

中国汽车工业发展问题报告

[..... 李春林 天舒 编著]

C 走出困惑 A CHINA

中国问题丛书



兴旺红火的汽车市场
障碍，亟待逾越
“滚滚车轮”进中国
走出怪圈，引向民众
家庭轿车不是梦
敢问路在何方？

沈阳出版社

走出困惑

——中国汽车工业发展问题报告

李春林 天 舒 主编

沈阳出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

走出困惑：中国汽车工业发展问题报告/李春林，天舒著．—沈阳：沈阳出版社，1998. 9

(中国问题丛书)

ISBN 7-5441-1119-9

I. 走… I. ①李… ②天… II. 汽车—重工业经济—经济发展—中国—研究报告 N. F426. 471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (98) 第 27257 号

沈阳出版社出版
(沈阳市沈河区南翰林路 10 号 邮政编码 110011)
北京燕山世兴印刷厂印刷 新华书店北京发行所发行

开本：850×1168 毫米 1/32 字数：263 千字 印张：11

印数：1-5100 册

1998 年 9 月第 1 版

1998 年 9 月第 1 次印刷

责任编辑：潘晓翊

责任校对：沈 笑

封面设计：杨 群 李 栋

版式设计：姚德军

定价：17.40 元

中国汽车工业发展问题报告

[.....中国问题丛书.....]

走出困惑



沈阳出版社

主 编 致 辞

我们正走向充满希望的明天

走向明天的道路充满曲折

我们能够走出曲折，抓住明天。

目 录

第一章 奋进的历程

——我国汽车工业的发展之路…………… (1)

第一节 历尽沧桑：旧中国的汽车梦…………… (1)

第二节 曲折前进：建国后的汽车工业…………… (3)

2.1 起步阶段（50 年代）…………… (3)

2.2 摸索阶段（60 年代和 70 年代）…………… (6)

2.3 调整和提高阶段（80 年代）…………… (10)

第三节 飞跃发展：汽车工业的现状…………… (15)

3.1 中国汽车工业的总体现状…………… (15)

3.2 中国兵器工业汽车的发展…………… (17)

3.3 中国航空工业汽车产业的发展状况…………… (19)

3.4 中国交通系统公路车辆生产行业的发展状况…………… (21)

第二章 兴旺红火的汽车市场

——我国汽车市场发展状况…………… (26)

第一节 特征与波动：汽车市场扫描…………… (26)

1.1 中国汽车市场的基本特征…………… (26)

1.2 中国汽车市场的波动性…………… (30)

第二节 各具特色：各类汽车市场的运行特征…………… (34)

2.1 中国轿车市场的运行特征…………… (34)

2.2	载货汽车市场的运行特征·····	(38)
2.3	客车市场的运行特征·····	(43)
第三节	各领风骚：区域汽车市场状况·····	(44)
3.1	区域市场的现状与特征·····	(45)
3.2	区域市场的需求结构·····	(47)
第四节	火爆诱人：私人汽车市场一瞥·····	(50)
4.1	私车市场发展状况·····	(50)
4.2	私车市场对总体市场的影响·····	(54)
第三章	障碍，亟待逾越	
	——我国汽车工业发展问题透视·····	(56)
第一节	问题多，障碍多：必须正视的现状·····	(56)
1.1	中国汽车工业发展中所存在的种种问题·····	(56)
1.2	中国汽车工业发展所面临的障碍·····	(59)
第二节	“散”、“乱”导致低效能：产业组织结构 问题·····	(61)
2.1	汽车产业组织结构的现状·····	(61)
2.2	汽车产业组织结构存在的突出问题及成因分析····· ·····	(63)
第三节	“诸侯”割据：汽车生产企业的生产规模 问题·····	(65)
3.1	汽车产业的“诸侯经济”·····	(65)
3.2	“高墙”内的“畸形儿”·····	(67)
3.3	须借鉴国外汽车业发展的经验教训·····	(71)
3.4	汽车规模经济分析·····	(82)
第四章	“滚滚车轮”进中国	
	——进口汽车对中国汽车市场的冲击·····	(91)
第一节	挡不住的诱惑：轿车进口潮·····	(91)

