



# 汽车市场每周热点汇编

2021.09.27-10.01





# Contents

【OEM亮点】小鹏在中国推出P5轿车	3
【OEM亮点】中国长城汽车将推出新品牌进入欧洲市场	3
【自动驾驶亮点】中国出台自动驾驶分级标准	6
【自动驾驶亮点】自动驾驶汽车初创公司Wayve与阿斯达合作，在伦敦开展自动驾驶汽车试点	6
【科技亮点】捷恩斯推出全新“Face Connect”技术	8
【科技亮点】芯驰科技与梧桐车联合作开发汽车智能座舱	8
【GSP】欧洲销量与生产评论-2021年8月	10
【EV亮点】通用汽车在中国推出电动汽车生产平台	13
【EV亮点】大众计划在美国推出搭载小容量电池组的ID.4	13
【演讲资料下载及全体大会精彩亮点】   2021 IEB AutoTech 亚太区汽车科技高管研讨会	15

## 【OEM亮点】小鹏在中国推出P5轿车

据盖世汽车报道，中国电动汽车初创公司小鹏汽车日前在中国推出了其第三款量产车型P5轿车，售价在人民币15.79万元（约合24,495美元）至22.39万元之间。该车将提供6个车型配置，将标配XPILOT 2.5系统，可根据不同配置升级至XPILOT 3.0和3.5硬件系统。



### IHS Markit 观点深度解析

与 G3 运动型多用途车一样，P5 这款 C 级轿车也是基于小鹏 David 平台打造。我们预测，2021 年 P5 的总销量将达到 3,700 辆左右，明年将达到 1.12 万辆左右。这款车将搭载小鹏汽车自行开发的 XPILOT 3.5 自动驾驶系统及其最新的车载操作系统 Xmart OS 3.0。全新架构共拥有 32 个感知传感器，包括 2 个激光雷达单元，12 个超声波传感器，5 个毫米波雷达和 13 个高清摄像头以及 1 组集成到 360°双重感知融合的高精度定位单元（GNSS+IMU），为感知传感器提供足够的冗余，以应对具有挑战性和复杂的道路条件。Xmart OS 3.0 平台支持全场景全语音交互，响应驾驶员与车辆、乘客与车辆交互的复杂需求。这款车很可能成为特斯拉 Model 3 的有力竞争对手。

## 【OEM亮点】中国长城汽车将推出新品牌进入欧洲市场

**意义：**长城汽车是最新一家采取积极战略试图进军欧洲乘用车市场的中国汽车制造商，并为此推出了两个新品牌。Wey 将作为高端品牌推出，而欧拉则将以一款全新纯电动都市车进入市场。

**展望：**对于一家中国本土车企而言，携手旗下两个市场定位位于两端的新品牌进军欧洲市场，是一个充满勇气的战略。尽管上汽集团等其他中国本土汽车制造商也在逐步进军欧洲市场，但他们推出的是名爵这样的现有品牌，且销量仍然相当有限。

中国汽车制造商长城汽车正采取积极战略进军欧洲市场，计划在市场定位完全不同的细分市场推出两个新品牌；欧拉是一个经济型纯电动汽车（BEV）品牌，而 Wey 品牌则主要面向高端市场。Wey 旗下推出的首款车型将是一款高端插电式混动（PHEV）D 级 SUV。自 2018 年以来，欧拉推出的纯电动都市车在中国国内的销量相对较少，而 2017 年作为高端运动型多用途车（SUV）品牌推出的 Wey 在中国汽车市场已经占据一定地位。



## 欧拉

2020年，长城汽车在成都车展上首次展出了新款都市汽车——欧拉猫。这款B级纯电动都市车，具有醒目、时尚和复古的造型。欧拉猫将于2022年首先在德国开始销售，随后在其他西欧市场推出。这款车搭载单电动机提供动力，最大输出功率为169马力，峰值扭矩为184磅/英尺，0-50公里加速只需3.8秒，续航里程则高达249英里。欧拉猫还将配备一些在B级车上较为少见的高级驾驶辅助系统。

## Wey

长城汽车在9月举行的2021年德国慕尼黑IAA Mobility大会上发布了其Wey子品牌的首款新车型——摩卡01插电式混合动力SUV。摩卡01插电式混动汽车搭载2.0升4缸汽油发动机，该发动机可与前后电动机一起工作。这款车型配有迄今为止所有插电式混动汽车中最大容量的电池；40千瓦时电池使该车型的纯电续航里程达到了93英里，综合最大输出功率为469马力。该车具有锐利动感的SUV车身设计，内饰方面配有4块显示屏、人脸识别技术，Wi-fi和无线（OTA）更新功能。它还可支持苹果CarPlay和安卓Auto功能。

