



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.03.12





Contents

【主机厂亮点】吉利、沃尔沃汽车将成立动力系统业务合资企业，并深化在电动汽车和自动驾驶领域的合作	3
【主机厂亮点】现代全新名图在华上市销售	4
【主机厂亮点】小鹏汽车将提供搭载LFP电池的电动车型	5
【自动驾驶和移动性亮点】上海向公众开放5G自动驾驶汽车体验中心	7
【自动驾驶和移动性亮点】日产汽车与苏州高铁新城合作部署智能移动出行方案	7
【EV亮点】沃尔沃汽车从2030年起将成为纯电动汽车制造商	9
【EV亮点】几何汽车为几何C纯电动汽车推出电池租赁计划	10
【GSP】北美销量与生产评论-2021年2月	12
【供应商趋势亮点】LG Innotek推出车用Wi-Fi 6E模块	14
【供应商趋势亮点】宁德时代与上汽集团合资公司将扩大电池产能	14
【供应商趋势亮点】Faradion和Phillips 66合作研发先进的钠离子电池阳极材料	15

【主机厂亮点】吉利、沃尔沃汽车将成立动力系统业务合资企业，并深化在电动汽车和自动驾驶领域的合作

意义：吉利汽车和沃尔沃汽车于 2 月 24 日宣布，双方已同意在一系列汽车核心业务领域深化合作，以发挥协同效应并挖掘新的增长机会。

展望：与全面合并计划相比，这种联盟形式的安排将有助于两家公司无需进行重组就能利用彼此资源，以应对电动汽车和新技术带来的成本上升。

吉利汽车和沃尔沃汽车于 2 月 24 日宣布，双方已同意在一系列汽车核心业务领域深化合作，以发挥协同效应并挖掘新的增长机会。

两家公司计划将各自动力系统业务合并成立一家新的独立公司，预计将于今年投入运营。根据双方发布的一份联合声明，这家新成立的动力系统公司将为双方以及其他汽车制造商提供 ICE、变速箱和新一代双电机混合动力系统。在电气化方面，两家公司旗下包括吉利、沃尔沃、极星和领克等品牌将共享全新的 SEA 和 SPA2 电动汽车架构。此外，双方将共同开发下一代模块化电动汽车（EV）架构，并应用于各自品牌以扩大电动汽车产品组合。通过合作，两家公司还将共享并联合采购电池、电动机和联网解决方案。沃尔沃旗下的自动驾驶软件开发公司 Zenseact 将负责为两家公司开发自动驾驶解决方案。另外，吉利和沃尔沃汽车还将利用沃尔沃汽车现有的渠道和售后服务网络，支持领克品牌在欧洲市场的扩张。沃尔沃汽车公司总裁兼首席执行官 Håkan Samuelsson 表示：“在广泛评估了各种实现企业价值的方案后，我们双方达成共识，认为现在两家独立公司采取的合作模式是确保持续增长、同时在多领域实现技术协同效应的最佳方式。”



吉利汽车和沃尔沃汽车仍将保留各自现有的独立公司结构。双方合作将在母公司浙江吉利控股集团的支持下采用一个新的治理模式进行监督。

IHS Markit 观点深度解析

吉利集团旗下两家领先公司吉利汽车和沃尔沃汽车，在对合并方案进行了一年多的谈判后，终于就下一步工作安排达成了实质性协议。不过，双方公司和股东似乎都希望公司继续在现有的合作架构下运营，同时寻求在电气化、自动驾驶和动力系统等领域展开合作。与全面合并计划相比，这种联盟形式的安排将有助于两家公司无需进行重组就能利用彼此资源，以应对电动汽车和新技术带来的成本上升。吉利汽车和沃尔沃汽车过去几年一直在汽车平台开发方面进行合作。沃尔沃汽车和吉利汽车联合为紧凑型车辆开发的 CMA 平台已成为吉利集团的关键车辆架构。自



