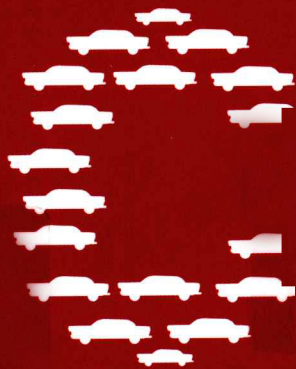


大国汽车

颜光明 著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

大国汽车

颜光明 著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内 容 提 要

有鉴于中国汽车的“发展轨迹”与艰难起步,出版《大国汽车》这本书,旨在通过“大国汽车转身”、“元年不遥远”、“站在历史高度上看问题”、“中国汽车,1994”以及“撬动汽车支点”、“中国汽车,我们一起走过”等真实的记录和思考,呈现出一个刚刚过去,尚未淡忘的历史,回到现场感觉这个时代的变化。试图从“梦的追寻与现实之困”、“站在青涩与懵懂之间”、“解构或驱动的是什么”三大部分来解析困惑和曾经发生及正在发生的有关汽车事件。

百年来的汽车梦虽然圆了,但现实之困并没有完全解决,其中,汽车依然是中国人的“痛点”,尽管步入了汽车社会和汽车消费大国,但还是不很爽快,原因是我们还没有在世界上拿出一款叫得响的属于自己的“国民车”。

作为实体经济代表的汽车制造业,在国民经济中支柱产业的地位至今没有动摇过。守住这道防线,心无旁骛,潜心地把汽车造好,中国汽车就会回到主场,大国汽车的角色就会转变,就有地位和话语权。

本书适合汽车爱好者以及一直关注中国汽车发展的人士阅读。

图书在版编目(CIP)数据

大国汽车/颜光明著. —上海:上海交通大学出版社,2010

ISBN 978-7-313-06770-8

I. 大... II. 颜... III. 轿车—汽车工业—经济发展—研究—中国 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 165542 号

大 国 汽 车

颜光明 著

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 951 号 邮政编码 200030)

电话:64071208 出版人:韩建民

常熟市文化印刷有限公司 印刷 全国新华书店经销

开本:710mm×1000mm 1/16 印张:22.5 字数:268 千字

2010 年 10 月第 1 版 2010 年 10 月第 1 次印刷

印数:1~3 500

ISBN 978-7-313-06770-8/F 定价:48.00 元

版权所有 侵权必究

序 一

好在，有人在认真记录中国汽车历史

李铁铮

读罢颜光明的大作《大国汽车》，心情久久不能平静。

以我对作者的了解，他是迟早会写出这样的著作的。身为一个多年潜心于汽车报道的老记者、资深记者，颜光明给人的印象是谦和，言语不多，但他始终不渝地坚持着自己的新闻理想，用心书写中国汽车的发展史和文化，每次与他交谈，都能从他的话语中感受到那份创作的激情和冲动，与平时的颜光明判若两人。

当我拜读了《大国汽车》的书稿时，仿佛被颜光明带进了那个创业的年代。

“汽车是中国人的梦。背后则是现代化的梦，工业梦。”

早在20世纪初，孙中山在《建国方略》中说，‘自动车（汽车）为近期所发明，乃急速行动所必要。吾侪欲敏捷，作工较多，必须以自动车为行具。介欲用自动车，必先建造大路……’后又写信邀请美国福特来华办厂等，包括不少能人志士，社会贤达、军政要人、官僚资本家等，都曾涉足过汽车业。现实是，不是夭折在战乱之中，就是因国力不济，空悲叹，或政府腐败，以失望而落败，成了几代人追求而又难以实现的梦想。

‘我们也要有这样的工厂。’这是毛泽东1949年12月访问苏联时，在参观斯大林汽车厂时，对随行人员说的一句话。6年后，一座现代化的汽车工厂出现在中国，随之中国汽车工业体系也浮出水面。在这一伟大的

社会主义经济建设成就鼓舞下,中国开始步入了前所未有的工业化时代。”

