

## 赵福全对话赵航：承上启下推波助澜

本文来源：凤凰汽车 2014-11-23

一年一度的广州国际车展于 11 月 20 日拉开大幕。在本次车展期间，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》。第二季赵福全研究院力邀中国汽车工程学会理事长付于武、中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬、中国汽车技术研究中心主任赵航、安徽工业经济联合会常务副会长左延安做客广州车展凤凰汽车展台，与赵福全院长一道指点江山，把脉行业。以下为赵福全对话中国汽车技术研究中心主任赵航的访谈实录。

赵福全：凤凰汽车的各位网友，欢迎大家来到广州车展凤凰汽车《赵福全研究院》高端访谈栏目，今天我们非常荣幸地请到中国汽车技术研究中心主任赵航。

赵航：各位网友大家好！

赵福全：我们是这么多年的老朋友，中心在您主政应该有 15 年了吧？

赵航：对。

赵福全：十五六年的期间内正好也赶上中国汽车产业的大发展，尤其在您的领导下，中心从原来很小的规模发展到现在接近 1600 人左右，无论从资产、利润，包括国内外行业的影响力都是空前的。我自己在国外这么多年，国外很多企业一开始不知道中心的存在，现在谈起中心都翘起大拇指。无论从技术的投入，产业政策的影响力，方方面面都给予很高的评价。在这个过程中您功不可没，从这个角度来说，您在过去十五六年的主政中国汽车技术研究中心的过程中，您上要接政府，下还要对企业，同时横向又有很多产学研的活动。你可以说是很重要，同时又很难的角色，这个过程中您对您的中心位置，包括您看中国汽车产业过去这么多年过来有什么样的感受？

赵航：我们中心应该说随着汽车工业的快速发展，大发展，实现中心的发展。现在中心有 3600 人，资产 60 多亿，不局限于在天津总部，其他各地上海、北京、武汉、宁波还有好多地方都有分支机构。最近中心建成了一个新的院区，新增投资二十多亿，是国际水平领先的。同时在盐城建立一个高水平的汽车实验厂，明年上半年能够全面建成，也是投资 20 多亿。我们现在围绕着中心职能定位，我们现在由原来以检测、认证、科学研究为主，到全面服务

自主研发和创新发展这样一个模式，在汽车产业链各环节中都应该有中心的身影，都应该有中心对应的研究院所，为他们服务。

赵福全：汽车产业这么多年发展下来，政府它虽然要制定政策，但是又感觉到很多东西需要很强的专业背景。企业有很强的技术力量，但是只是从自己企业的角度看问题，又涉及到零部件，又涉及到市场，中心在这个过程中到底怎么样能发挥承上启下的作用呢？

赵航：中心有三个定位：一个定位就是以科技为先导，它是国家的科研院所，也是由国家科研院所转制成的科技型的中央企业，这是它的本质，它不同于一般的企业。第二个定位是以行业为重要支撑，以行业技术为重要支撑，它是政府的技术支撑机构。第三个定位就是以产业化成果的转化，成果的孵化基地为它的发展重点。它不是一个纯公益的研究所，也不是一个纯学术研究，理论的研究所，它是一个应用类的研究所，或者应用类研究所转变成的企业，它的成果也可以服务社会，转让给其他企业，也可以自己拿来把它做大做强做成产业化。这十几年由科研院所转制成中央企业也是按照这三个定位来做的。

说到第二个定位，为政府服务。原来我们局限于标准、法规、认证、规划这些政府在计划经济主管的内容，我们在做一些技术支撑。随着市场经济的不断深入或者扩大，整个汽车产业的市场化实际上我们的服务内容远远不只标准、规划、信息和认证，已经到了三十几个研究院所，其中十七八个的研究院所完全是服务于政府，服务于汽车行业的管理。

赵福全：中心在承上的过程中在政府的产业政策，标准的制定方面起到了巨大的作用。产业政策的制定要对行业了解的非常透，对技术也要有很深层次的理解和解读。在汽车产业发展过去应该说改革开放这 30 年，所谓的产业政策的得与失你怎么看？