2017年基于该架构打造的首批车型沃尔沃XC40和领克01推出以来，目前基于CMA打造的车型已在六座装配工厂生产，其中包括三座位于中国宁波、台州路桥和张家口的工厂以及沃尔沃位于比利时根特的工厂。我们预测，到2021年，基于CMA打造的汽车的全球产量将从2019年的302,647辆增长至超过53万辆。模块化平台使得领克品牌在2018年至2020年之间加快了车型的发布速度。此外，吉利集团旗下入门级品牌吉利也于去年推出了基于CMA打造的车型。这一举措将有助于提升吉利品牌的销量，并允许该品牌将其新车型定位于更高端的市场。受到了CMA平台成功推出的影响，双方计划进一步共享SEA和SPA 2电动汽车平台，此举有助于联合双方在电动汽车平台开发方面的力量，从而令两家公司在电动汽车市场占据更有利的地位。

新成立的动力系统公司将有助于两家公司降低运营和研发成本。通过开始向业内其他公司提供技术，这将为新公司打开更广阔市场的新机遇，不过两家公司尚未披露有关成本节约目标的细节。2020年11月，吉利和戴姆勒宣布了一个关于共同开发混合动力系统解决方案的重大合作项目。吉利和沃尔沃新成立的动力系统公司一旦投入运营，应该能够加快与戴姆勒共同开发混合动力ICE动力系统的步伐，并进一步推动三家公司在高效动力系统领域的协同效应。

【主机厂亮点】现代全新名图在华上市销售

意义：自2013年以来，名图一直是现代汽车在轿车市场的主力车型。根据埃信华迈轻型汽车销售数据，2013年至2019年期间名图的销量为732,661辆。

展望：现代将全新一代名图的生产转移到了N1/N2平台，这一车辆架构与全新索纳塔相同。全新一代名图的内饰布局 and 外观造型也经过了重新设计，较高的售价也使其在现代产品阵容中拥有全新的定位。



现代全新一代名图轿车。图片由现代提供

现代日前宣布全新名图轿车正式在华上市销售，并公布了正式售价。全新名图将包括传统汽油版和纯电动版两种车型。传统汽油车型搭载1.8升自然吸气发动机或1.5升涡轮增压发动机。汽油版车型售价为13.38万元（约合2.07万美元）至16.88万元。纯电动版名图补贴后售价为17.8万元，并搭载由宁德时代提供的57千瓦时锂离子电池组。NEDC测试工况下，纯电动版名图的续航里程预计将达到520公里左右。不过，这款车型将只推出单电机版本。现代汽车表示，纯电动版名图搭载的电机最大输出功率可达184马力，峰值扭矩为310牛·米。

全新名图是第二代车型，它的外观造型和内饰布局都采用了现代全球设计语言，包括一个较低的前进气格栅和一个全新的前大灯设计。该车车长4,780毫米，比紧凑型全新伊兰特长100毫米，比2019款名图长60毫米。全新名图



的轴距与 2019 款名图相比没有变化，均为 2,770 毫米。在驾驶舱方面，该车搭载了一块将仪表板和中控面板相结合的横向数字显示屏。另外还减少了实体按钮的数量，以营造一个简洁利落的驾驶舱。此外，在 1.5 升车型中，传统档把被电动按钮换挡所取代。

IHS Markit 观点深度解析

名图于 2013 年进入中国市场，在当时作为一款专为中国市场打造的车型推出，主要面向中型轿车市场。自那以后，这款车一直是现代在中国轿车市场的主力车型。根据埃信华迈轻型汽车销售数据，2013 年至 2019 年期间名图的销量为 732,661 辆。由于过去四年内名图车型始终未进行重大改款升级，因此在过去三年，名图的销量一直持续下降。经销商不得不对名图大幅降价销售，这种做法损害了现代汽车品牌在中国市场的形象。2019 款名图的零售价已降至 10 万元以下，而这通常被认为是国产经济型轿车的价位。现代将全新一代名图的生产转移到了 N1/N2 平台，这一车辆架构与全新索纳塔相同。全新名图的内饰和外观均进行了重新设计。其搭载的信息娱乐系统具有语音命令功能，可为驾驶员提供导航和音乐等一系列功能。这些功能升级以及较高的售价也有助于该车型在现代产品阵容中重新定位。

