

中国 大中型工业企业

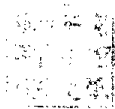
机械工业卷

三

中国城市经济社会出版社

名 著 问 薄一波
问 朱镕基
主 编 马 洪 张 塞

中国大中型工业企业



国务院经济技术社会发展研究中心 编
国 家 统 计 局
中国城市经济社会出版社 出版
1989 年 12 月

中国大中型工业企业 (机械工业卷Ⅲ)

国务院经济技术社会发展研究中心 编
国家统计 局

中国城市经济社会出版社出版发行
(北京市东城区西总布胡同 64 号)

新华书店经销

中国统计信息报西北经济信息开发部电脑制版

上海新华印刷厂印刷

株式会社日盛産業日本发行代理店

开本 787×1092 毫米 1/16 印张 17 插页 4 字数 653 千字

1989 年 12 月第 1 版 1989 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 7-5074-0206-1 / Z · 040 定价: 40 元

中国大中型工业企业

编辑委员会

名誉顾问: 薄一波

顾问: 朱镕基

主编: 马 洪 张 塞

副主编: 孙尚清 郑家亨 才晓予 陈锦华 周冠五

编委: (按姓氏笔划排列)

丁家桃	马 洪	才晓予	王古如	王基铭
王洪金	王殿甫	王汝霖	王大森	贝兆汉
卢春恒	皮声浩	龙守信	叶树亮	史仲仕
左长林	孙尚清	孙 溥	孙昌基	孙忠成
朱铁臻	米思贤	陈祥兴	陈引亮	陈 杰
陈清泰	陈兆初	邹宝骥	吴协刚	李 崑
李云峰	李永金	李世元	李惟诚	李兴德
李建国	张 塞	张文义	张泽厚	张培璋
周冠五	周国印	周样根	郑家亨	孟 辉
杨万里	迟建福	罗 孟	范多富	赵国光
郝国印	贺龙沧	欧昌林	柯国范	郭道夫
郭新明	郭克礼	唐丰义	徐 冀	徐有洋
徐孝纯	耿 东	耿昭杰	贾建林	黄学思
黄墨滨	黄祥鹭	常贵明	陶 涛	董齐亮
程秀生	彭哲春	傅建章	谢树文	韩忠德
靳龙章	翟立功	霍荣华	薛荣康	

中国大中型工业企业

编辑部

主任: 翟立功 董齐亮

副主任: 程秀生 卢春恒

编辑: (按姓氏笔划排列)

丁克定	王书勋	巩 琳	安平印	孙世贤	李小汇
李小娜	郝国印	袁玉珠	郭子辉	温 烈	
装帧设计: 邹小波	倪圣同				

中国大中型工业企业

机械工业卷 III

主 编 才晓予

中国大中型工业企业 (机械工业卷Ⅱ)

编辑委员会

主 编: 才晓予

副主编: 董齐亮 耿昭杰 李荫寰 陈清泰

编 委: (以姓氏笔划排列)

才晓予 李子洪 李荫寰 陈清泰 张正智
孟 辉 郑景胜 赵希友 倪金兰 耿昭杰
董齐亮

印刷业务总代理 深圳克瑞思经济事务代理有限公司

编辑说明

本书是根据国务院经济技术社会发展研究中心、国家统计局1988年4月26日《关于编辑〈中国大中型工业企业〉》的决定》编辑出版的。全书按工业部门分卷编辑,共分10卷(14册),即综合卷、能源工业卷、冶金工业卷、机械工业卷(1—4)、化学工业卷(1—2)、电子工业卷、建筑材料及森林工业卷、轻工业卷、纺织工业卷、食品工业卷。

综合卷以外的其他各卷划分均在国家计划委员会、国家经济委员会、国家统计局、国家标准局批准的中华人民共和国国家标准(GB4754—84)《国民经济行业分类和代码》的基础上作了少数调整。其中:

能源工业卷包括:

煤炭采选业
石油和天然气开采业
电力、蒸汽、热水生产和供应业
炼焦、煤气及煤制品业

冶金工业卷包括:

