



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.01.22





Contents

【主机厂亮点】汽车制造商面临半导体短缺，将影响第一季度轻型汽车生产	3
【主机厂亮点】蔚来发布ET7电动轿车，计划在2022年第四季度推出固态电池	5
【自动驾驶亮点】中国自动驾驶客车获得巴黎开放道路的运行许可	7
【自动驾驶亮点】苹果自动驾驶汽车发布可能需要五至七年时间	7
【CES-2021年国际消费电子展】Mobileye将在其他四座城市推出自动驾驶汽车测试车队	9
【CES-2021年国际消费电子展】安波福开发全新平台以支持自动化和电动汽车	9
【供应商趋势亮点】美国车桥与汇川联合动力合作开发下一代电驱技术	11
【供应商趋势亮点】镜泰与Simplenight合作开发网联汽车服务	11
【GSP】全球销量与生产评论-2020年12月	13
【VIP专属文章】SUV将继续成为2021年中国新车市场的主要增长动力	15
【IHS Markit专家观点】未来一周经济展望-2021年1月15日	18
【演讲报告下载】自动驾驶市场趋势展望	20
【资料下载】2021年十大值得关注的汽车技术趋势	21

【主机厂亮点】汽车制造商面临半导体短缺，将影响第一季度轻型汽车生产

意义：全球汽车制造商正面临半导体短缺的问题，他们将消费电子企业争夺这些零部件，并且将受到一系列其他因素的影响。

展望：我们的初步分析显示，第一季度全球轻型汽车产量将下降约 48.5 万辆，不过随着更多信息的披露，这一数字可能会进一步上升。

全球汽车制造商正面临半导体短缺的问题。路透社上周早些时候报道称，受影响的公司包括本田——其发言人表示，该公司已开始“看到零部件供应受到了一些影响”。路透社援引《日经新闻》的报道，本田每月将减产约 4,000 辆，受影响的主要是在日本铃木工厂生产的 Fit 车型。此外，其在中国的合作伙伴广汽集团表示，其与本田的合资企业收到了供应商关于部分车型零部件供应将受到影响的预警信息，但并未透露具体细节。

日产表示，计划减少在日本奥帕玛工厂 Note 混合动力车型的产量，但并未给出任何减产具体细节。不过，据《日经新闻》报道称，Note 车型 1 月产量将从 1.5 万辆减少至 5,000 辆。



在北美地区，福特提前一周暂停其肯塔基州路易斯维尔工厂的生产，该工厂负责生产福特 Escape 和林肯 Corsair。一位发言人对路透社表示：“我们正与供应商密切合作，以解决因全球半导体短缺所造成的相关减产。”丰田也表示，将削减得克萨斯州圣安东尼奥工厂 Tundra 皮卡的生产，尽管其发言人并未透露会减产多少辆。他还补充道，其他在美生产的丰田车型不会受到影响。菲亚特克莱斯勒（FCA）也表示，将推迟生产吉普 Compass 的墨西哥托卢卡工厂的复产计划，此前该工厂原定于 1 月 11 日重启生产，同时生产克莱斯勒 300、道奇 Charger 和道奇 Challenger 的加拿大安大略省布兰普顿工厂也将暂停生产。这两家工厂都将关闭至一月底。

对于其他汽车制造商，大众集团此前曾警告称，由于零部件短缺，部分关键车型在全球范围内的生产将受到影响。通用汽车和宝马集团向路透社表示，他们目前尚未受到零部件短缺的影响，不过正在密切关注事态发展。《金融时报》表示，雷诺集团和戴姆勒“也在努力应对迫在眉睫的零部件短缺”。

一级零部件供应商们也向《金融时报》表达了他们对这一问题的担忧。博世表示，其在零部件生产过程中得到的芯片供应“明显减少”，而法雷奥则表示，该公司也已经注意到芯片短缺的问题。大陆集团补充称，在新冠肺炎疫情大流行之后，半导体供应出现了“极端波动”。该公司表示：“在疫情危机初期工厂停工以及需求骤降之后，汽车制造商产量增长速度远远超过了市场专家的预期。由于交货期长达 6 至 9 个月时间，半导体行业无法快速扩大生产规模，以满足汽车需求的意外增长，”大陆集团表示，晶圆厂的超额订货也是导致这一问题的一部分原因。



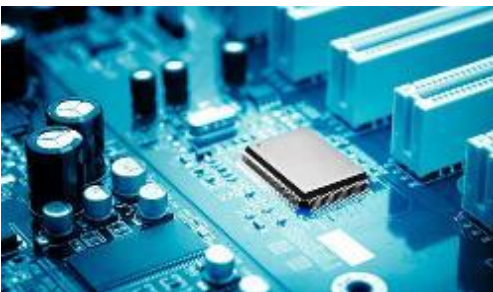
一位消息人士向《金融时报》表示，另一个问题是来自其他行业的需求。这位知情人士表示：“问题是，汽车行业在半导体方面的支出并不高，因此我们在产业链上的地位要比苹果和惠普等公司低。”随着新冠肺炎疫情大流行，越来越多的人居家办公，对电脑设备的强劲需求也加剧了这种情况。

