第一章　中国汽车工业与汽车市场

第一节　汽车工业的战略地位和作用

汽车是人们的一种代步工具和一个普通的机械产品。人类借助汽车拓展了生活空间，加快了生活节奏，提高了人类战胜自然的能力。在改变人类生存方式的过程中，汽车以其特性奠定了在现代社会中的重要地位，成为人类社会生活必须的实用商品。人们对汽车的需求和依赖也奠定了汽车产业是国民经济“火车头”的地位。汽车产业带动了相关产业（主要是能源、材料、电子装备、计算机和环境工程等产业）的发展。汽车是一国发展高新技术最强大的载体，它以不可取代的规模推动着产业结构的调整，带动着社会、生活和科学技术的极大进步。

随着世界汽车工业的不断发展壮大，汽车工业在世界经济发展中的地位越来越突出，汽车工业逐渐成为各主要汽车生产国的支柱产业。它的产业关联度大，汽车工业的振兴能带动相关产业的发展，相关产业的发展又支撑着汽车工业的振兴，并且，汽车工业对世界经济的发展和社会的进步产生巨大的作用和深远的影响。

一、汽车工业总产值与国内生产总值 GDP 的相关性分析

汽车工业的发展是国家经济发展的缩影，汽车工业是中国工

需要全本请访问 www.ertongbook.com

业化水平的代表性产业。

表 1　　1995—2000年 GNP、GDP 与汽车工业总产值和增加值的关系

（按当年价格计算）

年份	国民生产总值 GNP（亿元）	国内生产总值 GDP（亿元）	人均国内生产总值（元）	汽车工业总产值（亿元）	汽车工业增加值（亿元）	汽车工业增加值占 GDP 的比率（%）
1995	57494.9	58478.1	4854	2216.5	540.7	0.92
1996	66850.5	67884.6	5576	2399.1	576.2	0.85
1997	73142.7	74462.6	6054	2668.7	594.2	0.80
1998	76967.2	78345.2	6307	2787.3	661.4	0.84
1999	80579.4	82067.5	6547	3122.7	748.9	0.91
2000	88189.6	89403.6	7078	3612.6	864.1	0.97

资料来源：《2001 中国统计年鉴》，2002 年版；

《2001 汽车市场年鉴》，2002年版。

利用表 1 的数据，运用计量经济学软件包 Eviews 4.0 进行统计处理：

1. 相关分析。经计算得，汽车工业总产值与国内生产总值 GDP 的相关系数是 0.961388，汽车工业增加值与国内生产总值 GDP 的相关系数是 0.925804。所以，中国国内生产总值与汽车工业总产值具有紧密的相关性。

2. 弹性分析。建立国内生产总值的对数（即 LN（GDP））与汽车工业总产值的对数的线性回归模型：

$$\text{Ln（GDP）} = 4.758 + 0.815 \times \text{Ln（x）}$$

$$(5.203)\quad (7.065)$$

$$R^2 = 0.9258 \quad F = 49.918 \quad \text{sig.} = 0.002$$

其中，x 是汽车工业总产值。

显然，汽车工业总产值对国内生产总值的弹性近似于

0.815。所以，汽车工业是我国的支柱产业，它的兴衰对我国的国内生产总值有着非常显著的影响。从而，汽车工业是国家工业化水平的标志之一。

3．GDP与汽车工业增加值的相对变化分析。首先，从表 1可见，就我国汽车工业增加值占 GDP的比重而言，由于泡沫经济和亚洲金融危机的影响，它从 1995年的 0.92%下降为 1997 年的 0.8%，在此之后，汽车工业增加值占 GDP的比重逐步增加，到 2000 年，它已达到 0.97%。然而，与世界各主要汽车生产国比较，中国汽车工业增加值占 GDP的比重仍然偏低（主要汽车生产国汽车工业增加值占 GDP的比重普遍在 1%到 4%之间）。

