

领导讲话 重要文件

何光远部长在全国汽车工业工作会议上的讲话(节录)

(1991年1月22日)

如果我们的汽车工业继续维持现在这样一种格局,要想摆脱目前这种被动的局面,求得健康的发展,立于世界汽车工业之林,是相当困难的。现在汽车工业的状况从整体上讲是三个字,即:“散、乱、差”。虽然我们也有一些很好的工厂,有一些重点骨干企业,产品质量是很好,效益也是很好的。但从整体上来讲,是不行的。汽车工业所面临的矛盾也和整个机械工业一样,主要是两个问题:一个是结构性矛盾,一个是素质性矛盾。这个结构不仅指产品结构,而且也包括企业的组织结构。从品种上看,汽车工业原来是“缺重少轻”,经过“七五”抓了一下,应该说布局已经铺开。但是,重型车和轻型车真正形成规模,产品质量很好,能够挡住进口,而且还能有部分出口,按照这个要求恐怕就差得很远。当然,车身组织上也有很多困难,有些是先天性的困难,有些是工作上的、协调关系方面的困难。要把结构调整当作全行业的第一项重点任务来抓。当然,结构调整,包括企业组织结构的调整,要采取联合、兼并、划转等一些方法。我看企业组织结构的调整和产品结构调整一样,要下狠心抓,不要再拖了,要早下决心,早调整,这是第一个问题。

第二个问题是关于素质性矛盾问题。我们的产品质量差、可靠性差,或者说质量不稳定。当然,这也是从整体上讲。我们有一些合资企业干得很好,象上海桑塔纳,产品质量是一丝不苟的;我们一些大厂,在抓质量上也是下了功夫的,产品质量一直比较稳定。但是,从总体上来说,我国汽车工业的管理素质、技

术素质,应该承认还是落后的。工艺水平、技术装备和现场管理不行。我们机械工业要重视工艺、重视制造技术,这是不可忽视的问题。

第三个问题是关于全行业统筹规划的问题。十三届七中全会关于“十年规划”和“八五”计划的建议中,对机械工业专门写了一条,汽车工业写了43个字,讲了两层意思,第一层意思是强调了汽车工业的地位和重要性,第二层意思就是要在全国范围内统筹规划,合理布局,促使汽车工业健康发展。如果说这个统筹规划不仅包括增量的调整,而且包括存量的调整,那就更重要了。抓全国的统筹规划,这是针对汽车工业散、乱、差提出来的,抓统筹规划是机电部加强行业管理的一项重要任务。中汽总公司应该当仁不让地抓好全行业的统筹规划。当然,要充分发扬民主,要协商,最终的目的是要把那些不合理的、重复浪费的去掉,促使汽车工业的健康发展。这里不管你是计划单列的大集团,也不管你是哪个部门、哪个地方的,都要纳入统筹规划。国务院领导和国家计委对汽车工业都很重视。

行业管理当然不仅仅是全行业的统筹规划问题,统筹规划是行业管理中很重要的一项,还包括其它一些内容。这次是总公司成立后的第二次工作会议,我希望把这个会开好。通过“八五”的进一步调整和改革,加强行业管理和统筹规划,我们汽车工业一定会逐步走上健康协调发展的道路。

朱镕基副总理在听取 1992 年全国汽车 工业工作会议准备情况汇报 后的讲话(节录)

(1992 年 1 月 14 日)

党中央、国务院对发展汽车工业的方针已经很明确了。你们这次工作会议主要还是要贯彻去年中央工作会议精神,落实国务院的政策措施。我在全国企业技术进步工作会议上作了关于《大力调整结构,推进技术进步,转换经营机制,搞好国营大中型企业》的报告,也是具体落实中央工作会议的精神。你们根据中央工作会议的精神去开会就行了!肯定去年工作的成绩,提出今年的具体任务,要鼓劲,要把劲头用到调整结构、提高效益、增加品种、提高质量、加速国产化上。我想强调两个问题。

首先,要在汽车工业工作会议上给大家一个信号,现在汽车工业必须严格地进行总量控制。目前,点布得太多,规模太大。现在是“轿车热”、“轻型汽车热”。这个信息不发出去,还在那里上项目,还在那里膨胀,还想把效益押在这个上面,将来要吃大亏。江泽民同志在中央工作会上强调要调整结构,念的那个关于重复建设的单子,首先不就是汽车吗。现在搞出上百个汽车厂,零部件厂二千多个,还在拼命地往上搞,又都是小批量的,那怎么得了。如果汽车工业不去调整结构的话,还有哪个工业部门需要去调整结构!所以,一定要把汽车工业工作的重点真正转到调整结构、提高效益这个轨道上来,这个问题在会上一一定要强调。现在的汽车工业,除中型汽车外,进口零部件占很大比重,很多车都是进口零部件组装的。汽车工业 600 亿元左右的产值,这里面靠进口的占一大半,这个状况能搞下

去吗?另外,市场有那么大吗?国内市场,由于集团购买力放松了一下,加上有的车确实需要更新,所以目前热得很,大家都去买,但不可能这样放松下去。小汽车进家庭,恐怕近期也不容易,现在大家渴望的是有一套房子,有钱恐怕还是要先买房子。个体户买汽车的可能性大一点,能买多少?国内市场一下子不可能有太大的增长。国外市场,出口谈何容易。刚才你们讲走向国际化、集约化,那都是日本人的策略。它打进美国市场、打进欧洲市场的办法,就是搞合营。我们如果还是这么分散地搞下去的话,弄不好也会什么都靠日本人。现在什么东西都在进口,所以我对能否大量出口抱有保留态度。讲这个情况,是要让大家头脑清醒,心中有数。

第二个问题讲怎样调。你们讲宏观调控要有手段,要什么手段?我想目前能做到的有以下几点:

第一,宣布停止再铺新摊子,我看这就是宏观调控。应该宣布不能再铺任何新点,批任何新项目,只能在现有基础上搞技术改造。你们要监督,把它控制住。

第二,发布信息。中汽总公司应该很好地研究国内外市场动态,要很好地研究信息,提供情报,以及将来的市场预测,这也是宏观调控。

第三,限额以上项目一定要经过审批,要执行国务院的决定,按审批程序办;限额以下的技改项目,我在技术进步工作会议上已经宣布了,你们不要去审批,也管不了。行业主

管部门要集中力量保重点,不要撒胡椒面。目前要集中力量搞大批量生产。你们的钱要全部放在重点上,比如,很快地把6万辆依维柯搞出来,不就把“轻型车热”刹住了吗!小轿车

也是这样,“三大三小”搞上去了,就可以控制进口,减少进口,当然,规模和进度还要正确分析市场趋势。

邹家华副总理在 1992 年全国汽车工业 工作会议上的讲话(节录)

(1992年1月23日)

首先,我想说一说当前我国的经济形势。当前,我们要着重把经济工作做好,目前的经济形势是很好的,社会稳定,人民安定,经济不断发展,这是实际情况。中央工作会议、中央八中全会、国务院召开的一系列会议,李鹏总理在国务院全体会议上的讲话,都得出这样一条结论:我们的经济在进一步向好的方向发展。我们要下定决心,坚定我们的社会主义信念,把我们自己的经济工作搞好,这对全世界来讲都会产生非常大的影响。从我们自己国内来说,经济搞好了,人民生活富裕了,反过来又会促进经济的发展。要认清当前我国的经济实力,进一步把自己的经济搞好,这是非常重要的事情。我们要贯彻中央的基本路线,以经济工作为中心,这是坚决不能动摇的,一个中心、两个基本点,坚持改革开放,坚持四项基本原则,埋头苦干,搞它个5年、15年,使经济得到发展,到那个时候,我们社会主义的优越性就能更好地体现出来。

第二,要继续坚持改革开放,坚持一个中心、两个基本点。我这里突出地说一下改革开放。从十一届三中全会到现在,经济工作所取得的成绩是非常之大的,整个12年的成绩要大于以前的30年。为什么能取得这样大的成绩?中间有一些挫折,1988年的通货膨胀,但经过3年的整顿,又开始恢复到正常的轨道上来了。从农村改革到城市改革,从企业改革到各行各业的改革,使得我们的生产关系与生产力不断适应,从而推动生产力不断向前

发展。我国与国外交往增多,外国的投资也进来了,外国的技术也进来了。进出口贸易的改革,使我国进出口的贸易额从很低的200多亿美元的水平,达到1000多亿元的水平。所以说,改革开放使经济发展了,人民的生活水平提高了,我国的国际地位提高了。在今后的经济发展中,一定要坚持改革开放,这是我们在促进经济发展的实践中得出的一条经验。从整个经济学的角度讲,要自力更生,要依靠自己,但是在一些重要的和薄弱的环节,还是要积极发展对外合作,不管是引进人才、引进技术和资金,或采取其它各种形式,总之要努力发展对外合作。

下面谈谈有关汽车工业的问题。中国汽车工业发展到今天,成绩应当充分肯定。第一个五年计划我们只能生产卡车,今天各个品种、各个系列,从卡车到轿车,以及各种专用的车辆,我们都发展起来了。从卡车来讲,有重、中、轻、微型,轿车这几年我们也开始发展起来了,旅行车也发展起来了,各种专业车辆、矿用车辆都发展起来了,这样的汽车工业形势是值得全国人民骄傲的。汽车工业在今后国家的“八五”和“九五”计划中,将对经济的发展起到更大的作用。

汽车工业的发展,从世界上来讲,也是有上有的。从最近情况看,有点不景气。世界的汽车市场斗争很激烈,这种斗争形势,以及它们的不景气,我们要在继续坚持改革开放政策的情况下,很好地加以利用。

我们汽车工业发展到今天这样一个规模,在初步形成了一个门类比较齐全的体系的情况下,反应出来的第一个问题,不管卡车还是轿车,给大家印象最深的是建设了许多总装厂,就是汽车生产工序中最后一段,冲压、焊接、油漆、总装,只干这一部分的厂点非常多。现在整车厂点全国就有126家,这么多厂点显然形不成大批量的生产,这是一个很大的问题。

汽车工业遇到的第二个问题,就是我们的品种和质量还跟不上。当然有些车型进行了改造,有提高,如一汽141型新车有新的发展。但总的来说,汽车工业的品种还很少的,虽然系列有了,但真正满足不同行业、部门的需要,还很不够,真正到一个特定的环境里使用的话,就不行了,逼得我们还得批条子允许进口。另外,质量跟不上,生产制造的技术、工艺不稳定。所以说,汽车行业现在品种、质量还跟不上我们国家经济发展的需要。由于质量、品种跟不上,效益也跟不上。当然效益本身跟批量的大小有关系,与全国经济大环境也有关系,但对整个汽车工业来讲,现在也是效益跟不上经济发展的速度。

第三个问题是零部件。汽车工业是大批量生产的产业,假如总装厂处在比较分散的状态,那零部件就更加跟不上了。从一定的意义上讲,零部件应比总装厂更加集中,规模应更大一些。现在,我们的零部件生产还不行,无论是横向的,还是纵向的,都还处在一个生产批量小、专业化水平低的状况。

这次全国汽车工业工作会议主要是贯彻中央工作会议的精神,进一步搞好国营大中型企业,贯彻中央全会精神。通过这次会议,采取措施为实现汽车工业“八五”和“十年”目标打基础。为此,我想对汽车工业谈几点意见。

第一点意见,按照中央工作会议精神,汽车工业首先要注重的工作是继续贯彻深化改革的要求。最近,国务院召开了体制改革工作会议,提出了企业经营机制改革的要求。汽车

工业也要在这个精神指导下做好工作。企业改革的内容很多,很重要的一个方面是企业的劳动与分配改革,建立正确的企业与国家之间的关系,职工与企业之间的关系。关于这个问题,李鹏同志讲得很清楚,在企业的领导体制上,还是要继续贯彻企业法,进一步发挥党组织的政治核心作用,坚持完善厂长负责制,全心全意依靠工人阶级。从企业本身及经济所有制来讲,还要坚持公有制为主;按企业的分配关系来说,还是要坚持按劳分配的原则。社会主义的另一个特点,是要有社会主义精神文明和干群关系。在企业的运行机制改革中,劳动体制改革、分配体制改革主要有四个方面的试点。一是用人制度改革,包括全员劳动合同制试点工作。二是人事、干部制度改革,干部、技术人员采用聘用制。三是工资分配制度改革,工资向第一线人员倾斜,向脏、累、险、重、难的工作倾斜。还有一个是企业机构的设置,按企业法规定,把机构设置权交给企业。各地经营机制改革做法不同,有的还吸取了“三资企业”管理制度。汽车行业企业与地方在一起,要随着中央工作会议精神的贯彻,加强这方面的改革。改革的目的是要提高效益,要通过深化改革,提高企业的效益。