此外，路透社还指出，日本旭化成微电子株式会社（AKM）旗下一家芯片工厂在 10 月份发生了大规模火灾，给半导体供应带来了更大的压力。路透社表示，由于担心美国监管机构对中芯国际的审查，芯片公司正在寻找新的合作伙伴。

IHS Markit 观点深度解析

与车辆制造相关的任何零部件的供应受限，通常都会对产量带来影响。在当前情况下，一场与半导体相关的挑战已经来临，这将给汽车行业带来考验，尤其是在电气化动力系统、信息娱乐系统以及高级自动驾驶辅助系统（ADAS）进一步扩张之际。

半导体供应短缺问题从去年年底开始显现，预计将在 2021 年第一季度达到高点。我们的初步分析显示，2021 年前三月全球轻型汽车产量将减少约 48.5 万辆。其中很大一部分产量减少将发生在中国，预计将减少超过 24.5 万辆，主要集中在合资企业。另外，欧洲汽车产量将减少大约 10 万辆，预计主要集中在大众集团（VW）。在北美和日本，我们预计将各减产约 3.75 万辆，亚洲其他地区将减产约 6.18 万辆。不过从上述报道中可以看出，随着其他新短缺问题的出现，这一数量很有可能会进一步增加。



不过，尽管零部件供应短缺问题将给第一季度生产带来影响，不过部分汽车制造商已经计划在今年晚些时候减少产量。此外，零部件供应有希望在 2021 年下半年恢复正常。

我们将继续跟踪轻型汽车生产中断和停产情况，并在未来几天和几周内提供关于这一情况的详细分析。

【主机厂亮点】蔚来发布ET7电动轿车，计划在2022年第四季度推出 固态电池

意义：ET7 的高昂价格会让普通电动汽车消费者望而却步，但如果买家愿意加入蔚来汽车的电池租赁计划，ET7 的价格仍然相当具有吸引力。蔚来汽车通过向客户推销单独购买电动汽车并选择租赁电池的理念，为新一代电动汽车消费者创造了一个独特的商业模式。

展望：蔚来之后很可能会推出一款定位低于 ET7 的小型电动轿车，以吸引更多客户，不过这家初创公司不太可能采取激进的定价策略，与特斯拉这样的市场领导者竞争。



蔚来 ET7 电动轿车
蔚来汽车

蔚来汽车于 1 月 9 日就其新款电动轿车、即将发布的固态电池组和第二代换电站发布了多则公告。该品牌首款电动轿车 ET7 日前在中国成都亮相。ET7 整车尺寸与宝马 5 系长轴版相似，长 5,098 毫米，宽 1,987 毫米，高 1,505 毫米。ET7 轴距达到 3,060 毫米，具有宽敞的内部空间，最多可容纳五名乘客。ET7 也沿用了蔚来 ES6 和 ES8 运动型多用途车（SUV）上的一些设计元素。前脸部位采用了全新设计的 LED 大灯和家族式 X-Bar 设计，并搭载 X 形进气格栅。作为一款定位于高端电动汽车市场的车型，ET7 配备了一系列舒适功能和高级驾驶辅助技术。ET7 全系标配无框电吸门和空气悬挂系统。ET7 采用了全新升级的 12.8 英寸中控显示屏，在分辨率和色彩显示方面有了大幅提高。ET7 搭载的 Aquila 传感系统配备了 33 个传感器，包括 1 个远程激光雷达传感器、11 个高清摄像头和 11 个超声波雷达。基于 Aquila 系统和蔚来超算平台 Adam，使蔚来能够在 ET7 上应用其高级驾驶辅助系统——蔚来自动驾驶技术（NAD）。不过，也正是上述这些高级功能令 ET7 的售价变得高昂。蔚来提供两种容量的电池组：搭载 70kWh 电池包的车型补贴前售价为人民币 44.8 万元（约合 69,160 美元），搭载 100kWh 电池包的车型补贴前售价为人民币 50.6 万元。ET7 两款车型在 NEDC 工况测试下续航里程分别为 500 公里和 700 公里。这家初创公司还为消费者提供了加入 BaaS（电池即服务）方案的选择。根据该电池租赁计划，电池成本将从车辆售价中扣除，两款车型起售价将降至 37.8 万元人民币。不过，用户需要每月为 70kWh 电池包和 100kWh 电池包支付一定的电池租用服务费，其中 70kWh 电池包每月租用费为 980 元。两款车型均搭载两台电机，最大输出功率 480 千瓦，峰值扭矩 850 牛·米。零到百公里加速仅需 3.9 秒。ET7 将于 2022 年第一季度开始交付。

