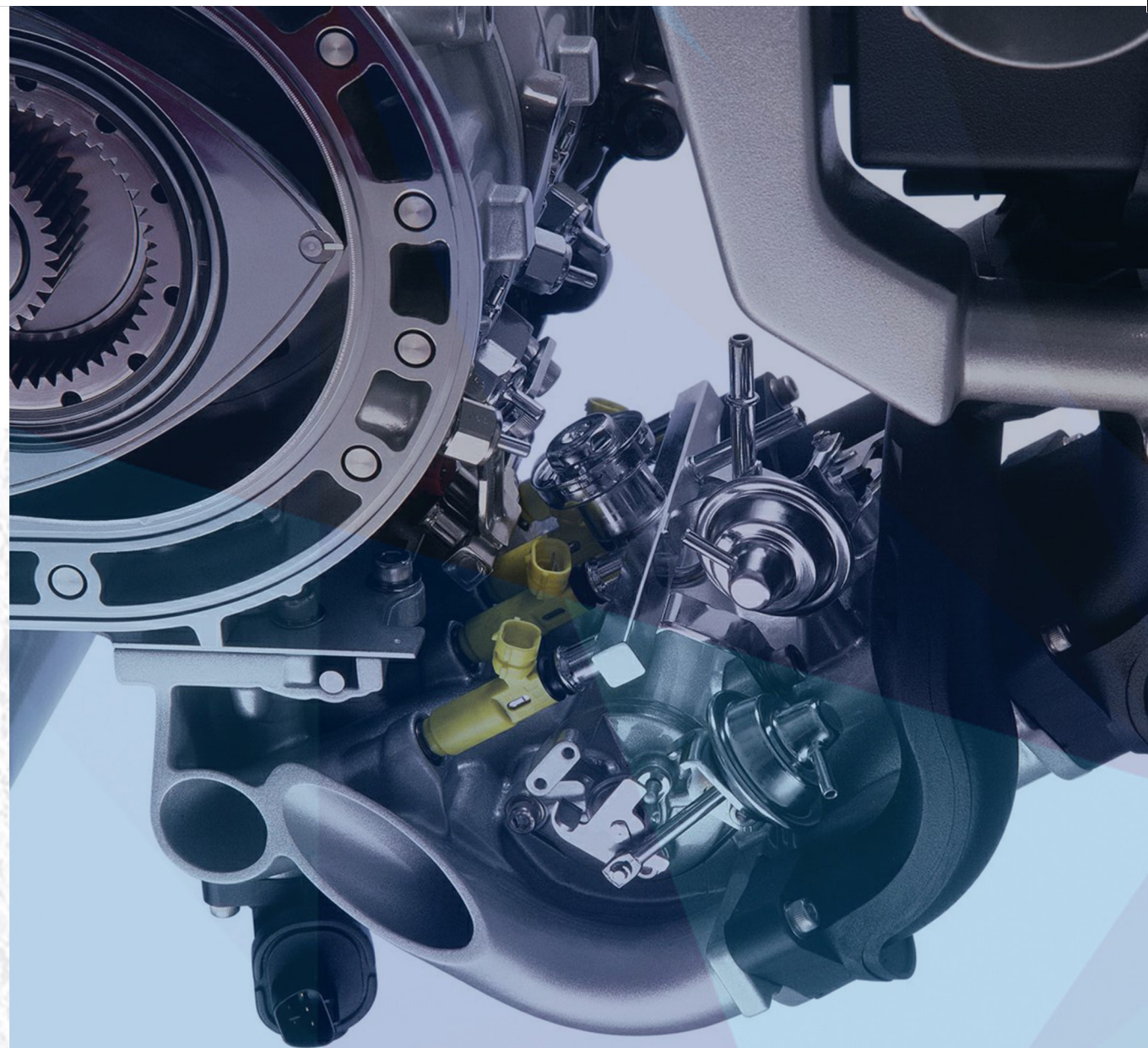




浙江省汽车行业协会
ZHEJIANG ASSOCIATION OF AUTOMOBILE MANUFACTURERS
慧识百家 服务企业

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

2016年08月 / 总第151期

AUTO ZHEJIANG 浙江汽车

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

G20:

从“浙里”的汽车看世界



关注官方微信

2016年上半年专用车市场分析报告 / 14
客车企业联合上书 反对“全承载式骨架结构”一刀切 / 18
补贴退坡之后 才是新能源汽车真正上坡之时 / 26
万向集团将建年产5万辆纯电动乘用车生产基地 / 33
保持稳定增长态势 前7月汽车产销均超过1400万辆 / 36

G20 2016 CHINA

automechanika SHANGHAI

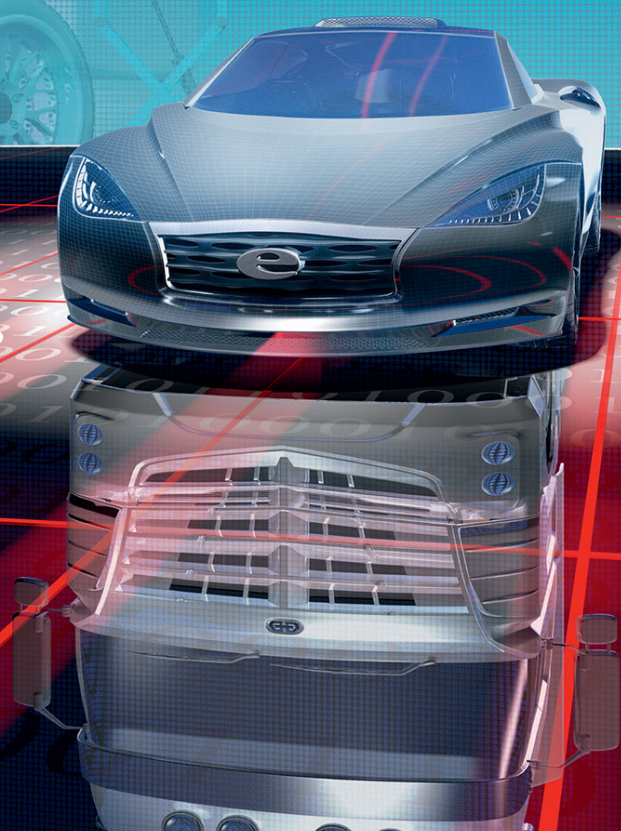
亚洲规模最大的汽车零部件、维修检测诊断及汽车用品展览会
Exhibit at the world's second largest Automechanika trade fair for
automotive parts, accessories, equipment and services

不容错过的
年度行业盛会

2016.11.30-12.03

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

关注浙江省汽车行业协会官方微信获取更多资讯
登录 www.zaam.cn 查看更多展会信息



欲知本次展会相关信息，请参看本刊32页
欢迎报名参加“浙江省观摩团”共赴行业盛会
咨询电话：0571-28330295 0571-28879591

卷首语



新品牌创立容易崛起难

激烈的竞争加快了新汽车品牌入场的频率，2016年汽车行业的“新面孔”格外多：福田汽车带来了宝沃汽车；汉腾汽车在北京发布了新品牌并展示了新产品；互联网造车公司智车优行发布奇点汽车品牌；格力电器董事长兼总裁董明珠甚至宣布格力也要涉及造车领域。

其实，近几年来新汽车品牌的出现已经不算新鲜事，据统计，最近几年才高调进军乘用车市场的新生品牌有北汽幻速、华晨鑫源、江淮英致、凯翼、蔚来汽车等。

在目前中国汽车市场增速放缓的大环境下，新品牌在此时杀入是否明智？这些“新军”成为“炮灰”的几率有几何？虽然最近几年的新生汽车品牌不少，但从发展来看，失败的先例比比皆是。

事实上，很多近期成立的新品牌大都不具备完整的乘用车生产资质，甚至整车生产资质背景，在这种情况下，虽然部分品牌在上市发布会上拿出了相应产品，但汽车制造毕竟涉及多个领域，基础制造技术的积累、研发体系的形成都需要时间，新品牌后续产品该如何设计、生产，现在还要打一个问号。从目前的发展情况来看，成立已经多年的新品牌，如DS、观致等，其实自身都具备更好的条件，但在国内的发展也不见成效。

每当新品牌诞生时，便有人会提出“还需不需要新品牌”的论调，但实际上，各个行业都需要清泉活水、需要搅局者。从另外一

个角度来看，新品牌进入车市代表着行业具备一定潜力，能够吸引其他领域的企业投身于汽车行业。

随着市场消费需求的升级，以及行业内部竞争压力的增大，对于一个新品牌，尤其是基础薄弱甚至没有基础的新品牌而言，要想克服重重困难并获得市场认可着实不易。那么新品牌该如何发展？

初入市场首先要做的就是抓住市场的“生存点”，即当下最热门的增长点，比如新能源汽车、SUV，通过在这些细分市场的突破，来打下基础，有了基础以后再逐渐把短板补齐，形成可持续发展的模式。

在技术层面，新品牌可以借助原有领域的优势，不断夯实在汽车行业内的技术基础，同时应该多向其他品牌学习，取长补短。新品牌更应该明确自身的定位风格，从近几年新入的新品牌来看，很多品牌习惯模仿借鉴，虽然这不失为发展初期的一个手段，但不能长期使用，企业还应保持自身的创新能力。

品牌塑造非一日之功，新品牌要想立足更是要加强自身的品牌塑造，努力了解消费者的需求，且与目标消费者保持一致的观念，才能让新品牌打下一个良好的营销基础。

本刊编辑部
2016年8月

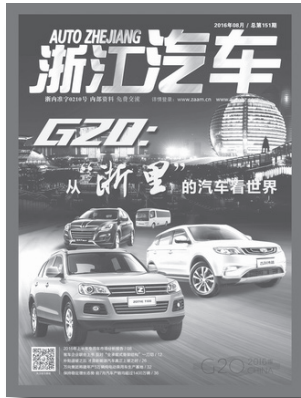


AUTO ZHEJIANG

浙江汽车

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
众泰控股集团有限公司
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
亚太机电集团有限公司
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
浙江龙生汽车部件股份有限公司
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
杭州依维柯汽车传动技术有限公司
浙江东风齿轮有限公司
浙江国威汽车配件有限公司
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
杭州永莹光电有限公司
嘉兴峰牌钢圈有限公司
宁波均胜汽车电子股份有限公司
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
宁波汇众汽车车桥制造有限公司
浙江路得坦摩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



慧藏百家服务企业

《浙江汽车》月刊

2016 年 08 月出版 总第 151 期

行政主管 浙江省民政厅民间组织管理局
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>

G20

从“浙里”的汽车看世界

P04 专题策划

P05 中国智造向世界发声

众泰汽车为 G20 峰会工作保驾护航

P06 工匠精神展现民族品质

吉利汽车鼎力支持杭州 G20 峰会举行

P08 用智慧礼待全球贵宾

东风裕隆举办 G20 峰会交车仪式

P09 国产电动汽车领风骚

长江纯电动中巴商务车助力 G20 峰会

AUJ-2016

AUTO ZHEJIANG

浙江汽车

CONTENTS

卷首语

01 / 新品牌创立容易崛起难

协会快讯

10 / 买车、换车就到第十七届杭州西博车展
浙江省汽车行业协会诚邀您的参与

11 / 拓展协会服务内容 搭建产业服务中心
浙江省汽车行业协会召开
2016 年第二次秘书长办公会议

12 / 考察调研 深入了解
推动全省新能源汽车良好发展

共同关注

14 / 2016 年上半年专用车市场分析报告

17 / 九成低速电动车企面临出局

18 / 客车企业联合上书
反对“全承载式骨架结构”一刀切

20 / 匆忙赶考到自信赴考
排放升级引导下的中国内燃机产业升级

21 / 车企掘金“一带一路”需加强风向管控

22 / 新能源汽车产业准入企业将不超过十家

23 / 汽车业存在产能过剩隐忧
机构预测 2020 年产能将达 5000 万辆

行业要闻

24 / 下半年经济趋好 制造业结构调整提速

25 / 中国房车销售渐火
折射民众旅居方式新变化

26 / 补贴退坡之后
才是新能源汽车真正上坡之时

27 / 小排量车市场日渐萎缩，推而不广谁之过？

28 / 借新能源汽车复活“僵尸车企”重生之路前景几何？

29 / 报废汽车拆解回收道阻且艰
千亿市场尚未坐实

动态聚焦

30 / 余杭区汽车摩托车工业协会
二届一次会员大会暨换届大会顺利召开

31 / 东区即将掀起“红盖头”
龙生股份建成国家一流汽配生产基地

31 / 微米开启全新商业模式
和你相约碧海蓝天好景区

32 / 2016 Automechanika Shanghai 迎来全面增长
“智能网联”专区与“电子及系统”板块将成主亮点

32 / 亚太股份举行
智能汽车和新能源轮毂电机技术交流活动

33 / 万向集团将建年产 5 万辆纯电动乘用车生产基地

数据参考

34 / 今年中国车市新车销量或达 2620 万辆

35 / 中国汽车保有量快速增长
机动车已达 2.85 亿辆

36 / 保持稳定增长态势
前 7 月汽车产销均超 1400 万辆

38 / 初步现下行压力
二季度中国汽车产业景气指数发布



G20 以“浙里”的汽车看世界

■ 李晶磊

桥接世界经济，演绎中国精彩。2016 年 G20 峰会将于 9 月 4 日至 5 日在杭州召开，G20 峰会是当今世界最具影响力的国际经济论坛，中国首次迎来这世界级盛会，共话世界经济。在经济快速发展的时代，一些自主品牌凭借着优秀的产品品质和性能全面超越部分合资品牌，在未来，自主品牌的崛起将成定势！

据悉，吉利、众泰、东风裕隆、长江等浙江

车企的一大批自主品牌汽车，将成为会议指定用车，助力 G20 峰会。这次国产自主品牌为杭州 G20 峰会提供用车是一次很好的向世界各国政要展示自主品牌车水平的机会，非常有利于提升自主品牌的知名度与影响力。趁着 G20 东风，中国品牌车将向全世界展现属于东方龙的风采。

中国智造向世界发声 众泰汽车为 G20 峰会工作保驾护航

杭州承办 G20 峰会，众泰演绎中国精彩。为保障峰会的安全出行，众泰汽车作为中国自主品牌，本次将提供上百辆高品质汽车，作为峰会期间的礼宾接待、安全保障等领域的指定工作用车。

全力服务 G20，众泰汽车、礼遇世界。此次服务 G20 峰会的众泰汽车共有三款：众泰 Z700、众泰 Z500 和众泰 T600 运动版。

众泰汽车作为中国自主品牌的后起之秀，近年来通过打造“七级变速”，铸就“工匠精神”，全面开启了众泰汽车的 3.0 时代。上半年，众泰汽车累计销量首次突破 15 万辆大关，同比增长高达 48%，远高于行业平均增长水平。

众泰汽车融合了“中国制造 2025”和“工业 4.0”元素，通过精准的产品定位，潜心平台级研发，不断提升产品力，使产品不断向网联化、智能化、电动化和价值化迈进。

杭州承办 G20 峰会，众泰演绎中国精彩。2016 年 G20 峰会主题为“构建创新、活力、联动、包容的世界经济”，这与众泰汽车倡导的“融·创·未来”不谋而合，“融”即为融合之意，意为融合

先进科技、网联化、电动化和智能化于一身的汽车融合新时代；“创”是紧扣“大众创业、万众创新”和创新驱动的主旋律，集产业创新、技术创新与汽车产品的不断创新形成核心竞争力；而“未来”是指互联网 + 智能汽车 + 新能源将成为一种趋势，在中国经济低增长的新常态下，伴随着产业转型升级和中国制造 2025 战略的实施，中国汽车产业正迎来一个大变革的历史机遇。



众泰 Z700 技术参数

长 × 宽 × 高	5020×1877×1469 (mm)
轴距	3000 (mm)
排量	1799 (mL)
发动机	1.8T 177 马力 L4 涡轮增压
最大功率	130/5600 (kW/rpm)
最大扭矩	245/2000-4000 (N·m/rpm)
工况油耗	8.1 (L/100km)
变速箱类型	5 挡手动
驱动方式	前置前驱
前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
后悬架类型	多连杆独立悬架
前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
轮胎尺寸	225/55 R17



众泰 Z500 技术参数

长 × 宽 × 高	4750×1810×1490 (mm)
轴距	2750 (mm)
排量	1499 (mL)
发动机	1.5T 144 马力 L4 涡轮增压
最大功率	106/5600 (kW/rpm)
最大扭矩	207/2500-4500 (N·m/rpm)
工况油耗	8.9 (L/100km)
变速箱类型	5 挡手动
驱动方式	前置前驱
前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
后悬架类型	扭力梁式非独立悬架
前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
轮胎规格	215/60 R16



众泰 T600 运动版 技术参数

长 × 宽 × 高	4648×1893×1686 (mm)
轴距	2807 (mm)
排量	1498 (mL)
发动机	1.5T 162 马力 L4 涡轮增压
最大功率	119/5500 (kW/rpm)
最大扭矩	215/2000-4400 (N·m/rpm)
工况油耗	7.9 (L/100km)
变速箱类型	5 挡手动
驱动方式	前置前驱
前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
后悬架类型	多连杆独立悬架
前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
轮胎规格	235/60 R18

以上车型介绍都以该系列基础款为例，更多配置车型请参考车企官网



工匠精神彰显民族气质 吉利汽车鼎力支持杭州 G20 峰会举行

为支持杭州 G20 峰会顺利举行，吉利汽车将 330 辆汽车交付杭州 G20 峰会组委会安全保卫部、浙江省高速公路交警总队、杭州市公安局、萧山机场公安局、萧山机场等部门。



作为全球最具影响力的政治经济论坛，杭州 G20 峰会将汇聚全球目光，引领世界经济再出发，而中国品牌汽车在峰会的使用，充分表明峰会组委会对中国制造和民族品牌的认可，中国汽车品牌已经凭借比肩世界的技术和品质撑起了中国制造的大旗，代表中国接受世界的检阅。

吉利为此次峰会提供总计 330 辆博瑞、博越、帝豪 GS、远景 SUV、帝豪 EV，作为峰会期间的接待、安保、警戒等领域的指定用车。为了向世界展示中国汽车工业的整体水准，吉利汽车的研发和制造部门根据峰会用车需求，对质

量、配置、外观内饰等进行了优化和严格检测。同时吉利为这批指定用车成立了专门的技术服务小组，提供全天候的保障与支持。

吉利汽车已经全面迈进“精品车 3.0 时代”，其标志就是始终以市场和消费者需求为导向、持续对标改进、整合资源，以崭新的技术支撑、独具魅力的设计语言和卓越制造工艺，为消费者潜心打造高品质、高技术、高附加值的汽车精品，树立各个细分市场的标杆。

根据最新销量数据统计，吉利汽车今年上半年实现销售 28 万台，稳居轿车市场中国品牌第一位，并以 11% 的同比

增长引领中国汽车品牌。去年上市的吉利博瑞成功突破了中国品牌 B 级车市场天花板，最高单月销量突破 6000 辆，成为中国品牌 B 级车当之无愧的销量冠军，也将中国汽车的整车品质水准提升到了全新高度；刚刚上市的博越和帝豪 GS 目前都处于供不应求的状态；帝豪已连续 5 年蝉联中国品牌轿车销量冠军，累计用户近百万。

吉利近年来持续深化战略转型，响应党中央国务院供给侧改革的号召，持续加大研发投入，坚持工匠精神，强力推动技术创新和品质提升。

在技术研发上深化平台化和通用化战略，坚持正向开发，不断提升技术原创和集成能力。在杭州、宁波、哥德堡和考文垂设立了四个研发中心，拥有近万名工程研发人员。

在造型设计上，在上海、哥德堡、巴塞罗那和加利福尼亚设立了四个造型中心，打造世界一流的造型设计能力和国际化团队，融合国际审美潮流和中国文化元素的独特设计语言已经成为 3.0 精品车的标签。

