

# 山东汽车

2022 年第 1 期 ( 总第 18 期 )

山东省汽车行业协会

2022 年 1 月 25 日

---

## 协会活动

协会举办“技能兴鲁”重型车辆维修职业技能竞赛

协会职业技能等级认定工作持续进行

## 会员动态

2021 年福田汽车诸城厂区出口订单同比大增 50%，再创历史新高

媒评 | 中通客车的 2021：追光而行，蓄力向上

## 政策法规

关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知

严格轻型货车和小微型载客汽车安全技术要求，强化车辆登记检验管理

## 行业资讯

产业运行 | 2021 年 12 月汽车工业产销情况简述

2021 年全国机动车保有量达 3.95 亿 新能源汽车同比增 59.25%

2022 新能源汽车补贴最高退坡 30%！新能源货车/客车怎么退？

## 行业统计

2021 年山东省 12 月汽车产销情况

## 协会活动

## 协会举办山东省“技能兴鲁”

## 重型车辆维修职业技能竞赛



2021 年 12 月 27 日下午，由山东省人力资源和社会保障厅指导、山东省汽车行业协会主办、山东交通技师学院承办、山东英创天元教育科技有限公司协办的 2021 年山东省“技能兴鲁”职业技能大赛汽车行业重型车辆维修职业技能竞赛在山东交通技师学院举行了开幕式。

山东省汽车行业协会副会长兼秘书长谭秀卿、副秘书长郭金娜、山东交通技师学院副院长郝风伦、教务处处长

鲁明、汽车学院院长刘海峰等出席了开幕式，来自全省各地市的裁判、参赛选手和领队参加，开幕式由学院教务处处长鲁明主持。郝风伦致欢迎辞表示，技能大赛的举办对激发广大职教人员的学习热情、促进职业教育可持续发展、加快技能人才培养将起到积极推动作用。谭秀卿致辞中希望参赛选手遵照重在参与、重在学习、重在提高的要求，赛出风格、赛出水平。仪式中裁判员代表和参赛选手分别进行了宣誓，郭金娜宣布大赛正式开幕。



来自全省 7 家企业、院校的 20 名选手同场竞技。竞赛内容包括发动机电控系统故障诊断与排除、商用车整车电器故障诊断与排除、发动机拆装与测量 3 个模块。主要考查选手操作规范、逻辑

思维、故障诊断与排除能力。赛场中选手们八仙过海、各显身手，秀技能、拼速度、比精度，赛出了成绩，增进了友谊。

来源：山东省汽车行业协会

## 协会职业技能等级认定工作持续进行

经山东省人力资源和社会保障厅批准，山东省汽车行业协会职业技能等级认定工作自 2021 年 11 月开展以来，已进入常态化运行，2022 年 1 月 15 日和 18 日分别在济南市技师学院、莱芜

技师学院对 383 名考生进行了机动车检测工、汽车维修工(汽车维修检验、汽车电器维修工)四级理论和技能考试。

来源：山东省汽车行业协会

### 会员动态

## 2021 年福田汽车诸城厂区

## 出口订单同比大增 50%，再创历史新高

2021 年全年，福田汽车诸城厂区

完成出口订单生产 42598 辆，相较去年

28371 辆同比增长 50%，出口订单生产再创历史新高。

为进一步提升海外订单的准时交付能力，诸城厂区优先满足海外订单生产，提高海外产品的制造质量，采取优先保障、最快交付的零部件调度原则，最大限度的满足海外市场需求。

在“一带一路”国家战略框架下，福田汽车旗下众多品牌借势拓展海外市场。目前福田汽车集团已建成全球 2000 多家海外分销网点，产品和服务遍及全球 100 多个国家，累计出口 65 万辆，连续 11 年保持中国商用车出口第一位。福田汽车诸城厂区定位于卡车全系列制造中心、卡车研发中心、全球卡车出口基地，出口订单连年攀升。尤其是过去一年国外疫情形势不容乐观，诸城厂区出口订单需求大幅增长。



其中，福田汽车与意大利比亚乔集团联合开发的首款新品 New Porter NP6 城市微卡，2021 年 1 月在欧洲上市，该产品主要由诸城厂区领航工厂生产，是中国首款符合欧洲标准的微卡。同时，该项目也实现了中国商用车企业首次向欧洲输出技术的突破。自上市以来，领航工厂已累计交付 New Porter NP6 产品超过 7000 辆。

目前，福田汽车出口主要面向亚太及南亚、美洲、非洲区域。目前，在中国商用车品牌中，福田汽车在菲律宾、越南等市场占有率稳居第一；在新能源汽车领域，福田汽车也已突破智利、埃及、巴基斯坦等市场，在智利成为新能源市占率领先者。



来源：福田汽车新时代

## 媒评 | 中通客车的 2021：追光而行，蓄力向上

岁月不居，时节如流。转眼间又到了新旧交替的时刻。变动的时光中，有时代的千变万化，也有适应变化的千滋百味。2021 年，客车市场之残酷，无需冗言，身在其中，深知不易。

作为中国客车行业的领军企业，中通客车在逆境中砥砺前行，用自我革命的气魄和坚韧不拔的毅力走过了一个又一个“十字路口”，实现了技术、产品与服务的“多提升”，呈现出昂扬向上的发展曲线。

订单接连不断，为发展注入信心和动力

中通客车，历经了半个世纪的发展，跑出了属于自己的铿锵步伐。一路走来，中通客车历经了风风雨雨，在岁月的积淀中为中国客车行业留下了太多的记忆，持续赋予中国制造新的内涵。

2021 年，新冠肺炎疫情的反复让各行各业都深受其扰，客车行业更是首当

其冲。但中通客车并未放弃，而是积极关注行业发展和客户需求，用实力接连斩获大订单，不断为市场注入了信心和正能量。



中通客车斩获国内 2021 年度最大批量纯电动客车订单

其中，在公交客运市场，2021 年 12 月底，811 辆中通新 N 系统纯电动公交车成功交付哈尔滨交通集团公共交通有限公司，服务“冰城”人民绿色品质出行，这也是国内本年度最大批量纯电动客车订单。



首批 174 辆中通增程式混合动力城市客车正式交付澳门

12 月中旬，中通客车首批 174 辆增程式混合动力城市客车正式交付澳门公共汽车股份有限公司（简称“澳巴”），助力澳门打造更优质的公共出行服务新体验，加快澳门低碳智慧城市建设。据悉，中通客车此次共中标澳巴 400 辆新能源客车订单，后续车辆将在未来两年分批交付。



100 辆中通新 N 系公交车投运济南

国庆节前夕，40 辆中通新 N 系 10.5 米纯电动公交车亮相四川泸州，切实保障市民公交出行需求；690 余辆中通新 N 系公交车投运济南，为生态济南建设和实现“碳达峰”“碳中和”作出积极贡献；9 月 8 日，内蒙古包头至固阳县

公交线路正式开通，中通世腾纯电动客车成为该线路运载主力，以绿色、节能、舒适的出行保障，助力高品质区域交通网络建设；4 月份，中通睿通 V60 成功中标嘉兴公共交通有限公司 20 辆纯电动微公交订单，主要服务嘉兴南湖风景区周边及其公交出行。

在旅游客运市场，11 月中旬，40 辆中通纯电动世腾景区车交付泰山景区，这是泰山景区首次引进纯电动客车。车辆主要承担景区的干线接驳服务，为来自世界各地的游客提供定制化、高品质的出行保障；5 月 8 日，40 辆中通世腾旅游客车和 10 辆中通新世嘉旅游客车交付新疆巴士国际旅游运输有限公司，主要用于新疆各大景区的旅游接驳服务；3 月份，继 21 辆中通旅游大巴交付张家界后，中通客车又有两批订单共计 30 辆旅游大巴交付青海，助力“大美青海”构建新的发展格局。

在公路客运市场，12 月初，100 辆中通 11 米纯电动世腾交付太原，服

务于太原至周边区县的干线客运,解决城际间交通不便问题,助力山西“好交通”。

除了在国内市场风生水起之外,中通客车在海外市场也如鱼得水。其中,11 月份,中通瑞通 V59 批量交付乌兹别克斯坦、智利等国家;7 月份,211 辆中通客车发往亚美尼亚首都埃里温市,以更绿色、更舒适、更便捷的服务助力当地人民公共交通出行……

值得一提的是,中通新能源客车在海外市场的表现尤为出色。12 月中旬,中通客车首批六辆新 N 系统纯电动城市客车交付葡萄牙第二大城市——波尔图,并在当地正式开通运营;11 月份,38 辆中通纯电动旅游客车 H12 发往智利;5 月份,中通客车成功中标巴基斯坦卡拉奇市 100 辆 18 米新能源公交车订单,这是巴基斯坦第一大城市的首批新能源公交车,为当地公交系统的升级变革带来划时代的意义……

销量是实力最有力的证明。尤其是在多重压力叠加的大环境下,一个个订

单的产生,铭刻着中通客车人的踏实努力与勤勉进取。



211 辆中通客车发往亚美尼亚首都埃里温市

坚持创新驱动,不断打破客车技术边界

时间丈量着发展的进度,也标示出攀登的高度。面对市场的动荡与变革,中通客车坚持以最初的心走更远的路,继续靠实力说话,以市场为导向,用技术战未来。

2021 年 12 月 5 日,中通客车全周期智慧运营管理平台——U-LINK 正式发布。从购车前的路谱采集、数据分析、方案匹配,到运营中的整车监测、能耗管理、维保指导,再到 OTA 远程升级、二手车服务等,U-LINK 将持续赋能车辆运营的全周期,以智慧助力运营变

革，以科技推动产业升级。这再次印证了中通客车以创新赋能行业转型升级的决心与信心。



中通客车全周期智慧运营管理平台——U-LINK 正式发布

面对大中型客车“遇冷”、轻客“火热”的“大转小”趋势，中通客车在 2021 年推出了一款欧系高端定制轻型客车产品——瑞通 V59，进一步丰富了其在轻型客车市场的产品线，填补了中通客车旗下高端轻型客车产品的空白。同时，智慧运营辅助系统的应用则让瑞通 V59 更懂得用户需求，为用户提供全方位运营管理服务，帮助用户实现无忧运营、安心运营。



瑞通 V59

在大家普遍关注的校车领域，中通客车在 2021 年初成功推出 LCK6106D5Z 校车，该产品是国内首款空气悬架结构校车。在安全的“本性”之外，中通空气悬架结构校车还为孩子们带来“舒适”与“健康”的极致体验。目前，该产品已在市场累计试运行超 3 万公里，良好的产品表现赢得了客户、学校及家长的一致认可。



中通客车推出国内首款空气悬架校车

牢记使命担当，努力做新时代的奋斗者

时代从未停止出题，中通客车一直在持续探索。奋斗两个字，已深深融入至中通客车的发展基因里。

在公众普遍关注的健康、安全方面，10 月初，中通客车新世嘉通过中汽研华诚认证（天津）有限公司“CN95 健康座舱”5A 级认证，这是国内首款

获得该认证的旅团客车产品。据悉，中国汽车技术研究中心华诚认证的“CN95 健康座舱认证”体系，包含清新空气、抗菌除菌、健康选材、低噪隔音、电磁洁净 5 个维度测评，为客户选购健康的车辆品牌提供专业依据，而中通新世嘉 5 个维度的测评结果，均达到最佳的 A 级水平。



中通获行业首个旅团客车“CN95 健康座舱”认证

为助力 2022 北京冬奥会，批量中通 LCK6126FCEVGY1 燃料电池城市客车届时将肩负起重要的出行保障任务。依据国家相关标准，该批车辆已顺利通过了包括高压附件低温试验、底盘部件低温检查试验、低温冷启动试验、车辆加

热性能试验等在内的各项试验，实现零下 35℃ 正常启动、运行，15℃ 车内温度保持等各项结果。优秀的保温性能，能使运动健儿们在严寒之中依然能享受到车内的舒适和温暖。

中通 LCK6126FCEVGY1 燃料电池城市客车可在零下 35℃ 的环境中正常启动

面对全国多地新冠肺炎疫情疫情呈多地局部暴发和零星散发状态，作为在特种车领域深耕多年的中通客车，其研发推出的移动 CT 车也在各地的疫情防控中充当了不可忽视的角色，先后销往北京、上海、山东、云南、广东、湖北、山西、陕西、海南、甘肃等地，助力全国疫情防控与处理应对更加及时、高效。凭借优异的表现，7 月份，中通移动 CT 车荣获“专用客车创新产品奖”。



## 中通移动 CT 车

2021 年，在逆境中前行，在创新中发展，是中国客车人的姿态，也是中通客车人的姿态。旧岁已展千重锦，新年再进百尺竿。2022 年，中通客车将

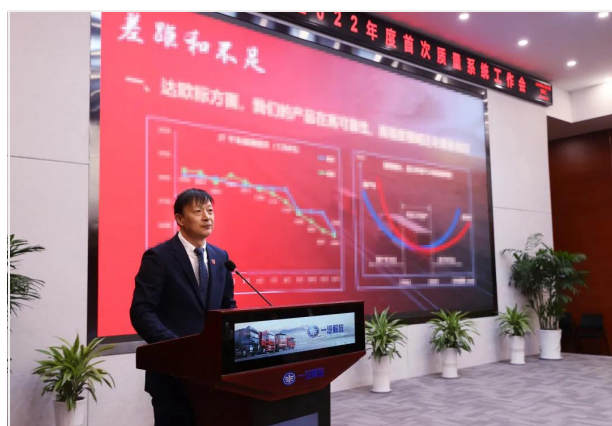
继续锚定“双碳”目标，擘画绿色蓝图，用披荆斩棘的勇气及行动引领客车行业不断突围。

