

编者按：1月12日，工信部召开新闻发布会，介绍2021年汽车工业发展有关情况。工信部装备工业一司司长王卫明、装备工业一司副司长郭守刚，中国汽车工业协会轮值会长朱华荣、常务副会长兼秘书长付炳锋出席发布会并答记者问。发布会由工信部办公厅新闻处副处长马剑主持。

# 工信部就2021年汽车工业发展情况举行新闻发布会

本报记者 张依依

## 新能源汽车

### 推动汽车消费稳定增长

记者：2021年，新能源汽车产业发展有哪些亮点？后续工信部还将采取哪些措施推动产业从政策驱动向市场驱动加速发展？

郭守刚：新能源汽车是全球汽车产业绿色发展、低碳转型的重要方向，也是我国汽车产业高质量发展的战略选择。党中央、国务院高瞻远瞩、统揽全局，在全球范围内率先明确了发展新能源汽车的国家战略，抢抓发展先机，相关部门、地方政府和行业企业群策群力、奋发有为，共同推动我国新能源汽车产业发展取得积极成效，尤其是2021年更是呈现市场规模、发展质量“双提升”的良好势头。

结合全年统计数据，产业发展可以概括为“三个快速”：一是产销规模快速增长，2021年全年累计销售352.1万辆，市场渗透率达到了13.4%，同比增长1.6倍左右，连续7年位居全球第一，创造了2016年以来的最快增速，其中私人消费占比接近80%，可持续发展能力进一步提升。二是质量品牌快速提高，纯电动乘用车平均续航里程从2016年的253公里提高到2021年的400公里以上，消费者质量满意度与燃油汽车持平，中国品牌新能源乘用车销量占新能源乘用车销售总量的74.3%，月销过万的车型也越来越多。三是产品出口快速增长，全年实现新能源汽车出口31万辆，同比增长3倍多，超过了历史累计出口总和。同时，产业发展配套环境也进一步优化，截至2021年底，累计建成充电站7.5万座，充电桩261.7万个，换电站1298个，在全国31个省市区设立动力电池回收服务网点超过1万个。

总体看，我国新能源汽车已进入加速发展新阶段，对全球汽车产业电动化转型的引领作用进一步增强。但也要看到，产业发展也面临“双碳”目标要求、国际竞争压力增大、产业链供应链安全风险等新形势和新问题。下一步，我们将和相关单位一道，按照党中央、国务院统一部署，深入贯彻落实《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》，制定支持新能源汽车加快发展的系列政策举措，全力推动产业发展再上新台阶。

一是加强统筹协调。充分发挥节能与新能源汽车产业发展部际联席会议机制的作用，制定支持新能源汽车加快发展的政策措施，保持政策体系的有效衔接。统筹提升关键资源保障能力，加强与青海、四川、江西等省份沟通，协调推动加快国内锂资源开发。根据双碳目标“1+N”政策体系要求，组织编制汽车产业绿色低碳发展路线图，为行业企业提供指导。

二是加快推广应用。加快充换电基础设施建设，持续开展好新能源汽车下乡、换电模式试点工作，启动公共领域车辆全面电动化城市试点，推动提高城市公交、出租、物流配送等领域新能源汽车比例。我们也希望各地出台更多停车、充电等使用环节的优惠政策，优化汽车限购措施，为促进新能源汽车消费创造良好环境。

三是促进跨界融合。推动电动化与智能网联技术融合发展，加快5G信息通信、车路协同等新技术应用，开发更多适合消费者的休闲娱乐、生活服务、自动驾驶等功能。四是提升产品质量。在质量安全、低温适用等方面提出更高标准、更严要求，持续开展中国汽车品牌向上发展专项行动，引导企业提升产品质量、提高服务水平、树立品牌形象，让消费者更喜欢买、更放心用。

记者：据了解，2021年我国汽车市场销量同比增长，结束了2018—2020年连续三年的下滑态势。请问2022年我国汽车市场能否延续2021年的增长态势，有何预测？

