



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.01.08





Contents

【主机厂亮点】作为战略转型的一部分，宾利将根据现有纯电动汽车技术调整产品阵容	3
【主机厂亮点】丰田集团公布11月份全球产量同比增长2.2%	4
【自动驾驶亮点】奇瑞与华为合作开发智能汽车	6
【自动驾驶亮点】上海嘉定区与人工智能公司签署协议，共同开发智能汽车技术	6
【科技和移动性亮点】大众展示移动充电机器人原型	7
【科技和移动性亮点】SK Innovation将于2021年上半年在美国试生产电池	8
【供应商趋势亮点】受新兴市场和经济型细分市场驱动，ABS和ESC系统将进一步增长	10
【供应商趋势亮点】爱可信NetFront Browser BE for Car v3.0使欧洲车载网联服务成为可能	12
【GSP】北美销量与生产评论-2020年12月	14

【主机厂亮点】作为战略转型的一部分，宾利将根据现有纯电动汽车技术调整产品阵容

意义：作为宾利在 2030 年之前淘汰燃油车型战略的一部分，该品牌正计划调整其产品阵容，以适应现有的纯电动汽车技术。

展望：根据我们当前预期，2025 年宾利将新推出一款电动跨界车，在 2026 年（上市后首个全年），该车型的产量将占到宾利产量的 20%左右。宾利第二款纯电动车型预计将于 2029 年推出。

作为宾利在 2030 年之前淘汰燃油车并转型为纯电动品牌战略的一部分，该品牌正计划在这一新的细分市场推出新车型。宾利董事长兼首席执行官 Adrian Hallmark 对《Autocar》表示，公司尚未决定这些新款纯电动汽车是否会沿用现有车型的铭牌和家族设计，但他补充道：“我们的立场是关注客户和细分市场。由于整个汽车世界都在变化，除了向电气化转型，我们还将调整自己的产品阵容。”针对整个问题，他说道：“我们希望吸引更多的女性用户，并与当前大不相同的未来城市环境变得更为相关。我们希望引领不同于 20 年前的现代豪华汽车价值观，”他指出，未来 10 至 15 年，时代还将再次改变。

Hallmark 还表示，公司预计纯电动汽车技术并不会出现“飞跃式变化”，但持续改进将有助于实现续航里程方面的目标。他告诉《Autocar》杂志：“到 2025 年，我们预计容量为 110 千瓦时至 120 千瓦时的电池将问世，这将使大尺寸车型的续航里程达到 400-500 公里。”此外，他还强调了插电式混动技术在转型过程中的重要性。“使一台全尺寸 SUV（运动型多用途车）具有与燃油车型相当的性能，电池组的容量至少需要达到 150 千瓦时以上，因此在未来 5 至 10 年内，混动技术将在大尺寸车型中扮演重要角色。”Hallmark 总结道：“我们认为 2025 年至 2030 年间，推出中型尺寸的纯电动车型较为可行，更大尺寸的电动车则要在 2030 年以后，因此我们将转型时间节点定在了 2030 年”

《Autocar》表示，宾利将于 2025 年生产首款纯电动汽车，该车将基于奥迪开发的 Artemis 全新定制平台打造。虽然 Hallmark 并未证实宾利是否会使用该平台，但他证实宾利参与了该项目。他表示：“Artemis 平台基于一个全新的电气化架构打造。它将为面向不同细分市场的多款车产品提供支持。对于我们当前的产品，我们必须在车辆架构完成后才能进入工程阶段。因此，我们必须为宾利设计车辆架构。而有了 Artemis 这个新平台后，我们从一开始就明确了它需要为我们实现什么目标。我们是这个新平台的受益者并且也参与了该项目的开发，从一开始就可以提出详细的技术要求，从而使工业化生产变得更加容易。”这将使宾利能够在这个电气化架构上添加自己的“子架构”组件。

