

汽车强国 之梦

QICHE
QIANGGUO
ZHIMENG

吴法成 著

新华出版社

汽车强国之梦

吴法成 著

新 华 出 版 社

图书在版编目 (CIP) 数据

汽车强国之梦/吴法成著. —北京: 新华出版社, 2009. 4

ISBN 978-7-5011-8739-3

I. 汽… II. 吴… III. 汽车工业—经济发展—研究—中国 IV. F426. 471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 037431 号

汽车强国之梦

作 者: 吴法成

责任编辑: 梁秋克

装帧设计: 伍民力

出版发行: 新华出版社

地 址: 北京石景山区京原路 8 号

网 址: <http://www.xinhupub.com>

<http://press.xinhuanet.com>

邮 编: 100040

经 销: 新华书店

印 刷: 河北高碑店市鑫昊印刷有限责任公司

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 18.25

字 数: 330 千字

版 次: 2009 年 4 月第一版

印 次: 2009 年 4 月第一次印刷

书 号: ISBN 978-7-5011-8739-3

定 价: 36.00 元

本社购书热线: (010) 63077122

中国新闻书店电话: (010) 63072012

图书如有印装问题, 请与印刷厂联系调换 电话: (0312) 2838225

序

苗 圩

从全球视野来看，一个国家汽车产业的国际地位代表了这个国家制造业在国际上的总体地位。对于美国、日本、德国等经济强国来说，汽车产业无论在其国内经济，还是国际贸易中都占有不可动摇的地位。我国汽车工业从1953年开始起步，经过几代人的努力，从无到有、从小到大，有了长足发展。2007年，全国汽车产量888万辆，居世界第三，汽车销量世界第二，已经成为名副其实的世界汽车产销大国。

纵观中国汽车产业发展之路，真正步入发展快车道是从改革开放以来，我们通过积极利用外资、引进国外先进技术以及管理经验，使我们学到了很多。在这一进程中，在汽车工业特别是轿车要不要发展和如何发展问题上逐步统一了认识，加大了对汽车行业的投资，加快了能力建设，推动了企业技术进步和结构调整，避免了加入WTO后大量进口汽车带给我国本土汽车工业巨大冲击的局面，较好满足了迅速增长的消费需求，形成了较为完整的汽车制造体系，并且在2007年，出口61.27万辆汽车，汽车行业顺利完成从用汇向创汇行业的转变。可以说，当前我国汽车工业发展的良好局面是与近30年的改革开放密不可分的。

展望未来，我们还应在发展的同时，解决我国汽车工业自主创新能力问题。没有自主创新，没有自主品牌，我们也就仅仅是汽车大国，而永远不可能成为汽车强国。要使我国汽车产业由大变强，最主要的是要转变发展思路，坚持走开放创新、跨越式发展之路，实现可持续发展。

首先，要充分利用现已形成的产业技术基础和国内、国外各种资源，大力提高汽车工业自主创新能力，大力发展具有自主知识产权的汽车和零部件产品，培育造就自主国际品牌，促进产品结构调整和优化升级，适应国内市场消费需求，选准国际市场，扩大出口。

其次，要推动产业战略性重组，利用市场机制和宏观调控手段，整合现有企业已形成的产能及技术，加快企业集团化发展步伐，形成具有国际竞争



力的跨国企业集团。

第三，要加快节能、环保、安全技术的发展，将开发、推广节能环保和新能源汽车作为缓解能源、环境矛盾的战略措施，将提高可回收率和再利用率作为汽车产业发展循环经济的重要目标，加强汽车安全技术的研究和应用，实现产业与社会协调发展。

第四，要建立强大的零部件支撑体系，全面提升零部件产业竞争力，推动零部件企业参与整车企业的产品开发，提高我国汽车工业整体水平。

汽车产业是资金和技术密集型产业，自主创新需要大量资金和长时间的技术积累，有相当大的技术和市场风险，不可能一蹴而就。党的十七大明确提出，提高自主创新能力，建设创新型国家是国家发展战略的核心，是提高综合国力的关键。我相信，在党中央、国务院的正确领导下，在业内外人士的支持和鼓励下，在不远的将来，我国汽车工业自主创新能力一定会有质的飞跃，坚持可持续发展之路推动中国汽车产业由大变强的伟大目标一定能够实现。

