

赵福全对话吴卫：“把门人”的思考与责任

本文来源：凤凰汽车 2015-11-24

2015 年 11 月 20 日，广州国际汽车展览会开幕，凤凰汽车作为官方合作媒体对本届广州车展进行全程报道。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》。第四季《赵福全研究院》力邀中国汽车工业协会副秘书长李万里、国家发展改革委产业协调司处长吴卫、北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生和中国社会科学院工业经济研究所工业发展室主任赵英，这四位政府以及行业精英们将与赵院长一道把脉方向，解析未来。以下为赵福全对话国家发展改革委产业协调司吴卫处长的访谈实录。

主持人 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。我们荣幸地请到了发改委产业司吴卫处长。

吴卫：大家好，很高兴在这里和大家见面，也很高兴和赵老师做一些互动和交流。

主持人 赵福全：您到发改委产业司工作差不多快 5 年了吧，这之前您在中国汽车技术研究中心先从事技术工作，后来转为做管理工作，也参与了很多行业的管理，不过现在发改委这个岗位，和原来相对具体的行业管理工作应该说有很大的不同，能不能简单谈谈有什么感受？

吴卫：我从事汽车领域的工作到现在已经 25 年了。很幸运，这 25 年正好是中国汽车从 100 万辆级发展到世界上最大规模的全过程。在这个过程中，我们也伴随着这种成长，收获着产业发展带来的各种成就，包括对个人发展上的促进。

关于产业发展我的感受比较深，这需要各方面的力量支撑。企业要有所作为，行业要能够形成合力，当然政府也需要有更长远的规划和指导，要有比较符合市场规律的政策或者说环境，这几个要素是缺一不可的。

就我目前的工作来讲，从政府支持产业发展的角度，可能要考虑的问题比汽车产业本身更宽泛、更长远。同时，也要使自己的角色定位和身处产业之中时有所区别，这还是有所不同的。

主持人 赵福全：虽然都参与汽车产业，但因为定位不同、角色不同，所以思考问题的角度也不一样。我是 2004 年回国的，经历了汽车产业从 300 万辆到现在的 2400 万辆，而您则

经历了从 100 万辆做到今天的 2400 万辆。您是清华的优秀毕业生，校友们也都为您感到骄傲。虽然汽车产业现在有这么大的规模了，但关于汽车产业的作用和定位，还是有不同的声音。有的认为汽车产业不强，我们没必要做那么大的努力了；也有的质疑汽车产业造成了很多问题，像交通拥堵、环境污染、能源等等，汽车产业是不是还有必要继续发展。

当前汽车已经作为重点领域之一写进了《中国制造 2025》，而且就眼前来看，汽车销量的变动直接影响着我们国家的经济增长。您是学汽车出身，做过汽车产业的研究和管理，现在又担任国家汽车行业管理的领导。作为专家和领导，您怎么看汽车产业在国民经济中的地位？中国提出要把汽车产业做强，您觉得目前这个战略清晰吗？

吴卫：我觉得汽车产业对于一个像中国这样的大国来讲，其重要作用是毋庸置疑的。无论从汽车产业的体量，还是其对经济、社会发展的促进作用来讲，都不是其它产业能够替代的，这是产业本身的规模和关联性所决定的。

作为一个大国，一定要有自主的产业，包括自主的制造业，当然也要有自主的农业。我们的生存不能完全依赖进口的粮食；同样，我们的制造业，也不能完全依赖别人，我们必须要有自主的产品。从这个层面来讲，我们既要使自己的产业够大，更要够强，这符合国家的长远利益，也符合全体人民大众的根本利益，在这一点上不需要争论。

