

山东汽车

2021年第1期(总第6期)

山东省汽车行业协会

2021年1月28日

会员动态

潍柴集团正式完成对雷沃重工的战略重组

星夜驰援! 中通核酸检测车成功发往河北

“青特汽车”助力“胖妞”——“2021 第一飞”

五征集团&云内动力签订战略合作协议

政策法规

智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范(试行)

行业资讯

盘点 2020 || 商用车七大关键词

惨! 惨! 惨! 2020 全球主要国家汽车销量成绩单出炉

公安部: 2020 年全国新注册登记机动车 3328 万辆

欧洲汽车业复苏好于预期

行业统计

2020 年山东省 1-12 月汽车产销情况

会员动态

潍柴集团正式完成对雷沃重工的战略重组



1月6日上午10时，潍柴集团在山东济南召开新闻发布会，山东重工集团、潍柴集团、中国重汽集团董事长谭旭光宣布，经山东省国资委批准，潍柴集团正式完成对雷沃重工的战略重组。潍柴集团持有雷沃重工60%的股权，成为其控股股东。

重组完成后，潍柴集团将依托自

身高端非道路全系列发动机、CVT（无级变速器）动力总成和液压动力总成等核心产业资源，为雷沃重工和全行业装上高效可靠的动力“心”，补齐动力总成缺失的短板。同时发挥在电控、新能源、无人驾驶等新科技领域的优势，与雷沃高效协同，为推动全国农业装备智能化、打造智慧农业建

立核心竞争力。

发布会上，谭旭光擘画了未来雷沃重工的战略愿景：聚焦高端农业装备，打造世界一流的农业装备集团，2025 年前实现营业收入 500 亿元，进入全球行业第一梯队，成为潍柴集团新的发展增长点。

双方合作对加速我国农业现代化具有重要战略意义，契合国家发展战略要求。谭旭光表示：没有农业装

备的现代化，就没有农业农村的现代化，潍柴集团战略重组雷沃重工，加快推进我国农业机械化、智能化，助力乡村振兴战略，引领中国农业装备迈向高端，开启了山东农业装备市场化整合升级换代的大幕，必将为全省农业装备高质量腾飞插上一双有力的翅膀。

（来源：山东重工）

星夜驰援！中通核酸检测车成功发往河北



入冬以来，新冠疫情在全国多地呈散发状态。近日，河北省疫情防控形势骤然严峻，全省启动应急机制，

进入战时状态，开展全员核酸检测。

河北疫情牵动着全国人民的关注。1月7日凌晨，中通核酸检测车

星夜驰援河北邢台，缓解当地核酸检测压力，助力河北疫情防控。

此次发往河北的核酸检测车严格按照生物安全实验室 P2+ 要求进行研发设计，具备了新冠病毒等病原微生物核酸和抗体检测能力，单日可检测 10000 人次。该车实现采集检测一体化，至少可节省 2 个小时的报告出具时间。同时，全面实现 5G 数据实时传输，极大提升疫情检测和相应处置效率。

确保安全防护，避免交叉感染是核酸检测的重点事项。中通核酸检测车采用单向负压系统，以及独立的样本传递系统、给排水系统和医疗废水废物收纳处理系统的应用，可有效防止病毒外泄。配以一体化空调系统、洁净新风系统，可有效收集处理医疗废弃物、废气、废水等，保证了车内及周边人员的健康与安全。

（来源：中通客车）

“青特汽车”助力“胖妞”——“2021 第一飞”

“2021 年 1 月 6 日，中航西飞试飞站，伴随着发动机的巨大轰鸣声，一架“运-20”腾空而起，冲上蓝天，2021 年首架“运-20”开飞。

这次开飞的“运-20”，是今年的第一架转场交付飞机。”

牵引胖萌“运-20”的白色牵引车是青特集团生产的“大型飞机牵引车”；该型飞机牵引车经部队鉴定定

型，主要用于保障最大起飞重量 300 吨及以下的各型机型，并于 2016 年通过民航资质认证，通告型号为 QTF 260，主要用于牵引波音 747、波音 757、波音 767、空客 A330 和空客 A340 等系列机型，该型飞机牵引车既适用于军用机场，也适用于民航机场，体现了军民两用的设计理念，深入贯彻了国家军民融合的发展战略。

青特集团作为“中国重要的专用车及零部件生产和出口基地”企业，六十多年来，在“坚持自主创新、高质量、低成本、国际化”的战略方针指引下，不但在商用车桥和民用特种汽车研制方面站在行业前列，在军工产品领域，青特率先通过了国军标质

量体系认证，装备已批量列装全军各军兵种，并受到部队官兵一致好评。未来，青特集团将继续以科技为先导，以创新为动力，以高品质“青特智造”助力祖国强军、强国梦！

（来源：青特集团）

五征集团&云内动力签订战略合作协议



1月13日上午，五征集团&云内动力签订了战略合作协议，签约仪式在五征总部举行。

五征集团总经理姜文娟，五征集

团副总经理葛友谊，云内动力总经理代云辉，云内动力副总经理、营销公司总经理王洪亮及双方相关高层领导出席活动。

姜文娟在仪式上介绍了飞碟汽车现有的飞碟 W、飞碟 Q、飞碟 F、飞碟奥驰四大产品平台，以及飞碟汽车搭载云内国六动力型谱。希望针对混动产品，要以围绕降低油耗为目标开展技术开发；针对飞碟汽车超长质保政策，要求双方加大服务体系建设；针对市场竞争压力，要做差异化产品、先进性产品；飞碟汽车在未来五年将重点发展传统能源小卡、标载轻卡平台以及纯电动平台。

姜文娟还分享了 2020 年飞碟汽车与云内动力的搭载产品销售数据，希望双方在 W5 车型重点推广、国六后处理产品开发、冷链市场开发、汽油机产品开发等方面开展产品规划搭载、技术开发合作等全方位战略合作，共同提升产品竞争力和市场占有率。同时为配合飞碟汽车高质量发展需求及行业首创的整车 3 年或 20 万公里超长质保政策，需要商务政策支

持。

代云辉表示云内动力根据飞碟汽车 2021 年重点产品推广规划和整车超长质保政策，将加大产品研发和技术投入力度，提高产品质量和竞争力，保障市场占有率；针对 W5 车型推广、冷链市场开发、汽油机产品开发等项目，后续将配合五征做技术探讨。

双方就资源共享、技术开发、服务搭建、商务政策、战略深化等方面展开了深入探讨，并达成了共识。

云内动力（昆明云内动力股份有限公司）成立于 1999 年，主要生产柴油机及机组、柴油发电机组，是目前国内最大的多缸小缸径柴油发动机生产企业之一，是中国汽车零部件发动机行业龙头企业，被科技部授予国家乘用车柴油机高新技术产业化基地骨干企业。

（来源：山东五征）



政策法规

智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范(试行)

(征求意见稿)

第一章 总 则

第一条 为深入贯彻落实党的十九大精神，加快制造强国、科技强国、网络强国、交通强国建设，推动汽车智能化、网联化技术应用和产业发展，规范智能网联汽车道路测试与示范应用，依据《道路交通安全法》《公路法》等法律法规，制定本规范。

