



浙江省汽车行业协会
ZHEJIANG ASSOCIATION OF AUTOMOBILE MANUFACTURERS

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 电话：0571-28879591
www.autohz.com 传真：0571-28879696
邮箱：zaam1@qq.com



慧识百家
服务企业

2017年08月 / 总第162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

辩论“双积分”
政策该不该延期?
我们要不要妥协?

P14 专题策划

平均燃料
消耗量

新能源汽车
积分



关注官方微信

三大升级转变，今年杭州西博车展特别大！ / 04
MES·当代车企管理领域里的一颗明珠 / 08
新《汽车销售管理办法》满月 被指效果欠佳 / 11
沙场点兵，我们是幕后英雄 浙江制造助威建军90周年阅兵雄姿 / 20
自主车企海外研发基地布局图 / 26



卷首语

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



29.11 – 2.12.2017

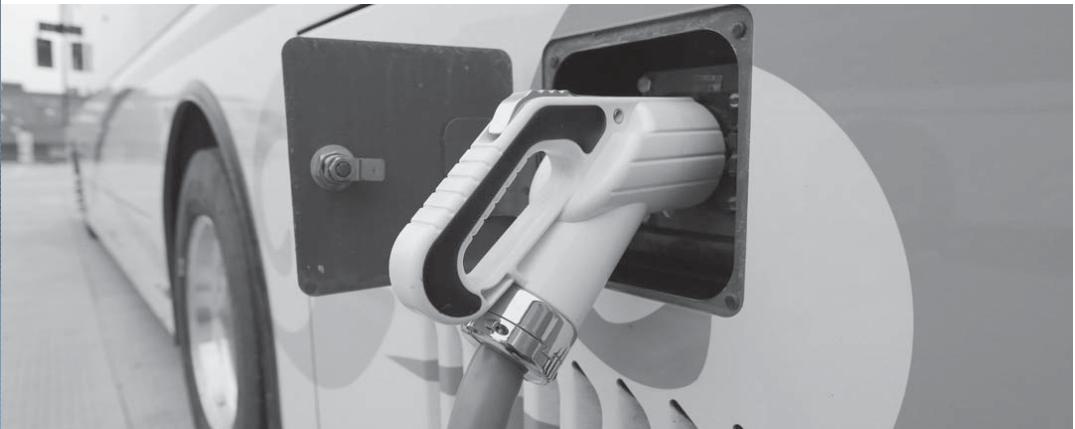
中国·国家会展中心(上海)
National Exhibition and Convention Center
(Shanghai), China

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



CNAICO
中汽国际

messe frankfurt



中国新能源汽车取得三大优势

在业界专家看来，中国新能源电动车发展已在技术、市场和“网联”方面取得了优势。

中国汽车工业协会最新数据表明，上半年新能源汽车实现产销两旺，累计产销量分别为 21.2 万辆和 19.5 万辆，同比增长 19.7% 和 14.4%。目前，中国市场已经成为全球新能源汽车最重要的市场之一。

专家认为，中国新能源电动车发展已经取得三大优势。

首先，技术进步突飞猛进。五年前，中国电动汽车续航里程只有 100 公里，现在，电池成本减少近一半，性能提高 30%，续航里程提升至 300 公里。

其次，市场规模国际领先。五年前，中国新能源汽车产量只有 1 万辆，现在，已达 50 余万辆。目前中国已经成为全球最大的新能源汽车市场，2016 年取得了新能源汽车年产销量第一、保有量第一、充电桩建成数量第一的成效。

第三，“网联”先行一步。现在国家已经强制新能源车必须联网，未来汽车发展方向就是智能化、网联化、共享化、轻量化，“网联”的落地将让我国在未来全球汽车产业竞争中占得先机。

新能源汽车与智能网联汽车已经成为我国从汽车大国向汽车强国转变的重要机遇。

在这条机遇之路上，中国已经走出了关键一步，但要达到“引领”，还有相当距离。我国新能源车在“三电”，

即电池、电控、电机方面还与先进水准存有较大差距，产业化过程中普遍面临动力电池寿命短、续驶里程短、环境适应性差等技术性问题。

无论是什么汽车，最关键的是核心系统、部件，现在国内智能汽车从感知、计算到控制的核心设备都是国外的，新能源车的混合动力驱动系统也大部分是局部外包，或者干脆整个系统都是外包的，对外依存度大。此外，行业还存在关键零部件依赖进口、集成度低等问题。

与一些先进国家相比，我国新能源汽车产业尽管在“网联”上已走先一步，但在“智能”领域还有较大差距，交通基础设施建设与改造的前景和空间都比较大，智慧道路、智慧红绿灯等交通基础设施，以及这些设施在车辆上的应用都有明显不足。

去年我国整个汽车行业销量是约 2800 万辆，其中新能源汽车销售 50.7 万辆，虽然自身产销实现了跨越式发展，但是占整个汽车市场的份额仅有约 1.8%，非常低。另一方面这也意味着，我国新能源汽车的市场前景非常广阔。决定汽车行业未来格局的归根到底还是车辆本身，新能源汽车本身拥有很好的发展机遇和前景，还需要通过技术突破以及提高车辆整体性能来实现。

本刊编辑部
2017 年 8 月



AUTO ZHEJIANG 浙江汽车

核心支持单位

浙江中汽会展有限公司
浙江吉利控股集团有限公司
东风裕隆汽车有限公司

广州汽车集团乘用车(杭州)有限公司
众泰汽车
杭州爱知工程车辆有限公司
中汽商用汽车有限公司(杭州)

浙江钱江摩托股份有限公司
万向钱潮股份有限公司
浙江亚太机电股份有限公司
浙江万安科技股份有限公司

中国重汽集团杭州发动机有限公司
雪龙集团股份有限公司
浙江金固有限公司
浙江龙生汽车部件科技有限公司

浙江美力科技有限公司
浙江世纪华通车业股份有限公司
浙江科力车辆控制系统有限公司
浙江东风齿轮有限公司

浙江泰汽车配件有限公司
浙江双金机械集团股份有限公司
浙江万达汽车方向机有限公司
永豪光电(中国)有限公司

嘉兴峰牌钢圈有限公司
浙江恒宏机械有限公司
宁波神丰汽车部件有限公司
温州锦鸿汽车部件有限公司

湖州客车厂有限公司
丽水市南明专用汽车有限公司
奉化市天风汽车空压机有限公司
杭州弹簧有限公司

杭州正强万向节有限公司
索密克汽车配件有限公司
绍兴金江机械有限公司
宁波时代紧固件制造有限公司

宁波久灵汽车零部件有限公司
浙江路得坦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
(排名不分先后)



蕙裁百家论辩会
《浙江汽车》月刊
2017年8月出版 总第162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
缪雪中 李平一 陈锋 贺频艳 黄伟中 吴新发 余建江 于晓宇
顾勇亭 孙峰峰 王一锋 林华中 俞龙生 张利君 章碧鸿

编辑委员会

主任

方 燕

编委会委员

顾一帆 徐世达 王茹 柴再春 张量 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 燕

执行主编

常东跃

责任编辑

李晶磊 曲维维 高林娟

发行

王茹 夏冬青

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

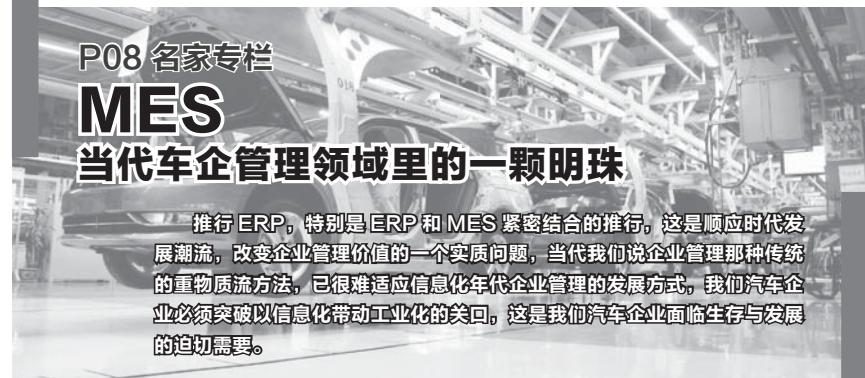
传真 0571-28879696

邮箱 1722720832@qq.com

协会官网 <http://www.zaaam.cn>

网上车展网 <http://www.autohz.com>

浙江汽配信息网 <http://www.zjautoparts.com>



P08 名家专栏

MES

当代车企管理领域里的一颗明珠

推行 ERP, 特别是 ERP 和 MES 紧密结合的推行, 这是顺应时代发展潮流, 改变企业管理价值的一个实质问题, 当代我们说企业管理那种传统的重物质流方法, 已很难适应信息化年代企业管理的发展方式, 我们汽车行业必须突破以信息化带动工业化的关口。这是我们汽车行业面临生存与发展迫切需要。

AUG·2017
浙江汽车 CONTENTS

动态聚焦

28 / 浙江省长袁家军在杭会见美国密歇根州州长

万向集团总裁鲁伟鼎受邀参加

28 / 浙江金固股份有限公司钢轮事业部

2017 年度第二次 6S 表彰大会顺利召开

29 / 文化进灾区, 中汽商用在行动

29 / 全面超越, 为你而来

众泰 T700 荣获 2017 国产 SUV 车型大奖

30 / 杭州市副市长陈新华调研亚太股份

30 / 吉利控股集团与沃尔沃汽车成立合资公司

31 / 万安科技应邀参加

中德电动汽车标准化工作组第五次会议

31 / 杭州市财贸工会

现场慰问杭州爱知公司一线员工

32 / 铁流股份 - 吉林大学战略合作

成立车辆动力传动系统研发平台

32 / 人本集团参加 GAF2017 轴承技术发展论坛

32 / 浙江省政协领导到东风裕隆调研

33 / 杭州市副市长陈新华莅临龙生科技考察调研

33 / 铁骑展风采 警车显真功

钱江贝纳利参展“第九届交博会”速递

34 / 余姚市总工会领导

高温慰问时代紧固件一线员工

34 / 春风动力在上交所主板上市!

共同关注

10 / 汽车后市场: 高增长里的热点和失序

11 / 新《汽车销售管理办法》满月被指效果欠佳
13 / 产品分化加剧
“千军万马”争过新能源汽车独木桥

专题策划

14 / 辩论 “双积分” :

政策该不该延期? 我们要不要妥协?

15 / 双积分办法详细解读! 能源意见稿大幅调整

16 / 董扬: 建议“双积分”政策延后一年实施

17 / 殷承良: 双积分政策绝不能妥协

18 / 付于武、赵英、崔东树论“双积分” :
实施时间成最大争议

行业要闻

20 / 沙场点兵, 我们是幕后英雄

浙江制造助威建军 90 周年阅兵雄姿

22 / 购置税要立法, 问过汽车业意见吗?

23 / 新能源车专用号牌明年全面推开

特别报道

24 / 这个海归二代打破了家族企业长大的瓶颈

万安少帅的制胜三招

26 / 自主车企海外研发基地布局图

汽车平台

35 / 浙江省汽车平台与浙江省经信委合作

开展“浙江省汽车工业中长期发展思路研究”

35 / 浙江省科技厅同意浙江省汽车平台

新增一批优秀服务机构为共建单位

数据参考

36 / 7 月乘用车销量疲软 新能源车表现亮眼



三大升级转变，今年杭州西博车展特别大！

供稿 / 杭州西博车展组委会

以“打造东方日内瓦车展”为目标的第十八届中国杭州国际汽车工业展览会·秋季展（简称：杭州西博车展或杭州车展）将于2017年9月29日-10月3日在杭州国际博览中心盛装登场。作为角逐江浙市场的重要阵地，届时中外汽车品牌将齐聚车展现场争奇斗艳，为大家呈现有史以来规模最大的西博车展。

和往年相比，今年车展有三大升级转变：一是举办时间从往年的10月中旬提前至十一国庆黄金周。而节假日正是旅游出行、消费购物高峰期，无疑是市民赏车、购车的好时机；二是举办地点首次从原来的杭州汽车城移师至杭州目前占地面积最大的展馆——杭州国际博览中心，展馆更现代化、国际化，配套功能更加完善，能带给车商和观众更完善的服务。三是展会规模盛大，启用杭州国际博览中心七个展厅及室外展区，展览面积9万平米，同期启用杭州市国际会展中心用作二手车展区，展览面积8万平米，两大展区联动，展会总面积将达17万平米，一次性满足参展、观展的需求。



【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。

【换】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。

【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。

为了回馈市民对车展的支持，目前西博车展组委会已推出“门票大放送”活动！想要看车展的，可以通过以下两个渠道申领免费门票：

渠道一：登录车展官方网站 autumn.autohz.com.cn 提交报名进行申领；

渠道二：关注“杭州西博车展”官方微信公众号，点击公众号右下角菜单“免费门票”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。

免费申领时间：8月20日开始，送完为止。

●凡成功申领门票的网友，请于车展期间到杭州国际博览中心车展现场“免费门票兑换处”，持身份证核对姓名和手机号码，验明身份，经核对信息无误后，换取门票入场。

●未参加活动的网友，需到展会现场售票处购票入场。

活动咨询电话：0571-28879586



浙江省汽车行业协会会长方曦一行就温岭市汽车产业发展规划编制项目进行调研

供稿 / 浙江省汽车行业协会 常东跃、李晶磊



为实地了解温岭市汽车产业发展现状，广泛收集相关政策信息及意见建议，确保《温岭市汽车产业发展规划》具有科学性、前瞻性和可操作性，能够切实引导产业发展，2017年7月24-30日，浙江省汽车行业协会会长方曦一行赴温岭，就《发展规划》编制项目开展调研。浙江省汽车行业协会副秘书长常东跃、浙江省汽车行业综合办公室主任王茹、工业和信息化部赛迪研究院研究总监吴辉、工业和信息化部赛迪研究院分析师姜伯宇、协会专家顾问李新连、屠传根参与调研。

此次调研走访了浙江益中智能电气有限公司、浙江跃岭股份有限公司、温岭市明华齿轮有限公司、浙江大发齿轮有限公司、浙江钱江锂电科技有限公司、浙江钱江摩托有限公司、浙江佳豪精密锻造有限公司、浙江利福德机械有限公司、浙江利福德机械有限公司、台州斯曼机械制造有限公司、通驰汽车空调制造有限公司、浙江博精汽车零部件有限公司、浙江发光橡胶密封件有限公司、浙江宏鑫减震系统有限公司、浙江鑫凯汽车零部件有限公司、浙江奥林车业有限公司、浙江力驰雷奥环保科技股份有限公司、浙江荣发动力有限公司、温岭市达昌电器厂等19家温岭市汽摩配生产企业；同时邀请了温岭市经信委、发改委、财政局、科技局、人社局、国土局、组织部、东部新区管委会等部门，召开《发展规划》编制专题座谈会；此外还就相关事宜拜访温岭市主管工业副市长、温岭经开区（东部新区）管委会。

通过走访温岭市有关政府部门、汽摩配生产企业、产业园区，深入研究汽摩配产业发展形势，探寻行业发展新特点、新趋势，对于加快温岭汽摩配产业转型升级，推动传统块状经济向现代产业集群提升，实施产业的科学发展和可持续发展，具有重要意义。

此次调研工作得到了温岭市经信局和温岭汽摩配协会的大力支持。

汽摩配产业是温岭市工业经济主导产业之一，关联度高，上下游产业链长，规模效益明显，资金技术相对密集。经过二十多年发展，汽摩配产业基本实现了从单一到集群、从粗放到集约的战略突破。但由于多数产品技术含量不高、附加值低、市场竞争力不强，影响了产业的跨越式发展，产业转型升级势在必行。

