

山东汽车

2021 年第 6 期 (总第 11 期)

山东省汽车行业协会

2021 年 6 月 28 日

热烈庆祝中国共产党成立 100 周年

国务院新闻办 25 日发表《中国新型政党制度》白皮书

协会活动

第二届青岛国际汽车工业展暨山东省新能源汽车下乡巡展活动圆满结束

会员动态

谭旭光：将杭州研发中心打造成为山东重工集团在长三角的重要研发基地

福田汽车：时代事业部召开大委改业务专题会

政策法规

工信部：公开征求对推荐性国家标准《纯电动乘用车 技术条件》的意见

四部委关于印发汽车产品生产责任延伸试点实施方案的通知

行业资讯

山东省人民政府办公厅关于印发山东省人民政府决策咨询奖评选办法的通知

中国汽车报 | 大功率快充亟待标准落地，升级 2015 版国标或是首选

公开征求对《车联网网络安全标准体系建设指南》（征求意见稿）的意见

行业统计

2021 年山东省 5 月汽车产销情况

热烈庆祝中国共产党成立 100 周年

国务院新闻办 25 日发表《中国新型政党制度》白皮书



政党制度是现代民主政治的重要实现形式，是国家政治制度的重要组成部分。一个国家实行什么样的政党制度，是由这个国家的历史传统和现实国情决定的。世界政党制度具有多样性，没有也不可能有普遍适用于各国的政党制度。

中国共产党领导的多党合作和政治协商制度是中国的一项基本政治制度。这一制度既植根中国土壤、彰显中国智慧，又积极借鉴和吸收人类政治文明优秀成果，是中国新型政党制度。《中华人民共和国宪法》规定：“中国共产党领导的多

党合作和政治协商制度将长期存在和发展。”

中国新型政党制度中包括中国共产党和八个民主党派，以及无党派人士。八个民主党派是中国国民党革命委员会（简称民革）、中国民主同盟（简称民盟）、中国民主建国会（简称民建）、中国民主促进会（简称民进）、中国农工民主党（简称农工党）、中国致公党（简称致公党）、九三学社、台湾民主自治同盟（简称台盟）。中国共产党同各民主党派长期共存、互相监督、肝胆相照、荣辱与共，形成了“共产党领导、多党派合作，共产党执政、多党派参政”的政治格局。



中国新型政党制度创造了一种新的政党政治模式，在中国的政治和社会

生活中显示出独特优势和强大生命力，在推进国家治理体系和治理能力现代化中发挥了不可替代的作用，也为人类政治文明发展作出了重大贡献。

一、中国新型政党制度中各政党的基本情况

政党是国家政治生活中的重要力量。世界政党数量繁多、类型多样，具有不同的历史渊源、阶级基础、价值追求和政治主张，在国家中的地位作用也各不相同。在中国，中国共产党和各民主党派都是在探索救国救民道路中产生和发展起来的，实现民族独立、人民解放和国家富强、人民幸福是中国新型政党制度中各政党的共同目标。

中国是世界上历史最悠久的国家之一，中华民族创造了光辉灿烂的文明。1840 年鸦片战争后，由于西方资本主义列强的野蛮入侵和封建统治的腐朽衰败，中国逐渐成为

半殖民地半封建社会。为了救亡图存，无数仁人志士进行了不懈探索，从太平天国运动到洋务运动，从戊戌变法到义和团运动，各种尝试都失败了。1911年，孙中山先生领导的辛亥革命，推翻了统治中国两千多年的君主专制制度，推动了中国社会的变革，但没有改变旧中国的社会性质，没有改变中国人民的悲惨境遇，没有完成实现民族独立、人民解放的历史任务。

在中华民族内忧外患、社会危机空前深重的背景下，1921年中国共产党应运而生。自诞生之日起，中国共产党就把为中国人民谋幸福、为中华民族谋复兴作为初心和使命，将马克思主义基本原理同中国具体实际相结合，团结一切可以团结的力量，组成广泛的统一战线，推动党和人民事业沿着正确方向胜利前进，取得了举世瞩目的辉煌成就。在百年奋斗历程中，中国共产党团结带领中国人民完成新民主主义革命，建立了中华人民共和国，彻底结束了旧中国

半殖民地半封建社会的历史，实现了民族独立和人民解放；完成社会主义革命，确立社会主义基本制度，推进社会主义建设，实现了中华民族有史以来最为广泛而深刻的社会变革；进行改革开放新的伟大革命，开辟了中国特色社会主义道路，使人民生活显著改善，综合国力显著增强，国际地位显著提高；推动中国特色社会主义进入新时代，统筹推进“五位一体”总体布局、协调推进“四个全面”战略布局，党和国家事业取得历史性成就、发生历史性变革，中华民族迎来了从站起来、富起来到强起来的伟大飞跃，迎来了实现中华民族伟大复兴的光明前景。中国共产党的领导地位是在中国革命、建设、改革的实践中形成并不断巩固的，是历史的选择、人民的选择。截至2019年底，中国共产党党员总数为9191.4万名。

各民主党派是在中国人民反帝爱国、争取民主和反对独裁专制的斗争中产生和发展起来的，其社会基础是民族资产阶级、城市小资产阶级以及同这些阶级相联系的知识分子和其他爱国人士。在中国共产党领导下，各民主党派积极投身建立新中国、建设新中国、探索改革路、实现中国梦的伟大实践，共同致力于民族独立、人民解放和国家富强、人民幸福的宏图伟业。

民革是由原中国国民党民主派和其他爱国民主人士创建的政党。在反对蒋介石集团专制独裁统治的斗争中，国民党内部的爱国民主人士继承发扬孙中山先生爱国、革命、不断进步的精神，逐步发展和联合，于 1948 年 1 月在香港成立中国国民党革命委员会，提出“实现革命的三民主义，建设独立、民主、幸福之新中国为最高理想”，并制定了推翻国民党独裁政权、建立民主联合政府的行动纲领。目前，民革主要由同原中国国民党有关系的人士、同民革

有历史联系和社会联系的人士、同台湾各界有联系的人士以及社会和法制、“三农”研究领域专业人士组成，现有党员 15.1 万余名。

民盟是由一批社会知名人士和追求民主进步的知识分子建立的政党。为争取抗战、团结、民主并保障自身生存权利，一些党派和团体决定联合起来，于 1941 年 3 月在重庆秘密成立中国民主政团同盟，提出“贯彻抗日主张”“实践民主精神”“加强国内团结”。1944 年 9 月，中国民主政团同盟改组为中国民主同盟，主张“反对独裁，要求民主；反对内战，要求和平”。目前，民盟主要由文化教育以及相关的科学技术领域高、中级知识分子组成，现有盟员 33 万余名。

民建是由爱国的民族工商业者及有联系的知识分子发起建立的政党。抗日战争时期，一部分爱国的民族工商业者和所联系的知识分子

开始由“实业救国”投身政治活动，积极参加抗日民主运动，要求实行政治民主和经济民主，于 1945 年 12 月在重庆成立民主建国会，主张“建国之最高理想，为民有、民治、民享”，提出“有民主的经济建设计划，与在计划指导下的充分企业自由”。目前，民建主要由经济界人士以及相关的专家学者组成，现有会员 21 万余名。

民进是由文化教育出版界知识分子及一部分工商界爱国人士发起建立的政党。抗日战争全面爆发后，一批文化教育界进步知识分子和工商界爱国人士坚持留在上海沦陷区进行抗日救亡斗争。抗战胜利后，他们利用掌握的报纸刊物，揭露控诉国民党反动政策，于 1945 年 12 月在上海成立中国民主促进会，以“发扬民主精神，推进中国民主政治之实践”为宗旨，提出结束一党专政、停止内战、还政于民等政治主张。目前，民进主要由教育文化出版传媒以

及相关的科学技术领域高、中级知识分子组成，现有会员 18.2 万余名。

农工党是由坚持孙中山先生“联俄、联共、扶助农工”三大政策的国民党左派为主建立的政党。大革命失败后，为反抗蒋介石集团的迫害，国民党左派于 1930 年 8 月在上海成立中国国民党临时行动委员会，提出建立农工平民政权等政治主张。1935 年 11 月改名为中华民族解放行动委员会。1947 年 2 月改名为中国农工民主党，提出“全国同胞及民主党派共同推进团结，实现和平统一，建立独立富强之中国”的政治主张。目前，农工党主要由医药卫生、人口资源和生态环境以及相关的科学技术、教育领域高、中级知识分子组成，现有党员 18.4 万余名。

致公党是由华侨社团发起建立的政党。近代中国社会危机空前严

重，许多中国人前往东南亚、美洲等地谋生，形成了众多华侨群体和社团组织。1925 年 10 月，华侨社团美洲洪门致公总堂在美国旧金山发起成立中国致公党，提出为争取国家独立、民族解放和维护华侨正当权益而奋斗的政治主张。1947 年 5 月，致公党在香港召开第三次代表大会，改组为新民主主义的政党。目前，致公党主要由归侨、侨眷中的中上层人士和其他有海外关系的代表性人士组成，现有党员 6.3 万余名。

九三学社是由部分文教、科学技术界知识分子建立的政党。1944 年底，一批文教、科学技术界学者为争取抗战胜利和政治民主，继承和发扬五四运动的反帝爱国与民主科学精神，在重庆组织了民主科学座谈会。1945 年 9 月 3 日，为纪念抗日战争和世界反法西斯战争的伟大胜利，民主科学座谈会更名为九三座谈会，1946 年 5 月 4 日在此基础上建立九三学社，提出“愿本‘五四’

的精神，为民主与科学之实现而努力”的政治主张。目前，九三学社主要由科学技术以及相关的高等教育、医药卫生领域高、中级知识分子组成，现有社员 19.5 万余名。

台盟是由从事爱国主义运动的台湾省人士为主建立的政党。抗战胜利后，台湾回到祖国怀抱。但国民党当局在台湾的专制统治和贪污腐败引起台湾人民强烈不满，1947 年台湾全省爆发“二二八”起义。起义失败后，起义领导人由台湾撤至香港，于同年 11 月成立台湾民主自治同盟，主张建立独立、和平、民主、富强和康乐的新中国，反对把台湾从中国分裂出去。目前，台盟主要由居住在祖国大陆的台湾省人士以及从事台湾问题研究的高、中级知识分子组成，现有盟员 3300 余名。

此外，还有一批具有较大社会影响的知名民主人士，他们虽然没

有参加任何党派，但同样为民族独立、人民解放和国家富强、人民幸福作出了积极贡献。目前，把没有参加任何政党、有参政议政愿望和能力、对社会有积极贡献和一定影响的人士称为无党派人士，其主体是知识分子。

在长期的革命、建设、改革实践中，在为中国人民谋幸福、为中华民族谋复兴的伟大历史进程中，中国共产党历经重重考验，成为中国工人阶级的先锋队、中国人民和中华民族的先锋队，成为中国特色社会主义事业的领导核心。各民主党派逐步发展成为各自所联系的一部分社会主义劳动者、社会主义事业建设者和拥护社会主义爱国者的政治联盟，成为中国特色社会主义参政党。无党派人士成为中国政治生活中的重要力量。

