



# 汽车产品研发

Automotive Products R&D  
Staff Management

## 全员管理学

徐满年 著

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

# 汽车产品研发全员管理学

徐满年 著

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

您可能是即将毕业、不久将要走上工作岗位的一位大学生，如果您有志于汽车产品研发，那么就需要了解我国汽车产品研发管理的发展方向和企业文化，以便结合企业的现状，从中选择自己服务的对象。

愿此书关于汽车产品研发组织的目标管理、企业人才建设工程以及汽车产品研发管理发展阶段等方面的论述，会让您在选择服务对象时有所参考。

您可能是刚工作不久、我国汽车产品研发战线上的新生力量，并已经感受到了自己迫切需要学习的东西还有很多。也正因如此，使您产生了不知该从何学起和如何学习的困惑，造成了学习不够系统，因而有些蹉跎感。

愿此书关于汽车产品研发组织的核心技术、员工核心竞争力和目标管理等方面的论述能帮助您明确自己学习、研究的方向，并愿此书关于人生职业规划的一些体会，对您制订自己的人生职业规划能够有所启示，并有助于解决您个人学习动力不长久的问題。

您可能是一位已经工作多年的老员工，由于某种原因，您对汽车产品研发全员管理没有系统地思考过。并且，您一定有一个心结，我们的汽车产品研发本应能够做得更好一些，但实际结果却总是不如人愿，或者说，我们产品研发部门员工的工作也是勤勤恳恳的，但效率却总是不够高。

愿此书关于产品研发效率与员工主观能动性之间联系的论述能够帮您打开一扇心窗，解开您的心结。

您可能是一位具有多年汽车产品研发管理实践经验者或是研究汽车产品研发管理的学者、专家或大师，你们无不希望能有更多的人来关心或参与研究我国汽车产品研发管理理论，以提高我们汽车产品研发管理的水平。作者正是本着学习的态度和“众人拾柴火焰高”的精神，完成了《汽车产品研发全员管理学》的写作，目的是想通过学习和阐述汽车产品研发全员管理的科学定义，对汽车产品研发实施全员管理的意义和实施全员管理的要旨形成更深入的认识。

愿此书能够成为作者这样的一位汽车产品研发全员管理的初学者或者说是业余爱好者，向从事汽车产品研发管理实践者和从事汽车产品研发管理理论的学者、专家请教的见面礼或者说是学生请老师批改的作业，并期待得到各位学者和专家的指正。

如果您是一位从事高校汽车专业或企业管理专业教学的教师，而《汽车产品研发全员管理学》能够被您认可并选作教书育人的教材，那是笔者写作过程中的动力源泉，同时也是笔者人生中最有价值的事情之一。

另外，需要加以说明的一点是，本书作者自1982年参加工作以来一直是一名汽车产品研发工程师，没有从事过汽车产品研发管理工作，由此可见，本书不可能是管理经验的总结，也不会是作者这位“被管理者”与“管理者”做换位思考后，对我国的汽车产品研发管理提出的建议。本书是作者对自己从事汽车产品研发工作近三十年的回顾和观察及所做的思考，对如何成为一名杰出的汽车产品研发工程师之内心向往的表述，并愿此思考能作为一名汽车工程技术人员献给全国企业界开展提升管理活动的礼物。

徐满年

## 第一章 导论 / 1

- 一、汽车产品研发管理的概念 / 3
- 二、我国汽车产品研发管理落后的现实与原因 / 4
- 三、改变我国汽车产品研发管理落后的一般性对策 / 9
- 四、指导我国汽车产品研发管理理论的方法概述 / 11
- 五、汽车产品研发全员管理科学概念的提出 / 16
- 六、本章小结 / 22

## 第二章 全员管理概述 / 23

- 一、汽车产品研发管理的三个不同发展阶段 / 25
- 二、汽车产品研发实施全员管理是顺应时代发展的要求 / 26
- 三、全员管理的思想、意义及实施的要旨 / 34
- 四、本章小结 / 47

## 第三章 全员管理的重要抓手之一——目标管理 / 49

- 一、目标管理概述 / 51
- 二、关于我国汽车产品研发组织使命的讨论 / 62
- 三、本章小结 / 70

## 第四章 全员管理的重要抓手之二——企业技术管理 / 71

- 一、汽车产品技术分类简介 / 73
- 二、关于核心技术定义的讨论 / 74
- 三、对核心技术的一般性理解 / 75
- 四、认知我们的核心技术 / 78
- 五、针对不同类型的技术制定相应的技术管理策略 / 87
- 六、关于产品技术发展规划管理的讨论 / 106
- 七、需端正地对待技术发展规划与技术发展策略 / 115
- 八、关于产品品牌技术管理的讨论 / 115
- 九、关于管理技术发展规划和管理技术发展的讨论 / 120
- 十、本章小结 / 124

