



汽车市场每周热点汇编

2021.08.23-08.27





Contents

【销售亮点】吉利上半年净利润同比增长4%	3
【销售亮点】7月份中国新车销量同比下降11.9%	4
【科技亮点】奇瑞与海尔成立合资公司，共同打造汽车物联网平台	7
【科技亮点】百度在2021年百度世界大会上展示最新自动驾驶、人工智能技术成果	7
【OEM亮点】小米汽车将在北京设立总部	10
【OEM亮点】小鹏汽车在肇庆智能电动汽车制造基地启动二期扩建项目	10
【GSP】东盟销量与生产评论-2021年7月	12
【供应商趋势亮点】荔枝车载音频产品将成为新一代奥迪Connect的一部分	15
【供应商趋势亮点】IAA 2021：初创公司Upstream将展示网络安全和数据分析平台	15
【埃信华迈分析与评论】全球抗疫进行时 - 疫情反弹	17
【VIP专属文章】半导体供应问题：8月17日亚洲生产跟踪	22
【IEB AutoTech 专家观点连载-2】掌握二氧化碳管理的步骤	23

【销售亮点】吉利上半年净利润同比增长4%

意义：吉利积极的财报表现主要得益于上半年销量的反弹。2021年，吉利一直专注于推出智慧及智能化新能源汽车及车型。

展望：尽管半导体短缺，吉利仍维持其2021年全年销量153万辆的目标。为了确保其汽车生产拥有稳定的微芯片供应，吉利最近通过旗下一家子公司收购了广东芯粤能半导体有限公司40%的股份。

中国汽车制造商吉利汽车控股有限公司日前发布了2021年上半年中期财报。据吉利汽车提交给香港证券交易所的一份文件显示，该汽车制造商公布上半年权益持有人应占净利润为人民币23.81亿元（约合3.674亿美元），同比增长4%。期间营收达450.32亿元，同比增长22%。尽管该集团决定从年初以来逐步停产一些老款车型，但由于受到中国市场乘用车需求的强劲反弹，吉利汽车上半年总销量为630,237辆（包括领克品牌在内），同比增长19%。在此期间，吉利集团的国内销量为576,815辆，同比增长13%，海外销量为53,422辆，同比增长173%。



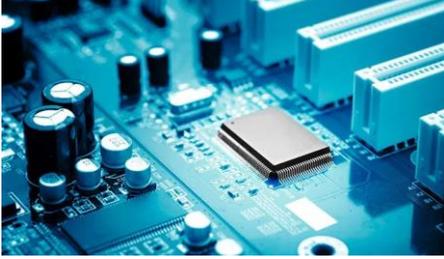
吉利汽车2021年上半年销售和分销费用同比增长16.7%，达到25.54亿元，由于过去一年来在研发方面的大量投资，摊销费用增加，导致行政费用同比增长21.6%，达到32.46亿元。吉利在2021年上半年的研发支出为人民币23.04亿元，去年同期为人民币17.21亿元。

尽管半导体短缺，吉利仍维持其2021年全年销量153万辆的目标，较上一年增长16%，虽然近期芯片短缺恶化和全球新冠肺炎疫情重新蔓延，可能会对未来几个月的销售业绩构成严重威胁，从而影响销售目标的实现。

IHS Markit 观点深度解析

吉利积极的财报表现主要得益于上半年销量的反弹。2021年，吉利一直专注于推出智慧及智能化新能源汽车（NEV）及车型。为了加速其纯电动汽车（BEV）的发布，吉利新成立了一家名为极氪的子公司，该公司将负责基于吉利专用电动汽车架构打造的、即将上市的纯电动汽车的发布和营销。这家新公司推出的第一款汽车是极氪001，这款四门电动汽车的续航里程达到了700公里。今年下半年，吉利计划推出的新车型包括一款紧凑型轿车、一款基于CMA平台打造的紧凑型SUV、极氪001、几何A00 SUV和领克品牌的一款全尺寸SUV。

为了确保其汽车生产拥有稳定的微芯片供应，吉利最近通过旗下一家子公司收购了广东芯粤能半导体有限公司40%的股份。



该公司注册资本4亿元，专注于集成电路设计、制造、销售和半导体分立器件制造等。据媒体报道，自去年第四季度以来，吉利还成立了另外两家芯片关联公司，专注于集成电路相关的设计和服务。

本月早些时候，吉利与雷诺合作成立了一家混合动力汽车合资企业，该合资企业将利用吉利的技术、供应链和制造设施在中国制造和销售雷诺品牌的油电混合动力汽车，而雷诺将专注于销售和营销。双方还同意探索在韩国本土化生产吉利领克品牌混合动力汽车的可能性，雷诺在韩国设有汽车制造设施和销售网络。两家公司还在考虑联合开发纯电动汽车。吉利和雷诺的合作将有助于推动技术、供应链和制造领域的协同效应，并为两家汽车制造商降低电动汽车和其他未来出行技术的开发成本。

【销售亮点】7月份中国新车销量同比下降11.9%

意义：除了半导体短缺问题外，上月中国北方遭遇的洪水灾害也使新车销售受到打击。雪上加霜的是，新冠病毒德尔塔变异毒株在全国快速蔓延，可能会造成新一轮生产中断和封锁。

展望：根据我们的轻型汽车市场预测，2021年，中国大陆轻型汽车销量预计将增长5.85%，达到2,505.2万辆。

7月，由于乘用车（PV）和商用车（CV）需求有所疲软，中国大陆汽车市场新车销量连续第三个月同比下降。根据中国汽车工业协会发布的数据，上月中国新车批发销量同比下降11.9%，至186.4万辆，产量同比下降15.5%，至186.3万辆。截止6月份，中国新车累积销量为1,475.6万辆，同比增长19.3%，产量为1,444万辆，同比增长17.2%。

