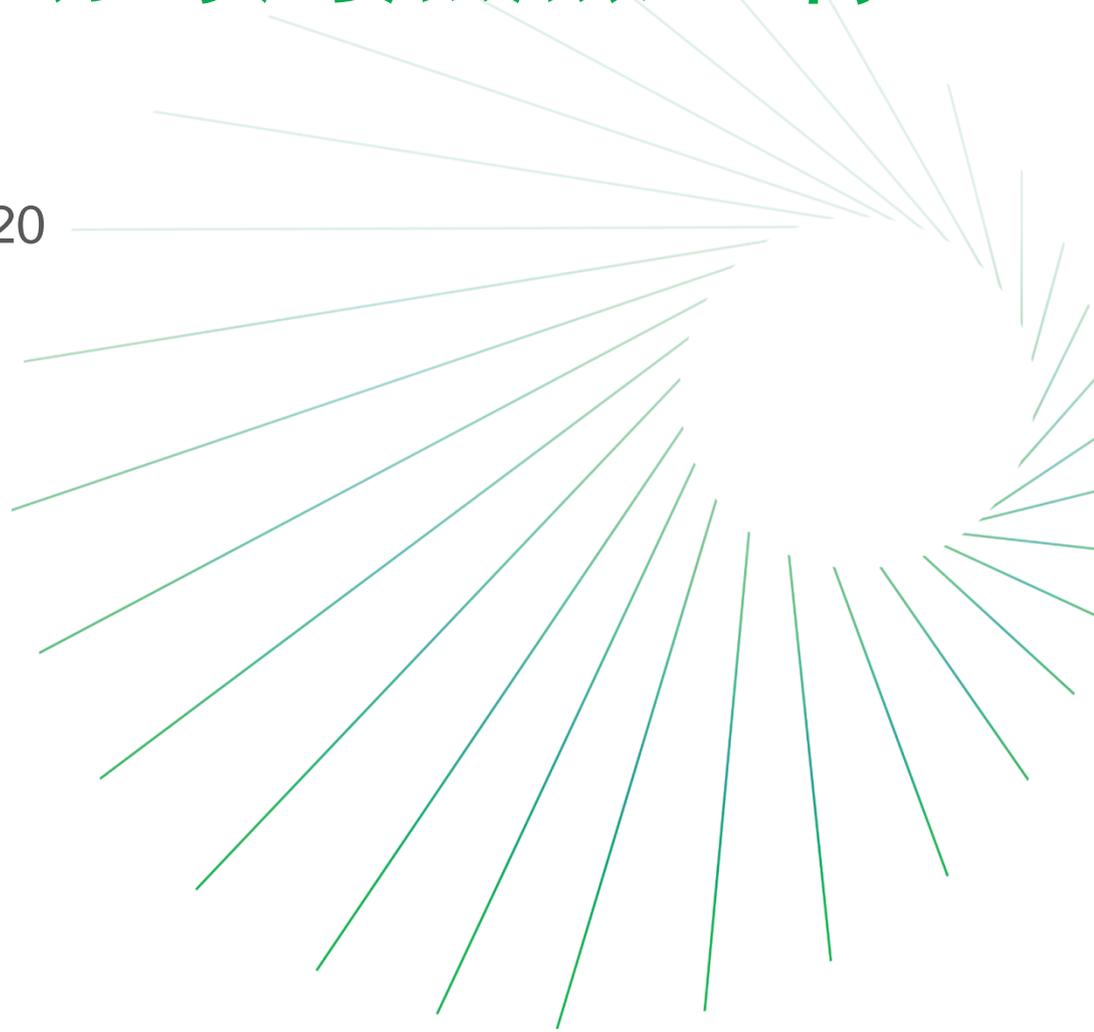




IHS Markit®

汽车市场每周热点汇编

2021.08.16-08.20





Contents

【自动驾驶亮点】智加科技在中国公共道路上完成了自动驾驶卡车演示	3
【自动驾驶亮点】百度推出新一代自动驾驶小巴阿波龙II	3
【能源亮点】Fit for 55: 生物燃料行业充满雄心壮志	5
【能源亮点】尽管新冠疫情乌云密布, 但2021年中国汽油和航空燃油使用量仍将创下纪录	8
【电池及电动汽车亮点】中国电池制造商远景动力将在日本建立工厂并为日产电动汽车提供电池	11
【电池及电动汽车亮点】赣峰锂业将投巨资在江西和重庆打造锂电池项目	11
【电池及电动汽车亮点】蔚来汽车与上海临港集团合作发展新能源汽车产业	12
【GSP】大中华区销量与生产评论-2021年7月	14
【供应商趋势亮点】Innoviz Technologies和惠尔智能合作开发激光雷达驱动的下一代L4级自动驾驶平台	16
【供应商趋势亮点】英国初创公司Wejo与Iteris合作, 提供增强的网联车辆数据内容	16
【VIP专属文章】中国自动驾驶市场和未来出行市场展望	18
【VIP专属文章】印度在线研讨会 演讲报告下载 Car connectivity in India: Review & Outlook	21
【IEB AutoTech 专家观点连载-1】2030年代实现100%电动化的路径	23
【精彩预告+演讲播客】2021第六期在线会预告 数字化管控对服务营销业务的重要性	25

【自动驾驶亮点】智加科技在中国公共道路上完成了自动驾驶卡车演示

据《汽车新闻》报道，智加科技的L4级自动驾驶重卡日前在正常交通条件下完成了中国五峰山高速公路一段20英里长的自动驾驶。卡车在没有安全驾驶员、远程操作员或任何其他形式的人工干预的情况下自动完成了车道变更和其他操作。智加科技的首席执行官刘万千表示：“未来的技术已经到来。不过，要实现规模化和商业化部署，还需要在软件、硬件和监管这三方面进一步发展。”



IHS Markit 观点深度解析

此前，小马智行已获得北京市政府颁发的路测牌照，可在北京市的高速公路上测试其自动驾驶车辆。智加科技表示，计划在2022年启动在专用环境中使用全自动自动驾驶卡车的试点运行。该公司开发了一款名为PonyAlpha的自动驾驶系统，该系统将摄像头与雷达、激光雷达等传感器以及人工智能软件结合在一起，可以探测200米以内的物体。