第二节 汽车进口状况及未来走势	(94)
2.1 汽车进口状况	(95)
2.2 汽车进口的影响因素	(101)
2.3 汽车进口的未来走势	(104)
第五章 进口组装与国产化之路	
——中国汽车国产化问题分析	(107)
第一节 CKD 方式：褒贬不一	(107)
1.1 CKD 方式：一条必由之路	(108)
1.2 CKD 方式的特点：先易后难	(111)
1.3 国产化政策：制定与实施	(117)
第二节 CKD 的影响：国产化进程缓慢	(120)
第六章 走出怪圈，引向民众	
——中国“公车之累”问题剖析	(125)
第一节 公车需求的“黑洞”	(125)
第二节 泥沼里的无解方程	(130)
第三节 把轿车引向私人消费	(134)
第七章 家用轿车，是耶非耶？	
——发展家用轿车问题辩论	(138)
第一节 轿车文明批判：郑也夫如是说	(138)
1.1 轿车文明引导世界走向误区	(140)
1.2 中国国情不容发展家庭轿车	(145)
第二节 轿车文明辨析：樊纲如是说	(149)
2.1 文明的魅力	(149)
2.2 发展的极限	(151)
2.3 人性的悖论	(153)
2.4 选择的理性	(157)
2.5 平等的权利	(160)

2.6 落后的悲哀	(162)
第三节 轿车文明展望：我们如是说	(165)
3.1 轿车进入家庭是经济发展的必然结果	(165)
3.2 汽车产业要奋力拼搏	(172)
第八章 家庭轿车不是梦	
—— 轿车进入家庭的模式与步骤	(176)
第一节 轿车进入家庭的模式	(176)
1.1 国外轿车进入家庭的发展模式	(176)
1.2 中国轿车进入家庭宜采取的发展模式	(180)
第二节 改革不合理的轿车税制	(186)
2.1 不合理的轿车税制阻碍轿车进入家庭	(186)
2.2 轿车税制改革的原则	(188)
2.3 坚决治理乱收费现象	(193)
2.4 税收和使用费测算比较	(194)
第三节 发展家庭轿车的步骤	(196)
第九章 敢问路在何方	
—— 城市交通道路水平问题透视	(203)
第一节 行路难，停车难：汽车发展遇到的大难题	(203)
第二节 先有鸡，还是先有蛋？	(209)
第三节 给车一个停靠的地方	(221)
第十章 “公害”不容忽视	
—— 治理汽车污染环境问题初探	(225)
第一节 愈益严重的公害：汽车对环境的污染	(225)
1.1 汽车的排放状况	(226)
1.2 汽车排放物的危害	(227)
1.3 我国汽车对城市大气的污染	(234)
第二节 限制污染：都市生活的企盼	(237)

2.1	加大环境保护力度	(237)
2.2	影响汽车排放的主要因素	(239)
2.3	污染大气的主要污染源是什么	(241)
2.4	汽车排放污染环境状况及趋势	(242)
第十一章 迎接挑战 参与竞争		
——未来中国汽车工业的发展趋势与思路		(250)
第一节	预测动态：八大趋势	(250)
第二节	理顺调整：正确处理汽车工业振兴中的几个重大关系	(256)
第三节	振兴之路：自主开发，科教兴业战略	(264)
第十二章 一展宏图 振奋人心		
——振兴中国汽车工业的战略构想		(290)
第一节	全面细致的蓝图：总体战略思想	(290)
1.1	振兴中国汽车工业的指导思想	(290)
1.2	振兴中国汽车工业的政策措施	(293)
第二节	创新之路：中国汽车产业创新战略	(303)
2.1	中国汽车产业技术创新战略	(303)
2.2	我国汽车工业技术创新战略目标	(316)
2.3	汽车产业重大技术创新项目选择	(318)
2.4	支持汽车产业技术创新战略实施的政策建议	(320)
第三节	轿车的明天：轿车工业发展战略构想	(321)
3.1	家用轿车之梦必将成为现实	(321)
3.2	发展家用轿车的战略模式和方针	(325)
3.3	发展家用轿车的战略目标及步骤	(330)
3.4	发展家用轿车的主要战略措施	(331)

