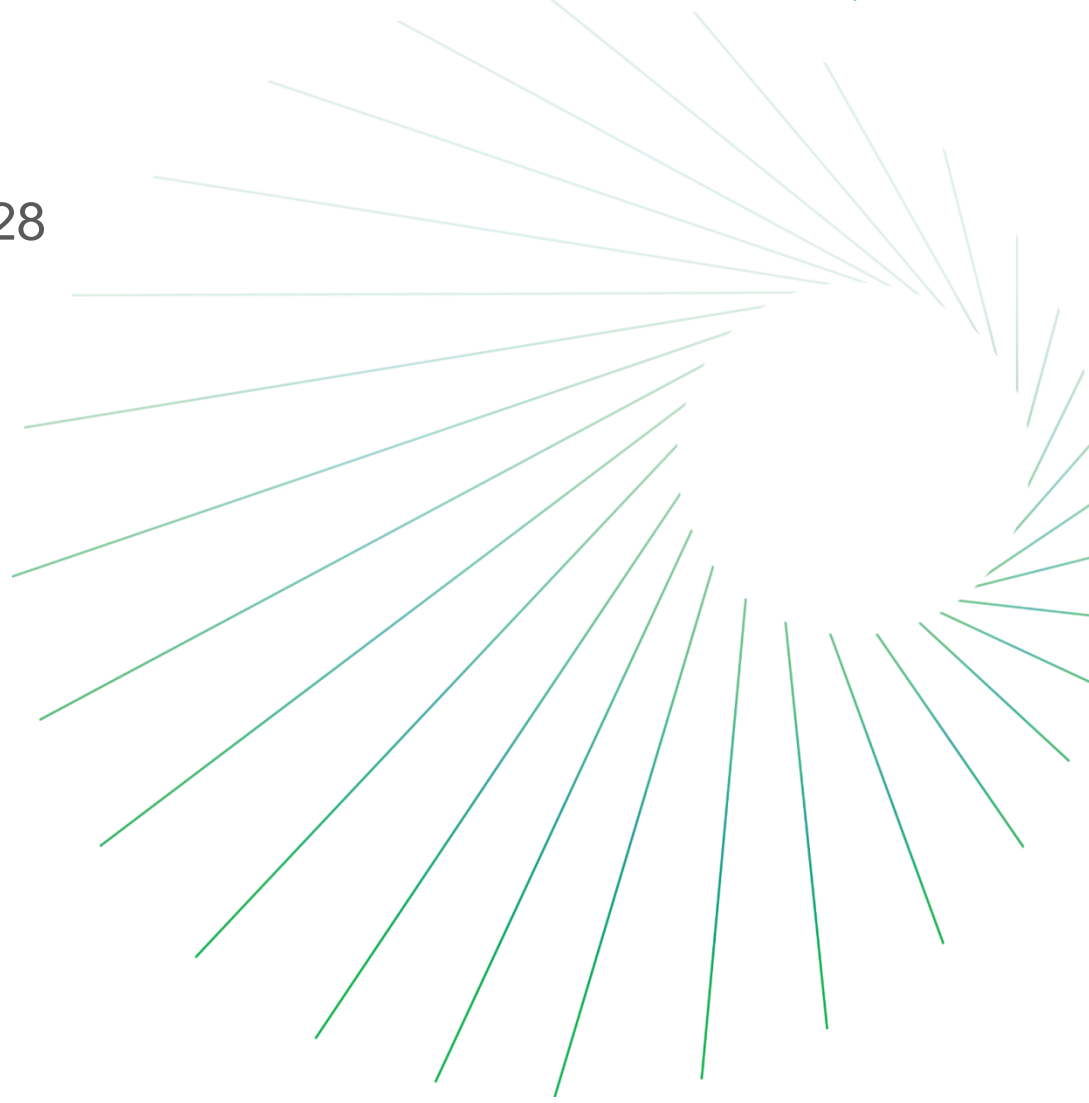




汽车市场每周热点汇编

2022.01.24-01.28





Contents

【预测与分析亮点】中国汽车工业协会表示，2021年中国新车销量增长3.8%	3
【预测与分析亮点】福特报告称，2021年大中华区销量增长3.7%	4
【电动车和能效亮点】中国电动汽车初创企业自游家发布首款NV车型	6
【电动车和能效亮点】韩国和沙特阿拉伯签署多项合作协议，双方将共同开发氢经济	6
【主机厂亮点】2021年，宝马在华销量超过奥迪和梅赛德斯-奔驰	8
【主机厂亮点】比亚迪成功竞得智利锂矿开采权	8
【科技与移动性亮点】宁德时代为电动汽车推出换电服务	10
【科技与移动性亮点】别克在中国发布OTA升级，以增强GL8的辅助驾驶系统	11
【供应商亮点】IRP Systems与博世合作量产电动汽车电机控制器	12
【供应商亮点】陶氏在2022年汽车技术展览会上展示创新可持续的技术解决方案	13
【VIP专属文章】到2030年，电动汽车的生产将因消费者需求和汽车制造商投资而有所变化	15
【VIP专属文章】思考启发 - 2022年消费电子展回顾	18
【VIP资料下载】2022年上半年半导体供应风险提示	20

【预测与分析亮点】中国汽车工业协会表示，2021年中国新车销量增长3.8%

意义：2021年中国汽车销量恢复增长，结束了自2018年以来连续三年下降的局面。在难以预测的新冠肺炎疫情卷土重来、汽车供应链陷入困境的艰难一年里，中国新车市场展示出了引人注目的韧性。

