

2017

中国汽车产业发展（泰达）国际论坛

International Forum (TEDA) on Chinese Automotive Industry Development

年度主题：**新理念·新业态**

Annual Theme: **New Concepts and New Business Forms**



9月8日~10日 中国·天津

September 8 to 10, Tianjin, China





主办单位

Sponsors

中国汽车技术研究中心
China Automotive Technology & Research Center (CATARC)
中国汽车工程学会
The Society of Automotive Engineers of China (SAE-China)
中国汽车工业协会
China Association of Automobile Manufacturers (CAAM)
中国汽车报社
China Automotive News Agency
天津经济技术开发区管委会
Administrative Commission, Tianjin Economic-Technological
Development Area (TEDA)

协办单位

In Associate with

中国石化汽车行业技术合作中心
Sinopec Auto-Industry Technology Co-Op Center
能源基金会
The Energy Foundation
日本汽车工业协会
Japan Automobile Manufacturers Association
欧洲汽车工业协会
European Automobile Manufacturers' Association
美国汽车工程师学会
SAE International

承办单位

Organizers

中国汽车技术研究中心 情报所
Auto Technical Information Research Institute, CATARC
天津经济技术开发区 贸易促进中心
Trade Promotion Center, TEDA

2017

中国汽车产业发展（泰达）国际论坛

International Forum (TEDA) on Chinese Automotive Industry Development

年度主题：新理念·新业态

Annual Theme: New Concepts and New Business Forms



目录

CONTENTS

04 会议邀请
Invitation

08 会议概述
Forum Profile

10 会议日程
Agenda

36 泰达风向标
TEDA Vane

46 论坛回顾
Forum Review



会议邀请



2017年是实施“十三五”规划的重要一年，也是供给侧结构性改革的深化之年。要继续坚持稳中求进工作总基调，牢固树立和贯彻落实新发展理念，以提高发展质量和效益为中心，以推进供给侧结构性改革为主线，深化创新驱动，加快产业结构调整优化，实现新旧动能接续转换。汽车产业作为国民经济的重要支柱产业，亟待向“创新、协调、绿色、开放、共享”转型升级。五大发展**新理念**引领汽车产业发展成为新契机。

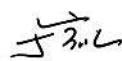
2017年也是实施“中国制造2025”的关键一年。深入实施“中国制造2025”，加快大数据、云计算、物联网的应用，以新技术新业态新模式，推动传统产业生产、管理和营销模式变革。而汽车产业作为制造业中技术密集型、知识密集型和资金密集型的典型产业，已经成为智能制造的先行者以及制造业转型升级的先导阵地，并呈现以下新业态：一是产品形态发生显著变化，汽车属性正从交通工具向移动智能终端转变；二是汽车生产方式发生深度变革，从大批量、流水线的生产方式向个性化定制生产模式转变；三是新兴需求和商业模式创新层出不穷，共享出行、个性化服务成为主要方向；四是跨界融合步伐加快，汽车产业链、供应链、创新链等迎来重构与优化。汽车**新业态**的快速发展为汽车产业创新和提质增效提供了强大动力。

由中国汽车技术研究中心、中国汽车工程学会、中国汽车工业协会、中国汽车报社以及天津经济技术开发区管委会共同主办的第十三届中国汽车产业发展（泰达）国际论坛将于2017年9月8~10日在天津滨海新区举办。届时，将有国家部委领导、企业集团高层、权威专家学者等共计1000余位国内外嘉宾齐聚天津，围绕“**新理念·新业态**”年度主题进行全方位研讨，共同为汽车产业落实新发展理念，提升汽车产业创新水平出谋划策、保驾护航。

自2005年举办以来，论坛以推动中国汽车产业可持续发展为宗旨，历经十二年的积累与沉淀，已经发展成为中国汽车行业规格最高、规模最大、影响力最广泛的高端品牌盛会。论坛中传递出的政策动向、管理思想、前瞻动向、实践真知，凝聚成推动中国汽车产业可持续发展的先锋力量。

展望未来十年，中国仍处于由汽车大国迈向汽车强国的重要战略机遇期。论坛期待着与您携手，共同探索汽车产业的健康、可持续发展之路。谨代表组委会诚挚地邀请您拨冗出席2017中国汽车产业发展（泰达）国际论坛！我们深信：您的参与，将为本届论坛带来更多精彩。

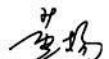
中国汽车技术研究中心党委书记



中国汽车工程学会理事长



中国汽车工业协会常务副会长



会议概述 Forum Profile



永久主题

中国汽车产业可持续发展

年度主题

新理念·新业态

会议日期

2017年9月8~10日(9月8日报到)

会议地点

天津滨海新区 万丽泰达酒店

会议网址

<http://forum.autoinfo.org.cn>

会议规模

- ◆ 60余位与汽车相关的管理部门领导
 - ◆ 50余位国内外权威智库专家
 - ◆ 200余位国内外汽车及零部件企业高层
 - ◆ 550余位国内外汽车及零部件企业精英
 - ◆ 150余位国内外主流汽车媒体
- 等共计 1000 余位嘉宾

论坛组委会联系方式

地 址：天津市东丽区先锋东路68号

邮 编：300300

联系人：

张宁 022-84379370 13803063482 zhangning@catarc.ac.cn

张军 022-84379372 13502056138 zhangjun@catarc.ac.cn

传 真：022-84379351



会议日程 Agenda



9月8日全天	报到
9月8日下午	中国-德国产业对话会 智能网联汽车的未来
	泰达聚焦 新能源政策退坡与清洁能源汽车发展
	VIP 闭门会 宏观经济与中国汽车产业新业态
9月9日上午	开幕大会 政策取向推动汽车产业健康发展
	高峰研讨 新业态下的企业融合与协同创新
9月9日下午	全体会议 科技创新驱动产业变革
	全体会议 市场形态的重构与升级
9月10日上午	第一会场
	思想交锋 传统企业与新入局者的视角与行动
	头脑风暴 SUV 产业热潮与回归
	第二会场
	主题演讲 智能网联汽车产业化前景与实现路径
	专题对话 能源多元化与汽车产业战略选择
	第三会场
热点沙龙 下一站繁荣——人工智能	



9月8日 13:30 ~ 15:30

中国-德国产业对话会：智能网联汽车的未来

会议背景：

《中国制造2025》为中国智能网联汽车的发展提供了顶层设计，吸引了众多汽车整车企业和科技公司纷纷进入智能网联汽车领域。经过近两年的发展，智能网联汽车已经取得了阶段性成果。

中国是汽车大国，而德国是汽车强国，通过搭建中国-德国产业对话会，邀请中国、德国双方政府、行业组织、整车企业、零部件企业等单位的嘉宾参会，围绕智能网联汽车的未来发展战略、政策管理、标准制定、企业战略布局等热点话题展开深度研讨，充分分享取得的经验，交流下一步发展措施，将有力促进中国-德国智能网联汽车的健康、可持续发展。

