

中信汽车·车闻天下（第 51 期）

—— 2012 “两会” 的汽车面孔与提案

中信证券研究部 汽车行业研究组

李春波

电话：010-60838203

邮件：lcb@citics.com

执业证书编号：S1010510120010

许英博

电话：010-60838704

邮件：xuyb@citics.com

执业证书编号：S1010510120041

高嵩

电话：010-60838822

邮件：gs@citics.com

执业证书编号：S1010512020002

联系人：陈俊斌

电话：010-60836703

邮件：chenjb@citics.com

本期引言：

时光飞逝，从去年 3 月以“两会”为题材的第一期开始，《车闻天下》系列已经推出了整整一年。感谢这一年大家给予的关注和支持，未来我们仍将再接再厉，进一步丰富系列专题。

中国 2010 年起成为全球第一大汽车生产国和销售国，汽车相关产值占 GDP 的比重逐步提升，涉及国家汽车工业发展、车企发展以及产业布局等方面的话题也越来越多的呈现在两会之上。本期《车闻天下》，我们将对 2012 年两会中与汽车行业相关的代表和委员做简要的回顾和介绍。

如有疑问欢迎交流。如果您对我们的栏目有特别的期望或者要求，欢迎提出意见和建议。



资料来源：SwRI，中信证券研究部

目 录

本期引言：1

2012 年“两会”的汽车面孔1

汽车行业第十一届全国人大及政协五次议代表、委员（部分）2

部分人大代表、政协委员简历3

“两会”之汽车相关提案10

 马纯济：新能源汽车发展要做好国家规划10

 左延安：从安全角度提高自主品牌政府采购11

 王凤英：明晰中国汽车国际化发展的战略路径12

 李书福：关于提升车内空气质量、防范车内环境污染12

 郭振甫：建议提供差异化公共交通服务产品13

 李进巅：四因素致校车安全问题亟待解决13

注：本文内容主要来自新浪网、新华网等媒体，由中信证券研究部整理

2012 年“两会”的汽车面孔

“两会”是“全国人民代表大会”和“中国人民政治协商会议”的简称。每年 3 月份“两会”先后召开全体会议一次，每 5 年称为一届，每年会议称 X 届 X 次会议。“两会”召开的意义在于：将“两会”代表从人民中得来的信息和要求进行收集及整理，传达给党中央，“两会”代表是代表着广大选民的一种利益的，代表着选民在召开两会期间，向政府有关部门提出选民们自己的意见和要求。地方每年召开的人大和政协也称为两会，通常召开的时间比全国“两会”时间要早。

据不完全统计，2012 年参加第十一届全国人民代表大会第五次会议和政协第十一届全国委员会第五次会议的汽车行业代表、委员共计 39 位，其中人大代表 28 位、政协委员 11 位。

表 1：2012 两会汽车行业相关代表及委员（部分）

					
万钢	苗圩	竺延风	徐建一	徐平	陈虹
					
曾庆洪	左延安	李书福	王凤英	谭旭光	尹家绪
					
马纯济	汤玉祥	李进巅	胡树华	李大开	鲁冠球
					
李维斗	欧阳明高	郭振甫	晏平	李建新	钟志华
					
邵勇	左宗申	刘义发	王洪军	王麒	普布



李贤义



马有礼



吴平东



王超斌



曹朝阳



丁玉华

资料来源：新浪汽车、网易汽车、腾讯汽车、，中信证券研究部

来自汽车行业各个产业链条的代表，整车制造业代表众多，零部件、汽车流通领域的声音在增强。

汽车行业第十一届全国人大及政协五次议代表、委员（部分）

表 2：汽车行业第十一届全国人大及政协五次议代表、委员（部分）

	姓名	企业	职务
汽车相关	苗圩	工业和信息化部部长、党组书记	
	竺延风	吉林省委常委常务副省长	
整车企业	徐建一	中国第一汽车集团公司	董事长、党委书记
	徐平	东风汽车公司	董事长、党委书记
	陈虹	上海汽车工业（集团）总公司	总裁、党委副书记
	曾庆洪	广汽集团股份有限公司	总经理
	左延安	江淮汽车集团有限公司	前董事长
	王凤英（女）	长城汽车股份有限公司	总裁
	李建新	长丰集团	董事长、党委书记
	王浩良	南京汽车集团	董事长
	尹家绪	中国兵器工业集团	党组书记、副总经理
	郭振甫	郑州日产汽车有限公司	总经理
	马纯济	中国重型汽车集团有限公司	董事长、党委书记
	汤玉祥	郑州宇通集团有限公司	董事长、党委书记
	李进巅	辽宁曙光汽车集团股份有限公司	董事长
	刘义发	山东时风（集团）有限责任公司	董事长、党委书记
	邵勇	江苏悦达集团有限公司	董事局副主席、总裁
人大代表	王洪军	一汽大众轿车一厂焊装车间返修工段工人	
	李大开	陕西法士特集团公司	董事长、党委书记
	谭旭光	山东重工集团、潍柴动力股份有限公司	董事长
	晏平	广西玉柴机器集团	董事长
	鲁冠球	浙江万向集团	董事局主席、党委书记
	丁玉华	山东三角轮胎股份有限公司	董事长、总裁
	曹朝阳	风神轮胎股份有限公司	董事长、总裁
	刘道明	湖北美标汽车制冷系统公司	董事长
	潘一新	安庆帝伯格茨活塞环有限公司	董事长
	普布	西藏汽车工业贸易有限公司	总经理
	王麒（女）	四川启阳集团	董事长
	万钢	全国政协副主席、科技部部长	
	胡树华	湖北省经济和信息化委员会副主任	
	李书福	吉利集团	董事长
	李维斗	一汽集团进出口公司	总经理
政协委员	左宗申	宗申动力股份有限公司	董事长
	李贤义	香港信義集团香港有限公司	董事长
	欧阳明高	清华大学节能与新能源汽车工程中心	主任
	钟志华	重庆市科学技术委员会	主任
	吴平东	北京理工大学机械与车辆工程学院	副院长
	王超斌	郑兴汽车交易中心	董事长
	马有礼	澳门泊车管理公司	董事长

