

汽车市场每周热点汇编

2024.05.13-05.17



Contents

【预测与分析亮点】4月份，中国汽车制造商新能源乘用车批发销量同比增长33%.....	3
专家观点 中国新能源汽车初创企业蔚来汽车、小鹏汽车、极氪汽车和理想汽车宣布4月交付数据.....	4
专家观点 法国政府和汽车行业致力于到2027年大幅提升纯电动汽车销量，并邀请比亚迪在当地投资.....	6
【主机厂亮点】蔚来汽车将从比亚迪采购电池，用于其面向大众市场的廉价电动汽车.....	7
【主机厂亮点】吉利与Foretellix合作以加快自动驾驶汽车的研发.....	8
【科技和移动性亮点】红帽与高通携手开发软件定义汽车平台.....	10
【电动车和能效亮点】宁德时代与多家汽车制造商就技术许可合作展开谈判.....	11
【电动车和能效亮点】Electrify America计划扩大电动汽车充电网络.....	12
【供应商亮点】英飞凌为小米新款SU7智能电动汽车供应一系列产品.....	14
【供应商亮点】意法半导体推出车规级惯性模块.....	15
【VIP专属文章】软件定义车辆——是否会给汽车行业带来品牌认同危机？.....	16
【即刻报名】解决方案在线研讨会 全球汽车行业电气化趋势更新.....	18
【VIP专属 资料下载】电子电机技术与供应链的演变.....	19



【预测与分析亮点】4月份，中国汽车制造商新能源乘用车批发销量同比增长33%

2024年5月13日

根据全国乘联会（CPCA）发布的初步数据，4月份新能源乘用车（NEV）销量达到80万辆，同比增长33%。与3月份相比，4月份中国新能源乘用车销量下降2%。新能源汽车的销量由纯电动汽车（BEV）、插电式混动汽车（PHEV）和增程式电动汽车等车型在内的批发销量组成。乘联会表示，最近几个月，新能源车市场上领军企业和中小型企业之间的差距有进一步扩大的迹象。从最新获得的数据来看，今年3月，新能源乘用车销量万辆以上的汽车制造商占据了85%的市场份额。



Source: Getty Images

分析观点深度解析

根据全国乘联会的数据，4月份新能源乘用车批发销量排名前五的车企分别是比亚迪（312,048 辆）、特斯拉中国（62,167 辆）、长安汽车（51,682 辆）、吉利汽车（51,428 辆）和上汽通用五菱（35,124 辆），奇瑞汽车（29,761 万辆）、广汽埃安（28,113 万辆）、理想汽车（25,787 辆）、赛力斯（25,496 辆）和长城汽车（22,376 辆）分别位居销量排名第六至第十位。在4月份销量领军车企中，比亚迪销量同比强劲增长49%。这家中国汽车制造商销售的持续增长得益于其不断扩大的车型产品组合以及2024款车型的降价。由于来自中国车企的竞争日益激烈，特斯拉销量同比下降18%。广汽汽车旗下新能源子公司广汽埃安4月份销量也大幅下滑，同比下降32%，主要是由于其入门级车型埃安S和埃安Y的销量近几个月有所放缓。

作者：Abby Chun Tu Principal Research Analyst



更多汽车需求内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



专家观点 | 中国新能源汽车初创企业蔚来汽车、小鹏汽车、极氪汽车和理想汽车宣布4月交付数据

2024年5月13日

意义：中国新能源汽车（NEV）制造商蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车和极氪汽车日前公布了4月份交付数据。

展望：这四家中国造车新势力车在4月份的销量均高于去年同期。这一增长主要是由新车型或改款车型的推出以及车型降价推动。



Source: Li Auto

中国新能源汽车制造商蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车和极氪汽车日前公布了4月份交付数据，在市场竞争加剧以及车企纷纷宣布降价的情况下，上述车企的市场表现出现分化。

