



安徽客车

[2012.08 总第23期] ANHUICOACH

P10合肥纯电动客车和纯电动轿车推广总量排名第一 | P11合肥未来公交可像地铁一样“预报” | P44国外精彩车身广告欣赏

安全至上 品质江淮
安徽省校车产品研讨会在肥隆重举行

P06

花建慧副省长莅临安凯考察指导工作
交通部:重大节假日收费公路免费政策正报批
燃气客车:技术成熟 普及仍将“路漫漫”
公安部门证实卧铺客车将逐步退出市场
节能与新能源汽车产业发展规划点评:路线更务实



坐双层 游伦敦
安凯客车 让中国制造融入伦敦文化

P14

清华大学青睐江淮宝斯通 展现自主品牌风采
中国电动校车产业联盟成立



安全至上 品质江淮
Safety First, Excellent Quality

JAC 安徽江淮客车有限公司
地址：合肥经开区工业园花园大道23号 电话：0551-3732117 服务热线：0551-3732315
免费咨询热线：400 8866 107



安凯客车

关注安凯 分享客车资讯



安凯客车官方微博
开通啦！



新浪微博
weibo.com

安凯客车官方微博地址:

Go

ANHUI COACH 安徽客车

主管部门 Competent Organization

安徽省机械工业协会

主办单位 Sponsor

安徽江淮汽车集团有限公司

承办单位 Organizer

安徽安凯汽车股份有限公司

Editor-in-chief 主编 高绪武、赵普

Editor 责任编辑 孙毅、程露、郭妮

编辑部地址: 合肥市葛洲路1号 邮政编码: 230051

编辑部电话: 0551-2298547/2297710(传)

投稿邮箱: anhuicoach@126.com

06 安全至上 品质江淮 安徽省校车研讨会在肥隆重举行



特别关注 □ SPECIAL ATTENTION

4 校车生产及产品准入规则8月1日起正式施行

在征求意见稿发布近两个月后,工信部近期公布,《专用校车生产企业及产品准入管理规则》将从2012年8月1日起正式施行。

相关链接: 校车企业准入门槛降低 企业质疑形同虚设

备受关注的《专用校车生产企业及产品准入管理规则》近日终于在工业和信息化部官方网站公布。与之前的初稿相比,《准入规则》的门槛大大降低……

6 安全至上 品质江淮 安徽省校车产品研讨会在肥隆重举行

2012年7月12日,由《合肥晚报》教育视线专刊、安徽江淮客车有限公司共同举办的“安全至上,品质江淮”安徽省校车产品研讨会在江淮客车有限公司隆重举行……

相关链接: 安徽省将校车安全纳入立法

2012年4月9日,安徽省法制办公布《安徽省实施<中华人民共和国道路交通安全法>办法(修正案)》,并从4月9日起至4月20日面向社会征集意见……

8 省内新品校车展示

HFF6852K57DX、HK6661KX

10 资讯 □ INFORMATION

【省内 PROVINCE】

合肥纯电动客车和纯电动轿车推广总量排名第一
安徽凤阳开通47条校车线路 孩子坐上放心校车
合肥未来公交可像地铁一样“预报”

【行业 INDUSTRY】

“节能与新能源汽车发展规划”正式发布
公安部门证实卧铺客车将逐步退出市场
交通部:重大节假日收费公路免费政策正报批

【企业 ENTERPRISE】

花建慧副省长莅临安凯考察指导工作
江淮汽车与纳威司达柴油发动机合资项目正式获得国家发改委核准批复
奇瑞瑞鹏客车首次通过侧翻试验

12 花建慧副省长莅临安凯考察指导工作



20 燃气客车: 技术成熟 普及仍将“路漫漫”

坐双层 游伦敦

14 安凯客车：让中国制造融入伦敦文化

红色的双层巴士是世人心中伦敦乃至英国形象的化身。如今一批崭新的红色敞篷观光巴士从泰晤士河畔缓缓驶过，这批来自安凯的客车让中国元素深深融入到伦敦文化之中……

—— 车型展示：HFF6121GS-2

—— 相关链接：双层客车百科

客车行业 □ INDUSTRY

20 燃气客车：技术成熟 普及仍将“路漫漫”

在各地高铁陆续开通，公路客运市场赢利率日益萎缩的大背景下，燃气客车是公路客运企业解决企业生存和可持续发展的必然选择。不过，对于中国道路运输市场来说，使用燃气客车还是一种新鲜事物，除了会给公路客运企业带来许多看得见的经济和社会利益，同时也带来了诸多挑战……

22 卧铺客车该不该退出历史舞台？

专家：与其淘汰不如升级

“站着不如坐着，坐着不如躺着”，对于长途客车来说，这句话再贴切不过。然而，再过几年，人们或许就再也买不到卧铺客车车票了，因为工信部和公安部下发公告要逐步淘汰这个车型……

14

坐双层 游伦敦

安凯客车：让中国制造融入伦敦文化



28

清华大学青睐江淮宝斯通



大连交运集团有限公司副总经理张道健

32

24 企业 □ ENTERPRISE

江淮专用校车底盘收获上市以来最大单批次订单

中国电动校车产业联盟成立 安凯客车助力新能源校车发展

清华大学青睐江淮宝斯通 展现自主品牌风采

30 名家谈 □ FAMOUS TALK

姜一舟：

纳威司达“情定”江淮非冲动 绝不让校车安全打折扣

继江淮汽车奉纳威司达签署了校车及巴西轻卡项目合作意向书之后，不少人心存疑惑：在国内众多具有实力的校车生产企业中，纳威司达为何“情定”江淮，是冲动还是……

张道健：

因为信赖 所以选择

“安凯的全承载车身技术，让车辆更轻，安全又经济，给企业创造了不少效益。”大连交运集团有限公司副总经理张道健在中国公路旅游客运高端论坛上对安凯客车的赞美溢于言表……

34 经纬观察 □ OBSERVED

中日韩三国绿色轮胎产业发展趋势

康明斯支持中国主机厂服务伦敦奥运

38 技术交流 □ EXCHANGE

浅谈客车超员的危害与对策

柴油机七种故障的快速诊断

42 政策研究 □ POLICY RESEARCH

解读2012年中国汽车产业十大新政

节能与新能源汽车产业发展规划点评：路线更务实

44 海外译丛 □ THE OVERSEAS

国外精彩车身广告欣赏

8月1日起正式施行 校车生产及产品准入规则

在征求意见稿发布近两个月后，工信部近期公布，《专用校车生产企业及产品准入管理规则》将从2012年8月1日起正式施行。《规则》明确指出，专用校车生产企业的生产资质有效期为三年，同时取消征求意见稿中对于座位数量的描述。

《规则》明确，申请专用校车生产企业准入的，需要具备一定的规模和必要的生产能力和条件，并有同类客车的生产业绩。即申请企业前三年客车(含底盘)产销量累计不低于3000辆，或大中型客车(含底盘)产销量



累计不低于1000辆。工信部将对专用校车生产企业及产品实行动态监督管理。如果企业不能持续满足以上条件，将被工信部暂停生产资质。同时，《规则》也明确了专用校车产品的准入条件。

有业内人士认为，在工信部设置准入门槛之后，那些获得校车生产资质的企业更容易形成规模优势，但准入门槛有所放宽，可能加剧校车市场的竞争。目前，国内具有生产客车资质的企业数量在98家左右，但前十家企业占据市场65%以上份额。

ACCESS RULES

在征求意见稿发布近两个月后，工信部近期公布《专用校车生产企业及产品准入管理规则》将从2012年8月1日起正式施行。《规则》明确指出，专用校车生产企业的生产资质有效期为三年，同时取消征求意见稿中对于座位数量的描述。《规则》明确，申请专用校车生产企业准入的，需要具备一定的规模和必要的生产能力和条件，并有同类客车的生产业绩。即申请企业前三年客车(含底盘)产销量累计不低于3000辆，或大中型客车(含底盘)产销量累计不低于1000辆。工信部将对专用校车生产企业及产品实行动态监督管理。如果企业不能持续满足以上条件，将被工信部暂停生产资质。同时，《规则》也明确了专用校车产品的准入条件。

有业内人士认为，在工信部设置准入门槛之后，那些获得校车生产资质的企业更容易形成规模优势，但准入门槛有所放宽，可能加剧校车市场的竞争。目前，国内具有生产客车资质的企业数量在98家左右，但前十家企业占据市场65%以上份额。



备受关注的《专用校车生产企业及产品准入管理规则》（下称《准入规则》）近日终于在工业和信息化部（下称“工信部”）官方网站公布。与之前的初稿相比，《准入规则》的门槛大大降低，以至于有企业质疑这样的标准定和不定都没有什么大区别。

……

由于《准入规则》曾两次修改并一再降低了门槛要求，今后可以获得专用校车入场券的企业将在40家左右，也就是说目前国内大部分客车企业仍能参与校车生产。对此，有业界人士指出，“这样的门槛形同虚设。”



图文来源：新京报

》相关链接：

校车企业准入门槛降低 企业质疑形同虚设

《准入规则》指出，工信部按照专用校车产品类别，对专用校车生产企业及产品准入实施分类管理。专用校车按照产品类别分为轻型专用校车和大中型专用校车，专用校车生产企业按生产方式分为整车类生产企业和改装类生产企业，其中改装类生产企业不得生产承载式车身的专用校车产品。

对于专用校车生产企业准入条件，《准入规则》明确：申请专用校车生产企业准入的，应当具有《车辆生产企业及产品公告》内整车类客车或改装类客车生产资质，且前三年的客车（含底盘）产销量累计不低于3000辆，或者大中型客车（含底盘）产销量累计不低于1000辆。企业还应具有相应的模具维修、维护人员和设备，具有必要的冲压件、模具、检具等的存储场地。

尽管此前业界普遍寄望《校车安全管理条例》及《专用校车生产企业及产品准入管理规则》等法律法规的推出将使我国校车产品与生产企业缺少规范化的局面得到改善，但是，由于《准入规则》曾两次修改并一再降低了门槛要求，今后可以获得专用校车入场券的企业将在40家左右，也就是说目前国

内大部分客车企业仍能参与校车生产。对此，有业界人士指出，“这样的门槛形同虚设。”

据知情人士较早前透露，在《准入规则》初稿中，对企业生产能力有更严格的规定，除了在销量上规定不少于5000辆之外，还要求企业拥有整车、底盘和车架的生产能力，并有全自动机械化的焊装线、总装流水线以及电泳涂装等生产条件。这意味着，只拥有三类底盘生产能力的改装企业都被排除在外，无法进入校车生产资质竞争。

然而，4月11日，工信部产业政策司在杭州召开了“专用校车生产企业及产品准入管理规则”座谈会，包括一汽、东风、宇通客车等行业内的19家主要生产企业及相关专家参加了会议。该会议就《准入规则》初稿进行了大量修改，将电泳涂装的硬性要求变成一般项要求，并取消了原来“全自动机械化的焊装线、总装流水线”等要求。

“为什么意见稿要求降低了这么多？一方面跟《校车安全管理条例》有关系，《条例》中是允许改装厂也能做校车的，但初稿的要求就只限定整车厂能做，现在意见稿

中则允许改装厂使用专用校车的底盘，也能参与校车生产。另一方面，是因为如果校车准入要求定得太高，很多地方企业不能参与校车生产竞争，因此地方政府希望能将准入条件降低一些。”上述知情人士表示，《准入》意见稿中，有关“申请企业前三年的客车（含底盘）产销量累计不低于3000辆，或者大中型客车（含底盘）产销量累计不低于1000辆”的规定，要求已经降到很低，大多数地方的企业也能做。

再加上《条例》规定校车作为公交系统的补充车辆存在，并以公交优先、就近入学为精神，在财政补贴办法上则更多是由地方政府来主导去筹措解决，业界对于校车市场的预期大大降低。

而一家国内大型客车生产企业高层此前亦表示，目前国内校车准入资质仅维持十家左右的企业就能保证市场有足够的竞争强度，如果非得把标准放低到四五十家企业都能进的话，这个标准定和不定也就没有什么大区别。

安全至上/品质江淮

安徽省校车产品研讨会在肥隆重举行



江淮校车展厅



教育厅领导以及百名观众参观校车



省委教育工委书记高开华作重要讲话



参观现场

2012年7月12日，由《合肥晚报》教育视线专刊、安徽江淮客车有限公司共同举办的“安全至上，品质江淮”安徽省校车产品研讨会在江淮客车有限公司隆重举行。安徽省委教育工委书记高开华出席本次活动，并发表了重要讲话。安徽江淮客车有限公司董事长王安代表主办方发表了热情洋溢的讲话。同时，来自肥东、肥西、长丰、舒城、巢湖的近百名中小学校长汇聚一堂，共同见证江淮校车“制造更好的产品，创造更美好的社会”的远大抱负。

此次校车产品研讨会，江淮客车有限公司将目标客户请进来，亲身体验江淮校车的优良品质，不仅向世人展现了国产校车研发的最高技术成果，更展现出江淮客车助推校车事业的巨大决心。

强强联合，安全性能超国标

随着校车新国标的实施，中国校车市场正在开启，校车采购新闻也屡屡见诸报端。中国客车业一线品牌——江淮客车秉承50多年专业研发和生产客车制造技术的深厚积淀，

率先与北美最大的校车制造商、全球专业校车的鼻祖——美国纳威司达强强联手，勇敢地承担起制造中国安全校车的重任。目前，江淮客车已拥有多款专用校车，涵盖6-10米各个长度系列。针对学童自我保护能力弱的特点，江淮重点强化了校车安全性设计。无论是整车结构设计、360度无盲区设计、专用停车信号臂、安全报警器，还是学童专用座椅、安全带、校车标识、车身颜色、盘式制动、ABS等每一个细节的安全性都能高于国标要求。2012第三届道路运输展上，江淮校车一举斩获“年度最佳校车”大奖和“全国质量奖”。