第二条 本规范适用于在中华人民共和国境内进行的智能网联汽车道路测试与示范应用。

本规范所称道路测试，是指在公路（包括高速公路）、城市道路、区域范围内等用于社会机动车通行的各类道路指定的路段进行的智能网联汽车自动驾驶功能测试活动。

本规范所称示范应用，是指在公路（包括高速公路）、城市道路、区域范围内等用于社会机动车通行的各类道路指定的路段进行的具有试点、试行效果的智能网联汽车载人载物运行活动。

本规范所称测试区（场），是指在固定区域设置的具有封闭物理界限及智能网联汽车自动驾驶功能测试所需道路、网联等设施及环境条件的场地。

第三条 工业和信息化部、公安部 and 交通运输部建立联合工作机制，推动和促进智能网联汽车道路测试与示范应用工作并发布相关信息。

第四条 省、市级政府相关主管部门可以根据当地实际情况，依据本规范制定实施细则，具体组织开展智能网联汽车道路测试与示范应用工作。

本规范所称省、市级政府相关主管部门，包括各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团和地级市的工业和信息化主管部门、公安机关交通管理部门和交通运输主管部门。

第二章 道路测试与示范应用主体、驾驶人及车辆

第五条 道路测试主体是指提出智能网联汽车道路测试申请、组织道路测试并承担相应责任的单位，应符合如下条件：

- （一）在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位；
- （二）具备汽车及零部件制造、技术研发、检验检测等智能网联汽车相关业务能力；
- （三）对智能网联汽车道路测试可能造成的人身和财产损失，具备足够的民事赔偿能力；
- （四）具有智能网联汽车自动驾驶功能测试评价规程；
- （五）具备对道路测试车辆进行实时远程监控的能力；
- （六）具备对道路测试车辆进行事件记录、分析和重现的能力；
- （七）具备对道路测试车辆及远程监控平台的网络安全保障能力；
- （八）法律、行政法规、规章规定的其他条件。

第六条 示范应用主体是指提出智能网联汽车示范应用申请、组织示范应用

并承担相应责任的一个单位或多个单位联合体，应符合如下条件：

（一）在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位或多个独立法人单位组成的联合体；

（二）具备汽车及零部件制造、技术研发、试验检测或示范应用运营等智能网联汽车相关业务能力；

（三）由多个独立法人单位联合组成的示范应用主体，其中应至少有一个单位具备示范应用运营服务能力，且各单位应签署运营服务及相关侵权责任划分的相关协议；

（四）对智能网联汽车示范应用可能造成的人身和财产损失，具备足够的民事赔偿能力；

（五）具有智能网联汽车示范应用方案；

（六）具备对示范应用车辆进行实时远程监控的能力；

（七）具备对示范应用车辆进行事件记录、分析和重现的能力；

（八）具备对示范应用车辆及远程监控平台的网络安全保障能力；

（九）法律、行政法规、规章规定的其他条件。

第七条 道路测试、示范应用驾驶人是指经道路测试、示范应用主体授权负责道路测试、示范应用安全运行，并在出现紧急情况时从车内采取应急措施的人员。

道路测试、示范应用驾驶人应符合下列条件：

（一）与道路测试、示范应用主体签订有劳动合同或劳务合同；

（二）取得相应准驾车型驾驶证并具有 3 年以上驾驶经历；

（三）最近连续 3 个记分周期内没有被记满 12 分记录；

(四) 最近 1 年内无超速 50%以上、超员、超载、违反交通信号灯通行等严重交通违法行为记录；

(五) 无饮酒后驾驶或者醉酒驾驶机动车记录，无服用国家管制的精神药品或者麻醉药品记录；

(六) 无致人死亡或者重伤且负有责任的交通事故记录；

(七) 经道路测试、示范应用主体培训合格，熟悉自动驾驶功能测试评价规程、示范应用方案，掌握车辆道路测试、示范应用操作方法，具备紧急状态下应急处置能力；

(八) 法律、行政法规、规章规定的其他条件。

第八条 道路测试车辆、示范应用车辆是指申请用于道路测试、示范应用的智能网联汽车，包括乘用车、商用车辆和专用作业车，不包括低速汽车、摩托车，应符合以下条件：

(一) 未办理过机动车注册登记；

(二) 满足对应车辆类型除耐久性以外的强制性检验项目要求；对因实现自动驾驶功能而无法满足强制性检验要求的个别项目，需提供其未降低车辆安全性能的证明；

(三) 具备人工操作和自动驾驶两种模式，且能够以安全、快速、简单的方式实现模式转换并有相应的提示，保证在任何情况下都能将车辆即时转换为人工操作模式；

(四) 具备车辆状态记录、存储及在线监控功能，能实时回传下列第 1 至 4 项信息，并自动记录和存储下列各项信息在车辆事故或失效状况发生前至少 90 秒的数据，数据存储时间不少于 1 年：

1. 车辆标识（车架号或临时行驶车号牌信息等）；
2. 车辆控制模式；
3. 车辆位置；
4. 车辆速度、加速度、行驶方向等运动状态；
5. 环境感知与响应状态；
6. 车辆灯光、信号实时状态；
7. 车辆外部 360 度视频监控情况；
8. 反映驾驶人和人机交互状态的车内视频及语音监控情况；
9. 车辆接收的远程控制指令（如有）；
10. 车辆故障情况（如有）。

第三章 道路测试申请与审核

第九条 提交道路测试申请前，道路测试主体应确保道路测试车辆在测试区（场）等特定区域进行充分的实车测试，符合国家、行业相关标准规范，省、市级政府相关主管部门发布的测试要求以及道路测试主体的测试评价规程，具备进行道路测试的条件。其中：

（一）道路测试车辆自动驾驶功能应由国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构进行测试。测试内容应包括附件 1 所列自动驾驶功能通用检测项目及其设计运行范围所涉及的项目；

（二）测试区（场）的测试道路、网联环境和配套服务设施等应满足相应的国家标准、行业规范，其运营主体应为在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位；

(三) 第三方检测机构应对测试结果真实性负责, 并承担相应的法律责任。

第十条 道路测试主体向拟开展测试的路段或区域所在地的省、市级政府相关主管部门提出道路测试申请。申请材料应包括:

(一) 道路测试主体、测试驾驶人和道路测试车辆的基本情况;

(二) 道路测试车辆的自动驾驶功能等级声明以及自动驾驶功能对应的设计运行条件说明, 包括设计运行范围、车辆状态和驾驶人状态等;

(三) 道路测试车辆设计运行范围与拟申请道路测试路段、区域内各类交通要素对应关系说明;

(四) 属国产机动车的, 应当提供机动车整车出厂合格证; 未进入公告车型的应当提供出厂合格证明和国家认可的第三方检测机构出具的相应车型强制性检验报告; 属进口机动车的, 应当提供进口机动车辆强制性产品认证证书、随车检验单和货物进口证明书;

(五) 自动驾驶功能说明及其未降低车辆安全性能的证明;

(六) 机动车安全技术检验合格证明;

(七) 对具有网联功能的车辆或远程控制功能的监控平台, 应提供网络安全风险评估结果及采取的风险应对措施证明。

(八) 道路测试主体自行开展的模拟仿真测试与测试区(场)等特定区域实车测试的证明材料;

(九) 国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构出具的智能网联汽车自动驾驶功能委托检验报告;