付炳锋：关于今年的汽车市场，去年12月份中汽协召开了“2022中国汽车市场发展预测峰会”，综合主要整车企业的研判、数学模型分析和各相关机构的研究成果，我们做出了2022年中国汽车市场将继续保持增长的基本判断。

具体来说，2022年我国汽车总销量预计达到2750万辆，同比增长5%左右。其中，乘用车为2300万辆，同比增长7%；商用车为450万辆，同比下降6%；新能源汽车将达到500万辆，同比增长42%，市场占有率有望超过18%。

关于利好因素，可归结为以下五个方面：一是我国宏观经济长期向好的基本面不会改变，保障了汽车市场持续增长。2021年中央经济工作会议，明确了2022年的经济工作要稳字当头、稳中求进。稳定的经济环境，将有力保障我国汽车消费的持续增长。

二是汽车市场潜力巨大，需求依然旺盛。

# 中华人民共和国工业和信息化部

Ministry of Industry and Information Technology

the People's Republic of China



随着供给侧改革不断深化，我国汽车产销将保持持续增长。特别是在国家汽车产业政策的引领下，产业新技术不断突破，产品较好满足了消费者日益增长的需求，消费者对新能源和智能网联汽车的接受度不断提高，新能源汽车产业化快速发展，共同推动了汽车市场的发展。

三是疫情防控常态化，由疫情带来的疫情影响逐渐减弱。自疫情发生以来，我国疫情防控措施持续优化，应对方案不断成熟、应对措施更加精准，疫情防控进入常态化。疫情波动对我国经济活动的影响逐渐降低，对汽车市场的影响将进一步减小。

四是伴随芯片短缺逐渐缓解，汽车供给能力将进一步得到释放。随着芯片市场调节机制逐步发挥作用，以及在政府、主机厂和芯片供应商的共同努力下，供应短缺正逐渐缓解。届时，汽车供给能力的释放，将成为2022年汽车市场增长的积极因素。

五是新能源汽车市场需求旺盛，进一步推动汽车消费稳定增长。从中长期来看，智能网联汽车技术的加持、商业模式的创新，将在很大程度上促进新能源汽车的普及，尤其是“双碳”目标的实施，更加快了转型的进度，到2025年新能源汽车占比的规划目标很可能提前实现，这一切将有效支撑2022年国内汽车市场保持增长的态势。

## 多措并举

### 保障汽车芯片供应

记者：新冠肺炎疫情发生以来，汽车芯片出现供应短缺，对全球和中国汽车产业都造成较大影响，请问目前供应链中芯片缺货的情况如何，供应紧张形势会持续到什么时候？工信部采取了哪些措施保障汽车芯片稳定供应？

王卫明：自2020年以来，汽车行业企业一直受到芯片短缺问题困扰，2021年更是深感“芯”痛，国内外多家汽车企业因此减产或短期停产。这一轮汽车芯片短缺的影响因素很多，既有芯片产业自身的周期性影响，也有新冠肺炎疫情、生产工厂火灾等一些突发性因素。

工信部一直密切关注并积极应对汽车芯片短缺问题，多措并举保障汽车芯片供应，维护汽车工业稳定运行，近期重点开展了以下几项工作。

一是健全工作机制。组建汽车半导体推广应用工作组，建立重点整车企业生产情况周报制度，多次召开地方工信主管部门、行业协会和重点企业参加的协调会议，加强供需对接和工作协同，推动提升汽车芯片供给能力。同时，实施汽车《公告》管理便民服务措施，在保障安全的前提下简化程序、加快审核进度，方便整车企业快速实现紧缺芯片替代方案的装车应用。

二是加强供需对接。发挥行业组织协调作用，指导成立中国汽车芯片产业创新联盟，组织编制《汽车半导体供需对接手册》，提供568款芯片产品技术参数信息和1000条整车和零部件企业需求信息供行业企业参考使用；支持行业机构搭建供需信息对接平台、上下游沟通渠道，加强汽车和零部件企业与芯片厂商的直接沟通交流，及时推动协调解决各类问题困难。