研讨角度：

- 中国智能网联汽车产业形态与政策措施
- 德国智能网联汽车发展战略与措施
- 中国智能网联汽车标准制定进展
- 德国智能网联汽车发展状况与前景
- 智能网联汽车战略规划与布局

会议形式：

在主持人的引导下，每位发言嘉宾依次演讲，演讲时长约为15分钟。演讲结束后，与会嘉宾共同开展30分钟的对话与研讨。

9月8日 16:00 ~ 18:00

☰ 泰达聚焦：新能源政策退坡与清洁能源汽车发展

会议背景：

2009年以来，在一系列支持政策的驱动下，中国新能源汽车产业的发展取得了举世瞩目的成就，2016年累计推广量超过100万辆，占全球新能源汽车保有量的50%以上。为了实现新能源汽车由政策驱动向市场驱动的转变，2017~2020年除了燃料电池汽车以外，新能源汽车补贴政策将在2016年补贴基础上退坡20%，到2020年以后国家财政补贴将全面退出。随着新能源汽车政策补贴退坡并最终取消，新能源汽车将迎来市场化的严峻考验。这就要求汽车行业未雨绸缪，调整企业战略，积极研发和投放满足市场需求的产品。今年《政府工作报告》中明确提出，要鼓励使用清洁能源汽车，为促进包括新能源汽车在内的节能环保车型的快速发展指明了方向。

研讨角度：

- 新能源汽车补贴政策退坡对企业的影响
- 2020年后新能源汽车市场化发展前景与应对措施
- 2020~2025年企业新能源汽车发展战略与规划
- 混合动力汽车与替代燃料汽车的发展机遇、瓶颈与产业化前景

会议形式：

定向邀请国内外汽车企业集团的高层，针对该年热点话题，分别发表各自企业的观点，同时加强企业之间的思想交流与碰撞。论坛组委会将归纳总结企业的意见和建议，形成共识，在论坛开幕大会上发布，引领行业发展趋势，激发业界更广泛的关注和研讨。

9月8日 16:00 ~ 18:00

☰ VIP闭门会：宏观经济与中国汽车产业新业态

会议背景：

2017年国内生产总值增长目标是6.5%左右。坚持稳中求进工作总基调，继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策，适应把握引领经济发展新常态，以提高发展质量和效益为中心，适度扩大总需求，深化创新驱动，确保经济运行在合理区间。当前，中国经济从高速增长转向中高速增长，从结构不合理转向结构优化，从要素投入驱动转向创新驱动，从隐含风险转向面临多种挑战。为积极应对这些变化，需要创新宏观经济调控思路和方式，充分发挥市场的决定性作用，培育经济发展的内生动力。

汽车产业作为国民经济的重要支柱产业，为宏观经济的平稳运行做出了突出贡献。汽车产业也将顺应新的经济形势，新技术、新业态、新模式等不断涌现，驱动了汽车产业的转型升级。宏观经济将对汽车产业产生哪些影响，汽车产业新业态发展前景如何，是当前汽车业界广泛关注的焦点话题。

研讨角度：

- 当前中国宏观经济运行特征与展望
- 未来宏观经济调控思路与前景预测
- 宏观经济走势对汽车产业的影响剖析
- 汽车产业新业态的萌芽、发展与趋势前瞻
- 汽车产业新业态下的跨界融合与创新

会议形式：

邀请国内外著名经济学家做主报告，时长约为60分钟，解读宏观经济走向，对汽车产业的新形态提出意见和建议。报告结束后，在主持人的引导下，参会嘉宾针对小节议题和报告内容进行讨论式自由发言。

9月9日 08:30 ~ 10:00

≡ 开幕大会：政策取向推动汽车产业健康发展

会议背景：

在社会主义市场经济条件下，加强和改善汽车产业宏观调控是一项长期任务。依托政府的宏观调控，可以使汽车行业运行中不稳定、不健康因素得到抑制，薄弱环节得以加强，结构调整步伐进一步加快，实现汽车产业的健康、可持续发展。

在宏观经济新常态下，中国汽车产业保持了良好发展态势，取得了令人瞩目的辉煌成就，国家政策法规对汽车产业发挥了不可或缺的引领、规范和促进作用。政府部门紧密跟踪、分析汽车行业运行和发展过程中出现的新变化、新情况、新问题，及时做出准确、适度的超前导向，通过一系列政策组合拳，有效提升了汽车行业运行质量。

汽车行业政策取向如何适应新发展理念，优化政府管理方式和效率，进而推动中国汽车产业健康、可持续发展，成为政府部门、行业、企业面临的重要课题和主要关注点。

研讨角度：

本小节将邀请政府管理部门领导，围绕汽车行业战略规划、产业政策、财税政策、技术政策、标准法规等方面，权威地传递出未来政策取向。

会议形式：

在主持人的引导下，每位发言嘉宾依次上台站立式演讲，演讲时长约为15分钟。

9月9日 10:15 ~ 12:00

☰ 高峰研讨：新业态下的企业融合与协同创新

会议背景：

中国是汽车大国和全球汽车制造中心，具有“国际竞争国内化”的典型特征。随着市场竞争的日趋激烈，一方面传统汽车企业之间通过资源优势互补，加强融合与协同创新，成为提升国际竞争力的重要选择；另一方面，“汽车+交通+互联网”的快速发展，为汽车行业的跨界融合提供了难得机遇，催生了共享化、电气化、智能化、网联化等新业态和新模式。

面对汽车产业新业态和新环境，国内外大型汽车企业集团围绕企业融合与协同创新制定新思路、实施新战略、发布新规划，共同描绘汽车产业的新蓝图。

研讨角度：

- 中国汽车新业态的发展特点、前景与对策建议
- 加强国内外资源整合力度，提升协同创新能力，为汽车强国建设贡献力量
- 加快打造创新业务生态圈，提升技术资源的跨界创新和业务全球布局
- 践行合资合作与自主创新协同战略，构建全球造车体系，实现自主品牌的跨越式发展
- 跨国汽车公司应对汽车新业态的战略规划与措施

会议形式：

在主持人的引导下，每位发言嘉宾依次上台站立式演讲，演讲时长约为15分钟。

9月9日 14:00 ~ 15:30

☰ 全体会议：科技创新驱动产业变革

会议背景：

随着经济全球化进程的加快和世界科技创新的飞速发展，汽车技术创新也发生了重大变化。政府部门的管理措施有力推动了先进技术的研发和应用。科技创新不仅是单一维度的优化与升级，也是新一轮科技革命影响下的多维度的技术融合与集成创新。这将对汽车产业的竞争格局甚至是产业组织方式带来极其深刻的影响。

近年来，中国汽车产业在快速发展的同时，仍然面临着原始创新能力弱、核心关键技术亟待突破等难题和挑战。如何有效地加强科技创新能力，推动中国汽车产业变革，具有重要的现实意义。

