

《全国乘用车市场信息联席会》

商用车市场简讯

2012年3月2日 星期五(第13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. 西部政策或将利好商用车市场
2. 湖北十堰欲打造“国际商用车之都”
3. 十二五期间我国客车市场需求预测分析
4. 加速淘汰黄标车 利好客车市场
5. 大金龙完成首例国内客车“正面碰撞”
6. 新年开局惨淡 微货后市如何？
7. 中航工业集团发力重卡 加速布局河北
8. 安徽池州首推国五排放标准公交车
9. 陕汽欲试水中国皮卡市场
10. 厦工48米混凝土泵车销往市场

1. 西部政策或将利好商用车市场

近日, 国务院正式批复同意了《西部大开发“十二五”规划》(以下简称《规划》), 确定了西部大开发“十二五”时期在综合经济、基础设施、生态环境、特色产业、公共服务、人民生活、改革开放等7方面的奋斗目标。

其中, 在《规划》中提出的重点任务及重大工程中, 首条就是要继续把基础设施建设放在优先位置, 加快构建以交通、水利为重点的适度超前、功能配套、安全高效的现代化基础设施体系。

这对目前低迷的商用车市场来说, 算是个好消息, 因为商用车市场多为政策市场。为此, 记者采访了国内几家商用车企业, 试图从企业层面去感受政策的风向标。

《规划》将长期利好商用车行业

无论是连接东中部地区的公路干线路网建设, 还是构建以交通、水利为重点的现代化基础设施体系, 都将给工程车市场

带来新增需求；路网建成后带动西部地区的经济发展，促进东西部地区的物流业发展，这又将给干线公路用车带来巨大的市场空间。这对整个行业都是利好消息，对今年的卡车市场需求无疑会起到拉动作用。——东风商用车公司的一位相关负责人这样概述《规划》对卡车市场带来的利好影响。

《规划》将重点解决通道建设和路网完善问题，这也给客车行业带来新的发展机遇。

长期来看，《规划》将拉动西部地区客运业的发展，无疑也将带动客车企业的发展。他说：“西部地区地域广阔，人口分布不均，很多地方老百姓因道路限制，出行很不方便，如果这些连接东西部的干线建成了，将为发达地区和非发达地区的交流互动提供更便捷的路径，老百姓出行也会更加便利。对客车市场来说，只要公路客运的刚性需求存在，客车企业发展的前景就是好的。我们常说，有路才有车嘛。”

虽然西部大开发“十二五”规划已经国务院同意批复了，但是获批了之后，具体什么时候开始执行，执行细则是什么，有哪些相关的财政政策，目前都还不清楚。《规划》现在来看，可能会有利好的影响，但是具体是否能拉动市场，拉动多大的市场，还得看落实。”中国重汽济宁商用车公司执行总经理曹长表示。

确实，《规划》在业内人士来看，多是一个利好的方向标，如果想见到实效，还需看到具体的落实意见和实施细则，了解中央财政均衡性转移支付、专项转移支付和中央财政性投资向西部地区倾斜的力度有多大，中央专项建设资金投入西部地区的比重有多高。

而且，政策的实施是有层次的，对不同企业、不同的车型影响将会不同。

[返回](#)

2. 湖北十堰欲打造“国际商用车之都”

日前，湖北省委省政府决定支持十堰建设鄂豫陕渝毗邻地区中心城市，把十堰区域性中心城市建设作为省级战略推进实施，把建设“国际商用车之都”明确为十堰发展构架之一。十堰打造“国际商用车之都”具备哪些条件和优势？如何打造“国际商用车之都”？3月1日，记者专访了市经信委党委书记、主任柯贤国。

“省委省政府把十堰区域性中心城市建设作为省级战略推进实施，提升了十堰地位，明确了十堰发展构架，为十堰发展指明了方向，鼓舞了广大干群士气。因此，我们一定要抢抓这千载难逢的大好机遇，乘势而上，为早日实现区域性中心城市建设目标作出新的更大的贡献。”柯贤国说。