另外，以 1995年的 GDP 和汽车工业增加值为基数（即为 100 亿元），计算 1996—2000 年中国 GDP 和汽车工业增加值的相对数指数，得到表 2。

表 2　1996—2000年中国 GDP和汽车工业增加值指数

年份	GDP 指数	汽车工业增加值指数
1995	100.00	100.00
1996	116.09	106.57
1997	127.33	109.89
1998	133.97	122.32
1999	140.34	138.51
2000	152.88	159.81

再以表 2数据绘图得到图 1。从该图可以看出，从 1997 年亚洲金融危机以后，汽车工业增加值的增长速度快于同期 GDP的增长速度。

二、汽车工业及其相关产业分析

任何一个产业，在发展过程中都会带动一些相关产业，产生

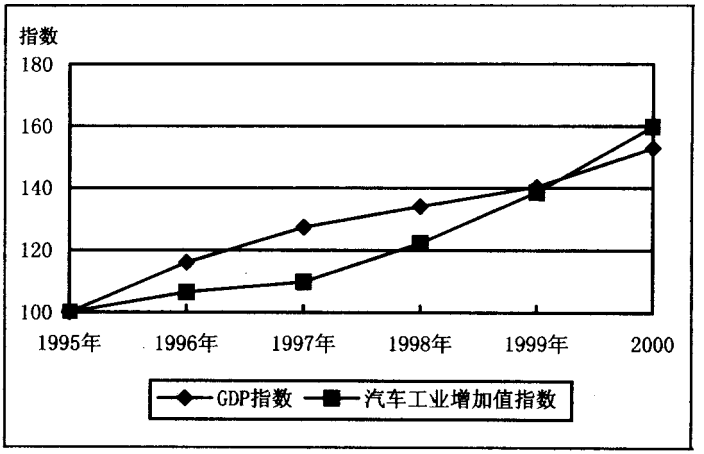


图 1　1996—2000 年中国 GDP 和汽车工业增加值指数

一定的关联效应。但是，不同的产业，其带动范围是不同的，关联效应是有差异的。汽车产业是综合性产业，又产量大，它与其他产业相比，带动范围更广，关联效应更大。这种带动范围和效应，不仅表现在生产过程中，也表现在使用过程中。

从产品生产过程看，各产业都需要采用生产设备，从而带动装备制造业；都需要消费原材料，从而带动原材料工业；大多需要配套产品，从而带动各配套产品业。所不同的是，汽车产业所需的装备、原材料、配套产品种类更广，品种更多，数量更大。目前全世界钢材产量的约 15%，铝产量的约 25%，橡胶产量的约 50%，塑料产量的约 10%用于汽车工业，从而大大地推动了原材料工业的发展。随着电子产品在汽车上广泛应用，汽车工业对电子工业的拉动作用越来越大。有人预计，在 21 世纪内，电子产品的应用成本将达到汽车总成本的 1%。

从产品使用过程看，一般产品在使用过程中带动范围较小，如家用电器使用中，带动的仅是供电和维修服务。而汽车使用中

带动的范围要大得多。汽车的行驶要有道路，随着汽车的增多，需要不断地对道路进行改造和建设新的道路，提高公路质量和等级，完善公路网，加强对公路的管理，从而推动道路建设事业的发展；汽车的行驶需要燃油，随着汽车增多，燃油需求不断增加。目前全世界年石油产量的 1/3 以上供汽车使用，从而推动了石油工业的发展；汽车主要在城市使用，城市为了适应汽车的发展，需要不断的进行改造和建立各种相关设施，从而推动城市建设业的发展；汽车是使用最广的交通工具，随着汽车的增多，又推动了客货运输业、城市公共交通业、汽车租赁业等行业的发展；为了保证汽车的正常运行，需要一系列服务业，包括金融业、保险业、维修业、司机培训业、加油站业、汽车修理业、停车场业等为其服务，从而推动这些服务业的发展（见图 2）。