研讨角度：

- 环境保护部、财政部、交通运输部等政府部门发布汽车产业管理动向
- 科研机构、高等院校等专家学者分享最新技术成果及未来趋势
- 典型汽车企业交流技术研发经验，展望未来技术发展前景
- 典型零部件企业介绍前瞻性、引领性技术，预判未来技术应用趋势

会议形式：

在主持人的引导下，每位发言嘉宾依次上台站立式演讲，演讲时长约为15分钟。

9月9日 15:45 ~ 17:30

☰ 全体会议：市场形态的重构与升级

会议背景：

2016年，中国汽车产销规模双双突破2800万辆，预计2017年将跨上3000万辆新台阶。中国汽车市场形态将发生一系列转变：一是汽车销售新政的实施可能重构市场竞争格局；二是整车市场营销的个性化、区域化、电商化、新媒体化特征更加明显；三是二手车限迁政策的取消将有利于二手车的跨区域流通，势必对汽车新车市场带来一定冲击；四是汽车后市场快速发展，经营秩序亟待规范，连锁经营有望成为主流模式；五是借助大数据、云计算的应用，以消费者需求为导向的产品将在市场竞争中取得领先优势。

研讨角度：

- 商务部、海关总署、保监会等发布汽车市场管理动向
- 国家研究机构对汽车市场形态的变化趋势与对策建议
- 典型整车、零部件企业新业态下产业结构、组织形态、市场结构、营销体系升级方向
- 汽车后市场的重构与机遇
- 互联网企业对大数据的应用与汽车消费偏好的洞察
- 新兴造车企业的差异化竞争与市场机会

会议形式：

在主持人的引导下，每位发言嘉宾依次上台站立式演讲，演讲时长约为15分钟。

9月10日 08:30 ~ 10:00 (第一会场)

思想交锋：传统企业与新入局者的视角与行动

会议背景：

为了鼓励社会资本和具有技术创新能力的企业进入纯电动乘用车生产领域，国家发展和改革委员会发布了《新建纯电动乘用车企业管理规定》，先后有十余家企业获得了新能源汽车的生产资质。一部分新能源汽车企业是依托于传统汽车企业集团建立的独立法人公司，另一部分新能源汽车企业是汽车零部件企业、汽车设计公司等新入局者。同时，还有一批具有互联网背景的企业正在努力进入新能源汽车领域。

这些背景不同的新入局者和传统汽车企业是否在产品、市场、品牌、营销等诸多方面存在着不同的看法和行动，通过双方的激烈讨论探索答案。

研讨角度：

- 对未来汽车产业发展方向的想法，传统企业和新入局者有何不同，将如何应对？
- 对未来汽车产品的理解与认知，传统企业和新入局者立足点有何不同，有何规划？
- 对全新品牌的诉求和优劣势分析，传统企业和新入局者在全新品牌的塑造上有何措施？
- 怎样的营销模式更有利于市场推广，传统企业和新入局者对产品营销和商业模式的看法？
- 代工生产是否会成为一种方式，新入局者的代工生产和自建生产线的前景如何？

会议形式：

在主持人的引导下，持两方观点的嘉宾围绕焦点话题阐明各自角度的看法，形成思想的碰撞，为新能源汽车产业发展的健康、可持续发展出谋划策。

9月10日 10:15 ~ 12:00 (第一会场)

☰ 头脑风暴：SUV产业热潮与回归

会议背景：

近年来，中国SUV市场迅猛发展，2016年SUV销售达到878.9万辆，同比增长43.6%。SUV对乘用车的增长贡献度达到80%，SUV市场份额也可以与轿车分庭抗礼。“得SUV者得天下”，众多自主品牌企业依靠SUV的热销获得快速发展，合资企业也纷纷加快SUV投放力度，并向中低端产品下探。

SUV受到市场追捧的主要原因是满足了消费者对汽车的长轴距、大空间、大排量等因素的独特偏好。随着“90后”、“00后”成为新一代年轻消费群体，SUV能否满足个性化新需求，SUV市场规模峰值何时出现，汽车企业如何实现产品的优化升级值得关注。

研讨角度：

- 是什么造成了目前的SUV热潮？
- SUV热潮给自主品牌带来了什么？
- SUV热潮能够继续维持多久？何时回归理性发展？
- 充分竞争和深入市场细分是否将成为未来SUV市场发展的新特征？
- 自主品牌如何应对SUV产业热潮的逐步回归？
- SUV热潮过后，哪一个细分市场将成为新蓝海？MPV？跨界车？

会议形式：

在主持人的引导下，发言嘉宾针对此话题提出自己的论断和观点，充分进行讨论式发言，不断迸发新的思想和新的举措。

9月10日 08:30 ~ 10:00 (第二会场)

≡ 主题演讲：智能网联汽车产业化前景与实现路径

会议背景：

近年来，工业化和信息化的融合逐渐加深，成为新一轮经济、企业转型与重构商业价值的重要推动力。在此背景下，智能网联汽车成为世界范围内汽车研发的热点和汽车产业增长的新兴力量，受到政产学研用等各界的广泛关注，其未来有着广阔的发展空间。

众多企业将智能网联汽车视为重要方向和战略机遇，纷纷制定智能网联汽车发展战略和路线图，积极抢占汽车产业未来发展的制高点，围绕驾驶辅助系统、自动驾驶、车联网技术进行创新和应用。未来，政策标准体系、核心技术开发、消费环境、产业链协同创新机制、交通基础设施等方面还需进一步完善，为智能网联汽车产业化创造良好环境。

研讨角度：

- 智能网联汽车法律法规环境与标准制定状况
- 智能网联汽车产业形态与政策措施
- 智能网联汽车产业化进展与面临的问题
- 产业化面临的这些问题，解决先后顺序、时间节点及通过的方式
- 积极采取哪些措施来推动智能网联汽车的产业化
- 智能网联汽车为汽车行业带来的新机遇和新模式

会议形式：

在主持人的引导下，每位发言嘉宾依次上台站立式演讲，演讲时长约为15分钟。

9月10日 10:15 ~ 12:00 (第二会场)

☰ 专题对话：能源多元化与汽车产业战略选择

会议背景：

近年来，中国能源供应形势严峻，2016年中国石油对外依存度高达65%。采用能源多元化战略是国家能源安全的重要保障，也是汽车产业发展的重要基石。

汽车作为能源消耗大户，一方面加强传统汽车节能技术、替代燃料技术的研发和应用，持续降低单车油耗水平；另一方面，将新能源汽车上升到国家战略，也是汽车产业应对能源安全、气候变化、环境保护和结构升级的重要突破口。经过近几年的快速发展，新能源汽车已经具备了产业化发展的条件，建立了完整的生产、研发、销售、配套体系，一批热销产品投放市场，为新能源汽车产业的发展和壮大奠定了基础。

研讨角度：

- 能源多元化视角下的汽车动力系统升级
- 未来新能源汽车市场发展趋势与竞争格局
- 新能源汽车技术研发与商业模式创新
- 动力电池、驱动电机、电控系统等关键零部件产业发展
- 充电基础设施建设与运营
- 混合动力汽车、替代燃料汽车的发展条件与未来潜力

