



# 汽车市场每周热点汇编

2021.04.23





# Contents

【主机厂亮点】雪铁龙发布C5 X	3
【主机厂亮点】极星计划到2030年推出碳中和汽车	5
【主机厂销售亮点】中国汽车工业协会数据显示，3月份中国新车销量同比增长74.9%	7
【主机厂销售亮点】吉利汽车报告3月份销售同比增长37%	8
【科技和电气化亮点】麦格纳提出未来电气化业务的预期	10
【科技和电气化亮点】VinFast将英伟达技术用于其自动驾驶电动汽车	10
【GSP】东盟销量与生产评论-2021年3月	12
【供应商趋势亮点】英特尔首席执行官表示，公司正在与汽车制造商谈判，并将在6至9个月内生产芯片	15
【供应商趋势亮点】GPS Insight成为Amerisure FleetAlliance项目的远程信息处理解决方案合作伙伴	15
【VIP专属文章】经济体对碳中和的承诺加速重塑汽车工业	17
【VIP专属文章】演讲报告下载   底盘市场和技术趋势	18
【VIP专属文章】The future of the Light Commercial Vehicle market	18

## 【主机厂亮点】雪铁龙发布C5 X

**意义：**雪铁龙日前发布了 C5 X，这款全新中型车糅合了轿车、旅行车和跨界车的车身风格。

**展望：**C5 X 的定位是一款中型车，这使得它无法直接与国内外的竞争对手进行比较，在过去十多年里，这一细分市场一直面临着跨界车和 SUV 的激烈竞争。我们预计这款车在欧洲市场的销量将不会很高。



雪铁龙 C5 X，来源：雪铁龙

雪铁龙日前发布了 C5 X，这款全新中型车糅合了轿车、旅行车和跨界车的车身风格，旨在进一步扩大品牌的车型阵容。根据雪铁龙公司发布的一份声明，这款车据称融合了“轿车的优雅、旅行车的活力以及 SUV[运动型多用途车]的高车身”。该车采用大尺寸五门掀背式车身设计，但具有“全新外观并且特别关注空气动力学性能”。其他造型特征包括标志性的 V 形前照灯和后尾灯、长发动机盖、动感高腰线以及尾翼设计。宽大电动尾门搭配低开口下沿设计，令后备箱空间高达 545 升，后排座椅放倒后，储物空间将进一步提高至 1,640 升。这款车车长为 4,805 毫米，车宽为 1,865 毫米，车高为 1,485 毫米，并配备直径 720 毫米、19 英寸轮胎。



雪铁龙 C5 X，来源：雪铁龙

该车的轴距达到 2,785 毫米，为乘客（特别是后排乘客）提供了宽敞的内部空间。此外，该车还采用了雪铁龙领先舒适技术，包括使用特殊填充物（如床垫）的领先舒适座椅，运用更加厚实的结构化泡棉带来舒适的乘坐体验。得益于三角窗和全景大天窗设计，该车座舱拥有 360°环绕式车身玻璃，前后窗玻璃均采用隔音夹层玻璃，可以提供出色的噪音隔绝功能。雪铁龙官网表示，该车仪表盘布局简洁，车载信息娱乐系统配有 12 英寸高清触摸屏。该系统配有 4 个 USB Type C 接口，支持无线智能手机充电；镜面屏幕并且可通过云实时更新。用户还可以选配加长的平视显示器，这一大尺寸全彩平视显示器能够将信息显示在整个挡风玻璃上。

雪铁龙在声明中重点提到了插电式混动（PHEV）动力系统。输出功率为 225 马力的插电式混动动力系统目前也



用于其他雪铁龙 DS 汽车和标致车型，该系统配备一台 1.6 升汽油发动机和电动马达。该车在纯电模式下续航里程为 50 公里，最高时速可达 135 公里/小时。不过，这款车也将提供传统汽油发动机版本。

除了具有雪铁龙汽车标志性魔毯效果，能够消除各种障碍、凹坑、路缘、减速带和其他道路接缝颠簸感的雪铁龙领先舒适悬架外，C5 X 插电式混动版还配备了雪铁龙舒适主动悬架。该悬架系统提供三种模式选择，其中渐进式液压缓冲有助提供额外的减震控制。

C5 X 搭载的其他技术包括一系列 L2 级驾驶辅助功能，其中包括带启停功能的自适应巡航控制和车道保持辅助的公路驾驶辅助功能。此外，还配备了包括远距离盲区侦测、后方交叉交通警报以及 360 全景摄像头（可在显示屏上显示车辆四周影像）在内的安全系统。

## IHS Markit 观点深度解析



雪铁龙 C5 X，来源：雪铁龙

C5 X 的推出标志着雪铁龙重新回归传统 D 级中型车市场。不过，随着高端品牌纷纷布局中国和欧洲市场（也是这款车的主要目标市场），加上近年来消费者偏好逐渐转向跨界车和 SUV，导致雪铁龙在 D 级车市场采取了不同的发展策略。雪铁龙产品和战略总监 Laurence Hansen 在声明中表示：“通过 C5 X，我们希望为寻求现代、精致、舒适和多功能性的 D 级车客户提供感性和理性的选择。凭借其独特的车身风格、更高的舒适度、插电式混动发动机和创新技术，C5 X 充分诠释了雪铁龙‘与众不同，愉悦感受’的品牌理念。”

