

山沟里的车城：新中国“白纸绘新图”的缩影

本报记者完颜文豪

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

一路上，她不停地转火车，从长春到了北京，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，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地间。山，是秦岭与大巴山；地，乃“秦楚咽喉”之地。绵延于四省边界的这片深山密林，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地，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区地形所限，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”“废都”的唱衰声中，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，炊烟直接从草房顶的角缝间钻出来。落脚后，她被安排住在一户老家里，“房子中间吊了一张木板，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”，当时属于湖北省郧阳专署郧县的一个小镇。

在中国地形图上，长达4000千米的昆仑—秦岭纬向构造系，犹如一条巨龙横卧在华夏大地中部，它的西段是昆仑山，东段是秦巴山地。十堰镇所属的郧阳，便位于秦巴山地的东部，它北依秦岭，南靠巴山，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起义军活动，成了一片让封建朝廷颇伤脑筋的区域。

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，王聪儿率领数十万白莲教起义军，于郧阳境内南北转战，东西冲杀，活动达两年之久。

湖北汽车工业学院人文学院教授杨立志介绍，在古代，这里地处区域交界地带，封建统治力量薄弱。群峰绵延，林深丛密，“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难至此。

西晋末年，战乱不息，天灾人祸频繁发生，陕西关中一带老百姓成千上万流徙至此。到了明清两代，朝廷为了管理这地方的流民，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个县的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，毛泽东主席提出“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，重新提出二汽建设。

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市勘察后，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过：“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”。

从构想到现实，历经十多年的艰难抉择，建设者们终于开始在鄂西北的“一片白纸”上，绘就了一幅新的车城图画。此后，在毛泽东主席“要建设第二汽车厂”的豪情指引下，十堰沉寂千年的群山被发展民族汽车工业的壮丽事业唤醒，开始了这座车轮上的城市创建崛起的传奇。

1966年10月，当刘书泽从长春一汽千里迢迢来到十堰山沟里时，隶属于郧阳专署均县的老营镇，突然变得异常热闹，武当山下这个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。

做文秘工作的刘书泽，曾是二汽第一任厂长饶斌的秘书。她回忆，老营镇的会议提出适应中国情况，生产世界一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，二汽要自力更生建成，在生产制造上要有新产品、新工艺、新材料、新装备。”

芦苇棚里造汽车

操着天南海北地方方言的数十万建设者们，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间林立，繁华的现代化城市景象，令人很难想象它曾经的落后面貌，更难以想象这里曾被长期贴上了“战乱”“流放”的历史“标签”。

