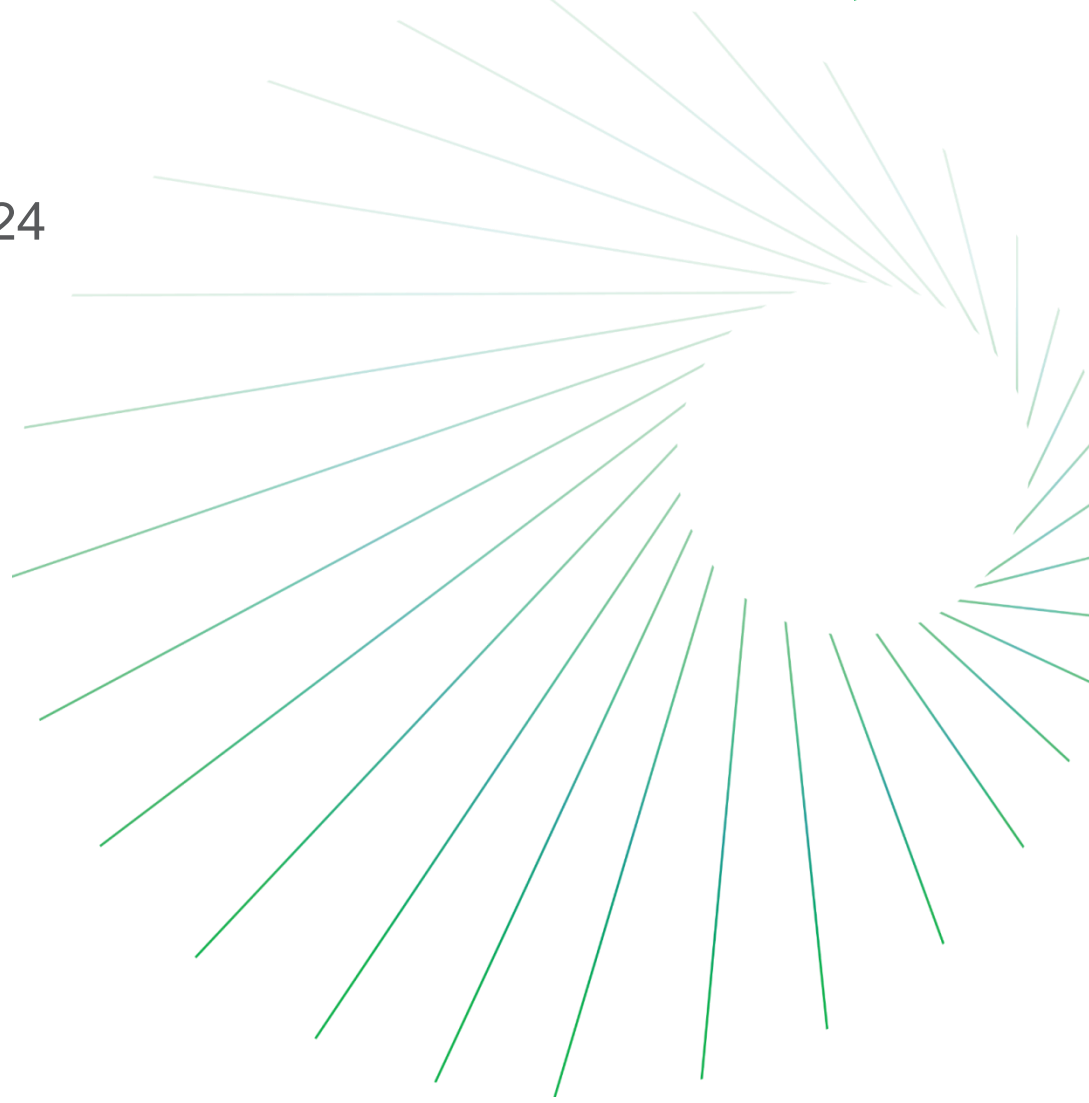




汽车市场每周热点汇编

2021.09.20-09.24





Contents

【政策亮点】中国政府鼓励兼并规模较小的电动汽车车企	3
【政策亮点】韩国宣布12万亿韩元预算推动电动汽车发展	3
【OEM亮点】雪佛兰2022款Silverado车型内饰、技术全新升级	5
【OEM亮点】别克在中国推出全新威朗Pro轿车	8
【半导体供应亮点】英特尔、高通着眼提高欧洲汽车半导体产量	10
【半导体供应亮点】汽车制造商希望在半导体危机结束后也能保持强大定价能力	12
【GSP】日本/韩国销量与生产评论-2021年8月	14
【供应商趋势亮点】大陆集团推出用于高性能汽车的SportContact 7轮胎	16
【供应商趋势亮点】庄信万丰建立新的氢技术业务	16
【精彩回顾及资料下载】2021年第七期 汽车行业空中下载技术 (OTA) 更新	18

【政策亮点】中国政府鼓励兼并规模较小的电动汽车车企

据《中国日报》报道，由于目前国内新能源汽车企业数量越来越多，中国工业和信息化部（MIIT）正鼓励新能源汽车（NEV）行业兼并重组，特别是针对规模较小的车企。工业和信息化部部长肖亚庆表示，新能源汽车行业技术含量较高，资源应该尽可能市场化集中，避免分散。



IHS Markit 观点深度解析

中国电动汽车初创企业数量迅速增长，这些车企纷纷希望在高速增长的中国新能源汽车市场试一试水。但由于缺乏研发或制造车型的资金，这些初创企业大多不得不关闭自己的造车业务，因此，为了促进新能源汽车市场的健康和高质量发展，兼并似乎是一个合适的选择。

【政策亮点】韩国宣布12万亿韩元预算推动电动汽车发展

韩国政府日前通过了一项法案，承诺到 2050 年实现碳中和的目标。这项被称为《气候危机应对法》的新法案要求政府到 2030 年将温室气体排放量在 2018 年的水平上减少 35%。根据 Electrive 提交的一份报告，韩国国民议会将在 2022 年为电动汽车行业拨款 12 万亿韩元（约合 103 亿美元）。该预算中涵盖了对纯电动汽车（BEV）和氢燃料电池汽车（FCEV）的奖励，以及在全国各地安装电动汽车充电站的费用。韩国政府还承诺，将为减少国内燃油汽车和燃煤火力发电站的数量提供资金支持。