(十) 经第三方评审通过的道路测试方案, 至少包括测试路段或区域、测试时间、测试项目、测试评价规程、风险分析及应对措施;

(十一) 交通事故责任强制险凭证以及每车不低于五百万元人民币的交通事故责任保险凭证或不少于五百万元人民币的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。

第十一条 对已经或正在进行道路测试的智能网联汽车，如需增加道路测试车辆数量或在其他省、市进行相同或类似功能的道路测试，道路测试主体可持原申请材料、道路测试通知书及证明车辆配置相同的相关材料等，向拟申请道路测试的所在地省、市级政府相关主管部门申领道路测试通知书；测试驾驶人发生变更的，须提交变更后的测试驾驶人基本信息及相关规定条件材料。其中：

(一) 申请增加道路测试车辆数量的，应对拟增加的道路测试车辆数量及必要性进行说明，除原申请材料外，还应按本规范第十条第（四）（六）（十）项规定提供拟增加车辆的申请材料；

(二) 申请在其他地方进行道路测试的，除原申请材料、原省市发放的智能网联汽车道路测试通知书、以及证明其在原测试地完成的道路测试安全性的相关材料外，还应按本规范第十条第（三）（十）项规定提供相关材料；如拟申请的道路测试所在地规定进行具有当地道路交通特征的场景等附加项目测试的，还应取得其省、市级政府相关主管部门授权的第三方检测机构出具的附加项目检验报告。

第十二条 省、市级政府相关主管部门负责组织受理、审核道路测试申请，为审核通过的道路测试车辆出具智能网联汽车道路测试通知书（见附件 2），于每年 6 月、12 月将道路测试通知书申请、出具情况报工业和信息化部、公安部 and 交通运输部备案并向社会公布。其中：

(一) 对初始申请或增加相同配置的道路测试车辆在 10 辆及以上的，省、市级政府相关主管部门可根据需要按照一定的比例进行自动驾驶功能测试抽查；

(二) 对持有其他省、市出具的、且在有效期内的道路测试通知书申请在当地进行道路测试的，省、市级政府相关主管部门应按照本规范第十一条受理、审核测试申请，对符合条件的道路测试车辆出具智能网联汽车道路测试通知书。相应省、市级政府准许持其他省、市核发的道路测试通知书、临时行驶车号牌在本行政区域进行道路测试的除外；

(三) 除以上要求外，对申请增加道路测试车辆或申请异地道路测试的，如果已经按国家、行业相关标准规范通过附件 1 所列自动驾驶功能通用检测项目测试的，不应重复进行相同项目的测试。

第十三条 道路测试通知书应当注明道路测试主体、车辆识别代号、测试驾驶人姓名及身份证号、测试时间、测试路段、区域及测试项目等信息。其中，测试时间原则上不超过 18 个月，且不得超过安全技术检验合格证明及保险凭证的有效期。

第十四条 如需变更道路测试通知书基本信息，由道路测试主体提交变更说明及相应证明材料，省、市级政府相关主管部门审核通过后出具变更后的道路测试通知书，并收回原道路测试通知书。

道路测试通知书到期后，可重新申领。其中，车辆配置及道路测试项目等未发生变更的，无需重复进行自动驾驶功能测试；发生变更的，由省、市级政府相关主管部门授权的第三方检测机构根据变更情况进行相应的测试。

第十五条 道路测试主体凭道路测试通知书及《机动车登记规定》所要求的证明、凭证，向道路测试通知书载明的公安机关交通管理部门申领试验用机动车临时行驶车号牌。

第十六条 临时行驶车号牌规定的行驶范围应当根据道路测试通知书载明的

测试路段、区域合理限定，临时行驶车号牌有效期不应当超过道路测试通知书载明的测试时间。

临时行驶车号牌到期的，道路测试主体可凭有效期内的道路测试通知书申领新的临时行驶车号牌，无需重复进行自动驾驶功能测试。

第四章 示范应用申请与审核

第十七条 对初始申请或增加配置相同的示范应用车辆，应以自动驾驶模式在拟申请示范应用的路段和区域进行过合计不少于 240 小时或 1000 公里的道路测试，在测试期间无交通违法行为且未发生道路测试车辆方承担责任的交通事故。

申请进行示范应用的路段或区域不应超出道路测试车辆已完成的道路测试路段或区域范围。

第十八条 示范应用主体向其拟进行示范应用的路段或区域所在地省、市级政府相关主管部门提交申请材料，应包括：

（一）示范应用主体、驾驶人及车辆的基本情况；

（二）示范应用车辆在申请进行示范应用的路段或区域已完成的道路测试的完整记载材料；

（三）对具有网联功能的车辆或远程控制功能的监控平台，应提供网络安全风险评估结果及采取的风险应对措施证明。

（四）经第三方评审通过的示范应用方案，至少包括示范应用目的、路段或区域、时间、项目、风险分析及应对措施；

（五）搭载人员、货物的说明；

(六) 交通事故责任强制险凭证以及每车不低于五百万元人民币的交通事故责任保险凭证或不少于五百万元人民币的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。

对开展载人示范应用的，应包括为搭载人员购买的座位险、人身意外险等必要的商业保险。

第十九条 如需增加配置相同的示范应用车辆数量，示范应用主体应对拟增加的车辆数量及必要性进行说明，并持原申请材料、示范应用通知书、证明车辆配置相同的相关材料等，向所在地省、市级政府相关主管部门提出增加示范应用车辆的申请。

第二十条 省、市级政府相关主管部门负责组织受理、审核示范应用申请，为审核通过的车辆出具智能网联汽车道路示范应用通知书（见附件 3），于每年 6 月、12 月将示范应用通知书申请、出具情况报工业和信息化部、公安部和交通运输部备案并向社会公布。

示范应用通知书应当注明示范应用主体、车辆识别代号、示范应用驾驶人姓名及身份证号、示范应用时间、示范应用路段或区域及示范应用项目等信息。其中，示范应用时间原则上不超过 18 个月，且不得超过安全技术检验合格证明及保险凭证的有效期。

第二十一条 示范应用主体可凭示范应用通知书及《机动车登记规定》所要求的证明、凭证，向示范应用通知书载明的公安机关交通管理部门申领试验用机动车临时行驶车号牌。

临时行驶车号牌规定的行驶范围应当根据示范应用通知书载明的示范应用路段、区域合理限定，临时行驶车号牌有效期不应当超过示范应用通知书载明的示范应用时间。

临时行驶车号牌到期的，示范应用主体可凭有效期内的示范应用通知书申领新的临时行驶车号牌。

第五章 道路测试与示范应用管理

第二十二条 省、市级政府相关主管部门在辖区内选择具备支撑自动驾驶及网联功能实现的若干典型路段、区域，供智能网联汽车开展道路测试或示范应用，并向社会公布。道路测试、示范应用路段和区域内应设置相应标识或提示信息。

第二十三条 省、市级政府相关主管部门应通过多种方式向社会、特别是道路测试和示范应用路段、区域周边发布智能网联汽车道路测试、示范应用的时间、项目及安全注意事项等。

第二十四条 道路测试车辆、示范应用车辆应当遵守临时行驶车号牌管理相关规定。未取得临时行驶车号牌，不得上路行驶。

道路测试、示范应用主体、驾驶人均应遵守我国道路交通安全法律法规，严格依据道路测试或示范应用通知书载明的时间、路段、区域和项目开展工作，并随车携带通知书备查。不得在道路测试或示范应用过程中在道路上开展制动性能试验。

