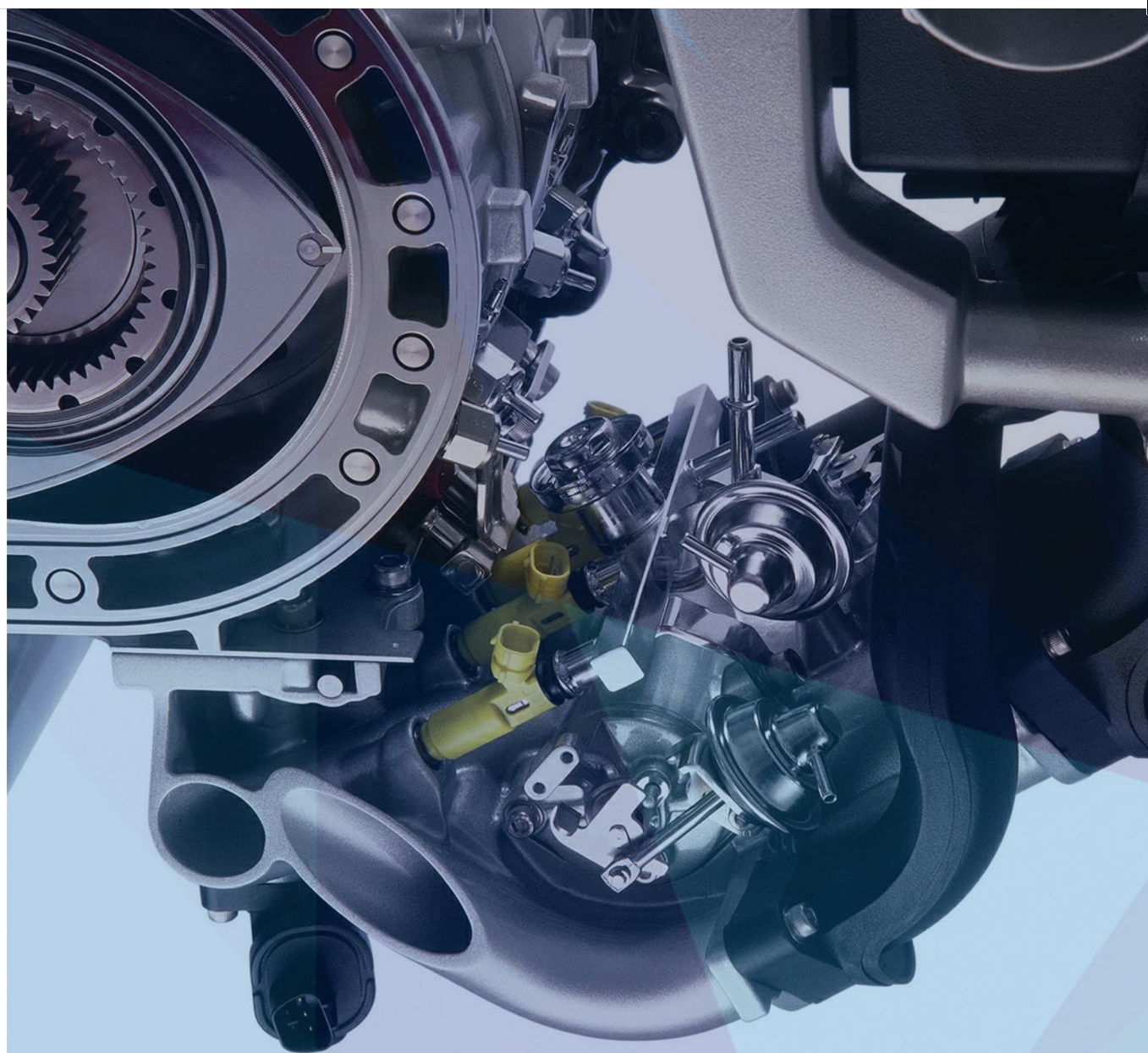




浙江省汽车行业协会
ZHEJIANG ASSOCIATION OF AUTOMOBILE MANUFACTURERS
慧识百家 服务企业

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09月 / 总第152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



浙江铁马科技股份有限公司董事长

王以良

“草根企业家”
和铁马30年的不解之缘



关注官方微信

门票大放送！赏车购车就到10月13日第十七届杭州车展 / 06
十年磨一剑 车辆运输车治理工作方案正式发布实施 / 12
市场份额超37% SUV市场红利能持续多久 / 21
强化做强做大纳智捷品牌的决心和信心 都东风裕隆公司领导调研西区市场 / 28
产销增速超预期 8月均超20%，前8月分别增长约一成 / 36

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



无人驾驶汽车量产商用仍存难点

作为汽车行业的发展方向之一，我国主流的汽车和互联网企业纷纷开始加入无人驾驶汽车的制造阵营。但业界人士认为，无人驾驶汽车量产商用仍存难点，建议相关企业提前布局，搭建平台深度合作，共同努力占领这一产业的发展先机。

打开手机只需简单操作，就能让无人驾驶汽车停到车位上，再次操作还能让汽车停到眼前……目前，一汽、长安等传统汽车厂商开始逐渐关注无人驾驶技术，另外，百度、腾讯、乐视、阿里巴巴等互联网企业也相继发布了自己的造车计划。

据了解，在自动驾驶技术方面，各大车企的研发路径总体上趋同，都是以车道保持、自动泊车、盲点检测等安全系统开始，逐步增加障碍物主动避让、自主转向变道等智能技术，最终发展为无人驾驶。

无人驾驶汽车最显著的优势就是便捷和安全，可以将人从驾驶、导航等重复性工作中解脱出来，增强车辆运载能力，优化车辆和道路配置，并可实现新的汽车租赁模式。同时，当前汽车社会的污染、耗能、安全、拥堵四个大问题，也可能因为技术更新得到缓解。

尽管我国对无人驾驶汽车的研究起步较早且备受重视，但就目前而言，不仅是我国，全球无人驾驶车辆短期内仍难量产商用，成熟的高度智能化无人驾驶车辆的实现也许需要几十年时间。

目前，一些知名车企研发的无人驾驶汽车可以在沙漠甚至

高速公路上行驶，但在处理城市的复杂路况方面还有不少困难。不仅如此，与智能化密切相关的车联网也存在安全隐患，利用市面上随手可得的车联网设备再加一款应用软件，就可以实现对智能汽车的攻击。

不过，业内人士认为，无人驾驶已是汽车行业一个重要的发展方向，目前欧美一些汽车强国已在智能汽车研发方面联手，我国也应加大对无人驾驶汽车研发的政策扶持，加大创新驱动，促进产品实现信息化和智能化，提前布局无人驾驶汽车产业。

首先应尽快进行顶层设计，加快规划建设智能交通系统等基础设施，加快进行无人驾驶汽车相关技术标准、法律法规及保险等方面前瞻性研究，在考取驾驶资格、行驶及事故认责时有据可依。

其次，促进国内传统汽车企业与互联网企业深度合作，两类企业依靠自身研发无人驾驶汽车均有利弊，合作则可相辅相成，政府应搭建平台促进两类企业合作，加速国内无人驾驶汽车产业的发展进程。

再者，建立汽车工业新投资体制，建议参照国外风投主导高风险项目的模式，在国内完善投资体制，引导社会资本进入高科技、新领域项目。

本刊编辑部
2016年9月

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



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09月出版 总第152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

G20 赞

为中国汽车点赞

P08 专题策划

P08 美加两国驻华大使到访
吉利汽车成 G20 峰会中国品牌“代言人”
P09 融·创||未来
众泰汽车助力 G20 峰会精彩纷呈
P10 东风裕隆服务 G20 峰会交出完美答卷
P11 闪耀 G20
长江 EV 为中国电动汽车长脸

SEP·2016

AUTO ZHEJIANG
浙江汽车

CONTENTS

卷首语

01 / 无人驾驶汽车量产商用仍存难点

封面人物

04 / 抓住机遇 开拓进取
“草根企业家”王以良和铁马 30 年不解之缘

协会快讯

06 / 门票大放送！
赏车购车就到 10 月 13 日第十七届杭州车展

共同关注

12 / 十年磨一剑
车辆运输车治理工作方案正式发布实施
13 / 车辆运输车治理工作涉及车辆装载图示
14 / 新能源汽车最大丑闻
5 家新能源车企骗补超 10 亿元
16 / 无人驾驶成熟了吗？
出行市场的下一个投资机会在哪里

行业要闻

18 / 生产者应成为报废汽车回收责任制主体
19 / 正向研发
中国品牌车企面临成本、风险双重考验
20 / 别迷恋小目标 自主品牌为何难塑品牌力
21 / 市场份额超 37% SUV 市场红利能持续多久
23 / 油耗限值力压技术趋于成熟
混合动力技术迎来 OK 时代
24 / 提升汽车产业基础 专家热议技术路线图

动态聚焦

25 / 省委常委、杭州市委书记赵一德莅临杭维柯调研

25 / 温州市瓯海区汽摩配行业协会
开展会员单位“互学”交流活动
26 / 融匠心·创精品·赢未来
众泰汽车闪耀 2016 成都车展
27 / 桐庐县委书记毛溪浩走访龙生股份
27 / 双金机械 SK1800 单缸液压圆锥破碎机
被认定为“浙江制造精品”
28 / 强化做强做大纳智捷品牌的决心和信心
东风裕隆公司领导调研西区市场
28 / 总结万向四大发展基因
寄望继续当民营企业排头兵
浙江省委副书记、代省长车俊一行来万向调研
29 / 市场升级只有起点没有终点
万安科技成功通过戴姆勒 OSA 评审
30 / 浙江省副省长冯飞一行
莅临安吉亚太视察安全生产工作
31 / 激发潜能 熔炼团队
万达股份第一届探索训练活动如期开展
31 / 中马传动：
打造高精度齿轮制造行业标杆
32 / 宁波时代紧固件开展两学一做学习活动

协会快讯

33 / 汽车平台为广安汽车电器制定发展规划
长期目标实现净利润 1 个亿

数据参考

34 / 2016 年上半年整车上市企业净利润分析
35 / 2016 年上半年汽车零部件上市企业净利润分析
35 / 2016 年上半年汽车上市经销商利润分析
36 / 产销增速超预期
8 月均超 20%，前 8 月分别增长约一成



抢抓机遇 开拓进取 “草根企业家”王以良和铁马 30 年的不解之缘

从临海市铁马制管有限公司，到浙江铁马科技股份有限公司，时间已经过去了 30 多年。王以良这个“草根企业家”在市场经济大潮中，抢抓机遇、开拓进取，闯出了一条成功的发展道路。

把握市场动向 挖掘第一桶金

上世纪 80 年代，王以良和兄弟创办花园五金配件厂，主要生产以面向农村用户为主的农用打稻机。

虽然王以良是农村出身，但是其眼光看得比一般人更加长远。王以良认为，在改革开放和社会主义市场经济的大浪潮之下，农用打稻机市场逐渐会不断萎缩，不能成为长久发展的目标。同时其了解到，在美国等发达国家，人均拥有 1.2 辆汽车，而在当时的中国，平均 2000 人也拥有不到一辆汽车。“汽车绝对是未来发展的趋势，企业也应该对产品进行升级”，王以良是这么想的，也是这么做的。王以良两兄弟的企业开始转产汽车刹车管和发动机高低压油管等。

1993 年，王以良通过市场调查，认为橡胶管、紫铜管等将被新型的尼龙管所替代，于是其和股东商量，决定投资 300 多万元，从德国引进一条 pall 尼龙管生产线。经过半年的反复测试，终于在当年底成功开发 pall 尼龙管，填补了国内空白，也使企业在汽车零部件行业淘到第一桶金。

在改革开放的大潮中，中国的经济迅速发展，汽车也从曾经的“奢侈品”成为了“必需品”，产销量直线上升。铁马的汽车零部件产量也随之水涨船高。

30 年来，铁马先后开发生产 pall 尼龙管、氟胶管、大口径针织胶管等 6 款产品填补国内空白。事实证明，王以良对市场的判断是完全正确的。

企业转型升级 专注产品研发

铁马在王以良的细心经营下，已然步上正轨，并占有了了一定的市场格局。王以良并没有满足于现有的生产规模和产品，可是企业转型升级的突破口在哪里呢？他又一次陷入了深思。

通过对国内外汽车行业的深入研究，王以良认为，汽车行业应向环保、清洁、节能方向发展。果不其然，不久之后，我国就针对柴油车制定了“国 IV 汽车排放标准”。当时，柴油车排放后处理系统只有外国企业才能生产，售价高昂，我国每年需从国外进口几百万套才能满足国内日益增长的需求。因此，中国自主研发实用、高效的柴油车尾气净化催化技术是汽车催化领域面临的重大课题。2010 年，该项目被列入国家“863 计划”，王以良毫不犹豫地接手了这个项目的研发工作。

面对系统中的各种难题，王以良多次走访国内知名院校和研究机构，逐步与清华大学核能研究所、沈阳橡

王以良

企业发展要注重文化和人才的培养，借贷要有限度，资本运作风险要可控，投资要深思熟虑。

中共党员，工程师，结业于上海交通大学 MBA。

1995 年 -2000 年，临海市铁马制管有限公司，董事长兼总经理
2000 年至今，浙江铁马科技股份有限公司，董事长
1997 年至今，浙江铁马科技股份有限公司，党支部书记
2007 年 -2014 年，临海市十大功勋企业家

2000 年 -2016 年，临海市党代表
2004 年 -2016 年，台州市党代表
2005 年 -2015 年，临海市科技人才
2008 年 -2015 年，临海市劳动模范
2012 年 -2016 年，临海市机械汽配协会会长
2016 年 6 月，台州市优秀共产党员

胶研究院等著名研究机构建立了长期的密切合作关系，同时陆续引进高级人才和先进设备，建立浙江省级高新技术研究开发中心。

他率领由高级工程师、工程师、高级技师等一流的工程技术人才组建而成的技术团队，对柴油车排放后处理系统项目进行技术攻关，在次年成功研发出该系统，当年即投入市场并实现 3000 万元销售额。

此后，铁马坚持以高起点、高素质、高专业化为原则，吸收消化当代产品开发制造的新思维，同时可根据各客户的需求进行产品生产开发，采用国内领先技术，先后研发了 PA12 尼龙管、针织胶管、车用耐高温精密氟胶制动软管等项目，均填补国内空白，并获浙江省科技项目三等奖、二等奖和台州市科技进步一等奖等荣誉，是台州市名副其实的汽摩配行业龙头企业之一。2015 年，铁马 SCR 项目获得国家科技进步二等奖，同时开始研发 DCDC、PTC 等汽车新能源项目，以适应新能源汽车行业的兴起。

秉承忠诚之心 打造诚信企业

在企业发展壮大的同时，王以良从来没有忘记自己是一名共产党员。王以良说，作为一名中共党员，就要有一颗忠诚之心。对党如此，对企业亦是如此。王以良就是本着这样的忠诚之心来打造他的企业。在实践中，他更明白，企业发展靠什么？“第一是质量，第二是服务，第三是价格”成为了他经营企业的不二法则。靠诚信，靠口碑，尤其是在产品质量和产品销售的重要环节上更是如此。为了让客户使用放心产品，其始终把抓产品质量放在第一位。

铁马产品以卓越的质量、合理的价格、完善的服务赢得了众多客户，通过了国、军标体系认证，在全国汽配行业抽检中，连续多年合格率为 100%。

目前，铁马已成为上汽、二汽、长安、陕汽、南汽、东风、柳汽、北方奔驰、厦门大小金龙、苏州金龙、尼奥普兰等数十家汽车集团公司批量配套，并批量出口至欧美、东南亚等地，在全国乃至世界汽车行业中享有较高的知名度。

经过王以良的不懈努力，铁马被国家统计局、工业交通统计司评定为“全国千家最具成长性中小企业”，先后获浙江省著名商标、浙江省知名商号、浙江省 AA 级‘守合同重信用’单位、临海市龙头企业、临海市工业十强企业、临海市实力企业等荣誉称号。2014 年 4 月至今，公司实验室被上汽集团评定为 II 级实验室。

聚焦家乡发展 关心社会进步

王以良不仅关心企业的发展，更关心社会的全面进步。作为一名基层党代表，其看到的社会问题往往更多、



更全面。近年来，王以良在百忙之中抽出时间，深入社会，广泛收集民意，认真开展调查研究，递交数份议案，尽了一名优秀代表应尽的责任。

去年，其提交了关于排涝系统建设的议案，聚焦“五水共治”，关心民生实事，得到了相关领导和有关部门的重视。

今年，他又在聚焦基础教育问题，希望政府能够引进师资人才，落实资金匹配，大力发展初中和小学教育。“人才对一个企业来说是发展的关键。我们办企业的深知人才的重要性，所以更重视教育的发展。我是一个地道的临海人，我希望我的家乡能更好的发展教育，培养出更多有实力的人才”，王以良说。

“生产顾客信任的产品，提供顾客满意的服务”是铁马的承诺；“精益求精、追求卓越”是铁马的宗旨；“持续创新，参与国际市场竞争”是铁马 21 世纪发展、追求的目标。王以良将带领着一代铁马人继续努力，为更多的客户提供满意的产品和服务。

（供稿：张琼 李晶磊）



协会快讯

门票大放送！ 赏车购车就到 10 月 13 日第十七届杭州车展

第十七届中国杭州国际汽车工业展览会将于 10 月 13 日在杭州市国际会展中心盛装登场。作为浙江年度最大车展，本届车展将分两季举行，其中第一季 10 月 13 日 -17 日，参展品牌以日韩合资品牌 + 国产自主品牌为主，第二季 10 月 26 日 -30 日，参展品牌以欧美合资品牌 + 高端品牌为主。

