

## 工信部：六个目标、六大任务、六项措施推进汽车强国建设

2016 中国汽车产业发展（泰达）国际论坛今日在天津正式召开，工业和信息化部装备工业司副司长瞿国春提出，关键技术要取得重大突破，创新体系不断完善等六个目标，围绕关键领域实现汽车强国过程中面临的短板，需要实施六大任务，通过深化体制改革，改革管理体制等六项措施稳步推进汽车强国建设。

瞿国春首先分析了中国汽车行业目前发展需要面对的机遇与挑战。2015 年 5 月 19 日，国务院正式发布中国制造 2025，这是党中央、国务院总揽国际国内发展大势，站在增强我国综合国力，提升国际竞争力，保障国家安全的战略高度做出的重大战略部署，核心意义是加快制造业创新发展、提质增效，由制造大国向制造强国的转变。汽车产业是制造业的典型代表，是体现综合竞争力的标志性产业。为加快中国制造 2025 在汽车产业的贯彻落实，工信部牵头开展了中国汽车产业中长期规划 2016 至 2025 编制工作，中心思想就是围绕抢抓机遇、积极谋划、协同创新、稳步推进来建设汽车强国，现在已经有了一些初步的成果。

国民经济发展新常态下，我国汽车产业发展成绩显著，但也存在一些问题。进入新世纪以来，我国汽车产业快速发展，形成种类集群、配套完整的产业体系，整车研发能力明显增强，节能减排成效显著，质量水平稳步提升，中国品牌迅速成长，国际化发展能力逐步提升。特别是近年来在商用车和 SUV 部分乘用车领域，已经形成了一定的竞争优势。新能源汽车发展取得重大进展，由培育期进入成长期。随着汽车产业不断的发展壮大，其在国民经济中地位和作用持续增强，为推动经济增长，增加财政收入，促进社会就业，改善民生福祉做出重要贡献。汽车相关的产业税收占全国税收比，从业人员占全国就业人数占比，汽车销售额占全国商品零售占比均连续多年超过 10%。

与此同时，我国汽车产业大而不强的矛盾依然突出，表现在关键核心技术掌握不足，产业链存在短板，高端装备对外依存度高，创新体系仍需完善，企业实力亟待提升，监管工作有待加强，产业过剩的风险开始显现。巨大的汽车保有量带来的能源、环保、交通问题日益凸显。同时，市场扩大开放后的合资合作的格局也可能对中国品牌发展带来巨大的影响。物联网汽车深度融合，互联网社交圈影响逐渐增强，共享出行、个性化服务成为重要趋势。产业格局和生态体系发生深刻的调整，传统企业和新型企业竞合交融发展，价值链、供应链、创新链将发生重大变革，全球汽车产业生态正在重塑。

面对变化，我国汽车产业在关键核心技术、企业竞争能力和国际化经营水平、产业布局、创新体系等方面准备还有所不足，这是挑战的一面。

中国制造 2025 战略目标的指引下，对于稳居并将长期处于全球最大的汽车市场的我国而言，实现产业由大变强的目标，还是具备较好的基础和有利条件，机遇与挑战并存，总体上讲，机遇大于挑战。

首先，新能源汽车和智能网联汽车有望成为抢占先机、发展的突破口，我国新能源汽车大幅度提升，产业规模快速扩张，动力电池产业链日趋完善，支撑汽车智能化、网联化实力不断增强，互联网产业在全球具有一定优势，信息通信领域技术和标准国际话语权也在大幅提高。北斗卫星导航系统即将实现全球主网。

其次，全球巨大的市场需求提供持续动力和上升空间，随着城镇化加快推进，汽车市场仍将保持平稳增长，预计 2020 年我国汽车产销量将达到 3000 万辆，2025 年达到 3500 万辆左右，随着自主创新能力的提升，我们可以充分发挥市场的优势，在技术路线选择，标准制订方面将有更大的自主性和话语权，从而为自主能力创造有利的条件。

制造强国战略和“一带一路”建设将为产业发展提供重要的支撑和发展的机遇，智能制造的推广实施将有利于推动产业转型升级，工业强机逐步夯实技术，“一带一路”将海外发

展通道更加畅通，沿线市场的开放将更为便捷，汽车产业协同其他优势产业共谋全球布局、国际发展的机制将加快形成。

第三，解放思想、创新方式、统筹规划、系统推进，全面巩固和提升汽车产业的技术和能力。汽车行业要坚定不移地贯彻着力创新，转型升级的主基调，牢固树立创新协调绿色开放共享的发展理念，推进汽车产业供给侧结构性改革，控制总量优化结构，着力创新，以做大做强中国品牌汽车为中心，培育具备国际竞争力的企业，以新能源汽车和智能网联汽车为突破口，实现产业差异化创新发展。以提升零部件供应层次，汽车装备体系为支撑，突破制约产业发展的技术瓶颈，以“一带一路”为契机，加快全球布局和国际化，推动汽车产业发展由规模速度向质量效益转变，完善中国汽车产业由大到强的战略转变。

