

# 商用汽车新闻

□ 周刊 □ 2019年3月11日~2019年3月17日 □ 2019年第7期 □ 总第611期 □ 国内统一刊号 CN11-5506/U □ 邮发代号 80-517 □ 订阅热线: 010-88138144 □ 定价: 3元

主管: 人民日报社 主办: 《中国汽车报》社有限公司、中国汽车工程研究院股份有限公司



## 宇通连续15年服务重要盛会 承载出行梦想, 见证大国崛起



## 点赞中国客车

■ 本报记者 李晓菲 文/图

“堵”这个字对上会记者而言意义特殊，意同“拦截采访”。

“你‘堵’到某某代表/委员了吗？”……这是任意两个相识的上会记者之间使用频率最高的问句，没有之一。

“堵”字的替代意义也从侧面说明了在全体会上采访代表/委员的难度之大，仅仅从数千人的“人海”中把采访对象找出来，难度系数已经接近爆表。

不过，对跑商用车“口”的上会记者而言，“堵”到

“目标代表”可以说几乎没有难度，原因嘛，你“堵”或“不堵”，“目标代表”就在那里，不来不去……

看！

“车代表”们可是天安门广场上最靓的那个存在！



### 导读

NEWS | 两会专题

3~12 版

NEWS | 两会聚焦

听两会声音  
看新能源车走向

5 版

NEWS | 两会现场

解读政府工作报告  
这些与汽车产业有关

8~9 版

法士特汽车传动集团

### 法士特液力缓速器

重载下坡制动好 挣钱安全又高效

省油 省气 省钱 舒适



法士特 为您的成功传动提供助力





# “开弓没有回头箭” 重汽人事改革见真章

■ 商车

被称为“中国重汽历史上一次前所未有的革命性突破”的人事改革制度,日前公布了中层干部竞聘的结果,中国重汽新任中层领导干部集体亮相,他们将在重汽新一轮改革中发挥中坚力量的作用。

大幕刚刚开启。

下一步,中国重汽将立即启动总部23个职能部门业务主管和一般管理干部的竞聘上岗工作。当重组结束后,还要对高管团队重新调整,目的就是让所有干部都要接受市场的考验。

入主中国重汽5个月来,山东重工集团党委书记、董事长,中国重汽集团党委书记、董事长谭旭光在人事改革问题上率先亮剑,金句频出——从“国有企业不是养老、更不是养懒汉的地方”到“不换思想就换人,不负责就问责,不担当就挪位,不作为就撤职”,拉开了重汽人事改革的序幕。

国企改革,人事改革是硬骨头,要推动国企改革,就要步入深水区,就要去啃硬骨头,小修小补、小打小闹无济于事。习近平总书记2018年6月13日在山东考察时说过,谁说国企搞不好?要搞好就一定要改革,抱残守缺不行!

具体到重卡行业:当前全球商用车产业整合愈演愈烈,中国汽车工业全面开放的步伐越来越快。在完全市场化竞争的卡车行业,中国重汽要想在新一轮全球竞争中不被淘汰,就必须进行改革,否则行业一旦下滑,因循守旧的企业必将无力回天。

任何一场改革,首当其冲就是改变人的思想观念,事情都是人在做,抱残守缺的观念不改,改革就难



谭旭光

以前行。

因此,在谭旭光给中国重汽列出的病症中,人员过多、人浮于事,干部职数过多、年龄结构不合理、考核分配制度形同虚设等问题均摆在了突出位置。这就是改革必须先啃下来的硬骨头。

如何解决?对症下药:不拘一格降人才,让年轻干部唱主角,建立科学的考核分配制度。在此次中国重汽中层干部竞聘中,这三点尤为突出。

从职数上来看,2018年8月底,重汽集团原有中层干部329人,现在是228人(不含技术中心,下同),同比下降30.7%。其中,部门级正职领导之前是92人,现在是69人,减少23人;部门级副职领导之前是237人,现在是163人,减少74人。

从年龄结构来看,2018

年8月底,中层干部平均年龄50.1岁,现在降到了46.4岁;其中,中层正职之前平均51.6岁,现在是49.6岁,降了2岁;中层副职之前平均49.5岁,现在是45.4岁,降了4.1岁。50岁以上占比,从57.8%

降到36.8%;40~50岁占比,从32.8%上升到40.4%;40岁以下占比,从9.4%上升到22.8%。尤其是有90名70后干部、52名80后干部走上了中层干部职位。

竞聘上岗后不等于一劳永逸、永远不变。

谭旭光说到,下一步,每个人都将在工作中时刻接受考验、接受监督、接受考核,每年将按照KPI考核结果进行优胜劣汰。后续将对全体领导干部全面导入KPI考核和360°素质体检。

改革的步伐已经迈开。

日前,笔者在与中国重汽中层干部交流时了解到,中层领导干部的收入已然跟销售指标挂钩、跟企业效益挂钩,人人都要签订KPI绩效合约,指标逐级传递、责任层层落实、工作件件明确,完不成就只能拿保底工资,形成了“人人担指

标、人人有压力”的氛围。

砸掉铁饭碗、注入新活水,人事改革让中国重汽的面貌焕然一新,初步建立了“管理人员能上能下、员工能进能出、收入能增能减”的市场化机制。这是中国重汽践行党中央、国务院对国有企业人事制度改革的要求,践行干部年轻化的要求,从而打造了多层次的干部梯队培养体系,让更多的年轻干部走到领导岗位历练、成长。

正如谭旭光所言,择英才而育之,铸良将之军团。培养一支战无不胜、攻无不克的钢铁团队、虎狼之师,这将是中国重汽今后立于不败之地的关键所在。

从中国重汽人事改革可见,改革给企业带来了新活力,改革让企业焕发了新生机。改革没有回头箭,惟改革者进、惟创新者强、惟改革创新者胜!

## 企业直通车

### 中国重汽集团总经理蔡东访问陕汽、法士特

本报讯 3月5日,中国重汽集团党委副书记、总经理蔡东一行到访陕汽西安商用车产业园。

在参观了展厅、车身装焊车间、汉德一期工厂、汽车总装配线后,蔡东一行与陕汽控股党委书记、董事长袁宏明就双方企业构架、产业布局与规模、当前生产经营情况以及新能源与智能网联等未来产品规划进行座谈。双方在交流中表达了加强

沟通、促进合作、共赢发展的意愿。

3月4日,蔡东一行到法士特访问。法士特集团公司党委书记、董事长严鉴铂对客人的来访表示欢迎,宾主双方在西安高新厂区进行了友好座谈。

蔡东对法士特创新发展所取得的成绩给予高度赞赏。他表示,法士特前瞻性的战略规划、创新型的研发手段、先进的装备制造系统和科学的生产

现场管理,给他留下了深刻印象,期望双方加强合作,共赢发展。

严鉴铂介绍了企业生产经营、产品布局、战略规划等有关情况。他说,法士特50年来心无旁骛专攻主业,始终不渝为客户提供最优的汽车传动系统解决方案,愿与中国重汽一道共同推动中国民族汽车工业高质量发展。

商车

商用汽车新闻

版权所有,如需转载,请务必注明“转自《商用汽车新闻》”

□主管:人民日报社  
□出版:《中国汽车报》社有限公司  
□执行主编:李晓菲  
□美编:毛磊  
□新闻热线:010-88129709  
□传真:010-88129709  
□邮发代号:80-517

□主办:《中国汽车报》社有限公司 中国汽车工程研究院股份有限公司  
□社长:何伟  
□编辑:周静  
□社址:北京市海淀区阜成路115号(北京印象1号楼2门4层)  
□广告热线:010-88152946  
□广告经营许可证号:京海工商广字第8038号  
□定价:3元

□出版日期:每周一  
□总编辑:董铠  
□记者:王宣 刘一乐  
□校对:付建生  
□邮编:100142  
□订阅热线:010-88144536  
□国内统一刊号:CN11-5506/U  
□印刷:北京华耀印刷有限责任公司



聚焦 2019  
全国两会首场部长通道  
李干杰“点名”柴油货车

■ 商车

3月3日下午3时，全国政协十三届二次会议在人民大会堂开幕，2019年“两会时间”开启。

在2019年全国两会首场部长通道上，生态环境部部长李干杰亮相并回答了记者提问。

现场，李干杰将生态环境部推进污染防治攻坚战的具体思路和举措，概括为“4、5、6、7”4句话。

“4”是克服4种不良情绪：自满松懈、畏难退缩、简单浮躁、与己无关的不良情绪。

“5”是保持5个坚定不移：坚定不移深入贯彻习近平生态文明思想，坚定不移全面落实全国生态环境保护大会精神和党中央、国务院相关决策部署，坚定不移打好污染防治攻坚战，坚定



在部长通道接受采访的李干杰

不移推进生态环境治理体系和治理能力现代化，坚定不移加快打造生态环境保护水平。

“6”是认真落实6个做到：做到稳中求进、统筹兼

顾、综合施策、既抓宏观又抓微观、点面结合、求真务实。

“7”是打好7个战役：打赢‘蓝天保卫战’、打好柴油货车污染治理攻坚

战、长江保护修复攻坚战、渤海综合治理攻坚战、城市黑臭水体治理攻坚战、水源地保护攻坚战、农业农村污染治理攻坚战。

## 商新视点：

自“雾霾”成为全国两会热点话题，作为移动污染源的“机动车”，便成为每年政府工作报告的热点词汇。从淘汰黄标车和老旧车淘汰，几度被写入政府工作报告到2018年将开展柴油货车超标排放专项治理写入政府工作报告，在打好污染防治攻坚战过程中，政府职能部门对“车”的污染管控从未放松。