G20 之后，杭州将逐步跃升为一线城市，天下从此重杭州！作为 G20 之后杭城首个大型车展，杭州车展一直以来是国内外汽车品牌争奇斗艳的舞台，本届车展将延续 G20 “包容、开放”的精神，向全世界观众敞开大门，为此，车展组委会决定今年“放大招”，拿出大量价值 80 元一张的门票回馈观众！积极打造“更开放”的一线城市车展！

千真万确！只要你想来，提前报名申领！就送你价值 80 元一张的杭州西博车展门票！两季总共 4 万张门票免费派发，4 万次的机会先抢先得，还等什么！



关注微信公众号
更多福利等着你

申领办法：

您可以通过两个渠道申领免费门票：

渠道一：登录车展官方网站 www.autohz.com.cn 进行报名申领；

渠道二：关注“杭州西博车展”官方微信公众号，点击“门票免费申领”按钮，根据提示参与即可。

每人限领一张门票。
两种渠道不可重复领取。

免费门票申领时间：

第一季车展门票申领时间：09 月 21 日 -10 月 08 日

第二季车展门票申领时间：09 月 21 日 -10 月 21 日

门票兑换使用时间：

第一季车展门票兑换时间：10 月 13 日 -10 月 14 日

第二季车展门票兑换时间：10 月 26 日 -10 月 28 日

免费门票只限于相应展季时间（第一季 10 月 13 日 -10 月 14 日，第二季 10 月 26 日 -10 月 28 日期间）进行使用，逾期作废！

门票升级：

在官方微信进行免费门票申领的观众，如果想在相应展季中任意一天（即第一季 10 月 13 日 -10 月 17 日，第二季 10 月 26 日 -10 月 30 日期间）进行使用，需完成第一步之后继续在官方微信菜单栏“申领免费门票”的下方“升级门票”栏中按要求进行操作。

升级门票时间：

第一季车展门票升级时间：09 月 21 日 -10 月 08 日

第二季车展门票升级时间：09 月 21 日 -10 月 21 日

升级门票兑换使用时间：

第一季车展门票兑换时间：10 月 13 日 -10 月 17 日

第二季车展门票兑换时间：10 月 26 日 -10 月 30 日



赏

新车、名车、豪车荟萃！美女车模云集

展会期间，各车商将在现场发布最新车型，更有自主品牌、欧美合资、高端进口品牌与新能源汽车荟萃云集，扎堆亮相。同时依托展馆优势条件，您也可以一网打尽华东市场上最全面最新鲜的二手车资源和一站式服务的按揭保险上牌以及零配件等后市场的综合购车体验。

购

厂家直销，购车超低价！

十几年来，杭州车展也已成为杭城及周边地区人群赏车购车的首选平台，在杭城也早已形成“买车就到杭州西博车展”的共识。作为浙江最大车展，本届车展除了豪华展台，新车、概念车、豪车云集，将继续秉承“全年购车超低价”的理念，邀请各品牌厂家拿出全年最大的优惠政策，让市民享受一年之中前所未有的购车实惠。本届车展各车商也制订了各种“触底”优惠政策，不仅价格优惠到底，部分车商还准备了油卡、家电、相机等各种丰厚大奖作为订车抽奖礼品回馈给现场购车观众。

以旧换新，现场低价换车！

本届车展，各车商也将针对有换车需求的车主，推出团置换优惠活动。市民可以用旧车置换新车，不仅能享受置换优惠，还有机会享受厂家给予的置换补贴，是时候上车提档了啊，老司机朋友们。

玩

展会活动精彩纷呈！

展会现场设有美女车模秀、新车发布、歌舞表演、有奖问答、车商礼品赠送、互动游戏等众多活动，为您带来视觉与听觉的盛宴。

与此同时，您还可以参与组委会匠心打造的“幸福生活摄影大赛”，只要你参与，就有机会获得丰厚的大奖礼品。

另外，组委会还拟联合车商推出摇一摇活动，观众车展现场打开微信，摇一摇，还有机会摇出精美好礼！



9月4日-5日，二十国集团领导人第十一次峰会在杭州国际博览中心举行（以下简称“杭州 G20 峰会”）。作为全球最具影响力的政治经济论坛，杭州 G20 峰会汇聚了全球的目光，中国也再次成为世界关注的焦点，引领世界经济再出发。吉利、众泰等汽车品牌作为浙江乃至中国自主品牌代表，服务 G20 峰会，成为本次峰会引人瞩目的亮点。

美加两国驻华大使到访 吉利汽车成 G20 峰会中国品牌“代言人”

G20 峰会结束了，各大媒体也在那边报道，到底谁才是本次峰会捞到最多好处的人，有人说是安倍，有人说是普京，也有人说是奥巴马，总之，各国大咖都嗨嗨的秀了一把。但对于汽车这一块而言，本次 G20 峰会最大的受益者应该就是吉利汽车。

在 7 月中旬，吉利汽车正式向 G20 峰会组委会提供了 330 辆指定用车，包括吉利博越、博瑞、帝豪 GS、远景 SUV、帝豪 EV 车型在内，将为峰会期间的接待、安保、警戒等工作保驾护航，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。

到底是什么原因，让 G20 组委会选择吉利汽车来承接这样一个重要的任务，虽然说组委会曾表示希望选择本土车承接这个任务，但吉利能最终笑到最后不仅仅只是近水楼台先得月那么简单。在这点上，吉利汽车公关总监杨学良表示：“除了政府支持以及本身品质过硬，吉利还有丰富的在大型国内国际会议上成为礼宾用车或者官方指定用车的经验。”所以品质是组委会考虑吉利汽车的重要原因。

如今的吉利汽车已经走向全面迈进“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。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。这意味着在造车上，吉利也是愈发的追求精益求精，从研发到选择供应商到装配调校均严格把关，也只有这样，才能造出博越、帝豪 GL、博瑞这样在 C-NCAP 屡屡创新高的五星级车型。

精品化战略使得吉利汽车从产品到品牌都更为深入人心，优异的市场表现自然能说明吉利汽车在消费者心中的地位如何，这也是组委会必然要考量的内容，只有选择被市场和消费者所认可的

产品，才能自信的面对世界的审视。

作为浙江本土企业，吉利汽车不仅仅只是通过 G20 峰会上建立的无形品牌资产，成为杭州这座城市的移动名片，更向国外政要、世界级大咖们展现了中国汽车的实力和魅力，引得几个国家大使的关注。

美国驻华大使到访了吉利汽车总部，并试驾了吉利博越，对博越的智能化高度称赞。加拿大驻华大使也到访参观了吉利汽车体验馆。吉利汽车董事长与到访的两位大使分别进行了亲切的交谈。进一步表明了吉利汽车取得了世界性的成功。

吉利汽车集团总裁、CEO 安聪慧表示：“在《中国制造 2025》的时代背景下，制造强国战略已经成为政府和企业的共识。作为浙江制造业品牌的代表，吉利汽车的产品能服务 G20，全体吉利



人倍感振奋和荣耀，这同时彰显了杭州市委市政府对民族汽车品牌的坚定支持。

所以，吉利汽车在未来实现走遍全世界，火爆大洋彼岸不是梦。

融·创 | 未来 众泰汽车助力 G20 峰会精彩纷呈

桥接世界经济，演绎中国精彩。2016 杭州 G20 峰会圆满落幕，当中国方案为世界经济注入新的动力，中国品牌也正在

向世界豪迈发声。

本届 G20 峰会在“构建创新、活力、联动、包容的世界”主题的引领下取得了丰硕成果，特别是众泰汽车等自主品牌以无与伦比的匠心品质和服务征服了各国政要，在竞相体验中国智造精品车的同时，亦为众泰的匠心服务加油点赞。众泰汽车在本次 G20 峰会中出色的完成了礼宾接待、安保消防、文艺演出等多项任务。

9 月 5 日，G20 杭州峰会完成各项议程，发表相关宣言，

并圆满落下帷幕。G20 杭州峰会的成功举办，使得各国取得了世界经济发展共识，中国作为主席国有助于进一步参与全球经济治理进程，充分发挥国际影响力。众泰、吉利等汽车品牌作为浙江乃至中国自主品牌代表，首次服务 G20 峰会，成为本次峰会引人瞩目的亮点。

峰会期间，众泰汽车以卓越品质性能、舒适驾乘体验和至尊服务获得峰会主宾、各界人士一致称赞。众泰 Z700 作为文艺部服务用车，峰会前期就已介入使用，尤其是在峰会召开的 2 天里，为文艺部立下汗马功劳，其配置高端、安全可靠、高效运转保证了晚会筹备及 4 日晚会现场盛大举行，晚会博得各界的青睐和点赞。

众泰 T600 运动版也是在前期就已成为峰会安保工作的得力助手。在出入杭城的各个路口和交通要道，都有众泰 T600





运动版矫健的身影。它们陪伴着安保人员忠于责任、恪尽职守、防范未然。特别是在峰会召开期间，众泰 T600 同安保人员组成了一道有力的安全屏障，保障了峰会的如期安全举行，得到与会国领导人和嘉宾的一致盛赞。

众泰 Z500 服务参加本次峰会的海外华侨，其获得五星碰撞的安全保障也是备受海外华侨的由衷称赞。来自新加坡的李先生还进行了试驾，对众泰 Z500 一见倾心。

服务此次 G20 杭州峰会的众泰 Z700、Z500、T600 运动版三款主力车型融合了“中国制造 2025”和“工业 4.0”元素，均是“土生土长”的浙江本土制造。它们是“众泰智造”的匠心代表，也是“浙江智造”的时代先锋。

众泰汽车品牌总监徐洪飞表示，服务 G20 峰会是对众泰汽车的肯定，更是对众泰人一颗中国心、一种民族情、一个汽车梦精神的肯定，也是对众泰实现跨越性发展再创辉煌的激励与鞭策。从峰会筹备一直到会议结束，百余辆众泰汽车迎来送往，成为杭城街头、钱塘江边、西湖畔一道道亮丽的风景。训练有素的礼宾接洽交流服务，表达着礼仪之邦的谦明、和谐与温煦，也让宾客们深切体会到杭州峰会精彩之余的包容性。

谈到众泰汽车服务峰会点滴，众泰汽车此次服务任务重、领域广，从筛选、造车、交车、签约、组队、演练，到峰会召开期间的每个服务细节，可谓事无巨细，处处要求也必须体现出作为指定用车的匠心笃实精神。

曾参与众泰汽车峰会指定用车交车、签约仪式的有关部门人士表示，众泰汽车以实力验证信心，以服务彰显品质，践行了以“冠军品质，五星服务”助力峰会的承诺，值得称赞。

业内人士指出，G20 峰会会议历史上首次采用中国品牌汽车，对后起之秀众泰汽车而言，是绝佳的考验，更是一次提振品牌、走向世界的机遇。

桥接世界经济，智造美好未来。“中国 G20 年”给世界和中国留下了丰硕的硕果，民族复兴的中国梦想也正在路上。众泰汽车将以成功服务 G20 杭州峰会为契机，坚定做大做强自主品牌信心，继续怀揣一颗中国心、一种民族情、一个汽车梦，匠心智造，为中国制造业的美好未来砥砺前行！

示了华系车企高质量的产品和服务——为确保车辆使用者享受良好驾乘体验，每天对交付的车辆进行跟踪观察，保证车辆性能达到最好状态，例如，专门对峰会用车的内饰进行了除味处理；为确保出现故障时第一时间可以进行维修，

服务保障小组对每一辆车都确定了对应服务人员，并将服务电话标记在车辆上，确保第一时间解决一切故障。

“G20 峰会期间，纳智捷各车辆在护航过程中以其颜值高、性能表现优越而受到了各用车单位的好评，几乎没有

出现质量故障。”东风裕隆营销总部服务技术室员工孔长春参与了本次峰会用车的保障工作，他表示，东风裕隆的表现受到了峰会工作人员的好评，我们也为纳智捷能够护航 G20 峰会、自己能够参与护航工作倍感骄傲。

闪耀 G20 长江 EV 为中国电动汽车业长脸

9 月 4 日至 5 日，正值二十国集团 (G20) 领导人第十一次峰会在中国杭州举行。此次杭州 G20 峰会是二十国集团历史上发展中国家参与最多的一次峰会。作为发展中国家的东道主中国有幸主持这一盛事，是中国经济崛起的标志。

在 B20 会议上，中国国家主席习近平系统阐述了国家经济发展理念，并明确提出：坚定不移实施创新驱动发展战略。以创新驱动产业变革的中国新能源汽车在本次峰会上得到充分展示，陆续亮相峰会的各种会务用车一出场便赚足眼球，中选的各类汽车、特别是首次启用的电动中巴车、电动商务车成为一个热议话题，因为这些电动汽车具有品质上乘、安全可靠、性能良好、同时独具电动汽车的科技之美、智能之美。

在众多国内外汽车品牌中，新锐品牌长江汽车被 G20 选中，长江电动商务车、长江电动中巴车取代了奔驰商务车、考斯特中巴车一统天下高端接待的强势地位，长江电动汽车首次代表国产电动汽车向各国嘉宾带来了中国电动汽车智能高效、安全舒适、绿色节能的新体验。能够接 G20 大单的长江汽车其独门秘笈到底是什么？

环保理念契合国家发展战略

长江电动汽车坚持绿色产业发展理念，率先获得国家发改委颁发的电动乘用车“准生证”。在汽车动力电池方面，



长江汽车建立了系统化的电池绿色使用计划，实施新能源汽车电池的梯次利用，最后进入绿色回收体系。动力电池的梯次利用实现了节能减排，同时也极大地降低新能源汽车的成本，这正契合了中国政府主推的绿色环保发展理念。

正向研发代表未来发展方向

国家主席习近平提出，中国要由汽车大国走向汽车强国。支撑中国汽车业变强的核心驱动力是创新，电动汽车创新的先决条件是坚持正向研发。长江汽车的核心零部件及整车始终坚持正向研发。其核心技术的轮边（或轮毂）电机驱动桥就是将传统汽车的动力系统总成（发动机、变速箱、传动轴、车桥）高度集成，再与动力电池系统、电控系统等核心零部件共同构成电动汽车独树一帜

的核心技术体系，与传统的燃油车相比，电动汽车的零部件减少 30-40%。

品质过硬性能超越传统汽车

对于 G20 峰会来说，接待用车安全性能保障也是考核的重要标准之一。长江电动汽车的安全性能全面超越传统汽车。在核心零部件研发的细节上力求做到极致，长江汽车产品配备先进的 ESP 电子稳定系统、能主动纠正各种行驶条件下的转向过度、转向不足、侧滑、甩尾等情况，提高驾驶稳定性。同时，实时监测轮胎的气压和温度，情况异常时及时报警，能有效避免轮胎故障引发的交通事故，提高行车安全。发生碰撞时，坚固的车身结构其强度远超于同级别车型，能有效吸收和分散车身碰撞能量，实现对驾乘人员的安全保护。

东风裕隆服务 G20 峰会交出完美答卷

9 月 4 日至 5 日，全球瞩目的 G20 峰会在杭州举行。作为杭州本土自主品牌汽车企业，东风裕隆汽车有限公司既是本次峰会的东道主，也是本次峰会的服务者，他们用专业敬业的服务交上了一份完美的答卷——峰会前夕，由东风裕隆提供的 128 辆纳智捷品牌汽车成为官方指定用车，接受了服务大会嘉宾和工作人员出行的任务；峰会期间，东风裕隆联合纳智捷杭州元通汽车生活馆，24 小时待命，为 128 辆峰会用车提供全

天候服务保障，确保了车辆高质量服务峰会，展现了华系车企的责任和作为。

东风裕隆 G20 峰会的 128 辆新车包括纳智捷新大 7 MPV ECO HYPER、新大 7 SUV ECO HYPER、MASTER CEO 等三款车型，主要作为峰会导演组用车、中央筹备会驻杭领导用车、安全保卫用车，以及特殊采访用车等核心车辆使用。为服务好 G20 峰会，东风裕隆专门成立了 G20 事务局，从车辆的交付、使用，到售后服务进行全方位的部署。为确保车

辆保持良好车况，东风裕隆在服务保障领域成立了由技术骨干、钣金、喷漆技师等人员组成的服务保障小组，小组成员来自服务技术室、备件营销室，和位于杭州的纳智捷汽车生活馆。服务保障小组的主要工作有：新车交付前 PDI 检查、为峰会车辆提供使用与技术咨询服务、峰会车辆在使用过程中故障处理、在最短的时间内修复故障车辆、峰会车辆使用情况跟踪与汇报等。

这场国际盛会中，东风裕隆全面展





共同关注

十年磨一剑 车辆运输车治理工作方案正式发布实施

近日，交通运输部会同国家发展改革委、工业和信息化部、公安部、质检总局印发《车辆运输车治理工作方案》（简称《方案》），要求综合采取法律、行政、市场等手段，加强对车辆运输生产、改装、销售和使用的全过程监管，基本消除车辆违规运营现象。

三年时间消除违规现象

为贯彻落实国务院领导关于加强治理货车超限超载工作的有关要求，交通运输部近日联合工业和信息化部、公安部、工商总局、质检总局印发《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》，对货车非法改装和超限超载治理工作进行全面部署。车辆运输车治理是全国治超工作三个“专项行动”之一，也是全国治超工作的重点领域。

