

<<汽车强国之梦>>

图书基本信息

书名：<<汽车强国之梦>>

13位ISBN编号：9787501187393

10位ISBN编号：7501187398

出版时间：2009-4

出版时间：新华出版社

作者：吴法成

页数：283

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<汽车强国之梦>>

前言

我国汽车工业第一次历史性的发展新时期是五十年代汽车工业从无到有的历史转变。

1978年，具有重大历史意义的党的十一届三中全会，开启了改革开放的历史新时期。

我国汽车工业也进入了从小到大的第二次历史性的发展新时期。

改革开放30年，我国汽车工业发生了翻天覆地的变化。

回顾1978年的实际情况，是资金严重短缺、技术落后，产品换型缓慢、制造能力很弱。更缺乏开发创新能力，缺重型车、少轻型车、轿车近乎空白，零部件工业基础薄弱，汽车和零部件生产布局“散、乱、差”。

当年的汽车总产量只有14.9万辆，其中轿车不足3000辆，汽车出口量只有1004辆，民用汽车社会保有量仅有142.92万辆。

到2007年，汽车总产量、汽车出口量、民用汽车社会保有量分别上升到888万辆、61.27万辆、4358.36万辆（私人汽车2876.22万辆，占65.99%）。

汽车从生产单一中型货车发展到拥有重、中、轻、微、轿多种品牌、宽系列、全方位产品格局，以及多元化资本结构和面向国内外两个市场的大型集团。

汽车产销量分别跃居世界第三位和第二位，一些产品开始具有国际市场竞争能力。

总的情况是产品种类比较齐全，生产体系比较完整，市场竞争比较充分，消费结构趋向合理。

这些现实状况充分说明，30年来，开创了中国汽车工业振兴崛起的新局面。

新世纪我们汽车工业已经进入又快又好从大到强的第三次历史性跨越发展新时期，我们既要看到30年的巨大变化，又要清醒地看到中国汽车产业尚处在成长阶段，产业和企业核心竞争力相对薄弱，开发创新人才相对短缺，自主创新能力相对不足，产业和企业结构亟待调整，汽车消费结构有待改善等等问题和难点，还制约着汽车产业的发展。

历史在前进，社会在进步，经济在发展，改革在深化，开放在扩大。

30年成就汽车大国梦，未来从大到强是中国汽车人的新理想，也是党的十七大报告提出的要求。

我们必须站到由大到强的新的历史起点，与时俱进，坚定不移地勇敢地面对新问题、新难点，抓住历史新机遇，千方百计应对挑战，战胜千难万险，全力推动从世界汽车制造大国迈向世界汽车产业强国，全面开创中国汽车工业更好更快振兴发展的新局面。

从大国迈向强国任重道远，实践永无止境，创新永无止境。

还有很多世界高新技术需要学习、汲取、创新；还有很多未知需要深入探索、发现、创造；还有很多潜力潜能需要开发、挖掘、发挥；还有很多薄弱环节和难关需要突破和跨越。

有鉴于此，我萌生了在九十年代编写的第一本书《探索汽车工业振兴之路》的基础上，再编写第二本书，名为《汽车强国之梦》，分为上、下篇，上篇是回顾与思考，下篇是探索与展望，承上启下。

主要目的是向读者介绍中国汽车工业振兴发展情况，展望未来发展方向和伟大目标，探索我国汽车工业强国之路，抛砖引玉，引起全汽车行业和全社会各界关心汽车工业发展的人士的更广泛的关注，并为之献计献策，群策群力，共同推进中国汽车工业更好更快地振兴崛起，屹立于世界汽车工业强国之林。

由于粗谈浅议，水平有限，疏漏差错在所难免，敬请各界读者斧正。

本书出版得到工业和信息化部副部长苗圩同志的鼎力支持和帮助，为本书作了序言。

也得到了新华出版社要力石副社长和有关同志的大力支持和帮助，特此，一并致谢！

吴法成 2009年1月15日

<<汽车强国之梦>>

内容概要

《汽车强国之梦》分为上、下篇，上篇是回顾与思考，下篇是探索与展望，承上启下。主要目的是向读者介绍中国汽车工业振兴发展情况，展望未来发展方向和伟大目标，探索我国汽车工业强国之路，引起全汽车行业和全社会各界关心汽车工业发展的人士的更广泛的关注，并为之献计献策，群策群力，共同推进中国汽车工业更好更快地振兴崛起，屹立于世界汽车工业强国之林。