会议形式：

在主持人的引导下，每位演讲嘉宾依次上台站立式演讲，演讲时长约为10分钟。所有演讲嘉宾演讲结束后，特邀对话嘉宾与演讲嘉宾一起入座主席台，进行30分钟的对话研讨。

9月10日 08:30 ~ 12:00 (第三会场)

☰ 热点沙龙：下一站繁荣——人工智能

会议背景：

人工智能是对人的意识、思维的信息过程的模拟。人工智能虽然不是人的智能，但是可以像人一样思考，也可能超过人的智能。随着人工智能技术的快速发展，未来的汽车将具有“理解人”的特征，能够通过声光、语音和触摸等方式与车内人员互动，传递信息的同时还可以对驾驶员的人体特征、表情、动作进行分析，预判驾驶员的情绪状态、喜好和驾驶意图，以理解人的技术为起点，满足驾驶员的心理预期，为驾驶员的出行提供便利和乐趣。因此，未来10~20年，汽车产品将由交通工具的属性逐渐成为集合出行、通讯、储能等多重属性的智能生活载体。国内外众多汽车企业集团和科技公司掀起了新一轮人工智能技术的研发热潮，积极抢占未来技术竞争制高点。

研讨角度：

- 未来人工智能发展方向与技术实现路径
- 车载人工智能的发展潜力与应用前景
- 人工智能与自动驾驶汽车产业发展
- 人工智能催生哪些汽车产业新业态、新模式
- 人工智能如何改变汽车产业竞争格局

会议形式：

邀请国内外著名人工智能权威专家做专题报告。专题报告结束后，在主持人的引导下，与会嘉宾针对小节议题和报告内容进行30分钟的沙龙对话。

十二年来，历届泰达汽车论坛演讲嘉宾的战略性和前瞻性的精彩论断，受到了政府、行业、企业等社会各界的广泛关注和高度重视，引领了汽车行业的健康、可持续发展，显示了“汽车行业达沃斯”和“汽车产业发展风向标”的独特定位和价值。组委会向所有出席泰达汽车论坛的嘉宾对汽车行业发展的建言献策表示衷心的感谢。以下“泰达风向标”摘选了部分演讲嘉宾的言论，供行业参考。

The strategic and prospective views of the distinguished guests in the past 12 sessions of the forum have attracted wide attention of the government departments, industry institutes, and the enterprise etc.. As the Auto DAVOS and Vane of the Development of Auto Industry, it has guided the healthy and sustainable development of the industry. The organizing committee hereby express our thanks to the distinguished guests attended the forum and their suggestions to the development of auto industry. We have selected some parts of their speeches in the Vane of TEDA sector for your reference.



“首先应坚持市场导向，引导企业自主加大研发投入；其次优化市场环境，降低新能源汽车的市场准入门槛；再次是搭建公共平台，加大政府对新能源汽车基础研究和重点共性关键技术的持续投入；最后要加强国际合作。”（2014年）

——全国政协副主席、科学技术部部长 万钢

Market shall be the leading force to guide the enterprises to enhance R&D investment. Market environment shall be optimized to lower the market access threshold to NEV. Public platform shall be built to increase the government's constant input into NEV fundamental research and key and common technology research. We also have to enhance international collaboration.

——Wan Gang, Vice Chairman of the Chinese People's Political Consultative Conference and Minister of the Ministry of Science and Technology



“汽车工业投资的热度仍然不减，产能过剩的苗头依然存在，可能中国现在汽车生产整车的能力已经超过1000万辆。”（2007年）

——时任国家发展和改革委员会副主任、国家能源局局长 张国宝

The investment to automotive industry will be unabated. The overcapacity signs still exist. The annual production capacity of Chinese auto enterprises has exceeded 10 million units.

——Zhang Guobao, Served as Vice Chairman of National Development and Reform Commission (NDRC), Chairman of National Energy Administration



“如果说合资企业创新不算是自主创新，等于把汽车制造最强的乘用车80%以上力量排除在自主创新之外，继续高额拿来国外技术和品牌进行生产，我们自主品牌只能越来越困难。只有形成这样的环境和体制，我们才有公平对待每一个企业的政策出现。”（2012年）

——时任工业和信息化部副部长 苏波

If the innovation of joint venture enterprises is not regarded as the independent innovation, it means more than 80% of the passenger vehicle enterprises with strong capabilities will not be included in the team for independent innovation. If we continue to introduce foreign technologies and brands for production, the development of own-brand products will be more and more difficult. So the formation of environment and system is important. We can have the fair policy to treat all enterprises.

——Su Bo, Served as Vice Minister, Ministry of Industry and Information Technology



“加强对新能源汽车的管理，完善相关评价体系，是规范和鼓励新能源汽车产业发展的必要条件。

在新能源汽车准入管理规则实施的基础上，要结合我国新能源汽车产业发展特征，针对出现的新情况新问题，及时研究配套措施，进一步完善新能源汽车和生产企

业准入管理政策，促进新能源汽车的发展。”（2009年）

——时任工业和信息化部产业政策司司长 辛国斌

Strengthening the management of new energy vehicles and improving the relevant evaluation system are the necessary conditions to regulate and encourage the development of new energy automotive industry.

Based on the implementation of access management rules for new energy vehicles and combining the development characteristics of China's new energy vehicle industry and the new situation and new problems, we should timely research supporting measures to further improve the access management policy to new energy vehicle enterprises and promote the development of new energy vehicles.

——Xin Guobin, Served as Chief Director of the Industry Policy Department, Ministry of Industry and Information Technology



“现在全球各大汽车企业、国际互联网公司都在做智能汽车，在这样的大背景下，当市场都充斥着智能产品的时候，汽车却还是一个不够智能的产品，导致汽车企业的竞争力跟不上潮流，紧迫性不言而喻。”（2015年）

——时任工业和信息化部产业政策司司长 冯飞

Many world famous auto enterprise and international Internet companies are developing smart vehicles. Now the market is full of smart products. Under this background, auto enterprises are emergent to accelerate the pace to make their competitiveness keep up with the trend of the society.

——Feng Fei, Served as the Chief Director of Industry Policy Department, Ministry of Industry and Information Technology



“要改变管理模式，使汽车产业管理能够逐渐走上法制化的轨道，使法律覆盖汽车产业全生命周期。”（2014年）

——国家发展和改革委员会产业协调司司长 年勇

We should change the management model to boost management on automotive industry to gradually embark on the legal track. The law will cover the entire life cycle of the automotive industry.

——Nian Yong, Chief Director, Industry Coordination Department, National Development and Reform Commission



“制定汽车产业中长期发展战略，加强顶层设计，明确战略目标和任务，通过改革和创新推动汽车产业转型升级。”（2015年）

——国家发展和改革委员会产业协调司副司长 卢卫生

We should establish the medium to longer term development strategy, strengthen the top-level design, clear strategic objectives and tasks, and promote the transformation and upgrading of the automotive industry through reform and innovation.

