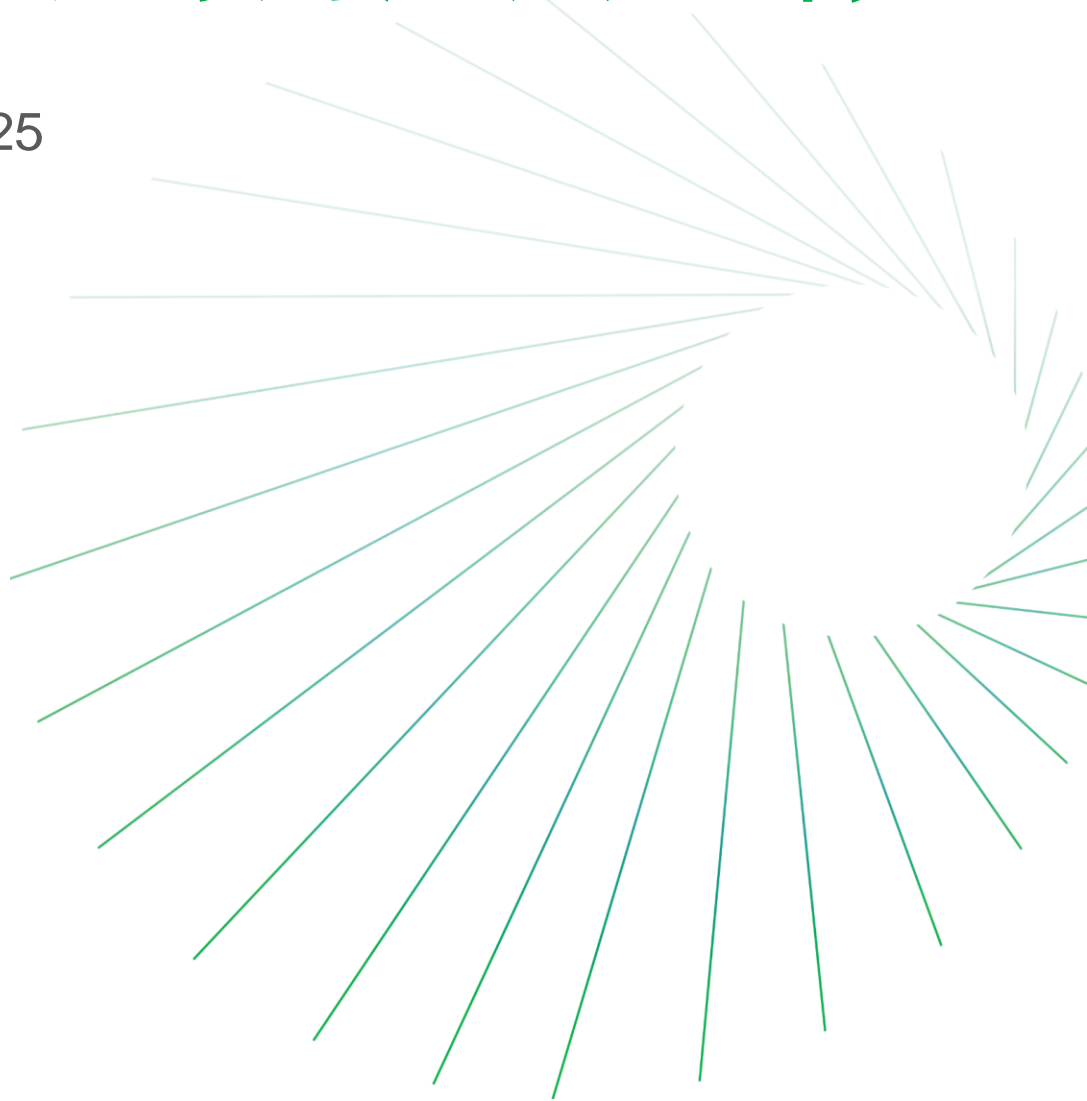




# 汽车市场每周热点汇编

2021.06.21-06.25





# Contents

|  |    |
|--|----|
| 【主机厂亮点】雷克萨斯NX将推出插电式混动版车型，搭载全新信息娱乐系统      | 3  |
| 【主机厂亮点】东风标致雪铁龙开始生产C5 X                   | 6  |
| 【科技亮点】华为计划在2025年推出无人驾驶汽车技术               | 8  |
| 【科技亮点】上汽集团与显示产品供应商合作，打造智慧移动出行新生态         | 8  |
| 【EV亮点】林肯品牌计划到2030年电动汽车占其全球销量的50%         | 10 |
| 【EV亮点】恒大与中石化将联合建立电动汽车充电站                 | 11 |
| 【GSP】东盟销量与生产评论-2021年5月                   | 13 |
| 【供应商趋势亮点】富士康子公司投资硕禾电子材料以开发电动汽车电池材料       | 16 |
| 【供应商趋势亮点】伟巴斯特为Solarwatt公司的新型电池存储系统生产电池模块 | 17 |
| 【VIP专属文章】半导体供应问题：轻型汽车生产跟踪                | 18 |
| 【VIP专属文章】印度在全球汽车电气化中的角色                  | 20 |

## 【主机厂亮点】雷克萨斯NX将推出插电式混动版车型，搭载全新信息娱乐系统

**意义：**雷克萨斯日前发布了一款全新NX，这款车型也将带来雷克萨斯迄今为止最彻底、最重大的用户体验改革。与第一代NX相比，全新NX在设计和安全方面向前迈进了一步，同时全新的雷克萨斯界面也将进一步提升雷克萨斯的用户体验。

**展望：**NX 是雷克萨斯车型阵容中的一款紧凑型多用途车，定位在 UX 与 RX 多用途车之间。新一代 NX 的推出将有助于雷克萨斯过渡到一个更加电气化、网联化的未来，同时满足当前燃油车买家的需求。全新 2022 款 NX 将满足当今豪华紧凑型 CUV 购车者的期望。