《方案》以解决行业突出矛盾和问题为导向，坚持“标准引领、循序渐进、疏堵结合、协同推进”的原则，通过两到三年时间的综合治理，基本消除车辆运输车违规运营现象，实现标准车型在汽车整车物流公路运输企业得到普遍应用，道路交通安全水平、企业运输效率明显提升，乘用车采用水路、铁路运输的比重显著增加，我国汽车整车物流业进入有序、规范、健康的发展轨道。

分阶段改造消化存量

为保障治理工作进行顺利，维护乘用车运输市场稳定，治理工作分两个阶段进行，第一阶段是督促企业将普遍使用的“双排车”限期整改为“单排车”，第二阶段是督促企业将“单排车”整改为标准车型。

今年9月21日起，全面禁止“双排车”通行，并督促汽车整车物流企业更新改造不合规车辆运输车，至2018年6月底，全面完成所有不合规车辆运输车的更新改造。

2018年7月起，全面禁止不合规车辆运输车通行，符合新修订GB1589要求的标准化车辆运输车比重达100%，我国汽车整车物流业步入良性发展轨道。

全链条治理严把增量

治理工作按照“推标准、控增量、消存量、抓源头、严执法、提效率”的思路，重点推进六个方面工作。

一是做好标准贯彻实施。加快推进车辆运输车相



关标准贯彻实施，在充分保障运输安全和道路通行的基础上，鼓励中置轴车辆运输车的推广应用，以新标准引领治理工作有序开展。

二是强化治理严把增量。严格车辆生产改装、检验检测、注册登记、营运准入等全链条治理，确保市场新增车辆运输车符合国家法律法规和相关标准的要求。

三是综合施策消化存量。督促汽车整车物流企业制定分阶段的改造淘汰方案及目标计划，并监督其严格落实，引导企业更新购置标准化车型。

四是强化监管抓好源头。汽车整车物流企业和驾驶员要充分认识超限超载带来的安全隐患，主动采取有效措施，自觉遵守国家规定，合法装载。同时，还需进一步强化对乘用车运输场站的监督检查。

五是加强路面执法检查。加强路面联合执法，严格按照治理方案实施计划开展路面检查，严格按照治理方案实施计划开展路面检查，大力查处车辆运输车伪造、变造机动车号牌或使用其他机动车号牌等违法行为。

六是优化组织提升效率。要加快运输结构调整，不断提升乘用车中长途运输中的铁路、水路运输比重，充分发挥铁路、水路等运输方式的比较优势，优化综合运输体系，降低整体物流成本。

广泛开展宣传引导工作

根据治理工作重点任务及进度安排，各相关部门将积极开展以下工作。

（一）强化部门协作及分工。各地相关部门要在地方人民政府的统一领导下，共同推进《方案》实施。相关行业协会应配合政府管理部门做好宣传引导工

作，疏解矛盾，保障治理工作顺利开展。

（二）强化规范执法与联合督查。强化基层执法人员的培训和监督考核，完善联合执法及信息交换共享机制，并按季度向上级主管部门上报各阶段工作落实情况。

（三）加强宣传动员营造良好氛围。各级政府相关部门及协会组织应在全社会、全行业广泛开展宣传引导工作，普及车辆运输车国家标准，宣传治理政策，使乘用车制造企业、车辆运输车制造企业、汽车整车物流企业及时掌握政策趋势和管理执法相关要求。加强与乘用车制造企业、车辆运输车制造企业、汽车整车物流企业的

沟通交流，营造良好社会氛围。

《方案》发布实施对汽车物流行业良性发展具有重要的意义，有利于保障人民生命和财产安全、促进汽车产业和整车物流行业可持续发展，浙江省汽车行业协会将密切关注方案的实施进展情况，积极携手行业内企业，客观面对国家治理对行业的挑战，乐观看待该项举措为行业发展带来的新机遇，协商共赢，为打造我国汽车物流和供应链健康生态圈努力！

（浙江省汽车行业协会综合整理）

车辆运输车治理工作涉及车辆装载图示

一、禁止双排装载

根据交通运输部等五大部委近日联合发布的《车辆运输车治理工作方案》，自2016年9月21日起，全面禁止“双排车”通行。“双排车”是指上下两层均双排装载或上层双排装载下层单排装载，且不符合国家标准的车辆运输车，车型如图1所示。

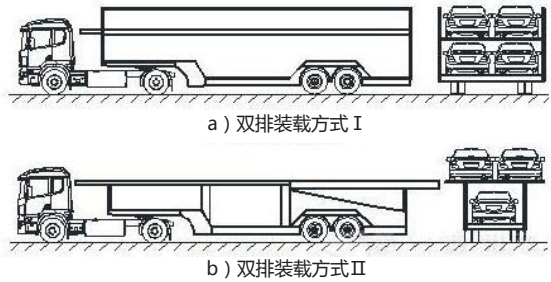


图4 标准车型（单位：毫米）

二、暂时允许过渡运行的单排装载

“单排车”是指上下单排装载，以及尾部装载的乘用车至少有一轴装载于车辆运输车车厢后立柱以内的，不符合国家标准的车辆运输车。暂时允许过渡运行的“单排车”单排装载方式如图2所示，2016年9月21日 - 2018年6月30日，暂时允许本方案发布之日起前注册登记的“单排车”过渡运行。

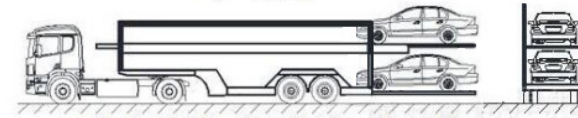
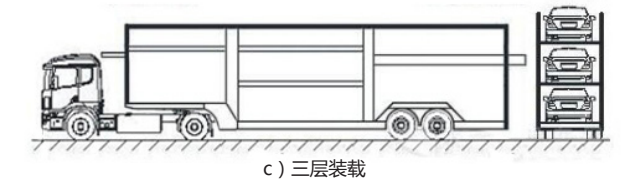


图2 暂时允许过渡运行的单排装载

暂时允许过渡运行的单排装载方式不得斜向装载、横向装载、三层装载，也不允许乘用车双轴装载于车辆运输车车厢后立柱外侧，如图3所示。



c) 三层装载

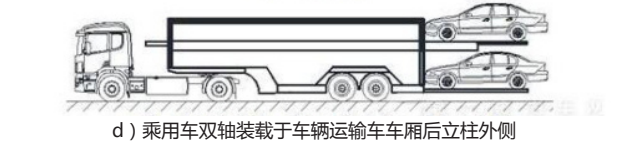


图3 禁止过渡运行的单排装载

2018年7月1日起，全面禁止不合规车辆运输车上路运行。

三、标准车型

符合新修订《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB 1589）要求的平头铰接列车、长头铰接列车及中置轴车辆运输列车车型如图4所示。

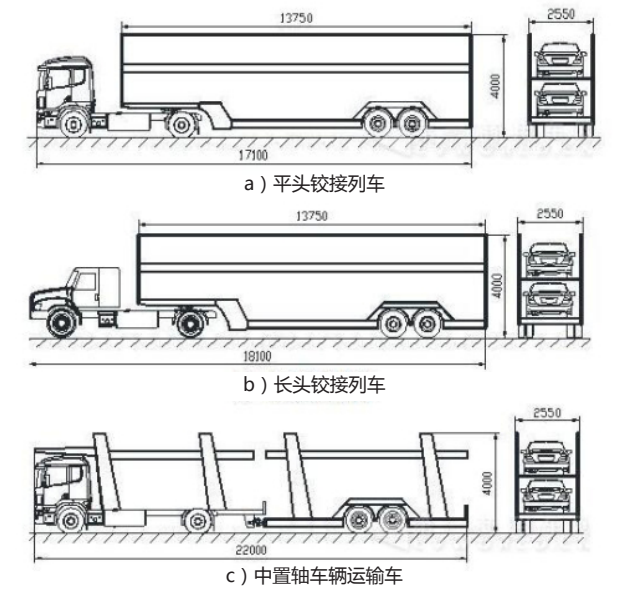


图4 标准车型（单位：毫米）



新能源汽车最大丑闻 5 家新能源车企骗补超 10 亿元

9 月 8 日，国家财政部向外公布了《关于地方预决算公开和新能源汽车推广应用补助资金专项检查的通报》（简称《通报》），对新能源汽车推广应用补助资金的调查清查做了初步通报，并对 5 家违反相关法律法规涉嫌骗取财政补贴的企业予以公开曝光。

国家财政部 9 月 8 日曝光了苏州吉姆西客车制造有限公司等 5 家新能源汽车生产企业意图骗补国家财政补贴超 10 亿元，这也被业内称为打击新能源汽车骗补首次“亮剑”。

作为国家确定的战略性新兴产业，新能源汽车产业的发展还需政府“扶一程”，但如何综合利用好各种鼓励政策也成为各方关注的焦点。

虚报千余辆汽车信息 意图骗补 2 亿多元

自 2009 年起，中央财政对新能源汽车推广应用予以补助，截至 2015 年底，中央财政累计安排补助资金 334.35 亿元。财税扶持政策推动了新能源汽车的发展，但也带来新的问题。

“随着产业规模的不断扩大和推广数量的快速增加，个别企业受利益驱动，违反相关法律法规骗取和违规牟取财政补贴，严重扰乱了市场秩序，侵犯了守法企业研发生产新能源汽车的合法权益。”财政部相关负责人说。

为整饬市场秩序，2016 年初，财政部开展针对 90 家新能源汽车生产企业的专项检查。检查发现，一些企业违反相关法律法规涉嫌骗取财政补贴，部分车辆未销售给消费者就提前申报补贴，不少车辆领取补贴后闲置。财政部也对 5 个典型案例予以公开曝光。

其中，苏州吉姆西客车制造有限公司通过编造虚

假材料采购、车辆生产销售等原始凭证和记录，上传虚假合格证，违规办理机动车行驶证的方式，虚构新能源汽车生产销售业务，虚假申报 2015 年销售新能源汽车 1131 辆，涉及中央财政补助资金 26156 万元。

金龙联合汽车工业（苏州）有限公司申报 2015 年度中央财政补助资金的新能源汽车中，有 1683 辆车截至 2015 年底仍未完工，但在 2015 年提前办理了机动车行驶证，多申报中央财政补助资金 51921 万元。深圳市五洲龙汽车有限公司、奇瑞万达贵州客车股份有限公司、河南少林客车股份有限公司均是在百余辆车仍未完工的情况下，提前办理了机动车行驶证，多申报中央财政补助资金。

财政部介绍，之所以很多企业汽车还未出厂就急于违规申领补贴，在于 2015 年财政补贴额度高，而从 2016 年起补贴标准将有所下调。

打击骗补绝不手软 问题车型退出国家目录

关于新能源汽车的骗补行为，包括财政部、工信部在内的多个相关部门一再表示绝不手软。

针对上述提到的 5 个典型案例，财政部此次给出了处理结果：

对恶意骗补情节最严重的苏州吉姆西客车制造有限公司，取消其中央财政补贴资格，2015 年生产的全部车辆中央财政不予补助，追回 2015 年度预拨的全

部中央财政补助资金，取消其整车生产资质。

对另外 4 家企业，追回 2015 年度 2416 辆违规上牌车辆获取的中央财政补助预拨资金，并按问题金额 50% 处以罚款。同时，自 2016 年起取消上述 4 家企业中央财政补贴资格。工业和信息化部将其问题车型从《推广目录》予以剔除。

此外，对存在“有车缺电”和“标实不符”问题的企业；对车辆虽然卖给终端用户，但在获取财政补贴后闲置的（不含租赁公司类）等不同类型的的问题，视情节给予不同的处理。

财政部负责人表示，将会同有关部门向问题企业所在的省市地方政府进行通报，要求当地政府进一步核查追究相关监管部门及工作人员的责任，涉嫌违纪违法的，交当地行政监察部门、公安部门及检察机关处理。对相关企业骗取地方财政补助资金的行为，由地方参照上述处理原则进行处理。

网传涉案车企骗补表 新能源骗补远非只 5 家

93 家车企中，只有 5 家骗补吗？其它家都是“三好学生”？据新浪汽车、搜狐汽车等媒体报道，9 月 8 日下午，在 5 家名单曝出的同时，在新能源媒体群，流传着一则题为“国内新能源汽车制造企业骗补和违规谋补汇总表”的 Excel 文件名单，在这份名单中，涉及到骗补的企业要超乎想象。

第一类骗补包括三种情况，共涉及 25 家企业：

- 1、有牌无车涉及 5 家企业：少林、万达、五洲龙、吉姆西、苏州金龙。
- 2、有车无电涉及 12 家车企。
- 3、标识不符（电池）涉及 8 家车企。

这份“重要信息通报”中对骗补企业的处置意见是：对上述 1、2 项企业，取消 2016 年补贴预拨资格；问题车辆 2015 年不予清算补贴，且 2013-2014 年的补贴也同时追回。但合规车辆可以继续销售。

第二类是“车辆闲置”，涉案企业为 87 家：

- 1、关联方闲置涉及 33 家车企，共 30414 辆，涉及补贴 16.96 亿元；
- 2、终端用户闲置涉及 54 家车企，未提车 6093 辆，已提车 15269 辆。

车辆闲置总计涉及补贴金额 42.826 亿元。对这些闲置车辆处置意见是：根据情况严重程度区别对待，采取暂缓清算、暂清算 50% 待一年后看车辆闲置情况，再做处置，如达到要求，则按达到要求年份补贴标准补齐补贴额度，如仍达不到要求，则取消补贴。

从公布的名单不难看出，在涉嫌骗补的 93 家企业中，6-8 米的纯电动客车成为骗补重灾区，一位不愿具名的专家指出，“纯电动客车的补贴力度太大，动

辄超过 30 万元的购车补贴，诱惑太大，甚至不用真的生产汽车就可以盈利，这肯定会使得众多车企闻风而动，见缝插针，钻政策的空子。”

及时提高准入门槛 多策并举扶持产业健康发展

作为国家确定的战略性新兴产业，新能源汽车产业的发展，离不开真金白银的财政扶持。一些企业也表示担心，会不会因为出现骗补问题，财政支持新能源汽车产业的政策就会改变？

在持续的政策引导下，我国新能源汽车产业迅速发展壮大，2011 年全国新能源汽车保有量不足 1000 辆，到 2015 年超过 40 万辆，我国已经成为世界最大的新能源汽车生产国和消费国。

然而，正如一些业内人士指出的，财政补贴只是扶持产业政策的一个方面，还要靠包括税收、政府采购等多方面的引导，财政补贴的时间也不宜过长，因为单靠补贴政策刺激，会令不少企业忽视发展投资和技术进步的长期规划。

事实上，对于新能源汽车，我国已经开始启动补贴标准退坡，倒逼企业加快向市场求发展。财政部去年已发布新的补贴政策：2017 年至 2018 年新能源汽车补贴标准较 2016 年下降 20%，2019 年至 2020 年下降 40%，2020 年以后补贴政策退出。

财政部相关负责人也表示，将会同有关部门加快修订完善产业扶持政策，及时提高准入门槛，引领技术进步，适时采取补贴退坡办法，促使新能源汽车产业尽快步入自我发展的健康轨道。

发展新能源汽车产业是促进汽车工业转型升级的重要举措，国家鼓励企业生产销售和用户购买使用新能源汽车的政策导向不会变。但新能源汽车出现骗补问题，需要及时完善相关政策管理。

（供稿：李晶磊）





无人驾驶成熟了吗？ 出行市场的下一个投资机会在哪里

整个无人驾驶技术目前还处于早期阶段，甚至可以说是“原始时期”。

总有人问，为什么现在很多投资人会关注无人驾驶？毕竟看起来它还遥遥无期。我想说，为什么不呢。如今出行市场正在经历巨变：看似没有什么技术含量的Uber，反而以625亿美元估值成为独角兽榜首；世界各地风起云涌，滴滴、Lyft站上资本浪尖。

有人想过巨变的根源是什么吗？其实就是技术变革——无人驾驶。在可预见的未来，它不仅会颠覆我们现有的出行习惯。而且，它还可能激发2万亿新市场，令整个出行市场规模达到3万亿。

无人驾驶？自动驾驶？

如何定义“一辆车在特定条件下自己决定行驶”？这在业界一直都是争论不休的话题。此前，商业报道中对此称呼从来没有统一过：从无人驾驶、自动驾驶、辅助驾驶，再到智能驾驶、高级辅助驾驶，等等等等。

如今，业界终于统一了意见，他们认为谷歌第三代无人驾驶汽车代表着“IDriverless”和“Selfdriving”（无人驾驶），它的核心特点是“时刻自主驾驶，拒绝有人介入到驾驶中”。

而“Autopilot”（自动驾驶）最著名的案例就是特斯拉，其核心是“汽车只能进行有限度的自我决策，不具备完全独立的思考与决策能力”——这一点和霍金的高智能轮椅比较像。

