

内部刊物

# 常州汽车产业信息

2018 年第 9 期

(总第 14 期)

汽车工业办公室  
常州市 汽车产业协会 主办

2018 年 10 月

## 要 目

### 【政策法规】

- ★《道路机动车辆生产企业及产品公告》（第 313 批）……………（1）
- ★广州：5 分钟即可查到车辆购置税信息……………（10）

### 【行业信息】

- ★新能源汽车时代已来 变速器的发展趋势会如何……………（12）
- ★赵福全：北汽是改革开放 40 年中国汽车产业的真实写照……………（18）
- ★国六将至购车需考虑排放法规……………（22）

### 【市场营销】

- ★前三季度全国汽车产销 2049 万辆……………（25）
- ★车市遇冷 豪车为拉动销售猛打价格战……………（27）

### 【专题视角】

- ★我国首次“试水”研发氢能重载矿用卡车……………（29）
- ★碳纤维可储存电能 或使电动汽车重量减半……………（34）

### 【企业风采】

- ★美国房车工业协会和国内房车知名专家来帝盛参观指导工作……………（35）
- ★星星充电与中石化首个电动汽车快充站上线……………（36）

## 政策法规

# 《道路机动车辆生产企业及产品公告》（第 313 批）拟发布的新增车辆生产企业及已准入企业变更信息名单

《道路机动车辆生产企业及产品公告》（第 313 批）拟发布的新增车辆生产企业及已准入企业变更信息情况予以公示名单如下：

附件 1

拟发布新增车辆生产企业清单

### 一、 汽车生产企业

序号	企业名称	注册地址	生产地址	备注
1	山西新能源汽车工业有限公司	山西省晋中市榆次区吉利路 388 号	山西省晋中市榆次区吉利路 388 号	其它乘用车生产企业增加轿车产品品种
2	国能新能源汽车有限责任公司	天津滨海高新区滨海科技园日新道 188 号 1 号楼 1047 号	天津滨海高新区未来科技城高新二路 200 号	新建纯电动乘用车生产企业
3	安徽安凯汽车股份有限公司	安徽省合肥市葛淝路 1 号	四川省达州市经济开发区金龙大道旁	新建非独立法人分公司
4	南和县冠亚专用车制造有限公司	河北省邢台市南和县河郭乡宋璟大街西端北侧(城西工业园区)	河北省邢台市南和县河郭乡宋璟大街西端北侧(城西工业园区)	新设立专用车生产企业
5	河北凯飞专用车制造有限公司	河北省邯郸市经济开发区惠泽路 9 号	河北省邯郸市经济开发区惠泽路 9 号	新设立专用车生产企业
6	辽宁奥伸专用车制造有限公司	辽宁省营口市大石桥市沿海新兴产业区石北大街南(西外环西侧)	辽宁省营口市大石桥市沿海新兴产业区石北大街南(西外环西侧)	新设立专用车生产企业
7	海城市广信挂车制造有限公司	辽宁省鞍山市海城市东四管理区东四村	辽宁省鞍山市海城市东四管理区东四村	新设立专用车生产企业
8	一重新能源发展集团有限公司	黑龙江省齐齐哈尔市富拉尔基区铁西	黑龙江省齐齐哈尔市富拉尔基区厂前路 9 号	新设立专用车生产企业
9	山东嵘野房车制造服务有限公司	山东省荣成市黎明南路 69 号	山东省荣成市黎明南路 69 号	新设立专用车生产企业

10	郓城汇洋专用车制造有限公司	山东省菏泽市郓城县杨庄集镇西赵庙	山东省菏泽市郓城县杨庄集镇西赵庙	新设立专用车生产企业
11	山东辉腾专用车制造有限公司	山东省临沂市河东区相公街道刘家团社区	山东省临沂市河东区相公街道刘家团社区	新设立专用车生产企业
12	蒙阴晨曦工贸有限公司	山东省蒙阴县经济开发区	山东省蒙阴县经济开发区	新设立专用车生产企业
13	栖霞荣德汽车制造有限公司	山东省烟台市栖霞市迎宾路 1786 号	山东省烟台市栖霞民营经济园信邦路 17 号	新设立专用车生产企业
14	青岛浩瀚专用车辆制造有限公司	山东省青岛市莱西市姜山镇北京路 53 号	山东省青岛市莱西市姜山镇北京路 53 号	新设立专用车生产企业
15	河南冰洋汽车有限公司	河南漯河市郾城区龙江路北侧	河南漯河市郾城区龙江路北侧	新设立专用车生产企业
16	枣阳市海韵机械制造有限公司	湖北省枣阳市南城人民南路 21 号	湖北省枣阳市南城人民南路 21 号	新设立专用车生产企业
17	湖北新远驰汽车有限公司	湖北省十堰市茅箭区东城经济开发区许家棚村	湖北省十堰市普林工业园	新设立专用车生产企业
18	湖北添翼汽车科技有限公司	湖北省十堰市红卫小炉子沟 30 号	湖北省十堰市红卫小炉子沟 30 号	新设立专用车生产企业
19	湖北旺龙专用汽车有限公司	湖北省随州市曾都经济开发区世纪大道	湖北省随州市曾都经济开发区世纪大道	新设立专用车生产企业
20	广东速源专用汽车有限公司	广东省惠州市博罗县石湾镇永石大道东侧科技产业园内	广东省惠州市博罗县石湾镇永石大道东侧科技产业园内	新设立专用车生产企业
21	韶关市山宇汽车制造有限公司	广东省韶关市浈江区黄岗乌教塘厂区	广东省韶关市浈江区黄岗乌教塘厂区	新设立专用车生产企业
22	重庆创穗科技发展有限公司	重庆市綦江区桥河工业园区 A 区	重庆市綦江区桥河工业园区 A 区	新设立专用车生产企业
23	吴忠宇畅汽车制造有限公司	宁夏回族自治区吴忠市利通区金积工业园区	宁夏回族自治区吴忠市利通区金积工业园区	新设立专用车生产企业

## 附件 2

### 拟办理变更企业准入信息清单

#### 一、 汽车生产企业

序号	《目录》序号	企业名称	变更项目	现公告内容	变更后公告内容
1	63	中国重汽集团济南 卡车股份有限公司	法人代表	王浩涛	于有德
2	84	湖南江南汽车制造 有限公司	注册地址	湖南省湘潭市	湖南省湘潭市雨湖区楠竹山
			生产地址	湖南省湘潭市	湖南省湘潭市雨湖区楠竹山
3	109	陕西通家汽车股份 有限公司	法人代表	朱春雷	张亦斌
4	119	奇瑞商用车(安徽) 有限公司	法人代表	尹同跃	周必仁
5	(三)17	石家庄安瑞科气体 机械有限公司	法人代表	霍拉庭	张中强
6	(四)30	临汾市尧都区山地 河汽车贸易有限公 司	企业名称	临汾市尧都区山地河汽车贸易有限公司	梁山腾宇车业有限公司
			注册地址	山西省临汾市尧都区土门镇景家庄村	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区
			生产地址	山西省临汾市尧都区土门镇景家庄村	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区
			法人代表	王明宝	王振
7	(五)22	内蒙古新天顺专用 汽车制造有限责任 公司	企业名称	内蒙古新天顺专用汽车制造有限责任公司	鱼台翔驰工贸有限公司
			注册地址	内蒙古自治区二连浩特市二满线南、东环路西	山东省鱼台县老砦镇独山村北2千米
			生产地址	内蒙古自治区二连浩特市二满线南、东环路西	山东省鱼台县老砦镇独山村北2千米
			法人代表	李金花	李海峰
8	(六)55	辽宁运达汽车起重 机集团有限公司	企业名称	辽宁运达汽车起重机集团有限公司	梁山平安车业有限公司
			注册地址	辽宁省铁岭市银州区银州工业园区铁扶路8号	山东省济宁市梁山县拳铺镇东马路西首(郭堂村北)
			生产地址	辽宁省铁岭市银州区银州工业园区铁扶路8号	山东省济宁市梁山县拳铺镇东马路西首(郭堂村北)
			法人代表	姚运文	张坊
9	(八)09	黑龙江挂车制造有	企业名称	黑龙江挂车制造有限责任公司	霍夫勒(苏州)汽车制造有限公司

		限责任公司	注册地址	黑龙江省齐市铁锋区铁锋镇宛屯村	江苏省张家港保税港区进口汽车物流园长山路以南金田路以西的改装基地
			生产地址	黑龙江省齐市铁锋区铁锋镇宛屯村	江苏省张家港保税港区进口汽车物流园长山路以南金田路以西的改装基地
			法人代表	马永森	刘伟一
10	(八)14	牡丹江专用汽车制造有限公司	企业名称	牡丹江专用汽车制造有限公司	山东永甲汽车科技有限公司
			注册地址	黑龙江省牡丹江市东五条路 127 号	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区
			生产地址	黑龙江省牡丹江市东五条路 127 号	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区
			法人代表	潘洪奎	张昆
11	(十)93	江苏天明特种车辆有限公司	法人代表	卢明立	封新海
12	(十)142	南通东信车厢制造有限公司	注册地址	江苏省南通市港闸区天通路 16 号	江苏省如皋市丁堰镇纪港路 15 号
			生产地址	江苏省南通市港闸区天通路 16 号	江苏省如皋市丁堰镇纪港路 15 号
			法人代表	郭本福	杨锐
13	(十一)49	浙江普朗特电动汽车有限公司	法人代表	王国富	周明明
14	(十五)39	山东智行特种车有限公司	企业名称	山东智行特种车有限公司	河南无疆汽车有限公司
			注册地址	山东省聊城市经济技术开发区辽河路南、燕山路东	河南省长垣县蒲西区西二环路西
			生产地址	山东省聊城市经济技术开发区辽河路南、燕山路东	河南省长垣县蒲西区西二环路西
			法人代表	杨涌涛	贾继兴
15	(十五)139	山东三星机械制造有限公司	法人代表	祁峰	韩文来
16	(十五)157	山东梁山元田机械有限公司	企业名称	山东梁山元田机械有限公司	山东元田车业有限公司
			法人代表	李国润	赵力
17	(十五)197	山东冠通车辆有限公司	法人代表	刘跃昆	王占武