第一章

奋进的历程

——我国汽车工业的发展之路

中国的汽车工业经历了艰难曲折的发展过程。旧中国历尽沧桑，前后只生产几千辆汽车。新中国成立之后，汽车工业的发展虽几经波折，终得到飞速的发展，直到1996年汽车产量达147.5万辆。汽车工业仍面临严峻的挑战，任重而道远。

第一节 历尽沧桑：旧中国的汽车梦

谈到中国的汽车发展历程，似乎第一个该提及的人物是大家都很熟悉的“老佛爷”西太后慈禧。当年几位外国人千里迢迢从海外运来一辆小轿车，通过权臣袁世凯，作为颇为贵重的礼物送给西太后。他们原以为穷奢极欲的老佛爷一定会大加青睐，从而通过上层路线来打开早期的中国汽车市场。但是“纡荣尊贵”的太后却并不领情，她除了认为这“怪物”叫声太大，搅了宫廷的安宁之外，最不能容忍的是一个低贱的司机居然坐在自己的身前，有损自己的尊严。因此，西洋人的如意算盘落空了。汽车并不能如他们所愿打入中国，早期的汽车也就没能影响到这一泱泱大国。

难怪洋人的计划会落空，他们根本就没有考虑到：18世纪末、

19 世纪初的中国，是一个有着几千年传统的封建王朝，与北美和欧洲崇尚的“平等、开拓、勇于冒险”的精神不同。它更维护等级观念，奉行中庸之道的保守思想，别说早期技术落后、舒适性差的老式汽车，恐怕就连现在的豪华轿车，在那些当时能够拥有汽车的王公贵族眼中，也不会比八抬大轿坐起来更舒服、有气派，更能体现权势和地位。以他们的观念，这个从古到今从未有过的新东西，最好还是别坐的好。

虽然汽车在中国遇到了巨大的阻力，但是谁也挡不住它的继续生长。中国汽车发展史上，第二个该提到的依然是我们熟悉的少帅张学良先生。正是在少帅的资助和支持下，旧中国才开始迈出民族汽车工业的第一步。这一步虽然没有走出多远，但毕竟是中国汽车工业的开端。

1931 年 5 月，沈阳民生工厂在少帅的支持下，经过两年的努力，终于试制出我国的第一辆国产汽车——民生牌载重汽车。在当时的国内机械工业水平极为落后的情况下，能够依靠自己的力量造出第一辆汽车来，确实极为不易。民生厂甚至已经有了小批量生产的计划，中国汽车工业终于开始蹒跚学步了。

但就在 1931 年的 9 月 18 日，日本侵略者发动了大规模侵华战争，位于沈阳的民生厂被日寇侵占，所有半成品汽车全部落入日军之手。民生厂只生产了一辆汽车，就被无情地扼杀在襁褓之中。

1936 年 12 月，以旧中国官僚资本为主，与德国奔驰公司合作，成立了中国汽车制造公司。公司的工厂设在株洲，并首先以 CKD 方式，在上海组装奔驰的散件。公司计划生产柴油发动机的客车和载重货车。但当时的国内和国际形势不允许中国自己生产汽车。七·七事变爆发后，上海的分厂被迫停产，株洲的工厂也迁往桂林，后来又迁往重庆，成立华西制造厂。但此时的华西厂

已元气大伤，只能生产汽车配件。为了继续生产整车，中国汽车制造公司总部搬往香港，并改名为华运行，建立了汽车装配厂和零部件基地。按照协议，奔驰公司把柴油机、底盘、车身等大部件运到香港，由华运行组装成整车，供军队使用。第二次世界大战爆发后，华运行断绝了与德国的联系，随后，香港陷落，华运行辗转来到重庆，恢复了“中国汽车制造公司”的名称，但由于大部分设备无法运出，此时的公司已名不符实，再也无力制造整车了。

在旧中国这十几年时间内，民族汽车工业历尽沧桑，前后只生产了几千辆汽车，在官僚资本家的操纵和帝国主义国家的摧残下，终究没有成长起来，中国人自己建设汽车工业的努力，在旧中国就这样失败了。

