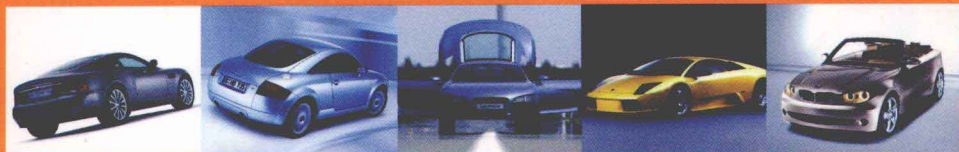


AUTO



汽车营销 技术 12 字

尉庆国◎著

- 酒香也怕巷子深.....
- 掌握了本宝典，
 - 令您对销售策略有一个全新认识
 - 令您对销售对象心理了如指掌
 - 令您对销售市场充满信心
 - 令您更自信更从容



国防工业出版社

National Defense Industry Press

汽车营销技术 12 字

尉庆国 著

国防工业出版社

·北京·

内 容 简 介

本书以综合性、实践性和实用性为原则,将汽车营销概括为12个字——卖、神、货、价、钱、人、路、点、势、场、唱、争,概念通俗、易学易懂,并穿插大量汽车营销案例,具有一定的启发性和欣赏性。

本书可作为高等院校汽车服务工程专业、车辆工程专业的必修课教材,也可作为汽车检测维修专业、热能与动力工程专业、市场营销专业的选修课教材,还可作为汽车营销及相关从业人员的培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

汽车营销技术 12 字/尉庆国著. —北京:国防工业出版社,2011. 11

ISBN 978-7-118-07900-5

I. ①汽... II. ①尉... III. ①汽车工业—市场营销学
IV. ①F407.471.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 261172 号

国防工业出版社 出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路 23 号 邮政编码 100048)

三河市鑫马印刷厂

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 9³/₄ 字数 222 千字

2011 年 11 月第 1 版第 1 次印刷 印数 1—4000 册 定价 27.00 元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010)88540777

发行邮购:(010)88540776

发行传真:(010)88540755

发行业务:(010)88540717

前 言

2009年,国务院将汽车产业纳入到十大产业振兴规划中,发布了《汽车产业振兴规划》。2010年,我国汽车产销量过千万。汽车销售孕育了诱人的商机,提供了大量就业岗位。就业是一个毕业生从学校迈向社会的重要门槛,每一个老师都有责任帮助他们迈好这一步,让每一个毕业生赢在职业生涯的起点。从推销员到汽车巨人的李·艾科卡认为销售从来都是汽车业的关键,是企业的精华。美国汽车推销大王吉拉德说:“我在推销我自己。”其实,每个人的一生都是在推销自己。重庆长安汽车股份有限公司出版的杂志《经营者》,封面上有8个字:搏击商海,经营人生。本书通过汽车营销讲授,结合就业工作,让学生达到将自己推销出去、经营美好人生的目的。

鉴于目前汽车营销书籍重理论、轻实践的现象,作者结合10年销车经历,10年教学心得,将汽车营销概括为12个字——卖、神、货、价、钱、人、路、点、势、场、唱、争,概念通俗、易学易懂。本书还穿插大量营销案例,包括创业营销、技术营销、植入营销、价格营销、体育营销、概念营销、事件营销、模仿营销、名人营销、体验营销、分网营销、并网营销、取名营销、改名营销、征标营销、换标营销、碰撞营销、公益营销、广告营销、游戏营销、特技营销、讲座营销、口碑营销、跨界营销、“兵家”营销等,帮助读者从中借鉴成功的经验,避开失败的弯路。

需要指出的是,书中所选案例仅供教学时课堂使用,书中所涉及的企业和人员不管真实与否,均无褒贬之意。

由于作者水平有限,书中难免存在不妥或错误之处,敬请广大读者和有关专家批评指正。

尉庆国

2011年7月于中北大学

目 录

绪言	1
第一节 世界汽车工业发展简史	1
第二节 中国汽车工业发展简史	6
第三节 汽车地位及影响	12
第四节 中国汽车销售体系演变	14
第五节 汽车营销工作的重要性	16
第一章 卖	18
第一节 营销就是卖	18
第二节 各种卖法	19
第三节 卖文化	27
第四节 卖的三重天	32
第二章 神	35
第一节 企业文化是包装	36
第二节 磨合中外企业文化	46
第三章 货	48
第一节 化贝为货	48
第二节 好货	50
第三节 新货	51
第四节 假货	52
第五节 窜货	53
第六节 旧货	54
第四章 价	56
第一节 定价	57
第二节 降价	61
第三节 涨价	62
第五章 钱	64
第一节 钱的作用	64
第二节 筹钱	66
第三节 金钱如粪土,诚信创未来	69
第六章 人	70
第一节 全才	70
第二节 招人	70
第三节 训人	71

