

# 山东汽车

2022年第3期（总第20期）

山东省汽车行业协会

2022年3月28日

---

## 协会活动

协会职业技能等级认定工作持续进行

## 会员动态

谭旭光：一季度经济运行要挺得住！

“双碳”目标下，中通氢燃料客车的探索与答案！

突破1200台！福田时代单日产量创新高

## 政策法规

国家发展改革委、国家能源局联合印发《氢能产业发展中长期规划（2021-2035年）》

政策助力汽车产业平稳健康发展——《关于促进工业经济平稳增长的若干政策》解读

工信部发布今年汽车标准化工作要点 含5方面15项内容

## 行业资讯

新能源车涨价潮里，没有赢家

关于换电，看这一篇就够了：运营模式及现状、难点、未来发展……

3月山东轻卡销量大降 疫情+高油价影响有多大 二季度能否逆转？

## 协会活动

### 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顺利开展，2022 年 2 月 27 日在济南市技师学院分别

(汽车维修检验工)的 96 名考生进行了四级理论和技能考试。



来源：山东省汽车行业协会

## 会员动态

### 谭旭光：一季度经济运行要挺得住！

3 月 24 日上午 10:30，谭旭光主持召开各级领导班子一季度经济

运行会议，强调抓住最后一周，再冲一把！抓住 3 月份环比大幅上升势头，全力冲刺一季度。1-2 月份，重卡迎来行业超断崖式下滑，“疫情”与“下行”带来严峻挑战，3 月份集团收入预计环比增长 50%，稳得住是我们国企负责人的担当。



俄乌冲突、下行加大、疫情严峻，正是我们内部业务结构调整的战略机遇期，一是深挖短板增量，二是深挖协同增量，三是深挖战略增量。

深度调整就是要把产品创新抓快、抓实、抓强。消费下降、供给过剩，产品竞争力是第一。重大科研项目公司主要领导要亲自挂帅、亲自督战、抓牢抓死。

各级团队特别是“关键少数”要亲自抓、亲自调度，决不允许当

太平官。关键时刻不要想着自己是个官，不要躲在后面指挥，要带着“手枪”冲锋陷阵！



谭旭光强调，要认真贯彻落实党中央和省委疫情防控最新要求，坚决不允许有喘口气、歇歇脚、乐观放松的行为！

来源：潍柴资讯

## “双碳”目标下，中通氢燃料客车的探索与答案！

2022 年政府工作报告中指出：落实碳达峰行动方案。推动能源革命，确保能源供应，立足资源禀赋，坚持先立后破、通盘谋划，推进能源低碳转型。继续支持新能源汽车消费，鼓励地方开展绿色智能家电下乡和以旧换新，推动消费持续恢复。

毫无疑问，“双碳”再次成为两会热点话题，而实现“双碳目标”的重要路径之一就是氢燃料的推广与应用。在刚刚结束的冬奥会上，中通氢燃料客车大放异彩。在双碳目标奔赴的路上，中通客车给出了自己的探索与答案。

## 满眼“氢”机转化钧

### 天工人巧日争新

——新技术，往往诞生于浓厚科技氛围中

2014 年，中通开启氢燃料客车研发，并先后承担多项国家级燃料电池客车重点研发计划和项目。



2016 年，中通客车第一代氢燃料客车，同时也是国内首台 9 米级燃料电池客车成功下线。随后，中通 12 米氢燃料电池客车也成功问世。自此，中通氢燃料客车正式登上历史舞台。



## 问渠哪得“氢”如许

### 为有源头活水来

——创新不停，奋斗不止

第一代氢燃料客车产品“牛刀小试”，第二代氢燃料客车产品则拉开了市场化运营的大幕。



2018 年，中通第二代氢燃料客车产品——10.5 米氢燃料客车面世，整车操控性、舒适性、智能化、安全性等全面提升。当年，40 台中通 10.5 米氢燃料客车正式交付大同，助力大同“氢都”建设进程迈出坚实的一步。

## 忽如一夜春风来

### 百城千镇焕“氢”颜

——全面进阶，点亮氢能未来

2019-2020 年，在燃料电池动力系统匹配、整车集成、综合热管理、

氢安全及整车控制方面全面进阶的中通第三代氢燃料客车成功面世了。



品质精益求精，市场推广更加“底气十足”。这两年，中通氢燃料客车被市场广泛青睐，在济南、潍坊、佛山、聊城等地大规模投入运营，推广数量和范围创当时市场之最！

### 路漫漫其修远兮 吾将上下而“求索”

——探索创新，荣登世界舞台

2021 年，基于新 N 系城市客车平台的中通第四代氢燃料客车正式走向市场。



中通第四代氢燃料客车，解决了极限环境下的各项运营难题，市场足迹迅速踏遍无锡、金华、济宁、张家口等地。

2022 年，中通氢燃料客车走向世界舞台，跟随“中国式的浪漫”接受了来自世界的检阅。

时间向前，产品更迭

唯一不变的是

推动绿色交通发展的执着

聚焦未来

中通客车将与您携手

奔赴下一个零碳之约

来源：中通客车

# 突破 1200 台！ 福田时代单日产量创新高

3 月 23 日

生产一线冲破疫情阴霾

单日产量创 2022 年新高

完成 1203 台！

旺季生产持续进行中.....



2022 年旺季期间，时代事业部合理规划匹配制造资源，持续加大工艺升级投入，生产一线 JPH 持续提升，全体员工全力投入旺季生产。



为快速响应旺季冲锋，大制造系统多措并举保订单：

一是克服疫情影响，协调开通零部件运输绿色通道，保证零部件供给；

二是实施零部件模块化供应，对发动机、传动、车身、电器、上装等多个系统实行模块化上线生产，大大提高了生产线装配效率；

三是加大工艺技改投入，旺季启动之前，对领航 S1 焊接线、总装线等进行工艺升级，大幅提高生产效率。同时，引入关键特性管理系统，实现信息化技术和智能化设备结合，进一步提升产品质量保障能力；

四是采取“跨岗位、厂区协同作业”生产模式，实现人员柔性化管理，同时实行共享用工模式，解决缺员问题。



攻坚克难，赢战一季度；  
坚定信念，建功新时代！

来源：福田汽车新时代

## 榜上有名！五征集团入选 山东省第一批“好品山东”名单

2月27日，山东省发布第一批223家“好品山东”名单，五征三轮汽车、农业装备、环卫装备、飞碟汽车入选。

22	山东五征集团有限公司	五征三轮汽车、农业装备、环卫装备、飞碟汽车
23	山东玲珑轮胎股份有限公司	玲珑轮胎
24	天润工业技术股份有限公司	天/天湖曲轴、连杆、螺栓、铸件、空气悬架
25	青岛征和工业股份有限公司	征和滚子链
26	金马工业集团股份有限公司	JENMOUR 转向机活塞、扇形轴锻件
27	肯特集团有限公司	肯特商用车车桥
28	山东联诚精密制造股份有限公司	LM 联诚农机箱体、前桥、空调压缩机涡旋、汽车水泵
29	山东锣响汽车制造有限公司	锣响运输专用车、半挂车
30	曲阜天博汽车零部件制造有限公司	天博汽车调温器、传感器
31	山东威普斯橡胶股份有限公司	威普斯输送带、三角带
通用设备		

# 山东省质量强省及品牌战略 推进工作领导小组办公室公告

2022 年第 1 号

## 关于发布第一批“好品山东”品牌的公告

为贯彻落实山东省人民政府关于《共建共享“好品山东”推动高质量发展若干措施的通知》（鲁政字〔2021〕25号）要求，打响“好品山东”品牌，山东省质量强省及品牌战略推进工作领导小组办公室（以下简称质量强省办）根据主体自愿申报和组织推荐，经资格审查、舆情调查、专家评审、征求意见、结果审定等环节，面向制造业、消费品、农产品领域遴选了第一批 223 家“好品山东”品牌。现将“好品山东”品牌组织及主营产品向社会予以公告（见附件）。

据了解，“好品山东”是山东省委、省政府打造的区域公共品牌，是山东产品、工程、服务品牌整体形象的代表。五征集团早在 2016 年就入选了“好品山东”品牌集群，与其它品牌一道在央视一套节目及新闻频道《朝闻天下》栏目开展了山东工业品牌形象集中宣传。此次评选，是由省质量强省办面向制造业、消费品、农产品领域，根据企业自愿申报和组织推荐，经资格审查、舆情调查、专家评审、征求意见、结果审定等环节遴选产生的。



2019 年 3 月，姜卫东董事长做客品牌山东栏目。



2020 年 5 月，飞碟安全效能卡车 W 系列产品下线。

多年来，五征集团坚持以创新为魂、质量为根、服务为本。以品牌建设为引领，加快推动企业智能化、数字化转型，以平台型解决方案引领物流、环卫、农村生产服务行业发展，现已形成汽车、农用车、农业装备、环卫装备和现代农业协调发展的多元化产业格局。企业先后荣获“全国机械工业质量奖”“山东省省长质量奖”“日照

市市长质量奖”等荣誉称号，品牌价值达 59.16 亿元。



2022 年 1 月，20 台 3MX-EV 纯电动三轮车出口欧洲（希腊、意大利）市场。



2021 年 10 月，五征智能大马力拖拉机在全国秋季会展出。



2022 年 1 月 7 日，60 台五征自装卸式垃圾车发往河南市场。



2021 年 10 月，第六届“我是卡车人”大赛第三场在北京举行。



2021 年 5 月，第三届五征超级品牌季线上购车狂欢节举行。

打造百年五征，振兴民族工业。

五征集团致力于成为从土地到餐桌，再从餐桌回归到土地的绿色、科技、服务型企业。目前，形成农用车、汽车、农业装备、环卫装备和现代农业五大产业，涉及三轮车、卡车、拖拉机、收割机、洒水车等多元化产品，用产品满足你的期待，做你最靠谱的伙伴。

五征集团，矢志创新，匠心造器。飞碟汽车推出四大产品系列，为城市物流运输提供解决方案；五征三轮车产品助力农业可持续性发展；五征拖拉机实现全程机械化作业；五征洒水车为缔造清洁城市助

力；五征青贮机全力助推饲料畜牧业发展。

精湛雄厚的技术实力、先进严格的生产工艺、品质卓越的产品质

量、精益求精的匠心精神、专业贴心的快捷服务，持续改变你的工作方式，让你更热爱自己的工作。

来源：五征集团

## 政策法规

# 国家发展改革委、国家能源局联合印发 《氢能产业发展中长期规划（2021-2035 年）》

氢能是一种来源丰富、绿色低碳、应用广泛的二次能源，对构建清洁低碳安全高效的能源体系、实现碳达峰碳中和目标，具有重要意义。《中共中央 国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》要求，统筹推进氢能“制储输用”全链条发展，推动加氢站建设，推进可再生能源制氢等低碳前沿技术攻关，加强氢能生产、储存、应用关键技术研发、示范和规模化应用。《国务院关于

印发 2030 年前碳达峰行动方案的通知》明确，加快氢能技术研发和示范应用，探索在工业、交通运输、建筑等领域规模化应用。“十四五”规划《纲要》提出，在氢能与储能等前沿科技和产业变革领域，组织实施未来产业孵化与加速计划，谋划布局一批未来产业。为促进氢能产业规范有序高质量发展，经国务院同意，国家发展改革委、国家能源局联合印发《氢能产业发展中长期规划（2021-2035 年）》（以下简

称《规划》)。

《规划》明确了氢的能源属性，是未来国家能源体系的组成部分，充分发挥氢能清洁低碳特点，推动交通、工业等用能终端和高耗能、高排放行业绿色低碳转型。同时，明确氢能是战略性新兴产业的重点方向，是构建绿色低碳产业体系、打造产业转型升级的新增长点。

《规划》提出了氢能产业发展基本原则：一是创新引领，自立自强。积极推动技术、产品、应用和商业模式创新，集中突破氢能产业技术瓶颈，增强产业链供应链稳定性和竞争力。二是安全为先，清洁低碳。强化氢能全产业链重大风险的预防和管控；构建清洁化、低碳化、低成本的多元制氢体系，重点发展可再生能源制氢，严格控制化石能源制氢。三是市场主导，政府引导。发挥市场在资源配置中的决定性作用，探索氢能利用的商业化

路径；更好发挥政府作用，引导产业规范发展。四是稳慎应用，示范先行。统筹考虑氢能供应能力、产业基础、市场空间和技术创新水平，积极有序开展氢能技术创新与产业应用示范，避免一些地方盲目布局、一拥而上。

《规划》提出了氢能产业发展各阶段目标：到 2025 年，基本掌握核心技术和制造工艺，燃料电池车辆保有量约 5 万辆，部署建设一批加氢站，可再生能源制氢量达到 10-20 万吨/年，实现二氧化碳减排 100-200 万吨/年。到 2030 年，形成较为完备的氢能产业技术创新体系、清洁能源制氢及供应体系，有力支撑碳达峰目标实现。到 2035 年，形成氢能多元应用生态，可再生能源制氢在终端能源消费中的比例明显提升。《规划》部署了推动氢能产业高质量发展的重要举措：一是系统构建氢能产业创新体系。聚焦