的确,汽车这个经济学意义上的商品,在中国,承载着的却是几代人工业复兴的梦想。1953年长春一汽开建,南京的小学生们把捡破烂积攒的收入寄去表示支持,改革开放初期,邓小平亲自批准了第一个中外合资汽车厂项目;朱镕基亲赴上海解决桑塔纳的国产化问题……1987年7月15日,“中国汽车工业之父”饶斌在他最后一次来上海之前,参加了一汽卡车换型改造庆功大会,并在这次大会上作了一个令业界为之动容的发言,使之成为他留给中国汽车业最后的遗言。他说:“第三次创业(汽车工业第一次创业是建设一汽;第二次创业是一汽换型改造;第三次创业是一汽上轿车),我就更起不了作用了,但我愿趴在地上起桥梁作用。希望在有生之年,还能看到这个胜利。”中国人的汽车创业之路,是如此艰辛而又如此悲壮!

但经过不懈的努力,汽车人成功了。1980年,我国全年的汽车产量只有22.2万辆,主要是以载货汽车为主(占总产量的77%),为18.4万辆,越野车2.8万辆,其中吉普车2万辆,轿车所占比例很小,仅5418辆。1980年,全国民用汽车保有量169万辆,其中载货汽车保有量148万辆。而汽车企业就有2379家,其中整车厂家56家,改装厂192家,摩托车厂24家,车用发动机厂33家,零部件厂2019家。年产量超过1万辆的整车厂家只有6家(一汽6.6万辆、二汽3.3万辆、北汽1.7万辆、南汽1.6万辆、上汽1万辆),生产集中度为68.5%。改革开放之后,此局面得到迅速扭转。1981~1998年这18年间,汽车老产品全部实现升级换代,结束了30年一贯制的历史,先后从日本、美国、德国、法国、意大利、奥地利等国引进了新的车型(轻型、重型汽车和轿车,以及关键零部件)和技术,改变了“缺重少轻”,“轿车基本空白”的产品结构失衡局面。1992年,我国汽车产量首次突破100万辆。到2000年就超过了200万辆,2002年就攀上了300万辆的台阶,以后就出现了跳跃式的直线向上的发展态势。

中华民族不是一个原地踏步的民族。1994年2月19日,国家计委颁布了我国第一部产业法——《汽车工业产业政策》,随即人民日报发表社论指出,“这个产业政策,是指导我国汽车工业发展的重要文件,是当前,和今后一段时期调整和优化产业组织结构和产品结构的主要依据。”社论用“汽车是现代社会的骄子,汽车工业是现代工业的代表”来描述,点出了这个行业的热门趋势和正在引发的话题。

“国家引导汽车工业企业充分运用国内外资金,努力扩展和开拓国内国际市场,采取大批量多品种生产方式发展。2000年汽车总产量要满足国内市场90%以上的需要,轿车产量要达到,并基本满足进入家庭的需要。”同时“国家鼓励私人购买汽车,并将根据汽车工业的发展和市场消费结构的变化适时制定具体政策。”

国家政策明晰,具有明确的导向性。敏感人士意识到,“我们正面临着生活方式的选择。而生活方式的选择,不仅属于个体,同时也属于社会。”

然而,引起反响最为激烈的倒不仅仅是在国内,而是国外。世界汽车巨头都把目光聚焦到中国,他们看到了一个巨大的汽车市场在向他们招手,尤其是中国政府把鼓励私人购车和消费写进了政策文本里,其潜力将不可估摸。尽管当时不少外国汽车巨头对中国的真实情况还不是很了解,但有一点可以肯定,德国大众在中国的成功起到了很大的示范作用,坚信了未来中国市场就是国际市场的判断。对于他们而言,“不在中国取胜,就在世界败北”。

在颜光明的笔下,演绎了中国汽车工业曲折而又多姿多彩的创业故事和形形色色鲜活的人物,渗透着作者犀利的视角和见解,为研究中国汽车工业发展史的人留下了宝贵的历史记录。

当去年中国成为世界第一汽车大国的时候,他热情地写道:“这是历史的拐点。1956年第一辆解放牌卡车诞生,结束了中国不能制造汽车的历史,到2009年也是在同样的地点,庆贺年产第一个千万辆汽车的诞生,

