

行胜于言：中国工业设计教育回顾与展望

编者按

2024年11月，清华大学美术学院(前身中央工艺美术学院)迎来工业设计专业设立60年暨工业设计系更名40年。11月8日-25日，“行胜于言：中国工业设计教育回顾与展望”展览在美术学院展厅举行。

六十载的光辉历程，不仅是工业设计系茁壮成长、蓬勃发展的真实写照，也是中国工业设计事业崛起与壮大的生动缩影。清华美院数代工业设计人秉承创新精神，以其卓越的才华和不懈的努力，为中国的产业发展、乡村振兴及社会经济建设贡献了重要力量。



达芬奇 DC100 (设计师: 杨旭 2019 届硕士 / 王德森 2021 届硕士 / 张展 2016 届本科)

“行胜于言”并不是不言,而是言必求实,以行动来证明言语的真实性。这也是我们举办这次活动的初衷。

——清华大学美术学院工业设计系主任张雷



“行胜于言”校友设计作品展现现场





清华大学原副校长、清华美院原院长、清华大学文科资深教授王明旨

到今年11月1日学院已建院68年了，工业设计系在原工业美术系的基础上更名为工业设计系也已40年。今天我们在这里纪念学院院庆和系庆时，不由得回顾我们的前辈为学院发展所做过的贡献。

时间过得真快，转眼间我这个老毕业生也已到了耄耋之年！

我在上个世纪六十年代初期进入中央工艺美术学院，当时先在雷圭元先生举办的“图案班”学习，一年半之后转为由郑可先生及王学东先生、吴保东先生执教的“工业品美术专业班”，距今已正好60年。郑可先生由法国留学回来，他是当年我国唯一一位系统了解包豪斯教学体系的老教授，他在执教我们班之前就曾在北京的华北无线电厂、北京钟表厂举办过“现代工艺班”（当年对艺术设计的叫法）。任

“工业班”的班主任后曾带我们设计了“北京130卡车”“东方红轿车”，并组织翻译了当代设计及包豪斯相关书籍，为我国工业设计初期发展做了大量实实在在的工作，但这一努力随着“文革”的到来戛然而止。

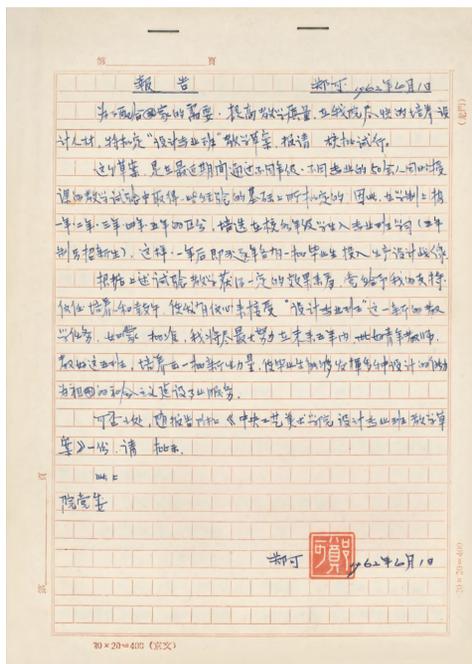
“文革”后，学院作为中国最早建立工业设计学科和教学体系的院校，在中国设计创新的教育、研究、实践领域不断探索，在恢复教学的情况下，1977年迅速创立了我国首个“工业美术系”。奚小彭先生、潘昌侯主任、罗无逸先生、何振强先生、林福厚先生、胡文彦主任、白山先生，他们在当时敏锐地感知到国家未来发展的重大需求，这个专业也应运而生。

就是在“文革”前，我国的工业发展也已经显示出对设计的明显需求，学院的毕业生已经开始分配到需要造型设计的大型国有企业，如：四方车辆厂的朱仁普先生、长春第一汽车制造厂的贾廷良先生、北京无线电厂的邱国权先生等。当时还有一批热衷于工业产品造型设计的非美术专业院校毕业的技术人员曾给予我们极大的支持和帮助，如：北京汽车制造厂的陈鹏先生、北京无线电厂的杨逸南先生等。

