

山东汽车

2022年第12期(总第29期)

山东省汽车行业协会

2022年12月30日

协会活动

两项“技能兴鲁”职业技能大赛分别在菏泽工程技师学院和济宁市技师学院成功举办

会员动态

潍柴动力与临工集团签署战略合作协议

解放青汽荣获2022青岛汽车产业最具影响力商用车企业

青特集团“重型商用车驱动桥总成关键技术及应用”荣获山东省科学技术奖

政策法规

中共中央、国务院印发《扩大内需战略规划纲要（2022—2035年）》

人社部重申：高质量专利和成果转化可参加职称评选

行业资讯

汽车工业整车二十强、零部件三十强信息发布会在京举行

中央经济工作会议定调明年经济发展：汽车业将受益于扩内需、促消费

中国汽车产业拥有广阔的发展前景

中国新能源汽车下半场的十大机遇

展望2023年的美国新能源汽车市场

协会活动

山东省“技能兴鲁”职业技能大赛——山东省汽车行业职业技能竞赛汽车电器装调工——新能源汽车电控化技术赛项在菏泽工程技师学院成功举办



2022年12月18日，由山东省人力资源和社会保障厅指导、山东省汽车行业协会主办、菏泽工程技师学院承办、济南中龙教学设备有限公司和山东智乾智能科技发展有限公司协办的山东省“技能兴鲁”职业技能大赛——山东省汽车行业职业技能竞赛汽车电器装调工——新能源汽车电控化技术赛项在菏泽工程技师学院成功举办。

本次大赛分职工组和学生组两个组别，共吸引省内30余所职业院校

校近60支代表队参赛。此赛项分为线上理论考试和线下实操竞赛。线上理论考试主要考察参赛选手新能源汽车相关理论知识。线下实操竞赛职工组主要分为新能源汽车整车故障诊断和充电系统检测与诊断两部分；学生组则为新能源汽车整车故障诊断和动力电池装调检修与线路构建两部分，以考查选手对新能源汽车电控相关故障的诊断以及进行故障排除的能力，体现参赛选手针对新能源汽车诊断和排除的综合水平，助推各参赛院校新能源汽车专业的高质量发展。

根据当前疫情防控情况，大赛采取随比随走、队与队之间不见面

的方式，切实做好赛事保密和流程安排工作，大大降低了各种相关健康安全风险，确保了参赛队的安全竞赛。



此次竞赛旨在提高我省新能源汽车相关技能人才质量，促进新能源汽车产业与相关产业人才的交流

融合，并为实现以赛促学、以赛促教、以赛促改、加强复合型高素质技术技能人才队伍建设、提高职业院校专业师资的业务水平，促进职业院校新能源汽车专业的发展，激励更多劳动者特别是青年一代走技能成才、技能报国之路，锻炼和培养一大批高素质的新能源汽车技术人才，满足行业企业对新能源汽车后市场技术人才的需求，推动山东省汽车行业高质量发展。

来源：山东省汽车行业协会

山东省“技能兴鲁”职业技能大赛——山东省汽车行业职业技能竞赛机动车检测工——新能源商用车检测与维修技能竞赛在济宁市技师学院成功举办

12月10日下午，由山东省人力资源和社会保障厅指导、山东省汽车行业协会主办、济宁市技师学院承办、山东英创天元教育科技有限公司协办、龙泽信息科技（江苏）有限公司提供技术支持的山东省

“技能兴鲁”职业技能大赛——山东省汽车行业职业技能竞赛机动车检测工——新能源商用车检测与维修技能竞赛在济宁市技师学院成功举办。

出席本次比赛开幕式的有山东

省汽车行业协会副秘书长郭金娜、竞赛裁判长颜宇、济宁市技师学院党委委员、副院长王志敏、交通运输学院院长谢建华等领导、专家。开幕式由交通运输学院培训科科长刘奉坤主持。



副院长王志敏对各位领导、专家的莅临表示热烈欢迎和衷心感谢，他说技师学院的发展得益于各级部门的正确领导，得益于行业协会、企业和各位专家的关心指导，得益于兄弟院校的互帮互助。



郭金娜副秘书长表示，本次比赛旨在通过以赛促训，引领和促进职业学校的专业建设，提高学生操作技能和未来岗位的适应能力，培养适应新能源汽车维修行业发展需要的专业技术人才。对特殊时期采用线上理论和线上虚拟仿真相结合的比赛形式给予了较高的评价，并鼓励各位参赛选手在比赛中挑战自我、超越自我，创造佳绩！

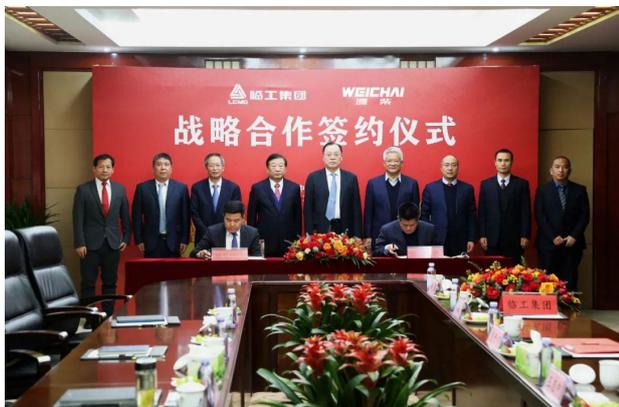
本次竞赛职工组有 36 家、学生组有 24 家，共计 60 名选手参加了比赛，历时两个小时。济宁市技师学院交通运输学院将以此次比赛为起点，加大与各兄弟院校的沟通与合作，奋楫扬帆，共同谱写技能院校新能源的大美篇章。

来源：山东省汽车行业协会

会员动态

潍柴动力与临工集团签署战略合作协议

12 月 16 日下午，潍柴动力与临工集团在临沂市签署战略合作协议。山东重工集团党委书记、董事长，潍柴动力董事长谭旭光，临工集团董事长王志中出席活动并座谈。



王志中说，潍柴和临工集团 20 多年的合作一直非常顺利，双方建立了高度信任的战略合作关系。特别是近年来，从市场的角度明显感受到潍柴发动机进步很快，关键核心技术和主要性能指标实现了国际并跑、领跑。双方有着相互信任、

深入理解、长期合作的基础，相信未来的发展会走得更好、更稳。

谭旭光说，潍柴将发挥高端液压动力系统一体化优势，全力以赴为临工集团发展提供最有力的支持。希望双方始终坚持互信、共享、竞合的理念，成为永远的、忠诚的、紧密的战略合作伙伴，携手迈向世界一流，在山东省高端装备高质量发展中发挥好“链主”作用，为先进制造业强省建设贡献更大的力量！



签约前，谭旭光一行到山重建机现场调研并召开专题调度会。山

东重工及潍柴动力、山重建机等企业相关领导参加活动。

来源：潍柴资讯

解放青汽荣获 2022 青岛汽车产业 最具影响力商用车企业



12 月 16 日上午，由青岛市工信局和青岛市广播电视台联合举办的以“好车青岛造——科技创造未来，共建智能社会”为主题的 2022 青岛汽车产业高峰论坛在青岛广播电视台 400 平米演播大厅举行。



一汽解放副总经理兼一汽解放青岛汽车有限公司党委书记、总经理李胜应邀参加论坛活动，并围绕青岛汽车产业如何实现高质量转型升级作了发言。



颁奖典礼上揭晓了“年度最有影响力车企”、“听众最喜爱的青岛制造品牌”、“2022 青岛造上新奖”等奖项，作为青岛市汽车行业龙头骨干企业的解放青汽凭借实力摘得“2022 青岛汽车产业最具影响力商用车企业”荣誉。据悉，今年

以来，面对市场极寒，解放青汽识
难克难，求变应变，不断强化产品
创新，精准满足用户需求，推出了
面向高效物流运输场景的旗舰战略
产品——解放鹰途高端重卡；总投
资 12 亿元的一汽解放青岛基地研发
能力提升项目正式开工；实现中重
卡终端份额行业第一，轻型车市场
份额进一步提升，新能源销量和海
外排产量同比大增；有力助推青岛

汽车产业健康快速发展。此次获此
殊荣也是实至名归。

未来，解放青汽也将在青岛市
和上级公司的坚强领导下，进一步
加速自主创新步伐，加快推进企业
转型升级，带动产业链上下游高质
量发展，为青岛汽车产业繁荣发展
做出新的更大贡献！

来源：一汽解放青岛

青特集团“重型商用车驱动桥总成关键技术及 应用”荣获山东省科学技术奖

近日，山东省人民政府公布了
关于 2022 年度山东省科学技术奖励
的决定。由青特集团自主研发生产、
匹配于国内外主流商用车的“重型
商用车驱动桥总成关键技术及应
用”项目从全省近千个项目中脱颖
而出，荣获山东省科技进步二等奖，
全省汽车行业仅有 2 家企业获此殊
荣。



山东省人民政府
关于 2022 年度山东省科学技术奖励的决定
鲁政发〔2022〕16 号

序号	项目名称	完成单位	提名单位	等级
46	重型商用车驱动桥总成关键技术及应用	青特集团有限公司, 青岛青特众力车桥有限公司, 北京福田戴姆勒汽车有限公司	青岛市科学技术局	二等奖
47	高精度大型风电叶片模具绿色智能制造技术研究及产业化	北玻院(滕州)复合材料有限公司, 北京理工大学鲁南研究院, 山东大学, 山东奥卓新材料有限公司	枣庄市科学技术局	二等奖
48	高端轴向往柱塞泵/马达数字化设计与制造关键技术	烟台大学, 烟台艾迪液压科技有限公司	烟台市科学技术局	二等奖
49	重大技术装备用超高压大流量电液比例伺服二通插装阀的开发及应用	山东泰丰智能控制股份有限公司, 浙江大学, 中国第二重型机械集团德阳万航模锻有限责任公司	济宁市科学技术局	二等奖
50	重载装备用高性能滚子轴承关键技术及产业化	山东凯美瑞轴承科技有限公司, 大连工业大学	聊城市科学技术局	二等奖

青特集团始终以“坚持自主创新”为核心的研发理念，通过几十年的技术创新和积累，在行业内率先突破了“卡脖子”系列工程项目，率先实现核心技术自主可控。目前已累计授权国家专利 1100 余项，青特自主车桥产品批量应用于国内各大商用车企业并出口到欧洲等高端卡车市场。青特车桥的技术得到了行业的认可，产品得到了用户的信

赖。青特集团作为中国制造业民营企业 500 强和山东省科技领军企业，将坚持“精特科技、引领未来”的科技理念，以技术引领为宗旨，紧紧围绕用户需求和行业发展动态，致力于成为中国车桥行业引领者，续写青特发展的新篇章。做百年企业、创世界品牌。

来源：青特集团

谭旭光：将烟台打造成为全国领先的 潍柴新能源商用车基地

11月30日下午，山东省副省长、烟台市委书记江成会见谭旭光一行，双方就烟台莱阳潍柴新能源商用车业务发展深入交流。烟台市委副书记、市长郑德雁参加座谈。

江成说，潍柴近年来规模实力快速发展，为山东经济做出了重大贡献，在全球商用车行业具有重要影响力。烟台市将立足汽车产业优

势，一如既往地营造好环境、提供好服务、开拓好市场，全力以赴支持潍柴新能源商用车做强做大，为全省汽车制造业做出共同的贡献。



谭旭光说，潍柴将充分发挥全球资源优势，举全集团之力推动潍柴新能源商用车保持高速高质量发展，做出产品优势、做出品牌亮点、做出客户价值，高举高打，加快打造全国领先的新能源商用车基地，

在我省新旧动能转换、绿色低碳高质量发展中做出更大的贡献。

会见前，谭旭光在烟台莱阳召开潍柴新能源商用车专题调度会。

来源：潍柴新能源商用车

政策法规

中共中央、国务院印发《扩大内需战略规划纲要（2022 - 2035 年）》

中共中央、国务院近日印发《扩大内需战略规划纲要（2022-2035 年）》。

《纲要》指出，坚定实施扩大内需战略、培育完整内需体系，是加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的必然选择，是促进我国长远发展和长治久安的战略决策。

