

山东汽车

2020 年第 2 期（总第 2 期）

山东省汽车行业协会

2020 年 9 月 28 日

协会活动

2020 第十九届青岛秋季国际车展盛大开幕

第十六届中国（梁山）专用汽车展览会在梁山国际会展中心举行

副会长兼秘书长谭秀卿出席 2020 国际商用车峰会并发表了演讲

会员动态

潍柴集团发布全球首款突破 50%热效率的商业化柴油机

青特环卫系列产品亮相山东环卫展

政策法规

中国银保监会关于印发实施车险综合改革指导意见的通知

关于做好 2021 年度汽车和摩托车出口许可申报工作的通知

行业资讯

两省再发文强调：2020 年国三淘汰 40 万辆

德国将电极干燥速度加快 50% 以将电池制造成本降低至少二成

行业统计

2020 年山东省 1-8 月汽车产销情况

协会活动

2020 第十九届青岛秋季国际车展盛大开幕



能及新能源汽车展览会。副会长兼秘书长谭秀卿致展会开幕辞，副秘书长郭金主持了展会开幕式。

中国国际贸易促进委员会青岛市分会、青岛市工业和信息化

9月9日，由山东省汽车行业
协会主办，青岛日报报业集团、青岛
嘉路博文旅科技有限公司共同
承办，青岛市工业和信息化局、
青岛市商务局、青岛市绿化委员
会作为支持单位的 2020 第十九
届青岛秋季国际车展在青岛
国际会展中心隆重开幕。展
会同期举办了第五届青岛节

局、青岛市园林和林业局、青
岛市商务局、崂山区工商联、崂山





区文旅委节庆处、青岛日报社等领导嘉宾出席了开幕式。

2020 第十九届青岛秋季国际车展吸引 90 余品牌携近千展车亮相青岛，展出面积逾 60000 平。依托青岛市汽车产业优势与

山东地区旺盛的市场需求，青岛秋季国际车展每年都能交出一份优异的成交答卷。展会品牌成效也获得参展伙伴与业界同仁的一致好评，持续助推北方汽车产业与市场。



第十六届中国（梁山）专用汽车展览会 在梁山国际会展中心举行



2020 年 9 月 17 日，由中国汽车工业协会、山东省汽车行业协会主办的第十六届中国（梁山）专用汽车展览会在梁山国际会展中心举行。展会以“创新、创造、创品牌”为

主题，旨在依托梁山专用汽车产业基地，引进国内外品牌企业参展参会，打造专业化、品牌化、国际化的全国最大专用汽车展会。山东省汽车行业协会会长王善波、副会长兼秘书长谭秀卿出席开幕式。会长王善波致开幕辞。



青特集团在开幕式同期举行了 1000kW 应急电源车新品发布会。协会副秘书长郭金娜致辞。会长王善波、副会长兼秘书长谭秀卿参加揭幕仪式。

本届展会整体展出面积达 12 万平方米，共有 638 家企业，412 辆专用汽车参展。中国重汽、一汽解放、北汽福田、青特集团、山东唐骏、泰安航天、山东东岳、日照海汇、东材大力等企业的新产品参展亮相，今

年参展产品的种类和数量比上届提升 10% 以上。展会以专用汽车产品为主链条，横向逐步形成零部件产业链、专用汽车产品链、二手商用车产业链、商用车循环经济产业链、装备产业链、服务产业链六大产业链条，大力推进了融资租赁、产品孵化、培训、电商等平台建设，推动“中国商用二手车出口示范区”建设，支持产业共享涂装、金融服务发展。

16 日，中国汽车工业协会专用车分会、汉阳专用汽车研究所、山东省汽车行业协会共同主办了“2020 中国（梁山）专用汽车产业发展高峰论坛”。副会长兼秘书长谭秀卿做了题为：“山东省商用汽车发展情况及预判”的专题演讲。



副会长兼秘书长谭秀卿出席 2020 国际商用车峰会并发表了演讲



9月10—11日，2020国际商用车峰会在山东日照隆重召开，山东省汽车工业协会副会长兼秘书长谭秀卿受邀出席并就山东省商用车现状和未来发展情况做了演讲。

本次峰会由日照市工业和信息化局、日照兴业集团承办。来自国内外的16位行业专家就商用车技术话题与大家面对

面交流探讨，以最真实的案例分享和最前沿的技术解读，为商用车与车架行业可持续发展献计献策。



会员动态

潍柴集团发布全球首款突破 50%热效率的商业化柴油机



中国工程院院士凌文与山东重工集团、潍柴集团董事长谭旭光共同为全球首款突破 50% 热效率的柴油机揭幕。

50%热效率 一个载入世界内燃机史册的里程碑

9 月 11 日，习近平总书

2020 年 9 月 16 日，世界内燃机发展迎来了历史性新突破，中国装备制造业的领军企业潍柴集团，在中国山东济南举行发布会，正式发布全球首款突破 50% 热效率的商业化柴油机。

会上，中国内燃机国家检测机构中国汽车技术研究中心有限公司、国际权威内燃机检测机构德国 TÜV 南德意志集团将热效率达到 50.26% 的认证证书颁发给潍柴。山东省副省长、

记在科学家座谈会上作出重要指示，加快解决制约科技创新发展的一些关键问题，不断向科学技术广度和深度进军。全球首款达到 50.26% 热效率的柴油机产品，是潍柴向科技高峰攀登的又一重大成果。

50.26%，这是内燃机发展史上的一次革命性突破；50.26%，这是中国内燃机科技再创历史新高的里程碑！

热效率是衡量内燃机燃油利用

效率的标准，热效率越高，燃油消耗越少，节能减排的效果就越显著。纵观世界，柴油机的发展历史就是一部热效率不断提升的历史。自 1897 年，世界上第一台柴油机成功面世，历经百年的改造升级与新技术应用，直到当今，柴油机热效率从 26% 提升到 46%。从世界柴油机热效率发展统计数据来看，随着排放法规的日益严苛，热效率的提升遇到了很大瓶颈，热效率提升的难度越来越大，进展缓慢，是世界公认的行业技术难题。

50% 热效率，就像是人类史上首次百米跑进 10 秒。潍柴聚集优势资源，对热效率提升展开专项攻关，特别是 2015 年以来，组建了专门的技术攻关团队，通过大量的仿真和台架试验，经过上千种方案的探索分析，不断尝试与改进，以每个 0.1% 的累加艰难推进，最终获得了历史性的突破。美国西南研究院首席运营官沃尔特·唐宁表示，实现 50% 的热效率，需要极其庞大的研发投入，并且需要提前

几年规划商业投产。中国工程院院士苏万华指出，热效率提高这件事情本身难度非常大，热效率和排放往往是一对矛盾，在满足国六排放标准法规的前提下提高热效率，实际上是对内燃机综合技术的全面提升。而潍柴，不仅向全世界发布了首款本体热效率超过 50% 的柴油机，而且轻松满足国六/欧 VI 排放要求，并率先具备了量产和商业化条件。未来，随着潍柴 50% 热效率柴油机大规模投放市场，必将改写世界内燃机技术格局，引领全球行业新发展。