展望：我们预计未来两年中国汽车市场将继续保持增长势头，今年轻型汽车产量预计将达到2,408万辆，同比增长1.7%。预计到2023年，中国轻型汽车产量将进一步增长至2,705万辆，同比增长12.3%。



尽管新冠肺炎变异毒株的传播以及半导体供应紧张带来了不确定性，但2021年中国新车销量取得了自2017年以来的首次同比增长。

根据中国汽车工业协会（CAAM）发布的数据，2021年新车销量同比增长3.8%，至2,627.5万辆，产量同比增长3.4%，至2,608.2万辆。2021年，中国乘用车（PV）销量同比增长6.5%，至2,148.2万辆，乘用车产量同比增长7.1%，至2,140.8万辆。2021年中国商用车销量为479.3万辆，同比下降6.6%，产量同比下降10.7%，至467.4万辆。2021年12月，中国新车总销量为278.6万辆，同比下降1.6%。不过，当月新车产量同比增长2.4%，达到297.07万辆。中国汽车工业协会对乘用车的定义包括轿车、运动型多用途车（SUV）、多用途车（MPV）和小型货车。

2021年，中国新能源汽车（NEV）市场再次实现强劲增长，新能源汽车销量比2020年翻了一番，创下新高。2021年，包括纯电动汽车（BEV）、插电式混动汽车（PHEV）和燃料电池汽车（FCV）在内的新能源汽车（NEV）销量同比增长157.5%，至352.1万辆。其中，新能源乘用车销量为333.4万辆，同比增长167.5%；新能源商用车销量为18.6万辆，同比增长54%。作为中国市场上销量最大的新能源汽车类别，去年纯电动乘用车的销量增长了173.5%，至273.4万辆。

2021年，中国新车出口增长101.1%，至201.5万辆，其中新能源汽车达到31万辆。2021年12月，汽车出口量为22.3万辆，同比增长54%，其中1.8万辆为新能源汽车。

IHS Markit 观点深度解析



2021年中国汽车销量恢复增长，结束了自2018年以来连续三年下降的局面。在难以预测的新冠肺炎疫情卷土重来、汽车供应链陷入困境的艰难一年里，中国新车市场展示出了引人注目的韧性。

在2021年最后一个月，乘用车产销量同比增长，一定程度上是因为半导体供应有所改善。汽车制造商努力调整生产计划，优先考虑生产畅销车型，并将可用微芯片用于生产高利润车型，以帮助经销商完成订单并清理积压订单。由于半导体供应紧张，购车者将面临更长的提车时间，以及有限的车型选择。近期，新冠肺炎疫情在西安、天津、许昌等地再次爆发，给2022年第一季度的市场复苏增添了不确定性。尽管存在这些限制，中国本土汽车制造商还是进一步提升了市场份额。据中国汽车工业协会称，去年中国本土汽车品牌的市场份额达到44%，同比上升了6个百分点。中国去年大力推动新能源汽车普及所作的努力，也让本土汽车制造商最为受益，这得益于他们在新能源汽车市场的强力地位，以及迅速适应不断变化的消费者需求的能力。例如，比亚迪2021年销量同比增长73%，从2020年的426,972辆大幅增长至740,131辆，这要归功于该公司在其插电式混动产品阵容中应用了新一代插电式混合动力技术DM-i技术。长城汽车也通过欧拉品牌旗下的微型汽车和入门级车型提高了电动汽车的产量。中国品牌的崛起将继续给国际汽车制造商带来巨大压力，尤其是在中等价位竞争的汽车制造商。

2021年，中国新能源汽车市场再次增长并创下新的销售纪录。未来几年，中国将进一步加速向电气化转型，从而成为全球向零排放交通转型的领导者。根据我们的最新预测，到2023年，中国纯电动汽车的产量预计将超过450万辆，占全球纯电动汽车产量的一半。市场向电动汽车的转变，主要是因为市场上具有吸引力的车型越来越多，而非政府补贴。从2023年开始，新能源汽车购买者将不再获得新能源汽车补贴，我们预计从2023年开始，上海等城市将取消对插电式混合动力车的部分优惠政策，并将重点转向纯电动汽车。

我们预计未来两年中国汽车市场将继续保持增长势头，今年轻型汽车产量预计将达到2,408万辆，同比增长1.7%。预计到2023年，中国轻型汽车产量将进一步增长至2,705万辆，同比增长12.3%。



更多轻型车预测内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【预测与分析亮点】福特报告称，2021年大中华区销量增长3.7%

福特日前公布称，2021年其在大中华区的销量为62.4万辆，同比增长3.7%。这一销量包含在中国大陆和台湾的销量。2021年，公司乘用车销量同比下降1.4%，至23.7万辆，运动型多用途车（SUV）销量为14万辆，同比增长0.6%。福特表示，公司的轿车车型在该地区的市场吸引力有所提高。福特蒙迪欧去年销量同比增长34.1%，至3.4万辆，而福特金牛座销量同比小幅增长13.5%，至8,000辆。2021年，福特和江铃汽车品牌商用车的销量同比下降1.8%，至26.4万辆。其中，福特全顺销量同比增长1.4%，至5.1万辆，江铃商用车销量同比下降2.2%，至21.1万辆。由于对冒险家车型需求不断增长，林肯去年在大中华区取得了销量新高。林肯品牌的总销量超过9.1



