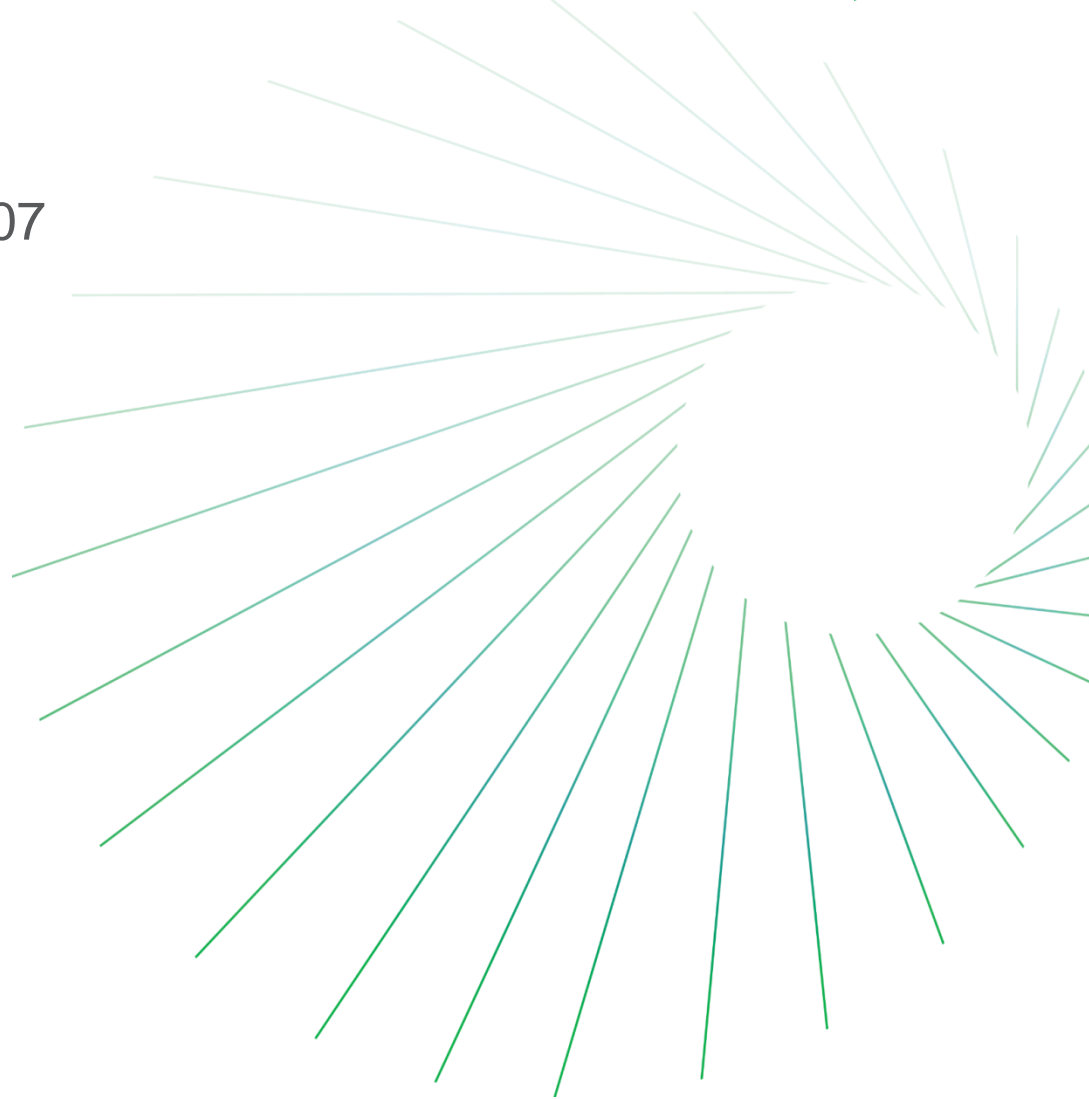




IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2022.01.03-01.07





Contents

【主机厂亮点】红旗将于2022年推出新款MPV车型	3
【主机厂亮点】通用汽车计划为电动汽车转换项目和非汽车应用提供电气化组件	3
【合作关系亮点】Waymo和极氪宣布将合作开发电动网约车	5
【合作伙伴亮点】戴姆勒与比亚迪宣布关于腾势合资公司的新协议	6
【MHCV亮点】韩国测试燃料电池重卡	7
【MHCV亮点】尼古拉收到100辆零排放卡车新订单	7
【GSP】中东/非洲销量与生产评论-2021年12月	9
【供应商趋势亮点】华为推出搭载鸿蒙OS智能座舱的AIOT M5	13
【供应商趋势亮点】台积电将于2022年底开始生产3纳米芯片	13
【VIP专属文章】半导体供应问题：亚洲生产跟踪	15
【VIP专属文章】芯片饥荒以及疫苗与变异病毒之间的竞争使得汽车需求水平仍处于低迷阶段	19
【资料下载】 2021第五届中国汽车转向系统创新技术论坛	21



【主机厂亮点】红旗将于2022年推出新款MPV车型

一汽集团旗下高端品牌红旗，预计将于2022年在中国推出一款新型多用途汽车（MPV）。据当地媒体报道，这款新车型将是一款对标丰田Alphard和雷克萨斯LM的E级MPV。新车型预计将于2022年初开始道路测试，并于同年开始上市销售。



IHS Markit 观点深度解析

红旗汽车在2021年制定了年销量40万辆这一雄心勃勃的目标。然而，由于受新冠肺炎疫情和持续半导体短缺的影响，这家汽车制造商肯定无法实现2021年的销售目标。不过，红旗将继续扩大其产品阵容，并尝试进入新的细分市场。这款全新MPV将为商务MPV买家提供有吸引力的产品，并有助于提升红旗的品牌形象。与丰田Alphard和雷克萨斯LM等车型相比，这款国产红旗MPV的售价将更加便宜。我们预测，红旗汽车这款新车型将于2022年在长春工厂量产，2022年销量将达到4,000辆，2023年销量将增加至1.2万辆左右。



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】通用汽车计划为电动汽车转换项目和非汽车应用提供电气化组件

