

站着说话

汪云青锐评集

中国汽车行业
最“毒”的评论
最“准”的预言
最“冷”的幽默

汪云青◎著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

013051810

F426.471

56

站着说话：汪云青锐评集

汪云青 著



北航

C1658994

机械工业出版社

F426.471
56

本书是作者汪云青在《广州日报(汽车版)》开设的《站着说话》栏目的2011~2012年评论的合辑。这些评论集中体现了作者对汽车行业诸多焦点问题,如新能源问题、自主品牌问题的独到观点,对汽车行业发展中的许多问题作出了辛辣的评论。这些评论,观点独到、语言幽默、思想睿智,云人所未云,因此,被誉为中国汽车行业最“毒”的评论、最“准”的预言、最“冷”的幽默。

本书读者群广泛,不仅适合普通读者阅读,还适合关心汽车行业发展的专业人士阅读,特别适合汽车行业公关、市场营销、媒体传播等相关从业人士阅读。

图书在版编目(CIP)数据

站着说话:汪云青锐评集/汪云青著. —北京:机械工业出版社,2013.6

ISBN 978-7-111-42239-6

I. ①站… II. ①汪… III. ①汽车工业—中国—文集
IV. ①F426.471-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第080420号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:赵海青 责任编辑:赵海青 杨洋

版式设计:霍永明 责任校对:赵蕊

封面设计:马精明 责任印制:乔宇

北京铭成印刷有限公司印刷

2013年7月第1版第1次印刷

169mm×239mm·12印张·197千字

0001—4000册

标准书号:ISBN 978-7-111-42239-6

定价:29.90元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心:(010)88361066 教材网:<http://www.cmpedu.com>

销售一部:(010)68326294 机工官网:<http://www.cmpbook.com>

销售二部:(010)88379649 机工官博:<http://weibo.com/cmp1952>

读者购书热线:(010)88379203 封面无防伪标均为盗版

自序

《站着说话》这个专栏，自2003年正式开辟以来，到今年刚好十年了。在过去的十年里，这个专栏每周一期，累计下来，评论文章的数量居然也非常可观。很多同行、同事屡屡建议我将这些评论结集出版，我总是一笑置之，因为在我的内心里，实在怀疑这些行业性的评论是否真有合起来出一本书的必要。

首先，这些评论都是因相关新闻而发，离开了具体的新闻背景，还有多少价值呢？

其次，这些评论都和汽车行业有关，是我开在《广州日报(汽车版)》上的专栏，业内人士看一看，或许还有些共鸣，离开了行业背景，这些短小的评论，还有什么价值呢？

再次，书，于我而言，一直是神圣的。像我这样，虽然也以文字为生，但是，写书，却一直不敢。书，当然人人可写，但是，写出来，于读者如果没有丝毫价值，这样的书，出它干嘛？

所以，《站着说话》这个专栏虽然一直颇受读者喜爱，但是，我却一直没有将这些评论集成一本书的想法。

后来，劝的人多了，我不免想，难道我的这些行业评论，时过境迁，竟然还真的有些价值？于是，我在网上搜索了一下自己写过的一些评论，重读了一下，居然发现这些评论也不是一点味道没有，有些似乎还超出了行业批评的范畴。我假设自己是一个对汽车行业漠不关心的人，似乎也还读得进去；后来我听说，行业很多同仁、报社很多同事、厂家一些领导都养成了每个星期必看《站着说话》的习惯。某合资厂家日方老总甚至还要求手下为他翻译每周的《站着说话》……而大家爱看这个专栏的原因，并非完全都是出于对汽车行业的关心，很多人只是觉得我的评论写得比较有趣。