按照全面建设社会主义现代化

国家的战略安排，展望 2035 年，实施扩大内需战略的远景目标是：消费和投资规模再上新台阶，完整内需体系全面建立；新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化基本实现，强大国内市场建设取得更大成就，关键核心技术实现重大突破，以创新驱动、内需拉动的国内大循环更加高效畅通；人民生活更加美好，城乡居民人均收入再迈上新的

大台阶，中等收入群体显著扩大，基本公共服务实现均等化，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小，全体人民共同富裕取得更为明显的实质性进展；改革对内需发展的支撑作用大幅提升，高标准市场体系更加健全，现代流通体系全面建成；我国参与全球经济合作和竞争新优势持续增强，国内市场的国际影响力大幅提升。

锚定 2035 年远景目标，综合考虑发展环境和发展条件，“十四五”时期实施扩大内需战略的主要目标是：促进消费投资，内需规模实现新突破。完善分配格局，内需潜能不断释放。提升供给质量，国内需求得到更好满足。完善市场体系，激发内需取得明显成效。畅通经济循环，内需发展效率持续提升。

《纲要》提出，要坚持问题导向，围绕推动高质量发展，针对我国中长期扩大内需面临的主要问

题，特别是有效供给能力不足、分配差距较大、流通体系现代化程度不高、消费体制机制不健全、投资结构仍需优化等堵点难点，部署实施扩大内需战略的重点任务。加快培育完整内需体系，促进形成强大国内市场，支撑畅通国内经济循环。

《纲要》还从全面促进消费、加快消费提质升级，优化投资结构、拓展投资空间，推动城乡区域协调发展、释放内需潜能，提高供给质量、带动需求更好实现等方面提出了要求。

来源：央视新闻客户端

人社部重申： 高质量专利和成果转化可参加职称评选

近日，人力资源社会保障部办公厅印发《关于进一步做好职称评审工作的通知》（以下简称《通知》），持续深化职称制度改革，破解职称评审中的“一刀切”、简单化问题，进一步激发专业技术人才创新活力。

《通知》强调，以破“四唯”、立“新标”为突破口，突出品德、能力、业绩导向，建立体现职业道德、专业能力、技术水平、创新成效等多维度的职称评审标准。实践性强的职称系列不将论文作为职称评审的主要评价指标，不得简单设立论文数量、影响因子等硬性要求。推广代表性成果制度，标准开发、技术推广、技术解决方案、创新突破、高质量专利、成果转化、理论文章、智库成果、文艺作品、教案、病历等业绩成果均

可作为代表性成果参加职称评审。减少学历、奖项等限制性条件，不具备规定学历但业绩显著、贡献突出的可由专家推荐破格申报。同时，继续开展清理“四唯”专项行动，畅通投诉举报渠道，对存在“四唯”做法的及时约谈整改。

《通知》提出，动态调整职称评审专业，探索将大数据、区块链、云计算、集成电路、人工智能等新职业纳入职称评审范围。

以下为通知全文。

人力资源社会保障部办公厅关于进一步做好职称评审工作的通知

为贯彻落实党的二十大和中央人才工作会议精神，持续深化职称制度改革，努力破解职称评审中的“一

刀切”、简单化问题，根据中共中央办公厅 国务院办公厅《关于深化职称制度改革的意见》，现就做好职称评审工作有关事项通知如下。

一、动态调整职称评审专业。国家职称系列保持总体稳定，职称评审专业实行动态调整。通用性强、人才规模较大的评审专业由人力资源社会保障部会同有关行业主管部门研究设立。省级人力资源社会保障部门可会同省级有关行业主管部门，围绕国家重大战略需求和产业发展需要设立新评审专业。具有职称评审权的用人单位可结合本单位发展实际设立新评审专业，按管理权限报人力资源社会保障部门备案。探索将大数据、区块链、云计算、集成电路、人工智能、技术经纪、创意设计等新职业纳入职称评审范围。支持各地围绕特色产业、重点产业链设立特色评审专业，开展专项评审，通过“一产一策”“一链一策”，实现产业链、人

才链、创新链融合发展。省级人力资源社会保障部门应建立职称评审专业目录，实行清单式管理。

二、科学制定职称评审标准。以破“四唯”和立“新标”为突破口，以激发专业技术人才创新活力为目标，坚持“先立后破”，力避“一刀切”、简单化，突出品德、能力、业绩导向，分系列分专业修订职称评审标准，建立体现思想品德、职业道德、专业能力、技术水平、学术影响力、创新成效、决策咨询、人才培养、公共服务等多维度的评价指标，形成并实施有利于专业技术人才潜心研究和创新的职称评审标准。逐步开发专业技术类新职业标准，促进新职业标准与职称评审标准相衔接。鼓励从职业标准、技术标准、行业标准中提炼职称评审标准，将工作绩效、创新成果、解决实际问题能力等作为评价的核心内容。根据不同学科领域特点探索建立能够识别有天赋、有潜力人才

的评价标准。

三、合理设置论文和科研成果要求。卫生、工程、艺术、中小学教师等实践性强的职称系列不将论文作为职称评审的主要评价指标,评价标准中不得简单设立论文数量、影响因子等硬性要求。对研究系列人才,聚焦原创成果和高质量论文,注重评价原创性贡献、学术影响力和研究能力,淡化论文数量要求。各职称系列逐步将论文“必选”转变为成果“多选”,建立“菜单式”评价指标体系。推广代表性成果制度,标准开发、技术推广、技术解决方案、创新突破、高质量专利、成果转化、理论文章、智库成果、文艺作品、教案、病历等业绩成果均可作为代表性成果参加职称评审。探索通过学术委员会认定、同行专家评审、第三方机构评价、国际同行评价等方式,提高代表性成果评价的权威性。各级人力资源社会保障部门配合有关行业主管部门严

厉打击论文代写代发、虚假刊发等违纪违规行为,鼓励科研人员把高质量论文发表在国内科技期刊上。对于抄袭、剽窃、不当署名等学术不端行为,按照《科研失信行为调查处理规则》等有关规定处理,撤销取得的职称,记入职称申报评审诚信档案库,情节严重的在一定期限内取消职称及岗位晋升资格。

四、减少学历、奖项等限制性条件。各职称系列对申报人学历只作基本要求,不具备规定学历但业绩显著、贡献突出的,可由2名以上具备正高级职称的同行专家推荐破格申报,法律法规另有规定的除外。除涉及公共安全、人身健康的系列或专业外,从事专业与所学专业不一致的,可允许按照本人长期从事专业申报职称。非全日制学历与全日制学历、职业院校毕业生与同层次普通学校毕业生在职称评审方面享有同等待遇。技工院校中级工班、高级工班、

预备技师（技师）班毕业，可分别按照中专、大专、本科学历申报相应系列职称。不得将科研项目、经费数量、获奖情况、论文期刊层次、头衔、称号等作为职称评审的限制性要求。

五、完善同行评价机制。建立专业性、自律性的职称评审委员会，开展公平公正、代表性强、权威性高的同行评价。高端人才可实行国际同行评价，职称分组评议可采取小同行评价。发挥学术共同体在同行评价中的作用，鼓励对成果本身进行直接性同行评价。建立职称评审专家推荐遴选、培训考核、信用记录、退出惩戒等制度。加强职称评审专家库建设，遴选专业技术水平高、贴近科研生产一线、业内公认的专家担任评审专家。加大对评审专家履职尽责的考核力度，考核结果作为遴选专家的重要依据，探索建立同行评价责任追究机制。进一步规范各级职称评审委员会核准备案工作，未经备案的职称评审

委员会，评审结果不纳入全国职称评审信息查询验证系统。

六、畅通职称评审绿色通道。取得重大基础研究和前沿技术突破、解决重大工程技术难题或在经济社会各项事业中作出重大贡献的专业技术人才，引进的海外高层次人才、急需紧缺人才，可采取“一事一议”“一人一策”的方式直接申报高级职称。海外归国人员、党政机关交流或部队转业安置到企事业单位从事专业技术工作的人员，首次申报职称时可根据专业水平和工作业绩并参照同类人员评审标准，直接申报相应职称。探索国防和科技等特殊领域人才职称评审专门办法。

七、开展好职称“定向评价、定向使用”。以国家乡村振兴重点帮扶县为主体，在县以下基层开展职称“定向评价、定向使用”。由各地单独制定职称评审条件，适当放宽学历、科研要求，主要考察职业道德、

实践能力、工作业绩、任务完成情况、群众认可度等内容。“定向评价”可采取单独分组、单独评审的方式。取得的职称限定在基层有效,评审结果由人力资源社会保障部门按管理权限备案。“定向评价、定向使用”的中高级岗位实行总量控制、比例单列、专岗专用,不占各地专业技术岗位结构比例,与常设岗位分开设置、单独管理。各地人力资源社会保障部门会同行业主管部门加强对“定向评价”数量、结构的宏观调控。

八、发挥用人单位主体作用。根据单位类型和岗位特点有序下放职称评审权限,向用人单位授予更多的职称评审自主权。支持国家实验室开展高级职称自主评审。具有职称评审权的单位结合目标任务、岗位职责、绩效考核等分类制定职称评审标准,科学合理明确论文、科研成果等要求。鼓励通过同行评价、技术技能竞赛、揭榜挂帅、服务对象评价等多元

评价方法识别人才,促进评用结合。用人单位要切实履行好推荐申报主体责任,对申报人员的品德、能力、业绩情况的真实性负责。国家重点实验室、国家技术创新中心、科技领军企业、行业龙头企业等可推荐本单位技术负责人直接评定相应层级职称。支持科学中心、创新高地采取更加灵活的职称评聘机制。用人单位要切实履行好主体责任,用不好授权、履责不到位的要问责。

九、优化职称评审服务。进一步畅通外籍人才、港澳台人才、自由职业人才、高技能人才、农村实用人才职称申报渠道。优化职称评审工作流程,寓管理于服务之中,减少申报材料 and 证明材料。加强职称评审信息化建设,推行职称电子证书,加快实现职称评审结果全国查询验证。持续开展清理“四唯”专项行动,对职称申报、推荐和评审中存在的“四唯”做法,要及时约谈整改。加强职称评

审备案管理、巡视巡查、信息公开、数据监测等工作，畅通投诉举报渠道，主动接受社会监督。严肃处理职称评审中“说情打招呼”“圈子评审”等现象，营造风清气正的职称评审环境。

持续推动职称评审破“四唯”、立“新标”是进一步深化职称制度改革的重要举措。各地各有关单位要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大对人才工作的新部署新要求，进一步提高

政治站位，坚持党管人才原则，提高思想认识，深入基层一线，加强调查研究，切实采取管用有效的措施推动改革任务落实落地落细。2023 年 6 月底前完成各系列评审标准修订工作。2023 年底前，系统梳理本地区设置的职称评审专业，形成职称评审专业目录，向社会公布。职称制度改革推进过程中遇到的重要问题及时向人力资源社会保障部报告。

来源：中国专利保护协会

行业资讯

汽车工业整车二十强、零部件三十强 信息发布会在京举行

12 月 28 日，2022 年中国机械工业百强和汽车工业整车二十强、零部件三十强企业信息线上发布会在京召开，本届发布会由中国机械

工业联合会、中国汽车工业协会主办，机经网承办。

发布会由机械工业信息中心副主任沈波主持。中国机械工业联合

会执行副会长罗俊杰、中国汽车工业协会副秘书长陈士华出席发布会。



中国机械工业联合会执行副会长 罗俊杰

中国机械工业联合会执行副会长罗俊杰发布了 2022 年中国机械工业百强企业名单，并对当前机械工业经济运行形势进行了分析。罗俊杰副会长指出，今年以来，面对更趋复杂严峻的国际环境和国内疫情散发频发等多重挑战，我国经济恢复势头受到冲击，工业经济一度出现大幅波动。机械工业作为我国工

业经济的支柱产业，更是首当其冲，四月份主要经济指标大幅下滑，增加值当月同比下滑两位数，累计也由正转负，行业运行偏离了正常轨道。党中央、国务院果断决策，统筹疫情防控和经济社会发展，先后出台了多项政策，机械工业全行业也迅速行动起来，五月份机械工业主要经济指标降幅收窄，六月份当月增加值基本恢复正常增长水平，累计增加值增速由负转正；三季度以来机械工业总体延续稳定运行走势，主要指标继续稳步回升。进入四季度，国内疫情再次反复多地频发散发，叠加外部环境更趋复杂不确定，加重了行业平稳运行压力。10 月、11 月机械工业主要经济指标再次出现回落苗头。

