

山沟里的车城:新中国“白纸绘新图”的缩影

1966年10月,37岁的刘书泽,背着兵时用过得背包,手里拎着洗脸盆和鞋子,站在拥挤的列车上,想象着将要踏足的一片陌生土地。

一路上,她不停地挤火车,从长春到了北京,又从北京到武昌,再辗转到丹江口,继而坐上了一辆破旧的中巴车,坑坑洼洼的公路上,一路走一路颠簸,终于到了鄂西北的一条山沟里。

同一年里,成千上万的建设者涌入这片山沟。山,是秦岭大巴山;地,乃“秦楚咽喉”之地。绵延于四省交界的这片深山密林,在古代曾是有名的战乱与流放之地。

直到发轫于上世纪60年代中期的“三线建设”,大批工业与国防项目在中西部山区布局开来,背靠大山,面向神农架丛林的鄂西北山沟,才被现代工业文明彻底“激活”。秦巴山沟里的十堰小镇,开始建设共和国的第二汽车制造厂。二三十年后,昔日的山沟小镇,迅速崛起为闻名全国的汽车之城。

进入新世纪,曾经因“靠山、隐蔽”的地理优势被时代选中的“幸运儿”,却又被偏远闭塞的山地地形所限,一度引以为傲的东风汽车(前身为二汽),把总部迁到了交通便利、发展环境优越的武汉。在一片“工业空心化”“空城”的喧嚣声中,湖北十堰在痛苦涅槃后走向了重生。

山沟崛起汽车城

“一张白纸没有负担,能写出最新最美的文字,画出最新最美的图画”

如今,已经90岁高龄的刘书泽,对当年看到的那一幕仍记忆犹新。山沟里零星散落着一个个土坯房,做饭的房里没有窗户,炊烟直冲向草房顶的角缝钻出来。落客时,她被安排住在一户老户家里,“房子中间隔了一张木板,就是我的床铺,旁边还放了一口为老人准备的棺材。”

这个后来成为“汽车城”的偏远山沟,因当地人在河流上拦河筑坝十处而得名“十堰”,当时属于湖北襄阳鄂西专署郧县的一个小镇。

在中国地形图上,长达4000千米的昆仑—秦岭—祁连山构造系,犹如一条巨龙横卧在华北大部,它的西段是昆仑山,东段是秦巴山。十堰镇所属的郧阳,位于秦巴山地的东部,它北依秦岭,南靠大巴山,面向神农架丛林,汉水横贯其间,区域内有武当山、形成山地、谷地、小型盆地相间的复杂多样地形。

在农业社会,山峦纵横的地形,始终让鄂西北与农业发达无缘,反而因这里的深山密林多利于红军活动,成了一个让封建统治者头痛的区域。

人们熟知的明末农民起义军首领李自成、张献忠,就曾率众数十万人,在秦巴山区出出进进,在此地滞留20余年。清代嘉庆年间,土匪儿率众数万白莲教起义军,于郧阳境内南来北往,东西冲杀,活动达两年之久。

湖北汽车工业学院人文学院院长李洪斌介绍,在古代,这里地处交界地带,封建统治力量薄弱,群雄并起,林深茂密,“九山半水半分田”的地形,决定了人们难以挖掘这里的农耕潜力,历史上的“繁荣”时期,多因流民在战乱中逃至此。

西晋末年,战乱不息,天灾人祸频发,东汉关中之地,因连年战乱,人口流徙,到了明清两代,朝廷为了管理地广人稀,不得不设立一个跨越鄂、豫、川、陕交界的行政机构——郧阳抚治,管辖着4省8府9州65县的1000多万人。

直到新中国成立后,山峦起伏、沟壑纵横的鄂西北,赶上国家建设的发展机遇,才终于被现代工业文明彻底“激活”。

1953年,毛泽东在现实提出“要建设第二汽车厂”的构想。然而,从构想变成现实,二汽的筹建却多费周折,单是厂址选择就在武汉、成都、长沙间几经变更。

上世纪60年代中期,由于国际形势的变化和国防的需要,中央决定实施“三线建设”,在中西部的三线后方地区,开展大规模的工业、交通、国防基础设施建设工程,重新建设二汽建设。

