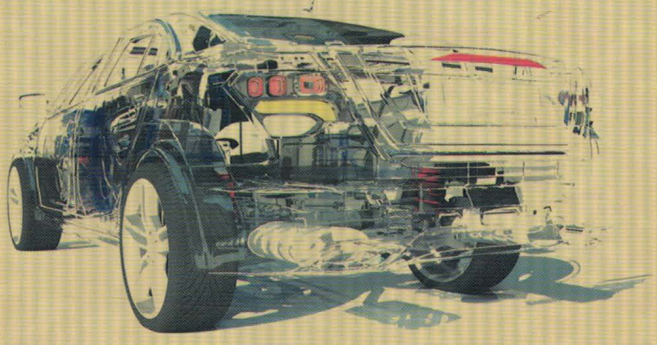
中国汽车史话

徐秉金 欧阳敏 著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



徐秉金

1964年毕业于吉林工业大学工程经济系，高级工程师。现任中国欧洲经济技术合作协会会长。

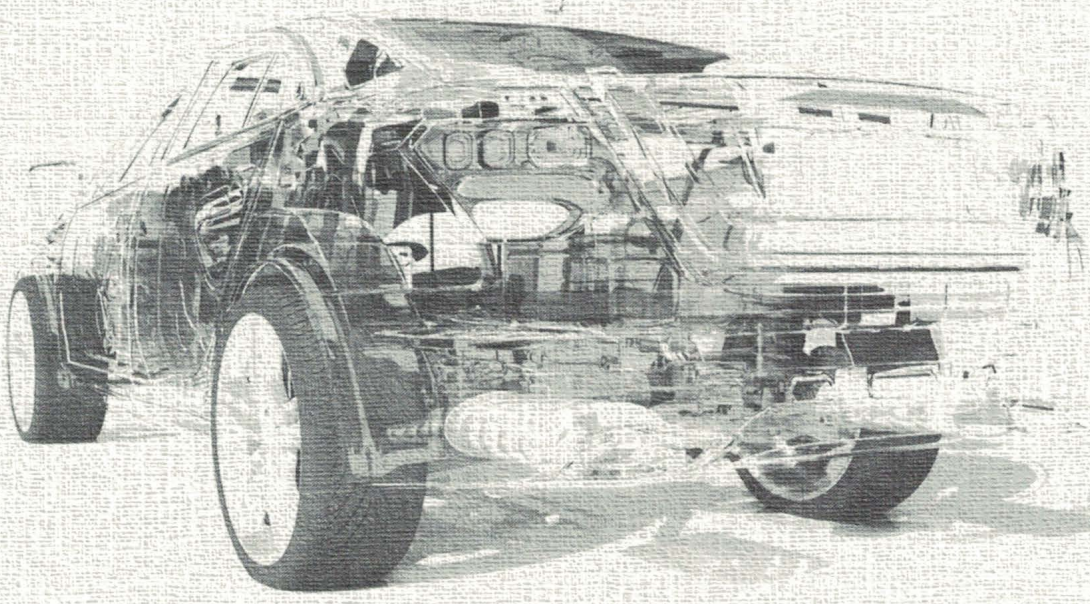
从20世纪60年代起，徐秉金曾先后在机械工业部、国家经济贸易委员会、国家计划委员会、对外贸易经济合作部、商务部工作。历任国家计委外事局副局长,国家经委机电局副局长,国家计委工业综合二司副司长,国务院机电产品进口办公室常务副主任、主任，外经贸部部长助理以及中国欧洲经济技术合作协会会长。

1990年开始作为中国代表团副团长参加中美市场准入谈判，作为主要谈判代表参与关贸总协定和世界贸易组织谈判全过程。

组织并参与了一汽、二汽、上汽等轿车项目合资企业创建发展的全过程，亲眼见证、亲身体验了中国现代轿车工业大发展的风雨历程。至今，作为“中国自主品牌”发起人，为中国自主品牌轿车发展奋斗不止。