第二十五条 道路测试车辆、示范应用车辆车身应以醒目的颜色分别标示“自动驾驶道路测试”或“自动驾驶示范应用”等字样，提醒周边车辆及其他道路使用者注意，但不应对周边的正常道路交通活动产生干扰。

第二十六条 道路测试、示范应用驾驶人应在车内始终监控车辆运行状态及周围环境，当发现车辆处于不适合自动驾驶的状态或系统提示需要人工操作时及时采取相应措施。

第二十七条 在道路测试过程中，除经专业培训的测试人员和用于模拟货物

的配重外，车辆不得搭载其他与测试无关的人员和货物；在示范应用过程中，可按规定搭载探索商业模式所需的人员或货物，提前告知搭载人员及货物所有者相关风险，并采取必要安全措施；搭载的人员和货物不得超出道路测试车辆的额定乘员和核定载质量。

车辆在道路测试及示范应用过程中，不得从事道路运输经营活动，不得搭载危险货物。

第二十八条 在道路测试、示范应用过程中，除通知书载明的路段或区域外，不得使用自动驾驶模式行驶；车辆从停放点到道路测试或示范应用路段、区域的转场，应使用人工操作模式行驶。

第二十九条 道路测试、示范应用过程中，不得擅自进行可能影响车辆功能、性能的软硬件变更。如因测试需要或其他原因导致车辆功能、性能及软硬件变更的，应首先停止相关的道路测试、示范应用，并向当地主管部门申请变更或备案；经审核批准后，方可继续进行道路测试、示范应用。

第三十条 道路测试、示范应用主体应每 6 个月向出具通知书的省、市级政府相关主管部门提交阶段性报告，并在道路测试、示范应用结束后 1 个月内提交总结报告。

第三十一条 省、市级政府相关主管部门应对智能网联汽车道路测试和示范应用进行动态评估，于每年 6 月、12 月向工业和信息化部、公安部和交通运输部报告辖区内智能网联汽车道路测试、示范应用情况。

第三十二条 道路测试车辆、示范应用车辆在道路测试、示范应用期间发生下列情形之一的，省、市级政府相关主管部门应当撤销其相应的通知书并终止道路测试、示范应用：

(一) 道路测试车辆、示范应用车辆与原申请(包括申请变更)车辆不符的;

(二) 省、市级政府相关主管部门认为道路测试或示范应用活动具有重大安全风险;

(三) 道路测试车辆、示范应用车辆有违反交通信号灯通行、逆行或者依照道路交通安全法律法规可以处暂扣、吊销机动车驾驶证或拘留处罚等的严重交通违法行为;

(四) 发生交通事故造成人员重伤、死亡或车辆毁损等严重情形的。

省、市级政府相关主管部门撤销道路测试、示范应用通知书时应当一并收回临时行驶车号牌,并转交给临时行驶车号牌核发地公安机关交通管理部门;未收回的,书面告知核发地公安机关交通管理部门公告牌证作废。

第六章 交通违法与事故处理

第三十三条 在道路测试、示范应用期间发生交通违法行为的,由公安机关交通管理部门按照现行道路交通安全法律法规对驾驶人进行处理。

第三十四条 在道路测试、示范应用期间发生交通事故,应当按照道路交通安全法律法规规章确定当事人的责任,并依照有关法律法规及司法解释确定损害赔偿赔偿责任;公安机关交通管理部门应当依法对当事人的道路交通安全违法行为作出处罚;构成犯罪的,依法追究当事人的刑事责任。

第三十五条 在道路测试、示范应用期间发生交通事故时,当事人应保护现场并立即报警。

道路测试、示范应用主体每月应将道路测试、示范应用期间发生的交通事故情况上报省、市级政府相关主管部门。

造成人员重伤或死亡、车辆损毁的，道路测试、示范应用主体应在 24 小时内将事故情况上报省、市级政府相关主管部门，未按要求上报的可暂停其道路测试和示范应用活动 24 个月。省、市级政府相关主管部门应在 3 个工作日内上报工业和信息化部、公安部 and 交通运输部。

第三十六条 道路测试、示范应用主体应在事故认定后 5 个工作日内，以书面方式将事故原因、责任认定结果及完整的事故分析报告等相关材料上报省、市级政府相关主管部门；省、市级政府相关主管部门应在 5 个工作日内上报工业和信息化部、公安部 and 交通运输部。

第七章 附 则

第三十七条 本规范所称智能网联汽车是指搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信与网络技术，实现车与 X（人、车、路、云端等）智能信息交换、共享，具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能，可实现安全、高效、舒适、节能行驶，并最终可实现替代人来操作的新一代汽车。智能网联汽车通常也被称为智能汽车、自动驾驶汽车等。

智能网联汽车自动驾驶包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶。有条件自动驾驶是指在系统的设计运行条件下完成所有动态驾驶任务，根据系统动态驾驶任务接管请求，驾驶人应提供适当的干预；高度自动驾驶是指在系统的设计运行条件下完成所有动态驾驶任务，在特定环境下系统会向驾驶人提出动态驾驶任务接管请求，驾驶人/乘客可以不响应系统请求；完全自动驾驶是指系统可以完成驾驶人能够完成的所有道路环境下的动态驾驶任务，不需要驾驶人/乘客介入。

本规范所称设计运行条件（Operational Design Condition, ODC）是驾驶自动化系统设计时确定的适用于其功能运行的各类条件的总称，包括设计运行范围、车辆状态和驾乘人员状态等条件。其中，设计运行范围（Operational Design Domain, ODD）是驾驶自动化系统设计时确定的适用于其功能运行的外部环境条件，一般包括：1) 道路边界与路面状态；2) 交通基础设施；3) 临时性道路变更；4) 其他交通参与者状态；5) 自然环境；6) 网联通信、数字地图支持等条件。

第三十八条 本规范自 202 年 月 日起施行。《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》（工信部联装〔2018〕66 号）同时废止。

行业资讯

盘点 2020 || 商用车七大关键词

2020 庚子年，注定不平凡。

2020 年是决战决胜脱贫攻坚、全面建成小康社会的关键之年，也是“十三五”规划收官、谋划“十四五”规划的关键之年。从年初突然爆发新冠肺炎疫情，到武汉全面解封，从十天建成火神山、雷神山医院到第三届中国国际进口博览会成功举办，中国人民用自己坚韧的精神和团结的力

量实现了这些看似不可能完成的任务。对商用车企业来说，在这特殊的 2020 年，从抗疫支援、基建援助、物资配送到城市消毒，不仅是历史的见证者，更是这段伟大历史的参与者与创造者。

2020 年商用车行业可谓是跌宕起伏，诸多新政策和新标准相继落地，对企业和行业的管理更加规范和

完善，也为商用车的发展带来了一些新的思路，外资卡车入华、车企重组并购等事件也对商用车市场产生不小的动荡，但商用车领域依然取得不错的成绩，实现产销八连涨，强劲拉动了中国汽车产业的企稳回升。

