

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“纤荣尊贵”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 and 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，立足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，

复试了定型样车，查看了生产工艺设备，同意该车正式定型。1978年，第二汽车制造厂 EQ140 型 5 吨载货汽车生产能力基本建成，并开始投入批量生产。

1986年1月，国家验收委员会在湖北省十堰市宣布：经国家验收合格 第二汽车制造厂正式投产。到 1985 年底，二汽累计生产各种类型汽车 37 万辆，发挥了基地的作用。

二汽的建设，是在充分利用中国汽车工业原有力量的基础上进行的，而且检验了整个汽车工业和相关工业的水平。如一汽从 1965 年到 1970 年，承担包建了二汽 11 个专业厂、一个系统的工厂设计和非标工装制造任务，上海第一机电工业局包建了第二汽车制造厂传动轴、标准件和仪表等 7 个专业厂的任务，完成了从工艺设计、工厂设计到调整生产出合格零件的全过程包建任务。二汽拥有约 2 万台设备，100 多条自动生产线，只有 1% 的关键设备是从国外引进的，国内提供的设备许多是新研制的，相关行业特别是机床制造业，在为二汽研制和提供设备的过程中，攻克了许多技术难关，也促进了行业的技术发展。

但是，由于受当时进山、进洞、备战的指导思想的影响，使二汽的建设存在明显的缺陷，厂址选择在一个交通极不方便、毫无工业基础的山沟里，而且各专业厂之间的布置也过于分散，这样，一方面使建设周期拖长，另一方面也增加了建设投资，不得不花相当数量的钱解决职工的后勤和福利问题，影响了经济效益，同时也制约了企业的进一步发展。二汽目前实施的向东发展的战略实质上是当时错误的厂址选择付出代价。这种由于决策错误所造成的损失在川汽和陕汽的建设中看得更为明显。

2. 四川汽车制造厂和陕西汽车制造厂的建设

川汽和陕汽是为了满足重型载货汽车需求而建设的两个厂。1965年，为了适应部队、矿山、工地和三线建设的需要，在四川

宜宾，以后又移至大足巴岳山下，建设四川汽车厂。同时相应地改建重庆发动机厂、綦江齿轮厂、重庆汽车配件厂、重庆红岩弹簧厂和新建重庆油泵油咀厂，还组建了重庆重型汽车研究所，上面设置了重庆汽车分公司，以后称四川重型汽车制造公司，以进行综合协调。六厂一所一万余人，设计生产重型汽车 1050 辆，外加部分沿袭下来的汽车配件任务，六个厂分别承担生产汽车的主要总成和零部件，铸、锻和冲压件互供、机械加工和后方设施各自成套。新建的川汽要求靠山、隐蔽、分散、进洞，能源、交通和生活服务等建设全部由工厂包下来。投资 2 亿元，要求 3 年建成，1965 年和 1966 年进展较快；“文革”开始后，建设近于停顿，生产难以进行，直到十年浩劫结束，建设还留有尾巴。由于只生产军用越野车，部队需求有限，一般只有 300 辆左右的订货，工厂长期吃不饱，质量和效益也上不去。

无独有偶，在川汽建设还没有完成，作用还没有发挥的情况下，1968 年，在陕西宝鸡、岐山的山沟里，又新建了陕西汽车厂和陕西齿轮厂，生产相似的军用越野车，纲领 1000 辆，生产和后方全部自己干，连社会服务一套也得承担，耗资 2 亿元。建设拖拖拉拉，1978 年建成投产，任务长期不足，困难重重，与川汽的处境极为相似。

错误的指导思想和错误的决策，带来的是极大的浪费。两个厂共投资 4 亿元，如果把这 4 亿元集中使用，投资效益会更好些。川汽和陕汽的建设，平均每辆车的投资是 20 万元（按产量 2000 辆计），而建设一汽的投资，平均每辆车才 1.5 万元，二汽是每辆车 2 万元。虽然建设重型汽车厂，投资比中吨车要高些，如果平均每辆车投资 4 万元，生产规模也可达到 1 万辆。分厂建设，不讲规模经济，使投资效果大幅度下降。另外，在山沟里搞建设，没有依托，增加了投资。据有人估计，在这两个工厂的建设中，不必