雪铁龙此次在欧洲推出这一新车型有着充足理由。欧洲 D 级轿车市场呈下降趋势已经有一段时间。我们的数据显示，在欧盟、欧洲自由贸易区和英国，D 级轿车销量已从 2001 年峰值时的近 296 万辆下降至 2019 年新冠疫情前的 106 万辆。我们还预计，未来十年年度销量都将低于 100 万辆，销量主要集中在梅赛德斯、宝马、奥迪和大众 Passat 等车型上，同时特斯拉 Model 3 也将已成为一款销量突出的车型。许多过去购买过这类车型的顾客，已经转向了紧凑型 and 中型跨界车。随着汽车制造商纷纷推出新车型，紧凑型车的销量改善最为显著，我们预计 C 级 SUV 的销量在 2022 年将突破 300 万辆大关，相比之下，这一数字在十年前还不到 130 万辆。这种情况导致许多汽车制造商放弃了 D 级轿车市场，其中最引人注目的当属福特计划在 2022 年停止生产 Mondeo，并且也没有推出替代车型的计划。另外，放弃 D 级轿车市场的决定还将减少一些内部竞争，尤其是在合并后新成立的 Stellantis，旗下已经拥有阿尔法罗密欧 Giulia、欧宝/沃克斯豪尔 Insignia、标致 508 以及近期推出的 DS Automobiles DS9。不过，欧洲消费者是否会被这些不同风格的车型吸引还有待观察。我们预测，这款车 2022 年在欧盟+欧洲自由贸易区+英国地区的销量将略超过 1.2 万辆，仅占该地区市场的 1.2%。



由于来自国产自主品牌汽车制造商的激烈竞争压力，自 2017 年以来，标致雪铁龙集团与东风汽车在中国的合资企业东风标致雪铁龙（DPCA）销量持续下滑。雪铁龙的车型至今未能吸引中国消费者。该公司去年在中国推出了插电式混动版雪铁龙 C5 SUV，但与汽油版 C5 Aircross 相比，它在设计上并没有增加许多“新元素”。插电式混动版 C5 Aircross 搭载的全轮驱动系统使其相对于大众 Tayron GTE 等竞争车型具有一定优势，后者仅提供前驱车型。插电式混动版 C5 Aircross 纯电续航里程为 58 公里，这一数据并不突出，Tayron GET 和插电式混动版沃尔沃 XC60 等车型也具有类似性能。

随着新一代雪铁龙 C5 的推出，东风标致雪铁龙将基于 EMP2 平台推出一款全新车型。目前在售的 C5 车型自 2010 年开始生产以来，已经在中国市场上销售了近十年。依靠老化的平台，C5 已无法在紧凑型轿车领域与其他对手展开竞争。EMP2 平台目前是标致品牌的主力平台，其车型包括标致 4008 和 5008 SUV 以及 508 轿车。我们预计，2021 年新一代 C5 的销量将达到 3,600 辆左右，2022 年将达到 4,400 辆。同时，根据东风标致雪铁龙的产品计划，计划到 2025 年为国内雪铁龙品牌的每一款车型提供电气化版本。

## 【主机厂亮点】极星计划到2030年推出碳中和汽车

极星日前宣布，计划到 2030 年打造一款碳中和汽车。该公司在与年度回顾同时发布的一份声明中表示，极星 0 的“目标是创造第一辆真正实现气候中和的汽车”。该公司首席执行官 Thomas Ingenlath 表示：“碳补偿只是在逃避而已……打造一款完全气候中和汽车的目标将驱使我们不断创新，去尝试现阶段看似不可能完成的任务。在设计零碳排放车辆的过程中，我们要学会质疑一切，积极创新并寻求指数型技术。”极星还表示，将开始在所有产品上发布“可持续发展宣言”。该公司从极星 2 开始，将披露车辆生产的碳足迹和可追溯风险材料，相关标签也将在其官网和线下展厅展示，以提高透明度。未来其他细节和信息还将进一步更新。



## IHS Markit 观点深度解析

此举展示了极星将可持续发展作为其业务核心的计划。该公司可持续发展主管 Fredrika Klarén 在公告中表示：“我们生产的是电动汽车，所以我们不必担心燃油发动机排放的尾气——但这并不意味着我们的工作已经完成。我们现在将努力消除车辆生产过程中产生的所有碳排放。”这一举措也将挑战汽车行业通过植树来抵消碳排放的努力。极星在其声明中表示，“环境专家警告称，从长期来看，碳抵消是不可持续的”，“关于森林和土壤长期碳



储存能力的问题仍然存在，因为森林可能会被砍伐、被火灾摧毁或被气候变化改变。”极星此前曾透露，计划针对车辆环境影响方面提供更大的透明度。此次推出气候中和车辆的目标使其计划变得更加坚定。不过，这一目标在十年内是否能够实现还有待观察，但设定这样的目标将有助长期大幅度减少碳排放。