最新数据显示，11 月当月机械工业增加值增速继续回落，累计增加值增速也出现回落，通用设备、专用设备、汽车行业累计投资增速

比 1-10 月分别回落 0.1、0.6 和 0.5 个百分点，机械工业累计出口增速比 10 月回落 1.2 个百分点，当月出口增速由正转负。



中国汽车工业协会副秘书长 陈士华

中国汽车工业协会副秘书长陈士华发布了 2022 年中国汽车工业整车二十强、零部件三十强企业名单，并对当前汽车工业经济运行形势以及 2023 年汽车市场预测情况进行了分析。陈士华副秘书长指出，2022 年汽车行业经济运行情况有以下特点：汽车产业保持增长，乘用车成为拉动车市增长的主力，商用车持续表现低迷，新能源汽车表现亮眼和汽车出口保持良好势头。

2023 年预测：汽车总销量为 2760 万辆，同比增长 3%。其中：乘

用车预计 2380 万辆，同比增长 1.3%；商用车预计 380 万辆，同比增长 15%；新能源汽车预计 900 万辆，同比增长 35%。

今年获得中国汽车工业整车二十强企业前三名分别是：上海汽车集团股份有限公司、中国第一汽车集团有限公司和东风汽车集团有限公司。获得中国汽车工业零部件三十强企业前三名分别是：潍柴控股集团有限公司、华域汽车系统股份有限公司和宁德时代新能源科技股份有限公司（具体名单附后）。

2022年中国汽车工业整车二十强企业名单			
序号	企业名称	省市	2021年营业收入(亿元)
1	上海汽车集团股份有限公司	上海市	7798.46
2	中国第一汽车集团有限公司	吉林省	7056.96
3	东风汽车集团有限公司	湖北省	5555.15
4	北京汽车集团有限公司	北京市	4817.58
5	广州汽车工业集团有限公司	广东省	4318.83
6	浙江吉利控股集团有限公司	浙江省	3603.16
7	中国长安汽车集团有限公司	北京市	2595.54
8	比亚迪股份有限公司	广东省	2161.42
9	华晨宝马汽车有限公司	辽宁省	2147.87
10	中国重型汽车集团有限公司	山东省	1683.82
11	长城汽车股份有限公司	河北省	1364.05
12	奇瑞控股集团有限公司	安徽省	1061.13
13	陕西汽车控股集团有限公司	陕西省	820.03
14	安徽江淮汽车集团控股有限公司	安徽省	403.14
15	蔚来控股有限公司	安徽省	364.73
16	郑州宇通集团有限公司	河南省	282.54
17	重庆理想汽车有限公司	重庆市	270.1
18	广州小鹏汽车科技有限公司	广东省	209.98
19	厦门金龙汽车集团股份有限公司	福建省	154.18
20	庆铃汽车(集团)有限公司	重庆市	84.67

2022年中国汽车工业零部件三十强企业名单			
序号	企业名称	省市	2021年零部件业务收入(亿元)
1	潍柴控股集团有限公司	山东省	2610.36
2	华域汽车系统股份有限公司	上海市	1399.44
3	宁德时代新能源科技股份有限公司	福建省	914.91
4	万向集团公司	浙江省	817.77
5	宁波均胜电子股份有限公司	浙江省	450.21
6	广西玉柴机器集团有限公司	广西	382.85
7	广汽零部件有限公司	广东省	365.89
8	中国航空汽车系统控股有限公司	北京市	315.8
9	中策橡胶集团股份有限公司	浙江省	302.86
10	联合汽车电子有限公司	上海市	262.93
11	中信戴卡股份有限公司	河北省	260.93
12	福耀玻璃工业集团股份有限公司	福建省	213.8
13	长春一汽富维汽车零部件股份有限公司	吉林省	205.37
14	蜂巢易创科技有限公司	河北省	200.68
15	万丰奥特控股集团有限公司	浙江省	197.91
16	东风汽车零件(集团)有限公司	湖北省	194.97
17	山东玲珑轮胎股份有限公司	山东省	185.79
18	北方凌云工业集团有限公司	河北省	185.6
19	宁波华翔电子股份有限公司	浙江省	175.88
20	精诚工科汽车系统有限公司	河北省	175.69
21	赛轮集团股份有限公司	山东省	171.65
22	宁波继峰汽车零部件股份有限公司	浙江省	167.6
23	郑州煤矿机械集团股份有限公司	河南省	162.1
24	广西汽车集团有限公司	广西	158.73
25	诺博汽车系统有限公司	河北省	152.52
26	一汽解放汽车有限公司无锡柴油机厂	江苏省	135.99
27	安徽中鼎控股(集团)股份有限公司	安徽省	135.8
28	无锡威孚高科技集团股份有限公司	江苏省	131.84
29	富奥汽车零部件股份有限公司	吉林省	124.49
30	安徽环新集团股份有限公司	安徽省	113.55

中国汽车工业整车二十强、零部件三十强企业是行业深入推进结构调整、转型升级、提质增效的突出代表，是行业持续、稳定、健康、高质量发展的中坚力量。

2023 年，是汽车工业“十四五”建设关键之年。面对百年未有之大变局加速演变，汽车产业格局正发生着重大改变。汽车行业作为国民经济支柱产业，使命艰巨，任重道远。希望广大汽车企业认真、完整、准确贯彻落实党的二十大精神，以入选企业为榜样，坚持创新驱动，夯实产业基础，践行高质量发展，以更开阔的视野、更积极有为的行动，共同迎接汽车百年变局新局面的到来！

来源：中汽协会数据

中央经济工作会议定调明年经济发展： 汽车业将受益于扩内需、促消费

12 月 15~16 日，党的二十大胜利召开以来首个中央经济工作会议在北京举行，会议系统部署了 2023 年中央经济工作，为我国经济发展指明了方向。会议指出，2023 年，

我国经济运行有望总体回升。业内人士认为，作为经济发展重要支柱型产业，汽车业向来是经济发展的“稳定器”，明年也将受益于宏观经济形势向好，继续稳定增长，新

能源汽车、智能汽车也有望获得更好的发展机会。

1 经济运行有望总体回升

预期实现 5% 增长

此次会议提出，坚持稳中求进的总基调。当前我国经济恢复的基础尚不牢固，需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力仍然较大，外部环境动荡不安，给我国经济带来的影响加深。但同时，我国经济韧性强、潜力大、活力足，各项政策效果持续显现，明年经济运行有望总体回升。

中国政策科学研究会经济政策委员会副主任徐洪才判断：“2023 年，我国 GDP 有望实现 4.5%~5.0% 的增长。”会议强调，要按照党中央部署，优化调整疫情防控政策，加强统筹衔接，有序组织实施，顺利度过流行期，确保疫情防控平稳转段和社会秩序稳定，这些不仅体现了经济决策的问题导向，也积极

回应了民生关切，向市场和社会各界释放出强烈的积极信号。“对明年的经济发展，我们应抱有坚定的信心。”徐洪才如是说。商务部研究院国际市场研究所副所长白明也表示，疫情 3 年来，中国经济发展受挫，中央经济工作会议提出，要从战略全局出发，从改善社会心理预期、提振发展经济入手，纲举目张地做好工作，充分体现了中央提振经济的信心和决心。2022 年的数据显示，中国经济经受住了考验，针对明年，中央经济会议提出大力提振市场信心，抓到了问题的核心，市场信心对政策实施的有效性将产生重要影响。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为，此次会议，为前瞻性思考、全局性谋划、整体性推进经济工作指明了前进方向，提供了根本遵循，中央对目前的世界经济政治形势保持极其清醒的认识，

这对我国经济增长以及汽车产业发展都将起到积极作用。在国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青看来,因为 2022 年较低的基数,2023 年国民经济增速回升问题不大,再扣除疫情等因素影响,经济有望实现较好增长。中国车市也有望实现 2% 的销量增长。“消费信心的恢复需要一个过程,个人判断,明年一季度和二季度总体可能会处于市场恢复的阶段,下半年随着消费信心的增强,市场可能会有更好的表现,总体呈现前低后高的市场走势。”王青如是说。

2 促消费被提升至新高度

促汽车消费是其中重点

为稳定经济发展,会议要求,2023 年继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策,更好地统筹供给侧结构性改革和扩大内需,把着力扩大国内需求放在“五大方面”重点工作的首位,并在“六个着力点”

中强调要更大激发市场活力和充分挖掘国内市场潜力。会议还明确提出要把恢复和扩大消费摆在优先位置,多渠道增加城乡居民收入,支持住房改善、新能源汽车等消费。对此,王青认为,促进汽车消费,是我国经济发展的一个重点。新能源汽车已经成为绿色发展的重要抓手,促消费的提出,将加速我国汽车尤其是新能源汽车产业的发展。

不可否认的是,明年全球经济仍将面临巨大的下行压力,中国经济增长压力仍然相对较大,尤其是美联储加息带来的世界经济衰退,对 2023 年整个中国经济还会带来较大影响。崔东树认为,从拉动经济的出口、内需、投资三方面来看,预计明年出口的下行压力极其明显;投资方面,由于连年投资的较强持续推动,未来的增长潜力也并不是特别大;消费方面,预计中央和各地将陆续出台一系列促消费的

政策措施，随着社会秩序逐渐恢复正常，消费有望持续复苏，全年社会消费品零售总额增速有望达到 8%，这将对经济增长发挥重要支撑作用。2023 年，内需消费将成为拉动经济的核心重点。他表示，要把恢复和扩大消费摆在优先位置。增强消费能力，改善消费条件，创新消费场景。他认为，从全国社会消费的结构分析看，衣食住行的消费增长潜力差异较大。目前衣食的消费总体处于比较平稳的状态。房地产相关的需求相对疲软，相对的家具、家电、建筑、装潢等消费在今年已经出现了明显的下行压力，未来仍将呈现相对较大的下行趋势，所以未来降低社会消费压力，最佳选择是靠汽车消费。综合各种有力政策支持，预期会形成消费推动中国经济增长，新能源汽车推动消费增量，燃油车稳定存量和稳定成品油消费，实现协同发展的良好局面。

白明认为，为更好地发挥消费在稳增长中的基础作用，提高中低收入群体的收入水平非常重要。他建议，各地要多渠道增加居民的财产性收入，提高居民的消费能力。一方面，要多管齐下，稳房价、稳地价、稳预期；另一方面，为居民提供新的增加财产性收入的渠道。各地各部门要因地制宜积极作为，把实施扩大内需战略纳入经济社会发展规划，在完善宏观经济治理中，强化宏观政策对实施扩大内需战略的统筹支持，推动形成扩大内需的强大合力。“当前，中国实施扩大内需战略的环境条件已发生深刻变化，有机遇也有挑战，但总体看，机遇要大于挑战。”白明说。在全球经济衰退预期升温、外需低迷、出口转弱之时，扩大内需、促消费投资被提升至新的高度，这是从国家层面审时度势做出的正确决策。会议也提出，要把恢复和扩大消费

摆在优先位置；支持平台企业在引领发展、创造就业、国际竞争中大显身手等，都代表了国家发展经济的新思路。白明认为，这都是中国经济向好发展的重要提示。

中国汽车战略与政策研究中心的判断并不乐观，其认为，2023 年，我国汽车消费市场虽仍存在较多利好因素，但不利因素更为明显。就有利因素而言，一方面，宏观层面为汽车消费恢复奠定了基础。疫情防控政策适度优化和保稳机制有助于市场稳定；另一方面，新能源汽车、中高档乘用车、汽车出口等细分领域有望成为整体市场增长的拉动力。不利因素则包括地缘政治冲突持续，世界经济萎缩风险加剧；我国宏观经济持续承压、央地财政收入下降、居民储蓄意愿提升、内需消费动能不足、基建投资拉动趋弱都不利于整体汽车市场增长；2022 年车购税减半透支部分消费、

