

中国汽车工程学会标准化工作

总结报告及近中期计划

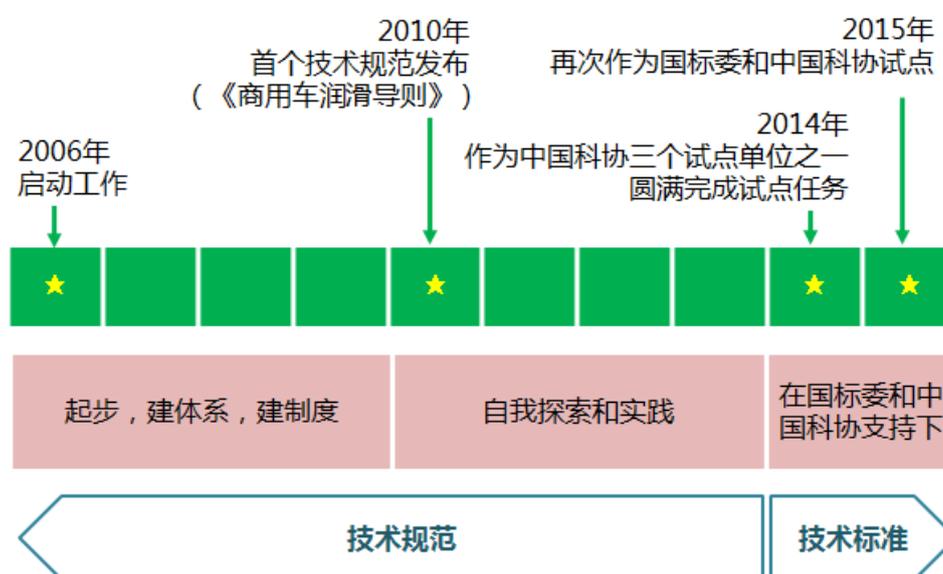
一、发展回顾

1、三个发展阶段

中国汽车工程学会标准化工作始于 2006 年，是借鉴国际同类机构先进经验，并结合我国汽车工业发展实际与技术进步需求而策划、开展的一项工作，是我会长期发展的一项重大业务布局。

中国汽车工程学会标准化工作的发展可大致分为三个阶段。2006—2010 年为起步阶段，主要工作内容是建立工作体系和工作制度；2010—2014 年，以首个中国汽车工程学会技术规范——《商用车润滑导则》的发布为标志，开始了自我探索和实践阶段；2014 年以来，以作为国标委团体标准试点和中国科协所属学会有序承接政府转移职能试点为标志，开始了向规范化、专业化发展的新阶段，并由“中国汽车工程学会技术规范”更名为“中国汽车工程学会标准（CSAE）”。

图 1 发展三阶段



2、标准研制成果

截至 2014 年底（团体标准试点一期结束），我们开展的技术标准项目涉及汽车制动、汽车转向、汽车润滑、汽车轻量化、汽车腐蚀与老化、智能网联汽车、电动汽车等技术领域，已发布和在研技术标准体系 11 项、单项技术标准 63 项，

如下表。

表 1 2006—2014 年标准项目开展情况

序号	项目名称	状态
标准体系项目		
1	制动系统技术规范体系	完成
2	转向系统技术规范体系	完成
3	汽车用钢技术规范体系	完成
4	汽车轻量化技术规范体系（包括设计、材料、工艺、测试评价等）及其汽车用钢、车用复合材料等技术规范分体系	完成
5	非金属材料技术规范体系	完成
6	电动汽车消防安全技术规范体系	完成
7	电动汽车技术规范体系	准备启动
8	车联网技术规范体系	准备启动
9	变速器技术规范体系	准备启动
10	中国汽车老化标准体系	准备启动
11	中国汽车腐蚀标准体系	准备启动
单项标准项目		
1	商用车润滑导则：第 1 部分：发动机润滑油的选用	已发布
2	商用车润滑导则：第 2 部分：变速器和驱动桥润滑油的选用	已发布
3	商用车润滑导则：第 3 部分：润滑脂的选用	已发布
4	商用车润滑导则：第 4 部分：特种液的选用	已发布
5	汽车液压制动主缸带真空助力器总成性能要求及台架试验规范	已发布
6	汽车液压制动主缸带真空助力器总成性能试验装置技术规范	已发布
7	乘用车驻车制动操纵装置性能要求及台架试验规范	已发布
8	车用尿素溶液技术规范	已发布
9	乘用车排气系统用冷轧铁素体不锈钢钢板及钢带	已发布
10	汽车用电镀锌冷轧钢板及钢带	已发布
11	汽车用冷轧钢板和钢带	已发布
12	汽车用热镀锌_锌铁合金钢板和钢带	已发布
13	汽车用热轧钢板和钢带	已发布

14	普通乘用车白车身扭转刚度试验方法	已发布
15	普通乘用车白车身弯曲刚度试验方法	已发布
16	汽车覆盖件板材抗凹性能试验方法	已发布
17	汽车金属材料和零件高周疲劳快速试验方法	已发布
18	乘用车润滑导则：发动机润滑油的选用	已发布
19	乘用车润滑导则：传动系统润滑油的选用	已发布
20	乘用车润滑导则：特种液的选用	已发布
21	轿车白车身轻量化设计规范	已发布
22	液压成形用钢板和钢带制品技术规范	已发布
23	汽车热冲压成形用超高强度钢板及钢带技术规范	已发布
24	汽车用激光拼焊板焊缝质量测试方法和规范	已发布
25	汽车板典型构件的压溃吸能试验规范	已发布
26	轻量化车身评价方法技术规范	已发布
27	热成形 B 柱设计技术规范	已发布
28	内高压成形前副车架设计技术规范	已发布
29	前端模块设计技术规范	已发布
30	前端模块测试技术规范	已发布
31	电池模块的规格化定义规范	在研
32	电池模块测试技术规范（含：寿命、一致性）	在研
33	电池系统测试技术规范	在研
34	电池单体评价规范	在研
35	整车控制器功能定义及接口规范	在研
36	整车控制器测试评价规范	在研
37	整车故障诊断技术规范	在研
38	总线测试评价规范	在研
39	整车电磁兼容设计和测试规范（预研）	在研
40	制动能量回收系统测试规范	在研
41	汽车用可热处理碳素钢板和钢带技术规范	在研
42	汽车用热浸镀铝钢板和钢带技术规范	在研
43	汽车轻量化防弹板用钢板和钢带技术规范	在研
44	汽车用合金渗碳钢技术规范	在研

45	汽车用非调质机械结构钢技术规范	在研
46	汽车用弹簧钢技术规范	在研
47	汽车冷轧钢板表面波纹结构钢技术规范	在研
48	汽车冷轧钢板表面粗糙度和表面形貌的测试规范	在研
49	汽车外覆盖件抗凹痕性能测试方法	在研
50	金属板在高应变速率下的力学性能测试规范	在研
51	汽车用非调质钢硫化物形态测试及评价方法	在研
52	齿轮钢带状偏析组织检验规则及评价方法	在研
53	汽车非调质钢制品晶粒度评价方法	在研
54	汽车弹簧钢的松弛抗力测试评价方法	在研
55	齿轮钢弯冲试验评价方法	在研
56	汽车板材成形性能（FLD）测试规范	在研
57	汽车排气系统用不锈钢板耐蚀性测试方法	在研
58	汽车用差厚板通用技术规范	在研
59	汽车动力转向软管性能要求及台架试验规范	在研
60	汽车转向节总成性能要求及台架试验规范	在研
61	汽油机用废气涡轮增压器一般技术条件	申报中
62	涡轮增压器整机振动试验规范	申报中
63	自卸车用变速器总成技术条件	申报中