2019年是新中国成立70周年，是决胜全面建成小康社会第一个百年奋斗目标的关键之年。

生态文明建设已经进入提供更多优质生态产品，以满足人民日益增长的优美生态环境需要的攻坚期，打好污染防治攻坚战，生态环境部仍要负重前行。

在2019年生态环境部推进污染防治攻坚战的具体举措中，打好柴油货车污染治理攻坚战，被列为需要聚焦打好的7场战役之一。柴油货车作为移动污染排放大户，解决好柴油货车污染问题已经上升到与水源地保护、农业农村污染治理等同等的高度。

不难猜测，2019年，对于柴油货车的排放管控仍将不断加严，而由此带来的运输结构调整、排放升级加快等，也将为2019年商用车市场带来众多不确定因素。

## 李小鹏：今年要取消京津冀高速收费站

■ 商车

3月5日，十三届全国人大二次会议开幕会之后，交通运输部部长李小鹏在人民大会堂“部长通道”就网约车发展、取消高速公路省界收费站等问题回答了记者提问。

李小鹏在现场说：“刚才政府工作报告中提出，两年内基本取消全国高速公路省界收费站，交通运输部一定认真抓好，贯彻落实。”

我国高速公路是分段建设、逐步成网的，而且实行的是以省为单位的建设体制和管理体制，各个省依法设立了一些省界收费站。现在看来，省界收费站在运行效率、运行体验方面带来了一系列影响，所以国务院去年5月决定，推动取消高速公路省界收费站。



在部长通道接受采访的李小鹏

“我们在做好准备工作的基础上，在去年进行了试点，去年年底取消了江苏和山东以及四川和重庆之间的15个省界收费站。从试点结果来看，效果良好。”李小鹏表示，要贯彻落实党中央、国务院的部署要求，2019年抓重点区域和重点省份，比如说要取消京津冀、长三角地区以及东北、西南

地区的重点省份的高速公路省界收费站。2020年，我们将落实要求，基本实现取消省界收费站的目标。“下一步，我们将做好各项准备工作，技术上的、管理上的、法律法规上的，完成好这个目标。”

## 商新视点：

曾有人吐槽：“只有造

不出来的车，没有收不了的费。”

当前，道路运输仍在货物运输占据主导地位，高速公路费用占到了货运总成本的相当一部分。清华大学的相关报告显示，一年下来，卡车司机平均要交过路费5.36万元。

过路过桥费，俨然已是物流行业一大痛点。

今年政府工作报告明确提出：“深化收费公路制度改革，推动降低过路过桥费用，治理对客货车不合理审批和乱收费、乱罚款。两年内基本取消全国高速公路省界收费站，实现不停车快捷收费，减少拥堵，便利群众。”就是对这种从业者呼声的响应。

基于“用路者付费、差别化负担”的理念，降低车

辆通行和港口物流成本，对于整个物流效率和国家竞争力是非常重要的。

为了深化收费公路制度改革，交通运输部正在牵头修订《收费公路管理条例》，全面推广高速公路差异化收费，完善货车使用ETC非现金支付等优惠政策，深入推动取消高速公路省界收费站试点工作。

降低通行费是民心所向、大势所趋。

近两年，不少省份都出台了高速公路分时段差异化收费政策，并取得了明显成效。而且，货车ETC正在全国普及开来，特别是随着省界收费站的取消，货车ETC试点范围不断扩大，优惠力度也不断向纵深发展。

值得期待。



聚焦 2019  
全国两会

# 政协委员谈污染防治 再指向大货车

■ 商车

全国政协十三届二次会议于3月5日下午在梅地亚举行记者会,主题为“政协委员谈打赢防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治三大攻坚战”。

## 强调优化运输结构

全国政协人口资源环境委员会主任、国务院发展研究中心主任李伟表示,近些年来我们不断加大城市污染治理力度,正在倒逼能源结构加快调整优化,加快提升能源效率,促进减排的提升。

下一步,可以在以下几个方面加大能源结构调整的力度,也加大优化的措施。

一是针对大中城市和重点地区,重点是在工业领域加快实施“双替代”(天然气代煤、电代煤),这个非常关键。煤炭消费总量控制,当然在逐步推行。“双替代”对城市尤其是工业领域是重中之重。

二是在城市大力推进节能建筑、建筑节能。

三是要优化重点区域运输的结构,积极推进京津冀等重点地区公路转化为铁路,建设低碳高效的交通运输体系。



目前国内货运主要是依靠公路

输体系。

李伟表示,现在中国的货运主要是靠公路,2017年的时候大体是472亿吨的货运量,78%是公路,14%多一点是水路,铁路只有7.8%。而公路运输靠汽车,载重汽车主要消耗汽油,甚至很多是柴油,汽油、柴油对空气污染的程度大家可想而知。“将来,我国运输货运的发展方向或者能源结构

调整的方向,就是更多地利用水运或者铁路,这是一个重中之重。”

他强调,现在京津冀、长三角城市群逐步在发展,其他一些地区中心城市逐渐向城市群发展。在城市群发展的过程当中,公共交通的发展,是我们应对污染防治攻坚的重要的方面。“还有清洁能源车辆,这两点是重中之重。”

## 防治重点在移动源

污染源的解析,对污染治理至关重要。

全国政协人口资源环境委员会委员、生态环境部大气环境管理司司长刘炳江在发布会上提供了一组数据,据北京生态环境局发布的“2018年北京PM2.5的源解析”,北京2018年全年,PM2.5每立方米51微克之

中,2/3来自北京市,1/3来自外界传输。重污染期间,55%~70%来自于外地。

刘炳江表示,“北京本地污染中45%来自移动源,比如机动车这一类,所以主要矛盾已经不是产业结构和煤炭治理了,已经转移到移动源治理上来了。现在大家可以看到,北京的公交车、电动化的公交车越来越多,这是到2020年前的要求,公交车改成电动车。重型载货车,凡是北京的重型载货车逢来必查,去年可能查了218万辆,其中冒黑烟超标的15%,氮氧化物超标的30%,任务还很艰巨。”

刘炳江介绍了2018年老旧汽车淘汰了200多万辆等多项数据,其中也说到了“公转铁”。

2018年“公转铁”取得了实质性的进展,铁路货运量增长9.1%,这是几十年来增量最大的一次。

接下来,“公转铁”还将持续推进。刘炳江说:“现在我们是拉单挂账,在钢铁、燃煤电厂、焦炭甚至电解铝、有色金属上都拉单挂账,在建设铁路的货运线,禁止再用公路大货车运输。”

# 政协委员马光瑜: 货车超限超载要严惩

■ 商车

目前,公路货车超限超载现象十分普遍,严重危害交通安全,阻滞道路通行,对道路路面破坏严重,是一种危害巨大的行为。有数据显示,全国每年因交通事故死亡约10万人,受伤50多万人,其中50%的群死群伤重大道路交通事故与超限超载直接相关。

全国政协委员、广东省政协副主席马光瑜建议,在当前治理方法的基础上,从刑罚、经济、信用等方面综合施策,治理超限超载。



马光瑜(资料图片)

借鉴“酒驾入刑”的方法,追究有关人员刑事责任。此外,他还提出,将公路货运严重超限超载列入危险驾驶罪的范畴,追

系,对有关车辆、人员、企业、货运源头实施联合惩戒;对遵守道路交通安全法规、信用良好的货运车辆,在全国范围内减免道路通行费。

为更有效地监管货车超限超载,马光瑜还建议,设立或明确治理公路货运超限超载的协调机构,强化权威和责任,统一协调公安、交通运输、应急、城管、国土、建设、工业、质监等部门的相关职能。

“超载入刑”的问题

不是第一次被提出,早在2016年,交通运输部部长李小鹏提出建议:要加快研究推进将严重超限超载违法运输行为列入危险驾驶罪的范畴。他建议,应该“将货车严重超限超载运输行为以危险驾驶罪入刑”。2017年全国两会期间,全国人大代表、河南省交通运输厅厅长张琼就已连续四年就此提出议案,积极建言将货运车辆严重超限超载运输行为作为危险驾驶罪的一种情形。



## 听两会声音 看新能源车走向

■ 本报记者 刘一乐

3月5日，第十三届全国人民代表大会第二次会议在人民大会堂开幕，政府工作报告中再次提到了“新能源汽车”。

在补贴退坡的背景下，新能源汽车发展，逐渐由政策型向市场型转身。对2019年的汽车产业来讲，“新能源”仍是行业面临的重要课题。

2019年全国两会，有关领域的代表委员也提出了相应议案、提案。

加快新能源车普及  
需环境配套

我国已是世界第一大新能源汽车市场，即便如此，距离“实现全面普及”还有相当一段路要走。

全国人大代表、浙江合众新能源汽车有限公司董事长方运舟的议案，包括政策鼓励购买新能源汽车、智能化配套基础设施建设、鼓励开展新能源相关产业创新等方面内容。旨在交通工具升级带来红利的同时，推动配套产业链升级，促进非一线城市居民就业。

全国人大代表，长城汽车副董事长、总裁王凤英建议，从法规、政策层面构建新能源汽车公平竞争与



充电中的新能源客车

标准统一的市场环境，理顺整个新能源汽车生态链的发展环境。如，清查地方政府设置的不合理的地方准入制度或备案制度、调整汽车行业税制结构、为充电桩进小区扫清障碍等。

全国人大代表、重庆小康工业集团股份有限公司董事长张兴海认为，地方保护成为制约新能源汽车可持续发展的重大障碍，扭曲了市场对资源配置的效率，不利于形成全国统一的新能源汽车市场。他