在上月的新车产销量中，乘用车（PV）销量同比下降7.0%，至155.1万辆，产量同比下降10.7%，至154.8万辆。中国汽车工业协会对乘用车的定义包括轿车、运动型多用途车（SUV）、多用途车（MPV）和小型货车。7月份，中国轿车销量同比下降8.4%，至71.1万辆；MPV销量同比下降5.6%，至8万辆；SUV销量同比下降6.2%，至72.4万辆；小型货车销量同比增长2.5%，至3.6万辆。今年以来，乘用车销量同比增长21.2%，至1,156万辆，产量同比增长20.1%，至1,139.4万辆。



7月份中国商用车（包括中型和重型商用车）销量也依然疲软。商用车销量同比下降30.2%，至31.2万辆，商用车产量同比下降33.2%，至31.5万辆。今年以来，商用车销量同比增长12.9%，至319.6万辆，商用车产量同比增长7.6%，至304.5万辆。

7月份，包括纯电动汽车（BEV）、插电式混动汽车（PHEV）和燃料电池汽车（FCV）在内的新能源汽车（NEV）销量同比增长164.4%，至27.1万辆。7月份，新能源乘用车销量同比增长175%，至25.6万辆，新能源商用车同比增长58.2%，至1.5万辆左右。从新能源乘用车细分来看，7月份纯电动汽车销量同比增长179.0%，至20.6万辆，而插电式混动汽车销量为5万辆，同比增长159.7%。今年以来，中国新能源汽车累计销量同比增长197.1%，至147.8万辆。

7月份，中国新车出口同比增长179.5%，至17.4万辆。从车型来看，乘用车出口量同比增长213.1%，至14万辆，商用车出口量同比增长94.6%，至3.4万辆。

IHS Markit 观点深度解析

由于比较基数较高，在经历了连续4个月增长后，7月份中国新车销量连续3个月同比下降。去年1-3月，中国新车销量受到了新冠肺炎疫情的严重影响。不过，新车销量从2020年4月开始反弹，并且在去年5月、6月和7月大幅回升。

中国7月份汽车销量同比下降，也是今年全球汽车制造商遭遇半导体短缺影响的结果。根据掌握的信息，由于微芯片短缺，中国大陆最新产量损失第一季度继续维持36.4万辆，第二季度维持在42万辆不变。最新数据显示，由于上汽通用汽车合资企业停产，以及上汽大众合资企业、广汽与丰田和本田在武汉的合资企业也面临停产，第三季度将有16.1万辆汽车产量面临风险。总体而言，中国市场受到的影响没有最初预期的那么大，这可能是由于中国是第一个从2020年初新冠肺炎疫情相关封锁中恢复过来的市场。此外，与成熟制造地区的汽车相比，中国本土汽车制造商，就像印度、南美和东盟大部分地区运营的汽车制造商一样，每辆汽车的半导体含量更低，这些半导体通常尺寸更大且不复杂，因此面临来自其他行业的竞争较少。



除了半导体短缺问题外，上月中国北方遭遇的洪水灾害也使新车销售受到打击。雪上加霜的是，新冠病毒德尔塔变异毒株在全国快速蔓延，可能会造成新一轮生产中断和封锁。



与此同时，尽管燃油车销量有所放缓，但新能源汽车的销量一直保持正常增长。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋此前在一份声明中表示，未来5年，中国新能源汽车销量预计每年增长40%以上。据估计，2021年中国新能源汽车销量将达到190万辆，2022年将达到270万辆。一位政府高级产业政策顾问表示，中国可能会将购买新能源汽车的免税期延长至2022年以后。为了推动新能源汽车的使用，中国的目标是到2035年，我国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、环卫清扫车等方面进一步推动电气化。

根据我们的轻型汽车市场预测，2021年，中国大陆轻型汽车销量预计将增长5.85%，达到2,505.2万辆。

【科技亮点】 奇瑞与海尔成立合资公司， 共同打造汽车物联网平台

奇瑞汽车日前已与中国家电及消费电子跨国公司海尔集团合作，成立了一家名为安徽海行云物联科技有限公司的合资公司。合资公司注册资本为5,000万元（约合772万美元），其中奇瑞汽车控股的芜湖奇瑞信息技术有限公司持股51%，海尔数字科技（青岛）有限公司持有剩余股份。据盖世汽车报道，新公司将使用海尔内部开发的工业互联网平台COSMOPlat，打造汽车行业首个大规模定制工业互联网平台。



IHS Markit 观点深度解析

今年4月，奇瑞和海尔签署了一份合作框架协议，双方将共同为汽车行业打造一个物联网平台。奇瑞正在加速推进其智能汽车的研发，并已完成第一代和第二代无人驾驶产品的研发。奇瑞已将其奇瑞雄狮2.0智能系统集成于奇瑞瑞虎8和星途车型，支持语音控制、面部识别、AR导航、互联网服务和智能家居等功能。

