

KPMG

毕马威

并驾齐驱： 多元化动力 争夺汽车市场

汽车动力总成趋势报告
毕马威中国汽车科技50系列刊物



未来行业50
Future Sector 50



汽车科技
Autotech

毕马威 创见不同 · 智启未来

kpmg.com/cn

2025年5月

目录

01

多种动力模式共同驱动新能源汽车行业发展 6

- 1.1 动力总成的发展概况 7
- 1.2 新能源汽车（BEV+PHEV+EREV） 10
- 1.3 中国新能源汽车行业现状 12
- 1.4 消费端需求变化及智能化 15

02

核心要素分析 17

- 2.1 电池技术 18
- 2.2 基础设施 20
- 2.3 政策法规 22

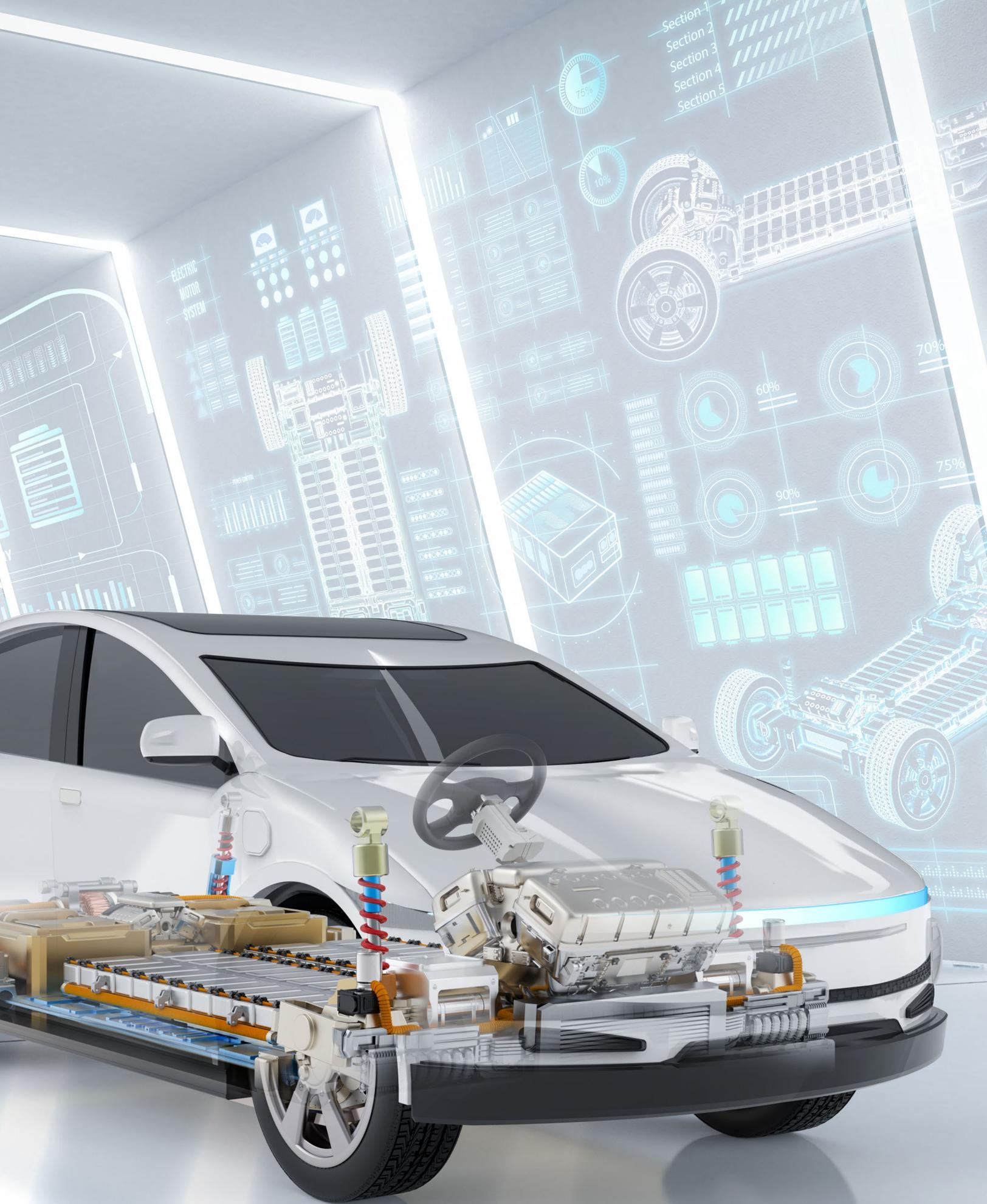
03

市场分析 24

- 3.1 国内消费市场分析 25
- 3.2 出口 32

结语 34

附录 35



核心观点摘要：

1 全球主要市场汽车动力总成多元化趋势

中国新能源汽车市场在未来十年将保持快速增长

- 从长期来看，BEV市场将占据更高的市场份额
BEV凭借其零排放、高效能和政策补贴的优势，逐渐成为新能源汽车发展的主线。在续航能力、充电基础设施完善度以及政策倾斜方面，BEV展现出更强的竞争力。未来，随着电池技术的突破和充电设施的普及，BEV将成为主要驱动力，其市场份额有望持续扩大。
- PHEV在中低端市场具有显著的定位优势
PHEV拥有内燃机和电动机双重动力源，无需依赖密集的充电网络，通常以较低的价格区间吸引预算有限的消费者，同时通过优化电池容量和动力系统设计，提供更经济的购车和使用成本。PHEV在满足里程焦虑和充电便利性需求的同时，还能通过燃油发动机提供额外续航，进一步扩大了其中低端市场的吸引力。
- EREV更多聚焦于中高端市场
EREV由理想和问界主导，注重智能化配置和用户体验，凭借其高效的电动驱动、内燃机增程功能以及智能化座舱设计，EREV吸引了注重科技感和舒适性的消费群体。此外，EREV在充电基础设施不完善的情况下，能够通过内燃机增程功能减少里程焦虑，满足了中高端消费者对续航能力和使用便利性的需求。

欧洲市场补贴退坡后的PHEV增速更快

- PHEV结合了电动驱动和内燃机的优势，能够满足消费者对续航里程和充电便利性的需求。在欧洲充电基础设施尚未完善的情况下，PHEV的灵活性使其成为更受欢迎的选择。

北美市场经历了以BEV为代表的新能源汽车的理性增长

- 以美国市场为例，新能源汽车经历了快速增长到理性增长的转型，BEV纯电动竞争较为激烈，以现代、通用、福特为代表的传统主机厂纷纷发力紧随特斯拉。然而，在新任政府取消联邦税收抵免政策后，新能源汽车的前景存在一定的不确定性。

在其他市场中，新兴国家尤其是亚太区域的国家普遍增速更高

- 新兴市场对新能源汽车的需求日益增长，尤其是在亚太地区，消费者对环保、智能化和高效能的新能源汽车表现出强烈的兴趣和很高的接受度。伴随政府政策（如补贴、税收优惠和基础设施投资）积极推动新能源汽车的普及，新能源汽车的销量得到了显著的增长。

2 商用车的替代能源选择

甲醇因便于储运且成本低，适用于成本敏感型长途货运

- 甲醇具备高能量密度和与现有燃油基础设施兼容性强的特点，其液态属性便于储运且成本较低，尾气污染物显著低于柴油，尤其适合对成本敏感的长途货运。此外，甲醇商用车技术成熟、产品性能优异，在没有政策补贴的情况下仍然具有良好的经济效益。相比之下，明显优于氢燃料电池车。

氨因储运和零碳优势，适用于重型商用车长途运输

- 氨具有零碳燃烧、常温液态储运及兼容液化石油气基础设施的特性，适用于重型商用车长途运输。常温下，氨以液态存储，其储运体系与液化石油气相似，改造成本低。目前，商用车领域正在从传统合成氨向绿氨过渡，并积极探索氨氢协同技术，以平衡环保性、经济性和实用性。然而，当前仍需突破高效燃烧技术，以降低氮氧化物排放。

氢能因其高效和快速补能优势，适用于冷链物流等高附加值场景

- 氢燃料电池商用车具有零排放、高效及快速补能优势，适用于冷链物流等高附加值场景。氢能还可作为混合燃料适配改造内燃机，降低技术过渡成本。但高压/液态储氢系统成本高昂，加氢站网络建设滞后，这些因素严重制约了氢能的大规模应用。

3 对整车厂OEM的影响和启示

产能布局和利用率优化

- 多元化动力系统的共同发展要求车企根据市场需求和区域特点，优化现有燃油车及新能源产线产能分布，解决传统燃油车产能过剩的问题，有序缩减或关闭过剩燃油车产线或工厂；同时提升新能源汽车产线的产能和利用率，以应对国内外市场的强劲需求。

创新合作模式实现技术革新及供应链降本

- 通过联合开发新能源汽车电池、智能驾驶系统等核心技术，车企能够实现资源共享和优势互补，从而降低研发成本并提升产品竞争力。其次，规模效应和供应链垂直整合成为降本的重要路径。这不仅提升了生产效率，还增强了车企在国际市场上的竞争力。

加速海外市场本土化深耕

- 近年来，得益于燃油车的国际性价比提升和新能源车的全球领先性，中国汽车出口表现强劲，进入高增长快车道。在政策引导和市场驱动下，中国新能源汽车产业形成了完整规模化的产业链，具备显著的成本优势和技术创新能力。然而，国内产能过剩和市场竞争加剧也促使车企加快海外布局，从产品出口到海外建厂。

4 对零部件供应商的影响和启示

获取技术竞争力和壁垒

- 新能源汽车的智能化趋势对零部件供应商提出了更高的要求。智能座舱、智能辅助驾驶等领域的技术突破需要供应商在芯片、传感器、软件算法等方面进行深度布局。通过与整车厂的紧密合作，供应商能够更快地将技术转化为产品，进一步提升市场竞争力。

