



郭孔辉,福建福州人,中国工程院院士。现任吉林大学汽车工程学院名誉院长,曾任国务院学科评议组成员、中国科学技术协会常务委员等职。致力于轮胎力学、汽车动力学以及人-车闭环操纵动力学等研究,在中国最早将近代系统力学与随机振动理论引入汽车科学研究。在汽车振动与载荷方面系统著述具有开创性,中国汽车操纵稳定性、平顺性、制动与驱动稳定性以及轮胎力学等学术领域的主要开拓者和学术带头人。

卷首语 Foreword

科技导报 2013, 31 (21)

实现汽车强国,必先自强、自尊

中华崛起已到了关键时期。

中国已是一个制造大国,但还不是制造强国。我国的制造业正处于转变生产方式、实现科学发展的战略转折期。人们常在讨论如何实现“从制造大国变为制造强国”的问题。

汽车界的讨论似乎更多。我国汽车制造业由于长期的大量合资,受制于外方,使“如何从汽车大国变为汽车强国”的问题变得更加复杂。

有人曾提出过“以市场换技术”的战略,如今看来,市场是痛快地给出去了,但是技术却迟迟换不回来。

有人曾提出过这样的路线:先“引狼入室”,而后“与狼共舞”,接着“随狼学步”,最后“超越群狼”。但是,前两步很快做到了,后两步却迟迟不能实现,日子长了,甚至逐渐被人淡忘了。

人们逐渐发现,50%:50%的合资格局,要走后两步,要想得到“狼”的同意,无异于“与虎谋皮”。多半主张合资者可能从一开始根本就沒想要走后两步。

长期以来,我国汽车行业一直有“三大”和“三小”的说法(“三大”:中国一汽、东风汽车公司、上海汽车工业(集团)总公司;“三小”:北京汽车股份有限公司、北汽集团、广州汽车股份有限公司),这些企业后来几乎都合资了,跨国公司在我国巨大而饥渴的汽车市场上,持续上演着“八国联军横扫中华”的悲壮剧目。

万幸的是,多亏后来意外地冒出吉利、奇瑞、长城、华晨等一批企业,由低端切入,与跨国公司抗衡,才打破了被跨国公司通吃的僵局,守住了一小块自己可以有所作为的阵地。

长期以来,汽车界对合资的功过一直争论不休。有人说:“不合资,今天能有汽车产销第一大国的局面?不合资,今天能生产出国际水平的轿车?”

另一些人说:“我们今天的业绩只是表面现象,我国是一个缺乏核心技术、虚胖的汽车大国,我们的自主品牌一直得不到成长,这都是长期依赖合资的结果。”

“和起步比我们晚得多的邻国——韩国对照一下,我们恐怕就不会那么沾沾自喜了!”

“公说公有理,婆说婆有理”,其实,在当初技术严重落后的情况下,有部分企业去合资,这未必不好。但是后来合资变成一种普遍盲目追求的风尚,几乎成瘾,这就有些问题了。

在当初缺乏资金的情况下,如果先合资生产先进产品,共同赚钱,而后逐渐有计划地摆脱控制,实现自主,或转变成“引进技术,自主发展”的模式,也不失为一条不错的发展道路,日本、韩国都曾经走过这条路。

长期依赖合资,使我们不能进入技术学习与积累的过程,不能培育自己的核心技术与人才,必然要妨碍自主发展。要想自主发展,当然首先要自主发展权。但解决了自主发展权以后,能否自主发展还要靠自己的艰苦努力。正因为体会到费尽力气争取到自主权后还要更艰苦地努力开拓,一些人觉得,不如继续依赖别人来得轻松、舒服。

十多年前,为培育自主品牌,我曾建议要进四味补药:“自主、认真、苦练、创新”。要想自主发展,当然首先要自主。自主之后还要靠自己的艰苦努力发展。后续的发展要面对各种困难和挑战,需要树立信心、坚持到底。这就是要“自强”和“自尊”;认真、苦练、创新就是“自强”的具体表现。

当前由于受到社会上浮躁与不正之风的影响,人们遇事常常不够认真,生产出的产品质量不过硬、不可靠;搞科研沉不下心,不能深入,设计开发不细致,水平不高,缺乏新意,缺乏竞争力,这都是缺乏认真、苦练和创新精神的表现。

人们常常可以看到汽车市场中的一些现象,使我们觉得不少中国人有一个缺点,就是不够“自尊”。开一辆洋品牌就觉得很神气,瞧不起开自主品牌;国内生产引进品牌的车子都有一个中国的标牌,一些人觉得不够体面,喜欢把“一汽”的标牌取下,换上“丰田”的标牌,这样就能得到心理上的满足感。如果生产厂家在汽车出厂时就代为装上洋标牌,售价立马提升 1/3 以上!我想韩国人就不会有这种心态!

本届政府对政府采购采取支持自主品牌的立场,应该会推动中国自主品牌汽车的发展,但是由于人们长期对自主品牌汽车形成一些固化印象,利用政府采购这一利好进一步推动国人用车观念的改变,同时促进自主品牌汽车发展,对我国汽车行业的发展将是一次很好的机遇,也会对国人自信心提升起到积极推进作用。

总之,我们要实现强国的梦想,首先要“自强”和“自尊”。

郭孔辉

(吉林大学汽车工程学院,长春 130012)