【科技亮点】 百度在2021年百度世界大会上展示最新自动驾驶、人工智能技术成果

意义：百度日前在其年度科技盛会“2021年百度世界大会”公布了其人工智能和自动驾驶技术的最新成果。其中包括发布了第一款L5级机器人汽车，不设方向盘、踏板，或其他人类操作的控制装置。该公司还宣布推出一款名为“萝卜快跑”的无人车出行服务应用，旨在实现自动驾驶的规模化商业运营。此外，该公司还推出了第二代人工智能芯片昆仑芯2和百度大脑7.0。

展望：百度是中国自动驾驶技术的领军者，并于2017年7月推出了其自动驾驶平台Apollo。百度Apollo目前已经获得278张自动驾驶汽车测试牌照，并在超过27个城市开展道路测试。百度的机器人出租车服务已在北京、沧州、长沙和广州等地运营，并计划在未来三年将其布局扩展到30个城市。截至2021年6月，百度Apollo自动驾驶出行服务已累计接待乘客超过40万人次，行驶里程超过870万英里。该公司计划通过其智能驾驶部门Apollo，在2023年向中国300万用户提供机器人出租车服务。



百度L5级汽车机器人
百度

百度日前在其年度科技盛会“2021年百度世界大会”公布了其人工智能和自动驾驶技术的最新成果。其中包括发布其首款全自动机器人汽车，旨在使自动驾驶汽车更容易为广大公众所使用。这款机器人汽车配备拥有完全自动驾驶能力的L5级自动驾驶系统，不设方向盘、踏板，或其他人类操作的控制装置。为了让车内空间更宽敞，这款机器人汽车配备了自动鸥翼门及全玻璃透明车顶。它还配备了零重力座椅，超大曲面屏和智能控制台，为乘客带来舒适体验。这款机器人汽车上部署了一套外部传感器，可用于在公共道路上安全导航。其他功能包括语音和面部识别以及先进的人工智能技术。机器人汽车可以访问车内和车外环境，并提出预测性建议以主动服务乘客需求。百度联合创始人兼首席执行官李彦宏表示：“我们认为，未来的汽车会变成机器人汽车。它们可以自动驾驶，提供智能助理和忠诚陪伴服务，并能自我学习。”该公司还宣布推出一款名为“萝卜快跑”的无人车出行服务应用，旨在实现自动驾驶的规模化商业运营。随着这两款新产品的推出，百度通过其Apollo智能驾驶计划，展示了其向“自动驾驶2.0时代”的转变，标志着百度从技术验证阶段进入到规模化商业运营阶段。

在大会上，百度还推出了第二代人工智能芯片昆仑芯2，该芯片已进入量产阶段。采用7纳米制程的昆仑芯2人工智能芯片旨在通过辅助设备处理大量数据和提高计算能力，支持自动驾驶运行。它的性能是较上代提升了两到三倍，并配备了百度自研的第二代XPU架构。昆仑芯2人工智能芯片支持语音、视觉、自然语言处理、智能推荐等各类算法。此外，百度首席技术官王海峰发布了最新的百度大脑7.0，实现了对更广泛知识来源和深度学习的整合。王海峰表示：“人工智能技术正变得越来越复杂，融合创新使人工智能变得更加强大。”

IHS Markit 观点深度解析

百度是中国自动驾驶技术的领军者，并于2017年7月推出了其自动驾驶平台Apollo。百度Apollo目前已经获得278张自动驾驶汽车测试牌照，并在超过27个城市开展道路测试。百度的机器人出租车服务已在北京、沧州、长沙和广州等地运营，并计划在未来三年将其布局扩展到30个城市。截至2021年6月，百度Apollo自动驾驶出行服务已累计接待乘客超过40万人次，行驶里程超过870万英里。该公司计划通过其智能驾驶部门Apollo，在2023年向中国300万用户提供机器人出租车服务。

百度是中国自动驾驶技术的领军者，并于2017年7月推出了其自动驾驶平台Apollo。Apollo平台可支持自动驾驶汽车的所有主要特点和功能，中国政府已将其指定为国家自动驾驶开放创新平台。自Apollo平台成立以来，这家中国科技公司一直在积极推动汽车制造商、一级供应商和其他公司加入其开放平台，以加快自动驾驶技术的发展。到目前为止，该平台已经吸引了200多家合作伙伴。合作伙伴们可以将Apollo软件整合到自己的自动驾驶系统中。百度Apollo目前已经获得278张自动驾驶汽车测试牌照，并在超过27个城市开展道路测试。百度



的机器人出租车服务已在北京、沧州、长沙和广州等地运营，并计划在未来三年将其布局扩展到30个城市。截至2021年6月，百度Apollo自动驾驶出行服务已累计接待乘客超过40万人次，行驶里程超过870万英里。该公司计划通过其智能驾驶部门Apollo，在2023年向中国300万用户提供机器人出租车服务。此前，百度与北汽集团ARCFOX极狐电动汽车品牌合作，打造“Apollo Moon”电动出租车，该电动出租车将以48万元人民币（约合74,986美元）的价格实现量产。两家公司计划在未来三年内共同生产1,000辆Apollo Moon电动汽车。

除乘用车之外，百度还开发了一款自动驾驶巴士阿波龙，并且自2018年以来已开始投产。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。最近，百度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。它的计算算力提升了三倍，达到每秒372万亿次运算（TOPS），同时感知系统也得到了增强，包括两个40线激光雷达传感器。百度已经在北京、广州、上海建立了Apollo Park自动驾驶汽车测试基地。

