

多部门频发力,确保汽车生产“不走样”

► 本报记者 于大勇

近日,工业和信息化部公开曝光一批2025年度新能源汽车产品生产一致性监督检查典型案例。此前,工业和信息化部等四部门发布《关于开展道路机动车辆产品生产一致性和质量提升专项行动的通知》(以下简称《通知》),提出将对生产一致性、可靠性、耐久性、新技术测试验证等问题进行重点整治。

业内专家表示,监管部门频频发力,旨在推动汽车行业将竞争重点从“价格与速度”回归到“质量与技术”上。

何为生产一致性

据了解,生产一致性是指产品在生产过程中能够保持一致的质量和性能,以确保批量生产的产品与型式认证的样品(或核准定型时向国家申报的产品)保持一致,符合相关标准法规的技术要求。

在汽车领域,生产一致性是指车辆生产企业必须保证实际生产销售的车辆与《道路机动车辆生产企业及产品公告》(以下简称《公告》)批准的样品及参数保持一致,确保消费者买到的车和送检测试的车在技术指标、配置和性能上相同。

2019年6月1日起施行的《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》(工业和信息化部令50号)明确,道路机动车辆生产企业应当按照道路机动车

辆生产企业及产品准入的内容组织生产,承担道路机动车辆产品质量和生产一致性责任。在监督检查方面,道路机动车辆生产企业不能保持准入条件,生产的道路机动车辆产品存在影响公共安全、人身健康、生命财产安全等隐患的,工业和信息化部应当责令停止生产、销售相关产品,并责令立即改正。

“生产一致性,通俗讲就是‘公告什么样,量产就什么样’。”广东省社会政策研究会副秘书长高承远介绍说,生产一致性要求新能源汽车企业批量生产的汽车产品,在设计、材料、工艺、性能、安全配置等各个维度上,与《公告》目录中认证的产品保持完全一致。这不仅是纸面合规,更是从研发验证、供应链管理到制造执行的全链条质量承诺。其核心要义在于,确保每一台下线的车辆都能达到认证时的安全与性能基准。

中国企业资本联盟副理事长柏文喜认为,生产一致性是指车企批量生产销售的车辆,其技术参数、配置、性能必须与《公告》型式批准产品、型式试验样品及合格证信息保持一致,并持续符合国家强制性标准。

“这是机动车准入管理的基础制度要求,也是保障汽车产品质量安全、维护市场公平竞争的核心底线。”柏文喜说。

生产一致性降低质量隐患

近年来,有关部门就生产一致性问题开展多轮整治行动。

作为整治行动的最新举措,《通知》明确,通过组织企业自查自纠、加强审查评估、强化监督检查、加强行业自律、健全政策标准体系、加强宣传引导等,坚持远近结合、标本兼治,全面提升道路机动车辆产品生产一致性和质量安全水平。

“相关部门近期在生产一致性领域接连出手,源于汽车产业快速迭代过程中逐步积累的多重现实诉求。”新智派新质生产力会客厅联合创始发起人袁帅认为,随着整个行业技术更新节奏不断加快,新的产品形态、新的功能配置不断落地,部分企业在市场竞争压力下,容易把更多精力放在快速推出新品、快速堆叠功能上,反而放松了对生产端全链条的把控,一些原本在测试阶段表现合格的设计,到了批量生产环节就因各种隐性调整“走样”。长此以往,不仅会让消费者的实际使用体验和预期出现偏差,更会在行业里形成一种“重营销轻品质”的不良风气,扰乱正常的市场竞争秩序。同时,大量搭载全新技术的车辆已经逐步进入日常使用场景,很多之前在实验室环境下难以完全覆盖的实际路况,在长期使用中的损耗问题开始逐步显现。如果车企不能从生产源

头把住一致性关口,后续积累的质量隐患会直接影响整个产业的公众口碑,也不利于国内汽车产业在走向更广阔市场的过程中建立起稳定可靠的品牌形象。

为行业高质量发展筑基

“相关部门的连续动作,正是要在产业升级的关键节点及时补上生产端的监管短板,为整个行业的长期健康发展筑牢基础。”袁帅说。

“整治行动的动因主要可以从3个维度理解。”高承远表示,第一,产业维度。我国汽车年产销量已突破3000万辆,新能源汽车市场渗透率超过50%,产业规模跃居全球首位。规模越大,守护质量底线就越重要。监管部门此时强化生产一致性,是在为产业高质量发展筑基。第二,消费维度。汽车是家庭大宗消费品,安全是消费者最核心的诉求。随着智能网联技术快速普及,消费者对车辆可靠性、耐久性的期待也在提升。强化监管,正是回应这种消费信任的升级。第三,“出海”维度。我国已成为全球汽车出口第一大国,产品要进入欧美等高标准市场,生产一致性是基本“通行证”。在国内把一致性做扎实,是中国汽车走向全球的底气所在。

