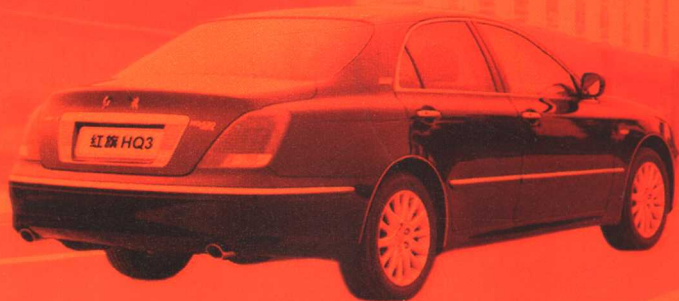


彩色版

《汽车百年史话》姊妹篇

■ 刘 勤 编著

# 中国 汽车 史话



人民交通出版社  
China Communications Press

彩色版

《汽车百年史话》姊妹篇

# 中国 汽车 史话

刘 勤 编著



人民交通出版社

## 内 容 提 要

本书以故事的形式介绍了中国汽车工业产生、发展的历史。介绍了从新中国成立，创建第一个汽车制造厂开始，半个多世纪以来，中国汽车艰难曲折的成长历程，其中不少事例鲜为人知，读来令人感慨。全书依据历史事实，深入浅出，图文并茂，集故事性、趣味性于一体，使读者能饶有兴趣地了解中国汽车的过去、现在，预示未来。

本书可供汽车从业人员和汽车爱好者阅读。

### 图书在版编目 ( CIP ) 数据

中国汽车史话：彩色版/刘勤编著·—北京：人民交通出版社，2006.7

ISBN 7-114-06085-8

I.中... II.刘... III.汽车工业-工业史-中国  
IV.F426.471

中国版本图书馆CIP数据核字 (2006) 第081495号

#### ZHONGGUO QICHE SHIHUA

书 名：中国汽车史话  
著 者：刘 勤  
责任编辑：谢 元  
出版发行：人民交通出版社  
地 址：(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号  
网 址：<http://www.cpress.com.cn>  
销售电话：(010) 85285838, 85285995  
总 经 销：北京中交盛世书刊有限公司  
经 销：各地新华书店  
印 刷：中国电影出版社印刷厂  
开 本：850×1168 1/32  
印 张：6.375  
字 数：163千  
版 次：2006年9月第1版  
印 次：2006年9月第1次印刷  
书 号：ISBN 7-114-06085-8  
印 数：0001-4000册  
定 价：25.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

# 前 言

进入21世纪，随着经济的持续快速发展，中国的汽车进入家庭，已经由梦想逐步变成了现实。中国出现了前所未有的汽车热，每次重大的汽车展览会都是万人瞩目。人们关注着汽车，特别是国产轿车的现状和发展，当然，也很想了解它的过去，渴望知道中国汽车发展的历史、汽车工业的创立和它的成长过程。人们也往往会抱怨为什么中国的汽车落后于一些先进的发达国家，为什么会有改革开放前30年的徘徊……而亲身经历过中国汽车工业创业的一代人却深深地知道，我们在20世纪50年代初开始筹建新中国的第一个汽车厂时，旧中国遗留给我们的几乎可以说是一片空白。经过了近50年来前后几代人的艰苦努力，中国的汽车工业才达到了现在的规模。到2005年，我们已经年产汽车达到570多万辆，农用车也超过了300万辆，包括重、中、轻、微、轿、客、专等各种汽车，门类齐全，品种达到了数千种。汽车市场已经形成了买方市场。剧烈的市场竞争和加入WTO带来的压力，正促使中国的汽车不断地升级换代，价格逐年下降，开始与国际市场接轨，但是在取得这些成绩的背后却充满了艰辛。中国汽车工业走过了一条艰难曲折的道路，充满了可歌可泣、跌宕起伏的内幕故事。由于历史的原因，这些却很少披露于世。市面上已经出版的有关汽车方面的报纸、书籍、杂志很多，但是介绍中国汽车发展内情的著作却如凤毛麟角，少之又少，十分遗憾。虽然中国汽车工业史编审委员会和中国汽车工业协会等曾经先后出版了《中国汽车工业史》、《中国专用汽车工业史》、《中国汽车工业50年》等专著，这些书立论严谨，史

