

赵福全对话李万里：“热现象”与“冷思考”

本文来源：凤凰汽车 2015-11-24

2015年11月20日，广州国际汽车展览会开幕，凤凰汽车作为官方合作媒体对本届广州车展进行全程报道。凤凰汽车与清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全共同推出行业策划《赵福全研究院》。第四季《赵福全研究院》力邀中国汽车工业协会副秘书长李万里、国家发展改革委产协调司处长吴卫、北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生和中国社会科学院工业经济研究所工业发展室主任赵英，这四位政府以及行业精英们将与赵院长一道把脉方向，解析未来。以下为赵福全对话中国汽车工业协会副秘书长，原工业和信息化部产业政策司副巡视员李万里的访谈实录。

主持人 赵福全：凤凰汽车的各位网友，欢迎大家来到凤凰汽车广州车展《赵福全研究院》高端访谈栏目。我们非常荣幸地邀请到了中国汽车工业协会副秘书长、原工信部产业政策司副巡视员李万里先生，欢迎李秘书长。

李万里：各位网友你们好，很荣幸能参加《赵福全研究院》访谈栏目，和大家分享今天的谈话。

主持人 赵福全：2014年中国汽车产销量达到2400万辆，汽车产业对于国民经济已经具有举足轻重的影响。今年1-9月汽车市场较为低迷，一直到10月才有所好转。您怎么看待中国汽车产业的产销状态，以及未来5年到10年内的发展前景？

李万里：今年以来中国汽车产销情况出现了近年来少有的情况。我个人认为，出现这些问题的主要原因是输入性因素。

第一个因素，三产结构的调整。服务业比重逐渐扩大，制造业比重逐渐变小。

第二个因素，政策导向。一方面对传统汽车限行限购抑制了原本应有的需求增量。另一方面，新能源汽车得到国家和地方政府的高额补贴及许多优惠政策，发展非常迅速。中国汽车工业协会掌握的工信部统计数据显示，到10月底，新能源汽车当年累计产销量超过20万辆，与去年相比增幅高达300%。其中纯电动汽车增幅更大，接近400%，插电式混合动力汽车增幅接近200%。传统汽车与新能源汽车销量呈现此消彼涨的态势。

第三个因素，股市波动刺激经济脱实向虚，汽车产业的资金链紧张是今年以来一直存在的问题。

第四个因素，市场容量趋窄，价格战全面爆发，企业效益下滑。最值得关注的是，一些历来对价格战不屑一顾的合资品牌，现在也通过官方公开降价，参与到他们曾经认为是低水平的竞争中来。

第五个因素，消费者心理预期发生变化，买涨不买降，推迟消费的情绪在蔓延。

第六个因素，汽车市场结构变化，内生性增长逐渐成为主流。据统计，今年一些大城市二手车销量已接近新车。这说明市场结构在改变，更新购车量将逐步接近首次购车量，汽车销量正从新增量为主向新增量和存量置换共存的局面发展。

第七个因素，产能过剩。各级政府盲目追求产值，积极引进车企项目，汽车企业也迎合地方政府，争取优惠条件，从而造成了产能相对过剩的局面。

综合以上七个因素，汽车工业已进入高技术低增长的状态。一些专家认为，今后的汽车市场将从高速发展转变为中低速发展，形成一种新常态。当然，未来5年到10年是否就会出现这种转变，还有待继续观察。

主持人 赵福全：秘书长，在您心目中中低速增长率是多少，5%、6%左右？

李万里：过去我们一直把高于GDP增长率几个百分点作为参照。但从以上七个因素来看，尤其是由于市场结构发生变化，存量置换的比例逐步增大，未来汽车销量增长率高于GDP增速的百分点数可能会下降，或者也可能规律完全失效，不能再以GDP增速为参照了。这需要进一步的观察和研究。

主持人 赵福全：汽车产业举足轻重，影响着经济增长，也影响着我们的消费。同时汽车产业又受其它很多外部因素的影响。比如地方政府一方面招商引资，一方面又限行限购；股市占有大量资金；消费者消费心理变化等等，所以中国已经到了整个汽车产业结构悄然发生变化的新阶段。从这个角度来看，未来汽车销量还是会增长，但是保持过去十年来两位数的增长率是不可能的。增长率为5%、6%左右的中低速增长可能将作为主流持续一段时间。