【自动驾驶亮点】百度推出新一代自动驾驶小巴阿波龙II

百度日前推出了新一代自动驾驶小巴阿波龙II，将在广州黄埔区部署用于商业服务。与第一代相比，阿波龙II实现了155项综合提升。它的计算单元算力提升了三倍，达到每秒372万亿次运算（TOPS），它的感知系统也得到了增强，包括两个40线激光雷达传感器。阿波龙II搭载了百度V2X和5G远程驾驶服务的双重冗余保障，可确保安全性和可靠性。车内搭载了百度与京东方联合打造的55寸智慧透明显示车窗显示屏。阿波龙II是一款高度可配置的多用途车辆，可为公共交通、移动警务、医疗保健提供商和其他商业行业提高定制服务。

IHS Markit 观点深度解析

百度表示，自2018年开始投产的第一代阿波龙是中国首款商用级自动驾驶电动巴士。该巴士已在中国各地的22个城市园区部署，服务超过12万名用户，行驶里程达到12万公里。阿波龙II的推出将支持百度进一步扩大其“Apollo Go”自动驾驶网约车服务计划。百度Apollo Go机器人出租车服务已部署于北京、沧州、长沙和广州等地，并计划在未来三年扩展至30个城市。



阿波龙11
百度

【能源亮点】Fit for 55：生物燃料行业充满雄心壮志

欧盟委员会在其“Fit For 55”一揽子政策中提出了发展生物燃料的建议，以试图改正过去犯下的错误，他们呼吁对改变意愿较低的部门进行严厉的变革。

欧盟必须迅速提高汽车、火车、船舶和飞机使用的可再生燃料与电力的份额，以达到其新立法中设定的碳中和目标。

当前可再生交通燃料的领先者是生物燃料——其中约80%是由油菜籽等粮食作物制成的生物柴油——但其碳减排效益因为使用了从海外进口的作物而受到削弱，这些农作物的生长导致森林被砍伐，从而破坏了碳汇。这可能就是为什么欧盟在7月14日发布发布的修订版《可再生能源指令》（RED II）中决定减少对农作物的支持并重塑生物燃料市场的原因。

我们的分析师认为，在RED II下，以农作物为基础的生物燃料是当前交通运输行业脱碳的领导者，但根据目前的修订方案，各国可能需要减少以农作物为基础的生物燃料的消费，转而使用替代原料的燃料。



欧盟委员会还希望看到船舶和汽车使用电力，以废物或“能源作物”为原料的新型先进生物燃料，在非耕地上种植的特定类型树木、藻类、回收碳燃料以及绿色氢等以电力为基础的燃料。欧盟委员会的提议旨在使其燃料愿望清单成为现实，即使这些燃料成本高并且可用性较低。

再次上调RED目标

十年来可再生能源和生物燃料的增长已经接近尾声，修订后的RED将标志着自2009年以来第三次上调目标。由于现有可再生能源和生物燃料在交通运输行业的占比目标还不够高，不足以让欧盟走上碳中和的道路，因此交通运输行业的减排目标正在被提高。

在之前的RED版本中，成员国在交通运输行业方面被分配了特定的可再生电力和可再生燃料目标。2030年，全欧盟范围内可再生能源在交通运输行业能源中的占比目标为14%。欧盟委员会在7月的提案中表示，这一目标过低：到2030年，欧盟可再生能源占比需要达到27-29%，而不是14%。

尽管与目标相比有一些落后，但由于各国的共同努力，全欧盟范围内有望实现其针对电力行业的2020年RED目标，而针对交通领域的RED目标进展也同样不均衡。欧盟委员会在2020年10月预计，尽管有11个国家没有履行其强制性义务，但可再生能源在当年交通运输行业中所占的比例仍将超过10%。

欧盟委员会表示，固执的交通运输行业仍在以“最慢的速度”转型。欧盟委员会在提案中表示，欧盟绝大多数交通运输行业依赖于化石燃料，整个行业的排放正在增加。

先进生物燃料、合成燃料目标受到称赞

今天，欧盟成员国通过立法推动生物燃料的使用来实现他们RED交通运输行业的减排目标，但在未来，交通运输行业电气化可能会发挥更大的作用。

Fit For 55提案中的几项建议，包括最新修订RED中提到的碳信用额机制，将极大地推动电动汽车充电市场。

但同时考虑电气化和生物燃料的总体目标将会改变。修订后的RED改变了RED交通运输行业的目标，将2018年RED II中14%的可再生能源消费目标替换为交通运输行业所使用的燃料和电力产生的温室气体排放强度削减13%的目标。欧盟委员会表示，这将“刺激交通运输行业在减少温室气体排放方面越来越多地使用最具成本效益和性能的燃料。”

虽然这一目标乍一看并非雄心勃勃，但欧盟委员会将其认为是“提高可再生能源在交通运输行业应用水平”的手段。这一定程度上是因为拟议的目标依赖于温室气体减排，部分原因是它涵盖了包括船舶和飞机在内的整个交通运输行业，而目前只有公路和铁路运输受到监管。这个标准与部分生物燃料行业业内人士在2020年提出的呼吁一致。



活动人士表示，13%的温室气体减排目标将同时鼓励对环境无害和有害的活动。“在修订版RED II中设定的新目标当然非常雄心勃勃。它们要比RED II现有的目标高得多。在某些方面，这是好事，在某些方面则是坏事，”国际清洁交通委员会（ICCT）燃料项目主任Stephanie Searle在接受《Net-Zero Business Daily》采访时表示。

Searle表示，绿色目标是温室气体减排目标中的分指标，该指标将使先进生物燃料的占比从2022年的0.2%至少增加到2025年的0.5%和2030年的2.2%。这是因为先进生物燃料主要是小麦秸秆等纤维素生物燃料，不会通过间接改变土地用途（ILUC）对碳汇产生破坏性影响。Searle表示：“因此，在这方面提高目标是一件好事，尽管市场可能很难满足。”

这一系列先进生物燃料目标的提出将取代2020年先进生物燃料占比0.5%的目标，此前许多成员国都未能达到这一目标。

Searle承认，先进生物燃料的新目标将意味着生物燃料行业的变化。Searle表示：“欧盟委员会并非真的想要刺激一个100%的全新产业，但它一定意义上几乎也是一个全新的产业。要在2030年前实现这些目标，生物燃料行业需要经历大幅增长。这取决于成员国的努力。这是一项指令，并非是成员国必须执行的法规。如果成员国采取措施得当，这些目标是可以实现的。如果成员国不能很好地实施，这些目标将无法实现。”

Searle支持一项拟议的非生物来源可再生燃料占比2.6%的分目标，其中包括作为可再生能源起点的液体和气体（如氢气），这些可再生能源迄今为止还没有被广泛用作燃料。Searle表示，这一目标不包括蓝色氢气，RED提案中规定蓝色氢气不能作为合规手段。



