

谭车外门

李安定 著

新华出版社

门外车谭
AUTO OUT LOOK

门外车谭

李安定 著



新华出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

门外车谭 / 李安定著. — 北京: 新华出版社, 2005.8

ISBN 7-5011-7168-8

I. 门... II. 李... III. 汽车—文化—文集 IV. U46-05

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 084159 号

门外车谭

李安定 著

*

新华出版社出版发行

(北京石景山区京原路 8 号 邮编: 100043)

新华出版社网址: <http://www.xinhupub.com>

发行中心联系电话: (010) 63077122

中国新闻书店: (010) 63072012

新华书店经销

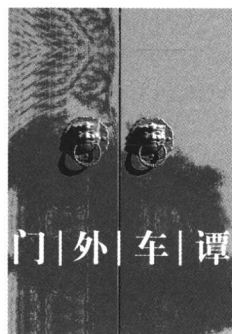
北京振宏福利印刷厂印刷

*

850 毫米 × 1168 毫米 1/32 11.5 印张 135 千字

2005 年 8 月第一版 2005 年 8 月北京第一次印刷

ISBN 7-5011-7168-8 定价: 30.00 元



序 满汉全席与汽车中国

《门外车谭》专栏中的部分文章终于结集出版了。有朋友问这是一本什么样的书。我说，是满汉全席。

不过，先要给满汉全席正名。如果说，满汉全席不过是时下快餐文化——自助餐的鼻祖，你相信吗？

满汉全席是皇家宫廷菜，中华饮食文化的顶峰，近年成为无人质疑的概念。据卖家宣传，现在发掘出来的满汉全席有380道菜，全部吃一遍要一个星期。报价以十万元计。

然而，稍加考证，不对了。查遍300年清宫御膳房档案，不见满汉全席的踪影。满汉全席最早见诸文字，是在清朝嘉庆年间扬州一篇文人札记中。

原来，乾隆年间，皇帝屡屡巡幸江南，把江南夸得如人间天堂。于是各部大臣、各地官吏上行下效，下江南考察一时成为热门，京杭运河上官船一排数里。官船第次到达，到了，就要吃饭。来客籍贯风俗不同，众口难调，沿途地方官的接待成为难题。于是有人想出一个高招：在码头搭起席蓬，预先做好南北满汉各种菜肴食物，放在金属食盒中用炭火保温。官员下船就有热菜热饭，而且口味可以挑拣，如同今日的自助餐。后来文人称其为满汉全席，多少带有几分调侃。

想不到，清朝覆灭近百年，满汉全席竟被高高架起来，冠以皇家的名号。

我曾有幸应朋友招呼，蹭过一顿满汉全席。简易的，24道菜，价格不菲。而且为显示高贵，绝对不能自助，由旗装小姐一道道展示，再分餐、端上，颇为费时。的确有鲍鱼、鹿脯一类，但是每一道菜量都小，且几经周转，往往冰凉。吃到一半已经十分郁闷。

我想，如果有了钱，一定开一家大众化的自助餐厅，招牌就叫

李安定

"满汉全席",还他一个菜色多样,价格实惠的本色。

汽车在中国,几十年来也是一台被架起来的满汉全席。先是清一色的官车,立马横刀地拦着不许大众消费。于是在中国就有轿车世界之最的天价;就有公共财政因支撑官车的运行而不堪重负的历史。

世纪之交,因入市,因中国人均GDP的增长,官车消费的樊篱几乎在一夜之间被冲垮。然而,被架起来的汽车回到代步工具的位置上还有待时日。在中国,即使亿万富翁在20年前也是一介草民,许多事情很容易地被"贵族梦"忽悠得失去了它的本来面目。

比如在英国,最顶级的本特利(宾利)轿车售价25万英镑,合300多万元人民币。买主如贵宾一般被邀请参观过工厂后,坐在豪华接待室喝着香槟一项一项确定配置。而在中国的车展上,骡马大会一样展出过的本特利仍被炒到上千万元一辆,而且经销商还要对买主进行资格确认。轿车在中国被赋予太多的内涵,生产厂、销售商、购车者心态浮躁,市场冷热无常;批判者则把道路、环保、能源、城市病的种种问题,都一股脑儿地算到轿车上。

汽车是什么?和汽车文明隔膜了一个世纪的中国人,即使专家院士们也难以说清。20世纪,汽车改变了人类的出行半径和生产方式;汽车依靠技术创新在发展中战胜了自身的种种制约因素;汽车在一个世纪中创造的社会财富、衍生文化比以往上千年的总和还要多。进入大众消费的汽车已经不是一个工业部门,甚至不是一个产业,中国将进入一个波及面极广的汽车社会。