二、中国新型政党制度是伟大的政治创造

中国新型政党制度是马克思主义政党理论与中国实际相结合的产物，是

中国共产党、中国人民和各民主党派、无党派人士的伟大政治创造，是从中国土壤中生长出来的，是在中国历史传承、文化传统、经济社会发展的基础上长期发展的结果。

中国新型政党制度植根于中华优秀传统文化。在人类文明的历史长河中，中国人民创造了源远流长、博大精深的优秀传统文化，倡导天下为公、以民为本，崇尚和合理念、求同存异，注重兼容并蓄、和谐共存，为中华民族生生不息、发展壮大提供了强大精神支撑，也为中国新型政党制度的形成发展提供了丰富文化滋养。

中国新型政党制度孕育于近代以来中国民主革命的历史进程。辛亥革命后，中国效仿西方国家实行议会政治和多党制，各类政治团体竞相成立，多达 300 余个。1927 年后，蒋介石集团实行一党专制，打击和迫害民主进步力量，激起中国

共产党、中国人民和各界民主人士强烈反对。中国共产党提出新民主主义革命纲领，在共同抗击日本帝国主义侵略、反对国民党独裁统治的斗争中，与各民主党派建立了亲密的合作关系。

中国新型政党制度形成于协商筹建新中国的伟大实践。1948 年 4 月，中国共产党发布纪念“五一”劳动节口号，提出召开政治协商会议、成立民主联合政府的主张，得到各民主党派、无党派人士和社会各界热烈

专栏 1 民国时期议会制乱象

民国初年，中国照搬西方议会政党制度，自 1912 年唐绍仪组建第一届内阁开始，到 1928 年止，16 年间十易国家元首，组阁 45 届，总理更迭 59 人次，任期最长者不超过一年，最短者不到一天。国会、宪法层出不穷，组成 5 届国会，颁布 7 部宪法。总统、内阁、国会、宪法变换频繁，造成严重的社会动乱。

响应，标志着各民主党派、无党派人士公开自觉接受中国共产党的领导，揭开了中国共产党同各党派、各团体、各族各界人士协商建国的序幕，奠定了中国共产党领导的多党合作和政治协商制度的基础。1949 年 9 月，中国人民政

治协商会议第一届全体会议召开，通过《中国人民政治协商会议共同纲领》，规定：在普选的全国人民代表大会召开以前，由中国人民政治协商会议的全体会议执行全国人民代表大会的职权。在普选的全国人民代表大会召开以后，中国人民政治协商会议得就有关国家建设事业的根本大计及其他重要措施，向全国人民代表大会或中央人民政府提出建议案。中国新型政党制度由此确立。

中国新型政党制度发展于社会主义革命、建设、改革的伟大进程。中华人民共和国成立后，中国共产党加强与各民主党派、无党派人士的团结合作，提出“长期共存、互相监督”的方针，之后进一步发展为“长期共存、互相监督、肝胆相照、荣辱与共”的方针，确立了中国新型政党制度长期存在和发展的格局。

专栏2 民主党派响应“五一口号”，接受中国共产党领导

1948年4月30日，中共中央发布纪念“五一”劳动节口号，号召“各民主党派、各人民团体、各社会贤达迅速召开政治协商会议，讨论并实现召集人民代表大会，成立民主联合政府”。在短时间内，各民主党派、各人民团体、海外华侨团体和无党派人士，纷纷以发表通电、声明、宣言、告全国同胞书等方式，积极响应中国共产党的号召，并接受中国共产党的邀请和安排，克服重重困难，辗转北上解放区，共商建国大计，筹建新中国。这标志着各民主党派、无党派人士自觉、郑重地选择了中国共产党的领导和与中共团结合作的立场。

1989年，中共中央制定了关于坚持和完善中国共产党领导的多党合作和政治协商制度的意见，中国新型政党制度建设走上了制度化轨道。1993年，“中国共产党领导的多党合作和政治协商制度将长期存在和发展”载入宪法，中国新型政党制度有了明确的宪法依据。2005年，中共中央制定了关于进一步加强中国共产党领导的多党合作和政治协商制度建设的意见，2006年制定了关于加强人民政协工作的意见，中国新型政党制度进一步发展。

中国新型政党制度完善于中国特色社会主义新时代。中共十八大以来，以习近平同志为核心的党中央大力推进多党合作理论、政策和实践创新，加强对多党合作事业的全面领导，推进

多党合作制度建设，召开中央统一战线工作会议、中央政协工作会议，明确提出中国共产党领导的多党合作和政治协商制度是新型政党制度，是国家治理体系的重要组成部分，是对人类政治文明的重大贡献，推动多党合作事业发展进入新阶段；提出各民主党派是中国特色社会主义参政党，明确民主党派的基本职能是参政议政、民主监督、参加中国共产党领导的政治协商，为参政党更好发挥作用提供了广阔空间；发布加强社会主义协商民主建设的意见、加强人民政协协商民主建设的实施意见、加强政党协商的实施意见、加强中国特色社会主义参政党建设的意见、新时代加强和改进人民政协工作的意见等一系列重要文件，进一步提升了多党合作制度化规范化水平；提出中国特色社会主义进入新时代，多党合作要有新气象、思想共识要有新提高、

履职尽责要有新作为、参政党要有新面貌，为新时代多党合作事业提供了根本遵循。各民主党派按照中国特色社会主义参政党的要求，不断加强自身建设，努力提升履职水平，在国家政治生活中发挥更加重要的作用。

三、中国新型政党制度中各政党形成了亲密合作的关系

长期以来，中国共产党同各民主党派风雨同舟、共同奋斗，一道前进，一道经受考验，形成了通力合作、团结和谐的新型政党关系。

中国共产党处于领导地位和执政地位。中国宪法规定：“社会主义制度是中华人民共和国的根本制度。中国共产党领导是中国特色社会主义最本质的特征。”中国共产党是中国特色社会主义事业的坚强领导核心，各民主党派、无党派人士自觉接受中国共产党的领导，拥护中国共产党的领导地位和执政地位。中国共产党对各民主党派、无党派人士的领导，主要是政治领导，即

政治原则、政治方向和重大方针政策的领导，中国共产党支持各民主党派、无党派人士独立自主地开展工作，充分履行职能、积极发挥作用。坚持中国共产党的领导是中国新型政党制度的鲜明特征和重要内容，也是多党合作事业健康发展的首要前提和根本保证。

各民主党派是中国特色社会主义参政党。民主党派不是在野党、反对党，也不是旁观者、局外人，而是在中国共产党领导下参与国家治理的参政党。民主党派参政的基本点是，参加国家政权，参与重要方针政策、重要领导人选的协商，参与国家事务的管理，参与国家方针政策、法律法规的制定和执行。民主党派的参政地位和参政权利受宪法保护，这是人民民主的重要体现。民主党派围绕国家经济社会发展重大问题献计出力，是中国特色

社会主义事业的亲历者、实践者、维护者、捍卫者。

中国共产党与各民主党派是亲密友党。中国共产党重视发挥各民主党派在国家政治和社会生活中的重要作用，尊重、维护和照顾同盟者利益。各民主党派认同中国共产党的基本理论、基本路线、基本方略，自觉做中国共产党的好参谋、好帮手、好同事。中国共产党与各民主党派、无党派人士真诚开展政治协商，广泛实行政治合作，不断夯实共同思想政治基础，协力巩固多党合作的政治格局。

中国共产党与各民主党派互相监督。这种监督主要是对中国共产党的监督，是通过提出意见、批评、建议的方式进行的政治监督，是一种协商式监督、合作性监督。中国共产党处于领导和执政地位，自觉接受各民主党派的监督。中国共产党和各民主党派是知无不言的挚友、过失相规的诤友，互相监督不是彼此倾轧，不是相互拆台、相互掣

肘，而是相互促进、共同提高。各民主党派监督中国共产党，主要是为了促进中国共产党实现科学执政、民主执政、依法执政。

四、中国新型政党制度具有鲜明特色和显著优势

在中国特色社会主义制度下，有事好商量、众人的事情由众人商量，找到全社会意愿和要求的最大公约数，是人民民主的真谛。中国新型政党制度以合作、参与、协商为基本精神，以团结、民主、和谐为本质属性，具有政治参与、利益表达、社会整合、民主监督和维护稳定的重要功能，实现了执政与参政、领导与合作、协商与监督的有机统一，是人民当家作主的重要实现形式和社会主义协商民主的重要制度载体。

中国新型政党制度能够实现利益代表的广泛性。这一政党制度真实、广泛、持久地代表和实现最广

大人民的根本利益、全国各族各界根本利益,有效避免了旧式政党制度只能代表少数人、少数利益集团的弊端。作为一个人口大国,中国存在着不同的阶层和社会群体,在根本利益一致的基础上存在着具体利益的差别。中国新型政党制度既尊重多数人的意愿,又照顾少数人的合理要求,能够更好地代表不同阶层、不同社会群体的利益诉求,拓宽、畅通各种利益表达渠道,全面、真实、充分地反映各社会阶层人士的意见建议,具有统筹兼顾各方利益和协调各方关系的优势。

中国新型政党制度能够体现奋斗目标的一致性。这一政党制度把各个政党和无党派人士紧密团结起来、为着共同目标而奋斗,有效避免了一党缺乏监督或者多党轮流坐庄、恶性竞争的弊端。这一政党制度通过广泛协商凝聚共识、凝聚智慧、凝聚力量,有利于达成思想共识、目标认同和行动统一,有利于促进政治团结和有序参与。这一政党

制度围绕坚持和发展中国特色社会主义、实现中华民族伟大复兴的中国梦,形成了共同的理想、共同的事业、共同的行动,汇聚起强大的社会合力,集中力量办大事、办好事。

中国新型政党制度能够促进决策施策的科学性。这一政党制度通过政党协商、参政议政、民主监督等制度化、规范化、程序化的安排,集中各方面意见和建议,推动决策科学化民主化,有效避免了旧式政党制度囿于党派利益、阶级利益、区域和集团利益决策施政时固执己见、排斥异己、导致社会撕裂的弊端。这一政党制度在民主集中的基础上求同存异,可以形成发现和改正错误、减少失误的机制,有效克服决策中情况不明、自以为是的弊端。这一政党制度将政治协商纳入决策程序,坚持协商于决策之前和决策实施之中,通过反复协商征求

意见、理性审慎决策施策，增强决策的科学性和施策的有效性。

中国新型政党制度能够保障国家治理的有效性。这一政党制度以合作、协商代替对立、争斗，克服政党之间互相倾轧造成政权更迭频繁的弊端，能够有效化解矛盾冲突、维护和谐稳定。这一政党制度坚持在协商中求同，能够有效避免否决政治、议而不决、决而不行，保持政策的连续性和稳定性。这一政党制度着眼充分调动各方面的积极性，重视加强对各民主党派、无党派人士履职尽责的支持保障，能够优化政治资源配置，形成社会各界广泛参与国家治理的体制机制，推进国家治理体系和治理能力现代化。

五、中国共产党和各民主党派、无党派人士开展政党协商政党协商是中国共产党同民主党派基于共同的政治目标，就国家重大方针政策和重要事务，在决策之前和决策实施之中，直接进行政治协商的重要民主形式，是社会

主义协商民主体系的重要组成部分。无党派人士参加政党协商。

政党协商的内容。中国共产党同民主党派主要就中国共产党全国和地方各级代表大会、中共中央和地方各级党委有关重要文件的制定、修改；宪法的修改建议，有关重要法律的制定、修改建议，有关重要地方性法规的制定、修改建议；人大常委会、政府、政协领导班子成员和监察委员会主任、法院院长、检察院检察长建议人选；关系统一战线和多党合作的重大问题等开展政党协商。