在产品发布会上，德国博世集团、奥地利 AVL、德国 FEV、美国汽车工程师学会、中国机械工业联合会、中国内燃机工业协会、中国汽车工程学会等全球权威机构和专家分别发来视频，对潍柴集团取得的这一历史性突破表示祝贺。全球最大的汽车零部件供应商博世集团董事会主席兼首席执行官沃尔克马尔·邓纳尔表示，潍柴集团成功开发了 50% 热效率的新型

重型柴油发动机，这是一项具有重要意义成就，这是柴油机发展史上的历史性突破，树立了全球柴油机热效率的新标杆；凭借这一创新，潍柴成为了世界一流柴油机制造商。世界权威内燃机研发机构奥地利 AVL 公司董事长兼首席执行官赫尔穆特·李斯特认为，潍柴柴油发动机达到了 50% 以上的热效率，这代表着世界上最领先的性能，融合了全球动力行业所需的许多技术和应用改进。世界权威内燃机研发机构德国 FEV 首席执行官史蒂芬·皮辛格认为，对于运输行业来说，满足 50% 热效率柴油机的推出，预示着行业向低成本、高效益和环境友好又迈出了坚实一步。中国内燃机工业协会秘书长邢敏表示，内燃机的技术进步得益于热效率的提升，热效率的提升对整个内燃机的节能减排有举足轻重的作用。

五大专有技术 突破节能减排世界级难题

内燃机是交通运输、工程机械、

农业机械、渔业船舶、国防装备的主导动力，在相当长时间内这一主导地位不会改变。我国是世界内燃机产销大国，内燃机是石油消耗的最大主体产业，二氧化碳排放量占全国总量的 10%，氮氧化物排放量占 30%，颗粒物排放超过 60 万吨，是目前节能减排最具潜力、效果最为明显的行业之一。提高发动机热效率，成为了节能减排的重要途径。

潍柴动力聚焦发动机核心技术、前沿技术，对柴油机热效率进行专项攻关，开创五大专有技术——协同燃烧技术、协调设计技术、排气能量分配技术、分区润滑技术、智能控制技术，解决了高效燃烧、低传热、高可靠性、低摩擦损耗、低污染物排放、智能控制等一系列世界级难题，使柴油机本体热效率超过了 50%。

柴油机由数千个零件组成，热效率的提升是一项庞大的系统工程。在研发过程中，潍柴发挥全产业链的协同优势，与博世集团以及其他全球供

应商、全球研发咨询机构展开合作，共同攻克这一难关，让这款发动机实现了世界一流的热效率和更低的排放。

行业专家指出，以目前 46% 的行业平均热效率水平估算，热效率提升至 50%，柴油消耗将降低 8%，二氧化碳排放减少 8%，按照目前国内重型柴油机市场保有量 700 万台估算，如果全部替换为 50% 热效率的柴油机，每年大概可节约燃油 3332 万吨，减少二氧化碳排放 10495 万吨，这将为解决能源短缺和全球气候变暖问题做出重大贡献。

自主自强 引领中国装备制造 迈向世界一流

内燃机行业是国民经济的基础产业，内燃机技术水平深刻影响着相关行业的可持续、高质量发展，体现了装备制造业的实力。特别是高端柴油机技术是制约中国装备制造业的“卡脖子”技术。潍柴深耕内燃机行业 70 余年，在柴油机的制造和研发

领域有着深厚的技术底蕴和经验积累，已形成了全系列全领域的业务布局。

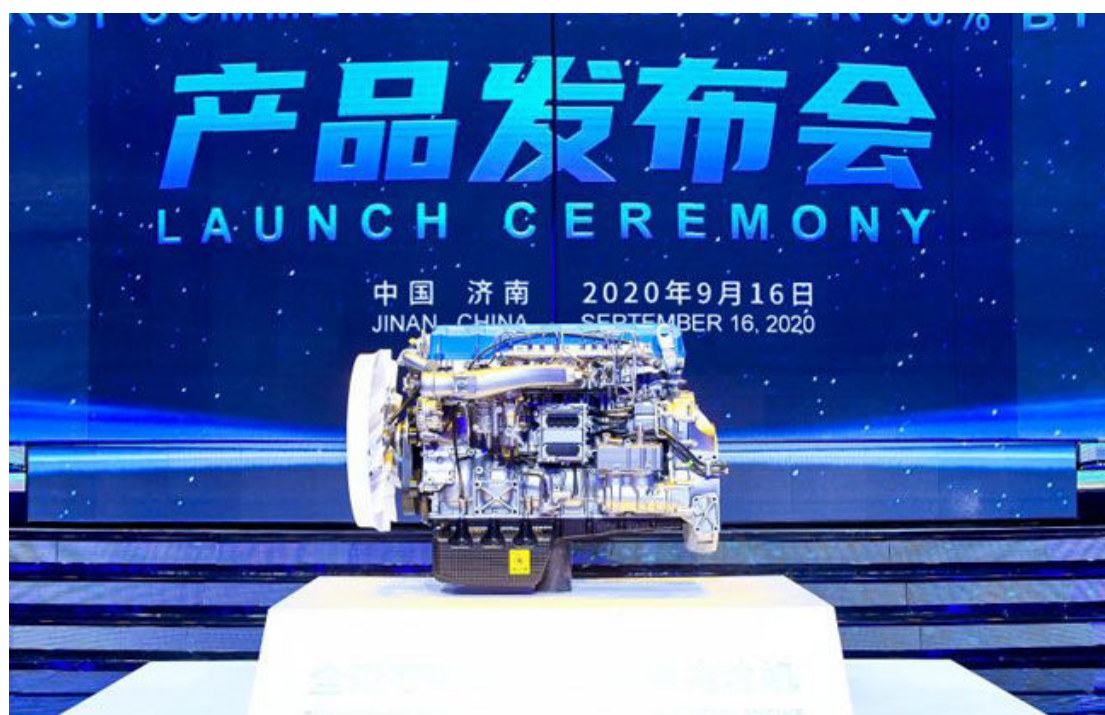
科技创新的突破，离不开持续的技术投入和高端人才的支撑。潍柴心无旁骛攻主业，不断加大研发投入，发动机业务连续 10 年累计研发投入 300 亿元，研发费占销售收入比例达到 6%，占期间费用比例达到 48%。在潍坊建立了全球唯一、年产销百万台发动机的研发制造基地，成功研制了全球首款重型商用车动力总成，支撑我国自主品牌重型商用车形成全球领先的竞争优势，荣获 2018 年度国家科技进步一等奖。同时，潍柴聚焦企业急需、技术高端、国家瓶颈，整合全球科技资源，掌握了高端液压、高功率密度发动机、燃料电池、高端电机控制等核心技术，并实现产业化落地；推动实现了 CVT 动力总成、液压动力总成核心技术的突破，补齐了中国在该领域的核心技术短板，推动中国柴油机产业链不断向高端迈进。

人才是创新的根基。潍柴加快全球引才步伐，连续 15 年大规模引进优秀毕业生和全球中高端人才，引进了 200 多名博士、300 多名全球高端人才，聚集了 3000 多名研究生，打造了一支规模庞大的科技人才队伍，营造了万马奔腾搞创新的良好生态，培养了一批具有“疯子精神”的科研人才队伍，向着关键核心技术发起挑战，最终以突破 50% 热效率的成果，奠定了潍柴动力在世界内燃机领域的引领地位，用实力擦亮了中国内燃

