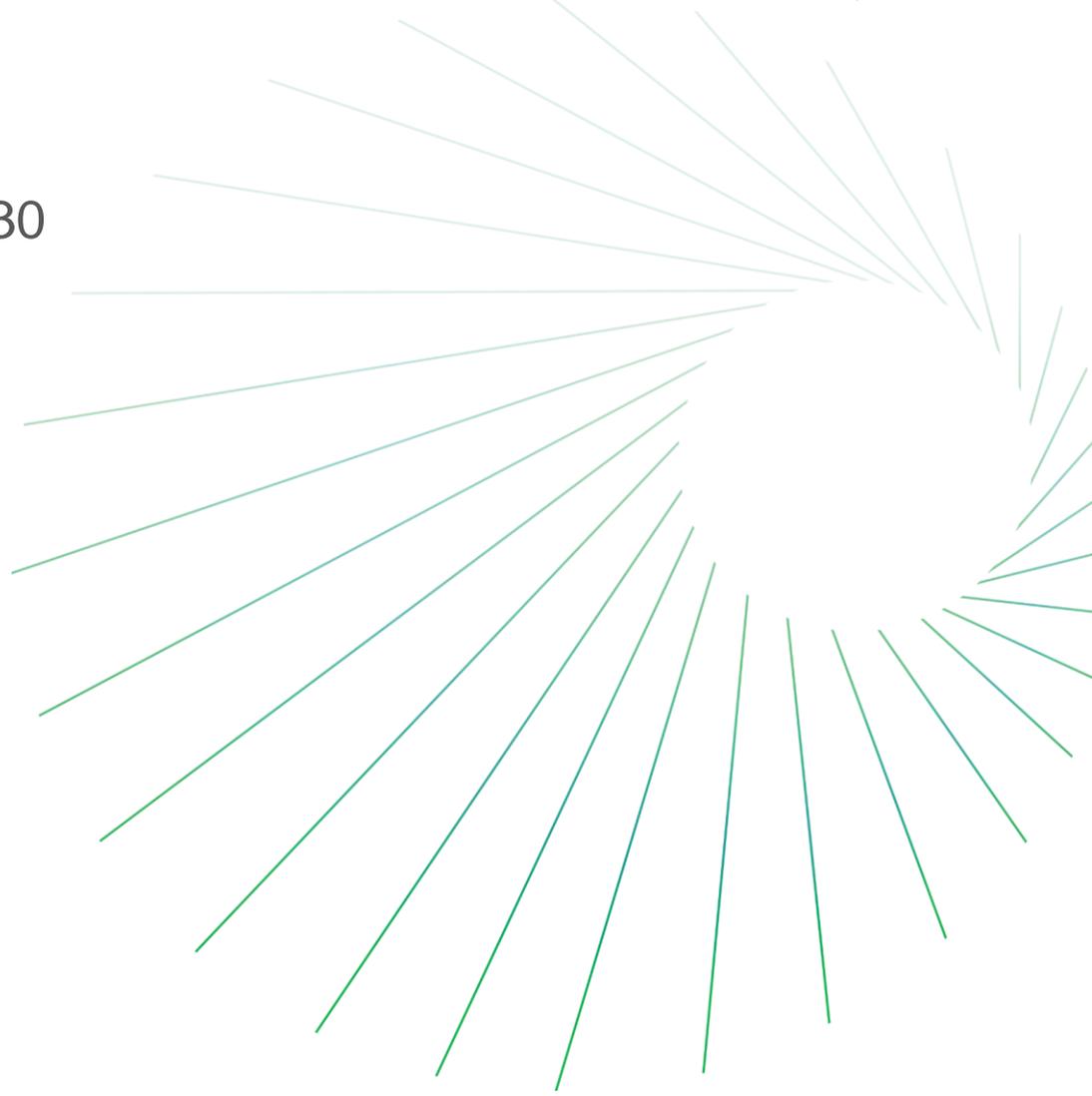




IHS Markit®

# 汽车市场每周热点汇编

2021.07.26-07.30



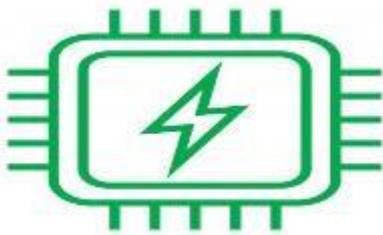


# Contents

【政策亮点】中国有关部门发布完善新能源汽车动力电池回收利用溯源管理体系规划	3
【政策亮点】上海市发布办法草案，对智能汽车测试数据进行规范	3
【科技亮点】来福车与HERE合作，助力车队位置搜索和实时道路数据	5
【科技亮点】保时捷合资企业与巴斯夫合作开发高性能锂离子电池	5
【自动驾驶亮点】日产、都科摩将演示使用自动驾驶汽车的按需车辆调度服务	7
【自动驾驶亮点】文远知行与禾赛科技合作开发先进的自动驾驶汽车硬件平台	7
【供应商趋势亮点】吉凯恩汽车加速开发800V eDrive技术	9
【供应商趋势亮点】Smart Eye与豪威科技合作开发车内传感解决方案	10
【GSP】欧洲销量与生产评论-2021年6月	11
【VIP专属文章】为何无人驾驶汽车不会在罗马道路上行驶	15
【VIP专属文章】半导体供应问题：7月20日亚洲生产跟踪	15
【汽车思想领袖活动-分论坛1】2021亚太区汽车科技高管研讨会 (IEB AutoTech 2021)	16

## 【政策亮点】中国有关部门发布完善新能源汽车动力电池回收利用溯源管理体系规划

《中国日报》援引国家发改委本月早些时候印发的“十四五”循环经济发展规划报道称，中国有关部门日前发布了完善新能源汽车（NEV）动力电池回收利用溯源管理体系规划，以减少动力电池对环境的影响。该规划的重点是如何在初次使用后再进一步利用电池的剩余电量，并实现更有效的电池回收。该规划确认，中国将建立新能源汽车动力电池溯源管理体系，并将采取措施鼓励新能源汽车制造商建立回收服务网点。根据中国汽车技术研究中心的数据，截至去年年底，中国动力电池累计退役总量达到了约 20 万吨，到 2025 年这一数字可能达到 78 万吨。



