



# 汽车市场每周热点汇编

2021.11.15-11.19





# Contents

【主机厂亮点】吉利汽车发布新战略展示其2025年愿景	3
【主机厂亮点】大众预计其庞大规模将有助于转向自动驾驶汽车技术	3
【主机厂销售亮点】比亚迪10月份销量同比增长88.4%	5
【主机厂销售亮点】宝腾10月份销量同比增长17.3%	5
【EV亮点】现代汽车最快将于2022年在美国生产捷恩斯电动汽车	7
【EV亮点】吉利集团商用车部门发布新能源半挂卡车概念车	7
【GSP】北美销量与生产评论-2021年10月	9
【供应商趋势亮点】Innoviz Technologies与觉非科技合作改善中国自动驾驶汽车的道路安全和交通警报	11
【供应商趋势亮点】凌华科技与亚旭电脑合作开发C-V2X解决方案	12
【VIP专属文章】中国（台湾）危机可能会严重影响全球制造业供应链	13
【IHS Markit专家观点】二十国集团敦促在COP26之前采取更多行动发挥自己的作用	15
【专家观点】在COP26召开之前，各国作出了更多的减排承诺，但这是否足够？	19
【精彩回顾及资料下载】2021第九期   2021中国新能源乘用车市场展望	23

## 【主机厂亮点】吉利汽车发布新战略展示其2025年愿景

据盖世汽车报道称，吉利汽车集团日前公布了其“智能吉利2025战略”下的未来5年发展愿景，并提出了九大行动计划。这些计划包括全栈自主研发自动驾驶汽车（AV）技术，投入1,500亿元人民币（约合234亿美元）的研发投资，以及在未来五年推出超过25款全新智能汽车车型。吉利汽车的目标是，到2025年，实现全球销量365万辆，海外销量达到60万辆。吉利还计划至2025年碳排放总量减少25%，实现100%全场景数字化价值链，实现息税前利润超过8%，并向首批1万名员工分配3.5亿股股权。



### IHS Markit 观点深度解析

在新战略发布之际，恰逢吉利推出其全球动力总成品牌“雷神动力”和全新模块化智能混动总成平台雷神智擎Hi-X。2019年，吉利在中国杭州湾新区举行的龙湾论坛上分享了其对自动驾驶汽车的愿景，以及其到2022年计划利用车辆到一切（V2X）和5G技术开发L4级自动驾驶系统的目标。此外，吉利汽车还开始量产近地轨道卫星，旨在为自动驾驶汽车研发提供精确导航数据。



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】大众预计其庞大规模将有助于转向自动驾驶汽车技术

据《欧洲汽车新闻》（ANE）报道，大众汽车集团架构与安全主管Stephan Krause表示，该公司的庞大规模将成为研发自动驾驶汽车（AV）技术的一个优势。作为架构和安全主管，Krause通过大众集团旗下的CARIAD软件子公司来监督大众汽车的自动驾驶技术开发计划。与特斯拉等非传统汽车制造商相比，大众汽车由于规模庞大往往处于劣势。然而，在自动驾驶技术领域，Krause认为这是一个重大优势。他说：“开发自动驾驶的一个难点是，需要大量的数据来训练和验证这些系统，确保工作一切正常。由少量车辆组成的车队提供的数据有限，但我们拥有一支由几百万辆汽车组成的车队，可以比初创公司更快地产生数据，这是一个很大的优势。”



## IHS Markit 观点深度解析

大众汽车正在数字平台和架构开发领域迎头赶上。该公司已经认识到，面对来自特斯拉和其他科技公司颠覆者的竞争，其数字架构开发能力需要大幅提升。虽然这些颠覆者没有传统的汽车制造背景，但拥有过去20年来硅谷培养出来的灵活创业精神。大众旗下的汽车软件公司CARIAD目前正在开发三个软件平台。E³1.1版本能够升级并远程更新MEB平台的产品。2023年，CARIAD将发布高端软件平台E³1.2版本，该平台将实现多种功能，包括新的统一信息娱乐堆栈和针对奥迪与保时捷汽车的远程在线更新。大众计划推出一个通用软件平台，该平台具有云链接和可扩展的端到端电子架构，可支持L4级自动驾驶等功能。CARIAD计划在2025年推出统一软件堆栈E³2.0，允许集团所有品牌车型在同一软件上运行。届时E³2.0将与SSP平台开发联系在一起，从而开启一个全新的基于数据的商业模式。



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10月份销量同比增长88.4%

中国汽车制造商比亚迪日前公布，公司10月销量为89,935辆，同比增长88.4%。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）9月销量为81,040辆，同比增长249.0%。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，10月销量达到41,232辆，同比增长176.4%；10月份，插电式混合动力汽车销量为38,771辆，去年同期仅为7,126辆。上个月比亚迪传统燃油汽车的销量同比下降63.7%，至8,895辆。其中，轿车销量为1,224辆，低于2020年10月的4,669辆，运动型多用途车（SUV）销量为7,019辆，而去年同期为16,832辆。10月份，多用途汽车（MPV）销量达到652辆，去年同期为3,014辆。从今年累计销量来看，比亚迪总销量为542,679辆，同比增长71.4%。



## IHS Markit 观点深度解析

比亚迪是中国国内新能源汽车销量领先的汽车制造商之一，正受益于中国新能源汽车的发展浪潮。尽管受到新冠肺炎疫情、供应链限制和近期洪水灾害的影响，国内新能源汽车市场的销量一直保持大幅增长。为了满足国内日益增长的新能源汽车需求，比亚迪最近宣布，计划在中国东部的安徽省建造一家大型工厂，电动汽车年产能达到40万辆，从而满足比亚迪日益增长的需求。这家新工厂还将生产电动汽车的电动机、电控系统以及其他关键零部件。我们预计，2021年比亚迪全球轻型汽车销量将达到约57.07万辆，2022年将达到57.34万辆。



更多转型汽车预测白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

## 【主机厂销售亮点】宝腾10月份销量同比增长17.3%

宝腾汽车日前公布的数据显示，公司10月份汽车销量（国内和出口）同比增长17.3%，达到13,362辆。据估计，宝腾汽车10月销量已占到马来西亚新车市场的20.5%。与9月份销量（10,380辆）相比，10月销量环比增加28.7%。宝腾汽车表示，上个月旗下三款车型的销量在各自细分市场取得领先。10月份，Saga是宝腾汽车旗下最畅销的车型，总共销售5,107辆，在A级轿车细分市场中排名第二。新近推出的X50运动型多用途车（SUV）是B级SUV市场最畅销的车型，上月销量为3,839辆。上个月，X70以2,165辆的销量在C级SUV市场排名领先，Persona以1,393辆的销量位居B级轿车市场的第三位。Iriz掀背车上个月以497辆的销量位居B级掀背车市场的第四位，Exora多用途车（MPV）以359辆的销量成为C级MPV市场最畅销的车型。从今年累计来看，宝腾汽车总销量同比增长1.6%，至86,379辆，市场份额估计为22.7%。



