



饶斌：中国汽车工业之父

■ 本报记者 汪静赫/文

他立志学医,后投笔从戎;他征战沙场,后献身工业。
 从战场上的热血将士到汽车工业的奠基者,他书写了一笔属于自己的人生传奇。
 他是饶斌,世界公认的“中国汽车工业之父”。

最后的演讲

1987年7月15日,这一天是中国第一汽车制造厂“34周年厂庆”的日子。

当74岁的饶斌出现在主席台上时,全场起立,掌声雷鸣。白发苍苍的饶斌激动地看着这一幕。台上台下,方寸之间,但隔着数十载的岁月,隔着无数汗水和奋斗凝结的年华,惟一不变的是几代人的汽车情怀。

在很多一汽员工眼中,饶斌是一汽的老厂长,是中国汽车的奠基人。饶斌是传奇中的名字,但这绝不是一次陌生的会面。在那之前的很多年里,作为一汽创建者的饶斌,经历了这个中国第一家汽车企业的很多第一次。他的生命已与此紧密相连。

“汽车工业第一次创业是建一汽,这是从无到有的创业,结束了中国不能生产汽车的历史。一汽第二次创业就是完成这次换代改型这一历史任务,是从老到新、从落后到现代化的创业。迎接小轿车的发展是第三次创业的基本内容,第三次创业我就更起不了作用了,但我愿趴在地下,化作一座桥梁,让大家踩着我的身躯走过,齐心协力把轿车造出来。实现我们几代人的中国轿车梦,希望在我们有生之年还能看到这个胜利。”说完有生,饶斌潸然



1956年7月13日,第一辆解放牌卡车在一汽下线

泪下。
 这位古稀老人的动情之语,在十几天之后证明,这是他的告别致辞。

1987年7月30日,饶斌来到上海汇众公司(原上海汽车底盘厂)视察桑塔纳国产化情况。谁也没有想到,这是饶斌的最后一次亲临汽车生产第一线。

那个炎热的夏天,高温中饶斌坚持视察,但当晚就病倒了。
 “从此再也没有起来,化作了一座通向轿车现代化的桥梁。”饶斌夫人张矛说,他就是干汽车的命。

命运如此突如其来,饶斌甚至赶不及回到北京的家。1987年8月29日,饶斌病逝于上海。

饶斌在一汽换代改型庆功会上的发言成了他最后的演讲。

时间如果再往前推一点,饶斌的身影出现在十堰举行的国务院轿车发展研讨会上。十堰,这个饶斌的第二故乡,当年在十堰历经坎坷创建二汽的情景仿佛就在昨天。一位新华社记者本来和饶斌约好了一次采访,因故要提前赶回北京,只好抱歉地向饶斌解释,饶斌笑着说:“没关系,来日方长。轿车,这才是中国汽车工业的一篇文章。”

令那位记者没有想到的是,十堰一别竟成永诀。

这是那位记者的遗憾,也是中国汽车工业的遗憾。

十堰研讨会上,饶斌听说合资的德方拿零部件质量认证问题刁难中方。作为之前与德国大众汽车公司合作生产桑塔纳轿车的拍板人,饶斌带着壮志未酬的紧迫感,匆匆赶到上海桑塔纳轿车配套的几家零部件厂,

饶斌39岁开始汽车生涯,历经坎坷创建一汽、二汽,晚年继续探索汽车腾飞之路,为中国汽车工业倾注半生心血。

有人这样评价:“如果没有饶斌,中国汽车工业又是另一种景象。”

调查国产化进程。

7月30日下午,饶斌从上海汇众公司视察归来后,就赶紧起草了一份上海发展轿车工业的全面设想,但在当晚,饶斌就一病不起。

这份匆匆起草的设想和他之前要对新闻记者阐述的轿车大文章,都成未圆之梦。

白面书生

东风传动轴有限公司的退休职工刘国良,一提起饶斌就激动不已。因为他曾经当过饶斌的师傅,一个比徒弟小20岁的师傅。

1958年5月1日,23岁的刘国良正在调试一台机床时,看见厂长饶斌和工部主任董连祥走了过来。他还来不及打招呼,只听董连祥说道:“刘国良,我给你带来个徒弟。”

他说的徒弟不是别人,就是一旁温文尔雅的饶斌。

刘师傅有点没回过神来,心想:“饶厂长可是省部级的领导干部,还是大学毕业的知识分子,他怎么能当我的徒弟呢?”正当刘国良不知所措时,饶斌已经一把握住他的手:“小刘师傅,你技术水平高,我拜你为师,向你学习。”就这样,23岁的刘国良给他大20岁的饶斌当起了师傅。从那以后,小刘师傅毫无保留地教,厂长徒弟也如饥似渴地学,两人在工作中建立了深厚感情。

1967年,为支援二汽建设,刘国良报名参加了二汽传动轴厂在上海的筹建工作。到达当日,饶斌和一班厂领导在开会,他一见刘国良就高兴地说:“我师傅来啦!”

