

内部文件
注意保存

内燃机 工业 综合动态

第十二期

中国内燃机工业协会

2022年12月

本刊导读

如需浏览内容 点击标题

市场环境、政策法规

中共中央 国务院印发《扩大内需战略规划纲要（2022—2035年）》	3
中共中央政治局明确五大经济政策	4
生态环境部发布《中国移动源环境管理年报（2022年）》	6
2022年11月内燃机行业销量综述	7
11月多缸柴油发动机市场分析	11

会员动态

潍柴 WP14T 领航大马力新时代	15
潍柴船舶动力劈波斩浪	16
潍柴雷沃智慧农业持续领跑行业	17
玉柴获“2022年度客户口碑奖”	18
中国机械工业多项重要荣誉 玉柴上榜	19
玉柴芯蓝新能源赛道强势扩张	19
解放动力总成事业部获得行业多项荣誉	21
解放奥威动力摘得“2022年度第一畅销重卡动力”桂冠	21

打造质量新标杆 解放动力挺进“世界一流”	22
从柴油机升级混动 云内巩固轻卡动力优势地位	25
全柴以“芯”实力擦亮金字招牌	26
大马力家族重装上市 东风商用车吹响高效运营号角	28
新一代智能中速机自主创新取得重大突破	29
中国船舶陕柴重工拓展“一带一路”海外陆电市场	30
行业相关	
中国工程院院士、上海市政协副主席黄震：先立后破走积极稳妥的“双碳之路”	30
生态环境部致中国内燃机工业协会感谢信	33
用动力新风向 中国动力新气象——第四届“中国源动力”名单揭晓	34

● 市场环境、政策法规

中共中央 国务院印发《扩大内需战略规划纲要 (2022—2035年)》

近日，中共中央、国务院印发了《扩大内需战略规划纲要（2022—2035年）》，并发出通知，要求各地区各部门结合实际认真贯彻落实。

《纲要》指出，坚定实施扩大内需战略、培育完整内需体系，是加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的必然选择，是促进我国长远发展和长治久安的战略决策。

按照全面建设社会主义现代化国家的战略安排，展望2035年，实施扩大内需战略的远景目标是：消费和投资规模再上新台阶，完整内需体系全面建立；新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化基本实现，强大国内市场建设取得更大成就，关键核心技术实现重大突破，以创新驱动、内需拉动的国内大循环更加高效畅通；人民生活更加美好，城乡居民人均收入再迈新的大台阶，中等收入群体显著扩大，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小，全体人民共同富裕取得更为明显的实质性进展；改革对内需发展的支撑作用大幅提升，高标准市场体系更加健全，现代流通体系全面建成；我国参与全球经济合作和竞争新优势持续增强，国内市场的国际影响力大幅提升。

锚定2035年远景目标，综合考虑发展环境和发展条件，“十四五”时期实施扩大内需战略的主要目标是：促进消费投资，内需规模实现新突破；完善分配格局，内需潜能不断释放；提升供给质量，国内需求得到更好满足；完善市场体系，激发内需取得明显成效；畅通经济循环，内需发展效率持续提升。

《纲要》提出，要坚持问题导向，围绕推动高质量发展，针对我国中长期扩大内需面临的主要问题，特别是有效供给能力不足、分配差距较大、流通体系现代化程度不高、消费体制机制不健全、投资结构仍需优化等堵点难点，部署实施扩大内需战略的重点任务。加快培育完整内需体系，促进形成强大国内市场，支撑畅通国内经济循环。

《纲要》还从全面促进消费、加快消费提质升级，优化投资结构、拓展投资空间，推动城乡区域协调发展、释放内需潜能，提高供给质量、带动需求更好实现等方面提出了要求。

[返回目录](#)

中共中央政治局明确五大经济政策

中共中央政治局 12 月 6 日召开会议，分析研究 2023 年经济工作。此次重磅会议定调了明年经济工作，突出一个“稳”，明确五大政策，提出“四个敢”，释放出重要信号。

突出一个“稳”

突出做好稳增长、稳就业、稳物价工作

对于 2023 年中国经济，会议做出一系列部署和要求：“坚持稳中求进工作总基调”“明年要坚持稳字当头、稳中求进”“突出做好稳增长、稳就业、稳物价工作”。

中新网“中国新观察”栏目注意到，会议突出了一个“稳”字，新闻通稿共 14 处提到“稳”。

全国政协常委，财政部管理会计咨询专家张连起对中新网“中国新观察”栏目表示，稳增长将放在更加突出的位置上，全面深化改革开放的举措更强，提振市场信心的力度更大。

中国社科院宏观经济智库研究室主任冯煦明对中新网“中国新观察”栏目表示，稳增长是推动 2023 年经济运行整体好转的基础和关键，也是实现稳就业、稳物价、防风险、调结构、促升级等其他目标的基础。

要求“开好局起好步”

大力提振市场信心 推动经济运行整体好转

会议强调，“全面深化改革开放，大力提振市场信心”“推动经济运行整体好转，实现质的有效提升和量的合理增长，为全面建设社会主义现代化国家开好局起好步”。

2022 年中国经济增长目标为 5.5% 左右，但受国际环境复杂严峻、国内疫情冲击等因素影响，前三季度中国经济增速为 3%。

冯煦明认为，质的有效提升和量的合理增长是一对有机体，是相辅相成的，并不矛盾。特别是在当前形势下，保持量的合理增长是实现质的有效提升的重要前提。

冯煦明预计，2023 年中国经济有望呈现加快恢复态势，经济增速将逐步向潜在增长率水平回归。在基数效应和二十大政策红利等因素的共同作用下，预计全年有望实现 5% 以上的经济增速。

强调形成合力

优化疫情防控措施

会议指出，加强各类政策协调配合，优化疫情防控措施，形成共促高质量发展的合力。

12 月 7 日，国务院应对新型冠状病毒肺炎疫情联防联控机制综合组发布《关于进一步优化落实新冠肺炎疫情防控措施的通知》，提出 10 条新措施，包括不得采取各种形式的临时封控，非高风险区不得限制人员流动，不得停工、停产、停业，等等。

12月以来，全国多地已经开始优化疫情防控措施，包括不再进行常态化核酸检测，乘坐公共交通、进入公共场所不再查验核酸阴性证明等。

张连起表示，2023年上半年优化疫情防控措施，努力摆脱疫情冲击影响，各项稳增长措施落实到位，尤其是改革开放加大力度，稳预期稳信心见到成效，实际增速可能更高一些。

明确五大政策

财政“加力提效”，货币“精准有力”

会议部署了五大政策：“积极的财政政策要加力提效，稳健的货币政策要精准有力，产业政策要发展和安全并举，科技政策要聚焦自立自强，社会政策要兜牢民生底线”。

会议指出“继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策”，这一定调并未发生变化，但具体要求却有新内涵。

张连起建议，明年财政收支矛盾仍较为突出，而可用结余资金相比往年略显不足，因此明年财政赤字率可以考虑略微提高，可按3.1%来安排，接近2021年水平，适度扩大中央财政赤字规模，加大中央财政对地方政府的转移支付力度。

冯煦明表示，在企业 and 居民部门需求收缩、信贷意愿不足、货币政策传导渠道受阻的情况下，宏观调控应更加注重发挥财政政策在稳定总需求中的作用。同时，货币政策应为财政政策提供支持，通过引导相关利率下行降低政府增量融资成本和存量债务负担，防止流动性冲击和债务负担推升地方政府财政风险。

提出“四个敢”

让干部敢为、地方敢闯、企业敢干、群众敢首创

会议强调，要坚持真抓实干，激发全社会干事创业活力，让干部敢为、地方敢闯、企业敢干、群众敢首创。

张连起认为，提出“四个敢”的背后，是这三年以来这四方面有“躺平”“内卷”倾向，这突出了问题导向，要激发整个社会干事创业活力。

冯煦明表示，作为给明年经济工作谋思路、定调子的会议，提出“四个敢”，就是要对全社会释放出两个明确信号：一是发展的信号。要更加注重经济发展，引导全社会把更多的精力放在干事创业和促进经济高质量发展上来。二是创新和改革的信号。创新是指科技产业层面的技术创新，改革本质上是一种制度创新，创新和改革都是提升全要素生产率的重要手段。接下来，随着一系列具体政策的出台落地，这些信号会更加明确，它对社会各界的引导作用也会加快凸显出来，激励地方政府和各类市场主体在创新和改革中释放发展活力，积聚发展动力，促进经济高质量发展。

按照惯例，中央政治局会议召开后，中央经济工作会议很快也将召开。届时，2023年中国经济工作脉络会更加清晰。

[返回目录](#)

生态环境部发布《中国移动源环境管理年报（2022年）》

日前，生态环境部发布了《中国移动源环境管理年报（2022年）》（以下简称《年报》），公布2021年全国移动源环境管理情况。《年报》显示，移动源污染已成为我国大中城市空气污染的重要来源，加强移动源污染治理的紧迫性日益凸显。

《年报》显示，2021年，全国机动车（含汽车、三轮汽车和低速货车、摩托车等）四项污染物排放总量为1557.7万吨。其中，一氧化碳（CO）、碳氢化合物（HC）、氮氧化物（NO_x）、颗粒物（PM）排放量分别为768.3万吨、200.4万吨、582.1万吨、6.9万吨。汽车是污染物排放总量的主要贡献者，其排放的CO、HC、NO_x和PM占比超过90%。其中，柴油车NO_x排放量超过汽车排放总量的80%，PM超过90%；汽油车CO超过汽车排放总量的80%，HC超过70%。

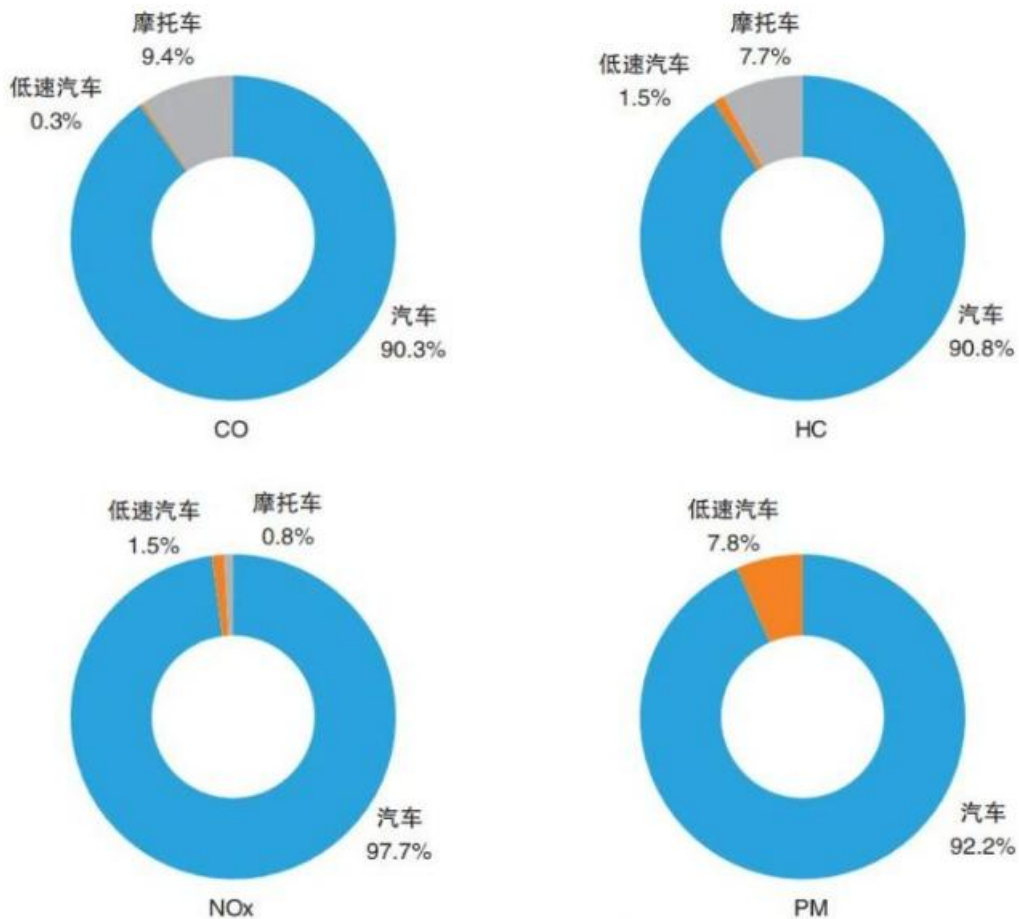
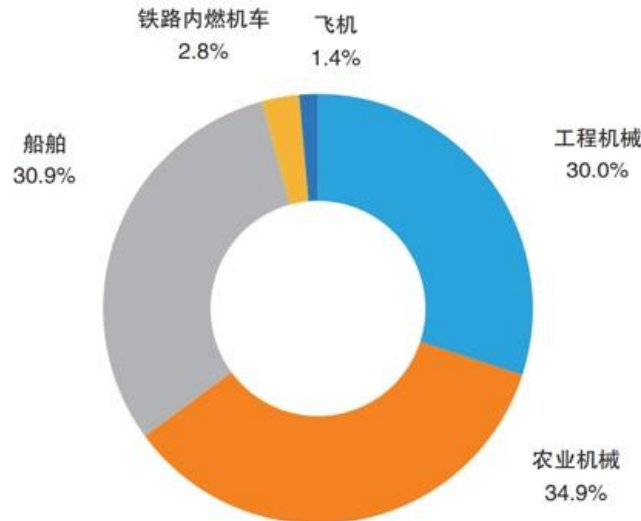