黑色金属矿采选业
有色金属矿采选业
黑色金属冶炼及压延加工业
有色金属冶炼及压延加工业

机械工业卷包括:

第一分册

金属加工机械制造业
通用设备制造业
通用零部件制造业
铸锻毛坯制造业
金属制品业

第二分册

工业专用设备制造业
农林牧渔机械制造业
建筑机械制造业
地质专用设备制造业
医疗器械制造业
文化、办公用机械制造业
日用机械制造业
其他专用设备制造业
机械设备修理业
其他机械制造业

第三分册

交通运输设备制造业

第四分册

锅炉及原动机制造业
电气机械及器材制造业
仪器、仪表及其他计量器具制造业

化学工业卷包括:

第一分册

基本化学原料制造业
化学肥料制造业

化学农药制造业

有机化学产品制造业
橡胶制品业
体产化学产品制造业
炸药及火工产品制造业

第一分册

石油加工业
合成材料制造业
医药工业
化学纤维工业
日用化学产品制造业
塑料制品业

电子工业卷包括:

电子及通讯设备制造业

建筑材料及森林工业卷包括:

建筑材料及其他非金属矿采选业
建筑材料及其他非金属矿物制品业
木材及竹材采运业
木材加工及竹、藤、棕、草制品业
其他矿采选业

轻工业卷包括:

采盐业
自来水生产和供应业
皮革、毛皮及其制品业
家具制造业
造纸及纸制品业
印刷业
文教体育用品制造业
工艺美术品制造业
其他工业

纺织工业卷包括:

纺织业
缝纫业

食品工业卷包括:

食品制造业
饮料制造业
烟草加工业

综合卷以外的其他各卷企业介绍文稿均先按行业排列,各行业中再按照地区排列。

二、综合卷中的统计资料,是国家统计局工业交通统计司根据1987年全国工业企业的统计报表整理出来首次公开发表的最新、最全面的独家数字,具有无可比拟的权威性、准确性。

四、本书收入的各大中型工业企业的介绍文稿,均在自愿申请、自己撰写的基础上,经各省、自治区、直辖市或计划单列的省市统计局工业交通统计处审查核实。

五、本书中所收入的各大中型工业企业1987年的主要经济技术指标统计数字为:工业总产值(现价),工业净产值(现价,按分配法计算),固定资产净值,定额流动资金年末占用额,产品销售收入,年末职工人数,年全员劳动生产率(计算时总产值用1980年不变价格),其统计数字均经各省、自治区、直辖市或计划单列的省市统计局工业交通统计处审查核实。

目 录

编辑说明

交通运输设备制造业发展综述

国内外汽车工业发展综述	张正智 3
国内外汽车制造技术和汽车产业发展趋势	张正智 26
铁路机车车辆工业发展综述	张景胜 34
中国船舶工业发展综述	张景胜 39

交通运输设备制造业统计资料

各地区交通运输设备制造业主要经济指标 (一)	47
各地区交通运输设备制造业主要经济指标 (二)	48
各地区交通运输设备制造业主要经济指标 (三)	49
各地区交通运输设备制造业主要经济指标 (四)	50
1987 年中国汽车工业基本情况及分类构成	51
中国汽车行业投资额	52
中国历年汽车产量	53
中国历年摩托车产量	54
中国摩托车产量分类构成	54
铁路机车车辆工厂一览表	55
船舶工业主要统计指标 (一)	56
船舶工业主要统计指标 (二)	57
铁路机车车辆制造业主要产品产量	57

企业简介

交通运输设备制造业

北京市	
北京二七机车工厂	63
南口机车车辆机械工厂	64
昌平机车车辆机械工厂	65

北京重型汽车制造厂	66
北京商用汽车制造厂	67
北京轻型汽车有限公司	68
北京市客车总厂	69
北京燕京汽车厂	70
北京吉普汽车有限公司	71
北京汽车托车摩托车联合制造公司	73
北京齿轮总厂	74
北京汽车靠垫厂	75
北京市汽车修理公司五厂	76
北京市地下铁道车辆设备修理厂	77

