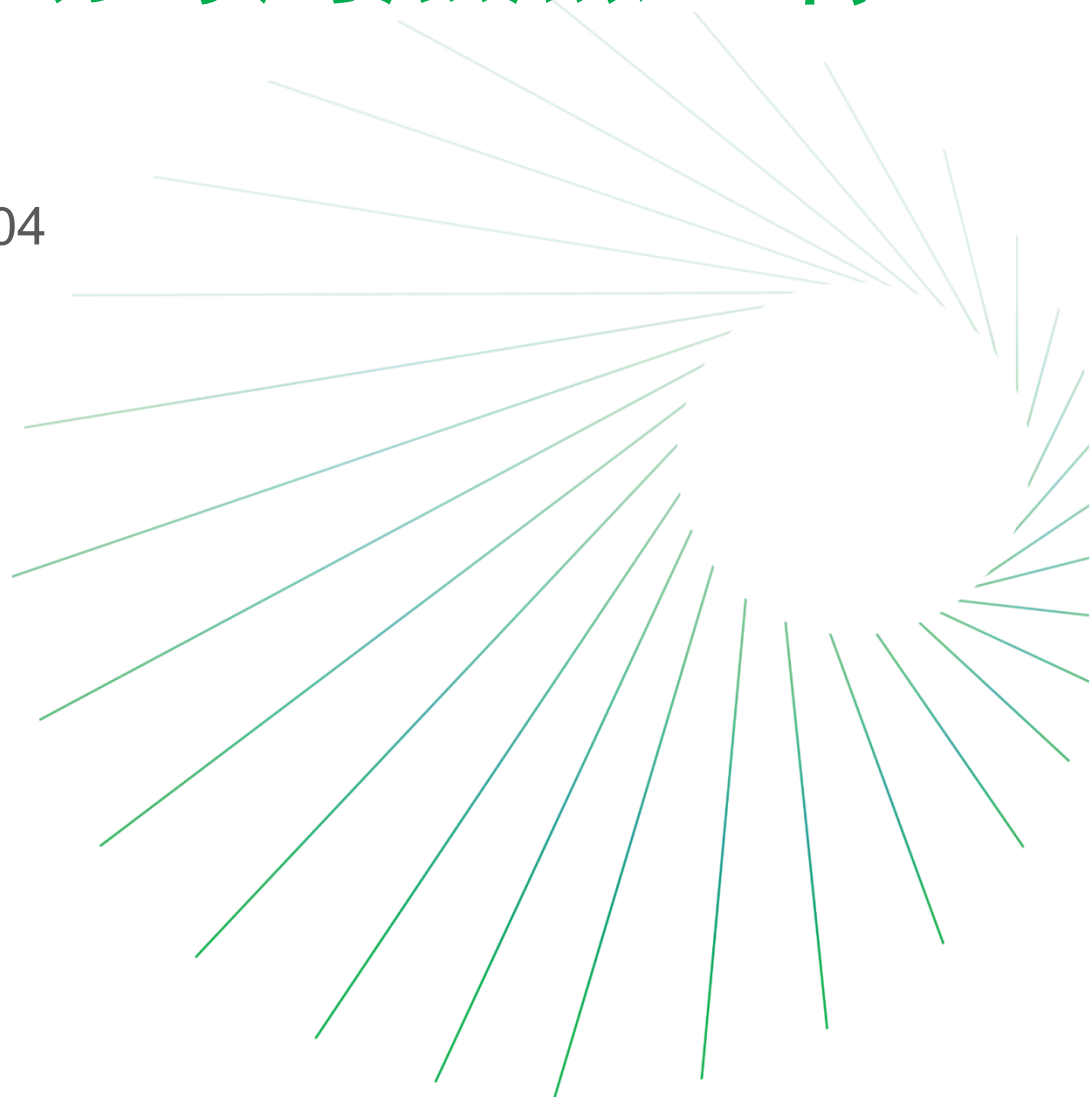


汽车市场每周热点汇编

2022.02.28-03.04





Contents

【主机厂亮点】蔚来汽车将于4月推出ES7电动SUV	3
【主机厂亮点】吉利在国内推出首款换电版电动轿车	3
【主机厂亮点】大众汽车正与华为就自动驾驶汽车部门进行谈判	4
【技术与移动性亮点】现代摩比斯计划在汽车芯片、未来出行领域投资8万亿韩元	6
【技术与移动性亮点】中国电池制造商宁德时代正考虑通过美国子公司进行海外扩张	6
【电动车和能效亮点】红旗将深化与奥动新能源的合作，扩大长春市的换电网络	8
【电动车和能效亮点】对于电动汽车制造商而言，销售碳积分是一个利润丰厚的收入来源	9
【GSP】大中华区销量与生产评论-2022年2月	11
【供应商亮点】SingleStore与Directed Technologies在网联车辆服务方面开展合作	13
【供应商亮点】2022年巴塞罗那世界移动通信大会：罗德与施瓦茨公司将展示一系列汽车5G和C-V2X测试解决方案	14
【特别分享】汽车制造商正在考虑俄罗斯被制裁产生的影响	15
【网络研讨会预告】Supply Chain Crisis Update: Semiconductor Focus	18
【VIP资料下载】向电气化未来转型-汽车行业电气化发展	20
标普全球与IHS Markit完成合并	21



【主机厂亮点】蔚来汽车将于4月推出ES7电动SUV

电动汽车（EV）初创公司蔚来汽车表示，计划在4月推出其全新ES7运动型多用途车（SUV）。公司并未透露关于ES7车型的更多细节。不过，根据媒体此前的报道显示，ES7将是一款五座中型SUV，定位介于ES6和ES8之间。



分析观点深度解析

蔚来汽车计划今年上市新车型的完整阵容将在4月份ES7发布时一并公布。该车型与ET5和ET7电动轿车一样，都是蔚来基于其NT2.0平台打造的新车型。蔚来表示，基于该新平台打造的新车型将拥有更好的性能、全新的外观和内饰设计以及增强的硬件和软件能力，从而为客户提供更好的自动驾驶体验。当地媒体报道称，ES7的主要竞争对手之一将是宝马X5 L。宝马目前在中国销售X5进口车型。X5 L预计将从今年开始在中国本土生产，因此其在国内的销售价格将会大幅下降。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【主机厂亮点】吉利在国内推出首款换电版电动轿车

吉利汽车与重庆力帆科技的合资企业睿蓝汽车日前公布了枫叶S60的定价，这是吉利首款换电版电动轿车。这款电动轿车的起售价为人民币13.98万元（约合22,141美元），在中国市场将提供两个续航里程选择，其中锂离子电池版本续航里程为415公里，磷酸铁锂（LFP）电池版本续航里程为407公里。枫叶S60将主要面向租赁和网约车市场。S60的最大输出功率为100千瓦，峰值扭矩为230牛·米。根据睿蓝汽车此前发布的公告，到2025年，该公司将推出5款换电版车型。



分析观点深度解析

枫叶S60搭载一个快速换电系统，可在60秒内完成一次换电。这家汽车制造商计划借助枫叶S60的推出，扩大其在换电电动汽车（EV）市场的影响力。S60作为一款紧凑型轿车，适合应用于汽车租赁和共享汽车市场。作为电动汽车换电领域的新进入者，吉利汽车宣布了一个宏伟计划以扩大其换电网络。这家汽车制造商的目标是到2025年在中国建立5,000座换电站，覆盖国内100个主要城市。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【主机厂亮点】大众汽车正与华为就自动驾驶汽车部门进行谈判

路透社援引德国商业杂志《经理人》的报道称，大众汽车正在与中国科技巨头华为就收购自动驾驶汽车部门进行谈判。《经理人》援引内部消息人士的话称，这家汽车制造商已经就收购协议进行了数月谈判。当路透社就此事联系大众汽车时，对方对此拒绝置评。



分析观点深度解析

大众集团首席执行官Herbert Diess在2月16日表示，公司正在寻求建立更多的合作伙伴关系，以提高其软件领域自给自足的能力。Diess还表示，他预计车辆自动化技术将在25年内广泛普及。自2019年以来，大众一直在



扩大其软件开发部门，目标是从2025年起，集团所有新车型都将搭载自己研发的操作系统。目前判断大众是否能与华为就自动驾驶技术研发达成协议还为时尚早。通过合作或收购的方式与这家中国科技巨头达成联合，将提升大众在其关键汽车市场（尤其是中国）推出具有竞争力的智能电动汽车（EV）的能力。华为已经在中国销售的多款新车型上搭载了其智能座舱和自动驾驶系统。极狐推出的电动轿车阿尔法S搭载了华为自动驾驶系统，赛力斯推出的新车型问界M5也搭载了华为智能座舱系统。



更多新闻与分析内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【技术与移动性亮点】现代摩比斯计划在汽车芯片、未来出行领域投资8万亿韩元

据韩联社报道，现代摩比斯计划在未来三年内投资8万亿韩元（约合67亿美元），用于推动汽车芯片、机器人和城市空中交通（UAM）等领域的发展，作为公司未来的增长动力。根据该公司披露的监管文件，其中3万亿至4万亿韩元将用于提高其在汽车芯片、软件、自动驾驶汽车业务以及城市空中交通和机器人技术等新领域的竞争力。其余资金将用于资本支出，以确保电动汽车等核心零部件的稳定供应。另外，现代摩比斯还计划通过发放中期分红、股份回购、注销等方式，提高股东收益。该公司将在2022财年将股息支付率维持在20-30%。它还将花费大约3,300亿韩元来回购自己的股票，其中价值625亿韩元的股票将被注销。



分析观点深度解析

现代摩比斯一直在加强其在汽车电气化、自动驾驶汽车、网联汽车领域的技术能力，同时还在探索城市空中交通和机器人领域。在2022年消费电子展上，该公司展示了一款微型移动出行电动概念车M.Vision POP和一款环保的城市配送车M.Vision 2GO。这家韩国零部件制造商所做的这些工作符合其母公司现代汽车集团向智能移动出行解决方案供应商转型的目标。现代摩比斯今年早些时候表示，为提高股东价值，已完成了2019年2月宣布的为期3年的股票回购和注销计划。自2019年以来，公司已完成价值1万亿韩元的股票回购，并注销了价值1,880亿韩元的回购股票以及价值4,600亿韩元的现有库存股票，并且还支付了1.1万亿韩元的股息。现代摩比斯将于3月23日举行股东大会，对股东回馈方案进行投票。



更多轻型汽车预测内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【技术与移动性亮点】中国电池制造商宁德时代正考虑通过美国子公司进行海外扩张

据《中国日报》报道，中国电动汽车电池制造商宁德时代（CATL）正考虑在美国建厂。据报道，根据提供给《中国日报》一份的公司会议记录显示，宁德时代董事长曾毓群告诉包括高瓴资本、红杉资本、腾讯和淡马锡在内的众位投资者，公司“正在研究在美国本土化生产的可行性”。不过并未就在美国建厂给出具体的时间表。



分析观点深度解析

据《中国日报》报道，在宁德时代于2月12日就针对其业务的恶意谣言向中国公安机关正式报案后，曾毓群与主要利益相关者举行了会议。此前流传的恶意谣言包括该公司正在寻求专业建议以应对美国的制裁，以及与美国电动汽车制造商特斯拉供货协议谈判失败。宁德时代过去两年的重大投资主要集中在中国。这家电池制造商对本土市场的关注，引发了人们对于其市场份额可能会被主要竞争对手LG能源解决方案夺走的担忧，因为LG能源解决方案拥有更为均衡的全球生产网络，在中国和美国均设有工厂。LG能源解决方案正在与通用汽车通过合资企业Ultium LLC共同建设新的制造工厂。这家韩国电池制造商还表示，计划投资45亿美元在美国扩大电池制造能力，不过据悉这其中并不包括针对Ultium LLC的投资。



更多轻型汽车预测内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【电动车和能效亮点】红旗将深化与奥动新能源的合作，扩大长春市的换电网络

一汽集团旗下高端汽车品牌红旗计划进一步深化与中国换电站运营商奥动新能源的合作，扩大其在长春的换电网络。去年，红旗在长春推出了首款换电版车型E-QM5，两家公司由此展开合作。根据合作协议，奥动新能源将在长春市的换电站为E-QM5提供换电服务。据悉，两家公司还将在长春和其他城市合作，扩大换电技术在电动汽车中的应用。据盖世汽车介绍，奥动新能源计划分三个阶段在长春建设120座换电站，以满足8,000辆新能源汽车（NEV）的换电需求。位于长春的换电网络届时将成为中国极寒季冻区最大的换电网络。



分析观点深度解析

根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟（EVCIPA）的数据，截至1月底，中国共有1,386座换电站。蔚来是国内最大的换电站运营商，在全国范围内运营超过860座换电站，奥动新能源凭借与北汽集团和一汽集团的合作，拥有国内第二大的换电站网络。这两家中国汽车制造商都拥有规模可观的换电版出租车和网约车车队。与一汽集团的合作将使奥动新能源能够扩大其在红旗总部长春市的换电网络，并加快推进换电版车型在中国北方的普及。中国电动汽车充电基础设施促进联盟的数据表明，电动汽车充电桩在国内的分布并不均匀。大多数电动汽车充电设施位于东部沿海地区和中部较温暖的城市，而冬季天气寒冷的北方城市在充电设施建设方面滞后，这反过来又影响了私人购车者购买电动汽车的意愿。2021年，一汽总部所在地长春市共有2,000辆红旗E-QM5换电版电动轿车加入网约车和出租车车队并投入运营。



更多动力系统、合规性和电气化资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览

【电动车和能效亮点】对于电动汽车制造商而言，销售碳积分是一个利润丰厚的收入来源

过去十年里，特斯拉和其他汽车制造商成功地利用这个机会，将其在现有二氧化碳排放和燃油消耗监管标准方面的卓越表现转化为有价值的收入流。未来能否将满足汽车排放监管标准的优异表现转化为收益，既取决于制造商未来车队的排放表现，也取决于未来标准的严格程度。2021年12月底，美国环境保护署（EPA）最终确定进一步收紧美国轻型汽车温室气体（GHG）排放标准，这意味着在2023至2026车型年期间的排放限制收紧了28%。美国实施的新排放标准，以及欧盟于2021年7月提出的到2030年将乘用车二氧化碳排放量降低55%的提案，重塑了这两个市场未来5-10年碳积分交易的前景。与此同时，中国大陆正迎来降低燃料消耗量限值的第五阶段，以及新能源汽车销量增长的第五个年头。这些地区不断变化的监管环境促使市场关注碳积分交易的机会。

