

中国：第一汽车大国 是怎样炼成的

张 毅 著

中国汽车产业“入世”十年风云录

龙永图 董扬 付于武 赵航

联袂
推荐



化学工业出版社

中国：第一汽车大国 是怎样炼成的

张 毅 著



化学工业出版社

· 北京 ·

本书从亲历者的角度出发,以大量第一手内容,全面而准确地介绍了“入世”10年来中国汽车产业的发展历程,包括入世以来汽车业所面临的冲击,中国汽车市场十年巨变,自主品牌汽车在崛起,新能源汽车扑面而来等内容,并对中国汽车产业的一些著名人物进行介绍。本书可供汽车产业研究者、相关行业从业人员阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

中国:第一汽车大国是怎样炼成的/张毅著. —北京:化学工业出版社, 2012. 4
ISBN 978-7-122-13993-1

I. 中… II. 张… III. 汽车工业-经济发展-研究-中国 IV. F426. 471

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第065143号

责任编辑:周天闻

文字编辑:汲永臻

装帧设计:IS溢思设计工作室

出版发行:化学工业出版社(北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011)

印 装:大厂聚鑫印刷有限责任公司

710mm×1000mm 1/16 印张22¹/₂ 字数454千字 2012年4月北京第1版第1次印刷

购书咨询:010-64518888(传真:010-64519686) 售后服务:010-64518899

网 址: <http://www.cip.com.cn>

凡购买本书,如有缺损质量问题,本社销售中心负责调换。

定 价: 68.00元

版权所有 违者必究

中国汽车黄金十年的真实写照

新华社高级记者张毅所著《中国：第一汽车大国是怎样炼成的》一书，理性、客观地反映了过去10年中国汽车产业走过的不平凡道路，是中国汽车黄金十年的真实写照。

当年“入世”谈判，开放汽车市场谈得最艰苦。许多人担心入世后“洋品牌汽车”如潮水般涌入，脆弱的中国汽车产业将面临灭顶之灾。

自2001年底加入世界贸易组织以后，在忠实履行“入世”承诺，开放汽车市场的同时，中国政府、汽车企业积极应对，化冲击为机遇。进口汽车严重冲击国内汽车产业的情况并未出现，反而带来了中国汽车产业高速发展的“黄金十年”。

加入世界贸易组织十年来，中国汽车产业经历了历史上发展最好、最快的十年，在开放中逐步确立了大国竞争优势。中国一举成为世界最大的汽车生产国和消费国，数千万普通中国人提前圆了家庭轿车梦。在这10年中，张毅跟踪报道了中国汽车黄金十年的历史过程。几乎所有和汽车有关的重大事件、重大政策以及政策解读，都是他首先报道的。他还通过新华社的渠道反映了中国汽车产业发展中存在的问题，得到了中央领导的重视，对中国汽车产业的健康发展起到了一个新闻记者应该发挥的作用。

我认识张毅已有20年了。1992年1月我从中国国际经济技术交流中心调到当时的外经贸部国际司当司长，并担任恢复中国关贸总协定缔约国地位中国谈判代表团秘书长，张毅是新华社分工报道外经贸部的记者，那时就认识了他。

记得当时，国内对中国恢复关贸总协定地位有一些不同看法。张毅在我的办公室采访了我，1992年11月17日发了一篇新华社通稿，标题是《龙永图说中国“入关”长远、近

期都是利大于弊》。新华社通稿发出后，当天的中央电视台在新闻联播口播了这条消息。当时的外经贸部部长是在十四大上刚刚当选为中共中央政治局委员的李岚清同志。岚清同志在家里从电视上看到这条新闻，立即给我打电话，肯定我讲得好。这里也有张毅的一份功劳。他是一个思维很敏捷的记者。

1993年到1999年张毅到新华社香港分社常驻。1999年他从香港返回北京继续联系外经贸部，我们又时常可以见面。

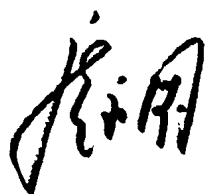
2001年底，经过15年艰苦谈判，中国终于加入了世界贸易组织。围绕着中国加入世界贸易组织，张毅采写了许多有分量的新闻报道。

