



IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.05.31-06.04





Contents

【主机厂亮点】兰博基尼发布电气化战略	3
【主机厂亮点】福特高管暗示未来将仅推出电动汽车，福特为变速箱工厂改名	5
【数字化亮点】Stellantis和富士康介绍数字座舱合资企业	7
【数字化亮点】大众品牌主管表示，数字化将成为真正的行业颠覆者	9
【EV亮点】中国计划到2035年实现公共交通工具全面电气化	10
【EV亮点】上汽通用将在湖北建设Ultium电动汽车平台	10
【GSP】全球销量与生产评论-2021年4月	12
【供应商趋势亮点】长安将推出与华为、宁德时代联合研发的智能电动汽车	15
【供应商趋势亮点】禾赛科技为百度第五代自动驾驶汽车提供激光雷达传感器	15
【VIP专属文章】安卓提升对车载操作系统的影响力	17
【演讲报告下载】碳中和目标-机遇与挑战	19

【主机厂亮点】兰博基尼发布电气化战略

意义：以中置发动机超跑闻名的兰博基尼已经制定了向电动动力系统转型的战略，包括计划在 2025 年至 2030 年推出一款纯电动车型。

展望：尽管兰博基尼致力于内燃发动机（ICE），尤其是 V12 发动机的研发，但这家汽车制造商也一直在探索电动动力系统在其概念车和限量版车型中的应用。如今，这一战略不仅为兰博基尼全系车型的电气化制定了路线图，同时也在一定程度上维护了公司的根基。

以中置发动机超跑闻名的兰博基尼已经制定了向电动动力系统转型的战略，到 2024 年，品牌旗下所有车型都将电动化。这一战略名为“Direzione Cor Tauri”（向金牛座之心前进），金牛座之心是金牛座星系中最耀眼的星星——意味着虽然兰博基尼制定了一个“面向未来的电气化发展战略，但其始终忠于‘公牛’品牌的‘心脏和灵魂’”。该公司的目标是到 2025 年初将产品的二氧化碳排放量减少 50%。同时，该品牌还将关注“标志性技术和解决方案的研发，确保在坚持品牌传统的前提下保证车辆的顶级操控性能和驾驶动力”。

该战略分三个阶段进行

- 在第一阶段，兰博基尼打算在 2021 年和 2022 年通过发布“致敬品牌持续成功历史”的车型以庆祝其内燃发动机的成功。该公司表示，将于 2021 年推出两款搭载 V12 发动机的全新车型。
- 第二阶段将于 2024 年底完成，标志着该品牌向混动技术的过渡。该公司表示，将于 2023 年推出首款“混合动力量产车型”，2024 年底之前，品牌所有车型都将采用这类动力系统。该公司指出，为了保证车辆的性能，它正在研发新技术，并通过采用轻型碳纤维材料来克服电气化带来的重量增加。



兰博基尼 Sián FKP37，来源：兰博基尼

- 第三阶段，兰博基尼将在 2025 年至 2030 年期间推出首款纯电动车型。其第四款车型将专注于采用纯电技术，将加入其现有的车型阵容。该公司补充道：“这一阶段的技术创新将继续着眼于确保卓越性能，并将新产品定位于细分市场的顶端。”

为了支持这一转型，兰博基尼计划在未来四年投资超过 15 亿欧元（约合 18 亿美元）。

该计划还采取全面措施，到 2030 年减少二氧化碳排放，包括该公司位于意大利圣亚加塔·波隆尼的工厂实现脱碳。该公司表示，该工厂已经在 2015 年获得了碳中和认证，尽管在推出 Urus 运动型多用途车（SUV）后，销量大幅增

长，但这一认证一直保持不变。除了减少二氧化碳排放外，环境保护、供应链的可持续发展、对员工的关注以及企业社会责任也将是该战略不可或缺的组成部分。

IHS Markit 观点深度解析

对于一个以高转速、自然吸气式内燃发动机，特别是 V12 发动机而闻名的品牌来说，这个战略是一个重要的转折点。然而，正如该品牌总裁兼首席执行官 Stephan Winkelmann 在声明中说的那样，“这一战略在全球汽车行业发生巨大转变的背景下很有必要。我们希望通过切实的努力为持续减少对环境的影响做出自己的贡献。”

该公司近年来一直在探索电气化的发展。早在 2014 年的法国巴黎车展上，兰博基尼就展示了 Asterion LP910-4 概念车，该车搭载了 Huracán 车型的 V10 发动机加上插电式混动组件的动力组合（包括两台驱动前轮的电动机和一台变速箱内的电动机）。不过，其第一款上市的部分电气化车型将是限量版 Sián FKP37 及其跑车姊妹车型。该车基于当前款 Aventador 打造，搭载自然吸气式 V12 发动机加上一台电动机的动力组合，电动机由超级电容器而不是锂离子电池提供电能，通过再生制动系统充电，在需要时可以提供额外的动力提升。

