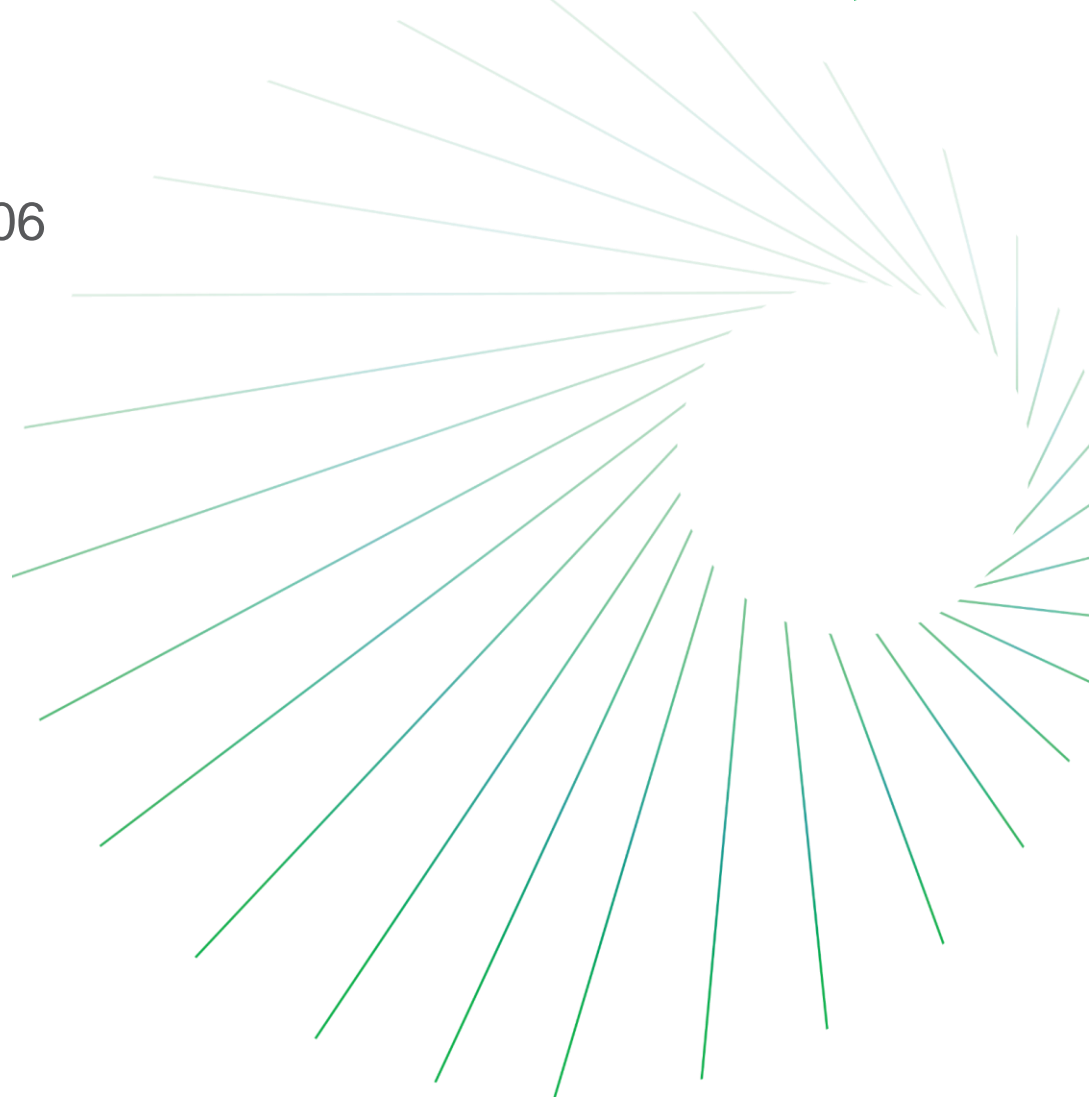




IHS Markit®

# 汽车市场每周热点汇编

2021.08.02-08.06





# Contents

【销售亮点】上汽集团计划2021年海外销量达到55万辆	3
【销售亮点】上半年中国二手车销量同比增长52.9%	3
【主机厂亮点】大众集团通过全新SSP架构推动发挥协同效应和规模经济	5
【主机厂亮点】小鹏汽车在海南成立科技子公司	6
【科技亮点】现代摩比斯开发基于脑电波的ADAS技术	7
【科技亮点】基于V2X的安全应用将受益于5G技术	7
【GSP】全球销量与生产评论-2021年7月	10
【供应商趋势亮点】荔枝与星河智联在车载通讯和娱乐等领域展开合作	12
【供应商趋势亮点】速腾聚创将为广汽埃安提供第二代固态激光雷达	12
【汽车思想领袖活动-调查问卷1/2】2021亚太区汽车科技高管研讨会 (IEB AutoTech 2021)	14

## 【销售亮点】上汽集团计划2021年海外销量达到55万辆

根据上汽集团发布的一份声明，该公司已将今年海外汽车销量目标定为 55 万辆，预计到 2025 年这一数字将达到 150 万辆左右。上汽集团计划开发中东、澳大利亚、新西兰、东盟、印度、欧洲等 5 个地区市场，计划实现年销量 5 万辆。目前，上汽集团在海外设立了 1,000 多个销售和服务网点，开通了东南亚、墨西哥、南美西部、欧洲四条国际航线，并在泰国、印度尼西亚、印度和巴基斯坦建立了 KD 工厂。



