

关云平 著

1920

中国汽车工业的早期发展
(1920—1978)

1978

关云平 著

1920
中国汽车工业的早期发展
(1920—1978)
1978

上海人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国汽车工业的早期发展. 1920~1978/关云平著.

—上海:上海人民出版社,2015

ISBN 978-7-208-12941-2

I. ①中… II. ①关… III. ①汽车工业-工业史-中国-1920~1978 IV. ①F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 081142 号

责任编辑 曹怡波

封面装帧 张志全

中国汽车工业的早期发展 (1920—1978)

关云平 著

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.co)

世纪出版集团发行中心发行 上海商务联西印刷有限公司印刷

开本 720×1000 1/16 印张 16.5 插页 4 字数 231,000

2015 年 5 月第 1 版 2015 年 5 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-208-12941-2/T·11

定价 48.00 元

序

彭南生

关云平博士在成为博士生之前，我对他了解不多，只知道他是华中师范大学 1994 级的本科生。2008 年金秋时节，他所在的大学本科同学毕业十周年聚会，其时，我在历史文化学院院长任上，自然少不了到场欢迎校友值年返校，在致辞时，我特别祝贺各位校友十年来取得的进步，同时，衷心祝愿校友们在未来的发展中取得更大的辉煌，欢迎他们回母校继续深造。言者真心，听者有意，作为那次聚会的组织者，他听得特别认真，也真的听进去了。两年后的博士生招生报考名单中，关云平名列其中。后来，他托留在学校工作的同学付海晏（现为华中师范大学历史文化学院副院长）给我带了一本随笔集《车言车语》，同时告诉我，关云平是 94 级的“风云”人物，颇有组织才能，大学时期就勤于写作，画得一笔好画，在深圳报业集团工作，已经是集团的中层骨干。后来，我随手翻阅了《车言车语》，发现作者的写作功底深厚，文字干净，语言精练、活泼，可读性很强。但是，他能否通过博士生考试，考取后做什么课题，这在我心中依然是一个大大的疑问。

很快，我的这些担心都是多余的。他在当年的博士生考试中，成绩名列前茅，他对自己的博士论文选题也早有了规划，原来，《车言车语》不仅写出了他对汽车文化的随感，也表达了自己对中国汽车发展历程的浓厚兴趣。他是学历史出身的，又在报业集团负责汽车新闻报道和经营工作，结合工作思考历史，这大概是历史学人追

根溯源的品格使然。在四年多的博士生阶段,他克服工作的繁杂,忙里偷闲,以《中国汽车工业的早期发展(1920—1978年)》为题,写出了一本不错的专著,我以为,本书具有如下几个特点。

首先,从一个较长时段全面梳理中国汽车工业发展的历程,这在学界并不多见。中国是一个后发工业化国家,汽车工业更是幼稚工业,到改革开放前,中国的汽车工业也只走过了近一甲子历程,近30年来,中国的汽车工业飞速发展。但是,高速发展中也存在着隐忧,当今的汽车工业格局、汽车发展模式无不打上历史的烙印。因此,只有深入认识近代汽车工业,才能准确地把握它的今天和未来。但是,除了钟情于汽车工业的“局中人”在行业史与企业志中对近代汽车工业的回忆与介绍外,学理性的探究实不多见。当然,这些行业史与企业志对历史研究非常重要,但是,其缺陷也是显而易见的,一方面,“局中人”的回忆与介绍难免存在一些不准确的地方,甚至不同的人有不同的记载,相互之间存在矛盾,另一方面,“局中人”也难免有“不识庐山真面目,只缘身在此山中”的局限性,因此,从这个意义上说,本书的出版具有一定的补缺价值。

其次,史论结合,相得益彰。弄清中国汽车工业早期发展的历史并从学术上进行分析并非易事,一方面,必须在史料上广泛搜求,为此,作者不仅深入北京、上海等地档案馆查找原始材料,而且大量搜寻内部出版且不易在图书馆、档案馆找到的厂志,为复原中国汽车工业的早期历史奠定了扎实的史料基础。作者在论述中对史料仔细加以甄别,对一些基本史实进行了重新考订。另一方面,对历史的分析还必须借助相关理论与方法,为此,作者运用比较优势理论、竞争优势理论等,对中国汽车工业早期发展中的机制进行了探讨,得出了一些新见解。