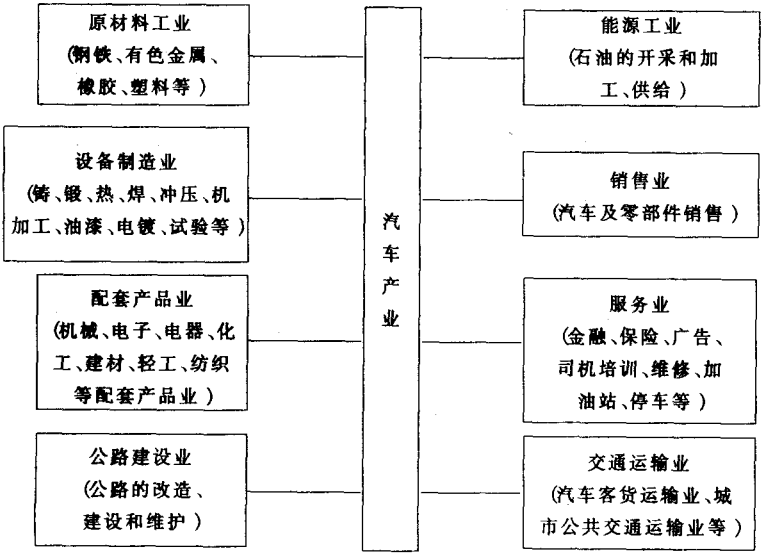
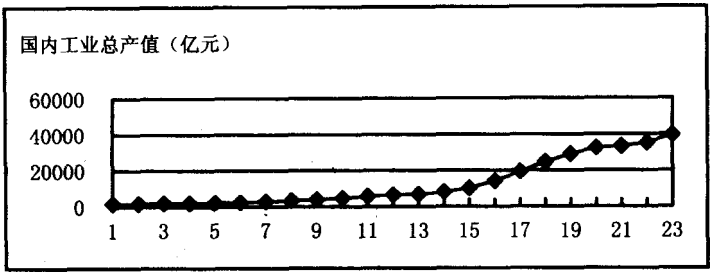


图 2　汽车产业与相关产业关系

需要全本请访问 www.ertongbook.com

1. 汽车工业与工业总产值的关系。 1978—2000 年，国内工业生产总值和汽车工业总产量的数据如图 3和图 4所示。



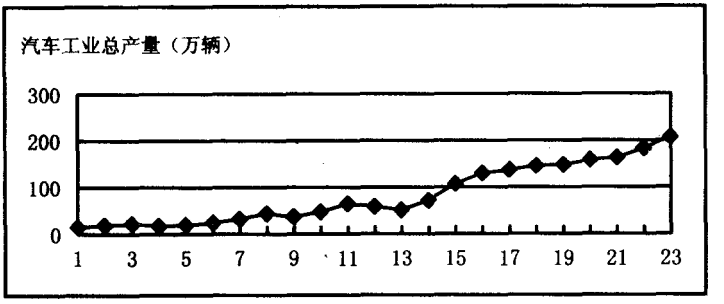


图 4 1978—2000 年汽车工业总产量（万辆）

利用上述数据，建立国内工业生产总值与汽车工业总产量的线性回归模型：

$$GDP = -3859.864 + 2.00464x$$

$$(-3.234) \quad (17.228)$$

$$A.dj.R^2 = 0.931 \quad F = 296.799 \quad sig. = 0.000$$

由该模型可以得出，中国汽车产业与中国工业呈现出极强的产业相关性，其相关效应系数为 2.00464，即每增加 100辆

的汽车，中国工业总产值可增加2亿元。所以，汽车产业是国民经济的“火车头”，汽车工业的发展必然带动相关产业的大力发展。

2.汽车及其相关产业就业人员的分析。扩大就业机会，是关系到人民生活和保障社会安定的重大问题。世界各国发展经济中，普遍把扩大就业机会置于重要地位。发展汽车工业是提供就业机会的有效途径。提供的就业机会不仅数量大，而且面广，技术含量也较高。