## 【主机厂销售亮点】中国汽车工业协会数据显示，3月份中国新车销量同比增长74.9%

**意义：**上月汽车销量大幅增长主要是由于去年同期比较基数较低。由于政府大力发展基础设施建设，过去几个月，随着商用货车和卡车的需求不断上升，国内商用车销量也持续增长。与此同时，政府出台的各项激励和优惠政策在推动 2021 年中国新车需求方面将继续发挥作用。

**展望：**根据埃信华迈 1 月份轻型汽车市场预测，中国大陆轻型汽车产量在 2020 年下降 4.3%后，预计 2021 年将同比增长 5.6%，至 2,466 万辆。2021 年，中国大陆轻型汽车销量预计将增长 5.5%，至 2,498.5 万辆。

得益于乘用车（PV）和商用车（CV）需求的强劲推动，中国大陆汽车市场在 3 月份新车销量经历了又一个月的强劲增长。根据中国汽车工业协会发布的数据，上月中国新车批发销量同比增长 74.9%，达到 252.6 万辆，产量同比增长 71.6%，达到 246.2 万辆。截止 3 月份，中国新车累积销量为 648.4 万辆，同比增长 75.6%，产量为 635.2 万辆，同比增长 81.7%。

在上月的新车产销量中，乘用车（PV）销量同比增长 77.4%，至 187.4 万辆，产量同比增长 77.4%，至 188.3 万辆。中国汽车工业协会对乘用车的定义包括轿车、运动型多用途车（SUV）、多用途车（MPV）和小型货车。3 月份，中国轿车销量同比增长 73.7%，至 87.1 万辆；MPV 销量同比增长 105.3%，至 9.3 万辆；SUV 销量同比增长 79.6%，至 87.7 万辆；小型货车销量同比增长 56.6%，至 3.3 万辆。今年以来，乘用车销量同比增长 75.1%，至 507.6 万辆，产量同比增长 83.1%，至 495.5 万辆。

3 月份商用车（包括中型和重型商用车）销量继续保持强劲。上月，商用车销量同比增长 68.1%，至 65.1 万辆，商用车产量同比增长 55.2%，至 57.9 万辆。今年以来，商用车销量同比增长 77.3%，至 140.8 万辆，商用车产量同比增长 76.9%，至 139.7 万辆。



3 月份，包括纯电动汽车（BEV）、插电式混动汽车（PHEV）和燃料电池汽车（FCV）在内的新能源汽车（NEV）销量同比增长 238.9%，至 22.6 万辆。3 月份，新能源乘用车销量同比增长 250.1%，至 21.2 万辆，新能源商用车同比增长 127.1%，至 1.4 万辆左右。从新能源乘用车细分来看，3 月份纯电动汽车销售量同比增长 264.8%，至 17.6 万辆，而插电式混动汽车销售量为 3.6 万辆，同比增长 192.4%。今年以来，中国新能源汽车累计销量同比增长 279.6%，至 51.5 万辆。

3 月份，中国新车出口同比增长 45.5%，至 13.2 万辆。从车型来看，乘用车出口量同比增长 45.3%，至 9.9 万辆，商用车出口量同比增长 46.2%，至 3.3 万辆。

## IHS Markit 观点深度解析

中国汽车工业协会数据显示，3 月份中国新车需求连续第三个月强劲反弹，这在很大程度上是由于去年同期比较基数较低。2020 年 3 月，受新冠肺炎疫情影响，中国新车销量同比大幅下降 43.9%。2020 年 1 月最后一周，国内新冠肺炎疫情形势升级，导致去年 2 月和 3 月汽车市场大幅下跌。

与此同时，由于政府大力发展基础设施建设，过去几个月，随着商用货车和卡车的需求不断上升，国内商用车销量也持续增长。政府为刺激国内消费所做的努力将继续推动市场对商用车的需求。随着市场对特斯拉 Model 3、比亚迪汉 EV 和五菱宏光 Mini EV 等车型接受度较高，上月中国大陆新能源汽车市场依然强劲。与去年相比，当前私营部门的需求在支撑新能源汽车产业扩张方面发挥着更重要的作用。



政府出台的各项激励和优惠政策在推动 2021 年中国新车需求方面将继续发挥作用。今年 2 月，商务部再次敦促地方政府支持农村地区的汽车消费，并增加车牌配额以鼓励消费者（特别是无车家庭）购买新能源汽车。中国也正在加大对氢能源汽车的关注。

随着半导体供应在 3 月份变得更加紧张，越来越多的汽车制造商报告称，由于某些汽车零部件的微芯片短缺，他们正经历或预计面临生产班次减少或临时停产。根据现有信息，我们预计此次半导体供应中断将导致中国第一季度产量损失约 35 万辆，第二季度产量目前有 7,500 辆面临损失危险。我们将在今年剩余时间继续对产量损失进行评估，以及及时反映半导体供应形势变化带来的影响。

根据埃信华迈 1 月份轻型汽车市场预测，中国大陆轻型汽车产量在 2020 年下降 4.3% 后，预计 2021 年将同比增长 5.6%，至 2,466 万辆。2021 年，中国大陆轻型汽车销量预计将增长 5.5%，至 2,498.5 万辆。

