

赵福全：确保新能源汽车可持续发展 政府新角色的思考

本文来源：中国汽车报网 2016-01-24

以下为赵福全教授在 2016 中国电动汽车百人会上的演讲实录：

从昨天的闭门会到今天主题峰会，大家谈了很多问题，围着新能源汽车产业的发展，群情高涨，甚至有一种“大跃进”的感觉，当然大家也看到了未来的挑战，这里面既有政策的，也有技术的、有产品的，更有基础设施的。应该说，大家都从不同的角度关注这个产业路在何方，当然也看到了巨大的商机，所以可能汽车产业论坛不缺，尤其我从离开企业之后，站在这个位子上参加得又特别多。但我个人认为，新能源汽车论坛到这种规模的也非常少。

新能源汽车产业，大家都希望健康发展，从不同的角度建言献策，但我个人认为新能源汽车产业现在这个节点上能不能健康发展，今天这个主题峰会的主题至关重要，实际上是产业发展的政策和监管改革。如果没有了这个东西，我个人认为新能源汽车未来基本看不到方向，所以我说高所长你也非常荣幸主持这个问题。不是因为我在这个论坛讲，10 分钟讲不了多少东西，但我想跟大家分享一下我看过这个产业之后，现在在学校里静下来看产业、看企业，也参加很多国家大的决策，我的标题就变得至关重要，是“确保新能源汽车可持续发展，政府新角色的思考”。

“确保”二字，这个产业投入了这么多钱，刚才杨院士说了，现在投了很多钱，如果按照国家科技重大专项都算在内，包括我们所有的情感，那就无价了。这个产业必须发展，而且这个发展不是昙花一现，要可持续的。在这个过程中，政府至关重要，因为任何一个改变人类出行模式、改变整个社会结构的产业要想靠企业家、要想靠老百姓，我认为免谈。正是因为这一点，在整个油价低迷的时候，中国汽车产业走到了今天，这是体制的优势，这是中华人民共和国的优势，是所有国家都没有办法比拟的；但恰恰这种体制如何换档？我认为就变得至关重要了，因为曾经我们是“萝卜+大棒”，今天做到了 33 万辆，但路在何方更让人担忧，本人就是一个穷教授，只能谈谈建议，但却是肺腑之言。

第一，我认为中国新能源汽车产业的发展不要再讨论了，它是利国利民，涉及到整个人类未来发展的产业。曾经我们迷茫过、徘徊过，到了今天，做到 33 万辆，整个国家领导人去年连续发表讲话，这个角度已经很高了。从商人的角度看赚钱就行了，但从国家的角度看，必须考虑到民族的发展。去年 33 万辆，冲到世界第一，但在这背后，我更多看到了一种担忧：

这 33 万辆有多少企业参与？每一家企业有多少辆？可能百辆，几十辆，甚至几辆的都有，单体的销量低得可怜。日本一个企业每年卖 15 万辆，我们一个国家总共卖了 33 万辆，汽车产业什么规律都不是，就是规模！规模！规模！有了量，所有人日子都好过，政策造就市场，政策一旦退坡怎么办，出现“断崖式衰退”，所以挑战还没有开始。我认为新能源汽车产业发展到现在，曾经担忧的问题只是显露出来了，而不是解决了，所以可持续发展最大的挑战在于市场的脆弱超乎想象，并不是 33 万辆就可以“翻身农奴把歌唱”，为时尚早，更应该杞人忧天，不能盲目乐观。

大跃进式的产业更让人担忧，不知道大家为什么激动。实际上这时候我们更应该高度关注“大跃进”背后潜在的隐忧，要思考更要积极应对；隐忧不是问题，最主要的是要把这些问题解决掉。在这里面我认为，33 万辆的背后并没有掌握核心技；一旦市场培养好了，外面所有人都可以进来，我们就会被打得落花流水。我们是电池过关了还是整车过关了？我们还在改标准呢，更何况还有很多标准不全，一个充电设施标准的改变，过去设施的投入就废了。很多人问我，赵教授，将来的标准还会不会改？如果再改我投多少钱/不要以为改进之后传递的是正能量。

另外一个关于“骗补”的问题。因为赚钱嘛，靠这种都能赚钱，如果取消补贴市场又会如何呢？质量、安全隐患的问题，去年的 33 万辆会由于质量问题带来巨大隐患；商业模式路在何方有很多概念，但概念背后又赚了多少钱？所以政策体系将会成为新能源汽车产业最重要的一点。我认为，我们系统性不足：地方保护严重、监管严重、执行力不强，构成了所有的问题，这才是我讲的今天产业政策的完善和改革可能是决定未来 20 年新能源汽车能不能走得出去的问题，所以需要整个国家冷思考，积极地行动，确保产业健康可持续发展。

一个产品推向市场，主要靠消费者和企业互动就行了。但对于新能源，影响整个国家方针大略的，我认为政府起着至关重要的作用，政府在一个产品成功过程有三个阶段：第一个阶段，政策主导，就是“萝卜+大棒”，过去是唯销量论，只要卖出去就成功，所以我们拼命补，一台不行补两台，一块不行补两块。但今天进入调整期，有了 33 万辆，消费者觉得好象还可以了，这时候应该是政策和市场的融合，就叫“准市场机制”，最终都要到市场上去。

