



1991—2010

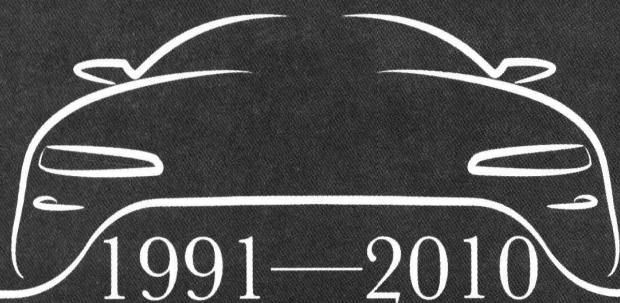
中国汽车工业史

HISTORY OF CHINA AUTOMOTIVE INDUSTRY

中国汽车工业协会
中国汽车工业咨询委员会

 机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS





中国汽车工业史

HISTORY OF CHINA AUTOMOTIVE INDUSTRY

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(1991—2010)》是由中国汽车工业协会和中国汽车工业咨询委员会共同发起,并组织全行业力量编写的一部全面反映20世纪90年代以来,中国汽车工业在改革开放的大背景下快速发展、全面进步的史书。本书以五年为限作为分期的标志,依时间顺序、按章节编排,因事立题、分篇综述、结构匀称、重点突出。全书共分为四章,史实详尽,全面展现了中国汽车工业1991年至2010年二十年间的发展历程。

本书适合所有汽车行业从业人员阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

中国汽车工业史:1991—2010/中国汽车工业协会、中国汽车工业咨询委员会主编. —北京:机械工业出版社,2014.1
ISBN 978-7-111-45324-6

I. ①中… II. ①中… ②中… III. ①汽车工业—工业史—中国—1991~2010 IV. ①F426.471

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第318179号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)
策划编辑:赵海青 责任编辑:赵海青 版式设计:常天培
责任校对:薛娜 封面设计:马精明 责任印制:乔宇
北京铭成印刷有限公司印刷

2014年8月第1版第1次印刷
210mm×285mm·26.5印张·4插页·640千字
0001—3200册
标准书号:ISBN 978-7-111-45324-6
定价:198.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心:(010)88361066 教材网:<http://www.cmpedu.com>

销售一部:(010)68326294 机工官网:<http://www.cmpbook.com>

销售二部:(010)88379649 机工官博:<http://weibo.com/cmp1952>

读者购书热线:(010)88379203 封面无防伪标均为盗版

在已實現汽車大國歷史跨越
的基礎上，繼續改革創新，大力
發展新能源車輛，為進一步
實現中國汽車人的汽車強國
夢而奮鬥。

為《中國汽車工業史》題書

李光清

甲子初春



中國汽車科學發展
自主創新再創輝煌

二〇二四年春

王兆國



认真总结历史经验和教训，
切实加强自主创新，为实现
中国汽车工业强国梦扎实
拼搏奋力进取

二〇一〇·三·廿七
何光远



《中国汽车工业史(1991—2010)》编审领导小组

组 长：何光远 苗 圩

副组长：张小虞

成 员：董 扬 赵 航 陈 斌 王富昌 付于武

《中国汽车工业史(1991—2010)》编委会

主 任：张小虞

副主任：董 扬

委 员：胡信民 张兴业 韩玉麟 李惠民 陈祥麟 安庆衡 胡茂元
徐和谊 徐建一 徐留平 徐 平 尹同耀 安 进 马纯济
谭旭光 张房有 祁玉民 李书福 王传福 郭孔辉 欧阳明高

《中国汽车工业史(1991—2010)》编辑部

主 编：安庆衡

副主编：毛 海

参 编：杨 钧 冯云翔 王 英 陈双枚 吕建忠 王刘芳

编写协调：支 敏 傅京生 刘佩文 杜 克 乔 杨 汪国富
张爱群 左五洲 刘志佳

序 言

坚持改革开放 坚持创新驱动 为建设汽车工业强国而不懈奋斗

苗 圩

从1953年7月15日第一汽车制造厂正式破土动工算起，新中国的汽车工业已经走过了60年曲折而辉煌的历程。经过几代汽车人艰苦奋斗，我国汽车工业迅速摆脱了“一穷二白”的局面，不断发展壮大，成为我国国民经济的重要支柱产业，中国也已连续五年成为全球最大的汽车产销国。作为曾经在汽车工业战线工作多年的亲身参与者，我对中国汽车工业的巨大发展成就倍感振奋。如今，记录中国汽车工业最近20年发展历程的《中国汽车工业史(1991—2010)》一书即将出版。希望这本书对于广大读者了解中国汽车工业的这段历史会有所帮助。