料充实，是纪实性的史书，具有充分的权威性。但是对于非专业人士来说，读来不免会感到枯燥，而且价格昂贵，不易普及。因此，不揣冒昧，想提供一本用故事的形式编写的，集知识性、趣味性于一体的通俗性读物。

几年前应深圳特区报汽车广场刘志丰编辑之约，先就本书的主题内容作了一些简要介绍，在报上刊载，反应热烈。因此才动手编写本书，后来又得到上海“汽车与配件”杂志社罗锦陵总编辑的青睐，从2000年第六期开始予以全文连载，并从此收到了不少反馈信息，在此基础上又作了补充修改。后又经中国汽车工业的奠基人之一的方劼，原中国汽车工业总公司总经理、中国国家科委专务委员陈祖涛，一汽原党委书记，吉林省人大副委员长李玉堂、中国汽车工业协会副会长滕伯乐、一汽原总工程师韩玉麟、一汽原副厂长范恒光，汽车微型车网秘书长胡亚庄、二汽的有关部门领导洪星白、深圳交通局副局长马勇智、深圳一汽汽车有限公司原总经理高洪保，一汽丰田销售公司常务副总经理王法长等有关领导的认真审阅、修改，并从各个不同角度提出了许多宝贵意见，使本书得以进一步的补充和完善，仅在此表示衷心的感谢。

应该说明，中国汽车的诞生、成长和发展，已经半个多世纪。其中可歌可泣的事迹实在太多了，本书中介绍的仅仅是冰山之一角，而且书中重点介绍的也偏重于轿车，对于专用汽车、汽车零部件和汽车有关的横向工业等基本上没有涉及，实际上它们同样是中国汽车发展中密不可分的一部分。由于本书篇幅有限，只能忍痛割爱了。

史话究竟不比正史，虽然本书也基本上以历史事实为依

据，但它更多地注意了故事性、趣味性，力求能使读者读起来更轻松，更能引人入胜。如果说在某些问题上与事实有些出入，也请给予谅解。

本书由刘勤编著。参加编写的人员还有刘维明、关驰、严义帧、李丹、石秀花、谢耀武、李建华等。

囿于资料不足和笔者写作水平有限，本书的错误在所难免，衷心地希望读者，提出批评、补充和指正！

刘 勤  
2006.5.4



# TOYOTA

车到山前必有路 有路必有丰田车

幸福生活·心动时刻



## COROLLA 花冠



澎湃动力、精心配置、物超所值、多种车型多样选择

GLX-i特别版

AAA  
AAA体验  
http://aaa.toyota.com.cn

http://www.ftms.com.cn 丰田汽车顾客服务中心:800-8101210(免费)或010-64629300

TOYOTA竭诚为您提供24小时救援服务,详情请咨询一汽丰田经销商



### 一汽 TOYOTA

CROWN皇冠 REIZ锐志 PRIUS普锐斯 COROLLA花冠 VIOS威驰 DARIO TERIOS特锐 LAND CRUISER陆地巡洋舰 PRADO普拉多 COASTER柯斯达

