

中国汽车工业建设杰出的奠基人和开拓者

—— 饶斌同志诞辰100周年纪念文集

饶斌同志诞辰100周年纪念文集编委会 编

 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

中国汽车工业建设杰出的奠基人和开拓者

——饶斌同志诞辰100周年纪念文集

饶斌同志诞辰100周年纪念文集编委会 编



北京理工大学出版社
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

版权专有 侵权必究

图书在版编目 (CIP) 数据

中国汽车工业建设杰出的奠基人和开拓者：饶斌同志诞辰 100 周年纪念文集 / 饶斌同志诞辰 100 周年纪念文集编委会编. —北京：北京理工大学出版社，2013. 3

ISBN 978 - 7 - 5640 - 7428 - 9

I. ①中… II. ①饶… III. ①饶斌 - 纪念文集 IV. ①K825. 38

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 034289 号

出版发行 / 北京理工大学出版社

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010)68914775(办公室) 68944990(批销中心) 68911084(读者服务部)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京天成印务有限责任公司

开 本 / 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

印 张 / 19.25

彩 插 / 4

字 数 / 252 千字

责任编辑 / 樊红亮

版 次 / 2013 年 3 月第 1 版 2013 年 3 月第 1 次印刷

责任校对 / 周瑞红

定 价 / 58.00 元

责任印制 / 王美丽

图书出现印装质量问题，本社负责调换

饶斌同志诞辰 100 周年纪念文集编委会

顾 问：李岚清 王兆国

主 任：苗 圩

副主任：何光远 苏 波 刘利华 王瑞祥
张小虞

主 编：董 扬 陶少华

副主编：王富昌 支 敏 傅京生 高和生
陈 卫 李元胜 饶 达

成 员：刘建国 瞿国春 钱明华 徐朝锋
张红宇 黎烈军 杨建波 杨 青
樊 维 孙 红 湛 洁 李景升
王珍英 许 遐 单 立 张汉伦
王 瑞 张 冰 柳长立 黄 蓓
郑 毅 葛彤慧

为了建设世界汽车强国的伟大梦想

——2013 年再忆饶斌同志

李岚清

精神财富历久弥新

2013 年 3 月，是饶斌同志诞辰 100 周年。饶斌是我国汽车工业建设杰出的奠基人和开拓者，也是第一代汽车人的优秀代表。他直接领导建成了第一、第二汽车制造厂等大型汽车工业基地，并开创了我国改革开放新时期汽车工业改革发展的新局面。如果可以有什么之“父”的说法，称他为“中国汽车工业之父”也是当之无愧的。

新中国前的旧中国没有汽车制造工业。新中国制订和实施第一个五年计划时，就决定创建我国的汽车工业，并将第一汽车制造厂（以下简称一汽）的建设列为 156 项工业项目中的重点项目。在党中央、国务院的高度重视，全国支援和苏联的帮助下，从 1953 年 7 月动工到 1956 年 7 月完工，一汽仅用了三年时间就建成投产，而且就当时的技术和管理水平来说，在国际上也是比较先进的。

作为这个项目的最高领导者和直接负责人，饶斌同志带领大家创建了我国的汽车工业。从那时开始，他终身都与我国汽

车工业的建设和发展紧密相连。1956年，一座现代化汽车城在长春市郊拔地而起，“解放牌”卡车的诞生开启了中国汽车工业第一章；1958年，他带领大家制造了国产第一辆“东风”牌小轿车，后来又开发了“红旗”牌高级轿车，开创了我国的轿车工业。接下来饶斌同志受命在极为艰苦的条件下，带领大家排除万难、自力更生建成了我国另一个重要汽车工业基地——第二汽车制造厂（以下简称二汽）。粉碎“四人帮”以后，组织上先后任命他担任机械工业部副部长兼汽车工业局局长、机械工业部部长等职；1982年从政府领导岗位退下后，又被任命为中国汽车工业公司董事长。他最早贯彻执行中央的改革开放决策，亲自领导重型汽车和上海轿车的技术引进及中外合资项目谈判，使我国汽车工业的发展走向一个新的里程碑。