要的建设耗费占总投资的 20% 左右。

值得指出的是在 70 年代初期,由于当时全国汽车供不应求再加上国家再次将企业下放到地方,因此,形成了中国汽车工业发展的第二次热潮,这种状况一直持续到“文化大革命”结束,到 1976 年,全国的汽车生产厂家增加到 53 个,专用改装车厂增加到 166 个,但每个厂的平均产量不足千辆,大多数在低水平上重复生产。北京第二汽车制造厂和天津汽车制造厂都是这时期的产物。另外,从 1964 年开始,上海汽车厂生产上海牌中级轿车,逐渐形成了年产 5000 辆以上的能力。同时,一批零部件厂和附配件厂也随着汽车工业的发展而相继诞生。

2.3 调整和提高阶段

改革开放政策的实施,为中国汽车工业的发展注入了新的活力。80 年代后,中国汽车工业进入了调整和提高阶段。

1. 调整了产品结构,技术改造工作取得进展

长期以来,中国汽车产品主要以中型载货车为主,形成了“缺重少轻 轿车几乎空白”的产品结构,不但产品的数量不能满足要求,而且产品的结构也极不合理。随着国民经济的发展,汽车产品的供需矛盾日趋尖锐。为了适应市场需求的变化,中国汽车工业及时地进行了产品结构的调整,注重了轻型车、微型车和重型车的产品开发,并形成了一定的生产能力。1980 年,国家机械工业委员会颁发了《1981~1990 年全国汽车车型发展规划纲要》(试行),为了发展微型车的生产,本着充分利用现有企业基础、保证资金和具有开发能力等原则,国家计划委员会和中国汽车工业公司在 1982 年确定了一个微型车生产基地(天津市汽车生产企业)两个装配点(柳州拖拉机厂和国营伟建机械厂),一个改装车点(吉林市微型汽车制造厂)的定点方案。在“七五”计

划中，又明确了加快发展轻型车和重型车以及零部件的方针，并安排了相应的基建和技改项目，如轻型车确定了东北、北京、南京和西南四大基地。这些生产基地的陆续建成，使中国汽车产品结构得到了完善，1989年，中国共生产载货车 33.5 万辆，其中轻型和微型车为 16.4 万辆，占 49%。到目前为止，已经通过鉴定定型和投入生产的重型、中型、轻型、微型，各种专用车、客车等基本车型有 30 多种，开发改装车、专用车新品种 200 多种。

80 年代前半期即“六五”期间，汽车行业以企业技术改造、改建和扩建为主，第一汽车制造厂完成的换型改造工程，是这个时期的主要成果之一。一汽是中国汽车工业的摇篮，但在传统管理体制的束缚下，企业缺乏活力，设备老化和产品老化的状况日趋严重，产品“三十年一贯制”。在改革开放的形势下，一汽具备了产品换型和技术改造的客观条件，1981 年，国务院正式批准了一汽的换型改造方案，次年 7 月，国家有关单位批准了一汽换型改造的初步设计，随后，又将其列为“六五”国家重点建设项目。从 1980 年底到 1983 年 7 月，经过不到 3 年的产品开发阶段，完成了新产品的的设计、试制、试验、鉴定和定型任务，确定了以 CA141 为主要换型产品，其生产能力为年产 6.8 万辆，另加备品 5~15%。接着，一汽换型改造进入全面实施的生产准备阶段。1985 年底实现了与 CA141 配套的新开发的 CA6102 型发动机的批量试生产目标，1986 年 7 月实现了 CA141 的批量试生产目标，到 1987 年 1 月 1 日，CA141 正式投产。随后，生产节节上升，质量稳步提高，截至 1987 年 6 月底已累计生产 24140 辆，6 月份的月产量达到 5785 辆，超过了日产 5667 辆的设计能力，而且质量考核完全符合汽车行业标准。CA141 从正式投产到达到设计生产能力和质量标准，仅仅用了半年时间。这样，一汽在不停产，不减效益的情况下，借助国家政策和银行贷款的支持，主要依靠自己