### IHS Markit 观点深度解析

上汽去年实现出口 39 万辆汽车，同比增长 11.3%。今年 1-6 月份，出口量达到 26.5 万辆，同比增长 112.8%。其海外市场的销量主要是由名爵和大通品牌推动，这两个品牌在上半年海外市场销量达 16.6 万辆。上汽集团在中国以外销量最多的市场包括澳大利亚、印度、泰国、智利、埃及、沙特阿拉伯和英国。根据我们轻型汽车销售数据，上汽集团在印度、沙特阿拉伯、英国和泰国的销量中，名爵品牌几乎占到了 100%，在智利和澳大利亚的销量分别占到了 75%和 60%以上。

## 【销售亮点】上半年中国二手车销量同比增长52.9%

《中国日报》援引中国汽车流通协会（CADA）的数据称，2021 年上半年，中国二手车销量同比增长 52.9%。仅在 6 月份，二手车销量就达 153 万辆，同比增长 17.8%。从细分市场来看，轿车、多用途车（MPV）和运动型多用途车（SUV）交易量增长均超过 50%。中国汽车流通协会副秘书长罗磊表示，今年我国二手车交易量或将突破 1,600 万辆，2023 年预计将超过 3,000 万辆。





## IHS Markit 观点深度解析

此外，今年二手车销量增长非常快主要是由于 2020 年上半年新冠肺炎疫情大流行对中国汽车行业造成严重影响，导致比较基数较低。二手车越来越受欢迎受到了以下因素的推动，一是中国政府将二手车增值税由 2%降至 0.5%。中国商务部最近还宣布，将取消对二手车交易的不合理限制，加快推进二手车交易登记跨省登记，以刺激消费。由于半导体芯片的短缺，全球汽车行业都受到了影响，新车也出现了供应短缺现象，因此，消费者纷纷转向购买二手车。二手车的日渐流行可能会增加汽车的转售价值，并将推动现有车主卖掉他们的汽车，并且将比过去更频繁地购买新车。

