

# 山东汽车

2022年第4期(总第21期)

山东省汽车行业协会

2022年4月26日

---

## 协会活动

协会受委托组织行业专家培训考试

## 会员动态

瞄准细分市场，潍柴又有新突破！

时代事业部党委召开学习贯彻福田汽车2022年一季度工作总结会暨二季度工作部署会精神专题会

## 政策法规

关于下达2022年农村客运补贴资金、城市交通发展奖励资金预算指标的通知

工信部等五部门印发《关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见》

## 行业资讯

一季度工业运行“稳”字当头！新能源汽车产业“链”起中国城市

全国机动车保有量突破4亿辆！一季度新注册登记新能源汽车同比增加138.2%

## 行业统计

2022年山东省3月汽车产销情况

## 协会活动

### 协会受委托组织行业专家培训考试

为提升道路机动车辆生产企业准入审查及生产一致性核查工作质量，进一步提高审查专家的工作能力，规范审查专家动态管理、提升专家风险廉洁意识、确保审核工作公正、客观，保障和提高《公告》管理工作质量，山东省汽车行业协会受山东省工业和信息化厅委托，推荐部分行业专家报名，并按照工业和信息化部装备工业发展中心“关于组织召开道路机动车辆生产企业准入审查及生产一致性核查专家培训会的通知”（装备中心[2022]195号）文件要求，于4月14-15日在山东万华汽车销售服务有限公司（济南考场）组织7位专家参加了线上培训及考试。工信部装备中心和省工信厅进行全程视频监

考，山东省汽车协会作为现场共同监考单位，负责发放培训材料、宣布考试纪律、考前打印试卷、封装试卷、视频录制、上交试卷等工作。考试专家待笔试合格后，再参加装备中心面试等程序。



在济南疫情严峻情况下，本次培训考试得到了山东省汽车行业协会理事单位——山东万华汽车销售服务有限公司董事长王玉国和总经理马惠勇以及工作人员的热情接待和疫情防控、会议准备等方面的精致服务。考试结束后，协会组织行

业专家与山东万华公司领导就汽车产业发展情况进行了交流和深入探

讨。

来源：山东省汽车行业协会

## 会员动态

### 瞄准细分市场，潍柴又有新突破！

港口牵引车动力是潍柴重点耕耘的市场，持续保持行业第一的位置。日前，随着近 40 辆搭载潍柴 WP4.6N 国六发动机的港口牵引车交付浙江嘉兴客户，标志着潍柴进军小马力空柜市场取得新突破。

针对港口集装箱空柜运输市场特点，潍柴链合创新，定制化开发满足客户运营需求的“潍柴发动机+法士特变速箱+汉德车桥”黄金动力总成解决方案。

此次交付的陕重汽牵引车，配套 WP4.6N（220 马力）发动机，扭矩 850N·m，同排量扭矩行业最大，车辆提速快，换挡频次少，运行效

率高；采用碳化硅后处理，积炭吸附能力强，同排量再生里程长，停车少，出勤率高，堪称小马力空柜港牵理想动力。



▲搭载潍柴发动机的各类牵引车高效运输港口货物

国六时代，在 TCO（总所有成本）最优的价值驱动下，细分领域专车专用成为大势所趋。作为行业龙头，潍柴持续深挖港口牵引车细分市场，聚焦解决客户痛点，定制化开发全系列专用动力。

目前已形成 WP9H/WP10H+WP8+

WP4.6N 的产品组合，覆盖中重型全系列车型，实现了全方位的市场渗透，满足各类客户需求。

来源：潍柴资讯

来源：潍柴资讯

## 时代事业部党委召开学习贯彻福田汽车 2022 年一季度工作总结会暨二季度工作部署会精神专题会



4 月 20 日上午，时代事业部党委召开学习贯彻福田汽车 2022 年一季度工作总结会暨二季度工作部署会精神专题会，深入领会相关主题报告精神，并对下一步党委工作进行部署安排。福田汽车诸城厂区党委书记王志华、党委副书记丁贵法，时代事业部党委相关部门业务经理以上人员参加了专题会。

专题会上，王志华就福田汽车党委书记、董事长常瑞所作的《如何重构福田公司的竞争力》，党委

副书记、总经理武锡斌所作的《福田汽车 2022 年一季度经营总结与二季度经营工作安排》，党委常务副书记邢洪金所作的《践行清零精神 坚持走奋斗者之路》报告内容，分别进行深入解读。



他指出，当前经济社会及行业发展正经历多重复杂因素考验，福

田汽车实施“二次创业”战略，是基于行业发展及企业自身情况制定的。尤其是今年一季度以来，多重不利因素叠加影响，对行业及各大车企的运行产生了深刻影响。公司此次会议的召开系统总结了福田汽车一季度运行过程中的问题和难点，为下一步企业运行指明了方向。

结合公司会议精神，王志华对事业部党委工作及党员干部提出了几点要求：

一是进一步找准党委工作的发力点，越是困难艰难时刻，越要冲在经营保障和疫情防控的第一线。关键时刻，全体党员干部要能冲上去，办成事，勇当推动企业发展的排头兵，始终将企业利益放在首位，勇于担当，不逃避不推诿。

二要时刻保持危机意识，进一步明确“企业不养闲人”的思想。想方设法做出成绩，保持前进的激情和动力，不断提升自身能力素质。

要主动走出舒适区。加强跨业务跨部门学习，积极参与事业部轮岗计划。

三是杜绝等、靠、要的思想，摒弃“疫情心态”，要抓住当下的每一天时间，咬紧每一台订单。做好疫情防控工作的同时，要坚定岗位目标不动摇，克服困难，全力以赴，不拿疫情当借口，保证各项工作顺利达成。

四是定好的目标和举措要不折不扣地落地执行。有问题和意见及时提出，定好路线后坚决执行，杜绝阳奉阴违。同时，党员干部要做到言行一致，为系统内和部门员工做出好的榜样，积极带领团队达成目标。



丁贵法对相关具体工作进行了安排：

一是时刻关注疫情中高风险地区动态，定期下发疫情防控信息，为业务开展提供支持；二是主动靠前，及时上报疫情防控最新动态，为相关部署争取时间。三是疫情防控不讲人情，要严格落实相关防控举措。四是深入践行“二次创业”

文化，强化“专家文化”建设，并系统策划相关落地方案。五是党建工作要主动作为，与保生产、保订单全价值链深度融合。

会议还安排了其他相关事项。践行“二次创业”精神团队拼搏穿越“逆周期”。

来源：福田汽车新时代

## 山东汽车荣获市“专精特新”及“工业设计中心”荣誉称号

近日，山东汽车制造有限公司捷报频传，先后获得烟台市工业和信息化主管部门批准认定的烟台市

“专精特新”中小企业和“工业设计中心”科技平台荣誉称号。

来源：山东汽车

## 智谷创新和豪驰智能签署全面战略合作协议

2022 年 4 月 15 日，智谷创新能源科技（山东）有限公司（以下简称“智谷创新”）与山东豪驰智能汽车有限公司（以下简称“豪驰智

能”）战略合作签署仪式在豪驰智能召开。智谷创新董事长郑开臣、智谷创新小镇常务副总经理刘文波、智谷创新解决方案事业部总经

理杨子良，豪驰智能董事长刘传福、总裁吴涛、营销事业部总经理薛丰等人出席仪式。



智谷创新能源科技（山东）有限公司是一家以新能源汽车为主题的全产业链服务平台，下设新能源汽车新车交易、二手车交易平台、全国销售渠道网络加盟、新能源维修招生培训、新能源汽修连锁加盟、充电站的建设与托管运维、车辆闲时共享、新能源商学院等全品类板块，致力于将新能源汽车的全面推广，让新能源进入到千家万户。

山东豪驰智能汽车有限公司，主要从事新能源汽车、智能汽车的研发、整车生产、技术服务以及整车和零部件进出口业务，在商用车自动驾驶、智能化配送交通工具等

领域有着非常重要的行业地位。公司致力于打造全国新能源商用物流配送车领域的标杆性企业，在智能物流汽车装备领域成为国内第一。



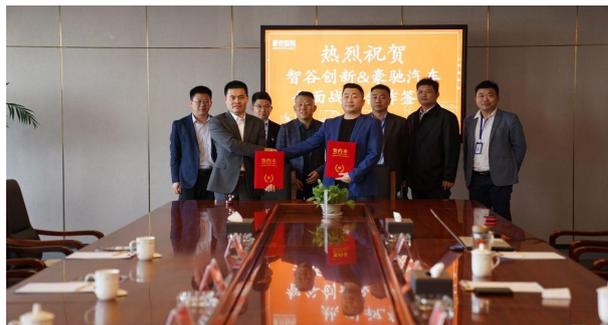
仪式上刘传福从企业整体运营情况、四大工厂生产情况、公司未来发展规划等方面进行了介绍，并对产业、产品、市场及销售、项目投资规划进行了介绍。



郑开臣介绍了智谷创新的发展历程与运营模式，智谷创新专注新能源汽车公共充电桩的选址、投资、建设、运营，已在全国多个新能源

节点城市开启全面布局，通过设立直营公司与合资公司的形式，整区推进，迅速抢占全国新能源充电桩市场先机。

双方签署了战略合作协议，智谷创新将在新能源汽车的充电、停车、仓储站点方面向豪驰智能提供全方位服务，为豪驰智能在全国范围内各大城市共同推进新能源汽车助力，在接下来合作中，双方将充分发挥各自的资源优势，相互支持，互惠互利。共同发展，成为长期稳定可靠、可持续发展战略合作伙伴。



联合发展既是企业发展需要也是众望所归。投资豪驰，共创未来！豪驰智能与智谷创新携手合作必然能够融合发展、合作共赢，共同为地方经济社会发展做出贡献，为新时代现代化强省建设砥砺前行。双方将以此次签约为契机，充分发挥各自优势，共创辉煌。

来源：橙仕汽车

## 五征集团第九届技术能手选拔大赛启动

4月19日，五征集团召开第九届技能大赛暨技术能手选拔工作启动会，安排部署本次技术比武、技术能手选聘工作。项目领导小组、工作小组、专业指导及考评小组人员参加会议。



据了解，为将大赛办好，会议前期，项目组采用调查问卷和访谈的形式征集意见、建议，并进行了

工作方案研讨，对工种设置、市大赛申报、评聘流程、评聘计划、评聘组委会、理论题库建设等内容达成了共识。



本届大赛，共设装配类、电工类、焊接类、钳工类、涂装类、特种设备类、机械加工类、机器人类、冲压类、物流配送类、热处理类、注塑类等 12 个工种大类，共 50 个具体工种。比赛工种与往届有所不同：一是细分了部分工种。细分涂装类为电泳线操作工（含化验）、打胶工和涂装工工种；细分铣床类为高速花键铣床、立铣床和慢铣床工种；细分激光切割类为激光切板、激光切管、手持等离子、数控等离子工种。二是新增桥箱总成组装、装配工工种。三是新增多能工，在报名从事岗位对应工种的同时，可

提报自己擅长的两个及以上的其它工种。

本届技术能手按一线员工总数的 30%-40% 选拔，其中：集团级、事业部级及首席技师人数根据各产业工种分布、工种技术含量、岗位人数及选拔实际情况进行评聘。车间级技术能手由事业部牵头组织评聘，并推选 50% 车间级技术能手到集团参与车间级以上评聘。集团统一评聘的工种有钳工类、电工类、机器人应用类、行车工及手弧焊工种。

本届大赛共设宣传、个人申报、车间选拔、资格审查、理论考试、技能比武、公司评审、答辩、公示等 9 个环节，自 4 月 19 日至 9 月 30 日。



会上，项目领导小组组长对大

赛提出了要求。公司技术能手大赛已举办了八届，这说明技能大赛是有生命力的，是员工的奥运会，是员工实现自我、成就自我的舞台。对大赛的举办，一要宣传到位，营造员工积极参与的氛围，以赛促学，以赛促练。通过大赛，提高员工技能与水平，完善员工职业发展通道，增强员工自豪感、成就感与归属感；二要加强理论培训，培养员工学习理论知识、钻研操作技能的兴趣。技术工人总体理论基础薄弱，要创新、改善和提升技能，需要理论支撑，必须不断加强理论培训，促进他们成长、成才，培养专家型技能人才；三要积极创造条件，扬长补短，使用好、管理好各类技能人才，发挥作用，创造更大价值。要在基础技术与推广应用方面，多听取他们的意见、建议；四要不断完善比赛方案，让比赛接地气，学以致用。员工需要什么技能、什么知

识，生产需要什么能力、什么人才都要调研充分，将比赛办成高水平、高质量、员工喜欢、企业需要、社会认可的大赛。

五征集团自 2005 年建立技术能手评聘制度以来，已组织了八届技术能手大赛，自 2020 年开始被列为日照市一类技能大赛，获得相关工种前 3 名可直接授予“日照市技术能手”称号的资质。通过建立技能人才培养机制，五征集团培养出了一大批高技能人才，其中：全国技术能手 1 人、齐鲁工匠 1 人、齐鲁（山东）首席技师 4 人、日照工匠 2 人、日照市首席技师 10 人、日照市技术能手和突出贡献技师 40 余人。

来源：五征集团

## 政策法规

# 关于下达 2022 年农村客运补贴资金、 城市交通发展奖励资金预算指标的通知

财建〔2022〕80 号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局），新疆生产建设兵团财政局：

为提高预算执行进度，现将 2022 年农村客运补贴资金、城市交通发展奖励资金（石油价格调整对农村客运、出租车的补助）预算指标下达你们（详见附件），列“2300227 固定数额补助”科目，“十四五”期间如无调整不再另行发文。

请按照《财政部 交通运输部关于调整农村客运、出租车油价补贴政策的通知》（财建〔2022〕1 号）以及相关文件要求，落实省长负责制，健全相关工作机制，加强和规范资金管理，妥善安排好财政资金使用工作。

本通知下发后，《财政部关于下达 2016 年农村客运 出租车等行业成品油价格改革财政补贴预算指标的通知》（财建〔2016〕310 号）、《财政部关于提前下达新疆生产建设兵团石油价格调整对渔业、农村客运、出租车补助 2018 年预算指标的通知》（财建〔2017〕676 号）同时废止。

附件：2022 年农村客运补贴资金、城市交通发展奖励资金安排表

财政部

2022 年 4 月 2 日

附件:

2022年农村客运补贴资金、城市交通发展奖励资金安排表

单位:万元

序号	地区(单位)	补贴合计	农村客运补贴资金						城市交通发展奖励资金		
			农村道路客运			岛际和农村水路客运			总额	费改税部分	涨价部分
			总额	费改税部分	涨价部分	总额	费改税部分	涨价部分			
1	北京	74395	15883	4567	11316	-	-	-	59512	16605	41907
2	天津	35198	2270	653	1617	116	33	83	32812	9292	23520
3	河北	94743	23387	6917	16470	1269	403	866	70087	20223	49864
4	山西	40367	10410	3020	7390	29	9	20	29928	8308	21620
5	内蒙古	80102	14132	4143	9989	35	10	25	65935	20059	45876
6	辽宁 (不含大连)	108124	26926	7743	19183	755	218	537	80443	23031	57412
7	吉林	129411	23480	6777	16703	349	101	248	105582	31876	73706
8	黑龙江	165968	26937	7982	18955	477	143	334	138554	41815	96739
9	上海	81989	-	-	-	-	-	-	81989	23546	58443
10	江苏	102123	39003	11221	27782	6768	1958	4810	56352	14556	41796
11	浙江 (不含宁波)	100567	41424	11933	29491	10839	3120	7719	48304	12644	35660
12	安徽	100421	43238	12722	30516	2623	759	1864	54560	15620	38940
13	福建 (不含厦门)	43536	21385	6187	15198	6225	1798	4427	15926	3719	12207
14	江西	57132	26286	7607	18679	1549	448	1101	29297	8190	21107
15	山东 (不含青岛)	76940	25908	7508	18400	16726	4838	11888	34306	7396	26910
16	河南	121274	65315	18888	46427	510	153	357	55449	15071	40378
17	湖北	123288	61417	17964	43453	8265	2393	5872	53606	15715	37891
18	湖南	167513	83334	24256	59078	11767	3401	8366	72412	20019	52393
19	广东 (不含深圳)	77795	30507	8783	21724	11394	3280	8114	35894	7495	28399

