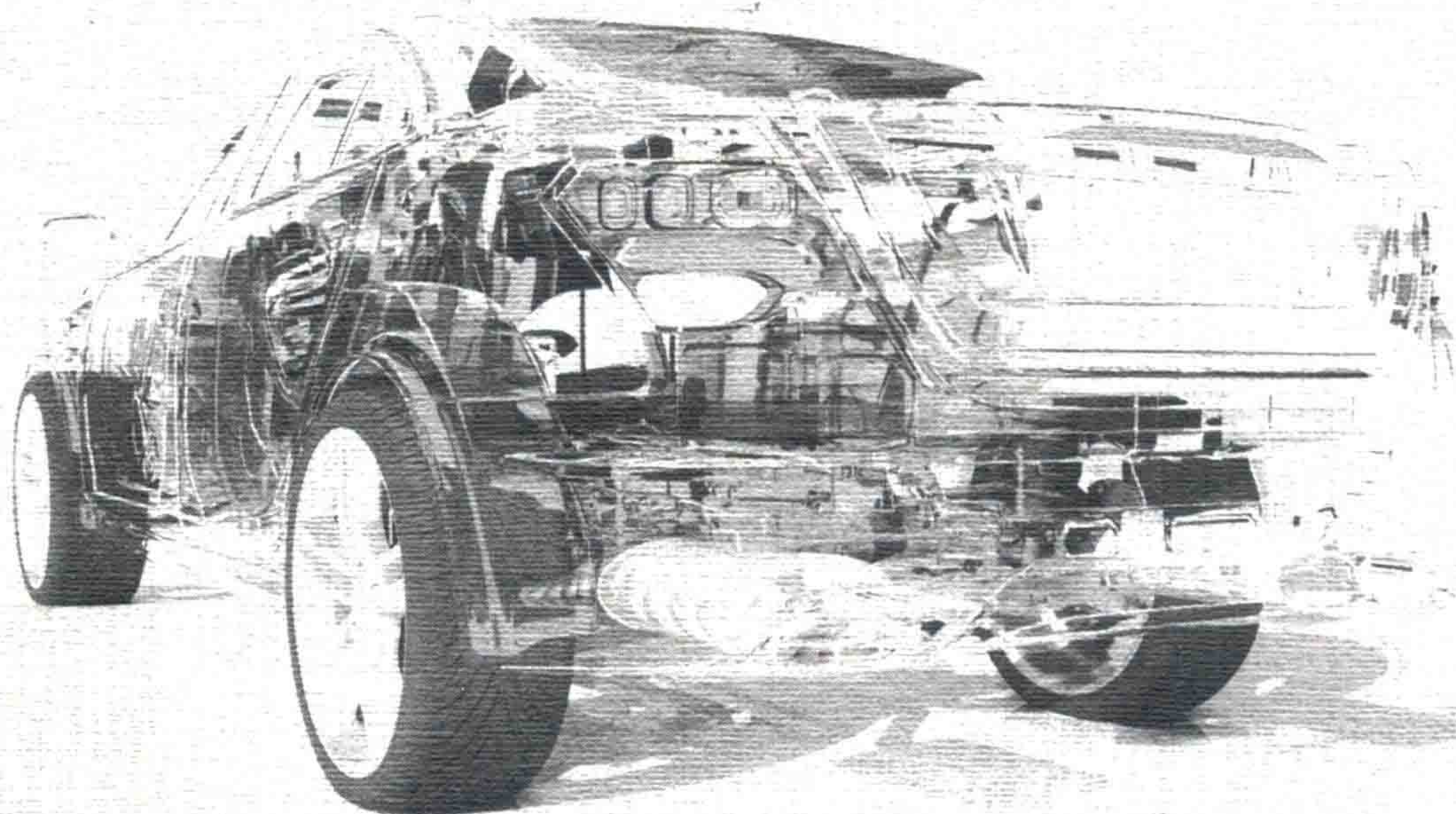


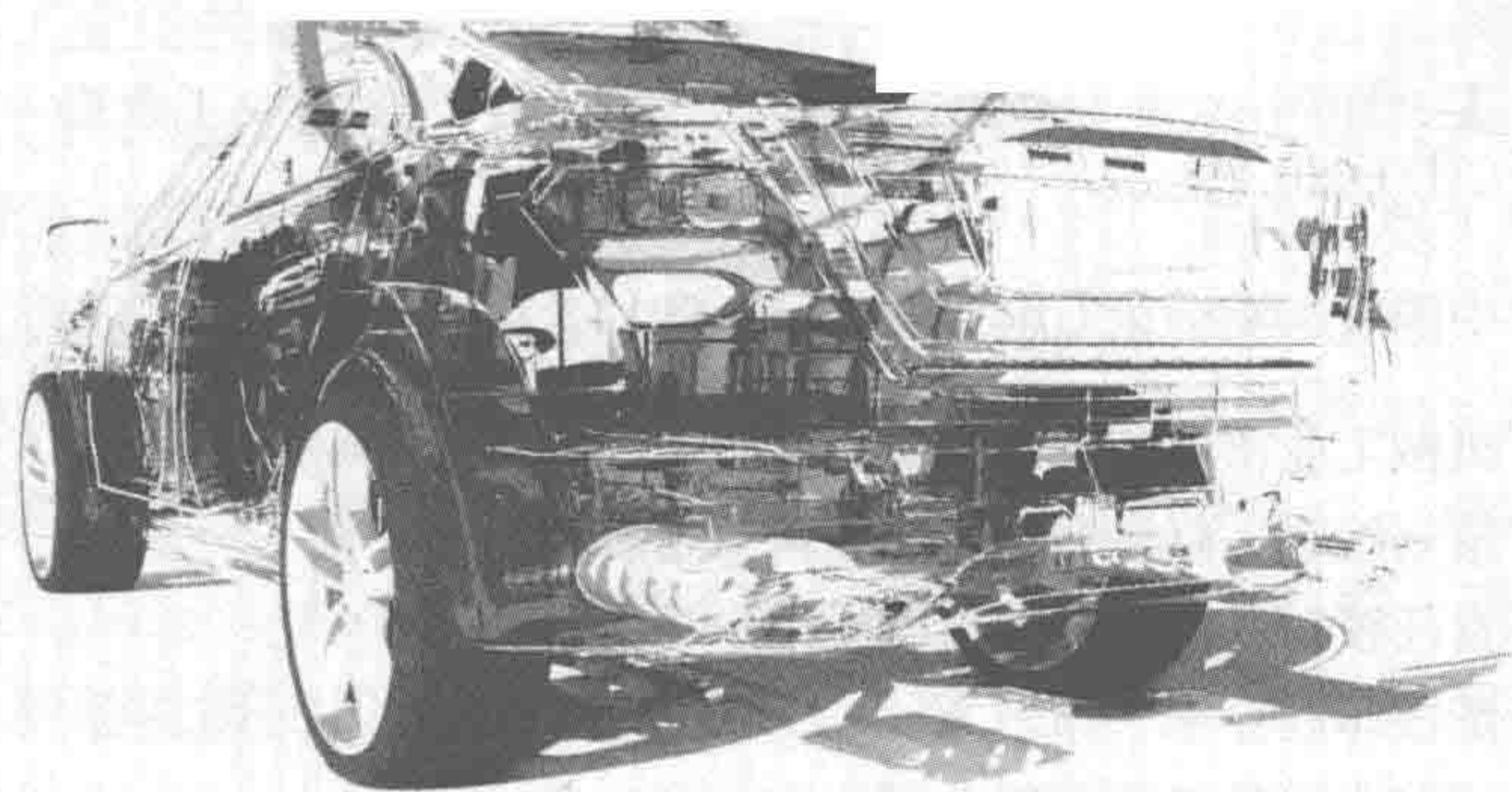
中国汽车史话

徐秉金 欧阳敏 著



中国汽车史话

徐秉金 欧阳敏 著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

本书是一本以深邃的历史眼光全面记述中国汽车产业60年发展历程的著作。书中以时间为经线，以历史事件为纬线，以历史故事为节点，通过大量真实详尽的历史事件、历史文献、当事人采访实录，将中国汽车工业的发展放到中国经济与社会发展的大视野中，大角度、大纵深地描述了中国汽车工业发展过程中的坎坷起伏和鲜为人知的故事，全景式地展现了中国汽车工业史诗般的发展历程，生动记述了中国汽车人艰苦奋斗、自力更生，克服千难万险创建并发展中国汽车产业的丰功伟绩，深刻揭示了中国经济发展与社会进步对中国汽车工业发展的深刻影响，以实事求是的态度客观解析了中国汽车工业发展的经验和教训，更对中国自主品牌轿车的发展现状进行了理性的认识和科学的分析，并对中国汽车产业政策的得失做了客观、深刻的探讨。

图书在版编目 (CIP) 数据

中国汽车史话 / 徐秉金, 欧阳敏著. — 北京: 机械工业出版社, 2017.5

ISBN 978-7-111-56583-3

I . ①中… II . ①徐… ②欧… III . ①汽车工业 - 工业史 - 中国
IV . ① F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 078403 号

机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑: 赵海青 责任编辑: 赵海青 於 薇

责任校对: 杨 君 封面设计: 马精明

责任印制: 李 昂

三河市宏达印刷有限公司印刷

2017 年 7 月第 1 版第 1 次印刷

184mm × 260mm · 36 印张 · 4 插页 · 907 千字

0 001—3000 册

标准书号: ISBN 978-7-111-56583-3

定价: 199.00 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社发行部调换

电话服务

网络服务

服务咨询热线: 010-88361066 机工官网: www.cmpbook.com

读者购书热线: 010-68326294 机工官博: weibo.com/cmp1952

010-88379203 金书网: www.golden-book.com

封面无防伪标均为盗版

教育服务网: www.cmpedu.com

自主创新
自主创新

为中国自主创新汽车展题

二〇一二年六月

郭永华



FOREWORD

序

