

# 《全国乘用车市场信息联席会》

## 商用车市场简讯

2012年3月6日 星期二(第17期)

主 办：全国乘用车市场信息联席会秘书处

商用车分会群：13591302

地 址：上海市曹杨路540号中联大厦1901室

电 话：(021)52680968

E-mail: yzs@126.com      chouliangliang@sxtauto.com

---

### 新闻概要

1. 节能降耗实施一月 效果未显
2. 五十铃(ISUZU)卡车在国内市场情况简介
3. 成绩喜人 一汽解放2月销车20082辆
4. 蜀都客车新款LNG公交车正式下线
5. 卡车天然气产品未来发展分析
6. 福建戴姆勒更名的玄机
7. 安凯纯电动客车：唯一服务“两会”新能源车
8. 大金龙新推“智驱”客车 油耗降一成

---

#### 1. 节能降耗实施一月 效果未显

2月初，工业和信息化部发布了《关于实施重型商用车辆燃料消耗量管理的通知》。《通知》指出，为进一步推进汽车行业节能减排，促进重型商用车辆产品技术升级，完善对道路机动车辆产品的准入管理，经研究，决定对最大设计总质量大于3500千克的燃用柴油和汽油的商用车辆产品实施燃料消耗量管理。

##### 影响尚未真正显现

业内很久之前就已开始关于重型商用车节能政策的讨论，数据收集工作也进行了好几年。如今乘用车第三阶段限值标准即将实施，相比起来，重型商用车的节能政策制定进展缓慢。

直到2011年10月，重型商用车辆燃料消耗量限值标准制定工作组第二次会议在昆明召开，才形成《重型商用车辆燃料消耗量限值》征求意见稿。

如今，距工信部发布《通知》已近一个月，《商用汽车新闻》记者采访发现，业内对于《通知》的反应并不强烈，重型商用车燃料消耗限值的影响也没有真正显现。

“实际上，目前《通知》的发布并没有对企业造成实质影响。”张经理说。问及原因，张经理解释道：“首先，节能降耗是现在的大环境。能源紧张、油价上涨，都促使企业生产研发更节油的产品。即使国家没有出台相关规定，市场也在推着企业往节油的道路上走。其次，我们现在的产品基本能达到当前政策要求的标准。”

“重型商用车燃耗限制在最初提出时，业内确实出现了一些争议，特别是重卡生产企业。政策一旦制定，势必对企业的技术研发、公告申请及市场销售产生影响。这对重卡市场并不是一件好事。但目前行业内对此事的态度缓和了很多。毕竟节能降耗不仅是行业诉求，更是社会发展的需要。相关政策制定后的有利影响也在逐渐显现。”国内某重卡生产企业技术发展部相关负责人孙部长告诉记者。

### 政策尚待完善

《通知》指出，自2012年2月1日起，企业在新申报重型商用车辆产品（不包括专用作业类、全轮驱动类产品）《公告》时，应按照《商用车辆燃料消耗量测量方法》（即工况法）进行车辆燃料消耗量检验，申报工况法油耗值。

据张经理介绍，上述规定目前已开始实施，但由于《通知》实施时间较短，受条件所限，只有部分车型能进行检验。目前还处在过渡阶段，管理部门、测试机构、商用车企的相关工作都还在准备。

《通知》中规定，重型商用车辆的油耗检测工作，由工业和信息化部 and 交通运输部共同监督管理。重型商用车辆生产企业申报《道路运输车辆燃料消耗量达标车型表》的产品，应继续按照交通运输部《道路运输车辆燃料检测与监督管理办法》的要求执行。

这也意味着商用车企的产品要通过工信部“工况法”和交通运输部“道路综合法”的两次检验。这在一定程度上给商用车企业带来了压力。

“工信部和交通运输部对燃料消耗量的检测标准不同，由两部共同管理燃耗，只能费时费力。相同目的，检测却要做两次，对成本及产品推广周期都造成了影响。”孙部长告诉记者。

不过，对于重复检测的问题，《通知》中也做了相关规定：经确认的检测机构在进行样车检验时，可以一并进行“工况法”油耗和“道路综合法”油耗检验的，应一并进行检测，不得要求企业重复送样车，并按一次检测收费。