雷克萨斯日前发布了一款全新 NX，这款车型将带来雷克萨斯迄今为止最彻底、最重大的用户体验改革。与第一代 NX 相比，全新 NX 在设计和安全方面向前迈进了一步，同时全新的雷克萨斯界面（将在未来雷克萨斯车型中应用）也将进一步提升雷克萨斯的用户体验。全新 NX 已于 6 月 11 日举办的一场直播活动上发布，并将在 2021 年作为 2022 款车型加入雷克萨斯在美国的产品阵容。我们在新车发布前研究了这款车的具体规格及其新功能。雷克萨斯证实，新车型将于 2021 年第三季度开始生产，第四季度在大部分市场上市销售。新一代 NX 也将在丰田位于加拿大安大略省的坎布里奇工厂生产。

### 雷克萨斯 NX：新平台、新插电混动技术、新设计



2022 款雷克萨斯 NX350h  
图片由丰田北美公司提供

NX 是雷克萨斯计划到 2025 年推出的 20 款全新或升级车型产品中的第一款。它与丰田 RAV4 共享一个平台，最新款 RAV4 转移至 GA-K 平台打造，已于 2018 年底上市销售。雷克萨斯表示，95%的零部件是新设计的。新一代 NX 重新考虑了内饰设计，并搭载一个全新设计和升级的动力系统，不过雷克萨斯尚未公布新车型的所有规格。第一代 NX 在美国提供 NX300 或 NX300h 版本；标配 235 马力 2.0 升四缸发动机，混动版则搭载 2.5 升四缸发动机与镍金属氢化物电池组。2022 款 NX 的动力系统将全面升级。

随着新一代车型对电气化的全面关注，2022 款 NX 将增加了一个插电式混合动力版本，继续保持标配四缸发动机和混动版的组合。在美国，NX 350 基础版车型将配备全新的 2.4 升涡轮增压四缸发动机，通过搭载的全新 8 速自动变速箱，实现最大输出功率 275 马力，峰值扭矩 317 磅/英尺。这款全新发动机是雷克萨斯首款采用中心直喷系统的发动机，并采用了独特的涡轮增压器和催化剂结构，以应对全球日益严格的燃油经济性法规。这款发动机仅在全轮驱动系统中提供。新一代 NX 还将其混动产品升级至 NX 350h，最大输出功率 239 马力，制造商预估的油耗为 36



英里/加仑（该数据尚未获得美国环保署认证），油耗方面比第一代增加 6 英里/加仑，并转向了锂离子电池组。根据面向市场的不同，混合动力系统将提供前驱或全轮驱动配置。相比之下，在 RAV4 上使用时，其最大输出功率为 219 马力，综合油耗为 40 英里/加仑，这意味着雷克萨斯为了提高动力而牺牲了部分效率，不过这对于豪华品牌而言是一个合理的选择。功率更大、效率更高的混合动力版本车型搭载了一台 2.5 升非涡轮增压汽油发动机和两台高扭矩电动发电机，从而实现全轮驱动。这种电动全轮驱动系统也应用于 RAV4。包括加拿大、俄罗斯和东欧在内的一些市场上提供的 NX 250 将配备 2.5 升自然吸气式四缸发动机以及 NX 350 和电气化版本选择。根据面向市场的不同，NX 250 将提供前轮驱动或全轮驱动。



2022 款雷克萨斯 450h+  
图片由丰田北美公司提供

此次推出的插电式混合动力版本是雷克萨斯首次引入，与 RAV4 Prime 也有一些联系。雷克萨斯将这款车型命名为 NX 450h+；虽然美国市场将仅推出全轮驱动版本，不过其他一些市场将会有前轮驱动版本上市。至于动力方面，雷克萨斯仅表示该系统“预计百公里加速仅需 6 秒，具有豪华汽车购车者期待的驾驶性能。”RAV4 Prime 动力系统的总输出功率为 302 马力，纯电续航里程为 42 英里。与混动版一样，NX 可能会为插电式混动版提供更多动力，因为雷克萨斯已经确认其纯电续航里程为 36 英里，要少于 RAV4 Prime。NX 插电式混动版使用选配的 6.6 千瓦车载充电器在 240 伏电源充电时仅需 2.5 小时；使用标配的 3.3 千瓦车载充电器也仅需 4.5 小时。NX 450h+ 还将使用预测性高效驾驶技术，与导航系统一起学习驾驶习惯，预测预期路况，并分析实时交通状况，以实现电池的最佳充放电。该系统还利用司机行为学习来预测司机何时可能停车，并在这些地点提升制动能量回收水平。雷克萨斯仅在 NX 350 和 NX450h+ 上提供 F Sport 套装；F Sport 套装虽然很大程度上带来的是外观装饰上的差异，不过增加了主动可变悬架。

当提到被动和主动驱动系统时，NX 为雷克萨斯安全系统增加了多项功能，并提供了一个可靠的系统，不过这些功能对于雷克萨斯或整个汽车行业而言并没有创新之处。雷克萨斯 Teammate 2 级+系统首次应用于 LS 500h，最初并没有在 NX 上提供。NX 将具有紧急转向辅助、左转弯来车检测/制动、右/左转弯来人检测/制动、来车检测预碰撞以及具有弯道速度管理的动态雷达巡航控制。在 NX 上，雷克萨斯增加了道路标识协助，在低光情况下的预碰撞和车道辅助。NX 还新增了一个系统，如果检测到迎面而来的车辆，可以阻止后排乘客打开车门；这项智能的安全功能在美国的现代 Santa Fe 车型上首次出现。NX 还可选配一款 7 英寸数字驾驶仪表盘和一个 10 英寸平视显示器。