外资供应商强化本土车企及零部件企业合作

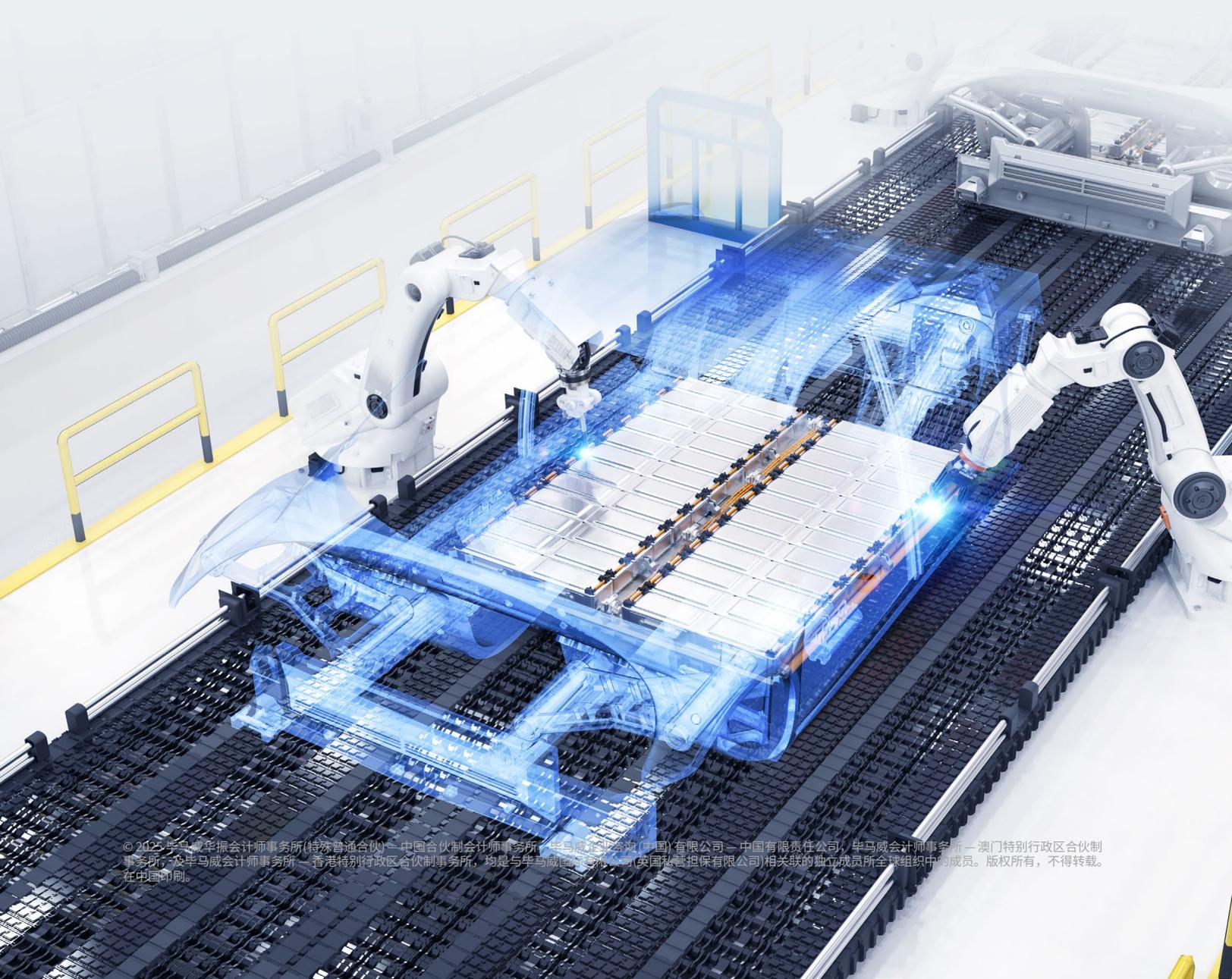
- 外资供应商需要加强与本土供应商的合作，构建稳定的供应链网络，积极参与中国市场的技术标准制定和政策法规适应。通过资本合作和本土化生产，外资供应商将智能化技术转化为产品，以满足中国消费者对智能化配置的高需求，从而提升其产品的市场渗透率。

本土供应商伴随OEM共同出海

- 本土供应商与OEM的协同出海模式，推动了供应链的本地化布局，更高效地满足国际市场需求，降低物流成本和供应链风险。技术合作与创新也成为了核心竞争力，推动了零部件供应商的全球化思维和本地化能力的提升，使各方能够更好地适应当地法规、文化习惯和消费特点。

01

多种动力模式共同驱动 新能源汽车行业发展



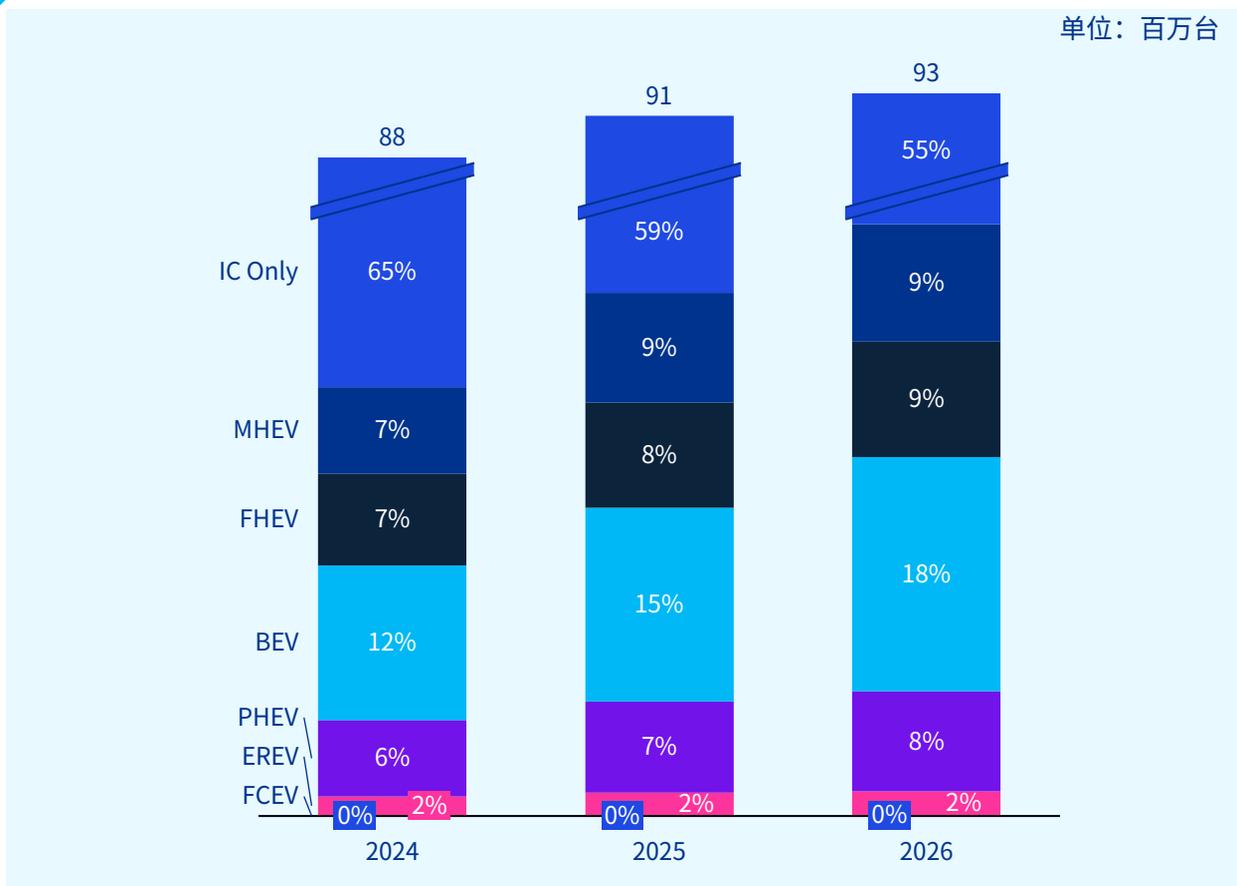
1.1 动力总成的发展概况

随着全球汽车产业的快速发展，汽车动力总成的多元化已经成为一个不可逆转的趋势。这一趋势不仅反映了技术进步和市场需求的变化，也体现了环保意识的增强以及能源结构的转型。从传统的内燃机到混合动力、插电式混合动力，再到纯电动汽车和燃料电池汽车，各种动力系统并存的局面正在形成。这种多元化的发展，一方面为消费者提供了更多样化、更个性化的选择；另一方面，也为汽车行业带来了新的挑战，包括技术的研发、成本的控制、基础设施的建设等。

本白皮书旨在通过详尽的数据分析和市场洞察，深入探讨纯电动汽车（BEV）、插电式混合动力汽车（PHEV）、增程式电动汽车（EREV）技术进展、市场趋势及未来发展方向。

