



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.05.07





Contents

【主机厂亮点】路特斯将开发四大平台，并将纯电动汽车转型作为其庞大投资计划的一部分	3
【主机厂亮点】福特宣布计划新建电池研发中心	5
【主机厂销售亮点】电动汽车成为焦点	7
【主机厂销售亮点】镜泰公布第一季度销售额同比增长7%	9
【合作关系亮点】大陆集团与地平线成立合资公司，致力于发展智能驾驶业务	11
【合作关系亮点】Bolt与塔尔图大学扩大在自动驾驶汽车研发方面的合作	11
【GSP】南美销量与生产评论-2021年4月	13
【供应商趋势亮点】ABB在燃料电池测试和集成方面与AFC Energy合作	15
【供应商趋势亮点】Umicore与英美资源集团合作开发基于PGM的催化剂，用于燃料电池电动汽车的LOHC应用	15
【韩国在线研讨会】演讲报告下载 Energy Storage Device	17
【VIP专属文章】演讲报告下载 中国轻型车市场展望	17

【主机厂亮点】路特斯将开发四大平台，并将纯电动汽车转型作为其庞大投资计划的一部分

意义：在4月27日举行的 Driving Tomorrow 发布会上，路特斯介绍了一个投资超过20亿英镑的计划，该计划包括开发四个全新车辆架构；转型成为纯电动汽车制造商的技术路线图，以及一个全新的全球零售标识。

展望：考虑到路特斯的业务如今比其过去任何时候都有更坚实的基础以及更好的财务支持，我们可以期待它的产品阵容以及产量将逐步扩大。我们目前预计，在全新车型（包括两款全新跨界车）的支持下，到2026年，该品牌的产量将突破5万辆。

在4月27日举行的 Driving Tomorrow 发布会上，路特斯概述了支持其实现 Vision80 计划所设定目标的重大业务投资，其 Vision80 计划预计将在2028年实现。

在发布会上，路特斯透露了该品牌全新车型的更多细节，这款车将作为 Elise、Exige 和 Evora 等车型替代计划的一部分，这些车型预计将在2021年底前停产。根据声明，这款内部代号为 Type 131 的车型将被正式命名为 Emira，这个词在许多古代语言中十分常见，经常被译为“指挥官”或“领导者”。这款车将于7月6日发布，其设计受到了 Evija 的影响。不过，路特斯补充道，“与媒体的猜测相反，这款车并不是一款混动车型”，并表示该新车型将有多个燃油发动机版本，将通过“一个令人兴奋的动力系统合作伙伴”来实现，这种新的动力系统对路特斯来说将是全新的，采用了高效、先进的动力技术，并专门为路特斯进行调校以提供独特驾驶体验。



Emira 的基础架构是路特斯与欧洲和中国团队合作开发的四大新汽车平台之一。这些平台包括：

- **跑车架构：**内部称为“Elemental”，Emira 就是基于该平台架构打造。该架构具有灵活和轻量化等特点，并采用了铝材挤压技术。路特斯补充道，“基于该平台打造的跑车与前几代路特斯跑车完全不同”。
- **顶级跑车架构：**被称为“Extreme”，Evija 纯电动顶级跑车就是基于该平台架构打造，并将于今年晚些时候在英国海瑟尔工厂投产。
- **高端架构：**被称为“Evolution”，路特斯表示，这将是“路特斯首个真正意义上的全球汽车架构”，并为全新的“日常生活方式”系列车型奠定基础。这些车型预计将大幅提高该品牌的零售销量和收入。路特斯补充道，虽然该架构是由英国团队主导和设计，但也与中国、瑞典和德国的团队进行了合作。
- **电动跑车架构：**被称为“E-Sports”，这将源于今年1月与雷诺集团宣布的合作，该合作也将为新一代 Alpine 跑车提供支持。路特斯工程咨询部门将主导该平台的研发工作。

路特斯补充道，尽管这些平台在吉利业务集团内部很大程度上是路特斯专有，但其他汽车制造商也可以通过路特斯工程咨询部门获取。

路特斯还公布了一个基于电动、进化、纯粹、强化和个性化五大原则设定的全新技术路线图——简称为“EAS-IP”。

- **电动：**继 Emira 之后，路特斯推出的每款新车都将配备电动动力系统。
- **进化：**路特斯表示，它致力于“提供创新和具有吸引力的技术”，并计划随着新产品阵容的推出而扩大，以提高这些技术的吸引力。
- **纯粹：**路特斯表示，除了坚持品牌创始人 Colin Chapman 的“简单和轻量化”理念作为提高性能的方式外，还将利用技术实现这一点。旨在简化客户的驾驶和拥有体验。
- **强化：**随着新产品的推出，路特斯将进一步发展其在人机界面（HMI）、用户界面（UI）和用户体验（UX）领域的优势。
- **个性化：**科技将被用来赋予新车型“一个品牌特征，并且这将成为公司 DNA 的一部分”。路特斯还计划通过技术实现汽车的可定制化。