兰博基尼的声明突显了所有高性能跑车制造商在向电气化转型时所面临的挑战。尽管电动机几乎可瞬间输出最大扭矩，这可能会使车辆乘员感受到几乎可以用猛烈来形容的加速度，但保证高性能操控体验和预期续航里程所需的电池组会显著提高车身重量，这可能会影响车辆的动态能力。此外，对于这些超跑面向的客户而言，纯电动动力系统缺乏内燃发动机所具有的轰鸣声和刺激感，尤其是对兰博基尼这样的品牌来说。



2014 款兰博基尼 Asterion LP910-4 概念车，来源：兰博基尼

然而，这显然被内燃汽车面临的日益增长的监管压力所抵消。这种压力不仅与日益严格的排放规定和目标有关，而且还与部分国家完全禁止销售燃油车的计划有关。到目前为止，英国在禁售燃油车方面所做的计划最为引人注目，不过其他国家随着时间的推移也可能会逐步效仿。

与法拉利一样，兰博基尼也正采取措施应对这个挑战。考虑到市场接受度的不确定性，兰博基尼以第四款车型作为进入纯电动动力系统领域的切入点也有一定道理。Winkelmann 向《Autocar》表示，这款车型的初期开发已经开始，但目前尚未决定这款车型最终会采用何种形式。Winkelmann 称：“这至少会是一辆 2+2 座或 4 座车型……目前我们初步构想是一台双门跑车，但尚未就车身风格或功率输出做出最终决定。”这位高管补充道，最终决定将在对这一细分市场的身风格和销量进行分析后做出，但也要等到兰博基尼在大众集团找到最佳平台方案之后。我们预计，该平台方案极有可能采用 PPE 架构，大众旗下一系列高端纯电动汽车均基于该架构打造，其中包括宾利汽车将在 2030 年努力成为一个纯电动汽车品牌。



在短期内，混动解决方案将专注于插电式混动车型，包括 Urus SUV 以及 Huracán 和 Aventador 的替代车型。Winkelman 在接受《Autocar》杂志采访时表示，“这些车型的性能与现款一样，甚至更加出色。”尽管 Aventador 的替代车型将搭载 V12 发动机，它还将同时采用 Sián 上使用的超级电容器技术，Winkelmann 称这是“测试客户对电气化反应的一个很好的途径”，不过这些车型仍会受到电容量有限的限制。混动技术的应用将使品牌推迟做出针对燃油车型未来的最终决定，并寄希望于未来可能找到某种妥协方案，例如大众集团其他部门正在研究的合成燃料。我们对兰博基尼的预测大致考虑了车型在新战略下的发布时间。我们还预计，在 2025 年至 2030 年期间新推出的第四条产品线将帮助该品牌的年产量再次超过 8,000 辆。

【主机厂亮点】福特高管暗示未来将仅推出电动汽车，福特为变速箱工厂改名

据《汽车新闻》报道，福特美洲业务及国际市场集团总裁 Kumar Galhotra 表示，公司正努力在美国推出纯电动车型阵容，但这位高管并未透露具体时间。此外，该公司正对其美国密歇根州的一家变速箱工厂进行改名，以反映其向电动机和变速箱生产的变化。路透社援引 Galhotra 的话称，F-150 Lighting“只是福特一个全新时代的开始”，这意味着福特在美国的车型阵容将最终转变为纯电动车型。Galhotra 表示，福特对此并未设定具体时间，但其正朝着纯电动产品阵容的方向发展。《汽车新闻》援引 Galhotra 的话称：“到了某个时间点后，我可以很容易地说，‘这就是我们实现全面电气化目标的时间’。我们正朝着这个目标努力。”这位高管表示，福特在美国不设定电气化时间表的原因之一是美国监管环境的不确定性。相比之下，欧洲到 2030 年将只能销售零排放乘用车。“这两个市场处于非常不同的发展阶段。随着欧洲汽车市场逐步成熟和发展，我们何时会实现全面电气化答案显而易见。我认为美国市场的发展将和欧洲一样；只不过我们还没有进行到那一步。”Galhotra 说。此外，福特宣布已将其范戴克变速箱厂更名为范戴克电动动力系统中心。福特近期投资 1.5 亿美元对其进行改建，未来该工厂将转向生产电动机和电动驱动桥。此前这家工厂主要生产悬架部件和传统变速箱，近年来还开始生产混动变速箱。电动机将于 2021 年年中实现全速生产，据该公司介绍，该组件可用于电动汽车或混动汽车。福特汽车负责制造和劳工事务的副总裁 John Savona 表示：“我们在范戴克电动动力系统中心使用的先进技术，将带领我们迈向福特电气化未来的一个新水平。随着客户对我们新款电动汽车的兴趣日益增长，我们现在正在进行的电气化转型将使我们能够快速扩大生产规模。”



