

汽车市场每周热点汇编

2024.05.20-05.24



Contents

专家观点 4月份中国乘用车零售销量同比下降，国产自主品牌市场份额突破57%.....	3
【预测与分析亮点】长城汽车公布4月份销量同比增长1.8%.....	5
专家观点 美国计划提高对中国进口商品的关税，包括汽车、部分零部件和电动汽车组件.....	6
【OEM亮点】蔚来汽车与广汽集团合作换电业务，产量实现50万辆里程碑.....	9
【科技和移动性亮点】本田和IBM将在半导体和软件技术方面展开合作.....	10
【电动车和能效亮点】Allego支持的Cross-E项目将在欧洲各地部署大功率充电站.....	11
【电动车和能效亮点】伟巴斯特计划将动力电池的能量容量提高到40千瓦时.....	12
【供应商亮点】Sabic在2024国际塑料展上展示全新泡沫树脂应用.....	14
【供应商亮点】Solectrix将在2024年高级驾驶辅助系统和自动驾驶汽车博览会上展示其汽车成像解决方案.....	16
【VIP专属文章】腾讯专访 汽车领域的科技创新者.....	17
【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.....	19
【精彩回顾 资料下载】中国轻型车市场预测.....	21

专家观点 | 4月份中国乘用车零售销量同比下降，国产自主品牌市场份额突破57%

2024年5月20日

意义：根据全国乘联会（CPCA）发布的数据，4月份中国大陆乘用车零售销量同比下降5.7%，至153.2万辆。与3月份相比，中国大陆上个月乘用车销量下降9.4%。

展望：最新市场数据显示，国产自主品牌在4月份从全球汽车制造商那里进一步抢夺市场份额，持续扩大其在中国乘用车市场的份额。由于在纯电动汽车和插电式混动汽车领域缺乏具有竞争力的车型，全球车企继续面临市场需求下降的困境。



Source: Getty Images

根据全国乘联会（CPCA）发布的数据，4月份中国大陆乘用车零售销量同比下降5.7%，至153.2万辆。与3月份相比，中国大陆上个月乘用车销量下降9.4%。今年至今（1月至4月），中国大陆乘用车零售销量同比增长8.0%，达到636.4万辆。从品牌销售表现来看，4月份中国自主品牌在零售市场的份额达到57.4%，同比上升9个百分点。今年至今，中国自主品牌的市场份额为56%，较2023年同期上升6.2个百分点。从批发销量来看，自主品牌的市场份额也创下历史新高，4月份达到64%，较上年同期增长7.9个百分点。相比之下，4月份德国汽车品牌在零售市场的市场份额下降2.2个百分点，至19%，而日本汽车品牌和美国汽车品牌的市场份额分别为15.2%和5.9%。

中国自主品牌不断增长的市场份额反映出他们在中国大陆新能源汽车（NEV）市场的持续扩张。4月份，包括纯电动汽车（BEV）、插电式混合动力汽车（PHEV）和增程式电动汽车（REEV）在内的新能源乘用车零售销量同比增长28.3%，达到67.4万辆。4月份，新能源汽车销量占自主品牌总销量的66.8%，而主流合资品牌零售销量中新能源汽车的占比仅为7.5%。总体来看，4月份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了43.7%。



从动力系统类型来看，4月份纯电动汽车零售销量同比增长12%，达到40.5万辆，插电式混合动力汽车销量同比增长64%，达到26.9万辆。2024年前4个月，纯电动汽车零售销量同比增长14.3%，达到143.5万辆，插电式混合动力汽车零售销量同比增长72.6%，达到101.3万辆。2024年前4个月，新能源汽车总销量同比增长32.9%，达到244.8万辆。

4月份中国大陆零售销量排名前十汽车制造商				
	2024年4月	2023年4月	年度同比变化%	市场份额%
比亚迪	245,131	193,902	31.1	16.6
一汽大众	119,032	141,012	-15.6	7.8
吉利汽车	115,723	88,171	31.2	7.6
长安汽车	82,630	100,637	-17.9	5.4
奇瑞汽车	79,456	49,718	59.8	5.2
上汽大众	78,313	100,023	-21.7	5.1
广汽丰田	52,251	77,006	-32.1	3.4
东风日产	52,018	57,527	-9.6	3.4
一汽丰田	49,033	71,383	-31.3	3.2
华晨宝马	48,982	53,207	-7.9	3.2

来源：中国乘用车 © 2024 S&P Global

4月份中国大陆零售销量排名前十新能源汽车制造商				
	2024年4月	2023年4月	年度同比变化%	市场份额%
比亚迪	245,131	193,902	31.1	37.5
吉利汽车	49,155	27,889	76.3	7.3
长安汽车	40,507	18,494	119.0	6.0
上汽通用五菱	32,003	33,903	-5.6	4.7
特斯拉	31,421	39,956	-21.4	4.6
广汽埃安	26,109	41,012	-36.3	3.9
理想汽车	25,787	25,681	0.4	3.8
赛力斯	25,075	3,037	725.7	3.7
奇瑞汽车	22,640	71,383	173.4	3.3
长城汽车	20,352	13,729	48.2	3.0

来源：中国乘用车 © 2024 S&P Global

分析观点深度解析

最新市场数据显示，国产自主品牌在4月份从全球汽车制造商那里进一步抢夺市场份额，持续扩大其在中国乘用车市场的份额。由于在纯电动汽车和插电式混动汽车领域缺乏具有竞争力的车型，全球车企继续面临市场需求下降的困境。销售大众和奥迪品牌车型的合资企业一汽大众4月份销量同比下降16%，大众在中国的另一家合资企业上汽大众4月份销量同比下降22%。丰田在中国的两家合资企业广汽丰田和一汽丰田4月份零售销量出现了更为显著的下滑，这主要是由于比亚迪、吉利和长城汽车等中国领先车企纷纷推出新车型，并且车辆在智能汽车技术、全新座舱功能和全新动力系统技术等方面更具吸引力。