通用汽车（GM）日前宣布，计划为电动汽车（EV）转换项目、商业设备和船舶应用提供电气化组件。声明中的部分内容之前已经宣布过。该计划的目标是推动新车销售以外的收入增长并实现新的商业模式。通用汽车电动汽车增长运营副总裁在一份公司声明中表示：“通用汽车拥有既定的战略、集成商网络和共同开发协议，可以将广泛的组件和解决方案应用于广泛的客户和用例。由于许多行业的企业都希望减少对环境的影响，通用汽车在这个过程中处于独特的市场领导地位，通过推出令人兴奋的新款电动汽车和额外的技术应用，我们期待与现有客户和新客户一起踏上零排放之旅。”在声明中，通用汽车提供了一系列预期的示例，而非详细的产品清单。其中包括Electronic Connect和Cruise eCrate套件，其目的是让客户能够与合格的安装人员合作，将车辆的传统内燃发动机替换为纯电动推进系统。安装人员将通过通用汽车的电动专用车辆改装（eSVM）计划开展工作。



通用汽车已经在之前的概念验证阶段探索了这个想法，包括名为E-10皮卡的雪佛兰S-10皮卡转换、K-5 Blazer-E、eCOPO Camaro和Project x。最新的一个转换项目是通用汽车与Lingenfelter Performance Engineering合作，对1972 El Camino SS进行改装。通用汽车表示，El Camino SS改装项目是eCrate套件的首次独立安装，预计将于2022年推出。通用汽车动力解决方案将开始提供定制的电动组件组，积极寻找“可以从电气化中受益的机会，并努力将最新的电动汽车技术战略整合到定制应用中”。通用汽车动力解决方案将包括通用船舶、公路、越野和工业等细分解决方案。通用汽车还宣布将与Textron Ground Support Equipment合作，通用汽车将提供电动汽车组件为该公司的TUG系列行李牵引车、货物牵引车和皮带装载机供电。通用汽车动力系统控制解决方案将把这些组件集成到TUG设备的锂离子电动动力系统中。通用汽车上月宣布，将对电动船初创公司Pure Watercraft进行投资，这是通用船舶解决方案首个应用示例。



IHS Markit 观点深度解析

通用汽车表示，到2030年，新兴电动汽车零部件业务的潜在市场规模将达到200亿美元，公司有望在这一市场中占据一席之地。通用汽车的计划显得较为激进，可能会对其营收产生重大影响，并有助于为部分零部件和工程开发带来规模效益。除了创造收入来源之外，这些项目还将为通用汽车集成、电池开发、控制单元和其他领域的工程团队创造机会，进一步扩大他们的专业知识和知识库。eCrate套件的推出基于通用汽车多年来提供多个发动机版本的悠久传统，可供客户和车手独立安装。在eCrate套件的支持下，通用汽车采用了一种更加具有参与性的方法，以确保这些系统的安全高效安装。通用汽车之前提到的概念验证车型中，有大部分在SEMA车展上进行了展示，通用汽车通过此次车展对售后市场和改装爱好者的潜在电动汽车转换的兴趣进行了评估。



更多未来汽车白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【合作关系亮点】Waymo和极氪宣布将合作开发电动网约车

根据极氪发布的一篇新闻稿以及Waymo发布的一篇博文，Waymo和吉利旗下极氪品牌计划在美国为Waymo One网约车车队部署一款全新的纯电动汽车（BEV）。这款专为特定目的打造的新车正在极氪位于瑞典哥德堡的欧洲创新中心（CEVT）设计与研发。极氪将基于其所谓的全新专利和开源出行架构设计和开发这款面向未来的汽车。这些车辆在美国向Waymo交付后将在车辆平台上集成Waymo Driver全自动驾驶解决方案。极氪表示，这款车专为自动驾驶设计，采用完全可配置的座舱设计，可支持有驾驶员或无驾驶员控制两个方案，并且可为Waymo One的乘客量身定制。目前，除非获得安全豁免，否则在美国不允许销售无驾驶员控制的车辆。由于这款车尚未完成，目前尚未有迹象表明极氪或Waymo是否申请了豁免，不过Waymo在介绍与极氪达成新合作关系的博文中说道，公司希望“我们Waymo One的乘客在未来能够乘坐没有方向盘和踏板的自动驾驶车辆，拥有足够的净空空间、腿部空间和可躺座椅，屏幕和充电器触手可及，座舱布局易于配置且体验舒适。”尽管极氪和Waymo在发布声明时一并公布了这款车的插图，但他们表示，这些图片仅仅是示意，实际的设计将“考虑车辆在制造时适用的标准”。



IHS Markit 观点深度解析

Waymo已与多家汽车制造商合作，为其网约乘用车车队开发车辆，并且尝试涉足中重型商用车领域；与吉利和极氪的合作也符合Waymo计划打造一支网约车车队，但不直接参与车辆制造的意图。和Waymo此前发布的声明一样，两家公司都没有透露这笔交易的具体费用。这笔交易被视为是一次合作，而不是合资或更深层次的联盟。声明中也没有确认计划打造的车辆数量或具体时间节点。极氪是浙江吉利控股集团旗下的电动汽车品牌，于2021年3月正式推出。目前尚未确定的问题包括这些极氪车型将在哪里生产；极氪首款车型是在其位于中国宁波的工厂生产。在中国生产的汽车可能会受到美国对在美销售的中国汽车征收进口关税的影响。不过，由于Waymo并没有计划将这些车辆销售给消费者，因此Waymo从极氪采购这类车辆的成本仍可能较低，从而降低其关税负担。车辆拥有成本以及确保网约车盈利对Waymo来说也至关重要。极氪于2021年4月推出了第一款名为极氪001的车型，并于2021年10月在中国上市销售。该车型基于吉利浩瀚智能进化体验架构（SEA）打造。



更多未来汽车白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【合作伙伴亮点】戴姆勒与比亚迪宣布关于腾势合资公司的新协议

戴姆勒和比亚迪日前联合发布了一份关于双方合资公司深圳腾势新能源汽车有限公司股权转让协议的声明。该转让完成后，戴姆勒将持有该公司10%的股份，比亚迪将持有90%的股份。尽管这一股份转让减少了戴姆勒的股权，但声明指出，双方仍“致力于继续推进双方成功的长期合作伙伴关系”。股权转让事宜有待相关监管部门审批，计划于2022年年中完成。声明表示：“作为新能源汽车的先行者，腾势在股东双方的共同努力下取得了稳步发展。比亚迪将在运营上给予腾势更大支持以推动其在未来取得成功。同时，戴姆勒仍将作为股东支持腾势的持续发展。”虽然在这份声明中没有详细说明计划，但双方表示，腾势计划在2022年推出新款车型，并寻求“进一步的增长机会”。