三是强化政策保障。协调相关部门和地方政府给予财政资金、税收优惠、保险补偿等支持政策，配合市场监管总局调查处理汽车芯片领域囤积居奇、哄抬价格等不正当竞争行为，加快汽车芯片标准体系建设和细分领域技术标准研制，建设汽车芯片测试和应用推广公共服务平台，努力营造良好发展环

境。在各方共同努力下，汽车芯片保供工作取得阶段性成效，为2021年我国汽车产销稳定增长提供了有力支撑。

当前，全球主要芯片企业已经在逐渐加大汽车芯片生产供应，新建产能也将于今年下半年陆续释放，预计2022年汽车芯片供应短缺情况将会逐渐缓解。工业和信息化部将继续贯彻落实党中央、国务院决策部署，坚持系统思维，统筹发展和安全，继续加强上下游供需对接和各方的工作协同，加大汽车芯片保供工作力度，同时引导企业优化供应链布局，统筹推进汽车芯片推广应用、联合攻关，引导社会资本积极投资生产制造和封装测试，提升汽车芯片供给能力，保障汽车产业平稳健康发展。

## 中国汽车出口首次突破

### 200万辆

记者：2021年，中国汽车出口首次突破200万辆，实现历史性跨越。请介绍一下2021年中国品牌汽车出口的亮点，对2022年中国品牌汽车海外市场发展趋势如何判断？汽车协会在助力中国汽车企业加快“走出去”方面有哪些具体举措？

付炳锋：近十年来，中国汽车出口一直在100万辆左右徘徊，2021年首次突破200万辆，实现了历史性跨越，中国汽车产业正在迈入全球化发展新阶段，有四个方面的亮点。

一是中国品牌汽车企业出口均呈现快速增长。在出口前十企业中，和去年同期相比，九家中国品牌汽车企业均呈现快速增长，其中有四家企业出口增速超过100%。

二是乘用车和商用车均高速增长。乘用车增长1.1倍，SUV占据绝对主导，说明中国品牌在SUV车型方面更具竞争优势。商用车增长70.7%，客车和货车均呈现高速增长。

三是新能源汽车出口爆发式增长。2021年，新能源汽车出口31万辆，同比增长3倍。欧洲市场成为一大主要增量市场，主要集中在比利时、英国、德国、法国、挪威等发达国家，体现了中国新能源汽车的国际竞争优势。

四是直接投资模式发挥了重要作用。上汽集团、长城汽车、吉利汽车等中国车企在海外布局建厂，并开始发挥较好的作用。这些直接投资的工厂，支撑了中国品牌在海外落地生根，并为未来增长奠定了坚实的基础。

世界经济持续恢复，全球汽车消费也在复苏中；中国品牌转型升级形成优势，且供应链相对完备，可为海外消费者及时提供有竞争力的产品；以欧美为代表的国家纷纷加大对新能源汽车的推广力度，新能源汽车成为我国出口增长新动能。这些因素共同推动中国品牌汽车海外发展持续增长，预计2022年我国汽车出口增速在20%左右。

记者：请问，当前中国品牌的品牌质量发展如何？2022年，中国市场新品牌密集推出，国外品牌加速了转型战略的推进，请问中国品牌将如何实现品牌向上的突破？

朱华荣：中国市场公平公正的营销环境，为全球企业的品牌发展提供了沃土。这个市场上无论是国际品牌，还是中国品牌，包括国有企业和民营经济发展的品牌，都在这里得到了蓬勃的发展，欣欣向荣，而且也在按照汽车产业的发展规律，集中度在不断提升。现在TOP20品牌的集中度已经非常高了，我认为这正是体现了中国特色社会主义制度的优越性，它构建了一个公平公正的营商环境，适合于各种品牌在这个市场上公开竞争。这些年，特别是改革开放以来，中国