## IHS Markit 观点深度解析



汽车制造，埃信华迈

对于长城汽车来说，携手旗下两个市场定位位于两端的全新独立品牌进军欧洲主流乘用车市场，是一个充满勇气的战略。推出一个全新品牌是一项非常困难的任务，因为需要在新市场进行市场营销方面投入以提升知名度，并需要资源投入以保障新车的分销、销售和服务。在长城汽车宣布将在Wey品牌下销售高端汽车两年后，该公司推出了一款在技术上很有趣的车型摩卡01。虽然摩卡01是一款插电式混合动力汽车，其电池容量相当于许多纯电动汽车的大小，这让人不禁疑惑，Wey为何不直接生产一款纯电动汽车呢？配备了如此大容量的电池和传统动力系统的插电式混动汽车，在重量和包装方面肯定会受到严重的影响，我们很难理解采用这种动力系统配置的原因，特别是这款车型将欧洲作为其主要目标市场。据说，德国政府正在考虑提升插电式混动汽车获取汽车环保补贴的资格，摩卡01作为少数满足修订后2024年插电式混动汽车补贴政策的车型，将会给Wey带来一定帮助。拟修订的补贴政策要求插电式混动汽车的最低纯电行驶里程需要达到80公里。

欧拉猫作为纯电动都市车型，在市场上无疑是一款具有吸引力的产品，特别是如果它的售价低于Mini-E等车型，考虑到其迷人的复古风格和令人印象深刻的续航里程，这将使欧拉猫可以行驶到城市以外的地方。不过，中国本土车企此前试图通过自有品牌进入西欧市场的失败尝试显示出了这项任务的困难性，而长城汽车可以接受Wey和欧拉品牌的新车型销量缓慢增长。上汽集团是在欧洲市场上最成功的中国本土汽车品牌（除吉利旗下



的沃尔沃之外)，随着对新车型的投资，预计名爵品牌（是欧洲的一个经典汽车品牌，尽管在英国以外的市场知名度有限）今年销量将从2016年时的4,000辆增长至超过5万辆。根据我们的预测，2021年，纯电动版和插电式混动版ZS SUV的销量将占名爵在西欧总销量的一半左右。相比之下，我们预计从2022年至2025年，长城汽车Wey品牌在西欧的销量将保持在3,000至4,000辆之间。

## 【自动驾驶亮点】中国出台自动驾驶分级标准

中国将“汽车驾驶自动化等级”分为六级标准，提供了从L0级开始自动驾驶汽车的官方定义



来源: Getty image/sefa ozel

据《南华早报》9月20日发布的一篇新闻稿称，中国日前已出台首个自动驾驶分级国标，将于2022年3月正式实施，该标准的出台为汽车制造商研发自动驾驶技术提供了一个基准。

中国将“汽车驾驶自动化等级”分为六级标准，提供了从L0级（严重依赖驾驶员）至L5级（完全自动驾驶）在内的自动驾驶汽车的官方定义。

在此之前，国内汽车制造商遵循的是美国汽车工程师学会（SAE）对自动驾驶的定义。虽然该定义与中国标准类似，但中国的标准更侧重于技术。例如，中国标准针对L0级、L1级和L2级自动驾驶，规定目标和事件探测与响应由驾驶员和自动驾驶系统进行协作完成，而SAE标准下，仅要求驾驶员来执行这些任务。

### IHS Markit 观点深度解析

该标准由11家主要汽车制造商和供应商起草，包括福特、宝马和大众的中国子公司，以及吉利和广汽集团等本土车企巨头，其实施将由工业和信息化部（MIIT）监督。工信部于2020年公布了该标准的征求意见稿，此前据中央电视台报道，该标准将于2021年1月生效。相较于最新消息，该标准的实施时间有所推迟，具体推迟原因不得而知。

另一方面，新标准将为未来相关法规的实施和强制分类提供了坚实的基础，也为自动驾驶技术的大规模商业化实施提供了必要条件。

## 【自动驾驶亮点】自动驾驶汽车初创公司Wayve与阿斯达合作，在伦敦开展自动驾驶汽车试点

Wayve 和阿斯达将合作开展食品杂货自动配送试点服务



来源: Getty image/Hendra Su

据《商业资讯》9月21日发布的一篇新闻稿，总部位于英国的自动驾驶初创企业Wayve日前宣布与英国四大零售连锁超市之一的阿斯达合作开展自动驾驶配送货车试点，以作为该零售商最后一英里业务的一部分。

Wayve首席执行官Alex Kendall表示：“最后一英里配送是Wayve Driver的首个理想使用案例，它可以应对复杂的城市驾驶环境，并轻松适应新的路线。作为第一个商业伙伴，我们很高兴能与阿斯达进行合作。阿斯达在为客户提供改善体验的在线零售购物创新方面有着成功经验。这使得其成为支持自动驾驶汽车技术发展的理想合作伙伴。”

## IHS Markit 观点深度解析

在为期12个月的试点期间，Wayve安全驾驶员将监督自动驾驶货车的运行。Wayve和阿斯达将运用各自的专业能力，将自动驾驶技术融入在线零售购物领域，并了解该技术如何塑造最后一英里配送的未来。