关注汽车20年,面对汽车文明的博大宽阔,我觉得自己越发是个门外汉。但是我希望在中国,被架起来的汽车回归地面,误区得以澄清,未知领域获得探索。汽车的魅力在于它的丰富,在于它的活力。如同无所不包的满汉全席,当然不是旗装小姐姗姗送上的冷菜。



目录 CONTENTS

01

理念

- 9 家庭轿车是一种权力
- 11 搬开旧观念的路障
- 13 “汽车社会”，我们并未做好准备

02

战略

- 16 汽车中国“三岔口”
- 18 “准轿车”们何罪之有
- 21 缓冲期莫虚度
- 23 走下“金字塔”
- 25 “中三大”“洋三大”市场博弈
- 27 盼望“车改”早出台

03

见证

- 30 该来的全来了
- 32 “老三样”换代才是甲A联赛
- 34 中国有了“年度车”
- 36 第50个春天
- 38 解读“新东风”
- 40 春风快马入沈阳
- 42 戴克二十年执著花落北京

04

市场

- 45 买车学会“四看”
- 47 “浮躁”弥漫中国车市
- 49 汽车市场的“好日子”走到拐点

- 51 竞争从此变得血腥

- 53 大哥大们看中国：还是一块“香饽饽”

- 55 非得换个活法儿了

- 57 车市谷底“倒春寒”

05

天下

- 60 试车走天下
- 62 天价宾利是桑塔纳的兄弟
- 64 “未来女神”飞驰好望角
- 67 随星而动爱琴海
- 69 “鸥翼”老爷车跨世纪之旅
- 71 挑战北极冰雪

06

拥堵

- 75 给轿车一个停靠的港湾
- 77 公交优先，从“棍子”到“选择”
- 79 北京瘫痪的预言为何一再落空
- 81 不是治堵，是添乱

07

能源

- 84 用玉米和氢气开汽车
- 86 轿车热的能源冷思考
- 88 电动车的前景有点悬
- 90 Hy-wire“重新定义”汽车
- 92 一箱油“穿越塔克拉玛干”
- 95 混合动力中国问路

08 安全

- 98 交通安全是一种文明
- 100 买车首选是安全
- 102 呵护贝贝和母亲
- 104 “黑色星期一”敲响警钟
- 106 “机动车全赔”的谬误是伤害守法者
- 108 立法约束行人违章势在必行

09 车型

- 111 迎合“Y一代”
- 113 小型车 大市场
- 115 “情感诉求”在召唤
- 118 民营资本缘何钟情微轿
- 120 中国特色的 SUV 能走多远
- 122 SUV 得失考
- 124 两厢车和两个“李氏定理”

10 开发

- 126 自主品牌划不到别人的账上
- 129 第三种模式
- 131 合资企业悄然启动“自主开发”
- 133 自主开发只能是“第十个馒头”

11 价格

- 137 轿车“入世”说降价
- 139 “价格炸弹”冲击波
- 141 谁来推倒车价多米诺
- 143 衡量车价的三个“坐标”
- 145 降价策略有高下

12 品牌

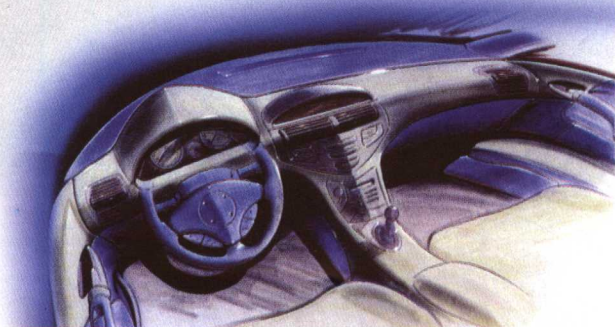
- 148 争做“四大名旦”的领跑者
- 150 大器晚成
- 152 争当 V6 新标杆
- 154 车舞
- 156 汽车的性格

13 延伸

- 159 走出 911 的阴影
- 161 服务是一块最大的奶酪
- 163 金融公司抢占车贷先机
- 165 二手车销量何时超越新车

14 名人坊

- 168 恰巴老哥
- 170 想起了饶斌
- 172 再见，史密斯先生
- 174 门胁先生圆了中国梦
- 176 好人吕福源
- 179 瓦格纳的快速反应



01
理念
门|外|车|谭



汽车不仅仅是交通工具 供图 / SAAB

家庭轿车是一种权力

80年代末，我曾经随一个汽车考察团去日本。在群马县的富士重工，我采访了被称为日本“国民轿车之父”的百赖晋六老先生。他谈起二战结束后，和助手们执着地投身家用微型轿车开发的往事：“当时，日本人还没有完全告别‘靠竹笋充饥的苦日子’，我们抱定一个很平凡的念头：要造出一种取代自行车的私人用小汽车，让普通老百姓一家人出门再也不怕日晒雨淋，不受风雪之苦。”