第二点意见,就是去年我们提出了开展“质量、品种、效益年”活动,今年国务院也做了决定,要继续开展这项活动。

“品种”问题,应特别引起汽车行业注意。为什么很多需要机械设备的行业喜欢从外国进口设备?很重要的一个原因是品种不能适应。这里面有两方面问题,一是我们的思想不适应,习惯于生产已经定型的设备,有人要就认为可以了,没有一种强烈发展新产品的意识。二是,正因为缺乏开发新产品的意识,机械行业、汽车行业培养自己的开发、试验研究能力很少,很难发展新品种。过去不发展新品种,也还能生产,引进外国技术,国外的软件、图纸来了,照着生产也还可以,因为试验研究工作国外都已做过了,但这样长期下去就不行了。有的地方,对这个问题体会还不深,还

没有意识到一个汽车产品的市场寿命也不过只六七年、七八年,不搞新产品,市场就没有了,企业的路越走越窄,没有前途。因此企业必须注重开发新品种,要建立起自己的开发与试验研究力量,企业集团更要在在这方面下力量。国家也提出来,允许在销售额中拿出1%用于技术开发,实际上1%也还不够,国外机械工业都在5%~6%,电子工业甚至超过10%。我们很多车辆在国内市场中,还不能满足不同条件、不同层次用户的要求。发展品种必须发展技术、发展研究及试验力量,培养设计人才,就是要利用引进技术自我开发汽车新品种。

增加品种,要搞开发试验力量,要搞开发研究力量,就要发展我们的科学技术。品种的问题,希望引起大的集团和企业的重视,尤其是整车,零部件也需要开发。

质量问题。我要强调一点,就是要有严格要求的精神。虽然汽车与飞机性质不同,但要求是一样的,都是人命关天的事情。对厂家用户来说,质量都是马虎不得的大事。对汽车厂来说,质量是企业的生命,我希望汽车企业要不断地抓质量改进,要常年不懈天天抓,永远不要满足,要严格坚持质量第一,除管理外还有技术进步的因素,加上做人的工作。

另外,要讲效益。质量、品种最后都表现在效益上。企业如果效益不好,老亏损,这个企业是没有前途的。现在有的企业亏损还发奖金,等于自欺欺人。

第三点意见,讲一讲规划问题。看来中

型、重型车全国安排的点也好、量也好,大体上可以了,小轿车全国“三大三小”,再加上军工部门的微型轿车两个点以外,再不能增加小轿车的点了。这些厂点建成后,全国将达到100万辆的能力。由于价格扭曲,很多地方感到不管怎样,生产小轿车就可以赚钱,这都是对社会不负责任的想法。

从规划上看,现在比较“散”、“乱”的还有轻型车。要把全国轻型车的问题好好规划一下,不要到最后又是批量小、质量差,上不去、下不来。在规划里特别要强调的就是零部件,零部件的规划应更加集中、大批量才对。中汽总公司安排了70个关键品种、50个小巨人,这个规划要很好地执行。不要搞一个系列的产品就搞一套零部件,国家受不了,应把同类型的零部件组织到一起,形成专业化、大批量、高起点、优质量。总之要按专业化、大批量的路子去搞。现在,电子计算机的技术已经发展到不仅能大批量,而且是多品种,在一条生产线上即可大批量,又可多品种。中汽总公司规划的70个品种,应具体落实每年完成多少种,支持一部分企业把它搞好,千万不要一开始又把它分散了。

这次会是汽车工业贯彻中央会议,进一步落实“八五”计划以及今后十年汽车工业发展规划的一个重要会议,希望汽车行业在中汽总公司的统一领导下,把全行业规划工作搞得更好,使汽车工业在今后十年有一个新的发展,为满足国民经济的发展需要做出更大的贡献。

何光远部长在1992年全国汽车工业工作会议上的讲话(节录)

(1992年1月21日)

机电部厅局长会议昨天刚刚结束,今天这个会有一项内容是传达机电部厅局长会议

精神,所以有些话我就不重复了。今天,我想主要讲这么几件事:

第一件事,我想谈谈汽车工业的规划布局问题。汽车工业在“七五”及“七五”前的一段时间,从总体布局上来说主要是抓解决“缺重少轻”的问题。现在看来,“缺重少轻”的尾巴还挺长,特别是轻型车,原来规划的几个点都没有达到规划的纲领,由于规划上不去,所以各地轻型车热表现得特别突出。汽车热,现在看来主要表现在轻型车和微型车上,比较乱。有的需要重点扶植,加快进度赶快上,有的就需要调整,态度要明朗,拖得越久陷得越深,浪费就越大。我看对轻型车的治理整顿决心应该再大一些,该重点支持的就应该支持,该下的千万不要硬撑着。大家都是搞汽车工业的,国内外的情况也都比较了解,汽车工业不能再这样延续下去,各地都分散去搞,小打小闹。特别是我国恢复关贸总协定缔约国地位,进一步扩大改革开放后,国内市场与国际市场要逐步接轨。在这种情况下,应该早采取主动,这是轻型车的问题。重型车主要是加快上的问题,重型车规划定点的一个是重型汽车集团公司,一个是兵器工业总公司引进德国奔驰系列的项目,再一个是二汽搞的8吨平头柴油车,主要是这三大摊。重型公司的斯太尔车应该尽快上去,把质量搞上去。最近质量问题抓得不错,现在是怎样尽快形成批量生产能力,达到盈亏平衡点,使企业尽快走上良性循环的轨道,这个问题应该抓紧,重型车的市场需求还是很大的。重型车要赶快上,但不能再搞新点。轿车的问题,国家已规定了“三大三小”,根据国家可能给的投资笼子来看,投资高峰应当适当错开,国家给的投资笼子肯定不够。这还只是轿车投资中几个合资企业的纵向投资,横向投资更不得了。横向配套不上去,国产化就是空的。对横向配套产品,朱副总理有了意见,就是不能重复布几套,要搞一套,主要有个规模效益问题。国产化,还有一个零部件的布点问题。当初一汽上奥迪轿车,耿昭杰同志明确提出要跟踪上海