1987年7月中下旬的一天，我去看望饶斌同志，他当时刚从一汽参加产品换型技术改造工程验收大会回到北京。他告诉我，过几天要为推进“桑塔纳”轿车合资项目去上海出差。当时我看他很疲倦，便对他说，现在天气太热，是不是等天气凉爽一些再去。然而他怀着一颗对汽车工业难以割舍的拳拳之心，还是去了上海。没有想到，这次见面竟成为我和这位老领导的永别。他虽然没有能看到中国已成为世界汽车大国的现实，但是实现这个梦想的三大步，第一步从无到有建成一汽，第二步自力更生建成二汽，第三步合资引进战略布局，都是在他带领下走过来的。这是他对我国汽车工业建设和发展作出的最大贡献。

非常可贵的是，以饶斌为代表的老一代汽车人为后人留下了巨大精神财富。我觉得饶斌同志最值得我们学习的有三点：

一是他的高度事业心和使命感。孙中山曾说过：不要做大官，要做大事。饶斌同志不在乎官职高低，他一生就想做一件

大事——创建和发展我国的汽车工业，对此他不折不扣地做到了。无论多么艰苦的环境，无论受多少委屈和打击，他始终在工作中保持高昂的斗志和饱满的热情。在他的感召下，老汽车工业基地出来的许多同志，不管以后担任什么工作，一提到汽车工业总是那么关心和充满热情。

二是他的学习精神。饶斌同志原来是学医的，是个思想进步的青年学子，1937年入党，投笔从戎，抗敌救国，成为我党文武双全的高级干部。新中国成立后，吹响实现工业化的号角，他毅然离开党政军的高级领导岗位，放下已有的一切，如饥似渴地学习新的知识，积累新的经验。他不仅是卓越的领导者，而且无论从技术角度还是管理角度，都是汽车界公认的专家。1979年，我陪同他赴美国与通用汽车公司谈判，一位美方的代表私下问我，你们的部长是否专门学汽车专业的？他对技术问题比我们董事长还了解。

三是他永不自满、与时俱进的创新精神。我国汽车工业发展的三个阶段：一是以一汽建设为标志，在苏联帮助下创建了我国的汽车工业；二是以二汽建成为标志，自力更生发展了我国的汽车工业；三是通过中外合资，引进先进技术，使我国汽车工业走向国际先进水平。这三个重要里程碑都是在他领导下开创的，他善于思考，注重调研，审时度势，总是在历史发展的关键时刻发挥着一个领军人物的关键作用。

艰难历程百折不回

建设一汽时，新中国刚成立不久，总体环境是很艰难的。特别是很多建设者从南方调来，没有经历过如此滴水成冰的刻骨严寒，也没有吃过高粱米和苞米面。然而这些困难都被参加新中国第一个五年计划的革命热情和光荣感融化了。

回想起来，当时饶斌同志面临的重大难题是，各级领导干部中只有一小部分是科技人员，如部分从苏联和少数从欧美回来的专家，其他大部分是从老解放区和战场上下来的领导干部，而且还是降一级使用。他们既不懂技术又不懂管理，有的文化程度还比较低，这是个大难题。至于降级使用的问题还好办，因为大家有一定的觉悟，看到饶斌同志这样的高级干部都来当厂长，经过做工作也就不计较了。但不懂技术和管理的“白帽子”，却不是一时半会儿能摘掉的。

饶斌同志在建厂初期就提出了“出汽车，出人才”的方针。他以身作则，在繁重的建厂工作中，亲自领导开展了一个规模宏大的摘“白帽子”学习活动，创办了我国第一所汽车工业学校，有针对性地开展各种学习班和文化夜校。有的是能者为师，有的是由中、俄专家讲课，向专家学习，有的进行文化补课。对由党政军部门抽调来的干部，组织学文化、学技术、学业务；对由学校分配来的青年知识分子，结合专业工作深入学习，尽快成为专家；对青年工人，则进行系统严格的技术和工艺培训；还先后选拔500多名领导干部、技术人员和技术工人赴苏联汽车厂实习。大家如饥似渴地学习，有的老干部下班以后连回家吃饭的时间都舍不得，在食堂买两个窝窝头边啃边赶去学习。那时的一汽，不但是热火朝天的建设工地，同时也是一个特殊的大学校，种种情景，至今还历历在目。

边建设边学习的方式，对一汽三年建成工厂后能顺利投产起到决定性作用。经过刻苦的学习和实践，原来的“白帽子”绝大部分都成了称职的领导干部，有的甚至成为管理或技术专家。作为中国汽车工业的摇篮，一汽为全国培养和输送了大批骨干人才，后来建设二汽的许多领导同志大部分也是来自一汽，有许多同志还担任了我国机械工业等领域的重要领导工