试点工作将于2022年初开始，阿斯达将成为首个对该解决方案进行商业测试的公司，利用Wayve在深度学习方面的专业知识，帮助自动驾驶货车应对伦敦复杂的城市配送路线。



## 【科技亮点】捷恩斯推出全新“Face Connect”技术

根据现代汽车日前发布的一篇新闻稿，公司旗下高端品牌捷恩斯将推出全新“Face Connect”技术，该技术可以让驾驶员无需使用智能钥匙即可打开或关闭车门。在面部识别和个人资料同步后，车辆可以根据存储的偏好设置自动调整驾驶员的座椅和方向盘。平视显示器（HUD）、后视镜和信息娱乐设置也可以根据驾驶员的自定义设置进行自动调整。Face Connect 系统配备近红外（NIR）摄像头，可确保在低光条件下识别面部。如果驾驶员将智能钥匙遗留在车内，也可以通过面部识别系统锁定车辆。每辆车可通过 Face Connect 系统最多录入两个人脸信息，并可使用语音助手添加配置文件，并且驾驶员可以随时删除这些文件。此外，捷恩斯还将推出无线软件升级功能，包括电动汽车集控装置、悬架、刹车、方向盘和安全气囊等主要车辆电子设备都可实现无线升级。



### IHS Markit 观点深度解析

捷恩斯一直以来致力于将创新技术应用到车辆上，以加强人与车之间的联系。该报道强调，Face Connect和指纹认证系统一起将帮助车辆与驾驶员进行交流，从而有望最大限度地方便用户。指纹认证系统是指，驾驶员可以在没有智能手机或智能钥匙的情况下，通过生物识别信息控制车辆系统。驾驶员可以通过面部识别进入车辆，并通过指纹识别启动和驾驶汽车。捷恩斯计划在现代汽车集团基于E-GMP平台打造的GV60纯电动多用途车辆上应用这些技术。GV60计划于今年推出，是捷恩斯继纯电动版G80之后推出的第二款纯电动汽车。捷恩斯还计划在2022年推出GV70的电动版GV70e，以及基于E-GMP平台打造的纯电动C级运动型多用途车（SUV）。

## 【科技亮点】芯驰科技与梧桐车联合作开发汽车智能座舱

面向先进智能座舱的 X9 系列芯片是高性能、高可靠的车规级芯片







根据芯驰科技9月17日发布的一篇新闻稿，公司宣布与梧桐车联在汽车智能驾驶舱领域达成合作协议。双方将依托芯驰科技X9智能座舱芯片系列产品以及梧桐车联OpenOS先进系统和高算力优势，共同打造智能网联解决方案。

基于梧桐车联OpenOS技术，客户可以创建一个更灵活的汽车座舱交互系统，并充分利用芯驰科技X9智能座舱芯片产品的功能和性能。

## IHS Markit 观点深度解析

面向先进智能座舱的X9系列芯片是高性能、高可靠的车规级芯片，可兼容OpenOS操作系统。X9系列芯片配备独立智能引擎，可实现感知、语音识别和深度学习等功能，能够有效提升智能座舱的感知和交互能力。

芯驰科技董事长张强表示：“梧桐车联是业内领先的智能网联车载操作系统级方案提供商，芯驰科技此次与梧桐车联达成的战略合作，将助力行业客户缩短适应周期，降低研发成本，并快速满足智能汽车系统软件的个性化和定制化需求。”



## 【GSP】欧洲销量与生产评论-2021年8月

### 欧洲销量

2021年7月：-21.6%；现值 135.2 万辆，前值 172.4 万辆

2021年年初至今：+19.9%；现值 1,036 万辆，前值 864 万辆

新冠肺炎病毒的全球蔓延以及各国为遏制疫情采取的措施正在影响近期的经济前景。我们的基线预测假设，有效的新冠疫苗要到 2021 年底或 2022 年初才能广泛可用，各国政府对生产生活的限制将在 2021 年第二季度剩余时间逐步放松。新冠肺炎大流行已成为汽车行业多年来面临的单一最大风险因素。新冠肺炎危机给本已不堪重负的汽车行业增加了巨大的额外压力，最新预测中几乎所有地区的销量都有所下调。

欧洲轻型汽车注册量在经历了数个月的显著增长后，7 月份出现下降，主要是因为去年同期新冠肺炎疫情限制措施放宽导致比较基数增加。根据最新预测，该地区的注册量同比下降 21.6%，至 135.2 万辆。这一巨大降幅也导致今年累计销量增幅缩小，今年前 7 个月欧洲累计汽车销量为 1,036 万辆，同比增长 19.9%。