18	(十五)282	上汽青岛清洁能源客车有限公司	法人代表	蓝青松	桂龙明
19	(十五)301	莱阳跃海挂车制造有限公司	企业名称	莱阳跃海挂车制造有限公司	梁山恒盛交通设备制造有限公司
			注册地址	山东省烟台市莱阳市经济开发区韶山路55号	山东省济宁市梁山县拳铺镇拳东村
			生产地址	山东省烟台市莱阳市经济开发区韶山路55号	山东省济宁市梁山县拳铺镇拳东村
			法人代表	岳保新	梁方庆
20	(十七)126	湖北荆集车辆制造有限公司	企业名称	湖北荆集车辆制造有限公司	天津移山工程机械有限公司
			注册地址	湖北省沙市区锣场镇向湖村三一八国道北侧	天津市河北区新开河街南口路28号
			生产地址	湖北省荆州市沙市区锣场镇向湖村三一八国道北侧	天津市开发区西区北大街21号
			法人代表	何艳军	李海山
21	(十七)143	湖北宜昌易达通挂车制造有限公司	企业名称	湖北宜昌易达通挂车制造有限公司	梁山华夏工贸有限公司
			注册地址	湖北省宜昌市猗亭区鸡山路3号	山东省梁山县拳铺镇工业园区
			生产地址	湖北省宜昌市猗亭区鸡山路3号	山东省梁山县拳铺镇工业园区
			法人代表	陈国忠	王宜瑞
22	(十八)02	衡阳客车专用车厂	法人代表	刘湘华	李承德
23	(二十七)16	甘肃建投装备制造有限公司	法人代表	张志明	李熠
24	(二十九)10	新疆生产建设兵团农六师畅通专用汽车制造有限责任公司	企业名称	新疆生产建设兵团农六师畅通专用汽车制造有限责任公司	梁山骏恒车业有限公司
			注册地址	新疆维吾尔自治区奇台县奇台农场一〇八社区二连	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区
			生产地址	新疆维吾尔自治区奇台县奇台农场一〇八社区二连	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区
			法人代表	于亚东	李若阳
25	(二十九)12	新疆鲁英专用车制	企业名称	新疆鲁英专用车制造有限公司	山东天瑞车辆有限公司

		造有限公司	注册地址	新疆喀什地区英吉沙县鲁英工业园区	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区
			生产地址	新疆喀什地区英吉沙县鲁英工业园区	山东省济宁市梁山县拳铺工业园区东马路路南，220 国道路西
			法人代表	王瑞庆	王瑞庆

## 二、摩托车生产企业

序号	《目录》序号	企业名称	变更项目	现公告内容	变更后公告内容
1	121	河南北方永盛摩托车有限责任公司	法人代表	高胜杰	冯全荣

公示时间：2018 年 10 月 17 日—2018 年 10 月 23 日

工业和信息化部

## 汽车业遇寒冬 流通协会建议 2.0L 以下购置税减半

中国汽车流通协会上个月向政府提交文件，提议将 2.0L 及以下排量车型的购置税减半至 5%。

### 汽车行业的寒冬

国家统计局公布的 8 月消费数据显示，汽车类零售总额 3239 亿元，同比增速为-3.2%，这是自 5 月以来，汽车类商品零售总额连续四个月负增长。

全国乘用车市场信息联席会（以下简称乘联会）的最新数据更是显示，年中开始的乘用车月度销量同比负增长不仅没有在 9 月份改善，甚至负增长幅度有所扩大。

9 月份前三周，乘用车销量同比增速分别为-29.4%、-22.5%和-18.5%。8 月份增速为-6.9%，7 月份为-5.8%。

今日稍早，通用汽车也公布数据显示，该公司及其合资企业第三季度在华零售销量共计 835934 辆，同比下降 14.9%。1 至 9 月，通用汽车在华累计销量达 2680330 辆，较去年同期下滑 2.5%。

与此同时，因前悬架存安全隐患，上汽通用决定自 2018 年 10 月 20 日起，召回以下别克、雪佛兰及凯迪拉克品牌车辆，共计 3326725 辆，成为中国车市有史以来最大规模的汽车召回事件。

早盘，上汽集团直线跳水，一度跌停，最低报 29.95 元。

受行业景气度下滑的影响，当前汽车行业的 PE（TTM）估值已从 2017 年初的

20 倍下杀至目前的 15 倍左右，行业估值已处于底部区间。

华尔街见闻会员专属文章《史上最大规模召回 上汽通用和汽车行业渐入深秋》曾指出，在行业颓势环境下，汽车行业整体面临销售压力、盈利压力和现金流压力，整车企业目前主要面临的是现金压力：

汽车板块在行业颓势冲击下，最近数月出现了大幅下挫，120 日跌幅超过 20% 的比比皆是，这还是在近期汽车股因为刺激消费的政策预期影响下反弹的基础上录得涨跌幅。

### 多重因素导致销量下滑

对于今年车市持续走低的原因，乘联会秘书长崔东树此前曾表示，虽然中国乘用车市场私人用车普及率仍较低，未来仍有很大发展潜力，但近年车市持续的快速增长带来的高基数，也为今年车市增长带来很大压力。

崔东树还提到，中西部楼市价格的快速上涨，让消费者将全部财产投入到楼市，因此车市难以复苏。此外，居民财富缩水、贸易摩擦等不利等因素也将影响车市表现。

不过他也认为，目前只是汽车市场发展过程中暂时性的低迷，汽车销量并未触及天花板，预计中国汽车市场年销量未来极有希望突破 4000 万辆，目前只是增速放缓。

2018 年 9 月 20 日，中共中央、国务院发布《关于完善促进消费体制机制进一步激发居民消费潜力的若干意见》，其中有多处内容涉及汽车行业。市场对此的主要预期就是将改变引发了汽车板块反弹。

摘自:财经 pai

## 取消新能源汽车制造外资准入限制

### 海南新能源时间表推进

10 月 16 日，国务院批复同意设立中国（海南）自由贸易试验区（下称“海南自贸试验区”）并印发《中国（海南）自由贸易试验区总体方案》（下称《方案》）。《方案》明确，要取消新能源汽车制造外资准入限制。

随着特斯拉在上海独资建厂的推进，以及宝马扩大在华晨宝马中持股比例，国内汽车行业的开放步伐越来越大，新能源汽车的发展也将随着这种开放进入快车道。

在《方案》公布之前，第一财经记者注意到，9 月 26 日，海南省省长沈晓明在会上强调，海南推广清洁能源汽车符合中央精神和海南实际，要以清洁能源汽车推



广应用为突破口，推动国家生态文明试验区建设。

相比于广东等省份，海南的汽车工业并不发达。海南大学经济与管理学院副院长李世杰此前表示，在海南从事新能源汽车产业的研发、会展、赛事和汽车文化等都比较符合海南本身的定位。

海南为此规划，要充分利用规划带动清洁能源汽车产业发展，从研发、生产、销售、会展、汽车赛事乃至汽车文化等多个产业环节深化研究，将清洁能源汽车产业打造成海南产业发展的一大亮点。

近年来，海南省的新能源汽车政策逐渐放宽，为配合新能源汽车和节能环保汽车推广，海南省计划逐步停止销售燃油汽车，并于 2018 年 5 月 16 日起实施限牌政策。

沈晓明在今年博鳌亚洲论坛期间表示，海南将于 2030 年前全岛使用新能源汽车，成为全国首个明确提出禁用燃油车时间表的省份。

也是在今年 5 月份，海南省交通运输厅印发了加快新能源汽车在交通运输行业推广应用实施意见，明确提出在 2017 年-2020 年新增和更换的公交车中新能源公交车的比例分别达到 60%、70%、80%、90%；城市物流配送、邮政用车每年新增和更换车辆中新能源汽车的比例不低于 50%；分时租赁汽车新增和更换全部使用新能源、清洁能源或混合动力车辆。

国家有关部门对海南发展新能源汽车也给予了大力支持。比如，7 月 26 日，工信部与海南省政府在海口签署合作协议，工信部将支持海南清洁汽车全域推广应用及相关产业发展，建设“国家级新能源汽车全域应用示范区”，积极引导新能源汽车用于出租汽车和小微型汽车租赁服务，确保到 2019 年年底新增及更换的公交车中新能源公交车比重达到 80%。

按照海南省“十三五”新能源汽车推广目标，到 2020 年底，海南省累计推广新能源汽车 3 万辆以上，建设充电桩 2.8 万个以上。截至 2017 年底，海南省新能源汽车保有量超过 1.5 万辆，累计建成分散式充电桩 2881 个。

汽车企业方面已在推进中。比如，9 月 27 日，海汽集团与香港桦胜集团、上海中电投融和新能源投资管理中心、上海玖行能源科技公司三家企业签订合作协议，共同合资组建海南联合新能源汽车有限公司，打造新能源汽车综合服务平台。

第一财经记者了解到，海南联合新能源汽车公司主要经营汽车销售、售后服务维保、汽车融资租赁与运营、电动汽车充换电站运营及节能环保项目开发建设等业务。

海汽集团负责人曾表示，海汽将加快推进新能源汽车的应用，目前已投资 2000

多万元，购置 30 台 LNG 清洁能源车辆投放三亚至海棠湾、乐东至海口等多条客运班线运营。同时，积极寻找与新能源行业龙头企业的合作，进一步推进新能源汽车、充换电站、园区智慧能源等项目的开发。

摘自:第一财经网

## 北京：第三代氢燃料公交即将上路运营

京城绿色公交车队再添新成员。5 辆欧辉 12 米氢燃料电池城市客车已交付北京公交集团，将于近期在公交 384 路投入运营。这是福田开发的第三代氢燃料汽车，续航里程超过 400 公里，运营中能够实现真正零排放。

车头顶部写着“燃料电池城市客车”，白色车身上印着醒目的“H<sub>2</sub>”和蓝色“氢分子”标志，代表其氢燃料汽车的特殊身份。氢燃料电池汽车不同于纯电动汽车，其车身载着储氢瓶，奔跑时通过氢氧离子的化学反应“现场发电”。

早在 2008 年，第一代氢燃料电池客车就服务了北京奥运会。时隔 10 年，新亮相的氢燃料电池客车已经是第三代产品，技术大为提高。“这些氢燃料电池客车采用全球领先的干膜技术氢燃料电池发动机，可实现零下 30 摄氏度低温启动、零下 46 摄氏度低温存放和停机自动保护，加注氢气仅需 10 分钟至 15 分钟，续航里程可达 400 公里以上。”福田欧辉客车相关负责人说。

据悉，氢燃料电池客车在启动、行驶过程中，几乎听不到什么噪音，行驶过程中唯一的排放物就是水蒸气。同时，其安全性也值得信任。储氢瓶为开放式布设，不会形成密闭空间，氢气泄漏时可及时疏散。

“当前，北京公交集团已经完成了这批氢燃料电池客车的验车、上牌、运营线路分配、驾驶员培训、公交信息系统的导入等工作。”北京公交集团副总经理钟强华介绍，为了保证 5 辆氢燃料电池客车的示范运营，公交集团成立了氢燃料电池客车项目小组，明确了北京公交集团科技信息部、运营调度指挥中心、安服部、资产管理中心等各部门的职责与任务，由科技信息部牵头推动协调氢燃料电池客车的投入运营工作。

北京正大力推动氢燃料电池客车商业化。据悉，按照联合国开发计划署促进中国燃料电池汽车商业化发展项目的要求，北京作为示范城市之一，需在 2020 年底前，组织完成这批氢燃料电池客车运行 20 万公里。

2018 年，49 辆福田欧辉 10.5 米氢燃料电池城市客车批量交付了张家口。亿华通科技有限公司还投资 3 亿元在张家口地区建设了大型制氢厂，占地 150 亩，建成后将实现日产氢量约 20 吨，年产氢总量约 6000 吨，足以辐射京津冀，为超过 1500 辆

