战果——写了5篇稿子，还对书稿做了进一步修订，将40多万字压缩到不足26万言。他微笑着问我，书评是否写好？我惭愧不已。

2004年，程远转岗到《中国青年报》，我有幸成为他的同事。这个时候，他在汽车媒体圈内已经是公认的NO.1，很多人慕名前来拜访，他的时间总是安排得满满的。但是，让我没有想到的是，他的稿件“产量”之高，甚至超过了很多年轻记者。

一度，我以为，程远写文章一定是信手拈来，倚马可待。后来，听他向我诉说写作之苦，才知道他的写作并不轻松。一篇“有话就说”通常要酝酿许久，做很多案头的准备工作，真正开始动手了，常常也需一天时间，还要反复修改。

每每写出一篇颇为自得的文章，总是把我们叫过去，高声念出来，快乐得像一个孩童。当很多人已经把写作当成“饭票”或者“工具”的时候，他却将自己全部的精力都耗费在稿子里，并倾注了所有的情愫。

心源为炉，笔端为炭。从事新闻工作三十多年，程远始终处于一线，笔耕不辍。这份勤勉、执着和坚守沉积下来，便有了现在这本厚重的《中国汽车这些年》。

事实上，在《中国汽车这些年》之前，程远还著有《留下的并非一片空白》、《谁来装备中国》等。作为一名记者，他所取得的成就远远超越了记者的职业范畴。1991年晋升为正高级职称的程远，除宏观经济观报道有许多真知灼见外，在钢铁、冶金、机械、化工等领域的报道也建树颇丰。在汽车领域沉淀二十

多年，曾作为汽车研究专家被请到中南海介绍汽车工业状况及发展思路，还应邀到日本就中国汽车工业作过专门讲演。1994年被国务院授予突出贡献专家称号，享受中央政府特殊津贴，1996年被中组部确定为储备专家。这些成就在汽车媒体人中无出其右者。

《中国汽车这些年》收录了新千年以来，程老师公开发表的部分评论文章。事实上，中国汽车业真正的大戏是从新千年开始的，从跨国汽车公司布局中国的合纵连横到自主汽车品牌的异军突起；从汽车价格的高不可攀到价格高台跳水的争先恐后；从汽车新政的密集出台到汽车社会的彷徨到来，中国汽车在“这些年”释放的能量超过了以往任何一个时期。

作为一名长期追踪、研究并见证中国汽车发展历史的资深媒体人，程远用自己犀利、辛辣的文字，磅礴、大气的论述给“这些年”的中国汽车业提供了一个全新的视角。尤其需要指出的是，与其他媒体人人云亦云的评论文章不同，程远的很多文章直接推动了中国汽车业的发展，至少可以说改变了很多事件原有的运转轨迹。

2000年，入世后汽车能否大幅降价成为消费者关注的焦点。轿车厂家众口一词：“入世”轿车也不会降价。不少人鹦鹉学舌，也跟着忽悠消费者。这个时候，程远推出了《买车人和卖车人较上了劲》、《降价不降价由谁说了算》、《轿车企业不能一听降价就冒火》、《车降价是厂家自身的“内部革命”》等一系列力主轿车降价的稿件。当时他在文章中写到：

“我们应该看到，从长远发展着眼，降价的最终受益者正是轿车制造商和销售商。道理很明显，‘小水池养不了大鱼’，为数众多的普通百姓买不起车，市场如何能够做大？而降价则是‘为渊驱鱼，为丛驱鸟’，把‘千千万万’和‘浩浩荡荡’赶进了‘有车族’队伍。”

多年之后，这些文字依然有很强的现实意义，甚至有重新发表的价值。当时，在汽车厂家竭力不降价的呼声中，程远的一系列评述文章如一支支利箭划破了沉寂的夜空，推动了轿车市场化的进程。

“这些年”来，程远的好文章不少，但要说影响面最大的一组报道，当属有关自主品牌的评论文章。2004年，他推出《三大企业不能和公众闹对立》、《三大企业该为汽车自主出把力了》、《汽车自主品牌为何成为严重而迫切的问题？》等一组评论文章，第一次旗帜鲜明地要求国有大型汽车企业要带头搞自主。他在当时的文章中写到：

“现在公众对三大公司带头搞自主寄予厚望，自然有‘春秋责备贤者’之

意，但是想想这许多年在国家‘扶持三大’政策的庇护下，得到了多少实惠，连外国公司都跟着一起沾光，企业连同企业的领导人，赢得了多少荣誉，但在自主品牌方面的贡献却几乎是零，中国汽车的自主品牌的大旗，不得不依靠那些被汽车产业政策歧视的小企业来扛，现在公众难道还不该对你们说一声‘不’吗？”

