

世纪 话题 丛书

长 江著

汽车时代有着以汽车为轴心的环境秩序，发达国家的人们对此早已习以为常，中国人有没有权利也生活在以车轮转速为概念的崭新社会？……汽车问世仅20年，西方人的认识就产生了根本飞跃，那就是制造汽车不再只为人乘坐，

而是“醉翁之意不在酒”。中国，12亿人口的大国，不发展汽车工业，经济就会成为泡沫经济。因此即使是“赶晚集”也得上车！这是汽车行家们的意见。中国汽车工业散、乱、差的背后，我们已经看到一只“无形的手”在有效谁在规律面前孩子般地任性，视而不



见，听而不闻，到头来规律就要惩罚他，告诉他什么是：“搬起石头砸自己的脚”“KD”方式使中国汽车生产在技术上前跳跃了至少20年。但“KD”并不止有利，日本、韩国将这种方式视为“短期训练班”，中国在这条路上走了十

多年，今后还要继续走下去吗？目前全国各地正在兴建居住小区，没百姓买车只是因为顾虑无处停放而打消了念头，那将是让人多么懊恼的事情。中国人改天换地让高山低头面对残酷变幻的国际竞争，我们更需要强大的精神支柱，需要一代又一代的拼搏奉献。

对于发展中国家，经济巨人简直不敢想象。工业相对，究竟缺什么？差在哪儿？中国工业光明前途究竟取决于什么先决条件？上哪儿去找一句类似“芝麻、芝麻开门”那样能打开黄金宝库的口诀呢？……

汽车

中国

CAR & CHINA

中国青年出版社

汽车 · 中国

长

江
著

中国青年出版社

(京) 新登字 085 号

图书在版编目 (CIP) 数据

汽车·中国/长江著. —北京: 中国青年出版社, 1996.

3

(世纪话题丛书)

ISBN 7-5006-2162-0

I. 汽… II. 长… III. 报告文学-中国-当代 IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (96) 第 00904 号

中国青年出版社出版 发行

社址: 北京东四 12 条 21 号 邮政编码: 100708

河北省遵化市胶印厂印刷 新华书店经销

*

850×1168 1/32 12 印张 3 插页 250 千字

1996 年 3 月北京第 1 版 1996 年 3 月北京第 1 次印刷

印数 1—6, 000 册 定价 17.20 元

作者小传

长江，女，1958年生于北京。蒙古族。1981年始发表作品。1990年加入中国作家协会。迄今已发表的报告文学为主的各类文学作品200余万字。获奖作品有：《山野斯人》获“建国10周年优秀报告文学奖”。《天歌》获“全国第二届纪实文学长篇奖”。《走出古老的寓言》获“’90、91全国优秀报告文学长篇奖”。

较有影响的长篇还有《中国大市场》、《1988横竖撇捺》、《疯了龙年》、《“上帝”在中国》等。

曾经从事职业：演员、记者、编辑。

1992年调入中国中央电视台。

内容提要

人类发明了汽车以后,世界就随着汽车轮子飞速地转动起来。它带动了相关工业,带动了科技进步,改变了人们的生活方式和思维方式。但现在只有美国敢拍着胸脯说自己是轮子上的国家。那么中国何时才能成为轮子上的国家?轿车进家庭的梦想能否在下个世纪初在中国变为现实?中国汽车工业的发展遇到哪些障碍?汽车与时代、社会、现代人之间会产生什么关系?汽车工业对人的观念将产生什么影响?本书以翔实材料和精辟的分析来回答这些问题。这是国内第一部对汽车领域的全方位报道。所有关心汽车的人,都会在本书中找到自己感兴趣的问题和答案。



○ 本书作者:长 江



目 录

1

前 言

9

第一部 改变世界的机器

10

第 1 章

汽车时代有着以汽车为轴心的环境秩序,发达国家的人们对此早已习以为常,中国人有没有权利也生活在以车轮的转速为概念的崭新社会?

18

第 2 章

如果将一部汽车拆开,我们会发现它实际上是由 1 万多个零部件组成。所以说汽车是支柱产业,因为它与其它行业关联巨大。

23

第 3 章

汽车问世仅二十年,西方人的认识就产生了根本飞跃,那就是:制造汽车不只为人乘坐,而是“醉翁之意不在酒”。

31

第 4 章

中国与外国汽车工业的差距有多大?有人说:“形象的比

喻是小舢板与航空母舰。”还有人说：“目前这种差距已经不能用年代计算。”

39

第 5 章

中国, 12 亿人口的大国, 不发展汽车工业, 经济会成为泡沫经济, 因此即使是“赶晚集”, 也得上汽车! 这是汽车行业家的意见。

48

第二部 站到镜子前

49

第 1 章

毛主席坐上我国第一辆东风牌轿车, 高兴地连连说: “今天我终于坐上自己生产的轿车了。”但我们的成就被时间的分母来一个“被除”, 遗憾和尴尬便显露出来。

56

第 2 章

全球年产能力称得上有规模的汽车企业不过 30 家, 而我国的整车厂就有近 130 家, 可以利用别人底盘同样生产整车的改装厂还有近 700 家。懂得汽车生产规律的人不能不对此摇头: 这简直是一个世界吉尼斯纪录!