中国汽车工业协会的数据显示，4月份中国高端汽车品牌的零售销量同比下降了12%，表明市场对传统高端品牌燃油车型的需求正在减弱。市场正迅速向电动汽车过渡，加上国内汽车制造商采取的激进定价策略，给包括德国汽车品牌在内的主要高端汽车制造商带来了挑战。根据中国汽车工业协会的数据，宝马在中国的合资企业华晨宝马4月份零售销量同比下降了8%，至48,983辆，该合资企业年度累计销量同比下降4.2%。顶级豪华汽车品牌保时捷也面临需求不断放缓的挑战。由于面临来自中国造车新势力的激烈竞争，Macan车型销售放缓，最新可用数据显示，1月至2月，保时捷汽车在中国大陆的注册量同比下降了30%。



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

【预测与分析亮点】长城汽车公布4月份销量同比增长1.8%

2024年5月20日

长城汽车（GWM）4月份汽车销量同比增长1.8%，达到94,796辆。2024年前四个月，该汽车制造商的销量同比增长18.2%，达到370,129辆。今年4月，哈弗品牌的销量同比下降10%，至47,054辆。尽管4月份销量有所下降，哈弗仍是长城汽车最畅销的品牌。4月份，坦克品牌销量同比增长87.5%，达到20,469辆，这一长城旗下越野车（SUV）品牌贡献了长城汽车当月22%的销量，成为长城汽车第二大畅销品牌。魏牌品牌4月份迎来了需求反弹，销量为4,458辆，同比增长87.7%。4月份，长城汽车皮卡销量为18,069辆，同比下降3.1%。



Source: Getty Images

分析观点深度解析

4月份，长城汽车的海外销量继续增长，达到36,141辆。海外销量在长城汽车总销量中的占比从2023年同期的24%增加至2024年前四个月的35%。今年4月，这家中国汽车制造商在2024北京国际车展上重申了其全球化战略，其目标是到2030年实现海外销售超过100万辆、高端车型销售占比三分之一以上。在中国，长城汽车旗下的越野SUV品牌坦克已成为其在SUV市场增长最快的品牌。该品牌2023年销量达到162,539辆，同比增长31.2%。坦克品牌的产品定位高于哈弗车型，帮助推动长城汽车2023年单车平均销售价格提高至14.14万元（约合19,570美元），较2022年上涨了1.2万元。

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 | 美国计划提高对中国进口商品的关税，包括汽车、部分零部件和电动汽车组件

2024年5月21日

意义：美国已经完成了对 2018 年实施的加征关税措施的四年期复审。复审结果包括建议进一步提高多种与汽车相关商品的进口关税，特别是针对电动汽车、电池和电池材料的进口关税。

展望：媒体在宣布之前的报道基本上已经让市场对这一消息有了心理预期，因此白宫的公告并没有太多的意外。值得注意的是，美国贸易代表办公室根据法定要求，已于两年前启动了关税复审调查。虽然这些加征关税提议反映出当前关注的问题，但这些潜在的新关税并不是为了针对特定的新威胁而发起的。与此同时，拜登总统正在与前总统唐纳德·特朗普竞选连任，此前特朗普曾提议对来自中国大陆的所有商品征收 60%的关税，美国总统选举对该提议也产生了影响。本报告仅就加征关税的潜在影响提供了初步意见，并未涉及具体的预测或汽车制造商的反应。

在美国白宫的一份简报文件中，美国贸易代表办公室（USTR）对2018年7月6日和8月23日采取的两次针对中国大陆贸易政策和活动的“301调查”进行了复审。这两项加征关税行动均依据美国《1974年贸易法》第301条进行。复审程序于2022年5月开始，结果于2024年5月14日公布。



Source: Getty Images



拜登政府发布的白宫声明表示，已经从加征关税复审结果中得出了数个结论。白宫指出，尽管301调查征税在“鼓励中国采取积极措施解决301调查中确定的问题方面起到了作用，但中国采取的行动并不代表对所提出问题进行系统性和持续性的回应”。拜登政府还得出结论，中国没有“停止许多技术转让相关的争议行为、政策和做法，也没有消除它们对美国商业带来的负担或限制”。结论还指出，虽然中国采取了一些有限的措施来解决对其技术转让相关活动的负面印象，但“它仍然积极地试图获取和吸收外国技术和知识产权，特别是通过网络入侵和网络盗窃，这进一步增加了美国商业的负担或限制。”拜登政府的复审结果发现，加征关税在一定程度上是有效的，但进一步加征关税“将为中国消除相关问题行为、政策和做法提供激励”。

因此，拜登政府决定贸易代表办公室将维持关税的特定比例以及2018年根据《美国贸易法》第301条调查征税措施的征税产品清单。贸易代表办公室还将从2024年或2026年开始提高某些产品的关税税率；除汽车行业产品受到影响外，船岸起重机和部分医疗设备也受到影响（尽管下表并未列出）。与大多数政府行动一样，贸易代表办公室根据要求公布了拟议加税的产品清单及相应的关税增加情况，这些拟议的加征关税措施会有一段“通告和征求意见期”，并还将与“有关机构和委员会”进行磋商。在完成这些步骤后，最终的产品清单和关税增加（如有）将会正式发布并实施。贸易代表办公室还将制定一项程序，将《协调税则表》中特定税目子目下用于国内制造的某些机械暂时排除在清单之外；根据白宫声明，这主要适用于某些太阳能制造设备。贸易代表办公室还将另行发布一个关于申请豁免的流程和程序的通知。