3、团体标准试点一期工作成果

2014年7—12月,在中国科协和国标委支持指导下,我会参加了团体标准(当时称社会团体标准、社团标准或社会组织标准)一期试点项目,圆满完成了试点任务。我们的试点任务分为独立完成和协同完成两类(协同完成为与另两家参与该试点的学会共同完成)。

独立任务包括:

- 1、在系统总结我会已有的相关工作经验基础上,研究制定我会试点工作方案,并建立与其他相关试点单位就试点工作任务协调机制
- 2、研究、学习国外团体标准管理体系、工作模式、推广应用等方面的经验
- 3、研究我国汽车标准法规、政策及相关规定

4、评估我会已有的技术规范工作和技术创新联盟技术规范工作体系和体制、机制，为进一步完善做准备

5、选择4—5项有典型意义的技术规范项目，按照新的工作模式予以推进，用以验证工作体系的完整性和工作模式的有效性

6、进行试点工作总结，并对我国团体标准的运行机制、约束机制、公开机制和服务机制提出建议

协同任务主要是参与了如下活动：

1、《培育发展社会组织标准指导意见》草案的起草

2、《社会组织标准化良好行为规范》草案的起草

3、试点探索适合我国实际情况的社团标准工作机制模式

4、研究社会组织开展标准研制工作应具备的能力和条件，并试点、总结

5、探索构建跨组织间的标准工作协作机制平台，提高工作自律水平，接受外部监督，扩大工作影响

6、《我国社会团体标准研制试点工作报告》起草

二、新形势、新机遇

2015年以来，团体标准发展环境出现了一系列重大利好。对于我会来说，可概括为如下三方面：一是国家标准化体系改革，明确了团体标准在国家标准化体系中的法律地位；二是政府职能向学会转移，将团体标准作为政府向学会转移的四项职能之一；三是汽车产业本身创新活动日益活跃，这是培育和发展团体标准的重要驱动。

1、良好政策环境提供难得发展机遇

国务院深化标准化工作改革的两大目标，一是建立政府主导制定的标准与市场自主制定的标准协同发展、协调配套的新型标准体系；二是健全统一协调、运行高效、政府与市场共治的标准化管理体制。对于新型标准体系，明确由政府主导制定的标准与市场自主制定的标准两部分构成，其中团体标准属于市场自主制定标准。由此，团体标准与国家标准、行业标准和地方标准共同成为国家标准化体系的组成部分，其法律地位首次得以确立。此外，根据中央全面深化改革领导

小组第十二次会议精神，团体标准被列为中国科协所属学会承接政府转移职能扩大试点的重点内容，培育发展团体标准成为推动简政放权、转变政府职能的一个重要抓手。良好的政策环境为团体标准发展提供了难得机遇。

表 2 关于培育发展团体标准的部分政府文件

序号	文件名称及文号
1	国务院《深化标准化工作改革方案》（国发[2015]13号）
2	国务院办公厅《贯彻实施<深化标准化工作改革方案行动计划>（2015—2016）》（国办发[2015]67号）
3	国家标准委《关于培育和发展团体标准的指导意见》（标委办工一函[2015]88号）
4	国家标准委《关于开展团体标准试点工作的通知》（标委办工一[2015]66号）
5	中共中央办公厅、国务院办公厅《中国科协所属学会有序承接政府转移职能扩大试点工作实施方案》（厅字[2015]15号）
6	中国科协《李源潮在中国科协所属学会有序承接政府转移职能扩大试点工作座谈会上讲话》（科协发学字[2015]64号）

2、国标委团体标准试点标示发展的新起点

2015年5月中国汽车工程学会等12家中国科协所属协会被国家标准化委员会列为团体标准试点单位和承接政府转移职能试点单位，试点项目为期两年。团体标准试点工作是深化标准化工作改革、建立新型标准体系、培育和发展团体标准的重要举措，是培育具有行业知名度和影响力的团体标准制定机构的有效途径。团体标准试点工作的主要任务，一是建立团体标准化相关制度；二是制定和实施团体标准；三是提出团体标准的服务和引导、规范和监督的建议；四是开展良好行为评价。试点工作各项任务和要求既适于我会现有的工作基础，又与我会未来的发展方向高度契合，参与团体标准试点标示着我会的团体标准工作踏上新的起点和新的征程。

3、《良好行为指南》为规范化发展指明方向

放开团体标准制定权和加强对团体标准的规范、监督是国标委《关于培育和发展团体标准的指导意见》的两项核心内容，而国标《团体标准化 第1部分：

良好行为指南》是对团体标准工作进行规范、引导和监督的基本依据，也是团体标准化机构进行自我约束、自我完善的目标。“良好行为指南”的总则及对于团体标准的组织管理、制定程序、推广应用等方面的各项规定，为团体标准的规范化、专业化发展指明了方向。我会是国标《团体标准化 第1部分：良好行为指南》参与研究单位，该国标计划于2015年底前发布。

4、巨大市场需求是发展的根本动力

汽车历来是科技创新和技术进步最活跃的领域之一，是吸纳和体现各种新技术、新材料、新工艺、新装备最积极的载体，是诸多相关产业技术进步的重要推动力量。特别在当前，汽车产业是“中国制造2025”及“互联网+”的重要领域，汽车产品将向低碳化、智能化、信息化发展，汽车产业正经历新的科技革命和产业变革。在这一背景下，汽车产业技术进步加速发展，新能源汽车、车联网、自动驾驶汽车等新技术领域的创新活动日益活跃，汽车工业与信息工业、材料工业、装备制造业的发展加速融合，与汽车研发、生产、试验等环节相关的、属于新兴交叉学科的技术标准的市场需求日益旺盛。发挥团体标准快速响应市场、及时吸纳科技成果优势，不断增加市场亟需的技术标准的有效供给，推动汽车产业由大变强，是汽车团体标准工作的根本动力。

5、多年工作实践奠定较好发展基础

前已述及，中国汽车工程学会标准化工作（原技术规范工作）始于2006年，是借鉴国际同类机构通行作法，并结合我国汽车工业发展实际与技术进步需求而策划、开展的一项工作，是我会长期发展的一项重大业务布局。多年来，在市场需求驱动下，按照规范的工作机制和工作程序，已在汽车制动和转向、汽车材料、汽车老化和防腐、汽车油品、电动汽车及安全等技术领域开展了技术标准体系（原技术规范体系）和单项技术标准（原单项技术规范）的研制工作。多方面工作实践和工作成果为今后进一步提升我会标准化工作能力和水平奠定了较好的基础。

三、2015年试点工作概况

以下对照《中国汽车工程学会团体标准试点实施方案》（以下简称《试点实

施方案》), 对 2015 年 5 月以来我会标准化工作开展情况进行总结。

1、总体进展

根据《试点实施方案》，2015 年年底前的工作主要为两方面，一是建立健全管理制度，二是研制完成、发布 3 项电动汽车领域标准。此外，还有其他标准项目在进行中。上述工作进展情况详述如下。

(1) 完成 6 项管理文件制修订

系统完善的管理文件是开展标准化工作的基本依据和重要遵循，因此我们把各项管理文件的建立健全和修改完善作为 2015 年我会标准化工作的首要任务。考虑新的发展形势和发展要求，在对原有管理文件有效性进行认真评价基础上，我们完成了 6 项管理文件的制修订工作（见下表）。