【OEM亮点】小米汽车将在北京设立总部

盖世汽车援引当地媒体《汽车商业评论》报道称，小米正寻求在北京设立其汽车业务总部，并将在北京设立其首座工厂。在过去几个月里，有报道称该公司正在与北京、上海、武汉、合肥和西安就其汽车项目的选址进行谈判。在这一最新进展之前，该公司计划在北京海淀区招聘20名自动驾驶技术工程师。不过，小米公司目前尚未证实该计划。



IHS Markit 观点深度解析

中国科技巨头小米在今年3月首次宣布设立智能电动汽车业务子公司的计划。该公司计划在初期投资100亿元（约合16亿美元），并计划在未来10年总投资100亿美元来支持其电动汽车业务。该公司希望在三年内推出首款具有L3级自动驾驶技术的电动汽车；即将推出的车型很可能由其合作伙伴代工制造，并可能定位在入门级和中级市场，以吸引首次购买电动汽车的消费者。

【OEM亮点】小鹏汽车在肇庆智能电动汽车制造基地启动二期扩建项目

中国电动汽车初创企业小鹏汽车日前在一份声明中表示，该公司已与肇庆市政府及肇庆高新技术产业开发区签署协议，以扩建其位于广东省肇庆的智能电动汽车制造基地。二期扩建项目建成后，肇庆基地的年产能将由10万辆提高至20万辆。





IHS Markit 观点深度解析

这一产能扩张计划将有助于小鹏汽车适应中国市场对其车型日益增长的需求。小鹏汽车早些时候报告称，该公司今年前7个月销量为38,778辆，同比增长388%。小鹏汽车在武汉的新工厂已经开工建设，规划年产能为10万辆。随着两家新工厂的建设，小鹏汽车在未来几年内很快就有能力在自建工厂生产其车型。我们预测，小鹏汽车今年总产量将达到7.7万辆左右，到2022年这一数字将达到7.9万辆。

【GSP】东盟销量与生产评论-2021年7月

东盟销量

2021年6月：+16.5%；现值 182,375 辆，前值 156,589 辆

2021年年初至今：+34.4%；现值 1,300,008 辆，前值 967,494 辆

2021年6月，东南亚国家联盟（ASEAN）地区轻型汽车销量约为 18.2 万辆，与 2020 年 6 月相比，同比增长 17.0%。2021 年 1 月至 6 月，该市场累计销量约为 130 万辆，同比增长 34.0%。我们预计，2021 年东盟市场销量将增长 10.0%，至 271 万辆。

2021 年 6 月泰国轻型汽车销量同比增长 16.0%，至 63,140 辆，较上月环比增长 15.4%。2021 年 6 月的销量中还包括高端品牌汽车的销售数据，自 2020 年第二季度以来，该数据仅在每季度最后一个月整理和公布。由于新冠疫情大流行，2021 年 6 月泰国消费者信心指数跌至 43.1 点，这是 1998 年 10 月以来的最低水平。新冠肺炎每日新增确诊病例从 6 月初的 2,500 例增加至月末的 5,000 例，并且死亡人数持续上升。由于新冠肺炎疫情不断恶化，7 月曼谷和 9 个高风险府实施了一系列封锁措施，包括关闭百货商场内的大多数购物区，限制城际出行，以及晚上 9 点至凌晨 4 点期间实施宵禁，因此在未来几个月，信心指数不太可能改善。截止 2021 年 7 月 12 日，泰国近 7,000 万人口的疫苗接种数量为 1,290 万剂，接种率（至少一剂）仅为总人口的 13.8% 左右。今年 5 月，泰国央行将泰国 2021 年 GDP 预期下调至 1-2%。无论如何，泰国政府在 7 月份采取的 14 天封锁措施可能会给经济造成高达 500-600 亿泰铢的损失，并且如果政府无法遏制新冠疫情的蔓延，很可能会造成进一步损失。因此，我们的分析师预测泰国第三季度经济将大幅萎缩。



今年1月至6月泰国汽车销量为36.65万辆，同比增长14.5%，主要是因为自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，以及去年疫情期间采取的严格防疫措施导致2020年同期比较基数较低。2021年上半年的汽车销量受到了第二、第三波新冠肺炎疫情以及因全球半导体供应短缺而导致本田、马自达、日产和铃木等主要汽车制造商产量下降的影响。由于更具传染性的德尔塔变种毒株带来的第四波疫情、黯淡的经济前景，以及去年同期市场迅速复苏导致比较基数较高，2021年下半年销量增速预计将同比下降。威胁消费者信心和支出的一个更具挑战性的问题是，政府要多久遏制新冠疫情蔓延；能否获得有效疫苗并及时进行疫苗接种；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高成本和巨大的收入损失。从积极方面来看，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。然而，航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。在9月份的最新预测中，考虑到新冠肺炎疫情流行强度、消费者信心下滑、疫苗接种进展缓慢、经济增速放缓以及奢侈品支出有限，2021年泰国汽车销量预测预计将较目前预测的78万辆再次下调，同比仅增长0.7%。