该杂志报道称，宾利的第一款纯电动汽车预计将采用轿车的车身风格，车身会稍微高一些以容纳地板下的电池组。杂志还指出，该车型的高度将比目前的 SUV 矮一些，其造型灵感将来自于 EXP 100 GT 概念车，空气动力学效率将得到优化。不过，Hallmark 表示：“我们在车身造型等方面并不会一成不变。但是我们了解我们将要应用的这项技术以及这项技术的能力。我们知道车辆的尺寸以及面临的难点，但这些只是基本工作，可能只占到全部工作量的 20%。在第一辆纯电动汽车的设计方面，我们研究了许多不同的选择，在接下来的三至六个月的时间内，我们将正式确定设计方案。不过，目前其仍处于摸索状态，尚未进入实施阶段。”

IHS Markit 观点深度解析



就在一个月前，宾利品牌发布了“宾利 100”商业战略，目标是到 2030 年全面实现碳中和，并实现全系车型纯电动化。虽然宾利的产品策略尚未完全确定，但这个商业战略表明了这家汽车制造商未来产品的发展方向。值得注意的是，宾利似乎正在计划开发更适合当前和预期纯电动技术的新产品，而不是试图向客户提供无法满足预期要求的现有车型产品。的确，Hallmark 在采访中表示，宾利最初推出的纯电动车型很可能是对现有燃油车型的补充，他指出：“对我们的客户而言，宾利的纯电动汽车并不会是他们的唯一座驾。客户可以在家中、工作场所和常去的地方充电，随着充电基础设施的建设，纯电动汽车的使用将更加方便。纯电动汽车的特点与宾利的战略非常相似，那我们为什么不这样做呢？”

宾利在整个产品阵容向纯电动化转型的过程中，也设置了一个过渡阶段，即到 2026 年，全系产品将由纯电动车型或插电式混动车型（PHEV）组成。这家汽车制造商正在通过推出插电式混动车型来推进其全系车型的电气化。宾利 Bentayga 混动版将于今年上市，随后 Flying Spur 混动版将于 2021 年推出，到 2023 年，宾利将为所有车型提供至少一款插电式混动版车型。这也意味着燃油车型届时将不会完全退出；Hallmark 向《Autocar》表示，宾利正计划在未来十年内推出新款和升级款燃油车型，并计划“在未来三年内推出大量改款车型”。此外，宾利还没有计划停止对内燃发动机或插电式混动系统技术的投资，将全部精力投入在纯电动技术上。Hallmark 补充道，宾利仍在关注合成燃料的开发——大众集团的其他成员已经对其产生了兴趣——这可能在未来提供另一种选择。不过，在谈到氢燃料汽车的近期前景时，Hallmark 表示，这是“一个伟大的想法，但生产氢所需的大量能量以及氢存储和运输面临的挑战意味着它还不具有商业意义。”

根据我们当前预期，2025 年，宾利将新推出一款 E 级电动 CUV，在 2026 年（上市后首个全年），该车型的产量将占到宾利产量的 20%左右。宾利第二款纯电动车型预计将于 2029 年推出。

【主机厂亮点】丰田集团公布11月份全球产量同比增长2.2%

意义：在经历了数月下降后，丰田集团国内外产量在 11 月实现连续第三个月增长。

展望：根据我们的最新产量预测，丰田集团（包括日野、大发、丰田和雷克萨斯等品牌）的轻型汽车产量预计将从 2019 年的 1,064 万辆下降至 2020 年的约 907.8 万辆，同比下降 14.7%。丰田日本工厂 2020 年轻型汽车总产量预计将同比下降 11.9%，至 384.2 万辆。

丰田集团日前公布了其 2020 年 11 月全球产量数据。该集团报告称，11 月份总产量同比增长 2.2%，至 938,680 辆。这一数字包括了其子公司大发和日野的产量。根据丰田集团在其官网上发布的数据，上个月丰田品牌全球产量同比增长 7.0%，至 828,066 辆，大发产量同比下降 24.7%，至 97,708 辆，日野产量同比下降 13.3%，至 12,906 辆。从地区来看，11 月份丰田集团国内市场产量同比增长 2.2%，至 381,224 辆，海外市场产量也同比增长 2.2%，至 557,456 辆。11 月份，丰田品牌在国内的产量同比增长 8.5%，至 298,968 辆，大发产量同比下降 17.9%，至 70,791 辆，日野产量同比增长 0.7%，至 11,465 辆。在海外市场，11 月份丰田品牌产量同比增长 6.2%，至 529,098 辆，大发产量同比下降 38.3%，至 26,917 辆，日野产量同比下降 58.9%，至 1,441 辆。