新一代 NX 的内饰也完全重新设计，内饰布局以司机为中心，并且后排空间更大。雷克萨斯也与其他众多豪华汽车制造商一样，提供环境照明配置。NX 可提供 14 个主题以及 64 种颜色选择。雷克萨斯表示，这些环境照明主题都经过了“精心挑选以表达稍纵即逝的情绪并唤起自然的感觉。”内饰设计也提供了新的座椅配置，转移至 GA-K 平台有助于改进头部和腿部的空间。新一代 NX 还增加了一个全景天窗。新款 NX 车身长为 4,660 毫米，增加了 20 毫米，轴距为 2,690 毫米，增加了 30 毫米。

## 全新雷克萨斯界面在北美开发



2022 款雷克萨斯 NX  
图片由丰田北美公司提供

雷克萨斯NX是首款整合了由丰田北美公司（TMNA）车联网部门开发的全新车联网解决方案的车型。雷克萨斯NX将首次搭载该系统，这也是丰田首款将在2021年第四季度推出的产品。雷克萨斯将该系统称为“雷克萨斯界面”。系统包括多媒体、导航、语音助手和车联网解决方案。NX将标配一个带有人机界面（HMI）的9.8英寸触摸屏，拥有更强大的语音控制功能，以及符合逻辑的菜单和功能结构。图形用户界面（GUI）提供独具地区特色的动画效果，高级图形以区分聆听和处理，多媒体动画和其他功能的新设计，滑动菜单和下拉横幅。选配的14英寸中控屏也可以在屏幕上进行气候控制。雷克萨斯希望其全新的虚拟助手能与梅赛德斯-奔驰、奥迪和宝马的助手一样，成为车主与系统交互的主要方式。丰田互联科技公司高管在展示该系统时指出，他们希望为其提供语音控制功能；系统与苹果CarPlay和安卓Auto的整合仍将继续。雷克萨斯通过双麦克风、增强降噪、座椅检测和扬声器布置等方式便于前排乘客可以通过语音控制导航、媒体、电话和车辆设置，包括气候控制和车窗打开或关闭。丰田北美公司表示，全新的虚拟助手将丰田互联的混合结构与一个基于云的平台相结合，从而实现最新数据内容更新。

与其他汽车制造商一样，雷克萨斯也添加了基于云的用户配置文件。用户配置文件和司机设置保存到云端；当用户通过手机、智能钥匙或手动登录时，这些设置将被下载到车辆上。虽然NX是首款提供该功能的车型，但随着该系统在越来越多的汽车上使用，任何配备了该系统的雷克萨斯都可以访问配置文件——其他几家汽车制造商也将提供这一功能。雷克萨斯还在新一代NX中添加了数字钥匙，使车主在蓝牙范围内能够通过智能手机上锁/解锁、启动/停止车辆。雷克萨斯支持多达7个用户共享数字钥匙。数字钥匙功能也可利用基于云的用户配置文件，因此每个司机都可以保存自己的偏好设置。



2022 款雷克萨斯 NX  
图片由丰田北美公司提供

雷克萨斯界面具有云导航能力，使用谷歌兴趣点数据，能够更快、更准确实现方向和地图定位——性能与司机通过智能手机上的谷歌地图或苹果地图进行导航的体验类似，并且还将获取用户配置文件中的司机数据。雷克萨斯界面离线模式可以检测车辆何时接近联网信号较差的区域，并提前下载适用的地图和服务，这是基于手机的导航系统无



法提供的功能。在多媒体方面，该系统现在可以与苹果音乐或亚马逊音乐兼容，还可以提供广播、流媒体服务和智能手机音乐。

雷克萨斯界面还提供标准的无线苹果 CarPlay 和安卓 Auto。无线充电板位于中控的托盘中，打开时可以放置手机，在不使用或给手机充电时可以关闭，以最大化利用中控台的存储空间。

## IHS Markit 观点深度解析

NX是雷克萨斯车型阵容中的一款紧凑型多用途车，品牌定位在UX与RX多用途车之间。新一代NX的推出将有助于雷克萨斯过渡到一个更加电气化、网联化的未来，同时满足当前燃油车买家的需求。得益于GA-K平台，新一代NX将迎来动力系统的灵活性，性能和尺寸方面的改进，以及可生产性的提高。初步透露的规格参数和产品改进将确保最新一代NX在与其他豪华车型（和一些非豪华车型）的竞争中更具竞争力，尽管全新的雷克萨斯界面很有前途，但NX并非是雷克萨斯实现技术飞跃的产品。不过全新2022款NX将满足当今豪华紧凑型CUV购车者的期望。雷克萨斯的技术和套件及其客户服务的声誉，是这款车需要超越预期的地方。

第一代雷克萨斯NX的全球销量在2018年达到峰值，约为17.4万辆（占雷克萨斯全球销量的25%），随后在疫情爆发的2020年销量下滑至14.8万辆。雷克萨斯NX在美国的销量超过其他任何国家，中国大陆是其第二大重要市场，其次是日本。2020年，美国市场销量占NX全球销量的37.6%，中国大陆销量占23.6%，日本销量占6.6%。在美国，雷克萨斯NX是高端紧凑CUV市场中第二畅销车型，仅次于宝马X3，领先于讴歌RDX和奥迪Q5。这四款车型占据了该细分市场44%的销量，每款车在美国的年销量均超过了5万辆。

全新雷克萨斯界面是由丰田在北美的互联科技集团开发，该系统最早于2017年宣布。互联科技集团向北美丰田互联公司首席执行官Zach Hicks报告，其开发的系统将在雷克萨斯全系产品上应用，预计最终也将在丰田品牌产品上部署一个改款系统。全新雷克萨斯界面旨在解决过去雷克萨斯产品中存在的一个重大缺陷，其系统曾经使用操纵杆操作，然后转向触控板操作。不过，这两个系统都不是特别直观或便利，雷克萨斯在这方面一直存在短板，高管们在发布新系统时也承认了这一事实。依靠具有自然语音助手、大尺寸屏幕和动态图形等功能的云连接系统，雷克萨斯在豪华车市场的竞争中已经实现了突破。在一次相关活动中，雷克萨斯向包括埃信华迈在内的众多媒体和分析师展示了这一系统。演示表明，尽管该系统的完成度很高并且经过了周密设计，但对于雷克萨斯（和丰田）而言，要推动车联网解决方案发展，似乎不只加入竞争那么简单。

