

汽车市场每周热点汇编

2023.12.18-12.22



Contents

【预测与分析亮点】11月份，新能源汽车在中国大陆乘用车零售销量的占比达到40%.....	3
【预测与分析亮点】2023年迄今为止，俄罗斯汽车销量同比增长44%	5
【主机厂亮点】在欧洲上市的纯电动SUV领克02聚焦于汽车共享概念	6
【主机厂亮点】华为与奥迪、奔驰就投资其智能汽车公司事宜进行接洽	7
【科技和移动性亮点】安霸发布用于自动和半自动驾驶的完整软件堆栈	8
【科技和移动性亮点】博世将ADAS和信息娱乐融合到单个芯片中	9
【电动车和能效亮点】中国公布符合减免车辆购置税的新能源汽车产品技术要求	10
【供应商亮点】2024国际消费电子展：Elektrobit将展示用于软件定义出行的全套产品	11
【供应商亮点】松下汽车系统开发Verzeuse用于提高车辆网络安全	12
【VIP专属文章】第28届联合国气候变化大会：银行在汽车行业融资排放方面面临气候变化的压力.....	13
【VIP专属 资料下载】领先电动汽车市场中充电基础设施行业的多样化格局	14



【预测与分析亮点】11月份，新能源汽车在中国大陆乘用车零售销量的占比达到40%

2023年12月18日

意义：根据中国乘联会（CPCA）的数据，11月份中国大陆新能源乘用车（NEV）的零售销量同比增长39.8%，达到84.1万辆。11月，中国大陆市场新能源汽车销量占整体乘用车销量的比例达到40%。

展望：根据我们11月份发布的预测，预计中国大陆新能源轻型汽车（包括纯电动汽车、插电式混动汽车和增程式电动汽车）的产量在2023年将同比增长31%，达到920万辆。

根据中国乘联会（CPCA）的数据，11月份中国大陆新能源乘用车（NEV）的零售销量同比增长39.8%，达到84.1万辆。11月，中国大陆市场新能源汽车销量占整体乘用车销量的比例达到40%，与2022年同期相比提高4个百分点。11月，新能源乘用车销量环比增长8.9%，今年迄今为止（1月至11月），新能源乘用车零售总销量为680.9万辆，同比增长35.2%。

与合资企业相比，11月国产品牌新能源乘用车的市场渗透率最高。根据全国乘联会的数据，上个月新能源汽车在中国国内品牌乘用车销量中占比达到了62%。相比之下，对于包括德国和美国汽车制造商在内的主流合资品牌，由于缺乏引人注目的车型，新能源汽车在乘用车销量中的占比仅约为6.6%。在零售销量方面，11月纯电动汽车（BEV）占中国大陆新能源汽车销量的65.6%，包括增程式电动汽车（REEV）在内的插电式混合动力汽车（PHEV）的市场份额达到34.4%。



Source: Getty image

在新能源汽车制造商销量排行榜上，比亚迪11月份零售销量占比达到31.3%，是中国大陆最大的新能源汽车制造商。该公司上个月的零售销量为263,066辆，同比增长21%。11月，特斯拉和吉利在新能源汽车销量排行榜上分别排名第二和第三，销量分别为65,504辆和63,462辆，市场份额分别为7.8%和7.6%，远远落后于比亚迪。上汽通用五菱和长安汽车11月份的新能源汽车销量分别为54,300辆和44,645辆，排名第四和第五。11月，理想汽车以41,030辆的销量位居新能源汽车销量排行榜第六，创下该公司的新纪录。广汽埃安和长城汽车分别以28,941辆和20,144辆的销量位列新能源汽车销量排名第七和第八。造车新势力小鹏汽车11月份新能源汽车销量为20,041辆，年内第二次突破2万辆大关。



总体而言，中国本土品牌在中国大陆的新能源汽车市场占据主导地位，这得益于它们在纯电动汽车、插电式混合动力汽车和增程式电动汽车等领域具有强大竞争力的产品阵容。本土汽车品牌对其畅销车型采取的降价策略，也有助于使新能源汽车相对于同级别燃油车型更具吸引力。

