

会员服务

2013年第3期 总期(42)

中国汽车工业协会会员服务部编辑

2013年2月15日

目 录

【政策法规】

工业和信息化部办公厅关于印发《甲醇汽车试点技术数据采集管理办法》的通知
(2)

【协会动态】

叶盛基副秘书长代表中国汽车工业协会就我国中东部大面积雾霾天气发表意见
(7)

2013年1月汽车工业产销形势发布稿(资料链接)
(15)

【专家观点】

不能再做与必须去做
(22)

【信息资料】

2013年1月中国制造业采购经理指数为50.4%
(25)

【能源资讯】

页岩油气开发能否改变能源格局
(30)

美国页岩油真能改变游戏规则吗
(31)

【政策法规】

资料来源:工信部网站

工业和信息化部办公厅关于印发《甲醇汽车试点技术数据采集管理办法》的通知

山西省经济和信息化委员会、上海市经济和信息化委员会、陕西省工业和信息化厅:

为全面科学评价甲醇汽车试点运行情况,规范试点技术数据采集工作,确保技术数据科学可信,我部组织制定了《甲醇汽车试点技术数据采集管理办法》。现印发你们,请遵照执行。

工业和信息化部办公厅

2013年1月25日

甲醇汽车试点技术数据采集管理办法

一、总则

根据《关于开展甲醇汽车试点工作的通知》(工信部节[2012]42号),为全面科学评价甲醇汽车试点运行情况,规范试点工作技术数据采集工作,确保技术数据科学可信,特编制本办法。

本办法规范了甲醇汽车试点工作技术数据采集的类别、条目及具体要求,数据将作为甲醇汽车试点工作评价的重要依据。甲醇汽车的定义、标准及技术规范、专项检验项目按照《关于开展甲醇汽车试点工作的通知》(工信部节[2012]42号)中附件《甲醇汽车技术要求》规定执行。

二、技术数据采集内容与要求

（一）甲醇汽车整车

1. 甲醇汽车整车技术数据采集分为装用点燃式甲醇发动机的甲醇汽车整车和装用压燃式甲醇发动机的甲醇汽车整车两类。根据甲醇汽车整车的特殊性，结合甲醇汽车整车使用的特殊要求，采集如下内容和数据：工业和信息化部《车辆生产企业及产品公告》文号（含批次）、车辆产品型号、车辆号牌号码、制造厂商、发动机号、车辆识别代码、行驶里程、排放等级、燃料类型、甲醇燃料箱容积、汽柴油箱容积、起动性能、冷起动性能、限定条件下百公里油耗、加速性能、最高车速、最大爬坡度、车外加速噪声等参数。通过数据分析和对比，评价甲醇汽车整车在使用过程中的性能变化及使用情况。

2. 采集甲醇汽车整车技术数据应依据制造企业提供的出厂技术数据，按规定（见附表 1、2）的内容建立技术档案。

3. 试点用甲醇汽车每半年由试点地区工业和信息化主管部门指定的、具有资质的机动车检验检测单位进行检验，检验方法按机动车检验相关规定，检验数据由试点车辆运营单位负责收集汇总。

4. 试点工作结束后，在试点运行车辆中抽取不少于 3 辆乘用车、不少于 1 辆商用车，由试点地区工业和信息化主管部门委托具有国家级检测资质的检测机构负责对甲醇汽车整车起动性能、百公里油耗、加速性能、最高车速、最大爬坡度、车外加速噪声、常规排放检测、甲醛进行测试并提出检测报告。

（二）甲醇发动机

1. 甲醇发动机技术数据采集分为点燃式甲醇发动机和压燃式甲醇发动机两类，根据发动机的固有特性和使用特性，结合发动机燃用甲醇燃料的特殊要求，采集如下数据和参数：发动机制造厂商、所配车型、发动机号、发动机型式、缸径、冲程、排量、压缩比、最大功率、最大扭矩、最低燃油消耗率等参数。通过数据分析和对比，评价甲醇发动机在使用过程中的性能变化及使用情况。

2. 发动机技术数据采集共进行两次，第一次对所有参与试点工作的甲醇汽车发动机按照要求（见附表 3 或附表 4）进行数据采集并建立档案，采集的技术数据为汽车厂商或发动机制造商提供的数据；第二次采集为试点工作结束后，在试点运行车辆中抽取不少于 3 台乘用

车、不少于 1 台商用车所装配发动机，由试点地区工业和信息化主管部门委托具有国家级检测资质的检测机构负责测试并提出检测报告。商用车用发动机甲醛检测采用台架测试。

3. 甲醇发动机性能试验按照《汽车发动机性能试验方法》（GB18297）进行。

（三）甲醛排放和常规排放

1. 甲醇汽车甲醛排放是技术数据采集的重要内容。通过数据分析和对比，评价甲醇汽车甲醛排放情况。

2. 甲醛排放检测由试点地区工业和信息化主管部门委托具有国家级检测资质的检测机构，按照《关于开展甲醇汽车试点工作的通知》（工信部节[2012]42 号）提出的轻型及重型发动机甲醛排放的要求和分析方法，在试点运行车辆中抽取不少于 3 辆乘用车每年进行一次检测。试点工作结束后，抽取 1 辆商用车进行甲醛排放检测。检测单位负责提出检测报告（数据采集表见附表 5）。

3. 对甲醇汽车试点车辆常规排放物碳氢化合物、一氧化碳、氮氧化合物、烟度、颗粒物（含 PM2.5）进行数据采集，通过数据分析和对比，评价甲醇汽车常规有害气体排放。在试点运行车辆中抽取不少于 3 辆乘用车每年进行一次检测，商用车随甲醛排放检测同步进行常规排放检测。轻型车按 GB18352.3-2005《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国 III、IV 阶段）》、重型车按 GB20890-2007《重型汽车排气污染物排放控制系统耐久性要求及试验方法》进行检测，检测单位负责提出检测报告（数据采集表见附表 5）。

（四）环境影响

1. 根据甲醇汽车整车及其甲醇燃料加注的特性，对甲醇燃料生产企业和甲醇燃料加注站大气环境中甲醇含量进行监测，通过对监测数据分析和对比，评估甲醇燃料在制备、加注和使用过程中对环境的影响。

2. 甲醇在大气环境中含量的监测，由试点地区工业和信息化主管部门委托具有环境保护监测资质的机构，按照相关规范，每季度在试点地区甲醇燃料生产企业、甲醇燃料加注站、甲醇汽车驾驶室、发动机及整车实验室、维修车间定期进行监测，采集的数据由试点地区主管部门负责汇总整理（具体数据采集表见附表 6）。

（五）人体健康

1. 人体健康数据采集主要是对甲醇燃料生产人员、甲醇燃料加注站工作人员、甲醇汽车司乘人员、甲醇汽车维修人员的人体健康数据进行分类采集。通过数据分析，对甲醇燃料和甲醇汽车试点运营涉醇工作人员职业健康进行评价。

2. 根据甲醇汽车及甲醇燃料的特殊性，采集内容和数据如下：姓名、性别、年龄、工作单位，常规检查，眼科检查（晶体、眼底、视力），内科检查，皮肤黏膜检查，血常规，尿常规，肝功能，心电图，B超，呼吸系统，胸部X线检查。

3. 对参加试点工作的主要涉醇人员每年进行不低于2次职业健康检查，由试点地区工业和信息化主管部门指定涉醇人员所属单位组织在具有省级职业健康检查资质的医院进行。健康检查报告由试点运行单位负责收集汇总（具体数据采集表见附表7）。

（六）车辆保养、故障及维修

1. 根据甲醇汽车的使用特性和试点工作的要求，规定对试点车辆保养、维修及故障排除等相关数据进行采集。通过数据分析，评价甲醇汽车可靠性。

2. 甲醇汽车维修和保养按汽车制造厂商指定的机构进行，相关记录由试点车辆运营单位负责收集汇总（具体数据采集表见附表8）。

（七）甲醇燃料

1. 甲醇汽车试点使用M100和M85两种甲醇燃料。数据采集由甲醇燃料供应商、甲醇加注站、甲醇汽车运营单位负责。通过数据分析，评价甲醇燃料的适应性和经济性。

2. 甲醇燃料供应商负责按每季度向试点地区工业和信息化主管部门提供销售的甲醇燃料种类、购货单位、购货量、销售价格以及添加剂使用情况（具体数据表见附表9）。

3. 甲醇燃料加注站负责按每季度向试点地区主管部门提供甲醇燃料进货量、销售量、销售价格（具体数据采集表见附表10）。

4. 甲醇汽车运营单位负责按每季度向试点地区工业和信息化主管部门提供每辆车甲醇燃料加注日期、加注量、行驶里程（具体数据采集表见附表11）。

（八）甲醇燃料加注站

1. 甲醇燃料加注站应根据甲醇汽车试点地区工业和信息化主管部门规划核准设立，采集如下数据：加注站名称、所处位置，储醇罐结构、容积、材料、型式（地上、地下、撬装站），加注机制造商、型号、主要技术参数、密封系统材料、更换零部件及时间、使用寿命、维护保养周期，过滤器制造商、精度，加注机有无蒸发排放控制措施；计量仪器仪表制造商、精度、公安消防部门核准的证书号、对突发事件的应急处置机制。通过数据分析和对比，评价甲醇燃料加注站实际运营过程中的变化情况。