IHS Markit 观点深度解析

这家由戴姆勒和比亚迪共同成立的合资公司在2012年成立，并于2014年推出了第一款车型，随后又陆续推出了一系列车型，在2018年进行了引人注目的投资。然而，根据埃信华迈销售预测数据，这个新品牌在2020年的销量仅为4,175辆，预计到2023年将下滑至3,500辆左右。尽管两家合作伙伴仍继续致力于推动合资公司的发展，但此次股权变化将使比亚迪主导合资公司的运营，并削弱戴姆勒的直接作用。在腾势推出首款车型后的这些年里，戴姆勒为梅赛德斯-奔驰品牌制定了更加激进的电动汽车（EV）战略，比亚迪则扩大了其在电气化方面的努力，包括计划推动实现整个公共交通系统的电气化，以及推出高端电动车型与特斯拉和蔚来等制造商展开竞争。



更多未来汽车白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【MHCV亮点】韩国测试燃料电池重卡



据韩联社报道，韩国于12月23日启动了一项燃料电池重卡测试，该项目是韩国政府根据碳减排倡议，为转向替代动力系统汽车而做出的更广泛努力的一部分。现代汽车Xcient等5辆11吨重的燃料电池重卡将在未来12个月在首都圈和南部地区的道路上行驶。CJ物流、现代Glovis、Coupang等物流企业将参与该项目，运输国际快递货物和钢板。韩国政府将提供补贴、加氢站及其他支持。政府将通过该项目收集评估并建立整个氢燃料物流系统所需的数据。

IHS Markit 观点深度解析

韩国政府计划通过降低颗粒物水平来改善空气质量、提高替代动力系统汽车普及率、推动氢相关企业成长为未来经济增长提供动力、减少国家对进口石油的严重依赖，这一最新进展与韩国政府上述目标相符。燃料电池重卡在韩国国内的应用还处于初期阶段。报道强调，韩国目前只有少数轻型卡车是电动的。韩国政府的目标是，在建造更多加氢站、提供购车补贴等措施的支持下，到2030年，上路运行的燃料电池卡车达到1万辆。据国土交通部透露，将一辆载重10吨的卡车替换为一辆替代动力系统车辆所带来的温室气体减排效果，与替换为13辆载重1吨的卡车类似。根据韩国政府的最新数据，韩国汽车货运产生的温室气体排放量估计约为2,800万吨，约占整个运输行业碳排放总量的30%。



更多商用车解决方案及白皮书，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【MHCV亮点】尼古拉收到100辆零排放卡车新订单



尼古拉日前宣布，该公司已收到Heniff Transportation的意向书（LOI），计划购买100辆尼古拉Tre纯电动卡车，第一批卡车交付将于2022年上半年完成。根据公司发布的一份声明，购买协议是Heniff Transportation和Thompson Truck Centers之间签订的，作为“车队即服务”商业模式的一部分。Thompson将为尼古拉Tre卡车的



运营提供销售、服务、维护和充电基础设施。根据声明，在将首批10辆零排放卡车部署于散装运输业务后，Heniff和Thompson 同意继续将另外90辆卡车部署于Heniff的车队中。Heniff在全国拥有超过2,000辆汽车和100个站点。Heniff首席执行官Bob Heniff表示：“在会见了尼古拉的领导团队、参观了亚利桑那州库利奇的新工厂，并试驾了尼古拉Tre纯电动汽车之后，我们对这辆卡车的动力、性能、工程和质量留下了深刻印象。我们将与尼古拉和Thompson 的合作视为加快车队电气化战略的一种手段，并且我们的客户、社区、员工和利益相关者也将从中受益。”尼古拉能源和商业总裁Palo Koziner表示：“尼古拉经销商网络是向客户提供创新零排放产品的关键组成部分。Thompson将为Heniff购买的尼古拉卡车提供销售、零部件和服务解决方案，以及相关的电动汽车充电基础设施。这份协议旨在提供一个真正的统包解决方案，Heniff Transportation的目标是在一流经销商的支持下实现零排放运输。”

IHS Markit 观点深度解析

在宣布与Heniff Transportation达成协议前不久，尼古拉在一份单独的声明中宣布将向道达尔运输服务公司交付其首批纯电动卡车。凭借与Thompson在车辆支持和维护方面的合作，尼古拉无需直接投资就可以维系一个庞大的销售网络。这份声明中没有进一步透露卡车交付时间方面的详细信息。埃信华迈10月份中重型商用车预测，尼古拉销量将在2022年达到183辆，在2023年超过500辆，在2024年将超过2,000辆。



更多商用车解决方案及白皮书，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【GSP】中东/非洲销量与生产评论-2021年12月

中东/非洲销量

2021年11月：-8.9%；现值 24.3 万辆，前值 26.7 万辆

2021年年初至今：+18.3%；现值 311.4 万辆，前值 263.1 万辆

11月，中东和非洲地区的轻型汽车需求较2020年同期下降8.9%，不过较今年3月至5月的高增长趋势有所放缓。2020年3月是该地区新冠肺炎大流行的开始，由于各地采取严格的封锁措施，汽车销售表现在随后几个月大幅下滑。因此，应该注意到2021年3月至7月与去年同期不寻常情况的对比。然而，在2021年9月至2021年12月接下来的这几个月，如预期的那样销量并没有实现高增长。事实上，今年最后三个月销量均为负增长。10月和11月销量同比降幅均超过8%，由于全球芯片短缺影响汽车生产，同时新车库存减少给展厅带来压力，12月销量预计将同比下降20%。2021年第一季度销量增长8.1%，第二季度销量增长65.0%，第三季度销量增长可能达到17.7%。第四季度销量预计将下降13.3%。与2019年前三季度（疫情前）相比，新车需求略低于预期，这表明尽管消费者开始考虑解除隔离和经济封锁之后的问题，但强劲的经济复苏现在已有所推迟。总体而言，2020年3月至2021年2月的十二个月期间，该地区汽车需求同比暴跌20.5%，新车注册量减少74万辆。

近年来，该地区的经济本就十分脆弱，而新冠肺炎疫情大流行导致企业和消费者信心水平进一步恶化。此外，由于全球石油供应远远超过需求，2020年创纪录低油价也进一步打压了那些严重依赖石油出口收入的国家。随着政府实施封锁措施迫使消费者留在家中，发达国家航空、邮轮、货运、加油站和制造工厂等关键行业对石油的需求大幅降低。结果导致该地区依赖石油或旅游收入的国家经济受到严重影响。然而，随着各国以不同的速度（取决于每个地区和国家的核心行业）实现经济复苏，经济形势应该会在2022年上半年迎来更积极的转变。对大宗商品的强劲需求将使某些国家受益；旅游业的回归也将推动汽车租赁公司的复苏，这些公司的需求在一些国家占据着重要的市场份额，自疫情爆发以来，这些公司纷纷暂停了新车注册，并缩小了车队规模，以适应需求水平。由于全球芯片短缺迫使汽车制造商降低生产速度，市场对新车更高的需求将面临更长的等待时间。因此，许多新车的注册时间将被推迟至下一年。

2020年1月至12月全年销量估计同比下降17.6%。过去几年来形成的负面趋势可能会在近期迎来触底反弹。然而，实施结构性经济改革的迫切需要将继续给这一复苏蒙上阴影。中东和非洲地区2021年全年销量预计增长14.3%，至334.5万辆（较上月上调了2.2万辆），令该地区总销量保持在16年前（2005年）水平。此外，汽车需求连续6年下降，凸显出整个地区经济不稳定，以及消费者在购买新车时的谨慎态度。



2021年11月汽车销量受到整个地区不同市场表现的影响，并且具体的经济发展形势正以不同的方式显著影响着



各个国家的市场和次区域。与2020年同期相比，11月份中东（不包括伊朗）和海湾地区的汽车需求下降17.5%。以此类推，伊朗汽车需求下降了7.3%，非洲地区的需求则小幅下降了1.7%。

正如此前预测的那样，由于各国经济复苏计划和实施情况不同，中东和非洲地区各国的汽车需求放缓趋势也有所差异。由于新冠肺炎疫情后对部分行业的“宽松”限制将继续对经济造成一定程度的破坏，预计未来一年的强劲需求将继续受到影响。在未来几个月里，随着奥密克戎变异毒株引发的确诊病例不断增加，将给整个地区的旅游业和更广泛的经济带来新的影响。更重要的是，新车注册量的恢复速度较慢，与经济限制措施放宽推动消费者对新车的需求增加并不匹配，这主要是由于芯片短缺影响了全球汽车生产。

2021年，中东（不包括伊朗）和海湾地区的汽车新车销量将增长15.6%。由于一些国家将上调增值税（VAT）税率，消费者会选择提前购买汽车，因此销量在特定月份可能会有所波动。阿曼已经推出了5%的增值税相关政策，成为第四个这样做的海湾国家。目前只有科威特和卡塔尔在执行过程中有所滞后。海湾国家巴林、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国（UAE）已经推出了增值税相关政策。与2020年第二季度极低的销量相比，2021年第二季度和第三季度将迎来强劲且积极的复苏。由于全球芯片短缺，2021年剩余第四季度的销量将出现负增长。随着疫苗进一步接种，推动经济重新开放，限制措施减少，允许消费者支出水平与更积极的信心指标同步上升，明年销量预计将保持谨慎低速增长。此外，全球油价上涨将有利于海湾地区的经济格局。

遗憾的是，随着全球疫情中心转移，2020年下半年非洲大陆受到了新冠肺炎疫情的全面影响，与疫情的斗争将持续整个2021年和2022年。可惜在非洲地区领导人努力遏制疫情进一步蔓延之际，我们此前的预期得到了证实，特别是在南非的确诊病例数量更多，从而出现由奥密克戎毒株引发的第四波疫情。

11月，非洲对新车的需求预计同比下降1.7%，2021年年初至今累计增长22.7%，这表明形势可能出现好转，主要是因为多年来大量被抑制的购车需求大幅上升。自2015年以来，汽车销量已经从略低于200万辆的高点大幅下滑至目前100万辆左右的低点。2018年底和2019年上半年的销量积极增长势头只维持了很短的时间，我们预计到2021年中才会有所转机。2021年，阿尔及利亚和摩洛哥等北非国家与南非一样，也已陷入负增长，影响了该地区的总体需求水平。由于大宗商品价格上涨带来的相对支撑以及全球原油需求下降的严重影响，我们预计2020年全年非洲的汽车需求将下降26.7%。汽车需求也将继续受到全球原油需求水平略高的严重影响，因为价格的回升趋势已在2021年底实现。尽管如此，非洲汽车总需求已经回落到17年前，即2003年的水平。这种情况将导致撒哈拉以南非洲国家面临更多困难，同时，北非国家还将受到西欧经济放缓的影响。2021年非洲大陆的新车销量预计将增长17.8%。



南非是非洲最大的汽车市场，但过去几年南非的经济形势极其艰难，并且由于新冠疫情导致经济进一步低迷，



尽管市场近期对南非自然资源和贵金属的需求较为强劲。由于过时的汽车政策和非洲人国民大会（ANC）内部的政治紧张局势，新车需求继续举步维艰，这反过来又导致经济政策停滞不前。大选于2019年5月举行，由西里尔·拉马弗萨领导的非洲人国民大会赢得了大选。如今，非国大的主要任务是稳定国内局势，这对于扭转低迷的消费者信心水平至关重要和必要。在新冠疫情大流行期间，大宗商品的购买（例如新车）已基本推迟，预计到2022年上半年，新车销量将会以更稳健的步伐复苏。由于2020年政府采取了多个月的封锁措施限制人员流动以及关停企业，消费者支出同样大幅下降。目前，复苏正在减弱，2021年前11个月汽车销量同比增长24.8%。然而，这一结果仍然弱于2019年疫情大流行前的销售表现，这表明车队更新置换工作十分艰难。此外，前总统雅各布·祖马被捕后引发了骚乱，导致南非政治动荡加剧，并且在瓜滕省和夸祖鲁纳塔尔省发生了抢劫和暴力事件。和平解决这一社会动荡将是支持南非经济恢复活力的关键。

由于全球油价低迷影响了出口国的石油收入，以及大宗商品价格低迷影响了其他国家的农业和矿业收入，近年来撒哈拉以南地区的销量也陷入了困境。在2014年销量达到高点之后，汽车需求在过去5年里一直维持下滑趋势，尽管政府出台了相关政策，但是二手车进口仍持续涌入该地区。预计2021年，汽车销量将保持在20年前的水平。随着政府实施更多的汽车行业增长战略，预计2023年后销售情况将出现强劲反弹。

北非国家也在努力使其经济走上逐渐增长的正轨。由于阿尔及利亚、埃及和突尼斯的经济崩溃，过去三年（2015-2017年）对新车的需求大幅下降。总体而言，北非的汽车销量已降至15年前的水平。2018年，阿尔及利亚实施了汽车进口配额制度，自那之后销量一直在下滑，低于正常市场需求。事实上，2020年新车注册量预估为2.7万辆，创下了历史新低，与阿尔及利亚2012年和2013年期间50万辆的峰值相差很大。2021年，阿尔及利亚汽车市场预计将进一步下滑，达到2.1万辆的新低。埃及汽车市场最近一直处于挣扎状态，2021年全年继续平稳复苏，需求可能会达到27.8万辆，增幅超过20%。最后，尽管当前新冠肺炎疫情爆发对经济和重要贸易伙伴造成冲击，导致汽车销售疲软，但摩洛哥的汽车市场将继续随着经济增长而积极发展。2021年新车需求增长超过30%，达到17.5万辆。随着有更多汽车制造商和许多供应商推迟扩大该地区的生产规模，2022年整个北非地区的新车需求将温和复苏。

11月，中东和海湾地区（不包括伊朗）的新车需求量预计同比下降17.5%，使整个地区已开始缓慢复苏的势头略微放缓。从整个地区来看，许多国家已经解除了经济限制措施，商业活动也已经恢复。预计在2021年，这一趋势应该会略有好转，全年汽车销量预计将增长15.6%。更糟糕的是，伊朗汽车销量自2017年的160万辆大幅下滑至目前仅为80万辆，已经跌至20多年前的水平。销量出现两位数明显下滑是美国在特朗普总统领导下实施新一轮经济制裁的直接结果。由于经济发展前景堪忧继续对伊朗消费者产生负面情绪，预计2021年伊朗汽车市场将出现低增长。在整个海湾地区，较高的税收降低了消费者对高价商品的需求。伊朗和沙特阿拉伯是中东和海湾地区最大的汽车市场，其表现将对整体需求有着明显的影响。近年来，伊朗的汽车需求量占该地区汽车销量的二分之一，从而凸显了该国的重要性。

新车需求的高波动性预计将持续，原因在于海湾地区的政治动荡，在沙特阿拉伯的领导下，海湾地区的国家已经把矛头指向了伊朗和卡塔尔。

由于全球各地采取的封锁措施令航空、邮轮和交通等行业停运，导致发达市场对石油的需求大幅下降，不过随着经济缓慢复苏，油价从2020年末开始上涨。因此，石油出口国将继续以更低收入来编制预算。然而，从第三季度开始，随着全球经济在消费支出的支持下以更快速度复苏，预计全球价格将出现上涨。目前面临的主要



困难是制造新车所需的芯片供应。因此，我们的分析师预计，2021年第四季度中东和海湾地区的汽车需求将会下降。预计该地区（包括伊朗）的汽车需求将从2022年下半年开始全面复苏。



在接下来的数年时间里，海湾国家的消费者将继续受到实施增值税（VAT）的轻微影响，并且较高的商品成本将降低可支配收入，从而影响新车的需求量。阿联酋和巴林分别从2018年1月和2019年1月开始实施增值税。2020年7月，沙特阿拉伯将增值税进一步上调两倍至15%。科威特、阿曼和卡塔尔等其他三个海湾国家已承诺在2021年4月前开征5%的增值税。目前只有阿曼已推出增值税，卡塔尔和科威特现计划在2022年引入增值税。与此同时，海湾地区的领导人将继续实施一些必要的项目，以减少对石油收入的长期依赖。最后，由于新冠肺炎疫情大流行以及油价相对于过去几年高点仍处于较低水平，我们预计未来几个季度汽车需求将呈现非常温和的复苏。积极的方面是，原油价格正在上涨，美国前总统特朗普促成以色列、巴林与阿联酋（UAE）三国达成了一项历史性的和平协议，将给整个地区带来急需的稳定。2021年，总统拜登领导的政府对于海湾国家领导人寄予厚望，希望他们进一步为该地区的和平和经济发展做出积极贡献。

伊朗车主将持有汽车更长的时间，这将提高伊朗车辆的使用年限。反过来，这一趋势从长期来看将带来更高的新车需求。

全球原油展望

全球石油（原油和液体）产量预计在2027年或之后才会达到440万桶/天的水平——也可能根本不会出现。石油供应“损失”主要是因为2019年以来上游资本支出下降，这是2020年油价暴跌和能源转型相关的投资决定所造成的。这些损失的石油供应量甚至比除沙特阿拉伯和伊拉克以外的任何一个欧佩克成员国的总产量都要大。

原油产量损失约为360万桶/天，其余的损失包括天然气凝析液和生物燃料。在所有原油产量损失中，美国占到150万桶/天——这是迄今为止所有国家中产量损失最大的数额。美国供应的减少是一个关键因素，再加上需求的大幅增加，使得欧佩克+在2021年国际石油市场上占据主导地位。然而，石油供应形势是动态而不是静态的。美国石油产量恢复与否及其具体的程度，以及世界石油需求增长的速度，在决定2022年及以后全球石油供应平衡方面发挥重要作用。

石油供应的减少并不能预先决定未来几年油价的上涨。由于新冠疫情的爆发，全球石油需求也被重新调整到一个较低的水平，疫情仍然会对石油需求带来威胁，正如奥密克戎新变异毒株变种所带来的影响那样。然而，欧佩克+和美国对市场状况的快速反应意味着油价变化周期（无论是供应过剩还是不足），都将比过去8-18年的周期有所缩短。

欢迎添加微信客服（[ihsmarkitautomarket](https://t.me/ihsmarkitautomarket)），获取完整文章。

【供应商趋势亮点】华为推出搭载鸿蒙OS智能座舱的AIOT M5

该车配备一个10.4英寸曲面全液晶仪表盘



来源: Getty Images Plus/ metamorworks

据PanDaily 12月23日报道，华为日前推出了智能豪华运动型多用途车（SUV）AITO问界M5，该车搭载华为DriveONE纯电驱增程平台和鸿蒙OS智能座舱。AITO问界M5还搭载丰富车载应用生态以及华为SOUND音响系统。

华为常务董事、消费者业务首席执行官、智能汽车解决方案业务首席执行官余承东表示：“华为聚焦全场景智慧生活战略，以三十多年的ICT技术、领先的智慧出行体验赋能汽车行业。目标是将数字应用带入每一辆汽车，帮助车企造好车、卖好车。AITO问界M5将引领我们开启智慧出行新时代。”

IHS Markit 观点深度解析

该车配备一个 10.4 英寸曲面全液晶仪表盘、一个 15.6 英寸 2K HDR 智能中控大屏以及无线充电区。华为SOUND可以搭配华为音乐、华为视频，带来更好的声音美学体验。此外，AITO还搭载了专为智能车载应用打造的华为AppGallery应用市场。