（1）提供就业机会数量大。发展汽车工业，不仅给汽车工业提供大量就业机会，也给众多相关产业提供大量就业机会。不仅在汽车工业生产中，也在汽车使用过程中提供大量就业机会。而且给相关产业带来的就业机会，远比给汽车产业带来的就业机会多。汽车使用过程中提供的就业机会，也远比汽车生产中提供就业机会多。

（2）提供就业机会面广。由于汽车工业的相关产业多，而汽车的使用又遍布各城市和广大农村。因此，发展汽车工业提供的就业机会，不是集中在某一个地区，也不是集中在几个企业，而是分布在全国各个地区。包括城市和农村各个单位（机关、企业、商店、医院、银行等），这必然会有利于在更广泛的范围内解决就业问题。

（3）提供就业机会技术含量较高。由于汽车产业是技术密集型产业，对各相关产业也有很高的技术要求。汽车的使用和维修，也要求掌握一定的技术。因此，要求就业人员具有较高的技术素质。这为就业人员提高技术素质创造了条件。

汽车产业所提供的就业机会，是随着汽车产业的发展、汽车普及率的提高逐步增多的。目前世界主要汽车生产国汽车产业及相关产业提供的就业机会，约占全国总就业机会 10%—20%。

美国及西欧各主要国家，不仅有强大的汽车工业，而且已经高度普及汽车。据报道，全国平均每 6—7 个就业人员中即有一个是与汽车产业有关的。也就是说，汽车产业及相关产业的就业人口占全国总就业人口的比重达 14%—17%。

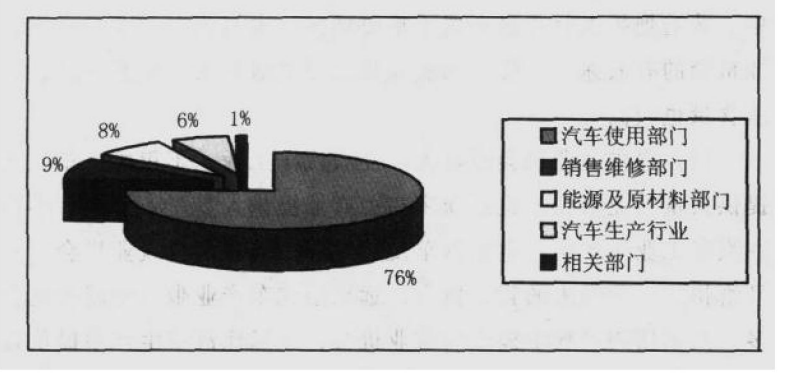


图 5　汽车行业及相关行业就业人员构成

以德国为例， 1997 年汽车产业及相关产业共有就业人数 490 万人，占全国总就业人数的 16%。其中汽车产业 67 万人，相关产业 423 万人，汽车产业与相关产业就业人数之比为 1:6.3。按生产汽车与销售使用汽车分，生产汽车（含汽车工业及相关工业）为 165 万人，销售、使用汽车为 325 万人，生产汽车与销售、使用汽车就业人数比为 1:2。

目前中国无论汽车产量或保有量都比较小，但是，汽车工业及其相关产业就业人数已达到相当规模。据有关部门统计， 2000 年全国就业人数 21274 万人，汽车工业及其相关产业就业人员共计 2873.9 万人，占全国就业人数的 13.5%。即在全国就业职工人数中，每 7 人就有 1 人从事与汽车产品相关的工作。汽车工业及其相关产业就业人员中汽车生产行业、汽车使用部门、销售维

修部门、能源及原材料部门和相关部门的就业人员构成如图 5所示[①]。按汽车生产行业与相关行业来分，汽车生产行业为 178.1 万人，相关行业为 2695.8 万人，汽车产业与相关产业就业人数之比为 1:15.14，比 1995 年的 1:8.58 提高了近 1 倍。因此，汽车工业是提供大量而广泛就业机会的产业。