# 目 录

第一章	中国汽车工业的初创·····	1
第二章	瞧! 中国人的红旗轿车·····	11
第三章	中国汽车向多品种发展·····	27
第四章	越野车大举登场·····	38
第五章	在大风大浪中建设二汽·····	57
第六章	中国汽车工业开始对外开放·····	68
第七章	上海汽车工业的崛起·····	75
第八章	广州汽车工业发展的曲折历程·····	93
第九章	一汽的二次、三次创业·····	103
第十章	二汽(东风集团)的二次、三次创业·····	119
第十一章	轻型汽车百花争艳·····	136
第十二章	微型车前途无量·····	147
第十三章	多燃料汽车的研发·····	163
第十四章	中国人的概念车·····	170
第十五章	三大难关, 三步跨越·····	181
参考文献	·····	192
推荐书目	·····	193



## 第一章 中国汽车工业的初创

### 一、新中国刚成立，开始筹建汽车工业

1949年，新中国刚成立，百废待举，党和政府就已开始考虑在旧社会的一片工业废墟上，建立新中国自己的汽车工业。中央人民政府成立了重工业部，由陈云兼部长，何长工、刘鼎和钟林任副部长，由刘鼎副部长负责开始酝酿建立中国自己的汽车工业。很快在1950年3月初，成立了汽车工业筹备组，着手筹建我国的汽车工业。主要负责人有郭力、孟少农、胡亮等。郭力原为重工业部专家办公室主任，哈尔滨工业大学机械系毕业，讲得一口好俄文，又经过长期革命斗争的考验。孟少农是清华大学汽车系教授，曾留学美国，并在福特汽车厂工作过，既有理论又有实践经验，解放前在清华大学任教期间，目睹国民党的腐败、反动，毅然加入了党的地下组织，是有名的红色教授。胡亮抗战时期毕业于西南联大，早期加入了中国共产党，长期从事汽车方面的工作。这三位都是又红又专的优秀领导干部。因此筹建组一成立，工作很快就全面铺开。

早在1949年的9月份，部里就来了三位前苏联专家，其中一位斯莫林，是莫斯科斯大林汽车厂的总设计师，也一起参加指导。这样，筹建组的力量就更加壮大了。

筹建组成立后，主要工作有两方面：

一方面是集结和培养技术骨干。旧中国既然没有汽车工业，当然也就缺少既有理论，又有实践经验的专业人。当时的大学就只有清华大学和上海交通大学等少数几个大学有汽车专业，而建设汽车工业需要成千上万的技术人员、技术工人和懂得现代企业管理的专业人。因此，主客观差距很大。所幸的是中国要建设汽车厂的喜讯，迅速传遍全国，极大地鼓舞了全国人民以及一些海外的学子，不

少人表示，只要是能参加中国汽车工业的建设，哪怕是山高路远，条件艰苦，也在所不辞。许多同志也都纷纷申请参加，把为中国汽车事业贡献力量视为无上光荣。

另一方面，筹建组展开了全面的调查研究，收集过去的资料，寻找合适的厂址。

首先得弄清家底究竟旧中国留下了多少工业遗产。筹建组走遍了全国各地，北至哈尔滨，南到昆明，西去重庆，东达上海，考察了日伪和国民党官僚资本遗留下来的汽车修配工业。说来叫人不信，当时中国的工业十分落后，以小有名气的上海宝昌活塞厂来说，竟设在一栋民房里，房里还隔了阁楼，楼上楼下，挤满了皮带车床，有的皮带还穿楼板而过，与现代大工业相距实在太远了。所幸的是，了解到解放战争期间，有一批美国生产的比较现代化的设备，计1 835台，存在上海未用，其中还有一套“格里申16”的螺旋伞齿轮加工机床。这批设备后来就很快派上了用场，被分配给急需的几个单位。

解放前，旧中国也曾筹建过几次汽车工业，虽然没有成功，但也买了一批资料，它们在哪里呢？几经周折，找到了前资源委员会委托美国“里和(Reo)”汽车公司制作的五卷建设汽车厂的工厂设计图，后来竟又在昆明的一个山洞里发现了原资源委员会买的美国司梯令(Sterling)公司的汽车图纸，总算有了一些参考资料。