## 【主机厂亮点】东风标致雪铁龙开始生产C5 X

据《欧洲汽车新闻》报道，东风标致雪铁龙已经开始在中国成都工厂量产雪铁龙 C5 X。据报道，该车型将只在成都工厂生产，并将出口到欧洲和其他亚洲国家。此外，成都工厂还将负责生产该车型的插电式混动版车型。



## IHS Markit 观点深度解析

雪铁龙在今年举办的上海车展上发布了 C5 X，这是一款全新的中型车辆，外观设计方面融合了轿车、旅行车和跨界车的风格。该车型车长 4,805 毫米，宽 1,865 毫米，高 1,485 毫米，其直径为 720 毫米的车轮配备了 19 英寸轮胎进一步提升了离地间隙。C5 X 的推出标志着雪铁龙重返了传统 D 级中型汽车市场。不过，综合考虑高端品牌在中国和欧洲（这款车型的重点）的市场布局以及近年来消费者偏好转向跨界车和运动型多用途车，导致该品牌在这一细分领域采取了不同的策略。我们估计，C5X 今年在中国的总产量约为 9,500 辆，明年将达到 12,800 辆。

## 【科技亮点】华为计划在2025年推出无人驾驶汽车技术

据《中国日报》报道，中国电信设备巨头华为技术有限公司计划到 2025 年提供无人驾驶乘用车解决方案。华为智能汽车解决方案 BU 总裁王军表示：“实现车辆无人驾驶是自动驾驶的最终目标，我们正努力在 2025 年让乘用车实现无人驾驶。”



### IHS Markit 观点深度解析

华为正在寻求进一步扩大其在汽车行业的业务布局，最近宣布今年计划将投资 10 亿美元研发智能汽车零部件。在 2021 年上海车展上，该公司发布了华为 HI 智能汽车解决方案，该解决方案包括计算系统、4D 成像雷达、自动驾驶汽车（AV）平台和智能热管理，基于华为鸿蒙操作系统和 LiDAR 芯片运行。这家电信公司还与北汽新能源、长安汽车和广汽集团三家汽车制造商展开合作，从 2021 年底开始共同推出自动驾驶汽车品牌。该公司称，其智能汽车部门有 5,000 名员工从事研发工作，其中 2,000 名员工专注于自动驾驶技术。

## 【科技亮点】上汽集团与显示产品供应商合作，打造智慧移动出行新生态

据盖世汽车介绍，上汽集团已与汽车显示产品供应商京东方精电合作，共同开发基于智能驾驶舱的智慧移动出行新生态。两家公司将联合推进用于汽车智能座舱的曲面中控显示屏、柔性有机发光二极管（OLED）以及透明车窗显示等产品的研发。



### IHS Markit 观点深度解析





上汽集团计划借助与阿里巴巴、英伟达、Luminar 和腾讯等领先高科技公司的合作，为其 R 品牌电动汽车的发展打造一个全新的生态系统。今年 3 月，这家汽车制造商在深圳举办的公司活动上发布了其全新技术品牌 R-TECH，并概述了 R 品牌的技术战略。吉利、长安、北汽和长城汽车等其他国产自主品牌汽车制造商也在专注于智能汽车的研发。这符合中国推进自动驾驶智能汽车商业化的目标，这是“中国制造 2025”计划的关键组成部分。2020 年 2 月，11 个中央部委联合发布了《智能汽车创新发展战略》，为自动驾驶汽车的发展提供了更清晰的路线图。该战略提出，将为自动驾驶汽车开发一个生态体系，并在 2025 年前实现有条件自动驾驶汽车（L3 级）的规模化生产。



## 【EV亮点】林肯品牌计划到2030年电动汽车占其全球销量的50%

**意义：**在5月26日福特投资者日上宣布了福特+计划之后，林肯品牌日前公布了关于到2030年联网汽车和电动汽车发展计划的细节。

**展望：**林肯的计划很大程度上与今年5月宣布福特+计划中的基本要素一致，不过林肯在部署该计划时为其豪华汽车客户设计了一些细微差别。总体来说，林肯品牌的发展计划与主流品牌基本相同：向电气化推进系统转变，并利用网联技术为客户提供更多服务，覆盖整个车辆拥有生命周期，产品也会因为这些改进而变得更好。

在5月26日福特投资者日上宣布了福特+计划之后，林肯品牌日前公布了关于到2030年联网汽车和电动汽车发展计划的细节。

林肯的目标是，到2030年纯电动汽车（BEV）占其全球销量的50%。与母公司福特一起，林肯正朝着公司与客户建立“Always on”关系的目标迈进。林肯将其无线（OTA）升级和车联网订阅服务命名为林肯Intelligence System，最早将于2021年年中在Nautilus车型上应用。Nautilus将接受升级的导航功能和苹果CarPlay，以及数字用户手册。此外，Nautilus将在2021年第三季度收到Alexa更新。林肯计划最终在其车型中新增一个名为ActiveGlide的免提驾驶系统，可在经过预审合格的高速公路路段（名为免提蓝区）使用。不过，林肯并未透露哪些车型系列最先搭载该系统。