序号	地区(单位)	补贴合计	农村客运补贴资金						城市交通发展奖励资金		
			农村道路客运			岛际和农村水路客运			总额	费改税部分	涨价部分
			总额	费改税部分	涨价部分	总额	费改税部分	涨价部分			
20	广西	67958	32349	9506	22843	3511	1011	2500	32098	9303	22795
21	海南	14671	7219	2076	5143	3768	1090	2678	3684	846	2838
22	重庆	41761	27316	8125	19191	9005	2605	6400	5440	1218	4222
23	四川	78694	48517	14591	33926	7905	2319	5586	22272	5992	16280
24	贵州	82667	40579	12044	28535	2513	723	1790	39575	11770	27805
25	云南	73987	38334	11905	26429	1758	535	1223	33895	9930	23965
26	西藏	4752	3346	979	2367	46	15	31	1360	378	982
27	陕西	48398	21980	6493	15487	631	189	442	25787	7171	18616
28	甘肃	58485	30243	9043	21200	458	143	315	27784	8191	19583
29	青海	10782	1788	553	1235	-	-	-	8994	2652	6342
30	宁夏	15224	4458	1326	3132	16	5	11	10750	3229	7521
31	新疆	60280	40085	12358	27727	404	130	274	19791	5620	13871
32	大连	22318	2884	842	2042	2632	789	1843	16802	4749	12053
33	青岛	9697	1626	475	1151	394	118	276	7677	2033	5644
34	宁波	10613	3627	1064	2563	487	140	347	6499	1568	4931
35	厦门	3008	400	115	285	722	208	514	1886	358	1528
36	深圳	29737	-	-	-	-	-	-	29737	7699	22038
37	新疆生产 建设兵团	4702	2901	881	2020	66	21	45	1735	509	1226
	合计	2418620	888894	261247	627647	114012	33106	80906	1415714	398696	1017018

注:表中“-”为该地区(单位)无此项补贴基数,其中:青海省反映已无岛际和农村水运客运,自行申请调减相关补贴。

# 工信部等五部门印发《关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见》

导读

市场监督管理总局等五部门近日联合印

工业和信息化部、公安部、交通运输部、应急管理部、国家市场

发《关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见》。《指

导意见》坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，完整、准确、全面贯彻新发展理念，统筹发展和安全，指导新能源汽车企业加快构建系统、科学、规范的安全管理体系，全面增强企业在安全管理机制、产品质量、运行监测、售后服务、应急响应处置、网络安全等方面的安全保障能力，提升新能源汽车安全水平，推动新能源汽车产业高质量发展。

## 关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见

### 工信厅联通装〔2022〕10 号

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）、交通运输厅（局、委）、应急管理厅（局）、市场监管局（厅、委），各省、自治区、直辖市通信管理局、消防救援总队，新能源汽车企业和有关单位：

为贯彻落实《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》（国办发〔2020〕39 号），进一步压实新能源汽车企业安全主体责任，指导企业建立健全安全保障体系，现提出以下意见：

#### 一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，完整、准确、全面贯彻新发展理念，统筹发展和安全，指导新能源汽车企业加快构建系统、科学、规范的安全体系，全面增强企业在安全管理机制、产品质量、运行监测、售后服务、应急响应处置、网络安全等方面的安全保障能力，提升新能源汽车安全水平，推动新能源汽车产业高质量发展。

#### 二、完善安全管理机制

**（一）强化组织保障。**企业要明确新能源汽车安全管理的负责部门，统筹推进本企业安全体系建设。建立健全产品质量安全责任制，严格落实主要负责人、分管负责人和相关业务部门的产品质量安全责任。完善产品研发设计、生产制造、运行监测、售后服务、事故响应处置、网络安全等方面的安全管理制度规范。

**（二）加强安全教育培训。**企业建立完善安全教育培训制度，定期组织开展质量安全、网络安全、消防安全等方面的教育培训，提高工作人员安全意识和相关技能。

### 三、保障产品质量安全

**（三）规范产品安全性设计。**企业要制定产品安全性设计指导文件，并根据已销售车辆暴露的安全问题持续修订完善。安全性设计指导文件可细分为整车级、系统级、零部件级，包含但不限于整车功能安全、动力电池安全、使用操控安全、充换电安全、消防安全、网络安全等。

**（四）强化供应商管理。**企业要对动力电池、驱动电机及整车控制系统等关键零部件供应商提出明确的产品安全指标要求，制定供应商质量体系评价制度，强化供应商评估。鼓励关键零部件供应商积极配合开放与产品安全、质量分析等相关的必要数据协议。

**（五）严格生产质量管控。**企业要建立完备的生产信息化管理系统，合理设置安全质量监控节点，积极提高在线检测能力。产品下线时按照标准要求开展涉水抽检、路试抽检，并重点开展整车绝缘、充放电、淋雨等测试，检测数据存档期限不低于产品预期生命周期。

**（六）提高动力电池安全水平。**企业要积极与动力电池供应商开展设

计协同，持续优化整车与动力电池的安全性匹配以及热管理策略，明确动力电池使用安全边界，提高动力电池在碰撞、振动、挤压、浸水、充放电异常等状态下的安全防护能力。鼓励企业研究应用热失控实时监测预警装置和早期抑制及灭火措施。

#### 四、提高监测平台效能

**（七）开展运行安全状态监测。**企业要落实安全监测主体责任，自建或委托第三方建立新能源汽车产品运行安全状态监测平台（简称企业监测平台）。企业要按照与新能源汽车产品用户的协议，对已销售的新能源汽车产品的运行安全状态进行监测，并按照相关标准要求上传监测数据，确保上传数据的及时性、真实性和有效性。监测数据不得违法违规使用。

**（八）强化运行数据分析挖掘。**鼓励企业加强对车辆运行数据的分析挖掘，梳理具有规律性、普遍性的安全问题并及时采取改进措施，持续优化产品在不同场景下的安全性能。鼓励积极研究应用先进安全预警方法，不断提升新能源汽车安全预警能力。

**（九）建立隐患车辆排查机制。**鼓励企业加强车辆运行安全状态隐患排查，及时跟踪和确认长时间离线车辆的安全状态，妥善处理大面积聚集停放、频繁报警等存在安全隐患的车辆。

#### 五、优化售后服务能力

**（十）加强服务网点建设。**企业要合理布局售后服务网点和动力电池回收服务网点，不断完善新能源汽车专用检测工具与设备，提升服务人员安全服务意识，确保各服务网点具有必要的售后服务和应急处理能力。各服务网点要设置独立的动力电池检测维修区域，落实防火分隔措施，加强

消防安全管理。

**(十一) 优化维护保养服务。**鼓励企业细化产品维护保养项目，及时通知用户进行维护保养，在维修保养时加强关键零部件的质量检测，并结合车辆使用年限、行驶里程、故障报警信息等开展安全隐患抽样检测，及时发现产品安全隐患并妥善处理。同时，企业要依法公开其生产车型的有关维修技术信息。

**(十二) 引导消费者合理使用车辆。**鼓励企业通过驾乘操作规范手册、视频等方式，引导消费者培养良好的用车养车习惯。明确告知消费者安全注意事项，指导消费者熟悉电池安全使用边界、车辆可能出现的安全隐患及发生起火燃烧等事故的常见征象等，掌握逃生自救技能，妥善应对可能出现的安全事故。建立完善客户档案制度，确保及时精准确定缺陷汽车产品范围。

## 六、加强事故响应处置

**(十三) 完善应急响应服务。**企业要建立完善不同车型及不同使用场景的安全事故应急处置方法和预案，建立“7×24 小时”全天候事故应急响应通道，明确告知消费者应急报警方式，及时、准确接收用户报警信息，并进行记录和妥善处理，积极降低事故损失。

**(十四) 深化事故调查分析。**企业要加强事故报告和深化调查分析，当车辆发生起火燃烧、涉嫌失控等安全事故时，应及时上报并积极配合开展事故调查，深入研判事故原因，按照相关要求及时、完整、准确提交车辆事故相关数据、事故分析报告。

**(十五) 开展问题分析改进。**企业要重点管控单车型或同产品技术平

台重复出现的同类事故，并开展深度调查和原因分析。其中，因设计或系统性原因导致的车辆事故，要对相应车型采取改进措施消除安全隐患；因操作不当导致的车辆事故，应制定专项培训计划，并在销售、售后服务等环节予以告知、培训。

**（十六）履行召回法定义务。**企业要加强整车和关键零部件等缺陷线索的收集和调查分析，如实向相关部门报告调查分析结果。对于确认存在缺陷的产品，应当立即停止生产、销售，并主动实施召回，切实履行召回法定义务，保障人民群众生命和财产安全。

## 七、健全网络安全保障体系

**（十七）加强网络安全防护。**企业要依法落实关键信息基础设施安全保护、网络安全等级保护、车联网卡实名登记、汽车产品安全漏洞管理等要求。对车辆网络安全状态进行监测，采取有效措施防范网络攻击、入侵等危害网络安全的行为。

**（十八）强化数据安全保护。**企业要切实履行数据安全保护义务，建立健全全流程数据安全管理制度，采取相应的技术措施和其他必要措施，保障数据安全。企业要按照法律、行政法规的有关规定进行数据收集、存储、使用、加工、传输、提供、公开等处理活动，以及数据出境安全管理。

**（十九）落实个人信息安全防护。**企业要按照《个人信息保护法》以及相关法律法规的规定处理个人信息，制定内部管理和操作规程，对个人信息实行分类管理，并采取相应的加密、去标识化等安全技术措施，防止未经授权的访问以及个人信息泄露、篡改、丢失。

## 八、组织实施

**（二十）加强贯彻落实。**新能源汽车企业要提高安全责任意识，牢固树立安全发展理念，按照本意见加快建立健全企业安全体系，提高产品安全保障能力。各零部件供应商、售后服务等相关企业要协同做好安全体系建设工作，共同提高新能源汽车安全保障能力。

**（二十一）强化统筹协调。**工业和信息化部、公安部、交通运输部、应急管理部、市场监管总局将会同有关部门建立联合工作机制，形成工作合力，加强信息共享和事中事后监管。对于发生重大或典型产品质量安全事故的企业，将依法依规采取约谈、公开通报、责令限期整改等措施。各地有关部门要结合本地区新能源汽车产业发展实际，指导企业按照意见精神做好落实，依法依规加强日常监督检查，共同做好新能源汽车安全管理工作。

**（二十二）营造良好氛围。**行业组织要充分发挥行业自律和技术支撑作用。鼓励行业组织研究建立新能源汽车企业产品质量安全评价体系，积极宣扬先进典型，适时曝光负面案例。充分发挥社会舆论监督作用，为新能源汽车安全发展营造良好氛围。

附件：企业监测平台建设指南

工业和信息化部办公厅

公安部办公厅

交通运输部办公厅

应急管理部办公厅

国家市场监督管理总局办公厅

2022 年 3 月 29 日

附件

**企业监测平台建设指南**

为指导企业完善新能源汽车企业监测平台性能和功能，加强平台运行管理，提高平台效能，制定本指南。

**一、平台性能**

**(1) 数据接入**

平台可满足本企业所有销售车辆数据接入需求，并按照《关于进一步做好新能源汽车推广应用安全监管工作的通知》（工信部装〔2016〕377号）等要求接入数据。

**(2) 数据存储**

- a) 平台具有容量预警机制和弹性扩容能力；
- b) 平台具有车辆全生命周期运行数据存储能力；
- c) 平台具有数据备份、数据恢复能力。

**(3) 数据计算**

- a) 平台具有车辆全生命周期数据分析计算能力，可对车辆上传的数据实时分析计算；
- b) 平台计算能力应满足平台功能稳定高效运行，系统CPU、内存、I/O的平均负载低于60%。

**(4) 数据检索**

- a) 平台可快速查询检索，访问平台页面响应时间小于 5 秒，复杂统计类关键数据响应平均时间小于10秒，大量数据（如运行区域）渐进显示小于1分钟。

- b) 平台可准确、快速导出数据检索结果。

**(5) 稳定性及安全性**

- a) 平台全年系统故障宕机时间不超过500分钟。
- b) 平台具有网络安全、数据安全防护能力，具有完整的安全访问日志记录、预警、审计等功能。

**二、平台功能**

**(1) 实时监测**

- a) 车辆运行数据应严格按照《电动汽车远程服务与管理系统技术规范》（GB/T 32960）上传，并确保上传数据的及时性、有效性和完整性。

- b) 平台可实时查看车辆运行监测数据。

**(2) 数据核查**

- a) 平台具有数据清洗、核查功能；
- b) 平台可输出车辆全生命周期数据核查评估报告，包括未传输、缺失、中断、跳变等异常情况。

**(3) 故障报警**

- a) 平台可合理设置三级故障报警功能；
- b) 平台具有完整的报警信息显示、查询、响应功能；
- c) 平台具有报警数据统计分析功能。

1

2

**(4) 隐患排查**

- a) 平台具有安全隐患车辆排查功能，可进行隐患车辆查询、统计、导出；
- b) 安全隐患车辆包含但不限于长时间离线车辆（一般指非私人购买或营运车辆离线时长超过60天、私人车辆离线时长超过90天）、大面积聚集停放车辆（一般指半径500米内集中停放超过60天且SOC大于80%，车辆总数大于100辆）、频繁报警车辆等。

**(5) 安全预警**

- a) 平台具有监测大数据分析挖掘能力，可对车辆运行安全状态进行预警；
- b) 平台具有完整的预警响应策略及处置功能，可对安全预警结果进行分级处理。

**(6) 车辆档案**

- a) 平台具有全生命周期车辆档案管理、查询及导出功能；
- b) 车辆档案包含但不限于生产销售记录、系统监测记录、故障报警记录、预警分析结果、产品维修及事故处理情况等。

**三、平台运行管理**

**(1) 人员组织保障**

包括人力资源、组织架构及职责分工以及在质量管理体系及售后服务体系中的作用等。

**(2) 运行管理**

包括监测工作流程、“7×24小时”全天候监测值班制度、平台定期巡检制度、网络安全和数据安全管理制度、安全教育培训制度、对车辆故障及运行情况总结报告，以及系统运行状况记录和日志归档制度等。

**(3) 隐患排查**

包括基于平台监测数据和售后反馈信息开展车辆运行安全隐患排查的制度。

**(4) 应急响应**

包括应急工作小组及相关职责，针对不同车型及不同场景安全事故的应急处理机制和应急预案。

**(5) 资料管理**

包括运行监测相关文档资料的收集、整理、归档、保管、利用等，明确相关人员岗位职责，并设定保管期限。

**(6) 自我检查**

定期按照本文件内容对监测平台进行自查评估，及时发现和解决问题。

3

4

来源：工业和信息化部装备工业一司

# 公安交管部门：推行六项便民利企措施！

## 服务保障物流畅通，促进产业链供应链稳定



为认真贯彻党中央、国务院疫情防控决策部署，坚定不移贯彻落实“外防输入、内防反弹”总策略和“动态清零”总方针，落实全国保障物流畅通促进产业链供应链稳定电视电话会议精神，公安部推出疫情防控期间 6 项便民利企措施，保证疫情防控物资、民生物资、产

业链供应链生产物资和春耕生产物资等重点物资运输车辆便利通行，服务保障物流畅通，促进产业链供应链稳定，维护正常生产生活秩序。

推行重点物资运输车辆交管业务“特事特办”。严格落实保障物流畅通促进产业链供应链稳定工作要求，对重点物资运输车辆，实行交管业务“特事特办”，开通专门窗口，积极提供集中办理、上门服务。开设重点物资运输“绿色通道”，严格执行全国统一的通行证制度，协助相关部门对持证货车快速检疫、快速放行，最大限度保障通行便利。

推行疫情防控车辆人员牌证“急事急办”。开通应急业务窗口，对支援疫情地区的救护、防疫和运送防疫物资等车辆和人员，实行“应

急窗口”急事急办、专人专办，全力保障疫情防控车辆和人员第一时间投入疫情防控工作。设立专线服务电话，接受疫情防控加急业务咨询求助、预约，对接服务需求，全力做好服务保障。

**推行机动车检验等业务“延期办”。**针对近期聚集性疫情点多、面广、频发的特点，在全国推行交管业务“延期办”措施，即日起，对机动车逾期未检验、驾驶证逾期未换证、未审验的，统一延长 3 个月办理期限，7 月底截止，最大限度减少群众出入人员密集场所。延期办理期间，对机动车逾期未检验、驾驶证逾期未换证、未审验的，不予处罚。同时，对互联网服务平台预选号牌号码有效期和学习驾驶证明有效期，一并予以延长 3 个月，保证群众正常办理车辆登记、学习驾驶技能。

**推行驾驶证期满换证业务“容**

**缺办”。**为减少群众到医疗机构交叉感染风险，各地公安交管部门可结合本地疫情防控实际，实行驾驶证期满换证容缺办理。对申请人暂时无法提供身体条件证明的，先予办理驾驶证换证，允许申请人在疫情结束后补交身体条件证明。对实行驾驶证期满换证“容缺办”的地方，将开通互联网服务平台容缺办理功能，方便群众网上办理换证。

**推行交管窗口业务“便捷办”。**统筹做好疫情防控与窗口服务，在严格落实窗口单位疫情防控要求基础上，科学安排窗口，优化服务流程，做好业务引导和秩序维护，推行提前预约、引导分流、延时服务、周六日服务等措施，保证群众便捷办理。积极推行在交管业务办事大厅应用自助服务终端，便利群众自助、快捷办理业务，实现业务有效分流，避免排队等候。

