



赵福全：执行到位是关键

■ 本刊记者 曹晓昂

在重重的雾霾中，各地陆续传来了对于汽车使用的各种“限制”政策，作为清华大学汽车产业与技术战略研究院院长的赵福全对于当下持续的雾霾以及由此引发的各地对于汽车的“围剿”态势有着自己的思考和看法。深秋的一天，在清华大学他的办公室里，赵福全接受了本刊的独家专访。

“因为汽车是日常看得见的污染源，所以才会被重点‘照顾’。”虽然转换了身份，但赵福全直率依旧，“我认为造成雾霾的因素很多，应该系统地研究这个问题。虽然使用汽车肯定是有污染的，但是汽车污染可能并非雾霾的唯一或主要的原因。”

“全世界有很多汽车保有量比中国更大的国家，其排放标准与中国接近，

但并没有出现雾霾，这就说明造成雾霾的一定还有其它很多原因，需要科学系统的认真分析研究，以便有效治理。”曾有多年海外经历和企业技术背景的赵福全现在主要做两件事：一是做国家的汽车产业战略研究，二是做企业的发展和技术的战略研究。因此，他更习惯于从行业发展的角度分析目前的现象，“从这个角度来说，环保和汽车发展不应该对立化，而应该和谐发展，从而让汽车更好地服务社会。”

《汽车纵横》：由于持续的雾霾，很多地方对于汽车的使用采取了“围剿”的方法——限行、限购——您怎么看这种现象？

赵福全：我认为短期内可能有一定效果，但长期看这不是一个科学的解决办法。事实上，老百姓生活水平提升了就想买车，这是改善生活质量的正常需求。拥堵和污染问题，不应该通过限制消费、限制使用来解决，而应该采取系统的治本的办法，比如通过合理的城市和交通规划等。中国10年间汽车产业规模增加了1600万辆，而达到同样的规模美国用了足足100年，如果我们还是按照尚未进入汽车社会的旧模式来做城市和交通规划，当然会出问题。这些问题是中国快速进入汽车社会必然会出现的，假以时日是可以解决的。所以，我们决不能因噎废食。因为汽车产业不仅是现代文明的一种象征，更是工业进步的一种体现，而且是对国民经济发展有着深远影响的支柱性产业。如不系统研究快速进入汽车社会的诸多问题，而是简单粗暴的限制，不仅无法长期有效地解决当前的这些问题，还会给百姓的日常便捷出行造成很多不便，长期下去也会对经济发展带来重大负面影响。

深度报道 记者手记：

有人说，“错过什么，也不要错过清华的秋。”秋天，本应是清华最美的季节，但是约定采访赵福全的日子，却正赶上北京持续的雾霾天，笼罩在薄雾中的清华大学汽车研究所依稀有些江南小楼的样子。事实上，从杭州的吉利到北京的清华，从本土车企到高等学府，赵福全在不断变换着自己的视野。作为清华大学汽车产业与技术战略研究院院长的赵福全，现在更关心的是汽车产业发展战略、技术战略及路线、企业发展战略以及汽车社会等宏观问题。他所带领的清华大学汽车产业与技术战略研究院正致力于为国家及各级政府提供决策支持，为汽车全产业链的各类企业提供发展建议，而成为汽车及相关产业内中国最具影响力的高端智库是他们的目标。

《汽车纵横》：为了应对大气污染，汽车的排放法规也呈现出越来越严格的趋势，这对于中国本土企业构成了不小的压力……

赵福全：现在的实际问题不是排放标准制定得不严格，而是法规执行得不严格。我们的法规只限制新车，但是污染严重、不达标的老车更多。虽然现在北京的标准都到了国五，相当于欧五，但是北京路上跑的车到底有多少真正达到了国五标准呢？有的车通过环保认证的国五了，但真要是随机去抽查能达标吗？有的新车是能达到国五，但跑了一年之后还能达标吗？实际上国五还是国四都在其次，关键问题还是在执行，通过一台就是一台。我认为加速立法固然重要，但更重要的是要加强执法，否则即使你立法定的是国六，但路上跑的全是“国一、国二”的车，能解决我们的雾霾问题吗？

《汽车纵横》：能否再详细解释一下？

赵福全：做个横向的比较就能一目了然，中国2013年在全国范围内推行国四也就是欧四排放法规，而欧洲是在2005年推行同样标准；中国全面推行国四时汽车保有量大约1.2亿辆，而欧洲同期的汽车保有量已达2亿辆以上，远超过中国，但是欧洲并没有出现雾霾。这其中只有两种可能：要么是汽车并非造成雾霾的主要原因，要么就是我们的排放法规执行得不到位。所以我们应该先把执法不到位的漏洞补好才行。

《汽车纵横》：不过有人觉得，严格立法总没有错。

赵福全：逐步提升法规标准本身是无可厚非的，但是我们在立法时首先要进行科学分析，要根据实际情况合理的立法，要根据执法的可操作性稳健的立法，否则其结果只能是劳民伤财而又得不到实际效果。首先，应该系统研究汽车排放对于雾霾的贡献度到底有多大，如果汽车不是现今中国雾霾的主要原因，我们有必要一味加快排放法规的升级吗？我们应该有一套行之有效的指标，来评价法规升级后对环境保护的贡献度，以及由于法规升级所带来的经济成本增加，而不是简单的“跟着感觉走”。国家立法一定要科学、系统、务实、长远。

其次，立法的同时就应该考虑如何将执法贯彻到底，确保落地，否则无法达到立法的效果，长期下去政府公信力也会受到损害；对于北京数以百万辆低排放标准的老旧车辆，不快速加以更新，即使每年新增的二十几万辆新车排放再小，改善环境的作用也是很有限的。

最后，环保要求对于企业来讲是技术问题，更是成本问题。环保法规加严，需要更高的技术，增加更多的成本。在这方面国外车企早有技术储备，届时只要把国外的技术导入即可，无需额外的研发投入；而对于自主品牌来说，挑战则要严峻得多，必须加大投入进行技术攻关，同时增加的成本又没有品牌支撑来买单。从这一点上讲，那种对环境保护贡献不大的法规升级真的要慎之又慎，否则不仅无法达到治理环境的目的，还会给外国企业在中国抢占市场提供有利的武器。总之，如果我们真的有科学的数据证明，汽车是造成雾霾的主要原因，只要把国五升级成国六就可以改善环境，那么即使牺牲一些本土企业的利益，也应该强制推行。然而现实情况显然不是这样的，所以我认为我们应首先将现有的法规执行到位，同时开展系统科学的研究工作，找到雾霾的真正原因，并进行有效的根治。