图1

全球乘用车市场新车销量预测 – 按动力总成分

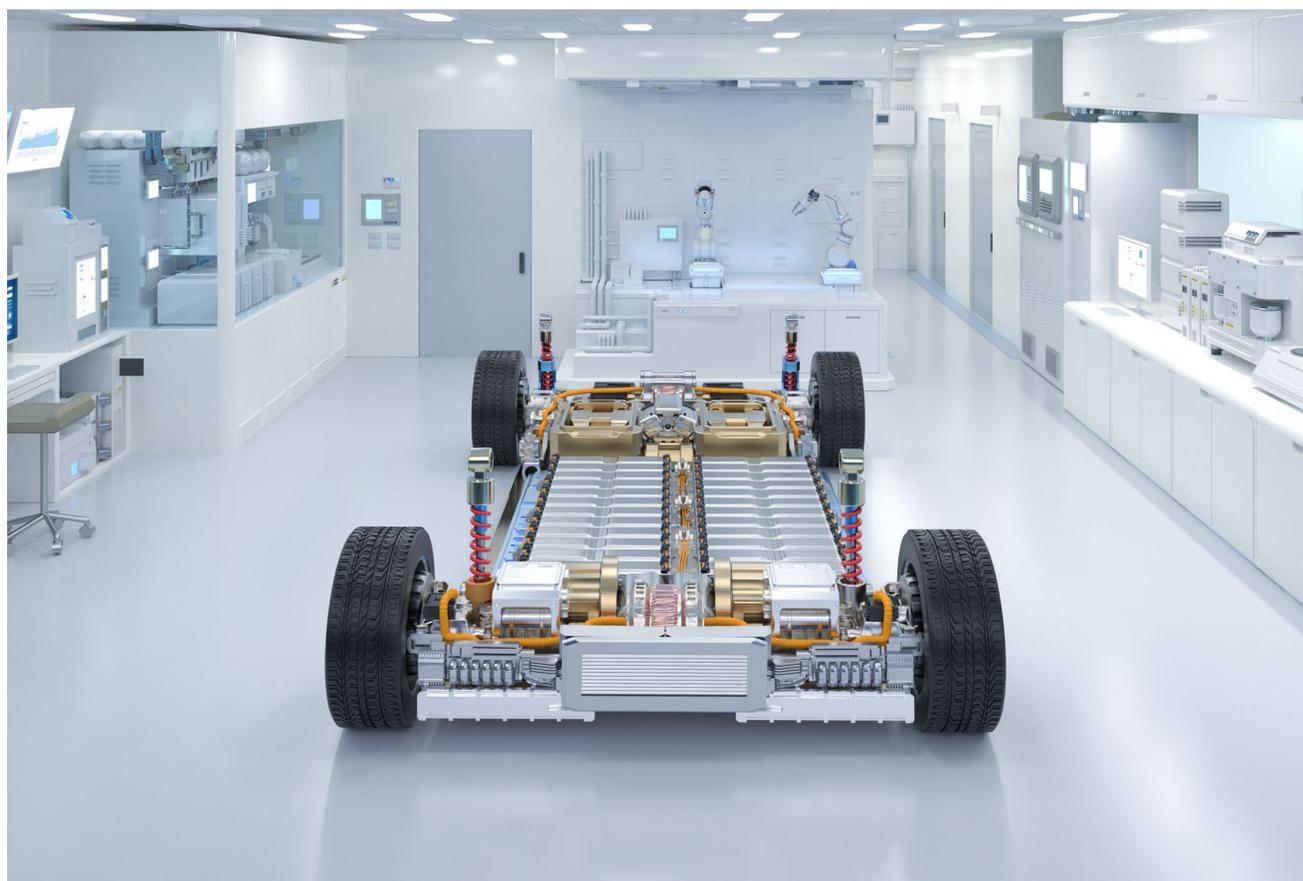


数据来源：Global data, 公开资料, 毕马威分析

内燃机 (ICE) 是汽车市场的主要构成，汽车厂商们拓展不同动力系统技术的产品以应对不断加强的环保和排放要求。内燃机主要有柴油和汽油路线。柴油车市场自2015年以来一直面临全球销量下滑的问题，复合增长率降幅达20%以上。这种下降可归因于几个因素，包括更严格的排放法规、柴油车税收增加以及替代燃料技术的进步。尤其是欧洲市场，曾经是柴油车销售的主要区域，占比达50%，但大众汽车排放丑闻以及公众对柴油机尾气相关健康风险意识的提高，特别是新能源提供的新选择，导致了柴油车占比的快速下降。不仅如此，中国政府也一直在推广使用替代燃料汽车，例如电动汽车，以对抗空气污染和减少碳排放。2020年，中国政府宣布计划到2022年在主要城市逐步淘汰柴油卡车，这进一步抑制了柴油车的前景。

由于传统车企在内燃机领域具备传统优势能力，其在优化动力总成设计方面也拥有巨大的潜力。通过精心调整发动机、变速箱等核心部件的设计，燃油车能够显著提高能量转换效率，进而减少燃油的消耗。对比完全切换动力技术路线及产业链，新型燃料的使用将带来更低的运行成本，且对环境的影响更小。因此，开发清洁、高效的替代燃料成为燃油车企的重要研究方向之一。

与此同时，内燃机也演进出FHEV和MHEV（含48V路线）两个方案，其市场份额不断扩大预计将逐步接近20%。



FHEV通常被称为自动充电混合动力汽车，是混合动力发动机中最省油的一种。它既可以依靠内燃机也可以依靠电池供电。燃油效率是由发动机并联工作模式获得的。在这种模式下，因为FHEV由电池支持，发动机产生功率减少，因此意味着车辆运行所需的燃料量也相应减少。

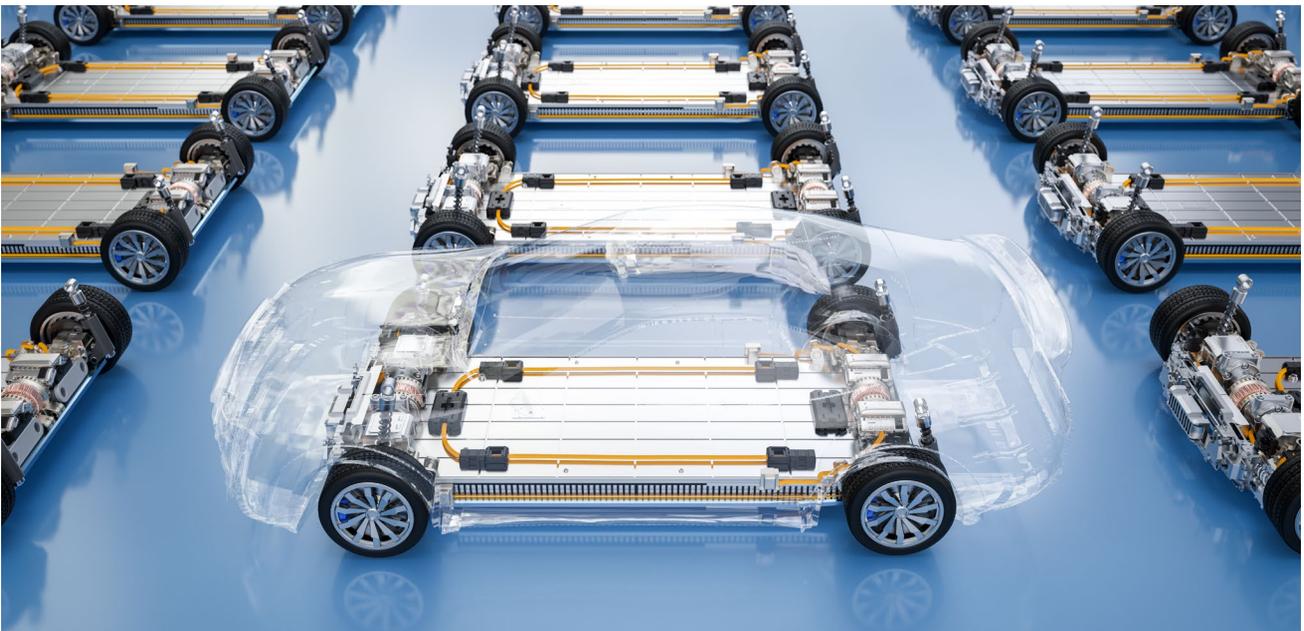
MHEV轻度混合动力车使用的技术与其他类型的混合动力车不同。它使用一个汽油或柴油发动机，一个小型电动马达和一个48伏的电池。MHEV的电池较小，它所做的是帮助内燃机，从而减少燃料需求。

BEV依然是新能源汽车的发展主线，其市场份额将持续提升。同时在现有电池技术和充电基础设施条件下，PHEV和EREV在特定应用场景中仍将满足市场的需求，并实现增长。

PHEV能有效兼顾消费者里程焦虑和汽车排放的要求，未来通过更先进的智能能量管理系统应用，根据驾驶工况自动切换电驱和混动模式，提升整体效能；EREV的设计、制造和维修难度小于PHEV，同时相对于PHEV也“更偏向电”的性质。中短期内，作为当前条件下解决里程焦虑，特别是充电设施不完善地区的解决方案，PHEV和EREV都能获取快速的增长。而从供应角度能明显发现，传统品牌更多推出PHEV，而EREV多由新势力品牌推进。

此外，**FCV**（燃料电池汽车）的发展一直受到关注。其中氢能受制于氢燃料电池能量密度，耐久性和可靠性，以及成本的制约等因素，商业化的大规模展开还未到来，目前商用车在氢能上的探索领先于乘用车。

除去电动动力总成外，在传统内燃机上也有一些可持续能源的尝试，例如生物柴油的应用。**生物柴油发动机**就是指用生物柴油替代传统柴油来驱动的标准内燃机系统。而低成本的甲醇，通常是生物柴油组合燃料的首选。目前中国甲醇燃料汽车年销售量超过10万辆，全国甲醇燃料汽车市场保有量大于50万台。吉利、东风等国内整车制造企业都具备甲醇汽车自主开发能力。



1.2 新能源汽车 (BEV+PHEV+EREV)