赵航：这个产业政策是 1994 年一版，2004 年一版，现在到 2014 年准备还要修订新版，大概十年一版。第一版产业政策主要是解决我们汽车产业散、乱、差，或者叫缺重少轻没有轿车这个局面。在 1994 年为了鼓励轿车，也鼓励相对集中的发展的产业，解决厂点多，产量低，生产不集中的问题，所以提出了一些纲领，投资多少钱才能上汽车，上了多少万辆才可以上汽车。你要合资怎么合资，对外资的股比有什么限制，1994 年都很明确。应该说对规范汽车产业的发展，解决我们缺重少轻的局面，解决我们没有很弱小的轿车的局面，通过合资解决了这个问题，现在我们重型卡车也销到全世界各地，轻型车经历一些挫折，原来轻型车很好，包括北汽，包括天津小解放，轻型车做的非常不错。由于受到农用车的冲击，农用车有一个特别优惠政策，驾照也优惠，行驶道路也优惠，价格也优惠，它属于三农产品，好多

方面有倾斜政策。实际农车在一定程度上打败了轻型车，现在农车是轻型车的零部件和供应商在供货。

不管怎么样第一版产业政策还是解决了，你变成农用车也好，也是解决了农民的需求运输问题。你变轻型车又解决城乡的需要。第一版乘用车产业政策有它非常重要的历史地位和作用，因为它做到了零的突破，作为产业政策来说，没有哪个产业专门制定一个政策，只有汽车产业。

第二版产业政策实际就不是解决第一版产业政策的问题，实际就是面对厂点过多，要考虑兼并重组整合的问题，投资外资合资的企业限制，另外我们汽车产品的认证制度的实施。还有零部件工业怎么发展，它是一个政策群，把整个产业从零部件到整车，从合资到自主方方面面做了一些规范。鼓励自主只是提一提，具体的措施、政策并没有像合资企业那么明确。所以自主品牌在第二版产业政策也受一些影响。

再一版产业政策肯定得向自主品牌、自主研发倾斜。不是说不要合资，不要合资产品，不要合资企业，而是怎么样在整个汽车市场中有个合理有序的竞争。我们自主品牌不能关起门来搞，需要有一定的竞争强度，才能保证它的产品和企业的竞争力。但是也不能强度过大，各国家都有对自己产业防止受侵害，都有保护的责任。我们政府来说也应该有这样的责任，不是关起门来，我们改革开放政策没有变。但是改革开放是要与时俱进，不是说 80 年代的改革开放。

赵福全：不同时期的改革开放的侧重点不一样。

赵航：不一样。现在不仅要限制你一家企业在一个产品只能合资两家，可能还是要对它的扩张厂点总数也有限制，整个市场容量是有限，市场就这么大，三千万辆也是有限的。有限的市场怎么把市场资源分配给企业，我们要给自主品牌留出市场发展空间，我们国家改革开放第一动力是市场驱动，市场化。并且市场是我们现在所有资源的最重要资源，我们有这么大的人口基数，有这样发展的速度，有这么大强大的需求，无论在各类产品市场，要把这个资源利用好。

政府调控市场，市场引导企业，在任何市场下也是对的。不能说放任市场任其自由发展，自由竞争的市场经济也是政府要调控市场，我们更应该有责任把市场调控好，留出适当的空间和强度给自主品牌。不是说合资品牌建五工厂、六工厂你也不管，建七工厂，八工厂你还