实际上从发展阶段上看，我国汽车产业发展的时间并不是太长，真正快速发展是从 80 年代改革开放之后，也就是三四十年的时间。这期间我们从一个极度落后的状况，发展到现在产销量全世界最大，这是很不容易的。当然也面临着两个突出问题，第一，在这样快速的发展中，我们能力上的提升和积累还不够，我们必须考虑要怎样才能做强。第二，我们现在规模是世界最大了，已经连续 6 年第一，今年是第 7 年了。在这样的体量标准下，全世界已经没有我们可以参照的国家或者市场了，我们的做强之路只能靠自己探索。也就是说，我们从学习追赶变成了探索超越，这就需要我们更长远、更系统地思考问题、采取对策。所以，我们更需要清晰的发展战略，而不是简单地学习、借鉴、引进、提高就可以了，我们要有创新，甚至要去引领。

主持人 赵福全：汽车产业在国民经济中的作用是毋庸置疑的，那么您能不能给一些量化的指标，到底从哪些角度看，汽车产业已经起到了不可替代的作用？

吴卫：在整个社会商品的零售总额当中，汽车销售额高的时候占到 13%以上，这两年比例有一点点下降，但是也在 11%-12%之间。汽车税收占国家税收的 12%-13%之间，给国家财政提供了很大的支持，而国家财政是所有的公共设施、社保、教育、卫生、医疗及长远发展的重要保障。汽车产业还为全国提供了大量的就业岗位，根据不完全统计，总体上有两三千萬以上的数量。

从这几个简单的数字就可以看出，汽车对于国计民生的重要作用是不可替代的。如果没有汽车产业，我们会面临很大的经济和社会问题。在中国发展的过程中，如果汽车产业发生问题，我们没有办法承受它带来的影响。

主持人 赵福全：从整个汽车的销售总额占零售总额的比例、汽车税收占国家税收的比例、以及人员的就业比例来说，汽车都是其他任何一个产业无法替代的。

吴卫：还有一个方面，汽车与其它产业的相关度也是最高的。汽车对于创新，对于各种新技术的应用，对于与新产业的相互融合及相互促进，还有产业链整体的发展，甚至对于国际间资本、技术、产业的各种合作，都是不可或缺的。

主持人 赵福全：还有汽车产业链的长度与拉动作用，对资本以及商业模式的影响，等等。

吴卫：我经常讲汽车是多维度的，是个有立体影响力的产业。不仅是有长度、宽度，还有厚度、深度，可能还有更多维度上的影响。

主持人 赵福全：汽车不能简简单单看成是一种产品，它是一个产业，更在背后带动着很多其它产业。这一点和手机、电视是不同的，手机、电视作为产品能带来一定的销售额，但是对于上游的原材料、下游的服务业的拉动作用远不如汽车。

吴卫：也包括汽车对生活方式产生的深远影响。

主持人 赵福全：我们看汽车产业，不能只看到它造成的环境污染和能源消耗，实际上我们是由很小的体量，十年快速跑步进入汽车社会的，短时间内急速膨胀一定会带来一些问题，当然这些问题我们是要解决的。对这些汽车社会问题，您是怎么看待的？

吴卫：这些问题我们同样可以借鉴国外的经验。发达国家在发展中，这些问题也都出现过。目前来讲，对这些国家都不是很严重、无法面对的问题了。我们作为后发者，有更好的技术和更先进的理念，我们当然同样能解决汽车产业发展带来的一些所谓负面问题。

主持人 赵福全：现在我们国家对发展汽车产业的战略大方向是什么？

吴卫：战略的方向和目标，就是我们的汽车产业要由大到强，这主要从提升能力、提升竞争力的角度来入手。由大到强，不是进一步在数量上或者规模上达到某种指标，而更多的是要在一些内在的、有价值的指标体系上有所进步，也就是说在内涵上要有所提升。要让汽车成为中国制造业的一种象征，代表着中国的竞争力和在世界上的影响力。当然要达到这样的阶段，可能还需要比较长的时间。另外，我们需要在发展路径方面探索并创新，因为如前面说的，作为全球空前体量的汽车大国，在由大到强的发展过程中，我们没有可借鉴的参照物。