在生产制造环节，引进国际一流的设备和全新制造工艺，采用全球同步的生产标准行业质量控制体系，从技术、工艺、供应和检测等方面，全面确保吉利第三代产品 3.0 精品车的品质。

吉利博瑞 技术参数

长 × 宽 × 高	4956×1861×1513 (mm)	变速箱类型	6 挡手自一体
轴距	2850 (mm)	驱动方式	前置前驱
排量	2378 (mL)	前悬架类型	双叉臂式独立悬架
发动机	2.4L 162 马力 L4 自然吸气	后悬架类型	多连杆独立悬架
最大功率	119/5700 (kW/rpm)	助力类型	机械液压助力
最大扭矩	210/4000-4500 (N·m/rpm)	前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
工况油耗	9.1 (L/100km)	轮胎尺寸	215/55 R17



吉利博越 技术参数

长 × 宽 × 高	4519×1831×1694 (mm)	最高时速	185 (km/h)
轴距	2670 (mm)	变速箱类型	6 挡手动
排量	1997 (mL)	驱动方式	前置前驱
发动机	2.0L 141 马力 L4 自然吸气	前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
最大功率	104/6000 (kW/rpm)	后悬架类型	多连杆独立悬架
最大扭矩	178/4000-4500 (N·m/rpm)	前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
工况油耗	7.2 (L/100km)	轮胎尺寸	225/65 R17



吉利帝豪 GS 技术参数

长 × 宽 × 高	4440×1833×1560 (mm)	最高时速	180 (km/h)
轴距	2700 (mm)	变速箱类型	6 挡手动
排量	1799 (mL)	驱动方式	前置前驱
发动机	1.8T 177 马力 L4 自然吸气	前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
最大功率	98/6000 (kW/rpm)	后悬架类型	扭力梁式非独立悬架
最大扭矩	170/4400 (N·m/rpm)	前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
工况油耗	6.9 (L/100km)	轮胎尺寸	225/50 R17



吉利远景 SUV 技术参数

长 × 宽 × 高	4500×1834×1707 (mm)	变速箱类型	5 挡手动
轴距	2661 (mm)	驱动方式	前置前驱
排量	1799 (mL)	前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
发动机	1.8L 133 马力 L4 自然吸气	后悬架类型	多连杆独立悬架
最大功率	98/6000 (kW/rpm)	助力类型	机械液压助力
最大扭矩	170/4000 (N·m/rpm)	前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
车体结构	承载式	轮胎尺寸	225/65 R17



吉利帝豪 EV 技术参数

长 × 宽 × 高	4631×1789×1495 (mm)	电池容量	45.3 (kWh)
轴距	2650 (mm)	最高时速	140 (km/h)
电动机类型	永磁同步电机	工况续航里程	253 (km)
变速器	单级减速器	前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
动力电池类型	三元锂	后悬架类型	多连杆独立悬架
电机功率	42-95 (kW)	前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
电机扭矩	105-240 (N·m)	轮胎尺寸	205/50 R17



以上车型介绍都以该系列基础款为例，更多配置车型请参考车企官网



用智慧礼待全球贵宾 东风裕隆举办 G20 峰会交车仪式

西子湖畔，G20 杭州峰会进入倒计时。东风裕隆近日将 128 台指定用车交付 G20 杭州峰会。交付的三款车型是东风裕隆纳智捷最高级别、最高规格车型，它们将为全球贵宾提供全方位的智慧服务。

东风裕隆此次将提供纳智捷 新大 7 MPV ECO HYPER、纳智捷 新大 7 SUV ECO HYPER、纳智捷 MASTER CEO 等三款车型共 128 辆作为 G20 峰会指定用车，用智慧礼待全球贵宾。

在未来 5 年，东风裕隆将布局 5 款 suv、两款 mpv，两款三厢轿车，力争今年实现 6 万至 7 万台的销售，2020 年突破 20 万辆。东风裕隆汽车有限公司总经理吴新发表示，要实现这样的发展速度必须依靠科技创新，东风裕隆将打造全新的底盘和发动机技术，并聚焦新能源汽车的发展。

纳智捷秉承“预先设想，超越期待”的服务理念，致力于为客户打造“智慧”、“尊荣”的售后服务体验。

“智慧”体现在专业设计的智能化售后服务系统及差异化服务流程体验中；其中，智能化的售后服务系统包括，车牌辨识系统、预约欢迎看板、FOYU 系统与透明车间等。

“尊荣”体现在精心打造的多元化服务设施与服务内容中。纳智捷的差异化售后服务中的主动迎宾、尊贵客休区、客户关怀等让消费者感受到尊荣的售服体验。



纳智捷新大 7 MPV 技术参数

长 × 宽 × 高	4845×1876×1768 (mm)
轴距	2910 (mm)
排量	1998 (mL)
发动机	2.0T 188 马力 L4 涡轮增压
最大功率	138/5000-5500 (kW/rpm)
最大扭矩	275/2400-4000 (N·m/rpm)
工况油耗	8.7 (L/100km)
变速箱类型	6 挡自一体
驱动方式	前置前驱
前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
后悬架类型	扭力梁式非独立悬架
前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
轮胎尺寸	215/60R16



纳智捷新大 7 SUV 技术参数

长 × 宽 × 高	4818×1930×1745 (mm)
轴距	2910 (mm)
排量	2200 (mL)
发动机	2.2T 201 马力 L4 涡轮增压
最大功率	148/5000-5500 (kW/rpm)
最大扭矩	295/2400-4000 (N·m/rpm)
工况油耗	8.9 (L/100km)
变速箱类型	6 挡自一体
驱动方式	前置前驱
前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
后悬架类型	扭力梁式非独立悬架
前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
轮胎规格	235/55 R18



纳智捷 MASTER CEO 技术参数

长 × 宽 × 高	4845×1876×1768 (mm)
轴距	2910 (mm)
排量	2198 (mL)
发动机	2.2T 177 马力 L4 涡轮增压
最大功率	131/5200 (kW/rpm)
最大扭矩	275/2500-4000 (N·m/rpm)
工况油耗	10.8 (L/100km)
变速箱类型	5 挡自一体
驱动方式	前置前驱
前悬架类型	麦弗逊式独立悬架
后悬架类型	扭力梁式非独立悬架
前后制动器类型	通风盘式 / 盘式
轮胎规格	215/55 R17

以上车型介绍都以该系列基础款为例，更多配置车型请参看车企官网

国产电动汽车领风骚 长江纯电动中巴商务车助力 G20 峰会

近日，在杭州举行的“长江汽车助力 G20 峰会交车仪式”上，长江汽车交付给 G20 峰会组委会 210 辆自主研发、生产的纯电动中巴和商务车，用作各国政要和嘉宾的接待用车。

长江汽车本次为峰会提供了奕阁纯电动中巴车、奕胜纯电动商务车两款车型，用作各国政要和嘉宾的接待用车。

长江汽车是目前全球规模最大的纯电动汽车生产基地，拥有世界上最先进电动汽车生产线。今年 5 月，继北汽新能源摘得第一张纯电动新能源乘用车生产资质之后，杭州长江乘用车有限公司成为第二张纯电动新能源乘用车生产资质的获得者，这也是中国第一家非传统乘用车类通过新能源乘用车准入核准的企业。通过十年的研发实践，长江已经掌握了新能源汽车的三大核心技术，电池、电机、电控等核心部件都为自主研发。长江汽车很好的发扬了工匠精神，实现了浙江制造向浙江智造的蜕变。

据了解，在核心零部件技术方面，长江汽车坚持自

主研发，其中长江汽车独创的轮边电机驱动桥，以获得多项专利，成为电动汽车行业内先进技术的代表典范；在汽车电池研发方面，长江汽车在整车设计阶段通过电池管理系统、电池箱强化等多方面手段，已将包括电池在内的各种危险和气温影响排除在外。

随着中国新能源汽车技术研发水准的日益革新，促使新能源汽车行业发展不断走向成熟，未来行业发展方向已不仅是单单满足市场于数量上的需求，提升新能源汽车的质量更是关键。生产高质量的新能源汽车，有助中国汽车企业与世界新能源汽车企业竞争，可使中国汽车产业转型升级，带动整个中国经济的转型升级。

未来，长江汽车将加快“电动汽车 + 锂电池 + 储能”技术，实现“新能源汽车 + 互联网商用车 + 乘用车”全产业链整合，积极开拓国际市场。



长江奕阁（B60）纯电动中巴车技术参数

长 × 宽 × 高	6535×2195×2735 (mm)	整车控制器	32 位处理器，带电子差速功能
车身结构	全承载冲压焊接车身总成	电机控制器	水冷，防护等级 IP67
前悬架类型	螺旋弹簧独立悬架	动力电池类型	磷酸铁锂
后悬架类型	变刚度少片簧悬架	总能量	76 (kWh)
最高车速	130 (km/h)	电驱动力总成	轮边双电机驱动桥
续驶里程	200 (km)	制动	液压、前后盘式制动器



长江奕胜（G06）纯电动商务车技术参数

长 × 宽 × 高	6535×2195×2735 (mm)	整车控制器	32 位处理器，带电子差速功能
车身结构	全承载冲压焊接车身总成	电机控制器	水冷，防护等级 IP67
前悬架类型	螺旋弹簧独立悬架	动力电池类型	磷酸铁锂
后悬架类型	变刚度少片簧悬架	总能量	76 (kWh)
最高车速	130 (km/h)	电驱动力总成	轮边双电机驱动桥
续驶里程	200 (km)	制动	液压、前后盘式制动器

以上车型介绍都以该系列基础款为例，更多配置车型请参看车企官网



协会快讯

批准单位：
杭州市人民政府西湖博览会组织委员会办公室

主办单位：
中国机械工业集团有限公司
杭州市人民政府
浙江省汽车行业协会

承办单位：
浙江中汽会展有限公司
中国汽车工业国际合作有限公司
海外海集团



扫描二维码关注微信公众号
各种福利等着你

买车、换车就到第十七届杭州西博车展 浙江省汽车行业协会诚邀您的参与

中国机械工业集团有限公司、杭州市人民政府、浙江省汽车行业协会共同主办；浙江中汽会展有限公司、中国汽车工业国际合作有限公司、海外海集团共同承办的“第十七届中国杭州国际汽车工业展览会”（杭州西博车展）将于10月在杭州国际会展中心（石祥路汽车城）盛装启幕。

本届车展将持续“两季办展”模式，第一季在10月13日-17日，第二季在10月26日-30日，届时将为浙江地区呈现本年度规模最大、档次最高的汽车饕餮盛宴。

作为浙江省最大车展，杭州西博车展十几年来不断创新，不断成长，不断超越！2016年，在杭城迎来世界瞩目的G20峰会之际，杭州西博车展将全面提升车展的影响力与辐射力，积极融入全球经济，加快车展的国际化水平，成为汽车厂商向世界展示新技术、新产品、新能源、新材料的重要平台之一，进一步实现“打造东方日内瓦车展”的目标。

现阶段杭州西博车展已进入紧锣密鼓的筹备期，各大厂商也是格外重视，纷纷开始制定优惠政策，不遗余力的为广大消费者提供最优惠的价格和最满意的服务。

本届杭州西博车展的主要活动有：

- 1、开幕活动
- 2、大型集团跨界合作
- 3、首届中国（杭州）新能源汽车领袖论坛
- 4、“网红”车展直播活动
- 5、车展新闻发布会
- 6、抢票活动
- 7、扫二维码减门票活动
- 8、“幸福生活”摄影赛

以上部分活动还在策划中，实际活动方式和活动内容请以展会新闻和展会现场为主。打开微信扫描本页左侧二维码，或者微信搜索“杭州西博车展”，关注杭州西博车展官方微信，参与活动赢取门票减免优惠，了解更多展商相关信息和展会相关资讯。

此外，本次组委会还开通了QQ客服账号，如有任何票务、活动、参展车型等方面的问题，亦可使用QQ添加账号2086850849进行咨询，工作日时间内客服将及时给您回复。

2016，杭州车展期待着与您一起携手迈入新的征程，再出发！

（供稿：第十七届杭州车展组委会）

AUTO ZHEJIANG
浙江汽车



拓展协会服务内容 搭建产业服务中心 浙江省汽车行业协会召开 2016 年第二次秘书长办公会议

2016年7月26日，浙江省汽车行业协会召开2016年第二次秘书长办公会议。会议由秘书长方曦主持，副秘书长陈建设、副秘书长寇克非、副秘书长柴再春、副秘书长常东跃、秘书长助理黄斌、综合办主任王茹等人参加了会议。

本次会议主要有三个议题：一是对协会上半年工作推进情况进行说明，并就搭建浙江省汽车产业服务中心进行讨论研究；二是各副秘书长汇报交流相关工作进展情况及行业信息，讨论并明确下一步的工作重点和推进思路；三是针对协会目前工作特点，讨论研究如何进一步承接政府职能，发挥协会在人才、技术、制度等方面优势，满足创新型国家建设的需要。

秘书长方曦首先介绍了协会上半年的相关工作，大致有以下六个方面：1、行业信息传递、会员联系对接、网站刊物宣传等常态化工作继续有条不紊的进行；2、积极发展汽车相关产业新会员，丰富会员企业种类；3、探索协会新的服务项目；4、持续推进《产业发展报告》的相关资料收集整理工作；5、承接好省经信委机械办委托的全省车辆行业经营情况统计工作；6、开展为期两个月的全省新能源汽车产业调研工作。

同时指出下半年协会要加强和推进的工作，主要有：1、探索搭建浙江省汽车产业服务中心；2、推进全省车辆行业统计工

作的软件研发，铺开零部件产业统计工作；3、在新能源汽车产业调研的基础上，完成新能源汽车产业调研报告；4、开展浙江省汽车零部件产业调研工作。

副秘书长常东跃对搭建浙江省汽车产业服务中心谈了看法。他认为搭建产业服务中心是非常有必要的，其能够为企业提供实实在在的服务，增加协会会员的凝聚力和自身的影响力，从而助推产业发展。

当前国内外宏观经济下行，企业为谋发展都在找亮点、找蓝海、找创新、找可持续发展内容。副秘书长陈建设认为，行业协会作为为政府分忧、为企业搭桥的组织，必须把汽车上下游产业链串起来。协会应不断发展壮大、提高服务质量，增强自身能力，真正发挥行业协会的作用。同时认为搭建产业服务中心是具有意义和价值的，但是牵涉到具体操作和落地仍然有一定难度。他建议务必做好资源整合及长期的规划，解决好团队、资金和场所等问题，并有选择地对部分重点子平台先行搭建。

此外，他还介绍了目前新能源汽车发展情况。由于严查骗补及政策调整等原因，原先进入新能源汽车公告目录的车型全部作废，需重新申报。按照规定，新能源车推广目录与《汽车动力蓄电池规范条件》捆绑，即采用没有进入目录的电池的新能源汽车产品，将不进入新能源汽车推广目

录，从而无法获得补贴；在杭州就不能享受相应的优惠政策，比如国家和地方财政补贴、不限行不限牌、购置税和车船税免除等。

他指出，政策因素导致了今年上半年新能源汽车下降比较严重，而下半年的增量可能主要来自于电动物流车和低速电动车。总体而言新能源汽车市场及产业环境仍面临变革，协会应给与愿意参与及促进新能源汽车产业发展的企业更多的支持。同时建议协会除工业企业外多吸收汽车上下游产业链的企业入会，有助于更好发挥行业协会作用。

副秘书长寇克非介绍了目前新能源物流车的运营发展情况及专用车产业园建设的进展状况。他提到由于专用车产业园用地的地价上涨，产业园建设暂时受到影响，同时也影响了专用车委员会的推进工作。

副秘书长柴再春对于产业服务中心相关子平台，提出整合消保委及媒体资源，搭建面向消费者的投诉平台等相关建议。

秘书长助理黄斌认为，搭建产业服务中心必须先明确目标，制定相应措施及方案，可选择1-2个成熟的子平台重点推进。

会议一致认为搭建浙江省汽车产业服务中心是有益于行业发展的举措，同时能拓展协会的服务内容，提高协会承接政府职能的能力。

（供稿：浙江省汽车行业协会 李晶磊）



协会快讯

考察调研 深入了解 推动全省新能源汽车良好发展 ——记浙江省汽车行业协会走访企业（二）

为了进一步密切与会员单位的联系；加深了解企业生产现状及发展趋势；切实做好浙江省经信委委托的车辆行业生产经营统计工作，承接政府职能；同时结合浙江省优秀工业产品评选工作，从七月份起，浙江省汽车行业协会开展为时两个月的汽车整车和零部件企业的调研工作。通过实地察看企业的建设和生产情况，了解企业产品结构和营销状况，以及目前在生产经营过程中遇到的困难，对行业内普遍存在的问题做出调研报告，向省市各级主管部门反映，积极为企业排忧解难，助推行业稳定发展。



协会本月主要走访了浙江亚太机电股份有限公司、万向钱潮传动轴有限公司、万向 A 一二三系统有限公司、浙江美通筑路机械股份有限公司、杭州东华链条集团有限公司、浙江美力科技股份有限公司、浙江豪情汽车制造有限公司、浙江铁马科技股份有限公司、浙江中科正方电子技术有限公司等九家整车及零部件企业，调研目前行业发展现状和相关问题。

浙江亚太机电股份邮箱公司

浙江亚太机电股份有限公司于 2009 年 8 月在深圳证券交易所上市。公司致力于开发、生产、销售整套汽车制动系统，是国家重点高新技术企业、国内率先自主研发生产汽车 ABS 的大型专业化一级汽车零部件供应商。

公司到 2015 年底已承担国家火炬计划

项目、国家高技术发展项目（863 计划）、国家级重点新产品、国家产业振兴项目等 64 项。公司目前共有发明专利 17 项，实用新型专利 96 项，制订或参与制订国家和行业标准 19 项。

公司以汽车主动安全技术为基础，布局汽车智能网联产业，建设智能汽车环境感知 + 主动安全控制 + 移动互联的无人驾驶生态园。投资电驱动轮毂电机，布局汽车新能源产业。

万向钱潮传动轴有限公司

万向钱潮传动轴有限公司是万向钱潮下属的一家主业公司，专业研发、制造各类传动轴、转向管柱、EPS 等汽车零部件产品，是目前国内唯一一家集传动轴、转向管柱与 EPS 研发和制造为一体的汽车零部件生产企业。

公司在 2005 年被评为“国家火炬计划重点高新技术企业”。目前传动轴本部的主导产品为汽车传动轴、工程机械与农机传动轴、转向传动轴、驱动桥半轴总成，已成为国内轻微、重卡、客车与农机市场的首选供应商。

公司通过进一步明确产品市场定位，合理规划产品分类，明确技术路线、产能增长，科学规划五个生产基地的定位和布局，通过对产品结构的优化调整，开发高档乘用车后驱传动轴，缩小和国际标杆传动轴行业之间的差距。

万向 A 一二三系统有限公司

万向 A 一二三系统有限公司成立于 2014 年，是一家在全球范围内集研发、设计、和服务为一体的动力电池供应商。

公司按照“电池 - 电机 - 电控 - 电动汽车”的发展战略，在新能源汽车及其相关关键零部件领域开展了一系列研究开发工作，形成了车用动力电池、启停电池、储能电池产品三大系列产品体系，并实现了全球范围内主流客户配套。公司是全球第一家能同时解决影响动力电池三个关键因素——高功率、安全性和长寿命的公司。

公司多年来共承担国家“863”计划课题 7 项，承担省重大产品攻关项目 4 项，累计申报电动汽车类专利 100 多项，授权 70 多项，部分项目成果已经实现产业化。

