

家庭轿车诱惑中国

李安定

图书在版编目 (CIP) 数据

家庭轿车诱惑中国/李安定著. —北京: 作家出版社, 1997. 12

ISBN 7-5063-1356-1

I. 家… II. 李… III. 报告文学—中国—当代
IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (97) 第 26333 号

家庭轿车诱惑中国

作者: 李安定

责任编辑: 张亚丽

装帧设计: 赵子航

出版发行: 作家出版社

社址: 北京农展馆南里 10 号 邮码: 100026

电话传真: 86-10-65930756 (出版发行部)

86-10-65004079 (总编室)

E-mail: wrtspub@public.bta.net.cn

经销: 新华书店

印刷:

开本: 850×1168 1/32

字数: 千

印张: 插页:

印数: 001~

版次: 1997 年 12 月北京第 1 版第 1 次印刷

ISBN 7-5063-1356-1/I·1344

定价: 元

作家版图书, 版权所有, 侵权必究。

作家版图书, 印装错误可随时退换。

目 录

序	艾 丰 (1)
---------	---------

第一章 “迷你卡”寻根

1 铸剑为犁的故事——从“零”式 战斗机到“Minicar”	(1)
那一天，只有车灯勾画出东京的身影 / 飞机设计 师的意外相逢 / 我从山中来 / 告别贫困的日 子里，“斯芭鲁”同步创业	
2 “最讲认真”的日本人	(11)
列车上无言鞠躬的姑娘 / 一切为了“人”的方便 ——城市交通印象 / 有人情味的白绳子 / 轿 车、结婚、买房，哪一样实现更容易	
3 “微型轿车”初探“夜郎国”	(21)
崇山峻岭中的会师 / “国民车”——一个新的 参照系 / 悲壮的起点	

- 4 五十年代，中国有过微型车..... (29)
划天而过的“小卫星” / 未能成功的第二次“试跳”
- 5 群山环抱的 MC (34)
“迷你卡”街头围观 / 沉重的翅膀

第二章 一个中国人对于汽车世纪的历史寻访

- 1 闪亮的三叉星——汽车时代的黎明..... (40)
驾驶“世界第一车”的历史巡礼 / 1886——世界汽车元年
- 2 “福特 T 型车”——人人买得起的轿车 (44)
T 型车，百分之百的实用 / 流水线——20 世纪革命性的发明 / 日工资五美元，造就工人消费群 / “通用”拿下接力棒——“每年一个新型号”
- 3 灵巧轻便——欧洲汽车的贡献..... (51)
电影里的“强盗”看好“雪铁龙” / “甲壳虫”的神话
- 4 “丰田”重捣珍珠港 (54)
丰田喜一郎的造车梦 / “国民车”构想的获益者 / “恰好赶上”的贡献

- 5 “现代”启示录 (59)
 汉城印象：轿车便宜西瓜贵 / 民族抱负的“馬拉松” / 狹隘半岛上的大海意识

第三章 迟迟拿到的“准生证”

- 1 轿车，中国，模糊的回忆..... (66)
 “老佛爷”和第一辆轿车 / 毛泽东：坐了我们自己的小汽车了 / “红旗”轿车兴衰史 / “自行车王国”不会永存
- 2 “立马横刀”挡不住的进口潮 (76)
 进口轿车，人代会的传统议题 / 一条腿走路，出于意识形态的考虑 / 开放，暴露出轿车需求的“黑洞”
- 3 武当山下“神仙会” (83)
 “汽车人专列” / 寻找另一条腿，耿昭杰、陈清泰两颗新星据理力争
- 4 中国汽车之父：我愿化为一座桥..... (87)
 饶斌和江泽民的最后恳谈 / “解放”，把黑土抛向奠基石 / 毛泽东说：建设二汽是时候了 / 他哭了，老泪纵横
- 5 解冻，北戴河之夏..... (96)
 造车人风雨夜推车 / 海水对沙滩絮语