这番话深深打动了。1989年春天，我在《瞭望》周刊上发表了《但愿不是一个梦》，在媒体上第一次提出了轿车进入中国人家庭的设想，12年来，由于不断探讨这个话题，真是遍尝了酸甜苦辣。直到国家“十五”计划中首次写进“鼓励轿车进入家庭”。

今天，越来越多的中国人在圆自己的轿车梦。什么是中国人的家庭轿车？媒体上讨论得沸沸扬扬：外型应该是三厢，还是两厢？价格应该是十万元，还是八万？不过我以为，首先应该清楚家庭轿车所包涵的理念。

家庭轿车是一种权力。享有轿车文明，是一个现代社会，尤其一个社会主义国家老百姓应有的权力。这种权力的实现，既不是政策压抑限制所能永远阻止，也不靠领导人明智善举所赐予。政府部门应该做的，是采取有效措施，发展汽车工业，改善使用环境，制定严格的环保与安全法规，从而保证老百姓追求更高生活质量基本权力的实现。

认可轿车进入家庭，折射出的正是中国从老百姓的义务本位向权力本位转变的一种进步。

北京副市长刘敬民在谈及申奥时说得好：我们提出申请，关心的不只是城市建设的发展，还要建立公民社会……

一位每天驾车上班的清华大学教授感慨地说，从前我们吊在老旧的公共汽车扶手上“挤照片”，看着官员车按着喇叭超车，心里的不平可想而知。现在即使堵车，我也气顺，因为大家都是平等的。

家庭轿车也是一种动力。美国通用汽车公司董事长史密斯说过，波兰有4000万人，无论人口、国力都与有12亿人的中国不可同日而语，但是两国轿车的年销售量却同为60万辆，这难道不发人深省吗？史密斯有眼光，他看中的是加入WTO后中国老百姓巨大的轿车需求。而作为中国人，我们从这个对比中能够获得什么启迪呢？君不见，在汽车诞生百年之后，美国、欧洲、日本、韩国，一个又一个国家的老百姓先后享受了汽车文明，成百倍地扩大了出行半径，获得巨大的社会物质财富。今天，我们有什么理由不只争朝夕地把老百姓对“行”的现代化的渴望转化为推动社会进步，拉动经济增长的巨大力量呢？

家庭轿车还是一种标志。不久前，科学家公布了中国各地区进入现代化的时间表，我们终于幸福地得知，中国人已经站在现代化的门槛上。不过我总有点担心，不知在“行”的现代化方面，是否有人均汽车保有量的量化指标？多年来中国人在这方面一直在世界排名100位开外，除非老百姓的家庭轿车有跳跃式的发展，否则自诩的“自行车王国”风光依旧，我们顶风冒雨骑车上班，或者沙丁鱼般挤上春运列车回家看看时，总会觉得实在和现代化不沾边。

2001/03/05



搬开旧观念的路障

半个世纪以来在中国,汽车往往被赋予意识形态的色彩。观念方面的桎梏像重重路障严重阻碍着汽车工业的发展。只有卡车,没有轿车生产的中国汽车工业“单腿蹦”了30多年;直到今天,冲破旧观念仍然应该是必须补上的一课。

汽车是国民经济的“领航产业”,还是无足轻重“消费品生产”

为什么要发展汽车,尤其是轿车,在中国一直没有说透。轿车是奢侈品,是资产阶级生活方式,这样的观念在新中国的大部分历史中占统治地位。即使改革开放后国家确定建立轿车工业时,也只是为满足官员们对“公车”的需求。

汽车工业对经济发展的决定性推动作用一直被忽视。有多少决策者明白,拉4个人的轿车比拉5吨石头的卡车往往有更大的生产力。

在国外,轿车工业被称为“bell sheep”,意为挂铃铛的领头羊,形象地概括出它对整个国民经济产业群的波及效益和导向作用。

改革开放20年,千元级的彩电、冰箱在城市家庭的普及率几近90%以上,比起发达国家也已经毫不逊色。在国内消费失去热点的时候,呼唤新一代的“领航产品”已是当务之急。

所谓“领航产业”应该是一个国家经济和科技发展水平的体现,应该在众多相关行业能够形成巨大波及效益。汽车是中国当代体现机械、电子、材料、能源综合水平,价格是万元级,由上万件零部件组成的产品,足以担当国民经济“领航产业”的角色。