为了支持其推出更多车型阵容以及实现更多的销量，路特斯正在其全球展厅推广一个全新的零售标识计划，并首先应用于巴林麦纳麦展厅。路特斯表示，这一标识计划“充分利用品牌的设计和工程实力，全新营造出一个大胆且新颖的展厅环境，展现出路特斯的美学设计。”不过，这家汽车制造商也表示，展厅只是其“更广泛多渠道零售战略”的一部分，根据该战略，它将与新的合作伙伴一起进入更多的全球市场。另外，路特斯还暗示将为消费者提供在线零售体验。

IHS Markit 观点深度解析

发布会上还介绍了路特斯未来计划的大体框架，这个计划得到了路特斯近期甚至可能是其整个历史上最大的财政支持，因此其基础要稳固得多。事实上，路特斯新任董事总经理 Matt Windle 告诉路透社，整个计划的投资将“超过”20 亿英镑，路特斯的一位发言人也告诉《欧洲汽车新闻》，其中超过一半的投资已经支出。如果没有吉利汽车持有路特斯集团 51% 的控股权，很难想象这一计划将如何实现。除了获取足够资金支持（其余部分可能来自融资）外，路特斯还将能够利用整个组织内的规模优势。在声明中，路特斯重点强调了位于瑞典哥德堡的吉利创新中心，该中心是吉利学院、中欧汽车技术中心（CEVT）和吉利设计部门；位于德国法兰克福的吉利汽车技术德国公司（GATD）以及吉利在中国的广泛业务。



英国仍将是路特斯业务的核心，同时专注于跑车的研发和制造。Windle 告诉媒体，通过路特斯对英国海瑟尔工厂的投资，将新建一个自动化喷漆车间，并把产能提升至每年 5,000 辆。Emira 也将在该工厂生产，不过 Windle 表示，这款车型只是路特斯未来向纯电动汽车制造商转型的一个跳板。Windle 向《欧洲汽车新闻》表示，在得到了客户的积极反馈后，路特斯于 2018 年敲定了纯电动汽车发展战略，当时 Emira 已经在开发中。路透社还援引他的话称，虽然路特斯计划在 2028 年 Vision80 计划结束时实现全面电动化，但这一进度可能取决于 Emira 的受欢迎程度，不过 Windle 表示：“但 2030 年底前，我们肯定会实现全面电动化。”Emira 将被一款基于与 Alpine 联合开发的电动跑车架构打造的新车型取代，用于替换 A110 跑车。根据 Windle 的说法，这款车预计将于 2025/26 年左右推出，他为



此已经设定了一个严格的计划。他告诉《欧洲汽车新闻》，“我给团队设定的挑战是尝试生产一款与 Elmira 重量相同的电动跑车，这对他们来说是一个真正的挑战。”虽然路特斯并未公布 Emira 的重量，不过这款车的重量似乎在 Elise Sport 240 最终版的 922 公斤和 Evora GT410 的 1,400 公斤之间。众多路特斯爱好者希望这款车的重量能更接近于这个范围的最低值。

对于路特斯的未来而言，更重要的是基于 Evolution 平台打造的汽车。尽管路特斯表示，这些车将满足“日常生活方式”，不过考虑到当前的消费者偏好，这些车型预计将属于跨界车和运动型多用途车（SUV）。Windle 告诉告诉《欧洲汽车新闻》，第一款基于“Evolution”平台打造的汽车将在“两年内”推出，并将在一个全新的细分市场推出。他还表示，“这款车将是该细分市场中驾驶性能最出众的车型之一，同时也将是该细分市场最轻盈的车型之一。”基于这个新平台打造的汽车将由吉利在中国武汉开设的一家新工厂生产。Windle 对《金融时报》表示，这些车型将有助于路特斯品牌销量提升到“每年数万辆”。

我们的预测符合这一预期，预计到 2025 年，路特斯将推出两款跨界车以及一款类似轿车的大型高端车型。考虑到这一点，我们预计该品牌的产量将在 2026 年突破每年 5 万辆，未来将基本保持在这个水平之上。