偏远落后的鄂西北山区,显露出独特的战略优势。二汽筹备组经过多省考察后,最终把厂址选定在符合“靠山、分散、进洞”条件的秦巴山沟小镇十堰。

新中国成立之初,面对一穷二白的面貌,毛泽东主席曾信心百倍地说:“一张白纸没有负担,能写出最新最美的文字,画出最新最美的图画”。

从构想变成现实,历经三十多年的艰难抉择,建设者们终于开始在鄂西北的“一穷二白”上,绘就一幅新的汽车城图画。此后,在毛泽东主席“要建设第二汽车厂”的豪情指引下,十堰国家汽车工业基地发展民族汽车工业的壮举序幕拉开,开始了这座车轮上的城市创建辉煌的传奇。

1966年10月,刘书泽从长春一汽千里迢迢来到十堰山沟里时,隶属于郧阳专署的老营镇,突然变得异常热闹。此前,在这只有几十户人家的小镇,迎来了当时的国家计委、一机部、湖北省委等部门及30多个单位的设计人员共500多人,他们正在激烈地讨论着二汽的建厂方针和总体布置方案。

做文牍工作的刘书泽,曾是二汽第一任厂长饶斌的秘书。十堰建厂,老营镇的会议提出适应中国国情,生产世界上流的中国式汽车产品,创造中国式的汽车工业发展道路,“因为一汽按照苏联的工厂与组织设计,设备大部分来自苏联援助,二汽要自力更生建设,在生产制造上要有新产品、新工艺、新材料、新装备。”

芦席棚里造汽车

摸着天南海北地方的数十万建设者们,向这个曾经寂静的小山沟涌入

在今天的十堰城区穿行,宽阔整洁的道路,高层住宅与写字楼相问林立,繁华的现代化城市景象,令人很难想象它曾经是个落后闭塞、更难以想象这里曾长期处于“战争”“流寇”的历史“标签”。

有着“秦楚咽喉”之称的鄂西北,自古便是兵家必争的前哨阵地。战国时期,秦楚两大国势力均向此,战事时有发生。鄂西北不少地方一时为秦占领,一时又为楚夺回,归属反复易手。因而有“朝秦暮楚”之说。秦汉时期,这里成了流寇作案近臣的最终归宿。



车城十堰 陈聚摄



地带有百十户居民,几家小商铺,现代工业一片空白,被人们形象地戏称为“重工业是铁铺,轻工业是豆腐坊”。

跟刘书泽一辈就有舍命性相比,孙长高却没有那么幸运。当年19岁的孙长高,刚到十堰镇时,他像大多数二汽建设者们一样,只领到了两条干粮,随后就被组织起来到山上砍树,回来搭建芦席棚,里面打上大通铺,算是有了“宿舍”。

摸着天南海北地方的数十万建设者们,向这个曾经寂静的山沟涌入,来自一汽的干部、技术人员成为建设二汽的骨干力量。

工人们用打伞、搭芦席棚的方法建造厂房,一条山沟一个厂,当时为了保密,27个工厂都以代号命名,厂区分布在东西长32千米,南北宽8.5千米的二十多条山沟里。

1969年,二汽大规模建设开始。同年,十堰市成立,由郧阳专署领导。自此,共和国又一座现代汽车工业城市诞生在鄂西北的秦山岭之间。二汽创业之初,十堰镇还通电,建设者们便在夜晚挂上一盏盏马灯,在芦席棚里开发制造汽车。1970年,二汽人用榔头和台钻,在四面透风的芦席棚里打造出第一辆军用越野车——EQ240,以马力大、速度快、经风抗冻、视野开阔等特点而闻名,是我国生产的第一代军用车的重要车型。

8年后,二汽调集5吨载重车和2.5吨越野车各1000辆,在保卫祖国边疆的战斗中一战成名,二汽车因此被誉为“英雄车”“功臣车”。

城市像个大工厂

长春一汽结束了中国人不能造汽车的历史,十堰二汽则结束了中国人不能自己造汽车的历史

新中国成立初期,毛泽东曾概括说:“现在我们能造什么?能造桌子椅子,能造茶碗茶壶,能种粮食,还能造纸,还能纺线,但是,一辆汽车,一架飞机,一辆坦克,一辆拖拉机都不能造。”