我们进一步回顾历史。自1886年世界第一辆汽车诞生之后，汽车工业蓬勃发展，对经济社会发展起着重要促进作用。但是旧中国没有汽车工业，马路上跑的都是进口汽车，被戏称为“万国汽车博览会”。虽然一些有识之士曾经有过建设民族汽车工业的设想和尝试，但终因战乱等原因，这一夙愿始终未能变成现实。

新中国成立后，国家把发展汽车工业作为国民经济建设的一项重要任务。在党中央、国务院的高度重视、全国支援和苏联的帮助下，仅用3年时间就建成了第一汽车制造厂，于1956年生产出新中国第一批汽车。后来我们主要依靠自力更生，又先后建立了二汽、重汽、陕汽、南汽、北汽等骨干企业，初步形成了较完整的汽车工业体系。但总的来看，改革开放前我国汽车工业技术水平还比较低、规模也很小。经过20多年发展，直到1978年，全国一年才生产了14.9万辆汽车，其中绝大部分为载货车，轿车仅有2000多辆，概括起来说就是“缺重型车少轻型车、专用车，轿车几乎空白”。主要汽车产品和技术与国际水平相比，存在着30年左右的巨大差距。

改革开放以后，国家对经济管理体制进行了重大改革，结束了单纯用行政手段管理企业的历史，给企业更多的经营自主权，极大地解放了企业的生产力。同时，积极引进外资，建立了北京吉普、上海大众等一批汽车整车合资企业，给我国汽车工业带来了先进的产品、先进的制造技术、先进的管理方式和现代汽车工业发展理念，还解决了计划经济体制下汽车工业发展最困难的资金问题，我国汽车工业走上了规模快速发展、技术持续进步的轨道。



20 世纪 90 年代，以邓小平同志南方讲话和党的十四大为标志，改革开放朝着建立社会主义市场经济体制的目标不断深化、全面展开，我国汽车工业也迎来了加速开放、高速发展的重要时期。国家逐步放开了生产轿车的准入限制，鼓励和引导外资参与轿车合资项目建设，政府在投资、规划、技术引进等方面都对轿车进行倾斜，汽车工业的生产能力和主要汽车企业的规模快速扩大。

2001 年我国加入 WTO 之后，中国汽车工业进入了全面对外开放的新阶段，开始全面融入世界汽车工业体系。中国汽车产业这个以前被预言为将受冲击最大的“幼稚产业”，并没有出现进口车价格大幅跳水、国产车溃不成军的局面，而是迎来了发展的黄金期。国内汽车市场从 2002 年开始出现了多年少有的“井喷式”增长，连续三年国内汽车的产销量净增百万辆，到 2004 年产销量首次突破 500 万辆，比 2001 年翻了一番多。到 2009 年，中国汽车工业成功克服国际金融危机的影响，新车销量达到 1364 万辆，首次超过美国成为全球最大的汽车市场，令世界瞩目。

在成为全球第一汽车产销大国的今天，我们也清醒地认识到，我国汽车工业大而不强的问题依然比较突出。我国汽车企业普遍缺乏核心技术，零部件产业发展相对滞后，自主品牌市场竞争力不强。不过，令人欣喜的是，近年来国家从产业政策等方面积极引导企业加强自主创新，汽车企业也都加大了对自主研发的投入力度，中国汽车工业自主创新的能力正在稳步提高，越来越多的中国品牌汽车出口到海外市场。

当前，汽车行业正面临着一场重大的产业技术变革，新一代的汽车技术可能会全面颠覆我们传统的技术。传统的发动机将逐步由电力系统、新能源、清洁能源来代替。把无线网络信息技术应用于车辆，开发出部分“智能化”汽车和全“智能化”汽车，将把人从驾驶汽车上彻底解放出来。同时，汽车行业的国际竞争也更为激烈。中国的汽车企业一定要有紧迫感。在重视技术创新的同时，还要更加重视商业模式创新，特别是制造业与现代服务业的加速融合，推动了生产体系的重构，这甚至成为新经济的显著特点。