万辆，同比增长48.3%。福特中国首席执行官陈安宁表示：“依靠福特中国2.0计划在产品组合和电气化方面的发力，福特在2022年伊始继续呈现出强劲发展势头。新车型的稳步推出——包括本土生产的福特野马Mach-E、福特EVOS和林肯Zephyr——再加上福特直接面向客户的纯电动汽车门店网络的建立，为我们的增长奠定了良好的基础。”



IHS Markit 观点深度解析

由于在乘用车市场加强了产品组合的深度，福特去年在大中华区实现了销量温和增长。中国大陆是福特在该地区最大的销售市场，也是福特在该地区的主要生产基地。包括冒险家和飞行家在内的林肯SUV车型帮助该品牌在中国市场吸引SUV购车者。在高端轿车市场，林肯将很快在中国大陆交付其Zephyr轿车。这一车型将有助于重新定位林肯在中国大陆中型轿车市场的地位。由于消费者对高端纯电动汽车（BEV）的强劲需求，福特预计将在未来三年内与重庆长安汽车合作，在中国大陆生产多款林肯纯电动汽车，其中包括冒险家纯电动版车型。在福特中国2.0战略下，福特已投入更多资源用于支持中国大陆的本土研发活动。以福特EVOS为例，它主要是为中国大陆市场开发的一款汽车。福特表示，本土版野马Mach-E在开发过程中也汲取了其南京工程团队的意见。



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】中国电动汽车初创企业自游家发布首款NV车型

1月12日，中国电动汽车初创企业自游家发布了其首款车型NV的外观照片。该车车长4,915毫米，车宽1,950毫米，车高1,750毫米，轴距为2,900毫米，其定位是一款大型运动型多用途车。该车将在中国市场同时推出纯电动和增程式两款车型。该车将标配四轮驱动，百公里加速时间仅需5.9秒。NV预订将于今年上半年开始，预计9月在中国开始大规模交付。



IHS Markit 观点深度解析

牛创新能源于2021年12月15日推出其汽车品牌自游家。该公司由电动车公司小牛电动的创始人李一男创立。据当地媒体报道，牛创新能源日前已完成了5亿美元A轮融资，这将有助于公司推进其产品上市计划。NV将在牛创新能源位于江苏常州的工厂进行生产。



更多未来汽车白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【电动车和能效亮点】韩国和沙特阿拉伯签署多项合作协议，双方将共同开发氢经济

韩国总统文在寅日前与沙特王储穆罕默德·本·萨勒曼举行会谈，就包括氢领域在内的合作问题进行了讨论。在此次会谈中，两国领导人决定共同建立氢生态系统，由沙特阿拉伯供应碳中和的氢和氨，而韩国则在氢动力汽车和加氢站等设施的运营上提供支持。据《韩国先驱报》报道，文在寅还证实，两国还将扩大在建筑、基础设施和能源领域的合作，并签署了14项初步协议，涉及制造业、能源、公共卫生以及氢能等领域。





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。韩国是沙特阿拉伯逐渐摆脱对石油资源的依赖、发展公共服务部门“2030 愿景计划”的主要战略合作伙伴之一。沙特阿拉伯计划到 2030 年将氢气年产量提高到 400 吨，随后到 2060 年实现碳中和。



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】2021年，宝马在华销量超过奥迪和梅赛德斯-奔驰

奥迪、梅赛德斯-奔驰和宝马日前公布了2021中国市场的交付业绩。宝马集团去年在中国共销售846,237辆宝马和Mini品牌汽车，同比增长8.9%，创下销量新高。2021年第四季度，由于半导体短缺，宝马和Mini在华总交付量同比下降18.9%。在另一份声明中，梅赛德斯-奔驰表示，去年其乘用车在华交付量同比下降2%，至758,863辆，2021年第四季度交付量同比下降18.6%，至166,660辆。奥迪去年在华交付量要落后于梅赛德斯-奔驰和宝马，其市场销量同比下降3.6%，至701,289辆。奥迪将销量下降归因于半导体短缺，这家汽车制造商表示，半导体短缺拖累了其向客户交付国产车型的进度。不过，奥迪在2021年销售报告中并未公布2021年第四季度的数据。



IHS Markit 观点深度解析

尽管全球半导体供应持续短缺，宝马在中国市场的销量仍超过了奥迪和梅赛德斯-奔驰。这家汽车制造商已经在2020年以777,379辆宝马和Mini汽车的交付成绩在中国高端汽车市场占据了领导地位。随着包括纯电动版3系和长轴距版X5在内的多款新车型的推出，宝马有望在2022年继续保持这一增长势头。展望2022年，中国市场对高端电动汽车（EV）的需求不断增长，为三家德国高端汽车制造商带来了新的机遇，尤其是在本土品牌缺乏影响力的高端汽车市场。梅赛德斯-奔驰于2021年12月开始在中国接受其电动旗舰车型EQS的预订。市场已经表现出对该品牌采用内燃机驱动的S级超豪华车型的强烈需求。据梅赛德斯-奔驰称，2021年其在中国销售的S级车型占到36%。



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】比亚迪成功竞得智利锂矿开采权

据Green Car Congress报道，中国汽车制造商比亚迪在智利获得了高达8万吨锂矿的开采合同。该合同由两家公司获得，分别是比亚迪（6,100万美元）和智利北部矿业服务运营公司（6,000万美元）。这两家公司有7年时间对锂矿进行探索、研究和开发，这一时间可能会延长两年，此外还有20年时间对锂矿进行开采。



IHS Markit 观点深度解析

锂是生产动力电池的重要元素。充足的锂供应对于确保不间断电池生产至关重要。这将使比亚迪能够履行其与不同汽车制造商的现有电池供应合同，同时满足其自己新能源汽车的电池需求。



更多未来汽车白皮书和资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【科技与移动性亮点】宁德时代为电动汽车推出换电服务

意义：中国电池制造商宁德时代在中国推出了其换电服务品牌 EVOGO。

展望：中国监管部门计划进一步扩大换电基础设施，这在吸引新投资方面发挥了关键作用。2021 年 11 月，工业和信息化部（MIIT）提出在中国 11 个城市开展换电模式应用试点工作，包括北京、武汉、南京和重庆。



图片由Shutterstock提供

中国电池制造商宁德时代在中国推出了其换电服务品牌 EVOGO。宁德时代表示，通过其全资子公司时代电服（CAES），该公司将很快开始在中国 10 个城市以 EVOGO 新品牌提供换电服务。这家电池制造商在一场在线发布会上展示了其换电解决方案，并提供了有关电池块、换电站和服务应用设计的技术细节。据 elective 介绍，这款电池块（宁德时代称之为“Choco-SEB”）采用了该公司的电池封装技术。将电池直接集成到电池组中。“SEB 代表换电块，而‘Choco’是指 SEB 的外观就像一块巧克力，”elective 表示。由于电池包装技术，结构紧凑的巧克力 SEB 换电块可以提供高能量密度。电池块的能量密度可达 160wh/kg，每个电池块可以提供 200 公里的续航里程。据 CnEVPost 报道，宁德时代表示其换电服务可适用于全球 80% 的市场上的汽车，以及未来三年基于纯电动平台开发的车型。这家电池制造商还在 EVOGO 品牌发布会上展示了其换电站。换电站占地面积大约为 3 个车位，单个电块换电大约只需要 1 分钟。宁德时代还宣布，一汽奔腾 NAT 将是第一款采用其换电系统的车型。不过，在当前阶段，电池制造商并没有提供任何关于奔腾 NAT 的细节。

IHS Markit 观点深度解析

宁德时代是最新一家宣布计划支持在中国推出电动汽车换电站的公司。在过去两年中，换电领域正日益吸引国内外企业的兴趣。2021 年 11 月，英国石油巨头 BP 与中国奥动新能源汽车科技有限公司签署了一项协议，双方将合作在广东省广州市提供换电服务，吉利也表示今年将推出一个换电服务品牌。吉利于 1 月 19 日发布了其首款搭载最新换电技术的车型枫叶 60 S。通过与力帆科技成立的合资企业，吉利的目标是到 2025 年推出 5 款纯电动换电车型，并计划到 2025 年在中国各地建设 5,000 座换电站。据《中国日报》报道，目前中国约有 16 万辆换电汽车，主要集中在出租车、物流和租赁行业，另外还建成了近 900 座换电站。奥动新能源和中国电动汽车初创企业蔚来汽车是中国国内最大的两家换电站运营商。中国监管部门计划进一步扩大换电基础设施，这在吸引新投资方面发挥了关键作用。2021 年 11 月，工业和信息化部（MIIT）提出在中国 11 个城市开



展换电模式应用试点工作，包括北京、武汉、南京和重庆。预计试点城市在两年内将推广换电车辆超过 10 万辆，并建成超过 1,000 座换电站。



更多零部件和技术内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【科技与移动性亮点】别克在中国发布OTA升级，以增强GL8的辅助驾驶系统

别克日前宣布将面向中国国内的别克 GL8 Avenir 和 ES 等车型发布 OTA 远程升级。升级后的 GL8 将增加指令变道等功能。此外，升级还将优化部分车型的车道居中控制和交通拥堵辅助系统。OTA 升级将自动推送至适用的 GL8 改款车型。这家汽车制造商表示，客户完成升级大约需要 5 分钟。



IHS Markit 观点深度解析

别克表示，OTA升级后将允许GL8 Avenir和ES等车型的车主使用别克的指令变道功能，并优化别克高级智能辅助驾驶系统（ADAS）套件别克eCruise Pro上的多项功能。据这家汽车制造商表示，新功能将允许转向灯打开时车辆自动换道。当无法安全自动变道时，仪表盘上会显示信号及讯息对驾驶员进行提醒。



更多零部件和技术内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【供应商亮点】IRP Systems与博世合作量产电动汽车电机控制器

IRP 产品的工业化和制造将由博世电子制造服务（EMS）业务部门主导



来源: Getty Images Plus/metamorworks

以色列电动汽车动力系统解决方案供应商IRP Systems在2022年1月18日宣布，公司已与最大的汽车供应商之一博世签署了一项战略协议，帮助其电机控制器的工业化和串行制造。

公司表示，这一合作将把博世在汽车制造领域的全球技术和IRP的创新电动动力系统技术相结合，为欧洲和世界各地的个人出行设备制造商提供优质、可靠且实惠的控制器。IRP Systems旨在满足那些生产四轮、三轮和两轮电动车制造商的需求。

“优质的动力系统解决方案是加速推动个人出行电气化的关键。凭借独特的控制算法和电子设计，IRP的TrueDrive Dynamic控制器可提供卓越的车载控制驾驶体验、出色的性能、可靠性和效率、先进功能和广泛的定制选项。”公司在星期二的报告中表示，博世通过提供卓越设计（DfX）服务，从设计阶段就整合了制造和测试环节所涉及的所有行业约束。

IHS Markit 观点深度解析

公司表示，IRP产品的工业化和制造将由位于法国蒙德维尔的博世电子制造服务（EMS）业务部门主导。值得一提的是，EMS成立于2020年，为汽车、工业、健康、能源、网络和航空航天市场的各级客户提供支持。

IRP Systems联合创始人兼首席执行官Moran Price表示：“我们很高兴能与博世这样的市场领导者在产品工业化方面进行合作。通过本地制造和卓越的供应安全，将帮助IRP更好地为欧洲客户服务。这也将显著提高我们的交付能力，以适应全球市场对产品日益增长的需求。”

博世EMS主管兼蒙德维尔工厂总经理Claude Alemany表示：“一个多世纪以来，博世的零部件应用于全球生产的每一辆汽车。此次合作由博世以色列团队牵头，使博世能够参与电动汽车市场，并进一步巩固博世作为电子制造领域关键参与者的地位。这类合作是一个很好的示例，说明博世的专业知识可以为那些寻求扩大产品阵容的创新公司提供决定性的帮助。”

以色列罗伯特·博世技术公司开放式创新经理Tal Dekel补充道：“博世EMS对以色列工业生态系统的定位具有实质性的价值。为那些成长型企业提供博世的设计和制造能力以及我们的物流能力，将使它们能够确保高端创新

产品的安全交付。”



更多零部件和技术内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【供应商亮点】陶氏在2022年汽车技术展览会上展示创新可持续的技术解决方案

展示的全新解决方案将推动面向关键任务系统的可持续材料和零部件的增长



来源: Getty/vkyryl

据雅虎发布的一篇新闻稿称，1月19日至21日在东京国际展览中心举行的2022年汽车技术展览会上，陶氏展示了一套为汽车行业可持续发展量身定制的创新技术。2022年汽车技术展览会包括各种行业领先的会议和展览，聚焦各种汽车行业的重要主题。

陶氏东丽有限公司董事长兼首席执行官、陶氏消费品解决方案区域发展全球总监Patrick McLeod表示：“我们非常自豪能够在2022年汽车技术展览会这一全球领先的行业展会上展示我们为客户提供的解决方案。陶氏在交通运输行业拥有百年丰富经验，我们不断完善和扩展产品组合，致力于打造更安全、更可靠的高性能产品，助力客户向电动汽车和自动驾驶汽车的转型。日本是全球移动出行解决方案的重要市场，通过与日本客户的合作，我们将依靠更具可持续性的全新解决方案帮助客户实现他们的目标。”

IHS Markit 观点深度解析

作为捷豹TCS Racing的官方材料科学合作伙伴，陶氏在2022年汽车技术展览会的亮点包括公司在车辆电气化方面的材料科学专业知识。展会上的其他展品还包括用于高级驾驶辅助系统（ADAS）、电子控制单元（ECU）、动力电池热管理、粘合、密封等应用场景的材料组合，以提供可靠的保护和屏蔽性能；帮助实现更安全驾驶条件的汽车照明解决方案，以及其他垂直业务使用的材料。

在展会上展示的ECU和电池解决方案中，陶熙EC-6601导电胶粘剂新一代材料具有可靠的性能和电磁兼容性



(EMC)，可用于各种交通、通信和消费电子应用。针对ECU和ADAS热管理问题，陶氏展示了公司的陶熙TC-45XX CV系列有机硅导热填缝剂，包括陶熙TC-4515 CV、陶熙TC-4525 CV及陶熙TC-4535 CV等，通过限定热导系数来管理工作问题，从而为发动机或变速箱控制单元（TCU）提供可靠的冷却解决方案。

陶氏内饰解决方案组合包括全新陶熙EA-4700 CV含硅胶粘剂，该胶粘剂无需热固化，具有快干性能，用于汽车内饰基材安装，其快干特性有利于快速粘接传统金属和塑料，如铝、聚对苯二甲酸丁二醇酯（PBT）和聚苯硫醚（PPS）。



更多零部件和技术内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览浏览及下载

【VIP专属文章】到2030年，电动汽车的生产将因消费者需求和汽车制造商投资而有所变化



图片由Stephanie Brinley/埃信华迈提供

主要成果

- 随着 2021 年全球范围内对一系列政策变化的承诺以及汽车制造商宣布对电动汽车的进一步投资，市场对电动动力系统正日益重视，汽车行业向电动汽车（EV）的转型正在加速。
- 尽管有望在 2030 年取得巨大进展，但在向电动汽车转型方面仍有很长的路要走。对 2030 年预期变化的评估有助于了解行业可能的发展，但在 2030 年至 2040 年期间，关键参与者和关键生产地区可能会再次发生变化。
- 到 2030 年，全球电动汽车的生产可能集中在主要汽车制造商：预计这些企业的产量将占电动汽车产量的 76%，但企业数量只占到所有电动汽车生产商的 10%。不过，在哪些企业将成为全球主要汽车制造商方面，变化正在到来。
- 随着电动汽车不断发展以满足消费者需求，预计到 2030 年，电动汽车的可用性将更广泛地分布在各个汽车细分市场。