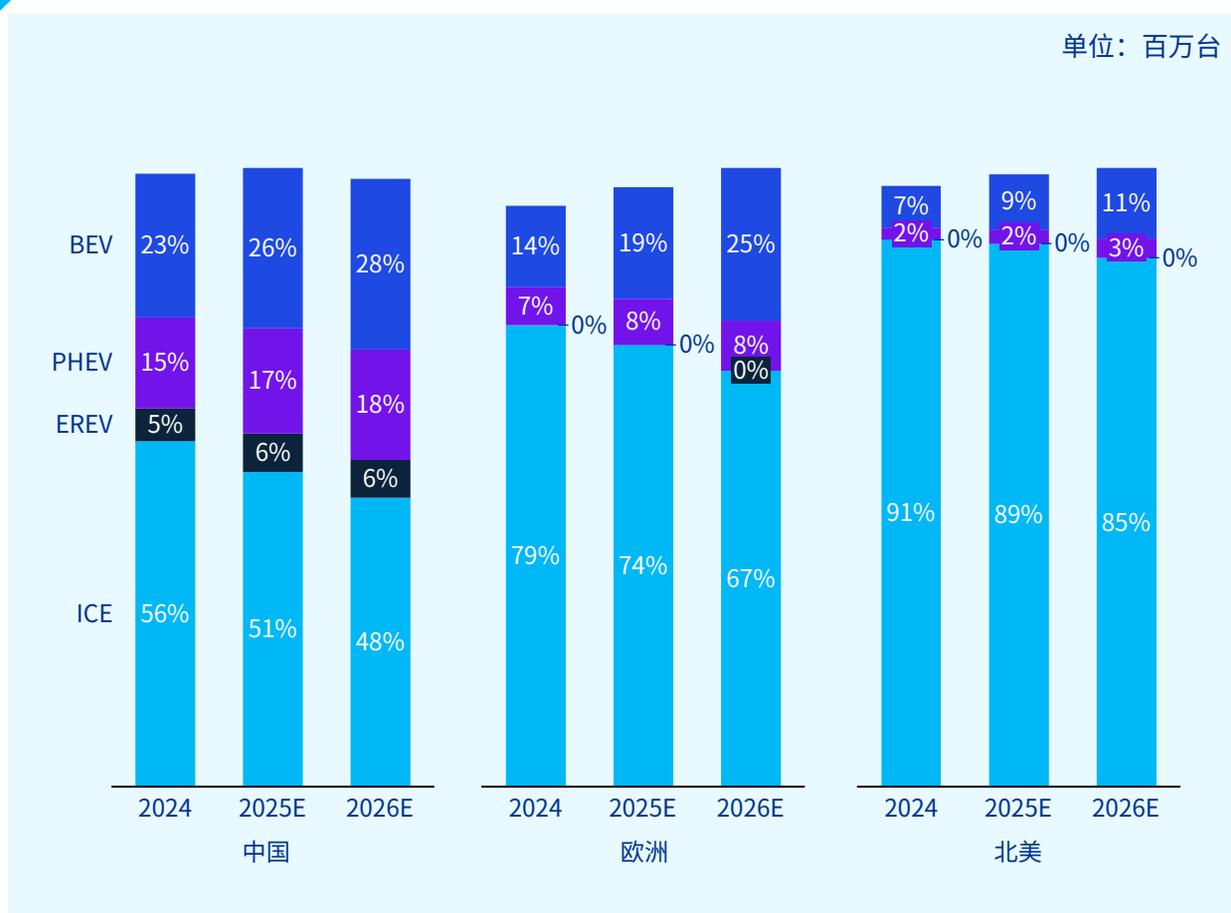
新能源动力是未来发展的主流方向，下文将聚焦于新能源路线的展开

除了中国市场，其他市场的新能源还是以BEV为主，同时PHEV也有快速增长的趋势，但EREV的发展主要基于中国市场，尤其是特定品牌的销售驱动。

中国PHEV 24年销量380万台，占全球PHEV销售的70%。除中国以外市场的销售多在欧美市场和日本市场。

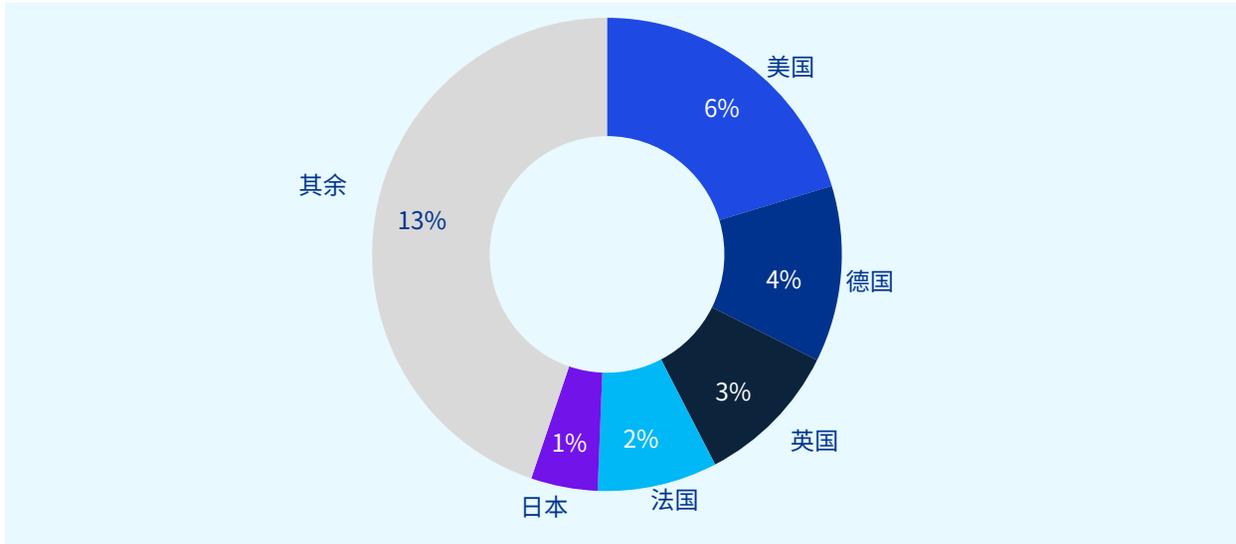
图2

2024年—2026年全球主要新能源汽车销售区域预测



数据来源：Global data, 公开资料, 毕马威分析

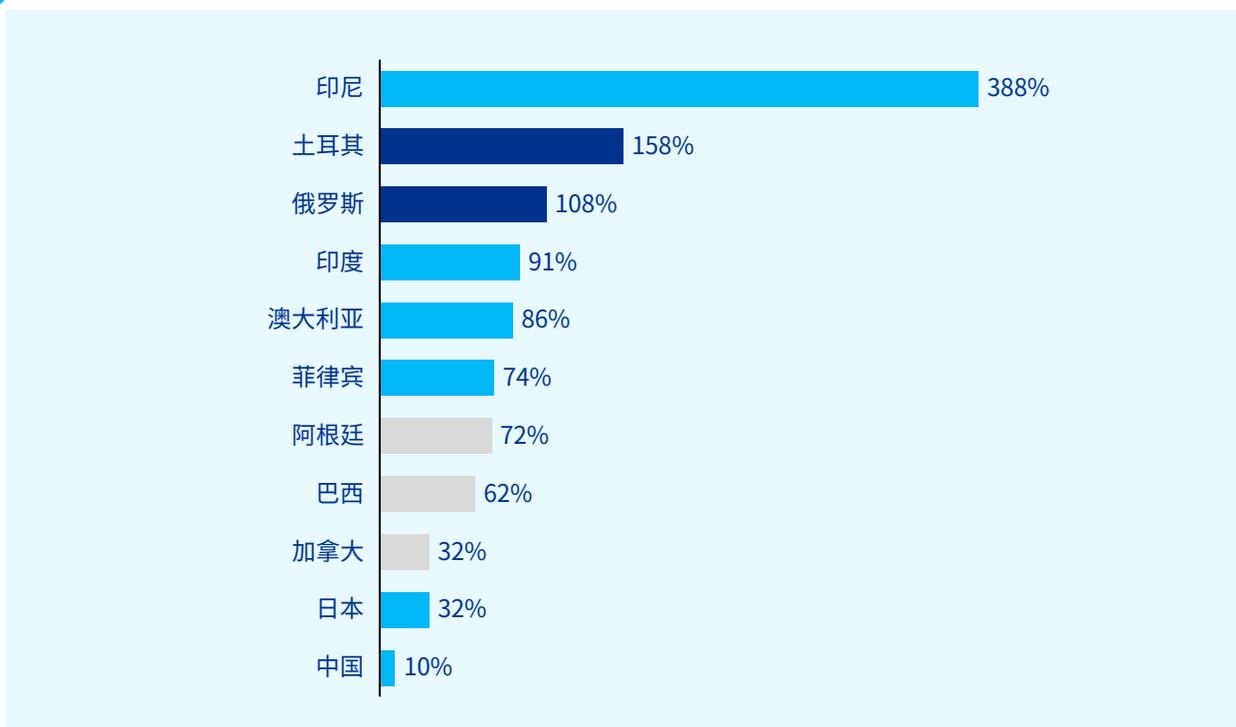
图3 2024年全球主要PHEV销售区域（除中国）



数据来源：Global data, 公开资料, 毕马威分析

但是从未来增速角度来看，新兴国家尤其是亚太区域的国家普遍增速更高，一方面显示了新兴市场对新能源汽车的强劲需求和自身基数较小，另一方面，这也与基建不足或技术路线选择有关。

图4 2024年—2026年全球主要PHEV销售增量区域 CAGR



数据来源：Global data, 公开资料, 毕马威分析

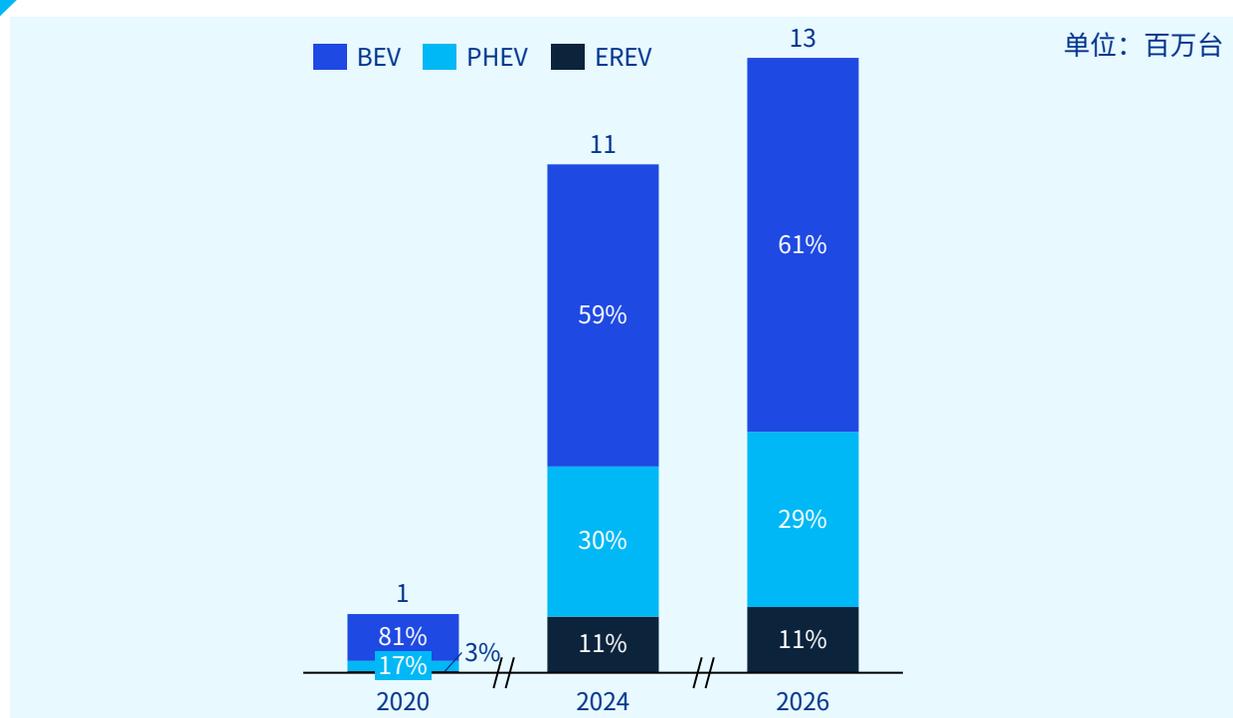
1.3 中国新能源汽车行业现状

中国市场未来不同动力总成车型占比预测

中国新能源汽车市场在未来十年将保持快速增长，尤其是BEV市场。PHEV和EREV虽然也有增长，但相对于BEV，它们的市场份额较小，且在预测期内有下降的趋势。2019年销量仅为100万台，预计到2026年将增长至1300万台，预计将在2025年超过全部乘用车销售的50%。同时，BEV依然是最主要的新能源车型，但市场份额受到PHEV和EREV的侵蚀。