IHS Markit 观点深度解析

这一最新进展与韩国政府计划改善空气质量的目標相一致，韩国政府计划通过降低颗粒物水平、增加替代动力汽车普及、促进氢相关企业未来发展以及减少国家对进口石油的严重依赖来实现上述目标。其目标是，到



2030 年推广 785 万辆替代动力汽车，这也符合该国在 2050 年实现完全碳中和的愿景。韩国政府与新能源汽车行业合作，在此前曾宣布计划通过创新到 2025 年实现降低电动汽车售价的目标。我们预计，到 2025 年，韩国替代动力汽车的年产量将从 2020 年的约 48.54 万辆增至约 120 万辆。

【OEM亮点】雪佛兰2022款Silverado车型内饰、技术全新升级

意义：雪佛兰为 2022 款 Silverado 卡车设计了全新内饰，增加了全新 ZR2 越野套件，并对发动机和外观进行了小幅升级。这款新型卡车将于 2022 年第二季度上市销售。虽然这是一款中期升级车型，但该计划将解决 2019 款车型未解决的技术方面问题。

展望：目前在售的 2019 款 Silverado 车型于 2018 年底上市，这款车一直与 Ram 1500 竞争细分市场的第二名位置，排名第一由福特 F-150 占据。在此之前，Silverado 一直是美国市场第二畅销的皮卡。2022 款车型的全新设计解决了现有车型受到的各种批评，并承诺在用户体验和驾驶辅助技术方面领先竞争对手。在竞争激烈的皮卡市场，消费者将有机会从 2022 年第二季度开始迎来新的选择。

雪佛兰为2022款Silverado卡车设计了全新内饰，增加了全新ZR2越野套件，并对发动机和外观进行了小幅升级。

雪佛兰继续提供多种配置Silverado车型供消费者选择，每种配置具有鲜明特点和优势，并在今年年初透露有意打造一款Silverado ZR2。ZR2扩展了雪佛兰具有“越野能力”皮卡的产品阵容的广度。雪佛兰卡车营销总监Kelly MacDonald在埃信华迈参加的媒体和分析师线上产品发布会上表示，2021款车型将占到当前产品阵容销量的60%。在如此高的市场占有率下，ZR2可能最终将考虑购买其他配置车型的客户吸引过来，而不会直接导致整体销量的显著增加，尽管MacDonald也表示，Silverado的越野能力也正在吸引新的买家。Custom Trail Boss和LT Trail Boss这两款车型均将原厂悬挂调高了2英寸，这就继续使雪佛兰拥有三款悬挂调高的车型。ZR2的定位在Trail Boss车型之上，配有Silverado首次采用的Multimatic DSSV滑阀阻尼器和独特调校弹簧，以最大限度地实现前后悬挂行程（相对于Trail Boss车型）；前后电子差速锁；越野底盘和悬挂校准；滑动保护板；钢质前保险杠设计增加间隙以及越野强度和耐久性；并标配420匹马力6.2升V8发动机。前保险杠还配有可拆卸端盖，损坏后方便更换。除了越野性能升级外，ZR2在内饰和技术方面也有所提升。ZR2的悬架调校也支持单踏板岩石爬行，从而令这个原本为电动汽车开发的工程设计用于越野汽车这一完全不同的目的。



2022款雪佛兰Silverado ZR2

图片由雪佛兰提供



2022款雪佛兰Silverado ZR2

图片由雪佛兰提供

新技术是此次 Silverado 升级的关键元素，从提升用户驾驶体验到驾驶辅助技术。正如通用汽车早前承诺的那样，Silverado 将配备 Super Cruise 驾驶辅助技术，并在 7 月透露了此次新扩展的功能。Silverado 搭载的这项技术可以在拖车时使用，并可完全执行自动车道变更；凯迪拉克 Escalade 上搭载的第二代 Super Cruise 能够执行变道操作，但只有在驾驶员要求时，才可通知转向灯激活。对于 Silverado（以及即将推出的 GMC Sierra），该系统可以在车辆行驶速度低于设定的巡航速度时自动执行变道。将 Super Cruise 系统进一步扩展，使其在拖车时发挥作用，对于全尺寸皮卡是至关重要的，因为拖车功能是购车者选购此类皮卡的一个重要原因。不过，雪佛兰将只在其顶配 High Country 车型上搭载成本昂贵的 Super Cruise 系统选项，至少在 2022 款车型上是如此。



2022款雪佛兰Silverado LT

图片由雪佛兰提供



2022款雪佛兰Silverado LT

图片由雪佛兰提供

尽管只有一个车型配置搭载了扩展版 Super Cruise，Silverado 还搭载了一个全新的 13.4 英寸触摸中控屏，该显示屏呈水平方向，旨在营造中控显示屏之间的视觉流动感，另外，Silverado 还在 LT 及以上车型中标配了一个 12.3 英寸仪表板显示屏。Work Truck、Custom 和 Custom Trail Boss 三款车型配置将继续沿用当前的内饰设计。新屏幕位于全新设计的水平仪表板上，这意味着新屏幕巧妙而友好地融入了卡车的感觉和功能。此外，Silverado 还重新设计了一个功能更强大的中控台，并为大部分车型提供了电子换挡功能。电子换挡装置位于中控台，而不是采用福特和 Ram 在大多数车型上已经停止使用的怀挡设计。新的显示屏还可直接访问谷歌助

手、谷歌地图和谷歌市场。通用汽车曾在 2019 年就已宣布这一发展方向，最终实现的时间从 2021 年推迟至 2022 年。内置谷歌技术并不能取代使用无线或有线 Apple CarPlay 或 Android Auto 的能力，也无法取代 Amazon Alexa 的兼容性。雪佛兰表示，作为对新技术的补充，所有车型配置的内饰材料都再次得到改进。