第三,观点有所创新。作者对中国汽车工业早期发展的几种模式进行了提炼,认为,随着时代环境的变化,中国早期汽车工业先后

采取了“苏式体系移植模式”、“苏式体系本土化模式”以及“本土渐进演化模式”，分别以一汽、二汽和上汽为代表。几种模式中，除了国家力量介入的一汽、二汽外，各地还建设了不少汽车生产基地，在本土渐进演化模式下，形成了“遍地开花”的格局，进而造成汽车工业地理分布上的散布型格局，这些模式是在对历史发展进程进行深入分析后的恰当抽象，细化了我们对改革开放前中国汽车工业发展路径的认识，符合历史实情，对当代中国汽车工业主流的合资模式也产生了直接影响。作者在对几种模式进行深入分析后，还对当今汽车产业界的某些争论进行了回应，提出中国汽车工业早期发展模式遵循了资源禀赋的比较优势，“这才是中国汽车工业与同时期的日韩汽车工业相比逐渐落后的原因之一”，这一认识对当下汽车工业的讨论具有一定的启示性。

汽车工业是一个综合性的产业，牵涉面很广，本文大体上还只是对汽车工业自身的分析，单线性描述多，对关涉性行业的探讨略显不足。得知关云平博士正在复旦大学从事博士后研究，希望他在汽车工业史的研究道路上结出更多丰硕的果实。

（作者为华中师范大学副校长、博士生导师）

内容摘要

本书论述 1920 年至 1978 年中国汽车工业的发展历程,区分中国汽车工业早期历史中形成的各种模式,探究该产业历史结构的转换以及历史的经验与教训。

对中国来说,汽车是一种舶来品,20 世纪 20 年代,中国开始尝试自造汽车。在 1949 年之前,尽管中国未能发展出具有真正制造能力的汽车工业,但已能通过进口部件组装汽车,并形成了相关的零件配制产业,为 1949 年之后中国汽车工业发展中的“本土渐进演化模式”打下了基础。此外,民国时代中国工程界对自主汽车工业的构想,已经包含了向苏联学习的内容,这也为新中国建立后移植苏联技术的汽车工业建设模式打下了思想基础。

新中国成立之初,汽车工业的创立就成为中央领导人十分重视的议题。起初,政府曾经制定过利用旧中国遗产发展汽车工业的计划,不久之后,随着苏联援华的展开,苏联对中国建设汽车工业的援助无论在规模上还是技术上都较利用旧中国遗产为优,故旧方案被废止,代之以全面移植苏联体系的新方案,创立了一汽。一汽的建设可以被称为“苏式体系移植模式”。此后,在被封锁的特殊环境下,中国出于备战的目的创立了重庆重型汽车厂、二汽等企业。在二汽等企业的创办过程中,一汽起到了“包建”的作用,所以二汽的发展模式又可以称为“苏式体系本土化模式”。与“苏式体系移植模式”和“苏式体系本土化模式”不同,以上海汽车工业为代表的“本土渐进演化模式”并非直接由苏联大规模转移现代技术而来,而是以民国时代汽车修配业的基础嫁接现代技术而成。所以,从技术发展的角度说,该模式体现为渐进演化,而非整体转移。在 1978 年之前,上海汽车工

业研制了三轮汽车、凤凰牌(上海牌)轿车、载重卡车等各种产品,最典型地展示了“土洋结合”技术发展模式的成功与失败。

除了国家大规模投资建设一汽、二汽外,新中国成立后,不少地区都发展成为了汽车生产基地。尤其是“大跃进”和“三五”期间,中国汽车工业曾经“遍地开花”,分布于大江南北,形成地理分布上的散布型格局。而这种“遍地开花”也直接造成此后中国汽车工业产业集中度不高的结构性弊病,负面影响至今犹在。但从另一方面说,尽管计划经济时期中国的汽车工业“遍地开花”,其发展模式却相对简单,绝大部分为本土渐进演化模式,一小部分为兼具本土渐进演化色彩的苏式体系本土化模式。

本书表明,尽管国家对于汽车工业这一新兴产业采取了推动政策,但总体而言,中国汽车工业早期发展的各种模式恰恰与人口众多、购买力低下的国情相契合,故政策上以载重车和军车而非轿车为发展重点,是符合中国当时的资源比较优势的,并未出现日韩式赶超。然而,也正是因为这种实际上的比较优势战略,中国汽车工业尤其是最重要的轿车制造业实质上缺乏政府的有力扶持,加之计划经济抑制了市场发育,作为个人消费品的轿车根本无发展空间,遂导致中国汽车工业错失了最佳发展时机。因此,1978年后,中国汽车工业的合资发展模式虽广受诟病,但实际上反而体现了政府发展汽车工业的更强烈的意志,而合资发展模式对于技术引进的过度依赖,在此前的历史模式中已然存在。

Abstract

This essay discusses the development process of China's automobile industry from 1920 to 1978, distinguishes the different developing models in early period of China's automobile industry, and explores the transformation of automobile industry in history and its historic experience and lesson.