汽车产业是国民经济的重要支柱产业，汽车产业发展对国民经济发展具有重要的意义。今天，全球汽车工业产值超过 15 000 亿美元，是最大的全球性产业之一，也是经济发达国家的重要支柱产业。

从 1953 年一汽建设开始，中国汽车工业已经走过了一个甲子，从最初的一穷二白到后来的缺轻少重、轿车为零，再到 2016 年的年产量超过 2800 万辆，以及中、重、轻、轿、微品种齐全，中国用 60 多年的时间完成了汽车工业发展壮大的过程。今天，我国已经成为世界汽车产销量第一的汽车生产和销售大国。在艰难困苦的条件下，中国汽车人克服无数艰难险阻，一步一个脚印，做到了出产品、出人才、出思想，取得了辉煌的成绩。作为一名曾经参与策划、组织和指挥汽车工业发展的老人，在回顾中国汽车产业 60 多年的坎坷历程时，感受颇多。

新中国成立以来，经济与社会发展历经风雨坎坷，既有成功与胜利的喜悦，也有失败与坎坷的教训，中国汽车工业的诞生与新中国的诞生几乎同步，中国经济与社会发展的风风雨雨也直接影响到了中国汽车工业的发展。历史是一面镜子，“以铜为镜，可以正衣冠，以史为镜，可以知兴替”，回顾中国汽车工业发展的历程，既有现实意义，又有历史意义。

1950 年年初，毛泽东主席在苏联访问时就提出要建设一汽，由此促成了中国汽车工业的诞生；之后又亲自为一汽选定厂长、题写厂名；还在政治局会议上多次讨论一汽的建设，调集精兵强将，举全国之力建设一汽；带头乘坐一汽生产的红旗轿车，为一汽的发展排忧解难。作为共和国长子的一汽终于茁壮成长，毛主席后又决定建设第二汽车制造厂，奠定了中国汽车工业发展的基础。改革开放以后，邓小平同志高瞻远瞩，同意汽车工业中外合资、引进先进技术，中国汽车工业从此进入新的发展阶段。“七五”时期，国家提出将汽车工业列为国民经济支柱产业。1994 年，国家计划委员会（计委）公布中国第一部《汽车工业产业政策》，要求到 2010 年，汽车工业发展成为国民经济支柱产业，并带动其他相关产业的发展；2004 年，国家发展和改革委员会（发改委）公布第二部《汽车工业产业政策》，再次要求到 2010 年将汽车产业建设成为国民经济支柱产业，为全面实现小康社会做出更大贡献；2009 年，国务院办公厅公布了《汽车产业调整和振兴规划》，明确提出，汽车产业是国民经济重要的支柱产业。进入新世纪以来，我国汽车工业总产值年均增长 20% 以上，居机械工业之首，明显高于同期的国民经济增速。2010 年，汽车产业实现工业总产值 4.34 万亿元，占国民经济总产值的 6.13%；直接相关产业从业人员超过 4000 万人，占全国城镇就业人数的 12% 以上；汽车行业实现税收 9500 亿元，贡献了全国税收的 13%。今天，无论是从汽车保有量和产销量看，还是从占国民经济的比重、就业人数看，中国汽车产业已经名副其实地成了国民经济第一支柱产业。2014 年，中国国内的汽车保有量已超过 1 亿辆，北京、上海、广州这样的中心城市已经达到平均每 4 人拥有一辆汽车。这些数据说明，