燃料电池客车提供加注服务。

福田欧辉客车表示，下一步，氢燃料电池客车的技术升级将主要围绕长距离、高速、经济等方面发展。在市场开拓方面，将以京津冀等为核心示范推广区，逐步向周边辐射。

摘自:北京日报

## 广州：5分钟即可查到车辆购置税信息

近日，车辆购置税信息电子化联网核查、首批金融机构设立机动车登记服务站、全市汽车销售企业全面开放办理临时号牌等一批便民措施相继在广州落地。

记者从市公安交警部门获悉，2011年以来，广州交警仅车管服务在全国首推或率先实施的便民服务措施达到12项，包括网上车管所电子政务平台、驾考全科目电子化、档案管理影像化和“警医邮”一站式服务等；全省首推或率先实施的便民服务措施达到15项，包括推行车辆年审PDA查验、推行安检机构星级评定制度、推出机动车年审“先发后审”模式和推行“通道式”查验等。

### 车辆购置税信息实现电子化联网核查

据介绍，广州交警自2011年开始，陆续联合市卫计委、金属回收公司等部门、企业实现信息共享联网，为群众办理业务逐步减少申请材料提交而努力。随着“放管服”改革的深入推进，广州交警在实现车辆上牌资料“免提交”方面有了新进展。在上级交管部门的部署和支持下，广州交警与市税务部门共同开展了车辆购置税数据共享工作，实现全市车辆购置税购税全程电子化、信息核查网络化。

9月28日起，全市范围内新车主购买车辆购置税后，广州车管部门5分钟即可查询到购税信息，车主办理机动车注册登记业务时，无须再提交传统纸质车辆购置税完税证明或免税凭证，上牌业务办理更便捷。该项措施为全国范围内首次试点实施。

### 联手14城市率先推出车辆转籍档案电子化

今年6月27日以来，在公安交管“放管服”改革工作中，广州交警在全国率先推行“申请材料减免”等8项简捷快办、网上通办、就近可办的改革措施，全市近260万名车主和480多万名驾驶员不断享受到“新服务体验”。

9月1日起，广州、深圳、东莞、中山、南京、苏州、泰州、杭州、宁波、嘉兴、南昌、上饶、南宁、柳州、重庆15个城市第一批试点实行机动车转籍档案资料电子化转递改革措施。在15个城市之间办理非营运小、微型载客汽车居住地址变更迁入/迁出业务的车主，可直接到转入地车管所办理，无须再到迁出地车管所查验车

辆、提取纸质档案，实现业务办理“只跑一地”“一地办结”，为车主节省大量的往返时间及交通成本。

摘自:广州日报

## 在用汽车排放标准再收严

10月26日，从市环保局获悉，明年3月1日起本市将正式实施《汽油车稳态加载污染物排放限值及测量方法》和《柴油车加载减速污染物排放限值及测量方法》两项修订的地方标准。新标准增设了国五标准车辆的污染物限值和国五标准重型柴油车的烟度限值，限值均较现行标准更为严格。

2013年2月1日、2015年8月1日，本市先后实施轻型汽油车国五排放标准和重型柴油车国五排放标准。但在排放定期检测检验时，依据现行标准，国五标准在用轻型汽油车与国四标准轻型汽油车使用同一限值，国五标准重型柴油车与国四标准重型柴油车使用同一烟度限值，限值均较为宽松。因此，本次修订的标准增设了国五标准车辆的污染物限值和国五标准重型柴油车的烟度限值，限值均较现行标准更为严格。

市环保局介绍，北京市分别于2010年7月1日、2013年7月1日实施重型汽油车国三、国四排放标准，但现行标准中，国三、国四标准的在用重型汽油车与国二标准重型汽油车使用同一限值。为与新车型核准排放试验检测限值保持同步趋势，促进在用车排放检测更为科学合理，本次标准修订增设了国三、国四重型汽油车污染物排放限值，限值较现行标准更为严格。

按照新修订的地方标准，还增加**OB**D检查流程和相关设备技术要求。

市环保局介绍，随着排放控制技术的提升，国四、国五排放标准的重型柴油车直接排放的颗粒物已大幅减少，排放明显可见烟度的情况已经很少，在用车检测环节更需要重点检查车辆排放氮氧化物是否达标。但是目前重型柴油车进行排放定期检测检验时，依据现行标准，仅测量其颗粒物烟度，而缺少氮氧化物检测，难以全面反映在用重型柴油车的实际排放水平。

为进一步加严重型柴油车的检测，在对北京市在用柴油车的氮氧化物排放水平摸底及排放特征分析的基础上，本次标准修订增加了在用柴油车的氮氧化物检测限值及其检测方法。

摘自:北京晨报

## 新能源汽车时代已来 变速器的发展趋势会如何

随着全球各国禁售燃油车时间表的相继公布，以及各大车企在新能源汽车领域的全面发力，新能源汽车在 2018 年迎来了大爆发。

从中汽协发布的 9 月份新能源汽车数据方面来看，新能源汽车 9 月产销增长较平稳，共计销售 12.1 万辆，环比增长 19.8%，同比增长 54.8%。与我国 9 月汽车销量同比下跌相比，新能源汽车可谓“逆流而上”。

新能源汽车不断增加市场占有率的同时，也带来了汽车技术的变革和进步，新技术的到来必然会导致一些传统技术的退步甚至消失。那么，新能源汽车的迅猛发展，是否也在说明燃油车终结的时代就要来了？本文将通过汽车三大件之一的变速器，一探究竟。

### 变速器对纯电动车没有那么重要

变速器是传统燃油车的核心部件之一，其有两大基本功用，一是配合离合器，保证汽车正常起步，不至于因起步负载过大而熄火；二是，在车主不断变化车速的过程中，通过档位的切换（变速比）使得发动机稳定处于工作转速。它对汽车的驾驶体验有着至关重要的影响，但在新能源车领域，变速器似乎并没有那么重要。因为电动汽车的电机已经可以依靠自身完善的系统让车辆正常行驶，而变速器对改善驾驶性的效果有限，若再增加一个变速器，将会增加车辆的车重，也会增加成本。

目前，国内大部分纯电动车都没有物理意义上的变速器，很多人可能看到部分车的档把以及在仪表上看到有档位显示，但实际上那些都是迎合消费者的模拟档位，电动机本身并不需要齿轮变速机构的辅助就能在各个转速下稳定工作。

市面上的纯电动汽车基本上都是单速变速器，如特斯拉、宝马 i3、北汽电动车、启辰晨风、比亚迪 e5、帝豪 EV、腾势等。优点是：成本低、结构简单易安装、故障率小、动力损失小、体积小。缺点是：当电动汽车的速度到达极限之后没有提升空间，所以电动车的速度受到制约，高速经济性不高。在固定功率相同的条件下，采用异步电动机的电动车车速更快，但是和固定齿比变速器匹配之后，速度却没有提升。即便是加速强悍的特斯拉，在中后段的加速表现同样不佳，这就是受固定齿比变速器的影响。

另外，纯电动车也不能搭载普通的变速器，主要原因是普通变速器的体积和重

量相对于电动车而言太大，本来电池组就把整个底盘空间占掉了，压根就没有过多的安放空间；其次是传动效率不够高！以传动效率较高的双离合变速器为例，实际传动效率在 87%左右，这就意味着原本电池组 100 公里的续航里程，传到车轮后就只剩下 87 公里了。同时，考虑变速器的重量因素，可能也会使实际续航里程下降！

电动机的功能比燃油机的功能简单又强大的多，电动汽车没有变速器就可以正常行驶，那么，为什么还要增加成本加一个变速器呢？

### 变速器的发展趋势

盖世汽车研究院分析师认为，到 2030 年前，电动汽车将占超过 80%的中国汽车产量。混合动力汽车仍将搭载 AT、DCT 以及 ECVT；纯电动汽车短期内以减速器为主流，二级变速器为趋势。对于混合动力来说，变速器仍是核心零部件。混动汽车 AT，DCT 都可以搭载，但需特别改造。ECVT 结构简单，传动效率高，舒适性好，可以预见在专利保护到期后，ECVT 的市场份额将大幅增加，DCT 短期内主驱动前后置方案可行性高，长期趋势为集合程度高的 BSG+DCT 奇数轴电机结构。对于纯电动来说，二级变速器为趋势。短期内由于技术原因，市场上的纯电动汽车变速器几乎都为单级减速器，长期来看，二级变速器能够更好的提高电机效率，高速性表现更好，将成为趋势。

很多认可二级变速器将是未来发展趋势的业内人士也认为，采用二级变速器，可以使电机更多地工作在高效区，其原因是采用二级变速器时，电机的工作转矩比采用固定档减速器小得多，这样就减小了电机的工作电流，降低了电机的烧组损耗，提高了电机的工作效率。

也有业内人士认为，对纯电动汽车而言，为了提高传统比，实现最大车速及最大爬坡度的提升，可对变速器进行改进，采用五挡变速器，能够实现汽车性能的提高。现阶段，五挡变速器已经实现了产业化发展，而两挡变速器研发成果显然还不明显，所以，五挡变速器可以直接应用现有技术及成果，实现研发成本的降低，同时五挡变速器对电池、电机的要求都不高，有可能是未来电动汽车发展的主要方向。

在 2018CTI 论坛上，北京长城华冠汽车科技总裁王克坚表示，电动跑车 K50 拥有一个电动发动机，在每个轴上都具备了一个单速变速器。可提供百公里加速仅需 4.6 秒和续航里程 420 公里的性能。车身（约 800 公斤）的轻量化归功于碳纤维材料。在下一代车型上塑料材料将取代碳纤维。下一代电动车型将拥有二级变速器。AMT 方案将成为首选。将来，带行星齿轮组的多速变速器也将被考虑用于电动车型。

蜂巢易创科技有限公司技术总监 GERHARD HENNING 则认为, 到 2030 年, 70%全球生产的 1.2 亿车辆将被混动化或成为纯电动车。但是, 70%车辆将依然拥有内燃机作为其动力系统的组成部分。7 速 DCT 系统提供给传统(FWD、AWD)和混动(P2、P4)车型灵活的应用可能(平台设计)。当最大时速超过 160 公里时, 需要两速变速箱。两速电动轴带行星齿轮组和一个动力转换组件, 避免牵引力中断。电驱传动(单速)用于 35、120、170 千瓦峰值的电机。汽车工业必须为未来每种可能的技术做好准备, 未来肯定不只属于电池驱动电动车。

摘自:盖世汽车

## 《2018 年中国汽车产业发展报告》发布

### 聚焦新时代的新能源发展战略

10 月 10 日, 由国务院发展研究中心产业经济研究部、中国汽车工程学会和大众汽车集团(中国)联合编著的《2018 年中国汽车产业发展报告》(2018 年汽车产业蓝皮书)在北京正式发布。

自 2008 年首次出版以来, 三方已连续十一年联合推出中国汽车产业年度报告。2018 年汽车产业蓝皮书继 2012 年之后, 再度关注新能源汽车产业发展, 以“新时代的新能源汽车产业发展战略”为主题, 对国内外新能源汽车产业发展现状及趋势、后补贴时代中国新能源汽车发展新思路与新举措、氢经济背景下的燃料电池汽车产业发展新机遇、新能源汽车与资源、能源、交通和未来城市的融合发展等内容进行了全面分析和系统阐述。

国务院发展研究中心副主任隆国强指出, 站在新的历史方位上, 进一步紧抓机遇、乘势而上从而实现新能源汽车产业的高质量发展, 对提升汽车产业国际竞争力至关重要, 对实现城市交通、能源资源、环境协同高效发展同样至关重要, 也对顺利实现“两个一百年”奋斗目标具有重要支撑作用。