在准市场机制的时候要做什么呢？我认为是健康发展论为主导，唯销量论已经过时了，这时候健康发展更需要终结过去，面对未来。最终完全靠市场的时候怎么办呢？严格监管论主导，新能源汽车产业进入新的发展阶段，确保健康可持续发展是绝对的第一要务。我认为

应该将所有的东西都告诉国家总书记、总理，健康发展，政府角色要重新定位，政策体系要有新内涵、新使命，而且要有新作用。现有的市场我认为远远不足以推动，所以很多人说，已经到了 33 万辆，交给市场吧，我认为交给市场就死定了，但继续的话，政策主导吧，我认为你也死定了，所以政府要进入什么？“换挡期”，已经爬坡了，还在 6 档就掉下来了，现在已经爬坡了，下坡了，还在一档，油耗也差，被追尾了。所以我认为，新能源可持续发展到了这个时候，要重新梳理曾经走过的路，要重新梳理曾经做过的事儿，填平补齐，这才是新能源汽车可持续发展的绝对前提。

我认为现在技术已经不是问题，新能源必须站在国家的高度看产业的发展，这是一场能源革命，涉及到交通、安全、基建、金融、保险、财税、产品、消费文化以及模式的变革；也面对整个汽车业态千载难逢的改变：未来汽车不一定买了，用就够了；未来汽车是第三空间，可以住在里面；未来汽车是“第四屏”，可以在里面刷存在感了。新能源已经不是工信部、发改委、科技部、财政部的工作了，是整个国家的问题。确保可持续发展的第一要务就是一定要设定科学的机制，不需要通过财政投入来设定积分制。这有一个复杂的问题，碳排放的积分、CAFE 的积分；如果用 CAFE 不一定做新能源，传统技术、混合动力不一定差，所以刚才美国的朋友讲了，加州靠的是 ZEV，真正较真碳排放的时候，现在的电动车不一定低碳，但未来会低碳，所以这个也很重要。

另外一个讲讲破除地方保护。从多年的经历看，实际上地方保护是害了新能源汽车。因为地方保护就有“肥水不流外人田”的想法；但地方应该补充电，补充电造福子孙万代，补产品只是昙花一现，这些问题应该解决。如果让老百姓买电动汽车，却找不到充电桩，就像肚子坏了找不到洗手间的痛苦；凡是政府掌控的问题都应该一夜之间切换新能源，你自己都不买，你都不肯买，你让老百姓买吗？

另外，我认为，要在政策的制定上有系统性，要站在国家的高度，政策要有延续性，更要有透明性。到现在为止很多人问我新能源能走多远。在这种情况下一定要冷静，不能一哄而上，说白了，有富人，就有惦记富人的，骗补是因为致富了。另外我认为，现在有很多非汽车产业想进入汽车产业，他们是没有产能的，但按照现有的汽车产业政策必须要建工厂才能造新能源汽车，这些产能的重复投入我认为至关重要，我觉得应该鼓励那些拥有技术、商业模式的企业利用现有产能来做新能源，为什么还要逼着他们拿 600 亩的地，雇 2000 个工人，为什么不能把现有产能用足呢？应该允许他们而且鼓励他们这么做，我认为要考虑短途电动

汽车，我认为国家这方面是有问题的。现有电动汽车长距离、高性能、高大上，最后太贵；现有的低速电动车有质量、性能、安全的问题，我们又觉得这不符合国家的需求。我认为能不能介于两者之间， $(\text{高大上} + \text{脏乱差}) \div 2$ ，把续航里程降下来，所有问题都解决了。能不能解决？提出 50 对 50，没必要 80 对 80，更没必要 100 对 100，老百姓有要求，国家就要推动，以降低性能，而不以安全指标（为重）。我认为对这要有结论，不能视而不见，中国需要，老百姓呼吁的东西就是重要的，不能老以讨论为借口。

我认为要从整个汽车产业发展角度看新能源汽车。新能源汽车和十年前已经完全不一样，要重新认识新能源汽车。传统汽车是新能源汽车的基础，没了这个基础就是空中楼阁，同时智能网联汽车是新能源的翅膀，它才能让你飞起来，IT 业是传统汽车和智能网联汽车一个最大的载体，它带领我们走向美好的未来。

最后，我认为，国家政府更应该在商业模式上下工夫，商业模式不是简简单单弄几个 App。未来是一个“技术+产品+体验+商业模式”的社会，如果缺了这个商业模式就没了催化剂。所以我认为应该多做新能源汽车的工艺展示和科普宣传，让消费者真的知道，新能源时代已经到来，它是解决你子孙万代的大事，而现在就可以呼吸新鲜的空气。要让大家知道，新能源汽车是新鲜事物，国家在这方面坚决不会动摇的，商机也无限，值得憧憬。