<<汽车强国之梦>>

书籍目录

序前言上篇：回顾与思考改革开放以来中国汽车工业的发展历程开拓中国汽车工业发展的新局面——中国汽车工业公司第一届董事会工作的回顾探索汽车工业发展的十大战略性问题铸造未来共创辉煌——中国汽车工业发展战略构思和发展前景坚持技术独立与国际合作相结合加快提高中国汽车产业开发能力振兴中国汽车工业必须走资本经营之路浅谈中国汽车产业投资基金问题实施名牌大公司大集团战略加快汽车工业企业组织结构产业结构优化升级发展汽车零部件大公司大集团的思考国有汽车企业股份制试点的经验难点与对策实行股份制是建设大型汽车和零部件企业集团的有效途径推进汽车工业现代企业制度试点的健康发展下篇：探索与展望振兴中国汽车工业要正确处理好十大关系振兴中国汽车工业必须营造良好的大市场环境中国汽车工业人才培养与使用问题的初探提高利用外资质量水平加速民族汽车工业自主发展我国汽车工业结构战略性调整的分析当今世界汽车工业竞争是综合国力的较量——中国汽车强国之路探索之一新世纪国际竞争地位取决于创新力——中国汽车强国之路探索之二中国汽车工业跨世纪发展战略的选择——中国汽车强国之路探索之三强强联合发展世界级大集团大公司——中国汽车强国之路探索之四拓宽企业资金来源提高资本经营水平——中国汽车强国之路探索之五自主发展和国际联盟相结合加快中国汽车产业跨越式发展——中国汽车强国之路探索之六提高自主创新能力建设创新型汽车产业——中国汽车强国之路探索之七实施自主开发节能减排环保型汽车的发展战略——中国汽车强国之路探索之八打造一批汽车和零部件自主国际品牌——中国汽车强国之路探索之九努力实现十大跨越推进我国汽车工业由大国迈向强国的历史性转变——中国汽车强国之路探索之十后记

章节摘录

改革开放以来中国汽车工业的发展历程 目前国内在讨论我国汽车工业发展过程中存在的问题，有不同看法和争论。

有的认为中国汽车工业发展缺乏一个清晰和明确的发展战略；有的则认为中国汽车工业发展从来不乏明确的战略和规划，缺乏的是没有把战略和计划落实到实处的执行力。

这两种不同看法，孰是孰非？

如何来回答和判断，我认为最好的回答，还是回顾一下改革开放以来中国汽车工业发展的历程。

1982年，经国务院批准，5月7日，中国汽车工业公司正式宣布成立，负责汽车行业统一归口管理职能。

饶斌同志任中国汽车工业公司第一届董事会董事长，从1982年至1985年的三年中，在饶斌同志的领导下，经历了四次董事会。

在第一次董事会，根据党的十二大提出的总任务、总目标精神，组织力量进行调研和讨论后，于1982年11月给党中央国务院上报了《关于发展汽车工业几个问题的意见》的报告，阐述了汽车运输是战略重点之一，要充分发挥汽车工业在交通运输中的作用。

1983年2月第二次董事会讨论研究公司试点工作，并于1983年3月向党中央、国务院作了《关于中国汽车工业公司试点工作》的报告，进一步提出开创汽车工业新局面，首先要明确汽车工业的战略地位。

1983年7月，召开第三次董事会，讨论了汽车工业七五规划和后10年的设想，以及集中力量确保重点，解决“缺重少轻、轿车近乎空白”以及零部件与主机同步升级换代问题。

1983年10月，向国务院上报《关于汽车行业实行技贸结合试点的报告》，明确提出要把扩大产品出口摆在主要战略地位，积极开拓国际市场。

国务院领导同志对此作了重要批示：“要把技贸结合，进出口结合作为体制改革的重要内容，以汽车行业作为突破口，先行试点。

”1983年12月，召开第四次董事会，讨论并明确了汽车工业发展的战略目标、战略重点和战略部署，提出“80年代汽车新产品形成能力全面起步和发展汽车零部件工业是重中之重的问题。

”1984年上半年，饶斌同志又提出要把企业建成经营开发型企业，加快思想转轨，改变单纯抓生产不重视产品设计开发和销售服务的局面，推动企业走向经营开发型的创新之路。

要及时认识竞争是企业开发创新的强大动力，明确开发的战略目标，就是推动技术产品升级换代，赶上八十年代世界先进水平，并由自己开发九十年代世界先进水平的汽车产品。

也就是说改造今天的第一代产品，开发明天的第二代产品，研究后天的第三代产品。

放眼未来，走向世界。

这是企业由国内经营开发型向国际经营开发型发展的必由之路，也是振兴我们汽车工业的必由之路。

1984年6月，中汽公司向国务院上报了“加速发展农村汽车的报告”。

接着1984年7月，又向党中央、国务院上报了《关于汽车工业大发展和改革工作的报告》，首先提出了汽车工业需要有一个大发展的方针，以及加快改革的几点意见。

国务院领导同志作了重要批示，根据这一批示，三委一部和中汽公司于1984年11月在北京召开了首次全国汽车行业工作会议，主要是统一对汽车工业大发展的形势、方针和政策措施等重大问题的认识，并着重研究了汽车工业“七五”发展规划以及进一步加快汽车工业管理体系改革的问题。