由于一年前与新冠肺炎疫情相关的封锁措施导致比较基数较低，许多市场的汽车销量在经历了四个月的同比大幅增长后，最近表现出一定程度的下降趋势。即使是那些没有采取限制人员流动以及关闭非必需商业场所等最严格限制措施的市场也在 2020 年受到了影响，因为该地区其他市场的停产限制了后面几个月的汽车供应。不过，在大多数情况下，2021 年销量仍低于 2019 年水平，这一定程度上也受到了近期新冠肺炎疫情相关限制措施和持续半导体短缺带来的影响。



当月销量大幅下滑的现象在个别市场重复出现，由于2020年同期比较基数较高，大多数市场销量至少出现了两位数的下降，在经历了数月的严格限制后，市场需求被抑制。

7月份，所有西欧市场表现相当出色，大多数国家出现严重亏损，由于2020年5月期间大多数国家首次采取了与新冠病毒相关的严格封锁措施，导致比较基数较低，因此这一结果符合预期。比利时（下降35.9%）、丹麦（下降26.8%）、芬兰（下降16.4%）、荷兰（下降20.7%）、葡萄牙（下降19.7%）和瑞典（下降24.8%）均出现了两位数的销量下降。在欧洲五大市场中，法国销量同比下降了32.4%，跌幅最大，其次是西班牙（下降29.5%）、德国（下降24.2%）、意大利（下降21.1%）、英国（下降13.4%）。与其他市场不同的是，有三个市场的销量实现了同比增长，其中爱尔兰同比增长21.9%，其次是希腊（增长11.6%）和挪威（增长7.3%）。此外，各国实施的购车刺激计划对不同市场的复苏也有着直接影响。回顾2020年，西欧汽车销量同比下滑24.5%。2020年第一季度，市场整体表现较为稳定，但随着新冠肺炎疫情爆发，销售趋势明显发生变化，市场进入严重衰退，2020年第二季度销量大幅下降。随着确诊病例数量减少和政府出台的支持措施，第三季度销量



有所改善，随后第二波疫情的爆发进一步拖累了销量。从积极方面来看，世界各国政府正努力以可持续的方式应对新冠肺炎大流行。恢复周期在很大程度上将取决于大流行的路径，包括疫苗的进展情况。西欧所有地区都将经历一个新冠肺炎感染率居高不下的冬季以及持续的限制措施，这将进一步削弱汽车需求前景。疫情危机加剧了全球汽车行业本已紧张的运营和经济压力，特别是正值汽车制造商和供应商调整战略以应对汽车需求水平“新常态”之际。

采购经理人指数（PMI）在内的领先指标显示，第二季度开始将出现强劲反弹。其中，制造业在此次复苏过程中领涨，其他行业的信心改善也越来越明显。随着新冠疫情防控措施的放松，欧元区GDP季度环比增幅预计将在第三季度达到高点。

考虑到各国在新冠肺炎疫情遏制、相关限制措施、经济结构以及可用政策空间等方面存在差异，欧元区各成员国之间的情况将继续存在差异。预计德国等以制造业为导向的经济体将比南欧负债率更高、以服务业为导向的经济体更早恢复到疫情前的GDP水平。在欧元区经济陷入“双底衰退”之后，由于新冠肺炎疫情的缓解，从第二季度末开始欧元区经济将出现快速增长。在疫情期间，私人消费（尤其是服务业消费）的疲软一直是拖累经济活动的主要因素，但随着活动放宽限制，以及2020年家庭储蓄率异常飙升情况继续缓解，私人消费将强劲反弹。



随着商业信心的改善，投资也将强劲反弹。截至2021年第一季度，尽管固定资本形成总值自2020年第三季度以来已连续三季度环比增长，但仍比疫情前水平低近8%。考虑到国内需求预期将全面反弹，2021年国内生产总值（GDP）增幅已上调至高于预期的4.8%。

制造业指标仍然异常高企，不过供应瓶颈正在抑制生产活动。包括埃信华迈PMI®调查在内的商业调查显示，制造业形势持续向好，但供应商的交货等待时间已创下纪录。尽管如此，工业生产仍将经历V型复苏，截止2021年4月，几乎已回升至疫情前水平。强劲的外部需求发挥了关键作用，与以往衰退相比，出口反弹的速度异常快速。

欧洲中央银行（ECB）正不断加大净资产购买，并向银行提供长期贷款，共同营造有利的金融环境。全欧盟范围内达成的《复苏和恢复基金》（RRF）协议是另一个有力的支持因素。不过，高企的公共部门债务负担、欧洲央行可能面临的法律约束、以及银行业的脆弱性仍是主要担忧。近期通胀上升也对长期利率产生了影响，尽管长期利率仍处于极低的水平。

总体而言，尽管今年3月至6月销量显著增加，但与新冠疫情大流行前水平相比，销量仍然较低。通过与2019年数据的对比，我们发现市场仍较为疲软，当月销量与2019年7月相比下跌了27%，累计销量与2019年同期相比



减少了24.8%。这突显出疫情给本已紧张的汽车行业带来的巨大额外压力。此外，我们的分析师预计，汽车制造商将大力推动零碳排放或低碳排放汽车进入市场，以降低2021年及以后车队平均二氧化碳排放水平，这将进一步增加他们的财政负担。