欢呼中国进入汽车大国。这意味着中国在真正意义上被装在了轮子上，驶上了现代化的‘高速路’。”但是颜光明是清醒的，他说：“从大国的自尊上来说，我们很难骄傲起来，因为从技术方面来看至今没有一款真正意义上、被大家公认的‘国民车’，这是一个汽车大国很尴尬的事。从业态上看，至今还是合资品牌轿车占据着市场的主导地位；在产品和开发能力上，主流车企尚未摆脱对国外的依赖，重复引进的现象依然没有缓解。尽管自主品牌有长足进步，但技术含量和品质参差不齐，纷乱复杂，难以形成合力与洋品牌相抗衡。从零部件工业看，大多数自主品牌企业及其产品的主打市场主要还是在售后市场。”

我相信，颜光明虽然眼前还看不到中国成为汽车强国，但仍然会以他的坚韧和执着继续关注汽车工业的强国进程。在众多的汽车媒体人中，他是个独行者，别人可能会将报道汽车当做一份差事、当做一种时髦，甚至当做实现“致富”的另类途径，唯独他，从骑自行车跑遍上海的汽车企业采访时，就已经与他所珍惜的汽车报道融为一体。

《大国汽车》不禁使人发出这样的感慨：在浮躁、浅薄日益深刻地侵蚀媒体队伍，在利益和诱惑越来越多地干扰媒体的视线时，好在，还有人在认真地记录着中国的汽车历史。

2010年8月3日

（本文作者系《经济日报》高级记者）

序 二

他唤起一代人的集体记忆

李 三

第一次见到颜光明是2004年在上海淮海路的一个酒吧里，当时上海首次举办F1比赛。比赛开始的前一天晚上，几个朋友相约叙旧，一位迟来者谦逊地表达着歉意：很抱歉来晚了。在座的媒体朋友纷纷起立欢迎，这才知道，老颜原来是上海乃至全国汽车媒体最资深、最有影响和最具亲和力的前辈之一。

后来在采访活动中经常见到颜光明的身影。他对中国汽车工业了解之深厚，脑子里内存之丰富让我受益良多。最让我印象深刻的是2009年在一汽一大众对奥迪工厂的一次采访。尽管采访前我们都做了一些准备工作，但当看到老颜采访本上密密麻麻的各种问题，我不由地自叹不如。当时的采访对象中有一汽最早参与奥迪国产的厂长张荣辉，在奥迪A6项目中，他曾经是一个重要的见证人。访谈开始，一问一答几个回合下来，话题还停留在面上，受访者似乎有些拘谨。这时，老颜突然很随意地问了一句，当时的语气就好像是和老哥们儿叙旧：“张厂长从前是不是干过钣金工？”张荣辉厂长一时略显诧异：“是呀，你怎么知道？我从部队转业到一汽，干的第一个工种就是钣金工，当年邓小平同志乘坐的检阅车的后保险杠就是我敲打出来的呢”。就这样，张荣辉话匣子被打开，滔滔不绝。

帮助受访人开启记忆的闸门，老颜的诀窍不仅在于他每每都能以诚相待，还在于他自己深厚的阅历和丰富的知识积累。记得在一汽一大众

采访一些比较年轻的技术主管时,老颜经常给后生们话说当年,他用自己特有的方式让受访者进入话题,而那些风华正茂的受访者们每每听得津津有味,他们不由得感叹,一个采访者,居然能对他们自己的“家史”如数家珍。

颜光明著书在业内早有耳闻,不久前,听说他又在撰写一部记录中国汽车发展进程的大作,我就开始心怀期待。早在1985年就开始关注汽车行业并从事新闻写作,可以说,老颜几乎见证了中国汽车的每一个拐点,当然,他更是中国汽车每一次重要转身的记录者。在他的眼里,汽车既是现代的,又是历史的,老颜常说,“汽车提供的也许不全是物品的概念,也不全是工业的概念,而是值得思考的问题。”