表 3 6 项管理文件一览表

序号	文件名称	主要内容	说明
1	中国汽车工程学会 标准化工作管理办法	阐述原则规定，包括工作体系、基本原则等	新制定
2	中国汽车工程学会标准 制修订管理办法	重点是标准制修订程序	修订
3	中国汽车工程学会标准 技术委员会工作条例	包括技术委员会和分技术委员会的组建原则、工作内容和工作方式等	新制定
4	中国汽车工程学会标准 日常管理工作条例	技术标准部（我会标准化工作归口管理部门）工作职责、方式、记录等	新制定
5	中国汽车工程学会标准 编号规则	包括：管理文件、整车、零部件、材料、使用等	修订
6	中国汽车工程学会标准化工作 近中期规划	包括：规划背景、总体要求、重点工作、保障措施	新制定

注：此 6 项文件拟经 12 月 21 日技术委员会工作会议审议、修改后正式发布。

(2) 完成 3 项标准研制，计划年底前发布

我们根据《试点实施方案》要求，按计划开展了 3 项电动汽车领域技术标准

的研制，目前已全部进入审批、发布阶段。拟于 2015 年年底前按新的管理文件获得标准编号，并予发布。这 3 项标准所涉及的领域目前均无国标、行标，且属于国家战略性新兴产业技术领域。3 项标准研制重要时间节点见下表。

表 4 3 项标准研制重要时间节点

序号	标准名称	审核	网上公示	发布
1	电动汽车 CAN 总线测试规范	2014.12.26	2015.7.6—2015.8.6	待发布
2	电池模块规格化规范	2015.01.20	2015.7.6—2015.8.6	待发布
3	纯电动乘用车再生制动能量回收率的评价及试验方法	2015.01.20	2015.7.6—2015.8.6	待发布

(3) 召开若干标准化工作会议

我会分别于 2015 年 12 月 21 日和 22 日在北京召开了“中国汽车工程学会标准（CSAE）技术委员会 2015 年工作会议”和“中国汽车工程学会标准化工作会议”。这两个会议对于推动我会标准化工作具有重要意义。第一个会议参会人员为 CSAE 标准技术委员会委员，主要内容是讨论、审议 6 个标准化工作管理文件，为年底前正式发布做准备；第二个会议参会人员为我会各分支机构代表、汽车及相关行业部分骨干企事业单位代表、技术委员会委员及媒体代表，共计 80 人左右。会议邀请了国标委、中国科协、发改委、工信部、科技部领导到会，会议旨在宣传和解读标准化体系改革和中国科协所属学会有序承接转移政府职能的有关政策、总结汇报一年来我会标准化工作情况、推进 2016 年各项试点工作更好开展。

一年来，在规划标准项目和进行标准研制过程中，我们召开了关于项目申报、启动、审核、发布等内容的一系列会议，涉及电动汽车、汽车轻量化、汽车腐蚀老化和汽车转向四个技术领域，共计 30 项技术标准和 2 项技术标准体系。

以上会议简况列表如下。

表 5 标准化工作会议简况

序号	会议名称	会议内容	会议时间
1	中国汽车工程学会标准(CSAE)技术委员会 2015 年工作会议	技术委员会委员讨论、审议管理文件	2015.12.21
2	中国汽车工程学会标准化工作会议	宣传、解读政府政策、总结汇报工作情况、推进下年各项试点工作	2015.12.22

3	电动汽车联盟第2批技术标准评审会	评审电池模块测试规范、电池模块规格化规范、电池系统测试规范、电动汽车再生制动能量回收评价及试验方法、电动车辆的电磁场发射强度(150kHz-30MHz)测试规范等5项技术规范	2015.1.23
4	电动汽车联盟技术专家委员会会议	讨论联盟技术相关研究工作，涉及联盟下一阶段各项技术标准研制组筹建情况	2015.8.27
5	“中国汽车腐蚀与老化标准体系”审核会议	“汽车腐蚀与老化技术规范体系编制说明”（送审稿）和体系结构图讨论	2015.1.22-23
6	“中国汽车防腐蚀与耐老化技术标准体系”发布会议	“中国汽车防腐蚀与耐老化技术标准体系”正式对行业公布，这是国内首个汽车领域的相关技术标准体系	2015.5.28
7	“中国汽车腐蚀老化标准技术委员会”筹备会议	介绍标委会职责、标委会专家组构成和工作计划	2015.5.29
8	《汽车零部件及材料实验室循环腐蚀试验方法》标准工作组启动会	标准启动会	2015.9.19
9	《汽车耐老化 整车大气暴露试验及评价方法》标准启动会	标准启动会	2015.9.20
10	中国汽车腐蚀老化单项标准2015-2016年度申报会议	15项单项标准申报会	2015.12.4
11	《汽车耐老化 整车大气暴露试验及评价方法》审核会议	标准评审	2015.12.4
12	汽车齿轮齿条式液压助力转向系统匹配标准研讨会	齿轮齿条式液压助力转向系统标准讨论	2015.6.9
13	汽车电动转向4项标准后续报批工作会	标准后续报批修改	2015.10.28
14	高速拉伸力学性能试验等4项标准评审会	评审高速拉伸力学性能试验方法、可热处理钢板、汽车板成型性能试验方法和汽车覆盖件抗凹痕性能测试方法4个标准	2015.12.1

(4) 66个标准项目进展

目前，总计有处于不同阶段的单项技术标准项目66项，项目情况列表如下。

表6 在研项目进展简况

序号	项目名称	研制阶段
1	汽车用合金渗碳钢技术规范	待公示
2	汽车用非调质机械结构钢技术规范	待公示

3	汽车冷轧钢板表面波纹度试验方法	待公示
4	汽车板材成形性能（FLD）测试规范	完成评审
5	汽车用可热处理碳素钢板和钢带技术规范	完成评审
6	汽车外覆盖件抗凹痕性能测试方法	完成评审
7	金属板材在高应变速率下的力学性能测试方法	完成评审
8	汽车用热浸镀铝钢板和钢带技术规范	在研
9	汽车轻量化防弹板用钢板和钢带技术规范	在研
10	汽车用弹簧钢技术规范	在研
11	汽车冷轧钢板表面粗糙度和表面形貌的测试规范	在研
12	汽车用非调质钢硫化物形态测试及评价方法	在研
13	齿轮钢带状偏析组织检验规则及评价方法	在研
14	汽车非调质钢制品晶粒度评价方法	在研
15	汽车弹簧钢的松弛抗力测试评价方法	在研
16	齿轮钢弯冲试验评价方法	在研
17	汽车排气系统用不锈钢耐蚀性测试方法	在研
18	汽车用差厚板通用技术规范	在研
19	电动汽车的电磁场发射强度(9kHz-30MHz)测试规范	待发布
20	电动汽车 CAN 总线故障诊断服务规范	待发布
21	电动汽车整车控制器测试评价规范	待发布
22	电动汽车 CAN 总线测试规范	待发布
23	电动汽车再生制动的回收评价及试验方法	待发布
24	电池模块规格化规范	在研
25	电池模块测试规范	在研
26	电池系统测试规范	在研
27	电动汽车整车控制器功能定义及接口规范	在研
28	车联网标准体系	待启动
29	车载 OBD 终端标准研究	待启动
30	汽车零部件及材料实验室循环腐蚀试验方法	在研
31	汽车耐老化 整车大气暴露试验及评价方法	在研
32	汽车耐老化 整车实验室暴露试验方法	申报中
33	乘用车整车强化腐蚀试验评价方法	申报中
34	乘用车车身加速腐蚀试验方法	申报中
35	乘用车白车身防腐设计规范	申报中
36	汽车整车结构及零部件腐蚀老化评定方法	申报中
37	紧固件摩擦系数试验方法	申报中