汽车已经成为社会大众须臾不可离的“改变世界的机器”，中国已经实实在在地进入了汽车社会。

在中国汽车工业走过62年历程的时候，徐秉金、欧阳敏同志不辞辛劳，花费数年时间搜集并整理了大量资料，采访了多位中国汽车业界的元老，将中国汽车工业发展的历史与重大事件集中反映在了这部著作之中。回顾这段历史，如同回到那段波澜壮阔、激动人心的火热年代，既可以看到成绩、增强信心与力量，又可以让我们看到差距与不足，更能激励我们拼搏前进。

今天，汽车工业是消化和吸收现代科技，尤其是高新科技成果最强的工业部门之一。随着时代与科技的发展，现代汽车正向智能化、网络化、轻量化和能源多样化发展，汽车产业也逐步成为科技创新的领头羊和驱动器。虽然中国目前已经成为汽车大国，但不能不看到，由于历史的原因，中国汽车产业的现状与汽车大国的地位仍不相符，离汽车强国尚有一定的差距，汽车产品的质量与品种仍然不能满足国民经济发展和人民群众的需求，在自主创新、掌握核心技术、创造自主品牌上还有很多工作要做。

党的十八大报告指出：“科技创新是提高社会生产力和综合国力的战略支撑，必须摆在国家发展全局的核心位置。要坚持走中国特色自主创新道路，以全球视野谋划和推动创新，提高原始创新、集成创新和引进消化吸收再创新能力，更加注重协同创新。”

创新是汽车产业持续发展的不绝动力。汽车产业的发展建立在电力、钢铁、石油、化工、机械、电子等各种现代工业的基础之上，没有这些基础工业体系的现代化，发展现代化的汽车产业就是无源之水、无本之木。一辆汽车集中了几乎所有现代工业的发展成就：蒸汽机和内燃机的发明推动了汽车的诞生和大规模生产，电子技术的发明使得汽车更为快捷安全、更为节能环保、更为智能化、更符合人性化特点，材料科学的发展使得制造汽车的材料重量越来越轻、强度越来越高。而新能源技术的不断开拓势必会将汽车引领向新的、更高的发展阶段。这些都生动地说明，创新对汽车产业的影响是革命性的。

技术创新是思想和劳动的结晶，有着原创和传承的特点。技术的载体是产品，产品的技术含量决定了其使用价值和市场价值。事实说明，只有自主开发产品才可能发展技术能力，自主开发的过程就是技术创新的过程。技术创新并非凭空而来，而是随着对事物认识的深化而循序渐进的。汽车刚出现时，人们对发动机爆炸般的噪声难以容忍，于是发明了消声排气管；为了减少行驶时的震动，使乘坐更为舒适，人们又发明了减振器和充气的橡胶轮胎；晚上行驶时看不见前方，于是增添了车灯；发动机油耗高，于是发明了各种化油器和节油装置。发动机、底盘、传动、转向、车架、车身的配合如何做到最安全、最科学、最高效，都是在一次次的观察、思考、总结、试验，以及一次次失败的基础上，才有了今天的成就。由此可以认识到，发明与创新一定需要从头到尾的全过程、需要循序渐进。

创新需要以广泛而坚实的国民经济生产研发体系和政府相关政策做支撑，创新也需要浓厚的社会氛围来支持。1903年，美国的莱特兄弟发明了飞机，飞行成功后，纽约万人空巷去迎接，美国政府立即从财政和政策上支持其投入生产，这说明社会和政府对创新的认可程度。回望英国工业革命、美国20世纪初的崛起，创新都是重要动力。历史的发展证明，创新能力决定国家的兴衰，中国对此有着深刻的认识。21世纪，国与国之间的竞争同样是自主创新能力的竞争，自主创新能力强则国强，自主创新能力弱则国弱，此外别无他途。

放眼全球，中国汽车市场是最为活跃和最大的市场之一。谁占有中国市场，谁就握住了世界汽车发展的主导权。中国汽车工业的起步远远落后于世界汽车强国，经过60多年的努力，我

们已经成为汽车大国，但距离汽车强国还有相当一段距离，要跻身世界汽车强国，我们还需要提高自主创新能力，掌握具有自主知识产权的核心技术，创立自己的知名品牌。一个国家、一个企业为了获得产业、技术、信誉或品牌，没有也不可能通过购买、抄袭达到目的，只有依靠自己，脚踏实地，建立长期战略目标，抓铁有痕，踏石留印，一步一个脚印地、扎扎实实地埋头苦干，坦然面对低潮，甚至是失利，才能看到风雨后的彩虹。

自主创新是人类进步的起源，是一个国家发展的动力，是国家意志和民族精神的体现，是提高中国经济和中国汽车产业竞争力的关键，是从汽车大国走向汽车强国的必由之路，也是中华民族自立自强的最高精神境界。自主创新需要完整的创新政策体系，需要各级财政巨额资金投入，需要大量的团结协作、不畏艰苦、富有创意的创新人才队伍，需要有积极大胆的创新思维，需要守得住孤独、长时间坐在冷板凳上默默无闻埋头苦干的坚守精神，需要坚韧不拔、越挫越勇的创新意志，需要全社会对创新的理解与宽容。急功近利、巧取豪夺、投机钻营、唯书唯上、好大喜功都是自主创新的障碍与大敌。在自主创新上，从政府到企业，应少一些“叶公”，多一些“愚公”；少一些崇洋媚外，多一些民族自尊。只有如此，中国的汽车产业才能够提高国际竞争力，自立于世界汽车强国之林。

强调自主创新并不是要关闭市场、杜门谢客。中国的市场始终是开放的，欢迎外资品牌和合资品牌进入。在经济全球化的今天，我们不可能什么东西都自己动手做，但对事关国计民生的基础研究和战略支柱产业，自主创新仍旧是我们发展壮大必不可少的重要法宝。