主持人 赵福全：的确，对于汽车产业的重要性和巨大作用，我们不要再怀疑了。而汽车产业高速发展至今，我们已经连续六千年居于世界销量第一，已经没有可以参考的对象了。我们有 13 亿人口的巨大体量，未来汽车产业应该怎么发展，只能依靠中国人用自己的智慧来探索。吴处也谈到，下一步我们的重点不是简单地追求规模，我们更要注重汽车产业内涵的发展和完善。不仅要做强汽车产业，更要让汽车产业拉动、带动其它产业健康发展，要把汽车产业上升到文化、甚至上升到文明的高度来思考。

吴卫：是的，我完全同意。

主持人 赵福全：既然汽车产业这么重要，而我们的战略也是清晰的：即要把汽车产业做得更健康、更有内涵。那么您如何看待中国汽车产业中长期的发展态势？我们具体要怎样做，才能做强汽车产业，实现从大国到强国的转变？

吴卫：汽车产业一定能做强，我们中国会出现世界级的汽车企业和品牌。当然这需要有一个脚踏实地、持之以恒的探索过程。现在我们比以往更具备做强的条件：我们有更好的基础，不仅是规模，而且我们的产业体系、人才、市场等环境都更好。中国已经是全球最大的市场，同时我们还有更大的全球市场可以去开拓。我们现在体制更活，正在进行的很多改革都是更市场化的改革；我们的资本更足，很多资金都在寻找新的投资领域；我们的技术更新，我们迎来了新一轮的科技革命。这一系列有利因素使我们更有条件把汽车产业做强。在这个过程中，企业要有一种使命感和责任感，换句话说，我认为企业必须是有追求的。同时政府也要在这个过程中切实调整和发挥好自己的作用，更多的是营造环境，规范市场，让市场更好地发挥作用，让企业更能够体现它的主动性和主体作用。

主持人 赵福全：汽车产业太复杂，涉及人才、资金、技术和相关产业等各方各面，大家还是要有足够的耐心，要踏踏实实地做事情。国家如此，企业也如此。企业家要有胸怀，要有长远的战略眼光，矢志不渝努力把企业做好。国家也要从体制、机制上创造更灵活的条件。我们整个产业则要把资金、人才和技术创新真正用好。果能如此，我们的产业没有理由做不好。

吴卫：一定会有企业能够脱颖而出，时间会做出选择。

主持人 赵福全：这个信心太重要了，如果您还是站在中国汽车技术研究中心的角度说这句话，那还是一种期待，但现在您有机会参与国家重大产业政策和方针的决策，从您的角度更能够把握全行业的前进方向。您谈到了我们需要而且一定会诞生世界级的企业，我们现在最需要的就是这种信心，做强汽车产业绝对不是一朝一夕的事情。

吴卫：我们不仅要有世界级的整车企业，还要有世界级的零部件企业，这样的汽车产业才真正是有整体竞争力的产业。

主持人 赵福全：汽车是一个立体的产业，整车企业没有零部件企业支持做不好，但是零部件企业如果没有整车企业做龙头也做不好，尤其现在又谈到跨界融合，更需要其它相关产业也能够参与到汽车产业的发展中来。

吴卫：从目前的发展阶段来讲，发展新能源汽车就给我们提供了一个难得的战略机遇期。

主持人 赵福全：作为汽车人我们欣喜地看到，汽车产业作为十大重点领域之一已经写到了《中国制造 2025》里面，这个意义非常深远，因为《中国制造 2025》并不是一个简单的十年规划，而是未来三十年中国制造强国战略规划的第一个十年。我们都能看到，国家已经下决心一定要把制造业做强，具体分三步走，到 2025 是第一阶段，最终要把中国制造业的水平提升在世界的龙头地位。

《中国制造 2025》把汽车纳入之后，确定节能汽车、新能源汽车以及智能网联汽车这三大发展方向。您觉得在建设汽车强国的征程中，应该怎样把节能汽车、新能源汽车以及智能网联汽车更有效地落地，为此国家应该做哪些事？企业应该做哪些事？

吴卫：《中国制造 2025》明确将建设制造强国列为国家战略，这是我们国家对制造业充分重视的体现。我个人理解，《中国制造 2025》还需要在战术层面上，或者叫技术方向上进一步明确了一些工作重点。