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6月，印尼轻型汽车市场销量同比大幅增长474.0%，达到创纪录的6.8万辆，环比增长33.0%。销量增长的主要原因是政府决定将发动机排量低于1,500 cc的轿车和两轮驱动车免征销售税的政策从2021年5月延长至2021年8月。此外，政府还将在2021年剩余时间为符合条件的购车者提供更多折扣，将25%的奢侈品税减免提高至50%。不仅仅是发动机排量低于1,500 cc的轿车和两轮驱动车，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车在6月也可以分别享受50%和25%的豪华车销售税减免政策。随着政府宣布对每年汽车销量所占比重最大的爪哇岛实施公共活动紧急限制措施，以及巴厘岛在7月3日至7月20日迎来新冠肺炎确诊病例高峰，7月份印尼轻型汽车市场被认为可能会重新陷入危机。大多数汽车展厅被迫关闭，接待人数仅为承载量的25%。从今年累计销量来看，印尼市场同比增长50.0%，至36.6万辆左右。在上一次预测中，考虑到多个病毒研究组织对德尔塔变异毒株发出了警告，这种病毒的感染率正在失控，需要各国采取更多的封锁措施，因此我们的分析师下调了2021年印度尼西亚全年的销量预测。疫苗接种还有很长的路要走，因此新冠肺炎确诊病例的增加可能会抵消税收减免政策带来的优势。总体来看，我们预计今年印尼轻型汽车市场销量约为69万辆，同比增长39.0%。影响2021年销售表现的主要因素是，印尼政府为应对疫情进一步影响推出的刺激计划，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。此外，印尼总统还发布了关于加速投资特别工作组的总统令，旨在改善国家的营商环境，以鼓励经济增长和提供就业机会。然而，部分针对毒性更强毒株疫苗的有效性仍然令人担忧。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6月：+56.7%；现值 242,355 辆，前值 154,644 辆

2021年年初至今：+40.5%；现值 1,697,728 辆，前值 1,208,233 辆

2021年6月，东南亚国家联盟（ASEAN）轻型汽车产量同比大幅增长56.7%，达到242,355辆，今年上半年累计产量达到187万辆，同比增长40.5%，主要是由于去年同期比较基数较低。在7月的预测更新中，我们将东盟2021年的汽车产量预期下调了5.54万辆，很大程度上是因为马来西亚自6月初以来的全国封锁措施无限期延长，截至7月中旬，汽车制造商的制造活动和销售业务已经暂停了6周以上。预计7月份产量损失将超过3.8万辆。此外，泰国的产量减少了1.14万辆，主要是由于持续半导体短缺以及政府为了遏制传染性更强的新冠病毒德尔塔变异毒株而采取的封锁限制措施，在年底之前可能会导致泰国经济和汽车行业的进一步恶化。印度尼西亚现在已成为亚洲新冠肺炎疫情的新中心。政府已经在全国范围内实施了严格的限制措施，以遏制疫情的传播。根据政府的卫生健康指导方针，印度尼西亚的汽车制造商已经在7月份调整其生产计划，或将减产50%。预计2021年东盟轻型汽车产量将接近332万辆，同比增长18%。



【供应商趋势亮点】荔枝车载音频产品将成为新一代奥迪Connect的一部分

荔枝是一个在线 UGC 音频社区与互动音频娱乐平台



来源: Getty Images Plus/Aleksandr Potashev

据荔枝8月13日发布的一篇新闻稿，该公司宣布其车载音频产品已上线奥迪生态系统——新一代奥迪Connect。荔枝创始人兼首席执行官赖奕龙表示：“我们很高兴为奥迪用户提供荔枝车载音频服务。随着消费者对于车载娱乐需求的日益提升，荔枝海量的音频内容与AI技术赋能的内容分发系统相结合，使我们能提供给用户沉浸式的车载音频体验。未来，我们也将继续拓展车载音频方向的合作，通过车载音频市场触及更多用户，持续提升车载音频体验。”

IHS Markit 观点深度解析

荔枝是中国大陆的在线UGC音频社区与互动音频娱乐平台。8月初，荔枝与博泰车联网合作，双方将共同推进荔枝音频产品在博泰系统中的应用。7月，荔枝与星河智联汽车科技公司合作，将其音频产品集成到星河智联的车载通信和娱乐网络中。

【供应商趋势亮点】IAA 2021：初创公司Upstream将展示网络安全和数据分析平台

Upstream 将协助建设一个车辆安全运营中心



来源: Getty image/ gorodenkoff

根据 Upstream Security 官网上的一份计划，该公司将在 2021 年 IAA 大会上展示其网络安全和数据分析平台以及 AutoThreat Intelligence 解决方案。该公司将详细介绍汽车制造商、一级和二级供应商如何保护其网联车辆和零部件的安全。它还将协助建设一个车辆安全运营中心（VSOC），并帮助遵守新的汽车网络安全标准和法规。

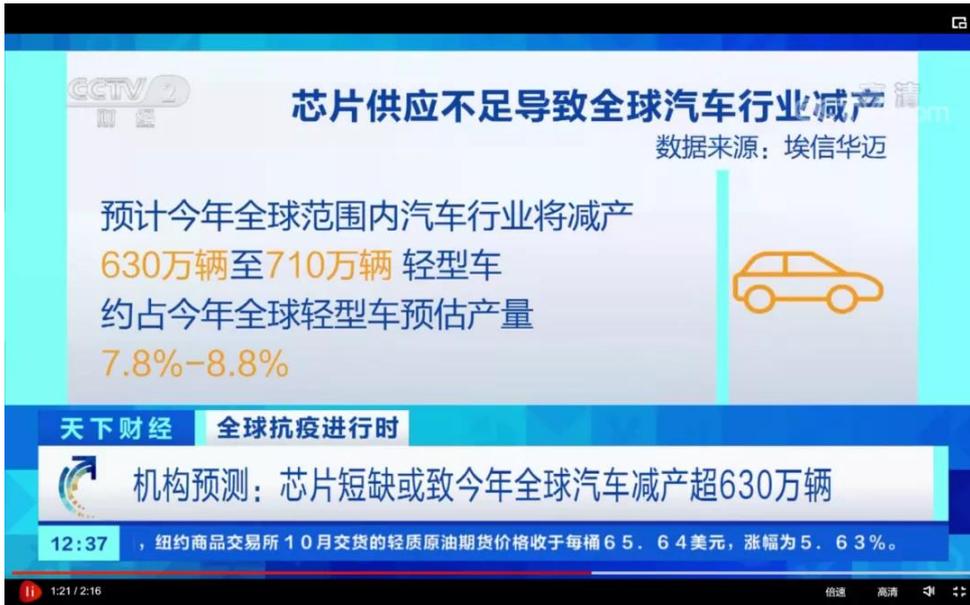
IHS Markit 观点深度解析

Upstream Platform是一个基于云的网络安全和数据分析平台，它使用移动数据来保护网联车辆和出行服务免受网络威胁。AutoThreat Intelligence是Upstream推出的一个威胁情报和风险评估解决方案，可以收集、分析和使用移动威胁情报，以便组织能够应对在其供应链中检测到的风险和漏洞。

Upstream Security是一家汽车网络安全公司，得到了雷诺风险投资、沃尔沃集团、现代汽车、全美互惠保险、CRV、Glilot Capital Partners、Maniv Mobility和三井住友保险等公司的投资。

【埃信华迈分析与评论】全球抗疫进行时 - 疫情反弹

8月14日，CCTV[天下财经]报道了“全球抗疫进行时 - 疫情反弹 马来西亚一半导体工厂发生集体感染”的新闻，在报道中，IHS Markit的高级首席分析师Phil Amsrud分享了我们对于芯片短缺的见解：“这个影响是广泛的，涵盖了应用于多个行业的不同各类的芯片。”



请复制或点击原文观看报道内容。

<https://tv.cctv.com/v/v1/VIDE2fQ6yo837wLEaPMXVfgeb210824.html>



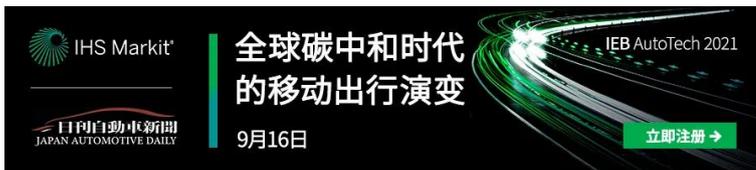
即将在9月16日召开的2021 IEB Auto Tech的会议中，Henner Lehne，IHS Markit全球车辆预测，副总裁将会为大家带来主旨演讲：全球汽车展望--穿越完美风暴。

2021年全球汽车业迫在眉睫的焦点是从新冠肺炎冲击中复苏。然而，冠状病毒大流行远未结束。尽管在全球范围内加速推出疫苗以向常态过渡，但世界仍面临着各国反复封锁的新一波大流行。

此外，自2020年末以来，整个行业都感受到了供应短缺等破坏性力量的深刻影响。半导体或塑料颗粒的短缺只是其中值得一提的问题。汽车业的前景如何？

虽然2050年的碳中和可以说是一项应该坚定和始终如一地追求的任务，但在这段时间里，如此激进的气候目标设定本身就会显示出风险吗？有人会说这是完美风暴，还是新常态？

欢迎大家注册2021年IEB AutoTech会议，以获得后续更新。



相关文章



2021年第一季度即将过去，当季全球汽车产量数据预计将同比增长12%，但汽车行业从新冠肺炎大流行中复苏的同时，正面临着由持续数月的产能限制带来的供应瓶颈以及个别地区发生的自然灾害所组成的双重影响。

首先，由于产能限制和微控制器库存不足（大多数微控制器均采购自台湾的一家供应商），导致全球半导体供应短缺。随后，德克萨斯州遭遇冰雪风暴影响，迫使化工厂关闭，导致座椅发泡材料和安全气囊材料的原材料短缺，同时也迫使三家半导体工厂暂停生产，进一步加剧了半导体短缺。最近，日本一家半导体制造商遭遇火灾，也影响了多家汽车制造商的生产，其中包括部分迄今为止尚未受到半导体短缺影响的制造商。此外，由于需求激增，包括汽车行业在内的多个行业已经开始担忧钢铁库存短缺的影响。最后，由于美国港口集装箱到货量激增，运力受限导致的延误也让汽车制造商和供应商担心零部件的运输时间，苏伊士运河船只堵塞必然也会产生影响，尽管目前具体影响还不确定。

汽车制造商和供应商正持续评估其供应链和库存的弹性，并根据形势发展调整其生产安排，我们的分析师们也一直在跟踪事态的发展。



在撰写本文时，我们预计**第一季度**全球轻型汽车产量损失将达到**130万辆**。3月19日星期五上午瑞萨电子位于日本的那珂工厂发生火灾以及2月份恶劣天气袭击美国西南部造成的持续生产中断，意味着2021年汽车行业的复苏速度和水平将更加谨慎。日本和美国受影响的半导体业务预计将至少停产一个月，并需要更长的时间才能恢复满负荷生产，从而加重了该行业所面临的负担。考虑到这些对全球半导体供应的最新影响，我们认为第二季度汽车生产也将与第一季度一样受到影响，供应的稳定可能要到第四季度才会出现，产量恢复要推迟至2022年初才会开始。