我们与林肯高管一起参加了就品牌计划举行的讨论会议。林肯高管团队表示，在2021年上海车展上展示的林肯Zephyr Reflection概念车代表了未来林肯的设计方向，但这款轿车并不考虑进入美国市场。这款车型专为中国市场设计，因为中国的轿车市场份额更大。林肯的高管们证实，在5月福特投资者日上证实的即将推出的全轮驱动和后轮驱动电动汽车架构中，林肯将拥有四款产品。虽然产品上市的时间尚未确定，但林肯总裁Joy Falotico表示，这四款产品将是林肯的“支柱产品”。她表示Corsair、Nautilus、Aviator和Navigator等车型名称很可能会转移至电动汽车产品。Falotico还表示，林肯已经看到了衍生产品中的机会，但拒绝透露更多具体内容，也不愿透露该品牌是否已做出具体决定来挖掘这些机会。林肯证实，随着该品牌转向电气化，首款电动汽车将加入插电版Aviator和Corsair SUV之列。尽管林肯表示，内燃汽车仍将是其产品组合的一部分，但该品牌全系产品将在2030年前实现电气化。这意味着从现在开始9年后，林肯旗下车型将仅仅是混合动力汽车、插电式混合动力汽车（PHEV）和纯电动汽车的产品组合。当被问及林肯为何计划到2030年电动汽车在其全球销量占比为50%，高于福特40%的目标时，该品牌表示，这在很大程度上是因为豪华汽车购车者对电动汽车推进系统的接受速度更快。林肯表示，这也是因为电动汽车有助于进一步提升品牌的“静谧之旅”设计理念。

除了增加OTA升级和联网服务外，林肯也正在更新其林肯之道应用，以提供更多的服务。此外，林肯表示，品牌正在线下开设精品中心，消费者在精品中心可以感受比传统经销商更好的试车体验，不过传统经销商的销售



仍将保留。与没有经销商合作伙伴、必须直接支持零售中心的初创豪华汽车制造商不同，林肯与其经销商保持了很好的合作。就精品中心而言，这些场地由附近的经销商所有和运营，而不是林肯公司，因此这就保留了经销商的参与。

## IHS Markit 观点深度解析

林肯的计划很大程度上与今年5月宣布福特+计划中的基本要素一致，不过林肯在部署该计划时为其豪华汽车客户设计了一些细微差别。在某种程度上，林肯已经准备好从支持新车销售和服务所需的关键技术的快速增长中获益。虽然在部署这些关键技术方面，这个豪华品牌可能略微落后于其母公司。不过，这样做的优势是，推出新服务和新技术时出现的一些问题可以由福特品牌解决，并且这些问题可能会在林肯推出前及时得到修正。总体来说，林肯品牌的发展计划与主流品牌基本相同：向电气化推进系统转变，并利用网联技术为客户提供更多服务，覆盖整个车辆拥有生命周期，产品也会因为这些改进而变得更好。



林肯推出的林肯Intelligence system与福特的Power-Up计划相似，同时林肯还将提供内置的亚马逊Alexa。此外，林肯ActiveGlide免提系统被福特称之为BlueCruise。得益于福特的广泛部署扩大了这些计划的后台支持规模，因此林肯有机会改善成本，或许还能比其他独立豪华汽车品牌更快地推出某些功能。另一方面，福特再次宣布率先应用于福特品牌的关键技术和系统，豪华品牌的部署则紧随其后。

## 【EV亮点】恒大与中石化将联合建立电动汽车充电站

据盖世汽车报道，中国恒大集团日前与石油公司中国石化达成协议，双方将合作建设电动汽车（EV）充换电站。根据协议，双方将发挥各自在能源、科技、客户引流、销售网络等领域的优势，共同开发电动汽车充电网络。双方汽车轻量化材料、新型高性能建筑材料和化工材料等方面展开合作。



## IHS Markit 观点深度解析

过去几年，恒大一直在积极进军中国国内蓬勃发展的电动汽车行业。2019年6月，该公司宣布计划在中国南方城市广州市投资1,600亿元建造一个电动汽车及相关零部件生产基地。该基地将拥有年产100万辆汽车的电动汽车生产工厂，一座产能为50千瓦时的动力电池“超级工厂”，以及每年向100万辆电动汽车供应配套电机和电控系统的生产设施。去年，恒大还计划通过旗下恒驰品牌推出6款全新电动车型。开发充电基础设施将有助于恒大在中国市场推广其电动汽车产品。该公司已经与中国国家电网合作，在中国深圳推出智慧能源服务，将在覆盖约870万户居民的社区停车场设置新能源汽车充电桩。最近，中国另一家电动汽车初创公司蔚来汽车（NIO）与中国石化签署了建设换电站的合作协议。该公司表示，换电站可支持车辆自动泊入，用户无需下车，在车内即可一键启动自助换电。

## 【GSP】东盟销量与生产评论-2021年5月

### 东盟销量

**2021年4月：+376.9%；现值 237,594 辆，前值 49,822 辆**

**2021年年初至今：+26.0%；现值 905,210 辆，前值 718,341 辆**

2021年4月，东南亚国家联盟（ASEAN）地区轻型汽车销量约为 23.8 万辆，与 2020 年 4 月相比，同比增长 377.0%。2021 年 1 月至 4 月，该市场累计销量约为 90.5 万辆，同比增长 26.0%。我们预计，2021 年东盟市场销量将增长 12.0%，至 277 万辆。

2021 年 4 月，泰国轻型汽车销量同比增长 94.2%，至 5.71 万辆左右。2021 年 4 月的销量似乎比去年同期要好得多，当时该国正处于最严格的封锁状态。4 月，泰国消费者信心指数从 48.5 点降至 46.0 点，这是 1998 年 10 月以来的最低水平，主要是受到了最新一轮新冠肺炎疫情的影响。在当前确诊病例数量激增的情况下，未来几个月信心指数不太可能有很大改善，截止 2021 年 5 月 16 日，泰国疫苗接种率仅为总人口的 1% 左右。基于消费支出、疫苗接种和入境游客人数的最新更新和预测，泰国央行刚刚将 2021 年 GDP 预测下调至 1-2%。更快速的疫苗接种以及更早实现的群体免疫将有助于 2021-22 年经济增长。