2021年，在全球各国政府和企业承诺实现碳中和的鼓舞下，多家汽车制造商加强了对转向电动汽车的承诺。各国为实现2015年《巴黎协定》目标所作出的承诺以及2021年在格拉斯哥举行的第26届联合国气候变化大会（COP26）上作出的进一步承诺也令汽车制造商深受鼓舞。在本报告中，我们将着眼于汽车行业的这些新承诺和新变化以及全球动态，是否会改变人们对纯电动汽车（BEV）将转型成为主要推进系统的预期。与2017年发布的一份报告类似，我们对电动汽车领域的主要汽车制造商的地位、汽车细分市场的变化以及电动汽车普及的潜在速度进行了预测。在这份报告中，我们将对2021年的预期（基于12月轻型汽车产销量预测）与2030年的预期进行比较。

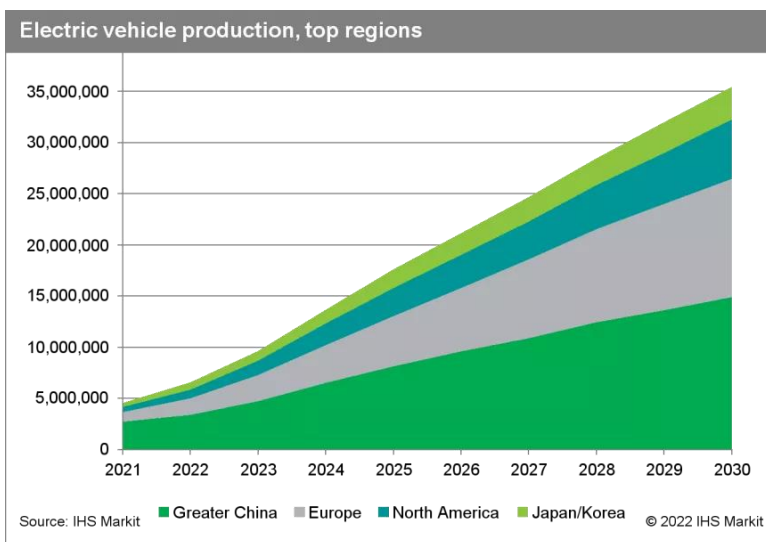
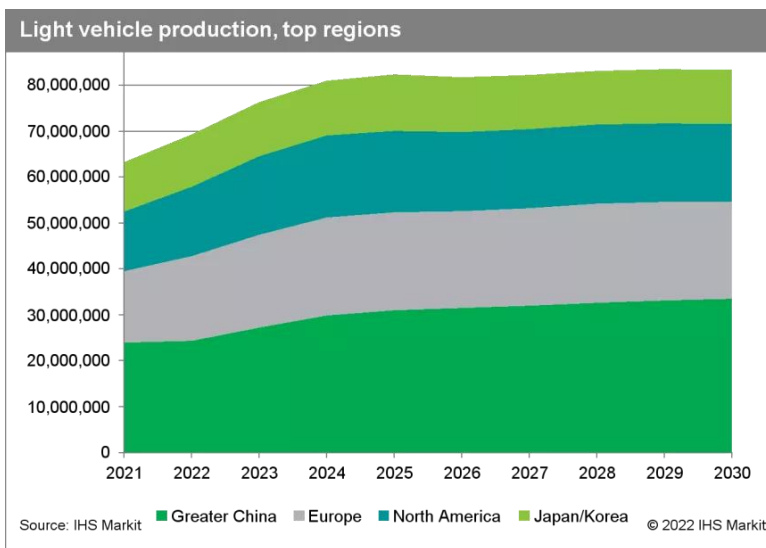
电动汽车将在哪里生产？

在之前的报告中，我们已经探讨了有关电动汽车生产地点的发展。尽管汽车制造商宣布的制造投资和计划产量不断增加，但电动汽车生产集中的地区并没有发生显著变化。增加投资并未改变生产电动汽车的地点，主要原因是生产仍然集中在轻型汽车市场规模最大的地区。此外，这还与中国监管推动的电动汽车普及速度较美国市场更快有关。尽管近几个月来发布了多则在北美生产电动汽车的公告，但其中一些公告不够详细和清晰，从



2027年开始，投资将对电动汽车生产带来更大的影响。尽管一些工厂将在2024年至2026年之间投产，但我们评估计划生产能力可能会缓慢增长。此外，一些公告仅仅表明有意在某个地区增加电动汽车生产，但并没有说明生产的具体工厂或时间表。

在全球产量方面，大中华地区生产主导地位并没有发生改变。2021年，该地区整体轻型汽车产量增加，电动汽车产量也创下了历史最高。前三大地区（大中华区、欧洲和北美）生产了约70%的轻型汽车。随着电动汽车的生产刚刚开始蓬勃发展（采用电动推进系统的汽车约占2021年轻型汽车产量的6%），91%的电动汽车是在上述三个地区生产。2021年，大中华区占电动汽车产量的58%，其次欧洲是20%和北美达到近12%。到2030年，我们预计电动汽车产量将占全球轻型汽车产量的36%左右，其中87%集中在三大地区。特别是在电动汽车扩张和普及的这一阶段，电动汽车产量的增加将首先发生在大批量生产领域。随着丰田和现代加大在电动汽车领域的投入，日本和韩国将成为第四大电动汽车市场，到2030年将占全球电动汽车产量的8.9%。