中国汽车史话

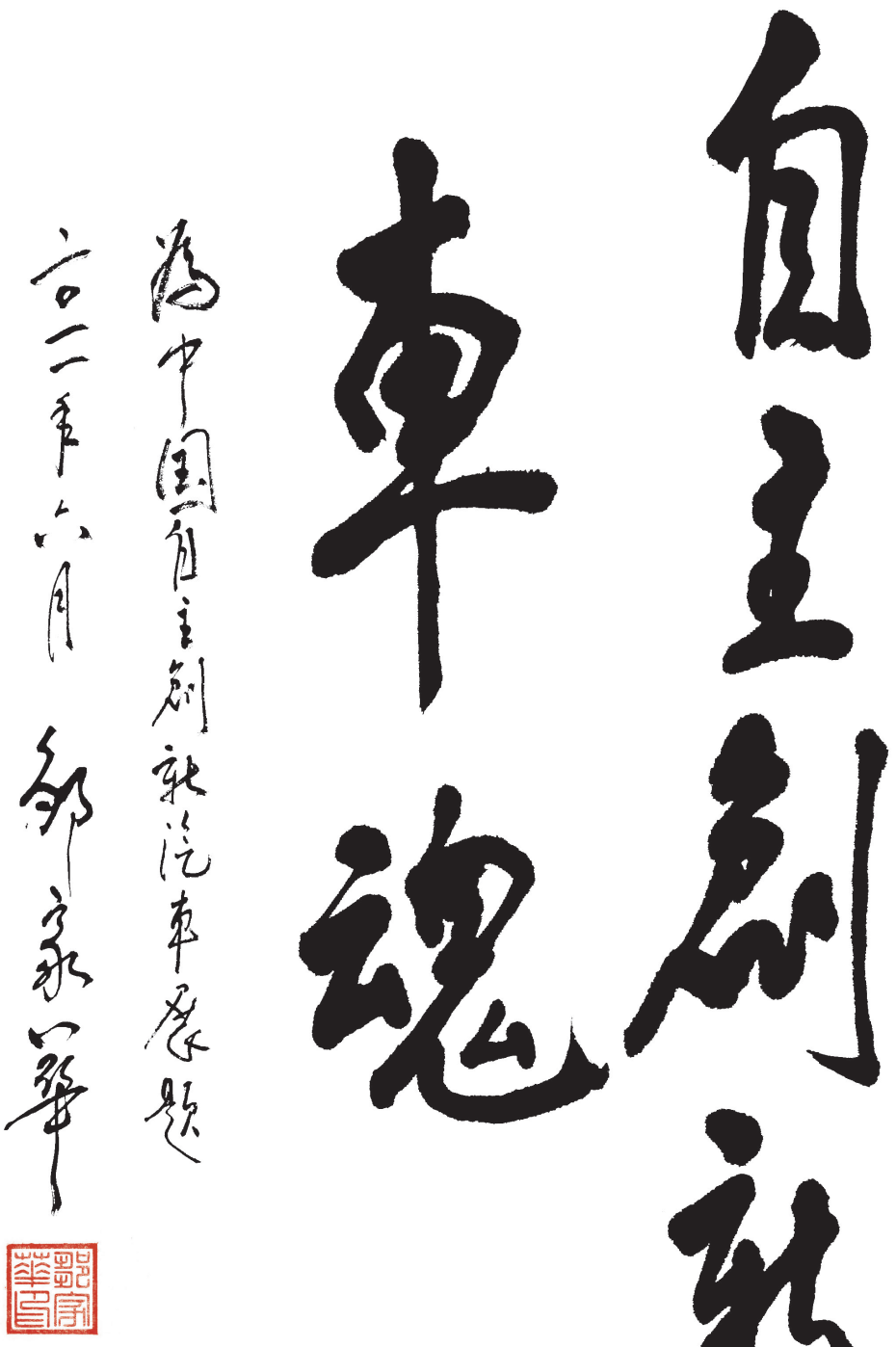
徐秉金 欧阳敏 著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