资料来源：新浪汽车、网易汽车、腾讯汽车、，中信证券研究部

部分人大代表、政协委员简历



万钢

十一届全国政协副主席，致公党中央主席，科学技术部部长。

男，汉族，1952 年 8 月生，上海市人，致公党成员，1969 年 4 月参加工作，德国克劳斯塔尔工业大学机械系毕业，研究生学历，博士学位，教授。

1969～1975 年 吉林省延吉县三道公社知青。

1975～1978 年 东北林业大学道桥系学习。

1978～1979 年 东北林业大学基础部物理教研室教师。

1979～1981 年 同济大学结构理论研究所实验力学专业硕士研究生。

1981～1985 年 同济大学数力系光测力学研究室教师。

1985～1991 年 德国克劳斯塔尔工业大学机械系博士研究生。

1991～2001 年 德国奥迪汽车公司技术开发部工程师，生产部、总体规划部技术经理。

2001～2004 年 同济大学新能源汽车工程中心主任，同济大学校长助理、汽车学院院长，副校长（主持工作）。

2004～2006 年 同济大学校长（副部长级）。

2006～2007 年 致公党中央副主席，同济大学校长。

2007～2007 年 科学技术部部长，致公党中央副主席。

2007～2008 年 致公党中央主席，科学技术部部长。

2008 至今 十一届全国政协副主席，致公党中央主席，科学技术部部长。

第十届全国政协委员，十届全国政协三次会议增选为常务委员，十一届全国政协副主席。



苗圩

苗圩，男，汉族，1955 年 5 月出生，北京市人。中共党员，中央党校在职研究生，研究员级高级工程师。

1982 年合肥工业大学内燃机专业毕业。历任中国汽车销售服务公司副经理，中国汽车工业总公司生产部副经理、生产司副司长，机械工业部汽车司副司长，机械工业部副总工程师。

1997 年 9 月任东风汽车公司党委书记。

1999 年 3 月任东风汽车公司总经理、党委书记。

2005 年 5 月任湖北省委常委、武汉市委书记。

2008 年 3 月任工业和信息化部副部长、党组副书记。

2010 年 12 月任工业和信息化部部长、党组书记[1]。

中共十七届中央候补委员，第十届、第十一届全国人大代表。



徐建一

徐建一，1953 年 12 月生。1986 年 6 月加入中国共产党，1970 年 4 月参加工作。研究生学历，工商管理硕士学位，研究员级高级工程师，吉林工业大学汽车专业毕业，1998 年 9 月荷兰马斯特里赫特国际工商管理专业毕业。

历任中国第一汽车总厂汽车研究所(长春汽车研究所)助理工程师，工程师，室副主任，轻型车设计研究部副主任；

第一汽车公司底盘厂副厂长，一汽集团公司副总调度长，一汽集团公司大众公司副总经理，一汽集团公司总调度长，副总经理，常务副总经理。

2000 年 10 月兼长春一汽四环汽车股份公司董事长(其间：2003 年 1 月至 2004 年 1 月任吉林省第十届人大常委会委员、省人大财政经济委员会委员)；

2003 年 7 月兼一汽轿车股份公司副董事长；

2003 年 11 月任吉林省省长助理、省政府党组成员；

2004 年 12 月任吉林省省长助理、省政府党组成员，吉林市委副书记，代市长；

2005 年 1 月当选吉林市市长；

2006 年 9 月任吉林省省长助理、省政府党组成员，吉林市委书记。

2007 年 12 月，徐建一出任一汽总经理。



徐平

1982.01-1997.07 东风汽车公司热电厂技术科技术员、生产办副主任、生产技术科科长、副总工程师、值班主任、副厂长、厂长；
1997.07-1997.11 东风汽车公司工会负责人；
1997.11-1998.09 东风汽车公司工会主席；
1998.09-1999.06 湖北省总工会副主席、东风汽车公司工会主席；
1999.06-2001.07 湖北省总工会副主席、东风汽车公司工会主席、载重车公司党委书记；
2001.07-2005.05 东风汽车公司党委书记、副总经理；
2003.07-2005.05 东风汽车公司党委书记、副总经理兼东风汽车有限公司党委书记、副总裁；
2005.06 东风汽车公司总经理、东风汽车公司党委书记，东风汽车有限公司董事长、党委书记，神龙汽车公司董事长。



陈虹

1984 年 7 月毕业于同济大学工业自动化专业。本科，高级经济师。中共党员；
1984 年 12 月—1985 年 9 月，上海汽拖公司轿车项目组联络员；
1985 年 9 月-1988 年 5 月，任上海大众汽车有限公司人事执行经理助理；
1988 年 5 月-1989 年 5 月，兼任上海大众汽车有限公司政策研究室主任；
1992 年 11 月-1994 年 7 月，任上海大众汽车有限公司发动机厂副厂长；
1994 年 7 月-1995 年 9 月，任上海大众汽车有限公司发动机厂厂长；
1995 年 10 月-1997 年 6 月，任上海汽车工业集团总公司浦东轿车项目组副总经理；
1997 年 6 月-1999 年 7 月，任上海通用汽车有限公司副总经理；
1999 年 7 月至今，任上海通用汽车有限公司总经理。
2003 年 3 月至 2004 年 12 月，上海汽车工业集团副总裁、上海通用汽车有限公司总经理；
2004 年 12 月，上汽集团股份公司总裁。



曾庆洪

1984 年 7 月-1990 年 7 月在广州客车厂任技术员、助理工程师，底盘技术组组长；
1990 年 7 月-1991 年 7 月考取国家科学技术协会派往日本国技术交流中心进修汽车专业；
1991 年 7 月-1993 年 7 月，在广州客车厂任技术科工程师，副科长，科长；
1993 年 7 月-1995 年 12 月，在广州市金宝马客车实业公司任总经理助理兼综合部部长，副总经理
1995 年 12 月-1999 年 7 月，任广州广客汽车集团有限公司副董事长兼常务副总经理；
1997 年 9 月至 2000 年 7 月就读于广东省委党校经济管理专业研究生；
1999 年 7 月至 12 月任广州本田汽车有限公司党委委员、党委书记。
1999 年 12 月起任广州本田董事、执行副总经理；
2001 年 4 月起兼任广州汽车工业集团有限公司副总经理；
现任现任广汽集团股份有限公司总经理。



谭旭光

谭旭光，高级经济师，天津大学动力工程硕士，是第十届、十一届全国人大代表，曾荣获“全国劳模”、“中国最具影响力的企业领袖”、“2005CCTV 十大中国经济人物”、“2010CCTV 十大经济人物”、“袁宝华企业管理金奖” “2006 年度最具影响力企业领袖”等众多荣誉称号，现为中国企业联合会、中国企业家协会副会长、中国内燃机工业协会理事长。

现任山东重工集团有限公司董事长、党委书记、潍坊柴油机厂厂长、潍柴动力股份有限公司董事长兼首席执行官、湘火炬汽车集团股份有限公司董事长。

谭旭光 1977 年参加工作，历任潍坊柴油机厂外贸处副处长、潍柴进出口公司总经理、厂长助理、副厂长、厂长等职。



马纯济

马纯济，男，汉族，1953 年 10 月出生，山东章丘人，1970 年 12 月参加工作，1976 年 5 月加入中国共产党，中央党校函授学院党政管理专业毕业，中央党校大学学历，经济师。济南市人大常委会副主任、党组副书记。