由于汽车库存水平仍足以满足目前的需求，这对新车销售会有多大影响目前仍有待观察。随着时间的推移，在更大的市场上，热门畅销车型的供货情况可能会成为一个问题。

埃信华迈汽车供应链、技术和售后市场副总裁 Matteo Fini 表示：“2021 年第一季度全球汽车产量数据预计将同比增长 12%，但汽车行业从新冠肺炎大流行中复苏的同时，正面临着由持续一个月的产能限制带来的瓶颈以及自然灾害带来的一次性挑战所组成的双重影响。”

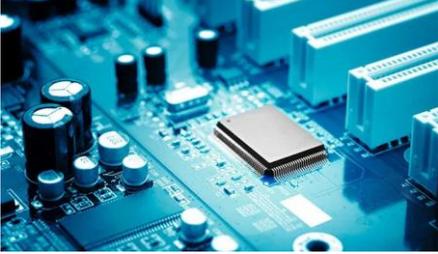
有传闻称，汽车供应商正在积极补充库存。随着汽车需求量逐步恢复，问题变得更加严重，这是否会导致短期或长期的汽车工厂停产还有待观察。

半导体最新进展

2月15日，恩智浦、英飞凌和三星在德克萨斯州奥斯汀及其周边地区的晶圆厂因供电和供水受到冬季暴风雪中影响而被迫停产。持续数周的停产影响将持续数月。英飞凌上周宣布，他们预计该工厂要到6月份才能达到停产前的产出水平。据报道，三星计划在4月中旬重新开始生产，但目前尚不清楚产能是否能及时会恢复到停产前的水平，还是要稍晚才能恢复。

最近，瑞萨电子日本那珂工厂300毫米晶圆厂中的洁净室发生火灾，影响了工厂的一小块区域，同时也破坏了部分供水、空调和生产设备。瑞萨电子发布的最新消息称，场内受损必须更换的制造设备多达23台。其中11台设备将在4月底采购，但部分设备可能要到6月后才能采购。虽然工厂将于火灾发生2个月后重新开始生产，但瑞萨电子预计工厂在火灾发生100天内将无法恢复全部产能。

虽然德克萨斯州和那珂晶圆厂的停产原因是众所周知，但在不久的将来还有一个潜在问题也值得注意。台湾正在经历几十年来最严重的干旱。制造半导体需要大量的超纯水。该地区水资源短缺意味着可用于各种生产生活的资源更少。虽然台积电和台联电能够回收超过85%的工业用水，但每天仍需要数千万加仑的额外用水。目前，台湾地区水库水量仅为其蓄水量的10%左右。



埃信华迈汽车半导体高级首席分析师Phil Amsrud表示：“工厂对于缺水的应急计划是根据需要将水用水车运送到晶圆厂，但考虑到2021年半导体供应链的发展形势，缺水情况值得列入‘观察清单’。”

然而，目前所有供应链都很紧张，再加上对非汽车市场的中断足以影响汽车行业。最初预计汽车供应商受半导体短缺影响的情况将从第二季度和第三季度开始好转，并能够满足持续需求，现在看来这一预估过于乐观，短缺改善将推迟一个季度，目前来看供应要到第四季度才可能满足需求。不过我们预计，要到2022年第一季度才会有足够产能来满足需求，并开始弥补积压订单。

其他短缺情况

由于部分汽车零部件自上游供应链通常库存紧张且需求恢复缓慢，从而放大了自然灾害或工厂停产的影响，因此汽车零部件短缺也有中断汽车生产的风险。在汽车制造商工厂层面，这些短缺影响可能会在未来2至10周的任何时间变得明显。举例来说，聚丙烯是汽车行业用于生产保险杠、地毯和其他应用的关键原材料，由于缺乏原料、工厂生产中断和交通运输瓶颈等影响，以及港口缺少集装箱和超预期的运输时间限制了全球范围根据可用产能进行补偿的能力，目前**聚丙烯**正面临着供应日趋紧张的局面。这种情况预计在5月之前将无法得到解决。

由于3月23日“长赐号”号搁浅后，苏伊士运河被迫关闭了六天时间，目前仍有大量船只等待通行，汽车制造商和供应商都在担心零部件供应问题。

苏伊士运河是汽车零部件的主要运输通道，正常情况下每年有价值17亿美元的零部件从南方运向北方的欧洲港口（其中60%来自日本和中国，20%来自韩国）和价值13亿美元的零部件从北方运向南方，其中有四分之三进入中国。

即使苏伊士运河堵塞问题在一周内得到解决，港口作业在处理新增的集装箱运量方面也可能会出现延误，从而给汽车制造商和供应商造成采购瓶颈。不过到目前为止，我们对公司和供应受影响情况的了解仍较为有限。

钢铁生产也受到了这些短缺的影响，尤其是在美国。我们的钢铁专家报告称，2月份美国钢铁厂的平均产能利用率为76%，虽然仍低于2020年2月82%的平均利用率，但大幅度高于2020年5月初在新冠疫情影响下录得的51%的低点。由于钢铁生产恢复缓慢，加之汽车制造商增加需求和补充库存，供应短缺现象开始显现。

自2020年第三季度以来，用于制造汽车行业三种主要钢材的卷钢平均现货价格上涨了687美元/吨，从而令每车成本增加了约350美元。美国任何库存短缺的汽车制造商都将会面临这样的价格。



Fini表示：“在所有这些短缺或产能限制的情况下，原材料价格上涨将是一个反复出现的现象，供应商将不得不将其转嫁给制造商，然后制造商再转嫁给消费者。不过，这个过程并非立即发生，也并非理所当然一定会发生。”