## IHS Markit 观点深度解析

由于销售税减免带来车价下降以及新冠疫情相关限制措施放松，消费者需求十分强劲，在销量经历连续4个月的下滑后，宝腾10月份汽车销量恢复增长。Proton Edar首席执行官Roslan Abdullah表示：“宝腾汽车10月份的销售表现主要是因为强劲的买家需求和未实现销售的潜力巨大。虽然我们对宝腾Saga持续受市场欢迎以及两款SUV取得的成绩感到高兴，但随着我们持续提升零部件供应能力，我们错过了进一步提高最终统计数量的机会。不过，市场需求预计到年底仍将保持强劲，所以我们正努力使2021年完美收官”。宝腾此前对政府最近宣布的延长销售和服务税（SST）免除政策表示欢迎。马来西亚政府最近决定将本地组装的全散件组装（SST）100%免税和完全进口的完全组装乘用车（CBU）免税50%政策延长至2022年6月30日。该政策原定于2020年6月15日起实施，原计划于2021年12月31日结束。宝腾感谢马来西亚政府延长了对SST的豁免时间。这么做有助于我们完成已经收到的订单，并且不会因为无法控制的情况而对等待车辆的客户进行不公平的惩罚。我们预计，免税政策延长也将有助于刺激销售直至明年上半年，届时可能会有更多新车型推出市场，”Roslan表示。在政府将免税政策延长至2022年6月之前，我们曾预计，宝腾汽车2021年在马来西亚的销量将同比下降5.0%，至10.3万辆左右，2022年销量仅增长0.5%，至10.35万辆左右。最新进展的影响将在我们下一轮预测中考虑。我们的轻型汽车销售预测包括乘用车和轻型商用车。



更多转型汽车预测白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览



## 【EV亮点】现代汽车最快将于2022年在美国生产捷恩斯电动汽车

据《韩国经济日报》报道，现代汽车可能于 2022 年开始在美国生产捷恩斯电动汽车（EV），并且可能计划推出 GV70 电动版车型。该报道援引业界消息人士的话称，电动版车型可能在现代汽车阿拉巴马工厂生产，随后现代汽车还将在美国生产 Ioniq5 和 Kona 电动汽车，以及捷恩斯 GV60 电动汽车。



### IHS Markit 观点深度解析

尽管该报道尚未得到证实，但在2021年5月，现代宣布将向美国市场投资74亿美元，主要用于美国市场的电动汽车和出行技术，其中也包括电动汽车生产。我们预测，Ioniq5将于2022年开始在阿拉巴马工厂投产，Ioniq 9和起亚EV6将于2023年投产，起亚EV9将于2024年投产。自2021年1月上任以来，美国总统乔·拜登宣布了更积极的举措以推动美国加快转向电动汽车，并提出了有利于美国本土生产的税收优惠政策。



更多电气化白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

## 【EV亮点】吉利集团商用车部门发布新能源半挂卡车概念车

吉利集团商用车（CV）品牌远程汽车日前发布了下一代智能新能源半挂卡车远程星瀚H（Homtruck）。根据该公司发布的一份声明，远程星瀚H计划于2024年初生产和交付。该公司表示，这款半挂卡车将专注于效率、驾驶员和行人的安全。远程星瀚H将有多种动力系统可供选择，包括增程、甲醇混动和基于政府标准的纯电换电等模式。



## IHS Markit 观点深度解析

远程汽车表示，该公司正专注于生产清洁能源和新能源商用车。公司的核心产品是轻型商用车，以及城市公交车和长途客车。远程汽车的核心动力传动技术是自主研发，专注于通过纯电动解决方案和里程扩展实现零排放能力。如果这款半挂卡车概念车成为现实，远程星瀚H将成为中重型商用车（MHCV）行业独一无二的车型，并可能使远程汽车成为自动驾驶卡车领域TuSimple和Plus等现有企业的强力竞争对手。据报道，这款卡车具有L4级自动驾驶功能，并将能够连接物流网络大数据平台，使驾驶员能够实时获得最优订单，分析和跟踪配送，并计算沿途的运营成本。据报道，这款卡车的内部包括一间带淋浴和厕所的浴室，以及一张单人床、冰箱、茶具、厨房，甚至还有一台小型洗衣机。此外，卡车还标配了激光雷达、毫米波雷达、超声波雷达等传感器并且支持5G和V2X通信。另外，远程星瀚H还全面支持无线软件升级。



更多电气化白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览



## 【GSP】北美销量与生产评论-2021年10月

### 北美销量

2021年9月：-23.0%；现值 123 万辆，前值 160 万辆

2021 年年初至今：+13.9%；现值 1,382 万辆，前值 1,214 万辆

受供应链问题影响导致汽车生产水平承压，继续成为该地区汽车销售水平面临的重大直接风险。消费者（尤其是美国和加拿大的消费者）很好地表现出了维持消费水平的倾向，但即使消费意愿强烈，也无法克服新车供应受限的问题。现在我们认为已对全球轻型汽车生产水平造成严重影响的半导体短缺问题仍将继续在2021年剩下时间里存在，并可能在2022年大部分时间持续。供应限制将对新车销售造成影响，库存不足的状况还将持续一段时间。

9月份，美国经季节性调整的轻型汽车年销量为1,220万辆，继续反映出供应链限制及随之而来的生产水平放缓对汽车消费者带来的影响。尽管消费者的购车兴趣和购车条件（除了库存限制及其带来的影响外）没有太大变化，但我们预计至少在2022年上半年，汽车销量将继续受到库存不足的影响。我们预计，随着在2021年第四季度行业的发展，供应方面的改善非常有限，新车需求在2022年之前继续受到影响的可能性越来越大。因此，我们对美国轻型汽车近期销量的预测进行了下调，2021年和2022年的全年销量预测分别为1,510万辆和1,550万辆，较此前发布的预测数据分别减少了39万辆和28.2万辆。这些被抑制的购车需求将在2023年初和2025年释放，预计2024年市场销量将达到1,745万辆的峰值。



加拿大的汽车需求水平虽然从环比来看有所波动，但其今年累计销量同比增长约14%，录得该地区最强劲的增长表现。加拿大消费者继续保持了他们的消费能力，那些愿意、准备好并且有能力购买新车的消费者将继续做出购车决定。然而，加拿大在今年4月实施了更严格的省级封锁措施（尤其是在安大略省）并延长至5月，加上潜在的库存压力，导致新车销售复苏略有放缓。库存压力一定程度上阻碍了销量的持续复苏，虽然当月销量基本与上月持平，约为14万辆，但9月份数据显示销量同比下降超过17%。房地产市场的飙升、经济活动的重启以及消费者有足够的消费空间，都为今年下半年释放被抑制的汽车需求创造了可能，但目前的供应限制将在未来12个月抑制任何需求势头。我们将2021年和2022年加拿大轻型汽车销量预测分别小幅下调至169万辆和172万辆，较此前发布的预测数据分别减少了2万辆和1万辆。