图6 机动车污染物排放量分担率

此外，非道路移动源排放对空气质量的影响也不容忽视。非道路移动源排放二氧化硫（SO₂）、HC、NO_x、PM分别为16.8万吨、42.9万吨、478.9万吨、23.4万吨；NO_x排放量接近于机动车。其中，工程机械、农业机械、船舶、铁路内燃机车、飞机排放的NO_x分别占非道路移动源排放总量的30.0%、34.9%、30.9%、2.8%、1.4%。



图为非道路移动源 NOx 排放量构成。（来源：《公报》）

《年报》指出，2021年，各地统筹开展“车-油-路-企”行动，在推进运输结构调整、提升新生产机动车污染治理水平、规范在用机动车排放检验、强化非道路移动机械和船舶环保监管、推进车用油品质量提升、建立完善移动源污染治理体系等方面取得了积极成效。

生态环境部表示，下一步，生态环境部将进一步加大工作力度，贯彻落实党中央、国务院决策部署，深入推进柴油货车污染治理攻坚战行动方案，指导各地提升移动源环境管理水平，有效降低污染物排放，持续改善空气质量，不断增强人民群众蓝天幸福感。

[返回目录](#)

2022年11月内燃机行业销量综述

2022年10月内燃机行业销量环比、同比均下降，累计降幅较上月略有扩大。

10月虽为传统销售旺季，但受疫情多发散发等不利影响，终端市场承压，内燃机市场整体表现下降态势。10月，内燃机销量环比、同比均呈现下降，具体表现为：10月内燃机销量364.44万台，环比增长-10.71%，同比增长-13.19%（上月0.06%）；1-10月内燃机累计销量3645.72万台，同比增长-10.92%，较前三季度降幅（-10.63%）扩大0.29个百分点。

终端方面，汽车行业平稳发展，乘用车需求自6月份以来持续保持增长态势，商用车降幅较前期有所收窄；工程机械、农机等市场仍处于调整态势，摩托车用降幅较大，从而造成内燃机需求仍低于同期水平。

销量总体概述：

10月，内燃机销量364.44万台，环比增长-10.71%，同比增长-13.19%。功率完成25733.60万千瓦，环比增长-3.04%，同比增长5.74%。

1-10月内燃机累计销量3645.72万台，同比增长-10.92%；累计功率完成231014.48万千瓦，同比增长-5.74%。



分燃料类型情况：

10月，在分柴、汽油大类中，柴油机环比、同比均下降，同比累计仍呈现为下降，累计降幅仍近30%；汽油机环比、同比下降，累计同比降幅较上月小幅扩大。具体为：与上月比，柴油机增长-9.55%，汽油机增长-10.83%；与上年同期比，柴油机同比增长-14.59%，汽油机同比增长-13.05%。与上年同期累计比，柴油机同比增长-29.69%，汽油机同比增长-8.20%。

10月，柴油内燃机销售32.56万台（其中：乘用车用1.69万台，商用车用12.83万台，工程机械用6.46万台，农机用8.90万台，船用0.29万台，发电用2.29万台，通用0.11万台），汽油内燃机销量331.79万台。1-10月柴油机销量364.23万台（其中乘用车用16.62万台，商用车用142.54万台，工程机械用70.58万台，农机用103.96万台，船用3.35万台，发电用25.74万台，通用1.44万台），汽油内燃机销量3280.44万台。

分市场用途情况：

10月，在分用途市场可比口径中，各分类用途均环比下降。具体为：乘用车用增长-5.28%，商用车用增长-1.03%，工程机械用增长-11.02%，农业机械用增长-9.03%，船用增长-11.63%，发电机组用增长-28.69%，园林机械用增长-46.82%，摩托车用增长-14.99%，通机用增长-51.84%。

与上年同期比，除乘用车用同比增长外其余各分类用途同比呈现不同程度下降。具体为：乘用车用增长6.76%，商用车用增长-25.85%，工程机械用增长-6.69%，农业机械用增长-21.82%，船用增长-4.51%，发电机组用增长-32.71%，园林机械用增长-64.36%，摩托车用增长-22.83%，通机用增长-69.63%。

与上年累计比，除乘用车用、船用外各分类用途同比均为负增长。具体为：乘用车用增长 4.57%，商用车用增长-40.63%，工程机械用增长-21.22%，农业机械用增长-14.60%，船用增长 2.85%，发电机组用增长-15.95%，园林机械用增长-33.91%，摩托车用增长-14.23%，通机用增长-41.74%。

10月，乘用车用销售 175.47 万台，商用车用 17.48 万台，工程机械用 6.94 万台，农业机械用 37.58 万台，船用 0.29 万台，发电机组用 9.13 万台，园林机械用 6.11 万台，摩托车用 110.96 万台，通机用 0.48 万台。

1-10月，乘用车用累计销售 1534.09 万台，商用车用 184.90 万台，工程机械用 75.79 万台，农业机械用 372.44 万台，船用 3.35 万台，发电机组用 104.75 万台，园林机械用 139.42 万台，摩托车用 1216.96 万台，通机用 14.02 万台。

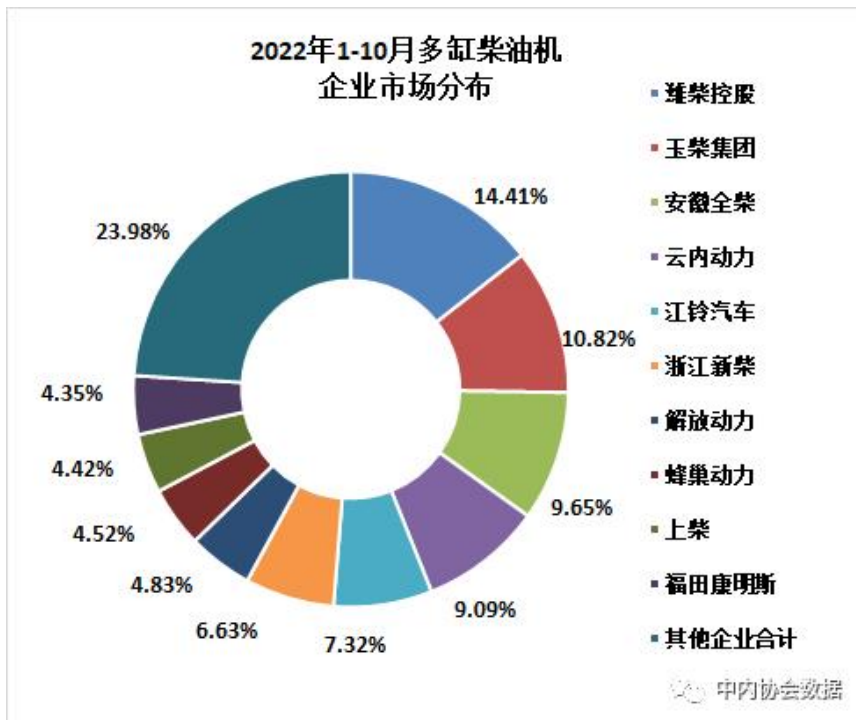
主要品种按单、多缸分用途情况：

单缸柴油机

10月单缸柴油机市场销量环比、同比增长，累计同比降幅仍较大。10月，单缸柴油机销售 4.82 万台，环比增长 9.48%，同比增长 8.25%。1-10月累计销量 46.05 万台，同比增长-28.83%。排名靠前的五家企业为：常柴、四方、三环、莱动、力帆。其中主要配套于农业机械的单缸柴油机 10月销量 4.55 万台，环比增长 8.29%，同比增长 6.38%。1-10月累计销量 43.75 万台，同比增长-29.32%。

多缸柴油机

商用车市场 10月销量环比下降，同比依然呈下降态势，累计同比降幅仍较大，带动多缸柴油机市场同步波动。



10月，多缸柴油机企业共销量 27.74 万台，环比增长-12.20%，同比增长-17.61%；1-10月累计销量 318.18 万台，同比增长-29.81%。潍柴、玉柴、全柴、云内、江铃、新柴、解放动力、蜂巢动力、上柴、福康销量居前十名，占多缸柴油机总销量的 76.02%；市场份额占比中：潍柴 14.41%、玉柴 10.82%、全柴 9.65%、

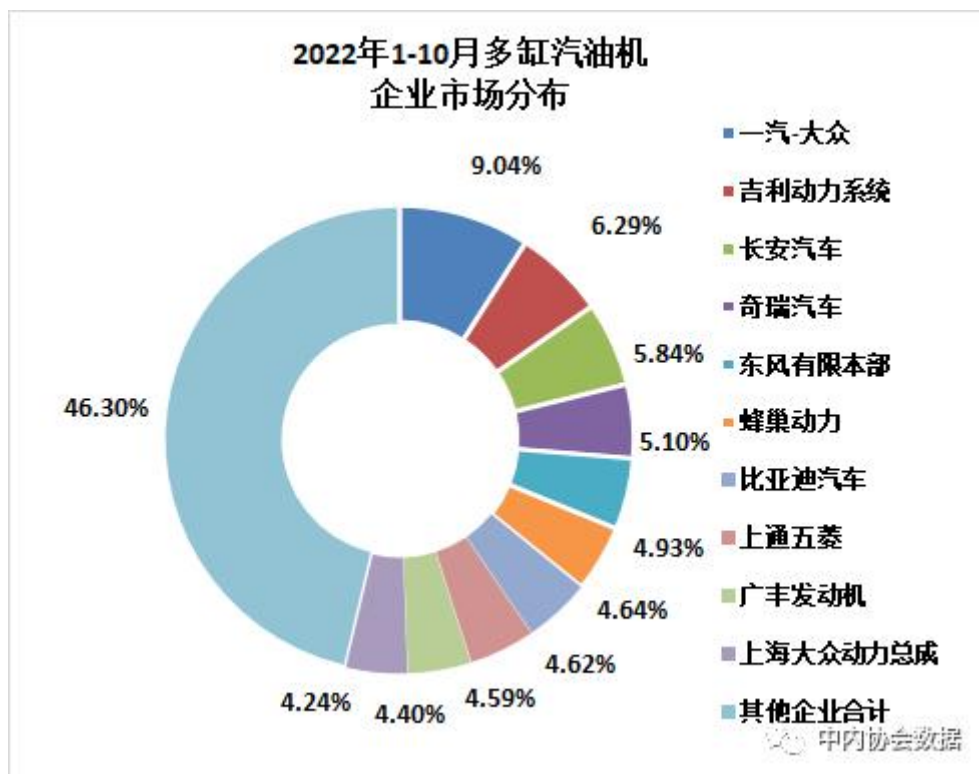
云内 9.09%、江铃 7.32%、新柴 6.63%、解放动力 4.83%、蜂巢动力 4.52%、上柴 4.42%、福康 4.35%。