三、汽车工业是推进产业结构高度化的产业

汽车工业不仅可创造巨大的产值和取得巨大关联效应，而且对推动新技术的发展、促进产业结构的高度化发挥着重要作用。

各产业在发展过程中，都会涉及到发展与应用新技术。但是，有的产业涉及新技术较多，有的产业涉及新技术较少。汽车是高新技术的结晶，汽车产业所涉及的新技术范围之广，数量之多、周期之长、规模之大，是其他产业难以相比的。汽车工业发展与应用新技术的特点主要表现如下：

1. 发展与应用新技术范围广。汽车产业对其本身的技术要求很高，对各相关产业包括原材料产业、装备制造业、配套产品业等的技术要求也很高。为此，要求汽车产业本身广泛发展与应用新技术，也要求各相关产业广泛发展与应用新技术，从而既推进了汽车产业，也推进了相关产业新技术的发展与应用。

2. 发展与应用新技术数量多。汽车产业及各相关产业，都是一个很大的系统，包含的名目、内容繁多，且都需要发展与应用新技术。开发一个新车型，发展与应用的技术，往往达数百项。为了发展新材料、新设备、新型配套产品，均需要大力发展与应用新技术。

① 资料来源：《2001 中国汽车市场年鉴》，2002 年版。

3. 发展与应用新技术周期长。汽车产业是生命周期长的产业，汽车产业发展与应用新技术不是短期的，而是长期的，持续不断的。汽车产品要不断更新，每更新一次，都要发展与应用大量新技术，把新技术推向更高水平。

4. 发展与应用新技术规模大。一种新技术，如果应用的产品很少，其作用是有限的。只有应用的产品多，才能发挥更大作用。汽车是大批量产品，生产规模大。汽车产业发展与应用新技术，可以取得产品规模大的效应。

由于汽车工业发展与应用新技术的这些特点，从汽车工业的发展轨迹可以看出，汽车工业在发展与应用新技术方面起着火车头的作用。汽车工业的发展，推动了原材料革命，使原材料品种不断增多，质量不断提高。许多新型材料，包括新型钢材、合成橡胶等，都是在汽车工业的推动下发展起来的。汽车工业的发展，使装备制造业达到新的水平，各种高性能设备、自动化设备、数控机床、自动生产线、机器人、电子计算机等，在汽车产业获得了最广泛的应用。各种先进的配套产品，不断得到发展，电子、信息技术在汽车上越来越获得广泛的应用。

四、汽车工业是强大的出口产业

汽车工业是资金和技术密集型的大批量生产产业，汽车工业主要集中在少数有条件的国家。但是，世界上所有国家和地区都需要大量汽车，这就决定了汽车工业成为强大的出口产业的地位。

由于汽车出口集中在少数国家，这些国家就有可能建立完善的汽车出口体系，提供良好的销售和售后服务，不断地扩大出口量。

由于汽车是高价值商品，它的价值比一般家用电器要高得

多。随着汽车出口量的增加，可以创造巨大的出口外汇额度。

从汽车工业诞生之日起，汽车工业就成为出口产业。随着汽车工业的发展，其出口规模越来越大。

20 世纪 40年代以前，美国汽车工业在世界汽车市场居垄断地位，所生产的汽车销往世界各地，其汽车出口量占世界汽车总出口量比重最高达 90%以上。

50年代以来，德、英、法、意等国汽车工业得到较大发展，并迅速成为世界上的主要汽车出口国，出口量占产量的比重达到40%—50%，除大量向欧洲各国出口外，也向欧洲以外的各国出口。

从 60年代起，日本汽车工业高速发展，出口量大幅度增长。1980年汽车出口量达到 600万辆，一跃而成为世界上出口汽车最多的国家。

在发展中国家，随着汽车工业的发展，也逐步进入国际市场。最显著的是韩国，1996 年出口汽车达到 120万辆，占产量的 43%，墨西哥、巴西汽车出口也取得很大进展， 1996年墨西哥出口汽车达 98万辆，巴西出口汽车达 31万辆，分别占产量的79%和 17%。这表明，只要汽车具有国际竞争能力，就有可能在国际市场上占有一席之地。