浙江美通筑路机械股份有限公司

浙江美通筑路机械股份有限公司始创于 2000 年。美通筑机主营业务是以“筑路

机械”为主题的装备机械制造业，全面覆盖了筑路机械设备制造和沥青面施工工艺研发等领域。

公司现已成为国内乃至国际上沥青洒布机械及配套设备品种最多、档次最全的实体制造型企业。产品已在国内 30 各省市自治区及东南亚、东欧、非洲、南美洲等国家和地区的重点建设项目中广泛使用。

公司每年研发投入占总收入的 4.5% 左右，获得相关专利 87 项，产品完全拥有自主知识产权，满足了市场的需求。

杭州东华链条集团有限公司

杭州东华链条集团有限公司创建于 1991 年 11 月，在国内拥有杭州自强链传动有限公司等 5 家全资子公司，国外拥有 KÖBO 公司、日本 EK 公司等两家制造公司，并在美国、英国、荷兰、泰国、德国、发过等地设有销售公司。

公司是全国规模最大包含链条、链轮、齿轮等多种传动产品的生产经营企业，2011 年公司被认定为国家“高新技术产业”。公司拥有技术人员 500 余名，研发投入占公司总收入 4.5% 左右，实施汽车关键零部件模具计划、国家 863 计划项目，至今已累计开发 8000 多个品种，10000 多种规格的链条，各类有效自主专利 150 余项。其中汽车分动箱哈瓦式高速齿形链、航空链填补了国内空白，技术达到国际水平，取代了进口。

浙江美力科技股份有限公司

浙江美力科技股份有限公司主要生产悬架系统弹簧、动力系统弹簧、车身及内

饰弹簧、通用弹簧及其他弹簧产品。公司已成为中国弹簧行业具有较强影响力的品牌之一。

公司是浙江省标准创新型企业、高新技术企业，浙江省汽车行业副会长单位。美力精密弹簧省级研究开发中心，汇聚了一支由教授级高工等几十名高级工程师人员组成的强大研发队伍，朝着高强度、轻量化、高疲劳寿命的产品研发方向不断超越。目前，公司拥有 15 项发明及实用新型专利，实现了与主机厂的同步研发。

公司从欧洲、日本等国家和地区引进了一系列国际一流的生产设备，为客户提供了一系列卓越的产品质量保障。作为汽车零部件产业基地弹性元件公共检测服务平台，为地方经济的发展作出了应有的贡献。

浙江豪情汽车制造有限公司

浙江吉利控股集团总部设在杭州，旗下拥有吉利汽车、沃尔沃汽车、伦敦出租车等品牌。其中吉利汽车在浙江台州、宁波和湖南湘潭、山东济南、四川成都等地建有汽车整车和动力总成制造基地。

浙江豪情汽车制造有限公司作为吉利在台州临海的生产基地，目前主要生产吉利旗下首款跨界 SUV 车型：帝豪 GS。这款车是自主车型中的佼佼者，自 5 月上市以来，累计订单 2 万余台，目前月产 8000 台，供不应求，价格区间为 7.78 万 -10.88 万元，有两种外形版本，两种排量（1.8L、1.3T），共 11 款配置车型。

浙江铁马科技股份有限公司

浙江铁马科技股份有限公司创建于

1995 年，是国内汽车管路的主要专业生产公司，经过二十多年的不断发展，已建成一座现代化的科技型企业。

公司拥有德国进口生产线和清华大学研制的众多先进生产设备完善的检测设备和手段，是浙江省高新技术企业，“铁马”商标为浙江省著名商标。

公司主导产品有单、多层尼龙管及总成、制动软管及总成（氟高温）、硅橡胶管、空调管及总成、液压钢丝高压管及总成（树脂）、氟塑料管及总成等系列产品。铁马产品以其科技含量高、耐老化、耐腐蚀、耐高温、强度高、外形美观，广泛应用于汽车、航空、船舶、工程机械等工业领域。

浙江中科正方电子技术有限公司

浙江中科正方电子技术有限公司成立于 2004 年 3 月，是以生产 CAN 总线汽车电子产品为主的高新技术企业，是中国科学院在汽车电子领域主要的产业化基地。

中科正方现拥有汽车电子研发中心和汽车电子研究所各一个，拥有包括国家工程院院士在内的专业研发人员 30 余名，已形成基于 CAN 总线技术的车用控制系统、液晶数字仪表、发动机控制系统三大技术平台，在此基础上，开发了 7 大系列产品：燃油车整车 CAN 总线控制系统、新能源车整车 CAN 总线控制系统、车用模块（BCM、温控）、数字仪表、TFT 液晶显示数字仪表（含视频、控制）、柴油发动机尾气后处理系统（EGR）、发动机的远程诊断和控制系统等，应用于小车、卡车、客车、工程机械等全领域车型。

（供稿：浙江省汽车行业协会 李晶晶）





2016 上半年专用车市场分析报告

2016 年 7 月，中国汽车研究中心市场研究部发布《2016 年上半年专用汽车市场分析及趋势判断》研究报告。报告指出，2016 年上半年专用汽车市场回暖，比 2015 年上半年同比增长 13.6%，略高于 2014 年上半年同期累计产量。其中，广东、山东、浙江、河北是专用车销量最高的省份。预测 2016 年全年产量将达到 105 万辆，2017 年专用车产量在 100 万辆左右。

一、专用汽车整体市场分析

1.1 2016 年宏观经济环境

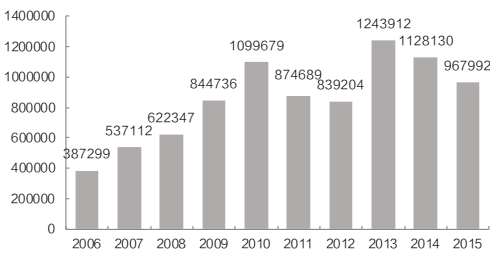
表 1：各类专用汽车的主要影响指标及走势

专用车分类	影响的经济指标	15 年 (1-5月)	16 年 (1-5月)
作业类	固定资产投资	11.4	9.6 ↓
	房屋新开工面积（万平方米）	470826	476557 ↑
	水泥产量（万吨）	85734.1	88563.4 ↑
运输类	全国社会消费品零售总额（亿元）	117296.9	126280.9 ↑
	公路货运周转量（亿吨公里）	24116.41	22626.89 ↓
	原煤产量（万吨）	146036	134386 ↓
	钢铁产量（万吨）	34016.5	32995.3 ↓

2016 年二季度 GDP 增速同比增长 6.7%，相较于 2015 年全年证书下降 0.2 个百分点，下行压力持续增大。2016 年 1-6 月份，投资增长乏力，全国固定资产投资(不含农户)258360 亿元,同比名义增长 9.0%，增速比一季度回落 1.7 个百分点。从到位资金情况看，上半年到位资金 82433 亿元，同比增长 8.0%。从各影响专用车指标来看，固定资产投资、货运量、原煤及钢铁产量下滑，社会零售额、房屋面积上升。

1.2 历年专用车汽车市场走势

图 1：各类专用汽车的主要影响指标及走势



专用车产量的发展态势，与我国宏观经济的发展态势曾相似规律，从 2010 年开始，结束持续的快速增长，进入波动式的发展新常态，市场规模放缓，产能过剩，行业亟需新的增长点。

近十年，专用车市场呈两个发展阶段：2006 年到 2010 年，专用汽车市场快速增长，2010 年以后，周期性波动，呈现很强的季节性波动规律，排除异常情况，各月份的产量呈现相似的走势。

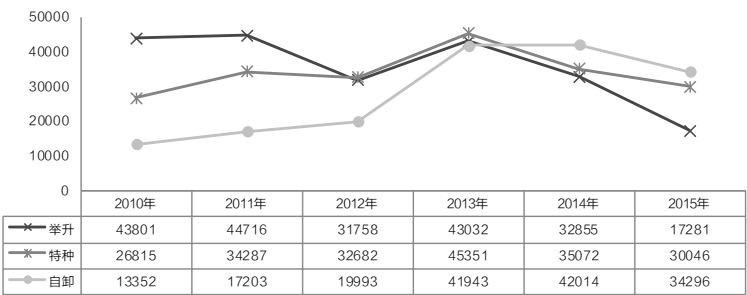
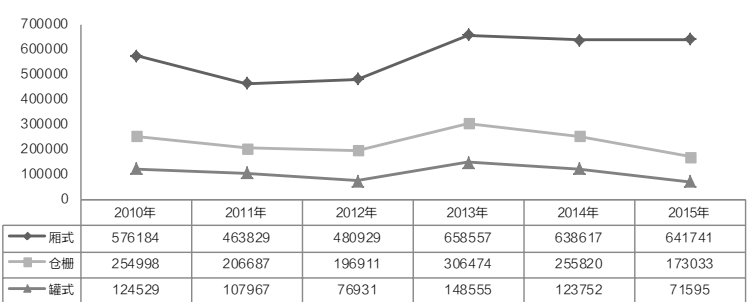
1.3 历年专用车吨位结构

从吨位结构来看，专用汽车以轻型车和中型车为主。专用车的细分产品，主要以城郊货物配送、城区市政作业的轻型和微型为主，以及部分中长途专用货物运输和中短途重型工程作业车。长期来看，专用车的吨位仍呈轻型和重型两端增长的态势，轻型专用车的比例不断上升。

1.4 六大专用车市场态势

在六大专用车中，厢式汽车是主力车型，占总量的 66%。近年来，厢式汽车和专用自卸汽车上涨势头明显，举升、仓棚、罐式呈下滑态势。

图 2：专用车分车型年总产量走势



厢式汽车方面，在电商、居民消费快速增长等利好因素的带动下，以公路物流为主的厢式汽车市场呈持续增长的态势；罐式汽车以混凝土搅拌运输车 and 洒水车为主，这两大车型均呈下滑态势；仓棚式运输车呈波动发展态势，总体需求量有所下降，市场被其他运输方式抢占；举升汽车主要包括起重机、随车吊、高空作业车，主要用于工程类，呈大幅下滑态势；特种汽车包含的车型比较复杂，泵车等呈下滑态势，而扫路车、清障车市场快速增长；自卸汽车以各类垃圾车为主，市场呈现持续增长，且增长势头较快。

1.5 专用汽车销售区域分析

数据显示，广东、山东、浙江、河北是专用车销量最高的省份。各省市专用车销量与当地经济密切相关。

2013 年，整体专用车增长的态势下，仅有两个省份销量下滑，2014 年，销量下滑省市为 19 个，而 2015 年，在大环境下滑的背景下，有 7 个省市逆势上扬，为广东、浙江、上海、北京、天津，并长期保持爆发式增长。

同时，不同省市对专用车的需求呈现出鲜明的差异，对厢式车、清障车、垃圾车等车型，各地需求较为平衡，而服务车、工程车、宣传车等车型，主销省市的差异很大。

因此，对于专用车企业，不仅需要鲜明整体的专用车市场发展态势，还需要结合销售数据，有针对性的预判各销售区域的发展态势，并结合各省市的特定产品需求特点，制定有针对性的销售计划。

二、专用汽车细分市场分析

表 2：2014-2016 年上半年专用车分用途产量走势

用途	2014 年 1-6 月	2015 年 1-6 月	2016 年 1-6 月	累计同比
公路物流	405492	356484 ↓	418719 ↑	17.46%
土建工程	58626	50716 ↓	33090 ↓	-29.57%
市政环卫	40096	33579 ↓	47360 ↑	39.84%
其他	34832	36616 ↑	42973 ↑	17.36%
总产量	539046	477395 ↓	542142 ↑	13.56%

从近三年上半年专用汽车的产量走势可以看出，2015 年是近四年专用车市场的低谷，比 2014 年同期大幅下降，2016 年上半年专用车市场回暖，比 2015 年同比增长 13.6%，略高于 2014 年上半年同期累计产量。

具体细分用途车型占比来看，公路物流车呈长期增长态势，土建工程类占比持续下降，市政环卫增长迅猛，各类细分用途的车型，如：商务车、售货车、加油车、旅居车等保持高速增长。

2.1 公路物流车主要车型及产量走势

表 3：2014-2016 年上半年公路物流车产量走势

细分车型	2014 年 1-6 月	2015 年 1-6 月	2016 年 1-6 月	累计同比
厢式运输车	270740	250454 ↓	269871 ↑	7.75%
仓棚式运输车	110388	84070 ↓	122395 ↑	45.59%
冷藏车	9360	9621 ↑	12847 ↑	33.53%
邮政车	3651	2452 ↓	3739 ↑	52.49%
运钞车	3049	2896 ↓	2533 ↓	-12.53%
运油车	2249	1876 ↓	1344 ↓	-28.36%
其他	6055	5115 ↓	5990 ↑	17.11%
合计	405492	356484 ↓	418719 ↑	17.46%

车型方面：公路物流类专用车的用途以通用厢式车及仓棚式车为主，市场份额第三的冷保车市场份额呈逐年增长态势，且在 2015 年专用车市场低谷态势下，仍保持逆势增长。

吨位方面：由于我国公路物流市场格局的调整，货车逐渐向重卡、轻卡分工明确的两极分化模式转型，中卡在运载能力和灵活性方面都不占优势，未来中卡市场或将面临亟须缩水的局面。

2.2 土建工程车主要车型及历年走势

数据显示，2016 年上半年，受到固定资产投资减少的影响，土建工程类车继续保持大幅下滑态势。各类细分车型的市场表现差异很大，其中混凝土搅拌机、汽车起重机、混凝土泵车近两年产量大幅下滑；而工程车、高空作业车等车辆保持快速增长势头。

2.3 市政环卫车主要车型及历年走势

市政环卫汽车包括三大类：环卫类洒水及清扫、垃圾车、和市政类清障救援及指挥车。其中环卫类占比较大。

由于 2015 年上半年是市场低估，2016 年上半年各类车型均回暖，相对于 2014 年，各细分车型市场表现不一，车厢可卸式垃圾车、清洗车、洗扫车、自装卸式垃圾车、扫路车等车型大幅增长；而洒水车、自卸式垃圾车产量下降。其中，压缩式和自装卸式垃圾车在 2015 年的逆势中仍保持快速增长态势。

2.4 其他用途专用车

表 4：2014-2016 年其他类型专用车产量走势

细分车型	2014 年 1-6 月	2015 年 1-6 月	2016 年 1-6 月	累计同比
服务车	6243	6575 ↑	5613 ↓	-14.63%
商务车	3880	1618 ↓	5319 ↑	228.74%
加油车	6203	2532 ↓	4524 ↑	-46.54%
教练车	16339	7226 ↓	3863 ↓	-4.39%
救护车	9817	3827 ↓	3659 ↓	-4.39%
宣传车	5489	2576 ↓	3103 ↑	20.46%
翼开启厢式车	3115	1981 ↓	2914 ↑	47.10%
售货车	879	1405 ↑	2893 ↑	105.91%
旅居车	2588	1538 ↓	2103 ↑	36.74%
检测车	1945	763 ↓	913 ↑	19.66%
下灰车	3342	561 ↓	506 ↓	-9.80%

各类其他专业用途的专用车中，教练车的走势呈大幅下滑态势，服务车、宣传车等车辆产量持续快速增长。

2.5 新能源专用汽车

在新能源汽车产业政策的大力推动下，新能源专用车呈爆发式增长态势。



共同关注

表 5：2014-2016 年新能源专用车产量走势

细分车型	2014 年 1-6 月	2015 年 1-6 月	2016 年 1-6 月	累计同比
厢式运输车	405	2179 ↑	5564 ↑	355.35%
仓栅式运输车	0	19	661 ↑	3378.95%
冷藏车	0	0	59 ↑	——
路面养护车	0	40 ↑	58 ↑	45.00%
扫路车	3	36 ↑	55 ↑	52.78%
电源车	0	0	53 ↑	——
自卸式垃圾车	25	0	42 ↑	——
桶装垃圾车	39	36 ↓	36	0
车厢可卸式垃圾车	15	38 ↑	32 ↓	-15.79%
总计	534	2445 ↑	6651 ↑	172.02%

2015 年全年，新能源专用车产量为 49092 辆，比 2014 年 3919 辆增长 11.5 倍。2016 年上半年，由于新能源专用车补贴政策不明确，1-4 月产量环比大幅下降，6 月份产量开始爆发，为 2414 辆。新能源专用车主要以厢式运输车和仓栅式运输车为主。

2.6 自卸汽车

自卸汽车和战火汽车呈现相似的市场波动规律，且以三年为周期呈周期性波动。2016 年 1-6 月份，自卸汽车累计产量为 104086 辆，比去年同期累计产量 76548 辆增长 36%。从吨位来看，2009 年到 2014 年，自卸汽车重型车比例不断提升，2015 年，自卸汽车产量大幅下滑，重型车产量下滑速度比较轻型车更快。

2.7 半挂车

2007 年-2015 年，半挂车同样经历两个发展阶段，2007 年到 2010 年，受四万亿投资的带动，半挂车产量呈爆发式增长，2010 年之后，半挂车产量快速回落至 11 万辆。2012 年到 2015 年，受新型消费模式的带动，半挂车产量呈持续增长态势。同时，半挂车产品轻量化、新材料的应用已取得一定进展。

细分车型中，仓栅式半挂车是半挂车中的主力车型，份额较高。近两年，集装箱半挂车呈快速增长的势头。

三、专用汽车发展趋势

3.1 宏观经济环境

目前，我国经济下行压力持续加大，未来五年，我国经济很可能是大 L 型走势，L 型底部呈 W 型短期走势。从固定资产投资来看，上半年全国固定资产投资增速放缓，民间固定资产投资增速大幅下滑。专家预计：2016 年全年 GDP 增速可能在 6.7%-6.8%，二季度、三季度会延续一季度文中有进态势，四季度需要观察，总体上下半年经济运行将保持平稳。

长远来看，今年是十三五的开局之年，将启动一批十三五重大项目，投资规模巨大，利好各类专用汽车。

3.2 行业政策法规

专用汽车行业相关的政策有三大趋势：更环保、更节能、更安全。

表 6：专用车行业相关政策法规

政策类型	政策名称	主要内容
环保	中央及各级政府大气污染防治计划	淘汰黄标车、环保标准升级、大力推广新能源汽车
	环保部和工信部关于实施第五阶段排放物标准的公告	2016 年 4 月 1 日起，东部十一省轻型汽油车、重型柴油车(公交、环卫、邮政) 实施国五标准；2017 年 1 月 1 日起，全国范围内轻型汽油车、重型柴油车(公交、环卫、邮政) 实施国五标准，2018 年 1 月 1 日起，全国范围内轻型柴油车实施国五标准
	商用车国六标准在近期征求意见	国家环保部相关人士透露，商用车国六排放标准征求意见稿将在近期发布，年内完成编制工作。重型车减排潜力巨大，重型商用车排放标准的加严，是整个排放标准升级的重点
	《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段) (征求意见稿) 》	2016 年 5 月 13 日，环保部发布征求意见稿
节能	节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020 年)	明确规定了乘用车燃料消耗限制的目标。对商用车燃料消耗量限制，并未明确规定，指出：到 2020 年商用车新车燃料消耗量接近国际先进水平
	《轻型商用车燃料消耗量限值》(GB20997)	规定轻型货车汽油车燃料消耗量限值最低为 5.5L/100km、柴油车型燃料消耗量限值最低为 5.0L/100km；比 2007 年版国家标准分别加严了 23%、27%
	强制性国家标准《重型商用车燃料消耗量限值》征求意见	规定了货车、半挂牵引车和自卸汽车燃料消耗限值量
安全	交通运输部关于加强危险品运输安全监督管理的意见	严格危险品运输市场准入；强化危险品运输安全监督管理；推进危险品运输安全生产风险管控
	GB12676-2014	2015 年 7 月 1 日起，对于 N2 类汽车(总质量大于 3.5 吨，小于 12 吨的载货车) 需加装防抱死装置 ABS
	《罐式危险品运输车及半挂车补充安全技术要求》、《关于在用液体未现货物罐车加装紧急切断阀装置有关事项的通知》等	提高危险品运输车的安全技术性能