本文对未来排放标准和制造商合规表现的预测进行了研究，以确定哪些市场的碳积分交易收益机会将继续存在。由于监管标准不同，现有汽车制造商和以电动汽车为主的新进入者通过碳积分交易或联营创造收益的机会因市场而异。



分析观点深度解析

由于其监管程序结构，中国大陆将成为未来10年碳积分交易最具活力的市场。法规设计和严格排放标准形成了碳积分供需之间的相对平衡，在可预见的未来将维持一个可持续的交易市场。虽然美国一直处于汽车碳排放积分交易的最前沿，但该市场可能已经成熟，预计将不会出现显著增长。

在美国，新制定的温室气体标准至少在2026车型年之前为温室气体排放积分交易提供了机会。新进入者可能会发现一些潜在机会，尽管由于面临来自能够提供更多碳积分的传统制造商的激烈竞争，这些机会将会受到限制。公司平均燃料经济性（CAFE）方面的碳积分交易机会取决于拜登政府即将修订的2024至2026车型年CAFE标准的结果；假设在最近CAFE提案中提出了更严格的要求（燃油效率每年提高10%），一个可行的碳积分交易环境将至少持续至2026车型年。

在欧盟，未来几年内将迎来联营的最佳机会，在2025年后机会将逐渐减小。汽车制造商之间的联营协议可以让



专注于电动汽车的新进入者利用他们出色的排放合规表现获取受益。不过，随着大多数制造商计划向电气化产品转变，预计大部分联营市场将被传统制造商占领。如果欧盟委员会提出的到2035年实现零尾气排放的方案获得通过，任何可以货币化的排放合规表现都将结束，联营市场注定会逐渐消失。

在中国大陆，包括降低平均油耗和强制增加新能源汽车销量的双积分政策为可交易积分创造了一个活跃的市场。超过新能源汽车销量要求而产生的积分可以用来满足双积分政策中的任何一项要求，从而令这些积分特别有价值，并刺激新能源汽车销量超过最低要求。政府在公布官方碳积分交易和定价数据方面的信息透明度，证实了中国碳积分市场充满活力，近年来碳积分交易量及价格均创下历史新高。



更多动力系统、合规性和电气化资讯，欢迎扫描左侧二维码浏览



【GSP】大中华区销量与生产评论-2022年2月

大中华区销量

2022年1月：+2.2%；现值 240 万辆，前值 235 万辆

2022年1月，大中华区轻型汽车销量为240万辆，较2021年同期增长2.2%。具体来说，中国大陆轻型汽车销量从2021年1月的230万辆增至235万辆，同比增长2.2%。乘用车销量为207万辆，同比增长2.2%，轻型商用车（LCV）销量同比增长2.3%，至28万辆。从细分车级市场来看，轿车销量同比增长0.5%，至100万辆；运动型多用途车（SUV）销量从95万辆增长至99万辆，同比增长4.1%。多用途汽车（MPV）销量同比下降3.5%，至7万辆。

最近，天津爆发了由奥密克戎变异毒株引起的新冠疫情，导致工厂从1月10日起停产并持续了近两周的时间。大众和丰田在天津的生产基地均受到影响，导致德国和日本汽车制造商的市场份额受到影响。2022年1月，中国本土汽车制造商的市场份额大幅增长，从去年同期的38.3%增至42.6%。得益于DM-i插电式混合动力技术和全新海洋系列车型的推出，比亚迪在新能源汽车（NEV）市场的份额不断增加，并领先于竞争对手。



在经济方面，货币和财政政策在短期内都将转向刺激，帮助经济增长在2022年逐步回升。与此同时，由于奥密克戎变异毒株的传染性更强，以及中国大陆自主研发的新冠疫苗在应对变异毒株时的不确定性，政府将更加坚定执行动态清零政策。因此，货币和财政刺激带来的经济活动回暖将受到严格疫情遏制措施的限制。

展望未来，我们预计未来几年中国大陆汽车市场将继续在加速全球汽车行业电气化转型方面发挥核心作用。中国本土汽车制造商在新能源汽车领域的销售增长领先于合资企业，并可能在2022年继续保持竞争优势。这一程度上得益于中国汽车制造商较早进军新能源汽车领域，并有能力对消费者需求的变化做出快速反应。

