

# 董办简报

2018.11  
2018年第11期



公司名称：北汽福田汽车股份有限公司

地址：北京市昌平区沙河镇沙阳路

邮编：102206

公司网址：[www.foton.com.cn](http://www.foton.com.cn)

投资者热线：010-80716459

## CONTENTS 目录

### 福田快讯

P3 公司近期重要事项

### 决议公告

P8 公司董/监事会、股东大会决议及公告

### 销售快报

P9 福田汽车 2018 年 10 月份产销情况通报

### 证券市场

P11 沪深两市动态

P20 汽车板块动态

### 数据研究

P25 主要汽车上市公司 2018 年 10 月销量汇总

### 监管动态

P28 2018 年 11 月上交所监管案例

# 董办简报

2018 年第 11 期

《董办简报》创办于2006年，内容涵盖公司近期重要事项和决议公告，月度产销情况通报等。

《董办简报》是福田汽车对外宣传的窗口之一，也是公司对内进行沟通的渠道之一。投资者通过《董办简报》可以较为全面地了解近期的公司经营管理情况；公司董事、监事、经理层及员工通过《董办简报》也可以较为全面深入地了解公司近期重要事项的决策及治理情况。

主 办：董事会办公室

主 编：龚 敏

责任编辑：陈维娟

编 辑：李红富

投稿邮箱：[lihongfu@foton.com.cn](mailto:lihongfu@foton.com.cn)

联系电话：010-80708905

版权所有。





## 三年攻坚 福田汽车率先打赢国六排放保卫战

自重型车国六阶段排放标准公布以来，国内各家商用车企都紧锣密鼓积极布局，国六发动机点火、路试的消息不绝于耳，各家车企都希望能在国六排放道路上拔得头筹。近日，福田汽车正式对外透露国六布局进度，旗下福田欧曼 EST 超级卡车搭载福田康明斯 X12 发动机在相继完成黑龙江高寒、吐鲁番高温、昆仑山高海拔测试、PEMS 道路测试、台架测试及 OBD 相关测试等工作后，顺利通过国家生态环境部相关验证，成为国内率先顺利取得大马力的柴油机国六（b）排放认证的产品。在这场商用车排放升级战役中，福田汽车以中国商用车领头羊的责任担当，率先为用户提供满足国六排放标准的商用车产品，更彰显了其三年来所坚守的“国六排放保卫战”的胜利。

### 率先取得大马力柴油机国六（b）排放认证，福田汽车再创行业领先

随着《重型柴油车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》标准的临近，如何用优质的产品响应国家号召、为用户提供优质的国六重卡，成为商用车企的头等大事。而根据国务院《打赢蓝天保卫战三年行动计划》指出，包括京津冀等地区均要提前实施国六，对商用车排放升级提出更高要求。事实上，国六法规脱胎于欧六法规，除了对于排放技术指标的加严，更加入了中国独有的远程监控要求，未来执法机构将可以直接获得车辆使用中与排放性能相关的所有信息。

本次率先通过验证的搭载福田康明斯 X12 发动机的欧曼 EST 超级卡车是福田汽车与福田戴姆勒、福田康明斯的鼎力之作。欧曼 EST 超级卡车由福田戴姆勒汽车链合德美中先进技术及领先的供应链体系联合打造，致力于引领中国商用车及物流行业智慧升级。福田康明斯则秉承康明斯严苛的流程和标准，从开发到测试再到生产保障福田汽车国六产品经过“千锤百炼”，实现环保、动力、经济、效率上的平衡。福田汽车旗下国六动力车型更是依托福田康明斯所提供的超越以往欧六技术的第二代康明斯国六智能控制系统，实现福田汽车用户在使用过程中安心驾驶，而其国六产品独有的超长排放质保期(5年或16万公里)，更为用户的业务盈利保驾护航。

### 三年攻坚有条不紊，福田汽车打赢国六排放保卫战

对福田汽车而言，三年攻坚率先完成国六布局，不仅仅是满足国家环保法规要求，更多的是为了给用户带来更高性能的产品。其实在这场战役中，福田汽车携旗下欧曼、欧马可、奥铃等全系子品牌统一行动，已经实现了全系中重型国六发动机与量产车匹配的稳定性测验，旗下全系商用车已经具备国六排放标准并将陆续通过国家相关部门验证。

“台上一分钟，台下十年功”，福田汽车今日的成就离不开多年来的坚守。2016年7月，福田汽车打响“国六排放保卫战”的第一枪，面对史上最严苛的国六排放标准，福田汽车斥资1.2亿打造“六阶段超低排放实验室”，致力于开发适应法规的新产品满足市场需求，可完全实现对全系商用车六阶段整车产品及排放检测。从2016年底，福田汽车已经携旗下全系产品及福田康明斯在黑河、漠河顺利完成了高寒试验，低温冷启动、尿素解冻、OBD等策略控制各项测试均为合格。2018年8月开始，福田汽车在吐鲁番完成了全系国六产品高温试验，车辆冷却系统功能、驾驶性能、空调功能均表现不俗，而在后续的高原测试中，福田汽车全系产品更是通过高原排放控制、功率下降、增压器性能等各项测试。

多年来，福田汽车投入大量资金和科研力量在产品研发及排放升级中，同时得益于戴姆勒、康明斯等领先全球的合作伙伴资源以及国内外专家学者等学术资源保障，福田汽车将持续为用户提供优质的产品，推动中国商用车排放升级。（来源：福田汽车官网新闻）

## 重磅亮相首届中国商用车大会 福田汽车斩获 2018 年度城市物流车型等多项大奖

11月8日，由中国汽车流通协会主办的首届中国商用车大会在南京江宁会展中心正式拉开帷幕。福田汽车携旗下欧曼 EST-A、欧曼 EST、奥铃新捷运、时代 M3、祥菱 M1 以及欧辉纯电动城市客车等车型重磅亮相，备受瞩目。在各项综合评选中，福田汽车凭借强劲实力荣获 2018 年度城市物流车型、2018 年度城市纯电动客车、2018 年度公路自卸车等多项大奖。

回顾一路走来的历程，二十二年以来，福田汽车一直致力于引领中国商用车技术向上发展。随着智能和环保两大发展趋势的不断深化，福田汽车不断整合世界前沿技术，将智能、绿色先进力量融入到产品研发当中去。欧曼 EST、奥铃新捷运、时代 M3、欧辉纯电动客车等精品不断迭出，印证了其可持续发展的生产研发实力以及在绿色高效、智能互联的技术创新力。大会现场，福田汽车向行业呈现了当前中国商用车科技创新的一系列突出成果。

其中，欧曼 EST-A 超级卡车一直是降本增效的提倡者和引领者，该款超级卡车通过 i-Telligent 智能技术和 Super Fleet 车队管理系统及欧曼 TCO 运盈宝让车辆管理、物流管理、时间管理和成本管理得到了有效优化，在基于互联网主流、标准、开源技术架构，采用云计算、负载均衡技术、大数据技术、容器技术等加持下，全面提升运营效率、降低运营成本和能耗费用，进一步促进了现代物流业的降本增效。

作为福田超级卡车成员之一的奥铃新捷运，更是以前瞻性创新视角，全面提升物流用户的商业价值。在产品价值端体现上，奥铃新捷运一扫重载轻卡低端、低质、低价的沉疴，并通过精准把握城市

及城乡新物流多拉快跑、降本增效的需求痛点，深度契合奥铃品牌在轻卡行业的中高端定位，塑造了科技、智慧、高端的全新产品形象，为物流用户提供了更大选择空间，成为那些在城市物流发展中面临装备升级的终端用户“福音”。

不仅如此，现场一同展现的福田祥菱 M1 作为福田汽车历经四年精心研发的全新一代高品质微卡，更是依托福田汽车在商用车领域的深厚技术沉淀和强大的全球技术资源，全面接轨福田汽车全球供应链体系，在产品品质、承载性、舒适性、安全性等方面处于行业领先水平，为用户呈现全新一代高品质微卡的价值体验。