吉利集团旗下高端电动汽车（EV）品牌极氪汽车在4月份交付了16,089辆汽车，同比增长99%。这一成绩也创下了极氪汽车月度交付量的新高，使极氪汽车今年累计交付量达到49,148辆，与2023年同期相比大幅增长111%。极氪汽车在中国有4款纯电动车型在售：极氪001、极氪007、极氪X和极氪009。4月份，公司推出了一款无激光雷达传感器的入门级后驱（RWD）版007，将这款中型轿车的起售价进一步下调了2万元（约合2,762美元）至20.99万元。尽管是极氪家族中的入门级车型，007后驱版仍搭载了功率达310千瓦的电机，使该车型的百公里加速时间仅需5.6秒。此外，配备75千瓦时电池的车型在中国轻型汽车行驶工况（CLTC）下的续航里程高达668公里。

同样面向高端电动汽车市场的蔚来汽车4月份交付了15,620辆汽车，同比增长134.6%。其中包括8,817辆电动运动型多用途车（SUV）和6,803辆电动轿车。今年迄今为止，蔚来汽车交付量同比增长21.0%，达到45,673辆。4月份，蔚来汽车推出了ET7轿车的中期改款。这款售价42.8万元起的新车型将于4月30日开始交付。



小鹏汽车4月份交付了9,393辆电动汽车，同比增长33.0%。小鹏G9电动多用途车（MPV）继续在中国大陆电动MPV市场上保持销量领先；该车型4月份交付量达到1,959辆。今年迄今为止，小鹏汽车交付量达到31,214辆，同比增长23.0%。小鹏汽车计划于6月份宣布其全新电动品牌MONA（Made of New AI）。该新品牌的首款车型将采用小鹏最新人工智能赋能的智能汽车技术，以吸引大众市场的汽车购买者。

专注于增程式电动汽车（REEV）的理想汽车4月份的交付量与去年持平。当月交付25,787辆汽车，同比增长0.4%。今年迄今为止，理想汽车交付量已达到106,187辆。公司在4月份推出了新款L6车型，进一步扩大了其L系列SUV的车型阵容。这款新车型的起售价为249,800元，对于寻求五座车型的SUV买家来说，这是一款更容易接受的车型。理想汽车表示，自4月18日上市以来，L6的累计订单在12天内已经突破了2万辆。

分析观点深度解析

这四家中国造车新势力车在4月份的销量均高于去年同期。这一增长主要是由新车型或改款车型的推出以及车型降价推动。例如，理想汽车正为L6提供丰富的限时订购权益来吸引消费者，这些优惠包括一次性5,000元的价格优惠、免费升级为付费涂装颜色或更大尺寸轮辋选装，另外如果客户在5月5日前下订单，还可以获赠一个家用充电桩。

通过推出价格更低的车型来扩展车型阵容也是中国汽车制造商普遍采用的一种策略，旨在应对电动汽车销量放缓的情况。小鹏汽车新品牌MONA首款车型的定价将低于20万元。蔚来汽车也将于5月中旬推出其子品牌乐道（ONVO），与特斯拉在20万至30万元的价格区间展开竞争。特斯拉Model 3和Model Y的售价均低于30万元，这也是将大众市场车型与高端市场车型区分开来的一个临界点。在电动汽车时代，随着大多数电动车型都以百公里加速时间和配备齐全的智能座舱为主要卖点，如何有效满足高端和豪华汽车消费者的需求将是汽车制造商面临的一大挑战。随着中国汽车品牌推出更多定价合理、性能出众的电动汽车，包括宝马和奔驰在内的德国高端汽车品牌也难以在中国电动汽车市场上获得价格溢价。全国乘联会（CPCA）数据显示，2024年第一季度，售价在30万至40万元之间的纯电动汽车仅占中国新能源汽车销量（主要包括纯电动汽车和插电式混动汽车）的2%。相比之下，价格在20万至30万元之间的纯电动汽车同期的销售份额达到了15%。