果然,《大国汽车》出手不凡。

阅读《大国汽车》最好有一些历史知识垫底,因为《大国汽车》是一册记录中国汽车发展的历史书,书中再现了诸多中国汽车发展的关键场面和重要时刻。颜光明的笔在流逝的岁月中自如穿行,他用手中的笔将中国汽车的历史车辙一一还原……

《大国汽车》也是一本采访札记。颜光明写道,他曾经随机询问过5位年龄在40~50岁之间的中年人,5人中有3人第一次乘坐轿车的经历竟然是因为出殡。丧偶的老人痛不欲生,作为子女破天荒叫了出租轿车随车护送。5人中的另外2位,第一次“轿车经历”是因为婚娶。这段文字一定会令众多的同龄人唏嘘感慨,因为,他唤起的是一代人的集体经历和共同记忆。

从某种意义上说,《大国汽车》还是一本励志书。汽车是中国人的梦,背后则是现代化的梦,工业梦,几代中国人的溯源,在我们的眼里,正在变成现实。正如颜光明所说,回顾过去是为了激励今天。记者,顾名思义,是历史的记录者。作为报道汽车的媒体人,颜光明的记录不仅仅用眼睛看、耳朵听和用大脑思考,他更多的是用心和情感。缅怀“中国汽车之父”饶斌,颜光明是那样深情,“他走得过早,是在中国汽车历史转折最为艰困

的时刻。他成了一种记忆,变成了一个远去的符号,带走了一个属于他的那个时代。但历史不会忘记,他所留下的脚印清晰地标志着中国汽车工业发展的重大历史节点是由他开创的……”。

对于一个从事汽车报道的人来说,阅读《大国汽车》有助于梳理中国汽车工业发展的脉络,有助于更深入地了解中国汽车的现状和未来。而对于喜欢汽车的读者来说,《大国汽车》可以了解汽车行业的动态,学习到一些汽车知识,对于喜欢阅读的人来说,通过《大国汽车》这本书,则可以收获很多阅读的快乐。

读罢《大国汽车》我有这样的一个感觉,那就是,从事汽车报道的记者是幸运的,我们赶上了好时候,能够有机会见证和记录中国汽车从弱到强的重要发展期,在职业履历里,我们更是有幸和共和国汽车工业共成长。

颜光明的新作也让我感慨,在光怪陆离的岁月魅影里,他显然比很多人看得远想得深。毫无疑问,我们要感谢像老颜这样的前辈们为做汽车报道的后来者奠定了一个非常好的基础,同时我们也要思考,作为记者,在记录的同时,是否应该像他那样,让直白的文字多一些使命感和责任感。

2010年8月12日

(本文作者系《三联生活周刊》主笔)

目 录

第一部 梦的追寻与现实之困

第一章 大国汽车的转身	003
中南海与汽车	003
邓小平一锤定音	006
中国迎来汽车元年	008
 第二章 元年不遥远	 012
车轮驱动国与家	013
千呼万唤“领头羊”	014
上海人怎么啦	016
用你的心去感悟	018
这一个“未来”究竟多远	020
 第三章 中国汽车,1994	 021
十年试水与战略抉择	023
郑樊之争引发的思考	025
产业政策与家轿构想	027
历史的转折震惊世界	029

第四章 赛欧十年民生路	033
“中国家轿”动地而来	033
民有民享的使命	035
多好啊,全民理想	037
赛欧给我们带来什么	039
第五章 撬动汽车的支点	043
安亭,浦口,300 公里融为一体	043
小车战略的历史突破	046
质量,自主品牌生命线	049
自主品牌分水岭	052
第六章 站在历史高度上看问题	054
上海探路,依靠两大集团	055
国产化是突破口	057
试验田里找出路	059
饶斌,带走了一个时代	061
第七章 选择桑塔纳是正确的	064
中国的历史和文化说服了我	065
零部件随整车一起来是原则	066
桑塔纳是适合中国国情的车	068
被镌刻在大众历史上的人物	069
第八章 国产化不许瓜菜代	073
惊动高层,现场调查	073
面对压力,坚持高标准	075