第四节	用人	71
第五节	奇人	72
第六节	走人	77
第七章	路	79
第一节	认路	79
第二节	用路	81
第三节	选路	82
第四节	争路	82
第五节	修路	83
第六节	断路	83
第七节	退路	84
第八节	分路	85
第九节	并路	87
第十节	借路	88
第十一节	管路	89
第八章	点	92
第一节	卖点	92
第二节	试点	93
第三节	重点	93
第四节	难点	94
第五节	歪点	94
第六节	买点	95
第七节	点点相对	96
第九章	势	99
第一节	适势	99
第二节	顺势	104
第三节	借势	106
第四节	造势	110
第五节	逆势	111
第六节	仿势	112
第十章	场	114
第一节	建场	114
第二节	吸场	115
第三节	主场	120
第四节	外场	121
第五节	磁场	123
第十一章	唱	126
第一节	真唱	126
第二节	改唱	130

第三节	借唱	132
第四节	假唱	132
第十二章	争	135
第一节	竞争	135
第二节	战争	136
第三节	争夺	137
第四节	争当	138
第五节	汽车营销战	140
附录	作者简介	145
参考文献		150

绪 言

自然的灵感、社会的变迁、科技的发展、环境的变化、“偷懒”的需求、战争的需要、欲望的满足、安全的理念、节能的政策、环保的限制等等,这些和汽车的发明、发展、营销都息息相关。

第一节 世界汽车工业发展简史

公元前 4000 年撒马利亚人制造出车轮。据说,人们从野草被风吹得在地上滚动得到启发,便在拖拉重物时,把圆木、滚石等放在重物的下面,使得拖运重物变得轻松多了,于是人们发明了原始的轮子,后来又对实心轮加以改进,逐步演变为用辐条支撑轮辋的车轮。发明轮子不仅是创造了一种器具,还带给人类一种新的运动方式——滚动,既可以省力又可以节约能源。

马车的使用为汽车诞生创造了条件。自从人类发明了车轮并制造出车后,就用驯化了的马、牛拉车。马车是运输、代步和打仗的最主要工具。由于没有其他合适的动力取代马,马车时代一直延续了约 3000 年—4000 年。到 19 世纪后期,马车具备了汽车的基本结构:轮胎、悬架、制动、车厢。美国通用汽车公司的创始人威廉·杜兰特曾经是美国的最大的马车厂的老板,戴姆勒制造的第一辆四轮汽车的底盘就是杜兰特马车厂生产的马车,所以汽车刚面世就叫“没有马的马车”。

自行车的普及为汽车诞生提供了技术人员、工业基础和主要零部件。法国标致公司、德国欧宝公司、英国罗孚公司的前身就是自行车生产厂家。自行车所用的充气轮胎、差速器、链条传动、滚动轴承、钢管构架、专用机床都可用于汽车生产、制造。1885 年,德国工程师卡尔·奔驰拆开两辆自行车,用一个钢制骨架把两个后轮和一个前轮组合在一起,前轮用于转向,后轮用于驱动,在车子后部安装了单缸四冲程内燃机,设计制造了一辆三轮汽车(图 0-1),并在 1886 年 1 月 29 日获得了专利,汽车得到了第一张官方出生证明,这部车以奔驰 1 号而闻名于世。这台汽车现珍藏在德国国家博物馆,1994 年,奔驰 1 号被运到中国参加北京国际车展,物以稀为贵,保险费高达 1 亿马克。

由于矿井抽水需要、“偷懒”的需求,人类发明了最早的机械动力装置——蒸汽机。英国的工业革命导致了对各种矿物的强劲需求,随着采矿的发展,矿井越挖越深,地下水成了矿石和矿工的大敌,为开掘矿道和保证安全,必须尽快抽走地下水。靠人力抽水效率低下、费工费时。为了“偷懒”、降低费用,1712 年,一名英国铁匠纽科门设计出了一种叫“矿工之友”的设备,靠机械动力抽走地下水,极大地提高了抽水的效率。在不到 20 年的时间里,它在欧洲的矿山上普及起来、广泛使用,人们把它叫做蒸汽机。