第四章 “土洋”磨合的时代

- 1 轿车文化——20 世纪的人文景观 (104)
改变人类文明的“魔棒” / 能量无比的冲击波 /
全球化大格局 / 一首关于马克思与汽车的诗
- 2 德国“大众”是不是在刁难上海人 (112)
“凤凰”把“草窝”让给桑塔纳 / 顶着“洋买办”
的紧箍咒 / 三军过后尽开颜
- 3 地球变小了，昨日风光不再 (122)
“今天是我的生日” / 亚柯卡在中国学会了什么
- 4 长春，狼堡，企业家谋略的加速度 (126)
钓鱼对手各有胜算 / 猛虎下山势不可挡
- 5 好事多磨的“富康”，异军突起的“夏利” (131)
漫长的审批历程 / 合资，提供的是一个崭新舞
台 / 令人刮目相看的天津夏利
- 6 后来居上的“上海通用” (136)
上海项目志在必得 / 目标刚刚完成一半

第五章 轿车走私——狂潮扑向中国

- 1 走私轿车屡禁不止 (145)

国门挡不住的诱惑 / 亚当·斯密 100 年前说：重
税，有时会奖励走私

- 2 海南岛，烈日与暴雨下的车海 (149)
源于一种穷则思变的紧迫 / 遍地“车商”的荒诞
剧 / 越雷池一步 / 噩梦醒来，海滩上是沉默
的车阵
- 3 广东，港督的座车飞到小镇上 (156)
暴利，甘冒下地狱的风险 / “合法走私”并非海
外奇谈 / 今夜“剿飞”联合行动
- 4 广西，海上边贸与法人走私 (164)
边贸“擦边球” / 大后方的“798”特大汽车走
私案
- 5 山东，名车与鱼虾为伴 (169)
令人费解的“超常规跳跃” / 822 缉私艇首战告
捷 / 难以下咽的苦果
- 6 关系政权的存亡 (175)

第六章 公车，捅破一层窗户纸

- 1 “公车”需求走向“黑洞” (180)
“官车”与等级配车制 / 天下第一商品

- 2 泥沼里的无解方程 (185)
割股自啖的集团消费 / 骄阳与风雪的探戈 /
官车之累，国家财政不堪重负
- 3 “规律”向“公车”一统天下挑战..... (191)
冲出怪圈，把轿车引向私人消费 / 姓“社”姓
“资”的争论延误了探索
- 4 “官车”的沟壑..... (196)
梦断“卡马河” / 木然遮掩下的民心流失 /
平心而论，“公车”私用不可避免
- 5 “车改”，何时提上改革日程 (203)
“给个县长也不换” / 90 年代新时尚——乘车人
握起方向盘 / 公车私用的革命——私车公用 /
他山之石：官员买车自己开

第七章 老百姓买得起轿车吗

- 1 下一代“领航产品”是什么 (215)
“行”的差距最大 / 消费也有“瓶颈”吗 /
“高峡”背后的“笼中虎” / Bell Sheep——“系
着铃铛的领头羊”
- 2 轿车何时到你家 (229)
中国老百姓永远姓“穷”吗 / 量化了的百姓轿车
梦 / 不买车的“受益者”

- 3 并非“远山的呼唤” (238)
 下班“打的”早回家 / 汽车驾校风景线 / 没有轿车的“车迷发烧友”

第八章 行与住，无法逾越的台阶

- 1 行与住的经纬，结成现代生活空间 (252)
 “动”与“静”结伴而行 / 明天，不再死守老市区 / 挡不住的期盼
- 2 大城市难圆“家轿梦” (262)
 走出公交与自行车的无奈循环 / 上海人没有轿车梦 / 北京“限驶”众说纷纭
- 3 走出“自缚之茧” (271)
 地铁——缓解大城市交通的希望 / 400 万——吕福源量化大都市交通规模 / 给车一个停靠的地方