Automobile is a kind of imported goods to China. In 1920s, Chinese people began to try to build automobile by themselves. Before 1949, the automobile industry hadn't built in China. However, people in China began to use imported parts to assemble vehicles and build the automobile-related spare parts industry. These effects lay a strong foundation for "Domestic Gradual Evolution model" that is a kind of model for China's automobile industry after 1949. What's more, in the period of republic of China, Chinese engineers' conception of China automobile industry had already included the content that learn from Russian. That also builds a ideological foundation for the automobile industry model that is learning and transplanting the Russian's technology after 1949.

At the beginning of PRC, the central government leaders attached great importance to the foundation of automobile industry. At first, government made a plan that makes use of the legacy device in RC to develop automobile industry. But, after a short while, Chinese government abandoned the plan and chosen the "Transplanting-Russian model" instead of that previous one. Because the Russian aid to China program is much better than the previous plan. No matter in scale or in technology. FAW(First Auto Work) is a typical

example of “Transplanting-Russian model”. After that, in the special international environment, Chinese government in order to prepare for the war built Chongqing Special Truck Company and China Second Automobile Work and other companies. In the process of building China Second Automobile Work and other companies, the FAW played an “undertaken construct” role. So we can call it “Russian-Domestic model”. The automobile industrial model in Shanghai is totally different from “Transplanting-Russian model” and “Russian-Domestic model”. Shanghai automobile industrial model is “Domestic Gradual Evolution model”. This model isn’t based on Russian technology, but the mixture of modern technology and Auto Parts industry in RC. From the perspective of technology, this model is gradual evolution, not entirety transplanting. Before 1978, Shanghai automobile industry manufactured three-wheeled automobile, phoenix (shanghai) car, heavy truck and many other production. It is a typical example for “mixture of domestic and foreign”.

Except for FAW and China Second Auto Work, many places in China have developed into Automobile base. Especially in “3rd Five-year plan” and “Great Quantum leap”, China Automobile industry was blooming everywhere in China and the Automobile industry became separation type in geographical area. This “blooming everywhere model” cause the degree of concentration of China Automobile industry become lower and the negative effects still works today. But, on the other hand, automobile industry was “blooming everywhere” in the planned economy. Its developmental models are relatively quite simple. Vast majority are “Domestic Gradual Evolution model” and only few parts are “mixture of domestic gradual evolution and Russian-Domestic model”.

This essay shows that government took aggressive measures to develop automobile industry. In general, this developmental model in early period is corresponding to the national conditions that have a big population and low purchasing-power. So the developmental measures are focus on heavy truck and military vehicle, not the car. These measures are accord with the comparative

advantages in resources and didn't cause the Japanese-Korean style catching-up. However; due to this comparative advantages, Chinese government didn't offer strong support to automobile industry, especially the car industry. What the worse, planned economy restrained the market economy which causes cars that is personal consumption doesn't have any development room. As a result, China automobile industry lost its best chance. After 1978, the joint venture models of China automobile industry were always denounced, but in fact, it shows that government strong desire to develop automobile industry. The joint venture model is overdependence on technology import; it has already existed in previous historical models.

目 录

序 / 彭南生	001
内容摘要	001
Abstract	001

绪 论

一、学术前史	001
(一) 研究成果追溯	002
(二) 现有研究的不足	009
(三) 本书的主要创新之处	011
二、理论平议	013
(一) 比较优势理论	013
(二) 竞争优势理论	015
三、框架和主要内容	017
(一) 中国汽车工业早期发展阶段与模式	017
(二) 篇章安排和主要内容	020

第一章 构想与现实的落差：中国汽车工业的萌芽

第一节 近代中国创立汽车工业的构想	023
一、创立汽车工业构想的历史脉络	024
二、民国工程界鼓吹创立汽车工业的动因	029
三、各种构想共同关注的问题	033
第二节 中国汽车工业的萌芽	039
一、近代中国创办汽车工业的计划与实践	040

二、近代中国汽车修理业与配件制造业的兴起	046
小结	050

第二章 苏式体系移植模式：一汽的创建与成长

第一节 自主创建汽车工业的方案	052
一、重工业部汽车筹备组的成立	053
二、《汽车工业建设计划草案》述论	055
第二节 苏联对华援助和一汽的创立	060
一、第一汽车制造厂的创立	060
二、一汽对苏联技术体系的移植	073
三、一汽建成初期的管理体制	086
第三节 一汽在计划经济时期的生产运营	091
一、外部因素对一汽早期发展的影响	092
二、计划经济时期一汽的发展绩效	109
三、计划经济时期一汽的产品研发	113
小结	125

