

山东汽车

2021年第3期(总第8期)

山东省汽车行业协会

2021年3月26日

协会活动

2021山东省汽车行业智能化技改装备供需对接会在济南举办

会员动态

山东重工集团传达贯彻学习十三届全国人大四次会议精神

潍柴动力“三高”试验队的英雄事迹

政策法规

车联网产业标准体系建设指南印发 明年底初步构建起应用标准体系

工信部：我国新能源汽车累计销量超550万辆

行业资讯

2020年汽车类投诉增长1.6%、召回汽车678.2万辆

2020年我国汽车后市场消费规模超万亿元

行业统计

2021年山东省2月汽车产销情况

协会活动

2021 山东省汽车行业智能化 技改装备供需对接会在济南举办



3月17日，“2021山东省汽车行业智能化技改装备供需对接会”在济南隆重举行。本次对接会由山东省工业和信息化厅指导，山东省汽车行业协会主办，山东新丞华展览有限公司承办。旨在围绕十四五规划开局之年，按照省委省政府的战略部署，坚定不移打造制造强省和数字化强省，推动山东省传统制造业智能化技术改造，帮助我省汽车行业了解掌握智能化技术改造，积极向数字化转型升级。

山东省工业和信息化厅规划与技术

改造处处长王健夫、山东省汽车行业协会副会长兼秘书长谭秀卿、山东省汽车行业协会专家智库副主任冯晋祥出席，山东省汽车行业协会副秘书长郭金娜主持了会议。



省工信厅规划与技术改造处处长王健夫



省汽车协会副会长兼秘书长谭秀卿

山东省汽车行业协会副会长兼秘书长谭秀卿代表协会致欢迎辞，山东省工业和信息化厅规划与技术改造处处长王隽夫做了《山东省技术改造面临的形势任务和政策措施》的报告，济南奥图自动化股份有限公司智能装备事业部副总经理孟昭靖做了《传统制造业智能化升级改造》专题演讲，以及深圳大族激光智能装备集团销售总监、中国锻压协会装备组专家陈锋做了《激光智能制造技术助力汽车产业发展》。

会议供需双方企业各自介绍了自己的需求情况。有北汽福田、一汽解放等 31 家需求企业代表做了发言，提出了各自企业需求和采购的设备技术要

求；邦德激光、金威刻激光等 19 家供方企业分别介绍了企业的产品和技术优势。会议还安排了供需双方一对一的洽谈对接。

活动第二天，组委会组织会议代表共计 80 余人分别参观了济南奥图自动化股份有限公司和济南二机床集团有限公司。

本次供需对接会是一次服务创新的尝试和探索，旨在通过搭建沟通交流平台，让供需双方进行一对一对接，以便深入交流与沟通，促成彼此之间的密切合作。本次活动供需双方都有较大收获。



会员动态

山东重工集团传达贯彻 学习十三届全国人大四次会议精神



根据山东代表团统一安排，谭旭光详细传达了会议概况、大会主要精神，还结合企业发展实际，解读了科技创新、数字化转型、碳排放等热点内容。谭旭光说：这次会议既务实又极具前瞻性，我们要正确把握国家发展脉络，担当起科技强国、制造强国的使命。

谭旭光对全体干部员工学习贯彻十三届全国人大四次会议精神提出具体要求：

一是要全面精准系统地理解政府工作报告和国家“十四五”发展规划，找准企业发展切入点；

二是要深刻把握高质量发展内涵，努力实现产品水平、运营水平、研发水平的“三个高质量发展”；

三是要进一步完善集团“十四五”发展规划和“2030+2060”战略，加快业务结构调整，快速落地新科技、新业态，降低周期性经营风险，让企业走得更稳健、可持续。

（来源：山东重工）

潍柴动力“三高”试验队的英雄事迹



3月14日晚，山东卫视《我们的新时代》专题报道了潍柴动力“三高”试验队不畏极限极险环境挑战，奋勇拼搏、锐意创新的英雄事迹。用朴实的叙述、感人的画面，彰显了新时期潍柴青年的使命和担当。

“我们是哪里缺氧哪里去，哪里

酷热哪里钻，哪里寒冷哪里站。”

他们不仅面对着艰苦环境的磨炼，还有生与死的考验。但他们选择了无畏，选择了坚守，战高原、御高寒、抗高温，用青春热忱告诉时代：潍柴青年堪当大任！

（来源：潍柴动力）

福田汽车党委副书记吴海山 到福田汽车诸城厂区慰问一线员工



3月16日上午，福田汽车党委副书记吴海山到福田汽车诸城厂区慰问生产一线员工，福田汽车诸城厂区党委副书记丁贵法、时代事业部制造副总裁梁启龙、奥铃事业部副总裁孟祥瑞等领导陪同。

吴海山一行深入瑞沃工厂、山东超级卡车工厂及奥铃工厂生产一线，将慰问品送到一线人员手中，仔细询问了一线员工工作与生活情况，对大家爱岗敬业、无私奉献的精神给予高度肯定。

他在讲话中指出，当前正值旺季

生产，并且旺季生产到了最为吃劲的攻坚阶段，希望全体员工能够一鼓作气，顽强拼搏，打赢旺季生产攻坚战。同时，要时刻把安全放在第一位，确保现场生产安全和员工人身安全，扎实推进旺季期间各项工作，继续发扬福田人优良传统，为冲刺全年目标，为公司持续发展贡献更大的力量。

此次慰问，让众多一线员工深感温暖，倍受鼓舞。广大员工纷纷表示，将以更加饱满的斗志投入到旺季生产中去，为全年目标顺利实现打牢基础。（来源：福田汽车新时代）

中通超级大巴 H12 斩获“高端商旅之王”桂冠



3月21日，“2021年度中国商用车品牌营销盛典”在北京举行。活动汇集了国内商用车领域主要的整车厂家及上下游核心的配套品牌，得到了行业的广泛关注。同期，本届盛典对2021中国商用车十大卓越产品进行表彰，中通超级大巴H12斩获“2021年度中国商用车卓越产品奖·高端商旅之王”桂冠。

超级大巴H12自2020年在海南正式上市以来，就赢获行业的广泛关注和赞誉。2021年3月4日-18日，中国商用车品牌营销盛典组织了“2021中国商用车十大卓越产品”投

票。最终，H12以140972票的最高人气，斩获“高端商旅之王”称号，实至名归。

作为中通客车发力高端商旅市场的又一力作，超级大巴H12到底凭什么赢得大家的青睐？今天，让我们再次走进超级大巴H12。

High 时尚，以潮流与沉稳打造质感生活

超级大巴H12引入欧洲知名设计公司，采用国外潮流元素和中国文化相结合，充分融合航空、高铁的设计风格及发展趋势，前脸采用蝶翼式设计，整车线条流畅，高端大气，同时

内饰采用全新的配色风格，为您创造居家式的温馨乘车氛围。

High 体验，以人为本营造安心旅途

良好的驾驶体验对保障驾驶安全至关重要，超级大巴 H12 根据驾驶习惯对驾驶区空间、布局、等进行优化，同时运用多项智能新技术，AEB 系统和 LDW 系统通过驾驶员座椅振动分别对紧急情况、车辆压线或换道未正确操作进行提醒；BSD 系统则通过 A 柱的警示灯，提醒驾驶员换道超车安全；限速识别可通过检测道路变得交通限速标示，主动提醒驾驶员防止超速。智能技术的加持，让驾驶员更加得心应手的操纵，提升了驾驶体验，让超级大巴 H12 的旅途更加安心安全。