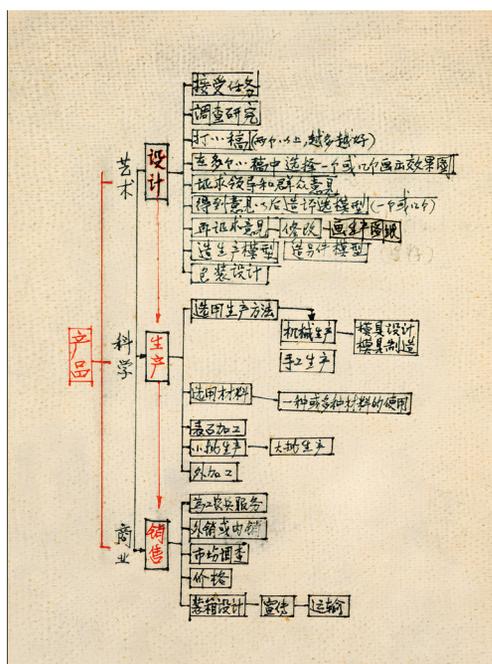
更名为工业设计系的四十年来，在一大批富于理想的师长前辈的引导下，在众多设计界中坚力量的开拓进取中，在大批年轻后继者的努力创新里，工业设计系为我国输送了大批优秀的设计人才。

以此短文纪念为我国工业设计奋斗过的老师和老前辈们。

【本文系王明旨在工业设计系60周年庆典上的致辞，本刊有所编辑。】



中央工艺美术学院“设计专业班”教学草案报告（1962年）



郑可教授绘制的“产品”关系图（1960年代）

交通工具设计篇

清华大学美术学院的前身中央工艺美术学院是中国交通工具造型设计教育的开创者，早在1964年郑可教授就带领部分学生设计了BK651大通道公共汽车、BJ130轻型卡车、长春客车厂内燃机车等一系列车辆造型，产生了较大社会影响。学生之一贾延良进入长春轿车厂成为中国第一代专职汽车设计师，他设计的红旗CA770至今仍是中国汽车设计的代表之作。

1976年第一机械工业部委托中央工艺美院开设脱产汽车造型设计课程，开始了系统化汽车造型教学实践。这个培训班以其较高的教学水平吸引了全国主要汽车企业的骨干设计人员参加学习，这批学员成为改革开放后中国汽车设计的中坚力量。

20世纪90年代末，随着中国汽车市场化的到

来，时任工业设计系主任柳冠中教授敏锐地察觉到交通工具造型设计是设计教育的重要领域，开始积极推动成立交通工具造型设计专业方向。2003年清华大学美术学院开设了艺术类院校中首个交通工具造型设计本科专业。严扬、刘志国、张雷、刘新等4位教师克服初创时期的困难，通过“请进来”“走出去”等一系列教学活动，密切与国内外车企合作，在哈罗德·莱西克（德国梅赛德斯）、陈聪仁（戴姆勒中国）、陈群一（北京阿尔特）为代表的国内外一流汽车设计专家的无私支持下实现了高水平教学。总数仅200多人（含研究生）的清华美院交通工具造型设计毕业生群体，在过去20年中国汽车工业做强做大、自主创新方面的突出贡献得到业界广泛认可。

时光荏苒，中国汽车工业早已脱胎换骨，中国汽车设计也已经达到了国际一流水平。新时代、新技术给设计教育又提出了新的使命。



宝马7系华彩辉煌典藏版是BMW和清华大学美术学院合作推出的车型，旨在展示中国美学与智慧。车内空间设计借鉴了传统中轴式布局，每一处细节都体现了中国文化的核心——和谐之道。（鲁晓波教授、张雷教授及设计团队）





交通工具设计展厅展出的部分校友设计作品



问界 M9 内饰设计（杨子墨 2007 届本科 / 彭灏 2005 届本科）



泛亚 Electra-Lt concept 概念车设计（王宇 2015 届硕士 / 李逸濛 2014 届本科 / 吴雅婷 2017 届硕士 / 蔡卓衡 2018 届本科 / 张弘毅 2016 届本科）



EH216-S 无人驾驶载人航空器设计（李智奕 2014 届硕士）



产品设计篇

面对设计学科和教育模式的发展变化，清华大学美术学院工业设计系产品设计专业作为工业设计学科建设和课程框架构建的奇点，面向未来全球化产业、技术、文化、社会的发展需求，培养多元化的优秀设计人才，将技术-人文-商业进行交叉研究，

