

1999年 中国汽车工业年度发展报告

2000年中国汽车市场展望



中国汽车技术研究中心

编审人员

特约撰稿人：（按姓氏笔画排序）

叶清萍 中国重型汽车集团公司
向生寅 长安汽车有限责任公司
刘淑芳 天津汽车工业销售有限公司
张伯顺 上海汽车工业销售总公司
张俊杰 一汽贸易总公司
张 乾 东风汽车公司
饶 达 上海大众汽车有限公司
钟 东 中国轻型车市场联合分析会
赵维俊 辽宁黄海汽车（集团）有限责任公司
赵松枝 一汽贸易总公司
徐长明 国家信息中心经济咨询中心
顾 虹 辽宁黄海汽车（集团）有限责任公司

编辑部成员：崔增辉 王祖德 孙秀洁 郑乃金 王 静
审 核：张正智 高和生

前 言

中国汽车工业已成为国民经济重要产业，1999 年中国汽车总产量已达 183 万辆，进入世界汽车生产大国前 10 名。我国有 13 亿人口，960 万平方公里土地，中国的汽车市场异常广阔，因而我国汽车工业的发展现状及我国潜在的巨大汽车市场已成为世界各大汽车公司关注的焦点。

1994 年，中国汽车技术研究中心开始撰写《中国汽车工业年度发展报告》，从当年汽车工业发生的大事、汽车产品产销量、同汽车工业相关的国家政策法规、汽车标准、新产品开发、汽车产品进出口、技术引进等方面及时对汽车工业的发展进行年度性总结。为全国汽车工业规划、计划、生产科研及市场预测提供良好的服务，深受各界读者的好评。

1999 年，中央继续出台扩大内需措施，加大基础设施投资力度和国有企业的改革力度，调整产品结构，增加有效供给，使 GDP 保持 7.1% 的较高增长速度。在这样的背景下，汽车工业摆脱了前几年产量增长速度低于 GDP 增长速度的局面，产量增长 12.3%，高出 GDP 增长速度 5.3 个百分点，此外，汽车工业企业经济效益也有所回升，汽车工业的整体技术水平不断提高。

我国加入世贸组织在即，汽车工业在面临严峻挑战的同时也将获得广阔的发展机遇，我国的汽车工业将更令人瞩目。为了更好地反映我国汽车工业现状，《1999 年中国汽车工业年度发展报告》特增加了对我国汽车市场进行分析和预测的有关内容，邀请业内知名人士分车型对汽车市场进行分析和预测，在提高《报告》质量的同时也拓宽了报告为汽车行业的各界人士服务的领域。同时，本《报告》还增加了汽车工业的相关资料，使内容更加丰富。

《报告》在编写的过程中得到全国各有关部门的大力支持，《报告》中 1999 年汽车产销和汽车工业经济指标数据来自中国汽车工业协会《统计月快报》，在此表示诚挚的谢意。由于时间紧迫，掌握资料有限，《报告》中错误之处在所难免，恳请各位读者给予批评指正。

编者

2000 年 3 月

目 次

第一部分 1999 年汽车工业发展概况

行业发展概述	(3)
重要政策与法规	(13)
汽车产销	(26)
汽车工业经济形势分析	(34)
汽车行业合资合作	(39)
新产品开发	(46)
汽车标准化	(56)
汽车产品质量	(61)
汽车产品进出口	(65)
汽车工业大事记	(68)

第二部分 1999 年汽车市场分析及 2000 年汽车市场展望

综合分析与预测 (一)	(徐长明) (75)
综合分析与预测 (二)	(王祖德) (86)
重型载货汽车市场	(叶清萍) (95)
中型载货汽车市场 (一)	(张俊杰 赵松枝) (99)
中型载货汽车市场 (二)	(张 乾) (103)
大中型客车市场	(赵维俊 顾 虹) (108)
轻型车及四轮农用车“复合”市场	(钟 东) (117)
微型车市场	(向生寅) (125)
轿车市场	(饶 达) (133)
中级轿车市场	(张伯顺) (137)
微型轿车市场	(刘淑芳) (142)

第三部分 附 录

附录 1 1999 年汽车、摩托车产销量	(151)
----------------------------	-------

表 1	1999 年汽车、发动机产销情况	(151)
表 2	1999 年摩托车产销情况	(151)
附录 2	1999 年汽车工业主要经济指标	(152)
附录 3	1999 年农用运输车产销情况	(153)
表 1	1999 年农用运输车产销量	(153)
表 2	1999 年农用运输车月产销量	(153)
表 3	1999 年四轮农用车产量前 10 名的企业	(153)
表 4	1999 年三轮农用车产量前 10 名的企业	(153)
附录 4	全国主要高速公路概况	(154)
附录 5	1999 年汽车更新情况	(155)
附录 6	1999 年汽车市场排名情况	(156)
附录 7	历年相关资料	(157)
表 1	全国工农业总产值	(157)
表 2	全国历年运输线路长度	(157)
表 3	全国历年货运量	(157)
表 4	全国历年货物周转量	(158)
表 5	全国历年客运量	(158)
表 6	全国历年旅客周转量	(158)
表 7	全国民用汽车拥有量及驾驶员	(159)
表 8	全国公路里程及构成	(159)
表 9	1994~1998 年我国私人汽车及其它车辆拥有量	(159)
表 10	历年汽车产量	(160)
表 11	历年摩托车产量	(160)
表 12	1990~1998 年汽车工业总产值	(161)
表 13	1990~1998 年汽车工业增加值	(161)
表 14	1990~1998 年汽车工业固定资产净值平均余额	(161)
表 15	1990~1998 年汽车工业销售额、流动资产及周转次数	(162)
表 16	1990~1998 年汽车工业实现利税	(162)
表 17	1990~1998 年汽车工业完成投资总额	(162)

