



中国汽车面对中国航天而脸红

姚福泰 著

 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

版权所有 侵权必究

图书在版编目 (C I P) 数据

中国汽车面对中国航天而脸红 / 姚福泰著. —北京: 北京理工大学出版社, 2006 .3
ISBN 7-5640-0730-3

I .中... II .姚... III .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(2006)第012317号

出版发行 / 北京理工大学出版社

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街5号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (办公室) 68944990 (发行部) 68911084 (读者服务部)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

电子信箱 / chiefeditor@bitpress.com.cn

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京地质印刷厂

开 本 / 680 毫米 × 880 毫米 1/16

印 张 / 14.25

字 数 / 140 千字

版 次 / 2006 年 3 月第 1 版 2006 年 3 月第 1 次印刷

印 数 / 1 ~ 6000 册

定 价 / 25.00 元

责任校对 / 陈玉梅

责任印刷 / 李绍英

图书出现印装质量问题, 本社负责调换

卷首语

缺乏以人为本的科学、合理、有效的管理,是中国自主汽车产业一直发展不起来的重大原因。在过去相当长的时间里,那些该由主管部门管的事,主管部门不管;那些不该由主管部门管的事,主管部门却管得很严。

长期对外开放是中国的基本国策。自主汽车产业是国民经济的支柱。当前,虽然中国汽车产业有外资、国资和民资三大资本主体,但是,中国汽车产业要特别注意提升自主开发能力,要特别注意强化自主经营能力。

中国强化自主汽车产业的自主权,是与中国在世界上的大国地位相匹配的必然选择。

中国发展汽车产业,应当采取“开放的大国图强”战略,在开放的基础上强化自主能力,充分发挥大国后起优势,追求持续发展。只有这样,才能保持中国汽车产业的独立。

作者介绍

姚福泰，中国著名汽车新闻记者，四川省达州市宣汉县庙安乡人，毕业于武汉大学新闻系新闻专业本科，获文学学士学位，在人民日报社主管的中国汽车报社从事新闻工作。

他酷爱采写深度报道，发表了数百篇数百万字的新闻作品，荣获中国汽车报社优秀奖，多次荣获中国产业报协会、中国汽车新闻工作者协会和中国汽车报社优秀新闻奖，荣获中国汽车新闻工作者协会好新闻作品通讯类一等奖。

目 录

志 气 篇

- “自豪”和“内疚” (3)
- “两弹一星”和“中国汽车” (8)
- 中国汽车技术开发难在何处 (13)
- 零部件工业自主开发能否成功关键在志气 (17)
- 中国汽车自动变速箱产业需发扬“两弹一星”精神... (20)
- 中国应抓紧用航天高科技开发汽车产品 (23)

政 策 篇

- 中国汽车产业自主创新遭遇政策空白 (29)
- 中国汽车工业缺乏国际竞争力的根源在“高起点”... (37)
- 中国汽车产业本可不被牵着鼻子走 (43)
- 中国必须掌握汽车工业自主发展权 (50)
- 自主开发需要政府创造良好的环境 (55)
- 政府支持自主创新不能停留在嘴上 (57)
- 为中国政府支持汽车产业自主创新支招 (63)
- 政府支持自主开发不悖世贸组织原则 (67)

管理篇

警惕外资企业“利润转移”	(71)
探寻中国汽车技术开发方向	(76)
零部件产业投资导向初级阶段的发展战略	(82)
警惕外国零部件公司的“独资”策略	(86)
旧的企业制度严重阻碍汽车齿轮行业发展	(89)
汽车齿轮行业须贯彻先进标准	(93)
汽车行业利润为何猛降	(97)
零部件企业难以承受整车企业转移成本压力	(101)
机动车用三角警告牌管理有漏洞	(105)
汽车“三包”触发诸多矛盾	(109)
政府应支持零部件行业争取自主检测权	(114)