除了新产品之外，蔚来汽车还表示准备推出其第二代换电站。驾驶员无需下车即可完成换电，车辆也可以自动泊入换电站，确保快速完成服务。新一代换电站单站电池数量增至 13 块，每天可以为 312 辆车提供换电服务。蔚来汽车还宣布，计划从 2022 年开始大规模量产 150 kWh 固态电池组。这家初创公司表示，与现有 100kWh 锂离子电池相比，固态电池组的能量密度将提高 50%，达到 360Wh/kg。新的电池技术将大幅度提高其车型的续航里程。配备



150 kWh 固态电池组的 ET7，最大续航里程可达 1,000 公里。这家初创公司表示，客户可以选择将现有蔚来车型的电池组升级为固态电池组，新电池预计将于 2022 年第四季度开始大规模交付。

IHS Markit 观点深度解析

蔚来汽车在 ET7 上市前明确表示，ET7 将是一款旗舰级车型，旨在进一步强化其作为高端汽车制造商的形象。ET7 具有的丰富技术含量、新型内饰材料的应用，以及即将推出的 150kWh 固态电池组续航里程可达 1,000 公里的承诺，都进一步展现了蔚来汽车的高端品牌形象。此外，ET7 还配备了一个高性能自动驾驶系统，该系统由一系列高清传感器和摄像头组成，其中还包括在量产电动汽车中很少使用的远程激光雷达。ET7 的高昂价格会让普通电动汽车消费者望而却步，但如果买家愿意加入蔚来汽车的电池租赁计划，ET7 的价格仍然相当具有吸引力。蔚来汽车通过向客户推销单独购买电动汽车并选择租赁电池的理念，为新一代电动汽车消费者创造了一个独特的商业模式。从这个意义上讲，BaaS 在帮助蔚来实现更高销量，打造独特品牌优势的过程中将继续发挥关键作用。

蔚来之后很可能会推出一款定位低于 ET7 的小型电动轿车，以吸引更多客户，不过这家初创公司近期不太可能采取激进的定价策略，与特斯拉这样的市场领导者竞争。蔚来汽车年度销售报告显示，去年该公司三款车型 ES6、ES8 和 EC6 的总交付量为 43,728 辆。150 kWh 固态电池组的大规模交付时间要到 2022 年，意味着有意愿升级到新款电池的客户还需要等待近两年时间。不过，蔚来汽车将先进电池技术应用于量产车型的计划，已经让这家初创公司在竞争中处于领先，同时也让其客户充满了期待。

【自动驾驶亮点】中国自动驾驶客车获得巴黎开放道路的运行许可

据《环球时报》报道，中国中车时代电动汽车公司生产的自动驾驶客车近日获得了在法国巴黎开放道路上的运行许可。这款客车长 12 米，基于智能驾驶、智能动力、智能互联技术打造，从而实现乘客、其他客车以及交通信息之间的实时交互，以确保行车安全。



IHS Markit 观点深度解析

这标志着中国产自动驾驶客车首次进入法国市场。中国正在推动自动驾驶智能汽车的商业化，这也是“中国制造 2025”计划的关键部分。最近，中国发布了《智能网联汽车技术路线图 2.0》，预计到 2025 年，部分自动驾驶汽车将占到新车销量的 50%。与此同时，2019 年法国在推动自动驾驶汽车路测方面取得了新进展。截至 2019 年 9 月底，法国通过了包括《支持企业增长与企业转型行动计划法》和《法国出行指南（LOM）》在内的两项法案，加快推进自动驾驶车辆道路测试。

【自动驾驶亮点】苹果自动驾驶汽车发布可能需要五至七年时间

彭博社在日前发布的一篇报道中援引知情人士的话称，苹果推出自动驾驶汽车可能需要 5 至 7 年时间。据彭博社报道，其消息来源证实，苹果组建了一支由硬件工程师组成的小型团队，负责开发自动驾驶系统、车辆内部和外部车身设计，该公司计划最终推出一款成品汽车。过去有报道称，苹果将其项目重点放在构建基础自动驾驶系统上，这也是 Waymo 和 Argo AI 专注的方向。彭博社表示，参与该项目的一些苹果工程师认为，公司距离发布最终产品可能需要 5 至 7 年时间。这些消息人士称，这款车距离量产还很遥远，具体时间表也可能会有所变化。彭博社在报道中表示，由于大部分团队成员在家办公，或只在办公室停留很短的时间，从而导致了项目进展减缓。不过彭博社报道称，苹果公司拒绝就此事发表评论。





IHS Markit 观点深度解析

苹果自动驾驶汽车项目多年来一直备受关注，并且苹果似乎也已多次改变其策略。通常情况下，苹果公司并不自己生产产品，所以市场普遍预计苹果会将生产外包给另一家公司，不过目前尚不清楚哪些公司会参与生产。苹果汽车项目的进展并非一帆风顺，早在2014年就雇用了数百名工程师推进该项目，但苹果在2016年左右缩减了项目规模，将重点转变为自动驾驶系统。据报道，苹果汽车项目已在2020年末和2021年初的时候重新启动。苹果在电脑、手机和其他消费电子产品领域的成功，很大程度上是因为苹果在进入市场后会推出比现有产品更直观、更易使用且设计更吸引人的产品。苹果将注意力转向汽车行业后，会对行业带来哪些变化目前尚不清楚，不过苹果在其他领域的成功及其强大的品牌号召力可视作是该行业其他公司的潜在威胁。