在东风汽车原总工程师孙洪汉看来,长春一汽结束了中国人不能造汽车的历史,十堰二汽则结束了中国人不能自己造汽车的历史。

进入新世纪,年过六旬的孙洪汉再次“出山”带领团队,历经五年时间自主研发出东风猛士越野车,荣获国家科技进步一等奖,使得东风猛士在多项指标上超越美国悍马,载着中国维和部队在海外担任维和使命。

1973年,十堰市升格为地级市,为湖北省直辖区。如今,任东风汽车老科协会长的孙洪汉印象中,这是一座先行有了城市的城市,过去它更像是一个大厂,几条道路连接着一个小工厂,工厂内彩电、游泳池、学校等功能俱

痛苦涅槃后的重生

当用地和交通不再是发展掣肘时,十堰完整的汽车产业链,又成为其他地方无法比拟的优势

2019年1月23日,十堰市东城区东城工业园,占地3100亩的东风商用车车桥工厂内,生产线上自动化的机械吊臂,吊着发动机和车轴整齐有序地移动、起落,每5分钟就有一辆东风天龙或东风天龙卡车下线,两条生产线年产能达8万辆。

工业园区内,一排排出厂的卡车“排队”整齐等候。在十堰东进东出的两大难处,10多年间通过山地整理和用地调整,新建了一批工业园区,开展老工业区搬迁改造升级。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

当时间回到16年前,痛定思痛之后,十堰开始着手解决东进东出的两大难处,10多年间通过山地整理和用地调整,新建了一批工业园区,开展老工业区搬迁改造升级。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

与川陕后方的联系。上世纪70年代建成通车的襄渝铁路,为开发鄂西北、陕南和川东地区创造了条件。

只不过,交通的单一与落后,导致深藏大山之中的城市,在现代经济发展中难免效率降低,不得不付出更高的成本。“2003年以前,没有高速公路和机场,交通闭塞,物流成本高,投资者不愿意到十堰。”黄永业说。

“大厂后城,是十堰独特的城市发展逻辑,长期以来‘大工厂、小城市’的特性,使得十堰积累下太多的交通、文化、基础设施等历史欠账。”工业用地不足,工厂搬不出去,工厂与城市陷入空间之争。”

“东风打个喷嚏,十堰就会得感冒。”很多年前,人们如此形容东风公司对十堰的重要性。这个比喻不无道理,那些年,东风公司在十堰的工业结构中一直占到70%至80%的份额,其他地方工业只有20%多。

2003年,十堰市的国内生产总值增速到2002年的13.9%滑落到4.1%。“经济的体制性和结构性矛盾依然突出,中小企业发展不强,民营经济规模小,经济外向度不高,整体竞争力不强。”2004年初,十堰市政府工作报告中这样总结经济社会发展存在的问题。

东风总部搬迁,让十堰“重感冒”了。“社会舆论开始讨论‘工业空心化’问题,车城会变成一个‘废都’,十堰的发展进入了长达五年之久的阵痛期。”十堰市经信委副主任唐顺军说。

“当用地和交通不再是发展掣肘时,十堰完整的汽车产业链,又成为其他地方无法比拟的优势”

2019年1月23日,十堰市东城区东城工业园,占地3100亩的东风商用车车桥工厂内,生产线上自动化的机械吊臂,吊着发动机和车轴整齐有序地移动、起落,每5分钟就有一辆东风天龙或东风天龙卡车下线,两条生产线年产能达8万辆。

工业园区内,一排排出厂的卡车“排队”整齐等候。在十堰东进东出的两大难处,10多年间通过山地整理和用地调整,新建了一批工业园区,开展老工业区搬迁改造升级。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。

“2003年以后,交通的大发展,打开了曾经闭塞的山城。”十堰市发改委副主任宋永林介绍,2003年汉十高速公路,实现十堰高速公路零突破;2016年通车的武当山机场,已经开通23条航线,通达34个城市;设计时速350公里的(十堰—西安)高铁、(武汉)至(十堰)高铁正在加快建设。