开展产品与服务系统的整合创新，培养视野宽广的专家，整合项目的通才，以及具有创新精神的团队领导和管理者。

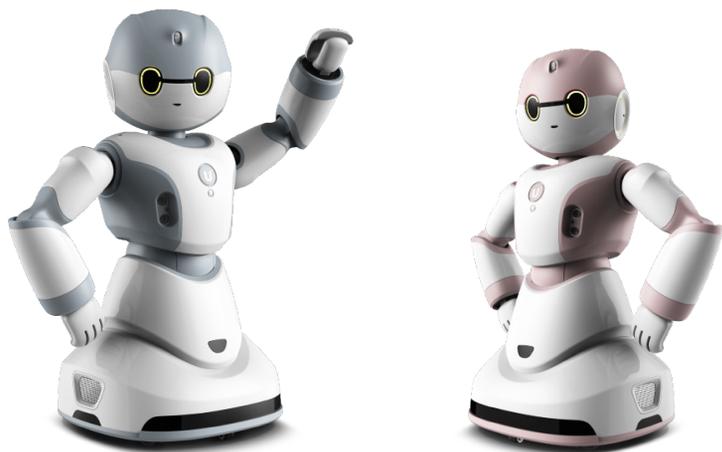
产品设计专业致力于在设计教育中平衡人才培养的各种关系：平衡个人创造力的需要和跨学科的创造性之间的关系，平衡跨学科人才与以实际问题为基础的专业人才进行合作的关系，平衡本土视角与全球化视角的设计与管理人才之间的关系。



产品设计展厅展出的部分校友设计作品



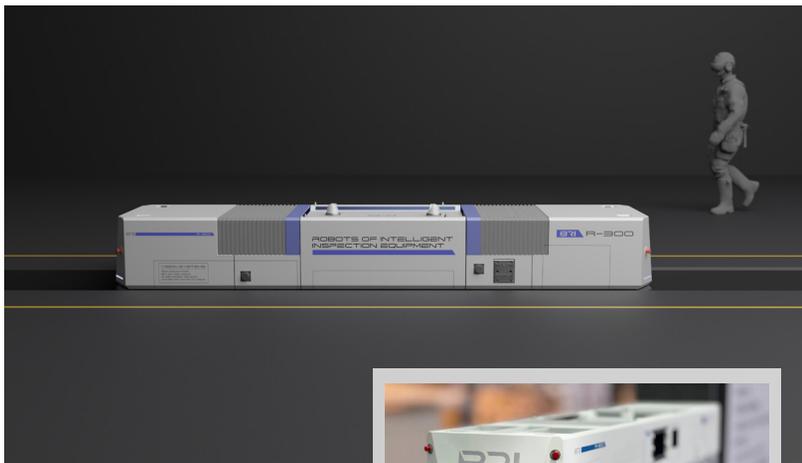
卡尔·蔡司光学相干断层成像扫描系统
(丁伟 2002 届本科)



海尔 U-bot 智能机器人、小派科技 VR 掌机一体机设计 (丁伟 2002 届本科)



科大讯飞智能办公本 AIR 设计 (梁茹茹 2022 届硕士)



高铁智能检测机器人设计 (张雷教授)



◀ Noetix 人形机器人产品

Dora 设计 (于星曼 2020 届本科)

▼ 公牛椅设计 (杨旭 2019 届硕士)



▶ 唱吧麦克风系列设计 (孔祥意 2016 届本科)



联想人机键鼠、联想平板电脑 Y900 设计 (井旭东 2001 届本科)



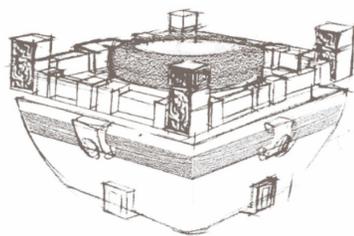
展示设计篇

展示设计学科的发展可追溯至 20 世纪 80 年代末至 90 年代初。最初,该专业从大专学历开始招生,随后逐步发展为本科学历教育。1997 年,展示设计专业正式升格为本科,并开始招收本科生。1999 年,清华美院史习平教授与马赛教授共同负责编写了首部《展示设计》教材,明确了展示设计的定义和内涵。教材明确了展示设计是由动词构成的专业方向,它涵盖了更广泛的活动和行为,这一定义决定了展示设计专业的发展方向,使其不仅局限于室内陈列,还包括广泛的室外活动等多种形式,是一种涉及动