【CES-2021年国际消费电子展】Mobileye将在其他四座城市推出自动驾驶汽车测试车队

日前在以网络虚拟形式举办的 2021 年国际消费电子展上，供应商 Mobileye 宣布计划在 2021 年至少在另外四座城市推出自动驾驶汽车测试车队，包括底特律、东京、上海和巴黎。如果该公司能够获得监管部门的批准，Mobileye 还计划在纽约市部署自动驾驶汽车。此外，在电子展上，Mobileye 还展示了其全新的激光雷达集成芯片，该芯片采用数字化和先进的信号处理和雷达技术，并且拥有 2,304 条通道。Mobileye 表示，通过将其众包的高精地图道路体验管理 (REM)、基于规则的责任敏感安全 (RSS) 驾驶政策以及基于摄像头的传感技术相结合，该公司将在 2025 年实现自动驾驶出租车的商业化运营并将自动驾驶技术应用于乘用车。Mobileye 表示，使用其现有技术的汽车每天绘制的地图里程超过 800 万公里，累计已经在全球范围绘制了近 10 亿公里的地图。



IHS Markit 观点深度解析

此前已被美国芯片制造商英特尔收购的以色列公司 Mobileye 专注于研发先进的感知系统，使驾驶员能够发现附近的车辆、其他道路使用者以及意外危险。Mobileye 在研发使用摄像头和定制处理器芯片的自动驾驶汽车系统方面取得了快速进展。Mobileye 还与包括奥迪、宝马、本田、通用、菲亚特克莱斯勒和特斯拉在内的多家汽车制造商开展了广泛合作。Mobileye 于 2018 年在以色列耶路撒冷推出了第一支自动驾驶测试车队，随后于 2020 年将测试扩大到德国慕尼黑。去年，英特尔收购了以色列公共交通应用 Moovit，以帮助 Mobileye 开发自动驾驶出租车，并计划于 2022 年初推出。

【CES-2021年国际消费电子展】安波福开发全新平台以支持自动化和电动汽车

在 2021 年国际消费电子展上，安波福宣布推出新一代平台以支持自动化和电动汽车。该平台具有 L1 级至 L3 级高级驾驶辅助系统 (ADAS) 功能，适用于一系列车型，并可由汽车制造商无线升级。该平台有助于大幅降低开发和验证辅助驾驶系统所需的成本。安波福的新平台还可以支持供应商监控车辆问题，并提供无线更新，以便汽车制造商实时升级汽车功能及修复故障。安波福首席执行官兼总裁 Kevin Clark 表示：“我们的新一代 ADAS 解决方案在车



辆的整个生命周期内能够经济有效地提供超出消费者预期的安全功能，同时汽车制造商可以基于该平台进一步创新。”



IHS Markit 观点深度解析

安波福一直致力于自动驾驶汽车领域的研发工作，在波士顿、匹兹堡、新加坡和拉斯维加斯设有四个自动驾驶汽车技术中心。近期，安波福加快推动了自动驾驶汽车业务的发展，包括与来福车合作在拉斯维加斯运营一支自动驾驶出租车车队。2019年，现代和安波福成立了一家名为 Motional 的合资企业，共同开发自动驾驶技术。Motional 与来福车和 Via 合作，推出自动驾驶出租车服务。

【供应商趋势亮点】美国车桥与汇川联合动力合作开发下一代电驱技术

电驱系统将在美国车桥位于中国大陆的常熟工厂生产



来源: Getty Images / kynny

美国车桥制造公司 (AAM) 在 1 月 11 日发布的一篇新闻稿中宣布, 该公司已与苏州汇川联合动力合作, 共同开发和生产可扩展的下一代三合一电力驱动系统。下一代电驱系统将在美国车桥位于中国大陆的常熟工厂生产, 首款产品 135 千瓦电驱系统将于 2021 年第一季度开始为一家国内车企供货。

美国车桥董事长及首席执行官 David C. Dauch 表示: “随着各国日益严格的排放法规需要创新的推进系统解决方案, 全球市场电驱系统市场将持续增长, 我们和汇川联合动力的合作将进一步丰富我们不断扩大的三合一电力驱动系统产品组合, 而且有助于提升我们向市场推出具有成本优势的电驱技术的能力。我们非常高兴能有机会与汇川联合动力这样业绩优良、创新能力出众的动力电子技术提供商进行合作。”

IHS Markit 观点深度解析

该三合一电驱系统将逆变器、电机和变速箱集成到一个单一的外壳。美国车桥与汇川联合动力将充分利用各自在电力推进技术方面的互补优势, 重点研发高度集成的三合一电驱系统。此次合作旨在为全球新能源汽车市场提供具有高功率密度、系统效率以及成本效益的电驱技术。苏州汇川联合动力是一家位于中国大陆的汽车动力电子和动力系统供应商。