温岭汽摩配产业现状特点

- 配套体系不断完善

摩托车产业由钱江摩托为龙头，形成了较为完备的摩托车零部件配套体系。汽车零部件行业已初步形成以变速器、齿轮、轮毂、发动机配件、刮水器、洗涤器、制动器、空调压缩机等一批产品为主导的汽车零部件配套体系。汽车变速器产品以手动变速器为主。中马等企业已开始自动变速器、手动自动变速器等先进变速器的研发和生产。汽车附件品种主要包括汽车刮水器总成、洗涤器、空调压缩机、橡胶件、汽车门锁、电机、冰箱等。位于新河镇城北村的汽车内饰产业发展蓬勃，产品主要有汽车坐垫、脚垫、头颈靠垫等。

- 龙头企业作用明显

目前，温岭市已拥有一批实力较强、在国内外有一定知名度的汽摩配制造龙头企业，并初步实现了专业化生产、协作化经营，形成了区域集聚优势。摩托车及零部件行业的钱江摩托，汽车零部件行业的中马、跃岭等企业，正发挥其辐射及带动作用，带领广大中小企业参与市场竞争。

- 市场竞争能力和品牌效应不断提升

温岭市的汽车零部件产品以整车配套市场为主、维修市场为辅，部分产品已进入国际著名汽车集团的采购体系。如中马集团的摩托车齿轮一直为国内排名前10位的摩托车主要厂家配套，且在汽车高速齿轮领域已形成了品牌效应。跃岭等一批在全国和浙江省具有影响力的品牌建设成效显著。

存在的部分问题

- 产业集聚度低，结构不够合理

温岭市汽车零部件企业规模普遍偏小，发展层次相对较低，缺少综合实力和竞争能力大的大企业、大集团；汽车零部件产品以普通件为主，核心部件比重明显偏低，产品附加值不高。

虽然已有部分零部件进入整车厂的配套体系，但配套车型多为重型车、农用车、经济型轿车，进入中、高档轿车配套体系的产品相对较少，达到模块化、系统化供应标准的产品更少。区内企业组织结构分散，配套协作体系不完整，难以形成以上下延伸的强大产业链。

- 研发能力有待上升

长期以来，温岭市汽摩配产业在产品研发和自主创新方面投入不够，产品开发大多处于仿制阶段，行业科技资源配置不够合理，公共技术服务平台有待发展。

- 专业人才未能满足要求

目前温岭市企业家多为第一代创业者，第二代企业家尚在成长之中，相对于产业转型升级要求，具有开放创新精神的现代企业家为数不多。受温岭市地理位置、环境等因素制约以及人才引进政策的滞后性的影响，这在很大程度上制约了企业新产品的开发、新工艺和新技术的消化吸收，企业管理整体水平有待提高。

下一步，调研组将在分析、梳理“汽车产业外部环境”和“温岭市汽车产业发展现状”的基础上，就温岭市汽车产业发展目标与路径，研提意见和建议。





MES·当代车企管理领域里的一颗明珠

供稿 / 浙江省汽车行业协会顾问 陈光祖

(一) 推行汽车4.0版本，极需强化企业信息化管理

在世界汽车一百三十多年发展里程中，科学、技术、管理构成其发展“三大”要素。

科学、技术是推动人类社会和经济发展的巨大源动力，特别是汽车产业持续和跨越式发展的源动力，那么怎么能够促使科学技术更好的发挥源动力的作用呢？历史的实践经验告诉我们是管理，管理应居于先行地位，它从高度的逻辑性、广泛的综合性、流程的高控性、信息的融合性出发，能很好的把自然科学、技术工程的发展因素充分的激活起来，促使科技能很好的转化为社会生产力的重要平台。

“思接千载，视通万里”，这不是说“三大”中，谁是第一，谁最重要，而是从事物内涵的发展规律所决定的，特别是汽车产业

每一次重大变革，都促使生产力的形态一种量级化差异和创建新型的商业模型，给汽车产业带来巨大的红利，这已成为全球汽车界及社会界人士的很好共识。

(二) ERP和MES构成企业信息化管理的框架

当代ERP（企业资源管理）和MES（制造执行系统）是构成信息化企业管理的基本框架，是实现汽车企业精益生产工程的主线，是推动“两化”融合，实现制造业高端自动化的重要方法和手段。

当前，专家分析《中国制造2025》还处在第一步阶段，正努力向第二步迈进，在中国版工业4.0中，中国制造基本处于2.0阶段，并努力向3.0方向迈进。所以摆在我们面前的任务十分艰巨，我们一定要把握住供给侧结构性改革这个主线，让市场经济更好发挥主导作用，这样我们要把管理放在先行地位，让技术创新驱动能更好的得到有力的支撑，这包括政府和地方政府的引导和支持在内，从顶层设计入手，更好的为实现制造业由大变强的宏伟蓝图迈进，把实体经济搞得更好更强。汽车产业作为国家先进制造业的一个核心代表，我们也一定按上面讲的这些由大变强的宏伟蓝图，在“三大”要素中，特别注意发挥管理先行优势，把企业信息化管理工作做得更好，加快汽车核心技术产业化发展进程，汽车强国目标一定会一步一步按规划要求前进的。

推行ERP，特别是ERP和MES紧密结合的推行，这是顺应时代发展潮流，改变企业管理价值的一个实质问题，当代我们说企业管理那种传统的重物质流方法，已很难适应信息化年代企业管理的发展方式，我们汽车企业必须突破以信息化带动工业化的关口，这是我们汽车企业面临生存与发展的迫切需要。

(三) MES·汽车企业管理新价值流的内核

我们说MES是深化发展企业信息化管理的必然产物，如果我们将ERP归结为企业上层管理应该“做什么？”而MES则是企业生产基层要去执行，归结为“怎么做？”，这样通过当代企业信息化整体的虚实结合，形成的企业信息化管理价值流的内核。

中国是比较早实施MES的国家。国内最早实施MES的企业是上世纪80年代末上海宝钢引入西门子的MES，当然那只是个别企业信息化管理上现象，之后在大型国有企业也逐步沿用西方国家企业信息化管理的轨迹，但总体上仍处在示范性应用阶段。到21世纪开始，在国家和地方政府支持下，各种类别主要企业，开始跟踪和研究应用MES，开始重视开展MES工作，逐步在实践中认识了MES的优点，兴起一股卷入MES的潮流。据预测，到目前的大型现代化企业中已有60%应用了MES，在中型的企业中约20%也用上了，至于小型的企业应用则比例很少。同样国内MES供应商也得到重视，据说目前已约有200个MES供应商。

从战略层面上看《中国制造2025行动纲领》和中国版工业4.0就是把制造业定位于“立国之基、兴国之器、强国之本”总体思路上。建设制造业强国要分三步走：第一步2015—2025，迈入制造业强国行列，第二步2025—2035，达到制造业强国阵营中等水平，第三步2035—2049进入世界制造业强国行列，建成全球领先的科技体系和产业体系。

在中国版工业4.0战略上看，它的顺序是，从1.0的单一手工作业，2.0的现代化制造业，3.0的信息化和工业化融合制造，到4.0高度化智能制造上。



《新一代人工智能发展规划的通知》对人工智能的重大战略明确指出三步走：第一步：2020年人工智能总体技术与应用与世界先进达到同步，成为国家经济重要的增长点；第二步：2025年人工智能基础理论实现重大突破，部分技术与应用应达到世界领先水平；第三步：2030年人工智能理论、技术与应用总体上达到世界领先水平，成为世界上人工智能创新中心，在智能经济、智能社会建设上取得明显成效。由此可见国家对人工智能的整体规划提出了巨大的宏伟蓝图。

近年来国家对加强制造业信息化管理的要求达到新的高度。在2016年国务院颁发《关于深化制造业与互联网融合发展的指导意见》中，重点指出：“要加快计算机辅助设计、仿真、制造执行系统、产品全生命周期管理等工业软件产业化，强化软件支撑和定义制造业的基础性作用。”在2017年工信部发布《信息物理系统白皮书（2017）》的序言中，写到：“MES是企业实现横向整合的核心，联通了设备、原料、订单、排产、配送等各生产环节和生产资源起到重要作用”。由此可见在国家经济新常态和供给侧结构性改革总体政策推动下，各行各业的企业都要加速走科技创新驱动的路子，加速转型升级，这样也少不了要进一步加强企业信息化管理工作的加速进展。

(四) MES正加速向智能化方向迈进

2017年7月8日，国务院发布《新一代人工智能发展规划的通知》指出人工智能的发展已进入一个全新的时代，人工智能的迅速发展将深刻的改变人类社会生活，将成为改变新一代经济的重大引擎，将实现社会经济整体的跃升和跨越式发展。

在汽车产业方面，“规划”的部署是：把智能运载工具，特别是发展自动驾驶汽车，使之形成人工智能的新兴产业，要加强车载感知、自动驾驶、互联网、物联网等技术的集成和配套，开展智能交通系统，形成我国自主的汽车自动驾驶的平台，技术体系和产品总成能力，探索自动驾驶汽车的共享模型的实施。

在涉及智能汽车制造方面，“规划”指出：要围绕制造强国重大需求，推进智能制造关键技术装备，核心支撑软件，工业互联网等系统集成应用，研发智能产品和智能互联产品，智能制造工具与

系统，智能制造云服务平台，推广流程智能制造、离散智能制造，网络化协同制造，远程诊断与运维服务等制造模式，建立智能制造标准体系，推进制造全生命周期活动智能化。

对发展智能工厂管理“规划”也指出：推广应用智能工厂，加强智能工厂关键技术，体系方法的应用示范，重点推广重生重构与动态智能调度，生产装备的智能物联网与云数据采集，多维人机物协同与交互操作等技术，鼓励和引导企业建设大数据系统，网络化，分布式生产设施等，实现生产设备网络化，生产数据可视化，生产过程透明化，提升工厂运营管理的智能水平。

由此可见“规划”，对我们通过提升人工智能，在自动化驾驶汽车，智能化工厂和建设智化工厂运行的管理等方面都作出非常明确的指示，这对我们的汽车产业下一步更好贯彻和实施智能化工程得到全方位，非常重要的引导和支持。

对人工智能的未来，人类一定会制造出与人脑相媲美的“仿生大脑新皮质”，它可能比人脑更“聪明”，更能干，比人脑更具可塑性，并可放置于现实社会生产与生活中。这种“人脑工程”，国际国内都在积极研发与应用中，我们并不落后，这种人脑新皮质与经济对接，将激发新一轮人类智能化的大爆发，迎来人类社会发展新奇点。最可贵的是这不再是科学幻想，而是基于“人脑工程”基因转换理论的严谨推论，决定着人类超级智能化社会的到来。

尽管这些思维达到惊人地步，但人工智能工厂与企业推动工作是逐步向前推进的，我们还是要一步一个脚印的艰难向前走，有计划，分阶段的实施，一切从现实出发，迎接人工智能时代急速发展时代的到来。

(本文有删减，浏览全文请登录 www.zaaam.cn 浙汽协官网)



共同关注

汽车后市场：高增长里的热点和失序

来源 / 解放日报



2016年，中国汽车后市场已达万亿规模；今年上半年，后市场活力依旧，以近20%同比增幅高歌前行。

在中国新车市场连续七年登顶全球、汽车保有量超过2亿辆的大背景下，汽车后市场呈现出万象更新、风起云涌的局面，热点不断，亮点频频。与此同时，这种高速增长也伴随着种种失序和失范。

自备食材 厨房加工

前几年，汽车选择在哪保养还是件“烦心事”：相对来说，4S店在技术和零部件方面比较有保障，但维修保养的价格居高不下，导致大批车主在车辆出保后，不再选择4S店进行维修保养。

目前，4S店车辆出保后的客户流失率不断上升，且大都流向了社会独立维修厂和连锁维修企业。另一方面则是小、散、乱的路边小店。很多社会独立维修厂和路边店虽然在配件、工时等方面的价格比4S店便宜很多，但配件和技术总是让消费者难以放心。消费者只能长期在这二者之间的夹缝中维护自己的利益。

但如今，随着车主消费习惯的互联网化，“自备食材，厨房加工”的线上线下结合式保养则成了新晋的“网红”。网上购买配件，线下预约安装保养服务成为主流的新型保养模式。其便捷实惠、正品保障的优势深受车主欢迎。

目前，电商平台已成为汽车配件及用品的主要渠道，品牌和价格成为影响自购的重要因素。不过，相比起网上一些大型综合电商对于汽车后市场这个细分行业无法做到专注和专业，对于第三方卖家也无法解决假货、价格虚高等问题，越来越多的车企正尝试自营模式。

包括大众、通用、奔驰、宝马等在内的企业，都已推出自营的线上汽车用品销售平台。除了提供实惠

的价格外，还能把控品质，并在其授权经销商处线下安装，优势明显。有分析认为，自营电商更能够严格管控货品流通的过程，最大程度地保证正品，因此获得车主的青睐。

消费者新习惯的养成及巩固，一批优秀的新兴电子商务平台将挑起后市场变革的重任。

车险费改 利商利民

今年上半年，随着车险费改的到来，行业竞争进一步加剧，再添火药味。

6月9日，保监会下发《关于商业车险费率调整及管理等有关问题的通知》，表明将进一步扩大保险公司自主定价权，下调商业车险费率浮动系数下限，通过市场化手段进一步降低商业车险费率水平，这标志着车险费改正式开始实施。

此次费改的影响下，保险公司的保费充足率、赔付率都会降低，管理不善的保险公司将面临淘汰出局，而那些经营管理水平较高的保险公司将进一步扩大市场份额。

对于消费者而言，此次费改后，全国车险保保费折扣可低至3.8折，部分地区甚至可以更低。比如，一个具有良好驾驶习惯的车主在一家经营稳健的保险公司投保，保费可能比费改前下浮20%。

费改背景下，互联网巨头也积极布局车险业。对

于车主来说，互联网巨头进入车险业，或许意味着以后在选购车险服务方面更便利、更实惠，但对于整个行业而言，这也预示着“车险+互联网”战役已经打响。

业内人士表示，借助电商公司的车联网平台，保险公司可以收集海量客户信息，通过运用大数据分析等技术，对客户的差异化特性、风险取向、驾驶习惯、用车情况等进行研究，基于客户差异化特征和不同需求研发推出更个性化、更契合客户需求的新型保险产品。例如，根据客户的性别等属性、驾驶时间长短、驾驶里程、驾驶习惯偏好、用车环境等量身定做相应风险管理方案，这样驾驶风险较低的客户将享受更低的保费。同时，车险公司还可以通过对客户用车的风险点，进行数据分析和研究，为不同的客户量身打造用车风险管理服务，引导客户认知自身用车的风险点。

能力待提 标准待升

虽然我国汽车后市场活力十足，但其发展也不是一片坦途。

信息不透明造成信任危机，是后市场面临的最大危机。过去，汽配、汽修信息掌握在经营者一人手里，消费者对此一无所知。如今，虽然有了网络平台，

消费者能对相关消费有一定了解，但由于专业性太强，消费者依旧很难做到消费得明明白白。于是，有些不良商家借此欺骗消费者，以次充好、过度消费，最终引发市场的信任危机。要想改变这种现状，必须导入专业化、标准化的服务，构建起平等、畅通的消费环境。

业内专家表示，汽车后市场的入门门槛低，从业人员缺乏法律意识，技术素质还有提升空间，这已成为制约汽车维修行业持续发展的主要“瓶颈”。

在当今激烈的市场竞争中，在众多维修企业投入大量资金对厂房、设备进行改造升级换代之后，很多国内汽车维修企业的人员已无法满足现代汽车维修的需要，高等级技能人才比例偏低。接受专业训练的人才比例低、工资待遇低，留不住人才等问题，困扰着汽车后市场企业。因此，“人才难得，人才难留”这是许多汽车维修企业共同面临的问题。这个问题也成为提高企业竞争力和效益的关键因素。

在各种因素的作用下，整个行业既有不可估量的“钱”景，又充满着不可预知的风险。后市场经营者必须不断反思，不断提升自己的能力，形成标准化的认知，才能使整个后市场更加合理有序的运营，也使客户对商家更为信赖与认同。