李万里：我同意你的意见，增速不一定要高出GDP增长率多少，基本保证和GDP同等速度发展的趋势就比较平稳了。

主持人 赵福全：尽管增速可能会放缓，但中国市场作为全球最大汽车市场的地位目前看是不可能被超越的。一个很自然的担忧是，之前谈到的增长更多的是以外资品牌为主的增长，这对于中国汽车产业来说是不够健康的，因为产业的强弱是由本土企业的实力来衡量的。有一种观点认为本土企业不强，主要是国企创新力不足造成的。您怎么看国有企业的创新能力及其对汽车产业的影响？

李万里：根据中国汽车工业协会的统计，并不能说国有企业的竞争力严重不足。每年 2300 多万辆汽车的产销量中，包括乘用车和商用车，一半左右是自主品牌生产的，其中国企也贡献了很大的比例。在充分开放的条件下，自主品牌还占有半壁江山的市场，我不认为这是竞争力不足。当然国有企业确实有自身的问题，但是对国有企业的评价也应该客观全面。

第一个方面我们看市场应对的能力，今年是中国汽车市场增速下滑最明显的一年。但是到 10 月为止，占总产量 80% 的前 10 家企业里面有 8 家是国企、2 家是民企。统计数据表现出以下三个特点：

一、仍然是国企为主的局面，当然国企也包括了合资企业的贡献。

二、10 家企业的销售业绩大多数是正增长，只有 3 家是负增长。

三、这 10 家企业中有 7 家企业到 10 月份的累计产销增幅高于整个行业的平均水平，其中有 5 家是国企，包括 4 家地方国企和 1 家央企。销售增幅最高的一家企业增幅达 26%，比全行业平均增幅 1.5% 高出非常多。在如此困难的环境下取得这样的成绩，我不认为国企没有活力或者活力不足。

第二个方面，我们怎么评价自主品牌目前的实力。我有一次参加一个课题的评奖，一个很高级的智囊机构谈到汽车产业的时候讲，中国的汽车产业只有几十年的发展历程，虽然产销量很大，但仍然是以依赖国外、从属关系为主的产业。我当时就表示不同意，中国汽车产业早已不是依赖为主、从属为主了。改革开放 30 年来，汽车产业一直有一个说法叫“市场换技术”。我们用市场换到了建设工厂的技术、生产产品的技术、试验的技术、评价的技术、销售的技术和服务的技术。但是我们最想得到的研发技术却没有换来，实际上也一直没能写到合资合作的合同里面。

回首 30 年来，最初搞国产化的时候，我们连最简单的零部件都不能生产。而现在大多数企业包括国企、民企，都可以根据自己产品的需要，自行组织开发所需要的零部件，或者根

据自己的产品定位在全中国乃至全世界去采购最质优价廉的零部件。这证明了中国汽车企业在过去 30 年中，并没有只依靠国外，我们已经从引进、消化、再创新的阶段发展到了集成创新的阶段。我们现在可以自己开发和制造各种各样的发动机，也开始自己研制自动变速箱。中国汽车产业已经形成了较为完整的研发和制造体系，这与 30 年前相比，是不可小视的巨大进步。

这也说明了国企里有一批有理想、有激情、敢于担当、勇于奉献的优秀领导者。但是国企在效率等方面仍然存在问题。我曾经和国企领导一起，到中国一家著名的民企去调研，民企的老板开门见山说，民企的最大优势是体制和机制，简单归纳就是一个字“快”，什么都快，你们学不了。赵教授你也曾经在民企长期工作过，并且主导参与过国际并购等一系列重大工作，相信你是最有体会的。

当前国有企业体制改革已被列为国家重点推进的一个关键问题。今年 8 月国务院发布了《关于深化国企改革的指导意见》，提出了一系列体制、机制改革的具体要求。我相信通过改革，我们的国企一定能够不断完善现代化的企业制度，包括国企可能最缺的——更有效的决策机制，能够激励人、留住人、充分发挥人才作用的机制，以及容错的机制，从而激发国企的创新活力。