分析观点深度解析

根据全国乘联会 11 月份的零售销售数据，中国大陆前五大新能源汽车制造商在新能源乘用车市场中占据了 55% 以上的份额。包括比亚迪、长安、吉利和长城汽车在内的中国汽车制造商正通过其插电式混动车型进一步侵蚀全球汽车制造商的销售份额，而后者仍只能依赖燃油车型来支撑其在中国市场的销量。特斯拉和广汽埃安等纯电动汽车制造商也在吸引消费者放弃日系车和德系车，而日本和德国汽车制造商尚未在市场上推出具有竞争力的纯电动车型来进行抗衡。大众、丰田、本田等传统全球汽车制造商的市场竞争压力将持续至 2024 年，这些车企的合资企业在 1 月至 11 月的新能源汽车销量排名中均未能进入前十。随着 11 月份新能源汽车在乘用车零售销量中占比达到 40%，中国大陆汽车市场正稳步向新能源汽车的大规模普及迈进。新能源汽车行业在未来一年将吸引更多的参与者进入市场，这反过来也将加快新产品的推出和技术迭代，并淘汰一批小型车企。随着比亚迪拥有支持其年产 300 万辆汽车的供应链资源，其带来的规模效益将继续使比亚迪能够以极具竞争力的价格与传统燃油车型竞争。

根据 S&P Global Mobility[标普全球汽车]11 月份发布的预测，我们预计中国大陆新能源轻型汽车（包括纯电动汽车、插电式混动汽车和增程式电动汽车）的产量在 2023 年将同比增长 31%，达到 920 万辆。由于国内需求稳定和出口强劲，预计新能源轻型汽车的产量将在 2024 年同比增长 28.5%，达到 1,180 万辆，占中国大陆轻型汽车产量的 42%。

作者：Abby Chun Tu Principal Research Analyst



更多未来汽车内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【预测与分析亮点】2023年迄今为止，俄罗斯汽车销量同比增长44%

2023年12月18日

根据欧洲企业协会汇编的最新数据，11月俄罗斯轻型汽车行业销量为110,935辆。目前获得的初步数据并非通常是完整数据集，后者通常包含具体汽车制造商和车型的销售数据。欧洲企业协会目前还整理了PPC JSC提供的数据作为补充，其中包括星途、长安、欧萌达和吉利等中国汽车制造商的数据，JSC数据显示销量达到117,994辆。PPC JSC涵盖的新车销售数据是基于车辆所有权转移数据而得出。今年前11个月，俄罗斯轻型汽车销量同比增长44%，不过并未给出具体的销量数字。



Source: Getty image

分析观点深度解析

欧洲企业协会表示，将在明年1月举行的欧洲企业协会汽车制造商委员会年度新闻发布会上公布全年销售数据和2024年预测数据。届时，年度新闻发布会上将提供各品牌的详细统计数据。不过，S&P Global Mobility[标普全球汽车]在此之前将提供更全面的11月份销售数据更新。到目前为止，我们预计今年轻型汽车销量将从去年的69.5万辆增长至114万辆。

作者: Tim Urquhart Principal Analyst



更多未来汽车内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【主机厂亮点】在欧洲上市的纯电动SUV领克02聚焦于汽车共享概念

2023年12月19日

据《欧洲汽车新闻》报道，吉利和沃尔沃汽车合资成立的领克品牌计划于 2024 年底在欧洲市场推出一款全新纯电动运动型多用途车（SUV）领克 02。与此前计划不同的是，领克 02 将与插电式混动紧凑型 SUV 领克 01 一同销售，而不是取代它。该品牌目前在多个欧洲国家有业务布局，并计划将业务扩展到英国、挪威、奥地利和瑞士等国家，在这些市场领克 02 将是唯一上市销售的车型。领克 02 将基于吉利可持续体验架构（SEA）平台打造，沃尔沃 EX30 和 Smart #01 和#03 车型也采用该平台生产。该车型将提供涵盖维修和保险服务的订阅模式，重点聚焦汽车共享业务，以帮助客户分摊成本。领克 02 将率先在欧洲市场推出，随后在中国上市。



Source: Getty image

分析观点深度解析

近年来，由于汽车行业预计未来车辆所有权模式将发生变化，消费者最终将按行驶里程付费，而不是购买汽车，因此各家汽车制造商一直在测试各种形式的订阅服务。2021 年，领克将其在国内生产的领克 01 SUV 交付至欧洲市场。领克 01 车型的月度订阅费用最近从 550 欧元（648 美元）上调至 600 欧元，在荷兰的订阅费用则为 650 欧元。这家汽车制造商表示，目前在欧洲约有 16% 的客户采用汽车共享模式订阅其车辆，平均每车每日收入为 30 欧元。