第一部分
1999 年汽车工业
发展概况

行业发展概述

一、政策法规

汽车行业为适应经济全球化,迎接“入世”,继续积极贯彻《汽车工业产业政策》,落实有关产业组织、产业技术和国产化政策的规定,投资集中度进一步提高,13 家骨干企业生产集中度达到 91%,主导轿车的国产化率都达到 80%以上。与此同时,行业已从过去单纯地引进生产技术,提高为同时引进生产和产品开发技术,并已开始与国外联合开发下一代新产品。

在具体措施方面,通过“债转股”减轻债务,优化资本结构,使企业生产经营进入良性循环;建立和完善现代企业制度,进行公司化重组;收缩战线,调整存量资产,精干主业,支持三大集团发展。另一方面,大力发展零部件工业,鼓励和支持零部件骨干企业与国外企业合作,形成经济规模;在坚持“等效替代”配套原则的同时逐步向专业化、系统化配套方向发展,形成分层次、合理的零部件配套体系。

为引导企业进行产品技术开发,国家环保局、科技部和国家机械工业局 1999 年 6 月公布《机动车排放污染防治技术政策》,并制定相应的实施细则;制定颁布新的汽车排放污染物限值标准,以法规促进我国汽车排放水平提高;加强行业管理,相继颁布《关于实施 GB4599-1994《汽车前照灯配光性能》的管理办法》等七项管理办法、车辆识别代号(VIN)管理规则、禁止非法拼装车实施细则、《汽摩企业基本生产条件审查办法》、《汽油机排气催化转化器环境保护产品技术认定条件》等法规条例,修订、清理了行业标准。

电动车和天然气汽车等清洁汽车及其相关零部件的研究开发工作在国务院有关部门的积极支持下进展顺利,确定 12 个试点城市(地区),制定了一系列鼓励政策。

公安部发文要求各级公安交通管理部门积极试办机动车抵押登记业务,扩大汽车消费市场;改革机动车目录管理,减少审批环节;进一步扩大国产新车免检范围,促进民族汽车工业发展。同时,随着《中华人民共和国公路法》的修改,费改税即将实施。

二、汽车产销情况

由于我国实施扩大内需,加大基础设施建设的投资力度的财政政策,1999 年汽车市场开始回升,汽车产量呈现快速增长态势,全年共生产整车 183.0 万辆,销售 183.3 万辆,同比增长 12.3%和 14.2%。其中柴油车增长率超过汽油车 17 个百分点。

汽车市场的扩大主要有以下原因:中央采取积极的财政政策;国家加大打击汽车走私力度;农用车向汽车复归;高速公路的快速增长;汽车更新速度加快。

摩托车产销增长幅度较大,产量同比增长 36.3%,达 11497554 辆,销量同比增长 39.6%,达 11335681 辆,产销率 98.6%;增长幅度最大的是四冲程的 110mL、100mL 摩托车和 50mL 及 250mL 以下三轮摩托车,产销增幅超过 100%,高档次产品市场扩大。

1999 年农用车产量达 320 万辆,同比增长 9.2%,销量为 318.1 万辆,产销率达 99.4%,保持稳定增长。其中四轮农用车增幅超过三轮农用车,达 11%,产品向舒适性、操纵方

便性方向发展。

国产车市场占有率持续扩大,进口车市场缩小,1999年进口车总计35192辆,同比下降12.5%,进口总金额为77951.4万美元。其中,乘用车进口27205辆,载货车2685辆,专用车1520辆,汽车底盘517辆。进口量最多的是排量为1.5~2.5L的汽油轿车,进口17708辆。

汽车产品中,重型载货车、轻型载货车、中型客车、大型客车增幅较大,同比增长达27%~35%,微型载货车产量继续下降,增长-6.0%,较1998年又降低4个百分点。汽车产品已由过去的结构性增长转变为大面积增长,轻型载货车成为1999年汽车产量增长的主力车型。此外,国外畅销的皮卡车在1999年的市场上异常活跃,销售5.2万辆,同比增长60%,占全年总销量的2.9%。

从销售上看,近年来市场份额一直呈上升趋势的轿车在1999年有所下降,其占全年汽车销量的比例由1998年的31.7%下降至1999年的30.9%。除轻型载货车、微型客车和重型载货车比重有少量增加外,其它车型所占比例均有下降。

