



□2018年12月17日 星期一

□2018年12月17日 星期一

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

## 汽车业既是改革开放的硕果更是见证

汽车行业既是改革开放的硕果,更是改革开放的见证。在我看来,改革开放以来,汽车产业取得的显著成就主要体现在三个方面。

第一,改革开放让汽车走进千家万户,圆了一大批中国人提升生活品质的梦想。这是汽车产业在改革开放发展过程中取得的最大成就;第二,我国具备了完整的工业体系,毫不夸张地说,全球没有第二个国家能像中国这样拥有如此完整的汽车产业链,当然,在部分核心零部件方面,还存在一定欠缺;第三,形成了较为完整的汽车市场竞争格局,自主品牌已经基本能与合资品牌平分天下。

如果把奔驰发明汽车视为汽车工业

“1.0时代”,福特发明汽车生产流水线是“2.0时代”,那么,我们现在已经进入了汽车工业的“3.0时代”。在这一时代,汽车产业的边界日益模糊,形成了“1+1+1”模式的全新产品,即“传统汽车制造业+信息科技+基础设施建设”。身处变革的重要历史时期,我们应从五个方面重新认识汽车产业。

首先,汽车产业链将发生翻天覆地的变化,除了制造以外,服务和使用环节将在价值链上扮演更重要的角色;其次,汽车供应链不再单指传统的转向和空调等零部件企业,诸如基础设施和科技公司等都将进入这一链条中;第三,汽车产品需重新定义,汽车不再是简单的代步工具,将成为移动出行,乃至整个社会连



接的重要节点;第四,核心技术的范畴将发生转变,电池是电动汽车的核心技术之一,而传感器和云计算等则是智能网联汽车的核心技术,汽车企业必须意识到这一变化;第五,汽车使用方式也与过去不再相同,以共享化为代表的新模式

成为全球汽车发展的重要趋势。

进入新时代,我们应总结前40年成功的经验和不足,为后40年的发展提供参考与借鉴。后40年汽车产业的进步远比前40年更重要,因为中国汽车产业已经从跟随转变为引领,将面临更大的挑战。

一次重大的变革,从表面看只关乎汽车产业,但事实上牵涉到多个产业,甚至将影响整个社会。变革带来的变化是历史性的、广泛的、深远的,城市、能源、制造均面临新一轮转型。更重要的是,新一轮变革将重新定义全球产业格局,中国要抓住这一重大机遇,充分发挥自身的体量优势、产业优势和体制优势,最终在全球汽车业界发挥引领作用。

中国汽车工业咨询委员会主任安庆衡

## 重视行业三大薄弱环节

回顾改革开放40年,我认为首先要肯定改革开放以来中国汽车工业的历史成绩。虽然行业内外对于中国汽车工业发展过程中以市场换技术、过度依靠外资、缺乏核心技术等问题颇有争议,但我认为改革开放以来,中国汽车工业的成就值得肯定,且应大力宣传。

具体的成就体现在以下几个方面:其一,整体规模攀升,从1978年年销15万辆到2017年的2900万辆,这一增速是惊人的。我国汽车行业在整体规模不断扩大的同时,对国民经济的贡献率也不断提升;其二,汽车产业的发展带动了地方经济,尤其是长春、武汉、上海、重庆、广州等城市,汽车工业产值占当地总产值的20%以上;其三,汽车产业结构日渐完善,使得上下游的产值都相应提

高;其四,汽车产业的崛起推动了国际交流和海外建设,甚至成为我国对外合作的主体,这其中最为典型的案例是吉利收购沃尔沃,如果没有改革开放,民营企业不会有这样的机会。另一方面,我们积极引进外资,扩大合资合作,基本上国际主流汽车品牌均在中国投资落户;其五,中国品牌不断崛起,以领克和WEY为代表的自主中高端品牌诞生就是很好的证明。此外,我认为造车新势力也是自主品牌的一部分,他们的活跃为中国汽车工业注入了新的动力和活力;最后,我国新能源汽车与智能网联汽车实现了先行发展,且势头大好。

总体而言,改革开放40年,中国的汽车产业整体规模不断壮大,自主品牌进步明显,合资企业得到充分发展,新生



力量不断崛起。尤其是近10年的进步,几乎是不可想象的,而所有这些都是改革开放的成果,也是汽车行业艰苦奋斗的成果。

在人才发展方面,近年来我国有多位行业专家、学者走向世界,在全球的世界行业组织中发挥作用,这些都得益于

我们日渐强大的祖国和产业。

不过,我认为目前行业还存在一些薄弱环节和问题:第一,虽然已经有越来越多的品牌在逐渐摆脱对合资的依赖,但行业内过度依赖合资企业的现象仍然存在;其次,整零关系的 mismatch,我们的整车进步很快,但零部件产业仍然稍显滞后。可喜的是,近年来我们在自主变速器方面已经有良好的势头,虽然与外资品牌仍存在差距,但在不断进步的过程中大有赶超的希望;三是关键原材料和设备的缺失,部分核心技术仍被外资企业掌控,这是值得所有业内人士警惕的。