以粮食为基础的生物燃料作物上限带来负面影响

所有人都同意燃烧生物燃料比燃烧化石燃料排放更少的观点。与柴油相比，生物柴油的碳排放要低41%。

争论的焦点是生物燃料是由食物或动物饲料作物等农业生产的原料制成，为了种植这些作物，将导致原本作为碳汇的森林被砍伐。欧盟委员会估计，2018年用于种植供欧盟消费的生物燃料的土地中，有51%位于非欧盟国家。欧盟生物燃料的生产中心主要位于罗马尼亚、波兰和法国。

为了解决提案中涉及的ILUC问题，对棕榈油、油菜籽和大豆等以粮食为基础的生物燃料占比7%的上限将在新目标中被沿用。这一目标在之前RED II中已经提出，由于棕榈等原料对印度尼西亚和马来西亚的森林造成影响，因此不鼓励使用这些原料。

Searle认为，对以粮食为基础的生物燃料作物提出上限对气候来讲是不利的，因为尽管上限比例保持不变，但它将覆盖几乎所有的交通运输燃料，从而允许更大数量的以粮食为基础的生物燃料被使用。Searle表示：“这并非是一件好事，因为我们知道以粮食为基础的生物燃料与土地使用性质变化带来的显著排放有关，而且许多以粮食为基础的生物燃料对气候的影响实际上比石油更糟，特别是某些类型的生物柴油。”

该提案将在欧洲冬季种植的玉米等所谓中间作物做了例外处理。Searle表示：“这将会产生一种风险，即大量‘一切正常’的以粮食为基础的生物燃料可能作为中间作物偷偷绕过7%的上限，问题是，13%的目标很大，这些不可持续的方式会更有吸引力。我们最近进行了建模，发现如果将目标略调低一些至11%，在温室气体减排方面的效果会更加显著，因为这样的话，这些不可持续的方式的吸引力会减少。”

欧盟委员会已经意识到了这个问题，并已作出一定努力来解决该问题。欧盟2019年通过了一项欧盟授权法案，为低ILUC风险生物燃料的认证制定了规则，并计划通过立法在2030年前逐步淘汰棕榈油等高ILUC风险生物燃料。在去年可再生能源进展报告中，欧盟委员会遗憾地表示ILUC的排放“无法精确测量”。

欧盟委员会认为，生物燃料可持续性自愿认证计划，包括已经在RED下批准的13个计划，可以用来认证低ILUC生物燃料，尽管它们不允许从生产设施进行追溯。

但在2016年，欧洲审计院开展的一项调查发现，由于监管不力，此类计划“并不完全可靠”。今年6月，欧盟委员会就适用于所有自愿认证计划的新标准展开了磋商，表明有意愿改善生物燃料可持续性框架。

生物燃料、航运和航空行业即将迎来变革

欧盟7月14日发布的一揽子计划鼓励不愿走向绿色的航运业开始使用生物燃料，其中包括支持RED为海事行业制定可再生能源目标的政策。

我们的分析师在最近一次报告中解释说，推动生物燃料在航运业使用的措施包括在RefuelEU Maritime中提出生命周期温室气体减排最低标准、在能源税指令中提出船用燃料征税，以及将航运业纳入欧盟碳排放权交易计划。

更重要的是，RED中的先进生物燃料目标将包含一个1.2的系数，这意味着船舶和飞机使用此类燃料时可以享受“双重计算”（或多或少）。因此，不仅是航运业，航空业预计也将成为生物燃料需求的一个重要新来源。

伞型网络转变！欧洲此前发布了一份声明，谴责船舶大量使用生物燃料对土地利用造成的影响。但RED关于航空业的提案获得了其他活动人士的支持。



该提案拒绝将大豆和油菜籽等以作物为原料的生物燃料纳入可持续航空燃料（SAF）的定义中，以满足拟定的航空业减排目标，并限制其用于海事行业燃料减排目标。Searle表示：“从环保的角度来看，[ReFuelEU Aviation]法规中提出的目标很好，因为它不包括以食物为基础的生物燃料。”

她补充道，由于目前使用压缩天然气的汽车很少，废沼气对实现减排目标的贡献较为有限。

先进生物燃料纤维素乙醇的应用可能会受到推动，但可能会用于航空业而不是汽车业，因为欧盟希望逐步淘汰内燃发动机，以支持纯电动汽车的发展。“我预计这个行业仍然会有一些增长，但现在所有燃油汽车向电动汽车过渡的预测可能会导致增长有限……我们有希望看到其他类型的纤维素生物燃料技术将迎来显著增长，这些技术可以生产用于柴油和航空燃料的替代燃料。”

然而，市场仍然担心，由于业内准备不足，可持续生物燃料的供应难题无法得到解决。

航空业和航运业可持续性标准之间缺乏统一，这让生物燃料贸易组织——欧洲生物柴油委员会感到困扰。“欧盟委员会在航空业和海事业提案中对于生物柴油原料提出了不同的可持续制度和限制……这将导致市场严重混乱，可能会减少整体可持续燃料的使用，并危及欧洲交通运输行业的脱碳努力，”该组织在一份声明中表示。

欧洲废弃物生物燃料协会担心航空业对有限生物燃料供应的出价会超过其他行业。它表示，这将“完全”扭曲市场，并导致“一半以上的原料”转向航空业，从而破坏公路和海事部门减缓气候变化的努力。

欧盟委员会对该政策的影响评估结论是，生物液化天然气和生物柴油加在一起将满足欧盟海事行业能源结构的大部分需求，但那些潜在买家对此持怀疑态度。航运业贸易组织抗议称，这些燃料尚未广泛使用。

【能源亮点】尽管新冠疫情乌云密布，但2021年中国汽油和航空燃油使用量仍将创下纪录

分析人士称，尽管近期内一些城市的新冠疫情反弹放缓了复苏的速度，但由于汽车销售的复苏和国内航空出行的蓬勃发展，中国今年的燃料需求有望达到历史最高水平。

SIA Energy、埃信华迈和Energy Aspects等咨询公司的分析师估计，尽管作为主要工业燃料的柴油增长速度有所放缓，但中国这一全球最大原油进口国的汽油、柴油和航空燃油的总消费量预计在2021年将增长7%至11%，达到创纪录的840万至890万桶/天。

相比之下，国际能源署（IEA）在3月份预测，2021年，中国对汽油、航空燃油和柴油的需求将同比增长6.5%，至820万桶/天。

中国燃料使用的强劲增长已经推动全球原油价格自2020年以来上涨了50%。

新冠疫情下的谨慎观点



新冠病毒德尔塔变种引发的最新疫情波及了全国17个省份，预计近期将限制旅行，但分析人士表示，总体增长趋势并未改变。

埃信华迈分析师Shi Fenglei表示：“如果能够通过大规模核酸检测快速遏制疫情，并随着疫苗接种避免未来疫情大规模爆发，汽油和航空燃油的使用量仍将保持创纪录水平。”

汽油需求占中国成品油需求的四分之一，预计今年汽油需求将增长11%至13%，达到380万至410万桶/天的创纪录水平，远高于国际能源署3月份预测的350万桶/天。



SIA Energy高级总监Seng Yick Tee表示：“随着人们越来越多地开车进行长途旅行，网约车服务和摩托车电商配送越来越多，汽油使用量迎来了快速增长。”

埃信华迈轻型汽车专家Tao Gao表示，预计今年中国乘用车销量将增长7%，这是自2017年以来中国轻型汽车销量首次实现年度增长。

我们的数据显示，高油耗的运动型多用途车继续在新车销量中占据主导，占2021年上半年总销量的近一半，与去年持平。

由于为了遏制新冠病毒蔓延，中国边境很大程度上仍然封闭，因此国人增加了在汽车方面的支出，同时减少了海外旅行。

中国东部的一家通用汽车凯迪拉克经销商表示：“虽然我们的车型不是时下最新潮的，但我们预计年销量将比去年增长四分之一，因为消费者无法出国旅行，在购车方面可以有更多的支出。”

航空业增长

Energy Aspect的Liu Yuntao和FGE的Mia Geng估计，由于最新疫情的爆发，航班取消将减少未来两周的航空燃油需求，但2021年全年的航空燃油需求预计将接近或超过2019年的水平，达到88万至94.7万桶/天。

根据航空数据公司OAG的数据，今年2月至7月，中国民航旅客运输量为4.13亿，比2020年同期增长52%，比2019年同期增加约100万。

挖掘机方面

FGE的Geng估计，作为挖掘机和卡车等重型机械燃料的柴油需求预计较2020年水平仅增长1.7%，至388万桶/天。

中国金融数据服务商Wind的数据显示，与去年同期相比，用于衡量采矿业和建筑业的挖掘机销量从4月份开始下滑，并一直持续至6月份，并且利用率也有所下降。



埃信华迈的Cassie Liu表示，即使是上半年创纪录的重卡销量（柴油使用的另一个指标），也没有提振燃料需求。重卡销量更多地受到了重卡经销商积极营销的推动，而不是卡车运输活动的推动。



【电池及电动汽车亮点】中国电池制造商远景动力将在日本建立工厂并为日产电动汽车提供电池

据《Electrive》报道，日产汽车已与中国电池制造商远景动力合作，双方将共同在日本建造一家电池工厂。据报道，新工厂将位于东京北部的茨城县，投资达500亿日元（约合4.56亿美元）。报道称，到2023年，该工厂的年产能将达到6 GWh。



IHS Markit 观点深度解析

在日本新建的电池制造工厂将是远景动力为日产电动汽车（EV）车型供应电池而建立的第二座工厂。上周，远景动力提交了新建一座电动汽车电池工厂的计划，该工厂建成后将为日产英国桑德兰工厂供应电池。位于英国的新工厂将在伦敦的国际先进制造园区（IAMP）建设，如果计划获得批准，工厂将于2022年开始建设，目标是在2024年开始量产。这家电池供应商计划斥资4.5亿英镑来建造这座大规模的电池制造工厂，初期年产能9 GWh。这家新工厂将有助于日产扩大电动汽车市场布局以及e-POWER的计划，从而实现到2023年电动汽车销量达到100万辆的目标，并将其在日本市场的电动化率提高至60%。

【电池及电动汽车亮点】赣峰锂业将投巨资在江西和重庆打造锂电池项目

根据赣峰锂业提交给香港证券交易所的备案文件，赣峰锂业控股子公司江西赣峰锂业科技股份有限公司计划分别投资30亿元人民币（约合4.63亿美元）和54亿元人民币用于新型锂电池项目。前者在江西新余高新技术产业开发区建设年产5 GWh的新型锂电池项目，后者将在重庆两江新区成立独立法人主体的项目公司，并建设年产10 GWh新型锂电池科技产业园及先进电池研究院项目。位于江西的项目预计将于2023年10月建成并投入运营，而重庆的项目预计将在签订《交地纪要》之日起3个月内开工建设。项目经营范围包括锂离子动力电池、燃料电池、超级电容器、电池管理系统、风能和光能储能系统的研发、生产和销售等。



IHS Markit 观点深度解析

赣峰锂业表示，其业务涵盖锂电池供应链的各个方面，包括锂资源开发、提炼、加工、电池制造和电池回收业务。该公司是特斯拉、大众和宝马等汽车制造商客户的电池级锂供应商。向电池生产领域扩张将使赣峰锂业能够与宁德时代和远景动力等其他中国电池供应商展开竞争，这些供应商已经在全球市场站稳了脚跟，并与不同的汽车制造商签订了供货协议。

【电池及电动汽车亮点】蔚来汽车与上海临港集团合作发展新能源汽车产业

据盖世汽车报道，中国电动汽车初创企业蔚来汽车已与上海临港经济发展（集团）有限公司（临港集团）合作，共同发展当地的新能源汽车产业。双方将在新能源汽车相关重点项目上进行合作，包括建立一个国家级新能源汽车创新技术研发中心，探索智慧出行和智慧园区建设与服务。据报道，蔚来汽车研发中心将落户临港集团下属的漕河泾科技绿洲四期项目。临港集团董事长袁国华表示：“我们希望双方在智能新能源汽车产业链，包括芯片供应、跨境贸易、服务测试、人才储备等领域进一步加强交流对接，推动双方合作走得更远、更深、更实，共同促进中国智能新能源汽车产业发展。”



IHS Markit 观点深度解析

蔚来汽车正迎来中国市场对电动汽车需求的日益增加，并正在不断扩大其在华业务和研发设施规模。3月份，蔚来汽车与安徽江淮汽车集团合作，在安徽省共同成立一家新的合资企业（JV），该合资企业专注于电动汽车及相关零部件的研发和生产，并提供电动汽车技术、服务和技术转让等咨询服务。该公司还在安徽省合肥市启动了智能电动汽车产业园区的建设。这个名为Neo Park的园区占地1,120万平方米，包括年产100万辆汽车和



