

中國汽車工業 跑出凌厲加速度

零部件生產

汽車安全技術

未來世界汽車

中國汽車工業發展史快問快答

「以前寧願多花點錢，也不買國產」

不勝唏噓 「只需要點擊按進泊入換電，就可完全自動換電，整個過程大概三分鐘，非常爽快。而且人不用出車，也不用像傳統加油站一樣去交款。」知名經濟學家、清華大學教授李稻葵透露，近期他將自己的座駕換成了中國的自主品牌汽車蔚來ES8，之所以選擇國產車，是因為今天國產車的研發比進口車、合資車更貼近消費者，設置也比進口品牌還要漂亮。

有着20年駕齡的胡師傅告訴記者：「長期以來，進口車被貼上高品質與高價格的標籤，能買一輛原裝進口車型，一度成為有實力、有品位的象徵。在很多人眼中，國外的東西就是比國產好。同一等級性能的車，以前寧願多花點錢也不願買國產，國產車只是「湊合」「過渡」的選擇。」

胡師傅注意到，今年熱播劇《繁華》中有一個情節，在「汪小姐」公司開業當日，「寶總」送她一輛凱迪拉克，引來眾人圍觀羨慕。如今，凱迪拉克在中國市場卻遭遇滑鐵盧，隨着國產車成為內地買車首選，這個歷史悠久的美系名車品牌只能降價應對，即使這樣，銷量也連續下滑，而面臨類似情況的還有BBA（寶馬、奔馳、奧迪）等以前頗受歡迎的進口車型。相比之下，比亞迪、吉利、奇瑞等自主品牌一路「狂飆」，今年上半年市佔率已超過六成。

「中國的汽車工業有些像20年前的家用電器，行業從日韓的家用電器轉到格力電器、美的、海爾等自主品牌，中國自己的品牌已經開始「打天下」了。」李稻葵表示。

大公報記者張帥

編者按 最近，華為公司發布全球首款三摺疊屏手機，再次讓人刮目相看；國產首款3A遊戲《黑神話：悟空》風靡全球，引發海外「西遊熱」……75年來，從積貧積弱到世界第二大經濟體，中國經濟實力、綜合國力和國際影響力實現歷史性跨越。

新中國成立之初，中國能造什麼？不要說拖拉機、汽車、飛機、坦克，連質量好一些的釘子都造不出來。但中國人不氣餒，不服輸，以改革不停頓、開放不止步的魄力奮力追趕，很多領域從極其落後到獨領全球風騷。如今，C919國產大飛機、首艘國產大型郵輪開航商業運營；汽車產量連續15年保持世界第一；嫦娥六號實現月背探樣返回……從無到有、從小到大，從「跟跑」「並跑」再到「領跑」，今天的中國於全球汽車工業中大放異彩，為推進強國建設、民族復興不斷注入新動能。在慶祝中華人民共和國成立75周年之際，大公報今起推出《新中國跨越式發展》系列專題，向讀者展現中國在不同領域從弱到強，一步步邁向世界一流的發展歷程。

引領新能源車發展 搶先自動駕駛應用

國產汽車大跨越 多域超趕歐美日

中國汽車工業 從「零基礎」到「領航者」



▼2023年，中國躍居全球第一大汽車出口國。圖為大批出口商品車集結山東港口煙台港準備通過汽車滾裝船發運。 新華社

零部件中企 躋身全球百強

經過多年奮力追趕，中國的自主零部件企業整體實力有了大幅提升，各細分領域賽道跑出了中信戴卡、福耀玻璃、延鋒內飾、玲瓏輪胎、敏實集團等優質細分龍頭。這些優質自主零部件企業在深耕國內市場的同時，也將繼續通過海外併購實現全球化布局。近日，《美國汽車新聞》揭曉了2024年全球汽車零部件配套供應商百強榜，中國企業一共上榜15家，其中前50名中有5家。

C-NCAP 國產車出口「幕後功臣」

中國新車評價規程（C-NCAP）自2006年首版規程推出以來，已先後進行了六次升級改版，推動中國市場汽車產品安全配置普及、得分率穩步提升，為中國汽車出海保駕護航。同時，還持續推動與國際NCAP的溝通交流，其測評規程和路線圖也逐步被各大NCAP組織所關注和借鑒。