时隔多年,这些往事在刘国良的记忆里历久弥新。那时候,温和朴素的

奠基础礼在长春市举行。饶斌把第一辆黑土抛向由毛主席亲笔题写的奠基石。一汽正式动工兴建。

虽是半路出家,但饶斌领导一汽仅用三年时间就在长春市南郊一片荒野上建起一座汽车城。

1956年7月13日,第一辆解放牌4吨载货汽车正式下线,结束了我国不能制造汽车的历史。

1958年2月,毛主席在视察一汽时,向工人们提出“什么时候能坐上我们自己造的小轿车?”

于是饶斌率全厂职工誓师奋战,几个月之后,一汽试制出了东风牌轿车,作为党的“八大”献礼车。

1958年5月21日,饶斌开着“东风”轿车驶进中南海,毛泽东高兴地说:“我终于坐上了自己造的小汽车了。”

彼时的“东风”轿车其实只是一辆仿制设计的轿车,随后,饶斌接受了中央下达的生产红旗轿车的任务。

在分析了多种国外样车之后,饶斌和同事们最后决定参考美国克莱斯勒公司1955年生产的C69轿车进行试制。经过不分昼夜、争分夺秒的工作,1958年7月,第一辆“红旗”CA72高级轿车成功试制出来了。这辆车堪称中国汽车工业史上的珍品。

1959年,一汽组建“红旗”车间,正式进行新一轮“红旗”高级轿车的设计和试制,并形成小批量的生产能力。

1959年底,中央决定调饶斌任第一机械工业部副部长兼汽车局局长。此时距离饶斌初到一汽,已是整整7个年头。7年间,一汽从无到有,已初步形成一个以载货汽车为主的现代化汽车制造和科研基地。1959年生产汽车16469辆。建成后的一汽,全部建筑和安装工程鉴定为“良”,是当时中国汽

车工业第一座最现代化的汽车工厂。

风雨中造二汽

1960年回京任职的饶斌,在几年之后迎来了他人生中又一次重大转折,一个看上去并不陌生的任务:建设第二汽车制造厂。

作为一汽的创建人,二汽的重大使命再一次落在了饶斌的肩上。此时是1964年,正是山雨欲来的年代。饶斌似乎已经预感到,眼前的二汽建设之路势必更多风雨。

从1964年到1978年,饶斌为建设第二汽车厂整整奋斗了14个年头,而且多是在动乱的“文革”岁月。在特定的历史条件下,整个建设工作受到了极大的干扰,这也是他一生中最为艰难的一段岁月。

筹办二汽之初,饶斌经常夹个棕色皮包,到处奔波,因此常被戏称为“皮包公司”。饶斌在与郭力、孟少农、陈祖涛等二汽主要领导讨论二汽的建厂方案时,一致认为,应向汽车工业发达国家学习,搞专业化生产。饶斌提出的具体方法是“聚宝”,即“聚”全国机械汽车行业之“宝”,用“老厂”包建新厂”的办法,进行设计和建设,这个建厂思路得到了国务院领导的肯定。

饶斌原是一汽厂长,因此,二汽建设要依靠一汽,这是饶斌一开始就树立的思想。1965年,一汽成立支援二汽办公室,投入很大力量帮助二汽建设,成为二汽建设的主力军和支撑力量。

