

1978—2008

中国汽车工业 改革开放30周年 回顾与展望

©中国汽车工业协会



中国物资出版社

中国汽车工业改革开放 30 周年 回顾与展望

中国汽车工业协会

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国汽车工业改革开放 30 周年回顾与展望/中国汽车工业协会编著. —北京:
中国物资出版社, 2009. 7

ISBN 978 - 7 - 5047 - 3185 - 2

I. 中… II. 中 III. 汽车工业—改革开放—成就—中国 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 140352 号

策划编辑 胡郁林

责任编辑 王佳蕾 司昌静

责任印制 方朋远

责任校对 孙会香 杨小静

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮政编码: 100834

全国新华书店经销

中国农业出版社印刷厂印刷

开本: 787mm × 1292mm 1/16 印张: 20.75 字数: 442 千字

2009 年 7 月第 1 版 2009 年 7 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978 - 7 - 5047 - 3185 - 2/F · 1251

定价: 60.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)

《中国汽车工业改革开放 30 周年回顾与展望》编委会

主任委员：张小虞 中国机械工业联合会

副主任委员：（按姓氏笔画排列）

王 侠 中国国际贸易促进委员会汽车行业分会

付于武 中国汽车工程学会

李庆文 中国汽车报

胡茂元 上海汽车工业（集团）总公司

赵 航 中国汽车技术研究中心

徐 平 东风汽车公司

徐建一 中国第一汽车集团公司

董 扬 中国汽车工业协会

委 员：（按姓氏笔画排列）

支 敏 中国汽车工业协会

艾树媛 中国国际贸易促进委员会汽车行业分会

李京生 中国汽车工业经济技术信息研究所

韩 镭 中国汽车工程学会

熊传林 中国汽车工业协会

《中国汽车工业改革开放 30 周年回顾与展望》编辑部

主 编：董 扬

副 主 编：熊传林 支 敏 李京生

编辑部主任：李京生

编辑部副主任：张海波

编辑部成员：（按姓氏笔画排列）

刘新通 陈元智 武建勇 姜 英 贺北时

前 言

本书是为中国汽车工业改革开放 30 周年而作。

30 年的改革开放，为中国经济带来了翻天覆地的变化，中国汽车工业也取得了巨大的发展成就，从管理体制到企业组织结构都发生了一系列重大变革。汽车产量从世界排名落后到名列前茅，生产规模和产品水平也得到了极大的提高，产品水平与世界同步发展。汽车生产不仅满足了国内需求，并开始批量出口，而且开始通过海外投资、并购开拓国际市场。汽车工业已经成为国民经济发展的支柱产业。回顾 30 年历史，记录 30 年发展，总结 30 年经验，是本书出版的主要宗旨。

本书执笔单位和主要人员有：中国汽车工业经济技术信息研究所李京生（第 1 篇），中国汽车报社贺北时等（第 2 篇），中国汽车工程学会姜英（第 3 篇），中国汽车技术研究中心武建勇（第 4 篇），中国国际贸易促进委员会汽车行业分会陈元智（第 5 篇），中国汽车工业协会摩托车分会刘新通等（第 6 篇）。各主要汽车生产企业的有关人员也提供了相关文章。中国汽车工业经济技术信息研究所张海波等对出版编辑工作作出了贡献。