尽管如此，仍有业内人士表示，工信部和交通运输部都是对燃油消耗进行检测，但由于检测方法不同，企业仍需要重复做很多检测项目。

[返回](#)

## 2. 五十铃(ISUZU)卡车在国内市场情况简介

在国内，引进五十铃技术的车型有很多，而这些厂商也有不少打着五十铃的名号在国内销售自己的产品。这也对部分消费者造成很大的困惑，哪些才是正宗的五十铃产品，今天小编就给大家来个一分钟入门，让大家分清车系好购车。

按照严格意义来说，在国内允许使用五十铃标志的企业只有两家，分别是庆铃与广州五十铃，而江铃只是引进过五十铃的技术，五十铃并没授权使用其英文“ISUZU”标志。但广州五十铃由于只生产大型客车，且已经被广汽日野项目取代，所以已经成为历史。也就是说，目前的国内车企，能够使用五十铃及ISUZU标志的仅有庆铃。现在就为大家介绍一下庆铃与进口五十铃在国内销售的卡车车型。

庆铃系列：

100P：这款车型已经在国内生产了十余年的时间，已经成为最便宜的庆铃车型。4JB1发动机经过改进也能够符合国三环保标准。

600P：2004年，庆铃引进当时五十铃的技术同步引进了600P车系，在当年该车可以说是国内轻卡的最高水平。4KH1在当时就已经达到了欧3水平。随着近几年后起之秀的崛起，600P一尘未变的配置已经开始落伍，庆铃是时候引进新款600P了。

700P：作为高端中卡，700P是ELF车系旗下的一款窄体驾驶室版车型。2009年由庆铃引入开始生产，目前配备4HK1的5.2升发动机，车辆载重吨位从4-7吨。产品有自动档，4驱车型等可以选择。

接下来是庆铃汽车目前惟一的一款重型车系列。

F系列：庆铃车系中一直缺少一款重型车，在蓬勃发展的国内重卡市场面前，没有厂家能做到不动心。于是在2001年，庆铃引进当时的Forward车系开始生产中重型卡车，由于价格高昂，一般被用于物流速递、邮政、消防等行业使用。6KW1发动机的功率范围从230至300马力。

进口五十铃车系：

E系列：作为五十铃的当家产品，E系列在国内分为EXR与EXZ两款车型，两款型号分别对应的车型是4X2与6X4的拖头。配备6WF1发动机，最大输出功率为380马力。但在国内市场上由于价格原因，E系列拖头只在广东地区销量较好。

C系列：说到这个大家就一定不会陌生了，全国范围内这个系列绝对是进口五十铃销量最大的车型。目前能见到的五十铃搅拌车都是属于这个系列，发动机同E系列一样。除了搅拌车，C系列还有泵车底盘与特种车底盘供应国内市场。

直以来，五十铃车型一直以高品质在国内市场上获得称赞，但高昂的价格让它的销量始终徘徊在一个低位。虽然销量较少，但其利润率却比一些大厂家还要高。去年，五十铃宣布将加强与庆铃汽车的合作，甚至将联手开发下一代五十铃高端重卡车系。或许在今后的国内重卡市场，五十铃将成为一个新的亮点。

[返回](#)

---

### 3. 成绩喜人 一汽解放2月销车20082辆

2月份，解放公司汽车销售呈现出喜人的局面，2月份销售汽车20082辆。

2月份，恰逢元旦、春节刚过，也是一年中工作日最少的一个月，销量突破两万辆，实属不易。2月份的产销成绩，对于解放公司广大职工是一种极大的鼓舞，2012年，解放员工将勇敢直面压力和挑战，在凝心聚力大干自主的实践中，努力实现全年21万辆的经营目标。

[返回](#)

---

### 4. 蜀都客车新款LNG公交车正式下线

近日，一批采用LNG（液化天然气）能源的新型客车在成都客车股份有限公司下线了。继市民熟悉的CNG和电动公交车之后，在四川成都市区道路上将有LNG公交车为乘客们服务。