**第五章 全员管理的重要抓手之三——员工核心竞争力管理 / 127**

- 一、员工核心竞争力概念的提出及其意义 / 129
- 二、企业开展员工核心竞争力评鉴活动的必要性 / 134
- 三、企业开展员工核心竞争力评鉴的目的与应采取的评鉴方式 / 135
- 四、举例说明开展员工核心竞争力评鉴活动的方式与方法 / 136
- 五、开展员工核心竞争力评鉴活动的重要意义 / 144
- 六、本章小结 / 152

**第六章 全员管理的重要抓手之四——企业人才建设工程 / 155**

- 一、明确企业人才观是企业人才建设工程的第一要务 / 157
- 二、企业人才建设的内容、目的及手段 / 161
- 三、企业人才建设基础性工程——建立学习型企业 / 163
- 四、企业人才建设的终极工程——将员工的学习和成才转变成成为员工的自觉追求 / 170
- 五、本章小结 / 177

**第七章 全员管理的重要抓手之五——汽车产品研发成果的管理 / 179**

- 一、汽车产品研发成果管理传统内容和现状的概述 / 181
- 二、利用产品研发成果打造产品技术平台的概念 / 187
- 三、利用产品研发成果打造产品技术平台与产品规划的关系 / 195
- 四、本章小结 / 196

**第八章 管理哲学的基本概念 / 199**

- 一、关于管理哲学定义的讨论 / 201
- 二、“汽车产品研发全员管理学”即管理哲学基础 / 209
- 三、学习和研究管理哲学的意义 / 210
- 四、本章小结 / 212

**本书重要观点总汇 / 214**

**参考文献 / 220**

**结束语 / 222**

# Chapter 1

## 第一章 导 论

### 本章内容提要

本章说明了汽车产品研发活动的特点决定汽车产品研发的业务管理是其管理的基础，而行为管理则是管理成败的关键；本章重点探讨了影响员工对待工作的主观能动性发挥的因素，明确指出这四方面因素是制约员工对待工作的主观能动性发挥的关键要素，并据此给出了本章的核心内容，即全员管理的科学定义。





谈论汽车产品研发全员管理学，应依次说明什么是汽车产品研发管理、我国汽车产品研发管理实践和理论的现状、什么是汽车产品研发全员管理和我国汽车产品研发实施全员管理的必要性，等等。

## 一、汽车产品研发管理的概念

现代汽车产品研发是一种企业行为，汽车产品研发管理属企业管理范畴。为此，先让我们温习一下什么是企业管理。

企业管理，是指通过对企业的生产经营活动采取计划、组织、指挥、控制及创新等手段，结合人力、物力、财力、信息等资源，以期高效地达到企业目标的一系列协调活动的总称。

从企业管理的对象来看，可以将企业管理的内容分成业务管理和行为管理两大部分。业务管理更侧重于对组织的各种资源的管理，比如财务、材料、产品等相关的管理；而行为管理则更侧重于对组织成员行为的管理，因而产生了组织的设计、机制的变革、激励、工作计划、个人与团队的协作、企业文化等管理内容。企业的业务管理和行为管理应该是相辅相成的，就像人的两只手一样，要配合起来才能更好地发挥出管理的作用。

由此可见，汽车产品研发管理应指通过对汽车产品研发活动采取计划、组织、指挥、协调和控制及创新等手段，结合人力、物力、财力、信息等资源，以期高效地完成汽车产品研发的一系列协调活动的总称。它同样也可分成业务管理和行为管理两大方面。为了认清汽车产品研发管理的这两大方面的重点和难点，需要对汽车产品研发活动本身的特点加以认知。

汽车产品研发活动是一种科研活动，因此，它具有科研活动的一般特点。

- (1) 它具有“一般劳动”的属性；
- (2) 它具有高度的创造性和探索性；
- (3) 它具有高度的继承性。

正是汽车产品研发活动具有上述科研活动的三大特征，才使得汽车产品

研发活动的效率或者说其有效性，在较大的程度上取决于活动主体的主观能动性。对此，简单地说，“直接结合的劳动”的效率或有效性是可以通过简单的直接监督来保证的。但是，对于汽车产品研发活动来说，由于其具有上述三个方面的特点，所以我们对它难以实施有效的直接监督，或其效率在较大的程度上只能依靠活动主体的主观能动性来保证。即，汽车产品研发管理的业务管理和行为管理两大方面相比较而言，行为管理是重点和难点，是管理成败的关键，业务管理是提高汽车产品研发效率的基础。