今年 1 月至 4 月泰国汽车销量为 24.86 万辆，同比增长 10%。由于当前新冠疫情大流行和全球半导体短缺问题的影响，包括本田、马自达、日产和铃木在内的许多汽车制造商生产速度均有所放缓，一定程度上影响了 2021 年上半年的销量。另一方面，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有望于 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%。不过，我们的分析师可能会在下一轮预测中下调泰国的销量预期，以反映新冠肺炎大流行、经济放缓以及奢侈品消费支出下降带来的影响。

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 4 月，印度尼西亚轻型汽车市场同比大幅增长 894.0%，至 7.3 万辆，主要是由于去年同期汽车行业因新冠肺炎疫情影响开始低迷，导致比较基数较低。销量增长的主要原因是政府对推出了面向发动机排量在 1,501 cc 至 2,500 cc 之间的两轮驱动和四轮驱动的新车奢侈品销售税减免政策。此外，从 2021 年 3 月起，对发动机排量低于 1500 cc 的轿车和两轮驱动车的销售税也有所降低。符合条件的两轮驱动车购车者将在 4 月至 8 月期间享受 50% 的优惠，然后在 9 月至 12 月期间享受 25% 的优惠。符合条件的四轮驱动车购车者可在同一期间享受 25% 以及 12.5% 的优惠。此外，印尼 4 月份消费者信心指数上升超过 100 点，表明乐观情绪在今年首次回归。消费者信心上升的原因是人们对当前经济状况有了更好的认识，包括就业机会和更高的收入。尽管 2021 年第一季度 GDP 萎缩 0.74%，但表现仍好于 2020 年第四季度（当时 GDP 下降 2.19%），主要是因为政府继续提供财政支持，并加大了新冠肺炎疫苗的接种力度，支持民众和企业从疫情中恢复。就今年累计销量表现来看，印尼销量同比增长 8.0%，至 24.7 万辆左右。2021 年全年来看，印尼汽车市场销量预计将达到约 72 万辆，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4月：+457%；现值 269,143 辆，前值 48,323 辆**

**2021年年初至今：+21.8%；现值 1,185,229 辆，前值 973,383 辆**

由于 2020 年 4 月因新冠疫情封锁导致比较基数较低，东南亚国家联盟（ASEAN）轻型汽车产量今年 4 月同比显著增长 457%，达到 269,143 辆。到目前为止，今年累计产量达到 118 万辆，同比增长 21.8%。在 5 月的预测更新中，我们对 2021 年全年东盟轻型汽车产量上调了 7.9 万辆，主要得益于印尼和马来西亚国内的强劲需求，鉴于疫情危机影响，在 2020 年汽车需求大幅下降后，政府为刺激汽车需求，推出了针对本地组装汽车的减税政策。由于第二季度出口势头强劲，泰国产量预测略有上调，但该国目前正面临第三波新冠肺炎疫情，这给 2021 年的复苏步伐带来了压力。

由于去年同期比较基数较低，2021 年 4 月，泰国轻型汽车产量同比显著增长 361%，至 106,647 辆。受国内需求改善，以及皮卡和运动型多用途车（SUV）强劲出口势头的推动，截止 4 月份泰国今年累计产量同比增长 22.2%，达到 57 万辆。



## 【供应商趋势亮点】 富士康子公司投资硕禾电子材料以开发电动汽车电池材料

两家公司将共同开发用于电动汽车的材料



来源: Getty Images Plus/metamorworks

据路透社6月15日报道，总部位于台北的电子产品代工制造商富士康的子公司已向硕禾电子材料公司投资3,600万美元，用于开发电动汽车（EV）电池材料。

据路透社报道，富士康表示，已通过一家台湾子公司进行私募配售投资，使其成为硕禾电子材料公司的第二大股东。硕禾电子材料是一家以制造太阳能电池材料而闻名的台湾公司。

路透社援引富士康星期二发布的一份声明称，两家公司将共同开发用于电动汽车的材料。

### IHS Markit 观点深度解析

苹果手机代工商富士康已将电动汽车视为实现未来增长的一项新兴业务，该公司已与包括Stellantis和泰国国家能源公司PTT集团在内的多家汽车制造商达成了合作协议。富士康董事长刘永伟在2020年10月曾表示，富士康的目标是到2025年至2027年为全球10%的电动汽车提供零部件和服务，并承诺随着电动汽车在未来成为市场主流，富士康将逐步降低电动汽车的制造和其他成本。

今年5月，富士康与PTT集团签署了一份谅解备忘录（MoU），双方将合作建立一个开放的平台，用于生产电动汽车和关键零部件，以服务泰国新兴的电动汽车行业。富士康在5月31日发布的一份声明中表示，该平台包括硬件和软件服务，将向泰国所有希望加快在本国和东盟地区电动汽车生产和销售的汽车制造商提供。

今年5月，富士康还与美国电动汽车初创公司Fisker Inc签署了框架协议，双方将联合为后者PEAR项目的开发和制造提供支持。Fisker的Pear项目旨在开发一款具有突破性的全新电动汽车。



## 【供应商趋势亮点】伟巴斯特为Solarwatt公司的新型电池存储系统生产电池模块

伟巴斯特代表 Solarwatt 生产的电池模块将被部署于宝马集团的车辆中



来源: Webasto

伟巴斯特是汽车车顶、电加热系统、充电和电池解决方案供应商，该公司在6月14日发布的一篇新闻稿中表示，该公司日前已于总部位于德累斯顿的光伏系统制造商Solarwatt达成协议，将为其生产电池模块。

公司表示：“在未来几年，位于德国希灵的伟巴斯特工厂将为Solarwatt生产六位数的电池模块。除了能源管理解决方案之外，本次合作还包括充电解决方案的安装和销售。”