步入成都客车股份有限公司的成品车场，我们看到数十辆崭新的公交车整齐地排列着，技术人员正在其中做着车辆的最后检查工作。“这些就是LNG公交车？”“是的！”成客股份公司副总经理沈飞指着说，“你们看，每辆车的车顶后方都有一个流线型的隆起部分。隆起部分里面安装着公交车用来储存LNG液化天然气燃料的气瓶。这是我公司最新研发生产的LNG公交车，这个隆起的造型也就是它们不同于其他公交车型的显著特点。”

沈飞告诉我们：所谓LNG，是英文中液化天然气的缩写，而CNG是压缩天然气的缩写。LNG与CNG同为甲烷气体，它比空气轻，泄漏时，易扩散至大气中，是一种安全的能源。天然气在 - 162℃ 时被液化为LNG，在低温生产过程中已将硫、二氧化碳、水分除去，纯度高，能量密度大，燃烧时不会造成空气硫污染，是世界上公认的最清洁的能源之一，并具有很高的热值。经深冷液化后的天然气体积缩小625倍保存在具有高真空保温夹层的高强度不锈钢内胆中，使其便于储存与运输。多种优点使其成为国内外公交车新能源家族中的亮点。

随着城市的不断发展，公交线路及日行驶里程不断加长，公交车辆需要配备足够的燃料容量才能保证不间断、长时间的运行。目前CNG公交车运行中加气较为频繁，加气时间长，冬季还会出现“加气难”的情况，一定程度上也就会表现为城市公交车运力不足的现象。面对这些问题，成都客车股份有限公司充分挖掘自身科技优势，大力研发LNG公交车。

据了解，相同体积的CNG储气瓶储气量仅为LNG储气瓶储气量的30%，而LNG气瓶重量仅为CNG气瓶重量的十三分之一，相同载客量的LNG客车自重大大减轻，有利于整车的节能减排。同等条件下LNG客车续航里程是CNG客车的两倍以上，燃料加注效率也得到显著提升，每次加注LNG仅需3-5分钟（CNG加注每次耗时则需20分钟）。

成都客车股份有限公司有五十余年燃气汽车的研发与制造经验,是全国首个取得天然气汽车生产资质的企业,累计生产了超过万辆的燃气客车,技术水平及市场占有率全国领先。公司建有全国一流的燃气发动机试验室和-40°低温环境实验室,具有发动机燃气系统开发能力,并引进了高水平的专业人才,逐步形成了燃气发动机适应性精确匹配与优化和燃气安全的核心技术。

新型的蜀都牌LNG公交车不仅具有更好的经济性、环保性、更高的燃料加注效率,按照国际标准设计的LNG燃料系统,其顶置的气瓶能有效避免意外碰撞,同时由于LNG的储气压力仅为CNG的7.5%,所以LNG整车安全性也更有保障。

[返回](#)

## 5. 卡车天然气产品未来发展分析

随着国家节能减排政策的深入落实,继新能源汽车因电池技术发展缓慢而从人们的视野中淡出,天然气做为一个新的动力能源越来越受到重视。但在商用车领域中,天然气产品较多应用于客车,在卡车产品的适应性配装,还是一个未知概念。就此,笔者在如下几个方面进行分析。

国内天然气资源发展情况浅析:正如人类发展历史所公认的,"没有任何一种能源是不可替代的",在石油资源日趋匮乏的今天,人们在不断的摸索一种新的能源替代品。

截止2012年,中国对天然气资源进行了三次评估,1986年第一次资源评价,中国天然气资源量为33.6万亿立方米;1994年第二次资源评价,天然气资源量为38.04万亿立方米;2005年完成全国第三次油气资源评价。第三次资源评价结果认为,中国陆地和近海海域115个含油气盆地常规天然气远景资源量达56万亿立方米,可采资源量为22万亿立方米,这些资源主要集中在塔里木、鄂尔多斯、四川、东海以及柴达木等9个含油气盆地,占全国总量的83%。

从全国近20年年均新增天然气探明储量增长趋势来看,截止"十一五"期间,前四年年均新增探明可采储量3123亿立方米,表明了中国天然气可采储量正处于快速增长阶段。其剩余可采储量从2000年的第19位上升到2009年的第14位。

另外,中国在进口天然气上的动作越加频繁,2011年11月,国家主席胡锦涛与土库曼斯坦总统签署了《关于土库曼斯坦向中国增供天然气的协议》,就此中国形成了中亚、俄罗斯多元化天然气供应体系,缓解了供应紧张的压力。