“从世界范围来看, 全球汽车产业正迎来电动化、智能化和共享化的重大变革。在重大战略机遇下, 中国新能源汽车产业取得了一系列令人振奋的成就, 但同时产业如何从“补贴时代”平稳过渡到“后补贴时代”面临着市场培育、产业竞争力提升等重大挑战。”中国汽车工程学会名誉理事长付于武表示, “总体来看, 新能源汽车产业正处于从导入期向成长期过渡的关键阶段。逆水行舟、不进则退。需要各方协同努力, 共同推动我国新能源汽车产业实现可持续、高质量发展。”

随着全球能源紧缺、环境污染和驾驶安全挑战日益加大, 全球汽车产业正朝着电动化、智能化、网联化、共享化方向发展。蓝皮书课题组早在 2012 年就针对中国

新能源汽车产业发展开展了研究，并且提出了“把握趋势、认清差距、合作竞争、加快发展”的基本认识。

经过 6 年多的发展，当年做出的主要趋势性判断基本得到了印证，一些政策建议也被实际采纳。如今，新能源汽车产业发展的环境和形势都出现了很多重大变化。特别是在中国，发展新能源汽车产业已上升为国家战略，新能源汽车市场规模迅速扩大，产业发展已经进入从导入期向成长期过渡的关键阶段。

在此背景下，《2018 年中国汽车产业发展报告》应运而生。2018 汽车产业蓝皮书以“新时代的新能源汽车产业发展战略”为主题展开研究，以全球汽车产业电动化新浪潮为切入点，聚焦“后补贴时代”中国新能源汽车发展新思路与新举措，提出在这一关键时点需要坚持节能环保、产业升级的总体政策目标，坚持市场为主、政策为辅，实现政策有序衔接，并保持一定时期的稳定性、连贯性和可预期性。鼓励业界把握氢经济背景下的燃料电池汽车产业发展新机遇。同时指出，在未来新能源汽车大规模普及的情景下，新能源汽车与资源、能源、交通和未来城市融合发展势在必行。

为顺应时代趋势，响应市场需求，大众汽车集团已启动新能源汽车领域的战略布局。大众汽车集团于 2016 年 6 月提出“携手同心—2025”战略，并在 2017 年发布了“Roadmap E”电动化战略，力争在 2025 年成为全球电动汽车领域引领者。

对此，大众汽车集团（中国）执行副总裁张绥新表示：“作为中国汽车产业最值得信赖的合作伙伴，大众汽车集团在华发展 30 余年，见证了中国汽车产业的蓬勃发展。作为行业引领者与革新者。在新时代背景下，我们将加强与政府、行业以及相关组织机构的紧密合作，为新能源汽车发展建言献策，积极推进技术创新，以满足中国消费者不断变化的需求，推动我国汽车产业的蓬勃发展。”

十一年间，作为众多行业专家及企业高层顾问共同撰写的权威性著作，《中国汽车产业发展报告》始终保持对中国汽车产业当下议题与未来趋势的关注，通过极具广度与深度的行业数据，从专业角度对产业发展进行客观评估和科学推演，提出极具前瞻性与指导性的发展思路和对策建议，为汽车产业管理部门、企业规划和决策部门、行业研究机构和中外投资者提供了重要的参考价值和借鉴意义。

摘自：腾讯汽车

## 车和家发布智能电动车品牌“理想智造”

### 新车 18 日亮相明年底交付

10 月 10 日，车和家正式发布了智能电动车品牌“理想智造”，并宣布将于 10



月 18 日发布首款没有里程焦虑的智能电动车——理想智造 ONE。

理想智造的英文品牌名称为“LEADING IDEAL”，品牌 LOGO“LI”灵感来自英文名称 LEADING IDEAL 的首字母。

作为理想智造品牌的首款智能电动车，理想智造 ONE 将采用创新的增程电动解决方案，从产品技术本身入手解决电动车的里程焦虑问题。

整车采用纯电四驱的电动平台，通过大容量电池组和高功率增程发电系统的高效配合，提供超过 700 公里的 NEDC 综合续航里程，市区工况续航里程超过 1000 公里。

理想智造 ONE 定位豪华中大型 SUV，车身长度超过 5 米，提供 6 座/7 座两种布局。

智能方面，理想智造 ONE 将采用多屏幕与全车语音结合的智能交互方式，配备 Level 2.5 的高级辅助驾驶系统，针对中国路况和驾驶习惯研发的控制算法提供更安全、更便捷的驾驶体验。

理想智造 ONE 的研发工作于 2015 年正式启动，至今历时近 40 个月，超过 1000 名工程师参与研发。目前，理想智造 ONE 已经完成两轮工程试制，全方位的实车试验与标定工作已经于 2018 年初全面启动。

在 2019 年四季度正式交付前，理想智造 ONE 将经历总共 50 个月的研究与生产准备，完成 291 项优化和超过 300 万公里的道路试验，以确保品质和可靠性

摘自：腾讯汽车

## 消费"升降级"源于需求 SUV 市场分化加剧

2018 年中国车市恐将结束连续 20 余年的规模增长走势，其中很大原因是源于 SUV 市场的寒流来袭，有人说消费降级时代已经到来。

但值得注意的是，仍以 SUV 市场为例，SUV 表现不佳其实主要来自于以性价比为优势的自主品牌的销量下滑；而虽然价格更高，但产品更具个性化的合资品牌 SUV 却迎来了新车潮，销量份额更是不断攀升。这似乎又与消费降级论背道而驰。

同时，自主 SUV 虽然下滑明显，但仍保持着 SUV 市场的领先地位；而合资 SUV 份额提升之中，也出现了明显的品牌分化现象……为了解真正的市场表现如何，经济日报-中国经济网记者趁着十一假期也实地走访了北京地区的多个品牌 4S 店，以获取更多一手材料。

自主下滑 产品口碑很重要

自主 SUV 销量下滑虽是不争的事实，但凭借出色的性价比、以及积累下的良好

口碑，哈弗 H6 还是不断蝉联市场销冠；但反观长安，旗下 SUV 车型则可谓全军覆没，全新换代产品也并没能挽救 CS75 这块金字招牌，而 CS55 也是高开低走，如今表现早已暗淡……

记者就先来到了位于南四环榴乡桥附近的一家哈弗 4S 店。略出乎记者意料的是，与逐月下滑的市场变现相比，哈弗 4S 店内看车的消费者却是络绎不绝。记者到店近 10 分钟，也没能找到有空的销售人员咨询。

因此记者就先与一位同样来看哈弗 H6 的消费者攀谈起来，他表示自己在大众蔚领和哈弗 H6 中选择，记者不解为何将购车目标定位于两款完全不同车型，便继续追问。他接着说，“想选蔚领是因为对车型外观很有好感；而看中哈弗 H6 则是因为自己还有向往越野的内心，同时，长城哈弗专做 SUV，而且起步又早，产品方面已经很有保障了”。交谈间，还有 2 拨来看 H6 的消费者，可见，虽然经历了销量下滑，但拥有市场口碑度的哈弗 H6 在 SUV 市场仍无愧标杆称号。

之后，记者好不容易拉住一位销售人员询问 H6 的情况，得知目前 H6 有 1.8 万元的综合优惠。而该销售人员也主动向记者表示 H6 是销量最好的车型。

但作为 SUV 市场的龙头产品，哈弗 H6 也自然成为了其它品牌效仿、对比的对象。

走出哈弗，记者接着来到了一店之隔的长安 4S 店内，此时长安 4S 店内人气明显低于哈弗。但得知来意后，店内销售人员很是热心地向记者讲起来，“哈弗 H6 就不要考虑了，它已经连续很久销量下滑了”，而对于长安 CS75，碾压对手的 6AT 变速箱、全面升级无短板的全新内饰等等，都成为了销售人员的介绍重点。售价方面，目前 CS75 除了 6000 元的优惠，还有赠送送 6 年或者 12 次保养、以及 1 年交强险等优惠。

交谈中，记者能听出销售人员对长安 CS75 的极度推崇，但产品到底如何，恐怕还是市场表现最能客观反应，除了产品，服务、售后、口碑等因素，都是消费者购车的考量因素。

合资分化加剧 品牌背书是关键

而合资 SUV 近来则表现抢眼，尤其以日系车型最为突出，日产奇骏、逍客等车型经常位居 SUV 销量前列；但相对的，法系、韩系等品牌车型则仍沉在深渊。因此，记者也选择了两家比较有代表性的品牌 4S 店进行走访。

记者先来到了位于西国贸汽配城附近的一家东风日产 4S 店。店内挤下了旗下几乎所有车型，颇为拥挤的展厅内看车的消费者也是络绎不绝，非常热闹。

得知来意后，一位销售人员以记者提出的预算介绍起了 2.0 排量舒适版奇骏，该

车目前有 2.3 万元优惠。介绍间，该销售人员还不无自豪地主动表示奇骏目前市场表现非常出色，销量持续走高。

此外，令记者感到满意的是，虽然工作人员都很忙碌，但看到记者进店，还是会有人主动上前接待询问，相比于此前自主品牌店内工作人员来说更显专业。

走出东风日产 4S 店，记者接着就来到隔壁的东风标致 4S 店时，萧索的气息则是迎面扑来。与市场表现不佳相对应的，该店店内几乎也没有看车的消费者。

而记者同样以 SUV 车型为例向一位销售人员进行咨询。该人员表示，如果有旧车在店里置换的话，标致 4008 的 350THP 精英版车型最高可以优惠 6 万元，优惠幅度远超记者此前咨询过的日产奇骏。当记者追问该车销量如何时，该销售人员也只是支支吾吾地说卖的不错。

以市场表现来看，价格战显然已经难以成为合资 SUV 脱颖而出的制胜法宝，品牌口碑似乎才是消费者最看重的。

摘自：经济日报-中国经济网

## 赵福全：北汽是改革开放 40 年中国汽车产业的真实写照

自改革开放以来，中国工业经济快速发展。其中，中国汽车工业从无到有，逐渐成为我国国民经济重要的支柱型产业。中国品牌车企，积极发展创新，及时抓住增长新机遇，尤其近几年，面对新能源汽车发展趋势，传统车企积极布局，取得了不俗成绩，新生造车势力大量涌现，给整个行业带来了发展活力。数据显示，在 2017 年全球新能源汽车销量排名中，北汽新能源 EC 系列以 78079 辆销售记录登上冠军宝座。恰逢改革开放 40 年，清华大学汽车工程系教授、博士生导师，清华大学汽车产业与技术战略研究院 (TASRI) 院长，世界汽车工程师学会联合会主席 (2018-2020) 赵福全就中国汽车产业发展成就和未来趋势、中国品牌车企发展等话题接受了新华网的专访。

最大的成功是让汽车走进千家万户

在赵福全看来，中国汽车产业通过改革开放 40 年的历史征程，最大的成功便是让汽车走进了千家万户，让百姓享受到了汽车给他们带来的便利性。纵观改革开放 40 年，产业得以发展、企业得以兴隆、技术得以进步。“虽然期间也遇到了许多问题，如能源、环境、拥堵等，但这些问题也为车企带来了新机遇，对整个汽车产业来讲，既是压力也是动力。”