超级大巴 H12 采用高档人机工程座椅，更贴心的设计缓解旅途疲劳；高铁式无极升降侧窗帘，遮挡阳光不挡风光；环绕立体影音，旅途中放松身心；杀菌消毒系统，时刻保持车内干净清新。

High 智能，以数字化诠释智慧应用

超级大巴 H12 应用高级智能辅助驾驶系统，首次开发全天候成像技术 ADAS 系统，在雨雾雪或夜间等视线恶劣的行车环境下，具备对周边环境、车辆、交通信号与交通标志的更高级感知、机械视觉和决策能力，达到 L2+ 高级智能辅助驾驶。同时搭载智慧旅团平台，实时掌握车辆运营状态，降低运营成本、维修维保成本，提升运营调度效率、安全管理水平。

High 价值，以高标准追求极致和省心

超级大巴 H12 采用低风阻设计，风阻系数比同类车低 15%。全车轻量化设计，从结构、材质多维度仿真分析，分系统实现整车降重。开发整车能量管理系统，对每一个能量消耗系统进行优化，提高整车能量利用效率，实现智能节能。整车百公里油耗可降低 7%，全生命周期可节油 6 万元。同时采用 100 万公里免维护后桥轮边轴承，终身免维护的全智能芯片式保险，寿命更长、能耗更低的全车 LED 灯，全打开式全后围和滑动式蓄电池和电器盒托架，让您维护便捷，使用

省心，为您创造更大价值。

超级大巴 H12 作为中通客车面向高端商旅出行的系列产品，必将为用户带来更加舒适智能的出行价值体验，也将为广大从事旅游运输的事业伙伴，提供面向高端化、精细化转型升级的利器。

未来，中通客车将以市场需求和行业发展为导向，不断推进正向产品研发设计，以正向研发促进产品迭代升级，推动旅游运输业提质升级，不断向前发展，迈向高端。

（来源：中通客车）

恒天集团党委副书记 李晓红一行到凯马汽车调研工作



3月12日上午，恒天集团党委副书记李晓红一行到凯马汽车进行工作调研。恒天凯马党委副书记、副董事长、常务副总经理李益陪同调研。

调研期间，李晓红听取了凯马汽车生产经营情况、党建及党风廉政建设工

作汇报。

李晓红对凯马汽车各项工作给予充分肯定。他要求：一是要坚持和加强党的全面领导，深入学习领会新时代党的创新理论；二是要深耕国外市场，持续上量，推动产品出口实现更大突破；三是研判好行业发展形势，进一步深化与东风的战略合作；四是克服原材料上涨、市场竞争加剧等不利因素，在企业高质量发展中展现新的更大作为。

（来源：凯马汽车）

牟平区委书记殷锡瑞莅临海德汽车指导工作

3 月 10 日，牟平区区委书记殷锡瑞一行莅临海德汽车指导工作。公司董事长及相关高管参加接待。

宋董向区委主要领导汇报了公司“产品智能化、工厂智慧化、服务精细化”的战略目标，对海德汽车的定位、布局及发展情况进行了简要说明，对公司的产品线进行了简单概括。区委领导一行参观了拥有职工之家和工匠孵化室的 113 车间，对车间的 7S 管理给予了高度的肯定。

随后，区委主要领导一行来到弘睿集团智慧环卫产品演示区。了解了 8 大方案演示区域：垃圾分类周转方案、智慧城市综合解决方案、背街小巷智慧清扫方案、餐厨生活垃圾中转方案、墙面综合护理方案、道路清洗方案、终端污水处理方案及空气净化方案。

“垃圾分类”依旧是今年“两会”代表委员重点关注的话题。全国人大代表委员建议加快推进垃圾分类规范

化，切实创造优良的人居环境。区委主要领导一行重点观看了餐厨垃圾车、垃圾桶清洗车、车厢可卸式垃圾车等几款差异化产品。了解海德汽车面临的痛点和难点，承诺给予最大的帮扶支持。

解放思想，观念创新、管理创新、产品创新、服务创新，海德汽车将在保证完成计划任务的前提下，继续加大“产品智能化、工厂智慧化、服务精细化”的产线数字化和数字化工厂建设，推进智能制造，助力制造业强区战略。

（来源：凯马汽车）



政策法规

车联网产业标准体系建设指南印发 明年底初步构建起应用标准体系

工业和信息化部 3 月 17 日消息，为落实《交通强国建设纲要》，促进自动驾驶和车路协同技术应用和产业健康发展，工业和信息化部、交通运输部、国家标准化管理委员会日前联合制定了《国家车联网产业标准体系建设指南（智能交通相关）》（下称《建设指南》）。

《建设指南》主要针对智能交通通用规范核心技术及关键应用，构建包括智能交通基础标准、服务标准、技术标准、产品标准等在内的标准体系，指导车联网产业智能交通领域的相关标准制修订，充分发挥标准在车联网产业关键技术、核心产品和功能

应用的引领作用，与《建设指南》其他部分共同形成统一、协调的国家车联网产业标准体系架构。

《建设指南》提出，到 2022 年底，制修订智能交通基础设施、交通信息辅助等领域智能交通急需标准 20 项以上，初步构建起支撑车联网应用和产业的标准体系。到 2025 年，制修订智能管理和服务、车路协同等领域智能交通关键标准 20 项以上，系统形成能够支撑车联网应用、满足交通运输管理和服务需求的标准体系。

（来源：新京报贝壳财经讯）

工信部：我国新能源汽车累计销量超 550 万辆

3 月 1 日，在国新办举行新闻发布会上，工业和信息化部部长肖亚庆介绍，我国新能源汽车产销量连续 6 年位居全球第一，累计销量超过 550 万辆。

肖亚庆表示，近年来，我国相继发布了约 60 多项支持政策和举措，新能源汽车产业发展取得了积极成效，基础材料、基础零件、电机、电控、电池以及整车等各方面都取得了实质性突破。2020 年新能源汽车销量增速达 10.9%，并呈现持续增长的趋势。

肖亚庆指出，我国新能源汽车的

发展还处于爬坡过坎的关键时期，新能源汽车自身市场竞争激烈，从技术、品质、消费者感受等方面还存在不少问题。下一步，工信部将围绕提高质量、促进融合、优化环境、扩大开放等四方面推进新能源汽车产业发展。