主持人 赵福全：听秘书长说完之后，我也很有感受。第一，要充分肯定过去 30 年合资合作取得的成果，我们从无到有，从最初国产化生产都很困难，到学习掌握了生产技术、质量控制技术，形成了供应商体系，这是巨大的进步。但是我们没有拿到国外核心技术是一个缺憾。通过国产化过程我们积累了一定的技术，下一步要再创新，在产品开发中就要靠自己努力。国企人才济济，承担着比民企更大的使命。第二，我们的体制、机制要完善，包括激励机制，也包括容错机制。谁都想把车开发好、卖好，但是市场是在变化的。汽车产业链条长，投资大，产品开发周期长，更要允许出错。希望政府能够加快改革步伐，让国企更好地参与市场竞争。“一万年太久，只争朝夕”，市场留给中国汽车产业做强的时间已经不多，消费者的要求越来越高，产品法规和技术需求面临的挑战也越来越大，更需要企业加大投入，踏踏实实锻炼出真本领。汽车产业要做强需要各类企业的共同努力，国家如果不能保证国企的竞争力，仅靠民企是不够的。

目前，跨国企业认为我们的股比不开放，束缚了他们在中国的发展。国内也有一些观点认为，如果马上开放，自主品牌可能就要全军覆没了。股比开放与否也是影响中国汽车产业

未来走向的一个很重要因素。另外一种观点是不能立即向外资开放，但是可以先向内资开放。您原来参与过汽车产业政策制定，现在您又从行业管理角度听到各方面的声音。您觉得中国股比开放到底应该采取怎样的方式？实施股比开放的时间表又该是怎样的呢？

李万里：十八届三中全会讲到要对一般性制造业进一步开放，这里的开放大概有四个维度：第一是对内要放开。第二是对外要放开。第三是引进来要放开。第四是走出去也要放开。

中国汽车工业协会在讨论股比是否放开时，也认为短期内政策取向应该是先内后外。加快对内开放的程度主要可以有四个方面：

第一，政府对项目、产品、企业的审计流程要简化。同时降低企业及产品准入的门槛。政府做到法无授权不可为，企业能实现法无禁止即可为。

第二，提高政府管理的有效性。过去政府对于不能直接面对和直接管理的，要通过中介机构来做。今后是否可以采取政府向真正中立的中介机构购买服务的方式，这是未来发展的一种可能。

第三，改革标准体系。国家的标准制定和实施一定要符合总体利益。我们要考虑，个别地区是否真的有必要制定高于国家标准的排放和油品标准？标准是否制定得越严越好？尤其是要分析，个别地区单独提出高标准对于全国标准的实施是利多还是弊多。中国长期借鉴欧盟标准体系，我们按照这样的体系，已经知道如何试验和评价，企业也知道怎样生产符合标准的产品。如果新标准偏离原有的体系，另外引入其它一些国家和地区的标准，也许看起来更严格，但是中国企业有没有能力在标准公布和实施之前完成好准备工作？另外，制定如此严厉的标准，企业投入将非常大，如果企业难以做到又能否大幅改善环境状况？实际上，标准也是直接关系到对内开放度的基本约束问题。政府在制定标准时，一定要注意社会效益和社会成本的平衡。如果一味追求越严越好，可能就会出现问题。制定标准时一定要留足“冗余度”，历史的惨痛教训反复证明，制定政策的动机和实际效果必须高度协调，否则看起来是企业买单，最后很有可能是政府买单。从这个意义上讲，解决内部的放开问题，要有政治勇气，更要有政治智慧。

第四，国企改革必须要加快进行。

政府审计流程简化，管理效率提高，标准合理化和国企改革，这是我们近期要完成的主要任务。而中长期政策要和近期政策同时并举。

另外习总书记在讲到推动全球治理体系更加公正合理时，也特别强调这其中有一个制高点的争夺问题，这事关各国在国际秩序和国际体系下长远利益制度性安排中的地位和作用。因此走出去的放开比引进来的放开更重要，这关系到我们在全球的长远利益。因此放开制造业不是一个简单的问题，而是一个系统的多维度的问题。