【供应商趋势亮点】镜泰与Simplenight合作开发网联汽车服务

镜泰将把 Simplenight 集成至 HomeLink 家车互联自动系统



来源: Getty Images

镜泰公司在1月11日发布的一篇新闻稿中宣布，该公司将与Simplenight合作，提供网联汽车服务。此次合作将为车内驾驶员和乘客提供移动互联网服务，除了实现车内购物外，还可以预订个性化的娱乐和生活方式体验。

镜泰将把Simplenight集成至其网联汽车技术，例如HomeLink家车互联自动系统。镜泰正将Simplenight集成至HomeLink Connect应用，帮助用户配置HomeLink按钮，并可控制车内基于云的设备。

镜泰公司首席技术官Neil Boehm表示：“Simplenight平台是对我们不断增加的车载V2I和移动交易功能的完美补充。移动商务平台每年要处理数十亿笔交易，在未来即将到来的拼车和自动驾驶时代，这一数字只会增加。我们的目标是与Simplenight合作，通过创新方式为乘客提供一站式购物及网联汽车体验。”

IHS Markit 观点深度解析

镜泰是为全球汽车市场提供光电产品的供应商。Simplenight则专注于跨行业提供一个可定制的预订平台。该平台旨在与汽车制造商的信息娱乐系统、导航系统、移动应用和语音助手进行集成。

2020年11月，镜泰宣布与PayByCar达成合作，驾驶员可以直接在车内为加油和购物付费。

【GSP】全球销量与生产评论-2020年12月

全球销量

2020年11月：-2.6%；现值 749 万辆，前值 769 万辆

2020年年初至今：-16.2%；现值 6,832 万辆，前值 8,150 万辆

世界各国政府正努力以可持续方式应对新冠肺炎疫情。复苏周期很大程度上将取决于大流行的发展路径，包括疫苗进展情况。世界上许多地区面临着新冠肺炎感染率居高不下的冬季以及持续的限制措施，这可能会进一步削弱汽车需求前景。这场危机给原本就压力重重的全球汽车行业带来了进一步的经营和经济压力，特别是在汽车制造商和供应商寻求通过重组以适应汽车需求不断变化的“新常态”。

目前已有多款疫苗成功进行了临床试验，这强化了我们对于有效疫苗到 2021 年年中将广泛提供的预期。2020 年 12 月初，当英国开始谨慎推出第一批经过全面测试并得到临床授权的疫苗时，整个世界都在关注他们。

11 月，全球经济增速放缓，摩根大通全球综合产出指数（由埃信华迈编制）下降 0.2 点，至 53.1。制造业产出增速创下了 2018 年 1 月以来的最快增速，相比之下服务业增速有所放缓。在 2020 年萎缩 4.2% 之后，预计全球实际 GDP 增长率将在 2021 年增长 4.6%，2022 年增长 4.0%（上调）。预计 2020 年布伦特原油现货平均价格为 41 美元/桶，2021 年为 47 美元/桶。



疫情失控以及严格的封锁措施严重打击了 2020 年上半年的汽车需求。2020 年 4 月，全球新车销量同比锐减 46%，这是当前周期的低谷。5 月、6 月、7 月和 8 月的销量分别下降了 33%、14%、5% 和 10%，9 月和 10 月销量同比增长 2.8% 和 2%，由于部分市场因新冠肺炎确诊病例数量增加而重新采取封锁措施，11 月销量预计将下降 2.6%。与 2019 年相比，2020 年全球汽车需求将下降 14.8%，至 7,650 万辆（上调）。销量预测上调的主要国家包括中国大陆、美国、俄罗斯和印度，其中部分国家尽管感染率较高或正在上升，不过销量情况依然有所增长。由于出台了进一步限制措施（特别是采取封锁新措施），许多欧洲市场的销量预测有所下调。

与我们在 2020 年 1 月新冠肺炎疫情前做出的预测相比，2020 年新冠疫情导致的销量损失超过 1,200 万辆。这将比 2008/09 年全球经济衰退期间从高峰到低谷 8% 的跌幅更加糟糕，并且有助衡量被推迟和破坏需求的绝对规模。

我们对复苏前景仍持谨慎态度，主要市场需求复苏周期各不相同。我们已经关注到一些“反弹和衰退”的情况——在封锁后需求出现了令人欢迎的“反弹”后，随着全球经济面临疫情的进一步影响，尤其是由于额外的疫情防控限制措



施（封锁），需求反弹势头可能会“减弱”。许多政府已经出台了支持和刺激经济的一揽子计划，以帮助经济复苏，有些政府还推出了有针对性的汽车消费刺激计划。2021 年全球汽车需求预计将达到 8,340 万辆，同比增长 9.0%（上调）。