**推行 34 种交管业务“网上办”。**

全面应用互联网服务平台和“交管12123”手机 APP，推行补换驾驶证、补换领号牌、申领临时号牌等 34 种业务网上办理，减少“面对面”办事，降低疫情传播风险。增设业务

受理、语音电话等坐席，保证网上业务及时受理、及时办结，提升群众网上办事体验。

来源：公安部交通管理局

## 行业资讯

# 一季度工业运行“稳”字当头！ 新能源汽车产业“链”起中国城市

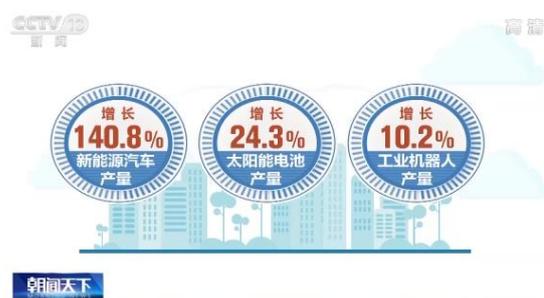
4 月 19 日，工信部发布了一季度工业经济运行的相关数据，“稳”字成为关键词。

## 一季度工业运行“稳”字当头

一季度规模以上工业增加值同比增长 6.5%，高于去年四季度 2.6 个百分点，呈现逐季回升的良好态势。

工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长 罗俊杰：一是工业生产保持平稳，二是制造业占

比进一步提升，一季度为 28.9%，同比提高 1.3 个百分点，达到 2016 年以来最高值。



其中，高技术制造业、装备制造业增加值分别增长 14.2%、8.1%，增速分别比规模以上工业快 7.7、1.6 个百分点。新能源汽车、太阳能

电池、工业机器人产量分别增长 140.8%、24.3%、10.2%。

### 迎难而上 夯实工业之基

今年一季度工业数据整体平稳，但有一点值得关注，三月份制造业采购经理指数为 49.5%，降到临界点之下，比二月份下降 0.7 个百分点，这也意味着制造业生产经营活动总体有所放缓。

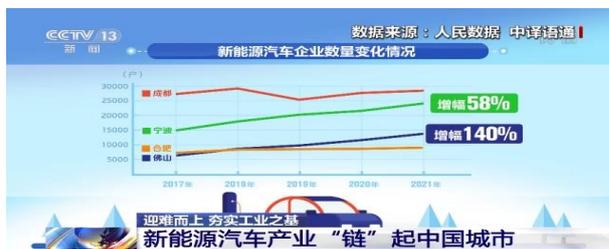
受疫情、原材料价格上涨等多重因素的影响，当前工业经济运行面临诸多困难。特别是三月份以来，受疫情影响，多个省份的产业链和供应链稳定面临挑战。那么各地是如何在压力之下，保证工业经济稳定运行的？我们选择了宁波、成都、合肥、佛山四地进行调研。

选择这四座城市的原因，一是他们的工业经济，特别是制造业占比大、水平高，其次，今年一季度，这四座城市的工业经济在困境下都实现了稳定增长。

从今天（20 日）开始的四天时间里，我们将从新能源汽车产业发展、中小企业数字化转型、专精特新小巨人企业培育、制造业人才培养等维度带您去看看这四座城市是如何迎难而上，稳中求进的。

### 新能源汽车产业“链”起中国城市

在对宁波、成都、佛山、合肥近五年的产业发展数据进行梳理的时候，我们发现新能源汽车产业，是这四座城市共同的发力点。从上游的原材料，到中游的零部件，再到下游的整车，新能源汽车产业“链”起了这四座城市。



从企业的增量上看，过去 5 年，新能源汽车企业数量增速最大的是宁波和佛山，增幅分别是 58% 和 140%。展开来看，目前，宁波的汽

车整车及零部件生产企业中，有五分之一规上企业是集中在新能源汽车产业的新赛道——电池、电控、电机领域；再来看佛山，作为首批国家燃料电池汽车示范运用广东城市群的牵头城市，5 年间已经聚集了 100 多家氢能企业和机构，氢能产业项目计划投资总额超过 400 亿元。



四座城市中，合肥的新能源汽车产业规模相对较小，但是在整车制造领域却有着雄厚基础，整车制造企业数量在 5 年前就已超过其他三座城市。近几年合肥在机动车充电销售（电动车充电站建设）、配电开关控制设备制造和新能源车整车制造上增速明显。

对比四座城市的新能源汽车产业链企业数量，成都一直居于榜首，

5 年间基本维持在 2.7 万家左右。

## 新能源汽车产业“突围”断链困境

一条新能源汽车产业链把四座相隔甚远的城市串在了一起，而这条产业链也是我国制造业众多产业链当中，链条最长、拉动产业最多的产业链之一。

但是自 3 月份以来，因为疫情、原材料等诸多原因，不仅是这四座城市，在全国范围内，多家新能源汽车整车生产和零部件企业都面临着供应链断链的局面。

汽车及零部件产业是宁波市两大重点打造的万亿级产业集群之一。在宁波北仑灵峰工业社区，聚集着大批新能源汽车配件企业。宁波鑫达模具是一家为新能源汽车结构件压铸模具的汽配企业，由于企业的一部分配件涂层项目外包给了江苏的一家企业，因为疫情，江苏这家企业无法将完成涂层加工的配

件发回宁波，导致后续的再加工无法进展。

宁波北仑大碶街道灵峰工业社区“锋领企服”工作人员 刘桦林：我们最近走访企业，有一个企业就是专门做涂层的，园区这边先跟他们去沟通下，因为你这个货要得急，看看他们能不能把这批货先插进去先做。



宁波鑫达模具制造有限公司总经理 金可好：因为零配件跟不上，导致我们订单的交付时间可能会有影响，目前社区这边已经帮我联系了好几家供应商，我们后续会跟他们进行技术对接，并且完成零部件的生产。

为了在最快的时间解决供应

链、人工、物流、资金等一系列问题，灵峰工业社区党委牵头，组建复工联盟，打造防疫同标、员工同用、资源同享的抱团复产模式。



在合肥，由于新能源汽车的整车企业较为集中，受疫情影响较大，当地政府正在通过产供协同发展，进一步推进新能源汽车的强链补链。

合肥市经济和信息化局副局长 曾艳：支持龙头企业构建本地的产业生态链。目前已经完成了 16 种零部件，23 种芯片的本地的验证，也推动了 45 家企业与高校院所联合。

而在成都，尽管新能源汽车的供应链受到了一定影响，但是依托产业联盟和供需对接平台打造的 300 公里半径配套圈，已经形成了竞

合互补的新能源汽车产业链。得益于这一优势，一季度成都的新能源汽车产业同比增长 220%。



**成都市绿色智能网联汽车产业生态圈联盟秘书长 邓小亮：**积极协调物流主管部门帮助企业缓解国内物流通道受阻问题和海外零部件进口问题。配合政府部门大力实施产业建圈强链行动，鼓励支持使用国产芯片替代，提升产业链供应链稳定性和竞争力。



目前，工信部也在 4 月 11 日正式上线“汽车产业链供应链畅通协

调平台”，帮助汽车产业链供应链企业及时反馈和解决实际困难问题。通过平台可对复工复产、物流运输等方面的实际问题进行信息交流，建立汽车产业链供应链企业问题诉求与反馈机制，以及时协调解决企业生产经营中面临的实际困难问题。



**工业和信息化部装备工业一司副司长 郭守刚：**牵头组建汽车半导体推广应用工作组，加强整车、零部件和芯片企业之间的供需对接；实施“容缺受理、先办后补”等便企服务措施，促进替代产品装车应用；会同地方工信主管部门协助解决企业物流运输、复工复产等问题，加强央地协同解决零部件供应断点问题。

## 探访汽车行业大数据平台

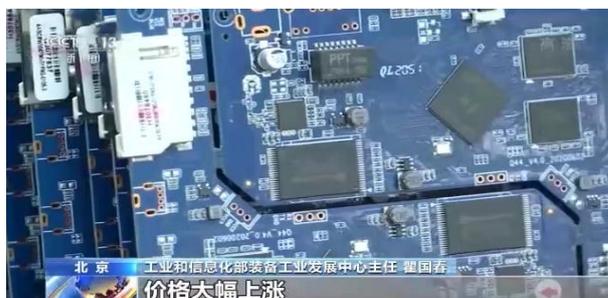
可以看到，无论是政府部门还是企业自身，都采取措施积极应对“断链”风险。4月中旬开始，一些暂时停工的新能源汽车企业已经开始陆续恢复生产，产业链企稳，继续发挥稳定工业增长的作用。跟随记者探访汽车行业大数据平台，看看目前我国汽车产业的生产情况↓

**总台央视记者 宋菡：**我现在是在工信部装备中心，我身后这块大屏是汽车行业大数据平台，在我右上方的这块屏幕上显示的是我国新能源汽车生产趋势柱状图，通过这张图表我们可以看到，从去年4月到12月，我国新能源汽车的乘用车产量是在稳步提升的，在12月，新能源乘用车月产量达到50万辆，但是我们也可以看到，从今年1月份开始，新能源汽车的产量有所下降，不过从今年3月份开始，这个数据又有了明显的回升，新能源乘用车

月产量超过43万辆。



同时在这个平台上，还显示了汽车产业链供应链统计数据，大家能够看到2022年我国新能源汽车动力电池装机量的实时监测数据，这里的数据每增加一次，就意味着有若干台新能源汽车生产完成。另外在右侧还有一个环形图，显示的是新能源汽车续航里程数据，目前我国续航里程大于等于500公里新能源汽车占比超过了47%，这也说明了我国新能源汽车技术在逐步提升。



工业和信息化部装备工业发展

中心主任 瞿国春：当前由于疫情、自然灾害以及复杂国际政治经济环境影响，出现锂、镍等上游原材料价格上涨，车用芯片、动力电池等关键零部件供应紧缺等情况，我们认为这都是产业发展过程中的问题，这些问题要通过进一步发展，大家的高度重视来进一步解决。

### 朝闻晨评：相互支撑 共渡难关 共创新局

一季度工业运行“平稳”，但并不“平坦”，在迎难而上中体现着“振作”的状态。一边助企纾困，一边着力培优，在保畅通中促转型。新能源汽车产业的发展，是其中一个生动的缩影。疫情点多、面广、频发的影响是客观存在的，但新能

源产业在努力让自己的产业链保持连接状态。

相关的努力，不只是短暂的救急，而是立足长远，构建更安全的产业链供应链体系；不只是个别企业自己在努力，而是全产业链上下游之间，一个地区的产业集群之间，大家相互支撑、共渡难关、共创新局。

这努力中，有宏观政策的引导，有政府合理的帮扶，更有市场主体按照新能源汽车产业发展规律而展开的积极作为。中国的工业经济，今天不止一个新能源汽车产业在这样攻坚克难。这就是“稳”字背后的支撑力所在。

来源：央视新闻

## 全国机动车保有量突破 4 亿辆！ 一季度新注册登记新能源汽车同比增加 138.20%

据公安部统计，截至 2022 年 3 月底，全国机动车保有量达 4.02 亿

辆，其中汽车 3.07 亿辆；机动车驾驶人 4.87 亿人，其中汽车驾驶人 4.50 亿人。2022 年一季度全国新注册登记机动车 934 万辆，新领证驾驶人 775.8 万人。



机动车保有量突破 4 亿辆，一季度新注册登记 934 万辆。截至 2022 年 3 月底，全国机动车保有量达 4.02 亿辆，汽车保有量达 3.07 亿辆，占机动车总量的 76.37%。一季度新注册登记机动车 934 万辆，其中汽车新注册登记 657 万辆，摩托车新注册登记 271 万辆。

新能源汽车保有量达 891.5 万辆，一季度新注册登记 111 万辆。截至 3 月底，全国新能源汽车保有量达 891.5 万辆，占汽车总量的 2.90%。其中纯电动汽车保有量

724.5 万辆，占新能源汽车总量的 81.27%。一季度新注册登记新能源汽车 111 万辆，占新注册登记汽车总量的 16.91%，与去年同期相比增加 64.4 万辆，增长 138.20%，呈高速增长态势。

79 个城市汽车保有量超过 100 万辆，20 个城市汽车保有量超过 300 万辆。截至 3 月底，全国汽车保有量超过 100 万辆的城市共有 79 个，与去年同期相比增加 7 个。其中，汽车保有量超过 200 万辆的城市 37 个，超过 300 万辆的城市 20 个。北京汽车保有量超过 600 万辆，成都、重庆汽车保有量超过 500 万辆，苏州、上海、郑州、西安汽车保有量超过 400 万辆。

机动车驾驶人数量达 4.87 亿人，一季度新领证驾驶人 775.8 万人。全国机动车驾驶人数量达 4.87 亿人。其中，汽车驾驶人数量为 4.50 亿人，占驾驶人总数的 92.33%。从

驾驶人驾龄情况看，驾龄不满 1 年的驾驶人有 2685 万人，占全国机动车驾驶人总数的 5.51%。一季度，全国新领证驾驶人数量 775.8 万人。

网上办理车辆和驾驶证业务 2146 万次。2022 年一季度，为做好常态化疫情防控工作，各地公安交管部门继续大力推行 31 项交管业务

“足不出户”网上办。全国网上办理补换领驾驶证行驶证、发放临时号牌等业务 2146 万次。其中，发放免检电子标志 862.8 万个；补换领驾驶证、行驶证等 563.3 万个；网上发放临时号牌 393.2 万副；开展线上满分审验教育 326.7 万人次。

来源：中华人民共和国公安部

## 新能源重卡暴增 6 倍！各家车企有啥新武器？

新能源重卡有啥“新武器”？

方得网获得交强险终端销量显示，国内新能源重卡销量已“15 连涨”，2022 年 1-3 月，国内新能源重卡累计销量 4729 辆，同比累计上涨 664%，涨幅超 6 倍！

火速升温的新能源重卡“新战场”，各家企业有啥“新武器”？

从 2022 年 4 月，工信部公示的 355 批新车公告，观察行业产品布局。

请看方得网分析报道。

工信部355批新能源重卡类型统计 (总质量14吨以上)

类型	牵引	载货	搅拌	自卸	专用
混合动力			1		5
纯电动	4	6	8	7	21
换电式	12	2	5	22	
燃料电池	4	1	1		5
14T-18T合计	2	6		0	26
18T以上合计	18	3	15	29	5
355批合计	20	139	15	30	88

数据来源：工信部公告 制表：方得网

### 01 新能源重卡关键词：换电

市场火爆，新能源重卡新车公告数量也再创新高。355 批新车公告，新能源货车底盘车型高达 292 款，总质量 14 吨以上新能源重卡 104

款。包括中重卡底盘的14-18吨新能源货车数量34款,总质量限值18吨以上的新能源重卡车型共70款。

方得网统计发现,355批新能源重卡最核心的关键词就是“换电”。

首先,355批换电式车型47款中,18吨以上换电式自卸(含自卸式垃圾车)和牵引车型就占41款,显示出换电模式在重卡领域的优势。

第二,牵引车及总质量限值18吨以上新能源重卡车型72款,底盘来自16家企业、集团,其中,15家都申报了换电式产品。

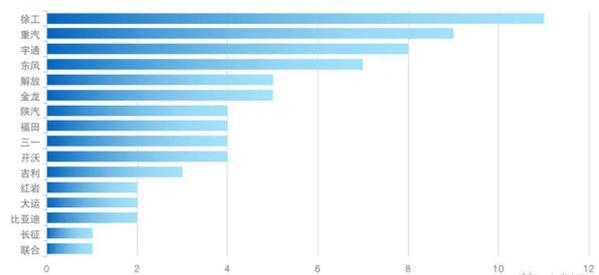
第三,在355批公告中新能源自卸车30款,换电式就有22款;本批次37款牵引车公告中,新能源牵引车20款占据一半以上,以换电式牵引车12款数量最高。

随着换电模式应用试点城市配套政策出台与落地,必将进一步提高2022年换电重卡销量增长。

### 02 徐工数量最多 重汽宇通大举上新

355批公告,其中徐工申报新能源重卡整车及底盘11款数量最多,中国重汽集团整车及底盘9款,宇通集团8款。

工信部355批新能源重卡底盘统计(总质量18吨以上)



数据来源:工信部公告 制表:方得网

工信部355批公告新能源重卡主要参数配置(总质量8吨以上)

Table with columns: 品牌 (Brand), 产品型号 (Product Model), 产品名称 (Product Name), 生产企业 (Manufacturer), 总质量 (kg), 额定功率 (kW), 动力电池 (Battery), 换电模式 (Swappable). It lists various truck models and their specifications.