肖亚庆强调，我国在全面开放新能源汽车外资投资限制的基础上，在技术创新、国际贸易乃至标准法规的制定上，都持开放合作的态度，这将为新能源汽车的发展注入新的动力。

（来源：人民网）

我国参与编制的两项汽车行业

标准法规解读文件获联合国审议通过

2021 年 3 月 10 日，联合国世界车辆法规协调论坛（UN/WP.29）召开的第 183 次全体会议审议通过由

WP.29 自动驾驶与网联车辆工作组（UN/WP.29/GRVA）提出的 UN R155（信息安全与信息安全管理系统）的

解读文件和 UN R156（软件升级与软件升级管理系统）的解读文件。

UN R155 及 UN R156 两项法规面向汽车制造商提出了总体管理要求，而与之配套的解读文件为指南属性。两项解读文件将对现有法规中的部分条款作出进一步解释，旨在帮助企业以及审核机构理解并应对法规具体的管理要求，以协调并保障不同审核机构间评审活动的一致性。以 UN R155 解读文件为例：对应法规原文的“型式批准”、“信息安全管理系统（CSMS）”等要求给出了进一步说明，

并且以示例的方式，将 UN R155 中的部分条款与 ISO/SAE DIS 21434 的相关条款给出了映射关系。

在两项联合国法规及其解读文件的编制过程中，工业和信息化部装备工业一司积极组织行业机构和专家对 UN R155、UN R156 中的技术条款进行研究，并提出了相应方案。下一步，我们将深度参与联合国智能网联汽车法规协调活动，积极牵头有关法规提案工作，不断提升我国在国际汽车法规制定和协调中的影响力。

（来源：工信部）

交通运输部：今年将拓展 ETC 在停车场、加油站应用

3 月 5 日消息，今日（5 日），交通运输部党组书记杨传堂做客央广会客厅时表示，2021 年，交通运输部将推进 12 件民生实事。

其中包括：开展 ETC 服务专项提升行动，拓展 ETC 在停车场、加油站应用；实施绿色出行“续航工程”，

推动在重点区域高速公路服务区、客运枢纽等场站建设充电桩等；推进农村客货邮融合发展；便利老年人打车出行等。后续将公开发布，欢迎大家进行监督，并提出宝贵意见。

（来源：证券时报·e 公司）

国家税务总局关于做好 《机动车发票使用办法》实施工作的通知

国家税务总局各省、自治区、直辖市和计划单列市税务局，国家税务总局驻各地特派员办事处：

为确保《机动车发票使用办法》（国家税务总局 工业和信息化部 公安部公告 2020 年第 23 号）（以下简称《办法》）平稳实施，现将相关工作通知如下：

一、提高思想认识

《办法》是贯彻落实中央深改委第十七次会议审议通过的关于进一步深化税收征管改革、优化税务执法方式有关意见的重要举措，是贯彻落实党中央、国务院关于深化“放管服”改革、优化营商环境的决策部署、保护企业合法权益的有力保障，是进一步加强机动车发票管理，堵塞虚开、低开发票税收漏洞的有效措施。各级税务机关要提高思想认识，完善工作机制，细化落实措施，全力以赴做好各项实施准备工作。

二、开展宣传辅导

（一）多渠道开展政策宣传

各地税务机关应充分利用门户网站、办税服务厅、12366 热线、微信公众号、新闻媒体等多种渠道，广泛开展政策宣传，切实做好相关政策操作变化要点的宣传辅导。

（二）多层次开展政策培训

1.做好税务系统内部培训。各级税务机关要组织有关人员认真学习《办法》内容，熟悉《办法》实施后机动车发票全链条管理的理念与方法，掌握机动车发票使用和管理的基本要求。

2.做好机动车发票政策宣讲。采取多种形式开展政策宣讲辅导工作，重点宣讲机动车发票信息和车辆电子信息关联匹配的规定，机动车企业购进机动车直接对外销售开具发票的规定，以及开具机动车发票应遵循的规则。

三、做细准备工作

(一) 归类维护。机动车企业包括国内机动车生产企业及进口机动车生产企业驻我国办事机构或总授权代理机构、机动车授权经销企业和其他机动车贸易商（含从事机动车进口的其他贸易商和其他机动车贸易商）。主管税务机关应根据本地区机动车企业（生产企业和进口企业除外）实际经营等情况完成机动车企业的分类工作；各省、自治区、直辖市和计划单列市税务局须于 2021 年 4 月 10 日前将本地区上述机动车企业分类名单统计表上报至总局（货物和劳务税司），总局对机动车企业所使用的增值税发票管理系统开票软件（以下简称开票软件）进行定向升级；在核心征管系统“机动车企业归类管理”模块升级后，主管税务机关应及时在“机动车企业归类管理”模块中完成机动车企业归类工作。对新增的或者经营情况发生变化的机动车企业，主管税务机关应及时对机动车企业类型进行调整并重新归类。

机动车企业类别的优先级次为：（1）国内机动车生产企业；（2）进口机动车生产企业驻我国办事机构或总授权代理机构；（3）从事机动车进口的其他贸易商；（4）机动车授权经销企业；（5）其他机动车贸易商。同一纳税人在同一时间段内只能归为其中一类，不可同时归为两类及以上。对于同时存在两类及以上经营业务的企业，按照上述优先级次归为其中一类。

(二) 系统准备。各级税务机关应及时开展增值税发票管理系统税务端的升级和调试；主管税务机关应辅导机动车企业在 2021 年 4 月 30 日前完成开票软件的升级工作，督促服务单位根据各地机动车企业分类名单定向部署开票软件升级并做好相关配合工作。《办法》试行后，各地税务机关应密切关注系统运行情况，

监控数据传输的时效性和系统运行的稳定性，及时向总局反馈发现的问题。

（三）**发票票种核定**。对已完成归类工作的机动车企业，主管税务机关应区分机动车企业的不同业务类型核定票种。具有向消费者销售机动车业务的，税务机关应核定机动车销售统一发票；具有其他销售机动车业务的，应核定增值税专用发票。税务机关应根据“一车一票”的原则核定企业机动车销售统一发票的最高开票限额。

（四）**发票保障**。自 2021 年 5 月 1 日起启用新版机动车销售统一发票，机动车企业在 2021 年 12 月 31 日前仍可继续开具旧版机动车销售统一发票。各地税务机关应于 2022 年 2 月 28 日前完成旧版机动车销售统一发票的验旧缴销。为了保证新旧版发票使用平稳衔接，各级税务机关应按现行规定做好新版发票的印制和供应，并于 2022 年 4 月底前完成旧版发票的销毁。

四、过渡期安排

《办法》自 2021 年 5 月 1 日起试行，2021 年 7 月 1 日起正式施行。试行期间，如果出现部分机动车整车出厂合格证（以下简称合格证）电子信息被他人误用的情况，主管税务机关可以在核实合格证原件及购进机动车相关发票后，通过增值税发票管理系统税务端手工维护机动车进销台账信息（以下简称手工维护功能），并在完成维护后 5 个工作日内报省税务局备案。对于因上游机动车企业未及时开具增值税专用发票导致合格证电子信息无法传递至下游机动车企业的情况，不得提前手工修改合格证电子信息归属关系。

主管税务机关在《办法》试行期间，要建立手工维护功能管理制度，实行手工维护功能台账登记、报批程序、资料存档等机制。各省税务局在《办法》试行期结束后，适时组织力量检查分析本地区手工维护功能实施情况，发现违规违纪问题要严肃处理。