随着国家能源结构调整步伐加快和节能减排任务加重,作为清洁能源的天然气越来越受到重视。而按预测,未来五年,天然气在我国能源消费结构中的比重将从目前的4%提高至"十二五"末的8%。

卡车市场天然气产品综述:2011年在卡车市场中,天然气产品的开发较为集中在中重卡产品,主要生产厂家有陕汽、中国重汽、一汽解放、东风、北奔、福田、华菱、上汽红岩和刚刚进入重卡领域的长安重汽,所配装的动力产品厂家主要是潍柴、玉柴、锡柴。

目前,这些厂家及产品呈现如下特征:

1) 受天然气资源限制,区域市场特征明显,如陕汽,重点市场在山西、内蒙、新疆、陕西、广东、浙江。中国重汽则把

重点市场定位于山西和内蒙古。东风商用车另辟捷径，在初期开发完全依靠国外市场的前提下，战略重心逐渐向国内转移，现在已经形成了国外40%：国内60%的格局。而长安重汽，作为以天然气产品为主的新进入者，依靠潍柴动力和所在地区煤层气资源丰富，定位山西市场，逐渐扩大市占率。

2) 受技术发展程度限制，成本投入太大，主要体现在购买和维修上，天然气重卡产品购车要比柴油重卡平均高出8-10万元，在售后上，天然气产品目前大多服务商都不具备维修能力，一旦出现重大故障，就要返厂维修，用户损失太大，所以，在这么高的成本和后患未能解除的前提下，用户往往望而却步。

3) 市场反应产品性价比优势相对柴油车较差，首先是发动机无力，二是双燃料产品使用过程中，燃油的耗油量远远高于单燃料。三、市场反应天然气产品生命周期短，主要部件损耗较大。

综上所述，卡车市场天然气产品尚做为一款区域性产品，在摸索中逐渐成长，但主要生产厂的市场开发重视程度可以体现，这一市场，正在逐渐的完善，而且竞争也将逐渐激烈，最终成为卡车细分市场中的一段红海。

随着环保呼声愈来愈高，天然气产品必将成为国家重点扶植项目，那时的发展步伐将远远大于目前仅仅依靠市场和厂家自身推动的速度。而目前市场所存在的问题，如果不能及时的修正，有些厂家也将被天然气这疾驰的列车所抛下，这些厂家偏偏有些是输不起的，如以海外为基地，向国内市场发展的东风，如仅仅依靠天然气产品的长安重卡，还有整车价格远远高于柴油版重卡的华菱等，都可能是未来天然气市场的淘汰者。

在区域市场的特征中，轻卡市场尚是天然气产品刚刚开始关注的处女地，而做为轻卡产品细分市场的城市物流市场和短途城际物流市场，最适合于天然气产品开发，现在福田奥铃、时代，东风福瑞卡、多利卡，江淮"铃"系列已形成了柴、汽油市场的三分格局，而天然气产品还有一个优于传统市场的条件，即耐寒，在北方市场，被一汽和金杯所占据的轻卡群体，柴油车在零下25 -30 油箱就会结冻，而天然气产品就不存在这个问题，这就为轻卡产品的初期拓展提供了市场空间。

[返回](#)

## 6. 福建戴姆勒更名的玄机

3月1日，福建戴姆勒汽车工业有限公司在福州宣布正式更名为“福建奔驰汽车工业有限公司”。对此，福建奔驰总裁兼首席执行官莱瑞宁称“更名更有利于拉近企业与消费者的距离”，他还表示，福建奔驰作为戴姆勒集团在亚洲及大洋洲唯一的商用车生产基地，将跨入新阶段。