新能源汽车补贴到期等影响 2023 年市场增长；全球供应链不稳压力持续。综合判断，2023 年我国汽车市场消费仍存在较大下行压力。

3 创造公平竞争环境

促进民营经济更好发挥作用



与以往不同的是，此次会议特别强调了要坚持和完善社会主义基本经济制度，坚持社会主义市场经济改革方向，坚持“两个毫不动摇”。要从制度和法律上把对国企民企平等对待的要求落下来，从政策和舆论上鼓励支持民营经济和民营企业发展壮大。依法保护民营企业产权和企业家权益。

对此，徐洪才表示，近年来，我国不断出台扶持民营经济发展的

改革举措，民营经济在解决就业、促进创新、扩大开放等方面发挥了巨大作用，规模与实力均得到长足提升。在疫情之下，民营经济受到一定影响，提振民营企业与企业家信心迫在眉睫。“如今疫情防控政策已经优化，民营企业陆续复工复产，产业链渠道不断畅通，我对明年市场经济的活力保持期待。”徐洪才说。

白明也强调，中国民营经济每年为国家创造 50% 以上的税收，60% 以上的 GDP，70% 以上的技术创新，80% 以上的城镇就业。“民营经济 90% 以上的市场主体数量绝不容小觑。”白明指出，民营企业在创新研发、产品质量、拉动外贸增长等方面都

发挥着积极的作用，我国应大力扶持。王青也告诉记者，之前在经济下行压力下，投资更多地向更安全的国有经济倾斜，导致民营经济发展信心不足。而民营经济作为我国市场经济的重要组成部分，承担着提振社会经济发展的任务。发展民营经济需要从法律和制度上扫除障碍，为民营经济创造公平的竞争环境，消除一些歧视性障碍。他认为，我国汽车产业链长，民营企业也更活跃，在我国汽车行业更激烈的市场竞争中，也要为民营企业提供更公平的竞争环境，充分发挥民营企业的创造力，促进我国汽车行业更好发展。

来源：王金玉 中国汽车报

放开之后，车市太需要消费信心了

感染高峰叠加年底冲业绩，作为经济拉动的最后一块热土，汽车市场承受着巨大的压力。

“整体市场消费力比去年同期还是有很大差距，意向客户要少得多。”

“路面上的人流车流的情况其实都可以预见，到店量非常糟糕。”

“店内人均客流才 3 组，工作人员阳了大半，今年收官基本上是废了，春节前的收入都很难保证。”

这是最近，来自三个城市汽车消费终端从业人员的真实感受。

随着国家在 12 月初决定防控三年的疫情正式放开，因为感染人数的快速上升，社会面和经济情况并没有迎来如放开之时大家期待的那样好转，除了人们对病毒的害怕和担心降低了许多外，社会面仿佛回到了疫情爆发之际的情况。



▲ 上海再次临时失去早高峰

正如大家感知的一样，放开之后，敢出门的人没有变多，反而更少了；街道上一片空荡荡，门店关门歇业，商铺落锁走人；身边的同事相继因为“阳”都回家办公了，天选打工人越来越少；如上海这样的一线大城市，最近一周拥堵的早高峰也没有了，城市道路畅通无比，地铁客流量锐减 50%。

人们生活面也出现了一些不一样的变化。从疫情之前疫情开始的时候抢口罩，到大面积封控的时候抢菜，现在放开了，反而出现抢药的情况，退烧药、感冒药一药难求。快递再变慢递，各个购物平台上买的东西，一星期过去了还没发货。日常的外卖要么没人接单，要么配送费翻倍。

作为城市和社会运转的一环，反应在汽车产业链条和终端消费市场，则出现了不少人发烧感染，陆续居家的情况，汽车产业和汽车消

费因为疫情的冲击，仿佛又迎来一次冰点。

作为经济拉动的最后一块热土，被寄予厚望的汽车产业，以及每位汽车人，无不承受着巨大的压力，而原本常态的年底冲量大收官，也因为疫情的因素，再次被打乱节奏，成色不足。提振汽车销售，提升消费信心，从国家到地方，从车企到终端再到个人，都在想尽一切办法，挽救车市。

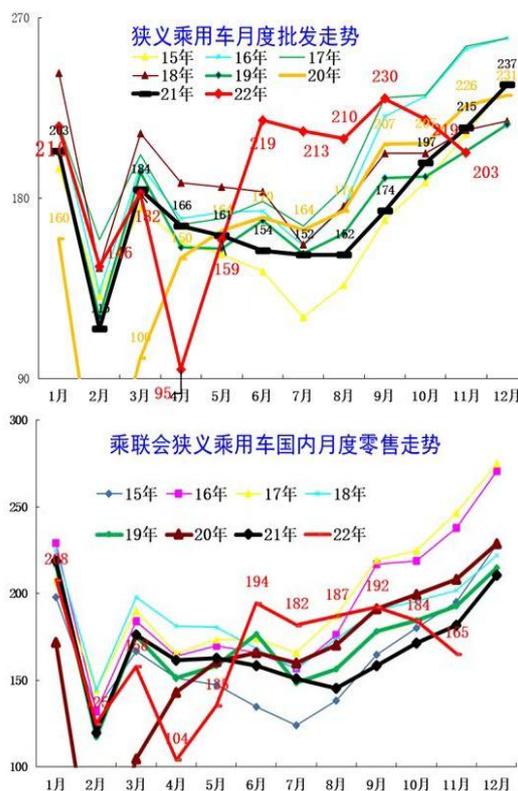
01 或成最难收官年

2022 年的时钟即将跑完它的刻度，车市的艰难收官，似乎已成定局。

除了文章开头反映出来的境况，四季度的前两个月，汽车消费其实也出现了罕见的乏力。要知道，作为汽车消费的核心月份，四季度整体的汽车销量要占到全年的 30% 左右，但显然，今年的四季度这个数据将会下跌至 26% 左右，至少比往

年损失 80 万辆新车。

这个跌幅，是史无前例的，绝大多数汽车企业，将面对糟糕的四季度，并反应在销量和营收、利润之上。



来自乘联会的数据显示，无论是批发还是零售，都可以看到9月份才是下半年汽车消费的高点。从进入到四季度开始，均出现了连续的环比下滑，汽车消费年底翘尾的现象已经荡然无存，月 200 万辆+的收官常态难以企及。

不难理解，10 月份和 11 月份车市的糟糕境况，同样与疫情封控有关。

特别是进入到 11 月以来，从广州到重庆，再到河南、河北，新一轮新冠疫情在全国多地扩散。这个行业重度依赖人气、依赖客流量，每一轮疫情袭来，都不可避免地限制了人员流动，让汽车终端饱受打击，各地车市也陆续因为疫情管控而出现降温，甚至滑落谷底。而城镇居民的收入特别是第三产业从业者的收入，受疫情持续影响很大，消费购买力相对降低。

进入到 12 月初以来，虽然国家政策面已经全面放开，经济也好，车市也罢，要回归到往常水平，依然需要一个持续的过程。特别是近期受疫情影响抑制汽车销量，导致库存预警区域指数较高。

“今年的 12 月份，批发和零售 200 万辆无望，或将迎来有史以来最

差的 12 月份，即便是迎来车购税减半政策进入倒计时和年底终端促销，疫情当下，人们在乎的还是自己身体和健康，至少得熬完这一波才有可能消费。”有行业观察人士如此分析到。



可以肯定的是，放开的初期阶段，无论是社会持续和经济消费，乃至汽车消费，肯定会遭受到巨大冲击，大批的感冒发烧、居家办公，都会对人们的生产生活、社会运转带去一定影响。

包括超市、商场，以及餐饮行业，各地均反馈表示，放开之后前几天出现了明显的回升，但随着身边人陆续“阳”的出现，反而让很多人觉得安全度降低，减少外出就

餐频次，这对线下消费业的打击应该是超乎预期的，汽车消费终端，同样也难以独善其身。

正如复旦大学附属华山医院感染科主任张文宏说的那样，此轮疫情要做好 2~4 个月准备。这也就意味着，汽车行业和汽车消费在这 2-4 个月范围内，还将面临一轮煎熬。

 12-20 17:46:37
我已经几天没有出门了，就呆在店里楼上其中一个包房里没出过，没有下过楼

 12-20 17:49:24
我昨天晚上出去，一路畅通，7点多的时候，延安路高架堵的地方都没有。然后去闵行的万象城，人家昨天8点30就结束了。

 12-20 17:49:37
我现在在大悦城吃饭，等于一个人全包场，只有我一桌

 12-20 17:52:03
司机说这几天路面比过年还好开

▲ 疫情达峰，全民真正全力抗疫

再加上，今年传统的春节假期在 1 月下旬，原本 1 月份也是汽车消费的重要走量月份，但这一次的同比数据将非常难看。综合这两个月的汽车消费情况，今年的汽车的收官之战，势必将会非常艰难。

不过，信心并不会因为短暂的困难而丧失。面对疫情的放开，最

主要的诉求还是让人们回归正常的生产生活，强力推动经济发展。随着人们对疫情心态的放平，国家防疫政策的不断优化，“应染尽染”对病毒有了全面的感知之后，才能真正回归到正常的社会运转，市场不断回暖的大趋势不可逆转。

02 政策再出手，车市必须救！

虽然都在倡导市场经济，但对于中国这样一座庞大和多元的消费市场来说，政策这只无形的推手，关键时刻仍然起到巨大作用。

今年 6 月的购置税优惠减半的政策，对汽车消费的提振效果明显，对 6-9 月的汽车消费起到了积极作用，更是推动了这四个月，成为全年汽车消费的旺季。

进入到年底，购置税减半推出、新能源补贴退坡、年底收官促销等多重因素推动，原本汽车市场将迎来新的高峰，但没想到的是，疫情放开的冲击，对汽车消费的影响远

比想象中要大得多。

这两个月以来，从国家层面传递出来的消息，作为经济拉动的最后一块热土，刺激汽车消费，势在必行。

11 月底，工信部等三部门联合印发《关于巩固回升向好趋势加力振作工业经济的通知》，在关于深挖市场潜能扩大消费需求方面提出，进一步扩大汽车消费，落实好 2.0 升及以下排量乘用车阶段性减半征收购置税、新能源汽车免征购置税延续等优惠政策。

业内分析，除了确定 2023 年新能源汽车购置税减免延续外，在针对燃油车领域，明年有望延续今年关于减半征收车辆购置税的政策，也有可能从今年 50% 的幅度提升至 75%。总体来说，国家将继续撒钱刺激汽车消费。

上周，在中央经济工作会议上，明确指出了 2023 年世界经济向下的

趋势，并提出了内需消费成为拉动经济的核心重点，强调支持新能源汽车等大件商品的消费，同时还要注意新能源基础设施建设，持续推动产业链的强大。

同一时期，国家发改委印发《“十四五”扩大内需战略实施方案》。实施方案提出，释放出行消费潜力。推动汽车消费由购买管理向使用管理转变，鼓励限购地区探索差异化通行管理等替代限购措施。推进二手车交易登记跨省通办，便利二手车交易。加强停车场、充电桩、换电站、加氢站等配套设施建设。

多项政策都在助力汽车行业渡过最艰难的时刻，为整个行业带去强大的信心和力量。毕竟汽车产业是我国国民经济的“稳定器”和“压舱石”，汽车在稳定生产、扩大内需、保障就业、推进创新等方面具有极高的产业带动作用。

2022年罗湖区第三轮购车补贴细则

【导语】：12月8日至12月30日期间，罗湖区商务局正式推出“岁末新车、二手车购置补贴”促消费活动。

12月8日至12月30日期间，罗湖区商务局正式推出“岁末新车、二手车购置补贴”促消费活动。活动期间，个人消费者在罗湖区指定汽车经销企业处购车可享最高15000元购车补贴。

新车购车消费者可以额外享受600元罗湖区汽车消费券专享特权银行卡增值服务，其中包括100元加油卡1张，免费洗车权益6次（价值500元）。

一、活动详情**(一) 活动时间：**

2022年12月8日-12月30日

随着国家政策方向的明确，各地方也开始开启新一轮的汽车消费刺激政策，试图在今年特殊且艰难的年底收官之际，为车市寒冬加把火，升升温。12月中旬起，深圳多个区均再次发布了汽车补贴政策，宝安区将推出1亿元购车补贴；罗湖区将发放累计6000万元购车补贴；福田区将开展汽车消费抽大奖等活动；龙岗区将开展线上汽车展