项目	建议关税
电池部件（非锂离子电池）	2024 年提高至 25%
电动汽车	2024 年提高至 100%，另对所有进口汽车加征 2.5% 关税
电动汽车锂离子电池	2024 年提高至 25%
非电动汽车锂离子电池	2024 年提高至 25%
天然石墨	2026 年提高至 25%
其他重要矿物	2024 年提高至 25%
永磁体	2026 年提高至 25%
半导体	2024 年提高至 50%
钢铁及铝制品	2024 年提高至 25%

来源：白宫

针对美国对中国商品设置更高贸易壁垒的行为，中国商务部于5月14日发表声明，谴责美国对中国电动汽车等产品加征关税，并警告称这些新的贸易壁垒“将严重影响”两国之间的合作。商务部表示，美国“将经贸问题政治化、工具化”，在其看来是“典型的政治操弄”。商务部对此表示强烈不满，称美国违反了世界贸易组织的规则，“美方非但不予以纠正，反而一意孤行，一错再错。”商务部还敦促美国“立即纠正其错误做法，取消加征关税的措施”。中国外交部发言人汪文斌5月14日表示，中方将“采取一切必要措施维护自身正当权益”。

分析观点深度解析

媒体在宣布之前的报道基本上已经让市场对这一消息有了心理预期，因此白宫的公告并没有引起太多的意外。值得注意的是，美国贸易代表办公室根据法定要求，已于两年前启动了关税复审调查。虽然这些加征关税提议反映出当



前关注的问题，但这些潜在的新关税并不是为了针对特定的新威胁而发起的。与此同时，拜登总统正在与前总统唐纳德·特朗普竞选连任，此前特朗普曾提议对来自中国大陆的所有商品征收60%的关税，美国总统选举对该提议也产生了影响。在撰写本文时，中国大陆对此并无官方回应，不过此举也可能促使两国进行谈判。本报告仅就加征关税的潜在影响提供了初步意见，并未涉及具体的预测或汽车制造商的反应。

我们将继续关注并将与加征关税措施相关的假设纳入未来S&P Global Mobility[标普全球汽车]车辆生产和销售预测中，将根据收集到的信息进行相应调整，并将其整合到我们的预测模型中。在撰写本文时，关税仍需经过另一轮公众意见征求，2024年新关税施行的具体时间尚不清楚。

提高电动汽车及其相关产品关税的目的是解决中国大陆在某些领域领先美国的担忧，并可以间接支持增加美国制造业的投资，因为从中国进口相关电动汽车零部件，然后在美国进行组装的成本将高于直接投资美国或北美制造业。提高电池和关键矿物的关税可能与2022年《通胀削减法案》中关于支持制造业投资的激励措施相结合，因为这会令进口天然石墨等关键材料变得更加昂贵。电池也可以采用合成石墨进行生产，这将有可能形成一条替代供应链。

因为美国对来自与其没有贸易协定的国家进口的车辆本身也征收2.5%的关税，如果对中国大陆生产的进口电动汽车征收100%的关税，这将使实际关税达到102.5%，这旨在阻碍中国大陆汽车制造商向美国出口小型经济型电动汽车。比亚迪凭借其极具竞争力和吸引力且售价要低于其他车企数千美元的电动汽车在许多全球市场上取得了积极的进展。美国此举似乎是为了将比亚迪等中国车企的这种扩张威胁消灭在萌芽状态。在撰写本文时，尚不清楚这些车企是否会在墨西哥建造工厂，并通过美国、墨西哥和加拿大之间的美墨加自由贸易协定（USMCA）将其车辆出口到美国。比亚迪正计划在墨西哥建厂，并在那里推出一款全新小型皮卡，不过该公司淡化了进军美国市场的计划。美墨加贸易协定中有一项条款，要求在2026年对该协议进行审查；在撰写本文时，尚不确定车企如何通过美墨加贸易协定以及是否会通过该协定来解决这一问题。

中国大陆出口到美国				
品牌	2024 年	2028 年	2032 年	2036 年
别克	25,907	67,817	83917.0	102,212
路虎	0	6,111	7430.0	7,621
林肯	16,275	30,580	31080.0	26,964
路特斯	1,832	6,877	7153.0	7,024
MINI	2,183	2,648	3826.0	6,684
蔚来	0	158	35744.0	58,417
极星	12,445	12,014	13531.0	18,278
沃尔沃	13,611	9,690	12921.0	13,883
总计	72,253	135,895	195602.0	241,083

来源：S&P Global Mobility[标普全球汽车]，2024 年 4 月轻型汽车生产预测，出口模型

比亚迪和其他一些中国大陆汽车制造商已经成功地推出了对美国买家具有竞争力的电动汽车，并且其售价要远低于传统汽车制造商生产的电动汽车。传统汽车制造商仍在试图寻找一个实现盈利的商业模式，因为其电动汽车的价格通常要明显高于同等尺寸或配置的燃油汽车。加征关税也可能影响吉利旗下沃尔沃和极星的未来计划。虽然沃尔沃



在南卡罗来纳州有一家工厂，计划将为沃尔沃和极星生产电动汽车以在美国市场销售并出口到其他地方，但从中国进口汽车依然是为满足美国 and 全球电动汽车需求而制定的企业战略的一部分。另外，加征关税也可能影响到通用汽车，因为市场预期通用汽车打算将在中国生产的别克品牌电动汽车进口到美国市场，不过通用汽车尚未公开证实这一计划。福特于2024年1月开始从中国大陆向美国进口林肯Nautilus车型，不过由于该车型搭载的是燃油或混动系统；初步声明表明，这些车辆可能不会被征收100%的关税。别克Envision预计也会面临同样的情况，这款车从中国进口到美国已经有多年时间。