中国汽车史话

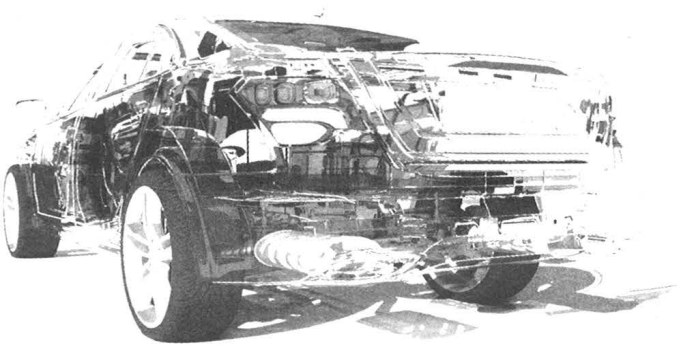
二〇一五年九月 邹家华



需要全本请访问 www.ertongbook.com

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 · 2 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.goldenbook.com

封面无防伪标均为盗版　　教育服务网：www.cmpedu.com

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 年的年产销量超过 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，既可以让我们看到成绩、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的重量越来越轻、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。



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

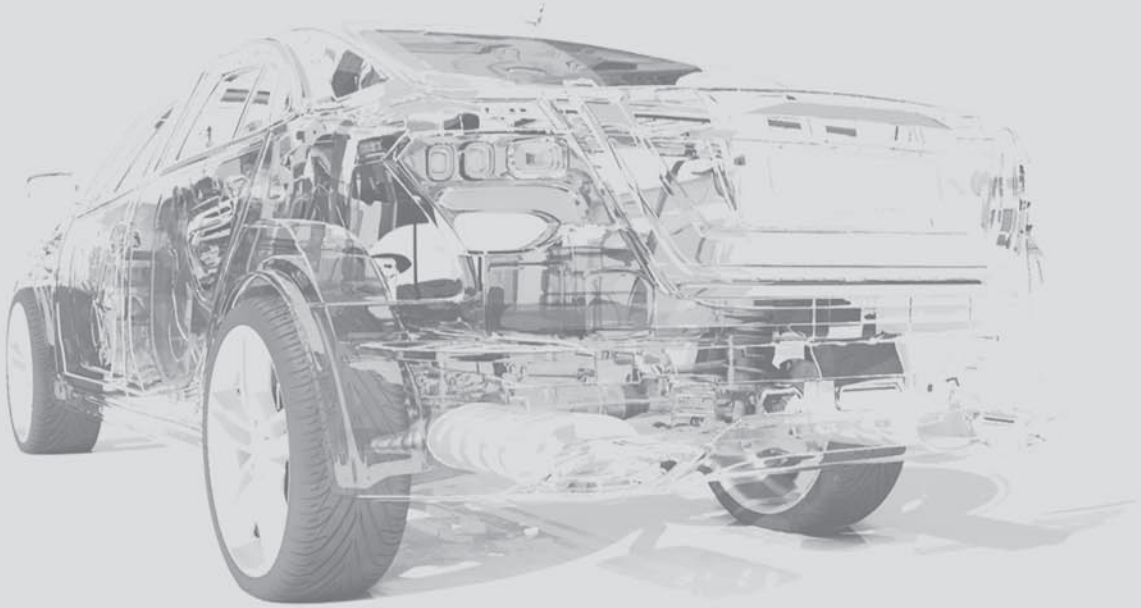
石油危机带来的合资机遇……343

需要全本请访问 www.ertongbook.com

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

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，但这些都需要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 12 486 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 21 728 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 12 000 辆。到战争结束时，全军拥有各种汽车 71 000 余辆，在中国能够自产汽车之前，军车主要是购自苏联。