三、行业结构调整

1. 资产重组

湖北省汽车产业全面贯彻《湖北省汽车产业结构调整实施办法》,进行战略性调整,确保在3年时间内完成由“三五”(555家)变“二五”(55家)的目标,使汽车工业企业逐步走上规模经济的道路。淘汰100家,放开200家,联合兼并200家,重点发展50家。经过3年左右的时间,湖北整车生产企业将由目前的10家集中到1~2家;专用车改装车企业由目前的70家,形成2~3家大型改装车生产企业集团和8~10家有专业特色的特种车优势企业;农用车形成1~2家有较强实力的企业集团;零部件企业按照专业化、系列化、规模化的原则,形成十几家在全国有一定影响和地位的大型企业集团和20~30家专业化程度高的“小巨人”;充实以东风公司为主体的大集团、大产业基础,确保在2010年以前建成年产百万辆汽车的工程,实现湖北由汽车工业大省向汽车工业强省的转变。调整的方式从过去的适应性调整为主转到战略性调整为主,即治理散乱差;调整的重点不再是总量规模的扩大,而是通过采取发放“企业生产许可证”等一系列措施,淘汰一批技术落后,产品无销路,扭亏无望和长期处于停产半停产状态的企业;大力推进以产品为中心,以资产为纽带,以优势企业为龙头的强强联合,引导优势企业兼并、收购具有潜在市场和为主机、总成件直接配套的中小企业。同时,进一步加大市场开拓、技术进步、资本营运、政策支持等配套措施力度,为汽车产业组织结构调整创造宽松的外部环境。

上海深化科技管理体制,推进科研院所与企业相结合,8月上海内燃机研究所转制进入上汽集团。成为优化科技力量布局 and 科技资源配置,加快企业科技创新的一项重大举措。

上海汽车工业(集团)总公司继两年前将上海多家公交客车生产企业兼并重组为上海客车制造公司后,又与上海飞翼汽车制造有限公司组建上海客车制造有限公司,以期改变轿车业一枝独秀的“跛足”状况,谋求客车、重型车、微型车等车型的全面发展。

江苏省仪征汽车制造厂通过资产无偿划拨,组建了由上海汽车工业集团总公司控股

经营的上汽集团仪征有限公司，成为上汽集团公司的第三个整车生产基地。

由东风汽车公司、青海曲轴厂等 5 家企业出资组建的东风车桥股份有限公司 4 月 30 日在西宁宣布成立。注册资本 1.7 亿元。根据发展规划，该公司将以汽车零部件生产为主，实现集约化经营，多业并举，多种经营，力争成为青海省的龙头工业企业和国内汽车行业规模最大、实力最强的车桥、曲轴生产基地。青海的这两家呈链条型的企业加入东风车桥股份有限公司，对东风公司扩大西北地区产品销售市场和推动青海相关产业发展将起到积极的作用。同时，将对青海机械行业的改组和发展起到促进作用。

由中国航天科技集团公司、西安向阳航天工业总公司、西安天然气汽车产业发展研究中心、西安航天科技工业总公司 067 基地等 8 家单位发起组建的西安天洁航天科技股份有限公司成立，标志着我国采取部、市与国企和民营联合形式，大力开发天然气汽车等环保产品的工作取得突破性进展。新成立的西安天洁航天科技股份有限公司，注册资本 1 亿元，将充分利用航天系统在陕西的军工技术优势和科研成果，借助民营企业灵活有效的经营管理体系，重点开发天然气汽车所需高科技与性能优良的产品和设备。这不仅是推动我国环保产业发展的重大举措，也是中国航天科技集团实现军转民战略、将高科技成果转化为产品优势，支持地方经济发展的积极步骤，为我国在大中城市调整能源结构，推广普及“绿色产品”天然气汽车，减轻城市大气污染发挥重要作用。

2. 债转股

中国华融资产管理公司、中国信达资产管理公司、中国东方资产管理公司、中国长城资产管理公司及国家开发银行与中国第一汽车集团公司、上海电气集团所属 10 家子公司签署债转股框架协议，协议涉及债转股金额 120 亿元。实施债转股后，企业的负债率将平均下降 25%，负债结构趋于合理，财务负担将明显减轻，有助于一汽和上海电气放下包袱，增强发展后劲和竞争力，以崭新的面貌迎接全球经济一体化的挑战和新世纪的到来。

国家开发银行、中国东方资产管理公司和东风汽车公司控股子公司神龙汽车有限公司签署 23.4 亿元债权转股权的“债转股”框架协议，标志着东风汽车公司资产结构重组迈出了重要的一步。这次债转股是经国家经贸委推荐，银行和企业协商，以及外方承诺增资的情况下进行的。债转股协议实施后，中、外股东的股比保持不变，国家开发银行占 19.5%，中国东方资产管理公司占 19.5%，东风汽车公司占 31%，合资法方股东为确保 30% 的股比不变，已承诺增资 10.2 亿元。神龙公司“债转股”是东风公司实现产品结构战略性调整的重大部署，有利于东风汽车公司实现资产结构重组，尽快减轻企业债务过高的沉重负担，对东风公司实现三年解困起到至关重要的作用。

四、企业改革

拥有汽车行业多项“第一”的一汽集团公司改变以往过分追求“规模第一”、“产量第一”、“销量第一”的做法，把主攻目标瞄向“效益第一”，以彻底扭转企业“大而无效”的困难局面。一是通过技术创新推动中、轻、轿车产品全面换型，并改变过去相对封闭的开发模式，通过与国外联合开发等手段，增强产品的市场竞争力。二是切实加强经营管理，主要是加大财务和资金的管理力度，实行集团采购等办法，挖掘企业脚下的“金山”。三是加快公司制改造步伐，把决策层和经营管理层实行分离，对集团公司的企业进

