

汽车市场每周热点汇编

2024.05.06-05.10



Contents

专家观点 比亚迪第一季度净利润同比增长10.6%，赛力斯第一季度首次实现盈利	3
【预测与分析亮点】李尔公司第一季度营收创纪录，收购自动化公司	4
专家观点 雷诺集团正与小米、理想汽车就技术合作进行谈判	6
专家观点 丰田将与腾讯在电动汽车人工智能、云计算和大数据方面展开合作	7
【科技和移动性亮点】现代汽车、起亚汽车与百度合作开发网联汽车技术	8
【电动车和能效亮点】宁德时代推出续航里程达1,000公里的超充磷酸铁锂电池	10
【电动车和能效亮点】Rivian将向所有兼容的电动汽车开放其充电网络	11
【供应商亮点】赢创在中国国际橡塑展上展示单一材料PA-12制成的概念汽车座椅	13
【供应商亮点】英飞凌与易特驰合作通过集成软件栈提升车辆安全性	14
【VIP专属文章】台湾地震引发对芯片供应链多元化的重新关注	15
【VIP专属文章】蔚来汽车专访 向软件定义汽车的转变	16

专家观点 | 比亚迪第一季度净利润同比增长10.6%，赛力斯第一季度首次实现盈利

2024年5月6日

意义：比亚迪日前公布了其第一季度财报，公司当季营收达到1,249.4亿元人民币（约合172亿美元），同比增长3.97%。另外，由于新能源汽车（NEV）销量增加，赛力斯集团在第一季度首次实现了季度盈利。

展望：得益于出口增长以及2024款车型在国内降价销售，比亚迪轻型汽车第二季度销量预计将进一步加快增长。对于赛力斯汽车，考虑到新款M7和M9车型的订单强劲，S&P Global Mobility[标普全球汽车]的最新预测显示，问界品牌2024年销量预计将达到40.5万辆，相比之下2023年的销量不到11万辆。



Source: Seres

比亚迪日前公布了其第一季度财报，公司当季营收达到1,249.4亿元人民币（约合172亿美元），同比增长3.97%。第一季度归属于上市公司股东的净利润达到45.7亿元，同比增长10.6%。第一季度总运营成本同比增长4.8%，至1,207.3亿元。第一季度研发费用达到106.1亿元，同比增长70%。今年第一季度，比亚迪新能源汽车（NEV）销量同比增长13.4%，达到626,263辆。其中，纯电动汽车（BEV）销量为300,114辆，同比增长13.4%，插电式混合动力汽车（PHEV）销量同比增长14.5%，达到324,284辆。

另外，由于新能源汽车销量增加，赛力斯集团在第一季度首次实现了季度盈利。公司第一季度收入同比增长421.8%，达到265.6亿元人民币。归属于上市公司股东的净利润为2.2亿元人民币，相比之下2023年第四季度净亏损155.64亿元。此外，赛力斯第一季度的毛利率为21.5%，较上一季度的13.4%有所改善。公司将其盈利改善归因于营运成本的削减以及新款问界M7运动型多用途车（SUV）的销量增长。公司第一季度新能源汽车销量同比增长375%，达到94,825辆。旗下子公司赛力斯汽车与华为合作生产问界品牌车型，车辆销量总计84,065辆，同比增长620%。

分析观点深度解析



得益于出口增长以及旨在推广其极具价格竞争力的纯电动车型和插电式混动车型的“电比油低”促销活动，比亚迪汽车销量预计在第二季度将进一步加速增长。公司在2月份下调了秦Plus和驱逐舰05轿车的价格。其针对日系和德系车企竞争产品的促销活动在2月和3月进一步扩大到海洋系列中的海豚和海豹车型。为了吸引购车者，2024款海豚和海豹车型的销售价格均有所下调。今年第一季度，比亚迪在扩大高端汽车市场份额方面也取得了一定进展。截至4月底，仰望U8豪华越野车上市仅132天，其累计交付量就已突破5,000辆。仰望车型阵容将在2024年进一步扩大，包括一款搭载比亚迪四电机动力系统的大型纯电动轿车。