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】台积电将于2022年底开始生产3纳米芯片

全新 3 纳米工艺将有效提高性能和电源效率。



来源: Getty image/ gorodenkoff

据台积电 (TSMC) 12 月 24 日发布的一份新闻稿称, 公司计划在 2022 年第四季度开始量产基于其 3 纳米工艺的芯片。据 MacRumors 报道, 苹果将在 2023 年发布第一批搭载台积电 3 纳米芯片的设备, 包括搭载 M3 芯片的 Mac 电脑和搭载 A17 芯片的 iPhone 15 手机。

IHS Markit 观点深度解析

定于 2024 年投产的工厂将生产用于相机图像传感器的半导体, 以及用于汽车和其他产品的芯片。此外, 在全球芯片短缺的情况下, 台积电和索尼集团正考虑在日本西部联合建设一座半导体工厂。台积电在全球科技行业面临前所未有的半导体短缺和供应链中断的时期制定了这一建厂计划, 该工厂将成为台积电在日本建设的首座工厂。



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】半导体供应问题：亚洲生产跟踪

关键成果

- 2020年上半年因新冠肺炎疫情大流行停产之后，受到防疫安全协议、防疫措施培训以及供应链管理的影响，亚洲汽车产量在初期恢复缓慢。
- 到2020年底，市场已经出现了关于汽车行业半导体供应链中断的报道。
- 在2021年前三个季度，轻型汽车制造商面临使用半导体的系统供应中断加剧的局面。
- 我们最新的情报显示，2021年第四季度的全球汽车生产将受到持续中断的影响。
- 此外，从4月初开始，亚洲各国出现了新一波的新冠疫情，这也导致该地区的汽车生产受到影响。
- 本报告概述了当前这些问题对亚洲轻型汽车生产的影响，并将已知影响与我们2020年12月预测进行了比较。

在2020年上半年因新冠肺炎疫情大流行而停产之后，受到防疫安全协议、防疫措施培训以及供应链管理的影响，亚洲汽车产量在初期恢复缓慢。到2020年第四季度初，产量基本恢复正常。然而，到2020年底，市场出现了关于汽车行业半导体供应链中断的报道，主要是因为汽车行业复苏需求与消费电子行业的需求发生了冲突，消费电子在2020年底也迎来强劲复苏，并且为了迎接节日季节而加大了库存积累。其他因素也使情况进一步恶化，包括3月19日瑞萨电子位于日本那珂市的工厂发生火灾，以及2月份恶劣天气席卷美国西南部造成的持续中断。

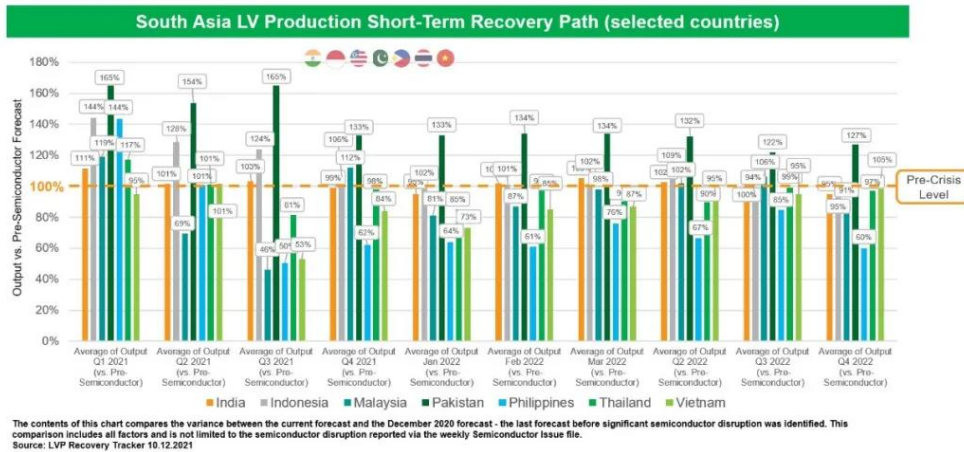
我们对供应短缺的最新评估表明，2021年第四季度的全球汽车生产将受到持续中断的影响。从全球来看，这一前景主要取决于马来西亚的情况，因为许多芯片“后端”业务都在马来西亚进行，比如芯片封装和测试，但这些业务受到了新冠肺炎大流行的影响。马来西亚后端服务运营能力的逐步改善将给芯片供应带来明显利好。据报道，自9月下旬以来，马来西亚的运营能力已恢复至100%，比我们此前预估的时间有所提前。虽然这是一个积极的发展，但由于非汽车行业的芯片需求加剧，目前仍有大量积压订单需要解决；这将逐渐成为满足汽车芯片需求的主要制约因素。有报道称，苹果将在2021年最后一个季度的预期产量削减多达1,000万部的产量，而且交付时间仍然超过20周，这突显出即使马来西亚半导体产能重新上线的情况下，芯片供应仍然面临困难。我们预计，汽车生产中断的情况将延续至2022年上半年。我们还估计，2022年下半年供应将迎来企稳，弥补损失产量的努力将从2023年上半年才会开始。截至12月10日，我们估计全球汽车产量在第一季度损失约144万辆，第二季度损失260万辆，第三季度损失346万辆。本周，第四季度已有的停工计划导致产量损失增加了53,500辆，其中欧洲4,700辆，日本8,950辆，北美17,300辆，南美21,240辆，南亚1,320辆。因此，第四季度产量损失总计将达到196万辆。

此外，从4月初开始，亚洲各国出现了新一波的新冠疫情，这也导致该地区的汽车生产受到影响。

南亚轻型汽车生产影响及复苏模式



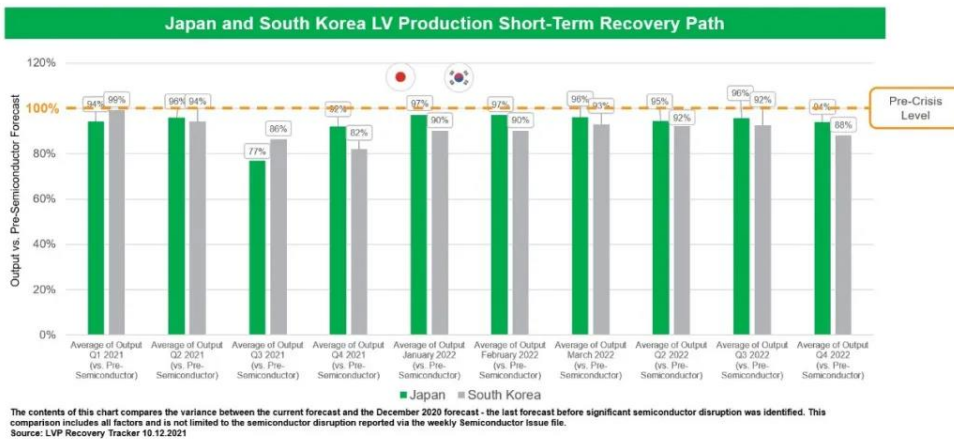
IHS Markit – South Asia LV Production Tracker (10.12.2021)



© 2021 IHS MarkitTM. All Rights Reserved.