在受到新冠肺炎疫情影响之前的三年中，墨西哥轻型汽车销量下滑幅度在北美地区处于领先地位，当前疫情形势给本已停滞不前的经济带来了额外压力。墨西哥的汽车销售复苏水平依然是该地区最疲弱的，2020年汽车需求同比下降28%。到目前为止，2021年的销量水平保持了这一趋势，截至2021年9月，全年累计销量增长略高于13%，是该地区全年销量增长最慢的一年。然而，随着2021年9月销量同比下降约1%，墨西哥汽车销量在过



去五个月里取得了该地区最出色的成绩。尽管如此，短期内轻型汽车需求将受到供应限制的影响。我们将2021年销量下调了约5万辆，至103万辆，到2024年需求将增加至133万辆，超过2019年新冠疫情爆发前的水平。

第一季度全球轻型汽车生产受到芯片短缺以及其他供应链压力的影响，目前预计这会对至2022年的需求水平带来下行影响。微芯片供应预计要到明年晚些时候才会稳定，而损失产量的恢复工作要到2022年下半年才会正式开始。这种供需之间的微妙平衡将继续在短期内限制该地区的销售水平，这也在过去四个月即将公布的销售数据中得到体现。预计2021年该地区销量将仅增长4.6%，至1,787万辆（由于美国销量下调，较此前预测减少了39万辆），由于供应受限，2022年销量将增长2.2%（较此前预测减少28.2万辆）。被抑制的需求将在2023年释放，预计从2023年到2025年，该地区年度销量将超过1,700万辆，其中2024年销量将达到1,780万辆的峰值。

## 北美产量

**2021年9月：-30.5%；现值 95 万辆，前值 137 万辆**

**2021年年初至今：+6.8%；现值 980 万辆，前值 917 万辆**

由于半导体供应链9月份对丰田（较预期下降19.9%）和本田（较预期下降32.1%）的产量影响比这些制造商此前下调的预期更大，2021年北美轻型汽车产量预测下调0.9%（或119,515辆），至1,300万辆。这两家制造商预计都将继续面临供应链短缺问题，丰田和本田2021年第四季度的产量分别下调了19.0%和15.0%。相反，福特9月份继续表现出明显改善，产量较预期增长12.1%，通用汽车（较预期下降3.2%）和Stellantis（较预期上升2.4%），较此前预测相对一致。福特生产改善预计将继续保持，2021年第四季度产量上调19.9%，通用汽车则保持相对平稳，小幅增长0.8%，Stellantis上调7.8%。该地区所有汽车制造商新增的工厂停工时间预测将导致2021年第四季度产量下调38,233辆，降幅为1.2%。尽管短缺问题持续，各家汽车制造商仍努力维持利润更高的汽车生产线的生产，尽管整体生产表现较弱，但这种模式带来的好处仍然很明显。2022年的产量预测基本上保持不变，较2021年9月份的产量预测小幅增加了5,186辆，总计为1,524万辆。2021年10月的预测继续反映出这些产量损失在上半年的比重更大，因为预计全年半导体供应情况将稳步改善。虽然预计2020年和2021年的产量将在1,300万辆的基础上有所改善，但生产不仅受到半导体短缺和较长生产前置时间的限制，同时其他供应链、物流和工人相关的问题也阻碍了生产水平的正常化。汽车制造商们仍有机会在2022年弥补损失的产量，但这取决于它们保障必要零部件和资源以维持汽车生产的能力。预计生产水平仍将视具体制造商及其具体车型而异，在未来几个月，每周生产计划和安排的波动性和可视性预计仍将给生产预测带来不确定性。虽然正常运行时间和停工时间的短期高峰和低谷周期是可以预见的，但这一预测反映了一种更稳定的模式，这种模式源自制造商在任何指定工厂保持生产的能力，同时也考虑了未来的可见性。亚洲各家汽车制造商将迫切希望提高2022年第一季度的产量，因为该季度与它们财年的第四季度和最后一个季度相一致。汽车行业将继续努力跟上需求的步伐，目前车辆送达经销商处后即被立即出售，几乎无法对库存进行补充，预计这一情况将持续至2022年。根据经济和需求基本面，2022年的产量理论上需要增加到近1,800万辆才能满足需求，并将库存恢复到300万辆。然而，考虑到目前的半导体供应短缺和其他生产限制，这显然是不可能的。在未来两年内，汽车制造商可以通过避免过度生产以防止陷入库存过剩的麻烦，但在大多数情况下，供应限制将阻止这种情况的发生。



## 【供应商趋势亮点】Innoviz Technologies与觉非科技合作改善中国自动驾驶汽车的道路安全和交通警报

觉非科技打算在道路基础设施上安装Innoviz的激光雷达，以监控实时交通，并向自动驾驶汽车发送警报



来源: Getty Images Plus/metamorworks

Innoviz Technologies在11月3日发布的一篇官方新闻稿中宣布将与觉非科技合作，觉非科技是一家人工智能（AI）驱动的技术创新型公司，专注于开发基于位置服务（LBS）的数据引擎，并提供自动驾驶的车载应用。觉非科技计划在路边信号灯和桥梁上安装InnovizOne的激光雷达，以监控实时交通活动。这些数据将通过觉非科技的车辆到一切（V2X）技术与道路上行驶的自动驾驶汽车共享，从而提高道路安全和交通效率。

Innoviz首席执行官兼联合创始人Omer Keilaf表示：“我们很高兴能够扩大与V2X汽车领域的市场领导者觉非科技的技术合作，将我们的高分辨率固态激光雷达技术引入其车联网解决方案。激光雷达有助于实现安全的自动驾驶；然而，人们现在关注的焦点是如何改进V2X解决方案——这是自动驾驶发展过程中目前缺失的一块。为了打造更安全的道路，自动驾驶汽车需要能够对道路上的物体进行识别、分类并做出反应，以及预测盲点和前方路况。”

### IHS Markit 观点深度解析

觉非科技提供的解决方案以道路场景数字化为核心。该公司的解决方案可将实时传感器数据与环境数据进行集成，并与道路数据和计算引擎相结合，打造一个数据丰富的决策平台。觉非科技通过道路数据与边缘计算相结合的方式，为智能出行提供高可靠性、高安全性的自动驾驶解决方案。该公司将在交通信号灯上安装Innoviz的固态激光雷达传感器，以实时监控交通状况。

研发高度自动化和自动驾驶汽车的汽车制造商将是觉非科技路边数据和高清地图的主要客户。



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】凌华科技与亚旭电脑合作开发C-V2X解决方案

此次合作将人工智能技术和应用与4G LTE/sub-6GHz 5G NR车辆网络连接、智能交通信号灯和信号控制器相结合



来源: Getty Images Plus/ Natee Meepian

凌华科技在10月27日发布的一篇新闻稿中表示，公司已与亚旭电脑、信息产业研究所（III）和联嘉光电合作，开发并部署端到端蜂窝车辆到一切（C-V2X）解决方案。此次合作将人工智能技术和应用与4G LTE/sub-6GHz 5G NR车辆网络连接、智能交通信号灯和信号控制器相结合。

凌华科技网络、通信和公共部门全球业务发展总监Henry Hu表示：“我们很高兴能与亚旭电脑、信息产业研究所和联嘉光电等合作伙伴共同构建和测试先进的C-V2X解决方案。由于C-V2X可以极大地提高道路安全、交通效率并彻底改革物流，因此我们看到这项技术在全球范围内具有强大的研发和部署潜力。更重要的是，C-V2X可以极大地加速自动驾驶的技术创新和商业化。而C-V2X的快速广泛应用需要行业参与者的广泛合作，这也是凌华科技致力于构建全面生态系统的原因。”

### IHS Markit 观点深度解析

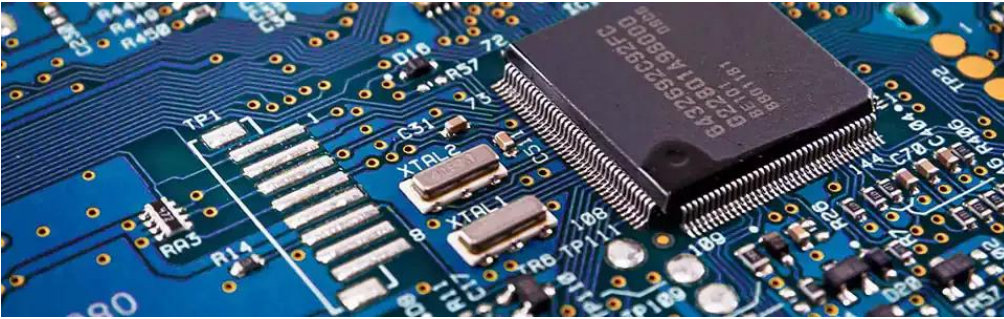
此次合作将利用凌华科技在开发 AI 车载计算机、专用 5G 网络、5G 边缘服务器和智能边缘基础设施方面的专业知识，解决了数据收集和通信再到实时处理方面的挑战。C-V2X 解决方案集成了凌华科技的 AI 车载计算机平台、亚旭电脑的车载/路边单元（RSU/OBU）、信息产业研究所旗下基于图像的 AI 车辆识别、跟踪和预警技术等 AI 应用，以及联嘉光电的智能交通灯和交通信号控制器。



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



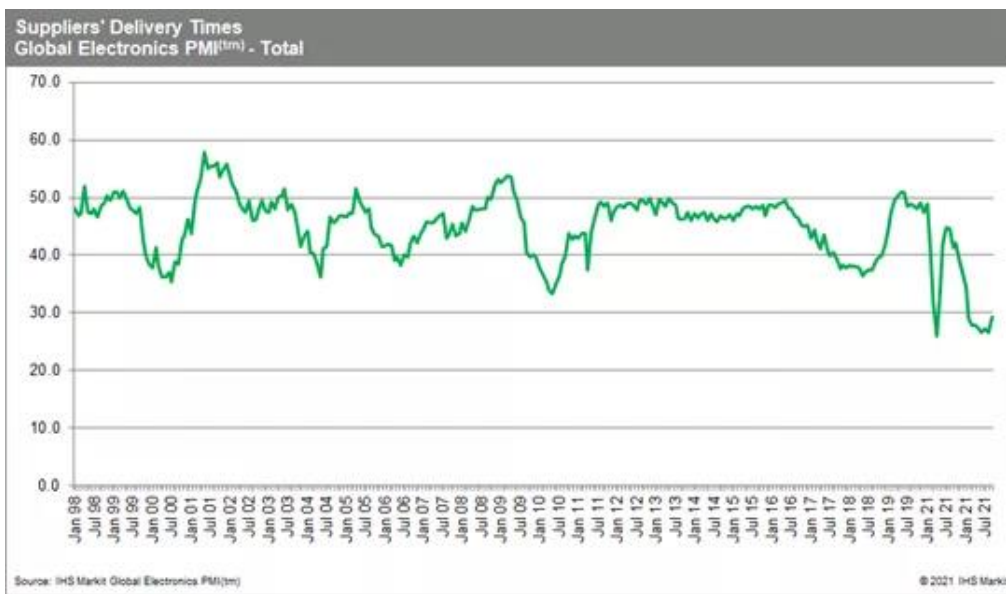
## 【VIP专属文章】中国（台湾）危机可能会严重影响全球制造业供应链



2021年11月08日 | Elisabeth WaelbroeckRocha | Rajiv Biswas

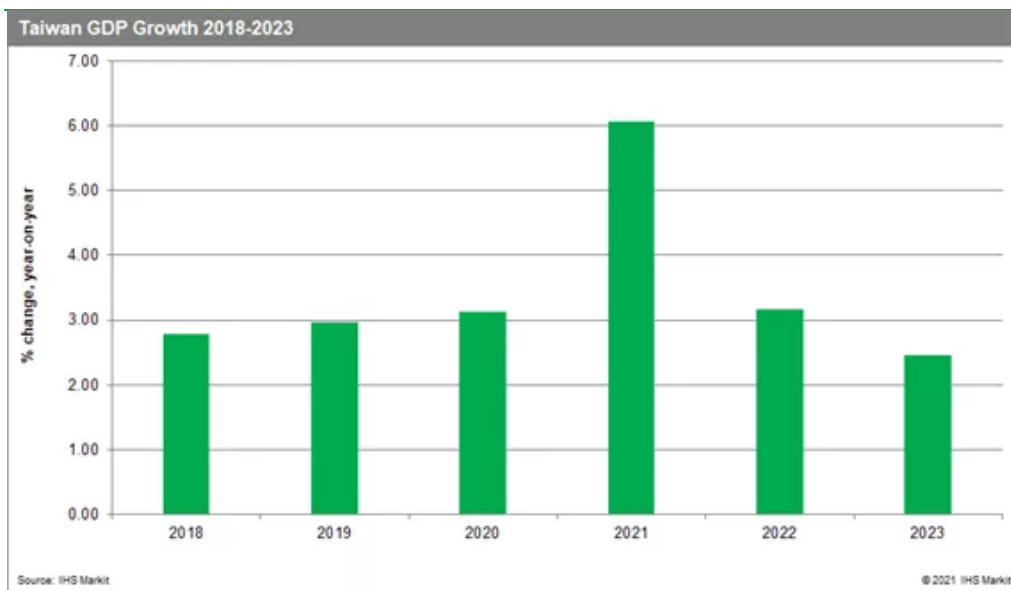
过去两年全球半导体需求持续飙升，所有电子成品市场的需求都在上升。9月，埃信华迈全球电子产品采购经理人指数™ (PMI™) 新订单为58.0，表明新业务迅速扩张，亚洲、欧洲和北美三个地区的未来活动指数仍保持高度扩张。对半导体和电子元件的整体需求继续快速增长。

需求增加，再加上生产积压和供应链中断，导致许多需要芯片的行业出现严重短缺，比如汽车制造商、智能手机制造商以及各类电子设备制造商。最新的埃信华迈全球电子产品PMI调查显示，9月份平均投入的生产前置时间进一步延长，供应商交货时间指数为29.3，远低于50.0的临界点。



由于许多客户对半导体的可用性还有诸多疑问，以及对供应链瓶颈存在深切担忧，我们想研究哪些风险可能进一步影响这些集成芯片的供应。

为了更好地揭示未来的风险，我们将目光转向中国（台湾），这一全球半导体生产的主要中心。中国（台湾）在疫情期间履行表现相当不错，即使实施了新冠疫情限制措施，也并未对出口和制造业造成较大不利影响。事实上，中国（台湾）经济十分具有弹性，2020年实现了GDP正增长，并且在2021年显示出强劲增长态势。



由于疫情提高了对远程会议和与在家工作、远程教育、在线流媒体和娱乐相关的活动的需求，作为电子和其他技术组件的主要供应商，中国（台湾）也受益于相关产品销量的飙升。半导体出口额占到电子产品出口额的90%，占总出口额的35%。但并非一切都那么乐观。

欢迎您加入 VIP 群，获取更多完整报告



## 【IHS Markit专家观点】二十国集团敦促在COP26之前采取更多行动 发挥自己的作用



在二十国集团罗马峰会和随后在格拉斯哥举行的《联合国气候变化框架公约》第26次缔约方会议（COP26）之前，占全球一半以上人口的两个国家集团公开呼吁发达国家承诺在应对气候变化方面发挥自己的作用。

联合国的一项研究支持了对工业化国家无视其承诺的指责，该研究表明，发达国家的碳氢化合物减排量不足以实现《巴黎协定》的承诺，环保人士也揭露了一些国家在承诺减缓全球变暖中背后所耍的手段。

在10月18日的一份声明中，以中国和印度为首的发展中国家将在COP26谈判中联合起来，谴责工业化国家没有履行减排承诺，推卸历史责任，尚未制定实现全球净零排放目标的路径，并且也没有像十多年前承诺的那样，向发展中国家提供减排资金。

这个被称为“立场相近发展中国家”（LMDC）的国家集团指责发达国家低估了它们自己对全球变暖的影响，并表示，工业化国家应迅速推进其2050年净零目标，这一目标或许最早可以在本十年结束时实现。

部长级声明称，发达国家已经过度利用了本国的碳排放空间，同时还占用了发展中国家的碳排放空间。因此，发达国家应给发展中国家留出一定的减排空间。声明补充道，如果不这么做的话，《巴黎协定》和《联合国气候变化框架公约》的目标将无法实现。

签署国还对本世纪中叶实现净零目标提出了异议。LMDC表示，“尽管主要发达国家在2020年之前，以及在巴黎协定【国家自主贡献（NDC）】方案中缺乏雄心壮志，但它们现在正在推动改变《巴黎协定》的目标，并呼吁所有国家在2050年前实现净零目标。”



他们说，这一目标违背了《巴黎协定》，是“反公平和反气候正义的”，并补充说，“要求所有国家到2050年实现净零排放，将进一步加剧发达国家和发展中国家之间现有的不平等。”

他们认为，《巴黎协定》提出的在本世纪下半叶实现碳排放与碳吸收的平衡是一个全球性的目标，而不是所有国家都相同的目标。



根据2015年达成的协议，发达国家愿意为发展中国家的减排和适应承诺提供资金支持，但这些资金迄今尚未落实

因此，发展中国家表示，现在是时候实现发达国家此前向发展中国家提供每年1,000亿美元气候援助的承诺了——这些主要是欧洲和北美以外的低收入国家，通常处于发展的边缘地位。

发展中国家认为，发达国家必须更进一步努力，在提出保证以及实现他们早就承诺的援助承诺的路线图后，兑现比此前承诺金额更多的援助资金。

埃信华迈首席全球风险顾问John Raines表示，尽管拜登政府目前有许多其他能源转型问题和支出优先事项，但这种压力将有助于华盛顿支持美国加大对外援助以应对气候变化，其中包括2022财年预算协调法案。

## 更进一步

与此同时，10月21日，由未加入二十国集团的9个欧洲国家组成的国家集团呼吁经济大国“充分意识到他们所应承担的责任”。

G20由19个国家和欧盟组成。这19个国家分别是阿根廷、澳大利亚、巴西、加拿大、中国、德国、法国、印度、印度尼西亚、意大利、日本、墨西哥、俄罗斯、沙特阿拉伯、南非、韩国、土耳其、英国和美国。

2021年二十国集团罗马峰会将于10月30日至31日举行，31日也正是COP26计划召开的时间。COP26的主要议程就是从召开世界领导人峰会（11月1日至2日）开始，东道主英国政府正鼓励各国领导人以此次峰会为平台，制定“雄心勃勃的行动计划”以减少排放。

在此之前，包括丹麦和瑞典在内的欧洲9个国家表示，“全球减排迫切需要来自大国的领导。”

他们呼吁二十国集团展现勇气，发挥其经济实力，努力避免全球气候危机，落实此前承诺的每年1,000亿美元的气候投资基金，支持那些有需要的国家在COP26之前提交国家自主贡献方案，回到阻止全球变暖的正确轨道上来。

埃信华迈高级研究分析师Petya Barzilaska告诉《Net-Zero商业日报》，这些指责是为了开辟其他的外交机制，以争取富裕国家的具体减排承诺。

埃信华迈国家风险分析小组的成员Barzilaska表示：“其中有6个签署国作为欧盟成员国，已经同意实现碳中和，但他们要达到这个目标需要面对不同的路径，并且将被要求使用公共资金来减轻对低收入家庭和企业的的影响。”

## 碳氢化合物承诺

根据联合国环境规划署（UNEP）的一项研究，世界上最富有的国家在碳氢化化合物的使用和由此造成的污染方面也一直未能满足全球减排的需要。

UNEP在深入研究澳大利亚、加拿大、德国、俄罗斯、沙特阿拉伯、COP 26主办国英国和美国等国的活动后发现，各国计划在2030年生产的化石燃料总量仍旧比全球变暖1.5摄氏度所限定的化石燃料生产量高出一倍还多。他补充道，自2019年首次发布此类分析报告以来，情况几乎没有改变。

报告警告称，大多数主要的石油和天然气生产商计划在2030年甚至之后增加产量，多家主要的煤炭生产商计划继续或持续增加产量。该报告还指出，自新冠疫情暴发以来，二十国集团已向化石燃料活动投入超过3,000亿美元，这要多于其在清洁能源上投入的资金。

此外，UNEP发现，二十国集团成员国最近大幅削减了用于化石燃料生产的、新的国际公共财政支出，不过英国希望在格拉斯哥达成一项协议，结束其对海外化石燃料项目的公共资助。



该研究显示，与将全球变暖控制在1.5摄氏度以内的原定计划相比，全球各国政府的生产计划和产量预测将导致2030年全球煤炭、石油、天然气产量分别高出约240%、57%和71%。

因此，UNEP呼吁各国政府在制定其能源和气候计划时需认识到，有必要减少全球化石燃料生产；指明“快速、合理、公正地逐步减少”化石燃料生产的方向；限制化石燃料的勘探；并逐步取消政府对化石燃料生产的支持。

对于这项研究结果，气候活动家Greta Thunberg在推特上表示，政治家们不应该再言行相悖。

## 差距越来越大

然而，环保组织绿色和平表示，各国减排目标和行动之间的差距正在扩大。该组织获得了提交给联合国政府间气候变化专门委员会（IPCC）第三工作组的一份工作意见，该工作组由科学家组成，主要负责评估应对气候危机所需的措施。观察人士称，科学家们的工作成果将影响COP26谈判。

绿色和平组织表示，根据泄露的信息显示，澳大利亚、沙特阿拉伯和欧佩克正在游说IPCC删除或修改全球需要快速淘汰化石燃料的这一结论。巴西和阿根廷则在游说反对对肉类消费的批评及其对污染的影响。绿色和平组



织还表示，澳大利亚政府还要求将其从世界主要煤炭生产国和消费国名单中删除，理由是澳大利亚的煤炭消耗量不像其他国家那么多。

UNEP在9月14日发布的一份报告中表示，农业是造成气候变化的主要因素之一。

国际绿色和平组织执行主任Jennifer Morgan说道：“这份报告让我们认识到，少数煤炭、石油和肉类生产国继续无视科学和地球未来的命运，只关注污染行业眼前的利润。”

她补充道：“随着全球焦点转移至格拉斯哥，其他世界领导人应该意识到这些生产国政府将如何破坏我们将全球变暖控制在1.5摄氏度以内的努力。世界各国领导人面临的关键考验是，他们是否会根据科学证明的结果同意迅速逐步淘汰化石燃料。如果做不到，那么历史将不会善待他们——对此我们将拭目以待。”

在科学家评估应对气候变化所需措施的同时，IPCC第一工作组负责评估应对气候变化的自然科学基础。今年8月，科学家发布了一份具有里程碑意义的报告，联合国秘书长安东尼奥·古特雷斯对此评价道，这份报告是向人类发出的“红色警报”。

该报告的主要作者之一Joelle Gergis近日在一篇专栏文章中表示，“让我担心的是，我们所做的行为已经给这颗行星带来无法挽回的影响。我们已经引发了一连串不可逆转的变化，并且只能看着这些变化带来的影响慢慢来临。”

## 全球安全威胁

美国情报界对此表示赞同，并认为气候变化会给全球安全带来威胁。

10月21日，美国国家情报总监办公室发布了首份关于气候变化的国家情报评估报告（NIE）《气候变化和国际应对到2040年给美国国家安全带来的挑战与日俱增》。这份NIE反映了美国所有情报机构的共识。

这些机构表示：“根据我们的评估，气候变化将日益加剧美国国家安全利益面临的一系列风险，因为在如何应对这一挑战方面，气候变化的实际影响加大，地缘政治紧张加剧。”

他们表示，随着各国就如何加快实现《巴黎协定》目标所需的温室气体净排放量展开日益激烈的争论，地缘政治紧张局势可能会加剧。各国争论的中心将是谁应该承担更多的行动和援助责任以及具体时间，同时各国还将竞相控制资源，主导清洁能源转型所需的新技术。

美国财政部长珍妮特·耶伦将继续重视这些问题以及未能兑现的承诺。美国财政部表示，耶伦上周敦促“迅速建立”国际货币基金组织“信托基金”，以支持与气候变化相关的经济转型。

NIE补充道，科学预测表明，到2040年及以后，发展中国家将最强烈地感受到气候变化带来的实际影响，同时情报部门评估，发展中国家也最不能够适应这些气候变化。



NIE将11个国家列入严重风险类别：包括阿富汗、哥伦比亚、危地马拉、海地、洪都拉斯、印度、伊拉克、缅甸、朝鲜、尼加拉瓜和巴基斯坦。这其中至少有四个国家签署了LMDC声明。

埃信华迈气候和可持续发展新闻部编辑Keiron Greenhalgh于2021年10月22日发布

## 【专家观点】在COP26召开之前，各国作出了更多的减排承诺，但这是否足够？



《联合国气候变化框架公约》第二十六次缔约方大会召开前，各国陆续作出了减少碳排放的最新承诺，其中包括一些引领潮流的声明。但是，国际能源机构和联合国环境规划署（UNEP）等组织对这些全球气候承诺的分析表明，这些承诺仍远远无法达到《巴黎协定》要求的将全球变暖控制在1.5摄氏度以内的目标。

在过去两年中，共有70多个国家根据《巴黎协定》提出了更新的或更具雄心的国家自主贡献承诺（NDC）。这些国家包括所有七国集团（G7）成员国，所有这些国家的NDC都与2050年的净零排放目标一致。根据联合国NDC登记处的数据，总共有194个国家提交了第一份NDC，13个国家提交了更新的第二份NDC。

在10月21日泄露给媒体的一系列备忘录中显示，澳大利亚和沙特阿拉伯等主要能源生产国正在游说修改联合国科学小组一份关于全球变暖重要报告中的措辞，以减少化石燃料与气候变化之间的联系，并推动将碳捕获视为减少化石燃料的使用。

一名绿色和平组织的代表在谈到一些国家公开和私下声明之间存在的分歧时说道：“（一些国家）将在格拉斯哥进行大规模的‘漂绿’行动，这需要大声呼吁并得到认可。”绿色和平组织将这些文件泄露给了媒体。

世界气象组织（WMO）在10月25日发布的一份报告中进一步强调了风险，该报告发现，2020年大气中的二氧化碳浓度达到百万分之413.2（ppm），是有数据以来的最高水平。二氧化碳浓度是工业化前水平的149%。

去年的增幅为2.5 ppm，略高于2011年至2020年每年2.4 ppm的平均增幅。

根据世界气象组织的数据，甲烷和一氧化二氮浓度分别是1750年水平的262%和123%，从2019年至2020年，两者的增幅都超过了过去10年的平均水平。

报告称：“尽管排放量因新冠疫情期间的经济放缓而暂时下降，但并没有对大气温室气体水平及其增长速度产生任何明显影响。”

## 提出新的承诺

尽管如此，各国正在陆续提出新的净零排放承诺，预计在COP26期间还会提出更多新的承诺。根据NDC登记处的数据，10月份有28个国家更新了承诺，包括沙特阿拉伯在10月23日公布的净零承诺。

在沙特阿拉伯宣布2060年净零目标之前，阿拉伯联合酋长国（UAE）于10月6日宣布了2050年净零目标，它也是首个宣布净零承诺的海湾国家。

阿联酋总理谢赫·穆罕默德·本·拉希德·阿勒马克图姆表示：“我们将抓住这个机会，巩固自己湾地区气候变化问题上的领导地位，同时推动我们的经济和国家实现净零排放。”

COP26主席阿洛克·夏尔马在推特上表示：“尽管阿联酋的净零排放计划缺少了巴黎协定下有关NDC的细节信息，但它仍然被认为是‘历史性的’。我期待海湾地区的其他国家也能够宣布雄心勃勃的气候行动目标。”