38	电泳漆泳透力测定方法	申报中
39	汽车零部件贮存和运输防锈包装规范和术语	申报中
40	特殊过程汽车零部件电镀生产系统评估规范	申报中
41	汽车涂料耐紫外线穿透性能检测方法	申报中
42	汽车零部件表面处理选型技术规范	申报中
43	汽车耐老化 涂层实验室暴露试验方法：RightLight 氙弧灯	申报中
44	汽车耐老化 内外饰件大气暴露试验及评价方法	申报中
45	汽车耐老化 术语和汽车耐老化整车环境	申报中
46	EABS 和 EESP 系统性能台架测试评价规范	在研
47	EABS 系统可靠性和耐久性台架测试规范	在研
48	EABS 和 EESP 系统整车安全性、制动驾驶舒适性和能量回收效率测试规范	在研
49	EESP 系统操稳性测试规范	在研
50	电动车 2 挡变速器测试规范	在研
51	电动空调系统性能测试规范	在研
52	电动乘用车无线快充技术规范	在研
53	电动乘用车无线慢充技术规范	在研
54	电池系统 SOC 测试评价规范	在研
55	电池系统热失控安全测试评价规范	在研
56	分布式四驱整车控制器软件测试技术规范	在研
57	电动汽车识别标志	在研
58	电动客车应急出口设置规范	在研
59	电动客车灭火装置配置要求	在研
60	电动汽车事故后车辆处置规范	在研
61	电动汽车产品使用说明技术文件规范	在研
62	电动汽车电线电缆阻燃要求	在研
63	应急救援指示标志技术规范	在研
64	电动汽车交通事故救援规程	在研
65	电动汽车火灾事故救援规程	在研
66	汽车转向节总成性能要求及台架试验规范	待审核

2、管理工作成果

(1) 建立健全工作体系

按照《团体标准化 第 1 部分：良好行为指南》的有关要求，我们对标准化工作体系进行了系统的设计和安排。我们的基本原则是：1) 积极有效地争取全国汽车标准化技术委员会和重要行业组织从战略高度给予的技术性和方向性的

支持和指导；2) 切实鼓励汽车及相关产业各相关方的广泛参与；3) 在重大事项经中国汽车工程学会理事会决策条件下，建立实现标准化工作管理协调功能、标准化工作咨询审查功能和标准研制功能的三级工作体系。

以下对这一工作体系进行简要说明（详见《中国汽车工程学会标准化工作管理办法》）。

中国汽车工程学会理事会是标准化工作的决策层。负责对涉及标准化工作发展方向、发展战略、运行机制等重大问题进行决策，负责对标准化工作年度报告进行审议。

中汽学会秘书处是标准化工作管理协调层。中汽学会秘书处在中汽学会常务理事会授权下，全权负责标准化工作管理、协调及近中期工作规划制定，并通过项目联络员以观察员身份列席重要的标准研制活动，中汽学会技术标准部为具体归口管理部门。工作内容、工作方式等由《中国汽车工程学会标准日常工作管理条例》予以规定。

技术委员会和分技术委员会是标准化工作的咨询审查层。技术委员会由中汽学会秘书处主持组建，负责重大事项咨询审查和标准化工作绩效评估等。分技术委员会依《中国汽车工程学会标准编号规则》的小类而设立，原则上由中汽学会秘书处授权中汽学会分支机构主持组建，负责分技术领域技术标准项目的立项审查、标准送审稿审核及已发布标准复审。技术委员会和分技术委员会的组建原则、工作职责、工作方式等由《中国汽车工程学会标准技术委员会工作条例》予以规定。

技术标准工作组（包括研制起草工作组和审核工作组）为技术标准研制层。研制起草工作组由中汽学会秘书处批准组建或由中汽学会秘书处授权的机构担任，负责标准研制起草。原则上标准审核工作由分技术委员会承担，即以分技术委员会为主体并视需要吸纳 2—3 名其他技术专家组成标准项目审核工作组。技术标准工作组（包括研制起草工作组和审核工作组）资质要求、组建程序、工作程序等由《中国汽车工程学会标准制修订管理办法》予以规定。

上述标准化工作体系示意图如下。

图 2 CSAE 标准化工作体系示意图

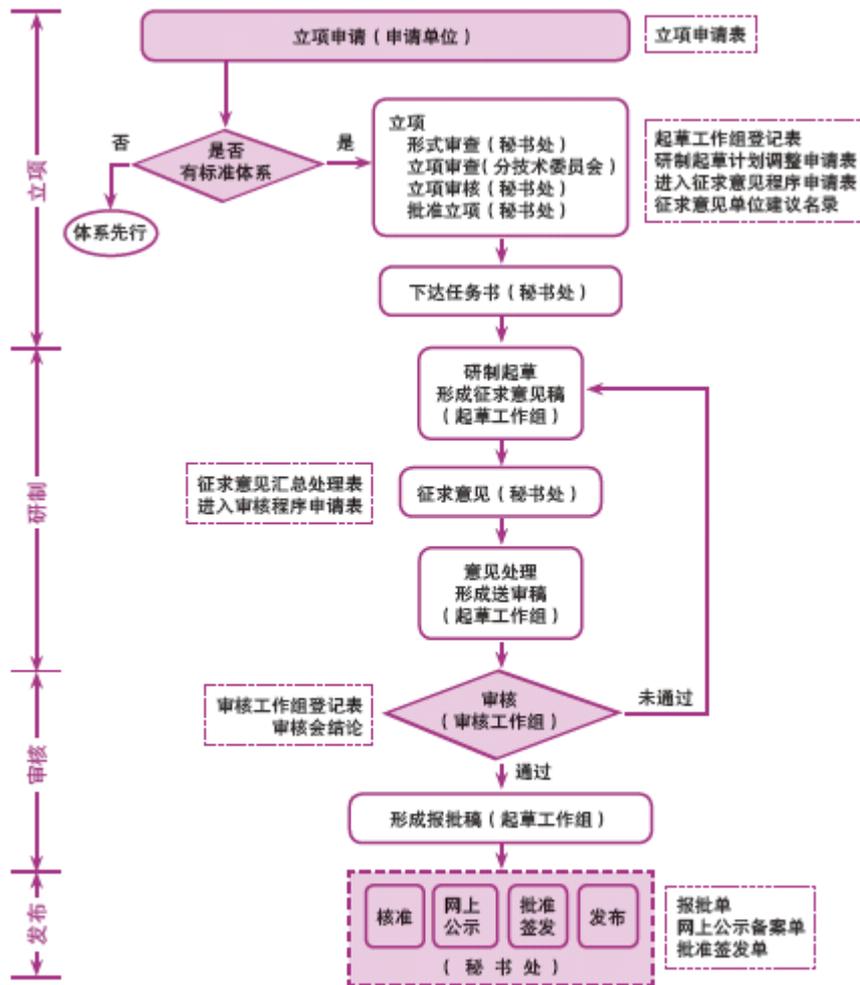


(2) 严格规范工作程序

我们通过《标准化工作管理办法》、《制修订管理办法》、《技术委员会工作条例》、《日常工作管理条例》和《编号规则》等 5 个管理文件对各项标准化工作的主体、职责、程序、要求及记录等进行了详细规定。我们的目的，一方面是要使各项工作的程序要求和质量要求明确、一致，加强工作的规范性，另一方面不会因具体负责人员变动而影响工作衔接，保证工作的可持续性。

以《制修订管理办法》为例，包括总则、立项、起草、审核、批准/发布、复审/修订、知识产权管理、宣贯/实施、工作经费和附则共 10 章。其中，复审/修订、知识产权管理和宣贯/实施是按照国标《团体标准化 第 1 部分：良好行为指南》的要求全新增加的章次。制修订程序示意图如下。

图 3 标准研制程序示意框图



(括号内为行为主体, 虚线框内为对应阶段需形成的记录表单)

