



郭孔辉,福州市人,中国工程院院士,著名汽车设计研究专家。在汽车系统动力学及其相关领域取得过一批达到世界先进水平的研究成果,是最早把近代系统力学与随机振动引入汽车科学研究的学者,也是我国汽车科学技术领域中汽车操纵稳定性、平顺性、制动与驱动稳定性及轮胎力学等领域的主要开拓者和学术带头人。

卷首语 Foreword

呼唤名优中国汽车

Call for Favorite China Car

我一辈子做汽车研究工作,坐出租车的时候也不是太多。每次坐出租车总喜欢与司机聊几句,听听他们对所接触过的汽车的评价。司机知道我是汽车行家,常常问我:“我国这么多轿车怎么就没有我们自己设计的好车?”或“什么时候才能开上自己的好车?”这时候我往往只能含糊地说:“总会有一天……”,心中却不无羞愧!

这两年世界经济危机暴发,各大跨国汽车公司都遇到了严重的困难,甚至濒临倒闭;而中国的汽车企业却生气勃勃,去年大多数企业盈利大增,也给合资方赚了不少钱,给他们创造了捞救命稻草的机会。2009年中国汽车产销居然位列世界第一,这是我们老一辈汽车人过去做梦也想不到的,不少人多少有些沾沾自喜。但是,许多有识之士在冷静思考之后指出:现在的中国,诚然是一个汽车大国,但还远不是汽车强国。去年在中国市场上挣得最多的还是合资品牌,自主品牌的竞争力在核心技术方面还是大有差距。汽车的关键技术,如:发动机的电控喷射技术,柴油机的高压共轨技术,自动变速传动技术,制动-驱动稳定性控制(ABS/TCS/ESC)技术,多杆悬架与底盘集成技术,众多的高性能材料与工艺技术,高端的制造与实验设备,在很大程度上还都依赖国外。

人们不禁要问:我们总讲社会主义优越性,干了半个多世纪汽车,为什么与国外相比在技术上还有那么大的差距?怎么连后起的小国——韩国也成了中国的各种汽车技术的重要输入国?

说起来这里的原因很多。首先是长期以来列强对新生的社会主义共和国进行经济封锁,使我们很难吸取国外先进的技术和管理经验;另外,片面的计划经济,使我们的汽车工业在30年里基本上停步不前,长期只生产解放牌载货车,后几年才从苏联引进跃进牌载货车;几乎从来不改进,不变样,因为汽车是奇缺的物资,再差的汽车也是一抢而空,没有竞争,根本不需改进!

进入20世纪80年代,改革开放之后,掀起了引进合资的高潮。开始时又一个口号叫“引进-消化”(那时还不提“创新”),项目计划中只有引进的钱却没有消化的费用,逐渐地就变成了“只引进不消化”,致使我国汽车工业长期缺乏自主开发能力。加上干部任期与考核指标上的缺陷,企业能力建设的长期性与企业领导人行为短期化的矛盾长期得不到解决,致使汽车工业落入“引进-落后-再引进-再落后”和“技术能力低-依赖外方-越依赖能力越低-能力越低越依赖”的两个怪圈。

当人们对国家的汽车工业充满忧虑的时候,一些一贯不受国家支持的,领不到“准生证”的地方企业(如奇瑞)和一些民营企业(如吉利、长城、力帆),举起发展自主品牌的旗号,主要依靠自身的顽强拼搏,从低端轿车切入,杀出一条血路,逐渐得到社会的承认和支持,并带动了我国自主汽车零部件企业的发展。

这几年中国出现了不少自主的整车与零部件企业,但名优的品牌甚少,缺乏自己的核心技术,许多东西的质量总不如国外。还有不少核心技术外国有知识产权,不许你学,你想买人家还不卖;想自己创新,还没有本事。这本事是需要长期积累的,但我们往往缺乏耐心,常常做事不认真,总想“短、平、快”,浮躁之风甚行。稍有进步,或者学得还不太像,就说已经达到世界先进水平。这种从大跃进兴起的急功近利的浮夸风如果不能在各行各业得到清算,重新锤炼认真严谨的科学精神,我们就很难产生中国的名优产品!

全球经济危机往往会伴随着科技的新突破引发社会的新需求,进而推动新的产业革命,催生新兴的产业,形成新的经济增长点。

为抓住这个难得的历史机遇,我们要认真地消化吸收,努力创造、积累自己的知识产权。从零部件做起,从小做起,积聚叠加,认真消化,刻苦钻研,量变质变,水到渠成。

有一些人总以为汽车开发是一件很难的事,因此还是想着尽量依靠洋人为妙。其实,国外的知名公司无一不是靠自己日积月累干出来的;开始时总是不会,要在干中学,增长才干,逐渐创造名牌。但是我们依靠洋老师已经二三十年了,历史证明,一门心思依靠洋老师的路是走不通的,我们应该自己下地认真学走路了,不要怕摔跤,千锤百炼才能推陈出新,才能生长出自己的核心竞争力,才能出现名优品牌的中国汽车。

最后,还要注意一个重要的问题,就是要培育自主创新文化。除了前面说的必须清除浮躁之风外,中国汽车市场有个现象——中国人特别推崇外国车。外国车质量相对好一些,喜欢好车,推崇先进,这本无可厚非,但如果是盲目的媚外鄙内,这就对自主发展不利了。中国是拥有奔驰、宝马和Rose Royce最多的国家,尤其“土财主”多的沿海乡镇,宝马、奔驰特别多,有一种喜欢讲排场的文化。

有人认为本土的东西总是“土里土气的”,不够有面子。不少人买了“威乐”就把一汽的标牌拆掉,换成丰田标牌贴上,以“假洋鬼子”为荣。据说如果在生产线上就直接贴上丰田标牌,顾客明知只是标牌之差,抬高30%的价格也愿意买!

每年中国政府采购汽车的预算都有七、八百亿人民币,几乎都要买外国名牌车,至少是合资的名牌车。而那些发达国家却有法律——《购买本国产品法》,限制买外国车,以保证发展纳税人的事业。我们有些政府官员甚至还郑重地说:“应该讲公平,谁让你的产品质量不如人?”这难道是“大国风度”?其实,这些现象都与中国过去的封建文化和殖民地文化的残余有关。

汽车是一种由上万件零部件组成的高技术产品,开发难度确实比较大。但是,两弹一星、载人航天都干出来了,难道汽车会更难吗?汽车确是零部件多一些,批量大一些,对成本要求严格些;但每一个个的部件都不算复杂。因此,只要善于分工合作,所谓“先做微分后做积分”,再难的力学问题只要从单元做起,采取“先分后合”的策略,困难就可迎刃而解。

郭孔辉

(吉林大学汽车工程学院,长春 130012)