全球首款「飛機放後備廂的車」

2023年10月，小鵬匯天首次公布了分體式飛行汽車「陸地航母」，實車也於今年9月3日的超前品鑒會上被揭開神秘面紗。「陸地航母」採用分體式設計，飛行、通動、越野一車搞定，分為可自動分離結合的陸行體與飛行體兩部分。

夢想起航

1953年7月15日，在長春西南郊孟家屯，刻有毛澤東親筆題寫的「第一汽車製造廠奠基紀念」字樣的漢白玉基石放置在廠區中心廣場的基座上，新中國汽車工業從此展開。在蘇聯的技術援助下，三年即建成投產，1956年7月13日，第一輛國產「解放」牌載貨汽車總裝下線。隨後，一在生產解放汽車的基礎之上，又推出中國首輛國產高級轎車「東風」和第一輛「紅旗」牌高級轎車，後者風格高端大氣，日後成為國家領導人的用車。

1981年紅旗轎車產，在前後二十三年中紅旗一共只生產了1500輛。一汽首任廠長範斌之子範達介紹：「當時中國是用最簡陋的設備在搞汽車，工藝水平質量很差。」長期關注汽車發展的專欄作家李安定也指出，改名為上海牌的鳳凰轎車到八十年代停產的時候，其重量、發動機

合資經營 學習追趕

1981年紅旗轎車產，在前後二十三年中紅旗一共只生產了1500輛。一汽首任廠長範斌之子範達介紹：「當時中國是用最簡陋的設備在搞汽車，工藝水平質量很差。」長期關注汽車發展的專欄作家李安定也指出，改名為上海牌的鳳凰轎車到八十年代停產的時候，其重量、發動機

從0到1

1953年7月15日，來自全國的萬名建設者會聚長春西南郊，第一汽車製造廠在吉林長春奠基。經過3年奮戰，1956年7月13日，第一輛國產解放牌卡車總裝下線，為中國不能造汽車的歷史畫上句號。此後，第一輛國產轎車、第一輛國產輕型越野車、第一輛國產轎卡……經過20多年發展，到上世紀70年代中後期，中國汽車工業與世界一流水平相比，仍受限於「缺重少輕，轎車基本空白」的局面。

師夷長技

1983年，北汽與美國汽車簽訂「北京吉普汽車有限公司」合資合同。

專攻轎車

1992年，中國汽車產量突破100萬輛，躋身世界汽車產量前10名。1994年，國務院正式頒布《汽車工業產業政策》，這是中華人民共和國成立以來第一部汽車產業政策，明確了以轎車為主的汽車發展方向。在此期間，國內汽車品牌如吉利、比亞迪等相繼誕生。

轉型升級

2000年，中國汽車產量首次突破200萬輛大關。2000年10月，《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十個五年計劃的建議》首次提出鼓勵轎車進入家庭。一批民企崛起，成為中國自主品牌中堅力量。

1991年，第一輛國產試裝捷達A2車組裝下線。

產銷超美

隨着中國加入世貿，中國調整產業政策，放寬外資市場准入。2001年，吉利獲轎車「准生證」，成為中國首家獲得轎車生產資格的民企。2009年，中國汽車產銷分別完成1379.10萬輛和1364.48萬輛，首超美國成為全球汽車產銷第一大國。

電車萌芽

2001年，「863」電動汽車重大科技專項啟動，中國新能源汽車研發進入快車道。2009年，中國啟動「十城千輛」工程，全新的電動化汽車市場開始由中國領銜培育。



「去中國！」 而不是「去中國化」

熱評 近日，德國大眾汽車集團發布聲明稱，為進一步削減開支，公司考慮關閉其在德國境內的一家汽車製造廠和一家零件廠。如果計劃實施，這將是該公司自創立以來首次關閉本土工廠。大眾汽車關閉本土工廠的計劃，反映了在席捲全球的電動化浪潮下，德國乃至歐洲傳統汽車工業正面臨競爭力下降的困境。面對新的環境，一些歐洲政客將此歸咎於在新能源汽車領域發展迅速的中國企業，對中國揮舞保護主義大棒，意圖通過對華加徵關稅或「去風險」甚至「去中國化」手段推動自身產業走出困境。