10月，商用车用多缸柴油机销量12.83万台，环比增长-5.15%，同比增长-26.67%；1-10月累计销量142.54万台，同比增长-44.32%。销量前十的为江铃、潍柴、福康、云内、玉柴、全柴、上柴、解放动力、江淮、东康，其前十名销量占总销量87.96%；江铃在商用车用多缸柴油机市场占据领先，占比16.33%，潍柴14.85%、福康9.71%、云内9.19%、玉柴8.13%、全柴7.67%、上柴6.60%、解放动力6.33%、江淮5.01%、东康4.14%。

10月，工程机械用多缸柴油机销量6.41万台，环比增长-10.84%，同比增长-6.56%；1-10月累计销量70.25万台，同比增长-20.58%。销量前十的为新柴、云内、潍柴、全柴、玉柴、卡特彼勒、东康、广康、解放动力、上柴，其前十名销量占其总销量96.69%。

多缸汽油机

主要配套的乘用车市场10月产销环比下降、同比增长，累计产销量呈增长态势。受其影响，多缸汽油机销量也呈现同步走势。



10月多缸汽油机销量178.54万台，环比增长-4.71%，同比增长5.93%；1-10月累计销量1560.79万台，同比增长3.75%。在51家多缸汽油机企业中一汽大众、吉利、长安汽车、奇瑞、东风有限等十家销量排在前列，其总体销量占行业销量的53.70%。

乘用车用多缸汽油机占比为97.23%，10月销量173.79万台，环比增长-5.09%，同比增长7.06%；1-10月累计销量1517.48万台，同比增长4.81%。一汽大众、吉利、长安汽车、奇瑞、东风有限、蜂巢动力、比亚迪、上通五菱、广丰发动机、上海大众动力总成销量排名比较靠前，其总体销量占乘用车用销量的55.24%。其中奇瑞、比亚迪、广丰发动机累计增幅较大。

小汽油机

行业主要做进出口贸易，受内外部环境的影响明显导致波及较大。在可比口径中，10月小汽油机销量环比快速、同比以及累计同比均下降。10月小汽油机销量54.53万台，环比增长-22.86%，同比增长-42.27%；1-10月累计销量649.06万台，同比增长-23.62%。销量前五企业为隆鑫、润通、华盛、力帆内燃机、苏州双马。

在配套农业机械中，10月销量28.68万台，环比增长-8.38%，同比增长-28.33%；1-10月累计销量268.48万台，同比增长-14.21%。在配套园林机械领域中，10月销量6.11万台，环比增长-46.82%，同比增长-64.36%；1-10月累计销量139.42万台，同比增长-33.91%。

[返回目录](#)

11月多缸柴油发动机市场分析

受疫情持续多点散发等不利影响，我国汽车终端市场受冲击较大，在其影响下，内燃机市场整体表现下滑，11月，内燃机销量环比、同比均下降，累计降幅较上月也略有扩大。

据中内协发布的最新数据显示，2022年11月，国内内燃机销售330.89万台，环比下降7.78%，同比下降29.22%，同比降幅较大；1-11月，内燃机累计销售3970.95万台，同比下降12.92%。不过，难得的是11月柴油机销量实现了环比2.81%的正增长。

11月，商用车市场持续低迷，因此与商用车市场息息相关的商用车用多缸柴油机，降幅也较为明显：11月，商用车用多缸柴油机销售11.57万台，环比下降9.81%，同比下降37.83%；1-11月，累计销售154.11万台，同比下降43.88%。

柴油机：1-11月累销近400万台 同比下降近3成

2022年11月，国内柴油机销售33.43万台，环比增长2.81%，同比下降23.57%。就11月单月来说，柴油机销量可谓有喜有忧，喜的是11月的表现比10月份好，环比实现了增长；忧的是同比降幅比较大，比10月份的同比降幅（-14.59%）更大。

2022年1-11月，柴油机累计销售397.62万台，同比下降29.22%，较1-10月（-29.69%）降幅略有收窄。

多缸柴油机：潍柴超50万台 全柴33万

中汽协数据显示，2022年11月，商用车销25.3万辆，环比下降7.5%，同比下降23.4%。受此影响，11月的多缸柴油机销量也出现了同比大幅下滑的情况，但可喜的是环比实现了小幅增长。

11月，多缸柴油机销售28.12万台，环比增长1.39%，同比下降23.69%；1-11月，多缸柴油机累计销售346.30万台，同比下降29.35%，降幅相比1-10月（-29.81%）窄缩0.46个百分点。

2022年1-11月，多缸柴油机销量前十的柴油机企业分别为潍柴、玉柴、全柴、云内、江铃、新柴、解放动力、蜂巢动力、上海新动力、福田康明斯，与10月份排名相同；前十累计销量占多缸柴油机总销量的75.99%，与上月相比稍有下滑。

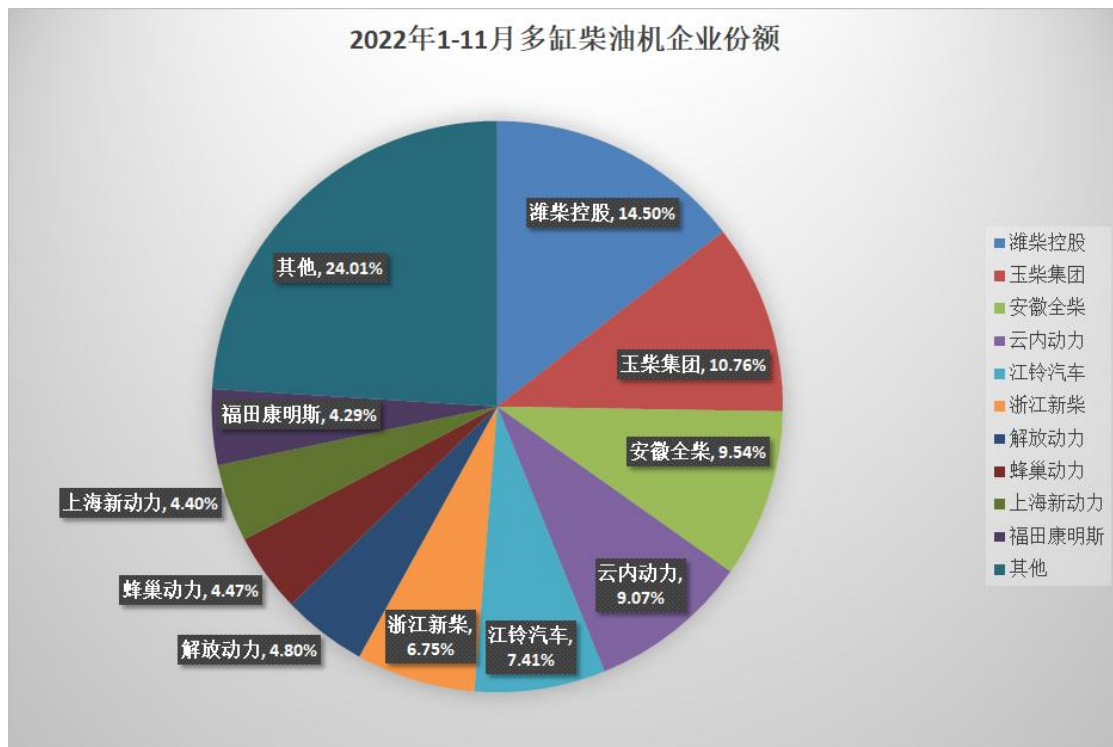
2022年1-11月多缸柴油机销量及占比情况

序号	企业	占比（中内协数据）		销量（万台）		同比增长	份额变化
		2022年1-11月	2021年1-11月	2022年1-11月	2021年1-11月		
1	潍柴控股	14.50%	18.74%	50.21	92.28	-45.59%	↓4.24%
2	玉柴集团	10.76%	10.46%	37.26	51.51	-27.66%	↑0.3%
3	安徽全柴	9.54%	8.14%	33.04	40.08	-17.58%	↑1.4%
4	云内动力	9.07%	9.03%	31.41	44.47	-29.37%	↑0.04%
5	江铃汽车	7.41%	6.25%	25.66	30.78	-16.62%	↑1.16%
6	浙江新柴	6.75%	5.70%	23.38	28.07	-16.72%	↑1.05%
7	解放动力	4.80%	6.22%	16.62	30.63	-45.73%	↓1.42%
8	蜂巢动力	4.47%	----	15.48	----	----	----
9	上海新动力	4.40%	3.81%	15.24	18.76	-18.79%	↑0.59%
10	福田康明斯	4.29%	5.46%	14.86	26.89	-44.75%	↓1.17%

制表：第一商用车网 cvworld.cn

上表显示，潍柴在多缸柴油机市场依然独领风骚，是前十名中唯一一家累计销量突破50万台大关的企业。2022年1-11月，潍柴累销多缸柴油机50.21万台，所占市场份额为14.5%。玉柴依然排名行业第二，1-11月的累计销量为37.26万台，拿下10.76%的市场份额，与去年同期相比份额实现小幅上升。第三名全柴1-11月的累计销量为33.04万台，所占市场份额为9.54%，与去年同期相比实现份额增长1.4%，依然是份额上升最明显的企业。第四名云内动力的市场份额为9.07%，与去年同期相比基本持平，其1-11月的累计销量为31.41万台。前四名是仅有的累计销量超30万台的企业。

第五名江铃汽车的份额增长也比较明显，1-11月，江铃汽车累销多缸柴油机25.66万台，拿下7.41%的市场份额，与去年同期相比份额增长了1.16%。同样实现份额增长的还有浙江新柴和上海新动力。浙江新柴位居行业第六，1-11月的累计销量为23.38万台，所占市场份额为6.75%，与去年同期相比份额增长了1.05%。上海新动力位居行业第九，1-11月的累计销量为15.24万台，所占市场份额为4.4%，与去年同期相比份额增长了0.59%。值得注意的是，2022年的“黑马”蜂巢动力依然位居行业第八，其1-11月的累计销量为15.48万台，所占市场份额为4.47%。



商用车用多缸柴油机：江铃超 25 万台 上海新动力超 10 万台

与多缸柴油机市场相同，11月份，商用车用多缸柴油机的市场格局同样没有发生任何变化，销量前十企业分别为江铃、潍柴、福康、云内、玉柴、全柴、上海新动力、解放动力、江淮、东康，前十名销量占总销量的比重为 87.92%，与上月相比稍有下滑。