支持，工厂规模很大，每个合资企业都建七工厂，八工厂，每家三百万到五百万产量，肯定对自主品牌会有冲击。

赵福全：实质上国家需要新一轮的产业政策，但是这个产业政策如何把自主做强，作为一个很大的侧重点，不是说关起门来不开放，一定要倾斜自主怎么做强，对国外也要有所限制？

赵航：研发的投入也好，新车型开发也好，不可能再回过头来说都由国家投，肯定企业，企业要投要有投入的来源要自身能造血，如果车也销不好，利润也下滑，没有造血功能，怎么能发展好。它要有造血功能在市场上把产品销出去，并且盈利的情况下销出去，就要有它的市场空间。没有足够的市场空间你汽车是个资金密集、技术密集大规模的产品，大规模生产小规模销售你怎么能赚钱。

赵福全：要给他们提供市场份额的空间，否则给了多少研发的费用或者喊几个口号是没有意义。

赵航：说的极端一点，假如说我们现在两千万辆的市场份额，能留给一千万辆给自主品牌或者 800 万辆给自主品牌，即使自主品牌做的没有合资品牌那么高端，它还有这样的市场空间。当然我们不是希望把市场空间留出来就保护落后就保护自主品牌，质量、控制、新产品开发，也不思进取，我们还是要强调有一定的竞争强度，但是不能竞争过度，竞争过度就导致我们自主品牌压低价格，要不然赔本卖，要不然就是不正当的市场手段。竞争强度过大，过度了不行。

赵福全：因为从中国汽车研究中心的角度参与了很多，不仅仅是产业政策还有法规的制定，提供了很多有利的支撑数据、实验验证。从您这么多年的体会，像 5 升油耗，很多企业压力也很大，有的觉得太严，未来的方向还不明确，这么多年制定法规过程中，国家有哪些东西还可以进一步完善，比如跟企业互动，包括和你们互动？

赵航：市场经济实际是一个法制经济，汽车进入市场过程中就是法制不健全。到目前为止我们还没有一部完整跟汽车有关的法律，美国日本都有《车辆法》，我们有《道路交通安全法》，有 7258 道路交通安全法，有交通法规，但是没有车辆法。我们也有环保法规，我们也有节能法，但就没有一个完整的汽车法。

赵福全：这是割裂的。

赵航：由于其他法没有了，汽车没有法，每个法都可以伸入到汽车。每个政府部门、执法部门都可以管汽车，就形成了汽车多头管理。现在十八届四中全会强调依法治国，实际汽车也需要依法治产业，我们也在考虑配合政府制定相关的汽车《车辆法》，或者《汽车法》，解决我们现在的多头管理，政策叠加，政策之间的不协调。我们割裂也有，更多是重叠，重复。他也管到这块，我也管到这块。交通部也管，工信部也管，节能法也管，各弄一套。

我们工信部有一套公告认证，别的也有认证，环保也管，北京环保局也管，工信部也管，安全也有重叠。跟汽车相关的技术法规，多头管理实际上弄的企业不堪重负。企业为了报各个方面的公告，准备好几套人马应付。为了这个，为了让大家都报好公告，报好环保，我们中心专门开发一个软件，只要你把数据传上去，你要打哪个报告，我一点就可以出来，方便企业。我们这个软件卖的也很好，价格也不菲，我不希望卖这个软件，我希望它可以统一，最后不卖这个软件，大家一个出口，一个管理。将来的法治社会，将来的汽车车辆法出台之后，希望可以解决这些问题。

赵福全：你已经启动这个事了吗？还是是一个建议？这个车辆法哪个部门牵头比较好？总得有一个部委启动向人大提。

赵航：应该是发改委。因为发改委是一个综合部门，各部门都管一块汽车，谁也说服不了谁。发改委是我们国家经济方面的总参谋部，给国家出主意想办法，他没有部门自身的利益在里面。我们在配合发改委做一些前期研究。

赵福全：又涉及到一个话题，现在讲十八届四中全会依法治国，认证的时候是OK，一旦执行起来的时候很多问题都出来了，您觉得将来在汽车行业依法治国到底机会在哪，政府应该怎么做？企业应该怎么应对呢？