桑塔纳,也就是桑塔纳已经布点的零部件,凡是能够为奥迪和以后新上的轿车配套的,一汽不再布新点,这个思路是对的。二汽提出等效替代,也不是坚持全套按照法国雪铁龙的那一套去搞。这些思路已经提出来了,关键是在实践中如何体现这个精神,不能各搞一套,各搞一套达不到经济规模,零部件厂是要赔钱的。

第二个问题想说一说轿车问题。上轿车成为社会舆论的一个焦点。关于轿车进入家庭的问题,现在明显的有两种看法,一种认为现在应该朝着这个方面努力,应该着手研究这个问题,根据是国际上人均达500美元的国家,轿车开始进入家庭。我国到2000年时进入小康水平,还有七八年时间,已经很近了。有的同志说,轿车进入家庭首先应该是微型轿车;也有的同志说,轿车在中国进入家庭还相当遥远,还没有到时候。轿车应主要是对社团、机关、企业,上海桑塔纳已经够小的了,再小就没人要了,顶多是天津夏利。对这个问题人们有各种说法不奇怪,对上汽总公司和汽车行业来说,应该认真调查研究,拿出自己的见解来。因为这些不同的说法有的是来自一些领导,所以我们应该客观地做一些调查,拿出我们的意见向他们进行宣传。我看现在是时候了,不能再拖下去了。轿车是国民经济的一个重要产业,大批量上来后,对国民经济的带动作用会是很大的。

第三个问题,关于科技投入。整个机械行业科技投入都不够,特别是表现在科研开发能力很差。汽车行业这方面的问题恐怕更厉害。汽车在整个机械行业里是更高档的产品,特别是轿车,我认为应该下决心把开发能力搞上去,培植自己的开发能力,在这方面增加投入,这件事情亟待抓紧办。CAD/CAM这套东西跟我们原来搞产品设计是不一样的,是很复杂的,这方面的工作我们一定要加紧去做。

蔡诗晴总经理在 1992 年全国汽车工业 工作会议上的报告(节录)

(1992 年 1 月 21 日)

各位代表、同志们：

这次全国汽车工业工作会议的中心议题是，贯彻中共中央工作会议、中央十三届八中全会精神，以及全国计划会议、技术进步会议、机电部厅局长会议精神，结合汽车行业的实际情况，围绕搞好国营大中型企业，以及汽车工业如何把工作重点转移到调整结构和提高经济效益，依靠科技进步和提高劳动者素质的轨道上来，研究部署 1992 年工作。统一思想，统一步调，为实现汽车工业“八五”目标打好基础。下面，我就汽车工业面临的形势，“八五”重要任务和目标，以及 1992 年主要工作讲几点意见。

一、汽车工业面临的形势

改革开放以来，汽车工业贯彻党的一个中心两个基本点的路线和各项方针、政策，引进吸收国外先进技术和管理经验，增强了市场观念和竞争意识，企业活力和行业实力有很大提高，汽车工业发展取得了显著成绩。1991 年，汽车工业根据市场的需要，进一步调整产品结构，增加适销对路品种，扎扎实实地开展“质量、品种、效益年”活动，加快轿车发展和引进技术产品国产化步伐，进一步提高了产品质量和水平；制定了行业“八五”规划和零部件发展规划，明确了科技进步目标，加快了人才培养，完善了产业政策实施办法，研究制定了一系列法规、标准，加强了宏观管理和企业管理，治理整顿、深化改革取得明显成效，走出了前两年生产效益滑坡的困境，整个行业的生产经营和效益比去年都有较大增长，取得了“八五”开局的胜利。

在国际上，汽车市场竞争日趋激烈。发达国家汽车工业为争夺市场，获得高额利润，一

是加速了国际汽车工业的联合改组，建立跨国公司，组织形式向着更加国际化、集约化方向发展。二是生产方式上，传统大生产观念发生变化，向大批量和多品种相结合的方向发展，普遍采用柔性生产、精益生产方式，以适应激烈的市场竞争，最大限度满足用户需要。三是技术日新月异，大量的新技术、新工艺、新材料在发达国家汽车工业中很快得到推广应用。由于技术迅速发展，发达国家的汽车产品质量、性能水平不断提高，产品开发周期由过去的四五年缩短到现在的三年左右，车型不断推陈出新。

在国内，汽车工业面临的主要问题是产业和企业结构不合理，素质低。一是汽车工业小生产格局与国内市场和用户对汽车产品的高要求不相适应。二是重复引进、盲目建设的势头尚未得到有效的控制。因此，必须严格地进行总量控制，坚决压缩规模，缩短战线，集中全力，办好重点。属于国家安排的投资，只能办几件事，而且必须集中办好几件事。三是素质低，受小生产方式的局限，企业缺乏大生产的认识和经验，无论从科研开发水平、生产管理水平、还是员工素质水平来说，都不能适应大生产的要求。我们如果在“八五”还不能在自行开发创新问题上迈出新的步伐，将给我国汽车工业今后发展带来很多困难。

改革开放是我国的基本国策，继续坚持对外开放包括逐步放开市场是一个总的趋势。当前国家对汽车工业的关税保护是必要的，但只能是暂时的。近年来，我国加快了恢复关贸总协定缔约国地位的步伐，中国汽车工业投身到激烈的国际竞争中去，是客观发展规律，势在必行。面对相对饱和的国际汽车市场和激烈的高技术竞争，我们能不能站稳