1967年4月,二汽在十堰的炉子沟举行了开工典礼,然而因为“文革”的冲击,工厂建设并没有随即展开。



饶斌

在那段特殊年代里,饶斌一边应对造反派的隔离审查,一边竭尽全力为二汽建设操劳。

1969年9月,毛泽东主席在视察湖北时说:“饶斌是有专长的人,如果没有什么大问题,应该让他出来工作。”不久,饶斌被解除审查,回到二汽建设总指挥部工作。

1975年上半年,全国形势好转,饶斌带领二汽认真进行整顿,克服重重困难,于当年6月,建成了二汽万吨半越野车生产阵地并顺利投产。

1975年7月1日,饶斌亲自开着第一辆2.5吨东风卡车驶下生产线。为了这一天,饶斌和二汽的干部职工们已经艰难跋涉了10多年。

1978年,二汽提前7天超额完成年产3000辆汽车的任务,完成总产值1.7亿美元,作为中国第二个汽车工业基地的二汽人终于结束了吃国家基建饭的历史。

一个新的时代来到了。

1979年元月,饶斌调任第一机械部部长兼汽车总局局长,离开了他奋斗14年的二汽。此时,他已是年近古稀的老人。

心系轿车梦

“上海轿车项目是饶斌晚年最关心的项目。”饶斌夫人张矛说。

张矛在撰写《饶斌传记》时,不断地回忆起古稀之年的饶斌,她能感受到他那颗急于振兴中国汽车的心在跳动。

改革开放之初,国门打开之后,时任机械部部长的饶斌意识到中国汽车与国外的差距已经成为经济发展滞后的瓶颈。当时,邓小平同意引进汽车合资项目,饶斌建议由上海承担。经过60多轮谈判,基本上确定与德国大众合作15万辆的项目,因为只有他们愿意提供1982年投产的桑塔纳新车。

饶斌旗帜鲜明地支持上海的轿车项目,驳斥了来自各方面的非议。对于上海的合资项目,饶斌说得很透彻:“把上海桑塔纳作为改造上海牌轿车的项目,是为小轿车发展铺基垫路的项目。”他认为发展轿车业是中国汽车工业又一次艰难的创业,亦是一次思想观念的深层次转变。

业界认为饶斌在改革开放期间的最大贡献是敢于以上海作为探索中国轿车发展的“试验田”,不仅显示了战略家的眼光,还有丰富的对行业发展的谋略,其启示意义在于通过国产化改造了零部件行业,为中国汽车工业的转型(从卡车生产为主转向以轿车生产为主)打下了扎实的基础,从而为中国汽车工业重心的战略转移提供了信心。

然而回到1979年,当时这个项目差点就黄了。

那时正值国民经济调整,原定的大项目都要下,其中就包括上海轿车合资谈判项目。饶斌坚持上海轿车项目不能放弃。与此同时,德国大众也认为在华投资风险太大,决定停掉合资项目。是饶斌挽救了这个合资项目。他在当时写给大众董事长哈恩的一封信中,回答了哈恩的三个问题:限制轿车进口、合资企业在中国的地位、外汇问题。饶斌的及时回函拯救了上海桑塔纳项目。

为表示国家对上海大众合资项目的支持,在中外双方合资谈判成功签字的前夕,饶斌代表中国汽车工业总公司表示同意参股,此举彻底打消了德方最后的顾虑。

此后,德国大众作为上海大众项目的“探索成果”也在遍地开花,被作为一种发展模式写进了历史。

晚年的饶斌继续探索着中国汽车工业的腾飞之路,在他主持中国汽车工业公司工作期间,提出了汽车工业调整改组和发展规划方案,组织引进先进技术,加速产品转型,结束了汽车产品几十年一贯制的历史。

德国大众前董事长哈恩如此评价饶斌:“他是一位能站在历史高度上看问题的战略家。”

背景

车轮滚滚

■ 马铭/文

有人说,中国的汽车工业就是一条路,一条碾满车轮痕迹的路。车轮滚滚,时代纷纷。

新中国建立前,我国是一个落后的农业国。国内既不能制造汽车、飞机,也没有大型工业。我国的汽车工业发展是从建国后开始起步的。从1953年7月15日第一汽车制造厂动工兴建,到1978年我国汽车年产量达到了14.91万辆。

从解放初期到改革开放前的30年间,中国的汽车工业虽不似今日这般花团锦簇,但从无到有、初创缔造,因其艰苦奋斗的创业激情而显得弥足珍贵。

新中国成立后,百业待兴。随着扩大生产的需求,中央人民政府即着手筹划建立汽车工业。1949年12月毛泽东主席与前苏联商定的援建中国项目中就有建设大型汽车厂项目。为了建立中国汽车工业,1949年10月中央重工业部成立。重工业部机器工业局筹备组立即开始进行建设汽车工业的筹备工作。1950年2月召开全国机械工业会议,提出了建设独立的机器工业,并按专业化的分工方向筹建新厂和调整旧厂,同时决定成立单独的汽车工业筹备组,负责筹建汽车工业的具体工作。

1952年8月7日,中央撤销重工业部,成立第一机械工业部。1953年1月在汽车工业筹备组基础上组建汽车工业管理局,作为第一机械工业部的一个专业局继续筹建汽车工业,行使管理职能。1950年至1953年,中央展开了一系列建设汽车制造厂的准备工作。

1953年,毛泽东亲自签发了《中共中央关于三年建设长春汽车厂的指示》,责成有关部门对长春汽车厂的建设予以最大的支持。“三年建厂”成为那个年代除“抗美援朝”以外最鼓舞人心的口号之一。