合资合作篇

反对汽车行业的投降倾向	(117)
中国自主汽车电子产业在呻吟	(122)
博世收购长电部分资产内幕	(125)
国外汽车公司在中国赚了几道钱	(129)
车用空气悬架系统在中国“悬空”	(134)
荒唐：内资企业竟然不能和外资企业平起平坐	(137)
零部件企业和整车企业应当是战略合作伙伴	(141)

中国汽车科技领域为何缺乏高级自主创新成果.....	(144)
清醒面对“国际分工”.....	(149)

市 场 篇

文化之乡何时能有像样的汽车路	(155)
消费者对汽车零部件有知情权	(161)
谁在损害汽车零部件质量.....	(165)
专用车市场散乱差现象何时休.....	(170)
中国汽车齿轮质量低的根本原因.....	(175)
提高汽车齿轮质量从联合采购抓起.....	(177)
汽车零部件行业的权威信息在哪里.....	(180)
中国汽车内燃机工业还有很大问题.....	(184)
汽车市场急需建立长效管理机制.....	(187)

人 才 篇

中国汽车人才严重缺乏问题探析.....	(193)
中国急需大批新型汽车维修人才.....	(206)
要营造自主创新的人才队伍.....	(210)
中国汽车工程人才培养模式亟待更新.....	(213)

志气篇

祖国自主创新的春天已经到来，建设创新型国家的宏伟蓝图令人振奋。中国汽车行业主管部门和国有大型企业的负责人应当以中国航天志气为动力，积极贯彻落实中央的重大战略部署，把增强自主创新能力作为发展汽车工业的战略基点，推动中国自主汽车产业跨越式发展。



“自豪”和“内疚”

2005年10月12日，神舟6号飞船发射成功。

2005年10月17日，神舟6号飞船返回舱安全着陆。

世界震惊，举国欢腾。

北京，有一位平时极少饮酒的老者。当他看到神舟6号飞船返回舱安全着陆的现场直播时，他控制不住兴奋之情。当天中午，他急忙跑到商场买来一瓶啤酒和一些熟食，开怀畅饮起来。

他就是中国运载火箭技术研究院顾问、中国汽车工程学会特聘专家、北京航空航天大学汽车工程系教授何德胜。

何德胜曾经长期工作在中国航天火箭发动机研究第一线，在20世纪70年代参加并主持完成了中国第一代战略火箭姿控发动机的设计、开发任务，开发出达到当时国际先进水平的火箭姿控发动机，填补了国内空白，获全国科技大会奖、国防科工委科技成果奖。1984年，他获当时的国家航天工业部授予的一等功臣称号。

从20世纪90年代起，他致力于用航天高科技开发汽车技术的研究工作，取得显著成就，成为中国汽车工程学会特聘专家。

他被称为拥有航天技术和汽车技术的复合型专家。

35年前，他来到位于秦岭山沟里的航天火箭发动机研制基地。当时，那里道路不畅，人迹罕至，物资极度贫乏，工作和生活环境极差，令人吃惊。于是，他和他的同事们就上山开荒播种粮食和蔬菜，拾柴，补充

供应之不足。

谁能想到装备在神舟6号飞船上的主发动机基本型就诞生在这里？

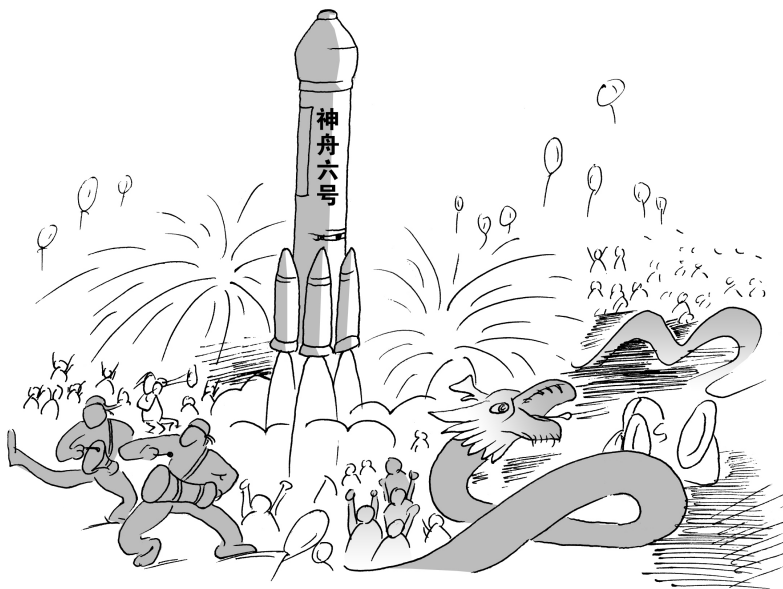
从1980年5月起，其主发动机基本型参加了数十次运载飞行任务，均圆满地完成了任务，获得国家金质奖，被称为久经考验的金牌发动机。