可以预见的是，随着我国经济高质量发展和产业转型，物流行业也在朝着智能化、高效化的方向演进。作为物流行业发展的重要支撑，物流运输装备的新一轮产品升级势在必行。面对新形势，福田汽车积极发挥带头作用，展现其对未来商用车智能高效物流等各种应用场景的准确认识与深刻理解，积极推动中国商用车产业发展。在新能源领域，福田汽车实现了绿色蓝图的全面布局，打造覆盖微卡、轻卡、中卡、客车、专用车等，引领中国乃至全球新能源汽车发展方向。大会现场，福田汽车携欧辉纯电动客车亮相现场，向行业展示多年来在新能源技术、产品性能及运营解决方案等方面积累的经验和创新。

既以前瞻性战略视角引领物流用户价值升级及未来物流竞争格局变化，又通过纯电动、氢燃料电池、自动驾驶等技术探索全方位部署未来，在新技术不断席卷汽车行业的大变革浪潮中，福田汽车不惧挑战，始终领跑中国商用车智慧变革，实现了领导品牌的重要价值担当。

（来源：福田汽车官网新闻）

## 第十六届中经之夜盛大启幕，福田汽车荣膺“2018年度卓越表现奖 最佳技术突破奖”

11月20日，以“创变中国——新起点、新共识”为主题的2018（第十六届）中国企业竞争力年会中经之夜在北京隆重举行。来自全球知名学者、企业大咖、新锐技术代表以及新闻媒体近千名参会嘉宾共同出席了这一洞悉未来发展走向的盛会。在2018卓越表现奖评选中，福田汽车凭借在新能源、自动驾驶技术、国六产品领先布局等领域的不俗表现，脱颖而出，一举斩获“2018年度卓越表现奖最佳技术突破奖”重量级奖项。这是专业评审专家对福田汽车的高度肯定和认可，也是福田汽车多年持续良好经营取得的硕果。

众所周知，中国制造正处于继往开来的关键转折期，唯有创新方能引领变革。多年来，福田汽车一直专注于商用车领域的绿色品质升级及未来创新技术部署，致力于在货运、公交、城建、环卫等模块，为绿色城市生活提供一体化的解决方案，树立了行业发展创新标杆，成为中国制造科技创新典

范。当科技创新遇见权威评选，福田汽车斩获的新殊荣再次印证了福田汽车在行业突破和技术创新的领先地位。

纵观一路走来，福田汽车始终坚持自主创新，技术成果显著，在新能源领域的诸多建树，体现福田汽车多年以来的自主品牌实力担当。作为我国新能源汽车最早产业化、产品线最全的企业之一，福田汽车已形成新能源商用车全系列发展，产品覆盖城市绿色出行、城市绿色物流等全领域，包括微卡、轻卡、中卡、VAN类、客车等。尤其是在氢燃料技术方面，福田汽车抢先布局氢燃料电池商用车领域，早在十余年前就率先扛起国内氢燃料研究大旗，在示范推广上逐步突破，如今领先行业实现了氢燃料电池电动客车产业化以及批量商业化开发运营。同时，福田汽车在国内较早成立新能源产业基地，并承担多个国家、北京市各类重大项目，形成了协作共赢、资源共享的新能源产业发展新局面。不仅如此，福田汽车的新能源产品在新能源技术、产品性能及运营解决方案等方面均领先行业，并屡次代表中国自主品牌走上 APEC 会议、杭州 G20 峰会、全球清洁能源峰会、韩国平昌冬奥会等世界级舞台。据悉，2022 年福田汽车新能源产品将作为北京冬奥会的官方指定用车为赛事提供全程出行保障服务，再次向世界展示中国新能源汽车品牌的卓越风采。

面向未来，福田汽车还积极推进商用车自动驾驶技术发展前行，体现出企业在智能新时代的强大应变能力。现阶段福田汽车已在自动测试场和开放道路上进行了一系列实测，完成了数据积累和技术储备，并在之前重庆市自动驾驶道路测试启动仪式上，领先行业取得中国首个商用车自动驾驶路测牌照。另外，在首届 i-VISTA 自动驾驶汽车挑战赛上，福田智蓝车队所向披靡、攻无不克，AEB 自动紧急制动系统、自动驾驶创新应用两个项目均获得满分，为自动驾驶技术实现产业化、商业化奠定了良好的基础。基于已有的发展优势，福田汽车正在积极拓展自动驾驶技术应用范围，其中包括将轻卡自动驾驶技术应用于短途园区物流，中卡自动驾驶技术应用于园区环卫，重卡自动驾驶技术应用于矿山、港口，并将于 2019 年根据不同的客户需求，逐步将福田汽车自动驾驶产品推向示范运行市场，从而助力推动国内自动驾驶技术升级。

顺应绿色新能源的发展浪潮，全力护航蓝天保卫战，面对史上最严苛的国六排放标准，福田汽车斥巨资致力于开发适应法规的新产品满足市场需求，实现对全系商用车六阶段整车产品及排放检测。随着旗下福田欧曼 EST 超级卡车搭载福田康明斯 X12 发动机成为国内率先顺利取得大马力的柴油机国六（b）排放认证，福田汽车逐渐推进全系中重型国六发动机与量产车匹配的稳定性测验，全面布局国六绿色蓝图。近日，福田时代国 VI 专用车产品全国首发，面对新时代下的排放标准，提供了专业的专用车解决方案，彻底解决了因国 VI 分阶段执行给用户带来的困扰。福田汽车以科技创新的匠心品质，为构建绿色交通、低碳环保型的交通业态贡献了自己的力量，再次向业界证明了企业发展的非凡实力。

时至 2018，中国企业如何实施创新驱动战略？如何促进新旧动能继续转换，打开市场新格局？福田汽车深化远瞻性思维，前瞻行业竞争力，聚焦国六排放升级以及绿色新能源变革发展，引领自动驾

驶等智能化创新前行，构筑出了强大品牌向上新动能，印证了其可持续发展的生产研发实力以及在绿色高效、智能互联的技术创新力。

（来源：福田汽车官方新闻）

## 福田汽车与华夏银行北京分行签署战略合作协议

11月16日，福田汽车与华夏银行北京分行在北京签署战略合作协议。福田汽车将依托华夏银行的优势，助力实现产业链金融、后市场业务推进等目标。华夏银行北京分行行长李大营，华夏银行总行战略客户部副总经理何存，华夏银行北京分行党委委员王胜春，福田汽车党委书记、总经理巩月琼，福田汽车高级副总裁李艳美等领导出席并见证签约仪式。

签约仪式前，李大营行长一行参观了福田车联网大数据平台，详细了解了福田汽车工业互联网战略规划与实际应用。随后，双方领导就汽车产业链协同开发合作进行了交流探讨。

李大营行长表示，华夏银行与福田汽车在合作中建立了互信互利的良好关系。福田汽车后市场业务开发与金融服务产品走在行业前列，华夏银行有充足的资金，配以福田汽车众多的客户群和先进的车联网平台，双方合作空间大，前景光明。

巩月琼总经理表示，汽车后市场规模庞大，行业利润也向后市场转移。福田金融已实现保险、二手车、ETC等项目突破和运营，下一步将重点开发终端客户保险和运营贷等，希望双方发挥各自优势，深入合作，深耕商用车汽车后市场金融业务，为用户提供运营及生活全方位金融服务。

（来源：福田汽车集团新闻）

## 决议公告

### 北汽福田汽车股份有限公司

#### 关于获得政府补助的公告

自2018年10月9日至今，公司收到短险政府补助、生态补偿资金、科技发展计划经费、产业扶持补助资金等共10笔政府补助，共计36,352,700.00元（不含以前年度政府补助由递延收益转入损益的金额，未经审计）。详见上海证券交易所官网或福田汽车官网公布的临2018—103号公告。

### 北汽福田汽车股份有限公司

#### 2018年第五次临时股东大会决议公告

福田汽车2018年第五次临时股东大会于11月15日在公司1号楼109会议室召开。出席会议的普通股股东和恢复表决权的优先股股东及其持有股份情况如下：

1、出席会议的股东和代理人人数	53
2、出席会议的股东所持有表决权的股份总数（股）	2,571,352,389
3、出席会议的股东所持有表决权股份数占公司表决权股份总数的比例（%）	38.5502

大会审议通过了：

1、关于公开挂牌转让北京宝沃汽车有限公司67%股权的议案

详见上海证券交易所官网或福田汽车官网公布的临2018—104号公告。

### 北汽福田汽车股份有限公司

#### 董/监事会决议公告

2018年11月15日至11月26日，本公司以通讯方式召开了董/监事会，审议通过了《关于2019年度关联交易的议案》、《关于董事会授权经理部门2019年度公司融资授信额度的议案》、《关于2019年度担保计划的议案》、《关于2019年度对北京安鹏中融投资发展有限公司下属子公司按股比担保暨关联交易的议案》、《关于召开2018年第六次临时股东大会的议案》。