总体来看,当前,汽车工业的成就很大、形势大好、挑战也不小。我认为只要我们坚持良好的策略,共同努力,汽车工业仍然大有可为。

中国社会科学院工业经济研究所研究员赵英

## 产业安全问题前所未有

仔细想想,我们20多年的产业研究始终围绕着升级改造的主题。我认为,产业调整升级的核心是汽车工业,汽车工业的发展是改革经济增长和工业发展的重要推动力,汽车工业作为改革开放以来的支柱产业,对社会发展起到了重要作用。

不过,随着经济形势和市场规律的变化,消费市场也面临全新的挑战。目前,我在从事国家经济安全和产业安全的研究。从外部环境看,基于对现在国际形势的判断,我认为仍存在诸多不确定性。有人以彭斯(美国副总统)的讲话为标志,认为中美已进入新冷战时期,也有人持反对意见。在我看来,现在的局面恰好处于临界点。从客观角度来

说,目前已经具备了新冷战的一切特征和条件,美国正在向中国施压。

此前中美已经在贸易上进行了一轮较量,但中国目前是全球第二大经济体,美国很难从贸易战中获利。所以,美国改变策略,意欲通过对关键产业和关键技术来控制来实现对中国的压制。所以中国汽车工业今后通过外部兼并,并获得技术的途径可能会变得越来越难,特别是在芯片和软件技术上。美国最新的国家安全投资法已经公布,涉及汽车工业以及电子技术的诸多内容若被列入军民两用,中国企业就无法走兼并这条路。所以今后产业安全问题是全行业和企业都要思考和重视的问题。

此外,在全球性的汽车技术革命过程



中,哪种产品能够胜出成为主流,现在很难说。所以中国的汽车工业和政府机构、研究机构,还是要兼顾多种技术路线。比如去年我去日本丰田参观,丰田的氢能源技术已基本实现资本化运作,这当中日本

全国清洁汽车行动协调领导小组专家组组长王秉刚

## 自主研发崛起 产品质量提升

改革开放40年来,中国汽车工业取得了巨大的成就,最主要体现在两方面:一是自主研发崛起。我从事汽车行业已有58年,感受很深。虽然改革开放初期我们各方面的基础还比较薄弱,但大家专注自主研发的劲头却很充足。尤其是近20年,我认为自主研发的进展非常迅速,这与国家政策的引导、中央的号召分不开。

其二,产品质量水平提升。起初我们的产品一出厂就存在故障,质量水平较低,但经过40年不断的学习与努力,产品质量显著提升,这其中有部分经验和积累来自于合资合作。

回顾改革开放40年,如果说有反思

之处,可能是最初我们做自主研发的信心尚显不足,这导致了改革开放的前20年间,我们的自主研发并没有实质进展,直到后20年才开始发力。如果再给中国汽车工业20年时间,我相信自主品牌是可以进入国际前列的。

当前,全球汽车工业正处于大变革时期,这为中国汽车工业的发展带来非常有利的良机。在以新能源汽车、智能网联汽车为主的技术革命中,我国勇抓机遇,取得了先发优势。这主要得益于我们的政府部门在顶层设计上制定了具备战略眼光的规划和技术路线图。应该说,中国对于全球电动汽车的发展作出了巨大贡献。



未来,无论是发展新能源汽车还是智能网联汽车,我国都具备一定的优势,尤其是从国家到行业有上下一心的目标,这是其他国家和地区做不到的。

清华大学汽车工程系主任杨殿阁

## “新四化”是中国汽车腾飞的契机

过去的40年,中国成为了汽车大国,未来的40年一定要变成汽车强国,而这其中最大的机遇就是“新四化”。

“新四化”改变的不仅仅是汽车产业,还将改变未来交通出行方式以及整个社会生态。对于汽车产业来说,只有在技术变革的时候,大家都还没想清楚的时候,我们才可能实现超越。“新四化”背景下,不仅是汽车本身的技术发生变化,道路基础设施、交通法律法规,所有相关的领域都在发生改变,我们要抓住变革带来的机遇。

