
内部刊物

常州汽车产业信息

2018 年第 12 期

(总第 17 期)

汽车工业办公室
常州市 汽车产业协会 主办

2019 年 1 月

要 目

【政策法规】

- ★《道路机动车辆生产企业及产品公告》（第 316 批）……………（1）
- ★车辆购置税法正式通过:税率 10% 明年 7 月起实施……………（12）

【行业信息】

- ★缓解充电基础设施供给不足 充电桩建设须盘活存量……………（14）
- ★三项强制性国标公示 电动汽车安全有“底线”了……………（18）
- ★国际能源署：至 2040 年全球近半数轿车将是电动车……………（22）

【市场营销】

- ★2018 年汽车工业经济运行情况……………（24）
- ★北汽新能源去年销量 15.8 万辆 连续 6 年问鼎纯电动市场冠军……………（29）
- ★2018 年 MPV：自主低价揽前三 合资蚕食份额……………（33）

【专题视角】

- ★济南进行 5G 环境下无人驾驶汽车路测……………（35）
- ★马来西亚将量产 18650 圆柱电池 能量密度大用于电动汽车……………（37）
- ★共享汽车洗牌加速 倒闭潮即将来临……………（37）

工业和信息化部公示申报第 316 批《道路机动车辆生产企业及产品公告》新产品

2019 年 1 月 18 日，工业和信息化部在官方网站公示了申报第 316 批《道路机动车辆生产企业及产品公告》（以下简称《公告》）新产品，公示期 7 天，截止到 1 月 23 日。

申报本批《公告》新产品的汽车、摩托车、低速汽车生产企业共计 386 户，其中汽车生产企业 306 户、摩托车生产企业 80 户。以上企业申报的新产品共计 2253 个，其中汽车产品 1976 个、摩托车产品 277 个。

申报新能源汽车产品的共有 62 户企业的 145 个型号，其中纯电动产品共 61 户企业 137 个型号、插电式混合动力产品共 8 户企业 8 个型号。

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	威马汽车制造温州有限公司	浙江省温州市瓯江口产业集聚区管委会行政中心 1 号楼 156 室	浙江省温州市瓯江口产业集聚区瓯帆路 999 号	纯电动乘用车生产企业增加纯电动轿车产品品种
2	东风汽车有限公司郑州分公司	湖北省武汉市武汉经济技术开发区东风大道 10 号	河南省郑州市中牟县城关镇建设南路 181-A 号	新建非独立法人分公司
3	重庆力帆汽车有限公司常州分公司	重庆市北碚区蔡家岗镇凤栖路 12 号	江苏省常州市武进国家高新技术产业开发区凤林南路 108 号	新建非独立法人分公司
4	天津长存科技发展有限公司	天津市蓟县白涧镇杨家套村(宝平公路西侧)	天津市蓟县白涧镇杨家套村(宝平公路西侧)	新设立专用车生产企业
5	河北三木众一专用汽	河北省沧州市黄骅市 205	河北省黄骅市城北工业园	新设立专用

	车有限公司	国道西侧羊三木段	纬一路北海华大街东	车生产企业
6	河北中达凯专用车股份有限公司	河北省廊坊市永清县永清工业园区益田西路 20 号院内	河北省廊坊市永清县永清工业园区益田西路 20 号院内	新设立专用车生产企业
7	河北正源专用车制造有限公司	河北省邯郸市经济开发区和谐大街以东, 创业路以北, 开发纬二路以南	河北省邯郸市经济开发区和谐大街以东, 创业路以北, 开发纬二路以南	新设立专用车生产企业
8	河北桂华专用车制造有限公司	河北省邢台市威县高新技术产业开发区振兴大街南段东侧	河北省邢台市威县高新技术产业开发区振兴大街南段东侧	新设立专用车生产企业
9	山西荟阳汽车制造有限公司	山西省运城经济开发区诺维兰路 17 号	山西省运城经济开发区诺维兰路 17 号	新设立专用车生产企业
10	包头市大成专用汽车制造有限公司	内蒙古自治区包头市昆都仑区金属深加工园区经四路和纬二路交叉口东南角	内蒙古自治区包头市昆都仑区金属深加工园区经四路和纬二路交叉口东南角	新设立专用车生产企业
11	绥中众成中骏汽车车厢制造有限公司	辽宁省葫芦岛市辽宁东戴河新区 C 区程运西路 8 号	辽宁省葫芦岛市辽宁东戴河新区 C 区程运西路 8 号	新设立专用车生产企业
12	江苏鸿运汽车科技有限公司	江苏省南京市浦口区紫峰路 28 号	江苏省南京市浦口区紫峰路 28 号	新设立专用车生产企业
13	安徽宇诚专用车制造有限公司	安徽省池州市江南产业集聚区中凯投产业园 B5 栋	安徽省池州市江南产业集聚区中凯投产业园 B5 栋	新设立专用车生产企业
14	厦门翔顺德车辆有限公司	福建省厦门市集美区灌口南路 701-707 号	福建省厦门市集美区灌口南路 701-707 号	新设立专用车生产企业
15	福建龙驰汽车有限公司	福建省龙岩市龙岩经济技术开发区高新园区	福建省龙岩市龙岩经济技术开发区高新园区	新设立专用车生产企业
16	新余博迅汽车有限公司	江西省新余市高新开发区赛维大道以南、泉州路以西	江西省新余市高新开发区赛维大道以南、泉州路以西	新设立专用车生产企业
17	梁山华宇重工机械有限公司	山东省济宁市梁山县梁山街道办工业园区 220 国道	山东省济宁市梁山县梁山街道办工业园区 220 国道	新设立专用车生产企业

		东土囤村南	东土囤村南	
18	威海高赛华运汽车改装有限公司	山东省威海临港经济技术开发区汪疃镇高赛路-1-4号	山东省威海临港经济技术开发区汪疃镇高赛路-1-4号	新设立专用车生产企业
19	莱阳汇海挂车制造有限公司	山东省烟台市莱阳市吕格庄镇陡崖后村	山东省烟台市莱阳市吕格庄镇陡崖后村	新设立专用车生产企业
20	青岛登高专用车有限公司	山东省青岛市平度市南村镇海峡两岸农业合作试验区翟塘峡路东、滨河南路以南	山东省青岛市平度市南村镇海峡两岸农业合作试验区翟塘峡路东、滨河南路以南	新设立专用车生产企业
21	滕州市迪盛机械有限公司	山东省枣庄市滕州市鲍沟镇薛岩中村东首	山东省枣庄市滕州市鲍沟镇薛岩中村东首	新设立专用车生产企业
22	新乡市新东轻工机械有限公司	河南省新乡市开发区静泉路以南、丰华街以西	河南省新乡市开发区静泉路以南、丰华街以西	新设立专用车生产企业
23	河南航渊汽车制造有限公司	河南省辉县市百泉镇南关村(三庆桥南)	河南省辉县市百泉镇城西工业园西外环北段路西	新设立专用车生产企业
24	河南昊博专用汽车有限公司	河南省汝州市产业集聚区霍阳大道2号	河南省汝州市产业集聚区霍阳大道2号	新设立专用车生产企业
25	神州永达汽车制造有限公司	河南省平顶山市舞钢市产业集聚区龙腾路与唐山路交叉口西北舞钢国能中泰重工有限公司院内	河南省平顶山市舞钢市产业集聚区龙腾路与唐山路交叉口西北舞钢国能中泰重工有限公司院内	新设立专用车生产企业
26	钟祥集瑞专用汽车制造有限公司	湖北省钟祥市郢中镇南湖祥云大道西端	湖北省钟祥市郢中镇南湖祥云大道西端	新设立专用车生产企业
27	广西飞骏新能源车辆科技有限公司	广西贵港市港北区荷城路1369号(港北区财政局办公室617室)	广西贵港市港北区狮岭路576号	新设立专用车生产企业
28	陕西华禹通泰交通设备有限公司	陕西省韩城市新能源汽车产业园(龙门镇西塬村)	陕西省韩城市新能源汽车产业园(龙门镇西塬村)	新设立专用车生产企业
29	青海堃越房车制造有限公司	青海省西宁市城中区同安	青海省西宁市城中区同安	新设立专用

公司	路 185 号 1#、2# 厂房	路 185 号 1#、2# 厂房	车生产企业
----	------------------	------------------	-------

二、 摩托车生产企业

序号	企业名称	注册地址	生产地址	备注
1	河南爱玛车业有限公司	河南省商丘市经济开发区 华商国际产业园富商大道 与应天路交汇处	河南省商丘市经济开发区 华商国际产业园富商大道 与应天路交汇处	新建摩托车 下属子公司

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	备注
1	22	河北长安汽车有限公司	法人代表	万年勇	罗志龙	
2	67	山东汽车制造有限公司	注册地址	山东省莱阳市旌旗西路 094 号	山东省烟台市莱阳市经济开发区富山路 99 号	
			生产地址	山东省莱阳市旌旗西路 094 号	山东省烟台市莱阳市经济开发区富山路 99 号	
			法人代表	孙建设	薛峰	
3	69	中国一拖集团有限公司	法人代表	董永安	赵剡水	
4	72	郑州日产汽车有限公司	生产地址	河南省郑州市陇海东路 62 号, 河南省中牟县建设南路 181 号, 江苏省常州市新北区通江北路 29 号	河南省中牟县建设南路 181 号, 江苏省常州市新北区通江北路 29 号	
5	166	江苏天洋集团有限公司	企业名称	江苏天洋集团有限公司	郑州宇通集团有限公司	
			注册地址	江苏省丹阳市丹北镇新桥工业园	河南省郑州高新开发区长椿路 8 号	

			生产地址	江苏省丹阳市丹北镇新桥工业园	河南省郑州经济技术开发区前程大道 366 号	
			法人代表	吴全强	汤玉祥	
6	170	杭州长江乘用车有限公司	生产地址	浙江省杭州市余杭区宏达路 116 号	浙江省杭州市余杭区余杭经济开发区宏达路 112 号	
7	(三)70	河北安旭专用汽车有限公司	法人代表	袁小飞	冯全玉	
8	(三)84	河北远大专用汽车制造有限公司	企业名称	河北远大专用汽车制造有限公司	远大汽车制造股份有限公司	
9	(三)98	邯郸市鸿发车厢制造有限公司	企业名称	邯郸市鸿发车厢制造有限公司	邯郸市鸿顺专用车制造有限公司	
			法人代表	岳文义	杜爱珍	
10	(三)138	张家口祥运机械制造有限公司	企业名称	张家口祥运机械制造有限公司	山东蓝慧车业有限公司	
			注册地址	河北省张家口市高新技术产业开发区煤机路 10-2 号	山东省单县杨楼镇开发区(苏门楼村)	
			生产地址	河北省张家口市高新技术产业开发区煤机路 10-2 号	山东省单县杨楼镇开发区(苏门楼村)	
			法人代表	丁养孝	苏胜利	
11	(三)143	邯郸文平机械制造有限公司	企业名称	邯郸文平机械制造有限公司	邯郸市创岳专用车制造有限公司	

