



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.12.13-12.17





Contents

【主机厂亮点】丰田将于2022年4月推出搭载比亚迪技术的电动汽车	3
【主机厂亮点】赛力斯推出AITO品牌和M5新能源汽车	3
【主机厂销售亮点】比亚迪11月份新能源汽车销量同比增长242%	5
【主机厂销售亮点】广汽集团公布11月份销量增长3%	5
【科技亮点】马自达推出新技术，可在紧急情况下将车辆带到安全的地方	7
【科技亮点】三星推出全新逻辑解决方案助力下一代汽车	7
【GSP】印度/巴基斯坦销量与生产评论-2021年11月	9
【供应商趋势亮点】Iteris与大陆集团合作开发基于V2X的智能出行检测解决方案	11
【供应商趋势亮点】Stellantis与富士康合作设计和销售新型柔性半导体	12
【专家观点】为了快速推动氢经济发展，中国需要的不仅仅是对燃料电池汽车的补贴	13
【演讲报告下载】印度在线研讨会 Chassis Technology Market - A Global Outlook	17
【精彩回顾】 2021 IEB AutoTech 亚太区汽车科技高管研讨会	19

【主机厂亮点】丰田将于2022年4月推出搭载比亚迪技术的电动汽车

据路透社报道，丰田将于明年4月推出一款与中国汽车制造商比亚迪合作开发的全新电动汽车。这款新车将搭载比亚迪磷酸铁锂（LFP）电池等核心技术。报道援引知情人士的话称，这款车型的售价可能低于20万元人民币（约合31,396美元），其目标市场与特斯拉未来两年瞄准的市场一致，特斯拉计划未来两年在中国推出更小尺寸的车型。



IHS Markit 观点深度解析

4月份，丰田与比亚迪成立了一家合资企业，为丰田品牌研发电动汽车。据路透社报道，即将推出的新车型很可能是一款大小类似于卡罗拉轿车的紧凑型电动汽车。这款新车型将搭载比亚迪磷酸铁锂电池的消息并不意外。这家中国汽车制造商已经在其多款新车型上搭载了自主研发的磷酸铁锂刀片电池，包括汉EV和秦PlusEV。由于磷酸铁锂电池不容易发生热失控，而且与锂离子电池相比更加便宜，因此这两款新车型在中国市场都有很高的需求。这些技术将在降低合作开发的丰田车型价格方面发挥重要作用。鉴于上市时间较为紧迫，丰田推出的这款新车型很可能基于比亚迪现有车型阵容中的某款电动汽车打造。从市场角度看，售价低于20万元的细分市场上充斥着上汽、威马汽车、通用汽车和比亚迪等电动汽车制造商的电动汽车产品。这款搭载比亚迪电池技术的新车型将使丰田在中国市场占有一席之地，不过这款车型不太可能复制卡罗拉的成功。



更多未来汽车白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【主机厂亮点】赛力斯推出AITO品牌和M5新能源汽车

电动汽车（EV）制造商赛力斯（前身SF Motors）于12月2日推出了新品牌AITO，意为“将智能带入汽车”。在该品牌的发布会上，该公司还展示了首款AITO车型M5。据赛力斯称，M5是基于其为增程式电动汽车（EREV）开发的DE-I平台打造。这款新车型将搭载华为鸿蒙车机系统。AITO新车型的正式发布定于12月23日。



IHS Markit 观点深度解析

赛力斯称，AITO 品牌的产品将瞄准高端电动汽车市场。这一品牌以华为技术为支撑；华为计划进一步扩大其业务组合，以更好地把握中国汽车行业的发展机会。依靠与重庆小康工业集团股份有限公司旗下的电动汽车初创企业赛力斯的合作，为华为提供了一条将其产品和解决方案推向市场的捷径。两家公司已经合作推出了 SF5 EREV，该车型搭载了华为的电驱动系统和 HiCar 互联系统。M5 将进一步展示华为在车辆电气化领域的技术实力。预计这家中国科技巨头将深度参与 M5 的开发，M5 也是市场上首款搭载华为鸿蒙车机系统的车型。



更多未来汽车白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【主机厂销售亮点】比亚迪11月份新能源汽车销量同比增长242%