63

第 3 章

几百个汽车厂的能力相加并不等于一个国家总体汽车能力的加强。一大堆“小草”捆在一起有没有如橡大树的支撑力度? 遗憾的是, 当我们开始思考这个技术问题的时候, 我们已经进入了散乱这样一个误区。

72

第 4 章

在中国汽车工业散、乱、差的背后, 我们已经看出一只“无

形的手”在极有效地操纵与左右。这就是：什么样的车都有人造，因为什么样的车都有人买。

81

第三部 轿车进家庭

82

第 1 章

轿车能进入中国家庭吗？中国的轿车市场究竟有多大？有人乐观地分析：中国有 12 亿人口，3 亿个家庭，假使未来十年内，3 亿个用户相继在中国出现，这个市场该有多么大的吸引力！

87

第 2 章

有人预测中国是本世纪末、下个世纪初世界最大的汽车买主。但预测归预测，对于中国老百姓，今天最现实的问题是：谁买得起车呢？！

95

第 3 章

轿车应该姓“公”、姓“私”？“轿子”是不是只有“皇帝”才能坐？轿车不走进家庭、不实现社会化，就难以成就汽车工业的大厦，对这一点，社会该有公论了。

104

第 4 章

挡不住的诱惑是学车，学了车就想开，想开就想买，想买就得努力工作攒钱，而当人们真的明天就准备买车的时候，到底想买什么车？价格是不是人们首先考虑的因素？

117

第 5 章

“轿车进家庭”在今天并不是所有人的共识，有人就怀疑，目前国家提出这样的口号是不是又一次头脑发昏地在唱

高调儿？

128

第 6 章

本世纪 90 年代中期,那么多外国汽车公司突然云集中国,对中国的政府官员、黎民百姓笑脸相迎,这一切为的是什么?在这些笑脸背后一双双虎视眈眈的眼睛盯上了中国的什么东西?

135

第四部 竞争无国界

136

第 1 章

谁在规律面前孩子般地任性,对规律视而不见、听而不闻,到头来规律就要惩罚他,告诉他什么是“搬起石头砸自己的脚”。

145

第 2 章

我们中国人本来就穷,怎么能让最穷的人,总是拿出最多的钱,去买最贵的车呢?

156

第 3 章

中国一旦复关并自然加入世贸组织,国产汽车可能一夜之间一辆都卖不动,这不是危言耸听,到时候谁也救不了谁,就像《国际歌》里头唱的——从来就没有什么救世主。

166

第 4 章

1993 年,一边是国内汽车销售额奇怪地下降,一边是汽车走私狂潮由沿海向内地铺天盖地而来。难怪一位国家领导人专为此事赶到山东,就站在九十九年前曾发生过海战的威海码头,十分痛心地说:这就好像又发生了一

次甲午战争那样的入侵。

173

第五部 政府大家长

174

第 1 章

操作中国汽车工业好比部署一个大战役,四十年的历史使人们慢慢悟出我们是不是需要一位总司令或一个政府“大家长”? 1964 年刘少奇曾说:“汽车的事只许我搞,不许你搞。”

186

第 2 章

正在寻找和占领新的汽车市场的外国汽车商,不会眼看着中国继续玩他们已经玩过的“大鱼吃小鱼、小鱼吃虾米”的游戏。因此,有权决定中国汽车工业发展命运的人,在“垄断”这个字眼面前不能再显得羞羞答答。

192

第 3 章

社会主义的“大家长”为什么有时比资本主义的“大家长”还难当? 这是政府的功能和作用强与弱的问题,还是暴露出来的矛盾牵扯到了体制问题?

202

第 4 章

1994 年 7 月,外国人终于从“望远镜”中看到了中国政府对汽车工业要实施干预与指导的“动静”。从这时起,中国汽车工业发展有了明确的“作战方略”。

207

第 5 章

每个中国人对国家汽车工业的兴衰都负有责任,至少是积极的关注与支持。在没有战争的和平年代,爱国主义是

085524

什么？它是不是应该体现在对国家重大经济问题的关心上？

214

第六部 路在何方

216

第 1 章

一个非常严肃的问题摆在我们面前，中国人何时能“做”车？这里的“做”，不是乘坐，而是有能力制造从头到脚真正打着中华字样的中国轿车。

226

第 2 章

谁都知道汽车工业的发展必须舍得投入。对于今天搞汽车的中国人，“舍得”恐怕是舍得的，但普遍让人们发愁的是上哪去搞那么多钱？

239

第 3 章

半个多世纪前，希特勒德国就曾提出过“国民车”的设想；半个世纪后，战败国日本以轻型国民车撬开了坚固的欧美市场，从而迫使欧美等国不得不重视小型车的生产。而我们中国呢？是否应有自己的车型战略？