我于2003年出任博鳌亚洲论坛秘书长后，和张毅的接触就很少了。记着2004年底，中国加入世贸组织3周年之际，张毅专门采访了我，谈中国“入世”3年的变化。根据那次采访，他还写了一篇人物速写《一位新华社记者眼中的龙永图》，播发了新华社通稿。

2005年的广州花都汽车论坛上，我说不能为搞自主品牌而搞自主品牌，搞自主品牌的目的还是要发展中国的汽车工业。关键是通过搞我们的自主品牌，怎么让我们的汽车工业大发展，怎么给工人创造更多的就业机会，给政府提供更多税收，给消费者提供更多更好的产品，这才是发展汽车工业的目的，同时也是搞自主汽车品牌的目的。

我的这番话被歪曲为龙永图反对中国搞自主品牌汽车。网络上骂声一片。我从事“复关”、“入世”谈判10年，虽然也有人骂过我，但没有这次骂的这么厉害。张毅看到网上的议论后，写了一篇文章，发表在搜狐汽车上。那篇文章的标题是《不得不说句公道话：我钦佩龙永图的勇气》。文章指出：“现在的网络舆论环境有些不正常。本来是一场正常的讨论，却被贴上了太多的政治标签，被泛政治化。”看到这篇文章，我专门让秘书给张毅打电话，感谢他的仗义执言。现在国内的网络舆论环境缺少冷静、理性、公正的讨论。希望多一些张毅这样的人来提升我国网络舆论的质量，为中国的经济发展和社会和谐服务。

去年11月20日在广州举办的入世十年中国汽车高峰论坛上，张毅告诉我，他准备把最近10年写的汽车报道结集出版，我说很好啊！他说请我写个序，我慨然允诺。祝愿张毅在中国汽车第二个黄金十年中，写出更多、更好、更精彩的文章！

A handwritten signature in black ink, appearing to be '张毅' (Zhang Yi), written in a cursive style.

2012年4月于北京

（本文作者系博鳌亚洲论坛国际咨询委员会委员，原外经贸部副部长、首席谈判代表）

感受汽车行业十年走来的脚步

张毅是汽车行业的老朋友。非常感谢他带给我们这么一部鲜活的报道集。

加入世贸组织是事关国家经济发展和产业发展的大事。我还记得那个下午，中美间就中国“入世”达成一致。石广生、龙永图、易小准、张向晨等都在忙文件，忙签字，而我们几个“敏感领域”的专家成员，则闲而无事又不能走，于是大家坐在另一间会议室闲谈开玩笑，说以后简单了，坐美国车，存美国钱，上美国保险，看美国电影。其实当时大家都很忐忑，在汽车、电信、银行业、农业、保险业、进口大片等方面作出这么多让步，会不会冲击过大，我们的“幼稚产业”顶不顶得住？

10年过去了，事实几乎完全超出我的意料。我们的承诺全部兑现，而冲击几乎没有出现。我们学会了适应规则，运用规则。中国汽车产业十年来的发展可以说超出了所有人的意料，包括我们的竞争者、谈判对象和我们自己。这一切都是怎样发生的？我相信大家都有自己的记忆和判断。但尽管如此，我还是请大家打开这本报告集。你会看到鲜活的血液在流动、强有力的心脏在跳动、茁壮的生命在成长。

张毅是新华社记者，但这本文集中并不全是正面的报道，中间时有对事件的看法，有褒也有贬，其中不乏深刻闪光之处。文集后边还有几篇人物的特写，写得相当灵动，表现出他对行业的熟悉和对文字的把握能力。

“以史为鉴，可以知兴替”。希望读者可以通过这本文集感受十年来汽车行业走来的脚步，也可以对未来十年作出更美好的憧憬。

董扬

2012年4月于北京

（本文作者系中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长）

用笔记录中国汽车产业的崛起

张毅先生是我很熟悉的一位记者朋友，他的执着和思考都给我留下了深刻的印象。

近十几年来，中国汽车产业的发展令人眼花缭乱。

2007年我和葛松林博士、重庆市吴家农副市长出访北美汽车界杰出人物奖的午餐会，当时只有我们三位中国人，有人就给当年获奖者福特先生提问了一个非常尖锐的问题，过去日本人来了，后来韩国人来了，今天中国人也来了，福特公司如何避免破产？

2008年国家科技部第一次设立企业技术创新工程奖，唯一的一等奖授予奇瑞汽车。

2009年吉利汽车逆势而上，收购国际著名品牌沃尔沃汽车公司。

.....