在谈到十堰打造“国际商用车之都”具备哪些条件和优势时，柯贤国分析说：一是十堰是全国汽车产业集群度最高、汽车产业链最为完整的城市之一。截至2011年底，在十堰具备合法资质的整车生产企业有26家，生产能力达80万辆，规模以上企业产值过1000亿元，拥有整车及零部件企业500多家，从业人员20余万人，产品类型几乎涵盖商用车所有领域。二是东风商用车“中国第一、世界第三”的行业龙头地位进一步巩固。去年东风商用车公司中重卡产销23.5万辆，位居行业第一，占据全球卡车市场份额十分之一。三是十堰汽车文化底蕴深厚。十堰已拥有“中国卡车之都”美誉，十堰还是我国中部汽车人才聚集地、培养中心、汽车研发中心，拥有全国惟一以汽车命名的高等院校——湖北汽车工业学院和一批培养以汽车人才为主的高职、中职

院校，每年可培养各类汽车专业技术人才近2万人。

如何打造“国际商用车之都”？柯贤国认为，必须政企携手，共同把十堰打造成国际商用车生产中心、交易中心、科技人才中心和商用车发展环境最优的地区。

一是全力支持东风公司打造国际一流商用车公司和国际商用车知名品牌。

二是全力将十堰建成国内外最大的商用车生产基地。要全力服务“东风61行动计划”，确保东风公司六大新工业园区尽快竣工达产，全面落实《政企共建百万量级汽车城合作框架协议》；要加大地方整车整合力度，支持地方整车企业兼并重组，加快发展，提高产能；要积极引进新能源汽车等整车企业进入十堰，努力形成一主多元的汽车生产基地，扩大增量。

三是全力将十堰建设成世界商用车及零部件交易中心。尽快建设和完善汽车会展中心、汽车主题公园、试车场、汽车监测中心、山区汽车拉力赛赛道等配套服务设施，积极发展汽车金融、汽车维修、汽车装饰等现代汽车服务业，使十堰成为国内知名度最高、国际影响力较大的商用车整车及零部件集散中心，形成商用车整车及零部件“买全国、卖全国，买世界、卖世界”的格局。四是优化环境，努力营造有利于商用车发展的磁场效应。

[返回](#)

3. 十二五期间我国客车市场需求预测分析

根据宏观经济及政策法规判断，2011年汽车市场宏观环境肯定没有2010年好，另外，2010年汽车市场尤其是乘用车市场的高速增长在一定程度上透支了2011年的汽车市场需求。

但是，中国汽车市场刚性需求仍然很大，据公安部统计，至2009年底，我国汽车保有量6209.41万辆。其中载客汽车保有量为4840.81万辆，载货汽车保有量为1368.61万辆。以13.35亿人口计算，2009年中国千人汽车拥有量为46.5辆。2009年中国千人载客汽车拥有量为34.4辆。与国际发达国家相比，千人汽车保有量仍很低，所以汽车市场远未达到饱和状态。预计2011年汽车市场销量将达到约1957万辆，同比增长约8.4%。2012年汽车市场销量增幅会有所提高。2013年和2014年增长幅度将继续保持平稳，2015年会保持惯性增长。

客车销量预测:大中型客车2011年整体销量增幅比2010年有所减弱，但总量仍然处于增长状态。农村城乡客运车辆是2011年市场的一个增长点。2013年中大型客车增幅会有一些的下滑，主要是2012年底建成的铁路网比较多，会占用一部分公路客运市场份额。2014年和2015年市场增幅会有一些的回升，公交客车将成为增长亮点。

轻型客车方面，未来日系轻客将以城市短途物流运输为主，同时轻客将向专用化发展，随着城市物流业的不断发展及各城市的限行政策，轻客作为城市物流用车较轻卡有明显优势，同时，轻客既可载人又可载货的属性，是轻卡所不具备的。预计2011年~2015年轻客销量仍将实现稳步增长。但，受大微客市场挤压影响，增幅会比较低。

各公路客车拥有量预测：公路客车区域市场流向不平衡，重点市场集中度较高，广东是公路客车流向最多的市场，发达

销量明显比较多。

重点市场集中度较高，发达销量明显较多，这给客车制造企业制定公路客车的营销策略提供了具体的市场依据。

各轻型客车拥有量预测：从轻客的主销来看，江苏、浙江、北京、山东和广东等发达是轻客的主力市场。这说明经济发展与轻客需求存在正比关系，而且这种需求关系比乘用车市场更加明显。同时，中西部近两年的市场增幅也很大。经济相对发达的二类城市将是未来轻客市场的增长点。