机制造的世界名片。

全球首款突破 50% 热效率商业化柴油机的发布，标志着中国重型柴油机技术迈向了世界一流并实现了自主可控。谭旭光自豪地说，这是潍柴 9 万名员工贯彻落实习近平总书记“心无旁骛攻主业”重要指示交出的又一份答卷，潍柴人将坚定创新自信，勇攀科技高峰，向着柴油机 55% 热效率目标迈进，为建设世界科技强国做出新的更大贡献。

（来源：潍柴动力）



青特环卫系列产品亮相山东环卫展



8 月 27 日，由山东省城乡环境卫生协会主办的“第十三届山东省城乡环境卫生设施设备与固体废弃物处理技术博览会”在青岛国际会展中心拉开帷幕，此次展会旨在加快统筹山东省城乡生活垃圾精细化管理，加强垃圾处理设施建设改造以及餐厨废弃物处理设施建设，提高全省环卫工作机械化水平。

会上众多知名品牌纷纷亮相，产品争奇斗艳，“青特汽车”携最新国六标准多功能抑尘车、压缩式垃圾车、多功能清洗车及多功能扫路机亮相博览会，以产品的高颜值、高性能及

C 位展示区的优势吸引了众多与会代表驻足关注、问询洽谈。

自复工复产以来，青特专用车产销超 5000 辆，同比增幅达 51%，逆市上扬。今年下半年，青特汽车将紧紧围绕青岛市“高端制造业+人工智能”攻势，继续坚持自主创新、高质量、低成本、国际化经营战略，不断研究新技术、运用新工艺、探索新模式，助推青特专用汽车制造业高质量发展，努力实现三年跨越式倍增目标，助力青岛市千亿级汽车产业腾飞。



（来源：青特集团）

凯马汽车国六产品战略合作交流会胜利召开

2020 年 8 月 20-22 日,由凯马汽车主办,解放动力协办的“凯马汽车专用车国六产品交流会”“凯马汽车解放动力国六产品座谈会”成功举行,100 多家专用车经销商、40 多家资深经销商参会。凯马汽车党委书记、总经理董伟涛,董事、东风凯马总经理刘东祥,副总经理袁义洪,总工程师孙金岭出席会议。

21 日,凯马汽车专用车国六产品交流会首先召开,100 多家专用车经销商到生产现场实地考察,试乘试驾国六专用车新品,深入了解产品生产-销售-售后服务全过程。

会上,经销商详细了解了凯马汽车专用车国六产品的类型与特点以及产品规划,解放动力专员从性能、产品适配等多角度进行了讲解,并承诺装配解放动力的凯马汽车专用车用户将按品类分别享有 3 年、5 年不限里程数的发动机保修服务。

凯马汽车专用车国六产品凭借出色的性能(效率高、动力强劲、承载性能强等)以及高超性价比(不限里程保修、使用寿命更长等)得到经销商一致认可。

22 日,凯马汽车解放动力国六产品座谈会顺利举行,40 多家与会资深经销商试乘试驾国六新品,技术中心为其阐述了国六新品的设计理念与具体参数。

多家经销商对产品与销售政策提出自己的建议与要求,凯马汽车市场部针对部分问题现场拿出解决方案。

国六产品依靠冷峻的外表(全新面貌)、澎湃的内芯(多款动力发动机)、舒适的驾乘(空气悬浮座椅)、优异的安全性(车桥等部位改良)、更加全面细致的服务(售后服务全面升级),得到资深经销商一致称赞。

(来源:凯马汽车)

培育主销，聚力同心 唐骏山东大区主销品种培育经验交流会召开

8 月 1 日，唐骏山东大区在济宁召开了以“聚力主销”为主题的主销品种培育经验交流会，本次会议由山东大区经理任志强主持，销售公司营销总监王文峰、策划部部长助理明传宝、山东区域部分经销商和片区经理共计 20 余人参加本次经验交流会。

山东大区主销品种培育经验交流会召开，具有重要意义，与会人员

进一步认清区域主销品种的重要性的，并掌握了更多行销、分销技巧，也为各经销商下半年的工作指明了方向。（来源：山东唐骏）



国投创业投资管理有限公司 总经理刘立群一行到时风集团考察

8 月 28 日，国投创业投资管理有限公司总经理刘立群，投资总监楼芳，上海联适导航技术有限公司总经理马飞，山东区域销售总监李庆龙一行到时风集团考察。时风集团刘成强董事长，副总经理林连华、刘英亮等领导陪同。

双方座谈交流了企业发展情况，

同时国投创业与时风集团将在相关领域探讨更广泛更深入的合作。

（来源：山东时风）



中国重汽泰安五岳批量耐磨板自卸车启运非洲

9月10日秋高气爽，泰安五岳公司一辆辆崭新的耐磨板自卸车整齐排放在宽阔的厂区道路两旁，像一个个整装待发的士兵。上午10:30分，泰安五岳批量耐磨板自卸车准备启运非洲，集团国际公司非洲部总代表兰俊杰一行4人莅临发运现场，泰安五岳公司党委书记、董事长、总经理高增东带领公司领导班子成员陪同，对发交车辆做最后的检验。

经过实地查看车辆每个细节，兰总对泰安五岳公司高质量高标准完成此批车辆并顺利发交给予了高度肯定。双方针对此款产品进行了交流，

兰总表示后续将根据五岳公司的产品特点加强合作交流，共同开发非洲市场。

据悉该款自卸车是泰安五岳公司2016年开发的一款专门适合非洲地区当地法规的车型，该车型采用U型车厢、NM450耐磨板材，同时结合当地路况进行了设计提升，在不低于38轴距的8×4底盘上加装一根活动提升轴，重载时降下可承载重量，空载时可离地减少摩擦降低油耗，能有效满足当地客户的使用需求。

（来源：中国重汽）

氢动“禅城”，中通燃料电池客车将服务佛山

近日，中通客车成功中标佛山市批量燃料电池公交客车订单，并将于11月底前分批交付，服务佛山当地的公共交通出行。

佛山是我国最早布局氢能源产

业的城市之一，是科技部、联合国开发计划署“促进中国燃料电池汽车商业化发展项目”五大城市之一，拥有着较为完整的氢燃料产业布局及产业链。此次中标的批量中通燃料电池

客车，将成为佛山氢能产业发展规划的重要组成部分。

中通客车是行业最早进入燃料电池客车研发、生产与市场推广的企业之一，拥有着完整的技术研发和产品体系。近年来，中通燃料电池客车先后服务聊城、济南、潍坊、济宁、大同、上海等市场。中通燃料电池客车销量连续多年稳居行业前列。

如今，随着与佛山的合作，中通燃料电池客车的市场版图再次扩大，持续保持着行业领先地位。

赢得市场认可，技术储备和产品可靠性是关键。在整车控制、氢燃料电池发动机和氢系统控制方面，中通客车自主开发了整车控制器、氢燃料电池发动机控制器和氢系统控制器，为开发各种控制策略，提升整车经济性、氢燃料电池发动机使用寿命及低温启动性能奠定了坚实基础。

基于此，安全、可靠、环保、节

能成为中通氢燃料客车最大的特点。搭载的可靠性燃料电池系统，可实现零下 15 度的冷启动，零下 40 度的低温存放和停机自动保护，整车轻量化设计+双电组合，更经济更节能……