日本和韩国轻型汽车生产影响及复苏模式

IHS Markit – Japan South Korea LV Production Tracker (10.12.2021)



© 2021 IHS MarkitTM. All Rights Reserved.

在日本，本田铃木工厂的生产业务受到打击，从而影响了Fit的产量。1月至5月期间，Fit经历了多次停产，生产线速率也有所下降。今年5月，该工厂Kei和Vezel车型的生产也受到了影响。8月2日至6日，8月16日至17日，该工厂也受到了停产的影响。从8月下旬至11月，该工厂还出现了部分减产。此外，本田狭山工厂在4月份也减少了两天的假日运营，在5月份也经历了多次停工，生产速率有所下降。9月至11月，该工厂的运营也受到了越南零部件短缺的影响。5月份，本田八千代和寄居工厂也受到了影响。八千代工厂的运营在8月至11月期间均受到影响，寄居工厂在8月和11月的生产速率有所下降。1月和2月，日产追滨工厂Note车型产量有所减少。此外，到8月初，Note和Leaf的生产速率也有所下降，生产班次和加班时间也有所减少。5月份，该工厂也经历了一些停工，9月至11月也进行了生产调整。此外，日产九州一厂和二厂在4月至7月期间采取了减少加班、假日运营和停产等措施。九州一厂在5月份停产了数天时间，九州二厂在5月份采用了单班制生产。日产还宣布，九州一厂将从9月至11月进行生产调整，九州二厂则将从9月至12月进行生产调整。4月份，日产栃木工厂的生产受到了生产线速率下降的影响，而5月至7月、9月至10月期间也有多天生产受到影响。7月，日产沙汰工厂停产



一天时间，导致NV150 AD、NV200和Safari等车型产量受到影响。该工厂的产量在9月和10月也受到了影响。3月至4月、6月至7月期间，三菱水岛工厂和冈崎工厂减少了加班生产和假日运营。5月至9月间，三菱还减少了水岛工厂Kei车型装配线的生产班次，并在11月将Kei车型装配减少了一个班次。三菱还在5月、7月和9月降低了冈崎工厂的生产速率。6月，这家汽车制造商减少了帕杰罗工厂的加班生产和假日运营时间。2021年上半年，马自达宇品和防府工厂的小型汽车生产也受到了影响。4月10日和17日，马自达3、CX-30和CX-5等车型的加班生产也被取消。4月和5月的产量分别下降了15%和30%，6月至少下降了15%。8月7日至31日，防府工厂2号生产线因设备更新而停止生产。2021年上半年，斯巴鲁对其水岛工厂和太田工厂进行了生产调整。4月、5月份产量减少了3万辆，6月份产量减少了1.6万辆。该汽车制造商也在7月16日和9月7日至17日采取了停产措施。第一季度，铃木相良工厂汽车生产受到影响，加班时间有所减少。不过，在第二季度，相良工厂在4月5日停产，湖西工厂在4月5日和12日部分停产。相良工厂的运营在5月至9月期间也都受到影响。铃木还在6月至10月期间暂停了磐田工厂和湖西工厂的生产。相良工厂11月运营也受到了影响。五十铃藤泽工厂的生产在8月份受到影响。丰田第一季度并未遭受任何产量亏损，但6月份关东岩手工工厂、本町工厂、仙台工厂和吉原工厂陆续出现了一些停产和生产调整。8月2日至6日，这家汽车制造商还暂停了高冈工厂Corolla车型的生产。由于东南亚地区新冠肺炎疫情卷土重来，导致半导体供应和部分零部件供应出现短缺问题，丰田在8月和9月也采取了停产措施，8月24日至9月，丰田位于日本的14家工厂共计27条生产线受到影响，最长停产时间长达22天。8月，丰田日本工厂的产量共减少3.7万辆，9月共减少14万辆。除了这些生产调整外，该公司还在9月将其在日本工厂的产量进一步削减了3万辆。10月，丰田在日本的产量减少了15万辆，同时预计11月产量调整约为5万辆。11月12日，这家汽车制造商宣布其所有14家工厂共计28条生产线将在12月恢复正常运营，这是7个月以来的第一次。丰田汽车还表示，将维持其2021年生产900万辆的计划。日本第一季度的产量损失为11.2万辆，第二季度为33.1万辆，第三季度为56.2万辆。第四季度，丰田工厂停产导致产量损失进一步增加9,000辆，使季度总产量损失达到53.2万辆。除了半导体短缺造成的直接风险外，我们还发现，由于近期福岛附近的地震，另外还有3.5万辆产量遭受损失。考虑到越南和马来西亚新冠肺炎疫情持续威胁导致供应中断延长，以及半导体短缺会持续至2023年初，2021年全年日本轻型汽车产量预计将同比下降4.0%，至743.6万辆左右。到2022年，产量将增长6.5%，达到790万辆左右。

位于韩国的汽车制造商也受到了全球半导体短缺的影响。1月份，通用汽车富平工厂取消了别克Encore GX和雪佛兰Trailblazer等车型的加班生产。7月份，这些车型产量减半，10月4日至15日停产。11月，通用汽车还将Encore GX和Trailblazer的产量减少了50%。此外，2月8日至4月、7月期间，生产雪佛兰Trax、雪佛兰Malibu和别克Encore等车型的2号装配线的利用率下降了一半。10月份，这些车型的产量也减少了一半。受到罢工活动影响，该工厂在4月19日至23日期间所有车型停产，4月26日至30日期间产量减少50%。通用汽车还在8月和9月将该工厂所有车型的产量减少了50%。5月1日至15日、7月期间，昌原工厂以50%的产能运营。3月，起亚汽车华城工厂（涉及Sorento和Niro车型）和光州工厂（涉及Bongo车型）取消了周末生产。第一季度的周末期间，其他工厂的生产也有所减少。4月，起亚汽车华城工厂所有车型均未进行周末生产。5月17日和18日，起亚汽车所下里工厂暂停了Stonic SUV的生产；9月16日和17日，所下里工Carnival、Stinger和K9等车型的生产也遭遇暂停。现代汽车在第一季度的周末减少了其韩国工厂的生产运营。受零部件供应问题影响，现代汽车还在4月7日至14日暂停了韩国蔚山第一工厂的生产，从而影响了Kona、Veloster和IONIQ 5等车型的产量。由于供应问题，这些车型的产量损失估计为12,500辆。现代汽车还取消了4月第一周和第二周蔚山工厂的加班生产，蔚山工厂在5月6日和7日也停止了Porter的生产。现代汽车还于5月17日和18日在蔚山第五工厂停止了Tucson和Nexo的生产。蔚山第三工厂也于5月18日和20日停止了Avante和Venue的生产。8月24日至26日，蔚山工厂捷恩斯车型、Santa Fe、Tucson和Nexo等车型的产量也减少了50%。9月13日至17日，Staria、Palisade和Porter