2022款雪佛兰Silverado High Country
图片由雪佛兰提供



2022款雪佛兰Silverado High Country
图片由雪佛兰提供

除了技术升级之外，新款Silverado还有一些动力系统和外观设计方面的升级。2.7升四缸汽油发动机有更大的扭矩和耐久性。该发动机采用了更坚固的气缸体铸造并且曲轴强度提高了30%。雪佛兰表示，在中低转速范围内，发动机噪音将降低，扭矩将增加。峰值扭矩估计为420磅/英尺，比之前的版本增加了20%。搭载3.0升涡轮增压柴油发动机的底盘进行了更换，使两轮驱动卡车的牵引能力比之前增加了4,000磅，至13,300磅。雪佛兰表示，外观方面的升级旨在进一步提升卡车的硬朗风格，每款车型都配有一个全新前保险杠和格栅设计。对于LT及以上车型，当车主接近车辆时，日间行驶灯将呈现动画效果，利用车辆照明展现图形元素和迎宾功能是全汽车行业的另一个趋势。不过，新款Silverado的其他外观元素并没有显著变化。

IHS Markit 观点深度解析

目前在售的 2019 款 Silverado 车型于 2018 年底上市，这款车一直与 Ram 1500 竞争细分市场的第二名位置，排名第一由福特 F-150 占据。在此之前，Silverado 一直是美国市场第二畅销的皮卡。2022 款车型的全新设计解决了现有车型受到的各种批评，并承诺在用户体验和驾驶辅助技术方面领先竞争对手。在竞争激烈的皮卡市场，消费者将有机会从 2022 年第二季度开始迎来新的选择。

美国全尺寸皮卡销量

品牌	2017	2018	2019	2020	2021
福特	896,764	909,331	896,192	787,555	751,665
雪佛兰	585,862	589,532	570,888	586,676	633,500
Ram	500,723	536,980	633,694	563,676	686,528
通用	217,949	219,847	232,541	253,017	282,389
丰田	116,285	118,258	111,673	109,203	100,328
日产	52,924	50,459	31,514	26,439	36,511

来源：埃信华迈轻型汽车销售预测（2021年7月）

虽然最新款 Silverado 和 Ram 在同一个车展上亮相，但它们展现了对卡车的重新思考，Silverado 在 Ram 上市后数月开始销售，通用汽车采取了较为缓慢的节奏来推出 Silverado 的所有配置，从而进一步让 Ram 销量保持领先。相比之下，Silverado 推出时的内饰显得有些过时且外观保守，掩盖了通用汽车在拖车和其他技术功能方面的进步，这与 Ram 当时选择大胆采用 15 英寸中控显示屏和轻度混合动力系统的决定形成了鲜明对比。ZR2 越野版车型推出是对市场更倾向真实性能和外观的一个明确回应，尽管雪佛兰指出，车型配置方面也平衡了道路行驶的性能，除了更出色的越野性能之外，也希望车主在越野回家路上能够尽享舒适驾乘体验。ZR2 还迎合了业内更普遍的一个趋势，即特定车型和子品牌可以应用于不同的车型系列，此前雪佛兰在 Colorado 皮卡车型上首次提供了 ZR2 车型配置。其他例子还包括 Silverado 和 Tahoe/Suburban 推出的运动版车型配置 RST 和高端 High Country 配置，以及在当前多款 GMC 车型中提供的 AT4 车型配置。

【OEM亮点】别克在中国推出全新威朗Pro轿车

别克日前在中国推出了 5 款威朗 Pro 车型，售价在人民币 129,900 元（约合 20,162 美元）至 158,900 元之间。根据该公司发布的声明，其中将有两款 GS 版本，搭载可自由更换的前后侧围、尾翼、下包围和挡泥板等车身组件。威朗 Pro 采用了通用汽车全新的 1.5T 涡轮增压 Ecotec 发动机，并搭配了先进的无级变速箱（CVT）。当发动机转速在 1,500-5,000 转之间时，该系统最大功率可达 135 千瓦，峰值扭矩为 250 牛·米。该车配备了众多高级安全系统，如自动泊车辅助、车道保持辅助、自适应巡航控制、正面碰撞辅助、远光灯辅助和行人识别。



IHS Markit 观点深度解析



威朗Pro轿车主要面向中国年轻一代消费者，提供更具个性化的造型。它搭载了别克eConnect 3.0智慧互联系统，支持海量媒体内容、高级导航、安吉星实时辅助和增强语音识别技术。与此前基于Global Delta平台打造的威朗轿车相比，威朗Pro是一款基于VSS-F B/C平台打造的C级轿车。我们预计，今年威朗Pro轿车的销量将达到8.27万辆左右，在明年威朗停止销售后，该车的销量将达到18.75万辆。

【半导体供应亮点】英特尔、高通着眼提高欧洲汽车半导体产量

意义：英特尔和高通均表示，他们正在考虑提高欧洲车规级半导体的产量。

展望：这两家科技公司所做的决定都是基于汽车行业未来的预期需求，同时他们也得到了欧盟委员会的支持。然而，这些举措对于近期遭遇的半导体短缺问题无济于事，目前的短缺现象并非只是产能限制造成。

英特尔和高通均表示，他们正在考虑提高欧洲车规级半导体的产量。

英特尔在德国慕尼黑举行的 2021 年 IAA Mobility 大会上发布的一份声明中透露，该公司正在采取措施，以满足汽车行业对这些部件的预期需求。英特尔首席执行官 Pat Gelsinger 在主题演讲中表示，英特尔认为到 2030 年，半导体将占高端汽车物料清单 (BOM) 的 20% 以上，是 2019 年 4% 的 5 倍。Gelsinger 还表示，到 2030 年，汽车半导体的总可寻址市场 (TAM) 将增长近一倍，至 1,150 亿美元，这将占“整个芯片 TAM 的 11% 以上”。



为了满足这一预期增长的需求，Gelsinger 重申英特尔计划“在欧洲至少建设两座新的先进半导体工厂，其未来十年中的投资规模可能达到 800 亿欧元（约合 950 亿美元）”。他还表示，公司最近在 3 月份推出了英特尔代工服务，目前该服务“正在积极地与欧洲的潜在客户进行接洽，其中包括汽车制造商及供应商”，并且补充道，英特尔正在与汽车行业的领先企业合作，并“在欧洲投入大量资源”用于研发更先进的半导体技术。