IHS Markit 观点深度解析

福特尚未宣布电动汽车在美国销售的具体目标，不过 Galhotra 的言论印证了公司正朝着电气化方向发展。包括在 2021 年早些时候宣布到 2025 年将对电动汽车的投资从 110 亿美元增加至 220 亿美元，发布 E-Transit 和 F-150



Lightning 并推出野马 Mach-E 等车型，以及承诺在加拿大生产电动汽车。在通用汽车为电动汽车生产对其组装工厂更名之后，福特变速箱工厂的更名进一步突显了电气化转型对福特的重要性。

【数字化亮点】Stellantis和富士康介绍数字座舱合资企业

意义：Stellantis 和富士康日前宣布成立一家 50:50 合资股比，名为“Mobile Drive”的合资公司（JV），这家公司旨在打造数字驾驶舱和个性化车联网服务。

展望：全球顶级汽车制造商已经在软件开发上投资了数十亿美元，许多供应商也正在这样做。尽管这家新成立的合资公司有发展潜力，但公司在介绍时提出的愿景几乎与其他汽车制造商和供应商类似。不过，如果这家公司能够创造规模和价值，就可以更快地部署技术，并有可能为一些汽车制造商提供获取技术的新途径，而无需支付内部开发的直接费用。在 Stellantis 与富士康的合作之前，菲亚特克莱斯勒（FCA）与富士康曾于 2020 年 1 月就在中国开发电动汽车（EV）和车联网业务进行过谈判，不过这项工作的具体进展因菲亚特克莱斯勒与标致雪铁龙的合并而推迟，目前已经发生了实质性的变化。与 Stellantis 一样，新成立的合资公司的总部将设在荷兰，不过目前尚未披露任何财务信息。



Stellantis 和富士康日前宣布成立一家 50:50 合资股比，名为“Mobile Drive”的合资公司，这家公司旨在打造数字驾驶舱和个性化车联网服务。5 月 17 日，两家公司发表了一份联合声明，声明中介绍了新合资公司的目标和初步结构。Mobile Drive 的目标是成为“以客户为中心的软件领导者”。该公司将开发先进的车载和车联网技术，并将加快这些技术的上市时间。Stellantis 和富士康认为，Mobile Drive 将把 Stellantis 在全球车辆设计领域的经验以及富士康在智能手机和消费类电子产品软硬件领域的开发能力相结合。声明表示：“这一组合将使 Mobile Drive 立足于全球车载信息和娱乐功能的新前沿，并实现汽车内外的无缝连接。”

Stellantis 首席执行官 Carlos Tavares 表示：“软件领域的布局是我们汽车行业的战略性举措，Stellantis 打算通过 Mobile Drive 引领这一趋势，使车联网功能和服务的快速发展成为可能，这标志着我们的行业将进入下一个伟大的变革期，就像电气化技术一样。”Stellantis 首席软件官 Yves Bonnefont 表示：“通过这次合作，我们将推动车联网技术的发展，带来我们无法想象的沉浸式体验。Mobile Drive 最终为我们提供了目标所需的灵活性，从而能够以客户期望的速度提供未来的数字体验。”

Mobile Drive 将专注于信息娱乐、远程信息处理和云服务平台的开发。根据声明，该公司将致力于基于人工智能（AI）的应用、5G 通信、无线升级服务、电子商务和智能座舱集成等软件创新。此外，Mobile Drive 还将继续推进菲亚特克莱斯勒（现在是 Stellantis 集团的一部分）和富士康共同在 2020 年消费电子展上展示的 Airflow Vision 概念车相关工作。这款概念车主要针对车辆内饰进行了全新设计，不过当时菲亚特克莱斯勒并未宣布该概念车与富士康之间的联系。



正如在演讲中介绍的那样，Mobile Drive 旨在创建一个开放的、面向未来的设计。公司在介绍时还展示了一段描述其愿景的视频。我们的目标是打造直觉型、反应型、个性化、可更新且可升级的以客户为中心的技术。Mobile Drive 的目标是创造出属于消费者数字生活一部分的技术，具有汽车内外无缝体验，并配有相关应用和开放的生态系统。该系统将包括一个智能助理，并支持电动汽车。作为一级供应商，Mobile Drive 希望利用包括生物识别、人工智能、远程控制、增强现实和智能信息娱乐等可扩展技术。其愿景包括允许共享并提供对车辆的数字访问、无线升级功能、监控和预测性保养。作为供应商，Mobile Drive 还表示，其以客户为中心的理念包括忠于车辆的品牌 DNA。