2022年1-11月商用车用多缸柴油机销量及占比情况

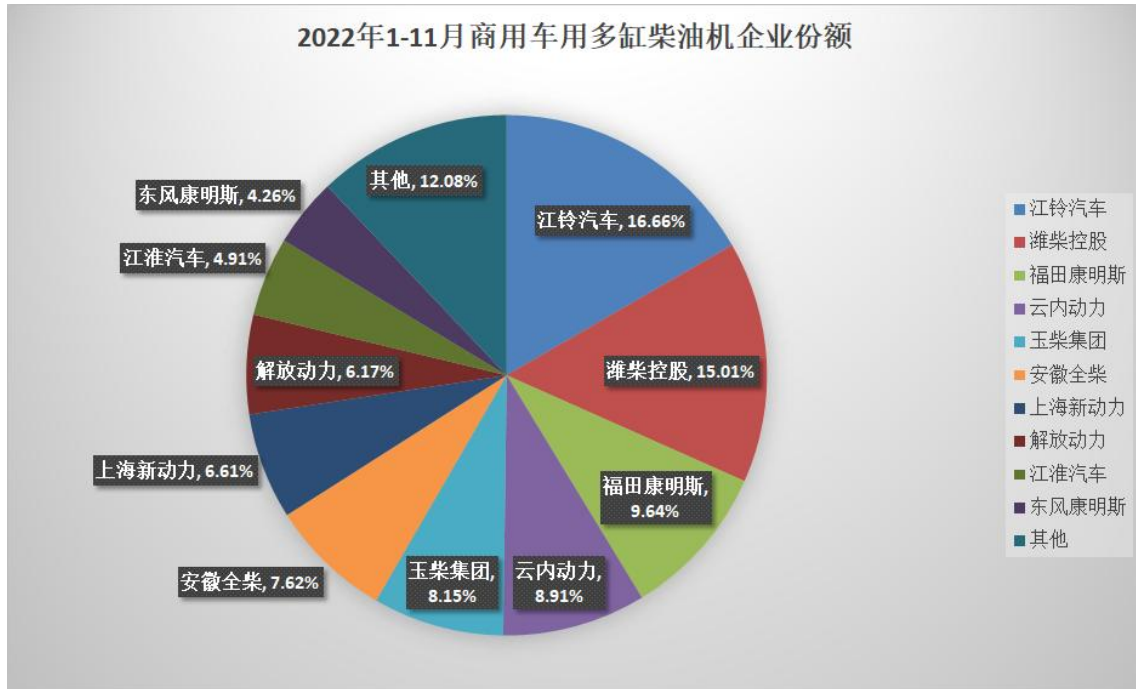
序号	企业	占比（中内协数据）		销量（万台）		同比增长	份额变化
		2022年1-11月	2021年1-11月	2022年1-11月	2021年1-11月		
1	江铃汽车	16.66%	11.11%	25.66	30.76	-16.58%	↑ 5.55%
2	潍柴控股	15.01%	21.81%	23.13	60.39	-61.69%	↓ 6.8%
3	福田康明斯	9.64%	9.71%	14.86	26.89	-44.74%	↓ 0.07%
4	云内动力	8.91%	8.99%	13.73	24.89	-44.84%	↓ 0.08%
5	玉柴集团	8.15%	9.64%	12.56	26.69	-52.94%	↓ 1.49%
6	安徽全柴	7.62%	5.47%	11.74	15.15	-22.46%	↑ 2.15%
7	上海新动力	6.61%	4.61%	10.19	12.76	-20.19%	↑ 2%
8	解放动力	6.17%	8.76%	9.51	24.25	-60.80%	↓ 2.59%
9	江淮汽车	4.91%	3.54%	7.57	9.80	-22.80%	↑ 1.37%
10	东风康明斯	4.26%	4.67%	6.57	12.93	-49.23%	↓ 0.41%

制表：第一商用车网 cvworld.cn

上表显示，江铃依然占据榜首位置，1-11月累销商用车用多缸柴油机 25.66 万台，拿下 16.66% 的市场份额，与去年同期相比份额增长了 5.55%，保持最为明显的份额增长表现。潍柴 1-11 月累销商用车用多缸

柴油机 23.13 万台，拿下 15.01 的市场份额，位居行业第二。江铃与潍柴是行业内唯二累计销量突破 20 万台的企业。

第三名福田康明斯 1-11 月的累计销量为 14.86 万台，所占市场份额为 9.64%。第四名云内动力，其 1-11 月的累计销量为 13.73 万台，所占市场份额为 8.91%。第五名玉柴 1-11 月的累计销量为 12.56 万台，所占市场份额为 8.15%。



全柴位居行业第六，其 1-11 月累销商用车用多缸柴油机 11.74 万台，所占市场份额为 7.62%，与去年同期相比份额增长了 2.15%，份额增长明显。此外，上海新动力和江淮汽车也实现了份额增长。上海新动力排名第七，1-11 月的累计销量为 10.19 万台，突破 10 万台大关，所占市场份额为 6.61%，与去年同期相比份额增长 2%。江淮汽车位居行业第九，1-11 月的累计销量为 7.57 万台，拿下 4.91% 的市场份额，份额增长了 1.37%。

[返回目录](#)

● 会员动态

潍柴 WP14T 领航大马力新时代

2022年初，受市场经济环境的影响，运价持续走低，而油价连连上涨。“降本增效”再次成为干线、专线等高效物流领域的首要任务。在人力、流程都优化到一定程度的时候，物流效率的提升主要依靠于机械性能的极限，运输市场催生了对大马力车型的强烈需求，根植市场的潍柴迅速捕捉到市场的需求，正向开发出了 WP14T 发动机。

大马力发动机是降本增效首选

以专线运输为例，为了提升利润，有经验的车队都会通过配货的方式实现甩挂运输，充分扩大车辆在路上的时间。更大马力的车型不仅速度更快，在弯道、坡道上的表现也更好，充分提升运输效率。

为了满足几乎 365 天连轴转的高效运输需求，车辆的可靠性和出勤率也尤为重要。在一些特殊长途运输工况中，横跨东西、南北的路线对动力可谓“非常挑剔”。首先要适应不同温区、海拔、湿度的环境，时刻保持动力充沛；还要在长时间的工作中保持发动机的最佳工作状态；最后还要有稳定且经济的油耗表现。可以说，为了达到降本增效的目标，必须要有适应当下运输环境的大马力发动机。



正向开发破解干线物流难题

在这样的背景下，潍柴 WP14T 发动机基于市场需求深度开发，拥有动力强劲、高效节能、稳定可靠的优势。该发动机排量 13.5L，马力覆盖 560-610 匹，最大可输出 2750N·m 的扭矩。发动机在 900 转时就能爆发出最大扭矩，低速扭矩更大，动力性能更优。在同级别车型中，满载超车、爬坡更有劲儿，提速增效不在话下。

同时，该发动机基于潍柴 51%热效率的商业化平台开发，采用了高效低传热燃烧技术、低摩擦技术等，百公里油耗同比行业平均水平低 2L/百公里，真正做到了节能降本。在油价飞涨的今天，多省就是多赚，对于月运营公里 2 万多的高效物流来说，低油耗带来的成本优势更为可观。

除却性能和经济优势，潍柴 WP14T 发动机本土化适应性则是国六阶段的最大亮点。在零部件可靠性多项测试的基础上，大量的极限环境试验、台架试验是保障发动机稳定发挥的关键。能够充分适应东西、南北的干线运输环境，确保长效运营，提升收益。没有金刚钻别揽瓷器活，成本压缩、利润空间有限的市场背景下，升级运输工具就是降本增效的良方，潍柴 WP14T 发动机更是深挖中国高效物流需求，量身定制的优质动力。提升效率、节能降本，为卡友创造更多价值！

[返回目录](#)

潍柴船舶动力劈波斩浪

绿色+高端是船舶动力市场的主题，作为船舶动力行业佼佼者，潍柴以实际行动进行产品开发和应用拓展，助推船舶节能减排和绿色航运发展。

一 潍柴 WH 系列高端动力 助力海上风电施工“加速度”

日前，在江苏盐城，多批搭载潍柴 WH17 船舶动力的风电运维船密集下水。

潍柴 WH 系列高端船舶动力，已广泛配套各类风电运维船舶，动力性、可靠性优势显著，油耗更低更环保，可提供整体动力解决方案和全生命周期服务支持，有效提高作业效率，为中国发展海上风电产业提供了动力支撑。

二 潍柴 LNG 船舶动力 助力珠江流域绿色航运高质量发展

日前，在广东河源，当地首艘 LNG（液化天然气）动力内河运输船舶“粤华远 9528”下水试航，标志着河源正式开启新能源动力运输船时代。

该船舶总长 63.5 米，载货量为 2060 吨，搭载潍柴 170 系列气体机，能耗低，续航能力可达 120 小时，更智能、安全、绿色低碳。

三 助力全国首艘 油电混合多功能海事服务船

无独有偶，在浙江舟山，全国首艘油电混合多功能海事服务船“富瑞 688”成功下水。

该船主机搭载 2 台 360kW 潍柴 X6170ZC 船舶动力，辅机也是 2 台 50kW 潍柴船舶动力，增设了含直流配电、推进控制、能源管理、船用动力电池为一体的混合动力系统，单次航行可节省油耗及碳排放达 50%以上。

[返回目录](#)

潍柴雷沃智慧农业持续领跑行业

12月19日，以“智领新时代 创赢新未来”为主题的潍柴雷沃智慧农业2023年营销商务大会在安徽召开，与经销商、服务商等合作伙伴回顾成就、共话未来。



五项第一 持续领跑行业

2022年，得益于“潍柴+雷沃”强强联合效应持续释放、双向赋能，潍柴雷沃智慧农业业绩一路飘红，行业领军地位持续稳固。

硬核技术储备 赢战未来

大会重点分享了潍柴雷沃智慧农业拖拉机、小麦机、玉米机、履带机等全系列产品与技术储备。现场展出的搭载潍柴收获机械液压动力总成、拖拉机液压动力总成和CVT动力总成的全系列农业装备，引得嘉宾围观。强大的产品实力，增强了合作伙伴开拓市场、赢战“国四”的信心。

农业机械高端化、智能化是大势所趋。未来，潍柴雷沃智慧农业将聚焦客户需求，立足产品与服务，充分发挥“潍柴发动机+林德液压”差异化竞争优势，打造智能科技整体解决方案，持续引领行业发展。

[返回目录](#)

玉柴获“2022年度客户口碑奖”

12月16日，2022（第七届）中国客户联络中心行业发展年会在杭州举办，会议发布了“2022年度中国客户联络中心奖（CCCCA）”认证结果，玉柴荣获“2022年度客户口碑奖”。



中国客户联络中心奖（CCCCA）评选由中国客户联络中心奖标准委员会指导，客户观察和中国客户联络中心行业发展年会组委会联合组织，是立足于客户联络中心行业、业内最具权威性、标杆性、影响力的年度评选活动，代表客户联络中心行业发展的水平和风向标。

为提升服务效率，玉柴服务体系发布了“服务全过程管理方案”，玉柴客户服务中心打破传统呼入呼出业务职能，向“热线业务受理中心”“服务过程调度中心”“服务过程数据监控中心”和“督办管理中心”转变，设置“5分钟响应、30分钟外出、1.5小时到位、6小时闭环”等用户关注的过程管控点，利用IVR+人工进行单证管控，服务时效与服务站工时挂钩，单单考评，管控率从30%提升至100%，玉柴服务响应速度行业领先。

目前，玉柴机器所有报修经95098启用智能呼叫系统，细分用途、结合场景，应用智能搜索、地图匹配，按最优半径进行派工，有效派工服务站从1200家提升到2200家，平均外出服务半径同比缩短10公里，外出时效明显提升，在客户与行业中树立了良好口碑，玉柴服务与用户更加贴近。

未来，玉柴将持续专注服务，以实际行动践行“倾我所有、尽我所能、竭诚用户、诚信天下”的服务宗旨，提升“玉柴服务，省心快速”的服务品牌影响力，实现服务满意度行业第一、服务效率行业最快、打造动力系统服务第一品牌的服务愿景。

[返回目录](#)

中国机械工业多项重要荣誉 玉柴上榜

近日，中国机械工业联合会公布了“十三五”机械工业优秀科技工作者和优秀创新团队评审结果，王辉、梁业荣获“十三五”机械工业优秀科技工作者称号，覃文领衔的研发创新团队荣获机械工业优秀创新团队称号，成为玉柴首个国家级工程师优秀创新团队。

“十三五”期间，中国机械工业科技创新取得了巨大的进步，为了鼓励机械行业科技工作者的积极性和创造性，促进人才队伍建设，中国机械工业联合会决定开展优秀科技工作者、优秀创新团队的遴选工作。

王辉博士是玉柴股份副总工程师。2005年进入玉柴后，王辉博士专注于先进发动机燃烧过程控制、整车智能驾驶控制、高效动力总成集成开发技术。在国三到国六的排放标准升级中，王辉博士带领团队完成了超过50款发动机的性能、排放、电控的定型开发，完成了全系列国六发动机性能排放开发，实现了批量投放市场。