伟巴斯特表示，其希灵工厂目前约有120-340名员工在电池生产部门工作，每周生产电池系统和汽车车顶系统的时间多达6天。

该公司将在一条专门配备的生产线上为Solarwatt生产电池模块，这些模块也将被部署在宝马集团的汽车上。公司继续补充道，“这些电池组件由宝马提供，并根据Solarwatt的电池模块规格使用，将用于固定式家庭储能系统Solarwatt Battery flex。”

### IHS Markit 观点深度解析

伟巴斯特与Solarwatt的合作涵盖了能源管理、充电解决方案的安装和销售。该公司表示，其Live充电桩与Solarwatt的能源管理系统兼容，这意味着客户在未来将能够使用自生太阳能发电为其电动汽车充电。

该公司表示，作为此次合作的一部分，已有超过100个伟巴斯特Live充电桩被出售。预计到2021年底，该公司的销售数量将达到约1,000个。

## 【VIP专属文章】半导体供应问题：轻型汽车生产跟踪



示意图/Dario Lo Presti

关于汽车行业半导体供应链出现了中断的报道最初在 2020 年底出现，并一直持续到 2021 年第二季度，一些人预计第三季度的供应前景也会更加疲软。随着汽车制造业从 2020 年上半年期间新冠肺炎疫情封锁措施中逐渐复苏，但是这一复苏周期与消费电子行业不断增长的需求发生了冲突，一方面是消费电子行业的强劲复苏，另一方面是为了迎接节日季节而加大库存积累，因此半导体供应链压力逐步增大。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。

许多汽车制造商已经受到了半导体供应中断的影响，并且这一影响将持续。以下是一些受到冲击的主要汽车制造商，你可以从中了解到他们采取了哪些措施来缓解供应中断情况，以及他们对今年剩余时间的预期如何。

### 福特

福特在北美和欧洲的工厂都受到了半导体短缺带来的严重冲击。在北美，今年第一季度已经发生了数次停工，第二季度这些停工正蔓延到更多工厂。受影响的车型包括诸如 Explorer 这样的重要车型；新款 Bronco Sport 和 Bronco；F 系列和 Ranger 皮卡。现在还包括 Ranger 皮卡和新款 Bronco，以及销量经久不衰的 E 系商用车。

由于半导体供应链中断一直持续到 2021 年第二季度，福特在西欧和中欧的所有工厂都受到了长达数周的停工影响，受到影响的车型包括在西班牙瓦伦西亚生产的 Kuga 和 Transit Connect，在罗马尼亚克拉约瓦生产的微型跨界车；以及土耳其科贾埃利省奥特桑生产的 Transit 和 Transit Custom。中断也影响了福特德国工厂的生产，包括生产 Focus 的萨尔路易斯工厂和生产 Fiesta 的科隆工厂，由于夏季工厂关停，科隆工厂将在第三季度停止生产。

在 4 月 28 日发布的第一季度财报中，福特表示，由于供应短缺其批发销量同比下降了 5.7%，计划产量减少了约 20 万辆。首席财务官 John Lawler 强调，今年第二季度的形势更加严峻，计划产量将减少约 50%，或约 70 万辆。该公司还预计，2021 年下半年，计划产量还将减少 10%，约 20 万辆。公司还表示，到目前为止，预计年内无法再恢复上半年损失的产量。目前，福特预计 2021 年全年产量将减少 110 万辆。这种情况将对自由现金流造成 30 亿美元的负面影响。

### 通用汽车 (GM)



由于半导体短缺，通用汽车在北美、南美和亚洲的生产都受到了影响。其位于美国、墨西哥和加拿大的工厂已经持续停产数周时间，这种情况一定程度上还将继续。不过，部分工厂将比预期更早恢复生产，这显示出在这场危机中零部件供应的不确定性。由于通用汽车优先考虑保证重要且高利润车型的生产，目前生产全尺寸皮卡和运动型多用途车（SUV）车型的工厂尚未受到任何明显的中断影响。

该公司巴西工厂的运营也受到了严重的影响，巴西格拉瓦塔伊工厂处于停工状态，如果生产能如期在7月份恢复，此次停产持续了约4个月时间。在其他地方，该公司在韩国的两家工厂今年前两个季度出现了不同程度的减产，而在中国，其合资企业上汽通用在第二季度的生产也受到了有限的中断影响。

在宣布2021年第一季度财务业绩时，通用汽车还表示，预计2021年第二季度半导体短缺最严重，2021年下半年情况会有所改善。该公司首席财务官 Paul Jacobson 承认，这种情况可能会持续到2021年第三季度。不过，通用汽车一直在寻找解决这些问题的方法，包括使用替代微芯片，如果可能的话，或采用重新设计降低芯片的必要性，并为高利润和高需求产品保留充足供应。通用汽车也在生产一些没有特定模块的车辆，计划在稍后添加模块，或在某些情况下不供应这些模块，这也是通用汽车生产部分未搭载燃料管理模块全尺寸皮卡的原因。

## 雷诺—日产—三菱联盟

雷诺—日产—三菱联盟的所有合作伙伴在一定程度上都受到了半导体短缺的影响。雷诺集团在欧洲的业务（尤其是在西班牙）受到了影响，为了应对半导体供应短缺，在今年早些时候停产，计划在第三季度进一步停工。该公司在法国本土工厂生产的轻型商用车和纯电动汽车都受到了影响，而中欧工厂受影响的车型包括罗马尼亚皮特斯蒂工厂生产的廉价品牌达契亚。雷诺全球其他工厂受到的影响较小。

日产在日本的一些工厂也将面临供应短缺带来的挑战，不过主要集中在今年第二季度。除了采取停工外，该公司还采取了一系列其他措施来减少汽车产量，如生产线减少加班、节假日工作以及生产速度。其在北美的工厂也将调整产量，主要集中在第二季度。日产位于其他地区的工厂也已经受到或者将会受到半导体短缺带来的影响。其中包括位于英国的桑德兰工厂，该工厂为欧洲市场生产日产的主力车型 Qashqai 和 Juke 跨界车以及 Leaf 纯电动汽车。