一个不可回避的事实是,2000年轿车乘用车市场销量100万辆,以一辆车平均10万元计,总销售额1000亿元。绝不逊于近年来国家每年发行600亿到1500亿元国债对最终消费的拉动。

发展轿车给人民带来富足,还是造成贫富对立

汽车诞生一个多世纪以来,不但成百倍地扩大了人们日常的出行半径,而且创造了惊人的社会财富。美国通用公司1999年的汽车销售额为1760亿美元。相当于前些年我国的全年税收总额。上海汽车工业曾一度创造过全市工业税收的40%,全国机械

工业企业赢利的70%。

一个又一个国家正是为了人民的富足才决策发展轿车的。当年的法国和德国在二战的废墟上开始生产家庭轿车，日本在人均国民收入只有280美元的50年代，就把发展国民轿车定为国策；韩国人恰恰是在还没有饭吃的时候，勒紧裤带发展轿车工业并打进国际市场的。如果当时只是靠种地找饭吃，恐怕韩国人至今还在过着苦日子，更不用说开上自己的小汽车了。

轿车只有在私人消费中才能强国富民。中国有三亿个家庭，十年之后，即使百分之一的富裕家庭把买车愿望变成现实，光是车价及各种税费，国家每年就可以回笼货币3000亿元。

且不说，私人买轿车，并非一次性投入，养路费、保险金、停车费、零件更换等还要不断支出，一辆轿车的生命期，所回笼的货币大体为轿车价格的二至三倍。高速路上如果跑的都是公家车，收费不啻是从国家这个口袋拿钱装进那个口袋。只有轿车私有化，国家的口袋才有真正的进项，在日本，70%的公路建设费用来源于汽车（当然是私人的）的过路费，这一点，难道不能给中国人以某种启迪吗？

今天，一个汽车工业的工作岗位可以形成材料、装备等上游产业两个就业岗位，在销售、维修、能源公路、金融、旅游等下游产业造就11个工作岗位。轿车工业的发展，还使生产者、相关产业从业者致富，他们的消费，又增加了其他产业的收入，使更多的人买得起轿车……捅破一张窗户纸，生产与消费的良性循环原来就是这么简单。

汽车是夕阳产业，还是新技术的载体

把今天世界汽车工业描绘为“夕阳工业”的人，不是出于偏见，就是过于闭塞。因为当今任何新技术研究成果无不渴望以最量大面广的工业产品——汽车作为商品化的载体。

如果说汽车工业的第一个百年带给人类的是大规模高效率的现代生产模式，那么汽车工业下个百年将是对各种新兴技术的兼收并蓄。计算机、全球卫星定位、新型轻质坚固材料、新能源、智能化交通管理、因特网、电子商务……也许除了基因工程，没有什么时髦的新技术与汽车产业无关。以汽车工业承载的电子设备为例：20年前，汽车的电子器件的含量几乎是零，现在电子器件约占汽车成本的10%到15%，明天的汽车将是架在轮子上的计算机。汽车工业在美国已经超过五角大楼成为电子产业的最大用户。

2001/08/14

“汽车社会”，我们并未做好准备

汽车是什么？在中国，许多所谓学者、精英还一头雾水，甚至因噎废食地对汽车大加鞭挞。尤其，汽车进入家庭的步伐加快，带来的能源、污染、拥堵问题，更使汽车似乎成了万恶之源。然而，一个不可逆转的事实是，进入新世纪，中国走向“汽车社会”这一历史进步将不可逆转的到来——比起世界各国，中国老百姓享受轿车文明的权力曾被人多地推迟了半个世纪。

何谓汽车社会？世界各国走过的道路表明，汽车社会的前提是大众普遍的汽车消费。那时汽车对社会的影响，远远超出了汽车产品本身。汽车社会化的进程成百倍地扩大了人们的活动半径；改变了传统的时空概念；加快了城市化的进程；谁能否认，汽车是20世纪地平线上最重要的人文景观。汽车波及的产业面之宽，为新科技提供的应用平台之广，对人类文明影响之深，让其他任何产业都难以望其项背。

也许最深刻的是，汽车带来一种革命性的社会生产模式：将理念提升到和资源一样重要的地位，资源在生产中消耗，而理念（如流水线、专业化等）则可以大量复制拷贝，其成本因生产的扩大而缩小。因而在汽车研发、生产、销售、使用中形成的社会财富，远远超过多少个世纪的总和。全社会都是这些财富的收益者：从GDP的增长到就业岗位的提供；从发展科学文化到扶助贫困人口；都少不了这些财富的支撑。