除了更名，一系列动作显示，福建奔驰正在为提升其产品市场营销做种种努力。

自3月1日起，原南汽名爵副总经理、销售公司总经理杨军虎正式空降福建奔驰，出任副总裁，主管营销。

3月2日，福建奔驰特意举办自成立以来首个“技术开放日”，以展示其“纯正”梅赛德斯-奔驰的生产工艺和质量系统。

一位不愿具名的知情人士向记者透露，传言中的北汽重启并购福建奔驰，是“没有的事”，也“几乎不可能”。此人士证实，

福建奔驰2012年将在产品、营销方面有更大人力、物力投入。

福建戴姆勒更名为福建奔驰，引发各方对北汽重启并购福建奔驰、南北奔驰重组的种种猜想。

上述知情人士告诉记者，至少到目前为止，确实没有所谓北汽重启并购福建奔驰一事，双方也确实没有这方面的实际接触；并且，据其对福建方面情况的了解，并购福建奔驰，乃至并购福建省汽车集团，仅是传言，这方面的“可能性几乎没有”。

莱瑞宁对更名的官方诠释是，福建奔驰“无论在技术设备、制造工艺还是品质保障体系等方面，均严格遵循梅赛德斯-奔驰的全球标准，与梅赛德斯-奔驰一脉相承。这次更名有利于拉近企业与消费者的距离，同时也反映出从我们进入中国第一天起，就一直坚持梅赛德斯-奔驰品牌的精髓，这也是梅赛德斯-奔驰商务车进一步贴近中国市场的积极举措”。

福建省汽车工业集团董事长兼福建奔驰汽车工业有限公司董事长廉小强则表示：“以福建奔驰作为企业名称能够更直观地体现企业品牌与产品品牌的关系。福建奔驰的发展将为中国高端商务车市场带来更强大的动力。”

诸多迹象显示，2012年，福建奔驰将在市场营销方面不断发力。上述人士也证实今年在营销方面的投入较2011年将有较大增长。

更名之际，一个人的身影备受媒体关注，那就是自3月1日起正式空降福建奔驰出任副总裁分管营销的杨军虎。

事实上，记者早在去年末便获悉此事。据悉，福汽董事长廉小强对杨军虎非常看重。由于杨军虎出众的从业经验，尤其是对南京依维柯的成功营销，以及国际化的学习、工作经验，引进他被认为是福建奔驰发力市场营销的重要举措。

记者注意到，此次更名，福建奔驰首次被明确定位为“戴姆勒集团在亚洲及大洋洲的唯一商务车生产基地，也是产品线最全的基地”，同时生产唯雅诺、威霆和凌特三款梅赛德斯-奔驰商务车。

福建奔驰相关人士表示，其提出的“全方位商务出行解决方案”战略规划已初具规模，“福建奔驰三款车型无论在空间、安全、人性化设计，还是在耐用性方面，都在高端商务车领域树立了新标杆”。

目前，福建奔驰产品中，6-7座的“外交级MPV”唯雅诺，定位为高端政商用户；7-9座“全球共赏的专业级MPV”威霆，以多样化空间选择，定位为众多企业、行业及私人用户；14-20座“大型商务车”凌特，则是多人商务团队出行商务车，号称“史上最安全”大型商务车。

凌特的加入，不仅成为轻客市场唯一高端品牌，更使福建奔驰商务车产品线变得完整，而市场能做到多大，则要拭目以待。

[返回](#)

## 7. 安凯纯电动客车：唯一服务“两会”新能源车

在“两会”期间，记者见到了接送政协委员的纯电动客车。在奥运会期间，记者就听说有一辆名为“尊驾”的安凯纯电动客车服务奥运，也耳闻了其没有尾气排放、“无声无息”的特点，这次一睹真容后大有“闻名不如见面”之感。远观尊驾，外形流畅舒展，前部驾驶室玻璃和车身之间的分隔线作为整车最重要的线条，从前脸中部通过整个侧围到达车顶，整体外型颇有超现实之感。

走近车辆，在车辆启动时，仅有轴承高速转动声轻轻传来，虽然没有达到毫无声息的程度，但相对于采用传统发动机的客车而言，已有质的提高；而且确如传闻所言，没尾气排放。走进车内，可能是采用无极变速器的原因，车辆开动的一瞬间，异常的平稳，没有普通客车开动时的剧烈颤抖。据车辆所有者首汽集团负责人朱树增介绍说，记者看到的安凯尊驾在“奥运”期间已经接受了考验，圆满的完成了接待任务，所以本次它依然做为两会的服务用车，安凯纯电动客车也是两会期间唯一一辆新能源服务用车。安凯纯电动客车在运行中，没有燃油消耗和污染，而且，纯电动客车百公里的能耗仅为普通柴油客车的1/3左右，使用成本大幅降低。

