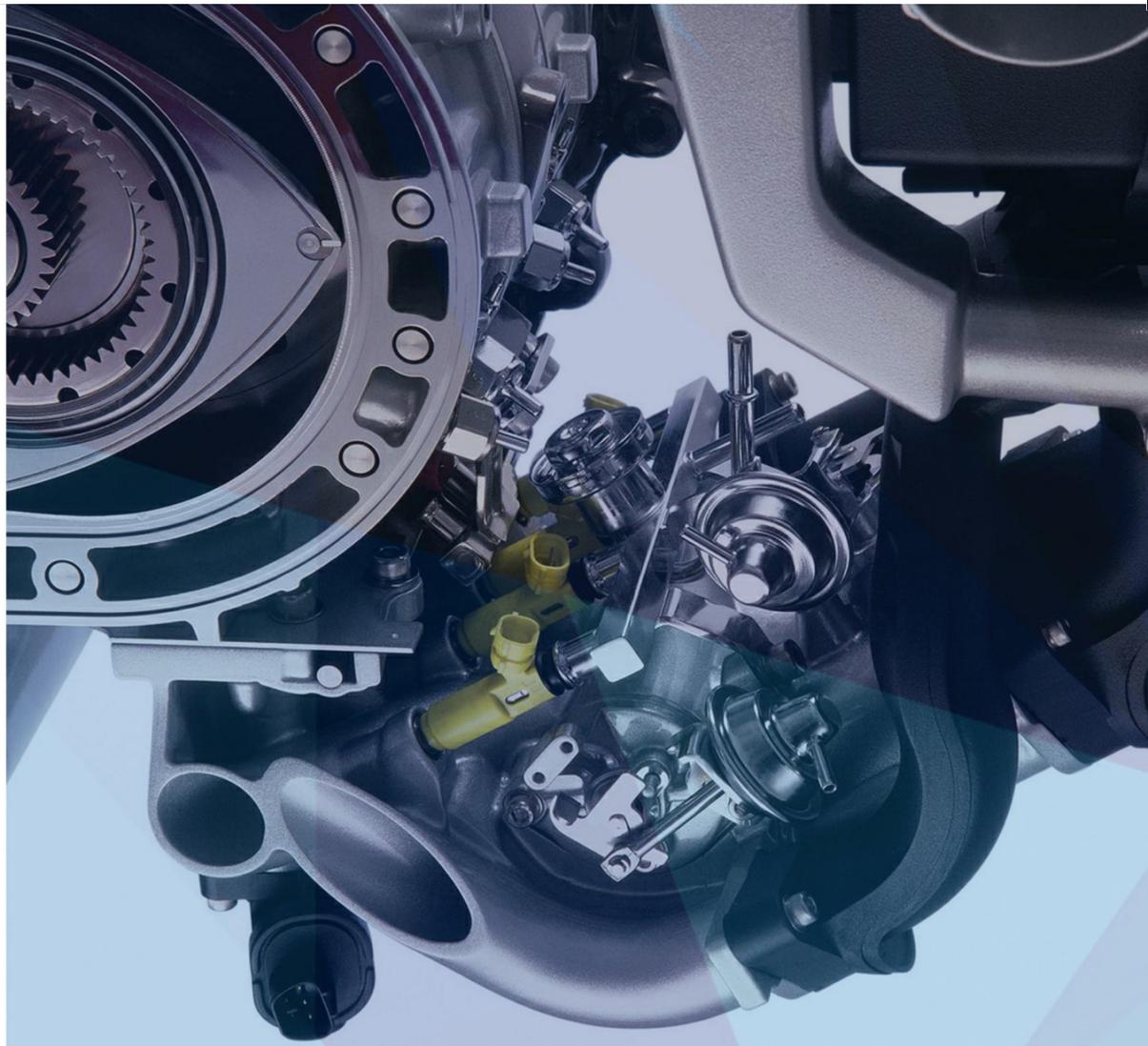




浙江省汽车行业协会
ZHEJIANG ASSOCIATION OF AUTOMOBILE MANUFACTURERS
慧识百家 服务企业

地址：杭州市石祥路589号杭州市国际会议展览中心西裙楼5楼55016室
网址：www.zaam.cn
www.autohz.com
www.zjautoparts.com
电话：0571-28879591
传真：0571-28879696
邮箱：zaam1@qq.com



**慧识百家
服务企业**

2017年6月 / 总第160期

AUTO ZHEJIANG
浙江汽车

浙内准字0210号 内部资料 免费交流 详情登陆：www.zaam.cn www.autohz.com



匠心铸品质 智造立潮头
中马传动在上交所主板上市

P04 特别报道

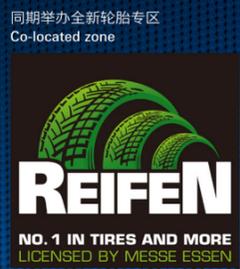


关注官方微信

久等出炉！智能网联汽车标准体系建设终有指南针 / 10
产能限制&牌照待发 车企的下一步何去何从 / 14
中德总理见证 中国制造2025对接德国工业4.0 / 20
李克强总理与比利时首相参观 吉利沃尔沃创新成果展 / 27
5月乘用车销量175万辆 继2015年以来首次连续2月下跌 / 35

automechanika SHANGHAI

上海国际汽车零部件、维修检测诊断及服务用品展览会
Shanghai international trade fair for automotive parts, equipment and service suppliers



29.11 – 2.12.2017

中国·国家会展中心（上海）
National Exhibition and Convention Center
(Shanghai), China

www.automechanika-shanghai.com
auto@hongkong.messefrankfurt.com



CNAICO 中汽国际 messe frankfurt



“未来汽车”临近 电动化和智能化融合进入深水区

随着新创企业争相进入，这股造车浪潮背后仍有诸多问题需要解决。汽车产业很复杂，新能源现在有很多问题，同时又有智能网联和智能汽车，智能网联和自动驾驶会是什么关系，成为很多企业思考的焦点。

事实上，在自动驾驶领域，自百度在上海车展期间宣布阿波罗计划，成为业界热议的焦点后，多家企业在这一股自动驾驶浪潮下重新审视自身的定位，如博世宣称仍专注做各种传感器，高德继续深耕地图领域。

但一切仍要回归到产品本身，消费者是否愿意接受自动驾驶汽车。互联网汽车本质是要让车、用户和服务在线，从手段上来讲，我们提供了一个云和端融合计算的操作系统。因为我们只有用操作系统，才能跟车身的电子电器架构互联，并与互联网生态互联，所以这是一体的。

“生态”一词对于汽车行业还比较模糊，但这仍没有阻碍各家企业打造“汽车生态”的野心，其中互联网企业参与较多，因为互联网背后有大数据的支持，为打造生态圈提供更多的底气。

数据产生生态，以往没有一个连通，现在有数据产生，要做一个分析，然而企业到底怎么样做这个分析，并且未来如何变现成为难点。

伴随着整个造车、用车使用链变长，参与方增多，部分业内人士认为，汽车软件将成为未来主导，甚至可以重新定义汽车和品牌。然而，百度与高德的参与方式并不相同，百度研发自动驾驶并试图打造开放平台，高德则是利用自身互联网数据优势为产业做支撑。

造成两者之间不同的原因在于，对自身理解和定位存在差异。现在的汽车，无外乎就是发现它的环境、时间发生了变化，融入了一些所谓的网络、人工智能等之后，生态环境可能随之发生变化，但是整个生态还是遵循非常基本的原则，就是大家共生共存形成一个比较良性的循环，并帮助互联网和其他传统制造产业在新生态里健康成长。

本刊编辑部
2017年6月

核心支持单位

浙江中汽会展有限公司
浙江吉利控股集团有限公司
东风裕隆汽车有限公司
广州汽车集团乘用车（杭州）有限公司
众泰汽车
杭州爱知工程车辆有限公司
中汽商用汽车有限公司（杭州）
浙江钱江摩托股份有限公司
万向钱潮股份有限公司
浙江亚太机电股份有限公司
浙江万安科技股份有限公司
中国重汽集团杭州发动机有限公司
雪龙集团股份有限公司
浙江金固股份有限公司
浙江龙生汽车部件科技有限公司
浙江美力科技股份有限公司
浙江世纪华通车业股份有限公司
浙江科力车辆控制系统有限公司
浙江东风齿轮有限公司
浙江方泰汽车配件有限公司
浙江双金机械集团股份有限公司
浙江万达汽车方向机有限公司
永豪光电（中国）有限公司
嘉兴峰牌钢圈有限公司
浙江恒宏机械有限公司
宁波神丰汽车部件有限公司
温州锦鸿汽车部件有限公司
湖州客车厂有限公司
丽水市南明专用汽车有限公司
奉化市天风汽车空压机有限公司
杭州弹簧有限公司
杭州正强万向节有限公司
索密克汽车配件有限公司
绍兴金江机械有限公司
宁波时代紧固件制造有限公司
宁波久灵汽车零部件有限公司
浙江路得坦汽车悬架系统有限公司
浙江欧力达液压机械有限公司
浙江兄弟之星汽配有限公司
浙江银轮机械股份有限公司
玉环汽车配件实业有限公司
浙江向隆机械有限公司
浙江迪信汽车销售服务有限公司
(排名不分先后)



慧藏百家服务企业
《浙江汽车》月刊
2017年6月出版 总第160期

行政主管 浙江省民政厅社会组织管理局
行业主管 浙江省经济和信息化委员会
主办 浙江省汽车行业协会
准印证号 浙内准字 0210号
印刷 浙江国广彩印有限公司

指导委员会

主任
王松林

专家委员

胡信民 张兴业 陈光祖 李书福 傅京生 刘敬桢 黄来兴
陈利祥 赵海明 王昌友 李新连 经永健 唐任仲 屠传根 周 疆

企业家委员

缪雪中 李平一 陈 锋 贺频艳 黄伟中 吴新发 余建江 於晓宇
顾勇亭 孙锋峰 王一锋 林华中 俞龙生 张利君 章碧鸿

编辑委员会

主任
方 曦

编委会委员

顾一帆 徐世达 黄 斌 王 茹 柴再春 李倩倩 潘建平 范长明 汪 虹
何洪信 章金木 章方银 蔡 文 陈良华 顾时均 吴纪大 周余江 张东华

主编
方 曦

执行主编

黄 斌

责任编辑

李晶磊 曲维维 高林娟

发行

王 茹 李小云

法律顾问

黄世德

读者服务

地址 杭州市石祥路 589 号杭州国际会展中心西裙楼 5 楼
联系电话 0571-28879522
传真 0571-28879696
邮箱 1722720832@qq.com
协会官网 <http://www.zaam.cn>
网上车展网 <http://www.autohz.com>
浙江汽配信息网 <http://www.zjautoparts.com>

P08 共同关注

**燃料电池汽车
正从梦想走向现实**

现今，清洁能源汽车已进入一个多元化、多样化、多维化发展阶段。在电动汽车领域，特别是纯电动汽车的发展居主导地位，特别是燃料电池汽车（FCEV），也属于电动汽车序列中一种重要的、理想的新兴产品。

JUN·2017
浙江汽车 **CONTENTS**

卷首语

01 / “未来汽车”临近
电动化和智能化融合进入深水区

特别报道

04 / 中马传动在上交所主板上市
成为温岭市首家上交所上市企业
05 / 用匠心历练品质 以智造勇立潮头
——浙江中马传动股份有限公司董事长吴江专访

共同关注

10 / 久等出炉！
智能网联汽车标准体系建设终有指南针
12 / 定了！双积分政策采用并行管理方法

协会动态

13 / 集结资源 合作共赢
——浙汽协组团参加陕西汽车产业协作配套活动

专题策划

14 / 产能限制 & 牌照待发 车企的下一步何去何从？
16 / 汽车投资新政旨在落实“放、管、服”，
推动产业转型升级
18 / 新能源车生产资质审批暂停并非停止
准入门槛或提高

行业要闻

20 / 中德总理见证中国制造 2025 对接德国工业 4.0
22 / 汽车轻量化：四两拨千斤
24 / AAG 蓄势待发
全方位汽车后市场商贸服务领跑华南市场

25 / 无人驾驶汽车 2021 年驶入产业元年
26 / 万钢谈新能源汽车发展三大挑战：
充电、减排、回收

动态聚焦

27 / 李克强总理与比利时首相参观
吉利沃尔沃创新成果展
27 / 人本集团 2016 年开发新产品 1355 个
28 / 东风裕隆将开启全新两岸合作模式
28 / 整合优势资源 实现协同发展
万安科技与陕西华臻就合资合作顺利签约
29 / 杭发公司今年工作要在八个方面再提升
30 / 点赞中国品牌：众泰汽车上榜中国品牌榜单百强
31 / 山东省人大财经委领导考察亚太股份
31 / 湖北省沙洋县考察团莅临龙生科技参观考察
32 / 钱江摩托：
Benelli 泰山峰会 成年礼 OR 冲锋号？
33 / 杭发公司今年工作要在八个方面再提升
33 / 浙江万达：首项“浙江制造标准”通过专家组评审
34 / 余杭汽摩协会开展
“上市企业零距离”参观企业交流学习活动
34 / 杭州弹簧举办五大工具箱培训
34 / 工信部产业政策司调研
称赞万向“单项冠军”名至实归
35 / 中汽商用助力“一带一路”建设
乌克兰医疗车项目顺利启运
35 / 时代紧固件：自包米粽，共度端午

数据参考

35 / 5 月乘用车销量 175 万辆
继 2015 年以来首次连续 2 月下跌

中马传动在上交所主板上市 成为温岭市首家上交所上市企业

供稿 / 中马集团 陈瞳

6月13日，浙江中马传动股份有限公司在上交所主板上市。这是温岭市首家在上交所上市的企业，也是上交所第1288家上市公司。中马集团董事局主席吴良行、中马传动股份董事长吴江、总经理刘青林等领导出席上市仪式。

浙江中马传动股份有限公司成立于2005年，主要从事汽车变速器及车辆齿轮的研发、生产和销售。股票简称“中马传动”，代码为603767，总股本21332万股，其中本次上市流通股本5333万股，上市发行价11.19元/股，发行市盈率22.98倍。股票上市首日开盘价16.11元，涨幅达43.97%。

温岭市委副书记、市长王宗明在上市仪式上致辞。他首先代表温岭市委、市政府，向中马传动表示热烈的

祝贺。王市长说，近年来，市委、市政府主动适应经济新常态，积极顺应国家鼓励企业对接多层次资本市场这一大势，把推动企业上市作为加快转型升级、实现裂变发展的一个重要抓手，上市工作取得了丰硕成果，为资本市场“台州板块”做出了积极贡献。中马传动的顺利上市，必将激励更多的温岭企业登陆资本市场。希望中马传动以上市为契机，坚持技术创新、制度创新、管理创新，不断提升公司发展水平，努力实现持续、稳健发展，以更加优异的业绩回报广大投资者。

中马传动股份董事长吴江表示，中马传动正式在主板上市，标志着企业已经迈入资本市场。希望中马传动以上市为契机，推动企业更好更快的发展，早日实现“传动世界，服务全球”的企业愿景。



6月13日，浙江中马传动股份有限公司在上交所主板上市。这是温岭市首家在上交所上市的企业，也是上交所第1288家上市公司。中马集团董事局主席吴良行、中马传动股份董事长吴江、总经理刘青林等领导出席上市仪式。

用匠心砺炼品质 以智造勇立潮头 ——浙江中马传动股份有限公司董事长吴江专访

供稿 / 曹军、陈瞳



吴江

吴江先生，1968年生。现任浙江中马传动股份有限公司董事长，兼任中马集团副董事长，中马园林董事，中泰投资执行董事兼总经理，铭泰房地产董事，香港卓展董事，温岭市政协委员，温岭市工商联副主席，台州市总商会副会长。

以梦为马 砥砺前行

时间回到多年以前。

对于吴江来说，中马汽车变速器产业的创办可以说是父子同心的产物。早在2000年时，中马就已经从生产摩托车齿轮为重心的产业逐步过渡到生产汽车齿轮为主，与通用、福特、克莱斯勒、宝马、奥迪、博格华纳、万都等世界名企进行配套，到2000年开始生产汽车变速器总成，再到2003年中马第一台汽车变速器在企业顺利下线，成为中国第一家从事汽车变速器制造的民营企业。在产业发展的过程中，吴江与父亲吴良行一直抱有同样一个梦想——为中国民族汽车工业崛起而奋斗。吴江说：“这不仅仅是家门的荣耀，往大了说更是推进中国民族汽车工业崛起的使命感。”

2007年，作为中马集团副董事长的吴江郑重接过父亲吴良行旗下汽车变速器产业的担子，成为了企业的董事长。而就在这一年，浙江中马汽车变速器有限公司在他的主导下成功改制为股份制企业。在吴江的带领下，中马传动通过十年磨砺，已经形成了以汽车变速器产业为主，汽车齿轮、摩托车齿轮及农机齿轮的研发、生产和销售为辅“一轴两翼”的产业格局。

如今，中马传动在不断的转型升级的过程中，高端精密汽车传动零部件远销美国，高效节能轻量化汽车变速器在SUV、MPV等领域创造了市场占有率连续多年保持全国第一的佳绩。

“海子有一首诗叫《以梦为马》，我和所有以梦为马的诗人一样，希望将我们的企业做精、做强、做久，成为一家有核心竞争力与旺盛生命力的企业”。吴江说。

工匠精神 精致企业

在吴江看来，中马传动之所以有今天的成绩，与中马的工匠精神脱不了关系。

吴江说：“中马传动创办的初衷，就是要做高端产品。我们的企业愿景是‘传动世界，服务全球’，想要实现这个目标，就离不开匠心精神的打造与不断进行产业升级的决心。”

“我以前去外地出差，和客户交流如何看待工匠精神这个问题时，他们都很诧异，觉得这是一个多余的问题，当时经营的理念很多还是停留在如何提升产能与市场的拓展这样的范围内。”

吴江说：“中马传动从改制之后，就不断提升企业在设备、研发等领域的投入，不断打造工匠精神。”

