

慧识百家 服务企业

www.zaam.cn

www.autohz.com

www.zjautoparts.com

凝江省汽车行业协会

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

2017年3月/总第157期





两会看汽车



2017, 我们这么玩

P04 专题策划

2017年是实施"十三五"规划的重要一年,也是供给侧结构性改革的深化之年。这 ,实体经济的重要性回归至应有的高度。按照中央经济工作会议提出,着力 振兴实体经济。作为加快工业转型升级的重要突破口,中国汽车工业正迎来自我革 命,"弯道超车"的新契机。



2017-3 .indd 1-2

0571-28879591 0571-28879696

zaam1@qq.com

automechanika SHANGHAI



上海国际汽车零配件、维修检测诊断设备及服务用品展览会

Shanghai international trade fair for automotive parts, equipment and service suppliers



卷首语■



纵览"十三五"开局第一年 探解 2017 前行之路

"十三五"规划明确提出,实施制造强国战略要深入实施《中国制造 2025》,以提高制造业创新能力和基础能力为重点,推进信息技术与制造技术深度融合,促进制造业朝高端、智能、绿色、服务方向发展。

整个 2016 年,正是汽车产业全面推进变革的一年。在新能源汽车产业方面,国家有关部委对新能源汽车企业"骗补"进行调查,并对涉"骗"企业进行从重处罚。由"骗补"调查开始,整个产业意识到建立在普惠性补贴基础上的爆发式增长不可持续,不能发挥对产品技术水平提升的导向和对降成本的激励作用,反而容易出现技术空心化进而有成为"泥足巨人"的可能。

初期的摸索经验告诉我们,产业政策到了必须调整的阶段,即结束补贴普惠制,由政策驱动转向市场、政策双向驱动。有关部委果断提高财政补贴技术门槛,补贴开始退坡,技术先进、市场认可度高的产品能够获得财政补贴,相反就得不到补贴,倒逼企业加快技术进步。

除了补贴政策调整外,国家发改委还公布了《新能源汽车碳配额管理办法》(征求意见稿),将对汽车碳排放进行管理。这意味着补贴完全退坡之后,政府管理部门将通过市场手段和法律法规强制要求企业生产新能源汽车。

此外,《汽车动力电池行业规范条件》(征求意见稿)、《关于促进二手车便利交易的若干意见》、《节能与新能源汽车技术路线图》、《国务院关于修改 < 报废汽车回收管理办法 > 的决定(征求意见稿)》等政策也都陆续出台,一系列政策"组合拳"的打出,为汽车产业各个方面的转型升级制定了具体的技术路线和实施目标,意味着变革的全面开启。

2017年是进入"十三五"的第二年,中国汽车产业将会继续

进行探索、调整和变革。如同我国改革已经进入攻坚期和深水区,我国汽车产业的转型升级也已经进入攻坚期和深水区,政府管理部门、行业组织和各家企业要形成最大的合力,敢于啃技术创新中的硬骨头、敢于涉产业升级的大险滩,最大限度突破自身发展瓶颈。

在产业政策管理方面,有关政府管理部门需要进一步发挥市场 主导、政府引导的作用,真正激发市场创新活力,同时保障产业健 康发展。

在核心技术储备方面,我国汽车产业仍然不足。和燃油车相比,目前新能源汽车性价比偏低。如果核心技术不能有进一步突破,电动汽车将始终面临半路出局的危险。只有培育一批具有核心技术并且建立品牌的领军性企业,才能在市场竞争中占据一席之地。这就要求整个产业在动力电池技术、材料技术、安全管理技术等多方面继续攻关。

智能汽车和自动驾驶技术的发展日新月异,美、德、日等汽车强国日趋重视,通信企业、汽车企业、互联网企业等纷纷建立跨界联盟,加速推进产业化。和我国相比,其产业基础更好、推进速度更快、活跃度更高,这就要求整个产业加强对芯片、传感器、激光雷达、高精度地图等多项基础软硬件的技术和产品研发。

在产业协同方面,相比国外企业的开放程度,我国企业相对保守,很多合作或者联盟都是"合而不作",或者"联而不盟"。如今,对共性技术的共同研发是发展新能源汽车和智能汽车的必要条件之一,这就要求我国企业真正打破边界,合作共赢。

2017年,汽车产业仍将是探索、调整、变革的一年。

本刊编辑部 2017年3月

01

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



慈藏石家际務合業

《浙江汽车》月刊

2017年3月出版 总第157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

大系电话 05/1-288/9522 传真 0571-28879696

邮箱 1722720832@qq.com

协会官网 http://www.zaam.cn

网上车展网 http://www.zaaiii.cii

浙江汽配信息网 http://www.zjautoparts.com



卷首语

01 / 纵览"十三五"开局第一年 探解 2017 前行之路

协会资讯

14 / 传承经典 续写辉煌 第十八届杭州西博车展春季展 4 月 30 日启幕

共同关注

- 16 / 全面实施"中国制造 2025" 着力振兴实体经济
- 18 / 中国拟放宽外资电动车企的管制
- 19/自主品牌加入竞购潮 合资品牌受威胁
- 19 / "汽车再下乡"已上商务部会议
- 20/排放缺陷汽车今年纳入召回范围 主机厂技术谋变
- 21/标准渠道不确定 规范管理成难题 车企推广同质配件有难言之隐

行业要闻

22 / SUV 热度不减

自主品牌做强仍待轿车破局

- 23 / 2017 汽车后市场的四个发展趋势
- 24/电池技术路线:

管理准入与市场需求如何平衡?

24 / 涨个不停!

汽车零部件企业面临成本难题

动态聚焦

26 / 吉利汽车荣获

" 风云车 2017 " 年度品牌大奖

26 / 人本集团 2017 年力争销售额再增 10%

MAR·2017 CONTENTS

- 27 / 抓住机遇、乘势而上,实现又一次新的腾飞 桐庐县副县长姜英杰一行调研龙生股份
- 28 / 亚太集团被评为

萧山区"十二五"时期"优秀企业"

- 28 / 万安科技电子驻车制动系统(EPB)通过黑河考验
- 29 / 2016 中国新车质量研究 SM(IQS) 发布 纳智捷获中国自主品牌质量冠军
- 29 / 均胜电子定增获证监会核准 加速掘金智能驾驶技术
- 30 / 全国工商联副主席王永庆调研时认为: 万向是标志性旗帜性民营企业
- 30 / 制定标准 建立规矩 智能网联汽车自主创新标准研究基地落户亚太股份

31 / 温岭市委常委、统战部部长赵敏

- 莅临"墨舞中马"书法馆参观走访
- 32 / 双金机械成功入选国家知识产权优势企业
- 32 / 浙江万达试验中心获国家实验室认可证书
- 32/重开发流程 重成果转化 龙生股份自主创新续写新篇
- 33 / "智能网联汽车自主创新标准研究基地" 在万安科技顺利揭牌
- 33 / A 级车市场将迎来黑马 众泰汽车 Z560 下线

特别报道

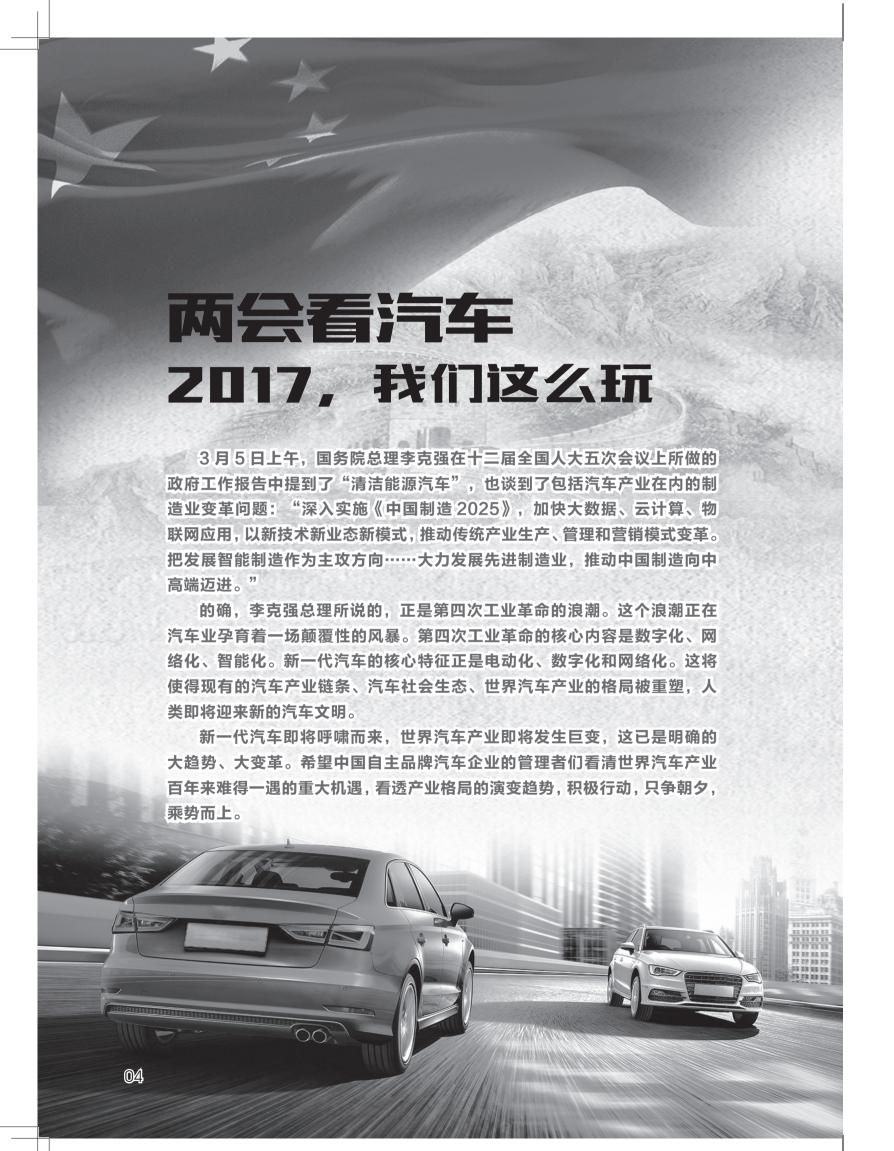
34 / 政策和策略就是生命线 新能源汽车动力电池及基础设施发展论坛在金华召开

数据参考

- 35 / 春节效应 1-2 月乘用车销量低于市场总体增速
- 38 / 新能源车市 2 月回暖

补贴退坡不影响产业发展

2017-3 . indd 2-3 2017/3/21 9:04:58







政府工作报告中 影响汽车发展的八大关键词

2017年3月5日上午9时、第十二届全国人民代表大会五次会议开幕、国 务院总理李克强作政府工作报告,报告中,总理多次提及汽车产业相关内容,特 将相关内容进行了关键词提炼,与行业一起共读汽车未来发展新风向。

关键词1:绿色汽车

理,基本淘汰黄标车,加快淘汰老 汽车企业减轻沉重的成本压力,促 旧机动车,对高排放机动车进行专 项整治,鼓励使用清洁能源汽车。 在重点区域加快推广使用国六标准 关键词4:严控产能

污染防治任务更加紧迫。强化机动 车尾气治理的同时,汽车业也需积 极进行技术升级,发展新能源汽车。 企业兼并重组、破产清算,坚决淘

关键词2:产业升级

报告内容:深入实施《中国制 造 2025》,加快大数据、云计算、 物联网应用,以新技术新业态新模 式,推动传统产业生产、管理和营 销模式变革。把发展智能制造作为 主攻方向,推动中国制造向中高端 迈进。支持和引导分享经济发展, 提高社会资源利用效率。

统汽车业升级、建设汽车强国的重 要路径。国家推动下,网约车等共 享经济也将进一步发展。

关键词3:减税降费

报告内容: 今年赤字率拟按3% 安排,保持不变主要是为了讲一步 减税降费,全年再减少企业税负 3500 亿元左右、涉企收费约 2000 改革,今年要基本完成公司制改革, 亿元。

点评:当前实体经济发展困难, 报告内容:强化机动车尾气治 减税降费有利于让利润越来越薄的 讲汽车业可持续发展。

报告内容:要严格执行环保、 点评:雾霾袭城下,我国大气 能耗、质量、安全等相关法律法规 和标准,更多运用市场化法治化手 段,有效处置"僵尸企业",推动 汰不达标的落后产能,严控过剩行 小新 上产能

> 点评:我国汽车产能结构性过 剩已经显现,绝对的产能过剩亦需 警惕和防范。政府层面的推动势必 加快汽车业化解过剩产能的步伐。

关键词5:放宽准入

报告内容:全面实行清单管理 制度,制定国务院部门权力和责任 点评:实施智能制造,发展新 清单,扩大市场准入负面清单试点, 技术、新业态、新模式,是推动传 减少政府的自由裁量权,增加市场 的白主选择权。

> 点评:我国汽车产业发展一直 深受体制顽疾所扰,落实清单管理 制度、弱化政府之手,有望在产业 管理上继续给汽车业"松绑"。

关键词6:国企改革

报告内容:加快推进国企国资 深化混合所有制改革。持续推进国

有企业瘦身健体、提质增效,抓紧 剥离办社会职能,解决历史遗留问 题。推进国有资本投资、运营公司 改革试点.

浙江汽车

点评:国企国资改革的持续推 进,有望深入体制机制核心。期待 今年的一系列动作能真正触及国有 车介活力不足的问题。

关键词7:中国品牌

报告内容:广泛开展质量提升 行动,大力弘扬工匠精神,打造更 多享誉世界的"中国品牌"。引导 企业增品种、提品质、创品牌,更 好满足消费升级需求。

点评:产品质量提升和创品牌 是供给侧改革的重要内容,是汽车 业转型升级、提高产业竞争力的必 然要求,也是适应消费不断升级的

关键词8:一带一路

报告内容:坚持共商共建共享, 加快陆上经济走廊和海上合作支点 建设,构建沿线大通关合作机制。 深化国际产能合作,带动我国装备、 技术、标准、服务走出去,实现优

点评: "一带一路"建设,利 好中国汽车业扩大整车和零部件出 口,推动自主品牌车企进一步拓展 海外市场和提升品牌认知度。

(来源:搜狐汽车)

05 05

2017-3 . indd 4-5 2017/3/21 9:05:0





专题宗利 聚焦·两会

新一代汽车即将呼啸而来,世界汽车产业即将发生巨变,这已是明确的大趋势、 大变革。希望中国自主品牌汽车企业的管理者们看清世界汽车产业百年来难得一遇 的重大机遇,看透产业格局的演变趋势,积极行动,只争朝夕,乘势而上。

3月5日上午,国务院总理李克强在十二届全国人大五次会议上所做的政府工作报告中提到了"清洁能源汽车",也谈到了包括汽车产业在内的制造业变革问题:"深入实施《中国制造2025》,加快大数据、云计算、物联网应用,以新技术新业态新模式,推动传统产业生产、管理和营销模式变革。把发展智能制造作为主攻方向……大力发展先进制造业,推动中国制造向中高端迈进。"

的确,李克强总理所说的,正是第四次工业革命的浪潮。这个浪潮正在汽车业孕育着一场颠覆性的风暴。第四次工业革命的核心内容是数字化、网络化、智能化。新一代汽车的核心特征正是电动化、数字化和网络化。这将使得现有的汽车产业链条、汽车社会生态、世界汽车产业的格局被重塑,人类即将迎来新的汽车文明。

智能化和电动化已成新趋势

走过 130 多年的历程,汽车这一凝聚着人类各种高新科技的产品,正在急速嬗变。在巨大的环保压力之下,它的动力来源不得不由石油转换为电力;在 IT 产业寻找更大市场的浪潮之下,它的智能化水平将得到空前的提高,功能和服务能力将得到空前的延展,它将变成"交通工具+信息终端+移动供电站+移动的办公室或小车间"四位一体的聚合物。

智能汽车始于辅助性驾驶技术和自

动驾驶。目前,车道保持、动态巡航和自动泊车等驾驶辅助性系统已在普及过程中。当驾驶辅助系统积累到一定程度,汽车就产生了质变,幻化成了智能化的自动驾驶汽车。具备第三级自动驾驶能力的汽车计划于近两年内上市,这一级别的自动驾驶系统基本可以完成所有驾驶动作,但驾驶员还必须在座,随时准备应召接管操作。它为共享汽车和网联车埋下了伏笔。

把汽车与互联网连接起来,汽车将会融入万物互联的物联网,其功用将会得到大幅扩展,形形色色的专用车由此诞生。例如,把汽车变成移动智能电站,就是联网的结果。电动汽车既能通过镶嵌在地表的感应式充电桩充电,又可把自身富余的电量输送给家庭和电网。

在新一代汽车身上,收集制动或滑行时富余能量的能量回收系统,将会是一个标配。在未来一段时间内,与燃油加注时间相当的高压充电桩将会代替低

压充电桩。最终,它或许逐步被感应式 地冲所替代。

中国是世界最大的智能手机应用市场,中国人已经养成了亲近智能化设备的生活习惯,这为智能网联汽车的发展提供了很好的基础。据普华永道调查,中国超过85%的消费者非常渴望拥有自动驾驶汽车,这表明我国消费者对智能网联汽车、网约车和分时租赁等共享汽车商业模式拥有较高的接受度。去年,上汽乘用车就尝到了与阿里巴巴合作打造互联网汽车的甜头。

以液氢为燃料的燃料电池车的普及速度将会显著加快。欧盟认为,燃料电池车才是解决能源安全和缓解环保压力的关键;目前,欧洲正在大力推进燃料电池车和加氢站的普及。日本早在2009年就鼓励发展燃料电池车,并将燃料电池车作为国家发展战略一步一步地往前扎实推进,计划到2030年完成"氢能社会"的基础建设。



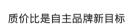
更为重要的是,汽车界的巨头和石油界的巨头已经联手推进燃料电池车的普及进程。今年1月17日,宝马、戴姆勒、本田、现代、丰田等汽车公司,与英美资源集团、苏伊士环能、德林和法国液化空气集团等几家世界级能源公司,在达沃斯宣布成立"氢能委员会",以提高燃料电池车的普及速度。

中国也掌握了燃料电池车的基本技术,但技术的先进性、成熟度和制造成本距离商业化还比较远。

燃料电池技术可以运用在重型卡车上,而动力电池组目前还做不到。近日 有消息表明,锂离子电池发明者之一约 效率潜力。前不久,丰田宣布研制出了燃烧效率超过40%的发动机,这是目前世界上燃效最高的汽油发动机。变速器换挡时的能量损失也还有潜力可挖,有的品牌四速变速器的能量转换效率并不比竞争对手的六速差,这就是挖掘潜能力的区别。轻量化是低碳化的一大途径,越来越多的新材料开始使用在汽车上,从而减少了油耗。

数字化和网联化重塑新模式

数字化和网联化将深度改造现有的 汽车工业。现在,汽车厂家的零部件配 套体系、整车销售服务体系都呈金字塔 器并连上网,不但相关人士能掌握一路上的湿度、温度、急刹车、颠簸程度、车辆位置等信息,更为重要的是,这种网络和智能技术能够很容易地查找到产品产生质量瑕疵的原因。物流变成了数据流。要采集数据,就要给零部件贴上电子标签,有的则需要装上传感器。世界最大的汽车零部件企业博世,已计划于2019-2020年将其全球各地的生产线用网络连接起来,成为"工业4.0"的领先践行者。从"工业1.0"可以纵身跃进到"工业4.0",实现跨越式发展,这对于中国汽车产业来说绝对是利好。