主持人 赵福全：从贸易自由的经济角度讲是应该全面放开，但是放开应该以国家利益、民族利益、产业利益作为先决条件。如果离开这些先决条件讲放开就会得不偿失，我们就会偏离放开的目的。我们要在一些产业，一些关键领域，抢占战略制高点，而汽车是制造业里面的龙头、载体、抓手，汽车产业放开的目的绝不是简简单单满足消费者有车开的需求，那样的话全面放开让外国企业来造车也没问题。但是，如果汽车产业不能做强，制造业想做强想转型升级就会变成无本之木。我们的研究表明，汽车强国和制造强国是息息相关的，所有汽车强国都是制造强国，而制造强国也大都是汽车强国。如果不以汽车产业做强为目的来谈放开，我们就等于是放弃了制造业做强的基础，“中国制造 2025”的提出也就失去了最根本的意义。

刚刚李秘书长也提到首先要对内放开，对内放开是为对外放开做储备。您谈到最重要的一点是，如果我们对内放开的标准没有以促进形成真正的竞争力作为前提条件，那么放开也就和不放开没有区别了。我们既不能提出一个根本达不到的标准，也不能为了将就本土企业而把标准无限降低。这必须是一个技术能力、成本接受度以及未来长远目标的综合指标。

现在我们的汽车产业还不强，这和产业发展时间短、自主品牌培育时间不够有关，同时也和我们的产业管理有很大关系。中国是一个政府主导产业政策的国家，目前大家普遍认为，对于汽车产业政府是在“[九龙治水](#)”，多头管理，造成了大家只关注在自己负责的范畴内如何把汽车管好，而没有一个部门或机构能够牵头研究和领导如何做强汽车产业。您是管理过汽车产业的，现在又担任行业领导，既面对政府，也面对企业。不知道您怎么看“九龙治水”的现象？这种现象现在有所改变吗？或者有哪些方面我们正准备快马加鞭地改变，以期做强汽车产业？

李万里：“九龙治水”是当前一个非常突出的问题，协会和企业多年来也一直在反映这方面的问题。“九龙治水”的状况是历史形成的。计划经济时，生产和销售严格遵循计划进行，管理职能也相对简单。改革开放以后，市场发生了很大变化，参与者越来越多，规模越来越大，消费者人数也越来越多。产业变大之后，伴随而来的问题也日益突出——比如能源、

环境和交通问题等等。负责能源、环境和交通的部门对影响日渐显著的汽车产业提出管理意见、拿出管理办法，这是其职责所在，无可厚非。问题在于这些部门在进行管理的时候，和原来的汽车主管部门之间的协调不够。第一是很少有充分的沟通和周密的协同；第二是大家把更多的注意力放在了管理的前端，即事前管理阶段。这样，“九龙治水”的局面就逐渐形成了。

2004 年，国家发布了《行政许可法》，讲到行政审批项目需要有法律授权。但是政府各个部门，也不能接受无所作为的状态。所以法律发布了 11 年，局面依然没有改变。

主持人 赵福全：执行得不好？

李万里：2004 年法律公布之前，是各个部门协调不够的问题。但是法律公布之后，就应该依法治国了。局面没有任何改变，我觉得这比未能协调的问题更加严重了。十八大以后，党中央提出依法治国的基本理念，我们也感受到国家从政府的职能改革角度出发，行动力度非常大。国家有一个重要部门叫中央编制办公室，专门管理各部门的职能编制。当他们和各个部门讨论改革方案时，也感到阻力很大，于是就想到了各个产业协会。他们找到中国汽车工业协会，希望我们做一个调研报告，弄清楚到底现在谁在管汽车；在管些什么内容；依据什么层级的文件来管，是法律层面，还是部门通知；管理效果怎么样；以及现在的主要问题是什么。希望汽车工业协会把这些问题梳理清楚，图文并茂地展示出来。协会也非常重视，发动全行业提供资料，我们认真研究，写了一个很详细的报告，里面也写了我们的建议。中央编制办公室对这个报告很满意，给予了高度的评价。办公室据此再和各个部门逐一交流，目前虽然问题还没有根本解决，但是我们已经听到松动的声音了。据称“九龙治水”里很重要的部门，领导已经明确表示，该部门将在近期退出事前管理，转入事中和事后管理。