事實上，去中國，加碼在華投資，正成為包括大眾汽車在內的歐洲老牌車企應對新形勢的重要選擇。今年4月，大眾汽車宣布將投資25億元，擴建其在合肥的生產及創新中心；梅賽德斯-奔馳集團本月剛宣布，計劃與中國合作夥伴共同在華投資超140億元人民幣，進一步豐富乘用車和輕型商務車的本土化產品陣容……

去中國，因為這是提升全球競爭力的最佳方式。德國權威經濟學家、波鴻汽車研究院院長費迪南德·杜登赫爾說：「以前德國工程師教中國人如何造車，如今在電動汽車和自動駕駛領域，中國車企給德國車企帶來很多啟發。」

到中國去，不只是汽車業的選擇。近年來，包括電子、機械、零售、醫藥製造在內的大型跨國企業加緊在華投資布局。中國德國商會發布報告顯示，超過半數的受訪德企計劃未來兩年內增加對華投資。

「去中國！」而不是「去中國化」，這才是唯一的正確選擇。 新華社

去中國！ 而不是「去中國化」

近日，德國大眾汽車集團發布聲明稱，為進一步削減開支，公司考慮關閉其在德國境內的一家汽車製造廠和一家零件廠。如果計劃實施，這將是該公司自創立以來首次關閉本土工廠。大眾汽車關閉本土工廠的計劃，反映了在席捲全球的電動化浪潮下，德國乃至歐洲傳統汽車工業正面臨競爭力下降的困境。面對新的環境，一些歐洲政客將此歸咎於在新能源汽車領域發展迅速的中國企業，對中國揮舞保護主義大棒，意圖通過對華加徵關稅或「去風險」甚至「去中國化」手段推動自身產業走出困境。

事實上，去中國，加碼在華投資，正成為包括大眾汽車在內的歐洲老牌車企應對新形勢的重要選擇。今年4月，大眾汽車宣布將投資25億元，擴建其在合肥的生產及創新中心；梅賽德斯-奔馳集團本月剛宣布，計劃與中國合作夥伴共同在華投資超140億元人民幣，進一步豐富乘用車和輕型商務車的本土化產品陣容……

去中國，因為這是提升全球競爭力的最佳方式。德國權威經濟學家、波鴻汽車研究院院長費迪南德·杜登赫爾說：「以前德國工程師教中國人如何造車，如今在電動汽車和自動駕駛領域，中國車企給德國車企帶來很多啟發。」

到中國去，不只是汽車業的選擇。近年來，包括電子、機械、零售、醫藥製造在內的大型跨國企業加緊在華投資布局。中國德國商會發布報告顯示，超過半數的受訪德企計劃未來兩年內增加對華投資。

「去中國！」而不是「去中國化」，這才是唯一的正確選擇。 新華社

率、可靠性甚至遠超不上仿製的五十年代的奔馳原型車。

中國開始實施改革開放後，各類汽車企業紛紛引入國外先進技術，與國際汽車巨頭展開合資經營：1983年，中國第一家汽車合資企業北京吉普成立；1984年，中德雙方簽署上海大眾汽車有限公司合資合同。中國汽車工業開始了與國際接軌的步伐，日系、美系、法系、德系、意系車企紛紛在內地投資建廠，合資企業成為中國汽車工業的重要組成部分。

一位曾經的一汽負責人稱，跟國外合資後，中國的汽車工業進一步跨越多年，既培養了人才，引進了管理理念，也學到了技術，國內自主品牌增長幅度很高。外國車企在華也賺得盆滿鉢滿，「擁有桑塔納，走遍天下都不怕」，從曾經的一句社會流行語可以看出，合資車在市場一度供不應求。