中马传动的企业内活跃着很多小组，这些小组有个统一的代号叫“QC”。每当企业遇到在技术研发、生产效率、节能降本与售后方面的难题时，企业内各种QC小组就开始攻坚克难，为企业出谋划策，不断地为企业解决难题，精致企业。

我们的工厂里，像“技能比武”、“工艺革新”、“课题攻关”、“快速反应”等活动已经在车间内部形成了常态化的运作模式，这些活动最终的目标都是为了给客户打造出一流产品。

“人品即产品，素质即质量”吴江说，我们的企业文化致力于提升员工的人品与职业素养，如果我们有员工只是抱着撞钟和尚的心态来到我们的企业，中马坚决不会允许这样一个员工的存在。这是对我们企业的不负责任，更是对客户极大的不尊重，说到底就要在企业内培育具有工匠精神的员工。



中马传动产业园区鸟瞰图

中马传动主要从事汽车变速器及车辆齿轮的研发、生产和销售，主要产品为汽车变速器、汽车齿轮、摩托车齿轮和农机齿轮。公司始终遵循“技术创新，诚信经营”的立业方针和“创世界品牌，为全球服务”的长期发展战略，把握国家支持自主创新的战略机遇和国际汽车产业转移的发展契机，按照“机器换人、智能制造”的发展方向，保持了其在国内汽车变速器和车辆齿轮零件国际配套提供商的领先地位。

除了工匠文化培育外，中马传动还拥有完整的汽车行业 TS16949 质量标准体系，一直贯穿企业生产的全程。吴江说：“我们生产的每一个环节都按照国际标准进行。另外，我们也建立了完整的质量追溯体系，来保证产品质量安全可以追溯到具体的时间和人。”

除此之外，中马十分重视设备更新换代，不断引进先进的国外设备。通过一系列新技术、新材料、新工艺、新方法的贯彻实施，企业的人均劳动生产率已明显高于同行业平均标准。

据记者了解，去年一年中马传动在研发上就投入了 4000 多万元，开始着力研发变速器在新能源领域里的配套。“我们国家如今对新能源汽车战略非常重视，此前就曾提出到 2020 年要使得新能源汽车销量要达到 200 万辆。对于我们企业来说，必须要提早布局新能源产品。”吴江说。

目前，中马传动已与北汽福田、南京特种汽车制配厂有限公司等整车生产企业就新能源汽车变速器的共同开发、产品配套等领域达成了战略合作关系，部分型号的新能源汽车变速器已处于小批量生产阶段，未来有望成为公司新的利润增长点。

机器换人 智能制造

记者了解到，中马传动还制定了详尽的发展战略、发展目标及未来三年的发展计划，“机器换人、智能制造”是重要的一环。

“自动化、信息化的生产设备是现代汽车零部件行业的发展趋势，也是企业得以长期生存和发展的必备要素。在政府提出‘机器换人’之前，我们就已经在智能设备上投入了很多。”吴江说。

吴江最早注意到“机器换人”是在 1995 年，那时候中国一汽出版了第一本关于精益化管理的书，也就是在那本书上，吴江看到日本有企业已经在用自动化设备，一个人可以负责 5 台机器，这让吴江一下子上了心。

2012 年，吴江提出要让中马传动通过“机器换人”整合企业大数据，实现自动化、信息化、精益化建设。“现在我们车间的设备，平均一台就要 200 万元到 300 万元，最贵的 4 个平方米就要 1200 万元，生产出来的产品精度可以达到生产机械手表的精度。”吴江自信地说，世界上先进的齿轮生产设备在中马传动几乎都能找到，这样做也是为了让企业的产品能

够真正接轨国际。

2014 年，中马传动在设备上投入了 5000 多万元，2015 年也投入了 5000 多万元，去年又投入了 4000 多万元。

“通过‘机器换人’，我们在人工上也有所精减。”吴江说。数据显示，2015 年末公司员工数量比 2014 年末就下降了 391 人，其中生产人员、管理人员合计下降 339 人；2016 年末公司员工数量比 2015 年末下降了 138 人，其中生产、管理人员合计下降了 109 人。“2014 年时，我们的员工有近 1600 人，而如今只有 1000 人左右。”

当然，智造不仅仅是生产设备上，设备自主化之后，公司还要做到信息化，引入物联网、机联网，以及各个层面的自主软件开发，最终实现整体的智能化。

“我们现在就在打造一个智能化样板式车间。”吴江说，建成后，关键设备智能化率将达到 90% 以上，制造过程的数控化率达到 100%，通过物联网技术实时采集制造过程中的人、机、料、测等信息，并与企业 ERP、PDM、SPC 等生产管理软件高效协同与集成，进而形成企业内部的智能指挥中心。

据了解，该项目建成后，将使得企业形成年产 35 万件齿轮的生产能力。对国产数字化控制系统、高精度检验设备、精密传感器、自动化装备等智能行业发展产生巨大的推动作用。

企业上市 梦想飞驰

时间转眼到了 2017 年。最近，吴江董事长最忙

的自然是为中马传动的主板上市作准备。

“为什么现在想要上市，自然是为了通过资本杠杆，更好地去撬动企业发展。”吴江说，中马传动一直走得就是规范化、标准化生产的道路，但是企业想要一直不断提高，人才、设备的引进都需要不断投入，而资本市场能够满足这个需求。而且上市后，对于企业品牌知名度的提升，也会有非常正面的影响。

在准备企业上市之前，吴江曾扪心自问，是否已经准备好？答案是肯定的。

“我们从 2015 年初就开始准备。按照公司法、证券法，建立了三会制度、内控制度，直到今年成功过会，在上交所鸣锣上市。”吴江说，上市只是企业发展过程中新的历史基点，更灿烂的未来则是在上市之后。

在吴江的规划里，中马传动将借力上市，发挥公司在技术、人才、管理、品牌等方面的优势，按照“机器换人、智能制造”为发展方向，巩固和加强在国内汽车变速器和车辆齿轮零件国际配套市场的先进地位，进一步扩大轻型客车、SUV、MPV 变速器的市场份额，同时积极开拓轿车、微型车变速器市场以及新能源汽车变速器项目；还将大力开拓汽车自动变速器行星齿轮、工业机器人减速器齿轮等高精度齿轮产品领域；借助为国际汽车零部件百强企业、国际高端农机企业、国际一流摩托车生产企业进行配套相关优势，拓展全球化采购的业务平台，真正实现“传动世界，服务全球”的企业美好愿景。



中马传动汽车变速器生产中心

中马集团实施总部经济模式，以富有“中马特色”的文化为企业发展原动力，以统一的文化、品牌和资本输出，加强对各协作企业的管理，走集团化发展之路。中马人正以世界的视野，开放的心态，努力改革创新，走上“创世界品牌，为全球服务”的发展道路。

燃料电池汽车正从梦想走向现实

供稿 / 浙江省汽车行业协会顾问 陈光祖



现今，清洁能源汽车已进入一个多元化、多样化、多维化发展阶段。在电动汽车领域，特别是纯电动汽车的发展居主导地位，特别是燃料电池汽车（FCEV），也属于电动汽车序列中一种重要的、理想的新兴产品。

●追求终极化的汽车

当代，全球正掀起一股 FCEV 热，这是由于 FCEV 在相当长时间的创新、积累、进化的实验性试制和试用过程中，已经在相关的不少科技领域取得突破性进展，这无论是在原理上验证，结构上整合，功能上进步都有了很好的显现，已形成一种波浪式轨迹上的跃迁，可以说我们已经看到了 FCEV 走向产业化的总趋势。

那么到底 FCEV 有那些优势呢？作为 FCEV 主要能源的氢，能量密度相当的好，比汽油高出 2 倍多；氢作为二次能源，其资源十分丰富；FCEV 运行中排放出只是水，清洁无污染；FCEV 一次充气时间短，续航里程可达 700 公里；随着科技发展，制氢用氢成本将逐渐降低至零成本运行。

中国十分重视和积极发展 FCEV 的发展。早在 20 年前的“十五”的 863 重大专项中，就明确指出要支持 FCEV 的研发，拨款 3.8 亿元；到“十一五”和“十二五”规划中，在节能与新能源汽车重大项目，都把 FCEV 列为重点项目。

为加紧实行产、学、研联合，更好攻克核心技术，加强 FCEV 产业更好更快发展，2014 年 1 月，同济大学、清华大学、武汉理工大学、重庆大学等高校，一汽、东风、上汽、长安、奇瑞等汽车和零部件企业以及相关燃料电池及其附属企业于上海成立“中国燃料电池技术创新战略联盟”。

今年 4 月，三部委关于《汽车产业中长期发展规划》中，对 FCEV 的战略地位进一步加强，提出三个时间节点要求，2020 年在特定地区的公共服务车辆领域进行小规模示范应用；2025 年私人用车和公共服务用车领域批量应用，不低于 1 万辆；到 2030 年在私人乘用车，大型商用车领域进行规模化推广，不低于 10 万辆。

与此同时，三部委发布《2016-2020 新能源汽车推广应用财政支持政策通知》中指出，在 2017-2020 年，除燃料电池汽车外，对其他新能源汽车的补助标准实行必要的退坡，而燃料电池汽车补助保持不变，甚至个别车种还有所提高。由此可见国家在宏观层面，对氢能和燃料电池汽车给予越来越重视和支持。

据统计，目前我国共研发试制出 200 多辆各类燃料电池汽车。2017 年 6 月 2 日工信部公布公告《新能源汽车推广应用推荐车型目录》中，就包括有燃料电池客车 5 种，专用车及卡车 2 种，如果加上 2016 年公布燃料电池轿车 1 种，FCEV 在国家目录中共计有 8 种车型。

●激发氢能的巨大潜力

氢作为一种无色、无味的气体，广泛的分布于地球的地表、地幔、地核和大气层中；其同位素“氘”、“氚”是目前正在开发和试验的核聚变电站的基础原料；液态氢和固态氢成为航天、航空和军工上不可或缺的燃料；氢的制备历史长且方法多样；氢的储存方便，新型的纳米碳储氢具有较高储氢量；氢的运输对气态和液态已经实现大规模应用。

当前，对 FCEV 推广来说主要是建设加氢站问题。世界上第一座 FCEV 加氢站是 1999 年 5 月在德国慕尼黑机场建成。到 2016 年 1 月，全球已设立 290 座加氢站，其中日本 28 座、欧洲 97 座、美国 75 座、韩国 80 座、中国 4 座、澳大利亚 1 座。中国加氢站分布在北京、上海、广州、郑州，今后将会在 FCEV 示范区建设加氢站，2017 年中科院大连化物所与同济大学发明以风能太阳能结合制氢的加氢站，每日可供 200 台 FCEV 续程 800 公里的需求。预计到 2020 年全球将出现 5200 座加氢站，

比目前的增长 18 倍，以适应发展 FCEV 的需求。

据 Persistence 市场研究公司预测，到 2020 年全球氢气需求量将从 2013 年的 2553 亿立方米，增加到 3248 亿立方米，增长 27%，其中特别是中国，将是全球氢能需求和生产第一大国。

●围剿燃料电池系统的瓶颈

燃料电池作为 FCEV 的动力是其核心组成部分，某种程度说燃料电池的创新水平，将决定着 FCEV 的产业化历程。

目前，在 FCEV 上几乎全部应用质子交换膜燃料电池（PEMFC）。它的热质量效率高；电堆层稳定性好，不易受振动因素影响；工作温度低，环境适应性好；关键的材料和零部件质量与水平已取得突破性进展，应用条件趋于成熟，成本大大下降。

为了加速发展我们的 FCEV 事业，必须紧紧抓住科技创新的“牛鼻子”，从氢能和燃料电池的核心带，从 FCEV 整体的产业链特色和国情出发，大力加强科技创新驱动力，大力加强对材料和核心零部件的基础研究和应用，使之尽快尽好的把科技转化为社会生产力和社会劳动生产率上，这也可以说是实行 FCEV 发展供给侧结构性改革的一个关键点。

参照电动车“三纵、三横技术路线”，进一步实施“三纵、三横、三平台的 FCEV 产业化路线”上。这里“三纵”是指：纯

氢燃料电池汽车，甲醇燃料电池汽车和氢电混合燃料电池汽车，这是当前构成 FCEV 的基本结构车型；“三横”是指：质子交换膜燃料电池系统，电控及安全控制系统和关键材料和零部件系统，这是构成 FCEV 核心技术运作方向和基础研发和应用的要害；“三平台”是指：国家政策引导和支持平台、新型 FCEV 整体设计和智能化融合发展平台和社会基础设施和服务平台。

“三纵、三横、三平台”构成了新型 FCEV 产业化系统工程架构，是 FCEV 走向规范化发展内涵的重大要素，具有综合、生态、包容、开放、融合、可控、集成、动态、重组、突变的能力，对建立 FCEV 的实体经济实力，建设自主品牌力，提高国际竞争力具有现实的可操作指导意义。

●氢能经济社会的曙光

去年在巴黎召开的全球气候会议，通过了《巴黎气候协议》。这是继《京都议定书》之后，第二份具有国际性法律约束的历史性协定，中国提出按《共同但有区别责任原则》，坚决执行协议精神和组织实施。

进入 21 世纪，随着人类信息产业的巨大发展，推动了众多高新科技的发达应用，包括核能、煤电、水电，以及太阳能、风能、地热能、潮汐能等众多新能源的出现，人类社会进入了多元化能源发展年代，但化石能源会在相当时段占居主导地位。石油能源的日益枯竭和不断严重的环境污染，促使世界不得不加快开发可再生能源和氢能源问题。

发展氢能这是贯彻我们国家发展清洁能源的重大战略之一。今年 6 月 7 日在北京召开了第八届清洁能源部长级会议上，习近平主席贺信中强调，中国将坚持节约资源和保护环境的基本国策，贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，积极发展清洁能源，提高能源效率，共同推动全球走绿色、低碳、循环，可持续发展之路。

把发展氢能与“一带一路”宏伟事业结合起来，氢能作为新科技，新业态，在氢能产业链上开展众多可能的合作和应用，走出去，引进来，成为“一带一路”一个亮点。努力推动燃料电池便携式设备的研发和应用，大力培育氢能专业人才，突出营造有利于氢能基础研究、产业化创新、市场营销的良好环境和人才激励机制，发挥人才为创新驱动发展上关键作用。

要把氢能装置和智能装置和智慧城市和信息化结合起来，尽可能使氢能走向智能化，如 2016 年联合国在江苏的如皋设置中国首个“联合国氢能经济示范城市”，一些氢能专家聚集这个美丽的苏北小镇，为开发氢能，发展氢能经济把脉献策，开展具有中国氢能特色的城镇化和绿色经济，计划在“十三五”末，如皋的氢能经济可达 100 亿，目前已拥有百应能源，泽禾新能源、南通亚曼汽车等十多家氢能和燃料电池关键材料和零部件落户，加拿大的知名的燃料电池巴拉德公司也到如皋进行有关氢能项目的合作。还有郑州、佛山、青岛等城市也在规划建设氢经济示范城市。

（本文有删减，浏览全文请登录 www.zaam.cn 浙汽协官网）

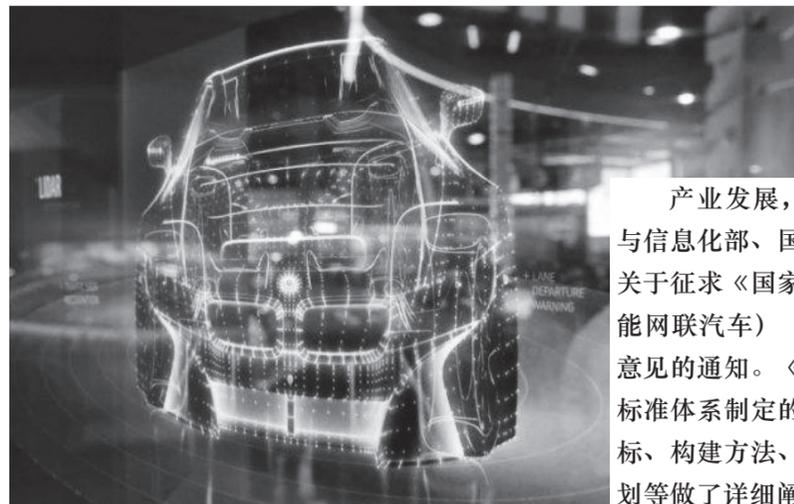


我国 FCEV 发展历史

我国第一辆 FCEV 于 1999 年 12 月在清华大学试验成功。
2001 年 12 月美国通用汽车公司和上汽集团合资的泛亚技术中心，研制出“凤凰” FCEV。
2008 年北京奥运会上，有 20 辆各种燃料电池汽车在会上示范运行。
2010 年上海世博会上有 40 辆各种燃料电池汽车，供大会交通示范运行。
2014 年上海荣威 950 第四代 FCEV 产出，行程 400 公里。
宇通客车公司是首家推出燃料电池客车，2014 年 9 辆，2016 年 100 辆，2020 年计划 4000 辆，宇通第四代燃料电池客车，续程 600 公里，成本下降 50%，加氢 10 分钟。
北汽福田汽车公司也推出“欧辉”牌燃料电池客车，计划 28 辆，送广州和佛山地区进行示范运行。
东风汽车公司第一款 EQ5080 型燃料电池厢式运输车已问世，续程 305 公里。

久等出炉！ 智能网联汽车标准体系建设终有指南针

供稿 / 浙江省汽车行业协会综合报道



产业发展，标准先行。6月13日，工业和信息化部、国家标准化管理委员会正式发布关于征求《国家车联网产业体系建设指南（智能网联汽车）（2017年）》（征求意见稿）意见的通知。《征求意见稿》对智能网联汽车标准体系制定的指导思想、基本原则、建设目标、构建方法、体系框架、标准内容、近期计划等做了详细阐述。

基本原则：强调立足国情、急用先行、自主创新

《征求意见稿》确立三条原则。立足国情，统筹规划。结合我国智能网联汽车技术和产业发展的现状及特点，发挥政府主管部门在顶层设计、组织协调和政策制定等方面的主导作用，制定政府引导和市场驱动相结合的标准体系建设方案，建立适合我国国情的智能网联汽车标准体系。