## 【主机厂亮点】大众集团通过全新SSP架构推动发挥协同效应和规模经济

**意义：**大众目前正大力投资数字系统的研发，但或许对该公司未来技术最重要的元素是最近宣布推出的可扩展系统平台（SSP）。

**展望：**SSP 将是一个完全统一的架构，大众将其称为“下一代机电一体化平台”，该平台在其生命周期内，将支持集团品牌和细分产品市场多达 4,000 万辆汽车的生产。它的成功开发和推出对于大众汽车中长期的盈利能力至关重要。



大众汽车集团目前正在大规模加大对数字系统的投资和开发，以加快从传统汽车制造商向数字移动出行供应商的转型。然而，尽管该公司希望尽可能多地提升数字化水平，以改变投资者和分析师对其看法，但它仍将是一家年产超过 1,000 万辆汽车的大型工业企业。因此，尽管汽车制造商和科技行业颠覆者之间的商业战场将主要围绕数字功能、应用和灵活的一键式出行选择展开争夺，但所有这些都将继续由硬件提供支持。为此，大众在今年 3 月宣布了其可扩展系统平台（SSP）架构计划。该架构将于 2026 年首次在量产车上应用，最终将支持多达 4,000 万辆汽车的生产，从而成为这期间使用最广泛的汽车平台。随着电动汽车和自动驾驶汽车（AV）时代的到来，这项技术将成为大众集团推动协同效应和规模经济的关键。今年早些时候，大众集团宣布了这一战略，并在声明中表示：“SSP（可扩展系统平台）作为大众集团下一代机电一体化平台，随着时间的推移，将显著降低复杂性。作为 MQB、MSB、MLB 以及 MEB 和 PPE 的继任者，它将把三个 ICE 平台整合扩展成为两个 BEV 平台，最终为整个产品组合提供一个统一架构。”

大众集团已经表示，该平台将作为一种“开源”技术向其他汽车制造商开放。据推测，大众将从基于这一架构生产的每一辆非大众车型中收取一定的许可费，但其他汽车制造商基于这一架构生产的汽车越多，就越有可能推动更多的采购协同效应和规模经济。为了提高电池生产的产量和制造协同效应，该架构还将整合至大众的统一电池概念中。到 2030 年，该集团将推出一种通用的电池格式，可降低高达 50% 的成本并覆盖多达 80% 的用例。该架构将有多个不同版本可供选择，同时保留使用相同模块化组件和电子堆栈的能力，以支持整个大众集团品牌旗下多种细分车型和概念。大众集团在介绍 SSP 战略时展示的一张图片显示了未来具有四种不同的 SSP 平台选择；分别是 SSP n、SSP 3、SSP 2 和 SSP 1。

### IHS Markit 观点深度解析

尽管近几个月来，大众在数字技术和架构方面投入了大量研发资金，以表明自己并未落后于那些试图进入汽车行业并颠覆该行业的大型科技公司，不过大众仍然是一家大型工业汽车制造商。大众向纯电动汽车（BEV）的



转型在这方面既带来了机遇，同时也面临挑战。迄今为止，由于电池成本高企，难以提高纯电动汽车的盈利能力，并且累计销量规模相对较小，也使开发成本难以摊销。不过，随着电池产量的增加降低电池成本，这些问题正在得到缓解，同时，随着时间的推移，不断上升的销量将有助于提高利润。因此，大众可以从一个通用平台上实现更多的规模效益和标准化，对大众的中长期利润就会更加有利，这也是大众推动 SSP 研发的原因所在。与内燃车相比，纯电动汽车平台相对简单，这也为利润提高带来了机会。然而，大众还必须注意到，从斯柯达到保时捷等品牌在内的绝大多数车型均采用同一个标准汽车架构，不能应对不同车型的产品差异化以及最终客户对这些产品的体验造成影响。奥迪首席执行官 Marcus Duesmann 在评论最近发布的大众 2030 战略计划时就如何实现上述目标给出了一些暗示。他表示：“这个平台并不是万能的。我们仍然可以通过不同模块的组合，来解决具体的车辆和品牌需求。考虑到模块的可扩展性，平台将为保时捷顶级规格，提供专用的高性能版本。”但他也承认，部分品牌和车型之间将会存在一定的重叠部分。他补充道：“我们将能够在保时捷入门车型和大众品牌高性能车型上使用相同的 E3[软件]堆栈、自动驾驶堆栈和动力系统组合。”大众如何处理这种重叠将是关键，不过公司高管们无疑会指出，与大众 ICE 平台共享战略相比，这与过去 20 多年来的情况并没有什么不同。

## 【主机厂亮点】小鹏汽车在海南成立科技子公司

据盖世汽车报道，中国电动汽车初创企业小鹏汽车日前在海南成立了一家科技子公司，将专注于人工智能应用软件开发、二手车经纪、新车销售和充电桩等业务。新公司名为海南小鹏汽车科技有限公司，注册资本 2,000 万元（310 万美元），该公司由小鹏汽车 100% 控股。