新《汽车销售管理办法》满月 被指效果欠佳

来源 / 每日经济新闻

自7月1日，新《汽车销售管理办法》（以下简称新《办法》）正式实施后，在一个多月的时间内，这部此前备受业内关注的新《办法》，已屡屡被指效果欠佳。

在国内某电商平台上，一辆2015款3.5L豪华版的丰田进口埃尔法，厂商价为75.9万元，但经销商处的裸车价为113.9万元。在市场走访中发现，埃尔法并非个案，很多热销车型都存在加价售车现象。

而加价售车正是被新《办法》明确禁止的。除此之外，新《办法》最大的亮点在于，它从根本上打破了汽车品牌授权单一体制，允许授权销售和非授权销售并行。这意味着销售汽车不再必需有汽车品牌商授权，汽车超市、汽车卖场、汽车电商等将会成为新的汽车销售形式。

汽车超市暂难颠覆4S模式

在新《办法》正式落地15天后，南京开业了一家汽车超市。据了解，这是国内首家汽车超市。在开业当天，其相关负责人曾表示，要打破4S店品牌经营单一的瓶颈，展现给消费者一种全新购车体验。

然而，开业近一个月来，稀少的客流量和寥寥无几的高端展车让该超市屡遭消费者诟病，“汽车超市”这一新业态的发展并没有想象中那般顺利。

“汽车超市当前发展的难点有两个：一是我国消费者十多年的4S店购车习惯，短期内难以改变；二是，



共同关注

以往家电超市卖家电成功是因为家电的质保和销售被切割了，售后有问题拿着质保单可以直接对接厂家；但汽车不同，汽车的销售和服务是一体的，没有得到厂家售后服务的授权，质保就很难保障，所以这一销售模式还得继续观望。”中国汽车流通协会副会长沈进军表示，后一个难点是阻碍当前汽车超市发展的最大难题。



新《办法》打破品牌授权单一模式后，非授权的模式并不会马上像雨后春笋一样冒出，这其中需要一个过程。

据了解，除具有汽车整车、零配件、保养、二手车服务等诸多业务模块之外，上述汽车超市的新车销售主要是通过与其他企业合作以汽车租赁的方式售车（租赁即通过“以租代购”的方式用车），此外还有一部分是通过4S店和二级经销商以及厂家合作来获得车源。

“如果车辆出现质量问题，一般都是要求4S店解决，4S店承担了包括售前、售中和售后所有的职责，所以不管是售前的货源、售中的专业服务，还是售后等多角度来看，都注定了汽车超市这条路很难走通。”一位经销商集团相关负责人直言。

对此，沈进军也认为，非授权模式将销售和售后剥离后，售后将最容易出现问题，这也需要相关部门加强监管力度。

而新《办法》之所以允许汽车授权销售和非授权销售并行，是想推动汽车流通体系真正进入社会化发展阶段。

“在品牌授权制度下，各个汽车品牌企业构建了以4S店为主体的汽车流通网络，自建自用是主要特

征。但很难实现有效节约社会资源、提高汽车流通效率、提升服务质量，因为每一个汽车品牌都围绕自己的品牌构建销售渠道，新《办法》立足打破这一模式。”8月10日，在江苏省《汽车销售管理办法》宣贯会暨共享经济与汽车流通服务业发展高峰论坛上，商务部市场体系建设司处长肖荣臣如此表示。

肖荣臣认为，新《办法》打破品牌授权单一模式后，非授权的模式并不会马上像雨后春笋一样冒出，这其中需要一个过程。“随着部门之间协作的加强和多地方执法力度的加严，新《办法》的法律效力也会慢慢体现。”

变相加价卖车现象依旧

事实上，不只是汽车超市新业态受关注，新《办法》落地后，业内也希望以往存在的加价卖车现象能够消除。

新《办法》第十条指出，“经销商应当在经营场所以适当形式明示销售汽车、配件及其他相关产品的价格和各项服务收费标准，不得在标价之外加价销售或收取额外费用。”

该条例曾被业内认为，加价卖车将因此成为历史。但事实上，记者走访上海地区多家有热销车型的4S店发现，加价销售的情况依然存在。以某日系合资品牌为例，其经销商表示要提车需等三四个月，要想尽快提车需交7千至1万元的调车费，把车辆从东北调到上海。此外，“服务费”“选装配置费”以及即便有沪牌还要另付的上牌费等费用层出不穷。

“汽车既然是商品，那么价格就应该由供求关系决定，加价与降价都是合理的市场经济行为，只要不违反《价格法》就行。”沈进军认为，加价销售或者搭售只要消费者知情且接受，就是正常的商业行为。

而在经销商看来，收取这些费用背后反映的是4S店日渐稀薄的利润现状。多位经销商反映，在卖车问题上，一旦市场竞争激烈就会造成价格倒挂，于是，售后和捆绑销售等市场行为就成为了4S店的主要盈利点。

“新《办法》关于禁止加价销售的提法表述不清。”一位汽车经销商表示，以前经销商卖车不亏本，但现在市场竞争激烈，大部分经销商经营情况每况愈下，卖车不赚钱，为了生存，经销商只能在其他服务产品上提升效益，各方对加价的理解不统一。

该经销商称，经销商们都盼望能够通过新《办法》对厂家的强势地位加以约束，但从目前来看收效甚微。“厂家主导的地位到目前为止都没有改变，销售任务、压库所造成的价格贬值、亏本卖车依旧是经销商头上的利刃。”

产品分化加剧

“千军万马”争过新能源汽车独木桥

来源 / 搜狐汽车

近日，工信部正式发布道路机动车辆生产企业及产品（第298批）及《新能源汽车推广应用推荐车型目录》（2017年第7批）（以下简称《车型目录》）。在第7批《新能源汽车推广应用推荐车型目录》中，共有新能源车型282款，其中新能源乘用车41款，包括纯电动乘用车38款，插电式混合动力乘用车3款。这意味着，这些新能源乘用车距离上市又近了一步。

今年以来，受补贴退坡等政策影响，新能源汽车企业备感艰辛。销量无法达到预期目标或将成为现实。业界普遍担忧，新能源汽车行业能否在下半年完成余下的近3/4的销售目标。在“双积分”政策即将实施的推动下，目前国内“各路兵马”汇集新能源汽车领域，传统车企普遍介入、跨国车企纷纷发力、低速电动车企转型升级，可谓是千军万马要过新能源汽车的独木桥。有压力就有动力，从《车型目录》可以看出，2017年下半年，新能源汽车市场或将迎来高增长阶段。

自主品牌新能源汽车分化趋势明显

2017年，众多自主品牌纷纷推出新款新能源车型。据统计，自主品牌全年将累计推出四十款纯电动汽车与数款插电式混合动力乘用车，另外还有数款热销车型的改款与升级车型，全年在售新能源乘用车将多达六十余款。得益于产品性能和品质的提升，从《车型目录》中可以发现，纯电动乘用车的续航里程均有明显提升，新能源乘用车市场由低端向中端市场方向发展的趋势十分明显。

在下半年即将上市的车型中，北汽新能源、比亚迪、吉利帝豪、长安汽车等，均推出续航里程达到或者超过300km的纯电动汽车产品。另外，新能源汽车的车载智能科技配置愈加丰富。部分新能源汽车与智能硬件深度结合，颇受消费者青睐。

与此同时，一些新能源车企的产品还处于入门阶段。在新能源汽车领域缺乏核心技术以及整车制造经验，使他们很难与上述主流新能源汽车企业竞争。不难预测的是，未来随着造车技术差距的不断扩大，新能源汽车企业将出现分化现象。有分析指出，工信部暂停与《公告》不符的车型可谓是一次大清洗。这意味着新能源汽车行业将进入严管期，如果企业开发的车型无法满足安全认证、技术标准与市场需求，被暂停生产销售是必然的。

跨国企业发力国内市场

“双积分”政策预计将于2018年实施，在此压力之下，合资

企业新能源汽车产品将成为公告中的“常客”。不难看出，无论是自主品牌还是合资车企，新能源产品投放速度明显加快，“双积分”政策成为最强劲推手。与自主品牌普遍专注纯电动汽车不同，跨国企业往往更加青睐插电式混合动力汽车。

从目前来看，大众汽车是应对“双积分办法”最为积极的跨国车企之一。大众汽车一方面与江淮成立合资公司达成深度合作，另一方面规划了多款车型瞄准国内新能源汽车市场。据悉，江淮大众将在下半年推出多款纯电动产品。相比德系和美系车企，日系企业已经拥有纯电动汽车晨风的日产以外，本田和丰田也已经开始着手纯电动汽车的布局与生产，其中丰田表示，2019年将在国内投产纯电动SUV。

低速电动车企加入战团

鉴于电池体系的原因，低速电动车产业是主流新能源汽车之外，始终未被认可但又不容忽视的产业。与新能源汽车相比，低速电动车微型化、轻量化，具有成本低、节能、灵活等优点，在广大农村地区乃至三、四线城市有着强大的市场吸引力。但面对迟迟无法“转正”的尴尬处境，部分低速电动车企已经开始有计划的转型。

在工信部发布《新能源汽车推广应用推荐车型目录（2017年第5批）》中，共有92家企业的309款车型入围。

2012年8月，御捷通过收购不断收购，获得乘用车和客车的生产资质。陆地方舟是一家低速电动车企业，但目前，国家发改委已正式批复广东陆地方舟新能源电动汽车有限公司的纯电动乘用车建设项目。事实上，陆地方舟、御捷等低速电动车企业急于转型的主要原因在于业内对低速电动车发展存在较多的争议。

低速电动车标准迟迟未出台，这让低速电动车企业十分焦虑。低速电动车技术标准的制定并不难，难处在于管理定位。因此，与其等待迟迟不能落地的低速电动车标准，不如转型升级，发力新能源乘用车市场。在等待低速电动车国标出台的过程中，这类转型升级步伐在进一步加快。



辩论“双积分”： 政策该不该延期？我们要不要妥协？

7月25日，国新办就2017年上半年工业通信业发展情况举行发布会。工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长郑立新表示，乘用车企业平均燃料消耗量与新能源积分并行管理办法，也就是简称的双积分办法，近日在中国政府法制信息网上公示，在履行发布程序，这个积分办法将于近期正式发布。

郑立新表示，搞双积分办法，是针对我国新能源汽车发展的实际情况，通过这个办法来建立我们推动新能源汽车发展的长效机制，促进新能源汽车的研发和推广，加强汽车产品节能减排的管理。在这方面也将积极地开展国际合作，与国际社会共同推进我国新能源汽车的发展，也为我们传统汽车的发展创造一个良好的环境。

根据双积分征求意见稿，2018年度至2020年度，乘用车企业的新能源汽车积分比例要求分别为8%、10%、12%。2020年度以后的新能源汽车积分比例要求，由工信部另行制定。另外，乘用车企业平均燃料消耗量正积分可以结转或者在关联企业间转让，而新能源汽车正积分可以自由交易，但不得结转。

双积分办法详细解读！ 新能源意见稿大幅调整

供稿 / 浙江省汽车行业协会综合整理

尽管今年初受到政策调整的影响，新能源汽车市场销量一度让人感到担忧，但是随着“双积分”管理办法征求意见稿的出台，新能源汽车开始加速了整合，推动传统燃油车企向新能源汽车倾斜。

从年初开始，新能源汽车产业进行了调整，《新能源汽车推广应用推荐车型目录》、《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》、《道路机动车辆生产企业及产品公告》，新能源汽车的产品结构进一步优化，而完善汽车投资方面的政策以及“双积分”管理办法征求意见稿的出台，也迫使企业加大了在新能源汽车的投入，新产业政策倒逼机制即将形成。

7月15日，长城汽车股份有限公司与河北御捷车业有限公司签署了合资框架协议。而在7月初，北汽和戴姆勒签署了新的框架协议，双方将共同投资50亿元，在北京建立纯电动车生产基地及动力电池工厂……越来越多的车企已在新能源领域展开合作。

业内普遍认为，从国家和地方以补贴政策促进新能源汽车发展的模式正在发生转变，随着双积分制的推动，再加上新能源车合资门槛放宽，国内各大车企已经开始未雨绸缪，展开行动。

进入2017年后，国内的新能源车政策面也发生了巨大变化。原本是为了鼓励新能源车生产的补贴政策已经开始进入退坡机制。按照规定，2017-2018年新能源汽车补助标准将在2016年基础上下降20%，2019-2020年补助标准在2016年基础上下降40%，直至2020年全部退出。

中国汽车工业协会统计数据显示，今年上半年，新能源汽车产销分别完成21.2万辆和19.5万辆，比上年同期分别增长19.7%和14.4%。中国汽车工业协会方面表示，补贴退坡、新能源汽车目录重审等影响正在消退，下半年随着双积分等政策的出台，销量将会有一个规模化的增长。

今年6月13日，国务院法制办发布了《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法（征求意见稿）》。该办法提出将企业平均燃料消耗量（CAFC）和新能源汽车积分（NEV）进行“并行”管理的机制，也即所谓双积分制度。

根据2017年6月国务院法制办再次征求意见的《积分并行办法》“对中华人民共和国境内的传统能源乘用车年度生产或者进口量大于5万辆的乘用车企业，设定新能源汽车积分比例要求”。2018-2020年度，乘用车企业的新能源汽车积分比例要求分别为8%、10%、12%。

北京新能源汽车产业协会副会长兼秘书长赵景光认为，如果对积分不达标又未抵偿负积分，车企将面临被暂停申报汽车目录、停止部分传统汽车车型生产或进口的处罚。而无论是哪个积分负分，都可以通过新能源汽车正积分来交易，但不允许跨年结转。双积分政策已成为倒逼各车企在新能源汽车发展的最大推手。

值得关注的是，2017年上半年传统乘用车产量为1127万辆，新能源乘用车生产21.2万辆，如果按照2018年新能源积分8%比例来算，新能源积分实际需要90.2万辆，这也意味着新能源汽车的缺口巨大。在新能源积分“供不应求”的背景下，新能源汽车的“含金量”也水涨船高。

对此，行业预计，下半年新能源汽车市场将迎来新一轮的高速增长，全年将实现70万辆的销量目标。全国乘用车秘书长崔东树表示，目前车企都已开始涉及新能源汽车领域，推出新能源车型一方面降低平均燃料消耗量，一方面积累新能源积分，对车企而言总归是有备无患，预计在今年三季度，各车企在新能源汽车行业全产业链的合纵连横将集中爆发。





董扬：建议“双积分”政策延后一年实施

供稿 / 浙江省汽车行业综合整理

近期，双积分管理办法绝对是汽车行业的焦点。

先是今年6月，工信部发布双积分管理办法的第二轮征求意见稿；随后7月25日，工信部运行监测协调局局长郑立新在国务院新闻办发布会上表示，双积分管理办法正在履行发布程序，将于近期正式发布。

在此期间，美国汽车政策委员会、欧洲汽车制造商协会、日本汽车制造商协会和韩国汽车制造商协会四大汽车行业协会联合向工信部致信，希望中国政府延迟发布该办法或放宽要求。郑立新也在发布会上回应称：工信部将对此做进一步研究。



董扬

董扬先生，1956生。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长、中国汽车工程学会副理事长、北京汽车工程学会理事长、机械工业联合会常务理事、北京市人大代表。曾主持制定了全国汽车行业“八五”、“九五”科技规划。

中国汽车工业协会常务副会长董扬表示，第二轮征求意见稿发布后，中汽协收集了很多汽车企业的意见，如果双积分管理办法从明年起正式实施，大多数企业困难较大。恐怕只有比亚迪、江淮这样在新能源领域动手早，且没有合资企业负担的车企能够达标。像北汽这样的企业，尽管北汽新能源发展不错，但是北京奔驰和北京现代准备不足，北汽集团恐怕也很难完成任务。大多数汽车企业希望政策在促进汽车节能减排的基础上，能够长期、稳定的引导企业发展，并给企业留出一定的准备时间。中汽协希望双积分管理办法在实施时间上，能够延后一年。或者是政策在2018年实施，但不做真的考核或者实行积分可结转。我们已经将这些意见反馈给工信部，等待最终的结果。