作。事业的发展、人才的进步，都离不开早年在一汽形成的艰苦奋斗、与时俱进和刻苦学习的精神。

现在的同志们也许会有疑问，搞合资时已是改革开放时期了，还需要艰苦奋斗吗？其实那时我们住的是条件很差的招待所，吃的是很一般的伙食，粮票也不太够，一两件像样的中山装只有在与外商谈判时才舍得穿。我们这些老大学生虽然学过英语，但多年不用，还要抽业余时间恶补外语和国际经济、金融、法律知识等。今天的情况虽与过去大不相同，但饶斌同志留给我们的艰苦奋斗、与时俱进和刻苦学习的精神遗产永远不能丢。

那是令人难忘的一幕。1987年7月在一汽换型改造验收大会上，年逾古稀的饶斌同志发言时深情地说：“我老了，不能和大家一起投身于第三次创业，我愿意躺在地上，化作一座桥，让大家踩着我的身躯走过，齐心协力把轿车造出来，去实现我们几代汽车人的轿车梦！”说完他热泪盈眶，在座的人无不为之动容。这也是他最后一次公开讲话。

中国汽车人没有辜负他的期待，实现了轿车梦。但是占领世界汽车工业高地，不只是产量的问题，也不只是销量的问题，而是要占领代表发展方向的战略高地。现在我们正面临汽车工业的大革命——新能源汽车时代。如果饶斌同志还健在，他一定也是新能源汽车的推动者。我希望中国汽车人不要丧失这个难得的机遇，敢于创新，积极推动新能源汽车的发展，使我国从一个汽车大国发展为一个汽车强国。

一呼百应凝聚人心

饶斌同志是很有人格魅力的人，在他离世多年之后，人们仍深深地怀念他，我觉得他的个人魅力是集中了一个领导者应

具备的许多品格。毛主席曾说过，领导者主要是出主意，用干部。饶斌同志就是这样一位领导者！有一个不是许多人都知道的细节。我是1952年从上海复旦大学毕业分配到一汽参加建厂筹备工作的，当时厂长是郭力同志。郭力同志是我党高级干部中的高级知识分子，又是学工的。我们报到的第二天，他亲自带领我们这些年轻毕业生到长春郊区孟家屯察看即将开工建设的厂址，当时那里是一望无际的刚收完庄稼的农田，还有一处日本细菌工厂的残垣断壁。郭厂长充满激情地说：“……我们就要在这里创建中国的汽车工业！”听到这番话，我们感到无比自豪，热血沸腾。当时一汽的厂领导，哪一个都是有水平有综合能力的优秀干部。后来郭力同志为尽快地打开一汽建设局面，向上级提出最好能有一位能力更强的同志来领导，中央考虑了他的意见，1953年派饶斌同志出任厂长兼施工部门的总指挥，郭力同志改任第一副厂长兼总工程师。

因为有这样一个背景，要处理好关系并非易事。然而饶斌和郭力的关系堪称典范。饶斌同志离开一汽后，郭力同志接任厂长，后来又任一机部副部长，他们两位成了终生好友。饶斌同志与领导班子其他成员相处得也很好。饶斌同志有强烈的事业心和战略眼光，又平易近人，善于听取各种意见，在他那儿开会，讲话没有任何顾虑，大家都可以平等地讨论问题。他讲话也没有套话、空话，都是有针对性的，可谓是不讲空话、“实干兴邦”的典范。他善于充分发挥大家的作用，大家也很支持和十分尊重他。建二汽时条件极为艰苦，他要求一汽对口支援，不但一汽的同志自觉地踊跃参加，就连不少已经离开一汽的同志，也主动要求来二汽参加建设。我认为，若不是饶斌同志极具人格魅力，学问再大，能力再强，恐怕也难以做到这样高度凝聚人心、团结队伍。对此，汽车工业的老同志们都有

着深刻的印象和体会。

忠诚事业忍辱负重

的确，饶斌同志在领导汽车工业建设发展的人生道路上，也遇到不少坎坷和不公正的事情，其中最大的劫难当然是“文化大革命”期间受到的迫害。20世纪60年代“文化大革命”开始后，他正受命在鄂西北山沟里领导筹建二汽，然而一汽的造反派把他揪回长春批斗殴打，使他身心遭受严重摧残。