建议，国家应明确禁止在补贴逐步退出之后任何形式的地方保护措施，以此来打破壁垒，构建全国统一的新能源汽车市场，满足消费者选择权。

除此以外，全国政协委员，北汽集团党委书记、董事长徐和谊，就进一步加快新能源城市物流车推广应用提出建议。他提出，充分发挥重点企业新能源汽车推广的示范作用、制定优于柴油车的新能源汽车城市通行路权政策、制

定新能源物流车运营补贴政策等建议，以此来提高整体物流车市场保有总量的占比。

产业协同发展  
还要顶层设计

缩短我国新能源车与国际先进产品之间的距离，需要从国家政策、技术经营、全行业链等方面进行协同发展，共同破局。

全国人大代表，广汽集团党委书记、董事长曾庆洪建议，制定新能源汽

车产业促进法或产业促进条例，以此统领不同部门的相关政策规章，引导我国新能源汽车产业快速健康发展。

张兴海认为，智能电动汽车需要面对有先期投入大、投入时间长、高技术须持续迭代创新、短期不赢利等现实问题。他建议，政府相关部门要积极培育和推动符合条件的智能电动汽车相关科技企业优先在科创板上市，以此获得股权融资；并设立专项基金，对在科创板上市的智能电动车企予以奖励和扶持。

全国人大代表，东风汽车集团有限公司副总工程师、技术中心主任谈民强总结认为，新能源汽车的发展，应形成包括交通、通信、能源以及城市建设等多个领域协同发展的新局面，要发挥企业、科研院所、高校的各自优势，形成创新合力。

经过十几年来的发展，我国新能源汽车市场及产业均取得了长足的进步，新能源汽车已经成为汽车工业转型升级的方向和趋势。相信，通过汽车相关领域代表委员的积极发声，将进一步促进新能源汽车产业健康有序发展。





聚焦 2019  
全国两会

# 代表委员希望 “氢能”轻装上阵

■ 本报记者 刘一乐

2019年,“氢燃料电池”成为全国两会代表委员议案、提案中的“热词”。

全国人大代表、奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃建议,将氢能从国家发展重点方向升级为国家发展战略。增加氢能技术研发补贴,并通过示范应用、市场推广的政策推动,促进氢能产业健康发展。

全国人大代表,长城汽车副董事长、总裁王凤英呼吁,我国急需加强氢能基础设施,尤其是加氢站的建设发展,理顺整个氢燃料电池汽车产业链生态链。她建议,整合优质资源,鼓励多方合作,组建加氢站建设运营“国家队”,统一规划我国氢燃料电池汽车基础设施建设,形成具有国际竞争优势的战略布局,促进氢能产业上下游产业链全面发展。

针对氢能及燃料电池产业发展,全国政协委员、中国东方电气集团有限公司党



配装氢燃料电池的福田欧辉客车

组书记、董事长邹磊也建议,将氢能纳入国家能源体系,制定国家氢能及燃料电池产业发展战略及实施路线图。

全国政协常委,全国工商联副主席、正泰集团董事长南存辉认为,氢能的全面产业化,对优化能源结构、

保障国家能源安全有着重大的战略意义。他建议,开展氢能战略研究、制定氢能产业发展规划、健全加氢站的建设标准、规范及审批管理制度、制定支持氢能产业技术创新政策等。

发展氢燃料电池汽车,

一直被认为是实现车辆使用阶段零排放、全生命周期低排放的重要技术方案,已成为各国新能源汽车未来发展的共同战略选择。特别是干线公交以及市政、物流等公共领域的商用车,大多具有续航里程长、停驻时间短的

使用要求和驻地相对集中特征,被视为目前燃料电池汽车的最佳应用场景。

全国人大代表、中通客车董事长李树朋今年提交了《关于加快氢燃料电池汽车推广的建议》。李树朋表示,氢燃料电池汽车推广还面临着诸多难题:一是目前加氢基础设施不完善;二是整车购置成本及运营成本较高;三是法律法规及标准不健全等,这在一定程度上制约了氢燃料电池汽车产业化的进程。因此,他建议,加快推动基础设施建设,调整产业政策推动示范运营,建立完善技术协同创新体系。

尽管我国在搭载三元、多元锂电池的纯电动和混合动力汽车方面发展迅速,但氢燃料电池汽车发展与全球氢燃料电池汽车发展相比,相对缓慢且不均衡。

行业任重道远,确实期盼轻装上阵。

## 商用汽车新闻网

Http://www.cvnews.com.cn

深度原创 全媒体平台发布



# 国六“元年”已来 多地政府工作报告提前聚焦

■ 本报记者 刘一乐

2019年，有关国六实施，是商用车行业较为关心的话题。

在全国两会于3月召开之前，不少省市将“实施国六排放标准”写进政府工作报告，或“加快淘汰国三以下柴油货车”来让位市场。

## 加快淘汰国三车 已成主流

目前，采用经济补偿、限制使用、严格超标排放监管等方式，各地加快淘汰国三及以下排放标准的柴油货车和采用稀薄燃烧技术或“油改气”的老旧燃气车辆。

国家层面虽然没有强制性淘汰国三以下排放标准的货车，但各地两会期间，也都将推动老旧柴油车深度治理提上日程，体现在政府工作报告中。

例如：北京市“鼓励淘汰高排放老旧柴油货车”、上海市“强化重污染柴油货车综合整治”、浙江省“加快淘汰国三及以下营运柴油货车”、深圳市“加强机动车排放监管，淘汰老旧车5万辆”、杭州市“抓好重点行业车辆清洁化改造和国三柴油车淘汰工作”、徐州市“淘汰国二汽油车5000辆、国三柴油车5000辆”等。

除明确加强淘汰老旧柴油货车的地区之外，在全力打赢蓝天保卫战的背景下，对于治理柴油货车污染，各地也是态度坚决、多管齐下。

其中，江苏省“今年将坚决打赢蓝天保卫战，实施机动车国六排放标准”、广西“开展冬春季大气污染防治攻坚，实施城市扬尘综合整治、柴油车污染治理等6个专项行动”、安徽省“推进工业企业大气污染综合治理、柴油货车污染专项整治和扬尘污染防治”、青岛市“突出扬尘、柴油货车等重点污染源治理”等。



各地加快淘汰国三及以下排放标准的柴油货车

根据环保部门的统计，目前，全国范围内国三排放标准车辆总数约占汽车保有量的5%。公安部公布2018年全国汽车保有量突破3亿辆，以此来计算，全国有超过1500万国三车的车主面临“更新换代”。

2019年可谓是“国六”元年，也是加快淘汰国三等老旧车的攻坚之年，各地两会之后，其面临的限制会越来越

## 多地定档 7月1日实施国六

国六排放标准与国五标准相比，排放限值更低，对于重型柴油车，氮氧化物和颗粒物将比国五阶段降低60%以上。

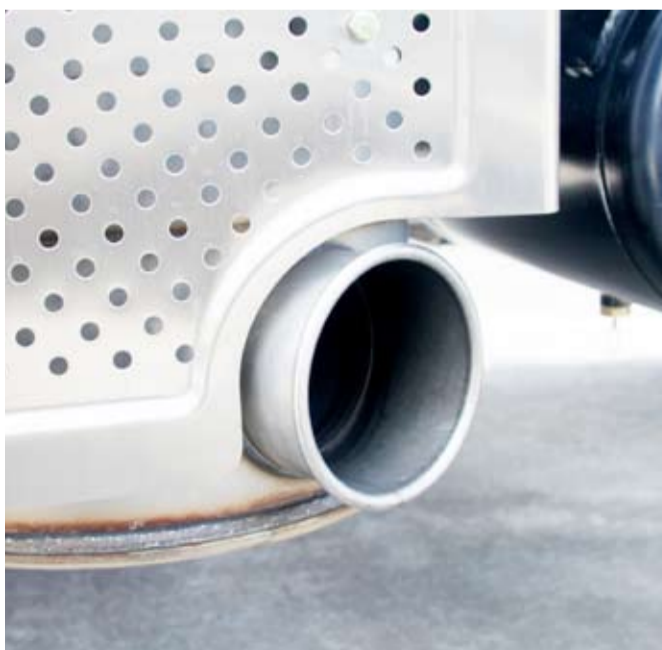
进一步明显降低细颗粒物(PM2.5)浓度，明显减少重污染天数、明显改善环境空气质量，可以直接增强人民的蓝天幸福感，特别是一些污染较为严重的地区，提前实施国六，更符合现实需求。

虽然此前各地相继推后“国六”正式实施时间，更多是起到缓冲作用，有利于

市场平稳过渡。

江西省、海南省等地方两会对于实施国六，基本已经进入尘埃落定的阶段。两会后不久，各地也有关于国六的通知或方案出台。山东省政府办公厅印发《山东省打好柴油货车污染防治攻坚战作战方案》，今年7月1日起，山东将提前实施机动车国六排放标准，并推广使用达到国六排放标准的燃气车辆；北京市生态环境局

发布关于征求《关于北京市实施第六阶段机动车排放标准的通告(征求意见稿)》，今年7月1日起，北京市销售和登记注册的重型燃气车以及公交和环卫行业重型柴油车需满足国六b排放标准；广东省政府印发了《广东省打赢蓝天保卫战实施方案(2018~2020年)》，将全省提前实施机动车国六排放标准的时间统一为今年7月1日。



