

2011



2011

全球汽车论坛

全球汽车 论坛文集

**A Collection of Meeting
Minutes of Global Automotive
Forum 2011**

全球汽车论坛组委会 组编

中国国际贸易促进委员会汽车行业委员会
China Council for the Promotion of
International Trade Automotive Committee
成都市人民政府

Chengdu Municipal Government

2011年10月 成都

October 2011 Chengdu, China



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



在变革的时代塑造行业的未来
Shaping the future of an industry in transition



2011

全球汽车论坛

从生产大国到创新强国的跨越



2011年10月11~12日,由中国国际贸易促进委员会汽车行业委员会、成都市人民政府共同主办的2011年第二届全球汽车论坛在成都召开。“2011全球汽车论坛”的主题为“从生产大国到创新强国的跨越”,以彰显中国在世界汽车格局中的定位和由此引起的深层次的思考。论坛从多维视角,以历史性、全局性的方法来探讨汽车业所面临的问题、挑战和机遇,尤其是集中探讨了中国汽车产业与全球产业格局的热点问题、趋势变化及其深刻影响。

本文集以实录的方式展现了“2011全球汽车论坛”的全貌,所有内容均由论坛嘉宾的演讲整理而来,全面准确地还原了“2011全球汽车论坛”所探讨的主题和所倡导的观念,以及与会嘉宾精彩纷呈的观点和思想碰撞的火花。

本书适合对汽车行业发展感兴趣的人士阅读。

图书在版编目(CIP)数据

2011全球汽车论坛文集/全球汽车论坛组委会组编. —北京:
机械工业出版社, 2012. 3
ISBN 978-7-111-37578-4

I. ①2… II. ①全… III. ①汽车工业—国际学术会议—
文集 IV. ①F416.471-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第031313号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:赵海青 责任编辑:赵海青

版式设计:石冉 责任校对:赵蕊

封面设计:马精明 责任印制:李妍

北京振兴源印务有限公司印刷

2012年4月第1版第1次印刷

184mm×260mm·14.75印张·6插页·381千字

0001—3500册

标准书号:ISBN 978-7-111-37578-4

定价:49.80元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换
电话服务 网络服务

社服务中心:(010) 88361066

销售一部:(010) 68326294

销售二部:(010) 88379649

读者购书热线:(010) 88379203

门户网:<http://www.cmpbook.com>

教材网:<http://www.cmpedu.com>

封面无防伪标均为盗版



2011
全球汽车论坛



中国机械工业联合会会长
王瑞祥



成都市人民政府市长
葛红林



中国国际贸易促进委员会
汽车行业委员会会长
王侠



成都市委常委
刘超



上海汽车工业
株式会社社长
彦子修



丰田汽车株式会社
高级顾问
渡边捷昭



北京汽车集团董事长
徐和谊



东风汽车集团董事长
徐平



长安汽车集团董事长
徐留平



北京汽车集团董事长
徐和谊



广州汽车工业集团董事长
张房有



凤凰卫视主持人
何亮亮



力帆实业集团董事长
尹明善



力帆实业集团董事长
尹明善



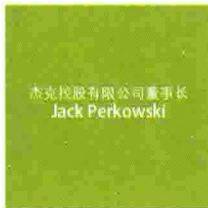
美国美林证券董事总经理
Jeremy MacFadyen



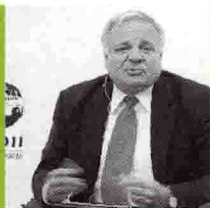
渣打银行董事总经理
朱伟



中国民生银行
汽车金融部总经理
王伟



杰克控股有限公司董事长
Jack Perkowski



工信部装备工业司司长
张相木

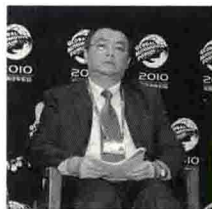


国家工商总局市场规范
管理司司长
王晋杰



王晋杰





亚新科集团副总裁
倪威



Sanford C. Bernstein
欧洲汽车金融分析师
Max Warburton



美国美林董事总经理
Patrick P. Steinemann



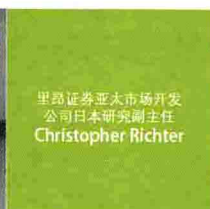
德勤亚太区总裁
Majdi Abulaban



斯图加特 Dürr 公司
董事长
Heinz Dürr



里昂证券亚太市场开发
公司日本研究副主任
Christopher Richter



美国 ZAP 电动车公司
首席执行官
Steven Schneider



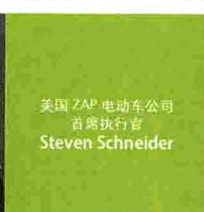
CODA 控股
全球首席执行官
Phil Murtaugh



本田技术研究所执行董事
三部敏宏



德勤有限公司全球
汽车行业领导人
Joe Vitale



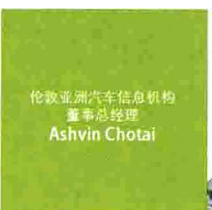
北汽集团副总裁
董海洋



浙江物产元通机电集团
董事长
张旭



汤森路透副总编辑
普利策新闻奖获得者
Paul Ingrassia



伦敦亚洲汽车信息机构
董事总经理
Ashvin Chotai



盛拓时代(北京)信息技
术有限公司首席执行官
秦致

国务院参事室研究员
中国统计学会副会长
姚景源



全球汽车论坛组委会
秘书长
柴占祥



成都市环保局局长
王文斌



清华大学汽车
工程系主任
李亢强



奥地利联合实验室项目经理
Juergen F. Bauer



中国国际贸易促进委员会
汽车行业委员会
贸易技术部主任
杨士敏



成都市公安局交
警支队支队长
党委委员
果维



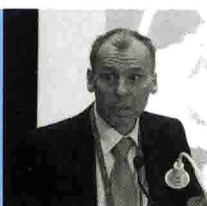
德国应用经济学院汽
车管理中心主任
Stefan Bratzel



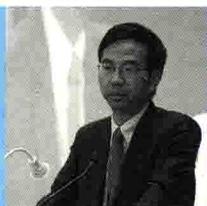
中央电视台主持人
马洪涛



比亚迪高级副总裁
廉玉波



博世(中国)投资
有限公司总裁
陈玉东



日产(中国)投资有限
公司副总经理
三崎匡英



东风本田汽车有限公司
执行副总经理
陈斌波



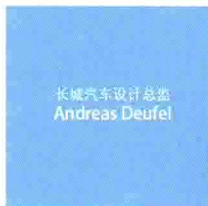
阿尔特(中国)汽车
技术有限公司董事长
宣奇武



梅赛德斯-奔驰中国
先进设计中心副总裁
Olivier Boulay



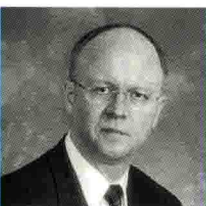
沃尔沃车联信息服务全球解
决方案管理总监
Per Adamsson



长城汽车设计总监
Andreas Deufel



美国 Bose 汽车音响
全球总裁
Brandon Westley



英国《汽车设计新闻》
出版人
Abel Sampson



上汽集团执行副总裁
陈志勇



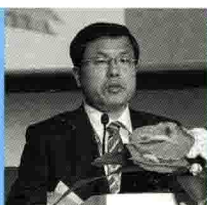
中国机械工业联合会
执行副会长
张小虞



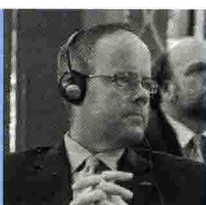
东风汽车公司总经理
朱福寿



吉利集团副总裁
吉利汽车研究院院长
赵福全



福特汽车亚太非洲区
副总裁
Matt Bradley



英国 Mott & Company
董事总经理
Meyrick Cox



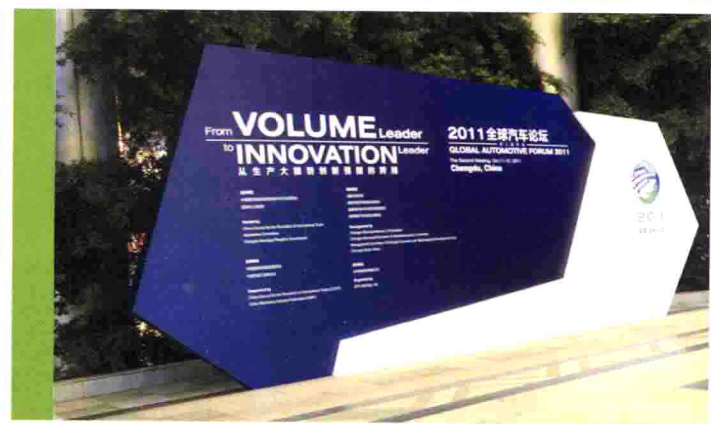














2011 全球汽车论坛文集

A Collection of Meeting Minutes of Global Automotive Forum 2011

全球汽车论坛组委会 组编

中国国际贸易促进委员会汽车行业委员会
China Council for the Promotion of International Trade Automotive Committee
成都市人民政府
Chengdu Municipal Government
2011 年 10 月 成都
October 2011 Chengdu, China



机械工业出版社

组 织 机 构

名誉主席：王瑞祥

主 席：张小虞

执行主席：王 侠

组 委 会：

王 侠 陈 琳 Jack Perkowski 柴占祥 王 欣 张 军 杨士敏 尹巧茹

赵 扬 Martin Hayes 高 敏 郑 军 李宝亮

秘书长：柴占祥

秘书处：

Carleen Giacalone 梁 军 黄立明 高晓华 马 婧 汤志华 金东华

徐晓琳 李 昂 张妍妍 逢淑君 侯文佐 纪江鹏 曹彦伯 石京平

何 涌 张天聪 王 倩 Ash Sutcliffe 王卓汐

文集编委会

主 编：王 侠 陈 琳

副主编：柴占祥 刘红钢 刘淑华 王 欣

编委会：

杨士敏 方 雷 何明宇 赵 扬 高 敏 史 玲 倪志隆 钟 谦

周 葵

编辑组：

柴占祥 吴 昊 李旭涛 汤志华

前言

2011年10月12日，业界内外精英荟萃、各种观点激烈碰撞的第二届全球汽车论坛在中国成都圆满落下帷幕。在竞争激烈的全球汽车市场中，中国汽车产业如何在产销量世界第一的基础上发展出世界一流的创新能力和竞争力，是我们共同关心并且需要迫切解决的问题，这对分析全球汽车市场的未来发展格局具有重要的现实意义。因此，本届论坛以“从生产大国到创新强国的跨越”为主题，彰显了中国汽车在世界格局中的定位及由此引发的深层次思考。

在为期两天的论坛交流中，来自海内外的主要汽车制造商、零部件企业、技术研发中心、金融机构的高管和专家，以及政府官员和媒体领袖，全面、深入地讨论了涵盖产业、法规、销售、技术、金融、交通及中国市场等诸多方面大家所共同关注的话题。其中既包含理性的分析、严谨的判断，也有理念的共鸣、观点的碰撞，共同为我们勾勒出汽车行业多层次、多角度的立体画卷，这无疑为中国汽车企业了解全球市场的现状和未来提供了广阔的视野，也为海外同仁了解中国打开了一扇窗。2011全球汽车论坛上各种观点交锋十分激烈，但最终在很多重要问题上还是形成了广泛的共识。

首先，入世10年中国汽车工业的发展变化，已经成为全球汽车产业变革的催化剂。经过不断地创新发展，中国汽车工业正在走出生产规模小、开发能力弱、整车几乎没有出口、汽车品牌缺乏市场竞争能力、零部件工业基础孱弱的种种困境。

过去10年间，我国汽车产量、产值和汽车产品出口额大约增长了10倍，成为支撑世界汽车工业发展的重要力量。10年前，我国汽车年产量仅为200万辆，仅占世界汽车市场份额的百分之四，而如今已占有全球汽车市场份额的四分之一；产品结构也发生了很大的变化，与全球汽车产品结构越来越接近，如过去以商用车为主，现在以乘用车为主；标准法规也在紧密跟随国际水平，其中个别地区如北京已经接近和欧洲排放法规同步，中国汽车产品水平与国际水平的差距大大缩小；自主品牌取得快速的成长。10年来，中国汽车产业已成为令人尊敬的产业，带动了就业和上下游相关产业的长足发展。中国汽车产业的企业家们也已经具备了广阔的思维方式和国际化视野。因此，在21世纪汽车工业发展进程中，中国注定要扮演举足轻重的角色。

其次，全球汽车产业正处于新的转折点，新兴国家的重要性日益增强，汽车产业在全球范围内的转移，特别是向新兴市场的转移将不可避免。

金融危机再次投下阴影，发达国家经济发展低迷期将有可能进一步加长，并且有可能影响到新兴国家的经济发展。对于全球汽车市场需求而言，发达国家的需求将持续低迷，而新兴市场国家需求稳步增长的格局不会发生改变。因此，汽车工业的核心市场将会发生转变。过去的核心市场主要在美国、欧洲和日本，但是由于新兴市场的迅速发展，这种情况正在发生变化。

同时，随着汽车核心市场向新兴市场的转变，世界汽车工业生产和研发的重心也在向以中国和印度为代表的新兴经济体转移。当前，中国和印度的汽车产销量已占到世界的三分之一，而且在未来十年仍将保持增长；跨国汽车企业在中国设立的各类研发中心已达88家；这种从研发到生产到供应链的全方位转移是前所未有的，我们必须为此做好充分的准备。