在中国，现代正逐步加快新款车型的上市速度，以巩固其在 D 级市场的地位。在轿车市场，新一代索纳塔和伊兰特从去年年中开始上市销售。这两款车都旨在吸引中国年轻一代的消费者。这些全新车型预计将提振现代汽车 2021 年在华销量。预计现代品牌轿车今年在华销量将达到 35.2 万辆左右，较 2020 年同比增长 13.7%。

【主机厂亮点】小鹏汽车将提供搭载LFP电池的电动车型

据报道，该公司计划在 2021 年第二季度开始交付搭载 LFP 电池的新车型



来源: 1020067494 - Getty Images/nevodka

据雅虎财经 3 月 2 日报道，小鹏汽车计划推出搭载磷酸铁锂（LFP）电池的新款电动车型。该公司计划很快推出采用磷酸铁锂电池的小鹏 P7 纯电动轿车，随后推出 G3 电动运动型多用途车（SUV）。据报道，该公司计划在 2021 年第二季度开始交付搭载 LFP 电池的新车型。

IHS Markit 观点深度解析

据报道，搭载 LFP 电池的 P7 新车型预计在新欧洲驾驶循环（NEDC）工况下的续航里程将达到 480 公里。这一数字要低于目前 P7 各版本车型 706 公里的续航里程。搭载 LFP 电池 G3 SUV 版本预计续航里程为 460 公里（NEDC 工况



下)。新版本车型预计将大幅降低小鹏车型的价格，使其相对于与特斯拉的车型更具竞争力。特斯拉也在其上海超级工厂生产搭载了LFP电池的Model 3车型。小鹏汽车此前与宁德时代合作开发了P7的镍钴锰酸锂（NCM）电池。今年早些时候，有报道称，宁德时代计划在中国大陆新建一家新的磷酸铁锂（LFP）正极材料工厂。据报道，2020年特斯拉也与宁德时代签署了电池供应协议。



【自动驾驶和移动性亮点】上海向公众开放5G自动驾驶汽车体验中心

中国上海市嘉定区打造的一个自动驾驶汽车（AV）体验中心日前正式向公众开放。公众可以通过上汽的手机应用预约，前往该中心乘坐上汽集团的电动 SUV，体验基于 5G 的自动驾驶技术。据 SHINE 报道称，这个体验中心由上汽集团、上海国际汽车城、中国移动和华为共同发起打造。车辆的中控台能够自动显示交通信号灯的状态，并允许用户获取实时信息。



IHS Markit 观点深度解析

2018年3月，上海开通了首条道路用于自动驾驶汽车测试。截止目前，上海已经向20家企业发放了119张自动驾驶测试牌照，这些企业的道路测试里程超过65万公里，累计测试时长达2.8万小时。2019年，上海向上汽、宝马和滴滴出行颁发了智能网联汽车示范应用牌照。这三家公司可以使用自动驾驶汽车进行载客（志愿者）和载物测试。近期，上海市在奉贤区新开设了一个自动驾驶汽车测试中心，该中心将成为中国国内首个多场景测试区。

【自动驾驶和移动性亮点】日产汽车与苏州高铁新城合作部署智能移动出行方案

日前，日产汽车与苏州高铁新城合作部署智能移动出行方案。双方合作将包括发展智能网联网络和交通，以支持苏州智能交通发展计划。双方还计划测试面向未来商业化服务的自动驾驶汽车（AV）。日产高级副总裁 Shohei Yamazaki 表示：“日产汽车在车辆电动化、自动驾驶和其他丰富人们生活的前沿创新技术开发方面拥有悠久的历史。我们非常期待与苏州市的合作，共同发展城市交通系统，为当地社区做出贡献。”