从双积分管理办法中，我们能够看到政府在新能源汽车管理思路上的变化，从之前的鼓励先进转变为制约落后。之前，企业可以根据自己的实际情况选择是否要做新能源，采用什么样的技术路线。双积分管理办法实施后，要求企业必须发展新能源、必须明确电动化的技术路线，也要求跨国公司将新能源技术拿到中国。

董扬认为，将双积分管理办法看作是扶植自主车企发展的政策是不准确的。双积分政策的目的是促进汽车节能减排，并且在补贴退坡和截止后，继续推动我国新能源汽车的发展。

尽管销量上占据绝对优势，但中国新能源汽车的技术水平与跨国公司相比还有差距。

董扬表示，我国新能源汽车有一定的先发优势，但先发优势并不明显。双积分管理办法如果明年正式实施，合资产品将快速涌入市场，同台竞争的情况下，自主品牌能否在技术和可靠性上占据优势，还很难说。因此不能说双积分政策一定会给自主车企带来利好，如果单纯从中外竞争的角度分析，外资产品越晚进入市场，自主车企的空间越大。

当然，我们不能只考虑汽车行业自身的利益，如果从节能减排的角度看，双积分管理办法应尽早实施。

双积分管理办法会促使新能源汽车的产量明显提升，有业内人士担心市场需求不足会导致新能源车型库存走高。对此问题，董扬认为，双积分管理办法实施后，最有可能出现的状况是新能源车型赔钱卖。我相信政策不会只停留在生产环节，而不去规范销售。

目前看来，双积分管理办法如何处罚不达标的企业，还没有明确的方案。对新能源积分的交易价格，也没有制定标准。从这个角度分析，如果政策明年起实施还略显仓促，因为企业需要看到明确的标准，才能制定相应的经营策略。

未来，双积分管理办法实施的过程中，对新能源技术发展、对企业经营思路和经营效益会产生哪些影响，还需要进一步跟踪。

殷承良：双积分政策绝不能妥协

供稿 / 浙江省汽车行业综合整理

中国汽车工业协会常务副会长董扬的核心观点是，政策如果明年开始实施，大多数车企还没有做好准备，因此双积分管理办法应延后一年，给企业留一些准备时间。

上海交通大学汽车工程研究院副院长殷承良就提出了完全不同的观点。他认为，双积分政策是自主车企的发展契机，必须抓住这个机会。希望政府部门能够坚决执行，一年都不能拖，否则形势将变得非常严峻，我国新能源汽车积累的先发优势将不复存在。



殷承良

殷承良先生，上海交大汽车节能技术研究所所长，主要研究为汽车电子控制，电动汽车整车，特别是混合动力电动汽车研究与开发。被上汽、东风两大集团聘为高级技术顾问，华中理工大学、湖北汽车工业学院兼职教授，多家学报的特约审稿人。

争议一：明年实施还是延后？

去年9月和今年6月，双积分管理办法先后发布两轮征求意见稿。有消息称，双积分管理办法将于近期发布，于明年起正式实施。

但殷承良认为双积分管理办法一刻也不能拖。他认为：

“实际上，我国推动新能源汽车发展，明确电动化的技术路线已经有几年了，一些自主车企已经取得了阶段性成果，如比亚迪、北汽、江淮这样的企业拥有不错的销量，如果按照双积分政策进行核算，他们能够产生很多新能源积分，可以通过交易获得收益。相对来说，外资车企对于新能源汽车并不积极，他们靠着传统燃油车赚取高额利润，特别是高端SUV，油耗高、排放大，他们却牢牢占据这一市场，没有很好地履行企业节能减排的责任。”

“双积分政策正是对他们的有效制约，如果生产不出足够的积分，就必须购买，降低了他们的收益。据我了解，目前一些合资企业正在匆忙地准备产品，他们借用集团内自主车企的新能源动力总成，装在自己品牌的车上，解燃眉之急。我想政府部门不应该给他们充分的准备期和缓冲时间，应该严格按照之前定下的时间点，从明年开始正式实施。”

“未来三年，新能源汽车还有补贴政策的支持，即使外资车企推出了新能源车型，性价比也不如自主品牌。双积分政策和补贴政策将形成一套组合拳，保住我国新能源汽车的先发优势。如果政策推迟实施，将给外资车企更多的准备时间，自主车企多年来在新能源汽车上建立的优势，或许将荡然无存。”

争议二：政策初衷是不是扶持自主？

对于双积分管理办法的解读，汽车行业里有很多人认为，这是现阶段国家要通过政策扶持，为自主车企发展创造更好的环境的实际举动。

殷承良认为，双积分管理办法有明显支持自主车企发展的意味：

“汽车是一个适度开放的产业，既承担了带动国民经济的重任，也含有对外交流，互利互惠。之前，我国汽车产业很多政策并不照顾自主车企，因此双积分政策才引来如此大的争议。”

“据我所知，这次带头与我国政府博弈的是德国人，他们前后两次表现出对双积分政策的‘关切’。在双积分管理办法第二轮征求意见稿发布后，美、欧、日、韩四大行业协会也致信工信部，希望能够放宽标准或推迟实施。这足以说明改政策将给外资车企带来巨大影响。”

“在此，我呼吁政府有关部门不要轻易向外国让步。因为双积分政策能够给自主车企带来切实利益，而且我们主张节能环保，名正言顺。此外，我们还要警惕一些人和机构替外国政府和企业讲话，损害本国利益。还有，我们希望中国车企不要为了自己一时的困难和利益，错失这个战略机遇。”殷承良说道。



付于武、赵英、崔东树论“双积分”： 实施时间成最大争议

来源 / 中国汽车报

中国汽车工业协会常务副会长董扬和上海交通大学汽车工程研究所所长殷承良，两位专家分别从不同的角度表达对于双积分政策是否应该延迟的看法。其中，董扬认为由于大多数企业还没有做好应对双积分政策的准备，因此希望政策应该延后一年，给企业留些准备时间。而殷承良则表示这是自主车企发展的独特契机，因此更希望政府严格执行，一年都不能拖。

灯不拨不亮，理不辨不明。为了能更好、更全面地体现行业内对于双积分政策的看法，另外三位行业大咖，分享各自对于双积分政策落地等诸多细节的观点，以求在激辩中更加客观地解读双积分政策。



中国汽车工程学会理事长付于武：

“政策实施时间可放宽至2019年”

汽车产业法制化管理太弱，政策有时候过严，有时候过宽。双积分管理办法的初衷一定是节能减排，促进环境友好型企业的发展。此外，双积分管理办法要助推汽车行业转型，推动电动化发展。

其中有两大关键点，就是传统燃油车的油耗限值和新能源积分。尽管汽车产业近几年发展速度很快，但想要在明年达到双积分管理办法中的要求，企业还是有很大难度，不是一朝一夕就能达成。目前合资企业和自主品牌都有困难，因此我认为政府层面应该考虑到企业的实际困难，在政策上给予一定的缓冲和过度。因为再好的政策也要符合产业的状况，再严的标准也要由企业来执行。如果在目前开始执行，企业将面临很大的困难。我认为政策应该有一定的缓冲期，目前来看大约在2019年严格执行政策比较合适。

在这段时间内不少自主车企都针对双积分的政策进行了准备，这在战略上无可厚非。但我觉得我们更要通过法规的助推，促进小型化、轻量化的生产，这是一种产业价值观。我们都知道欧洲是小型轿车的天下，而日本是小型SUV的天下。这在一定程度上说明整个社会发展的核



中国汽车工业协会常务副会长董扬和上海交通大学汽车工程研究所所长殷承良，两位专家分别从不同的角度表达对于双积分政策是否应该延迟的看法。其中，董扬认为由于大多数企业还没有做好应对双积分政策的准备，因此希望政策应该延后一年，给企业留些准备时间。而殷承良则表示这是自主车企发展的独特契机，因此更希望政府严格执行，一年都不能拖。

灯不拨不亮，理不辨不明。为了能更好、更全面地体现行业内对于双积分政策的看法，另外三位行业大咖，分享各自对于双积分政策落地等诸多细节的观点，以求在激辩中更加客观地解读双积分政策。

心价值观理念应该是减少排放、减少消耗，构建环境友好社会。我觉得我们应该通过法规执行，使得我们的政产学研乃至整个社会形成这样的高度共识，以引导产业蜕变，要节能、要减少污染、要小型化，因此这绝对不是简单的双积分政策的问题，而是价值观的问题，包括消费者，也应该形成节能意识。

与此同时，企业在执行双积分政策时，也应该注意遵循经济规律与市场规律。一方面，节能、安全、环保，这是永恒的主题，这是不能动摇的规律；另一方面，我们也不能搞不能落地的规划，必须按照市场规律按需生产，不能为了双积分而搞电动化，如果违背市场规律，就必然遭遇市场的惩罚。



赵英
中国社会科学院工业经济研究所
工业发展室主任

中国社会科学院工业经济研究所工业发展室主任赵英：

“政策不能延期 但需要细化”

双积分管理办法是一个长期代替国家新能源补贴政策的政策，它的推出与补贴的减少形成一个对冲关系，因此不能延期实施。尤其是目前欧美等国家都希望中国能够延迟执行政策，我认为跨国公司长久以来在中国都没有积极发展新能源车型，现在要求中国政府来推迟政策是没有道理的。

毫无疑问，双积分政策能给自主品牌带来机遇，产生积极影响。不过这最终还是要取决于企业能否提升新能源汽车的技术水平。目前部分自主品牌采取收购低速电动车企业的方式来弥补自身的积分，我觉得这是个短期行为，长期还是要靠自身的新能源技术积累。而且企业在开发过程中学会在提高水平的同时降低成本，如果无法控制成本，那么新能源车型是无法与传统燃油车竞争的。

目前，除了按照规定时间点执行政策，政府还需要把双积分政策的细则再细化，毕竟现在的计算和操作比较复杂，尤其是交易方面，希望政府能进一步完善。



崔东树
全国乘用车联席会秘书长

全国乘用车联席会秘书长崔东树：

“政策或将微调 企业不能犹豫观望”

双积分管理办法是针对我国新能源汽车发展的实际情况，推动新能源汽车发展的长效机制，它可以促进新能源汽车的研发和推广，加强汽车产品节能减排的管理，这也是国际上一个通行的做法。

截至目前，双积分管理办法已经完成两次征求意见，两次的征求意见的文件基本保持稳定，因此我判断最终发布的政策不会有太大变化。

在征求意见的过程中，美国汽车政策委员会、欧洲汽车制造商协会、日本汽车制造商协会和韩国汽车制造商协会联合向中国工信部致信，要求中国政府延迟或宽松执行双积分政策。

对此，我认为，最终的双积分管理办法有可能做出适当妥协：或推迟一年实行，或适当降低积分比例，或将2018年新能源积分延期偿还。我感觉政策可能还是照顾一下国际关系，最多是微调起步期政策，毕竟汽车行业是国际的利益焦点，汽车行业的损失可能会使国家在其他方面获益，没有只赚不赔的买卖。

但对于企业来说，不应该把着力点放在政策是否微调，而是立即行动起来，努力达标。企业不能抱有侥幸心理，决不能犹豫观望，否则就是损失自己的机会，被行业新能源化的洪流所抛弃。

未来几年，企业大幅提升新能源车的销量占比是不可改变的趋势，企业对趋势的徘徊和质疑必然损失更多的时间和机会。美国特斯拉已经开始量产MODEL 3，大众、沃尔沃等欧洲汽车企业也明确了新能源汽车的推进时间表，这会给自己带来很大压力。因此，不论双积分管理办法是否调整，企业只有加速自己的新能源进程，才是最佳应对措施。



沙场点兵，我们是幕后英雄 浙江制造助威建军90周年阅兵雄姿

供稿 / 浙江省汽车行业综合报道

轰鸣的战车和战机、矫健的步伐、整齐的编队、嘹亮的口号……7月30日上午，举世瞩目的中国人民解放军建军90周年阅兵式在内蒙古自治区中国人民解放军朱日和训练基地盛大举行。这是新中国成立以来我军首次以庆祝建军节为主题的大阅兵。沙场点兵，再一次震撼了国人，祖国强大了，身为华夏儿女，我们骄傲！

而在阅兵式上，也闪烁着浙江汽车零部件企业的身影。万向、亚太、万安等浙江汽车零部件企业不断克难攻坚、技术创新、转型升级，助力中国智造与中国创造，为中国迈向汽车强国贡献新的积极力量。

万向钱潮耀舞阅兵场

在阅兵式上，习近平主席乘坐的检阅车——BJ80是北京汽车SUV中的旗舰车型，其传动轴总成，包括万向节总成，由万向钱潮传动轴公司配套。同时，以二汽、陕汽等为代表的国内大型整车制造主机厂生产的多款军车，威武登场接受党和人民的检阅。

作为二汽和陕汽的战略供应商，在接受检阅的多款军车上，都装有万向制造的产品。如本次阅兵式上，共有近500台东风军车，为历年阅兵式最多，东风猛士参阅车辆223台、受阅车辆186台，另外还有演

习对抗车辆和维护保障车辆，其转向管柱、驱动传动轴、油箱和排气系统都是由万向钱潮十堰基地制造。而万向马瑞利减震器产品则配套了阅兵的指挥车和牵引车。

万向钱潮专注汽车零部件业48年，一直致力于汽车零部件的研发和制造，产品从零件到部件到系统集成，生产专业化，产品系列化，供货模块化；产品涵盖万向节、速驱动轴、轮毂单元、轴承、汽车底盘及悬架系统、制动系统、传动系统、排气系统、燃油箱、工程机械零部件等汽车系统零部件及总成，是

国内最大的独立汽车系统零部件供应商之一。多个产品获得为“国”字车配套的资格是万向坚守做质量、做精品的精益求精的精神体现。万向人克难攻坚，与伟大的祖国一起奔走在前进的道路上，为中国迈向汽车强国贡献新的积极力量。

不只是这一次“万向制造”勇登荣耀，在2015年纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利70周年“九三”阅兵仪式上，陕汽、一汽、东风等军车都指定使用万向的万向节总成产品。其中，105辆上了阅兵式的东风猛士车，转向柱和传动轴产品都由万向十堰工厂独家配套。万向通达还独家供军车的油箱和消声排气系统。万向马瑞利减震器公司的多个型号减震器还配套军用导弹车、军用越野车。再往前看，2009年共和国建国60周年阅兵庆典、1999年共和国成立50周年阅兵庆典仪式上，万向产品伴随东风“三代军车”通过天安门广场。

点兵朱日和，三军齐振奋。向90年建军历史致敬，向党的十九大献礼。听党指挥，能打胜仗，作风优良，这是我们的强军目标，是人民军队保家卫国，从胜利走向胜利，打赢下一场比赛的法宝。这个目标也激励着民族汽车零部件企业坚守实业，产业报国，技术创新，助力中国智造与中国创造，弘扬民族精神，振兴民族品牌。

亚太制造亮相沙场点兵

此次习近平主席乘坐的检阅车——BJ80是北京汽车SUV中的旗舰车型，其整个制动系统（包括前后制动钳、助力器总成、ABS等）、前桥总成、车架总成、冷却模块等全都是由亚太股份核心子公司之一的北京亚太汽车底盘系统有限公司设计、生产并提供。

亚太作为民营企业，历经整整四十年的努力，从生产汽车零配件的小作坊到现在集基础制动系统、汽车电子、轮毂驱动模块和智能驾驶产品等全面发展的汽车制动系统龙头企业。如今更获得了为“国”字车配套的荣耀，实属不易。亚太人不断开拓进取、攻克克难，与伟大的祖国一起奔走在前进的道路上。