全世界汽车出口量，随着世界汽车市场的发展而不断扩大。1970年全世界出口汽车 900万辆，占世界汽车产量的 30.6%。1980 年全世界出口汽车 1500万辆，占世界汽车产量的 39%；90年代以来，全世界汽车出口量保持在1850 万辆左右，占世界汽车产量的比重保持在约40% 。全世界汽车及零部件出口总金额达约 5000亿美元，占世界出口总值的约 10%，是世界制造业中出口创汇最高的产业之一（见表 3)。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

表 3　　世界各主要汽车生产国出口汽车状况

国家	1970 年		1980 年		1990 年		1995 年		2000 年	
	出口量（万辆）	占生产比重（%）	出口量（万辆）	占生产比重（%）	出口量（万辆）	占生产比重（%）	出口量（万辆）	占生产比重（%）	出口量（万辆）	占生产比重（%）
美　国	37.9	4.56	80.7	10.1	81.8	8.4	102.4	8.6	130.1	10.16
加拿大	116.4	97.5	96.9	70.5	148.6	77.1	181.1	74.9	—	—
德　国	210.4	54.8	208.4	53.7	276.6	55.6	263.9	56.6	372.3	71.62
法　国	152.5	60.9	170.8	50.5	209.6	55.6	207.8	59.8	361.9	—
英　国	86.3	41.1	48.1	36.6	51.0	32.6	83.7	47.4	112.8	—
意大利	67.1	36.2	59.2	36.7	90.1	42.5	80.6	48.4	87.9	50.58
西班牙	3.5	6.5	50.7	42.9	125.3	61.0	182.1	78.0	250.4	82.56
比利时	73.2	87.0	88.3	95.0	122.6	97.9	47.2	37.1	99.4	96.22
瑞　典	21.0	67.7	19.5	61.8	205	50.0	42.3	40.0	45.4	—
日　本	108.7	20.5	596.7	54.0	583.1	43.2	379.1	37.2	445.5	43.91
韩　国			2.5	20.5	34.7	26.3	97.8	38.7	167.6	53.80
巴　西			15.7	13.5	18.7	20.5	26.3	16.1	36.9	22.08
墨西哥			1.8	3.7	27.7	33.7	78.1	83.5	143.6	74.83
全世界	900	30.6	1500	39.0	1850	40	1850	40	2439.9	59.86

五、汽车产业显著地推动了社会进步

20世纪以来，随着经济技术的发展，全社会取得了巨大进步。这种进步是过去多少世纪也难以相比的。汽车工业对推进社会进步发挥了显著的作用。

1.合理经济布局。在没有现代地面交通工具以前，经济主要是沿江、河、湖、海发展的。也即是所谓的沿“点”、“线”经济布局。后来有了火车，经济得以沿铁路线发展。但是仍然没有摆脱沿“一维”发展的格局。沿“点”、“线”发展的布局带来的主要问题是经济发展不平衡，导致了巨大的地区差别。有了汽车以后，为解决这一问题提供了可能性。由于汽车是“面”上的交通工具，为“二维”的经济发展创造了条件，从而逐渐形成了“点”、“线”、“面”相结合的合理经济布局。

中国的实际情况表明：随着汽车工业的发展，推动了全国各地区，包括山区、边远地区经济的发展。现在乡镇企业在全国各地星罗棋布，如果没有汽车运输业的发展，将是不可想像的。

2.推进城市发展。城市的发展与汽车的发展密切相关。汽车的发展，促进了城市化的进程，从20世纪50年代起，城市化进程明显加快。目前全世界城市化水平达44%，其中发达国家达70%—80%，预计全世界不久将超过50%；汽车的发展，改变了城市交通的落后面，实现了城市交通的现代化，促进了城市经济的繁荣；汽车的发展，推进了城市结构的改革，围绕大城市建设卫星城市，是随着汽车的普及而逐步建立起来的。多年来，中国大城市的卫星城市发展较慢，与缺乏方便的交通工具不无重要关系。几十年来，建设群体城市，成为世界城市发展的趋势。中国珠江三角洲、环渤海湾地区的群体城市，也正在形成和发展。这种群体城市的形成，与发达的公路交通是分不开的。