未来客车产品需求变化预测:大中型公路客车：从目前的情况来看，公路客车市场的资源越来越向优势企业倾向，其他弱势企业的公路客车分市场份额被逐步蚕食。尽管公交车今年上升了近15%，但就整个客车市场的格局来看，公路客车的市场份额在整个客车市场中仍然是举足轻重，占有了70%多的比例，而且一般说来同等条件下，公交客车的利润空间可能要低于公路客车,因此优势客车企业必然更加集中精力去抢占公路客车市场。

11~12米长度段是公路客车销量最大的细分市场，其次是6~7米。说明以11~12米为主体的长途公路客车及以6~7米为主体的农村公路客运是公路客车的两个较大细分市场。预计6~7米城乡客运车将是未来5年的客车市场增长点，11~12米大型公路客车有向高端化发展的。同时，旅游客车的市场份额会有一些的上升。

轻型客车：从轻客的发展看，日系长轴车型销量逐渐增加，反映了在客运市场对空间的需求正在向更大的车型增加。欧系短轴车型份额增加，反映了欧系轻客在产品线下移后，更适应客货两用市场的需求。

未来轻客的发展是向大型化、系列化、特种化、柴油化方向发展，大型轻客将避免与MPV市场的竞争，柴油化是轻客市场的大势所趋。同时，轻客专用化产品将更加丰富，因为车型越大，专用车品种的衍生能力将越强。

未来客车行业政策法规预测:十二五期间，我国将对汽车行业实施国 甚至国 以上的排放标准要求，这对汽车生产企业来说，将大幅提高生产成本。部分生产技术落后的企业很可能被兼并或淘汰。同时，国家将继续推进汽车行业的重组。

客车出口预测:2010年，我国10座以上客车共出口36517辆，同比增长56.97%。出口金额10.36亿美元，同比增长62.44%。客车出口单价为28385美元，约合人民币19万元。

虽然目前已经摆脱国际金融危机影响，客车出口量有所上升，但是仍未彻底恢复元气。同时，国际经济的不确定因素增加，美联储推出新一轮量化宽松政策使得通货膨胀压力加大，国际市场复苏仍然非常缓慢。预计客车出口量未来5年将出现小幅增长，不太可能出现跨越式的高速增长。

[返回](#)

4. 加速淘汰黄标车 利好客车市场

2月29日主持召开国务院常务会议，会议要求切实加强大气污染防治，推动空气质量持续改善。提出五项具体措施。其中和汽车行业相关的是：突出抓好机动车污染防治。提高车用燃油品质与机动车排放标准。到2015年，基本淘汰2005年以前注册运营的“黄标车”。

我们的观点：

1、国家加强大气污染防治有望加速现存黄标车的淘汰进程。

所谓黄标车，是指排放水平达不到国家I号排放标准要求的搭载汽油机的机动车；或者排放水平达不到国家III号排放标准要求的搭载柴油机的机动车。随着机动车保有量的快速增长，机动车尾气对环境的污染越来越重。特别是人口稠密、机动车保有量集中的城市地区，空气污染对居民的健康危害越来越大。国务院发布经过修订的《环境空气质量标准》，并计划采取五项措施加强大气污染防治，推动空气质量改善。这表明政府将大气污染防治问题重视的程度提到了一个全新的高度。

我们研究认为，针对大气污染的整治力度将越来越大，这是历史大趋势，不容质疑。五项措施之一是到2015年淘汰2005年以前注册运营的“黄标车”。我们认为，黄标车的加速淘汰将为汽车行业带来额外新增需求，为汽车行业的成长性注入新的动力。