1970.12——1983.09 济南汽车配件厂工人、团委书记、车间党支部书记、主任；
1983.09——1985.07 上海机械学院党政管理干部专修科学员；
1985.07——1990.11 济南汽车配件厂整党办公室干部、党委书记、厂长；
1990.11——1992.11 济南市机械局副局长，挂职任槐荫区副区长；
1992.11——1996.03 济南市槐荫区委副书记、代区长、区长（其间：1994.04—1996.04 中国社会科学院研究生院学员）、区委副书记、区委书记；
1996.03——1996.11 济南市经委主任、党组书记；
1996.11——1998.02 济南市委工交工委书记、市经委主任；
1998.02——2000.09 济南副市长，市政府党组成员，市委工交工委书记、市经委主任；
2000.09——2004.05 济南市委副书记，中国重型汽车集团有限公司董事长、党委书记，中国重汽（香港）有限公司董事会主席；
2004.05——2008.01 中国重型汽车集团有限公司董事长、党委书记，中国重汽（香港）有限公司董事会主席；
2008.01 至今 济南市人大常委会副主任、党组副书记，中国重型汽车集团有限公司董事长、党委书记，中国重汽（香港）有限公司董事会主席。



李书福

1963 年 6 月 25 日出生于浙江省台州。
1984 年～1986 年，任浙江台州石曲冰箱配件厂厂长；
1986 年～1989 年，任浙江台州北极花冰箱厂厂长；
1989 年～1992 年，任浙江台州吉利装潢材料厂厂长；
1992 年～1995 年，燕山大学深造；
1995 年～至今，任吉利集团有限公司董事长、浙江吉利控股集团董事长。
2010 年 8 月 2 日～至今出任沃尔沃轿车公司全球董事长。
李书福曾先后荣获全国政协委员、全国优秀乡镇企业家、青年改革家、新长征突击手、经营管理大师、十大民营企业家、中国汽车界风云人物、中国汽车工业（50 年）杰出人物、浙商年度 李书福风云人物、2009CCTV 中国经济年度人物等荣誉。
2010 年 9 月 16 日，获得首届华德奖最受尊敬企业家称号。
2010 年 12 月 17 日，《南方人物周刊》主办的第六届 2010 中国魅力人物颁奖盛典在北京东方君悦大酒店举行，当选 2010 中国年度魅力 50 人商界疯魔之魅。
2011 年 1 月 22 日，获得第二届“中国时间”新世纪 10 年十大经济人物称号



左延安

1949 年 10 月出生，籍贯安徽枞阳，全国人大代表，本科毕业于合肥工业大学，研究生阶段毕业于清华大学经济管理学院。

1968 年 3 月参加工作，历任合肥江淮汽车制造厂总经济师、厂长等职。后任安徽江淮汽车集团有限公司董事长、安徽省第八届政协常委、安徽省汽车工程学会副理事长、中国汽车人才研究会副理事长、天津大学兼职教授等职。曾获得“全国机械系统劳模”、“安徽省优秀企业家”、“百万职工跨世纪赶超工程功臣”“全国劳动模范”等称号。

2012 年 1 月 10 日，卸任安徽江淮汽车集团董事长。



王凤英

王凤英，女，汉族，1970 年出生，中共党员，河北保定人，1999 年毕业于天津财经学院，并获经济学硕士学位。现任长城汽车股份有限公司总裁，兼任长城汽车销售有限公司总经理。

2008 年当选为第十一届全国人大代表。先后曾获“中国营销人金鼎奖”、“杰出营销总经理奖”、“中国汽车行业 2006 年度最佳自主品牌企业 CEO”、“2007 中国十大经济女性年度人物”、“河北省杰出青年企业家”、“河北省创业企业家”“河北省三八红旗手”、“河北省十大杰出女企业家”、“河北十大杰出青年”“保定十大杰出青年”、“保定十大风尚人物”等荣誉称号，被媒体评为“2007 年度风云人物”。



尹家绪

尹家绪，男，汉族，1956 年 4 月出生，重庆人，1984 年 6 月加入中国共产党，1976 年 12 月参加工作，重庆大学管理科学与工程专业毕业，博士研究生学历，研究员级高级工程师，高级经济师，全国劳动模范。曾任西南兵工局副局长、长安汽车（集团）公司董事长、总经理、党委书记，中国长安汽车集团股份有限公司副董事长、总裁，中国兵器装备集团公司副总经理，2010 年 7 月担任中国兵器工业集团公司党组书记、副总经理。

1976 年 12 月—1996 年 4 月，在重庆渝洲齿轮厂工作，历任干事、党办主任、工会主席、党委书记、厂长；

1996 年 4 月—1996 年 8 月，任西南兵工局局办主任、副局长；

1996 年 8 月—1998 年 7 月，到长安公司挂职，任常务副总经理；

1998 年 7 月，任长安汽车（集团）公司总经理；

2010 年 7 月至今，担任中国兵器工业集团公司党组书记、副总经理。



左宗申

重庆宗申摩托车集团董事长，全国工商联常委、重庆市工商联副主席，宗申产业集团董事长、总裁，中国民主同盟党员，第十一届全国政协委员。

2001 年 4 月，宗申收购上市公司“成都联益”并成为其第一大股东。

1969 年 6 月——1975 年 4 月下乡；

1975 年 5 月——1979 年 4 月在重庆瓷厂工人；

1982 年 5 月——1992 年 11 月个体摩托车维修；

1992 年 11 月——1998 年 11 月，任宗申摩托车科技开发有限公司总经理；

1998 至今，担任宗申产业集团董事长兼总裁、全国政协委员、全国工商联常委、重庆市工商联副会长、中国国际商会重庆商会副会长、全国摩托车协会副理事长、重庆海联会第二届理事会副会长。获得“首届优秀中国特色社会主义事业建设者”——重庆市委统战部、重庆市工商联；2006，荣获重庆市委、市政府“优秀社会主义事业建设者”称号、08 全球华商风云人物、08 中国之星、08 十大风云人物、08 年市工业系统抗震救灾先进个人。



李大开

男，汉族，1953 年出生，大学本科学历，中国共产党党员、研究员级高级工程师，历任陕西齿轮总厂研究所产品设计室主任、经营计划处处长、总经济师、厂长。现任陕西法士特汽车传动集团有限责任公司董事长。