邵永华

CONTENTS

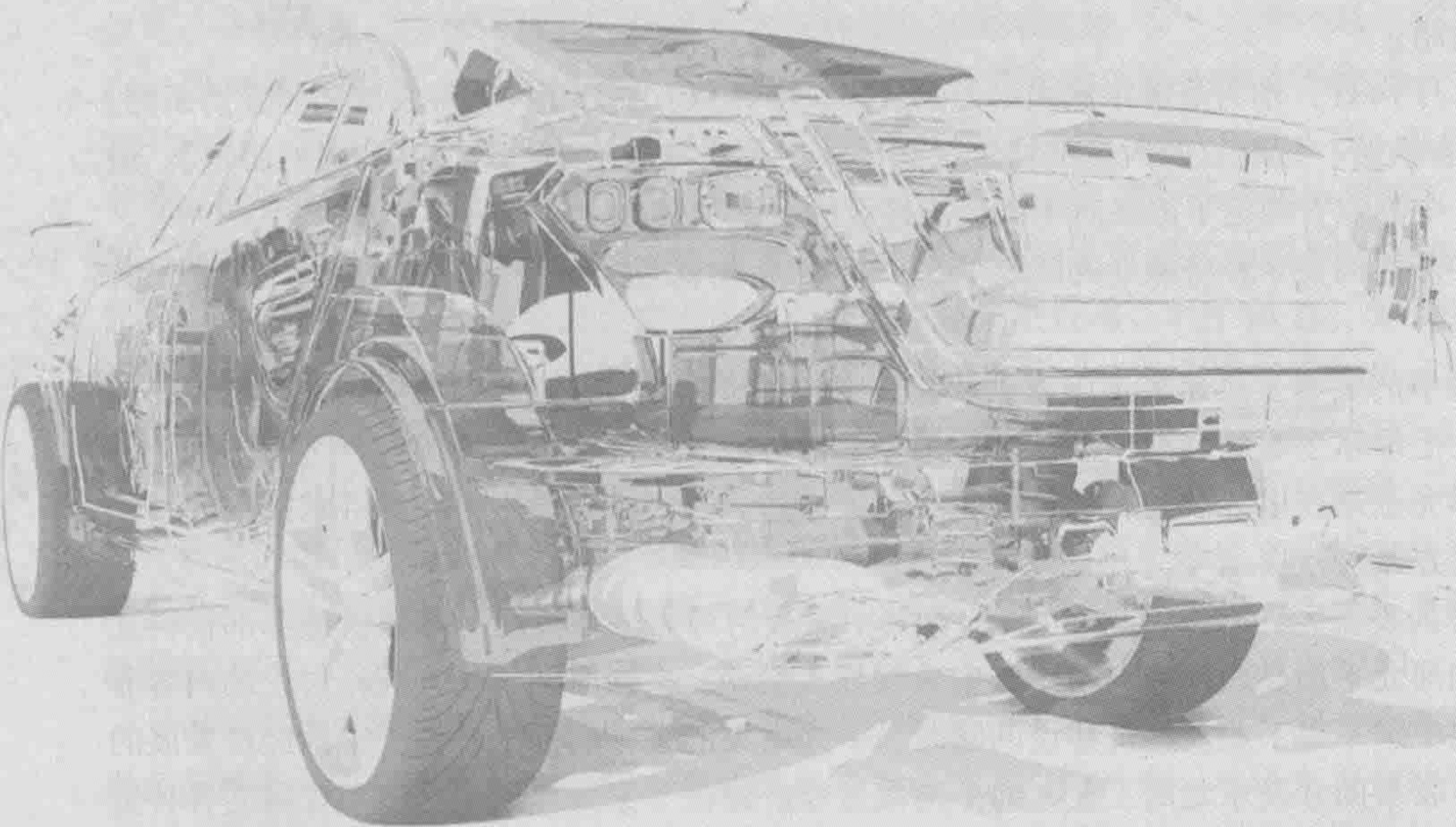
目 录

序	
上 篇	1
第一章 摇篮曲	2
“我们也要有这样的汽车厂”	2
郭力让贤	7
三年建成一汽	13
友谊之歌	18
“解放”之路	22
“垂直”换型转产	29
第二章 深山跃出一条龙	35
几上几下	35
建厂方针	41
选址	47
二汽建设规划	61
转折	67
“从头越”	70
“自筹资金建二汽”	77
中国的“底特律”	90
春风送暖	94
走出大山	103
第三章 新的起点	112
面向世界	112
盘点家底	116
联营之路	120
松绑放权	126
第四章 “发展最快的汽车”——轻型车	134
遍地开花	134
“跃进”汽车	139
北京 130, 中国第一轻卡	144
一拥而上	147
跃进握手依维柯	150
“有心栽花”	153
“无心插柳”之一, 江铃的故事	157
“无心插柳”之二, 庆铃的故事	163
30 万辆胎死腹中	183
第五章 汽车力士——重型车	197
“黄河”奔流	197
中国的军用车辆	201
“有炮无车也白搭”	203
三汽流产与引进斯太尔	214
解困	226
第二代军车谱系	232
第三代高机动越野车: 猛士	234
重型汽车, 风起云涌	263
下 篇	269
第六章 “红旗”飘飘	270
乘“东风”展“红旗”	270
高高飘扬的红旗	279
“凤凰”与“井冈山”	286
第七章 国家决策	290
畸形的轿车消费市场	290
疯狂的走私	294
舆论先行	298
北戴河决策	308
“八五”规划与中国轿车	310
“博弈”	323
“千呼万唤始出来”	330
第八章 上海先手破局	340
上海“巧遇”德国大众	340
石油危机带来的合资机遇	343

德国大众抢滩上海·····	345	失败的“婚姻”·····	482
漫漫谈判路·····	348	1亿元“市场准入费”·····	490
磨合·····	362	4S店：全新销售模式的诞生·····	498
国产化绝不允许“瓜菜代”·····	369	天津轿车：“华夏得利”·····	502
第九章 一汽“优先”·····	385	群雄并起·····	507
哈恩的第二只钓钩·····	385	第十二章 自主创新：中国轿车发展的 必由之路·····	512
“先导工程”·····	397	CKD：成也萧何败也萧何·····	512
一汽优先·····	405	《汽车品牌销售管理实施办法》帮了谁的忙·····	519
德国人“送”一座总装厂·····	407	自主创新：中国轿车新的长征·····	523
讨价还价·····	413	自主创新该从哪里做起·····	527
“现场服务”·····	419	中国首次自主品牌车展·····	531
大众公司是大赢家·····	422	自主品牌的困惑·····	541
第十章 “起了个大早，赶了个晚集”·····	428	让开大路，占领两厢·····	544
曲折多变的二汽轿车项目·····	428	第十三章 汽车社会·····	547
二汽轿车项目究竟要多少钱·····	444	大道通天·····	547
法国不是省油的灯·····	451	沈阳会议——中国高速公路建设的里程碑·····	553
神龙争夺战·····	453	我们需要什么样的汽车社会·····	555
襄樊切了一块蛋糕·····	456	“车祸猛于虎”·····	561
二汽零部件国产化的几个故事·····	459	汽车与污染·····	562
第十一章 “战国时代”·····	465	后记·····	565
北京吉普横空出世·····	465	振奋精神，重塑车魂·····	565
北京切诺基·····	470	参考文献·····	567
“吉普风波”·····	475		

中国汽车史话

上篇



第一章 摇篮曲

“我们也要有这样的汽车厂”

1949年12月16日，苏联，莫斯科雅罗斯拉夫火车站。

连续几天的暴风雪让莫斯科的气温降到了零下20多摄氏度，整个城市到处冰封雪盖、银装素裹。虽然莫斯科天寒地冻，但雅罗斯拉夫车站大厅内却热气腾腾，挤满了人，其中最为引人注目的是，除了斯大林外，苏联共产党中央政治局的全体成员都集中在大厅内。这些人不是来搭乘火车的，而是聚集在这里等候一位来自远方的尊贵客人。这位尊贵的客人是谁呢？