为了选择厂址，筹建组还先后考察了北京、石家庄、太原、西安、宝鸡、武汉、株洲等地。当时，有意在北京建厂。因此，还在北京石景山附近的衙门口做了地质钻探。

1950年初，筹建组刚成立不久，考虑到中国的工业基础十分薄弱，准备先搞一个小规模的汽车制造厂。但是，在前苏联的无私援助下完全改变了局面。

## 二. 前苏联无私援助

1950年初，毛主席和周总理率团访问前苏联。在此期间，前苏联曾主动提出援助中国建设156项重大工业建设项目，斯大林亲自向毛主席建议，尽快建设一个像前苏联

（以下文中苏联即指前苏联）斯大林汽车厂那样综合性的载货汽车制造厂，这就大大地缩短了中国汽车工业建设的时间表。之后，这一汽车厂的建设始终得到斯大林的亲切关怀，经常垂询、督促，有力地推动了援助工作的进行，这是我们永远不忘的。

当时，前苏联的汽车拖拉机工业部承担了这一重任，责成汽车拖拉机工业设计院承担这一任务。但是考虑到时间紧，任务重，也为了能更切合实际，工艺设计部分就由莫斯科斯大林汽车制造厂包干。为此，斯大林汽车厂还抽调了400多人，专门成立了一个部门，具体设计工作落实到各专业厂和处室，直接、间接参与的人员不下几千人。当时，他们自己的任务也很重，还承担了这么大一个汽车厂的包建工作，确实难能可贵。

此外，斯大林汽车制造厂还为中方设计制造了大量的专用设备和工艺装备。其中有压力吨位高达4 000t的大冲床，这“大家伙”地上、地下都足有三层楼高，为此，还专门盖了一座厂房用于组装和调试这台“巨无霸”。

工厂里所有的技术文件、资料对中国实习生都敞开，完全不保密。他们对中国人真是倾注了无微不至的关怀。

这个厂开始时曾经有意模仿前苏联，以领导人的名字命名，拟称为毛泽东汽车厂，并且成为鼓舞成千上万建设者的一面光辉旗帜。但后来中央决定不以领导人的名字命名企业、城市和街道。因此，就定名为中国第一汽车制造厂（以下简称“一汽”），代号为652厂。

### 三. 在原日寇细菌工厂的废墟上建设汽车厂

厂址的选择也是颇费周折的，要考虑各种因素。经调查、勘测，最后选定了在吉林省长春市郊区的孟家屯。这里原来是日本帝国主义制造牲畜细菌武器的基地，日寇投降时，为了消灭罪证，将其全部炸毁，因此留下了一片荒无人烟的大平地，正适合建设工厂。东北是我国的重工业基地，钢铁、煤炭、木材等资源十分丰富，又有冶金、机械等工业基础。铁路交通四通八达，又背靠前苏联，有中

长铁路与之连接，援建的物资可以直接运达。长春又曾是伪满洲国的所谓“新京”，是日本帝国主义统治东北的政治中心，是一座有相当规模的城市。地形开阔，中长铁路贯通南北，有公路、电力、上下水等基础设施。在当时的条件下，在长春建厂，确实十分理想。经中苏双方专家联合调查后确定，并上报中财委正式批准。

1951年1月18日晚，中央财经委员会由陈云同志主持，听取了重工业部关于建设汽车厂的汇报，决定建设目标，完全同意苏方提出的建议，即年产三万辆“吉斯150”中型载货汽车的汽车厂。由苏方提供全套技术资料和设备，培训各级各部门骨干，派遣专家指导，从勘测设计、工厂建设、成套设备交付，直到调整生产，生产出合格产品为止。建厂开始期定为1953年，一次建成。会后并由中财委正式下达文件，建厂准备工作迅速展开，这就揭开了一汽建设的序幕。