的力量，以 3 年多的时间，用 4 亿余元投资，成功地完成了以产品换型为中心的技术改造任务，新产品 CA141 具有 80 年代初期先进水平，使产品水平向前跨越了 30 年。与此同时，二汽也形成了 10 万辆的生产能力，其他骨干企业如南汽、沈汽、北汽也都进行了技术改造，使产品水平有了明显提高。

2. 引进了一大批先进技术，建立了若干个合资企业

对外经济开放以后，中国汽车工业过去那种封闭式自我发展的模式受到冲击，与国外市场的联系明显加强。60 年代和 70 年代，世界汽车工业发展迅速，特别是 70 年代受到能源的冲击后，汽车生产和制造的技术更加精益求精，各种先进的技术和新的材料广泛地应用于汽车生产过程中，而在这段时间里，中国汽车工业却停步不前，所以，当中国汽车工业回到世界市场时，产品水平以及数量的差距就十分明显。为了缩小这种差距，1980 年以后，中国汽车行业有重点、有选择地引进 100 多项国外先进技术，其中整车设计制造技术 10 多项，主要总成 15 项。关键零部件 35 项，工艺装备 21 项，道路模拟试验、计算机辅助设计等开发技术 8 项，以及 14 种摩托车的生产技术、设备和生产线。在整车项目中，重型车有奥地利斯太尔 91 系列，轻型车中有日本五十铃 N 系列和意大利依维柯 S 系列产品，轿车中有西德大众的“上海桑塔纳”，美国克莱斯勒的“切诺基”和法国标致的“广州标致”等产品。这些产品和技术的引进，缩短了中国汽车工业与发达国家技术水平的差距，为产品的更新和技术进步创造了条件。目前，这些产品和技术正在消化吸收过程中。

在引进技术的同时，中国汽车工业也注意利用外资开办合资企业。1981 年，湖北省汽车工业公司与美国派克公司合资生产 O 型密封圈，并成立了湖北派克密封件厂。1983 年 5 月北京成立了第一家整车合资生产厂家——北京吉普汽车有限公司以后，上

海易初摩托车有限公司，上海大众汽车有限公司，东风—汤姆森有限公司也相继成立。截止到 1990 年初，全国汽车工业有合资企业 13 家 其中生产整车的合资厂 9 家 生产零部件的合资厂 4 家。合资生产的产品有吉普车、轿车、轻型车、重型车、专用车、摩托车及汽车零部件，合资的对象有美国、西德、法国、日本、英国、意大利、泰国和香港地区等。

3. 调整了行业管理体制，在宏观和微观两个层次都进行了尝试

首先，从宏观层次来看，为了适应在改革和开放形势下发展中国汽车工业的要求，经国务院批准，于 1982 年 5 月 7 日在北京成立了中国汽车工业公司，如果算上“文革”前按照试办汽车托拉斯思路成立的中国汽车工业公司的话，这是第二次成立。根据《关于中国汽车工业公司在国家计划中单独立户的通知》中国汽车工业公司成为国家统一计划指导下，独立从事生产经营业务和核算的经济实体。随着经济体制改革的深入，1987 年 5 月，国务院以国发（1987）50 号文件决定撤销中国汽车工业公司，组建中国汽车工业联合会，简称中汽联。联合会是汽车（含摩托车）行业企事业单位的联合组织，它是国家对汽车工业决策的参谋，又是联合会内企事业单位共同利益的代表，在企业与政府之间发挥桥梁、纽带作用。在新旧体制交替中，联合会将根据国家授权和委托，对全国汽车工业行使必要的行业管理职能。同时，中国汽车工业联合会挂靠国家机械委，继续保持原中国汽车工业公司的计划工作渠道。在国家计划中单列户头，与国务院各部门和各省、自治区、直辖市直接建立业务关系。1990 年 2 月，为了加强汽车工业发展的宏观控制，第三次成立中国汽车工业总公司，根据《国务院关于组建中国汽车工业总公司的批复》中国汽车工业总公司是社会主义全民所有制企业，是负责管理汽车工业直属企事