## 【主机厂销售亮点】吉利汽车报告3月份销售同比增长37%

吉利汽车 3 月份销量为 100,029 辆，同比增长 37%。该数据包括在国内市场和出口市场的销量。吉利汽车运动型多用途车（SUV）和轿车销量分别为 58,112 辆和 40,001 辆。3 月份，吉利汽车多用途汽车（MPV）销量总计





1,916 辆。上月，领克品牌销量为 16,390 辆，同比增长 122%。今年第一季度，吉利汽车累计销量达到 333,576 辆，同比增长 62%，已完成公司 153 万辆年度目标的 22%。在 2021 年前两个月的总销量中，包括轻度混动汽车、全混动汽车、插电式混动汽车（PHEV）和纯电动汽车（BEV）在内的电动车型销量为 5,657 辆。



## IHS Markit 观点深度解析

吉利汽车预计今年上半年将推出两款吉利品牌新车型—帝豪 S 和星越 L。帝豪 S 是一款紧凑型 SUV，将继续瞄准入门级 SUV 市场。不过，星越 L 则将定位瞄准了高端市场。星越 L 基于吉利集团的 CMA 平台打造，搭载沃尔沃 Drive-E 系列发动机，将在市场上与福特锐界和丰田汉兰达等车型展开竞争。在新能源汽车（NEV）市场，吉利电气化车型销量只占该公司总销量的一小部分。为了加快发展纯电动汽车，吉利新成立了一家名为极氪汽车的子公司，该子公司将负责管理基于吉利专用电动汽车架构生产的电动汽车。我们关心的是市场将如何回应极氪汽车推出的新车型。这家吉利新成立子公司推出的首款车型极氪 001 将于 2021 年下半年开始上市销售。

## 【科技和电气化亮点】麦格纳提出未来电气化业务的预期

麦格纳日前在其投资者日活动上列出了其对今后几年电气化业务增长的几个预期，包括到 2023 年电气化动力系统业务收入将超过 20 亿美元。麦格纳预计到 2023 年其整体业务收入将从 2020 年的 326 亿美元增长到 455 亿美元，不过麦格纳指出，到 2023 年业务收入平均每年增长 10-12% 的预测是在半导体短缺危机前做出的。麦格纳还指出，2023 年已经有超过 90% 的销售订单被预订。其中包括为 GMC 悍马和福特 F-150 提供的电动汽车 (EV) 电池外壳；最近宣布的 Clearview 后视镜摄像头和后视镜技术，以及能提高座椅舒适度的全新座椅面套技术 Freeform。麦格纳还提出将进一步增强包括北美在内的全球制造能力。该公司首席执行官 Seetarama Kotagiri 表示：“我们多年来已经多次表示，我们有兴趣在北美布局汽车制造业务。”展望未来，麦格纳计划推动 eDrives、电池外壳、高级驾驶辅助系统、车辆代工制造和新商业模式的增长，同时将减少对手动变速箱、四轮驱动系统和油箱等业务的投入。麦格纳还提到了一系列独立于动力系统的产品系列，包括照明、主动式空气动力套件、车身和底盘，双离合变速箱、后视镜，机电一体化和座椅产品。麦格纳还强调了其与 LG 成立的面向电动动力系统业务的合资企业 (JV)；这家合资企业将通过电机和逆变器进一步增强 eDrive 系统。到 2023 年，麦格纳预计其电气化产品的销售收入将超过 20 亿美元，到 2027 年将增至 40 亿美元，到 2031 年将翻一番。麦格纳预计，届时无论电气化系统的普及程度如何，该公司都将在市场上占据领先地位。麦格纳预计其主要的增长动力将包括在中国的 eDrive 项目，即华域麦格纳电驱动系统合资企业；48 伏混动 DCT 项目以及在一级和二级 eDrives 领域的新业务。随着全球汽车行业电气化转型的继续，麦格纳预计，随着车辆从四轮驱动/全轮驱动系统向二级 eDrive 系统转变，在普及率同样为 20% 的情况下，每辆车的平均成本 (CPV) 将从 400 美元提高至 950 美元。随着汽车电气化的发展，麦格纳预计，随着车辆从 DCT/手动变速箱向一级 eDrive 系统转变，每辆车的平均成本将从 900 美元增加至 1,100 美元。



### IHS Markit 观点深度解析

麦格纳计划加快对高增长地区的投资部署；继续改善卓越运营，并积极拓展新业务。该公司将把更多业务转移到与动力系统无关的汽车产品上，因此不会因产品全球业务减少而导致大幅下降。麦格纳预计，2020 年其调整后的投入资本收益率将同比增长 7.9%，调整后的息税前利润将从 2020 年的 5.1% 增长至 2023 年的 8.1%~8.6%。

## 【科技和电气化亮点】VinFast 将英伟达技术用于其自动驾驶电动汽车

据越南汽车制造商 VinFast 公司发布的一篇新闻稿，公司已选择将英伟达的芯片技术用于其新一代自动驾驶电动汽车 (EV)。公司将于 2022 年首次推出搭载英伟达 Drive Xavier 系统芯片 (SoC) 的自动驾驶电动汽车。公