2、加大财政补贴的力度促进黄标车加速淘汰是近期可以预期的对汽车需求有显著影响的行业政策。

目前，除了北京、上海、珠三角三个地区，分别因为奥运会、世博会和亚运会的原因，淘汰黄标车的工作做得比较到位。其他地区，由于政府给予的财政补贴不足以刺激车主将旧车交给汽车拆解中心，而是选择卖给非法生产拼装车的厂家。我们研究认为，国家下决心治理大气污染问题，加速淘汰黄标车，行政手段强制报废或者加大财政补贴力度可能都是可选项。我们对本轮黄标车的淘汰力度持乐观态度。

3、淘汰黄标车将对客车行业的产品需求规模产生较大影响。

根据中国汽车工业协会的产销数据推算：2005之前注册的营运性质的黄标车中，卡车共计约589万，其中约370万没有到法定报废年限；客车共计226万，其中约60万没有达到法定报废年限。按照国家的要求，从2012年到2015年的4年时间，将基本淘汰这些黄标车，那些按照排放要求被淘汰但是实际上并没有达到机动车法定的报废年限的黄标车，将成为未来4年卡车行业和客车行业额外新增的需求。

2011年，卡车产品合计销量355万辆，客车合计销售40万，假设上述不同品种的黄标车在未来4年平均淘汰，则将为卡车产品带来年新增需求93万，为客车产品带来年新增需求15万，黄标车更新产生的客车需求将对客车市场的成长性产生重要影响。另外，由于城市内人口密集，机动车保有量密度大，城区内机动车造成的空气污染问题更加严重。而城区内尾气排放污染最为严重的则是各种排量的装备柴油机的各种客车产品。我们研究认为，城市内淘汰黄标车的重点首先是各种客车的黄标车。

[返回](#)

5. 大金龙完成首例国内客车“正面碰撞”

在乘用车领域，说起车辆安全性，大家都会很自然的想到C-NCAP碰撞安全性能测试，几乎所有新车上市，都会通过正面碰撞试验来给车型安全性能进行评级，但是在客车领域，正面碰撞试验依然是一片空白，没有先例。

近日，从国内领先客车制造商——厦门金龙联合汽车工业有限公司获悉，日前，该公司旗下一款中型客车XMQ6900Y在北京交通部汽车试验场完成了国内首次正面100%重叠刚性壁障碰撞试验，“中国客车正面第一碰”由此诞生。

2月22日下午2时，交通部“客车前部结构强度”试验专家组成员和各客车企业技术工程师齐聚北京交通部汽车试验场，共同见证了“中国客车正面第一碰”的整个试验过程。试验车辆为金龙客车XMQ6900Y平头车型，车长9m，车身质量9000KG。据介绍，此次正面碰撞的试验方法和结果评估是参照欧洲ECE R29《关于商用车驾驶室乘员安全保护认证规定》进行的，车辆通过外部牵引加速，以30km时速与试验壁障发生正面撞击，据实验专家介绍，该速度下车辆撞击的能量为312.55kJ（千焦），这个能量级别相当于一辆重约1.5吨的乘用车（中级轿车）以50km时速进行碰撞产生能量的两倍，相当于ECE R29规定值55 kJ的6倍。

现场情况看，碰撞后，车身向后反弹约5m，客车前部除后视镜掉落和前档玻璃破碎以外，覆盖件褶皱变形，前围骨架未出现明显变形，车辆前围车架前纵梁发生一定溃缩（吸能缓冲），驾驶员空间未受到明显侵入，驾驶员位置及第一排乘客位置上的假人坐姿均正常，未发生位移，安全带束缚有效，且没有出现身体下滑趋势，车辆A/B/C柱均无发生明显变形，侧围司机窗、乘客门及侧窗玻璃全部完好，车内座椅和其他内饰件均未发现有位移现象。2月29日，交通部汽车试验场提供的试验结论显示：大金龙XMQ6900Y客车在正面100%重叠刚性壁障碰撞试验中表现出色，车身结构完整，乘员保护完好，对乘员的保护达到欧洲ECE R29《关于商用车驾驶室乘员安全保护认证规定》所设定的标准。

目前全世界对客车前部结构安全性都没有强制标准，但正向碰撞安全越来越受到社会的关注，此次碰撞试验是交通部《西部山区营运客车性能试验与评价技术》课题的主要内容之一，主要目的是，参考我国乘用车碰撞后成员保护的相关标准，结合国内外车辆碰撞安全性方面的相关研究，通过对几种典型客车进行正面碰撞试验及客车正面碰撞模拟分析和计算，逐步建立我国客车前部结构强度试验方法和评价规范，制定客车前部结构强度要求相关标准，提高中国客车安全性标准。