## 二、我国汽车产品研发管理落后的现实与原因

众所周知，经过半个多世纪的努力，我国已经成为了世界汽车生产大国和汽车消费大国，但是，距离实现国人的梦想——成为汽车产品研发大国还有很长的路要走。

与汽车生产相比较，我国的汽车产品研发还很落后；而与汽车产品研发相比较，我国的汽车产品研发的管理更是落后。这是我们所不愿意看到的，但它却是我们必须面对的现实。

对造成我国汽车产品研发管理落后的原因，现有如下探讨。

### （一）科技管理总体上落后

改革开放初期，我国与科学技术先进国家相比，科学技术落后，科学技术管理更是落后，而且，后者又影响前者。科学技术管理的落后，势必会影响我国科学事业的发展。因此，早就有人认识到这个问题的严重性，并呼吁应尽快地改变我国科技管理落后的局面。

目前，我国的综合国力已经跃居世界强国之列，科学技术也取得了迅猛的发展，例如：高铁技术、载人航天、探月工程，等等，即有少数技术已经跻身于当今世界前列。但在取得这些成绩的同时，我们也应该看到，我国还有太多的行业远远落后于世界先进水平。可以说，我国的科学技术总体上还落后于世界先进水平，并且发展严重地不平衡。我国科学技术管理落后的局面与改革开放之初相比，没有取得根本性的改变，或者说我国目前的科学技术管理与国际先进水平相比较仍然存在着很大差距的同时也具有很大的提升空间。

汽车产品研发活动是科研活动的一个分支，汽车产品研发管理同样是科研管理的一个分支。科研和科研管理总体上的落后，势必会影响到汽车产品研发和汽车产品研发管理的发展。这就如同树的主干与支干，没有粗壮的主干难以生长出粗壮的支干，支干的粗壮反过来会促进主干的生长。

也就是说，科技管理总体上的落后，是导致我国汽车产品研发管理落后的重要原因之一。

## （二）对“管理也是生产力”的学习、领会还有待加强

张锡忠在文献《管理也是生产力》中提出的管理也是生产力的理论，现已得到了人们的高度认同。但在具体的工作中如何更好地学习、领会和贯彻落实管理也是生产力方面还有待加强。

据调查，有为数不少的专业从事汽车产品研发管理的人员认为，他们自己所从事的不是汽车产品研发中的主业工作，因为主业工作是产品工程，而他们从事的管理工作只是汽车产品研发的配角。

上述的认知是不对的，正确的理念是：产品研发管理（部门）人员与产品工程技术（部门）人员，二者都是驱动整个产品研发工作不可或缺的驱动轴，是产品研发的主角，而不是配角。无论是产品研发工程技术人员还是产品研发的管理人员，都应认真学习并要深刻地领会管理也是生产力理论；作为产品研发管理人员要在主观意识上摒弃配角意识，只有这样才能在行为上更好地担当起产品研发的主角。

关于管理也是生产力理论，现被公认为是我党于1995年9月召开的十四届五中全会提出来的。此次会议制订了国民经济和社会发展“九五”计划，提出了2010年远景目标的建议。在1996年召开的全国人大八届四次会议中通过的“九五”计划和2010年远景目标纲要中明确提出了两个具有全局意义的根本性转变，即“传统的计划体制向社会主义市场经济体制转变和经济增长方式从粗放型向集约型转变”。这表明我党当时已经清楚地认识到，当经济发展到一定阶段时，经济的发展已经不能再单纯地依靠投入，而必须实现“两个根本性转变”。两个根本性转变必将围绕这样一个主题进行，即“加强科学管理，提高经济效益”。向市场经济体制转变，是企业创造规范而公平竞争的外部条件；向集约化经营转变，则是企业由科学管理取得效益的内部条件。因此可以说，管理也是生产力的概念就是这样被确立的。