中国汽车工业 60 年的发展历史证明，改革开放是汽车工业发展的巨大动力，自主创新是建设汽车强国的关键所在。我们要继承和发扬老一代汽车人的创业精神和光荣传统，不懈奋斗，以更大的勇气和智慧，用创新驱动发展，以改革深化发展，在较短的时间内，力争掌握一批引领和带动全球汽车工业发展的关键核心技术，力争拥有几家具有国际竞争力的大企业集团，力争培养一大批汽车行业的优秀人才，实现中国汽车工业由大变强的转变，为我国全面建成小康社会做出应有的贡献。

2010年9月,在上海召开的中国汽车工业咨询委员会(简称中汽咨询委)工作会议提出,要“总结新世纪十年中国汽车工业发展的成功经验和存在的问题”,并要“为我们编纂后二十年中国汽车工业史打下一定基础”。

2011年1月25日,经中汽咨询委领导讨论,确定由中国汽车工业协会(简称中汽协)和中汽咨询委共同主持编纂《中国汽车工业史(1991—2010)》一书(以下简称《汽车史》)。

根据以上精神,中汽咨询委主持制订了《〈汽车史〉编纂工作方案(征求意见稿)》。

2011年5月17日,在西安举行的2011年中汽咨询委工作会议上,讨论、审查和原则通过了《〈汽车史〉编纂工作方案》。

2011年8月31日,由中国汽车工业协会和中国汽车工业咨询委员会联合正式下发了关于开展编制《中国汽车工业史(1991—2010)》有关工作的通知,就编纂工作的组织领导、编纂工作的全面安排、各单位需开展的工作等提出了要求。同时,下发了《〈中国汽车工业史(1991—2010)〉编纂工作方案》,提出了编纂工作的指导思想、目标任务、组织领导、工作要求、工作安排时间进度等,希望各单位提供本行业、本单位近20年发展的大事记和本单位建议,以及希望在《汽车史》中要写入的事件和内容介绍等。由此,《汽车史》编纂工作正式启动,有关人员开始着手编制《汽车史》大纲(初稿)。

2012年2月20日,汽车史编辑部正式成立,大纲编写工作开始进行。

2012年4月6日,在北京小汤山召开了《中国汽车工业史(1991—2010)》编纂工作计划和大纲(初稿)座谈会。汽车史编辑部的领导和成员、各大汽车集团和企业等单位的代表出席了座谈会。经过座谈,大家充分统一了思想,各单位代表在会上对《汽车史》的编纂工作都发表了十分重要的意见。会后,编辑部编辑据此对《汽车史》大纲(初稿)进行了认真的修改。

从2012年4月6日座谈会起,《汽车史》的编纂工作正式全面展开。

经过广泛地吸取各方面意见并进行认真修改,在2012年4月20日召开的中汽协七届一次会员代表大会暨理事会扩大会议上,正式下发了《〈中国汽车工业史(1991—2010)〉大纲(征求意见稿)》,请行业各分支机构和各会员单位发表意见。

根据2012年4月6日座谈会的决定,编辑部还集体对上海汽车工业(集团)总公司、浙江吉利控股集团、中国第一汽车集团公司、东风汽车集团公司、陕西汽车集团有限责任公司等大企业进行了巡访,面对面地征求了各单位汽车界



老领导、《汽车史》参编人员的主管领导和其他领导对《汽车史》编纂工作的意见，了解了各主要企业的发展历史，并实地考察了部分企业的现状。

编辑部根据这些反馈意见和巡访结果，完成了对《〈汽车史〉大纲（征求意见稿）》的修改，并于2012年7月24日正式下发了《〈汽车史〉大纲（定稿）》。

《〈汽车史〉大纲（定稿）》下发后，编辑部的各编辑单位、各位编辑依据大纲（定稿）分头正式展开《汽车史》的编写工作，并陆续将文稿交到编辑部统一修改和编辑。

经过几个月的努力，于2013年4月形成了《汽车史》第一稿；经征求各相关单位的意见和修改后，于2013年5月底形成了《汽车史》第二稿；后经反复校改于2013年7月形成了最后向大家征求意见的《汽车史》第三稿，即正式下发的《中国汽车工业史（1991—2010）》（征求意见稿）。