自主品牌 迅速崛起

2000年，「鼓勵轎車進入家庭」的方針為進國家第十個五年計劃。「品種少，花色少，可數只有桑塔納、捷達、富康、夏利這幾個品牌，沒有更多的選擇。」原北京亞運村汽車交易

市場總經理蘇輝回憶。在加入WTO前後，內地開始允許部分民企進入汽車市場，奇瑞、吉利、長城等企業在與合資企業的競爭中逐漸成長。

「汽車不過就是四個輪子加兩個沙發。」浙江一家摩托車廠的老闆李書福看到汽車市場的火爆果斷選擇造汽車。2001年，吉利成為中國首家獲得轎車生產資格的民企。在獲得生產許可之後，吉利迅速推出第一款量產車型吉利豪情，剛上市就成為市場焦點，這款車5萬元（人民幣，下同）的售價對市場形成巨大衝擊，當時最低售價3萬元的合資品牌夏利，馬上將其所有車型都進行了降價。

擊固優勢 創新領跑

中共十八大以來，中國率先確立了發展新能源汽車國家戰略，接續制定面向2020年和2035年產業發展規劃。起步至今十餘年，中國新能源汽車產業走出一條高質量發展的中國道路。統計顯示，2020年9月，中國新能源汽車生產累計達到500萬輛，2022年2月突破1000萬輛，而遇上2000萬輛新台

從0到1

1953年7月15日，來自全國的萬名建設者會聚長春西南郊，第一汽車製造廠在吉林長春奠基。經過3年奮戰，1956年7月13日，第一輛國產解放牌卡車總裝下線，為中國不能造汽車的歷史畫上句號。此後，第一輛國產轎車、第一輛國產輕型越野車、第一輛國產轎卡……經過20多年發展，到上世紀70年代中後期，中國汽車工業與世界一流水平相比，仍受限於「缺重少輕，轎車基本空白」的局面。

師夷長技

1983年，北汽與美國汽車簽訂「北京吉普汽車有限公司」合資合同。

專攻轎車

1992年，中國汽車產量突破100萬輛，躋身世界汽車產量前10名。1994年，國務院正式頒布《汽車工業產業政策》，這是中華人民共和國成立以來第一部汽車產業政策，明確了以轎車為主的汽車發展方向。在此期間，國內汽車品牌如吉利、比亞迪等相繼誕生。

轉型升級

2000年，中國汽車產量首次突破200萬輛大關。2000年10月，《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十個五年計劃的建議》首次提出鼓勵轎車進入家庭。一批民企崛起，成為中國自主品牌中堅力量。

1991年，第一輛國產試裝捷達A2車組裝下線。

產銷超美

隨着中國加入世貿，中國調整產業政策，放寬外資市場准入。2001年，吉利獲轎車「准生證」，成為中國首家獲得轎車生產資格的民企。2009年，中國啟動「十城千輛」工程，全新的電動化汽車市場開始由中國領銜培育。

熱評

近日，德國大眾汽車集團發布聲明稱，為進一步削減開支，公司考慮關閉其在德國境內的一家汽車製造廠和一家零件廠。如果計劃實施，這將是該公司自創立以來首次關閉本土工廠。大眾汽車關閉本土工廠的計劃，反映了在席捲全球的電動化浪潮下，德國乃至歐洲傳統汽車工業正面臨競爭力下降的困境。面對新的環境，一些歐洲政客將此歸咎於在新能源汽車領域發展迅速的中國企業，對中國揮舞保護主義大棒，意圖通過對華加徵關稅或「去風險」甚至「去中國化」手段推動自身產業走出困境。

事實上，去中國，加碼在華投資，正成為包括大眾汽車在內的歐洲老牌車企應對新形勢的重要選擇。今年4月，大眾汽車宣布將投資25億元，擴建其在合肥的生產及創新中心；梅賽德斯-奔馳集團本月剛宣布，計劃與中國合作夥伴共同在華投資超140億元人民幣，進一步豐富乘用車和輕型商務車的本土化產品陣容……

去中國，因為這是提升全球競爭力的最佳方式。德國權威經濟學家、波鴻汽車研究院院長費迪南德·杜登赫爾說：「以前德國工程師教中國人如何造車，如今在電動汽車和自動駕駛領域，中國車企給德國車企帶來很多啟發。」