本书编写过程中，得到了各大汽车企业和相关行业组织的大力支持，在此一并表示感谢。

《中国汽车工业改革开放 30 周年回顾与展望》编辑部
2009 年 5 月

目 录

第 1 篇

中国汽车工业改革开放 30 周年回顾与展望

一、改革开放前后中国汽车工业比较	2
二、汽车工业发展的大环境	4
三、改革开放的基本过程	6
四、改革开放 30 年主要特点	15
五、发展展望	17

第 2 篇

中国汽车工业管理政策 30 年的发展

一、中国汽车工业管理政策的历史回顾	24
二、中国汽车工业管理政策现状	29
三、汽车工业管理政策导向的重点及其变化	36
四、当前我国汽车工业的政策环境	45

第 3 篇

中国汽车工业科技发展与技术进步

一、概述	50
二、改革开放以来各阶段汽车工业科技发展的主要特点	54
三、30 年汽车工业科技领域所取得的重大进展（成就）	63
四、展望	75

第 4 篇

中国汽车工业的汽车标准法规与质量认证

一、改革开放前中国汽车标准与产品管理简述 82

二、汽车标准化与产品管理体系在改革开放中不断完善 85

三、标准化与产品管理体系改革开放 30 年的主要成果 96

四、中国汽车工业标准法规工作展望 102

第 5 篇

中国汽车工业对外合作及对外贸易

一、对外合作 118

二、对外贸易 153

第 6 篇

改革开放 30 年的中国摩托车工业

一、改革开放初期摩托车工业的发展（1978—1989 年） 179

二、摩托车工业的迅速崛起（1990—1996 年） 194

三、摩托车工业的整合（1997—2002 年） 213

四、摩托车工业走向世界 233

第 7 篇

企 业 风 采

中国第一汽车集团公司改革开放 30 周年回顾与展望 250

一、改革开放前后一汽发展对比 250

二、改革开放以来一汽发展特点 253

三、一汽未来发展与展望 257

建设具有竞争力的可持续发展的国际化“东风” 259

一、以艰苦奋斗的创业精神推进战略布局，成功跨越百万辆规模 259

二、以敢为人先的创新精神不断深化体制机制改革，在汽车行业率先
实现海外整体上市 261

三、以全球化视野全面推进多元国际合作，组建全国最大的合资汽车企业	262
四、以建设百年东风为愿景推进自主创新能力，打造我国汽车工业 首个驰名商标	263
五、以改革创新精神加强党的建设，为合资企业党组织参与重大决策问题 探索了一条有效途径	266
上汽 30 年——思源奋进	268
一、上汽 30 年历史性进程	268
二、上汽改革开放 30 年历史性巨变	271
三、上汽改革开放 30 年历史性经验	273
长安集团公司改革开放 30 周年回顾与展望	277
一、改革开放前后长安发展对比	277
二、改革开放以来长安发展特点	279
三、未来展望	282
辉煌征程看北汽——北京汽车工业改革开放 30 年成果巡礼	284
一、披荆寻径	284
二、浴火再生	286
三、神奇崛起	287
四、集结奋进	290
五、创新跨越	292
为了让世界充满吉利——吉利集团改革开放 30 周年回顾与展望	295
一、艰苦奋斗，自力更生创大业	296
二、招贤纳士，延揽人才建队伍	297
三、加大投入，创建汽车研究院	297
四、自办学校，着眼未来育人才	298
五、面向世界，接轨国际现代化	298
中国重汽集团改革开放 30 周年回顾与展望	304
一、我国重型汽车工业曾经的代名词	304
二、绝地重生	305
三、艰难起航	306
四、订单生产的裂变效应	307
五、“一线通”系统再造业务流程	309
六、产品技术与国际接轨	310
七、建设多层次人才队伍	311
八、创世界知名品牌 铸重汽百年基业	312

改革开放促宇通腾飞 科学发展谱领航新篇	314
一、宇通公司基本情况	314
二、历程：从小型修配厂到大型企业集团	315
三、特点：解放思想、持续创新、科学发展、以人为本	320
四、展望：继续领航、绘就发展蓝图	323

第 1 篇

中国汽车工业改革开放 30 周年回顾与展望

改革开放给中国经济带来了前所未有的活力。2000 年 GDP 翻两番的目标早已超过，党的十六大和十七大又提出了到 2020 年 GDP 和人均 GDP（在 2000 年基础上）再翻两番的宏伟目标。

改革开放的 30 年，也是中国汽车工业大发展的 30 年，中国汽车工业从规模小、品种缺、质量差、远远落后于世界的低水平状况，发展成为世界第三大汽车生产国，经历了巨大的变化。回顾 30 年历史，总结 30 年发展经验，对中国汽车工业发展非常必要。