重点领域和关键环节，着力打造产业创新支撑平台，持续提升核心技术能力，推动专业队伍建设。二是统筹建设氢能基础设施。因地制宜布局制氢设施，稳步构建储运体系和加氢网络。三是有序推进氢能多元化应用，包括交通、工业等领域，探索形成商业化发展路径。四是建立健全氢能政策和制度保障体系，完善氢能产业标准，加强全产业链安全监管。

《规划》要求，国家发展改革委建立氢能产业发展部际协调机制，协调解决氢能发展重大问题，研究制定相关配套政策。各地区、各部门要充分认识发展氢能产业的重要意义，把思想、认识和行动统一到党中央、国务院的决策部署上来，加强组织领导和统筹协调，压实责任，强化政策引导和支持，通过采取试点示范、宣传引导、督导评估等措施，确保规划目标和重点

任务落到实处。

来源：高技术司附《氢能产业发展中长期规划（2021-2035 年）》：

## 氢能产业发展中长期规划

### （2021-2035 年）

氢能是一种来源丰富、绿色低碳、应用广泛的二次能源，正逐步成为全球能源转型发展的重要载体之一。为助力实现碳达峰、碳中和目标，深入推进能源生产和消费革命，构建清洁低碳、安全高效的能源体系，促进氢能产业高质量发展，根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，编制本规划。规划期限为 2021-2035 年。

### 一、现状与形势

当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革同我国经济高质量发展要求形成历史性交汇。以燃料电池为代表的氢

能开发利用技术取得重大突破，为实现零排放的能源利用提供重要解决方案，需要牢牢把握全球能源变革发展大势和机遇，加快培育发展氢能产业，加速推进我国能源清洁低碳转型。

从国际看，全球主要发达国家高度重视氢能产业发展，氢能已成为加快能源转型升级、培育经济新增长点的重要战略选择。全球氢能全产业链关键核心技术趋于成熟，燃料电池出货量快速增长、成本持续下降，氢能基础设施建设明显提速，区域性氢能供应网络正在形成。

从国内看，我国是世界上最大的制氢国，年制氢产量约 3300 万吨，其中，达到工业氢气质量标准的约 1200 万吨。可再生能源装机量全球第一，在清洁低碳的氢能供给上具有巨大潜力。国内氢能产业呈现积极发展态势，已初步掌握氢能制备、储运、加氢、燃料电池和系统集成

等主要技术和生产工艺，在部分区域实现燃料电池汽车小规模示范应用。全产业链规模以上工业企业超过 300 家，集中分布在长三角、粤港澳大湾区、京津冀等区域。

但总体看，我国氢能产业仍处于发展初期，相较于国际先进水平，仍存在产业创新能力不强、技术装备水平不高，支撑产业发展的基础性制度滞后，产业发展形态和发展路径尚需进一步探索等问题和挑战。同时，一些地方盲目跟风、同质化竞争、低水平建设的苗头有所显现。面对新形势、新机遇、新挑战，亟需加强顶层设计和统筹谋划，进一步提升氢能产业创新能力，不断拓展市场应用新空间，引导产业健康有序发展。

## 二、战略定位

氢能是未来国家能源体系的重要组成部分。充分发挥氢能作为可再生能源规模化高效利用的重要载

体作用及其大规模、长周期储能优势，促进异质能源跨地域和跨季节优化配置，推动氢能、电能和热能系统融合，促进形成多元互补融合的现代能源供应体系。

氢能是用能终端实现绿色低碳转型的重要载体。以绿色低碳为方针，加强氢能的绿色供应，营造形式多样的氢能消费生态，提升我国能源安全水平。发挥氢能对碳达峰、碳中和目标的支撑作用，深挖跨界应用潜力，因地制宜引导多元应用，推动交通、工业等用能终端的能源消费转型和高耗能、高排放行业绿色发展，减少温室气体排放。

氢能产业是战略性新兴产业和未来产业重点发展方向。以科技自立自强为引领，紧扣全球新一轮科技革命和产业变革发展趋势，加强氢能产业创新体系建设，加快突破氢能核心技术和关键材料瓶颈，加速产业升级壮大，实现产业链良性

循环和创新发展。践行创新驱动，促进氢能技术装备取得突破，加快培育新产品、新业态、新模式，构建绿色低碳产业体系，打造产业转型升级的新增长点，为经济高质量发展注入新动能。

### 三、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，全面贯彻落实党的十九大和十九届历次全会精神，弘扬伟大建党精神，立足新发展阶段，完整准确全面贯彻新发展理念，构建新发展格局，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，紧扣实现碳达峰、碳中和目标，贯彻“四个革命、一个合作”能源安全新战略，着眼抢占未来产业发展先机，统筹氢能产业布局，提升创新能力，完善管理体系，规范有序发展，提高氢能在能源消费结构中的比重，为构建清洁低碳、

安全高效的能源体系提供有力支撑。

## （二）基本原则

创新引领，自立自强。坚持创新驱动发展，加快氢能创新体系建设，以需求为导向，带动产品创新、应用创新和商业模式创新。集中突破氢能产业技术瓶颈，建立健全产业技术装备体系，增强产业链供应链稳定性和竞争力。充分利用全球创新资源，积极参与全球氢能技术和产业创新合作。

安全为先，清洁低碳。把安全作为氢能产业发展的内在要求，建立健全氢能安全监管制度和标准规范，强化对氢能制、储、输、加、用等全产业链重大安全风险的预防和管控，提升全过程安全管理水平，确保氢能利用安全可控。构建清洁化、低碳化、低成本的多元制氢体系，重点发展可再生能源制氢，严格控制化石能源制氢。

市场主导，政府引导。发挥市场在资源配置中的决定性作用，突出企业主体地位，加强产学研用深度融合，着力提高氢能技术经济性，积极探索氢能利用的商业化路径。更好发挥政府作用，完善产业发展基础性制度体系，强化全国一盘棋，科学优化产业布局，引导产业规范发展。

稳慎应用，示范先行。积极发挥规划引导和政策激励作用，统筹考虑氢能供应能力、产业基础和市场空间，与技术创新水平相适应，有序开展氢能技术创新与产业应用示范，避免一些地方盲目布局、一拥而上。坚持点线结合、以点带面，因地制宜拓展氢能应用场景，稳慎推动氢能在交通、储能、发电、工业等领域的多元应用。

## （三）发展目标

到 2025 年，形成较为完善的氢能产业发展制度政策环境，产业创

新能力显著提高，基本掌握核心技术和制造工艺，初步建立较为完整的供应链和产业体系。氢能示范应用取得明显成效，清洁能源制氢及氢能储运技术取得较大进展，市场竞争力大幅提升，初步建立以工业副产氢和可再生能源制氢就近利用为主的氢能供应体系。燃料电池车辆保有量约 5 万辆，部署建设一批加氢站。可再生能源制氢量达到 10-20 万吨/年，成为新增氢能消费的重要组成部分，实现二氧化碳减排 100-200 万吨/年。

再经过 5 年的发展，到 2030 年，形成较为完备的氢能产业技术创新体系、清洁能源制氢及供应体系，产业布局合理有序，可再生能源制氢广泛应用，有力支撑碳达峰目标实现。

到 2035 年，形成氢能产业体系，构建涵盖交通、储能、工业等领域的多元氢能应用生态。可再生能源

制氢在终端能源消费中的比重明显提升，对能源绿色转型发展起到重要支撑作用。

#### 四、系统构建支撑氢能产业高质量发展创新体系

围绕氢能高质量发展重大需求，准确把握氢能产业创新发展方向，聚焦短板弱项，适度超前部署一批氢能项目，持续加强基础研究、关键技术和颠覆性技术创新，建立完善更加协同高效的创新体系，不断提升氢能产业竞争力和创新力。

##### （一）持续提升关键核心技术水平

加快推进质子交换膜燃料电池技术创新，开发关键材料，提高主要性能指标和批量化生产能力，持续提升燃料电池可靠性、稳定性、耐久性。支持新型燃料电池等技术发展。着力推进核心零部件以及关键装备研发制造。加快提高可再生能源制氢转化效率和单台装置制氢

规模，突破氢能基础设施环节关键核心技术。开发临氢设备关键影响因素监测与测试技术，加大制、储、输、用氢全链条安全技术开发应用。

持续推进绿色低碳氢能制取、储存、运输和应用等各环节关键核心技术研发。持续开展光解水制氢、氢脆失效、低温吸附、泄漏/扩散/燃爆等氢能科学机理，以及氢能安全基础规律研究。持续推动氢能先进技术、关键设备、重大产品示范应用和产业化发展，构建氢能产业高质量发展技术体系。

## （二）着力打造产业创新支撑平台

聚焦氢能重点领域和关键环节，构建多层次、多元化创新平台，加快集聚人才、技术、资金等创新要素。支持高校、科研院所、企业加快建设重点实验室、前沿交叉研究平台，开展氢能应用基础研究和前沿技术研究。依托龙头企业整合

行业优质创新资源，布局产业创新中心、工程研究中心、技术创新中心、制造业创新中心等创新平台，构建高效协作创新网络，支撑行业关键技术开发和工程化应用。鼓励行业优势企业、服务机构，牵头搭建氢能产业知识产权运营中心、氢能产品检验检测及认证综合服务、废弃氢能产品回收处理、氢能安全战略联盟等支撑平台，结合专利导航等工作服务行业创新发展。支持“专精特新”中小企业参与氢能产业关键共性技术研发，培育一批自主创新能力强的单项冠军企业，促进大中小企业协同创新融通发展。

## （三）推动建设氢能专业队伍

以氢能技术创新需求为导向，支持引进和培育高端人才，提升氢能基础前沿技术研发能力。加快培育氢能技术及装备专业队伍，夯实氢能产业发展的创新基础。建

立健全人才培养培训机制，加快推进氢能相关学科专业建设，壮大氢能创新研发人才群体。鼓励职业院校（含技工院校）开设相关专业，培育高素质技术技能人才及其他从业人员。

#### （四）积极开展氢能技术创新国际合作

鼓励开展氢能科学和技术国际联合研发，推动氢能全产业链关键核心技术、材料和装备创新合作，积极构建国际氢能创新链、产业链。积极参与国际氢能标准化活动。坚持共商共建共享原则，探索与共建“一带一路”国家开展氢能贸易、基础设施建设、产品开发等合作。加强与氢能技术领先的国家和地区开展项目合作，共同开拓第三方国际市场。

### 五、统筹推进氢能基础设施建设

统筹全国氢能产业布局，合理

把握产业发展进度，避免无序竞争，有序推进氢能基础设施建设，强化氢能基础设施安全管理，加快构建安全、稳定、高效的氢能供应网络。

#### （一）合理布局制氢设施

结合资源禀赋特点和产业布局，因地制宜选择制氢技术路线，逐步推动构建清洁化、低碳化、低成本的多元制氢体系。在焦化、氯碱、丙烷脱氢等行业集聚地区，优先利用工业副产氢，鼓励就近消纳，降低工业副产氢供给成本。在风光水电资源丰富地区，开展可再生能源制氢示范，逐步扩大示范规模，探索季节性储能和电网调峰。推进固体氧化物电解池制氢、光解水制氢、海水制氢、核能高温制氢等技术研发。探索在氢能应用规模较大的地区设立制氢基地。

#### （二）稳步构建储运体系

以安全可控为前提，积极推进技术材料工艺创新，支持开展多种

储运方式的探索和实践。提高高压气态储运效率，加快降低储运成本，有效提升高压气态储运商业化水平。推动低温液氢储运产业化应用，探索固态、深冷高压、有机液体等储运方式应用。开展掺氢天然气管道、纯氢管道等试点示范。逐步构建高密度、轻量化、低成本、多元化的氢能储运体系。

### （三）统筹规划加氢网络

坚持需求导向，统筹布局建设加氢站，有序推进加氢网络体系建设。坚持安全为先，节约集约利用土地资源，支持依法依规利用现有加油加气站的场地设施改扩建加氢站。探索站内制氢、储氢和加氢一体化的加氢站等新模式。

## 六、稳步推进氢能多元化示范应用

坚持以市场应用为牵引，合理布局、把握节奏，有序推进氢能在交通领域的示范应用，拓展在储能、

分布式发电、工业等领域的应用，推动规模化发展，加快探索形成有效的氢能产业发展的商业化路径。

### （一）有序推进交通领域示范应用

立足本地氢能供应能力、产业环境和市场空间等基础条件，结合道路运输行业发展特点，重点推进氢燃料电池中重型车辆应用，有序拓展氢燃料电池等新能源客、货汽车市场应用空间，逐步建立燃料电池电动汽车与锂电池纯电动汽车的互补发展模式。积极探索燃料电池在船舶、航空器等领域的应用，推动大型氢能航空器研发，不断提升交通领域氢能应用市场规模。

### （二）积极开展储能领域示范应用

发挥氢能调节周期长、储能容量大的优势，开展氢储能在可再生能源消纳、电网调峰等应用场景的示范，探索培育“风光发电+氢储能”

一体化应用新模式，逐步形成抽水蓄能、电化学储能、氢储能等多种储能技术相互融合的电力系统储能体系。探索氢能跨能源网络协同优化潜力，促进电能、热能、燃料等异质能源之间的互联互通。

