



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.03.05





Contents

【主机厂亮点】长城汽车加大全球市场扩张，2021年开始在泰国销售	3
【主机厂亮点】上汽集团与芯片制造商地平线合作开发智能汽车	4
【政策亮点】2023年起上海停止为插电式混合动力汽车发放免费新能源汽车牌照	5
【政策亮点】北京发布自动驾驶车辆道路测试报告	5
【科技和移动性亮点】比亚迪将于今年3月在王朝系列产品上推出DM-i混动技术	7
【科技和移动性亮点】采埃孚在2020款东风风神奕炫推出L2+级自动驾驶系统	8
【GSP】南美销量与生产评论-2021年2月	9
【VIP专属文章】新冠肺炎疫情：亚洲汽车生产跟踪	11

【主机厂亮点】长城汽车加大全球市场扩张，2021年开始在泰国销售

意义：尽管面临新冠肺炎疫情大流行带来的挑战，长城汽车今年仍在努力进军包括德国在内的全球市场并扩大销售。

展望：预计到 2023 年，长城汽车的全球销量将超过 134 万辆，高于 2021 年的 118 万辆。随着长城汽车在泰国开始生产和销售，预计到 2022 年，南亚将成为长城汽车在大中华区以外最大的销售市场。此外，长城汽车旗下车型预计最早将于 2022 年在印度上市销售，从而进一步扩大其在南亚的影响力。

尽管面临新冠肺炎疫情大流行带来的挑战，长城汽车今年仍在努力进军包括德国在内的全球市场并扩大销售。长城汽车预计将在今年的德国法兰克福车展上展示其高端品牌 WEY 的最新车型。据中国媒体报道，这家汽车制造商计划于今年 9 月在欧洲最大的车展上展示新一代 WEY VV7 运动型多功能车（SUV），并兑现 WEY 品牌在该地区上市销售的承诺。这款车型将采用长城汽车最新的动力系统技术，并支持 5G 功能，将率先在德国市场，随后在欧洲其他几个市场上市。据中国媒体报道，未来用于出口的 WEY 品牌 SUV 也将在长城汽车与宝马的合资工厂（JV）生产。由长城汽车和宝马共同组建的合资企业光束汽车有限公司，预计将于 2022 年在中国投产。2019 年，光束汽车张家港工厂获得当地政府部门的批准，可生产用于出口的乘用车。WEY VV5 和 VV7 很可能是首批在该工厂生产并在欧洲销售的两款车型。截至发稿时，长城汽车尚未证实媒体报道的计划。



在东盟市场，长城汽车于 2 月 9 日在泰国正式推出“长城汽车”品牌，标志着长城汽车正式进入泰国市场。这家中国汽车制造商表示，将于 2021 年在泰国推出哈弗 H6 和欧拉好猫电动汽车（EV）。今年晚些时候，还将有哈弗品牌和欧拉品牌的另外两款新车加入。2021 年至 2023 年期间，长城汽车计划将其在中国的产品阵容扩大至 9 款车型，其中包括内燃车和电动汽车。这些新车型将在长城罗勇工厂生产，该工厂是长城汽车去年向通用汽车收购而来。工厂经过升级改造，具备 SUV 和皮卡生产能力。长城汽车负责东盟地区的副总裁张佳明表示，罗勇工厂将作为长城汽车的生产基地，将向泰国和东盟其他市场供应汽车。

IHS Markit 观点深度解析

由于受到新冠肺炎疫情影响，长城汽车在欧洲的销售计划被迫推迟；然而，这家中国汽车制造商在 2020 年期间依然在扩大海外市场销售方面实现了多个里程碑。根据财联社报道，长城汽车已经在为德国慕尼黑的首家 WEY 品牌德国体验中心开幕作准备，这表明自 2017 年 WEY 概念电动汽车在法兰克福车展上亮相以来，该品牌在德国上市计划正在进入一个新阶段。在南亚，长城汽车（GWM）已与通用汽车（GM）就收购通用汽车罗勇工厂达成协议。罗勇工厂的交接工作已于去年 11 月完成。长城汽车表示，该工厂可满足包括内燃车、插电式混动汽车和纯电动汽车



在内的生产需求，年产能可达 8 万辆。这家泰国工厂将于今年第一季度投入运营，它将为长城汽车在该地区销售的车型提供支持，从而帮助其与上汽竞争，上汽此前已在泰国和印度生产名爵车型。