赛力斯集团在中国新能源汽车市场的业务布局主要以赛力斯汽车为代表，赛力斯汽车专注于纯电动汽车和增程式电动汽车（REEV）的制造和销售。得益于旗下问界品牌的强劲销售表现，由中国国有汽车制造商东风汽车持股的赛力斯汽车在2024年第一季度首次实现了季度盈利。问界品牌车型由赛力斯与华为合作开发，采用了华为智能汽车技术。华为在赛力斯汽车的业务转型过程中发挥了关键作用，使这家原本亏损的车企能够在中国竞争激烈的SUV市场占据一席之地。问界M5、M7和M9车型采用了华为全栈汽车技术解决方案，涵盖电驱动系统、照明、智能座舱系统以及自动驾驶技术。从批发销量来看，2024款M7在中国中型SUV市场上的销量排名第三，仅次于特斯拉Model Y和比亚迪宋Plus。据华为称，自2023年10月上市以来，中型增程式电动汽车2024款M7订单量已经达到174,000辆。随着2024款M5和全新旗舰级SUV M9的热销，问界销量预计将在第二季度进一步增长。

作者: Abby Chun Tu Principal Research Analyst



更多车辆需求内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【预测与分析亮点】李尔公司第一季度营收创纪录，收购自动化公司

2024年5月6日

汽车行业供应商李尔日前公布了其2024年第一季度财报，公司第一季度营收达到创纪录的60亿美元，较2023年第一季度增长了3%。在第一季度，李尔公司的净收入和调整后净收入分别为1.1亿美元和1.83亿美元，表现好坏不一。其中，净利润与2023年第一季度的1.44亿美元相比有所下降，调整后净利润高于去年同期的1.66亿美元。核心营业利润达到2.8亿美元，占销售额的4.7%，略高于2023年第一季度的4.5%。这家供应商表示，销售增长得益于座椅和电子电气系统两个业务板块的新增业务，这在一定程度上抵消了李尔平台产量下降的影响。在座椅

业务板块，李尔净销售额达到 44.8 亿美元，与 2023 年第一季度的 44.5 亿美元相近，调整后收益为 2.949 亿美元，而去年同期为 3.004 亿美元。2024 年第一季度，座椅业务的利润率为 5.4%，低于去年同期的 6.4%。电子电气系统业务方面，李尔公司上季度的净销售额为 15.2 亿美元，高于 2023 年第一季度的 13.9 亿美元。第一季度，李尔电子系统的利润率也从去年同期的 3.0% 提高至今年的 3.6%。2024 年第一季度调整后的部门利润率为 5.1%，而 2023 年同期为 3.5%。李尔公司报告称，第一季度经营性净现金流为 3,460 万美元，自由现金流为 1.482 亿美元，而去年同期为 1.474 亿美元。李尔公司总裁兼首席执行官 Ray Scott 在一份声明中表示：“李尔在 2024 年迎来了强劲开局，第一季度公司总收入创历史新高，电子电气系统业务利润率连续第七个季度同比增长。我们在热舒适座椅战略方面取得了实质性进展，在本季度启动了第一个完整座椅模组的验证，该模组计划于 2026 年与一家全球汽车制造商共同推出。在电子电气系统业务方面，我们继续利用牢固的合作关系来扩大客户群体，并与宝马达成了线束方面的合作。今天，我们推出了李尔 IDEA 战略，这是我们致力于开发创新产品并利用自动化来增加收入、改善利润率并扩大在卓越运营方面的领导地位的一次战略性变革。” 据报道，Scott 在季度财报电话会议上表示，IDEA（创新、数字化、工程化、自动化）战略旨在全面采用自动化，以保护供应商免受人工上涨的影响，同时也有助于简化生产流程、提高产量和安全性。为了支持这一计划，李尔表示已在西班牙收购了一家名为 WIP Industrial Automation 的自动化智能公司。不过，此次收购的财务条款尚未披露；在收购之前，WIP 是李尔公司的供应商。这笔交易预计将于 2024 年第四季度完成。