作者：Abby Chun Tu Principal Research Analyst



更多汽车需求内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



专家观点 | 法国政府和汽车行业致力于到2027年大幅提升纯电动汽车销量，并邀请比亚迪在当地投资

2024年5月14日

法国政府日前和法国汽车行业签署了一项战略协议，力争到2027年将该国的纯电动轻型汽车销量大幅提升。据路透社报道，法国总统埃马纽埃尔·马克龙为该国汽车制造商设定了到2030年生产200万辆混动汽车和纯电动汽车的目标，并在此基础上制定了一个中期目标。根据法国经济、财政及工业、数字主权部的介绍，该国汽车行业已同意到2027年将纯电动乘用车的销量从2022年的20万辆增加至80万辆。此外，该国汽车制造商将把纯电动轻型商用车（LCV）的销量从2022年的1.65万辆提高至2027年的10万辆以上。协议中还要求，到2030年在法国主要旅行路线和大城市建成40万个充电点，并于2027年底建立2.5万个快速充电点。路透社援引法国经济、财政及工业、数字主权部部长布鲁诺·勒梅尔在新闻发布会上的话称：“我们现在必须做出选择，是想成为一个汽车生产国，还是一个汽车消费国。我们选择成为一个电动汽车生产大国。”此外，路透社还援引勒梅尔的话称，欢迎比亚迪和其他中国汽车制造商在法国投资生产汽车。他在会见法国汽车行业代表时表示：“法国欢迎包括比亚迪和中国汽车工业在内的所有工业项目。”



Source: Getty Images

分析观点深度解析

法国政府与法国汽车行业之间签署的协议似乎旨在维持国内生产纯电动汽车的投资势头。这主要得益于雷诺集团的大力推动，在其ElectriCity工厂集群中，杜埃工厂已转型为纯电动汽车生产基地，同时莫伯日工厂负责组装雷诺Kangoo纯电车型以及梅赛德斯和日产的兄弟车型。此外，桑杜维尔和巴蒂也工厂未来将来都将生产畅销纯电动轻型商用车，其中前者将通过新成立的合资企业Flexis进行生产。至于Stellantis，目前该车企已经开始生产其现有轿车和轻型商用车系列的纯电动版车型，未来其纯电车型阵容将随着下一代标致3008和5008以及下一代雪铁龙C5 Aircross车型的推出而进一步扩大。S&P Global Mobility[标普全球汽车]目前预测显示，法国设定的纯电动轻型汽车销售目标对其汽车行业来说可能不会是一个很大的挑战。预测显示，到2027年，法国纯电动乘用车的注册量将达到



74.21万辆，与其目标的差距不到6万辆，而纯电动轻型商用车的注册量预计将超过其目标，达到15.22万辆。根据我们目前的预测，2030年法国轻型汽车产量预计为156万辆，较其200万辆的目标而言将难以实现。我们预测2030年生产的156万辆汽车中，将有近110万辆是纯电动汽车。

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

【主机厂亮点】蔚来汽车将从比亚迪采购电池，用于其面向大众市场的廉价电动汽车

2024年5月14日

路透社援引三名知情人士的话报道称，中国电动汽车（EV）制造商蔚来汽车日前与比亚迪达成协议，为其面向大众市场的廉价电动汽车品牌提供电池，旨在与特斯拉的电动汽车展开竞争。两位消息人士向路透社表示，比亚迪将与蔚来汽车最大的电池供应商宁德时代合作，为蔚来汽车子品牌乐道推出的新款电动汽车提供容量较小的电池组。容量较大的85千瓦时（kWh）电池组将由蔚来汽车已有的电池供应商中航锂电负责供应。路透社联系蔚来确认时，蔚来汽车表示该信息“不准确”，但并未详细说明。