蒸汽机是外燃机,燃料在汽缸之外燃烧,热效率低。1860 年法国技师埃铁米·列诺尔制成了煤气机,煤气机是内燃机,其热效率较高并成批生产,从此使得内燃机商品化。

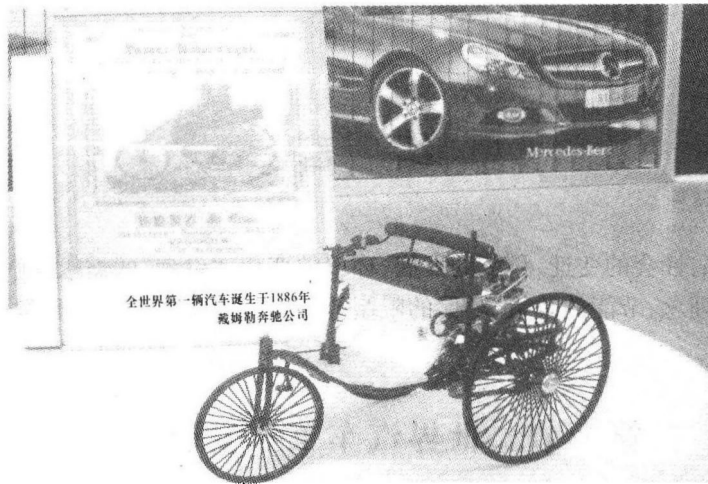


图 0-1 世界上第一辆汽车

可是,列诺尔的煤气机没有压缩行程,热效率只有 $3\% \sim 4\%$ 。1866年德国工程师尼古拉斯·奥托制造出往复活塞四冲程内燃机,并为现代内燃机发展奠定了四冲程工作循环(或称奥托循环)的理论基础。他的机器经改进后,以汽油为燃料,热效率可达 $12\% \sim 14\%$ 。1872年,尼古拉斯·奥托在德国建立道依茨发动机公司,开始批量生产内燃机(道依茨公司今天依然存在,仍是一家重要的发动机制造商)。此后,人们放弃了热效率低的列诺尔煤气机而转向轻巧、强劲的奥托内燃机。2007年,德国道依茨股份公司与第一汽车集团公司合资成立了道依茨一汽(大连)柴油机有限公司。

Diesel 发动机这个单词是为纪念世界上第一位发明柴油发动机的工程师狄赛尔,把发动机用的燃料,即柴油用他的名字 Diesel 来命名的,所以英文 Diesel 就是柴油的意思。起初,狄赛尔用植物油作燃料。经过一系列试验,对于植物油的尝试失败了,但他是第一个把植物油料引入内燃机的人,因而近现代提倡“绿色燃料”者都把狄赛尔尊为鼻祖。最终燃料选择锁定在了石油裂解产物中一直未被重视的柴油上。柴油相对于汽油来说性质非常稳定,比较难于点燃,同时柴油一旦点燃会冒出大量的黑烟,因而它又不能像煤油那样用作照明。但柴油稳定的特性却恰恰适合于压燃式内燃机,在压缩比非常高的情况下柴油也不会出现爆震,这正是狄赛尔所需要的。经过近 20 年的潜心研究,狄赛尔终于在 1892 年试制成了第一台压燃式内燃机,也就是柴油机。在 1892 年 2 月 27 日,取得了此项技术的专利,实现了自己“我要用动力改变世界”的诺言。我国的上海柴油机公司秉承这位“柴油机之父”的思想精髓,提出“传承狄赛尔,动力改变世界”企业理念,积极参与全国卡车大赛,为赛手和车迷带来全新的体验,也必将促进中国工业、尤其是汽车和发动机产业技术的进步与发展。

由于普法战争的需要,制成了最早的机动车。1769年,法国的一名炮兵工程师,尼古拉斯·古诺大尉将一台简陋的蒸汽机装在一辆木制的三轮车上,准备用它来牵引大炮,是现代汽车的“祖先”,成为古代交通运输(以人力、蓄力和风帆为动力)和近代交通运输(用动力机械驱动)的分水岭,英国和法国曾先后认定它是世界上第一辆汽车,这辆车现保存在巴黎国家博物馆。

1886年10月,为庆贺妻子的生日,德国工程师哥特里布·戴姆勒买了一辆美国造的四轮大马车。在迈巴赫的帮助下,在前轮上安装了转向装置,后轮上安装了驱动装置,把一台立式发动机安装在车身的中部,世界上第一辆四轮汽车就这样诞生了。

标致家族从19世纪初叶起就在法国杜斯(Doubs)省生产各种钢铁制品,选用雄狮雕塑作为企业的商标,到阿尔芒·标致接管企业时,标致公司已经是法国最重要的自行车制造商之一。标致公司走上汽车之路的关键人物是阿尔芒·标致,他在巴黎中央高等工艺制造学校学习工程技术后又到英国深造,在那里接触了还处于萌芽状态的汽车工业。1871年,22岁的阿尔芒·标致回国,他认定公司应当发展汽车并与他人合作生产蒸汽汽车,1889年,标致I型蒸汽汽车还曾在巴黎国际博览会展出。这时,他的大学同学埃米尔·勒瓦索(Emile Levassor)找到阿尔芒·标致,向他推销哥特里布·戴姆勒发明的内燃机,并且两人专程前往德国拜会哥特里布·戴姆勒。哥特里布·戴姆勒向他们展示了他制造的内燃机和第二辆四轮汽车,阿尔芒·标致完全被哥特里布·戴姆勒发动机和汽车征服了。回到法国后,他购买了哥特里布·戴姆勒发动机,并按照哥特里布·戴姆勒的思路组装汽车,1890年,第一辆汽油机驱动的标致汽车——标致II型汽车问世,这是德国以外出现的第一辆内燃机汽车。1891年9月6日,标致III型四轮车正式向公众露面,还参加了全程2045km的越野行驶,这辆装了内燃机的四轮车用139h跑完了2045km全程,轰动了世界,这时人们才确信汽车已经可以实用了。1896年,阿尔芒·标致正式创建了标致汽车公司,成为法国主要的汽车厂家之一。由于法国人敏锐的判断力,特别是法国开明的法律制度(当时,德国、英国均有歧视机动车的法律),法国成了最早普及汽车的国家。标致公司也成为世界上第一家真正的汽车制造商。而此时的奔驰公司和戴姆勒公司都只满足于销售内燃机生产许可证,其汽车产品都停留在样车阶段。标致公司使汽车从样品变成商品,从一项研究变成一门工业。

