

# 中国汽车报



人民日报社 主管 主办 □出版 中国汽车报社 □周报 □2016年10月10日~16日 □第3501期 □本期32版 □国内统一刊号 CN11-0056 □邮发代号 1-129 □零售价:6元

FISITA新任主席赵福全:

## 解惑中国 传道世界

12年前,他带回世界经验助力中国汽车;  
从今以后,他要用中国的舞台影响世界。

▷▷ 详细报道见 4 版



国内新闻 · 5  
汽车再制造  
卸下政策『紧箍咒』

国际新闻 · 7  
特朗普将美国汽车业  
推上大选浪尖

汽车互联 · 9  
发展智能网联  
各部委都做了啥?

汽车零部件 · 19  
自主品牌攻下  
电动客车变速器市场

经销商与后市场 · 23  
启乘名车广场  
缘何一触即崩

乘用车 · 28  
自主品牌新一轮  
内战正酣

扫描二维码  
体验更丰富



微信



微博

当选国际汽车工程师学会联合会主席

# 赵福全：解惑中国者传道世界

■本报记者 胡轶坤

12年前，他带回世界经验助力中国汽车；从今以后，他要用中国的舞台影响世界。

9月29日，韩国釜山，第36届世界汽车工程年会召开，经过激烈的全球竞选及理事会投票，国际汽车工程师学会联合会(FISITA)2018~2020主席诞生，他就是清华大学汽车工程系教授、国家千人计划专家、清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全。

在离开“世界汽车核心区”美欧日12年后，他却登上了国际汽车工程界的最高舞台。他说，这是因为现在的中国已经成为世界汽车核心区域。这一次，他击败了来自日本等国的强劲对手，继李骏院士之后，中国人再次代表亚洲成为FISITA主席，中国汽车工程学会理事长付于武说：“这是中国人的骄傲！”

## 授业清华整三年

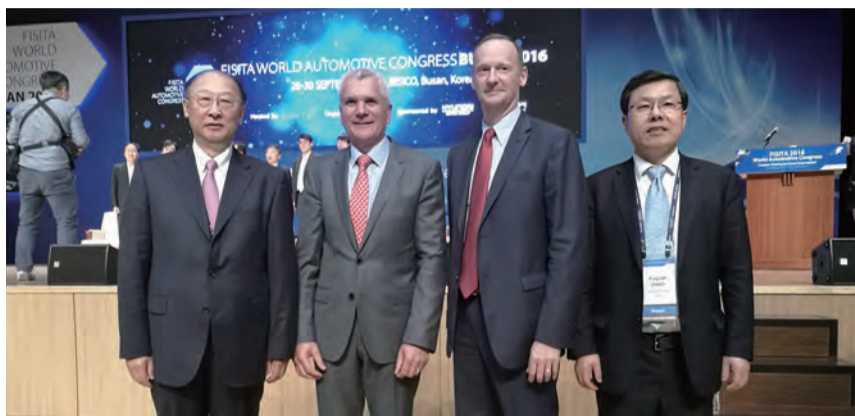
傍晚时分的清华异常忙碌，“清华园”老校门前，学生与拍照留念者的人流交织，赵福全接受完记者采访后，被要求来一张“摆拍”，旁边有人小声说：“这位是教授。”与三年前相比，依然是白衬衫、黑裤子，只是头发开始花白，赵总已是赵老师。他说，这三年比以前更累、更忙。

因为赵老师在接受采访，一位大三男生在赵福全的办公室门外等了好久，教授推门而出时，他才有点羞涩地询问：“我上大天了，能否向您请教一下未来的发展方向？”赵教授马上回答他：“稍后我会给你打电话，约时间谈。”男生非常欣喜。

12年前，他归国加盟自主品牌汽车企业，成为汽车“海归”的领军人物，聚光灯下殷殷期待，国人盼望自主品牌能因他们一步登天。他们的一举一动都会被解读出各种隐喻，海归神话、海归退潮、海归困惑……三年以前，在赵福全离开汽车企业回归高校时，又让这些讨论热闹一时。不过，如今日趋成熟的中国汽车业，已能用理性、平静的眼光来看待海归。有意思的是，或许是因为赵福全三年来致力于产业与技术战略研究，又或许是因为他已经华丽转身、成功转型，他身上“海归”的标签逐渐淡化，并被“学者”、“专家”取代。