今年的政府工作报告提出:"广泛 开展质量提升活动,加强全面质量管理, 健全优胜劣汰质量竞争机制。质量之魂, 存于匠心。要大力弘扬工匠精神……打 造更多享誉世界的'中国品牌'"、"引 导企业增品种、提品质、创品牌……更 好满足消费升级需求。"

这些话对中国自主品牌汽车企业非常有针对性。自主品牌汽车要想在市场上站稳脚跟,需要在品质上下更大的功夫。中国的汽车出口之所以在 2012 年跃过百万辆关口之后没能延续辉煌,产品质量也是重要原因之一。抓质量既要重视流程、制度建设和持续革新,还要舍得在设备和培训上下功夫。无论是丰田的自工序完结和质量监查,还是大众的 Formel-Q 和 Audit,都把人作为质量工作的核心因素。他们认为,只有高素质的团队才会有高水平的质量。追求高质量是顶尖汽车公司必备的优良文化,是全体员工的日常工作方式和生活态度。

有趣和令人欣喜的是,在中外合资整车企业里,"中国标准"越来越重要。这是日益成熟和自信的中国消费者逼迫出来的结果。比如一汽-大众就有一本中国产品标准,据说仅总目录就有300



翰·古迪纳夫公布了新一代固态电池技术,能量密度是当前锂电池的 3 倍,因使用固态玻璃作为电解质,该电池安全系数更高、循环寿命更长、充放电速度更快。尽管如此,重卡估计也无法使用这种固态电池。

同样是电动车,燃料电池车与电池 组驱动的纯电动车正处在"赛跑"过程 中。燃料电池车一旦得以普及,将对以 电池组驱动的电动车和现有石化工业产 生颠覆性影响,石油驱动的世界或将变 成液氢驱动的世界。

可以肯定的是,新一代汽车将与传统汽车并存很长一段时间。为了更加低碳化,全球车企还在深挖内燃机的燃烧

状纵向分布。如果将这种格局比喻为"合纵"的话,IT合作企业的大量增加,将重构这条纵向链条,汽车制造业很快会进入"连横"抗争新阶段。这也是当今世界车坛巨头们急于由制造商向服务商转型的根源所在。大众集团、通用汽车、福特、丰田等跨国车企都开始朝着出行方案解决商方向行动。传统的汽车产业商业模式和行业格局将被重塑。

未来的汽车制造业将转入效率极高、质量极高的个性化定制时代。这就是《中国制造2025》所要实现的目标。汽车生产线将被一个开放的通讯标准连接起来,整个价值链互联互通,精准快速协作。比如,给一辆物流车安装传感

12017 我们这么

浙江汽车

06

07

2017-3 . indd 6-7 2017/3/21 9:05:0'





多页,涵盖奥迪、大众两个品牌的研发 和生产。J.D.Power 的调查结果表明, 在用户抱怨率最高的前 10 项质量选项 中,气味是中国人最在意的东西。为满 足中国消费者需求,一汽-大众的座椅 供应商特意设立了长着"标准鼻子"的 气味工程师。

品质是自主品牌汽车企业践行供 给侧改革的重中之重,质量是效率、 效益和品牌声誉的保护神。质量不好 的企业走不远。 自主品牌乘用车与洋 品牌产品的品质差距近年来大幅缩小, 但在可靠性方面的差距依然不小。某 知名汽车质量投诉网站的统计结果表 明,2016年,自主品牌轿车的投诉销 量比为万分之 25.26, 高于合资品牌 的万分之16.88。

自主品牌轿车质量水平较跨国车企 产品还有差距,原因主要是自主品牌车 企干轿车时间较短,经验少;其次是研 发能力建设未被列为企业负责人业绩考 核关键指标;再次是在市场高速发展 的历史时期,过于追求产量,"萝卜 快了不洗泥"。自 2001 年底中国加入 WTO, 一直到 2014年, 高速发展、低 价战略,是很多自主品牌乘用车企业的 主要追求。现在,竞争的方向已然改变, 价格低不见得卖得好。颜值要高,品质 也要好。在品质消费时代,性价比高显 然已经不够使,质价比也得高。

营造重视研发的新氛围

中国汽车工业大而不强,根源在于 经验积累少、研发能力不强。研发能力 不强的首要原因在于投入不足。过去, 为了在持续快速增长的汽车市场中抢占 份额,自主品牌把资金主要投在新车型 研发和产能扩张上。在直观印象上,与 跨国巨头地少设备多的研发中心相比, 中国车企大多是地多设备少。有资料 显示,我国汽车工业引进与消化吸收 两个环节的资金投入比率很低,只有 1:0.07;日本和韩国明显高于我国, 其中韩国汽车工业发展之初的投入比 率接近1:8;中国车企与之相差上百 倍。2013年,德国汽车工业的研发投 入占销售额的比例为 6.75%, 而中国只 有 1.96%, 以前的年份更低。虽然近两 年中国汽车企业的研发投入有所增长, 但与跨国车企庞大的投资体量相比仍差

过去十几年持续井喷的市场行情, 让部分业内外人士陶醉于现状,认为委 身在全球化分工的产业链低端位置也挺 好,对品牌和主导权"但求所在、不求 所有"。实践证明,"技术换市场"换 不来核心技术,更换不来核心能力。

射系统(发动机的心脏)基本上控制 在博世、电装和德尔福三家外资零部 件企业手中。

事实证明,较早下大力气、投下巨 资建立研发体系的长安、广汽、吉利、 长城等自主品牌乘用车企业,这几年都 收获了丰硕的市场成果。

当然,有些企业也投入不菲,但由 于内部机制改革不到位,应有的威力没 有发挥出来。同样是国有企业,长安设 立了技术和管理两条人才通道,最高级 别的技术人才可以享受集团副总裁的待 遇。当年,长安掌舵人尹家绪的一句话 令人印象深刻:"我改不了体制,但我 可以改机制。"



去年,中国新车销量再创新高, 达到 2802.8 万辆,连续八年位居世界 第一,占世界汽车总销量的1/3;自 主品牌乘用车已摆脱 2013-2014 年间 月度市场份额"十二连降"的危险局面, 正向开发能力越来越强;自主品牌乘 用车去年总销量首次突破千万辆大关, 达到 1052.86 万辆,市场份额也回归 到了43.2%,有望回到2010年最高 时的 45.6%。但是,这份漂亮的成绩 单依然不能改变中国汽车产业大而不 强、核心技术空心化的基本现状。最 为典型的例子是,国产发动机的电子 控制系统(发动机的大脑)和燃油喷

1788年,也就是《国富论》出版 12年之后,职务还是海关官员的亚当斯 密应邀到一位公爵家做客。当他步入客 厅时,所有的王公贵族和商界巨子都站 了起来,向这位普通的公务员鞠躬致敬。 亚当·斯密说:"大人们请坐吧。"站 在亚当斯密身边的英国首相皮特说:"哪 有老师还站着,学生就先坐下的呢?" 把学者看得比王侯更尊贵,这种美德让 西方世界在文艺复兴后迅速崛起。

中国汽车行业也迫切需要形成这样 的文化氛围。全员抓质量,需要关怀员 丁:强化研发能力,要营造尊重人才和 厚待人才的环境。

政府创造产业发展新环境

在新旧时代转换之际,政府这只"有 形的手"应该指向什么方位?该以什么

同行协作在国外司空见惯,他们或 联手研发新技术,或相互转让技术,或 委托代工生产,亦敌亦友,泾渭因事而 分。然而,同行协作一直是中国汽车行 业的软肋,骨干国企也未见抱团合作的 成功案例。重大技术处处受制于人, 让人看在眼里,痛在心里。好在今年2 月 20 日,一汽与东风签署战略合作协 议,决定共建前瞻共性技术创新中心。 这个行动开了一个好头, 业界人士都期 盼这次合作尽早结出硕果,垂范同行, 并在此基础上发展出合作共建的 2.0 版 本、3.0 版本。在今年的政府工作报告 中,已明确提出"完善对基础研究和原 创性研究的长期稳定支持机制,建设国 家重大科技基础设施和技术创新中心, 打造科技资源开放共享平台",希望政 策的扶持能够改变过去中国汽车企业研 发"单打独斗"的局面。

自主品牌汽车在 SUV 上"偏科" 严重,令人忧虑。自2002年以来,自 主品牌 SUV 一直处于高速增长态势。 2014年, SUV的销量占乘用车销量的 比重为21%,2015年为29%,2016 年陡增至44.59%,对乘用车销量增量 的贡献度高达 88.1%, 这种产品结构与

节能环保压力巨大的时代背景并不协 调。同时, SUV的"块头"也越来越大。 2015年,国产中型SUV的整备质量平 均值比同级轿车大 329 公斤;车型差 别越高,自重差别越大。2015年10月 1日至2016年12月31日实施的小排 量车购置税减半政策,让排量 1.6L 及 以下的乘用车销量占乘用车总销量的比 重在 2016 年底增至 72.2%。同样是运 用税收手段,中国有必要像日本一样征 收车重税,以此深化供给侧改革,调整 SUV 市场的产品结构。

政府监管最需要改变的地方是:多 为消费者考虑,多站在消费者的角度强 化监管,与企业保持适当的距离,严格 执行政策法规,不迁就、不打折,不选 择性执行政策。例如,2014~2015年 间闹得沸沸扬扬的速腾"断轴"案,尽 管存在明显的安全隐患,但有关部门却 没有强制召回。再比如1月17日公安 部交管局公布了众多骨干重卡生产厂家 存在不符合国家安全技术标准,与工信 部《道路车辆生产企业及产品公告》不 一致等违规生产问题,但至今安全性能 有重大缺陷的产品依然行驶在路上,政 府相关部门并未采取有效措施。这些都 使政策的严肃性打了折扣。

大众因为"排放门"事件遭到美国 重罚,震动全世界。中国有关部门何曾 处罚过制造假国三、假国四重卡的厂

毌庸置疑 在保护消费者权益方面 进入新世纪以来,政府主管部门陆续出 台了《汽车品牌销售管理实施办法》、 《家用汽车产品修理、更换、退货责任 规定》、《缺陷汽车产品召回管理条例》 及实施办法等政策法规,成效显著。但 细细看来,这些政策要么还不够细致, 要么仍有偏颇,没有跟上快速发展的市 场变化,需进一步补充和修正。

型式认证不能作假,即使不作假也 不能一验了之、万事大吉,当前政府有 关部门亟需强化对在用车排放性能劣化 程度的监察和治理。尾气净化装置的耐 腐蚀程度一般只有五六年或10万公里 加上国内石油含硫量较高,催化转换器 被蚀穿得更早,尾气净化能力早已不达 标。对于出租车来说,可能只用一年时 间,尾气净化装置的过滤性能就不合格 了。这一点至今未曾得到有关部门的重 视。不应把治污的眼光总是盯在新车型 上,对于新购的在用车,也很有必要强 化尾气净化性能监管 发现不合格产品, 应当追究厂家的责任。

严查严管,也有助于自主品牌汽车 企业强化消费者观念,及早树起高尚的 经营理念,养成遵纪守法的良好习惯, 健康成长,做一个合格的乃至优秀的企 业公民。、

(来源:中国汽车报)



2017

浙江汽车

两会

09

2017-3 .indd 8-9





2017年两会汽车行业热点专家说

原工信部产业政策司副巡视员、原中国汽车工业协会副秘书长 李万里 为低速电动车"正名"不如迎接新能源时代的到来

今年两会前夕,关于低速电动车的 消息再次出现。事实上,就目前不少城 市交通来看,我们确实缺少适合"最后 一公里"以及四线城市以外地区的交通 工具。然而,伴随着新能源产业多年来 的发展,新能源企业已经在技术上得到 了迅速提升;而新能源产品,比如纯电 动车,也已经在性能和价格比上明显提 高, 电池越来越便宜, 续航里程越来越 长,消费者也越来越接受这样的产品。

在我看来,与其讨论低速电动车是 否能在政策上转正,不如换个角度,敞 开怀抱去迎来一个在性价比上更有优势 的新能源时代。尽管现在人们对新能源 产品仍有担忧,比如电池技术、充电建 设等等,但相信这些问题接下来都会迎

就目前而言,国家也对新能源行业 抱着大力支持的态度,已经颁发了十一 个新能源汽车生产资质,对于汽车行业

来说,新能源产业是充满可能和机遇的 蓝海,并且代表了行业未来发展的趋势, 因此,在新能源产业占得先机也是很多 企业希望做到的。事实上,现在已经有 很多企业干出了成绩,不少新能源产品 已经很先进。因此,从这个角度来看, 我们应该跳脱出为低速电动车"正名" 的范围,站在整个新能源汽车发展层面 来看待这个问题。

中国汽车工业协会顾问 杜芳慈 低速电动车存在合理 需政府立法规范

低速电动车是我国新能源汽车发展 的重要组成部分,低速电动车凭借价格 低廉、节能环保等优势,深受二三四线 城市及乡镇市场青睐,其生命力及市场 潜力十分巨大。目前在新能源汽车尚不 能大量使用的情况下,支持低速电动车 的发展和规范及使用,对保障国家能源 安全,减轻大气污染、发展经济、提高 人民生活质量具有十分重要的意义。

2016年我国发展新能源车在补贴、

基础设施建设等方面投入了上千亿资 金,2016年全年新能源车销量为50.7 万辆,但是低速电动车在没有补贴和 政策的支持下 2016 年全年销量大概有 100万辆,这说明低速电动车的存在是 有一定道理的。同时由于低速电动车身 份不明、上路后路权不清晰、无法可依 也存在很多问题,例如低速电动车在使 用中涉及到危害公共利益,造成交通事 故,致使人员伤亡和财产损失。这就需

要国家及有关部门重视。

首先,要明确低速电动车的归属范 畴,根据我国相关法律,所有在道路上 行驶的机动车辆,政府均应予以管理。 另外,其在使用时会面临污染环境、能 源消耗及道路资源的合理使用问题,政 府必须制定有关法律、技术法规和相应 的管理制度予以规范。早日规范低速电 动车市场,也使得低速电动车群体出行 更安全便捷。

全国乘用车联席会秘书长 崔东树 重视节能车与新能源车的协同发展

目前,我国汽车市场的主要发展方 向是新能源车,在此方面的发展能够使 我们迅速跨越到世界汽车第一阵营,实 现产业突破。但值得注意的是,现在我 国汽车产业产销主体商品仍是 2700 多 万台的常规能源汽车,因此,节能与新 能源的并行发展仍然是重大课题。我们

仍期待政策对节能车予以持续的支持,

促进节能与新能源协同发展。

理由是多方面的,首先,常规能源 车仍然是长期主力,而且目前的车辆大 型化带来的油耗问题仍不容小觑;但另 一方面,国家对节能车的支持政策已经 中断;同时,各车系的产品,在油耗控 制的技术发展上,近两年完成的都相对 较慢;在这样的情况下,新能源产品的

优点,更加弱化了节能车以往做出的努 力。因此,我建议加大对节能车的支持 力度,就目前的情况来看,自主品牌的 油耗表现虽然提高很快,但仍较差,因 此也需要政府对小排量节能车做出更多 的政策导向。

为了新能源与节能车的共同发展, 我们仍应继续大力推广普及节能汽车, 推动企业节能技术进步。车企的节能减 排应坚持统筹兼顾 而政策在培育发展 新能源汽车产业的同时,大力推广普及

节能汽车,促进汽车产业技术升级。尤 其是诵讨财税政策加速推讲小排量节能 车的普及推广,建立以市场导向为主、

税收支持为辅的节能汽车推广机制,调 节市场需求结构,推动节能车的油耗持 **经**大幅降低

J.D.POWER 亚太公司中国区副总裁兼董事总经理 梅松林 智能驾驶成我国汽车工业发展方向

每年两会关于汽车行业的讨论都有 很多,新能源汽车、治理雾霾、油价已 经成为人们关注的焦点问题。这两年我 关注到,智能驾驶凭借其诸多优点,热 度在持续升温。有机构预测到 2020 年 中国智能驾驶产业市场规模可破千亿, 前景是值得期待的。

的确,智能驾驶可以通过技术手段 解决传统驾驶方式产生的用户痛点。例 如智能驾驶汽车使用清洁能源可以缓解 环境污染;智能驾驶汽车可以根据环境 调整行驶速度、精确选取行驶路线,以 缓解交通拥堵;智能驾驶汽车可以避免 人为因素 (不遵守交通规则、疲劳驾驶 等)造成的交通事故等。

虽然目前智能驾驶市场中资本起到 了极大的促进作用,但资本方却存在着 急于商业化变现的诉求。现在中国智能 驾驶市场进入者众多,但很多企业的技 术水平和工业水平对于保证高品质智能 驾驶汽车落地仍然存在诸多不确定性。 目前百度、长安、北汽、智车优行等企

或许在未来我国智能驾驶相关政策 法规逐渐成型、行业内技术不断完善、 中国智能驾驶企业积极推动应用落地的 情况下,中国智能驾驶市场规模将持续

业已经开始展示自己的智能驾驶汽车, 并尝试商业化落地,但是其路测里程数 远未及国际领先智能驾驶企业。

浙江汽车

汽车行业专家 颜景辉

"二手车限迁"应考虑市场需求更加多元化

2016年二手车市场交易量突破 1000万辆,二手车市场从政策开放到 商业模式都被认为打开了"另一扇窗", 有预测显示今年二手车交易量增幅可达 20%。可见二手车市场有着巨大的潜力, 也是重要的经济增长点。

近日,环境保护部联合商务部印发 的《关于加强二手车环保达标监管工作 的通知》(以下简称《通知》),统一 于在机动车环保定期检验和安全检验有 效期内,并经转入地环保检验,符合转 入地在用车排放标准要求的车辆,各地 不得设定其他限制措施.