12	(六)60	丹东黄海特种专用车有限责任公司	法人代表	朱宝权	由永军	
13	(八)23	山西恒成特种车辆制造有限公司	企业名称	山西恒成特种车辆制造有限公司	山东富荣车辆制造有限公司	
			注册地址	山西省晋中市榆次东外环中段	山东省济宁市梁山县梁山工业园区内	
			生产地址	山西省晋中市榆次东外环中段	山东省济宁市梁山县梁山工业园区内	
			法人代表	苗成林	郭媛媛	
14	(十)31	上汽大通房车科技有限公司	注册地址	江苏省溧阳市昆仑街道泓口路 218 号 C 幢 433 室(江苏中关村科技产业园内)	江苏省溧阳市昆仑街道中关村大街 200 号(江苏中关村科技产业园内)	
15	(十)33	南京天印专用汽车有限公司	企业名称	南京天印专用汽车有限公司	山东华通达车辆制造有限公司	
			注册地址	江苏省南京市浦口经济开发区江苑路 8 号	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区	
			生产地址	江苏省南京市浦口经济开发区江苑路 8 号	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区	
			法人代表	王巨南	宋亚苹	
16	(十)49	苏州市捷达消防车辆装备有限公司	企业名称	苏州市捷达消防车辆装备有限公司	捷达消防科技(苏州)股份有限公司	
			注册地址	江苏省苏州工业园区葑葑示范区	江苏省苏州工业园区唐庄路 180 号	
			生产地址	江苏省苏州沪宁高速公路苏州东出口南 100 米	江苏省常熟市辛庄镇(杨园)工业园区双浜路 27 号	

			法人代表	张建明	张旭东	
17	(十)106	江苏登达汽车有限公司	企业名称	江苏登达汽车有限公司	江苏国唐汽车有限公司	
18	(十二)17	安庆安达尔汽车制造有限公司	法人代表	吕洪涛	时学伟	
19	(十二)53	安徽联合飞彩车辆有限公司	法人代表	许兆一	汪琳琳	
20	(十二)59	安徽爱瑞特环保科技有限公司	企业名称	安徽爱瑞特环保科技股份有限公司	安徽爱瑞特新能源专用汽车股份有限公司	
21	(十五)61	梁山县杨嘉挂车制造有限公司	企业名称	梁山县杨嘉挂车制造有限公司	山东杨嘉汽车制造有限公司	
22	(十五)25	山东沂星电动汽车有限公司	法人代表	余达太	姜良峰	
23	(十五)69	山东大力专用汽车制造有限公司	企业名称	山东大力专用汽车制造有限公司	山东中材大力专用汽车制造有限公司	
			注册地址	山东省嘉祥县凤凰山经济园区 327 国道东侧	山东省济宁市嘉祥县省道 S338 线公路北、洪山路东	
			生产地址	山东省嘉祥县凤凰山经济园区 327 国道东侧	山东省济宁市嘉祥县省道 S338 线公路北、洪山路东	
24	(十五)82	山东中泽汽车制造有限公司	企业名称	山东中泽汽车制造有限公司	梁山润翔车辆有限公司	
			注册地址	山东省梁山县拳铺工业园区拳堂路 19 号	山东省梁山县拳铺工业园区	

			法人代表	李祥玉	黄双武	
25	(十五)147	威海顺丰专用车制造有限公司	企业名称	威海顺丰专用车制造有限公司	威海顺丰专用车制造股份有限公司	
			法人代表	王立春	李军	
26	(十五)184	梁山天鸿车辆有限公司	企业名称	梁山天鸿车辆有限公司	山东天鸿汽车科技股份有限公司	
27	(十五)230	海汇集团有限公司	企业名称	海汇集团有限公司	海汇汽车制造有限公司	
			法人代表	于波涛	李芳仁	
28	(十五)267	山东郓城源通专用车制造有限公司	企业名称	山东郓城源通专用车制造有限公司	山东源通中集专用车制造有限公司	
29	(十五)289	梁山海亚车业有限公司	企业名称	梁山海亚车业有限公司	南充华西汽车有限公司	
			注册地址	山东省梁山县梁山街道办事处周庄村(220国道东侧)	四川省南充市嘉陵区建科街88号	
			生产地址	山东省梁山县梁山街道办事处周庄村(220国道东侧)	四川省南充市嘉陵区建科街88号	
			法人代表	高毓法	郭明建	
30	(十五)293	栖霞帝豪汽车制造有限公司	企业名称	栖霞帝豪汽车制造有限公司	山东烈牛挂车制造有限公司	
			注册地址	山东省烟台市栖霞市翠屏街道十里庄村东、信邦路南车间01	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区	

			生产地址	山东省烟台市栖霞市翠屏街道十里庄村东、信邦路南	山东省济宁市梁山县拳铺镇工业园区	
			法人代表	郭媛媛	岳海滨	
31	(十七)65	湖北江山专用汽车有限公司	注册地址	湖北省襄樊市高新区长虹北路江山变速箱分厂	湖北省襄阳市高新区日产工业园新星路6号	
			生产地址	湖北省老河口市苏家河	湖北省襄阳市高新区日产工业园新星路6号	
			法人代表	高旻	漆焱	
32	(十七)82	东风征梦(十堰)专用汽车有限公司	企业名称	东风征梦(十堰)专用汽车有限公司	东风华神特装车辆有限公司	
			注册地址	湖北省十堰市朝阳路三堰段销售部1号门	湖北省十堰市张湾工业新区	
			生产地址	湖北省十堰市车城西路动力新村1号	湖北省十堰市张湾工业新区	
			法人代表	张红	潘传政	
33	(十七)91	中石油江汉机械研究所有限公司	法人代表	李雪辉	袁进平	
34	(七)154	枣阳市亿海机械制造有限公司	企业名称	枣阳市亿海机械制造有限公司	鱼台县林安工贸有限公司	
			注册地址	湖北省枣阳市南城中兴大道109号	山东省鱼台县老砦镇派出所南邻	
			生产地址	湖北省枣阳市南城中兴大道109号	山东省鱼台县老砦镇派出所南邻	
			法人代表	于洋	唐波	

35	(十八)60	长沙中联重科环境产业有限公司	法人代表	马刚	张建国	
36	(十九)66	韶关市山宇汽车制造有限公司	企业名称	韶关市山宇汽车制造有限公司	广东昊龙汽车制造有限公司	
			注册地址	广东省韶关市浈江区黄冈乌教塘厂区	广东省梅州市梅江区城北镇古洲村原轧钢厂65号	
			生产地址	广东省韶关市浈江区黄冈乌教塘厂区	广东省梅州市梅江区城北镇古洲村原轧钢厂65号	
			法人代表	冯建柱	徐志敏	
37	(二十一)15	重庆云河专用汽车有限公司	企业名称	重庆云河专用汽车有限公司	云南豪辰汽车装备制造有限公司	
			注册地址	重庆市忠县复兴镇水坪工业园区	云南省曲靖市宣威市虹桥街道经济开发区虹桥工业区	
			生产地址	重庆市忠县复兴镇水坪工业园区	云南省曲靖市宣威市虹桥街道经济开发区虹桥工业区	
			法人代表	郭云河	杨玲	
38	(二十一)21	重庆耐德山花特种车有限责任公司	注册地址	重庆市巴南区土桥王家坝路100号	重庆市巴南区界石镇石佛路6号	
			生产地址	重庆市巴南区土桥王家坝路100号	重庆市巴南区界石镇石佛路6号	
39	(二十二)22	四川南骏汽车集团有限公司	企业名称	四川南骏汽车集团有限公司	四川瑞越汽车有限公司	
			注册地	四川省资阳市雁江区南	四川省资阳市雁江区城	

			址	骏大道南骏汽车工业园内	南片区 S106 线汽车零部件产业园 20 号厂房	
40	(二十六)08	西安特种汽车厂	企业名称	西安特种汽车厂	焦作市宏业车辆有限公司	
			注册地址	陕西省西安市红光路中段	河南省武陟县城北重工业区(万花村)	
			生产地址	陕西省西安市莲湖区红光路中段 95 号	河南省武陟县城北重工业区(万花村)	
			法人代表	冯元民	乔小平	
41	(二十六)17	陕西跃迪新能源汽车有限公司	法人代表	吕洪涛	逯迎春	
42	ZY001	芜湖中集瑞江汽车有限公司	法人代表	李志敏	孙春安	

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	备注
1	68	常州汉威洪都机车工业有限公司	企业名称	江苏达飞尔摩托车有限公司	常州汉威洪都机车工业有限公司	
			法人代表	李树意	马沪晟	
2	116	德州富路车业有限公司	企业名称	德州富路车业有限公司	德州金大路新能源车业有限公司	
			法人代表	陆付军	李文明	
3	144	南京三叶金鹰摩托车有限公司	注册地址	江苏省南京市溧水县经济开发区中兴东路 15 号	江苏省南京市溧水经济开发区中兴东路 15 号	
			生产地	江苏省南京市溧水县经	江苏省南京市溧水经济	

			址	济开发区中兴东路 15 号	开发区中兴东路 15 号	
			法人代 表	王广学	周宇明	

公示时间：2019 年 1 月 18 日—2019 年 1 月 24 日

联系电话：010-68205628

电子邮件：qiche@miit.gov.cn

商务部：积极培育汽车消费市场新动能

随着 2019 年的到来，围绕新能源汽车补贴退坡的讨论也越来越多。近日，在商务部举行的例行新闻发布会上，有记者问到补贴退坡后该如何看待 2019 年新能源汽车市场前景这一问题。

新闻发言人高峰对此表示，中国新能源汽车市场一直保持快速增长，今年 1-11 月，新能源汽车销售 103 万辆，同比增长 68%。而这种快速发展除了国家鼓励政策之外，也有技术进步带来动力电池等成本下降的因素，还有消费者更加愿意接受和使用新能源汽车的因素。总体来说，随着技术进步加快、消费者认同度提升、相关基础设施完善以及乘用车“双积分”等政策引导，预计 2019 年国内新能源汽车市场仍将继续扩大、保持较快增长。根据中国汽车工业协会预测，全年销量有望达到 160 万辆左右。

不仅如此，为了让近来遇冷的汽车市场获得新的增长动力，更多促进汽车消费的举措或将到来。高峰表示，商务部将继续会同相关部门，积极培育汽车消费市场新动能。比如，增加有效供给，通过扩大汽车平行进口、扩大汽车领域利用外资等，推动汽车行业供给侧结构性改革；加快二手车市场的培育和发展，努力释放消费潜力；促进老旧汽车加快报废更新，为包括新能源汽车在内的新车消费创造更大空间。

此外，在发布会上也有记者问到中美经贸洽谈进展，高峰表示中美经贸团队正保持密切沟通，磋商工作也在按计划如期推进。

摘自:汽车之家

车辆购置税法正式通过:税率 10% 明年 7 月起实施

12 月 29 日，第十三届全国人民代表大会常务委员会第七次会议通过了《中华人民共和国车辆购置税法》，法案规定，我国车辆购置税的税率为百分之十，该法将

于 2019 年 7 月 1 日起实施。与此同时，已经实行了约 18 年的《中华人民共和国车辆购置税暂行条例》将废止。

其中 5 类车辆可免征车辆购置税，包括依照法律规定应当予以免税的外国驻华使馆、领事馆和国际组织驻华机构及其有关人员自用的车辆；中国人民解放军和中国人民武装警察部队列入装备订货计划的车辆；设有固定装置的非运输专用作业车辆；悬挂应急救援专用号牌的国家综合性消防救援车辆；以及城市公交企业购置的公共汽电车辆等，其中后两类车辆为法律新明确的免税车辆类型。

财政部部长刘昆表示，“车辆购置税对组织财政收入、促进交通基础设施建设以及引导汽车产业健康发展，发挥着重要作用。”据了解，我国自 2001 年 1 月 1 日起，对购置汽车、摩托车等车辆的单位和个人征收车辆购置税，税率为 10%。2001 年至 2017 年，全国累计征收车辆购置税 26214 亿元，年均增长 17%，其中 2017 年征收车辆购置税 3281 亿元。

