

30 斗而立

《中国汽车报》发展史
(1984—2014)

中国汽车报社 编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

三十而立

《中国汽车报》发展史
(1984—2014)

中国汽车报社 编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

三十而立:《中国汽车报》发展史:1984~2014 /
中国汽车报社编. —北京:机械工业出版社, 2015.9

ISBN 978-7-111-51573-9

I. ①三… II. ①中… III. ①汽车-报刊-新闻事业
史-中国-1984~2014 IV. ①G219.297

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 223065 号

机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑:刘文蕾 陈伟 责任编辑:钮心池

责任校对:陈延翔 封面设计:吕凤英

责任印制:李洋

北京汇林印务有限公司印刷

2016 年 1 月第 1 版第 1 次印刷

169mm×239mm·32.5 印张·6 插页·548 千字

标准书号:ISBN 978-7-111-51573-9

定价:150.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换。

电话服务

网络服务

服务咨询热线:(010) 88361066

机工官网:www.cmpbook.com

读者购书热线:(010) 68326294

机工官博:weibo.com/cmp1952

(010) 88379203

教育服务网:www.cmpedu.com

封面无防伪标均为盗版

金书网:www.golden-book.com

序 言

原国家机械工业局局长

第十届全国政协常委、经济委员会副主任 邵奇惠

2014年1月4日是《中国汽车报》创刊30周年的日子。我熟悉汽车报、喜欢汽车报，尤其赞赏他们卓越的改革、创新历程，于是写下这篇文字，作为《三十而立：〈中国汽车报〉发展史（1984—2014）》这本书的献词。

人们常说“三十而立”。立什么？作为媒体，就是要立德、立言、立本。所谓立德，就是说报纸要有自己的品格，要真实，要及时，要权威，要坚持正确的舆论导向，只有这样才能立德，才能服众。人无德不立，媒体也是这样。立言，对于媒体而言，就是要服务大局，唱响主旋律，发出自己的声音，在改革开放的交响曲中展现自己的乐章。一个媒体立了德、立了言，就有了自己的根、自己的本，就能在媒体竞争中得到社会的认可、读者的认可，就能发展起来，壮大起来。《中国汽车报》在这些方面都有可圈可点之处。

《中国汽车报》的30年大致可以分为前后两个15年。前15年，先后在中汽联、中汽公司、机械工业部和国家机械工业局的领导下，《中国汽车报》服务于行业，服务于社会，留下了初创的坚实足迹。1984年，改革开放的大幕已经拉开，各行各业都在酝酿着变革，汽车工业被国务院选为两个试点行业之一。当时，汽车行业还处于初创阶段的中期，拿行业专家的话来说，是“缺重少轻”、“轿车空白”。1984年，我国汽车的年产量才30多万辆，我们和世界先进水平的差距很大。在这种情况下，国家急，行业急，汽车行业的改革开放犹如开闸之水奔涌而来。为这个行业鼓劲和呐喊的《中国汽车报》便应时而生了。

在这个大潮中，《中国汽车报》有几次很有影响的报道。比如对汽车行业对外合资合作的报道。现在有一种意见，认为“以市场换技术”是失败的，甚至否定合资合作，这是脱离了历史实际的看法，是不对的。如果没有合资合作，中国汽车行业用30年的时间使汽车年产量达到2000万辆、让中国成为世界最大的汽车产销国是不可想象的。《中国汽车报》在这一方面的报道是一条主线，包括

对上海大众、一汽-大众、上海通用等企业的报道。再比如对轿车进入家庭的报道。现在轿车进入家庭已经再平常不过，但是在1990年代，那可是一个争论非常激烈的问题。《中国汽车报》在很长一段时间里，开设专栏，寻访专家，介绍世界先进国家的经验，宣传轿车进入家庭的必然性，坚定行业的信心，推动社会观念的改变，做到了旗帜鲜明、全力以赴。又比如对国家产业政策的解读和报道。1994年，我国第一个产业政策——《汽车工业产业政策》颁布，《中国汽车报》围绕这项政策，布局谋篇，开展多种形式的解读和报道，受到了行业和社会的重视和好评。