### （三）合理布局发电领域多元应用

根据各地既有能源基础设施条件和经济承受能力，因地制宜布局氢燃料电池分布式热电联供设施，推动在社区、园区、矿区、港口等区域内开展氢能源综合利用示范。依托通信基站、数据中心、铁路通信站点、电网变电站等基础设施工程建设，推动氢燃料电池在备用电源领域的市场应用。在可再生能源

基地，探索以燃料电池为基础的发 电调峰技术研发与示范。结合偏远地区、海岛等用电需求，开展燃料电池分布式发电示范应用。

### （四）逐步探索工业领域替代应用

不断提升氢能利用经济性，拓展清洁低碳氢能在化工行业替代的应用空间。开展以氢作为还原剂的氢冶金技术研发应用。探索氢能在工业生产中作为高品质热源的应用。扩大工业领域氢能替代化石能源应用规模，积极引导合成氨、合成甲醇、炼化、煤制油气等行业由高碳工艺向低碳工艺转变，促进高耗能行业绿色低碳发展。

<p>专栏“十四五”时期 氢能产业创新应用示范工程</p>	
交	<p>在矿区、港口、工业园区等运营强度大、行驶线路固定区域，探索开展氢燃料电池货车运输示范应用及 70MPa 储氢瓶车应用验证。</p>

通	<p>在有条件的地方，可在城市公交车、物流配送车、环卫车等公共服务领域，试点应用燃料电池商用车。</p> <p>结合重点区域生态环保需求和电力基础设施条件，探索氢燃料电池在船舶、航空器等领域的示范应用。</p>
储 能	<p>重点在可再生能源资源富集、氢气需求量大的地区，开展集中式可再生能源制氢示范工程，探索氢储能与波动性可再生能源发电协同运行的商业化运营模式。</p> <p>鼓励在燃料电池汽车示范线路等氢气需求量集中区域，布局基于分布式可再生能源或电网低谷负荷的储能/加氢一体站，充分利用站内制氢运输成本低的优势，推动氢能分布式生产和就近利用。</p>
发 电	<p>结合增量配电改革和综合能源服务试点，开展氢电融合的微电网示范，推动燃料电池热电联供应用实践。</p> <p>鼓励结合新建和改造通讯基站工程，开展氢燃料电池通信基站备用电源示范应用，并逐步在金融、医院、学校、商业、工矿企业等领域引入氢燃料电池应用。</p>
工 业	<p>结合国内冶金和化工行业市场环境和产业基础，探索氢能冶金示范应用，探索开展可再生能源制氢在合成氨、甲醇、炼化、煤制油气等行业替代化石能源的示范。</p>

**七、加快完善氢能发展政策和制度保障体系**

牢固树立安全底线，完善标准

规范体系，加强制度创新供给，着力破除制约产业发展的制度性障碍和政策性瓶颈，不断夯实产业发展

制度基础，保障氢能产业创新可持续发展。

### （一）建立健全氢能政策体系

制定完善氢能管理有关政策，规范氢能制备、储运和加注等环节建设管理程序，落实安全监管责任，加强产业发展和投资引导，推动氢能规模化应用，促进氢能生产和消费，为能源绿色转型提供支撑。完善氢能基础设施建设运营有关规定，注重在建设要求、审批流程和监管方式等方面强化管理，提升安全运营水平。研究探索可再生能源发电制氢支持性电价政策，完善可再生能源制氢市场化机制，健全覆盖氢储能的储能价格机制，探索氢储能直接参与电力市场交易。

### （二）建立完善氢能产业标准体系

推动完善氢能制、储、输、用标准体系，重点围绕建立健全氢能质量、氢安全等基础标准，制氢、

储运氢装置、加氢站等基础设施标准，交通、储能等氢能应用标准，增加标准有效供给。鼓励龙头企业积极参与各类标准研制工作，支持有条件的社会团体制定发布相关标准。在政策制定、政府采购、招投标等活动中，严格执行强制性标准，积极采用推荐性标准和国家有关规范。推进氢能产品检验检测和认证公共服务平台建设，推动氢能产品质量认证体系建设。

### （三）加强全链条安全监管

加强氢能安全管理制度和标准研究，建立健全氢能全产业安全标准规范，强化安全监管，落实企业安全生产主体责任和部门安全监管责任，落实地方政府氢能产业发展属地管理责任，提高安全管理能力水平。推动氢能产业关键核心技术和安全技术协同发展，加强氢气泄漏检测报警以及氢能相关特种设备的检验、检测等先进技术研发。积

极利用互联网、大数据、人工智能等先进技术手段，及时预警氢能生产储运装置、场所和应用终端的泄漏、疲劳、爆燃等风险状态，有效提升事故预防能力。加强应急能力建设，研究制定氢能突发事件处置预案、处置技战术和作业规程，及时有效应对各类氢能安全风险。

## 八、组织实施

充分认识发展氢能产业的重要意义，把思想、认识和行动统一到党中央、国务院的决策部署上来，加强组织领导和统筹协调，强化政策引导和支持，通过开展试点示范、宣传引导、督导评估等措施，确保规划目标和重点任务落到实处。

### （一）充分发挥统筹协调机制作用

建立氢能产业发展部际协调机制，协调解决氢能发展重大问题，研究制定相关配套政策。强化规划引导作用，推动地方结合自身基础

条件理性布局氢能产业，实现产业健康有序和集聚发展。

### （二）加快构建“1+N”政策体系

坚持以规划为引领，聚焦氢能产业发展的关键环节和重大问题，在氢能规范管理、氢能基础设施建设运营管理、关键核心技术装备创新、氢能产业多元应用试点示范、国家标准体系建设等方面，制定出台相关政策，打造氢能产业发展“1+N”政策体系，有效发挥政策引导作用。

### （三）积极推动试点示范

深入贯彻国家重大区域发展战略，不断优化产业空间布局，在供应潜力大、产业基础实、市场空间足、商业化实践经验多的地区稳步开展试点示范。支持试点示范地区发挥自身优势，改革创新，探索氢能产业发展的多种路径，在完善氢能政策体系、提升关键技术创新能

力等方面先行先试，形成可复制可推广的经验。建立事中事后监管和考核机制，确保试点示范工作取得实效。

#### （四）强化财政金融支持

发挥好中央预算内投资引导作用，支持氢能相关产业发展。加强金融支持，鼓励银行业金融机构按照风险可控、商业可持续性原则支持氢能产业发展，运用科技化手段为优质企业提供精准化、差异化金融服务。鼓励产业投资基金、创业投资基金等按照市场化原则支持氢能创新型企业，促进科技成果转移转化。支持符合条件的氢能企业在科创板、创业板等注册上市融资。

#### （五）深入开展宣传引导

开展氢能制、储、输、用的安全法规和安全标准宣贯工作，增强企业主体安全意识，筑牢氢能安全利用基础。加强氢能科普宣传，注重舆论引导，及时回应社会关切，推动形成社会共识。

#### （六）做好规划督导评估

加强对规划实施的跟踪分析、督促指导，总结推广先进经验，适时组织开展成效评估工作，及时研究解决规划实施中出现的新情况、新问题。规划实施中期，根据技术进步、资源状况和发展需要，结合规划成效评估工作，进一步优化后续任务工作方案。

## 政策助力汽车产业平稳健康发展—— 《关于促进工业经济平稳增长的若干政策》解读

中央经济工作会议提出，今年经济工作要坚持稳字当头、稳中求进。工业是国民经济的主体，工业

稳则经济稳。为贯彻落实党中央的决策部署，近日国家发展改革委、工业和信息化部会同有关部门联合

出台了《关于促进工业经济平稳增长的若干政策》（以下简称《若干政策》），提出了 18 条稳定工业增长的政策举措，对于提振市场信心、稳定工业增长具有重要意义，其中诸多政策措施对于汽车产业发展将发挥重要支持作用。

### 一、汽车产业是我国国民经济的重要组成部分

汽车产业一直以来都是国民经济的支柱产业。从生产端看，汽车产业关联度高、带动作用强，在上游原材料环节与钢铁、有色金属、橡胶、石化、塑料、玻璃等产业休戚相关，在中游生产制造环节与机械电子、数控机床、自动化生产线等行业相伴相生，在下游环节又与物流、金融、保险、销售、广告等服务业密不可分。特别是近年来随着科技进步，汽车与新材料、大数据、新能源、芯片等新兴领域深度融合，带动高科技产业的快速发展。

从消费端看，汽车类消费品零售总额占全国社会消费品零售总额的比例达到 10% 左右，促进汽车产品消费对于扩大内需、构建国内经济内循环具有重要作用。从实现全面小康社会到建设社会主义现代化强国，扩大汽车消费、建设汽车社会都是重要的标志，也是人民对美好生活向往的目标。汽车大规模走进家庭，改善了居民生活质量，满足了人民日益增长的美好生活需要，推动了我国城市化发展进程，为中国经济发展带来更多动力和活力。

刚刚过去的 2021 年，面对芯片短缺、原材料价格持续高位等不利因素影响，全行业迎难而上，主动作为，全年汽车产销呈现稳中有增发展态势。全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。在汽车产销重回增长的同时，市场结构

优化升级也呈现新亮点：新能源汽车市场呈现爆发式增长，产品品质和市场认可度全面提升；中国品牌乘用车市场份额呈明显增长，市占率接近历史最好水平；消费升级趋势明显，高端品牌乘用车销量占比提升明显；汽车出口同比呈现快速增长，出口量首次超过 200 万辆。我国汽车产业展现出强大的发展韧性和发展动力，实现了“十四五”良好开局，为我国工业的稳定增长贡献了重要力量。

## 二、《若干政策》对我国汽车产业发展的重要支持作用

《若干政策》从财政税费、金融信贷、保供稳价、投资和外贸外资、用地用能和环境等 5 个方面提出了 18 条支持政策，将积极促进工业经济的平稳增长，有力支持我国汽车行业的稳定向上发展。

**（一）相关优惠政策延续，进一步促进我国新能源汽车产业快速**

## 发展

当前，在“电动化、网联化、智能化”以及“低碳化”趋势下，汽车行业积极拥抱新一轮科技革命，新能源汽车将成为我国汽车产业的重点发展方向。近年来，国家实施了诸多项支持新能源汽车发展的政策措施。我国自 2014 年 9 月 1 日开始施行新能源汽车免征购置税政策，至今已施行七年多。该政策降低了新能源汽车的购置成本，对于尚在发展初期，电池成本较高，与传统车相比竞争优势不足的新能源汽车来说，起到了极大的促进作用。另外，国家自 2018 年开始，对一些节能减排车辆实行减免车船税政策：排量为 1.6 升以下乘用车减半征收车船税，纯电动商用车、插电式混合动力汽车、燃料电池商用车，免收车船税，进一步降低了新能源汽车的使用成本。同时，国家对充电基础设施建设运营予以补

贴和奖励，鼓励充电设施发展，为新能源汽车的发展提供了基础保障。《若干政策》提出 2022 年将继续实施新能源汽车购置补贴、充电设施奖补、车船税减免优惠政策，这些政策的继续实施，将有力保障我国新能源汽车产业的稳定发展。

## （二）促进汽车产业转型升级，保障产业平稳运行

我国汽车产业发展到今天，已经取得了非常瞩目的成绩，但产能仍主要集中在中低端，高端供给不足，难以真正满足国内消费者不断升级的消费需求，生产供给能力大而不对的问题尚未得到根本解决。当前，我国汽车产业正在经历从中低端走向中高端的阶段，“十四五”时期是我国汽车产业转型升级、高质量发展的关键时期，加快完成调整转型，提供更多高品质产品，不断满足消费升级的新要求，将是获得未来持续发展动力的必经之路。

《若干政策》针对制造业融资难融资贵问题，提出继续引导金融系统向实体经济让利，加强对银行支持制造业发展的考核约束，推动制造业中长期贷款继续保持较快增长。这些政策的实施将有力保障包括汽车产业在内的制造业转型升级融资需求，助力汽车产业高质量发展。

## （三）畅通国际物流，保障汽车出口

近十年来，中国汽车出口一直在 100 万辆左右徘徊。2021 年得益于世界经济持续恢复，以及中国品牌汽车竞争力的持续提升，我国汽车生产企业共出口汽车 201.5 万辆，首次突破 200 万辆，同比增长 1 倍。中国汽车产业出口实现了历史性跨越，正在迈入全球化发展新阶段。但受疫情等因素影响，2020 年以来国际市场运价飞涨，整车企业出口物流费用较高、运能不足，极大增加企业海外运营成本，对整车出口

企业带来巨大经营压力。高运费也导致整车企业订单延期交付、客户流失以及海外工厂停产，进而影响企业在这些地区的市场占有率，造成汽车企业的出口增长潜能未能充分释放，阻碍了中国品牌汽车迈进国际舞台的进程。《若干政策》提出进一步畅通国际运输，加强对海运市场相关主体收费行为的监管，鼓励外贸企业与航运企业签订长期协议，增加中欧班列车次，引导企业通过中欧班列扩大向西出口。这一系列保障措施将有助于畅通国际物流，缓解汽车出口企业压力，在中国品牌汽车产品拓展国际市场的关键时刻给予政策助力。