1912年,法国雪铁龙去美国旅游。在那里,他亲眼看到了由泰勒研究和科学化生产组织使福特大幅度降低了T型车的生产成本。于是,他决定以同样方式来管理自己的工厂。雪铁龙坚持认为:汽车厂卖的不只是汽车,还有无微不至的服务。他逐步完善了汽车买卖方式,创立了一年保证期制度,建立分销网,罗列出零件目录及维修费用一览表,使所有销售点、维修点的费用得以统一。1922年,他大力推广分期付款方式,成立了全国第一个专司分期付款的机构,并在国外创办了不少汽车出租公司,在全国各地形成了一个游览车服务网。雪铁龙在对公司和产品的宣传方面可谓煞费苦心,他在法国各地的十字路口竖立起雪铁龙标牌,强化了人们对其标志的印象;他让汽车从高山上翻滚而下以证明车身的坚固耐用;他雇用飞机以五彩的烟火在空中画出“雪—铁—龙”字样;他于1925年在巴黎埃菲尔铁塔以霓虹灯方式做广告,使巴黎四周30km以内的地方都可以看到;1923年,他发起了穿越撒哈拉大沙漠的大型车赛;1924年又组织了贯穿全非洲的“黑色之旅”赛车活动;1927年,美国人林白驾机穿越北大西洋成功,他竭力说服这位英雄去自己的工厂接受工人们的祝贺,第二天的报纸就登了这样的文章“林白访问雪铁龙”;自1928年起,雪铁龙每月月末在法国100家大报刊登大幅广告;1931年他在法国巴黎开办了当时全球最大(长400m)的汽车商场,除了经销汽车外,也在场内放映电影和开办音乐会。富有的雪铁龙在生活上不求豪奢,只是不断地投资于工厂和开发新车型,追求技术上的不断进步,他甚至声称“只要主意好,代价不

重要”。在工程师勒费伯的建议下,雪铁龙决定在新研制的汽车上采用一系列全新的技术——前轮驱动、流线型车身、自承重设计、扭力杆悬挂装置、液压制动、悬浮马达、自动变速器,由于所需经费庞大,他只好向部分经销及米其林公司请求赞助。虽然这种后来被人们称之为“强盗车”的前轮驱动车给雪铁龙公司带来了极大的荣誉和滚滚利润,但在当时却因研究周期过长而使产品未能如期推出,加之匆匆投产后又存在着许多设计、制造方面的缺陷,销路受阻,雪铁龙顿时负债累累,不得不将公司卖给米其林公司。从此,他因忧郁住进了医院,1937年7月,雪铁龙去世。在他死后的两天时间里,数不清的工人、经销商甚至普通顾客,纷纷涌进雪铁龙公司向他行礼致哀,法国政府也给他颁发了一枚二级荣誉勋章。实际上,今天的雪铁龙公司仍然名震全球以及他的前轮驱动设计方案在60多年后没有过时才是对他最大的褒赏与怀念。

汽车虽然诞生在欧洲,但美国依靠优越的资源和自然条件以及宽松的政策,又利用欧洲遭受第一次世界大战破坏的时机,迅速发展并超过了欧洲。

亨利·福特于1903年创立了福特汽车公司。1908年,福特推出了著名的T型车,并于1913年在汽车行业率先采用流水线生产,使T型车产量迅速上升、成本大幅下降,促使汽车这种只有少数有钱人才能享用的奢侈品变为普及到千家万户的经济实惠的产品,并大量出口。因此福特被称为“汽车之父”,而奔驰被称为“汽车之母”。

奔驰公司和戴姆勒公司为了对付美国T型车的“入侵”,在1926年合并起来,组成戴姆勒—奔驰公司。1998年,又通过强强联合、优势互补组成戴姆勒—克莱斯勒公司(简称D—C公司)。2007年05月15日,戴姆勒—克莱斯勒正式“离婚”。德国媒体认为,戴姆勒与克莱斯勒“分手”一方面表明这个世界公司的终结,另一方面进一步说明近年来全球汽车业并购后成功运行的概率并不高。企业做大的最终目的是增强企业的全球竞争力和赢利能力,但恰恰相反的是,欧美众多汽车业合并后规模大了,企业营业额增大了,但赢利能力却下降了。

1908年,威廉·杜兰特以戴维·别克的公司(1903年创建)为基础,组建了通用汽车公司。1923年—1956年,杰出的企业家小阿尔弗雷德·斯隆长期担任通用汽车公司最高领导,他提出的分期付款、动态报废、年度车型更新等销售措施,并建议生产6个档次的不同价格的汽车,使不同购买力的顾客都能从通用汽车公司买到适用的汽车。这一系列重大改革政策的推出使该公司迅速跃升为世界最大的汽车企业。

大众汽车股份公司创建于1938年德国的沃尔斯堡,创始人是世界著名的汽车设计大师波尔舍。他的理想是“用上帝赋予我的智慧和才能,制造出平民百姓人人买得起的汽车”。他设计出著名的大众甲壳虫轿车,在1940年开始生产,累计生产了2000多万辆,成为世界上生产时间最长和产量最多的车型。