和把握国内汽车市场?能不能在国际市场中占领一席之地?这是一场严重的挑战,务必引起我们各级领导的关注。

二、关于“八五”发展的任务和目标

“八五”对汽车工业来说,是一个十分关键的时期,全行业尤其是各级领导同志,要在充分估计和分析我们面临的形势的基础上,统一思想、统一步调,同心协力,搞好“八五”的发展和建设。为了达到这个目的,我们要进一步明确汽车工业“八五”发展的指导思想,这就是:要进一步深化改革,扩大开放。把工作重点转到调整结构,提高效益,依靠科技进步,提高素质的轨道上来。按照“联合、高起点、大批量、专业化、优质量”的方针,加强统筹规划,集中力量搞好重点建设和改造。通过“八五”发展,使我国汽车工业出现一个崭新的面貌。

在1991年上海行业工作会上,我们已经提出了“八五”期间汽车工业发展的五项重点任务,这五项任务的核心是要打好三个基础,达到两个提高,实现五个目标。

打好三个基础:一是全力扶持几大集团公司和一批零部件骨干企业,尽快形成能参与国际竞争的实力;二是在主要技术领域,初步形成开发创新能力,首先是形成新产品开发能力;三是培养造就和选拔一批坚持社会主义方向的技术、管理专家,技师及拔尖人才,带动并逐步形成一支科技、现代化管理和技术工人的骨干队伍。

两个提高:一是提高经济效益,二是提高汽车工业技术水平。

五项主要目标是:1、1995年生产汽车90万辆,摩托车60万辆,汽车基本车型115个系列,专用车842种,分别比“七五”末期增加12个系列和200种,摩托车增加3个系列,产品结构比较合理,品种基本上满足国民经济和社会发展的要求。2、1995年销售收入770亿元,销售利润率8%;利税总额95亿元,其中实现利润61亿元;工业总产值810

亿元,全员劳动生产率5.16万元/人·年;出口创汇7~8亿美元。3、大部分产品价格接近国际同类产品贸易价格。4、产量中50%产品达到国际80年代中期水平,其中,轿车达到80年代末90年代初水平。5、主机及零部件重点企业初步具备新产品自行开发能力,全行业科技人才占职工总数的比例由“七五”末的7%提高到9%左右,主要骨干企业达到12%。

三、1992年的主要工作

1992年汽车工业的任务主要是,进一步深化改革,扩大开放,调整结构,搞好国营大中型企业,大力推进科技进步,提高产品质量和经济效益,加强人才培养,提高职工队伍素质,促进汽车工业稳定、持续发展。

(一)大力调整结构

结构不合理是影响我国汽车工业健康发展和提高竞争能力的一个突出问题。结构调整工作,问题复杂,难度大,但留给我们的时间已经不多了,如果不抓紧,就有被国外挤垮的危险。因此,我们必须下大的决心,花大的力气来解决这个问题,“八五”一定要有突破。

1. 全力扶持企业集团和重点骨干企业,尽快实现专业化、大生产

集中力量扶持重点企业尽快实现专业化、大生产,是实现汽车工业结构调整的一个重要途径,这已为我国汽车工业发展的历史所肯定。今后,必须围绕国家规划内的重点项目,企业集团和骨干企业,集中投资,加快产出,尽快形成能力,提高投资效益,发展中实现结构调整。

根据这个精神,今年行业重点安排了轿车、零部件和“七五”结转项目,以及模具、科研,替代进口和出口的客车、专用车项目。固定资产投资40亿,其中,轿车和零部件项目投资占全年计划总投资的65%。

重点骨干企业,特别是企业集团,也必须根据自己的实际情况,缩短战线,突出重点,成熟一个上一个,集中精力打歼灭战,尽快形

成能力,发挥投资效益。同时,要按照产业政策和专业化、大生产的要求,有计划有步骤地搞好内部结构调整,以及生产要素的合理安排,打破“大而全”、“小而全”的格局,形成整体优势,提高国际竞争能力。

2. 加速零部件向高起点、大批量、专业化发展

零部件发展,首先是要在全国安排好70个关键品种约200个企业的建设,集中力量,大力协同,狠抓其中50个企业形成零部件“小型巨人”,起点要高,并能面向国际、国内两个市场,在消化吸收引进的技术基础上逐步形成自行开发能力。

3. 继续搞好轻型车的结构调整

全国轻型车生产和发展比较乱,轻型车仍然是汽车工业调整的重点。今年轻型车调整,首先是要加强国家规划的三大系列、几个轻型车基地的投资强度,加快建设,尽快形成经济批量。第二,继续搞好“五十铃”的零部件专业化协作生产。第三,加快轻型车四个发动机的建设。第四,继续完善广东和海南的轻型车联合生产。

4. 加强宏观管理

加强行业宏观管理是搞好结构调整的重要保证。今年,中汽总公司首先要在总结《汽车行业贯彻执行国家产业政策实施办法》落实情况的基础上,进一步完善产业政策实施细则。第二,要严格遵照国务院关于贯彻国家产业政策对若干产品生产能力的建设和改造加强管理的通知(国发〔1990〕45号)文件精神,加强汽车工业建设、改造的管理,加强项目前期准备的咨询、论证工作,从严立项审批。第三,加强信息引导。

5. 加强汽车产品价格管理

目前,我国汽车产品价格不合理的状况比较严重。必须在认真调查研究的基础上,采取坚决有效的措施,逐步理顺汽车产品价格,充分运用价格杠杆,为推动汽车工业协调发展服务。

(二) 搞好国营大中型企业

根据现行的划分企业等级标准衡量,汽车工业国营大中型企业共212家,约占企业总数8.2%。汽车工业国营大中型企业在行业中占有十分重要的地位,据1990年统计,212家大中型企业销售收入占全行业总数55.3%。利税总额、实现利润分别占全行业总数的55.1%和56.8%。212户国营大中型企业多数技术力量较强,管理水平较高,是我国汽车工业的基础。这些企业生产经营情况不尽相同,有的好些,有的差些。据1990年统计,资金利润率在10%以上的有57家,占26.9%;6%~10%的有30家,占14.2%;0~6%的70家占33.1%;亏损37家,占17.5%。总的看,多年来这些企业发展和改造资金短缺,发展后劲普遍不足。我们要坚决贯彻中央工作会议精神,把大中型企业搞好。