100 GWh电池的生产和研发设施。研发中心将主要集中在整车、核心零部件、自动驾驶汽车运营等相关技术的研发上。

【GSP】大中华区销量与生产评论-2021年7月

大中华区销量

2021年6月：-14.7%；现值 186 万辆，前值 218 万辆

2021年年初至今：+22.1%；现值 1,182 万辆，前值 968 万辆

2021年6月，大中华区轻型汽车销量为 186 万辆，较上年同期下降 14.7%。具体来说，中国大陆轻型汽车销量从 2020 年 6 月的 214 万辆下降至 181 万辆，同比下降 15.1%。乘用车销量为 151 万辆，同比下降 13.5%，轻型商用车（LCV）销量同比下降 22%，至 31 万辆。

今年累计来看，中国大陆轻型汽车销量较去年同期的 947 万辆大幅增长 22.3%，至 1,158 万辆。准确来说，乘用车销量同比增长 24%，达到 963 万辆，而轻型商用车销量同比增长 14.4%，达到 195 万辆。从细分车级市场来看，今年上半年轿车累计销量从 375 万辆增长至 471 万辆，同比增长 25.7%；运动型多用途车（SUV）销量从 375 万辆增长至 456 万辆，同比增长 21.8%。多用途汽车（MPV）累计销量同比增长 32.3%，至 37 万辆。



2021年6月，本土品牌乘用车销量同比增长16.6%，至57万辆。它们的市场份额从28.2%上升至38%。2021年上半年，中国大陆本土品牌乘用车销量同比增长47%，明显高于市场平均水平。出口销量达到创纪录的43万辆，较2020年上半年增长133.9%。在中东、东盟等地区的销售渠道不断扩大，使得中国大陆品牌能够接触到海外市场的更多潜在消费者。

5月底在广东省爆发的新冠肺炎疫情已得到控制，不太可能阻碍中国大陆的经济扩张。中国大陆的疫苗接种率持续上升，有助于国内需求和服务业正常化。目前我们预测，2021年中国大陆轻型汽车销量将同比增长5.9%，至2,505万辆。其中乘用车预计同比增长7.1%，至2,119万辆，而轻型商用车预计将同比下降0.4%，至386万辆。2021年第一季度产量损失36.4万辆，第二季度损失42万辆。预计2021年第三季度产量将减少约4万辆。半导体短缺可能导致今年汽车需求净减少25万辆，第二季度销售明显放缓。形势仍然非常不稳定，我们的分析师将继续跟踪这些进展的影响，并在未来的预测中反映出来。

大中华区产量

2021年6月：-12.3%；现值 189 万辆，前值 216 万辆

2021年年初至今：+25.4%；现值 1,172 万辆，前值 934 万辆

6月份，大中华区轻型汽车产量达到了 189 万辆。同比下降 12.3%。中国大陆轻型汽车产量同比下降 12.5%，至 187 万辆。受全球半导体短缺的影响，中国汽车产量已连续两个月出现同比萎缩。正如预期的那样，第二季度



的汽车生产也受到了芯片短缺的严重影响。其中主流国际汽车品牌受到的影响最为严重，尤其是在日本瑞萨电子芯片工厂在 3 月份发生火灾之后。大众汽车（VW）、通用汽车（GM）和本田汽车 6 月份产量同比下降了 30%以上。

【供应商趋势亮点】Innoviz Technologies和惠尔智能合作开发激光雷达驱动的下一代L4级自动驾驶平台

此次合作将把Innoviz的高性能激光雷达集成到惠尔智能在中国的L4级平台上



来源: Getty Images Plus/ AndreyPopov

根据美通社8月9日发布的一份新闻稿，高性能固态激光雷达传感器和感知软件领先供应商Innoviz Technologies日前与总部位于中国大陆的“全栈”L4级自动驾驶公司惠尔智能日前宣布就惠尔智能的下一代智能自动驾驶（AD）平台达成合作。

Innoviz首席执行官兼联合创始人Omer Keilaf表示：“我们很高兴能够扩大与惠尔智能的技术合作，将Innoviz的先进高分辨率固态激光雷达技术引入其惠尔智能的自动驾驶平台。我们期待与惠尔智能合作，将Innoviz的高性能激光雷达引入中国这一全球最大汽车市场的L4级自动驾驶平台。”

IHS Markit 观点深度解析

惠尔智能正在开发一个统一的自动驾驶平台，该平台集成了激光雷达和高清摄像头等多个传感器，以提供车辆周围区域的完整和详细视图。该平台使用“线控驱动”技术来引导车辆，作为一种“全栈”或“即插即用”的解决方案，适用于汽车制造商、自动驾驶出租车公司和自动配送供应商。

惠尔智能全新的自动驾驶平台将使用InnovizOne激光雷达作为其主要传感器，取代之前版本中使用的InnovizPro激光雷达。InnovizOne具有卓越性能、车规级规格、低功耗以及尺寸紧凑等特点。

【供应商趋势亮点】英国初创公司Wejo与Iteris合作，提供增强的网联车辆数据内容

Iteris将可以访问Wejo旗下1,100多万辆网联车辆的数据



来源: Getty image/metamorworks

Wejo在8月10日发布的一篇新闻稿中表示，该公司已经与Iteris达成合作，为Iteris在北美的公共部门和商业客户提供增强的网联车辆数据内容。Iteris将加入Wejo的合作项目，访问1,100多万辆网联车辆的实时移动数据。此外，Wejo还将加入Iteris的移动智能供应商生态系统。

Wejo首席执行官Richard Barlow表示：“我们很高兴宣布双方达成这一合作关系。通过此次合作，Iteris全国公共部门和商业企业客户将首次可以使用Wejo近乎实时的网联汽车数据。我们的增值洞见也将增强和改进Iteris的产品供应，最终提升全北美的道路行车安全并减少拥堵，同时缩短出行时间并为车主提供更好的驾驶体验。”

IHS Markit 观点深度解析

根据合作协议，Wejo的网联车辆数据将与Iteris ClearMobility Cloud提供的实时交通和天气信息、增量预测输入和人工智能功能相结合，这将有助于深入了解诸如通勤信息、拥堵缓解、道路网络管理和研究道路利用率等领域。

Iteris首席技术官、高级副总裁兼应用和云解决方案总经理Joe Reed表示：“我们很高兴宣布与Wejo成为合作伙伴，并欢迎将其行业领先的车辆智能方案扩展至Iteris智能移动基础设施生态系统中。Wejo是网联车辆数据方面的领导者和先驱，通过将重要交通和天气信息以及我们ClearMobility平台的人工智能驱动功能相结合，Iteris将为全北美的公共交通机构和商业企业提供更安全、更高效的出行服务。”