国内二手车从业人员普遍认为《通 知》放开得非常彻底,从该《通知》所 反映出的中央政策来看,在环保和流通 领域,已经不存在政策障碍和阻力,未 来二手车市场会出现井喷状态。但是目 了取消二手车限迁政策的标准。要求对 前很多地区拿环保、拥堵当"挡箭牌"

阻碍了二手车流通。例如,目前在北京 国一国二车辆的"限行限迁"导致车价 大跳水,特别是国三排放标准的车辆已, 经进入"限行限迁"倒计时,政策执行 不到位导致的流通不畅成为二手车市场 "顽疾"。

目前二手车市场客观存在这些问 题,国家在政策上面不应"一刀切", 需要考虑汽车市场现实问题,多元化的 政策更有利于二手车市场良性发展。

湖北省政协常委、中南财经政法大学教授 叶青 出租车任何方向的改革,都不能造成现有资源浪费

"滴滴专车"出现之后,肯定与传 统出租车有矛盾,也动了出租车公司的

出租车司机们此前曾多次向媒体表 示,滴滴等打车软件以"专车"等形式 鼓励私家车讲行营运,破坏了市场秩序, 损害出租车司机的利益。但是,现在的

情况很清楚,网约车与巡游出租车和平 共处。有的出租车改为网约车,比如"首 汽约车"。首汽约车将自己全部 6000 辆车改为网约车,让司机不再交份子钱, 大大降低了工作强度,收入比原来还有 所提高了。这是出租车未来的发展方向。

另外,我注意到了最近"2+26"

的消息,我觉得应该往这个方向去做, 但是要稳步推进,不能造成浪费。出租 车的使用时间是8年,我建议出租车到 期一辆换一辆,现在能用的就不要急着 换下了,不要一蹴而就。

个城市,出租车短期内将全部电动车化

11

2017-3 .indd 10-11





专题策划 聚焦 · 两会

李书福两会提案: 推广甲醇汽车 放开 3D 地图测绘资质

两会在即,全国政协委员、浙江吉利控股集团董事长李书福向媒体披露了其今年的 两大提案,一个是呼吁国家推广和发展甲醇汽车,另一个是呼吁政府部分放开自动驾驶 用地图的测绘资质。

2017年3月2日,全国政协委员、 浙江吉利控股集团董事长李书福的两会 提案沟通会在北京进行。

从加快在全国推广甲醇汽车到审慎 放开地图精准测绘的两份提案,再到国 企混改以及虚拟经济的热点话题,李书 福此次对汽车行业以内甚至以外的诸多 话题进行表达。

谈"行外人"造车

互联网公司和传统汽车企业的思维不一样。互联网公司主要考虑的是迭代,没有谨慎地对车辆进行安全测验,传统车企是绝对不会拿不成熟的车出来卖的。归根结底,两个公司的本质就不一样。这是两种不同的企业背景所做出的不同的决策。

谈共享经济

关于网约车,C2C 模式会存在很多问题,不开发票、不交税,司机没有经过严格培训,乘客的安全问题得不到保障,这些都是问题。市场经济竞争一定要平等,国家有政策,但有些企业不去执行,这样就会存在不公平竞争。应该严格地按照国家的规定来做,避免悲惨的事情发生。关于曹操专车,我们是按照国家的要求,没有打任何的擦边球的去做,做让用户信任的网约车平台。

谈虚实经济

如今,中国实体经济发展非常艰难,尤其是中小企业面临融资问题,员工待



遇问题等诸多需要解决的问题,实体经济必须是发展主体,实体企业要把信息技术、网络技术纳入进来,但要搞清楚主体。虚拟经济是需要的,但需要和实体经济实现有效结合,不要过度的依赖虚拟经济,否则会对国家经济造成伤害。

谈新能源汽车

我们了解到,特朗普上台之后要大力鼓励传统能源的开发和应用,不支持新能源汽车发展,不支持《巴黎协议》。我认为温室气体是全球性的,美国在新能源汽车问题上的决策,必将影响中国的新能源汽车决策。

谈混合改革

关于混改,目前来看,过程不是很顺利,结果也不太顺利,落地还需要时间,但混改目标是坚定不移的。关于混改,国家不设立时间表,很多企业的领导不愿意在任期内承担混改所承担的风

险,我觉得十九大或许会进一步推动混 改政策,届时或许会有转机。

谈甲醇汽车

我不反对发展电动汽车,但电池本 身的能量密度目前解决不了,基于国家 能源结构,甲醇汽车是可以成为过渡性 产品的,同时,甲醇可以为新能源材料 做燃料储备,变成氢气储存的载体,有 人说甲醇是会把人弄瞎,确实如果把甲 醇当酒喝是会出问题,但汽油柴油也不 能拿来喝,拿这种理由来说甲醇破坏环 境是不对的,是很可笑的。甲醇比汽油 柴油要环保的多,十几年下来,甲醇汽 车是非常好的项目,对国家和汽车用户 意义非常深远。国家要给甲醇汽车上路 的权利,作为企业,要把甲醇汽车的质 量和技术竞争力做出来,把甲醇汽车的 加注站做出来,为用户方便快捷提供有 力支撑.

(来源:凤凰汽车)

"清洁能源汽车"提法背后有深意

在 2017 年的政府工作报道中,关于汽车行业的表述比较少,直接涉及汽车行业的地方只有一处,原文是: "强化机动车尾气治理。基本淘汰黄标车,加快淘汰老旧机动车,对高排放机动车进行专项整治,鼓励使用清洁能源汽车。在重点区域加快推广使用国六标准燃油。"

3月13日,伴随着两会的闭幕,对于各人大代表提案的探讨也随之告一段落,但作为两会上的小高潮,对于"新能源汽车"的讨论却一直是相对火热,尤其是李克强总理所做的《政府工作报告》中,首次将"新能源汽车"(主要指纯电动汽车及插电式混合动力汽车)的提法改为"清洁能源汽车"之后,更是引发了众多业内人士对于"新能源车"未来走向的广泛猜想。

的确,"清洁能源汽车"的发展不仅关系着国家经济及国家工业整体的发展状况,也是打好"绿水青山"环保战的重要一环。自2008年国家将"着力突破新能源汽车"纳入到《政府工作报告》中之后,"新能源汽车"便成为了车市一度发展的主流。

目前看来,新能源汽车市场受到自身行业限制,以及补贴政策的滑坡,逐步进入了发展的"瓶颈期",而面对越来越严峻的环境污染,以及民众日渐高涨的"治霾"呼声,新能源汽车市场难以在短时间内挑起这样的"大梁"。由此,及时充分地利用起其他清洁能源变得刻不容缓。

同"新能源汽车"的概念相比,"清洁能源汽车"的范畴更加广泛。在刚刚过去的两会上,吉利董事长李书福提出了《开放甲醇车市场、推动甲醇车在全国市场化运作》的提案,而汉能控股董事长李河君则表示,政府应对太阳能造车项目予以专项支持。

李克强总理在《政府工作报告中》

又将"新能源汽车"的范围扩大到了"清洁能源汽车"的领域,这或许意味着甲醇车、天然气汽车、普通混合动力汽车等原本被"政策"边缘化的现象或将有66分变

其实,多种清洁能源汽车技术路线,早在之前就有了不同程度的发展。数据显示,截至2015年底,我国天然气汽车的总保有量为519万辆,CNG(压缩天然气)汽车加气站为4700多座,LNG(液化天然气)汽车加注站为2650多座。而根据国家的"十三五"规划,到2020年,我国天然气汽车的保有量有望达到1050万~1100万辆,这样看来天然气汽车的发展仍然具有较大的潜力。

除了天然气汽车之外,甲醇车的 发展也值得关注,早在 2005 年吉利 汽车便着手研发甲醇车。2009 年,李 书福第一次在两会上提出了尽快出台 甲醇车国家标准的提议。不仅仅是提议,李书福也在着手推进他的甲醇车 事业

目前,吉利已经拥有帝豪、帝豪GS、帝豪GL等系列甲醇车产品,其在贵阳和山西晋中的甲醇车基地,已经具备了20万的年产能。今年3月12日,贵州蓝色众联甲醇出租汽车有限公司一次性采购200辆吉利甲醇汽车投入运营,由此贵阳市的甲醇出租车保有量也达到了600辆,这也让甲醇车的发展看到了希望。

同天然气汽车与甲醇车相比,未被

列入"新能源汽车"名单的普通混合动力汽车显得有些冤枉。虽说没有来自国家层面的补贴,但相对于"新能源车"来说,普混车型的销量表现更为显眼。今年2月普混车型的销量为8,202辆,同比增长110.82%,而去年全年普混车型累计销售8万辆,同比增长了5倍

与普混车型凭借较强的产品实力获得市场的认可类似,48V微混系统也在逐步开始向市场"渗透"。同普通混合动力车型相比,48V微混系统的"实用性"相对更高,据美国著名零部件供应商德尔福测算,48V轻混系统是高压轻混系统成本的30%,能达到高压轻混系统70%的节能效果。

2月8日,万向集团旗下A123系统有限公司获得了上汽通用价值超过10亿美元的订单,其中就包括260万套48V磷酸铁锂电池系统。不难看出,相对经济实惠的48V轻混系统,也将逐步成为接下来车企降低自身排放的途径之一。

就目前来说,不管是天然气汽车、 甲醇车还是颇具竞争力的普混车型,都 未被划入"新能源汽车"的范畴之内, 也与各种补贴政策无缘,但随着"清洁 能源汽车"概念的提升,补贴范围不乏 有扩大的可能,毕竟相对于遭遇"瓶颈"的"新能源汽车"来说,凭借"清洁能 源汽车"多元化的发展,更易达到节能 减排的目的。

(来源:每日汽车)

州云 看汽车 2017

浙江汽车

2017 我们 这么

13

2017/3/21 9:05:1

2017-3 . indd 12-13

■协会资讯

传承经典 续写辉煌 第十八届杭州西博车展春季展4月30日启幕

2017 年,由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,杭州市拱墅区人民政府、浙江中汽会展有限公司、中国机械国际合作有限公司、海外海集团共同承办的杭州西博车展将迎来历史性的转型升级——进驻杭州国际博览中心(G20 展馆),并分春季、秋季两场举行。

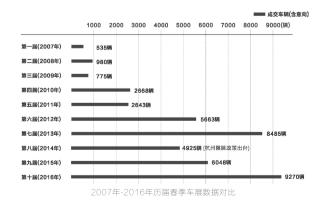
第十八届中国杭州与国际汽车工业展览会·春季展(原第十一届杭州春季汽车展销会)定于2017年4月30日-5月3日举办,第十八届中国杭州国际汽车工业展览会·秋季展定于2017年9月29日-10月3日举办。两大展会全年联动,共同展示汽车文化,促进汽车消费,形成"春季买车到杭州车展·春季展""秋季买车到杭州车展·秋季展"的消费格局,共同为汽车厂商打造展示、销售平台。



五一黄金周,春季展率先登场

14

作为杭城上半年最大车展,杭州西博车展·春季展在过去的 10年里不断成长、不断超越,从一开始的汽车展销会逐渐转型升 级为集展示、展销、新车发布与休闲娱乐于一体的汽车行业盛会, 一年比一年盛大,一年比一年火爆。



可观的销量和参观数据彰显了杭州西博车展·春季展的办展实力与市场热度,近年来,春季展也一直致力于品牌文化的塑造,朝

着"东方日内瓦"的目标不断前行,始终坚持"服务参展商、服务消费者、服务汽车行业","以服务立展"的办展理念,打造老百姓心目中最亲民的品质车展,不断进取,不断创新,从第一届的艰难创展到现在已经成为江浙区域首屈一指的专业性车展,不仅积累了十分宝贵的展览业办展组织经验,也为汽车厂家提供了一个非常友好有效的展示交流平台。



厂家看好西博车展,纷纷加入参展行列

2017年,春季展的全面转型升级也得到了汽车行业、各大车企和厂家 4S 店的广泛关注,不少厂家也已与杭州车展达成了新一轮的合作,招商工作仍在火热进行中……

某品牌厂家反映:"作为我们厂家来说,当然是哪家平台大就去哪家参展,西博车展在杭州办了十几年了,规模最大人气最旺,我们品牌在展会上的销量一直也不错,所以也没什么好考虑的,每一年都会去参加。"

"今年春季展搬到了杭州国际博览中心,又把时间挪到了黄金时间五一,这对车展和厂家双方都是很好的机遇,希望我们能在西博车展上收获更高的影响力,创造更佳的销售业绩,也希望西博车展越办越好!"

今年春季展"五大"亮点升级

最新展馆,最新气象

杭州国际博览中心位于杭州市萧山区钱江世纪城,占地面积19万平方米,主体建筑由地上5层和地下二层组成,总建筑面积85万平方米,会议面积1.8万平方米,61个会议室,展览面积9万平方米,可容纳国际标准展位4500个,拥有万米无柱展厅。停车位4000个,是集会议、展览、酒店、商业、写字楼五个业态的综合体。

2017 年杭州车展·春季展将全面入驻作为 G20 峰会主会场的杭州国际博览中心,展会规模档次全面提升,配套设施一应俱全,交通便利,环境优良,只为给您带来全新的服务,全新的体验。



最具规模,最具档次

本届春季展将启用杭州国际博览中心 1A、1B、1C、1D 四个馆,展览面积 50000 平米,参展范围涵盖各种类型的豪车、自主品牌、合资品牌、进口车、平行进口车、新能源车、房车、改装车、二手车,以及各种汽车养护用品及汽车内饰件、汽车维修等汽车后市场产业、保险、金融、休闲旅游等板块,规模和档次全面升级,打造车企、车商、整车及汽车后市场行业的全线联动,为杭城整体汽车行业量身定做的汽车狂欢盛宴。

主办方之一——中国机械工业集团(国机集团)成立于1997年1月,是中央直接管理的国有重要骨干企业,世界企业排名第293位。总部位于中国硅谷——中关村。国机集团拥有11万员工,40家全资投资子公司,9家上市公司,180多家海外服务机构。

承办方之一——中国机械国际合作有限公司是中国机械工业集团有限公司的全资子公司,是北京车展承办方之一,汽车会展业龙头企业,在全国拥有几十个大型车展,每年举办的车展规模总计有200万平米左右。截止2016年,已有14届的北京车展运作经验;全国各地一年有几十个省级车展,如上海法兰克福汽配展、深圳车展、沈阳车展、长春车展、南京车展、海南车展、包头车展、江苏车展、东莞车展等。

杭州车展执行机构——浙江中汽会展有限公司是浙江本土企业,深谙浙江本土市场,依托政府、行业协会及媒体资源的强大优势,已成功举办17届杭州车展,10届杭州春季车展,11届义乌车展及全国汽配会、汽车与城乡经济高层论坛、旅交会旅游车辆展、浙江省汽车行业产需对接会、中国杭州休闲产业博览会等各类大型展览与会议,拥有丰富的展会运作经验与实力。



最全品牌,最多新车

杭州西博车展作为华东地区首屈一指且唯一的区域性专业车展,国内 B 级车展中的佼佼者,是中外汽车厂商展示品牌形象、发布新品科技、抢占华东市场的重要阵地。

本届春季展我们邀请到豪车品牌、自主品牌、合资品牌等众多品牌厂家、车企前来参展,并在展会现场展示最新最热车型,突破原有展销会的形式与局限,在车展现场展示全线车型,发布新车和技术。最大可能地满足消费者的各种需求,为市民提供一站式的购车平台。



最潮活动,最优体验

2017 杭州西博车展将以活动贯穿春季展、秋季展,全年联动, 打造全民参与的汽车文化节。

在春季展的现场您可以体验最真实的汽车生活,在 VR 体验区体验汽车操控,各大品牌展台更设有微信摇一摇、有奖问答、互动游戏等活动可赢取众多惊喜与礼品。快带上您的朋友和家人,在五一小长假来车展现场参与狂欢,high 翻全场!

最低价格,最高优惠

杭州西博车展促成了汽车走入干家万户。伴随着十八年的沉淀,杭州西博车展这张名片已家喻户晓,在当地已形成上半年买车就到"西博车展春季展",下半年买车就到"西博车展秋季展"的理念。每年有成干上万的观众持币待购,选择在杭州车展现场直接购车。

今年,各大汽车厂商也将借助春季车展的舞台放送年度优惠。 现场随处可见的"西博特惠"、"西博直降"字样,团置换、送保养、送交强险、送大礼包等活动专属于西博车展,老百姓可以在这里享受实实在在的优惠,放放心心地买车。

第十八届中国杭州国际汽车工业展览会·春季展 THE 18 INTERNATIONAL AUTOMOBILE INDUSTRY EXHIBITION HANGZHOU CHINA





春季展: 2017年4月30日-5月3日(原杭州春季汽车展销会)

15

2017-3 indd 14-15 2017/3/21 9:05:2:

共同关注

全面实施"中国制造2025" 着力振兴实体经济

实体经济是社会生产力的集中体现,是强国之本、兴国之基。 年前召开的中央经济工作会议强调,着力振兴实体经济。制造业是 实体经济的主体,是供给侧结构性改革的主战场。习近平总书记指 出,"必须把改善供给侧结构作为主攻方向""推动我国经济朝着 更高质量、更有效率、更加公平、更可持续的方向发展"。我们要 深入学习贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会及 中央经济工作会议精神,牢固树立和贯彻落实新发展理念,坚持以 供给侧结构性改革为主线,全面实施"中国制造2025",加快振 兴实体经济,为全面建成小康社会和实现中华民族伟大复兴的中国 梦提供坚实支撑。

深刻认识振兴实体经济的重大意义

振兴实体经济,是应对新一轮科技革命和产业变革、打造国 际竞争新优势的战略选择。当前,全球范围内新一轮科技革命和 产业变革正在孕育和兴起,以人工智能、虚拟现实、增材制造等 为代表的新技术、新应用、新产业不断涌现,催生出一批新的增 长点。以互联网为核心的信息通信技术与其他产业其他领域的全 方位深层次融合,正在对人类生产和生活方式带来革命性的影响, 数字化、网络化、智能化成为制造业发展的新趋势,数字经济、 共享经济、协作经济正在重塑传统实体经济形态。实体经济作为 最强有力的创新驱动器和最适宜的新技术验证场,在促进产业升 级和经济增长中,发挥着中坚作用。实体经济发展得不好,技术 创新就失去基础,国家竞争力也随之成为无源之水、无本之木。 近年来,各主要经济体均将新一轮科技革命和产业变革作为提升 创新能力,促进产业升级和发展方式转变的历史性机遇。一方面, 加强了对新能源、新一代信息技术、新材料、生物等新兴领域的 战略布局和推广应用,抢占国际竞争制高点。另一方面,重新聚 焦实体经济发展,推行再工业化战略,力图重振制造业并不断扩 大竞争优势。美国发布"先进制造业国家战略计划",德国提出 "工业 4.0",日本启动"再兴战略",法国颁布"新工业法国" 计划等。目前这些举措已初见成效。科技与制造业成为全球竞争 的两个制高点,我国要抓住甚至引领新一轮科技革命和产业变革, 就必须把振兴实体经济放在工作全局的战略位置。

振兴实体经济,是适应把握引领经济发展新常态、加快新旧动 能接续转换的重大举措。随着我国经济发展进入增速换挡、结构调 整和动力转换的新常态,实体经济日益成为经济持续稳定增长的重 要支撑。大力振兴实体经济,使经济始终运行在合理稳定区间,将 为我国经济转型升级提供有力保障。目前,我国实体经济发展过程 中还存在一系列不平衡、不协调的深层次矛盾和问题,主要表现为: 结构不合理,传统动能活力不足,新动能有待进一步培育壮大等。 我们必须坚持创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念,坚持 以提高质量和效益为中心,实现新旧发展动能的接续转换。一方面, 加快培育发展新兴产业和先进制造业,创造新需求,培育新市场,

16

激活新动能;另一方面,更加注重全面改造提升传统产业,有序化 解过剩产能,通过新技术新模式修复传统动能,使之重新焕发生机 和活力。两者相辅相成,相互促进,融合发展,实现新旧混合动能 协调拉动实体经济增长的良好格局。

振兴实体经济,是全面建成小康社会、实现"两个一百年"目 标的必然要求。党的十八大提出了"两个一百年"的奋斗目标,只 有大力振兴实体经济,才能为顺利实现"两个一百年"奋斗目标奠 定坚实的基础。实体经济是强国富民的重要基石。目前我国还有 5000多万贫困人口,实现贫困人口脱贫,推进城乡和区域协调发展、 人民共同富裕的任务,从根本上说就是始终抓好发展这个第一要务, 只有在发展生产的基础上实现脱贫才是根本的脱贫。此外,振兴实 体经济是现代化的必经之路。按照 21 世纪中叶基本实现现代化的 要求,必须同步实现工业化。更好满足居民消费升级的需求,解决 日益加剧的资源环境问题,都需要通过实体经济的升级提供重要物 质保障。我国目前尚处于工业化的后期阶段,实现工业化还有一段 很长的路要走,振兴实体经济的任务艰巨而繁重。