【主机厂亮点】福特宣布计划新建电池研发中心

福特日前已经成立了一个名为 Ion Park 的新团队，致力于电池开发，并计划新建一个耗资 1.85 亿美元的卓越电池开发中心，将于 2022 年底开放。新的电池研发中心预计将位于密歇根州东南部，不过福特仍在确定最终选址。被任命为 Ion Park 总监的 Anand Sankaran 表示，公司对研发中心选址有具体要求，目前正在评估多个地点。研发中心地址位于密歇根州东南部，靠近福特迪尔伯恩总部附近的工厂，当地福特电机和驱动系统制造工厂，以及艾伦公园电池实验室。对于新研发中心可能创造的就业岗位数量，福特首席产品平台和运营官 Hau Thai-Tang 回避了这一问题；新中心将有大约 150 名员工，其中许多来自福特公司内部，也有一些来自外部。Hau Thai-Tang 表示：“随着越来越多的客户体验并渴望享受零排放电动汽车带来的驾驶乐趣，我们已经在全球范围内大规模生产纯电动汽车。在电池研发方面的大力投入最终将有助于我们加速这一过程，随着时间的推移，我们将为客户提供更多、更好以及成本更低的电动汽车……我们正在对福特的电池研发和制造能力进行现代化改造，以便可以更好地控制内部成本和生产变量，并在全球范围内快速、高质量地扩大生产规模。”Ion Park 将配备一系列研发、测试和制造汽车动力电池和电池阵列的设施，并将使用世界领先的工艺来试验创新电池制造技术，“一旦公司实现电池单体和电池组的垂直整合”，福特就能对采用新型材料打造的突破性电池设计进行快速规模化生产。此前，福特首席执行官 Jim Farley 在接受《汽车新闻》采访时表示，福特最终将自行生产电池。Farley 表示：“在第一局比赛中，你可以购买电池，并根据电池技术、能量密度和成本对多个来源的电池进行挑选。但现在我们已经进入第二局比赛。新车销量将不断增长。我们已承诺投入 220 亿美元用于工厂改造和新产品的工程设计。下一个目标是重新考虑电池成本。220 亿美元投资中不包含任何电池资源。因此你可以想象，并且可以期待福特在电池制造方面的大量新进展。”





IHS Markit 观点深度解析

这一声明在某种程度上证实了 Farley 此前的说法，即预计福特最终将生产自己的电池，而前首席执行官 Jim Hackett 则认为自主生产电池没有多大价值。尽管 Thai-Tang 拒绝透露福特自主生产电池的时间，但这位高管表示，当电池从以创新客户为主的第一阶段转向以早期买家为主的第二阶段时，垂直升级的灵活性和可选性将非常重要。Thai-Tang 还表示，虽然 Ion Park 团队最初将基于锂离子电池，不过该公司也将研究固态电池和其他未来电池技术。



【主机厂销售亮点】现代汽车一季度净利润同比增长175.4%，并宣布中长期电动汽车战略

意义：现代汽车今年一季度净利润实现强劲增长，主要得益于去年同期比较基数较低以及产品组合的改进。

展望：我们预计，2021年现代品牌全球销量将达到403万辆（同比增长14.2%）。捷恩斯品牌预计今年销量将达到18.8万辆（同比增长49.2%）。

本报告只涵盖了主要的现代汽车品牌，高端品牌捷恩斯，以及现代汽车在中国的子公司，包括在中国生产的商用车（CV）。附属公司起亚的财务业绩将另行报告。

现代汽车在4月22日宣布，其2021年第一季度净利润同比增长175.4%，至1.52万亿韩元（约合13.6亿美元），相比之下2020年同期的净利润为5,530亿韩元。当季营业利润同比增长91.8%，至1.66万亿韩元，其中包括产品组合改进带来的收益2,960亿韩元，金融部门收益3,120亿韩元，与销量相关的支出3,730亿韩元，以及其他支出2,020亿韩元。不过，创新成本增加220亿韩元以及不利汇率影响3,680亿韩元等因素一定程度上抵消了收益。

现代汽车第一季度销售收入同比增长8.2%，达到27.39万亿韩元。汽车部门当季销售收入同比增长11.0%，至21.70万亿韩元，营业利润为1.19万亿韩元，同比增长109.0%，2020年同期仅为5,690亿韩元。其他财务细节方面，截至第一季度末，现代汽车的总资产为216.15万亿韩元，负债为138.63万亿韩元。

现代汽车 2021 年第一季度财务业绩（十亿韩元）

	2021 年第一季度	2020 年第一季度	同比变化
销售收入	27,391	25,319	8.2
营业收入（亏损）	1,657	864	91.8
净收益（亏损）	1,522	553	175.4

来源：现代汽车新闻稿

© 2021 IHS Markit

今年第一季度，现代汽车全球汽车销量（零售）同比增长17.5%，至103万左右，而2020年同期为87.8万辆。其中，现代汽车在韩国的销量为18.5万辆，同比增长16.6%。与此同时，该公司在美国的销量同比增长26.7%，至21万辆，在欧洲的销量同比增长13.0%，至13.2万辆。现代汽车在中国的销量同比增长2.7%，至11.1万辆，在印度的销量同比增长52.1%，至15.2万辆，在中东和非洲的销量增长了18.5%，达到6.9万辆，在俄罗斯的销量同比下降5.6%，至4万辆。一季度，现代汽车在其他市场的销量同比增长3.2%，至13.3万辆。