今年 8 月份，中通客车“燃料电池商用车关键技术研究及产业化应用”项目获颁“中国交通运输协会科学技术奖”特等奖，也是公路交通运输领域唯一获此殊荣的企业。

产业聚集，产品坐镇，作为佛山市 2020 年的首批氢燃料客车订单，中通客车的加入，将加速氢能产业“佛山模式”发展进程，持续推动我国燃料电池汽车产业的发展。

（来源：中通客车）



潍柴动力入主盛瑞传动 8AT 自动变速器



2020 年 8 月 31 日下午，潍柴动力与盛瑞传动签署战略合作协议，入主盛瑞 8AT 自动变速器，共同推动我国轻型商用车及乘用车高端传动技术加速产业化落地。

盛瑞传动自主研发的世界首款前置前驱 8 挡自动变速器获得国家科技进步一等奖，是中国装备制造业的优秀代表和民族品牌的骄傲。目前盛瑞 8AT 从横置到纵置，从燃油车变速器到新能源车用变速器系列产品开

发全部完成。未来，双方将深化技术合作，链合潍柴 2L 柴油发动机，打造最前沿的动力总成，加速新一代 8AT 柴油动力总成落地。

潍柴动力董事长谭旭光说：今天是中国汽车工业的重要时刻，也是潍坊市的重要时刻。潍柴将发挥全产业链优势，助推 8AT 自动变速器走向世界一流，为潍坊市经济发展做出新的更大贡献！

（来源：潍柴动力）

海汇新能源汽车有限公司组织 “质量月” 焊接大比武活动

为全面贯彻落实“齐抓质量提升 共建质量强市”精神，进一步强化“质量意识品质过硬、质量管理体系完备、质量建设精准落实”的质量强企业理念，9月7日上午，海汇新能源汽车有限公司在总装车间组织焊接质量技术比武活动，此次活动旨在全面提升公司全体员工的质量意识，在理论知识、思想认识、生产实践等全方面促进全体职工学习和践行质量标准，制造优质产品，打造品牌企业。

本次技术比武活动由公司质量管理部联合各部门共同组织，要求全体员工全面参与到活动中来，以活动加深质量理论知识学习，以实践强化理论知识理解，以比赛打造互促互进团队。本次技术比武结合公司生产实际，以正在生产的移动方舱实验室项目为平台，开展移动方舱实验室边板焊接比赛，通过对焊接质量、清渣打磨质量等进行综合评判，严格依据评分标准和准则进行评分，营造公平、公正、公开的良好比赛氛围。本次活

动共有4组12人报名参加，每参赛组3人，分别负责边板焊接、焊渣清理、焊道打磨；裁判组共有4人，分别负责活动计时、现场管控、质量检验、计分统计。经过激烈的比赛，四组参赛选手都以优异的成绩完成了比赛，在比赛过程中都展现出了顽强拼搏的海汇精神。

比赛最后，公司总经理对本次活动做总结。他首先对本次活动的成功举办表示肯定，并高度赞扬了参赛人员在活动中表现出的热情，并希望大家继续发扬精神、务实勤奋，加快助力公司发展新速度和新高度。并强调，质量是立企之本、兴企之源，是公司发展的基础和重要保障，大家不仅要学习质量理论知识，更要深入理解、贯彻落实，以过硬的个人质量能力、健全的质量管理体系、全面全方位的贯彻落实，助力打造质量过硬的品牌，建设质量一流的企业。

（来源：海汇新能源汽车）

政策法规

中国银保监会关于印发 实施车险综合改革指导意见的通知

为贯彻以人民为中心的发展思想，深化供给侧结构性改革，更好维护消费者权益，让市场在资源配置中起决定性作用，推动车险高质量发展，银保监会研究制定了《关于实施车险综合改革的指导意见》，现印发给你们，自 2020 年 9 月 19 日起开始施行，请认真贯彻落实。

中国银保监会

2020 年 9 月 2 日

关于实施车险综合改革的指导意见

车险与人民群众的利益关系密切。我国车险经过多年的改革发展，取得了积极成效，但一些长期存在的深层次矛盾和问题仍然没有得到根本解决，高定价、高手续费、经营粗放、竞争失序、数据失真等问题比较突出，离高质量发展要求还有较大差距。为贯彻以人民为中心的发展思想和高质量发展要求，深化供给侧结构性改革，更好维护消费者权益，实现车险高质量发展，根据《中华人民共和国保险法》《中共中央、国务院关于新时代加快完善社会主义市场经济体制的意见》和全国金融工作会议等精神，现就实施车险综合改革提出如下意见。

一、总体要求

（一）指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，认真落实党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，贯彻新发展理念，按照人民导向、市场导向、发展导向、渐进方式实施车险综合改革，健全市场化条款费率形成机制，激发市场活力，规范市场秩序，提升服务水平，有效强化监管，促进车险高质量发展，更好地满足人民美好生活需要。

（二）基本原则

一是市场决定，监管引导。充分发挥市场在车险资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，最大限度减少监管对车险微观经济活动的直接干预。运用市场化法治化手段，改进事前事中事后监管，加大市场秩序整治力度，提高准备金等监管有效性，强化偿付能力监管刚性约束。

二是健全机制，优化结构。加大车险供给侧结构性改革力度，健全以市场为导向、以风险为基础的车险条款费率形成机制。优化条款责任，理顺价格成本结构，科学厘定基准费率，引导市场费率更加合理，促进各险种各车型各区域车险价格与风险更加匹配。

三是提升保障，改进服务。不断丰富车险产品，优化示范产品，支持差异化产品创新。规范险类险种，扩大保障范围和保障额度，改进车险服务，提升车险经营效率和服务能力，提高消费者满意度。

四是简政放权，协调推进。深化“放管服”改革，稳步放开前端产品和服务准入，提升微观主体自主能力和创新能力，增强市场活力。把有利于消费者作为正确处理改革发展稳定关系的结合点，把握好改革的时机、节奏和力度，防止大起大落，促进市场稳定。

（三）主要目标

以“保护消费者权益”为主要目标，具体包括：市场化条款费率形成机制建立、保障责任优化、产品服务丰富、附加费用合理、市场体系健全、市场竞争有序、经营效益提升、车险高质量发展等。短期内将“降价、增保、提质”作为阶段性目标。

二、提升交强险保障水平

（四）提高交强险责任限额

为更好发挥交强险保障功能作用，根据《机动车交通事故责任强制保险条例》，银保监会会同公安部、卫生健康委、农业农村部研究提高交强险责任限额，将交强险总责任限额从 12.2 万元提高到 20 万元，其中死亡伤残赔偿限额从 11 万元提高到 18 万元，医疗费用赔偿限额从 1 万元提高到 1.8 万元，财产损失赔偿限额维持 0.2 万元不变。无责任赔偿限额按照相同比例进行调整，其中死亡伤残赔偿限额从 1.1 万元提高到 1.8 万元，医疗费用赔偿限额从 1000 元提高到 1800 元，财产损失赔偿限额维持 100 元不变。