第九章 古老的悖论：先有鸡，还是先有蛋

- 1 道路，出现在汽车身后 (283)
 车与路的攀升 / 高速路的“哥德巴赫猜想”
- 2 汽车环保世纪行 (290)
 “圆眼睛”和它的汽车生态 / 汽车排放和明朗的

天空

- 3 2500 万个生灵换来的交通安全意识 (298)
水银灯下的汽车撞击实验室 / “轮下丧生”的世界之最 / 驾驶汽车培育出来的文明
- 4 新能源的呼唤 (304)
家庭轿车没有打破石油的平衡 / 加油站远眺 / 电动汽车“大冲击”

第十章 先行一步的“私车族”

- 1 亿万富翁的“名车恋” (315)
英雄莫问出处 / 轿车载来的财富 / “法拉利”包装了中国名人
- 2 “劳斯莱斯”登上烽火台 (321)
国粹屈尊为洋车助兴 / 日本皇太子的兄弟车 / “劳斯莱斯”中国主人的生活旅程
- 3 没有级别的农民，高级的车 (327)
部长不敢坐的车，我敢坐 / 超值付出换来的潇洒
- 4 明星“大腕”的私车梦 (330)
花都梦断“阿波罗” / 驾车场名“走麦城” / 名气就是买车本钱

- 5 “无冕之王”的车福气..... (336)
轿车，争着给电视作贡献 / 文字记者的轿车缘
- 6 “私车族”里的务实派..... (339)
画家身价不在车 / 名教授的“二手车”
- 7 私家车的“黑色幽默” (342)
私营业主的巧算计 / 并非相声的苦乐心态

第十一章 家庭轿车——踮起脚才能摘到的果子

- 1 在德国试开 FCC (351)
奔驰的新市场哲学 / FCC 驶向环形跑道
- 2 “大哥大”献策中国家庭轿车..... (356)
不是冤家不聚头 / “白马王子”说短论长
- 3 遮住视野的浮云 (364)
产业政策权威何在 / 轿车是块“唐僧肉” /
“天外有天”举足轻重
- 4 天边的朝霞像无声的焰火 (371)
时间与空间的进程 / 百姓的企盼 /
“KA”——大公司推出的小型车 / 勾画世纪新车型的轮廓

序

艾 丰

(一)

我相信《家庭轿车诱惑中国》会是一本畅销书。

原因至少有二：一者，家庭轿车对几乎所有的人都是有吸引力的事情，即使是眼下买不起轿车的人，也会把它当成一个有兴趣的话题。二者，这本书写得通俗易懂、生动活泼，有可读性。

“轿车梦”这三个字谈了多年，即将进入 21 世纪的中国，需要这样的一本讲述普通家庭和轿车之间关系的书。

(二)

我相信它将是一本畅销书，还基于我对作者的了解。

李安定是新华社的一位高级记者，也是新闻同行中我的一位好友。他具备记者的良好素质。他的性格、他的做派，正好和他的名字相反，思想活跃，敏捷；追求急切，勇敢；不墨守

成规，不落前人窠臼。他的思维总在跳跃着火花，他的观点，总在发展着，修正着，完善着。这些年，经我的手，在《人民日报》、《经济日报》上发表过他不少作品，几乎每一篇都有新意，都有自己的见解。所以几年前当他的作品集《千手千眼——中国变革台前幕后》出版的时候，我欣然应邀作序，这次仍是如此。可谓情有所钟。

说起李安定和汽车——主要是轿车——主要是家庭轿车的关系来，我不知道应该用什么语言形容才好。

说他是“汽车迷”，他对汽车确实是到了“迷”的程度。和他谈话，三句离不开汽车，谈起来滔滔不绝。他所用的语言、表情，哈，那股劲头，你觉得他不是再谈一个什么物件，而是在谈一位最最钟情的心上人。有时连一句表示同意他的话都插不上。