作为最先受到疫情影响，也是最先摆脱疫情影响的国家——有效的疫情防控使中国大陆的汽车需求迎来了令人印象深刻的反弹，2020 年汽车需求预计为 2,360 万辆，同比下降 4.9%（上调）。亮点包括高端汽车需求以及轻型商用车（LCV）市场。支持措施包括修改新能源汽车的准入规定、推迟 6 个月实施国六排放标准、城市限牌取消、车牌配额增加以及修改汽车金融贷款规定。尽管一些汽车激励措施正逐步取消，我们仍然上调了对 2021 年的销量预测。我们预计 2021 年销量将达到 2,490 万辆（同比增长 5.6%）。



尽管新冠肺炎疫情形势严峻，但在汽车制造商/经销商的购车激励措施、线上销售、政府出台的激励措施、新任总统当选以及经济状况改善的支持下，美国汽车需求继续复苏。我们将 2020 年美国汽车需求预测温和上调至 1,460 万辆，较 2019 年下降 14.7%。考虑到需求起点更高、对有效疫苗的乐观情绪以及额外的财政政策支持——2021 年汽车需求将上调至 1,600 万辆（同比增长 10%）。预测风险依然存在，尤其是仍然疲弱的批量销售和库存紧张；在冬季，任何进一步疫情限制措施都可能使库存补充的努力易受影响。

由于疫情重燃、各国经济/刺激措施不同、持续限制措施、英国脱欧带来的“难解谜题”以及对圣诞节后第三波疫情的担忧，欧洲汽车销售复苏前景喜忧参半。西欧和中欧地区今年轻型汽车总需求量为 1,370 万辆，同比下降 24.2%。政府的汽车消费刺激计划将从 2020 年年中开始继续发挥作用，尤其是在欧盟四大汽车市场。尽管英国脱欧风险依然存在，但英国在 12 月推出的新冠疫苗在阴沉的隆冬给我们带来了一些希望，预计 2021 年销量将同比增长 11%，至 1,530 万辆。

全球产量

2020 年 11 月：-1.5%；现值 782 万辆，前值 793 万辆

2020 年年初至今：-18.3%；现值 6,692 万辆，前值 8,187 万辆

我们在 2020 年 12 月发布的最新预测对 2020 年产量预测上调了 50 万辆。此次产量上调主要是基于中国大陆经济的持续强劲复苏；欧洲汽车生产对于 11 月疫情封锁措施的反应好于预期；另外日本、韩国、印度和东盟市场产量也有所增长。北美和南美在 2020 年剩余时间的产量有所削减，预计到 2021 年产量将有更加一致的改善。

欢迎加入 VIP 群，阅读完整文章

【VIP专属文章】SUV将继续成为2021年中国新车市场的主要增长动力

意义：截至本文发稿时，中国汽车工业协会 2020 年全年数据尚未发布；但从 2020 年 1 月至 11 月的数据来看，国产品牌以 49.1%的市场份额占据了我国 SUV 市场的主导地位，日本和德国品牌则分别以 19.9%和 19.0%的市场份额紧随其后。

展望：我们的数据显示，2019 年 SUV 占中国轻型汽车市场的份额为 39%。到 2021 年，SUV 的市场份额预计将增长至 41%，销量将从 2019 年的约 971 万辆增长至 2021 年的 1,024 万辆。

今年轻型汽车 SUV 市场份额预计将增长至 41%，销量将从 2019 年的约 971 万辆增长至 2021 年的 1,024 万辆。我们的数据显示，2019 年 SUV 占中国轻型汽车市场的份额为 39%。



WEY 坦克 300 SUV。
长城汽车

根据中国汽车工业协会（CAAM）的数据，2020 年中国大陆新车销量预计将下降 2%。该数据于 1 月 8 日发布，基于市场上主要汽车制造商的销售数据进行了预估，发布时间早于中国汽车工业协会官方的产销数据。在新冠肺炎疫情大流行的背景下，中国这一全球最大汽车市场的表现要比大多数主要汽车市场好得多。而在新冠肺炎疫情爆发初期（最早在中国湖北省），我们预计 2020 年中国汽车销量将最多下降 15%。

截至本文发稿时，中国汽车工业协会 2020 年全年数据尚未发布；但从 2020 年 1 月至 11 月的数据来看，中国市场上 SUV 销量排名前五的制造商分别是浙江吉利控股集团、长城汽车、一汽大众（VW）、长安汽车和上汽大众。紧随其后的是奇瑞汽车、东风本田、上汽通用、东风日产和广汽本田。销量前十排名表明，国产品牌以及国际汽车制造商成功在 SUV 市场抢占了各自份额；不过，国产品牌以 49.1%的市场份额占据了主导地位，日本和德国品牌则分别以 19.9%和 19.0%的市场份额紧随其后。在本文中，我们将重点介绍新近推出或即将推出的几款备受期待的新车型，让我们一窥中国 SUV 市场的发展趋势。

长安 UNI-K

长安汽车 UNI-K 是其 UNI 系列的第二款车型，为了提振其 SUV 销量，长安汽车在去年发布了这一全新产品系列。UNI 系列的首款车型是 UNI-T 紧凑型 SUV，目前已经成为长安旗下最畅销的 SUV 车型。这款车凭借其大胆的设计、



未来感十足的数字座舱以及改进后的制造工艺而受到中国年轻消费者的欢迎。在 UNI-T 取得成功的基础上，长安汽车将于 2021 年开始销售全尺寸 SUV UNI-K。该车型将搭载长安新一代 2.0 升涡轮增压发动机并配备博格华纳四驱系统。虽然 UNI-K 的市场需求可能赶不上 UNI-T，不过这款车型作为长安汽车车辆工程和技术实力的体现，仍是 2021 年最受期待的 SUV 之一。

欢迎加入 VIP 群，阅读完整文章

SUV将继续成为2021年中国新车市场的主要增长动力

2021年1月18日

意义：截至本文发稿时，中国汽车工业协会 2020 年全年数据尚未发布；但从 2020 年 1 月至 11 月的数据来看，国产品牌以 49.1% 的市场份额占据了 SUV 市场的主导地位，日本和德国品牌则分别以 19.9% 和 19.0% 的市场份额紧随其后。

展望：我们的数据显示，2019 年 SUV 占中国轻型汽车市场的份额为 39%。到 2021 年，SUV 的市场份额预计将增长至 41%，销量将从 2019 年的约 971 万辆增长至 2021 年的 1,024 万辆。

今年轻型汽车 SUV 市场份额预计将增长至 41%，销量将从 2019 年的约 971 万辆增长至 2021 年的 1,024 万辆。我们的数据显示，2019 年 SUV 占中国轻型汽车市场的份额为 39%。



WEY 坦克 300 SUV。
长城汽车

根据中国汽车工业协会（CAAM）的数据，2020 年中国大陆新车销量预计将下降 2%。该数据于 1 月 8 日发布，基于市场上主要汽车制造商的销售数据进行了预估，发布时间早于中国汽车工业协会官方的产销数据。在新冠肺炎疫情大流行的背景下，中国这一全球最大汽车市场的表现要比大多数主要汽车市场好得多。而在新冠肺炎疫情爆发初期（最早在中国湖北省），我们预计 2020 年中国汽车销量将最多下降 15%。

截至本文发稿时，中国汽车工业协会 2020 年全年数据尚未发布；但从 2020 年 1 月至 11 月的数据来看，中国市场上 SUV 销量排名前五的制造商分别是浙江吉利控股集团、长城汽车、一汽大众（VW）、长安汽车和上汽大众。紧随其后的是奇瑞汽车、东风本田、上汽通用、东风日产和广汽本田。销量前十排名表明，国产品牌以及国际汽



车制造商成功在 SUV 市场抢占了各自份额；不过，国产自主品牌以 49.1%的市场份额占据了主导地位，日本和德国品牌则分别以 19.9%和 19.0%的市场份额紧随其后。在本文中，我们将重点介绍新近推出或即将推出的几款备受期待的新车型，让我们一窥中国 SUV 市场的发展趋势。

长安 UNI-K

长安汽车 UNI-K 是其 UNI 系列的第二款车型，为了提振其 SUV 销量，长安汽车在去年发布了这一全新产品系列。UNI 系列的首款车型是 UNI-T 紧凑型 SUV，目前已经成为长安旗下最畅销的 SUV 车型。这款车凭借其大胆的设计、未来感十足的数字座舱以及改进后的制造工艺而受到中国年轻消费者的欢迎。在 UNI-T 取得成功的基础上，长安汽车将于 2021 年开始销售全尺寸 SUV UNI-K。该车型将搭载长安新一代 2.0 升涡轮增压发动机并配备博格华纳四驱系统。虽然 UNI-K 的市场需求可能赶不上 UNI-T，不过这款车型作为长安汽车车辆工程和技术实力的体现，仍是 2021 年最受期待的 SUV 之一。

欢迎加入VIP群，阅读完整文章

【IHS Markit专家观点】未来一周经济展望-2021年1月15日



Key Points

- 未来一周的重要经济日程包括中国公布 GDP 数据、四大发达经济体采购经理人指数预览值以及一系列货币政策会议。美国总统就职典礼也将受到密切关注，而在欧洲则更多关注欧盟领导人峰会，峰会上将全面关注新冠疫情进展情况。
- 货币政策活动包括巴西、加拿大、中国、欧元区、日本、印度尼西亚和挪威等国举行的央行会议。各国正试图评估大流行对国内外经济状况的持续影响。
- 到目前为止，中国的经济复苏最为强劲，第四季度 GDP 数据显示国内经济加速增长将进一步证实了这一点。不过，强势经济反弹也给央行带来了控制大规模刺激措施的压力，越来越多的分析师预计今年下半年将加息。市场将密切关注中国人民银行的会议，以寻找有关未来政策轨迹的线索。
- 同样，日本央行也高兴地看到最近商业调查数据显示出令人鼓舞的迹象，1 月份采购经理人指数预览值将于下周晚些时候更新。但收紧新冠肺炎疫情限制措施意味着日本的重点仍将围绕促进经济复苏。
- 在美国，市场对于创纪录的新冠肺炎确诊病例数量的担忧有所加剧，同时在 1 月 20 日总统就职典礼之前，紧张局势也有所加剧。市场将关注 1 月采购经理人指数预览值，以了解政治动荡和疫情对美国制造业和服务业活动以及失业数据的影响。
- 欧洲的情况也类似，新冠确诊病例数量增加导致许多国家采取了更加积极的封锁措施，尤其是英国和德国。另外有迹象显示，英国在刚刚脱离欧盟后处境艰难，供应链已经不堪重负。因此，市场将急切评估欧元区和英国的采购经理人指数预览值，以便及早了解该地区主要经济体在新年伊始的表现，这些调查结果将在欧洲央行 2021 年首次货币政策会议之后发布。

