

## 2007第五届（上海）汽车电子论坛

**丁海涛**：能够参加2007第五届汽车电子论坛首届汽车电子沙龙，在汽车方面我是一个外行，能够有这个机会学习我感觉到非常高兴，我今天就贯彻十七大精神，落实自主创新，缔造汽车制造强国的这个专题和大家谈一点想法和体会。

大家知道刚刚召开的党的十七大明确了我们举什么旗走什么路以什么样的精神状态向什么样的目标奋进，胡锦涛同志在十七大报告里面还特别谈到提高自主创新能力，建设创新型国家，这是国家发展的战略核心，是提高综合国力的关键，谈到了核心和关键。要坚持走中国特色的自主创新道路，把增强自主创新能力贯彻到现代化建设的各个方面。自主创新的能力高低决定了国家民族的进步和企业的生存发展，提高自主创新的能力是企业增强市场核心竞争力，实现又好又快发展的根本保证，所以说我想自主创新无疑也是我们从汽车大国走向汽车强国必由之路，相信这已成为业内人士的共识。

就十七大的学习我谈三点想法：第一、汽车制造业是关系国计民生的产业，汽车电子产业是其中的核心，大家知道汽车产业关系到国民经济的多个行业多个门类的综合性龙头产业，在全世界汽车制造业代表了国家制造业的综合水平，我们在和其他国家较量的时候我们是否能拿出自己创新的汽车，是否拿出完全知识产权的国家名片，我想仅仅有合资的一汽丰田上海大众恐怕不够，所以中国的汽车制造业必须要自主创新不能继续作世界汽车的装配厂。

我们意识到汽车电子技术、新材料技术、发动机技术同时作为汽车产业发展三个主要的技术之一，高端技术作为提高汽车电子产品、性能、环保、安全、使用性的主要手段，是自主创新的核心内容。中国汽车制造业在汽车电子的核心技术方面和发达国家相比，我们注意到了应该说还是有很大差异，实际上我们注意到这么几个数字，目前国外平均每辆车上电子装置占整车成本30%，一汽豪华的轿车可以安装

到48个微处理器，其电子产品占整车成本的40%。按照我国的汽车产业的十一五规划要求，到2010年高档汽车电子产品成本占整车本30%以上，经济型车辆占20%以上，十一五期间我国汽车的电子产业达到1500-2000亿元的规模，目前我们的产品在汽车电子市场份额可以说微不足道。这些数字看到汽车电子产业是汽车制造业的主要利润来源所在，对我国民生和综合国力起到十分重要的影响，在我国提倡自主创新的今天，这个产业是我们必须重点发展的产业之一，这个是第一个想法。

第二个想法是提高汽车电子产业的自主创新认识。我想说提高汽车电子产业的发展认识，应该是首先要把它看成自主创新。作为汽车电子产业未来发展的主导，这个产业的发展是历史的选择，对此我们应该有紧迫感责任感和使命感。说到紧迫感是时间上我们要充分认识到从汽车电子发展源头看，我国汽车电子发展历史10年多，而世界汽车电子发展也只有40多年的时间，我们看一下国外的汽车电子产业发展之路，不难发现欧美拥有完整产业链，不仅仅是零部件半导体厂商还有大量从事技术设计咨询开发等业务。目前中国的本土汽车电子厂商都是从商务电子通讯电子转型而来，我们还缺乏对汽车电子系统的充分了解和认识，如何尽快赶上努力超过汽车电子的发达国家，只有坚持自主创新应该说别无选择。

还有我们要有强烈的责任感，可以从汽车电子发展的轨迹看，汽车产品对成本质量性能有更苛刻的要求，甚至要求杜绝因汽车质量引发的事故，汽车虽然是民用产品但质量是军工产品要求，从而除了找准打开潜在市场产品以外，系统厂商要加大研发力度严格控制产品质量提升产品性能。此外看准市场契机了解并满足不同用户的应用需求也是非常重要，研发质量稳定并符合本土用户需求的产品也只能依靠自主创新来实现。