## IHS Markit 观点深度解析

由于国内对新能源汽车（NEV）的需求不断增长，滋生了众多电动汽车初创公司的成立，小鹏汽车正是其中的代表之一。去年 4 月，该公司在中国楚雄市成立了一家新的移动出行服务子公司——楚雄小鹏智慧出行科技有限公司。该公司注册资金为人民币 200 万元，是由小鹏汽车子公司广州小鹏智慧出行科技有限公司出资成立的。新公司将致力于构建包括网约车服务、汽车租赁服务、新车和二手车销售、汽车生产技术研究在内的智能移动生态系统。上个月，小鹏汽车获得了香港交易所（HKEX）的上市许可。筹集的资金将用于技术研发、新车发布以及中国销售网络的扩张。为了满足市场对其车辆日益增长的需求，今年 4 月，小鹏汽车宣布计划在武汉投资设立一家生产工厂。新工厂年产能将达到 10 万辆，这将进一步扩大小鹏汽车的生产网络，并支持新车型的推出。

## 【科技亮点】现代摩比斯开发基于脑电波的ADAS技术

根据现代摩比斯日前发布的一篇新闻稿，该公司宣布推出全球首个基于脑电波的高级驾驶辅助系统（ADAS）M.Brain。M.Brain 通过耳机传感器，可以检测到耳朵周围的脑电波，从而实时评估驾驶员的状况。这个过程中分析和确定脑电波数据的软件技术至关重要。现代摩比斯致力于研究和开发，甚至利用机器学习来解读脑电波信号。此外，M.Brain 还可以连接到智能手机应用，在驾驶员注意力不集中时提醒驾驶员。这一事故预防技术还为不同感官提供警报，包括通过视觉（驾驶员座椅周围的 LED 灯）、触觉（座椅振动）、和听觉（头枕扬声器）等。现代摩比斯方面表示：“基于脑电波的技术能够测量大量数据，具有无限的开发潜力。因此，M.Brain 被认为是一项革新技术。”



## IHS Markit 观点深度解析

现代摩比斯计划将各种生物保健技术应用于公共交通，从而为公众安全做出贡献。M.Brain 首先将在京畿道的公交车上进行测试。随着心跳测量或眼动追踪等技术的应用，全球车载医疗保健市场已经迈出了第一步。

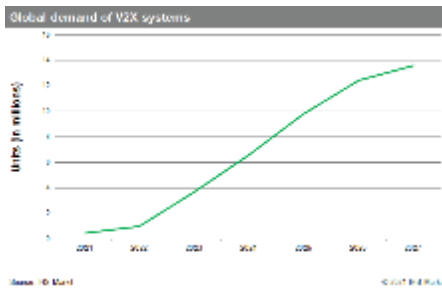
## 【科技亮点】基于V2X的安全应用将受益于5G技术

对 V2X 系统需求的不断增长以及 5G 技术的推出，预计将推动先进的安全应用



来源: Getty Images/metamorworks

正如其名，“车辆到一切”（V2X）通信技术是安全可靠驾驶生态系统的支柱。V2X 通信技术，可以让车辆与其他车辆、路侧基础设施和行人共享信息，及时告知用户前方道路的情况和碰撞等即将发生的危险。根据我们的数据，与当前安装数量相比，到 2027 年，全球 V2X 需求将以约 85% 的复合年增长率（CAGR）增长。



可以说，V2X 系统的主要作用是确保行车安全。从安全应用角度来看，可以将其分为车辆与车辆通信（V2V）、车辆与行人通信（V2P）和车辆与基础设施通信（V2I）。

V2V 无线通信可以交换周围车辆的速度和位置信息，从而避免车辆发生碰撞，缓解交通拥堵。V2V 使汽车能够广播和接收信息，并形成对附近其他车辆的整体感知。在接收到信息后，该技术使车辆能够确定潜在的碰撞威胁。驾驶员也将及时接到视觉和/或听觉警报的提醒。V2V 通信的范围可达 300 米，可检测因交通、崎岖地形或天气等因素导致的驾驶员不可见的威胁。V2V 使用的碰撞避免系统利用雷达和摄像头来检测碰撞威胁。