品牌在这一环境下取得了长足的发展。

中国品牌的市占率已经达到了44.4%。主流中国品牌通过这些年长足的发展，第一个特点是技术能力已经全面构建，从整车、车身、底盘、发动机、变速器，包括自动变速器，都已经完全具备了自主研发能力。

第二个特点是在产品创新上持续不断。中国品牌现在已经形成了造型美、颜值高、技术配置高、新技术应用多等品牌特征，满足了中国市场消费升级的需求。

第三个特点是，中国品牌的产品质量达到甚至已经超过了一些国际品牌的水平。以千车故障率这个指标为例，国际上大多数品牌的千车故障率已经达到8~10，而部分中国品牌的千车故障率已经达到了5~7这样的优秀水平，超越了平均水平。特别是中国品牌在服务方面还凸显出它的优势，效率高、快捷、服务好。

另外，供应链正在进一步完善。尤其值得一提的是，在新一轮技术突破的大环境下，中国品牌抓住了机会，抓住了新一轮发展的机遇，新能源和智能网联汽车的发展在全球领先。很显然，在新一轮竞争中，中国品牌可以和国际大品牌并行前进、同台竞技。

我们在新一轮竞争里面怎么实现“品牌向上”，如何来突破？从战略上来说，中国品牌会加速战略转型或能力重塑，因为在新一轮竞争里面仅仅是转型还不够，还有很多能力需要重塑。

一是从方向上，要加速向智能、新能源、低碳、出行服务、科技公司这样的一些特征去转型，这是行业发展的新趋势，是必须抓住的战略转型机会。二是从产品上，要加快向智能化、电动化、网联化、轻量化方向发展，还应该向健康化方向发展。汽车正在由硬件向软件这样一个趋势转型升级，所以能力结构也要重塑，软件定义汽车成为新的趋势，所以未来的汽车被称为“新汽车”，即“大型移动智能与计算终端、多功能移动空间、数据采集载体、新型的储能单元”。可以预判：汽车产品正在转变为“智能平台产品”，或可称为“汽车机器人”。三是从品牌上，抢抓新营销变革，向中高端市场进军。中国汽车品牌精准洞察消费群体年轻化趋势，更加准确的理解和满足用户对产品造型、配置需求、用车环境、营销服务等多方面的需求，持续推出高科技产品和高品质服务，为用户带来美好出行体验。中国汽车品牌要加速在新的赛道上突破创新，通过产品和服务的价值助力品牌向上，促进汽车产业的良性竞争发展。此外，中国汽车品牌要紧抓智能化、新能源发展大势，强化走出去战略，加速向发达国家开拓市场，方能在全球市场中占据良好席位。

## 智能网联汽车

### 呈现强劲发展势头

记者：2021年，我国自动驾驶出租车、卡车商业化项目在多地开展，请问工信部在推动智能网联汽车发展方面开展了哪些工作？针对面向未来的L3级及以上自动驾驶技术，我国在技术标准制定和准入管理方面的情况如何？

郭守刚：随着汽车电动化、网联化、智能化技术加速演进，融合物联网、云计算、大数据、人工智能等多种创新技术的智能网联汽车应运而生，成为全球新兴产业发展的战略必争之地。作为行业主管部门，工业和信息化部牢牢把握汽车产业变革趋势，制定出台系列指导性文件，建立协调推进机制，大力推动产业发展进入多场景示范应用新阶段。

一是加强顶层战略谋划。贯彻落实《新

能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》，坚持“单车智能+网联赋能”协同发展路线，组建智能网联汽车推进组，统筹协调各方资源力量，推动解决重点突出问题。

二是提升技术创新能力。发挥国家智能网联汽车创新中心作用，利用财政专项、投资基金等渠道支持，推动自动驾驶基础平台、车载操作系统等联合攻关，搭建测试验证公共服务平台，加速技术研发和产业化应用。

三是加快网联设施部署。大力部署5G通信设备、路侧联网设备等基础设施，不断扩大车载终端装车应用规模。联合住房和城乡建设部开展智慧城市基础设施与智能网联汽车协同发展试点，先后确定两批共16个试点城市，支持智能化基础设施、“车城网”平台等建设。

四是推进测试应用示范。联合公安、交通管理部门发布《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范》，支持开展高速公路测试和载人载物示范，组织开展测试示范区综合评估，推动实现数据共享和测试结果互认。

在准入管理方面，我们印发了《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》，提出软件升级、功能安全和预期功能安全等管理要求，强化汽车数据安全、网络安全监管，推动智能网联汽车加快进入市场。在技术标准方面，我们已建立智能网联汽车“十四五”标准体系，发布汽车驾驶自动化分级、乘用车自动紧急制动、汽车信息安全等多项标准，申请整车信息安全、软件升级、数据记录系统等强制性国家标准项目立项，积极参与国际标准制定协调，2021年提交技术提案50多项，整体工作进度与国际保持同步。

在有关各方共同努力下，我国智能网联汽车呈现强劲发展势头，组合辅助驾驶系统的乘用车新车搭载率提高到20%左右，其中新能源汽车新车搭载率超过30%；车载基础计算平台实现装车应用，车规级激光雷达、人工智能芯片算力达到国际先进水平；全国开放测试区域5000平方公里，测试总里程超过1000万公里，发放道路测试牌照800多张，3500多公里的道路实现智能化改造升级，大型港口货运车辆自动驾驶应用占比达50%。

下一步，工信部将深入实施《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》，加强各方协调统筹，进一步强化“单车智能+网联赋能”的协同发展共识，加快操作系统、高精度传感器、线控底盘等关键共性技术融合创新，加强国内急需技术标准制定和国际法规协调，组织大规模车路协同发展试点示范和商业探索，推动智能网联汽车产业高质量发展。

## 动力电池

### 回收利用体系初步建立

记者：当前，新能源汽车加速发展，我国即将迎来第一批动力电池退役潮，请问在做好动力电池回收方面，工信部是如何规划的？

王卫明：随着我国新能源汽车保有量快速增长，动力电池退役量也在逐年增加，做好动力电池回收利用工作，对于保护生态环境、提高资源利用效率、保障新能源汽车产业健康可持续发展具有重要意义。近年来，工信部会同有关部门发布实施《新能源汽车动力电池回收利用管理办法》等政策，出台了《新能源汽车动力电池梯次利用管理办法》等配套措施，加强动力电池全生命周期溯源管理。我们已在京津冀等17个地区开展动力电池回收利用试点，深化跨区域合作与产业链协同。发布《国家工业资源综合利用先进适用工艺技术设备目录(2021年版)》，推广应用退役电池柔性拆解等先进工艺技术设备，制定发布了一批国家、行业和团体标准。截至2021年12月底，173家有关企业已在全国31个省市区设立回收服务网点10127个，培育的45家梯次和再生利用骨干企业积极发挥示范引领作用，动力电池回收利用体系初步建立。

下一步，工信部将按照党中央、国务院决策部署，认真贯彻落实《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》，会同有关部门着力推动以下工作：一是加快研究制定《新能源汽车动力电池回收利用管理办法》，进一步明确国家和地方等有关部门监管具体职责，细化动力电池回收利用各环节的监管要求，加大监管约束力度。二是研究建立动力电池回收利用管控联动机制，强化线上线下协同溯源监督管理，压实有关主体责任，提高监管效能。三是加快出台一批动力电池回收利用国家、行业标准，抓好标准宣贯落实。加大高效再生利用等一批关键技术攻关和推广应用力度，提升行业技术水平。四是开展动力电池回收利用试点验收，遴选推广一批典型模式和企业案例经验。持续实施废旧动力电池综合利用行业规范管理，树立一批梯次和再生利用标杆企业。