张毅先生与中国汽车产业并肩同行，用一支笔记录着中国汽车产业的崛起。这本书客观地反映了中国汽车产业由弱到大的过程，对汽车行业具有很好的参考意义。张毅先生的思考、理解和意见都在这本书中得以充分体现。

放眼未来，作为中国汽车产业的一份子，衷心希望中国汽车产业早日实现由大到强，也希望张毅先生继续贡献他的智慧和真知灼见。

付于武

2012年4月于北京

（本文作者系中国汽车工程学会常务副会长兼秘书长）

建设和谐汽车社会 促进产业健康发展

新华社高级记者张毅所著《中国：第一汽车大国是怎样炼成的》一书，全面记录了加入世界贸易组织十年来中国汽车产业发生的巨变，具有较高的史料价值。

张毅作为中国汽车媒体界一线领军人物，多年来，为中国汽车工业健康可持续发展提供了强有力的舆论支持。他先后采写的《加入世贸组织初年进口汽车冲击何以波澜不惊》、《谁在操控进口车市》、《北京国际车展合二为一的台前幕后》、《清醒认识中国汽车产业的全球地位》、《汽车产业振兴规划实施一年成效突出》、《自主品牌汽车并非全面溃败》、《入世十年中国汽车业一飞冲天》等一批稿件，在业界产生了深远影响。

中国汽车技术研究中心（以下简称中汽中心）作为行业技术归口单位和国家政府主管部门的技术支撑机构，积极协助政府开展汽车行业标准与技术法规、产品认证检测、质量体系认证、行业规划与政策研究、信息服务与软科学研究工作。中汽中心全面参与了中国“入世”谈判和汽车有关的部分，并就“入世”后如何应对提供了大量意见。张毅长期联系商务部和商务部的前身外经贸部，和中汽中心很早就有了工作联系。在国内所有跑汽车口的记者里，他是对中汽中心最了解的记者之一。

C-NCAP（中国新车评价规程）实施初期，国内某些媒体由于不了解情况，对中汽中心主办的C-NCAP运行过程产生质疑。张毅以一个新华社记者的高度责任心，客观、公正地报道了C-NCAP产生的原因和起到的作用，澄清了事实，对C-NCAP的顺利推进起到了积极的作用。

C-NCAP实施至2012年已经进入第七个年度，在C-NCAP的促进和汽车企业的重视下，国产乘用车碰撞安全性能有了明显进步，安全带提醒装置、安全气囊及气帘等安

全配置的比例大大增加，为消费者带来了更多更安全的汽车产品。

由中国汽车技术研究中心、中国汽车工程学会、中国汽车工业协会、中国汽车报社和天津经济技术开发区管委会联合主办的“中国汽车产业发展国际论坛”，已经成功举办了七届。这一论坛被誉为“中国汽车的达沃斯”，每年都吸引众多媒体前来报道。张毅连续参加了六届论坛的报道，采写了大量有分量的报道，及时传递了重要信息，并且扩大了论坛的影响力。其中，部分相关报道就收入了这本书中。

在实施中国汽车产业振兴规划、吉利收购沃尔沃、汽车节能减排、新能源汽车等许多重大课题上，张毅多次采访了中汽中心的专家，播发了许多对汽车产业有重大影响的稿件，促进了中国汽车产业的健康发展。

近年来，国内私人汽车增长很快，私人轿车成为居民重要消费品。随着汽车保有量的急剧增长，与汽车相关的能源、环境、交通等社会问题日益凸显。如何举全社会之力寻求解决之道，加快构建和谐汽车社会，促进汽车产业持续健康发展，是中国汽车产业面临的一个重大课题。期望张毅在建设和谐汽车社会的进程中，发表更多有见地的文章。