从汽车产业整体发展来讲,《中国制造 2025》中的相关阐述还只是一个部分,我认为这个战略还应有相互配套的很多要素配合:包括从管理、新产业融合、国际化、改革、创新等方面都要有所配合。目前《中国制造 2025》更多的是提出了一些重点的或者说新的技术方向,这些对于产业的融合、新技术创新体系的建设、产业化体系的培育和建立,都是非常重要的。我们国家的汽车产业在此前的阶段技术来源基本上是以引进、吸收、借鉴为主。现在这个阶段不论是新能源汽车,还是智能化、信息化的汽车,都是一个新技术应用的阶段,到这个时候我们原有的那种学习借鉴的模式,可能是不够的。

当然,我们原有的创新体系应该说本来也是不完善的。从基础研究,到工程研究,到产业化、商品化、服务化,这几个链条上的创新环节必须尽快连起来,在这里面就会诞生出一些新型的业态,比如说融合了服务和制造的业态。这个创新体系的培育是最重要的。

从产业化的角度讲,没有必要探讨哪些技术是更好的,技术上没有好与不好,只有适合与不适合,或者你有没有条件把它培育成熟。所以在这方面,我认为我们的企业应该尽可能地多做基础研究,多去储备一些技术,而不是说等待别人确定了方向,我们再去追赶。那样的话我们永远只会是相对落后的,不可能变成一种引领或者超越的产业。我们现在要把最基础或者说我们最缺的环节,借助节能汽车、新能源汽车和智能网联汽车这几个重点领域尽快建立起来。

主持人 赵福全:我们原来更多是跟随性的,以引进、吸收、消化为主的创新模式,支撑我们从无到有走到今天。但这对于今天我们要做制造强国来说就远远不够了,我们需要的不仅仅是技术,还需要整个产业的创新能力,国际化以及人才的培养。尤其在创新模式上,我们不是简简单单只做产品创新,更要从基础创新来研究,因为我们永远都不可能只通过跟随就成为顶级的制造强国。

吴卫:我们原来评价一个制造企业主要看规模大小、产品销售的市场份额或者产品本身的优劣。我们的很多技术基本上最多做到了和国外同步应用,但我们做不到同步研发,更谈不上同步创新。和国际上最先进的企业相比,我们的企业对于开发产品,可能也就是在 5 年左右的时间做储备,但要做到先进甚至全球领先的,可能要做到 20 年以上的储备才行。

主持人 赵福全:交流之后,您提到了非常重要的一点:从现在开始我们已经不能简简单单跟随人家了,这样我们是没有未来的,我们必须进行原始创新,以前更多是人家的产品和技术我们能生产出来,即使了解一些,也只是一知半解。但从现在开始,我们要知其然,更

要知其所以然。这样我们才能做到引领创新，这个过程可能是漫长的，但也是我们中国制造业必须要做到的。

吴卫：这应该是国家支持的重点。

主持人 赵福全：刚才您也谈到要使《中国制造 2025》中关于汽车方面的规划有效落地，我们在体制、机制上，在产业政策上也要发挥很大的作用。但是，在过去 10 年，我们的汽车产业政策一直没变，尽管在这 10 年中汽车产业实现了五六倍的增长，有些政策已经明显开始不适应新的环境了。那么我们现在有没有必要制定新的产业政策？如果有，我们到底需要什么样的产业政策，侧重点应该在哪里？

吴卫：应该说，我们曾经有过两版产业政策，从 1994 年到 2015 年汽车产业飞速发展的过程中，这两版产业政策的作用还是很明显的。

确实像您说的，发展到一个阶段之后，政策会有不适应的地方。我认为可能产业政策本身的功能也发生了很多变化。一般来讲，在产业初期，需要有系统性或者更多行政干预的政策来调控。而现在已经发展到这么大的市场规模了，应该到了让市场发挥作用的时候了。从这个角度讲，我们现在不一定需要一份新的叫做产业政策的政策，产业政策的形态也不是固定的。比如说美、日、欧、韩等国家，他们现在都没有叫做汽车产业政策的政策了，他们的产业政策现在已经变成了更精准的、更前瞻的一些政策，当然也包括一些临时的政策，比如说临时干预等，有时候刺激一下市场，买新车给一些补贴等等，这些也是政策，所以产业政策这个形态不一定是固化的。