司随后将把其所有即将推出的高端电动汽车车型升级为英伟达 Drive Orin 芯片技术。英伟达 Drive Orin 是业界性能最强大的处理器。这个系统级芯片能够每秒处理超过 254 万亿次操作，允许处理大量的应用和深度神经网络同时运行，以支持特殊的车辆功能。这些功能包括巡航规划、充电站和经销商的定位、车辆盗窃风险预警、用户习惯偏好、高速公路自动驾驶和自动泊车等等。因此，VinFast 的自动驾驶电动汽车将超越市场上现有的车型，具有更高的安全性和更强的自主性。此外，英伟达 Drive Orin 系统按照 ISO 26262 ASIL-D 安全标准设计，以确保自动驾驶汽车电子设备的安全性处于最高水平。



## IHS Markit 观点深度解析

VinFast 于三年前进军汽车市场，凭借其于供应商和其他汽车制造商之间的合作关系，迅速研发了自己的汽车产品。公司在越南北部的海防市有一家汽车制造工厂，并且在澳大利亚、德国和美国设有研发中心。正如我们在之前报道中注意到的，这家汽车制造商计划到 2025 年年产能达到 50 万辆，目前已经成功量产并在越南市场上市。VinFast 最近宣布，该公司正在研发和准备开始量产三款智能电动汽车：VF e34 中型运动型多用途车（C 级 SUV）、VF e35 中型 SUV（D 级 SUV）和 VF e36 全尺寸 SUV（E 级 SUV），并且其中两款车型将于 2022 年开始在美国、加拿大和欧洲市场上市销售。这三款车型都拥有 L2-3 级自动驾驶能力，拥有多达 30 个智能功能。这家汽车制造商已经获得了在加州公共道路上测试自动驾驶汽车的许可，同时也从加州车辆管理局获得了在美国市场商业化部署电动汽车的许可。但是，要进入美国和加拿大市场并在这些市场立足，还需要足够的努力和耐心。根据我们最新的预测，预计 VinFast 进入美国市场的最初几年将保持较低销量，预计到 2025 年销量将达到 6,700 辆左右。



## 【GSP】东盟销量与生产评论-2021年3月

### 东盟销量

**2021年2月：-18.0%；现值 194,944 辆，前值 237,599 辆**

**2021年年初至今：-18.7%；现值 387,426 辆，前值 476,655 辆**

2021年2月，东南亚国家联盟（ASEAN）地区轻型汽车销量约为19.5万辆，与2020年2月相比下降18.0%。2021年1月和2月，该市场累计销量约为38.7万辆，同比下降19.0%。我们预计，2021年东盟市场销量将增长12.0%，至277万辆。

2021年2月，泰国轻型汽车销量同比下降13.4%，至5.8万辆左右。如果包含高端品牌汽车销售数据，销售数字似乎会更好。不过自2020年第二季度以来，高端品牌汽车的销售数据仅在每季度最后一个月整理和公布。如果只与非高端品牌汽车销售数据相比，2021年2月销量同比下降约10.0%。2月，泰国消费者信心指数3个月来首次上升，至49.4，主要是由于2月底第一批新冠肺炎疫苗成功接种以及政府推出的经济刺激计划。新冠肺炎疫情严重打击了泰国两大支柱产业——旅游业和出口业，从而影响了泰国经济的发展。泰国2020年第四季度GDP同比下降4.2%，较2020年第三季度同比下降6.4%有所改善。2020年全年来看，泰国GDP同比下降6.1%，而2019年GDP同比增长2.3%。尽管面临新一波疫情的影响，但在全球经济和贸易复苏、国内需求反弹以及2020年同期比较基数较低的支持下，2021年泰国经济将增长3.12%。泰国政府计划在2021年2月至4月期间分批次接种科兴新冠疫苗，接种人群覆盖总人口的约3%。6月至12月期间，其余人口几乎都将接种阿斯利康疫苗。不过，疫苗的副作用及其交货及时性仍然是人们关注的问题。

由于全球半导体短缺，包括本田、马自达、日产和铃木在内的许多汽车制造商在2021年上半年的汽车销售都将受到生产放缓的影响。自2020年第四季度末以来压抑许久的需求，以及3月份举办的曼谷车展，将可能吸引一些购车需求并实现销量的同比增长，这是因为去年疫情期间采取了最严格的防控措施，导致2020年同期比较基数较低。在2021年下半年，威胁消费者信心和支出的一个更具挑战性的问题是，政府是否能够遏制新冠肺炎病毒的传播并管理疫苗接种，以及政府对消费者、中小企业（SME）以及失业人员的援助，由于国外游客缺乏，泰国旅游业近一年遭受了巨大的收入损失。经济增长和全球贸易将推动出口在2021年再次成为泰国经济的主要贡献者之一，出口同比增长4.0-5.8%。然而，船运集装箱短缺可能会对产品交货期构成威胁。2021年泰国汽车市场的主要驱动力预计将是该国的汽车销售主力——皮卡市场。皮卡自2020年以来的强劲复苏势头将持续，同时汽车制造商推出的新车型也将吸引消费者。由于大城市失业人口众多，迫使工人返乡并利用皮卡在当地经营小本生意。此外，快速增长的电商业务和上门送货服务也支持了皮卡需求。尽管如此，由于新冠肺炎疫情期间电动汽车的全球流行趋势，消费者对新能源汽车更感兴趣。泰国对PM2.5污染问题的担忧也推动了电动汽车的流行。长城汽车旗下欧拉品牌将于2021年至2022年在泰国推出价格实惠的纯电动汽车（BEV），这将吸引包括中等收入群体在内的更多目标客户，并进一步推动纯电动汽车的销量。2021年泰国汽车销量将达到79万辆，同比增长2.5%。