一、改革开放前后中国汽车工业比较

与我国其他工业一样，新中国成立后，中国汽车产业也实现了从无到有的巨变，1953 年苏联援建的第一汽车厂奠基，1956 年第一辆解放牌载货车下线，当年生产 1000 余辆。此后，由于中国经济发展始终处于波动状态，中国汽车产量也呈现出波动发展的态势。1966 年，经过 10 年发展，中国汽车产量仅达到 5 万余辆，仍处于十分弱小的地位，“文革”期间，中国经济发展遭到破坏，世界经济得到了较快发展。1978 年世界汽车总产量达到 4230 万辆，出现汽车产量超过百万辆的十大生产国家，与中国基本同期起步的西班牙、巴西均进入百万辆生产国，墨西哥产量近 40 万辆，中国汽车产量仅为 14.9 万辆，居于世界汽车生产国的末端——第 15 位，比中国起步晚的韩国，产量也超过中国，达到 15 万余辆。中国汽车企业规模也非常弱小，最大的企业——第一汽车制造厂 1978 年产量也不到 6 万辆（如图 1-1 所示）。

中国汽车工业不仅产量小，而且车型老旧、水平低，质量差、故障多，品种单调，缺重少轻短轿车，制造水平和管理水平更是差距巨大。汽车工业整体与国际水平相差几十年，始终不能满足国内市场需求，即使在严格控制下，汽车进口仍占有重要比重。在 1983 年第一部中国汽车年鉴发刊词中，饶斌部长提出中国汽车工业的发展目标是：要在 2000 年达到世界 20 世纪 90 年代汽车工业发展水平。这个目标在当时已经是很远大了。