三菱也在调整其在日本的小型车和跨界车产量，以及泰国工厂相关车型的产量。

雷诺集团在4月底发布了2021年第一季度财务业绩报告，首席财务官 Clotilde Delbos 在报告中表示：“两个月前我们认为芯片短缺将在今年第二季度达到顶峰，但如果短缺情况没有进一步缓解的话，短缺影响将会在第三季度持续。芯片短缺情况正变得难以预测，我们不想给出任何可能很快被验证为错误的估计。”不过，Delbos 也表示，由于芯片短缺，雷诺预计将因此减产数万辆汽车，并将优先保证高利润车型的生产。

日产在5月第二周公布其财务业绩时表示，在截至3月31日的2020财年中，该公司产量损失了约13万辆。该日产汽车首席执行官 Makoto Uchida 也表示，在2021财年（截止2022年3月）上半年，公司产量可能会减少约50万辆，不过有希望在下半年恢复约一半的损失产量。

欢迎您加入 VIP 群，获取完整报告

## 【VIP专属文章】印度在全球汽车电气化中的角色



[本文首次发表于AutoCarPro.In]

电气化已迅速成为全球汽车行业的关键大趋势之一，并为汽车和移动出行行业带来了颠覆性改变。

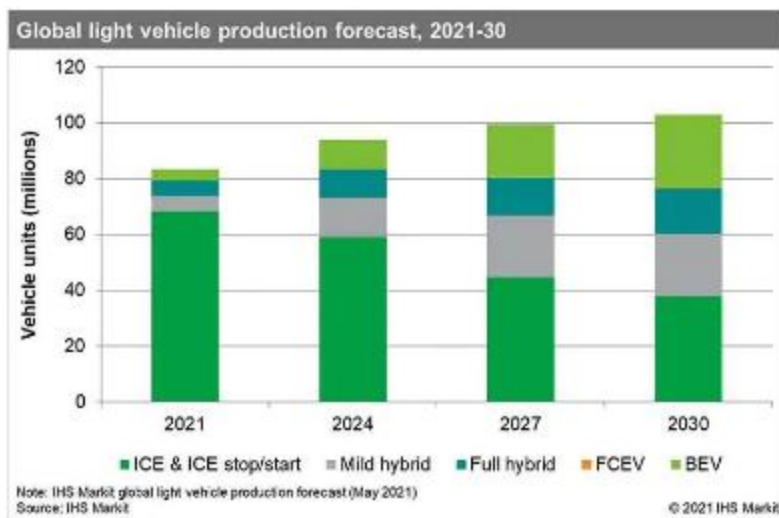
欧洲和大中华区等成熟市场正在采取许多重要举措向电动汽车时代转型，这些市场的消费市场对此回应热烈。与全球电动汽车领先市场相比，印度起步有所落后，不过印度正押注于积极扩大电动汽车规模。

埃信华迈电动汽车高级研究分析师 Darshak Parikh 和动力系统高级研究分析师 Raghunandan Balasubramanian 在本报告中研究了印度不断增长的电动汽车（EV）行业，以及该国的供应商和零部件行业如何挖掘新的机会。

### 增长预测

全球替代动力系统（AP）技术（包括轻度混合动力汽车、全混合动力汽车、纯电动汽车（BEV）和燃料电池电动汽车（FCEV）在内）的产量，将从 2021 年的 1,500 万辆增加至 2030 年的 6,500 万辆。

在同一时期内，搭载非电气化内燃发动机（ICE）的汽车产量（包含带 ICE 启停功能的车辆在内）将从 2021 年的 6,800 万辆大幅下降至 2030 年的 3,800 万辆。



印度替代动力系统（AP）行业仍处于发展阶段，电动汽车的可用性及其可承受性十分有限。然而，到 2030 年，印度生产的每四辆汽车中就有一辆将采用某种形式的替代动力系统，预计在所有替代动力系统车辆中，轻度混合动力汽车将占据主导市场份额。



为了满足电动汽车生产的需求，到 2030 年，印度将需要约 180 万台电机和 11 千兆瓦时的电池容量，其中约 26 万台电机和 10.5 千兆瓦时的电池容量预计用于生产纯电动汽车。

## 替代动力系统零部件行业的演变

替代动力系统零部件技术已经达到了一个比较成熟的水平，可以支持面向大众市场的普及以及电动汽车的大规模生产。

对于全混合动力和纯电动汽车而言，由于具有更高的扭矩密度、更好的效率和更小的封装，永磁电机的使用仍然广泛。以此类推，NMC622 和 NMC811 等富镍电池，可能会成为全球大多数主流汽车制造商的首选。

展望未来，为了支持替代动力系统零部件需求的显著增长，供应商和汽车制造商将必须快速开发新的零部件和技术，并扩大生产规模，以跟上这一发展趋势。

我们已经看到零部件供应商之间通过达成令人关注的战略合作、成立合资公司等方式扩大其产品阵容，并在新市场出现时积极占领市场。一个典型的示例是在整合式牵引电机领域，电机、变频器和变速箱供应商越来越多地联手提供集成的电力推进解决方案。

新成立的合资企业和其他伙伴关系也将授予组成公司利用共同或互补的协同效应，开发或扩大到新的产品、服务和业务领域。与此同时，资产剥离和分拆使企业能够将更多注意力和资金转移到电动汽车等高增长领域。

此外，从财务角度来看，商业实践的合并也可能是一个谨慎的选择。通过并购、水平或垂直整合，企业可以扩大业务线并增加市场份额。

最后，通过获得豁免、补贴和补助计划等政府支持，企业可以减轻在这类新兴行业中成立新企业的财务负担。

*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](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.