图5

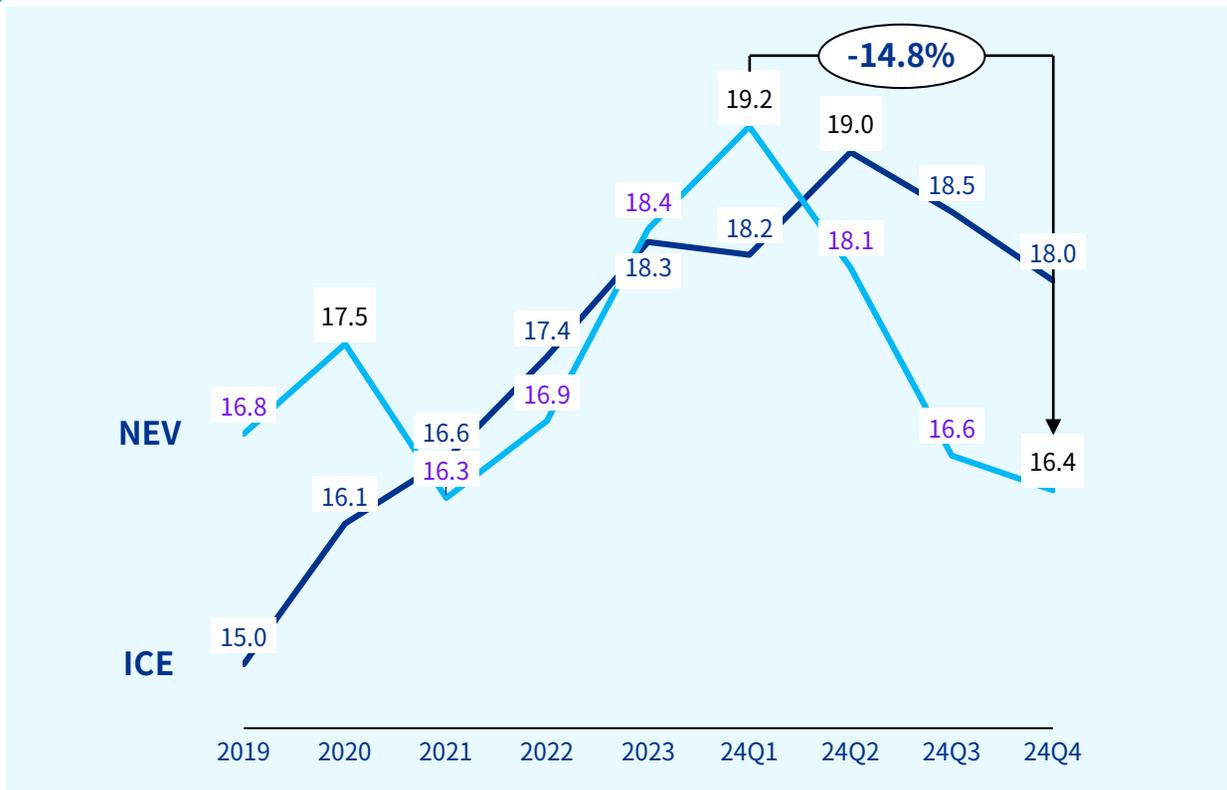
2020年—2026年中国新能源汽车销量预测



数据来源：Global data, 公开资料, 毕马威分析

中国汽车市场目前处于价格战以及行业整合的阶段：在市场需求没有大的变化的情况下，新能源车型和品牌供应增多，传统动力汽车产能过剩，电池原材料降价等因素叠加，导致价格战愈发激烈。行业趋势趋向于集中，加速淘汰尾部企业。2024年多个新势力品牌已经陨落，我们预计整合趋势在2025年还将持续。

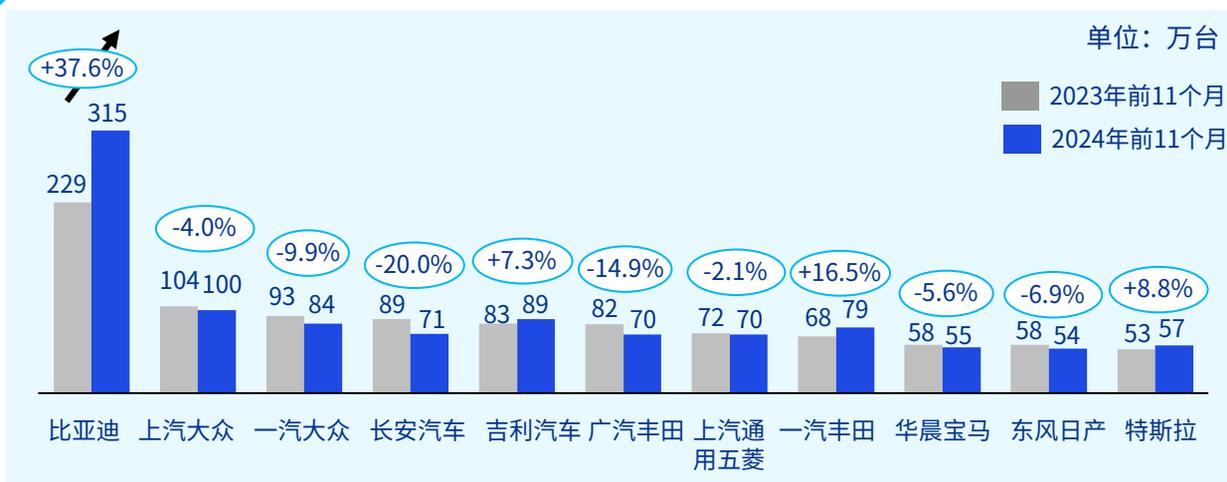
图6 2019年—2024年中国乘用车销售均价



信息来源：乘联会，毕马威分析

在新能源快速增量的趋势下，主流合资OEM在新能源赛道的产品竞争力未达到在传统燃油领域的能力，大多总体销量下降。本土主机厂包含新势力厂商市占率快速提升，也在保有量上形成了对传统燃油快速替代的趋势。

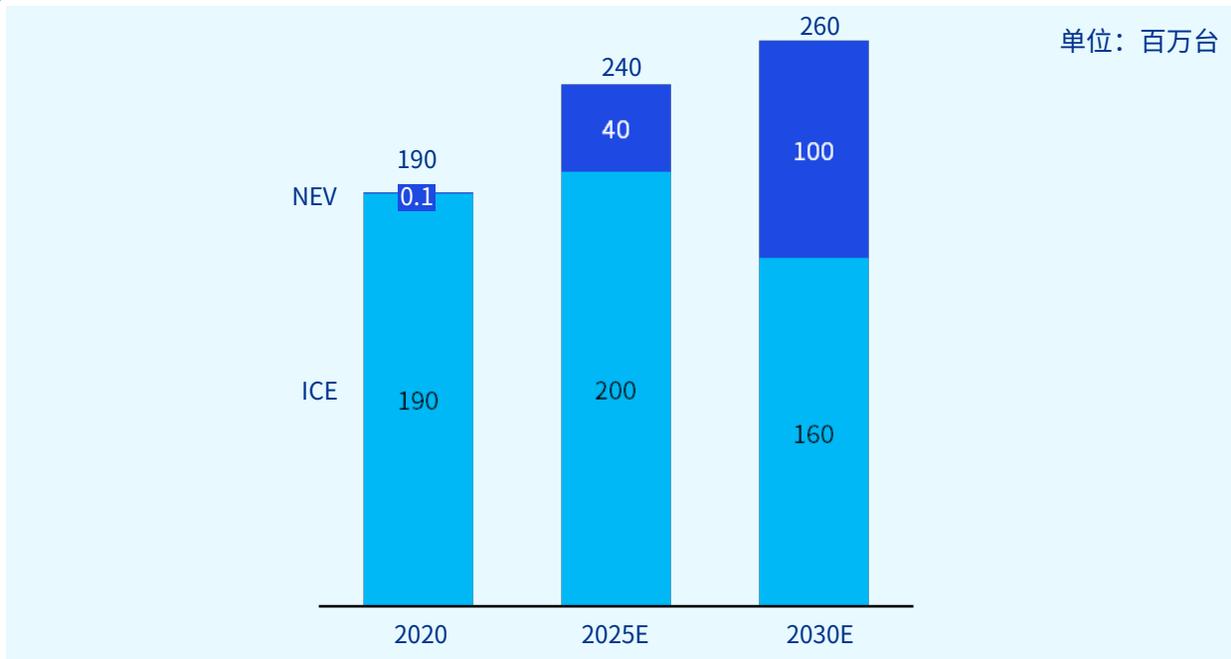
图7 部分主机厂销量（2024年前11个月 vs 2023年前11个月）



信息来源：乘联会，毕马威分析

图8

中国市场乘用车保有量预测



数据来源：毕马威分析

总体来看，中国的新能源汽车市场经历了从研发、初创、竞争加剧到价格战和行业整合的过程，市场逐渐成熟，但也面临着激烈的竞争和挑战。



1.4 消费端需求变化及智能化

消费者需求

随着新能源汽车技术的不断进步和市场需求的多样化，消费者对BEV、PHEV和EREV的选择也呈现出多样化的趋势。最初，消费者偏好BEV，主要由于其零排放、高效能和政府政策的强力支持。然而，随着充电基础设施的尚未完善和消费者对续航能力和使用灵活性的需求增加，PHEV和EREV逐渐成为新的选择热点。

BEV凭借其环保优势和高性能，仍然是许多环保意识强烈和对科技感有高需求的消费者的首选。PHEV通过结合内燃机和电动驱动系统，提供了更大的灵活性和更广泛的适用性，适合那些希望在享受电动驾驶优势的同时，又不愿意完全放弃内燃机便利性的消费者。EREV则在提供高效电动驱动体验的同时，通过内燃机的辅助功能，进一步提升了续航能力和使用灵活性，满足了特定市场的需求。

未来，随着技术的进一步发展和充电基础设施的全面普及，消费者的选择将更加多样化和个性化。新能源汽车将继续朝着更加环保、高效和智能化的方向发展，满足不同消费者的需求，推动全球汽车产业的绿色转型和可持续发展。

新能源汽车的智能化趋势

不论何种动力总成，未来汽车都将朝着电动化与智能化深度融合的方向发展。智能网联技术及其应用是新能源汽车的核心竞争力。传统燃油车与电动汽车的本质差异不仅在于能源系统，电动汽车的到来使得车企们不再局限于动力系统的竞争，而是通过智能化和车机互联来改变消费者的固有印象。新能源车企需要借助车机互联和智能化这个突破口，将汽车转变为类似于手机的智能产品，创造新的消费需求。

新能源品牌凭借其智能化配置和有效的市场推广策略，成功地改变了消费者的认知，使得对新能源品牌的评价不再依赖于传统的汽车品牌标准。因此，传统豪华品牌在新能源领域的销量增长遇到了瓶颈。