与西欧的发展相比，中欧汽车市场需求强劲，2021年7月销量同比下降14.7%，至110,636辆，这意味着2021年前7个月累计销量同比下降了14.7%。在经历了一年多的大幅下跌后，中欧市场汽车销量从3月开始复苏，上季度增长强劲，销量表现仅略低于西欧地区。7月份，大部分中欧市场都出现了销量下降，如克罗地亚（下降16.9%）、波兰（下降24.5%）、捷克（下降5.8%）、匈牙利（上升10.8%）、斯洛伐克（下降17.6%）。此外，东欧市场再次显示出较欧洲其他两个市场相似的表现。与去年同期相比，本月东欧的需求下降了20.2%。销量疲软的主要原因是土耳其市场销量表现大幅下滑（下降45.3%），这与一年前土耳其汽车市场强劲复苏导致比较基数较高有关。与去年同期相比，俄罗斯汽车市场跌幅高达两位数（下跌11.0%）。



2020年全年，欧洲轻型汽车市场大幅下降20.4%，销量为16,417,367辆，这主要与2020年春季爆发的新冠肺炎疫情有关。欧洲汽车市场表现受到了西欧市场（下降23.7%）和中欧市场（下降23.8%）销量下滑的影响。东欧地区则提升了整个欧洲地区的销量水平，2020年全年销量同比增长2.1%。尽管好消息是有效疫苗将于2021年第三季度广泛接种，但我们对2021年第三季度的预期偏向谨慎。新冠肺炎疫情的全球蔓延仍将对近期经济前景产生根本性影响。此外，半导体短缺也将影响短期销售情况的发展。

除了新冠肺炎疫情爆发将在较长时期带来巨大影响外，还存在进一步下行风险。保护主义是一个比较突出的担忧来源。全面贸易战的威胁将推迟一些支出，尤其是投资性支出。新兴市场的动荡是经济增长面临的另一大阻力，也是不确定性的来源之一。意大利的政治形势、对主权债券收益率和息差的潜在影响，以及对其他成员国的传染效应也值得关注。



## 【EV亮点】通用汽车在中国推出电动汽车生产平台

据《中国日报》报道，通用汽车日前在中国推出其Ultium电动汽车（EV）平台。这家汽车制造商表示，用于开发该平台的电池和其他核心部件完全来自国内。预计到2025年，通用汽车将在全球推出30多款基于Ultium打造的纯电动汽车，其中超过20款将在中国上市。凯迪拉克Lyriq运动型多用途车（SUV）是首款基于Ultium平台打造的车型，将于2022年在中国推出。通用汽车董事长兼首席执行官Mary Barra表示：“我们相信，让所有人都拥有电动汽车、向纯电动未来过渡的拐点已经到来，通用汽车将引领这一变革。中国不仅是全球最大的汽车市场。也是一个创新强国，同时身处全球电动智能网联汽车研发和部署的前沿。”



### IHS Markit 观点深度解析

通用汽车将投入350亿美元加大力度推出新一代电动和自动驾驶汽车，并且计划在关键电动车型中搭载其专有的Ultium电池技术。先进的Ultium电池系统和第三代全球电动车平台将依托通用汽车高度本土化的制造和供应链体系，充分发挥其工程灵活性和技术领先性，以提高产品的质量和成本竞争力。根据我们的轻型汽车产量预测，首款基于Ultium平台打造的凯迪拉克Lyriq将于2022年11月投产，预计2022年产量约为3,500辆，2023年产量为1.8万辆。作为通用汽车46亿美元投资计划的一部分，Ultium电池计划由其与LG能源解决方案（LGES）在俄亥俄州和田纳西州的合资工厂生产。

## 【EV亮点】大众计划在美国推出搭载小容量电池组的ID.4

据《汽车新闻》报道，大众汽车集团（美国）首席执行官 Scott Keogh 称，该公司计划于 2022 年在美国生产搭载电池容量更小的 ID.4 电动汽车。新版本 ID.4 将搭载 64 千瓦时电池组，作为对搭载 82 千瓦时电池组的 ID.4 Pro 和 Pro AWD 车型的补充。据报道，Keogh 证实，搭载小容量电池组版本的起售价将低于 3.5 万美元（不含免税或优惠）。Keogh 还表示，他预计 ID.4 Pro 在美国的销量与后驱版本和刚刚发布的四驱版本之间的比例大约各占一半。Keogh 还称，第一代 ID.4 已经销售一空，新车型为大众品牌带来了新的客户，其中购车客户中有 89% 的客户也是首次购买电动汽车。《汽车新闻》报道称，大众美国工厂有能力生产多达 8 款不同的电动汽车车型，不过大众并未证实除 ID.4 外，还计划在田纳西州查塔努加工厂生产哪些其他车型。