“现在，最具自主实力的三大集团热衷于合资引进，产品引进一个又一个，合资了一家又一家，似乎成立的合资企业越多，合资得越彻底，成绩就越大，领导人就越风光，对发展自主品牌，看不出有多大热情。而三大企业不仅数量占了中国汽车的半壁江山，资质的优势更是所有其他企业无可企及的，他们按兵不动，靠一帮小企业能搅得起多大风浪？荀子老先生说，‘蚓无爪牙之利，筋骨之强，上食埃土，下饮黄泉，用心一也。蟹八跪而二螯，非蛇蟠之穴无可寄托者，用心躁也’，这不正是给我们汽车企业画的像吗？”

程远的这一组报道引来了巨大反响，甚至引起了中央领导的关注。一时之间，三大汽车公司备感压力。去年，上汽通过并购罗孚走上了自主之路；今年，东风汽车在武汉建立了自主轿车基地，也开始自主造车。在经过新一代汽车人的不懈努力之后，自主造车已经成为一种共识。这期间，程远还推出了《龙永图的“时机论”仍然是不要自主品牌》、《没有自主企业何来自主品牌》等文章，成为力主汽车自主的舆论领军者。

中国汽车业的发展历程也是一段产业政策不断完善的历程。源于20年浸淫汽车业的功力，程远对产业政策的分析总能站在制高点上，将历史典故讲得深入浅出，将政策变化的关键点一针见血地指出来。《制定一部好的汽车产业政策真难》、《规模经济成中国汽车业的陷阱》、《谨防审批思潮又抬头》、《把市场的问题交给市场》《该提提保护汽车消费者了》、《千呼万唤燃油税》、《产能调控不能损害公平竞争》等等都是脍炙人口的作品。他写到：

“印象中，似乎没有哪项法律法规像燃油税这样难产。1997年7月3日，八届全国人大常委会通过了《公路法》，提出‘公路养路费改为燃油附加费’，拟于1998年1月1日起实施。但随后国务院提出的公路法修正案（草案），却两次未获人大常委会通过。1999年10月31日，九届全国人大常委会十二次会议，最终通过了《公路法》修正案后，就不断传闻即将实施燃油税，但是又不断地宣布延后执行。至今将近5年时间过去，人大已两次换届，我们反而看不到出台的希望了。”

能够把历史讲得如此清晰透彻，汽车圈里数不出几个人来。“程远的肚子里装的都是汽车的故事”，有不少人这样评论说。但程远却轻描淡写地说：“我不

过是有机会见证了这些往事，然后把它们记录下来罢了。”以半信半疑的眼光，

汽车报道属于产经报道的一个分支，相对专业，难于被大众读者所接受，但程远的文章是个例外。中国青年报社“冰点”周刊一名编辑曾对我说，他对汽车一点兴趣也没有，但不知为什么，偏偏喜欢看程远的“有话就说”。

从《“干不了别的就去造汽车”》到《汽车不是人类共同的敌人》，从《和谐社会富人也能坐豪车》到《我们要不要为“A级车展”欢呼？》，程远的文章总是以大众化的手法来剖析事实的真相，用人性化的笔触唤醒人们的思考，从而抛弃产经新闻的专业、死板，让汽车评论开足马力，肆意驰骋。他写到：

“汽车的确是‘改变世界的机器’，它改变了城市的面貌，改变了人类的经济结构，改变了社会，更改变了人的观念和生活方式。真的无法想象，一个没有汽车的社会，如何能够实现小康！进入汽车社会已是不可逆转的趋势。”

他说：“一旦你拥有汽车，你就再也不想离开它。”已经不愿意离开，或者准备不愿意离开汽车的人们，如果你想知道“这些年”来，汽车背后的故事，那么这本书应该是一个不错的选择。