2. 甲醇燃料加注站数据采集每季度由加注站自行负责进行数据采集，试点地区工业和信息化主管部门随机对采集数据进行抽查校验（具体数据采集表见附表 12）。

3. 试点工作结束后，由试点地区工业和信息化主管部门委托具有燃料加注装备检测资质的检测机构负责对甲醇燃料加注站及所用加注设备、装置进行评定，并提出评定报告。

三、技术数据汇总与传输

工业和信息化部设立甲醇汽车试点技术数据中心（依托中国内燃机协会），数据中心开通与试点地区主管部门的网络传输系统，负责对试点地区上传的技术数据进行归类建档，建立甲醇汽车试点工作技术数据库，并组织提出甲醇汽车试点技术数据阶段评估报告。

试点地区主管部门，应建立本地区甲醇汽车试点数据库，按规定的时间、路径和要求上传技术数据，并定期开展技术数据评估工作。

附件：附表 1 装用点燃式发动机的甲醇汽车整车性能数据采集表.xls

附表 2 装用压燃式发动机的甲醇汽车整车性能数据采集表.xls

附表 3 点燃式甲醇发动机数据采集表.xls

附表 4 压燃式甲醇发动机数据采集表.xls

附表 5 甲醇汽车排放数据采集表.xls

附表 7 人体健康数据采集表.xls

附表 8 甲醇汽车故障维修数据采集表.xls

附表 9 试点地区甲醇燃料供应商销售数据采集表.xls

附表 10 试点地区加注站甲醇燃料购销数据采集表.xls

附表 11 甲醇汽车燃料加注数据采集表.xls

附表 12 加注站数据采集表.xls

注：需要附件请登录工信部网站

【协会动态】

叶盛基副秘书长代表中国汽车工业协会就我国中东部大面积雾霾天气发表意见

资料来源：中汽协会综合管理部

2013年2月6日，中国汽车工业协会叶盛基副秘书长接受中国汽车报、中国工业报和汽车纵横杂志媒体的采访。发表中国汽车工业协会《关于我国中东部大面积雾霾天气的几点意见》，以下为采访实录：

叶盛基首先说：最近，浓浓雾霾遮蔽中国中东部地区，中央气象台将大雾蓝色预警升级到黄色。环保部门的数据则显示，跟随大雾笼罩的范围，从华北到中部乃至黄淮、江南地区，都出现了不同程度的污染和严重污染。尤其是北京、天津、石家庄等城市由于低空近地面的空气污染物久积不散，主城地区连续出现空气质量重度污染和严重污染，包括PM2.5、PM10、硫酸或硝酸盐等主要污染物徘徊在较高、超标浓度水平，形成严重的雾霾天气，严重影响了人们的身心健康和日常出行，引起了全社会的广泛关注。为此，中国汽车工业协会作为行业代表深感忧虑，汽车行业该如何更好担当，全行业都在深刻思考。

一、关于雾霾的定义和雾霾形成

叶盛基指出：一般来说，雾与霾是有很大差异的，是两个不同的概念。然而，人们通常把灰霾天气现象并入雾一起作为灾害性天气预警预报，统称为“雾霾天气”。

1、什么是雾霾

关于雾霾定义，且听专家权威解释：

(1) 雾，是由大量悬浮在近地面空气中的微小水滴或冰晶组成的气溶胶系统，是近地面层空气中水汽凝结的产物。通常，雾滴浓度分布不均匀，雾滴的尺度范围比较大，从几微米到100微米，平均直径大约在10-20微米左右。雾与云都是空气中水汽凝结的产物，所以雾升高离开地面就成为云，而云降低到地面或移动到高山时就容易形成雾。形成雾的主要条件之一就是空气必须有足够饱和，相对湿度接近100%（如有大量凝结核存在时，相对湿度不一定达到100%就可能达到饱和）。

(2) 霾，也称灰霾，主要由空气中的灰尘、硫酸盐、硝酸盐、有机碳氢化合物等粒子导致的大气混浊，视野模糊并导致能见度恶化等现象。如果水平能见度小于 10000 米时，将这种非水成份组成的气溶胶系统造成的视程障碍，称之为霾或灰霾。出现霾时，空气则相对干燥，空气相对湿度通常在 60%以下。

2、雾霾天气的形成

通常，雾霾是由气象条件、燃煤污染、机动车尾气排放、扬尘以及区域性影响等多重因素叠加造成的。根据雾和霾的形成机理，结合专家分析，我们认为雾霾天气形成的基本因素归纳如下：

(1) 大气空气气压低，空气不流动是主要因素。由于空气的不流动，使空气中的微小颗粒聚集，漂浮在空气中；

(2) 地面灰尘大，空气湿度低，地面的人和车流形成扬尘；

(3) 城市建设、工厂制造等产生的直接污染和二次污染；

(4) 城市机动车尾气的污染物排放；

(5) 冬季取暖排放的烟尘等污染物；

二、关于机动车雾霾形成的主要因素

叶盛基强调，机动车是雾霾形成的重要因素之一但并非最主要因素。

近年来，针对汽车发展实行的限购、限行等限制措施已经让汽车行业承担了太多不该承担的责任。当雾霾天气袭来，汽车行业再次成为众矢之的、甚至被当作“替罪羔羊”，这似乎有点不近情理。汽车尾气排放是大气污染物的主要来源之一这是事实，但将此次大范围雾霾天气的根源全面指向汽车尾气排放缺乏科学依据。分析如下：

1、机动车排放并非就是 PM2.5 最主要的来源

叶盛基说，以北京为例，机动车排放以 PM2.5 最为关注，分析如下：

(1) PM2.5 形成主要原因：PM2.5 主要来自于人为排放，包括一次排放和二次转化生成。一次排放主要来自工业燃烧过程（如电厂、工业锅炉、工业燃煤过程）、机动车及各种粉尘、扬尘。二次转化是指由二氧化硫、氨、氮氧化物和挥发性有机物等气体排放物在大气中化学反应而生成。形成二次污染的过程非常复杂，不仅仅和之前的排放物（NO_x、SO₂ 和 NH₃）直接有关，并且和环境条件（温度、湿度、风力）有很大关系。

自然过程也会产生少量 PM2.5，如沙尘暴、火山灰、森林火灾、花粉、海盐等。

(2) 目前北京的机动车保有量已突破 520 万辆，机动车排放水平位居全国先进行列，有关机动车排放标准、燃油品质明显高于全国平均水平。北京市环保局的统计结果表明，北京机动车排放的 NO_x 约占全市 NO_x 排放总量的 58%，排放的挥发性有机物约占全市挥发性有机物排放总量的 40%，而 NO_x、挥发性有机物等通过化学反应都可形成细颗粒物（即所谓的 PM2.5）和臭氧污染。根据专家初步测算，北京市机动车排放形成的 PM2.5 约占总量的 22.2%。

可见机动车排放是 PM2.5 的重要来源（应当担当应有的重要责任），但不是 PM2.5 的来源的全部，同时可以说机动车排放也并非就是 PM2.5 最主要的来源。

2、机动车并非雾霾天气形成的主要因素

叶盛基进一步说，雾霾天气是在特定的气候条件下综合多方面因素的结果，其形成本身是一个复杂多变的过程，其中所含 PM2.5 的来源十分复杂（见 PM2.5 形成主要原因），既有工业燃煤、机动车、扬尘直接排放的细颗粒物，也有空气中二氧化硫、氨、氮氧化物和挥发性有机物化学反应转化生成的二次细颗粒。叶盛基认为，机动车并非北京市雾霾天气形成的根本原因，主要理由分析如下：

(1) 工业燃煤是雾霾天气形成的主要因素

叶盛基指出，长期以来，煤炭在我国能源消费中的比重占 70%左右，而清洁能源比重偏低。能源结构不合理、能源利用率低都造成大量的工业燃煤消耗，产生大量的 SO₂、NO_x 等废气及颗粒污染物，对大气环境造成巨大压力。2010 年，我国二氧化硫、氮氧化物排放总量都超过 2200 万吨，位居世界第一；工业烟粉尘排放量为 1446.1 万吨，均远远超出环境承载能力。2011 年，我国 GDP 占全球的 10.48%，却达到惊人的 35 亿吨煤炭消耗量，消耗了世界 60%的水泥、49%的钢铁和 20.3%的能源。而且，这些“两高一资”行业又大多集中在中东部地区，对我国中东部及华北地区的气候环境造成严重的破坏。可以说，工业燃煤污染物排放是造成大气污染的最主要原因，也是影响雾霾天气的主要因素。