专栏3 党外人士就经济工作资政建言

每年年底，中共中央总书记主持召开党外人士座谈会，就全年经济形势和下年度经济工作听取各民主党派中央、无党派人士代表的意见建议。会后，中共中央办公厅会同中共中央统战部对党外人士的建议梳理汇总后交付相关部门研办，并向党外人士反馈。每年梳理汇总的意见建议很多得到采纳，转化为相关政策和措施。

政党协商的形式。政党协商有会议协商、约谈协商、书面协商三种形式。会议协商包括专题协商座谈会、

人事协商座谈会、调研协商座谈会以及其他协商座谈会等。约谈协商是中共党委负责同志不定期邀请民主党派负责同志就共同关心的问题开展小范围谈心活动，民主党派主要负责同志约请中共党委负责同志反映情况、沟通意见。书面协商是中共党委就有关重要文件、重要事项书面征求民主党派的意见建议，民主党派围绕重大问题以书面形式向中共党委提出意见建议。

政党协商的制度保障。政党协商基本形成了以相关法规为保障、以中共中央文件为主体、以配套机制为辅助的制度体系。中共中央每年委托民主党派中央就经济社会发展重大问题开展重点考察调研，支持民主党派中央结合自身特色开展经常性考察调研。有关部门向民主党派中央提供相关材料，组织专题报告会和情况通报会，邀请民主党派列席相关工作会议、参加专项调研和检查督导工作。

政党协商的显著成效。中共十八大

以来，中共中央召开或委托有关部门召开政党协商会议 170 余次，先后就中国共产党全国代表大会和中央全会报告、修改宪法部分内容的建议、制定国民经济和社会发展中长期规划的建议、国家领导人建议人选等重大问题同党外人士真诚协商、听取意见，确保重大问题决策更加科学、民主。各民主党派中央、无党派人士深入考察调研，提出书面意见建议 730 余件，许多转化为国家重大决策。中共各级地方党委结合实际，就地方重大问题同民主党派各级地方组织进行协商，积极推动了当地经济社会发展。

六、中国共产党支持各民主党派、无党派人士开展民主监督民主党派、无党派人士对中国共产党进行民主监督，是发挥中国新型政党制度优势的重要方式，是实现国家治理体系和治理能力现代化的必然要求，在中国特色社会主义监督体

系中具有独特的、不可替代的重要作用。

民主监督的内容。主要包括国家宪法和法律法规的实施情况，中国共产党和政府重要方针政策的制定和贯彻执行情况，中共党委依法执政及中共党员领导干部履职尽责、为政清廉等方面的情况。民主监督的形式。主要是民主党派、无党派人士在政治协商、调研考察，参与国家有关重大方针政策、决策部署执行和实施情况的监督检查，受中共党委委托就有关重大问题进行专项监督等工作中，提出意见、批评、建议。

专栏4 中共中央就“十四五”规划建议听取党外人士的意见建议

2020年8月25日，中共中央总书记习近平在中南海主持召开党外人士座谈会，就中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标的建议听取意见建议。各民主党派中央、无党派人士代表就优化区域经济布局，加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，坚持创新引领、强化国家发展战略支撑，实施健康中国战略，加强规划的法治管理，深化开放合作等提出意见建议，对于制定好、实施好“十四五”规划发挥了积极作用。

具体实施中，民主党派成员和无党派人士中的人大代表参与各级人大组织开展的执法检查。最高人民法院、最高人

民检察院每年召开党外人士座谈会，听取各民主党派、无党派人士的意见建议。行政机关、监察机关、审判机关、检察机关聘请党外代表人士担任特约人员，对有关工作进行监督。目前，共有12700余名党外人士担任地市级以上有关部门特约人员。

民主监督的新实践。中共十八大以来，中共中央支持各民主党派加强对重大改革举措、重要政策贯彻执行情况和国家中长期规划中的重要约束性指标等的专项监督。自2016年起，中共中央委托各民主党派中央分别对口8个脱贫攻坚任务重的中西部省区，开展为期5年的脱贫攻坚民主监督工作，开辟了多党合作服务国家中心工作的新领域。各民主党派深入调研、坦诚建言，围绕贫困人口精准识别、精准脱贫等重点内容，提出一批有建设性的意见、批评、建议。据统计，

各民主党派共有 3.6 万余人次参与脱贫攻坚民主监督工作，向对口省区各级中共党委和政府提出意见建议 2400 余条，向中共中央、国务院报送各类报告 80 余份，为打赢脱贫攻坚战作出重要贡献。

七、中国共产党和各民主党派、无党派人士在国家政权中团结合作

在中国国家政权中，中国共产党和各民主党派、无党派人士加强团结、合作共事，是中国新型政党制度的重要制度安排。中国共产党坚持平等相待、民主协商、真诚合作，支持各级人大、政府和司法机关中的民主党派成员和无党派人士发挥作用，共同推动国家政权建设。

人民代表大会是中国人民行使国家权力的机关，也是民主党派成员和无党派人士发挥作用的重要机构。民主党派成员和无党派人士在各级人大代表、人大常委会组成人员及人大专门委员会成员中均占一定数量。2018 年第十

三届全国人民代表大会第一次会议以来，民主党派成员和无党派人士共有 15.2 万余人担任各级人大代表。其中，全国人大常委会副委员长 6 人，全国人大常委会委员 44 人；省级人大常委会副主任 32 人，省级人大常委会委员 462 人；市级人大常委会副主任 364 人，市级人大常委会委员 2585 人。他们履行人民代表的职责，参与宪法、法律和地方性法规的制定和修改，参与选举、决定和罢免国家机构组成人员，参与审查和批准国民经济和社会发展规划和计划执行情况的报告、国家预算和预算执行情况报告，参与视察和执法检查等工作，反映人民意愿，提出议案和质询案。

民主党派成员和无党派人士担任政府和司法机关领导职务，积极履职尽责、担当作为。目前，在最高人民法院、最高人民检察院和国

务院部委办、直属局担任领导职务 14 人；全国 31 个省（自治区、直辖市）中，担任副省长（副主席、副市长）29 人，担任副市（州、盟、区）长 380 人；有 45 人担任省级人民法院副院长和人民检察院副检察长，有 345 人担任地市级人民法院副院长和人民检察院副检察长。他们对分管工作享有行政管理的指挥权、处理问题的决定权和人事任免的建议权。

国务院和地方政府重视发挥各民主党派、无党派人士的作用。国务院和地方政府根据需要召开有民主党派负责人和无党派人士代表参加的座谈会，就拟提交人民代表大会审议的政府工作报告、有关重大政策措施和关系国计民生的重大建设项目征求意见，通报国民经济和社会发展的有关情况。政府召开全体会议和有关会议，视情邀请民主党派负责人和无党派人士代表列席；政府组织的有关专项检查工作，根据需要

邀请民主党派成员和无党派人士代表参加。

八、各民主党派、无党派人士为促进国家经济社会发展议政建言、发挥作用各民主党派、无党派人士紧紧围绕国家中心工作，充分发挥人才荟萃、智力密集、联系广泛等优势，积极参政议政、建言献策，为推进国家各项事业发展作出了重要贡献。

围绕国家方针政策的制定和重大战略的实施献计出力。就国家政治、经济、社会生活中的全局性、战略性、前瞻性重大问题开展考察调研，提出意见建议，是各民主党派、无党派人士发挥作用的重要渠道。多年来，各民主党派中央、无党派人士围绕“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展、创新驱动引领高质量发展、

推进供给侧结构性改革等关系国计民生的重大问题深入考察调研，向中共中央、国务院提出的许多意见建议被采纳。中国共产党积极完善知情明政机制、考察调研机制、工作联系机制、协商反馈机制，为各民主党派、无党派人士知情出力创造条件。

拓展发挥作用的渠道和途径。各民主党派、无党派人士积极推动和实施智力支边、温暖工程、思源工程等活动，参与职业培训、兴教办学、捐资救灾、扶危济困等公益事业，积极助力打赢脱贫攻坚战。团结各自成员和所联系群众，反映意见诉求，重点就教育体制改革、医疗体制改革、美丽中国建设、促进就业创业、加强社会保障体系建设等人民群众普遍关心的重点难点问题提出意见建议，发挥了桥梁纽带和凝聚共识作用。拓展与港澳同胞、台湾同胞、海外侨胞的联系，促进两岸关系和平发展，遏制“台独”分裂势力，推进祖国统一大业。

专栏5 各民主党派、无党派人士集中参与毕节试验区建设

毕节试验区是经国务院批准，于1988年在贵州毕节建立的以“开发扶贫、生态建设、人口控制”为主题的试验区。据不完全统计，截至2020年底，各民主党派、无党派人士向毕节试验区共投入资金21.88亿元，协调推动项目2665个，培训各类人才28.78万人次，新建改建扩建各类学校200余所，援建乡镇卫生院、村级卫生室235个。在各方的共同努力下，毕节试验区共减贫675.28万人，7个国家级贫困县、1981个贫困村全部脱贫，全市GDP突破2020亿元大关。

携手并肩应对重大风险挑战。

2003年“非典”疫情期间，民主党派成员和无党派人士积极行动，捐款捐物、建言献策，许多成员奋战在抗疫第一线。2008年5月，汶川特大地震后不到一个月，各民主党派号召广大成员捐款捐物共计5亿多元，赢得社会各界广泛赞誉。2020年，面对突如其来的新冠肺炎疫情，各民主党派、无党派人士第一时间积极响应中共中央号召，与中国共产党想在一起、站在一起、干在一起，凝聚起同心战“疫”的强大力量，体现了中国特色社会主义参政

党在关键时刻的责任担当。

专栏 6 各民主党派、无党派人士助力新冠肺炎疫情防控

新冠肺炎疫情发生以来,各民主党派、无党派人士为打赢疫情防控阻击战出主意、想办法、干实事。据不完全统计,共有 6 万余名民主党派、无党派医务工作者投身抗疫一线,各民主党派中央、无党派人士向中共中央、国务院和有关部门报送意见建议近 4000 件,民主党派成员和所联系群众、无党派人士捐款捐物合计 51.08 亿元。

九、中国人民政治协商会议是实行中国新型政党制度的重要政治形式和组织形式

中国人民政治协商会议^①是中国人民爱国统一战线的组织,是中国共产党领导的多党合作和政治协商的重要机构,是中国政治生活中发扬社会主义民主的重要形式,是社会主义协商民主的重要渠道和专门协商机构,是国家治理体系的重要组成部分和具有中国特色的制度安排。

中国人民政治协商会议全国委员会由中国共产党、各民主党派、无党派人士、人民团体、各少数民族和各界的代表,香港特别行政区同胞、澳门特别

行政区同胞、台湾同胞和归国侨胞的代表以及特别邀请的人士组成,设若干界别。各民主党派、无党派人士是人民政协的重要界别,在人民政协中发挥重要作用。

人民政协组织构成具有鲜明特色。民主党派、无党派人士等党外代表人士在各级政协中占有较大比例,换届时委员不少于 60%,常委不少于 65%;各级政协领导班子中副主席不少于 50% (不包括民族自治地方)。2018 年全国政协十三届一次会议时,党外代表人士担任政协委员的有 1299 人,占委员总数的 60.2%;担任政协常委的有 195 人,占常委总数的 65%;担任全国政协副主席的有 13 人,占副主席总数的 54.2%。全国各级政协组织中,共有 41 万余名党外代表人士担任政协委员。政协各专门委员会主任、副主任及委员中的党外代表人士占有适当比例。