目前来看，业界对于自动驾驶概念的认同度非常高，包括了奔驰、日产等汽车厂商、高通等芯片厂商以及德尔福等零部件供应商。

无人驾驶进展并没有想象中的快

针对无人驾驶汽车领域，美国、英国、德国已经出台了国家层面的法律支持，并建立了相关管理机构；而中国、日本、法国、瑞典则处于在封闭道路上进行无人驾驶测试的阶段。

美国无人驾驶汽车的发展史，可以等同于谷歌无人驾驶汽车发展史。

早在2007年，谷歌就在美国一些封闭的乡村小路上进行了无人驾驶汽车的测试，其中就有后来量产的丰田普锐斯。

2015年，谷歌公布了第三代无人驾驶汽车。是的，就那辆长得像面包，看起来很可爱，完全没有方向盘和雨刷的汽车。

谷歌的无人驾驶汽车至今已经在路上行驶了200万英里，一共发生了15起事故，所幸的是毫无人员伤亡——因为这种

无人驾驶汽车本身就没有人乘坐。

尽管起步较早，但从科技行业的角度看，谷歌在无人驾驶的进展其实没有想象中的那么快。

根据500miles智能出行得到的最新消息，谷歌、福特、Uber、Lyft和沃尔沃成立了无人驾驶汽车联盟，该联盟旨在“推进各方对无人驾驶汽车安全性及社会效益的认知”，并由美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）前局长大卫·斯特里克兰德出任顾问。

许多人最初对无人驾驶的了解都来自于“Google X”项目的发布，从而产生“美国的无人驾驶技术比中国高到不知道哪里去了”的印象。但其实早在2000年甚至更早的时候，中国已经开始在军队和高校中推动无人驾驶项目的研发。

北理工、清华都开展了相关研发项目，比亚迪、奇瑞等国内厂商也在小范围的无人驾驶竞赛中露过脸，但这些技术由于种种原因，一直未能广泛进入公众的视野。

目前，中国还没有出现一家专门进行无人驾驶汽车研发的商业公司，更多的还是从道路和行驶的数据切入，做底层研发的积累。

从投资层面来看，一些早期美元基金也逐渐开始偏向于无人驾驶技术本身的基

础投资。比如说激光雷达、摄像头的生产，以及像谷歌这种基于汽车与数据结合算法的研发。

由此可见，整个无人驾驶技术目前还处于早期阶段，甚至可以说是“原始时期”。

是的，无人驾驶技术的更迭速度远远没有想象的那么快，目前应用较广的也只是高级辅助驾驶，例如特斯拉、奔驰的自动泊车技术。

任何一种技术在初期的应用都会出现许多问题，虽然无人驾驶技术能够增加驾驶者的休息时间、减少车的损耗、节省更多时间，但是毫无疑问，我们在享受它带来的好处的同时，必须也要承担一些风险。

比如，由于无人驾驶汽车的应用还属于特别初期的阶段，智能化还不及驾驶者自己的判断，因此没有商业机构愿意为可能发生的意外买单，这便导致了无人驾驶在赔付上有风险。业界从三年前就对该问题开始争论，但恐怕争到2020年也不会有结论。

谷歌的无人驾驶到底代表了什么

有人喜欢把谷歌和特斯拉的无人驾驶汽车包装成很科幻的产品，说成是一群年轻热血的亿万富翁造出来，去服务另一群千万富翁的大玩具。我不认同这种观点。

谷歌无人驾驶汽车的项目负责人曾说过，他们的愿景是为社会底层无法享用私家车的人服务。

在美国，汽车平均使用率只有4%，每辆车每天平均使用60分钟。为了这4%的使用率，消费者需要承受巨大的负担。车辆交易、汽油、保险等，这些业务催生了很多大公司，

一方面它们形成了强大的利益壁垒，另一方面它们也失去了自己的突破性。

他认为如果这些公司今天售卖的是汽车、汽油、保险，明天就应该有一家全新的公司来售卖里程数、出行次数、更丰富的体验等。

谷歌如今在解决政策和技术问题的同时，一边同Uber、Lyft等公司建立联盟，期望打造一个全新的市场。长期关注无人驾驶的《Forbes》专栏作者Chunka说，这个市场总共值3万亿美元，但目前还有2万亿没有人去触碰。

需要承认，无人驾驶产业的商业机会还比较小，在我跟了这个产业两年之后，我发现无人驾驶产业出新东西的节奏确实远远慢于互联网产业，所以这还是一个需要技术沉淀和不断试验的领域。

当下，无人驾驶市场最需要的是基于无人驾驶技术本身的硬件和软件支持。此外，像一些高校、以实验室运作的公司也是非常关键的，他们提供的技术支撑，就像无人驾驶技术的大脑一样重要。目前已有一些汽车公司向它们购买方案、推进实验成果。

剩下的2万亿市场就更需要我们的想象力了。除了通信公司会获得很多新机会，生态还有许多空位之外；车与车之间的通讯、呼叫中心服务、新的保险和理赔方式等等，都是值得我们去关注和想象的方向。

无人驾驶如何改变出行市场

就在最近，滴滴出行和Uber中国进行了合并，建立起一个出行市场巨无霸的形态。之所以会有这么高

的估值，我认为与能够降低用车成本密不可分。

汽车在使用过程中，一加仑汽油会有75%被浪费，如果谁能通过技术改善来降低用车成本，那么将是非常有意义的。

目前，自动驾驶技术已经在为降低能耗不断提供新的方案。例如几秒钟就可以把车停好的自动泊车技术，不仅大大提高了效率，也减少了能源的消耗。

不仅仅是能耗，很多公司对用车的思考也越来越多。随着无人驾驶技术的不断进步，会有越来越多的人只希望出行，并不希望拥有维护成本高昂的车。

所以我们可以看到，通用正是瞄准了这一市场，利用无人驾驶技术解决司机的问题，并使乘客的用车成本标准化，从而彻底改变出行市场现有的商业模式。它们入股了Lyft，收购了无人驾驶初创公司Cruise，开发了电动车Bolt。并宣称这些车不用来卖，而是投入到Lyft的车队中进行使用。

除了如能源、汽车这样的有形成本之外，在未来人的使用成本会越来越高，这意味着司机的无形成本也会越来越高；无人驾驶又是否能从这方面降低成本呢？完全可能。

因为你得需要知道，无人驾驶真的不仅是自动开车，这里面蕴含着改变未来的力量。

（来源：第一电动网）





生产者应成为报废汽车回收责任主体

《中国制造 2025》明确提出“绿色发展”这一战略方针，指出“发展循环经济，提高资源回收利用效率，构建绿色制造体系，走生态文明的发展道路”。汽车工业是典型的资源密集型产业，具有产业链长、涉及行业范围广的特点，更需要践行绿色发展，重视报废汽车的回收问题。

绿色已成为我国“十三五”时期经济发展的主色调，作为国民经济支柱产业的汽车工业也不例外。我国汽车市场近年来得到飞速发展，汽车产品更新换代频率逐步加快，报废汽车数量与日俱增，回收利用市场潜力巨大。

提升报废汽车的回收利用技术水平，对于改变报废汽车行业粗放的发展方式，降低环境的承载压力与行业资源成本具有关键性作用。然而目前我国仍然存在着报废汽车回收拆解技术水平落后、拆解企业经营方式单一、生产者延伸责任不明晰等问题，制约了行业转型升级，不利于报废汽车资源综合利用水平提高。综合来看，报废汽车回收水平不高主要受四方面因素制约。

第一，法规要求滞后，不利于行业发展。为遏制拼装车行为，《报废汽车回收管理办法》（国务院令 第 307 号）要求，报废汽车“五大总成”必须要销毁作为废钢铁出售。在法规制定之初，这一要求是十分必要的，但随着形势的发展，这一要求使得部分车况较好的报废汽车“五大总成”无法通过再制造等途径重新流通，压缩了回收拆解企业与再制造企业的发展空间，也不利于报废汽车得到有效的回收利用。

第二，生产者责任缺失，技术支持不足。在汽车工业发达国家，均要求汽车生产企业承担报废汽车回收拆解的主要责任，开展生态设计，向回收拆解企业提供拆解技术支持，参与回收网点建设，以利于报废

汽车得到有效回收、精细化拆解与再利用。但是，目前我国大部分汽车生产企业对于产品的可拆解性设计、可回收性设计考虑不足，产品材料标识制度落实不到位，对于后端的实际回收过程基本未参与。

第三，未建立车辆报废信息共享机制，报废汽车大量流失。目前，我国报废汽车回收拆解企业按照钢铁价格对于报废汽车进行经济补偿，价格远低于一些非正规商贩的报价。而我国大部分省市对于报废汽车正规报废还未形成各有关单位“上下联动、有效配合”的监管机制，未来应健全相关措施，共享报废信息，促使报废汽车进入正规回收渠道。比如，对于达到报废标准的车辆限制转籍；在更换新车时，若车主名下有报废汽车未进行正规报废，则不予上牌照及办理相关手续等。

第四，高附加值利用水平低，制约经济效益提升。目前，我国报废汽车回收利用仍以销售废旧钢铁为主，钢铁价格的持续下跌导致报废汽车回收行业盈利水平低，甚至陷入亏损。此外，报废汽车中的非金属材料回收也十分不理想，精细化分选水平低，资源浪费比较严重。回用件的销售是提高报废汽车回收附加值的主要方式，而我国由于法规限制、缺乏回用件判定标准、市场接受度低等原因，回用件未能得到有效利用，很多都作为材料进行回收利用。

汽车制造商对于汽车产品构造、材料组成、拆解技术等最为了解，以生产者作为产品回收处理的责任主体，可以有效带动产业链，提升回收利用水平，减少产品整个生命周期对环境的负面影响。

欧盟等汽车工业发达地区通过在汽车行业实施生产者责任延伸制度，充分发挥生产者在产品报废回收环节的重要作用，极大地促进了报废汽车资源的有效利用，并大幅降低了产品全生命周期对于环境的污染。

欧盟在 2000 年发布的 2000/53/EC（ELV 指令）中引入了生产者责任延伸制，要求汽车生产企业进行易回收、易拆解性设计，限制铅、汞、镉、六价铬等四种有害物质的使用，参与建设报废汽车回收利用网络、公布车辆拆解技术信息等。ELV 指令中有关汽车产品生产者延伸责任的要求，对于提高车辆可回收利用性、促进报废汽车收集和回收利用、降低产品对环

境的影响起到了很大的促进作用。

我国在 2015 年发布了《汽车有害物质和可回收利用率管理要求》，规定自 2016 年 1 月 1 日起，对 M1 类汽车产品中铅、汞、镉、六价铬、多溴联苯、多溴联苯醚等六种有害物质和可回收利用率实施管理，并要求汽车生产企业在规定期限内向报废汽车回收拆解企业公布车辆的拆解技术信息。

《管理要求》明确了汽车产品生产者对有害物质禁限用、可回收利用率管控、拆解信息发布等方面的责任，对于推动我国汽车企业建立健全有害物质和回收利用相关管理保障制度，切实减少有害物质的使用、提升可回收利用水平等产生了积极的作用。

对比欧盟等汽车工业发达地区在报废汽车回收利用方面的成功管理经验，我国目前虽已对汽车产品有害物质和可回收利用率实施管控，但在汽车产品生产者责任延伸方面尚未提出明确要求，汽车生产企业未能在报废汽车回收利用过程中发挥主体作用，参与报废汽车回收体系建设、再资源化技术研发应用等较少，报废汽车资源综合利用整体水平还有待提升。

我国应尽快建立起以汽车生产企业为主导的汽车产品回收利用产业体系，落实生产者责任延伸制度，推动行业的升级转型，为应对报废汽车大规模到来做好准备。

正向研发 中国品牌车企面临成本、风险双重考验

随着汽车市场竞争的白热化，中国品牌车企日渐重视建立自己的研发体系。如长安汽车建立海外四大研发中心，奇瑞汽车打造 T1X 平台等，这些研发体系的共同点是以正向研发为基础。而坚持正向研发的道路并不平坦，企业面临着成本、风险的双重考验。

当前，汽车产品的研发路径主要分为正向研发和逆向研发两种。正向研发从零做起，历经一辆车从无到有的每一个过程，每个环节都关乎产品最终的成败与否。逆向研发则奉行拿来主义，借鉴市面上现有车型，在获取原始信息数据的基础上对其加以适当修改，生产产品。

尽管大多数中国品牌车企都已认识到正向研发的重要性，但当前真正选择该技术路径并能坚持到底的尚在少数。究其原因，高成本、高风险成为车企不得不面对的问题。

正向研发前期投入高，导致产品成本提升。从零开始制造一款汽车产品，在研发前期需要资金、人力、

针对我国报废汽车回收利用存在的问题，笔者认为应从四方面着手。

一是从法规层面，建议尽快对《报废汽车回收管理办法》进行修订，取消将报废汽车“五大总成”必须要销毁作为废钢铁出售的限制要求，同时借鉴欧盟发达国家成功经验，在我国制定生产者责任延伸相关法律法规，明确各方责任，为企业履行生产者延伸责任提供法规依据和指导。

二是从政府管理角度，建议各管理部门建立车辆报废信息共享机制，在各个环节对报废汽车进入非正规渠道进行限制和管理，提高正规渠道车辆报废率。

三是从行业联动角度，建议我国汽车生产企业积极参与汽车产品生产者责任延伸试点工作，充分发挥汽车生产企业的主导作用，探索直接回收、联合回收、委托第三方回收等多种生产者责任延伸实施方式。

四是从技术提升角度，建议汽车生产企业与专业从事报废汽车产品回收利用的企业或机构合作开展回收利用先进适用技术研发及应用，构建汽车生产企业、回收拆解企业以及资源再生企业的协作机制，重点突破汽车产品绿色拆解技术、旧零部件再制造技术、汽车回用件高附加值利用技术等，打通产业链的上下游，真正实现报废汽车资源的循环利用。

（来源：中国汽车工业协会）





别迷恋“小目标” 自主品牌为何难塑品牌力

自主品牌为何难塑品牌力？一方面起步晚，前期积累不足，合资品牌不断打压造成消费者形成固有印象；另一方面，自主品牌盲目追求销量，而忽略自主创新、技术提升和品牌培养，导致自主品牌力难塑。

最近，亚洲首富王健林的“小目标”成为了热词，故事的经过已无需赘言。只是言出过后，舆论基本导向了“呵呵，普通人能和你比？”这一边，于是“小目标”便被引申为很宏伟目标的意思。

对于自主车企来说，其实“小目标”并不陌生，在品牌力的打造上，他们始终在追逐“小目标”，10个自主品牌有9个都在高喊着“年轻化”、“品牌向上”的口号，至于真的将品牌打上标签的成功者则是寥寥无几。为何自主品牌难塑品牌力？

自主品牌的旧标签太强

中国自主汽车的起步姿态不算优雅，甚至有些狼狽，但与国外品牌相比，起步晚却也是不争的客观因素之一。

在2000年前后，一批自主品牌开始萌芽，中国乘用车真正开始普及。在当时，奇瑞QQ、夏利这类小型车是销量冠军，从世界汽车产业发展规律来看，从低端车起步无可厚非。

但在中国，这些刚刚萌芽的自主品牌面临的却是合资品牌中级轿车的竞争，“老三样”桑塔纳、捷达、富康在那个时代就是神车，公车消费使大众等合资品牌在中国从90年代起就有不少销量，从而早在汽车进入普通百姓家庭之前就积累了很高的品牌认知度。

从这个角度来爱看，这样的竞争对于自主品牌其实算不上公平，用个不太恰当的比喻，就像长跑比赛中和一个抢跑5分钟的人去比赛一样。

但从另一个角度来说，这样看似不利的条件却又给了自主品牌独特的生存空间：低端市场。

新世纪刚刚来临的时候，中国国民收入与如今不可同日而语，消费者虽然心里都认为合资品牌的中级车好，但经济基础决定了他们中的大部分人只能选择相对低端的自主品牌。

这与刚刚起步的低端自主品牌“不谋而合”，也正是从那时起，自主品牌便被扣上了“低端”、“廉价”的帽子。而标签一旦被扣上就很难被改变，就像人们提起“小目标”的时候经常会说一句话：“钱不是万能的，是万达的。”

近几年，几乎所有自主品牌都希望将品牌力塑造起来，为自己换一个全新的标签，提升品牌力，但旧标签的影响力实在太强，自主品牌对于品牌力的塑造需要时间的沉淀。

盲目迷恋销量上的“小目标”

自主品牌难塑品牌力的历史原因并不完全是自主品牌自身造成的，但对于销量“小目标”的盲目追求，则是其品牌力难塑的主观因素。

从市场角度来讲，销量的保证才能维持企业的生存；从技术角度来讲，低端车的制造工艺相对更容易。那么问题来了，用更容易的方法得到了很不错的销量，自主品牌为什么还要舍近求远的去向高端进发？

车企对于技术研发的重视程度多多少少会被销量的光芒所掩盖，技术升级缓慢。到年底的时候，如果哪家企业站出来讲明年的销量目标是多少万辆，人们不觉得这有什么。但是如果有哪家企业站出来讲，明年的目标是攻克哪些技术难题，研发出哪些技术专利，那绝对所有人会跳出来骂他们是不是脑子坏了。

虽然这个例子有些极端，但不可否认的是，自主品牌对于销量过于看重，这就造成了产品规划的重心不自觉以销量为前提。

为了销量，产品研发不思进取，在竞争如此激烈的今天仍然走低端、性价比路线，这还是最基本的。还有的自主直接品牌模仿、复制粘贴其他品牌车型设计，说好听点叫“逆向开发”，说不好听了就是抄袭。

集中资源生产这样的产品，在短期内可以取悦部

分消费者、提升销量，但长期来看，则是将未来的主动权拱手让出，包括品牌向上的可能。

汽车产品从研发到最终下线，至少需要3年时间，现在将目光放在销量增长率上而不抓研发，下一代产品出来后的销量目标又由谁来保证？品牌力的打造又应该寄托于哪里？

追求销量无可厚非，因为销量是企业的生存之本，但任何企业都不应迷恋销量的“小目标”。而这种投机者的想法与行为，也一定会在未来沦为人们分析其失势的原因之一。

打造品牌需要匠心精神

毫无疑问，汽车产业是需要匠心精神的，这种精神所带来的品牌红利是潜移默化、深远持久的，如果想要提升品牌力，“匠心精神→技术升级→产品过硬→品牌提升”这一循环是必须要经历并且不可逆的。