Source: Getty Images

分析观点深度解析



蔚来汽车预计将于今年 5 月推出面向大众市场的电动汽车品牌乐道。新品牌将于 2024 年下半年开始交付其首款车型 L60。此前有媒体报道称，L60 将可能提供两款电池组选择，分别是 60 千瓦时的标准续航电池以及 90 千瓦时的长续航电池。其中，规格较小的电池组的电池容量要低于蔚来汽车现有车型中搭载的入门级 75 千瓦时电池组，并基于磷酸铁锂（LFP）化学材质打造。不过，蔚来汽车并未确认这些电池的具体规格。蔚来汽车将 L60 定位为与特斯拉 Model Y 竞争的畅销车型，该车型预计将配备众多先进技术和座舱舒适功能。在这种背景下，从比亚迪采购容量较小的磷酸铁锂电池将有助蔚来汽车降低 L60 的成本，尽管这可能会令 L60 入门级车型的续航里程达不到客户的期望。比亚迪与多家汽车制造商签订了电池供应协议。其磷酸铁锂电池的客户包括小米、一汽集团和丰田。

作者：Abby Chun Tu Principal Research Analyst



更多车辆生产内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【主机厂亮点】吉利与Foretellix合作以加快自动驾驶汽车的研发

2024年5月14日

根据吉利公司发布的一份声明，吉利已与车辆验证专业供应商 Foretellix 合作，加快自动驾驶汽车的安全大规模部署。作为此次合作的一部分，Foretellix 的 Foretify 平台将与吉利的开发、验证与确认流程以及高级模拟器进行集成。吉利将利用该平台自动分析测试车辆的驾驶日志，并在虚拟模拟中重现多种变化，从而优化物理驱动器的利用率。此次合作旨在降低吉利的研发（R&D）成本，同时提高其自动驾驶系统的研发效率。吉利研发副总裁李传海表示：“Foretellix 的解决方案将加快并增强吉利的开发和验证过程。这有助于我们能确保适当的 ODD[运行设计域]覆盖，快速识别未知的极端案例，并更高效地解决它们。我们与 Foretellix 的合作对于吉利克服安全挑战和加快实现自动驾驶商业化至关重要。”



Source: Getty Images

分析观点深度解析

Foretellix已开发了一个软件平台，可利用大数据分析和人工智能（AI）技术来测试自动驾驶系统的安全性。Foretellix旗下Foretify平台将实现诸多功能，例如用于人工智能训练的高效合成数据生成、基于自动化场景的虚拟测试、大规模故障分类、性能和KPI评估以及运行设计域（ODD）覆盖范围的测量。该公司安全驱动的验证和确认（SDV）平台可以测试数百万个驾驶场景，已被沃尔沃集团、Torc（戴姆勒卡车子公司）等许多车企使用。上个月，Foretellix与英伟达合作，共同推动自动驾驶开发过程的自动化。

作者: Surabhi Rajpal Senior Research Analyst



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】红帽与高通携手开发软件定义汽车平台

2024年5月15日

此次合作将通过开源和软件定义解决方案加快智能网联汽车的发展



Source: Getty Images/alphaspirit

领先的开源解决方案供应商红帽公司日前与高通技术公司达成合作，双方携手展示了一个面向软件定义汽车（SDV）的预集成平台。该平台由高通公司的骁龙Ride Flex系统级芯片（SoC）和红帽车载操作系统提供支持，旨在加快基于微服务的高级驾驶辅助系统（ADAS）应用的开发和部署。

红帽和高通技术之间的合作将使汽车制造商能够在云端开发功能，并将这些容器原生的工作负载和应用程序推送到测试设施或车辆，从而简化开发流程，并更快地适应不断变化的消费者需求。

红帽副总裁兼车载操作系统和边缘业务总经理Francis Chow表示：“通过与高通技术公司合作，我们正通过开源和软件定义解决方案赋予汽车制造商重新定义车辆功能的能力。这种新方法将使我们共同助力行业加快向更智能、更互联的汽车发展，推动创新和敏捷性，同时为全球的驾车人提供无与伦比的体验。”