来源：客车信息网

# 一汽解放打响全面质量提升攻坚战！

逆流勇进淬炼铮铮铁骨，时代漉沙印证拳拳初心。随着新征程的开启，1 月 19 日，2022 年首次质量系统工作会议在长春召开，一汽解放领导班子成员以及各职能部、事业部、分子公司、专业厂的主要领导和质量负责人参加会议，外埠单位以视频形式参会。大会由一汽解放副总经理王瑞健主持。

会议开始，全体与会人员共同观看了一汽解放 2021 年质量工作回顾片——《驭势向变 质赢天下》，视频回顾了质量管理体系建设工程、商品力工程、精细化工程、可靠性工程以及供应链质量管理五大质量战役的阶段性成果，会议在震撼的视频中正式拉开帷幕。



▲ 张宝林发布《2022 年质量工作纲要》

质量保证部部长张宝林发布《2022 年质量工作纲要》，他指出，2022 年全体解放人要勠力同心，聚焦市场和现场，精准立项攻坚，夯实四大工程，开展质量监察与回溯，加速推进质量管控方式及数智化转型，持续打赢全面质量提升攻坚战。



#### ▲ 王瑞健宣读《表彰决定》

大会表彰环节，王瑞健宣读《表彰决定》，与会领导分别为各条战线涌现出的质量工作先进集体和先进个人进行表彰。

一汽解放总经理、党委副书记吴碧磊与各代表单位进行《2022 年质量目标责任书》《2022 年全面质量提升攻坚战项目任务书》签订。中国一汽总经理助理，一汽解放董事长、党委书记胡

汉杰进行《卓越质量管理体系运营准则》和《质量文化手册》发布。



#### ▲ 胡汉杰发布《卓越质量管理体系运营准则》和《质量文化手册》

胡汉杰指出，2022 年，新的挑战已经到来，一汽解放全体员工要凝心聚力、精益求精，用实际行动贯彻“质量就是生命”，打赢全面质量提升这场“硬仗”！一是要做好《卓越质量管理体系运营准则》的宣贯培训与质量文化全员践行工作，将承接的质量目标做好分解和落实；二是要扎实推进重点项目，强化国六突破，深化市场快速响应，保持住解放产品质量的持续领航；三是要加强体系能力提升，结合试点项目，做好 IPD 与 IATF 16949 融合，支撑变革落地；四是公司质保要建设好质量监察体

系,对各单位实物和过程开展质量监  
察,持续巩固中国第一质量竞争力,助

力一汽解放加速迈进“高质量世界一  
流”!

来源:一汽解放青岛

## 国家级荣誉 | 中国重汽荣获

### “2021 年度智能制造试点示范工厂” 荣誉

近日,中国重汽喜事连连,不仅荣  
获《2021 年度智能制造试点示范工厂》  
国家级荣誉,同时,还荣登《2021 山  
东省智能工厂》《2021 年省级智能制  
造标杆企业》两份省级榜单。

2021 年度智能制造试点示范行动  
由工业和信息化部、国家发展改革委、  
财政部、市场监管总局联合开展,旨在  
落实“十四五”智能制造发展规划要求,  
深化智能制造推广应用。中国重汽凭借  
“产线柔性配置”典型场景位列榜单,  
该场景也是中国重汽实施智能制造和  
转型升级,推动智能制造再上新台阶的  
经典场景代表之一。

#### 国家级荣誉



|     |     |                |        |
|-----|-----|----------------|--------|
| 115 | 江西省 |                |        |
| 116 | 江西省 |                |        |
| 117 | 江西省 |                |        |
| 118 | 山东省 |                |        |
| 119 | 山东省 |                |        |
| 120 | 山东省 |                |        |
| 121 | 山东省 | 中国重汽集团济南动力有限公司 | 产线柔性配置 |

#### 省级荣誉





附件

2021 年省级智能制造标杆企业公示名单

| 序号 | 所在市 | 企业名称         | 备注   |
|----|-----|--------------|------|
| 1  | 济南市 | 中国重型汽车集团有限公司 | 智能工厂 |
| 2  | 青岛市 |              | 智能工厂 |
| 3  | 济南市 |              | 智能工厂 |
| 4  | 青岛市 |              | 智能工厂 |
| 5  | 烟台市 |              | 智能工厂 |
| 6  | 烟台市 |              | 智能工厂 |
| 7  | 潍坊市 |              | 智能工厂 |
| 8  | 临沂市 |              | 智能工厂 |

附件

2021 年山东省智能工厂名单

| 排序 | 所在市 | 企业名称         | 工厂名称       | 工厂类型    |
|----|-----|--------------|------------|---------|
| 1. | 济南  |              |            | 离散型智能工厂 |
| 2. | 济南  |              |            | 离散型智能工厂 |
| 3. | 济南  | 中国重型汽车集团有限公司 | 卡车制造公司莱芜工厂 | 离散型智能工厂 |
| 4. | 济南  |              |            | 离散型智能工厂 |

近年来，中国重汽坚持高质量发展道路，积极推进“智能制造、绿色制造、高端制造”，中国重汽智能网联（新能源）重卡一期工厂不仅是“智能工厂”“离散型智能工厂”的代表，也是中国重汽积极推进山东省新旧动能转换重大项目建设，打造成为全球行业最先进的绿色智造基地的展现。

来源：中国重汽

政策法规

工业和信息化部 公安部关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知

2022-01-07

工信部联通装〔2022〕3号

工业和信息化部 公安部

各省、自治区、直辖市及新疆生产建设兵团工业和信息化主管部门、公安厅（局），有关道路机动车辆生产企业和

技术服务机构：

近年来，轻型货车“大吨小标”、小微型载客汽车违法载人载货引发的道路交通事故多发，给人民群众生命财产安全造成重大损失，成为严重道路交通安全隐患。为贯彻落实《全国安全生产专项整治三年行动计划》和《道路运输安全专项整治三年行动实施方案》要求，切实加强车辆生产和登记管理，进一步提高轻型货车、小微型载客汽车安全技术性能，现将有关事项通知如下：

一、提高轻型货车、小微型载客汽车安全技术要求

（一）为从产品源头有效消除轻型货车“大吨小标”、超载运输隐患，遏制小微型载客汽车非法改装行为，自本通知发布之日起，新申报《道路机动车辆生产企业及产品公告》（以下简称《公告》）的轻型货车产品应当增加货厢材质、厚度、重量等参数信息，小微型载客汽车产品应当增加座椅布置、固定方式等参数信息。新申报产品及已列入《公告》的在产产品，除需符合国家有

关政策和强制性标准要求外，还需满足本通知附件《轻型货车、小微型载客汽车安全技术规范》（以下简称《技术规范》）规定要求。不符合本通知《技术规范》要求的新产品，工业和信息化部将不予公告。

（二）不符合本通知《技术规范》要求的在产产品，2022 年 3 月 1 日起，生产企业应立即停止生产，相关机构应立即停止接收相关产品合格证信息；其中，对已列入《公告》的排量大于 2.5 升但符合本通知其他要求的轻型货车在产产品，给予生产销售过渡期 6 个月，过渡期满后，生产企业应立即停止生产，相关机构应立即停止接收相关产品合格证信息。

（三）对 2022 年 3 月 1 日前已生产并已上传合格证、但不符合本通知《技术规范》要求的库存产品，生产企业可向工业和信息化部提出库存延期销售申请，并随附库存清单以及生产企业关于该型产品无“大吨小标”等违规情况、自愿承担相关法律责任的书面材

料,经履行核实、公示等相关程序,可给予 6 个月延期销售、注册登记期限。根据道路运输安全专项整治行动进展的具体情况,工业和信息化部、公安部将适时修订完善《技术规范》。

## 二、落实生产企业产品安全质量、生产一致性主体责任

(四)生产企业应当提高安全责任和风险防控意识,严格落实产品安全质量、生产一致性主体责任,合法守信进行生产经营,健全相关管理制度,加强车辆产品出厂前安全质量检验,确保批产产品符合国家强制性标准和有关规定要求,确保批产产品与公告型式批准车型规格参数一致,切实提高车辆产品安全性能。

(五)采用委改方式生产的货车整车生产企业承担委改产品安全质量、生产一致性完全责任,要制定办法对委改企业加强管理,对委托改装车辆产品实施质量控制和生产一致性管理,保证委改产品参数与许可参数一致。

(六)生产企业应加强对机动车整

车出厂合格证管理,在机动车制造完毕且检验合格后实时填报、传送合格证电子信息,合格证载明的信息应当与《公告》产品技术参数以及产品实际技术参数一致,不得销售尚未传送合格证电子信息的机动车,严禁上传未生产下线机动车整车合格证电子信息。严禁为同一机动车配发不同《公告》型号的机动车整车出厂合格证,严禁对检验不合格、不符合生产一致性要求的车辆出具整车出厂合格证明。对不符合本通知要求的已公告产品,生产企业应组织进行设计整改,经整改确认符合要求的,可恢复其产品生产及合格证传送。

## 三、严把车辆产品检验机构产品检测关

(七)承担《公告》车辆产品检测工作的车辆检验机构要严把产品检测关,在对申报《公告》的样车进行检验时,严格按照国家标准和有关规定进行,不得减少检验项目,不得降低检验标准,并严格执行检验样品保留 3 个月的样品追溯制度。

(八) 检验机构要严格货车产品空载检测, 重点检测货车产品整备质量, 保证在车辆随车工具、备胎、水箱、油箱按规定配备、加注的条件下进行测量, 严格核验车辆发动机、轮胎、车桥、钢板弹簧等配置与申报车型总质量是否匹配, 检验过程视频应当留存不少于 6 年; 对涉及满载检测的, 要在检测报告中说明载荷加装方式方法, 并附载荷加装照片, 保存相关视频, 其中, 采用大型砝码等模拟载荷进行满载检测的, 还应评价车厢(车斗)强度与车辆申报承载能力是否匹配。发现车型配置、载货空间与总质量不匹配、不合理, 或存在生产企业制作使用“值班车厢(车斗)”送检的车型, 检验机构应及时停止检验并向主管部门报告。要严格小微型载客汽车静态检验, 重点检查车辆座椅布置及车厢后部空间是否符合本通知规定。对不按上述要求进行产品检验、造成严重检测质量事故的检验机构, 工业和信息化部将暂停采信其检验报告, 并通报有关部门依法依规处理。

#### 四、强化车辆产品生产一致性监管

(九) 工业和信息化部将会同地方主管部门重点围绕轻型货车、小微型载客汽车生产企业及产品, 以问题为导向, 以重点检查与“双随机”相结合的方式, 开展生产一致性监督检查。各级工业和信息化主管部门要加强对车辆生产企业的生产一致性监管, 督促车辆生产企业提高轻型货车、小微型载客汽车等产品安全技术水平。

(十) 工业和信息化部门和公安交通管理部门要加强协作配合, 进一步完善信息交换和联动机制, 进一步完善车辆合格证信息比对制度, 对在车辆登记、执法检查、事故调查处理环节发现的“大吨小标”等违规嫌疑车辆, 实行联动预警、联合处置。对确认存在不符合相关国家技术标准、本通知《技术规范》要求等生产一致性违规情形的生产企业及产品, 由工业和信息化部门从严从重处理, 依法依规暂停或者撤销不符合要求的产品《公告》, 并将处理结果通报公安交管部门, 公安交管部门不予

办理注册登记。本《通知》发布后，对生产企业仍有生产销售“大吨小标”产品、“一车双证”或者参与、协助使用“值班车厢（车斗）”骗领机动车牌证等违规行为的，一经确认，工业和信息化、公安交通管理等部门将依法依规从严从重处理，并责令企业收回违规产品，一年内不再受理该企业的汽车新产品《公告》申请；构成犯罪的，依法追究企业负责人刑事责任。

#### 五、严格轻型货车、小微型载客汽车登记管理

（十一）各地公安交通管理部门要严格轻型货车、小微型载客汽车等登记查验，严格按照相关规定和标准查验车辆，对主要特征和技术参数不符合国家标准，或与《公告》、合格证不一致的，不予办理注册登记。要严格轻型货车登记查验，重点核对轻型货车检验合格报告记载的整备质量与《公告》和合格证记载的整备质量是否一致，严禁为“大吨小标”车辆办理登记。要严格小微型载客汽车登记查验，重点查验车辆外廓

尺寸、座椅布置和固定、轮胎规格以及防抱制动系统（ABS）等安全装置是否符合规定。对发现车辆存在违规生产、非法改装等嫌疑的，按规定开展现场调查，详细记录违规嫌疑车辆基本信息及整车生产厂家、生产日期、公告批次等信息，固定违规证据，通过信息系统上报。对在用“大吨小标”轻型货车产品，生产企业可以按照《公告》中对应的货车产品型号予以整改、变更；对在用小微型载客汽车座椅布置不符合本通知《技术规范》要求的，鼓励生产企业整改、变更；涉及非法改装的，应当恢复原状。

（十二）公安交通管理部门要会同有关部门督促机动车安全技术检验机构严格检验货车整备质量、发动机型号、货箱尺寸、轮胎以及客车外廓尺寸、座椅布置和固定、轮胎规格、以及防抱制动系统（ABS）等项目，对与《公告》、国家标准不符的，一律不得出具检验合格报告。严格违规检验登记责任追究，对发现检验机构为“大吨小标”等违规