鲁冠球

鲁冠球，万向集团董事局主席。1969 年 7 月，带领 6 名农民，集资 4000 元，创办宁围公社农机厂，现已发展成为国家 520 户重点企业和国务院 120 家试点企业集团之一。资产近百亿，员工一万三千多名，拥有国家级技术中心、国家级实验室、博士后科研工作站。2001 年，企业实现营收 86.36 亿元，利润 7.06 亿元，出口创汇 1.78 亿美元。

先后获得中国优秀企业家、全国劳动模范、“中华人民共和国十佳工业企业经营者”、乡镇企业十大功勋、中华十大杰出职工、国际杰出企业家，“2001 CCTV 中国十位年度经济人物”等荣誉。

先后被浙江大学聘为 MBA 导师、香港理工大学授予荣誉博士。担任中国乡镇企业协会会长，浙江省企业联合会、企业家协会会长。是中共十三大、十四大代表和九届全国人大代表。被称为“中国乡镇企业界常青树”、“农民理论家”。



晏平

男，1960 年 5 月出生，辽宁新金人，1983 年 12 月加入中国共产党，1977 年 7 月参加工作，1996 年 4 月东北财经大学统计系统计学专业毕业，在职研究生学历，经济学硕士，高级工程师。

历任柳州铁路南宁车辆段车辆钳工，沈阳铁路局大连北车辆段见习生、助理工程师，沈阳铁路局大连铁路分局团委干事、办公室副主任兼大连铁路大酒店经理，沈阳铁路局大连铁路分局办公室副主任、沈阳铁路局大连铁龙实业股份有限公司总经理（正科级），沈阳铁路局大连铁龙实业股份有限公司总经理（副处级），沈阳铁路局多种经营处处长兼局经济发展总公司总经理，沈阳铁路局大连铁路分局大连车站站长（正处级），广深铁路股份有限公司广州东站（客运）站长兼党委副书记（享受副处级待遇），广深铁路股份公司副总经理（享受正处级待遇），广西玉林市政府副秘书长（正处级），市发展和改革委员会主任，广西玉柴机器集团有限公司董事长、党委书记现任广西玉林市政协副主席（兼），广西玉柴机器集团有限公司董事长、党委书记，广西玉柴机器股份有限公司董事长，市工商联会长（兼），中国汽车人才研究会副理事长。。



汤玉祥

1954 年 2 月生，江苏宜兴人，毕业于河南广播电视大学，大专学历，所学专业机械。高级工程师，现任郑州宇通客车股份有限公司董事长。

1981 年调入郑州客车厂，历任副科长、科长、车间主任、副厂长。

1993 年本公司成立后任董事、副总经理。

1995 年聘为高级工程师。

1996 年任总经理、财务负责人。

1998 年河南省劳动模范，第十届全国人大代表。

2001 年任郑州宇通客车股份有限公司董事长。

曾被评为郑州“新长征突击手”、“市十大青年企业家”，多次获郑州市“五一”劳动奖章。

2004 年当选为全国人大代表。



李进巅

男，1946 年 2 月出生，在职 MBA 研究生，高级经济师。曾任丹东市运输联社办公室主任、丹东市第二运输公司党委副书记、丹东曙光车桥总厂厂长、辽宁曙光汽车集团股份有限公司总裁，现任辽宁曙光汽车集团股份有限公司董事长。十届、十一届全国人大代表。

李进巅先生致力于企业管理工作三十余年，曾多次荣获全国机械工业“劳动模范”、辽宁省劳动模范、优秀厂长、辽宁省机械工业创业英雄、全国劳动模范等称号。



王浩良

1944 年出生，江苏常熟人 1968 年毕业于南京工学院机制专业，高级经济师职称。

1966 年 4 月加入中国共产党，1968 年 8 月毕业于南京工学院机制专业，1968 年 9 月参加工作，1991 年 1 月任南京市委副书记、办公厅主任；1993 年 7 月任南京市政府秘书长、党组成员；1996 年 1 月任南京市委常委、秘书长；1997 年 12 月任南京市委副书记、纪委书记；2005 年 4 月任南京汽车集团有限公司董事长、党委书记。2005 年 4 月起南京汽车集团有限公司董事长。



郭振甫

郭振甫，1967 年 11 月 26 日出生，中共党员，1989 年毕业于北京理工大学，2005 年获中欧国际工商管理学院 EMBA 硕士学位，现任郑州日产汽车有限公司总经理。

1985.09—1989.07 北京理工大学企业管理工程系毕业；

1989 年 7 月 加入郑州日产汽车有限公司；

1991-1994 出任公司总装车间主任；

1994-1998 出任公司采购部经理；

1998-2000 出任公司财务部经理；

2000-2001 出任公司第一副总经理；

2001-2011 出任公司总经理、党委书记；

2011 至今 出任东风汽车股份有限公司副总经理兼任郑州日产汽车有限公司总经理。

郭振甫先后于 2001、2002 年连续两年被授予郑州市“五一劳动奖章”；2003 年荣获市“十大杰出青年经营管理者”称号；2004 年获河南省“五一劳动奖章”和郑州市“十大杰出青年”称号。2004 年当选为郑州市第 12 届人大代表；2005 年当选为河南省汽车行业协会会长。



李建新

李建新，男，1953 年生，汉族，1970 年参加工作，1984 年入党，1984 年任技术科副科长，同年 10 月担任厂长，1996 年 10 月担任长丰（集团）有限责任公司董事长、党委书记至今。

1994 年被广州军区后勤部工厂管理局授予廉洁奉公先进个人；

1994 年 11 月被湖南省委评为省群众体育工作先进工作者；

1998 年 1 月被广州军区后勤部评为 97 年度生产经营先进个人；

1998 年 7 月被中华全国总工会评为集体合同建制工作优秀个人；

1999 年 12 月被湖南省政府、经贸委、省企业家协会评为湖南省第 11 届优秀经营者；

2000 年 2 月被湖南省委、省政府评为 99 年度湖南十大新闻人物；

2000 年 4 月被国务院评为全国劳动模范；

2000 年 10 月被湖南省科协、省科技新闻学会评为省第二届科技兴企名人。



李维斗

李维斗，男，汉族，1964 年 3 月出生，无党派，研究生学历，第十一届全国政协委员。

1988 年 6 月参加工作，研究员级高工。曾任长春汽车研究所造型室主任工程师、CAD 室主任，综合计划管理部部长，所长助理，任中国第一汽车集团公司技术中心副主任兼长春汽车研究所副所长等职。