数据来源:工信部355批公告 制表:方得网

紧随其后的是东风集团旗下 7 款底盘，一汽解放、金龙联合各有 5 款，陕汽、福田、三一、开沃各有 4 款，隶属于吉利商用车的远程、华菱品牌新能源重卡 3 款，上汽红岩、大运汽车、比亚迪各有 2 款，联合卡车和河北长征也有新车申报。

### 徐工新能源全线布局

占据新能源重卡、新能源牵引车销量 2022 年一季度“双料冠军”的徐工新能源，有 5 款换电、2 款纯电和 4 款混合动力，共 11 款产品出现在 355 批。



徐工 XZJ5351JQZ25PHEV 混合动力起重机

其中，徐工申报 8×4 换电式自卸车及底盘 2 款，匹配徐工新能源自主电机；换电式搅拌车 1 款、纯

电动搅拌车 1 款，匹配绿控传动 405kW 电机；插电式混合动力起重机及底盘 4 款，均采用上柴 SC7H 发动机、特百佳 180kW 电机。

此外，还有博能新能源等企业申报的 3 款自卸式垃圾车，采用了徐工换电式和纯电动自卸汽车底盘。



采用徐工换电式自卸车底盘的 BSR5316ZLJBEV

据了解，徐工新能源已构建充换电一体、混合电动、超快充、氢燃料等多种能源形式、全场景产品矩阵。60 多款新能源产品覆盖了公路物流、矿山施工、市政环卫、城市建设细分领域的应用需求。

以 3-5 分钟极速换电为亮点，徐工新能源换电模式已在河北、河

南、山东、山西、广东、湖北、江苏、四川、新疆等地落地。

### 中国重汽新能源“双擎”

2022 年一季度在重卡行业表现抢眼的中国重汽，355 批申报了 5 款汕德卡、豪沃品牌换电重卡。中集凌宇等 4 家企业申报新车采用了中国重汽底盘，其中包括 1 款插电式混合动力搅拌车。



中国重汽豪沃换电式自卸车 ZZ3317V446GZ1SBEV

值得注意的是：中国重汽不仅在传统燃料拥有重汽 MC、潍柴 WP 双擎动力，新能源时代同样是重汽、潍柴电机“双擎”布局。

本次公告中，中国重汽济南卡车生产的 ZZ3317V446GZ1SBEV 豪沃换电式自卸车及底盘，中集凌宇 1

款豪沃底盘纯电动搅拌车，匹配了潍柴新能源 360kW 电机。唐鸿重工、郑州博歌使用的豪沃纯电动和插电式混合动力搅拌车底盘，匹配的是中国重汽自主电机。



使用豪沃 TX 底盘的混合动力搅拌车 ZBG5310GJB7PHEV

据了解，在新能源赛道，中国重汽已全面布局纯电动、混合动力、氢燃料电池三大技术路线，牵引、载货、工程、专用四大类车型，开发全系新能源商用车产品以及完全自主开发的全系列电驱桥技术，目前纯电式充电以及换电重卡已在港口、矿区等特定场景实现了批量销售。

宇通跨界显示自主“三电”优势

宇通重卡围绕“双碳”目标，积极布局新能源、智能化产业链，打造新能源重卡产品矩阵，推出新能源牵引车、新能源自卸车、新能源搅拌车等系列多元化产品组合。

355 批新车公告，宇通申报 7 款产品，产品跨度较大，包括换电/纯电和燃料电池的 4×2、6×4 牵引车、8×4 纯电自卸车和燃料电池搅拌车。中集瑞江本批次 1 款 8×4 纯电动搅拌车 WL5310GJBYTAZBEV 也采用了宇通重卡底盘。



匹配宇通 450kW 电机的纯电自卸车 ZKH3310P6BEV31

从客车龙头跨界到新能源重卡，目前，宇通重卡已稳居新能源重卡销量第一梯队。掌握成熟的“三电技术”优势，为宇通重卡奠定了

坚实产品基础。

本批次宇通底盘产品全部匹配宇通自主电机，其中，纯电动自卸车 ZKH3310P6BEV31 及底盘 ZKH3310P6BEV31J，配装宇通自主电机 TZ400XSUTC16，峰值功率达到 450kW 本批次最高。



宇通氢燃料电池搅拌车 ZKH5310GJBP6FCEV2

动力电池方面，除了换电、氢燃料电池牵引车使用宁德时代、盟固利电池，其他车型动力电池均由宇通旗下深澜动力总成。

### 东风系新 KC 新氢能

355 批东风系（东风商用车、东风柳汽、东风华神）4 款换电、1 款纯电、1 款燃料电池，共计 6 款新能源重卡。程力 1 款纯电动车厢可卸式垃圾车，采用东风华神底盘。



东风天龙 KC 换电自卸 DFH3310ASEV1

东风商用车 DFH3310ASEV1 换电式纯电动自卸车及底盘，同步新一代天龙 KC 自卸车全新造型驾驶室，倒梯形的前脸、多边形鳞片设计，更显威猛。



东风柳汽乘龙换电牵引车 LZ4250H5DZBEV2

东风柳汽乘龙本次有 2 款牵引车申报，分别是纯电动、换电式，可选 H5、H7 驾驶室。东风柳汽乘龙 2022 年已在广西、河北连续拿下两个百辆纯电/换电重卡大单，体现出新能源重卡领域的实力。

本批新品，东风华神燃料电池牵引车 DFD4250GLFCEV1，匹配深圳氢牛动力燃料电池、湖北绿驰 320kW 电机，这是深圳氢牛配套燃料电池首次出现在工信部公告。



东风华神燃料电池牵引车 DFD4250GLFCEV1



解放青汽 JH6 换电自卸 CA3312P27L4T4BEVA80



采用解放 J6P 底盘的换电搅拌车 CLY5315GJB29BEV2

### 一汽解放 5 款全换电

一汽解放本次 5 款公告均为换电车型，包括解放青汽 JH6 换电自卸、解放 J6P 换电自卸及底盘，解放 J6P 换电搅拌底盘和中集凌宇采用此款底盘的换电搅拌车。

作为我国重卡行业的绝对龙头，一汽解放已发布了“15333”新能源战略，积极携手产业上下游合作伙伴打造“可持续、正循环”“共创、共赢、共享”新能源生态圈。一汽解放的车电分离、换电运营整体解决方案匹配标准化、共享化高效敏捷的换电技术，不久前，成功完成了解放 J6P 配套远景动力全新一代重卡电池系统的换电示范。

### 03 主流电机电池之外 有啥不同？

纵观 355 批新能源重卡公告，在主流电机、电池配置之外，有什么不同方案？

厦门金龙 1 款换电牵引、4 款换电自卸，均匹配金龙自主电机。



XMQ3310BEVL 金龙换电自卸车

陕汽重卡纯电/换电牵引 2 款、纯电自卸及底盘 2 款，均匹配陕汽集团旗下西安智德电机。其中，纯电动牵引车 SX4257MF4F1BEV 可选陕汽德龙 M3000S /M3000 驾驶室，匹配湖北亿纬动力电池。



陕汽德龙 M3000S M3000 纯电动牵引车 SX4257MF4F1BEV

福田系：欧曼纯电动搅拌车及底盘 2 款，匹配特百佳电机、宁德时代电池主流配置；福田燃料电池牵引车 BJ4259FCEVPH2，则匹配福田自主电机 FTTB240、盟固利锰酸锂电

池，燃料电池系统来自天津渤海重塑，是重塑科技 2021 年在天津临港保税区成立的全资子公司，本次首次进入工信部公告榜单。



福田燃料电池牵引车 BJ4259FCEVPH2

三一纯电动混凝土搅拌运输车 SYM5310GJB4BEV1，可选三一自产电机 TZ400XS-SYM2401、TZ460XS-SYM2402。



三一纯电搅拌车 SYM5310GJB4BEV1

大运纯电动自卸汽车及底盘，

采用的是 420kW 精进电机。



CGC3310EV1Z3 大运纯电动自卸车底盘

比亚迪纯电动搅拌车 BYD5310GJBEV4 及其底盘 BYD1310C2EVC2，均匹配比亚迪动力电池、电机。



比亚迪纯电动搅拌车 BYD5310GJBEV4

联合卡车换电牵引车 QCC4253BEVH4，匹配 405kW 绿控传动电机 TZ460XS-LKM2401，动力电池来自鄂尔多斯远景。远景动力鄂尔多斯零碳电池工厂一期项目 2022 年

才正式投产。



联合卡车换电牵引车 QCC4253BEVH4

河北长征近两批接连公告新能源车型，本批申报换电式纯电动半挂牵引车 CZ4251SU40BEV2，采用苏州朗高电机 TZ388XSLGD03、宁德时代动力电池。



长征换电牵引车 CZ4251SU40BEV2

大热的市场，总会产生“扎堆效应”。

依托传统动力驾驶室、底盘，匹配成熟稳定的电机、电池，成为众多车企快速进入新能源重卡领域的首选动作。

当越来越多实力挤进这一新赛道，总归是需要寻找“差异价值”，才能实现突围。

来源：方得网

## “双碳”时代开启，商用车产业如何有序实现？

3月5日上午9点，第十三届全国人民代表大会第五次会议开幕，“双碳”再次写入政府工作报告。

国务院总理李克强在政府工作报告指出，有序推进碳达峰碳中和

工作。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。推进绿色低碳技术研发和推广应用，建设绿色制

造和服务体系，推动能耗“双控”向碳排放总量和强度“双控”转变，完善减污降碳激励约束政策，加快形成绿色生产生活方式。

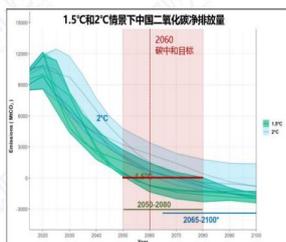
### “1+N”政策体系逐渐清晰

时间回到 2020 年秋天，习近平总书记在联合国大会上宣布了中国经过深思熟虑作出的一项重大战略决策：“我国二氧化碳排放力争于 2030 年前达到峰值，努力争取 2060 年前实现碳中和。

”中国 2060 年碳中和目标的提出是基于全球温控 1.5°C 目标要求而制定的，在全球温控 1.5°C 情境下，中国需在大约在 2050-2080 年间实现净零排放，2060 年是在这个区间内偏早的时间点。

#### 中国“30-60”目标的底层逻辑——基于更严格的1.5°C温控目标

- 中国提出“30-60”目标是直面全球共同挑战的选择，实现的难度和挑战较大，是在践行担当与责任；
- 实现经济增长与碳排放的脱离是未来一段时间的重要任务，也是时间经济转型的重要机遇。



- 相比碳达峰而言，碳中和是对碳排放绝对量的控，难度和挑战都较大，在碳中和节点确定的前提下，尽早实现碳达峰对于碳中和目标的实现压力会相对有所缓解；
- 中国 2060 年碳中和目标的提出是基于全球温控 1.5°C 目标要求而制定；
- 在全球温控 1.5°C 情境下，中国需再大约在 2050-2080 年间实现净零排放，2060 年是在这个区间内偏早的时间点。

数据来源：能源基金会

我国 2020 年基本实现工业化，距离碳达峰只剩下不足 10 年，而发达国家从实现工业化到碳达峰历时多在 100 年左右。中国从碳达峰到碳中和仅用时约 30 年，而发达国家一般为 40-70 年，大多数国家碳中和时间定在本世纪中叶附近。

作为世界上最大的发展中国家，中国将完成全球最高碳排放强度降幅，用世界历史上最短的时间实现从碳达峰到碳中和。因此，实现“双碳”目标是一场广泛而深刻的变革，也是一项长期任务，既要坚定不移，又要科学有序推进。

#### 中国实现双碳目标的同时还面临发展问题，任务艰巨

- 我国 2020 年基本实现工业化，距离碳达峰只剩下不足 10 年，而发达国家从实现工业化到碳达峰历时多在 100 年左右；
- 中国从碳达峰到碳中和仅用时约 30 年，而发达国家一般为 40-70 年，大多数国家碳中和时间定在本世纪中叶附近。



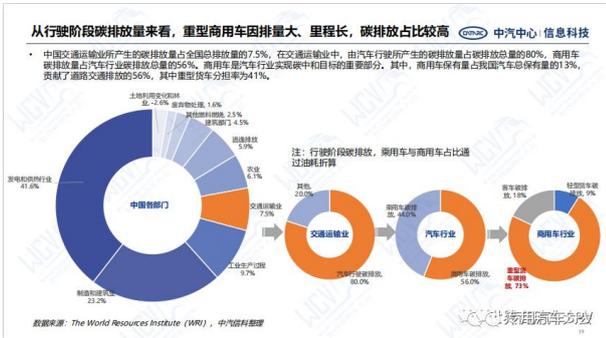
数据来源：经济合作与发展组织 (OECD)，公开资料整理

2021 年 10 月 12 日，习总书记在《生物多样性公约》第十五次缔约方大会领导人峰会中提到，为推动实现碳达峰、碳中和目标，中国



行业的碳中和关键在于商用车的碳中和。

交通工具产业，可从源头减少碳排放。电力的清洁化程度决定了商用车单车碳减排潜力，提高电动化比例可提高商用车产业整体减排量。



燃料电池能够满足商用车长距离和重载荷的运输需求，对于柴油机的替代也具备重要意义。随着未来绿电和绿氢比例提升，电动技术路线将在更多场景内具备碳排放优势。

不同技术路线燃料周期碳排放占比存在差异，但是目前总体上商用车燃料周期碳排放量比重高，是商用车碳排放主要来源。

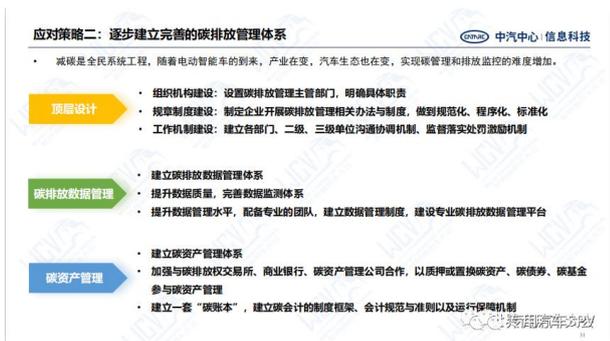
### 商用车行业如何应对

同时，从车辆全生命周期来看，根据中汽信科对不同细分市场使用车型测算结果，在当前情况下，对于轻卡车型，纯电动技术路线全生命周期碳排放因子最低，而对于重卡车型，则混动路线全生命周期碳排放因子最低。

从产业内部来看，必须通过产业链上下游的联动来实现减碳，包括设计、采购、生产、使用、回收及服务各个环节，即汽车全产业链条和产品全生命周期的降碳脱碳。从产业外部来看，必须通过跨行业、跨领域的协同来实现脱碳；在内部联动方面，实现产业全生命周期减碳的措施包括：生产减碳、使用减碳和回收减碳，逐步建立完善的碳排放管理体系。



积极发展新能源、可再生能源



与此同时，要坚定新能源汽车技术路线，在下一代关键技术方向加大研发力度，提高整车技术水平和车辆智能网联化水平，尤其是重点解决新能源货车的使用痛点；兼顾降低整车能耗水平，在碳达峰阶

段将节能汽车作为重要的过渡型产品。

此外，还需加强与能源系统的互动互联，参与新能源汽车补能体系建设，加大对储能、车-网融合、光储充放一体站等先进技术的研究，利用充换电基础设施天然的储能属性和优势，成为新型电力系统的建设者和参与者；积极培育氢能在车端的应用场景。

来源：世界商用车大会

## 未来五年，“动力域”时代谁主沉浮？

**摘要：**当前仍处于全球新能源市场发展时期，规模待进一步放量，整体产业链增长与发展潜力巨大，美国、欧洲与中国在全球新能源浪潮中都扮演了关键角色。产业链玩家在应对与之而来的供应链变革推动下的产业竞合，新趋势如核心供应链高集中度和寡头格局的持续、主机厂自研带来的供应链重塑、价值链竞争边界逐渐模糊、共建生态体系从而实现风险分摊的同时，更要密切关注和把握供应链，国内大循环为主、国内国际双循环下的挑战与机遇，实现供应链能力提升，强链补链。

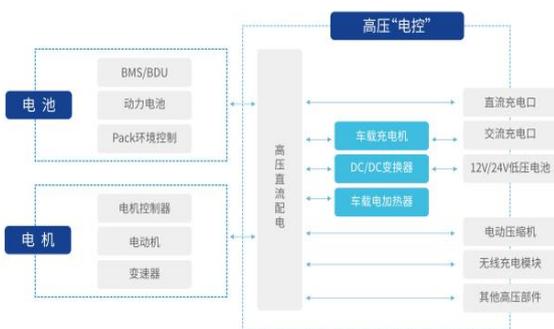
国内新能源产业起步较早，自2001年“863”电动车重大专项计划诞生起，经过十余年的持续发展，销量规模已突破100万台/年大关，年均增速超过80%。从全球视角来看，国内新能源汽车销量占据全球的近50%，已连续多年稳居前茅，成为无可争议的新能源行业领导者。

我国新能源行业的发展主要经历了三大阶段：起步阶段、过渡阶段与成熟阶段。当前已从起步阶段，跨入各驱动因素接力、共同作用的过渡阶段，在 2022-2025 年前后进入成熟发展阶段。