在批发销售方面，现代汽车同期整体销量同比增长10.7%，至100万辆左右。其中，国内工厂销量约为185,413辆，同比增长16.6%；海外工厂销量约为814,868辆，同比增长9.5%。北美工厂销量同比下降3.6%，至22.4万辆，同时现代欧洲工厂的销量去年持平，为11.9万辆。现代印度工厂的发货量同比增长44.2%，至15.6万辆，

中国工厂的销量为 9.4 万辆，同比增长 47.8%。另外，南美工厂的销量同比增长 36.1%，至 6.5 万辆。与此同时，俄罗斯工厂的汽车销量同比下降 11.3%，至 4.6 万辆，该公司其他海外工厂第一季度的发货量为 10.8 万辆，同比下降 8.1%。

今年第一季度，现代汽车销售支出、一般性支出及管理支出（SG&A）费用同比小幅下降 0.6%，至 3.38 万亿韩元，主要原因是汽车保修费用同比下降 4.8%，至 6,480 亿韩元，其他费用同比下降 1.4%，至 8,340 亿韩元。其工资支出同比增长 2.2%，至 7,100 亿韩元，营销支出同比微增 0.2%，至 8,930 亿韩元，新产品研发费用同比增长 2.1%，至 2,950 亿韩元。此外，一季度这家汽车制造商的销售成本（占销售收入的百分比）同比下降 1.6 个百分点，至 81.6%，相比之下 2020 年同期为 83.2%。



此外，现代还宣布了其中长期电动汽车（EV）战略。从 2021 年推出全新电动汽车专属品牌 IONIQ 旗下首款量产车型 IONIQ 5 开始，现代汽车计划其 2021 年电动汽车销量从 2020 年的 10 万辆提高至 16 万辆。随后到 2025 年，其电动汽车销量将进一步增长至 56 万辆。该公司还计划在 2021 年将其电动汽车的产品阵容从 2020 年的 4 款增加至 8 款，到 2025 年进一步增加至 12 款，其中包括基于近期发布的专用电动汽车架构电动全球模块化平台（E-GMP）打造的车型。除了 IONIQ 5，现代最近还通过旗下高端品牌捷恩斯发布了新车型 G80 EV。2022 年，这家汽车制造商计划推出全新 IONIQ 6 轿车和捷恩斯品牌旗下首款专用电动汽车。该公司还计划在明年推出现有捷恩斯车型的电动版本。

这家汽车制造商计划进一步提高其核心电动汽车竞争力。现代汽车的目标是通过提高现有锂离子电池的能量密度和采用新一代电池来增加电动汽车的续航里程。其计划从 2027 年开始量产固态电池。旨在通过扩大快速充电基础设施来减少充电时间；通过将当前的车辆到道路（V2L）功能扩展到车辆到电网（V2G）、车辆到车辆（V2V）、车辆到家（V2H）等功能，提供与电动汽车生态系统相关的创新体验。

IHS Markit 观点深度解析

现代汽车今年一季度净利润实现强劲增长，主要得益于去年同期比较基数较低以及产品组合的改进。去年，现代汽车集团的生产业务受到了第一波新冠肺炎疫情的中断影响。

现代表示，尽管商业环境和汇率面临不利影响，但运动型多用途车（SUV）和捷恩斯品牌车型的强劲销售表现以及总销量的增长提升了第一季度的营收。根据这家汽车制造商发布的数据，SUV 占其第一季度总批发销量的 44.3%，高于 2020 年同期的 42.9%，同时捷恩斯销量占比也从 2020 年第一季度的 1.8% 提高至上一季度的 4.3%。另外，美洲、印度和中国市场的销量恢复以及份额扩张也推动了收入增长。



现代汽车财务会计部门执行副总裁 Seo Gang-hyun 表示：“此外，由于公司库存保持在可控水平，因此全球半导体短缺对现代汽车第一季度的生产并未带来重大影响。”

现代预计，全球扩大经济刺激计划将有助于提振汽车需求，但新冠疫情大流行持续、半导体供应状况和原材料成本波动可能会加剧企业的不确定性。这家汽车制造商计划根据半导体供应延迟情况灵活调整其生产，预先保障零部件库存的同时，寻找替代芯片部件来优化生产。今年第一季度，现代位于韩国的工厂在周末减少了生产运营。4月7日至14日，由于零部件供应问题，该公司还暂停了韩国蔚山一号工厂的生产，导致 Kona 和 IONIQ 5 的产量受到影响。据称，两款车型的产量损失分别为 6,000 辆和 6,500 辆。另外，现代还取消了蔚山三号工厂 4 月第一、第二周周末的加班。现代还在 4 月 12 日和 13 日、19 日和 20 日暂停了峨山工厂的生产。