雅罗斯拉夫车站站台上，苏联红军仪仗队军容严整，枪刺上闪耀着寒光。身材魁梧的战士们排成整齐的迎宾队列，在严寒中一动不动，如同一组雕像。

莫斯科时间12时整，一辆机车喷吐着白色的烟雾拉着一列车厢缓缓进站，新中国首任国家主席毛泽东的专列在雅罗斯拉夫车站的站台边稳稳停下。苏共中央政治局委员莫洛托夫以及其他苏共中央政治局委员一起来到车厢门口迎接远道而来的毛泽东。身穿深咖啡色外套、头戴皮帽的毛泽东面带笑容走下车来，与前来迎候的莫洛托夫等苏共中央领导一一握手问候。在高亢的“乌拉”欢呼声中，毛泽东检阅了苏军仪仗队，紧接着又发表了简短的讲话。欢迎仪式结束后，毛泽东一行立即驱车前往位于莫斯科郊外的斯大林的孔策沃别墅。根据苏方的安排，毛泽东访苏期间便下榻于此。当日下午6时，毛泽东与斯大林的双手紧紧握在一起，中苏两国领袖开始了历史性的会晤。

1950年2月14日，作为毛泽东这次出访的成果，中苏双方签订了《中苏友好同盟互助条约》《关于中国长春铁路、旅顺口及大连的协定》和《关于苏联贷款给中华人民共和国的协定》。通过这些协定，中苏双方商定了苏联对中国经济建设的援助项目。

其实，中苏之间关于经济援助的问题早在1949年年初就开始商议了，只是那时中华人民共和国尚未成立。

如何在战争的废墟上迅速实现国家工业化，中国经济建设的蓝图开始在中国共产党领导层中，尤其是在毛泽东主席的脑海中酝酿。根据当时的国际政治环境，新中国实行“一边倒”的外交政策，即完全站在以苏联为首的社会主义国家一边，在经济建设上，中国寻求援助的目光自然是投向北方邻国苏联。

受斯大林的委派，1949年1月30日，苏共中央政治局委员米高扬与苏联铁道部部长科瓦廖夫一起来到河北平山县西柏坡，与中共中央领导人会谈。会谈时间长达6天，讨论的内容非常广。在谈到中国军事工业及经济建设问题时，中共中央的领导们提出：鉴于中国经济发展的现状，希望苏联帮助开发东北的工业，向中国派遣经济建设专家并提供包括汽车在内的各种重要物资援助。毛泽东专门强调，我们也不是白要你们的援助，我们将在几年后用物资偿还这笔贷款。

米高扬回去后向斯大林做了详细汇报，斯大林决定，请中国同志到苏联来具体商定。

1949年4月21日，解放军千军万马渡过长江，摧枯拉朽，国民党军队一败涂地，南京城升起鲜艳的红旗。南京的陷落意味着国民党反动政权的失败。毛泽东兴奋地赋诗“宜将剩勇追穷寇，不可沽名学霸王”。随着解放大军南下西进，全国各地红旗飘扬，全国解放形势大定。新中国成立后，全国的经济建设成为日益紧迫的现实问题。

战争虽然打胜了，但中国共产党人面对的却是一个残破凋零的烂摊子。

由于长期战乱，大量厂矿倒闭，耕地荒芜，生产凋敝，国内经济一派萧条。以铁路运输为例，全国当时有上万千米的铁路线路、3200多座桥梁和200多座隧道被毁，连通东南西北的津浦、京汉、粤汉、陇海、浙赣等主要铁路干线没有一条能全线通车，1/3的机车因破损严重而无法投入运营。

厂矿倒闭导致工人大量失业。1949年，全国失业工人多达400万，几乎占全国职工总数的一半。国民党反动政府的通货膨胀政策又使得物价以天文数字飞涨。在刚刚解放的地区，投机资本家操纵金融黑市，套购粮食、棉纱、燃料等重要生活物资，哄抬物价、扰乱市场，一些地方出现恶性通货膨胀。1949年11月，上海刚解放不久，城市里的粮食、棉纱、五金、化工产品等每天上涨20%~30%，造成社会动荡、人心惶惶。

为了消灭残余的国民党军队，继续解放中南、西南、西北等大片国土，新中国政府还要支付庞大的军政费用，1949年，军费开支占全国财政收入的50%以上。随着新解放地区的扩大，管理机构和行政人员也相应增加。1949年，全国支出的各项费用折合小米283.5亿公斤，而当年的收入只有151.5亿公斤，赤字达132亿公斤。残破的经济现状使得1949年的中国成为世界上最穷的国家之一，当年的国民生产总值仅仅700亿元，年人均国民收入只有27美元，远远低于当时整个亚洲44美元的人均收入。面对这样一副“家底”，经济建设自然成为新中国的头等大事。在谈到恢复经济建设时，毛泽东扳着指头说道：

“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。”

1949年6月21日，受毛泽东的指派，中央政治局常委刘少奇率中共中央代表团赴苏联。7月30日，刘少奇和马林科夫分别代表中国和苏联签订贷款协定。8月4日，毛泽东复电刘少奇等，鉴于中国国内现状，希望斯大林同意先派人来华组织“中苏共同委员会”，最好先带铁路、电力、钢铁、煤矿、煤油矿、军事等方面的专家共同来商定新中国经济建设的具体项目。苏共中央同意了毛泽东的提议，决定由柯瓦廖夫具体负责此事。8月14日，刘少奇与科瓦廖夫及第一批苏联专家220人一起离开莫斯科启程回国。此后，中苏两国专家初步商定了苏联帮助中国建设的具体项目。虽然有了商定的意见，但这些都需中苏两党领袖的最后敲定。

1949年10月1日，新中国正式宣告成立，领导人们宵衣旰食，极为忙碌，他们既要指挥消灭残余的国民党军队，又要组建新的国家机构，还要考虑新中国成立后的内政外交，所以毛泽东主席一直无法抽身到苏联去与斯大林会谈，直到1949年即将结束，毛泽东主席才得以动身赴苏联访问。

由于要谈的问题太多，所以毛泽东主席在苏联停留了两个多月。其间，毛泽东主席参观了很多苏联企业。在斯大林汽车厂，看到流水线上鱼贯而出的汽车，毛泽东兴奋地用浓重的湖南口音对随行人员说：“我们也要有这样的汽车厂。”此后，毛泽东主席在与斯大林会谈时说，我们要搞一个“既好吃，又好看”的东西。他的意思是，中苏两国要签订一个有实际内容的援助