1. 总公司和各级主管部门要帮助并督促企业落实好、用好中央关于搞好国营大中型企业的各项政策措施,为企业创造一个好的外部环境。

2. 搞好国营大中型企业的关键在于转换机制,要把企业推向市场,促使企业真正成为自主经营、自负盈亏的社会主义商品生产者和经营者。通过转换企业经营机制,增强企业活力。

3. 大力支持企业集团试点。去年12月14日,国务院以国发〔1991〕71号文批转国家计委、国家体改委、国务院生产办“关于选择一批大型企业集团进行试点的请示”,汽车行业列入国家第一批试点的有“解放”、“东风”、“重型”、“嘉陵”、“南方动力”等五个企业集团;另外,汽车工业还有一批在地方计划单列企业集团。总公司和有关主管部门要按照国务院文件的要求,本着“国家单列、行业归口管理”的精神,做好协调服务工作,大力支持企业集团,办好企业集团。

4. 中汽总公司要坚决贯彻中央工作会议精神,减少会议,停止一切不必要的检查评比,减轻企业负担,使企业能集中精力抓好各项经营工作。

(三) 搞好生产经营, 努力提高经济效益

1991年行业生产经营形势比较好, 主要表现在: 1) 生产销售扭转了前两年连续下降的局面, 有较大回升。2) 效益增长。3) 资金周转加快, 消耗进一步下降。

今年的汽车市场总的看来是个稳定的市场, 是优质名牌的市场。今年和今后一个时期, 在我们的经营指导思想上, 一定要立足于买方市场, 立足于国际、国内两个市场。坚持好字当头, 质量第一, 坚持以销定产, 坚持全面服务的观念, 做好供、产、销各项工作。

1. 坚持以销定产。

2. 充分发挥行业销售、物资供应系统和企业销售网点的作用, 切实做好产品的销售和用户服务。

3. 巩固老市场、老用户, 畅销产品首先要满足国家、重点部门和老用户, 以及更新的需要。

4. 改革企业经济指标评价考核办法, 强化经济效益指标的评价考核, 要把销售收入、工业产销率、工业增加值、成本、资金、工资利税率、全员劳动生产率、综合能耗降低率及流动资产周转天数等, 作为企业考核评价的依据。

(四) 把技术开发、技术引进和技术改造结合起来, 推动企业技术进步

根据中央工作会议精神, 结合行业“八五”有关依靠科技进步的任务和要求, 今年着重做好以下工作。

1. 进一步树立科学技术是第一生产力的观念, 要充分认识到没有科技进步就没有企业的进步和发展。

2. 继续抓好引进产品国产化工作, 努力提高自行开发创新能力。去年, 国产化工作取得了一定进展, 几种引进产品的国产化率进一步提高。截止到1991年底, 桑塔纳国产化率达到70.37%, 切诺基55.07%, 夏利45.7%, 广州标致504和505达37.66%和29.79%, 奥迪21%, 斯太尔67%, 依维柯44.17%, 天津大发97%, 摩托车平均国产化

率达到80%以上。国产化率与优惠税率有密切联系, 有些企业未能按级差税率的规定实现国产化, 已经影响到企业的生产经营和经济效益, 有关企业必须重视这个问题。国产化问题, 有纵向的, 有横向的, 总的看, 纵向的进展好些, 横向的难度大, 问题多, 进展慢。为了加速国产化, 今后, 无论是纵向还是横向, 要求主机厂都要发挥主导作用, 既要抓纵向, 还要对横向的零部件厂, 在引进技术消化吸收、管理上, 甚至在资金上, 予以大力支持。行业和各级主管部门要进一步加强组织协调, 同心协力, 加速国产化进程。

要在继续抓好引进技术消化吸收和引进产品国产化的同时, 努力提高自行开发创新能力。

3. 组织行业力量搞好科技攻关。重点是围绕发展三节(节能、节油、节材)产品开展工作, 要把节油摆在首位。加强科技成果的交流推广, 推动科技成果迅速向生产力转化。

4. 增加科技投入, 建立企业和行业科技发展基金。总公司每年从企业的技术开发费中提取5%, 建立行业科技发展基金, 主要是为全行业科技工作服务, 取之于民, 用之于民, 希望大家支持, 办好这件事。

(五) 要高度重视和进一步做好质量工作
质量、品种、效益是经济工作的长期战略任务, 应年复一年地抓下去, 切实抓出成效。

1. 各级主管部门要按照1991年全国汽车工业质量工作会议提出的“八五”质量工作三项主要任务, 以及执行新质量标准和产品质量上台阶的六项目标, 根据企业的实际情况, 组织和帮助企业制订好今年的质量工作计划, 并采取措施使其落到实处。

2. 要进一步推行全面质量管理和厂长(经理)质量责任制, 加强质量考核与监督, 实现质量奖惩制度, 加强和完善企业内部的质量运行机制, 进一步增强企业领导与全体职工的质量意识。

3. 改进与加强行业的质量监督。根据新的形势要求, 从今年开始, 行业的汽车和摩托

车质量监督工作,将由监督企业工作质量为主,向监督产品可靠性为主过渡,减少抽查频次,延长抽查周期。

4. 根据国家授权,组织产品质量认证机构,逐步开展汽车产品质量认证,加强出口汽车产品质量管理,并开始实施质量许可证。

5. 总结与推广 5 吨载货汽车争创国家优质产品奖经验,巩固和扩大创优成果。

(六)加强人才培养和教育,提高职工队伍素质

“八五”及其以后的汽车工业发展,急需大量专门人才,根据汽车行业 2600 个企业的人才需求预测,到 1995 年各科专门人才应由 1991 年的 28 万增加到 36 万;工程技术人员由 13 万增加到 18.6 万,占职工总数的比例都要在现在的基础上增加三个百分点以上。“八五”期间,不仅需要补充的专门人才数量大,而且当前在职的骨干力量,将进入退休期,“人才断层”,专业结构、文化层次结构不合理等问题将更为严重,尤其不能适应轿车工业的发展需要。