#### （四）吸引优质外资，助力汽车产业强链补链

我国汽车产业一直是对外开放的产业，自上世纪八十年代就放开了与外资的合资合作，目前国内汽车市场基本形成了以德系、日系、

美系等为代表的合资品牌，中国品牌汽车也处于向上发展阶段。近年来我国制造业对外开放步伐加快，2022 年 1 月 1 日起我国整车合资股比的相关限制已经全部取消，汽车产业实现了全面对外开放，中国汽车企业完全置身于世界汽车舞台上，与外资同台竞争。与此同时，我国目前已基本形成了“严格控制新增传统燃油汽车产能，积极推动新能源汽车健康有序发展，着力构建智能汽车创新发展体系”的发展方向。因此，在合理利用外资方面，也要注意引导外资更多投向新能源、智能网联、车规级芯片等领域，不断完善我国汽车产业链。《若干政策》中在利用外资方面提出要多措并举支持制造业引进外资，加大对制造业重大外资项目要素保障力度，加快修订《鼓励外商投资产业目录》，引导外资更多投向高端制造领域，对于我国汽车产业吸引外

资、合理利用外资将起到重要促进作用。

汽车产业健康有序发展离不开国家政策的支持。《若干政策》的出台落实，将形成各地方各部门促进工业经济平稳增长的政策合力，为工业及汽车产业健康发展保驾护航。协会将充分发挥连接政府部门

和行业企业的桥梁纽带作用，加强政策宣传，推动落地见效，提振企业预期，促进汽车产业平稳向好，为支撑工业经济平稳增长作出更大贡献。

来源：工业和信息化部运行监测协调局

## 工信部发布今年汽车标准化工作要点 含 5 方面 15 项内容

### 2022 年汽车标准化工作要点

2022 年汽车标准化工作坚持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历次全会精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，按照《国家标准化发展纲要》《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》等文件要求，紧贴汽车技术发展趋势和行业实际需求，践行使命担当，奋力开创汽

车标准化工作新局面，为汽车产业高质量发展提供坚实支撑。

一、持续完善标准顶层设计，加强各方统筹协调

1. 健全完善汽车技术标准体系。进一步优化汽车行业“十四五”技术标准体系，持续完善新能源汽车、智能网联汽车等重点领域标准体系建设指南，研究制定智能网联汽车测试装备标准体系，加快构建汽车芯片标准体系。

## 2. 统筹推进汽车标准化工作。

高度重视汽车标准的交叉融合问题，推动建立跨行业跨领域工作协同机制，进一步强化行业协同、上下联动，大力推动电动汽车充电、汽车芯片、智能网联汽车等重点领域标准的统筹协调，不断提升标准工作开放性和透明度。

## 3. 强化标准全生命周期管理。

加强标准技术来源和行业需求研究，鼓励行业机构、业界企业、社会公众等提出标准需要和意见建议；持续加大标准宣贯的广度和深度，通过深度解读标准内容和要求支撑做好贯彻实施工作；开展重点标准实施效果阶段性评估，立足我国政府管理及产业发展趋势持续提升标准质量水平。

## 二、加快新兴领域标准研制，助力产业转型升级

4. 新能源汽车领域。启动电动汽车动力蓄电池安全相关标准修订

工作，进一步提升动力蓄电池热失控报警和安全防护水平；加快推进电动汽车远程服务与管理系列标准研究，修订燃料电池电动汽车碰撞后安全要求标准，进一步强化电动汽车安全保障。开展混合动力电动汽车最大功率测试方法标准预研，推进纯电动汽车和混合动力电动汽车动力性能试验方法、驱动电机系统技术要求及试验方法等标准制修订，持续完善电动汽车整车及关键部件标准体系。开展动力蓄电池耐久性标准预研，推进动力蓄电池性能、热管理系统、排气试验方法及动力蓄电池回收利用通用要求、管理规范等标准研究，促进动力蓄电池性能提升和绿色发展。全面推进燃料电池电动汽车能耗及续驶里程、低温起动性能、动力性能试验方法等整车标准以及燃料电池发动机性能试验方法、车载氢系统技术条件等关键系统部件标准研究，支

撑燃料电池电动汽车关键技术研发应用及示范运行。加快构建完善电动汽车充换电标准体系，推进纯电动汽车车载换电系统、换电通用平台、换电电池包等标准制定；开展电动汽车大功率充电技术升级方案研究和验证，加快推进电动汽车传导充电连接装置等系列标准修订发布。

**5. 智能网联汽车领域。**开展汽车软件在线升级管理试点，组织信息安全管理系统等标准试行验证，完成软件升级、整车信息安全和自动驾驶数据记录系统等强制性国家标准的审查与报批。推动智能网联汽车自动驾驶功能要求、设计运行条件及车载定位系统等 L3 及以上通用要求类标准草案编制，完成封闭场地、实际道路及模拟仿真等试验方法类标准的制定发布，面向 L2 级组合驾驶辅助系统开展标准验证试验，有力支撑智能网联汽车企业及

产品准入管理工作。加快推进信息安全工程、应急响应、数据通用要求、车载诊断接口、数字证书及密码应用等安全保障类重点标准制定，进一步强化智能网联汽车信息安全、网络安全保障体系建设。优化完善车辆网联功能技术标准子体系，推进基于 LTE-V2X 的车载信息交互系统、基于网联功能的汽车安全预警场景应用以及相应交互接口规范等标准的研究和立项，协同推动智慧城市网联基础设施相关标准制定，支撑智能网联汽车与智慧城市基础设施、智能交通系统、大数据平台等的互通互联。分阶段完成智能网联汽车操作系统系列标准制定，开展符合我国交通特征的测试设备标准研制工作。

**6. 汽车电子领域。**完成无线通信终端、毫米波雷达、主/被动红外等关键系统部件标准审查和报批，加快推进免提通话和语音交互标准

制定，启动车载事故紧急呼叫系统、车载卫星定位系统、抬头显示系统、激光雷达等标准研制立项，满足不断增长的车载电子系统标准需求。推进整车及零部件电磁兼容基础通用标准修订立项，启动整车天线系统射频性能评价、整车辐射发射限值、人体电磁曝露、车辆雷电效应和整车天线系统通信性能等标准预研。完成车辆预期功能安全、车辆功能安全审核及评估方法、电动汽车用驱动电机系统功能安全等标准制定，进一步完善功能安全与预期功能安全标准体系。

**7. 汽车芯片领域。**开展汽车企业芯片需求及汽车芯片产业技术能力调研，联合集成电路、半导体器件等关联行业研究发布汽车芯片标准体系。推进 MCU 控制芯片、感知芯片、通信芯片、存储芯片、安全芯片、计算芯片和新能源汽车专用芯片等标准研究和立项。启动汽车

芯片功能安全、信息安全、环境可靠性、电磁兼容性等通用规范标准预研。

### 三、强化绿色技术标准引领，支撑双碳目标实现

**8. 能源消耗量领域。**完成轻型、重型商用车第四阶段燃料消耗量限值标准征求意见，加快推进乘用车第六阶段燃料消耗量、电动汽车能量消耗量限值标准制定。开展高效电机等乘用车循环外技术装置评价方法标准研究，启动乘用车道路行驶能源消耗量监测规范标准预研。完成轻型汽柴油车、可外接充电式混合动力电动汽车和纯电动汽车能源消耗量标识标准审查和报批。

**9. 碳排放领域。**开展道路车辆温室气体管理通用要求、术语定义、碳中和实施指南等基础通用标准研究和立项。推进车辆生产企业及产品碳排放及核算办法相关标准研究和立项。启动汽车产品碳足迹标识、

电动汽车行驶条件温室气体碳减排评估方法标准预研。

#### 四、完善整车基础相关标准，夯实质量提升基础

**10. 汽车安全领域。**推动燃气汽车燃气系统安装规范、间接视野装置性能和安装等标准发布，加快灯光系列标准整合以及机动车乘员用安全带及固定点、机动车儿童乘员用约束系统等标准修订。推进乘用车制动系统、前后端防护装置、顶部抗压强度、行人碰撞保护、侧面碰撞乘员保护、后碰撞燃油系统安全要求、防盗装置等标准制修订，进一步强化乘用车安全要求。做好商用车驾驶室乘员保护标准宣贯实施，推动客车座椅及其车辆固定件强度标准发布，加快商用车驾驶室外部凸出物标准、专用校车安全、专用校车学生座椅及其车辆固定件强度等标准制修订，持续推进危险物品运输车辆、爆炸品和剧毒化学

品车辆等危化品运输车辆标准整合，开展轻型汽车/商用车电子稳定性控制系统（ESC）标准实施评估及强制性实施的可行性分析，不断提高商用车安全水平。进一步完善车辆事故与质量评价标准体系，启动汽车故障模式和事故分类等标准预研。

**11. 传统整车领域。**围绕自卸半挂车栏板高度、45 英尺集装箱列车长度等内容进行调研，适时启动 GB1589《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》标准修订工作。配合 GB7258《机动车运行安全技术条件》标准修订，启动空气悬架车辆评价、提升桥车辆技术要求等支撑性标准的研制。加快推进汽车列车性能要求和试验方法标准修订，开展主挂自动连接、连接装置强度、货物隔离装置及系固点等标准预研。开展 3.5t 以下轻型挂车标准体系研究，根据行业需求开

展相关标准制修订。推进车辆操控、主动降噪、结构耐久、车内外提示音等方面标准预研。

**12. 零部件领域。**推进空气悬架、推力杆、高度控制阀、自动变速器、电子辅助转向系统（EPS）、多种类型传感器、执行器和控制器等关键零部件标准研究与制修订。开展新型塑料及复合材料的车辆零部件质量标准研究制定。加快压缩天然气（CNG）汽车 35MPa 压力关键部件等标准升级。

## 五、全面深化国际交流合作，提高对外开放水平

**13. 加强全球技术法规制定协调。**全面跟踪联合国世界车辆协调论坛（WP.29）动态及趋势，切实履行《1998 年协定书》缔约国义务及自动驾驶与网联车辆工作组、电动汽车安全工作小组副主席等职责，牵头先进驾驶辅助系统部件、自动驾驶功能要求、自动驾驶测评方法、

数据记录系统、电动汽车安全、氢燃料电池车辆安全、车载电池耐久性等重点法规项目规划与研制工作，适时提出中国提案。推动 1-2 项中国标准进入全球技术法规候选纲要，持续提升国际法规协调工作的参与度与贡献度。

**14. 深度参与国际技术标准制定。**切实履行国际标准化组织道路车辆委员会（ISO/TC22）自动驾驶测试场景、车载雷达特别工作组召集人以及国际电工委员会电动车辆电能传输系统委员会（IEC/TC69）等相关国际标准项目负责人职责，加快推进自动驾驶测试场景、车载毫米波雷达探测性能评价、动力蓄电池系统功能安全、汽车电子/电气部件传导骚扰试验方法等国际标准研究，重点推动乘用车外部保护、负压救护车、安全玻璃、燃料电池汽车低温冷启动及最高速度等国际标准立项并新建 1-2 个国际标准工

作组，持续提升中国标准国际化影响力。

**15. 务实推进中外标准交流合作。**充分利用多双边合作机制与平台，巩固并扩大在新能源汽车、智能网联汽车等领域的国际标准和法规协调工作成果，共同提出国际标准法规提案，联合开展相关标准法规制定活动，推动形成国际标准化

共识。贯彻落实“一带一路”倡议，与重点沿线国家开展汽车标准化交流、培训等活动，促进国内外标准化机构间的对话合作，推动中国标准“走出去”。汇集行业多方资源力量，不断扩充国际协调专家队伍，实现国际协调资源共享和专家有序管理。

来源：工信部装备工业一司

## 三部门联合印发城市绿色货运 配送示范工程管理办法

为加快推动城市货运配送体系绿色低碳发展，进一步加强城市绿色货运配送示范工程管理工作规范化、制度化，日前，交通运输部、公安部、商务部联合印发《城市绿色货运配送示范工程管理办法》（简称《管理办法》），不断提升城市绿色货运配送发展水平，更好服务加快建设交通强国等国家战略实施。



### 为何制定《管理办法》

交通运输部、公安部、商务部自 2017 年起持续开展城市绿色货运配送示范工程创建工作，已开展两批共 46 个示范工程创建，命名 16 个城市为“绿色货运配送示范城市”，正在组织开展第三批示范工

程申报工作。通过示范工程建设，充分调动了各地发展城市绿色货运配送的积极性，各地积极探索创新、加快推进配送节点体系建设、制定出台便利化通行政策、推广新能源配送车辆、创新集约化配送模式、推进信息资源共享，建设“集约、高效、绿色、智能”的城市货运配送服务体系。为进一步规范示范创建工作，优化创建程序，细化创建要求，交通运输部、公安部、商务部联合制定了《管理办法》。