过程虽然比较漫长，但是这次党中央、国务院的决心很大，一定要彻底解决政府职能转变的问题，而且现在已经开始出现好的迹象。我们也期待在国家的高度重视下，汽车产业“九龙治水”的局面可以得到改善。

主持人 赵福全：“九龙治水”确实制约了汽车产业的健康发展，这是很多原因造成的，其中最大的原因就是多部门之间缺乏有效协调，这也造成了有关汽车产业的政策要有效落地非常困难。更重要的是国家有了法律后，各个部委能不能真正依法办事？我们也期待十八届三中全会中央提出依法治国之后，汽车这样复杂的产业应该出台自己的《车辆法》，明确各个

部门的职责职能，决定国家、产业与企业之间的有效分工，这样“九龙治水”的问题也会在一定程度上得到解决。

尽管如此，汽车是极其复杂的产业，不可能由一个部委一管到底。产业政策也不可能只针对汽车自身，尤其是未来在新一轮科技革命影响下，智能网联汽车以及汽车智能制造的发展更会涉及到信息产业、IT产业以及交通产业等。这样的产业是不应该简单视为一种普通的产品，而是应该成立一个有权领导、协调各部委的汽车产业领导小组。这个小组以做强汽车产业为根本目的，清晰定义各个部门之间的分工，严抓大家的协调和落实，清清楚楚地考核和激励，这样汽车强国战略才能更加系统一致。您觉得这个建议怎么样？

李万里：各方面的专家也在提这样的建议，希望从国家层面对汽车更加重视，实现更加协调有效的发展。

主持人 赵福全：这不是某一个部委能够抓得了的。

李万里：我觉得先从政府的管理流程方面，厘清管理的职能更为迫切，然后再说我们后续的工作应该怎样进一步开展。

主持人 赵福全：定义好各个部委的职责，该管的一定要管好，不该管的就不要管。

李万里：把政府工作流程定好，把管理效率提高，把制定标准放在国家利益的高度上，把国企改革做好，在这些条件下再来讨论政府怎么进一步推进汽车产业发展。

主持人 赵福全：刚才您也谈到，十八大之后国家相关部门专门找到协会协助调研。在未来国家简政放权的过程中，因为企业之间是相互独立而竞争的关系，我个人认为类似协会、学会这种行业组织在未来产业发展中能够发挥的作用将越来越大。协会应该怎样做好上下游沟通的桥梁，企业应该怎样配合协会的工作，国家又应该怎样听取协会的建言献策呢？请您谈一谈。

李万里：过去我们讲汽车工业协会是政府和企业的桥梁和纽带，那时候我们主要是把企业的问题或者诉求向政府反馈，把政府制定的方针、政策和意见、要求向企业传达。在新的发展时期，我们觉得只是这样的工作，可能将无法满足汽车产业的发展需求。当前中国汽车产业面临着三个重大变化和一个基本不变的局面。

三个重大变化是：第一，国内产业转型升级，发展模式发生变化。第二，国际上发达国家再工业化和发展中国家进一步发展工业的需求，使中国受到双重挤压。第三，创新手段和方法发生重大变化。

一个基本不变是：一百年来，汽车产业始终是国家的战略先导型产业。按照德国的划分，工业 4.0 正在到来，但无论 1.0、2.0、3.0 还是 4.0，都是以汽车产业作为载体的。近期德国的工业 4.0，美国的工业互联网，日本的智能机器人，也包括“中国制造 2025”，全世界四个最大体量的经济体，在制造业转型升级战略中都异口同声地提出要发展制造产业，并高度重视汽车产业的作用，这是又一个有力的证明。