五、加强内外协作

各级税务机关要主动强化与同级公安机关交通管理部门联系协作机制，保证机动车销售统一发票信息传输畅通，及时反馈传输问题，保障工作顺利开展；建立与相关系统开发单位、运维单位的快速反应机制，做好系统完善工作，及时处理技术信息等问题。

各级税务机关应加强舆情监测，及时协调处置出现的负面舆情并在第一时间上报；建立健全问题应急响应工作机制，妥善处理各类问题，重大问题及时层报税务总局（货物和劳务税司）。

附件：机动车企业分类名单统计表（略）

国家税务总局

2021 年 3 月 15 日

政府工作报告：

稳定增加汽车消费 增加充电桩、换电站等设施

3 月 5 日上午，第十三届全国人民代表大会第四次会议在人民大会堂举行开幕会。国务院总理李克强作政府工作报告，李克强在政府工作报告中提出，要稳定和扩大消费。其中，

稳定增加汽车、家电等大宗消费，取消对二手车交易不合理限制，增加停车场、充电桩、换电站等设施，加快建设动力电池回收利用体系。

（来源：盖世汽车）

行业资讯

2020 年汽车类投诉增长 1.6%、召回汽车 678.2 万辆

3 月 15 日，国家市场监督管理总局通告了 2020 年全国汽车和消费品安全召回情况。其中，全国消协组织受理消费者汽车类投诉（含零部件）比上年增长 1.6%；市场监管总局缺陷产品管理中心收到消费者提供的汽车产品缺陷线索 37377 条。召回方面，2020 年，我国共实施汽车召回 199 次，涉及车辆 678.2 万辆，召回次数比上年减少 10.8%，召回数量增加 3.9%。

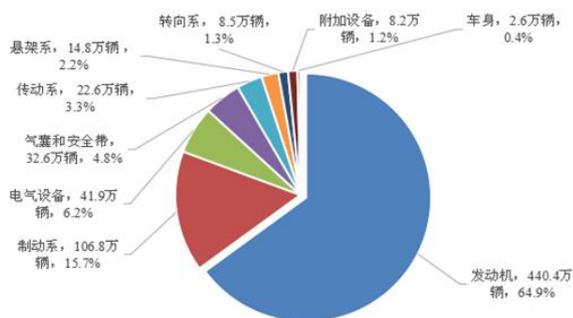
具体来看，汽车产业及缺陷产品投诉情况，2020 年，全国消协组织受理消费者汽车类投诉（含零部件）比上年增长 1.6%，质量和安全问题占汽车投诉总量的 25.5%。市场监管总局缺陷产品管理中心收到消费者提供的汽车产品缺陷线索 37377 条，涉及发动机总成（占 28.5%）、车身（占

19.5%）、传动系（占 19.4%）、电气设备（占 14.1%）等。其中，新能源汽车缺陷线索报告 1173 例，反映动力电池、电机、电控系统问题占新能源汽车缺陷线索的 49.4%。

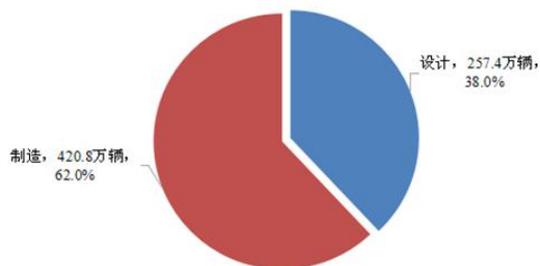


汽车召回方面，2020 年，我国共实施汽车召回 199 次，涉及车辆 678.2 万辆，召回次数比上年减少 10.8%，召回数量增加 3.9%。新能源汽车召回 45 次，涉及车辆 35.7 万辆，占全年召回总数量的 5.3%，其中因三电系统缺陷召回 11.2 万辆，占新能源汽车召回总数量的 31.3%。广汽本田汽车

有限公司、东风本田汽车有限公司因燃油泵制造问题，于 5 月和 12 月先后两次召回多个车型共计 186.3 万辆，成为 2020 年因同一类型缺陷召回数量最多的事件。



从涉及总成看，发动机、制动系是主要缺陷产生部件，占总召回数量的 80.6%。因发动机相关缺陷召回 58 次，涉及车辆 440.4 万辆；因制动系相关缺陷召回 17 次，涉及车辆 106.8 万辆；因电气设备缺陷召回 38 次，涉及车辆 41.9 万辆；因气囊和安全带缺陷召回 24 次，涉及车辆 32.6 万辆。



从缺陷原因看，因制造原因召回 137 次，涉及车辆 420.8 万辆；设计原因召回 62 次，涉及车辆 257.4 万辆。

从缺陷类型看，因标准符合性问题召回 21 次，涉及车辆 81.7 万辆，占全年召回总数量的 12.1%，达到历史较高水平，应当引起生产企业关注。因不合理危险问题引发的召回共 178 次，涉及车辆 596.5 万辆，仍是引发召回的主要原因。

在总结 2020 年产品召回管理主要工作时，市场监管总局提到了严格新能源汽车事故主动报告制度，加大缺陷调查力度，开展新能源汽车运行安全风险预测与防控关键技术研究；针对新技术新业态新模式带来的新监管问题，印发《关于加强汽车远程升级（OTA）技术召回监管的通知》

（市监质〔2020〕123 号），规范 OTA 技术在召回中的应用；以及市场监管总局与中央网信办、工业和信息化部、交通运输部以及应急管理部消防

救援局，曾就消费者反映的异常加速、电池起火、车辆远程升级（OTA）等问题共同约谈了特斯拉汽车（北京）有限公司、特斯拉（上海）有限公司等。

对于 2021 年，市场监管总局将持续完善缺陷汽车和消费品召回管理，加强对新兴行业和领域生产企业的引导和监督，推动我国产品安全水平不断提升。其中包括建立运行数据驱动的新能源汽车缺陷调查工作机制，推进智能汽车 OTA 大数据平台建设，探索建立智能车辆安全自我评估和事故报告制度，适时启动沙盒监

管；落实《大气污染防治法》要求，会同生态环境部加快《机动车环境保护召回管理规定》立法进程，建立机动车排放缺陷线索收集、分析和缺陷识别技术支撑体系；针对汽车和消费品有关的重点产业链、产业聚集区，开展风险评估与质量诊断，加强共性产品缺陷问题研究，完善“发现产品缺陷—提出产品安全规范建议—促进行业整体质量提升”机制，从根本上帮助企业消除产品安全隐患，推进技术创新，促进产业高质量发展等。

（来源：经济日报-中国经济网）

2020 年我国汽车后市场消费规模超万亿元

汽车后市场是指已售汽车使用过程中产生的交易或服务活动。2020 年，随着我国经济形势稳定向好，汽车后市场消费持续复苏，二手车交易量有序回升，汽车改装、报废机动车回收稳定增长，共享出行、充电设施

快速发展。初步估算，上述几项合计实现交易额超 1 万亿元，有力拉动了汽车消费。

二手车交易量持续复苏。据中国汽车流通协会统计，2020 年全年，二手车交易量 1434.1 万辆，同比下降

3.9%，降幅比2020年上半年收窄15.7个百分点；交易额8888.4亿元，同比下降5.0%，降幅比2020年上半年收窄16.7个百分点。

报废机动车回收量稳步提升。据商务部统计，2020年全年，报废机动车回收拆解数量239.8万辆，同比增长4.5%。其中汽车206.6万辆，同比增长5.9%；摩托车33.2万辆，同比下降3.3%。