到中國去，不只是汽車業的選擇。近年來，包括電子、機械、零售、醫藥製造在內的大型跨國企業加緊在華投資布局。中國德國商會發布報告顯示，超過半數的受訪德企計劃未來兩年內增加對華投資。

「去中國！」而不是「去中國化」，這才是唯一的正確選擇。 新華社

率、可靠性甚至遠超不上仿製的五十年代的奔馳原型車。

中國開始實施改革開放後，各類汽車企業紛紛引入國外先進技術，與國際汽車巨頭展開合資經營：1983年，中國第一家汽車合資企業北京吉普成立；1984年，中德雙方簽署上海大眾汽車有限公司合資合同。中國汽車工業開始了與國際接軌的步伐，日系、美系、法系、德系、意系車企紛紛在內地投資建廠，合資企業成為中國汽車工業的重要組成部分。

一位曾經的一汽負責人稱，跟國外合資後，中國的汽車工業進一步跨越多年，既培養了人才，引進了管理理念，也學到了技術，國內自主品牌增長幅度很高。外國車企在華也賺得盆滿鉢滿，「擁有桑塔納，走遍天下都不怕」，從曾經的一句社會流行語可以看出，合資車在市場一度供不應求。

自主品牌 迅速崛起

2000年，「鼓勵轎車進入家庭」的方針為進國家第十個五年計劃。「品種少，花色少，可數只有桑塔納、捷達、富康、夏利這幾個品牌，沒有更多的選擇。」原北京亞運村汽車交易

市場總經理蘇輝回憶。在加入WTO前後，內地開始允許部分民企進入汽車市場，奇瑞、吉利、長城等企業在與合資企業的競爭中逐漸成長。

「汽車不過就是四個輪子加兩個沙發。」浙江一家摩托車廠的老闆李書福看到汽車市場的火爆果斷選擇造汽車。2001年，吉利成為中國首家獲得轎車生產資格的民企。在獲得生產許可之後，吉利迅速推出第一款量產車型吉利豪情，剛上市就成為市場焦點，這款車5萬元（人民幣，下同）的售價對市場形成巨大衝擊，當時最低售價3萬元的合資品牌夏利，馬上將其所有車型都進行了降價。

擊固優勢 創新領跑

中共十八大以來，中國率先確立了發展新能源汽車國家戰略，接續制定面向2020年和2035年產業發展規劃。起步至今十餘年，中國新能源汽車產業走出一條高質量發展的中國道路。統計顯示，2020年9月，中國新能源汽車生產累計達到500萬輛，2022年2月突破1000萬輛，而遇上2000萬輛新台

從0到1

1953年7月15日，來自全國的萬名建設者會聚長春西南郊，第一汽車製造廠在吉林長春奠基。經過3年奮戰，1956年7月13日，第一輛國產解放牌卡車總裝下線，為中國不能造汽車的歷史畫上句號。此後，第一輛國產轎車、第一輛國產輕型越野車、第一輛國產轎卡……經過20多年發展，到上世紀70年代中後期，中國汽車工業與世界一流水平相比，仍受限於「缺重少輕，轎車基本空白」的局面。

師夷長技

1983年，北汽與美國汽車簽訂「北京吉普汽車有限公司」合資合同。

專攻轎車

1992年，中國汽車產量突破100萬輛，躋身世界汽車產量前10名。1994年，國務院正式頒布《汽車工業產業政策》，這是中華人民共和國成立以來第一部汽車產業政策，明確了以轎車為主的汽車發展方向。在此期間，國內汽車品牌如吉利、比亞迪等相繼誕生。

轉型升級

2000年，中國汽車產量首次突破200萬輛大關。2000年10月，《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十個五年計劃的建議》首次提出鼓勵轎車進入家庭。一批民企崛起，成為中國自主品牌中堅力量。