赵航：依法治国是一个漫长的过程，现在就应该着手做。我们现在多数是靠文件、政策、规定来调控这个企业。政策文件规定也不错，你像我们标准，强制性标准加上红头文件就相当于技术法规，但是它还不是技术法规，不是技术法规它就可以另外一个红头文件再出就可以修改，并且这个文件程序很简单就可以出来。法治就是说这个法律制定也要走程序，修改也要走程序，这个程序是很严格的，要通过人大，通过国务院法制办不一读二读三读，还要公开听政，就不会随意地更改。相对来说指导这个产业就会稳定一些。

刚刚你说燃油消耗量，如果上升到法律层面的话，按照法制的要求，法律给的准备时间来做，如果你说是一个标准，是一个规划，大家认为到那时候看着办，也不一定实施的了。也可能到那时候大家都完不成，你要是法律，你能不能完成，这个法律是要实施的。

赵福全：要排除企业的侥幸心理。

赵航：现在 5 升油耗难度确实非常大，如果现在我们的发动机的技术水平或者我们现在在产的发动机完全按照 5 升油耗，得一多半得倒闭，如果不换型的话。这些企业都更新产品，更新装备的话，这投入得多大，不是五年能积累起来的。不是几年能积累起来就马上就换新的。这个可能还得依靠新能源汽车，混合动力，代用燃料多种渠道，多种方式或者柴油化来解决这个 5 升。这个 5 升跟欧洲比跟日本到 2020 年比，我们也不算太超前。我们基础比较差，或者我们燃料消耗量原来要求限制不是那么严格，就觉得很难。

赵福全：我们谈了很多国家的事，反过来最终不光国家法规如何，制定的过程有多么复杂，毕竟企业面前是一视同仁。您从中心的角度，由下级各个企业，在跟企业接触的过程中有形形色色的企业，有外资的，有本土的，你觉得中国自主品牌的企业现在遇到这些困境，从企业自身的角度来说问题出在哪？

赵航：最重要是市场。我们追溯到改革开放初期，改革开放初期对城市改革，工业改革主要是市场化。当时我们提出合资的概念叫市场换技术，经过 30 年，市场换技术不能说一点没换，换了一些，但是最关键的技术，最核心的技术，你并不一定能换的来。因为这些跨国企业它就是靠这些核心技术，关键技术，或者超前的技术来赢得市场，如果这些你都要换来的话，他不也把市场丢了吗。市场换技术不仅实践没实践好，从逻辑上去分析也讲不通。你想着是市场换技术，实际上人家想长期占有你市场，不是说卖点车，等你把技术拿走了，我就撤退了。

现在没换成，我们现在还在用市场还在继续合资，还在继续扩建工厂，把市场空间全部塞满了合资企业，对我们自主品牌是不是等于我们自己给自己很大压力，这是最重要的。我觉得你说逆向工程，正向开发，或者说在哪些关键技术有突破，增大研发投入都是重要的，但是没有市场的牵引，没有市场空间，你这些投完了都会打水漂，都会放空。特别是在这么多国家，这么多强大的企业集团都进入中国市场的情况下，你说我们想在这里异军突起想绝地反击，你没有市场支撑，我觉得这些都是空话，我们应该认真研究市场资源怎么分配，认真反思一下市场换技术不成功在哪，应该研究一下现在的市场资源应该怎么调控。

赵福全：非常好，我原来期待着你更多讲从企业的角度应该做些什么，企业做的是有不够，但是如果市场给了它机会，它就有能力赚钱有更多的投入。做了很多东西如果市场打不开，他就越做积极性越低，就进入恶性循环。国家真的要在顶层设计上，在新一轮产业政策上如何解决自主品牌的市场份额的问题，这个不解决，永远都是死结。

赵航：我们对企业也要有要求，要考核，业绩评估，都要有自主的成分。你光靠这个行吗？还不行。我们一方面要鼓励企业自主研发创新，要掌握关键技术核心技术，另一方面给这些技术产品施展的空间，让它完成一个循环再一个循环不断向上循环。如果我们现在市场份额没有，一个循环就死，没有第二个循环，你这里投入怎么能收的回。