短期内，尽管新冠肺炎疫情的影响将继续对经济、商业以及消费者行为带来压力，但我们的分析师预计，由于2020-21年比较基数较低，2022年至2024年的销量增长将会加快。由于新一届总理选举、大型公共交通项目完成后的城市扩张，以及对泰国新经济区东部经济走廊（EEC）的大量海外投资，都应支持泰国的汽车销售。城市扩张将继续，特别是与那些因为东盟经济共同体创建后得到自由贸易和劳动机会省份接壤的城市。泰国政府出台的扶持环保汽车和电动汽车的政策将可能在短期和长期内促进泰国汽车市场的需求。汽车制造商将通过在泰国本土生产混动汽车（HEV）、插电式混动汽车（PHEV）、纯电动汽车（BEV）和电动汽车零部件，来获得机械进口税、原材料进口税减征以及企业所得税减免等优惠政策。从长期来看，我们的分析师预计，随着汽车普及水平的提高以及公共交通（尤其是曼谷轻轨）的扩张，汽车行业的增速将有所放缓。此外，我们对于大城市突出的交通拥挤、道路有限问题和越来越多的汽车共享服务（例如在未来威胁私家车出行的优步和GrabTaxi）也有更多的顾虑。

2021年2月，印度尼西亚汽车销量环比下降7.0%，至4.6万辆左右，主要是由于该国对特定新车的奢侈品销售税减免政策将于3月开始生效，因为一些潜在购车者推迟了购车时间。印尼财政部此前公布了新车奢侈品销售税减免时间，3月1日至5月31日期间销售税减免100%，6月1日至8月31日减免50%，9月1日至11月30日减免25%。不过，并非所有新车都有资格享受这一减免政策。只有发动机排量在1,500cc以下的轿车和两轮驱动车才能享受税费优惠，这两类车型占到市场总量的70%。这就很好解释了为何受益于该政策的细分市场销量与2021年1月相比大幅下降了30%以上。印尼政府预计，这一激励措施将对新冠肺炎大流行期间的汽车行业和国民经济产生积极影响。与去年同期相比，销量同比下降38.0%，主要是因为去年疫情前比较基数较高以及国内经济表现低迷。2020年印尼GDP增速录得20年来最差表现。由于新冠肺炎疫情影响了商业活动，2020年印尼GDP同比下降了2.07%。今年迄今为止，印尼汽车市场同比下降36.0%，至9.5万辆左右。由于税收减免政策将在疫情期间提振汽车行业，我们此次上调了印尼汽车市场的销量预测，预计2021年全年汽车销量将达到72万辆左右，同比增长45.0%。影响今年销售表现的主要因素是：印尼政府为应对疫情进一步冲击推出的刺激计划，特别是针对汽车行业的刺激计划；在受欢迎细分市场推出更多关键新车型以吸引消费者的兴趣；推出新冠疫苗接种计划以提振消费者信心和刺激经济（印度尼西亚于2021年1月第三周开始大规模接种新冠疫苗，全民都将免费接种两剂疫苗），以及从2020年开始下调企业所得税以吸引投资和创造更多就业机会。从中短期来看，由于需求强劲、车型升级、企业所得税预期下调以及公共基础设施的改善，印尼的汽车销量将继续上升。长期来看，市场将随着中产阶级的不断增加而进一步成长。考虑到该国汽车普及率仍然很低，未来几年仍有进一步增长的机会。不过，大规模快运系统（MRT）计划可能会导致消费者延缓购买新车的决定，因为MRT可以同时运送许多人通过面临严重交通堵塞问题的商业区。

## 东盟产量

**2021年2月：-11.9%；现值274,641辆，前值311,578辆**

**2021 年年初至今：-14.0%；现值 552,807 辆，前值 543,130 辆**

与 2020 年 2 月新冠肺炎疫情爆发前相比，东南亚国家联盟（ASEAN）轻型汽车产量今年 2 月同比下降 11.9%，至 274,641 辆，而今年累计产量为 552,807 辆，同比下降 14%。在 2021 年 3 月更新的预测中，由于该地区汽车市场改善以及经济复苏，我们对 2021 年全年东盟轻型汽车产量上调了 8.23 万辆。其中，印尼汽车产量上调了 6.1 万辆，这主要得益于政府针对本地组装主流 MPV 和轿车的减税政策，同时对泰国汽车产量上调了 2.1 万辆，主要原因是上半年皮卡出口强劲。不过，全球半导体短缺迫使泰国和马来西亚的一些主要汽车制造商进一步削减 2021 年上半年的产量。汽车制造商们后续可能会提高产量，以弥补损失的产量；然而，在 2020 年全球新冠肺炎大流行危机之后，其他行业（如手机、平板电脑、游戏主机和家用电器等消费电子产品）对微芯片的需求激增，导致半导体制造供应链的交付周期延长，因此汽车产量不太可能在下半年全面反弹。