高通技术公司产品管理副总裁Bill Pinnell表示：“通过采用开源、软件定义车辆和云技术，汽车行业可以推动持续改进，以适应不断变化的客户需求，并提供可以增强驾驶体验的创新解决方案。我们将继续致力于支持汽车制造商的变革，与红帽的合作表明，未来软件定义汽车重新定义出行体验是我们双方的共同愿景。”

作者：ATI News Team



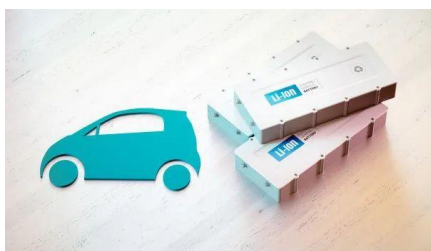
更多技术发展最新内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【电动车和能效亮点】宁德时代与多家汽车制造商就技术许可合作展开谈判

2024年5月16日

在许可使用服务模式下，宁德时代将提供技术许可以及工厂建设和运营服务



Source: Getty Images/Petmal

根据CnEVPost于5月5日发布的一篇新闻报道，中国大陆最大的电池制造商宁德时代（CATL）正在与十几家全球汽车制造商就技术许可合作展开谈判。

宁德时代发言人在接受媒体采访时表示，宁德时代正在与十几家全球汽车制造商就许可使用服务（LRS）合作模式进行谈判。

在许可使用服务模式下，宁德时代将提供技术许可、工厂建设和运营服务，以帮助全球汽车制造商提升电池产能。

该公司表示，许可使用服务模式对参与各方来说都是双赢的，因为合作的汽车制造商可以在获得宁德时代电池技术的同时学习如何生产电动汽车电池。对于宁德时代来说，许可使用服务模式可以为其全球扩张增加一个新的收入模式。

新闻报道援引该公司高管的话称，宁德时代甚至可以将其技术授权给其电池竞争对手。

宁德时代目前为特斯拉和蔚来汽车等多家全球领先的汽车制造商提供电动汽车动力电池。

这家电池制造商2023年的电池装机容量达到259.7吉瓦时。继续占据全球电池市场近37%的份额。



LRS模式将有助于宁德时代应对美国政府制定的复杂监管要求，美国政府正寻求在北美构建本土的电动汽车和电动汽车电池供应链，以减少对外国进口的依赖。美国于2022年在《通胀削减法案》中引入了这项规定，旨在减少对中国大陆电动汽车电池和电池材料公司的依赖。

据报道，宁德时代一直在与福特汽车和通用汽车等美国传统汽车制造商就其许可使用服务合作模式进行谈判。

作者: Amit Panday Senior 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】 Electrify America计划扩大电动汽车充电网络

2024年5月16日

根据北美领先直流快充网络运营商（CPO）Electrify America发布的一篇新闻稿，公司计划到2024年底将其在该地区的直流快充站增加至5,000座。具体措施包括建造规模更大的电动汽车（EV）充电站以满足公众对直流快充日益增长的需求，同时改进即插即充（Plug&Charge）支付技术以推动电动汽车的普及。



Source: Getty Images

分析观点深度解析



这一最新声明恰逢Electrify America在美国安装首个充电站六周年之际，公司由大众汽车投资支持。根据经过核实的真实数据，2023年公司报告其充电业务迎来显著增长，客户充电次数超过1,000万次，这一数字是2022年的两倍。Electrify America预计，电动汽车充电次数的激增将带来超过13亿英里的电动行驶里程，避免使用超过5,200万加仑的汽油。这家充电网络运营商在2023年继续扩张，将其电动汽车充电网络增加至900多座充电站，覆盖美国47个州、哥伦比亚特区和加拿大6个省。新闻稿中强调，Electrify America充电网络的主要增长驱动因素包括在美国夏威夷和北达科他州的扩张，将其充电网络中的充电站总数增加至4,000多座，并将680多座性能不佳的传统充电站升级为Electrify America的下一代充电站。