《陶器史》下出群器最夥，同陳設。毋其弊一伏如登曰辛當主自，司戈戈器翻不伏如，章文華《製品主自來同業金主自育始》，《製品主自變不景

2007 年 10 月 12 日

00	 (03-30-4005)	.....
01	 (01-00-4005)	.....
02	 (11-11-4005)	.....
03	 (15-00-2005)	.....
04	 (15-00-2005)	.....
05	 (15-00-2005)	.....
06	 (15-00-2005)	.....
07	 (15-00-2005)	.....
08	 (15-00-2005)	.....
09	 (15-00-2005)	.....
10	 (15-00-2005)	.....
11	 (15-00-2005)	.....
12	 (15-00-2005)	.....
13	 (15-00-2005)	.....
14	 (15-00-2005)	.....
15	 (15-00-2005)	.....
16	 (15-00-2005)	.....
17	 (15-00-2005)	.....
18	 (15-00-2005)	.....
19	 (15-00-2005)	.....
20	 (15-00-2005)	.....
21	 (15-00-2005)	.....
22	 (15-00-2005)	.....
23	 (15-00-2005)	.....
24	 (15-00-2005)	.....
25	 (15-00-2005)	.....
26	 (15-00-2005)	.....
27	 (15-00-2005)	.....
28	 (15-00-2005)	.....
29	 (15-00-2005)	.....
30	 (15-00-2005)	.....
31	 (15-00-2005)	.....
32	 (15-00-2005)	.....
33	 (15-00-2005)	.....
34	 (15-00-2005)	.....
35	 (15-00-2005)	.....
36	 (15-00-2005)	.....
37	 (15-00-2005)	.....
38	 (15-00-2005)	.....
39	 (15-00-2005)	.....
40	 (15-00-2005)	.....
41	 (15-00-2005)	.....
42	 (15-00-2005)	.....
43	 (15-00-2005)	.....
44	 (15-00-2005)	.....
45	 (15-00-2005)	.....
46	 (15-00-2005)	.....
47	 (15-00-2005)	.....
48	 (15-00-2005)	.....
49	 (15-00-2005)	.....
50	 (15-00-2005)	.....
51	 (15-00-2005)	.....
52	 (15-00-2005)	.....
53	 (15-00-2005)	.....
54	 (15-00-2005)	.....
55	 (15-00-2005)	.....
56	 (15-00-2005)	.....
57	 (15-00-2005)	.....
58	 (15-00-2005)	.....
59	 (15-00-2005)	.....
60	 (15-00-2005)	.....
61	 (15-00-2005)	.....
62	 (15-00-2005)	.....
63	 (15-00-2005)	.....
64	 (15-00-2005)	.....
65	 (15-00-2005)	.....
66	 (15-00-2005)	.....
67	 (15-00-2005)	.....
68	 (15-00-2005)	.....
69	 (15-00-2005)	.....
70	 (15-00-2005)	.....
71	 (15-00-2005)	.....
72	 (15-00-2005)	.....
73	 (15-00-2005)	.....
74	 (15-00-2005)	.....
75	 (15-00-2005)	.....
76	 (15-00-2005)	.....
77	 (15-00-2005)	.....
78	 (15-00-2005)	.....
79	 (15-00-2005)	.....
80	 (15-00-2005)	.....
81	 (15-00-2005)	.....
82	 (15-00-2005)	.....
83	 (15-00-2005)	.....
84	 (15-00-2005)	.....
85	 (15-00-2005)	.....
86	 (15-00-2005)	.....
87	 (15-00-2005)	.....
88	 (15-00-2005)	.....
89	 (15-00-2005)	.....
90	 (15-00-2005)	.....
91	 (15-00-2005)	.....
92	 (15-00-2005)	.....
93	 (15-00-2005)	.....
94	 (15-00-2005)	.....
95	 (15-00-2005)	.....
96	 (15-00-2005)	.....
97	 (15-00-2005)	.....
98	 (15-00-2005)	.....
99	 (15-00-2005)	.....
100	 (15-00-2005)	.....

第一章 读不懂的中国轿车业

读不懂的中国轿车业 (2000-08-29)	2
中国汽车应当选择哪种模式? (2000-12-05)	5
企盼中国汽车出竞争 (2001-01-09)	9
“三大三小”谁大谁小? (2001-03-27)	11
早知是平地何必自吃苦 (2001-07-31)	13
规模经济成中国汽车业的陷阱 (2001-08-02)	15
规模经济为何没有让汽车业赚钱 (2001-10-26)	18
暴利能使汽车业提高竞争力吗? (2003-01-22)	20
盖楼能不能只盖第七层? (2003-04-09)	22
走向竞争, 中国汽车“五十而知天命” (2003-07-16)	24
“颠覆性”技术颠覆中国电动车思路 (2003-11-26)	27
就是不能给汽车暴利“平反昭雪” (2004-02-13)	29
不要一听汽车暴利就冒火 (2004-02-20)	31
中国汽车为何不惧怕 2005 (2004-11-04)	33
井喷过了 家轿元年仍没到来 (2004-12-02)	35

第二章 制定一部好的汽车产业政策真难

“汽车办”比“馒头办”更值得研究 (2001-06-05)	40
扶持“三大”与市场竞争 (2001-08-28)	42
强调国产化有没有错? (2002-04-17)	44
保护过度更该为汽车业落后买单 (2002-07-24)	46
进口汽车许可证是把“双刃剑” (2002-08-28)	48
谨防审批思潮又抬头 (2003-02-12)	50
企业准入还是产品准入? (2003-03-26)	52
车辆超载为何成不治顽症? (2003-04-26)	54
制定一部好的汽车产业政策真难 (2003-05-28)	56
审批制能不能遏止投资热? (2003-10-22)	58