既然如此，我想，就将这些评论结个集，出本书大概也不是不可以的吧。对我而言，出一本书的虚荣，毕竟也还是有的，于是，我居然开始整理起我的这些评论的稿子来了。

这颇不容易。因为原本没有出书的计划，所以很少保留原稿，特别是2010年以前写的那些评论。2011年开始，因为有博客，这些言论发表后都会转载到博客上去，所以不用搜集，整理起来容易得多。那就先从容易的开始，于是就有了这本《站着说话：汪云青锐评集》。之前的评论，我打算慢慢整理，将来再出一本《站着说话十年选集》。

需要说明一下的是，我的专栏命名为“站着说话”，并不像很多人揣摩的那样，有什么高深的含义。很简单，就是“站着说话不腰疼”的意思。因为批评别人总是容易的，而这个专栏，也只负责批评，并不负责提供建设性的意见。

最后，还要补充说明一下的是，这些小评论，都有一定的新闻或事件背景，好在我从来不会故作高深，说的都是些平白浅显的话，所以，即使不了解这些背景，大约也应该知道我在说什么。于是，我就没有把这些背景也附在每一则评论的后面——最初，是有这样的想法的，可是，稍微估摸了一下，对我来说工作量太大了。读者朋友们，如果您实在感兴趣，劳烦百度一下，也很方便，而我，就乐得偷个懒了。

不过，我还是不厌其烦地把每篇评论的发表时间都附在了文后。很多时候，话之所以还有意义，就在于它是什么时候说的。所以，我也希望读者朋友们能稍微留意一下我说这些话的时间。

2012年12月

目录 CONTENTS

自序

1

基本需求不能一限了之

于是，堵车就打算收拥堵费，车多就拟收牌照费，房价高就拟征物业税，空气不好，还有人建议收呼吸税！

3

“黄金十年”已逝 “白金十年”可期

在这十年里，不光房价，几乎什么都在涨，但是汽车的价格却一直在降，从给百姓带来实惠的角度，汽车行业也许是中国这十年里，发展最健康、群众满意度最高的行业之一。

5

绿色和谐公务员大奖

按这个逻辑，因为学位紧张，所以生孩子前先建好幼儿园、小学也是公民的基本责任；因为看病也难，所以生病前盖所医院，或者自家培养个医护人员，也是病人的基本责任……

7

假如没有“召回门”

丰田章男泪洒美国国会，可是博不到同情，因为美国人要的不是这个。

9

On Star 的前途

“你们如此大力地宣传这个东西，是因为它真的好用，还是因为你们有这个东西？”

11

走高速 不幸福

幸不幸福，是很具体的。比如说，我认为明明应该给3元的，你却硬要收5元，很显然，那一刻我是不大会幸福的。

13

便宜并非无往而不利

站着说话：汪云青锐评集

未来，能不能提供更有魅力——而非更廉价的产品，成为竞争的关键。以是观之，本土汽车品牌目前所表现出来的状况令人担忧。

15

停车场应该谁来建

停车设施和道路一样，都是社会公共基础设施，既然大家都不认为修路应该是车主自己的事，那么停车场显然也不应该由车主自己来建。

17

领导都是品牌控

国内汽车行业的领导们无疑对品牌也是重视的，而不停地创立新的品牌，大约是他们重视品牌的一种表现形式。

19

教我如何不轧它

后来，几次在内环路上看到我们的阿 SIR 不辞辛劳，大热天的，躲在警车里用 DV 记录违章轧线车辆的时候，我隐约了解了——我们公路上的有些实线不完全是墙，还是陷阱。