车辆出具虚假检验结果的,一律依法处罚,暂停采信该机构出具的机动车检验报告,并通报有关部门撤销资质认定证书;对民警或工作人员不按规定查验为“大吨小标”等违规车辆登记上牌的,依法依规从严从重处理;构成犯罪的,追究刑事责任。严格开展事故深度调

查,对“大吨小标”货车和非法改装客车造成一次死亡 3 人以上交通事故的,依法追究违规生产、销售企业及相关责任人的法律责任;构成犯罪的,追究刑事责任。

工业和信息化部 公安部

2022 年 1 月 7 日

## 规范 | 主管部门:严格轻型货车和小微型载客汽车

### 安全技术要求,强化车辆登记检验管理

2022 年 1 月 18 日上午,工业和信息化部装备工业一司以视频会议方式组织召开了《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知》(以下简称《通知》)宣贯会,公安部交通管理局参加。会上,装备工业一司和交通管理局有关负责同志分别介绍了《通知》编制有关情况,并对《通知》贯彻落实工作进行了部署。工业和信息化部装备工业发展中心对《通知》有关技术和管理要求进行了解

读。行业协会、生产企业及检测机构代表作了发言。

会议指出,《通知》从严格轻型货车和小微型载客汽车安全技术要求、加强车辆产品生产一致性监管、强化车辆登记检验管理等方面,进一步明确要求、强化监督、落实责任。各有关方面要严格按照《通知》要求,全力做好《通知》的贯彻落实工作。一是汽车生产企业要落实主体责任,坚决杜绝新增“大吨小标”、非法改装产品。二是技术服

务机构要严格把关,合规开展产品检验检测工作。三是行业组织要加强引导、做好服务,营造行业企业守法诚信经营的良好氛围。四是各地工业和信息化部门要落实属地监管职责,加强与公安交通管理等部门的协作配合,形成联动机

制,保障《通知》落地见效。

各省、自治区、直辖市工业和信息化主管部门,有关汽车生产企业、行业组织和检测机构共 125 家单位通过视频方式参加了会议。

来源:工信部装备工业一司

## 以高度的社会责任感,坚决贯彻落实《通知》要求 不断巩固“大吨小标”治理成效

2022 年 1 月 12 日,工业和信息化部、公安部交通管理局联合发布了《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知》(以下简称《通知》),针对车辆非法改装、“大吨小标”的突出问题提出了全面、具体的治理举措,对提升轻型货车、小微型载客汽车安全技术性能,保障道路运输安全意义重大。为准确的理解和把握《通知》精神,贯彻落实好《通知》具体要求,装备中心结合车辆《公告》管理,从三个方面对文件进行理解:

一、《通知》是贯彻落实国家安全

生产要求,治理“大吨小标”等违法违规现象的重要举措。

制定《通知》是深入贯彻习近平总书记关于安全生产的重要论述,落实国务院安委会《全国安全生产专项整治三年行动计划》和《道路运输安全专项整治三年行动实施方案》的要求。

道路运输安全整治是《全国安全生产专项整治三年行动计划》中 9 个专项整治之一。明确要求到 2022 年基本消除非法改装、“大吨小标”等违法违规现象。为落实此项任务,工业和信息化部联合多部门开展全方位、全链条、多

层次的整治行动。牵头发布《关于开展货车非法改装专项整治工作的通知》，通过集中排查、重点检查、突击抽查、专项治理等方式，强化危险货物运输车辆、自卸货车、半挂车、轻型载货汽车、混凝土搅拌运输车等 5 类重点货车生产改装监管，严厉打击“大吨小标”、“百吨王”等违法违规行为，从严查处了一批违法违规生产企业和非法改装“黑窝点”；配合交通运输部、公安部等部门共同开展道路运输安全专项整治、常压液体危险货物罐车治理等工作；贯彻落实相关安全标准，联合约谈违规企业，与市场监管总局实施信息共享和联合监管，加大对违规企业的处理处罚和曝光力度。专项治理工作取得阶段性效，但“大吨小标”等违法违规问题仍未根除，轻型货车“大吨小标”、微型载客汽车违法载人载货引发的道路交通事故多发，给人民群众生命财产安全造成重大损失，成为严重道路交通安全隐患。此次发布《通知》，就是持续推进“大吨小标”专项治理工作，

通过进一步加强对轻型货车和微型载客汽车的管理，明确相关技术规范，科学谋划和推动客货车安全源头整治，切实落实国家对车辆非法改装、“大吨小标”的治理工作。

二、《通知》是以问题为导向，紧抓源头，精准施策。

“大吨小标”主要表现形式是企业不按照《公告》许可的车辆整备质量(空车质量)进行生产或者用户擅自对车辆进行加强车架、加高车厢等非法改装。

“大吨小标”成因复杂，但其中最主要的因素还是利益驱动。部分运输从业者为了达到赚钱的目的，在不增加运输频次的基础上，想尽办法增加单次运输载货量，优先选购货厢尺寸大、承载能力强的车型，根据需求将货厢、钢板弹簧、车桥等零部件进行加强，导致发动机功率越来越大，大梁越加越厚，车厢材料也是越用越厚，甚至出现非法改装，导致流入市场的车辆产品超出规定的整备质量误差要求，形成了车辆“大吨小标”。特别是，近年来随着城市物流运

输的发展需要,市场上轻型货车的供给增多,物流运输行业竞争加剧,部分运输业主为了降低成本、获得利润,减少黄牌、B 照及“双证”带来的通行限制,违规使用“大吨小标”车型,导致 4.5 吨以下轻型货车“大吨小标”现象更为突出。

此次《通知》紧盯产生“大吨小标”的源头和突出矛盾,对轻型货车和小微型载客汽车精准施策,在车辆生产和注册登记管理各个环节进行加强和规范。一是制定《轻型货车、小微型载客汽车安全技术规范》,加严技术要求,从产品开发设计源头扼制轻型货车“大吨小标”、超载运输隐患,压缩小微型客车非法改装空间;二是强调生产企业应确保批产产品符合国家强制性标准和有关规定要求,确保批产产品与公告型式批准车型规格参数一致,明确委改生产责任,要求进一步加强合格证管理,从车辆生产源头压实了企业主体责任;三是要求检验机构严把产品检测关,各地公安交通管理部门和年检机构要严格

登记查验,从产品进入市场的源头加强和规范管理要求。

三、《通知》着眼于建立长效机制,协同配合,将有效扼制“大吨小标”等违法违规行为。

治理“大吨小标”需要建立长效机制,不断巩固治理效果。《通知》从提高车辆技术要求、强化企业生产和一致性责任、严把车辆检验检测、规范车辆注册登记管理、严肃追责等各方面,全链条的明确要求,压实责任,加强监管,全方位落实源头治理。同时也强调各级工业和信息化主管部门要加强生产一致性监管,强调各方要加强协作配合,进一步完善工业和信息化部门和公安交通管理部门信息交换和联动预警、联合处置的机制。后期,工业和信息化部还计划将《轻型货车、小微型载客汽车安全技术规范》尽快转化为强制性国家标准,加快车辆管理立法,联合相关部门建立健全信息共享、协同配合、联合执法的工作机制,形成合力。《通知》着力在车辆生产和登记管理环节构建

和一体推进不想、不能、不敢“大吨小标”的有效管理机制，将对预防和遏制轻型货车和小微型客车非法改装、“大吨小标”增量起到积极的作用。随着《通知》的实施及相关管理体制的完善和健全，也必将在长期内对非法改装、“大吨小标”等违规行为形成强力震慑。当然，“大吨小标”等违法违规现象的根治，更需要市场监管、交通管理等部门的积极参与，通过完善政策、联合监管、协同处置形成制度化、常态化的工作机制，疏堵结合、长效治理，共同保障道路运输安全。

下一步，装备中心将严格按照《通知》要求，坚决贯彻落实《通知》精神，

以高度的政治责任感和使命感履职尽责，配合做好实施工作。坚决把好车辆产品准入关，不符合《通知》技术规范要求的，坚决不予准入；对《公告》内车型产品进行全面梳理，不符合要求的坚决要求企业整改；严格按照《通知》部署，加强事中事后监管，组织开展专项的生产一致性监督检查，对发现的违规产品要从严从快处理。以高度的社会责任感，积极推进行业治理工作，坚决扼制非法改装、“大吨小标”车辆新增，净化行业秩序，不断巩固和扩大“大吨小标”治理成效，为汽车行业健康可持续发展做出新的贡献。

来源：工业和信息化部装备工业一司

## 【解读】关于进一步加强轻型货车、小微型载客 汽车生产和登记管理工作的通知

近日，工业和信息化部、公安部联合发布了《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作

的通知》（以下简称《通知》），现就《通知》有关内容解读如下：

一、制定《通知》的背景是什么？

为深入贯彻习近平总书记关于安全生产重要论述，落实国务院安委会《全国安全生产专项整治三年行动计划》和《道路运输安全专项整治三年行动实施方案》要求，树牢安全发展理念，坚持问题导向、目标导向和结果导向，深化源头治理、系统治理和综合治理，针对道路交通事故和日常监管工作中发现的轻型货车“大吨小标”、小微型载客汽车非法改装等典型突出问题，工业和信息化部、公安部研究制定了《通知》，切实加强车辆生产和登记管理，提升车辆安全技术性能。

一是进一步巩固车辆非法改装专项整治成果的需要。2020 年 7 月，工业和信息化部、公安部、交通运输部、市场监管总局制定发布了《关于开展货车非法改装专项整治工作的通知》（工信厅联通装函〔2020〕180 号），自 2020 年 7 月至 2021 年 5 月组织开展了货车非法改装专项整治工作，通过集中排查、重点检查、突击抽查、专项治理等方式，强化危险货物运输车辆、自卸货

车、半挂车、轻型载货汽车、混凝土搅拌运输车等 5 类重点货车生产改装监管，严厉打击“大吨小标”“百吨王”等违法违规行为，从严查处了一批违法违规生产企业。针对交通事故暴露出车辆“大吨小标”等违规生产问题，工业和信息化部、公安部联合约谈有关违规企业，督促企业收回整改违规车辆，依法追究相关违法违规企业责任，在全行业形成强烈震慑，专项整治取得初步成效，重型货车“大吨小标”、非法改装现象已得到明显改善。但在工作中也发现，轻型货车和小微型载客汽车两类车型“大吨小标”、非法改装、客货混载等问题仍相对突出，为巩固前期工作成果，两部门立足各自职责，通过制定《通知》、精准发力、严控增量，切实推动“大吨小标”、非法改装治理工作取得实效。

二是从产品源头有效消除轻型货车“大吨小标”、压缩小微型载客汽车非法改装空间的要求。国家标准提出了车辆产品安全、环保、节能等方面应满

足的基本要求,但针对轻型货车、轻型客车的有关具体、特殊的技术要求规定不够明确,在车辆使用和监管过程中也发现,部分要求过于宽松,不能有效规范和约束“大吨小标”、非法改装现象。比如对轻型货车,载货空间尺寸未作出明确规定,轮胎、发动机功率等规格参数也允许有较大设计冗余,部分轻型货车产品与中型货车配置基本相同,有的违规生产车辆出厂时即“大吨小标”,整备质量与《公告》严重不符,甚至“空车超载”,为违法超载运输埋下安全隐患;对轻型客车,车身长度要求偏宽,客车后部留有较大空间,客观上为用户非法加装座椅增加乘员或装载货物、客货混载提供了便利。针对这些问题,经过广泛、深入的研究论证,《通知》随附发布了《轻型货车、小微型载客汽车安全技术规范》(以下简称《技术规范》),严格了轻型货车、轻型客车相关技术要求,并明确新产品及在产产品均需满足《技术规范》相关要求,旨在从产品生产源头通过技术手段进一步

遏制“大吨小标”、非法改装行为。

三是压实各方责任,形成生产和登记环节闭环管理有力措施。车辆“大吨小标”、非法改装治理是一个系统工程,涉及生产、检验、监管等多个环节和多个主体。通过对责任链条的梳理,《通知》明确车辆生产企业是落实产品质量安全、保障生产一致性的第一责任人,应当合法守信进行生产经营,确保生产销售的产品符合规定要求;强调车辆检验机构要严把产品检测关,要严格按照标准和有关规定进行产品检验,并切实承担起相关法律责任。在监管方面,《通知》建立起工业和信息化、公安交通管理部门各司其职、相互配合的“大吨小标”、非法改装协同监管机制,在车辆生产和登记环节分别强化执法监督和管理,同时强化部门联动和联合惩戒,旨在形成“严禁违规车辆出厂、严禁给违规车辆上牌、严肃开展责任倒追”的监管闭环,提高监管效能。

二、制定《通知》的过程中主要开展了哪些工作?