#### 四. 党中央发指示：建厂时间压缩为三年

应该指出，原来中国计划用四年时间建厂，但是以斯大林为首的前苏联最高领导层十分重视援建中国汽车厂的事，重大问题亲自过问，建议中方缩短一年，三年建成。在这样强有力的支援下，党中央专门召开了政治局会议，会上毛泽东、刘少奇、周恩来、朱德、邓小平等一致支持长春汽车厂三年建成出车。1953年6月9日毛主席亲自签发了“中共中央关于力争三年建设长春汽车厂的指示”，肯定了缩短建厂时间对国防和经济建设的重大意义，并指出：“中央认为有必要通报全国，责成各有关部门对长春汽车厂的建设予以最大的支持，力争三年建成。”这一历史性文件成为动员鼓舞全国各族人民建设第一汽车制造厂的战斗纲领。其后，从1953年7月15日在长春正式破土动工举行一汽奠基仪式开始，到1956年7月14日试制出第一批汽车，一汽建设者确实实现了中央的要求，以三年时间建成了中国有史以来第一个汽车厂，成为中国工业建设上的里程碑。

也许在现代人看来，建设一个年产三万辆的汽车厂不是一件很困难的事。现在经常有年产几万辆的汽车厂涌现，而且一次规划都是几十万辆的。可是一汽开始建设是在50年前，是在一片工业废墟上白手起家的。当时国内就连最简单的螺钉、螺母都生产不全。基本上一切都要从头做起。而一辆汽车有成千上万个零部件，需要钢材、有色金属、橡胶、化工、油料、塑料、玻璃、机床、工具等各行各业的支持。建设一个汽车厂实际上是建设一个工业体系。一切都需要从无到有，从头开始。而现在建设一个汽车厂，是建立在经过50年的建设、已经具备了雄厚的物资技术基础上的，二者当然不可同日而语。

### 五. 建设一汽 “每人贡献一块钱”

建设这样大规模的汽车厂是需要大量资金的，总投资是当时的人民币6亿元，而那时全国的人口是6个亿，也就是说，相当于全国每人贡献出一块钱。一汽的建设是全国人民投资建成的，因此，理所当然属于全国人民。

汽车是一个大工业生产的企业，第一期工程，就占地面积150万 $m^2$ ，厂区建筑面积38.2万 $m^2$ ，安装设备7 552台(套)，电气网络1.87万 $m$ ，厂内铁路专用线29.7km，道路17.2km；宿舍建筑面积32万 $m^2$ ，总投资5.94亿元。如果沿着厂区围墙走一圈，两个小时都走不下来。

也许用现在的眼光来看，建设一个汽车厂用了6个亿，那真是小意思了，现在建设一个汽车生产基地，动辄耗资几十、几百亿，可是当时的人民币实际价值远比现在要高。其次，基于当时国内的工业基础薄弱，绝大部分的零部件要本厂自己制造，自制率高达75%以上，一切都要从头开始。到了本世纪，国内的工业基础已经大大加强，这个比例就颠倒了过来，主机厂的自制率一般也就是20%~30%，大部分的零部件可以通过外协取得。

### 六. “7.15” 一汽奠基 毛泽东亲笔题字

1953年7月15日，在厂区木工车间工地上举行了隆重

的第一汽车制造厂（以下简称一汽）奠基典礼。参加奠基的有中共中央东北局第一副书记兼东北行政委员会第一副主席林枫，第一机械工业部部长黄敬，以及地方党、政、军、群众团体和前苏联驻华商务代表、援建专家等。林枫、黄敬和6名青年职工，其中包括后任国务院副总理的李岚清同志，将刻有毛泽东主席亲笔题写的“第一汽车制造厂奠基纪念”的基石(见图1-1)安放在厂区中心广场。一汽建设正式开工。