近两年，多项专用车标准法规出台，标准体系基本建立，对危化品等重点车型更为重视。

根据标准对《公告》内车型进行整改，加大车辆生产一致性执行力度。根据相应标准，工信部加强对公告车型的管理。未来几年，对车辆生产一致性管理将会更加深入、全面和常态化。

3.3 市场新变化

表 7：专用车在各方面变化

变化方面	内容
新能源	在商用车节能减排的大背景下，新能源专用车是必然趋势，未来新能源专用车市场前景广阔
新材料	为专用车对轻量化的要求，铝合金、碳纤维等新材料的使用更加广泛，各类铝合金系列化产品及物流专用车快速增长，如铝合金厢式车、铝合金半挂车、铝合金翼开车、铝合金加油车、粉粒物料车等
新信息技术	以信息技术推动我国专用汽车产业的发展，与生产环节、供应链环节及营销环节深度融合，提升各环节运营效率；专用汽车等商用车作为生产工具，开始使用车联网等新信息技术提高运营效率；通过车联网等方式，将车辆工作时间、历史轨迹、油耗等工矿信息通过车载终端传回企业，进行驾驶行为分析、油耗分析、故障报警、车辆监控、远程诊断等，为用户提供智能车队解决方案
新运营模式	“互联网 +” 促进各类专用车的运营模式发生深度变革。使运输及作业过程管理透明化、合理调度车辆、全程监控、事故提前预警、提供实时路况并规划行驶路线、分析驾驶规律、提供各类参考数据，同时物流网络平台的建立对现有的物流模式也会造成一定的冲击

3.4 各用途专用汽车发展趋势分析

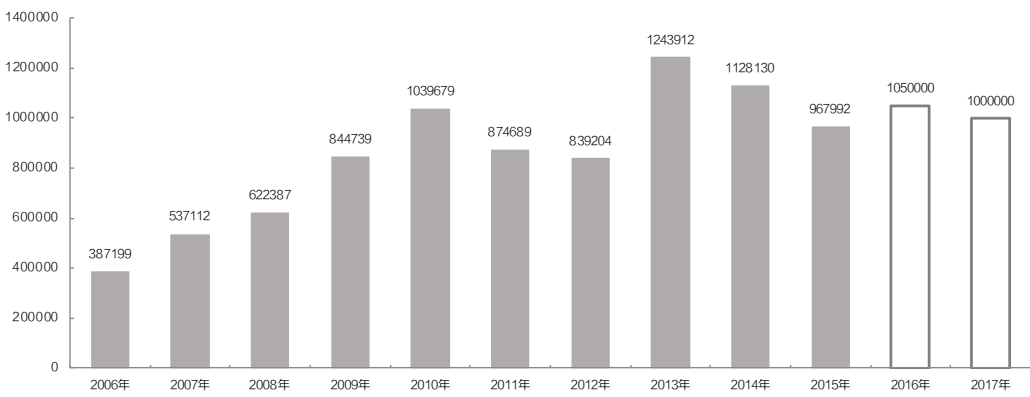
表 8：各用途专用汽车发展趋势分析

细分种类	内容
公路物流类	经济下行，公路货运周转量下降；原材料运输需求下降；居民消费增加，社会零售品消费额不断增长，此类运输需求持续上涨；电商、冷链、甩挂运输及各种特定用途的运输车快速增长(专用仪器)；法规升级，推动未来产品技术、可靠性、性能等持续升级
土建工程类	发改委新批大量基建项目，随着项目资金的逐步到位，将带动固定资产投资；搅拌车等行业运输规范化，运输标载化，车型需求强化
市政环卫类	大气污染防治及各类政策对机械化清扫率的要求，利好环卫类车辆；城镇化发展迅速，至 2030 年城镇化率达到 30%，刺激市政环卫车需求；随着城市规范和管理标准提高，环卫车更加节能化、智能化和自动化
危化品运输	市场需求不断增加，各类专用用途的危化品运输车市场需求不断增加；随着政策趋严和管理规范，各类危化品运输更加规范化
其他	随着经济结构调整，专用车逐步由工程类向消费服务类转型，未来文化宣传车、流动舞台车、医疗设备车、商务车等需求持续增加，专用车品种将更加多元化



3.5 六大类专用汽车市场趋势预测

图 3：2016-2017 年六大类专用车产量预测



根据近年来市场趋势，以及 2016 年上半年产量，在专家访谈的基础上，预测 2016 年全年产量将达到 105 万辆，2017 年专用车产量在 100 万辆左右。
(浙江省汽车行业协会综合整理)

九成低速电动车企面临出局

日前，由多个行业协会联合制定的《微型电动车技术条件》团体标准正式实施，2016 年 9 月，国家标准化管理委员会牵头的低速电动车标准委员会也将成立，年底相关标准也将出台。

新能源汽车市场进入增长爆发期，但一直乱象丛生的低速电动车业却迟迟无人问津。

日前，由多个行业协会联合制定的《微型电动车技术条件》团体标准(以下简称“团体标准”) 正式实施，2016 年 9 月，

国家标准化管理委员会牵头的低速电动车标准委员会也将成立，年底相关标准也将出台。业内人士认为，制定行业标准就是设定了门槛，有助于改变生产企业参差不齐的现状，一直悬在低速电动车头上的“准生证”也将有望开放。

团体标准约束力有限

团体标准对微型低速电动车的术语和定义、型号、技术要求、试验方法、运输和贮存等方面都进行了规范。在团体标准中明确提出，微型低速电动车是纯电驱动的四轮车辆(包括客、货、专用车)，整



共同关注



车质量小于 1500kg、设计最高时速小于 70km/h，驱动电能来源于车载蓄能装置。

中国微型电动车技术创新联盟副秘书长罗会明表示，微型低速电动车行业需要相应标准，上述团体标准的制定和实施推广为社会提供评判的标准，规范了企业的行为，有利于推动企业技术升级和行业的优胜劣汰。

据罗会明介绍，参与制定该团体标准的企业超过 200 家，市面上所有的主流微型电动车企业都参与了制定或提出了自己的意见和建议。

也有业内人士认为，该团体标准只对团体内的企业有约束力，对行业约束力有限，只有国家制定行业标准，才能从根本上

上解决低速电动车“准生证”的问题。

其实，低速电动车国标的制定也在紧锣密鼓地进行。中国工程院院士杨裕生透露，低速电动车标准的制定工作目前已经交给工信部，各项流程已经开始。4 月，国家标准化管理委员会公布了《四轮低速电动乘用车技术条件》征求意见稿。业内普遍预计，低速电动车标准委员会将在 2016 年 9 月成立，规范管理相关文件或将于年底前对外公布，并将于明年中旬开始正式实行。

生产销售管理使用均存顽疾

事实上，在低速电动车的生产、销售、管理和使用的多个环节都存在顽疾，影响整个产业的发展。

据悉，目前很多企业资质不全或根本没有资质。以山东为例，据不完全统计，山东全省生产低速电动车的企业或多达 2000 余家，且 90% 以上都是非正规的小作坊型企业，有的企业只有专用车生产资

质；低速电动车的销售更是花样百出，多以代销为主，品牌众多，价格从几千元到几万元，多为个体经营，不能开具发票；多地也曾出现低速电动车在充电时引发火灾的事故。低速电动车的野蛮生产引起了行业的关注。

山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤表示，“目前调查已经结束，相关材料已经上交，具体的调查情况现在不便透露，有相关消息会及时向社会公布”。山东省汽车行业协会统计数据显示，2015 年山东省低速电动汽车产量高达 34.7 万辆，连续三年增长超过 50%。

行业洗牌在即

魏学勤表示，解决低速电动车目前的需要从设置门槛、分类管理、疏堵结合、有序发展四方面入手。制定标准就是解决了门槛的问题，有利于解决目前低速电动车企业参差不齐的问题。

“制定标准后，90%-95% 的企业或将面临淘汰，最终可能只会剩下几家企业。”有专家表示。

型商业合作伙伴将开始使用 Otto 无人驾驶系统，到 2017 年该系统将拥有数千位测试者。

（来源：腾讯汽车）

安全性与技术路线的博弈

技术路线的选择并不是产品安全性的最终保证，企业对产品的设计及在加工过程中的管理都是都会对产品的安全性产生影响。“电动客车的安全性和技术路线的选择没有直接关系，保证产品安全性可以制定高标准，然后再根据碰撞试验进行检验，不论采取哪种技术路线，能够通过试验达到标准才可以证明产品的安全性，限制技术路线没有意义。”厦门金旅副总技术总工程师林建林表示。

北京理工大学机械与车辆学院副教授孙立清也基本赞同“定好标准，进行试验检测，不要限制技术路线”这样的观点。并在此基础上提出“对于短程、低速、较小的城市公交没有必要采用全承载式骨架结构，城际商用车、长途大客车、卧铺车等大型车采用该结构较有意义。”此外，“应对客车、公交车、商用车等不同企业按照产品进行分类，制定相应标准要求。可以采用不同的路线，但是标准不能降低。”对于全承载式结构，孙立清认为可以从轻量化的发展趋势来理解，采用整体结构，更有利于做好轻量化。

“这对于轻型客车企业来说是一条‘灭顶之灾’的政策，这意味着有近 5-6 万辆的产能将被抛弃。”上述业内人士指出。

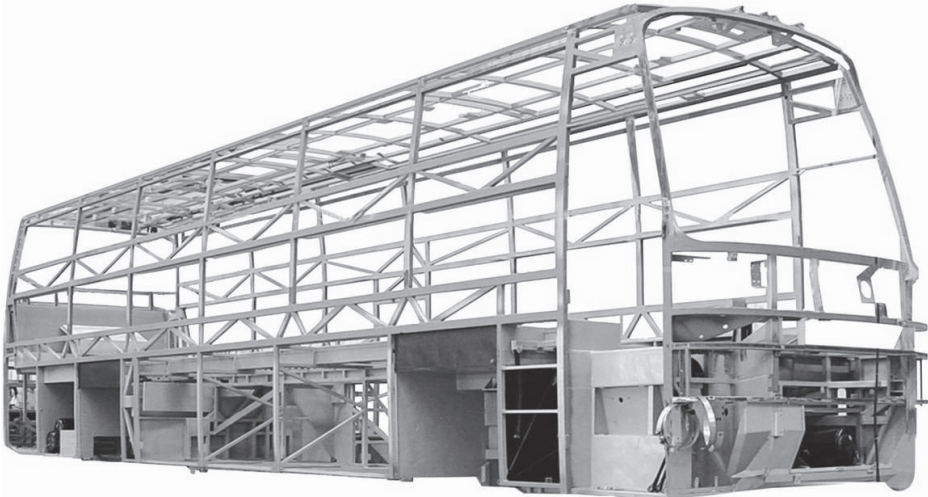
5-6 万辆产能或被抛弃

根据《条件》规定，所有车长大于等于 6 米的纯电动客车、混合动力客车、燃料电池客车等电动客车，“整车都应全承载整体式骨架结构”。这短短几个字却在行业内掀起了轩然大波。

据了解，当前客车生产主要采用全承载整体式骨架结构和底盘加冲压件车身结构两种技术路线。

一位北汽福田相关负责人告诉记者，全承载式骨架结构生产工艺比较简单，主要靠人工焊接，生产设备投资往往在几十万元人民币以内；冲压件车身结构的投资则相对较高，其生产设备投资少则数亿、多则可达几十亿元。

如果以上《条件》最终得以实施，那么首先，改装类电动客车企业将面临出局。



名词解释

“全承载”是指没有独立底盘大梁结构、采用矩形钢管拼接而成的车身，也被称为“鸟笼结构”。当前客车生产主要采用全承载整体式骨架结构和底盘加冲压件车身结构两种技术路线。

此外，以生产冲压件车身结构为主的客车企业，如北汽福田、东风御风、金杯海狮、上汽大通、南京依维柯、金龙凌特、长江奕胜、中通蓝迪、亚星欧瑞等都将受到一定影响。

“目前，行业内 6-7 米的客车，90% 以上采用的是传统底盘加冲压车身的结构，8 米以上客车大多采用的是骨架结构。如果政策实施，对 6 米车的产线影响巨大。”金龙客车相关负责人表示，以金龙客车为例，去年 6-7 米的电动客车产能就有 2100 辆，今年计划有 1 万辆，如果政策实施，那么这些产能只能废弃。

据统计，目前受影响的主流商用车企业多达十几家，受影响的电动客车产能或达 5 万辆至 6 万辆。

“上书”工信部

“上汽集团已经向工信部提出申诉。”在上汽大通公关总监杨洪海看来，“与车身冲压这一流水线型的制造工艺相比，采用全承载式骨架来制造，其产品一致性与生产效率都相对落后，而使用车身冲压工艺后的安全性，其实已经在乘用车等市场得到了实际验证，不安全的说法没有确切根据。”

不仅是上汽大通，包括江苏九龙、南京金龙等车企都已经向工信部提出申诉。

“我们已经联合苏州金龙一起向工信部发函了。”上述金龙客车相关负责人表示，

他们希望能在《条件》里的全承载式骨架结构后加上冲压车身结构，并且希望相关部门在同一特定条件下对以上两种技术路线进行测试，以验证冲压车身结构的安全性并不比骨架结构的差。

另外，在上述北汽福田相关负责人看来，电动客车标准切不可“一刀切”。“从政策层面来说，这一政策的出台本身就有些仓促，给大家讨论的时间也不够充裕。”

究其初衷，据悉，当初工信部期望通过在电池、电机等核心零部件和车身方面提出一些标准，提高我国纯电动客车的安全性，委托国内一家大型客车企业起草了上述意见稿，当时提出了全承载整体式骨架结构更安全的说法。

“从安全层面来说，全承载整体式骨架结构与底盘加冲压车身这两条技术路线，并没有谁一定安全的说法，对于电动客车的安全性，当前国家应从电池以及电机等关键零部件等方面着手进行统一规范，而不是对车身结构件的技术路线进行强硬绑定。”上述北汽福田相关负责人表示。

不过，遗憾的是，相关业内人士透露，目前这一《条件》已处于送审阶段，最终修改的可能性并不大，最快或将于 8 月份正式对外发布。从目前业内反应来看，车企“抵制”的态度十分强硬。可以预见，这一政策一旦实施，所带来的后续影响或将持续发酵。

（浙江省汽车行业协会综合整理）

客车企业联合上书反对“全承载式骨架结构”一刀切

近日，工信部发布了《电动客车安全技术条件》（征求意见稿）（以下简称《条件》）。《条件》提出，“整车应为全承载整体式骨架结构”。

电动客车的技术新规正在客车行业内引起轩然大波。据悉，如果这一条款真正实施，那么采用独立底盘以及采用冲压件车身结构的电动客车将不再被允许生产。

政策存心淘汰低水平企业

一位参与《条件》制定的行业专家介绍，

“这个标准是客车行业的方向，也是目前主流电动客车的结构形式，对于 6 米以上的单层客车，先进的结构确实是承载式的骨架结构，安全性比冲压件结构还是要好一些。”但问题是，“据此否定了带底盘和车架的半承载式及非承载式结构的安全性是不合理的，现在国外的一些轿车都是

带车架的半承载结构。”

上述专家表示，“政策确实要存心淘汰一些低水平企业，但是不能完全剥夺带车架车厂的制造权利。如果以安全性为理由淘汰这些企业，一方面理由不对，因为带车架的底盘没什么不安全的，一方面是灭的太多。”



共同关注

匆忙赶考到自信赴考 排放升级引导下的中国内燃机产业升级

经历了“十一五”、“十二五”两个五年计划的发展，中国内燃机工业经历了以国家排放法规升级为技术导向、以降低燃油消耗为目标的发展历程。十年艰辛曲折，作为汽车产业核心的内燃机进入了全面实施国四、切换实施国五、技术储备国六的阶段。

“十三五”开局，中国内燃机产业将迎来大考。

2016 年是“十三五”开局之年，是全面建成小康社会决胜阶段的开局之年，也是供给侧改革全面落实的攻坚之年。站在这一具有标志性意义的时间节点上，中国内燃机工业及其配套的主机装备同时面临着新的发展机遇和更高要求的市场需求：“一带一路”建设、新一轮国家基础设施建设、现代物流体系的专业要求……内燃机产业再度迈上新台阶有了广阔的发展前景。

机遇从来与挑战并行。内燃机产业如何落实国五及实现更高排放标准？如何做好延伸服务？如何在中国 2030 年碳排放达到峰值承诺中，尽其所能实现贡献率最大化？这五年，中国内燃机产业仍然任重道远。

见微知萌，见端知末。在新的历史机遇期，内燃机行业专家预感，今年中国内燃机产业将再次进入活跃之年，好戏连篇。

社会发展、产业发展历来都是在不断总结过去、认清当前、探索未来的过程中波浪式前进，即所谓前事不忘，后事之师。

遵循我国一年一大步，五年一台阶的经济社会发展规律，“十三五”开篇，在迈上新的发展台阶前，有必要重新梳理中国内燃机产业过去十年发展的风风雨雨，

总结、检讨、梳理、回溯产业发展历程，总结经验，汲取教训；同时，明晰当前产业发展现状，摸清产业技术和产品储备情况，为内燃机产业更好、更自信地迎接大考，实现跨越式发展创造条件。

十年风雨 是磨难也是经验

在汽车尾气排放控制方面，中国与发达国家之间有着超过十年的代差。从原先粗放式的发展迈入逐步加严的排放升级进程，中国内燃机产业上下游都经历了艰难的“阵痛期”。其中，国三、国四的切换过程是问题集中显现的十年，充满争论、不断飘忽的技术路线，处于弱势、尚未成熟的内燃机关键零部件产业链，缓慢的油品升级进程，参差不齐的尿素质量，还有用户长期持币观望导致的市场萎靡……排放升级引导下的中国内燃机产业升级经历了一段在迷茫中摸索的阶段。

这种切换带来的“阵痛”有其必然性。这是由我国自主品牌汽车工业相对薄弱的产业基础和并不丰厚的技术储备决定的，是内燃机产业向环保、高效、集约化方向发展所必然要经历的。

以国四实施为例，实施条件的不具备，使国四从最早预定的 2010 年 1 月 1 日实施，经历三次推迟，最终在 2015 年 1 月 1 日才开始实施，尚且不能真正全面实施。此

间经历，一波三折，一言难尽，一路艰辛。

实施时间的不确定性对企业技术研发和生产制造均造成不利影响，市场上出现了“国三车遭哄抢，国四车受冷落”的局面，导致此前积极落实国四、推出国四车型的企业在市场折戟，劣币驱逐良币，正常的市场秩序遭到损害。

不过凡事都有两面性，有内燃机行业专家指出，这段迷茫中摸索前行的时间也并非全无利好，国四的推迟给了产业充足的准备时间，为此后产业的协同发展奠定了基础。

此外，一批自主研发并且掌握核心技术的自主品牌特别是自主零部件品牌，通过推迟的几年时间进行了较为充足的技术和产品准备，为打破国外品牌的技术掌控和市场垄断奠定了基础，也为内燃机全产业链后续自主、健康发展创造了条件。

自主崛起 在困难中改写格局

与国外排放标准 4-5 年升级一次相比，我国此前制定的排放升级时间表进程要快了许多。

这种迫切想要追上发达国家排放进程的做法，被内燃机行业专家视为“一次匆忙的赶考”。匆忙意味着准备的不充分，导致的结果就是：整车和零部件企业没有充分的时间自主实现成熟排放控制技术的