(3) 设立专门部门和专职人员

我会于 2015 年 6 月设立“中汽学会技术标准部”，并配备专职工作人员。专门负责标准化工作方案的规划、实施，负责我会技术标准与我会牵头的四个联盟技术标准的协调，负责与我会 32 个专业技术分会和千余团体会员单位就社团标准推进事宜的沟通和联络，以及其他日常管理工作。

(4) 通过“团体标准”网页等措施加强舆论保障

我们利用《中国汽车工程学会标准化工作简报》、《中国汽车参考》和中国汽车工程学会年会等渠道，加强试点工作舆论宣传，并与相关机构定期进行必要的

交流和沟通。还在我会网站上专门设置“团体标准”网页，及时发布工作进展、工作成效及存在问题等，为汽车行业企业提供我会标准化工作咨询和技术支撑服务。我们还将按照国标委和中国科协的要求，在全国统一的信息平台上（www.ngostandards.org.cn）上，发布各类相关信息，为公众提供发表意见和监督反馈渠道。我会网站“团体标准”网页计划年底前正式上线。网页栏目设置情况见下表。

表 7 团体标准网页栏目设置

序号	栏 目
1	标准化工作概况（技术标准部、工作体系、管理文件、研制流程、历史沿革）
2	综合动态（所有的相关信息，包括国际国内、产业内外、自身的等）
3	政府政策
4	标准研制进展（工作规划（计划）、分技术委员会、项目进展、知识产权管理、标准征求意见、标准发布）
5	国标行标动态
6	国外标准法规（节能、环保、安全法规动态等）
7	标准化服务（标准项目一览、已发布标准（体系）目录、《中汽学会标准化工作通讯》、标准文本订单）
8	联系我们（地址、联系人、联系方式、标准文本发售联系方式等）
9	相关链接（国标委、中国科协、汽标委、中标协、团体标准网）

3、主要工作特点、特色

（1）确定两项基本原则，兼具务实和进取

我们标准化工作的两项基本原则（详见《标准化工作管理办法》）：

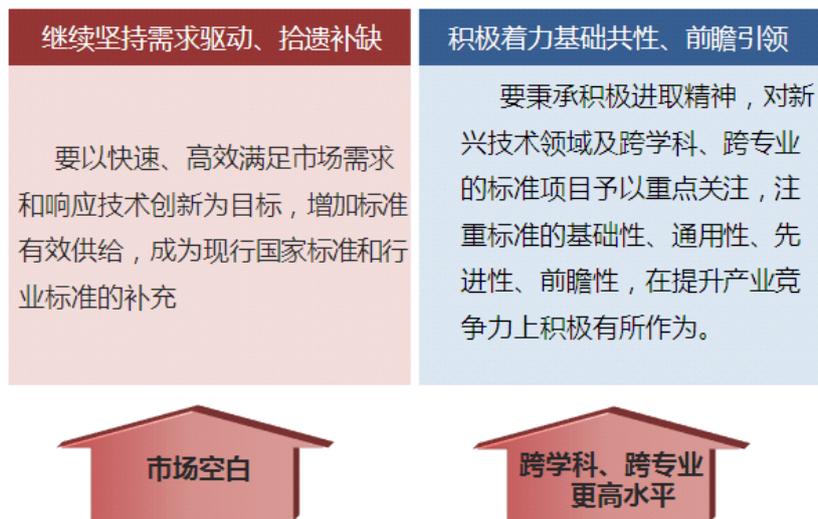
一是**继续坚持需求驱动、拾遗补缺**。要以服务行业技术进步为宗旨，以快速、高效满足市场需求和响应技术创新为目标，及时吸纳科技创新成果，促进科技成果的市场化和产业化。技术标准一般具有国家标准或行业标准尚未涉及、但为我国汽车技术研究和产品开发、生产等活动所急需的基本特性，是对现行国家标准和行业标准的补充。

二是**积极着力基础共性、前瞻引领**。鉴于团体标准在国家标准体系中明确的法律地位，应担当起增加标准有效供给、支撑产业发展的责任；鉴于团体标准市场主导、优胜劣汰的发展原则，应秉承积极进取的生存之道、发展之道。要发挥

专业分会和牵头技术创新联盟优势，对新兴技术领域及跨学科、跨专业的标准项目予以重点关注；要在标准的基础性、通用性和先进性、前瞻性上不断提升水平，发挥引领作用；要在凝聚产业链、提升产业竞争力上积极有所作为。

关于这两项基本原则，需要说明两点。第一，“需求驱动，拾遗补缺”是上一版管理办法的提法，将我们的标准仅限定在对现行国家标准和行业标准的补充。但在当前国家标准体系改革的大背景下，我们认为团体标准应该有更积极的姿态和更大的作为。因此，我们在“继续坚持需求驱动、拾遗补缺”的同时，又新增了“积极着力基础共性、前瞻引领”，旨在按照国标委的要求，进一步着眼标准的基础性、通用性、先进性、前瞻性，“在凝聚产业链、提升产业竞争力”上积极有所作为。第二，我们认为，这两项原则也是对国标委关于团体标准“填补市场空白、跨学科/跨专业、更高水平”三个层次要求的积极回应。

图 4 CSAE 标准化工作基本原则



(2) 积极联络汽标委、中汽协，争取支持和指导

在《标准化工作管理办法》中，我们明确提出要“积极有效地争取全国汽车标准化技术委员会和重要行业组织从战略高度给予的技术性和方向性的支持和指导”。在实际运作中，我们与全国汽标委和中国汽车工业协会进行了很好的沟通，得到他们的大力支持，全国汽标委秘书处和中国汽车工业协会分别派出副总工和副秘书长担任我会标准技术委员会副主任委员。我们还就我们的这项工作向发改委、工信部和科技部有关领导进行了汇报，得到他们的充分肯定。

(3) 依靠分会和联盟，标准化工作成片推进

我们在充分发挥专业分会、地方分会及技术创新联盟在凝练行业需求上的重要作用和在项目组织上的独特优势方面做了大量工作。

我会共有 32 个专业分会及四个技术创新联盟。各专业分会均由专业技术领域有影响的企业、院所和高校组成，挂靠单位一般为各技术领域的龙头企业，对企业和产业技术发展需求有着直接、准确的理解和判断；由我会牵头的汽车轻量化、电动汽车、智能网联汽车和汽车制造装备四个技术创新联盟，通过产学研合作，在新兴交叉学科和市场空白标准的研制上发挥了重要作用，已经取得许多重要成果。各技术分会和技术创新联盟是中汽学会标准化工作的主要依靠力量，也是我们工作的重要特色和独特优势。

基于上述组织、推进方式，我们的标准研制项目基本是按专业领域、以分会和联盟牵头、成体系成片展开的。例如，目前已发布或在研的几十个标准项目，主要涉及汽车制动、汽车转向、汽车润滑、汽车轻量化、汽车腐蚀与老化、智能网联汽车、电动汽车等技术领域，主要由我会汽车制动分会、汽车转向分会、汽车材料分会、汽车老化与腐蚀分会及汽车轻量化技术创新联盟、智能网联汽车技术创新联盟、电动汽车技术创新联盟牵头组织的。这样做的好处，一是有利于发挥各方面的积极因素，动员最广泛的力量参与；二是有利于标准体系的建立和各标准项目之间的协调；三是有利于促进分技术委员会的建立和有效发挥作用；四是有利于提高工作效率，快速响应市场需求；五是有利于标准质量在科学合理、技术先进上逐步提升水平。

(4) 自上而下和自下而上相结合，尽快启动一批新项目

我们采取自上而下和自下而上相结合的方式，即对技术标准体系项目由中汽学会秘书处和技术标准技术委员会、分技术委员会自上而下地主动计划和部署，同时在已建立技术标准体系的技术领域，积极推动企业在规范体系框架内自下而上地进行项目申报，从而形成项目申报拉动及计划安排推动相结合的工作局面。