基础立先，急用先行。科学确定智能网联汽车标准体系建设的重点领域，加快基础、共性和关键技术标准的研究制定；考虑行业发展现状和未来应用需求，合理安排技术标准的制修订工作进度，加快推进急需标准项目的研究制定。

协同合作，自主创新。以汽车产业为核心，构建跨行业、跨领域、跨部门协同发展、相互促进的工作机制，积极参与国际标准法规的交流与合作；发挥企业在技术创新、产品开发、示范应用等标准制定方面的主体作用，加强具有自主知识产权的技术标准制定。

建设目标：2020年初步建立、2025年系统形成

根据智能网联汽车技术现状、产业应用需要及未来发展趋势，分阶段建立适应我国国情并与国际接轨的智能网联汽车标准体系：

到2020年，初步建立能够支撑驾驶辅助及低级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系。制定30项以上智能网联汽车重点标准，涵盖功能安全、信息安全、人机界面等通用技术以及信息感知与交互、决策预警、辅助控制等核心功能相关的技术要求和试验方法，促进智能化产品的全面普及与网联化技术的逐步应用；

到2025年，系统形成能够支撑高级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系。制定100项以上智能网联汽车标准，涵盖智能化、自动控制、网联化协同决策技术以及典型场景下自动驾驶功能与性能相关的技术要求和评价方法，促进智能网联汽车“智能化+网联化”融合发展，以及技术和产品的全面推广普及。

明确定义：最终可实现替代人来操作的新一代汽车

《征求意见稿》明确表示，智能网联汽车是指搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信技术与网络技术，实现车与X（人、车、路、云端等）智能信息交换、共享，具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能，可实现“安全、高效、舒适、节能”行驶，并最终可实现替代人来操作的新一代汽车。

技术逻辑结构：以“信息”和“控制”为两条主线

智能网联汽车技术逻辑的两条主线是“信息”和“控制”，其发展的核心是由系统进行信息感知、决策预警和智能控制，逐渐替代驾驶员，并最终完全自主执行全部驾驶任务。智能网联汽车通过智能化与网联化两条技术路径协同实现“信息”和“控制”功能，可据此进行功能等级划分。

产品物理结构：把具体的功能落实到物理载体之上

智能网联汽车的产品物理结构是把技术逻辑结构所涉及的各种“信息”与“控制”功能落实到物理载体上。车辆控制系统、车载终端、交通设施、外接设备等按照不同的用途，通过不同的网络通道、软件或平台对采集或接收到的信息进行传输、处理和执行，从而实现了不同的功能或应用。

体系框架：形成内容完整、结构合理、界限清晰的14个子类

按照智能网联汽车的技术逻辑结构、产品物理结构的构建方法，综合不同的功能要求、产品和技术类型、各子系统间的信息流，将智能网联汽车标准体系框架定义为“基础”、“通用规范”、“产品与技术应用”、“相关标准”四个部分，同时根据各具体标准在内容范围、技术等级上的共性和区别，对四部分做进一步细分，形成内容完整、结构合理、界限清晰的14个子类。

近期计划：开展21项智能网联汽车标准制定计划

《征求意见稿》根据标准体系建设的基本原则，综合考虑我国汽车智能化、网联化发展应用趋势和产业基础，拟优先开展基础、通用规范标准，以及技术成熟、应用广泛、与国家战略相关的产品与技术标准的研究制定，详见表1。

明确智能网联功能等级结构

智能网联汽车技术的发展兼顾智能化、网联化两种路径，“智能化+网联化”融合发展，以系统最终替代人类实现全部驾驶任务为终极目标。

在智能化方面，以目前业内普遍接受的美国SAE分级定义为基础，并考虑中国道路交通情况的复杂性，分为驾驶辅助（DA）、部分自动驾驶（PA）、有条件自动驾驶（CA）、高度自动驾驶（HA）、完全自动驾驶（FA）五个等级，如表2。

在网联化方面，按照网联通信内容及实现的功能不同，划分为网联辅助信息交互、网联协同感知、网联协同决策与控制三个等级，如表3。

表1 近期拟开展的智能网联汽车标准制定计划

序号	标准性质	项目名称	状态
1	GB/T	乘用车自动紧急制动系统（AEB）性能要求及试验方法	已立项
2	GB	汽车事件数据记录系统	已申请立项
3	GB/T	先进驾驶辅助系统（ADAS）术语和定义	已申请立项
4	GB/T	商用车自动紧急制动系统（AEB）性能要求及试验方法	已申请立项
5	GB/T	乘用车车道保持辅助系统（LKA）性能要求及试验方法	已申请立项
6	GB/T	商用车车道保持辅助系统（LKA）性能要求及试验方法	已申请立项
7	GB/T	商用车电子稳定性控制系统（ESC）性能要求及试验方法	已申请立项
8	GB/T	汽车盲区监测系统性能要求及试验方法	已申请立项
9	QC/T	汽车网关信息安全技术要求	已申请立项
10	GB	汽车信息安全通用技术规范	预研中
11	GB/T	驾驶自动化等级划分	预研中
12	GB/T	汽车远程信息服务通信终端安全规范	预研中
13	GB/T	汽车报警信号优先级性能要求	预研中
14	GB/T	智能泊车辅助系统性能要求及试验方法	预研中
15	GB/T	汽车夜视系统性能要求及试验方法	预研中
16	GB/T	驾驶员注意力监测系统性能要求及试验方法	预研中
17	GB/T	车载T-BOX信息安全技术要求	预研中
18	GB/T	后部穿行提醒系统性能要求及试验方法	预研中
19	GB/T	车辆横向和纵向组合控制系统性能要求及试验方法	预研中
20	GB/T	汽车紧急转向辅助系统	预研中
21	GB/T	汽车软件升级安全防护规范	预研中

表2 智能网联汽车智能化等级

智能化等级	等级名称	等级定义	控制	监视	失效应对	典型工况
人监控驾驶环境						
1 (DA)	驾驶辅助	通过环境信息对方向和加速的一项操作提供支援，其他驾驶操作都由人操作。	人与系统	人	人	车道内正常行驶，高速公路无车道干涉路段，泊车工况。
2 (PA)	部分自动驾驶	通过环境信息对方向和加速的多项操作提供支援，其他驾驶操作都由人操作。	人与系统	人	人	高速公路及市区无车道干涉路段，换道、环岛绕行、拥堵跟车等工况。
自动驾驶系统（“系统”）监控驾驶环境						
3 (CA)	有条件自动驾驶	由无人驾驶系统完成所有驾驶操作，根据系统要求，驾驶员需要提供适当干预。	系统	系统	人	高速公路正常行驶工况，市区无车道干涉路段。
4 (EA)	高度自动驾驶	由无人驾驶系统完成所有驾驶操作，特定环境下系统会向驾驶员提出响应请求，驾驶员可以对系统请求不进行响应。	系统	系统	系统	高速公路全部工况及市区有车道干涉路段。
5 (HA)	完全自动驾驶	无人驾驶系统可以完成驾驶员能够完成的所有道路环境下的操作，不需要驾驶员介入。	系统	系统	系统	所有行驶工况。

表3 智能网联汽车网联化等级

智能化等级	等级名称	等级定义	控制	典型信息	传输需求
1	网联辅助信息交互	基于车-车、车-后台通信，实现导航等辅助信息的获取以及车辆行驶与驾驶员操作等数据的上传。	人	地图、交通流量、交通标志、油耗、里程等信息。	传输实时性、可靠性要求较低。
2	网联协同感知	基于车-车、车-路、车-人、车-后台通信，实时获取周边交通环境信息，与车载传感器的感知信息融合，作为自动驾驶决策与控制系统的输入。	人与系统	周边车辆/行人/非机动车位置、信号灯相位、道路预警等信息。	传输实时性、可靠性要求较高。
3	网联协同决策与控制	基于车-车、车-路、车-人、车-后台通信，实时并可获取车辆周边的交通环境信息及车辆决策信息，车-车、车-路等各交通参与者之间信息进行交互融合，形成车-车、车-路等各交通参与者之间的协同决策与控制。	人与系统	车-车、车-路间的协同控制信息。	传输实时性、可靠性要求最高。

定了！ 双积分政策采用并行管理方法

来源 / 信息时报

在汽车行业风传已久的“双积分”政策终于有了新动向。6月13日，国务院法制办公室网站发布了《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法（征求意见稿）》（下称《办法》），提出2018年~2020年新能源汽车积分比例要求分别在8%、10%、12%，企业生产新能源占比成为一条明确的红线。



何为“双积分”政策？

《办法》中规定的“双积分”分别指乘用车企业平均油耗积分和乘用车企业新能源汽车积分。

乘用车企业平均油耗积分是指：企业平均油耗的达标值和实际值之间的差额与该企业乘用车生产或进口量的乘积。油耗低于达标值便可产生正积分，此标准意在鼓励传统燃油汽车节能。

乘用车企业新能源汽车积分是指：企业新能源汽车积分实际值与目标值之间的差额。实际值是企业销售新能源车型所对应的积分与其新能源车产量的乘积。

这是《办法》的第二次征求意见，两个积分是独立管理还是并行，此前各方企业都有自己的利益考虑，争论持续了很长时间。而积分制管理，对汽车行业带来的几乎是方向性的影响。

随着双积分制的确定，上述规定意味着，汽车企业自身必须能够生产销售足够量的新能源汽车，否则只能购买其他企业的新能源汽车保证积分，或削减自身传统燃油汽车产量。

业内人士认为，实施燃油消耗量与新能源汽车“并行管理办法”，将使得新能源汽车由“政策驱动”为主转向“法规驱动”为主。由于“并行管理办法”相当于强制性的法规，企业如果达不到，只能去购买积分，否则就会停止生产，会受到惩罚，虽然这会令汽车企业很难受，但要想让新能源汽车实现可持续发展，必须往这个方向走，和传统车比必须要形成竞争力。

积分制直接和油耗挂钩

积分制将直接和企业油耗相挂钩。根据此前工信部制定的油耗达标值，从2015年到2020年，车企每年要依次实现的平均油耗目标分别为百公里6.9L、6.7L、6.4L、6L、5.5L和5L。而要实现这一目标，难度到底有多大？

中国汽车工业协会副秘书长许艳华表示，进入2018年以后，百公里每年要降低0.5L，挑战还是非常大的。对于汽车企业来说，要挑战5L/100km的油耗红线难度极大，“5L/100km不可能单靠发动机技术来实现，发展混动技术以及通过新能源汽车来平衡油耗都是接下来的必经之路，也是汽车行业的发展方向。”

而《办法》中也提出，2018年至2020年，乘用车企业的新能源汽车积分比例要求分别为8%、10%、12%。2020年度以后的新能源汽车积分比例要求，由工信部另行制定、公布。

这个新能源占比的硬性要求，对于汽车企业而言无疑是一个大难题。中国汽车工业协会副秘书长许艳华指出，根据2016年新能源汽车实际销售情况，2016年新能源行业的实际积分值约为3%。一年多的时间内，要在2018年内将新能源占比提高至8%，毫无疑问是有很大难度。

消息人士指出，该政策制定初衷便是保证中国至2020年新能源汽车产销可达200万辆。

集结资源 合作共赢 ——浙汽协组团参加陕西汽车产业协作配套活动

供稿 / 浙江省汽车行业协会 夏冬青



6月4日至6日，应陕西省汽车工业协会邀请，浙江省汽车行业协会组织浙江万安科技股份有限公司、浙江美力科技股份有限公司、杭州弹簧有限公司等16家省内汽车零部件企业及协会代表30余人赴西安参加陕西汽车产业协作配套活动。

在陕西省工信厅主办的“陕西汽车产业协作配套对接会”上，兰建文副厅长指出，近年来，为把汽车产业打造为陕西新支柱，陕西省委、省政府出台了一系列政策举措，推动陕西汽车产业加速发展，希望各企业按照陕西省发展汽车产业“做大整车、做强配套、做优服务”的基本思路，抓紧落实已确定的重点配套零部件项目，并围绕整车项目建设推动配套企业的发展，同时，促进现有配套企业加强研发创新，适应整车企业发展，提升陕西省汽车产业协作配套发展水平。之后，陕汽集团、西安比亚迪汽车、陕西秦星汽车、陕西跃迪新能源汽车等4家主机厂、西安汽车零部件产业园、蔡家坡经济技术开发区、陕西秦德汽车空调有限公司等7家陕西汽车零部件及相关企业做了企业规划及采购需求推介。

在陕期间，浙江考察团还先后参观、考察了2017丝绸之路国际博览会的装备制造产业馆、西安市户县零部件产业园和西安比亚迪汽车有限公司，与展商、厂家进行现场面对面交流，听取产业园区负责人就“汽车零部件浙商聚集区”项目所做的介绍。

浙江省汽车行业协会通过此次组团赴陕参加汽车产业协作配套活动，深化了与陕西汽车工业协会的协作关系，与陕西省工信厅、省配套办、招商局等政府部门形成良性互动，帮助随团企业与陕西当地车企建立了初步联系，后期将通过浙陕两省政府及协会平台，把更多的浙江整车和零部件企业引入陕西，实现优势互补，合作共赢，助力“一带一路”。





产能限制 & 牌照停发 车企的下一步何去何从？

供稿 / 浙江省汽车行业协会综合报道

根据中汽协发布的月度汽车产销数据显示：5月，乘用车共销售175.13万辆，环比增长1.69%，同比下降2.64%。

当夏日的暴雨和烈日如约而至之时，车企回暖迹象却没有一并来，反倒是多了几份寒意。但这股寒意并非清风徐来的凉爽，更多的是寒风阵阵的清冷。

随着国家发改委、工信部联合发

布《国家发展改革委工业和信息化部关于完善汽车投资管理意见》：原则上不再核准新建传统燃油汽车企业投资项目。

与此同时，能源牌照将停止发放消息的爆出。焦灼的情绪蔓延至整个汽车圈。

传统车企产能受限制，新能源汽车准生证遥遥无期，无论传统车企还是新能源汽车，都不免后背发凉。

事件回顾

6月12日，发改委发布了《国家发展改革委工业和信息化部关于完善汽车投资管理意见》，该意见提出，规范新能源汽车企业投资项目条件。申请新建纯电动乘用车企业（包括现有商用车企业生产纯电动乘用车）投资项目，应符合《新建纯电动乘用车企业管理规定》（国家发展改革委工业和信息化部2015年第27号令）的要求。

近日，彭博社从多方信源获悉，新建纯电动乘用车生产资质发放或将暂停。一位知情人士称，最近半年，有关部门将暂停生产资质的发放。同时，抓紧研究提高现有的生产资质准入门槛。这名知情人士称，消息来自于地方政府有关部门。

国家希望新能源产业能弯道超车，想通过放几条“鲶鱼”来促进市场活力，门槛设定也并不高，但现在有些新增企业鱼目混珠。

触及天花板 传统车企加速变革重组

2016年，中国汽车产销分别完成2811.9万辆和2802.8万辆，创下历史新高；今年前5个月乘用车共销售942.11万辆，虽然增幅不大，但总体呈上升趋势，预计全年销量同比只增不减。另据统计，我国目前汽车保有量已超过3亿。

2017中国汽车论坛上，中国汽车工业协会常务副会长董扬提出中国汽车产量很可能达到5000万辆的口号，面对如此庞大的数字和市场现状，任何政策的发布和实施都会引发蝴蝶效应。

在管理意见上，发改委和工信部明确提出将严格控制新增传统燃油汽车产能，原则上不再核准新建传统燃油汽车企业投资项目，并鼓励企业兼并重组和战略合作。

长安汽车总裁朱华荣在全球汽车论坛上提出，从2016年中国品牌的46家企业来看，乘用车TOP5占了50%，这种趋势还在进一步加大，是未来发展的一个必然趋势。至于中国汽车品牌能够存活多少，他表示“有五个左右可能已经是非常令人满意了，五到十个也不是没有可能，但是可能活得就不是那么滋润。”

一方面是依然巨大的市场需求，另一方面是现实承载量的高压线和红灯。传统车企虽依然占据汽车销量的绝对主力，但在去产能的时事大局下，如何摆正并守住自己的位置并不是一句玩笑话。

管理意见同时指出，要支持社会资本和具有较强技术能力的企业进入新能源汽车及关键零部件生产领域。引导现有传统燃油汽车企业加快转型发展新能源汽车，增强新能源汽车产业发展内生动力。

猴戏终将散场 想做鲨鱼先做好自己

传统车企产能被限制，是不是意味着新能源及互联网车企能够扶摇直上呢？

答案却不尽然。

尽管传统燃油汽车产能被严控，新能源汽车企还是高兴不起来。摆在新能源汽车企面前最难过的一道关就是准生证问题。对于前几天吵得火热的新能源牌照将停止发放的消息，即便是已经获得生产资质的车企，都不免觉得不寒而栗。

在全球汽车论坛上，包括蔚来汽车、威马汽车等8家新能源及互联网车企的高层们齐坐一堂。长城华冠、前途汽车董事长陆群表示“鲶鱼是渔夫为了防止沙丁鱼的到来，让大企活跃起来，我们就可以了。但是我们不是这样的鲶鱼，我们要做鲨鱼，尽管不是每一个人能够变成鲨鱼，但是我们不甘于当小众，这样的话我们就失去了意义。”

蔚来汽车联合创始人、总裁秦力洪表示中国汽车企业正处于第三波浪潮中，潮流里面依然有现在已经成型的，规模更大的，更有历史的主流车企，大家一起在捕捉关于新能源。“我个人认为出身不重要，最后谁能够走过这个关口，谁能够继续存在下去，谁能够在将来的市场发展里面占有一席之地。”

不仅来势汹汹，而且这些新势力企业拥有更灵活的机制和更丰富的打法。但在拥有几十甚至上百年历史的传统车企面前，最终能否脱颖而出，还需要市场和用户的检验。不过在产业大局和整体形势的背景下，新能源汽车企依然占尽良机，其中蔚来汽车与德国大陆