没有过硬的技术实力再加上持之以恒的态度以及时间的积累，品牌是没有办法成功的塑造一个品牌标签、提升品牌力的，比较著名的一个例子是宝马对于品牌力的打造。

宝马的品牌标签之一就是“运动”，为了这个标签，宝马在1972年成立了M性能部门，通过数不清的车型、技术的开发、一系列赛事中取得的优异成绩，

再加上40年的沉淀与积累，M才撑起了整个宝马运动基因的灵魂。

从意愿上来看，自主品牌已经意识到打造品牌力的重要性，付之行动的也不少。长安注重技术，奇瑞主打年轻化，比亚迪领军新能源，上汽自主注重车联网，吉利、广汽传祺则是将品质放在优先考虑的位置……此外，长城的SUV甚至已经成为其企业的一个标签。

自主品牌已然觉醒，这一点值得鼓励，接下来需要做的，就是坚持以及以匠心的精神研发产品，并持之以恒。

结语

1-8月，中国品牌乘用车共销售609.9万辆，同比增长16.0%，占乘用车销售总量的42.2%，占有率比上年同期提升1.2个百分点。在合资不断向下挤压市场的今天，能够取得这样的成绩不算容易，但对于自主品牌来说，如果想要发展，不能光看眼前的销量，数字背后的秘密值得花时间去分析。

未来，合资车企股权将会放开，用“优胜劣汰”的自然法则规范市场，提升中国汽车整体水平，虽然看似残酷，但却又是最行之有效的方法之一，而生存下来的自主品牌，品牌力一定不会弱。

（来源：网易汽车）

市场份额超37% SUV市场红利能持续多久

近几年，我国汽车市场的“当红炸子鸡”非SUV莫属。SUV市场的发展形势究竟如何？红透半边天的原因是什么？自主与合资相互厮杀，谁获益更多？SUV市场的红利还能持续多久？

SUV市场究竟有多火？

SUV市场究竟有多火？相信大家都有所耳闻。在狭义乘用车市场中，SUV的市场份额已经从2012年的15%，迅速攀升至2016年上半年的37%。其中增加的市场份额皆来自于轿车板块。

SUV的大热主要源自于四个方面：

1、SUV城市化概念深入人心。随着都市SUV这一概念的推出，SUV一改过去方方正正、粗犷的形象，时尚的外形、充沛的动力，加上日益提升的燃油经济性，既符合城市行驶的需求，又满足了消费者偶尔到户外撒野的需要。

2、消费者消费需求的升级。目前我国汽车消费正





行业要闻

从第一轮普及阶段，向第二轮的换车阶段转换。所以我认为近些年来消费热点从三厢轿车向 SUV 的转移，并不是由于消费者需求的转变，因为中国消费者对于车辆大空间、有气派的迷之坚持一直都在，而是希望通过 SUV 实现对这两大需求的升级。

此外，消费者还可以通过 SUV 获得轿车所不具备的高视野、灵活多变的后排储物空间等。因此，SUV 会成为很多家庭换车时的首选。



3、车企密集布局 SUV 市场。SUV 的热销让各大汽车品牌，特别是中国品牌将产品重心转向 SUV 市场，并逐渐扩展自己在 SUV 细分市场中的产品布局。现如今，纵观各大车企，特别是中国品牌旗下的 SUV 阵容，大多都是采取团队作战的方式征战沙场，力求以全线压境的姿态加大对 SUV 市场的攻势。而这最终给予了消费者更多的选择，反过来对 SUV 的销量提升形成了促进作用。

4、全球汽车文化的正常更迭现象。不要以为只有我们国人拜倒在了 SUV 的石榴裙下，美国、欧洲的 SUV 增速同样大幅超越其他细分市场。今年前四个月，欧洲 SUV 车型销量占到整体汽车销量的 25% 左右。今年上半年，美国 SUV/Crossover 销量占到其总销量的 37.8%。

中国品牌与合资的 SUV 大战，战况如何？

面对 SUV 市场井喷的大背景，中国品牌和合资品牌并非平分市场红利。如果以市场销售价格将 SUV 分为从低档到高档五个档次可以发现，从 2013 年到 2015 年，低端和中低端 SUV 的市场份额呈现出逐年攀升的态势，而除此之外的中端、中高端、高端 SUV 市场份额皆逐年下滑。

众所周知，中端及其以上档次的 SUV 市场是合资

品牌的主攻市场，低端和中低端市场则是中国品牌的主导市场。可见，近些年来中国品牌在这一轮市场井喷中分得的市场红利远多于合资品牌。

也正因为如此，近两年来中国品牌的市场格局大变，SUV 在中国品牌销量中所占得的市场份额，从 2015 年和轿车板块平分秋色，迅速裂变成其一家独大。今年上半年中国品牌中 SUV 的市场份额甚至超过了半数。

不过，参考整个汽车市场从当初风大到连猪都能吹上天，转变成如今“微增长”新常态的历程，SUV 低端和中低端档次市场的大热不可能长期持续。中国消费者见异思迁的速度，远比我们想象的要快得多，随着新一轮消费升级的到来，SUV 的中端档次市场极有可能成为下一个井喷点。届时，“体虚者”将原型毕露。所以中国品牌因尽快提神产品力，实现向中端 SUV 细分市场的挺进。值得一提的是，今年 7 月第一次进入万辆俱乐部的博越让中国品牌看到了冲高成功的可能性。

不过，合资品牌显然不会坐以待毙，近一年来，合资品牌价格下探趋势明显。随着中国品牌的上攻和合资品牌的下探，原本各自为阵的自主 SUV 和合资 SUV 已经在中低端档次市场（9-13 万）、中端档次市场（13-17 万）形成接壤。

SUV 还会火几年？

对比 SUV 在欧洲车市 25% 的占比，和 SUV/Crossover 在美国 37.8% 的占比，在我国市场占比达到 37% 的 SUV 难道真的已经接近饱和？

从数据上来看，SUV 市场的发展前景远比大家想的要乐观得多。今年上半年，SUV 市场依然保持着 44.4% 的同比增幅，与轿车市场的境遇天差地别。但相比 2015 年（59.9%）确实有了一定程度的放缓。不过由于有着巨大的市场基数，加上之前所说的，全球汽车文化处在正常更迭期，即使放缓，SUV 市场至少在未来三年里，都依然会是狭义乘用车三大市场中的香饽饽。

但不可否认的是，随着下半年近 50 款新 SUV 上市，竞争将愈发激烈，到今年年底 SUV 车型的市场反响和盈利能力将出现巨大分化。强者更强、弱者淘汰。

如果以价格为标准将 SUV 市场进行划分，SUV 中端档次市场（13-17 万）极有可能成为下一个井喷点。那么如果以轴距、车长为标准，情况会是怎么？从产品的替代性和环保法律愈发苛刻的趋势来说，未来紧凑型 SUV 和小型 SUV 将会进一步巩固其在 SUV 领域中的统治地位。

（来源：汽车之家）

油耗限值力压技术趋于成熟 混合动力技术迎来 PK 时代

近日，第十二届中国汽车产业发展（泰达）国际论坛在天津举行，节能、排放法规的技术解决方案是重点议题之一，混合动力技术作为实现节能减排的主流技术方案，成为专家和企业讨论的焦点。大家纷纷看好混合动力技术在实现节能减排方面的潜力和优势，汽车整车及零部件企业在混合动力技术和产品方面均有布局。

政策提供机遇

业内专家和企业人士都谈到了油耗限值问题，新的油耗限值政策犹如利剑悬在头顶。到 2020 年乘用车新车平均燃料消耗量降到 5.0 升/百公里，商用车接近国际先进水平，实施国六标准；到 2025 年，乘用车新车平均燃油消耗量达到 4.0 升/百公里，商用车达到国际领先水平，排放达到国际先进水平。

面对如此苛刻的限值政策，各大整车厂为达标竭尽所能，分别规划出适合自己的技术路线图。有企业人士认为，当前，纯电动存在动力电池续航里程短、配套设施不完善等问题，燃料电池技术大规模应用太遥远，因此，混合动力技术作为有效途径之一，节能效果明显、更能满足目前市场及消费者需求而被诸车企重视和看好，成为最现实的节能选择。

技术相对成熟

日本经济产业省制造产业局汽车通商政策企画官西野聪表示：“日本的混合动力汽车和纯电动汽车要占到 50%-70% 的比例。”

目前，日本在售车辆有 1/4 都是混合动力车型，其油耗性能得到了消费者的好评。以丰田混合动力车型为例，与同级别汽油发动机汽车相比，丰田混合动力车型在提升动力性能 30% 的同时，能够降低 40% 的油耗，而且因其不需要外部充电、不需要更换电池、不需要额外维修保养等特性，被认为是目前最成熟、最切合实际的节能技术。

与纯电动和燃料电池技术相比，混合动力技术成熟度高。在技术路线方面，国内外车企在混合动力系统技术研发上各不相同，从混动程度上主要分为微混、中混、强混三条技术路线，相对来说，三条路线中，微混投资较小，强混节油效果明显，在国内优势较为明显；而中混结构相对较为紧凑复杂、投资相对较大。

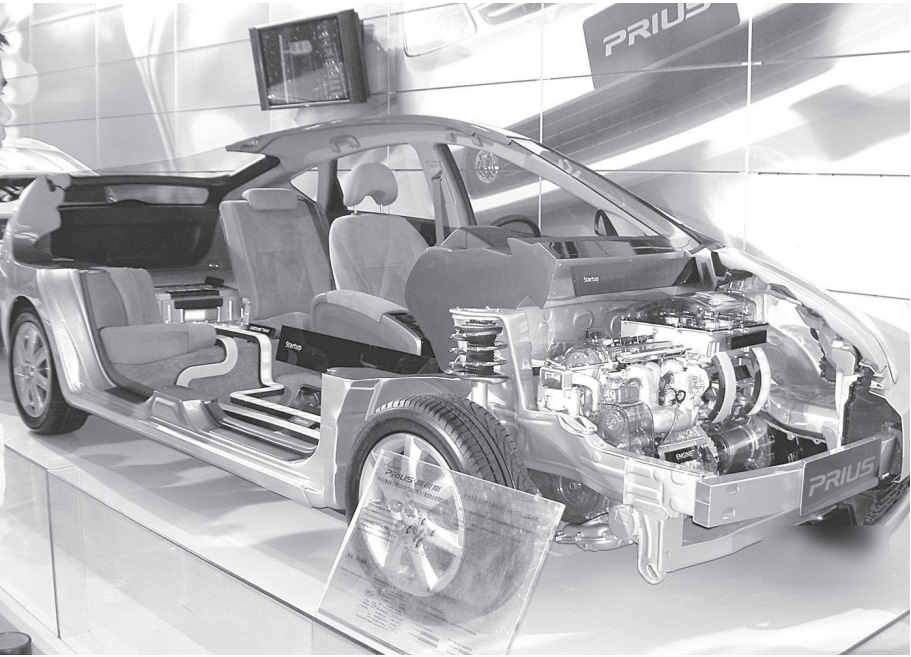
企业积极布局

科力远混合动力技术有限公司常务副总经理兼首席技术执行官张彤表示，在以传统内燃机为主要动力的市场条件下，5 升的燃油限值单纯依靠纯电动技术是很难实现的，必须依靠混合动力技术。“我们希望通过强混发动机整车技术，到 2020 年，2 吨左右的汽车能够达到 5 升油耗，1.2 吨的混动车型油耗达到 4 升。”

面对良好的市场发展机会，自主整车企业也不落后。长安新能源汽车有限公司总经理任勇表示：“我们专门对新能源板块未来十年的发展进行了战略研讨，未来十年将有 34 款新能源车型陆续投放，包括纯电动和插电式混合动力。从产品类型来看，纯电动和插电式混合动力齐头并进，两条技术路线同时进行。”

“‘十三五’期间，东风公司在新能源板块将投入 150 亿-200 亿元的开发和投资费用。”东风汽车技术中心副院长周剑光说，“传统动力总成升级始终是东风公司技术路线之一，我们正在研制以节能为主的新一代发动机产品，48V 混合动力技术是重点之一。”

（来源：中国汽车报）





行业要闻

提升汽车产业基础 专家热议技术路线图



8月30日，由工信部装备司委托，中国汽车工程学会组织动员逾500位行业专家历时一年研究编制的节能与新能源汽车技术路线图终评会在京顺利召开。

工信部装备司副司长瞿国春指出“加快发展节能与新能源汽车，推动汽车大国向汽车强国转变，是党中央、国务院做出的重大战略部署。去年，国务院发布的《中国制造2025》进一步将节能与新能源汽车列为我国十大重点发展领域之一，对汽车产业未来发展提出了更高的要求，也寄予了更高的期望。”

他提出，为贯彻落实国务院领导指示精神，加强顶层设计，目前正在牵头编制《中国汽车产业中长期规划（2016-2025）》，旨在通过解放思想，创新方式，系统规划，协同推进，全面巩固和提升汽车产业成为汽车强国的基础和能力，用十年时间迈向汽车强国行列。

对于本项技术路线图，他强调“要做到及时跟踪世界汽车产业技术发展动向，深入准确把握国内汽车产业发展实际，持续开展技术路线图研究，切实发挥其对创新的引领作用，并希望终评会后抓紧完善尽早发布”。

中国汽车工程学会理事长付于武指出“本项技术路线图是汽车工程界的一项大型工程，达到了高起点、权威性、广泛性、引领性、国际性、跨产业的突出特色，参与专家之多、涉及领域之广、研究讨论之深在汽车行业史无前例。

他认为，本项“1+7”项路线图是汽车产业及

能源、材料、信息等相关产业专家集体智慧的结晶，是一笔宝贵财富，希望持续研究、动态评估、加强宣传、加快落实。

中汽学会副秘书长侯福深、中国汽研院长李开国、中汽中心副主任吴志新、清华大学教授欧阳明高、清华大学教授李庆强等八位研究小组负责人分别从总体技术路线图、节能汽车、纯电动和插电式混合动力汽车、氢能燃料电池汽车、智能网联汽车、动力电池、汽车轻量化、汽车制造等专题进行了详细汇报，中汽协常务副会长董扬、科技部电动汽车重大专项专家组组长王秉刚、清华大学汽车战略学院院长赵福全、北汽股份副总裁兼研究院院长邬学斌、广汽研究院院长黄向东等咨询组专家围绕现状和趋势、愿景和目标、技术路线图、重大创新需求等展开深入讨论，并提出了大量宝贵意见。

本项技术路线图基于未来经济社会可持续发展、新一轮科技革命和产业重构对汽车产业技术创新产生的重大需求，提出了未来15年发展总体目标：汽车产业碳排放总量先于国家承诺和产业规模，于2028年率先达到峰值；新能源汽车逐渐成为主流产品，汽车产业初步实现电动化转型；智能网联技术产生一系列原创性科技成果，并有效普及应用；技术创新体系基本成熟，持续创新能力具备国际竞争力。

在发展方向和路径选择方面，路线图提出紧抓战略机遇，以新能源汽车和智能网联汽车为主要突破口，以能源动力系统优化升级为重点，以智能化水平提升为主线，以先进制造和轻量化等共性技术为支撑，全面推进汽车产业的低碳化、信息化、智能化和高品质。在此基础上，路线图进一步提出了节能汽车、纯电动和插电式混合动力汽车、氢能燃料电池汽车、智能网联汽车、动力电池、汽车轻量化、汽车制造等七大领域，并分别形成了各自细分领域的技术路线图。

本项路线图是汽车行业贯彻落实《中国制造2025》的一次协同行动，凝聚了数百位专家智慧和广泛的行业共识。按照总体安排，根据咨询专家意见进行最终修改完善后，将于近期正式对行业发布，并同步启动技术路线图的宣传、推广、落实和下一步的动态评估工作。

（来源：新华汽车）

动态聚焦

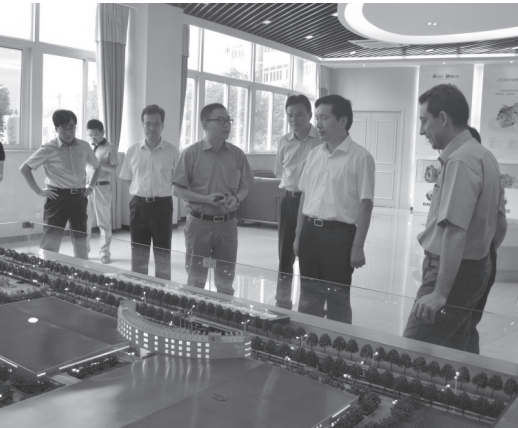
省委常委、杭州市委书记赵一德莅临杭维柯调研

9月12日上午，省委常委、杭州市委书记赵一德在萧山区委常委、副区长赵立明，萧山经济技术开发区管委会副主任陈兴康陪同下莅临杭州依维柯汽车传动技术有限公司调研指导，总经理马里诺、副总经理柯玉田、副总监杨梅等领导陪同。

赵一德书记在参观了公司产品陈列室、DDCT生产现场，听取了柯玉田副总对企业发展概况、双离合自动变速器技术、公司机器换人成果、企业智能化制造装备建设等方面的介绍后，充分肯定杭维柯实行产品转型升级、智能化制造、管理变革等创新活动所取得的发展成果，对企业未来发展给予新的希望。