一是广泛深入开展调研。2020 年 11 月，工业和信息化部、公安部启动了《通知》的制定工作，成立工作组，开展广泛行业调研，以问题为导向，针对有关道路交通事故中暴露出的“大吨小标”、非法改装等违法违规问题，约谈相关企业、认真分析原因，组织行业技术专家了解分析国内主要生产企业的产品情况及技术现状，对货车车厢结构、轮胎承载能力等技术问题进行深入论证，制定合理的技术指标；结合生产一致性监督管理和专项整治工作，对发现的车辆实际问题，以及物流运输企业、货车司机反映的亟待解决的突出矛盾进行剖析，从车辆端对轻型货车、微型载客汽车相关技术标准和指标进行梳理，对实施中不明确的内容进行补充完善，在此基础上起草了《通知》草案。

二是充分听取各方意见。2021 年 2 月，工业和信息化部两次组织汽车协会以及 18 家主要货车、客车生产企业参加的专题研讨会，向行业企业介绍了

《通知》草案有关管理要求和技术要求，并听取了企业意见建议。2021 年 3 月-8 月，根据企业意见建议，工业和信息化部、公安部经反复协商，对《通知》草案作了多轮修改完善，形成了《通知》征求意见稿。2021 年 8 月，《通知》征求了相关部门意见，并向社会公开征求意见。

三是修改完善形成《通知》。2021 年 10 月-11 月，根据征求意见反馈情况，对企业、行业诉求比较集中的轻型自卸式货车、发动机排量等问题进行了专题研讨，进一步修订技术指标；对微型载客汽车，经与行业协会多轮探讨，完善、明确有关技术条款适用范围，形成了目前的《通知》。

三、《通知》的主要内容包括哪些方面？

《通知》共五个部分和一个附件。

第一部分，提高轻型货车、微型载客汽车安全技术要求。明确《通知》发布实施后，新申报产品及已列入《公告》的在产产品，除需符合国家有关政策和强制性标准要求外，还需满足通知

附件技术规范关于车辆结构、参数配置方面要求。

第二部分,落实生产企业产品质量、生产一致性主体责任。要求生产企业合法守信进行生产经营,切实担负起产品安全质量、生产一致性主体责任。生产企业要加强对车辆产品出厂前检验,确保批产产品符合国家强制性标准和有关规定要求,与《公告》型式批准车型规格参数一致。严格落实合格证管理制度,严禁上传未生产下线机动车整车合格证电子信息,严禁为同一机动车配发不同《公告》型号的机动车整车出厂合格证,严禁对检验不合格、不符合生产一致性要求的车辆出具整车出厂合格证明。

第三部分,严把车辆产品检验机构产品检测关。要求检验机构严把产品检测关,严格按照国家标准和有关规定进行检验,严格执行检验样品追溯制度。严格货车产品空载及满载检测,并核验相关配置与总质量的匹配情况,评价车厢强度与车辆申报承载能力是否匹配

等。严格小微型载客汽车静态检验,重点检查车辆座椅布置及车厢后部空间。确保检验产品符合国家标准和有关规定,完善检验过程和相关记录,规范产品检验行为,承担相关责任。

第四部分,强化车辆产品生产一致性监管。要求各级工业和信息化主管部门要加强对车辆生产企业的生产一致性监管,以问题为导向,以重点检查与“双随机”相结合的方式,开展生产一致性监督检查;完善工业和信息化、公安交通管理部门的信息交换,加强协作配合,建立联动机制。对在车辆登记、执法检查、事故调查处理环节发现的“大吨小标”等违规嫌疑车辆,实行联动预警、联合处置。对存在严重违规情形的,从严从重处理,依法依规暂停或者撤销不符合要求的产品《公告》、不予办理注册登记,构成犯罪的,依法追究相关人员刑事责任。

第五部分,严格轻型货车小微型载客汽车登记管理。要求各地公安交通管理部门严格执法,规范查验程序,对不

符合国家标准，或与《公告》、合格证不一致的，不予办理注册登记，严禁为“大吨小标”等违规车辆登记，对发现涉嫌违规的，固定违规证据，通过信息系统上报；严格落实违规检验登记责任追究制度，对发现检验机构出具虚假报告、民警或工作人员为“大吨小标”违规车辆登记上牌的，依法依规从严从重处理。同时，对在用轻型货车、小微型载客汽车不符合本通知《技术规范》要求的，鼓励生产企业整改、变更；涉及非法改装的，应当恢复原状。

附件，《轻型货车、小微型载客汽车安全技术规范》。规定了相关车型技术要求、名词术语解释等。

#### 四、如何推动《通知》落实？

下一步，围绕《通知》落实，重点从以下四方面开展工作。一是宣贯部

署。面向汽车行业组织、检验检测机构、汽车生产企业，详细解读和宣贯《通知》和《技术规范》内容。部署各地工业和信息化、公安交通管理部门按照《通知》要求开展相关监管工作。二是开展整改。组织技术服务机构和相关汽车生产企业参照《通知》要求开展产品梳理和整改，严格落实《通知》有关要求。三是修订标准。根据《通知》要求，进一步细化规范《公告》准入要求，根据实际情况，逐步将《技术规范》要求转化为国家标准。四是形成机制。工业和信息化、公安交通管理部门在生产和登记环节形成联动机制，对发现的违规企业和违规问题开展联合处置、联合执法，并公开曝光，严肃责任追究。

来源：工业和信息化部装备工业一司

## 动向 | 节能与新能源汽车产业发展部际联席会议

### 研究明确 2022 年新能源汽车车购税优惠延续

## 等支持政策，提升公共领域车辆电动化水平

2022 年 1 月 18 日，节能与新能源汽车产业发展部际联席会议召集人、工业和信息化部党组书记、部长肖亚庆主持召开部际联席会议 2022 年度工作会议，总结 2021 年工作情况，分析研究当前形势，部署新能源汽车产业发展 2022 年重点工作。部际联席会议副召集人、工业和信息化部副部长辛国斌，科技部副部长相里斌，国资委副主任谭作钧，国家市场监督管理总局总工程师韩毅、国管局副局长赵峰涛出席会议。发展改革委、公安部、财政部等 20 个成员单位有关工作负责同志参加会议。

会议认为，党中央、国务院高度重视新能源汽车产业发展。习近平总书记多次强调，发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。去年 7 月中央政治局会议明确要求，要挖掘国内市场潜力，支持新能源汽车加快发展。部际联席会议各成员单位认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，群策群

力、密切配合，采取有效措施，推动新能源汽车产业发展取得积极成效。要坚持电动化、网联化、智能化发展方向，深入实施《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》，加大工作力度，强化统筹协调，完善支持政策，扎扎实实推动新能源汽车产业再上新台阶。

会议指出，当前，新能源汽车呈现市场规模、发展质量“双提升”的良好局面，2021 年共销售新能源汽车 352.1 万辆，同比增长 1.6 倍，推动汽车产销结束连续 3 年下降趋势，连续 7 年位居全球第一，中国品牌国内销售占比达到 76%。创新能力明显提升，车载激光雷达、人工智能芯片算力达到国际先进水平。配套环境持续优化，充换电基础设施建设力度进一步加大，建成充电桩 93.6 万个、充电站 1.4 万座、换电站 725 座，同比分别提升 193%、90%、356%，设立动力电池回收服务网点超过 1 万个，培育梯次和再生利用骨干企业 45

家。

会议强调，2022 年是我国新能源汽车乘势而上、加快发展的关键一年，要为扩大消费、稳定工业经济做出新贡献。要落实碳达峰碳中和目标，编制汽车产业绿色发展路线图，尽早研究明确新能源汽车车购税优惠延续等支持政策，完善积分管理要求，稳定市场预期。要统筹补短板锻长板，加快动力电池、操作系统、汽车芯片等关键技术创新和产业化突破，进一步增强产业链稳定性和竞争力。要用好国内国际两个市场，加快充换电基础设施建设，破解老旧小

区、高速公路“充电难”问题，提升公共领域车辆电动化水平，协同推进技术、产品、服务、标准“走出去”。要坚持开源和节流并重，提升关键资源保障能力，健全动力电池回收利用体系，提升回收比例和利用效率。要进一步强化安全监管，完善功能安全、数据安全、网络安全相关标准，压实生产企业主体责任，加快构建系统、科学、规范的安全监管体系，提升新能源汽车本质安全水平，提升扩大消费者的获得感，为产业健康可持续发展打下坚实基础。

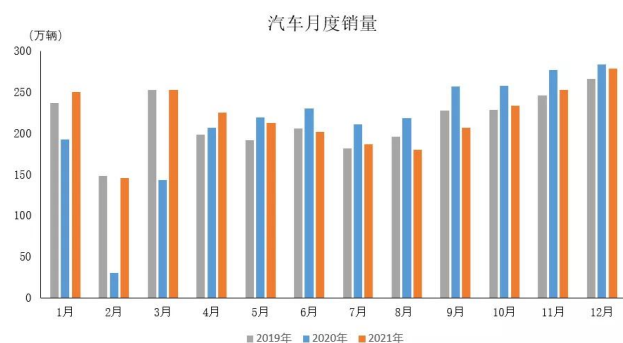
来源：工业和信息化部装备工业一司

## 行业资讯

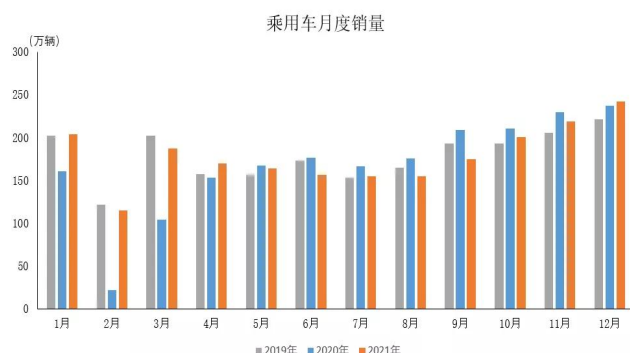
# 产业运行 | 2021 年 12 月汽车工业产销情况简述

据中国汽车工业协会统计分析，2021 年 12 月，汽车产销环比呈较快增长，产量同比结束下降，呈小幅增长，

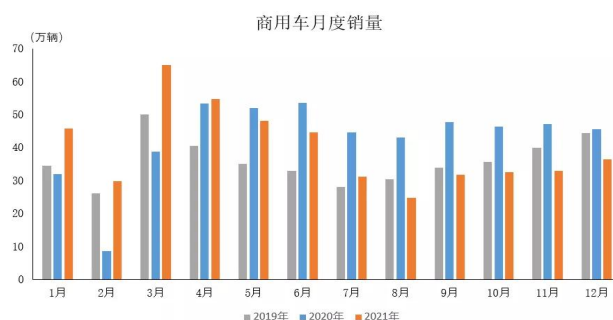
销量略有下降，且降幅明显低于上月；新能源汽车月度产销首超 50 万辆，继续保持高速增长。



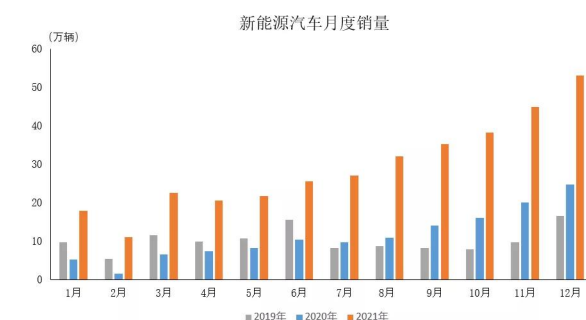
2021 年 12 月，汽车产销分别达到 290.7 万辆和 278.6 万辆，环比增长 12.5% 和 10.5%，产量同比增长 2.4%，销量下降 1.6%。2021 年，汽车产销 2608.2 万辆和 2627.5 万辆，同比增长 3.4% 和 3.8%，结束了自 2018 年以来连续三年下降趋势。



2021 年 12 月，乘用车产销 252.7 万辆和 242.2 万辆，环比增长 13.2% 和 10.5%，同比增长 8.4% 和 2.0%。2021 年，乘用车产销 2140.8 万辆和 2148.2 万辆，同比增长 7.1% 和 6.5%，结束了自 2018 年以来连续三年下降趋势。



2021 年 12 月，商用车产销 38 万辆和 36.4 万辆，环比增长 7.7% 和 10.5%，同比下降 25.3% 和 20.1%。2021 年，商用车产销 467.4 万辆和 479.3 万辆，同比下降 10.7% 和 6.6%，结束了上年快速增长趋势。

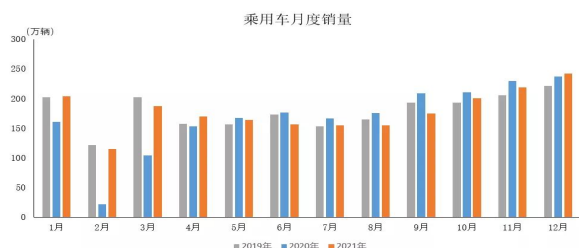


2021 年 12 月，新能源汽车市场表现依然出色，产销量双双超过 50 万辆，再创新高，分别达到 51.8 万辆和 53.1 万辆，环比增长 6.7% 和 11.2%，同比增长 1.2 倍和 1.1 倍。2021 年，新能源汽车产销分别达到 354.5 万辆和 352.1 万辆，同比增长均为 1.6 倍。