2009 年 1 月，我国首次推出 1.6L 及以下排量车型购置税减半政策，2009 年中国车市销量同比大涨 46.15%，但该优惠政策从 2011 年开始予以取消。2015 年 10 月底，1.6 升以下排量乘用车购置税减半政策出炉，同年车市同比增幅达到 14.93%。2017 年开始，我国车辆购置税优惠政策逐步取消，即从 5% 加到 7.5%，2018 年 1 月开始再由 7.5% 加回至原 10% 水平。

摘自:腾讯汽车

印尼政府拟将电动汽车进口税降至零

北京时间 1 月 15 日消息，印尼总统佐科·佐科维·维多多（Joko “Jokowi” Widodo）当地时间 1 月 14 日宣布，将通过降低奢侈品税（PPnBM）的方式，为发展电动汽车提供财政激励。工业部长艾朗加·哈塔托（Airlangga Hartarto）则表示，政府将把电动汽车的进口关税降至零。

与此同时，财政部长斯里·穆尔亚尼·因德拉瓦蒂（Sri Mulyani Indrawati）进一步解释，印尼政府正在拟定一项总统条例，为电池生产和充电站建设等工业活动提供激励措施，支持这类工业发展。

斯里·穆尔亚尼 14 日在雅加达召开内阁会议后表示，条例草案已经拟定，但需要按照《增值税法》的要求与众议院进行磋商。

艾朗加表示，该条例将详细说明哪些企业有资格获得此类奖励。第一步首先是对电动汽车征收零进口关税。艾朗加还表示，该条例的出台等待已久，因为宝马（BMW）和大众（Volkswagen）等国际汽车制造商已表示，如果印尼出台此类规

定，它们希望在印尼投资。

艾朗加此前曾表示，印尼政府希望到 2025 年，该国的电动汽车市场份额能达到 20%。

佐科维在会后表示，印尼拥有丰富的自然资源，有利于发展这一产业。印尼有机会成为电动汽车行业的参与者，因为该国拥有镍、钴和锰资源，这是生产电动汽车电池的关键原料。此外，电动汽车在印尼的广泛推广也将减轻该国进口化石燃料的负担，在此过程中将节省约 798 万亿印尼卢比。

摘自:腾讯汽车

海口 1 月 22 日起停止为燃油车办理网约车许可业务

1 月 22 日从海口市交通运输和港航管理局了解到，根据出租汽车行业健康发展相关文件精神，自 2019 年起，海口市新增或更换的网约车将 100% 使用清洁能源车辆。

海口市交通运输和港航管理局决定从 2019 年 1 月 22 日起停止办理燃油车《网络预约出租汽车运输证》许可业务，存量的清洁能源和新能源车辆按《海口市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》（试行）要求办理。

摘自:新华网

行业信息

缓解充电基础设施供给不足 充电桩建设须盘活存量

“在外面拉活，车快没电了，连续找了几个充电桩，不是坏的就是有燃油车占着停车位。”最近，笔者在乘车时，一位快车司机倒出了自己的“苦水”：如果电动车还剩 30 公里续航里程，就只能接 10 公里以内的订单，剩下 20 公里要用来找充电桩。

因故障和被占用而造成的充电桩使用率低问题值得关注。事实上，近年来我国公共充电桩建设一直在稳步增长，数据显示，截至 2017 年底，我国已建成公共充电桩 21 万个，保有量居全球第一，但公共充电桩的使用率还不到 15%。一头是数量激增，一头却是使用率偏低，充电桩建设如何才能“喂饱”高增长的新能源汽车？

作为新能源汽车的动力保障，充电基础设施建设关乎新能源汽车究竟能开多

远，更关乎新能源汽车产业到底能走多好。近年来为鼓励新能源汽车发展，配套领域政策利好频出，推动充电桩行业进入快速发展期。今天，在一些大城市打开手机地图分别搜索“加油站”和“充电站”，会发现在同一区域充电站的数量已远超过加油站。有关数据显示，截至 2017 年底，全国车桩比已达到 3.5：1。虽然要实现充电桩“一个萝卜一个坑”，还需在规模上持续发力，但倘若能盘活存量资源，大幅提升现有公共充电桩的使用效率，不失为有效缓解充电基础设施供给不足的一剂良方。

盘活存量，就得补上充电桩建设的质量短板，不妨从以下几方面做出改进。

应对设备故障，要加强线下“排雷”，也要有线上“预警”。快速增加的充电桩对完善基础设施运维服务提出了更高的要求，这就要求运营商加大定期检查力度，为充电桩做好“体检”；同时，也可在线上 APP 增加“坏桩报修”功能，车主一旦发现故障，可自动向运营商发起报修，让后续电动车司机少走弯路。其实解决设备故障最根本的手段，还是要对充电设施进行实时监控，现在市场上已经有 e 充电设施运营管理企业云平台等多种产品可解决这个问题，相信在不久的将来，充电设备的故障将不再困扰用户。

解决车位被占，有关部门要给力，相关主体也要发力。事实上，针对充电车位被占用等问题，北京等地已推出相关条例，明确要求燃油车禁止占用电动汽车专用泊位，但在实施过程中仍然面临处罚难，应尽快制定配套措施，让车与桩能有效对接。此外，一些公共停车场通过加强人员巡逻，及时实现两类车腾挪置换的举措，也值得相关主体借鉴。

提高使用效率，靠“人力”，更要靠“智力”，特别是大数据技术。盘活现有充电桩资源，解决充电桩限制问题，关键要实现资源的优化配置，用大数据分析来辅助实现充电桩和电动车二者的资源匹配。要实现这一目标，须尽快打通多家充电桩运营商的数据孤岛，实现数据互联互通，让车主能够在在一个终端看到更多充电桩的使用情况，实现电动车的有效调度。

其实为了提高充电设施的使用率，北京等地已经出台相关办法，并通过北京市公用充电设施数据信息服务平台、上海充换电设施公共数据采集与监测市级平台、天津市新能源汽车充电设施综合服务平台、西安市新能源汽车及充电设施信息综合管理平台、昆明市新能源汽车运营信息管理及服务平台、成都市新能源汽车及充电设施公共服务管理平台等政府城市平台对充电基础设施的使用率进行监管服务，帮助运营企业提高管理效率，增加使用率。

随着充电技术的不断发展，我们有理由相信，未来一个充电桩可以在更短时间

内服务更多电动车。由此看来，从现阶段起，重视提升每个充电桩的使用效率，将助推新能源汽车产业驶向更美好的明天。

摘自:腾讯汽车

纯电动车电池存安全隐患 内燃机车发动机仍受车企重视

尽管纯电动车更为环保，经济性更强，但还需要解决各类隐患才能使民众放心地应用。在此之前，内燃机车也仍将占据一席之地。

据外媒报道，就在全球车企都将注意力放在内燃发动机上时，特斯拉独树一帜，致力于发展电动车。2018年，特斯拉 roadster 与其他车企产品开展全面竞争，引起全球车企从内燃机车向电动车转型。

尽管业内车企都在积极实现车辆的电气化转型，但仍旧保留了内燃机车型。为了尽可能提升车速，许多车企都致力于提升发动机的性能，旨在提供性能支持。与此同时，车企也纷纷打造电池及电动机。

由于电池被用作石油燃料的替代性能源，未来车辆的整个发展路径及车企重心发生了根本性转变。纯电动车主要依赖于锂离子电池电芯，凭借数量优势，提升车辆的续航里程数。不久前，Rimac Concept One 的出现在业内掀起了波兰，这是一款纯粹的纯电动超跑。

然而，电动车也存在瑕疵，电池故障导致车辆起火，或将造成人员伤亡事故。若一辆纯电动车的车载电芯整合了 8000 个电芯，若真的引燃，大火可以连续烧五天。

尽管纯电动车更为环保，经济性更强，但还需要解决各类隐患才能使民众放心地应用。在此之前，内燃机车也仍将占据一席之地。

摘自:盖世汽车

补贴退坡的 2019 新能源车市是否会降温

中国新车市场 28 年来“首降”，新能源汽车市场的增长空间还有多大？补贴进一步退坡，新能源汽车企业成本增加，产品价格上涨，消费者还会购买电动车吗？是该发展电动车，还是该推广氢燃料电池车？2018 年新能源汽车年销量预计将达到 120 万辆，中国开始步入新能源汽车社会了吗？

1 月 9 日，在 2019（首届）海口国际新能源汽车展览会期间，“和鸣实验室 相对论”沙龙邀请汽车企业高层与行业专家，对当下消费者最关心的新能源汽车问题

进行探讨。2019 年新能源汽车市场仍然将保持 30% 以上的增长成为共识，并且纯电动汽车在未来几年仍然是新能源汽车市场的主力军。

新能源汽车市场仍保持高速增长

2018 年中国新车市场将出现 28 年来的首次负增长，但是，新能源汽车市场却呈现出愈来愈热的气势，前 11 个月累计销量不仅首次突破 100 万辆，更是同比增长 68%。

虽然，整体车市的降温已经成为不可扭转的事实，但值得关注的是，经过十余年培养的中国新能源汽车市场，终于在 2018 年跨过百万辆大关。而进入 2019 年，激励新能源汽车市场成长和壮大的补贴政策将再次迎来退坡，将对中国新能源汽车市场产生怎样的影响，车企将如何应对成为普遍关注的焦点。

面对新的市场和政策环境，北汽新能源副总经理、营销公司总经理李一秀认为：“2019 年中国新能源汽车市场肯定正增长，预测是 10% 到 50% 的增长区间。”但李一秀同时表示，市场增幅将受很多不确定因素影响，其中国家补贴退坡将在短期内对市场价格体系、经营体系、产品规划和企业经营造成一定冲击。

相对李一秀的谨慎乐观，刚转战新造车企业不久的爱驰汽车执行副总裁蔡建军认为，中国新能源汽车市场已经日趋成熟，“通过过去几年的市场培养，消费者的新能源汽车消费习惯已经得到养成。”他说，“很多除限购城市的新能源汽车销量在增长，非限购城市的销量也在增长。”

对于 2019 年新能源汽车市场是否能达到 30% 以上的高增长，蔚来用户发展副总裁朱江表示达到这一目标并不难。相比数量的增长，他认为一个成熟的市场不可能仅靠政策来推动，那些真正能够提供优质产品和服务的企业，才能为市场带来正向驱动和正向增长。

毫无疑问，中国已经成为全球新能源汽车的领先者。尽管大家对新能源汽车市场的未来信心十足，但 2019 年政策补贴退坡无疑成为新能源汽车企业将要面临的挑战。补贴的退坡意味着造车成本的增加，或是终端销售价格的上涨，这对消费者的购车选择造成影响。

对此，也有与会嘉宾提出不一样的看法：“补贴退坡其实并不会带来非常大的影响，因为一二线城市的限行限号政策，补贴并不是他们最先考虑的问题，更多的还是对于出行的需要，这是他们的刚需。”

多元化是新能源汽车的未来

从市场、政策、企业和消费者层面，新能源汽车市场的高速发展已经成为趋势。但对于新能源汽车的技术路线，各国均有不同的策略方针。

目前，除了中国大力发展新能源汽车外，日韩国家也在积极推进新能源汽车的发展。但日韩主要以氢燃料电池为动力发展新能源汽车，并且其氢燃料电池车早在几年前已经实现商业化。氢燃料作为清洁能源，其节能环保特征得到全球汽车产业的共识。