天津市

天津铁路信号工厂	78
天津市汽车制造厂	79
天津市汽车改装厂	80
天津市汽车桥厂	81
天津市汽车齿轮厂	82
新港船舶修造厂	83

河北省

长征汽车制造厂	84
河北省客车厂	85
华北车身总厂	86

山西省

大同机车工厂	87
--------	----

内蒙古自治区

内蒙古汽车齿轮厂	88
----------	----

辽宁省

沈阳机车车辆工厂	89
沈阳铁路信号工厂	90
苏家屯机车车辆配件厂	91
本溪重型汽车制造厂	92

金杯汽车股份有限公司	93	江苏省	
沈阳汽车制造厂	94	常州内燃机厂	134
凌河汽车工业公司汽车制造厂	95	戚墅堰机车车辆厂	135
大连客车厂	96	南京汽车制造厂	136
丹东汽车制造厂	97	南京晨光机器厂	138
沈阳齿轮厂	98	徐州特种汽车总厂	139
第一汽车制造厂辽阳汽车弹簧厂	99	张家港市特种汽车改装厂	140
鞍山市汽车配件厂	100	无锡机器厂	141
凌河汽车工业公司铸造厂	101	无锡船舶修造厂	142
凤城内燃机配件总厂	102	绿洲机器厂	143
大连造船厂	103	常州飞机制造厂	144
大连渔轮公司	104		
沈阳滑翔机制造厂	105	浙江省	
		嘉兴汽车钢圈厂	145
吉林省		安徽省	
第一汽车制造厂	106	铜陵机车工厂	146
第一汽车制造厂长春轻型车厂	107	合肥江淮汽车制造厂	147
第一汽车制造厂吉林轻型车厂	108	合肥肥河汽车制造厂	148
四平汽车改装厂	109	合肥客车厂	149
第一汽车制造厂长春齿轮厂	110	淮海机械厂	150
长春运输机械厂	112	合肥车辆制造厂	151
		江东船厂	152
黑龙江省		福建省	
牡丹江机车工厂	113	福州汽车厂	153
齐齐哈尔车辆工厂	114	南平汽车配件厂	154
黑龙江汽车制造厂	115	马尾造船厂	155
齐齐哈尔林业机械厂	116	厦门造船厂	156
牡丹江林业机械厂	117	邵武林业汽车保修厂	157
哈尔滨汽车零件厂	118	永安林业汽车保修厂	158
哈尔滨汽车齿轮厂	119	福建省渔轮修造厂	159
哈尔滨汽车电器厂	120		
上海市		江西省	
上海汽车厂	121	富奇汽车厂	160
上海大众汽车有限公司	122	昌河飞机制造厂	161
上海汽车厂	123	南昌鸿雁摩托车厂	162
上海汽车配件厂	124	江州造船厂	163
上海汽车齿轮厂	125		
上海第一汽车附件厂	126	山东省	
中华造船厂	127	济南机车工厂	164
江南造船厂	128	济南客车厂	165
求新造船厂	130	明水通信机械厂	166
上海渔轮厂	132	济南汽车配件厂	167
中国民用航空一〇二工厂	133		