力争经过十年持续左右的时间迈入世界强国行列，当然这和中国制造 2025、三个十年的目标也是一样契合，未来在前列站入一定的位置，最后实现强国战略。根据现有技术和优势，总结出**六大目标**：

第一，关键技术取得重大突破，创新体系不断完善，创新能力明显增强，先进动力系统、高效传动系统达到先进水平，我们动力电池、核心技术要处于国际领先。

第二，全产业链实现自主可控，率先突破先进乘用车传感器、车载芯片、高端制造装备、检验检测设备等短板，培育具有国际竞争力的供应商，从零部件到整车完整产业链布局。

第三，中国品牌汽车产品认可度、产品美誉度要显著增强，形成较强国际竞争力的企业和品牌，在全球产业分工和价值链的地位要明显提升，新能源汽车要具有全球创新的引领能力。

第四，新兴产业生态基本形成，研发制造、物流、客户服务一体化，形成人车互联，信息与智能交通、新能源新型智慧生态体系。

第五，国际化能力发展明显提升，统筹国际国内两个资源市场，形成技术与资本，营销品牌多元化，深层次的模式，企业经营能力显著提升。

最后，节能环保水平要大幅提高，2020 年乘用车新车平均燃料消耗量降到 5.0 升/百公里，商用车接近国际先进水平。实施国 VI 标准，到 2025 年，乘用车新车平均燃油消耗量达到 4.0 升/百公里，商用车达到国际领先水平，排放达到国际先进水平。

围绕关键领域实现汽车强国过程中面临的短板，实施**六大任务**：

一是强化自主创新能力，把自主创新作为中心环节，坚持创新驱动发展导向，完善创新体系建设，加强核心技术攻关，提升平台技术能力，强化发展动力。

二是要计划基础的能力，完善产业链的链条体系，掌握自主可控零部件，建设汽车基础，夯实零部件基础，大力发展先进制造装备，以智能制造为重要手段，全面提升全产业链集成能力。

三是推动产业转型升级，大力发展汽车先进技术，形成新能源汽车和梯次合理的产业格局和完善的配套体系，实现乘用车燃料消耗量和积分办法，引领产业转型升级。

四是加快跨界融合，构建新型产业生态，坚持跨界融合，开放发展推动汽车产业智能制造与互联网应用为抓手，创新融合发展模式，推动出新服务多元化，实现产业发展的新动能。

五是要提升质量品牌，打造国际领军企业，坚持把质量品牌建设作为提高企业竞争力的根本要求，大力推进企业改革，大力培育中国汽车品牌，培育具有国际竞争力的中国汽车企业。

六是要深化开放合作，提高国际化发展能力，坚持把国际化发展作为汽车产业可持续发展的重要保障，健全服务保障体系，提升国际化经营能力，加强国际合作，加快推动中国汽车产业融入全球市场。

此外还制订了**六项措施**：

一是深化体制改革，改革管理体制，强化法制化管理，适合我国国情和产业发展规律的法制化、集约化、国际化管理制度，研究制订机动车生产管理相关法规，建立健全有利的赔偿和企业退出机制，优化公告管理、强化事中事后管理，加快推进汽车行业体系建设，落实主体责任和法律责任，建立多部门跨地区的奖惩机制。

二是通过政策银行、贴息贷款和高技术发展专项等资金，共同支持创新中心建设等八大工程建设，加大对节能与新能源汽车研发投入力度。

三是强化标准化体系建设，完善汽车零部件体系，建立政府市场制订的标准协同发展，协同配套的新型标准体系，完善新能源汽车及基础设施的标准法规体系，加快智能网联汽车体系。

四是加快人才队伍保障，加强统筹规划和分类指导，开展汽车人才培养和转型模式研究，构建国际竞争力的建设，优化优化生态环境。

五是建设和谐社会，推动建设社会和谐发展，加强机动车污染防治，完善道路交通安全法规和标准，促进汽车共享经济发展，建设环境友好、资源集约、人车和谐的汽车社会。

六是要发挥行业组织的作用，完善公共服务平台，组织行业联合技术公关，制订产业技术规范，加强国内外合作交流。

瞿国春表示，实现汽车强国战略转型是一项系统工程，需要规划设计和战略引领，更需要政府、科研院所等行业共同努力，希望各方携起手来，为共同建设汽车强国贡献自己的力量，早日实现中国汽车强国梦。

（来源：新华网）