V2P 这种通信形式可以在汽车和行人、或附近地区的多名行人、或易受伤害的道路使用者（如骑车人）之间使用直接蜂窝广播。该技术向行人和骑车人发出车辆接近的警告，并向车辆发出有关易受伤害的道路使用者的提醒。

V2I 技术可以从车辆中获取数据，并与各种设备共享信息以改善交通和公路系统。借助 V2I 技术可以从整体上打造智能交通系统（ITS），该系统允许车辆与基础设施组件（如车道标志、道路标志和交通信号灯）之间实现信息双向交换。

目前，V2X 通信存在着两套关键标准，即专用短程通信（DSRC）和 C-V2X。基于 IEEE 802.11p 标准的 DSRC 是为快速移动的对象而定义。无需蜂窝网络连接，DSRC 就可实现车辆和基础设施之间的安全、高速通信。简单来说，C-V2X 本质上是一个基于蜂窝网络的系统，而 DSRC 就像 Wi-Fi 一样，使用的是 WAVE 无线标准。2019 年，大众推出了标配基于 802.11p 的 V2X 组件的第八代高尔夫，并且搭载了恩智浦的芯片组。Autotalks 和 Applied Information 等公司也已经开发出可兼容 DSRC 和 C-V2X 的双模硬件。

车辆上一些常见的安全功能是基于雷达、激光雷达和摄像头等传感器实现的。这些传感器记录的数据可以通过 V2X 技术传输到其他车辆，甚至行人。

随着 V2X 部署的不断增长，汽车行业正在寻求使用 V2X 技术扩展其安全相关应用。其中一个有趣的新进展是奥迪与 Blue Bird、Applied Information 和 Temple 合作，在学校周边部署 C-V2X 技术。这个解决方案目前正在测试中，它不仅可以在驾驶员接近学校安全区时通过仪表盘显示屏和声音警报提醒驾驶员，同时还可以在车辆接近接送学生的校车时提醒驾驶员。安装在学校安全区内的路边单元（RSU）将使用闪光信号，向车辆广播信息，提示车辆位于学校的位置和车速限制。目前，奥迪正在开发车载单元（OBU），从校车向车辆广播 C-V2X 安全信息。





## IHS Markit 观点深度解析

随着 5G 即将应用于汽车行业，安全应用的使用范围将进一步增加。5G 的低延迟特性对于依赖实时更新的应用尤其重要。用于软件和固件的无线（OTA）更新使用增加，使汽车制造商能够远程更新和增强安全应用，5G 技术也将进一步改善无线更新体验。全球认证论坛（GCF）最近宣布与 5G 汽车协会（5GAA）合作，以支持新兴 C-V2X 系统的互操作性、可靠性和安全性。5GAA 得到了奥迪、大陆、爱立信、哈曼、三星、马瑞利、倍耐力、高通、TIM 和沃达丰等知名品牌的支持。

支持 V2X 车辆所提供的数据，例如，如果车辆遇到湿滑或损毁道路，将使地方市政部门能够以更低成本、更省时的方式发现问题。事实上，汽车制造商和供应商一直在与地方政府合作，在城市某些地区测试 V2X 安全应用。例如，梅赛德斯-奔驰在 2019 年与德国 Zollernalb 地区合作，测试在冬天湿滑路面上的行车安全性。配有 Live Traffic Service 的梅赛德斯-奔驰汽车通过移动无线网络，将 ESP 或 ABS 传感器捕捉到的路面湿滑情况和 GPS 数据等信息发送至戴姆勒汽车后端。这些信息将显示在 Zollernalb 区两个公路养护站的数字地图上。HERE、Tom Tom、欧洲六个国家的交通部门、戴姆勒、宝马和福特一直在测试如何使用 V2X 技术传递有关危险路况的信息。