方案。毛泽东主席去苏联后不久，根据谈判的需要，政务院总理周恩来便接着率领李富春等一大批负责经济建设的领导人前往苏联，与苏方具体商定苏方援助中国的经济建设项目。

在商谈工业建设项目时，苏方指出，汽车产业在国民经济建设中具有重要的基础地位，几乎什么建设都离不开作为运输工具的汽车，建议中国尽快建设一座像斯大林汽车厂那样的综合性汽车制造厂。苏方还表示，斯大林汽车厂有什么样的设备，中国的汽车厂就要有什么样的设备；斯大林汽车厂有什么样的水平，中国的汽车厂就要有什么样的水平。除了建设一家汽车厂外，同时再建一家轻型汽车装配厂，以适应短期需要，以后再扩建成制造厂。1950年1月，中方代表团与苏方商定，由苏联援助中国建设一家中型载货汽车制造厂。

1950年2月14日，中苏两国正式签订了《中华人民共和国中央人民政府苏维埃社会主义共和国联合政府关于贷款给中华人民共和国的协定》，敲定了一批苏联援助中国建设的重点工业项目，1950年先建设第一批共50项，其中包括一个汽车厂项目。协定签订以后，同年2月17日，毛泽东、周恩来等一行14人启程回国。由李富春、王稼祥、叶季壮、刘亚楼、赛福鼎·艾则孜、伍修权组成的新中国政府代表团留在苏联，继续进行苏联援助中国经济建设具体项目的谈判。中苏双方关于经济建设的谈判一直持续到了1952年，以后又经过一些反复，最后确定苏联对中国经济建设的156个项目提供援助。

我军初创时，没有后方生产基地，所有的装备只有从敌人手里夺过来，这就决定了当时包括汽车在内的我军装备杂、乱、少、旧的特点。我军军车装备的历史起源于抗日战争时期的1937年年底，在国共合作的前提下，中央军委用国内外友人赠送的和自购的十几辆汽车组建了我军第1支汽车运输队。1945年抗日战争结束时，全军陆续缴获各型军车400余辆。解放战争时期，我军从国民党军队手中缴获了大量的军车。缴获最多的一次是鲁南战役，华东野战军一举全歼国民党军队第1快速纵队，缴获汽车470辆，并以此为基础组建了华东野战军特种兵纵队。解放战争期间，我军共缴获各种汽车2.2万辆。这一时期，军车的特点是“万国牌”。

新中国成立后，国防建设需要大量军车，但当时我国没有汽车制造能力，面对帝国主义的经济封锁和军事包围，我军的军车主要是从苏联购买。

1950年朝鲜战争爆发，10月志愿军出国作战，全军共有汽车1300余辆（3个汽车团有700多辆，4个军各100余辆），仅第一个星期就被敌机打坏217辆。从志愿军1950年10月19日夜出国到12月底的72天中，国内给志愿军补充汽车12486辆，损失6646辆，送回国内修理438辆，受损率达60%以上。到1953年朝鲜战争停战，国内共拨给志愿军汽车21728辆，损失7729辆，上交修理8436辆，所剩不足一半。

朝鲜战争开始时，苏联答应在1950年12月15日以前为志愿军提供3000辆汽车，但面对严重的战场损失，为保证前方军需弹药的运输，中方急需增加汽车采购以解燃眉之急。11月5日，周恩来与扎哈罗夫会谈时，催促苏联务必于11月内将中国所购的第一批汽车运到。周恩来表示“现时汽车第一，坦克、大炮都可以放在汽车后”运来。11月17日，周恩来又致电斯大林称，由于敌机轰炸，“车辆不足”，“粮食和冬季服装不能及时运到，部队正在忍饥挨饿”，而中国能够紧急动员的车辆只有200辆。周恩来恳请斯大林下令先借用苏军旅顺基地的500辆旧汽车。斯大林当天便回复立即在满洲里站向中方交付新车，11月20日移交140辆，11月25日至26日移交355辆。此后，苏联的汽车源源不断地运送到朝鲜前线，1950年共交付5000辆。但杯水车薪，远远不能满足前线需要。1951年，中方又购买了12000辆。到战争结束时，全军拥有各种汽车71000余辆，在中国能够自产汽车之前，军车主要是购自苏联。

自1951年起，国家每年进口汽车1万多辆。到1957年底，全军的汽车装备总数已达9.2万余辆，其中苏式汽车5.5万余辆；西方各国汽车2.2万余辆；东欧各国家汽车近3000辆。

苏联是世界上第一个建成的社会主义国家，苏联的工业建设成为中国工业建设效仿的榜样，向“苏联老大哥学习”是当时喊得最响亮的口号。老大哥要援助中国建设汽车厂，那么老大哥自身的汽车工业如何呢？

在沙皇俄国时代，俄罗斯的机械工业非常落后。1910年，沙俄在德、法、美等国后也生产出了自己的汽车，但由于基础工业落后，以敲敲打打的手工方式生产出来的汽车无法形成规模。十月革命胜利后，苏联国内只有几家手工的汽车装配厂和维修作坊，没有现代意义上的汽车厂。1929年，苏联的汽车年产量只有2000辆，供不应求，所需汽车90%依靠进口。列宁曾经说道：“我们需要的不仅仅是汽车，更需要的是汽车制造技术。”发展汽车工业因而成为苏联第一个五年计划的重点。鉴于苏联国内的工业基础薄弱，自己制造力不从心，所以开始积极寻找快速发展汽车制造业的技术。根据苏联当时的经济和工业实力，摆在苏联面前的只有两个办法：一是大批量地从国外购买汽车，然后仿制；二是向西方购买成型的汽车工厂由本国自己生产。

第一个方案可以快速得到制造汽车的技术，但始终只能跟在别人后面照抄，且需要相当大的外汇开支。第二个方案较为复杂，需要大力培养专业知识分子、工程师、技术人员和工人，同时也需要提高围绕汽车发展的冶金、机械等各方面的工业能力。经过比较，苏联政府决定与外国合作，购买一家汽车制造厂回来。1929年3月4日，苏联苏维埃最高委员会颁布了主席令，决定在高尔基市建造一座年产10万辆的汽车制造厂。当时世界上只有美国的福特和通用两家公司有这样的生产规模，要购买美国的整座汽车工厂，美国政府会同意将这么重要的战略物资卖给苏联吗？

20世纪二三十年代，世界上只有苏联一个社会主义国家，新生的苏联以资产阶级为革命对象，是美、英、法等主要资本主义国家的眼中钉、肉中刺，它们对苏联采取包围、封锁和军事干涉等手段，出钱、出枪，甚至直接出人，希望将这个新生的苏维埃政权绞杀掉。它们怎么会支持苏联国内的经济建设，卖成套设备给它呢？