## 【供应商趋势亮点】英特尔首席执行官表示，公司正在与汽车制造商谈判，并将在6至9个月内生产芯片

芯片生产将在英特尔位于俄勒冈州、亚利桑那州、新墨西哥州、以色列或爱尔兰的工厂进行



来源: Getty Images

英特尔首席执行官 Pat Gelsinger 日前向路透社表示，该公司正与半导体制造商谈判，希望在 6 至 9 个月内生产车用芯片。Gelsinger 告诉白宫官员，英特尔将向汽车芯片公司开放其现有的工厂网络，以帮助应对福特和通用汽车等汽车制造商因供应短缺而出现的装配线中断问题。

“我们希望这些问题可以得到缓解，虽然无需等待 3 至 4 年的时间新建工厂，但在现有一些生产流程上对新产品认证可能需要 6 个月的时间。我们已经开始与一些关键零部件供应商进行接触，”Gelsinger 补充道。

### IHS Markit 观点深度解析

半导体短缺近期给汽车行业带来了严重影响。在汽车生产工厂复产后，消费电子市场的巨大需求导致汽车芯片短缺，大幅度减少了汽车产量。目前半导体短缺情况预计将持续至 2021 财年第四季度。政界人士和政府都参与进来，试图扭转这种局面。Gelsinger 没有透露零部件供应商的名字，但他表示，这项芯片生产工作可能会在英特尔位于俄勒冈州、亚利桑那州、美国新墨西哥州、以色列或爱尔兰的工厂进行。

## 【供应商趋势亮点】GPS Insight成为Amerisure FleetAlliance项目的远程信息处理解决方案合作伙伴

此次合作是在一项为期两年的安全研究之后达成



来源: Getty Images/shironosov

根据 GPS Insight 4 月 13 日发布的一篇新闻稿, 该公司宣布与 Amerisure 合作, 为 Amerisure FleetAlliance 项目提供远程信息处理解决方案。此次合作是在一项为期两年的安全研究之后达成。研究表明, 使用 GPS Insight Tracking 技术的 Amerisure 投保人理赔减少了 30%, 这个结果在受测的远程信息处理解决方案中降幅最高。

GPS Insight 市场营销副总裁 Ryan Driscoll 表示: “GPS Insight 很荣幸能够成为 Amerisure Insurance 首选的远程信息处理解决方案合作伙伴。Amerisure 研究的结果表明, 一个成功的车辆安全项目有两个关键元素: 一个对成功有清晰描述的战略以及一个能够提供技术和专业知识以执行该战略的合作伙伴。”

## IHS Markit 观点深度解析

Amerisure FleetAlliance 项目将为投保人提供减少事故影响、降低维修费用以及减少责任事故等方面的驾驶见解。项目参与者还将获得由 AI 驱动的 Driveri 智能摄像头提供的新一代驾驶见解, 无需回放视频就能计算驾驶员的表现。

这项由 1,800 多辆汽车参与的研究结果显示, 使用 GPS Insight Tracking 技术的 Amerisure 投保人减少了 23% 的不安全驾驶事故、22% 的超速事件、30% 的定速事件、20% 的紧急制动事件以及 22% 的加速事件。



## 【VIP专属文章】经济体对碳中和的承诺加速重塑汽车工业



目前正在讨论的监管法规将推动纯电动汽车 2030 年在欧洲汽车市场的份额超过 50%。纯电动汽车在中国和美国的份额将分别达到 40%和 25%。

许多国家承诺到 2050 年实现碳中和（中国计划到 2060 年实现）。我们正在密切跟踪这些动态，并就实现这些目标所需的交通运输部门转型提供最新分析。

为了达到上述目标，交通运输部门需要在拟定的时间框架内将大量的在用车辆转变为纯电动汽车（BEV）或零排放汽车（ZEV）。根据我们的估算，传统燃油汽车和混合动力汽车将需要在预定日期前至少 10 年逐步停止销售，许多市场最晚到 2040 年将只销售纯电动汽车/零排放汽车（只有少数例外）。

从监管的角度来看，欧洲处于这一转变的最前沿。尽管尚未正式通过，但我们预计欧盟范围内的传统燃油汽车将在 2040 年或之前逐步停止销售。事实上，9 个欧盟成员国正在公开游说将这一时间点提早至 2035 年或更早的时间。对于汽车制造商而言，最新的二氧化碳减排目标可能是在 2021 年的水平上减少 55%（而不是现在的 37.5%）。要实现这一目标，纯电动汽车/零排放汽车的销售占比到 2030 年需要超过 50%。无论二氧化碳减排目标或欧七排放标准如何，传统燃油汽车时代在 2035 年至 2040 年之间都将被纯电动汽车时代所取代。与此同时，混合动力汽车作为一种过渡技术，其机会窗口将十分短暂。部分国家推出了独立于欧盟的法规，根据自己的时间表发布了针对传统燃油汽车的禁令。挪威多年来一直通过对燃油汽车征收高额税费以及推出纯电动汽车激励措施的方式，在 2025 年前实现其减排目标。荷兰则依靠设置低排放区，计划在 2030 年前实现其目标。在英国脱欧后，英国宣布在 2030 年后停止销售燃油汽车的禁令，不过在过渡期部分混动汽车仍然可以销售。

在监管方面，中国只比欧洲落后几年时间。我们预计，2030 年中国新能源汽车（NEV）的销量占比将达到 40%左右，到 2035 年将超过 50%，最晚到 2050 年将达到 100%。2030 年企业平均燃料消耗量目标为 3.2 升/100 公里，2035 年目标为 2 升/100 公里（根据全球轻型汽车统一测试规程），届时将只有非常节能的混动汽车和新能源汽车能符合要求。

在 2026 年之前，美国都要遵守《安全经济燃油效率（SAFE）》车辆规则。我们认为，从 2027 年起，拜登政府将提高对每加仑行驶英里数的要求，至少回到与奥巴马政府时期相同的水平。此外，我们还假设到 2035 年，美国包括加州在内的五个州将禁止销售燃油汽车。基于这些假设，我们预计到 2030 年，美国纯电动汽车/零排放汽车的新车销售占比将在 25-30%之间，到 2035 年这一比例将提高至 45-50%。

汽车制造商将加快推进各自的电气化计划，除了纯电动汽车之外，平台、车辆以及动力系统复杂性方面的调整空间更小。

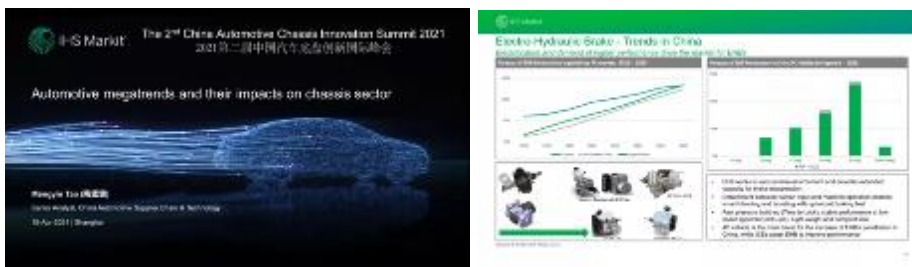
根据我们的分析，上述即将出台的法规要求到 2030 年，纯电动汽车在欧洲市场的最低销售占比要超过 50%，在中国要超过 40%，在美国要超过 25%。这将推动汽车制造商对其技术、平台、车辆和动力系统战略进行深入评估。同时，他们也在努力争取投资以打造成功的纯电动汽车，并从金融市场的角度来支持这些投资。

**埃信华迈汽车制造商规划解决方案总监 Reinhard Schorsch 表示：“在受监管市场中，主要汽车制造商的董事会已经开始决定加速发展纯电动汽车路线图，甚至决定全面向纯电动汽车转型。”**

欢迎您加入 VIP 群，获取更多完整报告

## 【VIP专属文章】演讲报告下载 | 底盘市场和技术趋势

近日，IHS Markit 亚太区汽车供应链与汽车技术研究团队，高级分析师，陶孟寅（Michael Tao）先生第二届中国汽车底盘创新国际峰会，并发表题为《底盘市场和技术趋势-汽车大趋势对底盘行业的影响洞见》的主题演讲，分享的内容涵盖：中国汽车市场展望及其电动化、自动化大趋势；预测期和预测方法；我们的观点：底盘系统正与汽车大趋势协同发展等内容。



欢迎您加入 VIP 群，获取完整报告

## 【VIP专属文章】The future of the Light Commercial Vehicle market

4月14日，IHS Markit 在日本举办了在线研讨会：The Future of the Light Commercial Vehicle Market。会议邀请到了 IHS Markit IHS 汽车咨询服务，东亚总监 Osako Shoba 先生与大家进行了分享和交流。会议围绕着以下几点与大家进行了分享：

### 演讲亮点

- LCV global Market overview: Sales by region, segment
- Electrification trend in major regions : Regulation and volume trend in US, EU, CN



- Announced OEM strategies
- Other usage issues and a tip of info related to technologies



**China: Completion of LCV segment categorization (M1, M1, M2 and M2)**

China LCVs are categorized into the segments below. LEV and PUV are categorized into M1 and M2.

Category	Type	Sub	Sub	Sub
LEV	LEV	LEV (M1)	LEV (M2)	LEV (M3)
PUV	PUV	PUV (M1)	PUV (M2)	PUV (M3)
Van	Van	Van (M1)	Van (M2)	Van (M3)
2-wheelers	2-wheelers	2-wheelers (M1)	2-wheelers (M2)	2-wheelers (M3)

**China LCVs Category**

- M1: LCVs with GVW up to 1,500kg
- M2: LCVs with GVW up to 2,500kg
- M3: LCVs with GVW up to 3,500kg

欢迎您加入 VIP 群，获取完整报告

###



## Email

[AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com](mailto:AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com)

## Local Automotive Site

中国（中文）：[IHSMarkit.com/China\\_Automotive](https://IHSMarkit.com/China_Automotive)

日本（日本語）：[IHSMarkit.com/Japan\\_Automotive](https://IHSMarkit.com/Japan_Automotive)

韩国（韩国语）：[IHSMarkit.com/Korea\\_Automotive](https://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.