制造业是振兴实体经济的主战场

制造业是实体经济的骨架和支撑,也是振兴实体经济的主战场。 改革开放以来,我国实体经济保持强劲发展势头,增长速度全球领 先,跃居为世界第一制造业大国和第二大经济体。根据美国环球透 视公司报告, 2010年中国制造业占全球比重达到19.8%。按照国 际标准分类,在工业的全部22个大类中,我国在纺织品、电力装备、 交通工具等七大类行业规模名列全球第一。在500多种工业产品 当中,我国有220多种产量居世界第一,工业制成品出口约占全 球 1/7, 是全球最大的工业制成品出口国。作为实体经济的主体, 制造业的持续快速发展正是这些巨大成就的关键所在,也是国际金 融危机冲击下,我国能够在较短时间内摆脱困境、实现经济相对平 稳运行,甚至逆势增长的核心关键。制造业更是实现创新、抢占未 来的关键制高点,决定着实体经济的质量和效益。只有做强中国制 诰,才能振兴实体经济。

着力振兴实体经济,重点在制造业、难点也在制造业。近年来, 影响我国实体经济发展的一个突出问题就是"脱实向虚"的倾向愈 加明显,这在制造业领域表现得尤为突出。受要素成本上升、资源 环境约束和出口市场低迷等因素影响,一些传统产业发展遇到较大 困难,行业利润率不断下滑,部分行业甚至面临全行业亏损的局面。 与此同时,大量的社会资金流向股市、债市、房地产等,以钱炒钱、 赚快钱现象大量存在。从制造业自身来看,投资回报率快速下滑, 资金、劳动力等要素纷纷从制造业领域抽离。据统计,2012年以 来我国规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本,一直维持 在 85 元左右的高位, 2016 年 1-10 月为 85.85 元, 同期企业主营 收入利润率仅为 5.71%。同时, 社会上对制造业的认识仍停留在"傻 大笨粗,黑累脏差"的层面,年轻人不愿意进车间、当工人。更为

AUTO ZHEJJANG 19年 | I

严重的是,近年来制造业占比的下降,有部分舆论认为,我国今后 应主要发展服务业,制造业不再那么重要。这些观点和认识都是片 面的、似是而非的。如果不能准确认识和把握制造业在实体经济发 展中的地位和作用,尽快扭转"脱实向虚"倾向,振兴实体经济就 很难落到实处。

解决制造业面临的问题和挑战,必须更加注重深化供给侧结构 性改革、释放制造业企业的动力和活力。我国供给侧结构性改革的 主要目标之一是解决实体经济失衡的问题,而实体经济失衡主要是 制造业的失衡。表面上看,近期我国制造业面临的产能过剩、价格 下跌、债务攀升、增长下行等问题是需求不足引发的。但从本质上 看,还是供给侧出了问题,低端供给严重过剩、高端供给明显不足 已成为当前我国制造业发展中的一对主要矛盾。一些行业产能严重 过剩的同时,大量关键装备、核心技术和高端产品还需依赖进口。 我国制造业大多数的供给只能满足低质低价的需求,供给结构不适 应需求的新变化,产业整体尚处于全球价值链的中低端。习近平总 书记指出,实体经济是国家的本钱,工业是立国之本,要推动中国 制造向中国创造转变、中国速度向中国质量转变、中国产品向中国 品牌转变。加快制造强国建设已经成为振兴实体经济的紧迫任务。

凝心聚力全面实施中国制造2025

"中国制造 2025" 第一次从国家战略层面描绘了建设制造强 国的宏伟蓝图,是我国实施制造强国战略第一个十年的行动纲领。 李克强总理指出,"要大力实施'中国制造 2025',提高实体经 济竞争力"。我们要牢牢把握振兴实体经济这一主要任务,践行新 发展理念,加快推进供给侧结构性改革,着力提高供给质量和活力, 实现制造业由大变强。

推进智能制造,走创新驱动发展道路。创新是制造业发展的引 擎,是结构调整优化和转变发展方式的不竭动力。振兴实体经济, 建设制造强国,必须大力实施创新驱动发展战略,提高自主创新能 力,加强制造技术与信息技术的深度融合,以智能制造为核心,推 动产品创新、技术创新和商业模式的创新。建立产学研协同创新机 制。强化企业在技术创新中的主体地位,创新产学研结合机制和模 式,构建产业技术创新战略联盟,使科研成果和技术发明,有效地 进入企业生产经营领域,转化为现实生产力。深化信息技术在传统 产业的集成应用。广泛应用互联网改造设计、制造、营销、服务等 产业链各环节,促进制造业与互联网跨界深度融合,推动制造模式 向数字化、网络化、智能化、服务化转变。大胆探索新业态新模式。 增强互联网意识,积极采用工业互联网、工业云、大数据等新一代 信息技术,大力发展基于互联网的个性化定制、按需制造、众包设 计等新型制造方式,鼓励支持平台经济、移动 O2O 等新商业模式 发展,培育新的经济增长点。

实施"三品"战略,走以质取胜发展道路。质量是制造业核心 竞争力的体现。建设制造强国,必须着力夯实质量发展基础,不断 提升我国企业品牌价值和"中国制造"整体形象。在"增品种"上 下功夫。引导企业加快研究开发新产品,开展个性化定制、柔性化 生产,针对多样的需求提供个性化的产品,满足消费升级需要。注

重环保、绿色产品的研发和应用,提高节能、降耗设备的供给能力, 增加绿色产品供给。在"强品质"上求实效。以食品、药品等为重 点,开展质量提升行动,加快国内质量安全标准与国际标准并轨, 建立质量安全可追溯体系,建立商品质量惩罚性赔偿制度,加强市 场监管,倒逼企业提升产品质量。在"创品牌"上做文章。鼓励企 业实施品牌战略,支持企业通过研发核心技术,改进产品外观设计、 包装质量与售后服务等,不断提升品牌的质量形象与市场竞争力。 建立品牌培育评价机制,引导企业加强品牌宣传,着力培育一批具 有国际影响力的品牌及一大批国内著名品牌。

发展绿色制造, 走生态文明发展道路。绿色发展是破解资源、 能源、环境瓶颈制约的关键所在,是实现制造业可持续发展的必由 之路。建设制造强国,必须走绿色低碳发展的新路,推动工业文明 与生态文明协调发展。建立支持工业绿色发展的政策和标准体系。 综合运用环境管制、环境税、碳税、政府补贴等政策工具,完善绿 色技术、绿色设计、绿色产品的标准,严格规范和管理,激励和约 束企业走绿色低碳发展道路。加大技术改造和设备更新力度。大力 开发和推广量大面广的节能、节材和环保技术设备,加快淘汰落后 生产能力。推广高效绿色生产工艺,提高能源资源利用效率。开发 高效率、低消耗、低排放的绿色制造流程,降低制造业能源消耗总 量。探索推进节能环保的新机制新模式。更多地运用经济、法律的 手段推进绿色发展,积极尝试合同能源管理、节能自愿协议、碳交 易、排污权交易等节能减排新机制,加快形成工业绿色低碳发展的 长效机制。

加快结构调整,走开放协同发展道路。结构优化是制造业科学 发展的主线,制造业产业升级是提升国民经济整体素质、打造中国 经济升级版的主要途径。积极打造产业新体系,加快新旧动能接续 转换,发挥"双创"在核心关键技术攻关和科技成果产业化中的主 导作用,积极培育新动能;推进互联网与传统产业的融合发展,通 过技术改造等手段提升传统动能。在注重发展高端制造业和先进制 造业的同时,要控制目前已出现的光伏发电设备、风力发电设备、 重型压机等高端产业的重复建设,以及未来机器人、海洋工程装备、



17

2017-3 .indd 16-17 2017/3/21 9:05:26

■ 共同关注

通用飞机等有可能成为新的重复建设的领域。在提升传统产业,尤其是劳动密集型产业效率和质量的同时,要通过政策引导,按照比较优势的原则实现细分领域的差异化发展格局,限制低水平重复建设。不断优化产业组织结构,培育一批世界级的跨国大企业和一大批充满创新活力、"专精特"的中小企业,引导大企业和中小企业通过专业分工、服务外包、订单生产等方式,建立协同创新、合作共赢的协作关系。促进区域协调发展。落实国家"三大战略""四大板块"区域发展战略,推进国际产能和装备制造合作,支持轻工、服装、电子等保障国内市场供应、支撑国内经济社会发展的产业,向中西部梯度转移和创新发展。提高产业集聚的层次和质量,培育一批国际化的特色制造集群。

强化工匠精神,走人才引领发展道路。人才是制造强国的根本,要不断提升人才服务先进制造业发展的能力,健全多层次多类型人才培养体系。打造高水平的经营管理人才队伍。以提高现代经营管理水平和企业竞争力为核心,推进实施企业经营管理人才素质提升工程、国家中小企业银河培训工程,加快提升制造业企业经营管理人才专业化水平。加强培育专业技术技能人才队伍。进一步加大专

业技术人才和技能人才培养力度,面向制造业重点领域,建设一批紧缺人才培养培训基地,开展"订单式"培养。加强传统产业工人技术技能升级培训、转岗转业培训。鼓励制造业企业开展企业新型学徒制培训,依托高等学校、职业学校和各类培训机构积极开展职工继续教育,创新线上线下相结合的混合式人才培养培训模式。造就一批优秀的企业家队伍。积极营造适合企业家型人才生存发展的社会环境和市场环境,注重在企业经营管理实践中发现和培养企业家人才,健全企业家人才成长的激励机制,造就一批经营管理水平高、市场开拓能力强的优秀企业家人才。

振兴实体经济,建设制造强国,是一项庞大复杂的系统工程,需要我们解放思想、更新观念,破解体制机制和政策性障碍,增强制造业发展的内生动力和活力。需要我们凝心聚力、主动作为,动员各方力量积极参与,营造全社会关心支持实体经济发展的舆论氛围和良好环境。我们要攻坚克难、狠抓落实,按照党中央、国务院的决策部署,努力推动制造业由大变强,为实现中华民族伟大复兴的中国梦作出不懈努力。

(来源:工业和信息化部)

中国拟放宽外资电动车企的管制

主导世界锂离子电池生产,并形成强有力的电动汽车产业一直是中国政府的产业政策之一。这不仅仅可以使中国跻身于未来汽车科技的前沿,还有助于对抗席卷中国的雾霾问题。尽管去年中国所售电动汽车比任何国家都多,但另一个不争的事实却是:在世界其他市场,中国产电动汽车的竞争力远弱于其他品牌。

在意识到中国本土电动车制造商可能无法成功在欧洲以及北美销售他们的产品之后,于是中国开始提议放宽对生产新能源汽车合资企业的管理规定。目前,任何想要在中国制造电动汽车的非中国车企必须与现有的中国汽车制造商建立合资企业。而这条规定的目的是让中国企业向外国企业学习,并增强其未来竞争能力。

为了在中国道路上更快得引入世界级电动汽车,现在中国提议放宽对插电混动汽车的此类管理规定。对于外资车企而言,这应该是一件喜闻乐见的事情。然而,故事还有另外一面。汽车资讯公司唐恩汽车(Dunne Automotive)负责人迈克尔·唐恩(Michael Dunne)是一位中国通,唐恩表示: "在 2010 年,中国制定了成为世界第一电动汽车市场的目标以及具体方案,而其中具体的产能目标则是,到 2015 年年产 50 万辆, 2020 年 200 万辆。"

中国希望通过新能源汽车计划达到一石三鸟的目的:减少对进口石油的依赖,降低中东乱局以及俄罗斯对中国的影响;减少空气污染,维护社会稳定;站在新型科技前沿,改变依靠其他发达国家技术转让的窘境。唐恩表示: "中国可以抓住机遇并扭转战局,而其中的关键就是电动汽车!"

唐恩指出,几年前为实现上述目标,针对想要在中国生产电动

汽车的外资车企,中国出台了雄心勃勃的"指导方针"。其中,有三点尤其值得注意。第一、生产电动汽车的话,所有的非中资企业必须成立合资公司;第二、也是最重要的是,合资公司的所有知识产权,中方以及外资企业平等拥有,这与之前限制性更强的技术转让协议大为不同;第三、合资企业生产的所有电动汽车都应该带有中国品牌的名字。

对于外资企业而言,他们觉得这些条款非常不合理。尽管绝大多数企业遵守指导方针并成立了合资公司,但他们在第二步却戛然而止:几乎没有新电动汽车知识产权被研发出来!现如今,中国市场上生产销售的电动汽车90%是国产的,但他们的技术依旧原始、基本、毫无竞争力!

唐恩表示,这就是为什么中国正在寻求规则改变;相似的,这就是为什么去年夏天,中国取消了电池企业外资比例不超过50%的限制。改变的目的是促进电动汽车领域的真正投资,缩小中国汽车们中庸的电动汽车技术与高产能之间日益变大的间隙。所以,中国希望放宽知识产权共享以及品牌化的要求,这样才能真正鼓励电动汽车行业的投资,并在中国本土实现技术创新。

同时,唐恩表示,全球汽车制造商的游说团体,当然也包括中国游说团体,毫无疑问也希望达成这样的结果。"最后,如果中国放宽了这方面的管制,那么德国电动汽车制造商、通用甚至是特斯拉就可以很快进入中国市场,建造更高质量、更高价值的电动汽车了,"唐恩补充道。

(来源:新浪汽车)



自主品牌加入竞购潮 合资品牌受威胁

走出去似乎是中国自主品牌下一个选择。近日,业界再次爆出几宗自主品牌海外并购的消息,一是浙江吉利控股集团或将于近期发出投标,寻求收购马来西亚宝腾汽车至少51%的股份;二是法国标致雪铁龙集团 (PSA) 宣布洽购通用汽车 (GM) 拥有的德国汽车品牌欧宝,这两宗并购似乎背后都有中国自主品牌的身影!

实际上,早在多年前,吉利控股就和宝腾汽车进行了接触,并有意购买宝腾汽车旗下莲花跑车技术,但是由于第三方介入最终以失败而终。此次再提收购事宜,吉利汽车已经不单单是觊觎莲花的跑车技术,而是宝腾在东南亚和欧洲拥有的汽车资源及广大市场。一些业内人士透露,与初期的接触不同,处在销量急速扩张的吉利汽车,甚至声称愿意拿出博瑞、博越两款车的技术作为出资,与宝腾分享这些与沃尔沃的研发成果,可谓吸引力不小。

再说说宝腾汽车。作为马来西亚规模最大的汽车制造商,不仅在马来西亚拥有一个60万台产能的工厂,还持有英国跑车制造商莲花(Lotus Cars)的所有权。但是多年来一直处于连年亏损的困境。2015年,宝腾汽车获得马来西亚政府贷款,但有一个附加条件:找到一个海外合作伙伴,以实施业务重整计划。多年来,宝腾汽车一直没有放弃和其他车企的接触,以期找到一个合作伙伴。

PSA 宣布洽购欧宝又是怎么回事呢? 2 月 14 日,通用汽车对外宣布正与 PSA 探讨向后者出售欧宝及沃克斯豪尔事宜。实际上, PSA 在欧洲的前景并不乐观,此次并购,引发关注的是 PSA 三大股东之一的东风汽车。这一收购事件的背景是,东风汽车正在内部资源整合,旗下各品牌(含自主品牌)实施协同发展战略。此次一旦收购成功,凭借中国市场的强大产业规模,PSA 和欧宝或将成为中国汽车产业进军欧洲的桥头堡。不单单欧宝,在吉利与宝腾汽车的并购中,PSA 也作为竞购一方参与其中。PSA 内部人士透露,希望通过收购宝腾汽车来建立一个面向东南亚地区的出口基地,并推出适应当地情况的廉价车型。

一些不愿意透露姓名的合资车企的技术人员向北京青年报记者透露,实际上,最近几年中国的自主品牌发展的确很快,已经开始让合资品牌感受到威胁。分析认为,其优势主要体现在两个方面,一个是中国消费者喜欢的外形设计,抓住了消费者的心理;二是随着市场规模的提升,零配件体系本土化已经完成,自主品牌因此赶上了一波发展机遇。当务之急,随着产能的急速扩张,自主品牌一定要开始谋划走出去,未雨绸缪。

(来源:车质网)

"汽车再下乡"已上商务部会议



3月9日,商务部邀请汽车制造企业、流通企业、报废拆解企业和汽车行业相关专家召开会议,听取了大家对行业发展的意见和建议。会上各方专家对中国汽车流通协会提交的重启汽车下乡建议进行了讨论。

据悉,虽然汽车下乡只是这次商务部会议讨论的议题之一,并 非专题讨论会,但至少说明重启汽车下乡的建议得到了部委重视, 此次会议对其可行性进行了初步的意见征集,还并未深入到讨论何 时开展和如何落实的阶段。

会上来自不同领域的代表对于是否应该重启汽车下乡还存在意见分歧,商务部领导并未表态,此次商务部召开通气会会议只是政

府工作常态,是否重启汽车下乡需要政府综合各种因素考虑,目前 还不能下定论。

当前农村人口仍然占我国人口很大比例,重启汽车下乡有利于鼓励农村消费者购买汽车,享受社会经济发展的成果。随着农村经济水平和消费人群年龄结构等因素的变化,与八年前有所区别。上一轮汽车下乡刺激的是微客市场,此次可能消费升级,车型可能会有升级换代。

据了解,"汽车下乡"这一政策,最早于2009年1月14日公布的《汽车行业调整振兴规划》中,作为惠农政策提出。统计数字显示,在政策刺激在作用下,2009年微型车市场增长100万辆,2010年增长50万辆。同时,中国也一举超过美国,成为全球第一大汽车市场。

八年后,中国汽车市场发生了很大变化,汽车消费结构日新月 异,三四线市场活力与购买力逐步得到释放,逐步成为车企重点布 局领域。

在这一背景下,重启汽车下乡,将汽车产品推广到分布范围广、 渠道下沉难的农村市场,不仅有利于激发农村经济活力,提高农村 生活品质,更对车企渠道下沉,打通从一二线到三四线再到农村的 渠道布局有利好作用。

(来源:凤凰汽车)

.