工程化建设和产业化应用，市场上的国四车型绝大多数都不得不选用国外零部件品牌的燃油及排放系统。这种关键零部件过度依赖国外品牌的现象为我国内燃机工业、汽车工业的发展埋下隐患。

可喜的是，经过反复推迟的磨难，一批坚持自主研发、自主创新的自主品牌零部件企业的技术和产品开始走向成熟。

这些自主品牌关键零部件企业的成熟和壮大，为中国内燃机工业的节能减排之路免除了后顾之忧，为主机企业的快速发展提供了实效支撑，避免了关键技术过度依赖国外局面的衍生。

大考在即 更有的放矢地赴考

化石能源危机以及环保压力的不断加大，促使世界各国都开始探索发展电动汽车的新思路和新举措。

在政府的大力支持下，电动汽车在我国也走上了蓬勃发展之路。但是，与内燃机年消耗 2.9 亿吨（中国 2014 年数据）商品燃油、占全国全年二氧化碳排放总量 13% 的庞大体量相比，电动汽车仍然处于新生事物的萌芽期。

在未来很长一段时间内，内燃机作为道路车辆、非道路移动机械和固定动力装置的主导动力地位不可撼动。因此，面对

颗粒物、氮氧化物等有害物质的排放和二氧化碳排放均要大幅降低的环境保护要求，内燃机产业要当先扛起节能减排的重任，而且责无旁贷。

2016 年被内燃机行业专家认为是该“交卷”的一年，无论是对过去排放升级过程中经验教训的总结，还是当前日臻成熟的产业准备，中国内燃机产业已经具备自信“赴考”的条件和基础。行业专家也表示，期待中国内燃机产业、汽车产业能以国五、国六排放技术标准要求为目标打一个翻身仗，让产业发展更上一层楼。

（来源：商用汽车新闻）

车企掘金“一带一路”需加强风险管控

自我国着力推进“一带一路”国家战略以来，国内车企均将其视为“走出去”的重要机遇，积极谋求沿线国家或地区的市场利好。企业乘政策东风进行海外布局过程中，需注意防范和化解各种风险。

中国车企在开拓海外市场时，除发力产品、技术和服务外，还需注意以下几点：

第一，进入目标市场前，车企要做好政治、市场和法律环境调研，及时预判和规避相应风险。当前“一带一路”部分沿线国家或地区的政治局势持续动荡，经济政策多变，长期稳定的投资与商业环境难以形成。许多欠发达国家的法律体系、诚信体系也尚不健全，整体风险水平较高。车企在开放合作的同时，也要对当地宏观经济环境和汽车业面临的风险进行研究分析。政府部门也应协助企业了解项目情况和积极磋商。

第二，根据所进入国家的具体国情，车企应采取一国一策或一城一策，并注意深耕重点市场。“一带一路”沿线国家在基础设施建设、法制环境和人文历史等方面存在很大差异。海外投资或产品出口绝非完全照搬国内既有商业模式或现成的一些做法，一定要结合所在城市特点创新思路。如车企在印度建厂，势必要考虑到其

与中国在交通、城市化和人口红利方面的差距。且针对每位客户、每个目标市场提供的服务也应具有独特性。

同时对于一些合作互补性强的结对市场，车企的产品、服务本地化要走向纵深，以拉近与当地消费者的距离。遵循共建共享理念，企业要加强与当地政府和行业协会的沟通，带动所在国家或地区汽车及零部件产业的发展。结合各地文化特色，车企还应注重开展品牌营销和践行环保、慈善等社会责任。

第三，经营海外市场，车企要尤为重视管理团队建设和国际化人才的培养。如很多企业大佬在论坛上强调的，在海外投资几个项目或并购一家企业相对不难，但真正把一个市场经营下去却相当不易。这需要有一支高素质的人才团队做支撑，并加强企业整体管控能力。车企怎样吸引并留住熟悉各地情况的国际化人才，“走出去”过程中派多少人到海外市场，如何推进海外员工的本地化等，都是自主车企寻求跨国发展中要面对和着力解决的。

第四，车企要积极应对新兴汽车市场带来的挑战。随着泰国、印度等东南亚及南亚新兴汽车市场的崛起，这些国家的汽车出口也应引起中国车企重视。尽管这些

国家出口的汽车很多是在当地生产的外资品牌，但在海外市场上也势必同中国车企展开竞争。所以自主车企在国际市场上追赶欧美日韩企业的同时，也要注意化解新兴市场汽车出口带来的冲击。

此外，我国还应坚持“引进来”和“走出去”相结合，既要提振汽车出口，也需积极发展平行进口车产业和学习引进先进技术，以促进国内汽车业发展。在移动互联网时代，“一带一路”合作要打破信息不对称和时间地域隔阂，车企还需积极利用线上方式了解各地消费者需求，结合线下用户体验把汽车产品销售出去。

（来源：中国汽车报）





■ 共同关注

新能源汽车产业准入车企数将不超过 10 家

工信部最新发布的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定（修订征求意见稿）》引发行业关注。业内人士认为，《意见稿》在规范新能源汽车生产活动，对企业设计研发能力大幅强化的规定将成为新能源车企业生死的头顶利剑，尤其是非集团体系内的独立中小企业以及借资本造车的互联网企业取得资质将难上加难。

审查考验企业财力

据了解，《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定（修订征求意见稿）》（以下简称《意见稿》）对于申请新能源汽车生产企业需具备生产新能源汽车产品所必需的设计开发能力、生产能力、产品生产一致性保证能力、售后服务及产品安全保障能力，并符合《新能源汽车生产企业准入条件及审查要求》（以下简称《要求》）。

按照《要求》，审查条件将有 17 项具体条款，其中有 8 项为否决条款，只要超过 2 项未达标，则该企业就不被准入。

在业内看来，对于中小车企而言，审查条款的增多意味着需在研发能力提升方面加大投入，而非过去的简单的生产能力。此前，有消息称，不少所谓的新能源汽车企业，都不具备控制系统的研发能力。甚至一些知名的企业也不符合条件。

在《意见稿》中也首次取消了企业应掌握车载能源、驱动系统、控制系统三项“核心技术”之一的要求，调整为应具备整车控制系统技术的开发能力以及车载能源和

驱动系统的集成、匹配能力，并相应增加或提高了设计计算、仿真分析、试验验证等方面的要求，控制系统的开发成了必要条件。

汽车行业评论员张志勇表示，控制系统的开发能力也决定了车企必须投入大量的人力、物力去开发技术、掌握技术，这样一来，开销支出增多，必然要投入更大的财力，中小企业能否保障资金投入将成为棘手的难题。

行业整合不超 10 家

此前，中国汽车工业协会常务副会长董扬曾透露，工信部的目标是将来新上的纯新能源汽车企不超过 10 家。这也意味着除去已拿到资质的北汽新能源和长江汽车外，留给意欲进入新能源造车领域的企业只有 8 家。

值得关注的是，《意见稿》特别对申请新能源汽车生产企业准入做出了新的规定。其中明确指出申请人是已取得《道路机动车辆生产企业及产品公告》的汽车生产企业，或者是已经按照国家有关投资管

理规定完成投资项目手续的新建汽车生产企业。跨产品类别生产新能源汽车的现有汽车生产企业，也应当按照国家有关投资管理规定完成投资项目手续。

在全国乘用车联席会秘书长崔东树看来，外资进入新能源整车领域也与常规车一样面临 50% 股比的要求，要考虑到新能源车未来规模化量产的可能性，目前互联网造车中，不少采用国外开发、国外建厂生产的模式，一旦进入中国市场想取得资质，也需符合国家投资的管理规定。

同时，资本市场希望参股或者全资收购进入新能源汽车制造领域，但由于多数新能源汽车企业没有生产资质，收购方只能选择和其母公司或有资质的整车企业合资。今年 7 月，海螺型材对奇瑞新能源汽车的收购未果，主要因为奇瑞新能源尚未取得新能源汽车生产资质。崔东树表示，收购方无法控制新能源汽车资产，注定会影响收购方业务的完整性和独立性。

集团实力拉大竞争优势

业内认为，在《意见稿》实施后，国内汽车企业集团无疑成为最大的受益者。《意见稿》明确指出，下属企业可共用集团的部分能力，但应当符合《企业集团下属企业的准入条件及审查要求》。一旦申请获批，企业将拥有新能源汽车生产资质，合法生产销售新能源汽车，并享受相关补贴。这意味着，那些拥有集团背景的新能源车企与没有背景的中小型企业差距将进一步拉开。

据悉，目前互联网跨界造车浪潮中选择代工生产模式的企业不在少数。包括蔚来汽车与江淮汽车的合作制造生产等。但在《意见稿》中，显然代工的模式生产将难以成为取得资质的先决条件。

同时，新能源汽车生产资质并非一劳

永逸。《意见稿》规定，已取得新能源汽车生产资质的整车、改装客车、特种作业类专用车生产企业，应当进行改造，并自本规定施行之日起 6 个月内报送满足本规定的审查计划，并于 24 个月内完成审查。逾期未完成审查的，暂停生产、销售有关新能源汽车产品。

事实上，由于承担着“弯道超车”的重任，新能源汽车行业一直备受政策优待。

在北商研究院日前发布的《2016 年北京新能源车产业发展报告》中，通过长期对数据的挖掘和梳理发现，针对新能源汽车的优惠政策涉及电池、充电桩、限行限购、国家补贴、车船税等多个方面，2015 年，

仅是中央层面出台的主要新能源汽车鼓励及引导政策就多达 20 多项。

对此，崔东树表示，《意见稿》的出台势必促进车企将围绕产品品质展开竞争。可以预见的是，由政策和市场双轮驱动，新能源汽车也将面临进入深度整合的局面。（来源：搜狐汽车）

汽车业存在产能过剩隐忧 机构预测 2020 年产能将达 5000 万辆

在我国汽车市场增速明显放缓背景下审视此问题，汽车产能的结构性过剩已不容回避，汽车业未来很可能面临产能绝对过剩的风险。

尽管汽车业未被列入去产能的重点行业，但近期国家发改委对“我国汽车产能结构性过剩问题已经显现”的首次表态，再次引发业界对汽车业产能过剩问题的关注和讨论。

汽车产能结构性问题显现

据披露，2015 年，占我国汽车产量 98% 的 37 家主要汽车企业形成整车产能 3122 万辆。其中乘用车产能 2575 万辆，产能利用率为 81%；商用车产能 547 万辆，产能利用率仅为 52%。

“这意味着我国汽车产能结构性问题已经显现，需引起相关方注意。特别是产能利用不充分的商用车领域，不宜盲目增加产能投资。”中国汽车技术研究中心汽车技术情报研究所总工程师黄永和介绍。

翻看车企的“十三五”规划，六大车企集团对 2020 年销量目标的制定虽然相对理性，但相较于 2015 年的实际销量仍有“蛇吞象”之意。如北汽 2015 年销售 248 万辆，2020 年产能将增至 450 万辆，未来 5 年须保持 12.6% 的年均增速；根据一汽和东风各自的产能规划，未来 5 年也须分别维持 8.1%、7.7% 的年均销量增长率。再加上不断上马的新能源汽车项目，有关机构预测 2020 年我国汽车产能将达 5000 万辆。

与此同时，行业机构和车企对“十三五”

车市增速的预测却在 4%-5% 之间，用一汽集团规划部部长傅斌风的话说，“2020 年全国 3000 万辆的产销基本可以保证”。这样未来几年必然出现产能过剩隐忧。对此，中国汽车工程学会理事长付于武直言：“汽车业要未雨绸缪，避免出现严重的产能过剩。”

破除机制掣肘化解产能过剩

产能过剩造成的后果显而易见，我国汽车业有必要及早防范产能过剩风险。

在付于武看来，解决产能过剩，需市场机制倒逼企业进行产能、产品和技术的调整。车企要实施兼并重组提高产业集中度，淘汰一批落后产能。产品和技术方面，企业应着力提升产品品质，积极拓展市场需求。

“汽车企业在产能建设上要合理规划，滚动生产。如新工厂可以分期建设，不要一步到位；按需求合理安排生产班次，适当调整生产节拍；对旧的生产设备进行技术改造，有效利用产能。”中国汽车技术研究中心政研中心主任吴松泉建议。

需要指出的是，产能过剩还具有明显的体制机制特征。由于我国汽车准入制度



不尽完善，退出机制长期缺位，导致很多没有生产能力，多年来处于停产或半停产状态的“僵尸企业”长期存在。付于武表示：“政府应放宽对车企生产、投资、建厂的准入限制，同时完善安全、节能、环保、技术等法规和标准，对达不到要求的车企依法退出。”

企业的扩产和项目的频繁上马，亦不乏地方过分追求 GDP 增长和不合理保护的因素。汽车业产业链长、带动性强，各地都把大规模发展汽车业作为发展经济的重点。“利益驱动下，地方政府或给予优惠或施加压力，加剧了企业的无序投资，各地汽车产能被盲目抬高。化解产能过剩，一定要严控地方政府的推波助澜。”吴松泉强调。

（来源：人民日报）





行业要闻

下半年经济趋好 制造业结构性调整提速



上半年，在国家一系列政策的支持下，国民经济稳步提升，制造业结构性改革成效初显。

下半年宏观经济又将呈现什么特点？还会有哪些利好消息进一步促进制造业结构性改革？相关政策下半年将对制造业，包括汽车业在内的结构调整和发展产生哪些更加实际的作用？并会带来哪些新变化？

就此，记者采访了四位业外专家，对下半年宏观经济整体走势进行了分析。

国家统计局近日发布的我国 2016 年上半年经济运行数据显示，上半年我国 GDP 同比增长 6.7%。国民经济整体保持总体平稳、稳中有进的发展态势。在目前世界整体经济疲软的大背景下，我国通过从中央到地方逐步推进供给侧结构性改革，使上半年整体经济增长取得阶段性成效，这对于全年经济目标完成也打下了较好基础。

其中，“三去一降一补”（去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板）在制造业领域成效初显。上半年，制造业整体实现 6.9% 的增长，且工业结构呈现继续优化的局面。

与 GDP 的稳中有进一致，今年 1-6 月，全国规模以上工业企业实现利润总额 29998.2 亿元，同比增长 6.2%。制造业实现利润总额 27200.4 亿元，同比增长 12.1%。

具体到汽车工业，今年 1~6 月，汽车产销量分别为 1289.2 万辆与 1283 万辆，同比分别增长 6.5% 和 8.1%。不过，受累于外部经济持续走弱，汽车出口面临持续压力，比上年同期下降 18.5%。

■“三驾马车”集体换“马”

国家统计局近日发布的上半年经济数据显示，国内生产总值同比增长 6.7%，在目前经济下行压力较大的背景下，哪些因素促使经济保持平稳增长？

白明：我认为一系列“稳增长”政策的出台，对经济保持增长起到了至关重要的作用。其中，房地产、基础设施建设的拉动，尤其是第三产业在经济结构中比重的不断扩大，对上半年经济增长发挥着重要作用。就目前而言，以往拉动经济发展的“三驾马车”（投资、消费、出口）正在集体换“马”，新“马”如第三产业等接下来将会对经济发展产生持续影响。

刘瑞：上半年 GDP 增长数据令人鼓舞。业内普遍认为，中国经济数据图形将呈现出“U”型或“L”型。按照“L”型走势分析，中国经济从 2012 年开始会持续向下走，并保持一段时间，但从目前的情况看，如果今年下半年 GDP 增速高于 6.7%，那么中国经济就会依照“U”型数据曲线发展。我个人认为，下半年整体宏观经济会延续上半年稳中向好的趋势，不会继续下行。

干春晖：总体来看，国家供给侧结构性改革对宏观经济的稳中求进发挥了积极作用，这使得我国经济保持住了预期的增长。从局部来看，沿海和中部地区经济增长效果更为明显，东北地区仍然面临较大压力，经济改革收效甚微。并且，供给侧结构性改革是一个长期的过程，改革的成效并不会在短期内全部呈现。

■制造业产品中高端化趋势明显

国家出台去产能、降本增效、供给侧结构性改革等一系列政策后，对于制造业结构调整和发展产生了什么实际作用？下半年来看，这一系列政策又会引导制造业产生哪些新变化？

白明：目前，传统制造业发展已经遇到瓶颈，以往支撑“中国制造”发展的动力是劳动力的密集投入，但近年来随着劳动力和土地成本的增加，原有中国制造业的成本优势在逐渐削弱，这直接导致了国外企业对我国制造业投资的分化，一部分投资转向东南亚地区，另一部分保留在我国的制造业产业亟待转型升级。

传统的制造业发展模式已经难以为继，近年来，我国一直在推动制造业的结构性改革。《中国制造 2025》的出台，更是重点强调了制造业的转型升级及创新驱动带动制造业升级的作用。例如，在长三角、珠三角等传统制造

业发达地区增加机器人投入替代原有劳动力，以克服劳动力成本逐年增加对制造业发展产生的掣肘等。

事实上，完成制造业转型升级需要满足两个条件。一是机器人产业发展能否满足制造业需求；二是具有工匠精神的技工，能否不再局限于个人技术，而是兼顾技术创新的重任。

干春晖：下半年经济呈现新变化的难度很大。但随着“去产能”等一系列政策的逐步深入，从房地产等市场中逐步释放的资金将会对下半年经济发展带来持续的“动能”。具体到制造业，整体由低端向中高端，从低附加技术向高技术转变的趋势向好。

另外，从上半年海关出口数据来看，上半年我国出口产品中高附加值产品在所有出口产品中所占比重较高，这也说明，从全球制造业竞争来看，我们逐步向中高端制造业转型升级的趋势较为明显。

王青：目前，国家一系列政策的出台归根结底在于促进制造业的结构性改革，如去产能等。产能过剩其实是一个结构性概念，制造业，包括汽车工业中所谓的产

能过剩也多是结构性过剩。这就出现一个问题，即我们怎么去判断产能是否过剩。我认为应该把这一问题交给市场去判断，通过市场和消费者的筛选来驱离一批不能满足市场需求，且管理水平较低的企业，以市场行为引导制造业自发完成结构调整。目前，就汽车工业而言，市场需求并不弱，并且竞争没有达到白热化，落后产能的筛选和剔除还需时日。

■汽车业增长仍需靠内需

下半年宏观经济将会呈现怎样的走势？汽车工业面临内需利润摊薄和出口压力持续增加，下半年又将呈现什么局面？

刘瑞：通过上半年的数据来看，随着互联网+、现代服务业等新经济的快速发展，下半年将出现新经济的高速增长对冲传统产业增长乏力的现象。

具体到目前处于深度调整的汽车工业，由于国际原油价格持续下跌，会对汽车产销增长起到持续促进作用。另外，随着充电桩的普及，也会加速新能源汽车的推广。但出口并不乐观，这主要受累于世界经济状况低迷，所以下半年汽车工业产销增长

依旧要依靠内需。

白明：经济增速在下半年不会发生太大变化，因为各种压力都还存在，没有发生根本性变化。国家虽然出台了一系列有关制造业结构调整的相关政策，但制造业需要较长时间去“消化”，不会像金融行业“去杠杆”作用那么立竿见影。

目前，中国汽车企业大而不强，可借鉴中国家电企业、高铁产业等的发展路径，在引进外资和扩大合资股比等一系列合作中抓住机遇。最为关键的是，我们要从中学到更多值得借鉴的创新技术。

干春晖：我认为中国经济下半年的宏观增速会稳步提升，因为中央政策在下半年将会逐步落地执行，效果呈现会较上半年更为明显。但汽车工业可能没有宏观经济面表现得那么乐观。因为汽车工业的爆发性增长趋势已过，保有量达到一定程度后，升级、替换新车这样的循序发展将成为主线。另外，就未来逐步放大的二手车市场而言，由于行业规范、法规、产品质量和消费习惯，阻力仍非常明显，短期实现快速发展仍不太现实。

（来源：中国汽车报）

中国房车销售渐火 折射民众旅居方式新变化

随着中国游客对于旅行自由度要求愈来愈高，自驾车旅游颇受青睐。据统计，2015 年，中国国内产生的 40 亿旅游人次中，自驾游游客达 23.4 亿人次。而预计到“十三五”末，中国自驾游人数将达到 58 亿人次。

据房车 4S 店员介绍，今年在中国内地的房车销售比之前都要好，尤其是 20 万至 50 万之间的车型。

作为在欧美地区十分盛行的房车出游，近来在中国也得到了官方的大力推动。2016 年中国就将在各地建设约 500 个自驾车房车营地，带动投资约 350 亿元。



据了解，上海、山东、重庆、广东等地均已出台相关政策，促进房车经济发展。北京目前对外开放的营地有 37 家，建设中的 15 家，规划中的 76 家。山东省房车营地旅游环线已形成，已建在建的营地有 56

处，覆盖该省 14 个城市。随着国内房车营地的逐渐增多，以后开房车出去玩的游人肯定也会越来越多。这将成为中国民众出游的一种新兴方式。

（来源：中国新闻网）



补贴退坡之后 才是新能源汽车真正上坡之时

一直以来,我国新能源汽车的推广很大程度上依靠“政策红利”。不过,面对市场化竞争的环境,新能源汽车产业的长远发展不能一味依赖政策的“庇护”。放手之后,才是新能源汽车真正驰骋的时机。

消费补贴的政策初衷是培育初期市场,但长期执行消费补贴容易使企业患上对政府政策的依赖症,紧盯政策去设定产品,缺乏技术研发和产业升级的动力和压力。行业容易出现低水平盲目扩张,形成新的产业过剩。财政部 15 年已明确发布,2017 年 -2018 年新能源汽车补贴标准,在 2016 年的基础上下调 20%,2019 年 -2020 年下降 40%,2020 年以后补贴政策退出。

“目前中国电动汽车的发展并不完全健康,最大的问题就是过分地依赖补贴。”世界电动汽车协会创始主席陈清泉曾表示。在他看来,很多企业贪图补贴红利,在缺乏必要核心技术的情况下,依靠东拼西凑的底盘、发动机和动力电池组装产品,是纯粹的投机。

补贴退坡之后,路怎么走?