柯玉田副总代表公司，感谢市领导对企业的关心和支持，并表示一定要团结带领全体员工，做大做强企业，为杭州的经济发展作出新的贡献。

（供稿：杭维柯 丁灿民）



温州市瓯海区汽摩配行业协会 开展会员单位“互学”交流活动



上海、柳州均设有技术研发中心和产品试验中心，具有系统的汽车电子电器产品设计、研发与验证能力。

贾总表示，非常欢迎兄弟企业来“万超”走走看看，互相学习与交流，更好地发挥协会平台作用；“万超”的经营理念、管理模式、机械设备，都可供兄弟企业参考借鉴、资源共享，比如检测、试验等一些机器设备，都可以免费为有需要的企业提供验证服务，做到互学互利、共同促进。同时贾总坦言，“万超”还有许多不足之处，也希望兄弟企业能够多多提点，并就目前公司产品品种开发、员工管理、企业建设、质量把控等问题在座的兄弟企业进行深入探讨和交流。

会上，瓯海汽摩配行业协会常务副会长、温州市环球汽车衬垫有限公司张总对贾总的理念和做法表示非常的欣赏和赞同，他指出，目前汽车配件种类繁多，产品存在很大的互补性，这样既可以做到资源共享又不会影响彼此的市场。协会副会长、温州市三和机械有限公司的姜总也对贾总的提议给予高度评价，他说，参观完“万超”，真正感受到企业的大气，“万超”生产车间的自动化程度给予了他很大的启发，对“机器换人”、提高人力方面都会好好参考一下。在座的会员单位也纷纷表示大开眼界、受益匪浅，并对贾总经验分享的感谢。

最后，协会秘书长章方银做发言总结，他表示，“万超”在企业管理、质量把控和设备自动化等方面都值得各会员单位学习借鉴，我们要将考察中看到的、学到的亮点运用到自己的企业经营中去，穿心企业经营管理模式，走现代化企业之路。接下来协会还会继续组织会员走访其他企业，互相学习、交流经验，加强沟通联系，共同进步，实实在在地为瓯海汽摩配行业加把力。

（供稿：温州市瓯海区汽摩配行业协会）



动态聚焦



融匠心·创精品·赢未来 众泰汽车闪耀 2016 成都车展

缤纷车展，炫动蓉城。9月2日，第十九届成都国际汽车展览会在成都世纪城新国际会展中心隆重开幕，以众泰汽车等为代表的中国品牌与其他合资品牌等共110个品牌参展。整个车展现场产品展销异彩纷呈，气氛热烈。

9月2日下午，众泰汽车以“融匠心·创精品·赢未来”为主题，在7号馆举行了新品发布会。发布会以主题VCR开场，伴着激昂欢快的音乐节奏和铿锵有力的解说，众泰汽车向大家展示了近年来的创新发展和未来规划，现场嘉宾、媒体朋友不时地报以热烈掌声。

众泰汽车副总裁陈静先生首先为发布会致辞，他表示，众泰汽车充分融合了东方工匠精神和西方先进科技，融合了新时期的工匠精神，通过一系列创新驱动，博采众长打造集互联化、智能化、电动化和价值化为一体的精品车型，致力为国人打造品质派车生活。

今年1-7月众泰汽车累计销售171590辆，同比增长56%，远高于行业平均增长水平。其中，众泰Z700以无与伦比的性价比优势荣登7月份C级车销量榜前五强，领衔中国品牌成为销量冠军。

众泰战队 炫动蓉城

本次成都车展，众泰汽车首次携杭州G20峰会指定用车的超强阵容参展，也体现了众泰汽车作为中国品牌的无限魅力以及对西南地区市场的高度重视。其中SUV包括：全新大迈X7、大迈X5超值版、T600运动版、2016款T600、SR7；轿车包括：C级豪华轿车Z700 G20公务版、2016款Z500；新能源包括：E200、云100S。

刚柔并济 展示力量

在一段刚柔相济的太极舞表演后，众泰汽车领导上台共同为新品众泰Z700 G20公务版揭幕。在快门声、闪光灯及现场炫彩氛围灯下，众泰汽车永康销售中心总经理陈泓安先生正式宣布Z700 G20公务版上市。

发布会上，众泰汽车汽车工程研究院副院长赵春先生对新上市车型Z700 G20公务版作了详细产品解读。众泰Z700作为服务G20峰会的指定用车，不仅配备超越同级的电动吸合门技术，全系还应用了众泰汽车自主研发的Tye-net智控系统。动力方面，搭载了众泰自主研发的1.8T涡轮增压发动机，不仅动力澎湃，而且节能环保。此次推出的G20公务版还增加了VIP和G20标识，彰显其尊贵地位，并增配了头枕液晶屏。

作为众泰大迈全新中型SUV，大迈X7也同台亮相。大迈X7长宽高分别为4736/1942/1672mm，轴距为2850mm，尾部造型沉稳大气。此次亮相的大迈X7搭载了一台1.8T涡轮增压发动机，该发动机最大功率125kW（170PS），最大扭矩245Nm。此次成都车展是大迈X7实车的首次正式亮相。

礼遇蓉城 炫转精彩

2016年，众泰汽车通过打造“七级变速”，铸就“工匠精神”，全面开启了众泰汽车的“3.0时代”。3.0时代开启了众泰汽车第三个五年规划，使众泰汽车在2016年迈进30万辆级整车俱乐部，实现年均30%的增长。

今年年底前，众泰汽车将推出大迈X7、大迈X5超值版、SR9等新品，力争早日实现2016年35万辆销售目标。

（供稿：众泰汽车 汤纪伟）

桐庐县委书记毛溪浩走访龙生股份



近日，桐庐县委书记毛溪浩走访龙生股份，县委常委、副县长潘立铭及相关部办局负责人陪同走访。公司董事长俞龙生、总经理郑玉英热情接待了毛溪浩一行。

座谈会上，郑玉英向毛溪浩汇报了企业生产经营、市场开拓、产品研发、人才引进、发展思路等基本情况。毛溪浩在听取情况介绍、参观了新厂区，详细了解企业发展情况后，对龙生股份在转型升级、自主创新方面取得的成绩，给予了充分的肯定。他同时鼓励企业：新厂区要尽快投产，要进一步打好推动企业快速发展“组合拳”，并在激烈的市场竞争中，深化与中高端客户的合作，进一步提升产品质量，在做精、做细上下足功夫，不断做大做强企业。

毛溪浩同时要求各相关部门，要深入开展“三实”（即重实体、兴实业、办实事）活动，围绕企业诉求开展服务，牢固树立“优质服务发展到哪里，服务就跟踪到哪里，为企业提供一体化服务”的理念，充分发挥职能作用，深入一线，帮助协调解决企业发展中遇到的实际困难和问题，以优质服务助力企业发展，为企业创造良好的经济发展环境。

（供稿：龙生股份 杨锦轮）

双金 SK1800 单缸液压圆锥破碎机 被认定为“浙江制造精品”

近日，从浙江省经济和信息化委员会最新公示的“关于2016年度浙江制造精品认定结果”的名单中，双金SK1800单缸液压圆锥破碎机赫然在列，成为浙江制造高性能工程机械版块中的一项精品。

本次评定首先经企业申报，各地市、有关行业协会初审后，浙江省经济和信息化委会同省发改委、省财政厅组织专家进行了评审，经综合评定后，拟认定246个产品为2016年度“浙江制造精品”，其中就有SK1800单缸液压圆锥破碎机。

什么样的产品才能被认定为“浙江制造精品”？根据“浙江制造精品”申报条件，产品必须符合传统优势产业转型升级发展重点和战略性新兴产业培育重点，代表先进技术发展方向，具有高标准质量水平和品牌信誉度；具有先进的核心技术、明晰的自主知识产权，产品的核心技术达到国内领先水平。

SK1800单缸液压圆锥机由双金公司自主研发生产的产品，本产品共授权发明专利数11项，授权实用新型专利数30项，技术达到国内领先水平。SK1800单缸液压圆锥破碎机应用于各黑色、有色、非金属矿山及砂石料等工业领域，被广泛应用在中碎、细碎及超细碎作用当中。其破碎比大、实用性强，腔型比较陡，通过量和处理量大，且便于维修。该产品自2014年年底投放市场以来，依靠先进的质量和服务受到客户的青睐。

SK1800单缸液压圆锥破碎机被认定为“浙江制造精品”，是

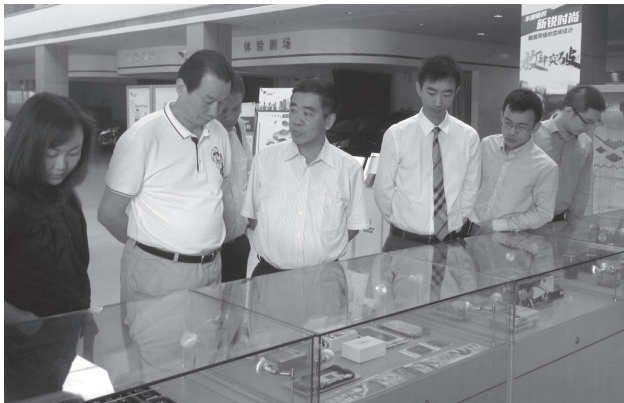


政府对该产品性能和质量等价值的肯定，更是对双金公司技术研发工作的认可和鼓励。双金将继续加大技术创新，研发生产出更多“精品”。

（供稿：双金机械 周忠平）



强化做强做大纳智捷品牌的决心和信心 东风裕隆公司领导调研西区市场



8月底9月初，东风裕隆汽车有限公司领导利用参加成都车展及纳智捷锐3发布会的机会，调研西区市场，了解纳智捷汽车生活馆的现状和需求，传递公司发展信息，强化做强做大纳智捷品牌的决心和信心。东风裕隆公司领导对广大经销商一直以来给予纳智捷品牌的信任、支持表示感谢，对取得的业绩表示祝贺，并现场解答了纳智捷汽车生活馆提出的问题和建议。

8月31日-9月1日，东风裕隆执行副总经理刘忠厚调研纳智捷成都集大成、启阳嘉航、汇京川裕三家汽车生活馆，实地查看了汽车生活馆的展厅、客户休息区、精品展示区、售后服务区，听取了汽车生活馆的经营情况汇报，并与三家汽车生活馆投资人、总经理以及营销、服务人员进行座谈。期间，刘忠厚还与西安、重庆、绵阳、泸州、南充等地纳智捷汽车生活馆投资人进行了深入交流。营销总部部长陈斌、网络发展部部长王齐涛陪同调研。

总结万向四大发展基因 寄望继续当民企排头兵 浙江省委副书记、代省长车俊一行莅临万向调研

9月12日下午，浙江省委副书记、代省长车俊莅临万向调研。杭州市委副书记、市长张鸿铭陪同调研。

车俊首先试乘了 Karma 和上汽万向新能源客车，参观了万向新能源展厅和电池生产车间，了解了万向新能源产业的发展历程和汽车电池产品的性能、市场情况。在随后的座谈会上，鲁伟鼎向车俊一行作了详细汇报，介绍了万向发展概况、战略目标，并重点汇报了万向新能源产业情况和建设“创新聚能城”的宏伟蓝图，以及对未来的几点思考。

在听了鲁伟鼎的汇报后，车俊感触良多，他总结了万向四大发展基因——坚持、改革创新、开放和社会责任感。

刘忠厚指出，当前汽车市场竞争十分激烈，部分经销商遇到暂时的经营困难，经销商应与厂家一起，不忘初心，坚定信心，直面困难，主动作为。首先，我们的方向、目标不能变，信心比黄金还宝贵，东风裕隆目前正在全力以赴从商品企划、产品研发、采购、制造、营销、售后服务以及综合管理等全价值链，进行经营改善，扭亏止损。对于经销商提出的问题和建议，东风裕隆会积极地予以回应和逐步解决。其次，要千方百计提升销量，厂家多提供市场客户喜欢的产品，经销商多销售、做好售后服务，这是当前双方的头等大事。第三，要继续打造明星产品，今年下半年到明年，要继续以纳智捷 优6 和锐3 车型为主，广宣方面要关注、挖掘产品核心优势和内在优点，让市场客户从产品定位到质量可靠性、排放等方面看到一个全新纳智捷品牌的重生。

刘忠厚还对降低库存、广宣策略、第三方融资、网络建设及下沉、备件供应、区域竞争、目标设定、营销团队建设等经销商关心的问题，一一进行了解释和答复。

9月1日-2日，东风裕隆党委书记汪向东、副总经理白清源与成都三家纳智捷汽车生活馆总经理进行了座谈交流，就汽车生活馆运营、广宣、售服、顾关、网络下沉等相关问题进行了深入探讨，并就如何进一步强化协同、提振信心、共同应对困难局面深入交换了意见。汪向东指出，在汽车市场不景气的情况下，更要坚定信心和决心，要克服“等、要、靠”思想，不能“靠天收”，凡事“预则立”，要主动作为，主动把握商机，与主机厂一道共克时艰，坚定不移地完成既定目标；要建立有效的内部激励机制，最大限度的发挥员工的主观能动性。

（供稿：东风裕隆总经办）

经济要持续健康发展，企业和企业家是主体。在浙江，民营企业具有很强的代表性，万向就是最具代表性的企业之一。车俊表示，目前，万向在产业、产品、技术、市场等方面都已经脱胎换骨，万向所走的道路，从一定意义上代表着中国改革开放所走的道路，也代表着中国乡镇企业、民营企业所走的道路。

从1969年走到现在，万向一直坚持“一天做一件实事，一月做一件新事，一年做一件大事，一生做一件有意义的事”的目标没有变；一直坚持做实业、做制造业没有变。车俊赞许道：“这不仅需要勇气，更需要信念。做工作要久久为功，贵在坚持不懈做有意义的事。”

万向从乡镇企业、传统企业发展到现在的高科技企业，得益于改革创新，但万向没有满足于前期改革，而是持续不断创新，包括体制、机制、产品、市场等方面。这是企业发展壮大的重要因素。

车俊表示，万向坚持开放发展，走出去与引进来相结合，并不是单纯地追求把产品销出去，而是想方设法占领技术最高点。资产重组不仅重组了企业，而且重组了人才、技术、市场和管理。只有成为国际化企业，才能成为百年企业。

搞清洁能源和环保事业，做慈善事业，并提供众多就业岗位，包括对未来的系列思考，都反映了万向的社会责任感。“万向是值得尊敬的企业，这方面值得浙江企业学习，也值得政府工作人员学习”，车俊说道。

对于万向集团未来要建设“创新聚能城”的宏伟蓝图，车俊表示，这是我们共同的目标，是杭州市的目标，也是浙江省的目标。省委省政府将一如既往、始终如一、全力以赴地高度重视和积极支

市场升级只有起点没有终点 万安科技成功通过戴姆勒 OSA 评审

8月29日，由戴姆勒北美区和戴姆勒北京区专家组成的审核团队来访万安科技，主要就公司技术检测中心和科技二部开展为期三天的 OSA 审核。评审内容涉及公司管理、生产制造、物流管理、质量管理、项目管理及供应商管理等模块。经过专家组全流程细致审核，戴姆勒团队对公司明晰的中长期战略规划、国外 OEM/OES 市场经验、研发手段、安全整洁的现场等给予了较高评价，一致同意万安科技通过本次 OSA 审核。董事局主席陈利祥、集团总裁陈江、万安科技总经理陈锋及经营班子成员陪同。

戴姆勒公司（DAIMLER）成立于1926年，总部位于德国斯图加特，是全球最大的商用车制造商，全球第二大豪华车生产商，旗下包括梅赛德斯-奔驰汽车、梅赛德斯-奔驰轻型商用车、戴姆勒载重车和戴姆勒金融服务等四大业务单元。此次获得戴姆勒认可，不仅是对公司团队工作、产品质量、过程管控、现场管理和清洁生



持万向发展。希望万向继续当中国民营企业的排头兵，当浙江经济和企业的标杆！

（供稿：万向集团 王永涛）



产等方面专业水平给予的肯定。同时也反映了夯实基础管理、推进四个升级、实施战略营销等方针思想，对万安经营发挥的正确导向作用。更标志着公司具备了进入戴姆勒供应链体系的条件，为双方深层次合作打开了崭新局面。对公司全球市场战略布局，以及产品向中高端客户延伸产生深远影响。

会议上，董事局主席陈利祥对 Jeremy Espie、李小曼、阚文新、贾明伟四位戴姆勒专家老师的辛勤工作表示由衷感谢。他表示，VIE 非常重视这次评审机会，通过审核是大家共同努力的结果。对于评审中老师们提出的建议与存在的不足，公司将虚心接受全力改进，努力为戴姆勒公司提供最佳产品与最优服务。

和结果同样重要，甚至比结果更为宝贵的，是整个审核过程中，万安科技各级管理团队应对和处理问题所积累的经验。

科技二部经受过大大小小的考核，这是其历次考核中最全面最严格的一次。自五月上旬接到戴姆勒审核任务，公司便着手成立评审专项小组，并由万安科技总经理助理兼集团 VMS 办公室主任杨成安担任组长，负责项目实施计划制定及具体推进。杨成安曾奉献丰田二十余年，对精益化管理有着丰富的实践经验。