（五）优化交强险道路交通事故费率浮动系数

在提高交强险责任限额的基础上，结合各地区交强险综合赔付率水平，在道路交通事故费率调整系数中引入区域浮动因子，浮动比率中的上限保持 30% 不变，下浮由原来最低的 -30% 扩大到 -50%，提高对未发生赔付消费者的费率优惠幅度。对于轻微交通事故，鼓励当事人采取“互碰自赔”、在线处理等方式进行快速处理，并研究不纳入费率上调浮动因素。

三、拓展和优化商车险保障服务

（六）理顺商车险主险和附加险责任

在基本不增加消费者保费支出的原则下，支持行业拓展商车险保障责任范围。

引导行业将机动车示范产品的车损险主险条款在现有保险责任基础上，增加机动车全车盗抢、玻璃单独破碎、自燃、发动机涉水、不计免赔率、无法找到第三方特约等保险责任，为消费者提供更加全面完善的车险保障服务。支持行业开发车轮单独损失险、医保外用药责任险等附加险产品。

（七）优化商车险保障服务

引导行业合理删减实践中容易引发理赔争议的免责条款，合理删减事故责任免赔率、无法找到第三方免赔率等免赔约定。

（八）提升商车险责任限额

结合经济社会发展水平，支持行业将示范产品商业三责险责任限额从 5 万—500 万元档次提升到 10 万—1000 万元档次，更加有利于满足消费者风险保障需求，更好发挥经济补偿和化解矛盾纠纷的功能作用。

（九）丰富商车险产品

支持行业制定新能源车险、驾乘人员意外险、机动车延长保修险示范条款，探索在新能源汽车和具备条件的传统汽车中开发机动车里程保险（UBI）等创新产品。引导行业规范增值服务，制定包括代送检、道路救援、代驾服务、安全检测等增值服务的示范条款，为消费者提供更加规范和丰富的车险保障服务。

四、健全商车险条款费率市场化形成机制

（十）完善行业纯风险保费测算机制

支持行业根据市场实际风险情况，重新测算商车险行业纯风险保费。建立每 1—3 年调整一次的商车险行业纯风险保费测算的常态化机制。

（十一）合理下调附加费用率

引导行业将商车险产品设定附加费用率的上限由 35% 下调为 25%，预期赔付率由 65% 提高到 75%。适时支持财险公司报批报备附加费用率上限低于 25% 的网

销、电销等渠道的商车险产品。

（十二）逐步放开自主定价系数浮动范围

引导行业将“自主渠道系数”和“自主核保系数”整合为“自主定价系数”。第一步将自主定价系数范围确定为 $[0.65-1.35]$ ，第二步适时完全放开自主定价系数的范围。为更好地保护消费者权益，在综合改革实施初期，对新车的“自主定价系数”上限暂时实行更加严格的约束。

（十三）优化无赔款优待系数

引导行业在拟订商车险无赔款优待系数时，将考虑赔付记录的范围由前 1 年扩大到至少前 3 年，并降低对偶然赔付消费者的费率上调幅度。

（十四）科学设定手续费比例上限

引导行业根据商车险产品附加费用率上限、市场经营实际和市场主体差异，合理设定手续费比例上限，降低一些销售领域过高的手续费水平。在各地科学设定商车险手续费比例上限时，各银保监局要积极主动发挥引导作用。

五、改革车险产品准入和管理方式

（十五）发布新的统一的交强险产品

支持行业按照修订后的交强险责任限额和道路交通事故费率浮动系数，拟订并报批新的统一的交强险条款、基础费率、与道路交通事故相联系的浮动比率。

（十六）发布新的商车险示范产品

支持行业按照修订后的保险条款、基准纯风险保费和无赔款优待系数，发布新的商车险行业示范产品。各地区目前在商车险产品中已使用的交通违法系数因子，在实施综合改革后仍可继续使用。

（十七）商车险示范产品的准入方式由审批制改为备案制

财险公司使用商车险行业示范条款费率的，应当报银保监会备案。财险公司

开发商车险创新型条款费率的，应当报银保监会审批。在财险公司设定各地区商车险产品自主定价系数范围时，各银保监局要积极主动发挥引导作用。

（十八）支持中小财险公司优先开发差异化的创新产品

出台支持政策，鼓励中小财险公司优先开发差异化、专业化、特色化的商车险产品，优先开发网销、电销等渠道的商车险产品，促进中小财险公司健康发展，健全多层次财险市场体系。

六、推进配套基础设施建设改革

（十九）全面推行车险实名缴费制度

财险公司要加强投保人身份验证，做好保单签名、条款解释、免责说明等工作，推进实名缴费，促进信息透明，防止销售误导、垫付保费、代签名等行为，维护消费者合法权益。

（二十）积极推广电子保单制度

在保障消费者知情权和选择权的基础上，鼓励财险公司通过电子保单方式，为消费者提供更加便捷的车险承保、理赔等服务。

（二十一）加强新技术研究应用

支持行业运用生物科技、图像识别、人工智能、大数据等科技手段，提升车险产品、保障、服务等信息化、数字化、线上化水平。加强对车联网、新能源、自动驾驶等新技术新应用的研究，提升车险运行效率，夯实车险服务基础，优化车险发展环境，促进车险创新发展。

七、全面加强和改进车险监管

（二十二）完善费率回溯和产品纠偏机制

运用实际经营结果加强对车险费率厘定假设的回溯分析。对于报批报备产品的利润测试与实际偏离度大，甚至以此进行不正当竞争的，银保监会及其派出机

构可依法责令财险公司调整商车险费率。对于费率实际执行情况与报批报备水平偏差较大、手续费比例超过报批报备上限等行为，银保监会及其派出机构可依法责令财险公司停止使用商车险条款费率。

（二十三）提高准备金监管有效性

完善车险准备金监管制度，健全保费不足准备金计提标准，及时准确体现经营损益情况，倒逼财险公司理性经营，防范非理性竞争行为。要加强准备金充足性指标监测，及时对指标异常经营行为进行干预。要严肃查处未按照规定提转责任准备金、违规调整责任准备金以操纵财务业务数据等行为。

（二十四）强化偿付能力监管刚性约束

健全完善偿付能力监管制度规则，抓好实施运用，督促财险公司强化质量和效益意识，建立健全全面风险管理制度，促进依法合规和理性经营。

（二十五）强化中介监管

建立健全车险领域保险机构和中介机构同查同处制度，严厉打击虚构中介业务套取手续费、虚开发票、捆绑销售等违法违规行为。推动保险机构与中介机构完善信息系统对接等建设，规范手续费结算支付，禁止销售人员垫付行为。禁止中介机构违规开展异地车险业务。

（二十六）防范垄断行为和不正当竞争

鼓励和保护公平竞争，保护车险消费者和经营者的合法权益。禁止为谋取交易机会或者竞争优势进行贿赂、虚假宣传、误导消费者、编造误导性信息等扰乱车险市场秩序的行为。对车辆销售渠道、网络信息平台等滥用市场支配地位破坏公平竞争、损害车险消费者权益的行为，要会同有关部门依法严肃查处。

八、明确重点任务职责分工

（二十七）监管部门要发挥统筹推进作用

银保监会及其派出机构要加强顶层设计，补齐监管制度短板，建立健全商车险条款费率备案细则、费率回溯规则、保费不足准备金制度、停止使用条款费率机制和车险经营回避制度等规则。要及时关注车险综合改革进展，持续开展动态监测，改进非现场监管，强化现场检查调查，严肃查处违法违规行为。