Source: Getty Images

分析观点深度解析

李尔公司报告称，2024年至2026年，两个业务部门的核心销售积压订单价值为28亿美元，不过公司也指出，这一数字受到了关键电动汽车项目上市推迟的影响。李尔对2024年的业绩指引并没有做出调整。该供应商表示，预计2024年净销售额将增长至240亿至246亿美元，再创新高。李尔预计其今年的核心营业利润在11.6亿美元至13.1亿美元之间，调整后的EBITDA预期在17.9亿美元至19.6亿美元之间。李尔公司计划2024年的资本支出约为6.75亿美元，相比之下2023年为6.35亿美元。公司表示，2024年的主要担忧是工资通胀和电动汽车的不确定性。对于李尔公司而言，工资通胀是一个普遍性的问题，因为公司85%的劳动力来自低成本国家。Scott表示，李尔在第一季度关闭了欧洲工厂，并将劳动力转移到北非以降低工资成本，收购自动化公司WIP Industrial Automation是其利用自动化和人工智能来改善利润率并实现其未来发展目标所作努力的一部分。

作者: Stephanie Brinley Associate Director



更多车辆需求内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

专家观点 | 雷诺集团正与小米、理想汽车就技术合作进行谈判

2024年5月7日

据路透社报道，雷诺集团正与多家中国公司就潜在的技术合作展开洽谈。雷诺首席采购、合作关系主管和公共事务官François Provost在社交媒体网站Linkedin上发布的一篇帖子中表示：“我们的首席执行官Luca de Meo与行业领导者展开了一系列重要对话，包括我们的合作伙伴吉利汽车和东风汽车、主要供应商，以及像理想汽车和小米科技等汽车行业的新兴参与者。”这位高管在帖子中补充道，“各方一起探讨了正在塑造中国汽车行业格局的电动和智能车辆技术方面的突破性进展。”



Source: Getty Images

分析观点深度解析

De Meo与这些公司高管讨论交流之际恰逢2024北京国际车展于上周开幕。尽管雷诺集团在中国市场的业务体量相对较小，目前主要专注于生产用于出口的达契亚Spring纯电动汽车，但这对De Meo来说，是一个在短时间内与中



国汽车行业各方参与者进行接触的机会。其中包括东风汽车（负责达契亚Spring的组装）和吉利汽车等现有合作伙伴，雷诺与吉利的合作关系日益扩大，其中包括共同成立了一家专注于开发和生产燃油动力系统的合资企业（JV），以及在车辆开发和组装方面的合作。不过目前来看，Provost发布的LinkedIn帖子中最引人注目的内容提到了理想汽车和小米科技的名字，这两家汽车领域的新兴参与者将车辆技术置于其业务发展的最前沿。除了与谷歌和高通等公司的合作之外，雷诺集团可能也将这些企业视为其电动汽车部门Ampere的潜在合作机会，特别是考虑到雷诺现在已决定取消Ampere的首次公开募股（IPO）。

作者: Ian Fletcher Principal Analyst



更多车辆生产内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

专家观点 | 丰田将与腾讯在电动汽车人工智能、云计算和大数据方面展开合作

2024年5月7日

丰田汽车日前宣布与中国互联网巨头腾讯控股建立战略合作伙伴关系，双方将在人工智能（AI）、云计算和大数据方面进行合作，以支持丰田在中国市场的电动汽车销售。据日经亚洲报道，丰田副总裁兼首席技术官Hiroki Nakajima北京车展期间举办的新闻发布会上宣布了这一消息。