第三章 苏式体系本土化模式：二汽的创建

第一节 自行设计汽车厂的最初尝试	126
一、援建古巴汽车配件厂的流产	127
二、自主建设重庆重型汽车厂	129
第二节 苏式体系本土化和二汽的创建	135
一、二汽的早期创建计划及其夭折	135
二、二汽的正式上马及其选址问题	140
三、二汽建设和苏式体系的本土化	151
第三节 二汽的建成投产与早期发展	164
一、二汽的建成投产与早期生产状况	164
二、“文化大革命”对二汽的冲击	167
小结	169

第四章 渐进演化模式：上海汽车工业的早期发展

第一节 上海汽车工业的渐进演化	172
一、建国初期上海汽车修配业的改造	172
二、计划经济时期上海汽车工业发展概述	177
第二节 上海汽车工业的“土洋结合”	181
一、中国汽车工业“土洋结合”运动的兴起	181
二、上海汽车工业“土洋结合”技术模式概观	184
第三节 上海汽车工业的早期产品研发	187
一、三轮汽车研发：“土洋结合”的典范	188
二、轿车研发：“土洋结合”的不完全成功	193
小结	199

第五章 中国汽车工业散布型格局的形成

第一节 中国汽车工业早期的“遍地开花”	201
一、大跃进时期的“遍地开花”	201
二、“三五”期间的“遍地开花”	206
第二节 几处略具规模的汽车生产基地	211
一、起步较早的南京汽车工业	212
二、北京汽车工业的早期发展	216
三、重型汽车生产基地的分散发展	222
小结	228

结论 中国汽车工业早期发展的启示

一、国家嵌入产业的演化路径	230
二、以技术引进为主导的发展	232
三、比较优势战略而非赶超道路	236
四、以史为鉴	239

参考文献	240
------------	-----

后记	247
----------	-----

绪 论

汽车工业是第二次工业革命后形成的制造业主导部门之一,其发展程度是衡量一国工业水平的重要指标。在1947年12月30日的《申报》上,经济学家严仁赓写道:“值(至)今汽车发明六十年代的开始,研究五十年来汽车工业的一兴一衰,应是治经济史者的一个极合时宜的研究题目。”按照官方史志的标准,中国汽车行业的历史可追溯至1901年,在汽车进入中国已历110余载春秋的今日,总结这一重要产业在中国的起伏发展亦是治经济史者应有的职责。然而,迄今为止,研究中国汽车工业的“经济史”成果尚不多见。笔者在工作中长期接触汽车行业,并曾经从新闻传播学的角度对当代中国的汽车工业有所记录。为了进一步弄清楚中国汽车工业的来龙去脉,笔者报考了历史学专业的博士,希望从经济史的角度对中国汽车工业作一番研究。由于时间与篇幅的关系,也由于目前的相关研究成果还非常少,笔者只能先考察1920年至1978年的中国汽车工业,也就是该产业的早期发展历程,至于它此后的演变,则留待今后有机会再行探讨。

一、学术前史

目前,学术界对中国汽车工业的研究不少,但从经济史或者从历史学角度展开探讨的成果不多。因此,尽管我们可以看到大量著述研究当代中国的汽车工业应如何展开自主创新,或如何有效利用外资,或政府该如何实施产业政策,但对于这个产业是怎么产生的,又是如何一步一步走到今天这个局面的,学术层面的成果还相当匮乏。历史是一面镜子,只有透过历史清楚地看到了过去,我们才能更准确地看到未来的走向。以中国汽车工业来说,目前的合资发展模式颇受诟病,因此,很多学者呼吁中国汽车工

业要追求自主创新。^①然而,既然合资模式阻碍了中国汽车工业的发展,当初这种模式又是如何产生的呢?为什么中国汽车工业会走上合资发展为主的道路呢?要知道,在中国汽车工业历史上,“自力更生”曾经是我们长期奉行的政策。因此,中国汽车工业发展模式的转变实际上是一个大问题。要回答上述问题,就必须对中国汽车工业的早期发展历程,也就是1978年之前的中国汽车工业,展开历史研究,如此方能对中国汽车工业发展轨道的转换有更深刻的认识。