发展阶段不同，政策的功能也变了，我们也没有太大的必要一定再去出台一版新的产业政策。从原有产业政策的内容来看，有很多的内容已经被调整了，或被取消，或被替代。但原有产业政策的基本原则和方向等，我觉得并没有太过时，很多我们还必须坚持。从政策效果来讲，我们可能不一定再去追求形式上的完整的产业政策，而是更要强调政策的适应性，特别是和现在的改革发展趋势相适应。

市场经济下，法制化是一个很重要的保障。从某种角度讲，可能没有政策才是最好的政策，因为没有政策更体现自由竞争，更体现市场作用，但我们不可能一下子就走到这样的阶段，所以我们需要找到战略重点。对于我们需要特别重视的领域，我们需要有一些干预或者有一些明确引导去发挥政策的作用，但不需要面面俱到地顾及到汽车产业的方方面面。

主持人 赵福全：这又是非常重要的观点，原有产业政策中，有些内容可能已经不需要了，但是有些内容也是需要我们延续的。能不能讲得再具体的，大致的哪些方面我们还是应该坚持。另外从宏观方向上讲，哪几个领域我们应该再强调一些，哪些领域则应回避？

吴卫：从大的原则讲，根据中央改革的要求，凡是市场能够发挥作用的，政府不再去干预它，包括投资、准入等方面的管理，这些既增加成本，而且有不少是重复的，效率比较低，肯定要逐步把它简化、下放甚至取消。

另一方面，政策需要加强的是创新体系的培育和新能源汽车的发展。这是我们国家由大到强的必由之路，我们必须把这条路走好。政府先要把这条路修好，创造好的环境条件。包括流通体系、财税体系等也有改革的必要。

主持人 赵福全：应该说，不可否认的是在过去 20 年中，两版产业政策为中国汽车产业发展到今天立下了汗马功劳。但由于时过境迁，随着社会的进步和产业的发展，有些内容已经不合适了。现在我们应该更多地让市场起到主导作用。政府应该弱化原来行政上的干预。而对于影响国家未来命运的关键要素，比如说创新机制、新能源汽车等，国家就应该通过一些产业引导政策来有效推动，包括一些利税、科研激励等方面的引导，以确保重点发展。

吴卫：是的。

主持人 赵福全：产业政策里面很重要的一点，就是关于所谓的合资股比限制，这也是以前产业政策核心的内容之一。围着合资股比是否放开一直也是争论不休。现在有两个焦点，一是 50:50 的内外资股比限制是不是要放开，另一个是要不要对内资更早一点放开以利于汽车产业的良性发展。您怎么看这个问题？

吴卫：我觉得不存在对内资不放开的问题，现在无论是整车生产企业，还是零件生产企业，并没有太多的限制，政策只是对一些技术条件、投资额度提出了要求，包括对新建纯电动乘用车企业也放开了对汽车产业整体的一些限制，应该说是越来越宽松了。对外资来说，我认为合资企业仍然是今后一段时间内，中外合作或者说产业发展中一种很好的方式。但是有一点，我认为靠政策来限制合资是利有弊的，长远来看，让市场选择比较好。打个比方，这个人愿意结婚过日子，还是愿意单身过日子，要宽容一点。从社会进步的角度来说应该说限制越少越好。

总体来讲开放竞争是有利于成长的，这是应该肯定的，但还要考虑很多因素：国内企业的承受力，企业惯性，以及国家整体的开放政策进程等。在这方面我想企业要有信心。

主持人 赵福全：您的意思是说中国汽车产业这么大，是一个多模式共存才能支撑起来、持续发展的产业？合资是历史遗留下来的产物，但目前还是有它存在的必要性和必然性。最终汽车产业应该是开放竞争的。