### 主要有哪些内容

《管理办法》共有六章二十六条，包括总则、申报流程、组织实施、验收与命名、动态评估、附则。

总则。阐述了《管理办法》制定的目的、依据、适用范围和创建原则，明确了示范工程创建以城市人民政府为实施主体，创建周期原则上为 3 年。

申报流程。阐述了申报主体要

求和申报条件，申报城市原则上应具有一定规模、较好物流基础和政策环境，并明确了示范工程申报工作程序、审查要点和评选流程。

组织实施。明确了示范工程实施方案备案流程、工作机制、创建任务调整要求和程序、相关支持政策，以及开展自查评估、省级督导、部级督导的跟踪督导和绩效评估等创建实施程序和工作要求。

验收与命名。规范了验收申请条件和验收程序及要求。对通过验收的示范工程授予“全国绿色货运配送示范城市”称号；未通过验收的示范工程，不再享受示范工程部级相关政策，不得再以示范工程名义开展工作。

动态评估。建立了自示范工程验收通过获得称号起每 3 年开展评估的动态评估机制，规范了评估流程和具体要求。

附则。明确了《管理办法》解

释部门和文件实施时间。

来源：交通运输部

## 工信部：继续实施新能源汽车 购置补贴、充电设施奖补

据工信微报消息，工信部部长肖亚庆撰文指出，要充分挖掘内需潜力，积极扩大消费需求。

坚定落实扩大内需战略，扩大消费需求，改善供给质量，更好发挥消费对工业稳增长的基础性作用。继续实施新能源汽车购置补贴、充电设施奖补、车船税减免优惠等政策，开展新能源汽车、绿色智能家电、绿色建材下乡活动。

深入推进增品种、提品质、创品牌“三品”行动，加快培育和发展智能网联汽车、冰雪装备、智慧健康养老、超高清视频、安全应急等产业，引导和扩大信息消费。落实稳外贸政策措施，推动国际物流降本增效，支持外贸企业扩大出口。

最新 2022 年新能源行业政策盘点，都释放了哪些信号？

根据公安部交通管理局数据显示，2021 年，我国新能源汽车产业快速发展，销量达 352.1 万辆，全国新能源汽车保有量达 784 万辆，占汽车总量的 2.60%，连续 7 年居世界首位，市场占有率达到 13.4%。

2021 年全国充电桩基础设施保有量 261.7 万台，与去年同比增长 49.5%，新能源车桩比接近 3:1。

2022 年开始，国家出台了哪些相关政策？又释放了哪些关键信号？跟随小桩走进行业第一线，抢先获取国家政策重磅条例，把握行业价值信息。

三部门联合

## “新能源汽车将成为农村能源转型的重要组成部分”

1月7日，国家能源局、农业农村部、国家乡村振兴局联合印发了《加快农村能源转型发展助力乡村振兴的实施意见》（以下简称《意见》）。

《意见》提出要引导充电业务运营商、新能源汽车企业在大型村镇、易地搬迁集中安置区、旅游景区、公共停车场等区域建设充换电站，优先推进县域内公务用车、公交车、出租车使用电动车，推广新能源汽车在旅游景区和特色小镇的应用。探索建立车桩站联动、信息共享、智慧调度的智能车联网平台，推动新能源汽车成为农村微电网的重要组成部分。大力支持地方开展新能源汽车和家电下乡。



据悉，2022年新能源汽车下乡活动将在全面总结内容形式的基础上升级完善，有望在全国范围继续开展，推广城市也将进一步下沉。随着此次三部委发文明确，新能源汽车未来在农村市场的地位有望进一步增强。

### 发改委等多部门

## “提升电动汽车充电保障能力，满足超过 2000 万辆电动汽车充电需求”

1月10日，国家发展改革委、国家能源局等多部门联合印发了《国家发展改革委等部门关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》，对于指导“十四五”时期充电基础设施发展具有重要意义。



——文件重点如下——

01 新建社区：要确保固定车位 100%建设充电设施或预留安装条件。新建住宅项目规划报批、竣工验收环节依法监督。

02 既有居住社区：充电设施建设改造，居住社区要配建一定比例的公共充电车位。

03 实现电动汽车充电站“县县全覆盖”、充电桩“乡乡全覆盖”。

04 到“十四五”末，满足超过 2000 万辆电动汽车充电需求。

国务院

“京津冀及周边新能源运输车比例力争达到 80%



1 月 7 日，国务院发布《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025 年）》。

《方案》明确工作目标：提出到 2025 年，多式联运发展水平明显提升，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局，京津冀及周边地区、长三角地区、粤港澳大湾区等沿海主要港口利用疏港铁路、水路、封闭式皮带廊道、新能源汽车运输大宗货物的比例力争达到 80%。

国务院

“规划建设适度超前的充换电网络

1 月 18 日，国务院印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》。《规划》指出，要完善城乡公共充换电网络布局，积极建设城际充电网络和高速公路服务区快充站配套设施，实现国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域的高速公路服务区快充站覆盖率不低于 80%、其他地区不低于 60%。大力推进停车场与充电设施一体化建

设，实现停车和充电数据信息互联互通。

《规划》还提出，在推广低碳设施设备方面，规划建设便利高效、适度超前的充换电网络，重点推进交通枢纽场站、停车设施、公路服



务区等区域充电设施设备建设，鼓励在交通枢纽场站以及公路、铁路等沿线合理布局光伏发电及储能设施。推动交通用能低碳多元发展，积极推广新能源和清洁能源运输车辆。

### 交通运输部

**“鼓励开展氢燃料电池汽车试点应用**

1月21日，交通运输部印发《绿色交通“十四五”发展规划》（以下简称《规划》），其中提出，重点创

建100个左右绿色出行城市，另外，将鼓励开展氢燃料电池汽车试点应用。

《规划》提到，加快新能源和清洁能源运输装备推广应用。加快推进城市公交、出租、物流配送等领域新能源汽车推广应用，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车比例不低于80%。鼓励开展氢燃料电池汽车试点应用。

《规划》还要求，深入开展城市绿色货运配送示范工程创建工作，到2025年，有序建设100个左右城市绿色货运配送示范工程。

### 发改委等七部门

**“逐步取消各地新能源车购买限制**

1月21日，国家发展改革委等七部门印发《促进绿色消费实施方案》，提出大力发展绿色交通消费，

逐步取消各地新能源车购买限制。



1、大力推广新能源汽车，逐步取消各地新能源车辆购买限制，推动落实免限行、路权等支持政策，加强充换电、新型储能、加氢等配套基础设施建设，积极推进车船用 LNG 发展。

2、推动开展新能源汽车换电模式应用试点工作，有序开展燃料电池汽车示范应用。深入开展新能源汽车下乡活动，鼓励汽车企业研发推广适合农村居民出行需要、质优价廉、先进适用的新能源汽车，推动健全农村运维服务体系。

3、合理引导消费者购买轻量化、小型化、低排放乘用车。大力推动公共领域车辆电动化，提高城

市公交、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等新能源汽车应用占比。

4、深入开展公交都市建设，打造高效衔接、快捷舒适的公共交通服务体系，进一步提高城市公共汽电车、轨道交通出行占比。

5、大力推进公共机构消费绿色转型。推动国家机关、事业单位、团体组织类公共机构率先采购使用新能源汽车，新建和既有停车场配备电动汽车充电设施或预留充电设施安装条件。

6、鼓励社会资本以市场化方式设立绿色消费相关基金。鼓励开发新能源汽车保险产品，鼓励保险公司为绿色建筑提供保险保障。

### 国务院

**“2025 年新能源汽车将达到新车销售总量 20%**

1 月 24 日，国务院发布《“十

四五”节能减排综合工作方案》（以下简称《方案》）。



《方案》明确：到 2025 年，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20%左右。提高城市公交、出租、物流、环卫清扫等车辆使用新能源汽车的比例。全面实施汽车国六排放标准和非道路移动柴油机械国四排放标准，基本淘汰国三及以下排放标准汽车。深入实施清洁柴油机行动，鼓励重型柴油货车更新替代。实施汽车排放检验与维护制度，加强机动车排放召回管理。

### 发改委

“加快布局充换电基础设施，促进电动汽车在短途物流等领域推广

1 月 24 日，国家发展改革委印发《“十四五”现代流通体系建设规划》（以下简称《规划》），新能源汽车、自动驾驶、氢能等方面，《规划》明确：

1、大力推动交通运输绿色低碳转型。持续推进交通运输领域清洁替代，加快布局充换电基础设施，促进电动汽车在短途物流、港口和机场等领域推广，积极推进船舶与港口、机场廊桥岸电改造和使用，开展氢燃料电池在汽车等领域的应用试点，降低交通运输领域能耗和排放水平。

2、健全冷链物流设施体系。加强农产品产地预冷、分拣包装、移动冷库等设施建设，推广新能源配送冷藏车，提高“最后一公里”冷链物流服务效率。

3、推广集约智慧绿色物流发展新模式。加快发展智慧物流，积极应用现代信息技术和智能装备，提

升物流自动化、无人化、智能化水平。扩大新能源运输工具应用范围，推广绿色包装技术和物流标准化器具循环共用。

### 发改委&商务部

#### “支持深圳统一布局新能源汽车充换电基础设施建设和运营”

1月26日，发改委、商务部印发《关于深圳建设中国特色社会主义先行示范区放宽市场准入若干特别措施的意见》（以下简称《意见》）。



在新能源汽车推广方面，《意见》明确：支持深圳统一布局新能源汽车充换电基础设施建设和运营。支持深圳统一规划建设和运营新能源汽车充换储放一体化新型基础设施，放宽融合性产品和服务的市场准入限制，推进车路协同和无人驾驶技术应用。重点加快干线公

路沿线服务区快速充换电设施布局，推进城区、产业园区、景区和公共服务场所停车场集中式充换电设施建设，简化项目报备程序及规划建设、消防设计审查验收等方面审批流程，破除市场准入隐性壁垒。



鼓励相关企业围绕充换电业务开展商业模式创新示范，探索包容创新的审慎监管制度，支持引导电网企业、新能源汽车生产、电池制造及运营、交通、地产、物业等相关领域企业按照市场化方式组建投资建设运营公司，鼓励创新方式开展各类业务合作，提高充换电业务运营效率。

### 住房和城乡建设部

#### “加快形成快充为主要的城市公共充电网络”

1月24日，国家住房和城乡建设

设部发布了《“十四五”推动长江经济带发展城乡建设行动方案》。方案指出，要推进低碳交通发展，促进城市交通能源结构调整，推动交通可再生能源、清洁能源利用，加强建设新能源汽车充换电桩（站）、加气站、加氢站、分布式能源站等设施，加快形成快充为主的城市公共充电网络。



支持太原、郑州、济南、济宁等沿黄城市开展新型城市基础设施建设试点。有序推进沿黄城市基础设施智能化建设与改造,建立城市基础设施智能化管理平台与智能化监管体系。

在呼和浩特、开封、银川等城市开展基础设施安全运行监测试

点。大力推进新能源汽车设施建设,重点推进城市公交枢纽、公共停车场充电设施设备规划建设,推进智慧多功能灯杆等城市感知底座系统建设。

进入到 2022 年,新能源汽车行业被寄予更多期待,在过去的一个月里,国家相关部门从新能源汽车产品申报、加快农村能源转型发展、规定新能源汽车运输大宗货物比例、规划建设适度超前的充换电网络、取消各地新能源车购买限制等多个方面相继发布新规。

从以上政策可见,国家对于新能源领域的重视程度正在达到前所未有的高度,新能源汽车及充换电配套设施建设已成为中国可持续交通系统的重要组成部分,政策利好将进一步推动新能源汽车及相关行业的高质量飞速发展。

来源: 新能源纵横

# 行业资讯

## 新能源车涨价潮里，没有赢家

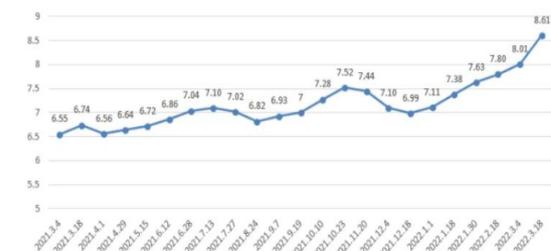


上游材料涨价，电池厂、整车厂纷纷提价转移成本，但诡异的是本应最赚钱的赣锋锂业等资源公司股价居然出现了腰斩。

老张说：加不起油了。

3月17日24点过后，95号汽油价格告别8元，进入9元时代。这已经是今年内成品油零售限价的第五次上调，此前1月上调了2次，2月、3月分别上调了1次。5次上涨合计，国内汽、柴油累计每吨分别上调2015、1940元，折合升价92号汽油、95号汽油、0号柴油每升分别上涨1.58、1.67、1.65元。

最新92号汽油价格走势



老张嘴上说着加不起油，实际行动却不尽然，下班后赶紧开车到加油站。作为老江湖的他预料到油价上涨必然排起长队，晚了就没有油了。排队到老张，老张难得豪横得喊了句“95号加满”。