汽车产业的发展离不开一个又一个汽车企业的贡献。北汽成立至今已有 60 年的

时间，亲历了改革开放 40 年。成立之初，北汽无论是在规模还是影响力方面，都非常有限。而经过改革开放 40 年的发展，北汽已拥有超过 5000 亿的产值，它对于上下游产业的拉动和地方经济的发展做出了巨大贡献。

赵福全认为，北汽集团的贡献是巨大的。通过学习和拓展合资企业在技术、品牌、人才培养方面的优势，将其反哺到培育中国品牌当中，最后成功上市，借力资本市场助推企业腾飞。“北汽是改革开放 40 年中国汽车产业发展的真实写照，也是重要的参与者。”

#### 抓住变革机遇，重新定义汽车

反思过去，展望未来。赵福全称，汽车已不再是简单的代步工具，也不是简单的生产资料，应该赋予它新的内涵、新的使命。汽车实际上是制造业转型升级的重要载体，是驱动社会进步，尤其是城市改造提高效率、推动人民生活更进一步提升，实现所谓制造+服务转型的重要支撑。

纵观人类历史发展，每次发生革命性变化都离不开能源结构的改变、交通方式的改变和信息交互方式的改变。当前这三个变化同时发生，而且都与汽车产业息息相关。

赵福全表示：“汽车作为能源大户，也是交通体系里的主体，随着物联网逐步发展，汽车进入到信息的海洋，它作为移动终端的作用已超过手机，或将是理想的物联网载体。我们应该把汽车的智能化发展看作未来改变人类社会的一个重要节点和枢纽，而且是一个载体。”同时，他认为，这是给中国汽车产业找回曾经失去的机会，再出发、再起航的历史转折点；是产业变革，产业重塑的机会。

#### 全面电动化，需要战略判断，更需要战略勇气

随着我国“双积分”政策的推出，新能源已成为汽车产业发展的必然趋势。为了积极响应国家号召，北汽集团开启以全面新能源化为重要使命的北汽集团新能源汽车发展 2.0 时代，全面实施“引领 2025 战略”，即到 2025 年，北汽集团将告别制造传统燃油汽车的时代，在全国范围内实现新能源化。

就此，赵福全认为，北汽集团要在 2025 年实现全面新能源化，这不仅是一种战略判断，也是战略勇气，体现了北汽集团董事长徐和谊及其领导的团队对未来社会发展、中国能源和环境压力及技术引领等的综合判断。

“当然，在这个过程中势必会遇到各种难题，解决难题也是企业成长的必经之路。掌舵人要敢于想别人不敢想的事，敢于做别人不敢做的事，不仅要相信还要坚持自己的选择。当战略确定之后，剩下的就是要上下齐心，千万不要因为努力不够，而导致无法实现这一战略目标。”

增长放缓是大趋势，考验企业的耐力、定力和能力

曾不被外资企业看好的中国汽车市场，已由一片蓝海变成无硝烟的战场，各个车企都在摩拳擦掌，暗中使劲。汽车要面对的已不是从无到有的问题，而是从有到好，甚至是从好到精的问题。“这如同跑马拉松，前面 90% 的里程，选手之间的差距并不明显，考验的是最后那 10% 的里程，选手间的差距将会越拉越大，有的人甚至坚持不到最后。正所谓行百里者半九十。”

赵福全认为，当一家车企具备基本的发展能力之后，更要精雕细刻，这个时候更挑战车企的耐力，更挑战车企的坚持，也挑战企业如何能够抓住重点，进行差异化竞争。

在赵福全看来，汽车市场现在遇到了一些困难，因为多年的高速增长之后，放缓是大趋势，甚至负增长都有可能是大概率事件，这既是经济发展的正常现象，也是对各个车企发展模式的挑战。做什么产品都有人买的时代已经结束，现在不仅是要做好产品，还要做性价比高的产品，消费在不断升级，高端产品消费低价化、大众化的时期已经到来。

总体来讲，尽管中国品牌进步很大，但还是属于相对弱勢的群体。因为品牌溢价力不够，尽管在技术能力、品牌能力都有较大提升，但是相比外资品牌仍有差距。所以中国品牌应继续努力，坚持自己所相信的，争取取得更大的进步。

摘自:新华网

## 工信部：汽车产销低增长或是未来发展常态

10月23日，国新办举行2018年前三季度工业通信业发展情况发布会，工业和信息化部副部长辛国斌在回答今年汽车产值和销量都较为低迷的提问时表示，从目前形势来看，产销高速增长的时期可能已经过去了，低增长恐怕是未来发展的一个常态。

辛国斌介绍，汽车销售占我们整个国家销售零售额当中的比重很高，对工业经济的影响也比较大。前三季度，我国汽车产销完成了2049万辆，同比分别增长了0.8%和1.5%。“这个数字是让大家比较纠结的，我们希望它增得很快，但事实上比较‘骨感’，增长的幅度不高，特别是近三个月连续出现了同比负增长的情况。出现这种情况也是正常的，原因也是多方面的。”

辛国斌认为，我国汽车产销基数已经很大了，2017年达到了2940万辆的产销规模，这种高速增长恐怕难以持续。“从目前的形势来看，产销高速增长的时期可能已经过去了，低增长恐怕是未来发展的一个常态。”

但他同时指出，汽车产业发展也有很多积极向好的因素：第一，行业的集中度在进一步提高。汽车行业销量排名前十家企业的销量占到总量的将近 90%。第二，行业主营业务收入的增速要高于产销量增速，所以整体还是比较健康的。前 8 个月，行业主营业务收入同比增长 8.8%。第三，新能源汽车保持了良好的发展势头。前三个季度，新能源汽车的产销量分别达到了 73.5 万辆和 72.1 万辆，同比增长幅度是 73% 和 81%。

“考虑到我国老旧汽车报废更新替代量还很大，同时，三、四线的一些小城镇需求量还是蛮大的，今后汽车行业的成长空间还是比较广阔的，但是肯定不会像过去那样高的增长速度。”辛国斌称。

摘自:新京报

## 明年底投产 LG 在华第二工厂于南京动工

据外媒报道，LG 化学日前称其在华的第二家电动汽车电池工厂——南京工厂已于 10 月 23 日在南京滨江经济开发区举行动工仪式，该工厂共有三层，占地面积为 6 万平方米（相当于 24 个足球场大小），具备年装配 50 万辆以上高性能电动汽车的生产能力。公司计划到 2023 年前分阶段投入 2.1 万亿韩元（约合人民币 128 亿元），预计 2019 年年底正式投入量产。

而就在 22 日，江苏省省长吴政隆还在南京会见韩国 LG 集团副会长、LG 化学株式会社 CEO 朴镇洙，朴镇洙表示 LG 会将加强与江苏的合作，持续加大投资力度。

此次 LG 在华第二家电池工厂的落地，也被认为是其加速在华发展的标志。该项目将为现代、沃尔沃、通用、克莱斯勒、雷诺等车厂供应电池，后续也将随着中国国内和国际整车品牌订单量增加，调整投资规模和产能。

早在 2015 年末，LG 化学曾在南京栖霞区已建设完工一座动力电池工厂。根据当时产能规划，LG 化学计划到 2020 年产能将扩增至为 20 万辆电动车配套，并称南京工厂是其继韩国梧仓工厂、美国霍兰德工厂之后的全球第三大动力电池工厂，但随着 2016 年初中国新能源汽车补贴政策调整，LG 化学一直未能进入动力电池目录，这也意味着搭载 LG 化学电池的车企无法拿到新能源汽车补贴，一定程度上限制了 LG 化学在华发展。

2017 年 4 月，有消息称吉利集团全资收购了 LG 南京工厂所有生产设备和制造技术知识产权的使用权，吉利集团将把该工厂的生产设备拆迁至旗下浙江金华的衡远电池基地，对此 LG 化学从未给予过正面回应，LG 化学（中国）方面人士也称这是总部直接对接的事宜，他们并不了解具体进展。不过在此次新工厂的动工仪式

上，朴镇洙仍然表示，期待该新工厂能与南京第一工厂等公司旗下其他电池厂发挥协同效应，满足全球市场对电动汽车电池迅速增长的需求。

摘自:汽车之家

## 国六将至购车需考虑排放法规

根据工信部发布的公告，最新的“国六”排放标准分为两个阶段实施，“国六（A）”和“国六（B）”。毫无疑问，“国六（B）”比“国六（A）”还要严格。尽管环保部要求新的国六（A）和国六（B）于2020年7月1日和2023年7月1日起实施，但像深圳、广州、海南等地都已经提出2019年1月1日起，提前实施轻型汽车国六排放标准。有消息称，北京可能会在明年实施国六（A）作为过渡，而不是在2020年直接执行国六（B）。

新排放标准即将进入执行阶段，这势必将对未来汽车市场产生深远影响，消费者购车也要早作打算。

厂家应对国六时间紧迫

“国六”排放标准在“国五”的基础上提高了40%-50%，比“欧六”的标准更高，和美国水平相当，可以说是目前全球范围内最严格的排放标准之一。其中，国六（A）排放标准汽油车CO限值加严30%；国六（B）排放标准汽油车的CO和NO<sub>x</sub>限值加严了50%和42%。在新标准之下，车辆主要改进催化转化器中的催化剂（增加贵金属用量等）、改进燃料喷射方式、改进ECU电控单元、升级OBD系统等。

从刚实施的“国五”到即将发布的“国六”全面实施，留给汽车厂家的时间不足两年。但对于不少城市来说，过渡时间也只是一两年。2020年实施“国六”从时间上看略显紧张。而实施国六标准的关键在于对发动机、后处理系统进行升级换代，这对国内轻型发动机厂家将是严峻的考验。

中国汽车工程学会名誉理事长付于武曾直接指出：“相比国五轻型汽车，国六轻型汽车技术难度非常大，对发动机行业挑战非常严峻。发动机企业正在进行国六技术积累。一些城市希望汽车更节能更环保是好的，但是应当慎重，不能脱离实际；如果冒进，不仅收不到应有的效果，而且会适得其反。发动机行业在某种程度上不可能达到轻型汽车国六标准提前实施要求。提前实施轻型汽车国六标准，会打乱发动机企业部署。”

国五车销售暂未受影响

尽管已经有国内多地表示将提前实施国六排放标准，但北京很可能直接执行国

六(B)标准。北京青年报记者在首都之窗网站上看到,《北京市人民政府关于全面加强生态环境保护坚决打好北京市污染防治攻坚战的意见》中明确写道:自2019年7月起,公交、环卫行业实施重型柴油车国六(B)排放标准;自2020年起,其余车辆实施国六(B)排放标准。

由于北京要等到2020年直接实施国六(B)排放标准,北京车市暂时未受到排放法规升级的影响。北青报记者从多家品牌4S店了解到,目前并未接到关于销售国六车的通知,国五车型仍是市场主流,销售一切照常。

虽然市场销售暂未受到影响,但法规政策密集更迭,技术升级任务紧迫,不同品牌经销商之间却显露出不同的心态。对于国五、国六车过渡的问题,长安汽车北京庆长风董事长兼总经理罗锐锋介绍说:“目前长安全国范围仍是以销售国五车型为主,北京也要到2020年才实行新标准。长安拥有符合国六排放法规的技术储备,在部分提前执行的地区会率先推出符合标准的车型,这方面不用担心。”相比罗锐锋的轻松,也不乏一些实力相对较弱的品牌经销商开始担心未来可能会面临无车可卖的情况。