3. 缩小城乡差别。缩小城乡差别，是建设发达社会的重要标志。为了做到这点：一是要加快农村经济发展，使农民收人接近或达到城市居民水平；二是完善城乡之间的联系，使城乡之间的各种交流，包括物质、文化、信息、人员交流通畅和方便。目前有些发达国家已经或基本做到这一点。方便的汽车交通是功不可没的。因此，可以说，汽车是缩小城乡差别的纽带。

4. 提高生活质量。随着汽车的广泛普及和应用，提高人们的生活质量是显而易见的。在没有汽车以前，人们的活动范围很小，信息交流很少，生活节奏很慢，生活内容单调，工作效率也低。有了汽车以后，这一切都发生了变化。人们的活动范围扩大了，信息交流增多了，生活节奏加快了，生活内容更加丰富多彩。现在汽车已成为人们生活中不可缺少的重要组成部分。

同时，也需要指出，随着汽车的大量增加，也产生了一些突出的社会矛盾。主要是四大矛盾：一是资源消费的矛盾；二是污染环境的矛盾；三是交通堵塞的矛盾；四是交通事故的矛盾。正因为存在这些社会矛盾，对汽车的发展，经常受到社会的非议乃至反对。但是，这些矛盾与汽车对社会经济发展所起的巨大作用和贡献相比，仍然是比较次要的。因此，汽车工业仍然持续不断地向前发展。这些社会矛盾是汽车生产和使用的特点所决定的，是难以避免的。但是，只要采取相应的措施，也是可以缓解的。汽车发展的过程，就是不断与这些社会矛盾作斗争的过程，以求最大限度地缓解这些矛盾。为了推进汽车工业的发展，必须重视这些矛盾，并为缓解这些矛盾进行坚持不懈的努力。

第二节　古老而幼稚的中国汽车产业

与新中国同龄的中国汽车工业从筹建至今，已经走过了 50 多个春秋，中国汽车工业经历了从无到有、从小到大，创建、成长和全面发展三个历史阶段，即： 1950—1965 年的初创阶段，1966—1980 年的成长阶段， 1981 年至今的全面发展阶段。在这三个阶段中，以第一汽车制造厂（以下简称“一汽”）的建成为标志，为了共和国的荣誉，汽车生产遍地开花，掀起了第一次汽车热潮；在 20 世纪 60 年代末，以第二汽车制造厂（以下简称“二汽”）的建设为标志，响应党中央的号召，汽车生产再度一哄而起，掀起第二次汽车热潮； 80 年代以后，在高关税的保护下，为发展经济，第三次汽车热潮推波助澜。尽管，中国汽车工业虽然古老，但它具有明显的幼稚特征：生产厂商众多，规模之小。

一、中国汽车工业发展的三个历史阶段

1. 初创阶段（1949—1965 年）。中华人民共和国成立之初，毛泽东和周恩来等第一代国家领导人非常关注、亲自参与建立中国汽车工业的重大决策，在前苏联援助中国建设一批重点工业项目中列入建设一座现代化的载货汽车工厂。 1953 年 7 月 15 日，毛泽东同志亲笔题名的第一汽车制造厂在吉林省长春市动工兴建，生产规划为年产 3 万辆。为了实现党中央提出的“力争三年建成长春汽车厂和出汽车、出人才、出经验”的目标， 1956 年 7 月 13 日国产第一辆解放牌载货汽车——解放牌 CA10 型 4 吨中型载货汽车在一汽诞生，从此，结束了中国不能生产汽车的历史，圆了中国人自己生产国产汽车之梦。 1957 年 5 月，一汽开