预计到 2023 年，长城汽车的全球销量将超过 134 万辆，高于 2021 年的 118 万辆。随着长城汽车在泰国开始生产和销售，预计到 2022 年，南亚将成为长城汽车在大中华区以外最大的销售市场。此外，长城汽车旗下车型预计最早将于 2022 年在印度上市销售，从而进一步扩大其在南亚的影响力。

【主机厂亮点】上汽集团与芯片制造商地平线合作开发智能汽车

上汽集团日前已与地平线达成协议，双方将共同开发智能汽车相关技术。据《中国日报》报道，上汽集团将借助上汽乘用车这一平台，与汽车人工智能开发和智能汽车等相关领域的领先企业建立合作生态。地平线将为上汽乘用车新车型提供全系芯片。



IHS Markit 观点深度解析

地平线是中国领先的车规级微芯片制造商之一。该公司的芯片专门用于推动 L2 级和 L3 级自动化操作方案在电动汽车中的部署。本月早些时候，地平线获得了来自长城汽车的战略投资，两家公司还将合作为长城汽车的高端车型开发人工智能 (AI) 芯片。当地媒体报道称，地平线还将为上汽旗下高端电动汽车品牌“智己汽车”推出的电动汽车 (EV) 提供芯片。今年 1 月，地平线完成了 4 亿美元的 C 轮融资，投资者包括 Baillie Gifford、宁德时代和 CloudAlpha Tech Fund。地平线 C 轮融资总额共计达 9 亿美元左右，超额完成了当初提出的 7 亿美元融资目标。

【政策亮点】2023年起上海停止为插电式混合动力汽车发放免费新能源汽车牌照

上海市政府日前出台了该市新能源汽车（NEV）牌照发放的最新政策。自2021年3月1日至2022年12月31日，通过上海市交通委组织的月度拍牌程序获得车牌的消费者，他们在购买插电式混合动力汽车（PHEV）时将不再有资格获得免费的新能源汽车牌照。根据新政，购买纯电动汽车（BEV）的消费者仍可以获得一块免费专用牌照，前提是消费者个人名下在本市没有注册登记的纯电动汽车。自2023年1月1日起，该市将不再为插电式混合动力车发放免费牌照。此外，增程电动汽车（REEV）也包括在插电式混合动力汽车内。



IHS Markit 观点深度解析

上海市出台的新能源汽车新政表明，该市将继续支持电动汽车，同时逐步取消对插电式混动汽车的优惠政策。该政策提供了约两年的过渡期，在过渡期内购买插电式混动汽车的消费者如果符合一定条件，仍将获得新能源汽车专属牌照。不过，考虑到免费车牌是包括购车补贴在内的影响新能源汽车购买决策的最重要因素之一，上海市决定2023年起停止为插电式混动汽车发放免费新能源汽车牌照，将会给此类车型的销售带来严重影响。在过去两年间，市场上插电式混动汽车的数量一直在增加。本田最近开始在中国销售其首款插电式混动汽车本田 C-RV PHEV。此外，丰田计划今年与中国合资伙伴推出两款新的插电式混动版运动型多用途车，丰田 RAV4 PHEV 和 Wildlander PHEV。

【政策亮点】北京发布自动驾驶车辆道路测试报告

据《中国日报》报道，中国首都北京市日前发布了一年一度最新的《自动驾驶车辆道路测试报告》。该报告涵盖了每家公司在北京市部署的自动驾驶汽车数量以及车辆在北京开展道路测试的里程数。2020年，北京共授权14家公司在指定区域的道路上开展自动驾驶汽车测试。87辆自动驾驶汽车进行了超过221万公里的路测。其中，百度车队占测试车辆总数的75%，行驶里程近110万公里，位居榜首。



IHS Markit 观点深度解析

北京在全市四个地区开放了超过 200 条道路用于自动驾驶测试，总长度近 700 公里。2019 年 12 月，北京允许自动驾驶车辆开展道路载人（志愿者）和载物测试。北京计划在 2020 年底前建成网联云控式高级别自动驾驶示范区。