三是我们有高度的使命感，目前我国汽车电子产品尤其是高端的技术，绝大多数由外国人掌握，大部分的利润被他们赚走，根据统计我们国家对外国技术成本超

过50%，科学对经济的贡献还低于40%，但美国日本荷兰等全球创新型国家对外的技术成本低于30%，科技对经济的贡献率高于70%。因此短时间内把我国建设成为创新型国家，我们希望汽车电子技术对自主创新能够有所贡献。

第三方面我想对目前汽车电子产业的自主创新提两点建议，我想说坚持自主创新营造有利于创新的环境，这个是要我们的政策企业科学家共同努力。经过前几年的努力浦东新区政府这八年积累了一定的经验，也出台了一系列的措施，比如说政府采购向自主创新品牌倾斜，完善企业的融资渠道，建设公共的研发平台，保护知识产权，奖励创新型人才这个我不展开了。

我主要针对我们的不足提两点建议，一、尽快建立官产学研的合作机制，目前我们的汽车产业存在两个倾向，一方面对技术的门槛技术封锁很严，奇瑞长安都分头研制发动机，一汽长安奇瑞都在分头规划自己的混合动力技术；另一方面对技术门槛加剧的技术，很多企业蜂拥而上造成资源的浪费和无序的竞争。在国际上为了降低研发的成本，汽车的跨国公司之间已经鉴定了零部件之间合作共享计划，汽车的自主创新充分考虑合作要有整体的谋略，还有汽车制造研发多个学科需要企业高校科研单位的人才有效的组织起来，建设高效率体系实现优势互补，实现全球的关键技术如变速箱发动机的零部件的开发对资金技术人才要求很高，所以自主品牌企业独立研发不仅造成重复而且难以形成规模效应。

可见为引导我国的汽车工业整体水平的发展，建立整合协调自主品牌的机制非常重要，因此我们提出建立官产学研的自主创新平台，已经到了刻不容缓的时刻。首先是政府部门通过制订我国的汽车电子2020年预测，明确自主创新的核心是关键技术和电子零部件的产品，决定了重大的科技攻关项目方向，在这个基础上政府牵头委托整车企业联合上下游的企业以及学术界完成重大的攻关项目，实现关键技术的突破。我们将制订相应的政策鼓励国内厂商和电子厂商合作；其次政府牵头依托

整车厂商联合上下游企业共同推进汽车电子产品的标准化，通过产业标准缔造产业链，让众多的企业参与产业生态圈建设，此外建立汽车领域知识产权体系，规避外国公司专用限制风险，倡导技术的有偿转让，带动中国汽车产业，共同创建良好发展环境。

今天的在座专家企业人士都和我国的汽车产业发展息息相关，希望大家多提意见形成切实可行的措施。因为政府将拿它作为自主创新的依据，为浦东新区的建设提供借鉴。

最后，坚持自主创新一定要和国际上的先进技术相结合，自主创新不等于自我创新，胡锦涛在报告中谈到提高自主创新的能力的时候说，还要充分利用国际的技术。关于这点举个例子，奇瑞汽车公司在短短的 10 之内迅速成长，党的十七大代表奇瑞汽车的总经理尹同耀介绍了他的经验，我谈一下和大家一起分享，大家知道一方面全球的汽车产业有几家的公司垄断，另一方面专业化分工，核心技术成为竞争产品。例如汽车产业内零部件企业的分离，外包企业的发展，研发机构的形成等等，奇瑞敏锐的把握这些趋势，针对发动机底盘变速箱核心领域的 40 多家的研发公司进行了广泛的联合和合作，共同确定了技术路线概念设计，完整的获得了产品的研发流程，从而形成了自主知识产权，对待核心技术奇瑞公司将专门的技术委托外企开发而不是以跨国公司合作生产汽车，在坚持自主品牌自主研发的前提下千方百计的和国际知名公司联合开发汽车技术和产品，形成了开放式模式。这个趋势下加快了企业的自主创新。

我简单的说这些，感谢各位专家企业家百忙之中参加这个论坛，希望为汽车电子产业的创新出谋划策，最后预祝大会圆满成功，谢谢！