1991年，第一輛國產試裝捷達A2車組裝下線。

產銷超美

隨着中國加入世貿，中國調整產業政策，放寬外資市場准入。2001年，吉利獲轎車「准生證」，成為中國首家獲得轎車生產資格的民企。2009年，中國啟動「十城千輛」工程，全新的電動化汽車市場開始由中國領銜培育。

2012 現在

走向引領

2001 2011 高速發展

轉型升級

產銷超美

電車萌芽

1992 2000

專攻轎車

今非昔比

福特CEO：來了中國方知自己落後

不勝唏噓



▲在理想汽車江蘇常州基地車間，機械手臂進行焊接作業。 新華社



▲參觀者在去年廣州車展上體驗滴滴自動駕駛概念車。 新華社

量質齊升

2012年至今，《新能源汽車產業發展規劃》、《智能汽車創新發展戰略》等綱領性文件先後發布，一系列相關標準相繼出臺，為新能源汽車、智能網聯汽車發展作出規劃，確立目標。中國新能源汽車年產銷量從2014年的7.85萬輛和7.48萬輛飆升至2023年底的959萬輛和950萬輛，增長約126倍，連續9年產銷量位居全球第一。

走向引領

2012年至今，《新能源汽車產業發展規劃》、《智能汽車創新發展戰略》等綱領性文件先後發布，一系列相關標準相繼出臺，為新能源汽車、智能網聯汽車發展作出規劃，確立目標。中國新能源汽車年產銷量從2014年的7.85萬輛和7.48萬輛飆升至2023年底的959萬輛和950萬輛，增長約126倍，連續9年產銷量位居全球第一。

2001 2011 高速發展

2001年，中國汽車產銷分別完成1379.10萬輛和1364.48萬輛，首超美國成為全球汽車產銷第一大國。2009年，中國啟動「十城千輛」工程，全新的電動化汽車市場開始由中國領銜培育。

產銷超美

隨着中國加入世貿，中國調整產業政策，放寬外資市場准入。2001年，吉利獲轎車「准生證」，成為中國首家獲得轎車生產資格的民企。2009年，中國汽車產銷分別完成1379.10萬輛和1364.48萬輛，首超美國成為全球汽車產銷第一大國。

電車萌芽

2001年，「863」電動汽車重大科技專項啟動，中國新能源汽車研發進入快車道。2009年，中國啟動「十城千輛」工程，全新的電動化汽車市場開始由中國領銜培育。

1992 2000

1992年，中國汽車產量突破100萬輛，躋身世界汽車產量前10名。1994年，國務院正式頒布《汽車工業產業政策》，這是中華人民共和國成立以來第一部汽車產業政策，明確了以轎車為主的汽車發展方向。在此期間，國內汽車品牌如吉利、比亞迪等相繼誕生。

專攻轎車

1992年，中國汽車產量突破100萬輛，躋身世界汽車產量前10名。1994年，國務院正式頒布《汽車工業產業政策》，這是中華人民共和國成立以來第一部汽車產業政策，明確了以轎車為主的汽車發展方向。在此期間，國內汽車品牌如吉利、比亞迪等相繼誕生。

今非昔比

近期，美國第二大汽車生產商福特汽車CEO吉姆·法利來到中國考察電動汽車發展情況，並感嘆：「來到中國，才知道我們已經落後了。」

《華爾街日報》網站刊文披露稱，吉姆·法利自去年以來多次來華考察，他向福特董事會表示，中國電動汽車正在以「光速前進」。中國電動汽車採用人工智能和其他大量新技術，在美國找不到類似產品。中國車企還通過高生產率，以更廉價提供更好的產品，迅速擴大市場佔有率。在結束訪華行程後，吉姆·法利將將與小米和理想等多

福特CEO：來了中國方知自己落後

近期，美國第二大汽車生產商福特汽車CEO吉姆·法利來到中國考察電動汽車發展情況，並感嘆：「來到中國，才知道我們已經落後了。」

《華爾街日報》網站刊文披露稱，吉姆·法利自去年以來多次來華考察，他向福特董事會表示，中國電動汽車正在以「光速前進」。中國電動汽車採用人工智能和其他大量新技術，在美國找不到類似產品。中國車企還通過高生產率，以更廉價提供更好的產品，迅速擴大市場佔有率。在結束訪華行程後，吉姆·法利將將與小米和理想等多