签订合作协议，就让不少人嗅到了政策落地的气息，也看到了未来发展的苗头。

尽管新能源车在发展的过程中遇到诸多问题，但市场销量的弧度依然向上。

今年5月，新能源汽车产销分别完成5.1万辆和4.5万辆，同比分别增长38.2%和28.4%。而前5月，新能源汽车产销分别完成14.7万辆和13.6万辆，比上年同期分别增长11.7%和7.8%。面对传统燃油车低迷的增幅，新能源的强劲成为另一番风景线。

据统计，目前国家已发放了15个新能源汽车生产资质。由于大部分的新势力造车企业，都是以新能源车切入，并且申请新能源汽车生产资质，一旦消息属实，意味着很多正在申请和即将申请的企业都会受到影响。对于一只脚已经踏进新能源大门的车企，恐

怕更像是热锅身上的蚂蚁，大量资金已经投入已经覆水难收，这个时候只能硬着头皮也要上。

有关部门也已经意识到，一旦放宽标准只会导致鱼龙混杂，就算新能源牌照将停止发放消息是假，但也释放了一些信号，规规矩矩做事才不会搬起石头砸自己的脚。新能源发展过程中的负面已经浮出水面，断不能盲目地搞“大跃进”，别忘了骗补的风波尚未平息，萝卜拔掉了，坑还在。

“天下熙熙，皆为利来；天下攘攘，皆为利往。”一方面是传统车企迫切面临改革，一方面是新能源车企的宽进严出。不是所有的观众都会被迷惑，潮水退后，裸泳者自会露出真面目，悬在头上的达摩克利斯之剑也终会有掉下的那天，而这场猴戏也到该散场的时候了。

汽车投资新政旨在落实“放、管、服”，推动产业转型升级

来源 / 中国汽车技术研究中心政策研究中心

在2004年《汽车产业发展政策》实施十余年后，国家发展改革委、工业和信息化部于2017年6月12日联合印发了《关于完善汽车投资管理项目的意见》（以下简称《意见》），对汽车投资政策进行大幅改革与调整。《意见》是国务院“简政放权、放管结合、优化服务”改革精神和《国务院关于发布政府核准的投资项目目录（2016年本）的通知》有关要求的具体落实，我们认为，此次政策调整的核心思路是主动顺应汽车产业发展新形势，以投资项目管理为抓手，引导企业提高研发能力和发展新能源汽车，规范新能源汽车发展秩序，推动产业加快转型和升级。

一、落实国务院投资项目简政放权要求

根据2004年《汽车产业发展政策》，除了新建专用汽车生产企业的投资项目由省级政府投资管理部门核准外，其他实行核准的投资项目均由国家发展改革委核准（新建中外合资轿车项目由国家发展改革委报国务院核准）。国务院2016年底发布的《政府核准的投资项目目录（2016年本）》大幅下放汽车投资项目核准权限：明确规定除新建中外合资轿车生产企业项目、新建纯电动乘用车生产企业项目分别由国务院、国家发展改革委核准外，其余项目核准权

限均下放至省级政府。为有效落实监督管理责任，《意见》强调了“谁审批谁监管、谁主管谁监管”的工作原则，要求各省级政府投资主管部门依法依规办理汽车投资项目核准、备案，并通过《全国投资项目在线审批监管平台》及时将核准和备案信息报送国家发展改革委。

二、采取综合措施强化汽车产能调控

产能利用率是反映制造类企业生产经营状况的重要指标。近年来，随着汽车市场增速放缓，汽车行业

出现结构性产能过剩问题。为落实《国务院关于发布政府核准的投资项目目录（2016年本）的通知》提出的“严格控制新增传统燃油汽车产能，原则上不再核准新建传统燃油汽车生产企业”，《意见》细化了对传统燃油汽车企业扩能、跨细分类别项目等项目的限制条件，从发展新能源汽车、研发投入和产能利用等方面提出要求；明确了原则上不再核准的新建传统燃油汽车企业项目范围，包括新建独立法人、跨大类和“僵尸企业”跨省重建三类项目；为引导优化产能布局，还要求新增传统燃油汽车产能应建设在上两个年度汽车产能利用率均高于全行业平均水平的省份；为鼓励汽车企业做优做强，还提出支持汽车企业之间产能合作，推动僵尸汽车企业退出市场。为预防未来新能源汽车产能过剩，《意见》前瞻性地提出，要不断完善新能源汽车投资项目技术要求和生产准入规范条件，对纯电动汽车企业扩能也提出产能利用率要求。上述多种措施同步实施，既有利于促进存量产能的充分利用和优化结构，还能对增量产能进行合理控制和有效引导。

三、突出强化汽车企业研发创新要求

当前，我国汽车产销规模已稳居世界第一位，投资政策必须更加关注质量，而汽车产业发展质量最主要标志就是自主研发和创新能力。《意见》对传统燃油汽车企业扩能、跨细分类别项目，以及新建纯电动商用车生产企业投资项目均提出了研发能力或研发投入要求；新建专用汽车企业投资项目的条件除了保留原来研发能力的要求外，还增加了产品技术先进性的要求。《意见》将研发投入作为增加传统燃油汽车产能的重要条件，其目的不仅在于限制新增传统燃油汽车产能，更是要倒逼传统燃油汽车企业不断加强研发能力建设、积极发展自有知识产权产品。

四、扩大汽车产业领域对外开放

长期以来，我国对外商投资汽车制造业实施严格的合资企业数量和股比限制。尽管该政策在一定程度上维护了合资企业中方相对平等的谈判地位和分得利润的权利，但对促进合资企业自主研发的作用有限，多数合资企业目前仍以引进加工为主，对中方自主品牌建设的作用也未达到预期。电动化是全球汽车发展的重要趋势，习近平总书记曾强调，发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。《意见》明确放开对纯电动汽车领域同一外商在华设立合资企业的数量限制，反映了国家对汽车产业合资策略的重

大转变。《意见》重申，新建纯电动汽车企业应符合《新建纯电动乘用车企业管理规定》等要求，意在引导建立自主发展型的中外合资纯电动汽车企业，鼓励中国本土企业充分利用国际技术、资本、人才等资源提升核心竞争力。

五、完善政府服务引导理性投资

国家发展改革委作为宏观调控部门和汽车投资主管部门，长期关注汽车行业产能情况，自2005年起连续10余年组织开展汽车行业产能调查工作。《意见》的发布实施，进一步将产能调查工作制度化。未来，国家发展改革委将组织行业协会和相关机构，定期对整个汽车行业产能情况进行调查、统计和分析，并公开发布产能数据和预警信息。国家发展改革委通过持续跟踪分析和及时发布权威信息，可以帮助汽车企业及其他投资主体准确把握汽车产能动态及趋势，提高投资决策科学性，进而引导整个汽车行业共同化解产能过剩风险。

汽车产业是国民经济重要支柱产业和制造业龙头企业，也是国家实施创新驱动战略的重要载体。《意见》的出台，顺应了汽车产品由油转电、产业发展从量到质的发展趋势。但面对新一轮科技革命和产业变革与我国加快转变经济发展方式形成的历史性交汇，我国由汽车大国迈向汽车强国任重道远，还需有关部门与汽车产业界坚持不懈，共同努力。



新能源车生产资质审批暂停并非停止 准入门槛或提高

供稿 / 中国经济网

有关纯电动乘用车生产资质暂停审批发放的消息让业界为还未获取牌照的企业捏一把汗。不过，资质审批“暂停”并非“停止”。

“暂时没有听到有关停止审批的确认消息，目前新能源汽车产业的整体规模还是比较小，停止审批（新建纯电动乘用车企业生产资质）是不可能的。”接近工信部的消息人士透露：“有可能会调整审批流程或内容，之前国家对于新能源汽车的审批规则相对比较宽松。”

暂停审批摆乌龙？

公开数据显示，目前除了已经获得纯电动乘用车生产资质的15家企业之外，还有将近200家企业在排队等待审批。这些等待获取纯电动乘用车“准生证”的企业大多是新势力造车，而他们“攻城略地”的突破口就是纯电动车。因此，一旦暂停发放纯电动乘用车生产资质，意味着很多正在申请和准备申请的新兴企业都会受到影响，对整个新能源汽车行业更是涉及甚广。

“从新能源汽车发展的现状来讲，整个产业的规模还较小，我认为不可能停止纯电动乘用车生产资质的审批。”上述消息人士说道，“之前为了引导整个新能源产业方向，国家审批的规则可能相对较宽。目前更有可能是调整审批流程或是内容，但也不会特别严格，另外发放‘准生证’的速度可能会放缓。”

纵观目前新能源汽车领域的发展，整个产业依旧处于起步阶段。有业内人士表示，这种情况下正是需要注入新鲜血液的时候，关于暂停纯电动乘用车生产资质审批的说法尚需验证。

“目前我们没有听到任何停止生产资质审批的消息。”时空梭智能车的创始人闫磊直言，“事实上类似传言一直很多。”除了闫磊之外，一家正在准备申请新能源的新兴造车企业的创始人也说道：“没有听到停止审批的消息。应该调整审批内容，准入门槛会变得更高。”

此外，低速电动车企业索荣电动车的创始人贾文轩也同样表示：“没有收到即将停止新能源汽车生产



此前，彭博社曾援引知情人士消息称，中国拟暂停纯电动乘用车生产资质的审批发放，国家发展和改革委员会希望对现有政策进行评估。不过，接近工信部的消息人士以及多家正在准备申请纯电动乘用车生产资质的新兴造车企业创始人均向记者表示：“未曾听说暂停审批的消息。”

资质审批的消息。”同时他也认为，未来将会调整准入门槛。“无论是纯电动乘用车还是低速电动车，准入门槛都会发生变化，可能会有新的政策出台。”

综合各方消息，停止纯电动乘用车生产资质审批或是空穴来风，国家层面或将调整准入门槛，会相对放缓发放“准生证”的速度。

“今年生产资质的发放速度要快于去年。”汽车行业知名评论员田永秋认为，今后纯电动乘用车生产资质的审批的门槛可能会提高，要求相对于现在也会更严格。不过田永秋也表示：“从行业发展角度来讲，最好不要将门槛抬得过高，应该鼓励大批企业先进局，加速行业的竞争，之后通过产品以及消费者的判断再进行考核筛选。”

行业矛盾凸显

截至目前，短短一年多的时间里已经有15家企

业先后获得了纯电动乘用车生产资质。审批规划总产能已经超过100万辆，约为117万辆。

从审批规划的总产能上来看，纯电动乘用车的产能已经出现了过剩的苗头。这也是导致行业屡现暂停纯电动乘用车生产资质审批说法的主要原因之一。

此外，有业内人士表示，从市场容量来讲，10-15家新能源汽车企业比较合适。而且早前，中国汽车工业协会副秘书长董扬也曾公开表态，工信部的目标是未来新建的新能源车企不超过10家。不过，目前“10家上限说”已经被打破，但也有部分业内人士认为国家即将会控制纯电动乘用车企业生产资质审批数量。

暂停纯电动乘用车生产资质审批传闻不断的原因除了上述两点之外，还有最重要的一点在于目前新进来的企业鱼龙混杂。

当河南速达获得第12张新能源生产资质时，业内甚至质疑大过褒奖。田永秋表示：“这是因为一年前河南速达还是负面缠身，大家对其印象并不好。”此外，获得第14张新能源汽车生产资质的陆地方舟也同样遭到了质疑，其以低速电动车为主要产品，但低速电动车目前从政策上来讲并不合规。

截至目前，共有15家新造车企业获取了新建纯电动乘用车生产资质，分别是北汽新能源、长江汽车、前途汽车、奇瑞新能源、江苏敏安、万向集团、江铃新能源、重庆金康、国能新能源、云度新能源、知豆、速达、合众、陆地方舟及江淮大众。其中有原传统动力整车厂8家，零部件厂商3家，低速电动车转型企业、车辆设计、能源供应商各1家。



不难发现，无论是河南速达还是陆地方舟，之所以能够获得纯电动乘用车生产资质，离不开当地政府的大力支持，这导致新进来的玩家良莠不齐。“这些企业虽然为新能源汽车行业注入新鲜血液，但在一定程度上扰乱了地方经济和新能源汽车行业的发展。”分析人士称。

政策扶持力度继续加大

近年来，有关新能源汽车利好政策的出台一直没有间断。

今年4月25日，工信部、国家发改委和科技部联合印发了《汽车产业中长期发展规划》(以下简称《规划》)。《规划》提及，到2020年培养若干家进入世界前十的新能源汽车企业，到2025年新能源汽车骨干企业在全球的影响力和市场份额进一步提升；并且在产业路线上将新能源汽车作为我国汽车产业接下来的发展重点。

6月12日，国家发改委和工信部联合发布的《关于完善汽车投资项目管理的意见》(以下简称《意见》)中表示将促进新能源汽车健康有序发展。《意见》中提到将规范新能源汽车企业投资项目条件，申请新建纯电动乘用车企业(包括现有商用车企业生产纯电动乘用车)投资项目，应符合《新建纯电动乘用车企业管理规定》的要求；现有纯电动乘用车企业申请建设扩大生产能力的投资项目，上年度产能利用率应高于全行业平均水平。

此外，《意见》还支持企业开展国际合作，鼓励企业充分利用国际技术、资本、人才等资源提升国内新能源汽车产业化水平。而这项鼓励政策最好的表现就是最新获批的江淮大众项目。此外，这项鼓励政策也意味着对于不具备生产资质和制造能力的新兴造车企业的代工模式的认可。

值得注意的是，在《意见》中提及新建中外合资纯电动乘用车企业投资项目按照《新建纯电动乘用车企业管理规定》办理核准。这表明，未来新建纯电动乘用车合资企业或许可以效仿大众汽车与江淮汽车合资的形式。

不难发现，新能源汽车领域仍是国家鼓励与支持的方向，具有良好的发展前景。不过对于正在申请生产资质的新兴企业来说，提升自身实力仍是当务之急。以新能源汽车市场的发展来看，其进入充分竞争的时间会较传统燃油车市场快得多，优胜劣汰之后，市场才会格局初定。



中德总理见证 中国制造2025对接德国工业4.0

来源 / 中国汽车报网

《中国制造2025》和“工业4.0”在6月相会。国务院总理李克强此次欧洲之行，给汽车行业带来了一系列“大礼包”。不管是北汽、江淮等传统车企，还是蔚来、百度等新锐势力，它们跟随此次总理出访，与世界汽车巨头建立了更加紧密的合作关系。

签约的场景令人振奋，这不仅体现了我国汽车工业在全球汽车产业格局中拥有更多的话语权，更体现了我国作为第二大经济体的创新动能。

当然，这只是开端，如何让新的合作机制开花结果，让奔向汽车强国的步伐更快一些更值得关注。

德国当地时间6月1日下午，国务院总理李克强结束了在德国为期两天的访问。访问期间，李克强总理同德国总理默克尔举行了中德总理年度会晤，共同出席了“中德论坛——共塑创新”并发表演讲，还见证了经贸、新能源汽车、人工智能等领域十余项双边合作文件的签署。

汽车产业在合作中扮演了重头戏，与之相关的双边合作就多达五项，且每一项合作都可谓重磅。《中国制造2025》与德国“工业4.0”正式开启全面对接。

■汽车业有望开启新合资时代

6月1日，在中德总理的见证下，江淮汽车与大众汽车（中国）在德国柏林签订了《合资合同》，双方拟共同出资成立江淮大众汽车有限公司。根据江淮发布的公告显示，合资公司投资总额达60亿元，双方各占50%的注册资本总额为20亿元。合资公司成立后，将立即着手准备规划全新新能源汽车工厂的建设，年产能目标达36万辆规模。

与此前的合资模式不同，按照《合资合同》约定，将充分利用合资双方资源，不断提升研发能力，设立全新自有品牌和商标，创新技术合作和商业模式，拓展国内和国际市场。这表明，双方的合资已经不再是“市场换技术”，也不再是外资品牌的“中国代工厂”，而是共同打造一个全新的为双方共有的汽车品牌，且要走出国门闯荡国际市场。

同样是6月1日，在中国国务院总理李克强和德国总理默克尔的共同见证下，北京汽车集团有限公司与德方合作伙伴戴姆勒股份公司签署了一份框架协议。作为该框架协议的重要部分，戴姆勒拟战略投资北汽集团旗下的北京新能源汽车股份有限公司，以加强双方在新能源汽车领域的合作，携手推动中国新能源汽车市场的进一步发展。

戴姆勒股份公司董事会成员、负责大中华区业务的唐仕凯表示：“戴姆勒与北汽的战略合作已走过12年，双方不断拓展合作业务领域，持续深化紧密合作关系。今天签署的框架协议，为双方在新能源汽车领域的合作开启了崭新篇章。中国已成为全球最大的新能

源汽车市场，戴姆勒致力于为中国电动汽车领域的进一步发展贡献力量。”

不难发现，无论是大众与江淮的合资，还是戴姆勒对北汽新能源的战略投资，外资品牌都是对合作伙伴的合作价值充分认可及对对中国新能源汽车企业和市场前景十分看好。

■造车新军与德国“老炮”联姻

达成战略合作的不仅有整车企业，还有中国的造车新势力与德国老牌零部件公司的联姻。

5月31日，国内电动汽车创业公司蔚来汽车与德国大陆集团签署战略合作框架协议，双方将在纯电动汽车、智能交通与无人驾驶等领域成为战略合作伙伴，致力于建立长期稳定的合作关系。蔚来汽车董事长兼CEO李斌、大陆集团首席执行官Elmar Degenhart出席了签约仪式，并代表合作双方签订协议。

同样在5月31日，百度公司与大陆集团在德国柏林签署战略合作框架协议，双方就自动驾驶为核心代表的人工智能应用领域达成战略合作共识。百度董事会副主席、集团总裁兼首席运营官陆奇和大陆集团执行董事会成员、底盘与安全事业部总裁Frank Jourdan出席，并代表双方公司签订协议。