现任一汽大众集团董事，一汽富奥江森集团公司董事，一汽集团公司进出口公司总经理。

在 2011 年全国政协会议上，李维斗提出“关于完善进口整车政策及监管建议”以及对“我国汽车产业政策几点建议”。



丁玉华

1948 年 10 月生，山东荣成人，中共党员，研究生学历，工程技术应用研究员、高级经济师、高级国际商务师。

历任荣成橡胶厂党委书记，荣成化工局生产科长、局长，荣成市经贸委主任、党组书记，山东轮胎厂厂长、党委书记等职。

现任三角集团有限公司党委书记、董事长，三角轮胎股份有限公司董事长、总裁。

先后被评为全国劳动模范、山东省专业技术拔尖人才、全国优秀党务工作者，享受国务院颁发的“政府特殊津贴”。山东省第八届、第九届人大代表、威海市人大常委会，第十届全国人大代表。三角集团公司董事长兼总裁，全国劳动模范。1991 年，丁玉华临危受命，担任了当时已陷入困境的山东轮胎厂厂长。



曹朝阳

河北藁城人，男，48 岁，中共党员，研究生学历，教授级高级工程师，享受国家政府特殊津贴，全国劳模，第十届、第十一届全国人大代表，中国化工集团橡胶总公司总经理，河南焦作市风神轮胎股份有限公司董事长、党委书记，兼任集团公司副董事长、党委书记、总经理。历任河南轮胎厂电力车间副主任，电力分厂副厂长、厂长；焦作市合成纤维厂副厂长、党委书记兼厂长；集团公司副总经理、董事长。风神轮胎股份有限公司一、二、三届董事会董事长。

2002 年当选中国青年企业家协会第八届理事会理事，2003 年当选第十届全国人大代表、荣获河南省第七届青年五四奖章，河南省十大新闻人物，2004 年又荣获“河南省劳动模范”称号，当选中国国际商会河南商会副会长，荣获河南省科学技术进步奖，入选中国优秀企业家数据库。



王洪军

王洪军，是一汽集团公司一汽-大众汽车有限公司焊装车间的一名工人。在 2007 年国家科学技术奖励大会上，获得了国家科技进步二等奖。1991 年，王洪军从技校毕业来到一汽-大众焊装车间做钣金整修工的。钣金整修是轿车生产中的一道关键工序，王洪军毅然在这个岗位上一干就是 17 年。

王洪军身材不高貌不惊人，他参加工作 16 年，一直在一汽-大众焊装车间一线工作。

然而，就是这样一位普普通通的工人，却有令人想不到的一番作为。17 年来，王洪军发明制作了钣金整修工具 40 余种 2000 余件，提炼出 123 种钣金修复方法，创造了“王洪军轿车钣金快速修复法”，培养和带出了一支 200 多人的高技能钣金整修队伍。专家们一致认为，这些快速修复法对车身表面钣金修复和调整具有重大的实用价值，居于国际先进水平。

近 5 年来，他的维修法和维修工具为企业创造经济效益 3400 多万元。2003 年，获得一汽集团“五一”劳动奖章；2005 年，获得长春市劳模、吉林省“五一”劳动奖章、全国机械行业“技能大师”、全国机械工业技术创新“十佳能手”和全国技术能手等荣誉称号；2006 年，获得全国“五一”劳动奖章。



欧阳明高

1958 年 10 月出生于湖北天门，1982 年毕业于中南大学，1993 年在丹麦技术大学能源工程系获工学博士学位。现任全国政协常委，清华大学教授、博士生导师，汽车工程系主任，汽车安全与节能国家重点实验室主任。兼任国家“十五”“863”电动汽车重大专项总体组专家，中国汽车工程学会发动机分会主任。主要研究领域为交通能源与环境（汽车节能、氢能与新能源汽车）、汽车动力系统（内燃机、混合动力、燃料电池）、发动机控制工程（电控喷射、发动机管理、动力总成控制）。

近年来，主持承担国家 863、973、科技攻关以及国际合作等课题十多项，其中包括经费超过五千万元的重大项目。共发表学术论文 100 多篇（SCI/EI 检索 40 多篇），获得国家专利 15 项。尤其是：系统的研究了车用柴油发动机控制问题，发明了新型电控柴油喷射系统并实现了产业化；主持研制了中国第一批燃料电池城市客车，负责规划了中国第一座加氢示范站并正领导实施，在国际上获得了广泛关注。



钟志华

1962 年 7 月生，中共党员，湖南湘阴人。现任湖南大学党委书记、校长，教授，博士生导师。中国工程院院士，兼任湖南省侨联副主席。并担任国务院学位委员会学科评议组成员，教育部科学技术委员会工学部委员，“计算方法”国际杂志副主编和若干国内外杂志编委。历任湖南大学机械与汽车工程学院副院长、院长，湖南大学副校长，第九届全国人大代表，国家“863”计划“先进制造与自动化技术”领域专家组成员。

钟志华 1982 年毕业于湖南大学机械制造专业，1984 年 1 月赴瑞典留学攻读博士学位，1988 年在瑞典林雪平（Linköping）大学获工学博士学位并做博士后研究，1992 年被聘为林雪平大学终身副教授、博士生导师，并被聘为湖南大学教授，在国内外两地工作。1995 年全职到湖南大学工作，主要研究方向为汽车设计制造 CAE 技术、汽车碰撞安全技术和冲压成型技术，先后主持国家科技部的“九五”和“十五”重点技术攻关项目、国家杰出青年基金项目、国家自然科学基金重点项目和面上项目、福特基金项目、国家机械工业技术发展“九五”重点项目等十多项省部级以上的重要科研课题和多项企业重要研发项目。

钟志华教授先后撰写出版著作 3 本，发表论文 120 余篇，论著被 SCI 和他人引用达 200 多篇次，独著的英文专著《Finite Element Procedures for Contact-Impact Problems》由英国牛津大学出版社资助出版，获美国斯坦福大学的 Hughes 教授等国际权威专家的高度评价，曾先后二十多次应邀在欧、美、亚十多个国家和地区作学术讲座和科研合作。作为第一完成人获国家科技进步一等奖、二等奖各 1 项，湖南省科技进步一等奖 1 项，教育部提名国家科学技术奖科技进步一等奖 1 项，省部级二等奖 3 项，国家发明专利 3 项，并获光华工程科技奖（青年奖），通用汽车中国科技成就 2000 年度一等奖，第七届中国青年科技奖，全国优秀教师奖和湖南省最高科技成就奖-光召科技奖等奖励和荣誉称号。