部分地区将提前实施机动车国六排放标准

今年7月1日成为许多地区实施国六标准的“档期”。从目前来看，也即将迎来国六新品遍地开花的态势。国六产品对于企业、经销商、服务商来说是机遇，也是挑战；谁的起点早、谁跑得快，谁就能在国六到来时先发制人。

对于行业而言，国六从发布到实施的时间非常紧迫，带来了较大的库存压力。多地将国六实施时间从2019年初延迟到下半年，对经销商而言是缓解经济压力的喘息时间。

## 全国两会 期待国六信息

对于2019年的商用车行业来讲，国六注定是绕不开的关键词。

目前，还有一些地区的国六实施时间未确定，企业的生产节奏和成本还存在不确定性。但随着大气污染防治政策付诸实施，一系列围绕污染源的节能减排计划陆续起草和公布。2019年将正式进入国六时代，已经是板上钉钉的事情。

党中央、国务院已经把大气污染防治上升到“蓝天保卫战”的政治、战略高度，摆在环境治理之首、重中之重的位置，完全符合国情实际，具有很强的科学性。

从目前披露两会代表委员的建议来看，关于国六方面暂时还未有新的内容出现，更多的是能源多元化发展的建议。如吉利控股集团董事长李书福《推动甲醇燃料和甲醇汽车普及，实现能源可持续发展》的建议、奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃《将氢能产业提升到国家能源战略层面统一规划》的建议等。

从更好地减少机动车污染物排放的角度，国六是箭在弦上，势在必行。



# 聚焦 2019 全国两会

3月5日上午9时,十三届全国人大二次会议开幕会召开。作为开幕会当日“重头戏”,国务院总理李克强代表国务院向大会报告政府工作。近2万字的政府工作报告,透露出众多关乎国计民生的重要信号。

在人民大会堂记者席,伴随着李克强总理的现场报告,记者们快速翻页以及圈划重点的声音此起彼伏。与国计民生各个领域相关的报告内容被拆分、重组、解读之后,开始经由各个平台向大众传播。

作为人民日报社下属商用车行业权威媒体,《商用汽车新闻》两会记者也在第一时间对与汽车行业相关的报告内容进行了解读。都有哪些重点值得关注,一起来看看吧!

## 1

### 国内生产总值增长 6%~6.5%

**报告内容:**报告综合分析国内外形势指出,今年我国发展面临的环境更复杂、更严峻,在此基础上,给出了对GDP增长6%~6.5%的预期。

**商新视点:**2018年,国内生产总值增速6.6%,高于2018年政府工作报告给出的6.5%的预期。从2017年的6.9%到2018年的6.6%再到今年6%~6.5%的预期,综合近3年的GDP增速,不难看出,国民经济增长速度在持续放缓,但是,长远来看,经济长期向好的趋势没有改变。

作为国民经济的重要支柱产业,汽车产业在2018年已经尝到了经济增速放缓的“寒意”,汽车产销首次出现“负增长”。

今年,在经济增速预期低于去年的背景下,汽车产业发展仍面临挑战。而作为国民经济“晴雨表”的商用车产业,将会受到

■ 本报记者 李晓菲 文/图

的影响更不容忽视。

## 2

### 实施更大规模减税

**报告内容:**2019年,要实施更大规模的减税。普惠性减税与结构性减税并举,重点降低制造业和小微企业税收负担。深化增值税改革,将制造业等行业现行16%的税率降至13%;将交通运输业、建筑业等行业现行10%的税率降至9%,确保主要行业税负明显降低。

**商新视点:**近年来,减轻企业税费负担,一直是政府工作报告关注的重点。2018年政府工作报告不仅提到要进一步减轻企业税负,还要大幅降低企业非税负担,为企业转型升级、特别是为建设制造业强国赋能。今年,政府工作报告再次强调减税,对于汽车产业来说是一项重要利好。

## 3

### 加快发展现代职业教育

**报告内容:**在2019政府工作任务中,多管齐下稳定和扩大就业一项重点提到,加快发展现代职业教育,扩大高职院校奖助学金覆盖面,提高补助标准,加快学历证书和职业技能证书互通衔接。改革高职院校办学体制,提高办学质量。中央财政大幅增加对高职院校的投入,地方财政也要加强支持,支持企业和社会力量兴办职业教育。

# 解读政府工作报告

**商新视点:**近年来,制造业转型升级受到各方瞩目,传统制造业在国民经济中的地位被重新定义。而制造业的转型升级,人才是关键所在,高技能人才在实现制造业强国过程中的重要作用逐渐受到广泛认可。来自法士特、东风、一汽等汽车制造业代表,也多次在建议和议案中提到职业技能人才队伍建设的重要性。

今年,政府工作报告再次强调加快发展现代职业教育,并且重申发扬劳模精神、工匠精神,对于汽车制造业技能人才队伍建设及储备都是难得的利好。

## 4

### 深化收费公路制度改革

**报告内容:**推动降低过路过桥费用,治理对客货运车辆不合理审批和乱收费、乱罚款。两年内基本取消全国高速公路省界收费站,实现不停车快捷收费,减少拥堵、便利群众。让收费公开透明,让乱收费无处藏身。



3月5日,十二届全国人大二次会议开幕会,国务院总理李克强代表国

**商新视点:**物流是国民经济的“血脉”,高昂的路桥费用以及乱收费、乱罚款,是拖慢“血脉”流通的重要原因,降低过路过桥费用,杜绝乱收费、乱罚款,一直以来都是3000万卡车司机的心声。此次政府工作报告“点名”降低路桥费用,值得货运行业以及公路客运行业从业者额手称庆。

与此同时,取消省界收费站对于提高运输效率

具有重要意义,对于公路货运行业转型升级特别是高效物流的发展具有推动作用。

## 5

### 推动制造业高质量发展

**报告内容:**围绕推动制造业高质量发展,强化工业基础和技术创新能力,促进先进制造业和现代服



代表团抵达人民大会堂



# 这些与汽车产业有关



国务院向大会报告政府工作

务业融合发展，加快建设制造强国。打造工业互联网平台，拓展“智能+”，为制造业转型升级赋能。支持企业加快技术改造和设备更新，将固定资产加速折旧优惠政策扩大至全部制造业领域。强化质量基础支撑，推动标准与国际先进水平对接，提升产品和服务品质，让更多国内外用户选择中国制造、中国服务。

**商新视点：**中国制造2025、“中国制造”向“中国智造”转型、建设制造强国、品质革命……近年来，聚焦制造业为全国两会创造了众多年度热词。从几年前的“游客疯抢日本马桶盖”到今年的“华为领跑5G时代”，中国制造的“印象”已经发生了颠覆性变化。

对于中国汽车制造业而言，这样的颠覆同样是用户期待。今年政府工作报告再度聚焦制造业高质

量发展，并且提出了具体支持政策，汽车产业向绿色、智能、高效转型升级，也将拥有新的着力点。

## 6

### 促进新能源汽车产业发展

**报告内容：**坚持创新引领发展，培育壮大新动能一项提到，要促进新兴产业加快发展，深化大数据、人工智能等研发应用，培育新一代信息技术、高端装备、生物医药、新能源汽车、新材料等新兴产业集群，壮大数字经济。

**商新视点：**新能源汽车在今年两会期间热度不减，再次被写入政府工作报告，体现了国家发展新能源汽车产业的决心和信心。

在国家政策的大力支持下，新能源汽车产业在我国迅速发展壮大，技术

创新以及市场保有量都有着可喜的进展。但是，补贴政策依然是新能源汽车产业难以抛却的支点，离开补贴实现完全市场化的前景，仍然难以让人乐观期待。

值得一提的是，除纯电动汽车外，以氢能、甲醇为燃料的新能源汽车，也在摸索中得以快速发展。我国汽车行业能源结构调整的探索范围不断向纵深发展，对于体会到市场“寒意”的汽车产业而言，这是难得的好事一件。

## 7

### 重大投资项目开工

**报告内容：**合理扩大有效投资。紧扣国家发展战略，加快实施一批重点项目。完成铁路投资8000亿元、公路水运投资1.8万亿元，再开工一批重大水利工程，加快川

藏铁路规划建设，加大城际交通、物流、市政、灾害防治、民用和通用航空等基础设施投资力度，加强新一代信息基础设施建设。今年中央预算内投资安排5776亿元，比去年增加400亿元。

**商新视点：**商用车作为重要的生产资料，被称为国民经济“晴雨表”，一批国家级重大投资项目开工，将直接带动商用车市场需求增长，对于商用车产业、特别是工程车市场而言，这将是难得的利好消息，值得行业重点关注。

## 8

### 加强污染防治和生态建设

**报告内容：**继续推进污染防治，巩固蓝天保卫战成果。今年二氧化硫、氮氧化物排放量要下降3%，重点地区细颗粒

物（PM2.5）浓度继续下降。持续开展京津冀及周边、长三角、汾渭平原大气污染防治攻坚，加强工业、燃煤、机动车三大污染源治理。

**商新视点：**在今年两会首场部长通道，生态环境部部长李干杰在回应打好污染防治攻坚战时就点名“柴油货车”。政府工作报告再次提及机动车污染治理，并提出了明确的二氧化硫、氮氧化物、颗粒物减排目标，国家层面对机动车污染治理的关注只增不减。

2019年被称为国六元年，更高排放标准实施进程不断加快已经毫无争议。汽车生产企业、特别是作为排放大户的商用车生产企业，已经到了需要做好国六产品大规模切换准备的时间节点。