【科技和移动性亮点】比亚迪将于今年3月在王朝系列产品上推出DM-i混动技术

意义：采用 DM-i 系统的秦 Plus、宋 Plus、唐 Plus 三款新车型已开始在中国开启预售，预计将于 3 月正式进入市场。
展望：预计 2021 年，比亚迪在中国的插电式混动汽车产量将同比增长 55%，至 8.1 万辆，到 2022 年产量将进一步增长 28%。

比亚迪将于 2021 年第一季度开始在其王朝系列车型中推出最新的插电式混动技术 DM-i。采用 DM-i 系统的秦 Plus、宋 Plus、唐 Plus 三款新车型已开始在中国开启预售，预计将于 3 月正式进入市场。秦 Plus 是一款基于比亚迪秦 Pro 打造的轿车，预售价为 10.78 万元（约合 16,701 美元）至 14.78 万元，而中型运动型多用途车宋 Plus 的起售价为 15.38 万元。比亚迪公布的信息显示，被称为 DM-i 超级混动的新型混动系统有望为其新车型带来出色的燃油经济性。秦 Plus 和宋 Plus 的综合油耗分别低至 3.8 升/百公里和 4.5 升/百公里。据比亚迪介绍，DM-i 将由一个新的发动机系列、电混合动力系统（EHS）及其刀片电池技术组成。新款 1.5 升汽油发动机专为 DM-i 插电式混动车型设计，热效率达到 43.04%。这款发动机的最大输出功率可达 81 千瓦，峰值扭矩可达 135 牛·米。此外，比亚迪还将为大尺寸唐 Plus SUV 配备一款 1.5 升涡轮增压汽油发动机。新车型搭载的电池组最大容量为 18 千瓦时，纯电续航里程高达 120 公里。比亚迪在宋 Plus 上还将提供一个容量较小的 8.3 千瓦时电池组，纯电续航里程达到 51 公里。三款新车型将提供快速充电功能以缩短充电时间，并鼓励消费者在纯电动模式下驾驶。



IHS Markit 观点深度解析

比亚迪三款 DM-i 新车型定于 2021 年第一季度上市销售，这将有助于提高公司在插电式混动汽车市场中的份额，并加强其唐、宋、元、秦、汉等王朝系列产品的竞争力。即将推出的 DM-i 车型的主要卖点是其具有出色的燃油经济性能。比亚迪称，在亏电行驶的情况下，秦 Plus 和宋 Plus 的油耗仍可以保持在 4 升/百公里以下。如果新车型能够达到比亚迪宣传的油耗表现，那么将有助于比亚迪与日本汽车制造商的插电式混动车型和内燃车型展开正面竞争。

过去 3 年间，比亚迪通过推出王朝系列畅销车型的改款车型，进一步扩大了其在乘用车市场的产品阵容。例如，比亚迪宋系列同时推出了 SUV 和多用途车（MPV）版本。比亚迪秦系列不仅推出了基于比亚迪 B3 平台打造的经典轿车比亚迪秦，还推出了基于比亚迪全新 BMP 平台打造的秦 Pro。王朝系列产品阵容的扩张预计将在未来几年继续，重点聚焦于电动汽车（EV）和插电式混动汽车。我们预计，随着搭载 DM-i 技术的新车型在市场上越来越受欢迎，比亚迪将在未来三年增加其插电式混动汽车的产量。预计 2021 年，比亚迪在中国的插电式混动汽车产量将同比增长 55%，至 8.1 万辆，到 2022 年产量将进一步增长 28%。

【科技和移动性亮点】采埃孚在2020款东风风神奕炫推出L2+级自动驾驶系统

日前，德国汽车行业供应商采埃孚与中国汽车制造商东风汽车合作推出了 coASSIST L2+半自动驾驶系统。该系统已搭载于 2020 款东风风神奕炫上，满足欧洲新车评价规程 2025 的要求。该系统采用了 Mobileye 的摄像头技术和海拉的短程雷达，实现车辆自适应巡航控制、交通标志识别、车道变换辅助和车道保持辅助等功能。未来，coASSIST 系统还将搭载采埃孚 Gen21 中程雷达。采埃孚电子和高级驾驶辅助系统执行副总裁 Christophe Marnat 表示：“在将 L2+ 系统的优势引入经济型乘用车方面，此次与东风汽车合作推出 coASSIST 是一个重要的里程碑。我们相信满足高级安全测试协议并且有助于缓解驾驶压力的 L2+ 系统将会是未来轻型汽车的关键。我们很期待看到搭载这些系统的车辆上路运行。”



IHS Markit 观点深度解析

采埃孚正日益将自己定位为自动驾驶汽车（AV）功能的系统级供应商，并正与其他厂商合作以扩大其在市场上的影响力。采埃孚已与 Aeva 达成合作，共同推动用于自动驾驶汽车的传感器实现量产，此外，采埃孚还与 TuSimple 共同研发自动驾驶卡车所需的传感器。采埃孚已确认计划为商用车研发 L4 级自动驾驶系统，预计该系统将于 2024 年或 2025 年推出。

【GSP】南美销量与生产评论-2021年2月

南美销量

2021年1月：-11.8%；现值 30 万辆，前值 34 万辆

1 月份南美地区销量同比下降 8.4%，与去年 12 月份的萎缩速度（-8%）保持一致。我们发现，除了阿根廷销量同比增长 10%以外，其他主要市场均处于负增长。考虑到去年 3 月开始受新冠疫情影响，比较基数较低，预计今年 2 月之后，销量就将实现同比增长。

2020 年无疑对整个世界来说就像是一场过山车，对南美地区的汽车销量而言也是如此。该地区汽车需求估计同比减少了 27%，至 327.7 万辆。由于各国采取了严格的封锁措施，大多数安第斯国家的封锁时间超过了 100 天，从经济角度来看，封锁给这些国家造成了巨大的困难。这导致安第斯国家的经济萎缩约为 31%，而南方共同市场成员国的经济萎缩幅度约为 27%。



我们针对巴西的宏观经济模型显示，2021 年汽车销量预计将达到 230 万辆。虽然可购性模型显示市场规模在 240 万辆之间，但考虑到巴西经季节调整年化销量要比模型预估的调整幅度更大，我们预计销量可能会下降至 240 万辆以下。

2019 年该地区的汽车销量为 450 万辆；虽然这并非是历史最高水平，不过从全球来看，都将 2019 年的销售水平视为评价疫情恢复的基准。2020 年销量预计将达到 330 万辆，2021 年将增至近 400 万辆。从长期前景来看，随着该地区经济逐步恢复，2025 年销量将突破 500 万辆。

南美产量

2021年1月：+3.4%；现值 220,400 辆，前值 213,216 辆

2021 年 1 月，南美地区汽车产量延续前两个月的增长趋势，同比增长 3.4%，产量约为 22 万辆。

2021 年 1 月，巴西汽车产量约为 19 万辆，与 2020 年 1 月相比增长 3.6%。这使得 2020 年下半年以来的产量积极增长趋势继续保持。不过，这并不意味着巴西汽车制造商已经走出困境。首先，从绝对值来看，2021 年 1 月的产量并不是特别高，录得正增长是因为去年同期产量相当疲弱。随着巴西汽车产量从 2014 年开始衰退后，自 2017 年以来



产量一直处于复苏模式。因此，尽管 2021 年迎来了一个好的开头，但这一成绩绝对称不上非凡。目前仍然有很多理由来保持谨慎。最主要的原因是，巴西控制新冠肺炎疫情远不尽如人意。巴西国内各地区的情况大不相同，一些地区在表面上已恢复正常，而另一些地区则受到了更严重的影响，最近亚马逊州疫情再度恶化就说明了这一点。巴西政府希望疫苗的普及能够结束这场危机。然而，最乐观的预计是产量在今年下半年之前不会出现大幅上涨。对于当地汽车行业而言，另一个因素正给产能增长带来进一步压力，即供应链内部的困难。事实上，尽管受到疫情影响，巴西当地需求恢复相当强劲。由于多个瓶颈同时出现，令制造商和供应商的生产受到限制。钢铁和橡胶等原材料价格一直在上涨，并且更难获得。此外，尽管仍有部分库存，但零部件供应已经开始减少，迫使许多供应商调整其物流流程，以满足制造商的需求。最明显的案例无疑是最近影响全球汽车行业的半导体短缺问题。总而言之，当前这种非常不稳定的形势迫使我们 对 2021 年的产量预测保持谨慎，至少在上半年是如此。预计第一季度汽车生产仍将面临来自疫情和供应链方面的巨大压力。如果全球供应中断问题不能很快得到解决，预计巴西的汽车生产压力将延长至第二季度，届时，剩余的零部件库存将达到临界水平。不过，即便后一种情况变成现实，巴西工厂也能在年底前弥补大部分产量损失。这就是我们在此次更新中对年度产量预测基本保持不变的原因，2021 年产量同比增长 32%，略高于 250 万。不过，产量增长更倾向于发生在下半年，届时工厂生产将迎头赶上。在这种情况下，预计 2023 年之前产量仍无法超过 2019 年的水平。预计要到 2027 年才能恢复至 2013 年创下的产量峰值水平（350 万辆），在我们的预测期内，我们预计巴西汽车产量将无法突破 500 万辆的宏伟目标。

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



【VIP专属文章】新冠肺炎疫情：亚洲汽车生产跟踪

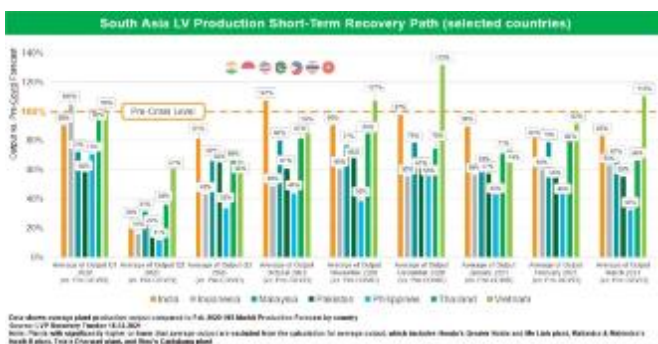
重点内容

- 亚洲面临的新冠肺炎病毒大流行疫情形势与世界其他地区相同。
- 由于政府进一步加强限制措施以遏制病毒的蔓延，该地区的汽车制造商调整了工厂停工期的长度。
- 各家汽车制造商现在已经恢复生产，并且努力确保其生产水平与需求相适应。
- 截至 2020 年底，有报告称汽车行业的半导体芯片供应中断。这将会影响 2021 年第一季度的汽车产量。
- 本报告介绍了我们预计主要国家的汽车生产多快会恢复到疫情前水平。

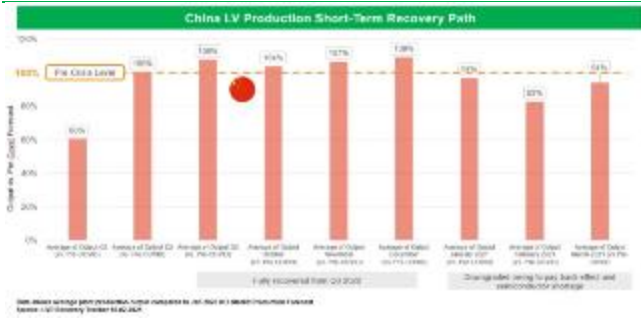
2020 年上半年，亚洲各国面临的新冠肺炎病毒大流行疫情形势与世界其他地区相同，并且形势变化迅速。由于政府进一步加强限制措施以遏制病毒的蔓延，该地区的汽车制造商调整了工厂停工期的长度。汽车制造商还指出，供应链问题和疲软的销售需求是影响工厂复工安排的主要因素。亚洲地区所有汽车制造商现在均已经恢复生产。由于受到防疫安全规定、防疫措施培训以及供应链管理的影响，复工初期产量恢复缓慢。汽车制造商正在努力确保其生产水平能够满足需求。由于需求疲软，亚洲地区部分工厂的生产运营在 2020 年下半年受到了影响。然而，到 2020 年底，有报道称，由于汽车行业复苏与更广泛消费电子行业日益增长的需求发生冲突，汽车行业的半导体芯片供应中断。我们预计，2021 年第一季度，汽车生产将受到半导体零部件短缺问题的影响。

鉴于疫情形势高度不稳定，我们的目标是随着事态的发展提供一个可测量且可分析的视角。在跟踪了大部分工厂复工的情况后，最终版的停产跟踪报告已于 7 月初发布，不过这份报告已经被我们最新的生产跟踪报告取代，在跟踪了工厂复工后的生产速度以及各品牌/母公司未来停工情况后，我们发布了最新的生产跟踪报告。该跟踪报告原本计划每周更新。然而，由于工厂生产活动减少，我们将该报告的更新时间调整为每月一次。

南亚轻型汽车生产影响及复苏模式



中国轻型汽车生产影响及复苏模式



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

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.