优势尽显，中型校车成主流

从最初的标准之争，到校车标准出台，再到《校车安全管理条例》的实施，中国的校车市场伴随着季节的变化，也迅速从冬走到了夏，已经成为2012年商用车市场最炙手可热的明星。

2012年1-6月，国内共销售校车11065辆。

从细分市场的销量看，5米以下校车682辆，占6.2%；5-6米1016辆，占9.2%；6-7米3584辆，占32.4%；7-8米3729辆，占33.7%；8-9米校车1255辆，占11.3%；9米以上799辆，占7.2%。由此可以看出，6-8米的中型校车占据了66%的份额，成为校车市场的绝对主力。江淮校车6-8米的全系列长头、平头专用校车，无论是外观设计、软硬件配置还是售后服务、解决方案，都能够满足学校运营的全方位需求，是专用校车的采购首选。

江淮6-8米中型校车走红的原因有三个，一是采用2+3的座椅布置方式，6-8米校车的载客量在19-45人，可以满足大多数学校的需求；二是大部分校车的销售区域集中在县乡区域，中型车在道路适应性上比大型车更有优势；三是8米以上车型需要安装缓速器，成本增加，相较之，江淮校车价廉物美的产品特点尽显。

江淮校车采用江淮独有的弯纵梁车架设计的专用校车底盘，并匹配了助力转向、前



》相关链接： 安徽省将校车安全纳入立法

作者：于巧妮 来源：江淮晨报

2012年4月9日，安徽省法制办公布了《安徽省实施〈中华人民共和国道路交通安全法〉办法（修正案）》（以下简称《修正案》），并从4月9日起至4月20日面向社会征集意见。如何让安徽的校车“跑”得更安全，也是此次《修正案》所关注的焦点。

校车将配统一LOGO

今后，安徽省校车将统一“着装”，配备统一LOGO。根据《修正案》，专门用于接送幼儿园儿童、中小学生的客车，经县级以上人民政府教育行政部门和公安机关交通管理部门确认，在车身喷涂省公安机关交通管理部门设计的校车标志。

校车不得挪作他用

白天接送孩子上学、放学，晚上拉点小生意？这可要不得。《修正案》明确规定，校车要专车专用，不得从事营业性运输。而且，校车还要保持安全技术状况良好，不允许把已经淘汰的小面包车改作校车。

校车司机得是“老资格”

校车司机资历好不好，也相当重要。《修正案》明确规定，校车驾驶人应当具有3年以上与准驾车型相符的安全驾驶经历。开校车甚至要和夜间行车一样小心谨慎。根据《修正案》，校车在道路上停车上下学生，应当靠道路右侧停靠，开启危险报警闪光灯。后方车辆应当停车等待，不得超越。

交警要为校车“保驾护航”

根据《修正案》，交警遇校车在停靠站点上下学生，应当维护停靠站点周边的交通秩序。

如果校车在行驶过程中违反道路交通安全法律法规，交警可以在消除违法行为的前提下先行放行，待校车完成接送学生任务后再对校车驾驶人进行处罚。



江淮安全校车



盘式制动系统。相对于普通直纵梁，弯纵梁车架在满足《专用校车安全技术条件》标准的前提下降低了离地间隙，整车的重心更低，加上匹配了加宽的前后车桥，使得整车具有更好的行驶稳定性。

此外，江淮底盘采用了前双横臂式独立悬挂、整体冲压的弯纵梁、盒式车架结构等多项高新技术，不仅自重轻、油耗低，而且安全性和舒适性也高于同类产品，被公认为目前国内市场上最高档的中型专用校车底盘。搭载这样高品质的底盘，“安全校车江淮造”已成为广大司机和学校的共识！

专心设计，呵护未来是责任

江淮校车配备的多种防护措施，是学童上学路上细致入微的保障。江淮校车在每一处细节设计中都为学童设想周到，更加符合儿童的身体特征和使用习惯。首先，配置经过严格的国家标准碰撞试验检验的专用学童座椅，专业设计的高靠背，适应儿童及小学生身体结构特点，保护头颈部安全。座椅的

变形量及对于能量吸引的曲线都经过精心设计，每一排的靠背都是后一排的缓冲保护层。

360度全景环视系统是江淮校车众多人性化设计中的一项。车身外部配备四个摄像头，驾驶员可以360度全方位观察车辆外部的情况，道路和盲区区域尽收眼底；车辆内部装有显示屏，驾驶员无需向外观望就能全面了解周围情况，在最大程度上避免意外事故的发生。

此外，江淮校车还设有学生上下车扶手、自动伸缩式踏板、监护人座椅、应急救援箱等，细心呵护，保护学童乘车安全。与此同时，驾驶区域轿车化，保证驾驶员能够在整个驾驶过程中，舒适愉快，从而保持高度的注意力，为学童的安全保驾护航。

特别关注



SPECIAL ATTENTION

省内新品校车展示

HFF6852K57DX



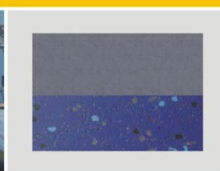
站姿靠背（陪护老师用）



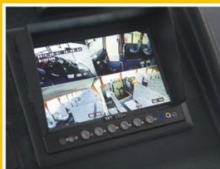
专用学生座椅，配备安全带



加宽过道，更宽敞，更方便



全软化内饰材料，避免意外



全新智能管理系统



无盲区车内外监控系统



国内首创防止人员遗漏系统



车载信息自动存储



独立电源侧窗自爆系统



停车指示牌



紧急逃生门



车载灭火器



车载急救箱

型号	HFF6852K57DX
长×宽×高(mm)	8490×2500×3310
轴距(mm)	4000
前悬/后悬(mm)	1890/2600
整备质量(kg)	8450
最大总质量(kg)	11360
通道宽度 (mm)	500
座位数(个)	47
发动机型号	YC6J220-42
额定功率(kw/r/min)	162/2500
排放	国IV
悬架系统	板簧
制动系统	前盘后鼓、ABS
转向系统	助力转向
轮胎	9R22.5
车窗	钢化玻璃
车身结构	全承载

THE SCHOOL BUS OF ANHUI PROVINCE

SHOW

HK6661KX



型号	HK6661KX
长×宽×高(mm)	6650×2440×2995
轴距(mm)	3650
前悬/后悬(mm)	1000/2000
整备质量(kg)	5000
最大总质量(kg)	7000
一级踏步/车厢内高(mm)	≤350/1860
座位数(个)	30+1+1 (24-32)
发动机型号	YC4FA115-30
额定功率(kw/r/min)	85/3200
排放	国三
悬架系统	板簧悬架11/10
制动系统	ABS、前盘制动、双回路气制动
变速箱	LC5T35
轮胎	215/75R17.5
车窗	钢化玻璃
限速功能	有



自动伸缩踏板



长头设计更安全



停车指示牌



360度全景环视系统



补盲镜



手动后视镜



黑匣子系统



紧急安全锤



应急破玻逃生装置



高效灭火器



指挥棒



监控系统



巡视按钮



防爆油箱

【省内】

合肥 纯电动客车和纯电动轿车推广总量排名第一

文章来源：国家电网报

5月24日，记者从安徽合肥供电公司获悉，合肥市政府第99次常务会通过了《关于进一步推进新能源汽车试点工作的若干意见》和《关于加快新能源汽车充电桩建设的意见》，合肥将进一步推进新能源汽车产业持续健康发展。

合肥市至今共推广新能源汽车2018辆，其中纯电动轿车1585辆、纯电动客车430辆、混合动力客车3辆。全市共建成5座充电站、526个充电桩、8座维保服务站，建成年产1000辆电动客车及2万辆电动轿车生产线，聚集相关企业30家，2011年新能源汽车产值约80亿元，初步形成较为完整的新能源汽车产业链。在全国25个试点城市中，合肥市新能源汽车推广总量排名靠前，纯电动客车和纯电动轿车推广总量排名第一。

两份《意见》分别就公共服务领域、私人购买领域和使用新能源汽车、新能源汽车充（换）电站（桩）基础设施建设、开办新能源汽车租赁或服务的企业享受税收优惠政策及新能源汽车电池回购资金等财政政策作出明确规定。

很多市民购买电动车后，都会考虑到充电的问题，合肥市也对此作出了规定。今后，新建办公楼、商场、酒店等公建类项目充电桩按总规划停车位数的不少于20%进行配建。新建住宅小区充电桩按规划小区总规划停车位数的不少于10%进行配建。

合肥开通的国内首条纯电动公交线路



凤阳 开通47条校车线路 孩子坐上放心车

为确保农村中小学生乘车安全，减少和遏制交通事故发生，安徽凤阳县采取政府主导、企业市场化运作的模式，积极实施“校车统一接送工程”。2012年5月下旬，全县将开通47条校车线路、60辆校车试运行，1617名学生乘坐校车统一接送。

2012年，凤阳县把“校车统一接送工程”作为德政工程、民心工程来抓，在全县农村地区开展校车运行试点，改善中小学生乘车条件，保证学生乘车安全。校车运行实行政府主导、企业投资、市场化运作、企业让利经营、家长合理负担、财政适当补贴，教育、公安、交通、安监等部门与乡镇政府共同参与监督管理的原则，校车服务对象限于农村地区偏远中心小学就读一至六年级的学生。

凤阳县通过校车统一接送试点，将有效地保障农村地区小学生上学的交通安全，提高校车安全系数，确保学生乘车放心、家长安心。

凤阳县城西中心小学的校车司机在向孩子们介绍校车的安全设施



凤阳县城西中心小学的学生在演练校车紧急逃生方式



合肥 未来公交可像地铁一样“预报”



最近，细心的市民会发现，不少公交车的车厢里安装了一个新设备——电子站牌，提示公交车即将停靠的下一公交站点。安装电子站牌是合肥市智能交通建设（一期）的内容之一。记者近日从合肥市国资委获悉，合肥智能交通建设启动一年来获得突破性进展。

公交像地铁一样“预报”

“近期，合肥公交集团已安装电子站牌100个，分布在快速公交一号线、43路、156路等公交线路车辆上。此外，新购置的658辆公交车上也全部都安装电子站牌。”市国资委有关负责人介绍说，一期建设的相关设备是安装在公交车的车厢内部，二期建设智能公交电子站牌，要让公交站台与地铁站“相类似”。“下一班车距离本站还有1200米，共3站……”类似这样的提示语，今后将在合肥的公交站台上出现。

智能调度让公交按需运行

谈到智能公交电子站牌，有两项技术不能少：一是GPS卫星定位系统，用来收集公交车运行数据；二是智能调度，在后方监测指挥公交车运行。

“今年以来，经常乘坐1路、2路、3路、6路、快一线等62条公交线路的乘客会发现，等车时间明显缩短，车辆接龙现象减少，车辆行驶更平稳，车厢拥挤程度降低。这是智能公交项目智能调度子系统应用带来的成效，通过智能调度，可以让公交按需运行。”合肥市公交集团相关负责人介绍，2011年9月8日，合肥公交首次在3路线上成功实现远程智能调度，打破了沿用近60年的公交人工调度。

智能交通让市民便捷出行

有了智能化的公共交通，今后市民出行更加便捷。据市国资委相关负责人介绍，合肥市智能公交系统，远期设计覆盖6000辆公交车、200条线路。届时，公交管理模式、服务水平将有质的提升，给公交带来根本性变革。

【行业】



“节能与新能源汽车发展规划”正式发布

2012年7月9日，国务院正式发布《节能与新能源汽车产业发展规划》，规划称新能源汽车产业发展将以纯电驱动为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略取向，当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化。此外，规划还对新能源汽车产业发展目标做出了具体要求，首先，在销量上，到2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆；到2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆。再者，在电动车里程上，到2015年，纯电动乘用车、插电式混合动力乘用车最高车速不低于100公里/小时，纯电驱动模式下综合工况续航里程分别不低于150公里和50公里。最后在，电动车节油性能上，到2015年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至6.9升/百公里，节能型乘用车燃料消耗量降至5.9升/百公里以下。

公安部门证实卧铺客车将逐步退出市场

日前，有媒体称，在长途客运行业中一度扮演重要角色的卧铺客车因安全隐患大、事故率高等原因，将在5年左右的时间逐步退出营运市场，原有长途卧铺线路将由舒适的座位客车替代。

据中广网报道，对于卧铺客车将逐步退出市场的消息，公安部门给出了书面回应。回应称，去年12月31日，工信部和公安部联合发布632号文件。其中规定，在卧铺客车安全技术标准修订公布之前，工信部暂停受理卧铺客车新产品申报《公告》；自今年3月1日起，相关卧铺客车产品暂停生产、销售，工信部暂停全部卧铺客车产品《公告》，公安机关、交通管理部门暂停办理卧铺客车注册登记。

根据卧铺客车正常报废时间，这意味着，5、6年左右，客运市场上的营运卧铺客车将逐渐消失。据了解，全国共有运营类卧铺客车3万余辆，客位近100万个，客运线路5000余条，在一些偏远地区和交通欠发达地区，卧铺客车的交通需求还是比较大的。对于即将逐步取消卧铺客车，许多客运公司已经做好准备。苏州客运集团相关负责人卢先生称，如果标准做变更以后，考虑使用一些新的符合标准的车辆。

【行业】



交通部：重大节假日收费公路免费政策正报批

关于重大节假日收费公路免费通行的方案又有新进展，2012年7月26日，交通运输部新闻发言人何建中在例行发布会上表示，交通部等部委已就该方案协调一致，方案正按程序报批，批准后将尽快出台实施。

部分时段免费获欢迎

2012年春节黄金周期间，河北、山东、内蒙古、陕西、河南、吉林、宁夏等多个省区的收费公路在部分时段实行免费通行政策。该举措也得到了众多车主好评，并建议除了春节，其他重大节假日也应该实施同一政策，且收费公路免费通行政策应扩至全国范围。