为此，公司已宣布计划在其爱尔兰晶圆制造厂建立代工产能。英特尔还推出了英特尔代工服务加速器，“以帮助汽车芯片设计师向更先进的节点过渡”。为此，公司正在整合一个新的设计团队，并提供定制和行业标准知识产权 (IP)，以支持其汽车行业客户的需求。

此外，高通首席执行官 Cristiano Amon 在 IAA Mobility 大会上接受路透社采访时表示，如果欧洲拟推出的汽车芯片激励计划能吸引到合适的合作伙伴，那么高通将愿意与欧洲的代工企业合作。Amon 表示：“法国政府和欧洲政府正在进行非常有建设性的对话，我认为他们对吸引晶圆代工厂到欧洲建厂十分有兴趣。”他指出，高通使用的大部分代工厂目前位于台湾、韩国和美国，但他完全支持在欧洲开设更多的工厂。他补充道，“如果欧洲代工厂的产品具有先进的制程技术，那么高通肯定会对与这些代工厂合作感兴趣。”

Amon 表示，就近期而言，高通在过去 12 个月内做了大量工作，与其供应商共同新建制造设施，以应对当前

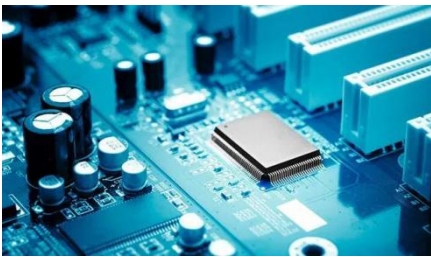


影响汽车生产的全球半导体短缺问题。他表示：“预计到 2022 年，我们当前面临的大多数问题都将得到解决。”

IHS Markit 观点深度解析

上述关于欧洲半导体制造增长可能性的声明和评论，反映出汽车技术的进一步发展将严重依赖这一组件。Gelsinger在声明中表示，这一趋势是由所谓的“万物数字化”所驱动的。他还强调了“四种超能力——无处不在的算力、无处不在的连接、云到边缘基础设施和人工智能”，他指出，这些超能力“正在渗透到汽车和出行行业”。

Amon也强调了汽车行业的这一预期增长，他表示高通在过去四年里在汽车业务方面已经取得了100亿美元的订单。此外，本周早些时候，高通公布了其与雷诺的最新合作，将为雷诺Mégane E-Tech Electric新车型提供高通第三代骁龙汽车数字座舱平台，为该车型先进的信息娱乐系统提供支持。



欧洲委员会正在鼓励企业对欧洲半导体行业进行投资。与一直以来提供给电池制造业的支持类似，欧洲也希望减少汽车行业对亚洲和美国半导体的依赖。随着半导体短缺冲击全球汽车生产，并导致欧洲汽车产量预期下调，这一问题已迫在眉睫。

然而，尽管产能受限是导致最近半导体短缺的部分原因，而且也是企业和政府都在积极解决的问题，但今年也因其他因素叠加加剧了这一问题的严重性。其中包括日本地震，美国德克萨斯州遭遇的极寒天气，以及瑞萨电子日本工厂遭遇的火灾。尽管今年早些时候工厂产能已经恢复，但瑞萨电子预计要到9月底才能开始发货。不过，目前最大的问题之一是新冠肺炎疫情大流行对一些市场的影响。值得注意的是，其中包括马来西亚，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。由于这些业务比晶圆制造过程的劳动强度更大，因此生产活动更容易受到劳动力参与度的影响。7月26日，马来西亚政府放松了6月初实施的部分封锁措施，使汽车行业和对全球供应链至关重要的半导体行业的运营能力恢复到80%。虽然这些事态发展较为积极，但形势仍然脆弱。其中彭博社新闻报道称，由于多名员工确诊新冠肺炎并且有3人死亡，马来西亚半导体封装和测试商Unisem表示其位于马来西亚怡保的工厂将关闭7天时间，该公司为众多企业提供半导体封装和测试服务，其12%的收入来自汽车行业。Unisem在提交给当地证券交易所的文件中称，预计这将使公司的年产量减少2%左右。随后，公司将在工厂复工后限制进入工厂的员工人数；并且还在文件中警告称，预计“在未来几个月，由于员工人数的限制，怡保几家工厂的销售和生产将继续受到不利影响，直到疫情显著消退”。

考虑到这些发展情况，以及第三季度轻型汽车产量预测已经大幅下降，我们预计第四季度汽车生产将受到持续

中断影响，目前预计这将延续到2022年第一季度。市场期望半导体供应将在2022年第二季度企稳，产量复苏努力将从2022年下半年开始。

【半导体供应亮点】汽车制造商希望在半导体危机结束后也能保持强大定价能力

意义：随着全球汽车制造商继续努力保持生产线运转和满足市场需求以应对半导体危机的影响，这个问题带来的一个积极影响是新车和次新车的价格大幅上涨。

展望：更高的交易价格以及取消部分车型和细分市场的折扣，使许多汽车制造商在今年上半年获得了非常丰厚的利润。现在，汽车制造商希望即使半导体危机开始缓解，也要继续保持强劲的交易价格，以维持较高的利润和汽车剩余价值，这也将有助于他们业务的各个方面。

全球汽车半导体危机继续对供应链造成严重的持续影响，这也导致汽车制造商保持生产线运行和满足客户需求的能力受到影响。不过，汽车产品供应不足的一个积极影响是车辆销售交易价格的相应上升。近几十年来，在标价上大幅打折一直是全球汽车市场的一个显著特征，其中北美市场最为明显，而欧洲汽车市场近年来也开始大幅打折销售。半导体短缺改变了这一局面，供应紧张使汽车售价保持稳定，部分细分市场和车型系列的折扣几乎都被取消。次新车的定价也受到了相应的影响，尤其是那些车企官方认证的二手车计划中涉及的车型。由于消费者无法在可接受的时间内获得自己希望购买的特定车辆，或者在某些情况下，由于半导体短缺造成的中断，经销商甚至无法提供具体的交付时间，因此购买次新车是一个最佳的替代方案。



梅赛德斯-奔驰经销商车场
来源：埃信华迈

近年来，在高端汽车制造商中打折销售已经变得司空见惯，这也是梅赛德斯-奔驰乘用车品牌与宝马争夺全球最畅销高端汽车品牌地位的一个关键因素。梅赛德斯-奔驰于2016年重新夺回了高端汽车全球销量第一的宝座。在半导体短缺问题出现之前，这些品牌在标价基础上经常会有两位数百分比的折扣。不过，根据英国《金融时报》的一篇报道，即使在半导体供应危机缓解之际，这两家品牌制造商也准备寻求维持目前强劲的定价，并实施严格的库存管理。宝马和戴姆勒已经公开声明，他们希望将重点从销量转向价格，并推出更多更高端、售价更高的车型。

鉴于这两家公司在今年上半年都公布了强劲的财务业绩，半导体问题无疑突显出专注于车辆定价的正确性。戴



姆勒首席财务官哈Harald Wilhelm表示：“我们将有意识地保持供给不足的需求水平，与此同时，我们将转向售价更高的高端车型。”他补充道：“总有一天，半导体短缺的问题会解决，我们将继续关注价格、利润以及产品组合方面。”相应地，宝马集团首席财务官尼Nicolas Peter表示，公司的计划“显然是维持目前管理供应的方式，以保持我们当前的定价水平。”宝马集团第二季度的息税前利润为15.8%，大约是其年初利润目标的两倍。戴姆勒第二季度净利润为52亿欧元（约合61亿美元），其轿车和货车部门的息税前利润为12.2%。

然而，不仅仅是高端汽车品牌从半导体短缺问题上获利。大众集团2021年上半年的息税前利润率达到了创纪录的8.8%，Stellantis的息税前利润率达到了11.4%，公司表示，这主要是由于产品定价的改善。与此同时，福特表示，由于近几个月在车辆供应和定价方面吸取了经验，公司希望持续保持较低的库存水平，并鼓励在美国市场增加按订单生产的销售。《欧洲汽车新闻》援引福特首席财务官John Lawler在上月投资者电话会议上的话称：“我们从芯片危机中学习如何在低库存水平下更好地运营业务。”

IHS Markit 观点深度解析

数十年来，汽车制造商一直通过牺牲定价来获取市场份额，如今，半导体供应危机似乎给他们带来了某种启示。虽然戴姆勒旗下的乘用车品牌梅赛德斯-奔驰和宝马等公司在危机爆发前就已经有意识地做出了专注于维持产品定价的战略决策，但这些汽车制造商（大部分）在2021年上半年和第二季度发布了非常积极的财务数据，这让他们意识到，在很多情况下有限的供应可能反而会提高利润。对一些公司来说，一个特别的好消息是半导体短缺对其次新车价格的影响，车企内部金融部门公布了强劲的财务数据，得益于交易价格的上升以及账面上信贷合同的价值相应增加，公司整体业绩有所提高。金融部门账面上汽车剩余价值的提高，也改善了其资产负债表。这可能意味着，汽车制造商未来可能会把生产的车辆划到自己的财务部门，并试图在更长的时间内保留更多汽车的所有权，特别是在车辆电气化水平不断提高的情况下。

大众首席执行官Herbert Diess曾讨论过这一点，电池组的二次使用可能会对提高纯电动汽车的剩余价值产生深远影响。所以当汽车制造商难以准时为客户提供他们想要的车辆时，这可能会对个人客户/品牌关系带来长期影响，半导体短缺显然并没有给汽车制造商带来预期的负面财务影响。然而，当半导体供应危机开始消退时，车辆定价和供应方面深层次的长期战略将会如何转变还有待观察。

【GSP】日本/韩国销量与生产评论-2021年8月

日本/韩国销量

2021年7月：-6.8%；现值 51 万辆，前值 55 万辆

2021年年初至今：+5.1%；现值 382 万辆，前值 363 万辆

2021年7月，日本轻型汽车销量同比下降3.1%。过去几个月销量增长一定程度上是由于去年销量比较基数较低，主要是因为2019年10月消费税上调和2020年初新冠肺炎疫情爆发，导致2020年4月政府宣布进入紧急状态。最近新冠肺炎卷土重来，政府决定暂停疫情爆发地区外出旅游和就餐补贴，这可能会影响消费者支出。为了遏制新冠肺炎疫情，紧急状态又延长了两周至3月底，随后部分地区的紧急状态又进一步延长至5月底。日本政府已经将大多数县的紧急状态从5月31日延长至6月20日，随后又将紧急状态延长至8月底，特别是东京和周边地区。促使消费者继续保持谨慎并构成下行风险的关键因素包括：由于新确诊病例的不确定性，短期内就业状况疲软，以及疫苗接种进展缓慢。

日本近期经济前景仍然显示出停滞的势头，因为最近新冠肺炎确诊病例数量增加表明，紧急状态更有可能进一步扩大并抑制私人消费的复苏。



今年早些时候，日本近期经济前景显示出略好于预期的势头，不过由于一些富裕家庭选择购买高价汽车等耐用品，而不是积极出国或返乡度假。然而，在2021年夏季举行的2020东京奥运会上，即使没有海外观众观赛，日本国内确诊病例数量也创下了新纪录。

环境性能减税政策已再次延长至2021年底。这一措施旨在应对新冠肺炎疫情带来的负面影响。此外，环境友好型汽车税费减免政策也从2021年4月延长两年至2023年，随着对燃油经济性要求更加严格，这也可能支持日本国内对具有更好燃油经济性表现的车辆需求。

除丰田汽车外，日本国内大部分汽车制造商7月份的销量均同比下降。丰田（包括雷克萨斯品牌）销量同比增长7.6%。本田销量同比下降0.2%，日产销量同比下降17.8%。

