



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.02.26





Contents

【主机厂亮点】通用汽车希望到2035年停止销售汽油动力汽车，最新迹象表明，轻型汽油汽车的需求峰值已经过去	3
【主机厂亮点】受上周日本地震影响，丰田调整其在日汽车产量	5
【热点话题】汽车半导体短缺更新：近100万辆汽车生产延误	6
【热点话题】亚洲芯片制造商纷纷扩大产能，以帮助汽车制造商应对半导体短缺	7
【自动驾驶亮点】文远知行获得许可在广州开展自动驾驶网约车业务	9
【自动驾驶亮点】百度在广州推出自动驾驶MaaS平台	9
【供应商趋势亮点】FEV主导研发3D打印轻型柴油发动机	11
【供应商趋势亮点】微芯科技为车载应用开发上端电流检测放大器	12
【GSP】中东/非洲销量与生产评论-2021年1月	13
【VIP专属文章】捷豹路虎发布“重塑未来”全新战略，捷豹到2025年将成为纯电动汽车品牌	16
【VIP专属文章】欧盟、美国正寻找降低半导体供应链风险的方法	17

【主机厂亮点】通用汽车希望到2035年停止销售汽油动力汽车，最新迹象表明，轻型汽油汽车的需求峰值已经过去

轻型汽车的燃油需求（汽油和柴油）在 2019 年达到峰值

根据 Jim Burkhard 和埃信华迈原油市场服务新发布的一篇分析报告，通用汽车最近宣布，作为其实现碳中和这一更大目标的一部分，公司计划到 2035 年将停止销售汽油动力汽车。这是轻型汽车燃油需求已经达到峰值的一个显著标志。

我们认为轻型汽车 2019 年对全球燃油需求（汽油和柴油）已经达到峰值，当时平均需求为 2,910 万桶/天。需求峰值主要是由于汽车燃油经济性和排放标准的不断提高，以及随着时间推移电动汽车销量不断增加。

“通用汽车的声明是道路交通系统迈向脱碳之路的一个显著标志。这表明，对于更严格汽车排放标准的接受度正日益提高，能源转型的步伐开始加快。在提到轻型汽车燃油需求时，最新迹象表明 2019 年将是历史高点。”——埃信华迈石油市场、出行和能源未来副总裁 Jim Burkhard

对石油市场而言，重要的是电动汽车将取代多少燃油需求。

我们之前的研究中曾预测，到 2050 年，电动汽车（包括纯电动、插电式混动和燃料电池）将占到所有新车销量的 60-80%（根据我们的数据，2020 年这一数字仅为 2.2%）。

尽管如此，由于全球汽车数量庞大，以及车辆置换需要大量时间，因此石油在未来几年仍将是交通运输的主要能源。

2020 年，全球轻型车辆中约有 920 万辆插电式电动汽车（PEV）。如果算上 2 万辆燃料电池电动汽车，这些汽车取代的石油消耗量约为 15 万桶/天，不到全球石油消耗量的 0.2%。如果算上电动公交车和两轮车，这些电动车取代的总石油消耗量为 37 万桶/天，仅占 2020 年全球石油需求的 0.4%。

“到 2020 年，道路运输电动化仅取代了约 37 万桶/天的石油需求，占全球石油消耗量的 0.4%。但很明显，这个数字将不断上升。到 2025 年，取代的石油消耗量将多达 150 万桶/天。”——埃信华迈石油市场、出行和能源未来副总裁 Jim Burkhard





在插电式电动汽车销售增长的带动下，电力取代石油的数量将继续上升。我们估计，到 2025 年，轻型插电式电动汽车将取代全球约 90 万至 110 万桶/天的石油需求。加上电动公交车和两轮车，道路运输中电力取代石油的数量将达到 150 万桶/天，相当于我们预测的 2025 年全球石油总需求的 1.4%。

电力取代石油的规模尽管仍然相对较小，但意义重大，因为以燃油为动力的轻型汽车是 2000 年至 2029 年石油总需求增长的最大来源。电气化程度以及燃油经济性和排放标准的日益提高，将在全球石油需求稳定期和下降期中发挥重要作用。在基础场景预测中，我们预计全球石油需求将在未来 10-15 年的某个时间点出现下降。