看来小马还是年轻啊，想着等晚点人少再去加油。然而，在排了一个小时队后，前面的大哥突然喊

道：“没油了，加光了，别排了”。小马没办法只能意兴阑珊地回家。

在 3 月 17 日，油价上涨的同时，比亚迪、特斯拉、小鹏等新能源车龙头用涨价遥相呼应。看似偶然实则是必然，新能源车产销两旺让车商有底气做出这个决定。

3 月 8 日，乘用车市场信息联席会发布 2022 年 2 月乘用车市场数据，2 月新能源乘用车零售销量达到 27.2 万辆，同比增长 180.5%。

今年 1-2 月，新能源乘用车零售销量达到 62.4 万辆，同比增长 153.2%。其中，纯电动车销售 48 万辆，同比增长 131.8%；插电混动车销售 14.4 万辆，同比增长 265.8%。

新能源车需求旺盛的势头有增无减，在原材料大幅上涨的背景下同样涨势如潮。

据央视财经报道，2 月份的新能源车涨价，少则千元，多则上万元。进入 3 月份以来，已经有近 20 家新

能源车企宣布涨价，涉及车型近 40 款。面对市场“涨声”，消费端逐步显露出焦虑来。

### 01 新能源车“涨势如潮”

小王今年 30 岁，在京漂泊了几年的他已然成家立业，拥有一份较为稳定的工作，一位贤淑的妻子，还有一双儿女在侧。

考虑到子女上学和周末游玩的需求，小王今年打算入手一台新能源车。小王对特斯拉情有独钟，而且知道特斯拉 MODEL Y 去年大幅降价，也就 30 万出头，对于他而言应该能够负担得起，在 3 月份凑齐了车款。

可是，实际到店走访后，小王难掩失落。

3 月 11 日，小王和爱人一大早便来到特斯拉位于北京海淀区远大路 1 号新燕莎体验店，在向销售人员打听价格后，发现 MODEL Y 刚刚宣布涨价 1 万。平常节省惯了的小

王有些犹豫，想要再去打听打听，再对比一下其它车型，再等等能否降价。

在与其它车型对比后，小王还是更倾向于 Model Y。同时，他也咨询了做汽车研究的朋友小李，小李告诉小王，价格还得涨，要买就尽快。

3 月 16 日，下定决心的小王再度来到了特斯拉门店，可是谁成想刚刚提价没几天，特斯拉再次宣布涨价。

Model Y 长续航版价格上涨 1.8 万元，售价 35.79 万元；Model Y 高性能版价格上调 2 万元，售价 41.79 元，这让只有 30 万在手的小王彻底傻眼了。

原本凑凑还能买的，现如今，还得借钱。小王一气之下，头也不回地离开了特斯拉门店。

无独有偶。比亚迪（002594.SZ）部分车型进行价格调整，上调幅度

为 1000-7000 元不等；广汽埃安 AION Y 全系上涨 1 万元，AION S Plus 和 AION Y Plus 分别上涨 4 千元和 5 千元。

除此之外，哪吒汽车、零跑汽车、小鹏汽车（XPEV.US, 09868.HK）等造车新势力们纷纷选择了上调新能源车价格。

显而易见，新能源车“涨势如潮”。

## 02 多方面因素导致涨价

造成提价的原因是多方面的。

其一，油价大幅上涨使得新能源车更具备经济性竞争力，因此有底气去涨价。其二，汽车芯片的短缺。

这里面既有宏观环境的影响，比如疫情、通胀、贸易摩擦。也有产业本身的属性牵制，饥三年、饱三年的半导体周期属性使得产业采取保守的产能规划，因而出现产能错配。

在新能源车需求高企的背景下，自然出现供不应求的局面，涨价是理所当然的事情了。

另一方面，在消费电子高额利润驱使下，产能排配更倾向于后者，进一步加剧了芯片短缺。更有甚者，部分车厂只能被迫减产。

比如，当地时间 3 月 15 日，日本汽车巨头丰田汽车公司表示，受到半导体芯片短缺的影响，3 月将进一步减产。几天前，丰田下调今年 4 月至 6 月的国内生产目标，下调幅度高达 20%。

值得注意的是，3 月初，丰田就曾对外表示，多款车因缺芯再度陷入缺货，高达 4 成车型交车时间要等 5 个月以上、部分车型要等 4 年，且豪华车品牌 Lexus 新型“NX”已停止接单。

此外，补贴退坡等因素也是原因之一。

根据 2021 年 12 月 31 日发布的

《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》的标准计算，新能源乘用车补贴前售价需要在 30 万元以下（换电模式车辆不受此规定）。

而续航大于 400km 的纯电车型明年补贴金额将降低 5400 元，续航 300-400 公里的补贴减少 3900 元，插混、增程则减少 2040 元。

在新能源车的旺势需求下，这一部分成本显而易见由投资者来买单。

在这些原因之上，最为关键的是上游锂的价格暴涨，带动了锂电池的涨价。锂电池占据新能源车的成本超过 40%，使得车企不堪重负，只能通过涨价来转移成本压力。

而锂电池的最核心材料便是锂源，比如，高镍三元电池使用氢氧化锂作为锂源，磷酸铁锂使用碳酸锂作为锂源，电解液使用六氟磷酸锂作为锂源。

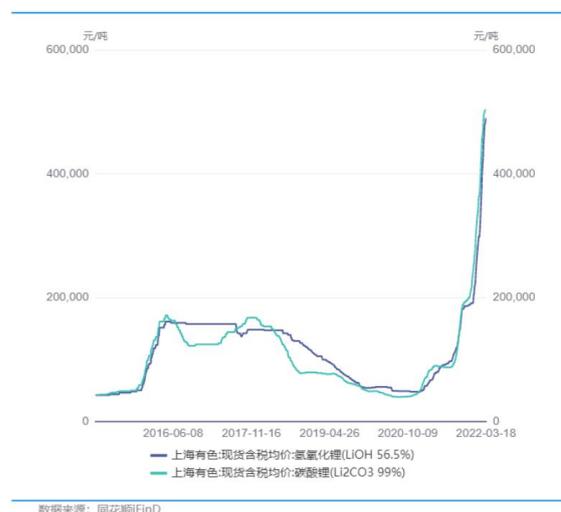
因此，归根结底，造成这一现象的根本原因在于锂资源的供不应求。

在新能源车产销两旺的背景下，乘联会将 2022 年新能源乘用车销量预期由 480 万辆提升至 550 万辆，预计 2022 年新能源乘用车的渗透率将达到 25% 左右；新能源汽车有望突破 600 万辆，新能源汽车渗透率在 22% 左右。

根据业内资深人士计算，2022 年，预计全球新能源车销量有望突破 1000 万辆。即便今年有望增加 17-18 万吨碳酸锂当量，但是在庞大的需求面前，仍旧存在着 3 万吨左右缺口。

在资源稀缺的情况下，涨价无疑是最合理的解释。根据上海有色数据显示，3 月 18 日，碳酸锂价格突破 50 万/吨，上涨至 50.3 万/吨，氢氧化锂价格上升至 48.95 万/吨。而二者的 2021 年初价格还不足 10

万/吨，仅一年的时间涨幅接近 4 倍。



数据来源：同花顺 iFinD

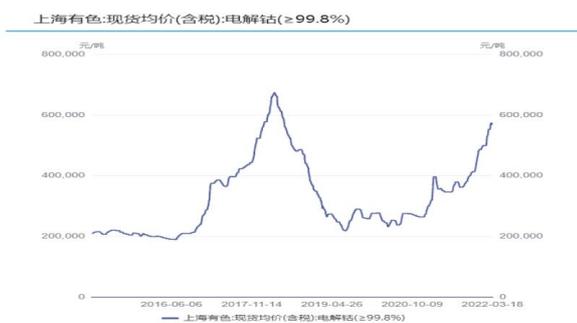
### 03 倒向磷酸铁锂电池

上游的碳酸锂涨价沿着产业链向下游传导，首先影响了锂电池产业的供应格局。

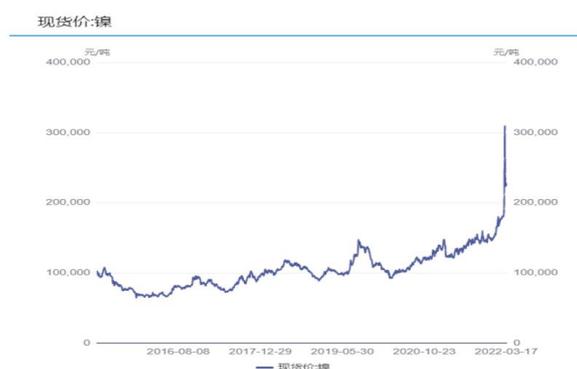
1-2 月，磷酸铁锂电池以 16.7GWh 的装机量，远远超过三元锂电池的 13.1GWh 的装机量，磷酸铁锂电池的占比依旧稳定在 55% 以上，可见动力电池厂商对磷酸铁锂电池的高亲睐仍未消散。

在产量方面，2022 年 2 月，我国动力电池产量共计 31.8GWh，磷酸铁锂电池产量 20.1GWh，占总产量 63.1%。

不难理解，三元材料除了锂盐外，还使用了钴镍等稀缺金属，使得成本大幅上升，远超磷酸铁锂电池。



数据来源：同花顺 iFinD



数据来源：同花顺 iFinD

数据来源：同花顺 iFinD

图 2: 三元材料生产成本远高于磷酸铁锂 (元/吨)



资料来源:百川盈孚, 信达证券研发中心

去年伊始，国内电池厂便将重心放在磷酸铁锂电池上。如今，在锂盐巨大涨幅带来的成本压力下，国际电池巨头也在转向磷酸铁锂电

池。

韩国电池企业 LG 新能源已于 2020 年年底开始研发磷酸铁锂电池技术，今年将建设一条磷酸铁锂电池试验生产线，2022 年进行试生产。2021 年 10 月初有消息称，韩国另一电池巨头 SK On 在开发用于电动汽车的磷酸铁锂电池。

2021 年 10 月 21 日，塞尔维亚电池开发商 ElevenEs 在一份声明中表示，将在欧洲建造第一家 LFP 电池超级工厂。

更高安全性与更低成本，已令磷酸铁锂电池在市场化的应用中大放异彩，自不必说磷酸铁锂的领军者比亚迪成功拿下新能源乘用车销量全球第一的宝座。

在此影响下，主流车企的乘用车，已纷纷使用磷酸铁锂电池。

近日，号称“特斯拉杀手”的美国电动汽车制造商 Rivian，已宣布全面使用磷酸铁锂电池。大众、

现代、奔驰等已宣布将在乘用车使用磷酸铁锂电池。

回归到产业本质上来看，影响电池推进的因素无非三方面，安全、成本、性能。在具体应用上安全性必定是首位的，没有安全保障新能源汽车的应用便无从谈起。

其次便是成本，成本决定了商业推广的程度，是产业市场化的先决条件。在锂资源大幅飙升的背景下，各大巨头纷纷倒头布局磷酸铁锂。

即便三元高镍电池的性能更为优异，符合未来提升能力密度的产业发展趋势。但是现阶段，具备安全性能优势尤其在成本占据上风的磷酸铁锂无疑是车企更好的选择。

老李最近也打算换车，原本对新能源车嗤之以鼻的他在新能源车替代传统燃油车的浪潮中，也沦陷了，成为了新能源车的簇拥者。

老李在对市面上的多种车型研

究后发现，新能源车在智能化有着巨大的领先优势。尤其与燃油车在中低端车型的对比，让他想起了 2010 年 iPhone 横空出世，对按键手机带来的巨大冲击。

老李“感觉二者并不是同一样东西”。比方说，十几万的新能源车就带全车氛围灯，智能化语音助手，二十多万的车配置了鸥翼门造型，高级轿跑车型设计的外观，科技感十足。这种配置放在燃油车上少则大几十万，多则上百万。

#### 04 尾声

产业的周期性决定了一定存在产能错配的问题，原材料上涨、芯片短缺等因素带动了终端汽车的价格，在短期损伤了部分消费者的热情。

另一方面，如老李所言，新能源车被越来越多的人所接受，庞大的市场给与了新能源车发展的肥沃土壤。

渗透率提升的同时带来了经济性，便宜性，科技感带来了前所未有的冲击力。虽然仍有诸多不足之处，例如，充电烦恼。里程焦虑，基建设施等等。但随着技术的进步，都将逐步解决。

关于芯片短缺、锂源供给不足、汽车价格上涨的这些问题，在市场化条件下是可以进行自我调节的。

来源：阿尔法工场研究院

## 关于换电，看这一篇就够了：运营模式及现状、难点、未来发展……

今天来讲一讲最近比较火的换电模式。换电模式在前期并未受到重视，主要由于换电投入成本高、重资产运营、换电车型及可兼容车型较少等问题。2019 年起政府出台各项新政策重拾换电产业发展，2019 年 6 月国家发改委等三部委联合发布《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案（2019-2020）》，提出鼓励企业研制充换电结合、电池配置灵活的新能源汽车产品；2020 年 4 月，四部委发布《关于完善新能源汽车推广应

用财政补贴政策的通知》，对换电车型不设置 30 万以下补贴门槛；同年 11 月，国务院发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》，提出将大力推动充换电网络建设，鼓励开展换电模式应用。除此之外，各地方政府也提出换电站运营激励方案，刺激换电基础设施规模化运营。自此，换电市场开始热闹了起来。