2012年端午节，北京市交通委表示，当高速路出现进、出京车辆高峰时，特别是当收费站前拥堵车辆过多时，采取车辆免费通行的措施。

有关部委已协调一致

在5月下旬的交通运输部例行发布会上，新闻发言人何建中透露，已对重大节假日免收小型客车通行费的可行性进行了研究，并已起草了实施方案，正在征求相关方面的意见，进一步完善方案后按照程序进行报批。

26日，面对同一问题，何建中表示，关于重大节假日期间收费公路免费通行的方案，有关部委已经协调一致，方案正按程序报批，批准后将尽快出台实施。



【企业】



安徽省副省长花建慧同志莅临安凯股份公司调研指导工作

花建慧副省长莅临安凯考察指导工作

5月31日上午，安徽省副省长花建慧率领省商务厅、省财政厅、省出入境检验检疫局等省有关部门负责同志莅临安凯股份公司调研指导工作。花建慧表示，省政府将从外贸政策和项目等方面加大对安凯出口业务的支持力度，助推安凯国际业务做大做强。

2011年安凯股份公司全年出口1889台，5.76亿元，出口量和出口金额同比增长分别达到150%和200%以上，其中出口量在中国客车出口企业中排名第五，发展势头明显。

在安凯客车生产新基地，花建慧一边参观，一边仔细了解沙特校车的出口情况。花建慧对安凯沙特校车项目的成功运作和安凯豪华双层巴士开进伦敦奥运表示充分肯定。

调研期间，花建慧副省长详细听取了安凯股份公司关于国际业务出口情况的汇报，表示从外贸政策和项目等方面给予安凯更多的支持，勉励安凯继续努力，再接再厉，在出口业务上做出更大成绩，实现快速增长。

江淮汽车与纳威司达柴油发动机合资项目 正式获得国家发改委 核准批复



江淮汽车股份有限公司董事长安进出席该合资项目签约仪式

6月29日，国家发改委正式批复，同意江淮汽车与美国纳威司达公司（简称：纳威司达）的合资生产柴油发动机项目。至此，在各级领导的关心支持和有关部门的辛勤努力下，公司与纳威司达的合资谈判终于修成正果，也为江淮汽车的发动机技术革新以及商用车发展战略奠定了坚实基础。

江淮汽车将与纳威司达合资成立安徽江淮纳威司达发动机有限公司，注册资本6亿元，双方按对等的原则各出3亿元，总投资18亿元。主要生产江淮汽车HFC4DA1(2.8L)系列柴油发动机和纳威司达MaxxForce3.2L柴油发动机、MaxxForce4.8/7.2L柴油发动机，年生产规模可达15万台。项目建设地点位于合肥经济技术开发区紫石路与莲花路交汇处附近。与此同时，合资双方已在商讨引进纳威司达MaxxForce9.3L及MaxxForce11/13L等大排量柴油发动机的计划。

纳威司达是北美知名的商用车制造商，拥有全面的发动机核心资源、先进的柴油发动机关键零部件技术，其生产的发动机可以满足全球最为严格的排放标准。

江淮汽车与纳威司达的此次合作，将加速实现江淮商用车的纵向一体化，有效解决轻卡、中卡、重卡核心零部件的技术升级问题。特别是引进的轻型卡车柴油机，必将与江淮轻卡形成“同频共振”，打造性价比更高、品质更卓越的轻卡产品。相信不久的将来，江淮汽车的发动机技术乃至商用车的核心竞争力会得到不断巩固和增强。



奇瑞瑞鹏客车 首次通过侧翻试验

2012年5月31日，奇瑞瑞鹏客车公司出口车随着最后一项试验整车侧翻试验，在澳大利亚ADR认证专家的现场监督下，严格按照澳洲法规程序要求一次性通过认证测试。奇瑞瑞鹏客车以44.6°侧翻优异成绩刷新42.5°历史数据，再创侧翻试验新纪录。赢得雷鸣般的掌声，得到在场澳大利亚ADR认证机构官员及澳大利亚客户代表的充分认可。

众所周知，侧翻试验是判定汽车安全性能的重要试验，能顺利通过该试验的生产厂家屈指可数，奇瑞瑞鹏团队用结果向客户提交一份满意答案，诠释奇瑞瑞鹏客车技术与产品实力，为顺利通过ADR认证奠定强有力的基础。



瑞鹏客车与国外专家做侧翻试验前准备





安凯客车： 让中国制造融入 伦敦文化

红色的双层巴士，泰晤士河畔的议会大厦，以及造型别致的伦敦塔桥组合在一起，不仅让伦敦人引以为豪，更伴随着无数的旅游手册、明信片 and 影视作品，跨越英伦三岛，成为世人心中伦敦乃至英国形象的化身。如今一批崭新的红色敞篷观光巴士从泰晤士河畔缓缓驶过，这批来自安凯的客车让中国元素深深融入到伦敦文化之中。



ANKAI IN LONDON



2012年6月27日，安凯客车“中国制造融入伦敦文化”伦敦运营媒体交流会在合肥成功举办，共有来自全国各地的近30家媒体参会，见证了这一在客车行业有深刻历史意义的活动。

伦敦街头新的“马路主人”

伦敦市双层客车的发祥地，已有100多年的历史，红色双层巴士已经成为英国重要的文化符号，被伦敦人亲切地成为“马路主人”。随着时间的流逝，这些带着伦敦记忆的传统客车正在逐步退出历史舞台。同时新的一批红色双层巴士已然登场，它们不再是清一色的欧洲客车，来自中国安凯的双层观光客车已经悄然行驶在伦敦街头。

2011年9月，安凯客车与世界知名的观光客车运营商——英国大巴士公司（The Big Bus Company）签署了双层敞篷观光客车采购合同，如今首批交付的20辆中国双层巴士投入到伦敦的旅游黄金线上运营。在这条旅游黄金线上伦敦城两千年的历史文化贯穿其间，伦敦桥、伦敦塔、国会大厦、威斯敏斯特教堂、白金汉宫串起英国的历史，来到伦敦的游客，只要乘坐一辆双层观光巴士，就可以在一天之内尽揽伦敦名胜，在车上有资深的伦敦导游为您详尽地介绍伦敦的历史文化。英语不好？——没有关系，随车配置的八国语音翻译系统，可以让您毫不费力地感受伦敦风情。

乘坐敞篷观光客车，已经成为伦敦城市旅游的重要组成部分，被世界各地游客所青睐，给许多人都留下了难以忘怀的记忆。2012年7月27日，第三十届奥运会即将开幕，全世界的目光聚焦英国伦敦，中国的观光客车在奥运会期间将会展现怎样的风采？

一流品质折服英国绅士 中国制造挺近高端市场

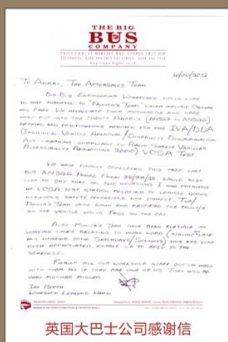
红色双层巴士是因伦敦而存在的，当初设计者的意图是把它设计成道路上移动的英国家具，它的设计风格与伦敦的城市风景和交通系统相得益彰，体现着伦敦人独特的审美情趣，伦敦市民称红色双层巴士为“马路主人”，还成立了“双层巴士协会”，其对双层巴士的喜爱之情可见一斑。

正是因为如此，当首批中国制造的双层观光客车今年2月份运抵伦敦的时候，很多伦敦人对于中国客车能否胜任经典旅游线路的运营任务表示怀疑，因为在大多数欧洲人的心目中，“中国制造”一般都是一些价格便宜的中低端商品，高端市场似乎是和“中国制造”毫不相干的。但是这批中国观光客车不仅单品价值超百万，而且即将成为伦敦街头新的“马路主人”，改变了很多英国人的传统心理。





ANKAI IN LONDON



英国大巴士公司感谢信

这批中国客车不仅要打入英国客车市场，更承担了提升“中国制造”形象的重任。要实现在伦敦成功运营，首先就是要通过英国的VOSA检测，否则就不允许上路。VOSA检测素以严格著称，反映英国人一贯的严谨精神。

尤其是这种公共客车，考核就更为严格，涉及到车辆性能、车辆安全、节能环保等各个方面。

经过安凯客车海外团队共同努力，首批20辆安凯双层观光客车全部顺利通过VOSA检测，在最短的时间内实现了在伦敦上路运营，为客车运营方节省宝贵的时间。英国大巴士公司专门给安凯客车写了一封感谢信，对于中国客车企业一流的服务给予了高度的评价。一向刻板严肃的英国绅士，也不得不为中国客车的优秀表现所折服。

完善服务体系 树立中国制造形象

安徽安凯汽车股份有限公司是我国著名的高端客车生产商，在中国最早引进“全承载”车身技术，与“赛特拉”品牌有着长达二十年的合作历史，是中国最大的全承载客车生产商。

近年来安凯客车在海外市场实现了跨越式的发展，在2011年至2012年连续取得3000辆校车出口沙特；俄罗斯350辆公路客车订单；马来西亚70辆政府招标项目订单；巴基斯坦575辆燃气客车订单。其中3000辆校车出口沙特，创造中国校车出口的最大订单，在行业内外都产生了广泛的影响。



源于欧洲、立足中国、走向世界，安凯客车走过一条引进、吸收、再创新的发展之路。在一辆客车从购置到报废的整个生命周期中，客车的购置成本只占30%左右，剩下70%都是大量的油耗、维修的费用。安凯客车认识到，最大限度地帮助客户节省后期运营费用，是在海外市场取得长远发展，树立中国客车品牌的关键，而不是简单的扩大销量。

安凯客车目前已出口到美国、英国、澳大利亚、香港、迪拜、新西兰、俄罗斯、新加坡等发达国家和地区，建立了覆盖全球的销售网络。并与来自德国、美国、日本等二十多家世界优秀的零部件供应商展长期开合作，打造国际水准的零部件供应体系。

在渠道和保障体系建设方面，安凯客车成立了欧洲、中东、南美等五大片区办事处，建立了完善的零配件供应系统，并在各个片区建立了稳固的售后保障团队，给予客户最大的服务支持。在一些重要销售区域，比如南美、中东等地区，正在建设配件服务中心，这样就可以给客户提供最快捷、最专业的售后服务保障。

这次安凯客车实现在伦敦上路运营，成功让中国客车融入伦敦文化，这不仅是中国客车行业的一次重大突破，更成为中国大宗机电产品进军高端市场的一次重大突破，为“中国制造”进军欧洲高端工业品市场吹响了号角。



相关链接： 双层客车百科

双层公共汽车是由上、下两个乘坐空间构成公共汽车，两层之间有楼梯相连接，楼梯在车厢的中部或后部。虽然双层客车的长度和宽度与一般公交车并无差别，但由于多了一层，车辆高度比其他的高，这使得此种车型的运载量比其它车要大。

双层公交车起源于英国，且有很长时间的使用历史，已成为英国的特色，在许多以英国为背景的影视作品中都能见到。这也是为什么伦敦八分钟会弄个双层巴士的原因。其中行走伦敦的红色双层公交车，更是英国的“国宝”。在一些英联邦国家，诸如印度、新加坡、南非等地，双层公交车是主要的通勤交通工具之一。

事件回顾



1 2011年9月29日，安凯客车副总经理、国际公司总经理汪先锋与世界知名双层车运营商BIG BUS公司技术总监Gerry Price签订合同。



2 英国相关认证机构正在进行车辆的检测



3 2012年1月，安凯双层观光客车正式交付，奔赴伦敦



4 2012年4月，安凯双层观光客车在伦敦正式上线运营



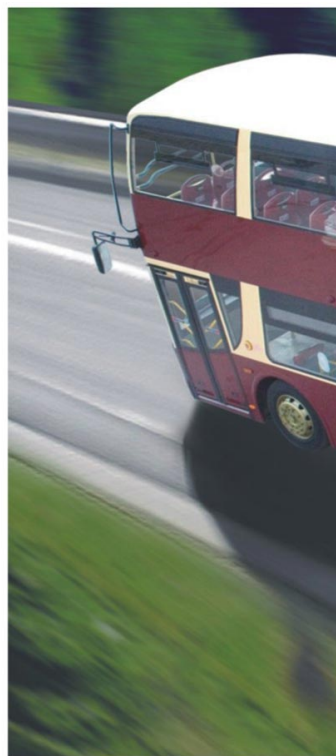
5 2012年8月，奥运期间安凯双层观光客车获得各国游客一致称赞



【车型展示】

安凯豪华双层旅游观光车 HFF6121GS-2

安凯豪华双层旅游观光车上层为敞篷式车厢，
为乘客提供了毫无阻碍的360度全景视野，
带给乘客们与众不同的视觉体验。
配备的多国语音同步系统，能够同步翻译8种语言，
最大限度方便来自不同国家和地区的游客参观讲解需求。
不论是国内还是在世界其他国家，
安凯豪华双层旅游观光车运行时的稳定性、舒适性和可靠性得到了广泛称赞，
成为中国高端旅游客车在世界上的一张名片。



驾驶室



下层乘客区



发动机舱



上层观光区



扶梯



电子显示屏



主要技术参数

车型	HFF6121GS-2
长×宽×高 (mm)	11980×2500×4200
轴距	5170/1520
前悬/后悬	2370/2920
总质量	20800
轮距 (mm)	2096/1836/2096
悬架系统	8气囊空气悬挂
发动机型号	ISLE5 340B
额定功率 (kw)	250
排放标准	欧V
最高车速 (km/h)	100
变速箱	ZF/Voith
制动系统	双回路气制动
座位数	57+21+2+1

燃气客车：技术成熟 普及仍将“路漫漫”