沙特王储穆罕默德·本·萨勒曼在利雅得举行的首届沙特绿色倡议论坛上宣布了沙特的净零排放目标。就在同一天，沙特国有石油公司沙特阿美和国有石化公司沙特基础工业公司（SABIC）宣布了其直接排放（Scope 1）和间接排放（Scope 2）的2050年净零排放目标。

据沙特通讯社报道，该国在2019年排放了近5亿吨二氧化碳当量。

不过，卡塔尔不会很快加入这个名单。在10月中旬的一次能源会议上，能源部长萨阿德·阿尔卡比说：“对我来说，宣布2050年实现净零排放将是非常激动的事。但这不是正确的做法。”

作为仅次于澳大利亚（另一个没有作出净零承诺的国家）的世界第二大液化天然气出口国，卡塔尔正把赌注押在将天然气作为一种过渡燃料上。阿尔卡比表示，他对减排的贡献将通过降低与生产、加工和运输液化天然气相关的碳排放强度来实现。

他提醒与会者，每一个针对未来全球能源的可靠预测都表明，到2050年，天然气在全球能源组合的占比将达到25%或30%甚至更多。今年夏天，当电力需求增长超过预期时，天然气价格飙升，这表明了如果脱离实际会发生什么后果。他说道：“如果在没有计划的情况下操之过急，那住往会达不到目标。”

不过，世界第四大液化天然气生产国马来西亚最近在9月28日宣布加入2050年净零排放的行列。与此同时，该

国在其更新后的NDC中表示，将停止建设燃煤电厂——这一承诺呼应了中国最近中国最近停止资助新建燃煤电厂的承诺。马来西亚7月份更新的NDC目标是，到2030年，整个国家的碳排放强度比2005年水平下降45%。

土耳其于10月加入了净零排放承诺的国家行列，并将目标年设定为2053年。该国官员表示，到2025年，土耳





其可再生能源发电量占其电力供应的比例将提高至31%，并以此为基础通过征收碳税等激励措施推动该行业进一步发展，从而实现这一目标。

然而，10月18日，与欧洲气候行动网络相关的Ekosfer协会在一份报告中对该国的承诺提出了质疑。Ekosfer表示，土耳其能源部预测，到2030年，其净碳排放量将从目前的4.22亿吨增加一倍以上，达到约9.3亿吨/年，该国尚未解释如何迅速减少碳排放量以实现其设定的目标。

正如Ekosfer对土耳其评论中指出的那样，承诺是一回事，加强立法和投资则是另一回事。

## 将承诺转化为政策和行动

欧盟和美国正面临将升级后的NDC承诺转化为立法和资金支持的挑战，韩国国会则在9月份通过了旨在实现其NDC目标的相关法律。《气候危机应对法》规定，到2030年，韩国的温室气体排放量要比2018年水平减少35%。10月20日，一篇新的报道指出，到2030年韩国计划温室气体排放量比2018年减少40%。

文在寅总统表示：“考虑到我们的情况，这是可能实现的最雄心勃勃的减排目标……我们的目标非常快节奏并且具有挑战性。企业和劳工可能会对他们是否有能力应对这个目标而感到担忧。”

商业团体和环保团体对此表示担忧，环保团体认为这并不能满足全球减排的需求。隶属于地球之友的韩国环境运动联合会（KFEM）称，该计划“缺乏积极目标，并且对于避免气候危机的手段也不确定”。

在COP26大会上，有关气候承诺和资金支持的政治博弈将如何发挥作用难以预测，但英国首相鲍里斯·约翰逊和COP26主席阿洛克·夏尔马过去几周的经历表明，发达国家和发展中国家之间的分歧很大。

10月19日，即将在苏格兰格拉斯哥举办气候大会的英国在一份文件中公布了如何在2050年实现净零排放目标的细节。包括电动汽车（EV）的快速应用，以及电热泵技术在家庭中的使用。该计划包括投入超过39亿美元用于住宅和商用建筑的改造，以及近10亿美元用于补贴电动汽车的购买以及扩大电动汽车充电基础设施的建设。

约翰逊以东道国领导人的身份，公开敦促沙特阿拉伯和印度在COP26大会上或之前作出净零排放的承诺。

10月12日，夏尔马在巴黎发表的一次演讲中也提出了类似的观点，由20国集团组成的“捐助国”已承诺每年向其他国家提供800多亿美元，以支持减少温室气体排放和适应气候变化，这一数字已接近数年前设定的1,000亿美元的资助目标。

他强调这些资金以及许多国家作出NDC和净零承诺的重要性。他说道：“但这些减排目标必须落实下去，给我们的经济和社会带来切实的变化。”

（沙特阿拉伯虽然没有参与1,000亿美元资助的承诺，但他在10月25日提出了一项“绿色中东倡议”，称将为该地区的环境和碳减排项目提供约104亿美元资助，其中利雅得至少投入15%。）



然而，其他国家将约翰逊和夏尔马的声明解读为，尽管迄今为止富裕国家造成了全球绝大部分的碳排放，但未来发展中国家必须与他们作出同样程度的减排努力。

10月18日，24个国家联合发布了一份部长级声明，谴责了夏尔马和约翰逊的言论。

他们在声明中列举了一系列发达国家“背弃承诺的历史”，其中包括可以追溯到1992年的《京都议定书》，以及发达国家在2012年多哈会议上做出的到2014年提交有约束力的排放目标的承诺，以及未能履行1,000亿美元气候资金的承诺。

“发达国家未能履行承诺的行为破坏了对多边体系的信任和信心，”立场相近发展中国家部长级会议（其成员国包括中国、印度、印度尼西亚、巴基斯坦、沙特阿拉伯和越南）对此批评道。