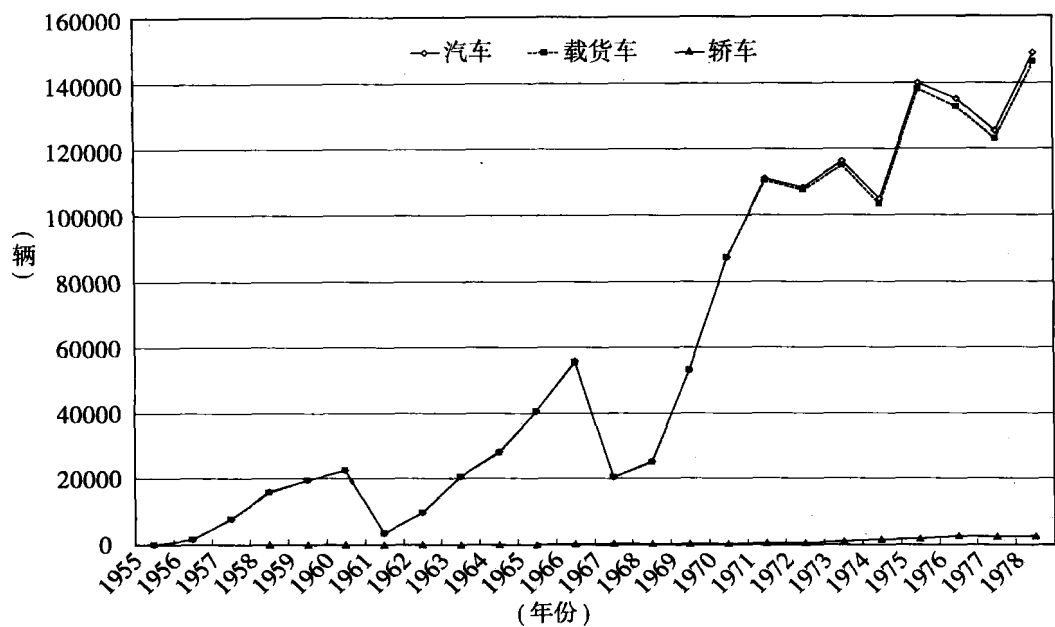


图 1-1 1955—1978 年中国汽车、载货车、轿车产量

资料来源：《中国汽车工业年鉴》。

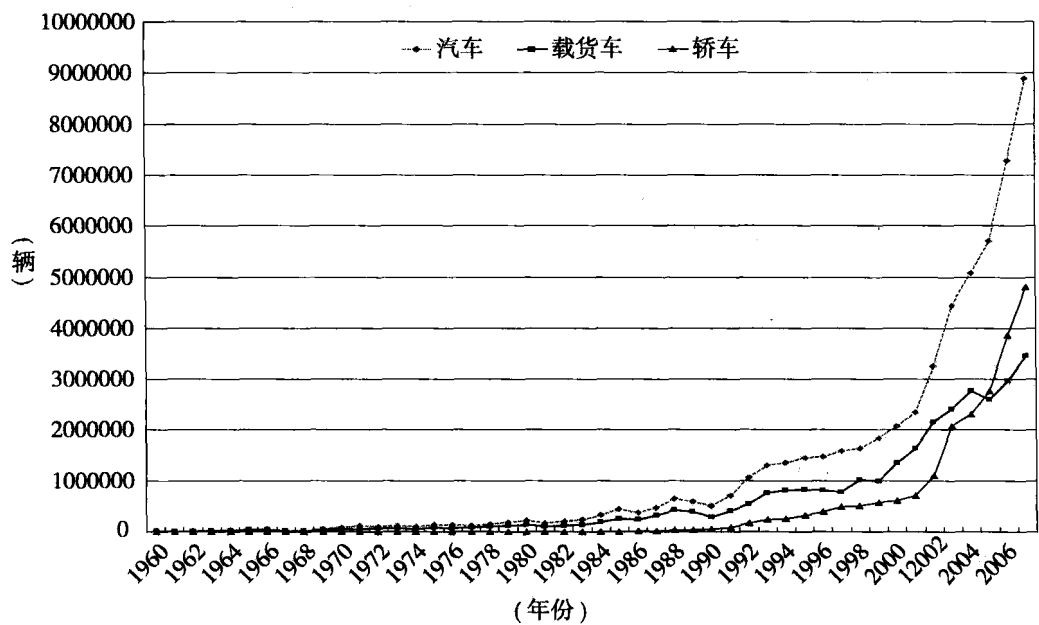


图 1-2 1960—2007 年中国汽车、载货车、轿车产量

资料来源：《中国汽车工业年鉴》。

然而，经过 30 年的改革开放，中国汽车产业取得了超乎人们想象的成就，1998 年以后产量不断跃升，接连超过意、韩、法、德，于 2007 年进入世界前三位，占世界产量比也不断上升（如图 1-2、图 1-3 所示）。同时，在产品结构方面趋于合理，2007 年轿车产量达到 480 万辆。产品水平也已基本与世界同步，产品开发、生产技术和企业管理等方面均有了长足进步，接近世界先进水平，此外，基本建成了比较完善的市场销售和汽车零部件生产体系，成为国民经济发展的支柱产业。