烟台汽车齿轮厂	168	株洲车辆厂	207
东安汽车制配厂	169	湖南重型汽车制造厂	208
临海汽车配件厂	170	长沙汽车电器厂	209
济南轻骑摩托车总厂	171		
牛庄摩托车厂	172	广东省	
自岐造船厂	173	广州客车厂	210
北海船厂	174	广东省第一汽车制配厂	211
烟台造船厂	175	梅州齿轮厂	212
威海船厂	176	广州造船厂	213
		西江船厂	214
河南省		江口船厂	215
开封汽车配件厂	177	湛江海滨船厂	216
偃师摩托车厂	178	广州远洋运输公司船舶修理厂	217
湖北省		海南省	
江岸车辆厂	179	海南四八〇二工厂	218
襄樊内燃机厂	180		
铁道部第四工程局工程机械厂	181	广西壮族自治区	
第一汽车制造厂	182	柳州汽车厂	219
武汉轻型汽车制造总厂	184	柳州微型汽车厂	220
江北机械厂	185	西江造船厂	221
武汉客车厂	186		
汉阳特种汽车制造厂	187	四川省	
万山特种车辆制造厂	188	眉山车辆厂	222
湖南汽车改装厂	189	成都汽车制造厂	223
中国人民解放军七四三五工厂	190	四川汽车制造厂	225
武汉汽车配件厂	191	德阳汽车厂	226
武汉汽车标准件厂	192	四川省客车厂	227
武汉汽车车身附件总厂	193	四川旅行车制造厂	228
武汉汽车齿轮厂	194	四川专用汽车制造厂	229
十堰汽车制动蹄厂	195	四川消防机械总厂	230
十堰车桥轮毂厂	196	成都汽车配件厂	231
邵阳地区汽车交叉厂	197	重庆汽车配件制造厂	232
湖北汽车工业厂	198	南充劳动厂	233
湖北汽车附件厂	199	都江堰机械厂	234
湖北汽车齿轮厂	200	綦江齿轮厂	235
湖北汽车电机厂	201	嘉陵机器厂	236
湖北汽车电器厂	202	宜宾造船厂	237
湖北汽车灯具厂	203		
青市船厂	204	贵州省	
汉川船厂	205	贵州汽车制造厂	238
		中国人民解放军五七〇八工厂	239
湖南省			
株洲电力机车厂	206		

云南省

云南蓝箭汽车制造厂	240
云南交通机械厂	241
云南汽车修配厂	242
昆明机车修理工厂	243

陕西省

西安车辆工厂	244
西安铁路信号厂	246
陕西汽车制造厂	247
红岭机械厂	248
宝鸡市车辆厂	249
宝鸡车辆修造厂	250
西安汽车配件厂	251
陕西汽车齿轮厂	252

西安飞机制造公司	253
----------------	-----

甘肃省

兰州汽车齿轮厂	254
武威汽车配件厂	255

青海省

青海汽车制造厂	256
青海轻型车辆厂	257

新疆维吾尔自治区

新疆第二汽车厂	258
新疆微型汽车厂	259
新疆汽车厂	260
新疆第一汽车配件厂	261

交通运输设备制造业 发展综述

国内外汽车工业发展综述

张正智

我国的汽车工业

发展简史

我国的汽车工业,经历了一个从无到有、从小到大、曲折发展的过程,大体可分4个时期。

1. 创建时期

解放前,我国没有汽车制造业,只有一些汽车维修厂依靠进口主要零部件修配汽车。

建国后,经过3年经济恢复时期,于1953年开始实行第一个五年计划。毛主席亲自批准苏联援建的“第一汽车制造厂”也于当年7月1日动工兴建。“一汽”采用集中力量、统一规划、全国支援、同步发展的建设方针,经过3年建设,于1956年7月15日建成投产。当年就装配生产“解放牌”4吨载货汽车1654辆,从而结束了我国不能生产汽车的历史。

到1957年,我国生产汽车及汽车配件的企业已发展到近百个,职工总数近5万人,汽车产量7904辆,汽车工业总产值3亿元。

2. 成长时期

1958年,“大跃进”的浪潮中,我国第一次出现“大办汽车热”,“一汽”发挥积极性和创造性,在努力提高货车生产能力的同时,自行设计和试制出我国第一辆东风牌轿车及三轴驱动2.5吨越野汽车。1965年,“一汽”进行了全面扩建和技术改造,将部分车间扩大为分厂,使这个原设计能力为年产3万辆CA10B型4吨载货汽车单一品种的企业,发展成为年产6万辆CA10B、CA30A(越野车)、CA770(“红旗”轿车)三种基本车型的大型骨干企业。一些修配汽车的老厂,在当时形势的驱动下,抱着发展我国汽车工业的愿望和热情,在修理汽车和生产配件的同时,组装、试制汽车。同时,汽车制造厂点纷纷涌现,造成我国汽车工业大发展的热潮。实际上这些厂点多为昙花一现。只有上海汽车制造厂、北京汽车制造厂、南京汽车制造厂、济南汽车制造总厂等少数厂家坚持下来。目前,这些厂已经成为我国汽车工业的骨干力量。