汽车改装市场逆势增长。据全国工商联初步核算，2020年全年，汽车改装市场规模达到652亿元，同比增长7.1%。随着消费者对汽车的个性化需求日益增多，对车辆外观、内饰改装的需求不断增加并趋向定制化。

共享出行市场规模可观。据交通运输部统计，截至2020年底，全国共有214家网约车平台公司取得网约车平台经营许可，各地共发放网约车

驾驶员证289.1万本、车辆运输证112万本。2020年四季度，全国网约车监管信息交互平台共收到订单21亿单。

充电基础设施加速普及。据中国电动汽车充电基础设施促进联盟统计，截至2020年底，全国充电基础设施数量168.1万台，比2019年底增长37.9%。其中公共充电桩保有量80.7万台，增长56.4%；私人充电桩87.4万台，增长24.3%；换电站555座，增长81.4%，主要集中在北京、广东、浙江等地。

（来源：商务部）



《国家综合立体交通网规划纲要》发布

智能网联汽车迎来新发展机遇



“推动智能网联汽车商用化落地”、“加速智能网联汽车发展”、“加快智能交通普及”……今年全国两会期间，上汽集团董事长陈虹、广汽集团董事长曾庆洪、长城汽车总裁王凤英等全国人大代表，以及百度董事长兼首席执行官李彦宏等全国政协委员，均对智能交通发展提出了建议。

“到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、

安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网……”中共中央、国务院近日印发《国家综合立体交通网规划纲要》（以下简称“《纲要》”），引发广泛关注。“《纲要》针对国内交通行业现实短板和发展需求作出部署，将智能网联汽车、智慧交通基础设施建设均作为重点任务，并提出了 2035 年和本世纪中叶两个时间节点的发展目标。”中南大学交通运输研究中心研究员时蔚然向《中国汽车

报》记者表示,《纲要》与之前的《交通强国建设纲要》相辅相成,对智能汽车、智慧交通建设都有重要的引导和推动作用。

◆智能交通迎多重利好

全程视频覆盖、预埋智能感知、全天候车路协同、汽车无线充电设施……目前正在建设的杭绍甬(杭州至宁波)高速公路,是交通运输部编制方案的国内第一条智慧高速公路,将于 2022 年建成通车。与此同时,结合 2022 年北京冬奥会和将在苏州举行的第 29 届世界智能交通大会,京礼高速、东海大桥、雄安新区等地正推进建设新一代国家综合立体交通网和智慧公路试点,这与《纲要》的要求一脉相承。

智能汽车、智慧交通,正是《纲要》规划的重点之一。《纲要》提出,一是要推动卫星通信技术、新一代通信技术、高分遥感卫星、人工智能等行业应用,打造全覆盖、可替代、保

安全的行业北斗高精度基础服务网,推动行业北斗终端规模化应用;二是要构建高精度交通地理信息平台,加快各领域建筑信息模型技术自主创新应用;三是要加快既有设施智能化;四是要推动公路路网管理和出行信息服务智能化,完善道路交通监控设备及配套网络。推动智能网联汽车与智慧城市协同发展,建设城市道路、建筑、公共设施融合感知体系,打造基于城市信息模型平台、集城市动态静态数据于一体的智慧出行平台。

“上述智能交通的发展任务,虽然看似有所不同,却有着高度一致的内在联系,核心是构建天地一体化的智能交通体系。”华泰证券分析师彭松林向《中国汽车报》记者表示,目前国内已经大量装车的 L2 乃至将来更高级别的自动驾驶汽车,不仅需要车联网、云计算、路侧基础设施,以及车上的激光雷达、毫米波雷达、摄

像头的支持，而且还需要卫星定位和电子导航地图，才能实现车辆的安全行驶。因此，卫星通信、北斗高精度终端不可或缺。目前，特斯拉等国外车企都在积极筹备发射小型通信卫星，用于汽车定位及 5G 车联网通信，卫星信号可以覆盖森林、沙漠、山地等不易部署通信设施的复杂地形地区。不久的将来，这将成为由智能汽车衍生的一个新的商业竞争热点。

“多层面融合发展意味着更多的是相互协作和补充，共同构建综合立体交通网。”北京交通大学教授钟章队在接受《中国汽车报》记者采访时表示，打造综合立体交通“大脑”，需要积极采用 5G、人工智能、大数据、区块链等新技术，加快构建新一代综合交通信息基础设施，前沿技术与交通运输的深度融合将大大提升智能出行体验和效率，也将促进智能交通与通信、信息、能源等相关产业的衔接和融合发展，带来多重利好。

◆智能汽车发展获得新动能

2 月 27 日，42 辆东风自动驾驶出租车亮相武汉，“聪明的车”加“智慧的路”，为这座华中地区的中心城市交通增添了智能化色彩。“东风公司技术中心同步开发了东风自动驾驶数据平台，其中集成了武汉经济开发区的高精度实景三维地图，利用北斗卫星能够实现对车辆运行轨迹高精度定位及导航。”东风公司副总工程师、东风公司技术中心主任谈民强告诉记者。借助车联网实时传输，自动驾驶出租车能够将车辆定位、运动状态、车内外的视频实时传输到后台。乘客也可在手机 App 上看到订单状态、车辆状态、路径导航等信息，在车载用户界面还能看到自动驾驶系统对周边环境的实时感知结果，以及所乘车辆未来一段时间的运动轨迹。

“不难发现，自动驾驶汽车的产业链涵盖了从汽车到相关的道路、网

络、通信、定位、导航、人工智能、自动驾驶等诸多领域和技术。对此，《纲要》都已作出规划，这不仅体现了国家层面的重视和决心，也必将对相关的整个产业链产生重要的推动作用，加速智能汽车的普及和智慧交通的实现。”时蔚然认为。

智能汽车、智慧交通近年来的快速发展，已经从星星之火渐成燎原之势，带动了相关产业的发展。黄石北斗产业有限公司业务经理马刚告诉《中国汽车报》记者，汽车智能化及路侧基础设施都需要导航及定位产品，其中车载导航系统近年来需求量持续增加，并引发连锁反应，又拉动了其中的导航芯片产业链及上游的材料、生产设备等领域的增长。目前，围绕智能汽车发展，仅在卫星导航产业上就已经构建了新的“食物链”。

《纲要》提出的目标明确，到 2035 年，基本实现国家综合立体交通网基础设施全要素全周期数字化。基

本建成泛在先进的交通信息基础设施，实现北斗时空信息服务、交通运输感知全覆盖。智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）等技术达到世界先进水平。