21

电动车的前途

可以肯定的是，今年的上海车展，电动车依然会是热点，但是非常遗憾，这些五花八门、花样翻新的 BEV，也只能一如既往地在展馆里热闹，成不了马路上现实的风景。

23

负增长不是不可能的

不管你做好了准备没有，迈过 1800 万辆大关的中国车市，已经不再可能高歌猛进，至于 2000 万还是 2500 万，顶在哪里都有可能，但顶是一定存在的。

25

无聊的遐想

原来每天开车，比坐飞机贵多了，开车每公里成本几乎是坐飞机的 2~4 倍！

27

棺材铺发财

现在，不仅高速公路、石油公司挣钱爽，医药、棺材铺——现在叫殡仪馆、甚至教育，都成了暴利的行当，这让人情何以堪。

29

猪是怎么死的

在欧洲，上一趟公厕一般是0.5欧元，这个费用够你在意大利的高速公路上跑大约7.5公里；如果以“如厕平价购买力”来计算，我们的高速公路收费标准是人家的8倍！

31

居然不是假新闻

或许这是中石化的一项重点实验也未可知——“兑水油”虽然没有“水变油”那么伟大，如果搞成了，国家科技进步一等奖那是跑不掉的……

33

一切鼓励买车的政策都应退出

技术先进的真正好车，是不需要你那3000元补贴的，市场上就有不少车型一面领着国家发的3000元补贴，一面却在加着价销售……

35

发展新能源车要顺应市场

从目前的实践来看，包括插电混合动力、增程型电动车在内的广义混合动力技术，可能的确是迈向完全的电力驱动时代不可逾越的阶段。

37

人人都是文明之星

几乎没有谁不抱怨别人乱开车的，既然大家都对诸种不文明驾驶行为深恶痛绝，那么我们的交通应该比较文明才是啊。

39

两则迥异的预测

波士顿也罢、野村也罢，他们的市场研究做错了，无关紧要，可是，如果政策制定出了偏差，将来那么大的单，到时谁来买呢？

41

J. D. Power 大礼包

豪华品牌的4次免费保养加上5000元工时券，总价值也接近万元了！这不是天上掉馅饼，而是J. D. Power给他派的大礼包。

43

抱怨不能改变任何事

在实际生活中，可以改变的地方还有很多。就开车这件事而言，我自己的体会是，礼让一下，心情都会好很多。

45

吃饭等位和买车加价

世界上有两件事是我所最不能理解的，一谓吃饭等位，二谓买车加价。

47

品牌崇拜

看到苦主们对达芬奇家居的控诉，我虽然没有幸灾乐祸，但也实在无法同情。

49

“深喉”不深

所谓渠道之争是个伪问题，渠道的最终所有权属于品牌方，谁拥有品牌，谁才真正拥有这个渠道。

51

SUV 热的背后

难道 SUV 真的就是汽车工业的趋势和方向？除了坐姿高一点，视野好一点，提速慢一点，油耗大一点，看起来粗犷一点，开起来笨重一点，SUV 比轿车到底有什么优势呢？

53

通用可以成为苹果吗？

在 Joel Ewanick 看来，虽然丰田、大众、现代，当然还有福特，都非常强大，但是，这些汽车巨头只是强大的“汽车品牌”（auto brand），而不是强大的“消费者品牌”（consumer brand）。