作者: *Jamal Amir 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



【供应商亮点】英飞凌为小米新款SU7智能电动汽车供应一系列产品

2024年5月17日

英飞凌为小米电动汽车供应碳化硅（SiC）功率模块



Source: Getty Images/Natee Meepian

英飞凌科技在5月6日发布的一篇新闻稿中表示，将为小米最近发布的SU7电动汽车供应碳化硅（SiC）功率模块 HybridPACK Drive G2 CoolSiC和裸片产品直至2027年。英飞凌CoolSiC功率模块支持更高的工作温度。例如，基于该技术的牵引逆变器可以进一步增加电动汽车的续航里程。

英飞凌为小米SU7 Max车型提供两颗HybridPACK Drive G2 CoolSiC 1200 V模块。此外，英飞凌还为小米电动汽车供应了一系列产品，包括不同应用中的EiceDRIVER栅极驱动器和10多款微控制器。双方还同意在碳化硅的汽车应用领域开展进一步合作，以充分发挥英飞凌碳化硅产品组合的优势。

小米汽车部副总裁兼供应链部总经理黄振宇表示：“英飞凌是一个重要的合作伙伴，在功率半导体领域拥有领先的技术实力和可靠的制造能力，以及高度可扩展的微控制器产品组合。双方的合作不仅将有助于确保小米电动汽车碳化硅器件的稳定供应，还将帮助我们为客户打造一款性能出色、安全可靠且功能领先的豪华汽车。”

英飞凌汽车事业部总裁Peter Schiefer表示：“我们非常高兴与小米汽车这样充满活力的企业进行合作，为他们提供一系列碳化硅产品旨在进一步提高电动汽车的性能。作为汽车行业的领先合作伙伴，凭借广泛的产品组合、对系统的深刻理解以及遍布的制造基地，我们将积极塑造未来出行体验。”

作者：ATI News Team



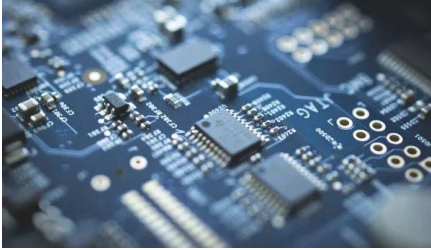
更多汽车供应链及技术洞见，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载



【供应商亮点】意法半导体推出车规级惯性模块

2024年5月17日

这些模块为车辆导航、车身电子和自动驾驶系统提供了出色的精度



Source: Getty Images/Wiyada Arunwaikit

根据5月6日发布的一篇新闻稿，意法半导体日前推出了ASM330LHBG1车规级3轴加速度计和3轴陀螺仪模块，并配备安全软件库。

ASM330LHBG1符合AEC-Q100 1标准，支持的环境工作温度范围为-40°C至125°C，允许在发动机舱旁边和暴露在阳光下的区域中使用。这些模块为车辆导航、车身电子、驾驶员支持和高度自动驾驶系统等系统提供出色的精度。典型应用包括支持导航系统、数字稳定摄像头、激光雷达和雷达的精确定位，以及主动悬架、车门模块、车联网（V2X）应用、自适应照明和运动激活功能。

ASM330LHBG1配备了意法半导体的机器学习核心（MLC）和可编程有限状态机（FSM），可以在传感器中运行人工智能（AI）算法，从而以提供极低的功耗提供智能功能。这款惯性测量单元（IMU）引脚对引脚兼容，并且与支持较低工作温度范围的意法半导体车规级惯性测量单元具有相同的寄存器配置，从而实现无缝升级。

此外，该模块还内置温度补偿，可确保在广泛工作条件下的稳定性，并提供六通道同步输出，以提高推测航行算法的准确性。另外还有内部集成电路（I²C），MIPI I3C和SPI串行接口、智能可编程中断以及一个3-KB FIFO，可简化传感器数据的管理，从而最大限度地减少主机处理器的负载。