### 新能源部件主导未来价值增量

随着未来汽车电气化、智能化水平的不断提升，发动机、变速箱等内燃机动力系统逐步被取代，传统机械部件价值大幅缩水。与此同时，汽车电气化部件则将迎来跨越式发展，成为最重要的整车价值提升环节。

### 新能源汽车车载“三大电”核心零部件



图片资料来源：车百智库；罗兰贝格整理

### 电气化系统垂直集成

在新能源技术应用过程中，电驱动系统与电控系统的集成化为核心趋势。集成化带来的优势十分显著，能够减小系统体积与质量，提升整车布置便利性，增加车内乘坐空间；系统间能量损耗也有望进一步降低，整体效率大幅提升；由于壳体、连接件的省略，系统成本与价格将显著下降；此外，也有利于模块化标准供货，缩短研发与匹配周期。

然而，集成化也将带来部分弊端，例如前期研发与匹配费用增加；NVH（振动噪声）、可靠性、散热等技术指标挑战难度提升，对研发能力要求更高；而标准化供货也意味着定制化空间有限，车企需做出更多妥协。

整体来看，集成化电驱动/电控系统仍然利大于弊，已成为新能源技术成熟过程中的必然走向，尤其

对于技术水平较差的主机厂更为友好。

目前，电驱动系统的集成以三合一技术路线为主流，即将电机、电控（逆变器）与减速器集成为电驱桥，常见于 P3/P4 混动的插电混动和纯电动车型上。电控系统的集成则倾向多合一模块，通常将变压器、车载充电机、加热器、功率分流模块等进行集成，甚至会将 VCU（整车控制器）、MCU（微控制器）等包含在内。

随着未来纯电动车型的进一步渗透，集成化新能源模块的应用将愈发广泛。尤其是三合一电驱动，由于其体积小、重量轻、成本低等核心优势，在合资车企及自主品牌未来的纯电平台车型上均将成为标配。例如，吉利 PMA 平台的几何系列车型、长城欧拉纯电动车型将采用自研的三合一电驱桥。而以奔驰为代表的老牌合资主机厂也将在未

来的 EQS/EQA 上采用国际顶级供应商提供的三合一电驱动系统。由此可见，三合一电驱的渗透已经大势所趋，将进一步加速性能优越、成本低廉的新能源汽车产品推出。

主机厂玩家：通过采购/自制核心部件，最终自主集成，最大限度满足本品牌车型对电驱动系统的技术要求，并向其他玩家开放化供货，其核心优势在于系统集成能力以及产品性能要求的准确把握，例如比亚迪、长城、宝马等。

2) 驱动电机/电控玩家：凭借自身的电机/电控技术优势，外采或自制减速器，实现三合一系统最终集成，最终作为 Tier-1 向主机厂供货，其核心优势在于高性能电机/电控的研发制造能力，掌握三合一系统的核心技术门槛。绝大多数三合一供应商过去均为驱动电机玩家，例如日电产、精进电动、法雷奥西门子等。

3) 减速器玩家：凭借自身的减速器/两档变速器设计研发以及系统级的集成能力，外采电机/电控或直接收购相关玩家，实现三合一系统供货，其核心优势在于车规级的系统集成能力，例如采埃孚、万里扬等。

电驱动系统的集成化不仅将带来技术的革新，也将对产业链格局带来深刻影响。



图片资料来源：车百智库；罗兰贝格整理

随着电气化、智能化技术的应用，未来整车架构的研发重点将从平台化、模块化、轻量化的物理架构向域融合、软硬解耦的电气架构革新转移，推动电气化系统与智能化系统不断跨链融合，且在供应链角度不断垂直整合，提升集成度。

电子架构的演进成为关键动

因。传统燃油车以机械部件为主，电子系统相对简单，大多应用 ECU（电子控制器）分布式架构，ECU 和功能几乎一一对应，系统相对封闭；而在电气化与驾驶辅助功能已实现初步应用的现阶段，分布域架构将成为当前及未来几年的主流技术选择，实现功能导向的控制，ECU 和 ECU 之间开始整合，出现域管理，用 DCU 和 MDC（磁鼓控制器）取代 ECU；长期来看，随着高级自动驾驶的实现，对电子架构算力、带宽均提出了更高要求，也就意味着只有整合域的中央计算平台架构能够满足未来智能化汽车的要求，以此带来芯片能力进一步提升，用一个集成电路实现对不同功能芯片的整合，更加依赖云端的存储分析能力。



图片资料来源：车百智库；罗兰贝格整理

现阶段领先的电动汽车电子架构中，已实现电气化系统的域独立，通常通过设置单独的动力域与控制器，实现电机控制、电池管理等功能的平台级集成。在该阶段中，新

能源系统的链融合更多集中在内部，将驱动、电池、管理等价值链模块进行整合与统一管控。

来源：旺材动力总成

## 人民日报：汽车强国建设再上新台阶

在重庆，两大新品牌、四款全新新能源车型、多项创新科技，让 2022 长安汽车全球伙伴大会吸引了世界顶尖供应商。

在挪威奥斯陆，175 台红旗 E—HS9 日前正式交付客户，岚图汽车奥斯陆展示空间正紧张施工。

习近平总书记指出，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，要加大研发力度，认真研究市场，用好用活政策，开发适应各种需求的产品，使之成为一个强劲的增长点。

党的十八大以来，我国汽车产业抓住电动化、智能化、网联化转

型机遇，强化顶层设计，着力推动技术创新、产品创新、市场创新，培育新增长点，一批核心技术相继取得突破，新能源汽车连续 7 年产销全球第一，去年汽车出口突破 200 万辆，汽车强国建设再上新台阶。

### 新能源汽车产业高速增长

连续 7 年销量居全球第一，去年专利数占全球比重达七成

上汽智能电驱变速箱团队负责人王健至今清晰记得，8 年前，他和他的团队对搭载第一代插电强混变速箱的荣威 e950，进行硬件和电控软件优化升级的情景。

如今，上汽智能电驱变速箱团

队已扩充至 120 人，掌握了电机、逆变器、电机控制软件等全部关键技术。王健介绍，预计明年三季度，换挡更快、动力更强、油耗更低的第三代插电强混变速箱将批量装车。

在距离上海约 3300 公里的黑龙江漠河，4 月 11 日，凌晨 5 点半的气温低至零下 14 摄氏度，长安汽车三高试验团队领队周金龙和其他 6 人已经摸黑起床，开始了低温条件下模拟用户使用场景的最后一组测试。

“今年的极寒测试比往年长了一个多月，主要是重点测试的长安全新纯电轿跑 C385 额外增加了测试项目。”周金龙介绍，在零下 30 摄氏度的环境中，新车搭载的全球首发新一代“超集”电驱和高频脉冲加热技术，仅仅用 5 分钟，就可以将电池加热 20 摄氏度，低温快充时间和加速能力分别提升 10%和 50%。

“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。总书记的重要指示为中国汽车工业的发展和车企加快转型升级、实现高质量发展指明了方向。”上汽集团董事长陈虹说。

2014 年，汽车行业正在争论传统汽车和新能源汽车的发展方向。上汽集团总工程师祖似杰认为，“新能源汽车是汽车业发展的战略方向。加大研发力度，认真研究市场，用好用活政策，开发适应各种需求的产品，使之成为一个强劲的增长点，这些举措描绘了迈向汽车强国的路线图。”

这 10 年，我国新能源汽车行业加强顶层设计，提升创新能力，抢抓全球汽车产业在能源革命、信息革命驱动下深刻变革的新机遇，促进推广和应用，加强安全监管，实现了从小到大、从大到强的飞跃。

——关键核心技术取得新进

展。动力电池技术世界领先，纯电动乘用车平均续驶里程提高到 400 公里以上。新体系半固态电池单体能量密度达 360 瓦时每千克，燃料电池系统使用寿命超 1 万小时。2021 年，中国企业获得新能源汽车相关专利超 3 万件，占全球比重达到 70%。

#### ——市场规模实现新突破。

2021 年，我国新能源汽车累计销售 352.1 万辆，连续 7 年位居全球第一，其中私人消费占比接近 80%，实现了由政策驱动向政策、市场双驱动的转变。今年一季度，新能源汽车产销同比均增长 1.4 倍，累计推广超千万辆，市场渗透率提升至 19.3%。

#### ——综合效益见到新成效。截

至 2021 年底，我国新能源汽车整车累计消费约 1.6 万亿元，带动上下游产业链产值约 4.8 万亿元，累计减少二氧化碳排放超过 1 亿吨，为工业和交通领域减排做出了积极贡献。

这 10 年，跨国车企持续加大在华资金投入，加速引进新产品、新技术、新标准，大力推动供应链和研发本地化，在持续分享中国车市增长红利的同时，也有力促进了市场竞争。引进特斯拉的“鲑鱼效应”、逐步取消外资股比限制，倒逼中国品牌车企深入挖掘本土消费者需求，抓住智能网联、新能源车型快速发展的市场机遇，不断加快新产品投放速度，共同推动了产业高质量发展。

#### 核心技术实现突破

动力总成研发实力与国际接轨，智能网联软件开发引领国际潮流

4 月 12 日，在宁波杭州湾吉利动力研究院五电机动力总成噪声震动试验室里，资深总工程师邓晓龙和他的团队，正在对即将上市的油电混动新车进行精细化调校。

为了在量产前彻底优化混动系

统的驾乘体验，仅仅在噪声和震动领域，我们就进行了超过 148 项关键优化。”邓晓龙说。

汽车集团高级副总裁、动力总成研究院院长王瑞平介绍，去年 10 月吉利发布的雷神智擎 Hi·X 混动系统，采用独创的 3 挡双电机机电耦合混动变速器、热效率 43.32% 的发动机，能够实现整体混动系统 40% 节油率以及全动力域云端升级，在动力、油耗、智能方面都达到了国际先进水平。

“搭载这一系统的吉利星越 L 混合动力版已经上市，按计划，今年将推出 9 款油电混动和超级电混产品，未来搭载车型将有 20 余款。”王瑞平表示，开发下一代混动系统也已提上议事日程，届时发动机热效率将提升至 45%，系统效率更优。

机电耦合变速器领域，实现核心技术突破的，还有上汽、比亚迪、长安、长城、奇瑞、东风等中国车

企。

“10 年前开发混动变速器时，产品构型被国外专利‘卡脖子’，理论依据、数据积累严重不足，更找不到一家现成的国内供应商。”王健感慨，得益于数千次的试验和数据分析，联合起一批国内供应商，终于啃下了这块“硬骨头”。

我国汽车制造业高质量发展，必须加强关键核心技术和关键零部件的自主研发，实现技术自立自强，做强做大民族品牌。党的十八大以来，我国汽车动力总成、平台架构、智能网联软件等领域取得突破，产业核心技术自主可控迈上新台阶。

——发动机、变速箱动力总成研发制造实力与国际接轨。

吉利自主研发的 7DCT 湿式双离合变速器批量交付欧洲豪华车企，年出口量超 10 万台；与另一欧洲豪华车品牌联合开发的混合动力发动机，也在加紧推进中。长安蓝鲸 NE

系列发动机热效率达40%，自研DCT变速器累计装车超百万台。奇瑞鲲鹏系列第四代发动机，热效率达到38%—43%……这10年，我国汽车动力总成核心技术初步赶上了国际先进水平。

——整车平台与模块化架构开发取得新进展。

上汽纯电专属“弈”架构和油电混合Sigma架构，吉利CMA超级母体与浩瀚纯电架构，长城柠檬模块化平台，长安方舟架构，奇瑞火星架构……近年来，中国品牌车企相继完成从“平台化”向“模块化”的进化。“从底盘都要模仿，到进入架构造车新时代，是这10年中国汽车产业的巨大进步。”王瑞平说，架构造车不仅帮助车企提高零部件通用率、降低研发成本，更大大提升了中国品牌车企的新车上市速度。

——智能网联软件开发及应用

引领国际潮流。

车用固态激光雷达、4D毫米波雷达、高算力自动驾驶平台及芯片、智能座舱等一系列技术取得重要突破，搭载组合辅助驾驶系统的乘用车新车渗透率提高到20%左右。在自动驾驶前沿技术领域，我国主导的LTE—V2X通信标准实现国际引领，截至目前，全国已开放智能网联测试道路里程超过5000公里，安全测试里程超过1000万公里。

### 中国品牌做大做强

品牌满意度持续提升，走出去步伐不断加快，推动产业高质量发展

“8年前，正是荣威、MG两个品牌实现战略转型的重要节点，也是打造两个品牌设计理念和设计语言的关键时期。”上汽集团创新研究开发总院副总设计师兼全球设计执行总监邵景峰回忆。

团队凭借不服输的劲头，以设

计增强品牌竞争力，打造了荣威 RX5、第二代 MG6 两款爆款车型，上汽实现了红点、iF 等全球三大顶级设计奖项大满贯。

目前，荣威 RX5 帮助上汽乘用车实现了从年销售 17 万辆到 80 万辆的突破；第二代 MG6 则成为中国单一品牌海外销量冠军。

如今，依托设计总部基地与海外工作室的项目协同，以及将虚拟现实技术引入造型评审流程，上汽设计总部基地多名设计师埋头工作，几款新能源汽车的造型设计工作顺畅推进。

跻身国际一流水准的中国原创汽车设计，智能座舱、智能辅助驾驶等智能网联应用，智能制造带来的产品品质提升，以及高端化、国际化等品牌尝试，共同助推中国汽车品牌做大做强。

——市场占有率大幅提升。

显示，2021 年中国品牌乘用车

全年销售 954.3 万辆，同比增长 23.1%，占乘用车销售总量的 44.4%，比上年提升 6 个百分点。今年一季度，中国品牌乘用车销售 254.7 万辆，同比增长 21%，市场份额达到 45.9%，比上年同期上升 4.6 个百分点。

——乘用车品质进步明显。

吉利汽车长兴“未来工厂”、一汽红旗长春智慧工厂、极氪杭州湾智慧工厂、奇瑞芜湖“未来工厂”……近年来，一批世界级汽车智能工厂拔地而起，工业互联网助推中国品牌乘用车产品品质持续提升。中国质量协会“2021 年度中国汽车用户满意度测评”报告显示，中国品牌满意度持续提升，产品质量已经达到甚至超越同级别合资品牌。

——品牌销量取得新成绩。

2021 年，一汽红旗年销量突破 30 万辆，4 年增长 63 倍；领克全年

销量超 22 万辆，平均加权成交价格达到 16.5 万元；长安高端品牌 UNI 系列年销量超 12 万辆；比亚迪汉成为首款年销量破 10 万辆的中国品牌中大型轿车……

一张张亮眼的成绩单，展示出中国乘用车品牌高端化取得的不俗业绩。

——汽车年出口首次突破 200 万辆。

奇瑞集团出口 26.9 万辆，同比增长 136.3%；上汽集团海外销量达 69.7 万辆，与 2012 年相比增长 626%……2021 年，我国汽车出口 201.5 万辆，同比增长 1.0 倍。

“中国汽车年出口首次突破 200 万辆，实现了历史性跨越。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋说，汽车强国建设取得的新成就，得益于产业链上下游企业抓住电动化、智能网联化变革的重大机遇，在技术、产品、市场、管

理等领域大力创新，也得益于对外开放步伐的进一步加快。



图①：智能电动车品牌阿维塔首款量产车型在进行极寒测试。资料图片

图②：广汽丰田第一工厂，员工进行车辆下线检测。资料图片

这 10 年，取消专用车、新能源汽车的外资股比限制，取消商用车外资股比限制，取消乘用车外资股比限制……中国市场开放的大门越

开越大。

这 10 年，中国车企加快走出去步伐，收购、重组、股权投资、联合开发、进入发达国家市场……与国际汽车产业界的交流与合作不断深化。

展望“十四五”，我国汽车产业加快补短板、强基础、锻长板，不断提高产业发展水平和国际竞争力，汽车强国建设步伐必将越迈越坚实。

来源：人民日报

## 比亚迪经销商清库存！多家车企公布将停售燃油车

2021年新能源车型年度销量排名 by汽车行业关注			
车型	2021年12月	车型	2021年
五菱宏光MINIEV	50561	五菱宏光MINIEV	395451
特斯拉Model Y	40500	特斯拉Model Y	169853
特斯拉Model 3	30102	特斯拉Model 3	150890
比亚迪秦PLUS DM-i	17283	比亚迪秦PLUS DM-i	110865
比亚迪宋PLUS DM-i	15115	理想ONE	90491
理想ONE	14087	比亚迪汉EV	87082
欧拉好猫	10482	奇瑞小蚂蚁	76987
长安奔奔E-Star	10404	广汽Aion S	73853
比亚迪汉EV	10301	比亚迪宋PLUS DM-i	73537
奇瑞小蚂蚁	10141	欧拉黑猫	63482
比亚迪海豚	10016	长安奔奔E-Star	61981
比亚迪唐DM	8700	小鹏P7	60569
比亚迪元Pro	8577	比亚迪秦PLUS EV	55246
奇瑞QQ冰淇淋	8039	欧拉好猫	49900
欧拉黑猫	8056	科莱威CLEVER	49845