第二节 曲折前进：建国后的汽车工业

中国的汽车工业经历了一条曲折、艰难的发展阶段。

2.1 起步阶段

中国汽车工业的起步是通过国家集中投资，技术引进的方式实现的，通过这种方式使汽车工业从无到有，发生了质的飞跃，从而也收到了较好的效果，其标志是第一汽车制造厂的建设和投产。

1. 第一个汽车工业生产基地的建成

第一汽车制造厂是中国汽车工业的第一个生产基地，它的建成，结束了中国不能生产汽车的历史，而且一汽从破土兴建到投产建成只用了三年时间，建设速度之快，实属少有，即使包括筹建的时间，一汽也只花了六年的时间。

1950年8月，在重工业部召开的汽车工业会议上决定：“我国

建设汽车制造厂的整个设计工作,由于国内汽车专门人才缺乏,确定聘请苏联专家承担全部设计”。

1951年3月19日,政务院财经委员会批准“第一汽车制造厂在长春孟家屯车站对面铁路以西兴建”。同年4月26日,政务院财经委员会批准了第一汽车制造厂设计计划任务书。该任务书规定:第一汽车制造厂生产吉斯150型4吨载货汽车,年产能力3万辆,要求在1953~1957年建成,并开始出车。

1953年3月,第一机械工业部将原重工业部汽车工业筹备组改为汽车工业管理局。6月,毛泽东主席亲自批发《中共中央关于力争三年建成长春汽车厂的指示》。同年7月15日,第一汽车制造厂举行隆重奠基典礼,正式破土动工兴建。

1956年7月30日,第一辆国产解放牌4吨载货汽车在第一汽车制造厂诞生,同年10月,第一汽车制造厂正式交工验收。第一机械工业部邀请国家计划委员会、国家基本建设委员会、建筑工程部和中共长春市委等单位组成的国家验收委员会,讨论并批准了第一汽车制造厂基本建设工程鉴定书。随后,第一汽车制造厂举行隆重的开工典礼。

一汽能够在短期内迅速建成,有三个方面的原因:

(1) 采取了引进的方针。一汽是按当时吉斯厂的模式由苏联包建的,从产品、工艺、生产组织方式、管理机构设置和管理制度,都采用了吉斯厂的办法。苏联方面不但提供了产品工艺和工厂设计,而且提供了大量的精密、大型、专用以及万能设备。不但如此,苏联吉斯厂还为一汽培训了大批技术人员和管理人员,派遣了多名专家帮助生产准备、土建安装和生产调试等工作。这种全盘引进的方式,从当时的国际环境和国内条件来看是十分必要的,它不但为一汽建设提供了物质和技术条件,而且为我们学习和迅速掌握汽车生产技术、积累经验提供了捷径。

(2) 中央领导和主管部门的重视。一汽是“一五”计划中 156 个重点建设工程中的项目之一，党中央专门为力争三年建成一汽发了指示，毛泽东主席亲自为第一汽车制造厂奠基题词，极大地鼓舞了广大建设者的斗志。

(3) 全国各方的大力支持。全国有 28 个省市，上千企业和机关学校，为一汽的建设输送了优秀的干部和有经验的技术工人，培养了大批青工，一百多个厂矿为一汽承担了建筑材料、机械设备、协作产品的生产任务，每天都有二、三百个火车皮满载着全国各地支援的物资，源源不断地送来。

因此，第一个汽车生产基地的建设可以概括为：集中投资，全盘引进，迅速建成。

2. 一批地方企业的形成

1958 年后，中国汽车工业出现了新的情况。在大跃进期间，由于当时全国实行企业下放，各省市纷纷利用汽车配件厂和修理厂仿制和拼装汽车，形成了中国汽车工业发展史上的第一次“热潮”。汽车制造厂 1956 年只有一汽一家，到 1960 年发展为 16 家，而汽车改装厂由原来 16 家发展为 28 家，北京汽车制造厂、南京汽车制造厂、沈阳汽车制造厂、上海汽车制造厂和济南汽车制造厂等，都是这时期的产物。当时涌现的大部分厂家，由于工艺水平低，生产规模小，往往质量得不到保证，而且成本高，因此，只是昙花一现，只有少数产品比较成熟和工艺比较稳定的企业幸存并发展起来了。以沈阳汽车制造厂为例，当时，该厂在第一汽车制造厂设计处全力以赴地支持和直接参与下，土法上马，土洋结合，设计和制造了第一台“巨龙”牌 2.5 吨型载重汽车，从发动机、车身到底盘，整车上各种零件几乎全部由该厂自己生产，这种不符合经济规律的产品，终因质量低劣，仅仅生产了不足七百辆，便于 1962 年下马了。

