

到4:1)。同时,要重视计算机知识的普及教育以及在职人员的继续教育和专业人材的培养。

5, 破除门户之见, 加强横向联合。

科学研究机构和高等院校拥有一批水平较高的,有实践经验的技术人才。目前这批人才的作用没有很

好发挥。这种现象很不利于发展我国的计算机事业。目前,应该破除门户之见,加强横向联合。

此外,还应注意科研、开发和生产的联合。采取有效措施使科研成果较快地转化为产品。

中国汽车工业发展中的问题

学部委员, 第二汽车厂 孟少农

中国汽车工业是解放后建设起来的。经过一五期间引进苏联技术建设长春第一汽车厂, 1958~1960年大跃进期间自力扩建北京、南京、上海、济南等地的汽车厂, 1965年起建设四川、陕西和十堰的第二汽车厂, 现在汽车工业已成长为拥有40万以上人员, 年产30余万辆汽车的新兴工业。在工业落后的第三世界国家中靠自己力量建起完全自主的民族汽车工业的, 还只有中国。

由于历史的原因, 中国汽车工业有其不足之处:

1. 产品品种和数量都不能满足国家的需要, 主要生产中型货车、轿车, 轻型和重型货车和客车严重不足。

2. 产品性能和品质落后。

3. 产品更新换代困难, 多年一贯制。

4. 工厂大而全, 小而全, 专业化协作不发达。

5. 设备生产工艺, 生产管理落后, 生产效率不高。

但是, 中国汽车工业也有其优点:

1. 立足于国内, 生产完全不依赖外国。

2. 产品适应本国条件, 朴实耐用。

3. 自力发展, 能自己克服困难。

汽车工业是现代国家的一个支柱工业, 它生产重要的交通工具, 是钢铁、石油、橡胶、机械等工业的主要用户之一, 并且为社会提供大量的就业机会。中国当前汽车的保有量和生产量都很低。今后经济发达, 汽车的需要量将有很大的增长, 汽车工业势必会有进一步的发展。

当前国家对汽车工业有逐步扩展的计划, 考虑增加轻型和重型货车的生产, 并建设大批量生产的轿车厂。各地对建设汽车工业的积极性很高, 与外国合营的汽车企业已有数家, 搞散件装配的计划更多。在这个关键时期, 如何发挥我们已有的优势, 克服我们的缺点, 是很重要的。

中国汽车工业过去走的是自力更生的道路。经验

也证明我们是能建设现代化的大型汽车厂的, 犯技术性错误并不可怕, 依靠自己的力量能够解决。今后十年我们将面临建设规模更大, 现代化要求更高的汽车厂的任务。因此, 必须总结历史教训。一汽建成之初, 全国为建成这样一种先进的汽车而欢欣鼓舞; 对解放牌汽车是一片赞扬声。曾几何时, 到七十年代初, 工厂变得破旧了, 用户对解放牌二十年一贯制纷纷提出意见。先进不是永恒的, 不进步就要落后。

轻型车, 特别是轿车, 更新换代的周期很短。轿车的经济产量比货车高, 普通型轿车的国际公认经济产量是30万辆。建这样大产量的厂, 必要的先决条件是产品有竞争力, 能不断跃进, 不断更新。如果30万辆车20年一贯制相结合, 这个厂是无法存在下去的。而要使产品保持竞争力, 必要的条件是自己有开发产品的能力。如果要选别人的产品, 从谈判需三年时间、散件装配、完成和提高自制车需七年时间, 到形成生产能力的时候, 已是别人停止生产的老型号了。这样投下的几十亿元资金, 就不可能从生产的赢利中收回了。

要不要引进技术? 当然要。凡是自己确实不会的事, 总要向人家学习, 学习的方法很多, 花钱买技术是一法, 但不是唯一的办法, 而且花钱也不一定买来技术。我曾接触过若干外国大汽车企业的负责人, 他们的共同说法是“我们不卖技术”。我们曾与法国雷诺公司商谈, 共同设计一个货车驾驶室, 他们要价2000万美元。

丰田的社长曾亲自来中国, 但他找的是沿海某些城市, 谈散件装配, 与我国的大汽车厂是不往来的。

日本人二次大战后从国外引进技术很多, 但他们很精明, 我们想把日本人的方法应用在日本人身上是很难的。总之, 从外国资本家处捞技术是很不容易的。

但我们认为, 只要很好地总结经验, 树立自力更生的信心和决心, 汽车工业今后的发展是会取得成果的。

水资源问题

学部委员, 清华大学教授 张光斗

中国的水资源稀缺, 特别在华北、西北。北京市

水资源就非常紧张, 总量仅35亿立方米, 其中地面水