#### 部分自主品牌受影响较大

据北青报记者了解,很多汽车企业已开始积极动手准备应对国六。上汽通用有关人士告诉北青报记者,虽然未接到北京实施国六的通知,但上汽通用是按照明年1月实施国六的时间表来准备的。吉利汽车相关人士也表示,目前未接到北京即将实施国六的通知,但目前新上市车型已全部达到国六标准。

通过对汽车企业的采访,北青报记者发现,国六标准的实施对合资企业影响不大,很多企业的车型已完全达到国六标准。但对一些自主品牌来说,如果北京提前实施国六,其将受到很大影响。一位自主品牌经销商告诉北青报记者,如果明年北京实施国六,店里只有一款车型达标。虽然厂家正在积极准备应对,但符合标准的车型最快也得明年年中才能上市。另一家自主品牌企业相关人士也表示,在售的车型多数达不到国六标准,企业层面也未对国六标准充分重视。

#### 买车要提前考虑排放法规

国六标准施行后,国三车可能会面临淘汰或是被全国各地限行。根据国五实施的规律来看,国二车型已经被全面淘汰。而号称最严标准的国六标准实施后,国三可能会被实施强制报废补贴,而国四车型除了可能出现的上不了牌以外,还将在年审方面遇难题,同时存在限行的几率。

另外,国六标准的到来还会加速车辆贬值。因为国六的到来,车企会对国五车进行清库存,而二手车市场也会对国四车辆降价清理,所以从新车到二手车市场的



价格走低及政策的催化下，国五车型也将出现快速贬值。

有销售人员建议，“如果有用车的迫切需求，并且三五年就会换车，那么可以入手国五车型。而且按通常惯例，越是临近标准实行，国五车清库存优惠幅度越大。如果是‘从一而终’的用户，买一台车准备用十年甚至更久的话，建议直接购买国六标准车型，使用时间可以更久。”

虽然国五车型占据市场主流，但北京市场也不乏少量国六车型的出现。据不完全统计，东风英菲尼迪 QX50、广汽讴歌 CDX 混动版、凯迪拉克 XT4、荣威 RX5 等车型已经能够满足国六标准。

摘自：北京青年报

## 多家汽车企业加快新能源汽车布局

新能源汽车企业纷纷加快新能源汽车布局。日前，特斯拉（上海）有限公司以 9.73 亿元人民币的价格，成功摘得上海临港装备产业区 Q01-05 地块 864885 平方米（合计 1297.32 亩）工业土地，这也标志着特斯拉上海超级工厂在临港地区实质落地。据测算，未来该项目的总投资金额至少超过 140.72 亿元人民币。

随后，上汽大众新能源汽车工厂宣布开工。该工厂是大众汽车集团在全球范围内首个纯 MEB 工厂，该项目总投入为 170 亿元，计划于 2020 年建成投产，规划年产能 30 万辆。据悉，上汽大众多款全新纯电动车型将在新能源汽车工厂投产，包括定位中型和中大型的纯电动 SUV。

据了解，特斯拉与上汽大众新能源汽车工厂有望为我国新增 80 万辆纯电动汽车，大大促进我国新能源汽车的市场供应量。

而为了加快新能源汽车的推广，目前我国各地加快政策出台，其中安徽省提出到 2020 年新能源汽车产销量达到 15 万辆左右，江苏省则提出了“2018-2020 年全省推广新能源汽车 15 万辆以上标准车”的目标。配套设施建设方面，截至今年 7 月份，全国共建成公共充电桩 27.5 万个，同比增长 52%，新用户私人安装率接近 80%，新能源汽车专用号牌已经在全国推广使用。

分析称，随着更多汽车巨头的加入及各地政策的推进，我国新能源汽车有望继续加速发展。

摘自：广州日报

## 前三季度全国汽车产销 2049 万辆

中国汽车工业协会日前公布数据显示，今年 1 至 9 月，我国汽车产销均完成 2049.1 万辆，产销量比上年同期分别增长 0.9% 和 1.5%，比前 8 个月增速分别回落 1.9 和 2 个百分点。产销量增速持续回落，总体表现开始低于年初预期。

9 月，全国汽车产销分别完成 235.6 万辆和 239.4 万辆，产销量比上月分别增长 17.8% 和 13.8%；比上年同期分别下降 11.7% 和 11.6%。当月汽车产销量虽环比增长，但比上年同期明显下降，延续了 7 月以来的低迷走势。

今年前 9 月，乘用车产销分别完成 1735.1 万辆和 1726 万辆，产销量比上年同期分别增长 0.1% 和 0.6%。从乘用车四类车型产销情况看，轿车产销量比上年同期分别增长 0.2% 和 1.3%；SUV 产销量比上年同期分别增长 4.2% 和 3.9%；MPV 产销量比上年同期分别下降 15.2% 和 13.1%。

新能源汽车方面，1 至 9 月，新能源汽车产销量分别完成 73.5 万辆和 72.1 万辆，比上年同期分别增长 73% 和 81.1%。其中，纯电动汽车产销量分别完成 55.5 万辆和 54.1 万辆，比上年同期分别增长 58.9% 和 66.2%。

1 至 9 月，中国品牌乘用车共销售 724.2 万辆，占乘用车销售总量的 42%，比上年同期下降 0.9 个百分点。

摘自:北京日报

## 奥迪首夺单月销冠 ABB 新能源之争给出时间表

相比上月，奥迪、宝马 8 月销量均有着明显提升。其中，奥迪更是以接近 6 万辆的成绩夺得今年首个国内高档车市单月销冠，这对于今年一路追赶奔驰的奥迪而言，无异于一剂强心针。

整体来看，ABB 三家前 8 月销量均已突破 40 万辆，而奔驰更是达到 457045 辆，比之奥迪多出 39811 辆，超出宝马 57032 辆，依旧保持较大优势。在今年剩下的 4 个月时间里，奥迪要赶超奔驰，卫冕冠军宝座，仍将面临不小的挑战。

奥迪首夺单月销冠 进口车实现 V 字反转

数据显示，奥迪 8 月在华销量 57453 辆，同比增长 6%。一方面得益于国产车型的一贯优异表现，A4L、Q5 等车型当月销量均超过万辆；另一方面，奥迪当月的进

口车型表现亦是可圈可点，其中 Q7 便是贡献销量 2197 辆，同比增幅达到 64.7%。

这一点从流通协会发布的海关统计口径进口车数据中，也是有所体现。在 7 月进口量排名前十的品牌中，奥迪位列第五，同比增幅达到 224.9% 至 12824 辆。

“7 月份，无论进口量、还是销量，相比 6 月均实现了‘V 字形’反转”，中国汽车流通协会进口车委员会主任王存表示，“从 7 月 1 日实施 15% 的新关税，再到 7 月 6 日对美产车加征关税，大家都是抢着报关，带来的量的贡献非常大。”“整个 7 月份单月报关 17.8 万辆，同比增长 81%，带动 1-7 月降幅收窄 7.2%，创了历史新高。”

宝马方面，7 月海关进口量也是达到 30149 辆，同比增速超过 90%；直接带动其 8 月在华销量实现 53520 辆，同比增长 12.9%，环比亦是达到 14.6%。自 5 月公布关税下调政策以来，宝马销量便是出现了一定程度的波动，其 8 月销量也是近几个月来的最佳表现。

反观奔驰，则表现得极为稳定。其 8 月在华销量 54885 辆，继续维持在上月水平。在全球市场，奔驰也是始终保持引领，以 1512268 辆稳居全球高档车市榜首之位；宝马、奥迪则以 1365498 辆、1268550 辆分列二、三。

新能源之争给出时间表 奔驰、奥迪能否后来居上？

销量之外，近来 ABB 最为引人瞩目的当属三家品牌在新能源领域的争夺。9 月 5 日，奔驰首款纯电动 SUV——EQC 在瑞典首发亮相，新车将于 2019 年在中国实现国产并上市销售。无独有偶，奥迪首款纯电动 SUV——e-tron 也将于 9 月 17 日在美国全球首发，并在 2020 年在华实现国产化落地。

宝马方面则是发布了其 iNext 电动车的实车预告图，并计划于 9 月正式发布，2021 年实现量产。在业界看来，此举意味着 ABB 三家在新能源领域的争夺已经全面打响，并且已是给出了明确的时间表。然而，相比手握先发优势的宝马，奔驰和奥迪能否后来居上？

自 2016 年，宝马在百年庆典上发布全新“第一战略”，其在新能源方面的相关布局便是全面展开。2017 年，宝马向全球用户交付了超过 10 万辆电动汽车；进入 2018 年，其电动汽车前 8 个月全球累计销量已达到 82977 辆，在华销量也是首次超过 1 万辆。

“这些数字意味着我们有望实现今年 14 万辆的电动汽车交付目标”，负责 BMW 品牌销售和营销的宝马董事会成员诺达（Pieter Nota）说道。

摘自：经济日报-中国经济网

## 蔚来：已完成 3368 台 ES8 的交付

### 保持年内 1 万台交付目标

10月15日，蔚来官方宣布，截至9月30日，蔚来已累计交付3368台ES8，其中2018年第三季度交付量为3,268台。此外，蔚来2018年9月单月交付量为1,766台，较前月增长约58%。今年5月31日，蔚来的首款纯电动SUV——ES8进入交付阶段。

蔚来创始人、董事长、CEO李斌表示：“ES8月交付量由7月的381台增长至9月的1,766台，我们的产能稳步增长。蔚来作为中国高端电动汽车品牌，得到了用户的初步认可。”

“我们很高兴在今年第三财务季度交付了3,268台ES8。此外，我们利用10月初中国国庆假期为第二条生产线安装设备，新的产线将满足不断增长的ES8订单需求，并会用于生产预计于2019年6、7月交付的5座高端电动SUV ES6。”蔚来首席财务官谢东萤说道，“我们预期2018年下半年实现累计交付1万台ES8的目标保持不变。”

摘自:腾讯汽车

## 车市遇冷 豪车为拉动销售猛打价格战

中国汽车流通协会发布的数据显示，豪华车经销商1~8月累计销量为182.9万辆，同比增长12%。虽然销量维持增长，但是经销商新车销量利润与去年同期比下滑接近50%。

以北京地区4S店销售价格为例，在目前的热销车型中，相比指导价，奥迪A4、A6等车型有3万元以上的优惠，宝马1系三厢、奔驰GLA有5万元左右的优惠，凯迪拉克XTS、沃尔沃XC60等车型也有大幅的优惠力度，而捷豹路虎优惠幅度最大，最高接近20万元。

中国汽车流通协会专家李颜伟撰文指出，经销商利润下滑主要受累于中大型轿车、中型轿车、紧凑型SUV这三个细分市场惨烈的价格战。

截至8月，这三个细分市场经销商新车销售利润均是负数（新车销售利润指不含衍生业务，包含固定返利与可变返利）。以宝马5系、奥迪A6L等为主的中大型轿车细分市场，是经销商亏损最多的细分市场，新车利润同比下滑1.8个点。紧凑型SUV受购置税减半政策取消影响，销售一直低迷。此外，今年中型SUV市场投放新车比较多，新旧更换拉低了经销商利润。不过，由于进口中型SUV受益于关税下