梁业是制造事业部装试技术高级主任工程师。1994年进入玉柴以来，梁业潜心于工艺工装设计、生产线设备升级改造、基础工艺研究、新技术新材料的开发应用。绿色制造，还蓝于天。梁业主导的自主设计开发的试机台架尾气处理项目，使发动机在性能测试过程中排出的尾气符合国六环保法规要求，该技术在行业处于领先地位。

覃文是玉柴股份副总工程师。覃文领衔的研发创新团队由15名骨干成员组成，其中具有正高技术职称人员2名、副高技术职称人员6名、中级技术职称人员7名。“十三五”期间，研发创新团队自主开发了多项关键核心技术，包括发动机极低温度及高海拔适应技术、乏机油保护技术、高性能活塞技术、复合式无缸套气缸盖缸孔盲孔珩磨技术、满足国内T4排放标准实现完全国产化的智能化发动机电子控制系统等等。创新团队解决了核心零部件“卡脖子”的技术难题，创立了具有自主知识产权的重大技术成果，为国家装备自主和行业供应链安全作出了贡献。

一直以来，玉柴两会倡导以老带新，经验丰富的专家、总师做好技术指导和传帮带工作。在创新创效的道路上，新老技术人员携手共进、激情迸发，努力练就国际一流的技术水平，为玉柴赢得了更多荣誉，同时也成就了更好的自己。

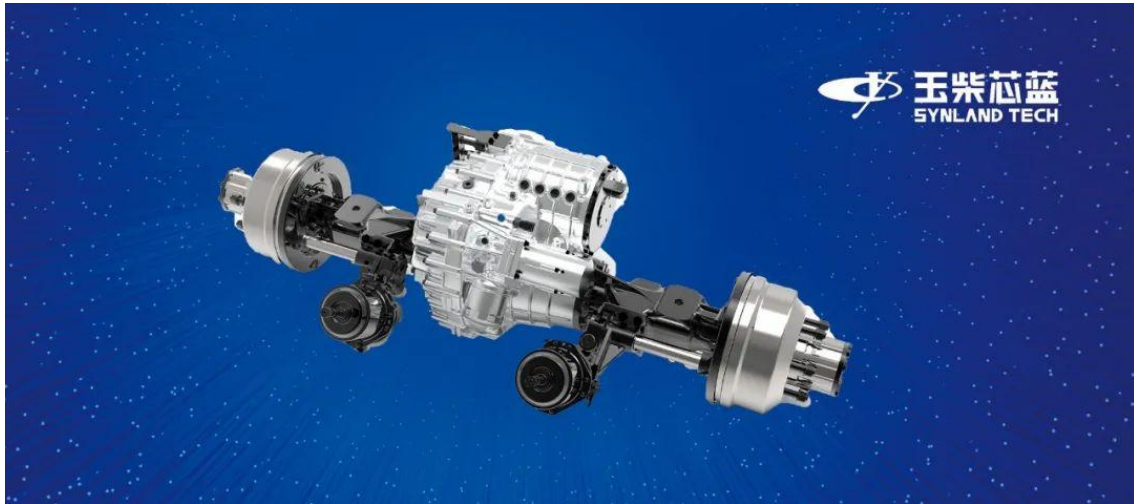
[返回目录](#)

玉柴芯蓝新能源赛道强势扩张

玉柴作为拥有71年历史的内燃机制造企业，如何应对、拥抱新能源的变化，一直以来都是玉柴自身乃至行业关注的焦点。

而玉柴芯蓝，作为商用车动力的“新势力”和玉柴专注新能源的全资子公司，将发展战略明确为“低碳到零碳，发力混合动力，补齐纯电驱动，发展氢能动力”。

在独立公司化运营不到半年的时间里，玉柴芯蓝的混合动力已经做到商用车领域的行业第一。



玉柴芯蓝产品为啥这么牛

玉柴是中国最早开展新能源研究的内燃机企业，自2006年起，就开始研发新能源动力产品，2007年10月，我国首台ISG混合动力就在玉柴问世，并陆续投入商业运营，随后玉柴推出了并联混合动力、混联混合动力和纯电动等多个解决方案。2019年，玉柴在北京首次发布行业全系列新能源动力系统产品，包括玉柴增程动力系统、e-CVT功率分流混动动力系统、电驱动桥动力系统、燃料电池系统等四大新能源动力系统，使玉柴成为我国新能源动力型谱最为丰富的企业。

玉柴芯蓝产品推出之后，表现出了突出的产品优势。就拿玉柴芯蓝混合动力的拳头产品——增程器来说，它具备优秀的机械耦合和性能耦合，意味着整个混合动力系统的长度大幅缩短、重量大幅降低之外，还把发动机和电机的匹配效率发挥到了最佳。

增程器产品包括25kW~400kW共10个系列35款产品，目前已实现平台化、系列化并获得了众多肯定；已匹配开发车型189款，涵盖客车、卡车、工程机械，市场占有率均为行业第一。

玉柴的混合动力系统节油效果达到40%，行业领先。玉柴拥有全球首款功率分流型插电式混合动力，不久前，玉柴还研发了国内最大功率的集成飞轮式增程器，电机效率高达96%。在混合动力领域，混合动力系统作为玉柴芯蓝的优势产品，今年累计订单超过了1000台，拥有领先优势。

玉柴的新能源动力之路未来如何

作为内燃机领域的领跑者，玉柴也在新能源赛道不断奔跑，并且在混合动力等领域已经实现了领先。在这个全新的赛道上，玉柴凭借独特的优势和自身在商用车领域的基础，跑出了加速度。

“玉柴围绕绿色、低碳、智能这几个行业发展的方向，传统动力与新能源动力并举。”玉柴芯蓝董事长钟玉伟表示，“玉柴芯蓝的使命，跟玉柴的使命是一样的，都是‘创造客户价值，驱动美好生活’。玉柴芯蓝要帮助客户成功，芯蓝才能够成功。玉柴芯蓝的使命和目标非常清晰，我们瞄准的是商用车辆，包括卡

车、客车、工程机械、农业机械、船舶。这些对用户来说都是赚钱的工具，不像乘用车是消费品。”

当谈到未来目标时，钟玉伟表示：“2022年，玉柴芯蓝预计销售6500台新能源系统，其中5000台是纯电系统，1500台是混合动力，氢动力是100台。到2025年，纯电、混合动力、氢燃料将齐头并进，争取实现总体10万台的目标。”

[返回目录](#)

解放动力总成事业部获得行业多项荣誉

12月21日，中国机械工业企业管理协会八届六次理事（扩大）会议、2022年全球暨中国机械500强发布会、2022年机械工业现代化企业管理示范工程颁奖典礼在陕西西安隆重举行，一汽解放动力总成事业部党委副书记、纪委书记、工会负责人王志宇代表事业部出席会议。

会上发布了全球暨中国机械500强研究报告。事业部旗下的锡柴工厂、大柴工厂联袂登上“中国机械工业500强”榜单，展现了解放动力总成事业部的综合实力。

在颁奖典礼上，事业部“基于大数据的发动机试验室智能管理系统”项目获得2022年机械工业现代化企业管理示范工程创新成果三等奖；大柴工厂被授予“第二十五批管理进步示范企业”称号；大柴加工车间被授予“机械工业优秀车间”称号，车间主任田丰被授予“机械工业优秀车间主任”称号。这些荣誉实至名归，充分展示了事业部各层面引领优势。

[返回目录](#)

解放奥威动力摘得“2022年度第一畅销重卡动力”桂冠

12月23日，2022（第七届）“谁是第一”商用车年度评选总决赛暨颁奖典礼在北京隆重举行。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华以及来自物流、客运、公路运输、整车和零部件等领域的专家学者、企业代表、用户代表和30多家行业主流媒体共同见证了商用车行业各项“第一”诞生的重要时刻。

一汽解放被评为“2022年度重卡第一品牌”；解放J6V被评为“2022年度第一舒适节油重卡”；解放领途被评为“2022年度第一高端蓝牌轻卡”；解放奥威动力被评为“2022年度第一畅销重卡动力”。

“谁是第一”年度评选活动已连续开展七年，目的是要以专业、严谨的态度打造有影响力的平台，发掘商用车行业中的优秀品牌和产品，树立标杆企业，推动行业健康发展。通过线上和线下投票、专家评审等环节，本次活动共评选出涵盖中重卡、轻型商用车、新能源和零部件等细分领域的多项大奖。



解放奥威动力凭借非凡的产品实力、强势的品牌效应和领先的市场业绩，摘得“第一畅销重卡动力”桂冠，为推动我国商用车及零部件产业的健康可持续发展，释放出强大的标杆能量。

[返回目录](#)

打造质量新标杆 解放动力挺进“世界一流”

2019年，为支撑一汽解放“中国第一、世界一流”战略目标达成，解放动力确立了新的目标——发动机质量要达到欧洲一流水平。彼时，国内还没有一家发动机企业达到这一水准，也从未做这样的研究。

如今三年过去了，解放动力的“达欧标”项目进展如何？效果如何？这项行业从未有过的举动是否能够按照预期进行……带着这些疑问，《中国汽车报》记者走进解放动力，独家专访了解放动力“达欧标”负责人，即一汽解放动力总成事业部副总经理李欲晓。

三年砥砺为欧标 不辱使命达成目标

有志者，事竟成，破釜沉舟，百二秦关终属楚；苦心人，天不负，卧薪尝胆，三千越甲可吞吴。在李欲晓接到任务通知的那一刻，“达欧标”已成为他的必须完成的使命。

据介绍，为达成解放公司“中国第一、世界一流”的目标，解放公司和事业部明确提出“瞄准产品出口欧洲，打造有核心竞争力的产品”，同时随着国六实施，国内工况越来越好的背景下，进口卡车陆续在国内建厂销售，为支撑解放整车产品出口欧洲和发动机国内竞争国际化的要求，必须达到欧洲水平才能具备竞争力。

“现在，我们所有配套解放 J7 和鹰途的奥威 CA6DM 发动机已全面贯彻质量达欧标措施。”李欲晓如释重负。他向记者介绍，经过 3 年来事业部的共同努力，目前欧标项目已顺利结束，各目标均已达成，以 J7-6DM3 机型为基准的各项欧标攻关成果均已实现标准化、流程化，并向全奥威平台进行横展应用。

根据各项市场验证数据统计结果，发动机 TOP 三漏故障率降幅超 97%，12MIS 降幅 87%，发动机三漏和 12MIS 达到国际一流发动机水平。

在李欲晓看来，所有 J7 和鹰途配套的奥威 CA6DM 发动机全面贯彻欧标措施，标志着从现在起，搭载上述车型的每一台发动机，在设计、采购、制造、服务等产品全生命周期中，都必须按照欧洲第一阵营发动机质量标准执行。

“解放动力全面贯彻欧标不仅意味着解放动力质量的提升，还意味着事业部采购、设计、制造等环节全方位的提升，全面质量水平朝着欧标迈进。解放动力作为民族品牌发动机，将以国际一流的发动机品质，满足用户更高需求，更将以全新质量标准，带动整个发动机行业的品质跃升。”李欲晓说。

值得一提的是，在柴油机行业里，解放动力是国内第一家拿到欧盟认证证书的发动机品牌，也是行业第一家具备发动机配套整车出口欧洲准入条件的厂家，处于行业领先水平。

李欲晓表示，欧标项目的实施，一方面让解放 J7-6DM3 发动机通过欧 VI-e 认证，明确了欧 VI 法规与国六 b 的异同点，打通了欧标认证的流程和方法，完成符合欧 VI 法规的发动机开发；另一方面全面提高了事业部的质量水平，在柴油机试漏检测等生产工艺方面做出了新的突破，为用户在高端发动机的试配上提供了新的选择，在国内市场高端车品牌，让解放 J7 完全具备质量竞争力，为快递、物流等行业商用车市场注入的新的活力。

全面提升达欧标 填补多项国内空白

其实一直以来，解放动力的产品品质在业界就有口皆碑。在质量的绝对领先保障下，解放动力在行业中树立了标杆，尤其是在重型发动机领域，更是凭借“大功率、长三包、长换油”三大亮点，成为重型柴油机行业的领跑者。