从车辆或交通消费者的角度来看，Mobile Drive 将其主要的消费者关注点视为个性化和本地化服务。它将专注于智能信息娱乐（内容流、导航、车辆信息查询、紧急援助）。通过数据集成、硬件集成、控制集成和服务集成，实现智能手机和智能座舱的无缝体验。该公司的目标是使用实时场景、驾驶员和乘客行为分析、用户预置文件分析及个性化推荐，为用户提供情境感知的个性化推荐。Mobile Drive 的目标是创造出能够提供集中式和集成式电子座舱的产品，并通过使用生物识别技术、多屏交互技术、语音和手势交互以及增强导航技术使其变得智能。无论是人工驾驶汽车还是潜在的自动驾驶汽车，Mobile Drive 将车内空间视为第三个生活空间，并将寻求开发各种解决方案在沉浸式体验中解决从工作到家庭的一切问题，包括 Car-to-X 导航和物联网（IoT）智能交互。为了实现这一目标，Mobile Drive 将专注于网络安全、第三方应用托管和大数据分析。



两家公司指出，Stellantis 将为合资公司带来了其在汽车行业的丰富经验、先进的设计和集成能力、连接性、座舱和信息娱乐创新，以及监管和规范方面的专业知识。富士康则将为合资公司带来智能设备方面的丰富经验：系统软件和应用开发、云服务和大数据以及已经带来收入的互联网服务平台、与学术界共同开发的尖端人工智能算法技术。

IHS Markit 观点深度解析

全球顶级汽车制造商已经在软件开发上投资了数十亿美元，许多供应商也正在这样做。尽管这家新成立的合资公司有发展潜力，但公司在介绍时提出的愿景几乎与其他汽车制造商和供应商类似。不过，如果这家公司能够创造规模和价值，就可以更快地部署技术，并有可能为一些汽车制造商提供获取技术的新途径，而无需支付内部开发的直接费用。在 Stellantis 与富士康的合作之前，菲亚特克莱斯勒与富士康曾于 2020 年 1 月就在中国开发电动汽车和车联网业务进行过谈判，不过这项工作的具体进展因菲亚特克莱斯勒与标致雪铁龙的合并而推迟，目前已经发生了实质性的变化。与 Stellantis 一样，新成立的合资公司的总部将设在荷兰，不过目前尚未披露任何财务信息。

通过这份协议，Stellantis 将进一步统筹推进其在车载连接、软件服务、数据分析和软件即服务等方面的开发资源。富士康一直以来都希望涉足汽车行业，此次与 Stellantis 的合作使这一目标更进一步。

根据声明，合资公司将作为一家一级供应商来运营，并与 Stellantis 保持独立。Mobile Drive 将有机会竞标 Stellantis 以及其他汽车制造商的项目。Stellantis 和富士康将在 Mobile Drive 拥有 50/50 的投票权，出资“主要以实物形式”，具体投资并未对外透露。Mobile Drive 将“由受过专业培训且经验丰富的软件工程师组成”。在菲亚特克莱斯勒和标致雪铁龙集团合并成立 Stellantis 之前，菲亚特克莱斯勒已经推出了 Uconnect 5 系统，提供 5G 连接、无线升级和电子商务等功能。不过，通过新成立这家合资企业，并在未来通过 Mobile Drive 采购这些连通性产品，Mobile Drive 将有机会将其技术提供给 Stellantis 以外的公司，从而有机会提升规模效益。然而，Mobile Drive 涉足的领域也将面临着来自其他汽车制造商内部项目、软件公司和现有一级供应商（如伟世通）的竞争。

【数字化亮点】大众品牌主管表示，数字化将成为真正的行业颠覆者

据《Autocar》报道，大众汽车乘用车品牌主管 Ralf Brandstätter 表示，尽管纯电动汽车（BEV）加速推出，但数字化将成为汽车行业未来 10 年的主要颠覆者。大众乘用车品牌和大众集团已经在其数字架构能力方面投入了大量资金，尽管 ID.3 BEV 和 Mark 8 Golf 在发布后都爆出了与车辆数字架构有关的问题。Brandstätter 表示：“真正的颠覆正在来临。如果你认为电动汽车的出现标志着我们已经来到未来，那你就错了。数字化才是关键。汽车现在是一个由软件驱动的产品。”大众未来将提供高度标准化的汽车，消费者将通过无线升级方式来购买新的数字化功能。大众汽车乘用车品牌已经宣布，其 Project Trinity 项目下推出的汽车将采用这一新理念打造。不过，ID.3 和 ID.4 的升级将在前期通过无线升级方式提供，Brandstätter 表示：“通过这种方式将创造出全新的商业模式。这是一个‘神奇的循环’：每隔 12 周，我们都会对车辆提供一次软件升级服务和用户体验升级。我们可以在后台进行软件升级，但在用户体验方面你会注意到，你能够得到在车辆生命周期内开发出来的额外功能。”