（二十八）财险公司要履行市场主体职责

财险公司要贯彻新发展理念，走高质量发展道路，调整优化考核机制，降低保费规模、业务增速、市场份额的考核权重，提高消费者满意度、合规经营、质量效益的考核要求。要按照车险综合改革要求，及时做好产品开发和报批报备、信息系统改造等工作，加强条款费率回溯，防范保费不足等风险。要加强业务培训和队伍建设，完善承保理赔制度，做好产品销售理赔解释说明工作，提升承保理赔服务质量，使消费者真正享受改革红利。

（二十九）相关单位要做好配套技术支持

中国保险行业协会要加强沟通协调，及时发布新的商车险示范条款和无赔款优待系数，加强车险行业自律，开展车险反欺诈经验交流合作。中国精算师协会要及时科学测算和发布商车险基准纯风险保费，为商车险无赔款优待系数的拟订提供科学测算依据。中国银行保险信息技术管理有限公司要及时升级车险信息平台，提供数据和系统支持，做好费率异动预警，研究增加保费不足准备金监测、手续费监测等子项目，保障车险综合改革和经营平稳有序。

九、强化保障落实

（三十）加强组织领导

各单位、各部门要提高思想认识，结合自身实际，加强沟通协调，建立工作机制，切实履行职责，统筹推进车险综合改革任务。

（三十一）及时跟进督促

各单位、各部门要关注车险综合改革动态，认真分析评估改革实施进展情况和成效，及时反映改革中遇到的问题和困难，研究出台政策措施。

（三十二）做好宣传引导

各单位、各部门要结合实际，灵活采取方式，科学解读车险综合改革政策，努力营造有利于改革的良好环境。要加强舆情监测分析，及时请示报告，认真做好舆情应对工作，保障车险综合改革顺利推进。

关于做好 2021 年度汽车和摩托车 出口许可申报工作的通知

为进一步规范汽车、摩托车出口秩序，根据《商务部 工业和信息化部 海关总署 质检总局 国家认监委关于进一步规范汽车和摩托车产品出口秩序的通知》（商产发〔2012〕318 号），现将 2021 年度汽车和摩托车出口许可申报工作有关要求通知如下：

一、关于申报材料

（一）汽车和摩托车生产企业应提供：

1. 填报完整的申请表（见附件 1、2）；
2. 境外销售维修服务网点、境外工厂情况表（见附件 5、6）；
3. 境外销售维修服务网点及海外设厂总体情况说明；
4. 全地形车生产企业提供有效的 ISO9000 企业质量管理体系证书和获得进口国的相关国际认证证明材料；
5. 未申报 2020 年度出口资质的生产企业、申报等级提高的生产企业（如 2020 年为四类企业，2021 年拟申报为三类企业）需提供境外销售维修服务网点的证明材料。

（二）各地商务主管部门应提供：

1. 本地区汽车和摩托车企业申报出口许可总体情况；
2. 填报完整的企业情况汇总表（见附件 3、4、7、8）；
3. 边境地区有关省、自治区推荐边贸企业有关材料，以及上年度所推荐边贸企业的出口经营情况。

二、有关要求

（一）请各地商务主管部门敦促企业认真对照填表说明（附件 9），如实准确填报相关信息。我部将对有关申报材料的真实性进行核查，如发现提供虚假材料的，将取消从事汽车或摩托车出口资格。

（二）相关申报材料需报送纸质版 1 份。同时，以光盘形式报送申报材料电子版。

（三）各地商务主管部门应于 9 月 30 日前完成本行政区域汽车和摩托车企业出口许可申报材料汇总，并将相关材料报送至我部行政事务服务大厅（邮递单请注明“汽车摩托车出口许可申报材料”字样，附件 3、4、7、8 及各企业申请材料的电子版打包发送至邮箱）。

邮寄地址：北京市东城区东长安街 2 号商务部行政事务服务大厅（汽车、摩托车）

收件人：纪如清

联系电话：010-65197853

申报工作中如涉及业务问题，请与我部外贸司联系。

联系人：刘可 郑赅

电话：010-65198790/7368

传真：010-65198794

电子信箱：liuke_wm@mofcom.gov.cn

附件：

1. 符合申领汽车出口许可证条件企业申请表（略）

2. 符合申领摩托车、非公路用两轮摩托车、全地形车出口许可证条件企业申请表（略）
3. 符合申领汽车出口许可证条件企业申请汇总表（略）
4. 符合申领摩托车、非公路用两轮摩托车、全地形车出口许可证条件生产企业申请汇总表（略）
5. 企业境外销售维修服务网点情况表（略）
6. 企业境外工厂情况表（略）
7. 汽车企业设立境外销售维修服务网点、境外工厂情况汇总表（略）
8. 摩托车、非公路用两轮摩托车、全地形车企业设立境外销售维修服务网点、境外工厂情况汇总表（略）
9. 填表说明（略）

英国鼓励电动汽车发展的主要政策解析

为推动电动汽车发展，英国从战略、研发、财税、交通和基础设施等方面出台了一系列产业发展政策。

发展战略规划：明确提出 2040 年全面电动化，全方位构建零排放政策体系

一是基于提高空气质量的考虑，英国提出到 2040 年停止传统燃油车新车销售的规划愿景。2017 年 7 月，英国环境、食品和农村事务部与英国

交通部联合发布的《英国道路近旁氮氧化物减排计划》中提及“到 2040 年，政府将停止所有新增和更新的传统汽油、柴油车（包括乘用车和轻型厢式货车）销售；到 2050 年，争取全部在用乘用车或轻型厢式货车都是零排放汽车”。其中，插电式混合动力汽车（PHEV）及常规混合动力汽车（HEV）均属于具有减排技术的车辆，目前不属于 2040 年停止销售的范围。

该文件属于规划类政策，尚停留在“规划愿景”层面，未有管理办法或正式法案生效。

二是《零排放之路》从分阶段目标、配套方案设计等方面全面助力英国汽车市场向零排放过渡。2018 年 7 月，由英国交通部 (DfT) 牵头制定的《零排放之路》发布，该文件是英国交通运输领域未来向更加清洁化迈进的纲领性文件，分 3 个阶段重申和细化了英国汽车全面电动化时间表，并计划于 2025 年根据进展情况对目标进行评估和审视。该政策还从技术研发支持、购置补贴、基础设施建设等方面全面协助市场向“零排放”过渡。2020 年 2 月 4 日，英国首相鲍里斯·约翰逊在联合国气候峰会启动仪式上宣布，英国政府计划将停止传统燃油车新车销售的时间由 2040 年提前到 2035 年，停售范围包括汽油、柴油和常规混合动力汽车 (HEV)。目前，英国政府已就停售日期、停售车型定义、停售面临的障碍、停售对

工业和社会的影响、配套措施等内容公开征求了社会意见。

研发支持政策：以公私合作推动技术创新，加大动力电池研发支持力度

一是设立公私合作的先进推进中心支持电动汽车技术研发。2013 年，英国政府成立公私合作的先进推进中心 (APC)，由政府和工业界投入 10 亿英镑推动低碳技术的发展及其成果转化，并重点关注为大众市场提供超低排放汽车所需的技术。APC 也通过技术开发器加速计划 (TDAP) 和生产准备竞赛 (PRC) 支持中小企业技术开发及其成果转化。此外，英国创新基金 (Innovate UK) 也资助了一系列由行业主导的汽车技术研发项目，如 2019 年英国创新基金拨款 2500 万英镑资助 22 个项目进行突破性零排放技术的研发，其中中国中车株洲时代电气公司英国研发中心获得该项目的资金支持，涉及支持资金约 131.8 万英镑 (约合 1210 万元人民币)。