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】软件定义车辆——是否会给汽车行业带来品牌认同危机？

2024年5月15日

在过去一百年左右的时间里，车辆很大程度上是通过其品牌和所有参与其中的工程师努力来定义的。软件定义车辆代表着车辆开发流程的巨大变革，并挑战了汽车行业的核心竞争力和来之不易的品牌认同感。

我们正在进入一个车辆由软件定义的时代。仔细思考这句话。单独地看，这说明了很多问题。在过去一百年左右的时间里，汽车在很大程度上是由其品牌来定义。Alfred Sloan就是基于这一原则建立了整个通用汽车公司。如今，Carlos Tavares与Stellantis共同打造了一系列品牌，涵盖不同市场细分并具有不同程度的重叠。我们所驾驶的汽车品牌定义了我们是什么样的人。驾驶沃尔沃车的人被认为是一个稳妥的人。品牌甚至定义了整个职业。比如驾驶萨博车的人肯定会被认为是一名牙医。

在软件定义车辆（SDV）时代，所有这些品牌历史和汽车文化都有被抛弃的危险。我们不久之前也曾经历过这种情况。电动汽车一度带来同质化威胁以及品牌认同的削弱。软件定义车辆意味着一辆车的好坏将取决于其软件。这就带来了一个风险，即几十年来对服务于品牌DNA的物理与工程学的理解将变得不那么重要。在软件定义车辆的新世界里，车辆转向、停止和启动的组件和系统可能都会成为现成的商品。在2024国际消费电子展上，我们已经看到机械组件在软件定义车辆时代正在被去内容化的迹象，因为市场认为软件将能够掩盖较弱功能组件的任何内在缺陷。



Source: Getty Images

汽车行业认为软件定义车辆将使车辆为客户提供其期望的各种体验。无论是想让你的车准备上赛道行驶，或是想最大程度地提高车辆的能效，还是想升级车辆的信息娱乐系统或网联体验？“当然能做到。只需一次性付费或订阅即可。”然而，为了提供与品牌定位一致的体验，这可能意味着要保留差异化的硬件，从而会削弱软件定义车辆的好处。否则，车辆体验将只取决于软件；但软件是否能充分展示品牌悠久的历史积淀？

这就是问题所在。软件在汽车领域占据中心位置本身就存在一定风险。它并不属于汽车行业的核心竞争力。它将定义未来的车企，并且现在已经开始这么做了。看看Fisker Ocean的前车之鉴以及那些给原本可靠车辆造成负面影响



的软件问题。还记得大众首批ID系列车型遭遇的软件问题吗？包括这些在内的许多问题将在未来不断升级。美国国家公路交通安全管理局汇编的数据显示，美国汽车市场与软件相关的召回数量比例已从2019年的10%上升至2023年的15%。

汽车行业的品牌资产等式正在被重新定义，并受到威胁。这威胁到了现有的秩序。软件定义车辆的优势通常与智能手机的优势相提并论。但在移动手机领域还有其他更不安的迹象。软件定义车辆的失败可能会让一些车企沦为诺基亚一样的下场，而那些成功的企业则会成为下一个苹果公司。



Source: Getty Images

仔细来看，已经有一些迹象。过去几年，中国市场发生的变化（除特斯拉和豪华汽车外的外国车企的市场份额都出现了下滑）很大程度上归因于中国品牌电动汽车业务的发展，以及积极的政府政策赋予他们领先优势。但这些只是市场变化的一部分，其中还有更多因素。

中国市场仍然相对年轻，消费者中充满了“数字原住民”。将人从A地送到B地的个人交通出行能力变成了商品，不再是过去那样的体验。这种体验是由驾乘人在车内的感受来定义。中国汽车品牌采用了由特斯拉最初开发并实现产量的软件定义车辆理念。和特斯拉一样，他们并没有传统车企一直延续下来的传统车辆架构、系统和生产流程。