大金龙技术总监周方明说：“大金龙敢于第一个吃螃蟹，完成中国客车正面第一碰，是公司站在行业的高度为提高客车安全性进行的一次有益探索，具有重要的社会意义和工程引用价值，也将促进大金龙进一步提升车身整体结构安全性。”

据业内人士介绍，国家关于《客车前部结构强度要求标准》有望在2014年出台，有可能成为全球客车行业首个关于客车前部结构强度要求的强制标准。

[返回](#)

6. 新年开局惨淡 微货车市如何?

去年至今微货车市场持续惨淡的根由，可以概括为如下几个方面：

一是我国对进入汽车社会的准备严重不足，汽车保有量大有超过社会承受力的趋势，因此国家没有再次出台新的鼓励汽车消费的政策。

二是汽车属于大宗消费品，经济发展的不确定性、汽柴油价格的持续走高，都在一定程度上对其消费产生了抑制作用。并且，对于一些小微企业而言，货币政策从紧、存贷款利率升高也严重影响了其效益提升，自然减少了购车的开支。

三是汽车产业政策层面上，我国或从“大力鼓励”变为“谨慎发展”。鲍永明告诉记者，国家利用政策导向效应，正在重点调整产业结构。而此次政策导向是“弱化量注重质”——促进汽车技术升级换代、节能减排以及淘汰落后产能。此间，微货车难免受到一些影响。

四是部分地方政府为了缓解日益膨胀的交通压力，相继推出了限购政策。从上海的“高价车牌”到北京的“摇号举措”，再到贵阳的“限购政策”，业内人士认为，未来这种情况会在更大范围内上演，也会压缩微货车产品的部分市场空间。

此外，微货车企之间的“斗法”愈发激烈。新产品、新品牌的不断加入，使得市场竞争更加白热化，单家企业的利润和份额出现了下降的趋势。所以，鲍永明分析，今年，微货车销量或继续保持低位运行态势，而整个市场也将进入多厂家、多品牌充分竞争的“战国时代”。

随着微货车市场“战国时代”的到来，市场的竞争也更加白热化。

如果按销量排位的话，微货车市场一直以来都是东风汽车、北汽福田、上汽通用五菱、重庆长安、哈飞等几家企业占据市场的“大壁江山”。但即便如此，市场竞争的激烈程度依然不容小觑，尤其是在小卡和轻卡“越做越小”的情况下，这两类车型正在蚕食微货车细分市场，上述企业面临的压力不可谓不大。

总而言之，微货车企在市场上所承受的竞争压力一点也不逊色于轻客、重卡等企业，要想在波涛汹涌的竞争格局中立于不败之地，就得做好应对残酷“厮杀”的心理准备。

前景可期

虽然微货车市场面临的“瓶颈”和“压力”都不少，但仍有业内人士认为，其未来的发展走势还是值得期待。鲍永明就指出，微货车的刚性需求是其日后有望稳定增长的基础所在。

首先，长远来看，宏观经济对车市的拉动效应还会进一步地显现。随着我国经济增速回稳，居民收入呈现逐步增长态势，以及国家启动了对于小微企业的扶持工作，汽车消费需求，特别是微货车和微客等商乘两用类产品的市场需求会越来越大。

其次，之所以说微货车市场还有稳定的增长空间，是因为我国城镇化正在加快进行。此间，农民收入将持续增高，县乡交通也将得到改善，微货车代替农用车已成为必然趋势，自然有望刺激前者的销售。

再次，除了三、四线市场，一、二线市场的二次购车也将左右微货车的市场走势。而为了应对各级市场的需求，厂家陆续

推出的各种微货新品，在功能和质量上都有所升级，也将有效带动该车型的销量。

另外，单从今年市场的形势看，国内通胀压力将逐步回落，全年有望控制在4个百分点之内。这无疑将会助力用户的消费信心提升，刺激部分持币待购的用户激发购买欲望，从而进入市场打开钱袋子。