### IHS Markit 观点深度解析

中国一直在积极推动新能源汽车在私人出行和公共交通领域的应用。得益于政府的大量购置补贴，过去 5 年中国新能源汽车销量大幅增长。尽管新冠肺炎大流行对汽车销量带来了影响，不过 2020 年新能源汽车市场继续扩大。去年，新能源汽车销量增长了 10.9%，至 137 万辆。今年上半年，中国新能源汽车销量同比增长 201.5%，达到 120.6 万辆，未来五年预计销量每年将增长 40% 以上。最近发布的政策旨在解决动力电池中重金属回收不当的问题。如果这个问题继续下去，分解的电池容易对周边环境等造成污染，从而违背大力发展电池汽车的初衷。

## 【政策亮点】上海市发布办法草案，对智能汽车测试数据进行规范

据路透社报道，中国上海市日前发布了智能网联汽车测试与示范实施办法（征求意见稿）。上海市经济和信息化委员会表示，参与智能汽车测试的公司将被要求妥善数据采集、处理、应用和传输等环节。测试中收集到的数据，除有关部门批准，不得传输到境外。公司还应采取适当措施保护数据的保密性，建立个人信息保护制度，避免非法买卖、转让、公开相关数据。



## IHS Markit 观点深度解析

中国正在修改其隐私和数据安全政策。目前正在研究起草的《个人信息保护法》，要求科技公司采取更严格的措施来确保用户数据的安全存储。今年 9 月，中国将实施《数据安全法》，要求处理关键数据的公司进行风险评估并提交报告。与此同时，中国在数据安全、客户隐私和反竞争行为等一系列问题上加强了对科技公司的审查。中国网约车巨头滴滴出行最近被中国网络监管机构勒令从应用商店下架其应用。此外，由于此前的收购交易并未主动申请批准，中国市场监管机构还对滴滴、腾讯和阿里巴巴等几家互联网公司处以罚款。

## 【科技亮点】来福车与HERE合作，助力车队位置搜索和实时道路数据

网约车公司来福车选择 HERE 地图作为其主要的搜索和定位提供商。来福车将使用 HERE 地图内容和 HERE 位置服务进行车队的位置搜索和实时道路封闭数据。来福车在其应用中集成了 HERE 地理编码和搜索服务，允许用户搜索取车地址和目的地地址，以及兴趣点。在后台分析方面，来福车将利用 HERE 定点寻址和 HERE 地点提取门户，这两个工具可以立即提供新的位置数据。HERE 地图首席执行官 Edzard Overbeek 表示：“来福车需要一个强大而准确的搜索引擎来满足每一位客户的需求，从而助力其每天 100 多万次出行服务。在过去六个月里，我们与来福车合作，部署并测试了我们强大的目的地服务，帮助乘客到达北美更多市内目的地。我们的服务将进一步丰富来福车的网络，引领拼车行业创新。”