大中华区产量

2022年1月：+0.6%；现值 223 万辆，前值 221 万辆

1月份，大中华区轻型汽车产量达到了223万辆。同比小幅增长0.6%。中国大陆轻型汽车产量同比增长1%，达到



221万辆。2021年12月，中国大陆汽车产量再次超过我们最初的估计，达到285万辆，同比回升6.6%。由于没有完成年度目标的压力，1月份产量结果恢复正常。



【供应商亮点】SingleStore与Directed Technologies在网联车辆服务方面开展合作

Directed Technologies将能够为在欧洲、北美和亚太地区生产的汽车的市场需求提供解决方案



来源: Getty image/ metamorworks

SingleStore在2月22日发布的一篇新闻稿中宣布，公司已与Directed Technologies达成合作。Directed Technologies将能够为在欧洲、北美和亚太地区生产的汽车的市场需求提供解决方案，有助于汽车制造商和车队运营商减少司机违规操作、燃油消耗和维护成本，解决其业务增长和网联汽车数据扩张方面面临的问题，通过推出“数据分析即服务”，创造新的收入来源。

分析观点深度解析

Directed Technologies已经为制造商部署了数以百万计的车辆多媒体系统、远程信息处理解决方案和配件。有超过1,800个车队使用该公司的远程信息处理设备。SingleStore允许Directed Technologies实时管理大量数据。依靠SingleStore和Sisense，Directed Technologies将能够实时处理大量数据。

Directed Technologies执行董事Brent Stafford表示：“要站在网联汽车技术的发展前沿，实现全球关键业务的数字化，就需要一个稳健、安全、高度可扩展的解决方案。从每辆车每天产生的大量数据中自动生成可执行的洞见，能够带来深远的组织和社会效益。我们很高兴能够与SingleStore和Sisense达成合作，为我们提供符合上述要求的解决方案。我们三家企业作为行业创新者，都正处于高速增长轨道，我们期待通过努力携手实现我们的目标。”



更多零部件和技术内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【供应商亮点】2022年巴塞罗那世界移动通信大会：罗德与施瓦茨公司将展示一系列汽车5G和C-V2X测试解决方案

未来重点应用包括用于研发、认证和生产以及全球导航卫星系统仿真的超宽带测试解决方案



来源: Getty Images/4X-image

2月21日，罗德与施瓦茨公司在了一篇新闻稿中表示，公司将在2022年巴塞罗那世界移动通信大会上展示其一系列汽车5G和蜂窝车联网（C-V2X）测试解决方案。未来重点应用将用于研发（R&D）、认证、生产以及全球导航卫星系统仿真的超宽带测试解决方案。

罗德与施瓦茨公司还将展示具有全面测试覆盖的高性能5G汽车测量方案，包括射频（RF）、协议以及使用R&S CMX500一体化测试仪进行应用测试，覆盖从芯片组到TCU和整车在内的整个开发周期。

分析观点深度解析

罗德与施瓦茨公司还将展示一款 C-V2X 测试解决方案，该解决方案允许测试者在实验室和试验场测试涉及多辆模拟车辆的交通场景以及相互之间的通信。这使得现实和严苛交通场景中的紧急制动警告（EBW）等应用能够进一步优化。公司的全球卫星导航系统仿真软件可以生成 L1、L2、L5 频段上的所有卫星导航信号，包括 GPS、格洛纳斯、伽利略、北斗、SBAS 和 QZSS 在内。



更多零部件和技术内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【特别分享】汽车制造商正在考虑俄罗斯被制裁产生的影响

意义：在乌克兰最近发生的冲突事件和对俄罗斯实施的制裁之后，与俄罗斯市场有关联的汽车制造商正在考虑下一步行动。

展望：在俄罗斯军队提前进入乌克兰之后，某些金融机构和个人受到制裁，我们已开始研究尚未确定的第二阶段制裁会对全球汽车行业产生何种影响。最值得注意的可能是冲突有可能会对半导体供应产生影响，这可能会使汽车产量持续走低。我们将继续关注乌克兰局势，以进一步更新必要的预测。

在乌克兰最近发生的冲突事件和对俄罗斯实施的制裁之后，与俄罗斯市场有关联的汽车制造商正在考虑下一步行动。

在俄罗斯承认顿涅茨克人民共和国和卢甘斯克人民共和国为独立国家后，俄罗斯军队在2月22日进入顿涅茨克和卢甘斯克反叛军占领区，以“维护和平”，在此之前，即本周初期，雷诺集团首席执行官Luca de Meo表示，汽车制造商正“密切”关注相关事态。欧洲汽车新闻（ANE）援引雷诺高管的话表示，拉达品牌在俄罗斯的销售额高达90%，集团发言人向路透社表示，其零部件采购高度本地化，达到80%左右。

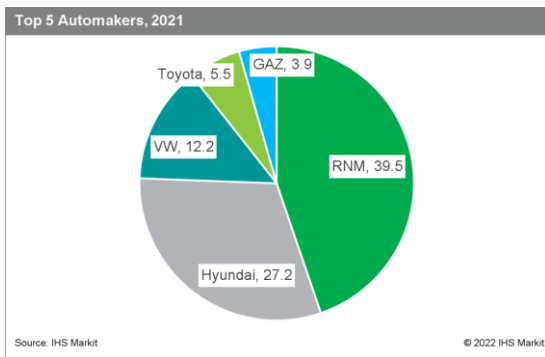
然而，路透社援引伏尔加首席执行官Nicolas Maure的话称，该公司正在研究如何采购诸如半导体等本地化组件。他在本周早期接受采访时告诉记者说，“当然，我们也在研究寻求应对制裁的可能替代方案。”



雷诺首席财务官Clotilde Delbos表示，伏尔加在本地进行债务和融资活动，不需要雷诺集团的帮助，就可以让该公司免受外部影响并让其尽可能控制对国家的风险敞口。

此外，在俄罗斯军队进入乌克兰之前，在卡卢加拥有一家三菱合资工厂的Stellantis告诉汽车新闻，“我们正密切关注相关事态，现阶段无可奉告。”然而，在昨天（2月23日）讨论该公司2021年财务业绩期间，其首席执行官Carlos Tavares表示，“如果我们的工厂无法正常获得供应，我们要么将生产转移到其他工厂，要么就对自己的生产进行限制。”他指出，在该工厂所生产车辆中，其中一部分正在运往西欧和中欧，公司法国工厂和英国工厂也生产相同型号车辆。

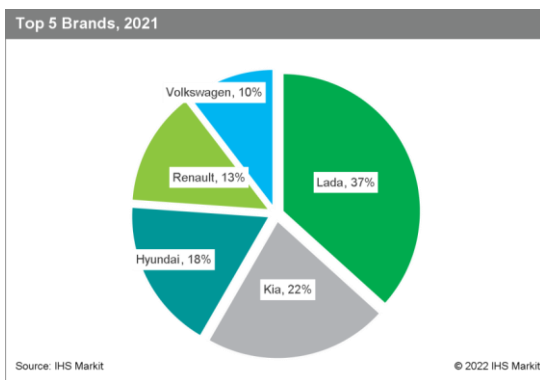
分析观点深度解析



与俄罗斯有业务关联的汽车制造商正在观察乌克兰局势以及其他国家的反应并正在讨论相关事宜，此处评论只是略微涉及该事件。据我们轻型汽车生产数据，雷诺-日产-三菱汽车联盟利用雷诺集团在伏尔加的股份尽力与俄罗斯开展业务往来，预计去年在该市场的汽车产量约为57.31万辆。其他主要生产商包括现代汽车（去年的汽车产量预计为39.44万辆）和大众汽车（去年的汽车产量预计为17.69万辆）。

此外，在俄罗斯销售的大多数轻型车均在本地生产：我们预计2021年该市场的汽车销量为166万辆，其中约81.7%为本地生产或组装。

在俄罗斯军队提前进入乌克兰之后，某些金融机构和个人受到制裁，我们已开始研究尚未确定的第二阶段制裁会对全球汽车行业产生何种影响。随着冲突进一步扩散到顿涅茨克和卢甘斯克控制以外区域，当前情况更有可能导致乌克兰局势升级。



在“二级”制裁方案中，原油价格上涨成为一个重要因素。在这种情况下，我们认为制裁不会对俄罗斯供应的原油流量产生直接影响，但随着对供应问题的担心逐步加重，我们考虑将原油价格提升至每桶116美元。该举措会让在全球众多市场上购买新车的消费者预算增加，支付能力下降，超过通胀上升速度，这种情况在欧洲和美国市场表现得尤为明显。我们预计一些市场（例如中国）就因其与俄罗斯的关系而不受影响，而其他市场（例如中东市场）可以获得更好的能源产品贸易条件，并从中获益。

天然气价格也可能会上涨。欧洲因依赖俄罗斯天然气供应而引领其价格上涨，直接降低使用天然气和电力的家



庭的支付能力。天然气价格的进一步上涨还可能会对该地区各行业产生不良影响，特别是那些依赖能源敏感材料的行业（例如汽车行业），提高汽车售价转嫁由此产生的额外成本会降低潜在的购车需求。

另一个起作用的直接因素是钯的价格，钯是制造催化转化器的关键材料。全球钯供应严重依赖于俄罗斯，其中大约有一半的产量来自俄罗斯。钯价格的进一步上涨最终将逐步导致使用内燃机的汽车价格上涨。此外，我们未将该材料列入“二级”制裁目录，但如果涉及该材料贸易的个人或公司被列入新制裁目录，则可能会产生严重后果。

对俄罗斯制裁的进一步加强，预计会对俄罗斯国内市场的轻型汽车需求产生不利影响。俄罗斯卢布疲软导致该国进口汽车价格和在该国生产但不在本国销售的汽车部件价格飞速上涨。然而，对该国的过往制裁经验表明，该国消费者会在价格上涨之前抢购汽车。目前情况当然也会对乌克兰轻型汽车销量产生重大影响。