现代汽车表示，尽管面临严峻的商业环境，但它将专注于加强 SUV 和高端车型的产品组合，同时基于成本创新来提高盈利能力，以确保其在未来移动出行行业的竞争力。现代汽车通过新推出的 IONIQ 5 以及 Tucson、Santa Fe SUV 的混动版和插电式混动版车型，努力成为车辆电气化领域的领导者。

我们预计，2021 年现代品牌全球销量将达到 403 万辆，较 2020 年预估销量 353 万辆同比增长 14.2%。捷恩斯品牌预计今年销量将达到 18.8 万辆，比 2020 年预估的 12.6 万辆增长约 49.2%。我们的轻型汽车销量预测包括乘用车和轻型商用车。

【主机厂销售亮点】镜泰公布第一季度销售额同比增长7%

镜泰日前公布了其2021年第一季度的财务业绩，包括创纪录的第一季度净销售额4.837亿美元，同比增长7%。不过，镜泰第一季度的净销售额较2020年第四季度的5.299亿美元环比下降了9%。这家汽车零部件供应商报告称，其第一季度业绩受到了零部件短缺的影响，这一影响也导致全球第一季度汽车产量下降，目前这一情况仍尚未解决。镜泰表示，零部件短缺使其第一季度的收入减少了约4,500万美元。不过镜泰表示，尽管面临诸多困难，其第一季度的销售额仍创下了历史上第二高的数据。镜泰自动防眩目后视镜在国际市场上的销售额第一季度也同比增长15%。在公司发布的财报声明中，镜泰总裁兼首席执行官Steve Downing表示：“从收入角度来看，我们原本预计今年第一季度与2020年第四季度类似，但第一季度的收入显然受到了零部件短缺的影响。2021年第一季度期间，我们主要收入市场北美、欧洲和日本和韩国整体收入与2020年第一季度相比下降2%，这意味着潜在市场的收入增长要达到9%，才能实现销售额增长7%的成绩。另一点值得强调的是，2020年第一季度也受到了新冠肺炎疫情带来的负面影响，这意



意味着与2019年第一季度相比，2021年第一季度的汽车产量水平下降了15%。但镜泰在这期间实现了3%的净收入增长，意味着其表现要优于市场平均水平18%。”这家供应商第一季度汽车净销售额为4.756亿美元，与去年同期的4.399亿美元相比增长了8%。镜泰报告称，由于2020年第二季度实施了结构性成本节约并且产品组合取得改善，第一季度毛利率有所上升（37.9%）。镜泰第一季度净收入达到1.135亿美元，与去年同期的8,950万美元相比增长了27%。另外，镜泰一季度运营费用同比下降4%，至4,960万美元。



IHS Markit 观点深度解析

镜泰第一季度业绩的出炉并未对其2021年全年预期带来影响。镜泰预计，2021年全年营收将在19.4亿美元至20.2亿美元之间，毛利率在39-40%之间，资本支出达到9,500万美元。不过，镜泰上调了其2022年的预测；该公司目前预计其明年收入增长在8%至13%之间。镜泰预计，全球消费者对轻型汽车的潜在需求将抵消供应链问题对生产的影响。

【合作关系亮点】大陆集团与地平线成立合资公司，致力于发展智能驾驶业务

据盖世汽车网报道，德国汽车零部件供应商大陆集团日前与中国人工智能（AI）公司地平线共同成立了一家合资企业，致力于发展智能驾驶业务。两家公司计划利用彼此的优势，为全球汽车制造商开发高级驾驶辅助系统（ADAS）和自动驾驶软硬件系统解决方案。大陆将发挥其在产品质量管理、供应链技术创新和研发方面的专业知识，同时地平线将提供其征程系列车规级人工智能芯片和感知算法。



IHS Markit 观点深度解析

两家公司去年就在面向中国市场的高级驾驶辅助系统和自动驾驶领域展开合作。地平线是中国领先的车规级微芯片制造商之一，专注于为电动汽车提供自动化运行解决方案。地平线计划在2021年上半年推出征程5芯片，该芯片具有每秒96万亿次运算的计算能力，能够支持L3级和L4级自动驾驶。同时，大陆集团在自动驾驶汽车领域的业务包括雷达、激光雷达、摄像头和控制单元。从2018年至2020年，大陆集团在这一领域的订单总额超过90亿欧元（约合108亿美元）。该公司已经基于法国公司EasyMile的EZ10平台，打造出一款名为“大陆集团城市驾乘体验”（CUbE）演示车。