【VIP专属文章】中国自动驾驶市场和未来出行市场展望

中国智能汽车发展路线图 2.0 版本为整个市场发展提供了国家层面的指导

2020年11月，国家发布了《智能汽车发展路线图2.0》，为未来自动驾驶市场的长期发展提供了政策方向。国家此次发布的路线图中，不仅对不同自动驾驶级别的新车销售渗透率提出了明确的目标，还对自动驾驶相关技术，国家自主研发的软硬件标准提出了明确的发展规划，力争全方位建设中国特色、世界领先的自动驾驶市场。

同时，此次发展规划中，还对不同车辆、不同使用场景下的自动驾驶和智能网联规划提出了有针对性的发展目标。其中，特别指出了乘用车未来出行市场的发展规划。



2021 年车企和科技公司的尝试

2021 年的上海车展成为中国汽车智能化的元年。科技巨头、造车新势力和传统车企均在今年的车展中带来了行业领先的自动驾驶解决方案。

百度 Apollo 发布全球最强自动驾驶量产引擎-Apollo 智驾。包含全球首个基于 L4 级自动驾驶能力的行车域解决方案 ANP 与全球首个已量产的 L4 级自动驾驶泊车域解决方案 AVP。针对车企的需求，百度 Apollo 智云通过自动驾驶云、大数据云、汽车安全云的三款产品，支持车企快速构建智能化能力，加快智能转化量产产品的能力。

华为则带来“华为八爪鱼”自动驾驶开放平台，围绕自动驾驶相关的硬件、算法、数据和高精地图提出自身的解决方案，并在车展上与北汽极狐推出首款车企合作深度定制车型 -- ARCFOX Alpha S 华为 Hi 版，吹响整体进军汽车行业的号角。

同时，新兴初创科技公司如大疆、地平线，Tier 1 供应商如博世、安波福、英伟达等，均在本次车展上推出自



身的自动驾驶整体解决方案，或激光雷达、智能座舱和芯片等相关产品，与造车新势力代表车企蔚来、小鹏、理想，形成百花齐放的局面。

根据 IHS Markit 预测，假设国家层面的激励措施在市场上取得积极效果，规模效应在技术成本上快速显现，新兴商业模式有效推动更高级别自动驾驶的发展，未来自动驾驶的渗透率将快速提升，2025 年 L2 以上的新车渗透率至少达到 45%，2030 年将达到 80%以上。



中国自动驾驶市场渗透率预测 – 基于市场乐观环境因素

结合2021年上半年实际市场搭载率，并且假设国家层面的激励措施在市场上取得积极效果，自动驾驶市场在这种假设下，在未来得到快速推动

来源：IHS Markit，市场分析及案头整理



© 2021 IHS Markit. All Rights Reserved.

4

自动驾驶与移动出行市场未来发展前景

在未来的十年里面，新能源车市场份额的不断提升，以及私家车的普及，将推动整体共享出行市场发展；消费者日趋习惯共享出行服务，整体人群渗透率未来将逐步提升，参与者和参与方式也在不断发生变化。预计整个市场的市场规模在 2030 年将达到 2.25 万亿元人民币，复合增长率在 20% - 28%之间。



共享出行市场迎来快速发展

整体市场规模复合增长率达到28%左右，同时Robotaxi随着自动驾驶技术的发展逐渐走入市场



© 2021 IHS Markit. All Rights Reserved.

3



同时，国家提出了 L4 级新车在 2030 年 20% 的市场渗透率目标，但是从 IHS Markit 根据目前行业环境的预测趋势来看，受制于高成本和技术本身成熟度因素影响，L4 级需要政府提供相关激励措施，为全自动驾驶解决成本问题的同时，着眼于未来创新使用场景拓展的考虑。

从当前的技术发展趋势判断，短期 L4 的装配成本依然是发展的主要瓶颈，围绕芯片、激光雷达等自动驾驶核心部件如何在效果和成本之间取得平衡，将是未来十年发展的重要目标之一。因此，单纯依赖私家车市场，不能快速实现整体 L4 的发展，价格依然是用户和车企的敏感点。未来的主要市场潜能将寄希望于 Robotaxi 这类移动出行场景的商业模式推广。

我们目前看到已经有科技巨头开始进行 Robotaxi 的试商用尝试。以百度为例，在 Robotaxi 方面，百度已经率先于 2020 年 10 月在北京、沧州和长沙推出相关服务，又在 2021 年 6 月推出基于 ARCFOX 打造的 Apollo Moon 车型，计划于年内投入北京市场进行 Robotaxi 服务。百度预计，2025 年 Apollo 无人车成本将低于网约车。

因此，如果整体技术装配成本受到国家政策的有效激励从而快速下降，并且 Robotaxi 业务能够有效进入广泛商用阶段，整体中国市场自动驾驶将收益这些因素从而快速发展。

基于目前百度、华为、阿里、腾讯在汽车行业的积极拓展和智能网联市场奠定的自身竞争优势，预计未来的 Robotaxi 市场仍然是这些科技巨头公司连同包括车企、Tier 1 供应商的合同伙伴，共同加速中国市场 Robotaxi 的市场体量，在当前趋势下预估，未来 Robotaxi 将占到共享出行市场的 60% 以上，市场规模预计超过 1.3 万亿。出行市场未来会转向无人车出行服务场景。



Robotaxi市场终局将集中在2~3家，科技公司是主要参与者

在车联网和自动驾驶方面的提前布局，将为如百度这样的科技巨头在未来竞争中提供先优势



根据共享出行服务市场的发展情况可以推断，在技术成本、服务模式资本投入和客户群体规模效应的考虑下，最终将可能形成2-3家Robotaxi服务商占据市场主要份额的局面，或出现头部服务商占据超过40%的市场份额。

欢迎报名 IEB 大会，加入 VIP 群，下载 PDF 版本



【VIP专属文章】印度在线研讨会 演讲报告下载 | Car connectivity in India: Review & Outlook

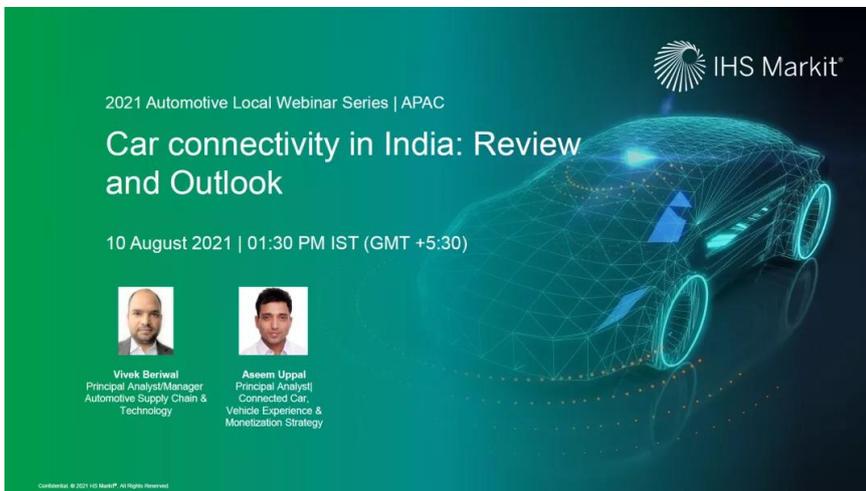
2021 Automotive Local Webinar Series | India