——Lu Weisheng, Deputy Chief Director, Industry Coordination Department, National Development and Reform Commission



“改革管理体制，强化法制化管理，研究制订机动车生产管理相关法规，建立健全有力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。”（2016年）

——工业和信息化部装备工业司副司长 瞿国春

We will reform the management system, strengthen the legal management, formulate relevant laws and regulations on motor vehicle production management, establish favorable compensation and enterprise withdrawing mechanism, optimize the management on directory, strengthen the management during the whole process, accelerate the construction of automobile industry system, implement the main responsibility and legal responsibility, and the build the multi-region and cross- sector reward and punishment mechanism.

——*Qu Guochun, Deputy Division Director, Equipment Industry Department, Ministry of Industry and Information Technology*



“新能源汽车未来的政策扶持方向一是完善补贴政策，建立遴选机制和淘汰机制；二是落实好补贴政策退坡，激发市场活力；三是健全监督监管体系，加强财政资金的管理。”（2016年）

——财政部经济建设司副司长 宋秋玲

The future tendency of NEV policy is, firstly, to improve the subsidy policy and build the selection mechanisms. Secondly, to implement the subsidy reduction policy to force the enterprises to accelerate technological progress to achieve surviving in market. Thirdly, to improve the regulatory system, to further clarify the main responsibility, strengthen the management of financial funds,

——*Song Qiuling, Deputy Division Director, Economic Construction Department, Ministry of Finance*



“汽车企业的快速扩张式发展加剧了产能过剩的风险。汽车行业虽然没有作为产能过剩行业提出，但潜在的苗头还是有的。企业应该对是否发展新能源汽车以及选择什么技术路线做出慎重决策。”（2010年）

——时任国家发展和改革委员会产业协调司司长 陈斌

The rapid expansion of automobile enterprises has increased the risk of overcapacity in the automotive industry. Although the government has not announced the overcapacity in auto industry, it has the potential. The enterprises should consider the necessity of developing new energy vehicles and the choice of technology route.

——*Chen Bin, Served as the Chief Director of Industry Coordination Department, National Development and Reform Commission*



“国际金融危机的影响仍在持续，汽车零部件出口大幅下降是内因和外因交互产生的。商务部和有关部门拟出台《关于促进汽车产品出口持续健康发展的意见》。”（2009年）

——时任商务部机电和科技产业司司长 张骥

The impact of the international financial crisis is still continuing, the sharp decline in exports of auto parts is generated by internal and external factors. The Ministry of Commerce and other relevant ministries and commissions will introduce the Suggestions on Promoting the Sustainable and Healthy Development of Automobile Exports.

——*Zhang Ji, Served as the Chief Director of the Department of Mechanical, Electrical, and High-TECH Industries, Ministry of Commerce*



“为推动汽车企业实施“走出去”战略，加快我国汽车产业国际化发展，首先要进一步规划汽车出口秩序，提高企业出口资质门槛；第二，积极应对和化解贸易摩擦，为汽车出口创造良好环境；第三，加大财税金融政策支持，提高企业国际竞争力；第四，鼓励有比较优势的企业或者企业间联盟对外投资建厂，做好境外生产战略布局。”（2012年）
——时任商务部机电和科技产业司副司长 支陆逊

In order to promote the automobile enterprises to implement the “Exporting” strategy, accelerate the development of the internationalization of China’s automobile industry, we should firstly further plan the export order of automobiles and improve the export qualification threshold. Secondly, to actively respond to and resolve trade friction to create a good environment for automobile exports. Thirdly, to increase financial policy support and improve the international competitiveness of enterprises. Fourthly, to encourage the enterprises or alliances with the comparative advantages to build overseas plants and complete the strategic layout for overseas production.

——Zhi Luxun, Served as the Deputy Chief Director of the Department of Mechanical, Electrical, and High-Tech Industries, Ministry of Commerce



“目前轻型汽油车已经全面实施国IV标准，情形柴油车因为油品的供应滞后，从2013年7月1日起全面实施，目前正在制定轻型车国V标准，预计年内出台，今早推动重型柴油车实施国IV、国V排放标准；补充低温工况排放标准，计划年内出台；2013年启动国VI标准的前期研究工作。”（2012年）
——环境保护部科技标准司副司长 王开宇

At present, the national stage-IV emission standard for light gasoline fuel vehicles has been implemented on July 1, 2013. The government is establishing the national stage-V standard for light-duty vehicles. It is expected to be issued within 2017. The government will implement the national stage-IV and stage-V emission standards for heavy-duty diesel fuel vehicles and improve the low-temperature emission standard in 2017. The pre-research on the national stage-VI standard had started in 2013.

——Wang Kaiyu, Deputy Chief Director, Department of Science, Technology, and Standards, Ministry of Environmental Protection



“未来，我国新能源汽车的示范推广需要解决以下三个问题：第一，如何稳定政策预期，协同综合推进；第二，如何深化改革，破除体制机制障碍，开拓新兴市场；第三，如何创新支持政策，加速基础设施建设。”（2013年）
——时任国家科技部高新技术发展及产业化司副司长 陈家昌

In future, the following three problems should to solved for the demonstration and promotion of new energy vehicles: firstly, how to stable the policy to boost the collaboration progress? Secondly, how to deepen the reform to remove the obstacles in mechanism and explore emerging market? Thirdly, how to achieve the innovation to support policy and accelerate the construction of infrastructure?

——Chen Jiachang, Served as the Deputy Chief Director, Department of High-Tech Development and Industrialization, Ministry of Science and Technology



“新能源汽车产业发展需要更多有竞争力的企业参与，我国急需培养多年的“国家队”和“专业运动员”，让他们发挥专长做出贡献，同时，也需要“民间高手”来参与市场，增添活动、突破领先、协同发展。同时，很多企业不仅要注重国内的体系培育，还要积极主动、更早期的参与国际竞争。这样才能拥有全球性的竞争力，而不是只在国内利用国内的政策政府的保护，来形成一定的竞争力，这恰恰是不可持续的。”（2015年）

——国家发展和改革委员会产业协调司处长 吴卫

The development of new energy vehicle industry needs the participation of more competitive enterprises. China needs to cultivate various enterprises according to their advantages. It needs the collaboration development. At the same time, the enterprises should actively cultivate the systems and participate in the international competitiveness. They should own global competitiveness and not only rely on the incentive policy in home. It will not be sustainable.

——Wu Wei, Division Director, Industry Coordination Department, National Development and Reform Commission



“未来10年，中国汽车产业仍将是消费热点和经济增长点。”（2013年）

——中国国际经济交流中心常务副理事长 郑新立

China's auto industry will continue to be a hot spot of consumption and economic growth in the coming 10 years.