19

18

2017-3 . indd 18-19 2017/3/21 9:05

Min Step I Auto Step I Auto

排放缺陷汽车今年纳入召回范围 主机厂技术谋变

2017 年汽车产业调整政策陆续出炉。日前,质检总局表示,为落实《大气污染防治法》要求,会同环保部建立机动车环境保护缺陷召回管理制度,把存在排放缺陷的机动车纳入召回管理范围。随着这一制度的确立和实施,中国汽车排放法律法规将集齐最后一块拼图,从平均油耗、排放标准和排放质保期三个方面,对机动车排放进行要求。

如履薄冰 主机厂面临环保持续大考

机动车尾气超标排放是大气污染的"罪魁祸首"之一,防治机动车尾气对大气的污染,最为有效的办法之一就是提升机动车的环保标准。但汽车尾气超标其实与消费者无太大责任,目前消费者开着国家允许的销售上路的合格车辆却成为空气污染的主体责任。将有排放缺陷的机动车纳入召回管理范围厘清了消费者和企业的责任,缺陷产品召回的主体责任落实到生产企业身上,依法追究生产企业机动车尾气超标排放的环保责任理所应当,但对企业来说这是个新考验。

"常说的国五和国六,好比是高考分数,只要达到一定分数,满足标准,便能考入大学。而排放缺陷汽车召回管理制度,则是一种监督机制,不能因为能够因为考入大学而掉以轻心,要保持谦虚的心态,努力学习。"一行业资深人士在接受记者采访时,用高考分数和个人能力,阐述排放标准和排放质保期之间的关系。根据国六标准,排放质保期与整车质保期一致,为3年或6万公里。排放质保期内,如果车辆的排放相关出现故障和损坏,导致排放超标,由汽车生产企业承担相应的维修和更换零部件的所有费用。

"都知道国家对于汽车尾气排放要求会一年比一年严,只是没有预料到,会如此迅速。"在某汽车集团动力总成负责项目测试的 刘工程师表示。记者了解到,包括广汽、长安、上汽、吉利在内多 家汽车企业已经将排放汽车缺陷召回管理制度作为一个重要课题, 进行研究,同时进行研究还有国家燃油限值标准。分析人士认为, 从"国六"推出,再到排放缺陷汽车列入召回管理范围,从另外一 个层面出,中国排放标准不再参照和跟随欧美机动排放标准,转为 根据自身国情量身而定,大胆创新,部分规定甚至领先于世界标准。

成本升级 主机厂技术谋变以期应对

20

资料显示,新车排放不合格导致召回可能会有几种情况,第一是故意生产销售不达标车辆;第二是技术路线选择本身有问题,"勉强"能通过型式核准;第三是技术路线没有问题,新车样车可以通过型式核准,但在批量生产时的环保一致性出现问题;第四是在排放标准要求的耐久性里程内排放超标;第五是在重型车方面,发动机环保型式核准后,在整车上不标定环保工况,而只标经济油耗工况导致排放超标准。排放缺陷汽车召回法律的制定和实施需要主管

部门和认证机构的参与,由于排放缺陷产品召回的主体责任是企业,行政约谈和启动缺陷调查将推动召回工作的实施。此外,召回制度必须以良好的汽车使用环境为前提,包括健全的维修保养服务体系、完善的供油体系以及高品质的燃油。

对于汽车主机厂而言,挑战不仅在于紧迫的时间、不菲的升级成本,还在于技术的储备和排放耐久度的提高。广汽研究院一负责人告诉记者,技术储备是现成的,但车辆的耐久度考核、生产供应、车辆性能稳定性和是否可以实现减排目标等,需要进一步的测试,"升级成本因企业不同而有所不同"。

持反对者,不乏其人。"现在看来,至2020年,恐怕只有比亚迪等为数不多的汽车主机厂能满足所有的排放法规要求。"去年广州车展,一汽丰田销售公司总经理姜君在接受采访时表示。尽管反对,但反对者也承认,显然未来机动车环保召回制度建立之后,一定程度上也提高汽车环保技术水平。

他山之石

早在上世纪70年代,美国便开始实施排放缺陷汽车召回管理制度,并以法律法规形式给予确认。规定当主管部门发现一定数量的汽车排放存在缺陷之后,通知汽车主机厂采取包括召回在内的补救性措施,汽车主机厂制定补救计划,获得主管部门认可之后,通知车主召回。召回所有费用均由汽车主机厂承担,假如用户拒绝召回,有可能导致年审时的尾气排放监测不能通过。

政策实施之初,由于排放超标,美国所有轿车和轻型卡车的召回都在 30%-40%,而且每次都是主管部门直接行动的结果。随着排放标准的加严和汽车主机厂更加注重自身产品质量,每年召回率下降到 5%-10%,且超过 85% 为汽车主机厂顾及企业形象而自愿

(来源:人民网汽车)



标准渠道不确定 规范管理成难题 车企推广同质配件有难言之隐



在进一步繁荣汽车后市场、打破售后服务市场垄断、保护消费 者权益的背景下,配件渠道的放开和同质配件的推行成为近两年业 界的焦点。

2016年1月1日起,《汽车维修技术信息公开实施管理办法》 正式实施,要求加强同质配件的使用推广,此外修改后的《机动车 维修管理规定》中也明确指出托修方、维修经营者可以使用同质配 件维修机动车。

但是,同质配件在实际推行过程中阻碍重重,参与其中的整车 厂数量很少,而且态度也并不明朗。从表面上看,同质配件的推出 在一定程度上动了车企的"奶酪",但通过采访,记者发现在同质 配件的推广过程中,真正给车企带来烦恼的并不仅仅是所谓的"利 益受损",同质配件在落实层面的诸多不确定,引发的种种顾虑和 隐忧,才是导致车企对同质配件推广"态度暧昧"的真实原因。

步履维艰的推广进程

作为国家政策支持推广的同质配件,原本应该迎来迅速发展的 坦途,然而从近两年同质配件的实际推广情况看,反而是步履维艰。 尤其是在企业方面,虽然很多车企都表明会按照国家相关政策行事, 然而记者发现,对同质配件进行实际推广的企业却寥寥无几。很多 企业甚至不愿意提及关于同质配件的推广进展。

据了解,目前仅有上汽通用、长安福特、一汽丰田等几家车企在此方面有所动作,大部分车企仍然态度不明。有业内人士认为,对于企业而言,推广同质配件无异于"搬起石头砸自己的脚",要为自己培育一个竞争对手,这种做法显然令企业有些为难。

上有政策 下有对策

虽然在同质配件的推广中,车企的态度并不十分积极,但部分企业也对此付出了努力。一汽丰田零件部高级总监王金伟表示,作为厂家并不是不愿意推进同质配件的发展,之所以不太积极的主要原因在于目前国内的同质配件还缺乏权威的第三方认证,甚至完全

没有认证,这样的配件质量缺乏保障,一旦消费者采用这样良莠不 齐的配件进行维修,出现故障问题后权责无法进行界定,这会为企 业和4S店带来很多不必要的麻烦。因此,现阶段,企业并不会特 别主动地推广所谓的同质配件。

据王金伟透露,对于企业而言,目前零部件仅分为两种,一种是原厂件,一种是非原厂件,其中非原厂件包括认证件、同质配件和副厂件等。目前除原厂件外,车企所推广的多为"认证件",而且一般采取"第二品牌"的方式来推广,即厂家与非原厂件厂商合作生产的配件,这样的配件是被厂家认可的。

通过"第二品牌"配件,厂家可以实现配件品牌与整车品牌的分离,既符合国家反垄断的需求,也为整车的流通销售和售后做出了有效分离。同时,厂家还可以把新旧车辆的维修件进行有效区分,以适应保险公司降低理赔成本的需求。据悉,目前已有上汽车享配、上汽通用德科、一汽备品在做这样的尝试。

王金伟还透露,目前同质配件的主要推动力量来源于保险公司,在售后方面,零部件的维修主要分三块,其中67%是由保险公司付费的,16%则是一般维修,17%为保养。而相当一部分车主在维修时都会选择4S店,并要求用原厂件,这在一定程度上增加了保险公司的索赔成本。保险公司为了降低理赔成本,会大力推广同质配件。

顾虑重重 苦衷不少

深入调研中发现,同质配件推广缓慢的主要原因在于缺乏认证,这让所谓的"同质配件"仅停留在概念阶段,王金伟认为国内的同质配件在某种程度上就相当于副厂件,所谓副厂件,就是指非汽车生产厂家授权的厂家生产的配件,它标有自己的厂名,也有自己的商标,会标明适用于某某车型。

可见,即使从厂家的角度看,同质配件的概念也不够明确,消费者对此的认识也就更加无法清晰。在缺乏认证的前提下,同质配件的质量无法得到真正保障,4S店及修理厂也无法判断消费者自带的同质配件是否符合使用要求。面对良莠不齐的同质配件,厂家也很难规范管理,尤其是采用后车辆出现故障,权责无法划分,对于企业而言会增加不小的投诉风险,也影响了品牌形象。

确实,企业的这些担忧与顾虑也在情理之中,同时王金伟认为,同质配件的现状在某种程度上也损害了消费者的利益,面对"三无"的同质配件,消费者无法确保自身的安全问题,一旦因为采取了伪劣产品而导致车辆出现故障,所涉及的问题将非常严重。

同质配件的出现是为了规范市场、打破垄断,为消费者谋福利,对于配件生产、流通、维修、保险等环节而言,都有好处。但目前同质配件的体系还没有完善到可以实现这些美好的初衷。

(来源:中国汽车报网)

21

2017-3 . indd 20-21 2017/3/21 9:05

■行业要闻

SUV热度不减 自主品牌做强仍待轿车破局

中国轿车市场现在是'一枝独秀',怎么才能像 SUV 一样'百花齐放 百家争鸣'?

据中国汽车工业协会统计,2016年自主品牌乘用车销量为 于整体乘用车增长速度。 1052.9万辆,同比增长20.5%。其中,自主品牌轿车销量为234万辆, 同比下降 3.7%, 市场份额 19.3%。而自主品牌 SUV 销量为 526.8 万辆,同比增长57.6%,市场份额则为58.2%。

自主品牌乘用车虽市场份额连续两年保持增长态势,但 SUV 与轿车两个细分市场却出现了明显的分化。自主品牌 SUV "先发制 人",销量与口碑双丰收,而轿车作为汽车行业中竞争最激烈的细 分市场,却成为自主品牌的短板。

2017 年 SUV 能否继续飘红, 自主品牌如何实现更长远的突 破,这些都在影响着企业在 SUV、轿车与 MPV 三个细分市场的 战略布局。

SUV继续飘红?

"以中国汽车市场近年来的发展来看,一款 SUV 可能救活一 个企业,也带动企业知名度的提升。"东风柳州汽车有限公司副总 经理姚利文姚利文表示。

2月18日,国家信息中心信息资源开发部、汽车产业信息处 处长刘明在 2017 中国汽车发展论坛上表示,近年来,SUV 好看实 用的外形以及消费者的消费升级等因素使得消费偏好提高。此外, 低价供给与油价下降等因素,促使SUV取得高速发展。

2017年1月, 自主品牌乘用车销售97.7万辆, 同比下降4.4%。 而与去年同期相比,在其他车型销量均下降的情况下,自主品牌 SUV 依然保持增长,销售 54.3 万辆,同比增长 15.2%,市场份额 61.7%。而自主品牌轿车销售 20.1 万辆,同比下降 13.9%,市场份 额为 18.6%。

1月份,在自主品牌乘用车整体销量下降的情况下,SUV依然 保持 15.2% 的增长。综合 2016 年数据,不免让人提出疑问,2017 年自主品牌 SUV 能否继续飘红?

"目前,除吉利和长安之外,长城、江淮、广汽、北汽等还都 是 SUV 为主,预计 SUV 还是会'风继续吹',这是 2017 年自主 品牌乘用车继续增长的基础。"中国汽车工业咨询委员会主任安庆

但是,也有业内专家提出质疑。"自主品牌是 SUV 的最大获 益者,但任何细分市场都有天花板,增长总是要有拐点。"北京航 空航天大学教授、国家乘用车自动变速器工程技术研究中心常务副 主任徐向阳表示。

据刘明分析,受消费偏好、低价供给与油价等三方面因素弱化 影响, SUV 今年的热度将会下降, 超高速增长将会结束, 但依旧高

如何弥补轿车短板?

相比 SUV 的增长态势,对于轿车能否实现较高增长,重新占 领市场,汽车专家普遍不看好。轿车作为汽车行业中竞争最激烈的 细分市场, 自主品牌表现不尽如人意, 而自主品牌 SUV 却先发制人, 表现突出。"SUV 拉动增长,轿车是短板"成为当前自主品牌的突 出特点。

"从数据显示来看,中国品牌汽车的传统轿车领域,在市场的 占有率不足三成,而且呈现下降的趋势。同时在各个细分市场及其 产品的占比来看,中国品牌一直集中在低价、低端的市场,其中 MPV、SUV 市场相对发展较快,目前也推出了一些叫座的产品, 但是整体向上的发展趋势仍然面临着很多瓶颈。"2月18日,长 安汽车副总裁李伟在 2017 中国汽车发展论坛中表示。

2016年,长城汽车首次年销超过百万,累计销售107.45万辆, 其中哈弗 SUV 销量占 9 成,同比增幅 42%。而相比 SUV 销量的增 长, 轿车销量仅为 3.08 万辆, 同比下滑 43.09%。

"聚焦,是哈弗的核心战略,SUV不做到全球第一,绝不做轿 车!"2月19日,长城汽车股份有限公司董事长魏建军在哈弗销 量破百万之后高调表示。而在轿车方面,魏建军则坦言,轿车是长 城年销百万、打造品牌的重大桎梏。显而易见,在权衡 SUV 与轿 车利弊之后,长城选择了"聚焦"战略。

相比之下, 东风风行选择"均衡"策略。2017年, 东风风行 进入 2.0 时代。对此,姚利文解释,"2.0 时代的产品是均衡有特点, 而不是抓住一个市场机会做起。"

2017年, 东风风行以"必达35万, 挑战40万"为目标。据悉, 2010年至2015年, 东风风行5年销量增长了5倍, 近三年则增



auto zhejjang 注写年 新計学年

长平稳。而若能达到此目标,2017年东风风行将实现35%-54%的 高增长。姚利文表示,虽然2017年中国车市整体可能微增3%-5%, 但大环境微增并不代表个别企业不能实现翻倍增长,关键在于如何 做好白己.

此前,荣威 RX5 在市场上获得一定认可,但荣威的第二款互 联网汽车却选择了轿车。"推出轿车车型是上汽和所有自主品牌必 须要做的,如果自主品牌不把轿车市场打开,未来合资品牌大举进 入SUV领域后,自主品牌SUV一家独大的格局肯定会变化,到时候,

单一产品线的企业肯定会受到限制。"2月17日,上汽集团副总裁、 乘用车公司总经理王晓秋说。

究竟是聚焦某一细分领域,做到"一枝独秀",还是均衡发展, 各车型"百花齐放",这是车企在当前市场现状下必须思考的问题。 值得注意的是,有业内人士认为,衡量自主品牌是否做强了的 标准之一就是轿车能否做好。"自主品牌汽车企业应该把在 SUV 市场中获得的竞争力,尽快用于助推其他车型上去。"徐向阳建议。

(来源: 21 世纪经济报道)

2017汽车后市场的四个发展趋势

电子商务的迅速发展为传统企业的转型带来了契机。我国的网 购人群全球第一、wifi 基础设施建设全球第一,中国的互联网技术 和国外几乎没有差距,如何用互联网的方式,结合线下的传统企业, 让我们的企业转型升级,汽车后市场发展又有什么样的趋势?

售后市场配件流通的终端化趋势

越来越多的工厂要做渠道的扁平化,要往终端走。这种终端 有两个,一个是车主终端,一个是修理厂终端。现在几乎大品牌 的零部件厂都开始向消费者灌输了,这在几年前是不可能的。几 年前主机厂的广告铺天盖地,但不会有零部件广告,为什么?它 要开始向终端渗透。现在的趋势不是说工厂想要往终端做,而是 终端有需求。

由这个趋势导致的零部件企业的困惑是:如何让终端知晓我的 品牌?如何让终端了解所谓的原厂件和品牌件的质量。其实很多老 百姓都想买到类似于配套厂生产的非配套件,他们特别想知道的就 是怎样可以买到不带标的原厂件。

联盟化整合趋势

联盟在行业内已经非常明显。在美国有五大采购联盟做的非常 成功,在中国,纵向联盟和横向联盟都有。纵向联盟如做本田配件 的,它在全中国18家大企业联合起来成立一个公司,让职业经理 人来运作;横向联盟有各车型联盟,这个联盟在中国现阶段我特别 不看好,这与我国目前的诚信和经销商目光的短浅有非常重要的关 系。而且这其中还包括一整套的体制问题,如果这种机制建立不起 来,这种联盟,某种程度上说就是乌合之众。现在汽车服务商有趋 势想形成采购联盟对向零部件流通企业;零部件流通企业希望形成 采购联盟对向零部件制造企业;零部件制造企业抱团形成供应联盟 供给零部件流通企业;零部件流通企业抱团集中起来为汽车服务商 提供全车型、全车配件的服务。

制造企业面临的困惑:中国目前商用车售后市场还缺乏发达国 家商用车备件市场的专业性和完善性;零部件产品的渠道供应比较 零散、混乱、缺乏品牌影响力、运营和服务水准不够统一;我们的

市场渠道链条过长;正规品牌和假冒伪劣产品混杂;品牌串货现象 严重,难以形成真正的联盟。

销售模式转型的趋势

阶段汽车零部件流通企业,正由原来的店铺式销售逐渐向电子 商务这样的仓储式销售 + 物流配送方式转型。因为零部件不是一 个需要体验的产品,不需要一个展示和交易的平台来做,所以今后 汽配城的交易功能会越来越弱化,仓储配送功能会越来越强化。现 在两三块钱的成本,未来会被五毛、八毛钱的仓储成本所取代。那 时我们的经销商不需要进入汽配城,他们完全可以利用网线、传真、 电话和外界取得联系,用仓储就可以解决问题。

其实包括淘宝在内的电子商务大佬都想涉足汽配,马云说的未 来可能是50万亿的市场规模,他的宝压在哪里?压在汽车后市场。 因为他知道,他的品类扩张中最有可能把他的量打起来的就是汽车 零部件。但是为什么他们都没有做?因为汽车零部件高度复杂,有 一定的专业性,不是砸一点钱就一定能做起来的。

其实零部件企业在做电商的过程中一个重要的困惑就是怕渠道 之间打仗。现阶段电子商务对零部件制造企业来说是有益的补充, 而不是主渠道,因为我们传统的线下渠道太强大了,无法动摇。如 果一下子做电商,那他一定出问题,因为厂家的渠道布局不在乎线 上那一点点的量。

全渠道布局的概念

现阶段我们不能再说电子商务和我们没有关系。今天你告诉 我电子商务不是你的主渠道我完全认可,但今天你跟我说你不触 网那是你有问题,现在没有一个行业说我可以不触网,至于怎么触, 当然要循序渐进。触的过程中我们就会发现我们的整个系统能不 能跟得上,因为它一定要实现线上、线下订单的一体化。这是一 个系统的问题,就是当线上卖掉一个产品,你的库存就要减掉一个; 线下卖掉一个的时候,你的线上也要减掉一个,线上和线下必须 保证一体化。

(来源:汽车市场网)

23

22

▋行业要闻

电池技术路线: 管理准入与市场需求如何平衡?

在日前举行的电动车百人会"低速电动车峰会"上,工程院院士杨裕生院士表示,排斥铅酸电池是对市场竞争机制的干扰,在电池技术上,应该让市场当裁判,标准制定方不能越俎代庖。

对于低速电动车标准的制定,在针对低速电动车的特点情况下,制定恰当的安全标准、合理的技术条件是非常必要的,提高其门槛标准,保障消费者的合法权益,也无可厚非。但从目前的争议来看,最主要的矛盾是:管理准入与市场需求如何平衡?

标准应该让市场当裁判?

低速电动车国标制定发展至今,目前低速电动车最大矛盾点在于国家即将出台的标准能否与市场需求相符合。我们姑且称之为"市场论"。比如:安全、技术标准,其成本就会上升,消费者不会买账;目前的低速电动车大约有95%使用铅酸电池,排斥铅酸电池是金店抽薪。

实际上,电池技术路线之争最早出现于新能源客车领域,2016年,工信部装备产业司司长张相木表示,由于用于客车的安全性开发尚不成熟,因此暂停将三元锂电池客车列入新能源汽车推广应用推荐车型目录。于此,新能源客车的电池技术路线之争也浮出水面。

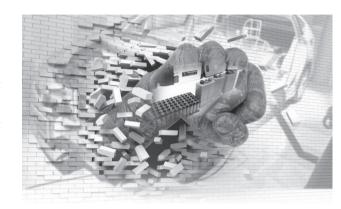
不过彼时讨论的焦点是:三元锂电池究竟安全与否;此次铅酸电池污染问题讨论的焦点却是:在电池技术上,应该让市场当裁判。

两者争议的焦点出现了本质不同,这不禁让人感慨:市场就是一块砖,哪里需要哪里搬。它将铅酸电池主要的污染问题,引导至市场竞争的层面去探讨,但实际上这两者之间并不存在必然的联系。

电池技术路线:解不开的死结?