在这些加征关税计划公布之前，S&P Global Mobility[标普全球汽车]轻型汽车生产预测预计，到2034年，中国大陆出口至美国的汽车将达到约22.5万辆，仅占美国汽车市场的一小部分。此外，目前的预测还包括吉利（沃尔沃/极星）、福特和通用汽车等传统汽车制造商的进口计划，涉及燃油车和电动汽车以及各个细分市场。预计宝马也将从中国大陆向美国出口部分Mini品牌车型，尽管在整个预测期内每年的出口量不会超过1万辆。我们预测蔚来汽车的目标是最终将其产品出口至美国，不过目前预期受影响的出口量很低。尽管比亚迪希望进入美国市场，但具体计划还没有得到确认。2024年4月的预测考虑了与中美贸易关系之间的监管不确定性，以及中国大陆汽车制造商缺少明确的出口计划。进军美国市场是许多中国车企的目标，其中有许多车型也具有竞争力。由于美国市场仍然是一个很难打入的市场，因此这些汽车制造商选择在美国之外建立其全球业务。目前尚不清楚他们计划多快进入美国市场，也不清楚那些在美国已有强大市场份额的汽车制造商能否抵御来自中国车企的竞争。

作者：

Stephanie Brinley Associate Director

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】蔚来汽车与广汽集团合作换电业务，产量实现50万辆里程碑

2024年5月21日

中国电动汽车制造商蔚来汽车与中国国有汽车制造商广汽集团签署了一项关于研发和推广换电技术的战略协议。此次协议的签署为两家公司在电动汽车换电电池的行业标准制定、换电车型的研发以及换电网络共享等项目上的合作铺平了道路。此外，蔚来第50万辆量产车于5月9日在位于安徽合肥的新桥工厂下线，是一款全新的ES8运动型多用途汽车。



Source: Getty Images

分析观点深度解析

蔚来汽车已与多家中国汽车制造商就换电技术研发达成合作。总部位于重庆的长安汽车是第一家与蔚来汽车合作研发换电技术的中国国有汽车制造商。吉利汽车、江淮汽车和奇瑞汽车等汽车制造商也已与蔚来汽车签署了类似合作协议。与中国主要汽车制造商达成的这些合作将继续巩固蔚来在电动汽车换电领域的领先地位，尽管这并不能保证与蔚来签署协议的车企都将在换电车型上投入大量资金。截至4月底，蔚来汽车已在中国布局了2,411座换电站，其中包括布置在高速公路沿线的795座换电站。该公司的数据显示，4月份蔚来电动汽车的加电来源中，换电站占比达到了55%。

作者: Abby Chun Tu Principal Research Analyst

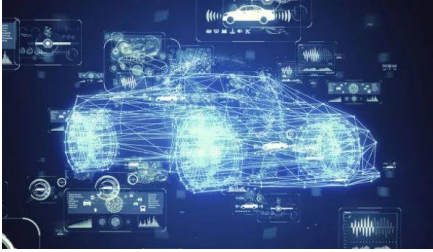


更多车辆生产内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【科技和移动性亮点】本田和IBM将在半导体和软件技术方面展开合作

2024年5月22日

本田与IBM日前签署了一份谅解备忘录（MOU），双方将携手开展先进半导体和软件技术领域的研究与开发（R&D）。此次合作旨在解决处理能力、能源效率和半导体设计复杂性等方面的问题，最终为打造面向未来的软件定义车辆（SDV）奠定基础。本田预计，从2030年开始，智能和人工智能技术在社会各个领域的应用将显著增加。这其中也包括出行领域，由这些技术赋能的软件定义车辆预计将成为主流。与传统车辆相比，这些软件定义车辆将需要更多的处理能力，从而导致更高的能耗。此外，作为这些车辆的关键部件，半导体的设计预计将变得越来越复杂。



Source: Getty Images

分析观点深度解析

与IBM的合作符合本田在车辆电气化和软件技术领域扩张的长期投资计划。这家汽车制造商在2022年4月表示，将把重点从非经常性的硬件（产品）销售业务转向包括硬件和软件的经常性业务来转变其商业模式，并已经在研发方面投入约8万亿日元。其中，约有5万亿日元将用于电气化和软件技术领域。除IBM外，本田还与KPIT和SCSK Corporation等其他公司在软件开发方面开展合作。

作者: Nitin Budhiraja Sr. Analyst - Automotive



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】Allego支持的Cross-E项目将在欧洲各地部署大功率充电站

2024年5月23日

该项目计划将在欧洲239个地点安装总计911座大功率充电站，包括功率为150千瓦和350千瓦的充电桩



Source: Getty Images/nicodemos

根据5月13日发布的一则消息，Allego、Petrol Group、GreenWay和Emobility Solutions等四家企业将共同发起一个名为Cross-E的跨境电动汽车充电基础设施项目，该计划旨在沿欧洲主要路线和港口打造一个大功率电动汽车充电网络。

项目计划将在欧洲239个地点安装总计911座大功率充电站，包括功率为150千瓦和350千瓦的充电桩。这些规划电动汽车充电站将专门面向轻型和重型电动汽车（LDV和HDV），Allego表示，该项目计划投资1.3亿欧元用于建设大功率充电基础设施。该项目将从欧盟获得总额为3,445万欧元的拨款，并计划于2026年10月完成。