亚太专题报告：《2021 年东盟经济展望》，作者：埃信华迈亚太地区首席经济学家 Rajiv Biswas



2020 年，东南亚受到新冠肺炎疫情大流行的严重影响，包括 10 个东南亚国家在内的东盟区域经济集团遭遇严重经济衰退。据估计，由于封锁措施和国际旅行禁令的影响，2020 年东盟 GDP 将萎缩 4.1%。

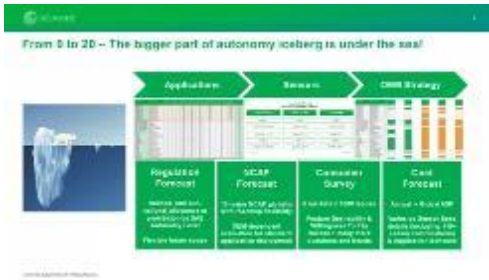
基于 2021 年新冠疫苗逐步推广注射的预期，我们预计 2021 年经济将强劲反弹，东盟 GDP 预计同比增长 4.5%。支撑东南亚地区经济预期反弹的一个关键因素将是中国经济的强劲增长，预计 2021 年中国 GDP 同比增长 7.5%。2021 年亚太地区经济将迎来普遍复苏，日本和印度等其他亚太主要经济体的 GDP 也将出现反弹，这将有助于提振东盟的出口以及外国直接投资流入。

不过，最近几个月新一波新冠疫情席卷了包括欧盟、日本和马来西亚在内的许多国家，今年可能也将是充满不确定性的一年。不同国家疫苗接种的速度以及控制疫情的速度都有所不同，因此存在相当大的风险。



【演讲报告下载】自动驾驶市场趋势展望

近日，IHS Markit 中国汽车供应链与汽车技术预测，自动驾驶，首席分析师，王禹平（Roy Wang）先生参加无人驾驶汽车出行网络研讨大会，并发表题为《自动驾驶市场趋势展望》的主题演讲，分享的内容涵盖：基于自主性的中国轻型车销量预测，全球 ADAS 功能的期待排名以及未来自动驾驶生态系统发展路径等。



王禹平先生是 IHS Markit 公司首席研究分析师，专注于 ADAS、自动驾驶及相关技术研究。其职责包括全球自动驾驶行业内，针对中国市场的主动安全、自动驾驶技术和自动驾驶车辆的研究和分析；汽车制造商策略及供应商关系；自动驾驶相关预测的见解、分析与验证；以及中国和全球的整体市场趋势与洞见。王先生具备 10 年以上自动驾驶领域经验及工程知识储备。加入 IHS Markit 前，他在中国领先的汽车公司工作多年，专注于 ADAS 及相关产品的开发。王禹平先生毕业于上海同济大学，获得汽车工程学士学位以及汽车动力系统与控制硕士学位。

欢迎加入 VIP 群，下载完整报告

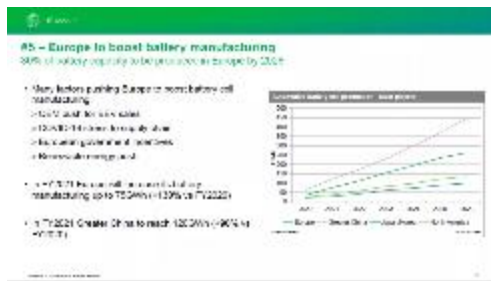
【资料下载】2021年十大值得关注的汽车技术趋势



2021 年十大值得关注的汽车技术趋势

- 2021 年关键发展趋势概况
- 电动汽车充电速度不断提高
- 5G 汽车将继续部署
- L2 级、L2+级和 L3 级自动驾驶产品继续分化
- 随着专为网约车服务打造的全新定制车型的推出，软件对于 ACES 变得至关重要
- 空中下载技术（OTA）大幅增长
- 汽车芯片短缺
- 量产 3D 打印零部件进入轻型汽车生产领域
- 矩阵式照明技术从高端车型向下渗透
- 激光雷达传感器支持车辆自动化——特别是在 L3 级和 L4 级自动驾驶中





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

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.