赵福全：现在也提到从企业的角度我们要解决国有企业的创新的原动力问题，有的时候我也在思考你也是国企，也没人让你做 C-NCAP，也没人让你做建电池的工厂，也没有让你建汽车工业研究院，你们自己通过盈利再投入一点点做到今天的规模。在你经营国企的过程中，混合所有制本身有很大的好处，但是混合所有制能解决所有的问题吗？

赵航：还是一个企业目标定位问题。我们中心的目标定位就是一方面服务政府，一方面服务企业，也是服务这个市场。服务政府我讲了很多，这些对整个产业来说宏观上影响会很大。但是企业会遇到一些具体困难，或者特殊要求，这些也要有人来为它服务。我们中心是研究了企业，研究了市场，或者是超前研究一下市场会有什么需求来做，中心做自主研发做的很早。左延安他知道，我们在联合设计研究什么 6450、6600，包括江淮起家的产品 6700，都是我们和他们联合设计搞的，做的很大。但是中间我们把它放下了，为什么放下了，当时没有研发的需求，当时都认为合资好，合资把产品一拿来就卖，卖了就赚钱，轿车合资乘用车合资，卡车合资。确实对企业特别需要钱的时候，特别需要有产品在市场上卖的好，合资是来的很快。

但是，当合资到一定程度，一定强度的时候，你自主品牌它就没有它的生存空间。作为我们民族的汽车工业大家都有这样的情结，国家对我们这些汽车人又有这样的要求，我们 1953 年开始干汽车，也不希望最后干成合资企业，干成独资企业。所以就有这样的创新和自主这样的需求。我们重整旗鼓建立汽车中心研究院，根据新能源汽车发展搞了新能源汽车的专项。

正好在我们搞起来的时候，正向的自主研发也就开始了，我们也赶上了这个需求旺季。现在我们支持自主研发的能力很多，我们主要投入是放在正向开发的验证实验上，而不是简单的检测实验合不合格这样的水平。

赵福全：中心不仅仅是业务的拓展也是一种业务的转型。这种转型是保持原来强项的基础上把自己的业务走上一个级别。

赵航：就检测认证验证它合不合格，这种设备实验应该比较简单。但是你要评价它这个车到底是什么样的水平，评价要求就高了。C-NCAP 是一个评价的办法，不是合格不合格的准入线，所以要求就高。其他的正向验证实验，也不是简单的合格的检验。可能要评价这个车跟其他车性能中间的差异，哪些是他的弱项，怎么样解决他的弱项，这都在验证实验过程中得出结论。

赵福全：中心的特殊地位，我认为前瞻性的思考就决定了我个人认为也证明了另外一件事情，行业的引领和引导还是很重要的。比如说 C-NCAP 当年刚开始推行的时候，自主品牌的成绩很差，大家也怨声载道，弄了这样一个东西把我们和巨人一起比，把我们比的很矮，很差。这几年由于中心坚持推这个东西，中间又有很多的差距，也遇到很多的挫折，最终已经得到了行业普遍认可。刚才我和董扬会长交谈，他说一开始吉利做的不错，现在由于示范效应中心的推动，现在整个自主品牌全都上来了，C-NCAP 评价标准比以前严很多，现在自主品牌五星很多了，成为普遍性。中心引领的作用还是非常大，中心又经历了坎坎坷坷，最终通过自己的行动得到了全行业的认可。是什么动力？

赵航：其实中心做这些是不只是为了赚钱，为了商业利益，实际上做 C-NCAP 它是赔钱，但是有一种行业责任，社会责任。中国的车陆续投放国际市场，也有国外公司的车合资的车，进口的车进入中国市场，这种交流的时候我们首先遇到国外的 N-CAP 门槛，包括陆风遇到过，金杯遇到过，奇瑞遇到过等等。由于 N-CAP 门槛我们过不去，很多订单都损失了，签好的合同也撕毁。当时我们是叫“碰撞门”，我们中心怎么样想办法帮助企业解决“碰撞门”。我们可以一个企业一个企业帮忙，金杯不行，咱们想办法过这个碰撞门。陆风不行我们也可以帮你。这样做的话，一个一个个体去解决的话，实际我们整体的安全技术水平还是不会上的很快。只有把 C-NCAP 规则建立起来，大家按照规则做，整体会上很快。