详见上海证券交易所官网或福田汽车官网公布的临2018—106-111号公告。





# 销售快报

## 福田公司 2018年10月份产销情况通报

产品类型			销量(辆)					产量(辆)				
			本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减	本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减
汽车产品	商用车	货车	2346	3646	32228	25437	26.70%	2162	3648	31623	25455	24.23%
		重型货车	2346	3646	32228	25437	26.70%	2162	3648	31623	25455	24.23%
		重型半挂牵引车	3682	6146	41026	56926	-27.93%	3771	6316	39486	57247	-31.03%
		重型非完整车辆	1564	168	20725	14251	45.43%	1042	1114	20952	17009	23.18%
		中型货车	1149	1236	8846	11263	-21.46%	1218	2231	10318	15168	-31.98%
		中型非完整车辆	30	0	501	2	24950.00%	38	0	539	15	3493.33%
		中重型货车小计	8771	11196	103326	107879	-4.22%	8231	13309	102918	114894	-10.42%
		其中欧曼产品	7594	9978	87940	96865	-9.21%	6997	11248	85852	100298	-14.40%
		轻型货车	28473	27519	264987	238378	11.16%	26665	28424	265142	233533	13.54%
	微型货车	98	2221	5921	47473	-87.53%	97	2302	6044	47183	-87.19%	
	客车	109	468	1588	4829	-67.12%	122	600	1670	4999	-66.59%	
	大型客车	0	0	6	3	100.00%	0	0	11	2	450.00%	
	大型客车非完整车辆	0	0	6	3	100.00%	0	0	11	2	450.00%	
	中型客车	126	331	1281	1263	1.43%	195	322	1425	1418	0.49%	
	大中型客车小计	235	799	2875	6095	-52.83%	317	922	3106	6419	-51.61%	
轻型客车	3010	2267	27694	26986	2.62%	2951	1963	27552	26241	5.00%		
乘用车	基本型乘用车	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	多功能乘用车	639	1700	13239	18553	-28.64%	561	1600	14151	18584	-23.85%	
	运动型多用途乘用车	3385	4266	29095	36331	-19.92%	3200	4307	28088	36601	-23.26%	
	交叉型乘用车	190	323	1740	4727	-63.19%	156	241	1745	3949	-55.81%	
	合计	44801	50291	448877	486422	-7.72%	42178	53068	448746	487404	-7.93%	
其中 新能源汽车			196	543	1878	3295	-43.00%	191	793	1935	3545	-45.42%
发动机产品	福田康明斯发动机		13186	25523	198144	224119	-11.59%	14634	24210	202107	222975	-9.36%
	柴油发动机		2427	3477	36106	45840	-21.23%	2323	2936	35560	48326	-26.42%
	汽油发动机		6545	7041	70146	74975	-6.44%	6426	7072	70402	79686	-11.65%
	合计		22158	36041	304396	344934	-11.75%	23383	34218	308069	350987	-12.23%



注:

1. 本表为销售快报数据，具体数据以定期报告数据为准。
2. 欧曼品牌归属于福田戴姆勒，福田戴姆勒与福田康明斯是 50：50 的合资公司。
3. 新能源汽车包括纯电动汽车、氢燃料电池汽车、插电式混合动力汽车。
4. 鉴于新能源汽车产销量为投资者较为关注的信息，从 2016 年 7 月 1 日起，新能源汽车产销量在月度各产品产销快报中体现，单笔低于 1000 辆的新能源汽车订单不再单独或汇总公告。

证券市场

# 沪深两市动态

## 认真落实证监会指导意见 抓紧修订停复牌规则

11月6日，证监会发布《关于完善上市公司股票停复牌制度的指导意见》（以下简称《停复牌指导意见》），明确了停复牌的原则、理念以及基本要求。《停复牌指导意见》出台后，得到市场广泛认同，普遍认为监管机构通过制度重塑，能够更好地发挥市场机制作用，规范公司运行，维护好市场秩序。上交所将按照《停复牌指导意见》的要求，抓紧落实，尽快修订停复牌规则，培育形成以不停牌为原则、停牌为例外，短期停牌为原则、长期停牌为例外，间断性停牌为原则、连续性停牌为例外的长效机制。

### 一、循序渐进深化停复牌改革，沪市公司已基本解决停牌早、停牌多、停牌长的问题

股票停复牌是证券市场的一项基础性制度，是维护市场公平和秩序的重要保障。近几年，在证监会指导下，上交所已循序渐进开展停复牌制度建设和完善工作。2014年，已发布专项业务规则，并于2016年结合实践情况对其做出修订，减少停牌事由，压缩停牌时间，强化信息披露要求。在明确规范和导向下，上交所坚持从严执行和监管，沪市上市公司停复牌行为得到有效约束，市场早期关注的停牌早、停牌多、停牌长等现象已经得到根本性扭转。

今年下半年以来，股票交易市场出现一定调整，上交所在证监会统筹部署下，依法依规，及时做出相应监管安排。对于可以通过分阶段披露的事项，严格把关，防范了集中停牌可能对市场流动性造成的冲击，维护了市场稳定运行。最近一段时间，沪市停牌公司已减少到日均10家左右，占全部沪市公司家数约0.7%。这些停牌公司中，有些是因为重大资产重组事项比较复杂，耗时较多；另有一些是因为公司确实存在重大风险或者重大无先例事项，情况比较复杂，为切实维护公司和投资者利益，给予了公司一定停牌时间。我们也将督促相关各方，加快重大事项推进，积极化解风险，及早恢复股票正常交易。

### 二、停复牌理念已有共识，分阶段披露重大事项有利于维护市场平稳运行

现阶段，沪市上市公司停复牌监管取得一定成效，停复牌实践问题一定程度上得到化解，这有赖于制度的不断夯实和扎实推进，也得益于市场各方共识的逐渐形成。近几年来，监管机构持

续对内幕交易、概念炒作、忽悠式重组等乱象依法全面从严监管，市场秩序已经明显得以改善。同时，通过制度约束和引导，沪市上市公司停复牌业务办理日趋审慎，保密意识不断增强，以分阶段信息披露代替停牌理念逐渐形成，投资者交易权利维护得到应有重视。在这个过程中，市场参与主体尤其是上市公司对停复牌的认识趋于一致，少停、短停、临停成为普遍共识。这些转变，为停复牌卸载额外附加功能，回归制度本源奠定了现实基础，提供了有利保障。

目前，沪市上市公司筹划重大事项，已主动通过及时的信息披露和全面的风险提示代替停牌。从实践情况来看，市场运行总体表现平稳，没有出现股价急涨急跌情况，公司筹划事项也能够平稳推进。今年以来，沪市已有29家公司在不停牌的情况下，通过分阶段披露，筹划并推进重组事项。从二级市场股票交易看，29家公司披露筹划重组公告后3个交易日，剔除大盘涨跌影响平均涨幅约2.82%。其中，有11家公司已披露重组方案，其后3个交易日剔除大盘涨跌影响，平均涨幅约2.77%。从公司推进事项进程看，29家公司中，仅有3家因后续出现各种变化终止重组事项，绝大多数公司正常推进。这些情况表明，上市公司在不停牌少停牌的情况下，能够按照分阶段披露原则推进重大事项，也能够保障市场平稳运行，维护市场必要的流动性，维护投资者正当的交易权利。

### 三、认真落实证监会《停复牌指导意见》，抓紧修订停复牌业务规则

《停复牌指导意见》总结了近年来我国资本市场停复牌监管实践，立足分阶段信息披露，形成了清晰、明确的停复牌原则、理念，是今后一段时间作为指导停复牌工作的准绳。在具体安排上，《停复牌指导意见》明确要求减少停牌事由、压缩股票停牌期限、严格停复牌程序、强化信息披露义务，并建立股票停牌时间与成份股指数剔除挂钩机制和停牌信息公示制度。上交所将按照这些要求，抓紧修订完善停复牌规则，将工作落到实处。