一个外国卫星考察团到该研制基地考察后，问当事人：“有没有外国专家参加其研制工作？”

当事人回答：“我们没有用过一个外国人，没有用过一点外国原材料和技术资料，没有用过一个外国零件。它全部是我们中国人自己搞出来的。”

中华民族自强不息的志气和勇气令外国人肃然起敬。

电视直播里无数中华儿女为神舟6号飞船发射成功热烈鼓掌、欢呼



神舟六号航天飞船飞行成功，举国欢腾！



的场面，让何德胜回想起当年他参加运载火箭飞行试验获得成功和大家在研制基地食堂会餐时满堂欢笑、互相举杯祝贺的情景。

“今天，我作为一名汽车科技工作者，在为祖国航天事业辉煌而骄傲、为自己献身祖国航天事业而自豪的同时，不由自主地联想到了中国自主汽车产业的暗淡。我为中国自主汽车产业的现状感到羞愧和内疚！”何德胜情不自禁。

虽然中国汽车产业已有50多年的发展历史了，花了国家投资上千亿元，并不少于国家对航天事业的投入，但是，所取得的成就却远远不如中国航天事业。

长期以来，中国汽车技术的自主开发被一些有关部门和一些国有企业停留在嘴上，收效甚微。倒是有一些民营整车企业和民营零部件企业，以高昂的斗志，拼搏在自主开发的大赛场上，但毕竟实力非常有限。几家大型国有汽车企业纷纷挂起中外合资牌，技术开发的主动权被外方控制。现在，中国乘用车市场基本上被国外品牌占领，少量自主品牌的乘用车在低端市场拼搏。

“这样的局面实在令人忧虑和着急。在中外‘合作’、‘双赢’的口号下，外方大赢，中方小赢。在这样严酷的事实面前，国内某些人还认为中国汽车产业的自主开发为时尚早。”何德胜神情忧郁。

反思中国自主航天工业辉煌和中国自主汽车工业暗淡的巨大反差，何德胜认为：“中国汽车产业界严重地缺乏中国航天人那种自力更生、艰苦奋斗、接力赛跑的志气，缺乏中国航天界那样一支特别能吃苦、特别能战斗、特别能攻关、特别能奉献的钢铁般的技术开发队伍。”

听说神舟6号飞船发射现场测控大厅参试人员的平均年龄仅有30岁

左右、主要技术指挥员都在40岁上下，何德胜万分激动：“中国航天科技界后继有人了，多么令人兴奋和欣慰！中国汽车产业界何时能像中国航天界那样拥有一支特别能吃苦、特别能战斗、特别能攻关、特别能奉献的钢铁般的技术开发队伍？”

前不久，中国汽车行业某大型企业的老总说：“自主开发和中外合作并不矛盾。”这个观点是对的。事实上，恰恰就是这位老总所领导的企业数十年如一日地坚持生产国外品牌汽车，没有开发出一款像样的自主品牌汽车。他到底是言行不一致，还是执政能力不够？

中国的发展要靠自己。中国航天工业和中国汽车工业对比，有力地证实了这一点。虽然中国汽车产业界不能不引进国外先进技术，但是务必坚持“洋为中用”这个原则，壮大自己的技术开发实力，不能长期依赖引进的技术和品牌过日子。几大国外品牌统治中国汽车市场的局面再也不能继续下去了。