（资料来源：新浪汽车、搜狐汽车）

“两会”之汽车相关提案

与前两年汽车市场疾步猛进不同，2011 年以来，随着汽车消费刺激政策的推出和北京市汽车限购措施的实施以及宏观经济增速的下滑，汽车市场政策面、经济面相比去年均略有收紧，销量增速也由 30%-50% 下滑到 2.5%，引发了业内热议。在这种情况下，今年两会上，汽车业代表和委员们似乎也有了更多话题，而且从新能源汽车发展，到自主品牌扶持，再到国际化战略、汽车污染和校车安全等，多位汽车界代表和委员提出了更为详细的议案和建议。下面我们就主要热点话题为您做个详细盘点。

马纯济：新能源汽车发展要做好国家规划

针对新能源汽车的发展，中国重汽集团董事长马纯济代表提出建议：“新能源汽车的发展方向和目标应该是国家战略，而不是企业和行业战略，靠汽车行业去转型是不可能的，要做好国家规划，然后再实施，否则会出现全民都造新能源汽车，出现‘一哄，二起，三下来，四重来’的混乱局面。”

在马纯济看来，新能源汽车给中国车企提供了一个新的发展契机，可能是我们未来的突破口。在传统汽车领域，中国车企处于追赶阶段；新能源汽车不一样，大家起步差不多，同时我们优势很大，中国市场大，产品整体成本低于国外公司。但是，目前新能源电动汽车还存在诸多瓶颈待突破，其中最大问题是如何从实验室走向市场，电池的待航和续航能力还很有限，技术瓶颈有待突破，电池造价太高，政府配套系统也没有完善——这些问题不解决，电动汽车的产业化和市场普及化将很困难。

左延安：从安全角度提高自主品牌政府采购

本届两会，全国人大代表、江淮汽车原董事长左延安共带来了 19 份议案，以下是左延安关于从国防安全方面提高自主品牌汽车政府采购比例的建议：

在国际上，政府采购偏重于本国企业和自主品牌已是惯例，加拿大、欧盟、日本、美国等发达国家和地区都有这种做法。其中一个重要原因就是基于国家安全的考虑。从世界汽车工业发展与本国国家安全角度考虑，未来众多高科技的运用，使军用车辆已不仅仅是装备，更属于武器范畴，以美国悍马为例，随着科技发展，已经集运输、通讯、作战、指挥等功能于一体，此时已不能单纯将其视为装备。因此，政府必须对此做出战略前瞻性预应。

首先，现代汽车已不同于传统意义上的代步工具，以通信，动力控制，集成电路，导航为代表的信息和电子技术在整车上的应用越来越普及，使实时诊断汽车状态，远程控制汽车启动成为可能。但在开启汽车数据通道获取资讯的同时，车辆内部数据及车辆使用者本身的各种信息也将暴露在互联网之下，来自互联网络上任意一个地方的指令都可能做到定位车辆，记录行驶轨迹，甚至造成车辆故障，汽车数据安全性成为不得不关注的问题。对信息化技术掌控的不足，易造成生产、市场、服务等处于被监控状态。目前国内本土汽车电子、通信技术相比汽车强国还存在较大差距，外资、合资的关键电子类零部件几乎覆盖了我国全部汽车产品。如导航的卫星定位，汽车电子控制器及其采用的 IC 芯片等等。一旦外方对我国实施技术封锁或制裁，在经济乃至军事上，都难以与外方形成有效的对抗，同时还面临信息安全、技术安全和经济安全等问题。因此，在涉及国家利益和安全的诸多领域，必须采用装备自主品牌核心电子类零部件的整车产品。

第二，作为汽车最核心技术的汽车电子控制装置行业，如发动机系统的控制，变速箱系统的控制，其关键技术都掌握在国外大型汽车集团手中，国内企业没有足够的技术实力和财力涉及这一领域。在柴油机领域，其实现国Ⅲ、国Ⅳ排放采用的共轨电喷系统、电控单体泵、电控泵喷嘴技术等关键零部件与核心技术都还是被外资掌控。在汽油机领域，如汽油机电喷系统(EFI)、控制系统(ECU)目前主要由联合电子(技术来源于德国 BOSCH)和万源德尔福发动机控制系统公司(技术来自美国德尔福)两家掌控，中国企业没有技术话语权。

第三，目前每年国内导航市场终端规模在千万台以上。现在我国大多数军用和民用导航系统是建立在美国 GPS、俄罗斯 GLONASS 之上的，一旦发生冲突和战争，如果美国和俄罗斯关闭 GPS 和 GLONASS 或加大误差，将造成大量系统瘫痪，威胁国家安全。另一方面，政府提倡并鼓励北斗卫星导航的产业链发展，而目前 GPS 导航系统又已经占据了 90% 的民用市场，芯片技术成熟，国产北斗导航系统在商用化的道路上必然要经历与 GPS 系统的竞争。北斗导航的商用化，离不开国内导航汽车电子企业特别是自主品牌汽车的支持，汽车工业作为国家安全中的一个重要环节，要在关键时刻发挥作用，其首要因素是自主企业对汽车核心零部件及关键技术的掌控进度与深度。

第四，从汽车产业链和生态链的全局着眼，国内汽车电子企业云集还停留在汽车音响，车身控制和仪表等零部件中，这些零部件利润微薄，而且由于技术门槛低，竞争日益激烈，面临生存危机。其次，国内汽车电子企业大都规模较小，资金紧张使得厂商无力顾及自主创新能力的提升和技术进步，进而制约了相关厂商的规模发展和品牌影响力的提升。国内汽车电子行业在技术和利润两方面处于被边缘化状态，不能占据主导地位，这样的发展趋势将直接威胁着民族汽车工业的健康发展，甚至在特殊时刻危及国家安全。

为此，左延安建议：

1、政府引导汽车产业链建立自主品牌核心技术和关键零部件尤其是电子控制类零部件和高性能动力电池的共用技术平台。

2、出台政府对共用技术平台的支持政策，建立资金投入机制和可行有效的投入渠道。

王凤英：明晰中国汽车国际化发展的战略路径

长城汽车王凤英 2012 年两会的议案建议之一是：建议明晰中国汽车国际化发展的战略路径。

当前，走国际化发展之路已逐渐成为汽车行业的共识。2011 年，在国内汽车市场增速减缓的同时，汽车出口却保持了高速增长，增幅高达 49.45%，中国汽车企业在海外的战略布局也纷纷加快。

但是，必须看到，目前中国汽车的国际化发展还缺乏统一的战略规划和行业引导，企业对国际化的理解、定位、战略目标和行动策略也有较大差异，表现在海外则是各干各的、互相之间难以形成良性的互动支持。

制订一个有利于中国汽车整体发展的、符合行业共同利益的国际化战略发展路线图，形成系统化、清晰化的中国汽车国际化发展战略体系是当前亟待解决的问题。这既是提升我国汽车产业整体竞争力水平的必要措施，也是提升整个国家软实力，创建、提升“中国制造”在世界上的品牌形象的实际需要。