我们估计，如果制裁等级不变，那么在正常情况下，第二阶段制裁中的各因素会导致未来两年内每年轻型汽车销量减少180万至310万辆。

然而，当前市场现实是由于半导体持续短缺，“名义车辆需求”明显高于已实现销售和可能的生产水平。实际上，我们目前预测2022年汽车产量为650万辆，低于潜在需求。由于到目前为止，市场半导体有限的生产元件远低于潜在需求，我们所模拟的下一级制裁的影响规模，不太可能由于上述因素需要对全球实际产销量预测较当前水平进一步大幅下调。

半导体供应链危机的任何物理效应或法律效力可能会产生更直接的影响，具体涉及到氦气（特别是高纯氦气）的可用性。高纯度氦气用于激光器将电路设计蚀刻到硅片上以生产半导体的过程中。据报道，乌克兰和俄罗斯是氦气主要生产商，乌克兰生产商使用的部分气体来自俄罗斯钢铁生产副产品。自2014年俄罗斯吞并克里米亚导致氦气价格激增后，近年来半导体行业一直在寻求多样化的供应，但尽管如此，该行业的生产供应仍极度依赖乌克兰。半导体供应商可以从其他地方获得气体供应，但由于需要重新校准激光器以使用其他来源的气体，另外还需要额外增加生产准备期，所以可能会导致停工。鉴于目前半导体产能处于紧张状态，任何因采取这些措施而引起的产量损失都无法恢复，从而导致任何受影响的汽车制造商会遭受产量和销量的损失。我们目前正在调查由于这一因素而引起的生产中断风险，该风险的大小可能会对我们的预测产生影响。

我们将继续关注乌克兰局势，对其发展做出回应，并进一步更新必要的预测。



更多轻型汽车预测内容及解决方案，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【网络研讨会预告】 Supply Chain Crisis Update: Semiconductor Focus



Supply Chain Crisis Update: Semiconductor Focus

日期: 2022年3月8日

时间: 北京时间下午5点 (格林威治标准时间上午09:00)

语言: 英语

演讲亮点

More than one year into the chip shortage it is difficult to tell where we stand. Some OEMs communicate bullish car production plans for 2022 before cutting down their prediction 2 weeks later. In this webinar, IHS Markit is now part of S&P Global will provide an update on the situation.

讨论主题

- Analysis of the car chip capacity compared to the automotive demand
- Competitive demand from other industries such as mobile phones
- What is improving and why
- What are still the potential bottlenecks
- OEM strategies to secure their chip supply

演讲嘉宾

A promotional graphic for the webinar. It features the IHS Markit logo at the top left. The main text reads 'Webinar | Supply Chain Crisis Update: Semiconductor Focus'. Below this, the date and time are listed: '8 March 2022, Tuesday' and '9am GMT | 2:30pm IST | 5pm SGT/CST | 6pm JST/KST | 7pm AEST'. At the bottom, there are two circular headshots. The first is for the speaker, Jeremie Bouchaud, Director of Autonomy, E/E & Semiconductor at IHS Markit. The second is for the moderator, Mohit Arora, Director of Supply Chain & Technology at IHS Markit.

IHS Markit®

Webinar | Supply Chain Crisis Update: Semiconductor Focus

8 March 2022, Tuesday
9am GMT | 2:30pm IST | 5pm SGT/CST | 6pm JST/KST | 7pm AEST

Speaker: **Jeremie Bouchaud**
Director, Autonomy, E/E & Semiconductor, IHS Markit

Moderator: **Mohit Arora**
Director, Supply Chain & Technology, IHS Markit



会议注册

欢迎您预留时间，扫描以下二维码注册会议。



请对您参加活动时所使用的电脑提前进行测试，确保电脑配置满足观看所需的最低要求。

测试链接：https://event.on24.com/view/help/ehelp.html?text_language_id=zh

请注意：

直播时将不再提供演讲稿PDF版本下载，欢迎添加微信客服（IHSMarkitAutomotive3 或 ihsmarkitautomarket），申请加入VIP群，获取演讲报告。预约参与3月8日研讨会（本场网络研讨会将以英文进行）

IHS Markit is now part of S&P Global VIP 粉丝享有以下福利

- 演讲稿 PDF 版本下载（中国区及其他亚太区）；
- 提前提交问题，获得优先解答；
- 在群内与分析师与其他行业同仁交流探讨；
- 客服一对一解答，及时高效沟通。

注意：

- 您无法出席当天会议？请注册现场会议，获取会议重播链接。
- IHS Markit is now part of S&P Global 保留更改或修改演讲者和讨论主题的权利。
- 为确保收听效果，请您在直播开始前，提前进行设备测试。



【VIP资料下载】向电气化未来转型-汽车行业电气化发展

随着我们逐渐走出新冠疫情危机，汽车行业正迅速向电气化未来转型。我们分析了这一变化的驱动因素，以及行业正在追随的新发展轨迹。2027 年将成为电动汽车加速普及的一个转折点，到 2030 年，乘用车新车销量中电动汽车的占比将超过四分之一。