二汽的建设道路也很坎坷，是在不断排除极左干扰的过程中完成的。有一段时间饶斌同志虽是名义上的领导，但实际上靠边站，并无实权。一方面受到来自上面错误路线的干扰；另一方面则是来自下面造反派的冲击。例如，刚开始建厂，造反派打着“设计革命”的旗号，不讲科学，不顾厂房承重的需要，把车间的钢屋架改成所谓的轻钢结构和石棉瓦，把砖墙改成“干打垒”土墙；要求在芦席棚里敲敲打打造汽车，还说这是三线建设的需要，是造“政治车”；以加快建厂进度为理由，允许技术不过关的设备“带病进厂”；甚至为“密切工农感情”，工厂不许建围墙，不许建水厕，结果周围农民随意在厂里溜达，连牛羊也进了车间……凡此种种，使饶斌同志忍无可忍，不得不向当时国务院尚在主持经济和建设工作的李先念、谷牧同志反映，并得到他们的支持。先念同志冒着政治风险，以国务院名义专门召开了会议，批评和纠正了二汽建设中的错误，并强调要尊重饶斌同志的领导地位。接着就赶上了小平同志恢复主持中央工作、进行全面整顿的时机，在谷牧同志的支持下，饶斌同志带领全厂员工高质量地建成了第一期军用卡车生产线。然而好景不长，周总理逝世后不久，小平同志再次下台，饶斌同志被造反派作为“右倾翻案风”的“罪魁祸首”

加以批斗。这时他的健康已处于危险状态，血压升高到惊人的程度，仍顶住巨大压力坚持工作，维持工厂的正常生产。二汽员工看在眼里急在心上，全厂绝大多数干部、职工都奋起保护他们心目中敬爱的饶厂长。李先念同志得知这一情况后，指示设法护送他去上海治病，才得以幸免。

在他年迈退出一线领导岗位，担任中顾委委员后，仍继续高度关心我国汽车工业的发展，但非常注意不干预现职领导的工作。一次，他的老上级、中顾委常委段君毅同志要求他多关注我国轿车工业发展问题。正当他满腔热情地在上海深入工厂进行调研，与时任上海市市长江泽民等同志商谈解决桑塔纳轿车项目存在的问题，探讨如何高质量地发展轿车零部件国产化时，突然听说原来酝酿的有部分老同志参加的“中国汽车工业领导小组”成员名单，发生变化。尽管他是一位有高度自律修养的人，服从组织上的决定，无疑还是受到很大刺激。那时他已经患有严重的心血管病，加上工作的疲劳，他病倒了。江泽民同志亲自组织医院开展抢救，并告诉医院领导和抢救的医护人员，饶斌同志是我国汽车工业的创始人，也是他的老领导，要求不惜一切全力抢救。医护人员尽了最大努力，饶斌同志还是怀着对中国汽车工业的无限眷恋和不舍离开了人世。

时光荏苒，饶斌同志离开我们已经二十多年了。但他对创建和发展我国汽车工业所作出的重大贡献，他留下的那些可贵的精神气质和人格魅力，不仅永远载入中国汽车工业史册，更深深地活在中国汽车人的心中。如果饶斌在天之灵有知，我想告诉他：今天您的中国汽车梦已经初步实现，但离建设一个汽车强国的目标还有距离，我们要加倍努力，去实现建设世界汽车强国的伟大梦想。

2013年1月

汽车工业艰苦创业的精神弥足珍贵 ——写在饶斌百年诞辰纪念之际

工业和信息化部部长 苗 圩

为纪念饶斌同志诞辰 100 周年，由汽车行业老领导、老同志以及饶斌同志家属共同提议，相关部门与单位组织参与，饶斌同志纪念文集编委会采访收集、整理编纂的《中国汽车工业建设杰出的奠基人和开拓者——饶斌同志诞辰 100 周年纪念文集》一书，现已由北京理工大学出版社正式出版，与读者见面。

1913 年 3 月，饶斌同志出生于吉林省吉林市，1937 年 9 月加入中国共产党，投笔从戎，抗敌救国，曾任东北民主联军驻图们卫戍司令部司令员、哈尔滨市市长。建国后，历任松江省政府副主席、省委第一副书记，第一汽车制造厂厂长，第二汽车制造厂党委第一书记、厂长，第一机械工业部副部长、部长，中国汽车工业公司董事长等职。1987 年 8 月底，因病医治无效，在上海逝世，终年 74 岁。