IHS Markit 观点深度解析

日产汽车一直致力于减少碳排放。该公司已在日本、英国和中国等多个国家开展了众多自动驾驶出行测试。日产此前已经启动了 Blue Switch 计划，该计划旨在促进电动汽车的使用，以解决日本国内灾难预防、能源管理、气候变化和人口减少等相关问题。通过发挥其在电气化和自动驾驶汽车技术方面的优势，日产汽车旨在改进移动出行并打造一个可持续的低碳社区。

【EV亮点】沃尔沃汽车从2030年起将成为纯电动汽车制造商

意义：沃尔沃汽车日前宣布，从 2030 年起将成为纯电动汽车制造商，同时也确认，所有纯电车型仅通过线上形式进行销售。

展望：这一最新公告标志着沃尔沃汽车朝着扩大电气化产品阵容的目标又迈出了积极的一步。3 月 2 日，沃尔沃公布其第二款纯电车型，该车型将与 XC40 Recharge 共同生产。未来几年还将陆续有更多的车型推出。我们预计最早的将是新一代 XC90，随后到 2025 年将陆续推出 XC60、S60 和 V60。

沃尔沃汽车宣布，从 2030 年起将成为纯电动汽车制造商。公司在一份声明中表示，将“致力于成为快速增长的高端电动汽车市场的领导者”，并打算“逐步淘汰其全球产品阵容中所有使用内燃发动机（ICE）的车型，其中也包括混合动力汽车”。公司继续补充道，其为 2030 年设定了宏伟的目标，这意味着“沃尔沃汽车电气化战略的加速推进，主要是因为近年来市场对其电动汽车的强劲需求以及对内燃车市场正在萎缩的坚定信念。”

在声明中，沃尔沃首席技术官（CTO）Henrick Green 表示：“从长期来看，内燃机汽车将没有未来……因此我们坚定地致力于成为一家纯电动汽车制造商，预计这一转变将在 2030 年实现。这不仅将使我们满足客户的期望，同时也将成为应对气候变化方案的一部分。”

在另一份声明中，沃尔沃还宣布，为了配合其打造纯电动汽车产品阵容的这一举措，作为全新商业战略的一部分，这些新车型将通过线上形式进行销售。该公司表示，除了扩大对线上销售渠道的投资外，还将“大幅降低产品复杂度”并拥有“透明和固定的定价模式”。这将有助于简化销售流程，减少在其 volvocars.com 网上商店购买电动汽车的步骤，而预配置则意味着车辆可以简单方便地进行订购并实现快速交货。



沃尔沃补充称，线上销售将与沃尔沃分期购销售模式“Care by Volvo”相结合，为客户提供全面便利的服务，包括售后服务、保修、道路救援、保险和家用充电装置安装等项目。

尽管其商业模式会发生变化，但沃尔沃计划与其零售伙伴合作，以建立更牢固的客户关系，其零售伙伴“仍将是客户体验的重要组成部分，并将继续负责如车辆售前、准备、交付和售后服务等一系列关键服务。”

沃尔沃首席执行官 Håkan Samuelsson 表示：“为了取得不断成功，我们需要利润持续增长。因此，我们着眼于未来，积极投资纯电动汽车和线上销售业务，而不是投资正在萎缩的业务。我们全身心专注于成为快速增长的高端电动汽车市场的领导者。”

IHS Markit 观点深度解析

这一最新公告标志着沃尔沃汽车朝着扩大电气化产品阵容的目标又迈出了积极的一步。该战略始于 2017 年年中，当时沃尔沃汽车透露，从 2019 年起，其所有新车型都将搭载电气化动力系统。2018 年上半年，公司宣布计划到 2025 年其新车销量中纯电动汽车的占比将提高至 50%。在此次发布的最新声明中，沃尔沃汽车表示未来将完全停止销售 ICE 车辆，包括混动汽车和插电式混动汽车（PHEV）。



沃尔沃表示，向纯电动汽车制造商的转型“是其宏伟气候计划的一部分，该计划旨在通过实际行动持续减少每辆汽车全生命周期的碳足迹。”此外，立法支持以及高质量、便捷充电基础设施的迅速扩张，将加快消费者对纯电动汽车的接受度，这也在一定程度上支撑了沃尔沃汽车的这一决策。事实上，一些市场已经计划在 2030 年前停止销售 ICE 轻型汽车，包括挪威、荷兰、爱尔兰、瑞典、丹麦和英国。英国在去年 11 月宣布，计划到 2035 年只能销售纯电动车。主要市场的政府也在通过出台激励政策支持向纯电动汽车的转型，同时立法机构也在通过出台处罚措施以推动汽车制造商降低二氧化碳排放，这也鼓励了二氧化碳减排技术的发展。

考虑到沃尔沃汽车在 2019 年底才推出其首款纯电动汽车（XC40 Recharge），并且这款汽车直到 2020 年 10 月才正式投产，如果沃尔沃能够成功实现电气化战略中的这些里程碑，将会给人们留下非常深刻的印象。目前，该公司已积极投身于电气化动力系统技术和电机的研发，并开始建立电池供应关系。此外，沃尔沃汽车放弃传统动力系统技术也是其计划将这些领域的利益与吉利整合为一个独立业务板块所驱动的结果。

【EV亮点】几何汽车为几何C纯电动汽车推出电池租赁计划

吉利汽车旗下几何电动汽车（EV）品牌日前在中国推出了一项电池租赁计划。用户现在可以选择每月支付 666 元（约合 103 美元）的订阅费用来租赁几何 C 纯电动汽车（BEV）的电池组。以租赁期限三年为例，搭载 53 千瓦时电池组的几何 C 首付仅需 31,140 元。此外，吉利还允许客户租赁长距离续航版几何 C 搭载的 70 千瓦时锂离子电池组。长距离续航版几何 C 每月电池租赁费用为 888 元。几何 C 是一款跨界紧凑型纯电动多用途车（CUV）。搭载 53 千瓦时电池组的入门级几何 C 起价为 12.98 万元，而搭载 70 千瓦时的车型起价为 16.28 万元。



IHS Markit 观点深度解析

几何汽车表示，目前其电池租赁计划仅面向北京、上海、深圳和杭州的零售客户。当租赁到期后，电池所有权将归客户所有，这意味着客户不必在整个汽车使用期间都从几何租赁电池。对于客户来说，这样做的优势是他们可以提前支付更少的费用，从车辆购置价格中扣除电池费用，而且在电池租赁计划下仍然可以为车身部分申请贷款。电池租赁计划是否有助于提升几何品牌在电动汽车市场的销量，将值得关注。高端电动汽车制造商蔚来汽车（NIO）也向购车者提供了类似的计划，过去几个月里，其电池租赁计划的接受率不断上升。2019年4月，吉利推出了几何A轿车，这是几何品牌推出的首款车型。随后几何于2020年8月推出几何C CUV。随着中国大幅削减对电动汽车的补贴，以及竞争对手品牌新车型的激增，2020年，两款几何车型的总销量仅为10,328辆。

【GSP】北美销量与生产评论-2021年2月

北美销量

2021年1月：-6.0%；现值 127.8 万辆，前值 136 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2020年9月至12月以来，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10个月前受新冠疫情严重影响相比已有所好转。至少在美国，汽车需求在新年伊始表现强劲。

尽管该地区仍在继续努力缓解新冠疫情，但随着汽车生产水平受到疫情大流行以及半导体供应问题的阻碍，对汽车销售水平构成了最紧迫的风险。不过，至少就加拿大和美国2021年1月的销售数据而言，体现出汽车销售在面临这些压力之后呈现出持续复苏，尽管在2021年初仍存在一些不确定性。

在2020年全年汽车销量下降16%之后，1月份北美地区汽车销量下降较为温和，预计同比仅下降6.0%。

美国1月份经季节性调整的年销量（SAAR）为1,660万辆，为新的一年迎来了好的开端。本月销售速度已经接近新冠疫情前的水平（2020年2月的销量为1,680万辆），这也是自2020年3月以来汽车需求复苏的最佳月度表现。考虑到汽车库存担忧、半导体供应问题、政治动荡、疫情大流行导致的经济动荡以及整体车队销量仍处于低迷水平等一系列潜在不利因素，这一销售成绩更加令人印象深刻。其中一些不利因素仍然普遍存在，预示着未来月度数据将可能会出现一些波动。2021年1月发布的预测显示，2021年和2022年年度汽车销量预计分别为1,614万辆和1,620万辆，相较于之前的预测分别上调了12.77万辆和6.15万辆。



尽管安大略省和魁北克省在本月实施了最严格的“封锁”措施，不过2021年1月汽车需求仍有所表现，预计同比下降21.5%。这一结果比预期要好得多，意味着加拿大那些愿意、准备且有能力和购买新车的消费者正在持续进入市场。回顾2020年，虽然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。我们预测，2021年加拿大汽车需求将同比增长18%，达到183万辆。预计到2025年，销量将达到190万辆，回到疫情前水平。



在受到新冠肺炎疫情影响之前的三年中，墨西哥轻型汽车销量下滑幅度在北美地区处于领先地位，当前疫情形势给本已停滞不前的经济带来了额外压力。墨西哥的汽车销售复苏水平依然是该地区最疲弱的，2020年汽车需求同比下降28%。2021年1月销量继续延续了这一趋势，当月销量同比下降22.5%。我们预计2021年上半年汽车需求将增长13%，至107万辆，到2024年汽车需求将增长至134万辆，超过疫情前水平。

虽然该地区在2021年将逐渐恢复“正常”，但汽车需求预计仍将受到一定的限制。由于与新冠疫情的斗争仍在继续，以及汽车制造工厂半导体短缺对车辆供应水平带来的压力不断上升，今年上半年汽车需求水平在复苏过程中将面临一些不确定性。预计2020年该地区的销量将下降约16%，至1,709万辆，随后在2021年将温和反弹11.4%，至1,904万辆。

北美产量

2021年1月：-12.7%；现值117万辆，前值134万辆

由于半导体持续短缺，2021年汽车产量预测下调了88,572辆（或0.5%），至1,620万辆。更能说明情况的是，由于我们预期供应短缺问题将逐步得到解决，预测对2021年上半年的产量下调了325,827辆（或3.9%），但对下半年的产量上调了237,255辆（或3.0%）。尽管2021年2月发布的预测报告指出，由于制造商持续受到半导体短缺的影响，导致该地区汽车生产面临更广泛的影响，因此产量进一步下行的风险仍然存在。相反，尽管我们采取了一些措施以试图确定哪些车型更易受到影响，但局势的剧烈动荡对上半年汽车生产构成了进一步下行威胁。虽然大多数情况下需要汽车制造商努力恢复损失的产量以满足市场需求，并改善已经低于平均值的库存水平，但也有一些制造商不需要恢复产量。我们预计汽车制造商将合理调整其生产计划，专注于受市场欢迎、利润最高的车型，而放弃生产其他不太重要的车型。通用汽车多家工厂停产表明，其关键车型的生产并没有保障其全尺寸卡车和多用途汽车生产那么重要。斯巴鲁也采取了类似的策略，通过牺牲Impreza、Legacy和Ascent等车型的产量，以支持旗下最畅销车型Outback的稳定生产。尽管大部分半导体短缺问题预计将在第二季度末得到解决，但埃信华迈半导体和零部件团队预计短缺情况可能会持续到2021年第三季度。虽然半导体短缺阴影笼罩在整个行业上空，但弥补产量损失的增产势头依然强劲，许多制造商可以在下半年加班加点生产，同时缩减夏季停工时间。这一特点在福特尤为显著，目前福特所有工厂仍计划停产两周时间。由于旗下主力车型福特F-150的生产受到影响，2021年2月发布的预测中考虑了福特将取消迪尔伯恩皮卡工厂和堪萨斯城工厂在夏季为期两周的停产计划，考虑到这些工厂的工作结构，这是福特能够弥补损失产量的唯一有效措施。更普遍地取消夏季停产计划，将导致下半年产量水平上升。2021年1月产量为61,491辆，较预期下降5.0%，同时也比去年同期减少169,969辆（下降12.7%）。尽管半导体短缺导致众多工厂生产放缓，不过产量较低一定程度上也是由于新冠肺炎确诊病例增加导致工人缺勤率上升。2021年1月，福特和本田的产量最为低迷，分别较此前预测减少18.8%和17.2%，福特遭遇了更广泛、更普遍的减产问题，而本田的产量损失主要是Accord和Civic两款车型。通用汽车在2月至3月期间预计将经历比1月更多的产量损失。