市场来洗牌 好处多多

政策补贴的退坡一定程度上是政府主导地位的退出,因为如果只是由政府完全主导,忽略商业模式、市场接受度以及用户的消费体验,那么能源汽车的春天还远没有到来。所以补贴退坡的时候,才是新能源汽车真正崛起的时候。没有了补贴,市场会充分发挥它的作用,通过优胜劣汰,竞争中提升整体的水平。

首先,新能源汽车并不是没有竞争性,这点我们都知道:

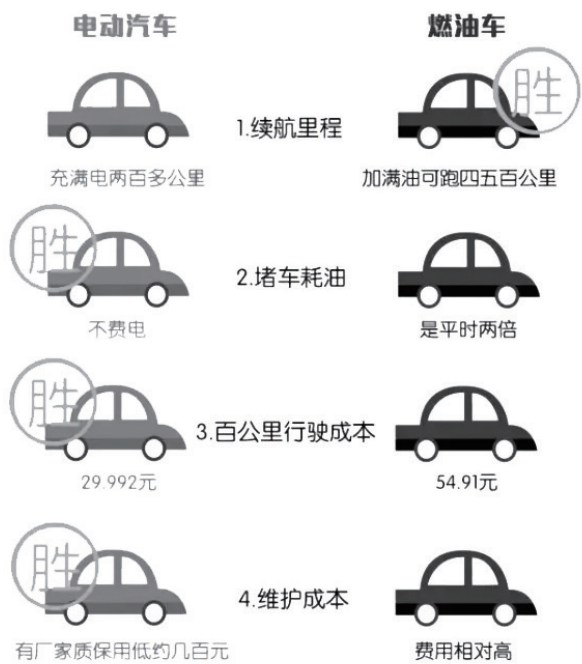
如何真正意义上实现上坡,这里的上坡有下面几个方面涵义:

技术的上坡

在技术上要积极突破瓶颈,在电池和轻量化、价格与安全性能上的突破。技术主要体现在续航里程与安全性能上。现阶段续航里程无法突破的都在通过国家大力推进充电基础设施建设的途径来稍作弥补推进,如果在技术上有更大的突破,更将带动新能源汽车的普及应用。其次就是安全问题,电动汽车的安全性能也是一直遭到质疑的一方面,新生事物总是要经历这样的初级阶段。提升技术是首要目标,是重中之重。

发挥使用成本和价格的优势

电动汽车的使用成本从上图可以看出,是绝对领先于燃油车的。无论是百里消耗还是保养,但是躲不开的一个就是电池的损耗。如果将电池的损耗在列入其中,可以在使用多少年,或者多少里程后对二手电池进行免费更换或是十分优惠的价格的更新,这样就更具优势。我国新能源汽车价格仍然偏高,竞争力偏弱。通过市场的竞争机制的调节,新能源汽车的价格势必会逐渐亲民,与燃油车在购买价格上可以显示出优势,再配合使用成本的优势就更具竞争力。



新能源汽车款型多样化

新能源汽车的款式实在太少了。这是汽车颜控们在新能源汽车上更无法出手的重要原因。未来在新能源汽车的设计上加大投入,根据新能源汽车的特性来设计别具一格的汽车款式,更多的选择,相信会更多人愿意买单。从目前国内主流车企发布的计划来看,未来都会在汽车的外形设计上做努力,提供更多更好的车型。大众汽车公司就在不久前宣布,未来十年计划出 30 多款新能源汽车。

虽然退坡补贴,但是国家也为补贴退坡打下了基础,通过其他的方式来助力新能源汽车的发展,这也是燃油车享受不到的“高级待遇”了。

例如大力推进新能源汽车充电设施建设以及各方面的优惠与不限行不限购政策,近期更将出台参照美国加州的管理制度制定的碳配额管理办法,即生产电动汽车将获得碳排放的奖励指标,生产传统汽车将受到严格控制,超标的企业要去购买碳排放指标否则会得到重罚。

极速前进的方向是新能源汽车

《中国制造 2025》提出“节能与新能源汽车”作为重点发展领域,明确了“继续支持电动汽车、燃料电池汽车发展,掌握汽车低碳化、信息化、智能化核心技术,提升动力电池、驱动电机、高效内燃机、先进变速器、轻量化材料、智能控制等核心技术的工程化和产业化能力,形成从关键零部件到整车的完成工业体系和创新

体系,推动自主品牌节能与新能源汽车与国际先进水平接轨”的发展战略,为我国节能与新能源汽车产业发展指明了方向。到 2025 年,中国新能源汽车年销量将达到汽车市场需求总量的 20%,自主新能源汽车市场份额达到 80% 以上。

随着新能源汽车在家庭用车、公务用车和公交客车、出租车、物流用车等领域的逐渐推广,2020 年中国新能源汽车的年销量将

达到汽车市场需求总量的 5% 以上,2025 年增至 20% 左右。在国家碳排放总量目标和市场需求刺激下,2030 年新能源汽车年销量占比将继续大幅提高,规模超过千万辆。

新能源发展的上坡路固然会减速,但是因市场主导、政府扶持的上坡路也将带领着新能源汽车的普及化到达更高的水平。

(来源:第一电动网)

小排量车市场日渐萎缩,推而不广谁之过?

去年 10 月 1 日,国家开始实施小排量车购置税减半政策,但随着最后实施期限的日益临近,届时 1.6 及 1.6 以下排量购置税政策将不再减半。有媒体预测 7、8、9、10 月会出现小排量购车热潮。

在国家大力推广“低油耗、低排放小排量车”的今天,小排量车市场却在日渐萎缩。今年以来,真正意义上“小排量车”A0 和 A00 级小车市场相加,份额还不到 14%,而且这个比例呈逐年下降趋势,小排量车推而不广谁之过?

14% 的数据可谓是中国消费者消费水平的真实反映,而小排量车车越来越“不受待见”的情况也凸显出我国消费者在消费理念上存在的问题。

一方面,国人消费水平不断提升,对汽车空间、动力等方面的要求也随之提高;另一方面,汽车消费如今也像其他消费一样开始逐渐加入炫耀成分,车子在某种程度上已经成为“面子”的象征。客观物质条件和主观心理状态共同推动消费心理变化,使得本已流年不利 A0 级和 A00 级的小车市场下滑更加严重。如今,这两块细分市场在中国已是“日薄西山”,成为了各个车企食之无味的鸡肋。

对于小排量车的“失宠”现象,吉利集团董事长李书福曾表示:“鼓励小排量,更要限制大排量,以中国人的消费习惯,在价位相差不大的前提下,肯定更倾向于购买大排量车。”

另外,小排量车推而不广还有政策方面的原因。最近几年,相关小排量车优惠政策“忽行忽停”带来了不可忽视的问题,早在 2009 年,国家推出小排量车购置税减半政策。据了解,这一年我国 1.6 升及以下排量乘用车销售近 720 万辆,同比增长超过 70%。2011 年该优惠政策取消,小排量汽车销量增幅也随之下降。2014 年 9 月,国务院常务会议决定,自 2015 年 10 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日,重新启动对购买 1.6 升及以下排量乘用车实施减半征收车辆购置税优惠政策。与 2009 年的情况一样,该优惠政策对小排量汽车的销量增长起到明显的助推作用。不过,随着这一政策截止日期的日渐临近,许多人开始担心市场是否能一如既往。

当然,小排量车推而不广还有生产厂家的自身原因。据统计,生产一辆 A0、A00 车获得的利润不到中高档车的 1/4,甚至只有一辆豪华车利润的 1/8。由于利润较低,小排量车厂家在技术改造以及资金投入方面,也往往并无太多热情。随着国 IV 的逐步推广,单从成本上考虑,车企与其花钱让小排量车的排放达到标准,不如

转手生产大排量车,以确保更多“唾手可得”的利润。这也使得“低油耗、低排放”的私家轿车,市场还未形成规模之时就已经开始萎缩。因此,有业内人士建议,应该让支持小排量车的优惠政策延期或者成为永久性政策,以带动 A0 和 A00 级小车市场,这样才能引导汽车产业向更健康的方向发展。而这样的政策稳定后,也可有效减少某些企业的投机行为,使更多的车企在政策的引导下,进行长期的规划和布局。

值得一提的是,消费者对小排量车的安全性缺乏一定的信任感。前些年,小排量车“解禁”之后,一些厂家由于看到了市场机遇,推出了很多新车,但由于以前的小排量车还是停留在原来的生产水准,相关内在品质有待提升。因此,市面上以“节能、环保”为广告词的小排量车由于技术投入的不够,导致产品质量堪忧,如做工粗糙、配置简单、安全性低,以至事与愿违,白白砸了牌子,但这并非是国家推广小排量车的初衷。

事实上,厂家只看重眼前利益而忽视长远发展的做法,才是目前小排量车推而不广的主要原因,实行更严格的环保政策,并非是要给小排量市场设限。当小排量车即将成为节能社会的象征时,又是在给小排量车抹黑呢。

(来源:新浪汽车)





借新能源汽车复活 “僵尸车企” 重生之路前景几何？

市场上的汽车品牌足够多，但永远有优秀品牌的一席之地，而低劣品牌注定被市场淘汰，“重生”的车企必须要把握好短暂的市场机遇期，而不是死于短暂的安乐期。

2013 年 10 月 15 日，工业和信息化部发布了《特别公示车辆生产企业（第 1 批）公告》（2013 年第 50 号），对 48 家不能维持正常生产经营的车辆生产企业进行了特别公示。2015 年 11 月 12 日，工信部网站公示 14 家企业未提出准入条件考核申请，其《车辆生产企业及产品公告》已经暂停，且不得办理更名、迁址等基本情况变更手续。这意味着 34 家“僵尸车企”成功保留住了资质，那么他们能继续留在市场中的原因是什么？答案是新能源汽车。借助新能源汽车，他们复活了，他们活得怎么样？前景如何？对新能源汽车的发展又带来什么影响？

事实上，在 2013 年工信部公布的《特别公示车辆生产企业（第 1 批）》48 家僵尸车企中，已经有不少企业借助新能源汽车开启重生之路，这也是两年公示期满之后，14 家车企资质被撤销，而更多的 34 家车企得以继续存活的主要原因。

■ 新能源成“复活”机遇

时间回到 2013 年，当工信部公布首批 48 家劝退僵尸车企名单时，有媒体曾经通过各种方式尝试与这 48 家车企取得联系，以求了解企业生存现状。

在当时的调查中，陕西汉中客车有限公司对于被公示，该企业一位负责人曾表示汉中客车已经被收购，正在提出准入条件考核申请，计划上新能源客车项目。

被收购后汉中客车就是现在的陕西金汉汽车制造有限公司。资料显示，金汉汽车确实上了新能源客车项目，而且动作很大。金汉汽车主要生产汉龙牌汽车，以新能源纯电动为主，LNG、CNG 混合动力及燃油动力为辅，首批 10 辆汉龙牌客车已于今年 2 月下线，全年计划量产客车 600 辆。更引人注目的是，金汉汽车计划在陕西汉

中、湖北大冶分别投资 35 亿、100 亿元，用几年的时间建立新能源汽车产业链。

除了汉中客车以外，当时联系到的几家“僵尸车企”都曾表示，要上新能源车项目。在核对 34 家未被取消资质后的企业名单后发现，这几家企业均在其中。

那么，首批被公示企业名单中，到底有多少家借助新能源汽车开启重生之路？据记者不完全调查统计，至少有 12 家车企已经转身变为新能源车企。

“可以认为这些企业是‘死灰复燃’，也可以认为是‘枯木逢春’。之前活不下去是因为缺乏资金、技术、人才，又得不到政府支持，所以活不下去了。现在新能源汽车成为国家发展战略，市场上资金的注入，地方政府再扶持一把，成了他们复活的机遇。”上海交大汽车节能技术研究所所长殷承良对此表示。

■ 或自救或被收购重组

调查发现，这 12 家借新能源汽车复活的车企几乎全是客车企业。“新能源客车的技术门槛较低，研发周期短，短时间内就能上量，加之市场指定性强，地方保护

主义容易插手，补贴多，很容易就能回本获利，所以客车资质成了香饽饽。”一位业内人士透露。

这些车企复活的方式又分为自救和被收购重组两种方式。自救的车企包括沈阳华龙客车制造厂、衡阳客车专用车厂、乐山天龙汽车制造有限公司三家。以乐山天龙汽车为例，最新的消息显示，今年 3 月，工信部通过天龙汽车公司新能源纯电动客车生产资质准入现场审核。“目前公司已能自主生产 12 米长客车、6 米长的商务用车等 5 个类型的纯电动汽车。”天龙汽车公司总经理郝世强说，“我们的目标是打造西部新能源客车、新能源卡车、专用车以及旅居车的生产基地。”

被收购重组的是包括石家庄中博汽车有限公司、杭州长江客车有限公司、贵州客车制造厂、云南美的客车制造有限公司、陕西汉中客车有限公司等 9 家车企。

其中，银隆新能源于 2013 年全资控股石家庄中博汽车，计划实现年产 1 万辆纯电动客车和 10 万辆纯电动 SUV 乘用车生产能力，今年 4 月，2 款纯电动客车车型列入工信部产品公告目录。



值得注意的是，五龙电动车（集团）有限公司连续收购了其中几家车企，杭州长江客车被五龙收购后已更名为杭州长江汽车有限公司，云南美的客车制造有限公司被五龙收购后已更名为云南五龙汽车有限公司，贵州客车制造厂被五龙收购后已更名为贵州客车制造厂有限公司。

■ 市场终将“大浪淘沙”

这些被收购企业重生之路的前景如何？这是业内普遍关心的问题。“汽车生产有准入制度，资质在市场中有价值，被重组利用是一种资源的有效利用，但被收购只是完成了资质的激活，能否真正复活长期发展还要遵循市场规律。”

国务院发展研究中心市场所所长助理王青表示，“目前全国的汽车产业格局基本建立，一些汽车制造基础薄弱的地区不

具备生产汽车的比较优势，建立起汽车产业链难度很大。”

殷承良认为，前景要分两种情况看，一种是有雄厚资金实力且真金白银投入的玩家，另外一种资金有限、动机不纯、试图短期获利甚至骗取补贴的投机主义者。前者的前景值得期待，而后者注定在市场上活不长久。

事实上，目前已经有两家企业印证了殷承良的分析。正面的例子是杭州长江汽车有限公司，这家公司以“黑马身份”在今年 5 月拿到纯电动车生产项目资质，成为继北汽新能源之后第二家获得纯电车生产资质的企业。反面的例子，则是苏州吉姆西客车制造有限公司，这家公司重组原苏州客车厂后，生产新能源汽车，却被曝出“骗补”丑闻。

工信部已于 2015 年底将《特别公示车

报废汽车拆解回收道阻且坚 千亿市场尚未坐实

推动报废汽车回收拆解行业的进步，发展汽车循环经济，不仅可以促进汽车再制造业的发展，更是解决报废行业引发的种种“尴尬问题”的重要途径。目前我国汽车拆解回收行业现状如何？又将面对怎样的未来？

报废汽车回收难和拆解难一直是制约中国汽车拆解行业发展的两大难题。与废旧家电回收相比，废旧汽车的废旧金属含量更高，回收价值更大。根据相关研究，单辆报废汽车中，90% 以上的钢铁或有色金属等零部件都可以通过拆解、再制造实现回收及进一步利用，玻璃塑料等回收重复使用率也可达到 50%。

数据显示，2015 年 6 月我国汽车保有量突破 1.63 亿辆，仅次于美国。06-10 年是汽车行业销量快速增长且保有量初具规模的时期，按照汽车报废年限约为 10 年计算，2016 年或将迎来首个汽车报废高峰期，我们预计未来三年的汽车报废量分别为 620 万辆、760 万辆、815 万辆，2019 年将达到 1200 万辆。

在黄标车整治提速、报废区域限制逐步放开、再制造法律体系突破等政策预期

下，报废汽车拆解产业将成为数千亿级别汽车后市场的重要入口。

“十二五”期间，报废汽车拆解行业发生了重大变化：一是生产成本低；二是收购数量少；三是销售的再生材料因拆解周期长，导致价格波动大；四是收购报废车辆得不到增值税发票无法抵扣销项税，2015 年行业纳税总额已经达到 6.09 亿元，“行业企业生存面临极大的困难”。

2015 年，我国报废机动车回收 187.40 万辆，占汽车保有量的 1.09%，与国外成熟国家 6%-8% 的水平相比，报废汽车回收率明显偏低。

单单在 2015 年，报废汽车拆解回收行业便充满变数，面对上述窘境的同时，不得不直面八大尴尬：报废车“增量不增质”、“块大胃小”吃不饱、“汽车坟场，量大如山”、拆解成本升，获利难度大、行业转型升级，

辆生产企业（第 2 批）》予以公告，涉及整车生产企业 7 家、客车及运输类专用车生产企业 70 家。据悉，第二批企业中有不少已在积极寻求被收购。

国家发改委有关人士日前表示，新能源汽车行业发展散、乱，盲目投资等问题比较突出，低水平重复建设和盲目投资新建新能源汽车项目，不利于新能源汽车产业的持续健康发展，应切实防范。

如此多的生产资质一旦被收购利用，是否会加剧产业散乱问题？王青认为：“客观上会加剧散乱问题，尤其是在有补贴的地区，地方政府会保护本地企业。但市场会大浪淘沙，不必卡死收购资质这条路。随着我国新能源汽车相关政策的完善，市场会进行一个自动的洗牌，落后的企业一定会被淘汰，而有实力的玩家会突围。”