调，经销商新车销售利润较好。

“在市场比较困难时，更能体现出车企的销售管理能力，今年能够根据市场变化，调整供需的品牌，经销商损失不大；对市场反应比较慢的品牌，问题积累到一定程度，只能靠补贴安抚经销商。”李颜伟表示。

中国汽车工业协会秘书长助理许海东认为，豪华车销量增加但利润下滑可能是购车结构上出现了变化。“比如宝马、奔驰等一些高档进口车受到了贸易摩擦的影响，这部分的购买人群考虑到关税加价，可能就会购买那些没有加关税的或者国产的高端车。”中融创投基金管理（北京）有限公司董事长曹鹤也认为，价格战的出现部分原因是受到了关税影响。“主要是关税实施时间节点的问题，一些经销商不知道如何处理存量车。”

而价格战的背后也反映了豪华车市场激烈的竞争，这一点从豪华车第一阵营的表现就能看出。今年前三季度，奔驰在华销量突破 50 万辆，暂居榜首；奥迪仅以 1.7 万辆的差距落后于奔驰，而宝马位列奔驰、奥迪之后，累计销量达 45.9 万辆，9 月单月销量超过奔驰，较奥迪少 6000 余辆。今年以来豪华车的排位不断变化，因而今年谁会夺冠仍然难以分辨。

今年以来，豪华车动作频频。为了增强竞争力，宝马 X3 今年实现国产化，弥补了宝马在豪华中型 SUV 的市场空白，而国产后的 X3 价格出现明显下降，与国产奔驰 GLC、奥迪 Q5 直接构成竞争。宝马 X3 上市仅隔三天后，奥迪 Q5 就登陆了市场。最近，奔驰 GLC 长轴距版也正式上市，共推出 4 款车型，配有专为中国客户量身打造的后排专属配置，并且加长不加价，由此可见豪华车领域竞争程度的激烈。

最近，宝马宣布控股华晨宝马的消息，这意味着宝马将更多资源倾向中国市场，股东双方新增了 30 亿欧元加大对华晨宝马的投资。而刚刚上任的奥迪中国总裁欧阳谦也与奥迪集团负责财务的董事宋寅哲共同管理中国市场，他们最近在接受记者采访时称奥迪正在把大量跟中国本土相关的业务转移到中国本土，未来将更多资源放到中国市场，组织机构也更加本土化。而奔驰也正在频繁更换新产品，强化中国市场的地位。

不过，业内人士依旧对豪华车市的未来持乐观态度。“车市遇冷实际上是理性回归，如果不是购置税减半政策因素的影响，去年车市就会呈现负增长。最根本的原因就是汽车保有量已趋近饱和，现在 80% 的家庭基本上都有车，因而新车购买的需求不强。加上经济疲软的预期影响消费者购买心理等客观因素，一些四五线以后的居民收入受到了影响，因而造成了车市遇冷的局面。”曹鹤对记者表示，豪华车受到的影响较小，因为消费者近几年换购的需求还是比较强的。

车市疲软主要对福特、标致雪铁龙等这些车企影响最大，而豪华车市场消费依然会比较热。“2018年的运营情况在一定程度会比往年稍微困难一些。不过，豪华车领域的增长空间依然存在，我们对车市发展抱有很大信心。”北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司总裁兼首席执行官倪恺曾在接受记者采访时表示。

对于豪华车第四季度的走势，曹鹤认为增幅与前三季度会基本持平。“可能第四季度会稍微受点影响，一些有换购需求的消费者会持观望态度。”

欧阳谦则在接受记者采访时称：“相信第四季度豪华市场有一定的增幅，这个增幅会是比较坚挺的。”

摘自:第一财经日报

## 专题视角

# 我国首次“试水”研发氢能重载矿用卡车

10月11日，国家能源集团下属准能集团、氢能科技公司与北京低碳清洁能源研究院及潍柴控股集团签署“200吨级以上氢能重载矿用卡车研发合作框架协议”。这是继今年6月中国首条氢燃料电池公交线路载客运行后，氢能产业化发展在交通领域迈出的又一新步伐。

上述协议是在当天召开的“2018中国氢能源及燃料电池产业高峰论坛”上签订的。根据协议，四家合作单位将共同开展创新技术攻关，在实现关键装备重大共性技术和工程化技术突破后，致力推动露天采矿设备制造行业节能减排、转型升级。

氢气来源广泛，燃烧热值高居各种燃料之冠。由于燃烧生成的是水，因此氢气被认为是一种绿色、高效的二次能源。

在中国氢能联盟理事长、国家能源集团总经理凌文看来，2018年是中国氢能源及燃料电池产业的发展元年，有组织、有计划、有方向的集群攻关开始逐步形成，发展线路谋划、制定产业政策、标准规程的工作也稳步推进。

凌文表示，相信通过有序发展，中国氢能源及燃料电池产业将实现技术快速进步，创新成果不断涌现，推动在小汽车、轨道交通、船舶、航天、物流系统、矿用车等领域广泛应用氢能，最终形成“氢能社会”。

论坛当天发布的《中国氢能源及燃料电池产业发展研究报告》认为，目前中国燃料电池已实现了技术突破，在交通领域的应用将是氢能发展的强劲动力。与美国、日本不同，中国燃料电池汽车优先发展的是长续航里程运营型汽车市场。

摘自:新华网

# 日产与 TEPCO 合作“虚拟电厂”项目 旨在维持电网的用电平衡

据外媒报道，日产与东京电力公司（Tokyo Electric Power Co., TEPCO）将在日本发起一项研究，旨在确定电动车将如何在稳定电网用电平衡方面发挥其辅助作用。

东京电力公司的部分员工在使用日产 e-NV200 电动商用车，而部分日产员工则在使用日产 LEAF 纯电动车，两批人组队参与该项目研究，预计该项目将持续到明年1月。

东京电力公司将向项目参与人员透露电网需求量较低的时间段，便于在该时间段内为其爱车充电，并基于其充电的电量获得相关的激励。该项目将统计用户改变其充电时间段的人数及变化幅度，帮助平稳用电需求波动，所采集到的信息将有助于确定电动车充电最高效的时间段，有助于维持电网稳定的用电需求。

未来，可再生能源的应用将进一步拓展，这是向低碳社会转型的重要内容。为了能够以平稳、高效的方式使用可再生能源，该项目将研发“虚拟电厂（virtual power plants）”，整合并控制用户端分散的能源资源。电动车潜力巨大，是重要的虚拟电量资源，但需要协调车主与电网的充放电时间段。

该合作项目将利用当前的电网基础设施。该项目将用到日产的车载通讯系统，该服务可便于电动车车主远程监控其车辆情况，并利用智能手机应用掌控车辆的充电操作。该项目还将用到 EVsmart 应用，为车辆搜索充电网点，收集并管控相关的信息。

这是日产在日本推出的首个同类项目，该公司计划与全球电力公司合作，这是其智能一体化战略（Intelligent Integration）的重要内容，并位列日产智能移动出行愿景旗下三大创新领域。

东京电力公司计划持续研发，打造可供各车企旗下电动车使用的系统，希望其研发的系统可兼容各类充放电设施，进一步提升电网的调节功能。

摘自:盖世汽车

## 盘点：推动自动驾驶汽车发展的四项技术趋势

虽然跟得太紧或是刹车太晚等驾驶行为很容易处理，但是预测其他驾驶员行为以及处理复杂的交叉路口情况只能依赖有经验的驾驶员。自动驾驶汽车（AV）就像新手驾驶员，只是其拥有发展得更好的大脑以及价值数十亿美元的技术，可帮助缩

短学习时间。但是即使使用其所有的传感器和软件，自动驾驶汽车在可以完全自信且有能力驾驶之前，仍有需要克服的缺陷。

在自动驾驶车辆竞争中，有几项不太引人注目的技术趋势正在突起，以帮助真正的自动驾驶车辆成为现实。

### **教会自动驾驶车辆有关道路规则技术**

人类驾驶员必须学习驾驶员手册，了解停车标志和让路标志的区别，同样地，自动驾驶车辆也需要通过人工智能（AI）学习道路规则。此外，自动驾驶车辆还需要通过在路上花费数小时来获取有关真实世界的体验。

自动驾驶车辆通过机器学习的人工智能来解释路标和其他道路信息，即需要驾驶一段路程并且需要人类对数据进行验证。交通数据公司 Inrix 研发了首个新自动驾驶道路规则（AV Road Rules）平台，可让城市和道路管理部门为行驶在公共道路上的自动驾驶车辆制定、验证和管理交通规则和交通限制。该平台还可利用自动驾驶车辆的实时信息，报告哪些基础设施需要改进，让道路对所有使用者来说都更加安全。此外，Inrix 的新自动驾驶道路规则平台可让城市和道路管理部门迅速、轻松地将限速、人行横道、学区、公交车道和停车标志等特定交通限制数字化，使汽车制造商与高度自动化车辆运营商能确保车辆符合当地的交通规则。该平台还创建了一个渠道，可将高度自动车辆对道路基础设施的需求传达至交通部门，以帮助改善道路管理和维护工作。

### **自动驾驶模拟技术**

一旦自动驾驶车辆了解了道路规则，他们需要在道路上应用，但是自动驾驶车辆运营商时间和资源都有限。但是研发人员找到了新方法，通过模拟软件来加速测试过程，从而加速自动驾驶车辆部署。

自 10 年前谷歌公司首次启动自动驾驶项目，Waymo 在实际行驶里程方面处于领先地位，目前其自动驾驶测试车辆行驶里程已超 1000 万公里，使用模拟软件的话，其每天都可达到该里程数。Cognata 公司正与奥迪等公司合作，其首席执行官 Danny Atsmon 表示：“拥有适当的模拟策略是自动驾驶汽车为道路测试培训传感器和决策功能，以及确保其技术安全可靠的唯一途径。”

模拟训练可让自动驾驶车辆开发人员测试行人和骑自行车的人突然在车前穿过，或是日落时太阳直射到自动驾驶车辆的前置摄像头，暂时失去视力等“极端情况”。

### **远程操作技术**

即使拥有计算能力和人工智能，自动驾驶车辆在特定情况下仍需要人类驾驶员



的协助。因此，远程操作应运而生。

大多数主要自动驾驶公司要么在准备远程操作的自动驾驶出租车，要么已经进行测试。通用汽车的 Cruise 自动驾驶部门正在改装雪佛兰 Bolts，使其在没有方向盘和踏板的情况下，依赖远程操作员的协助，实现“专家模式”。丰田公司申请了一项“意外环境中远程操作自动驾驶汽车”的专利，而自动驾驶初创公司 Zoox 则有“远程操作系统和自动驾驶路径改变方法”。

日产雇佣了前美国宇航局（NASA）的科学家将航天局有关远程操作的专业知识应用于其自动驾驶车辆上。而在去年 1 月份的消费电子展上，Phantom Auto 公司在距加利福尼亚州 500 英里外的人类操作员远程控制拉斯维加斯大道上的汽车。