Source: Getty Images

分析观点深度解析



腾讯是一家全球知名的互联网和科技公司，成立于1998年，总部位于中国深圳。公司提供包括云计算、广告和金融科技等一系列服务，支持实现数字化转型。丰田与腾讯的合作旨在增强车载软件功能，这也是构成未来汽车的关键组成部分。在软件技术领域，丰田正在所有市场加快利用先进安全技术、多媒体和其他功能更新升级其车辆。为了加速推动汽车智能化，丰田汽车正计划将集成200多个车辆功能的先进软件平台Arene OS整合到未来车型中。另外，丰田还致力于开发自动驾驶汽车（AV）技术。

作者: Nitin Budhiraja Sr. Analyst - Automotive



更多车辆生产内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【科技和移动性亮点】现代汽车、起亚汽车与百度合作开发网联汽车技术

2024年5月8日

据《韩国商报》报道，现代汽车公司和起亚汽车公司日前已与百度签署了一份谅解备忘录，以扩大其在中国网联汽车市场的业务布局。双方的合作重点聚焦于互联互通、自动驾驶汽车、智能交通系统和云计算等领域。他们还将利用百度的智能云技术开发符合中国数据法规的合规解决方案。此外，现代和起亚汽车将利用百度的人工智能（AI）技术加强其现有业务，探索新产品、新业务和新商业模式。



Source: Getty Images

分析观点深度解析



现代汽车和百度之间的合作可以追溯到2014年，双方联合开发的各种车联网系统，包括通讯导航、语音识别服务和智能内容服务等。与百度的合作符合现代汽车集团向软件定义一切（SDx）转型，并创建一个由软件和人工智能驱动的以用户为中心移动生态系统的战略。现代汽车集团计划投资18万亿韩元，到2025年将现代和起亚的所有车型都转变为软件定义汽车（SDV）。

作者：Surabhi Rajpal Senior Research Analyst



更多技术发展最新内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【电动车和能效亮点】宁德时代推出续航里程达1,000公里的超充磷酸铁锂电池

2024年5月9日

中国电池制造商宁德时代在4月25日至5月4日举行的2024北京国际车展上发布其神行Plus电池。宁德时代表示，其新款磷酸铁锂（LFP）电池在中国轻型汽车行驶工况（CLTC）下的续航里程可达到1,000公里。这一新款磷酸铁锂电池还具有超充能力。根据宁德时代的说法，这款电池只需充电10分钟，就可以增加600公里的续航里程。神行Plus电池的能量密度为205 Wh/kg，与大多数基于锂、镍、锰和钴氧化物的三元锂电池相当。



Source: Getty Images

分析观点深度解析

宁德时代全新神行Plus电池预计将提供行业领先的磷酸铁锂电池性能。新电池可以支持700千瓦（kW）的直流快速充电功率。相比之下，中国电动汽车（EV）制造商小鹏G6配备的超充电池仅可支持280千瓦的直流充电。宁德时代并未公布在大众市场电动汽车上部署新款电池的时间表。这家电池制造商表示，将与主要充电站运营商合作在中国推出快速充电服务网络，以改善电动汽车驾驶员的充电体验。

作者：Abby Chun Tu Principal Research Analyst

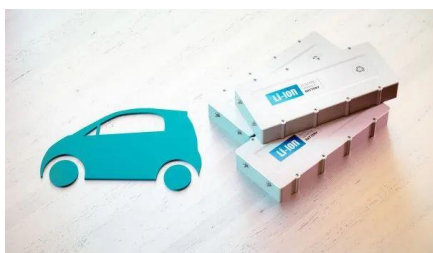


更多可持续移动出行内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【电动车和能效亮点】 Rivian将向所有兼容的电动汽车开放其充电网络