《中国汽车工业史（1991—2010）》（征求意见稿）下发后，大家十分重视。一汽、东风、上汽、比亚迪股份有限公司、安徽江淮汽车股份有限公司、中国汽车技术研究中心、江西昌河汽车有限责任公司、郑州宇通集团有限公司、万安集团、江铃汽车股份有限公司和北汽等单位陆续以各种方式向编辑部反馈了不少宝贵意见，《汽车史》主编参照这些意见对原稿做了相应修改，于2013年9月30日完成了《中国汽车工业史（1991—2010）》（初定稿）的编辑工作，并发给机械工业出版社开始相关编辑工作。

在《中国汽车工业史（1991—2010）》（初定稿）最后发出后，仍有部分企业和领导又先后提出一些修改意见。为更充分地反映企业意见，提高《中国汽车工业史（1991—2010）》的编辑水平，编辑部研究并部分听取了这些意见，在2014年4月30日最后完成了《中国汽车工业史（1991—2010）》的定稿工作。

《中国汽车工业史（1991—2010）》总字数约为55万字，与原计划的50万字接近。

在1991年至2010年的20年期间，历届国家领导人对汽车工业的发展都十分关注和支持。不少领导先后到各大企业进行视察和调研、指导工作，极大地鼓舞和推动了汽车工业的发展。在《中国汽车工业史（1991—2010）》编辑过程中，我们也收集到了不少记录这些历史时刻的珍贵照片。如，1991年1月11日，中共中央总书记江泽民视察一汽并为一汽题词：“发扬创业精神，坚持改革开放，把一汽建设成为现代化汽车工业基地”的照片；1991年2月6日，中国改革开放总设计师邓小平视察上海大众的照片；1996年3月22日，中共中央政治局常委、国务院总理朱镕基视察北汽摩公司诸城车辆厂（现北汽福田公司诸城厂区）的照片；1999年9月24日，江泽民同志视察上海通用的照片；2004年7月28日，胡锦涛同志视察上汽集团的照片等等。由于一些工作还未完成，此次这些照片还未能最后编入，期待着今后能够补充编入。



由于海峡两岸的现实情况,《汽车史》未将台湾地区汽车工业的发展历史纳入编纂范围。

在《汽车史》的编纂过程中,得到了行业内各企业、各单位、各级领导给予的大力支持,特别是得到北京汽车集团有限公司在资金和人力上的大力支持,各位编辑也付出了辛勤的劳动。

由于水平所限和人力不足,《汽车史》在反映 1991 年到 2010 年中国汽车工业大发展的全貌上,一定有很多不足,在一些问题的认识上,也一定不够深刻,甚至有偏差,敬请广大读者谅解并给予批评指正。

《中国汽车工业史(1991—2010)》编辑部

2014 年 5 月 5 日

目 录

序言

前言

总论

1

第一章 深化改革，发展提速，产销跨入百万辆时代(1991—1995)

21

第一节 中国汽车发展提速，产销首次过百万辆	22
一、1991 年前汽车行业的发展状况与面临的宏观环境	22
二、国家调整汽车消费政策	23
三、汽车产销量首次突破 100 万辆	25
四、重点企业产销情况	29
第二节 政府管理汽车职能改变，国家汽车产业政策出台	34
一、汽车工业在国民经济中的地位得到确认	34
二、汽车行业开始贯彻国家产业政策实施办法	34
三、首部《汽车工业产业政策》出台	38
四、汽车工业管理职能的演变	40
第三节 汽车企业进行改制调整，加快向集团化发展	42
一、国家深化改革，车企改制调整	42
二、一汽进行改制和企业联合	42
三、二汽更名为东风汽车公司	43
四、中国重型汽车(集团)公司被列为国家试点大型汽车集团	43
五、上海汽车工业(集团)总公司成立	44
六、南汽、北汽、天汽等组建集团公司	45
七、交通、城建系统的汽车集团公司	45
八、一批军转民的大型汽车企业集团成立	46
九、广州骏达汽车企业集团成立	46
第四节 汽车产业掀起轿车合资热潮	47
一、二汽 30 万辆轿车项目与神龙公司的成立	47
二、一汽-大众公司的成立	48
三、上海大众二期工程的完成与上海通用合资项目的前期工作	50
四、天汽公司夏利轿车的发展	51
五、北京吉普公司的成立与发展	52