### 驾驶员监控技术

随着自动驾驶汽车受到远程监控，人类驾驶员也越来越受到监控，特别是在汽车工程学会（SAE）规定的 3 级和 4 级自动驾驶车辆驾驶员而言。尽管凯迪拉克 Super Cruise 等汽车已经配备了摄像头监控驾驶员，但是新一代的摄像头将不止检测是否驾驶员头部移开路面，而是包括面部识别，甚至能够阅读完全自动驾驶车辆驾驶员的情感。

斯巴鲁（Subaru）在其全新 Forester 车型上推出了名为 DriverFocus 的功能，该功能使用面部识别软件来寻找驾驶员分心和疲劳的迹象。作为斯巴鲁 EyeSight 驾驶员辅助套件的一部分，DriverFocus 还可以在检测到驾驶员打瞌睡或眼光离开路面太久时，自动停下车辆。

而 eyeSight 公司研发出的摄像头，不仅可以检测到分心和困倦，还能够基于驾驶员注视方向来突出驾驶舱显示内容。具蠕动分析功能，能够检测驾驶员的年龄和性别，并使用“网联汽车分析”信息。

Renovo Auto 致力于为自动驾驶车辆研发一个 aWare 通用操作系统，结合传感器和软件技术，并且使用车内外的摄像头来捕捉乘客和行人情绪。其还与人工智能初创公司 Affectiva 以及 Speak With Me 合作，将它们分析乘客面部表情和声音的技术整合至自动驾驶测试车队中。

摘自:盖世汽车

## 挪威团队研发自适应警告声系统 可提醒盲人电动汽车在接近

尽管很多人喜欢电动汽车不会产生任何发动机噪音，但这也意味着盲人行人就听不到电动汽车向他行进。当电动汽车低速行驶时发出警告声是一种解决方案，但

是现在有一个新系统可防止警告声超出必要的声音范围。

在许多国家，电动汽车都要求配备低速警告声音系统。但问题是，如果警告声非常大，在繁忙的市中心交通环境中能够听到，那么到了较安静的住宅区，该声音就会让人很不愉快。据外媒报道，针对此问题，挪威科技工业研究所（SINTEF）研究小组团队研发了“自适应声音”系统。该技术可利用车载麦克风监控环境中的噪音水平，然后相应地提高或降低警告声的音量。

为了确定警告声的声音需要多大，研究人员驾驶了一辆装有该系统的电动汽车沿着一条安静的道路行驶，盲人志愿者坐在旁边。扬声器产生不同音量的交通噪音，自适应声音系统对噪音作出回应。一旦志愿者们能够听见汽车的警告声，他们就可以按下按钮，表示声音足够响亮。

该项目负责人科学家 Truls Berge 表示：“日产（Nissan）、通用汽车（General Motors）和雷诺等汽车制造商都对该项目的研究成果表示很感兴趣。挪威是世界上电动汽车密度最高的国家，自然电动汽车制造商们会关注我们在交通安全和该领域展开的研究。”

摘自:盖世汽车

## 机动车现场处罚缴款可“扫码”

10月22日，交管部门推出服务新举措：机动车现场处罚、非机动车或行人现场处罚，以及交管“12123”平台（互联网交通安全综合服务管理平台）等开通微信、支付宝扫码便捷缴款新渠道，为广大市民群众办理交管业务提供便利。

机动车处罚书有了缴款二维码

原来，机动车驾驶人因交通违法行为被现场处罚后，当事人只能到交通执法站、工商银行网点或通过网上银行等渠道缴纳罚款，流程复杂还得多跑路。据统计，去年交通违法现场处罚罚款缴纳方式中，银行网点缴纳占到总量的68.2%。

为了让“数据多跑路、群众少跑路”，交管部门在机动车现场处罚决定书上增加了缴纳罚款的二维码，10月22日起当事人缴纳交通违法现场处罚罚款时，既可以按照原有渠道缴纳罚款，也可以选择通过微信、支付宝扫描机动车现场处罚决定书上的二维码进行缴款，免去了群众往返银行和窗口排队的不便。在此，需要提醒注意的是，目前现场处罚决定书上缴纳罚款二维码有效期为4小时，即当事人在现场处罚决定书生成后4小时内，可自愿选择通过微信、支付宝扫描该二维码缴纳罚款；超过4小时后当事人就只能通过原有渠道缴纳罚款。此外，当事人通过扫描二维码方式已成功缴款后，该二维码随即失效。

### 非机动车或行人当事人可线上缴款

新举措推出前，交管部门对非机动车或行人交通违法行为现场处罚后，缴纳罚款只能由民警现场收取现金。

新举措实施后，民警在对非机动车或行人交通违法行为进行现场处罚时，会询问当事人是否自愿选择通过微信、支付宝扫描支付，如当事人同意，民警会在其移动警务终端上选择“支付二维码”方式，并在该警务终端显示屏上生成一个二维码，当事人通过微信、支付宝扫描该二维码后，该笔罚款便会后台实时到账，免去了群众缴纳现金和民警找零等环节。当然，当事人仍然可以继续自愿选择原有支付现金的方式缴纳罚款。

需要说明的是，在门头沟、大兴、顺义、平谷、延庆、怀柔及密云区，非机动车或行人交通违法现场处罚暂不能通过扫描二维码方式缴纳罚款。

交管部门正在积极推进后续工作，尽快实现本市非机动车和行人交通违法现场处罚缴款二维码支付全覆盖。

### 线上平台提供多样缴款方式

交管“12123”平台（互联网交通安全综合服务管理平台）的开通，为市民缴纳交通违法罚款提供了新途径，但该平台原来仅支持银行卡（有银联标识）缴费，且需要 8 个步骤，绑定缴费流程相对复杂。10 月 22 日以后，市民在使用交管“12123”平台缴纳罚款时，进入平台的支付界面后，在原有的“银行卡缴费渠道”选项下方，会新增一个“微信、支付宝缴费渠道”的选项，市民在点击“微信、支付宝缴款渠道”选项后，仅需要 4 个步骤就可以完成缴费，与“银行卡缴费渠道”相比缴款时间得以缩短，为市民缴纳罚款提供了更多便利选择。

此外，交管部门正在逐步为全市各交通执法站推广配备新式自助执法终端。使用该新式自助执法终端，市民可通过扫描身份证，实时关联、获取违法信息，实现免输入，并支持微信、支付宝和任意银行卡缴款，违法查询、罚款缴纳更便捷，支付渠道更多样。目前，海淀、丰台、石景山交通支队执法站已陆续试点配备该新式自助执法终端。

摘自:北京青年报

## 碳纤维可储存电能 或使电动汽车重量减半

据英国《每日邮报》报道，科学家发现，碳纤维作为一种超强韧轻质材料能够直接储存电能，这可能会彻底改变未来电动汽车的设计，使得车身重量减半。

碳纤维目前被用于许多汽车材质，新研究发现，该材料在使车辆更坚固、更轻

便的同时，也可以用来储存电能。如果这项技术投入商业应用，制造商就可以抛弃重型电池，将未来汽车的重量减半。

瑞典查尔默斯理工大学材料与计算力学教授 Leif Asp 研究了碳纤维作为增强材料之外的功能。他说，这样一来，车身就不仅仅是一个承重元件，还可以充当电池。还可以将碳纤维用于其他用途，比如为传感器或能量和数据的导体收集动能。如果所有这些功能可以由汽车车身或飞机机身承担一部分，那么重量最多可以减少 50%。

研究人员观察了不同商用碳纤维结构如何很好地储存电能。含有小晶体的样品具有良好的电化学性能——可以像锂离子电池中的电极一样工作——但往往强度不那么强。据 Asp 教授说，这种轻微的刚度损失并不是主要问题，因为具有良好电气性能的较弱的碳纤维仍然比钢的强度大。

他解释说，对于碳纤维在汽车等许多领域的应用来说，刚度的轻微降低不是问题。目前市场上主要是昂贵的碳纤维复合材料，其硬度是为飞机量身定制的。因此，碳纤维生产商在很大程度上可以扩大其应用范围。

摘自:环球网

## 企业风采

# 美国房车工业协会和国内房车知名专家来帝盛 参观指导工作

2018 年 10 月 17-18 日，美国房车工业协会代表与国内知名房车行业专家在上海共同参与中美房车发展论坛后，美国房车工业协会会长 Frank 一行与上海交通协会和行业知名专家共 30 多人于 10 月 19 日下午 15 点考察了帝盛（常州）车辆科技有限公司，前来了解中国房车企业的生产与销售状况。

美国房车协会与国内房车协会专家对帝盛给出了高度评价：生产模块化，功能设计人性化，做工精密，房车内使用的材料高端。

此次考察会谈世界瞩目，行业一流，应该是世界房车史上的盛会，中外来宾对中国房车企业的发展给予了充分的肯定。尤其是帝盛公司对中国房车的发展与推动劳苦功高，作出了重要的贡献。

摘自:帝盛车辆官微

## 星星充电与中石化首个电动汽车快充站上线

10月18日10时18分，星星充电与中国石化江苏石油分公司（以下简称中石化）合作共建的首个电动汽车充电项目——南京湖西街电动汽车充电站正式上线开业，为当地新能源车主提供便捷安全的一站式充电服务。中石化选择与星星充电合作，率先布局新能源产业，共建的首个充电场站对于全国传统加油站升级转型新能源充电站、打造综合能源站具有重要的示范作用。

星星充电为中石化南京湖西街电动汽车充电站配置了120kW直流双枪智能充电桩，半小时可充满85%的电量，满足各类型纯电动汽车充电，如出租、物流、网约车、私家车等，预计每年可为4万辆电动汽车提供充电服务，年累计充电量将达到10万度。值得一提的是，该场站除了提供充电外，还能为新能源车主提供公共卫生间、洗车、购物、餐饮、新能源赏车购车等一站式便捷服务。

中石化南京湖西街电动汽车充电站地理位置优越，位于建邺区湖西街和所街交界处，场站可实现全程智能化作业，车主通过星星充电智能充电APP扫描充电桩二维码解锁充电桩，取下充电枪同车辆充电座连接，按下启动键，实现充电。充电完成后可通过星星充电智能充电APP或微信，支付宝进行结算，星星充电APP还可实现附近充电桩查询、充电站导航、充电预约、故障报修等功能。

开业仪式上，星星充电江苏总经理范利与中国石化江苏石油公司总会计师刘群共同为场站开业剪彩祝贺。双方表示将加快其他加油站升级新能源充电站的建设进度，在运营服务方面再接再厉，在新能源汽车推广及其他业务合作方面做成更多更好的样板，供其他城市借鉴，为新能源用户提供更加完善的服务。

今年6月，星星充电与中石化正式签署战略合作协议，双方确认在新能源汽车充电基础设施及场站建设运营、汽车销售、保险、二手车、共享汽车服务等方面展开全面深度合作。此次南京湖西街电动汽车充电站的上线，标志着双方的合作迈入实质性阶段，在国家绿色能源战略指引下，携手为江苏经济发展做出更大的贡献。

摘自:星星充电官微

---

编辑部地址：常州市钟楼区玉龙南路 178 号 802 室

电话：0519-81885506



编辑部地址：常州市钟楼区玉龙南路 178 号 802 室

电话：0519-81885506