目前，上交所已经按照《停复牌指导意见》要求，开展配套制度完善修订工作，将尽快对外公开征求意见。在规则修订中，主要思路是要区分上市公司重大事项的类型和影响大小，严格贯彻分阶段披露原则。对于常规事项，上市公司应当直接披露；对于影响重大、确有必要停牌的，压缩停牌时间，避免长期停牌。同时，强化停复牌责任，要求上市公司董事长、董事会严格履行程序，审慎决策，公司控股股东以及重大事项相关参与方积极配合，做好停复牌和信息披露工作。对于滥用停牌、拖延复牌的情况，将从严监管、严肃追责。

（来源：上海证券交易所官方网站）

**积极上交所理事会就设立科创板并试点注册制等事项听取业内意见**

11月13日，上交所召开第四届理事会第十次会议，并邀请会员监事列席。会议审议了《会员管理规则》修订、《财务预算调整方案》等提案，并就设立科创板并试点注册制听取了会员理事和监事的意见与建议。

为充分听取大家的意见，上交所理事会事先表示不对会议内容预设任何观点，不就任何建议做正式表态。与会会员就科创板定位、上市企业门槛、交易制度设计、注册制如何试点等议题进行了热烈的讨论。

大家认为，科创板不能只看成一个板块，应该是一个独立的新市场，要承担中国资本市场改革创新的重任，要有新的监管逻辑，独立的市场定位和制度。科创板要聚焦国家创新驱动和科技发展战略，开板初期应“求质不求量”，会员应做好上市资源储备，成熟一家申报一家。要有一套措施强化中介机构的责任和权利，通过证券公司资本约束等新制度让中介机构勤勉尽责。希望尽快明确规则，稳定市场预期。

上交所理事长黄红元在总结发言时表示，各位会员理事和监事是整个行业选出的代表，感谢大家积极出谋划策，希望大家根据各自专长为设立科创板并试点注册制提供良方。上交所将认真听取大家的意见与建议，抓紧方案的制定和推出，稳妥推进设立科创板并试点注册制相关工作，待方案制定完毕后将履行报批程序，并公开征求意见。

同时，上交所认真学习了中国证监会党委书记、主席刘士余就市场关注的重点问题接受记者采访时的谈话精神，将坚决贯彻落实中国证监会关于维护当前资本市场稳定健康发展的一系列工作部署，深入推进法治化、市场化、国际化建设，加快形成融资功能完备、基础制度扎实、市场监管有效、投资者权益得到充分保护的资本市场。

（来源：上海证券交易所官方网站）

### 上交所正式发布重大违法强制退市新规

2018年11月16日，上交所在前期征求意见的基础上，正式发布实施《上海证券交易所上市公司重大违法强制退市实施办法》（以下简称《实施办法》），同时发布《上海证券交易所股票上市规则（2018年11月修订）》和《上海证券交易所退市公司重新上市实施办法（2018年11月修订）》。在此过程中，上交所广泛吸收市场各方意见，凝聚共识，明确了重大违法强制退市的具体违法情形和实施程序，制定了标准更客观，程序更透明，针对性更强，威慑效果更好的重大违

法强制退市相关业务规则。退市新规的发布实施，将进一步夯实基础制度，规范市场出口，引导合规发展理念，提升上市公司整体质量。

### 一、坚决贯彻证监会决定，上交所切实担起退市实施主体责任

2018年7月27日，证监会正式发布《关于修改〈关于改革完善并严格实施上市公司退市制度的若干意见〉的决定》（以下简称《决定》），要求完善重大违法强制退市的主要情形，强化证券交易所的退市制度实施主体责任。根据证监会决定，上交所充分发挥一线监管职能，建立起了权责清晰的决策机制、程序规范和认定标准。本着从严掌握的原则，依法对相关公司股票实施退市风险警示、作出暂停上市或终止上市的决定。本次退市制度改革，上交所制定并发布了《实施办法》，相应修订了《股票上市规则》《退市公司重新上市实施办法》等相关规则。

2016年，博元投资因重大信息披露违法，被依法依规终止上市，成为资本市场第一家因重大违法被终止上市的公司。这一实践得到市场各方的认可，也为后续改革提供了有益的借鉴。这次退市改革中，上交所认真总结实践经验，按照证监会《决定》的原则要求，对重大违法强制退市情形进行了相对类型化、具体化的规范，完善了重大违法强制退市的情形，提高了规则的可操作性。新规主要是明确了证券重大违法和社会公众安全重大违法两类强制退市情形，特别是对于上市公司严重危害市场秩序，严重侵害社会公众利益，造成重大社会影响的，专门作为一类退市情形进行规范。上述系列规则的发布实施，是上交所坚决贯彻证监会要求、发挥证券交易所的一线监管职责的重要体现，充分落实了证监会本次退市改革的基本原则和改革目的。

### 二、优化证券重大违法强制退市情形，增强实践操作性

从证券重大违法退市整个制度设立来看，主要围绕的是相关证券市场信息披露违法行为是否影响上市地位。因此，实施办法围绕上述主旨，在原来欺诈发行和重大信息披露违法两大领域的基础上，进行了类型化规定，明确了4种重大违法退市情形，即首发上市欺诈发行、重组上市欺诈发行、年报造假规避退市以及交易所认定的其他情形。这4种情形集中围绕违法行为是否影响公司的上市地位进行规范，相关标准更加明确、客观、细化，为后续执行提供了充分可靠的依据。

证券重大违法强制退市情形中，欺诈发行主要是立足首发上市和重组上市中，申请或披露文件是否存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并被证监会依据《证券法》相应条文予以行政处罚，或者被人民法院判处欺诈发行罪。其立法逻辑在于欺诈发行的公司，自始获取上市地位时

即存在瑕疵。将其清出市场能够维护整个市场诚实信用的基础，也有利于从严规范资本市场入口；对于年报造假规避退市的情形，主要规范逻辑是衡量公司在上市期间是否隐瞒了已触及财务类退市指标而应当终止上市的事实。出现这类情形的上市公司，其信息披露已严重背离了公司真实财务状况，无法向投资者提供关键的定价信息和投资决策参考，扭曲了市场正常定价机制和淘汰机制。无论是从其自身财务状况，还是信息披露的合规水平来看，均不适宜继续留在沪市主板市场，应当依据上市规则予以退市。如其通过财务造假维持上市地位，则扰乱了信息披露秩序，破坏了市场的价值发现功能，也严重损害了投资者的利益，需要从严监管，将其退市。

在前期公开征求意见过程中，有反馈意见提出，征求意见稿中规定的多次受到信息披露违法行政处罚，以及受到违规披露、不披露重要信息罪刑罚两种重大违法退市情形，虽然能够体现依法从严监管的要求，但其着眼点在于行政处罚或者刑事制裁本身，难以实际体现违法事实和危害程度是否影响上市地位这一判断逻辑，且所针对的情形也能为其他几种类型所覆盖。因此，经审慎讨论，不再单独列入这两类情形。

### 三、新增社会公众安全类重大违法强制退市情形，回应社会期待

证监会7月27日发布的决定中，新增了涉及国家安全、公共安全、生态安全、生产安全和公众健康安全等领域的重大违法行为，应予退市的规定。此前，征求意见时也有意见认为，对于严重损害国家利益、社会公共利益的重大违法行为，也应纳入强制退市范围。相应地，上交所在退市新规中，明确了这类重大违法强制退市情形。此类情形的规范逻辑主要包括如下三个方面：

第一，出现社会公众安全类重大违法行为，表明上市公司生产经营价值取向与其应当承担的社会责任发生严重背离。《公司法》规定，公司从事经营活动，应当遵守社会公德、商业道德、承担社会责任。上市公司具有区别于一般企业的公众属性，在创造利润、对股东和员工承担法律责任的同时，更要承担对消费者、社区、环境等利益相关者的责任。资本市场的相关法律规范，也要求上市公司在生产过程中，切实承担起在社会、环境、公益和诚信等方面的综合公众责任。如果在涉及社会公众安全等领域出现重大违法行为，表明公司生产经营的价值取向出现严重偏差，实难担负公众公司应有的职责和使命。

第二，社会公众安全类重大违法行为，不仅损害资本市场投资者的利益，更直接影响整个社会的公共利益乃至国家利益，为资本市场立法和监管的价值本位所不容。《证券法》第一条，即将维护社会经济秩序和社会公共利益作为立法宗旨之一，这也是资本市场监管的根本宗旨。上市