被称为史上最严标准的国六即将实施，对于我国打赢蓝天保卫战、践行汽车产业社会责任意义重大。

对于汽车产业而言，2019年，利好与不利因素错综复杂，发展前景难以预测。但是，只要中国经济长期向好的趋势不变，汽车产业就有寻获新增长点



全体会后，代表乘坐两会服务用车返回驻地



聚焦 2019  
全国两会

# 239辆宇通服务用车 亮相2019全国两会

■ 商车

3月5日,国务院总理李克强在第十三届全国人民代表大会第二次会议上作的政府工作报告中再次提到,要更好满足人民对美好生活的期待。而美好出行,则是实现美好生活的重要一环。可靠、舒适、便捷的交通工具,更是实现这一愿景的重要载体。

自2005年首次入选全国两会服务用车之后,宇通已经连续15年为全国两会提供交通服务保障。2019年,239辆宇通客车亮相全国两会,占据整体服务用车62%,宇通T7更是以107辆的两会服务用车规模,一举刷新全国两会民族品牌公商务用车规模,占据公商务用车的绝大多数,为中国制造实力站台。

## 百辆宇通 T7 为中国制造“提气”

全国两会作为一年一度的国家级会议,来自全国各地的代表和委员齐聚北京,共商国是,为中国一年的发展指明方向。今年是新中国成立70周年,全国两会更是受到全球瞩目。在这个世界级舞台上展现风采,既是对于宇通T7的品牌曝光,也是对于品质和技术的检阅。

宇通T7是宇通历时10年、投入4亿元精心打造的自主高端公商务用车,是国内客车业率先进行“三高”(高寒、高温、高原)试验的中巴车型,并一次性完美通过符合国家标准的侧翻试验。在+40℃高温、-30℃高寒以及>4000米海拔的极限条件下,T7仍能保持稳定状态运行,且具有较好的动力经济性、制动性、操控稳定性、平顺性等。

因此,在投入使用后,宇通T7凭借较高品质深受



服务2019年全国两会的宇通T7

认可,并一举打破合资品牌在公商务用车市场的垄断格局。

时至今日,宇通T7已经成为国内外高端会议及活动服务用车“标配”,先后圆满服务抗战胜利70周年阅兵、连续三年全国两会、中共十九大以及博鳌亚洲论坛、上合峰会、G20杭州峰会、“一带一路”国际合作高峰论坛、夏季达沃斯论坛等大型国事活动,更多次为国内外领导人提供交通保障服务。

据了解,在今年全国两会前夕,承担交通接待服务的首汽集团和北汽集团,共新增采购113辆宇通T7,用于服务全国两会。

在采访中,北汽集团董事长张峻峰表示:“从运营表现和市场反馈来看,宇通T7完全能够满足我们对于大型国事活动的交通服务需求。”

首汽集团总经理高捷也直言,宇通车辆的品质是吸引首汽的一个重要原因。可以说,面向全球的大舞台,宇通T7作为中国自主品牌公商务车,既是一个窗口,也是一张移动的名片,向世界展示了中国制造的实力和

自信。

## 坚持自主创新 领先 布局智能交通领域

如果说宇通T7引领了自主公商务用车的崛起,那么宇通在客车领域的智能网联技术应用,同样让人期待。早在2009年,宇通就在国内开启了智能网联应用的前瞻探索,率先在商用车行业建立了具有自主知识产权并具备百万级接入能力的Vehicle+云平台。

2015年8月29日,宇通无人驾驶客车在河南郑开大道开放道路驰骋近33公里,并实现自主变道和超车,成为全球第一辆无人驾驶的大客车。

2016年,宇通制订了智能网联汽车发展规划,把发展智能网联汽车作为未来的重点工作方向。

2017年,宇通推出了智能公交运营整体解决方案,实现了智能客车、智能运营、智能交通、智慧能源等技术的有机结合,助力城市公交运营实现稳、快、准。

目前,在新能源客车上,宇通客车销量最大,市场占有率最高。并且已经实现了远程状态监控、远程故

障诊断、远程车辆维护、远程充电调度、危险驾驶行为管理、车路协同控制、大数据并发处理等先进技术,达到国内领先水平。宇通不断拓展大数据、人工智能、5G等新技术应用,有望在未来的智能交通领域提供更多优质的解决方案。

## 布局“一带一路”装备 制造业“走出去”代表

与此同时,作为国家“走出去”战略的积极实行者和坚决贯彻者,宇通客车也凭借针对性的“一国一策”战略,扎实做好市场调研、完善的供应链以及服务保障,

从而提升销量和市场占有率,提升品牌美誉度,实现良性循环,最终达成了由产品出口到技术出口、标准输出,带动“一带一路”沿线国家提升工业化水平,为当地提供舒适便利的公共出行方式,让大家共同乘上这趟奔向未来的“幸福客车”。

宇通目前已经累计出口超过64000辆,并在“一带一路”沿线40多个国家实现客车出口。在俄罗斯,目前有3000多辆客车为城市运输服务,2018年世界杯期间,300余辆宇通客车服务冠军球队,服务世界球迷。而在委内瑞拉整体保有量将近7000辆,并在巴基斯坦、尼日利亚、埃塞俄比亚等十几个国家建有KD工厂,输出产品的同时也进行技术输出。2016年,李克强总理在古巴考察时曾评价宇通是中国装备制造业“走出去”的典范。

再一次服务全国两会,让宇通在全球媒体关注下秀了一把中国制造实力,展现了中国人美好生活的图景。我们有理由期待,在中国乃至全球城市化快速发展的未来,宇通客车所引领的客车出行解决方案,将助力更多人实现美好出行的愿望。



在天安门广场整齐排列的宇通两会服务用车



聚焦 2019  
全国两会新能源客车“上会”  
福田欧辉刷两会护航新纪录

■ 商用车

2019年3月3日和5日，全国政协十三届二次会议和十三届全国人大二次会议（简称“全国两会”）在北京开幕。

两会期间，围绕汽车产业发展的声音不断。2019年政府工作报告指出，要促进新能源汽车等新兴产业加快发展、继续执行新能源汽车购置优惠政策等。值得关注的是，今年两会期间为代表委员承担接送任务的通勤服务用车，或将成为引领汽车产业的新风向。

在本次全国两会中，纯电动客车首次出现在护航保障车队中，实现了新能源客车服务全国两会的“零”突破。而此次新纪录的创造者，正是在新能源领域不断耕耘的福田欧辉客车。据了解，此次福田欧辉与北汽集团、新月联合携手，为全国两会护航提供38辆客车，其中纯电动客车8辆，传统能源客车30辆。

品质服务双线并行  
树两会用车新标杆

作为中国绿色客车领导品牌，福田欧辉从2005年开始就承担起护航两会的重任，十余年如一日，始终以“零故障”为两会保驾护航，成为不折不扣的两会“常驻代表”。

本次8辆纯电动客车“上会”，足以透露一个重要信号：新能源客车发展正迈向新征程。为这一刻，不仅是欧辉客车，整个中国新能源汽车产业都期待了很久。正如全国政协委员、北汽集团有限公司董事长徐和谊在接受记者采访时所说，新能源汽车制造业和电力系统共同合作，必将“产生1+1大于2”的效果。欧辉将不负众望，再树两会通勤服务新标杆，书写新篇章。

台上10分钟，台下10年功。福田欧辉能够连续十



福田欧辉为全国两会提供服务保障用车

余年“零故障”完成护航任务，离不开对产品品质的追求与深耕。作为中国品质客车代表，凭借其“三有”特质，再次被委以服务全国两会的重任。

首先，有形象。作为中国绿色客车领导品牌的福田欧辉，品牌定位与中国最高规格的全国两会在形象方面相契合，都是规格最高、品质最高的代表。

其次，有实力。欧辉企业实力及产品技术研发实力强大，是最早致力于新能源客车研发、最早实现新能源客车商业化运营的客车企业，在新能源领域硕果累累。

再次，有经验。欧辉客车曾多次为全国两会提供“全天候”服务，同时还为2008北京奥运会、G20峰会、APEC会议、国庆60周年、党的十八大等众多赛事及会议提供出行服务保障。

市场是检验产品与品牌的标准，经过多年的积累与沉淀，福田欧辉客车留在全国两会的印象，不仅是车辆的完美护航表现，更是中国客车自主品牌的不断延伸与聚焦。为了圆满完成2019年全国两会服务任务，福田欧辉早已做好了全方位布局。

工作人员从1月份就进入“备战”状态，对车辆实行“一车一档”、“一日多检”、服务人员24小时待命等，就是为了一个目标：“零故障”完成服务任务。

此次服务全国两会的福田欧辉客车本身也颇具实力，欧辉BJ6120定位于高端城间客车，针对中长线公路客运、“黄金班线”、高端旅游及团体接送需求量身打造。BJ6117纯电动城间客车不仅节能，而且有效地延长了电池寿命，还可根据客户需求配比最佳带电量，既安全舒适，又可靠环保。

事实上，福田欧辉客车

凭借优越的性能，在市场的检验中深受好评，此次服务全国两会，算是一种“水到渠成”。多年来，坚持“品质发展”，潜心研发了无数款经典新能源车型，践行“全天候”的发展理念，为中国新能源产业转型提供了良好表率，更为探索“无碳时代”发展提供了创新思路。