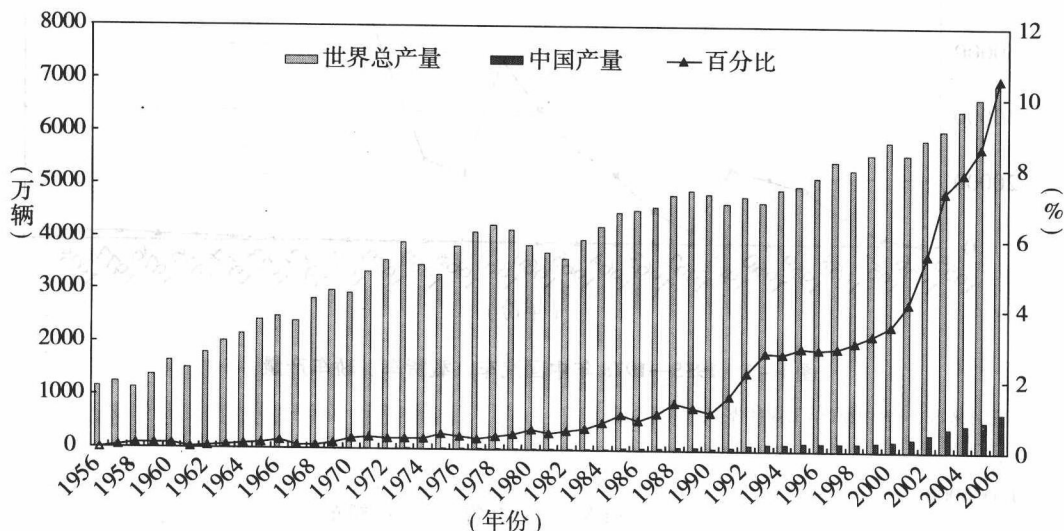


图 1-3 1956—2006 年中国汽车产量与世界总产量对比

资料来源：《中国汽车工业年鉴》、《世界汽车统计年报》。

二、汽车工业发展的大环境

中国汽车工业发展固有其自身的发展规律，但更离不开整个国民经济的发展环境。新中国成立后国民经济发展的波折起伏，也反映在汽车工业发展之上。

十一届三中全会提出了把全党工作的着重点和全国人民的注意力转移到社会主义现代化建设上来。并提出了建设小康社会的远大设想和到 2000 年中国经济翻两番的宏伟目标。这个目标当时看来是异常艰巨的。

然而，在改革开放精神的鼓舞下，30 年来，中国经济发展开始了起飞（如图 1-4 所示），实现并超过了这一宏伟目标。交通运输尤其是公路运输业随之得到了较大发展，出现了超出国民经济的增长趋势，公路客货运输总量和占整个运输业比重均持续增长，公路建设里程增长迅速，高速公路从无到有快速增长，通车里程达 5 万多公里，仅次于美国，排在世界第二位（如图 1-5 所示）。