"市场论"指出,目前的低速电动车大约有95%使用铅酸电池, 排斥铅酸电池是釜底抽薪,因此不应该禁止使用铅酸电池。

而环保部门和交管部门观点认为,推广低速电动汽车,铅酸电



池使用可能是现在汽车的十倍,没有完善的回收制度和铅污染控制,可能产生恶劣的后果。

中国工程院院士杨裕生认为,每一辆燃油汽车都用一块铅酸电池,无一例外,不要在低速电动汽车搞双重标准。中国汽车工程学会理事长付于武则认为,铅酸电池在一段时间内可以使用,给出一定的过渡时间是最好的选择。

有业内人士指出,目前铅酸电池的问题不是污染,而是怎么监管。笔者很同意上述观点,但令人遗憾的是,目前全国多地铅超标,铅酸电池的治理却刚刚起步,如果大批量的使用铅酸电池无疑于雪上加霜。也许低速电动车企业想要使用铅酸电池的关键之一还在于去探讨,在现阶段如何有效规避污染问题,或者在铅酸电池治理逐步完善的过程中,再去逐步开放铅酸电池的使用。

据业内人士表示,如果未来低速电动车全部更换为锂电池,那么平均每台车的成本将至少高出 5000 元。虽然使用锂电池会造成产品成本增加,但如果企业及时调整产品战略,进行产品升级,市场需求也未必会因此受到极大影响。

(来源:盖世汽车资讯)

涨个不停! 汽车零部件企业面临成本难题

2017年,涨声一片,在汽车零部件行业,由于各种原因导致的经营成本增加,使企业尤其是中小型汽车零部件企业面临前所未有的压力,这种压力在2017年来得更快,也更猛。外部环境不景气、企业盈利更难、研发遭遇资金瓶颈、调整转型方向不清等让零部件企业陷入生存困境。存亡之际,如何杀出一条生路,走出这场"生死迷局",成为零部件企业不得不思考的命题。

成本普涨 涨幅难以承受

"原材料价格持续上涨是导致经营成本增加的主因。"零部件企业的这声叹息得到了数据佐证:

天然橡胶价格从 2015 年底的 7000-8000 元 / 吨涨到目前逼近 20000 元大关;国内现货基础油价格从 2016 年 4 月至 12 月累计上涨 25%, 今年第一季度基础油价格预计较去年同期将上涨约 30%;

AUTO ZHEJIANG ZE

部分有色金属等原材料价格平均涨幅 20% 左右; 低碳钢等金属原材料采购价格上涨 70%-80%; 芯片等电子进口零部件价格上涨 10% 左右; 异氰酸酯、聚醚(俗称白料、黑料)等化工原料价格已翻番……同时,物流运输成本增加、汇率变动、包装费用增加等也是零部件企业经营成本增加的因素。

据悉,2016年9月底实施的《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、 轴荷及质量限值(GB1589-2016)》,重新修订了物流运输车辆的限 重标准,使单次车辆所运普货吨位减少,由此造成运价上涨。

对于有进出口业务或者依赖进口材料的企业,汇率的持续变动导致他们经营成本不断攀升。

常规难破 只能"忍气吞声"

制造成本上涨,必然引起产品售价上涨,但据了解,除轴承、 轮胎、润滑油行业出现涨价外,大部分细分零部件产品并未出现涨价情况。

多位业内人士指出,目前国内整车企业一般按年逐渐降低零部件采购价格,每年降价幅度在5%-10%之间,个别达到一定规模的配套项目降价幅度会更大。这就意味着,大部分零部件企业需依靠自身消化来自于上游产业的成本压力。

佩尔哲汽车内饰中国区销售总监陈福利介绍,不仅佩尔哲,其他外资内饰相关企业同样面临生产成本快速上涨的现状,并且在激烈的市场竞争中,很多外资零部件企业在与整车企业合作中,也没多少话语权。

汽车零部件企业在原材料供应商与整车企业或者经销商之间当"夹心饼干"的滋味儿不好受。常规不破,零部件企业"有苦说不出"。很多零部件企业在采购原材料时几乎不具备"讨价还价"的能力,对"先付钱、后拿货"的现象也习以为常。

"下游拖欠上游款项是行业内的通病。"业内专家指出,"整车企业不及时向零部件供应商付款,少则延后6个月,多则一年或更久,致使零部件企业运转资金不足,不得以再融资,增加了运营成本。"



轮胎、轴承、润滑油等价格上涨的企业也不好过。正如双钱轮胎研究所所长钱瑞瑾所说,轮胎原材料等成本涨幅远超产品价格涨幅,"实际上,轮胎企业的利润也正在被压缩。"

面对"涨"势,湖南亚太实业有限公司董事长董升顺坦言:"尽管我们经营规模持续扩大,但今年净利润可能持平,甚至下滑。"董升顺更指出,真正遇到大困难的是国内中小型零部件企业,由于产品同质化严重、技术含量低,价格优势丧失后,这些企业利润将严重下滑。

此外,一些原来生产情况良好、具有一定市场份额的企业也在多重压力下陷入泥沼。一位制动行业专家更是直言不讳:2017年是中小制动企业的"坎",制动企业大集团可以加大新产品投入保持利润和竞争力,几十人的制动企业可以见缝插针,在出口或后市场领域暂时维持生计,反而一些100-200人规模的制动企业,将面临"维持现状会亏本、多元发展少资金"的困境。

这位专家还"点名"指出,过去商用车制动器领域某排名前列的企业,市场份额已严重下滑,陕西、浙江的某几家制动企业也已经陷入"死潭"。在今年这种形势下,这些企业或断臂求生,或破产重组

洞察先机 未雨绸缪

宜未雨绸缪,毋临渴掘井。对正在经历产业结构调整的汽车零部件企业来说,更是如此。正确看待成本上涨等经济周期性变化,提前制定应对措施是零部件企业做强、做大的重要命题。

上游原材料价格变动是国家工业结构调整的结果,是市场经济 发展的结果,相关方应站在行业进步和发展的角度理性对待,有前 瞻性的汽车零部件企业更应有所预见,提前准备。

"我们认为,此轮成本上涨是供给侧结构性改革、制造业转型 升级的一个重要阶段。"董升顺表示,从更广泛的角度看,金融政 策支持、金融秩序建立是支持中小汽车零部件企业成长的关键。

压力与机遇共存。天津大学中国汽车战略发展研究中心主任郭焱认为,在汽车工业电动化发展的必然趋势下,汽车零部件企业更要做的是"转型",不仅仅是"升级"。在整车发展增速较快的情况下,一些中小型零部件企业虽然达不到大规模经营,但市场仍存需求,生存空间仍在;而在整车行业平均增速放缓、朝电动化发展的趋势下,将对这些传统汽车零部件企业产生重大影响。

"从传统零部件转移到可以为电动车、节能车配套的产品是很多零部件企业未来的发展思路。"郭焱强调,在转型中也要注意思考,向成功者学习经验,向强调用户至上的互联网企业学习。"零部件企业要关注用户特性,而不是单纯的专业化特性,关注用户需求,与整车同步或者超前开发。"她说。

另外,不得不强调的是,中国汽车零部件产业环境需要净化,监管力度需要再加强。陈启生感叹道:"上涨的成本,我们可以通过提升生产效率、推新产品等方式消化,以保证企业经营利润和发展需求,但多年来行业内长期存在、难以治理的无序竞争等现象是中国零部件企业难以积累利润、加大研发、产出精品的根本原因。"

(来源:中国轮胎商务网)

24

吉利汽车荣获 "风云车2017"年度品牌大奖

2月14日,在ams车评举办的"风云车Best Car 2017"盛典上, 吉利汽车荣获"风云车 2017"年度品牌大奖。博瑞博越在中国市场上销售的40个品牌、378款候选车型中脱颖而出,分别斩获"最佳国产中级轿车"、"最佳中型 SUV 及越野车"和"最佳国产中型 SUV 及越野车"和"最佳国产中型 SUV 及越野车"三个单项冠军,成为当晚一大亮点。

ams 车评举办的"风云车"本质上是消费者调研结果的发布平台。所有当选风云车的车型,都是由读者投票决定的,都是来自消费者的真实反馈。

年度品牌大奖——吉利汽车



同时, 吉利汽车作为首次上榜的品牌, 在品牌形象的2个指标中跻身士强。

·制造的车价有所值:排名第4 ·车的安全标准高:排名第9

最佳国产中级轿车——吉利博瑞



这是自主品牌中级车首次登上排名榜首,说明博瑞得到相当多中国消费者的信任。在投票榜上,博瑞以19.5%的票数遥遥领先。

最佳中型SUV及越野车、最佳国产中型SUV及越野车 ——吉利博越



博越以智能的人机交互系统、漂亮的造型设计、较大的空间和 突出的性价比,自上市以来获得非常高的关注。我们也通过投票, 看到广大读者们对这款车的喜爱。

经年积累的调研数据证明,"风云车"的调研数据具有很高的市场前瞻性。随着中国市场的日趋成熟,越来越多消费者心目中的"好车"概念也越发理性,品牌的价值对于中国汽车消费的指导作用越来越强。

(来源:吉利控股集团)

相关链接:



风云车 2017 不仅仅是一辆颁奖活动,而是一次经过 认真设计和执行的、关于汽车消费的民意调查。所有参加 投票读者的意见被汇集、统计,最终得出一系列指标性数据。 它不仅能反映一个国家地区市场的消费者意见,更是中国 消费者选车购车时真实情况的反馈。

人本集团2017年力争销售额再增10%

走进人本集团位于浙南产业集聚区的温州人本汽车轴承股份有限公司,10多条70多米长的全自动生产线都忙碌运转着。"追着汽车新政的推出,汽车生产商对轴承的需求量大增,去年底及开春所有生产线开足马力在赶订单。"人本集团有限公司党委书记、副总裁瞿韶贵说,在集团去年收入超145亿元的基础上,今年力争再增10%。

26

提起人本集团,大家会想到遍布大街小巷的人本超市和十足便利店,但其实"人本"是以轴承制造起家。近年来,"人本"通过投资、并购、技改等方式,形成了温州、杭州、上海、芜湖、南充、黄石、无锡等七大轴承生产基地,拥有71家轴承成品及配件生产企业和200多家海内外贸易公司或网点,能生产内径0.6mm至外径4000mm范围内各类轴承三万余种,应用于风电、高铁、汽车、

AUTO ZHEJIANG 12年 III



船舶、家电、工程器械等各领域。

随着轴承行业的竞争日益激烈,科技创新成为企业较量的重要手段。近两年,人本集团全面实施"IEM系统"积极打造"数字化工厂",逐步实现整个生产化从量化到定制化的智能转型。去年,人本集团还申请了182项国家专利,专利数量同比增长25.5%,其中发明专利26项、使用新型专利155项、外观专利1项,相当于平均每2天就发明一项专利。

"实施'IEM 系统'就是让设备开口'说话'"。瞿韶贵说,该系统能实现对每一台设备的开关机、运行、调整、维修时间、循

环次数等状态的实时检测,同时系统自动采集并记录每位操作人员、每台设备的工作情况,生成实时可查询的数据报表,为企业管理者提供决策数据,不断改造提升生产一线薄弱环节。

让制企业走向"实时企业",是同行业竞争中取胜的有力武器。 瞿韶贵说,在过去的半年自动化时期,生产一套轴承最快需要7秒时间,二现在全自动流水线只用3.5秒;过去生产线一个班需要操作人员135人,现在人员减少到73人,这相当于在人员减少一般的情况下,相同时间内效率却提升了50%。通过技术变革和科技创新,在国内轴承行业效率普遍下滑的情况下,"人本"去年生成轴承近10亿套,同比增长11%。

瞿韶贵还透露,前不久,两张"国字号"金名片——"国家认定企业技术中心"、"国家技术创新示范企业"落户人本集团。通过机器换人、技术创新等方式,"人本"已经蝉联国内轴承行业产销量冠军,去年的销量成绩跻身全球轴承行业第六名,并与瑞典SKF、德国 FAG/INA、日本 NSK、美国 TIMKEN 等共同入选"2016年度中国轴承十大品牌总评榜"。

坚持十余年持续投入巨资,用于高新技术产品研发和引进高精 尖设备,2017年人本集团将继续发力,力争销售收入再增10%。 同时,"人本"计划大力发展总部经济,将人才、资源及技术引回 温州,助力温州区域经济"智慧转型"。

(来源:人本集团)

抓住机遇、乘势而上,实现又一次新的腾飞 桐庐县副县长姜英杰一行调研龙生股份

2月16日,副县长姜英杰带领县科技局长周华新到龙生股份调研,此行是姜英杰第一次莅临龙生股份指导,总经理郑玉英热情接待了他们的到访。

姜英杰一行在总经理郑玉英的陪同下,来到公司东区新工厂参观。在大型厂房里面,他看到的是工业化与信息化融合的现代化生产线,从车间大型智能化机床冲制产品时,废料落入地下通道的输送带运至出口处;而产品则是自动进入物料框,经软件程序操作送上物料小车,然后运至自动化立体仓储系统指定的位置,接下去的工序是焊接、电泳、装配,再到成品入库,最后是产品装车发运。姜英杰时不时地在冲压连续模机床、自动化立体仓库、焊接车间、八连冲、精冲机旁停下脚步,详细询问设备的自动化程度,生产的产品、品质及产能,产品的市场占有率等相关情况。

随后,姜英杰听取了总经理郑玉英关于企业经营发展的情况汇报。郑玉英介绍,龙生股份是国家火炬计划重点高新技术企业,多年来依托自己的研发中心和国家级检测中心,凭借自身雄厚的科研实力,不断拓展产品市场,引进科技人才,加大自主创新开发出新产品,同时又将东区作为转型升级的主战场,抢占了行业发展的"智



高点",科研综合实力稳居全国同行之首,姜英杰对龙生股份的发展感到由衷的欣慰。姜英杰对公司在科技引领、机器换人、转型升级等方面取得的一系列成绩表示充分肯定,并鼓励企业要牢牢抓住机遇、乘势而上,继续做大做强,实现又一次新的腾飞!

(供稿: 龙生股份杨锦轮)

27

2017-3 . indd 26-27 2017/3/21 9:05:3

亚太集团被评为 萧山区"十二五"时期"优秀企业"

3月2日下午,萧山全区经济工作会议在萧山剧院举行,亚 太机电集团有限公司被评为萧山区"十二五"时期"优秀企业", 浙江亚太机电股份有限公司副董事长、总经理黄伟潮出席会议 并上台领奖。

回顾"十二五"时期,亚太集团以"奔竞不息,勇立潮头"的精神,坚持"立足自主创新,做精做强主业"的发展战略,不断提升自身竞争力,在各级政府领导的关怀支持和全体"亚太人"的共同努力下,取得了可喜成绩。

2016年,是"十三五"的开启之年。亚太集团依据"中国制造2025",并结合自身实力和特点,紧紧围绕汽车产业,持续推进产业升级:以近四十年的基础制动系统制造产业为起点,向高科技前瞻领域延伸发展,打造干亿级新能源、智能网联产业双创基地,成功绘出了"一主三新"的发展蓝图,进一步增强了核心竞争力和产业发展后劲。2016年,亚太集团营业收入



亚太股份副董事长、总经理黄伟潮(左四)上台领线

53.82 亿元,同比增长 18.72%,上缴税金 1.64 亿元,同比增长 11.84%,实现了"十三五"的良好开端。

(供稿:亚太集团 程锦华)

万安科技电子驻车制动系统(EPB) 通过黑河考验



严冬不肃杀,何以见阳春。这句话用在万安科技 EPB 产品开发上,或许是最真实的写照。2016 年的冬天比往年来得更早,发往黑河进行冬标的试验车辆已于 12 月中旬率先踏上北上征程,它带着万安人的希望前往黑河接受极寒洗礼。

今年奔赴黑河的试验团队是万安历年来规模最大一次,由清华 夏群生教授领衔的北京金万安和万宝机械 EPB 试验团队,组成了 此行的强大阵容。试验队员们带着对汽车精神的敬畏,踏上了黑河 这块励志之地。这一老一新队伍的搭配,凸显的更是万安对汽车技术的热爱和自信。

黑河极寒的气候环境,依然挡不住队员们火热的激情。在试验场和马路上,随处可见前来进行试验的车队。这些由主机厂及零部件企业组成的试验大军,正以只争朝夕的劲头进行着各项试验。正如陈利祥主席所说:"黑河到处流淌着汽车强国的正能量,在这里你能体会到什么叫事业竞争性、什么叫执着、什么叫严峻的工作态度……"万安作为国内最早进入黑河进行冬季试验的零部件企业,队员们除了自豪,更多是发自内心的责任感。

毫无疑问,试验过程异常艰辛,但公司队员个个夙兴夜寐,为了每项试验指标达到要求,每晚都召开项目总结会找问题寻真因,动态调整和制定工作计划。一个多月时间里,队员们经受住了零下30度的高寒考验。

我常常被队员们在艰苦环境下激情工作所感动,在应急或偶发事件时,不管安排到谁,均无怨言说上就上。零下30度的试验场气,即便站上十分钟都会冻透,但为存档几种试验路况视频,队员手持摄像机硬是站了将近一个小时,最后冻得脸部表情僵硬,话都说不出来。

在我看来,这个由多部门人员组成的试验队伍更像个大家庭,相互之间的配合可以说相当默契。

AUTO ZHEJIANG ZE

当试验遇到困难时,即时组建项目组,一起排查问题进行头脑风暴,分享同类产品解决方案。在此尤其感谢北京金万安成员,他们对 EPB 这个年轻试验团队给予了很多无微不至的帮助。大家辛勤付出回报也是满满,EPB 试验车经受住了雪直、冰直、ABS 道等各种路面的综合测试,达到预期目标,顺利通过主机厂的严格验收。

负责该项目技术的苑工认为,参加黑河标定让我更深地认识到,对新产品的开发试验,必须严格按 DVP 要求进行验证,不放过任何一个隐患,不漏掉任何一项内容。此次试验达标,回程后还需对相关问题进行经验总结,同时要对测试数据进行整理和存档,为产品研发提供强大的数据支撑。

亲赴黑河的万宝机械总经理吴建松表示,这次 EPB 产品在黑河通过主流整车厂考验,是万安践行战略营销的有力体现。EPB 等安全电子产品,有着较高的技术壁垒和广阔的市场前景。自主品牌乘用车30%的车型配装有 EPB 系统,今年这个比例可能突破50%。另一方面,轻卡及皮卡市场 EPB 需求也在培养中,预计2018 年商用车 EPB 产品会迎来爆发式增长。相信经历冬标洗礼后,万安 EPB产品凭借成熟的技术和可靠的质量,必将迎来硕果累累的明天。此外,公司 EABS 和 ESC 发展进度超预期,在 EPB、ABS 业务明显增长下,安全电子产品有望成为公司最大亮点。

(供稿: 万安科技 苑庆泽)

日前,J.D.Power 亚太公司发布了2016年中国新车质量研究SM(IQS)报告,东风裕隆纳智捷以94分的总分获得中国自主品牌质量冠军(并列)。同时,纳智捷优6SUV以94分的高水准表现在车型细分市场上,获得中型SUV第3名,远超中型SUV平均水平。

J.D.Power 亚太公司是全球最具权威的市场研究咨询机构之一,其中国新车质量研究 SM(IQS) 报告已连续发布十多年,通过研究新车车主购车后 2-6 个月的经历,综合得分以每百辆车的问题数来衡量,分数越低表明问题发生率越低,质量越高。