努力奔跑  
用心追逐“绿色梦”

福田欧辉的破局，表明新能源客车已经发展到足够成熟的阶段，诠释了中国绿色制造的崛起。代表新能源客车“上会”，不仅是福



福田欧辉纯电动客车为人大代表提供服务

田欧辉的至高荣誉，更是整个“中国绿色制造”的无上荣光。同时，新使命也将推进我国新能源汽车进行新思考。企业必须不断调整步伐，才能适应不断变化的市场。面对当下与未来，福田欧辉有着十分清晰的发展脉络。

值得关注的是，在本次两会上，有多位全国人大代表提出，要促进氢燃料电池汽车全面均衡发展，聚焦车用氢燃料电池关键核心技术以及制氢、储氢、加氢等核心技术的研发。在追逐绿色交通方面，福田欧辉一直在行动。从2003年成立便投入新能源客车研发，历经16载砥砺前行，通过整合各方优势资源，成立了氢燃料电池汽车生产基地，形成涵盖氢燃料电池客车研发、制造、燃料供给等完整产业链。现有车型已经涵盖8.5米、10.5米、12米，广泛应用于城市、旅游团体、定制班车等多种类型用途。未来，欧辉客车还规划了10.8米、12米高速长续驶里程城间车型及18米大容量城市干线公交车型，并全面实现了全天候、高效率、长寿命、高密度、低成本和高安全的体系目标。

而这一切，均得益于福田欧辉的脚踏实地与心怀高远。脚踏实地，是它从来都将梦想赋予到每个产品里、每个细节中；心怀高远，是它从未放弃追求“绿色梦”。此次代表新能源客车首次服务全国两会，再次彰显了福田欧辉在新能源发展上的前瞻性、开放性、创新性和示范性。

伴随福田欧辉纯电动客车在两会期间的出色表现，新能源客车服务各种高规格会议有望成为常态，或将助力中国乃至全世界注重绿色发展的国家打开城市交通建设的新局面。



聚焦 2019 全国两会

# 玉柴机器：两会上的“二八定律”

■ 本报记者 刘一乐

经济学里的“二八定律”，是说企业经营管理必须要抓住关键的少数。玉柴机器的“二八定律”却不是这样，服务全国两会的“二八”第16年，玉柴依然坚持：必须保持绝对、全部的“零故障”。

3月3日，2019年全国两会在北京拉开帷幕。代表委员捎来了基层百姓的心声和呼声，而且，随着中国在国际舞台的角色日益重要，两会的召开同样受到世界瞩目。会议期间，接送代表委员往返驻地 and 会场的通勤服务车，自然也已成为展示“中国制造”新实力的符号。

作为两会服务客车的“心脏”，玉柴发动机16年来始终如一担纲两会用车的动力核心。一直以“零故障”为两会保驾护航的玉柴，是不折不扣的“幕后英雄”。

## 不止产品过硬 还有王牌服务

“和玉柴合作十几年，对玉柴产品是心里有底的。”首汽集团股份有限公司腾宇客车修理厂厂长杨静说，玉柴确实在用心倾听广大用户的意见，逐年提高产品质量，并且关注一线驾驶员的切身



玉柴发动机工作人员在两会客车检测现场合影

感受，反响一直不错。尤其两会服务客车安装的发动机，驾驶平稳、噪声小、动力强。

从原来普遍选用日野、丰田等进口客车到现今选用安凯、青年、北方、宇通等我国自主品牌客车，两会服务客车的变化，折射出我国客车行业的发展。玉柴发动机凭借过硬的技术和完善的售后，是见证和推动这一进程的“客车动力之王”，更是首汽和北汽当之无愧且毫无争议的首选。

今年全国两会，首汽

共有201辆客车参与服务，搭载玉柴发动机的有135辆；北汽共有153辆客车服务两会，搭载玉柴发动机的有100辆。这些车辆将在两会上跳动起强劲“中国芯”，再次证明玉柴不容争辩的实力。

“玉柴发动机性能稳定，操作也人性化。”腾宇客车修理厂副厂长张斌表示，服务全国两会这类重大政治活动，时间要做到分秒必争，降低各类突发情况的发生。

居安思危，思则有备，

才能做到有备无患。张斌参与两会服务十几年来，对玉柴发动机服务团队历年来主动参与和高度配合两会服务工作深有感触。

玉柴在技术咨询、技术支持、配件供应等方面都下足了功夫，为首汽提供了周详、便捷的服务，服务团队主动承担了内部车辆保养和外修的工作。张斌的评价是：玉柴的服务不仅技术水平高、反应迅速、配件充足，态度也足够亲切。

强大的后方保障团队，带来的是卓越的表现，这也

成为玉柴发动机遥遥领先于同行的另一张王牌。

## 保持零故障 重中之重是排查

“今年是玉柴6L和6J发动机全部满足‘特京五’排放要求，去年就开始应用了，是高规格重大活动的明星产品。”玉柴工程师陈柏全已经参与多年两会保障服务工作，他对《商用汽车新闻》记者表示，此次使用的发动机运营经验丰富，性能优异可靠，而且，由于两会期间车辆容不得出现半点差错，玉柴为服务车辆准备了保障方案和应急预案，在两会开始前两个月就已经准备就绪，有信心继续保持玉柴“零故障”纪录。

不止两会期间需要周全保障计划，前期的车辆排查也是“重头戏”，将所有可能出现的问题都杜绝在摇篮之中。“两会之前的排查工作才是重中之重，必须是100%零故障交付服务车。”陈柏全介绍，所有车辆都要经过多道检测程序，任何一个细节都会记录在案。

同时，张斌也介绍，对于服务两会，首汽有着完整高效的检查程序和保障方

(下转13版)

玉柴机器 YC DIESEL

### 玉柴客车国六动力 绿色科技引领者

玉柴客车专业动力持续领航行业十八年，主要柴油机型有Y20、Y24、Y30、S04、K05、S06、K08、K09等系列，采用电控高压共轨+EGR+DOC+DPF+SCR+ASC技术路线，主要燃气机型有S04N、K05N、A07N、K08N、K11N等系列，采用当量燃烧+EGR+TWC技术路线，全系列产品均已达标国六排放标准，功率覆盖120-400马力，可以满足5至18米不同车型客车的动力需求。

玉柴客车专业动力 功率覆盖范围: 120-400Ps

官方微信平台 服务微信平台

全国服务热线: 95098

广西玉柴机器股份有限公司  
GUANGXI YUCHAI MACHINERY CO., LTD.



# 金旅领航者：再树首汽服务用车新标杆

■ 本报记者 周静

2月28日，首汽集团·金旅客车领航者批量交付仪式，在金旅客车厦门海沧基地举行。这批“高定”的国宾接待车，成为金旅和首汽集团21年合作的又一佳话。

## 习惯优质的首汽集团

赢得首汽集团30辆订单，不仅意味着金旅领航者从众多竞争产品中脱颖而出，更因为通过了首汽集团所代表的国内最严格采购标准，而具有了标杆和导向意味。

作为国内领先的全方位汽车服务提供商，首汽集团是中国旅游汽车行业历史最久、规模最大、综合接待能力最强的旅游客运集团之一。特别是1951年至今，首汽集团一直承担着为党和国家的重大活动提供交通服务的光荣使命，在国内外享有较高的声誉。

把优质当成一种习惯，是首汽集团提供会务用车服务的专业素养。首汽集团的品牌形象，也是来自用户对首汽优质服务的信任和车辆品质保障。

正因为首汽集团非常清楚自己身上所肩负的重要使命和服务任务，深知车辆选择的重要性，所以选择每一辆车都保持严谨的态度。

首汽集团总经理高捷在现场表示，“要经过层层把关，不敢有半点闪失，甚至可以说苛刻。”本次采购的这30辆领航者豪华客车也不例外，是经过多方考察、对比后，最终作出的选择。

■ (上接12版)

案，而玉柴的检测也是重要的一环。

从2月28日入场开始，这些搭载玉柴发动机的服务客车就开始执行接送代表、委员的任务，为两会提供交通服务和保障。

## 绷紧每根神经 24小时待命

所谓台上10分钟，台



批量交付首汽集团的金旅领航者

## 特色定制的 国宾接待车

高捷认为，领航者代表了当前中国客车制造的最高水平。“第一次看到领航者，无论是外观造型、精致内饰和细节配置，给人眼前一亮的感觉。”

首汽集团旅游车公司总经理李阳对领航者评价也很高：“在这些年的大客车里，领航者确实是有突破的，外观、底盘设计耳目一新。”

即便是这样一款先进、成熟的产品，也依然在个性化定制方面保持开放。这也是双方21年来合作方式的延续。

据介绍，结合首汽集团

承接任务的经验，接待乘客的需求、考虑到北方气候温度等，这批领航者对于外观装饰、灯光氛围、车辆扶手、窗沿等部位都进行了针对性的调整。

经过定制配置的这批领航者，首汽集团表示非常满意。自1998年，首汽集团和金旅展开第一次合作开始，经过多年合作，金旅客车的品牌、品质、良好的售后服务体系，勇于创新、诚信以待、共求双赢的点点滴滴，给首汽集团留下了深刻的印象。