Cross-E项目包括Cross-E General和Cross-E Cohesion两项倡议。根据公司发布的公告，这些项目预计将获得“连接欧洲设施”（CEF）计划的配套资助，这一欧盟资助计划旨在支持欧洲交通基础设施的投资。

参与Cross-E项目的四家企业将在包括克罗地亚、匈牙利、波兰、斯洛伐克、斯洛文尼亚、比利时、意大利和荷兰在内的八个欧盟成员国开展业务。总的来看，这些企业计划总共为轻型车辆安装838座电动汽车充电站（150-350千瓦），为重型车辆安装73座电动汽车充电站（350千瓦）。

Cross-E项目安装的电动汽车充电站还必须遵守欧洲委员会的《替代燃料基础设施法规》（AFIR），以确保基础设施的开放使用。该法规要求所有符合规定的电动汽车充电站都要面向公众全天候开放，并支持移动支付和开放式支付方式。

作者：Amit Panday Senior Research Analyst

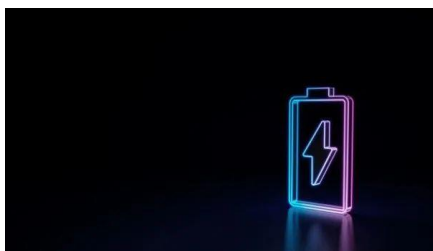


更多可持续移动出行内容，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【电动车和能效亮点】 伟巴斯特计划将动力电池的能量容量提高到40千瓦时

2024年5月23日

最多可组合使用18块Pro 40电池，总能量容量可达720千瓦时，可为电压在400或800伏的电动商用车提供足够的驱动电力



Source: Getty Images

伟巴斯特在5月14日宣布，作为其产品更新战略的一部分，公司计划将其动力电池的能量容量从35千瓦时提高至40千瓦时。

更新后的动力电池命名为全新Standard Battery Pro 40。据该公司称，最多可组合使用18块Pro 40电池，总能量容量可达720千瓦时，可为电压在400或800伏的电动商用车提供足够的驱动电力。

更新后的电池也非常适合用于非公路行业。

伟巴斯特表示，与上一代产品一样，Standard Battery Pro 40采用了坚固的铝制外壳进行保护，能够满足安全性、可用性和稳定性方面的严格要求，这一标准化电池系统的重量为297公斤，可以垂直或水平集成到车辆中，为系统集成商和车辆制造商在安装过程中提供了较高的灵活性。

公司在一份声明中表示：“由于尺寸相同，这款高压电池可以无缝安装在所有已使用上一代伟巴斯特标准电池系统的安装空间中。”

这款电池还配备了伟巴斯特eBTM热管理解决方案，无论外部环境温度如何，都可以将动力电池保持在理想的温度范围内。在运行过程中，一系列传感器持续监控电池的温度，以便在发生故障时，包括各种保险丝在内的保护机制能够立即生效。

值得注意的是，伟巴斯特在其位于德国的Schaidt、希灵和斯托克多夫工厂中开发和生产控制电子设备和电池。



伟巴斯特电池和电热管理总监Lena Beckmann对此表示：“商用车和机械的电气化速度正在持续加快，这也增加了对动力电池的需求。通过推出伟巴斯特Standard Battery Pro 40，我们为客户提供的坚固电池组将具有更高的能量容量，可以提供足够的电力储备以支持一整个工作日的运行。随着我们标准电池系统的更新以及电热管理解决方案组合的扩大，我们能够为系统集成商和汽车制造商提供了一个坚实基础，助力商用领域实现可持续的移动转型。”

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

【供应商亮点】 Sabic在2024国际塑料展上展示全新泡沫树脂应用

2024年5月24日

Sabic的聚丙烯超熔体强度泡沫树脂可用于面向卡车、货车和娱乐休闲车的运输应用



Source: Getty Images/sturti

Sabic在2024国际塑料展上展示了两种运输应用，展现了其聚丙烯超熔体强度（PP-UMS）泡沫树脂的性能。这种材料具有出色的发泡性，可制备密度低、抗冲击性优异且符合VDA 278排放法规的聚丙烯（PP）泡沫。该树脂的加工多功能性使其能够用于卡车、货车和娱乐休闲车辆的夹层板以及吹塑空气管道。

根据Sabic高级消费者解决方案总监Amanda Roble的说法，这种独特的泡沫树脂具有卓越的熔体强度，可以挤出密度非常低的PP泡沫，取代金属、木材到固体聚合物等较重的材料组合，从而帮助运输行业实现轻量化目标。

采用Sabic旗下PP-UMS泡沫树脂制成的PP泡沫芯板有助于减轻重量并降低二氧化碳的排放。该泡沫树脂可以与其他PP材料组合形成泡沫芯，并且添加玻璃纤维增强的PP面板，从而形成更容易回收的单一材料部件。Sabic泡沫树脂生产的泡沫可以热粘合到PP面板上，无需使用粘合剂。这种PP-UMS泡沫树脂基板还具有出色的抗冲击性；同时，由于它不与水发生反应，耐用性也较为出色。

此外，使用Sabic PP-UMS泡沫树脂制成的吹塑PP泡沫可用于汽车空调管道，有助于减轻重量并简化车辆中的安装过程。除了减轻重量并具有可回收性外，空调管道还具有隔热功能，从而有助于节省能源并延长电动汽车的续航里程。

Sabic的PP-UMS泡沫树脂是新一代长链支化PP材料，具有熔体强度高、泡沫密度极低等特点。它可以通过泡沫挤出、泡沫注射成型、泡沫吹塑、颗粒发泡、泡沫吹塑和流延膜等各种方法进行加工。Sabic还通过其位于荷兰的泡沫创新中心提供支持，该中心可提供领先技术以及一个跨泡沫行业价值链的合作平台。