作者：Surabhi Rajpal Senior Research Analyst



更多未来汽车内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【主机厂亮点】华为与奥迪、奔驰就投资其智能汽车公司事宜进行接洽

2023年12月19日

据报道，中国华为技术有限公司日前已经接洽了梅赛德斯-奔驰和奥迪，提议购买其智能汽车软件和零部件公司的少量股份。据路透社报道，华为已与梅赛德斯-奔驰进行了初步谈判，提议出售智能汽车公司 3-5%的股份，但奔驰希望保持对软件的控制以维持其高端品牌定位，因此对该提议兴趣不大。奥迪对这项提议的兴趣如何目前还不得而知，但有消息称奥迪计划从 2025 年开始与华为合作开发面向中国市场的自动驾驶汽车（AV）技术。这些技术将应用于由奥迪一汽生产的汽车。不过，各方均拒绝对此事发表评论。



Source: Getty Image

分析观点深度解析

华为在汽车领域站稳脚跟，关键在于其与汽车制造商的合作能否推出一系列高销量、高利润的车型。其智能汽车部门已经与包括北汽和奇瑞在内的多家中国汽车制造商合作，共同开发全新电动车型。华为自 2019 年以来一直受到美国的制裁，华为希望与中国品牌之外的合作伙伴建立合作关系，保护其业务免受潜在地缘政治紧张局势的影响。上个月，华为表示将剥离其智能汽车解决方案（IAS）业务部门，据报道，该部门的估值将在 280 亿至 350 亿美元之间。

作者：Surabhi Rajpal Senior Research Analyst



更多未来汽车内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【科技和移动性亮点】安霸发布用于自动和半自动驾驶的完整软件堆栈

2023年12月20日

该软件堆栈采用了基于深度学习的规划器，可以实现自然的驾驶体验，并且只需要现成的标准定义地图



Source: Getty Images/BeeBright

根据 12 月 12 日发布的一篇新闻稿，安霸日前发布了其自动驾驶软件堆栈。该软件堆栈基于深度学习人工智能处理技术，包括环境感知、传感器融合和车辆路径规划等模块化组件。

该公司的 CV3-AD 人工智能域控制器系统芯片（SoC）系列是与软件堆栈协同设计的。该堆栈提供了灵活的实现模型，允许汽车制造商将其任意或所有模块与自身的软件知识产权结合使用。

该软件堆栈采用了基于深度学习的规划器，可以实现自然的驾驶体验，并且只需要现成的标准定义地图。该堆栈可利用实时环境数据生成高清地图。

安霸的模块化自动驾驶软件和硬件解决方案为汽车制造商提供了一个可扩展的平台，包括众多自动驾驶和半自动驾驶车辆的实现，涵盖功能丰富的 L2 级+到更高级别的自动驾驶系统。

公司还为汽车制造商提供了完整的工具链，包括用于数据收集、仿真和注释工具的定制工具。通过加速软件在环模拟和完全自动化的 3D 标注流程来支持人工智能训练，使得开发过程得以简化。

作者：ATI News Team



更多电气化、动力系统和合规内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【科技和移动性亮点】 博世将ADAS和信息娱乐融合到单个芯片中

2023年12月20日

根据博世发布的一篇新闻稿，公司日前开发了一款集成了信息娱乐和自动驾驶功能的全新电子控制单元。从当前汽车中使用的多个控制单元来看，这一举措意味着未来的车辆架构将大大简化。这种新型控制单元被称为系统芯片（SoC）。博世将于明年1月在拉斯维加斯举办的2024国际消费电子展（CES）上展示这一创新，成为首家将信息娱乐和驾驶辅助功能融合在单个系统芯片上软件密集型中央计算机中的汽车供应商。博世董事会成员兼移动出行业务部门主席 Markus Heyn 对此评论道：“我们希望降低汽车电子系统的复杂性，同时使其尽可能安全。通过在国际消费电子展上展示我们的新型车载计算机平台，我们正朝着这个方向迈出重要的一步。我们的中期目标是为紧凑型 and 中型汽车市场推出更多的自动驾驶功能。”



Source: Getty image

分析观点深度解析

全球各大汽车制造商正在大力投资开发软件定义车辆。博世预测，到2030年，汽车软件的市场规模将达到约2,000亿欧元，用于信息娱乐和驾驶辅助系统的车载计算机的市场规模将达到320亿欧元。博世作为全球最大的汽车供应商，在涵盖众多功能的车辆控制单元方面拥有丰富的经验，因此该公司也将从这一增长趋势中获益。