### IHS Markit 观点深度解析

来福车将目的地搜索和预计到达时间（ETA）视为用户体验的重要组成部分。此前，该公司使用谷歌地图来提供搜索和定位服务。HERE 实时交通技术从多个来源收集并分析数据，并向司机提供实时的交通状况信息。HERE Live Sense SDK 部署了高清地图和定位技术，以检测潜在的危险情况。本月早些时候，专注于开发车载数据嵌入式实时平台的法国初创企业 Nexyad 和 Here 地图合作，将认知人工智能（AI）技术应用于道路安全。

## 【科技亮点】保时捷合资企业与巴斯夫合作开发高性能锂离子电池

日前，保时捷与 Customcells 共同成立的合资企业 Cellforce 集团已选中巴斯夫作为其下一代锂离子电池的开发合作伙伴。巴斯夫公司在一份声明中表示，作为合作的一部分，巴斯夫将提供高能量正极活性材料，以打造高能量密度且可快速充电的高性能电池。Cellforce 则将提供主要的电池组件。保时捷负责研发的执行董事会成员 Michael Steiner 在评论该合作时表示：“作为汽车制造商，保时捷的目标是到 2030 年实现整体资产负债表碳中和。因此，我们正越来越重视低碳足迹、闭环回收和可持续发展。此次与巴斯夫的合作对于双方来说是一个双赢。从欧洲本地采购镍钴材料，及其相关的安全供应和德国从施瓦茨海德到巴登-符腾堡的短途运输路线，都是我们决定与巴斯夫合作的重要因素。”



## IHS Markit 观点深度解析

Cellforce 是由保时捷成立的一家合资公司，专注于为高性能汽车研发和制造电池技术。该公司总部位于德国图宾根，预计将从 2024 年开始生产高性能电池，初期年产能为 100 兆瓦时，可满足 1,000 辆赛车和高性能车辆的需求。可持续发展似乎是选择巴斯夫作为该项目合作伙伴的核心要素之一。巴斯夫非常注重道德采购，Cellforce 集团电池工厂的生产废料将由位于德国的巴斯夫施瓦茨海德的电池回收试验工厂进行回收。

## 【自动驾驶亮点】日产、都科摩将演示使用自动驾驶汽车的按需车辆调度服务

日产汽车在一份声明中表示，该公司将与都科摩合作，共同演示一种使用自动驾驶汽车（AV）的按需车辆调度服务。双方将在日本横滨未来港和中国城地区路线上的 23 个站点部署 4 辆自动驾驶汽车。公司将雇佣 200 名乘客（志愿者）参加这次演示，并征求他们的乘坐体验。该服务将把 DoCoMo 基于人工智能（AI）的按需服务和“AI 巴士”，以及日产和 DENA 共同开发的自动驾驶出行服务“Easy Ride”相结合。



### IHS Markit 观点深度解析

日产正在努力减少其碳排放，且已经在日本、英国和中国等国家进行了多次自动驾驶出行试验。日产汽车将在 2023 年前推出 20 多款配备基本自动驾驶功能的新车型。日产汽车将在其高价车型上集成 ProPilot 2.0 系统，在低端车型上则标配第一代 ProPilot 1.0 系统。在日产智行的支持下，日产将在日本使用都科摩的 5G 连接测试其无形可视化（I2V）技术。

## 【自动驾驶亮点】文远知行与禾赛科技合作开发先进的自动驾驶汽车硬件平台

自动驾驶汽车（AV）初创公司文远知行与中国激光雷达制造商禾赛科技合作，共同推动无人驾驶技术的落地。两家公司将共同打造自动驾驶运行所需的传感器套件。据盖世汽车报道，禾赛科技将通过提供激光雷达传感器，助力文远知行构建更先进的自动驾驶汽车硬件平台。





## IHS Markit 观点深度解析

文远知行专注于在公共道路上部署 L4 级自动驾驶汽车，最近获准在美国加州圣何塞指定的公共道路上测试其自动驾驶汽车，并且车辆无需配备安全员。2020 年，文远知行开始在广州测试其完全无人驾驶汽车。该公司还在广州国际生物岛向公众正式推出了自动驾驶微循环小巴试乘体验服务。与此同时，禾赛科技开发了 3D 激光雷达传感器，并且得到了博世、Lightspeed、百度和其他全球投资者的投资。禾赛科技声称，其定制激光雷达测近精度达到 2 厘米，其目标有效感知距离将达到市面领先产品 1.5 倍。