吴法成同志在原中国汽车工业公司从事政策研究工作，一直对中国汽车工业的发展抱拳拳之心，曾在杂志上发表多篇引导汽车产业健康发展的文章，给业界领导提过诸多建设性意见。在九十年代曾著写《探索汽车工业振兴之路》一书，由山东科学技术出版社出版发行。现在准备著写第二本书《汽车强国之梦》，由新华出版社出版发行。前日偶遇，让我为他新作写序，汽车强国，是中国汽车工业新世纪发展的伟大目标，是新时代赋予的崇高使命，是我国汽车行业几代人的心愿和梦想，更是我之所望，因而写下上述这些想法，喜而为之序。

（作者系工业和信息化部副部长）

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

目 录

序	(1)
前言	(1)

上篇：回顾与思考

改革开放以来中国汽车工业的发展历程	(3)
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	(7)
探索汽车工业发展的十大战略性问题	(18)
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	(30)
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	(45)
振兴中国汽车工业必须走资本经营之路	(55)
浅谈中国汽车产业投资基金问题	(65)
实施名牌大公司大集团战略 加快汽车工业企业组织结构	
产业机构优化升级	(75)
发展汽车零部件大公司大集团的思考	(86)
国有汽车企业股份制试点的经验难点与对策	(95)
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	(105)
推进汽车工业现代企业制度试点的健康发展	(109)

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	(119)
振兴中国汽车工业必须营造良好的大市场环境	(129)
中国汽车工业人才培养与使用问题的初探	(141)



提高利用外资质量水平 加速民族汽车工业自主发展	(149)
我国汽车工业结构战略性调整的分析	(159)
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	(170)
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	(182)
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	(193)
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	(203)
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	(212)
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	(219)
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	(237)
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	(247)
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	(252)
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	(258)
后记	吴法成(281)

上篇：回顾与思考



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缺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、优质量和联合发展”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。

由于我从 1982 年开始至 1990 年，一直负责中国汽车工业公司政策调研工作，曾多次参加中国汽车工业公司有关发展战略、方针、政策、措施的讨论和调查研究工作，并负责起草历次上报党中央、国务院的报告文件，亲身体会这一段汽车产业发展的历程。曾在八十年代和九十年代写作《探索汽车



《工业振兴之路》一书（由山东科学技术出版社出版发行），详细记录了原中国汽车工业公司历次上报党中央、国务院的有关汽车产业发展问题的报告以及中央领导同志的重要批示。同时对八十年代和九十年代中国汽车工业换型改造全面起步、大发展和现代化建设三个历程的发展战略，发展方针、发展重点和政策措施的论述，汽车工业在国民经济中的地位和作用的论述；发展支柱产业，支柱企业和支柱产品的论述；轿车进入家庭是必然趋势以及实行战略重点转移，加快发展中国轿车工业的论述；零部件工业必须与汽车尤其轿车工业同步或超前发展的论述；加速引进、消化及吸收国外先进技术，实现国产化，形成独立自主开发能力的论述；实行联合，高起点、专业化、大批量的方针，推进企业联合、改组、改造、发展的汽车工业企业集团的论述；企业实行股份制试点着力搞好现代化企业制度的论述；实施股份制加快发展大公司大集团战略的论述；中国汽车工业中长期发展战略的探索；中国汽车工业自主发展的探索等等，都有详细的介绍和论证。这或许可以作为我国汽车产业发展战略问题所产生的不同看法和争论的一个历史见证和回答。

现在我从《探索汽车工业振兴之路》书中选择《开拓中国汽车工业发展新局面——饶斌同志主持中国汽车工业第一届董事会工作回顾》、《探索汽车工业大发展的十大战略性问题》和《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展望》等三篇文章，作为我国汽车产业发展战略、战略方针、战略重点以及主要政策措施的形成历程地回顾和探讨。我们的回顾和探讨，不是为争论而论，更不是为了要争出一个谁高谁低，最终目的是互相交流，和谐共识，回顾振兴之路，探索强国之路，也是抛砖引玉，引起汽车行业和社会各界人士更广泛的关注，放眼世界，着眼未来，献计献策，群策群力，共同研究探讨新世纪中国汽车产业发展更明确更清晰的战略方针和政策实施，共同推进中国汽车工业更好更快振兴发展，早日实现由世界汽车制造大国迈向世界汽车产业强国的伟大战略目标。