来源：国际燃气网

福建省汽车运输有限公司（以下简称“闽运”），隶属福建省交通运输集团有限责任公司，创建于1950年7月，主营道路客运、旅游客运、城市公共交通以及配套、维修业务，营运车辆2500多辆。道路客运形成了以福州为中心，覆盖福州地区主要乡镇、福建省县市级以上城市、全国主要大中城市的公路客运网络。2001年成为全国首批七家获得交通部道路客运一级经营资质企业之一。

作为国有大型道路运输骨干企业，“闽运”深入贯彻国家节能减排政策。2010年在福建省境内率先引进LNG液化天然气公交车，并对燃气客车在公路客运中的应用进行了试点，还同时推出智能公交管理系统等便民服务项目。“闽运”首批天然气公交客车和燃气公路客车就来自安凯客车。

据了解，安凯燃气客车为保证其安全性还特别运用了许多行业领先的补救、加强性措施，并在实际运营过程中为用户提供了细致入微的“保姆”式服务，让用户真真切切地看到了安凯燃气客车身上的诸多突出亮点和优势。那么安凯燃气客车在实际运用当中都带来了哪些实实在在的好处呢？燃气客车与传统客车相比到底有什么优势？



福建省汽车运输有限公司总工程师 程林



5月31日，在大连由安凯客车主办的“更节能、更环保、更安全——中国公路旅游客运高端论坛”上，“闽运”公司总工程师程林谈起与安凯燃气客车一同走过的历程，对安凯人表示出了由衷的钦佩。

程林表示，闽运采购的安凯燃气客车，在配置上均以安全、可靠、节能和舒适作为诉求，每款车型都是全承载车身，动力强劲，配置高端，通过一年多时间的实际运营，安凯燃气客车的卓越表现深受我们福州市民的好评。

根据目前闽运燃气客车项目的实际运营情况和厂家的售后服务举措，我们对燃气客车与传统汽柴油客车在运营、成本、燃料消耗和维修、保养服务等方面的差异进行了综合对比。燃气客车相对于传统汽柴油客车相比，具有如下优势：

一是环保性能好。由于使用天然气燃料，使车辆尾气中有害气体、粉尘颗粒排放量可减少90%以上，燃气客车给城市带来的环保效益十分巨大。乘客在乘坐时也感觉很舒适，市场接受度很快。

二是安全性能高。安凯燃气客车燃料稳定性好，不易引燃，不易发生爆炸。因为除了燃气罐的抗压能力强、燃气工作压力稳定，储气罐还配有温度智能监控和罐内混合气体通排设施。

三是续航里程长。安凯燃气客车一次加气一般可连续行驶400-600公里，与传统的燃油客车基本一致，车辆运行平稳，发动机噪音小，动力性能强，起步稳，提速快。

四是经济效益明显。我们对运营在同一线路上同一个品牌同一个型号的两款8米客车进行了一下对比，燃气客车百公里可减少燃料费在30元左右。按照我们目前公司车辆的规模来计算，一年最少可节约燃料费用6000万左右。

在各地高铁陆续开通，公路客运市场赢利率日益紧缩的大背景下，燃气客车是公路客运企业解决企业生存和可持续发展的必然选择。不过，对于中国道路运输市场来说，使用燃气客车还是一种新鲜事物，除了会给公路客运企业带来许多看得见的经济和社会利益，同时，也带来了诸多挑战。



LNG



一是燃气客车的购置成本过高。每辆LNG客车比普通车辆增加成本约4万元。

二是维修保养费用过高。燃气客车的配件价格高，LNG的燃点比汽油要高200度，火花塞和点火火花线圈的工作环境更恶劣，更容易损坏。

三是LNG新车投产后一个月内需要办理气瓶使用证，同时气瓶应进行年检（三年一次），气瓶配件安全阀需一年检定一次，压力表需半年检定一次，增加检验费用。

四是专业性较强、维修难。由于目前国内燃气客车的保有量还很有限，维修保养技术还不够普及，且配件特殊，备件供应有些滞后，从而延误了车辆维修保养时间，使维护整车成本有所上升。

五是充（加）气站网点建设还有待进一步完善。虽然中石油、中石化等能源企业已在全国各地加快天然气充（加）气站网点建设步伐，但在短期内还很难象汽车加油一样方便、快捷。

面对上述挑战，尽管其节约下来的燃料成本很快就可以收回额外增加的车辆购置成本，以及其他运营成本。但对于每一个公路客运企业个体来说，在心态上、管理上、硬件保障设施上都必需提前做好应对准备，燃气客车的大批量普及还有很长的路要走。

不过，程林最后表示，单从燃气客车的产品技术角度来看，目前国内燃气客车产品系列已相当完整，各细分市场用车款型齐全，技术、性能成熟稳定。例如安凯燃气客车是闽运公司运营最早的燃气客车产品，经过两年多时间的磨合、改进，目前在运营过程中所能遇到的各种问题已全部解决。全新推出的安凯新一代CNG、LNG客车，车辆运行状况更加良好，发动机温度控制稳定，汽化压力恒定，汽化气充足，燃烧充分，使动力更加强健，其中安凯LNG客车还开创了国内首家将中冷器系统与水箱冷却系统分开温度控制的先河。



HFF6100K06C

卧铺客车该不该退出历史舞台？ 专家：与其淘汰不如升级

文章来源：云南网 图：刘一飞



如果卧铺客车被淘汰，
人们回家的路会更难吗？
卧铺客车退出市场后，
长途线路将如何运营……

“站着不如坐着，坐着不如躺着”，对于长途客车来说，这句话再贴切不过。从昆明下州市，乘车最长需要20多个钟头，卧铺客车一直是不少旅客的首位选择。然而，再过几年，人们或许就再也买不到卧铺客车车票了，因为工信部和公安部下发公告，将要逐步淘汰这个车型。

如果卧铺客车被淘汰，人们回家的路会更难吗？卧铺客车退出市场后，长途线路将如何运营……

除了这些疑问，还有人反问“为什么不通过技术改进提高卧铺客车的安全性？”

记者向云南省工信委、云南省交通运输厅了解关于逐步淘汰长途卧铺车的情况，各个部门均表示现在没有接到任何从国家部门下发停止办理卧铺客车登记的通知。记者分别向昆明市东、西、南、北、西北5个客运站了解情况。这些长途卧铺车的数量几乎占到每个客运站的1/3。以西部和东部客运站为例，西部客运站的长途客车主要针对滇西8个州市，每天有400多辆卧铺车会发往各个州市，例如发往临沧、瑞丽的车次，至少单趟在500到800公里。东部客运站很多班车都为省际班车，多发往广州，福建等地，最长的行车时间需要32个小时。

新闻由头 >>

5年后卧铺客车将被淘汰

近几年，卧铺客车多次发生火灾、交通事故，造成多人死亡、受伤，有关部门认为卧铺客车事故率高，双过道设计存在安全隐患，单门设计不利于逃生。根据工信部和公安部632号文件规定，在卧铺客车安全技术标准修订公布之前，工信部暂停受理卧铺客车新产品申报。《公告》称：自今年3月1日起，相关企业暂停生产、销售卧铺客车产品；各地公安交警部门，停止办理卧铺客车注册登记。这意味着卧铺客车将在5年后退出营运市场，原有长途卧铺线路将由高级舒适的座位客车替代。

落地昆明 >>

逾三成客车是卧铺车

目前我国共有营运卧铺客车3万余辆、客位近100万个，客运线路5000余条，从业人员15万余人，主要承担国内800公里以上长途客运和部分400-800公里线路及部分国际道路运输线路，覆盖全国31个省（自治区、直辖市）。在一些偏远地区和交通欠发达地区，卧铺客车的交通需求还是比较大的。

市场影响 >>

长途线路生存渐难

记者从昆明各大客运站了解到，目前卧铺大巴在长途客车中占比很大。将长途卧铺车改为座位客车，不少旅客会因为舒适度的改变而换乘火车，预计今后省际的客运班线客流会受到一定影响，长途线路可能更难生存。

例如目前拉萨到云南香格里拉，有8辆卧铺客车在跑，该线路行程需要3天。一辆大型卧铺客车有38个床位，同样大小的大巴车，座椅则有50个左右。“路程那么远，如果全程坐着，3天的时间，没有几个人能受得了。”

几大客运站的负责人均表示，如果乘坐时间较长，座位大巴会给旅客带来极大的不舒适感。而且，在淡季，长途卧铺车的票价会比火车便宜很多。再说云南省内的很多地区还没通火车。

专家建议 >>

与其淘汰不如升级

现在乘客们乘坐的卧铺大巴在内部结构上已经做过两次调整,也就是说,现在乘客乘坐的已经是第三代卧铺大巴。不过,记者在這些大巴上发现,每辆车可以乘坐36人到37人,然而车内过道偏窄,一旦在发生事故时,很难快速逃生。

因此业内人士建议,与其淘汰卧铺大巴,不如在技术上加以改进。例如可以将卧铺大巴装上安全带,这样可以保证乘客安全,另外,要增加车内的消防设施。现在的卧铺大巴外壳多为组合式的,一旦发生车祸,外壳会散落,如果可以改进成为车身一体式,这样就大大保证了乘客的安全。

各方声音

卧铺客车该不该退出历史舞台,主要看有没有市场需求,要按照市场规律和我国现实国情办事。因为卧铺客车是当前低收入群体出行不可或缺的交通工具,目前市场需求依然十分旺盛,一停了之的做法会影响道路客运可持续发展。

乘客:回家路更难了

云南地域辽阔、铁路通达度低,卧铺客车是长距离客运的重要工具。卧铺客车的服务对象60%是农民、农民工、个体从业者等中低收入人群,这部分人群选择替代出行支付的能力也较低。部分大学生,寒暑假返家也会选择卧铺客车。

在昆明工作的高先生每次回陇川老家,都不得不坐卧铺客车。“昆明到德宏州的陇川,全程804公里。如果卧铺客车被淘汰,那自己回家就更难了。”

司机:受罪的是乘客

昆明至瑞丽的客车司机姜师傅说:“如果火车票好买,乘客就不会坐卧铺客车;如果火车能直达,乘客就不会坐卧铺客车……”

昆明至景洪的客车司机张师傅说,昆明至景洪公路里程为700公里左右,每天有20多班卧铺班车和普通班车开往景洪,车程需要18~24小时。如果卧铺大巴被淘汰,“受罪”的当然是乘客。不过司机黄师傅也表示,相比长途客车,淘汰卧铺客车对300公里左右的短途客车影响很小。

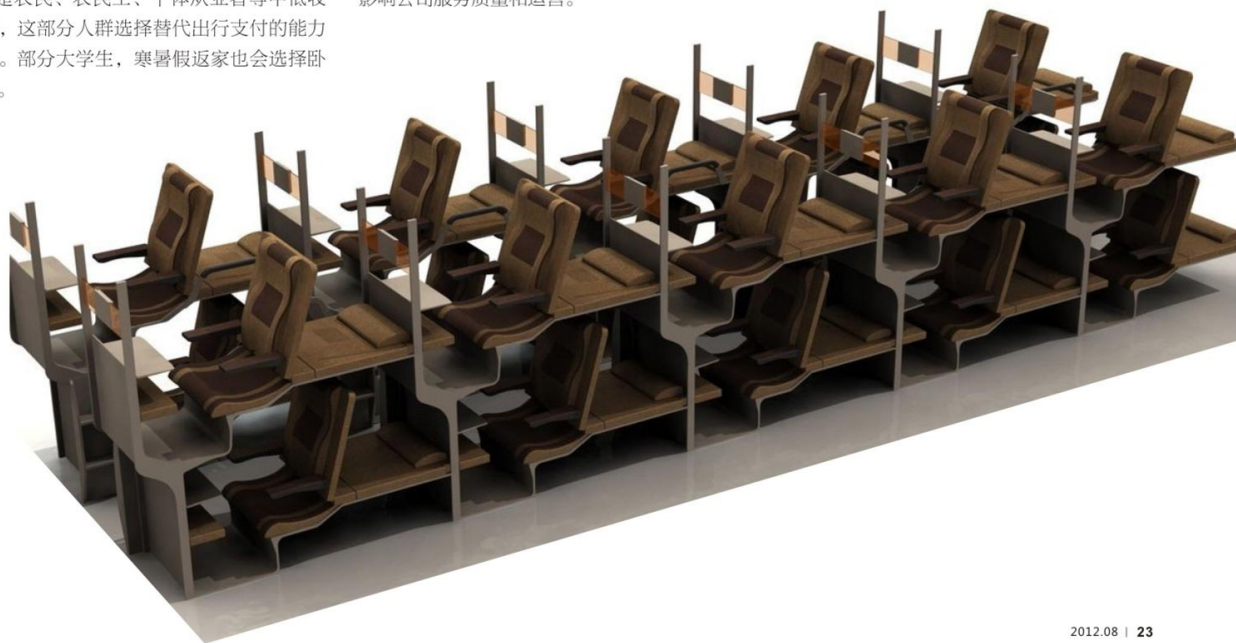
企业:运营会受影响

实际上,除了广大旅客,卧铺客车被淘汰还是众多客运企业不能承受之“重”。

“淘汰卧铺客车,给面对激烈的空铁竞争的道路运输企业出了大难题。”昆明几家客运公司负责人均忧心忡忡地说:“公司近一半的车辆是卧铺客车,上座率在70%以上,要是卧铺客车被暂停生产、销售、上牌,这对客运企业来说影响太大了。”

对于将推出的卧铺客车替代车型,他们说,目前还未考虑购买。因为把卧铺客车换成座位客车,肯定会降低乘坐的舒适度,肯定会影响公司服务质量和运营。

业内人士建议,与其淘汰卧铺大巴,不如在技术上加以改进。例如可以将卧铺大巴装上安全带,这样可以保证乘客安全,另外,要增加车内的消防设施。现在的卧铺大巴外壳多为组合式的,一旦发生车祸,外壳会散落,如果可以改进成为车身一体式,这样就大大保证了乘客的安全。



江淮专用校车底盘

收获上市以来最大单批次订单

6月12日，江淮底盘喜获扬州亚星客车股份公司120台专用校车底盘订单，这是江淮专用校车底盘上市以来获得的最大单批次校车订单。

这批采用了江淮HFC6700K3YD3专用校车底盘的亚星校车，完全符合《专用校车安全技术条件》，部分配置甚至高于技术标准。产品遵循了“安全、可靠、适用”的设计理念，采用美式“长鼻子”造型和发动机前置设计，增强校车的安全性能，有效保护了司机及学生的安全。

从最初的标准之争，到校车标准出台，再到《校车安全管理条例》的实施，中国的校车市场伴随着季节的变化，也迅速从冬走到了夏，成为2012年商用车市场最炙手可热的明星。作为国内历史最久、技术实力最强的专业客车底盘制造商，多年来，江淮客车底盘在技术水平和产品品质上始终保持着行业领先地位。校车市场的兴起对于江淮客车底盘公司来说，无疑是又一次充分展示企业实力的机会。

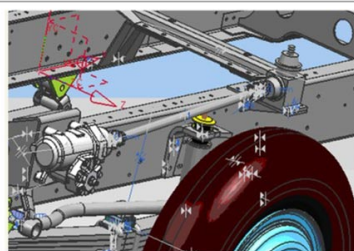
据统计，2012年1-5月，国内共销售校车10022辆。从细分市场的销量看，5米以下校车613辆，占6.1%；5-6米902辆，占9%；6-7米3265辆，占32.6%；7-8米3349辆，占33.4%；8-9米校车1144辆，占11.4%；9米以上749辆，占7.5%。可以看出，6-8米的中型校车占据了近66%的份额，成为校车市场的绝对主力。江淮客车底盘公司紧抓校车市场爆发式增长的市场机遇，已开发出5.5-10米的全系列专用校车底盘，其中，6-8米的专用校车底盘正是江淮底盘的优势产品。

对于7.3米以下的专用校车底盘，江淮采用了自己独有的弯纵梁车架设计，并匹配了江淮自主研发的江淮4DA1系列发动机，助力转向、前盘式制动系统等配置也一应俱全。相对于普通直纵梁，弯纵梁车架在满足《专用校车安全



江淮4DA1系列发动机

江淮专用校车底盘 HFC6700KYXD3



卧式方向机



胎压监测传感器



搭载HFC6700KYXD3
专用校车底盘的
江淮客车



① 独立储气筒 ② 缓速器
③ 油箱保护架 ④ 弯纵梁

技术条件》标准的前提下降低了离地间隙，整车的重心更低，加上匹配了加宽的前后车桥，使得整车具有更好的行驶稳定性。而江淮4DA1系列发动机是目前市场上同类产品中的佼佼者。该机在五十铃4JB1发动机基础上通过优化供油和进气系统，采用德国Bosch电控高压共轨、低噪声齿轮等多项先进柴油机技术，其最大功率达88kw，百公里油耗仅8升，比同类机型低10%以上，并在可靠性、燃油经济性、动力性、噪音控制等各方面都具有较大优势。

此外，江淮还推出了一款6米级的江淮宝斯通校车底盘。该底盘采用了前双横臂式独立悬挂、整体冲压的弯纵梁、盒式车架结构等多项高新技术，不仅自重轻、油耗低，而且安全性和舒适性也高于同类产品，被公认为目前国内市场上最高档的中型专用校车底盘。

对于7.3-8米的校车底盘，江淮客车底盘公司充分考虑到长头校车的布置需要，采用了角转向器转向设计形式，并配备17.5寸大规格前盘式制动器，使得整车的操控性和安全性优于同类车型。该车座椅可采用2+2或2+3布置，适合改装成2.25-2.4宽度的中小学校车，可搭载27-45名学生。

来自江淮客车底盘营销公司的校车底盘销售数据显示，1-5月，公司共销售专用校车底盘1157台，超出2011年全年校车销量的160.6%。其中，6-8米中型校车底盘980台，占销量的84.7%。



使用江淮专用校车底盘制造的校车产品

中国电动校车产业联盟成立

安凯客车助力新能源校车发展

2012年5月22日，新能源“电容型锂离子电池”科技成果新闻发布会在北京人民大会堂隆重召开。全国政协副主席白立忱，国家有关部委、辽宁省政府和国内相关产业的百余位企业负责人参加了本次会议。安凯客车董事长王江安在本次会议上与相关企业共同发起成立我国首个“中国电动校车产业联盟”，并签署了合作文件。

安凯客车董事长王江安与杨裕生院士亲切交谈



2012年4月，《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》获得国务院讨论通过，其中明确提出“要以纯电驱动为汽车工业转型的主要战略取向，当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化”，指出了我国新能源汽车的发展路径。本次科技成果新闻发布会，展示我国在动力电池领域的最新科研成果，并通过上下游企业的合作，推进新能源汽车产业化进程。

联合上游企业 推进新能源客车商业化

安凯客车在本次会议上参与建立中国首个电动校车产业联盟，推动纯电动客车在校车领域的推广。2012年，中国校车市场快速增长，成为今年拉动中国客车市场增长的主要动因之一。而中国校车产业还处于初始阶段，和国外发达国家的校车产业还有一定的差距，随着中国电动校车产业联盟的建立，中国校车发展站在了新起点和新高度，有望走在世界校车产业的前列。发展新能源校车，可靠性和安全性无疑是排在第一位的，安凯客车在该领域已经有了深厚的积累，通过参与该产业联盟，能够更好地助力中国新能源校车的发展。

目前安凯纯电动客车已经在北京、上海、大连、昆明、南昌、合肥、株洲、乌鲁木齐等21个城市上路运营，是覆盖城市数量最多的新能源客车品牌。南到海南，北到东北，安凯纯电动客车在不同纬度、不同气候、不同路况下经受了重重考验，为我国大面积推广纯电动客

车积累了大量的第一手运营数据，为后续研发奠定了坚实的基础。其中在我国东北的辽宁省朝阳市，安凯纯电动客车经受住了冬季零下24℃低温考验，截止到2012年5月20日，在该地区安凯纯电动客车单车已安全运行35190公里，一次充电续航里程可达300公里，安凯纯电动客车的适应性和可靠性得到了充分的验证。

2012年5月，安凯纯电动客车在澳门完成了一个月的试运营，使广大澳门市民感受到了国产纯电动客车的风采。同样是在今年，由安凯纯电动客车组成的中国第一条纯电动公交线路——合肥18路上实现了纯电动客车单车连续运营13万公里，运营期间无大修，没有更换过电池，创造了中国乃至世界纯电动客车商业化运营纪录。

坚持自主创新 获中国工程院院士肯定

受邀参加本次科技成果报告会的中国工程院院士杨裕生先生，对安凯纯电动客车给予了充分的肯定和高度的评价。杨院士表示：安凯纯电动客车在系统安全和自主创新方面做得很好，在车辆的外观造型、系统稳定性等方面做得十分出色。杨裕生院士一直致力于电池、超级电容器和燃料电池等方面研究，并倡导中国优先发展纯电动汽车。早在2010年安凯增程式纯电动客车产品鉴定会上，杨院士就对安凯增程式电动客车给予了高度评价，认为其具备大规模商业推广的潜力。本次会议期间，王江安董事长与杨院士就新能源客车技术发展和商业化推广等问题进行了交流。

安凯客车长期以来坚持自主创新，不断推进新能源客车产品的商业化水平，并成功研发了具备完全自主知识产权的电控系统。2012年初，“国家电动客车整车系统集成工程技术研究中心”落户安凯客车，成为在电动客车领域我国唯一一家工程技术研究中心。该中心建成后，将成为整个中国新能源客车行业的技术研发平台、人员培训平台和科技交流平台，将极大地推进中国新能源客车发展水平，推动整个行业的产业化进程。

安凯客车参与发起中国电动校车产业联盟，成为今年中国新能源客车行业的重要事件，也是广大新能源汽车企业对国家政策的积极响应，我们期待中国新能源客车在校车领域有更大的发展。



王安董事长（前排中间）在签约仪式现场



2012年5月22日
新能源“电容型锂离子电池”科技成果新闻发布会
在北京人民大会堂隆重召开



新闻发布会现场

清华大学青睐江淮宝斯通

展现自主品牌风采

Show The Self-brand Style

2011年清华大学百年校庆期间，在安徽省人民政府与清华大学战略合作签约仪式上，安徽省政府向清华大学赠送江淮宝斯通豪华商务客车，作为清华百年校庆贺礼。选择江淮宝斯通，因为其代表了安徽汽车工业的杰出成就，代表了中国汽车工业坚持自主创新、创立自主品牌的企业精神。

在清华大学运营的一年多以来，江淮宝斯通表现出色、性能稳定。多次承担清华大学的贵宾接待任务，多名来清华大学访问参观的国内外知名学者、重要领导均乘坐了江淮宝斯通，并对其一流的乘坐体验表示赞赏。让众多人士感受到了中国制造的风采，树立了中国高端商务客车的品牌形象。

江淮宝斯通作为自主7米公商务客车当中的领军者，传承了日系产品的优势资源，根据中国道路特点，发挥江淮国内领先的底盘技术优势，打造了宝斯通高端商务底盘。全面采用轻量化设计，使用无骨架车身和轻量化车桥，有效地降低车身自重，在行驶中可节省能量消耗；采用前独立悬挂技术，与常见的少片簧悬挂相比，独立悬挂使得减震更加柔和，能够大幅降低坑洼路面对于车内乘员的冲击，提高乘坐舒适性；动力总成方面，搭载代表目前国际领先技术的NGD3.0-C3HA发动机，实现大功率，强劲动力，环保、低油耗等特性，配合丰田技术的5档变速箱，换挡平稳清晰，将发动机强劲的动力输出更科学；弯梁车架可以降低车辆重心，加上进口大直径膜片弹簧离合器，确保离合器的操纵轻便性、使用可靠性。



另外江淮宝斯通由内到外高端商务设计，给乘客全方位的一流乘坐体验。其造型美观大方，全车电泳处理，内饰设计豪华舒适，多种选装配置，满足客户不同需求。江淮宝斯通的纯电动窗帘可以根据乘客需要调整到适宜的高度；座椅采用180度的大幅度座椅旋转角度，满足各种商务需要；座椅靠背曲线、海绵弹性均按人体工程学设计，让商务人士能够彻底放松疲劳；此外车内还配置了车载冰箱、多媒体演示系统、环绕立体音响，全方位的高端配置，让每一个江淮宝斯通的乘客都能享受五星级乘坐体验。

在2012北京车展期间，江淮宝斯通首次被指定为北京车展官方指定用车，在世界汽车巨头云集的北京车展，完美展示了中国自主品牌的风采。在2012年的北京两会期间，江淮宝斯通更是承担了两会接待任务，出色的完成了相关服务工作，并得到使用方的高度评价。目前江淮宝斯通已经成功服务全国两会、大连达沃斯论坛、上海世博会、中博会等重大活动，在清华大学、财经大学、中国海关等单位承担了重要接待工作。在“传承、超越”的品牌核心价值的引领下，江淮宝斯通将继续以国际一流品质与服务回报广大客户。



江淮宝斯通 风采



江淮宝斯通是江淮汽车集团立足50年客车经验制造
融合德国、日本、韩国三国技术优势资源
协同自身研发、产业发展内部优势资源
针对公务、商务、旅游、团体等市场
潜心研发制造的高档、高品质产品
是中国真正的公商务公路客车民族品牌开拓者



纳威司达中国市场总监 姜一舟

姜一舟：

纳威司达“情定”江淮非冲动 绝不让校车安全打折扣

继江淮汽车牵手纳威司达签署了校车及巴西轻卡项目合作意向书之后，不少人心存疑惑：在国内众多具有实力的校车生产企业中，纳威司达为何“情定”江淮，是冲动还是经过了理性的思考？合作思路与发展规划又将是怎样的呢？

在2012年5月16-18日举办的道路运输展上，在纳威司达校车再次独领风骚之际，记者有幸采访了纳威司达中国市场总监姜一舟先生。他表示：近来，中国的校车问题备受关注，专用校车安全国家标准、校车安全管理条例也在逐步完善，中国正在努力建立符合其独特国情的世界一流的学生客运体系，这必然会给整个中国、全社会、学生和带来利益。同时，中央政府、地方政府及交通运管部门对中国校车运营的重视程度不断提升。这些均给纳威司达带来了信心。而江淮作为中国顶尖的整车及底盘制造商颇具实力，我们有理由相信：携起手来，定能在中国校车市场的蓝海中国扬帆远航。

合作之路一波三折 校车促进“柳暗花明”

事实上，早在2010年9月16日，纳威司达公司与江淮就在北京就正式签署了《发动机合资项目》协议，并与纳威司达公司和美国卡特彼勒公司的合资公司签署《中重卡合资项目》协议。一年半过去了，大家得到的回复仍是项目等待批准中。

正在业内猜测江淮与纳威司达的合作可能会无疾而终时，两家公司在北京车展上签署了《江淮汽车-纳威司达深化合作相关项目意向书》，欲在校车领域优势互补，强强联手。那么，合作将如何展开呢？

众所周知，江淮前身是创建于1964年的合肥江淮汽车制造厂，自1990年开发出客车专用底盘，填补了国内客车底盘的空白，改写了中国客车由货车底盘改装的历史，其后开发的各系列产品均取得成功，并在各细分市场占据领先地位。由此可见江淮在底盘研发方面具有非常强的实力。整车制造方面，（江淮客车于1997年与韩国现代合作，先后引进AEROTOWN、AEROBUS客车系列（9米-12米）。作为现代客车在中国唯一指定生产厂家，江淮客车与现代客车进行不断的技术交流，江淮客车同步、滚动地引进现代技术，并同现代客车联合合作开发新型客车，始终保持江淮客车技术领先。引进先进技术的同时，江淮客车引进国内外先进的设备，其中关键设备引自韩国、美国和日本。多年来形成并积累了丰富的设计制造及装配客车经验，如今其下料样板化、成型模具化、组装靠模化、操作半机械化，检测规范化，处于同行业领先水平。