但这对于解放动力来说还远不能满足。“我们一定要以‘中国动力专家’独有的姿态，昂首阔步在‘国内第一、国际一流’的道路上。”李欲晓说，为此解放动力立志要向欧洲标准看齐，打造名副其实的国际品牌，在国际市场站稳脚跟。

但要想达到欧洲标准又谈何容易。李欲晓回忆，“三年前，我们提出发动机质量达欧洲标准的目标，大家都觉得太难了。刚开始项目组质保、研发、营销、采购、生产等各个部门坐下来开会，都在‘吵架’，因为没有经验可以复制，没有标准可以参考，怎么做，大家意见都不一致”。

因为相较于现有的国标，欧标对产品的原材料、加工工艺、技术等方面提出了更高的要求，原材料和现有结构要支撑 200 万公里无大修的可信性要求，同时制造检测结果能论证市场的可信性表现，并且低摩擦和长换油对供应商的制造精度提升到 um 级别。

“特别是在达欧标项目的实施过程中，也碰到了很多难题和挑战。”李欲晓表示，例如在项目启动初期，对于“欧标”这一概念的具体内容和标准尚不明确，针对标准问题，解放动力为打牢项目基础，开展为期半年的欧标调研工作，通过第三方公司协同深入市场调研、研究欧洲相关法规要求，从产品质量、过程质量等多维度，建立欧标基线；另一方面，针对与欧洲高端制造在过程控制和检测方

法上的差距、解放动力原有供应商的可靠性水平与国际供应商的差距，针对具体差距开展分析对标工作，鼓励各部门敢于尝试，敢于创新，突破现有思维、工艺试验条件限制，建立了独有的测试技术和工艺技术。

其中，为确保发动机达到目标要求，质量达到国际一流发动机水平，解放动力在零部件方面建立了新的欧标供应商准入标准，并严格依照标准评审引入了8家欧标供应商，同时积极推动现有体系内供应商开展欧标对标学习工作。在工艺方面，优化创新了试漏、密封和拧紧工艺，建立了事业部平面密封胶性能试验方法及老化试验标准等一系列专利。

“从2019年立项开始，项目组用了15个月的时间，对欧洲第一阵营品牌发动机开展了全方位的调研，包括欧洲法律法规、欧洲相关质量标准等，并从法律法规、产品质量、采购质量、过程质量以及服务质量5个方面，逐渐建立起一套欧标发动机的质量标准，涉及36项标准基线。”李欲晓总结说。

据统计，3年内，项目组每月开展2次推进会、协调会，先后开展9个方面研究，开展试验近500次，产品质量情况跟踪里程数加起来达到9.28亿公里……

3年来，项目组在技术、零部件、质控方法、服务方面开展全面升级工作，成功实现欧标目标：可靠性12MIS为100，“三漏”B10寿命达50万公里，填补了多项国内、行业空白……

补齐短板超欧标 打造世界一流动力总成供应商

质量就是企业的生命，而生命只有一次。对发动机而言，质量达欧标后，产品故障率大幅下降，可靠性里程大幅提升，用户抱怨的三漏等用户感知类问题抱怨大幅减少，同时结合发动机的产品升级换代，产品在油耗方面降低了2~3%，动力方面提升则更为明显。

“目前，欧标项目所取得的各项成果现已在奥威平台实现横展，未来解放动力的全系列产品都会逐步应用。”李欲晓表示。同时他也意识到，在欧洲国际市场，尤其是物流运输大用户上，目前国内市场的差距主要体现在整车的售后服务保障上，国外的一流发动机厂家在售后维修服务上已实现预见性维修，但在国内柴油机行业尚未实现。

“如何补齐短板这是国内发动机行业共同面对的难题。”在李欲晓看来，这项短板的补齐不仅依赖于内燃机行业自身的技术发展和数智化转型，即更好的建立大数据采集、分析应用能力，更要依托于和整车厂的技术合作，推动实现各类动力总成与整车的一体化开发，进一步提升整车可靠性，更好得进军海外高端市场。

“达欧标只是解放动力的一个小章节，下一步，我们的目标是开展超欧标工作，持续打造民族品牌发动机的质量标杆，为用户带来国际一流发动机使用体验，为解放和解放动力进军国际高端市场提供核心竞争力”李欲晓补充说，未来解放动力旨在发动机和传动动力总成统一开发统一制造统一销售的基础上，打造智慧动力域，在各细分市场匹配上达成最节油最可靠的目标，比市场同类产品百公里省油1-2L，打造“中国第一，世界一流”的动力总成供应商。

[返回目录](#)

从柴油机升级混动 云内巩固轻卡动力优势地位

内燃机和混动产品集结，云内动力“双擎”驱动轻卡升级！

近日，在长沙举办的2022年动博会上，云内动力展出德威系列发动机、混合动力总成产品，显现了两大路线驱动轻卡动力全线升级的综合实力。

云内动力展品包括德威 D25 柴油机、G20 汽油机、非道路国四 YN38 发动机，参股公司明恒动力 DH45 混动变速器等。

一 蓝牌轻卡首选德威发动机

在多家主流品牌蓝牌轻卡和轿卡、高端皮卡装配的德威系列发动机，是云内动力展台当仁不让的“C位”。



云内德威 D25TCIF 发动机，采用双顶置凸轮轴技术，高燃烧效率，经济转速区间广，兼顾节油与动力性；最大马力 150Ps、最大扭矩 400N·m，低速扭矩大，爬坡性能好；采用轻量化结构设计，最低重量仅 260 公斤。这款机型适配城市配送及高速蓝牌轻卡、平板自卸车。经过了国四到国六升级，在国内知名商用车品牌车型上普遍搭载，成熟可靠，久经考验，在 2.5 升发动机市场保有量绝对领先。

德威 G20TGDI 则是云内着重解决行业痛点，联合 FEV 专为轿卡、小卡、高端皮卡定制化开发的汽油机，据称是全球首款缸内直喷式轻型商用车高端发动机。德威 G20 汽油机采用云内“标准化”、“轻量化”、“模块化”精益设计；低速扭矩媲美同排量增压柴油机，更高的燃油喷射压力技术，油耗比传统汽油机低 20% 左右。

上市一年多来，德威 G20 系列发动机“定制”、“节油”、“强劲”、“可靠”四大特性得到用户认可。匹配 G20TGDI 汽油动力，已配装东风、成都大运、一汽解放等轻卡车型，同时庆铃、一汽红塔等皮卡车型也已实现量产。

G20 平台下一代产品规划包括了混动专用、CNG、传统自吸发动机，更好地适用于微卡、小卡、皮卡等不同用户需求。

二 混合动力助力轻卡绿色多元升级

在本次展会，云内参股公司明恒动力的 DH45 混动变速器，就是云内动力面对轻卡未来绿色升级，拿出的多元化解决方案。



DH45 输入动力分流混合动力变速器，采用双电机 E-CVT 无极变速，最大输入扭矩 400N·m，结合云内定制研发的控制器，可与云内德威 D20/D25 发动机完美匹配，应用于轻卡、冷藏车，起步、加速等动力指标明显优于传统燃油车，且能耗更低。

城市限行与排放升级、油价高企等成本压力下，可上绿牌、享受路权优势，并且不必担忧续航里程混合动力轻卡逐渐兴起。2022 年，该混合动力系统配装江淮骏铃，已率先批量投放市场。

[返回目录](#)

全柴以“芯”实力擦亮金字招牌

智威动力 H25 发动机采用与整车协同一体化的开发策略，是全柴联合里卡多、天内所、博世共同开发的国六 2.5 升、四气门发动机。目前，智威动力 H25 已在江淮、福田奥铃、福田时代、徐工轻卡等整车企业的多款中高端车型上进行搭载，并且凭借其过硬的产品实力，在市场上获得了良好的表现，并且受到终端用户的广泛好评。

近日，在“2022 中国源动力”活动中，智威动力 H25-170E60 型车用国六柴油发动机获“口碑先锋”称号。

H25 诠释 三好动力 全柴智造

作为全柴高端柴油发动机子品牌“智威”家族的一员，H25 具有动力强劲、省油、长寿命、振动低、噪音低等优势，且对于气候和地形适应性强，能够在不同的场景保持动力稳定输出，完美诠释全柴动力产品的“三好特质”。

首先，智威动力 H25 发动机的低转速大扭矩优势明显。其最大输出功率为 170 马力（约合 125kW），最大扭矩为 500N·m，在较低转速下即可输出 390N·m 的扭

矩，优于行业平均水平，可使配装该机型的车辆起步更快，能为山区和低速重载等复杂工况车辆提供澎湃动力。

其次，H25 发动机的燃油经济性好。产品在燃烧系统、空气系统和低摩擦磨损等方面采用了多项先进技术，并且通过整车的优化匹配，可以有效降低油耗，车辆满载运行的百公里油耗仅为 10.3 升，较同类竞品节油 1.5 升，帮助用户降低用车成本。

不仅如此，H25 发动机还具有寿命长的突出优势，其经受了超过 5000 小时系统性台架耐久可靠性考验；搭载整车在高温、高原、高寒、高湿的极限条件下进行了 100 万公里验证，B10 寿命达到 80 万公里，保障了用户全生命周期的可靠使用。

另外，这款发动机还应用低噪声齿轮、低震动减震垫，进一步优化 NVH 性能，怠速时分贝为 70dB 左右，给用户带来更佳的驾乘感受。



多元化布局满足市场需求

智威动力 H25 发动机是全柴凭借自身技术优势，对标客户需求精准开发的产品。不仅是全柴作为中国内燃机中小功率领军品牌实力的充分体现，也是全柴始终以客户需求为导向的研发和服务理念的体现。

多年来，全柴一直秉承着“用户需要什么，用户想要什么，全柴就研发什么，真心实意为用户考虑”的研发理念，持续深入经销商、用户一线走访调研，了解用户心声，并紧跟市场需求进行产品结构调整，为用户开发真正的“三好动力”。

比如，在国六阶段，全柴推出了极致性价比的全柴 Q 平台产品，包括 Q23A、Q23、Q25、Q25N、Q28，最大扭矩覆盖 240~450N·m。同时，全柴还聚焦细分市场多元化的动力需求，持续技术研发创新，不断丰富产品布局，推出了满足高端动力需求的 H 平台智威动力，包括 H20、H30、H33、H40 多款产品，最大扭矩覆盖 320~800N·m，以及面向汽油机市场的 G 平台博悦动力，均获得了整车企业和终端用户的青睐。

除不断巩固传统动力市场之外，全柴在新赛道上同样焕发生机。根据规划，“十四五”期间，全柴要走多元化的高质量发展之路，保持发动机主业的市场竞争力，还要抢抓先机，在新能源领域形成核心竞争力。据了解，基于细分市场，全柴已布局混动、氢发动机和清洁能源、氢燃料电池等新能源技术。同时，全柴

增程项目、P2、P1+P3 等混动项目已量产，氢燃料电池系统也已进入样车验证阶段。

面向未来市场的竞争，全柴将继续脚踏实地，结合市场需求，持续创新研发产品，把步子迈的更稳更远。

[返回目录](#)

大马力家族重装上市 东风商用车吹响高效运营号角

近三年来，商用车市场遭遇寒冬，东风商用车坚持以客户为中心，践行一切源于可靠的品牌承诺，始终探索市场及客户需求应需而变，用 50 余年的军工底色奠定品质基因，印证坚韧、可靠的“马灯精神”。2022 年 12 月 25 日，东风商用车大马力家族将重装上市，以东风天龙 KX 王者版三款新品主动应对市场变局，迎接即将褪去的“至暗时刻”。

660 马力牵引车 替代进口重卡的先行者

改革开放 40 年，经济成就举世瞩目，运输市场蓬勃发展，民族品牌与时俱进，重卡水平国际接轨，销量增长有目共睹。无论从行业长远考量，还是从应用效率分析，马力进阶是大势所趋，已逐渐被市场认知并重视。自 9·21 治超后，理性提高运输效率，实现盈利成为主流，大马力重卡备受青睐。东风天龙 KX 王者版 660 马力牵引车即将发布，将以其动力澎湃、王者全能，登顶国产重卡的顶流之作。