来请教未来发展方向的学生，应该听过《产品创造系统工程》和《现代企业管理实践》这两门课。与传统课程不同，这两门课具有鲜明的赵式特色，既有产业实践，又有学术思考，更有授课体系，教材由他亲自编写，帮助学生未出校门就对工业产品创造的全过程、企业实际的运营管理有系统全面科学的了解和认识。常听到企业抱怨学校教育不接地气，对新员工要从头教起。改变这种育人模式，也是清华大学汽车工程系引进赵福全这样具有产业经验的教授的初衷之一吧。

“当时离开企业来到清华，有人猜测我是将大学视作跳板，当然不是。我是想在更广阔的平台上为产业、企业做事情，同时能利用中国的舞台，去影响世界。为更多的企业解惑的同时，也追逐自己更大的梦想。”赵福全说。实际上，在互联网改变汽车业风起云涌的这三年，不差钱的新企业和卯足劲的传统企业都到处招揽英才，不断向赵福全抛出重金橄榄枝的大有人在，但他都拒绝了，他说：“我感谢大家



FISITA 四届主席合影，从左至右分别为：2012~2014 主席李骏院士（中国一汽集团公司副总工程师兼一汽技术中心主任）；2014~2016 主席 Paul A. Mascarenas OBE（福特汽车公司原首席技术官）；2016~2018 主席 Daniel E. Nicholson（通用汽车全球副总裁）；2018~2020 主席赵福全教授（清华大学汽车产业与技术战略研究院院长）。

对我的认可，但我清楚自己的目标，深知自己在这个年龄段想要什么。”

## 解惑中国转型期

赵福全要的是助力中国实现汽车强国梦，同时也实现个人“升级”发展的梦想。只有回到中国，这两个梦想才能一同实现。“中国汽车产业不断壮大，而产业和企业管理都还不够成熟，国家战略、产业政策、企业运营、技术决策等与经济发展、制造业转型升级、跨界融合相互交织，无论能源、环境、交通、城市建设，还是技术、管理、人才、资金，各个重要因素都深刻影响汽车产业和企业做强，并彼此关联，可谓千头万绪。因此，我深深感到亟需有人从战略高度，着眼全局，对这些问题进行梳理，并提出独立的、第三方的、系统的解决方案，为产业发展及企业进步建言指路。此时，产业智库的战略研究和企业发展的咨询服务就变得至关重要。”他说。清华大学，是适合他以智库的方式助力中国实现汽车强国梦、并帮助更多企业提高核心竞争力的最佳平台。

在中国，有关汽车的研究一直是“硬科学”主导，高校中从事汽车产业战略研究“软科学”的人更是寥寥无几，赵福全用三年时间在清华搭建起了近30人的科研团队，也开拓了清华汽车学科以“汽车产业与系统工程”学术方向，引领汽车产业智库建设及产业发展战略研究的全新局面。来到清华大学工作大约半年后，一次“被逼无奈”成就了后来的一桩大事。《中国汽车报》就“汽车强国”话题向他约稿，拟了几个题目“胁迫”他按期连载深入论述，做事认真的“赵总”把多年来自己对产业发展问题的体会和认识，进行了系统的思考和科学的梳理，最终撰写了6篇关于“汽车强国”的系列专论文章。这6篇文章在业内引起巨大反响，也摆上了部长们的案头。这件事赵福全至今想起来，都引以为三年来最令其激动的工作之一。“6论”第一次系统地分析了中国与汽车强国的差距和成因，并从国家战略高度阐述了中国建设汽车强国之路。在此基础上，赵福全两次牵头就汽车产业发展重大问题上书国务院，每次都得到了李克强总理的亲笔批示，为助力汽车强国建设做出了应有的贡献。

为了让政府和各方专家都能充分认识到汽车产业在制造业中的地位，在这三年中，赵福全与郭孔辉、李骏院士等一道做出了巨大努力。赵福全团队参与了中国科学院“制造强国战略研究”项目，并作为

主笔单位之一，担纲完成了《汽车强国战略研究报告》。这一项目支撑的《中国制造2025》，成为中国建设制造强国的行动纲领，而汽车也成功进入10大重点领域之一。鲜为人知的却是，赵福全和汽车行业的领导及专家们为此付出的艰辛努力。因为当时很多业界领导、专家对汽车产业的重要性认识不足，又或者认为中国汽车大而不强，太不争气，不应该给机会。汽车行业的代表们唇枪舌剑与之辩论，终于说服他们，汽车强国势在必得，而且当前不强也并非只是汽车行业自身的原因，更需要以汽车为载体，带动制造业整体升级。赵福全回忆当时现场辩论的激烈场景，曾经在5分钟的发言中，被打断了4次。