由于2020年新冠肺炎疫情危机后的复苏影响，日本市场2021年整体国内销量的最新预测为488万辆。这一数字预计将比2020年增长8.2%。

2021年6月，韩国轻型汽车总销量同比下降15.6%，主要由于2020年同期比较基数较高，除起亚汽车外，韩国国内大部分汽车制造商销量呈现下降趋势，尽管进口乘用车销量与2020年同期相比有所增长。



2021年6月，除起亚汽车外，韩国国内大部分汽车制造商均实现销量同比下降。现代汽车销量同比下降22.6%，起亚汽车销量同比增长2.4%。雷诺三星销量同比下降21.3%。2021年7月，进口车销量同比增长26.6%。

消费税减免政策原本将于2020年结束，但政府决定再次将其延长至2021年6月，以暂时提振汽车销量。韩国政府随后决定将特别消费税减免进一步延长至2021年年底。不过，就短期内汽车销量增长的持续性而言，特别消费税减免的长期影响正在减弱，并变得不那么有效。在2020年销量比2019年增长6.4%之后，韩国2021年新车销量预计将比2020年下降6.6%，至174万辆。

日本/韩国产量

2021年7月：-2.8%；现值 99 万辆，前值 102 万辆

2021年年初至今：+11.6%；现值 679 万辆，前值 609 万辆

从与上月预测的差异来看，2021年全年产量预测下降了0.2%。虽然丰田、本田、铃木等汽车制造商第二季度（4月至6月）的生产业绩好于预期，但由于半导体供应不足和东盟（ASEAN）供应链中断等综合因素，今年下半年产量预测有所下调。丰田预计将从瑞萨电子获得足够的半导体供应，但由于东盟供应链中断，该公司在第三季度的产量预测将下调。斯巴鲁、日产、本田等公司今年下半年（7月至12月）的产量预测也因这些综合因素而下调。由于车辆供应长期紧张，丰田 Harrier、本田 Vezel、铃木 Jimny 等畅销的运动型多用途车（SUV）车型在国内市场的需求将推迟至2021年以后。

【供应商趋势亮点】大陆集团推出用于高性能汽车的SportContact 7 轮胎

新型第七代轮胎的里程数、干湿制动性能均有所提升



来源：大陆集团新款SportContact 7

德国汽车零部件制造商大陆集团在9月8日发布的一篇新闻稿中宣布，该公司已经发布了第七代SportContact轮胎，并将于今年秋季上市。

据新闻稿称，今年新一代轮胎共分42种型号，从19至23英寸不等，预计2022年产品线将进一步扩大。公司表示，新一代SportContact为驾驶员提供了安全、高性能、以操控为导向的高里程轮胎，其行驶里程比之前型号增加10%，湿地制动距离减少18%，干式制动性能提高6%，使用寿命增加17%。

据大陆集团介绍，SportContact 7全新的自适应胎面设计可以适应干燥和潮湿路面，为各类车辆用户提供最大限度的驾驶乐趣。轮胎胎面采用的BlackChili橡胶化合物精确匹配胎面设计，以获得最大的抓地力。

IHS Markit 观点深度解析

大陆集团通过新款SportContact 7轮胎与韩泰Ventus S1 evo Z等超高性能（UUHP）轮胎展开直接竞争。据该公司介绍，其新轮胎适用于阿尔法罗密欧Giulia Quadrifoglio、奥迪RS系列、宝马M系列、保时捷4 S GT，以及梅赛德斯AMG、兰博基尼和迈凯轮等各类车型。

该公司还计划推出用于Brabus S 65 Rocket 900 Coupé等高端车型的新款SportContact 7轮胎。

【供应商趋势亮点】庄信万丰建立新的氢技术业务

新的垂直业务部门是在合并其绿色氢和燃料电池实体后成立的



来源: Getty Images/Marcus Millo

9月9日，伦敦特种化学品公司庄信万丰（JM）在一份声明中表示，其“绿色氢”和“燃料电池”实体将合并为一项新的氢技术业务。

该公司在上周发布的官方声明中表示：“合并后的新业务部门将利用技术和制造协同效应，并以JM数十年开发和制造市场领先燃料电池组件的经验为基础，加快推动JM在两个市场的增长和业务规模。”

该公司表示，新成立的“氢技术”业务将由Ralph Calmes领导，他已被任命为这一新部门的总经理。“Ralph此前曾负责JM铂族金属服务业务，从10月1日起，他将担任这一职务，Eugene McKenna（绿色氢）和Godden（燃料电池）将直接向他汇报。”该公司补充称，Ralph Calmes将向集团首席执行官Robert Macleod汇报工作。

在谈到接任JM新成立的垂直业务部门负责人时，Calmes表示：“氢在社会脱碳方面具有巨大的潜力。将绿色氢和燃料电池业务结合在一起，进一步证明了庄信万丰致力于建设氢经济和迈向净零目标的承诺。我们在金属管理方面的广泛知识，包括回收和建立闭环物料行业的步骤，也将使我们能够利用世界领先的pgm化学和制造经验，在两个市场实现快速增长。”

IHS Markit 观点深度解析

庄信万丰表示，两家公司的合并建立在其领先技术的基础上，由于清洁氢在脱碳中的重要作用，全球氢市场将呈指数级增长。公司估计，在未来30年，绿色氢和蓝色氢的需求将增长近10倍。到2027年，氢燃料电池市场预计将增长三倍以上。公司表示，其蓝色氢团队将继续保留在“高效自然资源”部门。