（来源：中国汽车报）



余杭区汽车摩托车工业协会 二届一次会员大会暨换届大会顺利召开



· 余杭区汽车摩托车工业协会二届一次会员大会暨换届会议现场

8月4日，余杭区汽车摩托车工业协会二届一次会员大会暨换届大会在国宾摩托生产地浙江春风动力股份有限公司顺利召开。区汽摩协会第一届理事会会长张智林，秘书长张健儿，理事、监事及会员代表等参加了本次换届选举大会。余杭区经信局局长郑颖、区民政局民间组织管理科科长金巧飞应邀出席会议。会议由第一届理事会会长张智林先生主持。

第一届理事会秘书长张健儿向大会作了“第一届理事会工作报告”、“第一届理事会财务报告”，及协会章程修改说明。全体代表以举手表决的方式通过了以上三个报告，协会正式更名为“杭州市余杭区汽车摩托车工业协会”。

会议公开、公正、合法地进行了换届选举工作，选举了浙江富日进材料科技有限公司总经理姚超英，浙江泰德汽车零部件有限公司总经理陈卫宇和大器婴童用品有限公司总经理张一巍为大会选举工作小组，以无记名差额选举的方式选举产生了浙江春风动力股份有限公司、杭州东华链条集团有限公司、浙江时空能源技术有限公司、浙江铁流离合器股份有限公司、万通智控科技股份有限公司、浙江华江科技股份有限公司、浙江久运车辆部件有限公司、杭州新坐锁夹有限公司、杭州弹簧有限公司、杭州微光电子股份有限公司、浙江双金机械集团股份有限公司、杭州新三联电子有限公司、杭州生达轴

承有限公司、杭州华意汽配有限公司、杭州西湖摩擦材料有限公司、杭州华星轴承有限公司、杭州持正科技股份有限公司、杭州恒越机械电器制造有限公司、浙江蓝翔轴承有限公司、杭州理想塑胶有限公司、杭州德曼汽车零部件有限公司、杭州竞舟轴承有限公司、杭州南华汽车配件有限公司共23家理事单位，组成杭州市余杭区汽车摩托车工业协会第二届理事会。杭州合立机械有限公司为监事单位。

之后，第二届理事会召开了第一次理事会议，讨论决定聘请陈晓峰同志为协会秘书长，钱玲吉同志为副秘书长。聘请浙江铁流离合器股份有限公司董事长张智林先生为协会名誉会长，聘请杭州长江汽车控股有限公司和比亚迪汽车有限公司杭州分公司为协会名誉会长单位。同时，会议还通过了财务统一管理制度等事项。

第二届理事会新任会长赖国贵先生代表新当选的23家理事单位，向全体会员企业代表对理事单位的信任与支持表示感谢，同时也表示，第二届理事会一定努力工作，不辜负大家的信任，继续做好政府助手，继续为行业发展尽职尽责，不断加强自身建设，打造优质的行业协会。

会议最后，郑颖局长代表区经信局讲话，提出截至2015年年底，我区有汽车零部件企业1300余家，其中规上企业31家（统计口径为汽车制造业）在“十二五”期间产值从2011年的19.7亿元增长到2015年的39.1亿元，年均增长14.7%。

他表示，区委、区政府一直高度重视汽车摩托车及配套产业发展，出台了一系列鼓励汽车产业转型发展的政策举措，特别是把握住新能源汽车的发展方向，成功引起了比亚迪、长江两家新能源汽车生产厂商，使我区从汽零产业发展成长为汽车摩托车及配套产业发展，汽摩工业协会的成立，也可以说是一个新的里程碑，相信我区的汽摩及配套产业发展，一定会在现有原基础上，更好地发展！

同时，他对新一届理事会提出三点希望：一是协会要积极有为，当好企业发展的参谋；二是协会要开拓创新，当好政企之间的桥梁；三是协会要同心协力，当好自身建设的标杆，规范企业经营行为、弘扬行业正气。

（供稿：余杭区汽车摩托车工业协会）

东区即将掀起“红盖头” 龙生股份建成国家一流汽配生产基地

七月份，龙生股份呈现出一派喜气洋洋新景象：经过多年艰苦努力，东区国家一流的汽配生产基地已建成，并且即将投入生产。为迎接新厂区开工投产，近段时间以来，东区各部门正在紧锣密鼓地做好开工前的各项准备工作。

当好“龙生智造”马前卒。为确保东区大型智能冲压设备“精彩亮相”高效运营，济南二机厂派驻专业人员专门为冲压车间设备操作工和管理人员进行技术培训，内容有规范操作、故障排除等相关的知识和技能；“八连冲”设备的厂方工作人员，争分夺秒地进行机器设备调试，以确保机床开工后稳定运行；电泳车间准备工作有条不紊，每天都试机4小时，为的是测试设备运行的稳定性。

物流部员工“备战忙”。投资总额达6000万的“全自动无人物流线”即将启用，工人们紧张地进行现场调试、解决问题点，用心熟悉软件操作规程；技术人员进行“现场培训”，手把手地传授相关的业务知识和技能，熟悉各自相关的工作内容。

东区技术部承担着新产品的研发和生产验证，部门人员以高标准、严要求的姿态投入工作。龙生自主研发的一款新平台滑轨，也是新工厂的第一个产品。为了打响这开门“第一炮”，技术人员在设计上，多次评审和设计验证；在工艺上，反复讨论和演示；在试

验上，对零件、组件和总成进行了多次试装和实验验证，甚至对座椅都进行了多项试验验证，以确保开发出一款优质平台产品。

与此同时，技术部在国内知名模具厂制作了16副上下滑轨的高精度八连冲模具，其它零件也全部采用连续模制作，以满足客户对高品质大批量产品的生产需求。目前，滑轨的所有试验已顺利完成，各项准备工作全部到位。

（供稿：龙生股份 杨锦轮）



微米开启全新商业模式 和你相约碧海蓝天好景区

你是否遇到过走了一天的景区，又热又累最后也没逛几个景点的窘境？是否有过坐观光巴士时看到一处美景想停车的冲动？是否有过想坐黑车但又怕不安全的顾虑？现在，让我们与这一切 Say No！

日前浙江微米新能源汽车与北京芝麻蕉租车签署战略合作协议，共同携手打造景区内新能源汽车分时租赁项目，不同于其他车企看中城市新能源汽车租赁市场，微米更致力于不断创新，打造轻松休闲的旅行方式，真正帮助旅客实现一场说走就走的旅行，开启电动汽车的新篇章。在未来，而该项目的首个试点将在美丽的涠洲岛展开，为用户提供免费停车场及充电、清洗等服务。

释放你的双脚

想看遍岛上美景又不想委屈自己的双脚？微米帮你解决，代替双脚轻松出行，满电120公里的续航里程足够开启环岛之旅，45km/h的速度更是保障你的生命安全，让你尽情享受沿途的风景！

云端技术，手机APP一键启动

租车流程简单易操作，手机扫一扫完成支付即可提车出发，

APP一键还车，行车时如遇任何问题更有400官方客服为您保驾护航。小米米的互联网+，真的不是说说而已！

爱它更要保护它

小米米是纯电动新能源汽车，充电即可无油耗零排放，不为天然好环境带来一丝污染，爱它更是保护它。

炫出你的范

色彩丰富的小微米十分贴合时下年轻人的口味，让旅行更有范。想象驾驶着外形炫酷的小微米行驶在岛上，接受酷晒徒步者羡慕目光的洗礼，赚足眼球！

享生活，炫微米

小米米在不断追求创新的同时更致力于打造方便快捷的休闲方式，享生活，炫微米！

微米的全新商业模式正式开启，和大家相约碧海蓝天好景区，微米电动，作有范儿的品牌，做好玩儿的事儿！

（供稿：微米电动 陈赞羽）



2016 Automechanika Shanghai 迎来全面增长 “智能网联”专区与“电子及系统”板块将成展会主亮点

亚洲地区规模最大的汽车零配件、维修检测诊断及服务用品展览会——Automechanika Shanghai（上海国际汽车零配件、维修检测诊断及服务用品展览会）载誉归来，将于 2016 年 11 月 30 日至 12 月 3 日在上海浦东虹桥地区的国家会展中心举行。继去年首次移师新场馆之后，今年展会将续写辉煌，持续发展壮大。

本届展会参展企业与观众数量较去年都将有显著上升。据主办方预计，今年将有 5,700 家企业参展，较去年提升 6%；同时，将吸引 120,000 名观众莅临，较上届有 10% 的增幅飞跃。

上届 Automechanika Shanghai 首次移师国家会展中心。今年展会将继续在新场馆内进一步扩容升级，以容纳更多参展企业与更大客流。2016 年展会整体面积将达到 312,000 平方米，较去年扩大 12%，共使用包括西厅和北厅在内的 13 个馆，汇集包括原厂配套及后市场在内的整个产业链，为各领域从业人士提供信息交流、行业推广、商贸服务以及产业教育的一站式平台。

Automechanika Shanghai 持续成长、不断壮大，为细分产品专区的高效扩容创造了坚实的基础。映射当前市场趋势及发展需求，电子及系统板块中的智能网联专区可谓长势迅猛，在本届展会现场众多规模宏大的主题专区之中无疑是绝对的亮点。车联网这一概念也将成为今年展会的焦点。

车联网是行业未来的大势所趋。通过网络连接，车辆能够实现彼此间的信息沟通，获取周边交通设施情况从而提高交通安全性、便捷性和效率。车联网功能的不断提升也相应带来了更多商机。据世界权威 IT 研究与顾问咨询公司高德纳（Gartner）预测，到 2020 年全球每 5 辆行驶车辆中就有 1 辆将使用某种形式的无线网络连接。这意味着今后四年将出现 2.5 亿辆联网汽车。未来该领域

内的市场机遇也将持续涌现。

顺应车联网市场的扩张态势，与之相关的汽车通信、零部件及设备产品均将被纳入电子及系统板块的范畴，从而使得该板块的规模再度扩大，覆盖整个 4.1 号馆。电子及系统馆内的智能网联专区将集中展示最前沿的网联技术、新型传动系统、自动驾驶技术及移动服务等趋势。

此外，多场形式丰富的活动也将在这一主题馆内进行，包括一系列论坛及各类车辆和产品现场演示，为业内人士打造一场全方位深度接触互联交通的感官盛宴。

2016 年 Automechanika Shanghai 的电子及系统板块将迎来该领域内的全类别产品企业齐聚一堂，其中不仅包括一、二级整车供应商，更有车载信息系统、手机及网络终端、软件开发、互联网供应商等各类企业以及为未来联网车辆与交通体系提供产品及解决方案的交通技术企业。今年已确定参展的相关领军企业包括：博世、畅博电子、大陆汽车、海拉、亚太机电、汇润机电以及洲际电池。

除电子及系统板块之外，本届展会的用品与改装板块也将呈大幅扩张；不同于去年西厅作为功能区用于大型论坛，今年起西厅将正式迎接参展企业入驻，设置为“轮辋 / 轮毂 / 改装用轮胎”专区。该板块的参展商将齐聚于此同台竞技。

往届的新能源专区将从今年起正式更名为新能源汽车及技术专区，仍设置在北厅内，面积较去年翻番；汽车零部件板块中的零部件再制造专区今年则将在 1 号馆内登台亮相。

浙江省汽车行业协会作为本次展会的合作单位，提供全程对接服务，诚邀参加“浙江省观摩团”，共赴行业盛会。

（供稿：2016 Automechanika Shanghai 组委会）

亚太股份举行 智能汽车与新能源轮毂电机技术交流活动

正当国内掀起智能驾驶与新能源汽车之际，8 月 12 日，智能驾驶与新能源汽车轮毂电机驱动系统技术交流活动在浙江亚太机电股份有限公司内隆重举行，此次会议由浙江省汽车工业技术创新协会和浙江省新能源汽车产业联盟牵头，邀请了行业内吉利股份、康迪新能源汽车、长江汽车、卧龙电机、浙江新吉奥等众多企业的专家领导来莅临指导。亚太股份副总经理施正堂携团队出席会议。

会议由卜向红会长主持，首先他充分肯定了亚太股份近 40 年来所取得的成就，同时极力推崇亚太股份在轮毂电机和智能驾驶领域的研发和布局。

亚太智能驾驶项目技术总监梁涛年博士在会上作了“智能驾驶技术发展趋势”的报告。梁博士介绍说，亚太股份在基于自身主动安全技术的基础上联合苏州安智的底盘控制算法研发，钛马信息的车联网技术，并与前向启创、杭州智波的环境感知数据融合，布局智能驾驶生态圈。

今年 4 月，亚太已经实现了 ACC（自适应巡航系统）、AEB（紧急自动制动系统）、LDWS（车道偏离预警系统）、FCWS（前方防撞预警系统）功能的智能驾驶模块研发，标志着亚太股份汽车智能驾驶已整装待发。



公司计划 2017 年底前实现智能驾驶的各种辅助功能的产业化条件，2018 年实现典型区域自动驾驶，2020 年掌握高度自动驾驶，2020 年以后根据顾客需要随时提供自动驾驶产品和技术。梁博士进一步透露，目前亚太股份已与奇瑞汽车、北汽研究总院、东风小康等主机厂签订了共同开发智能网联汽车的战略合作协议，为亚太股份智能驾驶加快研发和推向社会奠定基础。

万向集团将建年产 5 万辆纯电动乘用车生产基地

两年前，中国万向集团收购了菲斯克（Fisker）并将其更名为卡玛（Karma），在此之后，卡玛何时国产就成为业内持续关注的问题。

近日，万向公司网站上发布的“年产 50000 辆增程式纯电动乘用车项目环境影响报告书”，透露了卡玛国产项目的最新进展。从申请中来看，该项目投资价值将达 25 亿人民币（3.75 亿美元）。目前正在走环评评估程序，同时申请新能源乘用车生产资质。

万向集团计划在该生产基地生产 Karma 平台系列产品（增程版、纯电版）、Atlantic 平台系列产品（增程版、纯电版）；产品型号分别为：Karma（EREV）、Karma（EV）、Atlantic（EREV）、Atlantic（EV）。

创立于 1969 年的万向集团主要致力于汽车零部件产业，是中国第一个为美国通用汽车公司提供零部件的原始设备制造商。现在，它成了最新一家表明要在中国这个世界最大的汽车市场生产新能源汽车野心的公司。中国政府去年表示将会为非汽车生产商颁发生产牌照，这为万向将生产范围扩大到制作零件之外铺平了道路。

事实上，万向集团自 1999 年起就启动了电动汽车及其关键零部件项目，累计投入超过 60 亿元，其中包括出海收购美国电动汽车电池生产商 A123 系统公司、美国超级电动汽车公司菲斯科等。

在实现电动乘用车国产前，万向集团已经基本建立国际化的电动汽车产业体系。尤其在制约电动乘用车发展的动力电池市场上，万向集团已经成功突围。2015 年，A123 系统公司中国年产能达 330 万包，约合 1.2 亿安时。

亚太轮毂电机项目负责人孙怡鹏向与会者介绍了轮毂电机相关情况，他说，轮毂电机驱动技术作为新能源汽车最具前景的驱动方案，在业界普遍认为是 BEV、PHEV、FCV 的最具优势的动力方案，甚至是最终的解决方案，是未来汽车实现全轮、全时、全电传智能驾驶的最终平台。国内中、高功率版本的轮毂电机技术几乎还处于空白阶段，亚太股份开创国内分布式驱动的先河，利用近四十年制动系统的技术积累和市场经验，将制动系统集成到轮毂电机内，解决了轮毂电机应用的最关键环节。

综合国内的上述情况，亚太股份将投入资源，开发两驱、四驱轮毂电机驱动专用模块化平台，即底盘集成系统，将驱动电机、制动系统、转向系统、悬架系统、电池总成等全部集成到完整的平台中，形成 2-3 个系列、多个品种的模块化集成底盘产品，从而为主机厂提供适配的全套完整产品。

亚太股份为轮毂电机和智能驾驶产业化所做的努力得到了在场专家学者的一致肯定，与会的主机厂表示希望今后能和亚太股份有更深入的合作。

（供稿：亚太机电 程锦华）



据了解，万向集团此番仅仅投资 25 亿元打造超级电动车源于多重考虑：其一，中国新能源乘用车虽然保持 160% 的同比增速，但市场体量较小，不适合大干快上；其二，Karma 意图进军高端电动汽车市场，而高端电动汽车市场容量更低。万向集团的纯电动乘用车均价预计超过 30 万元。按照万向集团的规划，该项目总投资 25.1752 亿元，年销售收入约 193.6967 亿元，利润 9.446 亿元。

尽管看好电动汽车发展前景，万向集团仍选择小步前进。万向集团美国公司总裁倪频曾透露，A123 系统公司、菲斯科公司的投资得到回报，可能需要 10 年时间。

（来源：万向集团）



■ 数据分析

今年中国车市新车销量或达 2620 万辆

上半年中国汽车市场的回顾总结

上半年，国内汽车市场新车累计销量为 1283 万辆，实现同比增长 8.1%。

从汽车市场整体表现来看，今年上半年国内汽车市场的表现是超出预期的，是比预期的要好一些。从各细分市场的表现来看，乘用车增幅最高，但其中交叉车型下滑的趋势和幅度均没有改变，轿车下滑速度趋于缓和，SUV 依旧保持高速增长，MPV 依旧保持较快增长；商用车领域也出现一些触底反弹的苗头。应该来讲，购置税优惠政策的实施和厂商的大规模促销让利以及去年同期车市低迷的表现，都可谓部分抵消了持续低迷的宏观经济形势对车市带来的负面影响，给今年上半年所实现的较快增长创造了机会。

影响下半年及全年汽车市场走势因素

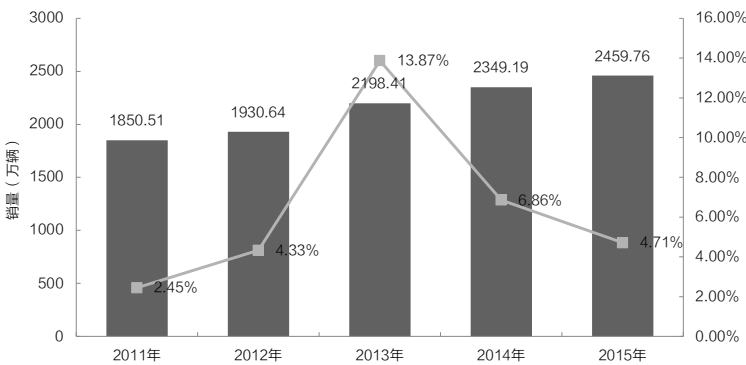
1、宏观经济走势

经济的表现是影响汽车市场需求的核心要素之一，而 2016 年宏观经济表现可谓虽降速但不失速，而这样的表现虽然一方面影响着国内汽车市场的增长速度，但另一方面也确保了国内汽车市场仍保持了一定的市场需求。不可否认，宏观经济形势对于汽车市场需求的影响是客观存在，经济形势相对低迷时会影响消费者的收入和信心，消费也会有所收敛。反映在终端市场层面，就是人气不旺；反映在销量层面，就是增速下降，增量减少。

2、购置税优惠政策的退出时间

众所周知，1.6L 及以下排量乘用车的购置税减半优惠政策对车市的刺激作用是明显的。但目前关于该政策可能退出的传闻不绝于耳。所谓提前退出这则消息肯定是不确切的，毕竟此次购置税优惠政策的截止日期是今年的 12 月 31 日，因此，除非发生重大变故，否则基本不可能出现朝令夕改。不过，2017 年购置税优惠政策延续的条件也不够充分，一方面当前宏观经济稳中有进，总体是向好的，延续的必要性不是非常大；另一方面这类刺激政策如果持续时间过长，其效果会减弱，对于国家层面而言，可谓会少了税收又作用有限，因此政策延续会得不偿失。这一轮的购置税政策可能还是会如期退出，而这也将促使今年底会出现一波购车高峰，从而对 2016 年车市销量表现带来较大贡献。