公司如果在涉及社会公众安全的领域存在重大违法行为，说明其在利用资本市场之便，行危害社会之实，严重违背了市场准入的基本要求，应当严肃处置，并将其清出市场。

第三，上市公司存在社会公众安全类重大违法行为，往往会被剥夺生产经营的资格许可，丧失持续经营能力，客观上不应也无法再维持其上市地位。例如，上市公司如果被吊销营业执照，则必须依法解散和注销，主体不再存续；如果被吊销主营业务生产经营许可证件，则其丧失继续开展主营业务的法律资格。对于前者，本身即属于现有的退市情形；对于后者，公司已失去持续盈利能力，如果任由其滞留资本市场，无疑将对投资者和社会公众造成二次伤害。

在社会公众安全类重大违法强制退市的具体情形方面，主要类型化和具体化为三种情形：其一，上市公司或其主要子公司被依法吊销营业执照、责令关闭或者被撤销；其二，上市公司或其主要子公司依法被吊销主营业务生产经营许可证，或者存在丧失继续生产经营法律资格的；其三，本所根据上市公司重大违法行为损害国家利益、社会公共利益的严重程度，结合公司承担法律责任类型、对公司生产经营和上市地位的影响程度等情形，认为公司股票应当终止上市的。

#### 四、严格重大违法强制退市程序，明确市场预期

退市新规设置了比较严谨规范的退市决策和实施程序。首先是设置了上市委员会决策机制，规定上市委员会以相关行政机关行政处罚决定、人民法院生效裁判认定的事实为依据，对上市公司行为是否严重影响上市地位，是否应当对其实施重大违法退市进行审议，作出独立的专业判断并形成审核意见。对相关审议决定，例如上市委员会的审议期限、发出认定意见告知书、提出申辩和听证、做出退市决定等环节的期限，均予以了明确。其次，给予当事人合理的救济途径和救济手段，主要是给予涉嫌重大违法退市的上市公司申请听证、书面陈述和申辩、要求复核等权利，维护了其正当的程序保障权利，保障了当事人的基本权利。再次，明确了重大违法退市的相关环节，即停牌、退市风险警示、暂停上市和终止上市，将暂停上市期间由一年缩短为六个月，提高了退市实施效率。

另外，退市改革方案对重新上市条件也作了修改。对于在市场入口即违法的欺诈发行公司，违法行为恶性较大、反响强烈，新规不再给予其重新上市的机会；其他重大违法退市的公司需要在股转公司挂牌转让满5个完整会计年度方可申请重新上市。同时，对于因触及重大违法强制退市情形后进入退市程序的公司，除相关行政处罚决定、司法裁决被依法撤销、确认无效或者依法



变更等情形外，将不再允许其恢复上市，以传递从严实施重大违法退市的信号，进一步明确市场预期，避免退市过程出现不必要的反复，引发市场投机炒作。

### 五、多举措完善配套机制，维护中小投资者利益

投资者保护工作是资本市场重要制度改革完善的出发点和落脚点。退市制度作为资本市场的基础性制度之一，直接关涉投资者利益，矛盾纠葛较为集中，利益诉求较为复杂。对于直接持有上市公司股票的投资者而言，公司股票退市，投资者将因此失去主板市场交易机会。但整体上看，将扰乱市场秩序，危害社会的公司清出市场，能够净化市场环境，健全市场优胜劣汰机制，促使公司规范经营，真正提升上市公司质量，是维护投资者权益的治本之策。

这次退市改革中，在具体的投资者保护措施方面，主要从上市公司信息披露、风险警示制度设计、相关主体权利限制、责任主体纪律处分等方面作出具体安排。在上市公司面临退市风险时，及时督促其对外披露，进行风险揭示。在退市的程序中，设置了退市风险警示制度，在交易机制等方面进行了规制。这一系列制度的设计，就是要促使投资者理性投资，充分考虑投资决策与风险承担能力之间的匹配性。除此之外，前一阶段发布的减持规则中，已经规定上市公司因涉嫌证券期货违法犯罪，在被中国证监会立案调查或者被司法机关立案侦查期间，以及在行政处罚决定、刑事判决作出之后未满6个月的，上市公司大股东不得减持股份。同时，我们也注意到，证券市场虚假陈述民事赔偿机制已经日趋成熟，人民法院对此类案件的审判力度也逐步加大，投资者可以通过司法渠道实现利益诉求。实践中，已有不少个案的投资者通过司法途径得到救济。

### 六、明确规则衔接安排，保障退市新规平稳实施

这次新规发布后，为保障新规平稳实施，在新老规则衔接上作了比较具体的安排：

一是证监会《决定》施行前，上市公司已被认定构成重大违法行为或者依法移送公安机关，并被作出终止上市决定的，适用原规则；《决定》施行后，上市公司被有关行政机关行政处罚或者生效司法裁判认定存在违法行为的，无论其违法行为发生时点，上市公司因其该等违法行为的暂停上市、终止上市，均适用新规。这一安排，与证监会《决定》的原则是一致的，主要是考虑到相关处罚决定或者司法裁判认定存在违法行为时，即可能对公司的上市地位产生重大影响，以此适用新规，符合实际情况，符合退市新规的规范逻辑，也是从严治市、净化市场环境、促进优胜劣汰的必然要求。

二是关于年报造假重大违法新老划断的起算时点。考虑到重大违法退市制度系2014年11月证监会发布退市改革若干意见后才正式实施，因此以2015年的年度报告作为《实施办法》第四条第（三）项年报造假重大违法退市情形新老划断的起算点，即追溯后自2015年起连续会计年度财务指标触及终止上市标准的才予以退市，而2014年及其以前年度的财务情况不再考虑。例如，公司年报造假规避净利润退市指标，在2018年年报披露后，经行政处罚认定，追溯调整后2015年至2018年连续四年亏损，则将对公司股票实施重大违法强制退市。又如，公司年报造假规避净资产退市指标，在2017年年报披露后，经行政处罚认定，追溯调整后2015年至2017年连续三年净资产为负的，也将对公司股票实施重大违法强制退市。

三是关于在新规实施前已经完成重组上市的规则适用。如果重大违法的上市公司在新规实施前已经“脱胎换骨”，公司控制权、主营业务等均发生了变化，再予退市不尽合理。对此，《实施办法》施行前，重大违法上市公司已经合法合规完成重组上市，且重大违法事项均发生在该次重组上市之前，也与该次重组上市无关的，可以向本所申请不对其实施重大违法强制退市；《实施办法》正式施行后，重大违法上市公司再进行重组上市的，仍将严格按照新规实施强制退市。重组方应当做好尽职调查，避免因上市公司重组上市前的重大违法行为而被强制退市。

四是关于重新上市制度的新旧适用安排。新规实施前，已因重大违法被本所决定股票终止上市的公司，在新规施行后36个月内申请重新上市的，仍适用原规则。

## 七、落实上位法要求，同步修订上市规则相关内容

这次《股票上市规则》修订，除了落实证监会决定的要求，进一步优化和明确重大违法强制退市的实施程序，还增加了落实《证券交易所管理办法》等有关内容。主要是丰富交易所一线监管的手段，新增了上交所对上市公司现场检查、调阅检查保荐人和证券服务机构工作资料等监管手段，还规定了向相关主管部门出具监管建议函、收取惩罚性违约金等日常监管措施和纪律处分的类型。同时，强化对纪律处分对象的权利保护，明确了当事人在纪律处分中的听证权利及对纪律处分的复核权利。针对《证券交易所管理办法》的其他修订内容，也相应予以落实，包括明确上市协议、声明与承诺是上交所的重要监管依据，将本规则适用对象的范围扩大至发行人和重大资产重组交易对方等。

另外，根据证监会修订后的《信息披露编报规则第14号》，将上市规则中的“非标准无保留审计意见”的表述统一修改为“非标准审计意见”，取消了对因明显违反会计准则及披露规范而

被出具非标准审计意见的上市公司实行停牌处理的相关规定。同时，也取消恢复上市保荐人主办券商资格要求，并规范董监高对外发布信息行为。

综上，本次退市制度改革广泛征求各方意见，集中反映市场共识，是完善市场主体退出机制的重要努力。退市制度发布实施后，上交所将担起主体责任，严格执行新规，对于触及重大违法强制退市情形的上市公司，有一家退一家。同时，我们也将做好对上市公司的服务，督促引导上市公司做好经营基本功，切实提高自身质量，推动证券市场健康发展，维护投资者根本利益。