248

第 4 章

中国汽车要出口，这不是个简单的赚外汇的问题。中型卡车可以出口，轿车为什么就绝对不能“冲出亚洲”、“走向世界”？对于我们，得先让脑袋活动了，才能去活动腿。

257

第 5 章

为了生存，跨国垄断的汽车企业不得不联合或合并以适应不断升级的国际竞争。资本家可以联合而我们共产党

国家的企业反而联合不起来,岂非咄咄怪事?

269

第 6 章

迅速使中国汽车企业进行合并、重组刻不容缓,但随即出现了一个十分严酷的问题:工人的饭碗砸了怎么办?又当如何解决?这实在是既考验着我们的胆量,又考验着我们处理问题的智慧。

279

第 7 章

零部件工业长期滞后,整车厂巧妇难为无米之炊。这样讲并不是说中国零部件企业少,事实上零部件厂点众多、散乱已经构成继整车厂创下世界吉尼斯纪录之后又一个连锁纪录。

288

第 8 章

“KD”方式使中国汽车生产在技术上向前跳跃了至少二十年。但“KD”并不只有利,日本、韩国将这种方式视为“短期训练班”,中国在这条路上已经走了十多年,今后还要继续走下去吗?

298

第七部 能力的魔方

300

第 1 章

本世纪 70 年代以后,世界开始流行“石油恐慌”,但任何一家汽车公司也没有因此停止汽车生产。中国在此时与其加入“恐慌”的队列,不如加快提高我们的造车技术,争取在汽车燃油替代领域为世界做一次贡献,因为说到底什么也挡不住人类不断追求现代化文明的脚步。

308

第 2 章

先有车还是先有路,今天人们已无兴趣在这个问题上展开讨论。然而车多了,道路必然出现拥挤堵塞,但是没有车与路矛盾的激化,人们也不会去想到扩宽道路、架设立体交叉桥,高速公路的概念也不会从人们头脑中诞生。

317

第 3 章

目前,全国各地正在兴建的居住小区,设计图纸上并没有小汽车停车场。如果日后老百姓想买车只是因为顾虑无处停放而打消了念头,那将是让人多么懊恼的事情。

322

第 4 章

自从汽车这种现代化的交通工具发明以来,人类死伤于车轱辘底下的人已不计其数。但据分析,大部分交通事故原因都来自驾驶员的违章。人类会因为害怕伤亡而放弃汽车吗?迄今为止还没有哪一个民族脆弱到这种地步来想问题。

330

第 5 章

未来人类对空气质量的要求很可能成为制约汽车发展的最重要的因素。外国汽车商说:“尽可能减少对空气的污染主要是我们生产厂家的事。”中国人目前有这种意识吗?我们不能放弃汽车,但同时更不能对环境放弃责任。

338

第八部 挡不住的引擎声

339

第 1 章

中国人改天换地让高山让路的高昂心态不能只属于 50

年代。今天，面对残酷变幻的国际竞争，我们更需要强大的精神支柱，需要一代又一代人为国为民拼搏奉献。对于发展中国家，后继乏人简直不可想象。

349

第 2 章

自从人类发明了汽车，一百多年来共发生过三次变革。每次变革都为人类带来巨大的进步。那么，第四次变革会不会随后就到？如果会，将发生在我们这颗地球的哪一个国家、哪一片土地？中国能不能为自己也为人类做一次贡献呢？

357

第 3 章

我们和经济发达国家的汽车工业相比，究竟缺什么？差在哪儿？中国汽车工业光明的前途究竟取决于什么先决条件？上哪儿去找一句类似“芝麻，芝麻，开开门”那样能打开黄金宝库的口诀呢？

366

后 记

前言

在我看来,今天,中国人可以开放地谈一谈汽车这个话题了。

一百多年前,准确地说那件了不得的事情是发生在1886年的德国。两位工程师卡尔·奔驰、戴姆勒第一次把一部发动机装到了一辆普通马车上,这个大胆而神奇的想法立刻改变了这辆马车的性质,从此也改变了世界——人类发明了汽车。

1890年,戴姆勒在斯图加特附近的堪斯塔特城组建了戴姆勒机动车有限公司,并应当时奥匈帝国驻尼斯总领事艾米尔·杰里耐克的要求,以其10岁的女儿梅赛德斯的名字为公司新的车型命名。1926年戴姆勒公司与卡尔·奔驰创建的奔驰莱茵汽车机动车有限公司合并,这就形成了后来德国最大的工业集团戴姆勒—奔驰公司。

今天人们也许并不知道这家大公司