2024年5月9日

美国电动汽车制造商Rivian表示，将在今年早些时候向所有兼容车辆开放其Rivian Adventure充电网络。此外，该汽车制造商还宣布推出适用于其直流快充网络的新款充电器。Rivian在一份公司声明中表示，新款充电器将配备更长的电缆，以适应不同车辆充电位置的差异。公司表示，这款自主研发的新充电器比之前的充电器要高，可以为400伏和800伏电池组提供快速充电。这些充电器将配备符合联合充电标准（CCS）的连接器，同时也可以为适配特斯拉北美充电标准（NACS）连接器的电动汽车充电。公司表示，在未来，Rivian直流快充器将支持原生硬件，而无需适配器。Rivian表示，新款充电器的屏幕将比之前的更大，并配有一个触摸支付终端，以确保客户有无Rivian应用时都可以完成支付。Rivian表示，其充电网络的正常运行时间可达到98%。今年早些时候将在其Adventure Network站点使用全新的充电器，并且其现有的充电站也将进行改造。Rivian表示，在可能的情况下，这些充电站将配备拖车友好型充电器。据媒体报道，Rivian目前的充电网络中拥有约400个充电站，计划未来将其充电网络规模扩展至约3,500个直流快充站和超过10,000个二级充电站。



Source: Getty Images

分析观点深度解析

Rivian决定向其他汽车制造商开放Rivian Adventure电动汽车充电站网络，确保其配备CCS连接器并支持触摸支付功能，这将使Rivian有资格获得美国政府通过国家电动汽车基础设施计划提供的补贴。最终，这将有助于Rivian抵消其建设成本，并推动美国发展更加健全的电动汽车充电基础设施。Rivian于2022年6月推出了其首批充电器，并在伊利诺伊州工厂进行生产。Rivian计划推出的新款充电器也将解决许多其他充电公司现有充电器屏幕小、电线短的问题，并且很少考虑到电动汽车在拖车时需要充电的可能性。在整个汽车行业中，电动汽车充电口的布局并不一致。有些充电口位于电动汽车的右侧，有些位于左侧，有些位于前挡泥板位置，有些位于车身后部，有些布置在与传统燃油车加油口相似的位置，还有一些则布置在前围板位置。充电器的灵活性变得越来越重要。虽然Rivian仍在



不断发展其充电网络，但它不再免费向Rivian电动汽车车主提供免费充电服务，另外，公司还与特斯拉达成了合作协议，使Rivian的车主可以使用其超级充电网络。

作者: *Stephanie Brinley Associate Director*



更多可持续移动出行内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【供应商亮点】赢创在中国国际橡塑展上展示单一材料PA-12制成的概念汽车座椅

2024年5月10日

赢创PA 12已广泛应用于汽车燃油管路、冷却管路、输氢管路及油箱、新能源汽车高压电气母排的制造



Source: Getty Images/Akhmad Bayuri

据《Plastics Today》4月25日发布的一篇报道，赢创日前在上海举行的中国国际橡塑展上推出了一款完全由聚酰胺（PA）12制成的概念汽车座椅。这款座椅不仅有助于减少生产过程中的材料消耗，并且符合循环利用理念。

赢创是全球最大的聚酰胺12（PA 12）生产商之一，其产品的市场名为VESTAMID®L。赢创Vestamid聚酰胺12材质可利用超临界发泡成型工艺制成座椅的柔性泡沫以及结构部件和纺织品。

赢创PA 12已广泛应用于汽车燃油管路、冷却管路、输氢管路及油箱、新能源汽车高压电气母排的制造，满足新能源汽车的热管理和电力管理需求。

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】英飞凌与易特驰合作通过集成软件栈提升车辆安全性

2024年5月10日

全新英飞凌TC4X系列器件提供可定制ASIL级别的细粒度访问控制，以提升车辆安全性



Source: Getty Images/Chesky_W

据4月29日发布的一篇新闻稿报道，英飞凌科技日前已与汽车行业软件提供商易特驰达成合作，将EsCrypt CycurHSM 3.x汽车安全软件堆栈集成到AURIX TC4X网络安全实时模块（CSRM）中。