*埃信华迈气候和可持续发展新闻部编辑Kevin Adler于2021年10月25日发布*

# 【精彩回顾及资料下载】2021第九期 | 2021中国新能源乘用车市场展望

## 演讲亮点

### 中国新能源乘用车市场回顾

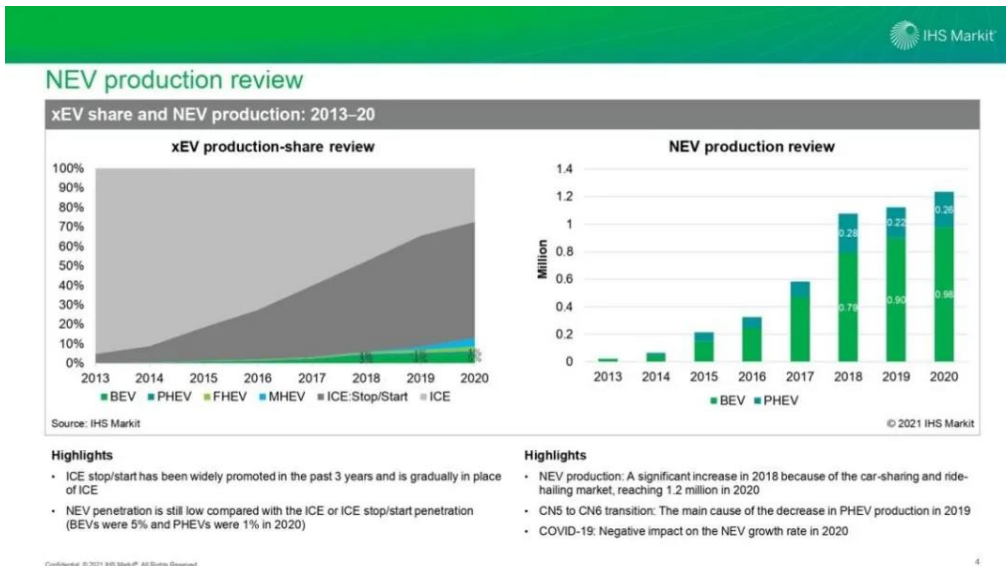
- 新能源车产量回顾
- 新能源车细分市场及 BEV 性能参数回顾

### 中国新能源乘用车市场展望

- 双积分政策及新能源车技术路线图 2.0
- MHEV 及 FHEV 产量预测
- 新能源车产量预测

## 方杰 (Jay Fang)

大中华区轻型车动力系统及合规，分析师



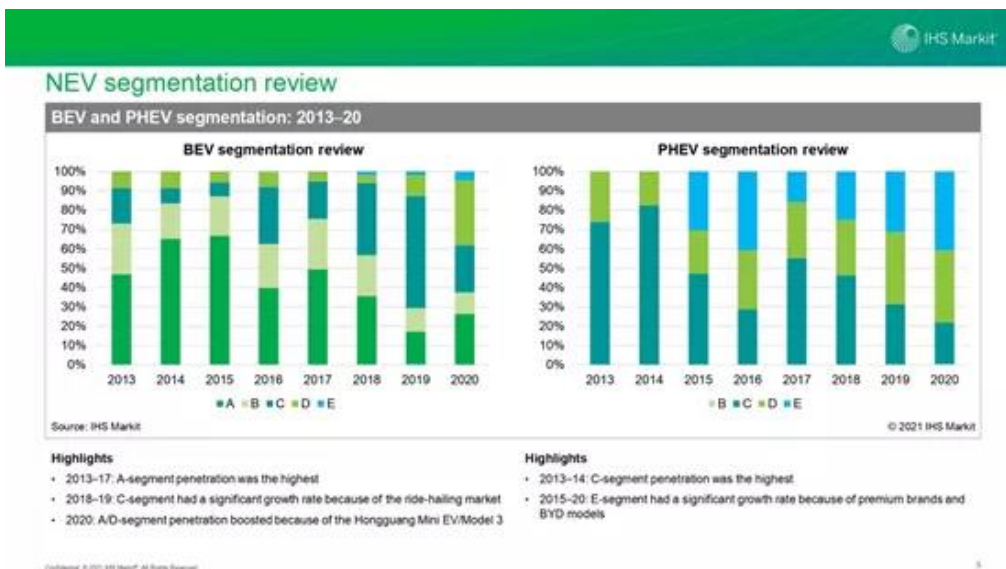
左边这张图给大家展示不同的动力类型，首先从最低的ICE到ICE stop/start,这两种是最常见的内燃机的动力类型，去年开始比较火热的48V，直到今年比较火热的 FHEV不插电强混以及PHEV，最后是纯电动汽车BEV，从整体的百分比的趋势图当中可以看出过去的8年整体的新能源的体量的增长还是比较缓慢，所以称中国市场的过去的新能源的发展是由补贴政策所推动的市场。随着补贴的逐步退坡，尤其从2019年开始，补贴退坡速度加快，在2020年，乘用车的BEV市场份额只有5%，PHEV的份额只有1%左右，所以整体的新能源市场份额在乘用车当中只有6%。不过今年整体的新能源市场的发展其实是远超乎大家的预期的，尤其是在今年整体的芯片短缺的背景下，具体分析我后面会谈到。

右边张图主要给大家展示了过去的7年当中BEV和PHEV的产量的增长的过程。2018年-2020年是新能源整体产量增长最快速的三年，2018年影响性的因素是共享汽车以及网约车市场，正处于一个快速发展的过程当中。

对于共享汽车为主的微型电动车市场，以及以网约车为主的紧凑型电动车市场，其实在2018年增长最为突出。最经典的一些车型大家比较熟悉的，比如北汽的EU5、荣威的Ei5都是非常经典的网约车的主力车型，所以2018年相对于2017年，整体的电动车增长非常显著。2019年下半年有一个重大性的事件就是国5、国6排放的切换。

国家规定乘用车在2020年左右完成国5到国6的切换即可，但是很多一线城市，例如北京，上海在2019年的下半年就提前执行了国6排放，所以导致了2019年下半年很多国五的PHEV的车型，不能在很多一线城市，诸如广州、北京、上海这些地方进行销售，这就导致了2019年整体的PHEV的市场的萎缩。所以2019年整体的PHEV相对于2018年其实是微负的增长。

到了2020年，我们看到最明显的事件就是疫情的影响。随着疫情在2020年年初的爆发，整体的新能源市场我们在上半年的时候调的很低。2020年下半年，随着一些爆款新能源车型，比方说Model 3，五菱宏光mini ev的畅销，整体的全年的新能源市场还是依旧保持在微增的状态。所以2020年如果没有疫情影响的话，相信整体的新能源的体量会有更高的表现。



接下来是不同的新能源车型级别的回顾，首先左边是电动车级别的回顾，IHS Markit对于ABCDE不同车型级别的定义，简单来讲就是我们市面上俗称的一个A00，或者叫微型车，这类车型在IHS Markit的定义当中是属于A级车，然后对于市面上主流的A级紧凑型，我们定义是C级，所以简单理解是我们IHS Markit的定义基本上会比市面上的定义要大两个级别左右。所以ABCDE其实对应的就是微型、小型、紧凑型、中型和中大型汽车。以BEV为例，在过去的2013年到17年期间，大家看到A级车的市场份额，即微型车市场份额，一直是比较高的，但是到了2018年和2019年，C级紧凑型市场开始快速迸发，就是因为之前提到的网约车市场的迸发，带动了C级BEV市场的上升。



再来看2020年，其实整体的新能源市场的车型级别跟今年是类似的。首先在疫情的影响下，乘用车的产量是有一定的萎缩的，但是整体新能源却比较蓬勃发展的态势，主要的贡献量还是来自于部分的爆款车型，比较经典的车型就是我们常说的A级市场的当中的五菱宏光Mini EV,以及D级市场的Model 3，发展成了我们俗称的"两头大中间小"的车型级别结构。这个结构我们预计在未来中长期会有一些的变化。随着电动车市场的发展和电动车成本的下降，我们预计目前两头大中间小的这种车型级别结构会逐渐演变成两头小中间大，即C级紧凑型市场的逐渐成熟，类似于燃油车的车型级别发展规律。

[扫描以下二维码回听研讨会](#)



[欢迎加入VIP群，下载完整报告](#)

###



## Email

[AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com](mailto:AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com)

## Local Automotive Site

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

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

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