吴卫：投资人也要考虑长远利益。

主持人 赵福全：要有一个渐进的过程。

吴卫：有一句话，合久必分，分久必合。

主持人 赵福全：不管怎么样，我们的企业要练好基本功，要长真本事，最终肯定是要参与竞争，让市场来选择我们的合资模式的，而不是简单用行政手段。您也谈到我们的企业也有一个对于放开的承受力问题。

吴卫：这在某种程度上也是企业的心理问题。

主持人 赵福全：确实，“仁者见仁，智者见智”，大家认为汽车产业发展不好有很多原因，您也谈到我们发展的时间比较短，总要有一个渐进的过程。但同时也有很多人认为，我们的政府部门在管理产业时，多头管理太严重了，但都只是管住了自己负责的一块，没有从产业健康发展的角度形成合力去引导。我也做了很多研究，比如和韩国比，我们有很多可以改进的地方。您怎么看待对于政府管理的上述评价？未来政府各部门是不是应该更齐心协力，不是为了把产业管住，而是应该把产业建设得更好？

吴卫：两方面来说。一方面，政府的管理肯定要适应产业发展的要求，政府来适应产业，而不是产业来适应政府。现在的问题是产业发展得太快，我们很多机制转换得不是那么快，改革牵扯到很多利益的调整，不可能一帆风顺。但改革本身是必须的，总体上必须简化、协作，同时有的方面政府管理还要加强。并不是说我们这么多部门一起管就起作用了，有很多该起的作用反而没有起到，该管的地方还没人管。

另一方面，也不需要过分夸大这方面的问题。否则我们汽车产业的发展速度怎么会这么快？政府管理问题有的时候被夸大了，企业在某一个阶段，自己也会遇到一些困难或者矛盾，

这与政府管理并没有很大的直接关系。总体上看，我们的政府管理，实际上还是在不断地去适应，不断地去调整，只是没有像产业发展和要求得那样快速。

这里面我们需要重视的问题，第一是重复管理，其实国外也是很多环节是分段管的，但是我们可能在某一些环节上重复得比较多。第二是执法失衡，有人在门口把门，没有人在进门之后监管，把门重复障碍很多、效率低下，里面该管的地方却没有人尽责，这确实是有问题的。这方面我觉得是要改变的，要把力量充实到事中、事后的监管上。当然各国情况不一样，中国有中国的国情，实际上欧洲、日本也有人把门，同时也有人监管，不过方式与我们不太一样。

同时，政府管理还涉及到地方的干扰。在我们汽车产业的发展过程中，地方的干扰因素一直都在持续，而且没有太多明显的改善。这对于国家部门的管理效果又产生了很多不利的影响。

以上这些问题都要进行充分研究，多个部门管有多个部门管的问题，但不等于问题都在这里。我们还要看到政府管理还有一个深层次的因素，就是税收影响。我们现在的税收制度设计导致了重生产轻消费，而且地方和中央权责利不够均衡。如果我们把税制参照发达国家的税制对应上，可能很多问题就不存在了。

还有一点，我们之所以认为政府管得过多，有一个很重要的因素是我们的法制跟不上。依法行政不够，有法不依、执法不严、违法不究的问题很严重。这就造成了我们该去靠法制监管的事情，只好靠行政管理来替代，而行政又没有法律的严肃性和约束力，导致管了不该管的，而管了又管不好。我认为税制和法制是我们最需要花时间推进改革的。

主持人 赵福全：非常好，也非常高兴听到吴处讲这番话。我也一直在研究这方面的问题，也觉得很困扰，汽车涉及到太多的环节，交通、安全、税收，包括地方和国家两级政府的管理。听您今天讲完后，虽然有很多方面我们可能还是觉得政府做得不够好，但至少我们知道政府是有这方面的认识的，我想社会也应该有足够的耐心。您谈到部门的重复管理导致政府机构资源的浪费，也让企业、消费者无所适从。您谈到我们的地方和中央之间在同一件事情常常步调不一致，应该从立法的角度统一起来。您也谈到立法和执法的缺失，相对来说我们的执法尤其不让人满意。您还谈到这些问题背后有一个重要因素就是财税利益的分配，我们也应该向国外去学习，当然这需要一个渐进的过程。不管怎么说，我们还是应该加快改革的