在此期间,以饶斌和陈祖涛为代表的汽车工业元勋们开始了他们为之奋斗终生的汽车生涯。在他们当中,除了饶斌、陈祖涛,还包括郭力、孟少农等人。这些中国汽车工业的创建者为筹建一汽、二汽做出了重大的贡献。

1956年7月13日,新中国生产的第一辆汽车解放牌载货汽车正式下线,由此结束了中国自己不能制造汽车的历史,圆了中国人自己生产国产汽车的梦。1958年7月,我国第一汽车制造厂自行研制设计生产了第一辆红旗牌轿车。

经过第一个五年计划,国民经济取得较大发展。一汽刚刚投产,汽车品种和数量一时不能满足各方面的迫切需求,从1957年起,一些省市也开始制造汽车。到1963年全国共有汽车制造厂18家,改装车厂45家,当年生产各类汽车约2万辆。从那时开始,中国的汽车工业出现了新的构造体系,形成了南京、上海、北京和济南四个较有实力的汽车生产基地。

进入20世纪60年代,形成了一批汽车制造厂、汽车制配厂和改装车厂,其中,南京、上海、北京和济南共四个较有基础的汽车制配厂,经过技术改造成为继一汽之后第一批地方汽车制造厂。

1964年9月,在刘少奇、薄一波的亲自过问下,原国家经委批复了一机部《关于试办中国汽车工业公司(托拉斯)》的实施方案,提出在全国试办12个托拉斯,汽车工业托拉斯是其中之一。同年10月,中国汽车工业公司成立,该公司接收了38家地方汽车企业和37家中央直属汽车企业共计75家,下设长春、北京、重庆、南京等四个汽车分公司,一个轴承制造专业公司,济南和武汉3个汽车制造总厂等。

当时中国汽车工业的管理体制是单一计划经济,一机部汽车工业管理局对国家投资、地方投资的汽车和汽车轴承两大类制造企业进行直属管理。因此可以说,这次汽车托拉斯行动,相当于计划经济体制下的“兼并重组”。可惜的是,1966年“文化大革命”爆发,汽车托拉斯计划受阻。

此后的70年代,国家改革工业管理体制,将大部分企业下放给地方管理,只保留了少数几家大型骨干企业由中央直属管理。汽车托拉斯——中国汽车工业兼并重组的第一次尝试宣告终结。可以说,汽车托拉斯是计划经济体制下的一次改革尝试,为后来提供了经验和思路。

70年代初期,中国开始了第三个五年计划,除西藏外,全国各地纷纷以“大会战”的形式组织汽车生产。1970年和1971年两年内,国内又掀起一股造车潮,全国汽车整车生产点多达100多个。

在此背景下,汽车工业迎来了第二次“兼并重组”。

1980年,国家机械工业委员会成立汽车行业调整规划协调小组,制定并颁发了《全国汽车工业调整改组方案(试行)》,批准成立以工业城市、工业基地为依托,以生产同类车型骨干企业为基础的汽车联合公司。东风、南京、重型、解放、京津冀和上海六个汽车企业联合公司以及中国汽车零部件工业联合公司就这样诞生了。

1984年,国务院要求,不要搞全国性高度集中的经济实体,要给一汽、二汽等骨干企业自主权,要在国家计委单独立户。同年10月,党的十二届三中全会通过了《关于经济体制改革的决定》,提出政企要分开。

改革开放以来,我国汽车工业经历了产品结构调整、兼并重组和资本多元化改造等过程,得到了快速的发展。2010年,中国汽车产销量双双突破1800万辆,不仅蝉联世界第一,且创全球历史新高。

相关

郭力让贤

■ 齐雯/文

郭力,1916年出生在河北省河间县。1933年加入中国共产党。1952年4月,郭力被任命为长春汽车厂(代号652厂)厂长。郭力上任后,立刻投入到施工前的准备工作中。他深知建设一座现代化汽车厂的担子有多重,以大局为重,多次向东北局和中央提出申请,请求派一位有魄力、能力更强,而且熟悉东北情况的干部来当厂长,自己愿当副手。

1952年12月,中央任命饶斌为第一汽车制造厂厂长,郭力改任第一副厂长兼总工程师。郭力对饶斌非常尊重,处处维护饶斌一把手的权威。饶斌对郭力也非常尊重、信任。他们两人一个气魄宏大,一个稳健扎实,一个主外,一个主内,相互信任,各展所长,成为很好的战友。当时一汽的干部队伍来自五湖四海,在那力和饶斌的积极榜样作用下,大家都很快地克服了各自的私心杂念,积极投身到工作中去。

郭力和饶斌后来都成为新中国汽车工业史上杰出的开拓者和奠基人。