日本的丰田汽车公司依靠一套独特的、行之有效的精益生产方式(它是将生产过程的各个环节联系在一起,组成一个完整体系。并以“精益思想”为根基,以寻求“消除一切浪费,力争尽善尽美”为最佳境界的生产经营体系。这一体系从产品计划开始,通过制造的全过程、协作系统的协调一直延伸到用户。被理论界称为“精益生产方式”);日产汽车公司侧重大批量和自动化的生产体系;本田技研公司崇尚本田宗一郎本人身体力行的—种精通技术、顽强拼搏、无私上进的“本田精神”,使日本奇迹般地成为汽车生

产大国。

美国机械工程师学会设有一种荷利奖,专门用于奖励那些在机械工程领域做出了杰出贡献的人。迄今为止,该奖项一共颁发过两次:1936年,奖励了有“汽车大王”之美称的美国人亨利·福特;1980年,奖励了日本人本田宗一郎。据此,人称本田宗一郎为“日本的福特”。1946年10月,本田宗一郎在滨松设立了“本田技术研究所”,主要生产纺织机械。1948年9月,他正式组建了“本田技术研究工业总公司”并自任社长。他懂得自己在技术开发和经营管理两个方面相比更擅长于前者,于是他主动出击,联系到了一个负责销售和公司管理的合伙人——藤泽武夫,当对方于1949年10月以常务董事的身份加入本田后,他就将公司的全部经营实权放心地交给了藤泽武夫,自己则只埋头于技术开发,不断拿出技术先进而又适销对路的产品。他设计开发的 CVCC 发动机以及安装此种发动机的汽车,因其控制排污效果好,而于1975年在世界汽车界引起极大轰动,为公司赢得了不可计数的利润及崇高商业声誉。

经历了百年发展和技术积累,世界汽车工业在知识经济的推动下,伴随着经济全球化的浪潮,正朝着产业集中化、技术高新化、经营全球化、生产精益化的趋势发展。

1. 汽车产业的全球性联合重组步伐加快

20世纪90年代以来,由于全球汽车生产能力过剩,安全、排放、节能法规日趋严格,产品开发成本、销售成本大幅度提高,促使汽车工业全球性产业结构调整步伐明显加快,汽车跨国联盟已成为世界汽车工业发展的潮流。戴姆勒公司与克莱斯勒公司合并及分离,雷诺公司和日产公司联手,福特公司收购沃尔沃轿车,通用公司控股日本五十铃、铃木和富士重工,经过数年的激烈盘整,全球汽车业已基本形成“6+3”的竞争格局。“6”是指通用、福特、戴姆勒—克莱斯勒(现已分离)、丰田、大众、雷诺—日产这6家合计年产量已占世界汽车产量80%以上。“3”是指相对独立自主的本田、标致—雪铁龙和宝马,这9家公司的年产量已占世界汽车产量90%以上。

2. 技术创新能力成为竞争取胜的关键

世界各大汽车公司已把主攻方向从实施精益生产、提高规模效益转向以微电子技术和信息技术等高新技术对汽车工业的开发、生产、销售、服务和回收的全过程进行提升。围绕安全、环保、节能等重点领域,采用新能源、新材料、新工艺开发研制新车型,占领技术制高点。以美国政府发起的“新一代汽车伙伴计划”为代表,用高新技术提升汽车产业已全面展开,并取得重大突破。电子技术的广泛应用使汽车电子产品占整车价值的比例提高到25%~30%,并且还将有较大幅度的增加。电动汽车、混合动力汽车技术取得突破性进展,正在走向实用阶段。因特网技术的应用将更加广泛,跨国汽车集团正将自己雄厚的技术实力、丰富的人力及财力资源与因特网相结合,同客户、经销商、供应商等建立一种新的业务模式。技术高新化体现在传统的汽车主体技术,机构技术将由微电子信息技术、新材料、新能源等高新技术所取代,新一代汽车将轻便化、安全化、环保化、智能化,成为高新技术的集成体,新一轮汽车工业的发展不仅将带动相关传统产业的发展,也将更有力地促进高新技术的发展。

3. 采用平台战略、全球采购、模块化供货方式已成趋势

国际汽车工业广泛采用平台战略、零部件全球采购、系统开发、模块化供货等方式,使新产品开发费用和工作量部分地转嫁到零部件供应商,风险共担,实现在全球范围内合理

配置资源,提高产品通用化程度,并有效地控制产品质量,大幅度降低成本。不少汽车跨国公司正在积极研究减少平台数量,增加零部件供货商产品开发的工作量、质量和成本始终是市场竞争的焦点,千方百计提高汽车质量,降低汽车成本是市场提高公司竞争力的根本所有。因此,生产精益化是伴随汽车工业走向未来的永恒主题。