下面，小编就用 7 个关键词，带大家回顾一下商用车领域跌宕起伏的 2020 年。

◆关键词 1：不停车收费

2020 年 1 月起，按照交通部相关规定，全国 29 个联网省份的 487 个省界收费站全部取消，并网切换联网收费系统，实现 ETC 不停车收费；为了更好地普及 ETC 不停车收费，全面提高货车通行效率，货车收费方式也改为按车（轴）型收费。

在执行过程中，虽有因收费站系统无法识别部分车辆导致车辆在高速收费站“卡壳”造成高速收费站拥堵、ETC 设备升级后导致部分出现“天价通行费”等现象，但依然取得显著的成效。自恢复收费以来，高速公路出入口、收费站的通行效率有大幅度提升。截至 2020 年 11 月 25 日，全

国高速公路日均拥堵缓行 500 米以上的收费站数量同比下降了 65%。同时，全国收费高速公路 ETC 的使用率也已经由 61.47% 提高到 65.93%，其中货车的使用率由 25.9% 提高到了 55.16%。

总体来看，我国取消高速公路省界收费站工作目前已经从联网收费系统转换磨合阶段逐步转入常态化运行的新阶段。同时，作为省时降本的惠民工程，按轴收费不仅是收费标准的转变，也必将影响整个物流运输行业的格局和未来发展。

◆关键词 2：抗疫

从 2020 年 1 月 25 日正式开工，到 2 月 2 日交付使用，武汉火神山医院、雷神山医院的建设速度之快，举世瞩目。

彼时疫情严重的武汉，随处可见商用车的抗疫身影，在火神山、雷神山医院的建设中，上汽红岩、中国重汽、一汽解放、福田汽车、东风柳汽等多家商用车企的 300 多辆机械设备奔赴抗疫一线。施工现场，上百台机械同时开工。在火神山与雷神山两所

医院的建设过程中,4000 万位网友都在通过视频直播全程监工,身在一线作业的“呕泥酱”(雷萨搅拌车)、“送高宗”(雷萨泵车)、小绿(欧曼渣土车)等更是成为网友议论的焦点。

在抗疫关键时刻,物流车辆成为医疗、生活物资运送的重要角色。负压救护车、卫生防疫喷雾车、医疗废物转运车等专用车也在战“疫”期间起到了非常重要的战略保障作用。

◆关键词 3: “大吨小标”

自 2019 年 5 月 21 日央视曝光蓝牌轻卡“大吨小标”乱象之后,4.2 米蓝牌轻卡的生存发展就一直站在治超治限的风口浪尖上。

2020 年,一系列治超政策相继出台。4 月,国务院安委会印发了《全国安全生产专项整治三年行动计划》,明确提出,严格落实治超“一超四罚”措施,深化“百吨王”专项整治,2022 年基本消除货车非法改装、“大吨小标”等违法违规突出问题。7 月,工信部、公安部、交通运输部、国家市场监督管理总局四部门联合印发《关于开

展货车非法改装专项整治工作的通知》,决定自 2020 年 7 月至 2021 年 5 月组织开展货车非法改装专项整治工作,明确从源头解决“大吨小标”问题。10 月,工信部再发通知表示,组织开展 2020 年度道路机动车辆生产企业及产品生产一致性监督检查工作,通过随机现场检查+抽样送检的方式,严查货车包括整车结构参数、侧后防护装置和柴油货车环保能耗等 13 个项目,落实生产企业主体责任。

这一系列政策的相继出台,将“矛头”直指蓝牌轻卡生产源头。随着年底全国多地掀起一波“大吨小标”车辆的源头整治工作,蓝牌轻卡一系列治理动静不断,“大吨小标”治理也动了“真格”,在一系列国家层面系统性、源头性的政策配合下,蓝牌轻卡的乱象有望根治。

◆关键词 4: 外资卡车入华

在世界车市动荡、国际贸易不确定性增加以及全球疫情影响导致欧美汽车行业受损、供应链风险加大的背景下,全球商用车企业都在寻找新

的机遇，而中国市场给大家带来了新的希望。

6月24日，国家发改委、商务部联合发布的《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2020年版）》和《自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2020年版）》，于2020年7月23日起正式施行。两文件明确，在制造业领域放开商用车制造外资股比限制。

从年初的现代商用车实现外商独资，到岁尾的斯堪尼亚国内制造基地落户江苏如皋，再到福田与戴姆勒携手实现奔驰重卡国产，外资高端品牌的加速进入，将为自主商用车品牌带来一定的挑战。通过放开商用车制造的外资股比限制，业内专家认为能够出现商用车领域的“特斯拉”，起到“鲶鱼效应”，激活商用车市场，推动国内商用车行业做大做强。

◆关键词 5：AMT 重卡

2020年AMT重卡市场迎来爆发。在2020年举办的中国商用车年度车型评选活动中，华菱星马、上汽红岩、解放青汽以及广汽日野等商用车企

业，也都带来了各自的AMT车型。

其实，自2019年以来，我国AMT重卡销量就实现了“井喷式”增长。据统计，2019年我国自动挡重卡销量8000辆，同比增长550%。在巨大的市场机遇下，国内各重卡企业纷纷加入自动挡大军，以一汽解放、中国重汽、东风、福田为代表的重卡企业，相继推出了各自的AMT车型，AMT重卡成为了国内商用车企争先布局的重要市场。以福田欧曼为例，数据显示，2020年1-8月，欧曼自动挡重卡销量突破1.8万辆，同比大增617.5%。

在国内AMT重卡市场的巨大机遇之下，不止是整车企业，我国变速器企业也迎来了发展的机遇期。同欧洲和北美一样，经过多年的培育，国内AMT重卡正在从导入期转入快速成长期。

车企纷纷入局、产品加速迭代，AMT重卡市场竞争的日渐白热化，让业内人士看到了自动挡重卡爆发的“星星之火”，甚至有行业人士预判，根据欧美市场经验，国内AMT重卡正处于爆发的前夜，未来5-8年将是国

内自动挡重卡的快速导入期。

◆关键词 6：重组收购

2020 年以来，车企业务、结构纷纷变革，重组收购、股改消息频频传出，各商用车企业纷纷加快了市场结构布局、产业转型升级的步伐。

4 月 24 日，一汽轿车正式更名一汽解放，标志着一汽解放完成重组成功上市。6 月 5 日，福田汽车公开挂牌转让安徽安凯福田曙光车桥有限公司。7 月 22 日，华菱星马发布公告，宣布华菱星马由吉利商用车集团收购。8 月，亚星客车进行多次人事变动，中通客车高管团队入住亚星客车。

目前，商用车的发展可谓是日新月异，商用车企也在新技术和产品上各有所长，渠道布局上各有千秋。无论重组、股改还是资产重组，都是车企为了更好地优化资产配置、更好地发展主业而采取的行动。未来，相信这些商用车企业已经整装待发，以更清晰的战略布局和先进的技术优势，拓宽中国商用车之路。

◆关键词 7：产销“八连涨”

2020 年 12 月 11 日，中国汽车工业协会发布 11 月汽车产销数据，商用车产销 51.8 万辆和 47.2 万辆，同比增长 20.3%和 18%。1-11 月，商用车产销 472.1 万辆和 467.6 万辆，同比增长 22.2%和 20.5%。值得一提的是，商用车在货车的拉动下，依然呈现快速增长，销量第 8 次刷新当月的历史记录，其中重型、轻型货车销量也均创下当月的历史新高。

