



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2022.01.17-01.21





Contents

【预测与分析亮点】吉利汽车报告称，2021年销量增长1%，2022年销量目标为165万辆	3
【预测与分析亮点】广汽2021年销量同比增长4.92%	3
【电动车和能效亮点】蔚来汽车与浙江商业集团合作建设换电站	5
【电动车和能效亮点】VinFast与Applus+ IDIADA合作开展电动汽车安全测试	5
【主机厂亮点】雷克萨斯推出新款LX600 SUV	7
【主机厂亮点】比亚迪汉DM-i插电式混合动力汽车纯电续航里程可达206公里	9
【技术与移动性亮点】公共巴士制造商GILLIG与RR.AI开发自动驾驶汽车技术	10
【技术与移动性亮点】现代汽车开始研发汽车半导体	10
【供应商趋势亮点】伟世通为网联汽车推出AllGo应用商店	12
【供应商趋势亮点】SOSLAB发布车载固态激光雷达	12
【VIP专属文章】中国在中国石化试点项目中推进CCUS部署	14
【VIP专属文章】半导体供应问题：轻型汽车生产跟踪	16



【预测与分析亮点】吉利汽车报告称，2021年销量增长1%，2022年销量目标为165万辆

中国吉利汽车日前报告称，2021年12月销量同比增长3%，至158,765辆，其中在华销量为141,640辆。在吉利上月的总销量中，包括全混动汽车、纯电动汽车、轻度混动汽车和插电式混动汽车在内的电气化车型销量为18,813辆。2021年全年，吉利汽车销量同比增长1%，至1,328,029辆。这一数据包括该集团持有50%股权的合资品牌领克汽车的销量。去年12月，领克品牌的销量总计25,846辆，同比增长4%。2021年全年，领克品牌的总销量为220,516辆，同比增长26%。2021年，领克向欧洲市场的交付量达到11,602辆。在吉利电动汽车（EV）品牌极氪汽车方面，于2021年10月23日开始交付极氪001 EV；截至12月底，极氪001累计已经交付6,007辆。展望未来，吉利计划2022年销售165万辆汽车，销量同比增长24%。



IHS Markit 观点深度解析

吉利集团旗下吉利和领克品牌的产品阵容不断扩大，帮助这家汽车制造商缩小了与最接近的竞争对手本田和日产的销量差距。2021年，这两家日本汽车制造商在华销量均出现萎缩。本田去年在中国的销量为1,561,530辆，而日产的销量为1,381,494辆。在运动型多用途车（SUV）市场，去年市场对领克汽车的需求依然强劲。得益于领克09等新车型的上市，领克汽车创下了新的销售纪录。该品牌在欧洲市场的需求也在不断增长，客户在欧洲可以通过订阅模式租赁其汽车。为了与比亚迪等汽车制造商竞争，吉利在星越L SUV上引入了其雷神动力混动技术。这款车型近日在国内开启预售，预计将于第一季度开始交付。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【预测与分析亮点】广汽2021年销量同比增长4.92%

广汽集团日前发布的一份声明显示，2021年广汽集团销量达到214.4万辆，同比增长4.92%。2021年12月，销量同比增长11.8%，达到233,671辆。在该集团的合资企业中，广汽本田12月销量为78,402辆，同比下降3.54%。广汽丰田的销量为98,523辆，同比增长35.5%。广汽三菱汽车的销量为7,012辆，相比之下去年同期销量为10,981



辆；广汽菲亚特克莱斯勒汽车（FCA）的销量为1,376辆，去年同期销量为5,176辆。2021年12月，由集团乘用车子公司广汽乘用车管理的广汽全资品牌的销量同比增长2.18%，至32,151辆。负责管理埃安电动汽车（EV）品牌的子公司广汽埃安新能源上月销量为1.45万辆，同比增长98.5%。



IHS Markit 观点深度解析

尽管受到半导体短缺和其他供应链限制，广汽丰田在华销量仍然实现增长。丰田在中国C级和D级市场提供具有竞争力的产品阵容，使其能够在动荡的市场环境中依然实现销量增长。今年1月，广汽丰田已经开始在中国交付赛那多用途车（MPV）型。这款车型旨在吸引以家用需求为导向的购车者，预计将进一步提高广汽丰田在MPV市场的销量。相比之下，广汽本田2021年销量出现萎缩。半导体短缺令本田思域和雅阁等畅销车型的交付受到影响。在广汽全资产品线方面，广汽埃安一直是广汽电动汽车市场的领军者；该品牌去年销量实现翻番，反映出消费者对该品牌及其产品的接受度正在不断提高。为了扩大生产规模，广汽埃安将在中国建造第二个专门生产埃安车型的工厂。新工厂将把广汽埃安的年产能提高至40万辆。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载