中国汽车制造商比亚迪日前公布，公司11月销量为98,340辆，同比增长82.3%。该销售数据包括新能源汽车（NEV）和传统燃油汽车。包括纯电动汽车（BEV）和插电式混合动力汽车（PHEV）在内的新能源汽车（NEV）上月销量为91,219辆，同比增长241.9%。在比亚迪的新能源汽车产品阵容中，纯电动乘用车仍然是最畅销的车型，11月销量达到46,137辆，相比之下2020年11月份销量仅为18,220辆。11月份，插电式混合动力汽车销量为43,984辆，去年同期仅为7,333辆。11月，比亚迪传统燃油汽车的销量为7,121辆，相比之下去年同期销量为27,253辆。从今年累计销量来看，比亚迪总销量为641,019辆，同比增长72.9%。



IHS Markit 观点深度解析

由于市场对比亚迪纯电动汽车和插电式混动汽车的需求强劲，比亚迪11月份的月度销量达到10万辆。强劲的销量增长势头使得比亚迪2021年汽车销量迈进新的水平。按车型分类，包括纯电动汽车和插电式混合动力汽车在内的新能源汽车占比亚迪今年累计销量的80%，这为比亚迪逐步停产燃油汽车奠定了坚实的基础。11月，比亚迪最受欢迎的电动汽车车型汉EV的销量增长33.9%，至12,841辆。在插电式混动汽车市场，其DM-i混动车型已经证明取得了成功。得益于这一技术，比亚迪在插电式混动汽车市场的份额正在增加，并在新车型推出方面要领先于竞争对手吉利汽车和长城汽车。新能源汽车销量的飙升，得益于比亚迪迅速向市场推出了新一代电池技术和插电式混动技术。该公司的磷酸铁锂（LFP）刀片电池已在其新能源车型阵容中广泛使用。刀片电池的应用有助降低其纯电动汽车的价格。搭载磷酸铁锂电池的电动汽车也得到了那些担心电池过热引发电池着火，从而对电动汽车持谨慎态度的消费者的认可。路透社12月3日报道称，丰田计划推出一款专为中国市场研发的全新电动汽车。丰田与比亚迪合作推出的新车型将搭载比亚迪的电池技术。



更多未来汽车解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览

【主机厂销售亮点】广汽集团公布11月份销量增长3%



根据中国汽车制造商广汽集团发布的一份声明，公司 11 月销量为 224,136 辆，同比增长 3%。今年累计来看，广汽销量同比增长 4.1%，至 1,910,716 辆。在该集团的合资企业中，广汽本田 11 月份销量达到 77,709 辆，同比下降 10%。广汽丰田销量为 85,000 辆，同比增长 10%。广汽三菱上月销量为 7,712 辆，低于 2020 年 11 月的 9,008 辆，广汽菲亚特克莱斯勒汽车（FCA）的销量为 1,829 辆，低于 2020 年 11 月的 3,655 辆。11 月，广汽集团全资所有的乘用车子公司广汽传祺销量为 35,572 辆，同比增长 7%。管理埃安电动汽车品牌的子公司广汽埃安新能源上月销量为 15,035 辆，相比之下 2020 年 11 月销量为 7,190 辆。



IHS Markit 观点深度解析

11 月份，丰田在中国 C 级车和 D 级车市场表现强劲，使该公司在动荡市场环境中销量有所提升。丰田与广汽集团合作，近期将在中国交付赛那（Sienna）多用途汽车（MPV）。面向家庭用户消费者的赛那车型将进一步推动丰田在中国市场的销量。相比之下，广汽菲亚特克莱斯勒在国内的销量不到 2,000 辆。该公司一直依靠数量有限的吉普品牌车型吸引市场上的消费者。埃安在电动汽车方面处于广汽集团的领导地位，今年累计销量已经翻了一番，反映出国内消费者对该品牌及其产品的接受程度越来越高。为了扩大 GEP 电动汽车架构的产量，广汽已经与三菱达成协议，三菱将在埃安现有车型的基础上推出电动汽车。基于埃安 V 打造的三菱 Airtrek 紧凑型电动 SUV 将于 2022 年开始销售。



更多未来汽车解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览

【科技亮点】马自达推出新技术，可在紧急情况下将车辆带到安全的地方

据时事通讯社报道，马自达日前推出了一项自动驾驶汽车技术，该技术可以将车辆引导至安全的地方，另外还可以在检测到驾驶员身体状况发生任何突然变化时使车辆停止。这个名为马自达 Co-Pilot 的系统，预计将从 2022 年起逐步应用。第一阶段将包含一个系统，可以在高速公路上行驶时自动将汽车驾驶到硬路肩。从 2025 年开始，马自达计划引入一项技术，使汽车能够在一般道路上自动变更车道。据报道，这家汽车制造商已经在东京的一条道路上对这项技术进行了试验。在驾驶员按下紧急按钮并把手从方向盘上拿开后，搭载该技术的试验车辆开始减速，同时用提示音和双闪灯指示危险。



IHS Markit 观点深度解析

每年都会有一些车祸是因为驾驶员由于身体状况或在醉酒状态下突然无法控制车辆而造成。马自达发布的这项技术将为避免此类事故的发生和防止人员伤亡带来突破。



更多零部件和技术白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【科技亮点】三星推出全新逻辑解决方案助力下一代汽车

三星电子在日前发布的一篇新闻稿中表示，公司已经推出了用于车载 5G 连接的 Exynos Auto T5123，用于车载信息娱乐系统的 Exynos Auto V7 以及通过 ASIL-B 认证的用于 Exynos Auto V 系列的电源管理芯片 (PMIC) S2VPS01。三星电子系统 LSI 定制 SoC 事业部执行副总裁 Jaehone Park 表示：“兼顾娱乐、安全、舒适的丰富车载体验，以及更智能、更互联的汽车技术，正在成为交通领域的一项关键特性。依靠先进的 5G 调制解调器、人工智能增强型多核处理器以及经过市场验证的 PMIC 解决方案，三星正将自己在移动出行解决方案上的专业知识融入车载产品阵容，并将扩大在该领域的影响力。”



IHS Markit 观点深度解析

Exynos Auto T5123 是 3GPP Release 15 远程信息处理控制单元，旨在为网联车辆提供独立和非独立模式的 5G 连接。可以通过每秒 5.1 Gbps 的网速实时下载信息，并支持高清内容流和视频通话。Exynos Auto T5123 还支持高速外围组件快速互连接口，以及低功耗、高性能的 LPDDR4x 移动 DRAM，同时搭载两个 Cortex-A55 CPU 核心和全球卫星导航系统 (GNSS) 模块，以最大限度减少外部集成电路的使用，从而有助缩短产品开发时间。T5123 已经满足了汽车电子委员会 Q100 (AEC-Q100) 要求。目前，该组件已投入量产，并将首次提供基于 5G 的车辆通信能力。Exynos Auto V7 专为车载信息娱乐系统设计，具有强大的处理性能；V7 集成了 8 核 1.5-GHz Arm Cortex-A76 CPU 和 11 核 Arm Mali G76 GPU。其中有三个 GPU 核心专门用于仪表板和增强现实平视显示屏，有八个 GPU 核心则用于中控信息显示屏和其他。V7 还配备了神经处理单元 (NPU)，可为虚拟助手服务提供支持，可以处理面部、语音、手势识别等视觉和音频数据。S2VPS01 是为支持 Exynos Auto V9 和 V7 而设计和开发的电源管理芯片，是 ASIL-B 认证的电源管理解决方案。S2VPS01 有助于调节电源，使车载信息娱乐系统性能平稳，包括三/双相降压转换器，并在封装内集成了低压降稳压器和实时时钟。S2VPS01 集成了全面的保护功能，包括过压保护、欠压保护、短路保护、过流保护、热关断保护、时钟监控和输出阻滞检查。



更多零部件和技术白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【GSP】印度/巴基斯坦销量与生产评论-2021年11月

印度/巴基斯坦销量

2021年10月：-20.3%；现值 315,847 辆，前值 396,431 辆

2021年年初至今：+32.9%；现值3,041,684辆，前值2,288,138辆

2021年1月至10月，印度次大陆轻型汽车销量增长了32.9%。与2020年10月相比，印度汽车市场10月份销量下降了20.3%。印度汽车市场10月份的销量下降了22%，而巴基斯坦轻型汽车销量则增长了37%。半导体短缺导致零部件短缺，从而导致印度的汽车制造商被迫停产。目前，由于汽车制造商和经销商全面运营导致汽车供不应求，以及与丰收季相对应的节假日进一步推动了需求。然而，通货膨胀导致的价格上涨以及不断上涨的商品价格阻碍了销量增长。由于芯片危机，汽车制造商们正试图重新调整车型和配置计划，以最大限度地提高在印度的产量。

印度和巴基斯坦今年迄今为止销量增长飙升主要是由于2020年第二季度期间严格的疫情封锁措施导致比较基数较低。由于削减开支而积累的储蓄提高了消费者支付购车首付款的能力。较低的利率也吸引消费者购买新车。然而，芯片危机正在造成供需之间的不匹配。在宏观方面，2021年印度经济预计将强劲增长，增速约为7.7%。较低的利率以及疫情期间避免使用公共交通和增加使用私家车的趋势，是帮助印度汽车行业实现增长的关键推动因素。2021年，印度市场销量将同比增长21%。



在巴基斯坦，2021年10月份汽车销售强劲。2021-22年度预算中宣布出台的激励措施导致销量激增。针对汽车的联邦消费税（FED）全面下调，以及排量在1.0升以下汽车的销售税下调，推动了过去三个月的销售热潮。此外，新市场参与者的进入和不断增长的需求也有助于推动汽车行业强劲复苏。积极的短期宏观经济前景、较低的利率以及企业与经济的复苏仍将是推动销量增长的主要驱动力。短期内可能出现较高需求，但因芯片危机导致零部件供应不足，需求可能会因此受到限制。不过在中期，宏观经济可能会恶化。从长期来看，巴基斯坦汽车行业的发展势头良好，并且政府正专注于推动行业的发展。私营部门政策的变化也有助于推动该国的销量。

印度/巴基斯坦产量

2021年10月：-29%；现值 311,108 辆，前值 439,365 辆

2021年年初至今：+39%；现值359万辆，前值258万辆



2021年10月，印度次大陆轻型汽车产量达到311,108辆，期间由于半导体短缺而造成生产中断，产量与2020年10月同期相比下降29%。今年累计产量同比增长39%，超过359万辆，主要是由于去年比较基数较低。

尽管印度消费者更偏好于个人驾车出行，农村和城市近郊市场的消费者信心也有所改善，但由于半导体短缺，印度汽车市场出现下滑。此外，经销商较低的库存水平，以及现代Creta、起亚Seltos、大众Taigun、塔塔Nexon和塔塔Altroz等畅销车型的等待时间从3个月延长至9个月，都为市场需求提供了支撑。目前，印度累计确诊病例超过3,800万例，治愈出院率超过98%。印度报告的死亡总数为46万人。今年6月，德里、哈里亚纳邦、马哈拉施特拉邦、北方邦和卡纳塔克邦等地方政府放松了封锁措施。7月，本田、现代、玛鲁蒂铃木、名爵和丰田等主要汽车制造商在工厂关闭后重新恢复生产，并逐步增加产量。

【供应商趋势亮点】Iteris与大陆集团合作开发基于V2X的智能出行检测解决方案

Vantage Fusion系统通过V2X通信为网联和自动驾驶车辆提供关键的基础设施数据



来源: Getty Images Plus/ metamorworks

Iteris在12月7日发布的一篇新闻稿中表示，该公司已与大陆集团合作推出了混合交通检测系统Vantage Fusion，该系统能够实现车辆对一切（V2X）应用和先进十字路口进行可视化。Vantage Fusion系统通过V2X通信为网联和自动驾驶车辆提供关键的基础设施数据。

Iteris高级传感器技术高级副总裁兼总经理Todd Kreter表示：“我们很高兴宣布推出面向未来的混合交通检测系统Vantage Fusion，该系统可支持现实世界的V2X应用，同时助力城市和汽车制造商迎接CAV技术进步。通过将Vantage Fusion添加到Iteris市场领先的智能传感器产品组合中，交通管理部门可以对车辆、行人和骑自行车的人进行高精度检测和跟踪并具有独特的十字路口可视化能力，以实现他们在复杂交通网络中提高安全性、机动性和可持续性的目标。”

IHS Markit 观点深度解析

Vantage Fusion系统混合了视频和雷达检测系统，可以对车辆、行人和骑自行车的人进行高精度跟踪和分类，并且具有可视化功能，实时自上而下地查看十字路口。Vantage Fusion通过使用汽车传感器生成的信息，具有协作感知能力。协作感知信息传递允许车辆与其联网环境中的其他对象（如行人或车辆）共享感知信息。

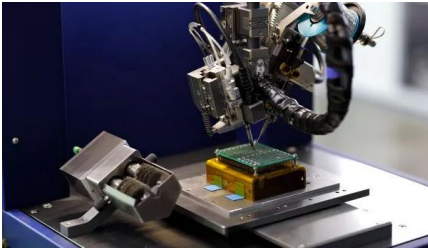
大陆集团北美公司被动安全和传感器副总裁Murali Srinivasan表示：“智慧出行是大陆集团与生俱来的DNA，我们一直致力于改进和创新解决方案，为所有道路使用者提供更安全的道路。随着未来会有更多CAV，基础设施将发挥更大的作用，因此需要在传感、连接和通信能力方面进行更新。Vantage Fusion解决方案的推出结合了大陆在安全传感器领域的悠久历史与Iteris在智能基础设施管理方面的专业知识，有助于提高环境意识和道路使用者的安全。”



更多零部件和技术白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【供应商趋势亮点】Stellantis与富士康合作设计和销售新型柔性半导体

计划这些产品将于2024年应用并安装于Stellantis的车辆



来源: Getty image/ genkur

根据官方发布的一篇新闻稿，12月7日，Stellantis和鸿海科技集团（“富士康”）宣布签署一份无约束力的合作谅解备忘录，双方将建立合作伙伴关系，设计一系列专用的半导体芯片，以支持Stellantis集团和第三方客户。

Stellantis首席执行官Carlos Tavares表示：“跨行业且拥有专业知识的重要合作伙伴将为我们集团的软件定义转型战略提供支持。通过与富士康合作，我们的目标是开发四个全新的芯片系列，这些芯片将满足80%以上的半导体需求，有助于显著提升我们零部件的现代化，降低复杂性，并简化供应链。此外，这也将提升我们在加快创新步伐、快速构建产品和服务方面的能力。”

IHS Markit 观点深度解析

此次合作将有助Stellantis努力降低半导体复杂性，设计一个全新的专用半导体系列来支持Stellantis汽车生产，随着软件定义汽车时代的到来，在半导体这一领域的实力和灵活性正在变得越来越重要。此次合作将充分利用富士康在半导体行业的专业知识、开发能力和供应链，同时也将发挥Stellantis集团在汽车领域的专业知识及规模效应及其作为主要客户的优势。



更多零部件和技术白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【专家观点】为了快速推动氢经济发展，中国需要的不仅仅是对燃料电池汽车的补贴



2021年11月29日Max Tingyao Lin

中国正寻求通过补贴燃料电池汽车及其在三个主要城市群建设加氢基础设施来推动氢经济。但业内专家表示，中央必须完善政策工具来刺激更多投资，使中国走上可持续的脱碳道路。

为了在2060年前实现碳中和的目标，中国这个全球最大的温室气体排放国家一直致力于在其部分经济领域使用氢燃料取代化石燃料。

2020年9月，中国政策制定者表示，他们将在符合条件的城市群周围为氢燃料电池汽车的价值链提供补贴。并在今年早些时候选定了三个城市群：北京、上海和广东。

在为期四年的示范期间，每个城市群可以获得最高15亿人民币（约合2.35亿美元）的燃料电池汽车补贴，以及2亿人民币的氢能供应补贴。上海在11月初公布了一项详细的补贴计划，预计其他城市也将很快效仿。

观察人士认为，该计划面向的是车辆总重为31公吨或以上的燃料电池重型卡车。由于相对应的充电网络已经充分建设，电池驱动的电动乘用车和轻型卡车已经有较高的市场渗透率。

研究机构能源与清洁空气研究中心首席分析师Lauri Myllyvirta表示：“我预计氢或氢基液体燃料在交通运输行业的主要市场是货运、其他重型公路运输领域，而不是电动汽车更具竞争力的轻型乘用车领域。”

他补充说：“在中国和其他许多国家，货运行业占到运输业燃料总需求的一半以上，因此这是一个主要市场。”虽然炼钢、水泥、铝材和石化行业都可以通过使用清洁的氢能取代化石燃料在脱碳方面取得重大进展，但卡车为这个新兴市场提供了另一个入口。燃料电池卡车已经进入市场，并且燃料电池卡车的加氢基础设施成本与其他难以削减的行业相比相对较低。

中国此前的补贴政策主要针对燃料电池汽车的销售，新的补贴政策还将涵盖技术研发、加氢站和运营补贴。



一家北京的商业信息提供商chinatrucks.com的数据显示，今年1月至10月，重型燃料电池卡车的总销量达到435辆。德国咨询公司罗兰贝格表示，如果加氢基础设施进一步完善，车辆成本进一步降低，到2030年，燃料电池卡车的销量可能超过5万辆。

伦敦经济学院气候变化政策研究员Chunping Xie表示，这项补贴政策对推动中国的氢产业发展非常重要。她补充道，该计划将是“建立氢产业链和促进燃料电池汽车发展的一次尝试”。

其他人认为，虽然最初阶段提供补贴是一个合理选择，但中国政府在长期探索中应寻找更好的途径来创建一个氢能市场。

非营利组织国际清洁运输理事会在一份研究报告中表示：“补贴不具有财政可持续性，应该在范围和时长上加以限制，以刺激早期阶段的需求。遵循‘污染者付费’原则的政策可以在长期提供激励计划所需的资金。”

亚洲开发银行两位能源专家Jinmiao Xu和Darshak Mehta表示，中国政府应将直接补贴视为“最后的手段”。

“在计划真正需要推动的头几年，补贴手段可能很有用。虽然可以认为氢能也处于起步阶段，但事实上它是一个具有很高商业利润的领域，”两位专家在回复《净零排放商业日报》的电子邮件中这么说道。

“政府可以通过绿色/ESG[环境、社会和治理]债券等工具，通过适当的政策和支持，成为氢能产业的积极促进者。通过鼓励银行业给予氢能相关贷款优惠待遇，他们可以给予更多支持。”

由于大部分补贴都投向了燃料电池汽车，而不是氢供应，埃信华迈高级研究分析师Megan Jenkins对该政策的脱碳效果表示担忧。

Jenkins表示：“城市群可能会选择专注于建设氢燃料补给网络，以获得比绿色氢更便宜的氢供应。”

根据中国氢能联盟的数据，2019年中国共生产了3,340万吨氢，几乎全部来自化石燃料。该贸易组织估计，灰色氢的生产成本远低于绿色氢（由可再生能源生产）和蓝色氢（由化石燃料通过碳捕获和储存技术生产）。

目前，在不考虑示范级项目的情况下，中国国内用于生产绿色氢的电解槽规模共有120兆瓦。

今年10月，埃信华迈一项分析发现，中国可再生能源绿色制氢项目容量超过14千兆瓦（GW），其中430兆瓦（每年可生产6-7万吨）将于2023年上线，其余项目的上线时间尚不清楚。

氢巨头变清洁？

在中国企业中，国有企业中国石化集团在引领中国氢能源发展方面表现出最远大的抱负。

这家能源巨头已经是中国最大的氢气生产商，氢气年产量超过390万吨，但其产量主要来自化石燃料，并用于石化和炼油过程。

今年早些时候，中石化宣布计划2021-2025年在氢能领域投资300多亿元（约合46亿美元）用于加氢站、生产和物流设施以及相关研发。

该公司计划同期将太阳能和风能装机容量分别增加2千兆瓦，这将有助支持其到2026年超过100万吨的绿色氢生产能力。此外，中石化计划在5年内建设1,000座加氢站，而截止2020年底，这一数字只有27座。



预计该公司的部分投资项目将有资格获得政府补贴。在其他方面，分析师认为，中石化凭借其国有大型企业的地位，可以很容易地从资本市场获得融资。

Myllyvirta表示：“如果国有企业像我预期的那样，大力进军零碳工业流程和氢生产，从国有银行获得融资不大可能成为问题。”

观察人士表示，该公司在这个过程中将利用其国内最大的燃料零售网络以及处理氢气的经验。中石化还计划力争于2030年前二氧化碳排放达到峰值，因此部分清洁氢产量预计将用于其自身业务的脱碳。

该公司计划明年在内蒙古启动其首个年产1万吨的绿色氢项目。中石化并未透露任何蓝色氢生产目标，但公司计划在年底前启动一个碳捕获、利用与封存项目，产能达到每年100万吨。该项目旨在捕获其位于山东齐鲁的燃煤制氢工厂产生的二氧化碳。

哥伦比亚大学高级研究学者Erica Downs认为，尽管中石化在发展清洁氢业务方面处于有利地位，但仍可能会面临一些障碍。Downs表示，这些障碍包括高端材料、装备制造以及液氢存储等核心技术方面的瓶颈。

国家路线图

考虑到蓝色氢和绿色氢的潜在脱碳效应，目前已有30多个国家发布了未来几十年开发氢能燃料市场的国家路线图。

在中国，包括四川省和河北省在内的省级政府也各自发布了2021-2025年氢能产业发展规划。

但是，尽管中央政府已经强调了氢燃料在其脱碳过程中的重要性，但目前尚未发布相关国家级氢能战略。

Chunping Xie表示，考虑到中国计划在2030年达到二氧化碳排放峰值，在2060年达到碳中和，国家能源局或国家发展和改革委员会应尽快制定路线图。

他补充道：“国家层面需要一个协调一致的框架来发展氢能，包括氢的生产、运输和使用。尽管存在很大的不确定性，但氢是为数不多的能够减少碳排放的新解决方案之一，并且有可能在向净零碳经济的过渡中发挥关键作用。”

Jenkins表示，中国中央政府在制定国家战略之前，通常会允许地方政府尝试不同的政策措施。“国家级氢能文件出台很可能只是一个时间问题，”她说。

分析人士普遍认为，中国需要提高清洁氢的产量，并在各个行业增加其使用量，以实现其应对气候变化的目标。

国际能源机构表示，为了在2060年实现二氧化碳净零排放，中国必须在未来40年里将每年制氢过程中的二氧化碳直接排放量减少3亿吨。这几乎需要从灰色氢向绿色氢和蓝色氢的完全转变。

该能源监督机构预计，在这种情况下，到2060年，中国对清洁氢及其衍生产品的需求将达到9,000万吨。其中超过55%将被工业和交通运输部门消耗。

业内专家表示，要实现这一目标，中国在供应链方面需要投入比目前公布更多的投资。氢能委员会最近估计，中国要想在2030年前建立一个2,000万吨的清洁氢市场，其资金缺口高达1,600亿美元。

中国政府承认，在发展氢能经济过程中，中国面临着技术、物流、大规模生产和研发等方面的挑战。

Myllyvirta表示：“中国已经意识到这个问题，我预计[未来]将会有更多的投资。”

2021年11月29日发布，埃信华迈气候与可持续发展首席记者Max Tingyao Lin

【演讲报告下载】印度在线研讨会 | Chassis Technology Market - A Global Outlook



2021 Automotive Local Webinar Series | India

Chassis Technology Market - A Global Outlook

IHS Markit在印度举办了在线研讨会：[Chassis Technology Market - A Global Outlook](#)。会议邀请到了IHS Markit高级研究分析师 **Prateek Biswas**先生和IHS Markit OEM战略服务主管、汽车分析师 **Elisha Thakorlal**女士与大家进行了分享和交流。会议围绕着以下几点与大家进行了分享：

演讲亮点

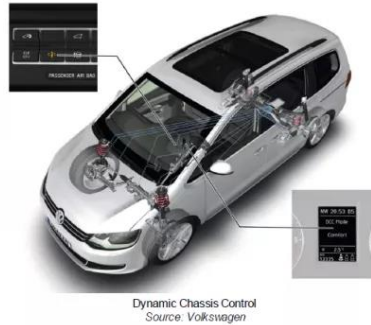
This will be a brief discussion of the global chassis component market and how their component developments are shaping up, as well a similar analysis of the trends in India, and a comparison of global and India scenarios, w.r.t. market growth, drivers, and constraints.



Global light vehicle chassis megatrends

Primary

- **System electrification**
 - > Electro-hydraulic brakes, electric parking brakes
 - > Electric power steering, active anti-roll bar
- **Autonomous driving (SAE Level 3+)**
 - > Brake-by-wire, steer-by-wire
 - > System redundancy
- **Advancements in environment perception technology**
 - > Autonomous Emergency Braking
 - > Daimler Magic Body Control

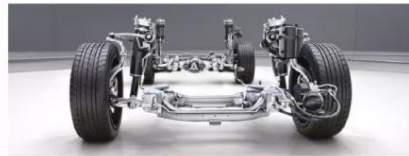
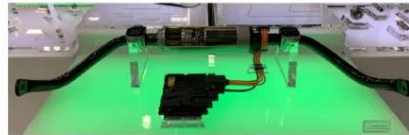


Confidential. © 2021 IHS Markit®. All Rights Reserved.

6

Suspension system trends

- **Key technological developments**
 - > MagneRide 4.0 with 45% faster damping response
 - > Vibracoustic multi-chamber air springs in Porsche models
 - > Daimler - Active Body Control to (proactive) Magic Body Control
- **India-specific trends**
 - > Passive to active shock absorbers
 - > Semi-active damper variants



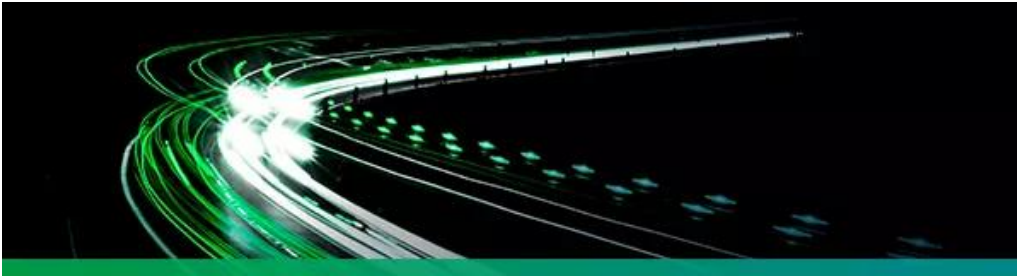
Confidential. © 2021 IHS Markit®. All Rights Reserved.