而纳威司达则是北美最大的校车制造商，是全球专业校车的鼻祖和市场领先者，拥有先进校车技术和近百年的专业校车历史。但对于纳威司达来讲，真正想要在中国校车市场上立足，最好还是通过本地的合作伙伴，从而更有放矢地根据中国特殊需求，设计、生产、制造美国化的中国校车。

“我们的合作思路是先把纳威司达校车产品的核心技术引入进来，并尽快把纳威司达的车身、底盘技术以及有关校车安全的设计技术尽快应用到江淮整车及底盘制造上。优势互补，用最优化的技术与工艺制造符合中国标准的校车。”姜一舟先生介绍。

安全至上研产校车 让中国校车比追美国

在美国，校车运营数量约48万台，接送学生2600万人，12岁以下学生乘坐校车的比例高达53%。同时，校车事故率0.01次/1亿英里--相对应的数字是火车0.04，其他公共交通0.06，普通车辆0.96。所以一提起美国校车，大家最先想到的就是安全、放心。为何美国校车能做到这一点？与江淮合作研发的校车是否能像美国校车一样强壮威武呢？

姜一舟先生介绍，美国校车之所以安全有3个原因：首先，质量过硬—安全可靠的校车当然必不可少；其次，运营管理。由于美国采用学区制，同一学校的学生居住很近，方便校车接送，再加上第三方承包商负责运营，校车运营井然有序；再次，美国校车安全方面的法律法规十分健全。概括而言，就是“产品+运营+法规”的完整全面的校车使用环境。

NAVISTAR®

“以美国纳威司达校车为例，其之所以备受欢迎，主要源于我们珍视孩子安全基于一切的核心价值观、对学生运输需求的深刻理解、以及研发、生产、服务三位一体化的运营体系。”姜一舟先生表示，“我们未来的产品定位应该还是在市场中高端。不希望参与那种所谓的以价格竞争为优势的体系，我们始终强调的是把自己在校车生产上一些安全特性及设计的理念融入与江淮的合作当中，在这个基础上，坚持不低于我们在美国校车产品的安全性为原则，与江淮团队共同做合理的市场调研，找准市场定位。让中国孩子跟美国孩子享受同样的安全保障。”

生活中，一枝娇艳美丽的牡丹常令人倾倒与陶醉，但遗憾的是一枝独放永远不能代表春天，春天应是万紫千红的世界。纳威司达与江淮的强强联合，开启未来校车道路的探照灯，给中国校车市场的春天带来了信心。



江淮汽车与纳威司达签署校车及巴西轻卡项目合作意向书





大连交运集团有限公司副总经理 张道健

张道健：

因为信赖 所以选择

图文来源：中国汽车报 周庆文

“安凯的全承载车身技术，让车辆更轻，安全又经济，给企业创造了不少效益。”大连交运集团副总经理张道健在中国公路旅游客运高端论坛上对安凯客车的赞美溢于言表。

大连交运集团是响当当的企业，其历史可以追溯到60多年前。2000年8月，原来大连人熟悉的大运、二运、长途客运公司、汽车总站等5家企业以资产为纽带实行了重组，大连交运集团从此走上快速发展的道路。大连交运集团有限公司副总经理张道健告诉记者，目前公司的营运车辆有3000多辆，主要经营长途班线客运线路。

改革 赢得市场先机

重组后的大连交运集团进行产业结构调整，实行流程再造，理顺管理秩序，优化集团内外部环境，提升资本运营质量；通过创新、管理与发展积极应对新的危机，缓解、消化、解决各类矛盾，夯实发展基础，使企业规模不断扩大。

资料显示，2009年，大连交运集团将传统的组织结构与先进的组织管理模式相结合，结合交通行业的特点，对现有的产业结构和组织机构进行大胆变革，以产业为标志将集团业务划分为客运中心、物流中心、站务中心、汽车检测中心、汽车维修服务中心、旅游散客服务中心、多种经营中心、新能源汽车应用中心、国际客运中心、企业文化产业中心等十个公司化运作的经营组织，实行集中决策指导下的集约经营。

目前，大连交运集团先后开辟的省（市）客运线路比2003年增幅超过23%，使大连长途客运辐射半径达20多个省（市）自治区、百余座大中城市，最长线路达3000公里。目前，集团按照十年发展规划，正在运作开通蒙古、越南、朝鲜和俄罗斯的国际班线。

在大连市，随着城市规模的扩大和城乡结合逐渐紧密，大连交运集团的一些城郊和农村线路也逐渐开始了公交化运营。

此外，大连交运集团还肩负起大连市节能与新能源汽车应用示范工程的任务，并代表大连为夏季达沃斯会议提供绿色环保的交通服务，向世界展示中国大连推广应用节能与新能源汽车的“绿色理念”。

在改革中，交运集团还下大气力进行软硬件设施的更新改造，提高和完善各产业特别是“窗口”单位的服务设施功能。各种车辆统一了标识、标志，长途客车基本达到豪华高档标准，市内短途客车车龄基本在5年以内，为客运服务档次提高创造条件。

合作 建立品牌信任

张道健告诉记者，在选择车辆时，大连交运集团综合考虑产品的性价比、售后服务等方面的因素。从2008年起，安凯客车进入大连交运集团的视野，并逐渐成为主力品牌。“公司以前与国内的主流客运公司都有过合作，最终安凯客车在竞争中胜出，特别是安凯的全承载客车技术，让车辆更轻，安全又经济，给企业创造了不少效益。”张道健说。

目前，安凯客车在大连交运集团的比重超过50%。张道健说，在一些长途线路以及路况比较复杂的城郊线路多选择安凯客车，主打车型的长度都在10-12米。最近几年，大连交运每年车辆更新金额都在1亿元以上。“以前车辆品牌较为分散时，维修、管理成本都比较高。现在车辆的品牌集中了，有利于降低配件库存，降低维修成本。”张道健说。

安凯客车引领并推动了中国全承载技术的发展，目前很多其他企业也在车辆上应用全承载技术。安凯客车的全承载技术优势是否受到影响？张道健认为，安凯全承载客车比其他品牌车的稳定性更好，而且节能优势突出，更重要的是，安凯客车对市场的反应速度、售后服务等方面，都有亮点。比如，北方地区天气寒冷，安凯客车上的暖风设置就很人性化。



沟通 让合作深入

安凯客车良好的品质让双方的合作关系更加深入，安凯客车也加强了与大连交运集团的沟通。5月31日的中国公路旅游客运高端论坛在大连举办，大连交运集团也给了很大支持。2009年大连交运集团负责夏季达沃斯论坛交通保障任务时，选购的新能源车就是安凯纯电动车。安凯技术人员认真、敬业的精神和加强与客户沟通的做法，得到大连交运集团的认可。这批车辆最长的运营里程已经达到13万公里，给大连交运集团留下深刻印象。在论坛举办期间，安凯客车展出了天然气客车。张道健说，随着加气站等配套设施的完善，大连交运集团也准备采购天然气客车。

中日韩 三国绿色轮胎产业发展趋势

文章来源：中国经济网

慕尼黑科技大学近日发布研究报告指出，近年来，节能汽车的需求急剧增长，使得人们对节能轮胎发展的关注也日益增强。由于未来汽车生产标准和节能要求的提高，优质橡胶生产商将在亚洲市场拥有极大的增长潜力。

欧盟轮胎标签法推出在即

由于担忧二氧化碳排放增长加剧全球变暖，世界各国纷纷采取行动以降低汽车能耗。欧盟二氧化碳排放中，轿车占到12%左右。轮胎滚动阻力大小对汽车能耗水平和二氧化碳排放具有重要影响。

与传统轮胎不同，绿色轮胎能够有效降低滚动阻力，从而使得轿车的能耗下降5%-7%，而卡车则能降低9%。因此，欧盟推出了欧洲轮胎标签法，制定了一套有关滚动阻力、湿路附着力和噪音的技术标准，进而推动绿色轮胎的推广。

欧盟轮胎标签法将于2012年11月生效，亚洲国家也据此纷纷考虑推出新政。日本、韩国和中国等主要轮胎生产国因此对亚洲主要市场保持高度关注。



日本

从数据上看，日本确实在控制汽车能耗方面付出巨大努力，且成效颇佳。道路部门2003年能耗占比为15.05%，但2008年该比例已降至13.93%。日本已经出台运输部门排放法，这一法律目前是世界上最为严厉的。

在向节能运输体系发展的过程中，引入综合性的轮胎标签标准是日本最为重要的措施。该标准由日本汽车轮胎生产商协会起草，并于2010年逐步实施。从技术上讲，日本这一标准与欧盟的相当。基于该

标准，日本可以通过引入滚动阻力和湿路附着等指标建立分级体系，从而对亚洲其他国家提出新的标准要求。

自2010年1月以来，日本标签标准已经在各地区陆续实施，并于2011年12月全部实施。日本轮胎市场始终是全球前五大市场之一。由于绿色轮胎生产商正在大规模扩大投资，绿色轮胎在日本市场的占有率将迅速扩大。到2020年，绿色轮胎市场占有率预计将达到80%。



WANLI	DEBICA	SAVA	FULDA	GT RADIAL	UNIROYAL
E	E	F	E	E	E
71,4 dB	71,4 dB	72,8 dB	72,3 dB	69,9 dB	72,1 dB
VREDESTEIN	BRIDGESTONE	DUNLOP	GOODYEAR	CONTINENTAL	MICHELIN
F	E	E	E	E	E
71,1 dB	70,9 dB	70,8 dB	72,2 dB	71,3 dB	71,3 dB

韩国

韩国是亚洲最发达国家之一，其经济始终保持上涨趋势，而公用车和私家车数量也在稳步上涨。同日本类似，韩国也引入了轮胎标签机制，该机制中包括了滚动阻力和湿路附着着力等指标，并且其每一等级限制也同日本和欧盟保持一致。这一政策有利于韩国未来降低交通部门能耗，并与发达国家的标准保持一致。自2012年11月起，轮胎监管法将正式生效。因此，韩国未来的绿色轮胎市场对于投资者而言将非常具有潜力。

中国

中国是全球经济增速最快的国家，这对于基础设施建设而言具有重要意义。自2000年以来，道路基础设施建设年均增速始终保持在20%。至2010年，道路网络总长度已经达到398万公里。基础设施建设高速增长导致能源消费、碳排放和空气污染持续增长。随着对环境问题愈发关注，中国政府更注重发展绿色经济。根据“十二五”规划，中国将调整经济结构，提高经济增长质量和稳定性。

然而，中国目前并未采取任何政策来促进绿色轮胎产业的发展。根据最新起草的《节能与新能源汽车产业发展规划》，电动汽车业的发展将更为关注。中国同样执行一系列《机动车国家排放标准》，与《欧洲排放标准》相对应。未来，高效轮胎的引入将有利于进一步降低机动车能耗，因此将有助于整个交通部门碳排放的下降。预计中国汽车产业未来将更加注重环保、节能和安全性。



康明斯

支持中国主机厂服务伦敦奥运

Cummins

Support for Chinese OEMs
Services to London Olympics

2012年7月28日，第30届奥运会在伦敦开赛在即，
搭载康明斯发动机的一百多辆中国制造的客车将首次服务伦敦奥运会，
向世界各地的游客展现中国客车的品质与风采。



康明斯 Cummins

2012年7月28日，第30届奥运会在伦敦正式开赛，奥运期间搭载康明斯发动机的一百多辆中国制造的客车服务伦敦奥运会，向世界各地的游客展现中国客车的品质与风采。

从2011年开始，人们在泰晤士河畔看到来自中国安凯客车的红色双层敞篷观光巴士，它们搭载了康明斯ISL8.9升欧V发动机，运营在凝聚了伦敦桥、伦敦塔、国会大厦、威斯敏斯特教堂、白金汉宫等历史文化遗迹的黄金旅游线路上。

品质可靠 经验丰富

2008年北京奥运会，12700多辆配备康明斯发动机的客车在北京的大街小巷和场馆之间承担着运输任务。康明斯以优异品质和完备服务确保了这些车辆在奥运期间的零故障运营。

2009年新中国成立六十周年大庆，多辆各省和群众游行花车搭载了康明斯发动机，在康明斯服务小组的精心保障下，再次创造了零故障运行的佳绩。欧洲是世界上对汽车认证标准非常严格的地区，能够被一贯以严谨著称的英国奥组委选中不仅要具备良好运营经验，还需经过一系列严格的欧盟认证和英国的检测，这些中国客车厂的产品都顺利地通过了。丰富的运营经验、可信赖的品质和超低的排放使康明斯成为了中国主机厂走向国门的主力。

这次服务奥运的车辆所装配的ISB（140-300马力）和ISL（280-400马力）系列发动机，排放可达欧V及以上标准，是康明斯在全球客车市场久负盛名的中马力机型。超高的升功率和超大的扭矩输出，无可比拟的可靠性、以及全球领先的排放标准使得这两款机型成为全球公交、旅游客车的标杆产品。



搭载康明斯发动机的中国客车行驶在伦敦街头

康明斯中型客车发动机

康明斯拥有业内最成熟的中马力客车产品线，适于各类公交车、旅游客车、城市客车的应用。ISB系列4.5升和6.7升全电控发动机，功率140-300马力（103-221千瓦），排放标准满足国III/欧III、国IV/欧IV、欧V和EEV，扭矩可达1100牛·米，全球B系列发动机保有量超过700万台，是全球主流客车厂商的首选。