因此，保持汽车产业在社会经济中先导型产业的战略地位，是我们汽车人的重要任务。这包括两大方面的战略任务：第一是创新升级的任务，第二是结构调整优化的任务。其中创新方面可以再细分为十项任务，结构调整优化可归纳为八项任务。

创新升级的任务包括：第一，资源综合利用能力提升。这是我们必须补的 3.0 的课，过去我们资源利用效率太低了，必须要解决资源利用的问题。第二，“中国制造 2025”提出的产品低碳化、信息化和智能化是汽车工业发展的灵魂和基本追求，是汽车工业未来发展的重要方向。第三到第八项任务依次为：生产模式的转变；产业链的重塑；物流的变化；法律体系的完善；行政管理的创新；行政管理的改革。第九，汽车成为社会智能化的载体，在智能交通、智能电网、智能社区、智能家庭和智能城市等领域发挥关键作用，目前德国和日本都是这样规划和尝试的。第十，汽车产业以上全新变化对汽车文化、生活方式乃至整个社会形态都将产生深远影响，汽车工业必须与此相适应。

结构调整方面：第一，产品结构调整，以需求带动的方式提升品牌建设。第二，企业内部调整，从完全生产型企业变成生产+服务型企业。第三，与第三产业之间的深度渗透，未来汽车产业和第三产业之间的界限将越来越模糊，互相之间有交叉，有渗透，这个过程必然产生新的商业模式和合作模式。第四，制造业和信息业的高度融合。第五，对于其它相关产业，汽车产业也将提出新的要求。第六，与外来“闯入者”之间达成平衡而形成的结构调整。当前很多 IT 企业要闯入汽车业，这其中融合是必然的，近期可能是互相学习、互相吸收的过程，远期则是相互促进、共同升华的过程，从而促进汽车工业加快发展。第七，解决好自主发展和开放发展的结构调整。即我们前面讲到的要逐渐“引进来”和“走出去”都放开。第八，传统汽车产品逐步向新技术汽车产品转移的结构调整。

主持人 赵福全：汽车产业太复杂了，几乎涉及到国民经济和社会生活的方方面面，所以既要对这个产业有详细的了解，又要站在国家高度来全局看待。国家各个部委有很多产业要管理，不可能专门只关注汽车产业的事情。企业也有各自的目标和任务。所以协会承上启下的使命伟大，任务艰巨。特别是，未来汽车产业已经不能简简单单定义成汽车制造的传统四大工艺了，其它行业，如新材料，新技术，包括互联网、云计算、大数据、3D 打印、人工智能等都会对汽车产业产生巨大影响。作为行业组织，协会承担的使命也将远远超过我们曾经的理解。未来政府简政放权之后，企业也不可能无约束无目标地发展，政府又不能像原来一样简单靠行政干涉企业，这样协会发挥作用的空间就更大了。

我们换一个话题，过去这两年，新能源汽车的销量发生了翻天覆地的变化，每年都在翻番。今年产量达到 20 万辆已经没有任何问题。我想这得益于过去十年的储备，包括研发以及市场的培育。最近这两年主要领导人包括习总书记、李克强总理、马凯副总理，都在不同场合做出了大力发展新能源汽车的指示，各个部委也出台了相关的政策，才有了今天繁荣的景象，形势喜人。同时大家也有一些担忧，其中之一就是新能源汽车目前还没有涉猎到的部分，即短途电动车。续航里程四十到五十公里，最大时速四十到六十公里，这类电动车的需求量远比目前实际上牌、注册的量要高得多，并且基本处在不受控的状态下。地方政府出台了一些法规要求，但是一直没有得到国家的认可。之前我们也讨论了很多次。您怎么看短途电动车的市场需求和它未来的发展？国家应该做点什么，才能使它们规范化，为电动车的大发展贡献其应有的力量？