当然，总体而言，那一阶段《中国汽车报》的工作尚属报道服务型。回首来时路，方知己行远。经验和教训，都值得记取。

《中国汽车报》的后15年大致从2000年划归人民日报社算起。1999年，由于国务院机构改革，国家机械工业局撤销，我把《中国汽车报》推荐给时任人民日报社社长的邵华泽，希望人民日报社按照中央关于改革的要求，将中国汽车报社建制地划归人民日报社。从此，在原来已有的基础上，《中国汽车报》在这15年间又有了长足的发展。中国报业协会曾在2003年就《中国汽车报》划归人民日报社后的改革发展经验做过调研，中宣部后来转发了这份调研报告，认为：

提高了正确把握舆论导向的能力，增强了报纸的权威性。过去，由于受行业的局限，《中国汽车报》眼界比较窄，看得比较近，就事论事，有时还陷入误区。划归后，政治意识、大局意识、全局意识得到了增强。由于人民日报社始终把坚持正确的舆论导向放在首位，在人民日报社的严格要求下，《中国汽车报》在宣传报道中坚持党性原则的自觉性显著增强，坚持正确舆论导向的意识得到提高。

提高了按新闻规律办事的能力，增强了报纸的影响力。比如，坚持改版，成功实现了由日报到周报的变革，使《中国汽车报》发生了脱胎换骨的变化。报社收入连续多年保持30%以上的增长，有效发行量也创造了历史最高水平，报纸的质量更有比较明显的提高，被媒体专家称为产业报成功改版的典型。

提高了改革创新的能力，增强了报纸的竞争力。划归人民日报社后，可以说是《中国汽车报》历史上改革力度最大、创新举措最多、发展最快的阶段。在人事制度改革方面，实现创新突破，基本做到人员能上能下、能进能出。效率优先、兼顾公平的分配原则得到较好体现。经营管理能力得到增强。

时任中共中央政治局委员、中宣部部长的刘云山看到调研报告后做出批示：“可在调研简报和治理简报上介绍。”

浏览过这部书稿，中国汽车报社的创新意识和创新之举给我留下更加深刻的印象。比如当汽车展览业在一线城市和中心城市遍地开花的时候，他们意识到，随着我国经济的发展和国民收入的提高，汽车消费市场必然向二三线城市扩展，于是他们首创了“百强县（市）汽车巡展”，进而发展出“名城巡展”等一系列展览。一种全新的展览形式被他们创造了出来，年创收益1亿多元。再比如国家把电动汽车选为战略性新兴产业，但推广遇到很大的难度，在业界苦苦寻求突破之时，中国汽车报社和北京市科委、国家电网联合推出了电动汽车分时租赁商业模式，在北京的科技园区进行推广，受到了消费者的欢迎和国家科技部的重视。中国汽车报社就是这样以“创新”为利器，一步一个脚印开拓前进，经过30多年的发展，到2014年年底，中国汽车报社（即《中国汽车报》社有限公司这一块）已经成为由一张主报、六本杂志、官网、客户端、官方微信、官方微博、手机报和中国汽车产业经济研究院等事业板块构成的专业化传媒群体。此外，报社属下还有车之族广告公司、艾狄尔会展公司和易卡先锋信息技术公司三家实体。职工人数也由30年前的15人增加到450多人。2014年，中国汽车报社的整体收入超过3亿元人民币，是划归人民日报社时的10多倍。《中国汽车报》这块传媒品牌自2007年至2014年连续8年获得“欧元之父”蒙代尔经营的世界品牌实验室和世界企业家集团授予的“中国500最具有价值的品牌”。

2010年，中国汽车报社又成功进行了转制，成为文化体制改革的先进单位。后来又和中国能源报社融合组成中国能源汽车传播集团，为人民日报社非时政类报刊改革做出了示范。《中国汽车报》现在已是党在汽车战线的忠实喉舌，成为引领汽车产业前进的一面旗帜。高山还在更远处，汽车报才到而立之年嘛。党的十八届三中全会为我们提出了更宏伟的奋斗目标，《中国汽车报》一定要秉持“永远追求创新”的基本经营理念，去实现“中国第一，世界著名”的夙愿。国有梦，报亦然。我们要紧跟时代的步伐，为实现中国梦，漫道雄关，大步前进。