“加强生产一致性监管,可以降低因企业擅自变更配置、降低材料标准或者测试验证不足

带来的安全隐患。”上海市海华永泰律师事务所高级合伙人孙宇昊认为,《通知》把可靠性、耐久性、组合驾驶辅助及网络和数据安全纳入检查范围,意味着汽车安全监管正在从关注“车辆出厂时是否合格”,进一步走向对产品长期使用安全和新技术风险的关注。

“生产一致性最终主体责任还是落在企业,不能仅依靠外部抽查来实现。对于整车企业来说,首先要将质量管理向供应链前端延伸,尤其是动力电池、制动、转向、芯片和传感器等关键零部件,不能只在进厂时检测,而要建立供应商准入、变更管理和持续质量评价机制。其次,企业内部需要构建研发、采购、生产和质量体系,车型一旦符合准入标准,后续无论是换供应商还是调整工艺,都应该经过严格的变更评估和验证,避免量产状态逐渐偏离申报状态。对于智能汽车,还要特别重视软件升级后的‘一致性’。未来汽车越来越像软硬件结合的产品,一次OTA(空中下载技术)升级也可能改变车辆性能,因此,企业不仅要管好生产线上的一致性,也要建立软件版本、算法功能、数据安全和日志留存的全过程管理机制。此次专项行动提出建立汽车企业首席质量官制度,强化质量信息披露,本质上也是希望把质量责任真正嵌入企业治理体系之中。”孙宇昊说。

徐工集团超充新能源重卡解锁行业新标杆



徐工集团超充新能源重卡

徐州高新区供图

新疆吐鲁番45℃高温标定,地表温度能烤软胶鞋底;青海格尔木4700米高原标定,工程师蹲在地上一边喘着粗气一边记录数据。

最难啃的难题是热管理。充

电枪双枪全液冷输出2400A(安)峰值电流时,枪头温度在45秒内逼近95℃。项目团队飞赴上海,与华为联手逐轮调整冷却液流量分配方案。经过反复测试,直到温度被稳稳控制在65℃以内。

2025年8月22日,四川北川,全球首个100MW(兆瓦)超充站投运,200台徐工超充重卡列队交付。搭载352kWh(千瓦时)电池的的车辆,电池从10%充至90%,只需用时17分钟。而在此之前,电动重卡充满电要一个半小时。徐工集团副总经理,徐工汽车党委书记、总经理夏泳泳在交付现场说:“充电5分钟,续航100公里,油电同速。”

2025年11月,攀枝花—昆明—磨憨、曲靖—昆明—瑞丽等高速公路重卡绿电超充走廊全线贯通暨兆瓦级超充网启用,每条线路上的充电桩都与徐工集团的车辆充电接口与高压配电单元深度集成,可使电流损耗直降15%。

今年4月,徐工集团电动重

卡完成全程1046公里长途实测,比要求时间提前1小时到达。截至目前,20余条超充物流路线正在加速成网,徐工集团牵引车、自卸车、搅拌车三大类14款产品完成全场景布局。

用户的选择最有说服力。2026年1-7月,徐工集团新能源重卡累计销售约2.7万辆,市场份额约占16.2%,连续3年稳居行业第一。7月份,徐工集团新能源重卡单月销量5342辆,同比增长87%。

为何如此畅销?徐工汽车新能源汽车公司副总经理、新能源应用中心主任庄明兴说:“我们不卷价格,卷品质、卷价值。”

物流老板心里都有一本账:每公里能耗费用省下1.5元,一年跑10万公里就净省15万元,3年下来等于赚了一台新车。场站充电周转效率提升,整体运营效率提高15%以上。

闫石

本报讯 近日,江苏省工业和信息化厅公布2026年江苏省首台(套)装备认定名单,徐州高新区企业徐工汽车科技股份有限公司(以下简称“徐工汽车”)XGA4251BEVWCC极致轻量化超充半挂牵引车榜上有名。

据介绍,这台新能源重卡整车采用高强钢与镁铝合金新材料制成,整备质量较竞品轻3%-5%,同时凭借“充电5分钟,续航百公里”的极速补能能力,可显著提升车队运营效率并大幅度降低运输成本。

具体看,该车的高强铝合金变速箱比同类产品轻20%,驱动桥桥壳减重15%,集成热管理方案整体降重35%,高合金钢板簧在抗拉强度提升15%的同时减掉5%的自重……整车自重较上一代降低了1.3吨。这意味着减掉的每一公斤,能让用户多拉同等重量的货物。

更值得一提的是,该车拥有兆瓦级超充系统。

2025年4月10日,半挂牵引车首台样车下线,随即便开启了一场与极端环境的较量: