

11. 汽车

(资料来源:摘自2022年1月工信部汽车工业发展情况新闻发布会)

2021年总结

2021年, 适逢“两个百年”历史交汇期和“十四五”开局之年, 汽车行业全面贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想, 在工信部等政府业务主管部门的指导下, 在全行业的共同努力下, 面对芯片短缺、原材料价格持续高位等不利影响因素, 迎难而上, 主动作为, 全年汽车产销呈现稳中有增的发展态势, 展现出强大的发展韧性和发展动力。特别是新能源汽车成为最大亮点, 已经从政策驱动转向市场拉动新发展阶段, 呈现出市场规模、发展质量双提升的良好发展局面, 为“十四五”汽车产业高质量发展打下了坚实的基础。

一、汽车产销稳中有增

2021年, 汽车产销分别完成2,608万辆和2,627万辆, 同比分别增长3.4%和3.8%, 结束了2018年以来连续三年的下降局面。从全年汽车销量情况来看, 一季度由于上年同期基数较低, 汽车市场同比呈现快速增长, 二季度增速有所放缓, 三季度受芯片供给不足影响最大, 出现较大幅度下降, 四季度明显恢复, 好于预期, 确保了全年稳中有增的良好发展态势。

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

二、乘用车市场继续保持2,000万辆以上规模

2021年, 乘用车产销分别完成2,140万辆和2,148万辆, 同比分别增长7.1%和6.5%, 增幅高于行业整体增速3.7和2.7个百分点。在国内强大的消费市场促进下, 我国乘用车市场连续七年超过2,000万辆。

从细分市场来看, 轿车产销分别完成990万辆和993万辆, 同比分别增长7.8%和7.1%; SUV产销分别完成1,003万辆和1,010万辆, 同比分别增长6.7%和6.8%; MPV产销分别完成107万辆和105万辆, 同比分别增长6.1%和0.1%; 交叉型乘用车产销双双完成39万辆, 同比分别增长0.6%和0.8%。

伴随居民收入水平的逐步提高, 我国汽车市场呈现明显的消费升级趋势。2021年, 高端品牌乘用车销售347万辆, 同比增长20.7%, 高于乘用车增速14.2个百分点, 占乘用车销售总量的16.2%, 占比高于上年1.9个百分点。

三、商用车产销有所下降

2021年, 商用车产销分别完成467万辆和479万辆, 同比下降10.7%和6.6%。从全年商用车走势看, 一季度由于上年同期基数较低, 产销呈现大幅增长, 二季度开始销量同比下降, 下半年下降趋势更加明显。

从细分市场来看, 客车有所回升, 货车呈现一定下降。全年客车产销双双完成50万辆, 同比分别增长12.2%和12.6%; 货车产销分别完成416万辆和428万辆, 同比分别下降12.8%和8.5%。

四、新能源汽车产销超过350万辆

2021年, 新能源汽车产销分别完成354万辆和352万辆, 同比均增长1.6倍, 市场占有率达到13.4%, 高于上年8个百分点。其中纯电动汽车产销分别完成294万辆和291万辆, 同比分别增长1.7倍和1.6倍; 插电式混合动力汽车产销双双完成60万辆, 同比分别增长1.3倍和1.4倍; 燃料电池汽车产销完成0.2万辆, 同比呈现增长。

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

五、中国品牌乘用车市场份额明显提升

2021年, 中国品牌乘用车销售954万辆, 同比增长23.1%, 占乘用车销售总量的44.4%, 接近历年最好水平, 占有率比上年提升6个百分点。其中中国品牌新能源乘用车销售247万辆, 同比增长1.7倍, 占新能源乘用车销售总量的74.3%。

六、重点企业集团市场集中度保持平稳

2021年, 汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为2,262万辆, 同比增长1.7%, 占汽车销售总量的86.1%, 低于上年同期1.8个百分点。新造车企业在产业转型升级的过程中, 也发挥了重要的作用, 并在细分市场上有所表现。2021年, 新造车企业共销售汽车94万辆, 同比增长2.2倍, 市场占有率为3.6%, 比上年提高2.4个百分点。

七、汽车出口创历史新高

按照整车企业出口统计口径, 2021年, 汽车出口201万辆, 同比增长1倍, 占汽车销售总量的比重为7.7%, 比上年提升3.7个百分点。我国汽车出口首次超过200万辆, 实现了多年来一直徘徊在100万辆左右的突破。

从细分市场来看, 乘用车出口161万辆, 同比增长1.1倍; 商用车出口40万辆, 同比增长70.7%。

值得关注的是, 新能源汽车出口表现突出, 新能源汽车出口31万辆, 同比增长3倍。

八、重点企业经济效益主要指标保持增长

根据中国汽车工业协会统计, 2021年1月-11月, 汽车工业重点企业(集团)经济运行平稳, 累计完成营业收入3.6万亿元, 同比增长1.7%; 累计完成工业总产值3.1万亿元, 同比增长1.1%; 累计实现利润总额4,350.3亿元, 同比增长0.4%。

总的来看, 2021年在国内宏观经济运行总体平稳持续恢复的背景下, 汽车行业发展韧性继续保持。作为国民经济重要的支柱产业, 汽车行业正处于转型升级的关键阶段, 变局之下的汽车行业近年来总体保持稳定发展, 对宏观经济稳中向好的发展态势起到了重要的支撑作用。也要看到, 当前汽车芯片短缺虽逐渐缓解, 但供应仍显紧张, 保持汽车产销稳定增长依然需要全行业共同努力。未来, 在“电动化、网联化、智能化”促进下, 汽车行业将继续积极拥抱新一轮科技革命, 坚持创新驱动, 加快融入新发展格局, 成为推动全球汽车行业转型升级的领跑者, 为实现第二个百年目标做出汽车行业应有的贡献。

2022年预期

2022年我国汽车总销量预计达到2,750万辆,同比增长5%左右。其中,乘用车为2,300万辆,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、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,将有力的保障我国汽车消费的持续增长。

二、汽车市场潜力巨大,需求依然旺盛

随着供给侧不断改革深化,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、新冠肺炎疫情防控常态化,由新冠肺炎疫情带来的市场影响逐渐减弱

自新冠肺炎疫情爆发以来,我国新冠肺炎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,新冠肺炎疫情防控进入常态化。新冠肺炎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、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、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,更加速了转型的进度,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。

<建议>

1. 《乘用车企业平均燃料消耗量(CAFE)与新能源汽车(NEV)积分并行管理办法》(双积分政策)

1)总体情况

①为达成“2060年碳中和”目标,预计各领域将会开展相应的二氧化碳减排活动。我们担心政府各部门会各自为政,自行采取措施,从而形成重复监管。在汽车行业,考虑到现行的燃油消耗管控措施已经具有较为显著的二氧化碳减排效果,希望能够研究未来是否真有必要出台单独的二氧化碳管控政策。如果经过论证,认为有必要另行

出台二氧化碳管控政策,则希望尽快就汽车行业的二氧化碳减排目标、管理对象范围(例如WiT、车辆制造、材料生产等,具体包括哪些部分)、主管部门等事项进行梳理并加以明确。

- ②希望引入从政府购买积分(罚款)的制度或者“积分池”制度,便于企业抵偿负积分。希望在引入积分池制度时,能够提供所需的正积分数量,确保正积分不足的企业能够以合理的购买价格抵偿负积分。
- ③与电动汽车一样,混合动力汽车也有助于二氧化碳减排。因此,我们希望CAFC和双积分政策在2021年度至2023年度对低油耗汽车实施的优惠政策,在2024年以后依然能够延续,且不设置更加严格的要求。
- ④希望依据政府制定的“2025年新能源汽车销售占比达到20%”的目标,测算2024年以后新能源汽车产量比例要求或者单车可获得的分值,制定合理可行的达标水平。

2)CAFC(GB27999:第5阶段企业平均油耗标准)

- ①将新能源车的电耗按0折算为油耗的优惠政策已确定实施到2025年,但为了促进新能源汽车的普及,希望2026年及以后继续实施该项政策,至少实施到2030年。
- ②循环外技术减免额度制度可以有效地促进节能技术的研发和应用。我们认为该制度既有利于降低油耗和电耗,也有助于实现国家双碳目标,因此希望将其确立为长期制度,将更多的节能技术项目纳入进来。希望在2021年以后延续2020年的做法,给予循环外技术减免额度的优惠。

2.数据安全相关规定

- ①对于《汽车数据安全若干规定(试行)》《数据出境安全评估办法(征求意见稿)》《信息安全技术汽车采集数据的安全要求(征求意见稿)》等相关规定,征求意见的时间不够充分,企业难以做好充分的合规准备。希望充分听取汽车行业的意见,将实际情况反映到规定中,并在规定施行前预留适当的过渡期。
- ②如果《汽车数据安全若干规定》的适用对象是数量庞大的已售车辆,则企业难以应对,并且需要时间。希望该规定暂时仅为“试行”,经过适当的过渡期后再正式实施,并发挥法律效力。
- ③作为《汽车数据安全若干规定》的实施细则,《信息安全技术汽车采集数据的安全要求》已公开征求意见。该征求意见稿的限制措施比《汽车数据安全若干规定》更加严格,例如:就传输座舱数据设定严格的要求;车外数据、位置轨迹数据保存时间不应超过14天;禁止数据出境等。希望允许车企按照《汽车数据安全若干规定》的要求,进行不违反个人信息保护和公共利益保护的数据处理等,以便汽车制造商提供更安全、更优质的产品和服务。
- ④相关法规之间存在要求不一致的情况。并且,出