至于管理也是生产力理论的完善，则是由原聊城大学副校长张锡忠在全国人大八届四次会议召开之际完成的，他在文献《管理也是生产力》中明确指出：

管理，这个一切社会活动不可缺少的要素，已经成为了社会存在与发展的必要条件。而且，它在整个社会生活中越来越居于支配地位，并逐渐成为了支撑社会生活的重要杠杆。管理的好与坏，关系着一个国家、一个地区、一个行业、一个企业的兴盛与衰败。所以，管理是科学、是财富、是一种巨大的资源。在经济发达国家，管理和技术被喻为经济增长的两个车轮，甚至有经济增长“三分靠技术，七分靠管理”之说；管理被称为“现代社会的三大支柱之一”，所以管理也是生产力。

然而，我国的管理工作，相比之下还远远落后于经济发达国家，也极不适应我国四化建设的需要。不少人从思想、习惯到科学知识结构都还停留在小生产者的观念阶段上，这已成为“现在我们面临的一个严重问题”（《邓小平文选》，人民出版社1983年版第193页）。因此，党的十一届三中全会提出“要实现四个现代化，要求大幅度提高生产力，也就必然要求改变同生产力发展不相适应的生产关系和上层建筑，改变一切不相适应的管理方式、活动方式和思想方式，因而，是一场广泛深刻的革命”。这就是说，实现四个现代化，实现从小经济到大经济、从小科学到大科学的根本转变，必须有一大批能实现这个根本转变的先进分子，必须从认识到工作上把管理改革放在头等重要的位置。因为只有管理水平提高、管理工作走在前面，才会加速生产力的发展，促进四化的进程。所以，加强对管理工作的认识和研究，具有十分重要的现实意义和深远的历史意义。

张锡忠从五个方面对管理是生产力进行了详细阐述。

- (1) 管理的性质和职能决定了其生产力的地位。
- (2) 管理作为新的独立的生产力要素正在发挥着越来越重要的运筹作用。
- (3) 世界各国经济发展的历史证明了管理是生产力。
- (4) 现代科学技术的高度综合化和复杂化，强化了管理的生产力地位。
- (5) 当代世界发展总的趋势更说明了管理是生产力。

管理也是生产力理论，是党和国家在治国方略方面所取得的重要的、阶段性的成果之一，它是科学发展观的重要组成部分。从管理也是生产力理论的建立和完善到被国人普遍认同的过程来看，这是一个自上而下的过程。这

就决定了管理也是生产力理论需要反复、多次地对全社会宣讲。汽车技术工作者和产品研发管理者都需要认真学习、深刻领会管理也是生产力理论。

### （三）对产品研发管理的重视不及对产品研发重视的程度高

众所周知，阳光、雨露得到的多，植物生长的就快，反之，就慢一些。同样，就产品研发管理和产品研发这两方面来说，对哪一方面重视的程度高一些，哪一方面的发展就势必会快一些。然而，可以说我们汽车行业长期以来存在着重视产品研发管理的程度不及重视产品研发的程度那样高，这也是造成我国汽车产品研发管理与其产品研发相比较，更加落后的原因之一。

针对我国汽车行业长期以来存在着重视产品研发管理不及重视产品研发的程度高的问题，现举例如下：

汽车行业、各大汽车厂家每年都有科技进步奖出炉，在历年出炉的科技进步奖中应该有产品类（包括零部件）、工艺类和管理类大奖，这三类应三分天下才是合理的，但是，在历年的科技进步奖中，管理类的科技进步奖少之又少，少到了让人们几乎以为行业和厂家的科技进步奖的评选就不包括管理理论的创新和管理实践的创新，而管理理论创新和管理实践创新正是推动汽车行业快速发展的重要动力之一。

上述事例完全可以说明，我们对汽车产品研发管理重视程度的确不够。

### （四）我们对汽车产品研发管理理论的研究重视不够

古今中外，正反两方面都有很多的事例可以表明：如果长期不注重理论研究，那么其事业的发展势必不会很理想；相反，如果长期坚持注重理论研究，那么其事业的发展就会令人满意。例如，西方工业文明兴起时，我国闭关自守，没能大规模地开展学习和研究先进的科学技术，这导致后来我国科学技术长期的落后；再如，韩国汽车工程技术的发展带给我们的启示有：若想加快汽车工程技术的发展，注重汽车工程理论方面的研究会有事半功倍之效。然而，与之相比较，我们对汽车产品研发管理理论重视不够，更缺乏有组织的（活动），即我们很少（几乎可以说没有过）组织管理专家、学者对汽车产品研发管理理论进行研究。由于对汽车产品研发管理理论缺乏有组织的（活动），所以人们对汽车产品研发管理的研究就局限在个人活动的范围内，也就是说，处于一种没有组织、没有计划、没有管理的状态，这就势必