六、广州标致成立始末	52
七、贵航与富士重工的引进合作及长安铃木、昌河铃木合资公司的成立	53
八、东南(福建)汽车工业公司的成立	53
九、国家通过关税政策引导企业提高国产化率	54
第五节 商用车通过合资合作等多种途径快速发展	54
一、中型载货汽车的生产调整与发展	54
二、重型载货汽车的生产调整与发展	57
三、轻型载货汽车的生产调整与发展	59
四、微型汽车的生产调整与发展	64
五、客车的发展	66
六、专用车生产企业的发展	73
第六节 汽车零部件产业开始规模升级, 加速发展	77
一、汽车零部件产业发展的历史背景	77
二、国家发展汽车零部件产业的政策	78
三、汽车零部件产业调整与发展的特点	79
四、汽车发动机的主要生产企业	85
五、汽车零部件及其主要生产企业	86
第七节 汽车企业开始进入资本市场	93
一、汽车产业进入资本市场的背景	93
二、国家批准含东风公司在内的 22 家企业进行上市试点	94
三、华晨中国在纽约证券交易所挂牌上市	95
四、广州骏威、重庆庆铃在香港发行 H 股	95
五、江铃汽车在深圳证券交易所上市	95
六、厦门金龙、北京旅行车在上海证券交易所上市	95
七、玉林柴油机公司海外上市	96
八、万向钱潮股票在深圳证券交易所上市	96

第二章 加速开放, 合资与自主全面勃兴(1996—2000)

97

第一节 中国汽车工业改革调整深化, 产销超过二百万辆	98
一、“九五”汽车行业发展概述	98
二、市场经济初步建立	98
三、汽车市场先抑后扬	99
四、轿车、微客和重型载货车三大车型快速增长	102
五、三大集团优势凸显	104
第二节 轿车行业合资进一步扩大	107
一、上海通用: 扩大发展成果, 上汽又一合资项目建成投产	107
二、广州本田: 广州轿车项目更换合作伙伴, 合资向更健康方向发展	109
三、跃进菲亚特: 跃进实现与菲亚特曲线合资, 最终成果并不如愿	111



四、天津丰田：丰田进入中国，“三大三小”全部合资	113
五、神龙汽车：一波三折，神龙富康项目发展走上正轨	114
六、已有合资车企的发展分化	115
第三节 商用车行业扩大合资合作	117
一、南京汽车集团与菲亚特集团依维柯公司合资	117
二、亚星客车与奔驰合资	118
三、四川旅行车制造厂与丰田汽车合资	119
四、广汽与五十铃合资	121
五、中国重汽与沃尔沃开始谈判合资	122
六、东风与日产柴油汽车工业株式会社合资	122
七、福建汽车集团与台湾裕隆集团合资	123
第四节 中国自主品牌涌现新生力量	124
一、北汽福田成立	124
二、奇瑞汽车成立	126
三、吉利汽车成立	128
四、同期成立的其他汽车企业	130
第五节 重点企业通过改制调整逐步发展壮大	131
一、重点企业的改革与重组	131
二、众多车企上市	135
第六节 汽车行业管理职能向市场化转变	140
一、行业管理主体继续实行“政企分开”	140
二、汽车行业管理法制体系初步完善	142
三、积极培育和发展汽车市场体系	143
四、管理手段逐步与国际接轨	144
五、市场化手段更多地应用于行业监管中	145
第七节 汽车零部件行业进入健康、快速发展通道	146
一、“九五”期间我国汽车零部件行业的发展状况	146
二、“九五”期间汽车零部件行业主要合资企业	147
三、“九五”期间汽车零部件行业的思考	150
四、汽车零部件行业“十五”规划确定	151

第三章 扩大开放，全面融入世界汽车工业体系(2001—2005)

153

第一节 中国加入 WTO，汽车行业经受考验	155
一、中国加入 WTO 后汽车行业面临的挑战	155
二、中国加入 WTO 后关税等方面的政策变化	158
三、汽车企业采取措施，积极应对	160
四、中国汽车经受住考验，产销规模跃升至 500 万辆	160