(2) 事实说明，汽车不是雾霾天气形成的主要因素

叶盛基说，不否认汽车尾气排放是大气污染物的主要来源之一，但也绝非导致雾霾天气的“罪魁祸首”。纵观近些年的气候变化和历史记录，此次严重雾霾天气在北京市历史上并非第一次出现。早在 2002 年 12 月 1 日至 18 日期间，北京市总计出现 8 次较大的雾霾天气情况，媒体甚至称“如此频繁的大雾天气为历史罕见”，而事实上当时北京的机动车保有量仅为 170 多万辆。目前北京市机动车保有量已突破 520 万辆，为 10 年前同期水平的 3 倍。可见，将此次严重雾霾天气都归咎于汽车的大量使用是不客观的，也是缺乏依据的。

(3) 城市不段扩张，人口日益稠密促进雾霾天气的形成

叶盛基指出，北京作为首都，其特殊性带来了城市的快速发展和扩张，城市人口日益饱和。统计显示：2011 年北京市常住人口已经超过 2000 万，2012 年末增长至 2069.3 万，常住人口密度达到约 1260 人/平方公里。庞大的城市群体，对出行交通的需求也越来越大，导致汽车保有量的快速增加。在北京市 520 万辆的机动车保有量中，公交客车、营运客车、厢式货车、载货车等商用车总量约为 30 万辆。这些营运商用车与人们的日常生活息息相关、不可或缺的生活必需品，城市生活对这些营运商用车的需求和依赖性越来越大。然而，正是这 30 万辆商用车，总计排放的污染物却占到全市汽车尾气年度排放总量的 50% 左右。因此，城市快速扩张，人口密度不断升级促进了雾霾天气的形成。

(4) 车用燃油质量严重不达标，直接影响汽车排放和雾霾形成

叶盛基认为，汽车尾气排放是雾霾形成的重要原因之一，但我们不能忽视国内车用燃油的质量问题。目前国内油品标准升级严重滞后、达标燃油供应严重不足，加之监管能力缺失、市场销售车用燃油的质量分布参差不齐、合格率较低等，这一现状应引起全社会的高度关注。

由于车用燃油品质差，国家有关机动车排放标准的实施日期一再推迟。车用燃油品质差、达标油供应不到位严重影响了机动车的正常排放水平，也直接大幅增加了机动车尾气排放量。

汽车行业认为，车用燃油的质量升级远比汽车排放升级本身更应值得关注。我们再次呼吁，国家有关部门应尽快采取措施促使车用燃油升级达标！

(5) 其他造成雾霾天气的因素不可忽视

叶盛基说，除了上述外，还有一些客观和人为因素，也不同程度地加速或加剧了雾霾天气的形成，主要归纳如下：

A、冬季燃煤取暖

北京属于特大型城市，城市运行带来的各类污染源排放量本来就很大。今年冬天降温早、降温幅度大、持续时间长，直接导致北京及周边地区冬季供暖时间提前、供暖负荷加重、燃煤量大幅增加，直接产生更多的废气污染物及烟尘颗粒。

B、周围环境影响

北京市地处河北、山西、山东包围圈中，周边的区域性气候环境对北京市的影响巨大。例如，在北京周边分布着许多大大小小的火电厂，其排出的大量废气及污染物对北京市都造成了巨大的影响。以保定热电厂为例，其每年燃煤量总量达 140 多万吨，发电 33 亿多度，高峰期时，一天的耗煤量就达近 7000 吨，如再遇上西南方向来的大气流动，对北京市的影响可想而知。

另外，北京特殊的地理位置（三面环山）也不利于排放污染物的扩散。

C、其他人为因素

据估算，北京市民生活中烹饪产生的大量油烟对北京市污染排放物的贡献率约占 10%，也是形成雾霾天气不可忽视的重要因素；工业建筑、运渣扬尘等对雾霾天气的形成都起着推波助澜的作用。另外，局部道路规划的不合理、城市拥堵导致机动车行驶缓慢甚至长时间的发动机怠速、机动车停滞的状态，从而导致机动车污染物排放的增加等因素也加剧了雾霾的形成。

因此，我们认为，形成此次严重雾霾的根本原因，是基于北京市的地理条件和近来特殊的气候变化条件下，综合了工业生产燃煤、冬季供暖燃煤、机动车尾气、扬尘，以及二次污染等因素，造成特定时期内污染源排放量较大并持续积累、极端气象条件各类污染物不能快速扩散，最终造成本次重污染。

叶盛基坦言，轻率确定汽车是造成严重雾霾天气的元凶是不科学的，也是不公平的。

三、关于汽车行业实施节能减排成效方面

叶盛基指出，汽车行业大力实施节能减排，取得积极成效。经过几十年的努力，我国汽车工业取得了举世瞩目的成就，汽车工业成为国民经济重要支柱产业。现如今正迈向由大变强的发展阶段，并将健康可持续发展。

与发达国家相比我国汽车产业起步较晚，但我国汽车工业始终沿着安全、节能、环保的方向发展，不断调整产业结构，逐步向世界先进水平靠拢。通过大力实施节能减排战略，勇于承担相应的社会责任，积极努力地构建和谐汽车社会。为此，汽车行业积极开展技术研发和创新，不断提高产品技术水平，努力缩小与世界先进汽车国家的差距，尤其是在节能减排方面付出了的艰辛和努力。

1、不断完善和升级汽车油耗标准

叶盛基说，汽车行业通过制定和实施汽车油耗标准法规，逐步提高汽车油耗水平。近年来，我国汽车行业相关油耗标准不断升级，随着汽车油耗标准法规水平升级，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。到2020年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至5.0升/百公里，节能型乘用车燃料消耗量降至4.5升/百公里以下；商用车新车燃料消耗量将接近国际先进水平。其发展历程如下：

表1 乘用车油耗标准发展历程

车 型	阶 段	实施日期	相关标准或文件
乘用车 油耗	第一阶段	2005. 7. 1	GB 19578-2004
	第二阶段	2008. 1. 1	GB 19578-2004
	第三阶段	2012. 1. 1	GB 27999-2011

表2 商用车油耗标准发展历程

车 型		实施日期	相关标准或文件
商用车	营运客车	2008. 9. 1	JT 711-2008
	营运货车	2008. 9. 1	JT 719-2008
备注	GB xxxx-20xx 《重型商用车燃料消耗限值》		
	2012年11月通过审查，正在等待批准颁布实施		

2、不断完善和升级汽车排放标准

叶盛基进一步说，汽车行业通过制定和实施汽车排放标准法规，逐步提高汽车排放技术水平，降低汽车尾气排放。近年来，我国汽车行业排放标准不断升级，其发展历程如下：

表 3 轻型汽车排放发展历程

阶 段	车型分类	实施日期	相关标准或文件
国 I	第一类	2000. 1. 1	GB18352. 1-2001
	第二类	2001. 1. 1	
国 II	第一类	2004. 7. 1	GB 18352. 2-2001
	第二类	2005. 7. 1	
国 III	柴油汽车 N 类	2008. 7. 1	GB 18352. 3-2005
		(推迟 2009. 7. 1)	
国 IV	点燃式发动机汽车	2011. 7. 1	GB 18352. 3-2005
	柴油汽车	2011. 7. 1	GB 18352. 3-2005
		(推迟至 2013. 7. 1)	
备注	由于油品质量不达标，相关汽车排放标准被迫推迟实施		

表 4 重型柴油发动机与汽车排放标准发展历程

阶 段	车型分类	实施日期	相关标准或文件
重型柴油 发动机与 汽车	国 I	2000. 9. 1	GB 17691-2001
	国 II	2003. 9. 1	GB 17691-2001
	国 III	2008. 1. 1	GB 17691-2005
		(推迟至 2008. 7. 1)	
	国 IV	2011. 1. 1	GB 17691-2005
(推迟至 2013. 7. 1)			
备注	由于油品质量不达标，相关汽车排放标准被迫推迟实施		

叶盛基强调，轻型汽油车单车碳氢化合物（HC）和氮氧化物（NO_x）国 IV 排放限值较国 I 下降 81%；重型柴油车单车碳氢化合物国 IV 排放限值较国 I 下降 58%，氮氧化物下降 56%，颗粒物（PM）下降 94%。

叶盛基还指出，一段时期以来，北京市制定严格的地方标准加强对机动车尾气排放的控制，排放水平要求明显高于全国大部分地区。2013 年 2 月 1 日率先实施京 V 排放标准，以