说他是“汽车问题记者”，新闻界都认可，他是我国新闻界一直盯着汽车问题进行全方位报道、并产生较大的社会影响的少数几个记者之一。没有这样的实践，也不可能有现在的这本书。

说他是“汽车问题专家”，不用说外行人，就是业内人也都点头称是。对于世界汽车行业的动向，特别是对于中国汽车业的发展历史，存在问题，战略选择，未来趋势，他都有一套完整的看法和想法，又总有一些言他人所未言、未敢言、未能言的地方。

把上面三顶“帽子”加在李安定头上，应该说，戴着挺合适的。但我又觉得并没有说完。透过这些，看到他内心深处又有些什么？有一种抑制不住的冲动——汽车诞生百年以来，美国人，欧洲人、日本人、韩国人，甚至巴西人、印度人，一个一个国家的平民百姓实现了“行”的现代化，圆了自己的轿车

梦，为什么中国的老百姓却离这一步仍是那样遥远，迟迟地不能圆上自己的这个梦？这就是他对我国支柱产业——汽车业发展的巨大热情；这就是他对汽车将给中国人生活带来变化的倾心关注。爱国、爱民的责任感，则是他的冲动的内核。

这就是本书可能给业内人和老百姓同时带来亲切的原因。

(三)

汽车被称为“改变世界的机器”，因为它既改变了生产，又改变了生活，而且改变得又是如此之巨大。

轿车则好像是希腊神话中的“潘多拉盒子”，它有神奇的魅力，又让人害怕它会放出魔鬼、灾难而不可收拾。

正因为如此，在我国，几乎没有一个行业，像汽车行业这样，在其发展进程中充满了如此多的争议；也没有一个产品，像轿车这样，充满了如此对立的意见。汽车，特别是轿车，在我国是议论最多、失误最多、至今仍然发展得最艰难的产业。

几年前，我问过一位汽车行业的专家：为什么中国的轿车业发展得如此缓慢？他的回答曾让我大吃一惊：“中国人长时间没有闹清楚轿车是什么。”

细细询问，才明原委。原来我们在潜意识里面，把轿车定位为“高级享受”、“资产阶级生活方式”。既然如此，为了防止“变修”，当然就无须发展轿车了。后来发现，许多人愿意“变修”，都愿意坐它。自己不生产，就进口轿车，不让进口，就走私，至少 100 多亿美元就这样花掉了，中国成了“世界汽车博览会”。现实的刺激，不断的刺激，中国人才觉悟起来，啊，轿车虽然资本家先用，但不是资本家特用的，俺们工人阶级、劳动人民也可以用，而且作为现代化交通工具，必须用

了。到了1986年，改革开放后的第7年，我国才决策发展自己的轿车工业。不说为时太晚，已经为时够晚了。

没想到，接着来的是另一个争论：在中国，轿车要不要、能不能进入家庭？

这个争论，现在还没有真正结束。而现实许多政策的导向又是阻止进入家庭的。

汽车价格太高。这本来是阻挡进口，限制消费的。但公款买车，花钱公家掏，坐车自己坐，再贵也买，限制不住。可这样就把小汽车厂刺激起来了，价格如此高，不需什么规模效益，搞几个人，敲巴敲巴，生产几十辆就赚钱，“小、散、乱”滋生了又制止不住。

附加的费用太高，各种“土政策”太多。本来家庭用的廉价轿车就少，还制定各种规定限制它行驶，花那么多的钱，一辆车顶不上半辆车用！

还有个地方保护主义也在那里捣乱……

欧美的汽车产业，都是靠大众汽车起步的。我在德国慕尼黑汽车展览馆看到这样的资料：1929年德国大众汽车公司的老板向社会发出呼吁：“请用国产廉价汽车，抵制美国廉价汽车占领市场！”并带头推出了现在还驰名的“甲壳虫”汽车。此举果然见效。1929年美国汽车占德国汽车市场的份额是61%，到1932年，降到了29%。