“近年来，卫星导航、人工智能、自动驾驶、云计算、大数据及芯片产业的发展，为智能汽车的进化提供了良好的技术基础，由此，智能汽车、智慧交通才有了落地的可能。”在彭松林看来，《纲要》的出炉，建立在当代科技进步的基础之上，呼应了人们对汽车及交通行业发展的消费需求，有助于利用先进的智能化等技术破解城市交通拥堵、能源消耗、低碳出行的“痛点”和“堵点”，尤其是为汽车智能化提供了新的动力。“在政策及市场驱动下，智能汽车的相关技术进化、产业发展将产生互动，形成良性循环，加速向高级别自动驾驶及智能网联汽车演进的步伐。”彭松林认为。

◆发挥行业带动优势

汽车尤其是智能汽车的发展，将对交通建设产生怎样的作用，颇为引人关注。

“从产业发展现实看，智能汽车的发展对交通的带动和影响是多方面的。”时蔚然表示，一是自动驾驶汽车越来越多并将逐渐普及，这需要依赖车路协同设施，必将引发新基建、数字交通设施、道路基础设施、交通信号，甚至通行方式的新变化；二是目前智能汽车大多是新能源汽车，会为能源节约、降低污染、保护环境，以及充换电设施、加氢站等带来新变化；三是智能汽车的信息终端特点将与城市管理多领域深度融合，对降低交通拥堵、事故率，帮助城市构建安全、高效的智能化综合立体交通网，以及对城市交通及未来出行方式产生深远的影响。

他举例说，随着汽车智能化演进，在高速路上通行、以及在城市停

车场停车，已经开始从人工向ETC无接触方式转变，未来也有可能通过车联网途径，用车载终端替代ETC方式。

“深入推进新能源汽车的规模化运用，还需地方政府进一步提升新能源车辆的比例，建设好充电桩等在内的服务新能源汽车的基础设施，加快提升城市客运清洁化、低碳化水平。我相信，全社会共同努力，绿色出行会蔚然成风。”3月1日，交通运输部部长李小鹏在国务院新闻办举行的新闻发布会上就落实《纲要》精神表示。

“实际上，智能汽车已经在《纲要》中被确立为拉动综合立体交通网建设的支点。”彭松林认为，《纲要》提出，京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈等四个地区作为综合立体交通网建设的“四极”，这四个地区不仅汽车产业发达，也是智能汽车、自动驾驶技术领先的地区。其中，京津冀有北汽为代表的

车企，长三角有上汽、吉利、奇瑞、蔚来、威马等新老车企，粤港澳大湾区有广汽、比亚迪、小鹏等车企，成渝地区有长安等车企，而且目前这四个地区均已部署了自动驾驶出租车，如北京、上海、重庆、沧州有百度自动驾驶出租车，广州有小马智行自动驾驶出租车等。这些不仅会逐步扩大当地的自动驾驶测试道路及场地建设，也会带动满足车路协同需求的越

来越多的智慧化城市道路及基础设施建设。

“汽车特别是智能汽车将成为实现交通强国目标的重要支撑。”时蔚然表示，而且，智能汽车的发展是激发我国智能交通活力、提高人民生活及消费水平、为我国经济发展提供有效及高质量的智慧交通出行变革方式的保障。

（来源：中国汽车报网）

汽车生产准入和流通管理全流程该怎么改革？

“实施工业产品准入制度改革，推进汽车、电子电器等行业生产准入和流通管理全流程改革。”2021年的全国两会，《政府工作报告》（以下简称《报告》）中直接提到的汽车相关内容不多，其中一大重点就是推动汽车行业的生产准入和流通管理全流程改革。

在“十四五”开局之年，推进汽车全流程改革的意义何在？在汽车

行业生产准入和流通管理方面都有哪些“痛点”和“堵点”亟待解决？

► 推进融合发展 形成具有活力的大市场

“‘十四五’征程开启，就汽车行业而言，推进汽车生产准入和流通管理全流程改革，主要目的是要引导汽车业健康发展。”商务部研究院区域经济合作中心主任张建平在接受《中国汽车报》记者采访时表示，近

年来，汽车产业发展经受了市场开放、新冠肺炎疫情、供应链紧张、芯片短缺等多种考验，推进全流程改革，就是为了破解制约产业发展的矛盾和问题，打通“痛点”和“堵点”，营造更好的市场环境，助推汽车产业做大做强。

2020年，在经历疫情等重大危机挑战情况下，我国汽车产销分别完成2522.5万辆和2531.1万辆，虽然同比分别下降2.0%和1.9%，但降幅比上年分别收窄5.5和6.3个百分点，而且年产销量连续12年全球第一。

“成绩来之不易，近年来持续开展的全流程改革提供了重要支撑。”全联车商投资管理（北京）有限公司总裁曹鹤向《中国汽车报》记者介绍，改革为汽车产业发展增添了生机，释放了活力，尤其是理顺汽车行业的投资体制变革，有利于市场主体优化资源配置，适应全面深化改革、进一步扩大开放的环境，从而在

行业发展中化解痛点，疏通堵点。

“汽车领域生产准入和流通管理改革必将推动主机厂加速产品创新和流程创新，推动汽车产业与其它产业融合发展。”赛迪顾问汽车产业研究中心高级分析师王维认为，随着全球科技、经济的不断发展，汽车产业的产品创新和国际分工合作也进入新的阶段，产业运行呈现新的态势。如，新技术在汽车领域加快应用，汽车产品更新换代周期大幅缩短；虚拟经济向实体经济加速结合，汽车领域资本活跃度显著提升。为适应这些变化，我国相关政策也须进行及时调整部署，以更好地支持产业发展。

► 优化投资管理制度

近年来，在改革开放大背景下，汽车行业“放管服”改革持续推进，有效改善了产业发展环境。其中，2018年12月，国家发展改革委出台新版《汽车产业投资管理规定》，新建中外合资轿车、纯电动乘用车等新建项目均由核准管理调整为备案管理。

“在激发活力的同时，这也带来了有的新能源汽车项目盲目投资、地方政府直接参与等问题。”曹鹤表示，形成更为规范统一且具有活力的大市场，应是改革的方向。

对于投资领域出现的问题，业内也有不同视角的认识。“传统概念的产能过剩是制约汽车行业竞争的影响因素，放开准入，让更多优质资源替代传统老旧产能，必然带来产能过剩，这样的产能过剩代价是值得付出的。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为。

而对于汽车特别是新能源行业投资方面的过热现象，一些地方也已经开始规范。江苏省发改委近日出台《关于切实加强汽车产业投资项目监督管理和风险防控的通知》指出，针对汽车产业投资项目“重招引、轻监管”现象，将进一步强化指导监督，严控新增整车产能，适时建立进度缓慢或产能利用率低企业的退出机制，对重大汽车零部件项目加强指导，防

止和纠正地方违规备案。

“这不是汽车发展要降温，而是要整顿那些强占资源只说不做或长期无力运作的项目；追责那些不負責任、不规范的招商引资，以及盲目跟风重复建设造成严重损失的地方决策机构和人员，我支持这样的做法。”中国汽车工业协会原常务副理事长兼秘书长张书林表示。

汽车产业投资管理制度需要进一步优化。王维指出，目前，除外商投资的汽车产业相关项目以外，其余汽车项目的备案管理权限已下放至地方发展改革部门，汽车产业投资项目管理的灵活性大幅提升。“随着2022年我国全面开放汽车外资投资的时间节点逐步临近，我国汽车产业投资管理制度需要配合调整，进一步明确各种类型汽车投资的管理责任方，以及各方责任和义务，促使汽车领域投资更加高效、有序。”他说。