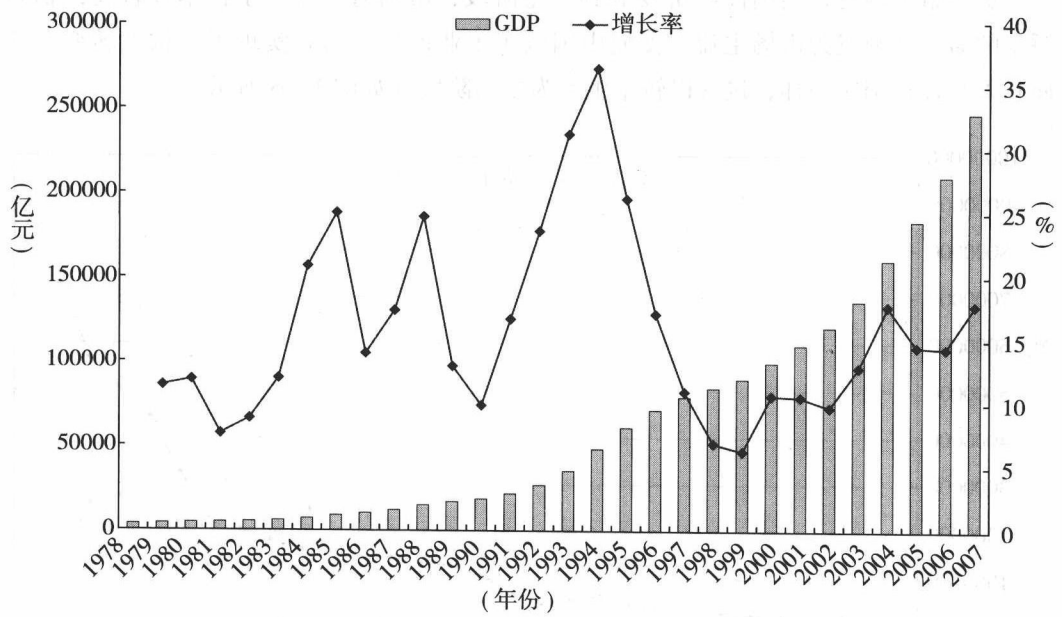


图 1-4 1978—2007 年中国 GDP

资料来源：《中国统计年鉴》。

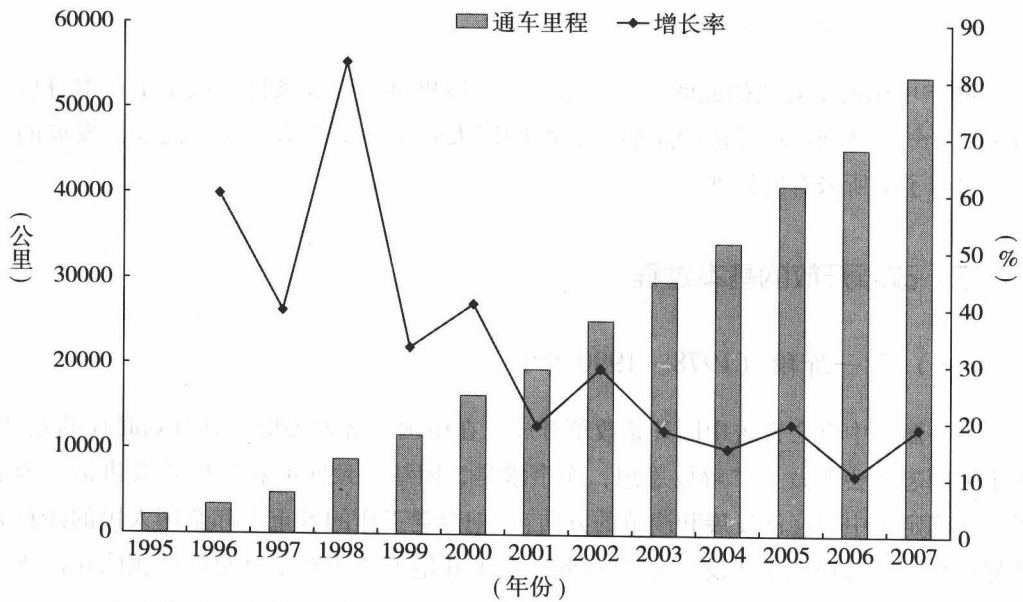


图 1-5 1995—2007 年中国高速公路通车里程

资料来源：《中国汽车工业年鉴》。

更为重要的是,当国民经济发展到一定阶段,市场需求发生了根本性转变,私人轿车的需求逐渐成为市场主流,促使中国汽车工业产量剧增并实现了结构性转变。这使我国与发达国家一样,进入以轿车生产为主的阶段(如图1-6所示)。