2012年4月于天津

（本文作者系中国汽车技术研究中心主任）

第一章：汽车入世冲击波

外经贸部称：2002年初进口轿车增加只是暂时现象 / 002

我国实行进口许可证管理的商品减至12种 / 003

权威人士称2002年我国进口轿车不会大幅增加 / 003

2002年新发证的进口汽车将陆续进入国内市场 / 004

国家机电办发出通知——严厉打击倒卖汽车进口许可证活动 / 005

2002年我国汽车进口配额和许可证全部发放完毕 / 006

分析：入世初年进口汽车冲击何以波澜不惊 / 007

2003年我国将继续降低关税 总水平下降1.2个百分点 / 008

2003年我国实行进口许可证管理的商品减至8种 / 009

↗

2002

2003

↘

我国2002年进口汽车增加5.5万辆 / 010

分析：进口汽车价格为何不降反升 / 010

汽车产品进口配额2004年增至近105亿美元 / 011

2003年我国进口小轿车超过10万辆 档次、排量趋高 / 013

我国2005年取消汽车进口配额管理 继续降低关税 / 013

分析：入世两年进口汽车冲击为何并不明显 / 014

我国进口汽车配额2005年如期取消 / 016

分析：取消进口配额对2005年车市影响几何 / 016

分析：中国汽车产业平稳度过三年保护期 / 017

↗

2004

2005

↘

商务部：取消配额后我国进口汽车实现平稳过渡 / 020

2006

↘

进口关税再次下调 汽车市场进入全面开放新阶段 / 021

加入世贸组织5年我国轿车需求年均增长近四成 / 022

商务部：中国有权对进口整车征收高于零部件的关税 / 022

目录

CONTENTS

第二章 中国汽车十年巨变

2002年我国汽车整车进口将达12万辆 / 038

2002年上半年我国汽车产品进口呈现三大新趋势 / 038

2002

2003

我国十大轿车生产厂家占内地市场份额超过八成 / 040

国家发改委：中国汽车大国地位已经确定 / 023

2008

2009

商务部：国家将降低进口汽车零部件关税纯属误读 / 024

分析：“整车特征”管理办法完成了历史使命 / 025

国家发改委：“整车特征”办法制定和调整都正确 / 027

分析：“造车运动”加剧汽车产能过剩 / 029

2010

2011

入世10年中国汽车产业在开放中确立大国竞争优势 / 031

财政部：入世10年我国汽车关税税率大幅降低 / 031

入世10年中国进口汽车数量增加 市场比重下降 / 032

分析：入世10年中国汽车业一飞冲天 / 033

2003年我国轿车产量首次突破200万辆 / 041

加价售车成为过去 我国轿车消费进入买方市场 / 041

2004年上半年国内十大轿车厂家排名又有新变化 / 042

我国汽车市场专项整治取得阶段性成果 / 043

商务部预计2004年我国汽车产量将首次突破500万辆 / 044

背景：近年我国汽车产销量的变化 / 044

分析：如何看待2004年下半年的我国车市 / 045

分析：我国私人轿车知多少 / 046

分析：国内车市走出低谷开始回暖 / 047

私人购车成为我国轿车市场消费主流 / 048

国产轿车进入充分竞争时代 / 049

特稿：原油进口超亿吨的忧思 / 050

2004年我国新推出上百种轿车 新车型创历年之最 / 052

7

2004

2004年我国汽车产销首次双超500万辆 / 053

分析：三大因素带动国内轿车市场明显升温 / 053

商务部：我国汽车产业进入自觉重组整合阶段 / 054

分析：喧嚣一时的“造车运动”为何烟消云散 / 055

我国现有355个汽车品牌 近七成是自主品牌 / 056

中汽协预计2005年我国汽车产量将达到560万辆 / 057

我国加紧制定二手车流通管理办法 / 058

2005年上半年汽车产销平稳增长乘用车增幅较高 / 058

分析：国内车市缘何再现排队加价 / 059

分析：取消进口配额汽车进口缘何不升反降 / 060

2005年我国汽车产销有望实现10%以上的增长 / 061

我国已有8.4万家加油站 基本满足需求 / 062