汽车行业关注autochat.com.cn制表

当前，新能源车市场与传统燃油车市场正在发生明显的变化。数据显示，2021 年国内新能源乘用车批发总量同比增长 181.0%至 331.2 万辆，零售量同比增长 169.1%至 298.9 万辆；2021 年国内燃油车批发总量下降 4%至 1779 万辆，零售销

量下降 6%至 1716 万辆。

从数据上看，燃油车占据了汽车行业的主导地位，不过，相比之下，2021 年燃油车同比均有所下降，新能源车同比均实现增长。从某种意义上说，新能源车的增长与传统燃油车的下降也反映了新能源车正逐渐取代燃油车市场，与此同时也有越来越多的燃油车向新能源汽车市场转型。汽车行业关注认为，未来燃油车市场还会逐步降低，而新能源市场则会出现稳步增长的情况，新能源车最终也会替代燃油车，但要实现这一变化还需要更长的时

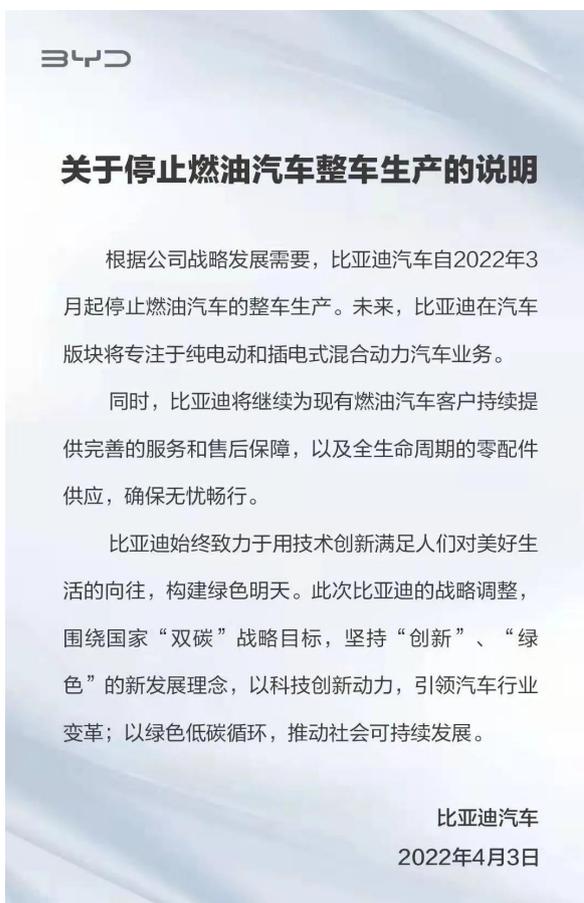
间。

在这种大背景下，目前全球范围内的多家车企已开始加速向新能源化转型。截至目前，已有多家车企对外公布停售燃油车的计划。为此，汽车行业关注整理了部分车企公布的停产燃油车时间计划。

### 比亚迪汽车：2022 年 3 月全面停售燃油车

作为新能源汽车的引导者，4 月 3 日，比亚迪率先宣布退出油车市场，成为全球首家宣布停止燃油车生产的传统车企。比亚迪在一则「关于停产燃油汽车整车生产的说明」中表示：根据公司战略发展需要，公司自 2022 年 3 月起停止燃油汽车的整车生产。未来，在汽车板块，公司将专注于纯电动和插电式混合动力汽车业务。同时，公司将继续进行燃油汽车零部件的生产和供应，为现有燃油汽车客户持续提供完善的服务和售后保障，以及全生

命周期的零配件供应，确保无忧畅行。



据懂车帝报道，目前全国部分地区的比亚迪经销商正在清理店内的燃油车库存。其中比亚迪北京某经销商表示：目前店内已经没有燃油版的宋 MAX；广州比亚迪经销商表示：比亚迪 F3 已停产，店内也没有库存车；甘肃某比亚迪经销商表示：燃油车销量仅占店内车辆的 3% 左右，目前店内会把库存燃油车清完；

河南某比亚迪经销商则称，上个月购买燃油车的用户占到总成交量的 15%，目前店内只有两款燃油车型在售，店内现在可以给到 7000 元到 8000 元的优惠。

数据显示，2022 年 2 月比亚迪燃油车销量为 2795 辆，同比下降 84.6%，2022 年 3 月由于比亚迪停产了燃油车，燃油汽车销量为 0，其中包括轿车、SUV 和 MPV。在 3 月的产销数据中，比亚迪汽车产量为 106658 辆，较 2021 年同期的 39007 辆增长 173.4%，销量为 104878 辆，较 2021 年同期的 40817 辆增长 156.9%。具体看，比亚迪新能源汽车销量为 104878 辆，较 2021 年同期的 24218 辆增长 333.1%，其中新能源乘用车销量 104338 辆，较 2021 年同期的 23386 辆增长 345.2%。

回顾 2021 年，虽然全球车市受到零部件供应的影响，但比亚迪依然取得了较为理想的销量成绩，

2021 年比亚迪累计销量为 730093 辆，同比增长 75.4%，其中新能源乘用车销量达到 593745 辆，同比增长 231.60%。对于 2022 年的年销量目标，比亚迪定下 120 万辆的目标并表示供应链向好的话则向 200 万辆的年销售目标冲击。

最新数据显示，2022 年一季度比亚迪汽车累计销量为 291378 辆，按照 120 万辆的年目标来计算，比亚迪一季度已完成年目标的 24.3%，剩下的 75.7%则将全部由比亚迪的新能源汽车负责并在三个季度里完成。

### 北汽集团：2025 年全面停售燃油车

早在 2018 年，北汽集团就宣布预计到 2025 年全面停止销售燃油汽车，并计划到 2020 年率先在北京市全面停止自主品牌传统燃油乘用车的销售。从目前来看，北汽集团已进一步明确了这一目标，到 2025 年

全面停售燃油车也仅是时间问题。数据显示，北汽集团旗下新能源汽车板块北汽蓝谷旗下拥有 ARCFOX 和 BEIJING 两个产品品牌，2021 年累计销量为 26127 辆，较 2020 年的 25914 辆微增 0.82%。

### 长安汽车：2025 年全面停售燃油车

2017 年 10 月，长安汽车对外公布“香格里拉计划”，这项计划直指新能源汽车市场。根据该计划，长安汽车将在未来 8 年中累计向新能源领域投入超过 1000 亿元人民币，到 2025 年则将实行全面停售传统燃油车。上个月 3 月 26 日，长安汽车党委书记、董事长朱华荣还表示，随着新能源汽车的加速，中国燃油车市场竞争将更加激烈，2021 年传统燃油车市场现存 85 个品牌，其中 34 个品牌品牌月销量千台以下，有 9 个品牌消亡。朱华荣认为，未来 3-5 年将有 80% 的中国燃油车品

牌“关停并转”（即关闭、停产、合并、转型），简单来说就是未来 3-5 年将仅有少数车企能够以燃油车的身份继续在中国市场发展，其它要么倒闭，要么合并，要么转型。



### 丰田汽车：2030 年中国、欧洲、北美地区停售燃油车；2035 年雷克萨斯品牌全面停售燃油车

众所周知，丰田汽车首席执行官丰田章男是纯电动车汽车的坚决反对者，对电动车可以说是完全感冒，直至去年 12 月，丰田一口气推出了 15 款电动车这一举动后，丰田章男开始对电动车有了十分明显的变化。丰田汽车作为全球汽车巨头，在大势所趋面前还会做出了新的改变。2021 年 12 月 14 日，丰田章男

携 15 款全新电动车亮相电池电动汽车战略说明会，并宣布了一项长达 10 年的电动汽车计划。丰田章男宣布将在 2030 年前投入 350 亿美元作为电动车研究资金，在此之前，丰田将在全球推出 30 款电动汽车并实现 350 万辆的销售。其中，在中国



市场，2025 年丰田和雷克萨斯将导入 35 款新电动化产品，包括 10 款纯电车型，到 2035 年雷克萨斯则只销售电动汽车，即全面转型为纯电品牌。

### 大众汽车：2035 年欧洲市场停售燃油车

大众集团是发力电动化较早的跨国汽车集团，2021 年大众和奥迪宣布将停止内燃机研发，2025 年奥

迪品牌将推出旗下最后一款全新燃油车型，到 2030 年奥迪将停售燃油车型，而大众品牌则宣布 2035 年在欧洲市场停售燃油车。2021 年 3 月 5 日，大众集团表示，到 2030 年大众品牌在欧洲销售的新车中，电动汽车占比为 70%，而中国和美国市场占比为 50%。2021 年 6 月，大众汽车相关负责人表示，大众品牌将于 2035 年前停止销售传统燃油车，届时将全部生产、销售纯电动汽车，不过这一计划也仅仅只针对欧洲市场，中国和美国市场将会相对将停售时间推后一些。

### 本田汽车：2040 年全面停售燃油车

去年 4 月，本田汽车称，2030 年纯电动和燃料电池车型将占汽车总销量的 40%，2035 年达 80%，2040 年增至 100%，并停产燃油车。今年 1 月份，本田汽车中国本部长井上胜史称，力争到 2030 年销售 80 万辆

纯电动汽车，并指出：“如果不能在推进电动化的中国赢得竞争，就将被全世界淘汰。我们要改变全部领域，今后 5 年将决出胜负”。

日经中文网  
今天 12:30 来自 微博 weibo.com  
【本田力争2030年在华销售80万辆纯电动车】在全球最大汽车市场中国，纯电动汽车正在激增，但本田2021年纯电动车销量仅为1万辆。本田计划到2030年使在华整体新车销量达到200万辆，其中纯电动车占4成，混动车占6成…… 本田力争2030年在华销售80万辆纯电动车



本田力争2030年在华销售80万辆纯电动车

### 梅赛德斯-奔驰：2030 年停售燃油车

梅赛德斯-奔驰预计到 2025 年后的几年时间里，根据市场需求设计纯电动汽车生产线的工厂。按照奔驰此前的规划，其计划 2025 年实现纯电动和插电混动车型销量占总销量的 50%，2030 年停售燃油车，即 2030 年新车销售基本转型为纯电动车型。此外，自 2025 年起，奔驰所有新发布的车型架构将均为纯电平台，其每款车型都将提供纯电版本选择，届时奔驰还将推出 3 个全

新纯电车型架构平台，分别覆盖所有中大型乘用车、性能电动车、纯电 MPV 和轻型商务车。

### 日产汽车：2025 年后停售燃油车

去年 11 月 29 日，日产汽车正式发布“日产汽车 2030 愿景”，按照其规划，日产汽车计划在未来 5 年内投资 2 万亿日元（176 亿美元）将更多的产品线转为电动化，如在未来 5 年日产汽车将推出 20 款纯电动车型和搭载日产 e-POWER 技术的车型，此外，日产汽车还表示将在 2030 财年推出 23 款电气化汽车，其中包括 15 款电动汽车。日产汽车希望到 2030 财年（2030.4.1-2031.3.31）旗下日产品牌和英菲尼迪品牌的全球电驱化车型占比达到 50%。此外，日产宣布计划到 2025 年后停售燃油车，并将把研发与销售方向转向纯电动与混合动力车型。

### 起亚汽车：2035 年欧盟市场停

## 售燃油车

起亚汽车此前表示将在 2035 年欧盟市场停售燃油车，2040 年之前在韩国以外市场实现全面电动化。根据规划，起亚将在今年引入纯电车型 EV6，至 2027 年起亚每年都会在中国市场推出全新的电动车型。销量上，起亚计划到 2030 年实现纯电动汽车 120 万辆的销量，其中起亚今年的纯电动汽车销量目标为 16 万辆，2026 年销量为 80.7 万辆，最终到 2030 年将实现 120 万辆销量目标。

## 宝马集团：2030 年欧盟停售燃油车

宝马集团将于 2030 年在欧盟停售燃油车，其预计到 2023 年在中国市场推出 12 款纯电车型，覆盖目前几乎所有细分市场，到 2025 年，宝马集团在中国销售的汽车中，至少有四分之一将是纯电动车。

除了以上车企外，包括通用汽

车、福特、捷豹品牌以及沃尔沃等等也宣布未来将会停售燃油车。其中通用汽车计划在 2035 年停售燃油车并在同年将旗下的产品过渡到零排放汽车及纯电动汽车；福特宣布到 2026 年年中，在欧洲的所有乘用车系列将实现零排放，到 2030 年将完全实现全电动；捷豹品牌计划到 2025 年停产内燃机车实现电气化成为电动汽车品牌，到 2030 年之前其所有销售的新车都将为纯电动汽车；沃尔沃宣布将在 2030 年成为纯电动品牌；此外，阿斯顿马丁 RapidE、玛莎拉蒂 Alfieri 等传统豪华品牌近年来也纷纷转道布局新能源市场。

眼下电动车市场的增长前景广阔，“电动化”迟早会成为汽车发展的趋势，只是时间长久问题而已。从上述多家车企公布的停售燃油车时间点来看，国内车企停售燃油车时间点大多会在 2025 年，目前比亚

迪已率先停售燃油车，而北汽、长安等少数车企也将在 2025 年全面切入电动车汽车。海外车企大多则会在 2030 年之后。当然，不只是车企公布了禁燃时间表，据汽车行业关注了解，不少国家同样发布了燃油车禁售的时间表。

据统计，挪威宣布将于 2025 年实施禁售传统燃油车；荷兰、美国加州、德国和印度则宣布将在 2030 年禁售传统燃油车；法国和英国则推迟十年，将于 2040 年禁售传统燃油车，其中英国停售的不仅是燃油

车，还包括油电混动汽车。

实际上，汽车本身就是一个复杂的工业产品，拥有较长的研发周期和生命周期，因此想要全面“禁止销售燃油车”并非简单的事情，对于车企而言，从传统燃油车向新能源车转型既是挑战同时也是机遇，而对于消费者而言，当下传统燃油车依然会占据主导地位，用户还可以继续购买燃油车型，因为从传统燃油车完全转向新能源车型还需要十年甚至几十年来完成。

来源：汽车行业关注

## 牵引车一季度实销 4.6 万辆降 8 成！ 仅解放破万 三强新能源占比超 6 成

2022 年前两月，国内重卡市场延续了去年最后几月的状态，需求没有太大起色，牵引车终端销量已连续两个月不足 2 万辆。

3 月份本应是重卡市场的销售旺季，但在终端需求不振的情况下

还遭遇疫情多地“开花”，重卡及牵引车市场在 3 月份继续下滑可以说是毫无悬念。

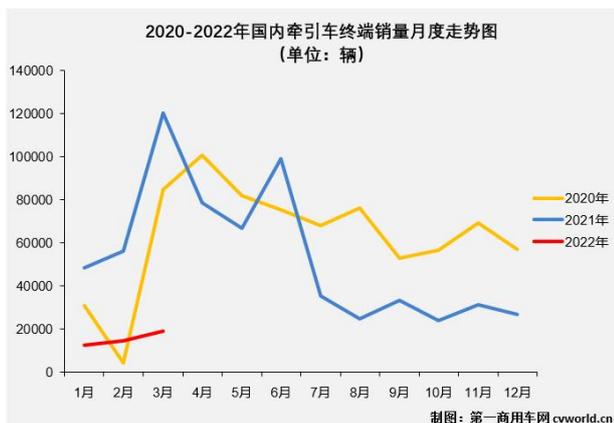
那么，3 月份的牵引车市场就下滑一个关键词吗？

还有其他值得关注的看点吗？

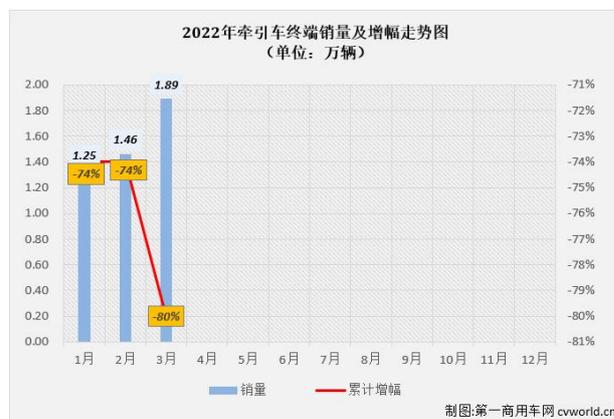
## 牵引车市场 3 月实销 1.89 万辆

### 环比增长 30%

根据第一商用车网最新掌握的终端销量数据，2022 年 3 月份，国内牵引车销售 1.89 万辆（交强险口径，不含出口和军品，下同），环比增长 30%，同比下降 84%，比去年同期少销售超 10 万辆，还不足去年同期销量的 20%，在 2022 年遭遇“3 连降”。而实际上，3 月份牵引车市场出现下滑并不意外，一方面上年基数太高（12.01 万辆，历史最高单月销量），另一方面，也是最主要的原因——需求，在物流运输市场继续低迷叠加疫情的双重影响下，要激发出牵引车市场需求可以说是难上加难。