消费者选择新势力品牌更多关注在智能化因素

倾向新势力品牌的原因

■ 消费者占比

智能化因素 



信息来源：公开信息，毕马威分析

对比燃油车，新能源车天然具备了智能化的优势：更注重控制领域，且智能设备依靠电能供电，这使得电动汽车更适合进行电子化智能化的发展。

智能座舱，智能辅助驾驶是智能化最重要的两个领域，而智能化和耗电密切相关。

在座舱领域，消费者最直观的感知就是屏幕的数量和大小，其次是各类的感知器和娱乐输出设备，如DMS（Driver monitor System）摄像头，分区麦克风，十几乃至二十个喇叭组成的音响。此外，在直观感受之外，车机和后台芯片数量和功率也在不断上涨，这些都增加了车辆的耗电量。特斯拉的哨兵模式就是一个典型案例，燃油车无法满足哨兵模式的能耗需求，而在新能源的架构下可以简单实现。

智能驾驶的硬件也从以往的几个感知设备变成了现在的阵列毫米波雷达、高清摄像头、激光雷达、环车超声波雷达，硬件规格、数量、芯片算力都是造成耗电量增加的原因。智能辅助驾驶系统如自动变道，自动跟车等的升级也意味着更耗电了。举例来说，特斯拉Autopilot3.0芯片功率就达到了200W。

传统燃油车大多是12V车内环境配铅酸电瓶，也没有设计一个大的电池，因此在智能化设备越来越耗电的要求下，传统燃油车的设计无法满足消费者不断提升的智能化需求。

此外，从生产制造端来看，相较于传统燃油车复杂繁多的机器结构与严苛的技术标准，新能源汽车以简洁直观的设计著称，易于掌握，且拥有显著优点。受益于相对少量的部件，如引擎、传动器、油门调节装置以及电子控制模组等，新能源车可以更好的融合智能驾驶系统。而传统燃油车的引擎操控困难重重，响应速度慢且精度不高，迭代难度相较于新能源车极大，因而在智能化应用中遭到了阻碍。

02

核心要素分析



2.1 电池技术

随着电动汽车技术的飞速发展，不同类型的电动汽车（BEV、PHEV、EREV）在电池技术方面展现出了各自的特色和发展趋势。总体来看，未来电动汽车电池技术的发展将集中在固态电池的研发、能量密度的提升、快速充电技术的突破以及电池管理系统（BMS）的智能化。这些趋势将共同推动电动汽车性能的全面提升，满足市场对高效、环保和便捷性的需求。

新能源汽车的电池现状与未来趋势

纯电动汽车

目前，BEV主要依赖高能量密度的锂离子电池，市场上主要采用的锂离子电池类型包括镍钴锰氧化物（NCM）、磷酸铁锂（LFP）和镍钴铝氧化物（NCA）电池。NCM电池以其高能量密度和良好的循环寿命广泛应用于高性能车型，如特斯拉Model 3和比亚迪汉EV。LFP电池则以其低成本、高安全性和长循环寿命在中低端市场得到广泛应用，如比亚迪唐EV和小鹏G3。NCA电池则因其更高的能量密度，主要应用于高性能车型，如特斯拉Model S和宝马i系列。

未来，BEV电池技术将朝着固态电池的方向发展，这种电池因其更高的能量密度和更好的安全性而被视为下一代电池技术。同时，BEV电池将继续追求更高的能量密度，以延长车辆续航里程。快速充电技术的发展将显著缩短充电时间，提升用户体验。此外，智能化的BMS将通过大数据和人工智能技术实现更精准的电池监控和管理，从而优化电池性能并延长电池寿命。

插电式混合动力汽车

PHEV结合了内燃机和电动机，电池容量通常介于BEV和传统混合动力汽车之间。常见的电池类型包括NCM和LFP电池，具体选择取决于车型定位和市场需求。PHEV的电池系统不仅负责提供电动驱动，还需与内燃机协同工作，确保在电池电量不足时，内燃机能够高效发电，从而延长车辆的续航里程。

未来，PHEV的电池容量将进一步优化，提高电动模式下的续航能力，同时保持合理的成本和重量。高能量密度电池的应用将提升PHEV整体的能效和性能表现。智能化的动力管理系统将使PHEV能够更高效地协调电动机和内燃机的工作，优化燃油经济性和排放水平。随着充电基础设施的完善，PHEV用户的充电便利性将进一步提升，快速充电技术和家庭充电解决方案的发展将使PHEV在日常使用中更加便捷。

增程式电动汽车的电池现状与未来趋势

EREV主要依靠电动机驱动，内燃机仅作为增程器使用，发电为电动机提供电力。与PHEV相比，EREV的内燃机不直接驱动车辆，主要用于发电，提升电动模式下的续航能力。EREV的电池容量通常较大，以支持长时间的纯电动驾驶。内燃机增程器的设计需要高效、低排放，以确保整体系统的环保性和经济性。

随着电池技术的不断进步，EREV的电池能量密度和安全性将进一步提升，延长车辆的纯电动续航里程，同时保持合理的重量和成本。这将使EREV在提供长距离行驶能力的同时，也能享受到纯电动驾驶的环保优势。

各车企的研发情况

同类型的电动汽车在电池技术上各有侧重，但共同的目标是提升性能、降低成本、增强环保性。以几家知名企业为例，特斯拉采用自主研发的4680锂电池，该电池具有高能量密度、快充能力和低成本优势，广泛应用于其多款车型。宁德时代主要生产三元锂电池和磷酸铁锂电池，前者用于高端车型，后者则因其成本低、安全性高而适用于中低端车型和储能系统。比亚迪的刀片电池采用磷酸铁锂技术，具有高安全性和长寿命。除此之外多家车企都在同时研发固态电池和氢燃料电池技术，以提升产品性能和市场竞争力。



2.2 基础设施

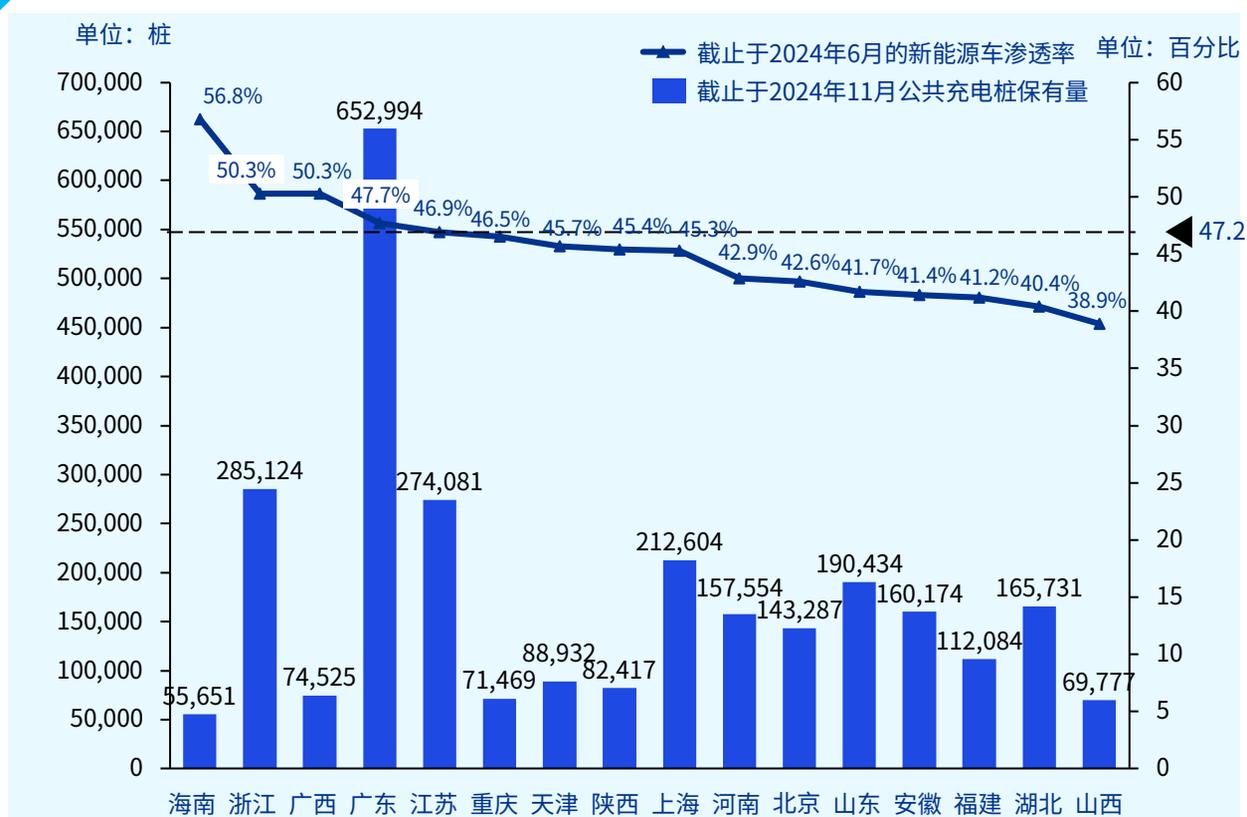
新能源汽车的推广不仅依赖于电池技术的进步以及价格的下降，还高度依赖于充电基础设施的建设与完善。充电桩的覆盖程度直接影响着消费者的购买决策和使用体验，从而影响不同城市新能源汽车的渗透率。

充电桩覆盖程度对新能源汽车渗透率的影响

充电桩覆盖程度是指在一个城市内，公共和私人充电设施的分布密度和可达性。充电桩的覆盖程度不仅决定了新能源汽车用户的充电便利性，还影响了其行驶范围和使用频率。

图9

截止于2024年11月充电桩数量与新能源汽车的渗透率对比



数据来源：公开资料，毕马威分析

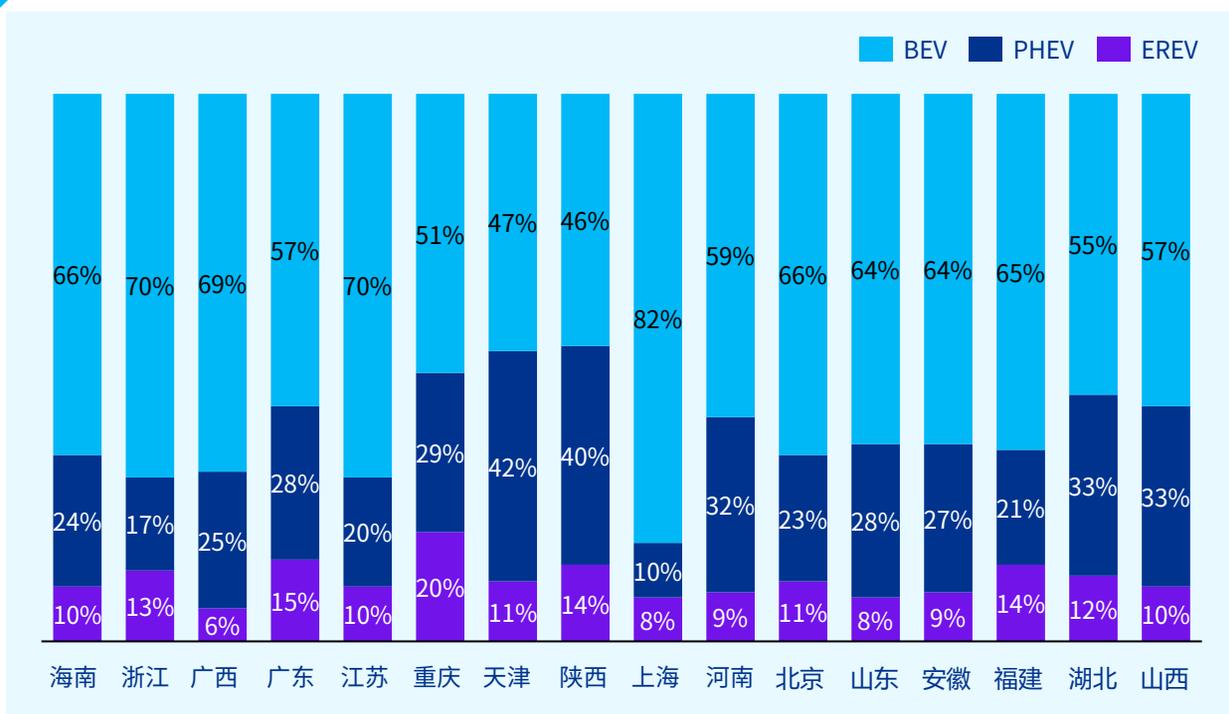
不同驱动新能源汽车对于充电桩的依赖程度

对于BEV、PHEV和EREV而言，充电桩的依赖程度各不相同，进而影响其在不同城市的市场表现。

1. 纯电动汽车（BEV）：BEV完全依赖电池作为动力来源，充电桩的覆盖程度直接决定了其日常使用的便捷性和续航能力。因此，充电桩覆盖率高的城市，BEV的渗透率通常较高。
2. 插电式混合动力汽车（PHEV）：PHEV结合了电动机和内燃机，虽然可以通过内燃机进行续航，但充电桩的覆盖程度仍然对其电动模式的使用频率和经济性有重要影响。充电设施完善的城市，PHEV的渗透率也相对较高。
3. 增程式电动汽车（EREV）：EREV主要依靠电动机驱动，内燃机仅作为增程器使用。与BEV类似，EREV在电动模式下对充电桩的依赖较大，但其在电池电量不足时能够通过内燃机继续行驶，稍微缓解了对充电桩的依赖。因此，EREV的渗透率在充电桩覆盖率中等的城市表现较为稳定。

图10

截止于2024年6月新能源车型渗透率



数据来源：公开资料，毕马威分析

2.3 政策法规

主机厂的政策

各国政府为了应对气候变化和推动汽车行业的可持续发展，对汽车厂商（OEM）实施了一系列政策，推动OEM减少温室气体排放，以促进新能源汽车的生产和销售。以下为各国政府实施的具体政策：

表1

各主要地区对于OEM的政策

国家/地区	OEM政策减排政策
中国	中国工信部实施的新能源汽车积分制度，要求汽车制造商在整体车队中达到一定比例的新能源汽车积分。未达标的制造商需购买积分或面临罚款，激励OEM增加新能源汽车产量。“双积分”政策包括燃料消耗积分和新能源汽车积分，促使汽车制造商优化燃油经济性和加快新能源汽车的研发与生产。政策鼓励OEM生产BEV、PHEV和EREV，减少对ICE车辆的依赖。
欧盟	《欧洲绿色协议》设定了到2050年实现碳中和的目标。针对汽车行业，欧盟提出了“Fit for 55”计划，要求到2030年将温室气体排放量减少至少55%。这推动OEM加快向BEV、PHEV和EREV等低碳技术转型。欧盟碳排放交易体系（EU Emissions Trading System, EU ETS）已扩展至包括汽车制造商。OEM需购买碳排放配额，未达到减排目标的制造商需支付罚款或购买额外配额，激励企业减少整体碳排放。
美国	加利福尼亚州空气资源委员会（CARB）实施的零排放汽车（Zero Emission Vehicle, ZEV）计划，要求汽车制造商销售一定比例的零排放车辆，包括BEV和FCEV。此政策不仅在加州适用，还影响到整个美国市场，因为许多OEM选择统一标准。

信息来源：公开信息，毕马威分析



消费者的补贴政策

在全球范围内，各国政府为了推广新能源汽车并鼓励居民购买，实施了一系列的补贴和激励措施。这些政策覆盖了购买、使用以及税务减免等多个方面，旨在降低消费者的购车成本，提高新能源汽车的市场竞争力，并推动环保和可持续发展。但各国政府的政策力度存在显著差异，这些差异很大程度上取决于新能源汽车的市场渗透率。在渗透率较高的地区，政府倾向于减少补贴，以促进市场的自我调节和可持续发展。

以中国为例，随着新能源汽车市场的快速增长和渗透率的提高，政府逐步减少了对新能源汽车的直接补贴，以避免市场依赖和过度补贴带来的潜在风险。西欧国家如德国和英国，也在逐步取消或减少对新能源汽车的补贴政策，以适应市场的发展和财政的可持续性。这些国家已经见证了新能源汽车市场的成熟，因此政策调整更多地转向了税收优惠和基础设施建设。

相比之下，南欧国家如西班牙和葡萄牙，为了提高新能源汽车的渗透率，仍在通过补贴政策来刺激市场需求。这些地区的新能源汽车市场相对较新，补贴政策有助于加速市场的成长和消费者接受度。

在北欧，尤其是挪威，由于新能源汽车渗透率已经非常高，政府已经开始回收部分补贴政策，转而通过税收优惠和其他激励措施来维持市场活力。挪威的电动汽车市场已经相对成熟，政府的政策调整反映了对市场自我调节能力的信心。

美国作为一个新能源汽车市场仍在普及阶段的国家，其政策仍然倾向于通过税收抵免和补贴来鼓励消费者购买新能源汽车。美国的政策旨在刺激市场增长，提高新能源汽车的市场份额，并减少对化石燃料的依赖。

03

市场分析



3.1 国内消费市场分析

消费者在选择不同动力总成的汽车时，通常会基于以下几个主要因素进行考虑：

- **燃油经济性：**对于注重成本效益的消费者来说，燃油经济性是一个重要的考量因素。混合动力和电动汽车由于其较低的能耗，往往能提供更好的燃油经济性。
- **环保意识：**随着全球对环境保护的关注度提高，越来越多的消费者倾向于选择排放更低或零排放的动力系统，如纯电动车（BEV）、插电式混合动力车（PHEV）等。
- **续航里程与充电/加油便利性：**对于电动车而言，续航里程是影响购买决策的关键因素之一。同时，充电设施的普及程度也会影响消费者的购车决定。而对于传统燃油车，则更多地关注加油站的分布情况。
- **性能需求：**一些消费者可能更看重车辆的动力输出、加速能力等性能表现，这可能会使他们倾向于选择高性能汽油车或柴油车。
- **价格因素：**不同动力系统的初始购置成本存在差异，包括车辆本身的价格以及长期使用中的维护费用等。这些都会影响到消费者的最终选择。
- **政策支持与激励措施：**政府提供的补贴、税收优惠等政策也会对消费者的选择产生重要影响。例如，在某些地区，购买新能源汽车可以获得较高的财政补贴。

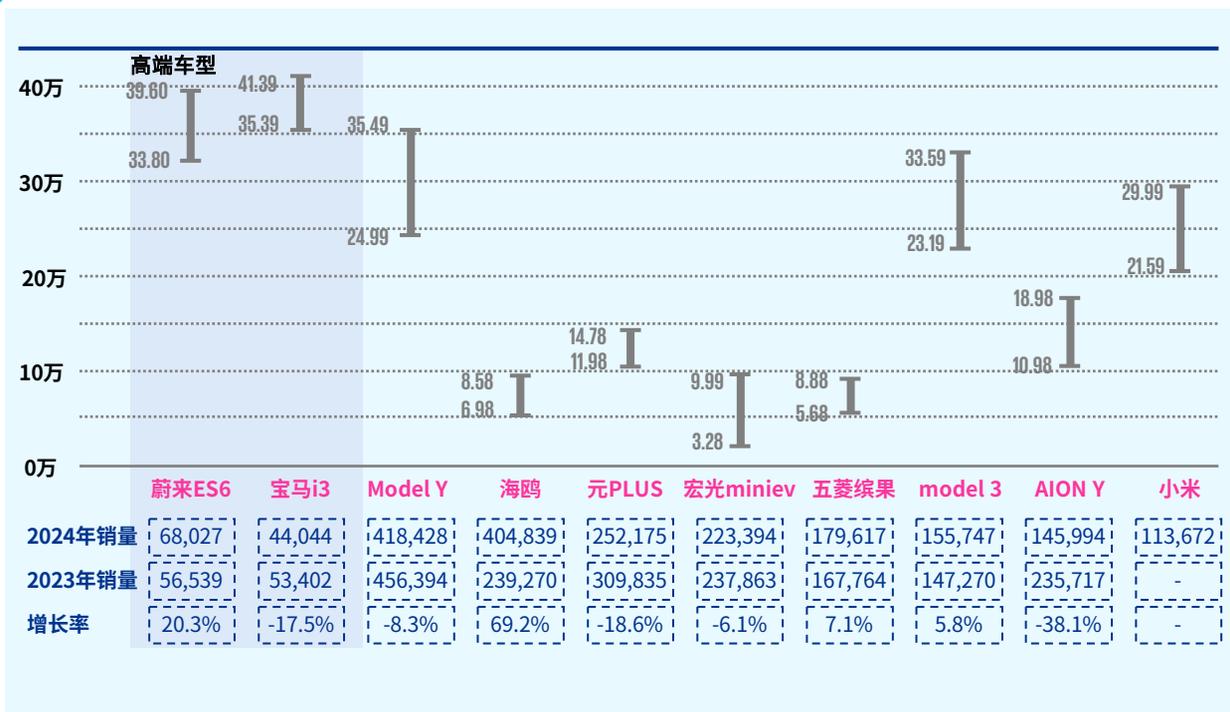


消费者选择BEV的原因

BEV作为最早进入市场的新能源汽车类型，其受欢迎程度源自多个方面的优势。首先，BEV凭借零排放的特性，符合全球环保趋势，满足了消费者对绿色出行的需求。随着气候变化问题的日益严峻，越来越多的消费者希望通过选择BEV来减少个人碳足迹，这一环保意识的增强显著推动了BEV的销售增长。