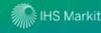
Car connectivity in India: Review & Outlook

8月10日，IHS Markit在印度举办了在线研讨会：**Car connectivity in India: Review & Outlook**。会议邀请到了IHS Markit印度汽车供应链与技术 高级研究分析师 **Vivek Beriwal**先生和汽车供应链和技术 互联汽车、软件和服务 高级分析师 **Aseem Uppal**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

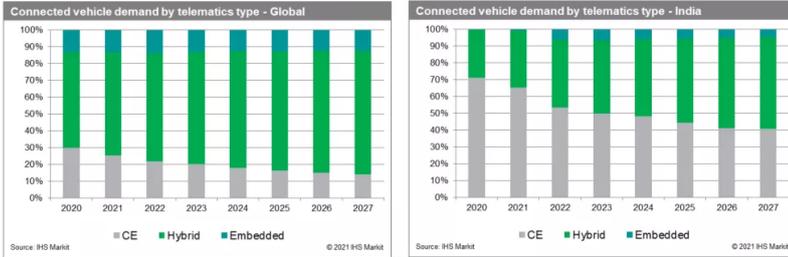
An overview of the Indian car market from a connectivity perspective, OEMs technology adoption and govt regulations; where it stands today and how it is likely to evolve over the next decade.





Connected vehicle demand trends: Global vs India

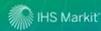
Hybrid telematics modules to drive the market going forward



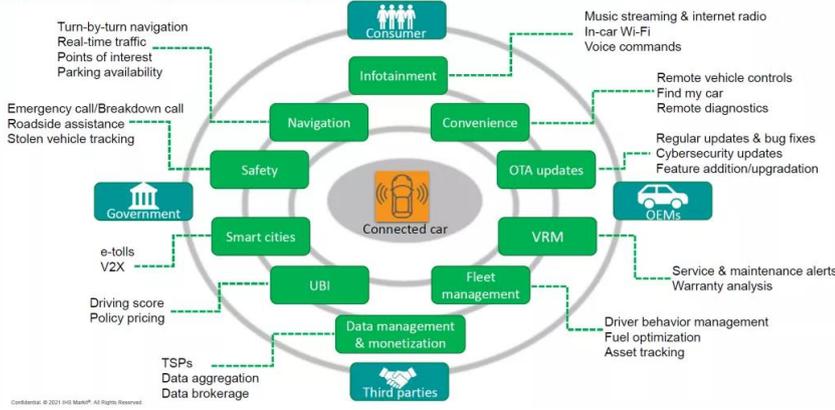
5G-based TCUs
OTA software updates
In-car Wi-Fi hotspot
Connected services

Confidential. © 2021 IHS Markit. All Rights Reserved.

4



Connected car use cases in the Indian context



Confidential. © 2021 IHS Markit. All Rights Reserved.

欢迎您加入 VIP 群，获取更多完整报告

【IEB AutoTech 专家观点连载-1】2030年代实现100%电动化的路径



由于疫情引起的市场波动以及半导体短缺等因素，在电动化和去碳化的道路上很早就爆发了一场强烈的风暴。日刊汽车新闻社与调查及信息分析领域的领先企业埃信华迈，将于9月16日举办线上研讨会“2021亚太区汽车科技高管研讨会（IEB Autotech）”，在通往新时代充满风雨的道路上，为广大客户提供具有指导意义的分析和验证以及知识交流的机会。在举办这场研讨会之前，将通过本连载与埃信华迈的分析师一同分享信息素养以及把握行业环境的基本重要事项。面向无碳社会，我们应该具备哪些知识以及应该站在什么样的角度？在第一期中我们将向负责日本动力总成预测工作的波多野通 (Toru Hatano) 副主任了解2030年代实现100%电动化的路径。（吉田裕信）

Toru Hatano

Associate Director Research Analyst, Automotive, Japan Powertrain and Compliance, IHS Markit

Mr. Hatano researches technological trends and fuel economy/CO2/emission regulation and builds forecasts as a powertrain analyst for more than 10 years. Before becoming an analyst, he worked at a Japanese OEM as an engine engineer.



2030年燃油经济性标准的达标情况如何

“目前，大众化价格区间的乘用车达到标准线的主要是双电机混合动力汽车（HEV）。大约一半的FF双电机混合动力汽车已经率先达成。也就是说，当前的基本情况是，除非增加高性能双电机混合动力汽车的数量，否则平均计算后企业无法达到2030年燃油经济性标准。”

“其中最困难的是微型车，制造商本应考虑通过提高注册车辆的燃油经济性来弥补微型车的不足，但在绿色成长战略中表明了‘以100%电动化为目标’，因此必须采用某种电动化设备。这可以说是近期的一大发展动向。当然，12V轻度混动在技术上并不难实现，但问题是消费者是否愿意承担这部分成本。如果消费者不愿为此买单，那么除了降低利润率或者接受销量下滑之外别无选择。”

如何消除去碳化相关的顾虑，例如汽车价格上涨导致的需求减少等

“在对绿色成长战略的评估中，有提到考虑进行大刀阔斧的税制改革以及让税收体系朝着对去碳化起到激励作用的方向发展。我认为重要的是如果实现去碳化的路径与让消费者感到物超所值的政策方向相同，那么问题就能得到缓解”。

“不过即便在最新的消费者意识调查中，完全不能容忍为去碳化承担额外成本以及在去碳化方面预算极低的人群也占到了一半以上，可以说这预示了电动化不会自然而然向前发展的现实。除了税收制度方面，还需要采取补贴制度以及收费公路通行费优惠等措施”。



“除了环保性能外，如果未来进一步应用先进的安全设备，那么这部分的成本也会增加。而国家、社会以及汽车行业最希望避免的就是用户放弃更新迭代，继续使用燃油经济性和尾气排放性能较差的车辆。”