从近 3 年牵引车终端销量月度走势图可见，今年的牵引车市场几乎可以用“贴着地面”来形容，仅高于遭受疫情暴击的 2020 年 2 月份销量。今年 3 月份，牵引车 1.89 万辆的销量在整个重卡市场终端销量的占比约为 36.57%（较 2 月份的 46.8% 下降超 10 个百分点），今年 1-3 月，牵引车在整个重卡市场终端销量占比约为 40.58%，牵引车市场的表现很大程度上也代表了整个重卡市场的写照。



单从数字上看，1.89 万辆的月销量无疑是一个很糟糕的表现，结合目前国内重卡市场持续乏力的需求以及外部环境影响，3 月份牵引车终端销量环比 2 月份增长 30%、净增

4000 余辆已经非常不容易。

### 解放超 5000 辆蝉联榜首

#### 红岩年内首进前七

作为兵家必争之地，牵引车从来都是重卡市场中竞争最激烈的细分领域，而在整个行业下行的时候，竞争更是激烈。根据第一商用车网掌握的数据，3 月份，牵引车终端市场同比下降 84%，降幅较前两个月份扩大 10 个百分点（1 月、2 月同比均下降 74%），主流牵引车企业降幅均达到两位数；与前两个月还有企业实现“逆增”不同，3 月份的牵引车市场再也没有企业交出增长的成绩单。



3 月份，牵引车终端市场仍然没有一家企业销量破万辆，解放、重汽、东风、福田和陕汽 5 家企业销

量破千辆，分别实销 5332 辆、3394 辆、3094 辆、2748 辆和 2098 辆。

与市场整体走势一样，多数企业 3 月份销量好于 2 月份，行业前五企业 3 月份销量环比增幅均超 20%。

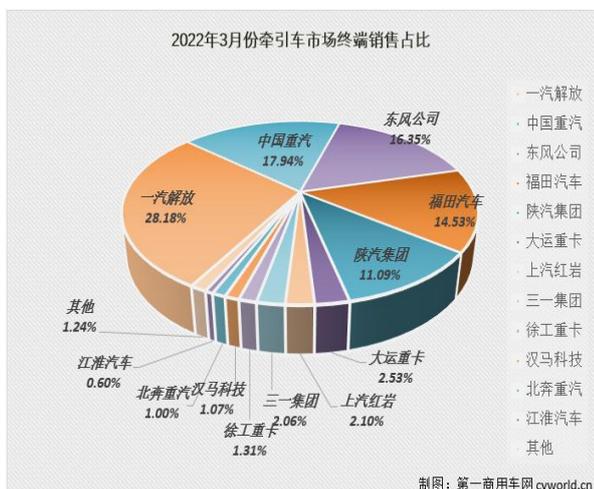
2022 年 3 月份牵引车终端销量一览 (单位: 辆)

牵引车品牌/行业总计	3月销量	同比增长	月度份额	今年累计	上年累计	累计增长	累计份额	同期份额
行业总计	189万	-84%	100%	4.61万	22.48万	-80%	100%	100%
一汽解放	5332	-85%	28.18%	1.29万	6.73万	-81%	28.02%	29.95%
中国重汽	3394	-86%	17.94%	8603	4.95万	-83%	18.68%	22.04%
东风公司	3094	-82%	16.35%	7225	3.02万	-76%	15.69%	13.43%
福田汽车	2748	-80%	14.53%	6677	2.59万	-74%	14.50%	11.51%
陕汽集团	2098	-88%	11.09%	5075	3.20万	-84%	11.02%	14.23%
大运重卡	478	-67%	2.53%	1268	3241	-61%	2.75%	1.44%
上汽红岩	397	-84%	2.10%	799	4727	-83%	1.74%	2.10%
三一集团	390	-84%	2.06%	957	4911	-81%	2.08%	2.18%
徐工重卡	247	-49%	1.31%	629	1035	-39%	1.37%	0.46%
汉马科技	202	-66%	1.07%	715	911	-22%	1.55%	0.41%
北奔重汽	190	-71%	1.00%	480	1054	-54%	1.04%	0.47%
江淮汽车	113	-91%	0.60%	235	2195	-89%	0.51%	0.98%
其他	235	-73%	1.24%	485	1789	-73%	1.05%	0.80%

数据来源: 终端销量统计; 制表: 第一商用车网www.cvworld.cn

上表可见，3 月份的牵引车市场没有企业实现增长，在牵引车市场已连续 3 个月逆增的汉马科技，3 月份未能延续前几月的好运。3 月份，主流牵引车企业均遭遇两位数下滑，销量前十强中下滑最严重的企业 3 月份销量同比下降了 88%；但东风、福田、大运、徐工、汉马科技、北奔等多家企业 3 月份降幅低于市场整体降幅，跑赢牵引车市场“大

盘”。值得一提的是，这几家企业在今年前两个月同样跑赢了牵引车市场“大盘”。



从市场份额看，3月份牵引车终端销量前十企业占据了整个市场97.16%的份额，10名之后的企业仅合计销售仅500余辆。其中，排名首位的一汽解放月度份额达到28.18%，几乎独食了3月份牵引车市场3成份额，作为受疫情影响最严重的企业，一汽解放能在牵引车市场继续以较大优势领跑，非常不容易，也说明了解放在牵引车领域的领袖地位非常稳固；排名2-5位的重汽、东风、福田和陕汽份额也均超过10%，分别为17.94%、16.35%、

14.53%和11.09%，排名前五的企业合计份额达到88.1%（较2月份的90.04%略有缩窄），行业前五企业继续以较大优势领先大部队。

### 前3月格局已生变

### 新能源成新“看点”

今年1-3月，牵引车终端累计实销仅4.61万辆，同比大降80%，净减少17.88万辆，仅相当于去年同期销量的2成。3月份过后，今年牵引车终端销量排名与2021年年终排名相比有很大的变化：2021年年终排名第5位的福田汽车，3月份过后暂列行业第4；大运重卡从2021年年终第8名升至目前的行业第6；去年在年终排行前十功亏一篑的汉马科技连续多月跑赢“大盘”，目前排名行业第9。

从市场份额看，与去年同期相比，今年1-3月累计销量前十企业有5家份额实现增长，增长最明显的是福田和东风，分别增长2.99和

2.26 个百分点；大运、汉马科技和徐工重卡分别增长了 1.31、1.15 和 0.91 个百分点。

2022 年 1-3 月牵引车终端销量前十排行(单位:辆)

排名	牵引车品牌/行业总计	今年累计	累计份额	累计增长	同期累计	同期份额	份额增减
	牵引车品牌/行业总计	461万	100%	-80%	2248万	100%	——
1	一汽解放	129万	28.02%	-81%	6.73万	29.95%	-1.93%
2	中国重汽	8603	18.68%	-83%	4.95万	22.04%	-3.35%
3	东风公司	7225	15.69%	-76%	3.02万	13.43%	2.26%
4	福田汽车	6677	14.50%	-74%	2.59万	11.51%	2.99%
5	陕汽集团	5075	11.02%	-84%	3.20万	14.23%	-3.21%
6	大运重卡	1268	2.75%	-61%	3241	1.44%	1.31%
7	三一集团	957	2.08%	-81%	4911	2.18%	-0.11%
8	上汽红岩	799	1.74%	-83%	4727	2.10%	-0.37%
9	汉马科技	715	1.55%	-22%	911	0.41%	1.15%
10	徐工重卡	629	1.37%	-39%	1035	0.46%	0.91%

数据来源:终端销量统计。制表:第一商用车网cvworld.cn

变化还体现在排名上,与去年同期相比,今年1-3月累计销量前十企业中仅有解放、重汽两家企业保持不变;东风、福田、大运、徐工和汉马科技5家企业排名上升,其中,汉马科技从去年同期的行业第12名上升至目前的行业第9,大运从去年同期的第8上升至第6,东风、福田双双上升一位分列3、4位,徐工则从去年同期的行业第11升至目前的行业第十。当然,有升就有降,也有不只一家企业今年1-3月

的行业排名较去年同期出现下滑。



第一商用车网注意到,今年1-3月,新能源重卡在重卡终端销量占比已达到4.2%,而在牵引车领域,这个比例达到5.75%,今年全国挂牌的4.61万牵引车中有2650辆为新能源牵引车。第一商用车网注意到,今年1-3月,主流牵引车企业几乎都有新能源牵引车挂牌上路,这其中,北奔牵引车的新能源比例最高,达到81.67%;徐工重卡和汉马科技分列2、3位,新能源牵引车占比分别达到79.49%和62.1%,这三家新能源牵引车占比超60%的企业刚好也是今年1-3月新能源牵引车累计销量的TOP3企业;此外,上汽红岩和三一两家企业新能源牵引车占比

也双双超过 20%，分别达到 28.91% 和 23.72%；牵引车行业 TOP5 企业中，福田新能源牵引车占比最高，达到 4.87%。



值得一提的是，今年前 3 月牵引车销量中新能源占比较高的企业大多实现了行业排名或市场份额的提升。以汉马科技为例，今年 1-3 月，汉马科技累计实销牵引车 715 辆，同比累计下降 22%（为主流企业最小降幅），累计份额较去年同期提升 1.15 个百分点，行业排名从去

年同期的第 12 升至目前的第 9 位，汉马科技今年实销的牵引车新能源占比为 62.1%，新能源牵引车为汉马科技上述“提升”助力不小。

## 结束语

2022 年第一季度，牵引车市场格局已“生变”，这个细分市场的竞争从一开年就异常激烈，各家企业早已开启了你追我赶的激烈拼抢；2022 年，牵引车市场的争夺不只存在于传统车型的竞争，新能源车型的竞争也越来越吸引眼球，3 月过后市场格局是这样，4 月过或许又是另外一番景象，而这正是牵引车市场的精彩所在。

来源：第一商用车网

## 重型自卸车一季度实销降 8 成

### 东风/重汽/陕汽争冠 宇通/徐工新能源上位

2022 年前两个月，国内重型自卸车市场延续了上年的连降势头，

在疫情影响下市场需求迟迟未能“释放”；另一方面，重型自卸车

的新能源化进程颇快（前两月新能源占比达到 12.8%），这一细分领域仍被看做是今年重卡市场最有“前途”的细分市场之一。

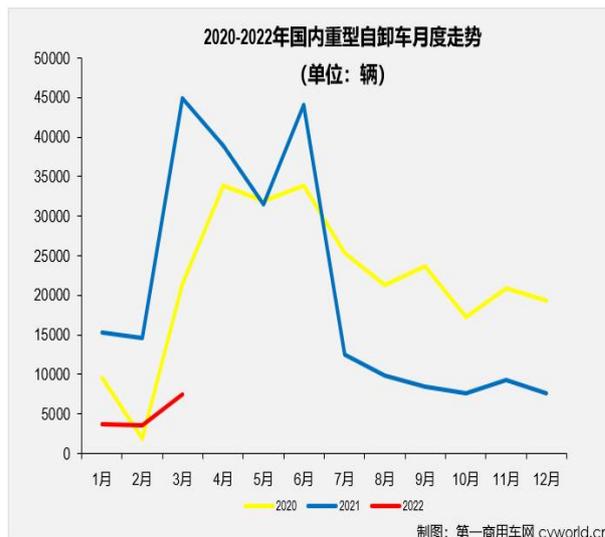
3 月份，重型自卸车的表现又是如何呢？新能源车型表现还会像前两个月那样强劲吗？2022 年一季度走完，重型自卸车市场的行业格局会有新的变化吗？

请看第一商用车网带来的分析报告。

### 3 月销 7438 辆

#### 环比增 109% 同比仍大降

根据第一商用车网掌握的终端销量数据（交强险口径，不含出口和军车），2022 年 3 月份，国内重型自卸车市场共计销售 7438 辆，环比大增 109%，同比下降 83%，降幅较上月（2 月份同比下降 76%）扩大 7 个百分点。至此，重型自卸车市场从 2021 年下半年开始的连降势头扩大至“9 连降”。



从近 3 年国内重型自卸车终端销量月度走势看，代表 2022 年的红色线条一直处于低位水平，今年前两个月不足 4000 辆的平均月销量更是完全的谷底表现。上图可见，近几年 3 月份较前两月均有明显的“上扬”（即环比增长），但今年 3 月份的“上扬”幅度明显没有前两年那样强劲，换言之，3 月份这一销售“旺季”在 2022 年并没有出现。



据媒体报道，今年一季度，全国各地有数以千记的重大项目计划开工，这本是十分利好重型自卸车市场的，但受疫情影响有相当数量的项目被延迟，甚至暂停开工，这波“利好”迟迟未能“变现”。

### 东风蝉联月榜冠军

#### 陕汽升至前二

3 月份，国内重型自卸车终端市场同比下降 83%，重型自卸车市场主流企业（销量前 10）合计分食了整个市场 91.80% 的份额。

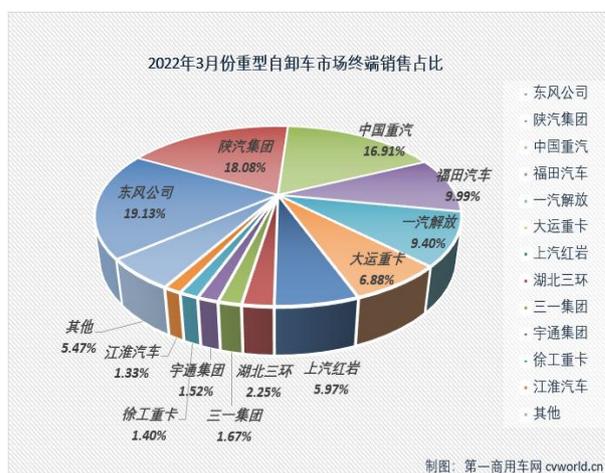
2022 年 3 月国内重型自卸车市场销量一览（单位：辆）

重型自卸车品牌/行业总计	3月销量	同比增长	月度份额	今年累计	上年累计	累计增长	累计份额	同期份额
行业总计	7438	-83%	100%	147万	7.48万	-80%	100%	100%
东风公司	1423	-78%	19.13%	2605	109万	-76%	17.71%	14.52%
陕汽集团	1345	-85%	18.08%	2149	1.46万	-85%	14.61%	19.55%
中国重汽	1258	-83%	16.91%	2366	1.24万	-81%	16.09%	16.60%
福田汽车	743	-82%	9.99%	1458	7111	-79%	9.91%	9.51%
一汽解放	699	-88%	9.40%	1560	9722	-84%	10.61%	13.00%
大运重卡	512	-69%	6.88%	1049	2747	-62%	7.13%	3.67%
上汽红岩	444	-92%	5.97%	858	8927	-90%	5.83%	11.94%
湖北三环	167	-82%	2.25%	342	1469	-77%	2.33%	1.96%
三一集团	124	-57%	1.67%	350	450	-22%	2.38%	0.60%
宇通集团	113	净增	1.52%	442	5	8740%	3.01%	0.01%
徐工重卡	104	-66%	1.40%	467	513	-9%	3.18%	0.69%
江淮汽车	99	-85%	1.33%	220	1199	-82%	1.50%	1.60%
其他	407	-85%	5.47%	841	4732	-82%	5.72%	6.33%

数据来源：终端销量统计。制表：第一商用车网www.cvworid.cn

3 月份，重型自卸车市场继续遭遇大降，与前几月或多或少还有企

业实现增长不同，3 月份的重型自卸车市场除宇通因为去年同期销量为零实现净增长外，其他企业均出现下滑，此前在重型自卸车市场已实现“14 连涨”的三一集团的连增势头在今年 3 月份也宣告终结，非常遗憾。3 月份，重型自卸车市场同比下降 83%，多家企业降幅超 8 成，下滑最严重的企业 3 月份销量同比下降了 92%，但也有东风、大运、三一、徐工等企业降幅明显低于市场整体降幅，跑赢“大盘”。



今年前两个月，重型自卸车市场没有一家企业月销量破千，3 月份，重型自卸车市场终于有企业销量超过 1000 辆，且月销量超千辆企

业数达到三家。3 月份，东风公司以 1423 辆、月度份额 19.13% 的表现，蝉联重型自卸车市场月销量冠军，这是东风连续第四个月位列这一细分领域榜首；陕汽以 1345 辆、18.08% 的月度份额紧随其后位列次席，这也是陕汽今年在重型自卸车月销量榜上的最高排名；重汽以 1258 辆，16.91% 的月度份额位列第三，这三家月销量超过 1000 辆的企业也是 3 月份重型自卸车市场仅有的三家月度份额超 10% 的企业；福田与解放 3 月份分别实销重型自卸车 743 辆和 699 辆，列 3 月份重型自卸车市场月榜第 4、5 位，月度份额分别为 9.99% 和 9.4%。3 月份，行业 TOP5 合计份额达到 73.51%，较 2 月份（72.17%）有所扩大。