IHS Markit 观点深度解析

大众正在推出其新款电动汽车，这些车型搭载的数字架构日益复杂，同时功能将日益成为区分汽车用户体验的关键因素。随着苹果等现金充裕的科技巨头蓄势待发，准备推出自己的汽车产品，为了避免沦为低附加值的硬件供应商，传统汽车制造商投资定制自己的车辆架构将变得越来越重要。



【EV亮点】中国计划到2035年实现公共交通工具全面电气化

盖世汽车网援引中国工业和信息化部（MIIT）的一项行动计划称，中国计划到 2035 年，所有公共领域用车将全面实现电动化，燃料电池汽车实现商业化应用。政府还计划在公交车、城市物流车和环卫清扫车等方面进一步推动电气化。



IHS Markit 观点深度解析

中国一直在积极推动新能源汽车（NEV）在私人出行和公共交通领域的应用。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。包括纯电动汽车（BEV）、插电式混合动力汽车（PHEV）和燃料电池汽车（FCV）在内的新能源汽车去年销量增长了 10.9%，至 137 万辆。除了为私家车提供购车补贴和增加号牌配额外，政府还致力于在全国建立充电基础设施网络。随着电动汽车在中国日益受欢迎，中国国内也在推广氢燃料电池技术的应用。去年 9 月，中国出台了新的政策，以支持氢燃料电池汽车的销售以及行业供应链和技术的发展。根据去年公布的政策指导意见，中央政府鼓励地方政府提供补贴，以促进燃料电池汽车的销售，并支持加氢站的建设。

【EV亮点】上汽通用将在湖北建设Ultium电动汽车平台

据盖世汽车网报道，上汽集团和通用汽车（GM）在中国成立的合资企业（JV）——上汽通用日前已与武汉市政府签署了一项协议，该公司将在湖北省省会建设生产智能纯电动汽车的平台 Ultium。基于 Ultium 平台生产的电动汽车（EV）中，大约 95%的零部件预计将在中国本土采购。



IHS Markit 观点深度解析



基于通用汽车 Ultium 电动汽车平台打造的新能源汽车 (NEV) 将主要由上汽通用汽车负责生产，最早推出的车型将是 2022 年的凯迪拉克 Lyriq。先进的 Ultium 电池系统和第三代全球电动平台将把通用汽车的工程灵活性、技术领先性与高度本地化的制造和中国国内的供应链结合起来，以提高质量和成本竞争力。根据我们的轻型汽车生产预测，首款基于 Ultium 平台的车型——凯迪拉克 Lyriq 将于 2022 年 11 月投产，2022 年的产量预计在 3,500 辆左右，2023 年为 1.8 万辆。其他 5 款基于 Ultium 平台的车型生产将于 2023 年开始。这五款车型将分别是别克品牌下的两款运动型多用途车 (SUV) 和一款多用途车 (MPV) 以及一款凯迪拉克 SUV 和一款雪佛兰 MPV。为了在中国市场与竞争对手竞争，通用汽车在过去 12 个月推出了多款全新的电动汽车，包括雪佛兰畅巡电动跨界车、别克微蓝 7 纯电动 SUV，以及微蓝 6 插电式混动版。不过，在基于通用汽车全新平台打造的新一代电动汽车上市之前，上汽通用不太可能在中国电动汽车市场取得显著份额增长。

【GSP】全球销量与生产评论-2021年4月

全球销量

2021年3月：+52.2%；现值 826 万辆，前值 543 万辆

2021年年初至今：+20.9%；现值 2,052 万辆，前值 1,698 万辆

新冠肺炎时代的汽车需求前景很大程度上将取决于大流行的发展路径，包括疫苗进展情况。许多国家的疫苗接种现在已全面展开，美国和英国的接种进度比计划提前，中国大陆和印度也设定了较为大胆的接种目标。在其他地方，疫苗接种进展与各种限制因素混杂在一起，包括疫苗供应限制、疫苗使用授权延迟、管理瓶颈以及部分人群不愿接种。新冠肺炎后形势的演变给全球汽车行业带来了进一步的经营和经济压力，特别是在汽车制造商和供应商寻求深入了解需求衰退情况以及汽车需求不断变化的“新常态”之际。全球有效新冠疫苗的推广有望在 2021 年第二季度之前加速，并在夏末实现广泛普及。