【电动车和能效亮点】蔚来汽车与浙江商业集团合作建设换电站

中国电动汽车初创企业蔚来汽车在1月9日与浙江商业集团达成协议，双方将共同建设换电设施。双方计划合作在浙江省高速公路沿线建立换电站。根据协议，预计6月底将有30座换电站上线运行。



IHS Markit 观点深度解析

2021年，蔚来汽车在其他企业的帮助下，以前所未有的速度扩大其换电服务网络。到2021年底，这家电动汽车初创企业在中国共部署了777座换电站，其中有605座是在2021年新建的。自2021年4月蔚来汽车首座第二代换电站投入运营以来，蔚来汽车和中国领先的公用事业供应商之一中国石化已经合作在国内部署了101座充换电站。蔚来与中石化合作建造的这些新换电站位于中石化现有的加油站内，有助于为蔚来节省建造成本，并使电动汽车车主更容易找到这些换电站。得益于换电服务网络的扩张，蔚来汽车的销量在2021年增长了109%，达到创纪录的91,429辆。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【电动车和能效亮点】VinFast与Applus+ IDIADA合作开展电动汽车安全测试

越南汽车制造商 VinFast 日前在一份公司声明中表示，该公司已与全球领先的 Applus+ IDIADA 就电动汽车（EV）安全测试达成合作，Applus+ IDIADA 在美国、欧洲和亚洲都拥有完整的汽车测试和工程能力。Applus+ IDIADA 将根据全球监管法规和消费者要求进行安全测试，以测试 VinFast 电动汽车的性能。Applus+ IDIADA 北美地区总监 Carlos Garcia 表示：“我们非常高兴能够得到 VinFast 的信任，成为他们这一雄心勃勃且富有挑战的项目中车辆安全方面的技术伙伴。”



IHS Markit 观点深度解析

VinFast 正继续快速推进其在国际市场车型发布和车辆电气化计划，在本月拉斯维加斯举办的 2022 年国际消费电子展上，VinFast 展示了全系列五款全新电动汽车（BEV）。VinFast 在公告中确认，继 2019 年推出燃油车型之后，公司将于今年转型成为纯电动汽车品牌。VF e35 和 VF e36 将被命名为 V8 和 V9，在 2022 年国际消费电子展上，VinFast 在 A、B 和 C 级汽车市场分别推出了 VF 5、VF 6 和 VF 7 等车型。公司表示，正在德国寻找建厂地点。据报道，公司已经确认计划在美国生产电动汽车电池和电池组，并且将于 2024 年下半年开始生产电动汽车。Vingroup 副董事长兼 VinFast Global 首席执行官 Le Thi Thu Thuy 表示：“美国是 VinFast 最重要的市场之一，我们希望为客户提供最高水平的行车安全体验。未来几年，市场对电动汽车的需求量巨大；我们并不希望在美国和其他市场与其他汽车制造商竞争。我们的目标是以合理的价格为客户提供高品质的电动汽车以及独特的客户体验。我们相信，我们能够在全球电动汽车市场占据一席之地。”埃信华迈目前预测，到 2026 年，VinFast 越南生产基地的产量将增至约 8.8 万辆。随着美国和欧洲的生产计划相对于这家汽车制造商的产能预期和投资、以及整体进展和市场对其初步措施的接受程度变得更加明确，这一产量预测未来将有所调整。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【主机厂亮点】雷克萨斯推出新款LX600 SUV

意义：考虑到其他主要豪华汽车品牌已经提供语音助手等技术，为了确保LX的市场竞争力，此次升级是非常必要的。雷克萨斯一直以来凭借其舒适的驾驶体验而闻名，随着越野和安全性能的进一步增强，这款新车型可能会比竞争对手更具优势，并将有助于提振该公司的销量。