行必要的优化重组和“吐故纳新”，充分发挥集团的规模效益。

随着全球经济一体化步骤日益加快及我国加入 WTO 日期临近，一汽正在组织研究“十五”、“十一五”规划的制定。总的指导思想基本包括两个重点：一是产品结构以经济型轿车为主，二是在体制、产品方向等方面寻求国内、国际新的合作方式的可能性，力争加入到世界汽车工业的经济循环体系中去。

东风汽车公司企业重组力度加大，体制改革后，东风汽车公司名称不变，但按照现代企业制度的要求，设立法人治理机构。总部机构异常精干，主要负责公司的战略规划、资产经营以及生产经营调整等方面的战略决策。总部由 37 个单位减至 11 个。公司的二级单位根据不同的功能、所处的地域分五大板块重组，执行公司的决策，负责本单位的生产经营（业务）管理，承担利润或成本（费用）责任。

东风汽车股份有限公司对供应商质量体系的建立和审核提出新要求，以保证东风轻型货车和发动机质量，维护用户利益。根据对产品质量、生产成本和交货期的影响程度，将供应商分为 ABC 三类，要求 A 类供应商二年内通过 QS 9000 认证；B 类供应商至少在 2001 年 12 月 1 日前通过 ISO 9000 认证；C 类供应商贯彻 ISO 9000 标准。凡未按要求实施和通过的将取消其合格供应商的资格，以确保产品质量。

轻骑集团针对不同地区农村居民的消费需求和消费水平，调整产品结构，积极开拓农村摩托车市场。其“三三制”销售服务体系延伸至农村，在县城、乡镇等贴近农村的地方建立轻骑服务网点，以方便农村消费者购买和维修摩托车。

一汽金杯股份有限公司根据市场需求的不断变化，积极调整产品结构，开发出一系列适应农村市场的“金杯”牌农用车，被中国质量监督的权威机构评为东北地区推荐首选产品。面对 1999 年国内轻型车发展空间不大的现实，公司及时确定了靠农用车重点占领东北市场的策略，并向全国经济发达地区拓展，计划年产系列农用车 1.5~2 万辆。

五、市场网络建设

随着上海通用汽车有限公司授权的首家销售服务中心上海名流汽车销售公司开门迎客，体现我国汽车产业一流销售和售后服务水准的国产“别克”轿车销售服务网正式启动。上海通用汽车有限公司采用的销售服务方式，是国内首次使用的单层次零售分销系统，由上海通用授权的各地特约零售商直接面向最终用户，不设任何中间环节。上海通用已在北京、上海、广州三城市遴选了首批 9 家“别克”轿车销售商，其员工都接受了上海通用提供的以顾客满意为重点的数百小时的培训。随着首批“别克”轿车的交付使用，上海通用的 18 家特约售后服务中心也将开业。企业将按每年的汽车产量增长计划 and 市场需求状况，按地域分布逐步进行销售和服务网络的扩容，从而将与世界级轿车相匹配的世界级购车、用车体验及时带给每位消费者。

同时，上海通用汽车有限公司还分别与中国工商银行、中国建设银行及上海汽车集团财务公司签约，联手向全国推出别克汽车贷款购车服务。消费者只需交 8~10 万元并办理有关手续，就能买到上海通用汽车有限公司生产的崭新别克轿车。消费者在当地通用汽车授权销售服务中心申请后，7 个工作日内就可获得能否得到贷款的明确答复，并可在 2 个工作日内获得所需款项。用户只需前往贷款银行一次性签订合同，其余一切具体手续由上海通用汽车及其授权销售服务中心代理。上海通用汽车有限公司已在全国各地

建立 24 家授权销售服务中心, 至 1999 年底这类销售中心已增加到 50 余家。中国工商银行和中国建设银行分别宣布, 2000 年将在全国范围内扩大办理上海别克轿车消费贷款业务的营业网络。目前两家银行约有 700 家营业网点办理这一业务, 其中工行 300 多家, 建行 399 家。

为拓展一汽产品的覆盖面, 一汽大力推进经销网络和售后服务建设。云南一汽汽车销售有限公司和一汽贸易总公司共同投资兴建一汽云南汽车交易市场。成为一汽在云南省最大的汽车集散地, 是具有汽车销售、备品供应、售后服务、租赁业务、办公管理、技术咨询等功能的综合汽车市场。

为适应市场需求, 树立民族工业的品牌意识, 成立专卖店、实行品牌专卖成为一汽轿车公司的营销新决策。一汽轿车股份公司的首家轿车专卖店在安徽合肥正式挂牌开业。实行品牌专卖后, 一汽产品将更加顺畅地进入市场, 及时准确地为顾客提供优质高效的服务, 并通过不断改进产品质量、调整价格, 满足广大用户的需要。同时获准挂牌的还有在全国各地的 15 家一汽轿车专卖店, 并以统一的外观形象、良好的购车环境和优质全面的服务开展以红旗、奥迪等一汽知名品牌的销售。