6月1日，在国务院总理李克强与德国总理默克尔的共同见证下，百度公司与德国博世集团在柏林签署战略合作协议，双方将在自动驾驶、智能交通、智能车联网领域展开深入合作。百度董事会副主席、集团总裁兼首席运营官陆奇，博世集团董事会成员Dirk Hoheisel出席仪式并现场签约。

一家是新造车企业，还未曾在市场上投放一辆汽车，另一家是互联网公司，也只是在自动驾驶领域刚起步，同时牵手德国汽车零部件巨头，而且均是战略级合作，这在以往不可想象，而如今却是在情理之中。正如陆奇所言：“无人驾驶汽车、智能驾驶汽车行业是一个浩大的工程计划，需要很多参与者长期对整个社会、整个工业做出巨大努力。人工智能技术是百度的核心竞争力，大陆、博世是德国领先的汽车技术与服务提供商，此次双方强强联手，将携手推动汽车产业的智能化升级，打造出智能和无人驾驶汽车的新生态系统。”

■共同理想与互补优势可获共赢

为什么中德两国企业能够达成如此多有重要意义的合作？这源于中德两国共同的理想以及相关产业存在的互补性。

自德国政府提出旨在提升制造业智能化水平的“工业4.0”以来，新一轮的工业革命已经开始。中国政府也在2015年发布了《中国制造2025》，这是中国实施制造强国战略第一个十年蓝图，新能源汽车、智能制造、智能汽车、自动驾驶等都是中德两国战略规划中的重点发展目标。德国希望通过这一轮工业革命继续保持工业强国和汽车强国地位，而中国也希望在这一轮革命浪潮中抓住机遇，实现由工业大国向工业强国的转变、由汽车大国向汽车强国的转变。

此外，中德两国都肩负节能减排的大国担当与责任，绿色可持

续发展是两个国家共同的理想，发展清洁能源汽车是题中之义。

在合作中，双方的优势也存在互补性。比如，自动驾驶是结合汽车工业、人工智能等的综合技术领域，极致的硬软件配置对于自动驾驶汽车来说必不可少。德国一直以来都是汽车强国，其在汽车硬件方面的实力首屈一指，而中国虽然在传统燃油车领域和汽车强国有一定差距，但中国的IT和ICT公司等“软件”类公司在世界占据重要地位。所以，在汽车智能化发展进程中，中德合作存在极强的互补性。

在新能源汽车领域，中国企业的先发优势以及中国市场的快速发展和德国先进的汽车制造技术也存在互补性。正如北汽集团董事长徐和谊在评价北汽与戴姆勒合作时说：“此次签约是双方面向未来在新能源汽车领域迈出的重要一步。双方将发挥各自在新能源汽车技术及市场运营方面的优势，实现互利共赢，努力成为《中国制造2025》和德国‘工业4.0’战略对接的实践标杆。”

李克强和默克尔见证下的 中德汽车“牵手”事件回顾

● 时间：2017年6月

国务院总理李克强访问德国并举行中德总理年度会晤。

- ▼见证江淮大众正式签署合作协议
- ▼见证北汽与戴姆勒签署新能源合作协议
- ▼见证蔚来与大陆集团签订战略协议
- ▼见证百度与博世达成战略合作关系
- ▼见证百度和大陆签订战略合作协议

● 时间：2016年6月

德国总理默克尔应国务院总理李克强邀请进行任期内的第九次访华。

- ▼见证北京奔驰发动机增资协议签署
- ▼见证大众设立中德文化交流基金
- ▼见证宝沃与SAP签署战略合作

● 时间：2014年10月

中国总理李克强受邀访问德国，与德国总理默克尔会晤后双方达成一系列合作协议。其中汽车领域的合作是中德之间走的最远的领域之一，也是这次两国总理会晤的重要议题。

- ▼见证大众与一汽续约及扩建
- ▼见证戴姆勒奔驰与北汽签订协议扩充产能
- ▼见证德国电信和中国移动合作发展车联网市场

● 时间：2014年7月

应中国国务院总理李克强邀请，德国总理默克尔来华访问。这次访问中国是默克尔2005年就任总理以来第七次来华。

- ▼见证一汽与大众合作建厂
- ▼见证宝马华晨合资续约

● 时间：2013年5月

中国国务院总理李克强和德国总理默克尔于柏林会面。

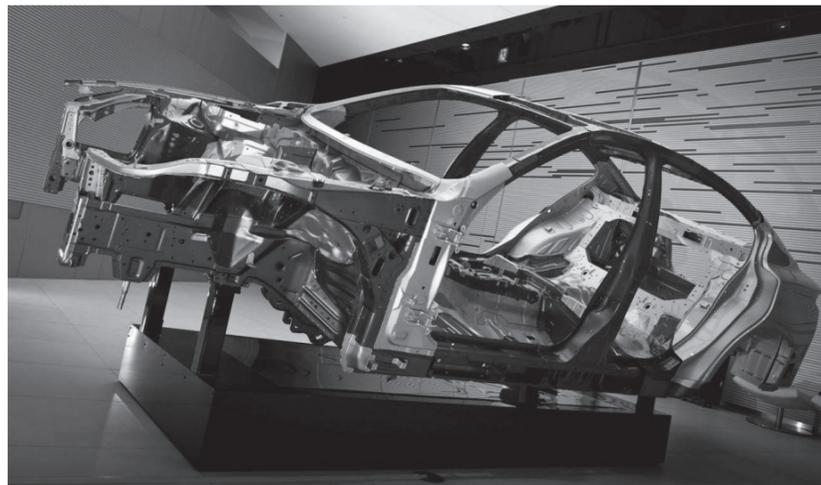
- ▼见证大众在华新工厂签约

汽车轻量化：四两拨千斤

来源 / 新浪汽车

汽车产品加快向轻量化方向发展；突破整车轻量化新材料等产业链短板；突破整车轻量化等关键技术；依托国家科技计划（专项、基金等），引导汽车行业加强与原材料等相关行业合作，协同开展高强钢、铝合金高真空压铸、半固态及粉末冶金成型零件产业化及批量应用研究，加快镁合金、稀土镁（铝）合金应用，扩展高性能工程塑料、复合材料应用范围；鼓励行业企业加强高强轻质车身等关键零部件制造技术攻关。

轻量化在汽车行业是一个老生常谈的话题，却频频以前瞻技术或新技术应用的形式出现在人们视野中。虽然不及电动化、智能化、网联化和共享化发展那样容易制造“话题”，但汽车轻量化依然常说常新。紧跟全球发展大势，我国汽车行业在轻量化领域正不断突破壁垒，向国际先进水平靠拢。



近日，奇瑞最新推出的电动汽车 eQ1 尾门板采用工程聚烯烃材料，使内部结构重量减轻 40%，同时实现所需刚度的消息见诸报端，宣告了自主品牌汽车企业首款塑料尾门板的诞生。

这一成果可喜可贺，但汽车轻量化长路漫漫，各种轻量化材料、技术及理念纷至沓来，除技术本身存在的挑战性，其推广应用将更是考验。

客观看待轻量化与成本的矛盾

业界普遍认为，汽车要轻量化，势必采用一些新

材料、新设计和新方法，这在市场化环节首当其冲的挑战恐怕就是随之而来的成本上涨。轻量化与成本之间的交锋成为整车及零部件企业在轻量化道路上不断探索和突破的关键点。

事实上，“汽车要减重、成本会上涨”这个传统观点并非放之四海而皆准。相反，“不是所有的轻量化都会带来成本增加”等类似观点在采访中被业内人士屡次提及。

“比如，一些从结构设计上的改变，就可以实现轻量化，成本还会降低。”中信微合金化技术中心汽车领域负责人、高级经理路洪洲表示，“从另一个角度讲，成本并不是整车企业最看重的点，利润才是。因此，如果车型轻量化后，成本虽增长，但利润增量更大，何乐而不为？”

“从企业的角度来看，增加成本，那就一定要赋予产品新的价值。”奇瑞汽车股份有限公司研究主任工程师、轻量化技术负责人李军说道，轻量化促使车辆进一步节能减排，整车载荷合理分布推动车辆安全性提升……除成本外，也需要把新技术应用带来的品牌效应考虑在内。

现阶段，对自主品牌汽车企业而言，品牌力的提升恰恰是他们需要着重提升的方面。在路洪洲看来，如果通过轻量化设计和新技术应用，达到了车辆性能提升、品牌认可度提高的效果，利润增长的幅度将远大于成本增长的幅度，此时轻量化带来的成本增加将不再是问题。

某自主品牌乘用车企业轻量化和性能集成主管张湛对记者表示，整车企业是因为有减重需求才会进行轻量化，而并非为了轻量化而轻量化。通常这种需求来自于性能提升或成本改善，如通过轻量化改善加速性、制动性、提高疲劳耐久性等，或通过优化冗余材料，降低成本。从表面上看，轻量化使用了更贵的材料工艺，导致成本上升。而从产品设计制造过程整体分析，同等整车性能下，轻量化降低了底盘、动力、安全等方面的设计难度，从而带来了这些系统的成本下降。因此，在本质上，轻量化为整车企业带来了整体经济效益，而并非成本负担。

电动汽车或成突破口

电动汽车的动力电池一般重约 300 公斤，而且消费者对这类车型有明显的“里程焦虑”。因此，实现电动汽车的轻量化，从而提高续航里程，成为更为迫切的现实需求。

“当前，动力电池能量密度有待进一步提高，为了增加续航里程，汽车制造商往往通过增加电池数量满足这一需求。然而，这种做法导致整车重量增加、载质量降低，因此电动汽车更需要轻量化。”张湛说。

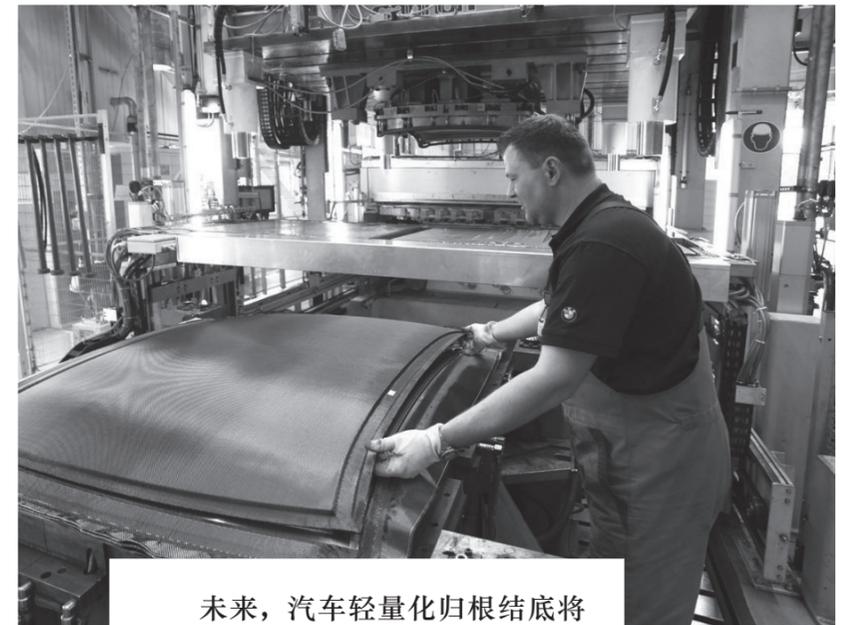
对此，路洪洲表示，在电动汽车的轻量化上，成本不是整车企业考虑的主要因素，而是首先要切实提高续航里程。“在自主企业品牌向上的发展中，品牌的培育要从各个方面发力，把轻量化新技术的应用作为卖点之一，应该可以得到更多消费者的认可。”

“新能源汽车的产量相对较低，且市场对成本的接受度较高，一些轻量化方案对于低产量的车型具有成本优势，因而可以通过新能源汽车的应用，积累经验，并通过规模效应降低成本，再向传统乘用车转移。因此，新能源汽车将成为我国汽车轻量化技术应用的突破口。”李军说。

面对电动汽车轻量化的迫切需求，在 2017 中国电动汽车百人会论坛上，工业和信息化部材料司副司长潘爱华曾提出四点建议：通过现有的政策支持汽车轻量化材料的研发和产业化；组织行业协会、企业和专家建立汽车工业材料的标准体系；鼓励产业链上下游合作来推动上下游融合；推动电动汽车行业 and 材料行业的骨干企业联合成立轻量化新材料的产业基金。

多材料混合应用是必然选择

作为轻量化重要方面，材料一直备受关注。根据外媒最新报道，奥迪 A8 放弃了全铝车身，而采用混合材料车身。据了解，混合材料车身已经成为车身材料发展的新趋势。



未来，汽车轻量化归根结底将是新材料应用的竞争，这不是谁完全取代谁的问题，多材料的轻量化将是永恒的方向。

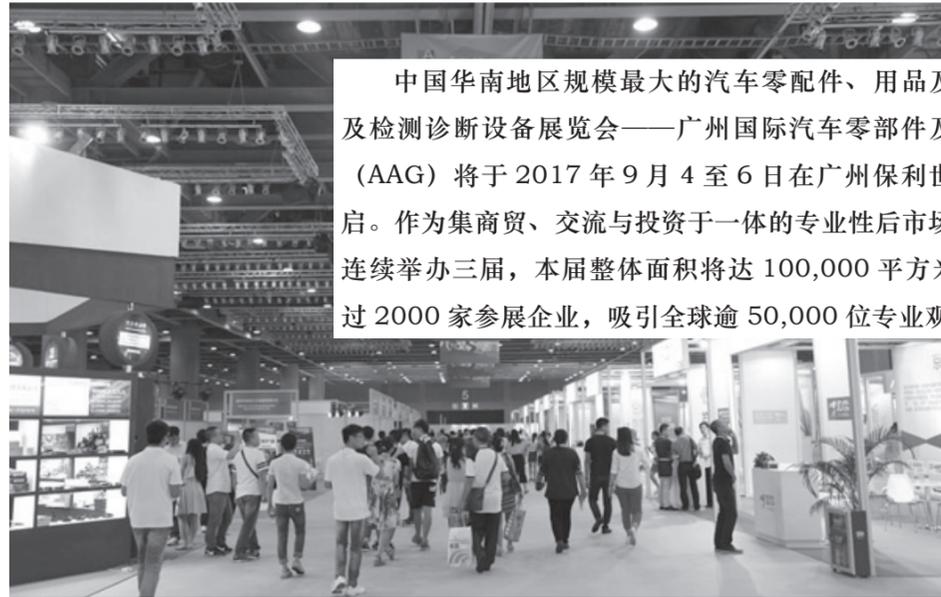
通过轻量化材料的应用，并进行基于新材料的零件结构优化，既能改进汽车性能，又能显著降低重量。根据国外的研究，多材料混合使用的轻量化汽车表现出较好的轻量化潜力；与碳纤维和铝制汽车相比，其成本也有一定的优势；相对于纯钢制汽车，可以表现出更大的轻量化潜力。

在路洪洲看来，汽车轻量化将是高强度钢、铝合金以及碳纤维等塑料复合材料的材料耦合应用，以期在减轻重量的同时实现最优的整车性能和合理的成本控制。当然，这种多材料的耦合轻量化工程技术对汽车设计、工程分析以及连接工艺等带来不小的挑战，需要产业链上下游的通力合作和攻关。

不过，李军坦言，目前我国汽车轻量化的技术水平相对较低，正向开发能力较弱，关键零部件的设计能力不足，以上种种都在制约着我国汽车轻量化技术的应用深入开展。

AAG蓄势待发 全方位汽车后市场商贸服务领跑华南市场

来源 / 中机国际



中国华南地区规模最大的汽车零部件、用品及改装、维修保养及检测诊断设备展览会——广州国际汽车零部件及售后市场展览会（AAG）将于2017年9月4至6日在广州保利世贸博览馆盛大开启。作为集商贸、交流与投资于一体的专业性后市场展览会，AAG已连续举办三届，本届整体面积将达100,000平方米，预计将迎来超过2000家参展企业，吸引全球逾50,000位专业观众和买家莅临。

本地市场蓬勃发展的汽配行业，不断提高的制造技术，日益旺盛的流通需求，是展会稳固在广州的重要出发点。截至去年底，广东省汽车保有量突破2000万辆，仅广、深、佛、莞四个城市，保有量总和即已达974万辆。目前，广东已是全国“200万车城”最多的省份。广州是全国三大乘用车生产基地，汽车工业是广州第一大支柱产业。2016年，广州汽车产量263万辆，居全国城市第二位，汽车工业总产值4346.27亿元，占全省汽车行业产值比重超过七成，规模以上汽车零部件实现工业总产值1187亿元。目前，广州已经形成北部、东部、南部三大千亿元级汽车产业集聚区，拥有汽车零部件企业500多家。

无论从汽车零部件的研发、生产、制造，还是流通、贸易方面，广州都走在全国领先的地位，是汽车零部件制造商、经销商、贸易商布局不可忽视的重要阵地。

作为广州市重点培育的品牌展会，AAG历经两年的深耕细作，在华南市场的立足日渐稳固。经过持续两届的培育，展会无论从知名度、品牌影响力和市场带动力上，都获得了积累。

覆盖链条持续延伸，展示板块再度扩容

今年，AAG对展示板块进行了重新调整，朝着多元化、专业化、市场化的方向继续迈进。作为展会最重要的组成板块，汽车零部

件将占据5个展馆，向全国行业展示汽车零部件制造的发展成果，引领跨境商贸交融。与去年相比，该板块今年有更多国内外知名品牌参展，其中包括北汽、中国兵器、东风、富豪、国机集团等中央知名企业，以及冠盛、环球滤清器、汇润机电、金麒麟、骆氏集团、全兴精工、陕西法士特、五十铃、正裕工业、重汽集团等国内领军品牌。

突出维修及保养设备，本届展会将设立汽保展馆，展示维修保养、装备制造产品。目前，爱夫卡、宝中宝、广力、京威、珠海飞鹰等业内知名汽保企业已经确认参展。

改装车展示专区更是亮点云集。从家用舒适改装，超跑精密改装，到赛车性能改装，从细致尖端的技术到夺人眼目的外形，展馆负一层的改装专区全方位的展现了地库文化，并积极传播改装正能量。AAG自有改装品牌Underground Tuning Salon再次召集ABT、AMCC、安布雷拉、巴博斯、博大集团、潮车馆、卡莱斯、庞大集团、斯巴鲁、佑道、中国北方研究所等改装大牌，集体强势回归。