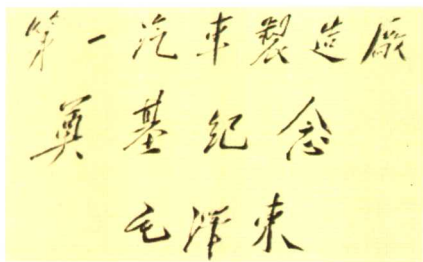


图1-1 毛泽东亲笔题写的“奠基纪念”基石

### 七. 毛泽东亲自认可饶斌为一汽厂长

还在1952年12月18日，为了加强一汽建设的领导力量，第一机械工业部任命饶斌为第一汽车制造厂厂长，郭力、孟少农、宋敏之为副厂长。饶斌同志曾就读于上海同济大学，“一二·九”运动时投笔从戎，经过长期革命斗争锻炼，工作出色，能力超群，思路敏捷，工作作风雷厉风行。建国前后，曾担任过嫩江省省长、哈尔滨市市长、东北局财经委员会秘书长等职。饶斌来厂时，才39岁，就肩负着三年建成一汽的重任。从1953年7月15日奠基典礼开始，到1956年7月14日正式批量出车为止，整整三年时间，出色地完成了中央下达的光荣任务，开创了中国汽车工业光辉的历史。

饶斌被任命为一汽厂长是经毛泽东亲自认可的。这里面还有一段佳话。1950年毛泽东去前苏联访问，回国时途



经哈尔滨，听取了当时担任哈尔滨市长的饶斌的工作汇报，留下了深刻印象。1952年，当时任重工业部副部长的段君毅向政治局汇报，为了加强一汽建设力量，拟调饶斌同志任一汽厂长。政治局讨论这项任命时，毛泽东还笑着问，饶斌就是哈尔滨市当过市长的那个白面书生吗？他回答：“是”。毛泽东又问：“他厉害吗？”看起来毛泽东是担心这个白面书生统帅千军万马进行这一项重大的经济建设项目是否有足够的魄力。熟悉饶斌的同志们回答：“还可以”。任命通过了。历史证明，饶斌同志没有辜负党中央和毛泽东的期望，不仅三年就建成一汽，而且后来终其一生，一直战斗在汽车工业岗位上。除了饶斌、郭力、孟少农以外，还抽调了中共中央华东局的组织部长赵明新任党委书记，史坚、方劫等任副书记。当时给一汽配备了一大批优秀干部，厂一级的领导干部都由省级干部担任，处和车间一级基本上都是地、师级干部担任，科长一级都由县、团级干部担任。中央明确一汽的任务是“出汽车，出人才，出经验”。后来，一汽真是成了培养干部的大学校，向全国各地输送了大批的建设人才，他们后来都成为工业战线上的骨干力量。

#### 八. 质量第一，不合格的推倒重来

一汽从建厂开始就高举起“百年大计，质量第一”的旗帜。当时热电站开工建设时浇灌出的基柱与地面的垂直度以及表面允许的麻点数超标。饶斌马上在现场召开了质量会，决定推倒重来。这在全厂和建筑工地上引起了很大震动。虽然返工的损失很大，但是给人的教育作用是巨大的。从此，无论是建筑或生产领域的各项工作中都竖立起了“质量第一，一丝不苟”的严谨作风，以致后来在汽车投产时，连前苏联专家都禁不住要称赞：一汽生产出来的汽车质量比他们生产的还好。当然。在其后的“大跃进”和“文革”中，在无政府主义思潮冲击下，质量曾经一度严重下降。但在改革开放以后，这一优良传统很快又得以恢复，其基础就是在那时打下的。

## 九. 前苏联帮助培训了一批建厂骨干

根据中苏协议，当时中方派出了500多名管理干部、技术人员和工人去莫斯科斯大林汽车制造厂实习。后来，这些同志都成了中国汽车工业、机械工业的骨干，对推动中国工业发展，起了很大的作用。