目前，中国销售的新能源汽车中，纯电动汽车占比接近 80%，占市场的主导地位。并且，新能源汽车企业主要以北汽新能源、比亚迪等中国自主品牌为主。近几年新加入竞争的新造车势力企业，也大多以纯电动产品为主。

对于新能源汽车产业的未来，蔡建军坦言：“我们现在看问题也看不久，看不到五年后十年后。”但他认为，未来的汽车社会肯定是多元的，无论是燃油车、纯电动还是混合动力等。

朱江明确表示：“纯电动车从使用的方便性来说不如燃油车和插混，我并不认为电动车能够一直持续是主流。”与其观点一致的李一秀也认为纯电动车的占比一段时间内是会持续，但消费市场的多元化将导致供给侧的多元化。

天际汽车董事、CMO 向东平介绍说，天际不只做纯电，在整个电池的技术路线未来的发展和演进方面天际汽车有自己的思考和储备。他预计未来三到五年里，纯电动仍会占主流的趋势。

摘自:新华网

三项强制性国标公示 电动汽车安全有“底线”了

日前，工业和信息化部就《电动汽车安全要求》《电动汽车用动力蓄电池安全要求》《电动客车安全要求》3 项强制性国家标准进行了公示。业内预计，如果没有较大异议，该标准将很快得到发布实施。

尽管车市遭遇 28 年来的首次负增长，但 2018 年我国新能源汽车产销量分别完成了 127 万辆和 125.6 万辆，同比分别增长了 59.9% 和 61.7%。截至 2018 年底，我国新能源汽车保有量已达 261 万辆。在新能源汽车保有量快速增长的同时，新能源汽车安全事故呈现出上升态势。有数据表明，从 2016 年 1 月到 2018 年 12 月，我国新能源汽车起火事故共发生了 59 起。其中，新能源乘用车起火 33 起，新能源商用车起火 26 起。频发的起火事故，也引发了人们对新能源汽车安全的担忧。

“没有安全，我国新能源汽车产业发展就没有未来。”工业和信息化部装备工业司副司长罗俊杰表示，工信部从 2016 年起便开始积极推动制定新能源汽车安全标准，力图减少车辆起火事故。2018 年 9 月 25 日，工信部发布了《关于开展新能源乘用车、载货汽车安全隐患专项排查工作的通知》，督促生产企业对生产的新能源乘

用车和载货汽车开展安全隐患专项排查工作，“此次公示的 3 项强制性国家标准，将成为新能源汽车产品报批准入的基础要求”。

事实上，与传统燃油车起火事故发生率相比，新能源汽车起火率较低。“但消费者对新能源汽车起火事故关注度和顾虑却更高。”中国动力电池产业创新联盟副秘书长王子冬解释，这主要是因为消费者对燃油车自燃的可控性比较了解，而对电动汽车的安全可控性却并不熟知。

“经过我们对一些起火事故分析，发现主要原因还是企业为了保证市场供应量，在设计、制造、验证、使用过程中没有严格遵守相关技术标准和规范，忽视了对质量的要求。此外，部分用户对新能源汽车的充电操作、维修保养也不够规范。”中国科学院院士、清华大学学术委员会副主任欧阳明高认为，随着推广规模的扩大和车辆使用年限的增加，新能源汽车安全风险不容低估，“如果电动汽车及电池等安全要求的强制性标准能够尽快实施，这对于提高全行业对新能源汽车安全性的认知，强化企业安全性设计、制造水平以及相关售后服务，引导用户规范充电，促进新能源汽车产业健康发展无疑具有积极意义”。

摘自:经济日报

三四线城市能否挑起车市大梁

日前，工信部副部长辛国斌在回应对“汽车销量 28 年来首次负增长”要保持乐观的同时，专门强调未来三四线城市需求会不断释放。

事实上，近一两年来，三四线城市汽车市场潜力已经开始逐步释放，汽车消费不断“下沉”，三四线城市将成为未来支撑汽车产业发展的主要力量。

从人口基数来看，三四线城市人口红利趋势明朗。伴随着大城市的功能疏解，不少人口和产业转移到周边地区，降低了一二线城市人口密度。三四线城市的发展由此得以进一步提高，同时国家宏观调控政策也将推动“低线城市”经济发展与居民收入增长。

从群体特征来看，三四线城市的年轻人大多受过高等教育，消费观念更加开放，关心自身消费需求的实现；同时，三四线城市消费群体又没有像一二线消费群体一样被高房价“透支”。因此，三四线城市年轻群体的消费能力、消费意愿开始逆袭。

可以说，我国正迎来区域间梯次呈现的消费升级，居民消费能力正从一二线城市向三四线城市转移。加上三四线城市没有限号政策，消费趋势在汽车消费领域表现得尤为明显。根据汽车周刊的统计报告，在 2017 年欲购车用户中，三线以下城市

占比达到 77%，潜在消费意愿远超一二线城市。

从购车需求来看，随着大量人口进入三四线城市，买房置业的需求得到有效释放，加之去库存的政策红利，一二线城市房地产销售降温，三四线城市崛起，三四线城市的拥堵程度亦在快速上升。而且，三四线城市居民相较一二线城市，生活节奏更慢，自驾游、走亲访友、接送孩子等刚性需求更高。

“在中国很多三四线城市，用车需求远远没有得到满足。这对于车企来说，也是重要的机会。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树曾表示。

目前，很多汽车品牌都开发了 2S 店或是准 4S 店扩展到县级市甚至更小的城市。随着 2017 年新《汽车管理销售办法》正式实施，降低了汽车销售公司的门槛，三四线城市的消费者将拥有更多品牌与服务的选择，这会满足三四线城市对汽车日益增长的需求，引导车辆更新换代，在促进新车及二手车消费层面将起到积极的作用。

汽车电商已开始蜂拥进入三四线城市。以神州买买车、弹个车、毛豆新车为代表的汽车新零售平台，在消费风口刚刚开启之际，就开始携资本、技术和品牌号召力入场。

同时，汽车金融也将大有作为。如今，汽车消费金融市场中也衍生出了许多创新模式。例如，“以租代购”就是为消费者提供长租服务的新模式，通过逐月支付车辆租金，待租期满一定年份后，企业将车辆所有权过户给客户，这一模式实现了产权和物权的分离，用户在用车期间，还可选择更换车辆，此举意味着对用户购车风险的降低，也更符合三四线城市的用户消费能力。

摘自：中国经济网—《经济日报》

北京加紧布局智能网联汽车产业

说起创新，“高精尖”是绕不开的关键词。在过去一年，全力打造智慧北京和信用北京。具体来说，全市经信系统以落实推动高精尖产业发展指导意见为工作主线；相关部门联合制定出台北京市 5G、智能网联汽车等产业发展行动计划和行动方案；高精尖产业基金新增合作子基金 4 只，认缴规模 34 亿元。

北京还大力推动高精尖项目落地建设，全球首款 L4 级自动驾驶巴士“阿波龙”量产下线，全球首条智能网联汽车潮汐试验道路加快建设。

在产业创新能力方面，积极推动创新型产业集群与制造业高质量发展示范区建设，创建北京医疗机器人等 8 家产业创新中心，持续推动工业大数据、工业软件等现有产业创新中心建设。推动实施北京大数据行动计划，形成“四梁八柱深

地基”的大数据平台体系总体架构，基本完成首批 24 个市级部门政务数据汇聚工作……这一年，北京还把智慧城市建设作为推动政府决策科学化、城市管理精细化、公共服务便利化的重要手段。

2019 年的主要预期目标也已定好：保持经济平稳运行，高技术制造业和战略性新兴产业增加值占比持续提高。大数据共享开放取得实质性进展，市级政务网络系统实现安全平稳运行。中小企业公共服务平台网络的综合能力持续提升，信用体系建设等实现新突破。

新的一年，北京要争取再申报 1 到 2 个国家级制造业创新中心，深入落实高精尖产业发展系列指导意见，不断培育经济增长新动能，稳固高质量发展的基础。持续推进体制机制创新，加强重点产业前瞻布局。大力推进 5G 示范应用，加紧布局智能网联汽车产业，谋划布局燃料电池产业发展，强化医药健康创新成果的本地转化和产业化能力。统筹用好高精尖产业基金和资金、科创基金政策，引导各类社会资本参与高精尖产业发展。

摘自:北京晚报

中国品牌高端商旅 MPV—欧尚科尚将于 1 月 17 日全国百城同步上市

近日，从官方渠道获悉，欧尚汽车全新品牌形象首款高端 MPV—欧尚科尚，将于 2019 年 1 月 17 日正式上市。新车定位于“中国品牌高端商旅 MPV”，此前曾在 2018 广州车展亮相预售，推出燃油版和混动版共计 8 款车型，预售价区间为 9.98-14.28 万元。

作为一款中国品牌高端商旅 MPV，科尚面向新城市新中产中的年轻创业者而来。具有同级别唯一电动双滑门、全球首发高德 3.0 地图、比肩埃尔法保姆车豪华座舱三大核心差异化卖点，为消费者带来完美商旅体验。

新车流线型的外观沉稳而不失雅致；典雅米白色内饰、皮质包裹座椅以及第二排座椅靠背可后翻与第三排持平的帝王榻设计，带来媲美埃尔法的乘坐舒适性；1.14 m² 游艇级全景天窗，提升感官享受同时让驾乘更惬意。同级别唯一电动双滑门，更是让科尚在 MPV 市场独树一帜。

配置方面，车机系统内置全球首发高德 3.0 地图，带来与手机导航相媲美的体验。同时搭载 incall4.0 智能车载互联系统，手机蓝牙钥匙、欧尚车信系统、语音控制功能等智能配置悉数配备，带来更多的驾驶智趣。此外，新车还拥有 360° 全景影像系统、中控屏分屏显示等安全人性化配置，很好兼顾了驾乘人员的舒适性与安全

性。动力方面，科尚搭载长安自主研发的 1.5T 发动机，最大功率 115kW，最大扭矩 225N·m，具备低转速高扭矩的特性，传动系统匹配 6MT 或 7DCT 变速箱，不仅保证了动力输出线性均衡，还带来不错的燃油经济性。在刚结束不久的全国媒体试驾会中，新车在环绕洱海的多路况条件下，取得百公里油耗 4.82L 的优异成绩。

作为中国第一个客户主导的汽车品牌，欧尚汽车自去年 4 月发布全新品牌形象以来，一直坚持以客户为主导进行营销实践。在 9 月科赛上市发布会的时候，欧尚汽车摒弃传统耗资巨大的发布会形式，在微信朋友圈打造了一场没有发布会的上市发布会，通过网络征求用户建议，将 5000 万营销费用转化为福利回馈用户。在刚结束不久的科尚全国媒体试驾会上，为了让用户看到更加客观、全面的产品信息，欧尚汽车打破常规，邀请媒体及家人来到风花雪月的大理，并一起参与到试驾环节中，以真实模拟用户常规使用场景的方式进行深度体验，感受商旅生活，产出分享报告，体现欧尚汽车对客户需求的独到用心和对产品品质的高度自信。

从这一系列营销活动都可看出欧尚汽车对“客户主导”理念的不断践行和创新，给行业和消费者带来超越期待的全新体验。不难猜测，此次科尚上市也将是一场“客户主导”理念的营销实践。据官方透露，此次上市计划在全国选择 100 个终端店同时举办 100 场发布会，但具体形式还未得知。不过几乎可以肯定的是，延续科赛上市不举办传统发布会的风格，科尚上市也一定会是一场别出心裁的大戏。