二是继续加大研发投入力度，主抓动力电池技术研究，构建可持续供应链体系。《零排放之路》提出将继续加大研发投入力度，以保证英国处于零排放车辆设计和生产的前沿。首先，履行相关承诺，为通过法拉第电池挑战赛的企业提供 2.46 亿英镑(约合 23 亿元人民币)，支持下一代电池技术的研发。其次，通过与产业界的合作，为英国超低排放汽车的供应链设定一个至少与传统汽车领域一样雄心勃勃的目标，以确保英国产业界在电池制造领域的投资。

财税优惠政策：围绕 CO2 排放，以购置补贴和税收优惠鼓励低碳排放汽车推广应用

一是对零碳排放车辆免征汽车税。英国购置环节和保有环节为汽车设计的税收是同一税种——汽车税，分为首次注册税(购置环节，首次注册时一次性缴纳)和标准保有税(保有环节，首次注册后第二年起每年缴纳一次)，两者均从量计征，基于 CO2

排放进行征收，排放越高，税率越高，但两者税率不同。2017 年以后，汽车税率基本每财年(该年 4 月 1 日到次年 3 月 31 日)都进行调整。

二是鼓励低碳排放、长续驶里程电动汽车的购置。2010 年，英国政府提出为电动乘用车(包括 BEV、PHEV 和 FCEV)提供购置补贴，并于 2011 年 1 月 1 日正式实施。英国政府定期对补贴情况进行审查评估，并多次调整购置补贴政策。此外，英国政府自 2012 年 1 月 17 日起开始对电动厢式货车提供补贴，起初补贴产品仅包括载重不超过 3.5 吨的 N1 类车辆，单车补贴额为车价的 20%，最高 8000 英镑(约合 7.5 万元人民币)，后扩展至 N2、N3 类货车。现阶段，英国政府也为电动出租车提供购置补贴，现行补贴标准为 CO2 排放量低于 50g/km 且行驶达到 112km 的出租车可获得车价 20% 的购置补贴，最高 7500 英镑(约合 6.5 万元人民币)。

交通支持政策：通过设立低排放

区限制高碳排放、高污染车辆使用， 促进电动汽车使用

一是免征电动汽车交通拥堵费，鼓励电动汽车使用。为缓解伦敦市中心的交通拥堵，2003 年 2 月 17 日起，伦敦在市中心 21km² 的区域设立拥堵收费区，即车辆在工作日 7:00-18:00(不包括公共假期及圣诞节到新年期间)驶入拥堵收费区时，需缴纳一定的交通拥堵费。

二是设立低排放区和超低排放区进一步鼓励低碳排放、低污染车辆使用。为进一步降低交通污染排放，提高空气质量，伦敦先后设立低排放区和超低排放区，限制高碳排放、高污染车辆使用，促进高污染车辆淘汰更新和电动汽车使用，两者同样采用 ANPR 技术进行监测与执法。

基础设施政策：从财政补贴、研发、投资、法规等方面促进充电基础设施网络建设

一是补贴政策完备，基本覆盖主要充电场景。英国充电基础设施补贴

政策比较完善，主要包括电动汽车居家充电计划(EVHS)、工作场所充电计划(WCS)和住宅区临街充电计划(ORCS)三个政策，分别覆盖了家庭充电、办公区域充电和住宅区道路充电三种主要充电场景。EVHS 为在住宅物业中安装电动汽车充电桩提供最高覆盖其购买和相关安装费用总成本的 75%的资金补贴，上限 500 英镑。WCS 于 2016 年 11 月发布，旨在为符合条件的企业、慈善机构和公共组织购买和安装电动汽车充电桩提供前期费用支持。2020 年 4 月 1 日及以后，EVHS 和 WCS 每个充电桩的补贴上限均调整为 350 英镑，且一个充电站内可享受 WCS 补贴的充电桩数量调整为 40 个。ORCS 于 2016 年 12 月发布，旨在为地方提供补助资金，用于安装住宅区临街充电桩，每个充电桩的补贴标准为 6500 英镑。

二是从研发、投资、法规等方面助力充电基础设施网络建设。研发方面，英国于 2018 年夏季开始实施高

达 4000 万英镑(约合 3.7 亿元人民币)的研发计划,以开发和验证可在整个住宅街道上部署的低成本无线充电和公共道路充电解决方案。投资方面,2017 年,英国财政部门宣布将设立一个 4 亿英镑(约合 37 亿元人民币)的充电基础设施投资基金,以加快公共快充基础设施网络的投资与建设。法

规方面,《零排放之路》政策提出通过“自动化和电动车辆法案”获取在高速公路服务区和大型燃料零售商处安装充电基础设施的权力,并将探讨在建筑法规中增设在非住宅建筑中进行充电收费相关规定的可能性。

(文章来源:中国商务新闻网)

行业资讯

两省再发文强调：2020 年国三淘汰 40 万辆

近日,河南和山东两省先后发布淘汰国三及以下排放标准营运柴油货车工作实施方案,方案明确提出了 2020 年国三淘汰目标,据统计河南和山东两省待淘汰国三车辆 40 多万辆。

目前,山东省 16 个市国三车淘汰任务目标为 220273 辆车,2020 年底淘汰率不低于 70%,也就是 154191 辆国三车。

据文件显示,2020-2021 年,山

东省将以奖代补的形式,通过财政拿出资金 9.4 亿元补贴国三车辆淘汰。注意的是,此次财政补贴不含青岛,因为青岛 2020 年的补助资金 3.7 亿元已经下发。

日前,河南省交通运输厅、省生态环境厅、省财政厅、省商务厅、省公安厅联合印发《河南省淘汰国三及以下排放标准营运柴油货车工作实施方案》。

河南省国三及以下排放标准的
中重型营运柴油货车 262179 辆,2019
年底已经淘汰 54187 辆,其中有《道
路运输证》的 26281 辆。未淘汰国三
及以下排放标准中重型营运柴油货
车 207992 辆。2020 年底计划完成淘

汰任务的 70%, 共计 145594 辆。

从山东和河南发布的最新国三
车淘汰方案来看, 两省大约有 40 多
万辆的国三车淘汰任务。

(来源: 人民网)

德国将电极干燥速度加快 50% 以将电池制造成本降低至少二成

盖世汽车讯 据外媒报道, 德国
联邦研究部向 EPIC 项目投资了 300
万欧元, 以改进锂离子电池的电极干
燥过程。

EPIC 项目由卡尔斯鲁厄理工学
院 (KIT) 等机构合作进行, 旨在加速
锂离子电池的电极干燥过程, 降低电
池生产成本。一般而言, 锂电池的质
量取决于储能电极层。

对生产商来说, 制造电极需要消
耗大量能源, 也很耗时, 所以生产成
本较高。KIT 薄膜技术 (TFT) 小组的
研究人员开发了一种创新涂层工艺,
可以快速生产锂离子电池的电极。