(来源：上海证券交易所官方网站)

### 上证指数 K 线图



(上证指数 K 线图，截至 11 月 28 日)

### 福田汽车股价走势图



(福田汽车股价走势图，截至 11 月 28 日)

# 汽车板块动态

## 密歇根大学利用虚拟现实技术将自动驾驶车辆测试成本降为零

据外媒报道，密歇根大学 Mcity 测试机构最新发布了一份白皮书，表示增强现实技术可以将网联汽车和自动驾驶汽车（CAV）的测试速度提高 1,000 至 100,000 倍，并且将车辆额外的测试价格降低到几乎为零。

与传统的驾驶员驾驶的汽车和卡车相比，自动驾驶研发带来了更多挑战。除了需要测试可靠性和乘客安全性之外，无人驾驶车辆必须能够防止和避免碰撞事故，而这需要测试无数次碰撞事故，有些可能在传统汽车上都会很少发生的碰撞事故。

U-M 交通运输研究所（UMTRI）的一个工作团队研发出一种新型独特测试方法，该方法使用增强现实技术，将现实世界与虚拟世界相结合，创造出一种更快、更有效、更具经济效益的 CAV 测试方法。

该团队在 Henry 刘教授的带领下，借鉴了视频游戏技术和其他虚拟技术，创造了一个增强现实世界，U-M Mcity 测试机构内的真实车辆可通过网联汽车通信技术，实时与计算机创建的车辆互动。研究人员能够在 UMTRI 密歇根交通实验室创建测试车辆和计算机创建的虚拟车辆进行交互的测试场景，UMTRI 密歇根交通实验室也是 Mcity 测试机构的控制中心。

根据该白皮书所说，测试的观察者可以看到测试车辆正接近交通信号灯，并且在距离交叉路口几码处的地方停了下来，以避免追尾已经停在交通信号灯下的由计算机创建的“虚拟”汽车。计算机创建的虚拟交通元素正使用安全无线技术传播到 Mcity 的测试车辆，从而让真实车辆和虚拟车辆可互相通信，并可与测试场的基础设施通信。

刘教授表示：“为了让公众广泛采用无人驾驶车辆，必须首先证明无人驾驶车辆是安全且值得信赖的，而这需要严格广泛的测试来证明，否则还需要十多年才可实现。虚拟现实测试不仅更高效、更安全，而且可以确保无人驾驶车辆可靠地运行，具有防止和避免碰撞的能力。我们的新程序已经证明可以加速和降低自动驾驶测试成本，而且可以通过计算机创建交通场景虚拟库，在没有损坏或人员受伤的情况下进行自动驾驶测试。”

（来源：盖世汽车网）

## 小鹏汽车携手 NVIDIA 打造 L3 级自动驾驶

11 月 21 日，小鹏汽车与全球芯片巨头 NVIDIA 及 NVIDIA 中国合作伙伴德赛西威在英伟达全球 GTC 大会首日签订三方战略合作协议，共同研发适配中国交通环境和驾驶场景的 L3 级自动驾

驶技术。基于 Xavier 的强大硬件基础，小鹏汽车将提供自主研发的中国式自动驾驶软件系统，携手德赛西威完成自动驾驶计算平台的硬件开发，计划从 2020 年开始，在小鹏汽车的新款车型上分阶段实现 L3 级中国式自动驾驶功能，逐步实现城市间多种路况的全自动驾驶、停车场内自动寻找车位并泊车、早晚高峰拥堵巡航、高速公路自动切换最佳车道并保持连续自动驾驶以及基于导航最佳路线，个性化定制路线的自动驾驶。

小鹏汽车自动驾驶副总裁谷俊丽博士、NVIDIA 全球汽车业务发展副总裁 Rishi Dhall 及德赛西威总经理高大鹏出席了签约仪式，并宣布三方将持续开展深入的合作，在硬件层面合作的基础上，还将在数据采集与标定、软件开发、云端训练等层面深入交流。

小鹏汽车与英伟达、德赛西威签署战略合作协议

小鹏汽车此次使用的 Xavier 是 NVIDIA 于 2018 年初最新发布的 AI 超级计算芯片，也是全球首个量产的高级自动驾驶的定制处理器，被业界称为“世界上最强大的 SoC(片上系统)。英伟达可扩展的 NVIDIA DRIVE AGX AI 自动驾驶 AI 平台，在 Xavier 的支持下，可以通过 robotaxis 驱动 L2 及以上的自动驾驶系统，并实时处理来自车辆雷达、

摄像头和超声波系统的自动驾驶数据。NVIDIA DRIVE AGX Xavier 可实现每秒 30 万亿次运算，功耗仅为 30 瓦，搭载了基于 SoC 的 6 个不同的处理器，集成了全新高性能 GPU、定制 8 核 CPU 架构，深度学习加速器以及新的可编程计算机视觉加速器。

“NVIDIA XAVIER 计算平台近期已经成功的整合到我们北美的改装车，并点亮了所有的摄像头。小鹏汽车的使命是做智能汽车的驱动者，让智能汽车成为多数人驾驶和出行的伙伴。我们非常期待和人工智能创新全球最强，中国最强的伙伴一起，迎接自动驾驶时代的到来，让“鹏友们”成为 L3 级自动驾驶最早的尝鲜者。”小鹏汽车自动驾驶副总裁谷俊丽讲到，“我希望小鹏智能汽车能成为人们理解自动驾驶的桥梁，把车脑对车周环境的丰富感知展示给用户，通过一些特色创新，整合自动驾驶和用户体验的运营。”

NVIDIA 汽车业务发展全球副总裁 Rishi Dhall 讲到，“小鹏汽车是推动中国自动驾驶技术量产落地的领先者。NVIDIA 的自动驾驶芯片提供了出色的性能和扩容能力，护航安全可靠、适配中国的自动驾驶系统研发与落地。”

“随着人工智能技术的不断发展，德赛西威正在与行业伙伴一起参与到驾驶体验的变革中。”德赛西威总经理高大鹏在签约仪式上说到：“德赛西威在技术积累的基础上，不断开发前瞻性的技术，通过组建海内外的研发团队，加强研发投入，赋予产品更强的自动驾驶能力，同时，我们将保持与英伟达、小鹏汽车的密切合作，为汽车驾乘带来更优质的解决方案。”

小鹏 G3 是小鹏汽车首款高智能电动 SUV，搭载适合中国路况的 X-pilot 自动辅助驾驶技术，全自动全场景的自由泊车功能，基于人工智能开发出的 AI 语音助手，以及深度定制可远程升级的 X-mart OS 车载操作系统。小鹏 G3 将于 2018 年 12 月 12 日在广州上市并启动交付。

（来源：经济日报-中国经济网）

## 英特尔 Mobileye 子公司合作亚马逊云计算服务

### 加速自动驾驶研发

据外媒报道，当地时间 11 月 26 日，亚马逊（Amazon）旗下公司亚马逊云计算服务公司（Amazon Web Services, Inc.，即 AWS）宣布，英特尔公司旗下自动驾驶子公司 Mobileye 已经选其为自动驾驶汽车业务的首选公共云提供商。

Mobileye 公司正在 AWS 上运行其核心工作，以提高速度、灵活性和计算能力。使用 AWS 广泛而深入的服务组合（包括计算、存储、数据库、分析、机器学习和边缘计算），Mobileye 能够快速创新，为汽车制造商提供最先进的自动驾驶应用。随着 Mobileye 在 AWS 上增加工作量，AWS 将在亚马逊简易储存服务（Amazon S3）上构建数据湖，以摄取、处理和分析数千兆数据，此类数据都来自 Mobileye 车辆的传感器、图像和视频源。如此一来，Mobileye 能够在更短的周期内对技术进行微调，迭代自动驾驶功能。

Mobileye 总裁兼首席执行官 Amnon Shashua 表示：“AWS 为我们提供了最全面的服务和最佳性能，因此我们能够获得实现自动驾驶汽车交付的云计算能力。我们将 AWS 作为我们首选的云服务提供商与我们整体技术战略和理想创新步伐是一致的，利用 AWS，我们不仅将成为一个更灵活的公司，还会继续保持我们 18 年来利用最先进机器学习和深度学习技术的传统。”