【精彩回顾及资料下载】2021年第七期 | 汽车行业空中下载技术 (OTA) 更新

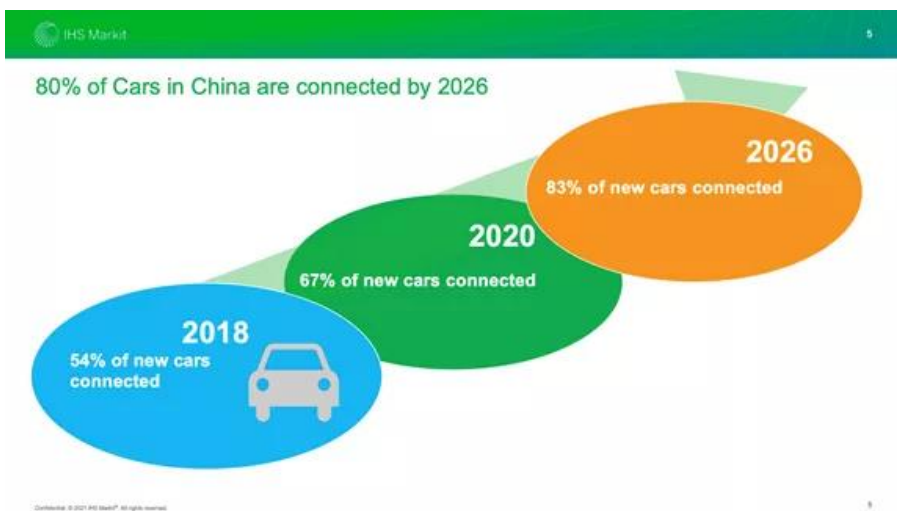
演讲亮点

- 中国车联网市场的发展
- OTA 技术发展路线
- OTA 市场现状及未来市场发展展望

李凡妮 (Fanni Li)

IHS Markit 中国汽车供应链与汽车技术预测, 车联网高级分析师

近年来, 中国市场车联网率非常快速的渗透, 从 2018 年的 54%渗透率到 2020 年 67%渗透率, 未来到 2026 年, IHS Markit 预测车联网渗透率将进一步上升到 83%。



电动化降低了造车门槛, 软件定义汽车、汽车的智能化也是各车厂品牌差异化竞争的重点。

现代座舱可以支持多个屏幕, 屏幕的分辨率变高, 芯片性能加强, GPU、NPU的性能相较于上一代芯片提升了数倍有余, 更强大的算力使得整个系统可以支持更多的屏幕输出, 用户可以感知到卓越的、可视化的3D图形图像, 且用户可以拥有更多、更丰富的媒体应用服务。



Cockpit: rich graphic and applications support

Key Takeaway With bigger size display and high-resolution, high-performance GPU, it provides occupants with immersive 3D graphic visualization and digital content in the cockpit.

Source: Image from Shanghai Auto Show, Tesla's AI day and Here Press Release

Confidential. © 2021 IHS Markit. All rights reserved.

近两年，L2 级辅助驾驶不断渗透，一些品牌通过数次升级迭代，不断优化辅助驾驶的功能，提升整个功能的实用性。某些车厂在量产的时候做好了硬件的预埋，SOP 之后通过不断的迭代，让消费者在整个的汽车生命周期中持续获得新的功能。IHS Markit 认为空中升级技术也成为了定义传统汽车和智能汽车重要的一个分水岭。

Intelligent vehicles launch with embedded sensors for higher autonomy level

Model	Lidar	Millimeter wave Radar	Ultrasonic Radar	Camera	HD Map	Compute power
Nio ET7	1	5	12	11 (8M)	Y	500 - 1016 TOPS
Xpeng P5	2	5	12	13	Y	30 TOPS
Li One (2021)	N/A	5	12	5	Y	30 TOPS
IM L7	Lidar upgradable	5	12	12	Y	
ES33	1	4D image radar	12	12	Y	500-1000 TOPS
Arcfox Alpha S (Huawei Hi)	3	6	12	13	Y	400 TOPS
Model 3	/	1	12	8	N/A	144 TOPS

Features release after SOP via OTA

Confidential. © 2021 IHS Markit. All rights reserved.

王洪滨 (Jacky Wang)
高级售前技术经理，哈曼

随着汽车领域的发展，当前有 5 个重要的市场趋势对 OTA 产生了新的影响和需求。

第一、5G 的发展及应用。在车辆中引入了 5G，将克服数据传输的限制，比如数据成本、数据传输的持续时间和覆盖范围等，为车辆提供实时的高带宽数据传输，从而增强了 OTA 的服务能力。

第二、无人驾驶技术的逐步发展及应用。软件平台需要频繁的更新智能算法，高精地图也需要频繁、连续的进行更新。这对于 OTA 的需求将是一个长期趋势。

第三、电子电器架构的不断演进及软件复杂性的提高。车辆体系架构的变化，比如基于 SOA 体系架构、多软件部件的实现、集中式高算力平台的引入，这些都对 OTA 流程带来不同的变化和 demand。

第四、汽车的电气化，倾向于把汽车作为电子设备或消费电子产品，其特点是通过软件的方式进行覆盖，实现类似于手机的用户体验。主机厂采用新的以软件为中心的平台，同时非常注重电池及电源管理。

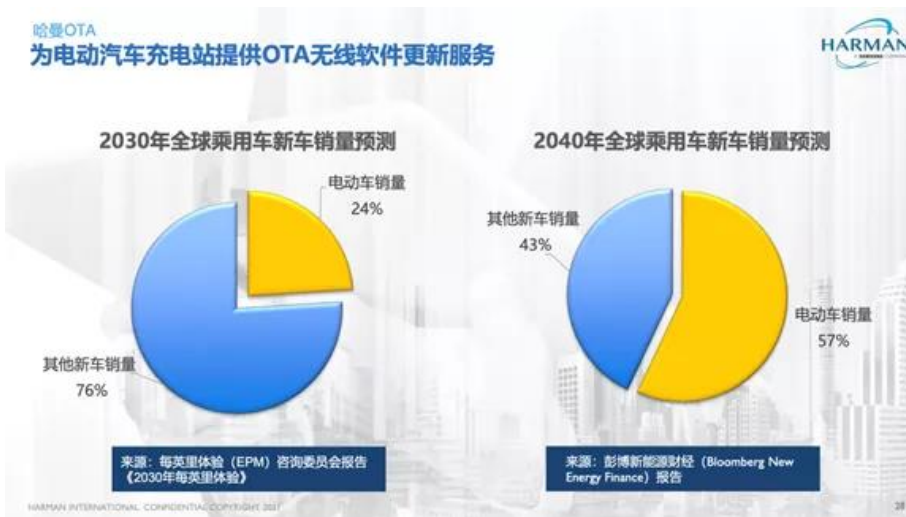
最后、相关法律法规的逐步成熟与落地。比如说 WP29 R156、ISO24089、ISO21434 等，这些对于 OTA 的设计和实现提供了法律和法规方面的依据和要求。主机厂也要针对不同的市场做对应的合规工作。