尽快降低机动车尾气排放。例如，轻型汽油车、重型柴油车单车氮氧化物排放均将下降 43% 左右，从而降低废气污染物和 PM2.5。

3、积极开展先进节能减排技术研发和技术创新

叶盛基说，汽车行业大力发展混合动力技术，柴油机高压共轨、汽油机缸内直喷、均质燃烧以及涡轮增压等高效内燃机技术和先进电子控制技术，先进传动系统技术（包括六档及以上机械变速器、双离合式自动变速器、商用车自动控制机械变速器等），开展高效控制氮氧化物等污染物排放技术研究等，积极推进有关先进技术应用，取得了可喜成绩。

4、大力发展节能与新能源汽车

叶盛基认为，近年来，中国汽车工业协会组织国内 T10 企业及有关骨干企业，积极开展节能与新能源汽车调研和发展研究，积极配合国家有关部门坚决贯彻落实《节能与新能源汽车产业发展规划（2012~2020 年）》，基本建立了节能与新能源汽车技术研发体系，积极推广示范运行，初步形成节能与新能源汽车产业化能力，并取得积极进展。

四、关于减少污染排放减少雾霾天气发生事项

叶盛基真诚表态，汽车行业愿与全社会共同努力，为减少污染排放减少雾霾天气发生做出积极贡献。为此，叶盛基建议：

1、保护环境、减少污染，是个系统工程，需要系统分析影响环境的相关环境因素，需要采取系统方法和措施来加以解决。

2、减少 PM2.5、减少雾霾，汽车行业勇于担当应有责任，也将竭尽全力。汽车行业及各企业正在积极努力并将继续加倍努力，不断提升汽车节能减排水平，为保护环境、减少空气污染做出应有贡献。

3、减少 PM2.5、减少雾霾，需要全社会各种环境因素相关方共同努力。我们呼吁，各有关政府部门要协同努力，各有关行业要协同努力，各有关机构要积极推进，各有关企业要加倍努力，我们每个人都要积极参与！

叶盛基最后强调，减少 PM2.5、减少雾霾，需要举全国之力，乃至全民之力。同时，真诚感谢社会各界对汽车行业发展的关心、支持和理解。

2013年1月汽车工业产销形势发布稿

资料来源：中汽协会信息部

2013年1月，汽车产销环比和同比均呈明显增长，总体表现好于上月，当月产量超过190万辆，销量超过200万辆，均创历史新高。增长的动力主要是消费市场进一步释放，其中乘用车市场需求增速更为明显。此外，本月工作日较上年同期也多出5天。

1月，汽车生产196.45万辆，环比增长10.06%，同比增长51.17%；销售203.45万辆，环比增长12.41%，同比增长46.38%。其中：乘用车生产162.12万辆，环比增长12.40%，同比增长53.88%；销售172.55万辆，环比增长17.95%，同比增长48.68%。商用车生产34.33万辆，环比增长0.21%，同比增长39.58%；销售30.90万辆，环比下降10.97%，同比增长34.75%。

1月，在乘用车主要品种中，与上月相比，交叉型乘用车产销有所下降，其它品种呈较快增长，其中多功能乘用车（MPV）增速尤为明显；与上年同期相比，交叉型乘用车产量略升，销量微降，其它品种增速均超过全行业，表现较为出色。1月，基本型乘用车（轿车）产销111.53万辆和118.75万辆，环比增长13.94%和19.02%，同比增长54.15%和48.90%；多功能乘用车（MPV）产销8.89万辆和10.02万辆，环比增长1.3倍和1.4倍，同比增长1.6倍和1.7倍；运动型多用途乘用车（SUV）产销23.63万辆和24.07万辆，环比增长19.39%和16.21%，同比增长1.0倍和90.54%；交叉型乘用车产销18.07万辆和19.71万辆，环比下降20.65%和9.07%，产量同比增长1.12%，销量下降1.59%。

1月，商用车总体表现逊于乘用车，在商用中主要品种中，与上月相比，从产量来看，货车略增，其它品种有所下降；从销量来看，客车非完整车辆小幅增长，货车降幅略低，其它品种降幅均超过20%，总体表现不如上月。与上年同期相比，货车非完整车辆产量微降，其它品种产销呈不同幅度增长。1月，客车产销3.76万辆和3.54万辆，环比下降5.53%和20.07%，同比增长48.23%和31.98%；货车产销24.79万辆和22.54万辆，产量环比增长1.95%，销量下降7.00%，同比增长49.28%和41.42%；半挂牵引车产销1.53万辆和1.23万辆，环比下降5.18%和28.49%，同比增长10.51%和0.12%；客车非完整车辆产销0.69万辆和0.70万辆，产量环比下降6.71%，销量增长1.59%，同比增长51.40%和22.69%；货车非完整车辆产销3.56万辆和2.89万辆，环比下降1.36%和20.47%，产量同比下降1.40%，销量增长15.08%。

1月，中国品牌乘用车共销售74.73万辆，环比增长8.53%，同比增长53.00%，占乘用车销售总量的43.31%，占有率比上月下降3.76个百分点，比上年同期增长1.22个百分点。在国外品牌中，德系车表现最为突出，本月共销售32.80万辆，环比增长56.06%，同比增

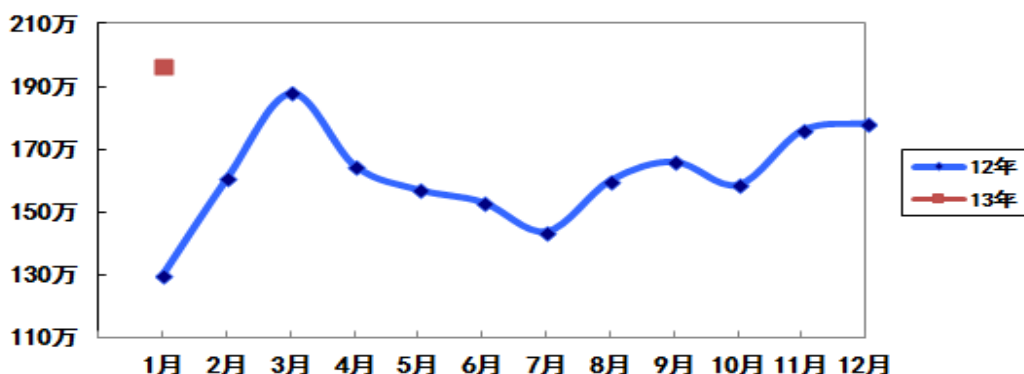
长 69.60%，占乘用车销售总量的 19.01%，占有率比上月增长 4.64 个百分点，比上年同期增长 2.35 个百分点；

日系、美系、韩系和法系乘用车分别销售 22.40 万辆、20.43 万辆、16.30 万辆和 5.44 万辆，分别占乘用车销售总量的 12.98%、11.84%、9.45%和 3.15%，与上月相比，日系乘用车销量环比增速略低，美系、韩系和法系乘用车增速均达到两位数。

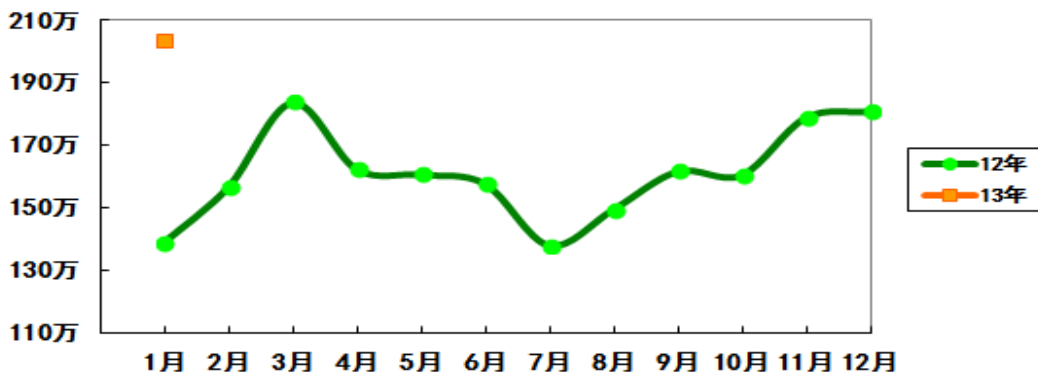
1 月，中国品牌轿车共销售 35.82 万辆，环比增长 3.88%，同比增长 65.16%，占轿车销售总量的 30.17%，占有率比上月下降 4.39 个百分点，比上年同期增长 2.97 个百分点；日系、德系、美系、韩系和法系轿车分别销售 17.35 万辆、28.89 万辆、18.63 万辆、12.68 万辆和 4.92 万辆，分别占轿车销售总量的 14.61%、24.33%、15.69%、10.68%和 4.15%，与上月相比，德系轿车销量环比增长最快，市场表现明显好于其他国外品牌。