现定义和目的不明确的情况，导致企业难以应对。希望在发布规定前，统一相关规定的要求，明确定义和目的。

- ⑤希望在发布规定前，提前为汽车行业安排说明会，并明确遇到疑问时的应对办法和咨询窗口。
- ⑥对于信誉良好的企业，希望根据其开发和服务目的等设立相关制度，允许企业申请和适用特别规定，放宽对企业的要求。

3.CCC认证

- ①用户购买汽车后，在保养时使用少量的进口零部件，也需要取得CCC认证，这样不仅增加成本，也耗费时间，影响厂商的处理速度，使其无法迅速对用户的车辆故障进行修理。希望简化汽车维修零部件CCC认证手续。
- ②汽车制造商在申请CCC认证时，需要提交零部件认证证书（包括CCC认证和自愿性认证），但由于各CCC认证机构颁发的零部件认证证书的有效性不能互认，因此会出现重复提交零部件报告和相关技术参数情况。为了避免重复性手续，希望各CCC认证机构的零部件认证证书的有效性能够实现互认。

4.GB/T（推荐性国家标准）

- ①GB/T本身不具有强制力，属于推荐性标准，但却被《机动车辆类（汽车产品）强制性认证实施规则》引用，形成了一种事实上的强制。GB/T本是作为推荐性标准而制定的，然而在对《机动车辆类（汽车产品）强制性认证实施规则》进行审议时却突然被引用，导致企业在没有获得充足准备时间的情况下便被强制要求执行。希望在标准的制定阶段就明确其应用属性（强制性or推荐性），不因实施认证而改变其属性，并以此为前提来制定标准。
- ②在CCC认证制度中引用GB/T时，希望根据WTO/TBT协定进行TBT通报，并考虑成员国的意见。许多情况下，企业研发汽车产品时需要满足有关要求，或者需要为获得认证做准备，因此希望在认证制度方面为新型车辆/在产车辆都预留适当的过渡期。

5.购置税减税政策和补贴政策

- ①中国市场与其他市场相比，购买车辆时的税负较重，而且购置税减税政策自2019年（1.6L以下排量乘用车的购置税减税政策已自2018年起废止）起已经废止。为了维护市场的稳定发展，希望考虑实施长久的减税政策。
- ②新能源汽车购置补贴和购置税减税政策预计将于2022年底结束，由于新能源汽车与燃油车存在成本差异，因此希望将该政策延长至2023年以后，以促进新能源汽车的推广普及。

6.提高召回执行率的法规和措施

- ①2020年推荐性国家标准《缺陷汽车产品召回过程追溯系统技术要求》的征求意见稿仅涉及2018年以后的召回情况，希望能涵盖2018年以前的召回情况。

②2021年实施的《机动车安全技术检验项目和办法》（GB 38900—2020）第6.1条规定，“发现送检机动车达到召回计划实施周期而未实施召回的，应提醒机动车所有人及时进行召回处置”。但是，该条规定目前尚未正式执行，希望从国家层面推动尽快在全国范围内执行。

③为了稳步推进产品召回，希望引入其他国家（日本、美国（部分地区）、德国、瑞士等）实施的制度，例如停止年检、取消公路行驶许可。

④2021年11月实施的《个人信息保护法》第十三条第（四）项规定，“为应对突发公共卫生事件，或者紧急情况下为保护自然人的生命健康和财产安全所必需”，个人信息处理者可以处理个人信息。我们希望按照该规定引入相关制度，在通知召回对象车辆所有人时，向制造商提供必要的个人信息，或者由个人信息处理者向适用对象发送召回通知。

7.针对2017年公布的《汽车销售管理办法》

对于原厂配件的质量相当配件，目前尚不能明确是由哪个国家机关基于何种标准将市售通用配件定义为性能和质量达到原厂配件。希望明确标准，确保管理的透明性。

8.针对摩托车的城市限行规定

大多数城市以交通安全或环境保护为理由限制摩托车上牌及行驶。摩托车既节能又节省空间，是适合城市出行的交通工具，限制摩托车是不合理的规定，希望撤销或放宽对摩托车的限制。

9.《机动车强制报废标准规定》中有关摩托车使用年限为13年的规定

由于技术的进步，两轮摩托车产品的性能和质量都比过去有所提高，因此13年的使用年限与实际不符。强制报废尚可使用的产品还会造成社会资源的浪费。鉴于汽车的使用年限曾经也被修改过，希望也能取消或放宽对两轮摩托车的限制。