李万里：近十几年，全国自下而上的绿色出行解决方案层出不穷，一浪更超一浪。比如说电动自行车、电动摩托车和低速电动车。甚至在北京街头，也开始出现老人代步车——四轮电动低速车。这些类别的电动车在某些地区形成了巨大的市场。有专家说，这种自发使用清洁能源的举动和规模，在全世界范围内都是极其罕见的。这些产品不符合目前政策法规和技术标准的要求，也不符合各部门的管理规定，理论上是应该被禁止的，但是由于规模巨大，多年来管理缺失，一直屡禁不止，所以目前处于一种束手无策的尴尬局面。我个人觉得这种情况反映了中国改革开放 30 年来，广大城市、城乡结合部和广大农村之间出现了严重的发展不平衡。美国特斯拉是从高端电动汽车市场切入。日本近几年来一直考虑在特定场合使用低速电动车。今年日本东京汽车展上，出现了各种各样的低速电动车，有就一个座位的，还有两个人乘坐、三轮和四轮的，最高时速 60 公里。路权方面除了高速公路之外，所有的道路都可以行驶。政府推动的积极性很高，企业开发的积极性也很高，市场更很有期待，形成了很

融洽的局面，大家共同讨论，制定细则，推动发展。而在中国，政府部门不同意低速电动车发展，但是有企业在做，消费者在广泛地使用，局面完全不同。

如此发达的日本汽车市场，还能够这么认真地研究低速电动车市场，我们为什么对这个市场视而不见呢？问题究竟出在哪里？我觉得对于中国低速电动汽车，关键在于有几个判断先要理清。第一是有没有必要引导。第二是用什么样的办法进行规范。第三更重要的是有没有一种担当，为发展相对落后地区的消费者和一些特殊的人群，提供改善出行条件的可能。作为政策的制定者，作为管理的部门，有没有切实为这些人去着想。实际上，最近有一句话讲得很对，即“改革成果的获得感”。政府是有责任为更广大的、出行不便的人群考虑的，以提高他们出行的能力，使他们能够有改革成果的获得感，这不仅是技术的问题，也不仅是管理的问题，更应上升到改革成果如何公平分配的问题。如果我们不拿出一个办法，不进行规范化的引导，将来的局面将更加难以收拾。

我在工信部工作的时候，部里领导多次希望通过各部门的协商探讨，制定出引导低速电动车良性发展的规范，使其从一个自发的市场变成一个自觉的市场。现在我们这代人虽然退下来了，但是希望还在工作岗位的同志们，要继续研究这个重大的问题。

主持人 赵福全：您也提到，日本时速 60 公里以下的电动车，有的连玻璃都没有装，但是它也能遮风挡雨，而且比电动自行车或者电动摩托车安全得多，如果说日本和欧洲都能接受这样的电动车，我们为什么接受不了。另外，互联网思维是以消费者为中心，消费者有这种需求，我们为什么不去面对。如果我们不管，既不取缔，也不表态，长此以往，等做到了几百万辆、甚至几千万辆的时候，又该怎么办？

李万里：电动摩托车已经出现这个问题了，又轻又快的车，让老百姓改造或者放弃掉，老百姓很不满意。

主持人 赵福全：我理解，您是在郑重呼吁，政府各个部门应该站在更高的高度，从改革开放成果共享的角度，也从满足相对收入较低的国民群体更便利、更有尊严、更有档次的出行需求的角度，尽快给出一个明确的说法。如果现在的低速电动车标准不够高，我们可以适当地提高标准，否则消费者有这种需求，我们熟视无睹，长期下去，对于消费者来说是不负责任，对于整个汽车社会的健康发展也是不负责任的，出行代表着一个国家和一个民族自由的程度。

