

中国汽车工业四十年



1956 — 1996

国产汽车诞生四十周年纪念活动组织委员会

一九九六年十二月

中国汽车工业四十年

1956—1996

国产汽车诞生四十周年纪念活动组织委员会

一九九六年十二月

北京市新闻出版局准印证号：京准字 96-0419 号

中国汽车工业四十年

国产汽车诞生四十周年纪念活动组织委员会出版

深圳雅昌彩色印刷有限公司印制

开本：889mm × 1194mm 大¹/₁₆ 印张：12.25 字数：550千字

1996年12月 第1版 第1次印刷

印数：0001-2000册

定价：75.00

《中国汽车工业四十年》编辑部

顾 问：冯 克 刘守华 方劼 胡信民

主 编：滕伯乐

副主编：乔常利 兰祥家

编 辑：喻 兵 陈轶钊 韩立新

美 编：梅 御

责任校对：徐 潇

序

1996年是国产汽车诞生40周年(1956年-1996年)。40年来汽车工业在党中央、国务院的关怀下,在国家有关部委、各地方政府的支持下,经过几代人的艰辛努力,取得了举世瞩目的成就,从开始创建时的单一品种车型发展到多品种车型、系列化产品,从只能生产载货汽车发展到大批量生产客车、轿车,从仿制生产、引进技术发展到部分产品自行开发,汽车工业在技术、质量、品种、规模和效益各个方面都跃上了个新的台阶。

为了宣传中国汽车工业40年来的成就,机械工业部委托中国汽车工业协会、中国汽车工业咨询委员会、《中国汽车工业史》编审委员会主办中汽国际广告公司承办国产汽车诞生40周年纪念活动。编纂出版《中国汽车工业四十年》一书是国产汽车诞生40周年纪念活动的系列项目之一,该书是《中国汽车工业史》的附刊,集中介绍现阶段汽车工业汽车、摩托车、零部件的生产、发展面貌,具有历史文献价值和行业导向作用。编纂此书的目的,旨在通过对中国汽车工业骨干企业和名优产品的宣传,激励汽车行业广大职工发扬自尊、自立、自强和艰苦奋斗的精神,为把汽车工业早日建成为国民经济的支柱产业而努力奋斗;同时更好的引起全社会对国产汽车的关注,增强爱国产车、造国产车、用国产车的意识,促进汽车工业持续、快速、健康发展。此书的编纂工作得到了汽车行业大企业集团、主要企业的积极支持和参与,代表了当前中国汽车工业的基本面貌。

1986年,国家把汽车制造业列为国民经济的支柱产业之一。1994年7月,国家颁布了《汽车工业产业政策》,标志着中国汽车工业进入了一个新的发展时期,机遇与挑战并存。汽车工业全体职工正满怀信心地投身到“产品质量翻身、组织结构优化、开发能力提高”的“三大战役”中去,励精图治,迎接挑战,再创新业,以崭新的姿态迈向二十一世纪。

胡信民

一九九六年十二月

大力依靠科學技術
振興機械汽車工業

江澤民

一九九六年元月十二日

為發展中國的轎車
工業而努力奮鬥

李鵬

發展高新
技術振興汽
車工業

為中國汽車工業史題

鄒家華

一九九二年三月

研究我國汽車工業的
歷史，弘揚艱苦創業的
精神，總結經驗，促進當
代汽車工業健康發展，
為此立去界之林而奮鬥。

李嵐清

一九九六年一月廿七日

總結历史經驗
發展汽車工業

祝賀中國汽車工業史出版

段君毅

九六年二月



回顧歷史展
望未來再創
中國汽車工業
新業績

周子健
一九六二年

为汽车工业迈入二十一世纪
做出新的奉献

何光远
一九九六年
八月廿日

值此《中国汽车工业史》出版
发行之际，谨致以热烈祝
贺！温故而知新，相信该书
的出版，对总结四十年发展
经验，促进我国汽车工业振
兴将起积极的推动作用。

包叙定

一九九六年五月十日

包叙定部长贺词

中国汽车工业四十年回顾与展望

中国汽车工业协会

一、中国汽车工业的发展历程

1、从五十年代(1953年)开始,国家投资建设第一汽车制造厂(长春),开始创建中国汽车工业;1956年7月第一辆国产解放牌载货汽车问世,中国结束了自己不能制造汽车的历史。

六、七十年代,国家继续投资建设二汽、川汽、陕汽、技术改造南汽、北汽、济汽,形成了中国汽车工业的一支重要力量。

从1953年~1978年的26年,中国汽车工业创建、成长的发展,成为历史性的第一个发展时期。

从七十年代末期(1979年)开始,中国实行改革开放政策以来,汽车工业引进技术、更新产品和工厂改建扩建,全行业的技术进步、产品结构、产业组织结构和生产规模等方面都发生了重大变化,逐步形成了按规模经济组织生产的几个大型汽车生产基地。