由于 2013 年公告车型归类变化，上汽通用五菱旗下的五菱宏光归入 MPV，因此 MPV 和交叉型乘用车统计数据从本月起均作相应调整。

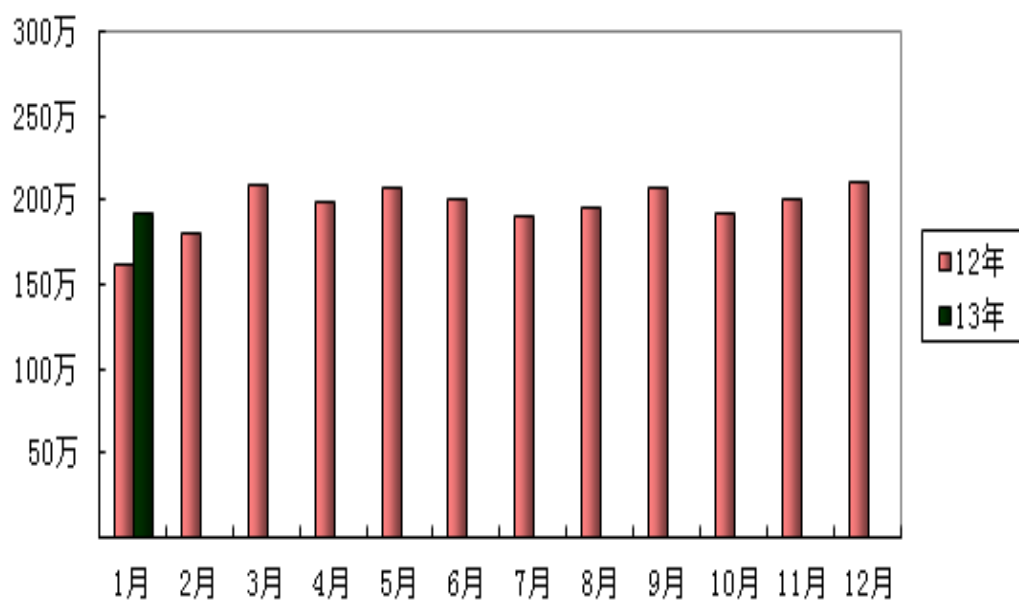
汽车生产图



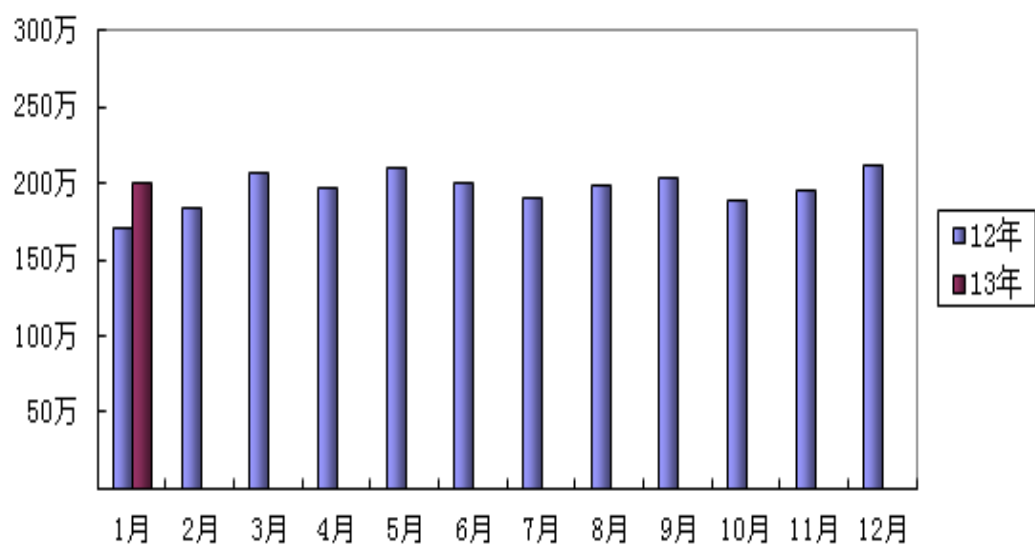
汽车销售图



摩托车生产图



摩托车销售图



[资料链接](#)：（资料来源：中汽协会信息部）

2013 年 1 月汽车工业产销情况分析

据中国汽车工业协会统计分析，2013 年 1 月，汽车产销环比和同比均呈明显增长，总体表现好于上月，当月产量超过 190 万辆，销量超过 200 万辆，均创历史新高。增长的动力主要是消费市场进一步释放，其中乘用车市场需求增速更为明显。此外，本月工作日较上年同期也多出 5 天。

1 月，汽车生产 196.45 万辆，环比增长 10.06%，同比增长 51.17%；销售 203.45 万辆，环比增长 12.41%，同比增长 46.38%。其中：乘用车生产 162.12 万辆，环比增长 12.40%，同比增长 53.88%；销售 172.55 万辆，环比增长 17.95%，同比增长 48.68%。商用车生产 34.33 万辆，环比增长 0.21%，同比增长 39.58%；销售 30.90 万辆，环比下降 10.97%，同比增长 34.75%。

2013 年 1 月全国乘用车销售情况简析

据中国汽车工业协会统计分析，2013 年 1 月，乘用车市场总体呈良好表现，月度销量首次超过 170 万辆，环比和同比均呈较快增长，其中德系品牌市场表现更为突出。

1 月，乘用车共销售 172.55 万辆，环比增长 17.95%，同比增长 48.68%。从四大类乘用车品种市场表现来看，与上月相比，交叉型乘用车销量有所下降，其它品种均呈较快增长，其中多功能乘用车（MPV）增速更为明显；与上年同期相比，交叉型乘用车小幅下降，其它品种增速均超过全行业，表现较为出色。1 月，基本型乘用车（轿车）销售 118.75 万辆，环比增长 19.02%，同比增长 48.90%；多功能乘用车（MPV）销售 10.02 万辆，环比增长 1.4 倍，同比增长 1.7 倍；运动型多用途乘用车（SUV）销售 24.07 万辆，环比增长 16.21%，同比增长 90.54%；交叉型乘用车销售 19.71 万辆，环比下降 9.07%，同比下降 1.59%。

2012 年汽车商品进出口首次超过 1500 亿美元

据中国汽车工业协会统计整理的由海关总署提供的汽车商品进出口数据显示，2012 年，汽车商品进出口总体保持稳定增长，但增幅有所回落。2012 年，汽车商品进出口总额首次超过 1500 亿美元，达到 1526.69 亿美元，同比增长 6.71%，增幅较上年回落 25.12 个百分点。

2012 年汽车整车进口市场保持稳定

据中国汽车工业协会统计整理的由海关总署提供的汽车商品进口数据显示，2012 年，进口车市场总体保持稳定增长，但增幅较上年有所回落，年度进口继上年后再超百万，达到 113.23 万辆，同比增长 9.00%，与上年相比，增幅回落 18.69 个百分点；累计进口金额 475.52 亿美元，同比增长 10.36%，与上年相比，增幅回落 30.27 个百分点。

2013 年 1 月分车型前十家生产企业销量排名

中国汽车工业协会

排名	汽车		乘用车		商用车	
	企业名称	销量	企业名称	销量	企业名称	销量
1	上汽	51.18	上海大众	16.00	北汽福田	4.85
2	东风	32.33	上海通用	15.98	东风公司	3.97
3	一汽	24.87	一汽大众	14.06	江淮	2.38
4	长安	22.01	上汽通用五菱	13.76	金杯股份	1.72
5	北汽	18.04	北京现代	10.79	上汽通用五菱	1.63
6	长城	7.24	重庆长安	10.09	江铃	1.54
7	广汽	6.26	东风日产	7.63	南汽	1.41
8	奇瑞	6.09	吉利	6.05	一汽	1.38
9	吉利	6.05	长城	6.00	长城	1.24
10	华晨	5.87	奇瑞	5.89	重庆长安	1.22
合计		179.94	106.25		21.34	
所占比重		88.44	61.58		69.06	

2013年1月分车型前十家生产企业销量排名

中国汽车工业协会

2013年1月分车型前十家生产企业销量排名 单位：万辆、%

排名	汽车		乘用车		商用车	
	企业名称	销量	企业名称	销量	企业名称	销量
1	上汽	51.18	上海大众	16.00	北汽福田	4.85
2	东风	32.33	上海通用	15.98	东风公司	3.97
3	一汽	24.87	一汽大众	14.06	江淮	2.38
4	长安	22.01	上汽通用五菱	13.76	金杯股份	1.72
5	北汽	18.04	北京现代	10.79	上汽通用五菱	1.63
6	长城	7.24	重庆长安	10.09	江铃	1.54
7	广汽	6.26	东风日产	7.63	南汽	1.41
8	奇瑞	6.09	吉利	6.05	一汽	1.38
9	吉利	6.05	长城	6.00	长城	1.24
10	华晨	5.87	奇瑞	5.89	重庆长安	1.22
合计		179.94	106.25		21.34	
所占比重		88.44	61.58		69.06	