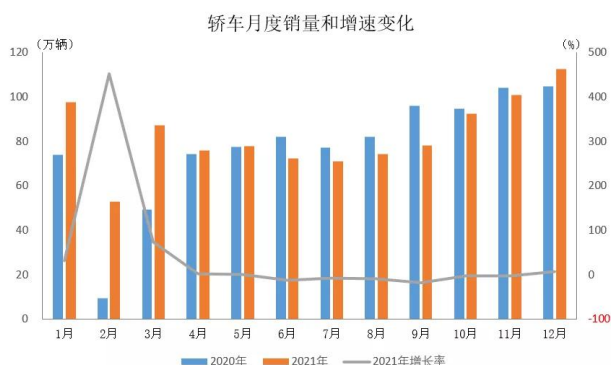
来源：中国汽车工业协会

## 数据简报 | 2021 年 12 月乘用车产销情况简析

据中国汽车工业协会统计分析，2021 年 12 月，乘用车市场表现总体好于上月，销量环比呈较快增长，同比结束下降、呈小幅增长。

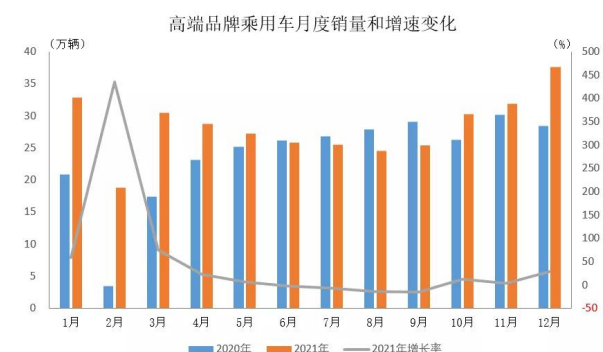


2021 年 12 月，乘用车产销 252.7 万辆和 242.2 万辆，环比增长 13.2% 和 10.5%，同比增长 8.4% 和 2.0%。2021 年，乘用车产销 2140.8 万辆和 2148.2 万辆，同比增长 7.1% 和 6.5%，结束了自 2018 年以来连续三年下降趋势。



2021 年 12 月，在乘用车主要品种中，与上月相比，四大类乘用车品种产销均呈增长，其中基本型乘用车(轿车)

和运动型多用途乘用车 (SUV) 增速更为明显；与上年同期相比，基本型乘用车(轿车)和运动型多用途乘用车(SUV)产销均呈一定增长，多功能乘用车 (MPV) 和交叉型乘用车产量有所增长，销量呈较快下降。2021 年，在乘用车主要品种中，与上年同期相比，四大类乘用车品种产销保持小幅增长，除轿车外，增速均比 1-11 月继续回落。



2021 年 12 月，高端品牌乘用车销量完成 37.6 万辆，同比增长 28.8%。

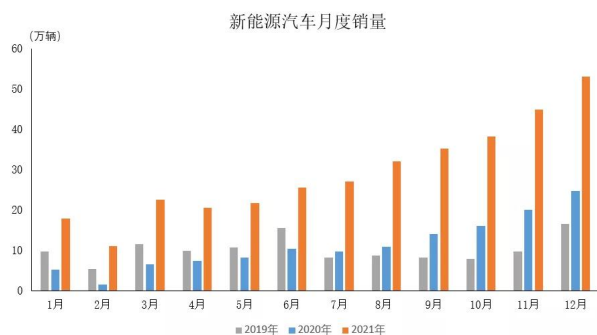
2021 年，高端品牌乘用车销售 347.2 万辆，同比增长 20.7%，高于乘用车增速 14.2 个百分点，占乘用车销售总量的 16.2%，占比高于上年 1.9 个百分点。

来源：中国汽车工业协会

# 数据简报 | 2021 年 12 月

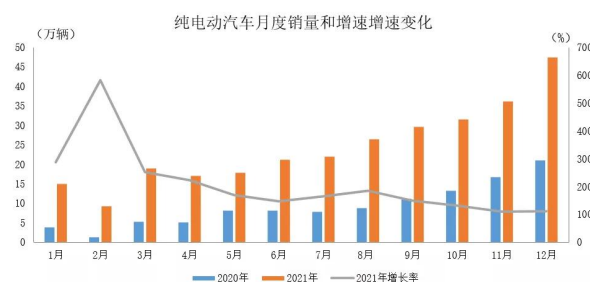
## 新能源汽车产销情况简析

据中国汽车工业协会统计分析，2021 年新能源汽车成为汽车行业最大亮点，连续 7 年销量全球第一。其市场发展已经从政策驱动转向市场拉动新发展阶段，呈现出市场规模、发展质量双提升的良好发展局面，为“十四五”汽车产业高质量发展打下了坚实的基础。2021 年 12 月新能源汽车市场渗透率达到 19.1%，继续高于上月，其中新能源乘用车市场渗透率达到 20.6%。



2021 年 12 月，新能源汽车产销分别完成 51.8 万辆和 53.1 万辆，再创历史新高，同比分别增长 1.2 倍和 1.1 倍。2021 年，新能源汽车产销分别完

成 354.5 万辆和 352.1 万辆，同比均增长 1.6 倍，市场占有率达到 13.4%，高于上年 8 个百分点。

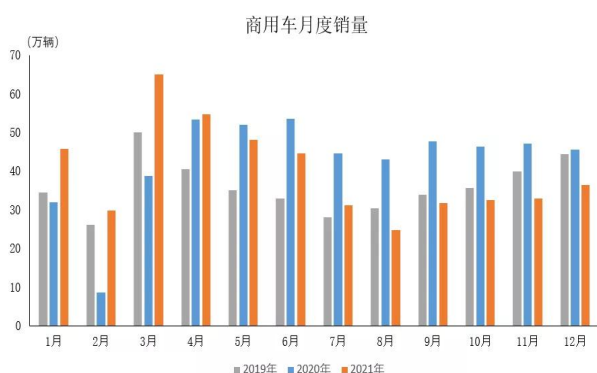


2021 年 12 月，从细分车型来看，纯电动汽车的单月产销也刷新了历史记录。纯电动汽车产销同比均增长 1.1 倍；插电式混合动力汽车产销同比分别增长 1.6 倍和 1.2 倍；燃料电池汽车产销同比分别增长 1.4 倍和 1.1 倍。2021 年，从细分车型来看，与上年同期相比，纯电动和插电式混合动力汽车产销均呈高速增长势头。

来源：中国汽车工业协会

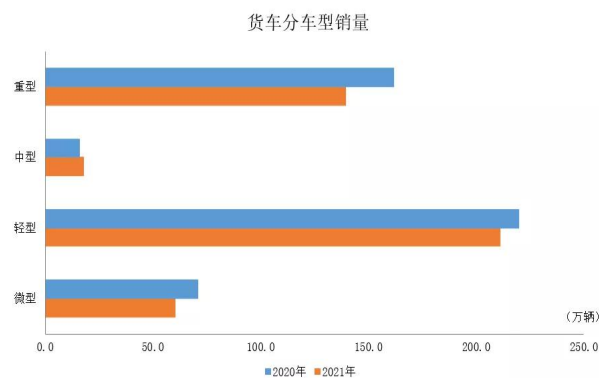
## 数据简报 | 2021 年 12 月商用车产销情况简析

据中国汽车工业协会统计分析，2021 年商用车市场的波动主要是由于重型柴油车国六排放法规切换所导致的需求波动，国五产品在购置成本和使用成本方面都低于国六产品，因此市场更青睐于国五产品。此外，蓝牌轻卡政策预期带来的消费观望、房地产开发行业较冷等因素也加剧了商用车市场下行的压力。从长期发展来看，近几年支撑商用车增长的政策红利效用已逐步减弱，未来商用车市场将进入调整期。



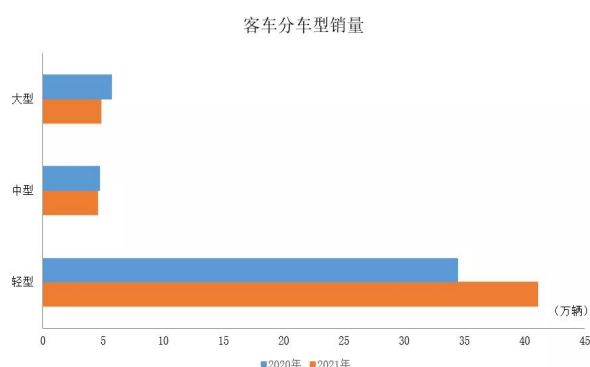
2021 年 12 月，商用车产销 38 万辆和 36.4 万辆，环比增长 7.7% 和 10.5%，同比下降 25.3% 和 20.1%。在商用车主要品种中，与上月相比，货车和

客车产销均呈增长，客车增速更为明显；与上年同期相比，货车和客车产销依然呈较快下降。2021 年，商用车产销 467.4 万辆和 479.3 万辆，同比下降 10.7% 和 6.6%，结束了上年快速增长趋势。在商用车主要品种中，与上年同期相比，客车产销呈较快增长，货车产销均呈下降。



2021 年 12 月，在货车细分品种中，与上月相比，重型货车产销呈较快增长，轻型货车产量略增，销量明显增长，中型货车产量有所下降，销量呈较快增长，微型货车产销均呈下降；与上年同期相比，四大类货车品种产销均呈下降，重型货车降幅更为明显。2021 年，

在货车主要品种中，与上年相比，中型货车产量有所下降，销量呈较快增长，其他三大类货车品种产销均呈下降，重型和微型货车降幅更明显。



2021 年 12 月，在客车细分品种中，与上月相比，三大类客车品种产销均呈增长，大型和中型客车增速更为明显；与上年同期相比，三大类客车品种产销均呈下降。2021 年，在客车主要品种中，与上年相比，大型客车产销呈较快下降，中型客车降幅略低，轻型客车呈快速增长。

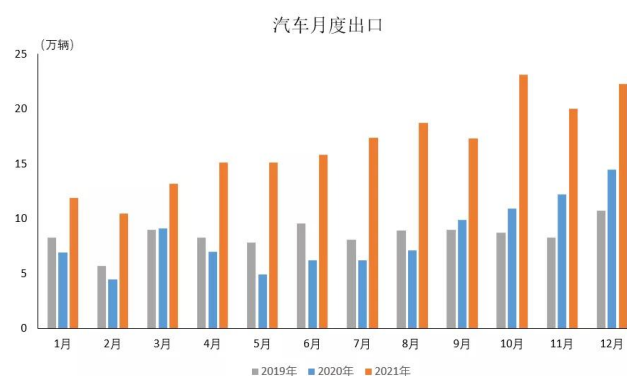
来源：中国汽车工业协会

## 数据简报 | 2021 年 12 月汽车生产企业

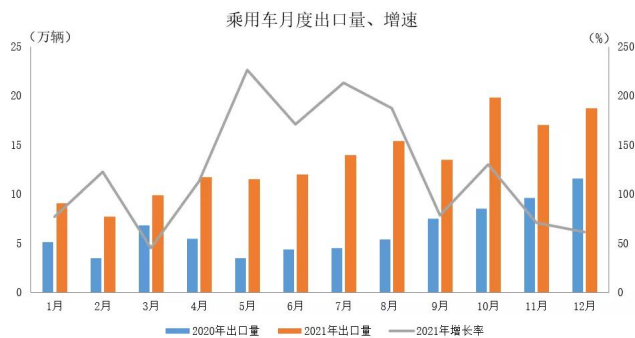
### 出口情况简析

据中国汽车工业协会统计分析，2021 年，中国汽车出口首次超过 200 万辆，实现了多年来一直徘徊在 100 万辆左右的突破。值得关注的是，新能源汽车出口表现突出。

2021 年 12 月，汽车企业出口 22.3 万辆，环比增长 11.4%，同比增长 54.0%。2021 年，汽车出口 201.5 万辆，

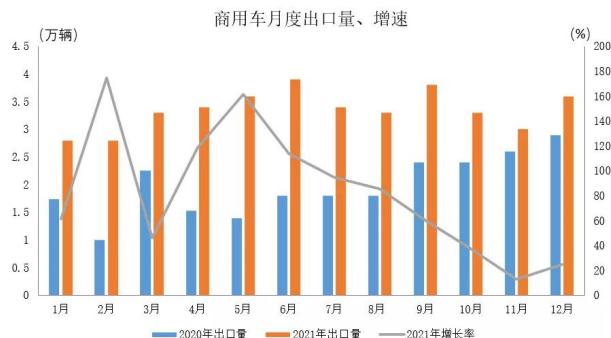


比重为 7.7%，比上年提升 3.7 个百分点。其中新能源汽车出口 31 万辆，同比增长 3 倍。



2021 年 12 月，乘用车出口 18.7 万辆，环比增长 9.8%，同比增长 61.2%。

2021 年，乘用车出口 161.4 万辆，同比增长 1.1 倍。



2021 年 12 月，商用车出口 3.6 万辆，环比增长 21.1%，同比增长 25.0%。

2021 年，商用车出口 40.2 万辆，同比增长 70.7%。

来源：中国汽车工业协会

## 权威发布 | 公安部：2021 年全国机动车保有量达 3.95 亿 新能源汽车同比增 59.25%

据公安部统计，2021 年全国机动车保有量达 3.95 亿辆，其中汽车 3.02 亿辆；机动车驾驶人达 4.81 亿人，其中汽车驾驶人 4.44 亿人。2021 年全国新注册登记机动车 3674 万辆，新领证驾驶人 2750 万人。

新注册登记机动车 3674 万辆，同比增加 346 万辆。截至 2021 年底，全

国机动车保有量达 3.95 亿辆，扣除报废注销量比 2020 年增加 2350 万辆，增长 6.32%。2021 年全国新注册登记机动车 3674 万辆，比 2020 年增加 346 万辆，增长 10.38%；比 2019 年增加 460 万，增长 14.31%。

汽车保有量突破 3 亿辆，摩托车大幅增长。截至 2021 年底，全国汽车保

有量达 3.02 亿辆。2021 年全国新注册登记汽车 2622 万辆，比 2020 年增加 198 万辆，增长 8.16%。其中载货汽车新注册登记 404 万辆，比 2020 年减少 12 万辆，下降 2.88%，呈下降趋势。摩托车新注册登记 1005 万辆，比 2020 年增加 179 万辆，增长 21.67%，近三年保持快速增长。