距 1 月 17 日正式上市还有 3 天，作为一款竞争力不俗的高端商旅 MPV，除了上市价格和上市政策以外，科尚究竟会以怎样的方式与大家见面？又会给消费者带来何种惊喜？也是最吸引我们期待的信息之一，让我们拭目以待。

摘自:腾讯汽车

国际能源署：至 2040 年全球近半数轿车将是电动车

国际能源署 23 日在北京发布《世界能源展望 2018》。报告认为，全球电力需求增长的 20% 将来自中国的电动机需求。到 2040 年时，全球所有能源需求增长都将来自发展中经济体，全球近半数轿车都会是电动车。

国际能源署首席能源模型官劳拉·科齐在当天召开的发布会上表示，对于更依赖轻工业、服务业和数字技术的经济体，电力日益成为首选“燃料”。至 2040 年，全球近半数轿车都会是电动车，电力在最终能源消费中的占比将增至近三分之一。

报告显示，随着太阳能光伏竞争力日益增强，其装机容量在 2025 年前会超过风电，2030 年左右超过水电，2040 年前超过煤电。可再生能源发电占比将从当前的 25% 增长到 40% 左右。中国核电发电量在 2030 年前将超过美国和欧盟。

2017 年全球无电人口首次降至 10 亿以下。但国际能源署预计到 2040 年仍有逾 7 亿人用不上电，他们主要位于撒哈拉以南非洲的农村定居点。

在油气方面，报告认为，轿车石油消费将在未来五年左右达到峰值。不过，石化、卡车、飞机和船舶工业依然会使石油需求处于上升趋势。

至 2025 年左右，美国在全球油气产量增长中的比重会达到一半以上。全球近五分之一的石油和四分之一的天然气产自美国。页岩革命会给传统油气出口国带来巨大压力。

天然气将超越煤炭成为全球能源结构中的第二大燃料。2030 年全球的天然气使用量将增长 45%。

本次发布会由国际能源署、电力规划设计总院联合举办。电规总院与国际能源署共同成立了国际能源署中国联络办公室，推动国际能源署相关研究成果在中国的宣传和应用，同时促进中国能源企业、研究机构与国际能源署交流合作。

摘自:新华网

让汽车业更“绿” 绿色供应链管理企业评价指标体系发布

当下以及未来一段时间，不仅是落实制造强国战略的关键时期，更是实现工业绿色发展的攻坚阶段。为贯彻落实《工业绿色发展规划（2016-2020 年）》《绿色制造工程实施指南（2016-2020 年）》，加快构建绿色制造体系，推动绿色供应链发展，国家工信部制定了《机械行业绿色供应链管理企业评价指标体系》《汽车行业绿色供应链管理企业评价指标体系》和《电子电器行业绿色供应链管理企业评价指标体系》，并于日前正式公布。

资源与环境问题是人类面临的共同挑战，推动绿色增长、实施绿色新政是全球主要经济体的共同选择。目前，我国工业总体上尚未摆脱高投入、高消耗、高排放的发展方式，资源能源消耗量大，生态环境问题比较突出，形势依然十分严峻，迫切需要加快构建科技含量高、资源消耗低、环境污染少的绿色制造体系。加快推进工业绿色发展，也是推进供给侧结构性改革、促进工业稳增长调结构的重要举措，有利于推进节能降耗、实现降本增效，有利于增加绿色产品和服务有效供给、补齐绿色发展短板。

“汽车行业真正落实绿色发展理念，已经不是某一家企业、某一个部门或者制造领域某一个环节‘单打独斗’所能实现的，而是需要上下游企业有效联动，形成‘全体总动员’的状态，确保汽车全生命周期的各个环节无处不环保、无处不绿

色。”中汽中心数据资源中心主任郑继虎曾在接受《中国汽车报》记者采访时如是说。

基于此，《汽车行业绿色供应链管理企业评价指标体系》的推出显得尤为关键和必要。据悉，该指标体系规定了汽车行业绿色供应链管理的技术要求，将汽车行业绿色供应链管理企业评价指标分为 5 个方面，分别为管理战略指标、绿色采购及供应商管理指标、绿色生产指标、绿色消费及回收指标、绿色信息平台建设及信息披露指标，适用于以汽车产品或总成零部件产品为主的生产企业的绿色供应链管理评价、绿色供应链组织实施与改善、绿色供应链管理绩效评估等。

值得强调的是，绿色发展与经济效益并不冲突。在工信部网站上公布的《企业绿色供应链管理典型案例》中，北京汽车股份有限公司就通过实施绿色供应链管控，在汽车研究院、质量中心、采购中心、生技中心、生产基地及销售公司等各单位的共同协作下，取得了多方面成效。

一方面，北汽股份通过构建绿色供应链管控体系和 ELV 法规管理体系，从研发源头实施绿色供应链管控，限制整车零部件有毒有害物质的使用。经过计算，一款车型避免经济损失近 1900 万元。

另一方面，通过绿色供应链的管控，北汽股份的多款产品在污染物排放、燃料消耗量、车内噪声、车内空气质量、车身涂装、有毒有害物质及整车可再利用率和可回收利用率等方面均符合国家环境保护标准《HJ 2532-2013 环境标志产品技术要求 轻型汽车》中的指标要求，并已通过“环境标志产品”认证，进入了“政府采购目录”。更重要的是，通过开展绿色供应链管理工作，北汽股份获得了良好的社会效益，不仅对北京汽车产品示范应用推广起到了积极推动作用，同时也对汽车行业绿色发展产生了积极影响。

绿色发展，是我国工业实现转型升级的必由之路。“绿水青山就是金山银山”的绿色发展理念，正在汽车业得到积极的探索、尝试和践行。

摘自:新浪汽车

市场营销

2018 年汽车工业经济运行情况

2018 年,我国汽车工业总体运行平稳,受多方因素影响产销量同比下降,行业主要经济效益指标保持增长,但增幅回落。新能源汽车快速发展,产销量保持高速增长

长态势。

一、汽车销量同比下降 2.8%

2018 年，汽车产销分别完成 2780.9 万辆和 2808.1 万辆，同比分别下降 4.2% 和 2.8%。

12 月，汽车产销分别完成 248.2 万辆和 266.1 万辆，同比分别下降 18.4% 和 13%。

（一）乘用车销量同比下降 4.1%

2018 年，乘用车累计产销分别完成 2352.9 万辆和 2371 万辆，同比分别下降 5.2% 和 4.1%。其中，轿车产销分别完成 1146.6 万辆和 1152.8 万辆，同比分别下降 4% 和 2.7%；SUV 产销分别完成 995.9 万辆和 999.5 万辆，同比分别下降 3.2% 和 2.5%；MPV 产销分别完成 168.5 万辆和 173.5 万辆，同比分别下降 17.9% 和 16.2%；交叉型乘用车产销分别完成 42 万辆和 45.3 万辆，同比分别下降 20.8% 和 17.3%。

12 月，乘用车产销分别完成 205.5 万辆和 233.3 万辆，同比分别下降 21.3% 和 15.8%。其中，轿车产销分别完成 101 万辆和 102.8 万辆，同比分别下降 17.9% 和 14.3%；SUV 产销分别完成 83.5 万辆和 98.2 万辆，同比分别下降 26.4% 和 16.3%；MPV 产销分别完成 16.8 万辆和 17.6 万辆，同比分别下降 15.9% 和 22.9%；交叉型乘用车产销分别完成 4.2 万辆和 4.7 万辆，同比分别下降 7.7% 和 9.7%。

2018 年，中国品牌乘用车累计销售 998 万辆，同比下降 8%，占乘用车销售总量的 42.1%，占有率同比下降 1.8 个百分点；其中，轿车销量 239.9 万辆，同比增长 1.9%，市场份额 20.8%；SUV 销量 580 万辆，同比下降 6.7%，市场份额 58%；MPV 销量 132.8 万辆，同比下降 23.1%，市场份额 76.6%。

12 月，中国品牌乘用车共销售 98 万辆，同比下降 24.3%，占乘用车销售总量的 43.9%，占有率比上月提升 2 个百分点。

（二）商用车销量同比增长 5.1%

2018 年，商用车累计产销分别完成 428 万辆和 437.1 万辆，同比分别增长 1.7% 和 5.1%。分车型产销情况看，客车产销同比分别下降 7% 和 8%；货车产销同比分别增长 2.9% 和 6.9%。

12 月，商用车产销均完成 42.8 万辆，同比分别下降 1% 和增长 5.2%。

二、新能源汽车销量同比增长 61.7%

2018 年，新能源汽车产销分别完成 127 万辆和 125.6 万辆，同比分别增长 59.9% 和 61.7%。其中，纯电动汽车产销分别完成 98.6 万辆和 98.4 万辆，同比分别增长 47.9% 和 50.8%；插电式混合动力汽车产销分别为 28.3 万辆和 27.1 万辆，同比分别增

长 122%和 118%；燃料电池汽车产销均完成 1527 辆。

12 月，新能源汽车产销分别完成 21.4 万辆和 22.5 万辆，同比分别增长 43.4%和 38.2%。其中，纯电动汽车产销分别完成 17.7 万辆和 19.2 万辆，同比分别增长 37.2%和 33.5%；插电式混合动力汽车产销分别完成 3.6 万辆和 3.2 万辆，同比分别增长 78%和 67.9%。

三、1-11 月重点企业主营业务收入同比增长 5.7%

1-11 月，汽车工业重点企业（集团）累计实现主营业务收入 37907.7 亿元，同比增长 5.7%。累计实现利税总额 5638.8 亿元，同比下降 2.2%。

四、汽车出口同比增长 16.8%

2018 年，汽车整车出口 104.1 万辆，同比增长 16.8%。分车型情况看，乘用车出口 75.8 万辆，同比增长 18.5%；商用车出口 28.3 万辆，同比增长 12.5%。

12 月，汽车整车出口 8 万辆，同比下降 16.5%。分车型情况看，乘用车出口 5.7 万辆，同比下降 26.3%；商用车出口 2.4 万辆，同比增长 22.2%。

摘自:汽车工业协会

2018 年中国汽车销量为 2808 万辆 同比下滑 2.76%

1 月 14 日，中汽协发布了 12 月及 2018 年全年国内新车产销量数据。显示在刚刚过去的 12 月份，中国市场新车产销量分别为 248.22 万辆和 266.15 万辆，其中产量环比下降 0.65%，同比下降 18.39%，而销量相较于 11 月份虽实现了 4.46%的增长，但与 2017 年同期相比，下滑幅度却达 13.03%。2018 年全年，中国新车产销累计分别完成 2780.92 万辆和 2808.06 万辆，同比分别下降 4.16%和 2.76%，虽然连续十年蝉联全球第一，但销量方面却为 1990 年以来首次年度下降。

乘用车：四大细分市场全线下跌 MPV 降幅最大

12 月份，国内乘用车生产 205.46 万辆，环比下降 3.22%，同比下降 21.27%；销售 223.31 万辆，环比增长 2.74%，同比下降 15.84%。在乘用车主要品种——轿车、SUV、MPV 和交叉型乘用车中，产量方面环比 11 月份以 MPV 和交叉型乘用车表现较好，分别实现了 15.8%和 44.5%的增长，但与去年同期相比，四大细分市场则均呈现了不同幅度的下滑，其中 SUV 跌幅最大，达到了 26.4%。销量方面，环比 11 月份仅轿车出现了 4.4%的下滑，而与 2017 年同期相比，一样是全线下跌，且以 MPV 下滑幅度最大，达到 22.9%，SUV 和轿车次之。