尊重和保障各民主党派以本党派名义在政协发表意见、提出建议的权利。重视健全发挥中国新型政党制度优势的机制,在中国人民政治协商会议全国委员会协商工作规则、专门委员会通则、重点提案遴选与督办办法、大会发言工作规则等制度文件中,对各民主党派以本党派名义在政协提出提案、提交大会发言、反映社情民意信息等作出机制性安排。2013 年以来,各民主党派以本党派名义提交提案近 3000 件;提交大会发言 525 篇,其中口头发言 81 次;报送社情民意信息 3 万余篇,为发挥中国新型政党制度优势、促进政党关系和谐、服务新时代国家事业发展作出了积极贡献。

为各民主党派、无党派人士开展政治协商、民主监督、参政议政搭建平台。中共十八大以来,全国政协推进专门协商机构建设,支持各民主党派、无党派人士在政协平台参与广泛多层制度化

协商,参与协商式监督,提出意见、批评、建议。2018 年以来,围绕重点协商议题,全国政协专门委员会与各民主党派中央开展联合调研 22 次、共同举办协商活动 24 场。完善重点关切问题情况通报会等制度,为各民主党派、无党派人士知情明政、协商履职创造条件。

积极做好凝心聚力工作。坚持发扬民主和增进团结相互贯通、建言资政和凝聚共识双向发力,通过学习座谈、谈心交流、视察考察、调查研究、协商履职等,凝聚参加人民政协的各党派团体、各族各界人士的共识,夯实团结奋斗的共同思想政治基础。组织各民主党派、无党派人士参与委员讲堂、重大专项工作委员宣讲团等,面向社会各界讲解国家重大决策部署,团结引导服务所联系界别群众,协助做好协调关系、理顺情绪、化解矛盾、

凝心聚力的工作。

结束语

实践证明，中国新型政党制度具有历史的必然性、伟大的创造性、巨大的优越性和强大的生命力，体现了中华优秀传统文化的精髓，反映了社会主义制度的本质要求，符合中国国情和国家治理需要，是有利于国家发展、民族振兴、社会进步、人民幸福的基本政治制度。

经过七十多年的发展，中国新型政党制度日渐成熟，为当代世界政党政治的发展贡献了中国智慧，也成为人类政治文明的新模式。中国将继续积极借鉴和吸收人类政治文明的有益成果，但绝不会照搬照抄别国政党制度模式，也不会将中国政党制度模式强加于其他国家；中国尊重世界其他国家选择的符合本国国情的政党制度，本着彼此平等、

相互尊重的原则，加强交流互鉴，促进世界民主政治发展，推动构建人类命运共同体。

在中国共产党百年华诞的重大时刻和“两个一百年”历史交汇的关键节点，展望未来，中国将坚定不移坚持中国共产党的领导，坚定不移走中国特色社会主义政治发展道路，坚定不移坚持和完善中国新型政党制度。中国将结合新的时代条件，不断推进新型政党制度丰富理论内涵、健全制度体系、激发制度效能，使这一政党制度在全面建设社会主义现代化国家、实现中华民族伟大复兴的新征程中焕发更加旺盛的生机与活力。

（来源：国务院新闻办公室）

协会活动

2021 第二届青岛（西海岸）国际汽车工业展览会暨山东省新能源汽车下乡巡展活动青岛站圆满结束



由山东省工业和信息化厅、山东省农业农村厅、山东省商务厅、山东省能源厅作为指导单位，山东省汽车行业协会主办、青岛嘉时代文化传媒有限公司承办的 2021 山东省新能源汽车下乡巡展活动青岛站于 2021 年 6 月 25 日-27 日在青岛西海岸新区圆满完成了巡展活动。6 月 27 日，2021 第二届西海岸国际车展暨山东省新能

源汽车下乡巡展活动青岛站在中铁青岛世界博览城胜利闭幕。



规模升级，打造新区高品质盛会

2020 首届西海岸国际车展的成功举办，得到了社会各界的广泛关注。2021，展会规模再度升级。本届展会吸引 70 余品牌携 700 余款展示车型重磅参展，掀起青岛汽车市场年中钜惠浪潮。坦克 300、WEY 摩卡、揽境、小鹏 P7、哈弗赤兔、五菱 MINI 改装叙利亚战损版……多款五月青岛国际车展展示重磅车型接力亮相西海岸。

行业瞩目，助力山东新能源巡展

2020，由国家三部委组织实施的新能源汽车下乡活动启动仪式在西海岸国际车展同期隆重举行，活动规格创西海岸汽车展会历史新高。



新区大展，推动产业高质量发展

本届展会，由山东省汽车行业协会主办的山东省新能源汽车下乡巡展活动同期举行。蔚来、小鹏、吉利、上汽通用五菱、比亚迪、奇瑞、思皓、长安新能源、国机智骏等新能源品牌携旗下新能源科技产品现场集中展示。

作为青岛国际车展与中铁青岛世界博览城合力推出的又一品牌展会，两大会展 IP 再度携手，努力将西海岸国际车展打造为国际化、专业化、品牌化的汽车产业展示、交流、消费综合性平台。

3 日展期，现场成交逾 2200 台，成交额逾 3.5 亿元。西海岸国际车展的举办，在推动西海岸会展产业结构不断完善的同时，持续激发区域汽车消费市场活力，丰富广大市民的时尚文化生活，进一步促进青岛汽车产业经济的高质量发展。

（来源：山东省汽车行业协会）

会员动态

谭旭光：将杭州研发中心打造成为 山东重工集团在长三角的重要研发基地



5月21日下午，谭旭光到中国重汽集团杭州地区企业调研，现场调度新研发中心项目建设情况，并召开杭州研发中心工作座谈会。在杭州研发中心工作座谈会上，谭旭光听取了相关负责人和青年博士关于研发工作的汇报。



谭旭光强调，杭州研发中心是山东重工集团未来发展的重要战略组成部分，要加强集团内研发资源协同，发挥地域优势，建设一支千人规模的高端研发队伍，成为集团在长三角的重要研发基地。

（来源：中国重型汽车集团有限公司）

福田时代事业部召开大委改业务专题会



6月18日，时代事业部大委改业务专题会顺利召开，时代业务委改厂代表，事业部相关领导及部门项目业务骨干100余人参加本次会议。会议就时代业务的发展战略，委改业务的发展方向及规划，委改业务质量保障策划，委改厂体系建设策略等进行深入的沟通和交流。



时代事业部党委书记巩海东作主题报告

福田汽车集团业务副总裁，时代事业部党委书记、总裁巩海东作《时代业务战略及大委改要求》报告，《报告》首先对时代业务战略进行了解读，报告指出时代将坚持双品牌运作，与福田品牌协同发展，品牌全新升级，资源全面开放。十四五期间，立足微车、卡车、工程车三大支柱业务，建立低成本优势，通过产品技术革新与营销创新，拓展蓝海市场，集聚发展新势能，实现业务规模快速增长，到2025年打造50万台+10万台的销售平台。其

次《报告》对时代大委改业务未来的业务规划和发展方向进行了明确,并提出了大委改业务下一步工作要求,希望广大委改厂合作伙伴紧跟时代业务发展步伐,加快调整与学习,快速提升自身业务能力,与时代汽车一同跃升发展,共享发展成果。



时代事业部营销副总裁郑夕亮作报告

时代事业部营销副总裁郑夕亮作《时代汽车委改业务发展规划》报告,《报告》对委改市场和时代汽车委改业务运行情况进行详细的分析,对时代汽车委改业务发展规划及下一步要求进行详细的安排。

时代事业部质量副总裁于治国作《时代事业部委改业务质量现状及提升策略》报告,《报告》对时代委改业

务质量规划进行了详细的部署,并对时代委改业务质量现状进行了详细分析,针对问题做了详细的质量提升策略,希望所有委改企业必须合规经营,不断提升自身各项能力,成就客户价值,实现质量跃升。



时代事业部质量副总裁于治国作报告

时代事业部采购副总裁魏本华作《时代业务大委改体系建设及能力提升策划》报告。《报告》对时代委改业务背景及运行情况进行分析,对时代委改业务能力提升进行了详细策划,希望委改厂与事业部加强协同,不断推进标准厢转化,降低质量损失,实现管理成本降低,提高产品价格竞争力,实现合作共赢,共享发展成果。



时代事业部采购副总裁魏本华作报告

会后，各委改厂家共同前往属地优秀供应商进行了现场交流，进一步提升了委改业务水平。

（来源：北汽福田）

潍柴集团召开庆祝中国共产党 成立 100 周年暨 “两优一先” 表彰大会

6 月 24 日下午，潍柴集团隆重召开庆祝中国共产党成立 100 周年暨“两优一先”表彰大会，总结表彰先进集体和个人，激发全员以更饱满的热情、更优异的成绩，向建党百年献礼！集团党员干部及党员代表等 800 余人参会。



山东重工集团党委书记谭旭光带

领新入党党员代表宣读入党誓词，其他党员重温入党誓词。在庄重的气氛中，大家右手握拳，满怀激情，大声宣誓。组织新党员集体宣誓、老党员重温入党誓词是潍柴集团党委每年的必修课。

伴随着铮铮誓言，全体党员回顾了中国共产党波澜壮阔的奋进历程，更加坚定了振兴中国装备制造业的初心与使命。站在建党百年新起点，潍柴人必定砥砺奋进再出发！

（来源：潍柴动力股份有限公司）

政策法规

公开征求对推荐性国家标准 《纯电动乘用车 技术条件》的意见

为促进纯电动乘用车技术进步，保障行业规范健康发展，按照《中华人民共和国标准化法》，工业和信息化部装备工业一司组织全国汽标委开展了 GB/T 28382《纯电动乘用车技术条件》推荐性国家标准的修订，已形成征求意见稿，现公开征求社会各界意见。

征求意见截止日期为 2021 年 8 月 16 日，如有意见和建议，请以书面（个人需署名，单位需加盖公章，并留联系方式）或电子邮件形式进行反馈。

微型低速纯电动乘用车主要定义与技术指标如下：

一、座位数：不多于 4 座。

二、尺寸要求：长度不大于 3500mm、宽度不大于 1500mm，高度不大于 1700mm

三、整备质量：不超过 750kg。

四、车速：30 分钟最高车速大于等于 40 km/h 且小于 70 km/h。

五、续驶里程：不小于 100km。

六、电池能量密度：不低于 70Wh/kg。

七、加速性能：0 km/h~30 km/h 加速时间不大于 10s。

八、爬坡性能：通过 4%坡度爬坡车速不小于 20 km/h，通过 12%坡度的爬坡车速不小于 10 km/h。

（来源：工业和信息化部）

工业和信息化部 科技部 财政部 商务部关于 印发汽车生产者责任延伸试点实施方案的通知

为贯彻落实《国务院办公厅关于印发生产者责任延伸制度推行方案的通知》，进一步探索建立易推广、可复制的汽车生产者责任延伸制度实施模式，提升资源综合利用水平，制订本方案。

一、总体要求

（一）指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，落实生态文明建设和绿色循环低碳发展要求，构建报废汽车回收体系，提高汽车产品的综合竞争力和资源环境效益，促进汽车行业绿色发展。