有些原材料成本增加是指数化的，因此原材料价格的增加会导致汽车制造商和供应商的投入成本增加，但也有许多其他情况并非如此，这通常意味着汽车制造商和供应商要根据情况自行承担增加的成本。

我们的分析师将继续追踪所有这些问题，并根据最新的汽车制造商公告和影响因素对预测进行调整，未来我们将会分享更多预测更新内容。



【VIP专属文章】半导体供应问题：8月17日亚洲生产跟踪

意义：到2020年底，已经开始出现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，但可能会超过第一季度。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。微芯片可用性透明度似乎是一个持续面临的问题。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，但可能会超过第一季度。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年第四季度将更易受到中断，现在我们预计这一情况将延续至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8月16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260万辆。今年第三季度，还有160万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

【IEB AutoTech 专家观点连载-2】掌握二氧化碳管理的步骤



去碳化的发展势头不断加速，对整个社会的理解和思考方式正朝着实现去碳化的方向无缝切换，整个社会的理想状态即将发生改变。此次我们向埃信华迈汽车部门负责全球二氧化碳（CO₂）排放合规性分析的Vijay Subramanian总监了解了掌握二氧化碳管理的步骤。（吉田裕信）

Vijay Subramanian

Director, Global CO₂ Compliance, Cost and Powertrain Forecasting, Automotive, IHS Markit



Mr. Subramanian is a Global lead for CO₂ compliance business initiatives and forecast product offerings for IHS Markit automotive team on the subjects of GHG, CAFE compliance, CO₂ forecasting, and Cost / Investment forecasting. This also includes the regulatory impact assessment of car manufacturers investment and powertrain portfolio trends to meet competitiveness and compliance. Extensive experience on Climate change transportation policy for Europe, China, and NAFTA market and its contribution to Net Zero and Circular economy.

Mr. Subramanian earned a Master of Engineering degree in 2004 and served in numerous roles with major manufacturers like Caterpillar, Chrysler, Jaguar Land Rover, and Changan before joining IHS Markit. He also served as a technology leader to manage cross-functional initiatives on vehicle portfolio optimization, cost benefit technology selection and product planning to set fuel economy and energy management targets to meet regulation targets.

Mr. Subramanian is also well known within the auto industry for his contribution to news articles, whitepapers, press, conferences, panels, and speaking engagements around GHG/CO₂ regulation for China, Europe, and US market.

He is a subject matter expert for the IHS Markit Automotive team on the topic of NetZero / Sustainability / Climate Change and resilience / Smart and sustainable cities / GHG/ Sustainability / Policy and regulation/ CO₂ Compliance/ Cost Forecasting /Powertrain and Electrification /Energy Management.

提问：最终能否实现去碳化

“去碳化是整体经济发展的最终目标，其中交通运输部门起着至关重要的作用。未来需要长期改变生活方式，制定更严格的法规并提供激励机制和战略投资。以往这个方面的主要推动力来自于改进现有技术以提高能源使用效率，但从现在开始，电动化将是交通运输部门迈向去碳化最有前景的手段。”

“完善可再生能源和供应基础设施，向全新出行方式过渡，可以说是交通运输部门减少碳排放的关键。我们想要强调的是，跨区域和跨部门的全面合作，是实现去碳化的必备条件。”

提问：汽车制造商为实现二氧化碳排放合规做出了哪些方面的努力

“根据我们的预测，大部分主要厂商可以在2025年至2030年满足欧盟的二氧化碳排放合规要求。但随着欧盟最新提案的推出，目标值存在进一步大幅提高的可能性，因此需要在电动化方面进行更多投资。而在美国，拟修订的燃料经济性及温室气体（GHG）标准可能会比奥巴马时代更加严苛。为此，各大公司纷纷宣布将于2035年实现全面电动化，并且对加州水平的框架以及2026年以后车型更为严格的GHG减排路径表示支持。”

“众多汽车制造商会从综合角度来评估可持续性，包括产品及服务生产销售前的上游阶段，以及使用这些产品及服务的下游GHG排放阶段。已有越来越多的制造商和供应商承诺到2030年将大幅减少二氧化碳排放。”



提问：从LCA（生命周期评估）和WTW（油井到车轮）的角度来看，面临哪些方面挑战？

“虽然这是实现净零排放的必要评估方向，但其机制尚未建立。欧盟和中国都在进行 LCA 评估方面的研究，我认为建立一套企业详细准则、核算方法及目标设定更为明确的系统框架是一项有效举措。”

提问：另一方面，如果不能从WTW的角度出发，预计汽车产业及交通运输部门将于什么时间能够实现去碳化？

“正如前面所提到的那样，电动化是实现去碳化的重要途径。到目前为止，欧盟和中国都已取得了重大进展。承诺在2025年至2035年之间实现全面电动化，并在2040年至2050年之间实现碳中和的厂商不断增加。各国的环境法规也规定最迟到2030年代中期将开始逐步淘汰内燃机。”

“美国和欧盟交通运输部门的二氧化碳排放量已经不再增长，而中国方面由于低油耗汽车和新能源汽车（NEV）的推广普及，二氧化碳排放量的增长速度也开始放缓。21世纪初，中国的二氧化碳排放量增长看上去似乎没有尽头，但现在已经提出在2020年至2025年之间将燃油消耗量再减少20%，同时加强新能源汽车的标准要求。”

(9月16日将以线上形式举办“2021亚太区汽车科技高管研讨会IEB Autotech 2021”)

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。

###



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.