作为中国汽车市场的"后来者",东风裕隆纳智捷秉持"预先设想 超越期待"的品牌理念,坚持全价值链差异化战略,六年来,纳智捷产品从品质到服务不断精进,凭借其在核心技术与产

品品质上的不断创新与升级,获得了消费者的肯定和信赖,市场保有量已超过 25 万辆。

(供稿: 东风裕隆总经办)



均胜电子定增获证监会核准 加速掘金智能驾驶技术

均胜电子非公开发行事宜获最新进展。均胜电子定增方案于近日获得中国证监会核准批复。

根据定增预案,均胜电子拟以不低于 29.85 元/股非公开发行不超过 2.79 亿股,募集资金总额不超过 83.2 亿元,用于合并 KSS项目、对 KSS 增资项目、收购 TS 道恩的汽车信息板块业务项目,以及补充上市公司流动资金

值得一提的是,此次收购标的之一的 KSS 公司为全球顶级汽车安全系统供应商,从上世纪 50 年代起开始涉足汽车安全市场,目前主营业务包括主动安全、被动安全和特殊产品三大类别。 KSS 公司近五年年收入复合增长率维持在 20% 左右。现在手订单饱满,

截至今年7月底已获得新订单收入约39亿美元,预计2016年全年新项目订单超过50亿美元,明年将保持15%左右的收入增速

据了解,目前 KSS 主要客户包括大众、福特、克莱斯勒、现代、通用、上汽集团等,未来有望在高端品牌奥迪、宝马和日韩系品牌取得突破。公司已经进入特斯拉供应体系,获得 Model X 安全带、Model 3 方向盘、安全气囊项目订单。

据长期关注公司的研究人员指出,本次定增获批及未来实施完成,将为均胜电子下一步发展注入强劲动力,均胜电子也将在智能驾驶和汽车新能源等领域更好地发展。

(来源:均胜电子)

29

28

2017-3 . indd 28-29 2017/3/21 9:05:4

全国工商联副主席王永庆调研时认为: 万向是标志性旗帜性民营企业



2月23日上午,全国工商联副主席王永庆带队的专项调研组一行到访万向,听取企业"走出去"的成功经验。王永庆说:"我们今天就是来看看标志性的民营企业,旗帜性的企业。"集团总裁鲁伟鼎接待了客人。

在参观了万向一二三展厅和电池生产线之后,客人在贵宾室落座。鲁伟鼎介绍万向发展情况:万向创立于1969年,其显著特点是稳健、持续。自创业以来,以年均25.89%的速度,完成了四个"奋斗十年添个零",实现了连续190个季度盈利。现在,第五个"奋斗十年添个零"的目标没有改变。万向从1984年出口产品,1992年人员走出去,1994年在美国设立公司,现在在国外有30家公司,员工超1万人。

接着,鲁伟鼎汇报了万向的产业:从1985年开始投资农业,屡败屡战,到新世纪组建万向三农集团,投资行业龙头企业,开启以工哺农新篇章。现在,农业取得了稳定的效益。万向另外两个主要产业,一是汽车零部件,现已成为中国代表性企业;二是清洁能源,从1999年开始,累计投资超过100亿元,已经开始显

现效益,锂离子动力电池在全球有 8 个研发和制造基地,技术国际领先,新能源乘用车在全球有 3 个研发和制造基地,Karma 新车在美国发布,新能源客车已开始运营,国内纯电动乘用车项目也获发改委投资核准。

下一步,万向要集中47年积累的产业优势,准备投资2000亿元以上,建万向创新聚能城,希望通过智能制造、智能建筑,形成智慧城市。在这个城里,设立面向全球的创业创新平台,集聚全世界最优秀的科学家来创业。

王永庆对万向的发展很是赞赏,他重点

了解了万向"走出去"的情况,希望万向能分享一些经验。鲁伟鼎如实介绍了万向的做法。企业走出去,先要想好干什么,动机和定位要明确。因为万向产品出口较早,看到了差距,很坚定地要给国外汽车厂配套,要做到这一点,必须融入当地社会。第二,按照当地的法律来做事,按照当地的方式来管理企业。公司治理的核心,如律师、会计等,全部外包,公司的员工也都从当地聘用。到今天,万向海外公司17000多人,总部派出去的只有3个。这是源头,至于后面,那就是不断地学习,不断地了解,不断地进步。另外,到海外发展,一定要对当地有贡献,为他们所需要。金融危机时,万向不仅不裁员,还收购破产企业,解决了就业,美国政府很感激我们。现在,万向在海外走得越来越顺畅,政府、舆论、合作伙伴都支持我们。

调研组还就企业"走出去"过程中碰到的金融、外汇、签证等政策问题征询了意见和建议。最后,王永庆说:"我们今天就是来看看标志性的民营企业,旗帜性的企业!"

(供稿:万向集团)

制定标准 建立规矩

30

智能网联汽车自主创新标准研究基地落户亚太股份

由中国汽车技术研究中心与浙江亚太机电股份有限公司合作成立的"智能网联汽车自主创新标准研究基地"3月1日在亚太股份落户。杭州市人民政府副秘书长李强煜,萧山区人民政府副区长魏大庆,中国汽车技术研究中心副主任吴志新、标准所所长冯屹,亚太股份副董事长、总经理黄伟潮等有关部门领导、专家以及浙江卫视、中国汽车报等业媒体出席了当天举行的基地揭牌仪式,

并观摩了由亚太股份打造的智能网联样车的实车演示。

基地明确,双方将在驾驶自动化等级划分、紧急制动系统 AEB、车道保持辅助系统 LKA、车辆电子稳定控制系统 ESC 等汽车智能驾驶领域研究制定中国汽车行业标准。

智能网联汽车作为我国"两化"融合的典型应用,已成为当前及今后相当长时期内汽车技术发展和应用的方向,也是世界各

AUTO ZHEJIANG 浙江皇年

国汽车产业未来发展和竞争的重点。欧美国家在智能网联的技术研发上已经先行一步,而在国内,智能网联已被提升至国家战略高度,并设定了时间表和路线图。《中国制造 2025》提出,到2025 年,掌握自动驾驶总体技术及各项关键技术,建立较完善的



智能网联汽车自主研发体系、生产配套体系及产业群,基本完成汽车产业转型升级。

智能网联汽车自主创新标准研究基地的建立将填补国内汽车 智能网联技术领域的标准、法规空白,是中国汽车智能网联技术 标准化发展的重要一步,对我国汽车智能网联技术领域的标准法 规体系建设具有重要意义,并将大力促进我国汽车智能网联技术 健康快速发展。国家有关部门将这一基地设立在亚太股份,这标 志着亚太股份在智能网联汽车自主创新标准研究上走在了全国同 行的前列。

亚太股份作为汽车零部件行业龙头企业,及时瞄准汽车行业发展的前沿技术,于 2014 年进军汽车智能驾驶领域。三年来,亚太股份全力投入智能驾驶辅助系统的研发,并积极与深圳前向启创、上海钛马信息、苏州安智和杭州智波科技等业内领军企业进行协同研发和合作,完成了主动安全控制 + 环境感知 + 移动互联集成的智能网联汽车生态圈布局,并形成了目前国内最全面、最合理的智能网联驾驶产业链。到 2016 年,亚太股份已经成功研发了电子稳定控制系统 ESC、自动紧急制动系统 AEB、自适应巡航系统 ACC、车道偏离预警系统 LDW、前车避撞预警系统 FCW 等智能辅助驾驶系统,并陆续得到了多家国内外知名整车制造商的认可,获得了同步开发和配套资格。目前这些智能辅助驾驶系统即将实现量产。

中国汽车技术研究中心是国家汽车领域的标准体系规划及主管部门。亚太股份将全力配合中国汽车技术研究中心,积极开展 ADAS 标准体系规划及标准研究、制订和修订等方面的工作,努力将"智能网联汽车自主创新标准研究基地"建设成为行业内的权威机构,为我国汽车工业的智能化发展做出更大贡献!

(供稿:亚太集团 程锦华)

温岭市委常委、统战部部长赵敏 莅临"墨舞中马"书法馆参观走访

3月2日下午,温岭市委常委、统战部赵敏部长、市文联江 维中副主席等领导一行前来位于市总商会大厦五楼的"墨舞中马" 书法馆参观走访。集团董事局吴良行主席、总裁助理赵道盛等高 层领导热情接待了来访客人并陪同参观馆内书法作品及企业文化 展区等。

"墨舞中马"书法馆占地面积约1500平方,内部空间主要分为"三厅两坊一长廊",三厅为"和声厅、合月厅、牡丹厅";两坊为"清荷坊、茶韵坊";长廊为"墨韵长廊"。据悉,场馆从设计伊始,吴良行主席就亲身参与其中。书法馆的内部整体工程于2014年10月开始动工,于2015年10月正式完工,馆内现主要陈设以吴良行个人及国内外近现代书画家作品、书法用具及企业文化展览为主。

参观过程中,赵敏部长仔细观摩书法馆中收藏的书法作品及文房四宝。他说,中马三十余年的发展史通过吴主席书写的这一幅幅书法作品呈现出来,让人十分惊叹,中马企业文化及吴良行主席的创业精神是值得我们学习的榜样。希望吴良行主席继续挥舞手中之

笔,不断完善中马的企业文化,把企业做精做强,进一步加快产业 转型升级步伐,为温岭工业企业的跨越式发展起到示范带头作用。

(来源:中马集团)



2017-3 . indd 30-31 2017/3/21 9

双金机械成功入选国家知识产权优势企业

近日,经国家知识产权局审核批准,矿山机械行业领军品牌 浙江双金机械集团股份有限公司入选成为"国家知识产权优势企 业"。该公司是一家集矿山机械成套设备的研发、生产、销售及 工程项目施工为一体的国家级高新技术企业。

据悉,本次评选经企业申报,各省市知识产权局、国家知识产权局审核,并经社会公示,最终确定国家知识产权优势企业名单。双金公司此次入选"国家知识产权优势企业"后,在3年有效期内,公司每年将获得政府培育资金支持,并在知识产权相关企业知识产权管理、维权、人才培养等诸多方面享受相应的政策扶持。

近年来,双金公司高度重视知识产权保护工作及相关宣传教育,注重技术人才队伍建设,全面落实知识产权激励政策。同时,在生产经营过程中加大知识产权的转化和运用,将新技术转化为现实生产力,提升产品性能。截止目前,公司共获得各种专利220项,其中发明专利68项,实用新型专利151项,外观专利1项。专利项目不仅包括公司主营产品圆锥破碎机、圆锥式制砂机、单缸液压圆锥机、振动筛等,也包括制砂生产线、除尘方法等技术领域。公司不断创新技术,以优质的创新技术助力每年专利申请量、授权量,形成一系列自主知识产权。

(来源:双金机械)

浙江万达试验中心获国家实验室认可证书



近日,浙江万达收到中国合格评定国家认可委员会(以下简称"CNAS")授予的《实验室认可证书》。

去年十月,中国合格评定国家认可委员会(CNAS)评审组2名专家对浙江万达进行了实验室认可现场评审。评审组的专家重点对质量体系文件的符合性、质量管理体系运行的符合性、参加能力验证活动的情况等进行了审查;对申请认可的全部项目参数进行了确认,查阅仪器设备量值溯源有效性记录,设备档案、人员技术档案,检测原始记录和报告,内部质量控制实施记录等。通过三天的现场检查和考核,评审组认为万达股份试验中心的管理体系和技术能力满足CNAS认可要求。

获得 CNAS 认可,标志着浙江万达试验中心检测和管理水平的提升,为公司的产品研发设计、生产制造和品质保证等提供更有力的技术保障,提高了公司对产品质量的控制能力,提升了产品的竞争力。

(来源:浙江万达)

重开发流程 重成果转化 **龙生股份自主创新续写新篇**

过去的一年,龙生股份是技术改革的一年,所有的新产品必须按产品的开发流程实施,并注重产品的成果转化,在技术部门的努力下,又获得自主创新的新佳绩:全年西区技术部开发新产品项目 21 项,另外,正在设计开发的新产品 1 项、项目可行性分析新产品 1 项;东区技术部开发的 4 个新产品项目正在设计和试样阶段

2016 年,技术部门坚持以顾客要求及企业自身发展为导向,依据 APQP 流程实施新产品的设计和开发。公司特别注重新产品开发的先期策划和项目小组的作用,关注顾客的要求和法律法规要求

的识别,结合企业自研能力、市场发展方向,做到与主机厂同步开发新产品;并收集顾客及市场对产品的特殊性要求,编制每只新产品特殊性清单。然后,按 APQP 流程编制各阶段文件,在实施中加强过程控制和阶段评审,以确保产品试生产的顺利进行。

经与商务团队的精诚合作,截止去年底,共成功开发出JT12、N1N2、RB09、A02等21项新产品,大部分产品实现量产,特别值得一提的是JT12滑轨每月销量8000件,N1N2滑轨的月销量为3000件。

(供稿:龙生股份 苏杰)

AUTO ZHEJIANG 浙江皇年

"智能网联汽车自主创新标准研究基地" 在万安科技顺利揭牌

3月1日,"智能网联汽车自主创新标准研究基地"在万安科技顺利揭牌。中国汽车技术研究中心副主任吴志新、全国汽车标准化研究所所长冯屹、全国汽车标准化研究所技术负责人/智能网联汽车标准负责人/副总工程师王兆、智能网联汽车标准负责人刘地博士,集团董事局董事陈江、陈锋、陈永汉、俞迪辉、李师忠、傅直全等相关领导出席。

产业发展,标准先行。以车载信息系统、高级驾驶辅助系统及自动驾驶系统为代表的智能网联技术,已成为当前及今后相当长时期内汽车技术发展和应用的方向,也是世界各国汽车产业未来竞争的重点。智能网联汽车标准的制订和完善,将极大地规范和引领行业的健康持续发展。其涵盖了乘用车/商用车紧急制动系统 AEB、乘用车/商用车车道保持辅助系统 LKA、商用车电子稳

定性控制系统 ESC、盲区监测 BSD、自动泊车系统、先进驾驶辅助系统术语和定义等标准建设。

据了解,中国汽车技术研究中心是全国汽车标准化研究所是国家汽车领域的标准体系规划及主管部门。智能网联汽车是全国标准化委员会及工信部新增的标准体系建设的一部分,计划在2017年围绕高级驾驶辅助系统 ADAS 启动国家标准10项,到2020年规划标准建设基本涵盖智能网联汽车的实施标准。

依托中国汽车技术研究中心,此次"智能网联汽车自主创新标准研究基地"在万安科的顺利揭牌,标志着万安科技与中国汽车技术研究中心在汽车智能网联领域国家及行业标准体系规划、制订及研究方面的合作将全面展开。

(供稿:万安科技)

A 级车市场将迎来黑马 **众泰汽车 Z**560 **下线**

2017年3月8日,作为众泰汽车的全新车型,众泰 Z560 在杭州基地正式下线。新车定位中型轿车,外观、内饰、配置均做了相应调整升级。众泰 Z560 或将在本月下旬上市,经销商预订活动也有望在3月正式启动。

依托现款众泰 Z500 的优势平台, 众泰 Z560 的轴距达到了惊人的 2750mm, 其 4750x1810x1490mm 的长宽高车身尺寸为整车提供卓越的空间保障, 同级优势明显。

外观方面,众泰 Z560 沿用了 Z500 的设计,做了局部微调,添加了更多流行元素,相对于老款车型更加时尚大气。

众泰 Z560 的前脸延续经典双横幅式进气格栅设计,配合鹰眼式前大灯组合,视觉效果如鹰击长空,大气磅礴。而车尾则去除众泰 Z500 牌照框上方的 Z 型标识,更换为众泰最新的"zotye"标识,更具艺术气息。整体所见,沉稳内敛,简洁大气,颇具气质。

内饰方面,众泰 Z560 有黑色和米色两种配色可供选择。新车换装了更为先进的方向盘,并启用了众泰最新的"zotye"标识,实体按键更多地更换成了虚拟按键,中控新装大屏液晶显示屏的作用得以显现,也使众泰 Z560 更具科技感和时代气息。

配置方面,延续众泰 Z500 高性价比的优势,众泰 Z560 将全系标配 ABS+EBD+CBD、BOS 刹车优先系统、前排双安全气囊、ISOFIX 儿童安全座椅固定系统及后门儿童安全锁等诸多实配置,为驾乘人员带来更多行车安全保障。此外,诸如起步辅助、电动



全景天窗、360 度辅助影像系统、车道偏离预警、手机无线充电、 后备箱遥控开启等配置的优势融入,也将进一步满足消费者的不 同零求

动力方面,众泰 Z560 搭载了 1.5T 发动机,匹配 5 挡手动变速箱或 CVT 自动变速箱,其中手动变速箱车型最大功率为 106 Km,峰值扭矩为 207 N.m,而 CVT 自动变速箱车型最大功率为 110 Km,峰值扭矩为 200 N.m。

众泰 Z500 的持续热销,除领先同级的性价比优势之外,其完善的产品矩阵、卓越的用户体验及使用口碑,才是消费者购车的真正主因。随着市场关注度的不断提升,众泰 Z560 的应市推出,不但可以进一步丰富我们众泰汽车现有的产品体系,对于消费者而言更是拓展了购车的选择空间。

(来源: 众泰集团)

人 水 未 四 /

33

32

2017-3 . indd 32-33 2017/3/21 9:05:43

3月17日下午,新能源汽车动力电池及基础设施发展论坛在金华伟达雷迪森广场酒店举行。

新能源汽车动力电池及基础设施发展论坛在金华召开

政策和策略就是生命线

一百五十余位关注新能源汽车动力电池、基础设施产业链的国内外工业界、投资界、学术界、科研 系统的行业人士,以及政府相关决策部门的领导、专家学者一起对后补贴时代新能源汽车产业面临 的挑战与机遇,中小城市新能源汽车发展路径等方面进行深入探讨与交流。

浙江省汽车及零部件产业科技创新服务平台主任、浙江大学教授、博士生导师、动力机械及车 辆工程研究所所长俞小莉教授主持会议。金华市副市长邵国强致辞,并欢迎参会者的到来。中国工 程院院士杨裕生作为本次特约嘉宾出席论坛。

清华大学教授、博士生导师、电动汽车研究室主任,中国汽车工程学会理事、电动汽车分会主 任陈全世,做了题为"补贴变化条件下的新能源汽车挑战与前景"的演讲。目前新能源汽车产业尚 处于政府政策推动为主,市场机制尚未形成的过渡阶段,政策和策略就是生命线。他指出,未来汽 车产业的技术方向、充换电技术的现状与发展、微型电动车与低速电动车、氢燃料电池汽车的发展、 石墨烯在动力电池领域的应用都将成为新能源汽车产业的热点问题。

北京新能源汽车股份有限公司副总经理原诚寅展望动力电池生态链。他提出,在规划思路上, 企业可以建立以线上新能源汽车数据云平台为主导,线下技术创新价值链、商业模式创新链为驱动 的新能源汽车生态平台;在生态圈建设上,以用户服务为中心,以支撑研发创新为主导,资本拉动 新能源汽车和储能系统的市场运营,依靠材料的优势提高系统性价比,基于移动互联网与汽车智能 化新技术,建设未来新能源汽车云平台生态圈;在技术创新上,以新能源汽车核心技术创新为驱动, 建立新能源汽车技术创新链。

万向 A 一二三系统有限公司副总裁陈旸,针对当前动力电池技术发展的机遇与挑战,他表示, 电动汽车在我国的普及与推广,应从高安全高比能电芯技术入手,利用其全球的技术资源优势,开 发安全可靠的高比能量电芯及电池系统,以达到有效降低动力电池系统成本,提高电动车续驶里程 和安全可靠性的目的。