作为智库，赵福全不仅在国家层面为行业“解惑”，也帮助包括上海嘉定在内的很多地方政府及产业园区完成了“十三五”汽车产业的发展规划。同时作为多家企业的战略顾问，他还投入了大量精力，为这些企业提供发展战略及运营提升的咨询和指导。三年来，他带领团队承接了国家部委、地方政府及国内外多家企业的各类战略研究及咨询项目40余项，所领导的“中国建设汽车强国的差距分析与强国战略”项目刚刚获评2016中国汽车工业科学技术二等奖，这也是“软科学”迄今获得的行业最高技术奖项。

即便三年前已预计到行业正在发生深刻变革，但赵福全坦言，产业变化速度之快仍让他始料未及，尤其是智能互联对汽车产业的冲击和改变，在带给行业诸多挑战的同时，更带来了全新的机遇，这也使产业智库建设与发展战略研究变得更加重要。对于赵福全来说，这是其个人成功转型与产业探索转型交织共振的三年。

## 传道世界新汽车

世界各国汽车工程师学会的联合组织FISITA，是全球汽车界最具影响力的国际组织之一，能够担任FISITA主席，是汽车工程技术人员所能得到的最高荣誉。FISITA主席需要卓越的专业背景、国际影响和领导能力，因此在以往68年的历史中，该职主要由世界主流汽车企业的首席技术官出任。赵福全此次以教授身份荣膺此职，实属难得。

能够当选FISITA主席，与赵福全个人深厚的技术积淀、丰富的产业经验和广泛的国际影响力息息相关，但他说：“回到中国给了我这次当选的机会。”而在世界汽车产业转型的关键期及中国建设汽车

强国的攻坚期相互交汇的历史时刻，赵福全以其独特的背景出任FISITA主席，对于中国以及世界汽车产业的发展都有特殊的意义！

“近年来，中国汽车工程学会积极与世界接轨，使中国汽车工程技术人员在世界同行中的影响力日益扩大，而李骏院士作为第一位来自中国的FISITA主席，成功开展工作，也为中国人在FISITA理事会中赢得了信任与尊重，这些都成为我此次成功当选的重要背景。而更重要的大背景是中国汽车产业的快速发展，中国在世界汽车产业发展与技术进步中发挥的作用正日益重要。”赵福全这样理解自己此次的当选。未来世界汽车产业的变革，将最先发生在中国，赵福全坚信。

“当前汽车产业处在跨界融合的发展浪潮中，中国汽车产业具有后发优势，并可借力信息产业。同时，中国消费者对汽车产品的认识尚未形成定式，更易接受智能网联汽车等新概念、新技术和全新的商业模式。基于互联网、物联网等的新一轮科技革命，必将引发汽车产业颠覆性的变化，而这一次不仅仅是技术本身，更是整个产业生态的革命性变化。汽车本身正在被重新定义，新汽车人在诞生，老汽车人在重生。这种变革带给中国本土汽车企业的机遇是历史性的。”他说，“未来车企将不只生产出行工具，更要提供出行服务，互联互通、自动驾驶、汽车共享将成为趋势。汽车产业将向着低碳化、信息化、智能化的方向快速升级，并孕育出完全不同的商业模式、应用场景以及产业生态。”

而坐拥全球最大新车市场并加快建设汽车强国的中国，正是实践跨界融合发展的热土。从“拉车人”转型为“推车人”的赵福全，不仅要利用全球资源推动中国汽车产业进步，更要利用中国的舞台传新汽车之道于世界。他表示，担任FISITA主席后，将积极推进世界汽车产业的跨界合作、融合发展与技术进步。“智能互联与能源革命正在改变人类的汽车文明，汽车产业将迎来前所未有的发展机遇。”准备走马上任的赵主席说。

## 相关链接

### 赵福全简历

1985年毕业于吉林工业大学，1992年在日本广岛大学获博士学位。此后在英国帝国理工学院、美国韦恩州立大学、克莱斯勒汽车公司（原戴姆勒-克莱斯勒公司）技术中心任职。2004年回国后先后担任华晨汽车和吉利汽车的研发副总裁。2013年5月进入清华大学，从事汽车产业发展、企业运营与管理、技术发展路线等领域的战略研究。他于2006年被美国汽车工程师学会(SAE)授予Fellow称号，获得过20余项省部级以上奖项，拥有包括国家863计划专家委员会委员、国家科技基础条件平台建设专家顾问组成员、中国汽车工程学会唯一理事长特别顾问、中国汽车工程学会技术管理分会主任、中国汽车人才研究会副理事长、中国汽车精英智库执行主席等多项社会兼职。

(1版照片由杜琳摄影)