作者：ATI News Team

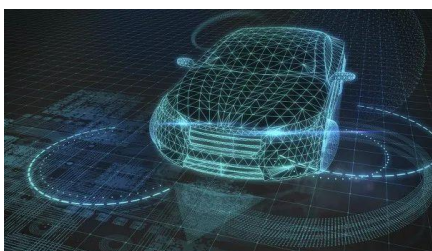


更多汽车供应链及技术洞见，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【供应商亮点】Solectrix将在2024年高级驾驶辅助系统和自动驾驶汽车博览会上展示其汽车成像解决方案

2024年5月24日

虚拟环境使工程师能够在仿真模拟中对自动驾驶汽车开展广泛的具有代表性的测试



Source: Getty Images/JackyLeung

成像解决方案供应商Solectrix日前宣布将参加即将举行的2024年高级驾驶辅助系统和自动驾驶汽车博览会，并将展示两款创新成像产品。根据5月7日发布的一篇新闻稿，该博览会定于2024年6月4日至6日举行，将为Solectrix提供展示其创新技术的机会。

Solectrix展示的亮点之一是SXIVE Calibration SDK套件，该套件进一步扩展了其综合图像处理生态系统SXIVE。这个全新的软件开发套件可以对接收图像中的颜色、镜头失真和渐晕等问题进行校正，从而产生完美的视觉效果。通过用户友好的界面，校准过程更加便捷，只需点击一次即可完成。该SDK可以与各种图像传感器兼容，并提供各种加速图像处理的选项，包括支持AMD SoC、NVIDIA Jetson、RTX、CUDA和TensorRT等。

此外，Solectrix将展示模块化插件卡（PCIe, CompactPCI Serial） proFRAME的视频抓取和播放系统。proFRAME具有出色低延迟和高数据速率等特点，已成功用于视频捕获的数据记录仪和视频播放的复杂HiL测试系统。该系统在验证高级驾驶辅助系统/自动驾驶功能、汽车摄像头、显示屏和车灯方面具有关键作用。proFRAME每个系统可捕获或播放多达8个4K视频数据流的能力，具有出色的性能和通用性。



Solectrix参加2024年高级驾驶辅助系统和自动驾驶汽车博览会展示了其致力于推动汽车行业成像技术的承诺。通过推出SXIVE Calibration SDK和proFRAME等突破性产品，Solectrix将持续推动创新，为自动驾驶和高级驾驶辅助系统的发展做出贡献。

作者: ATI News Team



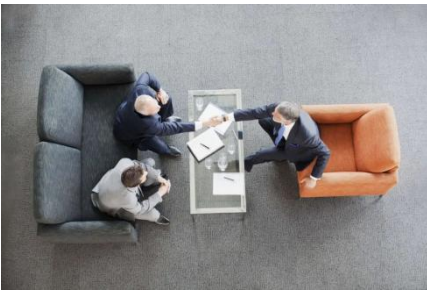
更多汽车供应链及技术洞见，欢迎扫描左侧二维码浏览及下载

【VIP专属文章】 腾讯专访 | 汽车领域的科技创新者

2024年5月22日

中国复杂的道路系统、超大城市、密集人口和独特的交通行为给自动驾驶（AD）技术的发展带来了挑战。然而，中国也提供了丰富的场景、大量的数据以及许多罕见和意外的极端案例，这些案例对于自动驾驶安全高效的演进至关重要。中国新一代的汽车购买者计划购买具有L2级以上驾驶辅助功能的汽车，这为自动驾驶提供了理想的训练条件，吸引全球汽车制造商在中国建立研发团队，并在全球范围内推广自动驾驶解决方案。

为了满足全球车企对自动驾驶和云计算的需求，互联网科技创新公司腾讯推出了智能汽车云平台。该平台基于腾讯的安全和合规能力打造，提供先进的云数据存储解决方案，以应对自动驾驶开发中处理大量数据和高存储成本面临的挑战。它还通过为进入中国电动汽车市场的外国汽车制造商提供技术解决方案来支持这些车企的国际化战略。为了进一步了解这项业务，以及腾讯如何加强其在汽车行业的业务布局，我们采访了腾讯智慧出行战略总经理沈沛博士。



Source: Getty Images

关键内容



- 腾讯在汽车行业的战略主要聚焦于提供数字基础设施、云服务和平台建设服务。通过与车企合作，将用户与音乐、车载视频、游戏以及车内会议等服务连接起来。旨在利用其数字内容以及在新兴智能出行领域的专业知识。
- 腾讯为汽车行业提供跨行业通用的云计算产品和服务，以及为行业垂直领域定制化的产品和方案。同时为上下游客户提供服务，帮助汽车制造商通过微信等平台对接其下游服务。
- 腾讯在汽车行业的长期目标包括在汽车云市场中占据一定市场份额，提供数字销售、市场营销和座舱服务，并整合其云服务。腾讯还关注座舱数字化的变革，重点聚焦于座舱生态服务及车内外服务的连接。
- 腾讯在汽车软件市场的收入来源包括授权、音乐和视频服务的订阅收入、移动出行服务的收入以及来自现有硬件的集成收入。腾讯认为，随着汽车制造商进一步探索车辆功能，还有可能带来与游戏相关的收入。
- 科技公司和汽车制造商之间的合作格局正朝着双方共赢的商业模式发展。传统供应模式仍将占据主导地位，但基于生态系统的供应模式正在兴起，这使得汽车制造商能够专注于自己的核心业务，同时由科技公司提供在线交易和云服务。