“通用汽车的声明是全球汽车电动化转型之路的最新动态。这进一步证明，虽然要摆脱石油作为主要交通运输燃料的地位还有很长的路要走，但这条路是一条单行道，不能回头。”——埃信华迈出行和能源未来总监 Felipe Balieiro



【主机厂亮点】受上周日本地震影响，丰田调整其在日汽车产量

根据丰田汽车公司的一篇新闻稿，由于受上周日本地震影响，该公司计划调整其日本工厂的生产运营。丰田在日本国内 15 家工厂共有 28 条装配线，其中 9 家工厂的 14 条生产线将在 2 月 17 日至 20 日暂停生产。受停产影响的工厂包括高冈工厂、田原工厂、宫田工厂、岩手工厂、富士松工厂、吉原工厂、岐阜工厂和羽村工厂。受影响的车型包括丰田 Harrier、Prius、RAV4、Prado 和 C-HR，以及雷克萨斯 NX、UX 和 CT。丰田并未透露此次停产将导致多少产量损失。



IHS Markit 观点深度解析

上周福岛附近海域发生强烈地震。据媒体报道，虽然此次地震并未对丰田旗下工厂造成重大影响，但地震对部分供应商带来影响，从而导致零部件供应延迟。我们目前预计，此次停产将导致丰田公司 2 月份汽车产量损失约 1.9 万辆。

【热点话题】汽车半导体短缺更新：近100万辆汽车生产延误

自 2020 年底以来，汽车行业半导体供应链出现了中断。随着该行业从 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，去年晚些时候，消费电子行业本身也经历了强劲复苏，为假日季积累库存。

因此，汽车制造商发现第一季度其使用半导体的系统供应受到的中断增加。我们并没有每家汽车制造商的准确情况，所以会存在额外风险，几乎所有地区都有可能出现这种情况，不过对于日本汽车制造商我们掌握的情况较为全面。

微控制器（MCU）从订购到交付汽车制造商/一级供应商的交货时间通常需要 12 至 16 周。如今，半导体生产问题导致其交货时间几乎翻了一番，至少需要 26 周。我们预计交货时间延长的情况将在 3 月底左右达到最高点，不过到第三季度供应链仍将受到限制。在我们的产量影响评估中，我们仅考虑了第一季度的影响。

然而，相对于芯片供应，我们的分析师根据目前已知因素预计，MCU 芯片短缺危机可能在 3 月底达到高点。从 4 月份开始，我们预计 MCU 供应将会逐步改善，但仍无法满足汽车制造商的需求。在第三季度，MCU 的供应预计可以满足车企在当时的持续需求，但可能仍然无法弥补 2021 年上半年的需求损失。预计 MCU 供应在第四季度将能够满足车企持续需求的同时，开始弥补 2021 年上半年的需求损失。

最终，所有汽车制造商都会受到 MCU 供应限制的影响，不过供应渠道中有更多库存的车企（例如规模较小的车企或一些使用分销商来持有库存的日系车企）在库存消耗之前可能受到的影响较小。



由于这种情况，集成电路（IC）供应商将需要重新考虑与晶圆代工厂的合作，通过多元化合作关系来增加代工厂供应商，或使用相同的供应商，但扩大 IC 生产地区的分布。

此外，芯片制造商可能会采取一些措施，让更多芯片加工业务回归企业内部，但为了减少资本支出，我们并不认为会完全扭转目前业内盛行的“轻晶圆厂”战略。特别是在先进工艺节点方面，仍将继续依赖于台积电（TSMC）和联华电子（UMC）。

目前形势仍然充满不确定性，我们将继续跟踪这些事态发展的影响，并对新冠疫情爆发以来的生产恢复情况进行评估。目前业内对于半导体供应短缺的持续时间看法不同，一些人认为短缺情况将从第二季度开始改善，部分供应中断程度较轻的零部件甚至有可能在本季度恢复。

总体而言，第一季度全球面临生产推迟的轻型汽车数量已上升至近 100 万辆。在现阶段，我们仍然预计大部分产量可以在今年剩余时间内恢复，因此我们预计当前供应短缺更多的是一个季节性影响，第一季度下降的产量将在今年晚些时候弥补回来，而不会导致 2021 年绝对产量减少。然而，考虑到生产推迟数量接近 100 万辆以及工厂选择生产高需求产品等因素，要在年内完全抵消因供应短缺造成的产量损失可能会变得更具挑战性。

尽管目前短缺情况的影响预计主要局限于 2021 年，但某些领域的供应链问题已经引起了重视。欧盟和美国拜登政府都在考虑解决芯片短缺问题的方法，并通过提高本地化生产水平来减少对亚洲供应链的依赖。

“在现阶段，虽然我们预计第一季度将有 100 万辆汽车推迟生产，但我们预计汽车生产将在今年晚些时候复苏，目前来看，全年生产 8,460 万辆汽车的风险很小。不过我们仍将持续关注，目前形势仍然充满不确定性。”——埃信华迈全球轻型汽车生产执行董事 Mark Fulthorpe

“情况在好转之前还会变得更糟。短期内能做的就是调整晶圆代工厂的订单优先顺序，生产更多的车用 MCU，而不是生产面向其他行业的产品。从长远来看，汽车行业需要把供应保障与成本节约放在同等重要的位置，以推动供应链更加多样化。但是随着工艺节点更加先进，汽车行业更容易受到代工厂选择有限的影响。”——埃信华迈首席高级分析师 Phil Amsrud

【热点话题】亚洲芯片制造商纷纷扩大产能，以帮助汽车制造商应对半导体短缺

中芯国际表示，由于设备采购的交货期较长，无法在短时间内提升产能



来源: Getty Images/ Morsa Images

据路透社 2 月 8 日报道，亚洲芯片制造商正在努力扩大产能，以满足全球半导体需求，尤其是汽车行业的半导体需求。不过这些公司也表示，供应缺口可能需要数月时间才能填补。中芯国际表示，由于设备采购的交货期较长，无法在短时间内提升产能。

IHS Markit 观点深度解析



今年 1 月，台积电（TSMC）表示，如果能够进一步增加产能，将优先生产汽车半导体。据报道，台积电已向台湾经济部表示，将优化生产流程，并考虑专注于汽车半导体的生产。此前有报道称，德国敦促台湾制造商帮助缓解目前困扰汽车行业的半导体短缺问题。

半导体供应短缺已导致多数汽车制造商大幅削减其汽车产量。报道称，供应短缺问题至少会持续至 2021 财年第三季度。包括丰田、福特、斯巴鲁、奥迪、大众和菲亚特克莱斯勒在内的汽车制造商均削减了产量。

【自动驾驶亮点】文远知行获得许可在广州开展自动驾驶网约车业务

据 Medium 网站上的一篇博客报道，自动驾驶汽车初创公司文远知行日前已获得广州市交通运输局颁发的网约车运营许可。该公司表示其是中国第一家拥有该资质的自动驾驶企业。文远知行创始人兼首席执行官韩旭表示：“今天我非常高兴地看到，我们又向自动驾驶商业化迈出了坚实的一步。文远知行成为中国首家获得网约车运营许可的自动驾驶企业，这也是我们在业内取得的又一个重要优势。我们在运营许可的申请过程中投入了大量的精力和时间。”



IHS Markit 观点深度解析

文远知行致力于实现 L4 级自动驾驶汽车在公共道路上部署，并已开始在中国测试全无人驾驶汽车。文远知行称，其在广州运营的自动驾驶出租车在第一年共完成 147,128 次出行，服务超过 6 万名乘客。该公司最近还在广州国际生物岛正式向公众推出了自动驾驶微循环小巴试乘服务。目前，文远知行已完成了 3.1 亿美元的 B 轮融资。

【自动驾驶亮点】百度在广州推出自动驾驶MaaS平台

百度日前已与广州市黄浦区政府合作，推出多模式自动驾驶 MaaS（出行即服务）平台。该平台采用人工智能（AI）技术，部署超过 40 辆自动驾驶汽车（AV）在中国广州提供多样化的交通出行服务。这支自动驾驶车队由 5 种不同的自动驾驶车型组成，分别是 Robotaxi、Robobus、Apolong、ApolloCOP 和 New Species Vehicle，在今年春节期间开始为广州市民提供服务。为方便市民使用这项服务，百度已在区内设立超过 50 个 Robotaxi 接驳站点，并计划在未来将接驳点增加至 1,000 个。用户可以通过百度地图和 Apollo Go 移动应用预订这些自动驾驶出行服务。



IHS Markit 观点深度解析



百度于2017年7月推出了其自动驾驶汽车平台 Apollo，并吸引了200多家合作伙伴。该公司目前已获得了超过190张自动驾驶测试牌照，并在27个城市进行了道路测试，总测试里程超过700万公里。百度还在北京、长沙和沧州等地推出了自动驾驶汽车载客试点服务。最近，百度还获得了美国加利福尼亚州的许可，可以在不配备安全员的情况下测试自动驾驶汽车。

【供应商趋势亮点】FEV主导研发3D打印轻型柴油发动机

采用增材制造技术制造后，可使一辆普通柴油乘用车的主要零部件减重约 21%



来源：FEV集团

FEV 在去年 12 月 17 日发布的一篇新闻稿中表示，该公司与合作伙伴共同参与的 LeiMot（“轻型发动机”）项目利用增材制造技术（通常称为 3D 打印）成功研发了一款轻型柴油发动机。该项目的其他合作伙伴包括知名汽车制造商、研究机构、应用技术大学、开发服务提供商、设备制造商以及汽车供应商。LeiMot 研究项目由德国联邦经济事务和能源部出资支持。

FEV 表示，由于采用增材制造技术制造，一辆普通柴油乘用车的主要零部件可以减重约 21%，同时还能提高冷却和油循环等发动机功能的效率。

FEV 集团 LeiMot 项目经理 Ralf Bey 表示：“这项研究允许我们利用增材制造技术来制造零部件。即以粉末状材料为原料，通过逐层打印的方式来生产。在这个项目中，我们采用了 AISi10Mg 铝合金材料，不过我们也考虑了纤维增强塑料。用这种方法生产的零部件重量减少约 21%。与此同时，全新兼容的发动机部件——气缸盖和曲柄箱——也有助于提高动力系统的效率。”

IHS Markit 观点深度解析

该项目旨在使传统生产方法也能从增材制造带来的机遇中受益。项目重点是打造适用于一款先进量产型两升柴油发动机的缸盖和曲柄箱。与过去采用的压铸铝合金不同，这两个部件都是采用选择性粉末床激光熔融（LPBF）工艺制造。新的逆流式冷却系统可以降低汽缸的温度，同时减少所需的冷却水量。

单就新设计的气缸盖而言，其重量减轻了 2.3 公斤，比原来的部件减重 22%。为了实现这一目标，工程师们需要对某些受到较高机械应力的区域进行加固，因为燃烧过程主要产生弯曲载荷，而整个发动机则要承受扭转载荷。减重与刚度的最佳比例是工字梁（IPB）和集成封闭控制台的组合。

在考虑曲柄箱的重量和刚性时，团队决定采用短活塞裙部设计搭配铝制台板。用台板代替钢轴承盖主要是为了减少柴油发动机主轴承的摩擦。经过重新设计的曲柄箱，包括台板在内，与原来的部件相比重量减轻了 5.1 公斤。

【供应商趋势亮点】微芯科技为车载应用开发上端电流检测放大器

该设备还搭载了电磁干扰（EMI）滤波器，可提供额外的保护，防止高频电气干扰



来源: Getty Images/MF3d

微芯科技在 2 月 16 日发布的一篇新闻稿中表示，该公司为车载应用开发了上端电流检测放大器。放大器的工作温度为 -40°C 至 $+150^{\circ}\text{C}$ ，不仅允许使用较小的分流电阻，同时还能保持较高的测量分辨率。这为极端温度下的部件和应用（如汽车水泵内的电机）提供了更精确、更节能的电流测量解决方案，比如汽车水泵中的电机。

微芯科技混合信号线性业务部副总裁 Bryan Liddiard 表示：“随着上端电流检测放大器加入产品组合，增强了我们对于电机控制、电源和电池管理等关键功能的整体系统解决方案。结合我们的混合信号解决方案、微控制器、电源管理和通信产品，微芯科技将帮助客户与可靠的低风险供应合作伙伴合作，快速从概念转化到生产。”

IHS Markit 观点深度解析

微芯科技致力于提供智能、互联和安全的嵌入式控制解决方案，为工业、汽车、消费品、航空航天和国防、通信和计算市场的超过 12 万家客户提供服务。此次推出的 MCP6C02 和 MCP6C04 设备还搭载了片上电磁干扰（EMI）滤波器和零漂移架构。EMI 滤波器可提供额外的保护，防止高频电气干扰。

上周，微芯科技推出了一个基于硬件的音视频桥接（AVB）音频端点解决方案。音频端点控制器可通过以太网 AVB 连接车载信息娱乐设备，包括扬声器、放大器、麦克风、导航系统、无线电调谐器以及智能头枕。

【GSP】中东/非洲销量与生产评论-2021年1月

中东/非洲销量

2020年12月：-19.9%；现值26.7万辆，前值33.3万辆

2020年年初至今：-18.4%；现值290.1万辆，前值355.3万辆

2020年12月，中东和非洲（MEA）地区对轻型汽车的需求与去年同期相比将大幅下降19.9%。这一结果主要是基于该地区的汽车销售市场在3月份（同比下降29.4%）至11月份（同比下降15.0%）期间市场崩盘基础上得出。总体而言，2020年3月至12月的十个月期间，该地区汽车需求同比暴跌23.6%，新车注册量减少70.7万辆。

该地区的经济本就十分脆弱，新冠肺炎疫情全球大流行带来的进一步负面影响导致经济发展和近期前景深度恶化。此外，由于全球石油供应远远超过需求，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。

今年1月至12月累计销量估计同比下降18.4%。过去几年来形成的负面趋势预计短期内将持续下去。中东和非洲地区2021年全年销量预计增长7.8%，至312.7万辆（较上月下调了1.1万辆），令该地区总销量保持在16年前水平。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。

正如此前预测的那样，汽车需求下降趋势预计将持续至2021年上半年。由于当前新冠肺炎疫情对经济的影响，汽车销售市场正在经历急剧下跌。2020年12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2019年相比，12月份中东（不包括伊朗）和海湾地区的汽车需求大幅下降（下降28.1%）。同样地，伊朗汽车需求大幅下降（下降17.2%），非洲地区需求也出现下滑（下降13.3%）。



我们预测，2021年中东（不包括伊朗）和海湾地区的汽车销量将增长7.3%。虽然第一季度销量同比仍然下降，不过降速将会大幅度放缓，主要是由于消费者为了避免国家在第二季度初上调增值税（VAT）而选择提前购买汽车。与2020年第二季度极低的销量相比，预计2021年第二季度将迎来强劲且积极的复苏。预计2021年第三季度和第四季度销量将保持谨慎低速增长，主要是因为疫苗推出，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。



遗憾的是，随着全球疫情中心从欧洲和美国转移，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。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，已经出现了更多的确诊病例。

12月，非洲对新车的需求预计同比下降13.3%，抵消了过去多年来被抑制的汽车消费需求显著增加而带来需求出现转机的可能性。自2015年以来，汽车销量已经从略高于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年底才会有所转机。目前，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28.5%。该地区的汽车需求正逐步回落到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。我们预计，2021年非洲大陆的新车销量将增长13.6%。

南非是非洲最大的汽车市场，但在过去几年里，南非的经济形势一直十分艰难，由于新冠肺炎疫情的影响更加低迷。由于非洲人国民大会（ANC）内部的政治紧张局势导致经济停滞，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。大宗商品的购买（例如新车）已基本推迟，预计到2021年下半年仍将保持疲软。由于南非政府从3月27日开始全国封锁35天，限制人员流动和关停企业，我们预计消费者支出将严重下降。由于政府的封锁措施，汽车经销商被迫关闭直到5月中旬才重新开业，4月份汽车销量暴跌98.7%，5月份销量下降68.2%。从6月至12月的六个月期间，汽车销量与去年同期相比平均下降了24.4%（减少7.6万辆）。