这一集成旨在增强软件定义车辆的安全级别、性能和功能。AURIX TC4x系列符合最新ISO SAE 21434网络安全标准，并拥有带有专用内存和网络安全卫星（CSS）的CSRM。该CSS为可以并行执行的加密服务提供加速器，与EsCrypt CycurHSM 3.x结合使用时可提高处理量。此外，虚拟化支持配置多个虚拟实例，从而允许灵活的启动顺序以及每个虚拟实例的独立动态更新。

访问控制可以进行细粒度配置，并为每个虚拟实例设定单独的ASIL级别，以支持不同的安全应用。全新英飞凌TC4X系列的首款设备已经采用EsCrypt CycurHSM 3.x提供安全保护，CSRM和CSS的硬件兼容性有助于顺利将EsCrypt CycurHSM 3.x移植到TC4X系列的其他衍生产品上。

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】台湾地震引发对芯片供应链多元化的重新关注

2024年5月7日

自2020年新冠疫情发生之后的几年里，汽车行业面临了一场严重危机，半导体短缺导致全球轻型汽车生产经历了前所未有的中断和推迟。因此，当台湾在2024年4月3日遭遇了25年来最强烈的7.4级地震时，整个行业都感到不安。台湾在先进逻辑芯片生产方面占据主导地位，全球90%以上的尖端半导体芯片都在这里生产。

由于几乎所有复杂的汽车芯片都依赖于台积电（TSMC）等台湾晶圆工厂，台湾在汽车电子设备供应链中扮演着不可替代的角色。虽然台湾半导体产业集聚带来了令人印象深刻的规模经济，但这同样也带来了供应连续性的风险。涉及台湾的自然灾害或地缘政治紧张局势可能迅速波及整个汽车行业。

地震对半导体生产的影响

半导体生产是一个非常精密的过程，即使是最轻微的震动也能对其生产带来影响。一次轻微地震也可能会毁掉整批精密制造的芯片，这对位于台湾等地震多发地区的半导体企业带来了重大挑战。

半导体行业高度依赖像台积电这样的大型代工芯片制造商，生产7纳米及以下工艺节点的芯片。台积电这些先进节点供应出现的任何中断，都可能波及多个行业，扰乱生产计划并推迟产品上市。



Source: Getty Images

对于供应链来说，好消息是大多数半导体公司并未报告重大损失，并已开始恢复运营。台积电也在受影响之列。公司立即停止了部分芯片制造机器的运行，并疏散了某些区域的员工。台积电在一份声明中表示：“在4月3日地震发生后的10小时内，我们晶圆厂的生产设备恢复率达到了70%以上，Fab 18等新晶圆厂的恢复率已经超过了80%。感谢台积电同事和供应商伙伴的协作努力，除了遭受较大地震影响地区的某些生产线外，截至4月5日，台湾晶圆厂的大部分设备已完全恢复生产。”



包括联华电子；专注于内存和存储芯片的公司美光科技以及苹果的重要供应商富士康等多家半导体和科技制造商表示，他们正在评估台湾地震对其台湾工厂的潜在影响。不过他们也表达了乐观态度，认为台湾地震带来的任何后果都将微乎其微。

专业存储IC公司华邦电子在一篇新闻稿中表示，地震事件导致了华邦电子中部科学园区晶圆厂和高雄晶圆厂某些机器的自我保护机制，但并没有对其运营造成重大影响。

英伟达的许多芯片很大程度上都依赖于台积电，该公司表示，预计其供应链不会受到任何中断。英伟达在一份声明中表示：“在咨询了我们的制造合作伙伴后，我们预计台湾地震不会对我们的供应产生任何影响。”

作者: Rohan Hazarika - Senior Research Analyst, Supply Chain & Technology, S&P Global Mobility

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

【VIP专属文章】蔚来汽车专访 | 向软件定义汽车的转变

2024年5月7日

我们正在开展一系列针对软件定义汽车（SDV）解决方案领先供应商的采访，这次我们专访了蔚来汽车。

软件定义汽车（SDV）通过软件管理汽车运行、集成新功能并促进新颖功能的增加。汽车行业的这一进步为自动驾驶和汽车互联技术铺平了道路。

软件定义汽车在发展过程中采取了类似智能手机的方式，将软硬件开发分离。汽车制造商为应用程序创建了“封闭花园”，这涉及持续的敏捷软件开发、增加的数据处理计算需求、模块化的面向服务架构以及针对网络威胁的增强安全措施。