## 【供应商趋势亮点】吉凯恩汽车加速开发800V eDrive技术

下一代 eDrive 系统将带来更多优势，包括更快的充电时间和卓越的性能



来源：吉凯恩汽车

总部位于英国的驱动系统制造商吉凯恩汽车在 7 月 20 日发布的一份新闻稿中表示，该公司正在加速下一代 eDrive 技术的开发，以应对全球电动汽车（EV）快速增长的需求。

该公司表示，基于 800V 技术的下一代 eDrive 系统已经进入了研发后期阶段，目前正在真实状态下进行测试。此外，该公司还表示正在与一些主要汽车制造商合作，尽快将这些先进的 eDrive 系统投入商业化生产。

该公司称，下一代 eDrive 系统的快速研发是在电动方程式赛车的基础上进行，该公司是捷豹车队的合作伙伴。

“在竞争异常激烈的电动赛车世界中，通过不断测试提高效率、性能并扩大电池的续航里程，建立起赛场到道路的直接联系。目前正在为捷豹车队开发的先进技术很可能在三年内就可以应用于公路汽车。”

### IHS Markit 观点深度解析

吉凯恩汽车估计，在其未来 eDrive 系统中部署 800V 技术，将为电动汽车车主带来更多优势，包括更快的充电时间和卓越的性能。

通过这些 eDrive 系统可以提高系统效率，从而增加续航里程，这将有助于解决阻碍全球电动汽车普及的最大障碍，效率提高也将有助于汽车制造商采用更小的电池，从而降低车辆成本、复杂性和重量。

吉凯恩汽车首席执行官 Liam Butterworth 表示：“全球市场对电动汽车的需求正在快速增长，现在正是吉凯恩汽车通过下一代技术巩固其在 eDrive 系统领域领先地位的最佳时机。这些先进 800V 系统将创造出充电速度更快、续航里程更长、驾驶性能更佳以及效率更高的汽车。”

## 【供应商趋势亮点】Smart Eye与豪威科技合作开发车内传感解决方案

该解决方案通过单个 RGB-IR 传感器，能够支持全面的驾驶员和座舱监控，并提供视频会议应用功能



来源: Getty Images/ algre

根据 Smart Eye 公司 7 月 20 日发布的一篇新闻稿，该公司宣布与豪威科技合作，为汽车制造商开发一个全面的车内传感解决方案。该解决方案通过单个 RGB-IR 传感器，能够实现全面的驾驶员和座舱监控。该解决方案集成了视频处理链技术，并结合了基于豪威科技 OV2312 RGB-IR 传感器的创新功能。

Smart Eye 创始人兼首席执行官 Martin Krantz 表示：“内部感知人工智能对汽车行业至关重要。这项技术不仅提升了汽车安全，拯救生命，还使汽车制造商能够提供差异化的出行体验，进一步提升驾乘人员的健康、舒适和娱乐体验。通过与豪威科技合作，我们正在实现这一愿景：以可行的价格向大众市场提供端到端、高度先进的车内传感系统，以满足汽车制造商的需求。”

### IHS Markit 观点深度解析

Smart Eye 的眼睛、嘴巴和头部跟踪技术与全面驾驶舱监控和驾驶员监控相联系，具有注意力分散、困倦和无行为能力司机检测功能，同时结合司机身份识别和防欺骗处理，另外还包括对座位占用、错误姿势、安全带状态以及婴儿遗忘的监控。动作检测可以跟踪驾驶员双手是否在方向盘上，以及使用移动设备、拨打电话、喝水和饮食等动作。

今年 6 月，Smart Eye 完成了对 Affectiva 的收购，以加速汽车内部传感、媒体分析、人为因素研究和其他邻近市场软件的拓展和开发。

## 【GSP】欧洲销量与生产评论-2021年6月

### 欧洲销量

2021年5月：+74.5%；现值 148.6 万辆，前值 85.1 万辆

2021年年初至今：+34.7%；现值 723.7 万辆，前值 537.4 万辆

新冠肺炎病毒的全球蔓延以及各国为遏制疫情采取的措施正在影响近期的经济前景。我们的基线预测假设，有效的新冠疫苗要到 2021 年底或 2022 年初才能广泛可用，各国政府对生产生活的限制将在 2021 年第二季度剩余时间逐步放松。新冠肺炎大流行已成为汽车行业多年来面临的单一最大风险因素。新冠肺炎危机给本已不堪重负的汽车行业增加了巨大的额外压力，最新预测中几乎所有地区的销量都有所下调。