从1979~1994年的16年,中国汽车工业壮大和加快发展,成为历史性的第二个发展时期。

从九十年代中期(1995年)开始,也就是中国《汽车工业产业政策》颁布实施以来,跨入了一个全新的发展时期。

1996年,是中国国产汽车诞生40周年,具有历史性的重大意义。回顾中国汽车工业创建43年、投产40年的历史,从无到有、从小到大、从单一品种车型发展到多品种车型、系列化产品,从小批量生产发展到大批量生产,从生产载货汽车发展到生产越野汽车、客车、专用汽车和轿车,从仿制生产、引进技术发展到部分产品自行开发,中国汽车在技术、质量、规模和效益各方面都跃上了一个新台阶。中国汽车工业取得了举世瞩目的丰硕成果,主要体现在:一是形成了车型系列比较完整的生产格局,二是技术进步的步伐加快,三是改革开放以来,特别是“八五”期间汽车生产快速增长。

——40年来,累计生产各类汽车1165万辆。1990年生产汽车50.9万辆,1992年汽车产量突破100万辆。1995年具有能力200万辆、生产143.5万辆(其中:载货汽车73.7万辆),居世界第11位。1990年生产轿车4.2万辆,1992年为16.3万辆,1995年为32万辆。1991~1995年的5年期间,汽车产量年均增长率23%。国产汽车的国内占有率达92%。

——摩托车,累计生产2654万辆。1990年生产97.6万辆,1992年为198万辆,1995年为783万辆;1991~1995年的5年期间,摩托车产量年均增长率52%。

——机动车保有量,1995年为3850万辆。其中:汽车1990年为551万辆(私人拥有81.6万辆,占14.8%),1992年为692万辆,1995年为1050万辆(其中:轿车180万辆;私人拥有250万辆,占23.8%);摩托车约1800万辆;其它类型机动车约1000万辆。

——汽车工业总产值(不变价),1990年为468亿元人民币,1992年为1034.5亿元,1995年为1900亿元,1991~1995年的5年期间,年均增长率32%。

——生产厂家,汽车制造120多家,客车生产约400多家,专用车生产约500家,摩托车制造150多家,零部件生产2000多家。汽车制造业从业人员200万人。

——农用汽车，1995年生产230万辆（其中：四轮车30万辆），生产厂约250家（其中：四轮车生产约160家）。

二、中国汽车和零部件工业的现状

从中国汽车工业总体上看，整体实力增强，为今后持续、快速、健康发展和建成国民经济的支柱产业奠定了基础。产品品种增加，注重产品开发能力的资金投入，汽车市场需求变化、竞争激烈、私人购车上升，呈现持续发展趋势。

汽车生产——以1995年为例，年产量超过10万辆的有5家企业（集团）：

中国第一汽车集团公司，北京汽车工业集团总公司，上海汽车工业（集团）总公司，东风汽车公司，天津汽车工业（集团）有限公司，这5家的生产集中度占全国当年产量的55.6%；年产量超过5万辆的有3家企业（集团）：跃进汽车集团公司，长安汽车有限责任公司，柳州微型汽车厂，这3家的生产集中度占全国当年产量的14%，以上8家生产集中度占全国当年产量的69.6%。以年产量超过1万辆的21家企业（集团）计算，生产集中度占全国当年产量的88%。

摩托车生产——以1995年为例，年产量超过100万辆的有3家企业（集团）：中国嘉陵、中国轻骑、建设工业，这3家的生产集中度占全国当年产量的41.4%；年产量超过20万辆的有9家企业（集团）：南京金城，捷达摩托车，上海易初，洛阳北方易初，南方动力机械，长春摩托车，浙江摩托车，山东华日，五羊-本田；年产量超过10万辆的有3家企业：天津本田，广东佛斯第，宁波金轮。以上15家企业（集团）的生产集中度占全国当年产量的86.9%。

引进技术——自中国改革开放至1995年底，同境外20个国家及地区建立了353家三资企业（其中：独资企业占3.5%），引进汽车技术313项，其中：汽车整车26项，摩托车30项，发动机、变速箱、车身等主要总成25项，零部件153项；产品及工艺改进、计算机应用、科研等专项技术79项。

中国汽车零部件工业——主要体现在（1）生产集中度有所提高，少数企业的国内市场占有率30%以上的有万向节、火花塞、增压器、节温器、气门等品种。（2）产量质量逐步提高，借鉴国外先进技术管理，推行ISO9000系列标准，建立和完善质量保证体系。（3）引进车型的国产化率逐年提高。1995年底统计，桑塔纳、切诺基（CX1、CX8）、夏利、奥迪（四缸）、标致（505W8）的国产化率已达80%以上，捷达、奥拓的国产化率已达60%以上，云雀的国产化率为46%，富康的国产化率为26%。（4）科技队伍壮大，培养了一批汽车零部件开发设计人员。目前中国汽车零部件工业滞后整车的发展，主要是：（1）投资不足，基础薄弱，（2）产业结构不合理，品种重复，同一产品的生产厂家至少几十家，有的多达数百家，形不成规模经济；（3）产品自主开发能力弱，跟不上整车技术发展。