### 一、换电模式的分类及市场玩家

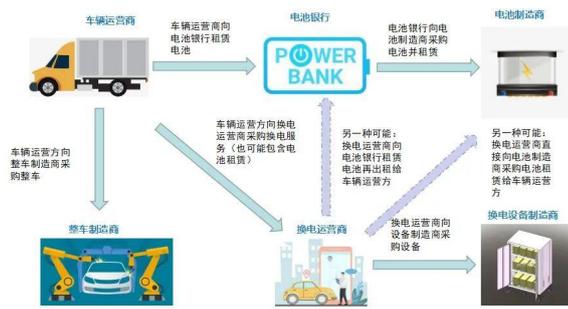
换电模式大致可以分为乘用车

(私家车+运营车辆)换电、商用车(重卡)换电、两轮车换电等类别,不同类别的运营情况千差万别,盈利状况也大有不同,后文笔者会详细介绍。

可以分为几类:上游的整车与电池制造商、换电设备制造商;中游的换电运营商、电池资产持有方(电池银行);下游的电池租赁方或车辆运营方等。各方参与换电的目的不同,参与方式不同。

换电市场的参与方颇多,大致

参与方	参与目的与方式	代表企业
整车制造商	生产并销售换电车辆	徐工、三一、华菱、红岩等
电池制造商	生产并销售电池	宁德时代、亿纬锂能、比亚迪等
换电运营商	运营换电基础设施,提供换电服务	奥动、北汽蓝谷、协鑫能科、蔚能、国电投、国网、南网、铁塔、骑士换电、小哈换电、e换电、宁德时代等
换电设备制造商	生产并销售换电设备	玖行、博众精工、深圳精智、山东威达等
电池银行	持有电池资产、出租电池	大部分的换电运营商,如国网、南网、奥动、蔚能、协鑫能科等均持有电池资产,大的租赁公司同样也在扮演电池银行的角色。也有新玩家,如:羿动科技(一汽、东风、三峡、湖北国资的合资公司)
车辆运营方	通过车电分离的模式,降低一次采购成本,从而较低成本的获取电动车辆进行运营。	各港口、矿山、网约车辆、出租车辆、物流车辆的运营商



换电商业模式

## 二、换电参与各方的运营情况

### 及难点

换电的参与各方当下的运营情况各异。整车和电池制造商主要在于销售车辆和电池，因此其总体利润还是有所保障。同理，换电设备商也借这一波换电的大发展，总体状况不错。换电运营商和电池银行现阶段还是面临着一些问题，总体还难以实现盈利。主要原因在于：

- 1、设备和电池资产投入较大，短期内仅依靠电池租赁费用及换电服务费回本困难；
- 2、部分换电站利用率偏低；
- 3、电池梯次利用模式不明确，部分应用场景仍停留在理论层面上。

对于整个换电模式来讲，难点主要有以下几点：

1、土地资源、审批、配电等的壁垒以及换电站建筑性质不明确等问题，导致换电站选址建设存在困难；

2、电池标准不统一，导致现有换电运营商及电池银行基本上都是绑定车型和电池规格型号的，很难做到通用；

3、运营模式没有标准，千差万别，一站一策，不利于大规模铺开，比如有充电度数计费，也有里程计费，电池租赁费单独收取还是与服务费放在一起等各不相同。（当然，这也与乘用车、重卡、两轮车不同的运营场景等有关）

## 三、换电运营商的情况分析

上文提到，换电参与方较多，这其中，笔者着重分析一下换电运营商板块，因为此板块玩家多，也是最热闹的板块，其涵盖了能源企

业（国网、南网、国电投、协鑫等）、业（奥动、小哈换电、铁塔等）。  
 整车制造商（北汽蓝谷、蔚能等）、先说一下各方参与换电运营的优势：  
 电池制造商（宁德时代）和其他企业

企业类型	优势
能源企业	低廉的电价  (这一点其实优势并没得到充分发挥,国网、南网下属的换电运营企业也是市场化购电,协鑫等发电企业亦是如此,但从电网公司集团的层面来讲,换电设备中用掉的每一度电都还有一部分利润空间)
整车制造商	销售渠道优势,整车厂既有销售渠道比较成熟,只需推出“车电分离”模式即可配合推广换电。
电池制造商	电池制造商自己下场做换电或者参股电池银行公司,主要最核心的优势还是电池采购方面。此外,出资参股电池银行亦可以扩大电池的销售数量,毕竟充电模式中,车辆和电池是 1:1,而换电是 1:1.1—1.3 左右。
其他企业	其他企业参与换电主要优势在于灵活多变的参与方式

对于换电运营商来说,具体不同的运营商又面临着不同的问题,但总的看来最大的难题是投入大、资产重、盈利难。以重卡为例,某使用宁德时代 282 度磷酸铁锂电池的 60 台重卡车辆的港口换电项目,换电运营商的前期投入如下(未核算人工等其他成本):

项目投入	单价(万元)	数量	总价(万元)	备注
换电站设备	420	1	420	(含电池仓、电池框架)

换电站土建与配电等	100	1	100	1、含变压器、电缆等 2、根据不同土地情况有差异
电池	35	66	2310	1、车辆与电池比一般为 1:1.1—1:1.2 2、所有电池均按照运营商采购计算
总计			2830 万	

在运营商收入层面上（未计算电池退役之后回收的收入）：

收入	单价（元）	数量	年收入（元）	备注
电池租赁费	5000 元/块/月	66	3960000	不同运营商有差异，也有运营商不收取电池租赁费而全部包在服务费内
服务费	0.6 元/度	9900000	5940000	1、按照每天换电 1 次，即每台车用完 2 块电池的电量计算 2、每块电池按照 2 50 度电计算 3、按照车辆每年运行 30 0 天计算
总计			9900000（990 万）	

投入 2830 万，年收入 990 万，预计 3-4 年回本。但是此案例是基于港口的重卡应用场景，一般港口内部 24 小时作业，且全年很少休息，收益在换电的各类场景中属于比较优异的。而乘用车换电，即使是使用频率较高的出租车、网约车等除

非是 24 小时两班倒的模式，导致没有时间充电，否则对于司机来说，充电的吸引力其实更大，因为完全可以利用后半夜的波谷电价慢慢充，这样的话乘用车换电收益就很难超越重卡。

还有一类较为特殊的是两轮车

换电，一般运营商的主要收益是电池租赁费用。因为两轮车换电的模式比较固定，一般都是外卖小哥交给运营公司一定的费用比如 299 元/月，就可以在换电柜无限次换电，但因为两轮车电池容量小，每个月的用电量实在有限，所以按照度电收取服务费很不合算。

#### 四、换电的未来以及与充电的关系

正如上文所述，换电因为政策的支持晚于充电，且面临很多难题，因此现在还处在起步阶段，没有类似于充电领域特来电、星星充电那样的全国性领先的运营商。但换电的优势也比较明显，比如速度快、

效率高，比如电池的统一管理有助于寿命的延长等等，相信在一段时间内换电模式会在整个补能领域中占据一席之地。尤其是在氢燃料汽车因为成本和技术等暂时看不到大规模铺开的可能，超级快充又涉及整车、电池、电网负荷等很多限制因素的情况下，换电有望迅速发展。但长远看来，随着充电速度的加快，乘用车和两轮车等领域换电被快充取代的可能性较大。此外，长寿命电池的推出对换电运营商和电池银行是利好，有助于他们在电池寿命周期内收取更多的租赁费和服务费。

来源：中汽技术信息

## 3 月山东轻卡销量大降 疫情+高油价 影响有多大 二季度能否逆转？

3 月，本应是传统的市场旺季，但是今年的山东轻卡市场可谓一片惨淡。

“今年一个季度比不上去年一个月的销量。”

“现在的情况，10 个经销商有

9 个半销量是下滑的，而且下滑幅度可能还不小。”

“去年 3 月卖了 70 多辆，今年 3 月还不到 10 辆”……

市场惨淡的背后原因有哪些呢？未来会不会有转机呢？请看第一商用车网的调查报告。

### 3 月山东轻卡销量大降 经销商有些无奈

近日，小编采访了山东多地的 8 家轻卡经销商，发现现在的轻卡行情非常差，绝大多数经销商表示，今年 3 月的销量和去年同期不可同日而语。而 3 月一般是市场复苏的月份，是一季度的销售重点，但糟糕的行情让山东各轻卡经销商的销量出现了同比大幅下滑。

“现在的行情非常差，甚至可以说有史以来没有这么差过。现在 3 月份还有一周左右结束，从目前的情况来看，今年一个季度比不上去年一个月的销量。” 临沂市祥涛商

贸有限公司的李经理如是说道。



山东东虹云内汽车销售有限公司（下称“山东东虹”）的许伟也表示，今年一季度的销量相比去年同期下滑了很多。山东东虹位于山东省潍坊市，去年全年其总销量达 1 万辆左右，是规模非常大的一家轻卡经销商。

位于济南的济南福奥汽车销售有限公司（下称“济南福奥”），去年一季度销售轻卡 100 多辆，今年一季度的销量则是“和去年没法比”。滕州市宏腾汽车销售服务有

限公司的赵经理则表示：“现在的情况，10 个经销商有 9 个半销量是下滑的，而且下滑幅度可能还不小。”

此外，青岛奥隆汽车销售服务有限公司、淄博凯泰汽车贸易有限公司（下称“淄博凯泰”）、济南可珊工贸有限公司共三家经销商，也表示今年的销量同比去年出现了不同程度的下滑。其中，淄博凯泰因为当地的一些特殊原因销量下滑更为明显：由于淄博市更加严苛的环保政策，导致淄博陶瓷、冶金、化工等产业的工厂持续外迁，淄博市的物流运输需求大幅下滑，再加上今年以来的清冷行情，淄博凯泰今年 3 月到目前为止的销量还不足 10 辆，而去年 3 月其销量则有 70 多辆。

在小编采访的 8 家山东轻卡经销商中，只有临沂鲁西汽车贸易有限公司表示目前行情还可以，其一

季度销量预计将与去年一季度持平。

总的来看，2022 年一季度的山东轻卡销量，尤其是 3 月单月的销量，将会出现大幅度的下滑。下滑的原因主要有两个：疫情影响以及高油价。

### 疫情是主因 高油价叠加影响 雪上加霜 运价难上涨

春节后的这轮疫情反弹，山东也是受影响比较重的地区之一，因此山东各地市大多在执行比较严格的防疫政策，人们出门的意愿不大，而且出门办事的成本也在上升，从而压抑了轻卡市场需求。

“现在潍坊也有新增的确诊病例，虽然不多，但是在这种情况下，防疫压力还是比较大，有一些小区都封闭了，客户没法到我们这里来选车买车，我们也没法走出去，这样就影响了客户的购车欲望，毕竟轻卡不是一个简单的消费品，不是

单单通过网购就可以买卖的，多数客户买车前还是要看到实车，亲自体验一下的。而且，车辆的上牌、过户等手续都需要人线下去做。在当前的防疫背景下，购车更加麻烦，尤其现在油价高企，柴油价格已经涨至 8 块多，客户购车的欲望自然也就不高。”许伟说道。

济南福奥的阻小姐，还分享了自己的一次经历，来讲述当下轻卡经销商办理相关业务的困难之处：

“我前两天出门办理公司业务，到了地方对方需要我出示核酸阴性证明，其实我在社区做过核酸，但是他们不认可那个结果，我只好又去医院做了一次，等结果出来了才开始正常办事，简简单单的一件事，却耗费了我一整天的时间。”

多数经销商遭遇的困境与山东东虹和济南福奥是类似的，疫情成为了当下影响轻卡市场的最大因素，因为疫情，社会经济发展速度

放缓，物流需求下降，同时疫情也压抑了客户买车的欲望，并提升购车各个流程中的时间成本。

此外，对 3 月的山东轻卡市场来说，还有另外一个拦路虎：高油价。小编调查了解到，山东多个地市的柴油价格已经上涨至超过 8 元，只有临沂由于车辆保有量大，小加油站比较多，目前柴油价格还可以保持在 8 元以下。高油价让用户的使用成本直线上升，在这种情况下，用户即便是有购车需求，也会选择先观望一段时间。此前，有新闻指出，目前油价高企，货运费用应该会有所上调，但根据小编了解到的情况来看，山东部分地区运费的确有小幅上涨，但上涨幅度完全无法与油价的上涨幅度相比，运营成本“居高不下”。

油价高企，运费难涨，再加上疫情影响，造成了目前山东轻卡市场的困境。



### 新能源未能成为替代品 蓝牌新规影响不大

油价高企，那么，新能源车是否会成为山东轻卡客户的替代选择呢？

从目前的情况来看，新能源未能成为替代品。“目前，有一些客户会主动来了解下新能源车，但是基本上没有来买的，因为新能源车车价更高，而且续航里程有限，一般来说只有 200 公里左右，这些是客户比较担心的。”山东东虹的许伟说道。山东其他经销商给出的答复大多与许伟的回答情况类似。