还有一个由于我没有相应的 N-CAP 评价规则，好多卖到欧美的车到中国降星级，我们有了之后，对这些外资企业拿产品的时候要按照中国的产品做。并且中国有一些特殊要求，逼着他开发上专门为中国投入，不能你有什么你卖什么，是中国要什么你拿来什么。提高国外车进入的门槛，提高我们出口的门槛，对我们的市场国内市场也有好处，对我们走向国际市场也有好处，为什么不，有这样的想法。

我们也遭到很质疑，你们是企业，企业会做赔钱的事，我们这几年坚持下来了，十年了，大家也都明白我们确实在恪守我们的准则，我的 C-NCAP 不赚钱，我们还是花钱买车，我还是自己垫付实验费。

赵福全：通过其他的经营弥补这部分的经济上的需求。

赵航：C-NCAP 就这个评价本身是我要投入的，跟 C-NCAP 相关的会给我们带来一些业务我也不否认。你想 C-NCAP 会做一些摸底实验这个我要收费。碰撞结果不好，你要提升安全级别，我的工程院可以帮你做提升，有偿服务。一个大的循环。

赵福全：刚才左总提到无论是企业还是政府要有一批有使命感和有责任感的人，否则中国汽车产业很难有大的突破。就讲企业之间的合作讲短期我挣多少钱，可能就不需要合作，要整个产业不强，我们也就完了。像 C-NCAP 我个人认为还有一个，它是大量的高精尖的设备，还有相当雄厚的数据库支撑，又有一批博士、硕士高学历，有很大的技术含量的一群优秀科技人员，这个东西又不是其他的部门轻易可以做的了的，中心又有很大的，很好的基础。中心这么做下去之后，现在从工程院也建立了很强的工程咨询服务，我们整个创新链这块比较弱，也需要大量的数据支撑。任何一个企业非常有限，你们无论做检测，还是做摸底都积累了大数据量的数据，这些数据怎么和工程院有效地结合起来服务于行业呢？

赵航：我们中心建立了一个数据资源中心，这个数据资源中心就收集行业或者我们在测试、研究、对标这些数据把它积累起来。我们中心的实验量很大，就碰撞来说一年碰撞 900 多台，任何一个国家，任何一个企业没有这样的实验室，这些数据有的是有偿的，有的是无偿的，现在我们还在积累扩大。我们中心不仅仅着眼于现实，不仅仅着眼于眼前的利益。我们的数据库的建立几千万的投入，十几年前就开始投入，现在陆陆续续有些成效。包括有一些实验室的建设，就这单个实验室是没有办收回投资，整个形成实验室群，形成一个系列的话，我这个大循环是赚钱的。

中心在研发能力建设上，投资巨大利用率不高的实验室由中心建，这是我们提出的理念。作为一个企业来说他开发一个车型两个车型，一年用几次，一个实验室投资四五个亿，就进去几次，还得请技术团队维护费用很高。这些实验室由中心投，投资也是巨大，利用率相对比他们高，各个企业都会来，利用率就高。这点上也是从为行业服务出发，凝聚行业的力量，形成我这个实验室的能力整体配套和相对高的利用率，也可以实现盈利。如果就这一件事单独去考虑，孤立地去考虑你是没法做，如果作为系统，作为长远观点去考虑就可以做。就像