尽管 2021 年前两个月的销量降幅很大，但并没有像 2020 年初的降幅那样大。由于在封锁初期，经销商对于新车销售和交接流程的准备情况不足，因此这一点是可以预料的，这将支持车辆持续登记。尽管汽车制造商已经开始提供在线汽车订购，一些经销商也可以通过电话接受订单，但客户要么对这种购车方式缺乏信心，要么由于受到封锁带来的广泛影响而决定延迟购车。这将导致订单枯竭，因此在 2021 年前几个月会产生连锁反应。与此同时，受影响最严重的行业（如非必要零售和酒店业），将更依赖于政府的支持措施，也不太可能在经销商重新开业时进入市场购买新车。

由于 2020 年欧洲主要汽车市场实施限制措施以遏制新冠肺炎病毒的传播，欧洲乘用车市场去年同比下降了近四分之一。2020 年，欧洲市场新车注册量同比下降 20.4%，至 1,641 万。



今年 5 月，欧洲轻型汽车注册数量同比激增，主要是由于去年同期一些市场为防止新冠肺炎疫情蔓延采取了限制措施，导致销量比较基数较低。根据最新预测，该地区的新车注册量同比增长 74.5%，至 1,486,381 辆。尽管 2021 年前两个月销量大幅下降，但近期销量改善一定程度上抵消了此前的下降。今年前 5 个月，新车注册量同比增长 34.7%，达到 723.7 万辆。新车注册量表现之所以如此出色，一定程度上是因为去年同期多个主要市场为防止新冠病毒蔓延采取的限制措施导致比较基数异常低。由于这种情况，预计下个月左右还将有类似甚至更高的同比增长，不过像本月一样，销量很可能会低于疫情大流行前的水平。

5 月份，所有西欧市场表现相当出色，大多数国家取得了强劲增长，由于 2020 年 3 月至 4 月期间大多数国家首次采取了与新冠病毒相关的严格封锁措施，导致比较基数较低，因此这一结果符合预期。希腊（增长 103.8%）、爱尔兰（增长 270.7%）、葡萄牙（增长 159.1%）、西班牙（增长 159.8%）和英国（增长 569.6%）等国家的销量取得了三位数增长。在五大市场中，西班牙和英国的销量涨幅最大，达到三位数，随后依次是法



国（增长 42.6%）、意大利（增长 39.9%）和德国（增长 38.2%）。此外，各国实施的购车刺激计划对不同市场的复苏也有着直接影响。回顾 2020 年，西欧汽车销量同比下滑 19.2%。2020 年第一季度，市场整体表现较为稳定，但随着新冠肺炎疫情爆发，销售趋势明显发生变化，市场进入严重衰退，2020 年第二季度销量大幅下降。随着确诊病例数量减少和政府出台的支持措施，第三季度销量有所改善，随后第二波疫情的爆发进一步拖累了销量。从积极方面来看，世界各国政府正努力以可持续的方式应对新冠肺炎大流行。恢复周期在很大程度上将取决于大流行的路径，包括疫苗的进展情况。西欧所有地区都将经历一个新冠肺炎感染率居高不下的春季以及持续的限制措施，这将进一步削弱汽车需求前景。疫情危机加剧了全球汽车行业本已紧张的运营和经济压力，特别是正值汽车制造商和供应商调整战略以应对汽车需求水平“新常态”之际。

新冠疫情导致的欧元区第二次衰退远没有第一次严重，包括埃信华迈采购经理人指数（PMI）在内的领先指标显示，第二季度开始将出现强劲反弹。其中，制造业在此次复苏过程中领涨，其他行业的信心改善也越来越明显。随着新冠疫情防控措施的放松，欧元区 GDP 季度环比增幅预计将在第三季度达到高点。

考虑到各国在新冠肺炎疫情遏制、相关限制措施、经济结构以及可用政策空间等方面存在差异，欧元区各成员国之间的情况将继续存在差异。预计德国等以制造业为导向的经济体将比南欧负债率更高、以服务业为导向的经济体更早恢复到疫情前的 GDP 水平。在欧元区经济陷入“双底衰退”之后，由于新冠肺炎疫情的缓解，从第二季度末开始欧元区经济将出现快速增长。在疫情期间，私人消费（尤其是服务业消费）的疲软一直是拖累经济活动的主要因素，但随着活动放宽限制，以及 2020 年家庭储蓄率异常飙升情况继续缓解，私人消费将强劲反弹。



随着商业信心的改善，投资也将强劲反弹。截至 2021 年第一季度，尽管固定资本形成总值自 2020 年第三季度以来已连续三季度环比增长，但仍比疫情前水平低近 8%。考虑到国内需求预期将全面反弹，2021 年国内生产总值（GDP）增幅已上调至高于预期的 4.8%。

制造业指标仍然异常高企，不过供应瓶颈正在抑制生产活动。包括埃信华迈 PMI®调查在内的商业调查显示，制造业形势持续向好，但供应商的交货等待时间已创下纪录。尽管如此，工业生产仍将经历 V 型复苏，截止 2021 年 4 月，几乎已回升至疫情前水平。强劲的外部需求发挥了关键作用，与以往衰退相比，出口反弹的速度异常快速。

欧洲中央银行（ECB）正不断加大净资产购买，并向银行提供长期贷款，共同营造有利的金融环境。全欧盟范围内达成的《复苏和恢复基金》（RRF）协议是另一个有力的支持因素。不过，高企的公共部门债务负担、欧洲央行可能面临的法律约束、以及银行业的脆弱性仍是主要担忧。近期通胀上升也对长期利率产生了影响，尽管长期利率仍处于极低的水平。



总体而言，尽管西欧市场 5 月份销量出现增长，但与大流行前水平相比，销量仍处于较低水平。通过与 2019 年数据的对比，我们发现市场仍较为疲软，当月销量与 2019 年 5 月相比下跌了 19%，累计销量与 2019 年同期相比减少了 18.9%。这突显出疫情给本已紧张的汽车行业带来的巨大额外压力。此外，汽车制造商们可能会大力推动零碳排放或低碳排放汽车进入市场，以降低 2021 年及以后车队平均二氧化碳排放水平，这将进一步增加他们的财政负担。

与西欧相比，中欧汽车需求也呈现出类似积极增长态势，2021 年 5 月销量同比增长 68.1%，至 125,395 辆，这意味着 2021 年前 5 个月累计销量同比增长了 25.6%。在经历了一年多的大幅下跌后，中欧市场汽车销量从 3 月开始复苏，上季度增长强劲，销量表现仅略低于西欧地区。5 月份，所有中欧市场都取得了销量增长，如保加利亚（增长 83.5%）、波兰（增长 94.8%）、捷克共和国（增长 61.1%）、匈牙利（增长 64.5%）和罗马尼亚（增长 15.0%）。此外，东欧市场再次显示出较欧洲其他两个市场更为强劲的表现。与去年同期相比，本月东欧的需求增长了 90.7%。主要原因是土耳其市场的强劲表现（同比增长 69.8%），这主要与 2019-20 年同期土耳其汽车市场的比较基数较低有关。与去年同期相比，俄罗斯汽车市场增幅高达三位数（增长 119.7%）。

2020 年全年，欧洲轻型汽车市场大幅下降 20.4%，销量为 16,417,367 辆，这主要与 2020 年春季爆发的新冠肺炎疫情有关。欧洲汽车市场表现受到了西欧市场（下降 23.7%）和中欧市场（下降 23.8%）销量下滑的影响。东欧地区则提升了整个欧洲地区的销量水平，2020 年全年销量同比增长 2.1%。尽管好消息是有效疫苗将于 2021 年第三季度广泛接种，但我们对 2021 年第二季度的预期偏向谨慎。新冠肺炎疫情的全球蔓延仍将对近期经济前景产生根本性影响。

除了新冠肺炎疫情爆发将在较长时期带来巨大影响外，还存在进一步下行风险。保护主义是一个比较突出的担忧来源。全面贸易战的威胁将推迟一些支出，尤其是投资性支出。新兴市场的动荡是经济增长面临的另一大阻力，也是不确定性的来源之一。意大利的政治形势、对主权债券收益率和息差的潜在影响，以及对其他成员国的传染效应也值得关注。