另外一个维度，从车辆本身来看，有联网功能的汽车全球每年的出货量都在增加，2012 年出货量是 500 万辆，2025 年预计可以达到 8000 万辆。单车内的 ECU 数量也是逐年增加的。2012 年每辆车内有 9 个 ECU，到 2025 年每辆车内则有超过 150 个 ECU。需要 OTA 升级服务的 ECU 数量则是从 2012 年的一两个 ECU，主要是 TCU 和车机，上升到了 2025 年的需要整车覆盖的升级，即需要 OTA 升级的 ECU 达到了 100 个以上。



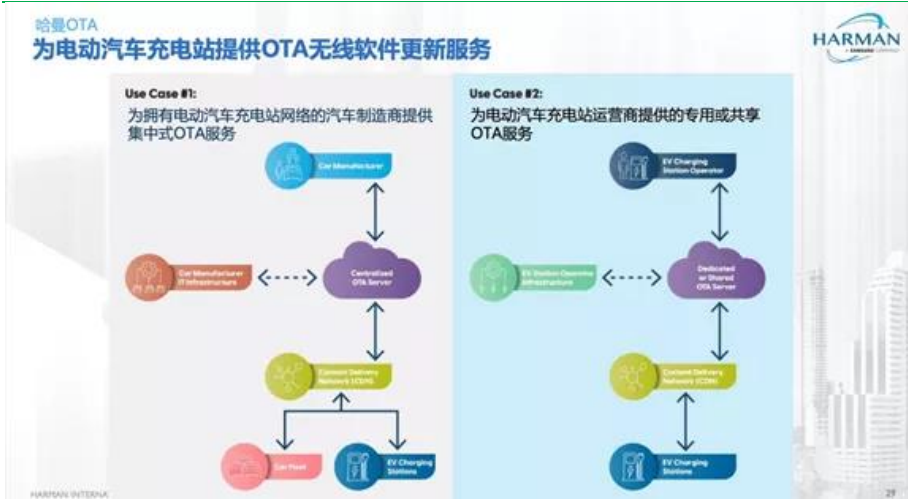
OTA在电动汽车领域的使用场景根据汽车行业的预测数据，2030年电动汽车将占新车销量的24%左右，到2040年，电动汽车的销量会占全球新车销量的57%左右。不管增速如何，整体趋势是电动汽车的销量在未来几年将会大幅度增长。



在电动汽车领域 OTA更新是不可缺少的一个必备功能。除了帮助车辆系统、App实时软件升级之外，OTA还可以为汽车充电站提供软件更新及服务。

这里介绍两种使用场景。一个适用场景是由OEM主机厂运营的充电站网络，或由充电站网络运营商运营的充电站网络。OTA云服务，可以通过安全通道与目标车辆和充电站的基础设施进行通讯，对车辆及充电站进行更新，以确保每个车载系统除了拥有最新、最佳的配置设置外，还可以运行最新的软件版本。在有些情况下，比如主机厂自己运营的充电站网络，如特斯拉，则可以借此方式获得更好的管控体验，并向车主提供更高级的服务。

另一个使用场景是可以对于车端电池数据进行收集、分析和诊断，提供增值服务。OTA的云端和车端之间的双向通讯产生了重要的车辆数据，这些数据可以安全从车端传送到云端，主机厂可以使用这些数据对车辆的整体健康状况进行分析，并触发实时报警。



对于电动车，消费者认为电池续航里程是使用电动车的一个主要问题，OTA 系统可以在每次点火或者驾驶里程超过阈值时，或者每次由 OTA 后台发起数据收集时，收集有关电池消耗的数据，并发送到中央处理单元。主机厂可以通过手动方式或通过人工智能的方式，对电池的数据进行分析，以便更好的优化电池性能，优先发现潜在故障，并改进零件采购和服务调度的流程。



问答环节

提问：关于哪些因素会影响 OTA 的发展？

回答：OTA 的市场影响的因素主要会有消费者的需求，商业模式、技术以及法规。

需求端，比如消费者对于消费电子和对于车载电子一个相同体验的一个追求，越来越多的需求会更快的去推出市场，不断的去进行迭代。在车载的环境下，就需要非常安全可靠的 OTA 的方案。

商业模式就是类似于今后的车上，我们可以看到越来越多的品牌会去搭载按需付费的功能包的这种一个商业模



式。

技术是指软件定义汽车，电子电器的架构的演变，软件平台复杂度的一个提升，车内的传输网络架构的传输，网络速度的传输也会加快整个 OTA 软件包的一个安装的过程。

法规，除了中国市场的法规以外，欧盟的 WP29 也规范了网网络安全软件更新管理。

另外,其实除了 OTA 整体的方案以外，整个软件的 QA 和测试也是非常重要的，每版的软件会解决之前的问题，但也可能引发新的问题。这就需要从整个的、系统层级、并在前期的设计到检验到测试去分析整个软件之间的关联。

提问：作为消费者，能接受汽车空中升级软件安装的时间最长为多久？10 分钟以内，11~20 分钟，21~30 分钟，31~60 分钟，一个小时以上都可以？

回答：从哈曼的经验来看，升级时间涉及到的因素比较多，比如说更新包的大小，要更新ECU的数量，车内总线的类型和这种电子电器架构等等，可以推荐采用差分的升级方式来代替整班的这种设计方式，尤其是对于更新包比较大的 ECU。

复制以下链接或点击阅读原文回听研讨会

<https://event.on24.com/wcc/r/2949275/55556772113589F79E05D8C58170CAD3>

我们今日将在 VIP 群内分享演讲嘉宾的演讲资料（PDF 版本）。

欢迎加入 VIP 群，下载完整报告

Join us

###



Email

AsiaPacificAutomotive@ihsmarkit.com

Local Automotive Site

中国（中文）：IHSMarkit.com/China_Automotive

日本（日本語）：IHSMarkit.com/Japan_Automotive

韩国（韩国语）：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.