ISL系列8.9升全电控发动机，功率280-400马力（206-294千瓦），排放标准满足国III/欧III、国IV/欧IV、欧V和EEV，重量仅706公斤，超高的升功率和低速扭矩，可与更高排量的重型机媲美，是国内主机厂出口高端欧美市场的主力机型。

服务完善 支持出口

在以优异品质和超低排放鼎力支持中国主机厂进入欧美高端市场的同时，康明斯仍在不断的加强服务网络的建设，通过遍布全球190多个国家和地区的600多家分销机构和16500多个经销商网点为中国客车企业的海外战略提供强有力的售前、售中和售后全周期的支持，成为中国主机厂闪耀于世界舞台的坚强后盾。

Damages and Countermeasures of bus overcrowding

浅谈客车超员的危害与对策

作者：李茂 张欣 胡剑波 来源：四川省江安县公安局交通管理大队



在经济高速发展的今天，公路运输因其便捷、高效、价格适中的特点已经成为客货运输的主要载体。但由于车流量的不断增加，导致了各种道路交通违法行为的不断上升。虽然交管部门不断加大对超员违法行为的查处力度，然而部分车主受利益的驱使，无视法律法规和乘客的生命财产安全，依然我行我素、以身试法，特别是在每年的“五一”、“十一”、春运等高峰期，超员现象依然屡禁不止，超员手段和花样不断翻新。公路客运车辆超员，已经成为公路交通管理的一个顽疾，为公路交通安全埋下了重大隐患。一起起重特大道路交通事故又一次给人们敲响了客车超员带来的痛苦和危害的警钟。

如何减少和预防客车超员带来的危害，笔者结合本县实际存在的问题进行综合分析，提出我个人的看法，建议及相应管理对策。

客车超员带来的危害

客车超员后，为躲避交警检查，必然有部分乘客只能拥挤在车厢内，在车辆行进过程中，如急转弯、刹车，很容易造成乘客在车厢内磕碰，容易发生“客伤”事故，特别是对一些根本没有任何防护能力和自救能力的孩子，像这样超员行驶，一旦出现意外，后果将不堪设想。由于客车超员载客，导致车辆超出其载重量，会增加驾驶人在行车过程中的不稳定性，车辆在超员状态下，载重量增大，车辆惯性加大、制动距离加长，危险性也相应增大。如果严重超员，则极易因轮胎负荷过重、变形过大引发爆胎、突然偏驶、制动失灵、转向失控等，导致群死群伤的交通事故发生。

客车超员的原因

(一)、客运车辆资源不充分。

近年来随着城乡交流日益繁荣，和农村经济日新月异的发展，人们经济条件越来越好，出行的人们也随之增加，但客运车辆的增加却十分有限，客运运输能力无法满足人们日益增长的出行需要，难以突破运力不足这一瓶颈。尤其在农村赶集日和节假日期间，人流猛增，平时清淡的客运市场，陡然之间紧张起来，客运站站人满为患。于是急于出行的人们就无奈的选择了乘坐超员车。可以说客运运输能力的滞后，严重阻碍了人们的频繁出行，客观上也使客运车超员成为了一种无奈之举。

(二)、车主忽视法律法规，一味追求最大的利益。

车主受经济利益的驱使，只顾赚钱，不顾人民生命和财产安全。在公路上行驶的客运车辆都是从事城市间的客流运输，随着物价、汽油价格的不断上涨，特别是在“五一”、“十一”、“春运”这种人流流量高峰期，为了最大限度的获得利润，他们便冒着危险、昧着良心在经济利益和侥幸心理的驱使下，超员超载。在发生超员违法行为时，大部分超员车辆的车主和驾驶员，首先考虑的不是这种违法行为对乘客和社会的危害性有多么严重，而是如何逃避交警的检查 and 处罚，认为自己唯一的“威胁”是来自于交警的严厉处罚。最终受经济利益的驱动，见钱眼开，黑了良心的车主识法律为儿戏，识人民的生命和财产不顾，我行我素，能超则超，只要不出意外，车主和旅客皆大欢喜。

(三)、乘客安全意识淡薄。

很多乘客选择搭乘超员车，也许是由于归家心切，也许是事不关己，不愿多管闲事，加上存在侥幸心理，觉得车毁人亡的悲剧不会发生自己的身上，没有一种忧患意识，所以对自己所乘车辆的超员行为采取了容忍和默许的态度，有时甚至主动与司乘人员配合逃避交警的检查，任由司乘人员令其步行绕过检查站或乘坐其他车辆。特别是节假日人多，运力相对不足，乘客见车就坐；另外，站内和站外买票价格存在悬殊，乘坐超员车还可与车主讨价还价，乘客抱着能省则省的心态，更加纵容了利益熏心的车主，助长了肆无忌惮超员的行为，为悲剧的发生埋下了祸根。



(四)、交管部门警力有限。

江安县辖区共有7乡、12镇，要全区管控客车超员对交通管理部门来说是个艰巨的任务。平时公安交警部门除了安排警力对城区秩序进行巡逻管控外，还要负责整个辖区内的事故处理，相对的上路检查客运车辆超员的警力也就有限，能够管控的辖区道路也就相对受到限制，对于一些乡区公路上的客车超员便是有心无力了。由于警力有限，对于路面检查就只有设岗检查，但是在短时期内就能被客运司机全部摸索清楚。而且超员车辆躲避交警检查的方法多种多样：①与交管部门“打时间差”。由于警力有限，交警部门无法全天候24小时对所有路面的情况进行严格的逐车检查，利用交警早、中、晚交替班的空当，一些客运车辆车主就和交警打起了“时间差”；②遇到前方交警，绕道逃避。有些车主，对沿途的道路交通情况了如指掌，可进可退，灵活自如。遇前方检查，则临时改道，不惜多走弯路，绕过交警，逃避检查；③路途中随时停车上下乘客，与交警“打游击”。有些客车驾驶员，为了追求更大经济利润，在路途中，看到乘客招手就随意停车，不管车上是否有空座。

对症下药，有的放矢，方能从根本上遏制客车超员

(一)、抓好源头管理工作，落实各项安全措施。

抓好客车的源头管理是遏制客运超员的根本。一是根据客流量，合理调整客车班次。客车超员的根本原因在于有超负荷的客流量，只要有大量急于乘车的乘客，客车超员就有市场。因此，解决超员问题的根本措施在于，交管部门根据掌握的路面执勤情况，和有关部门紧密联系，提前预测，提前安排，根据乘客的增减情况，合理调整客车的班次，尤其是在节假日、双休日、农村赶集日等客流高峰时段，要及时协调、适当增加运送乘客的次数，缩短发车间隔时间，加快乘客疏导和分流。二是交通管理部门除了加大对车辆性能、驾驶人资质等方面严格检查外，要提前召开重点客运企业业主、重点驾驶人会议，通报辖区交通安全形势，抓好源头管理，使其从思想上重视起来，摒弃“见利忘义”“见钱眼开”的自私的肮脏思想，自觉遵守道路交通法律法规，坚决做到



不超员。并且落实“四见面”管理工作，逐车、逐人一一签订责任状，跌板上钉钉，明确责任，谁出事，谁负责，从制度上顶死。

(二)、加强交通安全宣传，提高交通参与者交通安全意识。

一是结合文明交通安全行动计划，创新模式助推交通安全宣传深入人心。首先要借助文明交通安全行动计划的有利契机，组织交警多形式、全方位、深层次地开展“五进”宣传活动。通过开展制作平安购物袋、举行交通安全宣传漫画竞赛、有奖征集宣传警示语、举办农村交通安全宣传文艺演出、召开交通安全演讲会等群众喜闻乐见、形式多样的宣传活动，构筑交通安全社会面宣传网络。其次，通过电视、报刊、网络等载体，利用打流动字幕、制作专题报道、播放公益广告、发布消息、曝光违法行为、典型事故分析等形式全方位、多层次、大流量的宣传，进一步深化广大群众对客车超员的违法性和危害性的认知，营造良好的宣传舆论氛围。

二是实行有奖举报制度，以激励的机制，让群众监督和防范客车超员，让全社会都对严重交通违法行为进行监督和防范，使乘客主动拒绝乘坐超员车辆，千万不要抱有侥幸心理。形成一个行之有效的社会宣传机制。

(三)、多方配合联勤，严管严控，让客车超员无路可走。

政府部门牵头，抽调交警、交通稽查、安监等执法人员组成联合执法队伍，采取明察和暗访两种形式，经常开展专项整治行动，专门打击客车超员严重违法行为。要严把“出站关、路查关”。把好辖区客运车辆出站关：对出站客车逐辆核查载客人数利用交通安全检查站，对过往车辆进行一一检查不定期巡逻，路巡检查要采取不定时、固定和流动相结合的办法。并利用监控设备，科技强警，形成站上查、路上巡、沿线控、点线面结合的防控网络，打消个别超员客车车主和驾驶员的侥幸心理，形成高压严管态势。一旦发现超员车辆，严格依法上线处理，对超员违法行为实施严管重罚，并通报所在企业，严重者可取消营运资格。使超员成为不可触碰的高压线，从而打压超员客车的生存空间，预防重特大交通事故的发生。





柴油机七种故障的快速诊断

① 油泵密封性能的快速诊断

诊断单体齿杆式喷油泵或I号喷油泵的密封性能时，可采用如下方法：将泵体侧置在清洁的柴油中，用打气筒从进油口处向内充气，在柱塞置于供油位置时，柴油中应无气泡冒出。

- 如果气泡在出油阀紧座锥口处冒出，表明出油阀座垫圈密封不严；
- 如果气泡在泵下体圆周处冒出，表明柱塞台肩与泵体台肩密封不严；
- 如果气泡在柱塞定位螺钉处冒出，表明定位螺钉垫圈密封不严，应予以修复。



② 高压油泵出油阀密封性的快速诊断

用听声法诊断

打开柴油机的减压手柄使柴油机减压，拉起油门，摇动柴油机，仔细倾听喷油声。如每次都能听到清脆的喷油声，表明出油阀偶件密封良好；如听到断续的喷油声，表明出油阀密封性能差，应予更换。



③ 喷油器针阀卡死的快速诊断

柴油机工作时，将怀疑针阀卡死的喷油器上端的回油管拆下，用一根细钢丝插入喷油压力调整螺钉中心孔中，直到顶上挺杆，再用手指轻轻按住钢丝尾端，若感到钢丝有急促而有力的上下抖动，说明针阀未卡死，若钢丝不动，对手指没有什么作用力，则说明针阀已卡死。



④ 柱塞偶件技术状态好坏的诊断

- 根据滑动情况诊断。将洗净的柱塞偶件倾斜45度，拉出柱塞的1/3，松手后，柱塞在自重作用下能慢慢落下，如下落过快或有卡滞现象，则说明柱塞偶件技术状态已坏。
- 根据磨损痕迹诊断。柱塞头部较小的局部区、柱塞斜槽上部、柱塞套进油孔处有明显拉痕者，都不能继续使用。
- 根据密封性诊断。将洗净的柱塞偶件用右手的中指、拇指和食指分别堵住柱塞套进油孔、回油孔和顶端孔，然后用左手将柱塞向外拉，拉时感觉有弹力，放手后，柱塞若能自行吸回拉出量的2/3以上，说明偶件技术状态良好；若吸回很小或不能吸回，说明密封性变差，不能再用。



⑤ 气门密封不严的快速诊断

摇转曲轴，当诊断活塞处于排气行程时，用手盖住排气支管VI，若掌心感觉有气流抽吸，表明排气门漏气。



⑥ 柴油机烧机油的快速诊断

以195型柴油机为例：

拆下缸盖，摇转曲轴使活塞处于下止点，擦净缸壁表面粘附的机油异物，再快速摇转曲轴，观察缸口处，若有机油流出，表明活塞环密封不严，机油上窜进入燃烧室。再装上缸盖，堵住进气支管，把排气门间隙调整到常闭状态，然后在摇转曲轴的同时，向进气门与导管的间隙中滴入少量机油，若间隙处有气泡冒出，则表明机油是由此处被吸人气缸的。



⑦ 供油时间过早或过晚的快速诊断

- 敲缸——发动机启动后，正常情况下可以听到轻微的金属敲击声。供油过早时，可听到像用硬木锤敲击活塞似的金属敲击声，转速越低越明显，供油越早声音越清脆；供油过晚，敲击声反而不明显。当然，喷嘴雾化不良，使燃油自然延迟期增加时也能引起爆炸，但比起供油时不准引起敲缸的影响要小得多，综合观察是不难区分的。
- 起动性能——供油时间对发动机的起动性能，尤其是冷车时起动性能的影响是明显的。供油时间过早或过晚都难于起动。
- 怠速和高速性能——如果发动机怠速运转良好，加速后工作性能恶化，排气管“噼啪、噼啪”地间断冒白烟，减速后又正常，这多是供油时间晚了。若发动机高速运转尚好，减速后工作情况恶化，敲击声严重甚至无怠速，排气管“砰砰”地间断冒黑烟，加速后这种现象减轻，这往往是供油时间过早。
- 负荷性能——发动机在供油时间过早或过晚时都表现无力，过晚时尤为严重。
- 过热——供油时间过早或过晚，都会使发动机产生过热现象，但表现不同。供油时间过早时首先表现为机油温度过高，并伴有水温较高的现象；供油时间过晚时，首先表现为水温过高，并伴有排气温度过高现象，而机油温度升高不明显。

解读2012年中国汽车产业十大新政

2011年,国内汽车市场为政策所左右的态势十分明显,在国家宏观经济政策导向下,汽车产业相关政策也由以促进汽车消费为主向以鼓励汽车技术进步为主转变。2012年适逢车市“调整”年,又将有多数汽车行业法规条例开始正式施行,还有部分处于征求意见状态的行业标准及法规即将正式颁布,成为汽车行业政策热点,影响着2012年车市的走向。