业单位的经济实体，并同意机电部授权中汽总公司行使汽车工业行业管理的职能。因此，新的中汽总公司将肩负着探索汽车工业如何走集团化道路和加强宏观管理的双重任务，与此同时，中汽联更名为中国汽车工业协会，作为行业协会的试点，它挂靠中汽总公司，其主要任务是：调查咨询，制订行业规划，组织协调和服务，协助中汽总公司进行行业管理。80年代以来中国汽车工业宏观管理体制上的这三次调整，从某种程度说明，我们还没有找到一条适合中国国情的、发展汽车工业的路子。

其次，从微观层次来看，成立了一批大型企业集团。1981～1984年间，中国汽车行业先后组建了解放、东风、南京、重型、上海、京津冀等六个汽车工业联合公司和一个汽车零部件工业联营公司，这些联营公司对于发展汽车生产和联合开发新产品以及提高专业化水平起到了一定作用。1986年，成立了解放、东风和重型三大汽车企业集团，并在国家计划中单列户头。地方、军工部门也成立了一批多种形式的企业集团，如以嘉陵机器厂为主形成的嘉陵摩托车生产企业集团，以长沙汽车电器厂为主形成的长沙汽车电器企业集团，天津、沈阳等中心城市的汽车生产企业组成的地方性企业集团等。

进入80年代后，发展汽车工业的重要性逐步为人们所认识，由过去不重视或限制汽车工业发展转变为重视汽车工业，并把汽车工业摆在了支柱产业的地位上。

随着我国经济市场重返国际大家庭的步伐的加快，特别是1994年7月国家计委颁布了《中国汽车工业产业政策》规定了中国汽车工业发展目标、产业组织方式、工业生产模式等，正式将汽车工业作为支柱产业，并用法律的形式确定下来。这些都标志着中国汽车工业经过基础阶段、成长阶段，步入了新的发展时期。这一阶段必将是中国汽车工业的起飞阶段。

第三节 飞跃发展：汽车工业的现状

3.1 中国汽车工业的总体现状

中国汽车工业的总体现状可以概括为以下几个方面：

1. 生产快速增长，能力飞跃提高

从 1986 年到 1996 年 汽车产量由 37.3 万辆增长到 147.5 万辆，年均增长 14.7%；摩托车产量由 63.5 万辆增长到 929.5 万辆，年均增长 30.8% 分居世界第 11 位和第 1 位。国产汽车的国内市场占有率由“七五”初的 77% 提高到“八五”末的 92.2%。

2. 汽车产品结构渐趋合理，品种数量有较大发展

(1) 载货汽车产量逐渐增长，但所占份额明显减少。我国的汽车生产和保有量中，载货汽车一直占有重要位置。随着轿车和小型客车的大幅度增长，载货汽车所占份额明显减少。这种变化趋势还会加快。载货汽车中轻微型汽车增长迅速。80 年代技术引进和技术改造的一批轻微型汽车厂，生产能力迅速提高，产量占载货汽车比重由 1985 年的 36% 提高到 1995 年的 62%。重型汽车生产能力、技术水平也有较大改善，产量、品种基本能够满足市场需求。专用汽车品种、数量均有较大发展。