（二）基本思路。

以生产企业为主体，遵循全生命周期理念。充分发挥汽车生产企业在

汽车产品全生命周期的主体作用，围绕工作基础好、覆盖范围广和示范作用大的汽车生产企业及其汽车产品开展试点，探索建立汽车生产者责任延伸管理制度。

以回收利用为重点，提升资源利用效率。引导汽车生产企业依法自建或合作共建报废汽车逆向回收利用体系，与报废机动车回收拆解企业、资源综合利用企业等加强信息共享，扩大再生材料、再制造产品和二手零部件使用，实现报废汽车拆解产物高值化利用，提高汽车资源综合利用效率。

以市场机制为基础，创新激励政策和措施。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，支持汽车生产企业与产业链上下游共同探索建立新型商业运营模式，打造汽车行业绿色供

应链。发挥政策合力，创新政策激励机制，调动各方主体履责积极性。

以技术创新为动力，发挥技术支撑作用。鼓励汽车生产企业与研究机构等合作，开展绿色拆解、高附加值利用、再制造等技术研发，突破核心技术，推动大数据、物联网等信息化技术在报废汽车回收、回用件流通等领域的应用。

（三）主要目标。

通过试点工作，树立一批汽车产品生产者责任延伸标杆企业，形成适合我国国情的汽车生产者责任延伸实施模式。到 2023 年，报废汽车规范回收水平显著提升，形成一批可复制、可推广的汽车生产企业为责任主体的报废汽车回收利用模式；报废汽车再生资源利用水平稳步提升，资源综合利用率达到 75%；汽车绿色供应链体系构建完备，汽车可回收利用率达到 95%，重点部件的再生原料利用比例不低于 5%。

二、试点内容

（一）建立回收体系。

探索汽车生产企业通过自主回收、委托回收或联合回收等模式，依法建立报废汽车、废旧零部件回收网络与管理体系。汽车生产企业可自建回收网络，或委托其他相关企业对其报废汽车及废旧零部件进行回收，鼓励与第三方机构联合建立报废汽车回收利用行业组织，共建、共享回收服务网络，提高规范回收水平。其中，汽车生产企业自建回收网络从事报废机动车回收活动的，应依法取得资质认定，未经资质认定，不得从事报废机动车回收活动。汽车生产企业建立汽车产品及关键零部件的维保档案，向用户提示汽车规范报废回收流程，鼓励通过以旧换新、积分换购、维保优惠等激励措施，促进车辆所有人规范移交报废汽车和废旧零部件。推动信息技术、大数据技术等回收体系中的应用，建立信息化管理体系。

系，形成生产者责任延伸综合管理机制。

（二）开展资源综合利用。

推动报废汽车拆解产物的规模化、规范化及高值化利用。鼓励汽车生产企业与相关企业、研究机构合作开展报废汽车精细化拆解、废旧零部件快速检测与分选、报废汽车“五大总成”等零部件再制造、动力蓄电池梯次利用、车辆拆解产物高附加值再利用等关键共性技术的研发应用，提升报废汽车的资源综合利用水平。鼓励通过线上交易平台等方式，拓展回用件与再制造件供需信息发布渠道，宣传和推广回用件与再制造件使用；构建二手零部件逆向回收利用体系，提升二手零部件在汽车维修环节的使用比例。完善二手零部件再利用技术规范，探索建立报废汽车拆解、拆解产物再利用及废弃物处置等配套标准体系。

（三）实施绿色供应链管理。

汽车生产企业应建立绿色供应链管理体系，将绿色供应链管理理念纳入企业发展战略规划。开展绿色选材，落实材料标识要求，在保证汽车安全、性能要求等前提下，使用再生原料、安全环保材料，研发推广再生原料检测和利用技术，提升汽车的可回收利用率。推行绿色采购，建立绿色零部件和绿色供应商评价机制。加强绿色产品研发，增加低油耗、低排放及新能源汽车生产比例，加快推进整车及零部件轻量化技术研究与应用。强化绿色生产，采用绿色包装，降低汽车产品生产过程中的能源消耗，减少废弃物和污染物的产生，开展生产废料和副产品的回收利用及无害化处理。

（四）加强信息公开。

汽车生产企业应加强对关键零部件的追溯管理，按有关规定履行动力电池回收利用溯源管理主体责任，强化信息公开意识，依托信息化

与网络化手段建立汽车行业生产者责任履行信息公开与共享机制。依据相关政策和国家标准，制定并公开发布机动车维修、汽车拆解指导手册等，推动汽车产品规范维修，指导报废机动车回收拆解企业安全、规范、高效实施报废汽车拆解。通过企业绿色发展报告、行业平台、企业网站等定期公开报废汽车拆解支持、有害物质符合性、报废汽车及其关键零部件回收服务网点、资源综合利用及再制造等信息。通过信息化平台定期收集、报送试点工作相关信息和数据，支撑试点评估考核。

三、组织实施与管理

（一）产品范围。

本次试点产品为在中国境内销售使用的汽车产品。

（二）试点期限。

本次试点期限为 2 年。

（三）申报条件。

以汽车生产企业为主体进行申

报。鼓励汽车生产企业与其关联企业结合优势联合申报，或与报废机动车回收拆解企业、资源综合利用企业等联合申报，实现资源共享。

1. 汽车生产企业。

（1）须为在中国境内注册，具有独立法人资格且获得《道路机动车辆生产企业及产品公告》的国内汽车生产企业，以及从境外进口并在境内销售获得强制性产品认证的汽车进口企业；

（2）各项管理制度健全，绿色生产能力、销售盈利能力等处于行业领先水平，具有较强的节能环保投入能力；

（3）生产经营符合国家和地方的法律法规及标准规范要求，近三年无重大安全、环保等事故发生；

（4）对自身实施生产者责任延伸有明确的工作目标和思路，落实方案有保障。

2. 报废机动车回收拆解企业。

(1) 取得报废机动车回收拆解资质认定，从事报废机动车回收拆解经营业务的企业；

(2) 各项管理制度健全，经营能力处于行业领先水平，节能环保水平高；

(3) 生产经营符合国家和地方的法律法规及标准规范要求，近三年无重大安全、环保等事故发生。

3. 资源综合利用企业。

(1) 从事资源综合利用生产经营活动，具备开展资源综合利用（包括再制造）能力，且符合相关要求的企业；

(2) 节能降耗、环境保护、综合利用措施符合国家和地方的法律法规及标准规范要求，近三年无重大安全、环保等事故发生。

(四) 工作程序。

试点工作分为确定试点企业、组织

实施、阶段评估、验收和总结推广四个阶段。

1. 确定试点企业。

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团工业和信息化主管部门组织本地区申报工作，中央企业直接向工业和信息化部申报并抄送企业所在地省级工业和信息化主管部门。

申报单位按照《汽车产品生产者责任延伸试点实施方案编制指南》

（见附件）要求，组织编制本企业试点实施方案。申报组织单位对企业申报的试点实施方案进行审核，确定推荐名单。请于 2021 年 8 月 31 日前将正式文件、推荐名单、试点实施方案（纸质材料一式三份）一并报送工业和信息化部（节能与综合利用司），电子版发送至 zyzhly@miit.gov.cn。

工业和信息化部将会同科技部、财政部、商务部组织专家对申报材料

予以审核。对通过审核的申报企业，在工业和信息化部门户网站进行公示，最终确定试点企业名单。

2. 组织实施。

试点企业应根据试点实施方案中确定的目标、工作内容等认真组织实施，明确任务分工，落实目标责任，确保试点工作的质量和进度，做好过程管理和阶段总结工作。

3. 阶段评估。

汽车生产企业应于试点中期向工业和信息化部报送试点工作开展情况。工业和信息化部将会同科技、财政、商务主管部门积极指导和监督企业开展试点工作。

4. 验收和总结推广。

在试点结束后，工业和信息化部将会同科技部、财政部、商务部对试点企业进行评估和验收，及时总结成功经验、有益做法和先进模式，积极在全行业宣传推广。

四、保障措施

（一）加强组织领导。工业和信息化部、科技部、财政部、商务部建立政策协调和联动机制，省级工业和信息化主管部门应加强对试点工作的组织监督，与同级相关主管部门协调做好试点过程管理和评估等工作，确保试点取得实效。汽车生产企业应成立试点工作领导小组，建立企业内部管理体系，明确职责分工，扎实推进试点任务落实，确保试点目标按期完成。

（二）强化政策扶持力度。加大现有政策对试点企业技术及模式创新的支持力度，积极支持试点企业申请获得报废机动车回收拆解资质，试点项目中符合国家及地方配套优惠政策，可积极申请。加强国家科技计划（专项、基金等）对汽车回收利用关键共性技术研发项目的支持。鼓励通过政府和社会资本合作（PPP）、

社会投资基金、第三方服务等方式引导社会资本参与报废汽车回收利用。充分利用绿色信贷、绿色债券、绿色保险等综合性金融支持措施，加大支持力度。鼓励引导行业第三方机构建设汽车产品生产者责任延伸公共服务平台，促进产业链上下游协作，提升报废汽车资源综合利用水平。

（三）加快标准体系建设。围绕绿色生产、回收利用、信息公开等领域，加快建立汽车产品生产者责任延伸配套标准体系，充分发挥标准的基础性和引导性作用。按照急用先行原则，重点推进绿色零部件评价、报废汽车回收、精细化拆解、废旧零部件分级评选、回用件使用与标识、车用材料再利用、拆解废弃物处置、再制

造等标准的研究制定。鼓励制定国家、行业、地方、团体等标准，引导形成市场驱动、多方参与、协同推进的标准化工作格局。

（四）加强宣传和培训。充分发挥媒体、行业协会、社会公益组织等作用，加强绿色理念宣传，提升回用件、再制造件的市场认可度，为试点工作开展营造良好的社会氛围。实施信息公开制度，按年度发布《中国汽车产品生产者责任延伸履责白皮书》，公布试点进展情况，开展试点企业评估，加强对试点优秀企业、先进模式和经验的宣传。建立培训机制，提高企业回收拆解、再利用技术水平和管理水平，提升企业竞争力。

（来源：工业和信息化部）

行业资讯

山东省人民政府办公厅关于印发 山东省人民政府决策咨询奖评选办法的通知

山东省人民政府决策咨询奖评选办法

第一条 为奖励对山东省决策咨询工作作出重要贡献的个人和研究成果,规范和完善山东省人民政府决策咨询奖评选工作,促进科学决策、民主决策、依法决策,制定本办法。

第二条 山东省人民政府决策咨询奖(以下简称决策咨询奖)是经中央批准,由山东省人民政府主办的省级评比达标表彰项目。

决策咨询奖的评选,每三年举行一届。

第三条 决策咨询奖评选工作,遵循公开、公平、公正的原则,坚持高标准、严要求,好中选优、宁缺毋滥。

第四条 决策咨询奖设突出贡献奖、一等奖、二等奖和三等奖。突出贡

献奖主要根据个人对山东省经济社会发展决策咨询工作的贡献进行综合评价。一等奖、二等奖、三等奖主要根据研究成果的学术价值、对决策的参考作用、取得的经济社会效益等方面进行综合评价,确定奖励等级。