上海汽车工业销售总公司也改变了以往的营销方式, 开始建立目前国际著名汽车企业普遍采用的先进销售模式——特许经销商体系。上汽集团推行桑塔纳特许经销商标准, 旨在鼓励经销商以服务营销为核心, 全面提高硬件服务设施和服务管理水平, 增强整个桑塔纳销售体系的竞争实力, 继续保持桑塔纳品牌的市场地位。被批准为首批桑塔纳轿车特许经销商的有上海、山东、河南、陕西、新疆、湖南、四川、广东等省市的桑塔纳轿车经销单位。上汽销售总公司计划 2000 年将特许经销商网络扩大至 200 家。据悉, 将于 2000 年上市的上海大众帕萨特 B5 轿车, 将只允许特许经销商销售。

天津汽车集团在确定经济型轿车生产基地的同时, 狠抓汽车零部件的配套水平, 通过合资和引进技术, 促进了产品更新换代, 提前为加入 WTO 做好准备。同时, 该集团还准备采取全球采购战略, 用最先进的零部件装配整车, 提高整车的水平。公司已摘下不达标的杭州、宁波、武汉等地的 9 家天汽集团特约维修站标牌, 以确保产品质量, 严格服务市场。

在全国摩托车行业竞争日趋激烈之时, 中国轻骑集团推出一种新兴的摩托车生产经营模式——“点菜经营”, 已开始在全国的农村市场兴起。“点菜经营”模式就是以消费者需要什么, 企业就生产什么为经营思想, 全面满足和引导消费者, 只要顾客有需求, 企业就给予满足。1999 年实现了 120% 的产销率, 产品在全国农村市场的占有率达到 70%。

中汽总公司也将力争建成一个汽车交易电子商务平台, 把中国的汽车营销工作引入新领域。电子商务在国际贸易中已经趋于成熟, 美国三大汽车公司——通用、福特、戴姆勒—克莱斯勒都在广泛采用电子商务进行采购和销售, 其效率非常高。运用电子商务进行汽车贸易有两个优点: 加快信息流和物流, 提高效率, 降低库存成本; 保证产品信誉度, 有效打击假冒伪劣。

六、合资合作

通用汽车中国公司与国家环保局和国内 5 所高校分别签署协议, 双方就汽车废气排放控制和汽车材料研究进行深度合作, 共同促进中国汽车工业的发展。

根据协议,通用汽车中国公司将与国家环保局共同建立科技工作小组,进行机动车废气排放控制和环境保护的深入研究。通用公司将提供资金及技术支持和指导,同时还邀请中国学者和工程师参加各项技术培训,以便使他们更好地了解全球环保工作的最新趋势。来自通用汽车公司、国家环保局、清华大学和中国环境科学研究院的专家组成的工作小组将共同审阅国家环保局提交的研究计划,资金将由通用汽车中国公司单独或与中方机构共同提供。

通用中国公司还与清华大学、上海交通大学、西安交通大学、吉林工业大学和中国科学院兰州化学物理研究所分别签署正式协议,共同建立汽车材料及摩擦学研究联合体,通过发掘、资助和支持材料科学及摩擦学的研究,提高汽车的性能和品质,降低生产成本。联合体将邀请其成员和其它在材料科学和摩擦学领域具有专长的研究组织和机构提交研究提案,并对其进行评估及项目资金推荐,联合体的咨询委员会将负责联合体的整体发展方向。此类科研联合体的合作方式在大型跨国企业和中国科研院校间尚属首例。

德国大众汽车公司为了进一步增强在我国汽车行业中的竞争实力,与同济大学签约成立“大众同济汽车研究院”,支持同济大学将原来分散的汽车教学科研队伍组成一个强有力的整体,成为上海汽车行业的重要科研培训基地。该汽车研究院成立后,重点放在上海大众和一汽一大众所提出的专业培训和职业培训上。研究院的科技人员还将参与第四代桑塔纳轿车车型的协作攻关,并开展 21 世纪家用轿车发展的战略研究。

中美最大的合资企业——上海通用汽车有限公司 1999 年 4 月正式投产,别克轿车试生产中已达到 41% 以上的国产化率,因而成为投产之初就一举达到国家产业政策规定的高起点国产化率的首家企业。其产品别克新世纪轿车是 90 年代后期具有国际先进水平的中高级轿车,配备 2.98L V6 发动机、AT、ABS 等世界先进的机电一体化部件,标志着我国轿车工业及零部件工业达到一个新高度。

上海大众汽车有限公司新增资本 20 亿元,使上海大众的注册资本已飚升至 46 亿元人民币。此次新增的 20 亿元注册资本金,由原投资各方以未分配的利润缴付,各方的出资比例不变。持续多年的资金积累,使上海大众适时进行了一、二期工程的技术改造,先后开发出桑塔纳 2000 型、上海帕萨特等多款新品,还拥有了年产 30 万辆轿车的生产能力,迈上了规模经济的新台阶。

闽台合资的跨世纪大型项目——东南(福建)汽车工业有限公司建设进展顺利,该公司由台湾省最大的汽车集团——裕隆集团中华汽车公司与福建汽车工业集团公司合资成立,闽台双方各占一半股份。这是迄今为止海峡两岸最大的汽车工业合作项目。按一次规划、分期实施为原则,实行滚动发展,一期总投资近 2.3 亿美元,年产 6 万辆整车,终期目标为建成年产 30 万辆的汽车大厂,并实现整车和发动机整机返销台湾并外销海外市场。公司以滚动投入确保项目发展效益的新模式已引起广泛关注,被誉为中国汽车工业的一匹“黑马”。公司的建立还带动台湾 30 家技术先进、业绩优秀的汽车配件厂来投资配套,形成功能完整的汽车工业新城,标志着海峡两岸产业合作跃上新台阶。30 家配套厂初期投资 1.3 亿美元,占地 102 万 m²,产品包括电机、精密加工、橡塑胶、冲压件、电器制品等,其中半数厂已投产或即将投产,其他厂家也在积极建设中,将与主机厂同步建成投产。这些配套厂除为得利卡汽车配套外,还将面向广大国内外市场。