(5) 通过观察员制度，将质量意识贯穿标准研制全过程

质量是一切产品的核心价值，用于指导研发和生产活动的技术标准更是如

此。质量不仅要求标准内容正确、严谨，还要求其技术水平广为适用、适度超前。我们要求将质量意识贯穿于从项目申报、组织、研制及项目规划、审查、评估等标准化工作的全过程。要求按照程序至上原则，严格遵循技术标准化工作的管理程序，确保工作规范、高效，确保标准化工作的高质量。

为实现这一理念，我们建立了观察员制度，学会技术标准对于每个标准项目，都将指定专门的联络员，协调项目相关事宜，并通过项目联络员以观察员身份列席重要的标准研制活动，促进对管理程序的严格执行和对标准研制各环节质量的有效把握。

4、典型案例

如前所述，“依靠分会和联盟，标准化工作成片推进”是我会标准化工作的一大特点，这对于充分发挥分技术委员会作用、动员各相关方广泛参与、快速响应市场、加强标准间协调及提升标准质量具有重要意义。以下通过电动汽车、汽车轻量化、汽车制动和汽车老化腐蚀四个案例对此进一步展开。

(1) 电动汽车技术标准：聚焦战略性新兴产业

● 标准制定是联盟的一项重要工作

近年来，世界主要汽车生产国都将发展新能源汽车产业上升为国家战略，尤其是积极发展电动汽车技术，加快推进产业化。我国政府高度重视新能源汽车（包括纯电动、插电式、燃料电池）产业发展，明确将新能源汽车列为七大战略性新兴产业之一和中国制造 2025 十大重点发展领域之一。预示着电动汽车技术和标准正在成为全球汽车产业的竞争前沿。

在这一背景下，我会于 2010 年牵头骨干汽车及相关产业企事业共 23 家单位成立了电动汽车技术创新战略联盟，并于 2012 年成为科技部试点联盟。标准制定是联盟的一项重要工作。

● 技术前沿、市场亟需是电动汽车标准两大特点

电动汽车作为战略性新兴产业，其特点一是重要，二是新兴，这就决定了电动汽车标准的技术前沿性和市场亟需性特点。中央深化改革领导小组第十二次会

议上通过的《中国科协所属学会有序承接政府转移职能扩大试点工作实施方案》中，将新能源汽车列为开展团体标准试点的 5 个技术领域之一，目的是发挥市场主导制定标准的优势，快速响应市场需求，尽快增加市场急需的技术标准的有效供给。

● 技术专家委员会及专业分委会发挥重要作用

在标准研制方面，联盟建立了技术专家委员会及三个专业分委会（电池专委会、电机专委会、充电设施及商业模式专委会），分别负责专门技术领域标准项目的立项审查、标准草案审核等。与我会标准化管理办法中规定的三级工作体系中的分技术委员会相对应（参阅图 2）。

● 重视与国标、行标协调

联盟技术专家委员会和专委会成员在“全国汽车标准化技术委员会电动汽车分技术委员会”担任主要职务，联盟组织研制的新能源汽车标准与国家标准和行业标准保持着紧密的沟通协调。

● 根据共性需求，已启动两批共 28 项电动汽车标准项目

2011—2014 年联盟进行了第一阶段标准研制，联盟成员通过充分论证并广泛征求行业意见后，共遴选出行业亟需的 9 个标准项目（详见本文表 1 单项标准项目第 31—33，35—40 项，第 34 项取消）。目前，《电动汽车 CAN 总线测试规范》等 5 项标准已处于待发布阶段（详见表 6 第 5—9 项）。

联盟自 2015 年开始进行标准第二阶段研究，先由联盟成员单位提出共性需求，再经专家委员会遴选，确定了《EABS 和 EESP 系统性能台架测试评价规范》等 20 个标准项目（详见表 6 第 31—51 项）。目前，已按照中国汽车工程学会标准管理文件要求，明确了承担单位，制定了工作计划，研制工作全面启动。

● 推动国标项目立项

电动汽车消防安全是近年来业内的关注焦点，为了推进电动汽车消防安全技术标准研制，2013 年联盟组织相关单位完成了《电动汽车消防安全技术标准框架体系》。在联盟推动下，电动汽车消防安全标准研制列入 2015—2017 年国家科技支撑计划项目，其中充电设施消防安全标准成为充电设施规划和建设的重要研究内容。此外，上述框架体系中的“车用动力电池火灾危险性分级标准”和“车用动力电池火灾危险性分级测试方法”已列入国家标准研究计划。

(2) 汽车轻量化技术标准：着眼跨专业、跨技术领域

● 我国汽车用钢等材料标准基本空白

钢铁是汽车产业重要的相关产业，用于汽车的钢材等其他金属及非金属材料，不仅其性能对汽车安全性、经济性、环保性等均有重要影响，其价格还是汽车选材的重要考虑因素。性能高、价格适宜是对汽车用材的基本要求，也是在保证安全条件下大规模实现汽车轻量化进而实现经济环保目标的重要保证。

就汽车用材标准而言，目前的国家标准难以满足汽车行业的特殊需求。以汽车用钢为例，尽管要求较高，但由于汽车用钢在钢铁总产量中占比较小，一直缺乏针对汽车用钢的专门标准。与此同时，在全面引进欧美日汽车技术背景下，我国各汽车企业分别采用日系、韩系、美系、法系、德系等国的用钢标准采购钢材，造成钢铁企业钢号品种多、生产批量小、成本居高不下的局面。

因此，从需求侧和供给侧两个方面均对汽车用钢标准提出迫切需求。

● 轻量化联盟具有组织跨专业标准研制的独特优势

由于汽车用材料标准具有跨专业、跨技术领域特点，轻量化汽车联盟站在整个产业链高度，具有凝练产业需求和组织这类标准研制的独特优势。

汽车轻量化技术创新战略联盟于 2007 年 12 月创立，是科技部第一批批准建立的技术创新联盟之一。联盟由汽车、冶金及其他材料行业的骨干企业、高校和科研院所组成，相关技术标准研制是联盟的四项核心任务之一。由于材料分会会员单位是联盟的主力成员，材料分会在联盟及其标准研制中起重要作用。

● 先行建立标准体系，加强标准研制顶层设计

鉴于“体系先行”的标准立项原则，轻量化联盟首先编制了三个技术标准体系（原称技术规范体系）（见表 1 技术标准体系第 3—5 项）：汽车用钢技术规范体系、汽车轻量化技术规范体系（包括设计、材料、工艺、测试评价等）（包括汽车用钢/车用复合材料等技术规范分体系）、非金属材料技术规范体系。通过顶层设计，协调各标准项目研制。

● 已发布、在研标准项目共 37 项

截至目前，已发布标准 19 项（详见表 1 单项标准项目第 9—17 项和 21—30 项）（均于 2013 年发布）；待公示、完成评审和在研分别为 3 项、4 项和 10 项（分

别详见表 6 第 1—3；4—7；8—17 项)。

(3) 汽车制动技术标准：标准推广应用取得成效

● 标准项目来源于市场需求

中国汽车工程研究院（以下简称中汽院）是我会制动分会挂靠单位。他们在工作中发现由于国标、行标缺陷，导致企业在制动系统研发过程中试验成本较高、测试数据不准确等问题，而且国标、行标难以在近期内顾及。由于符合我会“市场有需求、国标行标缺失”的立项要求，他们提出的如下 3 个标准项目很快得以立项：《汽车液压制动主缸带真空助力器总成性能要求及台架试验规范》、《汽车液压制动主缸带真空助力器总成性能试验装置技术规范》、《乘用车驻车制动操纵装置性能要求及台架试验规范》（见表 1 单项标准项目第 5—7 项）。