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2022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；埃及汽车市场一直处于挣扎状态，预计将从2021年中开始缓慢复苏。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。我们预计，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，2021年，整个北非地区的新车需求将温和复苏。





12 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 28.1%，主要原因是与新冠肺炎疫情爆发相关的经济限制措施给所有国家带来的负面影响。预计在 2021 年，这一趋势将略有好转，全年汽车销量预计将增长 7.3%。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 年伊朗汽车市场将停滞不前。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产生重大影响。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。2019 年 9 月，沙特阿拉伯国有石油公司沙特阿美位于布盖格以及胡赖斯油田的石油加工设施遭到无人机袭击，引发了进一步危机。

欢迎添加客服 (ihsmarkitautomarket)，加入 VIP 群，获取完整文章

【VIP专属文章】捷豹路虎发布“重塑未来”全新战略，捷豹到2025年将成为纯电动汽车品牌

意义：捷豹路虎日前发布了全新战略“重塑未来”，该战略将专注于业务调整，使捷豹到2025年将成为纯电动汽车品牌。

展望：此次发布的全新战略计划自去年9月Thierry Bolloré出任捷豹路虎首席执行官以来就备受期待。尽管业务重点将会转向，但考虑到汽车行业更广泛的发展趋势以及建立财务可持续业务的需要，捷豹路虎全新战略的前进方向并非完全出乎意料。不过，关于其战略的有关问题仍待解答，预计将在下周召开的投资者日活动上找到答案。

捷豹路虎日前宣布了其全新战略“重塑未来”，重点将对塔塔汽车旗下的高端和豪华汽车业务进行急需的重组。

捷豹路虎首席执行官Thierry Bolloré在公告中表示：“捷豹路虎是全球汽车行业中独一无二的品牌。不仅拥有无与伦比的车型设计，也对客户未来豪华车需求有着独到的理解，另外还拥有历史悠久的品牌资产以及纯正英伦血统。在技术和可持续性方面，我们在塔塔集团内部也与全球领先的参与者有着广泛合作。我们将借助当前这些优势来重塑未来的业务、品牌和客户体验。‘重塑未来’战略将有助于我们前所未有的提升和发挥品牌的独特性。通过共同努力，我们相信可以为世界带来更可持续、更积极的影响。”

捷豹路虎表示，全新战略的核心是基于两个不同的平台架构支持捷豹和路虎两个品牌的发展，并赋予“两个品牌鲜明独特的品牌个性”，同时均专注于电气化发展。



路虎将继续围绕Range Rover、Discovery和Defender三个系列推出产品。捷豹路虎表示，该品牌将使用即将推出的纵向模块化架构（MLA），该架构在初期可支持电动化内燃机（ICE），随着未来产品阵容的发展，它还将支持纯电动（BEV）车型。路虎还将引入偏向于纯电动汽车的电动模块架构（EMA），该架构也将支持先进的电动化内燃机车型。路虎表示，未来5年将推出6款纯电动车型，其中首款车型将于2024年推出，到2030年，所有车型都将推出纯电动版本。另外，到2030年该品牌约60%的车辆将配备“零尾气排放动力系统”。

对于捷豹品牌，捷豹路虎表示将从根本上调整其战略：“到2025年前后，捷豹将迎来复兴，成为一个纯电动豪华品牌，拥有极具吸引力的设计语言与开创性的下一代技术。”捷豹路虎补充道，未来的捷豹车型将完全由基于品牌特有的纯电动汽车架构打造。另外，随着捷豹寻求实现其独特的潜力，原计划推出的XJ换代车型已不再是未来车型阵容的一部分，尽管捷豹路虎表示，其铭牌可能会被保留。