1929年，世界性的经济危机席卷全球，美国受到的冲击最大。经济危机使美国经济直线下滑，其中汽车产量下降80%，成千上万人失业。经济危机又造成美国政局剧烈动荡，就像落水的人求生一样，此时谁给他一个救生圈，他都要紧紧抓住不放。斯大林给美国的救生圈是黄金。苏联政府看准机会，提出向美国购买全套的汽车厂。苏联政府用自己的库存黄金换回了福特公司旗下的一家叫“卢吉”的汽车厂。卢吉厂建在伊利湖的支流卢吉河边，是世界上第一家综合性的、大量采用流水线生产的汽车厂。一家卢吉厂包括炼钢、轧钢、轮胎、玻璃、汽车各个总成、总装线在内的十几个专业厂，厂区绵延几千米，规模极其宏大。

1929年，苏联派出代表团前往美国与福特公司就购买汽车厂的事宜进行谈判。福特原先把苏维埃看作“势不两立的敌人”，声称除非苏联的意识形态变得适合他的口味，否则他“不会运一个螺帽去那儿”。但早就与苏联做生意的美国著名石油大王哈默劝他说：“要是这样，你会有太长的时间没法在那里做生意，那里可是一个巨大的市场。”

福特最终没能挡住经济危机的压力与苏联黄金的诱惑。1929年5月31日，苏联政府与福特汽车公司签署了合同。根据合同，福特公司向苏联提供了Ford-A，Ford-AA和Ford-Timken三种货车的设计图样。从1929年3月到1934年3月，每年都有50名苏联专家以及实习生进入

美国的工厂进行学习。苏联买下了卢吉厂的全套图样和生产设备后，自己动手，在伏尔加河畔的高尔基市建设了“高尔基汽车厂”。1931年11月6日，高尔基汽车厂自己生产的第一辆汽车下线。1931年，高尔基汽车厂开始批量生产。其产品就是以后大名鼎鼎的“嘎斯”车。

苏联利用西方迫切需要向外国输出资本、技术以摆脱经济危机的有利时机，大举引进西方的先进技术、技术人员和资金，在各主要工业部门建立了一大批骨干企业，初步奠定了现代工业基础。

1933年，法西斯势力日益猖獗，国际形势紧张，苏联的经济和国防建设急需大量汽车。按当时的要求，仅一个步兵师就需要配558辆汽车，而苏联有数百个师。在供不应求的形势下，1933年8月21日，苏维埃最高委员会决定将高尔基汽车厂进行扩建改造，在另外两个城市新建两座汽车生产工厂，并要求在1938年以前达到年产30万台的规模。到了1941年6月，经过扩建的高尔基汽车厂的产量勉强达到了29万台，但供需缺口仍然不小。

除了高尔基汽车厂外，苏联另一家著名的汽车厂就是斯大林汽车厂。斯大林汽车厂的前身叫“阿莫(AMO)”汽车厂，是沙俄政府从意大利“菲亚特”公司引进货车产品技术，从美国、瑞士等国家购买生产装备建成的一家汽车装配厂。1917年，阿莫汽车厂建成投产时正逢十月革命，沙皇政府倒台后，由于西方列强的围困封锁，阿莫工厂处于严重瘫痪状态，只能敲敲打打地搞点汽车修理，直到1924年11月1日才生产出第一辆“阿莫15”型汽车。1926年—1927年，“阿莫”汽车厂总共只生产了425辆汽车。

1929年，阿莫工厂被苏联政府列为第一个五年计划的重点项目，从资金和物资上给予全面保障。与高尔基汽车厂不同，“阿莫”汽车厂没有从国外全盘购买整个汽车厂，而是采取了更为科学的“点菜”方式，在西方资本主义国家分别购买各种设备，然后自己组装成生产线。为了扩建和完善汽车厂，苏联政府动员大量人力物力，在莫斯科市南郊的丛林地带，填平泥沼和水塘，处理空地上森林和荆棘，建起面积达120万平方米的巨大厂区，整个工厂占地500公顷，职工2.5万人，工厂建成后，年产能力达到2.5万辆。1931年10月21日，新建工厂第一辆汽车下线，产品就是“吉斯”。1931年10月1日，阿莫工厂被命名为斯大林汽车厂。1934年—1937年，斯大林汽车厂又进行了第二次扩建，生产新型的“吉斯5”型载重车。到1937年，斯大林汽车厂的年产量超过6万辆。

此时，全世界战火连天，日本在亚洲、德国在欧洲、意大利在非洲相继发动侵略战争，德、日从东西方向苏联施加压力，苏联处在战争的边缘。

面对日益恶化的欧洲、亚洲局势，苏联开始将部分工业企业迁移到乌拉尔山以东的亚洲部分。但希特勒已经急不可耐，1941年6月，德国突然袭击苏联，苏联陷入战争之中。参战初期，苏军节节败退，苏联在欧洲部分的工业基本上被战争摧毁，而苏联政府在乌拉尔山以东的亚洲部分建设的战备企业尚未开始生产。为了解决苏军装备问题，根据《租借法案》，美国开始向苏联提供战争物资，其中就包括汽车。到了1944年，美国供应苏联的汽车总数达34.5万辆，其中最为著名的是美国万国货车公司生产的万国牌KB系列货车。这种货车是美国以及盟军的主战装备，具有较高的技战术性能。1943年，斯大林汽车厂以万国KB货车为原型进行技术改造。改造后的产品即“吉斯150”。第二次世界大战胜利后，1946年3月，苏联政府对斯大林汽车厂进行了第三次扩建改造。到1948年年底，吉斯150已达到日产250辆的规模。苏联援建中国的汽车型号就是吉斯150，中国编制的型号为CA10型，包括CA10、CA10B、CA10C等。其中，C是中国的第一个字母，A表示第一，10为货车的序列号。

郭力让贤

因为承担着新中国的经济恢复和建设重任，所以新成立的重工业部格外繁忙。1950年2月22日，重工业部召开了全国机械工作会议，会议由时任重工业部副部长的刘鼎主持。刘鼎是原浙江省立高等工业学校电机专业的高才生，曾担任过张学良的副官，后到苏联学习军事机械，回国后在八路军太行山根据地长期组织军工生产，担任八路军军工部长；新中国成立后任重工业部副部长、二机部副部长、航空工业部顾问等职。这次全国机械工业会议提出，要建立新中国独立自主的机器工业，特别要建立中国自己的汽车制造业。重工业部决定，立刻开始中国汽车工业的筹备工作，并指示成立汽车工业筹备组。成立筹备组容易，可谁来挑大梁呢？刘鼎的眼光盯在了重工业部专家组办公室主任郭力身上。