全国 79 个城市汽车保有量超过 100 万辆。全国有 79 个城市的汽车保有量超过百万辆，同比增加 9 个城市，35 个城市超 200 万辆，20 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、西安超过 400 万辆，武汉、深圳、东莞、天津、杭州、青岛、广州、宁波、佛山、石家庄、临沂、济南、长沙等 13 个城市超过 300 万辆。

新能源汽车保有量达 784 万辆。截至 2021 年底，全国新能源汽车保有量达 784 万辆，占汽车总量的 2.60%，扣除报废注销量比 2020 年增加 292 万辆，

增长 59.25%。其中，纯电动汽车保有量 640 万辆，占新能源汽车总量的 81.63%。2021 年全国新注册登记新能源汽车 295 万辆，占新注册登记汽车总量的 11.25%，与上年相比增加 178 万辆，增长 151.61%。近五年，新注册登记新能源汽车数量从 2017 年的 65 万辆到 2021 年的 295 万辆，呈高速增长态势。

汽车转移登记数量持续增长。2021 年，全国公安交管部门共办理机动车转移登记业务 3048 万笔。其中，汽车转移登记业务 2923 万笔，占 95.90%。近五年二手汽车转移登记与新车注册登记数量的比例由 0.67 上升至 1.11，反超新车注册登记量，在取消二手车“限迁”及二手车异地交易登记等政策积极助推下，二手车交易市场日益活跃。

机动车驾驶人数量达 4.81 亿人。2021 年，全国机动车驾驶人数量达 4.81 亿人，其中汽车驾驶人达 4.44 亿人，占驾驶人总数的 92.24%。2021 年

全国新领证驾驶人（驾龄不满 1 年）数量达 2750 万人，占全国机动车驾驶人总数的 5.72%，比 2020 年增加 519 万人，增长 23.25%。从驾驶人性别看，男性驾驶人达 3.19 亿人，占 66.32%；女性驾驶人 1.62 亿人，占 33.68%。从驾驶人年龄看，26 至 50 岁的驾驶人 3.40 亿人，占 70.71%；51 至 60 岁的驾驶人 6966 万人，占 14.48%。

网上办理车辆和驾驶证业务 9150 万次。2021 年，为做好常态化疫情防

控工作，各地公安交管部门大力推行补换领牌证等 31 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 9150 万次，与 2020 年增加 2381 万次，增长 35.17%。其中，发放免检标志 3385 万个，占 36.99%；补换领驾驶证、行驶证等 2384 万个，占 26.05%；网上发放临时号牌 1705 万副，占 18.64%；开展线上满分审验教育 1676 万人次，占 18.32%。

来源：公安部交通管理局

## 2022 新能源汽车补贴最高退坡 30% !

### 新能源货车/客车怎么退？

五部委正式发文：自 2022 年 1 月 1 日起，新能源汽车补贴标准在 2021 年基础上退坡 30%。

2021 年 12 月 31 日，财政部、工业和信息化部、科技部、发改委发布《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补

贴政策的通知》（下称“《通知》”）。

《通知》显示，为进一步支持新能源汽车产业高质量发展，做好新能源汽车推广应用工作，就 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策有关事项明确了以下两点：

一、保持技术指标体系稳定,坚持平缓补贴退坡力度

自 2022 年 1 月 1 日起,新能源汽车补贴标准在 2021 年基础上退坡 30%;城市公交、道路客运、出租(含网约车)、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆,补贴标准在 2021 年基础上退坡 20%。

二、明确政策终止日期,做好政策收尾工作

此次颁布的补贴政策于 2022 年 12 月 31 日终止,2022 年 12 月 31 日之后上牌的车辆不再给予补贴。同时,继续加大审核力度,做好以前年度推广车辆的清算收尾工作。

附:新能源客车及新能源货车补贴方案

1、新能源客车

表2 新能源客车补贴方案(非公共领域)

| 车辆类型            | 中央财政补贴标准(元/kWh) | 中央财政补贴调整系数           |              |         | 中央财政单车补贴上限(万元) |         |       |
|-----------------|-----------------|----------------------|--------------|---------|----------------|---------|-------|
|                 |                 |                      |              |         | 6<L≤8m         | 8<L≤10m | L>10m |
| 非快充类纯电动客车       | 280             | 单位载质量能量消耗量(Wh/km·kg) |              |         | 1.4            | 3.08    | 5.04  |
|                 |                 | 0.18(含)-0.17         | 0.17(含)-0.15 | 0.15及以下 |                |         |       |
|                 |                 | 0.8                  | 0.9          | 1       |                |         |       |
| 快充类纯电动客车        | 504             | 快充倍率                 |              |         | 1.12           | 2.24    | 3.64  |
|                 |                 | 3C-5C(含)             | 5C-15C(含)    | 15C以上   |                |         |       |
|                 |                 | 0.8                  | 0.9          | 1       |                |         |       |
| 插电式混合动力(含增程式)客车 | 336             | 节油率水平                |              |         | 0.56           | 1.12    | 2.13  |
|                 |                 | 60%-65%(含)           | 65%-70%(含)   | 70%以上   |                |         |       |
|                 |                 | 0.8                  | 0.9          | 1       |                |         |       |

单车补贴金额=Min{车辆带电量×单位电量补贴标准;单车补贴上限}×调整系数(包括:单位载质量能量消耗量系数、快充倍率系数、节油率系数)

表5 新能源客车补贴方案(公共领域)

| 车辆类型            | 中央财政补贴标准(元/kWh) | 中央财政补贴调整系数           |              |         | 中央财政单车补贴上限(万元) |         |       |
|-----------------|-----------------|----------------------|--------------|---------|----------------|---------|-------|
|                 |                 |                      |              |         | 6<L≤8m         | 8<L≤10m | L>10m |
| 非快充类纯电动客车       | 360             | 单位载质量能量消耗量(Wh/km·kg) |              |         | 1.8            | 3.96    | 6.48  |
|                 |                 | 0.18(含)-0.17         | 0.17(含)-0.15 | 0.15及以下 |                |         |       |
|                 |                 | 0.8                  | 0.9          | 1       |                |         |       |
| 快充类纯电动客车        | 648             | 快充倍率                 |              |         | 1.44           | 2.88    | 4.68  |
|                 |                 | 3C-5C(含)             | 5C-15C(含)    | 15C以上   |                |         |       |
|                 |                 | 0.8                  | 0.9          | 1       |                |         |       |
| 插电式混合动力(含增程式)客车 | 432             | 节油率水平                |              |         | 0.72           | 1.44    | 2.74  |
|                 |                 | 60%-65%(含)           | 65%-70%(含)   | 70%以上   |                |         |       |
|                 |                 | 0.8                  | 0.9          | 1       |                |         |       |

单车补贴金额=Min{车辆带电量×单位电量补贴标准;单车补贴上限}×调整系数(包括:单位载质量能量消耗量系数、快充倍率系数、节油率系数)

2、新能源货车补贴方案

表3 新能源货车补贴方案(非公共领域)

| 车辆类型            | 中央财政补贴标准(元/kWh) | 中央财政单车补贴上限(万元) |      |      |
|-----------------|-----------------|----------------|------|------|
|                 |                 | N1类            | N2类  | N3类  |
| 纯电动货车           | 176             | 1.01           | 1.96 | 2.8  |
| 插电式混合动力(含增程式)货车 | 252             | —              | 1.12 | 1.76 |

表6 新能源货车补贴方案(公共领域)

| 车辆类型            | 中央财政补贴标准(元/kWh) | 中央财政单车补贴上限(万元) |      |      |
|-----------------|-----------------|----------------|------|------|
|                 |                 | N1类            | N2类  | N3类  |
| 纯电动货车           | 252             | 1.44           | 3.96 | 3.96 |
| 插电式混合动力(含增程式)货车 | 360             | —              | 1.44 | 2.52 |

来源: 方得网

2021 自动驾驶产业发展呈现典型特征

当前,全球范围内智能网联汽车产业发展保持良好势头,不同等级的自动

驾驶技术正在呈现不同的落地特征,L2 规模化落地, L3 级别自动驾驶仍需等

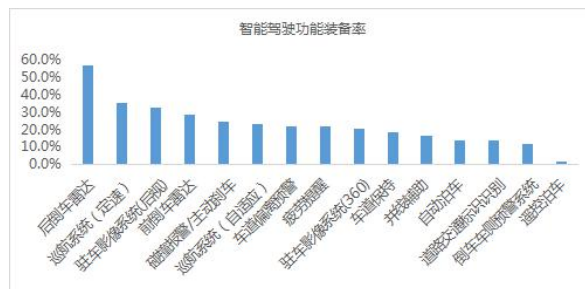
待政策落地，乘用车 L4 级别自动驾驶主要在自动驾驶出租车场景落地。

1、L2 级自动驾驶渗透率持续增长，智能驾驶功能普及率不断提升

当前，我国智能网联汽车产业发展保持良好势头。据工信部数据，截至第三季度，我国 L2 级乘用车新车市场渗透率已经达到 20%，较 2020 年 15% 的水平实现增长。



从具体智能驾驶功能的装备率来看，定速巡航、前后倒车雷达等基础ADAS 功能及传感器硬件的装备已经超出 20% 的装备率。自适应巡航、车道保持、自动泊车等横纵向辅助控制功能的装备率达到或接近 20% 的装备水平，市场空间仍较大。



L2 级别自动驾驶渗透率不断走高，市场竞争日益激烈，新势力企业及长城汽车等部分传统车企已经启动功能升级，目前以导航辅助驾驶功能落地为主，已有部分企业实现该功能量产，预计 2022 年将有更多企业推进该功能落地。

2、跨国品牌 L3 级自动驾驶真正走向量产，国内企业仍在等待政策落地

今年，本田、奔驰两家跨国汽车制造商宣布 L3 级别自动驾驶系统量产，真正落地 L3 自动驾驶技术。这背后是德国及日本两国准入法规的开放，这两个国家集中了世界主要汽车制造商，预计将有更多德系及日系企业跟进 L3 量产。

L3 自动驾驶技术由于涉及人机接管，多数国家法规未放开，且在驾驶安全上存在风险，主要企业对其量产态度

不一，已经有企业选择放弃，但多数企业仍选择量产，尤其是国内企业。不过由于国内准入法规未放开，预计国内短期内难以实现 L3 车型批量上市。

3、L4 级自动驾驶主要在 Robotaxi 场景落地，进入商业化运营发展新阶段

11 月 25 日，北京正式开放国内首个以政策许可形式明确的 Robotaxi 商业化试点，这意味 Robotaxi 运营企业可通过市场化定价机制向乘客开启收

费服务，Robotaxi 从测试示范迈向商业化。目前，国内已经有科技企业、主机厂等多类型企业参与自动驾驶出租车市场，科技企业、出行企业的 Robotaxi 业务布局基本已步入运营阶段，主机厂的步伐相对较慢，处于研发及路测阶段。从主要企业规划看，Robotaxi 业务的规模化落地基本不会早于 2024 年。

来源：中国汽车工业信息网

## 数据解析 2021 客车格局：宇通份额扩大

### 三龙直追中通 吉利强势入榜

2021 年客车前十座次重排！2022 年谁能再进一步？

中国客车统计信息网最新数据显示，2021 年 6 米以上客车行业累计销量 9.7 万辆，同比下降 7.8%，成为 2006 年之后、15 年来客车行业最低。（注：考虑到目标市场、准驾区别，方得网聚焦客车市场均为车长 6 米以上车型）

客车行业销量前十排位如何调整？预示着 2022 年客车行业格局什么变化？

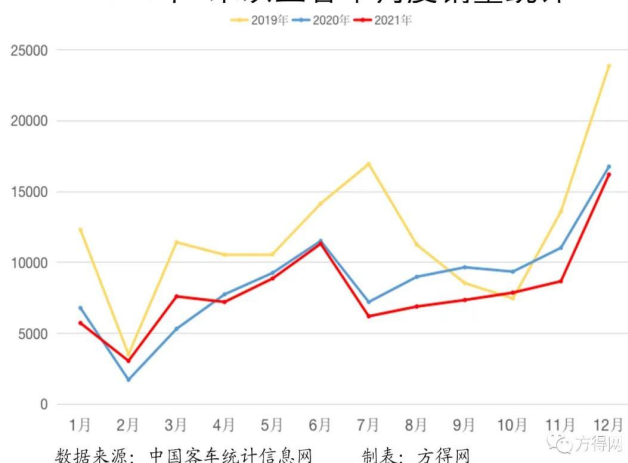
请看方得网分析报道。

中国客车统计信息网重点关注 34 家客车企业数据显示，2021 年 12 月，客车行业延续“翘尾”，冲上了全年月度销量最高——1.62 万辆，环比大增

86.7%，但同比减少 3.4%，未能逆转全年局势。

从 2021 年 12 月销量来看，头部企业表现出行业中流砥柱作用。

2021年6米以上客车月度销量统计



### 宇通/海格翻倍

### 12 月冲刺 1.62 万辆

本月，行业前十呈现环比大幅度增长，宇通客车、苏州金龙海格客车环比翻倍，开沃汽车单月销售 364 辆、环比暴增 9 倍以上；行业前十合计销量同比增长 0.04%，好于整体行业形势（-3.36%）。