导致我们对汽车产品研发管理的研究不全面、不系统，有的只是专家、学者凭着对汽车产品研发管理理论的兴趣或责任感所做的个人努力。而在这种形势下，通常所取得的产品研发管理的研究成果也均是某些针对具体管理问题的研究成果，即绝大多数研究成果属于“头痛医头，脚痛医脚”的加强管理之术，而少有关于汽车产品研发管理的“强身之道”的研究。

与汽车产品研发管理理论研究绝大多数是在无组织的、无计划管理的状态下进行的情况相反，汽车产品研发项目均是在有组织、有计划的条件下进行、完成的。一方面有组织、有计划，势必获得强大的推动力，而另一方面无组织、无计划，发展就势必缺乏助推力，这就是说，对汽车产品研发管理理论的研究重视不够也是导致我们汽车产品研发管理落后的一个重要的原因。

（五）汽车产品研发管理在其成长发育过程中遭遇了长期的“营养不良”

众所周知，汽车产品研发管理与汽车产品研发活动是相伴而生的，无先后之分。但是，我国的汽车产品研发管理却在其后天的生长发育过程中遭遇到了长期的“营养不良”。

汽车产品研发管理的进步，在很大的程度上取决于研发管理经验的自我积累及对管理理论的不断学习和研究创新。然而，无论是管理经验的积累还是管理理论的研究与创新，都需要对大量的产品研发案例做深入、系统的总结。

然而，不得不承认的现实是：与汽车生产相比较，我们的产品研发做得还远远不够；与产品研发相比较，我们的产品研发总结，总体上做得更是不尽如人意。

（1）我们从来没有严格地、认真地对待过我们的产品研发总结，即对待产品研发项目的总结，只是希望项目相关人都要去做，但是，从来没有过像对待产品研发项目那样有组织、有计划并有考核地对待过项目总结，这就是说，我们的项目总结还处在少数人的、个人行为阶段，是一种无组织的状态，这种无组织的项目总结是无法保证项目总结的全面性和系统性的。

（2）没能注重将所做的项目总结转化成组织记忆，即科研活动的“一般劳动性”的特点决定了个人行为只能产生出个人记忆，而非组织记忆。也就

是说，思考、记忆等类似的活动具有独立性，一个人的思考和记忆不可能代替另一个人的思考和记忆。个人行为产生的只能是个人记忆，它同样也不可能代替组织行为所能产生的组织记忆。组织记忆首先要求记忆的主体必须是组织，也只能是组织才能产生组织记忆，个人行为是产生不了组织记忆的。也就是说，我们虽然有一些个人行为的、零星的、不是系统的产品研发总结，但依靠这些个人行为和非系统性的总结是产生不了组织记忆的。

(3) 没能将组织记忆经常化、制度化。若我们连一次有组织、有计划、有考核的项目总结都没有，则根本谈不上组织记忆的经常化和制度化。

再者，这种从项目总结中提炼出管理经验或者说管理理论的创新，需要汽车工程学和汽车产品研发管理学有效交叉，即要求产品工程师跨界开展一些管理方面的研究性工作或者研发管理人员跨界开展一些产品工程技术方面的工作。然而，我国的汽车产品研发管理，目前还没有意识到从实际管理工作中不断提炼管理经验或者说管理理论创新的重要性，更没有意识到这需要组织地开展汽车产品工程学和汽车产品研发管理学学科交叉性的研究性工作，偶尔自发的学科交叉行为也没得到应有的支持。

总之，由于我国对产品研发总结重视不够、所用方法不当，对汽车工程学和汽车产品研发管理学学科交叉也没给予足够的重视，因此，很少有人系统地去研究汽车产品研发管理理论，这就造成了研发管理在其生长发育过程中遭遇到了严重的“营养不良”，使得其与产品研发本身相比越来越落后。

综上所述，我国汽车产品研发管理落后是其发展过程的必然结果。

上述关于我国汽车产品研发管理落后的五点原因的分析是不够全面的，也是肤浅的，在客观上来说，还有上面叙述中没提及的其他重要原因，也正因如此，我国汽车产品研发管理落后是不争的现实。

### 三、改变我国汽车产品研发管理落后的一般性对策

#### 建议 1:

我国汽车产品研发管理落后的原因之一是科技管理总体落后，因此，建议国家方面要有区别地对待重点行业，要在人才、资金等方面加大力度扶持重点行业；同时要求行业方面要大力宣传、贯彻落实管理也是生产力理论，并注重管理理论的研究与发展，以此来求得成为国家重点扶持的对象，最终