无可讳言，汽车也带来对石油的大量消耗和环保的压力。然而，不必杞人忧天的是，可持续发展的压力正成为研发新技术的巨大动力，全球汽车厂商不断推出各种节能而清洁的汽车；20年来，全球汽车的油耗水平下降了50%，排放污染减少了98%！近两年国际上不少汽车企业又研制出资源丰富，完全没有污染的氢能源汽车，并在大约15到20年后开始全面取代传统的汽车。

在汽车社会的脚步声离中国人越来越远的时候，实际上我们并未作好准备，甚至连这方面的意识都很欠缺。国务院发展研究中心副主任陈清泰提醒人们。在走向汽车社会的进程中，应借鉴国际成熟经验，对于能源、环境、交通等方面的挑战，尽早制定科学的应对策略，变被动为主动。

应对汽车社会的到来,政府应该及时制定富有远见的汽车产业的战略目标。主动融入全球化汽车市场,确立市场竞争对于汽车产业成长的关键作用,结束对微观经济的过多干预;壮大自主品牌和自主开发能力;尽快实现大宗汽车产品净出口的大目标。

在大众汽车消费起步的时候,要充分考虑能源环境的制约因素,及早制定强制性燃油经济性法规。眼下国内汽车产品一味追求排量大、动力强的取向很不可取。应该给社会以强烈的节能和环保信号,使新进入市场的汽车平均能耗大幅度下降。以每公升燃料行驶里程计算,中国燃油经济性现状与日本2010年目标相比高出24.7%,与欧盟第二阶段将达到的目标相差高达48.4%,节能大有潜力。

科学引导汽车消费,一方面要改善和净化汽车消费环境,另一方面,通过燃油税和差别税费等政策工具,体现鼓励购买,限制过度使用汽车;鼓励节能、清洁、体积小的汽车。

发展公共交通与发展私人交通并行不悖。公交优先,不应与私人拥有交通手段相对立。没有私家车在购买使用中缴纳的大量税费,发展公交必然变成无源之水。同时,不应因一时基础设施不足,就简单地限制汽车消费。汽车消费与基础设施如同鸡和蛋的关系,可以相互促进,构成一个良性的消费圈。

2004/08/24

02 战略

门|外|车|谭



供图 / VOLOV

汽车中国“三岔口”

世界汽车工业的百年历史中，经历过两次大重组。第一次是从20世纪初叶开始的工业化国家的国内兼并。从各国几十家、上百家小汽车厂集中为三四家大集团；第二次是90年代末新一轮世界性的大重组。始作俑者是1998年德国的奔驰公司买下美国克莱斯勒公司。重组后世界汽车格局的最新概括是“6+3”：即6大集团：通用、福特、丰田、大众、戴姆勒-克莱斯勒、雷诺；另有三个独立公司：本田、宝马、PSA。

中国汽车工业在世纪之交遇到多重挑战：WTO加入在即、市场化的激烈竞争、环保与能源的严峻压力，再加上新一轮全球化兼并重组惊涛拍岸，中国汽车工业的发展之路面临三种抉择：

抉择之一：向国内三大集团靠拢。以国家长期扶植的一汽、东风、上汽三大集团为主，通过资产划拨、参股，整合汽车工业。

经过50年的大规模建设，中国汽车工业并非没有作为，聚集了人才，培育了市场。国家九五对汽车工业投资588亿元，80%用在13家大企业，已经形成一定的集中度。今后，可以在政府政策导向下进一步组成全国性的三大集团。

如上汽集团近年来在兼并重组方面步子迈得很大，从三年前的仪征、后来的柳微、奇瑞，谈判中的南汽、贵航，纳入集团的都是很有实力的汽车企业。同时，上汽与德国大众、美国通用合作得很成功，后来居上地成为最活跃的国内汽车集团。

依托三大集团进行封闭的兼并重组，优点是有政府的行政支持，操作起来驾轻就熟，问题是垄断造成的低效率，尚无实力参与世界性竞争。

抉择之二：实行开放的投资体制。打破带有计划经济色彩的行业“准入”限制，放开国内多种投资渠道，让充裕的民营资本进入长期缺血的汽车工业，改革政府事无巨细的垄断性管理为行业自律。还汽车工业作为竞争行业的本来面目，走彩电行业走过的竞争重组的成功之路。

开放投资渠道，优点是充分鼓励竞争，发挥新兴汽车企业的“鲑鱼效应”，搅活中国汽车工业的一潭死水。但如果不设置一定的技术门槛，会出现一哄而上，低水平