表 8 制动 3 项目研制主要时间节点

序号	研制阶段	完成时间
1	形成征求意见稿	2008.12
2	就征求意见稿召开研讨会	2008.12.18—19
3	形成征求意见稿修改稿	2009.1.13
4	召开标准审查会	2011.1.20—21
5	提交报批稿	2011.5.21
6	网上公示	2011.7.17
7	发布	2011.8.17
8	召开宣贯会	2011.11.20

● 通过联合研制解决资金问题

在标准研制过程中，中汽院联合两个合作伙伴（上海汽车制动器公司和浙江金峰汽车零部件制造有限公司），共筹资 15.8 万元，中汽院和合作伙伴分别出资 10 万元和 5.8 万元。

● 据不完全统计，三项标准在 23 家企业得到应用

根据中汽院在进行产品检测和对企业进行技术咨询时掌握的情况，如下 23 家企业在其产品设计过程中应用了上述三项标准。

表 9 应用三项制动标准的企业

序号	企业名称
1	温州市东启汽车零部件制造有限公司
2	浙江亚太机电股份有限公司
3	宁波安捷制动器有限公司
4	诸城市义和车桥有限公司
5	东风科技汽车制动系统公司
6	浙江万安科技股份有限公司
7	南方天合底盘系统有限公司
8	烽火机械厂
9	浙江通顺科技集团
10	重庆卡福制动转向系统有限公司
11	武汉市东安机械有限公司
12	重庆长融机械有限责任公司
13	东风小康汽车有限公司
14	柳州五菱汽车工业有限公司
15	奇瑞汽车股份有限公司试验技术中心
16	安徽江淮汽车股份有限公司乘用车研究院
17	东风柳州汽车有限公司
18	杭州沃镭科技有限公司
19	浙江驰力汽车制动装置有限公司
20	深圳市比亚迪汽车有限公司
21	安徽华凌汽车有限公司
22	天津一汽夏利汽车股份有限公司产品开发中心
23	广州汽车集团股份有限公司汽车工程研究院

(4) 汽车腐蚀老化技术标准：瞄准市场空白

- 腐蚀老化技术起步晚，标准基本空白

随着汽车市场规模的不断扩大和汽车使用的日益普及，消费者对汽车老化腐蚀问题关注度日益提高，重大汽车腐蚀召回时间时有耳闻，汽车腐蚀老化问题成

为影响汽车产品质量的一个新的重要因素。由于我国汽车防腐老化技术起步较晚，没有形成完善的标准体系，企业目前主要通过对标参考欧美日等汽车企业标准。在此背景下，中国汽车工程学会腐蚀老化分会于 2015 年 12 月 3 日正式成立，是应运而生，而组织相关标准研制被列为该分会一项重要工作内容。

- **两个标准体系框架先行建立**

实际上，早在酝酿设立腐蚀老化分会伊始，就开始了汽车腐蚀和汽车老化两个标准体系的研究和编制。2014 年 9 月 4 日召开了“中国汽车工程学会腐蚀与老化标准体系”编制启动会；2015 年 1 月 22 日召开“中国汽车工程学会腐蚀与老化标准体系”审核会；2015 年 5 月 28 日在“第三届中国汽车防腐蚀与老化技术论坛”上，发布了“中国汽车工程学会腐蚀与老化标准体系”。

- **市场需求大，目前在研及申报中项目 16 项**

目前，《汽车零部件及材料实验室循环腐蚀试验方法》和《汽车耐老化 整车大气暴露试验及评价方法》两项标准已获准立项，处于在研中（见表 6 第 30—31 项）。另有 14 项标准项目在申报中（见表 6 第 32—45 项）。

考虑到该分会成立时间较短，可见该技术领域技术标准市场需求非常大，企业参与的积极性非常高。

四、近中期规划要点

在 2015 年健全工作体系、完善工作程序、改进工作机制基础上，我们编制了《中国汽车工程学会标准化工作近中期规划》。规划要点如下。

1、指导思想

在多年工作实践基础上，以政府深化标准化工作改革和培育发展团体标准为契机，以我国汽车产业发展需求和技术创新趋势为牵引，发挥快速响应市场和及时吸纳技术创新成果的优势，着眼于产业竞争力提升，积极组织研制市场亟需的技术标准，增加标准有效供给，提升标准竞争力，推动汽车产业创新技术的加速发展和广泛应用。

2、基本原则

需求驱动，拾遗补缺。在立项决策上，要以服务行业技术进步为宗旨，以快速、高效满足市场需求和响应技术创新为目标，密切关注、积极发掘现行国家标准或行业标准尚未涉及、但为我国汽车技术研究和产品开发、生产等活动所急需的标准项目，以其基础性和前瞻性的基本特征，对现行国家标准和行业标准形成有益补充。

基础共性，前瞻引领。鉴于团体标准在国家标准体系中明确的法律地位，应担当起增加标准有效供给、支撑产业发展的责任；鉴于团体标准市场主导、优胜劣汰的发展原则，应秉承积极进取的生存之道、发展之道。要发挥专业分会和牵头技术创新联盟的优势，对新兴技术领域及跨学科、跨专业的标准项目予以重点关注；要在标准的基础性、通用性、先进性、前瞻性上不断提升水平，发挥引领作用；要在凝聚产业链、提升产业竞争力上积极有所作为。

依靠分会，依靠联盟。要充分发挥专业分会、地方分会及技术联盟在凝练行业需求上的重要作用和在项目组织上的独特优势。一是利用各分会及龙头企业对标准需求的直接、准确的理解和判断，发掘出市场需求最为迫切的标准项目；二是利用中汽学会牵头的汽车轻量化、电动汽车、车联网和汽车制造装备四个技术创新联盟，通过产学研合作，在新兴交叉学科和市场空白标准的研制上发挥重要作用。要使各技术分会和技术创新联盟成为中汽学会标准化工作的主要依靠力量、重要特色和独特优势。

程序至上，严把质量。质量是一切产品的核心价值，用于指导研发和生产活动的技术标准更是如此。质量不仅要求标准内容正确、严谨，还要求其技术水平广为适用、适度超前。质量意识应贯穿于从项目申报、组织、研制及项目规划、审查、评估等标准化工作的全过程。按照程序至上原则，严格遵循技术标准化工作的管理程序，是确保工作规范、高效，从而确保标准化工作质量的根本要求。

广泛参与，协同推进。为使标准项目对推动汽车技术进步和提升产业竞争力发挥应有作用，要加强与全国汽车标准化主管机构和重要行业组织的联系，争取在发展战略方面的支持和指导；要加强与政府标准化管理机构、中国科协等的联系，争取在工作体系建设方面的支持和指导；要加强与企业的联系，争取汽车及相关产业各相关方的广泛参与；要通过学习借鉴国际同类机构相关经验，提高规

范化运作水平和市场竞争力。

3、总体目标

通过 3~5 年努力，以国标《团体标准化 第 1 部分：良好行为指南》为遵循，建立健全规范的标准化工作机制；以各项标准化管理文件为依据，组织研制满足市场需求的系列技术标准；以标准实施为着眼点，总结标准化工作经验、验证完善标准化运作机制；以参加良好行为评价为契机，争取成为具有行业知名度和影响力的团体标准制定机构。