在新中国第一个五年计划开启时，饶斌同志即服从党中央的决定，离开党政高级领导岗位，于 1952 年 12 月出任长春第一汽车制造厂厂长，从此开始了他与中国汽车工业的创建和发展紧密相连的传奇人生。他带领全体职工团结奋战，出色地建成了中国第一个汽车制造厂，结束了中国不能制造汽车的历史，创建了我国的汽车工业。20 世纪 60 年代，他又亲自踏勘、选择第二汽车制造厂的厂址，并在担任二汽主要领导期间，采取“聚宝”的方式，从一汽等有关工厂抽调骨干力量承包、建设二汽的专业厂，建成我国又一重要汽车工业基地。20 世纪 80

年代初，在担任第一机械工业部副部长、部长及中国汽车工业公司董事长期间，领导制定了机械工业特别是汽车工业的改革方案和发展规划，在他的主持推动下，创建了北京吉普汽车有限公司、上海大众汽车有限公司等第一批中外合资企业，引进奥地利的斯太尔重型汽车技术，加速了产品换型。1985年，他退居二线后，仍经常为汽车工业发展出谋划策。1987年夏季，他先是应邀到一汽研究汽车产品的换型问题，接着又到上海大众汽车公司研究桑塔纳轿车零部件国产化问题，直到生命的最后一刻。

饶斌同志长期在汽车行业担任领导工作，在他亲自参与规划、建设下，中国汽车产业和重点企业完成了基本布局，为此后几十年汽车工业的快速发展奠定了基础；在他言传身教下，新中国培养的第一批汽车工业管理和技术人才，像种子一样散播在全国各地，由小苗长成大树，形成了令世界不可小觑的中国汽车制造力量；当年他力主汽车行业实施的对外开放合作，加快了我国汽车工业的成长和壮大，提升了我国汽车工业的技术水平，推动我国加速进入汽车社会。

20世纪80年代初，我大学毕业分配到中汽公司工作，对饶斌同志的风采和胆识耳濡目染。特别是他为了实现集约化经营组建了七大汽车联营公司，为了拓展汽车市场进行了晋煤外运、公铁分流等重大课题的调研，为了改变我国汽车工业“缺重少轻”、轿车几乎空白的局面，果断做出了引进技术和资金来发展的决策，这些站在全局和战略高度来处理问题的能力，使我深受教育。20世纪90年代末，我受组织委派前往东风汽车公司赴任，实地体会到当年饶斌同志在“文化大革命”期间承受不公正对待，仍不顾一切、甘冒风险建设二汽基地的勇气和胸怀。

饶斌同志离开我们已经25年。期间，我国汽车年产量由不到100万辆，快速增长到将近2000万辆，我国已连续四年成为世界第一产销大国，这里饱含着以饶斌同志等为代表的共和国汽车工业第一代创业者的心血结晶，也显示出中国汽车工业奋斗与创新精神的薪火相传。为让更多的后来者了解中国汽车工业初创时期的艰苦岁月，学习饶斌

同志等老一辈创业者筚路蓝缕以启山林的奋斗精神，珍惜经过几代人努力开创的汽车工业大发展的良好局面，由工业和信息化部指导，中国汽车工业协会牵头，中国汽车工程学会、中国汽车技术研究中心、中国工业报社、中国汽车报社等单位共同组成了饶斌同志纪念文集编委会，历经一年多时间，分赴长春一汽、湖北东风、上海上汽、济南中国重汽、南京南汽、北京北汽等企业，先后组织了7次座谈会，并对50余位老领导、老同志进行了专访。这些曾与饶斌同志共事过的老领导、老同志，大多已年过八旬，他们满怀深情地回忆了饶斌同志工作生活中的感人事例，使这次活动抢救性地挖掘了汽车行业的珍贵史料，也重新温习了一遍中国汽车工业非同寻常的成长历史。

这是一次难得的集体回忆，是对中国汽车工业从无到有的艰难起步、中国汽车人从外行到内行的执着探索、中国汽车企业从稚嫩到成熟的卓越成长的一次深情回望和理性梳理。中国汽车工业的起飞，凝聚了几代人共同的心血和努力，饶斌同志是他们中的一员，也是杰出的代表。我们纪念饶斌同志，也是向老一代人及所有为中国汽车工业作出贡献的人们致敬，向渐渐远去的艰苦岁月和激情燃烧的光荣历程致敬！