威武刚猛的飞龙形象，时刻彰显王者霸气。东风天龙 KX 王者版 660 马力牵引车是引领行业变革的划时代产品，瞄准干线物流、冷链运输、快递快运等三大主流行业，在 2022 中国商用车及配套产业博览会的首秀后便以匠心智造赢得广大用户信赖。东康 Z15 最大功率 660 马力，转速 950 转即可爆发峰值扭矩 3200 牛·米；发动机自重小于 1.1 吨，比同级别产品轻 150-200 公斤，较竞品节油 5%-12%。其发动机制动功率高达 612 马力，制动强悍，保障下坡恒速、高效、可靠，产品直接对标北美高端车型。600+500 升双油箱设计，轻松实现 3500 公里续航，满足长途干线运输的燃油需求；将引领自主品牌替代进口重卡的新征程。

530 马力 LNG 牵引车 西北货运的顶流燃气重卡

当下运输市场，油价高、运价低已经逐渐成为一种常态化趋势。而西北地区气源丰富，加气站分布广泛，燃气重卡运营成本低，向来受到当地卡友的青睐。东风商用车此次重磅发布东风天龙 KX 王者版 530 马力 LNG 牵引车，更可靠、更经济、更安全、更舒适，将以充沛动力再次拓宽西北用户的盈利之道。

“15 升大排量发动机开起来‘美得很’，那动力基本就是随叫随到，即便是满载情况下，爬坡、加速、超车都非常轻松，谁还敢说燃气车没劲！像我们跑快递运输的就需要这种车才能跑出时效来。”正如东风卡友罗师傅所言，更是诸多西北卡友对于大马力燃气重卡的期待。此次发布的东风天龙 KX 王者版 530 马力 LNG 牵引车搭载东康 Z15N 燃气发动机，扭矩高达 2500 牛·米，超宽经济转速区间覆盖 900-1500 转，具有起步快、超车快、爬坡快，动力输出平稳有力等特性。同时应用诸多核心科技提高发动机工作效率、降低气耗，提高经济性。更历经高温干

热、高海拔、高寒、湿热、山区道路等极端环境超 300 万公里可靠性试验，为西北卡友打造“顶流燃气重卡”。

560 马力 8x4 载货车 绿通卡友的“移动之家”

曾几何时，绿通运输是被遗忘的角落：货主要高时效、要高完货率，而油价上涨、运费相对较低，卡友还有加盖篷布等复杂的照看……东风商用车行业首发大马力 4 轴载货车——东风天龙 KX 王者版 560 马力 8x4 载货车，运输绿通鱼鲜速度更快，助力卡友以时效赢得更多货源，将彻底打破绿通市场的旧格局，成为活鲜运输领跑者。

东风天龙 KX 王者版 560 马力 8x4 载货车应用王者版豪华驾驶舱，为绿通卡友提供“移动之家”，让载货车也可技高一筹，让绿通运输也能高人一等，长途运输如家相伴。标配东康 Z14 发动机，配合赢动自动挡变速箱，经济转速区间大，1000-1400 转即可保障大马力行驶顺畅；搭载超速挡变速箱，低挡动力强、高挡跑得快、低速大扭矩，爬坡如履平地；匹配轻量化小速比东风德纳 400 后桥，轻量化设计更进一步，轻自重多承载，轻盈可靠，完美兼顾动力和经济性；优选 50 万公里康迈免维护轮端，选装液力缓速器，5 项主动安全电子系统，助力卡友开得放心，赚钱更安心。潘帕斯雄鹰展翼翱翔在卡塔尔世界杯赛场，正如中国自主商用车品牌的逆流而上；无微不至的人性化设计，彰显东风商用车对卡友无微不至的关爱；大马力技术更上一层楼，代表了民族品牌的拳拳之心；而以“幸福卡车”助力卡友事业成功，更是东风商用车的品牌关怀。值得一提的是，在东风大马力家族上市之后，主题“致敬丝路卡车人”的东风商用车幸福卡车关爱计划将在青海·格尔木继续延续，深入西北地区为行走在新疆、西藏运输路上的红细胞及家人们送去职业技能提升、健康关爱和教育关怀，为东风卡车人的幸福生活增添新动力。昆仑之巅，东风大马力家族正式发布，幸福卡车走进西北。东风商用车秉承“一切源于可靠”品牌承诺，将延续高原守护神的美誉，吹响高效运营的号角，在竞争激烈的货运市场中破局向上。

[返回目录](#)

新一代智能中速机自主创新取得重大突破

近日，由中国船舶七一一所自主设计、陕柴重工制造的 CS27 智能中速机获得中国船级社设计认可证书，标志着我国首款高端智能型船舶中速机自主创新取得重大突破。

该产品由七一一所联合国内优势单位组成“产、学、研、检、用”创新团队，集智攻关，协同作战，历时三年研制而成，并形成了相关标准规范，在我国船舶中高速机产业自主发展的道路上展现了七一一所的智慧与担当。

CS27 智能中速机缸径 270mm，冲程 390mm，额定转速 750r/min，采用了全国产电控共轨、可变配气、可调增压等柔性可控技术，通过智能电子管理系统一体化综合优化，实现了单缸最大功率 418kW、最高平均有效压力 29bar，IMOTierIII

排放模式下最低油耗率 178g/kWh(带泵)的先进指标，并配置了故障诊断系统。与其他同类产品相比，动力更强、运行和维护成本更低。

CS27 系列柴油机功率范围可覆盖 2-3MW，适用于科考船、公务船、工程作业船、滚装船、油船、散货船、集装箱船等多类船型。

动力强则造船强，CS27 智能中速机的成功研制，是七一一所柴油机产业迈向高端化、智能化、绿色化、自主化的重要一步，将为造船强国、海洋强国建设贡献力量。

[返回目录](#)

中国船舶陕柴重工拓展“一带一路”海外陆电市场

近日，在南美洲圭亚那陆电项目安装调试现场，中国船舶集团有限公司旗下陕柴重工选派的机组调试人员克服当地疫情、时差、工作环境等困难，顺利完成 3 台陆用发电机组机械管线和电器线路连接任务，为春节前实现机组动车创造了条件。

圭亚那项目是陕柴重工继厄瓜多尔埃斯美拉达 II 期电厂项目后承接的第二个南美陆用电站项目，是国际市场用户对陕柴重工产品质量和售后服务的再一次认可和肯定，对陕柴重工进一步拓展“一带一路”海外陆电市场具有重要意义。

圭亚那当地高温、高湿的自然环境，对柴油发电机组和辅助设备的存放、耐腐蚀提出了更高的要求。陕柴重工调试人员对机组存放状态进行了细致全面的检查，并在业主方的全力配合下完成了机械管线和电器线路的连接任务，再一次展现了陕柴重工用户至上、快速响应的服务意识。

[返回目录](#)

● 行业相关

中国工程院院士、上海市政协副主席黄震：先立后破 走积极稳妥的“双碳之路”

“‘双碳’不是一蹴而就的，而是要循序渐进，先立后破，先构建起新能源为主体的电力系统，再逐渐减少化石能源的使用，最终零碳排放的化石能源+CCUS 仍将是不可或缺的保障性能源。”

中国工程院院士、全国政协常委、民进中央副主席、上海市政协副主席黄震在主旨演讲中表示，“能源转型是人类文明发展和进步的重要驱动力。面向碳中和，我们正面临又一次新的能源转型。”

一、新能源走向主体能源

在碳中和的愿景下，黄震指出能源转型主要有五大基本逻辑。

一是新能源从补充能源走向主体能源。可再生能源发电成本快速下降，可再生能源发展目标是部署更多的装机容量和发出更多电量。太阳能和风能将重新定义能源价格体系。新能源从补充能源走向主体能源还有一个条件，构建新能源为主体的全新电力系统，“源网荷储”深度互动，以新能源为主体、风光水火核多能互补。

二是化石能源将从主体能源转变为保障性能源。化石能源发电+CCUS 将成为标配，实现大规模化石能源零碳排放利用。而具备灵活调节能力的气电和煤电是补偿风、光间歇性的重要手段，平衡可再生能源发电的波动性，提供保障性电力和电网灵活性。

三是再电气化将成为碳中和重要路径。加速零碳电力供给，“以电代煤”“以电代油”“以电代气”，加快工业、建筑、交通领域的再电气化，实现各行各业的脱碳和零碳。

四是可再生燃料将与零碳电力形成二次能源脱碳的重要组合。必须利用能量的存储、转化，克服风、光资源波动性大的天然缺陷。基于零碳电力进行化学储能，制取可再生燃料氢、氨和合成燃料，对于难以电气化的行业去碳化发挥重要作用。

五是从基于地下自然禀赋的能源开发利用，走向基于技术创新的新能源开发利用。即从依赖煤、石油、天然气等地下自然资源到通过技术创新更好地利用风、光等新能源。



二、能源转型催生机遇

黄震指出，科技驱动、政策主导和市场支撑是“双碳”的三要素。

对于市场支撑方面，黄震有三方面思考。

碳市场方面，从电力行业扩展到其它高能耗七大行业（石化、化工、钢铁、建材、有色、造纸、民用航空），配额无偿到有偿。黄震认为，通过碳市场，对碳减排给予了明确的价格信号，必然会大幅度提升对低碳、零碳技术研发的需求，而减碳技术可通过碳市场获得回报，由此促进绿色低碳技术创新与进步。通过碳市场、碳配额、碳税，提高化石能源环境成本，让排碳的成本越来越高、减碳的收益越来越大，绿色溢价越来越小，由此绿色低碳技术推广应用。

电力市场方面，黄震建议还原电力的商品属性，通过电力价格充分反应市场稀缺。无论是目前理顺电煤价格、避免大面积拉闸限电，还是未来新能源为主体的新型电力系统构建，电力市场这只“看不见的手”不可或缺。要充分发挥电力市场在能源资源配置中的作用，推动新能源为主体的新型电力系统的构建。

绿色金融方面，黄震认为主要有三方面的变化：一是变革性的、颠覆性的能源转型将催生新能源、新型电力系统、再电气化、可再生燃料、储能、碳捕集和节能改造等诸多领域的装备和基础设施的巨大发展机遇和投资机会。二是气候投融资、ESG投资蓬勃发展，碳信用、碳信贷、碳保险、碳债券、碳基金、碳期货应运而生。三是ESG将重塑企业的价值观，产业转型带来企业从成本、利润以及资金流的变化，将改变现有的财务运营模式，由此将对投融资产生重大的影响。

三、“双碳”要循序渐进

对于碳达峰与碳中和的关系，黄震认为碳达峰是里程碑、是转折点，碳中和是目标、是理想彼岸。碳达峰是量变、碳中和是质变。如果没有能源变革、没有系统性社会变革、没有一场绿色革命，不可能实现碳中和。面向碳中和目标，颠覆性、变革性的能源技术将发挥重要战略支撑作用。

对于“双碳”工作中的破与立，黄震认为不是一谈“双碳”就是“弃煤”“弃化石能源”，也不能在“碳达峰”过程中冲高峰、攀高峰。面向碳中和的能源变革，绝不仅是一个能源问题、一个环境问题，它们是一个全局性系统性问题。

“‘双碳’不是一蹴而就的，而是要循序渐进，先立后破，先构建起新能源为主体的电力系统，再逐渐减少化石能源的使用，最终零碳排放的化石能源+CCUS仍将是不可或缺的保障性能源。”黄震表示，能源变革路径需要基于技术、管理、政策法规和市场机制等多层面进行科学设计与决策。