不勝唏噓

只需要點擊按進泊入換電，就可完全自動換電，整個過程大概三分鐘，非常爽快。而且人不用出車，也不用像傳統加油站一樣去交款。」知名經濟學家、清華大學教授李稻葵透露，近期他將自己的座駕換成了中國的自主品牌汽車蔚來ES8，之所以選擇國產車，是因為今天國產車的研發比進口車、合資車更貼近消費者，設置也比進口品牌還要漂亮。

有着20年駕齡的胡師傅告訴記者：「長期以來，進口車被貼上高品質與高價格的標籤，能買一輛原裝進口車型，一度成為有實力、有品位的象徵。在很多人眼中，國外的東西就是比國產好。同一等級性能的車，以前寧願多花點錢也不願買國產，國產車只是「湊合」「過渡」的選擇。」

大公報記者張帥

福特CEO：來了中國方知自己落後

近期，美國第二大汽車生產商福特汽車CEO吉姆·法利來到中國考察電動汽車發展情況，並感嘆：「來到中國，才知道我們已經落後了。」

《華爾街日報》網站刊文披露稱，吉姆·法利自去年以來多次來華考察，他向福特董事會表示，中國電動汽車正在以「光速前進」。中國電動汽車採用人工智能和其他大量新技術，在美國找不到類似產品。中國車企還通過高生產率，以更廉價提供更好的產品，迅速擴大市場佔有率。在結束訪華行程後，吉姆·法利將將與小米和理想等多



▲參觀者在德國法蘭克福國際汽車零配件及售後服務展覽會上參觀紅旗展臺。 新華社

沖壓焊裝塗裝總裝 當年我們「四大皆空」

脫胎換骨 改革開放前，中國汽車產業並不成熟。1958年，上海汽車裝配廠的工人們，硬是用榔頭敲出了上海第一輛轎車——「鳳凰」。製造轎車車頂時，工人師傅用榔頭敲了10萬次，胳膊腫得像大腿一般粗才成形。但沒有先進的流水線，全靠人工敲，量產都很难。

1998年6月10日，上海大眾汽車有限公司首批經嚴格考核而選拔出的21名精英技術人員在簡單收拾行李之後，踏上了前往德國為期三年的全過程開發綜合培訓之路。當時，在許多國產汽車尚還需用手工一錘頭一錘頭敲打出來、且車型單一，國外汽車工廠一塵不染的車間裏，先進機械化流水生產線製造出的一流車型讓中方技術人員大開眼界，欣羨不已。

在開始與國際汽車巨頭展開合資經營前，中國汽車行業水平很低，車身的結構以及整車製造的沖壓、焊裝、塗裝以及總裝四大工藝，這些東西我們原來做出來的都不好。」中國汽協副秘書長許海東表示，在這種情況下，中國汽車研發人員出國考察，到德國大眾等國外車企學習先進技術。

許海東指出，改革開放前，中國汽車工業甚至沒有完整的供應鏈檢測和管理，一些配件樣品也都必須送到德國進行檢測，合格以後才能國產化，「欣慰的是，經過一代代不懈努力，我們已經有了自己的領先甚至世界頂級技術，像新能源汽車幾大核心技术中，中國的「三電」（電池、電機、電控）能力已在全球領先，智能座艙技術創新發展，自動駕駛一些輔助應用技術也已位居全球領先行列。」

大公報記者張帥

福特CEO：來了中國方知自己落後

近期，美國第二大汽車生產商福特汽車CEO吉姆·法利來到中國考察電動汽車發展情況，並感嘆：「來到中國，才知道我們已經落後了。」

《華爾街日報》網站刊文披露稱，吉姆·法利自去年以來多次來華考察，他向福特董事會表示，中國電動汽車正在以「光速前進」。中國電動汽車採用人工智能和其他大量新技術，在美國找不到類似產品。中國車企還通過高生產率，以更廉價提供更好的產品，迅速擴大市場佔有率。在結束訪華行程後，吉姆·法利將將與小米和理想等多