采购邀请谋局全域，配套服务全新升级

2017AAG获得了广东、广西、湖北、湖南、福建、河北、河南、四川、浙江、上海等地区的多个行业协会、商会、汽配城的积极参与。有来自广汽集团主机厂、流通领域采购部、4S店、维修厂采购部门、

保险公司定损部门、电商企业采购部等海内外优质买家和专业观众莅临现场参观。

今年，AAG大跨步的融合了多渠道的采购商邀请方式。展会创新性的采取“以企带企”的方式，由品牌企业主动向经销商发起邀请，观摩展会。这一举措收到多家企业的响应，包括环球滤清器在内的多个知名企业都将邀请诸多经销商代表到场，在展台上进行展示订货活动，或召开经销商年会。

广东地区的零部件贸易商邀请也是今年展会筹备的重点工作，去年AAG积极动员了中东地区驻穗贸易商，以展前推介会的方式进行宣传，获得了一定成效。今年，展会将更深层的融入中东贸易商中，力求展会的影响力获得更广泛的扩散。

此外，展会在欧洲及东南亚的采购商组织也做了细致的工作。今年上半年，主办单位赴德国、意大利、马来西亚、泰国、缅甸等国家，以汽配展现场地推和协会汽配城邀请的方式向海外采购商发出参展邀请。

中国机械国际合作有限公司总经理韩晓军先生表示：“今年我们将工作重点聚焦在了采购商邀请，从线上联动到线下地推，从全面推送到精准对接，我们调动了一切可以合作的资源和可能产生效果的方式，在展前的各个阶段采取了多元化的组合推介方

式。采购商邀请不仅精选了华南区域的实力买家，更覆盖了全国重点区域，且辐射海外多个国家和地区，力求将AAG的观众粘度和品牌号召力推向新的高度。”

为了提升观众的参观效率，本届AAG展会同期配套论坛活动预计将超过20场，重点关注行业前沿技术的最新发展与应用，设置各大展示区域和研讨会，延伸展会作为行业动态发布平台和新技术探讨交流平台的新功能。

除了往年备受关注的“中国（广州）汽车零部件论坛”和“中国汽车零部件行业趋势论坛”将继续绽放异彩，今年重点推出的优势活动还包括“I/M政策高峰论坛”。AAG将发挥平台作用，打造契合广东省的汽车后市场企业及维修企业的高峰论坛，为维修及配件生产企业形成有效联动，带动汽车后市场全产业链的整合与相互支撑。展会同期还将举办千人配对洽谈会，将有1000余家与维修相关的企业到场，与零部件企业现场对接。

连续三年举办的AAG，在快速增长的市场环境下已成为集商贸对接、产品发布、投资交流、电商金融、改装文化、培训孵化等为一体的后市场平台，产业聚集效果愈发凸显。迎合强劲市场需求，AAG也将通过持续优化展出结构，为参展各方提供探索并迈进国际的有效通路。

无人驾驶汽车2021年驶入产业元年

来源 / 上海证券报

在最近举办的2017全球无人驾驶大会上，清华大学计算机科学与技术系教授邓志东预测判断，到2021年无人驾驶汽车将进入产业元年。

更令人鼓舞的是，从当日与会的小鹏汽车、奇点汽车等企业的描述来看，中国在无人驾驶汽车产业很有可能实现“弯道超车”。

上海交大机械与动力工程学院副院长、汽车电子控制技术国家工程实验室副主任殷承良说表示，在互联网技术领域，中国和美国相比还存在一定差距，但中国已成为互联网应用第一大国。这说明，中国具有构建全新互联网生态的条件，这其中包括“构建围绕智能网联汽车的全新生态”。

在他看来，未来中国无人驾驶汽车具有压倒式的发展机遇已经显现，而汽车信息化、网络化，以及车企携手互联网企业是大势所趋，互联网与汽车融合大有可为。

北汽集团新技术研究院副院长荣辉的看法更为激进。他以共享单车为例，认为或许在很短的时间内，传统的汽车企业将被新兴的企业所代替。

值得庆幸的是，中国相关管理部门也在积极助力“未来

汽车”产业。

“随着云计算、大数据、物联网、移动物联网、新一代信息技术、人工智能等技术的发展，汽车正逐渐向网联化、平台化、服务化和数字化演进，具备了辅助驾驶、部分自动驾驶、有条件自动驾驶、甚至是高度自动驾驶的功能，汽车智能化、电动化、网联化成为汽车重要的发展趋势。”工信部电子信息司副司长吴胜武向上证报记者直言，目前有很多课题正在研究。

工信部、发改委、科技部不久前联合印发的《汽车产业中长期发展规划》中，“加大智能网联汽车关键技术攻关”和“开展智能网联汽车示范推广”是两项重要内容。特别注意的是，该规划中还包括一项“智能网联汽车推进工程”，其时间节点是2020年。按照规划，到2020年，汽车DA（驾驶辅助）、PA（部分自动驾驶）、CA（有条件自动驾驶）系统新车装配率超过50%，网联式驾驶辅助系统装配率达到10%，满足智慧交通城市建设需求。到2025年，汽车DA、PA、CA新车装配率达80%，其中PA、CA级新车装配率达25%，高度和完全自动驾驶汽车开始进入市场。

万钢谈新能源汽车发展三大挑战： 充电、减排、回收

来源 / 凤凰汽车

日前，全国政协副主席、科技部部长、中国科协主席万钢在2017国际电动汽车示范城市及产业发展论坛上总结我国新能源汽车运营成果时表示，我国主流纯电动汽车的续航里程达到了250公里以上，车辆成本和销售价格不断下降，轻量化、智能化等技术在电动汽车领域逐步应用。

■我国电动车竞争力显著提高

据了解，近年我国动力电池产业化快速发展，2010年大规模牵头发展电动汽车以来，每隔四年左右我国电动汽车电池的能量密度便提高一倍，成本可以降低50%左右，我国电动汽车的市场竞争力正在逐步提升。

我国对电动汽车的发展寄予厚望，其不仅能够解决能源问题、环境问题、污染问题，还能解决城市拥堵等问题。万钢指出，要发展共享式的新能源汽车，为解决交通拥堵问题作出贡献。他强调，推动电动汽车产业化发展不仅要突破技术瓶颈，还要重视政策问题，也就是目前电动汽车运营中遇到的体制机制上的障碍。“目前中央明确了电动汽车长期创新发展的规划，各部门各行业也都有自己明确的目标，特别得到了北京、上海等一些先行城市的大力支持，这些城市作为全国要建设的科技创新中心，在这个方面做出表率。”

在万钢看来，中国电动汽车面临三大挑战。一是充电难。万钢认为，充电桩的建设并不难，难的是如何最大程度上提升使用效率，例如采用共享模式，这涉及到充电桩建在哪里，即建设的位置能不能被大家所用？能否保护好充电基础设施不被破坏？

其次，需要关注电动汽车的减排效应，让新能源汽车真正做到零排放。万钢指出，这几年生产的100万辆左右的电动汽车，其运行消耗的电仅占可再生能源发电量的2%左右，未来还要进一步提高可再生能源的使用率，为节能减排作贡献。

最后，要实现电动汽车的全回收利用。万钢强调，今后电动汽车不能走传统汽车在报废环节还产生污染的老路。“我们希望电动汽车要做到全回收，所有材料在设计的时候就应该考虑它的回收流程，电池在车上用八年之后，还可以在充电站再用八年，然后再百分之百地回收利用，这些技术难题都是我们未来需要解决的。”万钢最后表示。

■税费减免是主要激励手段

数据显示，发展电动汽车的倡议发起以来，中国、美国、日本、加拿大、挪威、英国、法国、德国、荷兰和瑞典等十个国家。已经占据全球电动汽车产销量和存量的95%，能取得这样的推广效果，离不开各国在推广电动汽车方面做出的努力。

记者总结发现，各国最常使用且效果最佳的当属财政激励。比如在挪威，纯电动车享有税前车价25%的增值税豁免；荷兰实施差异化税收计划，与二氧化碳排放挂钩。在私人充电设施方面，丹麦为安装家庭充电设施的个人提供2.7万美元的退税。记者还发现，国外纯电动车享有的购置激励普遍高于插电式混合动力汽车。

在挪威，电动汽车的购买价格普遍低于汽油车和柴油车。购买汽车时需根据汽车的碳排放量和重量缴纳一笔高昂的注册税，税费平均高达10万克朗（约合1.1万欧元），但购买电动汽车却免征注册税和增值税。

电动汽车在各国还享受不同的流通税减免政策，如荷兰的零排放汽车享有公路税免除，英国伦敦免除交通拥挤税。此外，丹麦每年为电动车提供735美元的停车场充电费；德国为电动车提供免费停车场地；挪威电动汽车无需缴纳养路费 and 停车费。

给予优先通行特权也是各国发展电动汽车的重要刺激手段。挪威允许电动汽车使用公交专用道；英国的“超低排放城市”计划给予电动汽车行车优先权，包括使用市中心的公交专用道；德国允许电动车进入公交专用道及其他交通管制区。



电动汽车的普及离不开示范运行，示范运行工作的效果决定了电动汽车能否真正普及。几年前，以中国、美国为代表的国家提出了发展电动汽车的倡议，英国、加拿大等十多个国家的城市参与其中，如今世界各国在电动汽车推广方面都取得了显著的成绩。

李克强总理与比利时首相参观 吉利沃尔沃创新成果展

比利时当地时间6月2日晚，国务院总理李克强在比利时首相米歇尔的陪同下，参观了吉利沃尔沃汽车创新成果展。吉利控股集团董事长李书福向李克强总理和米歇尔首相介绍了沃尔沃汽车与吉利汽车联合开发的全新中级车基础模块架构CMA，以及基于该架构开发的领克01车型和沃尔沃XC40概念车。李克强总理赞许了吉利集团这一多方协同创新，实现成果转化的联合研发生产模式，希望双方充分发挥在人才、资金、技术、市场等方面的比较优势，加强联合创新，共同开拓国际市场，更好实现共赢。

在现场，李克强和米歇尔兴致勃勃地坐进最新研发的领克01车型的驾驶舱，亲身感受车辆配置和舒适度。总理详细询问发动机设计技术、能耗、材料以及销售等情况，并勉励吉利加强个性化设计和柔性化生产，推出更多适应消费者个性化需求的新产品。

李克强和米歇尔还聆听了李书福关于沃尔沃自动驾驶、新能源、车联网等方面创新技术的介绍，并在展区观看了吉利甲醇汽车冰岛试驾、以及吉利集团全球设计、研发、生产基地的视频资料。

结束参观前，李克强驻足在实时显示着吉利控股集团全球技术研发和生产布局的大屏幕前，关心企业走出的有关情况。李克强表示：中国正在实施“中国制造2025”战略，积极推进新一轮更高层次的对外开放。我们鼓励中国企业在开放与合作中提高技术水平，锤炼工匠精神，升级中国制造，也欢迎更多外国企业来华投资兴业，在优势互补、互利合作中共同发展和进步。



李书福表示：我们对李克强总理，米歇尔首相以及各位领导的聆听倍感荣幸。在“中国制造2025”国家战略的大背景下，吉利将依托遍布全球的研发、设计、生产和销售网络，通过更加密切的创新合作，用技术创新驱动产业升级，在秉承工匠精神、做强中国制造的同时，通过资本和技术的双向流动，以融合、开放、务实、真诚的态度与欧洲合作伙伴共享重大发展机遇，积极促进全球经济的多样繁荣。

（来源：吉利汽车）

人本集团2016年开发新产品1355个

走进人本集团技术中心看到，新产品开发部门技术人员正在一台台电脑、一张张设计图纸前忙碌着。“我们通过调整科研开发方向，建立技术开发的综合性应用平台，加快了新品的开发速度，满足了不同市场的需求。去年，集团开发新产品达到了1355个。”技术中心主任郭长建说。

近年来，人本集中优势力量，形成了以技术中心为主体和龙头，以课题招标为手段，以各子公司和各基层的技术部门为基础，广泛地开展技术创新活动的技术创新体系。公司拨出专款建立了技术创新奖励基金，同时在广大员工中广泛开展技术比武、名师带徒以及技术创新活动，极大地调动了广大技术人员和一线员工参与技术创新的积极性和主动性。

据介绍，谐波传动技术是一种比较特殊的动力传动方式，具有一般传动方式不可比拟的优越性，传动比大，精度高，承载能力大，效率高，体积小，重量轻等许多优点，广泛应用于空间技术、电子工业、军事工业、机器人、医疗器械等领域，

具有广泛的应用空间。而运用于其间的柔性轴承又是这项技术的“关节”。集团技术中心受生产企业委托进行技术开发，为此成立了专门项目研发团队，并利用“产学研”合作优势。攻克了各项技术难关，开发了型号为“456109”的柔性轴承，打破了国外企业对该项高端技术的垄断，填补了国内柔性轴承的设计、制造的空白。去年，该项目还一举获得了“中国机械工业科学技术奖三等奖”。

目前，人本集团不仅拥有了一批国内轴承行业的技术专家和国内轴承行业最好的国家级企业技术中心，而且还建设了国内轴承行业最先进的大型轴承试验检测中心，立起了具有一定活力和推动力的技术创新体系，使企业的研发能力、产品质量档次和市场竞争能力大大提高。近几年，集团获国家专利845项，参与制定和修订国家/行业标准50余项。凭借创新与诚信赢得了市场，企业连续数年产销量位居国内轴承行业首位。

（供稿：人本集团）

东风裕隆将开启全新两岸合作模式

7月份起,东风裕隆将在人、事、财、物等各方面,从资金到企业文化进行重新梳理与整合,开启全新的两岸合作模式。其中,在人事创新方面,将启用职业经理人团队;在渠道创新方面,将设立新的渠道政策;在产品技术革新方面,将实施“510”计划,5年投放10款新车型。

作为东风裕隆的股东,东风公司与台湾裕隆集团,为使合资合作关系进一步加深,双方将为东风裕隆注入更多的资源,在产品平台共享、资源整合利用上加强合作。同时为提升管理效率,将对管理阶层简化,精减组织,减少层级,提升企业效能,启用职业经理人团队,落实人才市场化,并建立“业绩导向”的绩效考评体系。

借《汽车销售管理办法》7月1日起施行的契机,东风裕隆为进一步将网络下沉至四五六线城市空白辖区,提出创新的渠道经营

模式,内容包括:鼓励开设创业店,低成本经营,高收益回报;优化一级馆的建店规模;规范多品牌经营模式,为经销商创造更多的获利机会,为消费者提供更好的服务。

未来5年东风裕隆将在产品研发上不断发力,每年将至少投放一款全新车型,2022年前,投放至少10款全新车型。今年10月将投放全新小型SUV。2018—2019年将陆续推出4款全新车型,涵盖SUV、MPV品系。2020—2022年,将推出以全新模块化平台打造的5款全系列产品。

今后,面对竞争激烈的市场环境,东风裕隆将以“效率、创新”的经营模式,继续以“预先设想 超越期待”的造车理念,提供多样车型满足不同类型消费者的需求。

(供稿:东风裕隆总经办)

整合优势资源 实现协同发展 万安科技与陕西华臻就合资合作顺利签约



6月7日,万安科技与陕西华臻顺利签订了《合作框架协议》。陕汽控股副总经理刘科强、副总经理魏永向、华臻部件董事长周辉、华臻部件总经理惠战芳,董事局董事俞迪辉、集团总裁陈江、万安科技总经理陈锋等领导出席签约仪式。

万安科技与陕汽的情谊由来已久,在早前就曾进行过合资合作方面事项的洽谈。2015年6月24日,万安科技与陕西华臻签订了《合作意向书》。经过近2年的有序筹备,今天就成立合资公司“陕西万安汽车零部件有限公司”顺利签约,体现了公司经营决策层的远大智慧和战略眼光,是进一步探索民族品牌汽车零部件企业创新

发展的一次有益尝试。刘科强认为,来到西子故里我感到非常高兴,从《万安报》上常能了解到万安经营发展的动态。我主要感受到三点,一是万安对于人才非常重视,二是万安对于技术研发舍得投入,三是万安积极拥抱新科技,较强的资金投入获得了资本市场的高度认可。可以说,人才、科研、国际化等方面,都确保了万安科技持续发展。陕汽集团明确了做强商用车、做精乘用车、培育新增点的发展战略,正以更加开放的思维,与中国优秀汽车零部件企业开展深层次合作。旗下陕西华臻零部件,集团对其有着更高的要求,而万安有技术、资金、管理机制等优势,相信双方的合资合作,有利于强化相关产品研发、质量、成本等多方面优势,将为陕汽零部件体系注入新鲜血液,为万安科技更好发展增添更强劲动力。

魏永向表示,万安科技作为中国汽车零部件龙头企业,是汽车制动系统的领导者。此次与万安科技设立合资公司,我感到信心满满。陕汽方面将拿出各项优势资源,全力支持和保障项目的推进,

实现双方的合作共赢。魏总对合资公司还提出了三点要求:一是合资公司要有前瞻性的技术,为后续发展做好战略储备。二是合资公司不仅仅作为生产基地,更要有自己的研发能力。三是合资公司市场定位,要具备更为广阔的国际视野。

陈江指出,陕汽作为中国西北地区最大的制造型企业和唯一的新能源商用车生产企业,有着丰富的产品和优秀的管理团队。如今,经过两代人的努力,万安科技与陕西华臻成立合资公司,这是公司决策层集体智慧的高度体现,有利于优秀零部件企业强强联合实现提档升级,符合了国际化汽车零部件产业发展趋势。希望合资公司能够充分发挥好市场、产品、人才的优势,按照双方预期更好更快发展,实现合资合作1+1大于2,为中国汽车零部件发展做出