展望：我们预测，2022年LX车型的销量将达到2.4万辆左右，其中新款车型的销量将达到1.9万辆左右。明年销量有望提高到2.8万辆。

雷克萨斯于1月12日推出了全新雷克萨斯LX 600运动型多用途车(SUV)。除了基于全新平台打造之外，2022款SUV还将推出名为Executive和Offroad的豪华版和运动版车型。雷克萨斯在新一代LX 600上用一台双涡轮增压3.5升V6发动机取代了上一代搭载的5.7升V8发动机，最大输出功率为305千瓦(415马力)，峰值扭矩为650牛米。新搭载的发动机配备一款十速自动变速箱，进一步提高总齿数比，从而改善高速行驶下的燃油经济性，同时提高启动加速度表现和越野性能。

新款车型车长5,100毫米，车宽1,990毫米，车高1,885毫米，轴距2,850毫米。与上一代车型相比，总车长增加了20毫米，总车宽增加了10毫米，总车高降低了25毫米。在车身平台方面，2022款雷克萨斯LX发生了自2007年以来最重大的变化，悬挂系统与LandCruiser 300基本相同。凭借新一代LX 600的推出，雷克萨斯希望继续维持这款车的良好声誉。全新GA-F平台通过采用新发动机和轻量化铝代替车顶材料，提高刚度20%以上，并减轻200公斤车身重量。更坚固的结构、更低的重心和更轻的重量将有助于车辆行驶感觉更加平衡。新款LX还采用了电动助力转向系统和电子控制制动。雷克萨斯表示，前双叉臂悬架、悬架几何形状和经过优化的螺旋弹簧可以提供更出色的车辆稳定性和乘坐舒适性，较长的悬架行程有助提升公路和越野性能。后悬架方面继承了前代车型的横向控制臂四连杆结构。此外，还对悬架臂和减震器的布局进行了改进，以实现更好的控制。

此次推出的车型阵容包括售价为1,250万日元(约合108,384美元)的入门版LX 600; Executive版有四个独立座椅，可倾斜48度，售价为1,800万日元，而Offroad版售价为1,290万日元。新车型还提供多地形选择功能，允许用户根据路面情况，提供自动、泥土、沙地、泥浆、深雪和岩石等6种模式。在越野驾驶时，全新LX600提供多地形选择系统，以及丰田最新的爬坡控制和下坡辅助功能。爬坡控制功能实际上就是针对山路和崎岖地形的低速巡航控制。



雷克萨斯LX 600

雷克萨斯



雷克萨斯LX 600

雷克萨斯



雷克萨斯LX 600

雷克萨斯



雷克萨斯LX 600

雷克萨斯

新一代LX 600基于全新平台打造，与现有车型相比，它采用了更广泛的技术和更广泛的自适应驾驶辅助功能。它还搭载指纹认证启动功能以减少被盗风险。这是这家汽车制造商首次采用该功能。其他搭载的安全功能包括采用单目摄像头和毫米波雷达检测骑自行车者（白天）和行人（夜间）的预防碰撞安全系统。该系统现在可以在左转时检测前方过路的行人。此外，还增加了驾驶员转向时触发，可在车道上帮助转向的紧急转向辅助功能以及在低速时防止事故的低速油门抑制功能。

IHS Markit 观点深度解析

考虑到其他主要豪华汽车品牌已经提供语音助手等技术，为了确保LX的市场竞争力，此次升级是非常必要的。雷克萨斯一直以来凭借其舒适的驾驶体验而闻名，随着越野和安全性能的进一步增强，这款新车型可能会比竞争对手更具优势，并将有助于提振该公司的销量。雷克萨斯越野车试驾员Kazuyuki Ueno表示：“为了使越野驾驶安全可靠，并让客户体验雷克萨斯的品质和舒适度，我们在各种崎岖道路上进行多次测试，以打造新款LX的越野驾驶性能。为了确保所有乘客都能舒适地出行，我们精心调校了主动高度控制和自适应可变悬架系统，以提高在崎岖道路与地面接触感和高质量乘坐体验。”

雷克萨斯LX这款E级SUV已经上市20多年，根据埃信华迈轻型汽车销量预测，其全球销量从2010年的1.7万辆左右增加至2019年的3万辆左右，随后在2020年下降到2.34万辆。我们预测，2022年LX车型的销量将达到2.4万辆左右，其中新款车型的销量将达到1.9万辆左右。明年销量有望提高到2.8万辆。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【主机厂亮点】比亚迪汉DM-i插电式混合动力汽车纯电续航里程可达206公里

比亚迪预计将其 DM-i 插电式混合动力技术应用于比亚迪汉轿车。根据 d1ev 的说法，汉 DM-i 将提供两个电池容量选项：18.315 千瓦时电池组和容量更大的 37.555 千瓦时电池组。18.315 千瓦时电池组将只搭载于前轮驱动车型，在全球轻型车统一测试循环（WLTC）工况下，该车型的纯电续航里程将达到 101 公里。37.555 千瓦时电池组将搭载于四轮驱动车型，在 WLTC 工况下的纯电续航里程可达 206 公里。汉 DM-i 将继续使用比亚迪专门为其混合动力车型开发的 1.5 升涡轮增压发动机。



IHS Markit 观点深度解析

比亚迪旗舰型轿车比亚迪汉已经成为中国全尺寸轿车市场上最畅销的车型之一。2021年，汉系列的销量已超过11.7万辆，此次推出搭载DM-i技术的汉车型有望进一步提高销量。得益于DM-i插电式混合动力技术，比亚迪在插电式混合动力汽车（PHEV）市场的份额不断增加，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。自2021年年中以来，比亚迪已经将其最新的插电式混合动力技术引入其王朝系列的四款车型。秦Plus、宋Plus、宋Pro和唐插电混动版均搭载了DM-i技术。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【技术与移动性亮点】公共巴士制造商GILLIG与RR.AI开发自动驾驶汽车技术

根据公共汽车制造商 GILLIG 发布的一份声明，公司已与 RR.AI 达成合作，将联合开发用于美国通勤公共巴士的自动驾驶技术。双方将联合开发用于公共巴士的 L4 级自动驾驶技术，该技术允许车辆在特定场景下实现自动驾驶。两家公司还将共同开发和测试诸如自动紧急制动、精确对接、公交站场自动化、盲点检测和行人避让等安全功能。GILLIG 总裁兼首席执行官 Derek Maunus 表示：“我们双方对此次合作都感到非常满意。GILLIG 团队致力于提供变革性产品和解决方案，使交通安全、高效，并助力消除道路拥堵。RR.AI 也同样致力于这些重要目标。我们很高兴能与技术领先的 RR.AI 合作，将先进的车辆自动化技术带到美国各个城市。”



IHS Markit 观点深度解析

加拿大 NFI 集团子公司 GILLIG 和加拿大 Novabus 是美国公共巴士的主要制造商。GILLIG 计划在其所有巴士车型中部署这些自动化技术，并将最先应用于最新的电动巴士车型。事实证明，研发机器人出租车的难度和成本都超出了预期，因此投资者正将大量资金投入研发卡车和其他商用车自动驾驶技术的科技公司，车辆自动化在这些领域可能很快就能实现。RR.AI 是自动驾驶汽车（AV）技术初创公司 Robotic Research 旗下的一个部门，该公司最近完成了 2.28 亿美元的 A 轮融资。Robotic Research 计划利用注入的资金，进一步推动 RR.AI 为卡车、公交车和物流车辆提供自动驾驶解决方案。



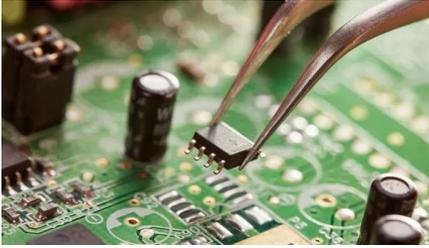
更多零部件和技术解决方案内容，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【技术与移动性亮点】现代汽车开始研发汽车半导体

据《韩国商业日报》报道，现代汽车已经开始为汽车开发下一代功率半导体。现代汽车将与功率半导体公司 Power Cube 一起研发利用碳化硅（SiC）、氮化镓（GaN）、氧化镓（Ga₂O₃）等新材料制造的半导体。新一代半导体的性能要优于目前的硅基半导体。现代汽车也将与韩国晶圆厂签订新的订单。据报道，公司将把氧化



镓电源管理集成电路和微控制器单元的生产外包给国内代工企业。此外，现代汽车还将与三星电子展开合作。现代汽车将在高端品牌捷恩斯车型上使用或正在考虑使用三星电子的相机影像传感器、汽车电源管理集成电路、信息娱乐系统应用处理器等产品。



IHS Markit 观点深度解析

由于半导体短缺，现代汽车自 2021 年 1 月开始被迫中断了韩国和海外多家工厂的生产，这对世界各地的汽车制造商造成严重影响。截至 1 月 7 日，埃信华迈对供应短缺的评估显示，2021 年现代汽车集团的产量损失约为 19.9 万辆。2022 年第一季度，还将有 1.3 万辆产量面临风险。2021 年 10 月，现代汽车全球首席运营官 José Muñoz 表示，现代汽车正在研发自己的芯片，他表示，这个过程“需要大量的投资和时间”。现代汽车零部件子公司现代摩比斯将在这一内部研发计划中发挥核心作用。现代汽车的目标是，通过自主开发半导体，减少对芯片企业的依赖，促进韩国半导体行业生态系统的发展。最近，传感器在汽车上的应用正逐步增加，通过高速处理理解和预测数据以提高驾驶安全变得至关重要。丰田、通用汽车和大众等其他汽车制造商也在与德国英飞凌和荷兰恩智浦等全球无晶圆厂合作开发下一代半导体。



更多零部件和技术解决方案内容，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【供应商趋势亮点】伟世通为网联汽车推出AllGo应用商店

伟世通一直在与世界各地的多个早期应用开发商合作，打造一系列全新车载优化应用



来源：伟世通

伟世通在1月5日发布的一篇新闻稿中表示，该公司在拉斯维加斯举办的2022年国际消费电子展上发布了AllGo应用商店。AllGo应用商店基于安卓汽车系统打造，可在全球范围内提供移动出行、导航、泊车和信息娱乐应用的车载优化版本，并将其应用于车载信息娱乐系统。

伟世通总裁兼首席执行官Sachin Lawande表示：“AllGo应用商店表明伟世通的战略定位是颠覆当今网联汽车的车载信息和娱乐体验。该应用商店为应用开发商和汽车制造商提供了一个开发、分销和分析定制内容和服务的门户，同时也为消费者提供备受期望的无缝信息娱乐体验。”

IHS Markit 观点深度解析

AllGo 应用商店开发者门户是一个专门面向汽车制造商的专业门户，它可根据汽车公司业务所在地筛选经过认证的应用程序，企业有权通过定制应用商店平台决定提供哪些应用。除了无线（OTA）更新外，该系统也为未来车载内容实现盈利提供了渠道。伟世通一直在与世界各地的多个早期应用开发商合作，打造一系列全新车载优化应用。AllGo 应用商店开发者门户允许提供商以自助方式创建、管理和监控应用。



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】SOSLAB发布车载固态激光雷达

SOSLAB 演示 ML 具有 180 度广角视野和长达数米的远距离探测性能



来源: Getty image/ Just_Super

SOSLAB 在 1 月 9 日发布的一篇新闻稿中表示，公司在拉斯维加斯举办的 2022 年国际消费电子展上发布了 Mobility 激光雷达 (ML)。SOSLAB 还在 2022 年国际消费电子展上推出了因新冠肺炎疫情而推迟发布的固态激光雷达。SOSLAB 演示 ML 具有 180 度广角视野和长达数米的远距离探测性能。

IHS Markit 观点深度解析

SOS LAB于2020年1月与安森半导体签署了一份激光雷达合作谅解备忘录 (MoU)，以推进面向汽车和智能工厂的激光雷达技术开发及商业化。

2020年5月，SOS LAB在韩国产业银行 (KDB) 领投的A+轮融资中获得800万美元融资，A风投、Emford Equity Partners、中榆投资、韩国产业银行投资公司、新韩资本、新韩金融集团等公司参投。



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】中国在中国石化试点项目中推进CCUS部署



2022年1月06日Max Tingyao Lin

中国最近启动了另一个碳封存试点项目，但专家建议大规模部署需要制定一个监管框架以及推出更多的财政激励措施。

中国国有能源巨头企业中石化在一份声明中表示，公司已于12月27日在江苏省投入运营一个20万吨级的碳捕集、利用与封存（CCUS）设施。

该项目将从中石化南化公司煤制氢工厂的尾气中捕获二氧化碳，用于提高华东和江苏油田的石油采收率。

中石化表示：“这标志着我们在长三角地区的首个示范项目的建成。”

作为全球最大的温室气体排放国，中国在一系列政策文件中表示，CCUS将在中国长期脱碳路径中发挥重要作用。

我们预计，截至9月中国有23个碳捕集项目在运营，总碳捕集能力为每年400万吨。不过，其中15个是小型试点项目，每个项目的碳捕集能力少于40万吨/年。

埃信华迈清洁能源技术首席研究分析师Paola Perez Pena表示，中国目前仍然专注于碳封存项目的研发，而不是商业化。

Perez Pena在接受《净零排放商业日报》采访时表示：“中国大陆已经[成为]全球最具操作性的CCUS试点地区，不过为了激励大型项目，仍然需要推出商业化的CCUS支持政策。”

她补充道：“中国并没有把[该技术]作为碳减排的一个解决方案，而是把它作为一个不错的选择，既能增加石油产量，又能带来减少二氧化碳排放等附加优势。”

2019年，中国中央政府发布了国家CCUS发展路线图，目标是到2030年为工业应用做好技术准备，每年可封存二氧化碳高达200万吨。



根据该路线图，政府官员计划广泛部署这些碳封存项目，并设想到2050年在全国各地建设多个工业碳中心。



但中国尚未制定任何关于碳封存的具体法规，也没有为相关项目出台任何具体和有针对性的财政激励措施——而这些措施被许多投资者视为是必不可少的部分。

在今年9月发布的一份研究报告中，国际能源署（IEA）表示，政府需要引入法律和政策框架，以及二氧化碳定价和补贴等市场激励措施，以推动大规模CCUS开发。

尽管中国去年7月启动的全国碳排放权交易市场在流动性方面迎来了一个强劲的开局，但专家表示，该交易体系还不够健全，不足以推动脱碳投资，截至12月中旬，碳排放权交易价格仅为44.20元/吨（6.93美元/吨）。

与国际能源署的观点类似，Perez Pena表示中国政府在未来几年可能会准备一些政策工具来推动CCUS的发展。

她说：“中国在制定政策鼓励可再生能源等其他行业的大规模部署方面有着丰富经验，所以我们在未来10年看到中国CCUS的政策框架能够取得一些进展。”

必要技术

在去年更新《国家自主贡献》时，中国承诺力争到2030年二氧化碳排放达到峰值，努力争取2060年前实现碳中和。

去年7月，由政府支持的中国环境规划院、中国科学院和中国21世纪议程管理中心在一份联合报告中表示，CCUS对于减少电力、钢铁和水泥行业的碳排放至关重要。

该报告称，到2030年，该技术将在中国捕获4.08亿吨二氧化碳，到2060年将捕获18.2亿吨二氧化碳。

由于中国60%的电力依赖于煤炭发电，Perez Pena预计CCUS在短期内将成为中国碳减排的关键技术之一。

她表示：“中国需要通过这些技术来实现减排目标……问题是政府是否会为这些项目提供适当的激励和资金，来推动它们实现迅速部署。”

项目开发

到目前为止，中国能源巨头们对于在国内开发CCUS项目表现出了极大热情。

据埃信华迈数据，截至9月份，中国石化、中国石油和中国海油共运营了8个CCUS项目，总封存能力为290万吨/年，占全国总产能的72.5%。

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

【VIP专属文章】半导体供应问题：轻型汽车生产跟踪

关于汽车行业半导体供应链出现了中断的报道最初在 2020 年底出现，目前将持续到 2022 年第一季度。随着汽车制造业从 2020 年上半年期间新冠肺炎疫情封锁措施中逐渐复苏，但是这一复苏周期与消费电子行业不断增长的需求发生了冲突，一方面是消费电子行业的强劲复苏，另一方面是为了迎接节日季节而加大库存积累，因此半导体供应链压力逐步增大。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使其直到 6 月底才重新恢复生产，以及 2 月份恶劣天气席卷美国西南部造成的持续中断。最近还有其他因素的影响，例如新冠肺炎疫情重燃对东南亚部分地区的影响，特别是在半导体供应过程中承担大量劳动密集型后端封装业务的马来西亚。



半导体

Shutterstock/Dario Lo Presti

许多汽车制造商已经受到了半导体供应中断的影响，并且这一影响将继续持续。以下是一些受到冲击的主要汽车制造商，您可以从中了解到他们采取了哪些措施来缓解供应中断情况，以及他们对未来的预期。

福特

福特在北美和欧洲的工厂都受到了半导体短缺带来的严重冲击。在北美，2021年第一季度发生了持续数周的停产，并且停产情况在全年持续发生，导致部分工厂及其生产的车型比其他工厂受到更大的影响。受影响的车型包括诸如Explorer、新款Bronco Sport和Bronco；林肯Navigator；F系列和Ranger皮卡；野马Mach-E纯电动汽车生产于2021年第四季度开始受到影响。在2022年前几周，F系列皮卡和E系列厢式货车的生产已经中断。

2021年期间，福特在西欧和中欧的所有工厂都受到了长达数周的停工影响，连续四个季度因半导体短缺而生产中断的工厂包括生产Kuga和Transit Connect在内一系列车型的西班牙瓦伦西亚工厂，生产Puma车型的罗马尼亚克拉约瓦工厂，生产Fiesta车型的德国科隆工厂以及生产Focus的萨尔路易斯工厂。生产Transit和Transit Custom的土耳其科贾埃利省奥特桑工厂在第二季度经历了漫长的停产，并且在第四季度也受到了停产的影响。零部件供应不足也导致萨尔路易斯工厂在2022年1月减产。

2021年期间，福特在亚洲的工厂也经历了多次停产，涉及到中国、印度和泰国的工厂运营。目前确认2022年将不会发生停产。



在10月底发布的第三季度财报中，福特表示，其库存进一步下降，同时订单量有所增加。在第三季度期间，截至9月底，福特在其主要市场美国的库存量已降至仅能满足20天供应的新低。福特在北美市场的订单量扩大了50%以上，增加了11.1万辆，在欧洲的订单数量则达到了创纪录的水平。福特目前预计，半导体短缺将影响延续至2022年，可能要到2023年才能重建库存。福特首席财务官John Lawler表示，福特预计2022年全年生产中断的范围和严重程度将有所下降。

此外，福特已宣布与半导体制造商GlobalFoundries建立合作关系，探索汽车半导体的供应和开发，包括探索在美国制造芯片。

通用汽车 (gm)

由于2021年半导体短缺，通用汽车在北美、南美和亚洲的生产都受到了影响。在北美，尽管该公司试图避免全尺寸皮卡和运动型多用途车（SUV）等高利润车型的生产受到影响，因零部件短缺造成这些车型的生产中断主要发生在2021年第三季度。2022年，一些工厂的生产也已开始受到影响。通用汽车一直试图通过削减某些车型配置中的一些功能来维持其正常生产。

此外，通用汽车巴西工厂的运营也受到了严重的影响，格拉瓦塔伊工厂受到了持续约5个月的停产影响。情报显示，该工厂在2022年1月之前都没有采取三班制生产，同时年底工厂停产两周时间也比往常略长。在南圣卡埃塔诺工厂，最近的生产停产四周时间使年底停产时间比往常有所延长。圣何塞多斯坎波斯工厂在年底也停产了三周时间。在其他地方，通用汽车在韩国的两家工厂在2021年四个季度都遭遇了不同程度的减产，富平工厂一些车型在2022年第一周遭遇停产，其他工厂1月期间将减产50%。在中国，其合资企业上汽通用在2021年第二季度和第三季度的生产也受到了有限的中断影响。

10月末，通用汽车公布了2021年第三季度的业绩，表示由于半导体供应不足，其财务业绩将持续受到影响。至于通用北美（GMNA）业务，由于生产中断，批发销量出现同比下降。此外，通用汽车的库存量正处于一个极低的水平，2020年新冠肺炎疫情的早期影响以及2019年底全美汽车工人联合会大罢工意味着2020年库存量本就有所减少。不过通用汽车强调，库存情况大大减少了市场对购车优惠措施的需求，并且创造了一个较为强势的定价环境。通用汽车表示，通用北美地区第三季度车辆平均成交价格已攀升至4.7万美元以上，优惠支出占平均成交价格的比例下降至4.6%，低于2020年第三季度的7.4%。尽管产量预计将增加，但北美地区的低库存和强势定价现象预计将持续到2022年。



首席财务官Paul Jacobson此前宣布，由于消费者需求强劲、新车价格高企以及半导体供应更加稳定，通用汽车已经提高了2021年利润预期。该公司目前预计全年调整后的税前利润约为140亿美元，高于此前预测的115-135亿美元。不过他补充道，半导体供应要到2022年底才会恢复正常，通用汽车经销商的库存也不会很快恢复正常。

通用汽车总裁Mark Reuss也曾表示，公司正寻求将其未来汽车上使用的定制芯片数量减少95%。有分析认为，这一变化可能会在半导体供不应求的情况下加强通用汽车半导体的持续供应。公司还预计，未来几年其半导体需求将增加一倍以上。通用汽车还将把核心微处理器芯片采购整合为三个系列，并将与领先的半导体制造商共同开发、采购和制造。

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

###



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.