具体来看，12 月国内轿车产销分别为 100.95 万辆和 102.85 万辆，环比分别下降 4.07%和 4.44%，同比跌幅更大，分别达到了 17.93%和 14.30%。SUV 新车产销分别

为 83.53 万辆和 98.16 万辆，其中产量环比下降 6.84%，同比跌幅更大，为 26.4%；而销量环比则实现了 8% 的增长，不过同比来看依旧有 16.3% 的下滑。MPV 产销分别为 16.77 万辆和 17.62 万辆，环比分别增长 15.83% 和 17.46%，同比分别下降 15.87% 和 22.85%。交叉型乘用车产销分别为 4.21 万辆和 4.68 万辆，环比分别增长 44.52% 和 22.19%，同比分别下降 7.69% 和 9.65%。

1—12 月，乘用车产销分别为 2352.94 万辆和 2370.98 万辆，同比分别下降 5.15% 和 4.08%。其中，轿车累计产销分别达到了 1146.58 万辆和 1152.78 万辆，同比分别下降 3.95% 和 2.70%。SUV 累计产销分别为 995.86 万辆和 999.47 万辆，同比分别下降 3.19% 和 2.52%。MPV 总产销分别为 168.49 万辆和 173.46 万辆，同比分别下降 17.87% 和 16.22%。交叉型乘用车累计产销分别达到了 42.01 万辆和 45.26 万辆，同比分别下降 20.75% 和 17.26%。由此可见，MPV 产销量的大幅下滑及轿车和 SUV 增速的放缓对于整体局势均有一定的影响。

分系别来看，12 月份中国品牌乘用车共计销售 97.96 万辆，环比增长 7.66%，同比下降 24.27%，占乘用车销售总量的 43.87%。德系、日系、美系、韩系和法系乘用车分别销售 44.15 万辆、41.50 万辆、20.01 万辆、16.01 万辆和 1.59 万辆，分别占乘用车销售总量的 19.77%、18.58%、8.96%、7.17% 和 0.71%。与 11 月份相比，除韩系品牌销量呈快速增长，其他外国品牌均有所下降。

1-12 月，中国品牌乘用车总销量为 997.99 万辆，同比下降 7.99%，占乘用车销售总量的 42.09%。其中销量排名前十家的车企依次是：上汽、吉利、长安、东风、北汽、长城、奇瑞、一汽、广汽和比亚迪。与 2017 年同期相比，比亚迪、吉利和奇瑞销量增速较快，上汽和广汽增速略低，其他五家企业则均呈现一定幅度的下降，且东风和北汽降幅相对较大。

而德系、日系、美系、韩系和法系乘用车累计则分别销售了 508.05 万辆、444.63 万辆、247.79 万辆、118.05 万辆和 30.70 万辆，分别占乘用车销售总量的 21.43%、18.75%、10.45%、4.98% 和 1.29%。与 2017 年相比，德、日和韩系品牌销量呈小幅增长，美系和法系明显下降。

商用车：货车产销增势明显 客车下滑幅度较大

商用车方面，12 月份累计生产 42.75 万辆，环比增长 13.88%，同比下降 0.98%；销售 42.84 万辆，环比增长 14.43%，同比增长 5.24%。在商用车主要品种中，产量方面，12 月份货车和客车环比均呈现了一定幅度的增长，但与 2017 年同期相比，客车出现了明显的下滑，幅度达 7%，而货车则继续保持了 2.9% 的增长。销量方面，12 月份货车和客车环比均出现了较明显的增长，尤其是客车，增幅高达

34.9%，不过与 2017 年同期相比，则以货车增幅较明显，相反客车则呈现了 8.0% 的下滑。

具体到两大细分市场，货车在刚刚过去的 12 月份，新车产销分别为 37.42 万辆和 36.36 万辆，环比分别增长 15.70% 和 11.42%，同比分别增长 2.55% 和 9.60%。其中重型货车 12 月份产销分别为 9.85 万辆和 8.25 万辆，中型货车产销量分别为 1.47 万辆和 1.43 万辆，轻型货车产销分别为 19.68 万辆和 19.75 万辆，微型货车产销分别达 6.41 万辆和 6.93 万辆。

客车 12 月份新车产销分别为 5.34 万辆和 6.48 万辆，环比分别增长 2.54% 和 34.92%，同比分别下降 20.19% 和 13.93%。其中大型客车 12 月份产销分别为 1.09 万辆和 1.23 万辆，中型客车产销分别为 1.05 万辆和 1.28 万辆，轻型客车产销分别为 3.20 万辆和 3.98 万辆。

1-12 月，商用车总产销分别为 427.98 万辆和 437.08 万辆，同比分别增长 1.69% 和 5.05%。其中货车累计总产销分别达到了 379.07 万辆和 388.56 万辆，同比分别增长 2.93% 和 6.94%。其中重型货车 2018 年产销分别为 111.24 万辆和 114.79 万辆，中型货车产销分别 17.26 万辆和 17.72 万辆，轻型货车产销分别 187.78 万辆和 189.50 万辆，微型货车产销分别 62.80 万辆和 66.56 万辆。由此可见，轻型货车和微型货车是导致去年货车总销量上涨的主要原因。

客车累计总产销分别为 48.91 万辆和 48.52 万辆，同比下降 7.03% 和 7.98%。其中大型客车产销分别为 7.81 万辆和 7.70 万辆，中型客车产销分别为 7.50 万辆和 7.36 万辆，轻型客车产销分别为 33.59 万辆和 33.46 万辆。与 2017 年同期相比，这三大细分车型 2018 年总产销均出现了不同幅度的下滑，其中以大型客车跌幅最明显，中型客车和轻型客车分别次之。

中汽协指出，2018 年我国汽车产业整体面临较大的压力，产销增速低于年初预计，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落。分析原因，一方面是由于购置税优惠政策全面退出造成的影响；另一方面则是受宏观经济增速回落、中美贸易战，以及消费信心等因素的影响，使得短期内仍面临较大的压力。但从另一个角度来看，目前我国汽车产业仍处于普及期，仍有较大的增长空间。

其中对于 2019 年中汽协预测，中国汽车销量约为 2810 万辆，与 2018 年基本持平。其中，乘用车预计销售 2370 万左右，与 2018 年持平；商用车预计销售 440 万左右，同比增长约 1% 左右。此外，中汽协预计 2019 年新能源汽车销售 160 万辆左右，同比增长 30% 左右，汽车出口预计达 100 万辆左右，与 2018 年基本持平

摘自:盖世汽车

北汽新能源去年销量 15.8 万辆 连续 6 年问鼎纯电动市场冠军

日前，北汽新能源对外公布了 2018 年销售“战报”。资料显示 2018 年北汽新能源全年实现销量 15.8 万辆，同比增长 53%，连续六年成为中国纯电动汽车市场的销量冠军。截至 2018 年年底，北汽新能源产品市场保有量 34.1 万辆，累计行驶里程 43.83 亿公里。

2018 年，中国新能源汽车市场占全球新能源汽车市场份额超过 50%，规模是美国新能源汽车市场的 3.4 倍。乘联会数据显示，2018 年中国新能源乘用车累计批发销量 104.07 万辆，同比增 87%；其中纯电动乘用车累计批发销量 78.52 万辆，同比增 75%。业内认为，百万量级的年度市场规模，意味着中国新能源汽车市场将从导入期进入成长期，市场的驱动因素逐渐从政策驱动转向需求驱动，产品技术与品质升级正在加速推进。

2019 年，北汽新能源还将有多款智能化车型将上市。其中，A 级纯电动 SUV EX5 近日将正式上市，工况续航里程 415 公里；A0 级车型 EX3 预计将于 4 月上海车展时上市。

摘自:新浪汽车

2018 年汽车销量排行榜出炉 大众居首销量破 400 万

早在 2017 年就有人做出过预测，2018 年车市将持续微增或迎来负增长，但是当时一片大好的形势让不少车企都认为，负增长的日子还远着呢。谁料寒流突袭，2018 年下半年开始，三大车型都迎来了同比高达两位数的负增长，金九银十遇冷已经让消费者做好了充足的准备，但是当全年销量公布出来的那一刻，还是令不少消费者讶然。

根据乘联会最新发布的销量数据来看，2018 年国内车市批发销量累计 2323.7 万辆，和 2017 年相比有着 4% 的下滑。相比美国市场的 1730 万辆，中国汽车销量多出了近 600 万辆。各自细分领域表现又如何？

首先是各大厂商的全年累计销量排名，从上图可以看出，目前销量破百万的只有 6 席，和去年同比出现正增长的只有 8 席，其中一半都是日系品牌，就连上汽大众都有 1.3% 的负增长。

12 月份轿车领域的表现依旧不乐观，共计销量 109.6 万辆，同比下滑 16.9%，全年累计 1117.3 万辆，同比下滑 4%。就连常年累销第一的朗逸，今年也失利了，累计销 466772 辆，以 866 辆的差距与冠军失之交臂。2018 年的年度轿车销量冠军的宝座就由轩逸承包，离不开轩逸 12 月份月销破 6 万的数据贡献。思域也是 2018 年表现最好的车型之一，以前受产能限制畅销榜单都不经常上榜，在 2018 年增长迅猛，年度累销 215941 辆，同比增幅高达 22.4%。

SUV 领域在 12 月累销 96.6 万辆，同比下滑 18.9%，全年累销 951.3 万辆，同比负增长 5.5%。哈弗 H6 下半年调整的非常及时，保住了自己的冠军宝座。12 月月销突破 3 万辆的本田 CR-V 虽然位列亚军，但是年度累销来看，亚军还是由宝骏 510 承包。近几个月的走势也给了宝骏 510 不少压力，如果还不改变，亚军宝座还不知道被谁抢占。

长安 CS55 的表现放眼全年来看，还是非常出色的，全年累销 164945 辆，和去年同期相比有着 107% 的增长。12 月份榜单中奇瑞捷途 X70 和吉利缤越表现也强势吸睛，为上榜国产车阵营添砖加瓦。

MPV 领域是 12 月下滑最明显的细分市场，同比增长-33.5%，跌出新高度。全年累销 166.4 万辆，同比下滑 17.4%。从车型累销数据来看，2018 年五菱宏光不再是国内销量最高的产品，累销 465100 辆，和去年同期相比有着 12.2% 的下滑，和轩逸的 467638 辆有些许差距。

最令人欣慰，并且还未被寒冬波及的只有新能源领域了，北汽 EC 系列累销 90637 辆，同比增长 16.6%。秦 Pro DM、唐混动和江铃 E200S 以及荣威 i6 等车型的同比增幅均高达三位数，足以证明新能源才是车市的主旋律。

摘自:盖世汽车

2018 年中国汽车市场透视：车市未达预期 以负增长收局

2018 年我国汽车产销 2780.9 万辆、2808.1 万辆，同比分别下降 4.2%、2.8%。除 2 月外，上半年月度销量均高于 2017 年同期，下半年月度呈负增长态势且逐月加深，致全年增速为-2.8%，未达预期。宏观经济下行压力加大、居民收入增速放缓、社会消费信心不足和车购税优惠政策退出等诸多因素，是 2018 车市未达预期的重要原因。