“采购这批领航者，实际上强化了首汽车辆装备，为今后大型活动提供了有力的保障和支持，将助推首汽

的发展。”高捷说。

## 树立标杆的 金旅领航者

汽车服务领域的标杆——首汽集团所选择的金旅领航者，可以说是中国客车制造行业的标杆。

厦门金龙旅行车有限公司党委书记、董事长吴文彬表示，今天交付的领航者车型，是金旅集多年造车工艺和先进技术于大成的标杆车型。该车型作为金旅25周年的献礼，在推出后获得了各界的好评。“领航者在海外有非常出色的表现。随着国内经济发展、出行多元化、对美好生活的追求，我相信，领

航者同样会在国内客车市场表现优异。”

确实，作为金旅最新一代战略车型，领航者凭借独具匠心的美学设计、精致的做工、考究的用料和全面的性能，树立了中国自主品牌客车的豪华标杆。从2017年比利时客车展全球首发，领航者就赢得了海外客户积极反馈。

2018年12月，领航者成为美国“Good Design Awards 优良设计奖”设立68届以来首个获奖的中国客车产品。在沙特阿拉伯，朝觐所采用的最高端的中国客车就是领航者；在新加坡，搭载欧六发动机的领航者受到了用户的追捧。卡塔尔、菲律宾、巴林等市场订单纷至沓来。

而在国内市场，领航者正在成为国内高端公路客车扛鼎之作的路上。

从交付首汽集团，未来承担重大活动交通保障重任开始，加上后续即将交付的多个客户订单。我们将在“大事、喜事、要事”较多的2019年以后，更加频繁地看到领航者的身影。

在“中国制造”走向“中国质造”过程中，中国客车正在慢慢走出自己的路。实现价值创造，并得到了全球范围内的高度认可，领航者开启了中国客车实力担当的价值大门。

而今，领航者作为一把衡量的标尺，为中国制造划定新的高度。

下10年功。此前15年服务两会，所有玉柴工作人员的精神一直紧绷，一点儿不敢怠慢，即使是玉柴产品如此出色，仍不敢有丝毫松懈。

据了解，本次两会，玉柴方面调配精兵强将来执行服务保障任务，成立了服务保障组，包括现场指挥组、配件保障组、首汽保障组、北汽保障组、驻点保障组和

机动保障组。两会期间，工作人员将24小时保持工作状态，要求每次车辆出勤前后都要对服务车发动机进行实时检查，对车辆现场出现的问题要即刻提出解决措施。“所有人的工作必须优先保障两会服务，没有任何借口和理由。”

这是玉柴股份北京办事处服务经理张建军参与两

会服务的第二年。因为团队有着成熟的保障方案和去年的服务经验，今年两会前的张建军更加胸有成竹，娴熟地安排着车辆排查、故障维修、备件储备等工作，有条不紊地对各个环节做好充分备案。“细节决定成败，保障两会只有‘零故障’这一条路，多么严苛的要求都不过分。”

参与保障两会工作，对于玉柴来讲是“光荣又艰巨的任务”，但对玉柴来讲，这是不可辜负的“最高级别使命”。

第16个年头，玉柴必将圆满完成保障两会的任务，延续“零故障”纪录。也在全国两会服务中不断铸就自身价值，为“中国制造”增加鲜亮的一笔。



“生而与众不同” 上汽大通MAXUS品牌发布会上海举行

# 上汽大通G50 给你稳稳的幸福

■ 商用车

2月28日, 时值第8个品牌日, “生而与众不同”上汽大通MAXUS品牌发布会在上海举行。上汽大通MAXUS迎来品牌的进化与焕新, 正式开启个性闪耀的“MAXUS世界”, 并宣布, 全能家旅MPV G50全系产品幸福上市; 全新中级SUV D60也首次惊艳亮相, 预计将于年内上市。

面对消费需求不断迭代和变化, 上汽大通MAXUS紧抓新时代对汽车产品和服务的要求, 打造“定制化、智能化、国际化、年轻化”的品牌形象和口碑。

你的车就是另一个你, 每个人生而与众不同, 每辆车怎能千篇一律? 上汽大通MAXUS开启个性闪耀的“MAXUS世界”, 打造“定制化、智能化、国际化、年轻化”的品牌形象和口碑, 让每个人都可以纵情展现真我、追寻不凡。

## 家用MPV市场消费趋势下G50生逢其时

全能家旅MPV G50就是最好的诠释。上汽大通MAXUS公布了G50全系产品的售价, 区间为86800元~156800元, 用户可通过蜘蛛智选平台在这个价格区间内选择自己喜欢的配置(价格随配置不同而不同)。另外, 上汽大通MAXUS也推出了4款幸福推荐款车型, 售价分别为91800元、109800元、123800元、139800元。购买G50的用户还将享受幸福三重礼, 包括最低首付20%、最高18期免息或首付50%、12期零月供的金融礼; 上汽阿里斑马智能系统终生免基础流量(带斑马系统车型赠送)的流量礼; 价值1800元礼包的



上汽大通 G50 正式上市

定制礼(2月28日~5月31日)。

首席幸福官陈铭也来到发布会现场, 分享家庭出行的“幸福”奥秘。

受“二孩政策”、“消费升级”影响, 家用MPV市场已经成为新热点, 并且消费者对家用MPV提出了兼具大空间、高品质、强动力、高科技等的要求。全能家旅MPV上汽大通MAXUS G50作为一款全能家旅MPV, 能够满足全家人的不同需求。

从2007~2017年, MPV市场销量总量增长较快, 从年销20万辆达到了年销200万辆。总体需求处于稳步增长中, 且市场结构处于调整期, 最有增长潜力的当属面向一二线城市消费群体的, 10万~25万元区间的家用MPV。虽然2018年MPV市场下滑, 但是高端家用MPV实际是增长的。

## 二胎时代、消费升级带动更高品质用车享受

上汽大通MAXUS G50拥有同级MPV中最灵活宽适的驾乘空间、最

多种的座椅布局。车身尺寸为长、宽、高4825×1825×1778mm, 轴距2800mm, 7人坐满也不显拥挤。座椅布局组合多达5种, 分别为2+3、2+2+2、2+2+3、2+3+2、2+3+3, 可根据家庭人数和实际使用情况进行自由选配。

G50拥有1.1米内高, 近30公分的第2排座椅中间距, 可以方便用户轻松地进出第3排。同时, G50空间宽裕, 不仅行李箱空间充足, 在坐满3排的情况下依然可以容纳1个28寸、2个20寸拉杆箱, 而且内部储物空间细心周到, 全车多达47处储物空间, 大小物件均能各自归位。

国内消费升级的大潮, 使消费者转向追求更高质量的用车享受。因此, 长期由低质低价微面统治的MPV市场, 正在逐渐失去市场及优势。上汽大通MAXUS G50还具备“硬核”的上汽品质, 品质实力可以与合资品牌MPV一较高下。其不仅完成了温差跨度达100℃的挑战, 而且行驶里程总计约250万公里, 相当于绕地球63

圈, 超越大部分消费者用车频率。在前期选取供应商时, 上汽大通MAXUS便依托了优质供应商资源, 发动机、驱动桥、减振器、转向器、制动系等核心部件均来自全球500强。其中, G50有近50%的零部件供应商是德尔福、博世、延峰、华域视觉等国际知名品牌。

此外, 全球首家全新C2B智能定制工厂——上汽大通MAXUS南京工厂, 兼具数据化、物联网化、智能化以及柔性化, 并率先采用了高速压机线、FANUC内加电弹夹式喷涂机器人、快速换色系统等自动化、智能化的领先设备, 确保在生产制造过程中对G50整车质量的严格把控。

## 稳稳的幸福 动力舒适智能一个都不能少

MPV的本质, 是给以家庭用户为单位的用车场景提供服务的交通工具, 因此动力和舒适必不可少。作为一辆家用MPV, 上汽大通MAXUS G50提供1.3T、1.5T两款发动机, 其中1.3T

发动机最大功率120kW, 最大扭矩230N·m, 百公里综合油耗仅为6.9L(公告数据); 1.5T发动机功率可达124kW, 扭矩达到250N·m。底盘表现扎实而富有韧性, 兼顾操控精准和乘坐舒适; EPS电子随速助力转向系统提供了精准的操作体验; 转向精准、高速稳重、低速轻盈, 符合中国驾驶员的驾驶习惯。在制动表现上, 上汽大通MAXUS G50制动踏板灵敏、制动噪声低, 如遇紧急情况, 紧急刹车表现也很不错。

在智能化、网联化盛行的当下, 家庭出行离不开一个聪明的帮手。上汽大通MAXUS G50搭载了上汽与阿里联合开发的“斑马”智能互联系统, 其中包括可以进行智能柔性导航的原生高德地图、OTA在线更新功能、智能场景语音识别等功能。只要一声召唤, 比如“我要回家”、“打开空调”或者“看星星”等等, 上汽大通MAXUS G50就会自动完成这些动作, 让智能互联为生活加料。这也是国内MPV车型中最强大功能的智能互联系统, 能够有效增强行车便利性。

结语: 有人说, 一个企业能走多远, 取决于与谁同行。上汽大通MAXUS只有一个答案: 与用户同行。随着消费新生代的崛起, 个性化、定制化的需求逐渐凸显。上汽大通MAXUS敏锐洞察用户需求, 首创C2B智能定制模式, 并在全能家旅MPV G50上也采用这一模式, 让用户可根据全家人的意见定制Dream Car。这才是真正意义上的尊重用户, 用户也将愿意为此买单, 因为这代表着幸福。