目前,世界汽车工业的发展出现新的特点,汽车产业的全球性联合重组步伐加快,技术创新能力成为竞争取胜的关键,采用平台战略、全球采购、模块化供货方式已成趋势。

第二节 中国汽车工业发展简史

一、旧中国的汽车工业

1901年,匈牙利人李恩思将两辆美国生产的奥兹莫比尔汽车从香港运到上海,从此中国开始出现汽车。

我国现在保存最早的汽车是存放在颐和园的慈禧太后的座驾,被人冠以“中国第一车”的美名。该车是德国本茨公司于1898年生产的产品,设有4个座位,发动机在前排底座下方,通过链条驱动后轮。汽车的造型还算气派,但谈不上豪华,采用开式车身,6根垂直的杆子支起一个精美的顶棚,车头还挂着两盏精美的黄铜煤油灯,更为出色的是钢板弹簧悬架和4只充满气体的轮胎大大提高了汽车的平顺性。尽管袁世凯为这件供品费尽心思,但慈禧并不喜欢这件供品,黑色的车身在西方人眼里威严庄重,但比不上她心目中象征至高无上皇权的金黄色,汽车座位的式样和侧面的线条很容易使人联想起当时在中国已逐渐盛行的黄包车,汽车后面的座位较高。慈禧穿着3寸(10cm)高底的旗鞋实在无法爬上去,侍从好不容易才把她抬上去,在宫廷内到处是高大的门槛使汽车无法行驶,而在宫廷外这辆车也远不如前呼后拥的十六抬大轿显得威风凛凛。更令“老佛爷”不能容忍的是驾驶员竟然大模大样的坐在她前面,感到有失体面,于是她下令驾驶员孙长富跪着给她开车……这辆车虽然是文物,但也反映了当时历史的一面镜子。

1903年以后,上海已陆续出现了从事汽车或零部件销售、汽车出租的洋行。1929年,汽车进口量已达8781辆,世界各国汽车蜂拥而入,1930年,中国汽车保有量为38484辆,却没有一辆国产汽车,不少有知之士都想制造中国的汽车,可是限于当时的情况,都没能实现。

1912年,孙中山先生在江阴视察江防工作时,曾作了“关于道路与自动车建设”的专题报告,阐明了修筑公路、开办长途客货汽车运输对货物流畅、便利交通、发展经济的重要作用。在孙中山先生1920年发表的《建国方略》一书中讲到:“……最初用小规模,而后用大规模,以供4亿人需要。所造之车当用于各种用途,为农用车、商用车、旅行用车、运输用车等。一切车以大规模制造,实可较今更廉,欲用者皆可得之。”1924年,孙中山致函亨利·福特(图0-2),请他帮助建立中国的汽车工业。

1928年,福特公司(图0-3)在上海设立了一个销售和服务分支机构,该机构的业务直到第二次世界大战才终止。



图 0-2 孙中山致亨利·福特信函

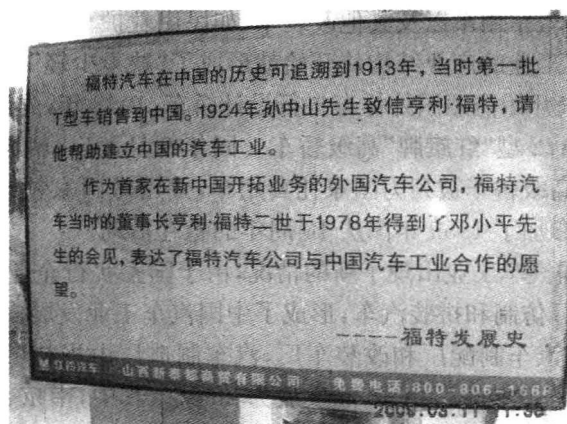


图 0-3 福特与中国合作发展史

1928年，张学良在东北易帜后，要化兵为工，在辽宁迫击炮厂成立了民用工业制造处，后改称为辽宁民生工厂，试制汽车。中国人当时还没有生产汽车的经验，于是聘请了美国人为总工程师。1929年3月，民生工厂引进了一辆美国“瑞雷号”汽车进行装配实验，并以该车为样板，于1931年试制成功了一辆命名为“民生牌”的75型汽车，它开辟了中国人试制汽车的先河。可惜第二辆汽车还没制造出来，“九一八”事件爆发，东北三省被日本占领。

1931年底，国民政府在上海筹建中国汽车制造公司。由于日本军国主义入侵，该公司后搬迁湖南、重庆，造成人员、设备散落。20世纪30年代，阎锡山在太原试制出几辆轻型载货汽车。到1949年，累计进口汽车7万余辆，当时的汽车保有量为5万余辆，产品可以说是万国汽车。同时，汽车配件、汽柴油（老百姓称为“洋油”）也几乎完全依靠进口。

旧中国的造车梦毁于统治者的腐败无能，毁于帝国主义的硝烟战火。新中国成立后，才建立和发展了中国的汽车工业。

二、新中国的汽车工业

新中国的汽车工业与共和国共命运经过半个多世纪的努力,发生了天翻地覆的变化。从一个曾经是“只有卡车没有轿车”、“只有公车没有私车”、“只有计划没有市场”的汽车工业,最终形成了一个种类比较齐全、生产能力不断增长、产品水平日益提高的汽车工业体系。回顾中国汽车工业 60 年来走过的路程,一步一个脚印,处处印证着各个历史时期的时代特色,经历了从无到有、从小到大的创建、成长和全面发展三个历史阶段。