尽管北美（尤其是美国）仍然是一个备受关注的市场，但就电动汽车产量而言，将继续落后于大中华区和欧洲，在整体轻型汽车产量方面也是如此。我们预测到 2030 年，北美电动汽车产量将占全球电动汽车总产量的约 15.5%，高于 2021 年的 11.8%。相比之下，该地区轻型汽车产量到 2030 年预计将占全球轻型汽车总产量的 16.5%。我们预测，欧洲电动汽车产量占全球电动汽车总产量的比例将从 2021 年的 20.5% 增长至 2030 年的 31%。随着欧洲和北美电动汽车产量增加，大中华区电动汽车产量占全球电动汽车产量的比例将从 2021 年的 58% 降至 2030 年的 40%。不过，所有地区的产量都在大幅增长，在这些百分比的背后是强劲的销量增长。到 2030 年，我们预计大中华区将生产 1,490 万辆电动汽车，欧洲将生产 1,160 万辆，北美将生产 580 万辆。

前十大电动汽车制造商：2030年将会花落谁家？

2021年十大电动汽车制造商的名单与2030年预计的制造商名单明显存在差异。2021年，有多家中国汽车制造商进入前十名，但随着时间的推移，预计大型传统汽车制造商将在榜单中占据主导位置。2021年，全球最大的电动汽车制造商包括比亚迪、上汽通用汽车合资企业（JV）、长城汽车、上汽集团、广汽集团和长安汽车。这些公司将被通用、福特和丰田所取代。2021年和2030年位居前列的汽车制造商包括大众汽车、雷诺-日产-三菱联盟、现代、戴姆勒、Stellantis和吉利。此外，2021年至2030年期间，生产电动汽车的汽车制造商总数将从74家增加至89家。据预测，到2030年，排名前12位的电动汽车制造商将生产近80%的电动汽车，相比之下2021年这一比例为75%。尽管产量的增加取决于新老厂商电动汽车产量的增加，但整体来看，排名前十的电动汽车制造商仍将占据产量的绝大多数。到2030年，排名前12位的电动汽车制造商的平均产量将达到250万辆，而规模较小的77家汽车制造商的平均产量将达到9.9万辆。这与我们对轻型汽车总产量的预期相似，不过电动汽车的产量规模较轻型汽车有所缩小。在轻型汽车总产量方面，排名前12位的汽车制造商所占比例较为稳定，达到77%，仅占汽车制造商数量的10%。我们预测到2030年，排名前12位的轻型电动汽车制造商的产量将接近7,900万辆（每家约660万辆），其余汽车制造商的平均产量约为23.1万辆。当然，汽车制造商的实际产量并非这么容易就能达到平均水平，但数据表明，在电动汽车第一个过渡阶段，竞争正日益激烈。

2021 年前十大电动汽车制造商

	2021 年	2021 年产量占比%
特斯拉	898,103	19.4
大众汽车	427,078	9.2
上汽通用五菱	426,659	9.2
雷诺-日产-三菱联盟	368,794	8.0
比亚迪	301,813	6.5
现代	254,049	5.5
Stellantis	220,480	4.8
长城	130,782	2.8
上汽	122,409	2.6
广汽	115,901	2.5

来源：埃信华迈 2021 年 12 月发布的预测

© 2022 IHS Markit

欢迎您添加微信客服 (ihsmarkitautomarket) 加入VIP群，获取更多完整报告

【VIP专属文章】思考启发 - 2022年消费电子展回顾



今年的消费电子展无疑是不同寻常的，众多参展商在参展前最后一刻决定采用线上模式，发布的公告更是五花八门。不过，移动出行领域在本次展会处于重要位置，各大公司纷纷展示了一些消费者将在未来6个月内甚至可能是6年后看到的一些创新。

电气化仍然是今年汽车行业产品、概念和创新介绍的中心主题。首先，梅赛德斯-奔驰发布了VISION EQXX概念车。这款车当然是电动汽车，但重点是它的效率。据估计，其单次充电续航里程可达648英里，且电池尺寸并不是很大。它的动力系统效率很高，每千瓦时电量可以行驶6英里（大约是目前市场上性能最佳的电动汽车的两倍），风阻系数（Cd）为0.17，其车顶还安装了太阳能电池板。这辆车展现了对未来电动汽车竞赛的“愿景”。这款概念车将不再只是车辆的电气化，而是更多涉及如何使用车上的电子设备。

接下来是通用汽车和宝马车型的首次亮相，两家公司在CES上都推出了可量产的电动汽车。通用汽车在CES上展示了即将推出的2024款雪佛兰Silverado电动汽车。随着全尺寸皮卡在不久的将来向电力驱动转型，其续航里程可达400英里，直流快充功率可达350千瓦，牵引能力可达10,000磅，这款车型将成为捍卫通用汽车市场份额的有力竞争者。此外，该车型还搭配了众多其他创新功能，包括17英寸自由形态显示屏、可为车外辅助设备供电，功率高达10.2千瓦以及多功能后车门和行李箱区域等，这些功能有助其从Silverado燃油版车型中脱颖而出。