# 钱恒荣：中国自主“芯”脏的追梦人

■ 本报记者 周静

在人民日报社旗下商用车权威媒体《商用汽车新闻》行业首创的“铁肩奖”商用车及零部件年度人物评选当中，一汽解放发动机事业部党委书记、总经理钱恒荣获首届“铁肩奖”的“零部件年度人物”大奖。

评审会给出的获奖理由是：坚持自主，打造中国自主“芯”脏，国六引领行业。

## 共同追梦印记

历史起源在1943年的无锡柴油机厂，它的发展历程里浓缩着一个几代人坚持艰苦创业、不断开拓创新的制造业、中国汽车产业的“中国梦”。

在钱恒荣身上，我们可以很明显地看到这种“追梦人”身上所共同的“创业”、“创新”精神的深刻烙印。

首先要提到的，是1997年担任一汽解放无锡柴油机厂副厂长后，钱恒荣亲自参与并主导了奥威CA6DL大功率柴油机的自主开发项目。

奥威CA6DL的研发成功，不仅对锡柴产生了很大影响，甚至对一汽、对整个汽车行业都产生了很大的影响，成为中国发动机行业重要的转折点。

当锡柴成为国内第一家具备正向开发柴油机能力的企业，不仅为民族工业争气，同时也让锡柴紧紧抓住了市场机遇。

由此之后，钱恒荣更是彻底地实践始终创新的理念，在行业内首推技术创新五大机制（决策机制、运营机制、发展机制、评价机制和动力机制），运营“重大创新”和“常规项目”双轨制模式，亲自参与并主导了高品质J6重型柴油机自主研发与技术创新等一批具有开创性和广泛影响力的自主开发项目，为推动内燃机行业的技术进步作



钱恒荣

出了重要贡献。

从2007年底担任一汽解放无锡柴油机厂厂长，钱恒荣可以说是“高位接盘”，压力很大。

在他的带领下，锡柴宛如又一次“创业”，保持着奋斗的姿态，继续在自主创新之路上大踏步前行，产品系列更加齐全，研发能力得到更大提升。

他对《商用汽车新闻》记者表示，建立鼓励创新的机制，形成培育创新的文化非常重要，“技术研发肯定会遇到困难，如果绕着走，就不要想能实现领先了。发展自主动力，一定要有敢为人先、敢于挑战的精神。”

所以，如今钱恒荣可以自豪地表示：“锡柴具备了开发任何一种发动机的能力，也具备了抗击任何市场风浪的能力。”

## 彰显“铁肩”本色

2017年底，整合一汽解放锡柴、一汽解放发动机分公司、一汽解放大连柴油机有限公司、一汽无锡油泵油嘴研究所、一汽技术中心发动机开发所，成立了一汽解放发动机事业部。

和领导班子一起挑起解

放发动机事业部这副重任，凸显了钱恒荣“铁肩”本色。

2018年，解放发动机事业部深化改革，多基地协同，统筹发展，不断提升活力——全年销售发动机33万台。其中，奥威13升发动机CA6DM3产品市场份额同比提升9.7个百分点，蝉联行业前列；轻卡高端动力劲威4DB1发动机2018年9月上市以来，装机已达3000余台；海外产品装机超过2万台，同比增长超43%。销量、主营业务收入、利润等绩效指标全面达成，总资产周转率、总资产贡献率、销售利润率、全员劳动生产率等指标保持行业第一，整体实现了发展质量和效益的“双丰收”。

2018年10月27日，世界级重卡解放J7的全球上市。J7搭载的奥威13升发动机，动力性、安全性、经济性等各个指标都可以与国际品牌发动机相媲美。

2018年11月，一汽解放发动机事业部正式发布了国六系列发动机，展现了柴油、燃气平台的全线布局，排量跨度2L~16L，功率覆盖110Ps~650Ps，满足重、中、轻各细分市场

需求；并充分彰显了核心技术优势，包括：创新FCCS燃烧系统、150万公里长寿命技术、15万公里长保养技术、自主后处理系统、发动机压缩释放制动技术、智能发动机控制与管理系统，确保产品在全生命周期TCO、动力性、效率、高可靠、安全舒适五大方面领先行业水平，让用户更省钱、更省油、更放心。

按照规划，从2019年7月开始，一汽解放发动机事业部全系主销产品都将满足国六b阶段排放标准，且具备销售条件。

当国六排放标准实施正式进入倒计时，解放发动机事业部强化自主研发的技术路线，为用户提供的国六动力解决方案，加速了国内国六产品开发进程，更是缩小了与国际领先品牌之间的差距，不愧于民族品牌的“铁肩”担当。

## 由跟随到引领

在解放发动机事业部，打造“民族品牌、高端动力”是一项浩荡工程。

所谓“民族品牌”，就是坚持自主开发、自主知识产权，不搞引进、合资；

“高端动力”，就是定位高端，从开发开始，瞄准世界最高水平的发动机。

对于企业发展规划中，钱恒荣提出“四大转变”：由学习型企业向创新型企业转变、由技术跟随型向技术引领型转变、由产品营销向品牌营销转变、由内涵管理向精益管理转变。

对标世界顶级动力，解放发动机事业部已经初步实现了从跟随者到引领者的角色转换。

2018年9月19日，配备了全球最先进激光焊钢活塞的奥威发动机在汉诺威车展发布，标志着锡柴奥威发动机在新技术的应用方面已经迈入世界前列；标志着以锡柴奥威为代表的中国发动机已经进入世界发动机第一阵营。

“以前我们都是应用世界上已成熟的技术，现在，全球最先进的技术由我们首先应用。我们还要和合作伙伴开发更多全球最新、最先进的技术，应用在中国、应用在解放动力上。”钱恒荣说。

由过去突出“领先”到现在强调“引领”，这无疑是企业发展史上的新篇章，也代表中国自主零部件行业发展的又一个转折点。

然而，科技创新是一场你追我赶的“马拉松”比赛，彻底改变跟随型思维，解放发动机事业部还有很多工作要做。

钱恒荣表示，未来将是多种动力并存的时代，内燃机发展已经进入新时代。解放发动机事业部将致力于成为绿色、高效、智能动力的提供商，助力解放成为“中国第一、世界一流”的智慧交通运输解决方案提供者。

作为解放事业本部发动机总成领域的负责人，念念不忘打造比肩世界高端动力，钱恒荣还在探索自主动力引领之道的追梦之旅。



## 卡车安全讲堂

企业直通车

公益助学  
载爱前行  
上汽红岩在行动

# 带着地球去流浪 带着安全来造车

■ 本报记者 王宣

“道路千万条，安全第一条。行车不规范，亲人两行泪。”

电影《流浪地球》里，所谓北京第三区交通委这个既拗口又不押韵的“温馨提示”，已成为流行语。苏州高架桥上的情报板，春运期间的青岛公交车，赫然引用了这4句魔性的安全提示词。

一部爆红的贺岁档影片，不仅带火了对中国科幻片的关注，也引发了人们对于交通安全的共鸣。

那么，国产卡车的安全做得如何？接下来以上汽红岩为例，来说说“安全第一条”——卡车驾驶室的安全防御。

### 安全第一 不可阻挡

如果用一句话讲完《流浪地球》，可以简单概括为，2075年，地球毁灭之际，一群绝望的、同时又怀揣着如钻石般希望的年轻人开着重卡拯救世界的故事。

而这辆重卡，安全系数极高，多次撞击之下仍保持充沛的动力，带着这群年轻人一路南下。

时间回到2019年，在车身轻量化作为行业大势的前提下，各家企业都在努力将车身总质量降低。上汽红岩却一直秉承“安全第一”的设计理念，宁可车身重几十公斤，也绝不牺牲安全系数进行减重。

上汽红岩驾驶室采用的高强度钢板，最厚处达1.5mm，比其他同类产品厚度提高20%。内部仪表台选用了在车辆发生碰撞时不易破碎的材料，有效减少碎化物质尖角对驾乘人员的二次伤害。

从设计来看，上汽红岩驾驶室采用整体冲压成



上汽红岩驾驶室安全至上

型的前围盒装结构设计，结构牢固、不易变形，即使正面严重冲撞，也能够保持驾驶室前围的完整几何结构。

同时，上汽红岩驾驶室的四点悬浮设计，在面对撞击时，可整体向后移动50cm，减小撞击对驾乘人员带来的伤害。

以上种种，堆积成了上汽红岩对其驾驶室被动防御的信心，有信心变成

科幻片《流浪地球》中不可阻挡重卡的现实写照。

### 卡车安全 没有终点

“谁敢应战？我诚邀重卡整车企业的总经理，对自己的产品安全与我做一个公开对撞比赛。此前这邀请曾发布过两次，无人响应，现继续恭候，欢迎来战！”

2018年3月，上汽红

岩总经理楼建平第3次面向全行业发出挑战，证明上汽红岩无惧对撞。

强大的信心之下，支撑信心的硬核来自于一组官方数据。数据证明，上汽红岩卡车在交通事故中官方发布的死亡人数为0，多个事故案例证明了上汽红岩卡车意外后的安全性。

来自安徽的徐先春就是一位曾遭遇过追尾事故的红岩用户，提起那次经历，他表示，除了大梁保险杠撞弯、驾驶室整体后移，其他并无大碍。

截至记者发稿时，《流浪地球》票房已突破45亿元，但上映期还未过1/3，票房到这里还远远没有结束。

同样，对于上汽红岩来说，卡车安全也是一场没有终点的挑战。影片中的地球将流浪2500年，上汽红岩也将背负每个卡车人的希望，长久专注卡车安全。



上汽红岩重卡无惧对撞