围绕戴姆勒审核要求，评审专项小组就任务分解、项目落实、改进优化、后续监督完善等工作，有条不紊层层推进。

5月12日，公司召开戴姆勒审核启动会。截止8月底，审核小组共计召开戴姆勒审核周例会11次，以确保各项工作按项目实施计划



动态聚焦

时间节点及要求推进；戴姆勒费老师和贾老师来公司进行阶段性指导 6 次，就各审核项目做专项审查，指出存在问题以及后续整改思路。整个过程，戴姆勒老师现场检查时严谨而专注的工作风格，给我们留下了深刻的印象。为更好提升改善效果，集团 VMS 办公室成员及科技二部各级管理人员以戴姆勒老师要求整改的问题项为主线进行扩展，建立了生产现场区域全覆盖的自审自查机制，发现问题随时对接区域负责人进行及时整改。

可以说整个过程，经过改善提升，公司面貌焕然一新，带来的变化也是有目共睹。

首先是公司整体面貌焕然一新。特别是技术检测中心、实验室场地布局的重新规划，为科研项目有序推进营造了良好环境；科技二部车间来料检验区域、废弃物放置区域改造以及员工培训阵地的建立，提升了车间现场整洁度；毛还及半成品仓库引入高位货架，改变了仓库管理方式，使公司仓库空间得到立体化利用，加速了仓储物流信息化管理程度及运转效率。

其次是员工思维意识有了新变化。一是强调所有事情都要有章可循，以规则为依据，并以规则改变员工的行为习惯和操作方式；二是对待问题有了探究的态度，操作标准是什么？制度如何执行？有没有防错纠错？是否有存档记录？有没有持续改进计

划.....从一开始大家都不知从何着手，到形成处理问题时抽丝剥茧的思维转变。

再者是经营班子管理能力的提升。戴姆勒审核过程中，科技二部在目视化管理及 ERP 应用以及 TPS 团队建设等方面实现了从无到有，从粗放到优化的转变。丰田现场管理方式开始融入实际业务流程各环节，五大任务目视板、质量目视板、LPA 目视板、4M 变化点目视板等已运用于各车间管理日常。供应商来料信息目视板、各仓库库位信息目视板已与实物与 ERP 系统相互联动，实现了三者数据同步。

戴姆勒审核在公司领导支持和各部门配合下，切实应对了客户要求，并展示了万安的自信和实力。戴姆勒专家审核组对公司为迎审所做的各项改善给予了高度肯定；同时，近四个月的迎审期，也加深了公司与戴姆勒的了解与信任，为双方日后深层次合作打下了坚实基础。

戴姆勒审核虽暂时告一段落，但公司向优秀学习且持续改善的步伐没有停止。保持戴姆勒迎审时的状态，实现管理更上台阶，是公司各级管理团队也是 VMS 办公室今后的努力方向，相信未来在戴姆勒等高端客户的指导下，万安必将迎来更美好的明天。

（供稿：万安科技 邰涛）

浙江省副省长冯飞一行莅临安吉亚太视察安全生产工作

8 月 30 日，浙江省副省长冯飞在省政府副秘书长孟刚、湖州市委组织部部长干武东、安吉县县委书记沈铭铭、县长陈永华等省、市、县领导陪同下莅临安吉亚太制动系统有限公司视察安全生产工作。亚太集团党委书记、董事长黄来兴携安吉亚太制动系统有限公司党支部书记、总经理施兴龙、常务副总周哲敏等公司领导接待冯副省长一行。

常务副总周哲敏向冯副省长一行就企业的基本情况作了汇报；总经理施兴龙对公司的安全生产部署、实施及企业发展规划等工作作了具体汇报。

集团公司董事长黄来兴介绍，安吉亚太制动系统有限公司是浙江亚太机电股份有限公司的全资子公司，并就股份公司引进、研发轮毂驱动电机情况以及股份公司研发、应用智能驾驶、车联网等前瞻产业，并邀请冯副省长一行莅临浙江亚太机电股份有限公司视察指导。

冯副省长一行先后视察了公司厂区、钳体支架机加车间等公司重点区域的安全设施配置及安全生产工作实施情况，对安吉亚太安全生产管理工作表示充分的肯定，并勉励企业进一步提高安全防范意识，强化员工安全知识、实操技能培训，充分有效利用技术手段加强安全保障。

冯副省长对黄董介绍的股份公司轮毂驱动电机、应用智能驾驶、

车联网等前瞻产业的先进技术十分感兴趣，希望亚太要抓紧时间、攻坚克难，尽快将先进技术转化为成熟产品并形成产业化，为汽车行业的发展做出新的贡献。最后，冯副省长还表示会择时到萧山总部实地参观。

（供稿：亚太机电 程锦华）



激发潜能 熔炼团队 万达股份第一届探索训练活动如期开展



为了提高新老员工团队协作能力，增加相互之间的感情，近日，万达股份组织了新老员工户外探索训练活动。

开班以后，通过热身活动建立相互信任的基础，营造团队氛围。根据教练的指导，参加人员分成四组开展了起队名、唱队歌、做队旗等活动。在随后的两天时间内以红旗队、先锋队、黑豹队、蓝天队 4 支队伍以对抗的形式完成了空中断桥、空中抓杆、信任背摔、驿站传书、穿越火线等团队项目，其中信任背摔让大家体会充分相信对方、做好自己的重要性；空中断桥、空中抓杆让我们突破了自我，战胜恐惧，挑战了不想、不能、不会去做的事；穿越火线活动中总指挥、副总指挥的 75 个俯卧撑让我们泪下，感受到了我们的失误需要领导去承担的责任，体会到了适时闭嘴就是对团队最大的支持，学会了感恩和激发了责任心。

通过团队的生成、展示、整合，万达股份员工探索训练中学习、

改变，在体验着奉献、协作、勇气带来的成功喜悦后，每个人深刻感受到“只有完美的团队，没有完善的个人”，以及作为团队中的一员所要承担的责任。

通过这次探索训练，大家深刻体会到了团队的力量是巨大的，成功属于团队的每一个成员，如果没有团队里每一个成员相互协作、共同努力，很多事情是难以完

成的。其次，困难是真实存在的，但是往往会在想象中扩大，战胜自己就是取得成功的第一步！再次，多沟通、多分享，好的思路和想法可以在沟通交流中得以完善。学会换位思考，多设身处地替他人着想，多一份理解，多一份关爱。

探索活动虽然结束了，给员工的影响还远远没有结束。这次户外探索训练活动，对员工是一次洗礼，是进一步推动我们全力以赴做好各项工作的动力，是一种文化，一种精神和一种理念的传递，还是一种思考，一种启迪。

离开了探索训练场，回到了更为广阔的工作环境，只要公司员工发挥互助互信的团队精神，把每一件工作都当作是探索训练中的一次挑战，就没有战胜不了的困难，就没有解决不了的难题，相信万达股份的明天会更加美好！

（供稿：万达股份 来群珍）

中马传动：打造高精度齿轮制造行业标杆

当今世界正处于新一轮科技革命、产业革命的开端，新兴信息技术已经渗透扩散到生产性服务业的各个领域、各个环节。可以说，谁抓住信息技术的“牛鼻子”，谁就赢得了发展先机。

“保持经济平稳健康增长，必须加快产业结构调整，运用信息网络等现代技术，推动生产、管理和营销模式变革，重塑传统产业链、供应链、价值链，使之焕发出新的生机与活力。”在不久前结束的全国“两会”上，政府工作报告中也提出要大力发展新兴信息技术，推动我国产业迈向中高端水平。

眼下，位于温岭市上马工业园区，就有这样一家企业，它着手运用智能制造新模式替代传统的生产制造方式，实现产品

自动输送，监测数据在线设定，整个生产过程处于低能耗、绿色化状态。这家企业就是浙江中马传动股份有限公司。

进入该企业生产车间，只见厂房内的汽车齿轮制造机器正有序运转，厂房很大，但看到的操作工很少。

“近年来，公司通过采用数控化、自动化、智能化加工设备，大幅度降低了作业强度及用工量，但人均产值从原来的 35 万元提升到现在的 70 万元，生产效率提高了 40% 以上。”浙江中马传动股份有限公司总经理刘青林说。

工业化和信息化深度融合发展，使企业尝到了甜头。目前，企业正在加大技改投资力度，加紧建设自动变速器油泵轴齿轮生产数字化车间，为打造中国高精度齿轮制造行业标杆奠定基础。



刘青林说，建设中的数字化生产车间相比眼前看到的更先进、更智能，可以说属于第三代生产技术，它从原材料投入到成品产出，均实现了生产性自动接收生产指令，制造过程严格按工艺纪律要求执行，系统自动采集并分析制造过程中的工艺参数、检测数据、异常信息，并通过实时通信手段，将信息第

一时间传递给管理者。

刘青林举了个例子，譬如当厂房内的某台设备突然出现故障时，一般传统制造企业大多数是车间操作工首先发现后，再向管理部门汇报，等待维修。而数字化车间呢，则是实时将机器异常情况推送给相关责任人，即使该责任人不在车间或企业，只要他身上带有手机，也能接收（知道）该台机器运转情况，并下达是否需要立即维修、怎样维修的决定。

据了解，中马传动数字化车间明年建成后，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% 以上，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。

“通过这个智能指挥中心，我们将实现相关数据推送与产能效率分析。届时，企业的运营成本将降低 30%，产品生产周期将缩短 32%，不良产品率有望下降 15%，能源利用率提高 50%，产品研制周期降低 45%。”刘青林表示。

该项目建成后，将形成年产 35 万件齿轮的生产能力。通过该项目的实施，还将有力推动我国汽配零部件产业的发展，并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。

（供稿：中马传动 曹军）

宁波时代紧固件开展两学一做学习活动

8 月 23 日下午，宁波时代紧固件制造有限公司党支部党员组织生活日，党支部书记叶惠达主持开展“学党章党规，学系列讲话，做合格党员”学习活动总结大会正在火热的进行中，全体党员干部参加。主题为总结上阶段学习体会，开展下阶段学习计划。

自余姚市三七市镇委启动“两学一做”活动以来，公司党支部坚持抓早、抓细、抓常，使“两学一做”学习教育在公司上下及早落地见效。

一是注重分类指导，扎实推进“学”与“做”。抓好党章党规、系列讲话、行业各级重要讲话精神的学习；做一名合格党员，从增强政治意识、大局意识、核心意识、看齐意识做起。

二是坚持问题导向，开展专项整治。通过建立健全党支部‘三会一课’制度、开展党员活动日、建立党员先锋模范岗等一系列有效措施，让全体党员真正知道‘两学一做’学什么、怎么学、如何做，在活动开展过程中不断发现问题不断整改。

三是抓好自选动作，突出特色。尤其要把学习各级重要讲话作为学习重点，通过学习坚定理想信念、理清发展思路、激发创新动力。

四是注重结合，突出实效。开展“两学一做”学习教育，要坚

持“两促进、两不误”。

在下阶段学习中，我们要通过更接地气、更富生气的学习教育，转化为更加具体、更贴近实际的行动，不断完善自我，达到一名党员身份、品质、素养、能力和行动的高度统一，不断适应新形势、新阶段、新任务带来的挑战，真正做一名合格党员。

（供稿：时代紧固件 陆卫红）



汽车平台为广安汽车电器制定发展规划 长期目标实现净利润 1 个亿

近日，浙江省汽车及零部件产业科技创新服务平台（简称：汽车平台）为杭州广安汽车电器有限公司制定企业发展规划，目标十年内公司利润达 1 个亿。

杭州广安汽车电器有限公司，自 1993 年成立起，专业从事于汽车电子电器产品的开发与生产。产品有汽车空调控制器、汽车继电器、汽车电控盒、伺服电机、调速模块等。

公司属国家重点支持的高新技术企业，内设省级高新技术研发中心。2004 年，公司获得国家科技部中小企业创新基金资助，同年，申报的汽车电子专项被国家发改委列入“国家高技术产业发展项目计划及国家资金补助计划”。

2008 年，根据国家发改委办公厅文件，负责起

草“汽车空调控制器行业标准”，同年，公司持有的“广安汽车电器”及图标被认定为中国驰名商标。2009 年，公司被评为浙江省最具成长性中型企业 100 佳。

公司全体员工坚持以“最快的反应，最好的产品”，向客户提供最令人满意的服务；坚持“规范、计划、效率、共赢”的企业理念，塑造锐意进取、温馨和谐的企业人文环境；坚持专业化、标准化、规模化的发展思路，推动企业健康而快速的发展。

为更坚实得走好未来每一步，广安汽车电器特意邀请汽车平台为公司制定未来企业的发展规划。汽车平台联合浙江大学的相关专家，结合当前企业发展现状及汽车行业发展背景，特制定出以下中长期发展目标：

计划项目	中期（三年，至 2018 年）	长期（十年，至 2025 年）
公司利润	3000 万	1 亿
营业额	3 亿	10 亿
顾客满意度	金牌客户 3 个	金牌客户 10 个
管理体系	以 TQM 为基础，打磨管理体系，通过各大汽车厂家认可，并有效落地执行	升级打造信息化柔性管理体系
技术能力	1) 打造以汽车空调控制器应用、电控、结构、装配工艺等四大技术领域行业级专家领军的技术团队； 2) 通过省级研究院认证； 3) 有效实验能力满足 80% 实验要求。	1) 打造以汽车电子应用、电控、结构、装配工艺等四大技术领域全球级专家领军的技术团队； 2) 通过国家级研究院认证； 3) 有效实验能力满足 95% 实验要求。
工厂现场	符合汽车电子企业现场要求，落实 QSB 要求	建设世界级先进智慧工厂
全球化	1) 境外销售 3000 万； 2) 境外销售团队； 3) 技术团队具备全球化对接经验。	1) 境外销售 3 亿； 2) 建立境外团队； 3) 建立全球化运作模式。
分配机制	实现“高层业绩分红、骨干项目奖励、基层薪资清晰、全员事故问责”的效益薪酬机制	完善核心持股机制，建立互助基金，持续贯彻共赢精神

2016 年度，杭州广安汽车电器的经营方针确定为：关注客户，做好本职，全面受控，持续改善，消除浪费，五向共赢。走好每一步，经营好每一年，相信杭州广安汽车电器有限公司能发展越来越好。

（供稿：汽车平台）





数据参考

2016 年上半年整车上市企业净利润分析

2016 年上半年乘用车市场销量稳定增长，国内整车上市企业业绩整体上扬，其中上汽集团以 150.6 亿元的净利润遥遥领先于其他的车企，而一汽轿车亏损 8.26 亿元，惨遭垫底。

根据相关数据整理，统计的 24 家上市的整车企业营收、净利润双双实现增长，今年上半年营收合计实现 6,397.37 亿元，同比增长 10.9%，净利润则是增长了 17.4%，由去年同期的 306.62 亿元攀升至 359.84 亿元。其中，有 15 家企业业绩优于去年同期，占比超六成。

上汽集团领跑

规模最大的上汽集团，今年上半年营业收入实现 3,462.95 亿元，同比增长 8.3%，净利润实现 150.60 亿元，同比提升 6.3%。不过其营业收入和净利润增长幅度均不及上市整车企业的平均水平。长安汽车以 54.91 亿元的净利润，仅次于上汽集团，业绩表现出色，营业收入实现 358.02 亿元，同比提升 8.3%。

净利润实现增长企业中，曙光股份表现最佳，上半年净利润增幅高达 3175.9%，是所有上市车企中增幅最明显的，这与其净利润基数低不无关系。不过，其营业收入同比却下滑了 0.6%，实现 15.62 亿元。

比亚迪在新能源车的助力下，业绩表现较为抢眼，今年上半年净利润同比上涨 384.2% 至 22.60 亿元，营业收入同比上扬 42.3% 至 449.50 亿元。业绩增幅超 100% 的还有中通客车和广汽集团，净利润分别同比增长 504.7% 和 127.5% 至 2.92 亿元和 39.81 亿元。

一汽轿车垫底

在业绩下跌的企业中，一汽轿车由盈转亏，上半年损 8.26 亿元，惨遭垫底。一汽轿车表示，由于公司主攻轿车，而今年上半年轿车市场并没有止跌回升，加剧了市场竞争；同时其上半年销售的产品多为旧车型，市场竞争力不足。由盈转亏的企业还有金杯汽车，由去年同期盈利 0.12 亿元到今年上半年亏损 0.44 亿元。

亚星客车虽然在上市车企中营业收入规模较小，仅实现 9.79 亿元，同比上涨 53.4%，但是其净利润和去年同期亏损 0.41 亿元相比，盈利 0.14 亿元，表现十分突出。

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。从各细分市场的后从各细分市场看，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%。