始仿照国外样车自行设计轿车。 1958 年先后试制成功 CA71 型东风牌小轿车和 CA72 型红旗牌高级轿车。

进入 60 年代，国民经济实行“调整、巩固、充实、提高”方针，在国家和省市支持下，形成了一批汽车制造厂、汽车制配厂和改装车厂，其中，南京、上海、北京和济南共 4 个较有基础的汽车制配厂，经过技术改造成为继一汽之后第一批地方汽车制造厂，发展汽车品种，相应建立了专业化生产模式的总成和零部件配套厂，为今后发展大批量、多品种生产协作配套体系形成了初步基础。

在这个历史阶段，力求探索汽车工业管理的改革，国家决定试办汽车工业托拉斯，实施了促进汽车工业发展的多项举措， 60 年代中期工业托拉斯停办。与此同时，汽车改装业和摩托车制造业起步，重点发展了一批军用改装车，民用消防车、救护车、自卸车和牵引车相继问世，并为社会经济发展提供了城市、长途和团体这三大类客车。之后，与汽车工业初创密切相关的汽车科研事业和专业教育体系初步形成。

1966 年以前，汽车工业共投资 11 亿元，形成一大四小 5 个汽车制造厂，年生产能力近 6 万辆、9 个车型品种。 1965 年底，全国民用汽车保有量近 29 万辆，其中：国产汽车 17 万辆（一汽累计生产 15 万辆）。

2. 成长阶段（1966—1980 年）。20 世纪 60 年代中后期，为适应国防建设的需要，主要依靠我国自己的力量和投资，在内地新建了一批汽车工业的骨干企业。第二汽车制造厂（以下简称“二汽”）经过数年筹备，于 1969 年开始大规模施工建设。 1975 年 6 月，二汽开发的东风牌 EQ140 型 5 吨中型载货汽车正式投产。至此，我国汽车工业继一汽之后的又一个大型骨干企业开始崛起。它的建成，标志着我国汽车工业已进入自己进行产品和工

厂设计的时代，开创了我国汽车工业的历史新阶段。同期新建的四川、陕西汽车制造厂至20世纪70年代中期也陆续投产，它们和济南汽车总厂一起逐步形成了我国重型载货汽车的主要生产基地。这一时期，一汽、二汽、长春汽车研究所、南汽还相继研制开发了数种越野汽车。

20世纪60年代后期，中央提出调动地方积极性，建设地方工业体系的方针，从1969年开始至80年代初，除西藏外，全国各省、市、自治区均建起汽车制造厂，汽车生产再度一哄而起。到1980年生产22.2万辆，是1965年产量的5.48倍；1966—1980年生产各类汽车累计163.9万辆；1980年全国民用汽车保有量169万辆，其中：载货汽车148万辆。汽车零部件品种增多，生产厂家增加到2100家。掀起了汽车生产的第二次高潮。这个时期各地的汽车产品大体具有如下特点：一是利用本地区原有的配套零部件生产能力，仿制东风、解放、 BJ212、BJ130、黄河等主要车型，向重点骨干企业的产品靠拢，形成了若干基本车型；二是采用各类底盘，大量开发变型、专用、改装车（如大客车、旅行车等）；三是独立开发重型载货汽车、矿用自卸车、微型客货车等。与此同时，国民经济各部委的汽车工业也得到了显著发展。交通部在20世纪60年代初即开始组织公路客车的生产。20世纪60年代末至70年代，国家医药管理局、邮电部、农牧渔业部和建工部分别组织了医用、邮政、畜牧兽医专用车，以及城市客车、城建专用车辆的生产。各类专用、改装车的生产技术和产品结构均有不少提高。

进人20世纪80年代，汽车需求日趋多样化，原有大型企业一时难以适应这种局面，加之生产的利润可观，许多地方和乡镇企业都入围汽车工业，加速了汽车工业的发展，促进了汽车市场的活跃，也加剧了汽车生产的分散化。随着中央“保军转民”方

需要全本请访问 www.ertongbook.com