面对中国航天事业的辉煌，“中国汽车”羞愧难言！



2006年1月9日，全国科学技术大会在北京人民大会堂开幕。国家主席胡锦涛在这次大会上发表重要讲话，发出了为建设创新型国家而努力奋斗的动员令。胡锦涛主席的重要讲话是指导全国科技发展和自主创新的纲领性文献。

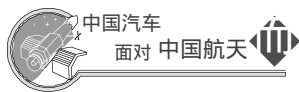
从2006年到2020年，用15年时间，把中国建设成为创新型国家，是一项极其繁重而艰巨的任务，也是一项极其广泛而深刻的社会变革。

建设创新型国家，关键在自主创新。自主创新是一个民族进步的灵魂，是支撑一个国家崛起的筋骨。

作为国家的支柱产业，中国汽车工业应充当自主创新的主力军，应当为建设创新型国家贡献较大的力量。令人遗憾的是：中国汽车工业长期陷入自主创新能力薄弱的尴尬境地。当前，中国汽车行业一些主管部门和一些国有大型企业的负责人应当汲取历史教训，千万不可文过饰非，千万不可推卸责任。

“日出江花红胜火，春来江水绿如蓝。”1978年的全国科学技术大会迎来了中国“科学的春天”，2006年的全国科学技术大会迎来了中国“自主创新的春天”。

祖国自主创新的春天已经到来，建设创新型国家的宏伟蓝图令人振奋。中国汽车产业界应该以昂扬的志气，自强不息，顽强拼搏，自主创新，争取在“十一五”期间建成一批拥有自主知识产权和知名品牌、拥有较强国际竞争能力的优势企业。



脸 红

“两弹一星”和“中国汽车”

面对中国自主汽车产业的暗淡，常常有人提出这样一个发人深思的问题：“当年，在极其艰苦的条件下，中国人独立自主地研制出‘两弹一星’，震惊了世界。在条件大为改善的今天，中国人为什么还没有自主开发出汽车技术呢？”

2005年11月18日，我和参加过“两弹一星”研制工作的“军转民”汽车技术专家何德胜教授谈起这事，有一种不谋而合的感觉，那就是探讨这个问题有极大的现实意义，因为“两弹一星”的光辉业绩仍然是中国自主汽车产业的榜样。

中国需要“两弹一星”也需要自主开发的汽车

新中国诞生不久，技术、经济条件相当落后，又遭到西方发达国家的经济技术封锁。何德胜教授说：“中国人就是在这样困难的情况下研制‘两弹一星’的。”

在国力有限的条件下，毛泽东、周恩来、邓小平等党和国家领导人对“两弹一星”的研制工作十分关心，不仅确立了正确的指导思想和政策，而且提供了必要的人力、物力和财力保障，极大地调动了科研人员的积极性和创造性。周恩来总理亲自听取工作汇报，聂荣臻元帅和张爱萍将军经常亲临现场指导工作，全体科研人员深受鼓舞。全国各个行业、各



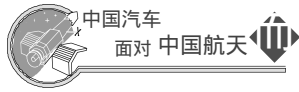
个部门、各个地区大力协同，为“两弹一星”的研制提供了有效的支持与合作。在这种情况下，钱学森、任新民等航天专家放弃优越的生活条件，冲破重重藩篱，从海外回到祖国，参加“两弹一星”的研制工作，并成为中国航天技术领域里的大师级领军人物。

在第一代航天专家人格力量和爱国精神的感召下，第二代航天技术人员先后放弃国内的都市生活，奔赴地处大西北荒山僻岭的“两弹一星”研制现场，默默无闻地贡献着自己的青春和力量。何德胜教授往事涌上心头：“在‘两弹一星’研制基地，科研资料奇缺，实验手段不齐备，缺菜少粮，生活极其艰苦。我们还曾经上山垦荒、播种粮食和蔬菜，以弥补供应之不足。”