【合作关系亮点】Bolt与塔尔图大学扩大在自动驾驶汽车研发方面的合作

根据爱沙尼亚塔尔图大学发布的一份声明，总部位于爱沙尼亚的网约车公司Bolt扩大了与该校的合作关系，共同研发自动驾驶汽车（AV）技术。此次合作旨在加强自动驾驶实验室在“人工智能（AI）、地图和算法等领域的技术能力，为这些技术与城市交通基础设施的连接创造更好的条件”。塔尔图大学计算机科学学院也宣布计划扩大其自动驾驶技术研究小组，将有助于在这一领域创造更好的机会和大学生的实践培训。塔尔图大学计算机科学学院院长Jaak Vilo表示：“双方此次达成的这份协议将进一步推动我们的合作，我们将新设一个教授职位，并招收科学家、博士和研究生。扩大后的研究实验室也将向其他感兴趣的各方开放，帮助验证想法、开发新的技术解决方案和开展实验项目。此外，还将有更多的学生直接受益此次合作，我们将为他们准备新的课程，并为他们提供实习基地，以帮助他们成长为顶级专家。”



IHS Markit 观点深度解析

自 2013 年成立以来，Bolt 主要面向东欧和非洲城市提供服务，目前在 40 个国家已拥有 5,000 万名用户。2019 年，该公司与塔尔图大学合作，研发 L4 级自动驾驶技术，并计划于 2026 年在 Bolt 的平台上部署自动驾驶汽车。这一合作此前已获得了来自“支持智能专业化增长领域应用研究”项目提供的一笔拨款。目前已经有许多网约车公司积极涉足自动驾驶领域，并计划在未来推出自动驾驶出租车。中国网约车巨头滴滴出行已宣布在上海推出自动驾驶出租车服务试点。该服务将允许上海市嘉定区的乘客使用滴滴出行应用呼叫自动驾驶汽车。

【GSP】南美销量与生产评论-2021年4月

南美销量

2021年3月：+31.7%；现值 32.3 万辆，前值 24.5 万辆

2021年年初至今：-0.6%；现值 90.4 万辆，前值 90.9 万辆

与去年同期相比，3月份南美大部分主要市场销量都取得了强劲增长。南美地区最大的市场巴西销量实现环比增长。不过，由于巴西当地的新冠肺炎新毒株导致医疗系统接近饱和，3月份经季节调整年化销量（SAAR）为190万辆，与2月份的240万辆相比大幅下降。由于半导体供应挑战，巴西也经历了生产短缺，这可能会在第二季度晚些时候影响其他国家。与巴西类似，截至3月底，阿根廷、智利、哥伦比亚、秘鲁等国的新冠肺炎确诊病例数量也有所增加，可能会对经销商展厅客流量带来影响。

南美第一季度销量与去年相比基本持平，随着疫苗接种计划的推进并转化为一定程度的正常复苏，轻型汽车销售可能会继续加速。不过，目前存在两个主要挑战。第一个挑战是3月份在大多数国家开始遭受第三波疫情。第二个挑战是在今年剩余时间里，巴西可能会在供应方面遭遇供应链中断。此外，有几个主要国家正在进行总统选举，这无疑会影响经济复苏。

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。可购性模型显示巴西的市场规模约为235万辆。销量可能会突破230万辆的里程碑，但考虑到巴西3月份经季节调整年化销量（190万辆）受到第三波新冠疫情的影响，未来几个月的销量预计不会重新恢复增长，因此我们将销量预期下调了2.5万辆。这是继半导体短缺导致销量减少15万辆后，连续第二次下调销量预期。



2019年该地区的汽车销量为450万辆；虽然这并非历史最高水平，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年将攀升至380万辆。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3月：+16.4%；现值 242,291 辆，前值 207,333 辆

2021年年初至今：+3.9%；现值 675,746 辆，前值 650,246 辆



在 2 月份遭遇挫折后，南美汽车产量于 2021 年 3 月恢复增长，同比增长 16.4%，产量约为 24.2 万辆。这意味着 2021 年第一季度产量较上年同期增长 3.9%，略高于 67.5 万辆。

【供应商趋势亮点】ABB在燃料电池测试和集成方面与AFC Energy合作

当前这份协议建立在两家公司于 2020 年签署协议的基础之上。



来源: ABB

根据 ABB 公司在 4 月 16 日发布的一篇新闻稿，该公司宣布与 AFC Energy 达成一项战略投资开发协议，进一步推动燃料电池技术集成至高速增长电动出行和数据中心领域。

IHS Markit 观点深度解析

ABB 此前在 2020 年与 AFC Energy 签署了一份合作协议，为电网受限地区打造下一代大功率可持续电动汽车 (EV) 充电解决方案。此次签订的最新协议可以看作是 2020 年协议的后续。

两家公司计划进一步推动其零排放、可持续供电解决方案的愿景，以满足当前和未来对数据中心日益增长的需求，数据中心目前用于满足全球数据存储和处理需求。

ABB 电动出行部门总裁 Frank Muehlton 表示：“对 AFC Energy 的投资为进一步推动可以更广泛覆盖边远未通电区域的创新技术发展带来机遇。AFC Energy 清洁能源解决方案的目标与 ABB 致力于创新和实现低碳社会的承诺完全相符，因此双方是理想的解决方案合作伙伴。”