20

我们将在今日在VIP群内分享演讲嘉宾的演讲资料
欢迎大家加入VIP群，获取演讲资料



【精彩回顾】 | 2021 IEB AutoTech 亚太区汽车科技高管研讨会



2021 亚太区汽车科技高管研讨会 (IEB AutoTech 2021)

全球碳中和时代的移动出行演变

中国生产力促进中心王羽博士分享了中国智能汽车（IV）产业发展的重要见解。了解 IV 的价值和应用，以及管理中国 IV 市场的监管政策和标准。世界各地 IV 比赛的主要优势。

欢迎浏览 IEB AutoTech 2021 中国官网，观看中国生产力促进中心协会，常务副秘书长王羽先生为您带来的主题演讲：中国智能汽车产业发展及关键要素研究

IEB AutoTech 2021

IHS Markit

中国智能汽车政策法规 及产业发展研究



王羽
全国汽车行业生产力促进中心
主任、高级工程师



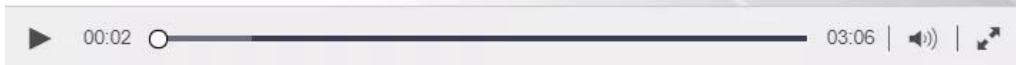


IEB AutoTech 2021

Breakout 2 Session Highlight:
可持续移动出行

中国智能汽车政策法规及产业发展研究

王羽, 全国汽车行业生产力促进中心, 主任、高级工程师



智能汽车的价值

- 1 从交通方面看, 智能汽车将提升生产效率和交通效率
- 2 从产业发展看, 智能汽车将引领产业生态重塑
- 3 从经济方面看, 智能汽车将引发第四次工业革命
- 4 从社会方面看, 智能汽车将带来新的社会创新变革
- 5 从环境方面看, 智能汽车将改善汽车对城市环境的污染
- 6 从安全方面看, 智能汽车将提高交通行车安全

王羽
全国汽车行业生产力促进中心, 主任、高级工程师

01:21 / 03:06

欢迎扫描二维码注册回看会议



中文官网

###



Email

AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com

Local Automotive Site

中国（中文）：[IHSMarkit.com/China Automotive](https://IHSMarkit.com/China_Automotive)

日本（日本語）：[IHSMarkit.com/Japan Automotive](https://IHSMarkit.com/Japan_Automotive)

韩国（韩国语）：[IHSMarkit.com/Korea Automotive](https://IHSMarkit.com/Korea_Automotive)

Disclaimer

The information contained in this report is confidential. Any unauthorized use, disclosure, reproduction, or dissemination, in full or in part, in any media or by any means, without the prior written permission of IHS Markit Ltd. or any of its affiliates ("IHS Markit") is strictly prohibited. IHS Markit owns all IHS Markit logos and trade names contained in this report that are subject to license. Opinions, statements, estimates, and projections in this report (including other media) are solely those of the individual author(s) at the time of writing and do not necessarily reflect the opinions of IHS Markit. Neither IHS Markit nor the author(s) has any obligation to update this report in the event that any content, opinion, statement, estimate, or projection (collectively, "information") changes or subsequently becomes inaccurate. IHS Markit makes no warranty, expressed or implied, as to the accuracy, completeness, or timeliness of any information in this report, and shall not in any way be liable to any recipient for any inaccuracies or omissions. Without limiting the foregoing, IHS Markit shall have no liability whatsoever to any recipient, whether in contract, in tort (including negligence), under warranty, under statute or otherwise, in respect of any loss or damage suffered by any recipient as a result of or in connection with any information provided, or any course of action determined, by it or any third party, whether or not based on any information provided. The inclusion of a link to an external website by IHS Markit should not be understood to be an endorsement of that website or the site's owners (or their products/services). IHS Markit is not responsible for either the content or output of external websites. Copyright © 2020, IHS Markit®. All rights reserved and all intellectual property rights are retained by IHS Markit.