从1958年到1960年,我国汽车工业不论在行业规模,还是产品品种和产量方面均有较大的发展,到1961年国民经济调整时,同国民经济其它部门一样,汽车工业大幅度收缩,年产量下降到3589辆,相当于1960年产量的15.9%(1960年产量为22574辆)。

经过3年国民经济调整,汽车工业由恢复,逐步转

入发展。全行业有622个厂家,其中,生产汽车的企业22家,汽车改装的企业67家。职工总数为16.5万人,工业总产值达20亿元,汽车年产量为5.59万辆,其中,“一汽”年产量为4.66万辆,占当年汽车总产量的83.4%。其余21家的汽车年产量为0.93万辆,平均每年生产400余辆。这表明,我国汽车工业厂点相当分散,绝大多数的厂家生产能力不高,技术水平也比较低。

1964年以后,根据“备战、备荒、为人民”的方针,国家投资,先后在内地新建了一批汽车制造业的骨干企业。例如:四川汽车制造厂、陕西汽车制造厂、重庆发动机厂等。但是,由于“文化大革命”的干扰,较长时间未能建成投产,形不成生产能力。

1964年,根据当时汽车工业厂点分散、产品重复、管理多头、专业化程度低等突出问题,成立了对汽车工业实行集中统一管理经济组织——中国汽车工业公司,下设长春、北京、南京、武汉、重庆5个汽车分公司和济南汽车制造总厂。此外,还上收了40多个企业。我国汽车工业生产体系的雏型初步形成,为走上较为合理的发展轨道奠定了基础。

3. 发展阶段

“文化大革命”期间,我国兴建了第二汽车制造厂。与此同时,出现了第二次“大办汽车热”。

早在1953年,就开始筹建“二汽”,但不久就下马,1965年重新筹建,在湖北郧县破土动工,因动乱受阻,直到1969年9月,才开始大规模施工。1972年,初步建成。“二汽”主要是靠我国的力量,自行设计、装备和建设起来的,系用对口工厂“包建”和全国“搬家”的方法,少量引进了关键技术和设备,建设了较高水平的大型骨干企业。按照“二汽”的建设规划,第一步目标是年产10万辆,发展目标为年产20万辆。1975年,建成了年产2.5万辆东风牌EQ240型2.5吨越野汽车的生产能力。1978年,建成了年产5.5万辆东风牌EQ140型5吨载货汽车的生产能力,接近第一步目标。“二汽”的建成,表明我国已经初步形成独立自主发展汽车工业的能力。

我国的汽车工业,经过1967、1968两年的低潮之后,1969年开始回升。60年代末、70年代初,由于“汽车工业”被冲垮,各地乘部属企业再次下放的机会,利用本地区的工业基础,大上汽车制造业,盲目追求地方自配率,绝大多数企业是重复生产国内现有车种,我

国再次出现“大办汽车热”。

到1971年,汽车工业企业数猛增到1361个,其中汽车制造企业47个,专用改装汽车生产企业115个,发动机制造企业23个,职工38万人,汽车工业总产值43亿元,年产汽车11.1万辆。经过几年发展,一部分“小而全”的汽车厂被淘汰,一部分地方汽车制造企业得到了发展。如现在成为地方主要企业的北京第二汽车制造厂、广州标致汽车公司、柳州汽车制造厂、云南汽车厂、上海汽车厂、武汉轻型汽车制造总厂、天津汽车制造厂、沈阳汽车制造厂、江淮汽车制造厂、凌河汽车制造厂、青岛汽车制造厂、青海汽车制造厂、杭州汽车制造厂等。

1971年以后,由于“四人帮”的干扰破坏,我国的汽车工业出现了6年徘徊不前的局面,产量一直停留在十一、二万辆的水平上。到1977年,汽车工业企业数增加到2033个,其中汽车生产企业54个,专用改装汽车生产企业169个,汽车发动机厂28个,汽车配件生产企业1769个。当年生产汽车12.54万辆,除“一汽”、“南汽”、“北汽”等几家外,其余厂家年平均产量不到千辆。这期间,汽车工业原先存在的分数、重复、低水平等问题,不仅没有解决,而且有所发展。