李万里：实际上早有研究表明，出行距离的长短和国民的富裕程度是成正比的。

主持人 赵福全：大家远距离的移动，说明老百姓的富裕程度在提升，文明程度也在提高。

李万里：我们对于低速电动车不能再熟视无睹了，必须拿出良策来引导它。我也承认，现在低速电动车的状况不是技术进步的方向，但这是必须要解决的问题，我们不能忽视。

主持人 赵福全：哪些是必须满足的要求，哪些是可以放低的要求，要有一个明确的说法。

李万里：中国的情况和国际上很多国家的情况相同，他们讨论问题的经验我们都可以借鉴，我们甚至可以通过交流的方式来确定自己未来的发展方向。

主持人 赵福全：当前无论国内自主品牌企业还是和国际品牌企业，对于如何满足中国2020年5升/100公里油耗限值的法规都非常担心。尤其现在SUV、MPV热销，更觉得该法规难以满足。而与此同时，“中国制造2025”已经明确提出到2025年要做到4升/100公里，这既是对技术的挑战，也是对消费者承受能力的挑战，更是对企业技术储备和开发能力的挑战。有观点认为电动汽车是未来发展方向，但是受到诸如成本、充电设施等的限制，在满足油耗法规过程中难当大任。而传统内燃机优化尽管仍然大有可为，但也已面临原理上的节能极限以及环保方面的巨大压力。另外，也有对于混合动力技术开发不足的担忧。您怎么看未来满足5升乃至4升油耗限值的技术路线组合？从技术路线判断的角度，企业能力的角度，以及国家需求的角度，请您和网友分享一下您的想法。

李万里：国家提出第四阶段5升和第五阶段4升油耗的标准时，我们都参与过讨论，老实说我们认为这几乎是难以完成的任务。然而在和能源相关部门交流的时候，我们得知这样的提法不是国家在给汽车产业出难题，而是从能源供给侧的实际状况反推，对汽车产业能耗目标给出的最高限度。这个指标是不能改变的，如果要发展汽车产业，就必须遵循这个原则，这是从国家总体能源安全战略出发的。在这样的情况下，就必须考虑各种节能技术路线，必须另辟蹊径，用其它办法来解决。观察德国和日本的国家战略，他们都在考虑与传统能源不同的新的发展战略，从国家层面上他们不排除任何一种技术路线的可能。政府要干什么事情呢？其实就是三件事：第一，提出总体的目标。第二，对耗能指标做具体的限定。第三，尽量营造市场化运营的良好环境。

发达国家的政府极少对企业的创新活动做出干涉，企业到底采用什么样的技术路线，政府对此没有明确的约束。同时，充分发挥企业作为市场竞争主体的作用，让企业选择适合自

己的技术创新方向，技术路线组合以及创新要素配置方案。这些都要企业在市场环境中自主选择，并且接受市场的检验。因此，我认为最佳的解决方案是，政府做好政府的事情，发挥好市场对于企业的调节引导作用，让企业充分发挥其创新能力，朝着政府制定的目标去解决问题，实现确保国家能源安全的最终目的。

主持人 赵福全：秘书长的结论我听出来了，您没有直接回答我的问题，因为您认为不应该回答这个问题。具体的技术路线应该是企业根据市场需求、自身技术储备和开发能力、成本承载能力等来自主决定的。国家制定 5 升、4 升油耗的目标，一开始协会从企业达标的角度看也存在质疑，但最后理解到这是从国家总体能源战略出发制定的目标。我们的能源容量就这么大，能分给汽车产业的就这么多，所以对于国家油耗限值法规本身不应该质疑，汽车产业必须全力以赴、满足法规。但是国家也不应该给出具体的节能技术路线。国家应该把能耗目标制定好，产业政策制定好，同时营造良好的商业环境，最后就是让企业“八仙过海、各显其能”了。这才是我们产业健康发展的核心。

时间过得很快，从和秘书长的交流中，我深感中国汽车产业未来的发展前景还是值得期待的。总体来说虽然要面对很多挑战，但同时我们也有很多的机。最核心的是十八大之后，我们要尽快把政府、产业和企业之间的分工研究界定清楚。政府要做好宏观战略的制定，企业要培养自己在市场竞争的真正实力。这样汽车产业才能够健康地发展、加快做强。

而对于低速电动车而言，既要尊重消费者需求和改革成果分享，又要考虑到国家能源战略，以及未来技术发展的可持续性。既不能对低成本电动车的庞大市场需求熟视无睹，又应该适当提高标准，以利于长期健康发展，并为新能源汽车产业助力。

感谢李秘书长一个小时的精彩分享，我相信网友们也会感觉受益匪浅，谢谢。

李万里：谢谢赵教授。