两家公司还将合作评估数据中心电源设计原理和系统可操作性，审查燃料电池、储能、电气设备、开关设备和控制基础设施之间的接口。双方将采用实时数据中心模拟技术进行测试。

【供应商趋势亮点】Umicore与英美资源集团合作开发基于PGM的催化剂，用于燃料电池电动汽车的LOHC应用

LOHC 技术通过将氢气与稳定的有机液体载体进行化学键合，提供了一种有效的替代方案。



来源: Getty Images

日前，Umicore 与英美资源集团宣布达成一项研发合作协议，将开发基于 PGM 的催化剂，用于燃料电池电动汽车（FCEV）和其他移动应用。根据该公司 4 月 26 日发布的一篇新闻稿，该合作是通过英美资源集团 PGM 业务子公司英美铂业达成。

Umicore 和英美资源集团的 PGM 市场开发项目与埃朗根大学的 Peter Wasserscheid 教授合作进行研究，作为 Hydrogenious LOHC Technologies 公司的共同创始人，Peter Wasserscheid 教授将负责开展相关研究。Hydrogenious LOHC Technologies 此前获得了来自风投基金 AP Ventures 的投资。

IHS Markit 观点深度解析

Umicore 与英美资源集团认为，基于 PGM 的催化剂有潜力改变氢气的储存以及燃料电池电动汽车使用氢气的方式。通常情况下，燃料电池电动汽车使用的是压缩氢气。然而，目前各国面临缺少氢气压缩基础设施和燃料补给网络的问题。两家公司认为，LOHC 技术通过将氢气与稳定的有机液体载体进行化学键合，提供了一种有效的替代方案。这项技术消除了氢气压缩的要求，从而提高了使用现有传统燃料网络运输氢气的安全性和成本效率。

这个联合研发项目旨在为 LOHC 开发全新基于 PGM 的催化剂技术，该技术可直接安装在燃料电池电动汽车和其他移动应用上。这将有助于进一步简化加氢过程：含氢的 LOHC 可以直接加注至燃料电池电动汽车，脱氢过程将在车上进行。全新催化剂技术将允许在更低温度、更低压力下进行脱氢，这正是移动应用所需要的，从而提供了一个更简单、更经济的方案来替代车载压缩储氢。

英美资源集团 PGM 市场开发执行主管 Benny Oeyen 表示：“人们对氢气在应对全球能源挑战过程中发挥的作用越来越感兴趣。不过，为了进一步发挥其可再生能源潜力，我们需要解决当前面临的运输、物流和基础设施方面的挑战。从短期和长期角度看，LOHC 技术提供了一个多功能且极富吸引力的解决方案，PGM 在简化物流过程、提供更优用户体验以及降低整个价值链成本方面发挥着重要作用。”

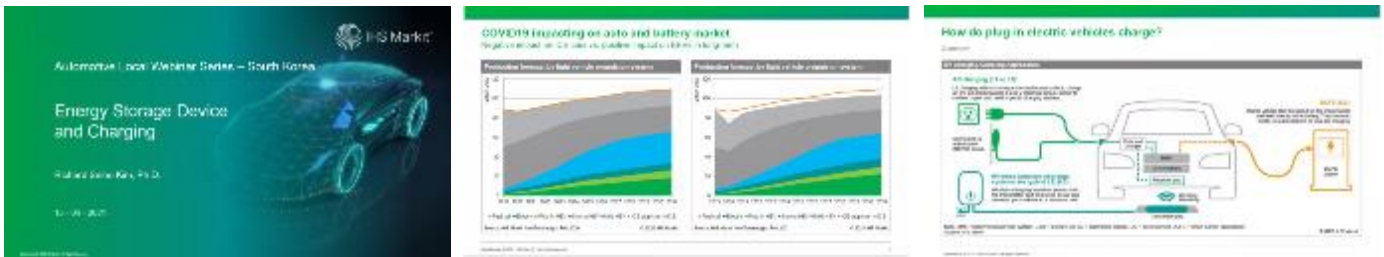
Umicore 新业务孵化高级副总裁 Lothar Mussmann 表示：“我们是质子交换膜燃料电池催化剂的领先供应商。通过使用先进的 LOHC 脱氢催化剂技术，允许在移动燃料电池应用中使用氢载 LOHC，将有助于克服当前加氢基础设施和物流面临的挑战，从而推动燃料电池电动汽车实现更广泛应用。”

【韩国在线研讨会】演讲报告下载 | Energy Storage Device

4月15日，IHS Markit 在韩国举办了在线研讨会：Energy Storage Device。会议邀请到了 IHS Markit 韩国预测汽车动力总成，高级分析师 Dr. Richard Seiho Kim 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

As part of car makers endeavors to launch more affordable BEVs in the market, there has been substantial progress in shortening charging time. In this session, trends by OEMs on charging times at slow and fast charging stations with different power and additional driving range per unit time charging will be discussed.