韩国现代集团与我国合作,从 1999 年 7 月 15 日起在江苏省盐城市合作生产“起亚”牌“Pride”小轿车。合资企业总资本额 1500 万美元,其中“起亚”占 30%。该合资汽车厂以从韩国进口零件在国内组装的方式生产,2000 年生产目标设定在 2.5 万辆,自 2001 年开始产量提高到每年 5 万辆。

美国通用汽车公司与一汽金杯股份有限公司共同投资 2.3 亿美元组建金杯通用汽车股份有限公司,将生产通用公司两种最受欢迎的车型:雪佛兰“开拓者”越野车和雪佛兰 S-10 皮卡车,共 6 种款式(车型以通用汽车巴西公司的设计为基准)。

由山东华日集团总公司和西班牙德比国家摩托车有限公司组建成立的合资企业山东蒙德摩托车有限公司,总投资 2800 万美元,中西双方各占 50%,设计生产能力年产摩托车 20 万辆。一期工程已达 10 万辆生产能力。这也是西班牙在中国投资最大的项目之一。蒙德公司已将“华日德比”牌系列摩托车投入批量生产。

此外,天汽集团与日本丰田汽车公司合资合作开发新型轿车项目已得到国家计委的批准,以丰田汽车公司新近开发的世界战略小型车 NBC 系列中的 NBC I 型和 NBC II 型作为夏利换型车的基础车型,新车型在 2001 年即可投入生产;广州汽车集团有限公司与日本五十铃公司签署《广州客车项目合作基础协议》,将合作开发生产豪华旅游客车,引进日方近一两年刚刚投放日本市场的新车型,主要是高速公路用车和城市客车。

零部件领域的合资合作也取得较好成绩,康宁公司在上海浦东新区总投资额达 7700 万美元的高科技环保新企业将生产控制汽车和摩托车尾气的催化转化器中的核心部件——蜂窝状陶瓷载体,以帮助中国和其它亚洲国家更好地保护环境,这些产品将于 2001 年起供应亚洲汽车生产厂商。此外,该公司还将进行销售、营销和工程服务,为整个亚州的汽车生产商供货,并满足中国汽车生产商控制尾气的需求;上海汇众汽车制造有限公司与曼内斯曼(中国)有限公司签署合营合同,总投资达 1933 万美元,共同投资兴建上海汇众萨克斯减振器有限公司(合资期限 50 年),全面引进德方的萨克斯专项技术,设计、生产和销售各类汽车减振器总成,至 2004 年达纲后,形成 182.5 万只减振器的年生产能力;总投资额为 1500 万美元的上海德尔福汽车门锁防盗系统有限公司,主要为上海大众、上海通用、金杯、金杯通用等提供门锁及防盗产品;伊顿卡车客车零部件(上海)有限公司建成并正式投产,总投资 2900 万美元,全面引进伊顿公司先进的生产技术和设备,生产富勒牌 10 速、13 速、18 速变速器等产品,为国内汽车厂配套供货,并出口亚太市场。

汽车流通领域的合资合作初见成效,世界著名汽车租赁公司——欧洲汽车公司与我国第一家实行汽车联网租赁的北京世纪通汽车俱乐部签署全方位合作协议,这是国外汽车租赁知名品牌首次进入国内市场。双方可相互冠名并形成共同品牌,在世纪通公司把欧洲汽车公司品牌引入中国市场的同时,世纪通品牌也将由欧洲汽车公司导入国际市场,其企业标志将出现在 100 多个国家的国际旅客通行口岸。双方还将在管理技术、市场网络、交流机制等方面进行合作。

招商引资收效明显,襄樊汽车产业开发区把招商引资的主攻方向放在与车城现有企业配套上,形成“项目随着市场变、招商围绕车城转”的招商引资新格局。1999 年开发区新引进投资项目 21 个,投资总额 2.42 亿元,其中合资企业 13 家,独资企业 8 家。

七、技术改造

一汽缸体高效电动气流造型线项目已全面完成规定的各项内容和技术指标,通过有关方面验收。该造型线采用多套伺服电驱动装置来完成铸型及砂箱的快速运输,全线实现计算机监控,是国内率先研制成功的轿车缸体铸件电伺服驱动气冲造型线,使我国成为世界上继德国和日本之后第三个掌握电驱动造型线技术的国家。该线投产后,主要用于生产捷达缸体等轿车铸件。缸体高效电驱动气流冲击造型线的研制成功,标志着我国轿车缸体铸件将结束从国外进口的局面。