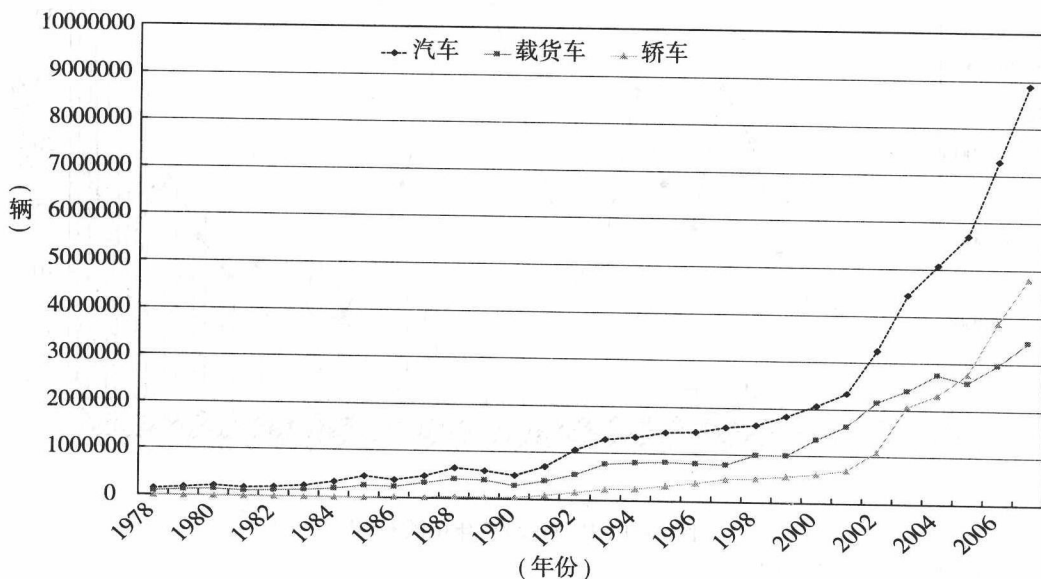


图1-6 1978—2007年中国汽车、载货车、轿车产量

资料来源:《中国汽车工业年鉴》。

30年中国改革开放的成就,为汽车工业发展提供了外在条件,汽车工业本身也经历了从计划经济到市场经济的脱胎换骨般的巨大转换,从而适应了国民经济发展的要求,得到了前所未有的发展。

三、改革开放的基本过程

(一) 第一阶段(1978—1990年)

十一届三中全会宣告中国开始改革开放,在中国经济发展史上具有划时代的意义。邓小平同志在会上做了“解放思想,实事求是,团结一致向前看”的重要讲话。全会指出和确定了中国经济发展和改革的方向:“把全党工作的着重点和全国人民的注意力转移到社会主义现代化建设上来。”从此,全国开始了“为在本世纪内把我国建设成为社会主义的现代化强国而进行新的长征。”同时,全会公报还提出了改革开放的具体内容,其中重要的内容是下放权力:“会议指出,现在我国经济管理体制的一个严重缺点是权力过于集中,应该有领导地大胆下放,让地方和工农业企业在国家统一计划的指导下有更多的经营管理自主权;应该着手大力精简各级经济行政机构,把它们的大部

分职权转交给企业性的专业公司或联合公司；应该坚决实行按经济规律办事，重视价值规律的作用，注意把思想政治工作和经济手段结合起来，充分调动干部和劳动者的生产积极性；应该在党的一元化领导之下，认真解决党政企不分、以党代政、以政代企的现象，实行分级分工分人负责，加强管理机构和管理人员的权限和责任，减少会议公文，提高工作效率，认真实行考核、奖惩、升降等制度。采取这些措施，才能充分发挥中央部门、地方、企业和劳动者个人四个方面的主动性、积极性、创造性，使社会主义经济的各个部门各个环节普遍地蓬勃地发展起来。”

汽车行业经过一段时间的调整改革后，大步迈开了改革步伐。1979年年底，国务院成立机械委，提出工业应当走专业化道路，汽车工业需要改变质量差、品种少、产量低、生产分散、建设重复、管理混乱、产品20年一贯制的落后状况。1980年1月成立了汽车工业小组，3月扩大为汽车行业调整规划协调小组，着手筹建中国汽车工业公司。并提出要从全国着眼、从中心城市着手，对现有工业企业实行经济联合，一个一个地进行调整、改组、整顿、改革，组成经济实体，创造经验，走出新路子。1982年5月中国汽车工业公司（以下简称“中汽公司”）成立。

中汽公司成立后，饶斌同志根据形势需要，提出：成立汽车工业公司，标志着中国汽车工业进入新的历史阶段，初步设想它的历史任务是：

（1）改革管理体制，把公司办成企业型的经济实体，结束单纯用行政办法管理企业的历史。

（2）改革企业结构，结束汽车行业分散、重复、“小而全”、小生产格局的历史。

（3）改革不利于产品发展的制度，结束汽车产品几十年一贯制、踏步不前的历史。

（4）改革生产组织形式，结束单一产品的历史。

（5）改革企业管理结构，结束企业只抓生产和工艺，不抓研究、发展和销售服务的历史。

（6）改革汽车产品结构，适应交通运输结构的变化，结束汽车工业“缺重少轻”的历史。

这些任务的确是汽车工业的历史性重任。

根据这些任务目标，这一时期汽车工业按照中央改革开放精神，开展了多方面工作，取得了相当大的成效。伴随着整个国民经济的发展，1978—1990年，汽车产量大幅度增长。