从行业发展态势看，随着国内经济大环境的持续向好，以及促进消费政策的带动，市场需求仍将继续恢复。

2021 已然到来，随着节能与新能源汽车路线 2.0 的发布和“新四化”趋势的加速，商用车将迎来更大的机遇和挑战。回顾“十三五”，展望“十四五”，作为中国经济“压舱石”，拥有漫长产业链条的汽车业被赋予重任，未来，商用车产业将通过创新驱动，完成转型升级的蜕变，助力经济迈上新台阶，为实现中国成为汽车强国的目标贡献力量。

（来源：中国汽车报网）

惨！惨！惨！2020 全球主要国家汽车销量成绩单出炉

刚刚结束的 2020 年里，由于新冠肺炎疫情席卷全球，各国汽车市场大都遭遇了重创。

近日，已公布的 2020 年多国汽车销量“成绩单”显示，近八成国家遭遇销量下滑。其中，在欧洲市场，英国、法国、意大利、西班牙等国的汽车销量较 2019 年出现超 25% 的下滑，其中西班牙跌幅最大，下滑达到 32%。此外，美国、日本等国 2020 年汽车销量也出现了不同程度的下滑。

英国出现 77 年以来最大降幅

1 月 5 日，英国汽车制造商与贸易商协会 (SMMT) 发布声明，受疫情影响，英国 2020 年汽车销量降至 163 万辆，同比下滑近 29%，这也是自 1943 年以来的最大降幅。其中，柴油车销量约占整体销量的五分之一，纯电动和插电式混合动力汽车约占总销量的十分之一。

SMMT 首席执行官 Mike Hawes 表示：“我们在三、四个月的时间里减少了近 75 万辆汽车交易。”去年 4 月是英国经历了全国封锁的第一个完整月，汽车市场受到严重打击，同比降幅高达 97%。

SMMT 表示，2021 年的英国汽车业将经历“脱欧后时代”带来的一些问题。尽管在去年 12 月 24 日，英国与欧盟达成了脱欧后的贸易协议，避免了立即征收关税和中断生产的情况出现，但汽车行业仍将面临着贸易成本的增加。

今年 1 月 4 日，英格兰和苏格兰再次宣布全国性封锁，也为汽车行业带来了更大的挑战。SMMT 预计，2021 年汽车累计销量将低于 200 万辆。

欧盟多国销量严重下滑

受疫情影响，欧洲多国 2020 年汽车销量严重下滑。其中，法国汽车

销量约为 165 万辆，同比下降 25.5%；意大利汽车销量约为 138.15 万辆，同比下滑 27.9%；而西班牙汽车销量降幅更是达到 32%。

西班牙汽车工业协会 (ANFAC) 表示，疫情给汽车市场带来了沉重压力，西班牙 2020 年汽车销量仅为 851211 辆，同比下降 32%。

“汽车销量能否在 2021 年上半年出现反弹，现在判断还为时尚早。” ANFAC 表示，汽车业能否复苏，取决于疫情的发展和随后的经济状况。西班牙汽车经销商联合会甚至认为，“预计在 2022 年之前汽车市场不会出现复苏。”

据法国汽车制造商协会 (CCFA) 表示，去年 6 月，法国政府为汽车行业提供了数十亿欧元的疫情救助金，这项激励计划将延长至 2021 年 7 月 1 日，希望在去年秋季“第二波”疫情爆发后提振市场。

值得注意的是，疫情对欧洲的影响

还在加剧。近日，德国宣布将封锁延长到 1 月 31 日。作为新一轮严厉封锁措施的一部分，德国政府下令关闭汽车展厅，以阻止新冠病毒的传播，因此汽车经销商只能暂时寄希望于网络销售。

德国经销商 ZKD 副主席 Thomas Peckruhn 在一份声明中表示，近几个月，经销商已扩大并改善了网络销售汽车的能力，现在将“竭尽全力”通过网络渠道接触客户。但同时 Peckruhn 也称，延长经销商封锁期限，将给汽车行业重要的春季业务带来“灾难性后果”。

美国汽车市场创十年新低

2020 年，美国轻型车（包括轿车和轻型卡车）总销量同比下降 14%，至 1460 万辆，这是自 2012 年 1449 万辆以来的最低水平，同时这也结束了美国车市连续 5 年销量突破 1700 万辆的记录。

汽车行业 2020 年的销售下降说

明了汽车业务“坎坷”的一年，其中包括去年春天全行业关闭工厂、新车和二手车价格飞涨以及美国人购买汽车的方式发生变化。此外，多家汽车生产商的销量分析报告显示，临近 2020 年年末时，在美国的汽车销售相对活跃，这促使人们乐观地认为 2021 年汽车业务有望继续从疫情危机中回暖。

通用汽车首席经济学家 Elaine Buckberg 表示，“我们期待美国经济在今年春季出现拐点。不断扩大的疫苗接种率和更温暖的天气应该能让消费者和企业恢复到更正常的活动范围，提振就业市场、消费者信心和汽车需求。”

此外，日本汽车市场也出现较大幅度下滑。据日本汽车工业协会发布的数据显示，2020 年，日本汽车销量约为 459.86 万辆，同比下降 11.5%，降幅正持续收窄。

值得关注的是，2020 年，韩国国

内汽车销量为 160.7 万辆，比 2019 年增长约 4.8%。其中，轿车为 55.5 万辆，比上年增长约 5.4%。据了解，之所以韩国去年销量实现增长得益于韩国政府针对汽车市场推出的个人消费税减免政策。

当然，在全球范围内，不少研究机构都将 2021 年视为反弹之年。市场研究机构 IHS Markit 表示，受疫情的影响，2020 年全球轻型车(包括轿车和轻型卡车)的销量将同比下降 15%至 7650 万辆，而 2021 年将在此基础上同比增长 9%至 8340 万辆。

但该机构也指出，尽管当前不少汽车市场仍需面对疫情带来的困扰，但得益于在线销售和非接触式交付方式的推出，可以抵消部分前者造成的损失，而在 2020 年走跌之后，2021 年全球汽车需求会有所恢复，尤其是以中国和美国两大主要的汽车市场为典型代表。

(来源：中国汽车报网)

公安部：2020 年全国新注册登记机动车 3328 万辆

公安部统计,2020 年全国机动车保有量达 3.72 亿辆,其中汽车 2.81 亿辆;机动车驾驶人达 4.56 亿人,其中汽车驾驶人 4.18 亿人。2020 年全国新注册登记机动车 3328 万辆,新领证驾驶人 2231 万人。

新注册登记机动车 3328 万辆,同比增加 114 万辆。2020 年,全国新注册登记机动车 3328 万辆,比 2019 年增加 114 万辆,增长 3.56%。分季度看,一季度新注册登记机动车 577 万辆,同比下降 21.17%,受新冠肺炎疫情影响明显;二季度新注册登记机动车 836 万辆,同比增长 7.18%,机动车消费市场开始复苏;三季度、四季度新注册登记机动车分别为 903 万辆、1012 万辆,同比增长 20.48%、29.27%,三四季度机动车消费市场明显反弹,保持快速增长态势。