当时中国派出的极大部分干部和工人都缺少大生产的知识，至于说到俄文，那就很少有人懂得。俄文的发音，错落饶舌；俄文的文法，错综复杂，一句话，相当难学。可是三年建厂的“时间表”又不能拖延，因此，实习生在出国以前，利用几个月的时间，突击学一些俄文，这当然是远远不够的。特别是对于一些工农干部和工人来说，困难就更大了。在实习期间，由于语言不通，文化背景不同，也闹出了不少笑话。所幸的是前苏联人民十分热情，本着无产阶级国际主义的精神，给予了无私的帮助和耐心的指导，对中国实习生的帮助极大。这也是我们永远铭记在心的。

一汽派往前苏联实习的人员中，就有原国家主席江泽民和国务院副总理李岚清等党和国家的领导人。江泽民实习的职务是动力处处长，李岚清实习的职务是计划处处长。笔者当时也有幸去苏联接受了培训。实习人员学成归国，不仅学到了管理和技术，而且开阔了视野，无疑对其后的工作大有裨益。

## 十. 一汽的厂址是原日寇的细菌工厂

前面已经提到，一汽的厂址是在长春的郊区孟家屯，在敌伪时期，孟家屯是日本帝国主义制造细菌武器的基地。日寇在东北建有两个制造细菌武器的基地：一个在哈尔滨附近的平房，是以研究和制造杀人的细菌武器为主的；另一个就在长春郊区的孟家屯，是以研究和制造牲畜细菌武器为主的。当时在孟家屯周围几十里地，除了绝对保密的细菌工厂以外，都渺无人烟，当地的老百姓都被日本鬼子赶尽杀绝了。日本投降前夕，将工厂全部炸毁，只剩下

一些断砖残瓦(见图1-2), 一汽的主厂房就建立在废旧厂房的南面。后来, 日本的一些和平人士, 像西园寺公一等, 都到此考察过。1959年, 一汽在此成立了附件厂, 逐步发展成了一汽散热器总公司, 建起了巍巍大楼, 现在已是“旧貌换新颜”了。

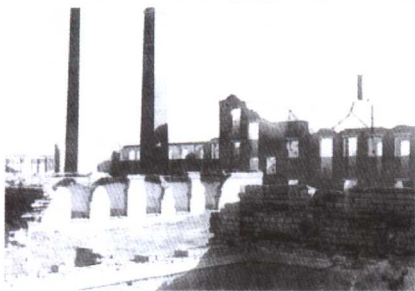


图1-2 原日本帝国主义在长春建的细菌工厂旧址

### 十一. 汽车工业最早的劳动模范

1956年, 工厂还处在调整、试生产阶段, 全国掀起了先进生产者运动, 并召开了全国第一届先进生产者代表大会, 一汽作为国家第一个“五年计划”的重点, 推出了李龙天、沈惠敏等6位全国劳动模范, 参加了全国的英模大会。这是中国汽车工业最早的全国劳模。他们的先进事迹迅速传遍全国, 成为推动汽车工业发展的巨大动力。

李龙天同志1950年毕业于清华大学, 正值新中国筹建汽车工业。李龙天当即被派去学习掌握美国留下的格里森螺旋伞齿轮加工机床, 要知道汽车上后桥螺旋伞齿轮是最难加工的。它要进行一连串复杂的计算, 而格里森机床是一个系列, 精度极高, 调整工作很难掌握。当时, 孟少农教授拿到了这套齿轮加工机床, 如获至宝, 立刻派李龙天等几位高足去攻关。他们花了两、三年时间, 终于拿下来了。这非常不容易。而在一汽刚展开全面调整试生产阶段, 李龙天又提出了“调整百辆无事故”的倡议, 这是很难的, 可是他做到了。给全厂的调整试生产树立了一面旗帜。

沈惠敏同志1953年毕业于山东工学院, 分配在一汽非金属试验室工作。按照前苏联的办法, 检测皮革的质量, 要在专用的试验机上进行很长时间的疲劳试验, 而沈惠敏