AWS 全球商业销售副总裁 Mike Clayville 表示：“通过 AWS，Mobileye 正加速引入技术，使自动驾驶车辆成为现实。AWS 具业界领先的云服务，可让 Mobileye 在高度可扩展的容错基础架构上快速创新，以最佳性能运行，从数据中获得启示，加速开发过程，尽快在道路上部署自动驾驶车辆。”

（来源：盖世汽车网）

## 氢燃料生产技术获突破 革新汽车行业

据外媒报道，最近有一项氢燃料生产技术得到了突破，可能会推动汽车行业的发展。两个高等学府联合起来，实现了氢燃料生产创新突破，该技术在帮助减少人类对碳基燃料的依赖起关键作用。

与之前生产方法不同，此次氢燃料生产创新并不涉及太阳能。事实上，研究人员主要依赖破译化学机制，可让光化学过程更有效。该生产方法由以色列理工学院（The Technion Israel Institute of Technology）和内盖夫本古里安大学（BGU）研究人员共同研发。

尽管此前英国艾克塞特大学（the University of Exeter）使用了镧氧化铁作为解决方案，此次两所大学的研究人员提出更全面的方法，希望揭开太阳能发生的化学反应。因此，研究人员将发电与太阳能联系起来，与依赖人力和贵金属发电的方法相反。光电化学（PEC）水分解方法通过产生氢将辐射太阳能存储在化学键中。

在2017年，国际汽车制造商丰田（Toyota）想建造一个完全可再生工厂，壳牌公司在获得加利福尼亚州资助的情况下也与其一起建造该工厂，并且丰田 Mirai 就是最早的氢燃料汽车之一。丰田宣传氢燃料优势很多：1. 二氧化碳零排放（只排放水）；2. 符合加州（高承载车辆）车道要求；3. 加氢只需5分钟；4. 标配价值15,000美元的3年免费燃料。

目前，汽车制造商们正寻求研发高效且环保的氢动力汽车，与电动汽车不同，氢动力汽车加氢速度更快且续航里程更长。

（来源：盖世汽车网）

### 一汽集团主动放弃控股一汽富维 积极实施国企改革“双百行动”

11月22日晚，一汽富维发布公告，对2018年11月16日上交所下发的《关于对一汽富维有关事项的问询函》做出回复，就公司认定公司控股股东及实际控制人由中国第一汽车集团有限公司（以下简称“一汽集团”）变更为无控股股东及实际控制人的有关事项进行了详细说明。

一汽集团主动放弃控股权

11月16日，一汽富维发布了《关于控股股东及实际控制人发生变更的公告》。公告称，2018年10月12日召开的2018年第二次临时股东大会，审议通过了修改《公司章程》等议案，对公司董事会组成进行修改，董事人数由九名修改为七名，一汽集团提名的董事人数由五名修改为两名。

截至目前，公司第一大股东一汽集团持股比例为20.14%；第二大股东为长春一汽富晟集团，持股比例为5.16%；第三大股东为吉林省亚东国有资本投资有限公司，持股比例为4.81%，其他股东的持股比例均低于4%。公司表示，公司股权结构较为分散，任一股东均无法对股东大会的决议产生重要影响。经审慎判断，公司企业性质不再是国有控股企业，目前无控股股东及实际控制人。

公告发布当日，上交所就相关事宜向公司发出上述问询函。

在本次回复函中，公司就问询函中相关问题做了详细说明称：《公司章程》中不存在股东提名董事人数的具体约定，目前一汽集团推荐董事人数由原来的五名变更为二名。一汽集团按其发展战略，未来一段时间不会通过增加董事提名人数的方式谋求公司控制权；一汽集团对公司的管理由原来按控股子公司管理变成参股公司管理，从2018年11月起不再合并公司财务报表，对公司的股权投资按权益法核算；公司于11月15日召开了董事会，经过审慎判断并作出决议，公司变更为无实际控制人，并于11月16日进行了公告。因此，公司不存在延迟披露情况。

#### 积极实施国企改革“双百行动”

公司表示，2018年8月17日公司收到国务院国资委下发的《关于印发〈国企改革“双百行动”工作方案〉的通知》，国务院国有企业改革领导小组决定，选取百余户中央企业子企业和百余户地方国有骨干企业（以下简称“双百企业”），在2018年-2020年期间实施国有企业改革“双百行动”。公司被纳入本次国企改革“双百企业”名单。之后，按照国资委下发的“双百行动”综合改革实施方案题纲要求，公司制定了相应的改革方案，主要包括深入推进股权多元化，引入战略投资者，通过调动社会资源参与国企业发展；自我完善法人治理结构，建立一系列高效决策机制，完善并充分发挥董事会四个委员会决策机制等。

哈尔滨工业大学经济与管理学院一位副教授对《证券日报》记者表示，此次公司的原实际控制人一汽集团主动放弃实控人地位，可以看作是一汽集团对公司实施国企改革“双百行动”的最大支持。在这一背景下，公司能够真正推进股权多元化，包括民营资本在内的战略投资者才能真正进入，法人治理结构才能切实完善。

据该副教授介绍，在之前国有企业混改中，曾多次出现因控股股东未变、国有企业性质未变，新进入的战略投资者特别是民营资本投资者，在进入后成了单纯的“陪太子读书”的出资人，没有达到改革的初衷，更让潜在的其它战略投资者止步不前，不利于国企改革的深入。

该副教授表示，一汽集团在仍然持有公司股份20.14%、没有股权转让的前提下放弃实际控制人地位，使公司性质不再是国有控股企业，需要很大的勇气和魄力，应该是得到了更高层面的支持。因为，一汽集团完全可以继续保持其实际控制人地位。由此，可以看出国家对于此次国企“双百企业”实施“双百行动”改革的决心。结合最近一段时间国家各个层面、各个部门发出的坚定支持民营经济发展声音来看，民营资本积极参与国企混改正面临着非常好的机遇。



## 汽车行业 2018 年 10 月产销综述

2018年10月，汽车产销环比呈负增长，同比呈负增长。1-10月，汽车产销呈负增长。

10月汽车生产233.45万辆，同比下降10.05%，1-10月累计生产2282.58万辆，同比下降0.39%；10月汽车销售238.01万辆，同比下降11.70%，1-10月累计销售2287.09万辆，同比下降0.06%。其中：乘用车10月生产200.22万辆，同比下降10.01%，1-10月累计生产1935.02万辆，同比下降1.04%；乘用车10月销售204.68万辆，同比下降12.99%，1-10月累计销售1930.40万辆，同比下降1.02%。商用车10月生产33.23万辆，同比下降10.30%，1-10月累计生产347.55万辆，同比增长3.39%；商用车10月销售33.33万辆，同比下降2.83%，1-10月累计销售356.70万辆，同比增长5.47%。

## 主要汽车上市公司 2018 年 10 月销量信息汇总

说明：数据来源为各公司10月份产销快报公告及中国汽车工业协会产销快讯。

## 1、月度汽车销量情况汇总表（不含 50:50 股权共同控制子公司）

上市公司名称	销量(辆)				
	本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减
浙江吉利控股集团有限公司	129,991	132,806	1,282,612	1,000,397	28.21%
重庆长安汽车股份有限公司	97,585	121,380	1,025,015	1,136,459	-9.81%
长城汽车股份有限公司	110,088	108,008	786,756	813,514	-3.29%
北汽福田汽车股份有限公司	44,801	50,291	448,877	486,422	-7.72%
安徽江淮汽车股份有限公司	33,536	44,348	395,095	427,091	-7.49%
比亚迪股份有限公司	46,899	34,934	391,286	310,805	25.89%
江铃汽车股份有限公司	22,109	25,358	226,130	246,766	-8.36%
东风汽车股份有限公司	13,583	19,309	120,802	160,821	-24.88%
海马汽车集团股份有限公司	3,713	12,547	59,752	111,453	-46.39%
郑州宇通客车股份有限公司	4,677	5,508	44,218	46,742	-5.40%
天津一汽夏利汽车股份有限公司	745	2,509	17,074	21,120	-19.16%