55

马尔乔内的杞人之忧

中国的公务用车，特别是各级领导专车，鲜见本国品牌，于国自然不是一件光荣的事，于各级领导本人，也未见得就很有面子。

57

传播不只是吆喝

我的看法是，作为一个完整的传播链条，厂家自己是信息源，这个源头如果是枯竭的、静止的，作为传播渠道的媒体无论如何也是难以帮得上忙的。

59

大限将至

国内汽车厂家在核心技术上的确没有什么拿得出手的进步，以至于一些媒体在年底评选各种年度奖项时遇到一个麻烦，就是“年度技术”一项的入围名单，总是凑不齐。

61

十年轮回

所以，当奔驰总裁蔡澈在本届车展上宣布，氢是未来新能源几乎唯一的选择时，我有些恍惚，这个轮回太快了，从通用的“自主魔力”，到奔驰的F125，还不到十年。

63

车型过剩

一些厂家在座椅靠背上绣个图案就算一款新车，或者换个保险杠就算是小改款。这样的所谓新车上市，完全成了一种营销行为，而不是真正的为了更好地满足消费者需求的产品升级。

65

买萨博的闹剧该收场了

如果单纯从品牌角度考虑，我觉得，萨博还真比不上悍马，所以那些争先恐后要收购萨博的中国车企的眼光，甚至还不如四川腾中重工。

67

都在谈病症 无人开药方

汽车行业存在的这些问题，不用大佬、专家们说，大家都是知道的，相信行业自身也是清醒的，关键是要怎么办，如何在发展中解决这些问题。

69

道德谴责不如强化制度

当我们见过太多因为扶起倒地老人而麻烦缠身的新闻之后，患上这种遇事绕道的冷漠时代病的，绝对不止这18个人，你我都是患者，只是程度可能不同而已。

71

一家石油公司的新闻发布会

“最赚钱央企”前四名中，三家都是石油公司。

73

智能系统

酒驾、醉驾一类严重交通违法行为，依然存在打击的死角。这个死角就是特权车。

75

雷克萨斯的国产之惑

在中国这个全世界竞争最激烈的汽车市场，只有两个选择：要么以国产的形式全身心投入，争取成为市场主流；要么扮演一个旁观者，满足于只做一个个性化的进口小众品牌。

77

配美国校车？不如雇个合格司机！

校车司机职业资格培训和准入制度，比单纯的、脱离实际的校车强制性标准，更有必要，也更加可行。

79

2011 年广州车展观后感

场外比场内热闹，论坛、沙龙、颁奖礼、饭局，最热闹的去处不是展馆，是香格里拉。

81

品牌过家家

住罗马花园，穿雅戈尔西服，戴劳斯丹顿手表，用达芬奇家具，弹贝尔曼钢琴，叫 Edward LAW，一点都不洋气，都是本土货。在装洋相方面，欧朗们还真有点落后了。

83

买车的五不原则

前几天在报上看到一则新闻，说某女士在香港买了块 12 万的名表，结果走时慢了一点，跟人不依不饶的，这就太没范儿了，12 万的表，走时准不准还重要吗？

86

谁来终结“老三样”

实际上，“老三样”不变的只是名字，今天的捷达早已不是当年的捷达，今天的桑塔纳也已经是全新的桑塔纳，炒作概念是没有意义的，市场认的从来就不是概念。

88

挖矿的和炼钢的

即将步入 2012，中国车市整体低迷，消费快速升级的特征将会延续。可以预见，很多厂家将经历更加痛苦的一年——特别是本土汽车品牌。

90

2012 年度好消息，坏消息

好消息：明年有多款 SUV 新车问世。仅国产的就包括：标致 3008、宝马 X1、奔驰 GLK、奥迪 Q3、雪佛兰科帕奇、现代新胜达、别克 Encore、本田新 CRV、金杯 S30、景逸 SUV、广汽传祺 GS5、全球鹰 GX7……

坏消息：根据目前的中东局势、国际油价有可能大涨。

92

路品即人品

大家常说酒品见人品，牌品见人品。在我看来，路品更见人品。喝酒打牌往往都是熟人，熟人之间难免客套谦虚，路上都是陌生人，大家就都“坦诚”相待了。

94

为日系车把把脉

日系车此轮只是发展中的周期性低潮，没什么大病，顶多有点食滞脑沉，多运动，捂一捂，发发汗也就好了。不过也要重视暴露的问题，否则小恙酿成沉疴的病例也是很多的。

97

劳斯莱斯梦魇

套用一下慕容雪村的“每个作家都会面临韩寒困境”的说法，每个司机都难脱劳斯莱斯梦魇——实际上不止司机，骑车的、蹬三轮的，甚至走路的，都有和劳斯莱斯发生碰撞、刮蹭的可能。