随后，1985年，中共中央在“七五”计划建议中提出了“要把汽车制造作为重要支柱产业，争取有一个较大的发展。

”以及要加强科学研究和新产品开发能力。

1987年，国务院在北戴河召开会议，讨论并确定了汽车工业发展要实行战略重点转移，从生产卡车为主导逐步转为生产轿车为主导，通过发展民族轿车工业来振兴汽车工业的战略方针。

明确了一汽、二汽、上海等三大三小轿车生产厂点，随后又增加两个微型轿车生产厂点，形成了“三大三小两微”的轿车发展战略。

按照国务院北戴河会议的精神，中汽公司坚持走“高起点、专业化、大批量、高质量和联合发展”的道路，以国内市场为依托，以国际市场为目标，按经济规模、一次规划、分期建设，经过起步期、成

<<汽车强国之梦>>

长期、发展期三个阶段的建设和发展，逐步建立起我国从大型企业为主体的高水平、大规模的具有国际竞争能力的轿车工业基地。

中汽公司在历次董事会上都十分强调放手引进国外先进技术，通过技术引进，增强自力更生能力，建立我国现代化的汽车工业体系，使我国汽车工业能在高的起点上，推进自主开发，加速汽车工业发展，赶上世界先进水平，满足国内市场的需要，并提高国际竞争力，开拓国际市场。

在饶斌同志的主持下，经过了四次董事会，逐步明确了开创汽车工业大发展新局面的战略目标和基本方针以及政策措施，形成了十二项改革的历史任务。

在十二项历史性改革任务中，有五项是企业内部改革，有三项是汽车行业内部改革；有四项是经济体制改革。

经过艰苦努力，各项改革工作取得了不同程度的发展和成效，迎来了改革的新局面，迎来了八十年代汽车新产品的全面起步，迎来了汽车工业大发展的新形势。

1992年，党的十四大又进一步提出“振兴汽车制造业，使它成为国民经济的支柱产业。

”这一战略地位和战略方针的确定，以及1994年出台的《汽车工业产业政策》是唯一由国务院颁布的产业发展政策，这对加快我国汽车工业特别是轿车工业大发展具有重要、深远的现实意义和作用。

如果没有八十年代和九十年代党中央、国务院明确清晰的发展战略和发展方针以及一系列的正确政策和措施，就没有今天以轿车工业为主导的乘用车和商用车的大发展；同时，也把发展零部件工业作为重中之重扶持起来，也把人才培养作为企业核心战略打造出来。

这就为现在一些自主品牌自主发展的后起之秀企业如奇瑞、华晨、福田、长城等汽车公司的快速发展提供了良好条件和机遇。

对汽车产业发展的认识需要有一个过程。

需要了解历史、尊重历史，也需要历史地看待问题。

为什么我们一些大型国有企业在合资过程中自主产品、自主品牌落后于后起之秀企业？

应该说这不是由于汽车产业没有战略，也不是战略不清晰、不明确，而是由于方方面面的原因，贯彻和实施执行不力：一是由于管理机构不断调整，原来作为企业管理者的中国汽车工业公司一下子调整为中国汽车工业联合会，又从中国汽车工业联合会调整为中国汽车工业总公司，最后撤销了中国汽车工业总公司。

由此导致的汽车行业多部门管理问题一直没有能够得到解决。

多头管理，没有一个统一归口部门管理，造成发展战略和战略方针政策措施缺乏贯彻落实和实施执行不力。

二是20多年改革开放过程中，经济发展起伏波动的影响。

三是对汽车产业发展认识问题，比如对高起点、专业化、大批量发展战略问题；轿车工业要不要大发展问题，轿车要不要进入家庭问题；合资企业单纯依赖外方技术和产品，还是自力更生自主创新战略问题；是单纯生产经营性还是经营研发型战略问题等等，无论是科技界、经济学界、社会学界还是汽车界，都产生不同看法和争论。

认识是一个不断深入的过程，随着国家经济、社会和汽车的不断发展以及政策、市场环境的变化，人们对汽车产业的认识也不断地改变和提高。

回顾改革开放30年中国汽车工业发展的历程，可以清楚地看出，中国汽车工业走出了一条独具特色的发展道路。

五个五年规划和两项汽车产业政策，都极大地推动了中国汽车工业的发展。

我们应该历史地看待党中央、国务院制定的汽车产业战略、战略方针和一系列政策措施，对推动汽车产业大发展尤其轿车工业大发展的伟大贡献和作用。

同时，也应该历史地看待原来作为汽车行业归口管理机构的中国汽车工业公司在八十年代和九十年代，曾经多次对振兴我国汽车工业的指导思想、战略目标、战略重点、战略方针、战略部署和主要战略措施等问题，上报党中央、国务院所起过的积极作用。

<<汽车强国之梦>>

编辑推荐

《汽车强国之梦》通过记述中国汽车工业的发展之路，阐述了中国汽车工业在国民经济中的重要作用，总结了在此过程中的经验、问题及应对办法。

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>