## 2、月度汽车销量情况汇总表（含 50:50 股权共同控制子公司）

上市公司名称	销量(辆)				
	本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减
上海汽车集团股份有限公司	601,877	657,199	5,748,433	5,478,566	4.93%
重庆长安汽车股份有限公司	170,575	263,086	1,818,191	2,321,290	-21.67%
广州汽车工业集团有限公司	198,963	175,703	1,757,068	1,642,264	6.99%
浙江吉利控股集团有限公司	129,991	132,806	1,282,612	1,000,397	28.21%
长城汽车股份有限公司	110,088	108,008	786,756	813,514	-3.29%
北汽福田汽车股份有限公司	44,801	50,291	448,877	486,422	-7.72%
安徽江淮汽车股份有限公司	33,536	44,348	395,095	427,091	-7.49%
比亚迪股份有限公司	46,899	34,934	391,286	310,805	25.89%
江铃汽车股份有限公司	22,109	25,358	226,130	246,766	-8.36%
东风汽车股份有限公司	13,583	19,309	120,802	160,821	-24.88%
海马汽车集团股份有限公司	3,713	12,547	59,752	111,453	-46.39%

郑州宇通客车股份有限公司	4,677	5,508	44,218	46,742	-5.40%
天津一汽夏利汽车股份有限公司	745	2,509	17,074	21,120	-19.16%

### 3、月度汽车产品销量明细分类汇总表

#### (1) 中重卡(含底盘)

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
北汽福田汽车股份有限公司	8,771	11,196	103,326	23.02%	107,879	-4.22%
安徽江淮汽车股份有限公司	3,330	5,248	47,266	11.96%	61,363	-22.97%
江铃汽车股份有限公司	101	104	705	0.31%	121	482.64%

#### (2) 轻卡(含底盘、微卡)

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
北汽福田汽车股份有限公司	28,571	29,740	270,908	60.35%	285,851	-5.23%
重庆长安汽车股份有限公司	19,259	15,081	245,132	23.91%	190,546	28.65%
安徽江淮汽车股份有限公司	14,652	16,786	165,134	41.80%	162,236	1.79%
江铃汽车股份有限公司	14,662	15,207	139,690	61.77%	140,334	-0.46%
长城汽车股份有限公司	13,062	9,418	110,888	14.09%	94,229	17.68%
东风汽车股份有限公司	6,991	12,566	89,058	73.72%	107,257	-16.97%

#### (3) 大中客(含底盘)

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
郑州宇通客车股份有限公司	4,049	5,084	37,331	84.42%	40,247	-7.25%
安徽江淮汽车股份有限公司	118	403	3,336	0.84%	3,949	-15.52%
北汽福田汽车股份有限公司	235	799	2,875	0.64%	6,095	-52.83%
重庆长安汽车股份有限公司	9	35	817	0.08%	1,110	-26.40%

#### (4) 轻客

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
江铃汽车股份有限公司	6,680	8,300	74,283	32.85%	71,110	4.46%
北汽福田汽车股份有限公司	3,010	2,267	27,694	6.17%	26,986	2.62%
重庆长安汽车股份有限公司	2,565	3,064	25,740	2.51%	20,428	26.00%
东风汽车股份有限公司	3,720	3,570	20,764	17.19%	29,895	-30.54%
安徽江淮汽车股份有限公司	944	718	8,687	2.20%	13,763	-36.88%
郑州宇通客车股份有限公司	628	424	6,887	15.58%	6,495	6.04%

#### (5) 基本型乘用车(轿车)

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
重庆长安汽车股份有限公司	17,960	10,304	167,836	16.37%	154,217	8.83%
比亚迪股份有限公司	13,574	17,816	132,335	33.82%	173,702	-23.81%
安徽江淮汽车股份有限公司	4,323	3,353	37,898	9.59%	26,395	43.58%
海马汽车集团股份有限公司	1,059	4,277	18,531	31.01%	38,691	-52.11%
东风汽车股份有限公司	2,872	819	10,980	9.09%	6,729	63.17%
长城汽车股份有限公司	1,186	770	7,393	0.94%	8,814	-16.12%

天津一汽夏利汽车股份有限公司	120	550	960	5.62%	8,183	-88.27%
----------------	-----	-----	-----	-------	-------	---------

(6) 多功能乘用车 (MPV)

上市公司名称	销 量 (辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
比亚迪股份有限公司	10,016	4,045	121,980	31.17%	4,899	2389.90%
重庆长安汽车股份有限公司	9,847	22,703	90,228	8.80%	197,607	-54.34%
安徽江淮汽车股份有限公司	4,683	7,245	54,258	13.73%	58,245	-6.85%
北汽福田汽车股份有限公司	639	1,700	13,239	2.95%	18,553	-28.64%
海马汽车集团股份有限公司	69	638	2,562	4.29%	6,805	-62.35%
东风汽车股份有限公司	0	1,387	0	0.00%	9,758	-100.00%

(7) 运动型多用途乘用车 (SUV)

上市公司名称	销 量 (辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
长城汽车股份有限公司	95,840	97,820	668,475	84.97%	710,471	-5.91%
重庆长安汽车股份有限公司	47,233	67,298	481,938	47.02%	511,582	-5.79%
比亚迪股份有限公司	23,309	13,073	136,971	35.01%	132,204	3.61%
安徽江淮汽车股份有限公司	5,486	10,595	78,516	19.87%	101,140	-22.37%
海马汽车集团股份有限公司	2,585	7,632	38,654	64.69%	65,957	-41.40%
北汽福田汽车股份有限公司	3,385	4,266	29,095	6.48%	36,331	-19.92%
天津一汽夏利汽车股份有限公司	625	1,959	16,114	94.38%	12,937	24.56%
江铃汽车股份有限公司	666	1,747	11,452	5.06%	35,201	-67.47%
东风汽车股份有限公司	0	967	0	0.00%	7,182	-100.00%

(8) 交叉型乘用车

上市公司名称	销 量 (辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
重庆长安汽车股份有限公司	712	2,895	13,324	1.30%	60,969	-78.15%
北汽福田汽车股份有限公司	190	323	1,740	0.39%	4,727	-63.19%

(9) 发动机

上市公司名称	销 量 (台)				
	本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减
北汽福田汽车股份有限公司	22,158	36,041	304,396	344,934	-11.75%
安徽江淮汽车股份有限公司	12,683	25,746	184,745	226,174	-18.32%
哈尔滨东安动力股份有限公司	11,575	18,326	136,257	182,990	-25.54%
海马汽车集团股份有限公司	2,987	11,536	52,242	108,604	-51.90%

### 1、公司高管违规买卖公司股票

2018年3月23日至5月18日期间，红星美凯龙家居集团股份有限公司时任副总经理谢坚分9次累计买入17,000股公司股票，并于4月9日至5月24日期间将上述股票全部卖出，共获利15,170元。2018年3月29日及4月27日，公司分别披露了2017年年度报告和2018年第一季度报告。谢坚于3月23-29日及4月9-16日分别买入、卖出共计9,000股公司股票。作为公司时任副总经理，谢坚在6个月内买入后又卖出、卖出后又买入累计17,000股股票的行为，构成短线交易；在定期报告披露前30日累计买卖公司9,000股股票的行为，构成定期报告窗口期违规买卖所持股份。同时，谢坚通过上海证券交易所(以下简称本所)集中竞价交易累计减持17,000股股票，未按规定在15个交易日前预先披露减持计划。公司于2018年6月5日公告称，时任副总经理谢坚承诺，将本次违规买卖股票所获收益的2倍上交公司，且在任期内不减持任期内的后续新增股份。公司已于2018年6月6日公告收到上述款项。据此，可酌情从轻处理。上交所对红星美凯龙家居集团股份有限公司时任副总经理谢坚予以通报批评。

### 2、离任控股股东违规减持

2018年6月27日，江苏鹿港文化股份有限公司披露公告称，收到部分持股5%以上股东及部分持股董事、监事、高级管理人员出具的《关于不减持公司股份之承诺函》。其中，公司股东陈瀚海承诺自2018年6月27日至2018年12月26日不减持所持有的公司股票。截至公告日，陈瀚海持有鹿港文化6490.55万股股份，占公司总股本的7.26%。2018年7月4日，陈瀚海通过集中竞价交易减持公司股份10万股，占公司总股本的0.0112%，减持股份来源为公司非公开发行的股份，其减持行为与其不减持承诺仅间隔6个交易日。此外，陈瀚海作为公司持股5%以上的股东，通过证券交易所集中竞价交易减持非公开发行股份，未按规定在15个交易日前预先披露减持计划。上交所对江苏鹿港文化股份有限公司股东陈瀚海予以通报批评。