“从全球范围来看,我国的汽车工业具有一定优势和基础,除了完备的科研体系与强大的研发能力,我国的制度体制优

势,有利于我们在“新四化”到来时,紧抓机遇窗口,倾全国之力建设汽车强国。

与此同时,我们也必须清楚地看到,在实现“新四化”的道路上,我们面临激烈的竞争和严峻的挑战。目前在“新四化”的核心技术方面,我们与国际上很多跨国公司还存在不小的差距,而且我们的研发投入也不足。复杂的国际形势也是我们“新四化”道路上的阻碍,这将迫使我们必须立足于核心关键技术的自主研发,而实现自主研发的关键是人才,人才的不足是中国汽车“新四化”最大的瓶颈,也是制约中国汽车产业由大到强的重要因素。

国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青

## 稳消费的重中之重是稳汽车消费

从今年1~10月的数据看,限上单位商品零售总额同比增长6.6%,其中汽车类商品同比下降0.6%,是各大类商品中惟一负增长的品类。如果不包括汽车,限上单位商品零售总额的增速大致在14%左右。

这表明汽车消费增速下滑是导致整体消费增速下滑的重要原因,也从侧面反映出汽车消费对于整体消费以及国民经济稳定健康发展,具有举足轻重的地位和作用。因此,近期稳消费的重点是稳汽车消费。

根据对以往政策效应的评估,用调整购置税等短期刺激市场的政策,尽管短期内能出现立竿见影的效果,但对于后期市场的持续增长,以及市场自我调整功能的发挥,都有明显的负面效应。针对当前的市场情况和发展阶段,我主张稳定和扩大汽车消费的思路,同时要污染防治、城市治理等政策结合,借助经济手段和消费政策,以存量调整带动

增量刺激,实现统筹兼顾、长短结合,让存量更新更快转起来,形成增强市场可持续性增长的长效机制。

大约5年前,我就提出中国汽车市场增长最快的时期即将结束,2014年后市场潜在增长率达到峰值,之后的5~7年将将从两位数以上的增长回落到5%左右的潜在增长水平。汽车市场增速回落是整个市场发展在不同阶段的自然现象,有其内在的逻辑,没必要过度解读。今年出现大幅下滑,是长期趋势和中美贸易战、投资增速回落、住宅价格全国性上涨等多种因素叠加共振的结果。从需求变化和消费升级的角度来看,在汽车市场步入新的发展阶段的前提下,汽车企业一定要把品质、品牌和品味的提升作为应对市场变化的重要任务,要把化解长期高速增长所产生和掩盖的矛盾作为增强发展动力的主要方向。

从下一步的市场格局来看,对汽车消



汽车“新四化”实际是汽车从传统的机械制造领域向和电子信息互联网领域逐渐融合的过程,这样的趋势带来了一场影响整个交通出行方式的革命。这场革命让汽车产业的边界更加模糊,导致人才需求呈现出多元化的趋势。除了产业变革需要大

批全新技术的加入,传统汽车人面对行业的各种新变化,其能力和知识结构也面临不匹配的问题。这些因素叠加,导致目前国内汽车行业出现人才紧缺的现状。

中国高等院校要结合“新四化”重新定义汽车相关学科,做好相关人才的培养工作。国家也需要加大对汽车相关人才培养的投入,让中国能在这轮汽车技术变革中获得竞争优势。

现在汽车“新四化”是天时,我们赶上了百年难遇的机会;地利是中国有制度优势以及最大的市场;汽车行业紧密团结即是人和。把握天时地利人和的契机,再给40年时间,中国汽车工业一定能独领风骚。



费 and 汽车产业而言,有几个重要的影响因素需要加以关注:一是消费本身出现重要变化,如中高端需求的增长、市场的日益细分等。此外,商品消费与服务性消费的逐渐融合,也促使汽车除代步以外的附属、附加、移植和增值功能明显增加,这也成为汽车制造和消费领域创新发展的重要内容。

二是共享经济的发展。根据我们的研究,到2027年,如果不考虑共享汽车的发展,中国民用汽车保有量大约在4亿辆或者更高的水平;而如果共享经济普

及,大约会降低约4000万辆保有量,技术和商业模式、消费模式创新因素将对汽车需求产生一定影响,但汽车市场保有量可实现从目前的2.1亿辆扩张到3.6亿辆,汽车市场还是有很大的增长空间。

三是城市化因素的影响。在中国未来可见的10年,人口和要素继续向大城市群和都市圈聚集的趋势将日益明显。这一过程既会带来对新交通工具需求的增长,但另一方面,随着人口密度的增加,和私家车需求量也会呈现一个反比关系,因此对汽车整体需求还要根据实际情况做具体分析判断。

这其中需要关注一个比较重要的问题,即提升城市汽车承载力。与国际著名的都市圈相比,目前我国主要城市的汽车承载力明显偏低,这和政府职能、消费政策、城市规划等存在体制问题有关,如果体制不变,动态提升汽车承载力的动力和机制就难以形成。

(施芸芸 张冬梅 张海天 韩忠楠 韩冬 赵琼/整理 张海天 韩冬/摄影)