[返回](#)

7. 中航工业集团发力重卡 加速布局河北

3月1日这一天，邢台市政府、中航机电系统有限公司就中重卡整车及特种车辆底盘、特种装备生产基地建设签订合作协议；同时，“百家央企走进河北”之后河北省第一个与央企合作项目——中航工业重卡整车及特种车辆底盘生产基地项目开工。省委副书记、省长张庆伟和中航工业集团党组书记、总经理林左鸣的出席，让这两个仪式更加引人关注。

邢台汽车工业历史悠久，最早发端于上世纪五十年代，七八十年代盛极一时。“两汽一拖”(长征汽车制造厂、红星汽车制造厂和邢台拖拉机厂)曾经是邢台人乃至河北人的骄傲。长征、红星汽车品牌都曾在全国具有广泛影响力。上世纪九十年代，受多种因素影响，三个企业经营陷入困境，陆续实行政策性破产。其中，长征汽车制造厂2002年被广平县的宇康集团收购。依托现有的装备制造基础 and 优势，尤其是长征重型汽车生产资质，邢台渴望重振汽车产业的雄风。

从2009年开始，邢台市就与中航工业集团就合作建设重卡和特种车基地进行接触，但合作一直没有实质性进展。尽管如此，邢台始终在为推动合作而不懈努力。

机遇永远只垂青有准备的头脑。2011年11月，河北省与央企历史上规模最大、层次最高、范围最广的战略合作正式开启。在省委、省政府的大力推动下，100多家央企会聚河北，与我省各地、各企业深入交流，对接洽谈，签署了一系列合作协议，标志着双方合作进入全面发展、深入推进的新阶段。

也正是在这次省政府与中航工业集团签署的战略合作框架协议中，明确提出“由中航工业集团所属中航机电系统有限公司控股长征汽车制造厂，在邢台市建设中重卡和特种车辆底盘生产基地”。年初召开的省十一届人大五次会议上，《政府工作报告》再一次明确“争取中航集团邢台重型车基地等一批重大产业项目开工建设”。

一系列利好为邢台和中航工业集团的合作带来了新的转机。邢台市抓住这一历史性机遇，加快了重卡和特种车基地项目推进步伐。

“长征汽车制造有限公司最大的优势是拥有汽车整车生产资质。”业界专家表示，在全国汽车产能整体过剩的背景下，整车生产资质成为稀缺性资源。加上邢台汽车产业历史悠久，拥有一批成熟的技术工人。这些成为双方合作的重要基础。

与此同时，作为中国航空制造企业和军工企业，中航工业集团正在将打造“全产业链、全价值链的多元化产业集团”作为重要的发展战略。

打开中航工业集团的网站，“融入世界航空产业链，融入区域经济发展圈”、“到2020年挑战收入一万亿的奋斗目标”两行标

语立即映入眼帘。这既是中航工业集团的宏伟目标，也是地方经济牵手中航工业集团的难得契机。

据悉，在融入区域经济圈方面，包括我省在内，中航工业先后与北京、天津、上海、广东、重庆等20多个省市签署战略合作协议，累计吸引地方政府和专业投资机构投资100多亿元，逐步形成了在珠三角、长三角、环渤海等经济发展重点区域的战略布局，为中航工业的长期发展奠定了坚实基础。

事实上，在重卡整车及特种车辆底盘生产基地项目落户邢台前，中航工业正与我省携手共同推动通用航空产业发展。

按照新的规划，中航工业投资建设的石家庄通用航空产业基地将升级为华北通用航空产业园区，并进一步加大资金投入。林左鸣一行到石飞进行调研时表示，中航工业将加大力度、加快速度落实同河北省签订的战略合作框架协议，大力推进华北通用航空产业园区建设。据了解，今年3月起，石飞将启动向该园区的搬迁，预计上半年完成搬迁。