作者：Tim Urquhart Principal Analyst



更多电气化、动力系统和合规内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【电动车和能效亮点】中国公布符合减免车辆购置税的新能源汽车产品技术要求

2023年12月21日

中国日前公布了从 2024 年开始的符合减免车辆购置税的新能源汽车产品技术要求。工业和信息化部（MIIT）发布的公告中列出的关键技术要求是，纯电动乘用车（BEV）的续航里程应至少达到 200 公里，插电式混合动力乘用车（PHEV）的纯电续航里程应至少达到 43 公里。纯电动乘用车电池系统的能量密度应不低于 125 Wh/kg。新规定还明确了换电模式车型有资格享受车辆购置税减免。



Source: Getty Images

分析观点深度解析

据路透社援引工信部的话称，目前符合减免车辆购置税条件的新能源车型中，超过 90%的车型能够符合新的要求并继续享受减免。随着新规于 2024 年 6 月 1 日正式生效，某些续航里程低于 200 公里的车型将不再享受车辆购置税减免优惠。其中大多是入门级微型汽车。例如，奇瑞 QQ 冰淇淋旗下两款基础版车型续航里程分别为 120 公里和 170 公里。五菱最畅销的迷你电动汽车宏光 Mini 基础版车型的续航里程为 170 公里。

作者: Abby Chun Tu Principal Research Analyst



更多电气化、动力系统和合规内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【供应商亮点】2024国际消费电子展：Elektrobit将展示用于软件定义出行的全套产品

2023年12月22日

公司的创新软件和服务将帮助汽车制造商加速其下一代汽车的研发



Source: GettyImages/metamorworks

据美通社 12 月 11 日发布的一篇报道，嵌入式和网联软件产品和服务提供商 Elektrobit 计划在 2024 国际消费电子展（CES）上展示其用于支持软件定义汽车（SDV）的全方位产品，从汽车架构和虚拟开发解决方案到提供终极车载用户体验的领先数字座舱。

凭借数十年的行业丰富经验和一系列解决方案，公司的创新软件和服务已用于超过 6 亿辆汽车的逾 50 亿台嵌入式设备，从而帮助汽车制造商加速下一代汽车的研发。

在此次展会上中，公司还将展示交互式汽车操作系统框架、运用亚马逊网络服务的基于云的电子控制单元虚拟化功能、下一代数字座舱、安全设计、合作伙伴生态系统等内容。

Elektrobit 首席产品官 Mike Robertson 在介绍该公司的计划时表示：“我们的目标是让汽车制造商更轻松地开发软件定义汽车所需的复杂系统。Elektrobit 提供来自单一供应商的产品和服务，以简化这一流程，我们将与传统汽车制造商、行业新进者和技术领导者密切合作，将他们的愿景转变为现实。我们的软件将真正推动世界发展。”

作者：ATI News Team



更多汽车供应链及技术洞见，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【供应商亮点】松下汽车系统开发Verzeuse用于提高车辆网络安全

2023年12月22日

该解决方案通过在车辆运行期间持续验证安全监控功能的完整性，实时监控并保护车辆免受网络攻击



Source: Getty/metamorworks

松下汽车系统在 12 月 11 日发布的一篇新闻稿中表示，公司已开发一个名为 Verzeuse for Runtime Integrity Checker 的网络安全解决方案，用以保护汽车免受网络攻击。该解决方案通过在车辆运行期间持续验证安全监控功能的完整性，实时监控并保护车辆免受网络攻击。

公司表示，Verzeuse for Runtime Integrity Checker 具有以下三个显著特点：

- 建立信任链：该解决方案建立一个安全的执行环境（受信任区域）作为信任根（RoT），在其中实现完整性监控软件。
- 完整性监控：完整性监控软件持续验证正常执行环境下的安全监控功能是否正常运行。
- 篡改检测和响应：如果完整性监控软件检测到篡改或未经授权终止安全监控功能，它会将监控日志发送到车外的安全管理中心（SOC）。该解决方案还动态验证签名以确保安全系统正确运行，包括安全监控功能和完整性监控软件。