郭力原名高崇岳，1916年出生于河北省河间县（现为河间市）高家庄一户书香门第，1932年考入哈尔滨高等工业专科学校（哈尔滨工业大学前身），1933年加入中国共产党。抗日战争爆发后，郭力回到河北老家，利用自己的工业知识在根据地组织兵工生产，制造枪支弹药。一个大学毕业的高才生，熟识军工生产，又懂外语，这样的人才到哪里去找？在当时，一个高小毕业生就算知识分子了，更何况是一名大学生？

1950年3月27日，重工业部正式成立汽车工业筹备组，郭力被任命为主任，孟少农、胡云芳为副主任。

孟少农，原名孟庆基（参加革命后改为孟少农），湖南桃源人。1936年，孟少农考入清华大学机械工程系。1941年考取留美公费生，进入麻省理工学院机械系学习。在校学习期间，先后在美国福特等著名汽车公司担任实习工程师。因为他学习、工作极为严谨认真、成绩突出，所以福特等几家公司很器重他，希望他留下来，答应给他提供优越的研究条件和生活待遇。孟少农谢绝了所有聘请，1946年5月离开美国回国，他要用自己所学的知识为中国的汽车工业服务。回国后，孟少农回到母校清华大学执教，先后任机械系副教授和教授。1947年7月，孟少农参加了中国共产党；1948年9月，他奉命奔赴解放区参加革命工作，是当时中国共产党内极为稀少的共产党员教授。1950年1月，刘鼎找孟少农谈话，要他立即着手筹备创建我国的汽车工业。就这样，郭力与孟少农一起拉开了中国汽车工业创业的大幕。

1950年7月1日，中央人民政府重工业部发出“重计字”第156号文件：

奉财委财经计（重）字第2709号指示……其建立汽车制造厂事已蒙批准，兹将指定由筹备组做基础，迅速成立汽车制造厂建设处，即行开始筹备设计计划及预算编制工作。在计划未经财委批准前，可先提出须预拨设计经费数字，呈部批拨，并希于10月底以前，将第一批国外订货单提出。

（第一汽车制造厂史志编纂室，《第一汽车制造厂厂志 1950—1986》，吉林科学技术出版社，1992年）

孟少农是留过洋的，也在福特这样的大公司里工作过，懂得建立汽车工业应从哪里下手。汽车工业筹备组成立后，他与郭力首先抓了两件事：一是调查研究，调研国内当时有关汽车和汽车工业的基本情况；二是集结和培养技术骨干。孟少农凭着原来在清华大学任教等诸多条件，广泛召集人才。筹备组从清华大学、上海交通大学、北洋大学、南开大学、北京大学、燕京大

学、同济大学等国内知名院校抽调了 100 多名学生，同时将分散在上海、重庆、昆明等地的汽车技术人员和极少数的留学归国人员陆续选调集中。

抗战胜利后，国民党政权为了发展自己的汽车工业，曾选派两批约 40~50 名技术人员到美国学习汽车技术。新中国成立后，这批在美国学习的人员处于尴尬境地，他们不甘心跟着国民党政权跑到台湾去，但又不知道新中国的人民政府是否欢迎他们回来。了解到这个情况后，郭力立即表示，欢迎这些技术人员回国参加汽车工业筹建工作。得知祖国欢迎自己，那些留美的工程技术人员立刻踊跃归国，张德庆、陈继善、张树梅、吴敬业、彭定一、王玉京、陈乃隆、杨南生、桂同申、张胜瑕、孙顺理、刘炳南、史汝楫、冯辅晋、陆孝宽、茅於恭、支德瑜、俞云焕等 50 多位学有专长的技术人员先后来到筹备组，这批宝贵的技术人才成为新中国汽车工业建设的重要力量。汽车工业筹备组里还有 1949 年 9 月来华的 3 位苏联专家，其中一位是苏联斯大林汽车厂的总设计师斯莫林。

1950 年 7 月，筹备组在天安门边的南池子成立了由吴敬业为主任的汽车实验室，孟少农利用自己在清华大学任教的关系，委托清华大学机械系为筹备组办了一个实习班，为筹备组培训专业人才。从 1950 年 3 月到 8 月，几个月的时间里，在一穷二白的基础上，汽车工业筹备组拳打脚踢，硬是将中国汽车工业筹备组的基本框架撑起来了。

汽车工业筹备组刚成立时只有十几个人，办公地址设在北京灯市口西口的中国工程师学会旧址内，这里只有几间平房，一二十个人挤在里面还凑合；但随着队伍逐渐扩大，百十来个人挤在一起就转不过身来。北京鼓楼附近有一条胡同叫扁担厂，以前是制作扁担的作坊。1952 年秋，汽车工业筹备组搬到了这里，昔日冷清的胡同一下子热闹起来。汽车工业筹备组在扁担厂胡同成立了汽车设计室，进行汽车先期的设计研究和培训工作。

1950 年 8 月 2 日，刘鼎主持召开了汽车工作会议，讨论中国汽车工业建设的方针步骤，会议决定，即将建设的中国汽车工厂的设计工作请苏联专家主持。经过一系列商讨，同年 12 月 2 日，苏联政府应邀派出苏联汽车拖拉机工业部工厂设计专家沃罗涅茨基、设计师基涅谢夫到达北京，他们计划在 3 个月的时间内了解中国工业的基本情况，并做好选定厂址等前期准备工作。

汽车制造厂的选址是关键。在此之前，汽车工业筹备组已经做了一些选址工作。

由于苏联的斯大林汽车厂厂址在莫斯科，因此苏方建议，中国的第一个汽车厂也要建在首都或首都附近。陈云当时兼任重工业部第一任部长，主持第一汽车制造厂的筹备工作。他主张索性再远点，将厂址设在西安。但在讨论选址条件时，苏联专家提的几个问题却让他再三斟酌。

苏联专家指出，建设一个大型的现代化汽车制造厂首先需要考虑电力供应、钢材供应、铁路运输、地质、水源等基础条件。按年产 3 万辆货车的生产线计算，需要电力机组 24 000 千瓦，而 1950 年时，西安的发电厂只有 9000 千瓦的发电能力，要解决供电问题需要新建电站，这又需要新的投资，还要耗费大量时间。生产 3 万辆货车一年要 20 多万吨钢材，而西安没有大型冶金企业，北京只有一座石景山钢铁厂。1950 年时，石景山钢铁厂的钢产量不足 10 万吨，要满足 20 多万吨钢材的需求，就需要改造扩容，这也需要新的投资，并耗费数年的时间。除了电力和钢材外，厂房建设和正常生产还需要两万立方米的木材，这对北京和处于西北的西安来说也是难以解决的。汽车厂建成后，还有原材料运进和成车运出的问题，每年的铁路运输量就高达 100 多万吨，西安的铁路运输量难以承受。

依照以上条件列入备选范围的有石家庄、太原、西安、宝鸡、湘潭、株洲等地，但都被