1. 创建阶段(1953 年—1965 年)

1953 年 7 月 15 日,在长春打下了第一根桩,从而拉开了新中国汽车工业筹建工作的帷幕。第一辆国产汽车于 1956 年 7 月 13 日驶下总装配生产线。这是由长春第一汽车制造厂(简称一汽)生产的“解放牌”载货汽车,结束了中国不能制造汽车的历史,圆了中国人自己生产国产汽车之梦。

一汽是我国第一个汽车工业生产基地。同时,也决定了中国汽车业自诞生之日起就重点选择以中型载货车、军用车以及其他改装车(如民用救护车、消防车等)为主的发展战略,因此使得中国汽车工业的产业结构从开始就形成了“缺重少轻”的特点。

1957 年 5 月,一汽开始仿照国外样车自行设计轿车,1958 年,先后试制成功 CA71 型“东风牌”小轿车和 CA72 型“红旗牌”高级轿车。同年 9 月,又一辆国产“凤凰牌”轿车在上海诞生。“红旗牌”高级轿车被列为国家礼宾用车,并用做国家领导人乘坐的庆典检阅车。“凤凰牌”小轿车参加了 1959 年国庆 10 周年的献礼活动。

1958 年以后,中国汽车工业出现了新的情况,由于国家实行企业下放,各省市纷纷利用汽车配件厂和修理厂仿制和拼装汽车,形成了中国汽车工业发展史上第一次“热潮”,形成了一批汽车制造厂、汽车制配厂和改装车厂,汽车制造厂由当初(1953 年)的一家发展为 16 家(1960 年),维修改装车厂由 16 家发展为 28 家。其中,南京、上海、北京和济南共 4 个较有基础的汽车制配厂,经过技术改造成为继一汽之后的第一批地方汽车制造厂,发展汽车品种并相应建立了专业化生产模式的总成和零部件配套厂。

各地方发挥自己的力量,在修理厂和配件厂的基础上进行扩建和改建所形成的这些地方汽车制造企业,一方面丰富了中国汽车产品的构成,使中国汽车不但有了中型车,而且有了轻型车和重型车,还有各种改装车,满足了国民经济的需要,为今后发展大批量、多品种生产协作配套体系打下了初步基础;另一方面,这些地方汽车制造企业从自身利益出发,片面追求自成体系,从而造成整个行业投资严重分散和浪费,布局混乱,重复生产的“小而全”畸形发展格局,为以后汽车工业发展留下了隐患。

进入 20 世纪 60 年代,国民经济实行“调整、巩固、充实、提高”方针,在国家和省市的支持下,力求探索汽车工业管理的改革,国家决定试办汽车工业托拉斯,实施了促进汽车工业发展的多项举措,60 年代中期工业托拉斯停办。与此同时,汽车改装业起步,重点发展了一批军用改装车。民用消防车、救护车、自卸车和牵引车相继问世,并为社会发展提供了城市、长途和团体这三大类客车。

1966 年以前,汽车工业共投资 11 亿元,主要格局是形成“一大四小”5 个汽车制造厂及一批小型制造厂,年生产能力近 6 万辆、9 个车型品种。1965 年底,全国民用汽车保有

量近 29 万辆,国产汽车 17 万辆(其中一汽累计生产 15 万辆)。

2. 成长阶段(1966 年—1980 年)

1964 年,国家确定在“三线”建设以生产越野汽车为主的第二汽车制造厂(简称二汽),二汽是我国汽车工业第二个生产基地,与一汽不同,二汽是依靠我国自己的力量创建起来的工厂(由国内自行设计、自己提供装备),采取了“包建”(专业对口老厂包建新厂、小厂包建大厂)和“聚宝”(国内的先进成果移植到二汽)的方法,同时在湖北省内外安排新建、扩建 26 个重点协作配套厂。一个崭新的大型汽车制造厂在湖北省十堰市兴建和投产,当时主要生产中型载货汽车和越野汽车。二汽拥有约 2 万台设备,100 多条自动生产线,只有 1%的关键设备是引进的。二汽的建成,开创了中国汽车工业以自己的力量设计产品、确定工艺、制造设备、兴建工厂的纪录,检验了整个中国汽车工业和相关工业的水平,标志着中国汽车工业上了一个新台阶。与此同时,四川汽车制造厂(简称川汽)、陕西汽车制造厂(简称陕汽)和与陕汽生产配套的陕西汽车齿轮厂(简称陕齿),分别在重庆市大足县和陕西省宝鸡市(现已迁西安)兴建和投产,主要生产重型载货汽车和越野汽车。20 世纪 60 年代中后期,国家提出“大打矿山之仗”的决策,矿用自卸车成为其重点装备,上海 32t 矿用自卸车试制成功投产之后,天津 15t、常州 15t、北京 20t、一汽 60t(后转本溪)和甘肃白银 42t 电动轮矿用自卸车也相继试制成功投产,缓解了冶金行业采矿生产装备需要。为适应国民经济发展对重型载货汽车的需求,济南汽车制造厂(简称济汽)扩建“黄河牌”8t 重型载货汽车的生产能力,安徽淝河、南阳、丹东、黑龙江和湖南等地方汽车也投入同类车型生产。邢台“长征牌”12t 重型载货汽车(源于北京新都厂迁建)、上海 15t 重型载货汽车投产问世。