不只是这一次“亚太制造”勇登荣耀，2015年9.3阅兵时习近平主席乘坐的红旗L9阅兵车的制动系统也是由我们亚太制造。两次阅兵式上与亚太配套的车型多达几十款。面对荣耀，亚太人自豪的同时感觉肩上的担子更重了，拼劲儿更足了。

无疑，亚太又迎来了前进路上的新起点，并将进一步完善汽车主动安全系统技术，同时大力推进

智能驾驶、轮毂驱动模块等先进前瞻技术的产业化发展，坚守实业，用亚太人自己的智慧实现技术创新，助力中国智造与中国创造，弘扬民族精神，振兴民族品牌。

万安产品亮剑朱日和

在阅兵式上，以陕汽、一汽等为代表的国内大型整车制造企业生产的多款军车，威武登场接受党和人民的检阅。作为陕汽军品供方和一汽核心供应商，在其接受检阅的多款军车上，均装有万安科技制动系统等产品。

能够在众多实力对手中脱颖而出，获得为“国”字车配套的机会实属不易。正是由于万安人骨子里透着的三气精神，敢打硬仗、无私奉献、坚持不懈，每一个环节都做严丝合缝、滴水不漏，最终圆满完成配套阅兵军车的任务。其实，在军民融合、服务国防建设上，万安产品始终走在前列。早在2015年的9.3阅兵式上，万安产品就已配套在一汽等的多款军车上。

万安专注主业三十余年，是中国汽车零部件龙头企业之一。公司将以“沙场阅兵、服务国防”为新起点，始终坚守“为社会做产品，为国家做产业”的总宗旨，紧跟中央一带一路全球战略倡议，进一步扩大国际合作，巩固优化整零战略关系，努力把无线充电、智能驾驶（ADAS）、轮毂电机、电制动（EMB）等汽车前瞻技术及产品转化为产业，为新一代电驱动、智能化、轻量化汽车配套服务，为中国迈向汽车强国贡献新的积极力量。





购置税要立法，问过汽车行业意见吗？

来源 / 中国汽车工业协会



8月7日，财政部联合国家税务总局发布《中华人民共和国车辆购置税法（征求意见稿）》（以下简称《意见稿》），车辆购置税将由条例升级为法律，按照10%的税率征收。

车辆购置税由条例升级为法律 仍按10%税率征收

2000年发布的《中华人民共和国车辆购置税暂行条例》（以下简称《条例》）作为过去十几年我国车辆购置税征收的依据，规定自2001年1月1日起，开始征收车辆购置税，税率为10%。

数据显示，2001年至2016年，全国累计征收车辆购置税22933亿元。车辆购置税制度对组织财政收入、促进交通基础设施建设和引导汽车产业都发挥了重要作用。两部委认为，《条例》自颁布施行以来，运行平稳规范，在其基础上制定法律的条件已经成熟。取税制平移的方式将条例上升为法律，从实际执行上，不需要进行大的改革，可保持现行税制框架和税负水平基本保持不变，实现车辆购置税平转立法。《意见稿》规定车辆购置税仍按照10%的税率征收。

在具体内容上，《意见稿》对少数征税事项进行了调整，主要是车辆分类和计税价格核定方法。《条例》规定车辆购置税的征税对象为汽车、摩托车、电车、挂车和农用运输车等5类。我国最新发布的机动车技术标准，已将农用运输车、电车中的无轨电车统一纳入汽车管理，因此，《意见稿》的征税对象变更为汽车、摩托车、挂车和有轨电车这4类。

与《条例》相比，《意见稿》还取消了国家税务

总局规定应税车辆最低计税价格的规定。两部委认为，目前车辆销售市场集中度高、价格公开透明、发票管理严格，纳税人虚假申报计税价格的可能性较小，车辆购置税征管风险可控。为避免税务机关规定的最低计税价格与纳税人实际购车价格出现差异而增加纳税人负担、减少征纳矛盾，不再设定最低计税价格。同时，为防止纳税人虚假申报计税价格、偷逃税款，《意见稿》新增了“纳税人申报的应税车辆计税价格与实际不符的，由税务机关依照《中华人民共和国税收征收管理法》及相关规定核定应纳税额”的规定。

值得关注的是，《意见稿》对于退税有了明确规定，纳税人将车辆退回的可以申请退税。同时，简化了车辆登记手续。因为税务机关与公安机关交通管理部门已实现车辆购置税完税电子信息的实时交换，通过信息技术手段可以实现征纳税情况的有效管理，今后无须再采取验证纸质完税证明的管理方式，简化了纳税手续。

统一税率 不利于节能减排

节能减排是当前我国汽车工业发展的大方向，为此国家推出各项优惠政策给予支持，1.6L及以下小排量乘用车购置税的优惠政策是其中重要一项。2015

年10月1日到2016年12月31日，1.6L及以下小排量乘用车购置税减半征收的政策实施也为小排量乘用车的市场推进起到了积极的推动作用，正是看到了这种现实作用，今年这一优惠政策在去年底到期后又延长了一年，按照7.5%的税率再优惠一年。有专家测算，仅2016年一年，购置税减半的优惠政策为市场增加了200万~300万辆的销量，这也是我国汽车产销在去年双双实现两位数高位增长的主要推动力。按照《意见稿》，车辆购置税将作为一项法律制度统一按照10%的税率征收，将节能的小排量乘用车与高耗能的车辆一视同仁，没有了优惠显然不利于节能减排车辆的市场推广。

中国汽车工业协会常务副会长董扬明确表示，10%的统一税率不利于汽车节能减排的发展。同时，他还表示车辆购置税作为一项专项税如此被固定下来不尽合理。针对《中国汽车报》记者新能源汽车免征购置税的优惠政策会否受《意见稿》影响，不能按计划推行的追问，董扬表示，由于时间仓促，中汽协还没有完成对《意见稿》的研究，暂时不方便说太多。不过相关工作已经展开，中汽协将对《意见稿》提出修改意见，正式递交有关部门。“希望税法的制定能贴近新常态的经济发展，鼓励创新发展。”董扬说。

不过，董扬也透露，中汽协曾向国务院反映过新能源汽车发展过程中尤其是2020年补贴退出后，需要国家财税优惠政策支持的建议，当时有关部门给出了积极回应。按照中汽协的测算，2020年以后，新能源汽车技术提升带来的成本下降可能会使新能源汽车的价格较传统燃油车有20%的差距，届时，如补贴推出，新能源汽车免征购置税可以消化10%的价格差距。“我们建议到2025年，新能源汽车继续施行减免购置税的政策；2025年~2030年，减半征收。”董扬表示。

关于税收减免，《意见稿》延续了《条例》的现行规定，明确4项减免税情况。两部委特别提出，对符合条件的新能源汽车、公共汽电车辆等临时性减免车辆购置税政策，可继续授权由国务院决定，“由国务院报全国人民代表大会常务委员会备案。”虽然，国务院可以决定新能源汽车的减免政策能否继续施行，但作为法律规定，在实施层面会否更复杂？对此，人民大学法学院教授张翔在接受《中国汽车报》记者采访时表示，一旦车辆购置税作为法律被明确，税率调整必须经过全国人大批准方可执行。“尤其是调高的情况。不过，如果是调低减免，个人认为可以在执行层面（行政机关）简化一些。”

新能源车专用号牌明年全面推开

来源 / 北京商报

新能源车和传统汽车的差异化管理从号牌开始。从业内获悉，公安部明确，将在全国范围内推广应用新能源汽车专用号牌。具体来说，启用专用号牌后，新能源车号牌号码将由5位升为6位，升位后号牌号码容量增大，可以满足“少使用字母，多使用数字”的编排需求。据悉，自去年12月1日起，上海、南京、无锡、济南、深圳5个城市率先试点启用了新能源汽车专用号牌，目前5个试点城市已发放新能源汽车专用号牌7.6万副。按照公安部统一安排，今年11月起，将增加河北保定、四川成都等10个城市；明年上半年，我国所有城市新能源车将全面启用专用号牌。

数据显示，截至目前，我国新能源汽车保有量已超过100万辆。据介绍，本次启用的新能源汽车专用号牌分为小型、大型新能源汽车专用号牌两种。

据悉，新号牌启用后，对办理新能源汽车注册登记、转移登记的，将全部核发新号牌。而此前已登记的新能源汽车，车主可结合自身情况，选择使用原号牌或换领新号牌。新能源汽

车专用号牌工本费不变，仍执行现行国家规定的普通汽车号牌收费标准，每副号牌100元。

在业内看来，新能源车使用专属号牌绝不仅仅是更换一个更好辨认的标识，更意味着未来我国对于新能源车和传统动力汽车的管理将更趋差异化。

公安部交管局副局长王强表示，公安交通管理部门将增设新能源汽车登记绿色通道或专门窗口。“各地公安机关也和相关部门单位一起，做好税费征收、保险购置、罚款缴纳、车辆检验、公路收费、停车收费等相关系统升级、制度调整等工作，落实新能源汽车‘不限行’等差异化便利政策。”王强称。有专家解读称，这意味着，未来我国很可能从国家层面出台不同的机动车管理政策，对新能源车实施明显的倾斜管理，在现有不限行、不限购等政策基础上，进一步使用差异化停车费等多项经济手段鼓励使用购买新能源车。该专家表示，目前已经有地方政府开始研究、酝酿新能源车走公交车道、免费停车、减免区域路桥通行费等优惠政策了。



特别报道

这个海归二代打破了家族企业长大的瓶颈 万安少帅的制胜三招

来源 / 浙江日报



陈江和父亲陈利祥

和技术出身的父亲不同，陈江在企业中树立威望靠的更多是“借力”。几年来，他和弟弟陈峰通过一系列海外并购、资本运作，基本完成了万安未来5到10年的系统性产业布局。公司产品不仅相继进入戴姆勒、大众、丰田的供货体系，连宝马、奔驰等国际一线汽车品牌也都主动找上门来，寻求与万安开展合作。

借力，海外并购引进技术

进入万安之前，陈江已在美国工作近10年，但所处的行业和汽配完全不搭界。“刚到公司那会，我连汽车零部件都认不清，融入企业的难度可想而知。”陈江说，父亲最初对他的要求也是“要做学生的心态做好总裁”。

不曾想，陈江在学习中成长迅速，并为集团提出了一条新的发展路径。“当时的万安在国内虽是一线汽配企业，但在国际上还只能算二三线品牌，而当前的发展速度，不足以让万安再上一个台阶。”在一次董事会上，陈江建议加快进行海外并购，争取与国际知名企業进行合资合作，以引进尖端技术等方式实现跨越式发展。

然而，父亲陈利祥以及诸多大股东对此似乎并不“感冒”。陈

江之后数次在董事会上提出要“走出去”，都没有得到太多响应。

对于父辈的坚持，陈江表示非常理解。他说，包括父亲在内的万安高层，几乎都是技术出生，相比并购合资，他们更重视产品品质、市场需求等。

陈江认为，万安此前有过两次合资经历，让公司收获了很多经验，这些经验就是未来成功的基础。在陈江一再坚持下，陈利祥和董事会作了退让，允许陈江放手一试。

然而，陈江“海外并购”胃口之大，让他父亲也感到惊诧。去年，陈江提出要与瑞典瀚德在EMB电子机制动上进行合作。在陈利祥看来，这简直有些异想天开，为此两父子没少在家里争论。“瀚德国际知名度远超万安，合作可能性不大。”陈利祥认为，“更何况，现在你要去合作的是核心技术，这怎么可能？”

“虽然瀚德有EMB尖端技术，但万安也有自己的资源优势，双方完全有达成共识的基础。”陈江坚持自己的意见，并由自己直接负责谈判。他一改以往的谈判思路：从最新的、未来大家都看好的产品着手。果不其然，陈江的策略收获奇效，双方就EMB项目合作达成了共识，在中国成立合资公司。

除了EMB项目，去年陈江还成功与英国Protean公司、美国

“万安发展是大家的共识，所有决策始终不会偏离这一点。父辈们积累的丰富经验，我们更会坚定执行和努力传承。”

——陈江

Evatran公司达成了合作关系，共同开发技术领先的轮毂电机产品和无线充电产品。

万安与国际知名企业合作的“高精尖项目”相继成功落地，使得父亲和公司元老们对他刮目相看。陈江认为，因为文化背景的差异，自己与父辈的想法存在些许差异。父辈在汽车零部件领域深耕三十余年，一心想把主业做好，而他更多考虑的是，如何通过实业与金融相结合的角度，来更好服务汽车零部件主业。“可以说，我们的目标是一致的，但方法存在差异。经过多年磨合，现在双方在观念思想等方面已经逐步融合，这也是一个相互影响的过程。”陈江说。

借资，产融结合服务实体

“资本运作是虚的，万安要坚持实业。”这是早前几年陈江在董事会上听到的次数最多的提醒。而其中原因，便在于陈江对资本运作的主张和产融结合的理念。

其实，陈江一早就开始考虑如何利用金融手段发展企业了。在5年前，他第一次提出要设立产业并购基金。

“那时候做产业基金的人还不多，也正因此父亲和股东们对这个新事物还没有充分认识。”陈江说，那时候，只要他在家里和父亲一提这事，父亲就会让他打住；在董事会上，陈江也遇到了同样的情况，“大家似乎都持怀疑态度”。

面对父辈的疑惑，陈江一方面理解父辈们对于实业的那份偏好和执着，另一方面他依然坚持自己的主张。他常常主动跑去和父辈股东谈谈自己的想法，让双方在沟通中有更深的了解。

“资本运作做好了，也是服务实业。”陈江说：“正因此，几乎每次董事会我都会去提我的主张，分享一些金融助推实业的成功案例，在潜移默化中转变他们的想法。”

就这样，陈江和父辈们暗暗“较着劲”，最近这两年事情终于有了转机。随着陈江在收购兼并、合资合作等方面一系列动作，无论是经营项目还是企业价值都发生了翻天覆地的变化，让陈利祥和其他股东们对他产融结合的主张也有了新的认识。

如今在董事会上，大家不再说资本运作“虚头巴脑”，父亲陈利祥还把“实践资本运作”写进了集团发展的指导思想，这让陈江振奋不已。

如今，万安已经在杭州成立了投资管理公司，还发起成立了诸暨汽车零部件产业并购基金。陈江说：“从这个基金名称里，就不难看出，万安金融工具正是为了服务汽车零部件主业的。”

“上市公司要做定增项目并没有那么容易，时间周期少说也

得18个月。”陈江说，“可好项目哪里可能等那么久，而现在我们有了基金和投资公司，遇到好标的就可以通过它们来进行融资并购。”

借智，企业决策更加科学

前阵子，一家上市公司邀请万安参与他们的基金管理公司，万安只要出资60万元就能占股20%。在陈江看来，这是一个难得可贵的机会，然而方案最终被董事会否决。虽然这是一个在陈江权限内的投资，他却依然尊重董事会的决定。

自陈江担任总裁以来，万安一个重大变化便是，从此前的“拍板制”过渡到了如今的“议案制”。尽管自己的议案常常被否决，陈江却对此感到骄傲，因为这标志着万安正走向现代化公司治理。

陈江说，自己的父亲是做技术出身，对产品布局具有很强的前瞻性，万安产品创新时间点踩得很准；而自己没有基层锻炼的经验，涉足汽配产业时间也短，因而尤其需要在决策过程中听取董事会意见。“这是我们二代和父辈在决策上互补的一个过程，虽然会增加许多事情推进的难度，却也保证了公司的科学决策。”