本月前五名：宇通客车、中通客车、金旅客车、苏州金龙海格客车和金龙客车，还实现同比增长。

2021年12月6米以上客车销量统计

| 排名   | 客车品牌 | 12月销量 | 环比      | 同比      | 市场份额   |
|------|------|-------|---------|---------|--------|
| 1    | 宇通客车 | 5973  | 135.62% | 2.49%   | 36.86% |
| 2    | 中通客车 | 1847  | 73.26%  | 62.30%  | 11.40% |
| 3    | 金旅客车 | 1392  | 81.96%  | 55.70%  | 8.59%  |
| 4    | 海格客车 | 1293  | 111.62% | 17.76%  | 7.98%  |
| 5    | 金龙客车 | 978   | 68.04%  | 16.85%  | 6.04%  |
| 6    | 中车电动 | 846   | 58.43%  | -44.85% | 5.22%  |
| 7    | 比亚迪  | 783   | 33.85%  | -22.01% | 4.83%  |
| 8    | 安凯客车 | 465   | 52.46%  | -44.71% | 2.87%  |
| 9    | 亚星客车 | 385   | 86.89%  | -24.21% | 2.38%  |
| 10   | 开沃汽车 | 364   | 970.59% | -42.95% | 2.25%  |
| 小计   |      | 14326 | 98.34%  | 0.04%   | 88.40% |
| 行业合计 |      | 16205 | 86.65%  | -3.36%  |        |

数据来源：中国客车统计信息网

制表：方得网

方得网

其中，宇通单月销量达 5973 辆、环比猛增 135.62%，占市场份额近 37%；中通销量 1847 辆、同比增长 62.3%，行业前十增幅最高；金旅以同比大增 55.7% 的成绩冲进行业第三，海格客车 12 月销量 1293 辆紧随其后，金龙客车 978 辆的销量数据，也实现了“双增长”。

### 年度销量探底

### 前五还是“两通三龙”配方

2021 年，中国客车统计信息网重点关注 34 家客车企业，共销售 6 米以上客车 9.71 万辆，这也是 2006 年之后、

15 年来，客车行业 6 米以上客车销量首次跌破 10 万辆。

整体来看，客车行业延续了向头部集中的趋势，行业前五名再现“两通三龙”格局，表现明显好于行业整体，而行业仍低于 2019 年水平。

其中，宇通客车年度 6 米以上客车销量超过 3.43 万辆，“领跑者”地位超然、市场份额达 35.37%，有力稳住了行业下滑势头。

2021 年 6 米以上客车累计销量统计

| 排名   | 客车品牌   | 累计销量  | 同比2020年 | 同比2019年 | 市场份额    |
|------|--------|-------|---------|---------|---------|
| 1    | 宇通客车   | 34348 | -2.74%  | -33.37% | 35.37%  |
| 2    | 中通客车   | 10049 | -7.19%  | -33.25% | 10.35%  |
| 3    | 海格客车   | 8318  | 31.82%  | -13.70% | 8.56%   |
| 4    | 金旅客车   | 6819  | 29.59%  | -10.99% | 7.02%   |
| 5    | 金龙客车   | 6649  | -4.77%  | -22.24% | 6.85%   |
| 6    | 比亚迪    | 5772  | -36.75% | -8.63%  | 5.94%   |
| 7    | 中车电动   | 4296  | -23.96% | -44.56% | 4.42%   |
| 8    | 安凯客车   | 3045  | -37.20% | -35.95% | 3.14%   |
| 9    | 福田欧辉   | 2733  | -34.82% | -49.83% | 2.81%   |
| 10   | 亚星客车   | 2202  | -27.01% | -55.65% | 2.27%   |
| 11   | 格力钛新能源 | 2025  | 25.31%  | -25.22% | 2.09%   |
| 12   | 开沃汽车   | 1776  | -16.46% | -42.51% | 1.83%   |
| 13   | 上饶客车   | 1444  | 29.39%  | -24.20% | 1.49%   |
| 14   | 东风旅行车  | 1047  | 48.93%  | -38.27% | 1.08%   |
| 15   | 吉利商用车  | 921   | -       | -       | 0.95%   |
| 小计   |        | 91444 | -5.82%  | -30.24% | 94.16%  |
| 行业合计 |        | 97118 | -7.82%  | -32.43% | 100.00% |

数据来源：中国客车统计信息网

制表：方得网

方得网

另据宇通客车 2021 年度业绩预告显示，2021 年度归属于上市公司股东的净利润，有望将增加 0.5 亿元至 1.5

亿元，同比增长 10% 至 30%。行业大环境承压，宇通客车实现利润增长的企业。



中通客车年销再次超 1 万辆、继续占据行业第二；金龙汽车集团旗下“三龙”市场份额均实现增长，名次提前，其中海格客车、金旅客车是行业前十名“唯二”销量正增长。

## 前十还是前十

## 吉利表现抢眼

2021 年徘徊在谷底的客车行业，市场格局究竟有何变化？

方得网对比往年数据发现，2019-2021 年主要客车品牌全年累计销量排行榜前十，是同样 10 家客车品牌，没有发生变化；不过，对比 2020 年，2021 年销量前十中的 3-7 位次完全不同，而前五名回到“两通三龙”格局，

与新冠肺炎疫情爆发前的 2019 年形势接近。

2019-2021 年 6 米以上客车销量排行榜

| 排名 | 2019 年 |        | 2020 年 |        | 2021 年 |        |
|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|    | 客车品牌   | 市场份额   | 客车品牌   | 市场份额   | 客车品牌   | 市场份额   |
| 1  | 宇通客车   | 35.87% | 宇通客车   | 33.52% | 宇通客车   | 35.37% |
| 2  | 中通客车   | 10.47% | 中通客车   | 10.28% | 中通客车   | 10.35% |
| 3  | 海格客车   | 6.71%  | 比亚迪    | 8.66%  | 海格客车   | 8.56%  |
| 4  | 金龙客车   | 5.95%  | 金龙客车   | 6.63%  | 金旅客车   | 7.02%  |
| 5  | 金旅客车   | 5.33%  | 海格客车   | 5.99%  | 金龙客车   | 6.85%  |
| 6  | 中车电动   | 4.87%  | 中车电动   | 5.36%  | 比亚迪    | 5.94%  |
| 7  | 比亚迪    | 4.40%  | 金旅客车   | 4.99%  | 中车电动   | 4.42%  |
| 8  | 欧辉客车   | 3.79%  | 安凯客车   | 4.60%  | 安凯客车   | 3.14%  |
| 9  | 亚星客车   | 3.45%  | 福田欧辉   | 3.98%  | 福田欧辉   | 2.81%  |
| 10 | 安凯客车   | 3.31%  | 亚星客车   | 2.86%  | 亚星客车   | 2.27%  |
| 11 | 申龙客车   | 2.33%  | 开沃汽车   | 2.02%  | 格力钛新能源 | 2.09%  |
| 12 | 开沃汽车   | 2.15%  | 申沃客车   | 2.01%  | 开沃汽车   | 1.83%  |
| 13 | 银隆新能源  | 1.88%  | 银隆新能源  | 1.53%  | 上饶客车   | 1.49%  |
| 14 | 上饶客车   | 1.33%  | 奇瑞万达   | 1.14%  | 东风旅行车  | 1.08%  |
| 15 | 东风旅行车  | 1.18%  | 上饶客车   | 1.06%  | 吉利商用车  | 0.95%  |
|    | 小计     | 93.02% | 小计     | 94.65% | 小计     | 94.16% |

数据来源：中国客车统计信息网

制表：方得网

2019-2021 年累计销量排行榜 11-15 位，变化较大。吉利商用车 2021 年 9 月新列入中国客车统计信息网数据统计，就一举杀入前 15 位；2021 年 11 月正式由银隆新能源更名的格力钛新能源，前进了两个位次；2019 年 11 位的申龙客车（含上海申龙、广西申龙数据），2021 年排名 20 位；2020 年 12 位申沃客车，2021 年排名 18 位；2020 年 14 位奇瑞万达，2021 年排名 21 位。方得网分析认为，行业越困难，市场资源向优势企业集中的趋势就会越明显。

客车市场规模萎缩叠加疫情影响，加大了技术、资金及市场竞争压力，全面考验客车企业综合实力。因此表现为客车行业头部相对稳定，也给腰部带来变化机遇，而尾部则面对更大生存危机。

## 客车出路多元化 座位/公交

### 传统动力/新能源各有机会

客车行业应如何走出困境？方得网认为，出路不止一条。

2021 年，综合座位客车、公交客车及校车各车型销量排行榜来看，客车市场持续呈现多元化。而且，不仅传统客车企业通过多年积累，实现传统动力与新能源客车并重的组合拳；主打新能源车型的比亚迪、中车电动、开沃汽车等，稳居行业行业前列；为新能源而生的吉利商用车，或将成为客车行业格局重构的有力竞争者。

“两通三龙”、安凯客车、亚星客车等“老资格”客车企业，占据了座位客车市场 96% 份额。其中宇通客车座位客车销量超过 1.75 万辆，占据 44% 市

场份额；海格客车、金旅客车、金龙客车“三龙”座位客车合计超过 1.25 万辆，优势较为明显。

2021年6米以上客车各车型销量排行榜

| 座位客车销量前十 |       |         | 公交客车销量前十 |       |         | 校车销量前八 |      |         |
|----------|-------|---------|----------|-------|---------|--------|------|---------|
| 客车品牌     | 累计销量  | 市场份额    | 客车品牌     | 累计销量  | 市场份额    | 客车品牌   | 累计销量 | 市场份额    |
| 宇通客车     | 17514 | 44.26%  | 宇通客车     | 11034 | 22.51%  | 宇通客车   | 4459 | 66.65%  |
| 海格客车     | 5040  | 12.74%  | 比亚迪      | 5772  | 11.77%  | 中通客车   | 544  | 8.13%   |
| 中通客车     | 4408  | 11.14%  | 中通客车     | 5097  | 10.40%  | 福田欧辉   | 426  | 6.37%   |
| 金旅客车     | 4200  | 10.61%  | 中车电动     | 4116  | 8.40%   | 金旅客车   | 363  | 5.43%   |
| 金龙客车     | 3263  | 8.25%   | 金龙客车     | 3386  | 6.91%   | 东风超龙   | 247  | 3.69%   |
| 安凯客车     | 1429  | 3.61%   | 海格客车     | 3251  | 6.63%   | 上饶客车   | 244  | 3.65%   |
| 亚星客车     | 743   | 1.88%   | 金旅客车     | 2256  | 4.60%   | 安凯客车   | 219  | 3.27%   |
| 福田欧辉     | 631   | 1.59%   | 格力钛新能源   | 1829  | 3.73%   | 保定长安   | 84   | 1.26%   |
| 东风超龙     | 452   | 1.14%   | 福田欧辉     | 1676  | 3.42%   |        |      |         |
| 江铃品马     | 448   | 1.13%   | 开沃汽车     | 1667  | 3.40%   |        |      |         |
| 小计       | 38128 | 96.35%  | 小计       | 40084 | 81.76%  | 小计     | 6586 | 98.45%  |
| 行业合计     | 39573 | 100.00% | 行业合计     | 49027 | 100.00% | 行业合计   | 6690 | 100.00% |

数据来源：中国客车统计信息网

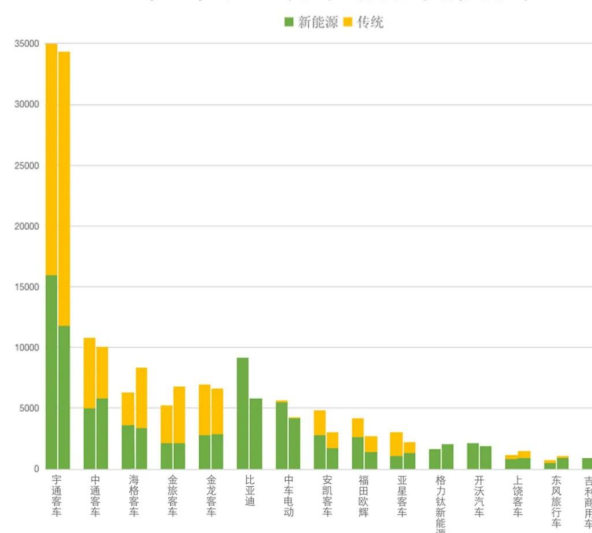
制表：方得网

纯电动车型占比更大的公交领域，“老资格”与“新势力”比亚迪、中车电动、格力钛新能源和开沃汽车等，追赶比较紧。由于公交市场更大、车型竞争更激烈，行业格局相对分散。举例来说，吉利客车公交车型销量 911 辆，如果放在座位客车榜，能够排名第 7，但在公交排行榜，则被挤到了 14 位。

校车市场，3 辆校车就有 1 辆来自宇通客车，“王者”地位无可撼动。2021 年，福田欧辉、金旅客车在校车领域取得了明显进展，位列 3、4 位。另一方面，根据中国客车统计信息网 2021 年客车销量与同期发布的新能源客车销

量统计数据，方得网分析发现，宇通、海格、金旅的传统动力车型贡献度更高；中通、金龙、亚星（注：亚星客车、潍柴（扬州）亚星新能源商用车数据合计）、格力钛新能源、上饶客车（博能上饶、博能新能源数据合计）和东风旅行车等，则受益于新能源车型增量。