在此期间,一汽、南京汽车制造厂(简称南汽)、上海汽车制造厂(简称上汽)、北京汽车制造厂(简称北汽)和济汽 5 个老厂分别承担了包建和支援“三线”汽车厂(二汽、川汽、陕汽和陕齿)的建设任务,其自身投入技术改造扩大生产能力。地方发展汽车工业,几乎全部仿制国产车型重复生产。据粗略统计,“解放牌”车型 20 多家,北京 130 车型 20 多家,“跃进牌”车型近 20 家,北京越野车近 10 家。改装零零件品种增多,厂家增加到 2100 家。

这一时期,由于当时全国汽车供不应求,再加上国家再次将企业下放给地方,因此造成中国汽车工业发展的第二次热潮,1976 年,全国汽车生产厂家增加到 53 家,专用改装厂增加到 166 家,但每个厂平均产量不足千辆,大多数在低水平上重复。从 1964 年起,上海汽车厂批量生产了“上海牌”(原“凤凰牌”)轿车,逐渐形成 5000 辆的年产水平,同时,上海一批零部件厂和附配件厂也随着汽车工业的发展而相继成长。

汽车工业经过这一阶段的摸索成长,1980 年,生产 22.2 万辆,是 1965 年产量的 5.48 倍;1966 年—1980 年生产各类汽车累计 163.9 万辆;汽车生产向多品种、专业化发展,生产厂近 200 家;1980 年,大中轻型客车生产 1.34 万辆,其中长途客车 6000 多辆;1980 年全国民用汽车保有量为 169 万辆,其中载货汽车 148 万辆。

3. 发展阶段(1981 年—2010 年)

经过改革开放、技术引进、合资合作、政策支持,汽车产量(表 0-1)已进入世界前列,品种(表 0-2)从单一的中型货车发展到重型货车、微型车、轿车(表 0-3)等多种系列,使“缺重、少轻、轿车空白”的不合理产品结构基本得到调整并趋于合理。

表 0-1 1956 年—2010 年我国汽车年产量增长情况

产量/万辆	年限/年	时间/年	产量/万辆	年限/年	时间/年
1~100	1956—1992	36	700~800	2006—2007	1
100~200	1992—2001	9	800~900	2007—2008	1
200~300	2001—2003	2	900~1000	2008—2009	1
300~400	2003—2004	1	1000	2009—2010	1
400~500	2004—2005	1			

表 0-2 我国主要汽车企业及其产品

车 型	厂名、厂地	产 品
二中	一汽、二汽	中型货车
三重	济南、四川、陕西汽车制造厂	重型货车
四轻	沈阳金杯、北京二汽、南京跃进、西南五十铃	轻型货车
五微	哈飞松花江、一汽佳宝、重庆长安、江西昌河、柳州五菱	微型客车
六轿	一汽大众、二汽神龙、上海大众、天津夏利、北京吉普、广州标致	轿车

表 0-3 我国引进的轿车项目

合 资 企 业	外 方	合 资 日 期 / 年
北京吉普汽车有限公司	D-C 公司	1983
上海大众汽车股份有限公司	德国大众汽车公司	1985
广州标致汽车有限公司	法国标致汽车公司	1985—1998
一汽大众汽车有限公司	德国大众汽车公司	1990
神龙汽车有限公司	法国雪铁龙汽车公司	1992
长安铃木汽车有限责任公司	日本铃木汽车公司	1993
上海通用汽车有限公司	美国通用汽车公司	1997
广州本田汽车有限公司	日本本田技研	1998
北京现代汽车有限公司	韩国现代自动车株式会社	2002
华晨宝马汽车有限公司	宝马集团	2003
广汽丰田汽车有限公司	日本丰田汽车公司	2004
长安标致雪铁龙汽车有公司	法国标致雪铁龙集团	2011

饶斌可以说是我国汽车工业发展的见证人：他历任中国第一汽车制造厂、第二汽车制造厂（东风汽车厂）厂长、机械工业部部长、中国汽车工业总公司董事长；他参与了微型车（天津大发）、轻型车（南京依维柯）、重型车（斯太尔）、轿车（上海大众）、发动机（康明斯）的引进工作。因此称他为中国的“汽车工业之父”。在中国汽车工业史上，有两个无法回避的由饶斌主导的大事，一是组建长春第一汽车制造厂，结束了中国不能生产汽车的历史；二是上海桑塔纳合资成功。事实上，后者不仅决定着一个企业的合资命运，还关系到一个行业如何发展，深远地影响了未来 30 年中国汽车工业的走向。当中国汽车工业走到历史岔路口的时候，是饶斌把握住了方向盘，他选择了合资生产，而不仅仅是引进技术。饶斌