2020 年全球实际 GDP 萎缩 3.6%之后，预计 2021 年将增长 5.3%，2022 年增长 4.4%，2023 年增长 3.1%。多数地区的商业状况正在改善，3 月份摩根大通全球综合产出指数（由埃信华迈编制）上升 1.6 点，至 54.8，为 2014 年 8 月以来的最高水平。预计美国、加拿大、英国和中国大陆将迎来更强劲的复苏，巴西和印度的经济预期则有所下调。2021 年布伦特原油现货平均价格预计为 66 美元/桶，2022 年平均为 63 美元/桶（2020 年平均价格为 42 美元/桶）。



尽管全球经济有望在 2021 年逐渐走出阴霾，但复苏前景仍喜忧参半。主要市场新冠疫情反复，甚至确诊病例数量不断增长，需要重新实施严格的防疫限制措施。关键原材料和零部件的持续供应链压力，尤其是半导体短缺，可能意味着供应要到 2021 年第四季度才会稳定，这将进一步威胁 2021 年全年的销售前景。截至 2021 年 3 月，累计需求同比增长 20.9%，但很明显，这主要是因为去年疫情封锁高峰期间的需求大幅下降所致，未来几个月的需求同比数据将严重扭曲。2021 年全球汽车需求预计将达到 8,440 万辆，同比增长 9.7%（全球温和上调）。随着风险逐步消退，2022 年和 2023 年增长势头将有所改善（两年均上调）。

新冠疫情危机造成的汽车需求延后和破坏规模极大，2020 年全球需求为 7,690 万辆，同比下降 14%，疫情蔓延失控以及严格的封锁限制令汽车业遭受重创。以我们在 2020 年 1 月在新冠疫情前的预测为基准，与全球潜在的汽车需求相比，2020 年新冠肺炎疫情造成的相关损失约为 1,200 万辆。最近几个月，各大汽车制造商纷纷宣布了未来 5 至 15 年的电气化计划，这是前所未有的情况。制造商设定的这些目标要么会促使利益相关者采取行动，要么会让已经瞬息万变的市场环境变得更加神秘。



作为最先受到疫情影响，也是最先摆脱疫情影响的国家，截至 2021 年 3 月，中国大陆汽车需求增长 584 万辆（同比增长 72%）。将 2021 年 3 月累计需求表现与 2019 年同期进行对比，为我们提供了另一种衡量复苏前景的方式，当前汽车需求仅比疫情前水平低 4%。2021 年，预计全年需求为 2,485 万辆（同比增长 5.0%）——这考虑了半导体供应风险带来的产量下调，以及国六排放标准和购车激励措施带来的偿还效应。由于供应再平衡的延长，一定程度上将一些复苏需求推迟到了 2022 年。有效遏制疫情令 2020 年的需求损失限制在 -4.6%，全年需求约为 2,370 万辆。



美国逐步恢复正常，在经济复苏、就业机会激增、政府刺激措施、令人印象深刻的疫苗接种进度以及充满信心的消费者的支持下，推动汽车需求强劲复苏。2021 年汽车需求相较上一轮预测有所上调，为 1,653 万辆（同比增长 13.3%）。半导体短缺和恶劣天气导致供应链持续中断令库存补充工作承压，无法进一步上调需求。因此，我们对 2022 年的需求预测进行了上调（增长 18.2 万辆）。作为参考，2020 年美国汽车需求为 1,460 万辆，同比下降 14.6%。

欧洲可能会做得更好——2021 年需求前景依然暗淡，复苏势头因疫情遏制措施延长以及欧盟成员国疫苗接种进度缓慢而受挫。该地区也将面临供应链中断的影响，2021 年西欧和中欧地区总需求将降至 1,518 万辆，同比仅增长 9.7%（下调 6 万辆）。新冠疫情后的第二年夏季对南欧市场而言尤其危险。未来几年，预计所有市场的需求都将低于 2019 年水平（疫情爆发前）。2020 年欧洲汽车需求为 1,380 万辆（同比下降 23.6%）。

全球产量

2021 年 3 月：+34.7%；现值 752 万辆，前值 558 万辆

2021 年年初至今：+14.0%；现值 2,034 万辆，前值 1,785 万辆

4 月份产量预测比 3 月份预测数据减少了 61 万辆（或 0.7%）。这一产量萎缩预示着全年汽车产量预计将达到 8,348 万辆，与最新的 2020 年产量预估数据相比同比增长 11.9%。影响预测的主要因素仍然是与半导体相关的供应链问题。我们的分析师已经确定第一季度产量损失约有 130 万辆，截至 4 月中旬还将损失大约 70 万辆，不过具体情况每天都在发生变化。请注意，这些损失的产量仅为迄今为止所报告的数量，并不是对预测作出的绝对调整，但对全年剩余时间的产量预测会带来很大影响。

与上次预测相比，我们的分析师进一步考虑了瑞萨电子日本半导体工厂在 3 月 19 日凌晨发生的火灾事故影响，以及恶劣天气带来的溢出效应导致美国西南部的一些工厂运营中断，其中也包括英飞凌、恩智浦和三星的半导体工厂。这些进一步中断带来的影响，加上在 2020 年底变得明显的供应短缺问题，将会进一步改变 2021 年汽