值得一提的是，行业前五企业 3 月份销量环比 2 月份均大幅增长，其中东风、陕汽、重汽和福田环比增幅均破百，增幅最高的陕汽 3 月

份销量环比 2 月份增长了 165%，蝉联榜首的东风环比增幅也达到 130%。

### 前 3 月格局已生“剧变”

### 新能源竞争愈发“好看”

今年 1-3 月，重型自卸车市场累计实销 1.47 万辆，同比下降 80%，比去年同期净减少 6 万辆，仅相当于去年 1-3 月陕汽一家企业的累计销量。3 月过后，今年重型自卸车终端销量排名与去年年终排名相比有很大的变化：去年年终排名第 2、3 位的东风和重汽，3 月份过后暂列行业前两位；一汽解放从去年年终第 5 位升至目前的行业第 4；福田和大运也分别从去年年终第 6、7 位双双上升一位至目前的行业第 5、6 位；徐工重卡则从去年年终第 10 位上升两位暂列行业第 8；去年在年终排行前十里“没有名字”的宇通和三一今年前 3 月双双冲进前十，暂列第 9、10 位。

2022 年 1-3 月重型自卸车终端销量前十排行 (单位: 辆)

排名	自卸车品牌/行业总计	今年累计	累计份额	累计增长	同期累计	同期份额	份额增减
		1.47万	100%	-80%	7.48万	100%	——
1	东风公司	2605	17.71%	-76%	1,09万	14.52%	3.19%
2	中国重汽	2366	16.09%	-81%	1,24万	16.60%	-0.52%
3	陕汽集团	2149	14.61%	-85%	1,46万	19.55%	-4.94%
4	一汽解放	1560	10.61%	-84%	9722	13.00%	-2.40%
5	福田汽车	1458	9.91%	-79%	7111	9.51%	0.40%
6	大运重卡	1049	7.13%	-62%	2747	3.67%	3.46%
7	上汽红岩	858	5.83%	-90%	8927	11.94%	-6.11%
8	徐工重卡	467	3.18%	-9%	513	0.69%	2.49%
9	宇通集团	442	3.01%	8740%	5	0.01%	3.00%
10	三一集团	350	2.38%	-22%	450	0.60%	1.78%

数据来源: 终端销量统计。制表: 第一商用车网 cwworld.cn

从市场份额看, 与去年同期相比, 今年 1-3 月累计销量前十企业中有 6 家企业累计份额实现增长, 东风、大运和宇通三家企业累计份额增长超 3 个百分点, 分别增长了 3.19%、3.46%和 3%; 徐工、三一和福田则分别增长了 2.49、1.78 和 0.4 个百分点。



变化还体现在排名上。与去年同期相比, 今年 1-3 月累计销量前十企业中仅有重汽和解放两家企业

排名保持不变; 东风、福田、大运、徐工、宇通和三一等 6 家企业排名上升, 其中, 东风从去年同期的行业第 3 名上升至目前的行业首位; 福田和大运排名均上升一位; 徐工、宇通和三一则从去年同期的前十榜上无名冲进行业前十。当然, 有升就有降, 也有不只一家企业今年 1-3 月的行业排名较去年同期出现下滑。

徐工、宇通和三一这三家企业今年在重型自卸车行业的快速上位, 与自卸车行业的新能源转型有很大的相关性。第一商用车网注意到, 今年 1-3 月重型自卸车 1.47 万辆的终端销量中, 有 1291 辆是新能源车型, 占比达到 8.8%, 虽然较前两月有所下降, 但 8.8% 的占比仍是前 3 月新能源重卡在重卡终端销量占比 (4.2%) 的两倍多, 是重卡市场新能源占比最高的细分领域。今年一季度, 新能源车型在自卸车领

域的“渗透”速度非常快，要知道，新能源车型在 2021 年自卸车市场的全年占比还不足 1%。



上图可见，今年 1-3 月重型自卸车终端销量前十企业中，徐工、宇通和三一的新能源车型占比非常高，分别达到 77.94%、98.19% 和 33.71%；与此同时，东风、福田等行业 TOP 级企业自卸车 1-3 月累计销量的新能源车型占比均比 2 月过后有所提升。第一商用车网分析认为，在国家“双碳战略”背景下，新能源车型将是重型自卸车领域的新竞争点，未来重型自卸车市场的格局很可能会因为这一新竞争点而出现新的变化，徐工和宇通正是凭新能源车型冲进行业前九。

## 结语

2022 年一季度，重型自卸车市场连续遭遇大降，这一被认为今年重卡市场最有希望的细分领域还值得期待吗？值得！一方面，各地受疫情影响暂缓开工的重大项目早晚会开工，这部分需求势必在未来几个月的终端销量中体现出来；其次，在电厂、钢厂、矿区等新能源车型商业化运营越发成熟的区域和工况，纯电动自卸车的前景也值得期待，而这部分销量的上牌进程同样受到疫情阻碍。可以说，重型自卸车市场已经积累了很大一部分早该“释放”的终端销量，接下来，就看这部分销量何时才能真正释放出来了。

来源：第一商用车网

## 数说 2021 年我国氢燃料电池汽车市场现状

2021 年我国氢燃料电池汽车销量为 1881 辆,同比增长 25.7%,政策依然是燃料电池汽车市场发展的主要驱动力。

2021 年 8 月,京津冀、上海、广东燃料电池汽车示范应用城市群获得财政部、工信部等五部委批复,城市群燃料电池汽车示范工作开始启动,燃料电池汽车销量 9 月环比开始持续增长,2021 年 9~12 月燃料电池汽车销量占全年销量的比重达到 55%。



2021 年 1~12 月燃料电池汽车销量 (辆)

### 车型结构

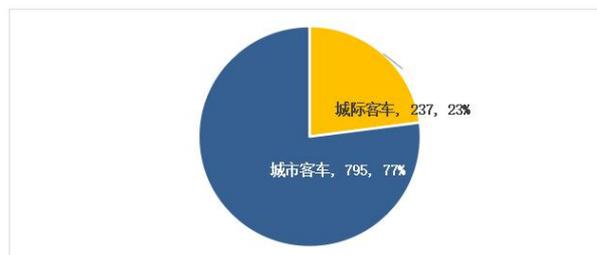
从车型结构来看,2021 年燃料电池客车销量达到 1032 辆,尽管同

比下降 23.6%,但燃料电池客车依然是燃料电池汽车最主要的车型。



2017~2021 年燃料电池汽车车型结构分析 (辆)

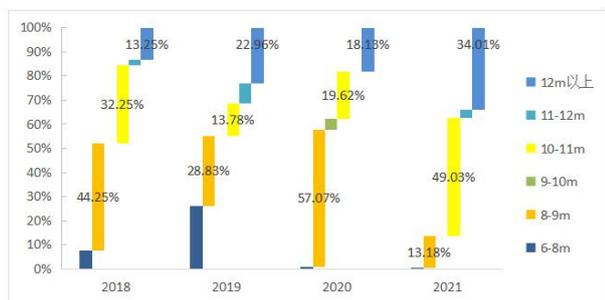
从应用场景来看,公交领域依然是燃料电池客车最主要的应用领域。2021 年燃料电池城市客车销量达到 795 辆,占比 77%;城际客车 237 辆,占比 23%。



2021 年燃料电池客车应用场景占比图

从米长来看,燃料电池客车 8~9m 车型占比大幅下降,由 2020 年的

57%下降到 2021 年的 13%；燃料电池客车 10~11m 和 12m 以上车型占比大幅增加，其中 10~11m 车型由 19.6%增长到 49%，12m 车型由 18%增长到 34%，燃料电池客车大型化趋势明显。

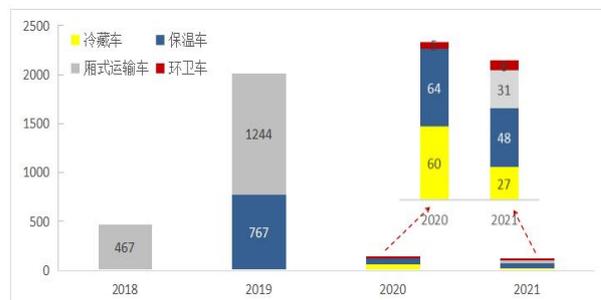


2018~2021 年燃料电池客车米长分布趋势图

2020 年 9 月，财政部、国家发改委等五部门发布的《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》中明确提出：燃料电池汽车示范城市群要重点推动燃料电池汽车在中长途、中重型商用车领域的产业化应用。

受政策导向作用影响，2021 年燃料电池汽车车型结构进一步丰富，半挂牵引车、自卸车等中重型燃料电池汽车销量增幅明显：牵引车由 2020 年的 17 辆增长到 2021 年

的 375 辆；自卸车则从 0 辆增长到 340 辆；在专用车方面，2021 年燃料电池专用车销量为 115 辆，同比小幅下滑，但燃料电池专用车车型结构基本保持一致，仍以保温、冷藏及厢式运输车等城市物流场景用车为主。



2018~2021 年燃料电池专用车车型结构分布(辆)

### 主销区域

2021 年，北京、山东、河北、广东、上海五省市燃料电池汽车销量达到 1369 辆，占全国总销量的 72.78%。

其中，燃料电池汽车示范城市群政策对燃料电池汽车的销售区域产生了较大的影响：2021 年在燃料电池汽车销量排名前 10 的城市中，有多个城市是燃料电池汽车示范城市群区域，如张家口入围河北城市

群、保定入围京津冀城市群、苏州入围上海城市群等。此外，山东省“氢进万家”示范工程的实施以及“绿色冬奥”的用车需求，也促进了燃料电池汽车在北京、河北以及山东等省市的推广应用。

城市	销量, 辆	所属示范城市群
北京	468	京津冀
青岛	275	
张家口	140	河南、河北
上海	132	上海
广州	113	广东
保定	98	京津冀、河南
苏州	59	上海
太原	52	
乌海	50	
淄博	50	京津冀、上海、广东、河南、河北

2021 年燃料电池汽车销量 top10 城市及所属示范城市群分布

### 主流企业

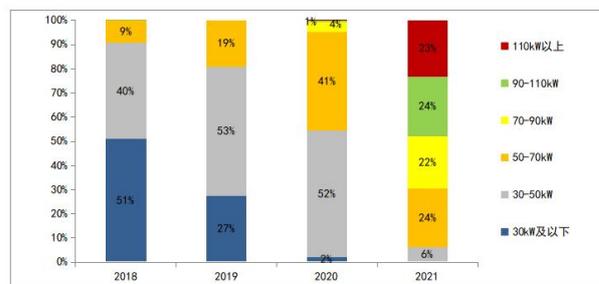
从车辆生产企业来看，北汽福田、南京金龙、佛山飞驰、苏州金龙、郑州宇通是 2021 年燃料电池汽车主要的生产企业，其销量分别为 434、374、159、142、100 辆，五家

企业销售量市场占有率达到 64%。

品牌	牵引车、自卸车, 辆	客车, 辆	专用车, 辆	合计, 辆
福田	—	434	—	434
开沃	361	12	1	374
飞驰	96	59	4	159
海格	63	79	—	142
宇通	—	100	—	100
远程	—	96	—	96
中通	—	67	1	68
大运	62	—	—	62
红岩	56	—	—	56
广通	—	50	—	50

2021 年燃料电池汽车主要销售企业车型销量情况

尽管各企业都是燃料电池汽车主要销售企业，但其销量侧重差异明显。受北京冬奥会和京津冀示范城市群获批等利好因素影响，2021 年北汽福田燃料电池汽车销量全部为客车，占燃料电池客车市场份额的 40%以上；南京金龙则是燃料电池牵引车、自卸车的主要销售企业，2021 年南京金龙牵引车、自卸车合计销量达到 361 辆，占比超过全部燃料电池牵引车、自卸车销量的 50%。



2021 年燃料电池汽车系统功率分布

从系统配套功率来看，随着大

功率燃料电池堆的不断推出，2021 年燃料电池汽车系统功率大幅提升，其中 70kW 以上系统占比接近 70%，大功率系统成为市场主流。燃料电池汽车系统功率 50kW 以下车型占比由 2020 年的 54%，大幅下降到 2021 年的 6%；50~70kW 系统车

型由 2020 年的 41%下降为目前的 24%。

作者：刘光辉 王 星

作者单位：中国汽车技术研究中心有限公司

来源：《专用汽车》

## 行业统计

# 2022 年山东省 3 月汽车产销情况

## 山东省 2022 年 3 月汽车生产情况

### 2022年3月汽车生产情况

单位：辆

	3月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
<b>汽车</b>	<b>126056</b>	<b>371829</b>	<b>9.41%</b>	<b>-37.90%</b>	<b>-28.04%</b>
<b>乘用车</b>	<b>42855</b>	<b>121931</b>	<b>14.06%</b>	<b>7.47%</b>	<b>-3.00%</b>
<b>轿车</b>	<b>23500</b>	<b>69963</b>	<b>15.16%</b>	<b>-11.22%</b>	<b>-13.61%</b>
<b>SUV</b>	<b>9591</b>	<b>33040</b>	<b>-23.25%</b>	<b>-2.14%</b>	<b>-9.59%</b>
<b>交叉型乘用车</b>	<b>9764</b>	<b>18928</b>	<b>109.08%</b>	<b>170.62%</b>	<b>131.71%</b>
<b>商用车</b>	<b>83201</b>	<b>249898</b>	<b>7.15%</b>	<b>-48.99%</b>	<b>-36.09%</b>
<b>客车</b>	<b>743</b>	<b>1499</b>	<b>124.47%</b>	<b>46.26%</b>	<b>9.66%</b>
<b>货车</b>	<b>82458</b>	<b>248399</b>	<b>6.65%</b>	<b>-49.29%</b>	<b>-36.25%</b>

注：因数据上报企业有调整，为了统一对比口径，对2021和2020年数据做了调整。

## 山东省 2022 年 3 月汽车销售情况

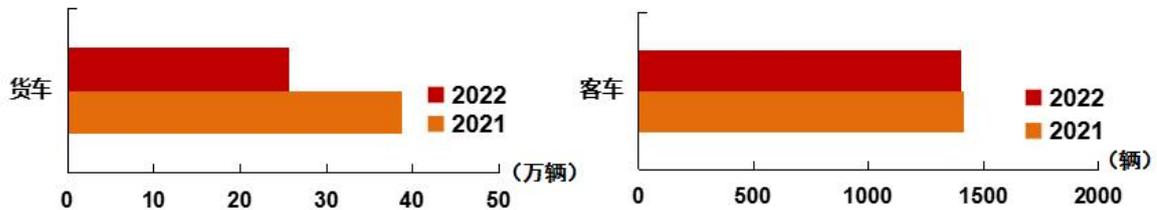
### 2022年3月汽车销售情况

单位：辆

	3月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
<b>汽车</b>	<b>125412</b>	<b>379132</b>	<b>6.38%</b>	<b>-41.70%</b>	<b>-26.22%</b>
<b>乘用车</b>	<b>42190</b>	<b>121101</b>	<b>12.80%</b>	<b>6.98%</b>	<b>-3.30%</b>
<b>轿车</b>	<b>23104</b>	<b>69454</b>	<b>13.73%</b>	<b>-11.23%</b>	<b>-13.75%</b>
<b>SUV</b>	<b>9591</b>	<b>33040</b>	<b>-23.25%</b>	<b>-2.14%</b>	<b>-9.59%</b>
<b>交叉型乘用车</b>	<b>9495</b>	<b>18607</b>	<b>106.73%</b>	<b>163.17%</b>	<b>127.78%</b>
<b>商用车</b>	<b>83222</b>	<b>258031</b>	<b>3.40%</b>	<b>-52.62%</b>	<b>-33.60%</b>
<b>客车</b>	<b>764</b>	<b>1404</b>	<b>174.82%</b>	<b>24.63%</b>	<b>-0.57%</b>
<b>货车</b>	<b>82458</b>	<b>256627</b>	<b>6.71%</b>	<b>-52.89%</b>	<b>-33.73%</b>

## 2022 年 1-3 月商用车分车型销量

### 2022年2-3商用车分车型销量



货车分车型销售 单位：万辆

	2022.2-3	2021.2-3	同比%
货车总计	25.66	38.72	-33.73
重卡	6.14	10.74	-42.91
中卡	0.71	1.41	-49.90
轻卡	10.91	16.70	-34.68
微卡	7.90	9.85	-19.77

客车分车型销售 单位：辆

	2022.2-3	2021.2-3	同比%
客车总计	1404	1412	-0.57
大型	823	793	3.78
中型	323	390	-17.18
轻型	258	229	12.66

## 2022 年 3 月新能源汽车生产情况

### 2022年3月新能源汽车生产情况

单位：辆

	3月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	22719	59202	36.28%	5.40%	-11.51%
新能源乘用车	20110	53125	34.07%	-3.66%	-18.94%
新能源商用车	2609	6077	56.13%	283.68%	343.58%

## 2022 年 3 月新能源汽车销售情况

### 2022年3月新能源汽车销售情况

单位：辆

	3月	累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	22737	58383	38.47%	7.16%	-12.29%
新能源乘用车	19714	52616	32.23%	-3.52%	-19.15%
新能源商用车	3023	5767	100.07%	286.08%	288.87%