依靠科技进步和提高科学管理水平,增加效益,归根到底是提高职工的素质,这是关系汽车工业长远发展的大事,全行业要高度重视办好教育和人才培养、培训。

1. 办好教育,必须依靠全行业的力量,发挥各方面的积极性。

2. 认真贯彻国务院《关于大力发展职业技术教育的决定》,各企业要结合企业教育综合改革实验,提出贯彻意见并组织实施。

3. 要在实践中培养和提高职工素质,抓好岗位培训和继续工程教育。

4. 在抓好普及教育及人才培养、培训工作的基础上,注重发现人才,选拔尖子,不拘一格提拔人才,逐步带动和形成一支具有一定开创能力的科技队伍。

5. 建立教育专项基金制度,努力增加教育投入。

(七)进一步深化改革,扩大对外开放

坚定不移地执行改革开放方针,是提高行业和许多企业水平,缩短与国外差距的一条成功经验。进一步深化改革,扩大对外开放,是汽车工业发展的一个长期战略方针,必须坚持下去。

1. 根据国家的统一部署,今年改革的重点是放在企业改革上。企业要在人事制度、劳动用工制度、干部聘用制度和内部分配制度上探索深化改革的路子。

2. 要努力办好合资企业。

3. 进一步加强产品出口工作。

4. 要按照产业政策,进一步做好吸收引进外资的工作,重点放在吸引高新技术,以及国际市场上适销对路、有竞争能力的项目上来。支持鼓励有条件的零部件企业,采取多种灵活方式吸收外资,引进技术,提高水平,加快发展,满足国内轿车工业发展的需要,并扩大出口。

5. 继续促进与国际汽车界的交往,特别是搞好技术交流与合作,进一步加强人才引进和派出工作,及时掌握国外汽车工业的最新动向,努力吸取先进经验。

(八)加强社会主义精神文明建设

我们一定要坚持两个文明一起抓,要认真学习江泽民同志的“七·一”讲话,结合当前国际风云变幻,对职工进行形势教育、社会主义教育、爱国主义教育、反和平演变教育、艰苦奋斗的传统教育和党的基本路线教育,并结合汽车行业李放、赵瑜令等先进人物、先进事迹,加强典型教育,激发职工特别是青年职工的爱国主义情怀,提高社会主义觉悟,从根本上解决职工积极性问题。

同志们! 1992 年是“八五”计划的第二年,当前,尽管在前进中困难很多,但应该看到我们国家政治稳定,经济稳定。全行业同志要同心协力,克服困难,为全面实现汽车工业“八五”目标而奋斗!

关于加强汽车(含摩托车)行业 宏观管理的暂行办法

改革开放以业,各部门、各地区对我国汽车工业(含摩托车、下同)的发展很重视,使汽车产量和品种成倍的增长,生产企业的建设和改造取得较快的发展,汽车行业的实力和发展后劲有较大的增强,为今后汽车工业的发展奠定了物质基础。但是,由于行业宏观管理不能适应汽车工业的发展,汽车行业分散建设、重复布点、盲目引进、自成体系等问题比较严重,以致专业化水平低、批量小、效益差,已影响到汽车工业的健康发展,当前必须加强和改善汽车行业的宏观调控,实施有效的行业管理,促进汽车工业向“高起点、大批量、专业化、优质量”的方向发展。特制订加强汽车行业宏观管理的暂行办法:

一、实行统一的行业规划

为了有效地实行行业归口管理,汽车行业必须有一个全国统一的行业规划。中汽总公司是全国汽车和摩托车行业的归口部门。部门、地区、企业集团、部队应根据国家产业政策和实际情况编制各自的汽车工业中长期发展规划,并报中汽总公司综合平衡。中汽总公司根据国家的产业政策及国民经济和社会发展的中长期规划,在与有关方面充分协商的基础上,编制全国汽车行业规划,经国家批准后作为行业发展和宏观调控的依据。

全国汽车行业规划的范围包括部门(含军工部门)、地区、企业集团、部队等方面的汽车工业新建、扩建和改造项目(含基本建设和技术改造项目、中外合资和合作项目、技术引进项目,下同)。属于上述范围的汽车工业新建、扩建和改造的全部项目必须纳入全国汽车行业规划。今后,凡未纳入全国汽车行业规划的项目,各地区、各部门、企业集团和部门不得擅自批准立项,不得安排基本建设和技术改造项目,不得与外商洽谈引进设计制造

技术,不得建立中外合资、合作企业,外贸部门不得与外商签订协议或合同,外汇部门不得支付外汇,银行不得拨款、贷款,行业管理部门不得安排散件进口计划,不能享受减免关税、进口调节税的优惠。

二、严格固定资产投资项目的立项审批

为了加强汽车工业的新建、扩建和改造项目的管理,做好立项审批工作,今后,新建、扩建和改造项目的项目建议书、可行性研究报告的审批,按以下程序办理。

1. 限额以上的汽车和摩托车整车、总成、关键零部件项目,其项目建议书、可行性研究报告的审批按以下程序进行:部门直属项目由企业主管部门审查,地方项目由省、自治区、直辖市和计划单列市计委(计经委)、经委审查,部队项目由总后勤部审查后,报送中汽总公司,由中汽总公司提出初审意见后,报国家计委、国务院生产办公室审批。

列入附表限额以下项目,其项目建议书和申请国家专项贷款项目的可行性研究报告的审批按以下程序进行:部门直属项目由企业主管部门审查,地方项目由省、自治区、直辖市和计划单列市计委(计经委)、经委审查,部队项目由总后勤部审查后,报经中汽总公司核准后,再按现行限额以下固定资产投资审批程序审批。

2. 为避免不必要的重复引进,按国发(1985)90号文、国发(1987)97号文、计技改(1990)1558号文的有关规定,凡引进国外设计制造技术及进口关键设备的项目(含中外合资、合作项目),由中汽总公司实行统一归口,组织联合对外,经中汽总公司核准后,再正式对外签约。凡列入附表的汽车摩托车产品的引进技术项目,中外合资项目、中外合作项目、外商独资项目要从严初审、核准和审

批。

3. 未列入附表的限额以下新建、扩建和改造项目,仍按现行的有关规定和固定资产投资审批程序审批,送中汽总公司备案。

三、加强汽车和摩托车产品的管理

1. 汽车行业的产品发展规划和有关的技术政策由中国汽车工业总公司根据国民经济发展政策和各部门的需求组织制订,报国家批准,全行业遵照执行。汽车的整车(包括载货汽车、越野汽车、自卸汽车、牵引汽车、专用汽车、轿车、客车的基本型车和变型车)和关键总成(发动机、车身驾驶室、变速箱、驱动桥)及关键零部件、摩托车整车由行业规划定点的企业发展生产。