“两弹一星”的研制成功，震惊了世界。从此，年轻的共和国更加强大地屹立在世界的东方。历史证明：“两弹一星”打破了超级大国的核垄断和核讹诈，在政治、经济、社会、军事和科学技术等方面所产生的影响和作用，已经远远地超过了其本身所具有的物质力量。正如邓小平同志所指出的那样：“如果20世纪60年代中国没有原子弹、氢弹，没有发射人造卫星，中国就不叫有重要影响的大国，就没有现在这样的国际地位。”

现代汽车产品是由众多门类和学科交织而成的高科技产品。其生产几乎涉及所有制造业。现代汽车技术的进步需要众多产业的技术进步来推动，反之，汽车新技术又会对众多产业产生强大的带动力。因此，汽车技术的进步对一个国家综合国力乃至国际地位的提高都有不可低估的作用。

中国自主研发出“两弹一星”，极大地提高了综合国力和国际地位。



脸 红

如果中国自主开发出现代汽车技术，并在某一天成为汽车技术强国，那么，中国的综合国力和国际地位将会得到更大的提高。从某种意义上讲，现代汽车技术的重要性不亚于“两弹一星”技术。中国需要“两弹一星”技术，也需要现代汽车技术。

中国开发不出汽车高新技术的重要原因在有关部门严重失误

“两弹一星”是中国人民在极其困难的条件下研制成功的，充分显示了中华民族的伟大智慧和创造力。

但是，中国人民在改革开放 20 多年的良好环境下，却没有自主开发出汽车。其原因在哪里呢？

有人说，这是因为国家重视“两弹一星”，而不重视汽车技术。否！早在 1994 年，国家就制定并颁布了《汽车工业产业政策》，这是中国唯一的一部产业政策。其中，专门有一章为《产业技术政策》。仅这一点，就足以体现出国家对汽车技术开发的重视。

有人说，因为汽车要进入市场，“两弹一星”却不进入市场，所以，汽车技术比“两弹一星”技术开发起来更难。这个理由同样站不住脚。“两弹一星”是中国人民在外国人先开发出同类技术并对中国实行封锁政策的情况下研制出来的。这说明：外国人能干的事，中国人照样能干。难道外国人先开发出了汽车技术，中国人就开发不出汽车技术吗？再说，中国自主开发汽车技术，还有引进的技术和样品作为参照物。中国自主开发“两弹一星”技术，哪有一丝半点的参照物呢？

进一步将“两弹一星”的研制与汽车技术开发进行比较，我们发现：在“两弹一星”研制过程中，有关部门坚决地执行国家政策，坚持了



独立自主、自力更生的原则。中国的汽车工业基本上是从引进技术、合资生产起步的。尽管国家过去规定中方必须在中外合资企业中控股，但是其关键技术为外方所控制。尽管国家鼓励并支持汽车工业企业建立自己的产品开发和科研机构，通过消化吸收国外技术，形成独立的产品开发能力，但是有关部门急功近利，放弃独立自主原则，热衷于一次引进、二次引进、不断引进。这样一来，何谈技术开发？

中国自主研发“两弹一星”，既有钱学森等大师级领军人物，又有一个高级科技团队。现在，中国自主开发汽车技术，哪有钱学森这样能够参与研究开发全过程的大师级领军人物，又哪一个高级科技团队？

汽车科技界大师级领军人物需要有关方面去培养，汽车产业界高级科技团队需要有关方面去组建。汽车产业界有关领导应该做好本职工作，再也不能忽略这项重要工作了。

有关部门领导人应该有危机感和紧迫感

中国人必须自主开发出汽车技术。没有汽车工业的高新技术，中国汽车工业将会在未来的国际竞争中一败涂地。有关部门领导人应该清醒地认识到这一问题的严重性，应该有一种危机感和紧迫感。

中国自主开发汽车技术，应当有这样一套办法：

建立强大的汽车技术开发队伍，在引进技术的基础上，自主开发具有中国特色的适应中国老百姓需要的汽车产品。同时，要走跨越式发展道路，建立独立自主的中国汽车工业体系。

建立新的干部考核制度，防止有关负责人在追求“政绩”的过程中