以饶斌同志为第一代创业者，书写了中国汽车工业历史的宏伟篇章，也给我们留下了许多宝贵的精神财富，值得我们认真学习和继承。

我们要学习饶斌同志自强不息、百折不挠、鞠躬尽瘁、死而后已的奋斗精神。饶斌同志的一生，历经坎坷，但从未因个人的得失而对党和人民的事业表现出丝毫动摇，始终保持着强烈的事业心和进取心。他服从组织安排，干工作不辞辛劳，呕心沥血；他作风民主，出以公心，注重培养和推荐中青年干部；他严于律己，艰苦朴素，不为家属和子女谋私利。饶斌同志在工作中突然病倒，猝然离世，做到了为党的事业鞠躬尽瘁、死而后已。

我们要学习饶斌同志永不满足、与时俱进的改革创新精神。在中国汽车工业从无到有、从小到大的发展历程中，饶斌同志始终保持审

时度势、勇于创新的精神，总是在关键时刻发挥着一个领军人物的关键作用。比如，在新中国第一辆解放卡车下线后，饶斌同志立刻提出上马轿车；在创建了一汽、二汽两大卡车基地后，饶斌同志又规划了轿车、轻型车、重型车、微型车基地；在改革开放初期，他看到了中外汽车工业的差距，提出了引入国外资金、技术，进行消化吸收再创新的理念；在 20 世纪 80 年代，他着手进行了汽车工业管理体制的改革，提出了把汽车工业建设为国民经济支柱产业的构想。尤为值得一提的是，饶斌同志的创新，不是坐在办公室的空想，而是他常年深入基层一线调查研究得出的精准判断，具有前瞻性和战略眼光。

我们要学习饶斌同志贯穿其事业生涯、学无止境、刻苦钻研的学习精神。20 世纪 50 年代，当饶斌同志从一名革命家转变为企业家时，面临的重大难题是中国人从未生产过汽车。由此，他在一汽掀起了一场空前的职工学习热潮，并且自己带头如饥似渴地学习，最终由汽车专业的外行变为专家，并且培养出一大批汽车行业人才。

读史以明鉴，温故而知新。在中国成为世界产销第一大国的同时，我们应该清醒地认识到，饶斌同志把中国建成汽车强国的梦想还未完全实现。我们要继承饶斌等老一辈的遗志和光荣传统，充分利用好国际国内两个市场、两种资源，提高原始创新、集成创新和引进消化吸收再创新能力，掌握制约汽车产业发展的关键核心技术，加快节能与新能源汽车发展，加强自主品牌建设，努力建成工业强国、汽车强国。这是历史赋予我们这代人的使命，也是对饶斌等共和国第一代建设者的最好的纪念。

在饶斌同志诞辰 100 周年纪念文集出版之际，谨向以饶斌同志为代表的新中国汽车工业开拓者致以崇高敬意！

2013 年 1 月

目 录

为了建设世界汽车强国的伟大梦想

——2013 年再忆饶斌同志 李岚清

汽车工业艰苦创业的精神弥足珍贵

——写在饶斌百年诞辰纪念之际 苗 圩

第一部分 怀念 / 1

忍辱负重 奋斗一生 何光远 / 3

饶斌，一位极富人格魅力的好领导 陈清泰 / 7

最后五年的拼搏 李 刚 / 9

中国汽车工业之父功勋卓著 陈祖涛 / 17

饶斌同志有超前的战略思维 蔡诗晴 / 22

名副其实的中国汽车工业奠基人——饶斌 张小虞 / 26

聚宝 顾尧天 / 30

为曾在饶斌手下工作而深感骄傲 耿昭杰 / 35

饶斌支持上海发展轿车工业 蒋 涛 / 40

回忆饶斌同志在哈尔滨的日子 付于武 / 44

中国汽车工业第三方科研机构的创建者 高广智 / 47

新中国汽车工业的里程碑

——一汽老同志回忆饶斌老厂长 / 49

他是“红旗”的创始人 范恒光 / 51

他的开拓精神永远引领中国汽车工业发展 韩玉麟 / 55

四个十年四次接触 风采品格受益终生 徐兴尧 / 58

一个重视产品开发的内行领导 刘经传 / 62