“中国老百姓太穷”，“中国人太多”。这是中国不能照搬西方经验的理由。肯定是理由，而且肯定是重要理由，不可忽视的理由。但还有几个理由也存在：一，老是“国家产——国家买”，汽车产业无法发展。二，中国老百姓穷，但总会富起来。因为中国人多，即使一部分先富起来，这部分人的绝对数量也不小。三，购买家庭轿车是个人消费行为，当具备了足够的条

件（个人欲望和钱等）的时候，他自己就可以决策购买，别人说什么都是不管用的。正像空调器一样，几年前多数人论证它不能很快进入家庭。但这几年，它像一股浪潮一样冲进了家庭，管你怎样论证过！没有足够的电源，不管；没有合格的线路，不管，这都是政府的事、机关的事、企业的事，我的事只是买和安。

这里面还潜伏着一个“公车”和“私车”的关系问题。因为没有任何一种交通工具能够像轿车这样“门到门”地为人服务，因此也就没有任何交通工具可以替代轿车。有了轿车，再加上高速公路，人们一天的活动半径（当天打一个来回）可以达到 500 公里，工作效率将会大大提高，生活方式将会大大改变。既然是非用不可，如果自己没有，个人没有，那就要想各种办法用公家的。同发达的西方国家相比，按照比例算，我国的私人汽车少得多，而我国的公家汽车多得多。我到一些西方国家访问，即使是政府邀请的，接待我们时用的轿车也都是出租的，因为他们的政府机关汽车很少，更没有接待用的汽车。我国恰恰相反，许多机关和企事业单位，轿车相当不少，存在着严重的不计成本的浪费。同时“公车私用”的现象严重存在。今年（1997 年）10 月 1 日至 4 日放假，街道上的汽车应该少多了吧，实际上一点也不少，照样堵车。这就生动地告诉我们：公家的车都出来办私事了！这一现象给我们两个结论：一，私人轿车少，不等于轿车就少，更不等于交通就不拥挤；二，“公车私用”任其发展，将是一个何等巨大的漏洞！一说到家庭轿车就想到拥挤，是否应该把公车私车关系一并纳入考虑范围呢？

不要再抽象地讨论轿车是否进入家庭的问题了，它是肯定要进入的。除了时间的问题以外，更实质性的问题是：

究竟是中国产的轿车进入家庭，还是外国产的轿车进入家庭？

究竟是家庭轿车堂堂正正地进入家庭，还是更多的公车为私人所用？

究竟是我们积极主动为轿车准备道路、空地、停车场以缓解拥挤，还是根本不考虑这一切将来被它拥挤得一塌糊涂？建筑一旦建成，就是难以更改的了。

——正是由于这些事关重大的问题还没有真正解决，而安定的这本书依他认真的研究，作出言之成理的回答，因此更有着强烈的现实意义。

（四）

可能是意识到了家庭轿车这个主题的重大，作者写作的态度是极其严肃认真的。安定在新闻界可以算是一个“快手”，许多出色的通讯述评往往是立马可待。在电脑网络兴起的时代，畅销书的周期越来越短，新鲜的东西很快就成为“明日黄花”。据我所知，他宁愿冒这种风险，这本书他反反复复披阅八载之久，可谓一丝不苟！

近 20 年来，他以新华社记者这一有利条件，成为中国汽车业许多历史性决策和重大事件的直接目击者，他不但和历任主管官员、专家学者和国内国际著名汽车企业首脑有着良好的私人友谊，而且与交通、能源、金融、环保、市政管理等等方面的专家进行着频繁的交往。这一切都使他可以在成书的过程中博采众长，思维起点更高，参照系更广。在他的笔下，没有枯燥的说教，也不附和主管部门或企业家的现成的说法。在写法上力求通俗易懂，深入浅出。