步伐，毕竟汽车已经是支柱产业了，我们没有多少时间去浪费，我们必须快马加鞭、早日做强。您从发改委产业司的角度，能有这么高的认识，我觉得改革还是值得期待的。

下面还有一个问题，就是电动汽车资质的放开。不是说只有造过车的企业，才能造电动车，原来的门外汉现在也可以尝试造车了。但也有人担忧说原来没造过车的能做好吗？政府也提高了电动车生产资质的技术门槛，比如由原来的最高时速、续航里程“双 80”标准提到了“双 100 标准”，原来的 80/80 对于有造车经验的企业来说都很难，对没造过车的企业就更难，现在虽然允许他们进来，却又提出 100/100 这样更高的指标作为门槛。您觉得这样的对电动汽车发展会有多大的影响？

吴卫：我的看法是这种政策是给有能力的参与者“投资”，或者说是给愿意创新和参与市场竞争的企业以鼓励。任何一个产业，确立规则，实施监管，最重要的都是要维护公共利益和消费者利益。新能源汽车产业和传统汽车产业有一个很重要的不同，传统汽车产业我们落后非常多，没什么选择，只能抓紧学习、抓紧追赶。而现在发展新能源汽车，全球基本都在同一起跑线上，国内和国外的区别不明显，都是国际水平的竞争。产业体系是国际化的，产品竞争也是国际化的，因此要求我们的企业也必须有更高的追求，或者说更高的起点。从这个角度来说，我们国内既不缺电动汽车的生产企业，也不缺电动汽车的生产能力，我们更缺有专长、有特色、有“绝招”的优秀参赛选手。我们希望通过这种放开，把原来受政策条件约束的高手放进来，而不是为了仅仅增加几家企业。

正因如此，我们提高了一些要求，让我们新进入的企业把着眼点放在今后几十年的全球竞争上。如果不做好全球竞争的准备，上场之后也不会有很好的发展空间，企业拿到资质恐怕也无法真正实现梦想。我们的立足点和出发点，至少从产业主管部门的角度讲，是要让参与者有能力参与全球竞争，也是要提高国家的总体竞争力。

主持人 赵福全：谈到新能源汽车，大家就会和第四阶段油耗法规 2020 年的 5 升/100 公里标准以及将来第五阶段 2025 年的 4 升/100 公里标准联系起来。同时最近这段时间国际上在碳排放方面也给了我们越来越大的压力，碳排放积分交易制度也很可能扩展到汽车产业。您怎么看碳排放和油耗法规的限值，与新能源汽车后续发展之间的逻辑关系？另外，涉及到电能的来源问题，由于中国煤电比例高，电动也不见得就低碳。这样推广新能源汽车到底对我们汽车产业未来的发展有什么影响？

吴卫：这些管理都是为了使我们的产品结构更低碳化，更节约能源，保护环境，同时也更好地应对气候变化等国际问题。对我们国家来讲这这也是一个产业持续竞争力提升的问题。这些出发点都没有问题，当然从历史上来看，技术的进步都有一个很长的过程，像油耗管理目标的实现原理主要基于内燃机汽车的不断提升和进步；二氧化碳温室气体排放的控制也一样。而新能源汽车的配额，或者积分管理，则是一种较新的管理制度。从美国的实践情况来看，新能源汽车积分制度在加州等地有过尝试，带来的成效很值得我们国家在未来新能源汽车发展过程中借鉴。相对来说，油耗管理的重点是提升传统汽车及其动力系统的效率。