汽车新注册登记量略有下降,摩

托车大幅增长。截至 2020 年底,全国汽车保有量达 2.81 亿辆,2020 年全国新注册登记汽车 2424 万辆,比 2019 年减少 153 万辆,下降 5.95%。其中载货汽车新注册登记 416 万辆,比 2019 年增加 65 万辆,增长 18.43%,再创十年来新高。摩托车新注册登记 826 万辆,比 2019 年增加 249 万辆,增长 43.07%,近两年保持快速增长,受疫情影响,2020 年出现大幅增长态势。

全国 70 个城市汽车保有量超过 100 万辆。全国有 70 个城市的汽车保有量超过百万辆,同比增加 4 个城市,31 个城市超 200 万辆,13 个城市超 300 万辆,其中北京、成都、重庆超过 500 万辆,苏州、上海、郑州超过 400 万辆,西安、武汉、深圳、东莞、天津、青岛、石家庄等 7 个城市超过 300 万辆。

新能源汽车保有量达 492 万辆。截至 2020 年底，全国新能源汽车保有量达 492 万辆，占汽车总量的 1.75%，比 2019 年增加 111 万辆，增长 29.18%。其中，纯电动汽车保有量 400 万辆，占新能源汽车总量的 81.32%。新能源汽车增量连续三年超过 100 万辆，呈持续高速增长趋势。汽车转移登记数量持续增长。2020 年，全国公安交管部门共办理机动车转移登记业务 2521 万笔。其中，汽车转移登记业务 2481 万笔。近五年汽车转移登记与注册登记业务量的比例由 0.59 上升至 1.02，反映出二手车交易市场日益活跃。

机动车驾驶人数量达 4.56 亿人。2020 年，全国机动车驾驶人数量达 4.56 亿人，其中汽车驾驶人达 4.18 亿人。受新冠肺炎疫情影响，2020 年全国新领证驾驶人（驾龄不满 1 年）数量达 2231 万人，占全国机动车驾驶人总数的 4.90%，比 2019 年减少

712 万人，下降 24.19%。从驾驶人性别看，男性驾驶人达 3.08 亿人，占 67.57%；女性驾驶人 1.48 亿人，占 32.43%。从驾驶人年龄看，26 至 50 岁的驾驶人 3.27 亿人，占 71.79%；51 至 60 岁的驾驶人 6086 万人，占 13.36%。

网上办理车辆和驾驶证业务 6769 万次。2020 年，为做好疫情防控工作，降低窗口单位病毒传播风险，便利群众企业办理交管业务，各地公安交管部门大力推行补换领牌证、办理车辆临时号牌等 26 项交管业务“足不出户”网上办。全国网上办理车辆和驾驶证相关业务 6769 万次，比 2019 年增加 3747 万次，增长 124%。其中，网上发放临时号牌 2043 万副，占 30.18%；发放免检标志 1925 万个，占 28.43%；补换领驾驶证、行驶证等 1643 万个，占 24.27%；开展线上满分审验教育 1158 万人次，占 17.11%。（来源：公安部交通管理局）

欧洲汽车业复苏好于预期

核心阅读

受益于欧洲各国政府出台的行业扶持政策，欧洲汽车业复苏进程好于预期。欧洲车企为有效提升自身市场竞争力正不断加快重组整合步伐。多家机构表示，如果疫情能得到有效控制，今年欧洲汽车市场将持续向好。

欧洲汽车制造商协会发布的最新数据显示，目前欧洲范围内的汽车销量已恢复至疫情发生前的 75%。咨询公司惠誉的一份报告指出，在欧盟及成员国政府的政策支持下，欧洲汽车产业链正加速恢复，2021 年汽车销量有望较去年增长 10.8%。

新能源车成为市场最大亮点

受欧盟日趋严格的排放标准限制以及不断扩大的鼓励政策影响，2020 年欧盟新能源汽车销量逆势上扬，成为欧洲汽车市场最大的亮点。

据统计，2020 年欧洲电动车及插

电混合动力车新车销量增加了 45%，达到 125 万辆，市场占有率接近 10%。其中德国电动车销量增加了近 3 倍，达到 19.4 万辆。法国纯电动车的市场份额从 2019 年的 1.9% 上升到 2020 年的 6.7%，插电混合动力车则从 5.7% 上升至 15%。挪威 2020 年电动车销量占新车总销量的 54%，成为全球第一个电动车销量占比超过 50% 的国家。

近期，欧委会推出了新的智能交通提案，旨在加速推动欧盟在交通领域实现绿色和数字化转型目标。根据该提案，欧盟计划在 2030 年前实现零排放汽车保有量至少达到 3000 万辆，建立 300 万个公共充电桩，并在交通领域引入碳交易机制等。欧盟还计划于今年 6 月推出新的机动车二氧化碳排放标准。

地区各国也纷纷通过征收碳排放税、提供购车补贴等方式，加大对新能源汽车发展的政策支持力度。法

国政府此前宣布了一项总额达 80 亿欧元的汽车产业振兴计划，给予电动车消费者最高 1.2 万欧元的财政补贴，并承诺在 2040 年前全面停止传统能源汽车的销售；德国则将对电动车的购置补贴延长至 2025 年，同时设立专门基金，鼓励汽车行业绿色转型；意大利政府近期表示，将提供总额为 1.2 亿欧元的新能源汽车补贴专项资金，对购买新能源汽车的用户最高提供 8000 欧元的奖励。

欧洲主要汽车厂商计划于 2021 年开始在德国、法国、波兰、匈牙利等多地建立超级电池工厂。根据 LMC AUTOMOTIVE 预测，到 2032 年，欧洲范围内大约将建成 25 个电池生产厂，平均年产能将达到 24 千兆瓦时。分析指出，未来通过进一步实现电动车整条供应链的垂直整合，欧盟电动车平均成本可下降 10% 以上，有效提升自身的市场竞争力。

政府扶持与行业自救并重

疫情防控期间，为缓解车企普遍面临的困境，欧盟各成员国政府纷纷

采取积极措施，通过贷款担保、优惠利率以及减免税收等方式提供支持，取得显著效果。

近期，各国政府进一步加大了对本国汽车企业的支持力度。法国政府决定将消费者购车补贴政策截止日期，从原先的 2020 年 12 月进一步延长至 2021 年 7 月。德国政府近期决定再向汽车行业追加 30 亿欧元的补贴，用于包括帮助企业调整生产线等活动，从而使财政支持总额达到 50 亿欧元。

欧洲车企也在采取各种方式努力自救。市场分析显示，欧洲汽车生产商将更多的注意力集中在品牌价值维护和成本控制方面。越来越多的新商业模式应运而生。比如在汽车销售领域，线上销售和无接触交付已成为当前各大品牌经销商的主要营销方式。麦肯锡欧洲汽车市场咨询业务负责人安德列斯·奇斯纳表示，新的商业模式对弥补疫情对行业带来的损失意义重大。