“我们十分希望与河北省加强合作。”在重卡整车及特种车辆底盘生产基地项目开工仪式上，中航工业集团副总经理耿汝光说，河北内环京津，外沿渤海，在京津冀经济圈内具有重要的地位。环渤海地区正在成为继长三角、珠三角之后我国又一重要增长极。建设邢台专用车生产基地，就是要充分发挥其资源、渠道优势和区位优势，研发军民两用的专用车底盘，提高中航工业专用车的竞争能力。将用4年左右的时间，逐步建设成年产5万辆中重卡整车及特种车辆底盘、10万台套专用车零部件配套生产能力的装备生产基地。

耿汝光特别强调，中航工业将以此次合作为契机，不断扩大与河北省的合作，实现互利共赢、共同发展。

[返回](#)

8. 安徽池州首推国五排放标准公交车

日前，安徽池州一辆安装了SCR系统的示范公交车投入运营，经检测，这辆示范公交车尾气排放达国五排放标准。这辆示范公交车上安装的SCR系统是安徽艾可蓝节能环保科技有限公司自主研发，并在池州首次推出的。

据了解，安徽艾可蓝节能环保科技有限公司是池州市贵池区一家科技创新型汽车环保企业，专业从事柴油机和汽油机尾气后处理产品的研发与产业化。该企业近期研发成功的柴油机选择性催化还原系统(SCR-Selective Catalytic Reduction)，可满足国四、国五乃至国六排放法规标准，该项技术水平国内领先、世界先进。

据介绍，这辆投入运营的示范公交车装备潍柴P7发动机和江淮客车底盘，出厂后安装上了SCR系统，从而达到国五排放标准。它的成功装车和示范使用，不仅标志着池州作为中国第一个生态经济示范区，在机动车减排方面已经走在了全国最前列，并且为国际先进的机动车减排技术的推广和使用起到了示范作用，有助于提高社会的节能减排意识，社会效益显著。

[返回](#)

9. 陕汽欲试水中国皮卡市场

近日，有网友在中国皮卡网的论坛上爆料了两张关于陕汽集团的皮卡新车谍照，引得关于陕汽皮卡的种种猜想浮出水面。早就有关于陕汽要进军皮卡这一汽车细分市场领域的消息传出，但是关于该皮卡车的庐山真面目，媒体却鲜有曝光。在今年年初举办的陕汽微车2012年营销商务年会上，陕汽相继展示了纯电动商务微车、SUV、皮卡、校车等系列车型。

陕西通家汽车股份有限公司是陕汽集团控股子公司，是西北地区唯一一家专业化微型汽车生产制造企业。公司依靠陕汽集团完整的产品研发体系，通过广泛的对外合作，已经初步搭建起了陕汽微车研发平台，产品已由单一的微型客车向单双排货车、双燃料车、电动车、SUV、皮卡等新产品方向发展。

据了解，陕汽通家微型车公司2011年生产各类微型车10321辆，销售10009辆，实现工业总产值3.6亿元，销售收入3.2亿元。2012年计划产销微型车3万辆，实现销售收入10亿元。同时还将陆续推出年度款、CNG双燃料、SUV、皮卡、MPV等车型，全面启动“品质觉省”这一生命工程，打造陕汽微车“军车品质、重卡功底、轿车化设计、重量级微车”的品牌形象。

[返回](#)

10. 厦工48米混凝土泵车销往市场

由厦门厦工机械股份有限公司研制生产的48米混凝土泵车正式“驶入”市场，销往山东。

厦工泵车销售部经理吴宝民介绍，此次销往山东的48米混凝土泵车的配置很高，关键零部件均采用国际知名品牌原装进口。这款泵车的整机主结构部件（包括臂架、转台、支腿……）均采用瑞典“细晶粒”合金钢制造；采用德国原装进口力士乐双180主油泵的闭式液压系统；此外，XXG5380THB的电气系统和泵送系统也都采用国际知名品牌，具有稳定性高、输送排量大、臂架震动幅度小、节能效果出色等优点。它一进入市场便有着很高的性价比——高性能、高配置、高抗疲劳性将是引领厦工泵车走得更高、更远的三大亮点，与此同时，合理的价位和快速、优质的服务也将吸引更多的客户给予关注。

据悉，厦工混凝土泵送设备自去年研制下线以来，先后支援厦成高速、厦门西客站、厦门大学翔安校区等省、市重点工程的建设项目。

[返回](#)