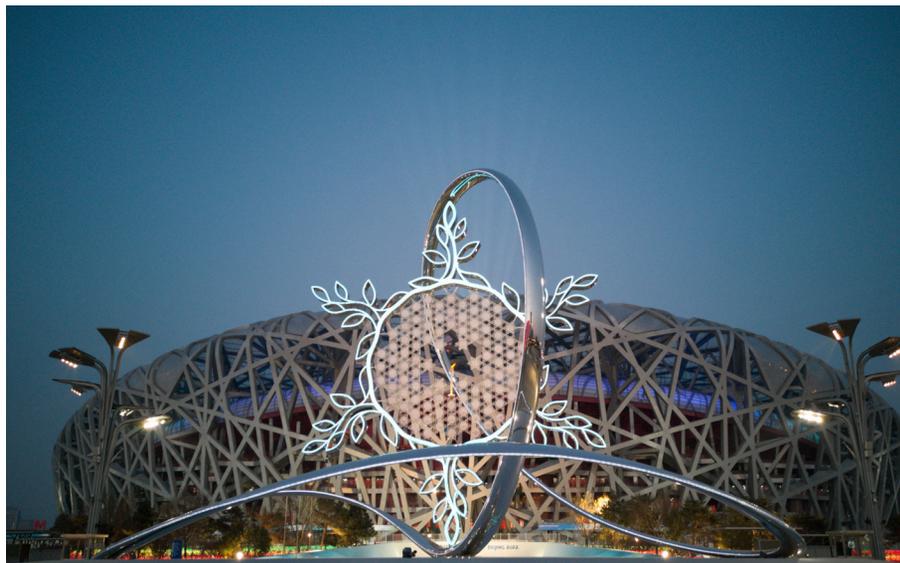
作、行为及体验的综合学科。

随着展示设计专业不断发展和完善,逐步形成了独特的教学体系和研究方向。通过展示专业人才不断探索和实践,该专业培养了一批极具创新精神和实践能力的专业人才,为行业的发展做出了重要贡献。

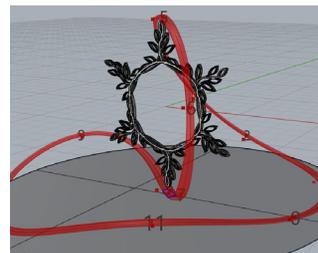
凭借设计优势多次出色完成国家级重大设计任务,其中包括 2008 年北京奥运会开闭幕式、亚运会、世界大学生运动会、2022 年北京冬奥会科技冬奥项目、中华人民共和国成立 70 周年天安门广场总设计及游行队伍多辆彩车设计,其中天安门广场红飘带景观设计更是在国内外产生重大反响。



2008 年北京奥运会开幕式“击缶而歌”
道具设计(史习平教授及设计团队)



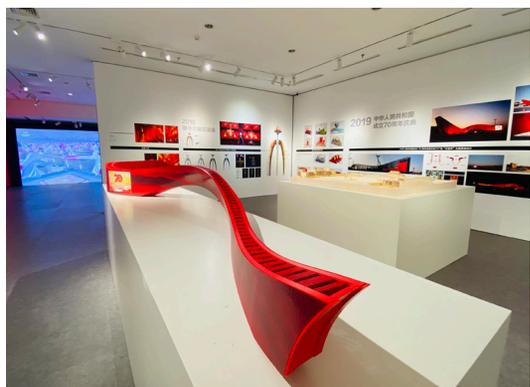
2022年北京冬奥会国家体育场主火炬台设计（马赛教授及设计团队）



参数化力学模拟优化造型

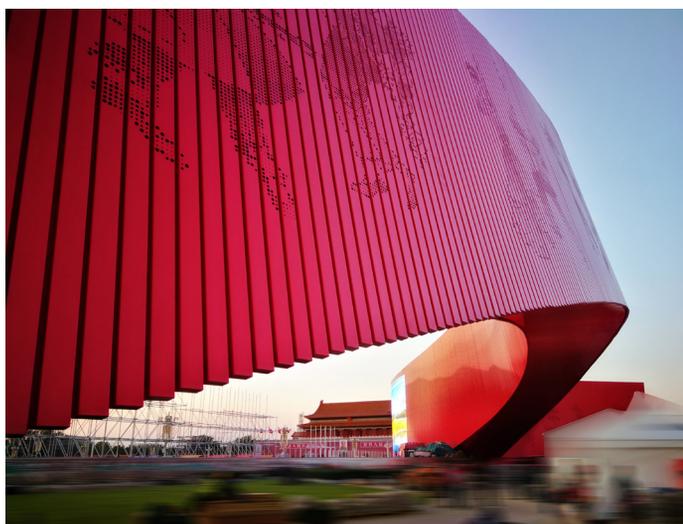


搭建过程



红飘带外侧（陈洛奇摄）

► 中华人民共和国成立70周年天安门广场“红飘带”主题景观展示（马赛教授）



北京朝阳站设计（刘强教授）