4、工作重点

未来 3—5 年，我们将在进一步挖掘市场需求，启动新的标准项目的同时，重点关注标准研制质量、标准宣贯、提升行业影响力和参加良好行为评价。

（1）在系统评价基础上，进一步修改完善标准化工作管理文件

首先要通过对新修订的 5 个管理文件（《中国汽车工程学会标准化工作管理办法》、《中国汽车工程学会标准制修订管理办法》、《中国汽车工程学会技术委员会工作条例》、《中国汽车工程学会日常管理工作条例》、《中国汽车工程学会标准编号规则》）运行效果、效率情况的持续关注，对各项管理规定的系统性、协调性、可操作性和有效性等进行评价。

还要在以上评价工作基础上，对照国标《团体标准化 第 1 部分：良好行为指南》的各项要求，以建立健全标准化工作机制为目的，进一步完善以上管理文件。

（2）发掘技术标准市场需求，发动相关机构广泛参与

充分发挥标准化工作各相关方的积极性，不断发掘巨大的技术标准市场需求，使之转化为行业亟需的技术标准研制项目，是我们标准化工作的首要任务。

“一流企业做标准，二流企业做品牌，三流企业做产品”是对企业参与标准制定重要性的高度概括。对产业而言，在经济全球化条件下，产业对国际技术标准的参与度和影响力在很大程度上是产业技术创新能力的体现，标准优势是产业

优势的重要方面，标准主导权是产业主导权的重要方面。相应地，对企业而言，技术标准是企业的核心竞争力之一，体现企业知识产权的技术标准意味着企业对市场具有某种主导权。参与广为行业采用的技术标准制定的企业，无疑是行业的标杆和领头羊，将具有明显技术竞争优势。积极参与技术标准化活动，应成为行业企业的广泛共识。

专业分会、地方分会和技术联盟在发掘和凝练市场需求和项目组织上能够发挥重要作用，这是我们标准化工作的重要特色。积极引领和组织企业参与标准化活动应成为分会和联盟工作的一项重要内容，参与标准化活动的效果应成为评价分会和联盟工作业绩的一个重要方面。要通过年度市场需求调查和日常项目建议相结合的方式，在业内企业广泛参与下，对技术标准市场需求作出快速响应。

(3) 坚持质量战略，探索标准质量控制和评估方法

要在包括项目申报、组织、研制及项目规划、审查、评估等标准化工作的全过程中把好质量关。要研究影响标准研制质量的因素，研究标准质量评价体系和评价方法；要通过对已发布技术标准从技术内容和技术水平两方面质量的调查和评价，研究保障标准研制质量的机制；要建立对标准质量进行持续评价的机制。要认真总结质量工作经验，并将其固化到标准化管理办法中或形成专门的质量规章，促进标准化工作质量不断提升。

(4) 项目申报和计划安排相结合，不断增加市场亟需标准的有效供给

将学会秘书处、技术委员会等继续坚持自上而下地主动计划和部署标准项目，与技术分会、技术联盟及相关企事业单位自下而上地进行项目申报相结合，形成项目申报拉动和计划安排推动相结合的工作局面，不断启动新的标准研制项目，持续产生市场亟需的、技术含量和技术水平越来越高的成体系的技术标准。

要重点关注属于新兴交叉学科和市场空白、具有跨专业/跨技术领域特点、涉及技术研发和产业化应用的标准项目。要严格按照管理办法规定的程序和运行机制开展各项研制工作，要总结产学研结合开展团体标准工作及与联盟标准相互促进的经验。

(5) 积极推动标准应用，提升技术优势和行业影响力

标准项目来源于市场需求，而在自愿基础上的广泛应用则是团体标准的意义所在，也是我们标准化工作的生存之本、发展之本。

在获得企业广泛应用基础上，团体标准的作用还可体现在四个方面：一是作为企业共识，在企业间商务合同中加以引用；二是在政府政策和法规中加以引用，或作为制定国家标准的基础；三是与合格评定相结合，作为产品认证的依据；四是按照法定机制接受政府机构对标准技术性和方向性的审查后，转化为国家标准。

为使技术标准在更大范围、更高层次服务于行业、服务于企业，不断提升标准的技术优势和行业影响力，必须在标准宣贯和推广应用上下大力气。首先，要对早期发布的技术标准的实施情况和实施效果进行调查和评估，分析总结标准实施的经验和问题；第二，形成常态化的标准实施情况统计分析报告制度；第三，要与技术委员会、标准工作组和企业共同探索、创新推动标准实施的有效举措；第四，要通过标准研制和实施实践，为建立团体标准转化为国家标准和政府委托社会团体制定国家标准的政府机制积极谏言。

(6) 参加良好行为评价，提升规范化、专业化水平

国标《团体标准化 第1部分：良好行为指南》是团体标准化机构规范各项工作、不断提升专业化水平的基本要求。按照我会参加国标委团体标准试点实施方案，我们将争取两年之内通过国标委委托机构依据国家标准对我们进行的良好行为评价。这既是我们近期一项重要工作目标，也是对我们尽快理顺各项工作流程、提升工作水平的有力鞭策。

为了实现这一目标，我们要进行全面改善，要使各项工作在规范化、专业化方面获得较大提升。我们不仅要在建立健全组织管理机制、标准立项和研制及标准应用实施等方面有较大改善，还要积极利用各种渠道参加全国性和国际化的标准化活动，认真借鉴他们的通行做法和管理经验；要积极争取向国家标准转化及获政府委托制定国家标准的机会，争取使行业标准机构对我们严谨规范的研制程序和基础性、前瞻性的技术特点给予充分肯定；要积极参加中国标准创新贡献奖等科技奖项评比，提升行业知名度和影响力。

五、2016 年工作安排

根据《中国汽车工程学会团体标准试点实施方案》和《中国汽车工程学会标准化工作近中期规划》，2016 年我会标准化工作重点如下。各项工作的具体实施计划（或进展情况）将另行发布。

1、对已发布标准应用实施情况进行调查评估。首先我们将研究调查评估的方法，其次将选择有代表性的已发布标准开展调查评估，最后将对调查评估中反映的标准实施的经验和问题进行系统总结。

2、完成承诺的 10 项技术标准的研制和发布。这 10 项标准均属于市场空白，且具有交叉学科特征的技术标准项目，是我们在《中国汽车工程学会团体标准试点实施方案》中承诺的试点任务，将在 2016 年底或 2017 年初完成。

表 8 承诺 2017 年初完成的 10 项标准

序号	项目名称
1	汽车覆盖件板材抗凹性能试验方法
2	汽车用可热处理碳素钢板和钢带
3	汽车覆盖件抗凹性能测试方法
4	汽车板在高应变速率下的力学性能测试方法
5	汽车用薄钢板表面波纹度试验方法
6	电动汽车的电磁场发射强度(9kHz-30MHz)测试规范
7	电动汽车 CAN 总线故障诊断服务规范
8	电动汽车整车控制器测试评价规范
9	车联网标准体系
10	车载 OBD 终端标准研究

3、开展相关课题研究。在充分借鉴国外相关机构经验基础上，开展如下方面研究：研究专利融入社团标准的法律和实践问题，研究相关知识产权政策；研究适应我会团体标准发展需求的、具有技术前瞻性和充分发展弹性的标准体系框架；研究产学研结合开展团体标准工作的机制和效果问题；研究推动实施团体标准的方法和措施问题；研究团体标准工作如何在经济上可持续发展问题等。

4、推动分技术委员会建立。要根据标准项目需求，并按照相关管理办法要

求，推动在各专业技术分会主导下相关技术领域技术标准分技术委员会的建立，这是开展标准研制的重要前提保证。

5、开展标准宣贯和相关培训。这包括两方面内容，一是关于中国汽车工程学会标准化工作系列管理文件的宣贯，二是关于已发布标准的宣贯和培训。宣贯内容包括：标准重要性、对标准内容和要求的理解和认识、标准实施的合理化建议等。鼓励标准研制起草单位针对企业需要，开展技术咨询。