2015年6月8日

题赠中国汽车报

爭创一流媒体
促進自主创新

李岚清

二〇〇六年元旦

原中共中央政治局常委、国务院副总理李岚清为《中国汽车报》题词

中國汽車報社經過二十多年的
發展由小變大由弱變強值中國
能源汽車傳播集團有限公司成
立之際祝你們今後創造更大輝煌。

何光遠

二〇一二年十二月
二十一日

原機械工業部部長何光遠為中國能源汽車傳播集團成立題詞

祝贺中国能源汽车传播集团有限公司成立！希望你们在人民日报社的领导下，不断创新，充分发挥主流媒体的导向作用，积极为能源和汽车行业的发展服务。

邵奇惠

二零一一年十二月二十日

原国家机械工业局局长邵奇惠为中国能源汽车传播集团成立题词

充分发挥正确导向
推动新能源汽车健康发展

包叙定

二〇一一年

十二月十八日

原机械工业部部长包叙定为中国新能源汽车传播集团成立题词

長風萬里

賀中國能源汽車傳播集團有限公司成立
邵華澤



原人民日报社社长邵华泽为中国能源汽车传播集团成立题词

目 录

序言

第1章 诞生在春天	001
第2章 进京办报	029
第3章 寻求突破	059
第4章 望闻问切	081
第5章 《汽车商报》始末	099
第6章 媒体集团与杂志群落	115
第7章 划归人民日报社	129
第8章 人才兴社之机制激活	145
第9章 人才兴社之倾力培养	159
第10章 2003, 关键之年	177
第11章 质量管理: ISO9000 及其他	199
第12章 品牌的旗帜: 汽车创新论坛	215
第13章 春华秋实	243
第14章 跃上葱茏	267
第15章 涉足互联网与推广新能源车	325
第16章 巡展之花——北京东方艾狄尔会展有限公司发展史 (2004—2014) ...	343
第17章 《汽车族》发展史 (1999—2014)	361
第18章 信仰汽车 膜拜运动——《汽车与运动》发展史 (2004—2014) ...	389

第 19 章	风雨之后见彩虹——《商用汽车新闻》发展史（2005—2014）	413
第 20 章	《家用汽车》发展史（2005—2014）	431
第 21 章	迎着朝霞奋力走去——记《新能源汽车新闻》杂志创办历程	439
第 22 章	一年之间——《城市轨道交通》创办始末	447
第 23 章	《摩托车趋势》发展史（2003—2014）	459

附 录

附录一	中国汽车报社 1984—2014 年历年在职职工人数	474
附录二	中国汽车报社历届董事长、社长、总编辑、总经理	476
附录三	中国汽车报社 1984—2014 年历年营业收入	477
附录四	《中国汽车报》筹办历程	481
附录五	中国汽车报社大事记（1984—2014）	491
附录六	社史编纂机构	506

第 1 章

诞生在春天



报苑东风又一枝

1983年年初，“春天的故事”在中国广袤的大地上，像春潮般地席卷开来……

发轫于安徽小岗村的农村改革如火如荼。乡镇企业以始料未及的速度开始涌现，以往冷清的公路上运输的车辆多了起来，人们开始光明正大地向往富裕……一切都在变，变得充满活力，变得日新月异。是啊，大地被禁锢得太久，人们耕耘和播种的激情被空前激发起来。

春潮从农村涌向城市，涌向城市的大街小巷，涌向楼房的每扇窗子……当然，也涌进这座位于北京复兴门外大街16号的院落。

这座院落比较宽大，坐南朝北，大门正对着复兴门外大街。街两旁是合抱粗的高大白杨，开始吐露紫灰色的花穗，在风中摇摆着，发出春天的暖意。这个院落，就是成立不久的中国汽车工业公司（以下简称中汽公司）的总部。

历经“文化大革命”磨难的一大批中国汽车工业的开拓者和精英，现在又集聚在这里，开始筹划中国汽车工业大发展的策略。新成立的中汽公司，饶斌任董事长，李刚任总经理，陈祖涛任总工程师。他们曾经创造了一汽的辉煌；在动乱的岁月，他们呕心沥血地建成了第二汽车制造厂……但是，他们心里明白，和世界上先进国家相比，我们落后的不止十年二十年。

据陈祖涛回忆，当时我国汽车工业很落后，1982年全国汽车总产量19余万辆，其中轿车仅为4030辆，与2013年中国汽车销售2100余万辆相比，只是一个小零头。当时，我国汽车产品的结构是“缺重少轻、轿车空白”，难以适应我国经济建设的需要。为什么我国汽车工业如此落后？除了政治原因，在经济方面有四大制约因素：一是以油定产；二是公路太差；三是车用钢材不够；四是资金不足。