第五条 突出贡献奖奖励国(境)内外对山东省决策咨询工作作出突出贡献的专家学者和企业家。一等奖、二等奖、三等奖奖励对省委、省政府决策具有重要参考价值的研究成果。

第六条 决策咨询奖设突出贡献奖 3 个、一等奖 15 个、二等奖 25 个、三等奖 30 个。各奖项数值

为最大数，实际评选数量可小于该数值。

第七条 突出贡献奖、一等奖、二等奖、三等奖奖金数额分别为 30 万元、20 万元、10 万元、5 万元人民币。

第八条 决策咨询奖的经费，来源于省级财政预算安排的资金。省级财政预算安排的资金，由省政府发展研究中心按照部门预算管理规定提出，经省财政厅核定后拨付。

第九条 参评决策咨询奖的，应当拥护中国共产党的路线、方针、政策，外籍人士应当对华友好，并符合下列标准：

突出贡献奖：聚焦山东经济社会发展的战略性、前瞻性、关键性重大问题，为省委、省政府决策提出重要决策咨询意见建议或提供重要理论和实践支撑，对全省制定政策和长远发展规划作出重要贡献。

一等奖：参评成果在理论和实践上有重大创新，对省委、省政府制定政策

和长远发展规划有重大参考价值，并进入省委、省政府决策，取得重大经济社会效益。

二等奖：参评成果在理论和实践上有较大创新，对省委、省政府制定政策和长远发展规划有重要参考价值，并进入省委、省政府决策，取得重要经济社会效益。

三等奖：参评成果在理论和实践上有所创新，对省委、省政府制定政策和长远发展规划有一定参考价值，并取得一定经济社会效益。

第十条 省政府设立决策咨询奖评审委员会（以下简称评审委员会），负责评奖工作重大事项的指导、协调及决策等工作。评审委员会设主任 1 名，由省政府常务副省长担任；执行主任 1 名，由省政府秘书长担任；秘书长 1 名，由省政府分管副秘书长担任；委员若干名，由有关部门负责人和相关领域专家学者担任。评审委员会办公室设在

省政府发展研究中心，作为评奖办事机构，处理评奖日常工作。评审委员会组成人员的人选由评审委员会办公室提出，经省政府办公厅研究后，报省政府批准。

评审委员会会议由主任或主任委托执行主任主持召开。

第十一条 评审委员会应聘请相关领域专家学者组成决策咨询奖评审专家委员会（以下简称专家委员会），对决策咨询奖进行评审。

参加申报决策咨询奖的专家学者不能作为专家委员会委员。

第十二条 每届评审工作，评审委员会应结合实际，制定决策咨询奖的评审工作方案。

参评研究成果应当在评审年度前三年内完成。

第十三条 突出贡献奖参评人选采取个人申请和单位推荐相结合的方式，一等奖、二等奖、三等奖参评成果由所在单位组织申报。每位申请人只能

以主要完成人或第一作者身份申请一个奖励。

申请决策咨询奖，应当填写统一格式的申请表，并在规定期限内向评审委员会办公室提交下列申请材料：

- （一）身份证明文件；
- （二）申请评奖的研究成果；
- （三）其他有关证明材料。

单位申请决策咨询奖的，应当在申请表中注明主要完成人。

申请评奖的决策咨询研究成果已被省级党政机关采纳应用的，应提交必要的相关证明材料。党政机关通过信息共享等方式可获取的，无需提交。

第十四条 下列情形，不属于决策咨询奖的评奖范围：

- （一）研究成果已经获得国家级或者省部级其他奖励的；

(二)研究成果存在知识产权纠纷等争议的;

(三)已颁布实施的法规、规章、政策、规划等文件;

(四)不符合保密有关规定的。

第十五条 申请材料由评审委员会办公室审查,审查时间一般不超过5个工作日。具有下列情形之一的,不予受理:

(一)第十四条所列出的不属于评奖范围的;

(二)超过规定期限提交评奖申请材料的;

(三)存在弄虚作假或剽窃他人成果等学术不端行为的。

研究成果属于评奖范围,但申请材料不齐全或者不符合要求的,评审委员会办公室通知申请人在5个工作日内补正;申请人逾期不补正或经补正仍不符合要求的,视为放弃申请。

第十六条 评审委员会和专家委

员会的委员应当客观、公正、独立地行使职权,并依法履行保密义务。

评审委员会和专家委员会的委员与申请人有重大利害关系,可能影响评选公平、公正的,应当回避。

第十七条 决策咨询奖的评审分为专家初评和会议终评。

专家初评,由专家委员会对参评人员或成果进行独立打分,按照一定比例确定会议终评的入围名单;会议终评,由评审委员会对入围名单进行集体民主评议,以投票方式评选出拟获奖的突出贡献奖人员和一等奖、二等奖、三等奖研究成果。

第十八条 评审委员会形成评审意见后,对拟获奖名单进行公示,公示期不少于10个工作日。

公示期间,任何单位、个人均可以书面形式提出异议。异议由评审委员会负责处理。

第十九条 公示程序结束后,评审委员会应提出决策咨询奖的获奖人选和奖励等级的建议,按程序报省政府常务会议审议。

第二十条 获得决策咨询奖突出贡献奖的个人和一等奖、二等奖、三等奖的研究成果完成人,由山东省人民政府颁发证书和奖金。

单位获得决策咨询奖所领取的奖金,应当按照参与者的贡献大小合理分配。

第二十一条 单位申请决策咨询奖的,应当在获奖研究成果主要完成人的个人档案中记入获奖事迹,可作为对其考核、晋升、评定职称的重要参考。

个人申请决策咨询奖的,单位可以在获奖个人的档案中记入获奖事迹,作为对其考核、晋升、评定职称的重要参考。

第二十二条 发现获奖研究成果和个人存在弄虚作假、剽窃他人成果以及其他重大问题的,应当撤销奖励,追

回证书和奖金,并取消相关人员后续两届的参评资格。

获奖单位和个人对撤销奖励等处理决定不服的,可以依法申请行政复议或者提起行政诉讼。

第二十三条 参与评审活动的评审人员、工作人员在评审活动中弄虚作假、徇私舞弊的,由评审委员会办公室向其主管部门提出处理建议。

第二十四条 评审委员会负责制定本办法的实施细则。

第二十五条 本办法自 2021 年 7 月 5 日起施行,有效期至 2026 年 7 月 4 日。

抄送:省委各部门,省人大常委会办公厅,省政协办公厅,省监委,省法院,省检察院。各民主党派省委,省工商联。

(来源:山东省人民政府办公厅)

大功率快充亟待标准落地，升级 2015 版国标或是首选



前不久，中国电动汽车充电基础设施促进联盟（以下简称“充电联盟”）组织召开了“电动汽车快速充电需求及产业准备对接会”，产业相关单位、行业专家以及电网企业、充电运营服务商、汽车制造商、研究机构均参与并就超级快充电池技术进行了深入地讨论与交流。“据有关政策文件精神，公共充电桩应尽量发挥快速补电的作用，充电效率将成为下一阶段充电设施建设运营的重要考虑因素。”中国电动汽车充电基础设施促进联盟技术和认证部

主任刘锴在接受《中国汽车报》记者采访时表示，通过调研摸底，大功率快速充电确有需求，考虑到充电标准以及技术路径还未确定等因素，快充需要综合平衡相关要素渐进推广。

据刘锴介绍，受有关方面委托，充电联盟近一段时间对新能源汽车行业重点单位的快速充电需求、技术路线以及产业发展情况进行了调研。



数据显示，截止到今年一季度，全国新能源汽车保有量达 551 万辆，全国充电设施保有量为 178.8 万根。据测算，其中符合 2015 版国标的新能源汽车保有量以及充电设施保有量分别约为 450 万辆和 152 万根。当前阶段，公共充电设施的充电功率范围主要集中在 60kW~180kW 之间，充电时长为 0.5~2 小时。刘锴告诉记者，在调研摸底后发现，随着车辆续驶里程的不断增加，部分用户对更大功率、更快速度的充电需求迫切，希望充电时长能缩短至 20 分钟甚至更短。这一类用户主要为运营类车辆和部分私家车车主，他们发现，近期，高端车型消费者的快充需求占比约为 15%~20%。

事实上，车企已经提前看到市场需求并积极开始相应布局。刘锴指出，目前已有多家车企在进行快充车型开发，包括吉利极氪、广汽埃安、比亚迪、长城汽车、特斯拉等。在今年的上海车展上，起亚 EV6 全系车型支持 400V 和 800V 充电，现代 IONIQ 5 最新 800V 高电压平台支持高达 350kW 超大功率充电，东风旗下岚图汽车近日宣布正在研发基于超高压平台的超级快充技术。

与此同时，零部件供应商也相继发布了支持快充的产品计划，除了此前已经公布快充技术的宁德时代，蜂巢能源首次在今年上海车展上对外发布了全新快充技术和对应电芯，第二代 4C 快充电芯容量 165Ah，能量密度大于 260Wh/kg，仅需 10 分钟就可实现 SOC（充电状态）20%~80%，预计 2023 年二季度实现量产；领湃新能源技术团队

表示将实现动力电池 4C 充电, 15 分钟可实现充电量从 5% 提高到 85%; 舍弗勒全新推出的电机系列产品也能够实现电压等级 48~800V、功率等级 15~300kW 及以上全覆盖。

部分车企还在积极主导根据大功率快充车型推广计划, 布局快充充电桩建设。例如广汽巨湾技研研发的基于 2015 版国标、增加液冷系统的充电枪, 支持最大电流 600A, 充电模块最高电压支持 1000VDC, 充电桩功率输出不低于 480kW, 并可升级到 600kW。在充电倍率 6C 下, 电量从 30% 到 80% 所需充电时间仅为 5 分钟。

不过, 多项研究表明, 频繁使用快充会对动力电池产生一定的影响。中国汽车动力电池产业创新联盟副秘书长王子冬此前在接受《中国汽车报》记者采访时坦言, 不建议用户经常使用快充充电桩。在他看来, 快充对动力电池的要求较高, 因为会在锂离子电池内部产生

大量热量, 过高的温度会破坏负极材料的粘接性能, 从而导致负极活性物质脱离, 使电池可逆容量快速衰减、电池性能劣化, 严重影响使用寿命。

但如今随着电池以及汽车技术水平的不断提升, 车企在致力于大幅提升充电功率的同时, 尽力保证动力电池全生命使用周期的衰减符合有关要求, 并可极大保障充电安全。对此, 刘锴指出, 由于大功率快充对动力电池的寿命和安全性有较大影响, 需要电池材料、电芯结构、电池管理系统、充电策略等系统性优化, 以防电池热失控风险及循环寿命快速衰减, 因此实现大功率快充的难点在于如何一方面防止出现热失控采取更多保护措施, 另一方面尽量减少由此导致的电池系统能量密度下降以及成本的上升。在他看来, 大功率快充需要综合平

衡相关要素，渐进推广。

国家新能源汽车创新工程专家组组长王秉刚也表示，快充的应用场景主要有三种，首先是因各种原因需要在公共充电站充电的私人电动汽车，例如出远门或临时发现电量不够以及没有停车位充电条件的汽车；其次是每日行驶里程很长的运营车辆，包括出租、旅游、物流和网约车等；第三则是公交车。“大功率充电技术的应用并不意味着要引导电动汽车能源供给回到传统汽车的加油站方式。”王秉刚强调，在中高端乘用车的设计上，应该同时具备快充和慢充接口，这样的设计比较适合。

“基础设施建设需要从消费者的实际需求出发，从有利于电动汽车健康发展的角度出发，同时还需要考虑电网的负荷能力。”王秉刚认为，综合来看，出于长途旅行和运营车辆的考虑，应当在公共充电桩中布局一定数量的快充桩来满足相应需求，但比例应当符合实