4. 协调发展时期

1978年,党的十一届三中全会作出了把工作重点转移到国民经济建设上来的重大战略决策。在改革开放的形势下,我国汽车工业初步走上了较为健康发展的道路。

(1) 初步理顺了汽车工业管理体制,加强了宏观调控。

对汽车工业的管理,过去一直未超出部直属企业的范围,因而对汽车工业的宏观管理不力。为加强管理,

经国务院批准,于1982年正式成立了中国汽车工业公司。该公司在国家统一计划指导下,独立从事生产经营,是独立核算的经济实体。1987年,为了适应国家经济体制改革的需要,经国务院批准,撤销中国汽车工业公司,组建中国汽车工业联合会。联合会是汽车、摩托车行业企业事业单位的联合组织,它的职能是全心全意为企业服务,为政府决策提供咨询、建议,在企业和政府之间发挥桥梁、纽带作用,根据国家授权和委托,实行必要的行业管理。

经过体制改革,增强了企业活力,加强了宏观调控的效能。在此基础上,逐步形成了“解放”(以“一汽”为核心)、“东风”(以“二汽”为核心)、“重型”(以“济汽”为核心)、“零部件”、南京、上海、北京、天津、沈阳“金杯”、嘉陵、“北方”等企业集团、公司和骨干企业约500家。汽车工业联合会对各企业集团、公司、骨干企业等,进行统筹规划、调整产品分工、组织专业化协作生产等业务活动,提高了管理水平。在国家和有关部门的大力支持和改革、开放方针的指引下,我国汽车工业在“联合、高起点、大批量、专业化”的道路上,取得了较为明显的成绩。企业集团、公司和骨干企业的生产集中程度和市场占有率有了明显的提高。

(2) 初步改善了产品的结构,“缺重、少轻、轿车几乎空白”的状况有了明显的改变。

我国的汽车工业,是从生产中型载货汽车起步的。多年来一直以中型载货汽车的生产为主,产品品种不能满足经济发展和人民生活的需要。近几年来,汽车工业致力于改善汽车产品结构,解决“缺重、少轻、轿车几乎空白”等问题,取得了一定的成效。表1列出1977年、1987年汽车产品结构比较情况。

1977年和1987年汽车产品结构比较表

产 品	合 计	其 中:			
		重 型 车	中 型 车	轻、微型车	轿 车
1977	产量(辆)	5513	65593	51964	2330
	比例(%)	4.39	52.31	41.44	1.86
1987	产量(辆)	25014	184427	245234	17863
	比例(%)	5.29	39.03	51.90	3.78

(3) 完成了汽车产品的更新换代。

为了改变汽车产品几十年不换型的落后状况,“六五”期间,汽车工业重点抓了产品的改型换代。通过全行业的共同努力,几种老产品都实现了升级换代。如“一汽”研制的新“解放”CA141型5吨载货汽车,1983年9月通过国家鉴定,1987年初正式投入大批量生

产,淘汰了老“解放”,并获得了国家科学技术进步一等奖。1984年,济南汽车制造总厂的新“黄河”JN162型10吨载货汽车、南京汽车制造厂的新“跃进”NJ133型3吨载货汽车先后投产,老“黄河”、老“跃进”也被淘汰。

除了三个老车型完成升级换代以外,一些汽车厂也

投产了新产品。如陕西汽车制造厂的延安牌 SX161 型 13.5 吨新型民用载货汽车；四川汽车制造厂的红岩牌 CQ30290 型 18 吨载货汽车；北京汽车制造厂的 BJ121A 型 1 吨载货汽车；南京汽车制造厂的 NJ136 型 2 吨载货汽车等。另外，还有一批微型汽车、自卸汽车、越野汽车、牵引汽车、客车、摩托车，特别是多品种专用汽车，相继投产。除此之外，一批新的汽车发动机、总成、零部件等，也先后投产。