哈飞改造完成的微型车生产线使哈飞“松花江”微型车的生产速度由过去的 4.5 分钟一辆提高到现在的 2 分钟生产 1 辆,年产能力可达 10 万辆。公司本着投入少、见效快的原则,在引进国内外先进技术的基础上,不断进行优化、革新,对原有的生产线进行了大规模改造:新建 20000 m² 厂房,新增德产 2000t 单动冲床,安装了德国、美国、日本的总装加注机、玻璃涂胶机、检测线等先进设备。新的生产线使工艺布局、运行结构更趋合理。自动化程度的提高,不仅使生产效率提高,也使产品质量进一步提高。

八、新产品开发

1999 年我国中高级轿车生产取得丰硕成果,一汽—大众公司开发的奥迪 A6 轿车,标志着我国汽车制造技术已达到国际先进水平,使我国轿车产品跨入国际高档轿车行列。奥迪 A6 包含了当今汽车工业高档轿车中许多最新设计和技术,代表了高档车型发展趋势,发动机的五气门技术、电控多点燃油喷射和电子点火系统都是世界一流的。中国制造的奥迪 A6 在保持原设计风格的原则下,根据我国国情进行了变型设计,使后座舱更宽敞,后座椅更加柔软舒适;专门设计了坏路底盘;装备了智能式自动空调系统、ABS、双气囊,还可选装电子车速控制装置、座椅自动加热装置、ASR 牵引力自动控制、手动自动一体变速器等多种国产轿车首次应用的当代世界最先进的技术。

CA7200E3 轿车匹配了 V6 可变进气道电控燃油喷射式 VG20E 发动机,具有国际先进水平,最高车速可达 175 km/h,装备了一汽与美国 Lukas Varity 公司联合开发的 ABS,还可选装安全气囊。另外,采用绿色无氟 R134a 制冷空调系统,闭环控制加三效催化装置和燃油蒸发控制系统,排放指标已达到目前国内最高排放净化标准。

一汽—大众汽车有限公司捷达 2000 年型两气门电喷车正式投放市场,标志着一汽—大众在国内率先进入全电喷时代。捷达 2000 系列车型均提前 5 年满足了国家及地方现行最严格的排放限值要求,为进入新世纪迎接 WTO 的挑战,同国际汽车工业制造水平接轨做好充分准备。捷达 2000 年型包括捷达电喷经济型 Ci、捷达电喷豪华型 Gi、捷达前卫豪华型 GiX、捷达王 GT、捷达王豪华型 GT、新捷达王 GTX、捷达都市先锋 AT 等车型,针对细分市场开发出捷达出租车、运动车、警务用车、军队用车等专用车型,形成了多品种、宽系列、高品质、新技术的产品格局,使捷达系列产品更加个性化。此外,一汽还开发成功 1.8L 涡轮增压式发动机的 Audi200 新品种,填补了我国轿车发动机涡轮增压技术的空白。

上海大众为适应日趋激烈的市场竞争,推出世界级轿车新品——第三代桑塔纳轿车,车身更长、技术性能更优越。新型轿车是以德国帕萨特 B5 轿车为基础,结合我国路况、

环保等国情而重新设计开发的。轿车排量仍为 1.8L, 采用四轮驱动、安全气囊、爆炸式安全带等新技术, 是 21 世纪 B 级轿车中的顶级车, 起步国产化率达 40%。2000 年实现批量生产后, 将带动零部件配套企业技术升级。

上海通用继 1998 年推出别克——世纪后, 首辆别克 GL8 公务商务旅行车又于 1999 年驶下公司的柔性中心生产线, 成为国内首家不同车型共线生产的汽车制造公司, 并创造了在投产一年内推出两种新车型的记录。

别克变型车具有科技含量高、安全舒适、装备先进、质量上乘等特征及优越的性能价格比。内置宽敞, 还可作多种灵活的变化和组合, 方便乘坐和置运大件物品。配有与别克轿车相同的 2.98L V6 发动机和 4 档自动变速器, 并根据长途旅行的特殊需要进行了一系列调整。

上海泛亚中心根据顾客需求, 自行设计制造、面向国内市场的第一辆整车——“麒麟”概念车, 将传统的欧洲风格与小型卡车的功能有机地融为一体。由于采用四缸发动机和 5 档变速器, 使该车性能可靠、使用成本适中。

广州本田汽车公司一直注重环保, 推出装有三效催化装置、已达到北京、上海公布的最新环保标准的广州雅阁 2.3L 豪华轿车。广州本田生产的所有轿车产品都装有三效催化装置, 完全符合国家将于 2000 年 1 月 1 日开始实施的最新尾气排放限值标准。为适应中国的国情, 广州本田在原车型的基础上, 使发动机既能使用无铅汽油, 也能使用有铅汽油; 增加了前后雾灯等。

跃进汽车集团推出分别命名为“英格尔”的小型乘用车和“优尼柯”的小型客货车。这两款系列车型引进德国保时捷发动机技术, 采用前轮驱动、前后独立悬挂、真空助力双管路制动系统, 配有冷暖空调。两款新车除适用于家庭以外, 还适用于出租车市场和第三产业的其它行业。

东风汽车公司开发生产出 25 种 1999 款新车型, 包括重型车、中型车、轻型车及各种旅行车、厢式车和救护车等, 新产品的开发生产前后仅用两个多月时间。新车型具有速度快、动力强、耗油低等优点。为适应北京、上海等大城市改善环境质量和美化市容的需要, 东风汽车公司与北京液化石油气公司合作开发生生产的低排放、双燃料环保车, 已获准在北京市场销售。