销活动及新能源车进商圈对接会等。

而作为唯一一年没有顺利举办国内国内四大车展的2022年，此次广州也顶住巨大压力，确定了在12月30日重启广州车展。虽然各大车企相继表示不会在广州车展上发布重磅产品和战略，但仍表示将积极支持区域和经销商积极卖车，为2023年的车市拉开一个好的开始，打响开门红。

12月22日这天，冬至已至，春天还会远吗？这句话，同样送给所有坚守的汽车人，送给未来将灿烂无比的汽车行业。

来源：杜余鑫 C次元

观点 | 中国汽车产业拥有广阔的发展前景

从2009年首次超越美国跃居世界第一算起，中国汽车产销量已经连续13年蝉联全球第一。与此同时，

在新能源汽车领域的，依托于不断地技术创新，中国新能源汽车产销量同样连续7年位居世界第一。

值得注意的是，中国汽车产业在国内市场取得巨大突破的同时，在海外市场的表现同样惊喜连连。2021 年，中国凭借着 201.5 万辆的汽车出口量，创造了中国汽车出口记录的新高。



对于中国汽车产业未来的发展前景，中国汽车工业协会副秘书长陈士华在 2022 世界智能网联汽车大会“汽车企业专场·全球化之路”分论坛上乐观的认为，中国汽车产业拥有广阔的发展前景。

01 中国汽车市场持续快速增长

中国汽车工业协会数据显示，2021 年，中国汽车产销量分别完成 2608.2 万辆和 2627.5 万辆，同比分

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

进入 2022 年，中国汽车产销量继续保持快速增长。中国汽车工业协会数据显示，2022 年 9 月，我国汽车产销分别完成 267.2 万辆和 261 万辆，环比分别增长 11.5%和 9.5%，同比分别增长 28.1%和 25.7%。截至今年 9 月，我国汽车产销分别完成 1963.2 万辆和 1947 万辆，同比分别增长 7.4%和 4.4%。

在新能源汽车方面，根据中国汽车工业协会数据，2022 年 9 月，新能源汽车市场继续保持高速增长，月度产销再创历史新高，市场占有率达到 27.1%，新能源汽车产销分别完成 75.5 万辆和 70.8 万辆，环比分别增长 9.3%和 6.6%，同比分别增长 1.1 倍和 93.9%。截至今年 9 月，新能源汽车产销分别完成 471.7 万辆和 456.7 万辆，同比分别增长 1.2 倍和 1.1 倍，市场占有率达到

23.5%。

对于中国汽车产销量的发展情况，陈士华认为，随着国家消费的拉动，乘用车将是未来几年内汽车产业增长的主力。在谈到新能源汽车的发展时，陈士华表示，今年新能源汽车的产销量远远超出年初的预期。他进一步指出，中国新能源汽车产业经过十几年的积累，市场的竞争力得到很大提高，消费者对于新能源汽车的看法，已经从此前的认知阶段逐渐过渡到认可阶段。

02 中国汽车产业仍有巨大发展空间

依托于近几年的高速发展，中国汽车产业在产销方面取得了巨大的成果，中国已经成为全球最大的汽车市场。但是，在陈士华看来，中国汽车行业依然有很大的发展空间。

据陈士华介绍，以千人汽车拥有量和年均增长速度为依据，一个

国家的汽车发展过程可以分为起步期、快速发展期、普及期以及饱和期。

其中，在起步期阶段，汽车市场平均增速在 20%以上。在快速发展期阶段，汽车市场平均增速将达到 35%-45%，千人汽车保有量大于 50 辆。在普及期阶段，可以分为初期阶段和后期阶段。在初期阶段，汽车市场平均增速在 5%-10%，千人汽车保有量将达到 50-200 辆之间。在后期阶段，汽车市场整体增速放缓，以低于 5%的增速缓慢增长，千人汽车保有量在 200-500 辆。在饱和期阶段，汽车市场平均增速小于 1%，市场销售以新车为主，千人汽车保有量达到 500 辆以上。

04. 海外发展问题建议

- 标准法规认证**
各国标准法规要求不一，满足当地法规认证要求周期长、成本高、企业负担重
建议：提升国际全球地位，加强互认；帮助企业与国外认证公司建立联系，对相关标准等进行专业解读
- 物流运输能力**
深装能力稀缺，航线不足，仓位紧张，运费飞涨，影响企业交付订单，降低竞争力
建议：打造中国物流体系，为走出去保驾护航；在中东、南美、欧洲等中国企业出海的主要地区设立仓库，提升出口集装箱和滚装船运力；给予企业一定基本仓位保障；企业联合抱团，形成集体力量，渡过当下难关
- 汇率波动风险**
中国主要出口目的地，易受地缘政治、经济等因素影响，汇率波动大，企业蒙受巨大损失
建议：采取避险减少汇率波动；推动人民币的完全自由兑换进程，增加跨境电商中心，提高人民币跨境清算渠道

智能加速度·网联新生态

陈士华表示，2019 年时，中国的千人汽车拥有量为 173 辆，远远落后美国、澳大利亚、加拿大、日本等国家。尽管目前，中国千人拥有量超过了 200 辆，处于普及期的后期阶段，但是和发达国家之间还存在差距。陈士华预测，按照以往经验，中国汽车产业在此阶段还要维持 10 年左右。而对于中国汽车市场未来的发展前景，陈士华乐观的认为，中国汽车市场产销量的顶点在四千万辆左右。综合国际上市场开发等因素，中国汽车产业的发展前景非常广阔。

03 中国汽车出口业务迎来全新篇章

近年来，中国汽车产业在国内市场取得巨大成功的同时，在全球市场扮演的角色也越来越重要。

根据中国汽车工业协会数据，2021 年，中国汽车整车出口量约为 201.5 万辆，相比 2020 年的 99.5 万

辆，实现翻番。201.5 万辆的出口量，创造了中国汽车出口记录的新高，打破了国产车型出口量长期在百万辆徘徊的瓶颈。进入 2022 年，中国汽车出口方面依然延续了自去年以来的良好发展态势。今年 9 月，中国汽车出口达到 30.1 万辆，同比增长 73.9%。截至今年 9 月，中国汽车出口达到 211.7 万辆，同比增长 55.5%。

值得注意的是，新能源汽车出口量的增长在一定程度上成为了中国汽车整体出口水平增长的重要因素。根据中国汽车工业协会数据，2022 年 9 月，我国新能源汽车出口达到 5 万辆，同比增长超过 1 倍。截至今年 9 月，新能源汽车出口 38.9 万辆，同比增长同样超过 1 倍。

中国汽车出口业务实现了历史性跨越的同时，中国车企还通过海外建厂的方式，在一定程度上实现了战略市场深度本地化的目标，使

全球布局进一步加速。

例如，上汽集团在美国硅谷、以色列特拉维夫和英国伦敦设立三个创新研发中心；在泰国、印尼、印度建立了三个海外生产制造基地，并且在巴基斯坦建立了散件组装工厂；在欧洲、南美、中东、北非、澳新和东盟等地，上汽集团还设立多个区域营销服务中心，建成近 810 个海外营销服务网点。此外，上汽安吉物流已开通 4 条自有国际航运航线，旗下零部件企业华域在海外已经拥有 85 个基地。

奇瑞汽车在欧洲、北美、中东以及巴西等地建立了全球研发基地，并且拥有 10 家海外工厂，1500 余家经销商和服务网点，覆盖“一带一路”沿线 70% 以上的国家和地区，海外总产能达到每年 20 万辆。此外，奇瑞汽车在汽车产业链上下游均实现了全面出口，其中包括管理方式、制造工艺、技术标准等。

长城汽车先后在日本、美国、德国、印度、奥地利和韩国等地设立海外研发中心，构建以中国总部为核心，涵盖欧洲、亚洲、北美的全球化研发布局。并且在厄瓜多尔、马来西亚、突尼斯和保加利亚等多国建设了散件组装工厂，在俄罗斯、泰国、巴西等地建立了整车制造工厂。

近几年中国汽车产业的高速发展，让中国车企开始全面“出击”，纷纷布局国际市场。除销量上的不断突破之外，建设海外生产基地、设立全球研发中心等，都让中国车企的全球化之路，取得令人欣喜的突破和进步。

对于中国汽车出口业务在近几年内取得的突破，陈士华认为可以归纳为六大因素，第一，海外市场逐步恢复，需求加速回暖；第二，中国汽车产业链条相对完整，生产能力稳定；第三，新能源汽车产业

爆发式增长，成为新动能；第四，中国汽车技术水平显著提升，产品竞争力不断加强；第五，中国车企海外投资模式发生变化，直接投资发挥重要作用；第六，中国汽车品牌形象持续提升。

不过，尽管中国汽车出口业务前景广阔，但同时也面临着不小的

挑战。在陈士华看来，中国汽车在走向全球的过程中，需要面对标准法规认证、物流运输能力、汇率波动风险、海外金融服务、数据统计口径五大挑战。

来源：《智能网联汽车》杂志 2022 年第 6 期

张永伟：中国新能源汽车下半场的十大机遇

12 月 12 日，汉德基金在香港召开年度投资人大会。中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟受邀线上参会，并做了题为《中国新能源汽车下半场发展机遇的思考》的演讲，以下为演讲内容。



新能源汽车行业未来几年充满

发展机会，新能源汽车的上半场还未完全落幕，下半场刚刚开始。一个行业共识是，以新能源汽车行业是否进入新的发展阶段为标志，新能源汽车发展分为上半场和下半场，该阶段有两个重要特征，一个是电动化，另一个是智能化。电动化的新内容加上智能化，构成了新能源汽车下半场的主要特征，其背景是电动汽车已经实现规模化发展。

行业普遍预测今年国内新能源

汽车销量将超过 650 万辆，对于明年，比较乐观的判断是轻松突破 1000 万辆，其中纯电与增程、插混各占一半左右，渗透率会达到 40%，甚至接近 50%；考虑到补贴退出以及前期消费预支等负面因素的影响，稍显保守的判断是 800 万辆左右。总体来看，行业判断偏向乐观，2023 年新能源汽车销售 800 万-1000 辆比较容易实现。

那么，到了以电动化的新内容加智能化的起点为主要特征的下半场，有哪些重要机遇？

01 下一代电池技术仍有突破潜力

短期之内整车缺乏新的投资机会，现在已经进入调整阶段，但是供应链机会仍然非常多，其中最具有创新活力的领域当属动力电池。

一方面，动力电池性能仍未固化，还有较大提升潜力。2025 年动力电池单体能量密度有望超过

350Wh/kg，2030 年系统成本将降至 0.5 元/Wh 以内。

另一方面，固态、锂硫电池等新一代电池的竞争格局远未形成，各主体仍有新的发展机会。因此，要做好下一代电池布局，紧盯原始创新。储能的发展或让行业期盼已久的钠电池会出现爆发式增长，所以要加快钠电池的规模化试验示范，2023 年初步形成产业化；加大对固态电池、锂硫电池、锂金属电池等的研发投入，增强产业链完整性，在 2025 年左右实现多种产品的装车试验应用，并在 2030 年左右实现规模化应用。

02 商用车的新能源化将加速发展

当新能源乘用车渗透率突破 30% 之后，下半场进入完全靠市场驱动的发展轨道，而新能源商用车领域渗透速度不一。截至目前，内地主要城市的公交车的增量基本实现

百分之百新能源化。根据我们最近数月的调研，物流领域商用车的新能源化速度明显加快。

值得注意的是，新能源乘用车中不大可能再出现“新势力”，但在商用车领域可能会出现一批类似特斯拉、“蔚小理”的新力量，这些新力量的进入会对未来商用车市场产生底层性的影响。

03 国际市场将成为企业新的增长点

第三个机遇在国际市场。2022 年 1-9 月，我国新能源汽车出口 38.9 万辆，同比增长超过 1 倍，可以看到出口规模越来越大。到 2030 年，全球纯电动汽车销量将超过 3500 万辆，意味着中国电动汽车和电池的出口潜力巨大。因此，整车出口会成为当前重要发展机遇。

04 多样化补能基础设施建设将成为产业热土

新能源汽车发展实现规模化

后，特别是一年 1000 万辆的电动汽车上路，能源设施就会变得越加重要，这也是眼下最大的瓶颈。过去，新能源汽车行业的主要矛盾是“把车造出来”，现在来看，此后几年的主要矛盾将转变为“怎样让消费者把电动汽车用得更好”，意味着网络化的能源基础设施亟待建立。