不同的办法作用点和着眼点是不一样的。战略角度也不一样，从我们工作中的体会看，政府可能是从更高的战略层面上考虑问题，而不是从技术选择上考虑。我们考虑的是制度和创新对我们产业的意义。就这一点来说，我个人有一些观点，比如说油耗的管理，我始终认为现在还存在一些问题，特别是大众这次“作弊门”事件的发生，也表明在油耗的测试方法、测试标准、测试精度、数据质量、产品一致性等方面的监管都还差得比较远。在这个基础上进行的数据管理，不宜将其作用过于强化。我们可能需要建立复杂的一套体系，应该更多地在数据质量提升、测试标准完善和对企业产品的行业管理上有所加强，催生真正的技术进步，而不是一味地追求数量的降低。而对于新能源汽车，我们还需要有一个更长效的机制，让大家更有动力去发展，达成国家的战略目标。

主持人 赵福全：最后一个问题，您也说到我们下一步发展的重点是要把我们自己的汽车产业做强，不仅仅是追求规模，还要做得更有内涵。那么未来政府和企业应该怎样有效互动？如何确保产业健康发展的同时，实现做强呢？

吴卫：应该客观地承认，做强汽车产业很不容易，难度很大。这方面我们要有一定的宽容，我们更需要长时间的持续努力。这其中，我觉得最核心的还是我们的企业要创新，同时要认真、专注，更要坚持。没有一批有追求、有担当、肯拼搏、肯实干的本土企业，汽车强国的期待是无法变成现实的。我们都不希望看到中国变成完全由国外汽车公司主导的汽车市场，未来应该是共同发展，自主品牌要占有一席之地。

当然这其中政府也是大有可为的，不是说要去保护、去干预，而是要创造积极向上、公平竞争的环境。从企业发展层面讲，无论战略还是战术也都要适应产业发展的总体要求。今后国家投入的重点、激励的重点，以及自主品牌如何能够更有竞争力、更加国际化，我想这些都是企业必须关注的。

最后回到最基本的一条，还是要尊重市场、尊重规律、尊重科学、尊重消费者。我们发展汽车产业并不是为了产业而产业，我们是为了满足国家经济和社会的发展需要，也是为了满足人民群众生活水平提高后多元化的需要。不仅是“行”的需求，还有其它的需求，要靠汽车来满足。只有让汽车产品成为人民生活水平不断提高的强有力保障，我们汽车产业未来才能有更大的发展空间。

主持人 赵福全：时间过得很快，一个小时的访谈时间转瞬即逝。和吴处的交流也更加深了我的一些认识。从事汽车产业工作这么多年，我们深知汽车产业之大，其复杂超过想象。汽车产业是一个龙头产业，它在国民经济中的巨大作用不应再有争议，而是应该研究如何把这种巨大的作用更健康、更有效地释放出来。

未来汽车产业发展的重点已经不再是简单地追求规模，我们要追求有内涵的产业，健康的产业，而且要站在文化、社会和整个产业生态的高度来看待汽车产业。这其中既有产品的问题，也有技术的问题，更有我们的体制和机制的问题。汽车产业要发展，要有一大批优秀的有梦想的企业家参与。如果没有充满激情、坚持不懈做下去的民族企业家，我认为我们这个产业是没有未来的。同时，吴处也谈到了未来汽车产业的管理，从国家的角度应更多地服务于汽车产业，而不是管住汽车产业。最后无论国家政策、还是企业努力，落脚点都必须落实到消费者身上。这些观点相信是吴处的肺腑之言，也希望您在产业管理岗位上发挥更大的作用。

一个人也许解决不了整个汽车产业发展的问题，但是我相信有大量企业家、政府领导和行业专家，包括汽车界的每一位同仁，大家共同努力、积极互动，中国汽车产业一定可以实现健康发展、由大变强。规模庞大、涉及广泛的汽车产业正需要更多的人用智慧和汗水，用创新和坚持，来为之努力。汽车产业是“中国制造 2025”的载体、龙头和抓手，做强汽车产业将为中国未来制造业的转型升级提供强有力的基础和支撑，我们要肩负起汽车产业的这一伟大历史使命！

再一次感谢吴处。

吴卫：谢谢给我提供这个交流的机会。