车生产的模式。这些新挑战将限制供应链为汽车需求提供额外产能的能力，从而影响 2021 年的生产前景，半导体短缺在第一季度和第二季度造成了严重中断，第三季度仍有中断风险，不过处于较低水平，预计第四季度汽车制造商的供需才会趋于一致。现阶段的任何产量弥补预计都将推迟至 2022 年上半年。



【供应商趋势亮点】长安将推出与华为、宁德时代联合研发的智能电动汽车

该品牌未来将寻求独立上市



来源: Getty Images/josemoraes

据第一财经5月20日报道，长安汽车将于5月底推出与华为、宁德时代（CATL）联合研发的电动汽车（EV）。这个电动汽车品牌将被命名为 AB，并将寻求独立上市。

IHS Markit 观点深度解析

三方联合造车项目于去年 11 月首次宣布。中国大陆的其他汽车制造商也各自成立了专门生产电动汽车的高端品牌。东风汽车在中国大陆推出了全新高端电动汽车品牌岚图，据报道该品牌将推出纯电动汽车和混动汽车。该品牌的首款车型将在东风汽车武汉工厂生产，预计将于今年晚些时候推出。2019 年，吉利也面向全球市场推出了其首个高端纯电动品牌“几何”。

华为表示，公司不会自行造车，而是向汽车制造商合作伙伴提供智能网联汽车技术。

【供应商趋势亮点】禾赛科技为百度第五代自动驾驶汽车提供激光雷达传感器

据报道，该激光雷达传感器的测量精度约为 2 厘米



来源: Getty Image/Scharfsinn86



据财新国际 5 月 19 日报道，阿波罗已与禾赛科技签署协议，禾赛科技将为百度第五代自动驾驶汽车开发一款激光雷达传感器。根据该报道，定制的激光雷达测量精度约为 2 厘米，物体检测半径比目前市场上的产品高 1.5 倍，且成本更低。

百度预计将于 2021 财年第三季度开始量产其第五代自动驾驶汽车。该车型将投入商业化运营，用于机器人出租车服务。

IHS Markit 观点深度解析

今年 5 月初，百度推出了 Apollo Air 车路协同技术，该技术可以使用路侧感知技术在公共道路上实现 L4 级自动驾驶。Apollo Air 可使没有传感器设备的车辆也能够具有高水平的自动驾驶能力。

今年 4 月，百度宣布计划在北京开放由 Apollo Go Robotaxis 提供的完全无人驾驶的出租车服务。这项服务将首先在北京首钢园启动，首钢园是 2022 年北京冬季奥运会场馆之一，这些机器人出租车在比赛期间将为游客提供接驳服务。

【VIP专属文章】 安卓提升对车载操作系统的影响力

安卓汽车系统的意义在于谷歌汽车服务（GAS），这个服务套件集成了一系列来自谷歌的服务，包括谷歌地图、谷歌商店和谷歌助手等



来源: Getty Image/metamorworks

安卓汽车已经在车载系统领域大获成功。从 2017 年初首次推出到现在，已有 6 家全球汽车制造商的超过 10 个品牌与其签署了合作协议，占有新推出车辆的近五分之一。安卓汽车系统的意义在于谷歌汽车服务（GAS）。GAS 套件为汽车制造商提供了嵌入一系列谷歌服务的选项，包括谷歌地图、谷歌商店和谷歌助手等。另一方面也取决于谷歌的云计算、大数据服务，以及哪些行业参与者将有机会定义网联汽车时代。