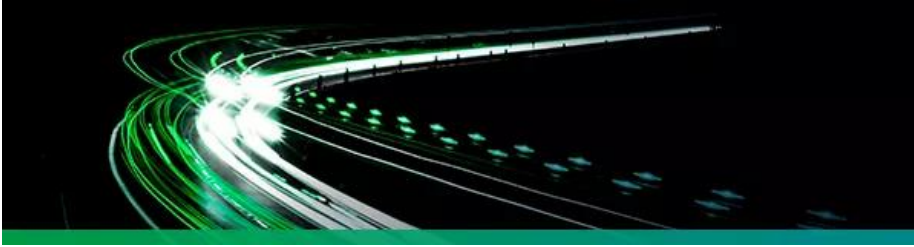


## IHS Markit 观点深度解析

大众正在为其查塔努加工厂生产面向美国市场的ID.4车型做准备，该工厂将生产两个版本的ID.4车型，投产后该车型将不再需要进口。对于大众而言，在明年新推出一款续航里程缩短、输出功率更低的ID.4车型，可能会帮助该品牌通过更实惠的价格赢得更多消费者。随着新版本ID.4的推出，大众可以争取不需要长续航里程的客户，而且随着电动汽车的普及，他们可能会比目前的买家更愿意购买续航里程较低的版本。我们预测，未来几年，大众将在查塔努加工厂生产至少三款电动汽车。不过，我们预计该厂将继续生产燃油版Atlas和Atlas Cross车型。我们预计该厂2021年年产量约15万辆，到2030年年产量将增长至约24万辆。



## 【演讲资料下载及全体大会精彩亮点】 | 2021 IEB AutoTech 亚太区汽车科技高管研讨会

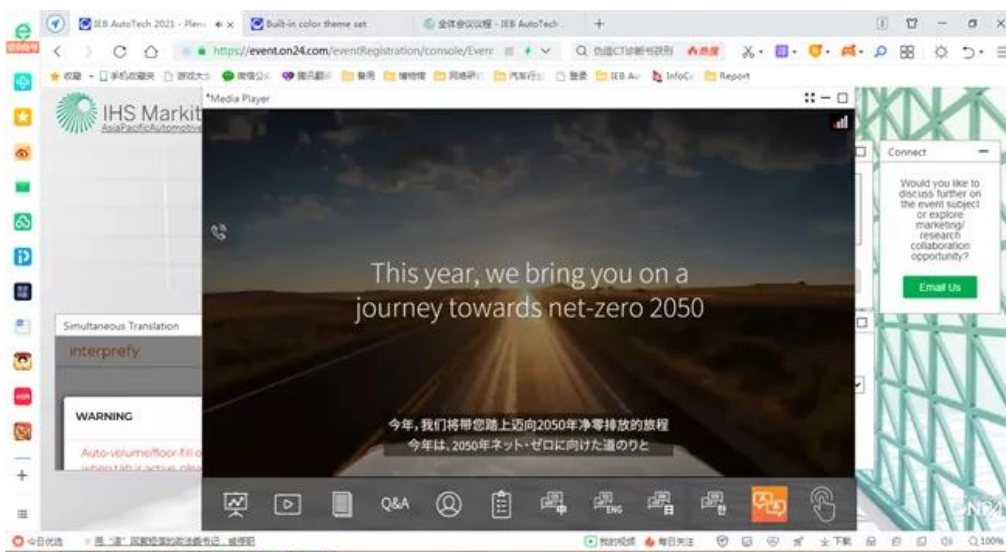


### 2021 亚太区汽车科技高管研讨会 (IEB AutoTech 2021)

## 全球碳中和时代的移动出行演变

期待已久的活动在9月16日（星期四）进行了现场直播，吸引了近3500人登记，当天有超过1250名注册客户参加，观看了直播。目前，点播回放现已可以观看。活动得到了来自不同地区和文化背景的50多位演讲者和来自不同类型的合作伙伴，包括政府机构、协会、商会、制造商、供应商、培训中心和媒体的支持。感谢您的参与，期待您未来继续参与。

1、会议开幕，由来自日本、欧洲和中国的代表致欢迎辞：IHS Markit 的 Shane Arkeroyd 先生、IHS Markit 的 Tim Armstrong 先生、日刊自动车新闻的 Kenji Takahashi 先生以及中国国际贸易促进委员会的赵扬先生。



2、百度智能驾驶事业群副总裁，魏东先生强调了自动驾驶在支持碳中和性方面的 5 个关键点：

- 降低机动车保有量

- 减少无效公共交通
- 车路协同改善交通通行效率
- 减少停车造成的碳排
- 改变城市空间布局还地为林



### 百度积极推动自动驾驶普及，履行碳中和企业承诺

Baidu actively promotes the popularization of autonomous driving, aiming to fulfill its commitment to carbon neutrality