——Zheng Xinli, Executive Vice President, China Center for International Economic Exchanges



“汽车产业转型升级从产品来讲有三个突破口，分别是节能汽车、新能源汽车、网联智能汽车或者智能网联汽车，三大领域处在三个不同的阶段。节能汽车相对来讲技术比较好，量大、面广，但是面临的竞争压力也很大。新能源汽车已经具备一定的规模，处在爆发式增长的前期。智能汽车，其真正的内涵应是车与车相联、车与云中心相联，进而实现交通智能引导和控制。”（2015年）

——时任中国工程院院士、党组成员、秘书长 钟志华

The upgrading of auto products includes three breakthroughs, including energy saving vehicles, new energy vehicles, and ICVs. They are in different development stages. The energy saving vehicles have technology advantages and also face the competitive pressure. The large scale production has started and the sales will boom stage soon. The smart vehicle should achieve the connecting between vehicles and the vehicle and cloud center should be connected to form the intelligent control and guide for transport.

——Zhong Zhihua, Served as Academician, Member of the Party Committee and, the Secretary-General, Chinese Academy of Engineering



“加快供给侧结构性改革以保证汽车产业长期向好的基本面不会改变。汽车产业应通过建立产业内部和跨产业战略联盟以及发展平台的方式，与新一代信息技术、新能源、新材料等相关产业企业共聚一堂，统一发展共识，明确合作方向和模式，加强协同和整合，共同开展关键领域的共性技术开发和标准体系建设，大力推动汽车产业转型升级。”
(2016年)

——工业和信息化部原党组成员、总工程师 朱宏任

The principle to accelerate the reform on supply side to ensure the long term development of auto industry will not change. The auto industry should build internal and cross-industry strategic alliances and development platforms to achieve the joint development with the enterprises for new generation of information technology, new energy, and new materials. They can unite the development ideas, clear the cooperation direction and mode, strengthen the collaboration and merger, jointly conduct the development of key common technologies and build the standard system, and vigorously boost the transition and upgrading of auto industry.

—Zhu Hongren, Former Member of the Party Committee and Chief Engineer, Ministry of Industry and Information Technology



“发展电动汽车已经成为一场争夺产业发展制高点的竞争。汽车电动化是涉及国家能源战略的重大问题，因此发展电动车应上升到国家战略。在新能源汽车领域，我国基本跟上了全球的步伐，是赶超世界先进国家的重要机遇，同时也是自主品牌汽车的突破口。”
(2009年)

——原全国政协常委、经济委员会副主任 陈清泰

The development of electric vehicles has become a competition for the commanding heights of industrial development. The electrification of automobiles is a key problem concerning the state's energy strategy. To develop electric vehicles has become the national strategy. In new energy vehicle area, China can keep pace with the global progress. It is an important opportunity for Chinese enterprises to catch up with the world advanced countries and achieve the breakthrough in the export of own-brand auto products.

—Chen Qingtai, Former Vice President of Economic Commission, and Member of the Standing Committee of CPPCC



“实施品牌战略也是跨行企业社会责任的重要环节之一。经营品牌不仅要从客户的角度着重考虑，满足客户需求，为客户提升价值，最终获得市场的认可，更要持之以恒，长期打造是经营品牌的必然过程。” (2013年)

——时任中国第一汽车集团公司副总经理 吴绍明

The implementation of brand strategy is an important part of the social responsibility of cross-industry enterprise. To build brands should not only consider the needs of the customers. It should enhance customer value, and eventually achieve the target of being recognized by the market. The long-term brand management is the inevitable process.

—Wu Shaoming, Served as the Deputy General Manager, FAW Group Corporation



“从中国制造到中国创造，企业需要改革和创新两台“发动机”共同驱动。”（2009年）

——时任东风汽车公司副总经理 李绍烛

From made in China to China creation, the enterprises need the reform and innovation.

—Li Shaozhu, Served as Deputy General Manager, Dongfeng Motor Corporation



“中国品牌需要走协同发展道路，通过战略协同、技术协同、品牌协同、采购协同、营销协同和海外协同六个协同提升中国品牌国际竞争力。只有通过整合国内外资源，加强内外部协同，才能在日益激烈的全球竞争当中占据主导权，才能不断提升中国品牌的发展质量和效益，才能在实现汽车强国梦道路上走的更远、更快、更稳健。”（2015年）

——东风汽车公司党委常委、副总经理 刘卫东

China brands need 6 ways of collaborative development, strategic cooperation, technical cooperation, brand collaboration, collaborative procurement, marketing synergy and overseas cooperation to improve the international competitiveness. Only through the integration of domestic and foreign resources, the strengthening of the internal and external coordination to dominate in the increasingly fierce global competition, we can continuously improve the development the quality and efficiency of Chinese brands and achieve the dream of building a powerhouse for automobiles.

—Liu Weidong, Deputy General Manager, and Member of Party Committee, Dongfeng Motor Corporation



“中国汽车行为应主动顺应服务经济与国际汽车产业的发展趋势，汽车工业的利润正在从制造业向服务业转移。从满足客户需求出发，进一步转变经济增长方式，加快业务结构调整，拓展服务贸易业务，不断提高行业的综合竞争能力。”（2008年）

——时任上海汽车工业（集团）总公司董事长 胡茂元

Chinese auto behavior should actively comply with the trend of the development of service economy and international automobile industry. The profits of automobile industry are moving from manufacturing industry to service industry. We should start from meeting customer demands to further change the mode of economic growth, accelerate the adjustment of business structure, expand the service trade business, and continuously improve the comprehensive competitiveness of the industry.

—Hu Maoyuan, Served as the Chairman of the Board, Shanghai Automotive Industry Corporation (Group)



“未来中国汽车业为解决能源供给和排放问题，应采取一种组合方案。传统内燃机的改进、混合动力、小型化等将共同推动油耗和碳排放降低。”（2009年）

——时任重庆长安汽车股份有限公司董事长 徐留平

In order to solve the problems of energy supply and emission, the automobile industry of China should adopt a combination scheme, such as the improvement of traditional internal combustion engine, hybrid power, and miniaturization, etc., to jointly boost fuel consumption reduction and low-carbon emission.

—Xu Liuping, Served as the Chairman of the Board, Changan Automobile



“实施品牌提升战略，汽车企业应该从以下四个方面入手：首先要坚定不移地推进自主创新，大力实施技术提升战略。其次要深化技术研发的层次，加强未来3~5年产品的技术研发。再次要满足平台化、通用化、家族化，逐步实现企业的技术体系，降低技术成本。最后要完善管理体系，大力实施管理战略。”（2013年）

——时任长安汽车总裁 张宝林

For the implementation of brand improving strategy, automobile enterprises should start from the following four aspects: Firstly, they should unwaveringly promote independent innovation and vigorously implement the technology promotion strategy. Secondly, they should deepen the technology development level, strengthen product R & D in the coming 3 to 5 years. They should meet the requirements of the platform, universal, family, and gradually realize the technology system of the enterprise to reduce the cost of technology. Finally, they should improve the management system and vigorously implement the strategy of management.