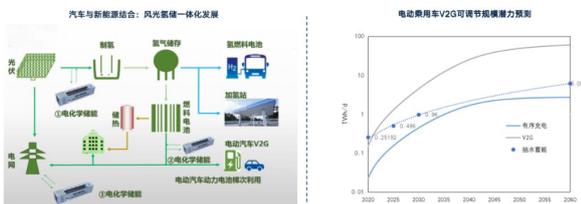
未来，慢充、大功率充电、换电、加氢站等多样化的补能手段将在不同场景得到应用，满足用户多样化补能需求。预计 2025 年 800V 高压平台车型及大功率快充桩将实现大规模商业化，充电 10 分钟可续航 400 公里，电动车补能困境将大幅改善。同时，大功率直流快充成本约为 5 年前的 20%。

05 新一代汽车能源产业成为新的投资赛道

新能源汽车的上游能源产业值得关注。将来，汽车跟着能源走，哪里有新能源哪里就有新能源汽车

产业。

新能源汽车、电网、风能、光伏、氢能、储能等多要素协同体系将逐步形成。其中电动汽车通过有序充电、车网互动（V2G）、换电、在用和退役电池储能等方式逐步解决可再生能源发电受季节、气象和地域条件影响的不连续性和不稳定性问题，预计2035年电动汽车日内V2G及有序充电灵活性调节能力将接近120亿千瓦时。



06 低碳技术将成为企业新竞争力

车企和电池厂商当前都在追求低碳化，哪个企业能够实现低碳甚至零碳，哪个企业就更容易走出去。所以，为制造企业赋能的低碳技术，将是汽车行业未来几年的刚需。

当前，国内零碳技术供给不足，

因此该领域投资机会巨大，不仅整车厂需要零碳化，整个供应链也需要零碳化。整个汽车链条的零碳化改造，会释放大量市场机会，也会吸纳和培育大量汽车之外的跨界技术。

07 服务化推动新业态形成

当上千万辆新能源汽车上路后，汽车后市场也就是“服务化”，自然变得愈发重要。基于服务化，将形成新一代运营商、物流运营商、解决方案运营商、后市场服务运营商等服务主体。



08 智能化是下半场竞争的重中之重

智能化技术与产品将重塑行业的竞争格局，并创造新的产业价值。从现有新能源汽车产业的竞争格局

来看，各技术路线已经进入相对平稳状态。汽车产品和企业的竞争重点不再完全取决于动力系统，而更多取决于汽车产业竞争的下半场，也就是在电动化基础之上的智能化。

哪个技术路线与智能化结合得深、结合得广、融合得早，哪个技术路线就会借助智能化有更好的发展。智能化会成为产业未来竞争力的核心，也将决定不同技术路线未来的命运。

09 基于智能网联汽车形成新的系统性工程



中国智能网联汽车的发展涉及车、路、城、网等多个领域，将基于此形成新的产业生态，这是一个系统性的工程，带来的变化远远超

出汽车本身。

中国电动汽车百人会理事长陈清泰指出，“跳出汽车来看汽车，跳出汽车来发展汽车”，这就要求把多个方面无缝地连接起来，建立起我们自己的系统性产业优势。

10 科技企业是推动下半场变革的重要力量

未来种种变革，我们认为主要不是依靠已有企业，而是刚刚进入或者准备进入的科技企业，因为他们代表着跨界，代表着一种新的思维。在乘用车、商用车等整车领域，我们需要新势力；在整个电动化的供应链，我们也需要新的主导者。智能化更需要新的进入者，跨界科技企业可能是新能源汽车下半场变革的主导性力量。如果能够把行业政策梳理顺畅，让跨界力量顺利地进入，对中国新能源汽车的下半场至关重要。

来源：电动汽车百人会

13 款新品亮相！新能源轻卡将迎来“爆发式”增长？

新能源化已是商用车行业发展的共识，其关键在于踩准市场节拍，才能以更小的前期成本，占领未来更大的市场份额。

12 月 14 日，国务院印发《扩大内需战略规划纲要（2022—2035 年）》（以下简称《纲要》），其中，关于加快消费提质升级，《纲要》强调“要推进汽车电动化、网联化、智能化，加强停车场、充电桩、换电站、加氢站等配套设施建设”，这无疑向商用车行业释放了明确信号。

尤其，在运营场景更易实现的城配物流市场，各厂商已然嗅到了新能源轻卡即将迎来“爆发式”增长的信号。这一点，从在工信部第 366 批新车申报公示中，便可看出各轻卡生产企业在新能源领域的谋篇布局。

工信部第366批新车公示新能源轻卡底盘一览									
序号	企业名称	产品型号	产品名称	动力类型	电机生产企业/型号	电机功率(kW)	储能装置/生产企业	发动机厂家/功率(kW)	总质量(kg)
1	中国重汽	ZZ1048G17ZBEV7	纯电动纯电动载货汽车底盘	纯电动	中国重汽 T2220S2032	120	宁德时代	-	4495
2		ZZ1077G3314117389	纯电动载货汽车底盘	纯电动	苏州汇川 T2220S331101	120	宁德时代	-	7360
3	远程新能源商用车	DN1049FC3V0J16	燃料电池载货汽车底盘	氢氧	苏州纳高 T2220S3-HD002	120	宁德时代	氢-空燃料电池/安森明/星源科技	4495
4	飞碟汽车	FD1042W689BEV	插电式混合动力载货汽车底盘	插电/电混合动力	-	60	锂离子	五内动力 DQ57C1P1/1110kW	4495
5		FD1035D68BEV	纯电动载货汽车底盘	纯电动	大地和电气 Z2603C352	100	宁德时代	-	3495
6	东风股份	DQ1030CAE1J	纯电动载货汽车底盘	纯电动	苏州汇川 T2180S128	70	宁德时代	河南豫动	3000
7	福田汽车	BJ1049FC3V1E2	燃料电池载货汽车底盘	氢氧	北汽福田汽车股份 FTB095B	120	宁德时代	质子交换膜燃料电池 国家电投集团	4495
8	山东凯马	KM1034E8F300D	纯电动载货汽车底盘	纯电动	武汉康电 T22103S300A KT25S32200A	70	宁德时代	江西安源新能源科技	3495
9	江淮轻卡	HFC1073E1N	纯电动载货汽车底盘	纯电动	精进电机 T2220S3A16	120	宁德时代	-	7360
10		HFC1046E1Z3	纯电动载货汽车底盘	纯电动	安凯金达 T2220S3060	130	宁德时代	湖北亿纬动力	4495
11	宇通汽车	ZKH1047P1BEVJ1	纯电动载货汽车底盘	纯电动	宇通客车股份 T2230S3TC27	120	宁德时代	-	4495
12	解放轻卡	CA1049F40L1BEVAB0	纯电动载货汽车底盘	纯电动	中国一汽 CAE230PT1	140	宁德时代	-	4495
13	四川康桥	KJ1040BEV	纯电动载货汽车底盘	纯电动	无锡芯至新能源动力 T2220S3042L	130	宁德时代	-	4495

看点一：申报企业多元化 新能源轻卡方兴未艾

据第一商用车网统计，第 366 批公示中，共申报新能源轻卡底盘 13 款，涉及相关新能源轻卡企业 10 家。虽然，不论是从申报底盘或企业的数量来看，第 366 批公示都算不上第一，但是，相较于近几期的申报，本次公示中的新能源轻卡底盘分布更为平均，显示出对于新能源化的趋势，各轻卡生产企业已经纷纷躬身入局，而不再垂手观望。



江淮 HFC1073EV1N 纯电动轻卡

具体来看，参与申报的 10 家企业与其所对应的底盘申报数量分别是，中国重汽 2 款（ZZ1048G17ZBEV7、ZZ1077G3314Z173EV）、江淮轻卡 2 款（HFC1073EV1N、HFC1045EV23）、飞碟汽车 2 款（FD1042W68PHEV、FD1035D66BEV）、远程新能源商用车 1 款（DNC1048FCEVGJ6）、东风股份 1 款（EQ1030CACEVJ）、福田汽车 1 款（BJ1045FCEVJH2）、山东凯马 1 款（KMC1034BEVB360D）、宇通汽车 1 款（ZKH1047P1BEVJ1）、解放轻卡 1 款（CA1046P40L1BEVA80），以及四川南骏 1 款（NJA1040EV）。



一汽解放 CA1046P40L1BEVA80 纯电动轻卡

不仅是类似江淮、福田等头部轻卡企业，持续在新能源板块投入时间精力，也不乏宇通、远程等跨界品牌或新兴实力的角力。在向好的行业预期下，相信城配轻卡的新能源同行队伍将愈发壮大。



中国重汽 ZZ1077G3314Z173EV 纯电动轻卡

看点二：多技术路线并行 兼顾不同应用场景

应用场景的差异，让用户对城配轻卡的性能也有着不同的诉求，由此，也形成了纯电动车更适用于

短驳的城配运输，混动车型与中长途的城乡、城际更匹配，氢燃料车型更被长途干线经营者所青睐的局面。



远程 DNC1048FCEVGNJ6 氢燃料轻卡

事实上，仅在轻卡的不同应用场景下，运距通常也会有所差异，多一种技术路线的储备，对于各轻卡品牌而言，显然是百利而无一害。所以，在不同批次的申报中，我们常常会看到同一家企业会有不同能源形式的底盘参与申报。



福田汽车 BJ1045FCEVJH2 氢燃料轻卡

回到第 366 批公示，纯电动、混合动力、燃料电池底盘均有相关申报。其中，纯电动底盘依然扮演主角，共占据 13 款中的 10 款，远程新能源商用车（DNC1048FCEVGNJ6）与福田汽车（BJ1045FCEVJH2）则分别申报 1 款燃料电池载货汽车底盘，其余 1 款插电混合动力底盘（FD1042W68PHEV）由飞碟汽车参与申报。



飞碟 FD1042W68PHEV 插电混动轻卡

其实，对于远程新能源商用车而言，不仅是燃料电池底盘领域，在混动、甲醇燃料、纯电动等多个细分场景，其均有相应的产品布局。可以想见，在轻卡的复杂应用场景需求下，远程新能源商用车完备的

产品谱系将为其带来巨大的市场竞争力。

看点三：多款新能源小卡亮相城配运输工具的新动向

其实，早在蓝牌轻卡新规发布之初，市场便出现了不少重载版的小卡车型，一方面，是为了应对过渡期内用户对载重及蓝牌的双重需求；另一方面，从尺寸和灵活性方面，它的确有着独到的优势。当能源形式由内燃机切换到纯电动等，同样如此。



东风 EQ1030CACEVJ-纯电动小卡

细看第 366 批公示，共有 3 款纯电动小卡参与申报，分别是飞碟汽车申报的 FD1035D66BEV（采用大地和电气的 Z260XSC52 驱动电机，

可输出峰值功率 100kW，匹配宁德时代磷酸铁锂蓄电池），东风股份申报的 EQ1030CACEVJ（采用苏州汇川 TZ180XS128 驱动电机，可输出峰值功率 70kW，匹配河南锂动的磷酸铁锂蓄电池），山东凯马申报的 KMC1034BEVB360D（采用 TZ210XS00A&KTZ35X32S00A 驱动电机，可输出峰值功率 70kW，匹配江西安驰新能源科技的磷酸铁锂蓄电池）。



飞碟 FD1035D66BEV-纯电动小卡

乍看起来，三款车型的总质量并不如重载版柴油小卡，荷载质量方面也有所差距。但是，伴随国家在“双碳”战略上的推进，这类新能源小卡或将迎来一波市场红利。



山东凯马 KMC1034BEVB360D0-纯电动小卡

看点四：零部件出现“国”字号 市场竞争再添变数

此前，第一商用车网分析过，在各轻卡厂商的配套零部件厂商中，有着集团资源的品牌，往往会优先选择集团内部的相应电机产品，不仅在生产排期和协调方面更具优势，通常价格也会更具竞争力。与此同时，在化石能源向新能源迁移的大背景下，不少在内燃机时代便已为用户所熟知的品牌，也开始逐渐拓展新能源业务。