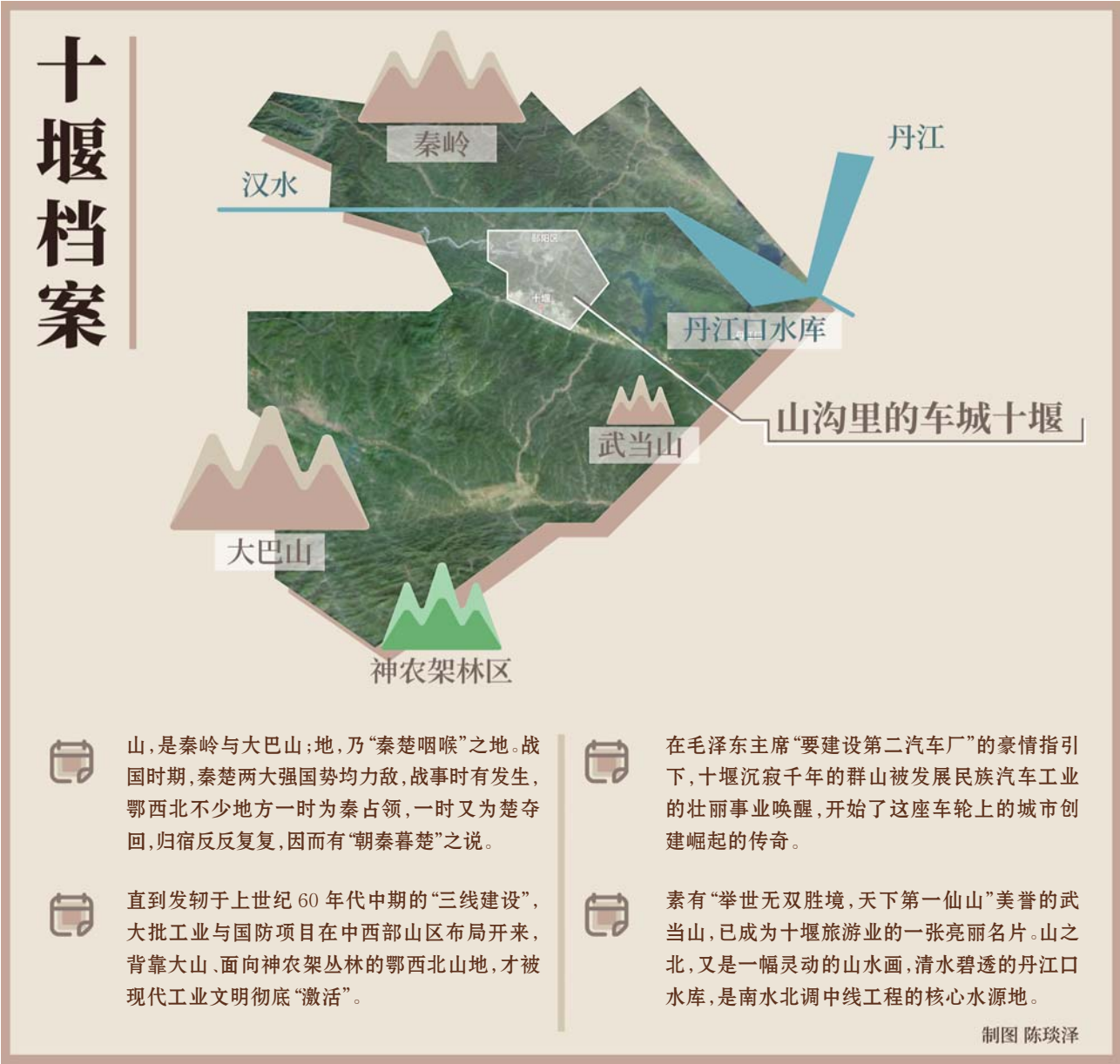
有着“秦楚咽喉”之称的鄂西北，自古便是兵家必争的前哨要地。战国时期，秦楚两大强国势均力敌，战事时有发生，鄂西北不少地方一时为秦占领，一时又为楚夺回，归宿反反复复，因而有“朝秦暮楚”之说。秦汉时期，这里成了遭流放宗室近臣的最终归宿。近代以来，鄂西北曾是一块被血与火浸透过的红色土地。十堰市档案馆资料显示，这片红色土地上，留下了红三军主力与红二十五军的革命足迹。解放战争时期，李先念、王树声等率中原突围部队在此创建了鄂豫陕、鄂西北两块根据地，陈赓兵团挺进鄂西北，创建鄂豫陕解放区。

新中国成立之初，藏在山沟里的十堰镇仍是一幅偏远落后的图景。据十堰市档案馆资料记载，当时的十堰镇中心地带只有百十户居民，几家小商铺，现代工业一片空白，被人们形象地戏称为“重工业是铁匠铺，轻工业是豆腐坊”。

跟刘书泽一来就有屋舍住相比，孙长海却没有那么幸运。当年19岁的孙长海，刚到十堰镇时，他像大多数二汽建设者们一



▲车城十堰。 陈黎摄



样，只领到了两条竹席，随后就被组织起来到山上砍树，回来搭建芦苇棚，里面打上大通铺，算是有了宿舍。

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

工人们用干打垒、搭芦苇棚的方法建造厂房，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崇山峻岭之中。二汽创业之初，十堰镇还未通电，建设者们便在夜晚挂上一盏盏马灯，在芦苇棚里开发制造汽车。1970年，二汽人用榔头和台钳，在四面透风的芦苇棚里打造出第一辆军用越野车——EQ240，以马力大、速度快、轻便灵活、视野开阔等特点而闻名，是我国生产的第一代军车中的重要车型。

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，还能磨成面粉，还能造纸，但是，一辆汽车、一架飞机、一辆坦克、一辆拖拉机都不能造。”

在东风猛士车原总工程师孙铁汉看来，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，年过六旬的孙铁汉再次“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。如今，担任东风公司老科协会长的孙长海印象中，这是一座先有厂后有城的城市，过去它更像是一个大工厂，几条道路连接着一个个小工厂，工厂内部电影院、游泳馆、学校等功能俱全。