对于“双碳”与经济社会发展的关系，黄震指出，实现“双碳”特别是碳中和与经济社会发展不是对立、矛盾关系，“双碳”不是赛道超车，是换赛道，是重新定义人类社会的资源利用方式，是一场绿色革命。碳中和将引领构建全新的零碳产业体系，将引发数百万亿投资与产业机遇，一批新技术、新行业、新商业模式将诞生。同时，一些传统行业如不变革，将归零、被颠覆与消亡。“双碳”是挑战更是机遇。

[返回目录](#)

生态环境部致中国内燃机工业协会感谢信

中华人民共和国生态环境部

感谢信

中国内燃机工业协会：

2022年是“十四五”规划的承上启下之年，也是我国空气质量持续改善，大气污染防治取得显著成效的一年。一年来，贵单位在推动行业绿色低碳发展、加强行业自律等方面开展了卓有成效的工作。特别是贵单位在支持移动源有关标准制修订、开展前瞻技术预研中提供了有力支撑。在此，谨向贵单位长期以来对我司工作的大力支持表示衷心感谢！

新的一年，希望贵单位一如既往的支持我司各项工作，强化互联互通，共同推进汽车产业绿色低碳发展，为我国走向制造强国、建设美丽中国作出更大贡献。



[返回目录](#)

用动力新风向 中国动力新气象——第四届“中国源动力” 名单揭晓

今年以来，在国际环境复杂多变、供应链不畅和原材料价格上涨等压力下，我国汽车产业展现出强大韧性，这与产业链上下游企业同心协力密不可分。

在这样的特殊背景下，“中国源动力”活动的举办更凸显了汽车内燃机行业的作为与担当。从本届“中国源动力”活动情况来看，评价指标的维度更广泛，既包含专利申请、能耗值等“硬指标”，又兼顾用户口碑、市场销量、品牌影响力等“软实力”，多视角展现了参评动力产品的特点和优势。

经层层审核，本届“中国源动力”最终优选出 16 款产品，充分体现出汽车能源多元化的特点，全景式地展现出中国汽车内燃机行业的创新与进步。

当前，汽车产业链上下游企业正加速“减碳”进程。这一趋势深刻影响着汽车内燃机行业的转型升级。中短期来看，提高燃油经济性依然是降低汽车碳排放的重要途径；从长期来看，电动化是汽车行业实现“双碳”目标的重要抓手。因此，未来市场将呈现多元化动力系统并存的竞争格局。

从入围本届“中国源动力”的机型情况来看，各家企业推出的动力产品就是对上述判断的最好印证。据了解，入围终审阶段的 16 款汽车动力系统（共 14 家动力系统供应商），既包括传统的柴油机、汽油机，又涉及燃料电池、纯电动系统、混合动力系统等新能源汽车动力解决方案。

2021 年，我国混动汽车销量同比增幅高达 171.2%。步入 2022 年，混动市场持续走强，国内主流零部件企业打响混动技术“升级战”。在本届“中国源动力”活动中，混动系统亦成为热点，占比大幅提升，云内动力、东安动力、五菱柳机等企业均携旗下相关产品亮相。

需要指出的是，在新能源动力产品发力的同时，传统燃油动力仍将在一定时期内占据重要地位。本届“中国源动力”活动中，致力于推动传统内燃动力节能高效发展的企业也不在少数，尤其在重卡动力升级的趋势下，各大主流企业开启了新一轮的“军备竞赛”。其中，大功率发动机成为“兵家必争之地”，潍柴动力、康明斯等企业均携相关产品展现实力。

第四届“中国源动力”优选产品简介

1、产品简介：WP14T 发动机依托潍柴全球首款 51.09%热效率柴油机平台研制，最大功率 610 马力（约合 448kW），最大输出扭矩 2750N·m。该款产品具备瞬态响应快、动力响应灵活、多场景适应能力强等优势，可满足长途运输车辆高出勤率的需求。目前，该款发动机已配套供应陕西重型汽车有限公司、中国重汽集团济南动力有限公司、一汽解放青岛汽车有限公司等车企客户，市场占有率稳步提升。

2、产品简介：奥威 CA6DX1-70E66 柴油机是一汽解放动力总成事业部面向高端商用车市场推出的代表作之一。

奥威 CA6DX1 发动机实现了 10 大技术创新，主要包括 270bar 高爆压、2500barFCRI 系统、应用新材料新工艺、高度集成模块化设计、低 NVH、电控化智

能化高效附件、20万公里长换油技术等。该款产品最大功率700马力(约合515kW)，最大扭矩3500N·m，量产热效率达48%以上，B10寿命达200万公里。

3、产品简介：Cursor 11国六发动机具备动力强劲、可靠性高、耐久性好以及燃油经济性佳等优势，目前已实现批量生产，应用于国外市场并积极拓展国内市场。

Cursor系列发动机源自上菲红引进的菲亚特动力科技全球最新一代产品平台，不仅结构紧凑（减少零部件10%）、外观简洁（内置喷油器和高压油管），而且排放更低（达到国六b排放标准并接近欧洲排放水平）、比同类产品低3db(A)的超低噪音和领先的升功率（33kW/L）等优势。

4、产品简介：WEF50是潍柴自主开发的首款燃料电池发动机，整机采用上下结构布置形式，该产品在阳极水管理可视化设计方面取得了突破性进展，避免了阳极水淹、气水分离器控制异常等问题，提高了电堆、氢气循环泵等零部件的可靠性，采用DC/DC自加热方式实现低温冷启动，并完成-30℃测试及整车寒区试验。

目前，该产品已配套山汽4.5吨燃料电池物流车以及中通、亚星10.5米燃料电池公交车；此外，产品还出口供应巴拉德，产品性能稳定、市场表现良好。

5、产品简介：作为云内动力主打产品之一，德润25D20TCIF+DH45混动总成采用输入功率分流的技术路线，发动机与电机可根据不同工况进行智能功率分配，确保动力性和经济性最佳，峰值功率可达170kW。

其中，DH45双电机功率分流强混系统，配装双高速扁线油冷电机，电机系统与传动系统高度一体化融合集成，适用于多种车型。目前，该款混动总成已配套江淮骏铃V5插电式混动车型。

6、产品简介：玉柴芯蓝18T eCVT混动系统是由发动机、双高速电机和双行星排组成的动力装置，具备纯电动、混动和发动机驱动等工作模式，可实现发动机转速和车速解耦，使其保持在最优工作区。

该混动系统采用无极变速及多动力源动态协调控制技术，实现扭矩互补，整车无动力中断；同时，通过模块化跛行、PTO功能模块，可实现整车跛行、电动PTO和机械PTO功能，兼容适配于公交客车、公路客车、卡车、专用车等多种车型。目前，该系统已配装在东风柳汽18吨载货车、东风华神18吨冷藏车及江淮专汽18吨载货车上，相比传统车型，节油率可达30%以上。

7、产品简介：YCK13柴油发动机是玉柴联合AVL设计开发的新一代重型发动机。该款产品以奔驰OM471发动机为标杆，以满足国六b排放标准为起点，设计爆压为210bar并具备升级至250bar的潜力，采用模块化、轻量化设计，具有结构紧凑、重量轻、节能、低排放、智能控制等特点。

目前，YCK13柴油发动机广泛配套东风柳汽、陕汽商用车江淮重卡、一汽解放（青岛）、联合卡车等企业的车型。

8、产品简介：**康明斯 15 升国六大马力发动机最高功率可达 680 马力（约合 500kW），峰值扭矩 3200N·m，加速性能提升 16%，爬坡性能提升 20%，可满足干线中长距离运输的高效率需求。**

康明斯针对不同车企的产品定位进行定制化研发，最大限度体现差异化特点；可通过远程标定升级，使发动机更契合实际工况。康明斯 15 升发动机已配装东风、福田戴姆勒、陕汽等企业的重卡车型。

9、产品简介：**该产品由东安动力与 AVL 合作开发，是面向中高端乘用车动力产品；应用深度米勒循环、高压压缩比、350bar 缸内直喷、电控增压器、低压冷却 EGR、全可变机油泵、中置 DVVT、电控活塞冷却喷嘴、电子主水泵、油冷器等多项节油减排技术。该款混动发动机已配装在某主流车企的 SUV 车型上。**

10、产品简介：**沈阳航天三菱 4K31TD 发动机采用高滚流气道配合两段式 VVL 可变气门升程机构，兼顾大扭矩、低油耗的特性，350bar 高压缸内直喷技术的应用，使燃烧更充分，在降低油耗的同时，也减少排放。此外，该款发动机还采用进、排气气门正时连续可变、缸盖集成排气歧管、冷却采用横流水和浅水套、电子控制增压器、可变机油泵、大曲轴偏置设计、运动副低摩擦等先进技术。目前，配装 4K31TD 发动机的郑州日产、北汽越野等车型已实现量产。**

11、产品简介：**安徽全柴 H25-170E60 国六发动机采用 CR+EGR+DOC+DPF+SCR+ASC 技术路线，重量轻、油耗低、动力性好。该款产品通过 1200 小时排放耐久性试验，台架累计进行超过 5000 小时，配套整车累计进行了超过 50 万公里的道路试验。H25 系列发动机已配装在江淮骏铃 S6、福田时代领航 M6、徐工汉驰上，产品市场表现良好。**

12、产品简介：**苏州绿控 HTED20000L 纯电动系统采用“单电机+4 挡 AMT”方案，峰值功率 405kW，峰值扭矩 2400N·m，它匹配坡道传感器，具备防溜坡及陡坡缓降等功能，提升了车辆的安全性、舒适性，适用于 55 吨级渣土车、牵引车等重卡车，目前已配套供应三一重工、徐工等 30 余家整车企业，市场保有量超过 5000 台。**

13、产品简介：**福田康明斯 A15N 天然气发动机，凝聚了康明斯天然气发动机开发应用及服务经验，并针对中国客户需求进行了多项零件和关键技术升级，满足国六 b 及欧 VI-e 排放标准。**

福田康明斯天然气动力可为不同行业定制高效、可靠动力。目前，A15N 天然气发动机已配装在福田欧曼的各类车型上，广泛应用于快递快运、危化品运输、普货运输、煤炭运输等领域，并凭借高效率、低气耗等优势，受到用户的广泛好评。

14、产品简介：**上海新动力 13E 柴油机采用 Hi-SCR 排放技术路线，满足国六 b 排放标准，具备动力性和经济性优势。该款发动机采用行业领先的集成设计，经过长达 3 年的多轮测试试验，大大提高了产品的可靠性。同时，13E 柴油发动机**

还开发了超长保养周期的机油滤清系统，保养里程达 10 万公里。目前，13E 柴油发动机已配套上汽红岩杰狮牵引车、杰狮 C6 自卸车、水泥搅拌车等车型。

15、产品简介：东安动力 N25 为 2.5 升直列四缸自吸发动机，采用冷却 EGR、阿特金森循环、集成式排气歧管等技术，具备低成本、高热效率等优势，最高热效率达 40.4%；N25TD 为 2.5 升直列四缸增压直喷发动机，采用 350bar 缸内直喷、高效敏捷燃烧、水冷中冷、全 MAP 可变机油泵、双节温器分析冷却等技术，具备低速响应快，低速扭矩大、高热效率的优势，动力版机型最高热效率达 37.4%，经济版机型最高热效率达 40%。目前，N25 系列发动机已实现部分轻客、皮卡等车型立项开发，并同步规划自吸和增压平台，兼顾传统动力和新能源车型。

16、产品简介：五菱柳机 L4R16W35 增程器，满足国六 b 排放标准，采用 1.6 升带外部冷却 EGR 阿特金森发动机、电机波浪环形水道、电机 V 型转子结构以及电机和发动机高效区重叠设计，可提高动力总成的效率；同时，转子与发动机曲轴直连式设计，可减少机械异响及故障率；整车布局简易、改动小、成本优，适用于 A 级轿车、紧凑型 SUV、MPV 以及 3.5 吨以下商用车等，配套整车后较传统动力节油率提高 30%。

[返回目录](#)

主 编：邢 敏

编 审：沈 彬 王 梦

编 辑：沈 彬 王 梦

发 送：各理事单位、各分会秘书处

中国内燃机工业协会

2022年12月印发