的确，新能源轻卡对比柴油轻卡在使用成本方面具备巨大优势，在油价高企的当下体现得更为明

显。但是新能源轻卡的购车成本相比柴油轻卡要高出几万元，同时其在续驶里程方面的欠缺依然是客户关心的重点，因此还并未成为替代之选。



同时，3 月，也是蓝牌轻卡新规施行的第一个月，新规是否也对市场产生了较大影响呢？

对此，山东大部分经销商表示，新规从传闻到正式实施有一年左右，时间比较长，客户对新规是比较接受的，因此“对当下轻卡市场的影响比较有限”。但有一家经销商则把新规的施行当作机遇，提前囤入了一批宽体轻卡，因为宽体车在新规施行之后会成为一种稀缺产品。

## 未来或有小爆发 疫情防控是关键

虽然 3 月的山东轻卡市场可谓惨淡经营，但放眼未来，还是有一些好消息可以期待的。有不少经销商表示，未来几个月，山东轻卡市场可能会迎来一个小爆发。

“过去几年的高销量，确实让现在的山东轻卡市场趋近于饱和，车多货少，导致运价难以上涨。但是，有一些市场需求还是客观存在的，有些客户手中的车车龄比较大了，车况也比较差，他们有换车的需求。现在受疫情影响，还有高油价的压制，让他们暂时处于观望状态，但是这部分市场需求只是被抑

制了，不是消失了，将来疫情被控制住，社会运转正常化，这部分需求就会被释放出来，所以我看好未来几个月轻卡销量会迎来一个小爆发。”许伟说道。

由此来看，防控疫情的成果，社会运转的正常化，成为了二季度山东轻卡市场复苏的关键。

## 编后语

疫情反弹，给 3 月的山东轻卡市场带来了巨大影响。随着疫情防控工作的推进，山东清零的日子也许不会太过遥远。届时，山东轻卡市场能否顺利迎来爆发呢？我们拭目以待。

来源：第一商用车网

## 吉利年利润 43 亿元，新年销量目标 165 万辆

3 月 23 日，吉利汽车对外公布了其 2021 年财报。财报显示，2021 年吉利汽车总营收为 1016.11 亿元人民币，同比增长 10.3%；净利润

43.5 亿元人民币，同比下滑 21.9%。

截至12月31日止 (as at 31 December)	2020	2021	
销量 (即) * Sales Volume (units)*	1,320,217	1,328,031	+0.6% YoY
收益 (人民币百万元) Revenue(RMB m)	92,114	101,611	+10.3% YoY
毛利率** Gross profit margin ratio**	16.0%	17.1%	+1.1Pct
经营利润率*** Operating margin ratio***	6.9%	5.4%	-1.5Pct
税后溢利 (人民币百万元) Profit after tax(RMB m)	5,575	4,353	-21.9% YoY
本公司应得持有人应佔溢利 Profit attributable to stakeholders	5,534	4,847	-12.4% YoY
每股摊薄溢利 (人民币分) # Diluted EPS (RMB cents)#	56.44	47.74	-15.4% YoY
股息每股现金 (港币元) Dividend cash per share (HK\$)	0.20	0.21	+5.0% YoY
	20年12月	21年12月	
归属本公司应得持有人权益 (人民币百万元) Shareholders' equity	63,631	68,606	+7.8% YoY
净现金水平 (人民币百万元) ## Net cash level##	11,829	20,797	+75.8% YoY

销量方面，2021 年吉利汽车全年累计销量为 132.8 万辆，连续五年蝉联中国品牌乘用车年度销量冠军，但因疫情以及零部件短缺等因素的影响，吉利汽车并未完成其定下的 153 万辆的销量，其中国内市场销量同比下滑 2.8% 至 121.3 万辆，出口销量同比增长 58.2% 至 11.5 万辆。具体品牌来看，吉利品牌 CMA 高端系列“中国星”系列全年累计超 20 万辆；领克累计销量超 65 万辆；2021 年 4 月推出的全新纯电品牌极氪首款车型极氪 001 自 2021 年 10 月交付后，4 个月累计交付 12453 辆。



对于今年的年销量目标，吉利汽车将 2022 年的销量目标定为 165 万辆，就目前的市场发展来看，吉

利汽车想要实现 165 万辆的销量具有一定的挑战性。数据显示，2022 年前两月吉利汽车累计销量 224,858 辆，目标完成率 13.6%。

为如期实现 165 万辆的年销量目标，吉利汽车将在今年年内推出多款新车。根据曝光的信息显示，今年吉利汽车旗下极氪、吉利、几何三大品牌将推出包括极氪品牌推出一款豪华纯电动 MPV；吉利品牌推出两款全新 SUV，几何品牌推出一款全新 SUV 车型。



依据此前规划显示，极氪品牌豪华纯电动 MPV 将会是极氪品牌第二款车型，或被命名为极氪 002；吉利品牌两款全新 SUV 中其中一款将会是新一代博越，该车上市后预计将于哈弗 H6、长安 CS75 PLUS 等国

产紧凑型 SUV 形成竞争；几何品牌全新 SUV 车型预计是此前在网上曝光的几何 E，定位小型纯电 SUV。此外，未来吉利集团在动力总成方面将推出 5 款雷神 Hi·X 混动车型、3 款雷神 PHEV 车型和一款甲醇电混动车型（帝豪甲醇版）。



3月24日，吉利汽车已正式对外发布雷神 Hi·X“超级电混”，雷神 Hi·X“超级电混”是继雷神 Hi·X“HEV”之后基于“雷神智擎 Hi·X”混动平台打造的全新一代“大里程 PHEV”。据吉利汽车表示，相比于传统的 PHEV 和 EV，搭载雷神超级电混的车型采用了双电机及以上的高性能电驱并且纯电续航里程均超过 100 公里。目前，首款搭载了雷神“超级电混”的帝豪 L Hi·X 车型已亮

相，预计新车将于今年 4 月份发布。

从目前曝光的谍照来看，在外观方面，帝豪 L Hi·X 基本与燃油版车型保持一致，新车长宽高分别为 4735/1815/1478mm，轴距 2700mm。新车内饰方面官方暂未公布。动力方面是新车最大的亮点，新车搭载了雷神 HiX 超级电混系统，综合续航达 1300km，亏电状态下油耗为 3.8L/100km，零百加速时间为 6.9s。



资料显示，吉利汽车集团旗下

拥有吉利汽车品牌、领克品牌和几何品牌，拥有宝腾汽车 49.9% 的股份及全部经营管理权以及豪华跑车品牌路特斯 51% 的股份。就吉利汽车而言，由于第四代帝豪、博越 X、新缤越和中国星系列都已在去年实现了换新和上市，今年吉利汽车将会重点发展新能源汽车，除了极氪品牌外，吉利布局的智能换电睿蓝汽车品牌也将于今年开始正式交付新车。1 月 24 日，吉利汽车发布公告称：吉利汽车与力帆科技共同投资设立的合资公司已完成工商注册登记手续，并取得中国重庆两江新区市场监督管理局颁发的营业执照，定名为重庆睿蓝汽车科技有限公司（“睿蓝汽车”），未来睿蓝汽车将推出多种动力形式产品。

据吉利官方规划，吉利计划将在 5 年内推出超过 25 款电动车（包括纯电动、插电混动、油电混动等），其中吉利品牌超过 10 款，领克、几

何、全新换电出行品牌分别超过 5 款。在销量方面，2025 年度吉利将实现集团总销量 365 万辆，其中新能源领域除了极氪科技承担 65 万辆销量任务、几何品牌承担 30 万辆销量任务，还有全新科技换电出行品牌将承担 20 万辆销量任务外，剩余的最后 20 万辆的目标数据，如无意间将由吉利与力帆共同承担。



#### 自願公佈

本公佈由吉利汽車控股有限公司（「本公司」，連同其附屬公司統稱為「本集團」）自願作出。

茲提述本公司日期為二零二一年十二月十三日的公佈（「公佈」），就有關本公司與力帆科技訂立投資合作協議成立合資公司，將從事汽車（包括但不限於換電車）的研發、銷售和運營。除文義另有所指外，本公佈所用詞彙與該公佈所界定者具有相同涵義。

於本公佈日期，本公司董事會（「董事會」）欣然宣佈，合資公司已完成工商註冊登記手續，取得中國重慶兩江新區市場監督管理局頒發的營業執照，其名為重慶睿藍汽車科技有限公司（「睿藍汽車」）。睿藍汽車未來將推出多種動力形式產品。基於自研換電技術，睿藍汽車致力於打造智能換電生態，為市場提供有競爭力的換電產品和服務。

承董事會命  
吉利汽車控股有限公司  
公司秘書  
張頌仁

最新数据消息，2022 年 1-2 月吉利累计销量为 186253 辆，其中几何品牌累计销量为 17934，领克累计销量为 28858 辆，极氪品牌累计销量为 6446 辆，睿蓝品牌累计销量为 3301 辆。

来源：汽车行业关注

## 戴姆勒卡车 2021 年销量大增 20% 收入增长 10%

据戴姆勒卡车控股公司（以下简称：戴姆勒卡车）2021 年财报显示，2021 年，戴姆勒卡车销售 45.54 万辆，同比增长 20%，收入上升至 398 亿欧元，同比增长 10%。

2021 财年，戴姆勒卡车的销量、收入和利润均显著提高：2021 年全球卡客车销量为 455400 辆，较上年同期（378300 辆）增长 20%。2021 年上半年，市场复苏带来对的良好增长势头尤其明显；下半年核心市场的需求依然强劲，但供应掣肘导致的生产放缓限制了销量的进一步增长，特别是北美和欧洲地区。

随着销量整体显著增长，戴姆勒卡车 2021 年收入上升至 398 亿欧元，较上年同期（360 亿欧元）增长 10%。强劲的需求环境下，公司 2021 年新增订单量达 59 万辆，较上年（43 万 500 辆）增加 37%，所有细分板

块均做出了积极贡献。



更重要的是，在出色的销售表现及公司多措并举的推动下，戴姆勒卡车 2021 年利润和销售回报率也呈现出良好的发展态势。调整后的息税前利润大幅提升至 25 亿 5,200 万欧元（2020 年：6 亿 5,700 万欧元），实体业务调整后的销售回报率为 6.1%（2020 年：1.9%），实体业务的自由现金流达 15 亿 5,600 万欧元（2020 年：17 亿 8,100 万欧元）。总体而言，戴姆勒卡车在其全球市场普遍增长的推动下成功实现了降本增效和提升利润率的目标。

如果重要市场的经济情况从新冠疫情中持续恢复，市场需求将持续强劲；不过，半导体行业的瓶颈和供应掣肘将对 2022 上半年的销售造成一定影响。戴姆勒卡车对两个主要区域 2022 年的重卡市场体量做出估计，预计欧洲市场将在 25 万 5,000 辆到 29 万 5,000 辆之间，而北美市场在 24 万到 28 万辆之间。



戴姆勒卡车预计，2022 年其实体业务销量将增加至 50 万—52 万辆，集团收入将大幅提高至 455 亿—475 亿欧元，调整后的息税前利润也将出现显著增长。预计实体业务调整后的销售回报率将处于 7%—9%。当前预期考虑了国际经济不确定因素的直接影响。



戴姆勒卡车董事会主席杜墨表示：“回首过去，2021 无疑是戴姆勒卡车非凡的一年，我为全球团队取得的斐然成就倍感自豪。面对新冠疫情和供应链不足等挑战，我们成功实现财务目标，并顺利完成了独立上市，迈出了历史性的一步。本周，我们更荣幸地成为德国证券指数（DAX）新成员。展望 2022 年，我们将聚焦业务、把握机会，进一步释放盈利潜力，继续引领可持续运输的发展，全力开创戴姆勒卡车独立运营之后的第一个成功之年。”

戴姆勒卡车首席财务官约亨·格茨补充道：“2021 年，尽管存在原材料成本和供应链因素的影响，我们的盈利能力仍显著提高，

这主要得益于销量增长以及二手车和售后业务的提升。通过结构性的改进，我们也在 2021 年成功抵消了疫情带来的一次性成本影响。展望未来，我们将继续推进各项战略举措，致力于实现 2025 年盈利目标。2022 年，我们已迎来良好开局，预计本年度调整后的销售回报率将继续提升，为中长期目标的达成迈出坚实一步。”



2021 年，戴姆勒卡车的研发支出为 15.74 亿欧元，与上年（15.3 亿欧元）持平。公司将坚持高效且聚焦的研发投资实践，沿可持续和零排放运输的战略路径大力推动创新，并同时关注自动驾驶、现有产品更新换代等其他重点领域。戴姆勒卡车强调了增加零排放车辆投

资、以及降低整体研发和资本支出的中长期目标。

另据了解，戴姆勒卡车的目标是至 2025 年实现两位数的实体业务销售回报率。集团将业务经营分为五个汇报部门，并根据各区域、业务的宏观经济条件，设立相应盈利目标。比如，戴姆勒卡车北美的目标是实现 12% 的调整后销售回报率，梅赛德斯-奔驰卡车业务的目标为 10%，戴姆勒卡车亚洲为 9%，戴姆勒客车为 7.5%；第五个部门为金融服务，公司为其设定了 14% 的调整后净资产收益率目标。

来源：商用汽车网

## 2 月交通运输行业主要统计指标







### 公路水路交通固定资产投资完成额





来源：交通运输部