在没有国家投资的情况下，各地方发挥自己的力量，在修理厂和配件厂的基础上，进行改建和扩建所形成的这些地方汽车制造企业，一方面丰富了中国汽车产品的构成，使中国汽车不但有中型车，而且也有轻型车和重型车，还有各种专用改装车，满足了国民经济的多种需要，具有积极的作用；另一方面，这些地方汽车制造企业是大跃进这种特殊环境的产物，各地都是从自身利益出发，片面追求自成体系，从而造成了投资的严重分散和浪费，布点混乱，重复生产的“小而全”畸形格局，为以后汽车工业的发展留下了隐患，具有消极的作用。

2.2 摸索阶段

50年代在苏联的帮助下，我们建成了第一汽车制造厂，学会了管理和组织汽车生产，但仍不具备独立开发和研制汽车新产品的能力，零部件工业也比较单薄。然而，不管怎么说，中国汽车工业迈出第一步是成功的，不幸的是，在随后的20年时间里，由于客观和主观两方面的原因，中国汽车工业在摸索中前进，走了许多弯路，付出了沉重的代价。一方面，在整个60和70年代，中国汽车工业处在一种封闭状态，孑立于世界汽车工业发展潮流之外，失去了与世界汽车工业交流的机会；另一方面，由于对形势判断错误，片面强调战备，导致了若干次重大的决策失误，使这个时期建成的几个汽车制造厂都明显先天不足。

1. 第二汽车制造厂的建设

第二汽车制造厂是中国汽车工业的第二个生产基地，与一汽不同，二汽基本上是依靠自己的力量搞的，二汽的建成，开创了中国汽车工业以自己的力量设计产品、确定工艺、制造设备、兴建工厂的记录，它标志着中国汽车工业上了一个新台阶，但是，由于在二汽建设过程中，时值“文化大革命”，因此，受了许多干扰

和影响，使建设周期长达 10 年之久。

1965 年底，在当时的中国汽车工业公司的领导下，成立了第二汽车制造厂筹备处。次年，经过湘、鄂西、川南、川北、贵阳和遵义等地初步踏勘，国家基本建设委员会在北京召开的内地建设厂址平衡会上，确定第二汽车制造厂厂址在湖北郧县十堰到陕西旬阳一带。同年底，在第一机械工业部领导的主持下，在湖北省确定了第二汽车制造厂的建设方针、总体布置和建设的主要原则，并决定于 1967 年 4 月 1 日正式开工建设。

1967 年，第一机械工业部汽车工业局作出关于支援第二汽车制造厂建设工作的决定，要求第二汽车制造厂坚决贯彻自力更生艰苦奋斗的方针，从产品设计、工厂设计、工厂建设、设备和工艺装备供应、人员配备和培训，完全依靠自己的力量；同时要求有关方面根据具体条件，采取几种方式支援第二汽车制造厂建设：（1）老厂包建新厂；（2）技术援助；（3）人员支援；（4）承担协作配套任务。

1968 年底，周恩来总理批示：“二汽厂址可以确定在湖北郧县十堰地区进行建设。”1969 年 1 月，经国务院批准，第二汽车制造厂建设现场会在湖北省十堰地区召开，会议决定了厂址总体布置方案，还安排了建设总进度和当年建设计划，同年 9 月，第二汽车制造厂建设现场全面开工。

1973 年 7 月，国家基本建设委员会批复，同意第一机械工业部对第二汽车制造厂初步设计方案的审查意见，核定了生产纲领，总投资、工艺设备、建筑面积和职工总数，要求组织有关单位精心设计、精心施工，继续完成初步设计和施工图设计的补充、调整工作。

1975 年，二汽主导产品 EQ140 型 5 吨载货汽车鉴定定型技术审查会在第二汽车制造厂召开，与会代表审核了各项技术文件，