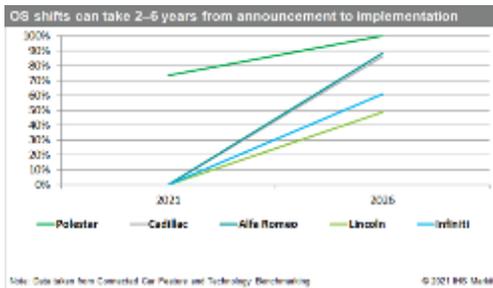
安卓汽车：签约的汽车制造商

- **沃尔沃/极星：**极星 2 是首款宣布采用安卓车载系统的 2021 款车型。沃尔沃纯电动 XC40 也采用了这一操作系统，这两款电动汽车都搭载了全套谷歌汽车服务（GAS）。2021 年 3 月，沃尔沃宣布 C40 Recharge 将是下一款采用该操作系统的车型。
- **雷诺-日产-三菱联盟：**联盟于 2018 年宣布与谷歌建立合作伙伴关系，将在多款车型和多个品牌上搭载安卓车载系统，原定于 2021 年推出相关产品，不过很有可能将推迟至 2022 年。
- **通用汽车：**通用此前在 2019 年宣布计划采用谷歌操作系统，并在 2021 年推出相关车型，具体涵盖雪佛兰、凯迪拉克、GMC 和别克等品牌。通用汽车强调对其用户体验（UX）进行三方面重要改进：包括语音助手、嵌入式导航和车载应用。即将推出的悍马电动车预计将是首批搭载安卓汽车系统的车型之一。
- **Stellantis：**标致雪铁龙集团此前发布了或许是迄今为止最低调的安卓汽车系统公告，仅仅在领英上发布了一则简短消息，宣布计划从 2023 年开始推出搭载该操作系统的产品。与该协议密切相关的是，在标致雪铁龙和菲亚特克莱斯勒汽车正式合并之前，菲亚特克莱斯勒的 Uconnect 5 也将搭载安卓汽车系统。由于菲亚特克莱斯勒还将在安卓汽车系统中采用 TomTom 的嵌入式导航、亚马逊 Alexa 的语音助手以及 SiriusXM 360L 等服务，因此 GAS 系统的实施还有待确定。
- **福特：**作为使用安卓系统的最新成员，福特宣布从 2023 年开始，将不再使用黑莓的 QNX 系统，福特和林肯品牌旗下所有新车都将搭载安卓系统。这一新平台将嵌入安卓车载操作系统，谷歌助手的语音指令和谷歌地图的导航服务，以及谷歌商店下载其他安卓应用。

对车载操作系统份额前景的影响

部分全球主要汽车制造商发布的确认声明体现出操作系统份额上的重大变化。虽然沃尔沃在 2018 年发布了第一个公告，但也经过了多年时间才真正推出搭载安卓系统的车型。为了真实评估安卓车载系统应用情况，我们需要将展望期延长至 2026 年。

车载系统从最初声明到最终实现需要花费 2-6 年时间



我们重点对上述汽车制造商的 5 个豪华品牌进行了分析，产品扩散战略成为焦点。

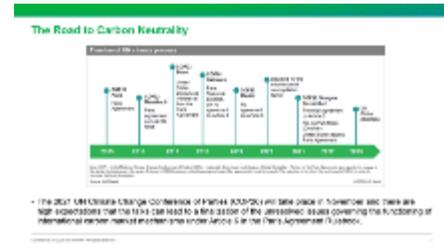
- 根据埃信华迈功能和技术对标分析服务，从 2022 年起，每辆极星电动汽车都将搭载安卓车载系统，极星将成为部署该操作系统的首个品牌，全系车型都将标配该操作系统。
- 阿尔法·罗密欧从 2022 年开始在集成安卓车载系统方面逐步推进，预计到 2026 年，其 90% 的新车将搭载该系统。目前，超过 90% 的阿尔法·罗密欧车型搭载的是 Linux 操作系统。
- 在英菲尼迪车型中，安卓车载系统的集成预计在 2023 年实现大幅增长，到 2026 年超过 60% 的新车将搭载该系统。目前，英菲尼迪大部分汽车搭载的是 Linux 操作系统和通用安卓操作系统。
- 到 2026 年，预计超过 86% 的凯迪拉克汽车将搭载安卓车载系统，其他通用汽车品牌也类似。目前约 95% 的凯迪拉克车型搭载通用安卓操作系统。
- 作为最新加入安卓阵营的品牌，林肯在提高安卓车载系统普及进展方面排在最后。到 2026 年，近一半的新销售林肯汽车将搭载安卓汽车系统。目前绝大多数林肯汽车搭载的是 QNX 系统。

欢迎您加入 VIP 群，获取更多完整报告



【演讲报告下载】碳中和目标-机遇与挑战

近日，IHS Markit 中国汽车规划方案服务副总监，萨博尼（Boni Sa）先生在第十一届中国国际新能源汽车论坛发表题为《碳中和目标-机遇与挑战》的主题演讲，分享的内容涵盖：碳中和之路；欧盟乘用车排放法规展望；燃油车禁令可行性假设；车企电动车销售份额目标等话题。



萨博尼，IHS Markit 中国汽车规划方案服务副总监

萨博尼先生在 IHS Markit 担任中国汽车规划方案服务副总监，萨先生有着 10 年以上的汽车行业研究、预测和咨询服务经验。萨先生及其团队的服务内容涵盖汽车行业研究分析，战略规划，市场预测，动力系统新能源市场战略研究，海外市场进入，汽车先进技术研究，出行服务研究等行业重点发展方向。萨先生 2009 年加入 IHS Markit，他曾经在一家全球汽车零部件企业负责全球新能源战略规划。萨先生拥有北京航空航天大学汽车工程系工程学士学位。

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](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.