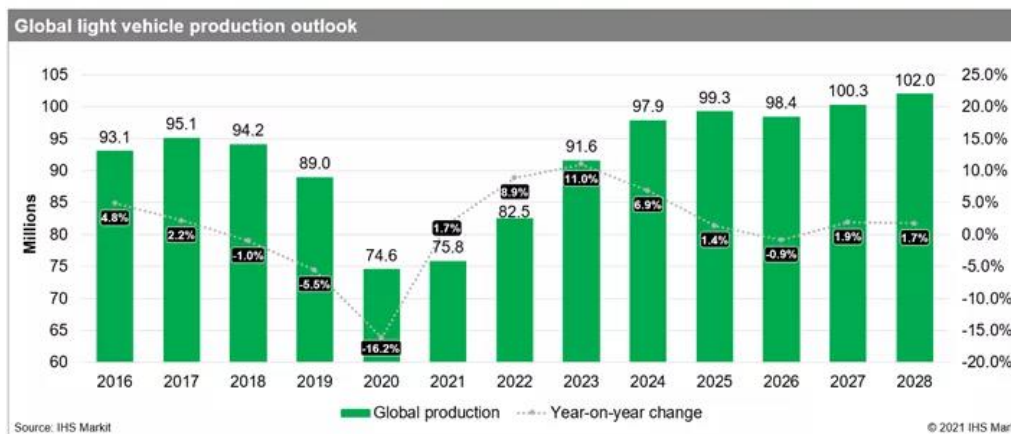


- 2021年7月8日，百度创始人、董事长兼首席执行官李彦宏在世界人工智能大会（WAIC）上表示，在过去几百年间，资源消耗型的工业发展被认为是社会的基石、保障。但是未来几百年，科技的进步足以支撑人们回归低碳、零碳社会，在这个过程中，AI正在帮助人们做出改变，并且将在更多的领域对经济发展和社会进步创造价值。百度承诺到2030年实现集团运营层面的碳中和。
- On July 8, 2021, Baidu's founder, chairman and CEO Robin Li stated at the World Artificial Intelligence Conference (WAIC) that, the resource-consuming industrial development has been regarded as the cornerstone of the society in the past century. However, in the future, technological progress will be sufficient enough to support people back into a low-carbon and zero-carbon society. AI is helping people make changes, and will create more economic and social values along the way. The operation of Baidu company is committed to achieving carbon neutrality by 2030.

Confidential. © 2021 IHS Markit. All rights reserved.

### 3、来自 IHS Markit 的 Henner Lehne 先生分享了穿越完美风暴的主题演讲

2021 recovery stalling and 2022 no major improvement in sight. Upside emerges from 2023 onwards with strong pent-up demand and pressure to rebuild stocks



### 4、IHS Markit 的 Sabrina Zhang 女士就投资者对公司 2050 年实现净零的预期提供了见解。



## Key ESG Trends in Capital Markets – ESG is now Mainstreamed

Capital market dynamics are changing rapidly

**Shift to ESG & passive**

- Largest inflows to index, ETF & passive mandates
- Of \$203bn ESG inflows in 2020, 24% went to ETFs
- Scalability: active fund managers also applying passive strategies and launch themed ETFs

**Increased ESG sophistication**

- Cross-asset ESG integration e.g., hedge funds
- How to fund adaptation and mitigation? Connecting sustainability-linked credit facility, loans and debt to shareholders expectations
- Sectoral Decarbonization Approach (SDA)

© 2021 IHS Markit

**Focus on climate transition and TNFD**

- Climate change adaptation & decarbonisation most significant ESG-driver
- Scope 3 and LCA challenging
- Regulators & industry pressure

**Active Ownership & pressure to change**

“Mandate for change”

- Engagement & Voting
- Investor-led company rankings / ratings
- Climate Governance / Nature-based solutions
- Activism incl. public engagement

## 5、日本经济产业省(METI)的 Juntaro Shimizu 先生描绘了到 2050 年实现碳中和的绿色增长战略，其中一部分将是减少 46%的温室气体排放，到 2030 年可能减少 50%

(Formulated on June 18, 2021)

**Green Growth Strategy (overview)**

- The era in which responding to global warming is a constraint and cost for economic growth is over, and we are entering an era in which we regard it as an “opportunity for growth”.
- In fact, “game changes” such as changes in R&D policies and management policies have begun. To accelerate this trend, we will promote the green growth strategy.
- Realize “innovation” and “socially implement” innovative technologies. Through this, not only carbon neutrality in 2050, but also “merits of people’s lives” that go beyond reducing CO2 emissions will be realized.

**Selected 14 priority areas that are expected to grow toward 2050.**

- Set high goals, steadily implement action plans according to the technological phase, and strengthen international competitiveness.
- It is estimated that the economic effect in 2050 will be about 290 trillion yen and the employment effect will be about 18 million people.