际市场需求，数量不应太多。

在刘锴看来，鉴于快充市场已经启动，为确保行业更健康地发展，采用何种快充路径以及修订相关标准需尽快明确下来。

据悉，因 2015 版国标对实现更快的充电速度有限制，近段时间整车企业、运营商和相关标准组织在积极探索实现快速充电解决方案时，主要采取两种实现路径：一是以车企为主导的，在 2015 版国标基础上进行升级、并能与 2015 版国标充电设施兼容；另一种则是由相关标准组织和部分充电设施运营商、制造商主导的超级充电系统，目前该充电系统不能直接兼容现有的 2015 版标准，需要配备转接头。

“两种路线差异较大，同时还会给电动汽车用户带来较大影响，因此业内必须尽快确定以哪一种方案为基础，形成快速充电标准。”

在刘锴看来,由于未来快速充电车型在整体新能源汽车产品的占比中仍然较小,而存量和新增的大部分电动汽车仍将采用 2015 版国标快充标准。因此,在 2015 版国标基础上,升级实现快速充电与现有标准兼容,充电接口不变,有望成为对用户最友好、社会成本最低的解决方案。目前多家车企选择了基于 2015 版国标,通过升级来实现快速充电的相应车型开发,有关的充电桩也在积极布局中。

“大功率快速充电相关业态的发展应坚持以市场需求和用户友好为导

向,快速充电会在一定场景和部分车型上有较大需求,同时换电场景也有快速充电需求,快充技术的发展要在兼顾现有技术形态、标准要求、充电设施保有量等因素的基础上稳妥实施。”据充电联盟理事长董扬透露,充电联盟将尽快编制完成《对大功率(快速)充电调研情况和相关意见建议的报告》并呈报政府有关部门。

(来源:中国汽车报)

公开征求对《车联网(智能网联汽车)网络安全标准体系建设指南》(征求意见稿)的意见

为落实《中华人民共和国网络安全法》等法律法规要求,加强车联网(智

能网联汽车)网络安全标准化工作顶层设计,我们组织编制了《车联

网（智能网联汽车）网络安全标准体系建设指南》（征求意见稿）（见附件 1）及《编制说明》（见附件 2）。

为进一步听取社会各界意见，现予以公示，公示截止日期 2021 年 7 月 20 日。如有意见或建议，请在公示期间填写《公示意见反馈信息表》（见附件 3）并反馈至工业和信息化部科技司，电子邮件发送至 KJBZ@miit.gov.cn（邮件主题标明：车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系建设指南公示反馈）。附件 1：

车联网（智能网联汽车）作为汽车、电子、信息通信等深度融合的新兴产业生态，已成为推动制造业高质量发展，加速经济转型，构建新发展格局的重要动力，呈现蓬勃发展的良好态势。与此同时，伴随车联网全方位跨域互联、融合开放和多样化业务应用等新技术新业务的加速推进，车联网（智能网联汽车）网络安全需求更为多样复杂，“人-车-路-网-云”各环节安全风险更为突

出，亟需加快建立健全车联网（智能网联汽车）网络安全保障体系，为车联网安全健康发展提供支撑。为落实《中华人民共和国网络安全法》《新能源汽车发展规划（2021-2035 年）》《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》等相关法律和政策要求，在已初步构建国家车联网产业标准体系基础上，面向车联网终端与设施安全、网联通信安全、数据安全、应用服务安全、安全保障与支撑等方面需求，工业和信息化部组织编制了《车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系建设指南》（以下简称《标准体系建设指南》），加强标准化工作顶层设计，指导标准制定有序开展，推动构建系统、科学、规范的车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系，支撑和保障车联网产业高质量发展。

一、总体要求

（一）指导思想

全面贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，贯彻落实党中央、国务院关于促进车联网产业发展的部署要求，推动制造强国和网络强国建设，着力构建车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系，指导标准统筹规划，系统推进网络安全标准研制，注重与智能网联汽车、信息通信、电子产品和服务等相关标准体系的协调和衔接，促进强化标准落地实施，为保障车联网产业安全可持续发展提供标准支撑。

（二）基本原则

统筹规划，全面布局。结合车联网产业发展及网络安全现状特点，加强统筹协调，整体规划覆盖汽车、通信等领域的车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系，合理布局网络安全标准建设重点，满足车联网（智能网联汽车）网络安全管理和行业保障需求。

共性先立，急用先行。立足车联网（智能网联汽车）从测试示范走向先导应用和规模化部署的发展实际，着眼车

联网（智能网联汽车）重要环节网络安全需求，合理安排标准制修订工作进度，加快基础、共性和关键技术标准等重要和急需标准项目的研究制定。

（三）加强协作，协同发展。聚集整车及关键设备、云服务平台、汽车电子零部件、信息通信、网络安全等相关产业链主体，加强标准研制过程中的交流合作，凝聚共识，加速标准创新研制。以信息服务、车路协同、自动驾驶等安全典型应用场景为牵引，强化重点标准的宣贯标与落地实施。建设目标

到 2023 年底，初步构建起车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系，重点研究基础共性、终端与设施安全、网联通信安全、数据安全、应用服务安全、安全保障与支撑等重点行业标准和国家标准，完成 50 项以上重点急需安全标准的制修订工作。

到 2025 年，形成较为完备的车

联网（智能网联汽车）网络安全标准体系，完成 100 项以上重点标准，提升标准对细分领域的覆盖程度，加强标准服务能力，提高标准应用水平，支撑车联网产业安全发展。

一、建设思路

（一）建设思路

在《国家车联网产业标准体系建设指南》整体框架基础上，结合车联网（智能网联汽车）网络安全工作实际需求，统筹规划、突出重点、急用先行、循序渐进，进一步明确安全标准建设的对象和重点内容，建立统一协调的标准体系框架，指导车联网（智能网联汽车）网络安全标准化建设。

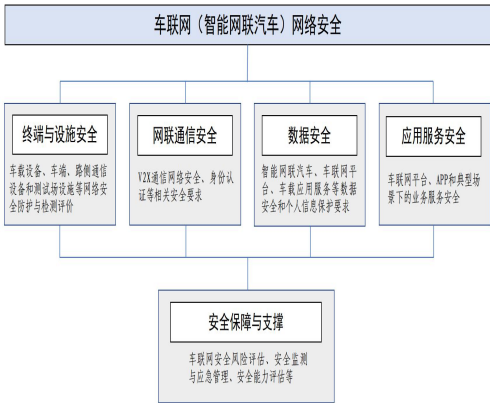
二、建设内容

（一）标准体系框架

车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系框架包括总体与基础共性、终端与设施安全、网联通信安全、数据安全、应用服务安全、安全保障与支撑等六个部分，主要反映标准体系各部分的

（二）技术架构图

车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系从车联网基本构成要素出发，针对车载联网设备、基础设施、网络通信、数据信息、平台应用、车联网服务等关键环节，提出覆盖终端与设施安全、网联通信安全、数据安全、应用服务安全、安全保障与支撑等方面的技术架构，见图 1。



组成关系，见图 2。



图 2 车联网（智能网联汽车）网络安全
全标准体系框架图

总体与基础共性标准包括术语和定义、总体架构、密码应用等三类；终端与设施安全标准包括车载设备安全、车端安全、路侧通信设备安全和测试场设施安全等四类；网联通信安全包括通信安全、身份认证等两类；数据安全包括通用要求、分类分级、出境安全、个人信息保护、应用数据安全等五类；应用服务安全包括平台安全、应用程序安全、服务安全等三类；安全保障与支撑类标准包括风险评估、安全监测与应急管理、安全能力评估等三类。

（二）重点标准化领域及方向

车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系框架主要包括以下内容：

1. 总体与基础共性标准

总体与基础共性标准主要规范车联网（智能网联汽车）网络安全的总体性、通用性和指导性标准，包括术语和定义、总体架构、密码应用等三类标准。

术语和定义标准用于统一车联网

（智能网联汽车）网络安全主要概念，为车联网安全相关标准中的术语和定义提供依据支撑。

总体架构标准制定车联网（智能网联汽车）网络安全总体架构要求，明确和界定防护对象、防护措施、防护策略，指导企业体系化开展网络安全防护工作。

密码应用标准主要规范车联网（智能网联汽车）密码应用通用要求，明确数字证书格式、数字证书应用、设备密码应用等方面要求。

2. 终端与设施安全标准

终端与设施安全标准主要规范车联网终端和基础设施等相关安全要求，包括车载设备安全、车端安全、路侧通信设备安全和测试场设施安全等四类标准。

车载设备安全标准主要针对智能网联汽车的关键智能设备和组件提出安全防护与检测要求，主要包括汽车信息感知设备、电子控制单元、车载计算平台，以及车载智能

交互设备、车载智能网关、车载 OBU 设备、车联网智能通信终端等安全标准。

车端安全标准在车联网（智能网联汽车）总体安全架构要求基础上，以保障车辆安全、稳定、可靠运行为核心，主要针对车辆及车载系统通信、软硬件安全等，从系统和整车层面提出安全防护与检测要求。

路侧通信设备安全标准主要针对联网路侧设备安全问题，以保障路侧设备通信安全、稳定、可靠运行为核心，提出网络安全防护与检测要求。

测试场设施安全标准主要对汽车测试场地设施提出安全防护与检测要求。

3. 网联通信安全标准

网联通信安全标准主要规范 V2X 通信网络安全、身份认证等相关安全要求，包括通信安全、身份认证两类标准。

通信安全标准重点针对车内总线通信、LTE-V2X 通信、5G LTE 通信，以及应用于车联网的蜂窝移动通信

（4G/5G）、卫星通信、无线射频识别、车内无线局域网、BLE、Zigbee 等安全技术，提出安全防护与检测要求。

身份认证标准主要规范车联网（智能网联汽车）数字身份认证相关的证书应用接口、证书管理系统、安全认证技术及测试方法、关键部件轻量级认证等技术要求。

4. 数据安全标准

数据安全标准主要规范智能网联汽车、车联网平台、车载应用服务等数据安全和个人信息保护要求，包括通用要求、分类分级、出境安全、个人信息保护、应用数据安全等五类标准。

通用要求主要用于规范车联网（智能网联汽车）可采集和处理的数据类型、范围、质量、颗粒度等通用要求，包括数据最小化采集、数据安全存储、数据加密传输、数据安全共享等标准。

分类分级标准主要用于指导车

联网（智能网联汽车）数据分类分级保护，制定数据分类分级的维度、方法、示例等，明确重要数据类型和安全保护要求。

数据出境安全标准主要用于规范车联网（智能网联汽车）行业依法依规落实数据出境安全要求，包括数据出境安全评估要点、评估方法等标准。

个人信息保护标准主要用于规范车联网（智能网联汽车）用户个人信息保护机制及相关技术要求，明确用户敏感数据和个人信息保护的场景、规则、技术方法，包括匿名化、去标识化、数据脱敏、异常行为识别等标准。