2. 汽车行业的各类产品的技术性能和质量都应符合国家标准、汽车行业标准和企业标准。

3. 汽车行业各企业按规划研制发展的新产品应按中汽总公司颁布的〔汽车新产品开发暂行管理办法〕和〔摩托车新产品开发暂行管理办法〕规定的开发程序进行试制、试验。按产品的管理范围由主管部门批准设计定型和生产定型后才能正式投产。

现在生产的老产品在转厂生产时,对首批产品亦应按新产品定型试验要求重新进行试验考核,证明达到原设计要求时,才能正式投产。

四、加强引进技术产品国产化的管理

1. 加强国产化产品的鉴定工作。汽车行业各企业按规划引进国外技术的产品,其技术资料应按我国的国家标准、汽车行业标准要求,其国产化产品的技术性能和质量应符合引进技术标准和我国的国家标准、汽车行业标准的要求。全期国产化目标要经有关部门确认,并作为考核的依据。

凡引进技术的国产化产品都应按中汽总公司颁布的〔汽车工业引进技术国产化鉴定暂行管理办法〕的规定进行试验鉴定认可。

2. 成套散件和维修配件的进口管理,国产化率确认和关税调整。

中汽总公司编制全行业进口散件 CKD 组装计划和关键总成件计划,经国家有关部门审批后,按计划统一管理。

对国家限制进口的汽车(含底盘、各种改装车、专用车)及其发动机、驱动桥、车身车架和空调器总成,以及摩托车(含发动机总成)由中汽总公司审查并经国家计委、国务院机电设备进口审查办统一审批后,组织进口。

对地方和部门用自有外汇进口的汽车发动机、驱动桥、车身(驾驶室)总成等汽车维修配件,由中汽总公司审查并经国务院机电设备进口审查办公室及国家计委统一审批后,交外贸单位和海关受理进口。

为加强国产化工作的管理,在企业全期国产化计划的基础上,由中汽总公司编制全行业引进汽车、摩托车产品年度国产化计划,对计划实施情况进行统计、考核、核定并定期公布。有关部门将根据核定国产化率确认进口散件享受级差税率。

五、企业目录和产品目录管理

为了加强汽车行业生产管理,防止盲目发展和布点,提高产品质量,保障车辆行驶安全。由中汽总公司会同公安部联合制定〔关于联合审批公布全国汽车、民用改装车和摩托车生产企业及产品目录的暂行规定〕,对上述生产企业及其产品实行“目录管理”,定期公布〔生产企业和产品目录〕。各地公安车辆管理部门按〔目录〕发牌照。未列入目录的企业和产品不得组织生产和销售,车辆监督部门不发牌照。

六、汽车工业产品质量的监督管理

根据国务院(1987)50号、(1984)54号文件以及国家质量政策的有关规定,中汽总公司负责对汽车、摩托车工业产品质量实施监督、认证和发放许可证。

1. 汽车(含摩托车)产品的生产许可证由

中国汽车工业总公司中国汽车工业许可证办公室统一颁发,没有取得汽车、摩托车产品许可证者均不得生产。

2. 对安全带、制动系、转向系统等涉及保障安全的汽车零部件,对排放系统涉及防止大气污染的汽车零部件,对降低能耗,节约能源的汽车零部件,由中国汽车产品认证委员会实施安全认证,没有取得安全认证的产品,均不得生产、进口、销售和使用。

3. 加强企业质量管理,中汽总公司在汽车行业实施产品质量监督抽查制度。对按照规定取得生产许可证和安全认证的产品实施不定期的质量监督抽查,对抽查不合格的产品按有关规定处理。

4. 引进汽车、摩托车产品都要按照国家对汽车、摩托车产品质量监督管理的要求,制定产品技术质量标准和评定办法,国产化达到规定比率后,由中汽总公司组织国产化质量合格认证,颁发国产化质量合格证书,对取得证书的产品实施质量监督管理。

七、运用价格杠杆的作用

根据国家物价局审定下达的〈汽车产品价格分工管理目录〉(以下简称目录)对汽车产品价格实行分层管理。其中:

1. 国产小轿车(含微型轿车)包括合资生

产、引进技术、CKD 组装轿车的出厂价格,全国统一售价,不分计划内外,均由中汽总公司组织初审,报请国家物价局、国家计委审查批准后下达执行。

2. 列入目录内的指令性计划产品出厂价由中汽总公司组织审查或审批。目录外的指令性计划产品出厂价由企业报请省市(或部门)物价主管部门审批,报请国家物价局、中汽总公司备案。

3. 变型车的指令性计划出厂价格,由企业参照经国家批准的基本型汽车出厂价格,自行定价,报国家物价局、中汽总公司备案。

4. 国家指令性计划外的汽车产品价格,由企业自行定价,报中汽总公司备案。

5. 为加强汽车产品价格管理,中汽总公司通过编制市场参考价格目录,引导市场趋向合理价格水平,并加强市场监控,有权对超过行业平均利润过大的产品价格,提出意见,进行干预以稳定市场,稳定物价。

各地区、各部门要认真贯彻执行汽车行业宏观管理暂行办法,中汽总公司要切实做好检查工作,发现问题要及时报告国家计委和国务院生产办公室并采取相应措施予以解决。对违反上述〔暂行办法〕的,要追究有关领导人的责任。各地区、各部门要严加监督。

附表:

严格审批汽车、摩托车建设和改造项目的产品目录

一、汽车整车(含汽车通用底盘和专用底盘)

1. 轿车
2. 载货汽车
3. 越野汽车
4. 自卸车(含矿用自卸车)
5. 牵引车
6. 客车(长头、平头、短头客车)

二、摩托车整车

三、汽车、摩托车总成

1. 汽车、摩托车发动机
2. 变速箱(含副变速箱、分动箱、取力器)
3. 驱动桥
4. 车身和驾驶室
5. 摩托车车架

四、关键汽车零部件