沈沛博士

腾讯智慧出行战略总经理



关于腾讯公司与智慧出行事业部



腾讯智慧出行事业部一切以用户价值为依归，将社会责任融入产品及服务之中，同时推动科技创新与文化遗产，助力各行各业升级，促进社会的可持续发展。我们通过通信及社交平台微信和 QQ 促进用户联系，并助其连接数字内容和生活服务。同时通过高效广告平台，协助品牌和市场营销者触达数以亿计的中国消费者。腾讯智慧出行还通过金融科技及企业服务，促进合作伙伴业务发展，助力实现数字化升级，并且大力投资于人才队伍和推动科技创新，积极参与互联网行业协同发展。

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

【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22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

演讲纲要



萨博尼 (Boni Sa), 汽车规划解决方案总监, S&P Global Mobility

- 基于销量的动力总成预测 - 市场框架更新 - 欧洲、中国大陆和美国
- 原始设备制造商战略更新
- BEV 定价更新
- SBPT 预测更新 - 欧洲、中国大陆和美国

李静(Charlotte Li) , 信用风险解决方案总监, S&P Global Market Intelligence

- 电车增速放缓假设下的全球销量预测
- 电气化对于信用风险评估的主要影响
- 不同公司针对可持续发展采取的主要措施

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)

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!



【精彩回顾 | 资料下载】中国轻型车市场预测

2024年5月24日

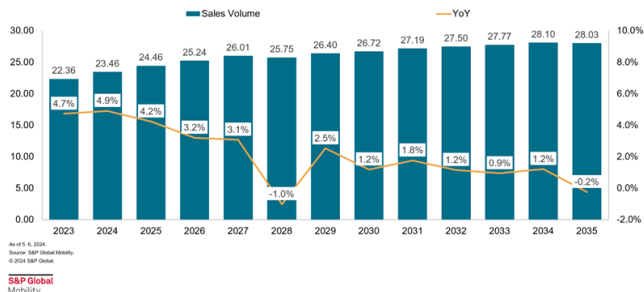
演讲亮点

徐捷 (Jerry Xu) 中国轻型汽车销售预测分析师，标普全球汽车

中国大陆乘用车市场在2023年实现了4.7%的增长，根据S&P Global Mobility[标普全球汽车]预测，预计2024和2025年乘用车市场增速仍然将维持在4%以上。

Mainland China Sales Overview

Passenger Vehicle Sales Forecast for Mainland China



乘用车市场增长的动力主要来自于以下几个方面：第一、商务部等部门在2024年3月印发了推动消费品以旧换新行动方案，决定加大财政金融政策支持汽车报废更新，根据我们的估算，在政策的引导下将有超过1500万台的车辆会在今明两年实现报废处理，这将为乘用车市场带来新增量。第二、对汽车消费金融业务首付比例要求的进一步放

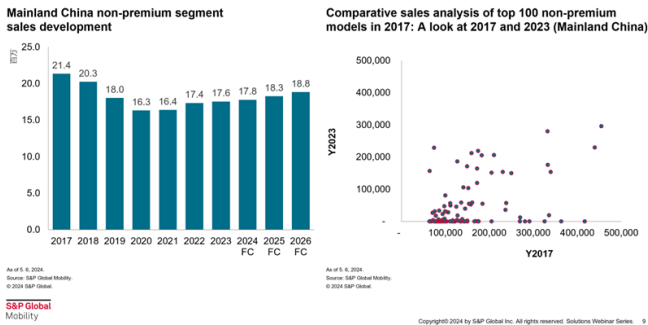


松，有助于汽车销售企业更为灵活的运用信贷相关的促销政策，吸引更多的消费者到店，进而促进成交。第三、自2020年以来，特别是在疫情过后的恢复期，消费者的观望情绪浓重，市场仍然存在大量累积的需求有待释放，同时伴随着各项汽车消费促进政策的明朗化，我们预期价格的波动性从下半年开始会相对减弱，中国本土市场汽车消费潜力有望得到更加充分的释放。

中长期来看，受益于较低的汽车千人保有量，以及中国经济结构的转型调整带来的家庭收入变化，乘用车市场仍然会在较多的年份保持增长，中国人口总数的下滑虽不至于改变乘用车市场的增长趋势但会成为中长期拖累销量增速的主要原因。我们预测中国本土的乘用车销售规模长期会在2800万左右，2028年随着新能源购置税补贴的退坡以及国家对汽车报废更新政策支持的结束，我们预期市场会出现短暂的负增长。

就汽车消费结构来看，新能源汽车在未来几年将继续成为中国汽车市场的重要增长引擎，根据我们的预测，中国大陆地区新能源汽车的全年销量占比将在2025年超过50%。在经历了一段时间的价格战之后，中国市场新能源车的购车成本已经与同级别传统燃油车无异，不断推出的新品牌新车型帮助新能源车覆盖到了更为广泛的消费群体。在此基础上，我们对新能源车在中国的发展依旧保持乐观。

Non-Premium Segment: 40% of 2017's Top 100 Vehicles Vanished by 2023



在非豪华市场，中国的乘用车销量自2017年以来出现了较大程度的下滑，这主要是因为燃油车市场的快速萎缩。通过聚焦2017年销量前100的非豪华车型在2023年的表现，到2023年有40%的车型从市场上消失，这其中绝大多数的车型曾经的年销量都在10万台左右。