应用数据安全标准主要用于规范车联网（智能网联汽车）相关应用所开展的数据采集和处理使用等活动，包括车联网平台、网约车、车载应用程序等数据安全标准。

5. 应用服务安全标准

应用服务安全标准主要规范车联网（智能网联汽车）应用服务平台和应用程序的安全要求，以及典型业务应用

服务场景下的安全要求，包括平台安全、应用程序安全和服务安全等三类标准。

平台安全标准主要规范车联网云平台、业务应用平台和服务、信息服务平台、远程升级（OTA）服务平台、边缘计算平台、电动汽车远程信息服务与管理等安全防护及检测要求。

应用程序安全标准主要规范车联网（智能网联汽车）应用程序等安全防护与检测要求。

服务安全标准主要规范车联网（智能网联汽车）典型业务服务场景下的安全要求，包括 OTA、汽车远程诊断、高级辅助驾驶、高级自动驾驶、车路协同等服务安全要求。

6. 安全保障与支撑标准

安全保障与支撑标准主要规范车联网（智能网联汽车）网络安全管理与支撑相关的安全要求，包括风险评估、安全监测与应急管理和安全能力评估等三类标准。

风险评估标准主要用于明确车联网（智能网联汽车）网络安全风险分类与安全等级划分，规范安全风险评估流程和方法，提出车联网（智能网联汽车）服务平台、整车网络安全风险评估规范等相关要求。

安全监测与应急管理标准用于规范车联网（智能网联汽车）网络安全监测、数据安全监测、应急管理、网络安全漏洞分类分级、安全事件追踪溯源等相关要求，以及安全管理平台接口、车联网业务 HI 接口、车联网卡实名登记数据采集接口等相关规范。

安全能力评估标准主要规范车联网（智能网联汽车）相关企业安全防护措施部署及安全服务实施，提出网络安全成熟度模型、数据安全成熟度模型、安全能力成熟度评价准则、评估实施方法、机构能力认定、道路车辆信息安全工程等相关要求。

三、组织实施

（一）推进标准研制。在国家制造强国建设领导小组车联网产业发展专项委

员会指导下，按照《标准体系建设指南》明确的标准研制路径，组织整车企业、车联网平台企业、汽车电子零部件供应商、基础电信企业、互联网企业、网络安全企业、科研院所、高校等相关单位，有序推进标准研制工作，注重车联网（智能网联汽车）网络安全标准化工作与网络安全防护最新研究成果、行业最佳实践的有机结合。

（二）实施动态更新。实施动态更新机制，跟踪车联网（智能网联汽车）技术和应用的发展趋势，结合网络安全相关法律法规的最新要求，通过持续强化行业间的协调、协作，适时修订《标准体系建设指南》，形成适应车联网技术和产业发展的网络安全标准体系。

（三）加强宣贯实施。充分发挥地方主管部门、标准化组织、行业协会和专业机构的作用，组织开展标准的宣标贯标和技术研讨活动，通过培训、咨询、论坛等方式推进标

准的宣贯实施。组织开展贯标试点优秀企业和案例的遴选，形成最佳实践，促进标准应用推广。

（四）加强交流合作。加强与国际标准化组织的交流与合作，积极参与联合国世界车辆法规协调论坛（UN/WP29）、国际标准化组织（ISO）、国际电信联盟（ITU）、国际电工技术委员会（IEC）、国际自动化工程师学会（SAE）、第三代合作伙伴计划（3GPP）、欧洲电信标准化协会（ETSI）、欧洲标准化委员会（CEN）等国际组织活动及国际标准研制。促进国内标准与国际接轨，推动国内标准向国际标准转化。

附件二：

《车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系建设指南》

编制说明

为落实《中华人民共和国网络安全法》《新能源汽车发展规划（2021-2035 年）》《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》等相关法律法规和政策文件要求，加强车联网（智能

网联汽车）网络安全管理，有效提升车联网网络安全保障能力，工业和信息化部组织制定了《车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系建设指南》（以下简称《标准体系建设指南》），加强车联网安全标准的顶层设计和方向引领，指导车联网安全工作规范有序开展。有关编制情况说明如下：

一、编制背景和必要性

（一）当前面临的形势和挑战

车联网是新一代网络通信技术与汽车、电子、交通等领域深度融合的新业态，是 5G 垂直应用的主要领域之一，是实现“车、路、云、网”互联互通的新型网络基础设施。伴随汽车网联化发展，网络攻击威胁加速向车端、车联网平台蔓延，车联网网络安全事件不仅影响公民隐私、财产和生命安全，甚至可能危害社会安全 and 国家安全。亟需从

智能网联汽车、V2X 通信网络、车联网服务平台、车联网应用程序、数据保护等车联网关键环节和重点对象出发，面向车联网典型应用场景，建立车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系，发挥标准引领规范作用，支撑车联网安全健康发展。

（二）当前存在的主要问题

一是标准体系性不强，标准制定工作缺乏统筹协调，术语定义、安全体系等基础性标准尚不完善。二是部分关键标准内容相对笼统，车载关键设备、车联网平台、整车安全、数据安全等方面技术要求需进一步细化规范。三是部分重点方向相关标准仍存在空白，身份认证、漏洞管理、应急响应管理等重点方向的支撑作用有待加强。

（三）标准体系建设意义

紧扣我部职责定位，在初步构建国家车联网产业标准体系基础上，立足当前车联网网络安全面临的形势和挑战，制定车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系框架，加强跨行业、跨领域标准制定工作的统筹协调，提升车联网（智能网联汽车）网络安全标准化水平，强化标准对车联网安全整体支撑作用，为车联网产业健康有序发展保驾护航。

二、《标准体系建设指南》编制过程

2019 年 10 月，在工业和信息化部组织下，成立了由中国信息通信研究院牵头，中国通信标准化协会、全国汽车标准化技术委员会、相关企业和单位等参与的《标准体

系建设指南》起草组，启动了文件编制工作。起草组深入分析了车联网（智能网联汽车）网络安全工作面临的形势和问题，充分融合国家车联网产业标准体系中已有标准建设内容，梳理车联网（智能网联汽车）网络安全标准化现状、需求及下一步重点推进工作，初步形成车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系框架。

2020 年 6 月至 8 月，起草组先后征求全国汽车标准化技术委员会、全国智能运输系统标准化技术委员会、全国道路交通管理标准化技术委员会等组织，以及国家工业信息安全发展研究中心、中国软件评测中心、中国工业互联网研究院、中国汽车技术研究中心有限公司等单位意见。起草组充分吸收相关单位意见，对《标准体系建设指南》进

行修改完善。

2020 年 9 月至 2021 年 4 月，起草组组织基础电信运营商、互联网企业、安全企业、汽车企业等多次召开专题研讨会，与会专家对《标准体系建设指南》结构、内容、标准项目提出了意见建议。起草组认真研究各单位意见并充分吸收采纳，进一步修改完善了《标准体系建设指南》。

三、《标准体系建设指南》主要内容

《标准体系建设指南》包括总体要求、建设思路、建设内容、组织实施四个部分。

（一）总体要求。明确了车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系建设的指导思想、基本原则和建设目

标。

（二）建设思路。在《国家车联网产业标准体系建设指南》整体框架基础上，结合车联网（智能网联汽车）网络安全工作实际需求，按照统筹规划、急用先行、循序渐进的原则，进一步明确安全标准建设的对象和重点内容，建立统一协调的标准体系框架，指导车联网（智能网联汽车）网络安全标准化建设。

（三）建设内容。提出了车联网（智能网联汽车）网络安全标准体系框架、重点标准化领域及方向，包括总体与基础共性、终端与设施安全、网联通信安全、数据安全、应用服务安全、安全保障与支撑六大类标准。总体与基础共性标准包括术语和定义、总体架构、密码应用，可为各类标准制定提供基础性支撑。终端与设施标准从车载设备安全、车端安

全、路侧通信设备安全和测试场设施安全进行规范。网联通信安全标准包括通信安全、身份认证相关规范。数据安全标准主要包括通用安全、分类分级、出境安全、个人信息保护、应用数据安全等要求。应用服务安全标准包括平台安全、应用程序安全、服务安全相关规范。

安全保障与支撑标准包括风险评估、安全监测与应急管理、安全能力评估等相关规范。

（四）组织实施。通过实施动态更新、推进标准研制、加强宣贯实施、加强国际合作四方面工作，指导车联网（智能网联汽车）网络安全标准化工作规范有序开展。

（来源：工业和信息化部）

行业统计

2021 年山东省 5 月汽车产销情况

山东省 2021 年 5 月汽车生产情况

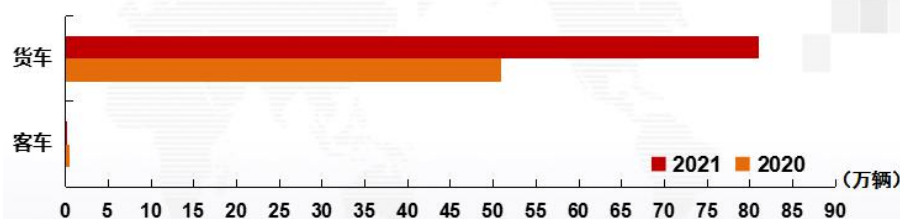
	5月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
汽车	142209	855158	-20.28	-32.20	14.84
乘用车	24546	103606	29.87	-67.45	-58.93
轿车	6048	25169	64.62	-1.98	8.78
SUV	12098	57533	36.07	-16.59	30.95
交叉型乘用车	6400	20904	1.03	-88.31	-88.81
商用车	117663	751552	-26.22	-12.43	52.64
客车	139	803	-26.46	-61.81	-83.05
货车	117524	750749	-26.22	-12.29	53.96

山东省 2021 年 5 月汽车销售情况

	5月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
汽车	149424	915364	-25.59	-31.86	19.86
乘用车	24546	103606	29.87	-68.87	-58.59
轿车	6048	25169	64.62	-37.19	11.19
SUV	12098	57533	36.07	-16.59	30.95
交叉型乘用车	6400	20904	1.03	-88.31	-88.62
商用车	124878	811758	-31.35	-11.07	58.08
客车	159	781	-20.90	-94.65	-83.16
货车	124719	810977	-31.36	-9.26	59.37

2021 年 5 月商用车分车型销量

2021年1-5月商用车分车型销量



货车分车型销售 单位：万辆			
	2021.1-5	2020.1-5	增减%
货车总计	81.09	50.88	59.37
重卡	32.10	19.84	61.79
中卡	3.14	2.22	41.33
轻卡	30.20	27.40	10.23
微卡	15.63	1.41	1008.11

客车分车型销售 单位：辆			
	2021.1-5	2020.1-5	增减%
客车总计	781	4639	-83.16
大型	548	1310	-58.17
中型	233	572	-59.27

2021 年 5 月新能源汽车生产情况

单位：辆 %

	5月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	19067	102728	16.20	1176.24	1515.73
新能源乘用车	17567	97123	15.15	1569.87	2352.60
其中：纯电动	17567	97123	15.15	1569.87	2352.60
新能源商用车	871	2821	52.54	97.06	18.53
其中：纯电动	871	2821	52.54	97.06	18.53
插电式混合动力	0	0	-	-	-
新能源专用车	629	2784	8.08	-	15366.67

2021 年 5 月新能源汽车销售情况

单位：辆 %

	5月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	18679	102420	14.55	843.38	1666.47
新能源乘用车	17560	97215	15.10	1031.44	2710.49
其中：纯电动	17560	97215	15.10	1031.44	2710.49
新能源商用车	1089	3085	113.95	154.44	32.29
其中：纯电动	1089	3085	113.95	154.44	32.29
插电式混合动力	0	0	-	-	-
新能源专用车	30	2120	-94.46	-	30185.71