与此同时，宝马在展会上展示了即将投产的iX M60，这是一款性能更出色、更具驾驶感的电气化车型。输出功率达610马力，峰值扭矩811磅英尺，续航里程达280英里，iX将有能力与梅赛德斯、奥迪车型在市场上展开竞争。此外，宝马还使用其新款电动汽车展示了一些有趣的新技术——在一款概念车的外观上采用了E-ink显示技术，可以让车辆外观颜色以动态方式从黑色切换到白色（以及中间的任何灰色）。虽然有些人认为这只是一项吸引眼球的技术，但宝马正在试验如何通过外观变色来避免在停车场无法找到车辆的情况，试图与行人沟通，或在温暖或寒冷的环境中优化阳光照射条件。

更多电气化车型来自众多初创企业，其中最著名的是VinFast，在展会上展出了VF8和VF9电动跨界车。两款车型不仅规格很具竞争力，它的销售和营销策略也十分吸引眼球。VinFast VF8和VF9的定价分别为4.1万美元和5.6万美元，目前已开放预订。有趣的是，根据该公司的说法，预订用户预订时存入200美元，将获得一系列提前预订优惠。购买VF8或VF9将获得价值3,000美元或5,000美元的积分，此外还可获得免费的便携式充电器、终



身高级驾驶辅助系统和网联服务套餐以及越南七日游，此外公司还将为其种植一棵树。这就是车企如今在电动汽车市场上吸引客户所要采取的措施吗？

虽然从技术方面来说索尼并不是一家初创企业，但自2020年展示了Vision-S轿车之后，在2022年CES上又首次推出了Vision-S 02概念SUV。它整合了CMOS传感器、5G连接、集成视频服务、360度全景音效、游戏体验等众多索尼技术。此外，更值得注意的消息是，索尼正式成立索尼移动出行公司，以探索索尼电动汽车进入全球市场的可能性。这标志着又一家科技公司通过提供电动汽车进入移动出行领域。

电气化被视作一切商业问题的答案，尤其是在物流和最后一英里配送方面。虽然斗山山猫（Doosan Bobcat）首次推出了一款电动装载车，但通用汽车的另一则声明再次成为最大的新闻。BrightDrop作为一家成立只有一年多的企业，从概念和想法再到生产和交付的时间创下了新的纪录。在2022年CES上，它与商业客户联邦快递和沃尔玛达成合作，共同探索各自对电气化的需求。到目前为止，联邦快递已经收到了5辆EV600，另外还订购了2,000辆，未来有可能再追加2万辆。与此同时，沃尔玛也订购了5,000辆EV600，预计到2022年底将为3,000万个家庭提供最后一英里配送服务。

欢迎您添加微信客服 (ihsmarkitautomarket) 加入VIP群, 获取更多完整报告

【VIP资料下载】2022年上半年半导体供应风险提示

风险概述：奥密克戎毒株是否会导致菲律宾芯片供应减少？

近日，菲律宾新冠肺炎确诊病例数量大幅增加，导致政府有可能采取封锁措施来进行应对，这可能会暂时切断其重要的外包半导体组装和测试设施（OSAT）与本已紧张和脆弱的全球供应链之间的联系。

实际上，菲律宾可能成为2021年第三季度马来西亚半导体“后端”供应瓶颈的重演，这对全球汽车生产造成了重大影响。

虽然菲律宾潜在的供应链风险可能低于马来西亚，但如果政府实施全面生产封锁，未来6个月内的汽车产量损失预计仍将高达140万辆。

为了遏制确诊病例数量增加，菲律宾政府最近几天发布了多项针对新冠疫情的限制措施，希望此举能避免进一步采取更严格的封锁措施。然而，即使是接种两剂科兴生物疫苗也对预防奥密克戎变异毒株的感染结果较弱或存在不确定性，因此，即使感染奥密克戎的症状较轻，住院人数激增的风险依然很高。

报告内容



2022年上半年半导体供应风险提示

风险概述：奥密克戎毒株是否会导致菲律宾芯片供应减少？

- 近日，菲律宾新冠肺炎确诊病例数量大幅增加，导致政府有可能采取封锁措施来进行应对，这可能会暂时切断其重要的外包半导体组装和测试设施（OSAT）与本已紧张和脆弱的全球供应链之间的联系。
- 实际上，菲律宾可能成为2021年第三季度马来西亚半导体“后端”供应瓶颈的重演，这对全球汽车生产造成了重大影响。
- 虽然菲律宾潜在的供应链风险可能低于马来西亚，但如果政府实施全面生产封锁，未来6个月内的汽车产量损失预计仍将高达140万辆。
- 为了遏制确诊病例数量增加，菲律宾政府最近几天发布了多项针对新冠疫情的限制措施，希望此举能避免进一步采取更严格的封锁措施。然而，即使是接种两剂科兴生物疫苗也对预防奥密克戎变异毒株的感染结果较弱或存在不确定性，因此，即使感染奥密克戎的症状较轻，住院人数激增的风险依然很高。

背景：

2022年伊始，汽车行业比前几个月更加乐观，与夏季和秋季初期相比，因半导体短缺导致的每周产量损失已明显减少。制造商开始透露将在2022年初制定数量更多的生产计划。然而，当丰田宣布大幅下调2022年2月的生产计划时，当前半导体供应链的脆弱性再次凸显出来。我们认为，这一特殊情况主要是由于去年12月底马来西亚后端半导体封装工厂的滞后影响，自夏季因

Copyright © 2022 IHS Markit. All Rights Reserved

百年汽车发展历史，由 Polk 数据提供支持

欢迎您添加微信客服 (ihsmarkitautomarket) 加入VIP群，获取完整报告

###



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.