除了纯电动动力系统外，捷豹路虎还准备采用氢燃料电池技术。该公司表示，相关研发工作已在进行中，作为长期投资计划的一部分，原型车将在未来 12 个月内在英国进行路测。这项计划主要针对的是长距离行驶和具有越野性能的车型应用。



捷豹路虎表示，其每年将投资约 25 亿英镑用以提升电动化技术以及研发“增强客户用车体验的网联服务和进一步优化车辆生态系统的数据技术”。

捷豹路虎全新架构战略通过整合全球工厂现有的平台和车型数量实现精简，从而有助于推动“豪华汽车行业高效规模和质量兼具的新标准”。该公司表示，将“保留在英国本土市场和全球各地的生产和装配工厂”，英国索利赫工厂未来将负责捷豹路虎纯电动架构车型以及 MLA 路虎车型的生产。

欢迎添加客服 (ihsmarkitautomarket)，加入 VIP 群，获取完整报告

【VIP专属文章】欧盟、美国正寻找降低半导体供应链风险的方法

意义：随着全球半导体供应出现瓶颈，导致汽车行业生产中断，欧盟和美国正在寻找降低供应链风险的方法。

展望：尽管半导体供应受限可能是短暂的，并且我们预计大部分轻型汽车的产量损失将在 2021 年剩余时间内弥补，但此次危机突显出由于依赖世界其他地区生产零部件而带来的供应安全问题。这似乎将加大欧盟和美国在本土生产更多此类零部件的力度。

由于全球半导体供应出现瓶颈导致汽车行业生产中断，欧盟和美国两大关键汽车市场正在寻找降低这一日益重要的零部件供应链风险的方法。

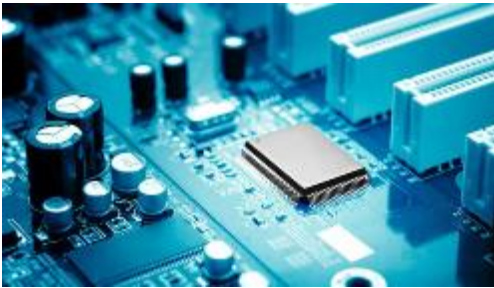
据彭博社报道，欧盟正在探索支持本地半导体生产的方法，以减少对亚洲和美国的依赖。消息人士透露，该项目由欧盟内部市场专员 Thierry Breton 负责，旨在探索生产 10 纳米制程以下芯片，并最终开发出 2 纳米制程工艺。消息



人士补充称，欧洲有可能对现有工厂进行改造或新建一座晶圆厂。不过该项目尚未最终决定，具体时间表仍有待确定。

该报道发布后，法国经济与财政部的一位官员在新闻发布会上对彭博社表示，全球半导体技术的两大行业龙头台积电（TSMC）和三星电子可能会参与该项目，但目前还没有做出任何决定。

此外，台积电发言人 Nina Kao 在回复彭博社的一封电子邮件中表示，“在工厂选址方面，我们需要综合考虑很多因素，包括客户需求。台积电不排除任何合作可能性，但现阶段还没有具体计划。”



另外，据《金融时报》（FT）报道称，美国政府也在寻找解决半导体短缺问题的方法。半导体短缺已经影响美国国内的汽车制造业，据称此前对中国芯片制造商中芯国际的制裁进一步加剧了这一短缺问题。白宫新闻秘书 Jen Psaki 表示，拜登政府正在“寻找供应链中的潜在瓶颈”，总统乔·拜登将签署一项行政命令，在未来几周内“对关键商品的供应链进行全面审查”。

此前，包括参议院多数党领袖 Chuck Schumer 在内的 15 名参议员呼吁拜登政府采取行动以解决芯片短缺问题。他们表示，芯片短缺问题将威胁到美国“疫情后经济复苏”。他们建议拜登政府支持美国国会在 2020 年通过的《芯片法案》中提到的资金，以推动国内半导体制造。

英特尔、高通和格罗方德等本土半导体公司的首席执行官们也呼吁拜登总统将扩大半导体生产的投资纳入其新制订的基础设施计划中。

欢迎添加客服 (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

日本（日本語）：IHSMarkit.com/Japan_Automotive

韩国（韩国语）：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.