Toyota Group's global production				
	November'20	% change	Jan-November'20	% change
Toyota	828,066	7.0%	7,153,882	-14.8%
Daihatsu	97,708	-24.7%	1,062,744	-22.0%
Hino	12,906	-13.3%	118,001	-35.3%
Total	938,680	2.2%	8,334,627	-16.1%

Source: Toyota © 2020 IHS Markit

从今年累计（1月至11月）来看，丰田集团全球产量同比下降16.1%，至833.4万辆。丰田品牌产量同比下降14.8%，至715.3万辆。大发产量同比下降22.0%，至106.2万辆，日野产量同比下降35.3%，至11.8001万辆。从地区来看，日本国内累计产量同比下降14.3%，至359.7万辆，日本以外地区的总产量同比下降17.5%，至473.7万辆。

IHS Markit 观点深度解析

在经历了数月下降后，丰田集团国内外产量在11月实现连续第三个月增长。

11月，丰田品牌在北美的产量同比下降0.6%，至157,332辆，主要是由于市场对Highlander和RAV4车型的较高需求。11月，丰田品牌在美国的产量同比下降2.6%，至96,269辆，在墨西哥的产量同比增长12.3%，至18,075辆。在拉丁美洲，由于新冠肺炎疫情的影响，上月丰田品牌产量同比下降4.0%，至25,610辆。

尽管疫情卷土重来，丰田11月在欧洲的产量仍同比增长4.5%，至73,926辆，主要是由于市场对Yaris和Corolla车型的需求十分强劲。

在中国，由于市场对丰田旗下Camry、RAV4、Corolla和Levin等车型的需求十分旺盛，11月产量同比增长11.2%，达到158,927辆。在泰国，由于市场对Hilux、Fortuner和Corolla Cross等车型的需求强劲，丰田品牌车型的产量同比增长30.2%，至55,254辆。在日本，由于市场对Harrier和Yaris的强劲需求，丰田产量同比增长8.5%，达到298,968辆。尽管消费者已经逐渐开始回归正常生活，但由于消费者在消费税上调后继续削减支出，日本国内市场因此受到冲击。随着政府继续尝试各种办法来遏制疫情传播，未来几个月对汽车行业而言将同样艰难。此外，全球市场停滞以及日益增加的政治和经济不确定性也将给日本国内的汽车销售带来下行风险。与2019年增长0.7%相比，我们预计2020年日本经济将下滑5.4%。这一数据是根据埃信华迈截至2020年12月16日的初步预测得出。

根据我们的最新产量预测，丰田集团（包括日野、大发、丰田和雷克萨斯等品牌）的轻型汽车产量预计将从2019年的1,064万辆下降至2020年的约907.8万辆，同比下降14.7%。丰田日本工厂2020年轻型汽车总产量预计将同比下降11.9%，至384.2万辆。

【自动驾驶亮点】奇瑞与华为合作开发智能汽车

奇瑞日前已与华为达成合作，双方将共同开发智能汽车技术。两家公司将合作开发与智能汽车相关的电气与电子架构、智能连接、智能座舱、车载计算、自动化车辆运行、智能能源和智能车云服务（IVCS）。此外，两家公司还将共同探索 5G 创新应用场景，开发基于 5G 的车联网、智能汽车基础设施和自动驾驶汽车等技术。

IHS Markit 观点深度解析

奇瑞正在加速推进其智能汽车的研发，并已完成第一代和第二代无人驾驶产品的研发。奇瑞已将其奇瑞雄狮 2.0 智能系统集成于奇瑞瑞虎 8 和星途车型，支持语音控制、面部识别、AR 导航、互联网服务和智能家居等功能。奇瑞计划在 2025 年实现 L4 级高度自动驾驶汽车的运行。华为正寻求扩大其在汽车行业的布局。华为的 5G 技术具有传输速度快、可靠性高、延时低等优势，能够满足自动驾驶汽车的网络连接要求。今年，华为已与 18 家中国汽车制造商达成合作，加速 5G 技术在汽车产业的商用。

【自动驾驶亮点】上海嘉定区与人工智能公司签署协议，共同开发智能汽车技术

中国上海市嘉定区日前与多家人工智能公司签署了合作协议，共同为汽车行业的发展注入新活力。据 SHINE 报道称，这些人工智能公司包括地平线、中信产业基金和百度集团，他们将助力嘉定区打造成为智能汽车和智能城市的新高地。地平线将提供人工智能芯片，为嘉定区传统汽车企业开发智能汽车及其计算平台提供强力支持。中信产业基金将在嘉定区建设以科技与智能物联为主的总部基地，并将为区域产业发展提供有力金融支持。中信产业基金还计划在嘉定投资“云+智能驾驶创新基地”项目，以满足智慧城市的云计算需求。另外，百度将在嘉定区建设一个示范区以测试智能网联汽车。

IHS Markit 观点深度解析

中国政府正在大力发展电动汽车和自动驾驶汽车（AV）行业，目标是成为全球汽车行业的领导者。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%。根据该计划，到2030年，具有L2级或L3级自动驾驶功能的新车将占到新车销量的70%。

【科技和移动性亮点】大众展示移动充电机器人原型

大众集团零部件公司日前首度对外展示了一款正在研发中的移动充电机器人；根据大众发布的一篇新闻稿，尽管具体部署时间尚不确定，不过该项目正在进入到下一步研发阶段。大众集团零部件公司正在开发一系列直流充电产品组合，并计划在2021年初推出一款灵活的快速充电站。移动充电机器人可以与快速充电站协同工作，将快速充电站移动到车辆边上，打开充电插座翻盖，连接插头，并在充电完成或移除充电单元时断开插头。这一灵活的快速充电单元体积相对较小，拥有紧凑的储能空间，并且可以放置在车辆旁边。这个解决方案可以很好地应用于地下停车场等场地，这些场地空间较为有限，并且建造充电站的成本较高。大众集团零部件公司通过CGI演示视频公布了未来的充电愿景，移动充电机器人将灵活的充电单元移动到车辆边上，连接车辆并在充电完成后断开，然后将充电单元带回充电。移动充电机器人可以靠近充电单元进行充电。这个解决方案可以实现一个移动充电机器人为多个充电单元提供支持。整个过程无需人为干预，车主停车后就可以为车辆充电。



大众移动充电机器人和灵活充电站
图片由大众提供

IHS Markit 观点深度解析

这项技术拥有广阔的应用前景，包括停车场在内，同时也可以用于维护自动驾驶车队。随着汽车制造商计划在未来几年内推出一系列电动汽车（EV），汽车制造商也需要开发解决方案，使电动汽车的使用变得更加便捷。这个解决方案可以应用于停车场，无需进行大量建筑改造，电力只需要输送到一个地点就可以支持多辆汽车充电，而不是每个停车位都需要安装充电设施。大众指出，这项技术想要成熟应用，需要具备的一个关键要素是车联网通信技术。大众已经在使用这项技术，并且也有能力在自己的车辆上部署该技术，但要想实现系统与其他车辆的协同工作，则需要其他车辆也部署该技术。目前来看，车联网技术的部署相对较慢。部分奥迪车型已经部署了车联网技术用于交通信号通信以及自动缴费。通用汽车（GM）部分凯迪拉克车型也搭载了这项技术，但目前还尚未普及。各家汽车制造商未来将进一步推动电动汽车的发展，这其中也包括研发和发展电动汽车与世界交互的新技术。大众推出移动充电机器人是一个智能解决方案。此外，福特和博世也在合作开发一项新技术，该技术可以通过自动代客泊车系统更容易地为电动汽车充电，不足之处是充电过程仍需要人工连接汽车。



大众移动充电机器人
图片由大众提供



大众移动充电机器人
图片由大众提供

【科技和移动性亮点】SK Innovation将于2021年上半年在美国试生产电池

据《电子时报》报道，SK Innovation 正按计划有序推进 2021 年上半年在美国乔治亚州的一家新工厂开始试生产电池。据报道，SK Innovation 计划通过乔治亚州工厂为大众汽车供应中型至大型 NCM811 软包电池，这种电池的镍含量为 80%。这些电池将用于大众 ID.4，这款车预计将于 2022 年在美国生产。SK Innovation 的一位发言人表示：“我们在乔治亚州的第一家工厂已经完成了 90%。我们预计将在 2021 年上半年接收电池材料，并开始为正式生产进行必要的测试。”报道还指出，美国国际贸易委员会（USITC）将于 2021 年 2 月 10 日就 SK Innovation 和 LG 化学之间的争端做出全面裁定。SK Innovation 预计委员会将做出对其有利的最终裁定。此外，SK Innovation 在美国的第二家工厂已于 7 月破土动工。报道称，该公司计划于 2023 年在该工厂为福特 F-150 纯电动版车型生产电池。据称，电池的镍含量将达到 90%。电池的镍含量越高，电池密度也就越高。报道称，SK Innovation 的目标是两家美国工厂年产 20 万套电池。据报道，该公司第二家电池工厂计划于 2023 年第一季度开始商业化生产。

IHS Markit 观点深度解析



SK Innovation 表示，USITC 争议案的起源始于 2019 年 4 月 LG 化学起诉 SK Innovation，指控其窃取商业机密。SK Innovation 称，目前两家公司间共有 10 起纠纷，分别位于韩国和美国。如果 USITC 裁决正在审理的案件发生了侵权行为，委员会有权发布禁令，禁止产品进口或进口后销售。此外，SK Innovation 还表示，凭借其出色的电池技术，公司已经从多家汽车制造商那里获得大量电池订单，并计划继续投资和扩大生产。随着电动汽车（EV）加快普及，以及美国 and 全球部分司法管辖地区决定禁止销售燃油汽车，因此需要有足够的电池供应来支持电动汽车的生产。

【供应商趋势亮点】受新兴市场和经济型细分市场驱动，ABS和ESC系统将进一步增长

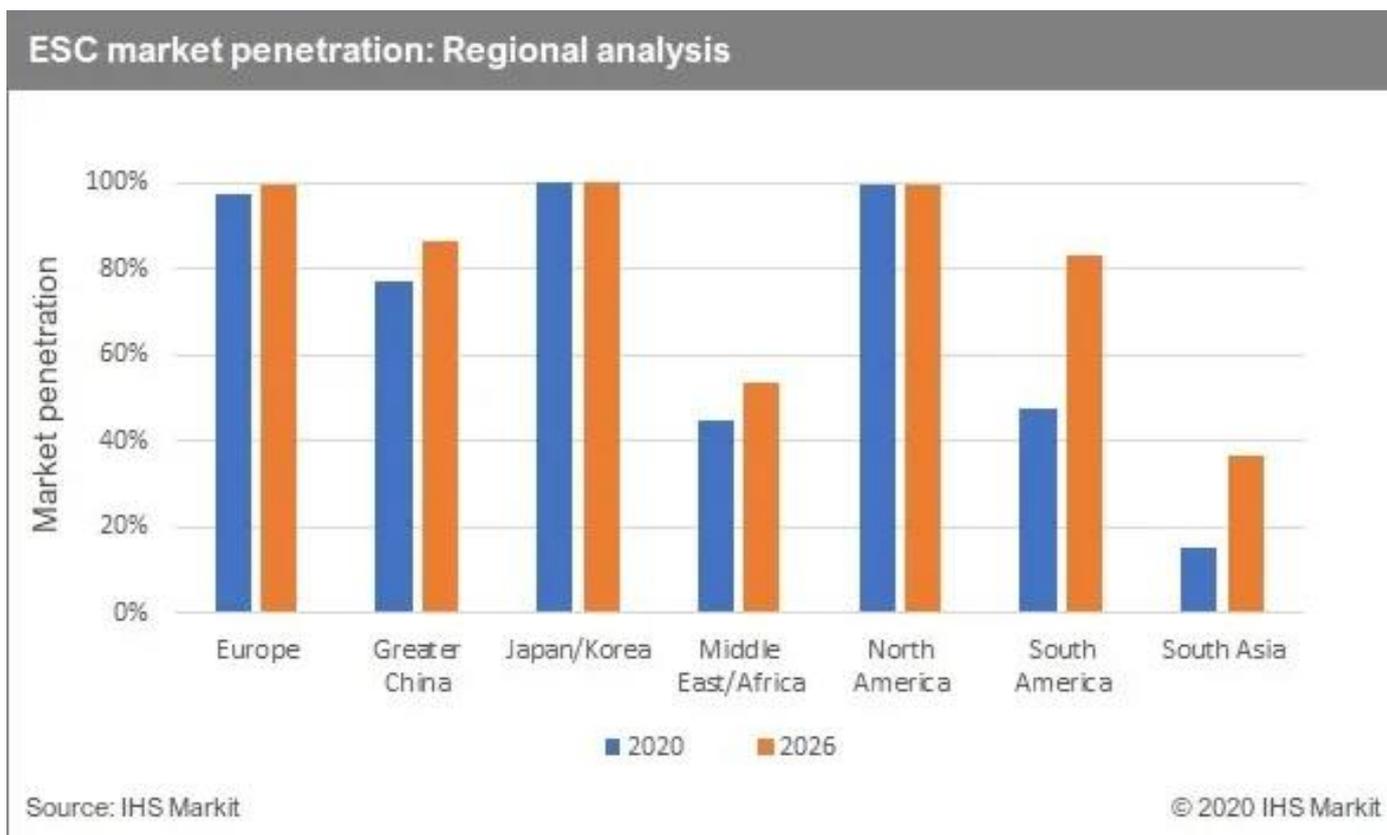
越来越多的新兴国家正在出台相关法规，强制性要求新车必须安装这些系统

对于任何汽车制造商而言，具有高等级行车安全是其产品的一个独特价值主张（UVP），加上全球各国的车辆安全规范越来越严格以及全球汽车保有量高速增长，提高整体车辆安全性对于汽车制造商显得至关重要。尽管当前汽车上已经有多项安全措施，其中部署最早也最著名的主动安全措施之一是防抱死制动系统（ABS）。传统制动系统在刹车踩死时会将车轮锁死，从而导致司机无法控制车辆。如果安装了 ABS，该系统每秒能够施加和释放多次制动压力，以确保轮胎永远不会失去与地面的牵引接触。此外，它可以单独降低或增加每个车轮的制动压力，使车辆几乎立即停止，而不会锁死车轮。ABS 已经被梅赛德斯-奔驰和宝马等汽车制造商进一步发展为转弯制动控制（CBC）系统。该系统通过在转弯过程中不对称地动态分配控制左、右车轮的制动力，以最大限度地提高车辆安全性和整体操控能力。

另一项更先进的技术是电子稳定控制（ESC），当车载传感器检测到失去转向控制时，它可以改变车轮之间的制动偏差。ABS 目前在大多数车辆中的应用非常普遍，包括入门级车辆，这一定程度上是因为许多国家的法律强制性要求某个时间节点之后销售的新车必须安装 ABS。然而，ESC 目前仍只在中级和/或高级车型中安装，具体取决于车辆的销售市场。在大多数新兴的汽车市场，ESC 也被汽车制造商称为动态稳定控制（DSC）、车身稳定控制（VSC）、或电子稳定程序（ESP），直到现在才开始慢慢渗透到经济型汽车细分市场，并且主要是作为汽车制造商的一个卖点。

从全球角度来看，ABS 和 ESC 系统的需求目前约为 6,700 万套。根据我们的数据，这一数字预计将在未来两年内攀升至略低于 8,000 万套，并将在 2026 年接近 8,700 万套。这些系统的主要供应商包括博世、大陆、现代摩比斯、日立汽车系统和采埃孚集团。

全球范围内，ABS 的市场渗透水平相对较高，ESC 系统在欧洲和北美市场已经被强制性安装近十年。另一方面，ESC 在新兴汽车市场上继续部署于高端车型。不过，印度等新兴市场正在制定相关计划，据印度道路运输和高速公路部表示，印度有望在 2022 年至 2023 年间要求所有新车安装 ESC 和自动紧急制动（AEB）系统。根据世界卫生组织发布的《全球道路安全现状报告》，ESC 系统能够减少 38% 因失去车辆控制造成的事故伤亡。



尽管欧洲、日本/韩国和北美市场已经在几年内几乎完成或已经完成了 ESC 系统的普及，但南美和大中华区等新兴市场预计将在未来六年内取得较大增长。我们的数据显示，到 2026 年，ESC 系统在南美汽车市场的渗透率将从目前的 47% 上升至 83% 左右。同期 ESC 系统在大中华区市场的渗透率预计将从 77% 上升至 87%。目前，中东地区的市场的渗透率为 45%，我们预计到 2026 年，这一数字将达到 54%。预计 2020 年至 2026 年间，ESC 系统在南亚地区的市场渗透率将大幅增长，从 16% 上升至 37%。

ABS 和 ESC 系统的快速增长主要由新兴市场推动。埃信华迈底盘系统高级研究分析师陶孟寅 (Michael Tao) 在介绍这些系统在中国大陆市场的发展场景时表示：“在中国大陆，目前并没有直接的国家标准或法规强制性要求在乘用车或商用车上安装 ESC。不过，在进行 C-NCAP 测试时，安装 ESC 系统的车辆可以获得额外的加分。值得注意的是，该规则在 2021 年版 C-NCAP 管理规则中仍然有效。而对于 ABS 系统，国标 GB 7258-2017 (代替 GB 7258-2012) 要求在某些类型的商用车和货车必须强制安装 ABS。如今在中国大陆市场销售的所有乘用车即便没有安装 ESC 系统，但至少都配备了 ABS 系统。”

埃信华迈在全球范围内为各种底盘相关的零部件提供车型或平台级别的预测情报。该预测情报根据车辆装配地点，重点提供相关零部件的供应和消费 (汽车制造商需求) 信息。我们还在情报中详细说明了零部件的制造地点 (地区、国家和城镇或城市)。上述文章的分析直接来自这些情报。

【供应商趋势亮点】爱可信NetFront Browser BE for Car v3.0使欧洲车载网联服务成为可能

NetFront Browser BE for Car v3.0 现已开始测试，预计将于 2021 年第一季度推出



来源: Getty Images/Igor Nelson

爱可信在 12 月 17 日发布的一篇新闻稿中表示，该公司已经推出了 NetFront Browser BE for Car v3.0，用于欧洲的车载网联服务。该公司旨在为汽车、娱乐和媒体市场提供安全、先进的商业版嵌入式浏览器。

这一新版本基于最新标准打造，并可为汽车提供安全更新和媒体播放支持，包括从 2021 年 1 月起可通过车载信息娱乐系统 ACCESS Twine 支持最新谷歌服务登录要求。

爱可信（欧洲）首席执行官 Neale Foster 表示：“软件现在已成为车辆的核心部件，汽车制造商及其一级供应商要想在网联车辆无线升级的新时代取得成功，跟上最新的互联网标准变得至关重要。通过 NetFront Browser BE for Car v3.0 浏览器，我们将帮助汽车制造商支持最新的行业发展，例如谷歌最新的强制单点登录（SSO），否则将会阻止在车内访问 Gmail、Calendar 和 YouTube”。

IHS Markit 观点深度解析



NetFront Browser BE v3.0 浏览器的主要功能包括支持在车内单点登录访问 Gmail、Calendar、YouTube 和其他谷歌服务，支持最新的 HTML5、CSS、JavaScript，支持 Android、Linux 和 QNX 等嵌入式汽车操作系统。NetFront Browser BE for Car v3.0 现已开始测试，预计将于 2021 年第一季度推出。