以油定产。当时国家计委在计划汽车年产量时，是以当年国家能提供多少汽油来确定的。由于我国石油紧缺，而且大部分要用来出口换取外汇，留给国内汽车使用的便十分有限。时任国家计委副主任的黄毅诚在当时的一次会议上说：“现在我们国家40个、50个亿的外汇都要靠石油出口，如果石油不出口，这部

分外汇就没有了。不出口是困难的，只能建议少出口一点。”当时中汽公司就提出到1990年用于汽车燃料的汽油需要1100万吨、柴油300万吨，这个被认为十分大胆的要求得到国家计委的支持。和2010年消耗成品油1.4亿吨相比，当年汽柴油不足对汽车工业的制约可见一斑。

公路问题。据1982年统计，全国公路有90万公里，而美国当时有公路625万公里。况且我们的公路中有三分之一是不上等级的乡镇沙土路。在这样的公路上，时速可以跑70公里的解放牌卡车，只能跑30公里，甚至更慢。当时还有5000多公里断头路，就是省与省之间过渡的一段路，这个省不修、那个省也不修的路段。这样的道路现状，汽车工业要发展也难。

钢材问题。据陈祖涛讲，当时国内钢铁生产落后，难以满足汽车工业需要。1983年，由于汽车用钢材不足，从日本进口了800万吨钢材，到头来还是缺口几万吨。

资金问题。当时我国实行的是计划经济，投资建厂完全由国家掏钱。改革开放之初，百废待兴，到处都需要钱，能够分到汽车工业篮子里的很少。一方面国内汽车工业嗷嗷待哺，另一方面却要大量进口汽车（主要是轿车）。据海关统计，从新中国成立到1981年，共进口50多万辆汽车，包括零配件可能要花160亿元到170亿元人民币，相当于新中国成立后国家对汽车工业投资的3倍多，是建设一汽投资的20倍。

中汽公司成立后，便向国务院提出建议，希望逐步减少汽车进口，加强对我国汽车工业发展的支持。这一建议得到了当时国务院领导的支持。

被“文化大革命”延误了的中国汽车工业要急起直追，问题和困难确实很多，但改革开放毕竟为中国汽车工业的发展打开了闸门，一场攻坚战即将开始。为此，国家在1982年成立了中国汽车工业公司，并作为全国工业体制改革的试点行业，希望汽车工业为全国工业体制的改革摸索出一些经验来。

背负着国家的重托，饶斌和他的同事们开始殚精竭虑地为汽车工业的发展夜以继日地工作。但有一件事，经常萦绕在总工程师陈祖涛的心头并使他感到苦恼。这就是汽车行业的活动多、事情多，每每需要请一些新闻媒体的记者给予报道。尽管他为此结识了不少新闻界的朋友，但终归不是自己的部队，用起来不太方便。如果自己有一张报纸，用来指导行业、宣传群众，一定会得心应手得多。就当时的情况来看，行业报中《人民邮电报》《人民铁道》报已经复刊，还有一些行业报也创办起来了，比如《中国煤炭报》等。为什么我们不能办一张汽车报用以指导工作、推进全行业的改革开放呢？于是，他在一次董事会上提出了自己的建议。这个建议得到了董事会的一致同意。董事长饶斌说：“这是一个有远见的工作。”

同P长:关于办报,我曾向你汇报过多次,此,特请你关照。

陈祖涛

中国汽车工业公司文件

中汽总字009号

关于筹办《汽车报》的报告

机械工业部:

为了适应汽车工业的发展,经我公司研究,拟办《汽车报》,并在去年十月份的汽车行业情报工作会议上进行了研究,会后即着手筹组,现筹组工作已基本就绪。现将筹办《汽车报》的有关问题报告如下:

1. 宗旨:

该报是我公司的机关报。宣传党和国家关于发展汽车工业的方针、政策;阐述我公司关于发展汽车工业的主要技术经济政策和具体实施方案;交流经验,沟通行业情况和介绍国外先进汽车工业科学技术。以促进汽车工业的发展。

2. 编辑部:

编辑部由十二人组成,其中:主编一人(由中汽公司陈祖涛总

周部长:关于办报,我曾向你汇报过多次,此,特请你关照。
初来同董过,认为是有利的一举两得。请陈核意。
12/2-83
4-69

同一下办研室及情报部

图为中国汽车工业公司向机械工业部提交的筹办汽车报的文件。文件说:“该报是我公司的机关报。”