等车型的生产暂停。此外，峨山工厂也于4月7日至13日、19日至20日暂停运营。该工厂在5月和6月也经历了一些停工。现代汽车在9月9日至10日、15日至17日停止了工厂的运营。雷诺三星3月份在釜山工厂减少了XM3、QM3、Koleos的生产率。该公司还于7月19日和20日暂停了工厂的生产。4月8日至16日，双龙汽车暂停了平泽工厂所有车型的生产，并在10月将产量减少了50%。据推算，韩国汽车制造商在第一季度、第二季度、第三季度的产量损失分别为1.79万辆、5.83万辆、5.02万辆。到2021年第四季度，还面临3.5万辆产量损失危险，很大程度上是受到了通用汽车韩国公司和双龙汽车的运营影响。为了提高韩国在汽车芯片领域自力更生的能力和在未来汽车行业的竞争力，韩国政府最近公布了一项雄心勃勃的计划，未来十年将在半导体制造业投资约4,500亿美元。韩国政府谋求打造一条“K—半导体产业带”，位于首尔以南，绵延数十公里，有关半导体设计企业、制造商和供应商都将汇聚于此。现代汽车还宣布，计划开发自己的半导体，以减少对芯片制造商的依赖。除了半导体供应相关的停产之外，现代摩比斯出现新冠肺炎确诊病例导致零部件供应中断，令蔚山第一、第二、第四、第五工厂在6月10日也中断了半天生产。起亚所下里工厂新冠肺炎确诊病例增加也导致工厂在7月26日和27日停产。由于东南亚采取封锁措施以遏制新冠疫情扩散，全球半导体供应紧张加剧，预计韩国全年汽车生产将受到严重影响。

欢迎添加微信客服 (ihsmarkitautomarket) , 获取完整文章。

【VIP 专属文章】芯片饥荒以及疫苗与变异病毒之间的竞争使得汽车需求水平仍处于低迷阶段



半导体短缺和更广泛的供应链中断预计将持续至2023年

我们预测，2022年全球轻型汽车销量将接近8,240万辆，增长3.7%。我们预计2021年全球汽车行业共销售近7,940万辆轻型汽车，由于半导体供应链依然面临挑战，明年汽车需求水平将继续受到限制。假设目前疫苗仍维持其有效性，并且不考虑“奥密克戎”变异毒株带来的任何重大影响，大多数地区将继续迎来需求反弹。

2021年全年汽车销量预计仅比2020年增长2.9%。随着全球汽车行业正努力应对这场前所未有的“完美风暴”，我们对复苏前景仍持谨慎态度。汽车产量水平降低预计将在一段时间内影响车辆的交货时间，对已经枯竭的库存造成进一步压力，并推迟现行订单水平的完成。

埃信华迈全球轻型汽车预测常务董事Colin Couchman表示：“疫情大流行的发展路径仍然是2022年汽车需求周期的一个重要驱动因素，尤其是疫苗与变异病毒之间的‘竞争’。随着北半球国家进入冬季，担忧依然存在，而‘奥密克戎’变异毒株的出现意味着发展形势令人担忧。”

由于存在供应链挑战以及新冠疫情可能进一步蔓延，大多数地区的复苏前景较为有限

随着对病毒担忧的不断加重，加上持续的供应链问题以及对德国汽车生产的担忧，欧洲汽车行业看上去将会迎来一个惨淡的寒冬。2021年西欧和中欧汽车需求预测为1,390万辆，同比略微增长0.2%。根据我们的数据，2022年需求预计为1,500万辆，同比增长7.8%。



Couchman表示：“欧洲汽车市场的消费者们即将迎来新冠肺炎疫情的第二个冬天，但在新的的一年里，新车销售水平可能很难实现实质性改善。”



展望2022年，美国汽车销量预计将达到近1,550万辆，较2021年预测的1,510万辆增长2.6%。“2022年下半年的销售速度预计将会加快。鉴于目前的库存状况，我们很难预测2022年上半年需求会出现显著复苏。但我们预计，2022年底的销售速度将更接近疫情前的水平，为2023年和2024年实现更好的销量前景奠定基础，”埃信华迈北美轻型汽车销售预测经理Chris Hopson表示。

我们的分析师预计，由于供应链短缺阻碍市场增长，2021年中国大陆市场汽车销量将下降1%，至2,340万辆。随着近期供应链风险有所改善，目前预计2022年销量为2,420万辆（同比增长3.3%），预计2023年将迎来更有意义的复苏，销量高于疫情前水平，达到2,690万辆，同比增长11.3%。

2022年产量预计将缓慢恢复

2021年全球轻型汽车产量预计为7,550万辆，较2020年水平仅增长1.2%。

欢迎添加微信客服 (ihsmarkitautomarket)，获取完整文章。



【资料下载】 | 2021第五届中国汽车转向系统创新技术论坛



2021年12月28日，ATC将隆重召开“第五届中国汽车转向系统创新技术论坛”，作为每年一届的汽车转向系统盛会，旨在推动汽车转向领域的技术人士的深度交流，本届论坛将继续深度探讨汽车转向系统的市场研究、标准法规、线控转向、NVH、域控制器、功能安全、商用车转向等等热点话题。

在活动中，IHS Markit，采埃孚，博世，北汽，Danisi Engineering，西班牙老鹰，清苏研，中汽研，北汽福田，武汉理工大学等受邀成为本届中国汽车转向系统创新技术论坛演讲嘉宾，为大家带来了精彩演讲！

IHS Markit 中国汽车供应链与汽车技术预测，高级分析师 陶孟寅 (Michael Tao) 先生为大家分享了主题为：**Market insight sharing: automotive megatrends and their impacts on steering system**的精彩演讲，今天将在VIP群中与大家分享该演讲资料。



欢迎加入 VIP 群，下载完整报告

###



Email

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.