99

吐就让他们吐吧

实际上，克拉克森们不远万里跑到中国来做这一期节目，恰恰也是中国汽车工业在世界上的存在越来越强势的一个证明。

102

春风普度即不度

春风固然能绿江南岸，但是任你几级春风，也吹不绿戈壁滩。本土品牌汽车要真正为市场所接受，迎来真正的春天，还是要靠自己。

104

反制和反反制

如果欧盟真的采取所谓的反制措施，那么中国的反反制对欧洲汽车工业的打击将是致命的。

106

“3·15”随感

如果，一个社会，所有人的底线都是不直接伤害他人，那么就没有谁是真正无辜的，大家都是彼此间接的施害与受害者。

108

重新认识本土品牌

我必须承认，自己也是一直戴着有色眼镜看待本土品牌的。

110

混动时代来临

很多领域的经验是不能直接相互印证的，比如U盘的存储容量可以轻易从16M发展到16G，但是水稻的亩产从1000斤增加到2000斤就很难，杂交都不行。

112

好车的标准

在评价怎样才算是一款好车这个问题上，媒体界一直存在着两条路线，一是以《消费者报告》为代表的消费主义路线，二是以一些所谓的专业媒体为代表的操控主义路线。

114

好车展的标准

从参展规模角度而言，北京车展无疑已经可以傲视全球了，但是北京车展离一个真正高水平车展的距离，大约不比北京金隅和洛杉矶湖人之间的距离更小。

116

怕死别上高速

车祸如此高发，原因并不是车速太快，国内很多高速平均车速都已经低得有些不像话了，真正的原因在于很多司机脑袋里根本没有安全这根弦！

118

开车睡觉

作为一种科学研究，无人驾驶系统的开发很有意义，但是真的上路，甚至真的商品化，我觉得还是算了吧——人至于懒到这个地步？

120

慷别人之慨

放着这么多好办法不用，却直接给买车的人发补贴，我觉得，这有点慷别人之慨的意思。

122

雷瑟夫的审慎

我不认为这单纯是个别品牌的经营出现了问题，而是整个行业对车市的复杂性预计不够，该买的单，始终是要买的。

124

绝对的安全是不存在的

电动车的安全需要重视，但是安全都是相对的，我们不能用高于普通汽车的安全标准去要求电动车，所以，用“5·26”事件作为讨论电动车安全的依据，不是科学的态度。

126

飙车应该入刑

我们希望和成都孙伟铭案成为“醉驾入刑”的起点一样，深圳“5·26”事件能成为“飙车入刑”的起点。

128

国际笑话

看来，工信部的油耗原来也是厂家所供，这个“国际笑话”原来乃厂家和工信部合资自主开发。

130

动口？动手？

越来越多的功能被创造出来，但是，我们实际上并不真正需要。

132

加油，国家队！

非常可惜，在很多消费者心目中，本土汽车品牌的形象并没有随着本土品牌产品一起同步改善。

134

限购不如限用

北京限牌那阵子，广东省前省长黄华华“广东不限私车限公车”的表态赢得多么热烈的掌声啊。可是，私车终于还是被限制了，而公车，只是被装上了GPS。

136

规划？愿景？

有人和我辩论认为应该是“吹牛”，这我不能同意，后者没有主观上实现之的愿望，我想，制订规划的人，无论如何，主观上还是非常希望能实现上述目标的。

138

扶得起 站不住

新能源汽车发展不发展得起来，最终取决于新能源汽车本身能否为市场所接受，是否较之传统汽车更有综合优势，而非能享受到何种特殊的关照。

140

自救不要总在落水后

不去研究如何避免落水，却研究如何在落水后自救；不去小心驾驶，避免事故，却总在事故发生后，抱怨气囊为何没有打开……；我们舍本逐末的事情干得太多了！

142

季后赛的资格

那么，谁会出局？这我无法预测，但是，我可以替市场——这个真正的最后裁决者，宣布一下季后赛入围者的必要条件……

145

汽车行业出不了京东

这一系列服务，无法在网络上虚拟实现。你可以在网上下单让别人给你送一本书来，但如果你想理个发，电商没办法给你快递个发型师上门。

147

辩证法

辩证法很有意思，上述几例，也告诉我们，起初的决策往往会辩证成最终的拍脑袋，而当初对所有质疑者说“你们都不懂品牌”的，也辩证成原来不懂品牌的恰恰是他自己。

149

你会开车吗

在我看来，会开车，起码得满足两个条件：一是驾驶技术，二是交通意识。

151

各种“自主”