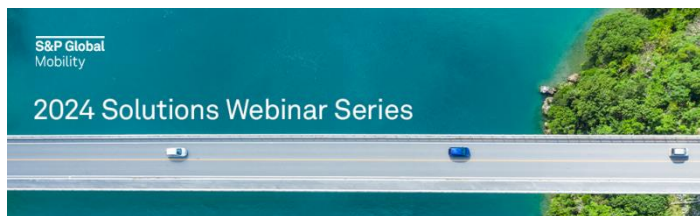
作者：Calum MacRae Director of Research and Analysis, Automotive Supply Chain and Technology, S&P Global Mobility

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



【即刻报名】解决方案在线研讨会 | 全球汽车行业电气化趋势更新

2024年5月15日



全球汽车行业电气化趋势更新

日期：2024年5月24日 (星期五)

时间：北京时间下午3点

时长：1小时

语言：中文

演讲概要

尽管全球主要国家都宣布了各自的碳中和目标，但是各国针对汽车行业电气化的法规的制定，以及政策的方向却各有不同。因此，全球主要汽车市场的电气化进程也有明显差异。标普全球汽车分析师团队与参会者共同讨论全球重点市场近期的针对汽车行业电气化的法规环境变化，挖掘各个市场电气化的主要驱动因素及未来发展趋势。本次研讨会中，还特别邀请标普全球市场财智分析师分享汽车市场信用趋势以及2024市场展望，欢迎大家注册观看。

演讲嘉宾

萨博尼 (Boni Sa)

汽车规划解决方案总监，S&P Global Mobility

萨博尼先生在标普全球汽车担任中国汽车企业规划方案服务总监，萨先生有着15年以上的汽车行业研究、预测和咨询服务经验。萨先生及其团队的服务内容涵盖汽车行业研究分析，战略规划，市场预测，动力系统新能源市场战略研究，海外市场进入，汽车先进技术研究，出行服务研究等行业重点发展方向。萨先生2009年加入IHS Markit（现已并入S&P Global），他曾经在一家全球汽车零部件企业负责全球新能源战略规划。萨先生拥有北京航空航天大学汽车工程系工程学士学位。

李静(Charlotte Li)

S&P Global
Mobility



信用风险解决方案总监，S&P Global Market Intelligence

李静于2020年初加入标普全球市场财智的信用风险服务团队，担任信用风险产品专家，主要负责标普全球市场财智信用风险相关产品在中国市场的推广、技术答疑及培训等。在加入标普前，李静在穆迪分析主要从事信用风险相关咨询工作，负责国内多家银行、证券公司、保险公司等金融机构的内评体系建设及优化。李静毕业于中国人民大学，获得统计学硕士与学士学位，并为FRM持证人。

会议报名

欢迎您预留时间，扫描以下二维码注册2024年汽车网络研讨会系列，提前锁定席位！



【VIP专属 | 资料下载】 电子电机技术与供应链的演变

2024年5月17日

演讲亮点

随着印度电动汽车市场发展势头迅猛，焦点正转向推进系统。本次网络研讨会深入探讨了电动汽车技术的关键内容，包括解决与系统性能提升、原材料供应以及印度供应链的复杂动态相关的问题。分析师通过探讨这几方面主题，深入分析减少对稀土电机依赖的方案。此外，网络研讨会还将展示有关转子和定子子组件的突破性研究，揭示印度电动汽车价值链中这一重要环节的演变情况。

*该研讨会以英文进行

演讲嘉宾



Kartik Ganesh

Senior Research Analyst, Automotive Insights, S&P Global Mobility



Peeyush Garg

Senior Research Analyst, Automotive Insights, S&P Global Mobility



Gaurav Vangaal

Associate Director, Light Vehicle Production Forecast, Indian Subcontinent, S&P Global Mobility

观看回放

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），欢迎您添加微信客服（SPGlobalMobility），加入 VIP 群，下载资料!

###



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 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.