因此，王凤英建议国家进一步明晰中国汽车国际化发展的战略定位、目标和路径，并在配套的产业政策环境方面加强对汽车企业海外发展的协调指导，以提升中国汽车国际化发展的质量和整体竞争力，最终实现中国汽车由大到强的转变。

李书福：关于提升车内空气质量、防范车内环境污染

近期，关于中国是否应该进行 PM 2.5 颗粒检测和城市空气污染成为一个社会热点问题。随着我国经济的不断发展和人民生活水平的不断提高，汽车社会已不可逆转的到来。汽车给人们带来方便与效率的同时，也给环境造成了污染。

汽车污染问题主要表现在两个方面，一是汽车排放的尾气污染物和噪声对车外环境的污染；二是车体材料释放有害物质造成的车内环境污染。对于汽车排放污染和噪声污染，国家已经制定并发布了相关法律和一系列汽车大气污染物、噪声排放标准，并实施了汽车型式核准、生产一致性检查和在用车排放检查制度，对控制汽车外部环境污染发挥了重要作用。

对于车内环境污染，世界卫生组织已明确将其与高血压、艾滋病等共同列为人类健康的十大威胁之一。而人们在购车时，除对汽车的品牌、型号、外观、特性等比较关注外，往往会忽视车内空气污染对人体的伤害。实际上，在车厢这一狭小的空间内，存在着大量有害气体。一直以来，国内对于车内空气质量一直无法规、无标准、无监管，众多车主对于新车扑鼻的异味，只能忍耐。“新车味”一度成为人们对于车内空气污染的一种无奈表述。近年来，媒体曾报道过多起因车内空气污染伤人致死的事件，由车内空气污染引发的纠纷、诉讼也日渐增多。前不久，中国科学院所属中科理化环境分析研究中心进行了一次调研。该机构在检测过程中选取了 50 款市场上常见的车型，行驶里程从 10000km 到 270000km 不等，针对其车内空气质量情况进行检测，最终发布了权威性的《国内汽车空气质量报告》。结果表明，车内空气健康状况极不容乐观。其中车内空气中所含的 TVOC 与室内空气质量标准比较平均超标 30%；菌落总数与室内环境质量评价标准 1 级参照对比平均超标 77.65%，与新加坡室内空气质量标准比较平均超标 255.30%。长此以往，人类的健康就在不知不觉中受到了难以估量的危害。新车车内空气污染主要来源有三个，第一个是车内各种配件，如隔音垫、密封件、橡胶件、塑料件、座椅等不环保化学配方设计；第二个是车内饰，如车内地板、门内护板、车顶棚衬里、窗帘等；第三个是生产中使用的油漆、稀释剂和黏合用的胶水油漆等。德国最早开始关注车内环境污染控制，并颁布相关法规政策；美国从上个世纪八九十年代开始关注车内环境污染，对材料进行法律

化约束要求。但是，由于中国没有这一套控制标准，所以导致了大量外国品牌汽车在中国投放的产品与在欧美投放的产品标准不一致，严重影响了中国人民的身体健康。

近年来，国内自主品牌车企逐步开展了车内环境污染控制工作，不少自主品牌车型已超过众多合资品牌车型，达到汽车行业领先水平。但是，由于没有统一法规要求，各汽车企业结合自身情况及销售区域，衍生出不同的测试方法及管控手段，其车内环境品质控制技术水平也存在着不同程度的差距。

2011 年 10 月 27 日国家环保部和国家质检总局联合发布了《乘用车内空气质量评价指南》，规定了车内空气中 8 种常见的挥发性有机物浓度的设定限值，自 2012 年 3 月 1 日起正式实施。该指南从一定程度上使消费者在车内污染方面的维权有了依据，但该指南并非强制性标准，还没有法律约束力，不能从实质上对车内有害物质进行抑制。

为了提升汽车行业车内空气质量标准，防止车内空气污染对消费者的危害，建议如下：

一、由国家环保部、质检总局牵头建立权威的乘用车内空气质量检测和发布机构，像中国新车评价规程 (C-NCAP) 那样，定期对市场上的新车空气质量进行抽检、发布，给予消费者系统、客观的车内空气质量信息，使消费者真正对车内空气污染有知情权。

二、对于各地的检测机构必须要求通过国家的资质认证，能够出具国家认可和具有法律效力的检测报告。

三、尽快将《乘用车内空气质量评价指南》转变到国家强制性标准。

四、以点带面，由国家环保部、卫生部、人社部牵头，建立健全以预防为主的国家环境与健康政策法规，重点抓监测与防范，实现源头控制，解决危害人民群众健康的突出污染问题，减少环境相关性疾病发生，缓解医院就诊压力，减轻社保负担，确保环境和健康得到有效保护，促进我国经济社会可持续发展。

郭振甫：建议提供差异化公共交通服务产品

全国人大代表、郑州日产总经理郭振甫代表认为，超大城市过速发展，由此带来城市交通拥堵以及环境问题，要从根本上解决这些问题，必须大力发展公共交通、城市适度定位、产业合理布局，使城市发展处在可控范围内。因此，他建议：

一、政府要加强公共交通领域发展差异化公共交通产品的规划，优先配置公共交通服务资源，包括无障碍车在内的“民生车型”发展。

二、改革现行出租车管理体制，为出租车运营者履行公共服务职能提供激励动力。

三、政府加大号召汽车生产商从创新差异化服务产品入手，加大对特殊群体服务产品的研发投入，开发更符合社会发展需求的产品。

四、呼吁政府对已经投入到多功能出租车研发投入的汽车生产商给资金扶持，给予研发扶持，更给予市场开拓以帮助。。

李进巅：四因素致校车安全问题亟待解决

全国人大代表、辽宁曙光汽车集团董事长李进巅在接受访谈时表示：校车问题关系到祖国的未来，关系到学生的安全。该问题近来在国内，特别是 2010 年的 12 月 27 日湖南省校车在接送学生途中，14 人死亡和 6 人重伤这一特大恶性交通事故后，引发了全国人民的震惊和深思。

李进巅认为，中国解决校车的规范问题、安全问题已经到了燃眉之急。对于目前中国校车出现的严重问题，李进巅将其归结为四大因素：

第一，车辆安全难以保证。目前，我国缺少国家标准规范、检验合格的校车，而大部分是用一些公交车、面包车甚至农用三轮车以及一些过期、报废的车辆替代校车，非常不安全。

第二，学校缺乏购车资金。现在，中国生产校车的企业以及主流客车生产厂商都在生产一些国家规范的校车。但是，由于购买校车的资金没有纳入到教育经费当中，财政没有专项款项，导致学校没钱购买，只好用一些其他车辆来代替。