2021年6米以上客车动力来源统计



注：左侧柱图为2020年数据，右侧为2021年数据

数据来源：中国客车统计信息网 制表：方得网

方得网

方得网认为，汽车行业全面转型新能源时代的背景下，2021 年又迎来了“双碳目标”加快落地的利好，例如吉利商用车选择 2021 年在新能源客车发力，来势凶猛，就是看好新能源客车大势所趋。客车行业下行趋势，遭遇 2020 年新冠肺炎疫情爆发、2021 年多地多

轮疫情散发，令客车行业继续下探行业低点。

同时，我们也要看到，在领军企业的强大支撑下，行业下滑趋势减缓，又有新血加入，客车行业仍存在机遇。随着疫情防控趋势向好，待到社会经济回归正常，客车市场必将迎来恢复性反弹。

即便客车行业 2022 年面临更加艰难的生存战，处于世界客车先进水平的中国客车，总归是韧性十足。那些具备技术实力、拥有核心竞争力的客车企业，总会笑到最后。

来源：方得网

## 2021 年交通运输行业主要统计指标公布

**公路客运量全年同比下降 26.2%**

**公路货运量同比增长 14.2%**









来源：交通运输部

## 中国新能源单一车型再创销冠

### 全年累计销量 40 万+

今日，上汽通用五菱宣布，截止到  
2021 年 12 月 31 日，宏光 MINIEV 上市

至今整体销量突破 55 万，其中 2021  
全年销量累计 426,452 台，问鼎新能源

年度销冠，宏光 MINIEV12 月还以 55,729 台的销量再创中国新能源单一车型销量纪录，蝉联 16 个月中国新能源销冠，以如虹之势献瑞金虎开年。



（宏光 MINIEV 荣获 2021 年中国新能源单一车型销量 NO.1）

硬核实力，助推中国新能源高质量发展

2021 年，宏光 MINIEV 屡创中国新能源新高度，产品不断拓新升级，推出宏光 MINIEV 马卡龙、夹心款一系列车型，为用户提供多样化时尚出行选择。同时，宏光 MINIEV 更以硬核实力摘得十余项行业权威奖项，包括 2021 纯电动新能源（国产品牌）保值率排行榜第一、国际 CMF 设计大奖的“最佳色彩奖”等。同时，得益于 GSEV 的技术创新，据《中国小型新能源汽车低温续航白皮书》



（宏光 MINIEV 保值率第一）

书》显示，宏光 MINIEV 低温续航里程保持率达 67.5%，高于行业 59.95% 平均值，处于行业领先地位。

可见，宏光 MINIEV 凭借产品高品质优势及 GSEV 全球小型电动车架构研发实力的加持，树立起新能源行业标杆。



（宏光 MINIEV 低温续航里程保持率行业领先）

共创共玩，打造中国新能源出行文化

2021 年，宏光 MINIEV 作为时尚社交新装备，持续与用户共创共玩。用户

潮创率高达 72%，网络潮创帖频频刷屏；为与用户玩在一起，五菱以“装腔调 潮创盛典-大人们的小乐园”等活动，携用户开启中国新能源潮创文化。

78%的宏光 MINIEV 车主是年轻精致爱分享的“五菱少女”，基于独特的用户 IP，五菱在“五菱少女潮妆派对”、“五菱少女全球美拍”活动中，持续引领中国新能源潮妆文化。

同时，宏光 MINIEV 通过跨界《新神榜：哪吒重生》、PANTONE UNIVERSE、《ELLE 世界时装之苑》、完美日记，

及推出文创马卡龙雪糕等动作，充分发挥潮品属性，打造“大人们的大玩具”。

宏光 MINIEV 在与用户同频共振中深受认可，荣膺多家媒体颁发的“消费者关注新能源新车”、“2020-2021 年度最具热度新能源车”、“微博人气车型”等奖项。销量势不可挡，文化拓新向上。随着 2022 年开局，致力于成为“中国新能源普及者”的宏光 MINIEV 将会以更优质的产品和服务丰富用户出行新体验，助力国家实现“碳中和”、“碳达峰”目标。

来源：五菱新能源

## 新能源汽车已从政策驱动转向市场拉动新发展阶段

封面新闻记者 滕晗

1 月 12 日，工业和信息化部召开 2021 年汽车工业发展情况新闻发布会，中国汽车工业协会付炳锋在会上表示，2021 年在汽车行业面对芯片短缺、原材料价格持续高位等不利影响因素

的情况下，全年汽车产销呈现稳中有增的发展态势，特别是新能源汽车成为最大亮点，已经从政策驱动转向市场拉动新发展阶段。

数据显示，2021 年，汽车产销分别完成 2608.2 万辆和 2627.5 万辆，同

比分别增长 3.4%和 3.8%，结束了 2018 年以来连续三年的下降局面。



中国汽车工业协会付炳锋（图片来源：工信部）

从全年汽车销量情况来看，一季度由于同期基数较低，汽车市场同比呈现快速增长，二季度增速有所放缓，三季度受芯片供给不足影响最大，出现较大幅度下降，四季度明显恢复，好于预期，确保了全年稳中有增的良好发展态势。

付炳锋表示，我国汽车产销总量已经连续 13 年位居全球第一，并在“电动化、网联化、智能化”方面取得巨大的进步。我国作为汽车大国的地位进一步巩固，正向汽车强国迈进。

2021 年，乘用车产销分别完成

2140.8 万辆和 2148.2 万辆，同比分别增长 7.1%和 6.5%，增幅高于行业增速 3.7 和 2.7 个百分点。在国内强大的消费市场促进下，我国乘用车市场已经连续七年超过 2000 万辆。

值得注意的是，伴随居民收入水平的逐步提高，我国汽车市场呈现明显的消费升级趋势。2021 年，高端品牌乘用车销售 347.2 万辆，同比增长 20.7%，高于乘用车增速 14.2 个百分点，占乘用车销售总量的 16.2%，占比高于上年 1.9 个百分点。

与此同时，2021 年商用车产销分别完成 467.4 万辆和 479.3 万辆，同比下降 10.7%和 6.6%。从全年商用车走势看，一季度由于同期基数较低，产销呈现大幅增长，二季度开始销量同比下降，下半年下降趋势更加明显。

新能源汽车继续良好发展势头。2021 年，新能源汽车产销分别完成 354.5 万辆和 352.1 万辆，同比均增长 1.6 倍，市场占有率达到 13.4%，高于上年 8 个百分点。

付炳锋表示,从新能源汽车走势情况来看,全年保持了“产销两旺”的发展局面,3 月份开始月销量超过 20 万辆,8 月份超过 30 万辆,11 月份超过 40 万辆,12 月份超过 53 万辆,表现出持续增长势头。

中国品牌乘用车市场份额明显提升。2021 年,中国品牌乘用车销售 954.3 万辆,同比增长 23.1%,占乘用车销售总量的 44.4%,接近历年最好水平,占有率比上年提升 6 个百分点。其中中国品牌新能源乘用车销售 247.6 万辆,同比增长 1.7 倍,占新能源乘用车销售总量的 74.3%。

重点企业集团市场集中度保持平稳。2021 年,汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为 2262.1 万辆,同比增长 1.7%,占汽车销售总量的 86.1%,低于上年同期 1.8 个百分点。

新造车企业在产业转型升级的过程中,也发挥了重要的作用,并在细分市场上有所表现。2021 年,新造车企业共销售汽车 94.7 万辆,同比增长 2.2

倍,市场占有率为 3.6%,比上年提高 2.4 个百分点。

出口方面,按照整车企业出口统计口径,2021 年,汽车出口 201.5 万辆,同比增长 1 倍,占汽车销售总量的比重为 7.7%,比上年提升 3.7 个百分点。我国汽车出口首次超过 200 万辆,实现了多年来一直徘徊在 100 万辆左右的突破。值得关注的是,新能源汽车出口表现突出,新能源汽车出口 31 万辆,同比增长 3 倍。

经济效益方面,据中国汽车工业协会统计,2021 年 1-11 月,汽车工业重点企业(集团)经济运行平稳,累计完成营业收入 3.6 万亿元,同比增长 1.7%;累计完成工业总产值 3.1 万亿元,同比增长 1.1%;累计实现利税总额 4350.3 亿元,同比增长 0.4%。

来源:封面新闻

## 行业统计

## 2021 年山东省 12 月汽车产销情况

## 山东省 2021 年 12 月汽车生产情况

2021年12月汽车生产情况

单位：辆 %

|        | 12月    | 累计      | 环比增长   | 同比增长   | 同比累计增长 |
|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
| 汽车     | 131852 | 1747321 | 2.13   | -44.67 | -25.16 |
| 乘用车    | 29115  | 317854  | 25.13  | -73.00 | -64.66 |
| 轿车     | 7839   | 67602   | 28.76  | 31.31  | 14.15  |
| SUV    | 13136  | 151474  | 26.64  | -45.45 | -12.61 |
| 交叉型乘用车 | 8140   | 98778   | 19.58  | -89.53 | -85.19 |
| 商用车    | 102737 | 1429467 | -2.93  | -21.26 | -0.42  |
| 客车     | 40     | 2618    | -74.68 | -86.71 | -29.76 |
| 货车     | 102697 | 1426849 | -2.82  | -21.11 | -0.34  |

## 山东省 2021 年 12 月汽车销售情况

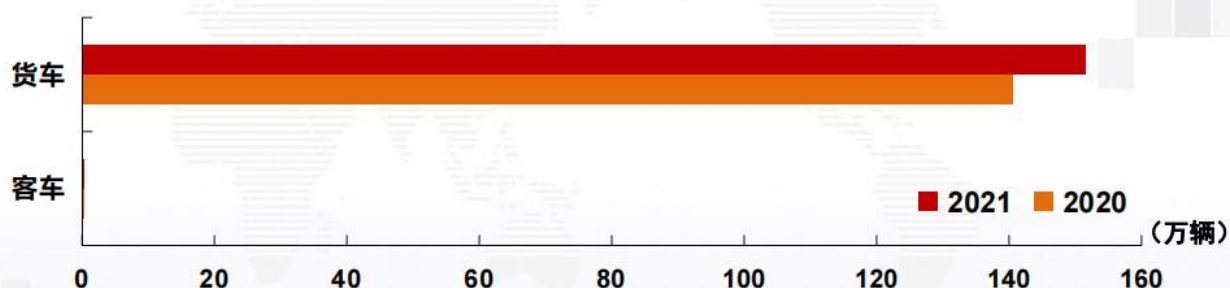
### 2021年12月汽车销售情况

单位：辆 %

|        | 12月    | 累计      | 环比增长  | 同比增长   | 同比累计增长 |
|--------|--------|---------|-------|--------|--------|
| 汽车     | 138200 | 1834790 | 4.12  | -35.94 | -20.54 |
| 乘用车    | 29085  | 317269  | 24.91 | -73.14 | -64.72 |
| 轿车     | 7839   | 67602   | 28.76 | 31.31  | 14.15  |
| SUV    | 13136  | 151474  | 26.64 | -45.45 | -12.61 |
| 交叉型乘用车 | 8110   | 98193   | 18.86 | -89.63 | -85.27 |
| 商用车    | 109115 | 1517521 | -0.31 | 1.53   | 7.64   |
| 客车     | 109    | 2611    | 26.74 | -68.77 | -32.67 |
| 货车     | 109006 | 1514910 | -0.33 | 1.76   | 7.75   |

## 2021 年 1-12 月商用车分车型销量

### 2021年1-12商用车分车型销量



货车分车型销售 单位：万辆

|      | 2021.1-12 | 2020.1-12 | 同比%     |
|------|-----------|-----------|---------|
| 货车总计 | 151.49    | 140.59    | 7.64    |
| 重卡   | 48.71     | 52.01     | -6.34   |
| 中卡   | 6.20      | 6.16      | 0.55    |
| 轻卡   | 62.28     | 79.39     | -21.56  |
| 微卡   | 34.30     | 3.03      | 1032.16 |

客车分车型销售 单位：辆

|      | 2021.1-12 | 2020.1-12 | 同比%    |
|------|-----------|-----------|--------|
| 客车总计 | 2611      | 3878      | 32.67  |
| 大型   | 1819      | 2751      | -33.88 |
| 中型   | 772       | 1127      | -31.50 |
| 小型   | 20        | 0         | -      |

## 2021 年 12 月新能源汽车生产情况

## 2021年12月新能源汽车生产情况

单位：辆 %

|        | 12月   | 累计     | 环比增长  | 同比增长   | 同比累计增长 |
|--------|-------|--------|-------|--------|--------|
| 新能源汽车  | 26089 | 217857 | 44.86 | 417.54 | 611.23 |
| 新能源乘用车 | 23931 | 205054 | 46.31 | 511.42 | 837.39 |
| 新能源商用车 | 2157  | 12404  | 30.41 | 112.09 | 47.44  |
| 新能源专用车 | 1     | 399    |       | -99.09 | 16.33  |

## 2021 年 12 月新能源汽车销售情况

## 2021年12月新能源汽车销售情况

单位：辆 %

|        | 12月   | 累计     | 环比增长  | 同比增长   | 同比累计增长  |
|--------|-------|--------|-------|--------|---------|
| 新能源汽车  | 26667 | 217905 | 48.98 | 442.34 | 615.40  |
| 新能源乘用车 | 24024 | 204730 | 46.69 | 513.80 | 833.69  |
| 新能源商用车 | 2643  | 12491  | 73.54 | 165.63 | 47.46   |
| 新能源专用车 | 0     | 684    | -     | -      | 1021.31 |