比如，第 366 批申报中，四川南骏申报的纯电动底盘 NJA1040EV，便搭载由玉柴提供的 TZ220XS065XL 驱动

电机，可输出峰值功率 130kW。而江淮轻卡申报的 HFC1045EV23 纯电动底盘，则由安凯金达的 TZ220XS060 提供驱动，其输出的峰值功率同样是 130kW，仅从企业名称来看，想必也能猜出其与安凯汽车之间千丝万缕的联系。



四川南骏 NJA1040EV 纯电动轻卡



江淮汽车 HFC1045EV23 纯电动轻卡

这样的跨界，在新能源转型的道路上并不鲜见。此外，在推动国家能源战略转换的历史背景下，还

有一系列“国”字号的央企充当背后推手。例如，福田汽车申报的 BJ1045FCEVJH2 燃料电池底盘便是由国家电投集团提供质子交换膜燃料电池，拥有国家信誉的背书，产品的品质当然更有保障。由此可见，新能源轻卡的上下游产业竞争，未来会越发激烈。不过，相信充分的市场竞争，会为终端用户带来更多的实惠。

结语

作为 2022 年度最后一批工信部新车公示，我们从中或多或少可以看到，政策及企业层面对于来年新能源汽车发展的支持力度。综合多方因素，可以大胆预测，包括城配物流车在内的新能源汽商用车市场，或将在 2023 年随着相关基础设施的逐渐完善，迎来更快速的增长。

来源：第一商用车网

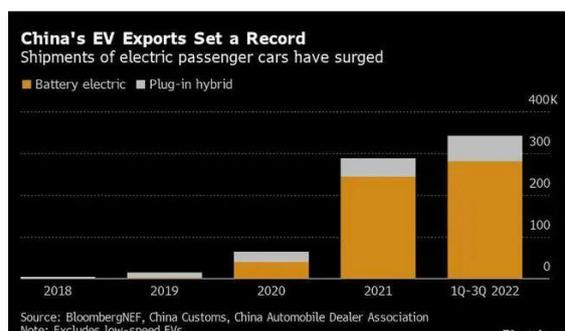
中国电动汽车出口量猛增，电池组比欧美便宜太多

前言

中国电动汽车出口量猛增，电池组比欧美便宜太多

12 月 18 日消息，随着国内汽车制造商寻求在国外市场站稳脚跟，中国今年的汽车出口量大幅增长。截至 9 月末，中国共出口乘用车、卡车、公交车和其他车辆 220 万辆，这比去年同期增长了 54%，是 2012 年至 2020 年全年平均水平的两倍

多。



其中电动汽车成为中国车辆出口增长的最大贡献者。在今年前三个季度，中国共出口了 34.2 万辆乘用车，在所有出口乘用车中占比达 29%，远远高于 2019 年的

2%。同期，另有 31.4 万辆低速电动车和 4000 辆电动公交车出口国外。

中国电动汽车出口量猛增主要受以下几个因素推动：

第一，中国在电动汽车电池和材料供应方面占据主导地位，这帮助提高了国内汽车市场产量。随着人们对电动汽车技术的兴趣升温，国外汽车制造商正利用中国较低的生产成本和成熟的供应链，为全球客户大量生产电动汽车。

第二，从去年开始，特斯拉利用上海工厂大量生产电动汽车，并成为主要出口商。今年前 9 个月，该公司通过上海工厂向国际市场发运了近 16.5 万辆汽车。而包括雷诺和宝马在内的其他跨国汽车制造商也在出口国内制造的电动汽车，大众将于明年开始出口。

第三，中国本土电动汽车品牌迅速崛起。今年前三个季度，上汽集团电动汽车出口量跃升至 7.8 万

辆，主要出口车型是 2007 年收购的 MG 品牌。比亚迪出口了 2.2 万辆电动汽车，并计划在 2023 年增加销量，因为其正继续进入新市场。此外，小鹏、蔚来以及长城等公司也宣布了大规模扩张计划。

中国电动汽车出口数量增长趋势也开始在其他国家的电动汽车销售数据中显现出来。今年前三季度，在欧洲销售的 180 万辆电动汽车中，11%来自中国汽车制造商，高于 2020 年的 2%。

在过去十年的大部分时间里，关于中国汽车制造商能否在全球舞台上站稳脚跟的讨论始终都很激烈。2015 年，中国的汽车销量中，有 66%来自跨国和国内品牌的合资企业，能够进入德国或美国市场被视为取得了巨大的飞跃。

不过，电动汽车正在改变这一切。当许多外国品牌拖着脚步，多年来始终在反对更严格的燃油经济

性法规时，中国正在通过政府车队采购、补贴、供给侧激励措施和对充电桩基础设施的广泛投资，来建立其电动汽车产业。现在，中国电动汽车销量占全球的近 60%，其在电池供应链中所占份额更高。

到目前为止，中国出口的大部分电动汽车都位于高端市场，但这种情况可能会改变。外国老牌汽车制造商正越来越多地试图向高端市场进军，以销售更多高档汽车。有些公司正在彻底退出部分市场，以专注于利润率更高的 SUV 和卡车。

从利润率的角度来看，这种向高端市场的转型可能是合理的，但它在低端市场留下了相当大的缺口，而中国汽车制造商可能会试图填补这个缺口。中国在这个领域拥有非常明显的价格优势。

彭博新能源财经（BNEF）最近发布的锂离子电池价格调查显示，欧洲的电池组价格比中国高出 33%，

美国则高出 24%。2021 年，配备国产电池的电动汽车平均售价为 26500 美元，不到欧洲电动汽车平均售价的三分之二，不到美国电动汽车平均售价的一半。

在过去的十年里，传统汽车制造商始终坚信，只要电动汽车有了真正的需求，他们就会迅速扩大生产并占据市场。但在中国这个全球最大的汽车市场，情况却并非如此。如今，插电式混合动力汽车占中国汽车销量的近 30%。不包括特斯拉，跨国汽车制造商在这些销量中只占很小的一部分，而且正被日益排挤出去。

老牌汽车制造商现在普遍谈论的是，如何竞争特斯拉之后“第二大电动汽车制造商”的地位，或者如何在未来十年超越特斯拉。这意味着，他们的视野中有个巨大的盲点，忽略了比亚迪。比亚迪今年的目标是销售近 200 万辆插电式混合

动力汽车，2023 年则销售超过 300 万辆。这远远超过了大众今年可能实现的目标。

当然，所有这些进展并非意味着中国汽车品牌进军国际市场将会一帆风顺。获得消费者的信任、提高品牌认知度和市场份额都需要时

间，而且制造高质量的汽车仍然很困难。尽管如此，大量研究显示，驾驶电动汽车的消费者真的很喜欢它们。而最新的出口数据表明，中国汽车制造商已经在尝试满足他们的需求。

来源：网易

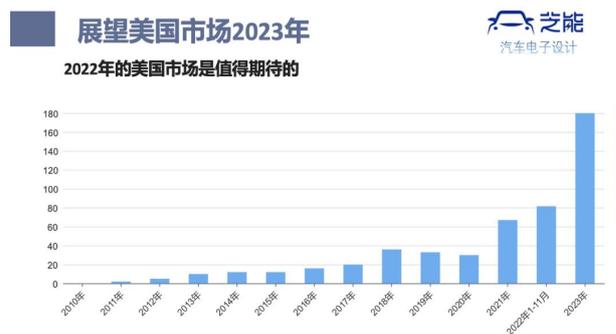
展望 2023 年的美国新能源汽车市场

2022 年 11 月，美国共售出 79,935 辆新能源汽车汽车（65,338 辆纯电动和 14,597 辆插电混动汽车），同比增长 31.3%，新能源汽车的渗透率目前是 7.14%。而 2022 年累计售出 816,154 辆新能源汽车，2021 年全年的量是 63 万左右，预计今年大概在 90 万台。

我想花一些篇幅来看看美国的市场，也是看拜登这么折腾，能不能把美国的新能源汽车搞起来。

《通货膨胀削减法案》投资

3,690 亿美元用于应对气候变化，将重点支持电动汽车的发展，我们看到这套政策也是抓住了重点。



▲图 1. 美国从 2010 年的新能源汽车的发展

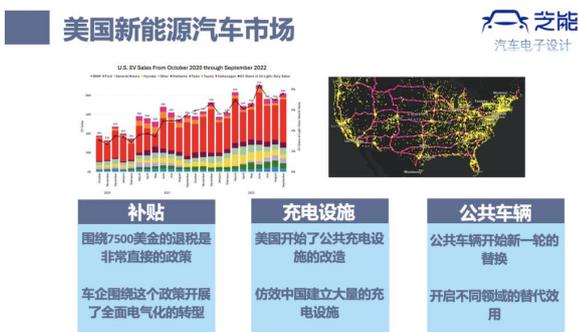
◎新车税收减免：提供单车 7,500 美元税收抵免，补贴有效期为 2023 年 1 月到 2032 年 12 月。取消

此前针对汽车制造商 20 万辆补贴上限限制。

◎二手车（小于 2.5 万美金）：税收抵免为旧车销售价格的 30%、上限 4,000 美元，补贴有效期为 2023 年 1 月到 2032 年 12 月。

◎新能源充电基础设施的税收抵免延长至 2032 年，最多可抵免成本的 30%，税收抵免的额度上限从此前的 3 万美元提升至 10 万美元。

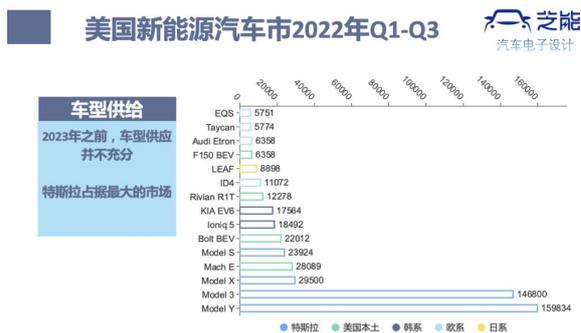
◎10 亿美元用于清洁重型车辆，如校车、公共汽车和垃圾车。



▲图 2. 美国市场发展新能源汽车的抓手 Part 1

美国市场的新能源汽车供给

美国市场从产品供给来看，是很缺乏的，以至于目前排在前列的还有日产的 LEAF。



▲图 3. 美国市场产品供给

●通用汽车

通用汽车由于产品召回，在 2022 年的量是比较少的。而 2025 年规划的产能是 100 万，期望生产 60 万台，因此在 2023 年，包括 EQUINOX 纯电动，Blazer EV 等等产品陆续会推出，因此要实现 2023-2025 年 100 万的目标，因此明年可能就能往 20 万走，其中 Bolt BEV 的产量就很明确要往 7 万台车走。

2023 年对于通用来说还是一个过渡期，随着合资的电池厂开始生产，整个量都是可以的。由于法案将税收抵免拆分成两个 3,750 美元/车等份，针对电动汽车所用的电池及所用的关键物质和核心部件提出

本土化组装要求:

◎第一个 3,750 美元/车补贴:

电池关键物质（含镍锰钴锂、石墨等）40%的价值量由美国或与美国签订自由贸易协定的国家提取或加工、或在北美回收利用（2023 年），该比例从 2024 起每年按 10%递增，至 2027 年到 80%。

◎第二个 3,750 美元/车补贴:

电池部件（含正负极、铜箔、电解液、电芯以及模组）由北美制造或组装的价值量达到 50%以上（2023 年），2024-2025 年该占比大于等于 60%，从 2026 年起该比例每年按 10%递增，至 2029 年达到 100%。

因此在这里通用能实现 3750 美元的补贴。

●福特

福特到 2023 年底，全球电动汽车年产能将达到约 600,000 辆，到 2026 年，年产量将达到 200 万辆以上。因此从切分来看，在 2023 年福特在美国的量可能在 45 万台以上。

◎Mustang Mach-E：每年 270,000 辆（北美、欧洲和中国，美国可能要占到 20 万台）。◎F-150 Lightning:每年 150,000 架(北美)。◎E-Transit: 每年 150,000 辆（北美和欧洲，估计美国 10 万台）。

◎全新 SUV: 30,000 辆（欧洲）。



▲图 5. 福特的产能规划



▲图 4. 通用汽车产品组合

Stellantis 现在分成了两部份运营，原有克莱斯勒的部份，从目前来看，北美的电池还没准备好，可能 2023 年都还是以插电混动为主，这可能会大大加强美国的插电