2009年1月8日



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

一、汽车工业大发展的方针和十二项改革任务形成的基本历程

1982年5月5日在北京召开了中国汽车工业公司董事会第一次会议。经国务院批准，5月7日中汽公司正式宣告成立。在这次董事会上，饶斌同志提出了六项改革的历史任务。接着，根据党的十二大提出的总任务、总目标的精神，组织力量对汽车工业在国民经济中和汽车运输在交通运输中的地位和作用的问题，进行了系统的调查和论证，并于1982年11月10日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，阐明了汽车运输是战略重点之一，要充分发挥汽车在交通运输中的作用，提出了要尽快改变当时以油定产和限制汽车生产的政策，实行按需生产和节油增产的方针。中央领导同志对此作了重要批示，有力地推动了汽车工业的发展。

1983年2月召开了第二次董事会，讨论1982年的工作总结和1983年的工作任务，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，狠抓经济体制改革和发挥技术进步这两个重要环节。在此基础上，饶斌同志提出了振兴汽车工业的基本方针，即着眼于国民经济总任务、总目标 and 市场、用户，着手于技术进步和体制改革，落脚于提高经济效益。同时，提出全公司13个直属企业实行利润递增包干改革试点。

1983年7月，召开了第三次董事会，讨论了中汽公司三级管理和总工程师条例，议论了汽车工业“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”和零部件与主机同步升级换代的问题。

1983年10月25日，饶斌同志代表中汽公司上报了“关于汽车行业实行技贸结合试点的报告”，国务院领导同志对此作了重要批示：要把技贸结合、进出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，召开了第四次董事会议，讨论了1983年工作总结和1984



年主要工作部署，明确了汽车工业发展的战略目标、战略重点和战略部署，提出了 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，中汽公司相继召开了 80 年代水平汽车新产品形成能力起步工作会议和 80 年代水平汽车零部件工业起步会议，研究了建设经营开发型企业使我国汽车产品走向世界的问题。

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，由饶斌同志主持，在经过整党和学习六届人大二次会议的政府工作报告的基础上，中汽公司党组于 7 月 1 日，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。国务院领导同志对此作了重要批示。根据这一批示，三委一部和中汽公司于 1984 年 11 月下旬在北京联合召开了“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制改革的问題。

三年来，在饶斌同志的主持下，经历了四次董事会，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。在这十二项历史性改革任务中，有五项是企业内部改革，即改革不利于产品发展的制度，学会现代化产品设计、试验技术，搞好产品升级换代，结束汽车产品几十年一贯制的历史；改革组织生产方式，实现系列化多品种生产，适应用户多方面需要，结束单一品种生产的历史；改革企业内部管理机制，改变单纯生产型企业为经营开发型企业，结束企业只抓生产不重视产品设计开发和销售服务的历史；改革企业经营管理方式，实行责权利相结合的经济技术承包责任制；改革企业领导班子结构，实现企业领导班子革命化、年轻化、知识化和专业化。有三项是汽车行业内部改革，即改革行业的企业结构，推动企业联合、改组、改造，走专业化大生产的道路，结束“小而全”的小生产格局的历史；改革汽车产品结构，结束汽车工业缺重型车、少轻型车、少农用车和乘用车的历史；改革重主机轻辅机的格局，实行发展零部件是重中之重的方针，结束零部件和主机不同步发展的历史。有四项是经济体制改革，即改革管理体制，采用经济、政策法规和行政手段相结合的运行机制，结束单纯用行政管理办法管理企业的历史；改革交通运输结构，发挥汽车在交通运输中的作用，结束汽车运输在交通运输中比例不当的历史；改革外贸管理体制，成立汽车工业进出口公司，实行工贸结合、技贸结合和进出口结合的方针，以及中汽直属企业实行利润递增包干的改革试点。经过艰苦努力，各项改革工作取得了不同程度的进展和成效，迎来了改革的新局面，迎来了 80 年代汽车新产品的全面起步，迎来了汽车工业大发