积极贡献。

根据协议,双方同意以公司在陕西省西安市设立的全资子公司陕西万安为主体,采用增资扩股的方式进行合作。陕西华臻以土地、厂房等实物资产对陕西万安增资,增资后陕西万安成为合资公司。公司以部分货币资金出资。陕西华臻以其拥有的70亩土地及地上附着物约4946㎡厂房作价出资。全部增资完成后,公司暂持有合资公司66%的股权,陕西华臻暂持有合资公司34%的股权(最终根据增资协议确定持股比例进行调整)。下阶段,公司将充分利用双方先进的管理和技术,引进领先的自动检测装配线、精良的数控加工中心,以及世界领先的产品研发设备,提升市场综合竞争能力。

(供稿:万安科技 郇涛)

杭发公司今年工作要在八个方面再提升



升20%产能所规划的项目实施。

三是创新质量管理体系,进一步深化质量管理工作。始终把质量指标放在头等重要的位置;通过工作质量的提升推动实物质量的提高;全面推行生产线“模块化”管理;持续加强质量信息化管理,精准掌握售后服务信息和异常情况;逐步推进不制造不合格品的质量控制要求,进一步提高过程控制能力。

四是加大降本增效力度,不断提高盈利能力,特别是要通过“机器换人”、智能化改造等方式提高生产和管理效率。

杭发公司6月14日召开二届五次职工(会员)代表大会,大会提出持续实施创新升级行动计划,在落实改革创新机制,充分挖掘内部潜力,不断提升公司管理水平的基础上,重点做好八个方面的工作,实现企业质量效益再提升,推动企业取得更加优异的经营绩效。

一是全力解决生产过程中存在的问题,努力提高生产制造管理水平。通过“机器换人”,用智能化手段提高生产效率。从今年下半年开始,公司将陆续实施一批机器人项目;公司将全面推进智能物流项目,通过对物流流程的再造和配送方式的改变,同时结合智能货柜在配套件和辅料管理中的应用,提高物流效率,降低物流过程质量损失。公司将引入战略库存的概念,对在大月生产中暴露出来的短缺资源进行战略储备,制定储备计划,对于呆滞物资,加大处置力度,从而降低库存资金占用,提高库存质量。

二是加快曼技术新产品开发进度;做好军品市场的应用开发;尽快推进整机质量可追溯项目的实施;争取在年底前完成为明年提

五是深化企业内部改革,进一步增强企业发展活力。在全公司范围内全面推进大项目制的实施;进一步深入推进行政化改革;通过改革制度流程,把一般性的业务流程真正授权给部门,最大限度地调动各部门的积极性;要进一步深入推进精益化管理工作,要把精益思想导入到企业各项管理活动中,逐步形成具有杭发特色的精益文化。

六是全力推进智能化、信息化建设,着力提高公司管理水平。继续推进“机器换人”技改工作;积极创建杭发工艺管理平台;对现有的人力资源管理系统、OA办公系统等进行创新升级;大力推进实施铸造信息化项目建设,实现铸造管理水平的升级。

七是强化安全生产、环境保护责任体系建设,加大全员安全、环保方面的培训,加强安全、环保人员队伍建设,确保“安全生产、环境保护”管理体系的有效运行。

八是强化党在企业经营中的核心地位,为企业发展保驾护航。

(供稿:重汽杭发 缪孔文)

点赞中国品牌： 众泰汽车上榜中国品牌榜单百强

自主强，则中国强。为扩大中国自主品牌的知名度和影响力，2017年国务院发文将每年5月10日设为“中国品牌日”。在中国品牌日期间由新华网发起的“点赞中国品牌”活动中，众泰汽车上榜中国品牌榜单百强。

今年5月10日，我国设立首个“中国品牌日”，“中国品牌日”的设立，是国家引导人们认识中国品牌、使用中国品牌、推广中国品牌的重要举措，标志着“发挥品牌引领作用”上升到一个新的高度。

由新华网主办的“为中国品牌点赞”——2017中国品牌高峰论坛，在北京唐拉雅秀酒店成功举办。会上国家相关部委领导、优秀企业领袖、品牌研究大咖齐聚，纵论中国品牌建设新趋势、新观点、新经验，同时还发布了中国品牌TOP100榜单。新华网副总裁汪金福表示：知名品牌是无形资产，是企业走向世界的通行证，是展示国家形象的名片。国务院正式批准5月10日为“中国品牌日”，这是一个载入史册的日子，是每一家中国企业都会铭记的好日子。“中国品牌日”的设立为中国企业、中国产品，也为中国劳动者的工作生活标记出特殊的一天，它将激励亿万劳动者、千万中国企业家为打造中国品牌、建设制造强国奉献智慧。作为中国品牌的后起之秀，众泰汽车十年匠心传承，在为人打造品质派车生活的同时不忘回报社会，积极践行企业社会责任，成功上榜中国品牌TOP100榜单。

目前中国汽车行业市场化程度高，上下产业链十分巨大，是中国制造业转型升级的重头戏。2016年，中国品牌汽车销量超过1400万辆，国内市场认可度大幅提升，在某些细分市场已经能够和国际一线品牌同台竞争。对于中国汽车企业来说发展品牌经济正当其时，是一次难得的机遇。



造国民好车 跻身中国品牌销量十强

众泰汽车近年来的发展有目共睹，产品日益丰富，业绩节节攀升，行业影响力日渐扩大。2016年众泰汽车销量突破33万辆，同比增长50%，位列中国品牌第九名。

作为中国最早布局新能源汽车产业化的企业之一，众泰汽车一直在努力打造适合中国市场需求国民电动车，自2010年01月中国第一款纯电动汽车“众泰2008EV”杭州批量上市以来，众泰新能源相继推出了5008EV、M300EV、V10EV、云100S、E200和E30等纯电动精品车型，在终端市场广受欢迎。2016年众泰新能源销量突破3.73万辆，同比增长51.8%，占全国纯电动细分市场的15%，连续多年位列中国新能源汽车销量前列。

今年1-4月份众泰新能源持续热销，实现同比增长高达56.45%。截止目前众泰新能源汽车已累计实现销售超过8万辆，占全国新能源纯电动汽车总体销量的18%，继续领跑中国新能源纯电动细分市场。

品牌创新“口碑+体验式”营销

2016年众泰汽车做足COC等赛事体验营销，在传统汽车和新能源汽车赛事中斩获多项大奖，进一步提高了品牌的知名度；同时通过赞助G20峰会用车提升了品牌影响力，因此众泰Z700 G20公务版也被浙商博物馆永久收藏，成为中国自主品牌的优秀代表。

2016年众泰汽车还携手新华网开展了“众益行·红色足迹”长征精神励后人关爱留守儿童行动，为革命老区延安偏远山区的留守儿童送去温暖和关爱。通过实实在在的公益善举积聚力量，把关爱送到革命老区，让长征精神得以传承的同时亦进一步提升了众泰汽车的品牌美誉度，承担了更多的企业社会责任。

以品质派成就“world tye”

2017年是中国品牌日的设立之年，也是众泰汽车品牌重构之年。众泰汽车将持续加大产品研发投入，形成全新的设计语言和DNA元素的众泰汽车家族脸谱，产品品质争取能比肩国际品牌。并以全球视野来规划和发展众泰汽车，掌握核心技术，同时在新能源、智能网联和无人驾驶等领域实现创新领先。争取早日实现world tye的梦想，继续引领消费新需求，成就世界一流的百年企业！

(供稿：众泰汽车 陈一璐)

山东省人大财经委领导考察亚太股份

6月6日，山东省人大常委会财经委副主任周洪、经信委副主任李莎，济南市人大常委会副主任、财经委主任陈国华等领导在浙江省经信委副主任凌云、投资处副处长陈昌杰等的陪同下到亚太股份考察。亚太集团副董事长、总经理黄伟潮，亚太股份副总经理施正堂等公司领导热情接待山东客人。

亚太股份副总经理施正堂向周洪一行介绍了公司的发展历史、产品研发、智能制造以及在智能驾驶产业和新能源汽车产业的布局等情况。施正堂表示，目前公司正朝着低碳化、智能化和信息化的发展方向有序推进。

随后，周洪一行在黄伟潮、施正堂等公司领导的陪同下参观了产品陈列室和智能化制造车间。参观中，周洪一行对公司的智能化产品技术和智能化制造工艺产生浓厚兴趣并——询问，在听取了黄伟潮总经理热情的解答后，纷纷点头表示满意。周洪对亚太在产业转型升级等方面取得的成绩予以了充分肯定，并表示值得山东同行学习。

(来源：亚太股份)



湖北省沙洋县考察团莅临龙生科技参观考察

6月18日上午，湖北省沙洋县李市镇党委副书记、镇长程义庆，以及该镇国土分局局长李元军、财政分局局长李勇等组成的考察团莅临龙生科技参观考察。副县长贺笑容，富春江镇相关领导陪同。

公司总经理助理盛彦斌热情接待了考察团一行。他首先向客人们介绍了企业发展概况，重点讲解了东区新工厂的占地面积、职工宿舍、体育馆、项目研发楼、智能化生产线及自动化立体仓储系统等

等整体规划、建设和投入使用情况。

盛彦斌陪同考察团进入生产车间实地参观，从大型冲压设备、智能物流传输线、自动化立体仓储系统、焊接车间、连续模地下废料输送出口处，到八连冲、精冲机的引进和生产等整条现代化智能生产物流线。在冲压连续模大型智能化设备和先进的八连冲机床前，考察人员详细了解公司实施机器换人，加快推进转型升级步伐，实现了智能化精益生产，从而大大减少了劳动力成本，加强了产品质量控制和产量的保证；他们不时驻足，相继拿起待转道的CN200S下轨、保持架等产品仔细端详，询问产品名称、材质、生产工艺、产量及市场需求。参观的同时，副县长贺笑容解释说，龙生科技之所以能成为全国行业的龙头，有今天这么喜人的成就，那是因为近几年来，企业牢牢抓住品牌建设不放松，专注主业，不断强化自主创新，研发新产品、开拓新市场，着力推进了空间换地、腾笼换鸟、机器换人等“四换三名”的举措。

通过参观了解，考察团人员纷纷称赞：在企业里走走、听听、看看，感觉这座美丽的现代化工厂与桐庐美丽乡村很匹配，美丽乡村建设必须要有美丽的实体经济来支撑。龙生科技的嬗变充满了传奇色彩，让人非常震撼，这么大的一个工厂，在厂区、车间看不到一点垃圾，建设得完全像个花园，且工业化、信息化相结合的智能生产线又做得这么好，真是不简单那！我们要把企业的好经验、好做法带回去，建设自己美丽的家乡。

(供稿：龙生股份 杨锦红)





钱江摩托： Benelli泰山峰会 成年礼OR冲锋号？

细算起来，自1999年钱江在人民大会堂召开过一次“迈向新世纪”的全国大会后，至今已经18年没有召开过全国性大会。当年的会议是摩托车市场飞速发展，民营摩企快速崛起的背景下召开，而这一次会议是在摩托车市场持续数年大幅萎缩，摩托车市场产品结构发生深度变革的背景下，以贝纳利的名义召开的一次全国大会。

为什么时隔18年后，钱江贝纳利再次召开全国大会？为什么会选在泰山？

这是一场贝纳利的成年礼

虽然市场在萎缩，但个性化的、高技术含量的、中大排量的摩托车在增长，贝纳利在这样的市场背景下，近年来持续高歌猛进，已经成长为当前中大排量高端摩托车市场绝对的NO.1。这一切，贝纳利耗时12年。

实际上，贝纳利真正进入市场是从2012年黄龙600上市开始的，这一年也是中国大排摩托元年。仅仅五年的时间，贝纳利就在中国市场快速成长，执中国大排摩市之牛耳，充分说明贝纳利对当前“总量下滑、结构变革”的市场状态，具有极强的适应性，贝纳利的商家也在全行业数万商家群体中率先初步走出困境。与经销进口大排量商家巨额投入、赔本赚吆喝的普遍情况相比，贝纳利最接地气，也最务实。

如今，在600cc以下排量，贝纳利的动力和产品线趋于饱满，市场份额高居第一，更大排量发动机及车型也将陆续上市，在此背景下，贝纳利中国12周年之际，在泰山脚下召开这样一场的全大会，就是给贝纳利中国成年礼加冠，极具象征意义。

12周岁，对一个人来说还是个孩子，而对一个品牌而言，足以成年，成年的标志就看这个品牌的市场地位及用户认可度，贝纳利当之无愧。选择在泰山举行贝纳利的成年礼，也因为中国历史上，泰山一直都是中国群山之首的特殊地位，古代帝王也只有在泰山进行封禅大典。贝纳利泰山脚下召开首次全国大会、全球首发幼狮500，组织商家观看封禅大典，并在封禅大典演出期间进行幼狮500抢购，这一系列举措都有很强的象征意义，颇有贝纳利品牌“封禅中国大排摩市”的意味，似乎在昭告天下：贝纳利现在是中国高端摩托的统治者，未来依然是。

遇见Benelli 不忘初心

时光回溯到2005，那一年钱江收购了贝纳利。可以说这是钱江对未来摩托车市场发展趋势的一次预见，对世界摩托车品牌的一次御鉴，钱江选择了贝纳利，正因为有那次高瞻远瞩的收购，才能有今天贝纳利的泰山峰会。

为什么钱江收购贝纳利之后的7年时间没有任何动静，直到



2012年黄龙600问世之后，贝纳利的产品像下饺子一样不断上市，目前覆盖135cc、150cc、250cc、300cc、500cc、600cc六大排量，车型包括街车、巡航车、大绵羊、越野车、MINI车、公路跑车、拉力车、复古车等等，且款款精品，未卖先火，上市即成细分市场的领军车型。这一切要归功于钱江收购贝纳利后不忘初心，坚持最初“世界品牌+欧洲设计+贝纳利技术及标准+中国制造的”核心战略。

为此，钱江没有走捷径，比如散件进口组装的CKD模式，更没有直接贴上一个贝纳利标签，就把国产小排量车高价卖。钱江走了一条费时费力也最费钱的路线，那就是吃透贝纳利的技术，进行原创研发、自主生产。如今看来，幸亏钱江不忘初心不走捷径，否则如今哪里会有这么多排量适中、车型丰富的贝纳利产品线？中国车友哪里能以极高性价比圆欧系中大排机车梦？

也正因为能够不忘初心，坚持初始的战略，才能让贝纳利中国勇于投入巨资做产品研发，要知道目前贝纳利上市的车型全是全新开发，发动机大多是基于贝纳利技术底蕴的再开发，而不是直接“拿来主义”，比如一款黄龙，研发及后期改进，总开发费超过1个亿。这需要企业家有极高的战略远见，耐得住寂寞，沉下心来真正钻研核心技术，也恰好验证了那句俗语“高人指路不如自己参悟”，只有真正掌握了核心技术，才能把持中国大排摩托领导地位。

这是贝纳利的冲锋号

诚然，贝纳利在中国市场能如此快速发展，也得益于国际名车的高售价。但如今国际大排厂商越来越重视中国市场，不断以CDK、授权生产、合资等方式避开关税壁垒，直接进入中国市场，未来甚至不排除国际大排直接在华自贸区建立工厂的可能。显然，今后中国大排摩市的竞争将越来越激烈，贝纳利市场领导地位，在未来也将受到真正的挑战。

是时候发起一场冲锋了，贝纳利此次泰山峰会，不仅是一次成年加冠礼，更是一次攻城略地的冲锋号，贝纳利已经面做好了冲锋的准备。

(来源：钱江摩托)

杭发公司今年工作要在八个方面再提升



杭发公司6月14日召开二届五次职工（会员）代表大会，大会提出持续实施创新升级行动计划，在落实改革创新机制，充分挖掘内部潜力，不断提升公司管理水平的基础上，重点做好八个方面的工作，实现企业质量效益再提升，推动企业取得更加优异的经营绩效。

一是全力解决生产过程中存在的问题，努力提高生产制造管理水平。通过“机器换人”，用智能化手段提高生产效率。从今年下半年开始，公司将陆续实施一批机器人项目；公司将全面推进智能物流项目，通过对物流流程的再造和配送方式的改变，同时结合智能货柜在配套件和辅料管理中的应用，提高物流效率，降低物流过程质量损失。公司将引入战略库存的概念，对在大月生产中暴露出来的短缺资源进行战略储备，制定储备计划，对于呆滞物资，加大处置力度，从而降低库存资金占用，提高库存质量。

二是加快曼技术新产品开发进度；做好军品市场的应用开发；尽快推进整机质量可追溯项目的实施；争取在年底前完成为明年提

升20%产能所规划的项目实施。

三是创新质量管理体系，进一步深化质量管理工作。始终把质量指标放在头等重要的位置；通过工作质量的提升推动实物质量的提高；全面推行生产线“模块化管理”；持续加强质量信息化管理，精准掌握售后服务信息和异常情况；逐步推进不制造不合格品的质量控制要求，进一步提高过程控制能力。

四是加大降本增效力度，不断提高盈利能力，特别是要通过“机器换人”、智能化改造等方式提高生产和管理效率。

五是深化企业内部改革，进一步增强企业发展活力。在全公司范围内全面推进大项目制的实施；进一步深入推进去行政化改革；通过改革制度流程，把一般性的业务流程真正授权给部门，最大限度地调动各部门的积极性；要进一步深入推进精益化管理工作，要把精益思想导入到企业各项管理活动中，逐步形成具有杭发特色的精益文化。

六是全力推进智能化、信息化建设，着力提高公司管理水平。继续推进“机器换人”技改工作；积极创建杭发工艺管理平台；对现有的人力资源管理系统、OA办公系统等进行创新升级；大力推进实施铸造信息化项目建设，实现铸造管理水平的升级。

七是强化安全生产、环境保护责任体系建设，加大全员安全、环保方面的培训，加强安全、环保人员队伍建设，确保“安全生产、环境保护”管理体系的有效运行。

八是强化党在企业经营中的核心地位，为企业发展保驾护航。

(供稿：重汽杭发 缪孔文)