欢迎您加入 VIP 群，获取更多完整报告

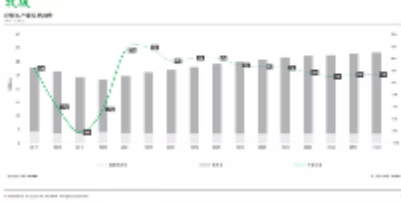
【VIP专属文章】演讲报告下载 | 中国轻型车市场展望

从整个宏观经济来看，中国要远远好于其他发达国家，从去年开始，在全球的主要经济体里，只有中国是正增长。好消息是从今年开始，全球的主要经济体也在逐步复苏。根据 IHS Markit 经济学家的预测，中国的 GDP 的增速遥遥领先于全球其他的经济体。2021 年全球的乘用车的主要贡献市场肯定是中国，当然其他发达国家的乘用车的表现，随着疫情的缓解，也开始逐步的恢复。

对中国汽车市场影响最大的因素有两点：第一是人口总量，中国的人口总量在未来 10 年之内将保持低速的正增长。负面的信息是去年中国新生儿的总量再创新低，只达到了 1000 万。第二是人均 GDP，去年达到了 1 万美元。中国政府的目标是在 2035 年人均 GDP 翻番，达到 2 万美元，进入中等发达国家水平。

中国轻型车的发展趋势如何？IHS Markit 预测：短期而言，市场处在快速恢复的过程，去年因为受到疫情的影响，是负增长，今年我们预计是 5% 的正增长。当然还要取决于芯片短缺的影响。中期来看，今后 5 年内可以保持 4% 左右的稳定增长。主要的增长点是新科技、新产业和新能源。放眼长期，随着中国市场逐步的进入存量市场，人口总量在 30 年之后会逐步的减少，这时中国市场会进入长期的低速增长。

中国新能源汽车销量年内有望翻倍增长，但长期来看，增长趋势会逐步放缓



刚才提到，中期市场的增长动力主要来自新能源市场，中国政府的目标是在 2060 年实现碳中和，全球其他的政府也有类似的目标，有些更为激进。在此目标的推动下，主机厂为了展现先进性，需要紧跟步伐，很多国际品牌指定了在 2050 年完成碳中和的目标。IHS Markit 预计在 2030 年之前，中国纯电动车的产量大致是 1000 万台，插电式混动，最近受政策影响，大概是 200 万台左右。在全球范围内，中国的纯电动车的产量是最多的。2024 年还将保持接近 50% 的占比，也就是全球 50% 的电动车由中国人生产，在满足本土需求的同时，还要外销到其他国家。

谈到新能源汽车，势必要谈到造车新势力，这张图（左边）是当年的共享单车品牌，这里只罗列了一部分，当时可能有上百家，现在单单中国的造车新势力有多少吗？现在图（右侧）所罗列的，数量都要超过当年的共享单车。

谁将最后胜出？IHS Markit 作为一直在做相关研究。我们长期跟踪和评估每一家造车新势力，从各个维度来进行评估，最终形成一套专业的评估方案，并将造车新势力的表现添加到我们的预测中，同时添加到数据库里，再进行跟踪和分析。

造车新势力洗牌，促促造车新势力“入门容易出师难”



除了造车外，今年短期内最严重的问题是芯片短缺。芯片的本质问题对于汽车行业并非随机的事件，而是必然事件。因为整个芯片行业跟汽车行业是不一样的。首先，整个半导体产品的交货期非常长，其次，芯片的产能利用率是非常高的，换言之，芯片厂 24 小时不停的在生产，一旦中断，影响巨大。第三，受消费电子产品的影响，这是前所未有的。随着汽车行业需要的半导体和电子元件越来越多，庞大的消费电子市场就会对汽车电子造成很大的困扰，最后，代工厂模式，芯片的晶圆代工 56% 以上都是集中在一家公司。资源的垄断，为整个芯片行业带来很大的不确定性，以瑞萨为例，我们预估瑞萨在 3 月 19 号火灾后，不会迅速恢复到之前的水平。瑞萨的库存只能持续到 4 月底，真正的考验是 5 月份，库存已经用完，新的产线还没有重建。芯片短缺在第一季度将导致中国汽车行业 40 万-50 万的产量损失。第二季度，在瑞萨大火之前，IHS Markit 预计大约有 20 万-30 万的损失，5 月份可能会进一步加大。我们正持续的关注，并将最新的情报分享给客户。



芯片短缺对中国车型生产影响的追踪(二月度报告)



本次上海车展的主题是拥抱变化。我们相信未来的中国汽车市场是充满变革的市场。但是我们也相信变革永远与机遇共存，IHS Markit 对中国汽车市场的未来充满信心。

欢迎您加入 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.