载货汽车重、中、轻、微构成比例渐趋合理，基本满足货运汽车结构需求。

(2) 柴油汽车产量逐步增长，柴汽、油汽车比例得到调整。

1995 年，柴油汽车的产量为 35.9 万辆，占汽车产量的 25%。除重型载货车、大型客车基本实现柴油化外，轻型柴油客、货车也有很大发展。

(3) 客车、轿车发展迅速，产量、份额均迅速提高（表 1—

1)，特别是轿车工业的飞快发展，极大地改善了我国运输结构。

表 1—1 1986~1996 年汽车产量分类构成

年份	总产量 (万辆)	载货汽车		客 车		轿 车		柴油汽车	
		产量 万辆	比例 (%)	产量 万辆	比例 (%)	产量 万辆	比例 (%)	产量 万辆	比例 (%)
1986	37.3	31.5	84.5	4.6	12.3	1.2	3.2	—	—
1987	47.3	38.1	80.5	7.1	15.1	2.1	4.4	—	—
1988	64.7	49.9	77.1	11.1	17.2	3.7	5.7	—	—
1989	58.7	44.3	75.5	11.5	19.6	2.9	4.9	—	—
1990	50.9	38.0	74.5	8.7	17.0	4.2	8.3	—	—
1991	70.9	47.9	67.6	14.9	21.0	8.1	11.4	—	—
1992	106.2	63.7	60.0	26.2	24.7	16.3	15.3	—	—
1993	129.7	77.5	60.0	29.2	22.3	23.0	17.7	23.5	18.1
1994	135.2	78.0	57.6	32.3	23.9	25.0	18.5	34.3	25.4
1995	145.0	72.9	50.2	39.9	27.4	32.5	22.4	35.9	24.7
1996	147.5	69.7	47.3	39.6	26.8	39.1	25.9	38.7	26.2

3. 产业组织结构逐步改善，生产集中度进一步提高

1996 年，一汽集团、上汽集团两个企业产销均超过 20 万辆，另有天汽集团、东风集团、北汽集团产销均在 12 万辆以上，占全国汽车生产企业总数 4.3% 的 5 家企业产量集中度达 57%，产量前 8 家生产集中度达 72%。产销万辆以上的 18 家企业生产集中度达 87%，产业组织结构得到明显改善（见表 1—2）。

表 1—2 1995、1996 年汽车工业生产集中度分析

分 类	1995 年		1996 年	
	产 量 (万辆)	占总产量比例 (%)	产 量 (万辆)	占总产量比例 (%)
产量排名前五家企业	82.17	57.26	82.95	56.97
产量排名前八家企业	102.27	71.28	104.73	71.92
产量排名前十家企业	109.30	76.18	113.41	77.88
产量达万辆以上企业 (共 18 家)	124.68	86.90	129.43	88.88

4. 汽车产品性能和质量有较大提高，产业技术水平飞速发展

“七五”以来，汽车工业有重点、有选择地引进了整车、总成、零部件、工艺、装备、科研试验和经营管理等国外先进技术。通过消化吸收引进技术，产品档次、质量和国产化率普遍提高，同时经过自己的大量研究、开发和改进，主要产品已达到国际 80 年代初水平，新建轿车、轻型车项目的装备水平、技术水平达到同期国际水平，并具备中型载货汽车、部分轻型汽车、客车和零部件的产品开发能力，大型企业集团已开始使用 CAD/CAE/CAM/CAT 技术等先进的产品开发手段，产、学、研结合开展关键技术开发的合作也取得了一定的成果，为我国汽车工业持续、快速、健康发展奠定了良好基础。

3.2 中国兵器工业汽车的发展

兵器工业部门是我国汽车工业发展的一个重要部门，这一部门的汽车工业发展是我国国防工业实施国务院军民发展规划的结果。

兵器工业总公司（下称“兵总”）汽车的发展，走专业化协作联合之路，建立自主的汽车技术开发体系，实现以产品为龙头，骨干企业为核心的集团化，提高生产规模，增强市场竞争能力。本