乘用车市全线失速

2018 年乘用车生产 2352.9 万辆，同比下降 5.2%；销售 2371 万辆，同比下降

4.1%。其销量占汽车总销量的 84.4%，低于上年同期 1.2 个百分点。其中轿车销售 1152.8 万辆，下挫 2.7%；SUV 销售 999.5 万辆，首次出现年度下滑 2.5%；MPV 销售 173.5 万辆，大跌 16.2%；微客销售 45.3 万辆，大降 17.3%。四个大类车型销售全线失速，主要是性能和配置低端的轿车、SUV 和 MPV，消费减弱，市场萎缩。

在乘用车市失速背景下，车企两极沉浮泾渭分明，吉利、上汽乘用车、广丰、比亚迪和华晨宝马两位数增长，上通五菱、长安汽车、长安福特和神龙公司等两位数下滑。

新能源车大放异彩

在 2018 车市总体低迷之下，新能源车独领风骚，大放异彩，提前实现销售预期，产销 127 万辆、125.6 万辆，同比分别增长 59.9%、61.7%。乘用车销售 105.3 万辆，其中纯电动 78.8 万辆，同比增长 68.4%；插电混动 26.5 万辆，同比增长 139.6%。商用车销售 20.2 万辆，其中纯电动 19.6 万辆，同比增长 6.3%；插电混动 0.6 万辆，同比下降 58%。

汽车出口业绩亮丽

在全球经济复苏放缓和贸易摩擦加剧的影响下，2018 汽车出口克服下行压力，上缴了一份亮丽的成绩单。海关总署数据显示，汽车(含底盘)出口，12 月 16.1 万辆，环同比大幅增长 89.4%、46.4%，全年出口 121.6 万辆，同比增长 17.6%，出口金额 148.54 亿美元，增长 11.3%；汽车配件出口额 550.23 亿美元，增长 10.8%。

中汽协统计的车企整车出口显示，增势虽有放缓，年终定格仍不失完满。全年汽车出口报交 104.1 万辆，同比增长 16.8%，其中乘用车 75.8 万辆，增长 18.5%。

小排量奇迹般增长

近几年，不少车企在 1.0 升及以下乘用车市场苦苦挣扎，有多家退出市场，2018 上半年，1.0 升及以下微轿几乎零增长。但是随着多家车企将 1.0 升小排量动力引入 A 级家轿市场，如上汽通用的新英朗 GT/1.0T 和科沃兹 1.0T，广本的凌派三厢 1.0T 和东本的思域 1.0T、还有长安福特新福睿斯 1.0T 等多款 1.0 车型先后入市，小排量车迎来爆发式增长。

2018 年 1.0 升及以下乘用车销售 20.32 万辆，同比增长 50.7%，微轿销售 19.4 万辆，同比增长 229.0%。

商用车重返低增长

商用车 2018 年生产 428 万辆，同比低增 1.7%；销售 437.1 万辆，同比增长 5.1%。除 2、9、10 三个月外，其余月度销售增速均高于 2017 年同期。

全年货车销量 388.6 万辆，同比增长 6.9%，其中重卡 30.8 万辆，同比增长

32.2%。重卡重返增长并再创历史新高，原因有三：“国三”车的淘汰起拉动作用；2010和2011两年的发展高峰，迎来2017和2018两年的换车高峰；大力度推广清洁能源商用车，使天然气卡车热度再次升温。客车市场不乐观，全年销量48.5万辆，同比下降8%。其中大客、中客和轻客三大细分车型均为不同程度下滑，大客尤为突出。

中国品牌份额续减

中国品牌汽车，2018年销量1416.7万辆，同比下降4.2%。上汽等十大集团销量1156.7万辆，占中国品牌汽车销售总量的八成多。

中国品牌乘用车销售998万辆，同比下降8%，占乘用车销售总量的42.1%，同比下降1.8个百分点。唯独轿车销量和市占率微弱提升，销售239.9万辆，微增1.9%，占轿车销量的20.8%，同比提升0.9个百分点。SUV销售580万辆，下降6.7%，占SUV销量的58%，同比下滑2.6个百分点；MPV销售132.8万辆，大幅下降23.1%。中国品牌车企业绩迥异，上汽乘用车、吉利和比亚迪卓越优异，长安、东风和北汽则差强人意。

德日美韩法五系乘用车品牌销售1356万辆，同比下降1.6%。五大系外国品牌市场同比表现不一，德日韩三系小幅增长，美法系明显下降。

汽车业利润呈下滑

排名十强的车企(集团)(上汽、东风、一汽、北汽、广汽、长安、吉利、长城、华晨和奇瑞)2018年合计销量2503.6万辆，同比下降2.1%，降幅低于行业平均值；市占率89.2%，同比提高0.6个百分点。十强中，长安下滑最甚，达25.6%，东风、北汽和长城程度不一而降；吉利增速突出，高达16.7%。

汽车制造业2018(1-11月)营收76041.7亿元，同比增长5.0%；利润总额5453.2亿元，同比下滑6.0%。17家重点大车企(集团)前11个月营收37907.7亿元，同比增长5.7%；利润总额3564.8亿元，微降0.8%。汽车销量减少、价格缩水及成本费用上升，是行业利润负增长的主因。

中央政府高度重视车市，发改委和商务部等同时发声，均明确指出，目前车市规模接近3000万辆，市场仍有潜力和发展空间，对此应有足够的信心。2019年车市任务：提振信心稳定消费。对策：支持居民合理消费、绿色消费、升级消费，制定相关政策鼓励农民消费汽车；重视汽车产业链健康成长，活跃二手车交易、加强报废车回收，促进汽车置换，推动新车销售；重视汽车改装、汽车旅游、汽车赛事和汽车文化等市场的培育。

摘自：新民晚报

2018 年 MPV：自主低价揽前三 合资蚕食份额

2018 年，MPV 市场累计销量为 166.44 万辆，同比下跌 17.4%，是狭义乘用车中降幅最大的细分市场，自主品牌则依旧在该市场上占有绝对优势。从数据上看，五菱宏光、宝骏 730、宋 MAX 占据了年度销量榜单前三，2018 年累计销量依次为 465100 辆、144362 辆、139566 辆，其中宋 MAX 与排第四位的别克 GL8 仅有 262 辆的差距。

合资品牌阵营依旧稳中看涨，尽管 GL8 全年销量有 2.35% 的降幅，但随着新车的加入和艾力绅等“中坚力量”的稳定提升，MPV 市场中主流合资品牌销量占比已由 2017 年的 13.11% 上升到 2018 年的 18.66%。在市场下行的情况下，合资阵营逾 5% 的份额扩张给自主品牌带来了不小的压力。

纵观 2018 年的 MPV 市场，尽管总体需求低迷，但市场结构相比 2017 年有了较大的改善。乘联会秘书长崔东树表示，在宋 MAX 等新车型的拉动下，MPV 市场正在向较高品质的家用需求偏移，GL8 等高端商用 MPV 则发挥稳定，入门级 MPV 下滑较严重。对于 2019 年，崔东树预测 MPV 市场将呈小幅负增长态势，且传祺 GM6 与吉利嘉际等新车型的加入还将继续侵蚀低端 MPV 市场，并引起新一轮的存量竞争。

2018 年下半年车市的爆冷，使上半年的增长局面付诸东流，MPV 市场更是从头“凉”到了尾。根据乘联会数据，2018 年我国狭义乘用车销量为 2235.06 万辆，同比下降 5.8%；MPV 市场全年销量为 166.44 万辆，同比下跌 17.4%，是狭义乘用车中降幅最大的细分市场。

自主揽前三 合资份额增逾 5%

具体来看，自主品牌依旧在 MPV 市场占有绝对优势，但除宋 MAX、宝骏 360、GM8 等新车型外，其余车型增幅均为负数。从数据上看，五菱宏光、宝骏 730、宋 MAX 占据了年度销量榜单前三，三款车型 2018 年累计销量依次为 465100 辆、144362 辆、139566 辆，其中五菱宏光和宝骏 730 分别有 12.22% 和 47.73% 的跌幅，宋 MAX 与排第四位的别克 GL8 仅有 262 辆的差距。

值得一提的是，宝骏 360 自上市以来便以“黑马”之姿一路超越，最终位列第 5 名，且累计销量比其后的东风风行高出 1.5 万辆以上；此外，宝骏 360 单月销量自 10 月起便稳居第二名，其 12 月销量为 13189 辆，环比增长 17.11%。

其余自主品牌方面，东风风行、长安欧诺、江淮瑞风 2018 年累计销量分别为 62272 辆、55556 辆、52762 辆，排名在艾力绅等合资品牌之前，同比降幅分别为

17.27%、35.25%、19.96%；传祺 GM8、风光 330、长安欧尚则在十名开外，累计销量分别为 30769 辆、30646 辆、22214 辆，其中长安欧尚同比降幅达到了 66.62%，就此沦落至三线。

合资品牌方面依旧稳中看涨，但 GL8 因为上年基数过高，在 2018 年有了 2.35% 的下滑，该车型年度累计销量为 139304 辆，在“三强争夺战”中以微弱的差距惜败于宋 MAX。艾力绅、奥德赛、途安 L、GL6 上演“四连坐”，其中 GL6 的 12 月销量为 4460 辆，环比增长 13.57%，同比增长 12.03%，全年累计销量 39390 辆；其余三款车 2018 年累计销量分别为 47350 辆、44198 辆、40263 辆，销量增幅从 10.74% 到 22.32% 不等。

值得一提的是，随着 GL6 的加入和艾力绅等“中坚力量”的稳定增长，主流合资品牌 MPV 市场占有率已由 2017 年的 13.11% 上升到 2018 年的 18.66%。在市场下行的情况下，合资阵营逾 5% 的份额扩张给自主品牌带来了不小的压力。

市场现结构性改善 “后来者”将引存量竞争

纵观 2018 年的 MPV 市场，尽管总体需求低迷，但市场结构相比 2017 年有了较大的改善。乘联会秘书长崔东树表示，在宋 MAX 等新车型的拉动下，MPV 市场向较高品质的家用需求偏移，入门级 MPV 受此影响较大，GL8 等高端商用 MPV 则发挥稳定。

具体来看，随着宝骏 360 的加入，低价位 MPV 市场已由五菱宏光和宝骏 360 占去了大半，其余竞争者均为自主品牌，且相对弱势；在售价 10 万元左右的家用 MPV 中，宝骏 730、宋 MAX 是市场主流，GL6 与途安 L 则在该细分市场中处于下风；20 万元及以上的车型中，GL8 的“霸权”地位目前无人能推翻，艾力绅、奥德赛呈稳定上升趋势，自主品牌中仅传祺 GM8 和大通 G10 稍有反抗之力，但大通 G10 在 2018 年也出现了 9.2% 的降幅。

对于 2019 年的 MPV 市场，崔东树预测将呈小幅负增长态势，主要原因在于自主品牌推出的新产品中没有太多亮点，市场难以得到有效激活；此外，传祺 GM6 与吉利嘉际的加入还将继续侵蚀低端 MPV 市场，并引起新一轮的存量竞争，低端 MPV 将面临更大的压力。

中汽协秘书长助理许海东认为，在目前“二胎市场”引起相关企业重视的情况下，MPV 品质与价位也由低端向中端转移，用途则逐渐从货运转向家用；对于各企业争相涌入的中端家用 MPV 市场，其未来的生存空间还是比较大的。