亚星—奔驰有限公司引进和生产的 YBL6110H 型奔驰牌客车及 YBL6110H、YBL6110C36H 型奔驰底盘通过鉴定。同时通过鉴定的还有 YBL6720、YBL6720C20 型亚星牌客车及 YBL6720 型亚星底盘。YBL6110H 型奔驰牌客车是欧洲先进的高档豪华客车, 采用矩型管车身骨架, 全模制玻璃钢蒙皮、双曲面全景式夹胶玻璃、全密封式侧窗、整车造型美观新颖, 是旅游观光、高速客运的理想用车。YBL6720 亚星牌客车采用国内独创的轻型车前置前开门的结构, 整车造型优美、极富时代气息, 时速达 100km, 各项技术水平在国内均处领先水平。

河北田野汽车集团瞄准市场需求, 加速技术创新步伐, 新采用 24 项安全环保新技术对原有车型进行全方位改进, 推出田野 BQ1020 精品车, 新车型加装了 ABS, 提高了制动稳定性和安全性; 转向系统增加吸能管柱; 采用 134a 空调系统和碳罐两项环保新技术。

北京市政汽车改装厂研制开发的新型洒水车、厢式车、厢式半挂车和冷藏半挂车等 11 种民用改装车新产品中有 6 种为洒水车新品种, 均为平头车系列, 采用北京、解放、东

风等国产优质名牌定型生产的汽车底盘,采取椭圆形罐体,配备电控气阀控制水路。

我国摩托车产品技术含量不断提高,在国外主要用于高档次摩托车的电喷技术已成功应用于国产摩托车。春兰集团开发的春兰虎以及新大洲开发的 XDZ50T-X 都装有这种电喷式发动机。贵州红林机械厂与美国 BKM 等国外公司联合开发出用于二冲程摩托车发动机的电喷系统(CATS)部件,已在南方公司开发的 NF125 型摩托车上运行成功,油耗降低 30%,功率提高 5%~10%,排污减少 60%,排污指标达到美国加州 2004 年标准限值。

轻骑集团已开发成功排气净化转换装置并应用于木兰系列和 AG 系列摩托车上,实验证明排污降低 75%以上。金城集团开发的 JC90-8、上海幸福摩托车总厂研制的 XF50QT-A 型摩托车也在采用催化转换装置中迈出可喜的一步。

高技术大排量摩托车的开发已见端倪,珠峰摩托车公司已推出排量为 750 mL 的高技术豪华型大排量摩托车(配置横置 V 型双缸四冲程汽油机),国内已开发成功 600 mL、350 mL 摩托车,并已顺利通过鉴定。南方公司 250 mL 机单缸 4 气门的技术研究已取得重大进展,拥有这一技术的 175FM 摩托车汽油机已经问世。而春兰集团近期推出的虎神 CL250 型摩托车则是这两项技术的综合体现,其发动机为 V 型双缸 8 气门。

此外,春兰集团自行研制的水冷四冲程 125 mL (CL125T)已在近期推向市场;珠峰公司的单缸水冷二冲程排量为 150 mL 的 ZF150-2 型摩托车也已投产。

九、环境保护

我国的环保政策目标,就是以汽车环保为契机,加快对汽车企业的技术改造、技术创新和产品开发,为整个汽车业的发展“提速”。北京 1999 年 1 月 1 日起正式实施我国最严格的地方性汽车排放标准《轻型汽车污染物排放标准》,新的排放标准把预计 2002 年实现的环保目标提前了 3 年。随后国家重申停止使用车用氟里昂物质,并颁布《车用无铅汽油》(GB 17930-1999)强制性国家标准,于 2000 年 1 月 1 日起实施。要求 2000 年国产轿车全部采用电喷技术和催化转化器,比原来规划的 2002 年提前了 2 年。这一系列政府举措有力地表明国家要下决心治理汽车污染以改观日益恶化的大气环境。同时也反映出环保技术作为汽车新技术的代表,已经得到重视,它将拉动汽车业走上技术竞争的道路。

为保护环境,改善大气质量,国家质量技术监督局 1999 年颁布了 4 项新的汽车排放国家标准。新标准比现行排放标准加严了 80%,采用联合国欧洲经济委员会汽车排放法规体系,使我国对新车的排放要求达到欧洲 90 年代初期的水平。这 4 项标准发布实施后,我国汽车排放标准体系就成为完整的、标准数量和技术要求都与国际法规相协调的体系。为了给企业一定的准备期,以进行产品研制、开发等一系列准备工作,4 项新标准将实施日期延迟到 2000 年 1 月 1 日。自实施日期起,新生产的汽车必须达到新标准的要求。4 项新标准同时适用于液化石油气、压缩天然气汽车。新标准的实施,对轿车生产企业来说既是一个机遇,也是一个挑战,将极大地促进企业的技术进步,提高我国的汽车排放控制技术,缩小与国外发达国家的差距。

为解决清洁汽车推广应用中所面临的技术难题,科学技术部实施“清洁汽车行动关键技术攻关及产业化项目”。该项目的实施将促进:高性能天然气加气成套设备的产业化;电控喷射单一气体燃料(CNG、LPG)发动机产业化,其排放达欧 I 排放限值标准;制订