► 完善行业企业及产品准入

“‘僵尸企业’占据有限的生产

资质，而有实力的新生企业难以拿到资质，有些地方存在这样的错位现象，阻碍了汽车尤其是新能源汽车产业发展。”成都新能源汽车产业推广应用促进会秘书长范永军向《中国汽车报》记者谈到，不改掉这些不合理因素，产业发展就没有出路，并且，行业管理层面的改革只有与企业层面改革相叠加，才能有效释放改革带来的力量，促进产业发展。

在汽车生产端，缩短新产品备案管理周期也呼声见高。“特别是随着智能网联汽车产业发展，技术竞争日益激烈，车型产品迭代加速，生产线数字化程度提升，在这样的情况下，如果新产品备案管理周期仍然是‘数年一贯制’，不利于企业参与市场竞争。通过改革，应使汽车新产品在符合相关要求基础上，备案管理周期缩短。”张建平表示，呼应市场消费、适应市场竞争需求，有利于推动技术和产业发展，这方面的改革应是当务之急。

► 汽车税改深入推进

汽车税收改革也需要继续深入推进。尤其消费税，应是汽车生产、流通全流程管理改革的重点区域之一。

“为更好地发挥税收在增加财政收入和调节经济方面的作用，充分发挥税收引导消费的效用，拓展地方收入来源，需要加快实施汽车税收改革，将汽车消费税征收环节由目前的生产环节后移至销售环节。这有利于调动地方积极性，也便于地方政府用此资金建设基础设施，提高服务水平和能力。”崔东树认为。

► 二手车必然是重点领域

流通环节改革，二手车必然是重点领域。“目前在二手车领域存在两大问题：一是二手车限迁，二是新能源二手车评估缺乏标准。”范永军提出，首先，二手车在不同地区流通所涉及的车牌、排放标准、过户等方面要求，各地均不一致，跨地区流通很难，尽管国家原则上将全面取消二手

车限迁政策，但何时具有具体举措尚不明确，在这方面应该加快改革的进程。其次，新能源二手车数量在逐年增加，但仍然缺乏评估标准和评估体系，由此产生连锁反应，使新能源二手车的金融体系也很难建立，金融支持难以落地，不仅阻碍着新能源二手车的流通，而且不利于新能源汽车产业的发展。

► 源头上治理货车超限超载

货车超限超载问题，同样需要改革破题。“《报告》指出了超限超载治理问题的源头，公路货车超限超载不能根治，重要原因之一就是货车在制造、准入、销售等环节管理及制度执行不到位而出现‘放水’，尤其是货车吨位标定水分大，导致国家花费巨资建设的优良公路遭受超载碾压破坏，而且成为‘大祸车’及交通事故的隐患，令人痛心！”第十三届全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长王先进向《中国汽车报》记者表示，建议进一步明确汽车制造、准

入、销售、运输各环节政府主管部门、企事业单位的法律责任、信用机制，用法律、信用制度来实现源头治理。

“总体来看，随着汽车生产准入和流通管理全流程改革日益深化，对于市场主体的束缚将越来越少，但事中事后的监管却不能放松。《报告》所提出的深化改革的目的，是让更多有竞争力的市场主体进入汽车行业，加速汽车电动化转型，推动智能网联汽车产业发展，为‘十四五’汽车产业实现新的更大发展提供支持。”张建平认为。

“我们需要不断深化全流程改革，持续完善举措，理顺体制机制，加强事中事后监管，在宽严相济的行业管理探索中寻找最佳契合点。”张建平说，出现问题不可怕，持续改革的过程就是解决问题、不断完善改革措施的过程，“这应是《报告》所强调全流程改革的初衷。”

(来源：中国汽车报网)

国家出手助力解决汽车缺芯难题：呼吁提升国产化率

持续了几个月的汽车业芯片持续短缺引起相关部委的高度关注。3月1日，在国务院新闻办公室举行的新闻发布会上，工信部新闻发言人田玉龙表示，芯片产业发展面临机遇，也面临挑战，需要在全球范围内加强合作，共同打造芯片产业链，使它更加健康可持续发展。田玉龙表示，中国政府在国家层面上将给予大力扶持。

就在三天前的2月26日，工信部电子信息司和装备工业一司举办了汽车半导体供需对接专题研讨会，指出工信部已指导编制《汽车半导体供需对接手册》（简称：手册）并发布，且工信部将支持企业持续提升集成电路的供给能力，加强供应链建设，加大产能调配力度。这被视为部委为应对汽车产业芯片短缺局面的举措。

汽车领域芯片供应短缺从2020年四季度开始逐步爆发，此后多家车

企生产受阻甚至停产减产，如大众等多家在华合资企业普遍因芯片短缺减产达30%-40%。到今年2月底，芯片短缺对汽车业的影响仍然在不断扩大，解决芯片的供需问题也越来越急迫。资料显示，国内汽车芯片对进口的依赖程度较高，国内芯片产业规模只占全球比例大约5%，远低于国内汽车产业规模占据全球比例33%的份额。

在这种情况下，陆续有车企人大代表两会议案中呼吁提升芯片国产化率，稳定芯片供应链。其中，3月1日，全国人大代表、上汽集团董事长陈虹在两会议案中建议，要提高车规级芯片国产化率，增强国内汽车供应链自主可控能力。2月27日，全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣也在两会议案中建议，在保证产业链稳定供应基础上，国家应出台积极政策来推动汽车芯片国产化，维护汽车供应

链安全。

解决汽车“缺芯”问题似乎已经成为行业的头等大事之一。那么工信部指导编制的《手册》将如何帮助解决当前芯片的供需问题？据悉，《手册》从去年6月启动编制工作，分别从芯片的供应端和需求端进行了调研和数据收集，然后将以手册的调研数据为基础建立线上平台，方便汽车企业和半导体企业在线上进行信息交互，加强汽车半导体供需对接，推动优秀汽车半导体方案向多种车型推广应用，以保障产业链供应链安全稳定。

具体来看，供给方面，《手册》收录了国内59家半导体企业568款产品，覆盖计算芯片、控制芯片、功率芯片、通信芯片、传感芯片等10大类产品，共涉及53小类，其中已上车应用的产品合计246款，占比43%。需求方面，《手册》收录了26家汽车及零部件企业的1000条产品需求信息，来自一汽、上汽、北汽、比亚迪等14家

汽车企业和德赛西威、宁德时代等12家零部件企业。

此次汽车业芯片断供危机，给市场化初期的新能源汽车敲响了警钟。工信部电子信息司乔跃山司长指出，去年四季度以来芯片产能供应紧缺，凸显了国内半导体对汽车半导体的开发和推广经验不足、系统化供应能力不足的问题。同时陈虹在其议案中指出，当前国产车规级芯片存在整车应用规模小、车规认证周期长、技术附加价值低、上游产业依赖度高等问题。