第二节 汽车产业政策更加开放和国际化	162
一、国家对车辆产品进行公告管理	162
二、建立缺陷产品召回制度	163
三、新的汽车产业发展政策出台,支持自主发展	163
四、《汽车品牌销售管理实施办法》《二手车流通管理办法》等出台	163
第三节 轿车行业再掀合资高潮	164
一、长安牵手福特	165
二、丰田扩大在中国的业务	165
三、韩国现代进入中国市场	168
四、东风联手日产实现全面战略合资,建中国最大的汽车合资企业	171
五、东风、本田扩大合作,东风本田汽车有限公司成立	173
六、宝马、奔驰等豪华品牌在华设立合资企业	173
七、大众在中国深化合作	176
八、上海通用、神龙等合资企业快速发展	177
第四节 自主品牌乘用车加快发展	178
一、一汽重振红旗、夏利品牌	179
二、上汽谋划自主品牌建设蓄势待发	181
三、长安加快国内战略布局	181
四、奇瑞推出多款新产品,成为自主品牌生力军	183
五、华晨中华轿车出师不利	183
六、长城汽车发展较快催生中低端 SUV 市场	184
七、比亚迪收购秦川进入汽车行业	185
八、吉利获得轿车生产资格并在香港证券交易所成功上市	185
九、华晨、吉利、奇瑞、长城和比亚迪等自主品牌企业自主开发发动机取得进展	186
十、江淮汽车成功推出瑞风商务车产品,迅速成为市场黑马	187
第五节 汽车行业加大兼并重组与产业整合力度	188
一、一汽集团与天汽集团的联合重组	188
二、奇瑞与上汽的合与分	189
三、上海通用收购烟台车身和金杯通用	189
四、上汽通用五菱成立,首创“中中外模式”合资	191
五、上汽重组中汽总公司	192
第六节 中国企业试水国际收购	193
一、上汽收购通用大宇汽车 10% 股份	193
二、上汽收购韩国双龙汽车股权	194
三、上汽收购罗孚汽车部分知识产权	194
第七节 商用车国际合作与自主品牌同步发展	195
一、轻卡行业后来者居上	195
二、中重卡行业发展提速	199
三、客车行业各细分市场均较快发展	205



四、微车行业发展迅猛	207
五、专用车行业的发展	211
第八节 中国汽车开始大步走向海外市场	216
一、汽车出口大幅增长	216
二、吉利实现国产轿车出口“零”的突破	217
三、奇瑞、长城、华晨等海外建厂	217
四、本田(中国)出口基地建成	219
五、宇通阔步扬帆海外市场	219
第九节 汽车金融业开始兴起	220
一、加入 WTO 前后我国的汽车金融业	220
二、《汽车金融公司管理办法》出台	221
三、多家外国品牌汽车公司在华建立汽车金融公司	223
第十节 汽车零部件产业实力进一步增强	224
一、我国汽车零部件产业规模达 5800 亿元	224
二、发动机行业集中度提高	227
三、本土零部件企业创新能力增强	231

第四章 高速增长，成为世界汽车制造与消费大国(2006—2010)

235

第一节 中国汽车产销量跃居全球第一	236
一、2006~2008 年汽车产销量稳步增长	236
二、国家出台政策应对金融危机	237
三、中国汽车产业在世界上的地位逐步提升	241
四、相关产业政策助推汽车产业快速发展	242
第二节 新能源汽车研发与生产的兴起	243
一、国家推动新能源汽车的研发	243
二、“十一五”期间新能源汽车研发取得了积极进展	245
三、“十城千辆”等新能源汽车示范运行项目	248
四、新能源汽车产业化尚处于起步阶段	250
第三节 自主品牌在竞争中继续发展壮大	250
一、建设汽车强国，自主品牌成国家战略	250
二、上南合作完成，上汽开始集中打造荣威、名爵品牌	252
三、一汽集中优势资源打造奔腾品牌，凝心聚力于自主	253
四、东风香港上市，东风猛士军车开发获奖	254
五、兵装中航重组，新长安汽车集团成立	256
六、北汽股份成立，打造北京牌轿车	257
七、广汽收购长丰、吉奥，推出自主品牌乘用车	258
八、奇瑞坚持自主创新，加快发展	259