——Zhang Baolin, Served as the President, Changan Automobile



“中国品牌应走协同发展之路，加强联合、抵御风险、提升效率、降低成本。目前国际上大品牌都在争取强强联合，在研发、产品等一系列领域不断加强合作。中国品牌也应不断加强诸如中长期先进技术研究、共同开发、平台利用、智能化轻量化定制等方面的合作，加强标准的制定、采购、海外等一系列的合作。”（2015年）

——长安汽车总裁 朱华荣

Chinese brand development should insist on the principles of collaborative development, strengthening unity, resisting risk, improving efficiency and reducing the cost. At present, the international well-known brands are strengthening the combination and the cooperation in the areas of R&D and products etc.. Chinese brand should continue to strengthen the long-term research of advanced technology, such as the common development, the application of platform, intelligentization, lightweight customization, the establishment of standard, procurement, and overseas development etc..

——Zhu Huarong, President, Changan Automobile



“传统车企可以从产品端和生态端出发，实现智能化转型。在产品端，利用互联网整合的资源优势，构建开放式创新平台，加快智能技术改造和应用。在生态端，运用互联网技术围绕客户需求重构服务模式，依托大数据建设移动互联平台，构建一个为客户提供汽车全生命周期服务的生态圈，并且在智能、节能和环保三个方面，前瞻性地对技术和服务领域进行研究。”（2016年）

——北京汽车集团有限公司副总经理 蔡速平

The traditional auto enterprises can achieve the intelligentization transition from the product and ecological ends. In the product end, they can make full play of the advantages of the Internet integration to build the opening innovation platform to accelerate the intelligent technology innovation and application. At the ecological end, they can use the Internet technology to rebuild the customer service model and build mobile interconnecting platform based on Big data. They can also start the research on proactive technology and services in the areas of intelligence, energy saving, and environmental protection, and the construction of an ecological circle providing service to consumers.

——Cai Suping, Deputy General Manager, Beijing Automotive Industry Corp Group



“今后用户的需求不单只是移动的工具，还是网络化的工具、办公化的工具、娱乐化的工具，今后肯定会向这些方面发展。”（2015年）

——时任广州汽车集团股份有限公司总经理 曾庆洪

The consumers will not only need a mobile tool in future. They need the network tool, office tool, and entertainment tool. It is the development direction of auto industry.

——Zeng Qinghong, Served as President, Guangzhou Automobile Group Co., Ltd.



“采取切实可行的办法，提倡鼓励节能有奖、耗能不奖、费能重罚，加快实施燃油税，让节能环保汽车早日得到使用实惠。”（2007年）

——浙江吉利控股集团有限公司董事长 李书福

Taking practical measures to promote energy conservation and punish the high consumption. To accelerate the implementation of fuel tax to boost the launching of energy saving and environmentally-friendly vehicles.

——Li Shufu, Chairman of the Board, Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.



“汽车服务业提升已经是中国汽车工业，特别是自主品牌发展的瓶颈。”（2009年）

——奇瑞汽车股份有限公司董事长 尹同跃

Auto service industry has become the bottleneck of China's auto industry, especially the development of independent brands.

——Yin Tongyue, Chairman of the Board, Chery Automobile Co., Ltd.



“中国有新能源的总体规划到2015年达到50万辆，到2020年达到200万辆。国家战略一方面是公共领域，包括大巴、出租车、公务车；另一方面是私家车。我们认为，私家车新能源化是完成国家战略目标的关键。”（2014年）

——比亚迪股份有限公司董事长兼总裁 王传福

The sales targets of new energy vehicles in China were 500,000 units in 2015 and 2 million units in 2020. The government's strategy is to promote the new energy vehicles in both public and private sectors, including buses, taxis, and vehicles for official use. We also think that the promotion of new energy vehicles for private use is the key way to achieve the government strategic target.

——Wang Chuanfu, Chairman of the Board and President, BYD Company Limited



“企业传统的以制造和销售为主的模式，已经越来越不适应新的经济形势发展要求，要改传统的制造、销售为主的简单经营模式为服务型制造模式。”（2010年）

——时任陕西汽车集团有限责任公司董事长 方红卫

The traditional enterprises focus on the production and sales. It cannot meet the requirements of the new economic development. The traditional simple business mode should be changed to service-oriented production.

——Fang Hongwei, Served as Chairman of the Board, Shaanxi Automobile Group Co., Ltd.



“培养造车先造人的理念，努力营造适合各类人才持续成长的企业环境和氛围。”（2014年）

——时任丰田汽车株式会社专务董事兼丰田汽车研发中心（中国）有限公司总经理 奥平总一郎

To put forward the idea of focusing talents and build the environment and circumstance helping the sustainable growth of all kinds of talents.

——Soichiro Okudaira, Served as Senior Managing Officer, Toyota Motor Corporation & President, Toyota Motor Engineering & Manufacturing (China) Co., Ltd.



“由于消费者的年轻化和需求多样化，汽车产品呈现时尚化、系列化发展趋势，新品投放节奏加快，导致市场竞争愈发激烈。”（2014年）

——时任本田技研工业（株）常务执行董事兼本田技研工业（中国）投资有限公司副总经理 八郷隆弘

The auto enterprises now focus on the development of fashionable and series products to meet the diversified demands of young consumers. The launch of new products has been accelerated, giving rise to the fierce market competition.

——Takahiro HACHIGO, Served as Managing Officer, Honda Motor Co., Ltd. & Vice President, Honda Motor (China) Investment Corporation Ltd.



“鼓励企业建立联盟，实现合作研发，提高研发效率，降低创新成本和风险。”（2014年）

——日产汽车公司代表董事、副会长 志贺俊之

Encouraging the enterprises to establish alliances to achieve the cooperative research and development, improve R & D efficiency, reduce innovation costs and risks.

——Toshiyuki Shiga, Representative Director & Vice Chairman, Nissan Motor Co., Ltd.

论坛回顾 Forum Review

自2005年首次举办以来,中国汽车产业发展(泰达)国际论坛以推动中国汽车产业可持续发展为己任,历经十二载积累与沉淀,已经发展成为我国汽车行业规格最高、规模最大、影响力最广泛的高端品牌盛会,为政府、行业、企业、研究机构及社会各界搭起了一座解读汽车产业政策、把脉汽车产业未来发展方向、促进交流与合作的高端平台。

不忘初心,砥砺前行。面对汽车产业新业态,2017年泰达汽车论坛将积聚新能量,开启新征程,为中国汽车产业发展谋篇布局!

Since the first session held in 2005, the International Forum (TEDA) on Chinese Automotive Industry Development has assumed the responsibility of boosting the sustainable development of Chinese auto industry. Now it has become the most influential and the largest high-end event in Chinese auto industry. It provides a high-end platform for the government departments, industry institutes, enterprises, and research institutes to facilitate them to learn more about the policies and the development trends of the industry and promote their communications and cooperation.