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

【供应商趋势亮点】LG Innotek推出车用Wi-Fi 6E模块

该模块由通信芯片组和射频（RF）电路组成



来源: Getty Images/Wiyada Arunwaikit

LG Innotek 在 3 月 2 日发布的一篇新闻稿中表示，该公司已经开发出一款车用 Wi-Fi 6E 模块，有助其抢占车辆通信模块的市场份额。该模块由通信芯片组、射频（RF）电路和其他组件组成。它可以被安装在音频-视频导航（AVN）系统和智能天线等多个车辆部件上。

IHS Markit 观点深度解析

该模块将帮助乘客以无线方式将智能手机连接至车内显示屏及音响系统，轻松播放影片和畅享游戏。它还能够更轻松地更新汽车导航系统等软件。据公司介绍，新一代 Wi-Fi 6E 技术使用 6GHz 带宽，其数据传输速度大约是现有 Wi-Fi 5 技术的三倍。另外，这款产品经久耐用，可在 -40°C 至 85°C 的温度范围内工作。

今年 1 月，LG Innotek 开发了一款数字汽车钥匙模块，具有更高效的位置识别准确度与安全性。该模块采用超宽带（UWB）通信技术。

【供应商趋势亮点】宁德时代与上汽集团合资公司将扩大电池产能

中国电池制造商宁德时代（CATL）日前在一份公司声明中表示，该公司计划扩大与中国汽车制造商上汽集团合资工厂的电池产能。工厂扩建将分多期建设，总投资 120 亿元（约合 18.6 亿美元）。合资公司成立于 2017 年，其中宁德时代持股比例为 51%。上汽集团持有合资公司剩余 49% 的股份。



IHS Markit 观点深度解析

自去年年底以来，宁德时代宣布了一系列新项目，总投资超过 500 亿元。该公司与上汽集团成立的合资工厂位于江苏省，主要为上汽集团的电动汽车提供电池。据当地媒体报道称，扩建项目的一期建设将于今年年底完成，该项目将拥有 12 条生产线，用于生产电池电芯、模组和电池包。

【供应商趋势亮点】Faradion和Phillips 66合作研发先进的钠离子电池阳极材料

新型阳极材料成本更低并且性能更强



C

来源: Getty Images/urfluguss

Faradion 在 2 月 25 日发布的一篇新闻稿中宣布，该公司已与 Phillips 66 合作研发先进的钠离子电池阳极材料。这种新型阳极材料成本更低并且性能更强。Faradion 首席执行官 James Quinn 表示：“此次合作将 Phillips 66 在硬碳阳极材料与 Faradion 在钠离子技术方面的优势相结合，从而打造出高性能、可持续的下一代储能技术。我们的目标是进一步加快推进 Faradion 安全、低成本钠离子能源技术的大规模工业化。我们期望 Phillips 66 能够为 Faradion 快速扩张的电池市场提供支持，并共同为全球能源市场的转型做出贡献。”

IHS Markit 观点深度解析

根据 Faradion 的说法，钠离子电池技术相对于其他储能技术有一个固有优势，因为它使用的是低成本、可持续且广泛使用的材料。碳是首选的电池阳极材料，此次合作有望利用 Phillips 66 在研发特种碳材料方面的经验以及



Faradion 钠离子电池方面的领先技术。Phillips 66 已经就电池相关技术申请了多项专利。Faradion 的技术具有与传统化学电池类似的性能，同时无需采用钴等昂贵材料，并以更可持续、资源更丰富的钠取代理，并且电池具有更高的安全性和热稳定性。

###



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.