分析：年底车市为何再现“寒冬里的小阳春” / 062

分析：关税降低对2006年进口车价影响不大 / 064

综述：“十五”期间我国汽车产业出现七大变化 / 064

最近5年我国600多万家庭提前圆了轿车梦 / 065

我国民用汽车拥有量2005年有望超过3000万 / 066

“十一五”我国汽车产业将保持快速发展势头 / 067

我国汽车市场进入持续较高速度增长期 / 068

7

2005

2005年上百款新车型上市 平均三天一款新车 / 069

我国十大汽车厂家销量重新排名 一汽继续居首 / 069

2005年我国汽车产量比“九五”末净增363万辆 / 070

分析：我国还不是世界第二大汽车市场 / 070

中汽协：我国轿车市场进入品牌竞争时代 / 071

分析：汽车消费税调整对国内车市影响有多大 / 072

分析：两项新政策深远影响国内车市 / 073

2006年上半年十大畅销轿车品牌一半是小排量车 / 075

中国车市进入品牌竞争时代 品牌价值受到关注 / 076

发改委：近两年将有一大批自主品牌轿车上市 / 077

邵奇惠：我国农村汽车市场前景十分广阔 / 077

入世5年我国轿车需求年均增长近四成 / 078

2006年我国将成为世界第三大汽车生产国 / 078

分析：2006中国车市大盘点 / 079

7

2006

2007中国车市仍将快速增长 / 081

中国汽车，海外卖得怎么样 / 083

自主品牌轿车已占国内四分之一市场份额 / 087

我国汽车产销双超720万 超日本成第二大新车市场 / 087

分析：我国汽车产销双超720万意味着什么 / 088

中国私人汽车保有量超过2000万辆 / 089

国家发改委：中国汽车大国地位已经确定 / 090

我国汽车产业形成多元资本结构 / 090

中国车市 私车当家 / 091

上汽北汽携手打造中国汽车业新航母 / 092

2007年我国共推出90款乘用车新车型以轿车为主 / 093

年终评论：四大预测深度剖析2008年中国车市 / 096

7

2007

我国汽车产销2007年首次突破
八百万辆 再创历史新高 / 098

国内车市竞争激烈 2008年上半年
近60款新车上市 / 098

2008年上半年国产汽车产销首次突
破500万辆大关 / 099

分析:《反垄断法》不会改变现行
汽车营销模式 / 100

分析:2008年下半年国内车市形势
严峻但仍会增长 / 103

分析:消费税调整严重冲击进口车
市 / 104

分析:“后奥运”时代国内车市能
否由冷转热 / 106

分析:金融危机对中国车市影响有
多大 / 108

中汽协会长:汽车业要过冬 但不
能冬眠 / 109

中国车市喜忧参半 / 110

分析:燃油税费改革对国内车市带
来哪些利好 / 111

南北大众:年底停产是误传 / 113

分析:2008年中国车市跌宕起伏 / 114

振兴汽车产业规划即将出台 / 115

7

2008

中国车市有望告别低迷 / 117

2008年国产汽车产销逾900万 增幅明显回落 / 118

分析:国内车市高速增长势头戛然而止 / 119

汽车业界认为振兴规划对车市带来重大利好 / 121

分析:汽车振兴规划加快我国新能源汽车产业化 / 122

分析:汽车振兴规划为农村汽车消费带来福音 / 123

财经观察:国家扶持政策能否拉抬低迷车市 / 125

政策刺激国内车市回暖 1月销量大增 / 126

受政策鼓励自主品牌厂家纷纷推出小排量新车型 / 127

财经观察:中国离世界第一汽车大国还有差距 / 128

汽车振兴规划全文下发提出未来3年8大目标 / 130

特稿:汽车产业未来三年的行动纲领 / 132

3月车市火爆异常 销量破百万再创新高 / 134

中汽协:国内车市回暖 千万目标可期 / 135

国内车市再现“小阳春”尚待全面复苏 / 136

分析:清醒认识中国汽车产业的全球地位 / 137

车市回暖新车扎堆上市 / 139

分析:振兴规划带动国内车市全面旺销 / 140

车市迎来红五月 国产汽车产销双超110万辆 / 141

车辆购置税近期再下调没有根据 / 142