(4) 重点引进国外先进技术，发展下一代产品。

为了迎头赶上国外汽车工业的先进水平，尽快缩短差距，在改革、开放的大好形势下，汽车工业重点引进了一些国外先进技术。引进的项目既有整车、整机设计、制造技术，也有总成、零部件设计、制造技术，以及先进的装配工艺设备等。引进的先进技术约 200 项。其中汽车整车技术 21 项，发动机 6 项，摩托车 10 项，汽车总成 16 项，零部件 58 项，技术咨询 25 项，设计技术及工艺 21 项，生产线 15 项。引进各种先进设备约上千台套。如北京吉普有限公司的“切诺基”吉普车，重庆汽车工业联合公司的“斯太尔”重型系列汽车，上海大众汽车有限公司的“上海桑塔纳”牌轿车，天津微型汽车厂的“天津大发”牌微型汽车，“夏利”牌轿车，南京汽车制造厂的“依维柯”轻型系列汽车，广州标致公司的“标致”牌汽车及轿车，重庆汽车发动机厂的“康明斯”柴油发动机，上海重型汽车厂的“人力”牌 35D 型 32 吨矿用自卸车；摩托车引进了日本本田技研、雅马哈、铃木、川崎、联邦德国的讯达普等设计、制造技术。

为使先进技术尽快转化为生产力，我国汽车工业积极消化吸收引进的国外先进技术，采用国产化一条龙的方法，即把整厂、总成、零部件、配套件、材料的引进技术、消化吸收同企业的技术改造有机地结合起来，统筹安排，国产化得到较大进展。到 1988 年，上海·桑塔纳轿车国产化率达到 12.6%，斯太尔重型车达到 61%，北京切诺基吉普车达到 30%，天津大发微型车达到 74.6%，夏利微型轿车达到 12.5%，几种引进技

术的摩托车国产化率达到 70% 以上，康明斯发动机的 N、H 系列产品国产化率达到 85%。总之，经过几年的消化吸收，我国汽车工业的一代产品水平，有了根本性的变化。

上海·桑塔纳轿车在国产化工作中，提出了“面向上海经济区，面向军工，面向全国，择优选点布点”的方针，在较短的时间内，使 97% 的零部件完成布点工作。一次配套定点单位就达 132 家。各配套厂在很短的时间内就送交样品几百种，给“一汽”、“二汽”等轿车的国产化带来良好的影响。它们可以循迹跟踪，协作配套，从而提高轿车专业化、大批量生产的水平。

(5) 汽车工业的产量、产值、销售收入和实现利润同步增长。

1988 年我国汽车工业生产的各项指标，均创历史最高水平。汽车产量为 64.7 万辆。自 1956 年生产汽车以来，到 1988 年的 33 年中，我国累计生产各种汽车 467 万辆。其中，前 23 年（1956—1978）为 139.8 万辆，后 10 年（1979—1988）为 327.2 万辆，后 10 年是 23 年的 2.34 倍。

1988 年，汽车工业总产值 288 亿元（按 1980 年不变价格计算），是历史上最高的一年，33 年产值共 1817 亿元，后 10 年为 1295 亿元，是前 23 年的 2.48 倍。

1988 年，汽车产品销售收入 355 亿元，33 年汽车产品销售收入，总计为 2063 亿元，后 10 年为 1686 亿元，是前 23 年的 4.47 倍。

1988 年汽车工业实现利润 39 亿元，33 年实现利润总额总计为 311 亿元，后 10 年为 233 亿元，是前 23 年的 2.99 倍。

1988 年全国摩托车产量为 117 万辆。自 1958 年开始生产摩托车以来，到 1988 年的 31 年间，累计生产摩托车 500 万辆，后 10 年累计生产摩托车 486.5 万辆，是前 21 年的 36 倍。

十一届三中全会后 10 年汽车工业变化情况

表 2

项 目	汽 车 产 量 (万辆)	汽车工业 总 产 值 (不变价) (亿元)	汽车产品 销售收入 (现行价) (亿元)	汽车工业 实现利润 (现行价) (亿元)	摩 托 车 产 量 (万辆)
1956~1988	467.0	1817	2063	311	500.0
其中：					
1956~1978 (A)	139.8	522	377	78	13.5
1979~1988 (B)	327.2	1295	1686	233	486.5
B/A (倍数)	2.34	2.48	4.47	2.99	36.00