目前，中国汽车工业与国际先进水平和国际市场相比，还有不小的差距。

——企业组织结构不合理，分散、重复生产，缺乏国际竞争力。

——产品的水平、质量、品种和价格，还不能满足市场多层次的需求，尤其是缺乏对引进型的创新能力和新产品的自主开发能力。

——资金不足，还没有建立起多渠道的融资投资机制，影响投入产出的良性循环。

——营销市场不规范，使用政策和使用条件不完善，还没有形成以私人购车为导向的统一大市场的良好社会环境。

三、中国《汽车工业产业政策》的主要精神、发展设想和规划目标

1、《汽车工业产业政策》的主要精神：(1)加速发展零部件工业，加强汽车工业的基础。(2)培育汽车市场，为轿车私人购买创造条件。(3)促进企业集团化，实现规模经营，改变分散的生产格局。(4)逐步建立开发能力和自主的技术开发体系(包括以企业为主体的产品开发基地，由研究所、高等院校和国家检测认证中心等组成的技术支撑体系)。

2、发展设想

根据预测，中国的国民经济在2010年前将以每年8~9%的速度增长，汽车需求量快速增长。

——预计2000年中国汽车工业将形成生产能力300万辆、生产270万辆(其中：轿车120万辆)，保有量1800~2000万辆，载货车结构将向重型和轻型化方向发展，当年需求量约为98万辆以上；客车需求量为52万辆、保有量将达到600~700万辆。

——预计2010年将形成各类汽车生产能力600万辆、生产550万辆(其中：轿车350万辆)，保有量4400~5000万辆(其中：轿车2200~2700万辆)。

——预计2000年摩托车需求量800~1000万辆，保有量4500万辆；2010年需求量1200万辆，保有量1亿辆。

3、规模目标

——在1997年左右，大型汽车企业集团将在一定产品范围内形成规模经济，到2000年形成2~3家年产40万辆以上生产能力的企业集团，6~7家成为骨干企业，其中3~4家销售额400亿元以上的企业，主要汽车产品达到国外九十年代技术水平。

——调整和优化能适应多层次、多样化需求的产品结构，完善汽车市场机制，大力培育和开拓私人购车市场，尤其是私人购买小轿车市场，营造国内外大市场环境，参与国际竞争。

——自主开发与国际合作相结合，重点引进急需的产品开发关键技术、高新技术和科研测试实验手段，形成国内外、产学研合作研究开发机制，联合开发新车型，适合国内外市场层次需求。

——学习、借鉴国外汽车零部件工业的先进经验，重点引进开发技术、测试技术(包括现有产品的改进)，同时要形成零部件产品的开发能力，还要建设具备下一代产品开发能力的技术开发机构。到2000年形成5~10家按专业化分工、分层次、系统产品开发和配套，具有国际竞争力的零部件企业集团；到2010年形成按系统配套的零部件企业300多家，使之成为支撑汽车工业健康发展的基础。

——统筹规划，选择60种汽车关键零部件，分三类列入发展计划。第一类，国内空白的高新技术品种，先支持一家以股份制形式组建企业(集团)，这类3种产品是汽油机电控系统、制动系统防抱死和防滑装置、安全气囊系统。第二类，国内已有一定基础的零部件，每个品种择优2~3家骨干企业，用多种方式进行改造和建设，这类22种产品是柴油机燃油系统、增压器、空调装置、车锁、灯具、专用轴承等。第三类，国内基础较好的零部件，每个品种选择2~3家骨干企业，为多种主导车型配套，这类35种产品是薄壁缸套、齿轮箱、组合开关、内饰件、密封橡胶件、粉末冶金件等。

——国外汽车零部件企业合资合作对象，应具有较高的专业水平，产品系列丰富，具有国际水平的产品开发能力、国际市场销售渠道和一定的融资能力，合资、合作建设研究开发试验机构。

——鼓励中国的零部件企业，建成开放型而不是封闭型、开发型而不单纯生产型的零部件企业集团，使其成为中国和世界汽车工业的重要组成部份。

目 录

中国第一汽车集团公司	1
东风汽车公司	3
中国重型汽车集团公司	5
中国汽车工业总公司	7
跃进汽车集团公司	9
北京汽车工业集团总公司	11
天津汽车工业(集团)有限公司	13
上海汽车工业(集团)总公司	15
中国航空工业总公司	17
中国航天汽车工业总公司	19
中国金燕汽车船舶工业公司	21
江铃汽车集团	23
庆铃汽车(集团)有限公司	25
中国嘉陵工业股份有限公司(集团)	27
建设工业(集团)有限责任公司	29
中国轻骑集团	31
上海-易初摩托车有限公司	33
五羊-本田摩托(广州)有限公司	35
玉河(集团)有限责任公司	37
中国第一拖拉机工程机械公司	39
一汽-大众汽车有限公司	41
中国第一汽车集团青岛汽车厂	43
东风汽车集团烟台汽车制造厂	45
云南汽车厂	47
内蒙古北方-奔驰汽车制造有限公司	49
合肥淝河汽车制造厂	51
上海汇众汽车制造公司	53
跃进汽车集团公司离合器厂	55
北京第二汽车制造厂	57
一汽红塔云南汽车制造有限公司	59
福州汽车厂	61
丹东汽车制造厂	63