摘自:报-中国经济网

济南进行 5G 环境下无人驾驶汽车路测

1月22日，济南市5G通信智能网联汽车测试道路正式开放，由中国重汽集团研发的无人驾驶公交车在全长4.8公里的测试道路上进行公开路测。

车身“长”满传感器，自动变道、转弯，前方有车辆自动减速避让……中国重汽集团技术发展中心汽车电子设计部副部长田磊介绍，作为国内首批获得自动驾驶路测牌照的企业，中国重汽无人驾驶公交车集自动驾驶系统、车联网系统、平台监控系统、安全控制系统、自动开关门系统和到站自动停车系统于一体，配有激光雷达、高清摄像头、组合导航定位、智能计算单元等电子设备，实现道路交通环境360度感知，在夜间、大雾、雨雪等各种复杂情况下，可保持良好的工作状态。

道路测试是智能网联汽车实现商用和产业化的必备环节，是测试车辆积累测试数据、不断提升自动驾驶能力的有效手段。

济南市经信委主任汲佩德介绍，去年济南市发布山东省首个智能网联汽车道路测试管理规范。为加快推进智能网联汽车道路测试，济南市选取由科远路、春暄路、飞跃大道等部分路段组成的总长约4.8公里道路，作为无人驾驶汽车测试道路，并建立信息中心、网络中心，使测试申请、车辆检测、资料传输、数据传输等高度融合。

摘自:新华网

特斯拉专利：座椅安装传感器探测乘员体重

以更安全部署安全气囊

据外媒报道，根据特斯拉一份新专利申请，特斯拉目前正在研究一种新方法，可根据体重对乘员进行分类，以便在其车辆上部署更安全的安全气囊。特斯拉该项专利名为“汽车乘员分类系统和方法传感器”，于本周早些时候公开，表明了该公司正在改进部署其安全气囊。

特斯拉解释了目前根据乘员部署安全气囊存在的问题：“车辆行驶过程中，通过采用自动化系统监控车辆操作，并在需要时提供相应的警报和协助，使得车辆变得越来越安全。但是，检测出车辆乘员的存在并且准确地将其分类为儿童、较小体型成年人或是其他类别，特别是在区分类别时仍然存在困难。当车辆试图协助或是

实时安全措施保护车辆乘员时，准确的分类至关重要。”

特斯拉的解决方案是推出一个系统，该系统可通过座椅上的传感器探测乘员，然后根据乘员体重对乘员进行分类。特斯拉表示，传感器设置的方式使其还能够探测乘员坐在座位上的方式，促使该公司改变安全气囊的部署方式。

特斯拉一直强调车辆安全性，而且多年来一直致力于此，其车辆也获得了最高安全评级。最近，美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）公布了 Model 3 车型的碰撞测试结果，该车是该机构碰撞测试中毁坏程度最低的车辆。

摘自:盖世汽车

2022 年有望试点运营自动驾驶公交

北京公交集团宣布引入 Mobileye 公司主动安全预警系统和自动驾驶方案。主动安全预警系统可对公交驾驶员违规并线、超速等行为进行预警。目前本市部分郊区线路已经配备了该系统，今后将继续扩大应用范围，并逐步向普通线路推广。预计在 2022 年，北京公交集团将选择部分安全的道路进行自动驾驶车辆路测。

北京公交集团战略和改革发展部负责人徐正祥介绍，2017 年开始，北京公交试点在郊区线路上推广安装主动安全预警系统，该系统具备行人防撞预警、高速车辆防撞预警、低速车辆防撞预警、虚拟保险杠预警、车道偏离预警、安全车距预警六大辅助驾驶功能。

目前，郊区高速路部分公交线路已经安装了该系统，通过一年多的数据监控发现，因对可能存在的事故隐患进行提前预警，大幅降低了公交事故发生率。公交集团将继续扩大该系统的应用范围，并逐步向普通线路推广。

据介绍，该系统已经纳入公交新车采购标配，随着车辆逐步更新，未来所有公交线路车辆均将配备该系统。徐正祥介绍，主动安全预警系统将有效提高公交车的安全水平，减少驾驶员工作负荷，为逐步推广自动驾驶技术奠定基础。因公交车具有固定线路，站点和到站时间都是确定的，所以特别适合推广自动驾驶技术。预计到 2022 年，北京公交将引进 L4 级别的自动驾驶技术。这项技术可以说是真正意义上的自动驾驶，不需要驾驶员随时接管，也不需要驾驶员的干预。但按照北京市自动驾驶相关规定，上路测试期间，车辆属于“有人驾驶”状态，特殊或紧急情况下，应有驾驶员进行应急处理。

摘自:北京日报

马来西亚将量产 18650 圆柱电池 能量密度大用于电动汽车

据外媒报道，马来西亚计划量产 18650 圆柱电池，用于电动汽车和固定装置。目前，马来西亚正在对该项目进行为期 3 个月的可行性研究。

马来西亚汽车机器人和物联网研究所（MARii）将与一家未透露名字的本地公司合作开展该项研究，该本地公司随后将负责生产该电池。18650 圆柱电池因能量密度高得到称赞，而且此电池在电动移动出行应用中也能够实现紧凑型封装。

马来西亚是一个阳光充足的国家，使用固定式电池作为储能装置也在情理之中，目前当地并没有此种形式的储能装置，特别对于还未接入电网，而且接入电网花费巨大的农村地区来说，此基于锂离子电池的储能系统可有效运作。此外，该国也可从全球的电动汽车热潮中获利。

根据时间表来看，马来西亚希望在今年年底开始量产该 18650 圆柱电池。目前，据项目负责人所说，电池电解液供应商已经就位，而且电池阳极也可直接使用，但是电池阴极生产才是真正的挑战。为此，可能需要几个月的时间，设立电池阴极生产线。

摘自:盖世汽车

共享汽车洗牌加速 倒闭潮即将来临

押金似乎成了共享企业躲不过的“魔咒”，近期共享单车 ofo 和共享汽车 TOGO 途歌（下文简称“途歌”）双双陷入“押金门”事件，1500 块押金退不了一事把途歌推到了舆论的风口浪尖。如今共享单车热潮已不再，倒闭潮正在席卷整个共享单车行业，共享汽车会成为下一个“共享单车”吗？

途歌押金难退

途歌成立于 2015 年 7 月，经过多轮融资后迅速在北京、上海、广州、深圳、成都和西安等地布局，运营车辆包括奔驰 Smart、宝马 MINI、宝马 1 系、奥迪 A3、JEEP 自由侠、雪铁龙 C3、标致 2008 等多款车型。

去年 7 月份，途歌对外宣称，已在北京地区实现盈利，同时深圳和西安等地接近实现盈亏平衡，运营车辆每日订单达到 5 单，单一用户月度用车频次达到 12 次。如此看来，途歌似乎将要打破目前共享汽车盈利难的魔咒。然而好景不长，去年 9 月途歌被曝出存在“不发工资”，“押金不退”，“车变少”等问题。

尽管当时途歌内部人士坚定地表示：“无法退押金不属实，一切都很正常，车

少是有可能的，因为正在安装免费加油等全新系统，小部分车辆会临时调度后再上线。”然而纸终究包不住火，三个月后，在途歌位于北京嘉泰国际大厦的总部办公室门口排起一支长长的队伍，他们大多数都是等待退押金的用户。

然而他们等到的却是途歌每天保证给 15 个用户退押金的答复。按照途歌官方此前提供的数据显示，该平台运营车辆超过 8000 辆，用户超过 350 万。如果按照途歌每天给 15 位用户退押金的进度来算，那途歌完成全部押金退款需要约 640 年，显然途歌给用户这样的答复无法安抚处在焦虑中的用户。

就途歌退押金一事，笔者询问了身边曾使用过途歌的朋友小 A（化名）。小 A 告诉笔者：“从去年 4 月到今年 9 月，共使用了 5 次途歌。第一次退押金的时候，通过打客服电话成功地退回 1500 块押金，9 月最后一次使用完途歌想退押金的时候却失败了。在途歌 APP 上询问客服，只有冷冰冰的机器人回答，打客服电话选择人工服务询问也找不到，只有无限循环的音乐。”最后笔者问小 A 后期还会使用其他品牌共享汽车吗？他对笔者说：“如果不需要押金的话，我会考虑使用。”

据媒体今年 1 月 2 日报道，途歌创始人兼 CEO 王利峰在北京十里堡附近遭途歌用户围堵，随后双方到北京六里屯派出所商量退押金事宜，然而协商 8 小时左右未出结果。王利峰表示，所有用户的押金都会退还，公司目前虽然遇到困难，但是运营仍然在继续，并将增加运营车辆。目前途歌正在变更办公地点，原来的办公地点将改成客户接待中心，专门用来处理用户的投诉等情况。

从行业角度来看，目前陷入困境的途歌或将成为下一个共享汽车的“先烈”，共享汽车行业洗牌早已开始。

共享汽车正在加速洗牌

在资本的狂热追捧下，共享汽车迅速站上“风口”，并呈现爆发式增长。相关数据显示，2017 年上半年，国内共享汽车规模为 4 万多辆；到 2017 年年底，国内前 30 家共享汽车运营商投入的分时租赁车辆已经达到 8.9 万辆，增长一倍。有分析指出，“预测到 2020 年，国内共享汽车企业将达到 1 万家，车辆规模将达到 100 万辆”。

然而，疯狂地“烧钱”过后，贪婪的资本却没能得到相应的回报，便不愿意再投入更多的资金。资金链的断裂，让越来越多的共享汽车企业陷入困境。早在途歌陷入困境之前，友友用车、EZZY、麻瓜出行等共享汽车品牌先后宣布停止服务。共享汽车洗牌早已开始，2019 年或许会有更多的“途歌”出现。

目前在这个万亿规模的共享汽车市场玩家分为三大阵营，分别是互联网创业的共享汽车企业，例如途歌、友友用车等；传统车企旗下的共享汽车公司，例如上汽

旗下的 EVCARD、力帆旗下的盼达等；传统租车公司旗下的共享汽车企业，例如神州租车旗下的神州共享车 iCAR。

其实互联网背景的共享汽车车企率先倒下并非偶然，和共享单车不同的是，共享汽车是一个重资产的行业，同时也是一门非常烧钱的生意。其中购车费、维修保养费、加电/加油费、保险费、停车费、运维人员工资等都需要巨额的资金来支撑，而目前互联网背景的共享汽车车企资金来源主要来自于融资，一旦融资进展不顺利，它们必然会快速陷入困境。

此外目前共享汽车仍然没有一个很好的盈利模式，无法实现可持续商业化运营。加之受制于资金限制，短时间无法像共享单车那样形成规模化效应。在上述种种因素的制约下，共享汽车企业要想在短时间内实现盈利很难。

其实短期不能盈利似乎已经成为目前中国共享汽车产业的业内共识，包括 GoFun 出行、EVCARD、盼达用车在内的共享汽车运营企业都曾在公开场合多次表示，共享汽车是一个资产非常重的行业，暂时不考虑盈利问题，短期内也无法盈利。

资本的本质是逐利，尤其是互联网经济讲究的是短周期的回报，一旦投资人发现 2-3 年后无法获得丰厚的回报，停止注资是很正常的事情。资本的出逃让那些重度依赖融资获得资金的共享汽车车企陷入困境，并加速共享汽车产业的洗牌。

写在最后

不可否认共享汽车市场未来前景很好、潜力巨大，不然也不会吸引这么多传统车企争相布局以及资本疯狂追捧。此外，共享汽车重资产的特性决定了共享汽车市场最终剩下的玩家并不会很多，再加上共享汽车行业集中度的陆续提高，在今后不久，或许会有更多的“途歌”涌现出来，成为共享汽车产业发展过程中不可避免的产物。

摘自:新浪汽车