2009年国产汽车产销有望达到1200万辆 / 143

国家发改委指出警惕汽车产能过剩 / 144

中国车市进入月销百万新时代 / 144

私人轿车开进两千多万中国家庭 / 146

中国汽车迎来年产千万辆 / 147

分析:中国离世界汽车强国还有差距 / 148

上汽有望成为世界第八大汽车集团 / 150

2009年前11月国产汽车产销逾1200万辆 / 151

中汽协:2009年我国汽车产销稳超1300万辆 / 152

车购税优惠政策为何缩水 / 152

2009中国车市体验大悲大喜 / 154

2009中国汽车市场成为全球老大 / 156

中国车市逆势上扬全球惊羡 / 158

7

2009

我国2009年新车型创历年之最 多数为改型改款车 / 160

中国首次超越美国跃居世界第一大汽车产销国 / 160

分析：中国汽车市场拯救跨国汽车公司 / 161

综述：汽车产业振兴规划实施一年成效突出 / 163

中国汽车需要放慢脚步 / 165

中国汽车市场进入多元化竞争 汽车消费逐步理性 / 167

工信部：预计2020年中国汽车保有量将超2亿辆 / 167

汽车产能过剩 不是危言耸听 / 168

中国汽车增长也要“计划生育” / 170

分析：中国汽车保有量到底有多少 / 171

原装进口汽车为何再受青睐 / 173

我国将对汽车实施积极的进口促进战略 / 175



2010

分析：车购税减征等优惠政策为何退出 / 176

2010年国内汽车产销量突破1800万辆 蝉联全球第一 / 178

分析：全球第一汽车大国能承载多少汽车 / 179

“两会”汽车界代表在关注什么 / 180

分析：上半年国内车市喜忧参半 / 181

上半年国产车产销双超900万辆 增速大幅下滑 / 183

综述：中国汽车保有量破亿的忧思 / 183

二线豪华汽车 中国增势凶猛 / 186

前10个月国产汽车产销双超1500万辆 / 188

分析：中国汽车进入后合资时代 / 188

分析：中外汽车厂商继续看好中国车市 / 190

“十二五”我国将加快汽车流通体系建设 / 191

我国数万家汽车经销商亟须转型升级 / 191

分析：国内车市告别狂飙进入理性增长 / 192

中国汽车黄金十年能否再现 / 194

全球车企重排名 上汽升至第七 / 195



2011

第三章 自主品牌汽车在崛起

我国现有355个汽车品牌 近七成是自主品牌 / 200



2004

2005



商务部：支持自主品牌轿车开拓国际市场 / 201

中国第一汽车 愿耐寂寞二十年 / 201

且慢为自主品牌的出口喝彩 / 203

你愿意买自主品牌轿车吗 / 206

自主品牌轿车已占国内四分之一市场份额 / 208

2006年轿车销量排名前十位厂家揭晓 奇瑞跃居第四 / 208

徐留平：长安汽车力争跻身国内汽车行业第一阵营 / 209

特稿：中国车为何纷纷“取道”英国研发 / 210

2000辆自主品牌华普轿车出口利比亚 / 211

李书福为何要搞方程式赛车 / 212

综述：从北京车展看自主品牌进步与差距 / 213



2006



2007

13个汽车自主品牌入选“最具市场竞争力品牌”名单 / 217

自主品牌中高级轿车荣威750公布售价 / 217

我国自主品牌汽车已占全部销量57% / 218

上汽荣威成功秘诀何在 / 219

产量过百万奇瑞将怎么走 / 220

自主品牌为何纷换车标 / 221

吉利集团自主研发成功汽车爆胎安全控制技术 / 223

自主品牌企业纷纷进军中高级轿车领域 / 223

数百辆自主品牌汽车集体亮相展示巨大进步 / 224

综述：三大汽车集团自主品牌建设获突破性进展 / 225

专访魏建军：中国自主品牌要走出“碰撞门” / 226

上汽对荣威宠爱有加 / 228

自主品牌长城哈弗汽车中标政府采购大单 / 230

自主品牌吉利轿车首获C-NCAP四星级碰撞成绩 / 230

高端访问：奇瑞A3要卖出中国人的品质 / 231

自主品牌长城汽车通过欧盟一级体系认证 / 232

巴菲特为比亚迪汽车品牌加分 / 233



2008