实现重点行业的快速发展。

就汽车行业本身来说，应本着国家的扶持要大力地去争取，与此同时，还需对国家的扶持不等不靠，以自强为原则，大力推进汽车行业和各汽车生产厂家的科技进步和管理创新。

#### 建议 2:

我国汽车产品研发管理落后的原因之二是对管理也是生产力理论的学习、领会还有待加强。因此，建议我国汽车行业的主管部门应要求并指导企业加强对管理也是生产力理论的学习，要做到管理也是生产力理论深入人心。在此基础上，发动员工开展管理也是生产力的大讨论，并通过此讨论发现我们管理方面相对来说量大的、学术上简明的问题，给予较好的解决。这样不仅可以快速地改善我们的管理，还是对有能力解决管理学术方面较为复杂的、有难度的管理问题的专家、学者的召唤。通过这样一种模式，以期形成管理方面学术问题的解决能够促进管理专家、大师的成长，管理专家、大师又促进我们管理实践的发展这样的一种良性循环。

#### 建议 3:

我国汽车产品研发管理落后的原因之三是对产品研发管理的重视不及对产品研发重视的程度高。因此，建议我们应改正过去对产品研发管理不够重视的缺点，正确对待产品研发管理。无论是在认识上，还是在行动上，都应落实管理也是生产力理论，并且，管理是最重要的生产力组成部分。有学者认为，企业的发展是“三分靠技术，七分靠管理”，因此，我们须加大对汽车产品研发管理的投入。如果加大对汽车产品研发管理的投入，其投入产出比会比对技术投入的产出比高出许多，而且，对管理的投入产出比会最高。

#### 建议 4:

我国汽车产品研发管理落后的原因之四是对产品研发管理学理论重视不够，更缺乏对产品研发管理学的理论研究。因此，建议各企业要重视产品研发管理学的理论研究，因为，没有管理学理论方面的发展，就不可能有管理技术上的突破；应组织管理专家、学者，有组织、有计划地重点开展一些汽车产品研发管理“强身之道”方面的研究，而不只局限于汽车产品研发管理方面的“头痛医头，脚痛医脚”的加强管理之术的研究。

汽车产品研发管理实践的不断发 展要求有不断发展的管理理论来指导；



汽车产品研发管理理论的发展必然会推动汽车产品研发管理实践的发展。

#### 建议 5:

我国汽车产品研发管理落后的原因之五是产品研发管理在其生长发育过程中遭遇了长期的“营养不良”。因此，建议企业要大力提倡技术总结，并要求其有组织、有计划地，程序化、系统化、标准化开展和完成各项技术总结。也只有这样，对技术才能形成有效的组织记忆，才能从技术总结中提炼出管理理论的创新。这是改变产品研发管理在生长发育过程中遇到的“营养不良”，即解决过去长期累积形成的“营养不良”问题不可或缺的重要措施。

在此必须指出的是，改变汽车产品研发管理落后局面，仅靠落实好上述针对性的五点建议是远远不够的，为此还需要我们全面学习汽车产品研发管理的方法和理论，并开展深入的理论研究。

## 四、指导我国汽车产品研发管理理论的方法概述

如上所述，我国汽车行业对汽车产品研发管理理论及其研究不够重视，使得我国虽然取得了众多、重大的汽车产品研发成果，但是，汽车行业至今还没有关于汽车产品研发管理的重大学术研究成果或管理学术专著出现。因此，考虑到汽车产品研发活动是科研活动的一种，汽车产品研发管理学是科研管理学的一个分支，我们在汽车产品研发管理的实际工作中完全可以学习和借鉴，也应该学习和借鉴科研管理学或者说科研管理的学术研究成果，例如：文献 3——《科研管理学简论》等。除此之外，还有其他一些很有价值的资料可供我们参考，在此不一一列举。

值得强调的是，我们无不希望，我国汽车产品研发管理实践和理论研究能够担当起促进和领跑我国科研管理实践和理论研究的重任。为此，我们应重点地学习我国科研管理的学术研究成果，并广泛学习其他方面的管理理论研究成果。

文献 3 是我国出版较早的科研管理学学术专著之一，至今还被广泛地阅读，在我国有较大的影响。

文献 3 首先介绍了科研活动的基本特点和科研管理的一般方法。

关于科研活动的基本特点，文献 3 指出：科学研究自身，就是人类探求