北京联动天翼科技股份有限公司董事长阎紫电认为,新能源汽车应该回归本质,小微型和代步 功能才是真正环保的需要和市场的需求。

宁波杉杉股份有限公司副总裁孙晓东讲述了"电动车运营到锂电材料的产业链整合"新模式。 以资本拉动新能源汽车和储能系统的市场运营,为锂电外包和电机电控产品打开市场通路,并依靠 材料的优势提高系统性价比。

杭州波谱莱新能源科技有限公司总经理、浙江省"千人计划"特聘专家王伟力介绍了圆柱电池 全免焊接组合技术。该技术采用深度优化弹性元件,实现超低电阻的电芯串并连接,并辅以专门设 计的塑料夹具固定,实现了圆柱电池的100%无损伤、无漏液、无短路、低电阻组合。

上海一电集团副总裁阮登钊做"电动汽车充电解决方案"的演讲。他以充换电模式为重点,包 括直流充电、交流充电、电动汽车充电站以及智能交流充电桩,并介绍国内外相关案例。

该在同步发展的同时,适当超前发展基础设施,以此推动汽车发展。现已有政策推出,许多新小区 设置充电桩作为一项硬性标准。相信未来新能源汽车将走进干家万户。



浙江省汽车及零部件产业科技创新服务平台主任

清华大学教授、电动汽车研究室主任 中国汽车工程学会理事、电动汽车分会主任



万向A一二三系统有限公司副总裁

会议最后,有参会者提出,当前是优先发展基础设施还是优先发展新能源汽车?专家表示,应 (供稿: 汽车平台)

春节效应

1-2 月乘用车销量低于市场总体增速

2月、受假期因素影响、汽车产销整体水平较低、但同比保持较快增长。汽车生产 215.96 万辆、环比下 降 8.84%,同比增长 33.77%;销售 193.92 万辆,环比下降 23.03%,同比增长 22.37%。

2 月我国汽车工业经济运行呈现如下特点:汽车产销高于上年同期;乘用车产销同比增速低于行业;商用 车产销高速增长;新能源汽车产销高于同期;中国品牌乘用车市场份额提高;前十企业增速高于行业;汽车出 口继续增长。

2017年2月汽车产销情况分析

2月,汽车产销比上年同期呈现较快增长,当月分别完成216万辆和193.9万辆,产销量比上年同期分别增长33.8%和22.4%。

1-2月, 汽车产销分别完成 452.9万辆和 445.9万辆, 比上年同期分别增长 11.1% 和 8.8%, 高于上年同期 7.3 和 4.5 个百分点, 总体 表现良好。

2017年2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	215. 96	-8. 84%	33. 77%	192. 92	-23. 03%	22. 37%
乘用车	184.75	-10.82%	31.50%	163.27	-26.39%	18.29%
商用车	31.22	4.95%	49.04%	30.65	1.72%	49.90%

2017年 1-2 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	452. 90	11. 07%	445. 91	8. 84%
乘用车	391.93	9.89%	385.13	6.29%
商用车	60.96	19.35%	60.78	28.28%

2017年2月乘用车产销情况分析

2月, 乘用车产销分别完成 184.7 辆和 163.3 万辆,比上月分别下降 10.8% 和 26.4%,比上年同期分别增长 31.5% 和 18.3%,增速低 于汽车总体 2.3 和 4.1 个百分点。

1-2月, 乘用车产销分别完成 391.9 辆和 385.1 万辆, 比上年同期分别增长 9.9% 和 6.3%, 低于汽车总体 1.2 和 2.6 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 6.4% 和 3.8%; SUV 产销继续保持增长,增速较上月有所扩大,分别增长 28.7% 和 21.6%; MPV 产销增速分别下降为 15.7% 和 18.7%; 交叉型乘用车产销分别下降 35.6% 和 26.9%。

2017年2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
乘用车	184. 7	-10.8%	31.5%	163. 3	-26. 4%	18. 3%
基本型乘用车(轿车)	88.2	-10.9%	26.2%	76.9	-28.8%	15.1%
运动型多用途乘用车 (SUV)	25.9	-10.0%	60.9%	67.2	-23.7%	40.0%
多功能乘用车 (MPV)	16.6	-10.4%	-4.6%	14.8	-28.2%	-15.2%
交叉型乘用车	4.0	-23.9%	-32.9%	4.3	-15.7%	-25.1%
运动型多用途乘用车(SUV) 多功能乘用车(MPV)	25.9 16.6	-10.0% -10.4%	60.9%	67.2 14.8	-23.7% -28.2%	40.0%

2017年1-2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	391. 9	9. 9%	385. 1	6. 3%
基本型乘用车(轿车)	187.1	6.4%	184.9	3.8%
运动型多用途乘用车 (SUV)	110.2	28.7%	155.4	21.6%
多功能乘用车 (MPV)	35.2	-15.7%	35.4	-18.7%
交叉型乘用车	9.3	-35.6%	9.4	-26.9%

2月,1.6L及以下乘用车增速减 缓。本月销售 115.7 万辆, 比同期增长 17.5%, 占乘用车销量比重为 70.9%, 比上年同期下降 0.5 个百分点。

1-2月,1.6升及以下乘用车销售 274.5万辆,比同期增长7.6%,占乘 用车销量比重为71、3%,比上年同期提 高 0.9 个百分点。对乘用车销量的贡献 度为84.8%。

35

2017-3 .indd 34-35 2017/3/21 9:05:4

■数据参考

2017年2月乘用车分国别销售情况

	2	月	1-2	?月
	销量(万辆)	所占比重	销量(万辆)	所占比重
中国品牌	78.62	22.88%	176.35	45.8%
德系	29.81	18.26%	29.81	20.4%
日系	25.12	15.38%	25.12	15.1%
美系	16.95	10.38%	16.95	11.3%
韩系	9.12	5.59%	9.12	5.2%
法系	2.65	1.62%	2.65	1.7%

2017年2月中国品牌乘用车销售情况

	2月				1-2月			
	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	78. 6	22. 9%	48. 2%	1. 8%	176. 3	6. 1%	45. 8%	-0.1%
轿车	17.3	34.8%	22.6%	3.3%	37.4	3.4%	20.3%	-0.1%
SUV	43.4	49.3%	64.6%	4%	97.8	28.3%	62.9%	3.3%
MPV	13.5	16.8%	91.5%	-1.8%	31.7	-22.4%	89.5%	-4.2%

2017年2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
1	一汽 - 大众	长城汽车	上汽通用五菱
2	上汽大众	长安汽车	长安汽车
3	上汽通用	吉利控股	东风汽车
4	吉利控股	广汽乘用车	北汽银翔
5	北京现代	上汽通用五菱	上汽通用
6	一汽丰田	东风日产	北汽股份
7	东风日产	东风本田	江淮股份
8	长安福特	上汽通用	金杯汽车
9	东风悦达起亚	奇瑞汽车	东风本田
10	广汽本田	上汽大众	江西昌河
合计(万辆)	53.48	33.55	13.69
所占比重	69.52%	49.89%	92.54%

2017年2月前十家乘用车品牌销量排名

排名	轿	车	Sl	JV	MPV	
ÆF1□	品牌	销量(万辆)	品牌	销量(万辆)	品牌	销量(万辆)
1	英朗	3.05	哈弗 H6	3.36	五菱宏光	4.13
2	朗逸	3.00	哈弗 H2	2.51	宝骏 730	2.30
3	卡罗拉	2.65	传祺 GS4	2.42	欧诺	1.30
4	速腾	2.42	宝骏 560	2.30	欧尚	1.02
5	宝来	2.13	CS75	2.07	幻速 H3	0.80
6	帝豪	2.07	博越	2.01	菱智	0.64
7	轩逸	1.90	风光 580	1.86	风光 330	0.62
8	福睿斯	1.75	本田 CRV	1.64	别克 GL8	0.51
9	桑塔纳	1.75	昂科威	1.45	威旺 M50	0.44
10	宝骏 310	1.61	CS35	1.36	瑞风 M3	0.27
合计(万辆)	22	.33	20	.98	12	.03
所占比重	29.0)3%	31.2	20%	80.3	31%

2017年1-2月前十家乘用车品牌销量排名

#1-42	轿	车	Sl	SUV		MPV	
排名	品牌	销量(万辆)	品牌	销量(万辆)	品牌	销量(万辆)	
1	英朗	8.24	哈弗 H6	7.96	五菱宏光	10.14	
2	朗逸	6.50	传祺 GS4	5.91	宝骏 730	5.50	
3	捷达	5.59	宝骏 560	5.00	欧尚	2.63	
4	卡罗拉	5.28	哈弗 H2	5.00	欧诺	2.53	
5	速腾	5.10	CS75	4.71	别克 GL8	1.88	
6	轩逸	5.10	昂科威	4.51	幻速 H3	1.65	
7	桑塔纳	4.93	博越	4.01	风光 330	1.53	
8	宝来	4.90	风光 580	3.51	菱智	1.36	
9	帝豪	471	CS35	3.20	瑞风 M3	0.71	
10	福睿斯	4.36	荣威 RX5	3.17	威旺 M50	0.65	
合计(万辆)	54	.71	47	.00	28	.58	
所占比重	29.5	59%	30.2	25%	80.	71%	

2月,中国品牌乘用车共销售78.62万辆,环比下降19.52%,同比增长22.88%,占乘用车销售总量的48.15%,占有率比上月提升4.11个百分点。1-2月,中国品牌乘用车共销售176.35万辆,同比增长6.13%,占乘用车销售总量的45.79%,占有率比上年同期下降0.07个百分点。与上月相比,五大外国品牌销量均呈明显下降,德系和美系乘用车降幅居前。

与上月相比,在前十家轿车生产企业中,一汽丰田和东风悦达起亚销量小幅增长,其他企业呈一定下降;在前十家SUV生产企业中,上汽通用五菱销量呈快速增长,其他企业有所下降;前十家MPV生产企业中,北汽股份销量增速最快,东风本田增速略低,其他企业均呈下降,上汽通用下降更明显。

Min Step Jang 1997 | The Jan

2017年2月前十家汽车分车型生产企业销量排名

排名	汽	车	乘月	乘用车		商用车	
7HF CD	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	42.09	上汽通用五菱	13.57	北汽福田	3.80	
2	东风集团	26.80	一汽 - 大众	11.87	东风汽车	3.57	
3	一汽集团	22.88	上汽大众	11.83	江淮股份	2.80	
4	中国长安	22.58	上汽通用	10.85	一汽集团	2.79	
5	北汽集团	18.12	长安汽车	10.49	长安汽车	2.19	
6	广汽集团	11.44	吉利控股	9.12	中国重型	2.07	
7	吉利控股	9.12	长城汽车	6.77	江铃控股	1.83	
8	长城汽车	7.75	东风日产	6.04	上汽通用五菱	1.51	
9	华晨汽车	5.67	北京现代	6.01	陕汽集团	1.34	
10	奇瑞汽车	4.68	一汽丰田	5.45	重庆力帆	1.10	
合计(万辆)	171	L.13	92	.00	23	.20	
所占比重	88.2	24%	56.3	35%	75.6	59%	

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。

1-2月,汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为398.1万辆,比上年同期增长9.9%,高于行业增速1.1个百分点。占汽车销售总量的89.3%,与上年同期相比增长0.9个百分点。

2017年2月商用车产销情况分析

- 2月,受货车增长拉动,商用车销量总体保持高速增长。产销分别完成 31.2万辆和 30.7万辆,比上月分别增长 5.0% 和 1.7%,与 上年同期相比分别增长 49% 和 49.9%。
- 1-2 月,商用车产销分别完成 61.0 万辆和 60.8 万辆,比上年同期分别增长 19.4% 和 28.3%,高于汽车总体 8.3 和 19.5 个百分点。 分车型产销情况看,客车产销比上年同期分别下降 28.5% 和 23.5%;货车产销比上年同期分别增长了 27.4% 和 37.4%,货车产销量继 续较快增长。

2017年2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	31. 2	5. 0%	49%	30. 7	1. 7%	49. 9%
客车	2.3	-24.2%	-15.6%	2.5	-16.9%	-3.0%
货车	29.0	8.2%	58.5%	28.2	3.8%	57.4%

2017年1-2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	61. 0	19. 4%	60. 8	28. 3%
客车	5.3	-28.5%	5.4	-23.5%
货车	55.8	27.4%	55.4	37.4%

2017年2月新能源汽车产销情况分析

- 2月,新能源汽车产销分别完成 17972 辆和 17596 辆,同比分别增长 15.5% 和 30.3%。其中纯电动汽车产销分别增长 32.3% 和 49.5%;插电式混合动力汽车产销分别分别下降 33.5% 和 12.4%。
- 1-2 月,新能源汽车生产 25213 辆,销售 24781 辆,比上年同期分别下降 33.5% 和 30.5%。其中纯电动汽车产销比上年同期分别下降 23.6% 和 23.4%;插电式混合动力汽车产销比上年同期分别下降 60.5% 和 46.7%。

2017年2月新能源汽车产销情况

	产量(辆)	同比增长	销量(辆)	同比增长
新能源车	17972	15. 5%	17596	30. 3%
纯电动	15327	32.3%	13919	49.5%
插电式混动	2645	-33.5%	3677	-12.4%

2017年1-2月新能源汽车产销情况

	产量(辆)	同比增长	销量(辆)	同比增长	
新能源车	25213	-33. 5%	24781	-30. 5%	
纯电动	21213	-23.6%	18963	-23.4%	
插电式混动	4000	-60.5%	5818	-46.7%	

(浙江省汽车行业协会综合整理)

2017-3 .indd 36-37

■数据参考

新能源车市2月回暖 补贴退坡不影响产业发展

经历了1月份的市场低迷后,国内新能源汽车市场2月份产销量一改颓势,同比和环比均实现大幅增长。不过,由于1月份下滑幅度较大,今年前两月,新能源汽车产销总数低于去年同期水平,个别厂商销量下滑严重。

专家表示,随着新能源汽车各项政策的落实,以及新能源汽车在规模和技术上的提升,今年新能源汽车的产销增速预计会在40%以上,新能源汽车销量将达到80万辆。

2月份销量环比增长超过200%

根据中国汽车工业协会最新统计数据显示,今年2月份,新能源汽车产销均接近1.8万辆,销售同比增长超过30%,纯电动汽车的销售同比更是增长了近50%。

全国乘用车市场信息联席会的统计数字则更加乐观。乘联会近期发布的数据显示,2月份新能源乘用车销量达到1.65万,环比1月增长202%,同比增速64%。其中,纯电动乘用车销售13311台,占比81%,同比增长110%,环比增长284%。

但由于1月份新能源汽车销量下滑严重,新能源汽车1至2月的总产销量,比上年同期都有所下降。中国汽车工业协会的统计数据显示,1-2月份,新能源乘用车销售总共2.328万辆,同比下降30.5%。其中纯电动汽车产销比上年同期下降超过了20%。

对此,中国汽车工业协会副秘书长许艳华表示,1月份我国新能源汽车的销售量下滑,以及前两月的总体数据不乐观,都在预料之中。随着补贴退坡,新能源汽车产业也开始进入调整期。

个别企业产销量下滑严重

从目前一些车企陆续公布的产销快报来看,个别企业的新能源 汽车产品今年前两月的产销量下滑比较明显。

江淮汽车发布的产销快报显示,2月份纯电动乘用车产销量分别为414辆与125辆,同比分别下滑69.29%、89.42%。今年前两月,江淮汽车新能源销量更是下滑了95.21%。



而受 1 月份销量拖累,包括吉利汽车、比亚迪、北京汽车等企业在内,前两个月的新能源汽车产销量都并不乐观。乘联会公布的数据显示,此前销量成绩一直很好的比亚迪插电式混动车型秦和唐,1 月份只卖出 200 多辆,同比下跌 59.8% 和 93.1%,而比亚迪纯电动汽车型 e5 1 月份的销量几乎为零;长安汽车的数据显示,公司2月新能源汽车销量为 812 辆,占比很小;北京汽车整体保持增长,

对此,有业内人士表示,相关政策趋于稳定,到目前为止,已有两批推广目录陆续出台,预计后续目录的出台将回归常态,新能源汽车车型将进一步丰富,有助于新能源车全年销量的增长,预计三四月份产销将迎来放量。

但其自主品牌新能源汽车累计总销量同比下降 41.82%。

不过,值得注意的是,尽管从生产端看,大型车企2月产销量看起来并不算差,但整体情况仍需要观察。其中一个信号是目前经销商的库存连续超过警戒线,这意味着渠道存货不少。

根据汽车流通协会的统计,今年1月份,汽车经销商库存预警指数为61.5%,环比2016年12月份的42.9%大幅攀升,并越过50%的警戒线;2月份,汽车经销商库存预警指数环比增长5.1%,达到66.6%,库存预警指数创下近一年新高。

补贴退坡不会影响产业发展

尽管开年不利,但对于 2017 年的新能源汽车产销目标,中汽协仍持乐观态度,预计 2017 年销量在 70 万至 80 万辆。另据华泰证券分析,伴随着 2 月销量数据明显好转,全年实现 40% 以上销量规模增长的概率仍然很高,市场可期。

新能源汽车补贴政策一直是推进新能源汽车市场发展的一个重要因素,但从 2017 年开始,对于新能源汽车的补贴将逐步退坡,到 2020 年将全部取消补贴。进入后补贴时代的新能源汽车市场是否会出现断崖式的下滑,成为人们关心的一个问题。

对此,北京汽车集团董事长徐和谊表示,电池成本一直高企,造成新能源汽车成本和整体价格过高。而现在随着电池技术的进步以及电池产业规模的扩大,电池成本也在不断下降。

"目前,电池成本下降的速度已经快于政府补贴退坡的速度, 所以政府补贴退坡直至全面退出,对新能源汽车市场不会有太大影响。新能源汽车产业届时将真正实现由市场来调控,单纯靠政府补贴是不可持续的。"徐和谊说。

徐和谊表示,近几年,车用电池成本每年都在以 15% 到 20% 的速度在降低。例如,刚开始起步的时候,电池1度电容量的成本是 4000 多元,到今年已经降到了 1500 元至 2000 元之间,而且很快就会降到 1000 元左右,甚至更低。"到成本达到 1000 元的时候,新能源汽车就可以不再需要政府的财政补贴,完全实现市场化。"

(来源:经济参考报)

第十八屆中国杭州国际 汽车工业展览会·春季展

THE 18™ INTERNATIONAL AUTOMOBILE INDUSTRY EXHIBITION HANGZHOU CHINA

- 2017年4月30日-5月3日

(原杭州春季汽车展销会,简称杭州西博车展春季展)

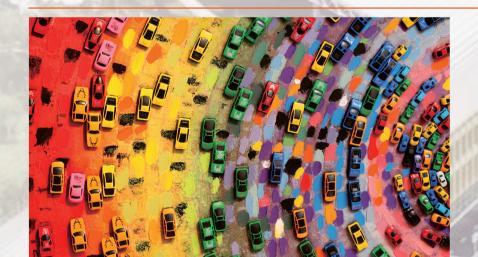
主办单位:

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:

杭州市拱墅区人民政府 浙江中汽会展有限公司 中国机械国际合作有限公司 海外海集团 协办单位

中国欧洲经济技术合作协会



批准单位: 杭州市人民政府西湖博览会组织委员会办公室

び 基 集

杭州国际博览中心(G20展馆)

扫一扫,关注官方微信

2017

2017-3 .indd 38-39

38