对供应商的影响如何

“2035年之前可以采用任何形式的电动化，因此如果把重点放在HEV系统上，还可能会出现组件数量增加的情况，估计不会有太大变化。相反，尽管与这次的主题——日本国内电动化没有直接关系，但欧洲等国加速向电动汽车过渡却会对供应商构成威胁”。

“欧洲比日本更加注重环保，整个社会都在加强监管。例如，发动机相关设备可能会在金融机构的投资适宜性判断中被认定为不可持续而归入不适宜投资的类别，最终无法获得贷款。这些海外政策可能会对日本供应商产生更大影响”。

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 小时内发布

第一场分论坛以智能电气化与碳中和为相关主题。欢迎您加入VIP群预订席位，不仅可以享受VIP专属折扣，还可以一张门票参加三场分论坛。请添加IHSMarkitAutomotive3获取优惠代码。

更多信息请移步官网浏览及会议注册



英文官网

ihsmarkit.com/IEBAutotech2021



中文官网

ihsmarkit.com/IEBAutoTech2021_CN



调查问卷

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。

【精彩预告+演讲播客】2021第六期在线会预告 | 数字化管控对服务营销业务的重要性



2021中国汽车网络研讨会系列

数字化管控对服务营销业务的重要性

日期：9月3日，星期五
时间：15:00 - 16:00
时长：1小时

演讲亮点

- 传统流程所带来的挑战
- 数字化解决方案在服务营销业务中的优势和潜在机

大家好，我是IHS Markit 汽车售后解决方案产品经理胡钥（Caroline），主要负责为主机厂和经销商挖掘售后潜在服务机会，通过服务营销的方式，提高售后利润的解决方案。

我将和我的同事，负责客户服务支持的Ariel（马依依女士），将在9月3日（周五）下午3:00为大家带来“数字化解决方案在服务营销业务中的重要性”为主题的网络研讨会，本次研讨会我将分享（数字化营销在售后业务未来发展相关研究）的内容。

据公安部统计，2020年全国机动车保有量达3.72亿辆，其中汽车有2.81亿辆，机动车驾驶人达4.56亿，其中汽车驾驶人有4.18亿。庞大的汽车保有量也使得汽车售后市场的规模日益扩大，汽车后市场成为了汽车产业中的一块大蛋糕。

众所周知，过去中国汽车售后的服务模式较为传统，是从客户招揽开始到进店接待结束，但是近几年来，人们对汽车服务的认识逐渐发展成为个性化、智能化的阶段，并且随着众多新能源车企基于全新的技术理念和售后



服务理念，建立了厂商与用户直联全新关系和贯穿车辆整个生命周期的用户生态体系，进而形成了“新售后”的商业模式。例如理想汽车的售后就提供7*24小时不间断的一对一专属客服，及时接听车主的售后来电并给出专业答复，能够快速帮助车主解决问题。还采用直营模式，做到全线定价相同，收费透明、无额外推销项目。这样颠覆传统服务模式的全新售后运营思维给很多传统汽车制造商带来了新挑战，同时也为传统汽车经销商提供了未来数字化的发展方向。

然而，如何快速进入数字化，如何成功转型也成为了上至主机厂，下至经销商所热切关注的话题。作为汽车经销商来说，传统流程所带来的挑战有哪些？该如何利用数字化技术，使得售后服务向智能化、主动化、个性化的方向转变？数字化在售后服务营销业务中的优势和潜在机会分别是什么？我们将会在本次研讨会上对这些问题分别进行讨论。

欢迎大家注册本场研讨会，也欢迎您添加我们的微信客服（IHSMarkitAutomotive3 或 ihsmarkitautomarket）提前将您的问题发送给我们的微信客服人员。谢谢，我们9月3日见。

*欢迎您通过VIP粉丝群发送问题，我们将在直播时优先回答。

*特别提示：为了确保您的席位，请使用您本人的公司邮箱完成注册。

演讲嘉宾



胡钥 (Caroline Hu)

IHS Markit Catalyst for Aftersales项目经理 (驻上海)

Caroline 负责 IHS 亚太区 Catalyst for Aftersales 系统管理。Catalyst for Aftersales 是 IHS Markit 推出的第三代售后市场营销解决方案，将为经销商发现更多潜在服务客户，帮助获取更多客户消费并提高客户保留。Caroline 加入团队 4 年，除保时捷中国项目，也为亚太区其它豪华车品牌系统系统管理支持。加盟 IHS 之前，Caroline 之前服务于保时捷中国 DMS 系统管理，超过 5 年的系统管理经验。



马依依 (Ariel Ma)

IHS Markit Catalyst for Aftersales项目技术专家 (驻上海)

马依依女士负责 IHS Markit 亚太区 Catalyst for Aftersales 业务咨询。Catalyst for Aftersales 是 IHS Markit 推出的第三代售后市场营销解决方案，将为经销商发现更多潜在服务客户，帮助获取更多客户消费并提高客户保留。马女士在 IHS Markit 有超过 5 年的技术支持和客户服务经验。



2021 年研讨会议程

回放	网联汽车—中国市场主要趋势
回放	先进轻量化材料在乘用车上应用的市场展望
回放	中国动力总成前景展望
回放	内饰领域的零部件市场及未来趋势
回放	中国中重卡市场概况及展望
9月3日	数字化管控对服务营销业务的重要性
9月17日	汽车行业空中下载技术 (OTA更新)
10月15日	汽车“新四化”：对后市场是雪上加霜？还是雪中送炭？
11月12日	2021中国新能源乘用车市场展望
12月10日	轻型商用车市场的未来

请对您参加活动时所使用的电脑提前进行测试，确保电脑配置满足观看所需的最低要求。测试链接：
https://event.on24.com/view/help/ehelp.html?text_language_id=zh

请注意：

直播时将不再提供演讲稿PDF版本下载，欢迎添加微信客服（IHSMarkitAutomotive3 或 ihsmarkitautomarket），申请加入VIP群，获取演讲报告。预约参与9月3日研讨会（本场网络研讨会将以中文进行）

会议注册

请您复制下列链接注册会议

<https://event.on24.com/wcc/r/2955488/92CDDAEC9EB2650936275F308D7DC702>

IHS Markit [汽车] VIP粉丝享有以下福利

- 演讲稿PDF版本下载（中国区及其他亚太区）
- 提前提交问题，获得优先解答
- 在群内与分析师与其他行业同仁交流探讨
- 客服一对一解答，及时高效沟通

注意：

- 您无法出席当天会议？请注册现场会议，获取会议重播链接



- IHS Markit保留更改或修改演讲者和讨论主题的权利
- 为确保收听效果，请您在直播开始前，提前进行设备测试

###



Email

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.