“事实上，这几年通过参与董事会讨论议案，我也从中获得了不小的成长。”陈江说，一些项目经过董事会讨论后，许多原先可能被忽略的风险被一一指出，这对自己也是一种警醒。

有利自然也有弊。“议案制的确使决策更为科学，但也让一些方案执行难度加大。”陈江说，去年他看好的一些投资项目，最终都因为董事会没有通过而被搁置。

对此，陈江的想法不是绕过董事会，而是努力去达成共识和进行自我反思。陈江眼下正在做几个数学模型，是对去年所有被董事会否决的项目进行跟踪分析。他说，回过头去看问题，能够更加清晰的认识自己的不足。同时，他也想将被否决项目的效益与早几年万安投资的传统项目进行比较，希望通过这样的方式，让董事会看到实实在在的差距，为公司治理迈向更科学更高效率打好基础。

父亲陈利祥常说，好儿子并不等于好董事长，万安需要的是能够谋划、引领未来发展的人。他考量更多的是对公司负责、对股东负责、对社会负责。“所以我和弟弟陈峰的接班，不仅需要获得父亲认同，更要过董事会股东们这一关。”

陈江认为，万安的交接班，不仅仅是企业和财富的传承，更是企业文化的传承。“万安发展是大家的共识，所有决策始终不会偏离这一点。父辈们积累的丰富经验，我们更会坚定执行和努力传承。”





自主品牌海外 研发基地布局图

东风
名称：T Engineering AB
成立时间：2012年（收购时间）
研发方向：用于智能化技术、电控技术、车联网技术

吉利
名称：吉利欧洲研发中心（CEVT）
造型设计中心、动力系统研发中心
成立时间：2013年
研发方向：CMA架构及动力系统的开发以及汽车相关的专项基础理论研究

长安
名称：长安英国研发中心
成立时间：2010年
研发方向：动力总成

上汽
名称：斯图茨研发中心
成立时间：2015年
研发方向：新能源和节能环保型车的设计和研发

北汽新能源
名称：北汽新能源亚琛研发中心
成立时间：2015年
研发方向：为商用车及乘用车提供前驱的设计、数据采集及服务

长安
名称：长安日本设计中心
成立时间：2003年（代表处：2006年注资）
研发方向：产品的设计开发

江淮
名称：江淮意大利设计中心
成立时间：2005年
研发方向：乘用车和部分商用车（包括客车项目）的设计研发

奇瑞
未透露

蔚来汽车
名称：蔚来设计中心
成立时间：2014年
研发方向：车辆造型设计

吉利
名称：吉利工程技术中心
概念车研发中心
成立时间：未透露
研发方向：FE项目运营管理、策划及EP9超跑项目

上汽
名称：斯图茨研发中心
成立时间：2005年
研发方向：新能源和节能环保型车的设计和研发

北汽新能源
名称：北汽研究院意大利都灵研发中心
成立时间：2011年
研发方向：为商用车及乘用车提供前驱的设计、数据采集及服务

长汽
名称：长汽日本设计中心
成立时间：2003年（代表处：2006年注资）
研发方向：产品的设计开发

江淮
名称：江淮意大利设计中心
成立时间：2005年
研发方向：乘用车和部分商用车（包括客车项目）的设计研发

奇瑞
未透露

众泰
名称：众泰工业设计中心
成立时间：2016年
研发方向：造型设计

北汽新能源
名称：北汽新能源萨拉哥那研发中心
成立时间：2016年
研发方向：高性能车型

吉利
名称：前沿技术研发中心
造型设计中心
成立时间：未透露
研发方向：产品造型、功能性的设计及前期市场调研

北汽新能源
名称：预计“十三五”期间建成
研发方向：造型设计

江淮
名称：江淮日本设计中心
成立时间：2006年
研发方向：造型设计

长城
名称：长城日本设计株式会社
成立时间：2016年
研发方向：汽车可靠性、燃油经济性等领域的深入研究

众泰
名称：日本众泰研发中心株式会社
成立时间：不详
研发方向：整车轻量化

奇瑞
名称：奇瑞工业设计研究院
成立时间：2010年
研发方向：自动驾驶、自动泊车

长城
名称：长汽日本设计中心
成立时间：2008年
研发方向：内饰设计中心

长汽
名称：长汽日本设计中心
成立时间：2016年
研发方向：内饰设计

奇瑞
未透露

吉利
名称：吉利日本设计公司
成立时间：2016年
研发方向：自动驾驶、智能驾驶

上汽
名称：上汽日本设计中心
成立时间：2016年
研发方向：自动驾驶、智能驾驶

编者按：作为汽车工业起步较晚的国家，我国在改革开放后，确定了汽车产业“市场换技术”路线。然而，这一路线虽然让我国成为了汽车大国，却并未给我国汽车工业技术创新带来太多的益处。基于这一困境，本世纪初，众多自主品牌开始主导正向研发思路，并开启走出去战略，在海外建立研发、设计中心，试图依托海外资源增强研发实力。

据统计，十几年时间过去，当前我国汽车企业在海外已经拥有超过百家研发中心。建设地点主要集中在欧洲、美国和日本三地，通过网络各地优秀研发人员，紧跟欧、美、日的先进技术，迅速增强产品设计研发水平，提升了企业的国际竞争力。时至今日，在海外研发颇有建树的长城、吉利等自主品牌已经取得了举世瞩目的成绩，而他们的海外研发经验值得更多的企业去借鉴学习。

本期主要统计了国内主要车企的海外研发基地建设信息，希望通过这些信息的汇总，为那些在研发创新方面仍有困难的车企提供未来发展方向借鉴。

广汽
名称：广汽硅谷研发中心
成立时间：2017年
研发方向：前瞻研究世界前沿技术

北汽新能源
名称：北汽新能源硅谷研发中心
成立时间：2015年
研发方向：整车控制、智能网联

蔚来汽车
名称：蔚来汽车美国总部
成立时间：2016年
研发方向：智能驾驶与前沿驾驶技术开发

乐视汽车
名称：乐视汽车硅谷研发中心
成立时间：2014年
研发方向：无人驾驶、智能操作和车联网系统开发

北汽新能源
名称：北汽新能源底特律研发中心
成立时间：2016年
研发方向：电动车驱动系统

长安
名称：长安美国研发中心
成立时间：2011年
研发方向：智能驾驶技术以及车联网系统

吉利
名称：造型设计中心
成立时间：未透露
研发方向：产品造型、功能性的设计及前期市场调研

比亚迪
名称：比亚迪工厂研发中心
成立时间：2015年
研发方向：电动车、电池、智能驾驶、太阳能、LED灯项目的开发

信息来源：中国汽车报 编辑制作：浙江省汽车行业协会 李晶晶



动态聚焦

浙江汽车

浙江省长袁家军在杭会见美国密歇根州州长 万向集团总裁鲁伟鼎受邀参加



8月7日上午，浙江省委副书记、省长袁家军在杭州会见了美国密歇根州州长里克斯·奈德一行。集团总裁鲁伟鼎受邀参加会议，并参加了随后举行的欢迎午宴。

在会见中，袁家军省长着重介绍了浙江在推动科技创新、加快建设开放型经济、促进实体经济发展、打造优良生态环境和商务环境等方面的情况。他说，浙江省和密歇根州有很多可以相互学习和借鉴的地方，要加深合作，优势互补。比如新能源汽车、互联网汽车，是作为下一步的产业高地来打造，包括万向在内，浙江有很多企业在做这方面研究，在未来中国智能汽车领域都会发挥出重要的领导作用。

斯奈德说，密歇根州与浙江建立了很深的友谊，两个省（州）在制造业、农业、旅游业等产业有很多得天独厚的优势，同时两个

省（州）的人民天生都非常友好。他特别提到，“浙江省也有很多知名企业家，鲁冠球先生就是其中杰出代表，他的企业在密歇根州作了很多投资，我们甚至把鲁先生当作我们密歇根的荣誉市民了。”

在参加正式会见之前，作为老朋友，斯奈德与鲁伟鼎作了简单会面和亲切交流。鲁伟鼎说，非常感谢您对我们在美国发展的一贯支持，上个月我去美国了，我们A123在美国有一个新的技术中心的投资。斯奈德说，我也很荣幸再次见到您，跟老朋友见面。您父亲是我们老朋友，你们是我们重要的客户，我希望能够很好地关照你们。我会继续努力工作，为你们营造一个更好的环境。

斯奈德说，在过去6年中，密歇根州创造了很多制造业的就业机会，在美国首屈一指，“非常感谢您也为我们创造了很多就业机会。”他告诉老朋友，密歇根有很多激动人心的新创意，其中就有智能出行，把IT与汽车技术相结合。他说，他想了解一下，对他们提供的服务是否满意，还有哪些地方需要改进。

鲁伟鼎说，“对您主持下的密歇根州，万向很满意。我了解到，A123在密歇根州投资技术中心，政策也是公平、开放的。您刚谈到州里面会重点发展智能出行，这是非常对的，这也正是万向下阶段的投资重点。在这方面，州长先生是否可以让密歇根州的学校和科技型企业跟浙江多一些合作，跟我们万向有一些系统的对接，这样的合作会很好。”斯奈德非常赞同鲁伟鼎的建议，并表示将来会有很多机会。

万向与密歇根渊源颇深，2008年万向美国公司在密歇根州投资了尼普科，发展迅速，A123在该州建有工厂，Karma在该州最大城市底特律建立了研发中心。斯奈德本人也曾多次来访万向。

（来源：万向集团）

浙江金固股份有限公司钢轮事业部 2017年度第二次6S表彰大会顺利召开

8月10日，公司钢轮事业部2017年度第二次6S表彰大会顺利召开。会议分三项议程：一、通报近期6S推进情况，二、为获奖班组颁奖，三、领导作总结报告。

大会第一项，体系部总监通报了正式运行阶段6S推进情况，检查结果相比上次开会有了长足的进步，但仍有很大的上升空间，诸多问题需要每个员工脚踏实地、一步一步去克服，把6S标准严格执行下去。

当然，经过一个月时间的调整，也有非常出色的班组不断涌现，祝贺高端产品制造工厂轿车线三区合成组、二区轮辐组、一区轮辐组取得前三名的好成绩，公司领导分别为三个区的班组长颁发了锦

旗和奖金。

最后，钢轮事业部领导进行了总结发言，对事业部员工在6S推进当中做出的努力表示了肯定，对下个阶段阿米巴经营的推行进行了宣传铺垫，希望在下个月的表彰大会当中能够看到各车间班组更大的进步。

6S管理的实施为公司推行阿米巴经营夯实了基础，也吹响了公司大步向前的号角。下一步的6S管理将进入一个新的层次，既标志着公司的整体素质上升一个阶段，也标志着将管理水平推动到一个令人瞩目的新高度。

（来源：金固股份）

文化进灾区，中汽商用在行动

8月14日，四川省文化厅在四川省非物质文化遗产保护中心举行了流动文化车交车仪式。

为配合“8·8”九寨沟地震抗震救灾工作，让灾区群众不出帐篷便能享受文化生活，本次交车仪式以“文化进灾区帐篷行动”为主题。交车仪式现场，13辆由中汽商用汽车有限公司（杭州）提供的流动文化车依次排开，这批车辆将一次性配送到阿坝州各基层文化馆，以改善边远山区和少数民族基层文化生活。四川省文化厅、阿坝州文广新闻局等关领导及阿坝州13个市县相关负责人参加了本次流动文化车操作培训及交车仪式。

此次配送的“中汽牌”流动文化服务车是集多媒体系统、车载视频、投影、显示屏、电脑、发电机、换衣间及车外辅助设备，集声、光、电等设备于一体的文化下乡服务车辆，不仅可以开展小型文艺演出、文化娱乐，还可用作综合科普展示、艺术展览、实事政策宣传、知识讲座、技能培训、心理疏导等使用。考虑到阿坝州特殊的地理条件和气候因素，这一批配



至阿坝州的流动文化车还专门配置了预热取暖装置。

为做好灾区青少年儿童的心理抚慰，丰富灾区“帐篷”儿童的暑期文化生活，四川省图书馆借助本次交车机会向九寨沟县捐赠了1500册少儿类图书。

（来源：中汽商用）

全面超越，为你而来 众泰T700荣获2017国产SUV车型大奖

2017年上半年，中国汽车市场销量增速回落。据中国汽车工业协会数据显示，2017年上半年乘用车销量分别为1148.27万辆和1125.3万辆，同比增长仅为3.16%和1.61%，增速比上年同期下滑4.16个百分点和7.62个百分点。值得关注的是，SUV细分市场竞争分别增长18.9%和16.8%，成为唯一亮色。正所谓得SUV者得天下，在国内外各大汽车品牌纷纷在这一细分市场排兵布阵的同时，以众泰汽车等为主的民族品牌却开创了豪华SUV新时代，成为了SUV细分市场的一匹黑马。

8月1日，第四届中经SUV论坛暨“2017中经SUV车型评选”



颁奖盛典在北京嘉里中心隆重举办。众泰T700以原创设计、越级品质和豪华配置荣获2017国产SUV车型大奖。

众泰T700是众泰汽车旗下首款中大型豪华SUV，具有超高的颜值、奢华的配置、智能的科技，以及匠心的品质，是目前同级车型中唯一配备电动吸合门、电动伸缩踏板、电子旋钮换挡，双液晶显示超大屏、智能语音控制、等领先智能科技与超五星级安全综合性价比最大的车型。

众泰T700自5月31日上市以来一直处于供不应求的状态，此次荣获2017国产SUV车型大奖可谓实至名归。

2017年是众泰汽车七级变速战略深入实施之年，伴随着众泰汽车重组更名成功登陆资本市场，众泰汽车战略新品T700、T600Coupe相继推出，6月份销量达20458辆。2017年下半年众泰汽车还将推出首款原创小型SUV众泰T300、Z700 2017款、云100Plus和Z500EV等新车型，2018年还将推出T500、T800等全新原创车型，必将引领消费新需求，实现销量稳步增长。

未来，众泰汽车将持续加大产品研发投入，形成全新设计语言和DNA元素的众泰汽车家族脸谱，产品品质争取能比肩国际品牌。众泰汽车将以全球化视野来规划和发展众泰汽车，通过掌握核心技术，特别是在新能源、智能网联和无人驾驶等领域实现创新领先。争取到2025年实现销量突破100万辆的目标，打造具备国际竞争力的世界知名品牌，真正实现“品质派，World tye的梦想！

（来源：众泰汽车）



动态聚焦

杭州市副市长陈新华调研亚太股份

7月25日，杭州市副市长陈新华、市政府副秘书长李强煜、市经信委副主任濮明升在萧山区副区长魏大庆等市、区和蜀山街道领导的陪同下莅临亚太股份调研。亚太集团董事长黄来兴，亚太股份董事长、总经理黄伟中，副总经理郑荣等领导热情接待了陈新华一行。

黄来兴、黄伟中、郑荣等公司领导对陈新华副市长一行的到来表示热烈欢迎，并先后汇报了公司的企业概况、技术研发能力和制造水平，重点介绍了公司的轮毂电机和智能驾驶两项前瞻技术。同时，对市政府给予的支持表示感谢。

在听取了公司领导的介绍后，陈新华对公司的两项前瞻技术产生了浓厚兴趣，详细询问了这两项技术的研发及产业化进度、市场应用前景以及市政府的扶持资金到位情况。在得到公司领导一一答复后，他不住点头称赞表示满意。

在黄伟中的陪同下，陈新华一行参观了公司产品陈列室、国家级企业技术中心、国家认可实验室和智能化制造车间，并对公司先进的制造水平和扎实的研发能力表示赞赏。

陈新华指出，我们杭州、我们萧山有像亚太这样的企业，让我感到很欣慰。亚太能在汽车领域内坚守主业40多年，到如今能站



在行业潮头比肩国际品牌，着实不易。黄董事长作为老一辈的企业家，带领企业转型升级，他的远见、勇气和气魄，无不体现了“奔竞不息，勇立潮头”的萧山精神，令人钦佩。并表示，市政府将大力支持亚太的前瞻技术产业发展及企业的转型升级。

(来源：亚太集团)

吉利控股集团与沃尔沃汽车成立合资公司

8月4日，浙江吉利控股集团与沃尔沃汽车在吉利汽车杭州湾研发中心正式签署协议，成立技术合资公司。新公司将按照50:50的股比，通过相互授权的方式，实现整车架构技术、高效清洁能源总成等领域的前沿技术共享与零部件联合采购。