对于西欧地区，我们的分析师预计 2021 年该地区的汽车销量将同比增长 10.0%，至 1,375 万辆，比 2020 年增加 120 万辆。2021 年，西欧和中欧的汽车总销量预计为 1,520 万辆，与 2020 年相比增长约 9.7%。在东欧地区，俄罗斯及其周边国家的动荡局势尚未结束，预期并不乐观。土耳其的经济复苏，特别是土耳其里拉稳定和当地税率的变化，将导致该国汽车销量大幅增长。最新数据显示，与西欧和中欧市场相比，东欧汽车市场表现更好，2021 年前 5 个月东欧市场销量同比增长 40.7%。由于去年同期比较基数较低，2020 年全年土耳其轻型汽车销量同比增长 61.3%。持续的经济复苏和降息提振了递延的汽车消费需求。然而，最近的地缘政治紧张局势可能会影响其销量增长表现。在新冠肺炎疫情危机下，通过降低利率来提振国内需求导致里拉稳定性的下行风险显



著增加。新冠疫情期间，一些汽车制造商已经宣布将暂停土耳其工厂生产数周时间。目前，新冠肺炎疫情对土耳其经济活动的影响尚不明确。总体而言，从短期来看，随着 2020 年经济增长开始反弹，新车市场将逐步复苏。



## 【VIP专属文章】为何无人驾驶汽车不会在罗马道路上行驶



在本周的 Autology 中，我们将讨论自动驾驶汽车将如何以及在何时进入市场，了解有关技术、地区和消费者接受等方面的挑战。

车联网（V2X）近年来发展势头强劲，汽车制造商们迫切希望使用更高级的安全功能升级汽车。无所不在的连接预计将加速自动驾驶汽车的推出，这将成为未来智能城市不可或缺的一部分。

为了实现这一目标，汽车行业参与者和地方政府需要了解如何将人员、技术和政策结合在一起。

即使后两个挑战可以克服，消费者接受度可能仍然是最大的障碍，在播客中我们将着重探讨这些问题，以及自动驾驶汽车预计在何时以及何地率先兴起。

### 演讲嘉宾：

- Karen Lightman，卡内基梅隆大学 Metro21 智慧城市研究所执行主任
- Jim Misener，高通 V2X 生态系统负责人
- Anna Buettner，埃信华迈车联网专家
- Brock Walquist，埃信华迈自主化专家

欢迎您加入 VIP 群，获取完整播客内容

## 【VIP专属文章】半导体供应问题：7月20日亚洲生产跟踪

**意义：**到 2020 年底，出现了关于汽车行业半导体供应链中断的报道。2021 年上半年，轻型汽车制造商面临使用半导体的系统供应中断加剧的局面。此外，从 4 月初开始，亚洲各国出现了新一波的新冠疫情，导致汽车生产也受到了影响。

**展望：**我们的最新情报显示，2021 年第三季度生产将继续遭遇中断，这个问题正变得越来越突出。虽然我们预计市场生产中断程度不会达到第二季度的水平，但可能会与第一季度相似。本报告将已知影响与我们 2020 年 12 月的预测进行了比较，提供了这些问题对亚洲轻型汽车生产影响的最新情况。



在 2020 年上半年因新冠肺炎疫情大流行而停产之后，受到防疫安全协议、防疫措施培训以及供应链管理的影响，亚洲汽车产量在初期恢复缓慢。到 2020 年第四季度初，产量基本恢复正常。然而，到 2020 年底，出现了关于汽车行业半导体供应链中断的报道，主要是因为汽车行业复苏需求与消费电子行业的需求发生了冲突，消费电子在 2020 年底也迎来强劲复苏，并且为了迎接节日季节而加大了库存积累。其他因素也使情况进一步恶化，包括 3 月 19 日瑞萨电子位于日本那珂市的工厂发生火灾，以及 2 月份恶劣天气席卷美国西南部造成的持续中断。

我们对供应短缺的最新评估表明，汽车制造商们在经历了艰难的 2021 年上半年之后，最新情报显示，2021 年第三季度生产将继续遭遇中断，这个问题正变得越来越突出。虽然我们预计市场生产中断程度不会达到第二季度的水平，但可能会与第一季度相似。瑞萨电子虽然已经恢复了生产能力，但可能要到 9 月份才能出货，因此第三季度的供应情况将会受到一些延迟影响。我们还认为，马来西亚采取的封锁措施还将给供应带来进一步波动，因为许多芯片“后端”业务都在马来西亚进行，比如芯片封装和测试。鉴于这些情况，我们初步的想法是 2021 年第四季度将面临中断，现在我们预计这一情况将延续到 2022 年第一季度。我们预计供应将在 2022 年第二季度企稳，产量复苏工作将从 2022 年下半年开始。截至 7 月 19 日，我们估计全球因该半导体供应短缺而损失的汽车产量在第一季度约为 144 万辆，第二季度约为 259 万辆。今年第三季度，还有 86.2 万辆汽车生产面临风险。