(一) 研究成果追溯

在前文中,笔者尝言,目前较缺乏从经济史或历史学角度研究中国汽车工业的成果。但这并不是说学界缺乏描述中国汽车工业发展历程的著述,相反,各种层面的行业志汗牛充栋。在宏观层面,如:《中国汽车工业史(1901—1990)》、《中国轻型汽车工业史(1949—1989)》、《中国专用汽车工业史(1908—1990)》;在专业层面,如:《中国汽车发动机工业史》、《中国汽车工业质量史(1950—1991)》;在企业层面,如:《第一汽车制造厂厂志(1950—1986)》、《第二汽车制造厂志(1969—1983)》、《中国发展全书·重汽集团卷》;在地区层面,如:《上海汽车工业志》、《云南汽车工业史》。^②这些行业志勾勒了20世纪中国汽车工业发展的整体画卷,展示了这一新兴

① 见路风、封凯栋:《发展我国自主知识产权汽车工业的政策选择》,北京大学出版社2005年版;唐杰等:《中国汽车产业自主创新战略》,科学出版社2009年版。

② 目前,笔者已知的宏观性史志类著述包括:该书编审委员会:《中国汽车工业史(1901—1990)》,人民交通出版社1996年版;该书编委会:《中国轻型汽车工业史(1949—1989)》,机械工业出版社1995年版;该书编审委员会:《中国汽车工业专业史(1901—1990)》,人民交通出版社1996年版;该书编审委员会:《中国汽车工业质量史(1950—1991)》,吉林科学技术出版社1995年版;该书编委会:《中国汽车发动机工业史》,吉林科学技术出版社1996年版;汉阳专用汽车研究所:《中国专用汽车工业史》,汉阳专用汽车研究所1994年印。企业类史志卷帙浩繁,常常是总厂有志,总厂之下的分厂乃至科室亦各有专志,仅能举其要者:一汽史志编纂室:《第一汽车制造厂厂志(1950—1986)》,吉林科学技术出版社1991年版;东风汽车公司史志办公室:《第二汽车制造厂志(1969—1983)》,东风汽车公司史志办公室2001年印;徐仁根主编:《中国发展全书·重汽集团卷》,红旗出版社1997年版;南京汽车制造厂:《南汽厂志(1947—1985)》,南京汽车制造厂1985年印。至于区域性的行业志,和企业史志一样繁多,仅举数例:该书编纂委员会:《上海汽车工业志》,上海社会科学院出版社1999年版;云南省汽车工业行业办公室:《云南汽车工业史》,云南人民出版社1995年版。

产业在一个欠发达国家成长的艰难历程,并提供了丰富的历史资料,应该对其学术上的贡献予以充分肯定。只是,上述行业志与理想中以问题为导向的分析性经济史研究尚存在较大差别。历史学研究与史料汇编是不同的。史料汇编就其性质而论毋宁说是史学研究的准备工作。在史料汇编的过程中,虽然无可避免会渗透进研究者的问题预设与理论判断,但其程度是较浅的。可是,在史学研究中,治史者要进行更多主观上的概括、归纳、分析、综合,去解答某些界限分明、指向特定的问题。经济史作为介于经济学与历史学之间的一门交叉学科,尤其离不开以理论为指导的“问题意识”。按照这样一种对“经济史”的界定,我们会发现目前大量的汽车工业行业志都只能算是史料汇编,因其背后缺乏明确的问题意识与理论诉求。

一般认为,中国汽车工业的真正建立肇端于 20 世纪 50 年代,然而,民国时期中国已开始进行自制汽车的努力与尝试。目前,学界对民国时期中国汽车工业的创生与发展有一定涉及,官修史志甚至多将中国汽车工业的历史追溯至清末。例如,最具代表性的行业志《中国汽车工业史(1901—1990)》第一章即为“新中国成立前的汽车业(1901—1949)”。该书在措辞上相当考究,使用了“汽车业”而非“汽车工业”这一概念,可能因为该书认为在 1949 年前,“中国人创建汽车工业的夙愿始终未能成为现实,只是随汽车数量的增加,成长起汽车修理和配件制造业”^①。不过,尽管 1949 年前中国并未建立起完整的汽车工业体系,但该时段中国人确实已开始尝试自制汽车并取得了若干成果,一些汽车修理厂和配件制造厂在 1949 年后也成为中国汽车工业的重要组成部分,因此,从经济史的延续性角度看,似不必刻意以“汽车业”来代替“汽车工业”进行指称。从内容上看,《中国汽车工业史(1901—1990)》的第一章分别涉及汽车运输业、汽车制造业和汽车修配业,搜集了一些中国人尝试自制汽车的案例,资料性较强,但未注明史料出处,并不符合严格的学术规范。

除了官修史志外,个别学者也对近代中国的汽车工业及其相关问题进

① 该书编审委员会:《中国汽车工业史(1901—1990)》,第 2 页。