2013年1月份摩托车工业产销情况简析

据中国汽车工业协会统计分析，2013年1月，摩托车行业产销环比下降，同比由于基数较低呈一定增长。

1月，全行业完成摩托车产销193.72万辆和200.29万辆，环比下降8.74%和5.87%，同比增长19.26%和16.63%，其中：二轮摩托车产销175.22万辆和181.94万辆，环比下降9.03%和5.56%，同比增长18.06%和15.03%；三轮摩托车产销18.49万辆和18.35万辆，环比下降5.92%和8.85%，同比增长32.02%和35.27%。1月，全行业摩托车产销率为103.39%，保持较高水平。

2012 年汽车行业经济效益简析

据中国汽车工业协会汇总的由国家统计局提供的全国汽车行业 11910 家规模以上企业主要经济指标快报显示，2012 年，汽车行业面对复杂多变的国内外形势，认真贯彻落实中央提出的稳中求进战略部署，积极应对下行压力加大的局面，实现了全行业稳定增长。总体来看，2012 年汽车行业经济运行缓中趋稳，主要指标适度增长。具体呈现以下七大特点：

- 一、产出指标稳步增长。
- 二、出口交货值增速减缓。
- 三、固定资产投资快速增长，增幅回落。
- 四、主营业务收入稳步增长。
- 五、利润、利税总额增速趋缓。
- 六、亏损企业亏损额同比增长超过 30%。
- 七、应收账款较快增长、产成品库存资金同比下降。

2012 年汽车工业重点企业（集团）经济效益简析

据中国汽车工业协会统计分析，2012 年，汽车工业重点企业（集团）认真落实国家稳中求进的工作总基调，积极应对下行压力加大的局面，实现了产销稳定增长。据汽车工业重点企业（集团）经济指标快报显示，2012 年重点企业（集团）经济运行增速趋缓，多数经济指标呈小幅增长，增幅同比有不同程度回落，利润总额由正增长变为负增长。具体呈现以下特点：

- 一、工业经济效益综合指数低于上年。
- 二、产出指标小幅增长，增速低于上年。
- 三、营业收入小幅增长。
- 四、利润总额低于上年、利税总额小幅增长。
- 五、利息支出增速明显，同比增长超过 2 倍。
- 六、应收账款较快增长、产成品库存资金同比下降。

2012 年摩托车生产企业经济效益简析

据中国汽车工业协会对全国 99 家摩托车生产企业月度经济指标快报统计，2012 年，我国摩托车生产企业工业总产值、工业销售产值、营业收入比上年小幅下降，利润总额、利税总额有所增长。具体呈现以下四个特点：

- 一、工业总产值、工业销售产值小幅下降；产销率略低于上年。
- 二、营业收入小幅下降，利润总额两位数增长。
- 三、部分骨干企业营业收入保持增长，利润总额总体好于上年。
- 四、企业亏损面有所上升。

2012 年整车出口创历史新高

据中国汽车工业协会统计整理的由海关总署提供的汽车商品出口数据显示，2012 年，汽车整车出口继续呈良好表现，出口量首次超过百万辆，达到 101.50 万辆，同比增长 19.48%，出口金额 137.08 亿美元，同比增长 25.18%。出口数量和金额再创历史新高。从月度汽车出口表现来看，月度出口量同比均呈不同程度增长，其中 7-9 月连续三个月单月出口量超过 10 万辆，表现更为出色。

【专家观点】

不能再做与必须去做

资料来源：中汽协会综合管理部

年底年初，常被人问：今年（或明年）怎么样？能不能像前两年？我通常也会随口回一句：好日子到头了。仔细想想，这样说不准确，不全面，应该说：和以前的日子不一样了。

日前，听国资委邵宁副主任谈经济形势，讲得很精彩，他的讲演对我考虑汽车行业形势有很大帮助：

1、中国经济前三十年高速发展，有得天独厚的优势：一是要素成本低，包括人工成本和环境成本，因此有天然的低成本优势并易于吸引外资；二是中国人天生储蓄率高，能较多地积累发展用资金；三是有较广泛的技术来源，原因是我们原来的生产、技术水平较低；四是较大的国内市场，不但人口多，市场大，还包括行业的宽度，从轻纺、家电、通讯到住房、汽车，可以一拨一拨排浪式地消费。我还可以补上第五条：中国人心思治，社会稳定。这五条总体形成大国后发优势，保证了中国经济破天荒、创纪录地高速发展三十年。

2、现在情况变化了，原有的重要支撑条件变了。一是要素成本大幅提高，以至于出现全国范围的工资上涨和用工荒，已经有一些外资加工企业因此向东南亚转移；二是引进技术来源大幅缩小，在许多领域我们现在只要最先进技术，而人家却不肯给了，给的话也会附加条件，提高价格；三是市场的余量也没有那么大了，实体经济的发展范围仅余住房、汽车，还不宜过太快地发展；四是人心思治虽没有改变，但人们的法制意识强了，环保意识强了。以上几条都决定，像以前那样发展不行了，必须转型升级。

3、我们遇到的是成长中的烦恼，发展后的问题，无须怨天尤人，而应改弦更张。审视现在，虽失去了一些旧优势，也获得了一些新优势，我们仍有很多的发展优势：一是有资金优势，包括外汇；二是市场仍有一定的空间，美欧日与我们在这方面仍不可同日而语；三是成本优势虽与东南亚相比已转劣，但与发达国家本土比仍有优势；四是引进技术虽然难度增加，但多了一条通过并购获得技术，还包括品牌及供应、销售体系的大路。

听邵宁副主任讲后，我感到，汽车行业的日子，不是好坏之分，而是可能永远也不能像以前一样了。以前我们可以穷并快乐着，以后只能不算富、但必须忧虑着了。有些以前我们得以成功的经验不能再用了，有些我们以前没有做过的，今后则必须开始做！

不能再做的至少有三条：

一是不能再以增长数量、规模为主要目标。按人均汽车保有量计，中国仅为世界平均的一半，但发改委陈斌、陈建国两位老朋友讲得对，应把制约因素考虑在内综合研究发展速度。对中国汽车产销的峰值，我仍坚信可以在现在的基础上增加一倍，但实现的时间可能是十年，也可能是二十年。对发展速度的误判，对企业可能产生致命的后果。在同一次讲演中，邵宁讲过，什么是泡沫，泡沫就是对一个产业期望过高，投入过高。审视中国和世界经济发展历程，企业经营可能发生的最致命的灾难来自资金链断裂，而造成资金链断裂最主要是失误，是对发展的误判，是过分追求规模的扩张。

二是不能再迷信合资项目。奇瑞要上合资项目，我无话可说，凭什么别的企业两条脚走路，让奇瑞一条脚蹦？但在上新的合资项目之前，我提醒大家要考虑到如今与过去的不同。

首先是市场增长速度不同了，谈项目的方法也要不同。当年我在北汽参与北京现代项目，面对迅速井喷的市场，我们没有采纳政府某部门要求的“货比三家”，我们追求的是“现代速度”，结果是项目提前一年投产，当年盈利巨大，收回所有投资还要多。如果现在谈此项目，我会建议精雕细刻，仔细推敲。因为时间没有那么重要了，相反，由于竞争激烈，项目的细节重要性增加了，不精细就可能在未来的竞争中处于劣势。其次，不要再迷信外资品牌。有人问我要不要买萨博，我回答坚决不买，一个空壳萨博，既无先进的开发体系和产品，也无完整的采购、销售体系，除非白送给北汽有用，别人买了真没有什么用。退一万步，就算买了萨博，国家允许你建轿车厂，你也不见得干得过沃尔沃，千万别得到萨博就做大众丰田的梦。

三是不能再忽视法律法规，包括强制性标准。中国法制不健全是事实，部门立法而非公众立法现象广泛存在，说了不算，算了不说，甚至用立法过严弥补执法不力也屡见不鲜。但是，汽车是大件商品，涉及到越来越多人的根本利益，有关汽车的法律法规越来越多，越来越严，人民群众的法律意识越来越强，因此，不能再企图用国一、国二的技术，糊弄国三的排放标准，以防被人告上法庭，到时候谁也不会为你说话。也不要为满足某些采购部门的要求，打标准法规的擦边球，做可能危及诸如出租汽车司机等群体利益的事。不能再寄希望于法不责众，寄希望于政府会替国企兜着，反而应该警惕某些政府机构在被发现问题时诱过于企业。

而应该做的至少有四种：

一是加强技术创新。现在强调自主创新的人，多数是从政治、民族、国家安全的角度讲的，认为不应该依靠外国技术成瘾。其实另一个大家没有清晰看到的问题是，由于中国的发展很快，市场要求越来越高，引进技术的余地越来越小了，难度越来越大了，代价也越来越高了。因此，我们必须加强研发和创新，用自己的技术更踏实。而且自己手中有牌，才能更好地和伙伴对话谈判。要做到这一条，必须有大决心，大幅提高研发投入。现在全行业研发投入不及主营收入的 2%，要达到中央要求的与国际接轨，需要提高一倍以上。我曾与不止一位大国企老总谈及此议，但有此决心者不太多。对这一条，我还想补充，此议对合资企业同样重要。试想，如果没有泛亚的开发支撑，上海通用仅依赖其在美国、德国、韩国的技术，是不可能获得现在的成功的。