只有国产化才有希望	077
第九章 归于平淡的希声	080
抓住机遇,走合资之路	081
摸着石子过河,没有先例	083
企业发展离不开软实力	085
厚德载物,大音希声	087
第十章 上汽陆吉安时代	089
“这是个烫山芋”	091
临危受命,肩负期望	094
“0”乘任何数都为“0”	097
“一上一下”与“40+4”	100

第二部 站在青涩与懵懂之间

第十一章 桑车广告语揭秘	107
地道的上海人	107
电扬奥美之战	109
请用中文讲解	112
得来全不费工夫	114
第十二章 麒麟概念车揭开红盖头	117
融入了世界一体化的思维	118
两年沉默,一鸣惊人	119
这是个迟到的故事	119
张振华谈汽车概念设计	120

第十三章 槌下风流	123
于无声处看大款	123
记者炒热名车展	126
槌下搏杀为哪般	129
言犹未尽话拍卖	132
 第十四章 又闻花鼓走四方	 134
凤阳人赶上了好时光	134
县干部说,这就是市场经济	136
谁也不希望该市场“自生自灭”	138
 第十五章 一石激起购车热	 142
牌照比户口还要重要	142
耄耋老人为儿子买车	143
我要的是有个性的车	144
上海私车牌照拍卖简史	145
 第十六章 中国汽车模范生	 148
上海是一块试验田	149
没想到结果不同	151
桑车成功并非偶然	152
成败在此一举	154
朗逸的示范效应	156
 第十七章 看不见的成功	 159
A6 是部“活车”	160
我们是兄弟	162

从书生到专家	164
华丽转身立新宗	166
 第十八章 雅阁百万辆的历史回眸	 169
工厂没变,文化变了	170
果敢定位,开创历史	173
渠道为王,用户至上	175
 第十九章 激动而又悲壮的中华车	 178
打破沉闷的格局	178
要成为汽车业的一部分	180
是黑马还是劲敌	182
 第二十章 山雨欲来看广丰	 185
丰田祭出帅旗	186
从佳美到凯美瑞	188
广丰将带来什么	190

第三部 解构或驱动的是什么

第二十一章 小福星夭折始末	195
俞氏“国民车”	196
生活方式的表达	201
国民车依然如梦	205
 第二十二章 穿越“舞台”与“盛宴”的秀场	 210
从“骠马”大会到域外风景(1985~1989年)	211

从索讨样本到粉墨秀场(1990~1994 年).....	215
从不屑一顾到跑马圈地(1995~1999 年).....	218
从饥不择食到饕餮盛宴(2000~2004 年).....	221
从充分竞争到全面消费(2005 年至今).....	224
 第二十三章 汽车巨头指点江山	226
上海,世界汽车的大舞台	226
我们需要在中国的成功	229
用小车赢得中国市场	232
中国早晚要成为汽车大国	235
 第二十四章 远去的达喀尔	238
棘手的事,但有兴奋点	239
黄河宾馆,老卢的激情	241
这是由头,不能错过	244
没有想到,不是个人的战斗	246
 第二十五章 中国汽车,我们一起走过	250
中国家轿走过十年	250
过去的并非过去	253
两厢的尴尬与失落	256
奥迪转身保住豪车地位	259
赛欧引爆中国家轿热	262
谁是中产阶层第一车	265
我是吉利我怕谁	268
宝马刮起豪车圈地运动	271
“混合动力”诱惑中国	274

罗孚收购的背后是什么	276
第二十六章 豪车天堂	280
5 块钱兜遍全城	281
天价营运证	283
温州人有钱了	285
走近温州车主	287
豪车天堂,真的是天堂吗?	289
第二十七章 狭路相逢,公铁叫板	291
国铁风范依旧	292
公路客运加速	294
各方摩拳擦掌	295
竞争促进服务	297
第二十八章 告倒三菱及反思	300
为弱者讨公道	301
反败为胜快人心	302
自毁品牌能怪谁	304
三菱事件反思	306
第二十九章 “红旗”的前世今生	312
中国的国车	313
物以稀为贵	314
这是一种情结	317
期盼擎起大旗	318
再度复出	320