



□2018年12月17日 星期一

全球汽车精英组织主席、春晖资本董事长汪大总

中国汽车开启拥抱世界“2.0时代”

■汪大总/口述 施芸芸/整理

乘改革开放东风，一批拥有拳拳报国心的学子远渡重洋，在海外求学、成长；乘改革开放东风，这些在各自领域颇有建树的领军人才再次漂洋过海，回到故土成为了建设汽车强国的参与者和贡献者。我也是滚滚洪流中的一员。

站在改革开放40年的关键节点，回望过去，中国汽车实现了与世界接轨，并成为了世界汽车工业的重心；而如今，中国汽车踏上了拥抱世界的新征程，开启“2.0时代”，只要谋时而动、顺势而为，中国汽车企业必能有所作为。

■这是中国汽车国际化发展的40年

1978年，我国改革开放的大幕正式拉开。借助这一历史机遇，1981年我获得了公派出国的机会，前往美国康奈尔大学深造，获得了硕士和博士学位。31岁时，我进入通用汽车工作，做过高级工程师、首席工程师，又创建了设计与决策方法部。

40岁这一年，我看到了一个“大势”，中国经济正释放巨大活力，中国汽

车市场未来前景和潜力不可估量。如果通用能到中国投资，对中国和通用是双赢，但通用的决策层还没有意识到这一点。于是我写了一封信给德尔福的董事长（当时也是通用零部件公司董事长），建议他前往中国考察，这封信开启了德尔福在中国的事业。1994年，我以德尔福中国区开拓者和建设者的身份回到了祖国。

以第一家合资公司成立（1984年北京吉普成立）作为中国汽车融入世界的第一步，中国汽车改革开放的第一个10年我没能参与。但后30年我都经历了，并有幸见证了中国汽车和世界逐步接轨的发展历程。在这一时期，中国汽车开始在生产及制造方面与国际接轨，代表性事件包括1997年上海通用汽车有限公司成立。上海汽车集团股份有限公司与通用汽车公司共同投资15.71亿美元，不仅建设了一座通用全球最先进的工厂，还成立了负责整车开发的泛亚汽车技术中心。

此后，自主品牌乘用车开始逐步建立正向开发流程和体系。2006年，我离开了通用公司，进入本土车企，参与自主

品牌建设，主要负责产品开发、工程体系打造和确立技术路线等工作。

■“走出去”要当好企业公民

中国文化讲究大局着眼、看大势，以此为选择依据就会实现多方共赢。现如今，中国汽车产业已经发展到新阶段，开启了拥抱世界的“2.0时代”，制约中国汽车产业前进和发展的一大关键问题——零部件体系核心竞争力缺失这一短板必须补足。因此，在2011年，我创办了春晖资本，一为兴趣，二有资源。公司主要为我国汽车零部件行业开展海外并购提供服务，不仅参与融资，而且参与管理，做到了“扶上马再送一程”。

新时代下我国汽车企业面临两个大“势”：技术进步带来了产品变革，国际形势的变化引发了新一轮的汽车产业全球化。大数据、云计算、人工智能、5G通信……与汽车深度融合的新技术让汽车产品的功能和定位发生巨大变革。我预感，汽车将成为会看、会听、有感知、能与世界互联的智能机器，远远超越过去100多年的技术变化。

近段时间以来，国际贸易形势发生



了变化，其根源是过去40年的全球化进程导致了一些不平衡，这一点将在新一轮的全球化发展过程中得以改善。对于汽车企业，尤其是零部件企业来说，下一阶段工作的重点主要有两方面：第一，把握好国内主战场；第二，加快全球化布局，尤其需注重参与海外当地事务、扮演好企业公民，树立良好的品牌口碑。此外，充分发挥国际化人才的作用和优势也极为关键。

今年国内车市表现不佳，业内都说冬天来了，但这并不可怕。以智能网联汽车为代表的产品变革和新一轮的全球化进程，才是滚滚而来的大势洪流。只要我们认真谋划和布局，中国汽车产业在新时代必将大有作为。

世界汽车工程师学会联合会(FISITA)主席、清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全

以敬畏心和责任心践行新使命



■赵福全/口述 施芸芸/整理

改革开放40年，汽车产业发生了翻天覆地的变化，我国汽车产销量以前所未有速度向前迈进，作为产业进步和发展的推动者与贡献者，我们海归人才发

挥着重要作用。改革开放40年，我们既是亲历者，更是受益者。当下，中国经济进入新时代，汽车产业也从过去的高速发展转变为高质量发展，对于汽车海归人才来说，我们将肩负新使命、面临新机遇、发挥新作用。

■出国无憾 回国不悔

没有改革开放，我们不会有出国的机会；没有改革开放取得的巨大成就，我们也不会有回国参与汽车产业建设的机遇。改革开放给汽车海归提供了更加广阔的平台，但同时，汽车海归为中国汽车产业的改革开放作出了重要贡献。

1985年，我从吉林工业大学毕业，放弃了保送研究生的机会，拿到了公派留学日本的名额，进入广岛大学，并获得博士学位。出于对汽车梦的追求，我选择了汽车系，但在吉林工大的4年，连车都没摸过。在日本留学时，我用攒了多年的奖学金买了一辆属于自己的汽车，记得当时激动得难以言表。那时候我就想，中国什么时候才能人人都可以拥有

一辆汽车。

改革开放让中国经济实现了快速发展，大家的钱包鼓了起来，汽车也逐渐开始走入家庭。2004年，我放弃了美国的一切，毅然回国，先后在两家自主品牌车企工作，帮他们建立了最初的研发体系和管理流程。在我看来，决定出国深造容易，但执行难（因语言学习等问题）；至于回国，下决心不易，执行更不易。不过，出国无憾，回国不悔，回国建设汽车产业是所有海归人才一生中最重要的决定。

■新时代汽车海归承载新使命

几乎在同一时期回国的还有韩志玉、邬学斌、许敏等人，大家被视为中国汽车产业的第一批海归。从那时起，汽车海归人的角色经历了数次变化：最初，汽车海归精英曾被过度神话，企业期望他们能带来跨国公司先进的经营理念和成熟的研发体系等，可以在短时间内“化腐朽为神奇”，一度导致很多人“水土不服”。好在经历过短暂痛苦的“1.0时代”后，中国汽

车海归人才很快进入了向技术领军人回归的“2.0时代”，并在这一阶段迅速搭建起中国汽车产业的研发、管理和生产等一系列更为科学和现代化的流程体系，为自主品牌的快速崛起打下了坚实的基础。

随着中国汽车产业的不断成长，我认为国内精英人才和海归人才的差距不断缩小，但这不表示过去“干得惊天动地”的海归将无用武之地。我们的作用不变，但机会更多了。过去，海归人才引进国外先进的思想和理念，如今，海归人才还应起到搭建桥梁的作用，帮助中国企业“走出去”。

中国汽车产业将变得更开放，更需要创新和多元化发展，而这些，恰是海归人才的长处和优势所在。对此，我认为，新时代下汽车海归发挥价值和作用要从以下三点出发：一是不忘初心，坚持自我，保持定力；二是坚持学习，坚持真理；三是团结互助，合作共赢。希望所有海归汽车人才永葆青春，永葆昂扬的斗志，以敬畏心和责任心践行我们新的使命。

（本版图片来自本报资料库）