（来源：凤凰汽车）

2016 年上半年我国整车上市企业营收净利变化

企业	营业收入（亿元）			净利润（亿元）		
	2016 年 H1	2015 年 H1	同比	2016 年 H1	2015 年 H1	同比
曙光股份	15.62	15.71	-0.6%	0.81	0.02	3175.9%
中通汽车	39.58	20.27	95.2%	2.92	0.48	504.7%
比亚迪	449.50	315.82	42.3%	22.60	4.67	384.2%
广汽集团	214.29	114.50	87.2%	39.81	17.50	127.5%
吉利汽车	180.89	138.07	31.0%	19.30	14.20	36.0%
宇通汽车	132.68	103.87	27.7%	12.35	9.46	30.6%
金龙汽车	110.79	102.86	7.7%	1.64	1.48	10.7%
长安汽车	358.02	330.53	8.3%	54.91	50.85	8.0%
江淮汽车	263.90	235.05	12.3%	5.77	5.37	7.5%
上汽集团	3462.95	3197.56	8.3%	150.60	141.65	6.3%
长城汽车	416.01	371.15	12.1%	49.26	47.17	4.4%
福田汽车	194.73	172.21	13.1%	1.47	1.55	-5.0%
东风汽车	68.86	78.02	-11.7%	2.22	2.36	-5.7%
海马汽车	67.28	60.05	12.0%	1.75	1.94	-9.8%
中国重汽	95.53	103.39	-7.6%	1.60	1.78	-9.9%
力帆股份	50.75	50.63	0.2%	1.78	2.04	-12.8%
江铃汽车	108.11	119.89	-9.8%	7.05	10.82	-34.9%
安凯汽车	17.79	17.22	3.3%	0.19	0.30	-36.6%
亚星汽车	9.79	6.38	53.4%	0.14	-0.41	-
中航黑豹	5.22	9.29	-43.8%	-0.41	-0.76	-
金杯汽车	23.41	22.60	3.6%	-0.44	0.12	-
华菱星马	16.75	22.91	-26.9%	-2.03	-2.20	-
一汽夏利	10.03	20.44	-50.9%	-5.19	-5.37	-
一汽轿车	84.91	137.64	-38.3%	-8.26	1.61	-
总计	6397.37	5766.07	10.9%	359.84	306.2	17.4%

数据来源：各企业财报

2016 年上半年汽车零部件上市企业净利润分析

今年上半年汽车零部件上市企业业绩较去年有所好转。根据相关数据整理，统计的二十二家主流汽车零部件企业今年上半年营业收入合计实现了 1,994.36 亿元，同比上涨了 16.3%；净利润也实现了同比上扬，由 2015 年同期的 96.89 亿元升至 104.35 亿元，同比攀升 7.7%。但是平均净利率却出现的下滑，同比下滑 0.4 个百分点。在 22 家上市企业中，有 12 家企业净利润实现了增长。

净利润上扬的企业中，增长较为显著的是赛轮金宇、宁波华翔和方大特钢，其上半年净利润均实现了同比 50% 以上的增长。赛轮金宇和宁波华翔营收规模超 50 亿元，实现了两位数的增长。营收规模最大的华域汽车，今年上半年业绩增长稳定，其净利润实现 30.64 亿元，与去年同期 28.90 亿元相比，上涨了 6.0%；营业收入实现 613.40 亿元，同比上涨 29.9%。

在上半年业绩下跌的企业中，仅有黔轮胎 A 出现了亏损，受市场的严峻形势的影响，其今年上半年亏损了 0.51 亿元。不过，其营业收入实现了 22.2% 的增长至 26.17 亿元。

（来源：凤凰汽车）

2016 年上半年汽车上市经销商利润分析

今年上半年乘用车市场销量稳定增长，国内经销商上市企业业绩也较去年同期有所好转。根据相关数据整理，统计的 12 家汽车经销商上市企业今年上半年营业收入合计实现 2,084.14 亿元，同比上涨 4.9%；净利润也实现上扬，同比攀升 10.9%，平均净利率 1.8%，较去年同期微涨 0.1 个百分点。

亚夏汽车今年上半年净利润虽然仅实现 0.33 亿元，但是和去年同期相比，攀升了 1163.9%，增长较为抢眼。这主要是因为今年上半年其毛利润额增长、汽车金融服务利润逐步提升、财务费用大幅下降以及资产处置收益的提升。

广汇汽车成为上半年规模最大的经销商上市企业，并且营收和净利润均实现了两位数的增长，其业绩的增长与公司并购有很大的关系。今年上半年，广汇汽车成功收购了宝信汽车和尊荣亿方，进一步丰富了广汇经销品牌的结构。

在上半年业绩下跌的企业中，申华控股净利润出现了亏损，其今年上半年亏损了 0.81 亿元。

2016 年上半年我国零部件上市企业营收净利变化

企业	营业收入（亿元）			净利润（亿元）		
	2016 年 H1	2015 年 H1	同比	2016 年 H1	2015 年 H1	同比
赛轮金宇	51.50	45.47	13.3%	2.08	1.05	98.1%
宁波华翔	56.44	47.00	20.1%	3.11	1.73	80.1%
方大特钢	37.93	42.80	-11.4%	2.59	1.45	77.9%
万丰奥威	45.59	41.34	10.3%	4.80	3.34	43.8%
凌云股份	42.40	35.64	19.0%	1.50	1.05	43.6%
中鼎股份	36.38	31.82	14.3%	4.73	3.87	22.3%
福耀玻璃	75.84	65.91	15.1%	14.57	12.16	19.9%
云内动力	18.05	14.51	24.4%	1.10	0.96	13.7%
潍柴动力	422.87	364.55	16.0%	10.52	9.69	8.5%
万向钱潮	53.23	52.99	0.5%	4.85	4.49	8.0%
华域汽车	613.40	472.36	29.9%	30.64	28.90	6.0%
中国动力	94.50	92.94	1.7%	4.61	4.57	0.9%
风神股份	28.54	33.04	-13.6%	1.44	1.47	-1.8%
苏常柴 A	11.64	13.60	-14.4%	0.34	0.38	-6.8%
威孚高科	33.66	33.90	-0.7%	9.44	10.46	-9.8%
一汽富维	56.72	51.09	11.0%	1.75	1.94	-9.8%
交运股份	36.69	43.20	-8.1%	1.51	1.70	-11.3%
上柴股份	13.10	11.59	13.0%	0.53	0.61	-12.2%
骆驼股份	24.79	23.46	5.7%	1.95	2.42	-19.7%
华谊集团	198.69	159.28	24.7%	2.06	2.94	-29.8%
S 佳通	13.24	16.97	-21.9%	0.74	1.07	-30.5%
黔轮胎 A	26.17	21.42	22.2%	-0.51	0.66	-
总计	1994.36	174.89	16.3%	104.35	96.89	7.7%

数据来源：各企业财报

受进口汽车市场出现需求大幅下滑影响，国机汽车营收和净利润双双出现了下跌。

（来源：凤凰汽车）

2016 年上半年上市汽车经销商营收净利变化

企业	营业收入（亿元）			净利润（亿元）		
	2016 年 H1	2015 年 H1	同比	2016 年 H1	2015 年 H1	同比
亚夏汽车	27.80	24.65	12.8%	0.33	0.03	1163.9%
中升控股	317.42	268.87	18.1%	6.79	3.21	111.4%
广汇汽车	537.43	433.46	24.0%	13.80	9.04	52.7%
庞大集团	287.25	269.16	6.7%	0.62	0.41	49.4%
永达汽车	187.10	166.28	12.5%	4.05	3.56	13.7%
和谐汽车	49.28	50.08	-1.6%	3.09	2.82	9.4%
绿地润东	78.72	73.41	7.2%	1.17	1.09	6.7%
国机汽车	261.90	355.68	-26.4%	4.28	4.54	-5.6%
正通汽车	145.96	138.70	5.2%	2.60	3.52	-26.1%
新丰泰集团	35.70	37.00	-3.5%	0.17	0.33	-48.5%
宝信汽车	108.71	140.37	-22.6%	0.67	4.03	-83.4%
申华控股	46.86	29.90	56.7%	-0.81	0.55	-
总计	2084.14	1987.57	4.9%	36.75	33.14	10.9%

数据来源：各企业财报



数据参考

产销增速超预期 8月均超20%，前8月分别增长约一成

8月汽车产销分别为199.05万辆和207.10万辆，同比增长26.6%和24.22%。从数据推算，8月销售量高于生产8万辆，企业库存大幅减少，数据显示当月库存增长率为-5.9%。

8月我国汽车工业经济运行呈现如下特点：产销量环比回升，同比保持增长；乘用车产销环比上升，同比增速高于汽车总体；中国品牌乘用车市场份额高于同期；商用车产销量环比增长，同比增幅扩大；新能源汽车保持高速增长；前十企业增速略低于行业；汽车出口同比上升；重点企业营业收入保持增长，增幅回升。

2016年8月汽车产销情况分析

8月汽车产销分别为199.05万辆和207.10万辆，汽车产销比上月均呈增长，同比增速较为明显。

1-8月，汽车产销1604.59万辆和1675.50万辆，汽车产销增速双双超过10%，增幅分别比1-7月提升1.83个百分点和1.59个百分点，与1-7月相比，增幅保持稳步提升。

2016年8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	199.05	1.58%	26.60%	207.10	11.83%	24.22%
乘用车	172.28	0.25%	28.16%	179.55	11.90%	26.34%
商用车	26.77	11.03%	17.40%	27.55	11.38%	11.99%

2016年1-8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	1684.59	10.82%	1675.50	11.43%
乘用车	1454.07	11.94%	1444.23	12.83%
商用车	230.53	4.23%	231.26	3.47%

2016年8月乘用车产销情况分析

8月乘用车产销分别完成172.3万辆和179.6万辆，产销量比上月分别增长0.3%和11.9%；与上年同期相比，产销量分别增长28.2%和26.3%，同比保持较快增长，高于汽车总体增速1.6和2.1个百分点。

1-8月，乘用车产销分别完成1454.1万辆和1444.2万辆，比上年同期分别增长11.9%和12.8%；与1-7月相比，产销量增速分别提高1.9和1.7个百分点。乘用车四类车型产销情况看，比上年同期，轿车产销分别增长0.2%和0.8%；SUV产销继续保持高速增长，分别增长43.7%和44.7%；MPV产销增速分别为17.6%和21.6%；交叉型乘用车产销分别下降34.7%和33.6%。

2016年8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	172.3	0.3%	28.2%	179.6	11.9%	26.3%
基本型乘用车（轿车）	87.9	0.6%	23.3%	91.6	11.1%	20.1%
运动型多用途乘用车（SUV）	16.2	-10.2%	35.2%	18.0	17.7%	35.9%
多功能乘用车（MPV）	64.6	3.5%	43.1%	65.4	12.6%	43.9%
交叉型乘用车	3.6	-10.7%	-40.3%	4.5	-1.2%	-36.9%

2016年1-8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	1454.1	4.2%	1444.2	12.8%
基本型乘用车（轿车）	733.5	0.2%	730.3	0.8%
运动型多用途乘用车（SUV）	153.0	43.7%	153.4	21.6%
多功能乘用车（MPV）	518.1	17.6%	509.2	44.7%
交叉型乘用车	49.5	-34.7%	51.4	-33.6%

2016年8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	长安汽车	东风汽车	东风汽车
3	上汽通用	上汽通用	长安汽车	重庆力帆
4	东风日产	北京现代	北汽银翔	金杯汽车
5	北京现代	东风日产	北汽股份	长安汽车
6	长安福特	广汽乘用车	金杯汽车	一汽集团
7	一汽丰田	吉利控股	上汽通用	北汽股份
8	广汽本田	奇瑞汽车	东风本田	北汽福田
9	吉利控股	长安福特	上汽大众	北汽有限
10	东风瑞达起亚	上汽大众	江淮股份	福建新龙马
合计（万辆）	66.46	32.08	16.32	4.47
所占比重	72.54%	49.05%	90.47%	99.78%

2016年8月前十家乘用车品牌销量排名

排名	品牌	销量（万辆）	品牌	销量（万辆）	品牌	销量（万辆）
1	捷达	3.66	哈弗H6	4.06	五菱宏光	4.54
2	朗逸	3.39	传祺GS4	2.64	宝骏730	2.89
3	英朗	3.28	本田CRV	2.21	欧尚	0.94
4	轩逸	2.80	昂科威	1.94	幻速H3	0.92
5	速腾	2.69	宝骏560	1.71	威旺	0.78
6	卡罗拉	2.33	炫威	1.51	别克GL8	0.71
7	福睿斯	2.22	瑞虎	1.51	欧诺	0.71
8	宝来	2.21	途观	1.50	金杯750	0.68
9	朗动	2.02	缤智	1.23	菱智	0.65
10	桑塔纳	1.89	奇骏	1.19	S500	0.65
合计（万辆）	26.49	19.50	13.47			
所占比重	28.92%	29.81%	74.67%			

2016年8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）	73.05	36.83	28.62	24.01	12.41	4.12
所占比重	40.68%	20.51%	15.94%	13.37%	6.91%	2.29%

2016年8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	销量（万辆）	同比增长	占总销量比重	同比增长
中国品牌	73.0	30.1%	40.7%	1.2%	609.9	16.0%	42.2%	1.2%
轿车	16.0	13.2%	17.5%	-1.1%	135.8	-10.5%	18.6%	-2.4%
SUV	36.9	57.5%	56.3%	4.9%	285.4	53.5%	56.1%	3.2%
MPV	15.7	36.2%	86.9%	0.2%	137.3	24.2%	89.5%	1.9%

2016年8月前十家汽车分车型生产企业销量排名

排名	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	48.55	一汽-大众	16.20	北汽福田	3.53
2	东风集团	29.70	上汽通用	15.56	东风汽车	3.06
3	一汽集团	25.75	上汽大众	14.73	上汽通用五菱	2.50
4	中国长安	22.65	上汽通用五菱	12.02	江淮股份	2.39
5	北汽集团	20.35	长安汽车	8.82	江铃控股	1.94
6	广汽集团	12.77	东风日产	8.29	一汽集团	1.63
7	长城汽车	7.31	北京现代	8.20	重庆力帆	1.54
8	吉利控股	5.72	长安福特	7.22	中国重型	1.37
9	奇瑞汽车	5.71	长城汽车	6.54	长安汽车	1.18
10	华晨汽车	5.59	吉利控股	5.72	长城汽车	0.77
合计（万辆）	184.10	103.30	19.91			
所占比重	88.89%	57.53%	72.24%			

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。

与上月相比，8月前十家轿车生产企业中，一汽丰田销量降幅居前，吉利控股和长安福特降幅略低，其他企业均呈增长，其中一汽大众和东风日产增速更明显；前十家SUV生产企业中，广汽乘用车销量略有下降，东风日产和长城汽车增速略低，其他七家企业增速均超过20%；前十家MPV生产企业中，东风本田销量略降，其他企业均呈增长，上汽大众和江淮股份增速更为显著；前十家交叉型乘用车生产企业中，福建新龙马和一汽集团销量呈快速增长，表现明显好于其他八家企业。

8月，中国品牌乘用车共销售73.05万辆，环比增长15.29%，同比增长30.06%，占乘用车销售总量的40.68%，占有率比上月提升1.20个百分点。与上月相比，日系乘用车销量微降，其他外国品牌均呈较快增长。



数据参考

2016 年 8 月商用车产销情况分析

8 月商用车产销分别完成 26.8 万辆和 27.6 万辆，比上月分别增长 11% 和 11.4%，比上年同期分别增长 17.4% 和 12.0%，产销量同比增幅扩大。分车型产销情况看，客车产量比上年同期增长 4.1%，销量下降 3.3%，销量降幅回落；货车产销量比上年同期分别增长 20.5% 和 15.4%，增幅继续扩大。

1-8 月，商用车产销分别完成 230.5 万辆和 231.3 万辆，与上年同期相比产销分别增长了 4.2% 和 3.5%。分车型产销情况看，客车产销比上年同期分别下降 7.3% 和 8.9%；货车产销比上年同期分别增长了 6.5% 和 5.9%。

2016 年 8 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	26.8	11.0%	17.40%	27.6	11.4%	12.0%
客车	4.5	21.4%	4.1%	4.3	18.2%	-3.3%
货车	22.3	9.2%	20.5%	23.3	10.2%	15.4%

2016 年 1-8 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	230.5	4.2%	231.3%	3.5%
客车	34.1	-7.3%	33.6%	-8.9%
货车	196.5	6.5%	197.7%	5.9%

2016 年 8 月新能源汽车产销情况分析

8 月新能源汽车生产 4.2 万辆，销售 3.8 万辆，同比分别增长 81.5% 和 92.2%。其中纯电动汽车产销分别完成 3.2 万辆和 2.8 万辆，同比分别增长 114.8% 和 106.4%；插电式混合动力汽车产销均完成 1.0 万辆，同比分别增长 23.1% 和 61.0%。

1-8 月新能源汽车生产 25.8 万辆，销售 24.5 万辆，比上年同期分别增长 111.0% 和 115.6%。其中纯电动汽车产销分别完成 19.4 万辆和 18.1 万辆，比上年同期分别增长 145.5% 和 147.4%；插电式混合动力汽车产销均完成 6.4 万辆，比上年同期分别增长 48.2% 和 58.1%。

2016 年 8 月新能源汽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
新能源车	4.2	10.0%	81.5%	3.8	5.1%	92.2%
新能源乘用车	3.1	1.9%	104.6%	3.0	2.9%	132.3%
纯电动	2.3	9.6%	170.4%	2.2	8.7%	166.0%
插电式混动	0.9	-14.2%	23.7%	0.8	-10.1%	72.9%
新能源商用车	1.1	42.6%	36.9%	0.8	14.8%	15.7%
纯电动	0.9	37.6%	41.0%	0.6	5.2%	13.6%
插电式混动	0.2	71.2%	20.5%	0.2	65.7%	23.0%

2016 年 1-8 月新能源汽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
新能源车	25.8	111.0%	24.5	115.6%
新能源乘用车	18.6	117.0%	18.0	123.3%
纯电动	12.9	151.8%	12.4	152.2%
插电式混动	5.6	64.7%	5.7	78.5%
新能源商用车	7.2	96.9%	6.5	96.8%
纯电动	6.4	133.6%	5.7	137.6%
插电式混动	0.8	-14.6%	0.7	-15.2%

（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

AUTO HANGZHOU

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06页

加官方微信 抢门票！