二是注重品牌的培育。对于这一条，我没有新的心得，仍希望大家研究品牌发展的规律，搞清自己的优势与劣势，制定适合自己的品牌战略，并长期坚持下去。这两年因为市场不理想，管销售的老总是被换得勤的人，人言道“换手如换刀”。但是切不可因此乱了品牌战略的方寸，频繁改变品牌战略，品牌有可能因此永远也树不起来。

三是用好并购手段。娶媳妇不是为了给别人看，而是为了过日子，生孩子。并购国外企业，也不是为了扬我国威，扬眉吐气，而是为了企业发展。我完全同意邵宁副主任的意见，在转让技术日益受限的情况下，并购应成为我们获得先进技术的越来越重要的手段，更何况同时还可以得到品牌、采购和销售体系。当然，利益大的事风险也大，国企并购好处虽多，但也不是人人都能做。要做好至少要注意三条：一是准备好资金、人才，吃得下要能消化得了，买到手要能玩得转；二是充分考虑被并购企业员工和所在国政府的利益及法律、文化环境；三是对并购对象做仔细的价值分析，如前文所述的萨博，不要也罢。

四是要研究问题。包括产业发展规律，国内、国际经济、政治形势，政府政策走向。这里第一要研究竞争对手，研究目标市场。商场如战场，谋而后动是兵法要义，为将者焉能不遵。第二是要研究发展规律，发达国家先走了数十上百年，经验教训都在那放着，为什么不研究？李开复先生在微博中说，桥和船在那里放着，为什么要摸石头过河？信哉斯言。第三要研究政策。虽说上层建筑服务于经济基础，是马克思主义基本原理，但原理中也指出，有时上层建筑会起反作用。政府官员在为行业、企业服务的同时，还要贯彻中央的方针政策，还要服从上级领导。我们只有研究清楚问题，并给政府主管解释清楚，才有可能得到合理的有利的政策。不研究明白，说明白，光靠请客、“跪求”是没有用的。

总而言之，今后的日子与以前不一样了。对此我们不但不应怨天忧人，而且还应看到，今日的困难是成功带来的另一面，是我们自己争取的，怨不得别人。今日有今日的优势，重要的是重新审视，制定好自己的战略，特别注意什么是过时的经验，如今不可再用，什么是过去不可为而今日需要做。我们已经发展成世界汽车大国，大有大的难处，但大有大的作为，更重要的是大要有大的担当。

（中汽协会秘书长 董扬）

【信息资料】

2013年1月中国制造业采购经理指数为50.4%

资料来源：中国物流与采购联合会

2013年1月，中国制造业采购经理指数（PMI）为50.4%，比上月回落0.2个百分点，但仍位于临界点以上。

制造业PMI指数（经季节调整）



分企业规模看，大型企业 PMI 为 51.3%，比上月小幅上升 0.2 个百分点，连续 5 个月位于临界点以上；中、小型企业 PMI 分别为 49.7%和 46.2%，比上月下降 0.2 和 1.9 个百分点，位于临界点以下。

分地区看，东部、中部地区 PMI 分别为 50.9%和 51.1%，均位于临界点以上，分别高于全国制造业 0.5 和 0.7 个百分点；西部、东北部地区 PMI 分别为 48.1%和 49.9%，均位于临界点以下。

2013 年 1 月，构成制造业 PMI 的 5 个分类指数 3 升 2 降。

生产指数为 51.3%，比上月回落 0.7 个百分点，继续位于临界点以上，表明制造业生产保持增长态势，但增速有所放缓。分行业看，烟草制品业、食品及酒饮料精制茶制造业、汽车制造业、农副食品加工业、造纸印刷及文教体美娱用品制造业等 10 个行业生产指数位于临界点以上，生产量有所增长，其中与消费品相关的行业表现尤为突出；非金属矿物制品业、石油加工及炼焦业、木材加工及家具制造业、化学纤维及橡胶塑料制品业、计算机通信电子设备及仪器仪表制造业、铁路船舶航空航天运输设备制造业等 11 个行业生产指数位于临界点以下，生产量回落。

新订单指数为 51.6%，比上月上升 0.4 个百分点，为 2012 年 5 月以来的最高点，制造业市场需求继续转暖。分行业看，烟草制品业、食品及酒饮料精制茶制造业、汽车制造业、农副食品加工业、医药制造业、通用设备制造业等 11 个行业的新订单指数位于临界点以上，

市场需求增长；非金属矿物制品业、木材加工及家具制造业、铁路船舶航空航天运输设备制造业、纺织业、石油加工及炼焦业、有色金属冶炼及压延加工业等 10 个行业的新订单指数位于临界点以下，市场需求回落。调查结果显示，反映制造业外贸情况的新出口订单指数为 48.5%，比上月下降 1.5 个百分点，落至临界点以下，表明制造业产品出口量减少；进口指数为 49.1%，比上月回升 0.1 个百分点，继续位于临界点以下，表明制造业用于生产的原材料进口量持续减少。

原材料库存指数为 50.1%，比上月上升 2.8 个百分点，是 2011 年 5 月以来首次升至临界点以上，表明制造业原材料库存量由降转升。分行业看，食品及酒饮料精制茶制造业、石油加工及炼焦业、造纸印刷及文教体美娱用品制造业、汽车制造业、专用设备制造业、化学原料和化学制品制造业等 8 个行业原材料库存指数位于临界点以上，原材料库存有所增长；木材加工及家具制造业位于临界点，原材料库存量与上月基本持平；纺织服装服饰业、铁路船舶航空航天运输设备制造业、烟草制品业、化学纤维及橡胶塑料制品业、非金属矿物制品业、计算机通信电子设备及仪器仪表制造业等 12 个行业位于临界点以下，原材料库存下降。

从业人员指数为 47.8%，比上月下降 1.2 个百分点，连续 8 个月位于临界点以下，表明制造业企业用工量持续减少。分行业看，食品及酒饮料精制茶制造业、医药制造业、汽车制造业、烟草制品业、农副食品加工业、有色金属冶炼及压延加工业等 7 个行业从业人员指数高于临界点，企业用工量增长；纺织服装服饰业、金属制品业、计算机通信电子设备及仪器仪表制造业、铁路船舶航空航天运输设备制造业、造纸印刷及文教体美娱用品制造业、木材加工及家具制造业等 14 个行业从业人员指数位于临界点以下，企业用工量有不同程度减少。

供应商配送时间指数为 50.0%，位于临界点，表明制造业原材料供应商供货时间与上月相比变化不大。

主要原材料购进价格指数为 57.2%，比上月显著上升 3.9 个百分点，连续 5 个月位于临界点以上，表明制造业原材料购进价格持续上涨，本月涨幅明显加大。分行业看，除计算机通信电子设备及仪器仪表制造业外，其他行业主要原材料购进价格指数均高于临界点，其中黑色金属冶炼及压延加工业、农副食品加工业、专用设备制造业、化学纤维及橡胶塑料制品业的主要原材料购进价格指数均位于 60%以上的高位。

生产经营活动预期指数为 55.9%，位于临界点以上，表明制造业企业对未来 3 个月内生产经营活动预期持较为乐观态度。

中国制造业 PMI 分类指数（经季节调整）

单位：%

	PMI					
		生产	新订单	原材料 库存	从业人员	供应商配 送时间
2012年1月	50.5	53.6	50.4	49.7	47.1	49.7
2012年2月	51.0	53.8	51.0	48.8	49.5	50.3
2012年3月	53.1	55.2	55.1	49.5	51.0	48.9
2012年4月	53.3	57.2	54.5	48.5	51.0	49.6
2012年5月	50.4	52.9	49.8	45.1	50.5	49.0
2012年6月	50.2	52.0	49.2	48.2	49.7	49.1
2012年7月	50.1	51.8	49.0	48.5	49.5	49.0
2012年8月	49.2	50.9	48.7	45.1	49.1	50.0
2012年9月	49.8	51.3	49.8	47.0	48.9	49.5
2012年10月	50.2	52.1	50.4	47.3	49.2	50.1
2012年11月	50.6	52.5	51.2	47.9	48.7	49.9
2012年12月	50.6	52.0	51.2	47.3	49.0	48.8
2013年1月	50.4	51.3	51.6	50.1	47.8	50.0

附注：

1. 主要指标解释

采购经理指数（PMI），是通过对企业采购经理的月度调查结果统计汇总、编制而成的指数，它涵盖了企业采购、生产、流通等各个环节，是国际上通用的监测宏观经济走势的先行性指数之一，具有较强的预测、预警作用。PMI 通常以 50%作为经济强弱的分界点，PMI 高于 50%时，反映制造业经济扩张；低于 50%，则反映制造业经济收缩。