此外，从 4 月初开始，亚洲各国出现了新一波的新冠疫情，这也导致该地区的汽车生产受到影响。

欢迎您加入 VIP 群，获取更多完整报告

## 【汽车思想领袖活动-分论坛1】2021亚太区汽车科技高管研讨会 (IEB AutoTech 2021)



2021 亚太区汽车科技高管研讨会 (IEB AutoTech 2021)

### 全球碳中和时代的移动出行演变



**IEB AutoTech** 自七年前创始以来，一直是备受期待的汽车思想领袖平台，主要行业参与者在这里通过短期和长期范式转变来塑造行业未来。

**IEB AutoTech 2021** 首次转为线上形式，您可以从世界任意地方参与本届活动。

**国际演讲和小组讨论嘉宾**阵容涵盖国际从业者(制造商、供应商和政府)，我们希望围绕《碳中和时代的全球移动出行演变》展开一场引人入胜和有意义的对话。

电气化和碳中和、可持续移动性以及电动汽车技术生态系统等紧迫问题将在下午的分论坛上进行更详细的探讨，每个分组会议都包括一个小组讨论环节，对各自的议题进行总结辩论。

**会议日期：2021年9月16日，星期四**

**会议时间：**

08 AM - 3:30 PM CST/SGT

09 AM - 4:30 PM JST/KST

10 AM - 5:30 PM AEST

12 AM - 7:30 AM GMT/UTC

08 PM - 3:30 AM EDT

回放可在会议后48小时内发

## 会议日程及演讲嘉宾

Time	主题	发言人
<b>分论坛1: 智能电气化与碳中和</b>		
1:30 PM	开场	
1:35 PM	对碳中和经济体的承诺加速了纯电动汽车趋势	Reinhard Schorsch, IHS Markit汽车咨询和规划服务, 总监
2:00 PM	中国市场的电气化与二氧化碳排放合规展望	Tony Wang, IHS Markit 亚太区动力系统及合规预测, 总监
2:25 PM	NEV和CAFE合规的中国市场成本和投资预测	Monika Punshi, IHS Markit 二氧化碳合规和成本预测, 高级研究分析师
2:50 PM	日本燃油经济性调整及动力总成生产展望	Toru Hatano, IHS Markit 日本汽车动力总成和合规性, 副主任, 研究分析师
3:15 PM	问答环节	
3:35 PM	信息确认中	信息确认中
4:00 PM	智能电气化推动碳中和快速实现	崔东树, 乘用车市场信息联席会, 秘书长
4:25 PM	软件定义车辆的下一代电气化	张杰, 重庆长安汽车软件科技有限公司和长安汽车智能研究院副总经理
4:50 PM	小组讨论: 从交通政策和电气化加速实现净零排放过渡	
5:30 PM	结束致辞   会议结束	

更多信息请移步官网浏览及会议注册



英文官网



中文官网



调查问卷

[ihsmarkit.com/IEBAutotech2021](https://ihsmarkit.com/IEBAutotech2021) [ihsmarkit.com/IEBAutoTech2021\\_CN](https://ihsmarkit.com/IEBAutoTech2021_CN)

## 会议门票

### 全体大会

[8 AM – 11:15 AM CST/SGT]: **免费**

### 连续 3 场分论坛

[12 PM – 3:30 PM CST/SGT]

早鸟票 (8 月 3 日前):

**888 CNY | 48,000 JPY | 128 USD**

## 注意事项

- 英文、中文、日文和韩文的同声传译服务仅在直播期间提供。
- 点播回放将仅提供英文字幕。
- 三场分论坛演讲资料(英文版)可在直播期间下载。
- 所有演讲资料将在活动一周后提供(英文版)。
- 三场分组论坛将同时举行。您可以现场参加其中之一，并在方便时按需回听其他两个会议。
- 回放可在会议后 48 小时内发布。
- 活动注册截止日期为 2021 年 9 月 15 日。

###



## Email

[AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com](mailto: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.