近年来，全球汽车行业经历了两次巨大混乱。截至 2021 年 2 月，已有 194 个国家和欧盟签署了《巴黎协定》，该协议为全球经济脱碳制定了立法框架。在欧盟和美国，交通运输行业的排放约占温室气体总排放量的三分之一，因此针对交通运输行业的排放政策正成为政府政策的核心内容。此外，随着各国政府在新冠肺炎大流行后努力应对财政平衡的巨大调整，支持低碳发展战略得到了更大的相对关注。

根据全球统一轻型汽车测试规程（WLTP）测算，到 2030 年，欧洲乘用车的二氧化碳排放目标可能会在 2021 年的基础上减少 55%。目前制定的目标减排值为 37.5%。尽管尚未达成正式协议，我们的分析师预计，欧盟范围内燃油车型将在 2040 年或更早之前逐步淘汰。

报告内容

IHS Markit now a part of S&P Global

向电气化未来转型

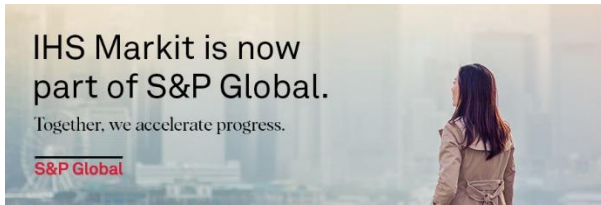
汽车行业电气化发展



我们将在今天在VIP群内分享该报告，欢迎添加微信客服 (ihsmarkitautomarket) 加入VIP群，获取报告。

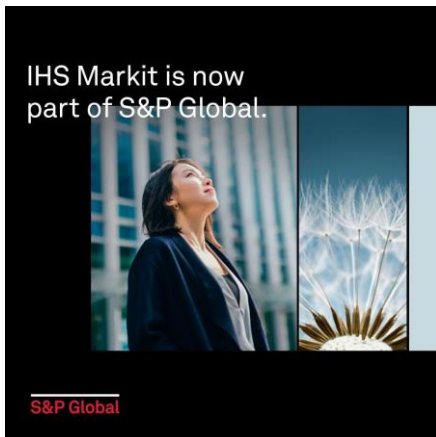


标普全球与IHS Markit完成合并



我们很高兴地宣布标普全球与埃信华迈（IHS Markit）的合并已顺利完成。全新的标普全球将以创新和动态的方式提供不可或缺的资讯，以前所未有的规模和效率促进发展。

我们将为中国客户提供有关全球资本、大宗商品和汽车市场的信用评级、基准、分析和工作流程解决方案。我们全球超过35000名员工向客户交付可信赖的数据源、尖端的市场平台和优化的工作流程解决方案。我们的员工、客户和股东将受益于两家世界级机构合并所汇聚的独特创新资产和技术能力。我们在信用与风险管理、ESG和能源转型数据与分析、指数、私人市场方面的综合优势，将加速公司的业务增长，并扩大市场服务范围。



公司现分为以下六大部门：

- **S&P Global Ratings** 提供有关信用、风险和可持续金融解决方案的重要见解，将复杂性转化为清晰度，帮助市场参与者管理风险、发掘机会。
- **S&P Dow Jones Indices** 提供标志性指数和创新指数解决方案，为全球资本市场增加透明度。
- **S&P Global Market Intelligence** 与客户合作，提供全球领先的数据来源和技术，将洞察力嵌入他们的日常工作当中，帮助客户拓宽视野并自信经营。
- **S&P Global Commodity Insights** 提供深度的数据见解，帮助企业全面了解全球能源和大宗商品市场，创造长期可持续价值。



● **S&P Global Mobility** 将汽车数据中获取的宝贵见解转化为业务模式优化方案，助力客户塑造汽车移动出行市场的未来。

● **S&P Global Engineering Solutions** 提供前瞻性意见，通过利用数据、洞察力和技术，改善工作流程和终端用户体验。

我们通过每一项产品，帮助世界领先机构立足当下、规划未来。点击左下方“[阅读原文](#)”，获取更多关于标普全球和埃信华迈合并的信息。

Douglas L. Peterson
标普全球总裁兼首席执行官

我们尊重数据隐私

未来，标普全球将致力于提供清晰明确的信息，让客户实时掌握市场动态。为反映公司的整体性，公司合并后我们：

- 更新了隐私政策
- 更新了Cookie通知说明使用类型，以便客户了解我们如何对数据信息进行收集和使用。



隐私条款请长按识别二维码查看

###



Email

AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com

Local Automotive Site

中国（中文）：[IHSMarkit.com/China Automotive](http://IHSMarkit.com/China_Automotive)

日本（日本語）：[IHSMarkit.com/Japan Automotive](http://IHSMarkit.com/Japan_Automotive)

韩国（韩国语）：[IHSMarkit.com/Korea Automotive](http://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.