2. 调查范围

涉及《国民经济行业分类》（GB/T4754-2011）中制造业的 31 个行业大类。自 2013 年 1 月起，调查样本从原来的 820 家扩充到 3000 家。由于一些行业的样本量较少，代表性不足，按照行业同质性相近原则对一些样本量较少的行业进行了合并，合并后的行业为 21 个。

3. 调查方法

制造业采购经理调查采用 PPS (Probability Proportional to Size) 抽样方法, 以制造业行业大类为层, 行业样本量按其增加值占全部制造业增加值的比重分配, 层内样本使用与企业主营业务收入成比例的概率抽取。

本调查由国家统计局直属调查队具体组织实施, 利用国家统计局联网直报系统对企业采购经理进行月度问卷调查。

4. 计算方法

制造业采购经理调查问卷涉及生产量、新订单、出口订货、现有订货、产成品库存、采购量、进口、购进价格、原材料库存、从业人员、供应商配送时间、生产经营活动预期等 12 个问题。对每个问题分别计算扩散指数, 即正向回答的企业个数百分比加上回答不变的百分比的一半。

PMI 是一个综合指数, 由 5 个扩散指数 (分类指数) 加权计算而成。5 个分类指数及其权数是依据其对经济的先行影响程度确定的。具体包括: 新订单指数, 权数为 30%; 生产指数, 权数为 25%; 从业人员指数, 权数为 20%; 供应商配送时间指数, 权数为 15%; 原材料库存指数, 权数为 10%。其中, 供应商配送时间指数为逆指数, 在合成 PMI 综合指数时进行反向运算。

5. 东、中、西、东北部地区划分

东部地区包括北京、天津、河北、上海、江苏、浙江、福建、山东、广东、海南 10 个省 (市); 中部地区包括山西、安徽、江西、河南、湖北、湖南 6 个省; 西部地区包括内蒙古、广西、重庆、四川、贵州、云南、西藏、陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆 12 个省 (市、自治区); 东北部地区包括辽宁、吉林、黑龙江 3 个省。

6. 季节调整

采购经理调查是一项月度调查, 受季节因素影响, 数据波动较大。现发布的 PMI 综合指数和各分类指数均为经季节调整后的数据。

页岩油气开发能否改变能源格局

资料来源:新民晚报

尼黑安全会议热议美国经验

为期3天的慕尼黑安全会议在德国南部城市慕尼黑举行。会议开幕当晚一场关于“美国页岩油、页岩气开发”的主题讨论成为本次安全会议开幕当天的热点。

业人士担任嘉宾

这场名为“美国页岩油、页岩气——能源地缘政治版图的变迁”的主题讨论于当地时间1日下午5时半开始，一共持续了一个半小时。

参与讨论的嘉宾有欧盟委员会能源委员奥廷格、德国前能源部长、现经济部长罗斯勒尔、俄罗斯能源部长诺瓦克、荷兰壳牌董事会主席奥利拉以及美国国务院国际能源事务特别代表帕斯夸尔。这5位嘉宾都是服务于各自国家或地区能源领域的专业人士，本场的讨论也主要围绕美国引领的页岩油、页岩气开发对国际能源地缘政治版图的影响展开。

间接影响安全局势

页岩油、页岩气的开发首先改变的是国际能源地缘政治版图，以此间接影响国际安全局势。

根据当晚嘉宾的介绍，美国目前是全球最大的页岩油、页岩气工业开采国。在过去六七年间，由于美国国内页岩气、页岩油的开采量大幅增加，美国石油进口比重由原来的60%大幅下降到40%。目前，美国已不再进口天然气，并开始向加拿大和墨西哥出口少量天然气。也就是说，美国近些年通过开发页岩油、页岩气，基本实现了能源的自给自足，甚至还能出口一部分能源，完全摆脱了之前高度依赖石油进口的能源结构。这就意味着，未来美国有可能完全放弃来自中东的石油进口，那么美国在中东的注意力也会转移，中东的安全局势也会随之改变。

欧洲顾虑环境问题

与美国相比，欧洲国家在开采页岩油、页岩气方面明显落后，其中一大顾虑就是环境问题。

开采页岩气所需的水力压裂技术会产生一些化学物质，这些物质易渗入地下水，因而法国等大多数欧洲国家一直禁止水力压裂技术。在这次会议上，页岩气技术所带来实实在在的经济利益，也让欧洲方面的态度有所松动。

德国经济部长罗斯勒尔说，美国能源价格与欧洲相比要便宜得多，这给美国企业带来很大的竞争优势。很明显，非传统能源的开采利用提高了美国经济的竞争力。然而欧洲要在环境保护和提高竞争力之间进行斟酌，对页岩油、页岩气开发进行必要的评估。

欧盟委员会能源委员奥廷格则呼吁欧盟未来学习美国对页岩油气进行开发利用，减少对俄罗斯的天然气进口的依赖，实现欧盟能源的自给自足。

(郑安)

美国页岩油真能改变游戏规则吗

资料来源：商务部网站

《沙特公报》发表文章，质疑美国页岩油对全球石油供应的影响，全文如下：

自 2012 年 11 月位于巴黎的国际能源署（IEA）发布报告，认为美国将在 2020 年超过俄罗斯和沙特成为全球最大石油生产国和在 2030 年实现能源自给自足后，认为美国页岩油将改变全球石油市场游戏规则的观点不断弥漫。这种美好预测可能会符合 IEA 听众的喜欢——毕竟他们多数都是美国人，但却经不起仔细推敲。

世行石油市场咨询服务公司在本月发布的一份研究中认为，很清楚的是，美国的页岩油在非欧佩克石油供应上可能会扮演一个至关重要的角色。争论在于，由于其主要会抵消美国传统石油生产的减少，对国际石油市场供应很难造成冲击。在可预见的未来，美国石油产量永远也无法超过沙特和俄罗斯，并将继续依赖外部石油供应。报告认为，美国页岩油产量激增的模式在世界其他地区很难被复制。美国页岩油产量 2012 年为每天 100 万桶，到 2020

年也仅能增加到 200 万桶，到 2025 年以后为 300 万桶。美国 2012-2020 年增加的 100 万桶页岩油产量尚不足以抵消其传统石油生产的下降——估计同期为 120-200 万桶。因此，全球石油市场很难从美国页岩油中受益。

在美国以外的地区，大约 85% 的盆地存在页岩油储藏。而完成勘探和开采过程，一个水平页岩油井耗资 400-600 万美元，页岩油盈亏平衡点在每桶 72-80 美元，就目前油价而言，多数页岩油开采有利可图。

美国页岩油储量存在巨大的不确定性——从 8000 亿至 1.5 万亿桶，分布在全国境内。发现储量和将其变为可开采能力是两回事。根据美国能源信息管理局（EIA）《2012 年能源展望》，2010 年未探明的可开采页岩油和致密油层储量为 330 亿桶，页岩气为 480 万亿立方英尺。后者仅为一年前预计的一半。这一说明，对可开采油气资源的预计有相当大的不确定性。

预计美国石油产量将从 2012 年的每天 641 万桶增加到 2019 年的 750 万桶，增产部分主要来自海上油田，部分来自页岩油和其他致密油层油。自 2020 年后，产量将下降逐步下降到 2035 年至 2040 年的 610 万桶；石油进口从 2012 年占消费量的 65% 下降到 2019 年的 60%，到 2035 年则恢复到 68%。这意味着美国既不可能实现能源自给自足，产量也不可能超过沙特和俄罗斯。2009 年美国石油进口下降原因有二：因 2008-2009 年金融危机导致需求减少和页岩油生产。

IEA 说，美国石油生产 2015 年将增加到每天 1000 万桶，2020 年为 1110 万桶，2035 年下降到 920 万桶；沙特到 2015 年为 1090 万桶，2020 年为 1060 万桶，2035 年为 1230 万桶；俄罗斯到 2020 年一直保持 1000 万桶，2035 年下降为 900 万桶。

鉴于美国传统石油生产每年下降 3-5%，页岩油生产增长缓慢，到 2020 年其产量可能为 740 万桶，远低于 IEA 1110 万桶的预计。

会员服务联系方式:

分管副秘书长

叶盛基

电话: 010—68595193

邮箱: yeshengji@caam.org.cn

会员服务部

主任 李桂新

电话: 010—68594865

邮箱: liguixin@caam.org.cn

副主任 张汉伦

电话: 010—68594849

邮箱: zhanghanlun@caam.org.cn

业务主管 王悦

电话: 010—68595128

邮箱: wangyue@caam.org.cn

业务主管 张隽祎

电话: 010—68595128

邮箱: zhangjunyi@caam.org.cn

传真: 010—68595302

通讯地址: 西北京市城区三里河路 46 号 (中国汽车工业协会)

邮政编码: 100823

主编:李桂新 编辑:张汉伦 校对:王悦、张隽祎 审核:叶盛基