松下汽车系统将把 Verzeuse 作为网络安全技术和品牌在全球市场推广，以应对针对配备高级驾驶辅助和自动驾驶系统的网联车辆日益常见的网络攻击。

作者：ATI News Team



更多汽车供应链及技术洞见，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【VIP专属文章】第28届联合国气候变化大会：银行在汽车行业融资排放方面面临气候变化的压力

2023年12月21日

主要观点

- 银行和金融机构越来越致力于减少他们的融资排放量，而汽车行业是全球温室气体排放的主要领域之一。
- 这给银行的碳排放披露过程和目标设定带来了一个问题：估算车辆的融资排放量是一个广泛而复杂的过程，汽车制造商自己的信息披露则使用了多种不同的方法。
- 依靠 S&P Global Mobility[标普全球汽车]的数据，银行可以了解和追踪其车辆组合中的范围三排放，评估未来的排放预测，并制定雄心勃勃的净零排放目标。



Source: Getty Images

银行和其他金融机构正越来越多地评估和披露他们所融资和承销的企业或资产在范围三排放类别下的温室气体排放。对高碳排放的汽车行业和供应链的投资和贷款是银行和其他金融机构净零排放分析的重要组成部分。

脱碳承诺首先是银行和金融机构对其当前碳排放水平进行透明披露，根据《巴黎协定》和其他国际标准设定目标，并根据这些目标评估进展情况。

这就带来了一个问题：如何对汽车排放进行核算，包括整个生命周期的车辆排放以及供应链的排放？

许多银行正专注于他们的车辆投资组合，旨在评估和管理从汽油/电力碳足迹（从油井到油箱）和燃烧（从油箱到车轮）过程中产生的碳排放，进行投资组合层面的排放分析，并设定净零排放目标。

银行的目标是确定碳排放的主要驱动因素，预测未来的排放路径，制定并努力实现2030年和2050年雄心勃勃的排放目标。

然而，追求碳排放水平的透明化之路并非没有挑战。银行发现，整个行业中评估范围三排放的方法存在很大差异，并且所需数据通常难以获取且缺乏一致性。与大多数非金融企业相比，银行通常具有较低水平的范围一（直接运营）和范围二（购买能源）排放；因此，准确的范围三排放分析对于银行实现净零排放目标至关重要。

正确计算车辆排放需要三个关键步骤：估算从油井到车轮（车辆生命周期）的排放、预测制造商层面的排放预测，并进行投资组合层面的分析。



作者: S&P Global Mobility[标普全球汽车]

欢迎添加客服 (ihsmarkitautomarket), 加入VIP群, 获取完整文章

【VIP专属 | 资料下载】领先电动汽车市场中充电基础设施行业的多样化格局

2023年12月19日

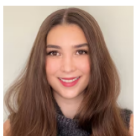
演讲亮点

随着可充电的电动汽车在全球主要汽车市场变得日益普遍, 对稳健、广泛和可靠的充电基础设施的需求变得尤为重要。政策、法规、消费者偏好、财务承诺和电网成熟度等方面对决策者起着关键作用。

在本次网络研讨会中, S&P Global Mobility[标普全球汽车]充电业务负责人 Claudio Vittori 将解释所有这些因素如何与可持续充电站网络的部署密切相关, 以及未来的充电基础设施将如何发展。

**该研讨会以英文进行*

演讲嘉宾



Diana Quezada Ortega
Senior Research Analyst, Electric
S&P Global Mobility

回放报名注册

欢迎您扫描以下二维码注册回看会议!



我们将在 VIP 群内分享演讲嘉宾的演讲资料（PDF 版本），欢迎您点击下载

###



Email

AskMobility@spglobal.com

Local Automotive Site

中国 (中文) : [SPGlobal.com/China Automotive](https://SPGlobal.com/China_Automotive)

日本 (日文) : [SPGlobal.com/Japan Automotive](https://SPGlobal.com/Japan_Automotive)

韩国 (韩文) : [SPGlobal.com/Korea Automotive](https://SPGlobal.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 S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive) Ltd. or any of its affiliates ("S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive)") is strictly prohibited. S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive) owns all S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive) 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 S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive). Neither S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive) 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. S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive) 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, S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive) 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 S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive) should not be understood to be an endorsement of that website or the site's owners (or their products/services). S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive) is not responsible for either the content or output of external websites. Copyright © 2020, S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive)®. All rights reserved and all intellectual property rights are retained by S&P Global Mobility (formerly IHS Markit Automotive).

S&P Global
Mobility