吉利控股集团董事长李书福；沃尔沃汽车集团总裁、CEO汉肯·塞缪尔森；吉利汽车集团总裁、CEO安聪慧；吉利汽车集团副总裁、

CTO冯擎峰；沃尔沃汽车集团高级副总裁、CTO贺瑞安等出席了签约仪式。

吉利—沃尔沃技术合资公司是中国汽车企业首次与国际领先豪华汽车品牌建立全面技术授权、协同采购的战略合作关系。技术合资公司由吉利汽车和沃尔沃汽车共同运营，共享沃尔沃SPA平台和四缸发动机，以及吉利CMA基础模块架构和7DCT变速器等最新技术。双方还将共同开发下一代纯电动汽车平台技术，并通过技术共享和联合采购实现沃尔沃汽车、吉利汽车和领克汽车之间的协同合作，从而推动品牌共同发展。吉利和沃尔沃将共同承担未来的研究费用和相应的采购成本，旗下的前沿技术也将通过技术合资公司授权，在吉利控股集团内跨品牌共享。

技术合资公司暂定名为“宁波时空方程技术有限公司”，总部设在宁波杭州湾新区。杭州湾作为吉利汽车研发中心的所在地，汇集了吉利汽车前沿的技术资源和强大研发能力，将为合资公司提供先进且完备的支持。此外，合资公司将在瑞典哥德堡设立分公司。瑞典哥德堡是沃尔沃汽车总部的所在地，同时也是吉利汽车欧洲研发中心(CEVT)的所在地。作为CEVT的拓展和延伸，未来吉利还将在哥德堡建立欧洲创新中心。合资公司的选址为吉利与沃尔沃实现协同和规模效应最大化创造了得天独厚的条件。

吉利控股集团董事长李书福表示：“吉利控股集团内部的协同



合作正在进入一个全新的阶段，这是我们成长为拥有多品牌矩阵的跨国汽车集团的必由之路。通过共同开发、共享前沿技术和联合采购，公司旗下各品牌将在保持独特定位和差异化配置的前提下更好地实现规模效应，并按照各自的标准和特色满足不同细分市场用户的需求。”

沃尔沃汽车总裁、CEO汉肯·塞缪尔森表示：“同一集团内跨品牌联合研发和采购已经成为汽车行业的惯例。我们很高兴能与吉利达成新的技术合作协议，沃尔沃下一代电动汽车技术的开发带来巨大帮助。”

吉利汽车集团总裁、CEO安聪慧表示：“在联合开发CMA基础模块架构和打造领克品牌的基础上，吉利和沃尔沃将不断深化技术合作，充分共享资源，为两个公司不断提升核心竞争力和实现可持续发展开创更加广阔的空间。这对我们实现‘到2020年产销200万辆，进军世界汽车企业前十强’的战略目标提供了强有力的支持。”

前沃尔沃汽车集团资深副总裁、亚太区CEO拉尔斯·邓在当天被任命为合资公司董事长。

(来源：吉利汽车)

万安科技应邀参加 中德电动汽车标准化工作组第五次会议

日前，中德电动汽车标准化工作组第五次会议在青岛召开，会议由国家标准委与德国国家标准化机构共同组织。万安科技作为中国汽车零部件龙头企业（无线充电领域）应邀参加此次会议。

中德双方分别介绍了两国电动汽车标准化路线图，并对电动汽车整车安全、无线充电、数据传输与信息安全等工作情况进行了交流，双方就深化中德两国电动汽车新领域标准化合作、加强国际标准化协调和信息交换、共同开展标准试验验证等达成以下四点共识。

一是继续深化电动汽车动力电池标准化领域的合作，双方加强在动力电池规格尺寸、热扩散等方面的研究交流。共同支持在ISO/TC22/SC37的标准工作，德方欢迎中国提出的动力电池耐久性快速评价和电动客车用电池两项ISO标准提案。

二是中德在电动汽车信息安全方面加强合作，开展合作或支持双方在电动汽车充电、远程服务与管理等应用场景下开展的信息安全国际标准化活动。

三是双方同意在大功率充电领域进行合作，保持标准化进展情

况互通及技术交流，开展试验验证活动，确定共同组建联合专家组，共同促进国内国际标准的研究制定工作。

四是深化无线充电技术与标准协调，进一步讨论互操作性测试共同研究与交流。

(来源：万安科技)



杭州市财贸工会 现场慰问杭州爱知公司一线员工

七月杭城骄阳似火，气温已经持续五天超过了40℃，25日上午，市财贸工会张也平主任一行顶着高温，带着慰问品，来到位于杭城东部下沙杭州经济技术开发区的杭州爱知工程车辆有限公司现场进行高温慰问。

张主任仔细询问单位防暑降温措施以及一线职工的工作情况和身体状况，为他们送上防暑降温“大礼包”，并嘱咐一线员工保重身体，注意休息，在努力工作的同时要预防中暑，为在高温下坚守作业的生产现场员工送去“娘家人”的亲切关怀。

7月19日下午公司董事长俞沉与工会主席王智勇一同到生产

现场慰问，为每位一线员工奉上一杯凉爽的绿豆汤，这是沿袭公司多年的传统。

每年夏季总务都会早早的备好防暑药品，35℃以上的高温天气，车间里放置冰块降温，一线员工发放一瓶清凉饮料，中午食堂向所有员工免费提供防暑降温饮品，每天下午气温最高的时段，公司高层管理人员轮流亲赴现场各个岗位慰问，为一线员工奉上一杯凉爽绿豆汤、红枣银耳汤，让一线员工们在酷暑感受到了一丝舒心的凉意。

(来源：杭州爱知)



动态聚焦

铁流股份-吉林大学战略合作成立车辆动力传动系统研发平台



为加强校企合作、落实公司人才战略规划，铁流股份与吉林大学于8月16日在公司举行了“战略合作”签署及“博士后工作站”揭牌仪式，这是铁流股份与吉林大学合作的开始，也标志着铁流股份依托校企合作和科技创新迈上了一个新的台阶。

今年6月份，省人社厅同意浙江铁流离合器股份有限公司设立浙江省博士后工作站，公司会严格按照“做实、放大、可持续”的要求，充分发挥博士后工作站在人才引进培养和推进产学研合作中的积极作用。同时公司将以博士后科研工作站为契机，建立与吉林大学长期稳定友好的产学研合作关系，进一步挖掘合作潜力，加大合作力度，拓宽合作领域，紧密结合公司技术创新规划，以新产品、新工艺、新技术为主要研究开发方向，以顾客为依托、市场为导向，重点开发高品质、高性能、差别的高附加值新产品。

(供稿：余杭区汽车摩托车工业协会 钱玲吉)

人本集团参加GAF2017轴承技术发展论坛

全球汽车论坛GAF2017轴承技术发展论坛暨采购需求发布+用户企业闭门交流会近日在上海隆重举行，有超过150名产业链的专业人士参加本届会议，本次会议是国内最大规模、技术水平最高的轴承产业链商务、技术盛会。同时邀请西安交大、上海大学、河南科技大学等轴承行业教授交流和互动。

应组织方的邀请，人本集团技术中心高级工程师代现合在会上作了“新能源汽车驱动电机轴承应用技术”主题演讲，并与汽车行

业专家交流分享新能源驱动电机轴承的解决方案。代现合工程师针对新能源驱动电机在实际应用过程中的特点，新能源驱动电机轴承高速性能、急变速度性、低力矩、低噪音、低温升、长寿命等主要性能，从产品设计、材料、热处理到高纯净轴承钢、专用润滑脂和特殊保持架的使用，以及制造流程从源头到加工过程中高精度的生产控制和实验设备的验证等方面，和在场的嘉宾一起探讨。

(来源：人本集团)

浙江省政协领导到东风裕隆调研

7月18日，浙江省政协原副主席王培民等一行，在杭州大江东产业集聚区管委会副主任许昌陪同下到东风裕隆调研。东风裕隆总经理吴新发对王培民一行的来访表示欢迎，并详细介绍了东风裕隆的发展历程、技术装备、新能源事业规划等情况，他希望省政协能在今后的工作中为东风裕隆事业发展提供更多的支持和帮助。

在了解相关情况后，王培民对东风裕隆在新能源汽车研发方面的重视和创新给予充分肯定。他说，新能源汽车发展是汽车产业跨越的关键，东风裕隆要提早进行前瞻性布局，聚焦电动车驱动技术研发，并进一步将汽车的电动化、轻量化和智能化相互融合，努力走出一条健康可持续的产业发展之路。

王培民一行还走进东风裕隆产品展示厅参观，详细了解了纳捷各款车型的性能参数、产品价格、市场表现等情况。

(供稿：东风裕隆总经办)



杭州市副市长陈新华莅临龙生科技考察调研

7月6日上午，杭州市副市长陈新华，市政府办公厅副秘书长李强煜，市经信委、市科委、市府办工业经济处负责人等一行，在副县长潘渭，县府办、经信局、科技局、富春江镇等负责人的陪同下莅临龙生科技考察调研。

公司董事长俞龙生热情接待了陈新华一行，并详细介绍了东区新厂区的整体规划布局，研发楼、现代化智能生产线建设等情

况。陈新华首先来到工程部，一进模具车间看到大型且又精致的连续模具正在组装，便停下脚步详细了解模具所用的材料，制作的工艺流程、执行标准、安全控制等方面的情况。接着，边慢步行边参观起连续模保养、焊夹具检具制造、单机模具组装，CNC加工中心，以及精加工的大型磨床等。

伴随着隆隆的机声，陈新华走在冲压车间的参观道上看着一排排大型智能冲压设备，询问起生产的产品名称、产品的质量保证、产量，以及产品的市场销售情况。产品打制完成自动落入物料框，又由自动化物料小车送往自动化立体仓库存放，而后送至焊接车间，进入焊接工序后到电泳、装配，一直到自动化成品立体仓库，陈新华见物料车小车从身边开过，并听着流水生产线的介绍，感受着这工业化、信息化、智能化相融合的先进生产工艺。更有那八连冲、精冲机，不仅大大解放了劳动力，提高了生产效率，而且产品的产量、质量都有了可靠的保证。

通过考察调研，陈新华不无感慨地说，三四年前我来龙生时这里的厂房都没建好，想不到短短几年时间变化这么大，现在已经建成了一座花园式厂房和国内行业一流的现代化生产线，真是不简单！希望龙生公司牢牢抓住发展机遇、做优产品，乘势而上，实现企业发展的一次新跨越。

(供稿：龙生科技 杨锦轮)



铁骑展风采 警车显真功 钱江贝纳利参展“第九届交博会”速递

2017年8月9日，经公安部、商务部批准，由中国道路交通安全协会主办，公安部交通管理局、装备财务局、科技信息化局指导，公安部交通管理科学研究所、公安部道路交通事故安全研究中心、国家道路交通安全产品质量监督检测中心、江苏省公安厅交通管理局、江苏省道路交通安全协会、南京市公安局交通管理局等单位支持的第九届中国国际道路交通安全产品博览会暨公安交警警用装备展在南京国际博览中心隆重开幕。

在这场国内警用装备领域极具权威性与影响力的专业性展会现场，钱江摩托携黄龙系列、蓝宝龙系列、踏板系列等多款警车隆重亮相。

凭借着在民用领域的技术积累与在公务车市场的积极探索与配套研发，钱江贝纳利警务用车在推介会上得到了国内警务人员、广大媒体朋友与摩托车车迷们的认可。

本次推介会，为进一步做好公安装备保障工作，钱江摩托还将警用摩托植入到了警务骑行装备展位和警务配套电子设备当中，方便干警直观了解。

现在广东广州、深圳、山东济南、河北石家庄、河南辉县、云南昆明、内蒙古包头、四川南充、湖北武汉、湖南长沙、江苏南京等全国各省市都能看到英姿飒爽的贝纳利铁骑。

(供稿：钱江摩托)





动态聚焦

余姚市总工会领导 高温慰问时代紧固件一线员工



一条擦汗的毛巾、一袋夏令用品……恰似夏日里的凉风，沁人心脾。7月25日上午余姚市总工会和三七市镇总工会领导一行六人来到宁波时代紧固件制造有限公司车间生产一线，看望慰问奋战在高温岗位上的职工，与大家一一握手。“你们辛苦了，我代表市总工会向你们表示慰问，你们一定要注意休息，高温下工作更要注意安全。”并送上夏令用品，把党和政府及工会组织的关爱送到职工心坎上。一声声问候表达了工会对职工的关心和牵挂，职工们微笑的脸上也表达了对工会的感谢之情。

最后市总工会领导嘱咐企业负责人注意做好防暑降温工作，合理安排作息时间，做到劳逸结合，保障职工健康。让职工度过一个清凉、安全、健康的夏季。

(供稿：时代紧固件 陆卫红)

春风动力在上交所主板上市！

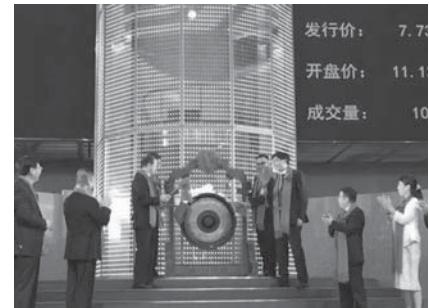
“当你在海外遇到危险，不要放弃，请记住，在你身后，有一个强大的祖国”，这句出自电影《战狼2》的片段，振奋了多少国人的爱国之心。

在电影中一辆全地形越野车穿梭在充满障碍物又狭窄的小道上，躲避着危机四伏的四周，显得非常游刃有余，最后一个爆炸的场面更是激动人心，将紧张地气氛调至顶峰，这就是国产春风全地形越野车——春风ZFORCE 800EX。

春风动力是余杭经济开发区一家从事发动机研发、制造的企业，现已进入摩托车、全地形车、游艇等领域的生产。

2017年8月18日，伴随着响亮的鸣锣声，浙江春风动力股份有限公司在上海证券交易所成功挂牌上市，正式登陆资本市场。股票简称：春风动力，股票代码：603129，本次春风动力发行价格为13.63元/股，发行数量为3333.34万股，股票从集合竞价阶段开始就受到广大股民的追捧，开盘后价格便秒涨至44.02%，春风得意，动力十足！

中共杭州市余杭区委常委、常务副区长祝振伟先生，浙江春风动力股份有限公司董事长赖国贵先生，德邦证券股份有限公司副总裁胡旭先生出席上市仪式并致辞；中共浙江省杭州市委常委、余杭区委书记毛溪浩先生，浙江春风动力股份有限公司董事长赖国贵先生共同掌锤鸣锣；上海证券交易所首席运营官谢伟先生，中国银行浙江省分行行长郭心刚先生，浙江省杭州市余杭区委常委、杭州余杭经济技术开发区（杭州钱江经济开发区）党工委书记、管委会主任沈昱先生，原重庆市政协副主席彭永辉先生，余杭经济技术开发区党工委委员 副主任金海平先生，乐清市人民政府副市长吴呈钱先



生，杭州经济技术开发区党工委副书记、管委会副主任陈金生先生，中国汽车工业协会摩托车分会秘书长李彬先生到场共同见证了这一重要的时刻。

浙江春风动力股份有限公司董事长赖国贵先生表示：“本次主板上市是春风动力公司发展历程中具有里程碑意义的事件。我们将借助资本市场的力量，不断壮大自身的研发和经营实力，创造优良的业绩来回报广大投资者，努力将春风公司打造成百年企业。”

此次发行，使得春风动力成功迈开了在资本市场的第一步，成为公司发展史上又一重要的里程碑，它也将成为推动春风动力公司加速前进的强劲动力！

(供稿：余杭区汽车摩托车工业协会 钱玲吉)