TFT 负责人 Wilhelm Schabel 教授表
示: “综合分析单个工艺步骤, 并考
虑它们之间的相互作用, 这一点很重
要。”

该项目旨在将生产干燥电极的
成本降低至少 20%。EPIC 项目的科学
家计划将电极干燥速度至少加快 50%,
同时保持电极的品质和长期稳定性。
TFT 的研究员 Philip Scharfer 博士
称: “更快的涂层速度对于缩短干燥
时间和昂贵的烘干生产线而言特别
有吸引力。”

KIT 将研究在填充电解液之前,
电池组的直接干燥过程, 并会对电池

的湿度做出调整。此外，KIT 还会与布伦瑞克工业大学合作，评估干燥强度和持续时间对电池特性的影响。

项目伙伴将使用适当的工艺成

本模型，对不同的生产方式进行评价，并在此基础上，提出将该工艺投入工业规模应用的建议。

（来源：盖世汽车）

东风 5G+无人驾驶赋能智慧港口建设

（记者 江唯唯 刘鸿飞）以 5G+无人驾驶赋能智慧港口建设，东风商用车又向前迈进一步。9 月 16 日，在东风商用车车辆工厂，东风商用车有限公司举行“5G+无人驾驶赋能智慧港口”无人驾驶集装箱卡车交付活动，将 3 辆无人驾驶集装箱卡车（简称无人集卡），交付给中远海运港口有限公司。这是继 9 月 8 日在厦门港口远海码头交付首批前 3 辆之后，10 天之内，东风商用车有限公司第二次交付该款车辆。

为积极践行国家“加快车联网络协同”“加快实施交通强国，特别是海运强国、航运强国，建设世界一流智慧港口”的发展战略，东风公司联合

中远海运、中国移动等合作伙伴，全面推进“一体化智慧物流解决方案”研究和实践。2019 年 11 月，东风商用车有限公司、中国移动（上海）产业研究院、中远海运港口有限公司三方成立联合项目组，共同推动无人集卡技术研究工作；2020 年 5 月，东风公司、中国远洋、中国移动联合举行“5G+无人驾驶赋能智慧港口”云发布会，并进行 5G+无人集卡全流程作业演示。

此次交付的东风商用车无人集卡，是基于中国移动提供的 5G 技术，结合港口运营工况打造的 L4 级无人集卡，采用了无驾驶室纯电动底盘、双电机直驱、双向转向系统，配备了

激光雷达、高精定位惯导等，可实现环境主动感知、自定位、自主智能控制、遥控控制和远程通讯五大功能。

根据港口运营需求，东风商用车无人集卡将与车管平台和港口 TOS 平台对接。由后台统一调度、规划路线，实现车辆远程监控、智能化管理，可以有效节省投资成本、降低运营成本、提升运营效率、降低运维复杂程度，全面解放运输生产力，助推港口智能化升级与变革。

交付仪式上，东风商用车有限公司总经理、党委书记王强表示，不断构建完善的 5G 智慧港口，将进一步提升作业效率、降低码头人工成本，实现港口逐步由劳动密集型产业向自动化、智能化、无人化的转变。同时也为汽车智能网联技术的商业化应用、智慧港口的建设提供引领示范作用。未来，东风商用车将为客户提供更多不同级别的智能驾驶车型以及相应的智慧物流整体解决方案。

中远海运港口有限公司董事会主席冯波鸣表示，5G 智慧港口有广阔的应用前景，也是无人驾驶从封闭环境走向开放环境的一个必经阶段。中远海运港口有限公司在全球有 50 多个码头，都非常适合 5G 智慧港口的应用，无人集卡的成功，为 5G 智慧港口的建设打开了一扇新的大门。

厦门远海集装箱码头有限公司、武汉中远海运港口码头有限公司、中国移动（上海）产业研究院、华为智能汽车解决方案部相关负责人出席车辆交付仪式。

据悉，今年 11 月，东风商用车无人集卡还将在中国国际进口博览会上亮相。



行业统计

2020 年山东省 1-8 月汽车产销情况

山东省 2020 年 8 月汽车生产情况

单位：辆 %

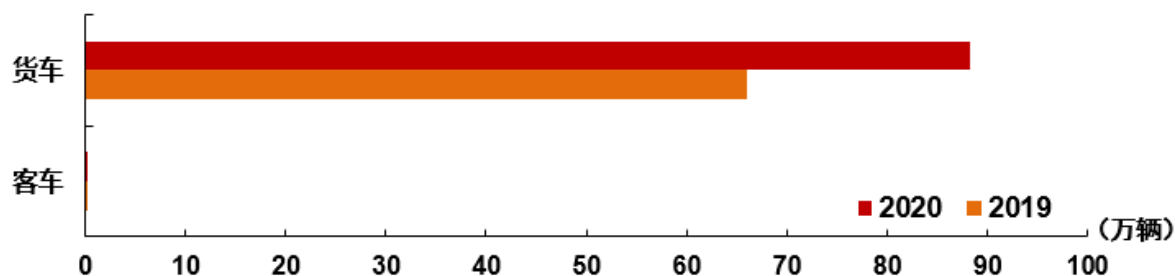
	8月	1-8月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
汽车	198850	1376668	-6.67	21.60	11.14
乘用车	84620	496674	-0.09	-11.65	-17.12
轿车	4108	34606	5.88	-71.28	-60.56
SUV	14548	89063	-9.48	-27.79	-26.24
交叉型乘用车	65964	373005	1.89	7.55	-4.55
商用车	114230	879994	-11.01	68.62	37.64
客车	159	2938	-	-77.64	-5.65
货车	114701	877056	-11.02	70.17	37.85

山东省 2020 年 8 月汽车销售情况

单位：辆 %

	8月	1-8月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
汽车	197743	1381219	-7.65	4.46	9.24
乘用车	84541	495458	-1.74	-13.09	-17.53
轿车	4108	34606	5.88	-71.28	-60.56
SUV	14548	89063	-9.48	-32.39	-27.06
交叉型乘用车	65885	371789	-0.30	7.22	-4.89
商用车	113202	885761	-11.61	23.01	33.48
客车	229	2954	148.91	-67.47	-4.92
货车	112973	882807	-11.73	23.71	33.66

2020 年 1-8 月商用车分车型销量



2020 年 8 月新能源汽车生产情况

单位: 辆 %

	8月	1-8月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	1800	12722	-15.05	-47.28	-70.19
新能源乘用车	1417	8607	21.32	-51.05	-74.64
其中: 纯电动	1417	8607	21.32	-51.05	-74.64
新能源商用车	383	4036	-57.06	-22.00	-51.40
其中: 纯电动	383	4036	-57.06	-22.00	-51.40
插电式混合动力	0	0	-	-	-
新能源专用车	0	79	-	-	-81.80

2020 年 8 月新能源汽车销售情况

单位: 辆 %

	8月	1-8月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	4391	12615	81.00	-38.47	-70.38
新能源乘用车	3507	8605	113.97	-37.40	-74.83
其中: 纯电动	3507	8605	113.97	-37.40	-74.83
新能源商用车	862	3961	12.39	-43.55	-50.50
其中: 纯电动	862	3961	12.39	-43.55	-50.50
插电式混合动力	0	0	-	-	-
新能源专用车	22	49	10.00	214.29	-87.81