记者从安凯公司了解到，安凯客车曾被选择作为“两会”、“党的十七大”、博鳌亚洲论坛、世界小姐大赛、亚太城市市长和“奥运”等一系列国内外会议和赛事的指定用车，每次都获得主办方的高度评价。此次服务两会车辆也大都是安凯的豪华客车，其中纯电动豪华客车最为引人注目。安凯纯电动客车的型号是HFF6127K46EV，采用了第三代纯电动技术，动力采用磷酸铁锂电池+超级电容。与以前的纯电动客车相比，安凯第三代纯电动客车主要在两个方面有了明显提升，第一是动力提升明显，最高时速可以达到130Km/h；第二是充电时间缩短了，以前要8个小时，现在只需要不到4个小时。安凯纯电动客车已经满足商用化的运行条件。

业内人士指出，全承载车身是搭载纯电动系统的最佳平台。采用安凯全承载车身技术制造的客车具有整车重量轻和强度高特点，而且由于骨架采用桁架式结构，能够有足够的空间布置数量众多的电池组，而又不影响车内空间。

而且，安凯应用全承载技术造车已经有15年的历史，积累了大量的全承载匹配经验，能将纯电动动力系统与全承载车身较好契合。

[返回](#)



## 8. 大金龙新推“智驱”客车 油耗降一成

日前，就在媒体对国产校车进行密集报道的同时，一则“油价永远打9折”的广告悄然登上媒体，该广告声称，通过安装大金龙全新推出的金龙“智驱”客车运行工况自适应控制系统（以下简称“智驱”），可以为客车用户节省平均10%的燃油消耗，这则广告立刻引起业界人士的广泛关注。

对于客车用户，燃油消耗直接关乎运营收益，随着油价的上涨，油价走势已经成为影响客车运营单位业绩的最重要指标，甚至危及生存状况。长期以来，国内客车企业在节能技术方面进行了许多有益的尝试，比如：轻量化设计、车线匹配技术优化、动力链优化、节油驾驶培训等等，这些做法有一定的积极意义，但是鲜有人敢宣称“油耗永远九折”。

大金龙新科技研究发展部陈晓冰博士向记者介绍：金龙“智驱”是一款基于车联网技术，将人、车、路三个元素结合在一起考虑并对发动机运行工况自适应控制的创新产品，是大金龙20多年来客车产品、技术研发的最新成果，是在车联网技术的支撑下、King Power智能动力链技术、ECO-driving三项技术结合后的升级产品。

金龙“智驱”的工作原理是，将原本静态的动力链配置转换为动态可调的动力链配置参数，不再仅仅是被动的根据某一车速或道路设计产品，更依托大金龙车联网平台强大的数据库，根据实际线路运营的特点，进行数据融合和数据挖掘，并结合汽车技术专家的智能决策算法，实现对运行中的车辆的动态调整，让客车不论在什么地方、什么路线上都能以优化的参数运行，实现随路而驱，随时省油的目的。

据了解，此前，大金龙在用户车辆上进行了大量实际道路的对比测试，测试结果显示，搭载“智驱”后，客车节油效果非常明显：在高速上节油8.9%，郊区的国道或省道道路上节油最明显达到10%，市区道路通畅时也有8%的节油率，堵车的时候也有约2%的节油率。

在推动客车节油方面，大金龙可以说走在行业前列：多年来，研发团队深入挖掘客车节油技术，在客车轻量化、客车流体动力学计算CFD设计方面取得显著的成绩；2009年，推出King Power智能动力链技术，实现整车动力系统进行全面优化，实现有效节油；2011年，推出ECO-driving节油驾驶提醒系统，通过车载设备随时提醒驾驶者经济行驶，以一种更简单、更高效的方法帮助客户实现驾驶节能。

业内专家指出：“大金龙自主开发的‘智驱’在客车行业是独一无二的，占据了行业的技术制高点。在当前竞争日益加剧的客车市场，包括油费在内的车辆运营成本始终是用户的核心利益所在，通过‘智驱’的运用，可以帮助客车用户实现运营成本的大幅降低和竞争力的有效提升，从而在激烈的市场竞争中占领先机。”

[返回](#)