混动 2023 年的量。

◎道奇发布了旗下首款插电混动车型 HORNET，采用了阿尔法·罗密欧 Tonale 共享平台打造，本次共计推出了 HORNET R/T 插电式混合动力。

◎Jeep 发布了旗下首款纯电动车型 Avenger，从小型纯电动 SUV 车型开始走量（这款不在美国卖），在北美推出的首款纯电动车型将是一款名为 Recon 的大型 SUV（2024 年处开始在美国生产 Recon）。

由于美国的补贴首先设置了前置条件，需同时满足才具备申报资格：

◎新车须在北美进行组装。

◎2025 年起电池关键矿物质不得由《基础设施投资和就业法案》中所列示的外国关注实体提取、加工或回收；2024 年起电池部件不得由外国关注实体制造或组装。

◎车辆价格要求：仅限于定价不超过 8 万美元的电动卡车、货车和 SUV，以及价格不超过 5.5 万美元的轿车。

◎购车人收入要求：个人总收入限额为 15 万美元，户主为 22.5 万美元，联合申报人为 30 万美元。

对于美国加州的特斯拉车主而言，并不是一定能满足这个条件，这次整体的效果就是对着美国三大通用汽车、福特和 Stellantis（克莱斯勒）三家来看的，因此明年的增量，特斯拉会有一个提升，这三

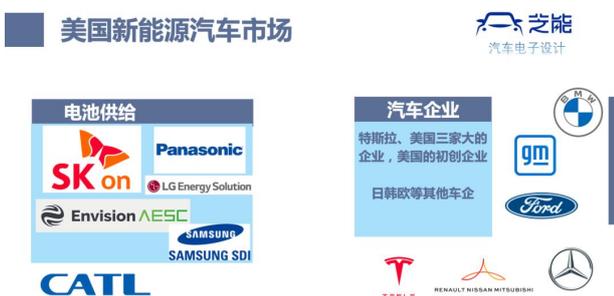


▲图 6. Stellantis 新能源汽车组合而日韩的产品，都涉及到一个补贴在北美组装的问题。

Part 2

补贴的实际约束

家的车辆需求增幅最大。因此美国市场目前的问题，是卡在电池产能上的，和欧洲开始鼓励车辆增长，而本地的电池产能落后不一样，这次美国是通过抓住车企，让他们去落地本地的电池产能的方法。



假定 2023 年整个电动汽车的量可能不及 180 万的预期，主要是受制于电池这块的产能上量赶不上，因此在 2023-2025 年，根据北美电

池产能的上量速度可以估算整个电动汽车的销量的达成率，这个是一个很重要的观测点。

小结：目前中国新能源汽车市场其实领先于全球好几年，由于体量太大我们在往市场化转轨，这个过程中确实需要走出去。但是去到这些落后于我们几年，还在用政府资金进入培育期的市场，势必会遇到激烈的抵抗。这如同前几年我们在砸钱的时候，不希望外国车和外国电池来拿补贴一样的道理。在不同的时间节奏中，怎么操作还需要一些智慧！

来源：朱玉龙 汽车电子设计

动力电池回收，“废”电池的“新”生意

近年来，各路巨头争相下场造车，新能源汽车行业持续火爆，同时受绿色环保意识日益加深、油价上涨等综合因素影响，新能源汽车销量也是节节攀升。据中国汽车工

业协会发布数据显示，2022 年 1 至 11 月，我国新能源汽车产销分别完成 625.3 万辆和 606.7 万辆，同比均增长 1 倍，市场占有率达 25%。

不过，新能源汽车的销量虽在

不断上涨，但其核心零部件之一的动力电池的容量却在随着使用次数的增加而逐渐降低，因此，当动力电池电量不足以继续为新能源汽车提供动力时，便会面临报废、退役。这也就意味着，随着新能源汽车的蓬勃发展，退役动力电池数量也将逐渐增多。在此背景下，动力电池回收逐渐成为了各路玩家争抢的“新生意”。

整车企业“纷至沓来”

就目前情况而言，已经有诸多车企入局动力电池回收领域了，比如，早在 2018 年比亚迪就与铁塔公司建立合作，将回收的电池用于基站储能备份。吉利也成立了江西宜源新能源科技有限公司，其业务范围就涵盖了动力电池回收。而整车厂商会涉足动力电池回收领域，也并非毫无缘由。

一来，整车企业布局动力电池回收，可在一定程度上降低新能源

汽车的造车成本。据了解，动力电池在新能源汽车整车成本中占比最高，其成本占比约为 40%-60%。随着动力电池价格的上涨，新能源汽车的成本也将随之上升，处于产业链下游的车企的利润空间就会被挤压，这也是新能源汽车出现多轮涨价的原因之一。然而，新能源汽车价格的上涨或多或少都会影响潜在车主的购车意愿。倘若整车企业布局动力电池回收，则能在一定程度上缓解成本压力。

二来，整车企业能较快搭建动力电池回收渠道。不同于其他类型企业，整车企业拥有广大的用户群体，这些车主在未来或将是其动力电池回收业务的潜在客户。不仅如此，整车企业大都具备完善的经销网络，并且能够以此为依托，通过汽车 4S 店、汽车销售商等提供动力电池回收服务，缩短了铺设回收网点的时间，从而以较快速度开展动

力电池回收业务。

三来，整车企业布局动力电池回收，能够优化用户体验，增强用户粘性。前文曾提到，动力电池的容量会随着使用次数的增加而衰减，这就意味着动力电池总有退役、报废的一天，而整车企业的用户或在未来也面临动力电池替换、维修等问题。整车企业布局动力电池回收，便能够帮助车主们解决动力电池维修、换新等难题，为车主们提供全方位服务，增强车主们对品牌的认可。

电池厂商“顺理成章”

除了整车企业入局外，电池制造商也在积极布局动力电池回收领域。其中，宁德时代在 2015 年就收购废旧电池循环利用企业邦普循环，切入了动力电池回收赛道；国轩高科也已经在合肥肥东、庐江设立了电池回收的生产基地；中创新航与厦门金圆合资成立中创新航科

技(福建)有限公司，布局电池回收等业务，而电池制造厂商之所以争相布局动力电池回收的原因也是不言而喻。

一方面，电池制造企业布局动力电池回收可缓解原材料短缺的问题，避免被卡脖子。随着新能源汽车行业的蓬勃发展，动力电池的需求量持续提升，其所对应的动力电池原材料的消耗量也在不断提升。然而，此前受疫情因素影响，部分地区的动力电池原材料项目出现停工减产，动力电池原材料出现了供给不足的情况。

电池制造企业入局动力电池回收领域后，便能够将回收的动力电池进行拆解回收，将废旧动力电池中的锂、镍、钴、锰等金属物质提取出来，将之用于新动力电池的生产制造。此举既能够在一定程度上缓解动力电池原材料供应短缺问题，也能降低电池制造企业对国外

原材料厂商的依赖。

另一方面，电池制造企业布局动力电池回收，也能应对动力电池原材料价格不断上涨的局面。受供需错配等因素影响，动力电池原材料价格出现了大幅度上涨的情况。以动力电池主要原材料之一的碳酸锂为例，2021 年年初，电池级碳酸锂的价格约为 5 万元/吨，2022 年年初电池级碳酸锂价格约 30 万元/吨，今年 11 月电池级碳酸锂价格更是一度突破 60 万元/吨大关，涨势之凶猛可见一斑。

显而易见，随着动力电池原材料价格的上涨，电池制造企业的电池生产成本也一再被拉高。在此背景下，电池制造企业通过布局动力电池回收不仅能够应对动力电池原材料价格的波动，还能够降低动力电池的生产成本。

除此之外，电池制造企业布局动力电池回收能够完成闭环，提升

自身的竞争力。入局动力电池回收后，电池制造企业便能完成“动力电池生产—动力电池消费—动力电池回收—资源再生—动力电池再生产”的闭环，从而实现资源的循环利用，这不仅缓解了金属资源紧张的难题，避免受制于人，同时也对环境保护做出了积极贡献。

第三方企业“乘势而起”

值得一提的是，在整车厂、电池制造企业竞相布局动力电池回收领域之时，第三方回收企业也早已摩拳擦掌了，格林美、光华科技便是其中的代表企业。第三方回收企业会频频发力于此，也是受多方面因素的影响。

其一，动力电池需求量持续增长，动力电池回收潜力巨大，第三方回收企业可将其发展为新增长点。由于动力电池包含多种金属元素，倘若处理不当的话，废弃的动力电池也将对环境造成较大负担，

因而动力电池回收势在必行。此外，随着新能源汽车产销量的提高，动力电池的需求量也将持续增长，加之新能源汽车的逐渐普及，未来有望诞生大批量的退役动力电池，这也意味着动力电池回收具备长期发展的可能性。

现如今，动力电池回收领域格局未定，第三方回收企业也能顺着新能源汽车发展这股势头，快速发展动力电池回收业务，拓展新的业绩增长点。以格林美为例，据了解，2022 年前三季度，格林美动力电池回收业务快速增长，1-9 月累计回收动力电池 12000 余吨（超过 1.50GWh），同比增长超过 130%，实现销售收入 46,270.14 万元，同比增长 297.73%，全面进入盈利阶段。

其二，第三方回收企业有专业的回收处理技术，可更好地对所回收的电池加以利用。不同于整车企业和电池制造企业，第三方回收企

业往往具备关键的回收技术，能够对回收的动力电池进行高效利用。

比如，光华科技从 2011 年就开始开展退役动力电池全生命周期相关技术研发了，并且已经掌握了锂离子电池状态估计、主动均衡、拆解回收、修复再生等核心技术。

“淘金”不易

根据预测，2021 年我国废旧动力电池回收市场规模将进一步增长至 143 亿元左右。到 2025 年，我国废旧动力电池回收市场规模或将超 400 亿元。随着动力电池回收市场规模的逐步扩大，机遇也将随之增多。不过，不得不提的是，尽管动力电池回收为各路玩家所看好，并且迎来了诸多人马的布局，但动力电池回收这块蛋糕并没有那么好切。

一是，动力电池回收“杂牌军”较多，回收生意难做。众所周知，在动力电池回收市场，除了动力电池回收“白名单”企业外，还存在数

量不少的非正规企业，这些“小作坊”企业的合规性、回收拆解技术等均无法保证，但由于其成本低，往往会给出较合规企业更高的动力电池回收价格，因而相当数量的退役动力电池都流向了这些非正规企业。

据高工锂电的数据显示，2018 年—2020 年，“白名单”企业仅回收了不到 20% 的退役动力电池，其他大部分动力电池都流入了非正规回收企业及小作坊。由此可见，对正规的动力电池回收企业来说，动力电池的回收生意在电池回收环节就已经颇具难度。

二是，动力电池品类繁多，也加大了动力电池回收的难度。事实上，市面上动力电池型号、品类众多，这些动力电池在设计思路、电池材料、内部结构等诸多方面都存在差异，这也在一定程度上增大了动力电池回收企业对废弃动力电池

进行电池健康状态评估、拆解回收的难度。

就目前情况来看，尽管动力电池回收能够在一定程度上缓解资源短缺的问题，同时实现资源的循环利用，但电池评估等技术难关仍待突破、环境风险等问题也依然存在，这些都需动力电池回收领域的参与者去一一攻克。总而言之，动力电池回收这个变废为宝的新生意并不好做，行业参与者仍有场硬仗要打。

文章来源：蓝鲸财经

2022 年 11 月交通运输行业主要统计指标

2022年11月交通运输行业主要统计指标

公路运输量

公路客运量



11月

24 146 万人

同比下降

↓ **33.9%**

1-11月

330 872 万人

同比下降

↓ **29.8%**

公路旅客周转量



11月

160.4 亿人公里

同比下降

↓ **36.2%**

1-11月

2 248.6 亿人公里

同比下降

↓ **33.4%**

公路货运量



11月

312 400 万吨

同比下降

↓ **10.5%**

1-11月

3 392 379 万吨

同比下降

↓ **5.3%**

公路货物周转量



11月

5 988.9 亿吨公里

同比下降

↓ **4.7%**

1-11月

62 923.1 亿吨公里

同比下降

↓ **1.0%**

水路运输量







来源：中国交通运输统计