在汽车电气化之外，汽车行业在软件方面也进行了大量投资。软件服务的商业化应用已被视为一个重要的收入来源。因此，大众这样的汽车制造商希望自行开发至少 60% 的汽车软件也就不足为奇。这种对软件的关注可能会推动汽车制造商通过无线部署进行更多更新，以改善汽车的安全系统，并可能推动基于 v2x 的安全应用的增长。例如，福特将在中国大陆推出搭载 C-V2X 技术的 Mach-E 车型；该公司的目标是让驾驶员能够预见潜在的驾驶危险，并提高行车安全和效率。其先进的无线固件（FOTA）更新将升级驾驶员辅助技术和安全系统。

与奥迪参与校园行车安全一样，使用 V2X 的安全应用范围可以扩大到限速显著的医院院区和居民区/乡镇。作为构成完全自动驾驶核心的一部分，进一步增强当前的应用水平以及扩大未来的应用范围非常重要。

## 【GSP】全球销量与生产评论-2021年7月

### 全球销量

2021年6月：+5.8%；现值 692 万辆，前值 654 万辆

2021 年年初至今：+27.5%；现值 4,133 万辆，前值 3,241 万辆全球销量

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，特别是疫苗和新毒株之间的竞赛。有效的疫苗接种计划在夏末继续提高人群的免疫水平，目前美国、英国、中国大陆和欧洲的疫苗接种取得了良好进展。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。人们对新冠病毒德尔塔变种的出现和传播，以及持续的半导体短缺和新出现的劳动力压力产生了新的担忧。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正在衡量汽车需求“新常态”之际。

2020 年全球实际 GDP 萎缩 3.5%之后，预计 2021 年将增长 5.8%，2022 年增长 4.7%，2023 年增长 3.1%。此次预测中对美国 GDP 增速做了小幅下调。6 月份摩根大通全球综合产出指数（由埃信华迈编制）回落了 1.9 点，至 56.6，这一水平仍表明经济增长强劲。2021 年布伦特原油现货平均价格预计为 67 美元/桶，2022-23 年平均为 66 美元/桶（2020 年平均价格为 42 美元/桶）。

随着疫苗的普及和封锁的解除，在财政刺激和疫情期间积累的超额储蓄的支持下，消费者支出正在恢复。汽车需求的复苏势头正在增强，但并非所有市场都会迎来平均增长。在经济基本面大幅改善的支持下，一些市场已经接近疫情前的需求水平，而另一些市场则将继续应对更具挑战性的情况，包括新冠疫情的持续影响、新毒株带来的风险以及持续的供应链压力，尤其是半导体短缺。2021 年上半年汽车需求增长 27.5%，但这一同比数据显然受到了去年持续封锁数月的影响。

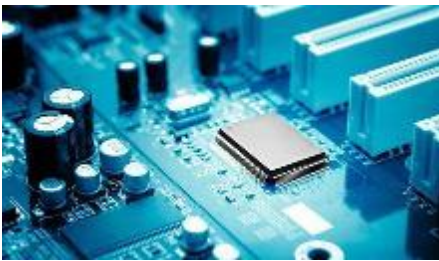


2021 年全球汽车需求重新预测为 8,460 万辆，同比增长 10.2%，这标志着对供应的担忧（芯片）有轻微缓和。我们的分析师预计，随着风险消退（改善），2022 年和 2023 年的增长势头将有所改善。作为参考，2020 年全球汽车需求为 7,690 万辆，同比下降 14%，疫情失控蔓延和严格的封锁限制导致汽车行业受到严重影响，去年实际上没有任何进展。

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。电动汽车正从达到排放合规目标附带的附属品快速发展为许多汽车制造商的成熟核心产品。政策制定者和监管部门也一直在

分享他们对于绿色未来的愿景，尤其是最近在欧盟和英国。转型变革显然已提上议程，但如何理解这一切仍是一个持续的挑战。

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 6 月，中国大陆汽车需求增长 1,158 万辆（同比下降 15.1%）。将 2021 年 6 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 1.9%。我们的分析师对 2021 年的销量预测并未改变，销量预计为 2,505 万辆，同比增长 5.9%，考虑了强劲的经济状况和半导体供应风险。这实际上将预期的需求复苏周期延长至 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，大规模财政刺激政策、积极的疫苗接种进度正在推动就业和消费支出强劲增长，从而进一步推动汽车需求。尽管如此，我们的分析师预测 2021 年汽车销量将达到 1,670 万辆（同比增长 14.4%），这一销量预测下调是因为国内生产受限影响了汽车销量的反弹（暂时），主要体现在当前的供应链问题上，尤其是芯片和工人短缺。作为参考，2020 年美国汽车需求为 1,460 万辆，同比下降 14.6%。



欧洲仍在继续恢复中，疫苗接种进度改善有助于放宽限制措施，但复苏势头受到对供应链和德尔塔病毒担忧的影响。2021 年西欧和中欧地区总需求将降至 1,510 万辆，同比仅增长 8.8%。迎来新冠疫情后假期旅行中断的第二年夏季对南欧市场而言尤其危险。2020 年欧洲汽车需求为 1,380 万辆（同比下降 23.6%）。未来几年，大多数市场的需求仍低于 2019 年（新冠疫情前）的水平。今年 7 月，欧盟发布了“Fit for 55”绿色协议提案，其中包括修订后的 2030 年二氧化碳排放目标，即乘用车二氧化碳排放量较 2021 年水平下降 55%。

## 全球产量

**2021 年 6 月：+6.9%；现值 645 万辆，前值 603 万辆**

**2021 年年初至今：+29.2%；现值 3,940 万辆，前值 3,049 万辆**

与去年同期相比，6 月份预测并不那么直观；12 个月前，在遭遇了与中国大陆相同的疫情之后，许多市场在经历了短暂而严格的封锁后重新开放。最新估计显示，6 月份产量为 645 万辆，同比增长 6.9%，考虑到 2020 年 6 月的条件，这一增幅似乎较为温和，但这与 2021 年第二季度面临的困难处境较为符合，2021 年第二季度，供应链中断的情况仍然十分突出。2021 年上半年，今年累计产量预计达到 3,940 万辆，比 2020 年上半年增长 29.2%。



## 【供应商趋势亮点】荔枝与星河智联在车载通讯和娱乐等领域展开合作

### 荔枝与星河智联在车载通讯和娱乐等领域展开合作



来源: Getty Images/Grassetto

荔枝在 7 月 16 日发布的一篇新闻稿中表示，该公司已与星河智联汽车科技合作，将其音频产品集成到星河智联的车载通信和娱乐网络中。

荔枝创始人兼首席执行官赖奕龙表示：“我们很高兴与星河智联合作，推动荔枝音频产品在更多车载场景下的应用，并通过星河智联的车联网系统进一步加速荔枝音频技术在汽车终端的应用。”

### IHS Markit 观点深度解析

荔枝是中国大陆的在线 UGC 音频社区和音频互动娱乐平台。今年 6 月，理想汽车宣布将把“荔枝播客”整合至其汽车上。同年 4 月，荔枝还与威马汽车合作，后者将把荔枝的音频产品集成至威马电动汽车的车载系统中。当月早些时候，小鹏汽车成为首家搭载荔枝播客应用旗下播客直播功能服务的汽车制造商。

“我们相信此次合作能深化荔枝在车载音频领域的布局，并将荔枝丰富的播客内容和沉浸式音频体验带给更广泛的用户”赖奕龙补充道。

## 【供应商趋势亮点】速腾聚创将为广汽埃安提供第二代固态激光雷达

据盖世汽车报道，广汽集团新能源汽车的全资子公司广汽埃安将把速腾聚创的第二代固态激光雷达集成到其自动驾驶系统 ADiGO 中。速腾聚创表示，其第二代固态激光雷达基于二维 MEMS 芯片扫描架构，有助于提高其感知能力。

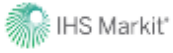


## IHS Markit 观点深度解析

广汽埃安进一步加大了其在自动驾驶汽车（AV）领域的努力。Aion LX 和 Aion V 搭载的 ADiGO 3.0 版自动驾驶系统使其在公路和城市高速公路上拥有 L3 级自动驾驶能力。广汽埃安于 2019 年推出了具有 L3 级自动驾驶功能的 Aion LX，并于去年宣布，计划于 2023 年在指定地区试运行 L4 级自动驾驶汽车。速腾聚创提供的激光雷达传感器系统整合了激光雷达传感器、人工智能算法和 IC 芯片组，使智能车辆具有感知能力。该公司声称，其激光雷达系统已广泛应用于未来的移动出行，包括自动乘用车、机器人出租车、机器人卡车、机器人公交车和自动物流车。



# 【汽车思想领袖活动-调查问卷1/2】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调查问卷

碳中和并非短暂的趋势，它是应对气候紧急情况的经济脱碳长期努力的一部分。这场亟需的持久战不仅需要城市、地区、企业和投资者的参与，也需要个人的参与。

对一个组织来说，设定零排放的目标日期是关键的一步，根据 SBTi 草案标准，净零目标年需不晚于 2050 年。

我们将[陆续在公众号内分享调查问卷问题](#)，[邀请您参与](#)，期望在全球移动出行演变中提高对碳中和推动力的认识，并重新作出承诺和发挥协同作用。

调查结果将在 2021 年亚太区汽车科技高管研讨会期间公布。完成本次调查问卷并获得免费订阅内容：IHS Markit 汽车季度公告。

### 调查问卷 1/2

#### 1.您如何评价新冠疫情对整个行业的影响？（单选）

- 积极的，因为可能出现新的机会
- 负面的
- 积极的和消极的都有
- 既不是积极的也不是消极的

#### 2.目前中国在电动车领域的主流趋势是什么？（单选）

- 混合动力汽车
- 插电式混合动力汽车
- 电池电动汽车
- 燃料电池汽车
- 其他动力汽车



欢迎到 IEB 2021 年中国官网报名注册并填写调查问卷  
[ihsmarkit.com/IEBAutoTech2021\\_CN](https://ihsmarkit.com/IEBAutoTech2021_CN)

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
9:00 AM	开幕影片	
9:05 AM	欢迎致辞	Kenji Takahashi, 《日本经济新闻》, 首席执行官 Tim Armstrong, IHS Markit 汽车研究与分析, 高级副总裁 Shane Akeroyd, IHS Markit 亚太区和全球客户管理, 执行副总裁
9:15 AM	主旨演讲: 新一代汽车产业政策	Director, Economic and Industrial Policy Bureau, Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) Japan
9:40 AM	主题演讲: 新征程, 新挑战, 新机遇 - 中国汽车产业十四五发展充满期待	叶盛基, 中国汽车工业协会总工程师、副秘书长
10:00 AM	主旨演讲: 全球汽车展望—穿越完美风暴。	Henner Lehne, IHS Markit 全球车辆预测, 副总裁
10:25 AM	主旨演讲: 投资者对企业实现2050年净排放的期望	Christine Chow, IHS Markit 战略咨询和 ESG 整合全球负责人
10:50 AM	主旨演讲: 通过政策框架和气候相关的信息披露加强到2030年乘用车道路运输的脱碳, 以实现净零排放	Vijay Subramaniam, IHS Markit 二氧化碳合规性、成本和动力总成预测, 全球总监
11:15 AM	主旨演讲: 自动驾驶应用加速碳中和的可落地性	魏东, 百度智能驾驶事业群副总裁、百度智能驾驶事业群首席安全运营官
11:40 AM	澳大利亚汽车行业前景与净零排放展望	Tony Weber, 澳大利亚汽车工业协会 (FCAI), 首席执行官
12:05 PM	中国智能汽车产业发展及关键要素研究	王羽, 中国生产力促进中心协会, 常务副秘书长
12:25 PM	主题演讲: 印度汽车制造商减少碳足迹倡议的案例研究	C V Ramani, 马鲁蒂铃木印度有限公司, 工程部, 高级执行总监
12:50 PM	To be confirmed	
1:00 PM	午休时间   全体会议结束	

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	<b>中国市场电气化与二氧化碳排放合规展望</b>	<b>Tony Wang, IHS Markit 亚太区动力系统及合规预测, 总监</b>
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	日本经济性能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	To be confirmed	
4:00 PM	<b>智能电气化推动碳中和快速实现</b>	<b>崔东树, 乘用车市场信息联席会, 秘书长</b>
4:25 PM	<b>软件定义车辆的下一代电气化</b>	<b>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</b>
4:50 PM	小组讨论: 从交通政策和电气化加速实现零排放过渡	
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)

## 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.