第三，校车运营困难。国家对公交车运营给予补贴。目前，在校车运营方面，国家没有任何的辅助措施，运营比较困难，因为学校运营校车接送孩子需要花费资金，包括维修费、油费和其他的费用，成本高。

第四，国家财政没有校车方面专项的政策支持，导致中国校车状况处在一个比较不规范、不安全而且不能满足学生上下学要求的落后状态。

（资料来源：新浪汽车、搜狐汽车）

分析师声明 Analyst Certification

主要负责撰写本研究报告全部或部分内容的研究分析师在此声明：(i) 本研究报告所表述的任何观点均精准地反映了上述每位分析师个人对标的证券和发行人的看法；(ii) 该分析师所得报酬的任何组成部分无论是在过去、现在及将来均不会直接或间接地与研究报告所表述的具体建议或观点相联系。The analysts primarily responsible for the preparation of all or part of the research report contained herein hereby certify that: (i) the views expressed in this research report accurately reflect the personal views of each such analyst about the subject securities and issuers; and (ii) no part of the analyst's compensation was, is, or will be directly or indirectly, related to the specific recommendations or views expressed in this research report.

一般性声明

此报告并非针对或意图发送给或为任何就送发、发布、可得到或使用此报告而使中信证券股份有限公司及其附属机构（以下统称“中信证券”）违反当地的法律或法规或可致使中信证券受制于相关法律或法规的任何地区、国家或其它管辖区域的公民或居民。除非另有规定，本报告中的所有材料版权均属中信证券。未经中信证券事先书面授权，不得以任何方式修改、发送或者复制本报告及其所包含的材料、内容。所有于此报告中使用的商标、服务标识及标记均为中信证券的商标、服务标识及标记。

本报告是机密的，只有收件人才能使用。本报告所载的信息、材料或分析工具只提供给阁下作参考之用，不是或不应被视为出售、购买或认购证券或其它金融工具的要约或要约邀请。中信证券也不因收件人收到本报告而视其为中信证券的客户。

本报告所载资料的来源及观点的出处皆被中信证券认为可靠，但中信证券不保证其准确性或完整性。除法律或规则规定必须承担的责任外，中信证券不对因使用此报告的材料而引致的损失负任何责任。收件人不应单纯依靠此报告而取代个人的独立判断。本报告所指的证券或金融工具的价格、价值及收入可跌可升。以往的表现不应作为日后表现的显示及担保。本报告所载的资料、意见及推测反映中信证券于最初发布此报告日期当日的判断，可在不发出通知的情形下做出更改，亦可因使用不同假设和标准、采用不同观点和分析方法而与中信证券其它业务部门或单位所给出的意见不同或者相反。本报告不构成私人咨询建议，也没有考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需要。收件人应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况。

中信证券利用信息隔离墙控制内部一个或多个领域，以及部门间之信息流动。撰写本报告的分析师的薪酬由研究部门管理层和公司高级管理层全权决定。分析师的薪酬不是基于中信证券投行收入而定，但是，分析师的薪酬可能与投行整体收入有关，其中包括投行、销售与交易业务。

在法律许可的情况下，中信证券的一位或多位董事、高级职员和/或员工(包括参与准备或发行此报告的人)可能(1)与此报告所提到的任何公司建立或保持顾问、投资银行或证券服务关系，(2)已经向此报告所提到的公司提供了大量的建议或投资服务。在法律许可的情况下，中信证券的一位或多位董事、高级职员和/或员工可能担任此报告所提到的公司的董事。在法律许可的情况下，中信证券可能参与或投资此报告所提到的公司的金融交易，向有关公司提供或获取服务，及/或持有其证券或期权或进行证券或期权交易。

若中信证券以外的金融机构发送本报告，则由该金融机构独自为此发送行为负责。该机构客户应联系该机构以交易本报告中提及的证券或要求获悉更详细信息。本报告不构成中信证券向发送本报告金融机构之客户提供的投资建议，中信证券的董事、高级职员和员工亦不为前述金融机构之客户因使用本报告或报告载明的内容引起的直接或连带损失承担任何责任。

中信证券股份有限公司及其附属及联营公司 2012 版权所有。保留一切权利。

根据中国证监会核发的经营证券业务许可，中信证券股份有限公司的经营经营范围包括证券投资咨询业务。

评级说明

1. 投资建议的比较标准	评级	说明
投资建议分为股票评级和行业评级。	股票投资评级	买入 相对中标 300 指数涨幅 20%以上；
以报告发布后的 6 个月内的市场表现为比较标准，报告发布日后的 6 个月内的公司股价（或行业指数）的涨跌幅相对同期的中信标普 300 指数的涨跌幅为基准；		增持 相对中标 300 指数涨幅介于 5%~20%之间；
		持有 相对中标 300 指数涨幅介于-10%~5%之间；
		卖出 相对中标 300 指数跌幅 10%以上；
2. 投资建议的评级标准	行业投资评级	强于大市 相对中标 300 指数涨幅 10%以上；
报告发布日后的 6 个月内的公司股价（或行业指数）的涨跌幅相对同期的中信标普 300 指数的涨跌幅；		中性 相对中标 300 指数涨幅介于-10%~10%之间；
		弱于大市 相对中标 300 指数跌幅 10%以上

北京	上海	深圳	中信证券国际有限公司
地址：北京市朝阳区亮马桥路 48 号 中信证券大厦（100125）	上海浦东新区世纪大道 1568 号 中建大厦 22 楼（200122）	深圳市福田区中心三路 8 号中信 证券大厦（518048）	香港中环添美道 1 号中信 大厦 26 楼

Foreign Broker-Dealer Disclosures for Distributing to the U.S. 就向美国地区发送研究报告而作的外国经纪商-交易商声明

This report has been produced in its entirety by CITIC Securities Limited Company ("CITIC Securities", regulated by the China Securities Regulatory Commission. Securities Business License Number: Z20374000). This report is being distributed in the United States by CITIC Securities pursuant to Rule 15a-6(a) (2) under the U.S. Securities Exchange Act of 1934 exclusively to "major U.S. institutional investors" as defined in Rule 15a-6 and the SEC no-action letters thereunder. 本报告由中信证券股份有限公司（简称“中信证券”，受中国证监会监管，经营证券业务许可证编号：Z20374000）制作。按照《1934 年美国证券交易法案》下的 15a-6(a) (2) 规则，在美国本报告由中信证券仅向 15a-6 规则及其下《美国证券交易委员会无异议函》所定义的“主要美国机构投资者”发送。