浙江万达： 首项“浙江制造标准”通过专家组评审

2017年6月9日，公司承担的2016年第三批“浙江制造”标准《齿轮齿条式机械转向器》评审会在公司会议室召开。此次评审专家组组长由浙江方圆检测集团股份有限公司徐海平教授担任，中国汽车工程研究院股份有限公司陈乘浪高级工程师、中国汽车标准委员会转向分委会陈春华秘书长担任评审专家。公司标准制订工作组孙祖明副总经理、金良总工程师、高艳军副经理等参加了会议。

专家组对《齿轮齿条式机械转向器》“浙江制造”标准内容、

文件格式、行业突出点等进行了审核，专家组认为该项产品标准水平已达到国内一流、国际先进。同时，建议完善编制说明、明确抽样方法，尽快形成报批稿。

该标准将在通过浙江省浙江制造品牌建设促进会批准后颁布实施，有利于提高齿轮齿条式机械转向器的制造能力、产品质量和服务水平，提升“浙江制造”品牌形象。

(供稿：浙江万达 来群珍)

余杭汽摩协会开展“上市企业零距离”参观企业交流学习活动

近日，余杭区汽摩工业协会为更好的服务企业、加快会员单位转型升级，组织了“走进企业·上市企业零距离”活动。在协会的组织下，30余名会员代表组团参观了“微光电子”、“诺邦无纺”、“老板电器”和“万通智控”等4家余杭区上市企业代表，深入交流探讨，共谋转型发展良策。

考察团认真听取了企业负责人对各自企业的经营管理模式和转型升级之路的介绍，实地参观生产车间，详细了解企业在转型升级、两化融合、生产管理、出口贸易、兼并上市等方面的先进经验和措施。

参观结束后，大家纷纷表示，通过参观学习，进一步开阔了视野，拓展了思路，受益匪浅。同时以此次学习考察为契机，深入学习、借鉴优秀企业先进经验和做法，在企业转型升级的道路上，勇于拼搏，撸起袖子加油干。

（供稿：余杭汽车摩托车工业协会 钱玲吉）



杭州弹簧举办五大工具箱培训

为使公司相关人员掌握 IATF16949:2016 标准中有关核心工具的基本要求，有能力策划和应用核心工具进行过程控制、改善，更好的满足客户要求，以最低成本，及时提供优质产品，有效提高产品质量与可靠性，杭州弹簧在 2017 年 5 月 26、27 日两天时间内，举办了“五大工具箱”培训班。公司内审员，各部门负责人及公司领导共 30 余人参加了培训学习。培训班由公司董事长李和平主讲。

在两天的培训中，李总以《IATF16949 质量管理体系五大工具最新版一本通》为教材，详细介绍了书中的 APQP 产品质量先期策划和控制计划、FMEA 潜在失效模式及后果分析、PPAP 生产件批准程序、过程能力研究、SPC 统计过程控制、MSA 测量系统分析

等章节的内容。他以深厚的理论功底、丰富的实践经验、娴熟的授课技巧，将教科书内容结合企业实际，深入浅出，讲解清晰，案例丰富，便于应用，帮助参训人员了解 IATF16949 五大工具，对日后应用到企业管理实践中去有着积极的作用。

参训学员觉得通过授课，对五大工具的概要逻辑体系和内在联系，有了初步的认识和了解。明确了实施中的一些要求。这对今后贯标推广和使用过程中，都是有益处的。两天的培训中，老师讲的尽心，学员听得认真、记得仔细，在大家的互相配合、努力下，培训班取得圆满成功。

（供稿：杭州弹簧 王坚）

工信部产业政策司调研称赞万向“单项冠军”名至实归

5月16日，工业和信息化部制造业单项冠军（第二批）遴选工作会议参会人员工信部产业政策司司长许科敏的带领下，到万向参观调研。他们称赞万向单项冠军称号名至实归，感叹不虚此行。

制造业单项冠军企业是指长期专注于制造业某些特定细分市场，生产技术上或工艺国际领先，单项产品市场占有率位居全球前

列的企业。去年，万向钱潮被评为第一批制造业单项冠军示范企业，传动轴和万向精工被评为第一批制造业单项冠军培育企业。

在参观了万向精工智能车间和万向节厂部分车间后，万向钱潮总经理李平一介绍了万向钱潮的整体情况，并与大家分享了单项冠军示范（培育）企业的基本情况和实践经验，特别是数字化和智能

化建设的举措，着重介绍了下阶段的发展目标——要通过科技创新驱动、智能互联运营、清洁绿色发展，成为科技、清洁先进制造业代表。

许科敏司长在听取介绍后说，来万向参观学习确实不虚此行。万向有3个企业是第一批制造业单项冠军示范和培育企业，这是唯一的，充分说明了万向产品十年磨一剑。在万向看到的产品虽小，却有很高的科技含量。万向制造能取得今天这样的成就，得到单项冠军的称号，毫无争议，确实有很多很好的经验和亮点值得学习。比如自主研发、产品系列化标准化、数字化工厂建设，包括现场管理，特别是万向钱潮一直没有停止脚步，不断有新的规划和目标。

这也是我们评单项冠军的目的，评比不是终点，最终是要鼓励和支持企业保持全球领先的地位，更好地发挥示范带动作用，带动更多企业进入世界一流水平。

集团党委委员、董事局董事管大源对许科敏司长一行的到来表示欢迎，对一直以来各部门对万向的信任和支持表示感谢。他说，这些年来，万向稳步发展，在实业上不负众望，我们对此感到非常荣幸。这有自己的努力，也离不开各级部门和领导的关心。他表示，我们一定再接再厉，争取有更多的好产品，期待我们的各项产品都能达到单项冠军的水平。

（供稿：万向集团 王永涛）

中汽商用助力“一带一路”建设 乌克兰医疗车项目顺利启运



5月16日，乌克兰卫生部医疗车项目验收会议在中汽商用汽车有限公司（杭州）桐庐生产基地进行。参与本次验收的领导专家有中国国际经济技术交流中心、中招国际招标有限公司、中国医药健康产业股份有限公司、中检公司、江淮汽车相关人员。

专家们认真听取了医疗车的技术报告，仔细审查了相关技术资料 and 检测报告，并实地查验了产品样车，充分肯定了样车在行车安全、设备选型、电气设置等方面的精心设计与良好工艺，对样车给予了较高评价，一致同意通过验收。5月20日，项目顺利启运。

中汽公司早就着手国际市场的开拓，先期成功地完成阿富汗100台救护车援助项目；此次乌克兰医疗车项目是再次承接援助外项目，充分体现了我司在该领域的专业能力。随着“一带一路”国际合作高峰论坛5月在北京举行，必将持续推动国际和地区之间的深入合作。中汽商用将及时把握“一带一路”带来的市场机遇，大力拓展国际市场，助力国家“一带一路”建设的推进。

（来源：中汽商用）

时代紧固件：自包米粽，共度端午

2017年5月30日，公司新大楼食堂飘出阵阵粽叶的清香，不时夹杂着欢声笑语，原来是公司组织员工上午包粽子下午送祝福活动。

由于会包粽子的员工比较少，很多员工都是第一次包粽子，免不了怪相百出，时不时就会引来一片笑声，会包粽子的员工一边迅速的包粽子，一边还要指点其它不会包的员工，看着一个个奇形怪状的粽子成型，大家脸上洋溢着幸福和喜悦的笑容，这边包粽子，那边煮粽子，整个食堂粽香四溢。

到了下午，派发粽子和茶叶蛋的队伍出现在车间的各个角落，员工自己动手包粽子送祝福，吃到嘴里也是别有味道——有家的味道，有爱的味道，有公司领导关心员工、把员工放在心上的幸福味道。员工的心里体会到了时代大家庭的温暖和幸福，而这种温暖和幸福会变成一种力量，一种使员工快乐工作的力量。

公司举办此类活动，有助于团结员工，增进上下级之间的交流，培育集体归属感，受到了公司员工们的欢迎。

（供稿：时代紧固件 陆卫红）

5月乘用车销量175万辆 继2015年以来首次连续2月下跌

5月,我国汽车产量比上月略降,销量微增;比上年同期,产量微增,销量略降。当月汽车产销分别完成208.7万辆和209.6万辆,产量比上月下降2.4%,销量比上月增长0.6%;比上年同期,产量增长0.7%,销量下降0.1%。

5月我国汽车工业经济运行呈现如下特点:汽车产销量同比基本持平、乘用车产销同比增速低于行业、商用车产销同比保持较快增长、新能源汽车产销同比较快增长、中国品牌乘用车市场份额高于同期、前十企业增速高于行业、汽车出口同比保持较快增长。

2017年5月汽车产销情况分析

5月,汽车产销分别完成208.7万辆和209.6万辆,产量比上月下降2.4%,销量比上月增长0.6%;比上年同期,产量增长0.7%,销量下降0.1%。

1-5月,汽车产销分别完成1135.8万辆和1118.2万辆,比上年同期分别增长4.5%和3.7%,增速低于上年同期1.3和3.3个百分点。

2017年5月汽车产销情况

	产量(万辆)	环比增长	同比增长	销量(万辆)	环比增长	同比增长
汽车	208.68	-2.42	0.69	209.60	0.58	-0.09
乘用车	174.77	-1.97	-1.76	175.33	1.69	-2.64
商用车	33.91	-4.64	15.55	34.47	-4.70	15.23

2017年1-5月汽车产销情况

	产量(万辆)	同比增长	销量(万辆)	同比增长
汽车	1135.84	4.49	1118.20	3.11
乘用车	963.78	3.05	942.11	1.48
商用车	172.05	13.33	176.09	17.51

2017年5月前10家汽车分车型生产企业销量排名

排名	汽车		乘用车		商用车	
	企业名称	销量(万辆)	企业名称	销量(万辆)	企业名称	销量(万辆)
1	上汽集团	49.92	上汽大众	15.21	东风汽车	4.68
2	东风集团	29.52	一汽-大众	14.64	北汽福田	4.27
3	一汽集团	59.97	上汽通用	14.12	中国重型	2.62
4	中国长安	69.64	上汽通用五菱	12.82	一汽集团	2.54
5	广汽集团	16.55	东风有限	9.54	上汽通用五菱	2.19
6	北汽集团	16.51	吉利控股	8.12	江铃控股	2.00
7	吉利控股	8.12	长安汽车	7.05	江淮股份	1.98
8	长城汽车	6.89	长安福特	5.97	陕汽集团	1.74
9	华晨汽车	6.43	一汽丰田	5.93	重庆力帆	1.56
10	奇瑞汽车	5.10	长城汽车	5.93	长安汽车	1.46
合计(万辆)	184.65		99.33		25.16	
所占比重	88.10		56.72		72.71	

注:以上企业汽车数据按集团口径,乘用车和商用车按子公司口径统计。东风有限(本部)含东风日产和东风启辰。

2017年5月乘用车产销情况分析

5月,乘用车产销分别完成174.8万辆和175.1万辆,产量比上月下降2%,销量比上月增长1.7%,比上年同期分别下降1.8%和2.6%,分别低于汽车总体2.5个百分点,成为影响汽车增长的重要因素。

1-5月,乘用车产销分别完成963.8万辆和942.1万辆,比上年同期分别增长3.1%和1.5%,低于汽车总体1.4和2.2个百分点。

2017年5月乘用车细分品种产销情况

	产量(万辆)	环比增长	同比增长	销量(万辆)	环比增长	同比增长
乘用车	174.77	-1.97	-6.76	175.13	1.69	-2.64
基本型乘用车(轿车)	83.64	-1.58	-6.89	83.87	0.10	-9.27
运动型多用途乘用车(SUV)	70.25	-4.27	0.84	71.48	4.43	13.46
多功能乘用车(MPV)	16.28	9.18	-9.52	14.97	4.13	-16.88
交叉型乘用车	4.60	-8.18	-31.33	4.81	-14.35	25.16

2017年5月前10家乘用车品牌销量排名

排名	轿车		SUV		MPV	
	品牌	销量(万辆)	品牌	销量(万辆)	品牌	销量(万辆)
1	朗逸	3.76	哈弗H6	3.52	五菱宏光	3.65
2	轩逸	3.25	传祺GS4	3.17	宝骏730	1.61
3	英朗	3.06	宝骏510	2.41	别克GL8	1.32
4	卡罗拉	2.82	博越CS75	2.11	欧诺	0.77
5	捷达	2.41	途观NF5	2.06	幻速H3	0.68
6	迈腾	2.07	昂科威	1.88	菱智	0.59
7	速腾	1.98	荣威RX5	1.68	杰德	0.55
8	福睿斯	1.98	哈弗H2	1.55	凌轩	0.52
9	桑塔纳	1.86	本田CRV	1.55	欧尚	0.36
10	帝豪	1.72	逍客	1.44	轩朗	0.31
合计(万辆)	24.80		21.32		10.36	
所占比重	29.57		29.83		69.21	

2017年5月前10家乘用车生产企业销量排名

排名	轿车生产企业	SUV生产企业	MPV生产企业
1	一汽-大众	长城汽车	上汽通用五菱
2	上汽大众	上汽大众	长安汽车
3	上汽通用	吉利控股	上汽通用
4	东风有限(本部)	广汽乘用车	东风汽车
5	吉利控股	东风有限(本部)	北汽银翔
6	一汽丰田	上汽通用	东风本田
7	长安福特	上汽通用五菱	金杯汽车
8	广汽本田	长安汽车	江淮股份
9	北京现代	东风本田	北汽股份
10	广汽丰田	上汽股份	广汽本田
合计(万辆)	59.97	37.45	12.81
所占比重	71.75	52.39	85.57

2017年5月中国品牌乘用车销售情况

	销量(万辆)	同比增长	占总销量比重	同比增长
中国品牌	73.0	1.8	41.7	11.8
轿车	16.2	1.0	19.3	2.0
SUV	39.7	18.6	55.6	2.4
MPV	12.3	-22.1	81.9	-5.5

2017年1-5月中国品牌乘用车销售情况

	销量(万辆)	同比增长	占总销量比重	同比增长
中国品牌	418.3	4.1	44.4	1.1
轿车	89.8	0.8	19.9	0.7
SUV	227.8	24.9	60.2	3.8
MPV	73.5	-21.5	86.8	-4.2



5月,1.6L及以下乘用车销售115.4万辆,比上年同期下降9.2%,占乘用车销量比重为65.9%,比上年同期下降4.8个百分点。

1-5月,1.6升及以下乘用车销售648.2万辆,比同期下降2.3%,占乘用车销量比重为68.8%,比上年同期下降2.6个百分点。



与上月相比,在前10家轿车生产企业中,一汽丰田和长安福特销量呈较快增长,一汽大众、上汽大众和东风有限(本部)增速略低,其他企业呈一定下降,其中吉利控股降幅居前;在前10家SUV生产企业中,上汽大众和长安汽车销量呈较快增长,广汽乘用车、东风有限(本部)和上汽通用五菱小幅增长,其他企业有所下降,其中东风本田降幅更为明显;前10家MPV生产企业中,长安汽车、重庆力帆和东风本田销量增长明显,上汽通用和金杯汽车略有增长,其他五家企业呈一定下降。



1-5月,中国品牌乘用车共销售418.3万辆,同比增长4.1%,占乘用车销售总量的44.4%,比上年同期提高1.1个百分点。

数据参考

2017年5月乘用车分国别销售情况

	中国品牌	德系	日系	美系	韩系	法系
销量(万辆)	72.98	36.75	33.44	22.15	5.25	3.05
所占比重	41.67	20.98	19.09	12.64	3	1.74

2017年5月商用车产销情况分析

5月,商用车产销分别完成33.9万辆和34.5万辆,比上月分别下降4.6%和4.7%,与上年同期相比分别增长15.6%和15.2%。

1-5月,商用车产销分别完成172.1万辆和176.1万辆,比上年同期分别增长13.3%和17.5%,高于汽车总体8.8和13.8个百分点。分车型产销情况看,客车产销比上年同期降幅收窄;货车产销比上年同期继续较快增长。

2017年5月商用车细分品种产销情况

	产量(万辆)	环比增长	同比增长	销量(万辆)	环比增长	同比增长
商用车	33.91	-4.64	15.55	34.47	-4.70	15.23
客车	4.14	10.15	1.66	4.04	14.42	-3.58
货车	29.77	-6.39	17.79	30.44	-6.76	18.29

2017年5月前十家客车生产企业销量排名

排名	客车生产企业	销量(万辆)
1	江铃控股	0.89
2	郑州宇通	0.38
3	北汽福田	0.33
4	南京依维柯	0.31
5	金龙联合	0.29
6	金杯汽车	0.25
7	上汽大通	0.17
8	保定长安	0.17
9	厦门金旅	0.15
10	中通汽车	0.11
合计(万辆)		3.05
所占比重		83.11

2017年5月新能源汽车产销情况分析

5月,新能源汽车产销分别完成5.1万辆和4.5万辆,同比分别增长38.2%和28.4%。其中纯电动汽车产销同比分别增长52.5%和49.0%;插电式混合动力汽车产销同比分别下降9.3%和28.3%。

1-5月,新能源汽车产销分别完成14.7万辆和13.6万辆,比上年同期分别增长11.7%和7.8%。其中纯电动汽车产销比上年同期分别增长22.8%和20.7%;插电式混合动力汽车产销比上年同期分别下降22.0%和27.6%。

2017年5月新能源汽车产销情况

	产量(万辆)	同比增长	销量(万辆)	同比增长
新能源车	5.1	38.2	4.5	28.4
纯电动	4.4	52.5	3.9	49.0
插电式混动	0.8	-9.3	0.7	-28.3

2017年1-5月新能源汽车产销情况

	产量(万辆)	同比增长	销量(万辆)	同比增长
新能源车	14.7	11.7	13.6	7.8
纯电动	12.2	22.8	11.1	20.7
插电式混动	2.5	-22.0	2.4	-27.6

供稿 / 浙江省汽车行业协会综合整理



Auto Aftermarket Guangzhou

广州国际汽车零部件及售后服务市场展览会

中国·广州保利世贸博览馆
2017年9月4至6日



国机集团
SINOMACH

ASFA

CEI
中国电器院

中机国际
SINOMACHINT