《中华人民共和国车船税法实施条例》

2011年2月25日,颁布的《中华人民共和国车船税法》,自2012年1月1日起施行。《车船税法》将排气量作为乘用车计税依据,增加了对节约能源、使用新能源的车船可减征或免征车船税的优惠。排气量在20升及以下的乘用车,税额幅度适当降低或维持不变;20升至25升(含)的中等排量车,税额幅度比现行税额幅度适当调高。25升以上大排量乘用车,税额幅度有较大提高。体现对汽车消费和节能减排的政策导向。

2011年12月5日,国务院发布《中华人民共和国车船税法实施条例》,自2012年1月1日起施行。《条例》细化了应税车船的范围,规定了机动船舶和游艇的具体适用税额,细化了税收优惠的规定。节约能源、使用新能源的车船可以免征或者减半征收车船税。具体范围由财政、税务等部门制订,报国务院批准。

《乘用车内空气质量评价指南》

2011年10月27日,环境保护部和国家质检总局联合发布《乘用车内空气质量评价指南》推荐性国家标准,自2012年3月1日起实施。该标准规定了车内空气中苯、甲苯、二甲苯、乙苯、甲醛、乙醛等的浓度要求,主要适用于销售的新生产汽车,使用中的车辆也可参照使用。此前,《乘用车内空气质量评价指南》在2009年发布了征求意见稿,此次正式发布的内容和征求意见稿基本相同,特别是在污染物指标及极限数值方面。

据了解,这两年涉及车内空气质量检验设备的欧美厂商已经进入中国,但采购此设备的车企只是看中车辆出口时能否符合海外市场法规,车辆在国内市场销售时,厂商鲜有宣传,消费者也无法科学评判。此政策出台将让中国消费者,车企有标准可依据,便于解决车内空气质量纠纷。

新能源汽车或拨云见日

12月27日,工业和信息化部通过官方网站发布,电动汽车充电接口和通信协议的四项国家标准已于近日批准发布,并将于2012年3月1日起实施。这四项国

家标准将为电动汽车基础设施建设提供重要的技术和标准支撑,对健全我国新能源汽车标准体系、推动新能源汽车示范试点、促进我国新能源汽车协调发展具有重要意义。此外,目前国家推广节能和新能源汽车的鼓励政策有三项,一是开展节能与新能源汽车示范推广试点。二是在5个试点城市开展私人购买新能源汽车补贴试点。三是对消费者购买“节能产品惠民工程”节能汽车给予一次性定额补助。

2012年,上述三项政策均将继续施行,并将进一步深化。2011年9月8日,商务部等十部委联合印发了《关于促进战略性新兴产业国际化发展的指导意见》。其中,国际化推进重点包括新能源汽车产业,估计2012年将出台实施细则。同时,《节能与新能源汽车产业发展规划(2011~2020年)》将会出台。

自主品牌车企获大力支持

2011年12月29日,国家发改委、商务部公布了《外商投资产业指导目录(2011年修订)》,将汽车整车制造条目从鼓励类删除。对此,国家发改委有关负责人认为:“中国整车制造能力已经很强了,无论是合资还是独资企业,整车制造生产能力都有了很大的提高,国内汽车生产企业的年产量已经达到1800万辆,排在世界前列,成为汽车生产和消费的最大市场。特别是国内自主品牌更快的成长,也使得外资发挥作用的相对有限,将汽车整车制造从鼓励类删除,也是考虑到鼓励国内企业更好的发展。据了解,根据新《汽车产业政策》中提高了外商投资项目准入门槛,包括要求新建乘用车项目须有配套的发动机生产,并且继续坚持对外商投资整车项目50%股比的限制,同时规范了汽车产品标识,进一步保护和扶持自主品牌车企的发展。

节能减排标准进一步提升

工信部发布的信息显示,第三阶段油耗目标值标准将在2012年的1月1日起实行。由于今年是导入期,所以油耗目标值为6.9升/百公里。通过一年多的节能汽车推广,新生产的1.6升及以下乘用车提前达到第三阶段油耗目标值标准(6.9升/百公里)的比例已超过60%。节能车补贴政策使三阶段油耗目标的推进明显加速,效果较好。未来的油耗政策将是车市重要政策。

此外,2011年内已有几项汽车节能减排的标准开始征求意见,这些标准有可能在2012年正式发布实施。主要有:

2011年3月7日,环境保护部对国家环境保护标准《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第五阶段)》(征求意见稿)征求意见。

2010年3月31日,环境保护部对国家环境保护标

准《轻型汽车环境影响指数测算方法》征求意见。

2011年10月21日,工业和信息化部对《重型商用车燃料消耗量限值(第一阶段)》(征求意见稿)行业标准征集意见。

目前,我国尚未发布3.5吨以上重型商用车燃料消耗量试验方法及限值的国家标准,在行业标准正式发布实施的此基础上,下一步将制定完成重型商用车燃料消耗量国家标准。

出口发展规划待出

2011年7月7日,商务部等十一部委联合发布《关于“十二五”期间促进机电产品出口持续健康发展的意见》,其中直接涉及汽车行业的有三点:第一、汽车行业被列入25个重点行业。鼓励25个重点行业的100家排头兵企业建立健全境外营销网络和售后服务体系。第二、加快出口基地建设。继续抓好汽车及零部件出口基地建设,充分运用现有资金政策,支持出口基地搭建技术研发、信息服务、产品认证、检验检测等公共服务平台。第三、建立规范出口市场秩序的有效机制。按照“政府指导、商会协调、企业自律”原则,完善汽车、摩托车规范出口秩序办法。

因此,按照上述要求,2012年国家有关部委需制定并发布《汽车行业出口发展规划》,修订《规范汽车出口秩序管理办法》,落实《意见》所提出的四项发展目标。从2011年汽车销量数据看,未来中国汽车行业依靠出口来拯救是不现实的,但是就目前约4%的出口比例来看,汽车出口仍然有相当大的空间可挖掘。

汽车三包有望出台

2011年10月26日,备受关注的《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定(汽车三包规定)》立法听证会在国家质检总局举行,各方均对汽车“三包”征求意见稿表示支持,但在涉及更换、退货责任方面的技术条款及具体执行可操作性等细节问题上仍有争议。国家质检总局法规司司长刘兆彬表示,汽车“三包”出台未设定确切的时间表,但会在吸纳各方合理意见和建议后“抓紧修改”、“尽快出台”,并会给汽车制造商、销售商和维修商一个过渡期。

预计2012年,已经过听证程序的《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》有望出台,将对今年车市尤其对售后市场产生重要影响。对于生产企业而言,进一步规范售后服务架构、完善售后服务渠道将产生重要影响。而对于消费者而言,维权成本或将就此有所降低。

此外,汽车三包法的出台一方面将是对其本身的考验,因为汽车作为一个内部复杂的大件消费品有其

特殊性，汽车三包法需要尽量考虑周全，如果实施，未来估计也需要进行修补调整另一方面，汽车三包法将是对汽车企业、经销商包括消费者的共同考验，厂家如何勇于承担，商家如何不受夹板气，消费者如果理性维权等等，都需要磨合。

汽车企业准入门槛设定

2011年11月16日，工信部产业政策司发布《乘用车生产企业及产品准入管理规则》。据悉，此次《规则》的发布，是对道路机动车辆生产企业及产品准入管理建设的进一步完善，该项政策于2012年1月1日开始执行。

在乘用车生产企业准入条件及管理方面，《规则》提高了要求。乘用车生产企业的投资项目应当按照《汽车产业发展政策》和国家有关投资管理规定，先行办理项目核准或者备案手续，待项目建设完成后，方可申请准入。具体来看，要求符合国家相关法律、法规、规章和国家产业政策、宏观调控政策、具备一定的规模和必要的生产能力和条件、具备必要的产品设计开发能力、所生产的产品符合有关国家标准及规定、具备保证产品生产一致性的能力、具有产品营销和售后服务能力等。

《规则》对乘用车产品准入也做了明确规定：乘用车产品符合安全、环保、节能、防盗等有关标准规定；乘用车产品经工信部指定的检测机构检测合格；乘用车产品未侵犯他人知识产权。

建立统一的机动车生产企业和机动车准入管理制度，一直是我国汽车企业及产品准入管理的改革方向。业内人士认为此次《规则》发布标志着乘用车产业的准入门槛将被提高，产业向升级转型的目标积极迈进。新规则提升了产业资本进入的门槛，对产品和服务的要求都很高，该政策有望遏制目前自主品牌盲目进入乘用车行业的趋势。

二手车过户更便捷

根据国家税务总局最新修订的《车辆购置税征收管理办法》规定，2012年1月1日起，二手车交易中的车辆购置税过户、转籍、变更业务将全面取消，调整实地验车范围。此举将大大减轻二手车交易手续，促进二手车市场的繁荣和发展。

原有的规定要求在二手车交易过程中，车辆发生过户、转籍、变更等情况时，车主除到公安车管部门办理车辆变动手续外，同时还要到税务机关办理相应的车辆购置税过户、转籍、变更手续，复杂的程序和繁多的资料使得购车人常需要来回跑几趟、多天时间

才能完全办好，现在过户、转籍、变更手续的取消，使得二手车交易的手续大为简便，减轻了纳税人的负担。

校车安全标准出台

为了加强校车安全管理，保障乘车幼儿、学生的人身安全，国务院法制办2011年12月11日公布《校车安全条例(征求意见稿)》，面向社会各界征求意见，规定，县级以上地方政府应当采取措施发展公共交通，合理规划、设置公共交通路线及其站点，为需要乘车上学的学生提供方便。

12月27日工信部就《校车安全技术条件》、《校车座椅系统及其车辆固定件的强度》、《幼儿校车安全技术条件》、《幼儿校车座椅系统及其车辆固定件的强度》四项强制性国家标准公开征求意见。新标准对校车车身结构、外观标示、装载质量等均作出明确规定，制定原则一切围绕“安全”，突出安全。其中，多项新规定系参照美国校车标准及欧洲客车标准。新标准一切围绕“安全”，突出安全，不体现与安全无关的内容标准制定时参考美国联邦的校车安全标准和美国部分州的校车法规，及欧洲客车标准，同时考虑中国比国外更加复杂的道路使用情况，制定适合中国特色的校车标准。

节能与新能源汽车产业发展规划点评： 路线更务实

文章来源：证券时报网



国务院近期出台《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》，《规划》中明确指出纯电驱动是新能源汽车产业主要战略取向，当前重点工作是推进纯电动和PHEV汽车产业化，混合动力车将得到推广普及。我们认为在国内传统汽车产业在较低水平上过度发展日益成为不可承受之重时，大力发展节能与新能源汽车，缓解能源和环境压力并带动汽车产业转型升级，将显得尤为重要和迫切，建议重点关注相关产业链上整车与核心零部件公司。

纯电动技术路线不变，当前重点是推进产业化

此次规划明确了纯电动汽车仍是我国新能源汽车发展的主要战略取向，工作重点从前期技术研发和示范运行转变到现阶段产业化建设。目前处于产业化导入初期，工信部公布2011年节能与新能源汽车销售共1.3万辆，占当年新车销量不到千分之一，要完成2015年纯电动和插电式混合动力汽车累计产销50万辆目标，需要各地政府大力支持顺利推进产业化进程。

混合动力汽车路线将会得到普及推广

《规划》指出当前工作重点除电动汽车产业化外，还要推广普及非插电式混合动力汽车和节能内燃机汽车。我们认为在新能源汽车前期发展不达规划情况下，政府部门采取更为务实态度，开始扶持技术更为成熟、已获得市场认可的混合动力技术。下一阶段针对混合动力技术的补贴将会得到提高。

《规划》中没有明确资金投入额度

2010年底相关部门称未来十年内财政将投入1000亿资金投入新能源汽车产业发展，而此次《规划》并未明确提及资金投入额度。预计国家以后会集中资源向重点领域倾斜，重点扶持龙头企业发展和核心技术的突破，自主品牌车企获得支持力度将加大，在后续政策中对于具体资金的投入规划值得期待。

未来出台补贴政策将更具有可执行性

《规划》中对开展私人购买补贴试点、探索商业运营模式、推进充电设施建设、完善财税金融政策等方面提出意见。

预计接下来后续操作层面上相关具体实施措施将会陆续公布，即将出台的新能源汽车减免购置税政策在操作上更具备可执行性。国家亦将会加强对试点城市推广新能源汽车的考核和问责力度。

投资建议和风险提示

整体看来此次《规划》在发展目标上市场预期之内，而在执行层面上可能会超预期。政策落地为企业明确了发展方向，但短期内难以贡献业绩，新能源汽车板块存在交易性机会，可重点关注龙头企业比亚迪、上海汽车、福田汽车、安凯客车等整车企业及关键锂电池材料公司。

风险因素在于产业化进程和政策的执行力度不达预期。





国外精彩
车身广告

欣赏



在任何一座城市，你都会看到车身上的广告。这种广告移动在人们的视野中，在运动中摄取着眼球。但是，大部分的车身广告都摆脱不了平庸的模式，难以引人注意。这里小编搜集一些国外创意车身广告，这些广告与车身完美结合，有的惊悚，有的诙谐，有的巧妙，有的夸张，令人难忘……让人在惊奇和欣赏之余体会广告魅力。



**Art
Of
The Bus**





安凯客车

泰晤士河畔 **中国红**
安凯双层巴士开进伦敦



乘安凯 看奥运 中国制造闪亮伦敦街头

安凯双层敞篷观光客车批量出口英国伦敦，成为英国公共交通史上首次使用的中国双层敞篷观光客车品牌，安凯为中国客车海外市场的拓展树立了新的里程碑。安凯客车日益成为受人尊敬的全球化客车服务提供商，品牌国际影响力和美誉度大大增强。

JAC 安徽安凯汽车股份有限公司

地址：安徽省合肥市蜀麓路1号

销售热线：0551-2298516 / 7

客户服务（24h）免费热线：400-8874-868

传真：0551-2297710

www.ankai.com