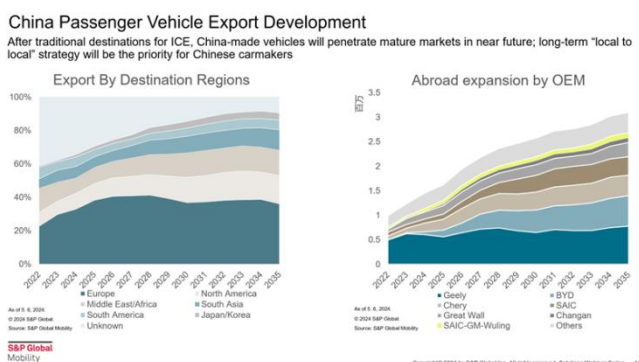
对这一数据的解读主要有以下几个方面：第一、主机厂在过去的几年主动转型，将低利润的燃油车逐渐撤出，转向研发更符合国家政策导向的新能源车型；第二、随着市场的快速变化，一些曾经销量不错的外资品牌停止了在中国工厂的生产；第三、为适应中国的变化，部分厂商将产品线进行了更新，对产品进行了重新定位以获取更高的溢利空间。



市场残酷的竞争迫使主机厂将扩大市场规模作为为了避免被市场淘汰的防御手段之一，这也间接导致了现阶段价格战的发生。

何珏 (Alison He) 大中华区轻型车生产预测分析师，标普全球汽车

作为中国车企走出国门的一个重要战略，我们分享一下 S&P Global Mobility[标普全球汽车]对于自主品牌中长期出口的展望。预计在可预见的未来，自主品牌将会投入更多的资源以及人力到全球市场的开发上去。



作为中国车企走出国门的一个重要战略，我们分享一下 S&P Global Mobility[标普全球汽车]对于自主品牌中长期出口的展望。预计在可预见的未来，自主品牌将会投入更多的资源以及人力到全球市场的开发上去。

从出口目的地的角度来看，除了传统燃油车的出口目的地，中国制造的新能源车型凭借智能化以及成本的优势，慢慢渗透进成熟市场。

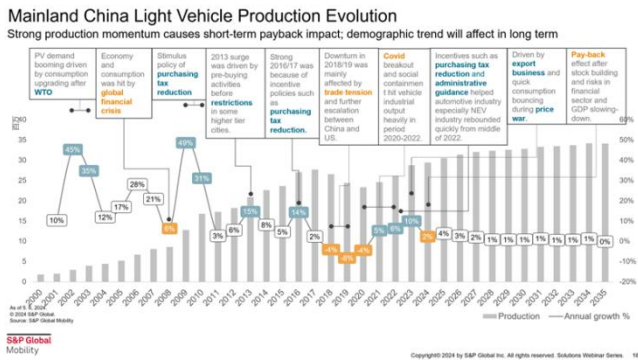
根据 S&P Global Mobility[标普全球汽车]出口数据的预测，由于欧洲市场的较为激进的碳中和计划，欧洲的出口量将会占中国出口目的地的最大份额，当然这里需要特别说明的是，这里的欧洲不仅包括欧盟，也包括俄罗斯地区，后者是 2023 年汽车交易最重要的贸易伙伴之一。其次是北美，这里的北美主要是指墨西哥，作为北美自由贸易协定的成员以及优越的地理位置，墨西哥是进军美洲市场的绝佳跳板，也是中国车企的必争之地。接下来是中东以及非洲地区，以一带一路国家为主。后面依次是东南亚、南美。

如果我们粗略的从出口车型的动力形势来看，以欧洲为例，西欧国家主要是欧盟成员，需求偏好于以纯电动为主的节能车。近期由于排放法规的一些放宽，插电式混合动力车还可以继续销售到 2030 年左右。以俄罗斯为主要代表的东欧国家为例，由于使用偏好以及气候的不同，主要是以混动车为主，当然近几年由于中国电车的智能化电车在



俄罗斯市场也有相当一部分的市场；像东南亚的国家，因为国家有相应的电动化目标，加上前期有补贴政策以及税收的优惠，偏好倾向于纯电动汽车；一些欠发达的国家中，基础设施还没有很完善，所以传统的燃油车在目的地市场还是有一定的销售机会。

如果我们仔细观察出口的趋势的话，大家会发现到 2030 年左右，甚至更早一点到 2028 年，中国车企出口的增速会有一个比较明显的放缓，主要的原因是为了避免贸易壁垒以及目的地市场的法规要求，当然还有地缘政治的影响，那么作为中国车企从“产品出海”到“产业出海”的这个战略改变，中国的主机厂也在全球范围内的主要目的地市场布局自己的产能。右边这张图，我们展现了中国主机厂，在全球范围内的产能扩张趋势，可以看到的是除了较为早期的参与海外市场合作开拓的吉利以外，在未来比亚迪、奇瑞、上汽、长城和长安，这些头部的出口企业在未来可预见的时间内，海外市场的产能也会实现快速的扩张。以长城为例，今年在北京车展上就提出了生态出海战略，具体解释为产能在地化、经营本土化、品牌跨文化、供应链安全化。奇瑞、比亚迪在西欧、东南亚都有新的足迹增加，相信这也是所有车企将会选择的一条道路，我们也很乐意看到中国车企在国际市场蓬勃发展。



根据S&P Global Mobility[标普全球汽车]对于中国轻新车市场产量中长期的展望，我们在这里也展示了每年对于车市的波动最主要的影响因素。

以2023年为例，因为下半年强劲的出口推动导致了明显的翘尾效应，所以我们预计这部分累积的库存会影响整个2024年上半年的一个产出，主要的表现是主机厂也会动态的调整自己的生产计划来合理的控制库存。

因此，预计2024年产量端会有明显的一个偿还效应，2024年的增速在2.3%左右，从中长期来说，影响中国车市的主要因素在于人口。目前，中国人口的增长，在某些一线城市已经呈现了负增长的趋势，再加上中国车市慢慢地从高速发展进入到以置换为主的成熟市场转变，所以中长期的增速我们都预计在1%左右。

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.