上世纪八九十年代，是十堰的“辉煌时期”。1985年，二汽汽车产销量、上缴国家利润和税收，均占全国汽车企业的60%以上。那个年代，二汽职工们从令人艳羡的企业福利中共享着二汽的辉煌，“最好的时候，每个厂都有采购车队，跑到全国各地拉后勤物资”。

二汽也为十堰带来了荣光，上世纪90年代，在一份中国步入小康水平城市的列表中，十堰市是湖北省唯一入表的城市，十堰在全国城市综合实力中排名第22位，与武汉、西安、

在毛泽东主席“要建设第二汽车厂”的豪情指引下，十堰沉寂千年的群山被发展民族汽车工业的壮丽事业唤醒，开始了这座车轮上的城市创建崛起的传奇。

素有“举世无双胜境，天下第一仙山”美誉的武当山，已成为十堰旅游业的一张亮丽名片。山之北，又是一幅灵动的山水画，清水碧透的丹江口水库，是南水北调中线工程的核心水源地。

郑州等历史名城同台竞争。1994年10月，郧阳地区和十堰市合并，仍称十堰市，辖丹江口市、郧县等五县一市两区。

时光荏苒，一条山沟一个厂的情景，已成为这座城市遥远的记忆，改革开放之初只有30平方公里的小城，如今已变身成为100平方公里的现代化城市，过去一条条山沟在城市规划中渐渐融合，十堰不再像个大工厂，有了城市的模样。

兴也闭塞痛也闭塞

高山峻岭赐予了这里一片滋润的“世外桃源”，后来却把它围成了一个逼仄的闭塞之地

今天，首次来到十堰的人们，对这座城市的最初印象，除了随处可见的汽车工业印记，恐怕就是林立的高楼大厦。土地资源有限，城市沿山谷而建，人口大量增长后，城市就不得不向空中生长。

过去高山峻岭赐予了这里一片滋润的“世外桃源”，后来却把它围成了一个逼仄的闭塞之地，在注重高效率与低成本的发展时代，偏远隐蔽从优势变成了发展的劣势。

诞生于十堰的二汽，逐渐成长壮大后，空间之困日益凸显，甚至成为制约发展的“命门”。1992年，二汽更名为东风汽车公司，而在8年前，它已在同省“邻城”的襄樊选址建设铸造三厂，作为满足车企未来发展需要的第二基地。

“东风走的时候，说了一句话，假如十堰能提供一个300亩的连片土地，企业都不会迁走”。十堰市发改委高新技术科科长黄承业，对2003年东风公司总部从十堰迁至武汉时的情景记忆犹新。在黄承业看来，工业用地不足，交通发展滞后，曾过去影响东风与十堰发展的两大核心瓶颈。

在古代，十堰所在的鄂西北地区，却是重要的交通要道，自古便是湖北进入川、陕的要冲，唐代的驿道可北通南阳，东至襄阳，西至安康，南至巴东；各地香客朝拜武当山的神道在明代已通达四周邻省；境内先民们开辟了到四川贩盐的盐道。抗战期间修筑的老白公路，更是沟通了鄂北抗日前线与川陕后方的联系。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。

十堰市发政委高新技术科科长黄承业，对2003年东风公司总部从十堰迁至武汉时的情景记忆犹新。在黄承业看来，工业用地不足，交通发展滞后，曾过去影响东风与十堰发展的两大核心瓶颈。

在古代，十堰所在的鄂西北地区，却是重要的交通要道，自古便是湖北进入川、陕的要冲，唐代的驿道可北通南阳，东至襄阳，西至安康，南至巴东；各地香客朝拜武当山的神道在明代已通达四周邻省；境内先民们开辟了到四川贩盐的盐道。抗战期间修筑的老白公路，更是沟通了鄂北抗日前线与川陕后方的联系。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。

十堰市发政委高新技术科科长黄承业，对2003年东风公司总部从十堰迁至武汉时的情景记忆犹新。在黄承业看来，工业用地不足，交通发展滞后，曾过去影响东风与十堰发展的两大核心瓶颈。

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从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，中小企业发展不快，民营经济规模小，经济外向度不高，整体竞争力不强。”2004年年初，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。

东风总部的迁走，让车城十堰得了场“重感冒”。“社会舆论开始讨论十堰的工业空心化问题，车城是否会变成一个废都”，十堰工业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苹说。

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，十堰市茅箭区东城工业园，占地3100亩的东风商用车车辆工厂内，生产线上自动化的机械吊臂，吊着发动机和车头整齐有序地移动、起落，每5分钟就有一辆东风天龙或东风天锦卡车下线，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“列队整齐”。在十堰东高速路口，一辆辆满载小轿车的卡车驶过，一派忙碌的景象，在努力向外界展示着车城十堰在涅槃重生后的新发展活力。