大数据系统建立，大数据不是一蹴而就就是日积月累。有一天我们积累成大数据，它的回报可能就是阿里巴巴，就不是现在的简单市场分析，简单的拿几个数据做一些研究。相关不相关的反正现在都先收集着，等用到的时候，就像一个人的知识，书到用时方恨少，你这么读着，百家争鸣你都有，用的时候就得心应手。

赵福全：最后一个问题，现在应该说中心在过去这么多年在连接政府、企业包括业务、零部件、整车厂，包括客户，起到了巨大的作用，包括一些法律的官司你们也要参与技术的裁判和裁决。现在中国是要依法治国，你觉得中心的定位，如何更好地发挥好中心的作用？汽车产业又这么大，售后、售前、技术的、法规的，跟大家描绘一下未来的大思路，中国怎么推动政府的简政放权，中心可以承担更多的责任。

赵航：汽车再发展，实际就是依法管理的产业。依法管理产业首先就是跟车辆相关的法律，环保、节能、安全道路，都跟我们车辆法相衔接或者相协调。它做一个重要的支柱产业，它是有一个系统完整的一套法律。依法也就有一套政府部门来做相应的管理，不能是多套政府部门重叠来管理。我们也就不会像现在一仆多主，谁都是我们的主人，我们谁都得服务，我们就服务一个。像美国的高速公路安全局，就相对简单，顶多加一个环保，能源部就可以了。比较简洁我们就希望这样。

除了车辆法之外，下面这些细化的配套法律，或者法律的事实细则也要有相应的司法解释。像我们现在强制性标准慢慢能过度成技术法规，也是法律的形式把它实行。欧洲、美国这些汽车发达国家都是这么做的，依据《车辆法》有相应的制度，现在认证是管理办法但不是法，将来依法认证，应该跟国际完全接轨了。现在我们做法上有一些跟国际接轨，实际说法上和国内不接轨，改变它的程序上过于简单随意。这是作为一个成熟的管理制度应该做的。

为了我们汽车产业的可持续，为了汽车产业给后人留下更多的发展空间，我们要考虑汽车产业自身它的能源是不是可持续，环境是不是可持续，它的安全这些是不是可持续。我们要增加一些报废车的法律，有毒有害物质禁用的法律，包括汽车产业和其他社会管理相关的一些法律，进入汽车社会之后，汽车应该怎么管理。不是简单的限行限号，也不是简单的拍牌限行，还是要鼓励产业发展。今天的限行，今天的限号，你要考虑什么时候能取消限行限号。让汽车行车有路可走，停车有车位可停，给人带来便捷的同时，环境和能源不会由于汽车的过度发展，安全受到威胁，也不会由于交通事故这么严重，产业自身也受到质疑。我希望把我们汽车产业发展遇到的几大难题，通过法治的形式逐步得到缓解，一个是交通拥堵，

一个是道路交通事故，一个是能源危机，再一个是环境。环境现在我们天天雾霾，只有 APEC 的时候有几天蓝天，一过了就叫 APEC 灰，现在交通事故我们也是非常严重，我在有些场合讲过，应该把事情搞准对症下药，回避不是办法。

赵福全：非常感谢赵主任一个小时的分享，谈了很多他对汽车产业的理解和深层次的思考，也包括中国汽车技术研究中心过去这么多年走下来参与政府的决策，辅佐企业做强做大的过程中到的作用，尤其对未来汽车产业发展也进行了很多的分享。也谈到十八届三中全会之后依法治国的情况下，中心可以发挥更大的作用，可以从整个产业健康的发展，从交通能源环保方方面面能为国家的宏观产业政策的制定和企业做强过程中的技术开发，能起到引领的作用。明年的中心是 30 年庆典，20 年的时候我参加就觉得很辉煌，随着汽车产业这十年的发展，30 年的庆典更值得期待，感谢赵主任来到凤凰汽车《赵福全研究院》高端访谈节目来分享他的看法和观点。再次感谢赵主任，我们《赵福全研究院》广州车展期间的高端访谈节目到此结束，谢谢所有的网友，谢大家的参与。

赵航：谢谢大家。