汽车平台

浙江省汽车平台与浙江省经信委合作 开展“浙江省汽车工业中长期发展思路研究”

近日，浙江省汽车及零部件产业科技创新服务平台（简称“浙江省汽车平台”）与浙江省经济与信息化委员会达成合作，共同开展“浙江省汽车工业中长期发展思路研究”。

本次研究，主要以深入了解当前浙江省汽车及零部件行业发展状况，发现优势与不足，明确与国内外行业发展差距为前提，因地制宜，制定适合浙江省汽车及零部件行业的中长期规划及短期应对方案。

“浙江省汽车工业中长期发展思路研究”将会从汽车工业发展趋势、浙江汽车工业现状、浙江汽车工业发展路径和重点领域、产业发展促进办法和政策建议该四块内容开展调查。

从当前浙江省汽车工业发展来看，我省很多企业有自己的材料配方，但轻量化、高强度钢等材料基本靠进口；企业的高端装备基本依靠进口，但难已满足企业需求，省内正在积极推进机器换人，开始重视自主研发装备；汽车技术正从逆向工程向协同设计转化，但是要补的课非常多；浙江省高校资源欠缺，在车辆工程专业方面远落后于北上广吉林武汉等地，目前通过成立浙江工程师学院等方式招揽和培育人才。

根据浙江省经信委发布数据，我省新能源汽车产业规模一直居全国前列。去年，我省新能源汽车产量达7万辆，占全国20%，销售产值已近250亿元，已形成包括整车制造、关键零部件、核心基础材料研发生产、新能源汽车示范运营等较完整的新能源汽车产业链。随着乐视汽车、威马汽车等新兴新能源智能汽车制造商的不断加入，我省已然成为了新能源汽车产业的成长沃土。但不可否认，我省新能源汽车产业也存在一些问题，如缺乏龙头企业，畅销车型还没出现，充换电设施还不够完善，新能源车在汽车租赁和公共交通领域占比较高，私人消费还非常少。此外，我省整车企业规模小，但目前发展速度领先全行业，零部件规模国内领先，但以后市场为主。

浙江省汽车工业发展应以夯实基础为前提，并通过学习高新技术的方式寻求突破。汽车产业可以采取产业集聚、龙头培育、整车带动及零整协作等方式促进整体行业发展。

希望通过本次合作研究，能够使浙江省政府、汽车及零部件行业企业更好的了解浙江省汽车行业发展现状，也为未来汽车行业的发展之路指点迷津。

浙江省科技厅同意浙江省汽车平台 新增一批优秀服务机构为共建单位

近日，为充分发挥浙江省汽车及零部件产业科技创新服务平台在各地方政府、汽车及零部件产业链企业传播科技信息、设计创新课题、组织联合攻关，实施成果转化、产品检测分析、开展人员培训提供技术服务等科技创新服务的积极作用，浙江省科技厅同意浙江省汽车平台新增的一批优质服务机构为共建单位，共同服务汽车产业。

及零部件产业。

本次新增服务机构为：中汽研（天津）汽车工程研究院有限公司、东华计量测试研究院、杭州海派标准技术服务有限公司、杭州华测检测技术有限公司、宁波市华测检测技术有限公司、上海华测品标检测技术有限公司。

除以上新增机构，浙江省汽车平台共建单位名单如下：

牵头单位：浙江大学	上海电器设备科学研究所	金华中科机电研究所
管理运营单位：浙江博众汽车科技有限公司	上海市计量测控技术研究院	金华博众汽车科技有限公司
共建单位：	上海天祥质量技术服务有限公司	浙江中科正方电子技术有限公司
浙江省产品质量安全检测研究院	上海机动车检测认证技术研究中心有限公司	玉环县科学技术局
浙江省计量科学研究院	莱茵技术(上海)有限公司	浙江大学台州研究院汽摩配研究所
浙江省电子信息产品检验所	程智电子科技(上海)有限公司	中国汽车工程研究院股份有限公司浙江分公司
浙江方圆圆检检测集团有限公司	德凯认证服务(苏州)有限公司	玉环县科技孵化器有限公司
宁波明洲中测检测科技有限公司	中国北方车辆研究所	武汉理工大学玉环技术转移中心
中测测试科技(杭州)有限公司	天津汽车检测中心	玉环卡布里尔刀具科技有限公司
杭州谱尼检测科技有限公司	武汉华威专用汽车检测有限责任公司	玉环县逸林数字化技术服务中心
宁波谱尼测试技术有限公司	金华市科学技术局	玉环县质量技术监督检测中心
谱尼测试集团上海有限公司	金华市质量技术监督检测院	瑞安市科学技术局
卡达克机动车质量检验中心(宁波)有限公司	金华博众汽车技术研究所	瑞安市质量技术监督检测院
宁波汽车零部件检测有限公司	金华机电产品仿真技术研究所	瑞安市方圆产品质量检测有限公司

供稿 / 浙江省汽车及零部件产业科技创新服务平台



7月乘用车销量疲软 新能源车表现亮眼

7月，我国汽车产销量比上月下降，比上年同期保持增长。当月汽车产销分别完成205.9万辆和197.1万辆，产销量比上月分别下降5%和9.2%，比上年同期分别增长4.8%和6.2%。产销量同比增速比上月分别扩大0.9和2.6个百分点。

7月我国汽车工业经济运行呈现如下特点：汽车产销量环比下降，同比增长；乘用车产销同比增长，增速低于汽车总体；商用车产销量环比继续下降，同比保持较快增长；新能源汽车产销量同比较快增长；中国品牌乘用车市场份额高于同期；汽车出口环比下降，同比呈现持续较快增长。

2017年7月汽车产销情况分析

7月，我国汽车产销量比上月下降，比上年同期保持增长。当月汽车产销分别完成205.9万辆和197.1万辆，产销量比上月分别下降5%和9.2%，比上年同期分别增长4.8%和6.2%。

1-7月，汽车产销分别完成1558.5万辆和1532.5万辆，比上年同期分别增长4.7%和4.1%，低于上年同期4.3和5.7个百分点。

2017年7月汽车产销情况

	产量(万辆)	环比增长	同比增长	销量(万辆)	环比增长	同比增长
汽车	205.94	-4.9%	4.7%	197.12	-9.2%	6.1%
乘用车	175.86	-4.6%	1.9%	167.84	-8.3%	4.2%
商用车	30.08	-6.75%	24.73%	29.28	-13.90%	18.36%

2017年1-7月汽车产销情况

	产量(万辆)	同比增长	销量(万辆)	同比增长
汽车	1558.52	4.65%	1532.52	4.10%
乘用车	1324.13	3%	1293.14	1.95%
商用车	234.38	15.10%	239.98	17.51%

2017年7月前十家汽车分车型生产企业销量排名

排名	汽车		乘用车		商用车	
	企业名称	销量(万辆)	企业名称	销量(万辆)	企业名称	销量(万辆)
1	上汽集团	45.41	一汽-大众	15.34	东风汽车	4.13
2	东风集团	27.82	上汽通用	14.30	北汽福田	3.75
3	一汽集团	26.89	上汽大众	13.20	一汽集团	2.71
4	北汽集团	16.62	上汽通用五菱	11.50	中国重汽	2.46
5	中国长安	16.15	吉利控股	9.50	陕汽集团	1.63
6	广汽集团	15.83	东风有限	8.50	江铃控股	1.63
7	吉利控股	9.50	一汽丰田	6.31	江淮股份	1.61
8	长城汽车	6.91	长安汽车	6.21	上汽通用五菱	1.51
9	华晨汽车	4.41	长城汽车	6.06	重庆力帆	1.16
10	奇瑞汽车	4.38	东风丰田	6.05	长安汽车	1.10
合计(万辆)	173.92	96.97	21.69			
所占比重	88.23%	57.78%	74.08%			

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

2017年7月乘用车产销情况分析

7月，乘用车产销分别完成175.9万辆和167.8万辆，产销量比上月分别下降4.7%和8.4%，比上年同期分别增长2%和4.3%，分别低于汽车总体2.8和1.9个百分点。

1-7月，乘用车产销分别完成1324.1万辆和1293.1万辆，比上年同期分别增长3%和2%，低于汽车总体1.7和2.1个百分点。

2017年7月乘用车细分品种产销情况

	产量(万辆)	环比增长	同比增长	销量(万辆)	环比增长	同比增长
乘用车	125.86	-4.67%	1.97%	167.84	-8.37%	4.27%
基本型乘用车(轿车)	88.62	-1.12%	1.12%	82.49	-6.58%	-0.26%
运动型多用途乘用车(SUV)	69.83	-5.44%	11.28%	68.95	-7%	18.06%
多功能乘用车(MPV)	14.59	-13.45%	-19.28%	13.65	-16.61%	-10.94%
交叉型乘用车	2.82	-32.15%	-29.41%	2.75	-37.13%	-39.46%

2017年1-7月乘用车细分品种产销情况

	产量(万辆)	同比增长	销量(万辆)	同比增长
乘用车	1324.1	3%	1293.1	2%
基本型乘用车(轿车)	638.2	-1.4%	622.4	-2.8%
运动型多用途乘用车(SUV)	536.8	17.9%	521.6	17%
多功能乘用车(MPV)	118.1	-13.7%	114.7	-15.2%
交叉型乘用车	31.1	-32.4%	56.3	-26.7%

2017年7月前十家乘用车生产企业销量排名

排名	轿车生产企业	SUV生产企业		MPV生产企业
		产量(万辆)	销量(万辆)	
1	一汽-大众	长城汽车	上汽通用五菱	上汽通用
2	上汽通用	吉利控股	长安汽车	东风本田
3	上汽大众	上汽通用五菱	东风汽车	上汽通用
4	吉利控股	东风有限(本部)	东风本田	广汽乘用车
5	一汽丰田	上汽大众	东风本田	江淮股份
6	东风有限(本部)	广汽乘用车	东风本田	广汽本田
7	北京现代	长安汽车	北汽股份	广汽本田
8	广汽丰田	东风本田	比亚迪	重庆力帆
9	广汽本田	上汽通用	东风日产	一汽丰田
10	长安福特	上汽股份	东风日产	广汽丰田
合计(万辆)	60.83	36.94	12	87.91%
所占比重	73.74%	53.58%		

2017年7月前十家乘用车品牌销量排名

排名	轿车	SUV		MPV
		品牌	销量(万辆)	
1	英朗	哈弗H6	3.73	五菱宏光
2	卡罗拉	宝骏510	3.30	宝骏730
3	速腾	传祺GS4	2.64	别克GL8
4	朗逸	博越	2.19	欧诺
5	轩逸	途观	2.11	菱智
6	捷达	荣威RX5	1.81	欧尚A800
7	桑塔纳	奇骏	1.63	艾力绅
8	迈腾	CS75	1.48	幻速H3
9	帝豪	本田XR-V	1.47	杰德
10	波罗	帝豪GS	1.29	轩朗
合计(万辆)	24.67	21.65	9.53	
所占比重	29.91%	31.40%	69.82%	

2017年7月乘用车分国别销售情况

	中国品牌	德系	日系	美系	韩系	法系
销量(万辆)	67.92	35.27	33.39	20.25	7	2.58
所占比重	40.47%	21.01%	19.89%	12.07%	4.17%	1.54%

2017年1-7月乘用车分国别销售情况

	中国品牌	德系	日系	美系	韩系	法系
销量(万辆)	561.87	262.79	232.31	155.42	50.09	21.42
所占比重	43.45%	20.32%	17.96%	12.02%	3.87%	1.66%

7月，在乘用车主要品种中，与上月相比，四大类乘用车品种产销均呈下降，交叉型乘用车降幅更为明显；与上年同期相比，运动型多用途乘用车(SUV)产销继续保持增长，基本型乘用车(轿车)产量微增，销量略降，其他品种呈较快下降。

与上月相比，在轿车生产企业中，北京现代销量增速最为明显，一汽大众、吉利控股和广汽丰田增速略低，其他六家企业有所下降，其中长安福特、上汽大众下降更快；在SUV生产企业中，东风本田、上汽通用五菱和上汽股份销量增速居前，长城汽车和吉利控股略有增长，其他企业均呈下降；在MPV生产企业中，江淮股份、广汽本田和北汽股份销量有所增长，其他七家企业均呈下降。

7月，1.6L及以下乘用车销售111.3万辆，比上年同期下降1.0%，占乘用车销量比重为66.3%，比上年同期下降3.5个百分点。
1-7月，1.6升及以下乘用车销售880.9万辆，比同期下降2.5%，占乘用车销量比重为68.1%，比上年同期下降3.1个百分点。



数据参考

2017年7月中国品牌乘用车销售情况

	销量(万辆)	同比增长	占总销量比重	同比增长
中国品牌	67.9	7.2%	40.5	1.1%
轿车	14.8	4.1%	18.0	0.8%
SUV	39.4	25.2%	57.1	3.3%
MPV	11.0	-16.5%	80.2	-5.4%

2017年1-7月中国品牌乘用车销售情况

	销量(万辆)	同比增长	占总销量比重	同比增长
中国品牌	561.9	4.7%	43.5	1.1%
轿车	121.2	1.2%	19.5	0.8%
SUV	309.3	24.5%	59.3	3.6%
MPV	96.9	-20.3%	84.5	-5.4%

2017年7月商用车产销情况分析

7月，商用车产销分别完成30.1万辆和29.3万辆，比上月分别下降6.8%和13.9%，与上年同期相比分别增长24.7%和18.4%。1-7月，商用车产销分别完成234.4万辆和239.4万辆，比上年同期分别增长15.1%和17.5%，高于汽车总体10.4和13.4个百分点。分车型产销情况看，客车产销比上年同期降幅收窄；货车产销比上年同期继续较快增长。

2017年7月商用车细分品种产销情况

	产量(万辆)	环比增长	同比增长	销量(万辆)	环比增长	同比增长
商用车	30.03	-6.25%	24.73%	29.28	-13.90%	18.36%
客车	3.83	-15.96%	3.16%	3.58	-27.44%	1.46%
货车	26.24	-5.23%	28.66%	25.70	-11.59%	21.78%

2017年1-7月商用车细分品种产销情况

	产量(万辆)	同比增长	销量(万辆)	同比增长
商用车	234.4	15.1%	239.4	17.5%
客车	25.7	-13%	25.6	-12.4%
货车	208.7	19.9%	213.8	22.5%

2017年7月新能源汽车产销情况分析

7月，新能源汽车产销分别完成5.9万辆和5.6万辆，同比分别增长52.6%和55.2%。其中纯电动汽车产销同比分别增长69.6%和70.2%；插电式混合动力汽车产销同比分别增长10.0%和16.3%。

1-7月，新能源汽车产销分别完成27.2万辆和25.1万辆，比上年同期分别增长26.2%和21.5%。其中纯电动汽车产销比上年同期分别增长37.8%和33.6%；插电式混合动力汽车产销比上年同期分别下降8.8%和12.8%。

2017年7月新能源汽车产销情况

	产量(万辆)	同比增长	销量(万辆)	同比增长
新能源车	5.9	52.6%	5.6	55.2%
纯电动	4.6	69.6%	4.5	70.2%
插电式混动	1.2	10.0%	1.2	16.3%

2017年1-7月新能源汽车产销情况

	产量(万辆)	同比增长	销量(万辆)	同比增长
新能源车	27.2	26.2%	25.1	21.5%
纯电动	22.3	37.8%	20.4	33.6%
插电式混动	4.9	-8.8%	4.7	-12.8%

供稿 / 浙江省汽车行业协会综合整理



西湖国际博览会 | 正式项目

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



主办单位：

中国机械工业集团有限公司
杭州市拱墅区人民政府
杭州市人民政府
浙江省汽车行业协会

承办单位：

浙江中汽会展有限公司
中国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
浙江省经济和信息化委员会

支持单位：

浙江省经济和信息化委员会

批准单位：

杭州市人民政府西湖博览会组织委员会办公室



关注官方微信

<http://www.autohz.com.cn>