现状

1 汽车工业生产体系

我国的汽车工业经过 33 年的发展,已经基本形成了大中小企业相结合,基型汽车、专用改装汽车、总成与零部件、相关协作配套件以及摩托车等相结合,机械工业与其它工业部门相结合,具有 65 万辆各种汽车产品生产能力的汽车工业制造体系。

1987 年,对汽车行业进行了统计,列入统计的企业 2873 个,其中,汽车产品生产企业 2358 个;直接相关配套的企业 515 个(企业产品直接装在汽车上,如汽车玻璃、轮胎、汽车标准件、汽车轴承)。1987 年底,汽车行业(不包括直接相关配套的企业)拥有职工 135 万人;按 1980 年不变价格计算汽车工业总产值 233.7 亿元,固定资产原值 179 亿元,全年产品销售额 274.1 亿元,全年利润总额 28 亿元,全行业拥有一支科学研究、产品研制、工厂设计的科技队伍。

根据 1987 年的统计,直接相关配套的企业共 515 家,其中,通用汽车轴承 23 家,汽车轮胎 30 家,橡

胶杂件 46 家,挡风玻璃 13 家,汽车喷漆材料 23 家,汽车通用标准件 48 家,汽车仪表 34 家,汽车蓄电池 21 家,其它产品 277 家,按 1980 年不变价计算,当年总产值为 45.8 亿元,其中,汽车轮胎产值 34.6 亿元,年末职工人数 15.7 万人,其中汽车轮胎行业职工人数为 6.3 万人,年末固定资产原值 22.3 亿元,其中汽车轮胎行业 20.0 亿元,全年产品销售收入 47.1 亿元,其中汽车轮胎行业的销售收入 36.0 亿元,全年利润总额 4.8 亿元,其中汽车轮胎行业的利润总额 3.7 亿元。

2 汽车工业规模

(1) 企业数

在 1987 年统计的汽车产品生产企业 2358 家(下同)中,按企业主导产品分(该种产品产值占企业年总产值的 50% 以上者计算),有汽车制造厂 116 家,分布在除内蒙、西藏、宁夏以外的全国 26 个省、市、自治区内,其中四川省 11 家,辽宁省 10 家,江苏省 9 家,其余为 5 家,4 家,3 家不等,有专用改装汽车制造厂 347 家,其中,江苏省 59 家,湖北省 29 家,辽宁省 25 家,四川省 24 家,汽车发动机 63 家,汽车配件企业 1777 家。另外,还有摩托车厂 87 家,

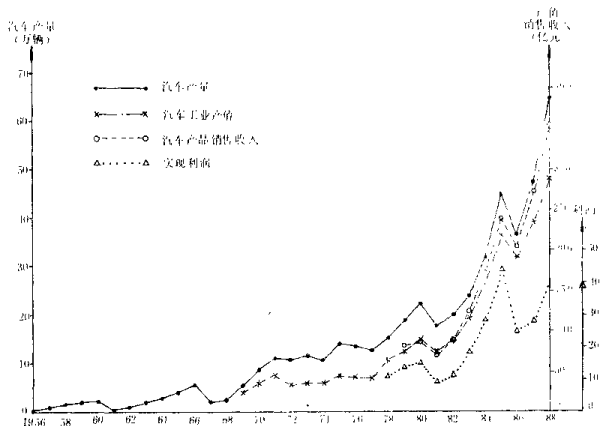


图 1 汽车工业几项主要指标历年增长曲线图

在 1987 年统计的企业中,原机械系统企业 1402 家,占 59.5%;专业企业(汽车工业产品产值占企业总产值 75% 以上者) 1304 家,占 55.3%;年末职工总

数 1000 人以上的企业 259 家,100 人以下的企业 636 家;年末固定资产原值 1000 万元以上的企业 3111 家,50 万元以下的企业 606 家;年汽车工业总产值