2011-2015 年国内汽车市场新车销量



总体来看，虽然 2016 年国内汽车市场的增长要好于 2015 年，但竞争激烈程度则明显要高于 2015 年。应该来讲，目前国内汽车市场竞争更趋激烈主要表现在两个方面，一是合资品牌与中国品牌的竞争已经“接轨”，二是合资品牌之间、中国品牌之间的激烈更趋白热化。合资品牌前期在 SUV 和 MPV 两个看涨的细分市场的表现是不如中国品牌的，在这样的情况下，合资品牌为扭转劣势积极开展了以下几方面工作：一方面是向 SUV 市场不断投新产品，另一方面则是在轿车市场放出降价大招，降得让消费者都感到意外。对于中国品牌而言，在快速将 SUV 和 MPV 从蓝海市场做成红海市场之后，就开始着力于进行市场份额之争，而其举措也同样是加速新产品的投放和加大降价促销力度。因此，包括下半年在内的整个 2016 年，对于中国汽车市场而言，新品和促销都将成为关键词。

新车销量或将达到 2620 万辆

2016 年中国汽车市场新车销量（预计）

市场	预计销量（万辆）	预计增速
全行业	2620	6.5%
乘用车	2275	7.6%
基本型乘用车（轿车）	1160	-1%
运动型多功能乘用车（SUV）	810	30%
多功能乘用车（MPV）	235	11%
交叉型乘用车	70	-36%
商用车	345	0%

综合影响 2016 年全年中国车市走势的各类因素以及过去几年中国车市的表现，预测 2016 年全年国内累计将销售新车 2620 万辆，实现同比增长 6.5%。从各细分市场看，虽然对乘用车增速乐观，但因去年四季度销量基数高，全年增速虽然好看但会不及

上半年，预测乘用车销售将达 2275 万辆，实现同比增长 7.6%；虽然商用车有企稳之势，但仍然难以实现增长，预测商用车销售为 345 万辆，销量与去年持平。在乘用车各细分市场，交叉车型仍出现大幅下滑，预测全年交叉车型销售为 70 万辆，出现同比下滑 36%；轿车下滑幅度将收窄，但仍会负增长，

预测轿车销售为 1160 万辆，出现同比下滑 1%；MPV 仍保持较快增长，但增速放缓，预测 MPV 销售为 235 万辆，实现同比增长 11%；SUV 高增长，但降速明显，预测 SUV 销售为 810 万辆，实现同比增长 30%。

（浙江省汽车行业协会综合整理）

中国汽车保有量快速增长 机动车已达 2.85 亿辆

据公安部交管局统计，截至 2016 年 6 月底，全国机动车保有量达 2.85 亿辆，其中汽车 1.84 亿辆；机动车驾驶人达 3.42 亿人，其中汽车驾驶人 2.96 亿人。

汽车保有量达 1.84 亿辆，新登记 1328 万辆。随着群众机动出行需求不断提高，汽车市场潜力持续释放，汽车保有量保持快速增长趋势。上半年汽车保有量净增 1135 万辆，新注册登记汽车达 1328 万辆，比去年同期提高 199 万辆，同比增长 17.62%。

从统计情况看，近五年以来，汽车新注册量呈高速增长趋势，汽车占机动车比率不断提高，从 43.88% 提高到 64.39%。从分布情况看，全国有 46 个城市的汽车

保有量超过百万辆，其中北京、成都、深圳、重庆、上海、苏州、天津、郑州、西安、杭州、广州、武汉、石家庄、南京、青岛、东莞 16 个城市汽车保有量超过 200 万辆。

小型载客汽车保有量达 1.47 亿辆，私家车超 1.35 亿辆。上半年，小型载客汽车保有量达 1.47 亿辆，新注册登记量达 1169 万辆，比去年同期提高 166 万辆，同比增长 16.57%。其中，以个人名义登记的小型载客汽车（私家车）超 1.35 亿辆，上半年新注册登记量达 1085 万辆。

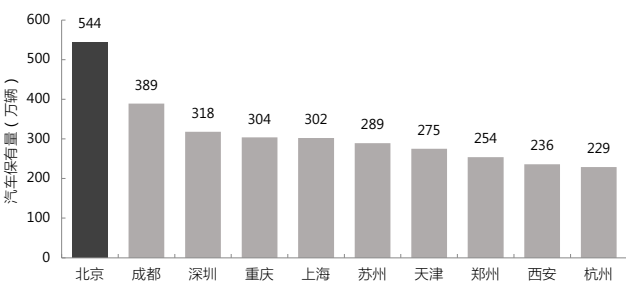
载货汽车保有量达 2143 万辆，上半年新注册量达 127 万辆。上半年，全国载货汽车保有量达 2143 万辆，与 2015 年底相比，增加 71.8 万辆，增长 3.47%。新注

册登记量达 127 万辆，比去年同期提高 26 万辆，同比增长 25.54%。从统计情况看，载货汽车新注册量自 2014 年下半年持续走低以来，2016 年上半年开始回升。

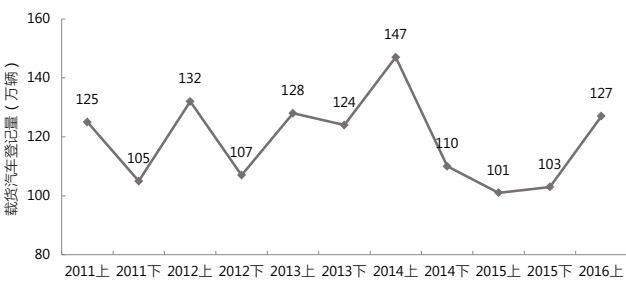
机动车驾驶人超 3.4 亿人，新领证 1611 万人。与机动车保有量快速增长相适应，机动车驾驶人数量也呈现持续高速增长趋势。上半年，全国机动车驾驶人总量已超过 3.4 亿人，其中汽车驾驶人 2.96 亿人，占驾驶人总量的 86.55%，新领证机动车驾驶人 1611 万人，其中新领证汽车驾驶人 1500 万人。从统计情况看，2015 年以来，驾龄不满 1 年的驾驶人超 3500 万，新领证驾驶人数量激增。

（浙江省汽车行业协会综合整理）

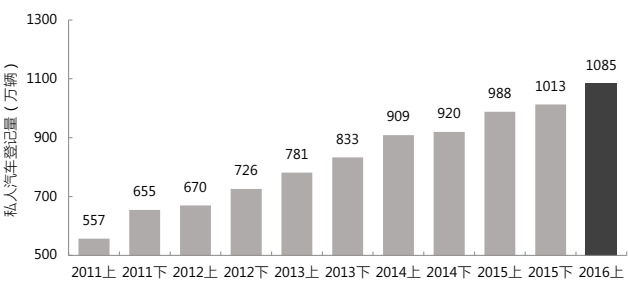
汽车保有量居全国前十名城市



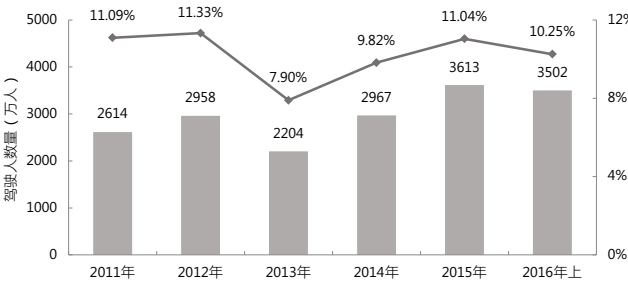
近五年载客汽车新注册登记量



近五年私人小型载客汽车新注册登记量



近五年驾龄不满 1 年的驾驶人数量及占比





数据参考

保持稳定增长态势 前 7 月汽车产销均超 1400 万辆

2016 年 7 月，汽车产销比上月均呈下降，同比呈较快增长。1—7 月，汽车产销保持稳定增长，增幅比上半年继续提升。

2016 年 7 月汽车产销情况分析

7 月，汽车产销分别为 195.96 万辆和 185.19 万辆，汽车产销比上月均呈下降，同比呈较快增长。

乘用车产销与上月相比均呈下降，与上年同期相比，涨幅均超过 20%，产量更是超过 30%；商用车产销量与上月相比均有一定下降，降幅超过 10%，与上年同期相比，产销量均有一定增长。

1-7 月，汽车产销 1485.43 万辆和 1468.39 万辆，同比增长 8.99% 和 9.84%，增幅分别比上半年提升 2.52 个百分点和 1.70 个百分点。

乘用车和商用车产销量与上年同期相比，均呈现一定的增长。

2016 年 7 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	195.96	-4.35%	28.90%	185.19	-10.59%	23.03%
乘用车	171.85	-3.03%	31.83%	160.45	-10.06%	26.26%
商用车	24.11	-13.00%	11.28%	24.74	-13.90%	5.52%

2016 年 1-7 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	1485.43	8.99%	1468.39	9.84%
乘用车	1281.79	10.07%	1264.68	11.13%
商用车	203.64	2.66%	203.71	2.41%

2016 年 7 月乘用车产销情况分析

7 月，乘用车生产 171.85 万辆，环比下降 3.03%，同比增长 31.83%；销售 160.45 万辆，环比下降 10.06%，同比增长 26.26%。与上月相比，多功能乘用车（MPV）产量微增，销量小幅下降，其他品种产销均呈下降；与上年同期相比，交叉型乘用车产销仍呈较快下降，其他品种产销增长明显。

1-7 月，乘用车产销分别为 1281.79 万辆和 1264.68 万辆，同比增长 10.07% 和 11.13%。与上年同期相比，交叉型乘用车产销降幅均超过 30%，基本型乘用车（轿车）产销量也有一定幅度下降，运动型多用途乘用车（SUV）增速依然最快，产销增幅均超过 40%。

2016 年 7 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	171.85	-3.03%	31.83%	160.45	-10.06%	26.26%
基本型乘用车（轿车）	87.38	-3.20%	25.67%	82.49	-10.34%	19.57%
运动型多用途乘用车（SUV）	62.28	-1.94%	48.63%	58.07	-8.90%	47.36%
多功能乘用车（MPV）	18.19	0.80%	45.77%	15.36	-9.85%	36.41%
交叉型乘用车	4.00	-25.93%	-37.92%	4.54	-11.35%	-38.94%

2016 年 1-7 月乘用车细分品种产销情况

	产量（万辆）	同比增长	销量（万辆）	同比增长
乘用车	1281.79	10.07%	1264.68	11.13%
基本型乘用车（轿车）	645.59	-2.33%	638.71	-1.51%
运动型多用途乘用车（SUV）	453.32	43.70%	443.72	44.86%
多功能乘用车（MPV）	126.90	15.87%	135.34	19.89%
交叉型乘用车	45.97	-34.25%	46.92	-33.27%

2016 年 7 月前十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	交叉型乘用车生产企业
1	一汽-大众	长城汽车	上汽通用五菱	上汽通用五菱
2	上汽大众	东风本田	东风汽车	东风汽车
3	上汽通用	长安汽车	长安汽车	长安汽车
4	长安福特	广汽乘用车	北汽银翔	重庆力帆
5	北京现代	东风日产	金杯汽车	金杯汽车
6	东风日产	上汽通用	上汽通用	北汽股份
7	一汽丰田	北京现代	东风本田	北汽有限
8	吉利控股	一汽-大众	北汽股份	一汽集团
9	广汽本田	吉利控股	奇瑞汽车	北汽福田
10	神龙汽车	比亚迪	江淮股份	奇瑞汽车
合计（万辆）	60.45	28.16	13.76	4.51
所占比重	73.28%	48.49%	89.63%	99.40%

2016 年 7 月前十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	3.34	哈弗 H6	3.91	五菱宏光	4.22
2	英朗	3.11	传祺 GS4	2.76	宝骏 730	1.82
3	捷达	2.75	本田 CRV	1.86	欧尚	0.98
4	卡罗拉	2.72	昂科威	1.60	幻速 H3	0.68
5	桑塔纳	2.59	宝骏 560	1.56	威旺	0.64
6	轩逸	2.55	炫威	1.42	别克 GL8	0.62
7	福睿斯	2.45	瑞虎	1.41	欧诺	0.58
8	速腾	2.02	途观	1.41	金杯 750	0.55
9	福克斯	1.60	缤智	1.40	菱智	0.55
10	科鲁兹	1.60	奇骏	1.31	S500	0.46
合计（万辆）	24.73		18.64		11.10	
所占比重	29.98%		32.10%		72.27%	

2016 年 7 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）	63.36	31.83	28.99	21.02	11.10	3.64
所占比重	39.49%	19.84%	18.07%	13.10%	6.92%	2.27%

2016 年 7 月前十家汽车分车型生产企业销量排名

排名	汽车（按集团）		乘用车		商用车	
	企业名称	销量	企业名称	销量	企业名称	销量
1	上汽集团	41.85	一汽-大众	13.52	北汽福田	3.43
2	东风集团	28.51	上汽大众	13.20	东风汽车	2.84
3	一汽集团	22.49	上汽通用	13.03	上汽通用五菱	2.01
4	中国长安	19.17	上汽通用五菱	10.60	江淮股份	1.82
5	北汽集团	18.05	东风日产	7.28	一汽集团	1.58
6	广汽集团	13.09	北京现代	7.00	江铃控股	1.50
7	长城汽车	6.90	长安汽车	6.76	中国重型	1.34
8	吉利控股	5.22	长安福特	6.62	长安汽车	1.20
9	华晨汽车	4.77	长城汽车	6.13	重庆力帆	1.08
10	奇瑞汽车	4.29	东风本田	5.38	长城汽车	0.77
合计（万辆）	164.34		89.52		17.57	
所占比重	88.74%		55.79%		71.03%	

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。

2016 年 7 月商用车产销情况分析

7 月，商用车生产 24.11 万辆，环比下降 13%，同比增长 11.28%；销售 24.74 万辆，环比下降 13.90%，同比增长 5.52%。与上月相比，客车和货车产销均呈下降，客车降幅更为明显；与上年同期相比，货车产销增长较快，客车有所下降。

1-7 月，商用车生产 203.64 万辆，同比增长 2.66%；销售 203.71 万辆，同比增长 2.41%。与上年同期相比，货车产销呈一定增长，客车有所下降。除轻型客车和轻型货车产销有所下降外，其他车型均有一定的上升。

与上月相比，7 月前十家轿车生产企业销量除长安福特销量增速最快，广汽本田略有增长，其他企业呈不同程度下降；十家 SUV 生产企业销量除吉利控股和东风本田销量呈两位数较快增长，一汽大众、广汽乘用车和长城汽车增速略低，其他企业有所下降。；前十家 MPV 生产企业销量除东风本田、奇瑞汽车和上汽通用五菱销量有所增长，其他企业呈一定下降；前十家交叉型乘用车生产企业销量除一汽集团、东风汽车、奇瑞汽车、北汽福田和长安汽车销售呈快速增长，其他企业均呈下降。

7 月，中国品牌乘用车共销售 63.36 万辆，环比下降 11.59%，同比增长 27.64%，占乘用车销售总量的 39.49%，占有率比上月下降 0.68 个百分点。与上月相比，德系、日系和美系乘用车销量降幅略低，韩系和法系下降较快。



数据参考

2016 年 7 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	24.11	-13.00%	11.28%	24.74	-13.90%	5.52%
客车	3.72	-24.05%	-9.30%	3.64	-25.00%	-16.51%
大型客车	0.67	-4.69%	-9.41%	0.63	-13.77%	-19.41%
中型客车	0.63	-31.67%	-11.62%	0.58	-35.34%	-11.36%
轻型客车	2.42	-26.06%	-8.65%	2.43	-24.70%	-16.87%
货车	20.40	-10.64%	16.07%	21.10	-11.64%	10.54%
重型货车	4.68	-17.93%	33.99%	4.97	-16.22%	33.51%
中型货车	1.46	3.01%	28.98%	1.44	-8.46%	13.71%
轻型货车	10.15	-10.37%	8.64%	10.37	-13.64%	0.88%
微型货车	4.11	-6.24%	13.91%	4.32	-1.08%	13.13%

2016 年 1-7 月商用车细分品种产销情况

	产量 (万辆)	同比增长	销量 (万辆)	同比增长
商用车	203.64	2.66%	203.71	2.41%
客车	29.55	-8.81%	29.26	-9.70%
大型客车	4.15	2.95%	4.01	1.10%
中型客车	4.79	21.60%	4.66	19.23%
轻型客车	20.61	-15.66%	20.59	-16.05%
货车	174.09	4.90%	174.45	4.77%
重型货车	38.67	16.34%	39.00	17.22%
中型货车	12.30	17.70%	12.23	13.70%
轻型货车	87.07	-5.61%	87.81	-4.44%
微型货车	36.05	20.07%	35.41	15.05%

初步显现下行压力 二季度中国汽车产业景气指数发布

中汽协 12 日发布数据显示, 1-7 月我国汽车产销保持稳定增长, 但也初步显现下行压力。中汽协有关负责人建议, 继续实行低排量乘用车鼓励政策。

近年来, 7 月一直都是我国汽车产销的低点。但根据中汽协数据, 7 月汽车产销环比分别下降 4.38% 和 10.59%, 同比却有显著增长, 分别达到 28.9% 和 23.03%。其中, 乘用车产销同比增速继续高于汽车总体。

总体看今年前 7 个月, 汽车产销增幅比上年继续提升。SUV 车型同比增长明显, 轿车略有下降, 交叉型乘用车降幅最大, 超过 3 成。

中汽协秘书长助理陈士华分析说, 汽车产销同比增速稳步增长主要因为去年基数较低、刚需强劲, 以及去年 10 月开始、将延续到今年年底的 1.6 升及以下乘用车购置税减半政策等多重因素影响。

此外, 据中汽协发布的二季度汽车产

业景气指数显示, 反映预期的先行合成指数已经连续两个季度出现下滑态势, 表明未来存在下行压力。中汽协副秘书长叶盛基建议, 明年延续对低排量乘用车的鼓励政策。

叶盛基表示, 我们也在积极呼吁国家有关产业主管部门, 延续 1.6 升及以下乘用车购置税减半政策, 低排量、小型化的车辆应该作为未来我们引领产业发展的一个重要车型之一。

根据中国汽车产业景气指标体系, 综合相关经济运行信息分析, 2016 年二季度中国汽车产业发展景气指数 (ACI) 发布如下:

一、汽车产业景气指数分析

1、2016 年二季度, 汽车产业一致合成指数为 89.16 (2010 年=100), 比 2016 年一季度增长 0.04 点, 连续四个季度保持回升态势。

先行合成指数为 90.31 (2010 年=100), 比 2016 年一季度下降 3.64 点, 连续两个季度出现下滑态势。

2、滞后合成指数为 88.71 (2010 年=100), 比上一季度提高 0.72 点。

3、2016 年二季度, 一致合成指数连续 4 个季度回升, 总体显示汽车产业增速较好, 处于平稳运行阶段。先行合成指数连续两个季度出现下降, 表明未来存在下行压力。

二、汽车产业景气动向指数变动态势分析

1、2016 年二季度, 汽车产业景气动向指数为 36, 较上 1 季度降低了 5 点。

2、2016 年二季度汽车产业景气动向指数波动发展呈现, 从 2016 年一季度的绿灯区回落至蓝灯区, 说明随着宏观经济下行压力的增大, 汽车产业已由正常运行状态进入趋冷状态, 汽车产业运行初步显现出下行压力。

(浙江省汽车行业协会综合整理)



买车、换车就到10月 西博车展

第一季: 10月13日-17日
第二季: 10月26日-30日
地点: 石祥路589号杭州汽车城

垂询 0571-28879586
更多活动参看本刊第 10 页



加官方微信 抢门票!