汽车行业正迅速向软件定义汽车发展，软件定义汽车有望增强舒适性、安全性和定制化。随着汽车制造商和科技公司之间的合作如火如荼进行，软件定义汽车带来了额外的挑战，包括网络安全风险和复杂的设计。

从域架构到集中式架构的转变正在进行，汽车将逐步成为移动数据中心。在这一转型过程中，标准、协作和数字孪生技术是其中的关键因素，预示着一个由软件塑造驾驶体验的未来。

为了更深入地了解这一转型，S&P Global Mobility[标普全球汽车]与中国市场软件定义汽车的主要参与者（包括蔚来汽车）进行了讨论。为了了解更多信息，我们专访了蔚来汽车高级总监及数字项目管理高级专家黄亮。蔚来目前推出了8款智能电动车型，包括运动型多用途车（SUV）ES8、双门SUV EC7、中大型SUV ES7、轿车ET7、SUV ES6、轿跑SUV EC6、中型轿车ET5以及中型旅行车ET5 Touring。2023年12月，ET9迎来全球首发，预计该车将于2025年开始交付。



Source: Getty Images

关键内容

- 汽车行业正在从域架构向软件定义汽车的集中式计算单元（CCU）转变。这一转变伴随着汽车中软件组件的增加，这需要更强大的芯片以及对软件架构的关注。
- 向CCU的转变成为软件定义汽车的定制化服务、信息娱乐和用户交互带来的机遇。汽车操作系统（OS）在确保软件稳定性和复用性方面发挥着关键作用，使得软件升级更加高效，并增强了用户体验。
- 软件定义汽车设计面临的挑战包括将软件开发与硬件和操作系统的变更相协调，确保功能安全和网络安全，以及有效应对软件变更。汽车制造商正积极参与开发过程，并与供应商探索新的合作模式，以提供高质量的产品，并增强生态系统的整合能力。

黄亮

蔚来汽车 高级总监及数字项目管理高级专家



关于蔚来汽车

NIO 是一家全球性的智能电动汽车公司。NIO成立于2014年，一直致力于通过提供高性能的智能电动汽车和极致体验，塑造愉悦的生活方式。成立九年以来，NIO已成为全球高端智能电动汽车市场的领军企业之一，也是首家在纽约证券交易所、香港联交所和新加坡交易所上市的汽车公司。

采访内容是经过编辑的谈话实录。

作者：

Matthew Beecham, AutoTechInsight Research Manager, Supply Chain & Technology, S&P Global Mobility

Fanni Li, Principal Research Analyst, Automotive Supply Chain & Technology, S&P Global Mobility

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

###



Email

AskMobility@spglobal.com

Local Automotive Site

中国 (中文) : SPGlobal.com/China_Automotive

日本 (日文) : SPGlobal.com/Japan_Automotive

韩国 (韩文) : SPGlobal.com/Korea_Automotive

Disclaimer

The information contained in this report is confidential. Any copying, reproduction, reverse-engineering, modification, distribution, transmission or disclosure of the Property, in any form or by any means, is strictly prohibited without the prior written consent of S&P Global Mobility. S&P Global Mobility owns all S&P Global Mobility logos and trade names contained in this report that are subject to license. The information is provided on an "as is" basis and there is no obligation on S&P Global Mobility to update the foregoing or any other element of the information. S&P Global Mobility 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 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 should not be understood to be an endorsement of that website or the site's owners (or their products/services). S&P Global Mobility is not responsible for either the content or output of external websites. Copyright © 2024, S&P Global Mobility®. All rights reserved and all intellectual property rights are retained by S&P Global Mobility.