在产业发展方面。在计划经济体制下，汽车工业的发展不仅受到经济发展水平的客观制约，更受到计划经济中主观认识的限制。按照计划经济思想，汽车工业发展是由国内其他资源供给的能力决定的，汽车工业的发展经常被提出这些疑问：有油吗？有钢材吗？有道路吗？尤其是在1981年第六个五年计划刚刚开始之时，由于世界能源危机的影响，有关部门提出“封车节油，以油定产”的原则，依此调低汽车产量。这种思想给中国汽车业带来了灾难性影响，全国汽车生产计划剧减。汽车界认识到，关

于汽车工业在国民经济中的作用地位问题，应当拥有自己的发言权。在饶斌董事长和李刚总经理的亲自组织下，中汽公司组织有关人员进行了研究，通过对世界经济的比较和对中国经济发展的研究，说明在年产或消耗一亿吨油的情况下中国的汽车保有量远低于国际水平（如表1-1所示）。

依此提出：“节油增产，利用好一亿吨原油”的口号。并由此开始，汽车行业建立了一支技术经济研究队伍，就汽车工业发展与国民经济发展关系等重大问题长期进行研究，并与国务院技术经济研究中心（国务院发展研究中心前身）等单位开展了多种形式的合作。同时，联合交通部，共同研究公路运输发展战略，针对当时中国交通“铁老大”一支独秀的不合理状况，提出综合运输体系概念，并研究和提出了公铁分流、晋煤外运等具体发展案例。这些工作得到了国家和社会的充分认可。为争取汽车产业发展的环境做出了重大贡献。在1985年9月中共中央关于制订国民经济和社会发展第七个五年计划的建议中，提出“根据加快交通运输建设的要求，要把汽车制造业作为重要的支柱产业，争取有一个较大的发展，同时发展机车、船舶、飞机制造业。”这是中国第一次在五年计划中提出支柱产业概念。为汽车工业发展创造了更好的发展环境。

表 1-1 中国、美国、苏联、联邦德国和日本年消耗一亿吨左右石油时，
汽车产量与保有量对比

国名	年产或消耗一亿吨 石油的年份	汽车油耗占总油耗的 比例（%）			汽车产量（万辆）			汽车保有量（万辆）		
		汽油	柴油	总计	小客车	载重车	总计	小客车	载重车	总计
美国	1925	30.9	21	51.9	373.5	53	426.5	1744	250	1994
苏联	1967	20.9	17.7	38.6	11.4	38.1	49.5	41.5	288.5	330
联邦德国	1970	—	—	—	352.9	31.8	384.7	1352	100	1452
日本	1967	—	—	—	137.5	177.1	314.6	387	647	1034
中国	1980	11.5	1.4	12.9	0.53	20.6	21.13	23	169	192

资料来源：《饶斌传记》。

在产业组织方面。按照专业化、规模化设想，我国组建了汽车生产的几大公司。如，解放汽车工业联营公司、东风工业汽车联营公司、重型汽车工业联营公司、南京工业汽车联营公司、上海汽车拖拉机工业联营公司、京津冀汽车工业联营公司、中国汽车零部件工业联营公司、中国汽车工业销售公司、中国汽车工业投资公司等，初步实现了汽车产业体系构想。尽管由于种种原因，若干年后这些联营公司或被取消，或转变为其他组织形式。但当时的构想和努力，是符合汽车产业发展规律的。

在给企业下放权力方面，汽车行业开始了很多新的尝试，20世纪80年代初，由于国民经济发展状况原因，国家有关部委签发通知，确定二汽为“缓建”项目，二汽向