当时间回到16年前，痛定思痛之后，十堰开始着手解决束缚发展的两大难题，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年汉十高速通车，实现十堰高速路零的突破；2016年通航的武当山机场，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）汉十（堰）高铁正在加快建设之中。

曾经一“车”独秀的工业结构正在改变。唐顺苹介绍，过去10多年，十堰先后启动了“中小企业成长工程”“双亿工程”，逐步形成以中重型商用车为主，电力、冶金、化工、建材、医药、设备制造等为支撑的现代工业体系。

宋永林介绍，近些年，地方工业企业在十堰的工业结构中，已经占到60%以上。

车城十堰在痛苦涅槃后实现了重生。当用地和交通不再是发展掣肘时，十堰积累下的成熟产业工人，完整的汽车产业链，又成为其他地方无法比拟的人力资源与产业基础优势，过去的劣势得到了弥补，车城的产业优势得以凸显。如今的十堰，正在吸引着东风公司一些板块企业的回流，多种车型的商用车借着“一带一路”的“东风”走出国门销往沿线国家。

“老工业”的生态新路

依靠汽车，却不依赖汽车，逐渐形成了“一主四大四新”的现代产业体系

去年冬天，鄂西北落了几场雪，行走在雪花飘落之中，却并不觉得冰冷彻骨，这地方的冬天，能感受到一丝温润。

地处秦巴山区的十堰，北有秦岭山脉对北方冷空气的阻挡，南有大巴山系对西南暖湿气流的拦截，因而有了“冬寒而不寒，夏热而不热”的舒适感。

在这座宜居宜业的城市，人们讲着普通话、东北话和河南等地的方言，传承着“质朴、进取、奉献”的品质，于大山大河间形成了包罗万象的开放胸襟。

十堰城区东南20公里外，著名的道教名山武当山连绵四百多公里，宏伟玄妙的古代建筑群与秀美神奇的自然景观互为映衬，营造出“仙山琼阁”的意境。倘若幸运赶上雪天，武当山上金顶覆白雪，冰霜映红墙，山间银装素裹，玉树琼枝，身在其间，宛如人在仙境。

素有“举世无双胜境，天下第一仙山”美誉的武当山，已成为十堰旅游业的一张亮丽名片。山之北，又是一幅灵动的山水画，清水碧透的丹江口水库，是南水北调中线工程的核心水源地。这些年，十堰丹江口市践行绿色发展理念，严守生态红线，大力推进库区环境保护，确保一库清水永续北送。

如今，一个个老牌的汽车工厂从十堰中心城区搬出，通过升级改造后，按照现代化企业物流的规划与布局，落户在新建的工业园区，昔日的重污染企业全部关闭，过去依赖人工操作的设备换成了自动化。

这座老牌工业城市正在向着绿色生态工业发展方向阔步前行。

31岁的“二汽子弟”王智珑，在省城读完大学后回到十堰，在陈旧的厂房里做着一份时尚的事业，他的团队正在为曾经的二汽“20”厂量身定做文化创意园的规划。

老工业搬迁正在进行。不久之后，城区遗留下的老厂房，将变成一个个工业创意园、东风文化艺术中心、汽车博物馆等文化旅游基地。在十堰市旅游委副主任周义波看来，未来这些文化旅游基地，既可以留住城市的“汽车工业乡愁”，也能发展工业旅游壮大第三产业。

如今，作为十堰的主导产业，汽车整车生产能力达到百万辆级；生态文化旅游、能源、现代服务、绿色有机农产品加工“四大”产业实现了新提升；智能装备制造、生物医药、节能环保、新材料“四新”产业点燃了发展新引擎。十堰依靠汽车，却不依赖汽车，逐渐形成了“一主四大四新”的现代产业体系。

2018年10月18日，国务院公布批复《汉江生态经济带发展规划》。作为汉江流域重点城市，十堰迎来新的重大发展机遇。加快培育壮大战略性新兴产业，打造先进制造业基地，建设优质农产品基地，着力建设“现代新车城，绿色生态市”……

曾经面临“工业空心化”、患了“重感冒”的“汽车之城”十堰，以勇于突破自我、不断改革的精神，成功实现了突围与重生，正在向世人展现生机勃勃的发展新活力。