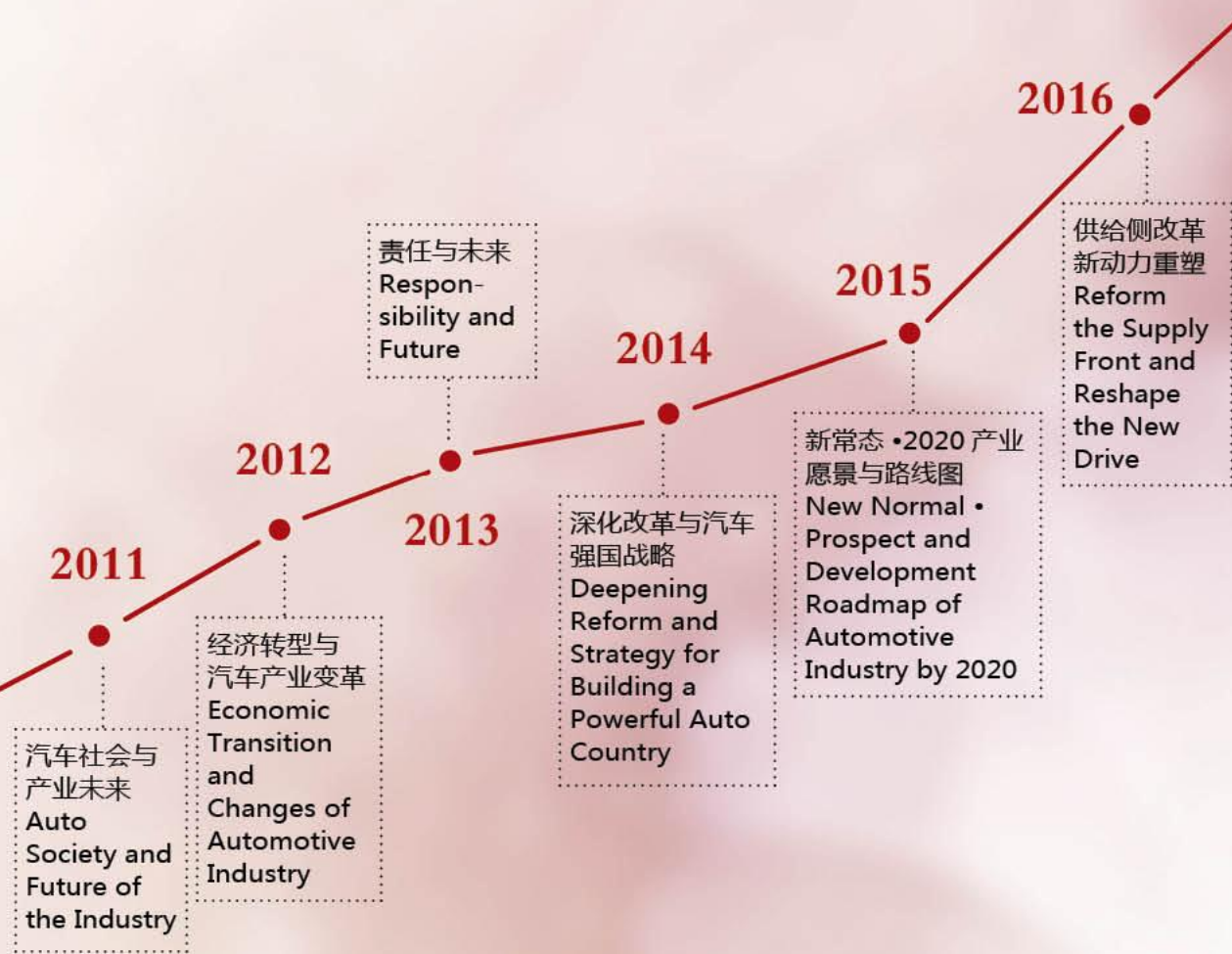
Staying true to the mission and forging ahead. Facing the new business forms of auto industry, the 2017 International Forum (TEDA) on Chinese Automotive Industry Development will accumulate new energies and start the new journeys to make programs for the development of Chinese auto industry.





十二年

2005-2016



论坛回顾 Forum Review

十二年来，中国汽车产业发展（泰达）国际论坛累计演讲嘉宾558人次，与会代表17000人次。

In the past sessions, a total of 558 distinguished guests made lectures at the forum and about 17,000 delegates attended the conference.

演讲嘉宾

Composition of Distinguished Guests



与会代表

Attendee



支持媒体
Medias



2017
中国汽车产业发展（泰达）国际论坛
International Forum (TEDA) on Chinese Automotive Industry Development

2015年泰达汽车论坛组委会联合国内外具有重要影响力的企业，正式建立了论坛协作组织。协作组织下设战略协作单位和全面协作单位。目前，论坛协作组织已经有20家整车及零部件企业加入其中。未来，论坛协作组织的规模将更加壮大，论坛将与各成员单位坚定不移地为中国汽车产业健康、可持续发展而共同努力。

The Organizing Committee of IFCAID and influential enterprises both in home and abroad formally established a forum cooperation organization in 2015. The cooperative organization has the strategic cooperative unit and the comprehensive cooperation unit. At present, there have been 20 collaboration and vehicle parts enterprises in this organization. The future cooperation forum will become stronger, the forum and the members of the unit will firmly promote the health and sustainable development of Chinese automotive industry.

战略协作单位

Strategic Cooperation Companies

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|  | 长安汽车
Chongqing Changan |
|  | 北京汽车集团有限公司
Beijing Automotive Group Co., Ltd. |
|  | 安徽江淮汽车股份有限公司
Anhui Jianghuai Automobile Co., Ltd. |
|  | 浙江吉利控股集团有限公司
Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. |
|  | 奇瑞汽车股份有限公司
Chery Automobile Co., Ltd. |
|  | 本田技研工业（中国）投资有限公司
Honda Motor (China) Investment Co., Ltd. |
|  | 日产（中国）投资有限公司
Nissan (China) Investment Co., Ltd. |
|  | 捷豹路虎中国
Jaguar Land Rover China |
|  | 福特汽车（中国）有限公司
Ford Motor (China) Co., Ltd. |

全面协作单位

Comprehensive Cooperation Partners

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|  | 广汽丰田汽车有限公司
GAC Toyota Motor Co., Ltd. |
|  | 广汽本田汽车有限公司
Guangqi Honda Automobile Co., Ltd. |
|  | 北京现代汽车有限公司
Beijing Hyundai Motor Co., Ltd. |
|  | 上汽通用五菱汽车股份有限公司
SAIC-GM-Wuling Automobile Co., Ltd. |
|  | 东风裕隆汽车有限公司
Dongfeng Yulon Motor Co., Ltd. |
|  | 奇瑞捷豹路虎汽车有限公司
Chery Jaguar Land Rover Automotive Co., Ltd. |
|  | 一汽-大众汽车有限公司
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd. |
|  | 博世（中国）投资有限公司
Bosch (China) Investment Ltd. |
|  | 大陆集团
Continental Group |
|  | 英飞凌科技（中国）有限公司
Infineon Technologies (China) Co., Ltd. |
|  | 电装（中国）投资有限公司
Denso (China) Investment Co., Ltd. |