“自主品牌”叫法的泛滥，是商业领域泛政治化的一种体现。一些人把商业玩成了政治，把生意搞成了政绩。

153

免费通行

如果只是下调收费标准，那么大家就会明白原来以前收多了钱，不仅不会感恩，还会心生埋怨；而黄金周免费，则是一种赏赐，你看，又给你们派糖了，还不赶快谢主隆恩！

155

谁在裸奔

好几次，在内环以及东风路上堵得动弹不得，抬头看见显示牌上却是一路畅通的和谐的绿色，烦躁的心情不禁大慰——就像看了新闻联播一样。

157

汽车公害

想起我开了这么多年的车，造了这么大的孽，欠了社会这么多应缴而没有缴的各种费用，尤其是，今天一早又没有忍住，开了这么个公害来上班，不禁深不自安，惶愧不已。

159

销量是市场深耕的结果

同样道理，也不能因为德系车在中国卖得好，就说明中国消费者成熟了，仅仅一年前还是日系车更畅销呢，集体补钙也不能这么快啊。

161

2020 快点来吧

13%或者15%，估计按专家的本意，只不过泛泛地表示增速会很快，市场还有潜力，像我前面那样较真的据此算出一个结果来，在态度上是不科学的。

163

中国式办证

仔细反省之后，没有发现自己哪里得罪过组委会的老爷们，也一贯安分守己、遵纪守法，是个大大的良民，想不通组委会有什么连 B 证都不发给我的理由……

165

生意经

十年了，广州车展组委会也终于越来越会做生意了。

167

车展十感

中国车市，这一轮看大众，下一轮看福特，最后，还是看丰田。

169

罗生门

到底是撞卡车，还是撞护栏？这事至于弄错吗？无论是撞什么，如果是 100 公里以上的时速，而车还能像新闻照片中那么完好，我只能说，那真是神车。

171

一道阅读理解题

压力开始有些大了。“奥迪快背”如果是一道 100 分的阅读理解题，我想，我大约是及不了格了。

173

我找李教授

塑化剂能有什么危害？我就是个很好的证明嘛——我喝了那么多茅台五粮液，这不好好的吗？我今年 58 了，女朋友还夸我身体棒呢。

1

基本需求不能一限了之

以“摇号限牌”为最主要内容的北京治堵措施，已经开始实行了，效果非常显著——不是治堵的效果，而是对汽车市场打击的效果。

据媒体报道，北京治堵措施一公布，德国汽车及配套行业上市公司股票价格全面下滑，大众、奔驰、宝马等公司股价跌幅均在5%左右；国内，各机构也纷纷下调了对中国2011年汽车市场的增长预期，中信证券和申银万国分别将预测的增长率下调了1个和2个百分点。因为大家都担心，北京治堵措施会给他们受交通问题困扰的城市带来“示范效应”。

2009年，为应对金融危机，刺激经济，中国政府出台了一系列鼓励汽车消费的政策，导致车市井喷；现在，为了治堵，北京市又实行了史上最严措施，给车市一大打击。

单纯站在治堵的立场上，北京市的办法是容易理解的。2010年年底，北京市汽车保有量超过了480万辆，较2010年初增加逾70万辆，但是，决策者更应该思考，汽车保有量增长为什么这么快？衣食住行，行是人类的基本需求之一。随着经济的发展，和衣、食、住一样，行的需求也必然会发展，这个基本需求，无法抑制，只能引导。