欧洲车企同时加快了重组整合

步伐。日前，法国汽车制造商标致雪铁龙集团与意大利—美国制造商菲亚特克莱斯勒公司的合并计划最终获得通过，合并后的企业将成为全球第四大汽车生产商，为欧洲车企进一步拓宽海外市场创造了新机遇。欧洲媒体认为，标致雪铁龙集团与菲亚特克莱斯勒的合并，将使双方在电动车研发、市场开拓等方面形成有效的优势互补。近期，大众和福特就共同开发电动车和自动驾驶技术达成合作意向，戴姆勒与特斯拉、沃尔沃与标致雪铁龙之间的合作也在积极推进中。此外，梅赛德斯近期与知名软件开发公司英伟达开始共同开发下一代汽车电脑平台系统。

行业面临结构性转型挑战

多家机构认为，今年欧洲汽车市场有望持续向好。金融数据服务公司 IHS Markit 预测，2021 年欧洲汽车市场整体销量将同比增长 11%。

彭博市场信息分析专家麦克·迪恩表示，欧洲汽车业整体有望在今年第二季度开始呈现快速复苏态势，但

前提条件是疫情得到有效控制以及各国及时实施解禁措施。

也有分析指出，欧洲汽车市场早在疫情之前就已出现放缓趋势，从中长期来看，要重振汽车市场需要有效应对未来行业结构性转型所带来的深层挑战。麦肯锡咨询公司《欧洲汽车产业愿景》报告显示，欧洲传统汽车业正面临商业模式的转变、创新技术的发展、价值链的重组以及来自传统领域之外的竞争等挑战。

欧洲汽车制造商协会主席迈克尔·曼利表示，疫情及其所导致的经济衰退将对欧洲汽车业转型带来压力。相关政策制定者需要把握好时机，帮助行业更快实现转型。“欧洲汽车业复苏的逻辑不是要恢复旧有的模式，而是要建立更好的新模式。”

普华永道的报告称，科技正在重塑整个汽车行业。自动驾驶、车联网、电动化以及共享性是未来汽车行业发展的主要趋势。对此，欧洲传统汽车制造商通过相互间重组与强强联合，与科技巨头之间的合作应对转型

压力。

英国卡迪夫商学院汽车产业研究中心主任彼得·威尔斯教授表示，由于未来行业发展前景存在不确定性，并且每一项新技术的投入都非常巨大，欧洲汽车业更倾向于通过整合

与合作来分担成本，降低风险。同时，这种模式也使欧洲传统车企在面对优步、谷歌等新兴科技巨头的挑战时仍能保持优势。

（来源：人民网—人民日报）

外媒：美国 2020 年汽车销量料创近十年来最低

中新经纬客户端1月6日电 据华尔街日报中文网1月6日报道，美国2020年汽车销量料创近十年来最低。几家研究公司的分析师表示，得出最终结果后，预计美国2020年汽车销量将达到1440万至1460万辆，较一年前下降约15%。

外界预计几乎所有主要汽车生产商都将公布2020年大幅下降的销量，一改之前五年的连续增长局面。在之前的五年里，美国市场汽车销量每年都突破了1700万辆。

不过，报道称，该行业2020年的销售下降仅说明了汽车业务颠簸的一年，其中包括去年春天全行业关闭

工厂、新车和二手车价格飞涨以及美国人购买汽车的方式发生变化。

此外，几家汽车生产商的报告显示，临近2020年年末时，在美国的汽车销售相对活跃，这促使人们乐观地认为今年汽车业务有望继续从新冠疫情中回暖。

通用汽车公司当地时间周二公布，第四季度销量增长4.8%，这是通用汽车在2020年唯一的季度增长。丰田汽车公司表示，其2020年12月份汽车销量较上年同期有所增长。菲亚特克莱斯勒汽车表示，相比2020年早些时候，其第四季度销售步伐有所加快。（来源：中新经纬APP）

行业统计

2020 年山东省 1-12 月汽车产销情况

山东省 2020 年 12 月汽车生产情况

单位：辆 %

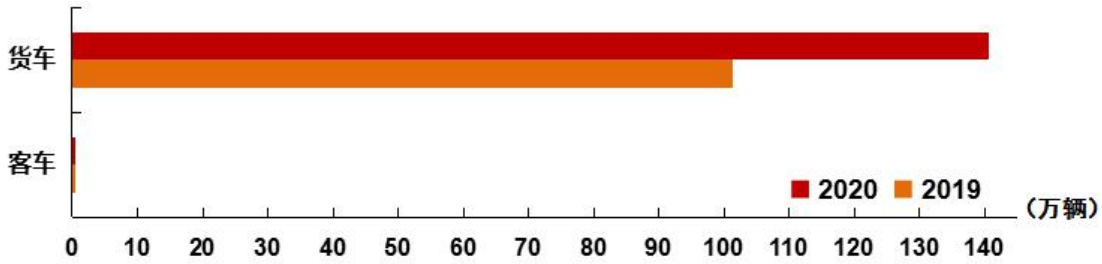
	12月	1-12月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
汽车	238291	2334883	-4.60	21.75	18.29
乘用车	107817	899389	6.59	21.73	-5.93
轿车	5970	59220	9.14	25.00	-53.70
SUV	24079	173331	19.48	43.60	-8.36
交叉型乘用车	77768	666838	2.96	16.02	4.35
商用车	130474	1435494	-12.22	21.76	41.04
客车	301	3727	173.64	-31.59	-18.82
货车	130173	1431767	-12.35	21.98	41.31

山东省 2020 年 12 月汽车销售情况

单位：辆 %

	12月	1-12月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
汽车	215743	2309047	-14.97	20.22	16.87
乘用车	108277	899253	2.87	21.62	-6.08
轿车	5970	59220	9.14	25.00	-53.70
SUV	24079	173331	19.48	43.60	-9.01
交叉型乘用车	78228	666702	-1.76	15.92	4.32
商用车	107466	1409794	-27.62	18.85	38.44
客车	349	3878	195.76	-24.46	-13.82
货车	107117	1405916	-27.80	19.07	38.67

2020 年 1-12 月商用车分车型销量



	2020.1-12	2019.1-12	增减%
货车总计	140.59	101.38	38.67
重卡	52.01	34.18	52.15
中卡	6.16	4.37	40.95
轻卡	79.39	60.09	32.11
微卡	3.03	2.73	10.83

	2020.1-12	2019.1-12	增减%
客车总计	3878	4500	-13.82
大型	2751	3209	-14.27
中型	1127	1291	-12.70

2020 年 12 月新能源汽车生产情况

单位：辆 %

	12月	1-12月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	5041	30631	-10.29	23.07	-60.21
新能源乘用车	3914	21875	-17.58	119.27	-65.05
其中：纯电动	3914	21875	-17.58	119.27	-65.05
新能源商用车	1017	8413	41.84	-55.49	-38.68
其中：纯电动	1017	8413	41.84	-55.49	-38.68
插电式混合动力	0	0	-	-	-
新能源专用车	110	343	-28.10	323.08	-49.26

2020 年 12 月新能源汽车销售情况

单位：辆 %

	12月	1-12月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	4917	30459	-20.90	-75.15	-62.27
新能源乘用车	3914	21927	-28.43	-78.56	-67.13
其中：纯电动	3914	21927	-28.43	-78.56	-67.13
新能源商用车	995	8471	33.56	-25.58	-36.71
其中：纯电动	995	8471	33.56	-25.58	-36.71
插电式混合动力	0	0	-	-	-
新能源专用车	8	61	300.00	-95.94	-90.47