<p><b>1 Offshore wind, Solar, Geothermal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2046, 30-41 GW project formation (80hours wind power)</li> <li>• In 2030, the next-generation reactor is looking at 14 projects (SSTAR)</li> </ul>	<p><b>2 Hydrogen /Fuel Ammonia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Will introduce about 20 million tons in 2050 (Hydrogen)</li> <li>• Southeast Asian 500 billion yen market (Fuel ammonia)</li> </ul>	<p><b>3 Next-gen thermal energy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 90% synthetic methane injection into existing infrastructure in 2050</li> </ul>	<p><b>4 Nuclear power</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establish the carbon-free hydrogen production technology for high-temperature gas reactors in 2030</li> </ul>	<p><b>5 Automobile /Storage battery</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Electrified vehicles account for 100% of new passenger cars sold in 2035</li> </ul>	<p><b>6 Semiconductor/ Information communication</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2040, carbon neutralization of semiconductor and information communication industry</li> </ul>	<p><b>7 Vessel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realization of commercial operation of zero-emission vessels ahead of 2028</li> </ul>
<p><b>8 Logistics/People flow / Civil engineering infrastructure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2050, decarbonization through carbon-neutral ports and in construction work will be realized.</li> </ul>	<p><b>9 Food/Agriculture e. forestry and fisheries</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Will achieve zero CO2 emissions from fossil fuels in agriculture, forestry and fisheries in 2050</li> </ul>	<p><b>10 Aircraft</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• From 2030, core technologies such as batteries will be gradually installed.</li> </ul>	<p><b>11 Carbon recycled Material</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2050, artificial photosynthesis plastic will be on par with ready-made products (Cn)</li> <li>• Realizes zero carbon stock (Material)</li> </ul>	<p><b>12 Housing/ Building/ Next-gen Power Management</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2030, the average of new houses / buildings is ZEH / ZEB [housing/building]</li> </ul>	<p><b>13 Resource recycling related</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Will introduce about 2 million tons of biomass plastic in 2030</li> </ul>	<p><b>14 Lifestyle related</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2050, carbon-neutral, resilient and comfortable life</li> </ul>

**Mobilize all the policies and fully support the positive challenges of companies toward innovation.**

<p><b>1 Budget</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Green Innovation Fund (2 trillion yen fund)</li> <li>• A mechanism for requesting management’s commitment</li> <li>• Focused investment on particularly important projects</li> </ul>	<p><b>2 Tax system</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carbon neutrality investment promotion tax system</li> <li>• (Maximum 10% tax credit, 50% special deduction)</li> </ul>	<p><b>3 Finance</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sectoral roadmap for high-emission industries</li> <li>• Enhancing the quality and quantity of disclosure based on TCFD, etc.</li> <li>• Realization of Green International Financial Center</li> </ul>	<p><b>4 Regulatory reform and standardization</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulatory reforms for new technologies</li> <li>• Standardization with an eye on market formation</li> <li>• Carbon pricing that contributes to growth</li> </ul>
<p><b>5 International cooperation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Technical cooperation with Japan-US/EU-Japan</li> <li>• Asia Energy Transition Initiative</li> <li>• Tokyo Beyond Zero Week</li> </ul>	<p><b>6 Promotion of efforts at universities, etc.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Human resources development at universities, etc.</li> <li>• Carbon neutrality analysis methods and statistics</li> </ul>	<p><b>7 2025 Japan International Exposition</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstration of innovative innovation technologies</li> <li>• (Experimental site for future society)</li> </ul>	<p><b>8 Young Working Group</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recommendations from the working generation as of 2050</li> </ul>

## 6、中国汽车工业协会的叶盛基先生阐述了当前中国汽车业发展面临的问题和挑战

- 关键要素资源配置能力较弱
- 核心技术方面的创新能力有待提高
- 产业链短板问题显著
- 中国品牌市场竞争力不足
- 市场规模不断扩大与社会资源禀赋矛盾突出





- 产业治理体系及管理水平有待优化和提升

从长远来看，行业前景依然乐观；行业改革将通过以下方式重新定义中国汽车格局：

- **汽车产品重新定义：**汽车与能源、交通、信息通信等领域技术加速融合及消费升级重新定义汽车产品。
- **产业生态重新构建：**汽车产业生态多领域多主体共同参与的“网状生态”演变。
- **营销模式发生改变：**互联网普及应用正在改变传统汽车服务和营销模式，向线上营销、线下服务相结合的模式转变。
- **汽车制造方式创新拓展：**汽车制造因数字化、工业互联网、智能制造等技术创新突破将被重新定义，个性化定制成为可能。
- **数字化推动产业提质增效：**汽车产业将迎来以市场端为牵引的数字化转型。

智能汽车与智慧城市建设协同发展，智能交通、车联网等新兴产业的快速发展给我国汽车产业带来空前的机遇，助力碳减排的实现。



## 获取大会报告

我们本周将在VIP群内分享IHS Markit的Henner Lehne先生和中国汽车工业协会的叶盛基先生的演讲资料。欢迎您添加微信客服 (ihsmarkitautomarket)，申请成为VIP，获取更多大会信息及会后报告。

###



## 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.