不仅是中国，汽车大国美国也在今年2月以国家层面来协调解决缺芯问题。2月11日，包括英特尔、高通、美光和AMD等在内的一批美国芯片制造企业致信总统拜登，要求政府提供资金、资助半导体产业的发展。对此，白宫新闻秘书普萨基当时回应称，拜登政府正在努力解决全球芯片短缺问题，将努力寻找出芯片供应链中的潜在障碍，并与企业和贸易伙伴合

作，共同讨论解决办法。

尽管进口依赖度较高，但国内芯片相关企业在逐年增加。有统计数据显示，当前我国共有芯片相关企业 6.65 万家，2020 年全年新注册企业 2.28 万家，同比大涨 195%。事实上，从 2011 年以来，我国芯片相关企业注册量就呈逐年递增趋势，从 2011 年注册 1272 家增长到 2020 年的 2.28 万家。2021 年前两个月，全国共注册芯片企业 4350 家，同比增长 378%。其中也出现了如地平线这样的比较知名的新兴“独角兽”公司。

此次车用芯片短缺使得不少车企对核心芯片的安全性提高了警惕，并努力改变掌控自己的供应链。比如在作为智能驾驶核心的车规级芯片上，有汽车企业开始投资或自研芯片。

2020 年，除早已具备芯片制造能力的比亚迪外，北汽、吉利等自主车企企业官宣投资车规级芯片，长城汽车也被传将启动造“芯”计划。而在车

规级芯片上多选择自己研发的新造车企业，在芯片上同样也倾向于自研，特斯拉的技术优势也正在于其在电池和芯片领域都有自己的知识产权。

当然，目前所缺乏的并不是车规级芯片，而是普通的车用芯片。而针对“缺芯”现状，工信部《手册》出炉的同时，车企人大代表也在议案中提出了一些具体的建议。其中，陈虹建议，在消费级芯片企业的扶持政策基础上，加大对车规级芯片行业的扶持力度；制定车规级芯片“两步走”顶层设计路线，实现车规级芯片企业从外部到内部的动力转换；针对高技术门槛芯片，设立整车、系统、芯片的重大联合攻关专项项目，由政府、企业分摊研发资金，共享专利。

朱华荣建议设立汽车产业核心芯片及生产设备国产化重大专项，设立芯片薄弱环节的重大科技专项等，提升我国芯片产业的核心竞争力；强化激励政策鼓励企业加大投入，支持

芯片设计和制造企业，弥补空白芯片领域；推动和鼓励主机厂敢于试用或大规模应用国产汽车主芯片；从国家和行业标准角度制定准入和技术门槛，加强行业标准制定，确保半导体产品达标，让整车企业敢于使用国产化芯片等。

国内今年1月汽车产销分别为238.8万辆和250.3万辆，同比分别增长34.6%和29.5%。其中，新能源汽车产销分别完成19.4万辆和17.9万辆，同比分别增长285.8%和238.5%。但环比去年12月均出现下降。

（来源：经济观察网）

海南省发布国内首条开放式智能汽车高速测试路段

海南省智能汽车道路测试和示范应用管理联席工作小组近日将G9812海琼高速嘉积互通至长坡互通过路段作为我省首批智能汽车开放测试和示范应用高速路段，这也是国内首条开放式智能汽车高速公路测试路段。

该路段全长23.072公里，涵盖桥梁、弯道、坡道、互通进出口及道路标牌等丰富的应用场景，有利于实现L3级以上自动驾驶技术高速特定

场景的快速落地，对我省智能汽车发展有积极促进作用。截至目前，我省已累计发布开放测试和示范应用道路超150公里。

（来源：海南日报）



行业统计

2021 年山东省 2 月汽车产销情况

山东省 2021 年 2 月汽车生产情况

单位：辆 %

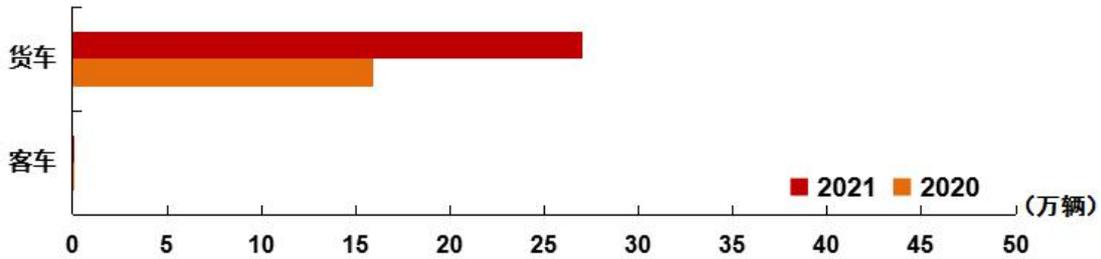
	2月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
汽车	127428	310234	-30.29	200.14	64.82
乘用车	15006	41157	-42.62	266.18	24.53
轿车	5406	9853	21.57	212.49	57.10
SUV	8146	26743	-56.20	264.47	49.35
交叉型乘用车	1454	4561	-53.20	993.23	-48.59
商用车	112422	269077	-28.24	193.09	73.40
客车	132	340	-36.54	4.76	-10.76
货车	112290	268737	-28.22	193.71	73.60

山东省 2021 年 2 月汽车销售情况

单位：辆 %

	2月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
汽车	125328	311218	-32.76	236.32	61.32
乘用车	15006	41157	-42.62	266.18	24.53
轿车	5406	9853	21.57	212.49	57.10
SUV	8146	26743	-56.20	264.47	49.35
交叉型乘用车	1454	4561	-53.20	993.23	-48.59
商用车	110322	270061	-31.15	232.64	68.93
客车	146	110999	-2.01	19.67	-18.06
货车	110176	269766	-31.18	233.42	69.12

2021 年 2 月商用车分车型销量



	2021.1-2	2020.1-2	增减%
货车总计	26.98	15.95	69.12
重卡	11.10	5.17	114.73
中卡	0.97	0.67	45.47
轻卡	10.31	6.11	68.69
微卡	4.60	4.00	14.83

	2021.1-2	2020.1-2	增减%
客车总计	295	360	-18.06
大型	236	257	-8.17
中型	59	103	-42.72

2021 年 2 月新能源汽车生产情况

单位：辆 %

	2月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	18832	45422	-29.18	3681.53	4577.86
新能源乘用车	18232	43694	-28.40	72828.00	20317.76
其中：纯电动	18232	43694	-28.40	72828.00	20317.76
新能源商用车	105	600	-78.79	-77.80	-20.74
其中：纯电动	105	600	-78.79	-77.80	-20.74
插电式混合动力	0	0	-	-	-
新能源专用车	495	1128	-21.80	-	-

2021 年 2 月新能源汽车销售情况

单位：辆 %

	2月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	19015	45791	-28.98	46278.05	5016.31
新能源乘用车	18232	43914	-29.01	72828.00	20420.56
其中：纯电动	18232	43914	-29.01	72828.00	20420.56
新能源商用车	276	755	-42.38	1625.00	11.03
其中：纯电动	276	755	-42.38	1625.00	11.03
插电式混合动力	0	0	-	-	-
新能源专用车	507	1122	-17.56	-	-