去年 12 月，爱可信还宣布与 DW 建立合作关系，通过 Twine4Car 车载信息娱乐解决方案，为网联汽车用户提供多种形式的国际和地区新闻。



【GSP】北美销量与生产评论-2020年12月

北美销量

2020年11月：-14.6%；现值 143.6 万辆，前值 168.2 万辆

2020年年初至今：-17.9%；现值 1,517.9 万辆，前值 1,849.8 万辆

尽管北美地区轻型汽车销量较 4 月份的低迷水平继续改善，但自 9 月份以来该地区的销售速度一直在下滑。虽然过去几个月的汽车需求水平反映出整个北美地区的严峻经济形势，不过这些数据也体现出该地区的汽车销售情况与 8 个月前受新冠疫情严重影响相比已有所好转。

汽车销量水平面临的直接风险将是美国和加拿大新冠肺炎确诊病例数量的持续上升，两个国家的地方和联邦政府有可能取消重新开放经济的计划，这给 2020 年剩余时间和 2021 年初的汽车销售带来了一些不确定性。在整个北美地区，自 4 月以来持续增长的汽车需求势头在 11 月出现了小幅停顿。该地区所有国家当月销量均同比下滑，地区整体销量预计同比下降近 15%。

11 月经季节性调整的年销量 (SAAR) 为 1,560 万辆，与前两个月 (9 月和 10 月的销量分别为 1,620 万辆和 1,630 万辆) 相比，轻型汽车需求略有下降。不过这一数据体现了持续的零售需求水平 (与上月和去年同期结果相比)，而在前两个月略有改善的批发销售，在 11 月则再次下降。考虑到年终促销活动以及与去年同期相比增加了三个销售日，我们预计 12 月销量将反弹至全年销量超过 1,600 万辆的水平，尽管国内部分地区重新实施封锁会给年末收官带来一些不利因素。12 月发布的预测显示，2020 年和 2021 年全年销量分别为 1,455 万辆和 1,600 万辆，较之前的预测分别上调了 27.52 万辆和 46.38 万辆。

经济活动暂停和失业率上升将对已经负债累累的加拿大家庭的支出水平带来不利影响。尽管加拿大的封锁政策没有比其他地区严格，但加拿大轻型汽车销售表现仍是北美地区最疲弱的。在经历了 4 月份暴跌 75% 之后，5 月份销量继续下降约 44%。加拿大汽车需求水平的反弹速度在北美地区最为强劲，但与该地区其他国家一样，最近复苏势头有所减弱，10 月份需求同比下降约 2%，11 月份预计下降 11%。我们预测，2020 年加拿大轻型汽车销量仍为 153 万辆，2021 年需求预计增长 14%，至 175 万辆。预计到 2025 年，销量将达到 190 万辆，回到疫情前水平。即使在受到新冠肺炎疫情影响之前，过去几年墨西哥轻型汽车销量下滑幅度也在北美地区领跑，当前疫情形势给本已停滞不前的经济带来了额外压力。墨西哥 11 月份轻型汽车需求预计下滑 24%，这一表现仍是北美地区最疲软的。我们对 2020 年全年墨西哥轻型汽车销量的预测为 94.75 万辆，2021 年需求将增长 13%，至 102.5 万辆。

我们预计 2020 年北美地区 (至少在美国和加拿大) 将出现由消费者主导的更深层次的衰退。虽然该地区明年将逐渐恢复正常，但汽车需求预计仍将受到一定的限制。近期美国和加拿大新冠肺炎确诊病例激增可能会影响汽车市场短期内的复苏水平。预计 2020 年该地区的销量将下降约 16%，至 1,704 万辆，随后在 2021 年将温和反弹 10.5%，至 1,883 万辆。

北美产量

2020年11月：-8.9%；现值 125 万辆，前值 137 万辆

2020年年初至今：-22.3%；现值 1,185 万辆，前值 1,524 万辆



2020年12月预测中对北美汽车2021年和2022年产量前景进行了上调，产量预测上调主要基于美国更加强劲的需求前景，2021年需求上调3.0%（超过46.3万辆）至1,600万辆，2022年需求上调0.8%（约合13万辆）。我们将该地区2021年的汽车产量预测上调了1.6%（约合26.2万辆）至1,620万辆。2022年的产量上调了2.5%（40.4万辆）至1,670万辆。

欢迎加入VIP群，阅读完整文章

###



Email

AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com

IHS Markit Customer Care

Asia and the Pacific Rim: +604 291 3600

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.