图11

BEV销量数据

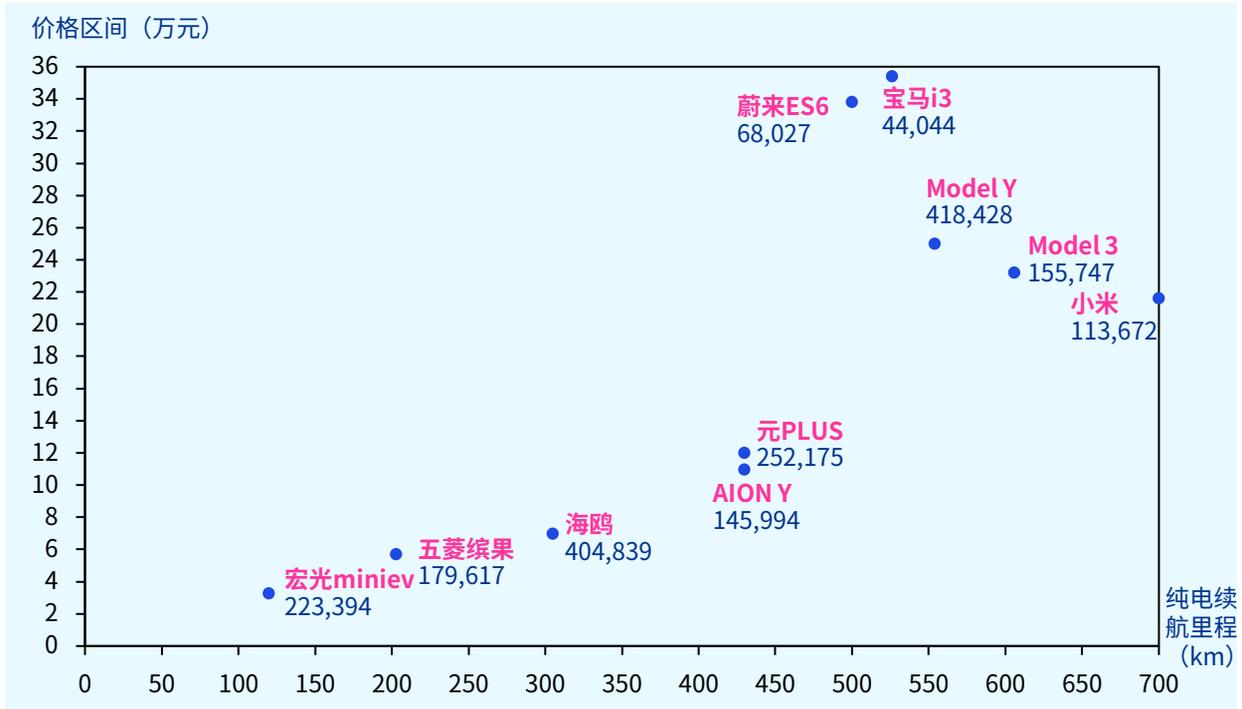


信息来源：易车，汽车之家，毕马威分析

其次，BEV在性能方面具有显著优势。纯电动驱动系统提供了更为平顺和迅猛的加速体验，瞬间的扭矩输出使得驾驶更加灵活和有趣。同时，随着电池技术的不断进步，BEV的续航能力大幅提升，能够满足日常通勤和长途驾驶的需求，进一步消除了消费者的“续航焦虑”。

此外，政府政策的支持也是推动BEV受欢迎的重要因素。许多国家和地区通过提供购车补贴、税收优惠以及免费或优惠的停车和充电服务，极大地降低了消费者的购车成本，增强了BEV的市场竞争力。在中国，中央和地方政府推出的多项激励政策，使得BEV成为消费者的首选，推动了市场的快速扩展。

图12 BEV的纯电里程对比



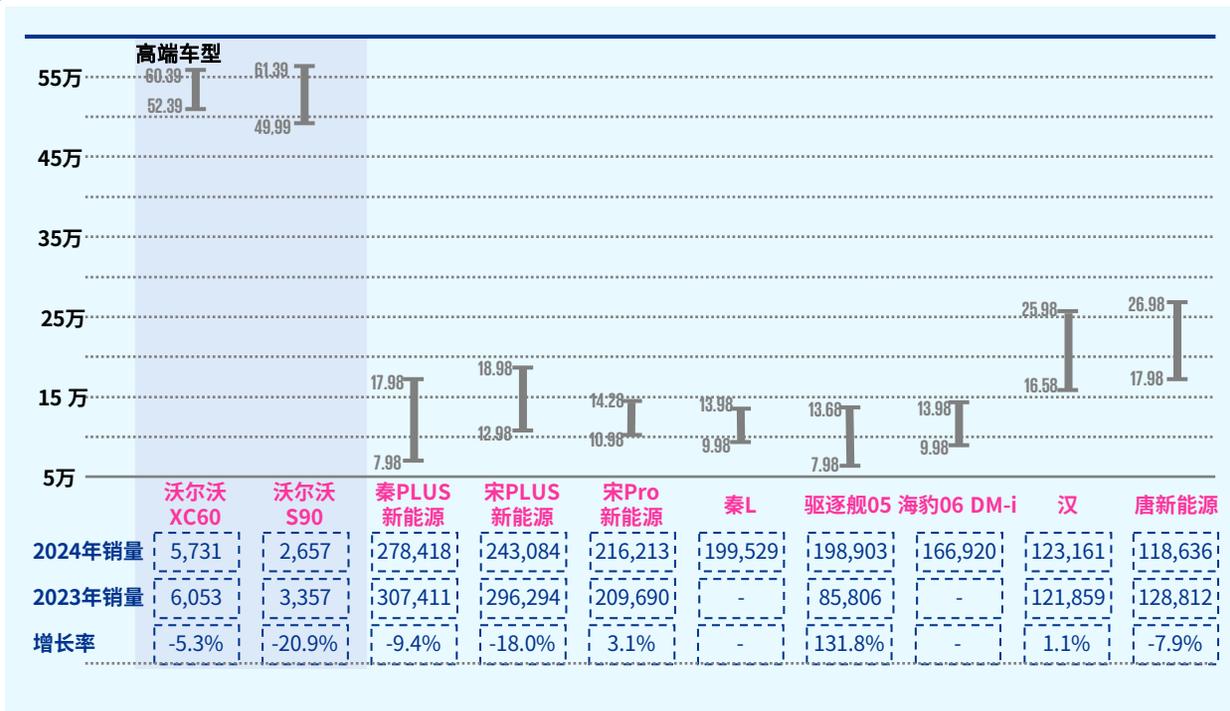
信息来源：易车，汽车之家，毕马威分析

消费者选择PHEV的原因

尽管BEV具有诸多优势，但其完全依赖电动驱动系统也带来了一些限制，特别是在充电基础设施尚未完全普及的地区。PHEV结合了内燃机和电动机的双重动力源，提供了更大的灵活性和更广泛的适用性，因而逐渐受到消费者的青睐。消费者更偏好10万元左右的车，电池容量均在100km左右。

图13

PHEV销量数据

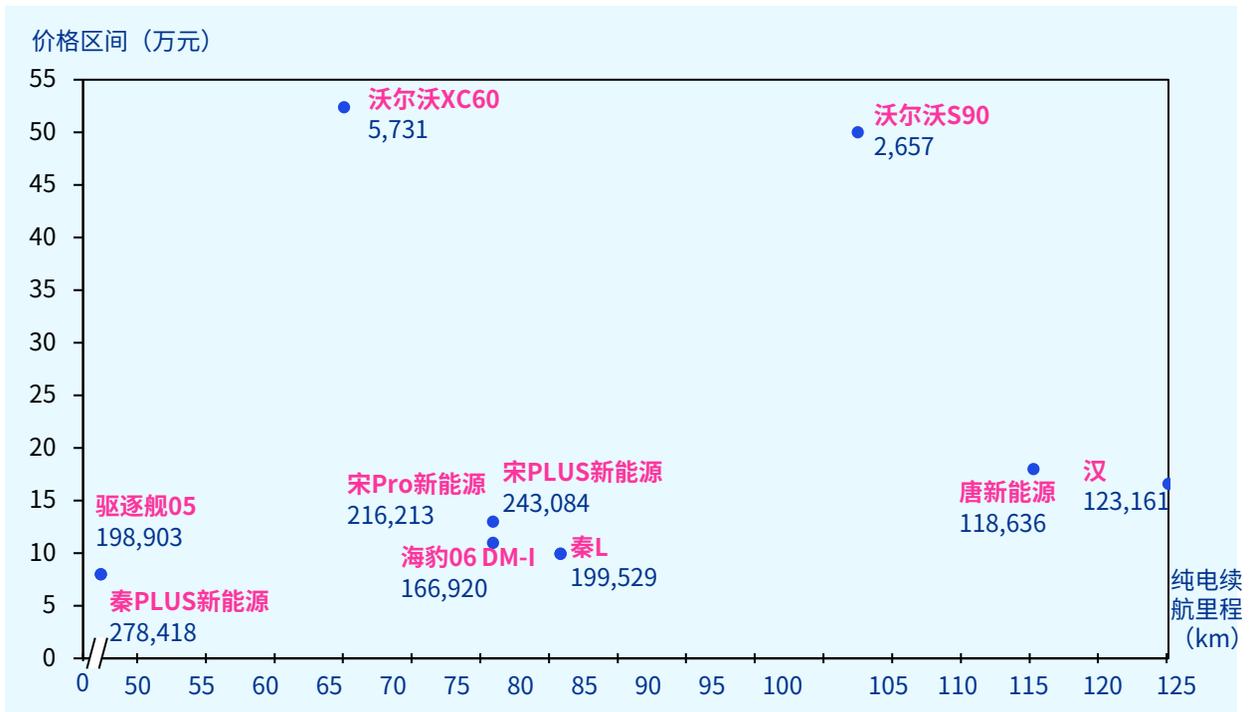


信息来源：易车，汽车之家，毕马威分析

首先，PHEV的最大优势在于其续航能力的提升。与BEV不同，PHEV在电动模式下能够提供一定的续航里程，且在电量耗尽后，内燃机可以接管驱动任务，延长车辆的总续航里程。这种“双重动力源”的设计，既满足了短途电动驾驶的需求，又消除了长途旅行时的充电焦虑，使得PHEV在多样化的驾驶环境中表现出色。

其次，PHEV在燃油经济性和排放控制方面也具有优势。通过优化电动和燃油驱动的切换，PHEV能够在不同的驾驶条件下实现最佳的燃油效率，减少碳排放。这不仅符合环保趋势，也为消费者节省了燃油成本，提高了车辆的整体经济性。

图14 PHEV的纯电里程对比



信息来源：易车，汽车之家，毕马威分析

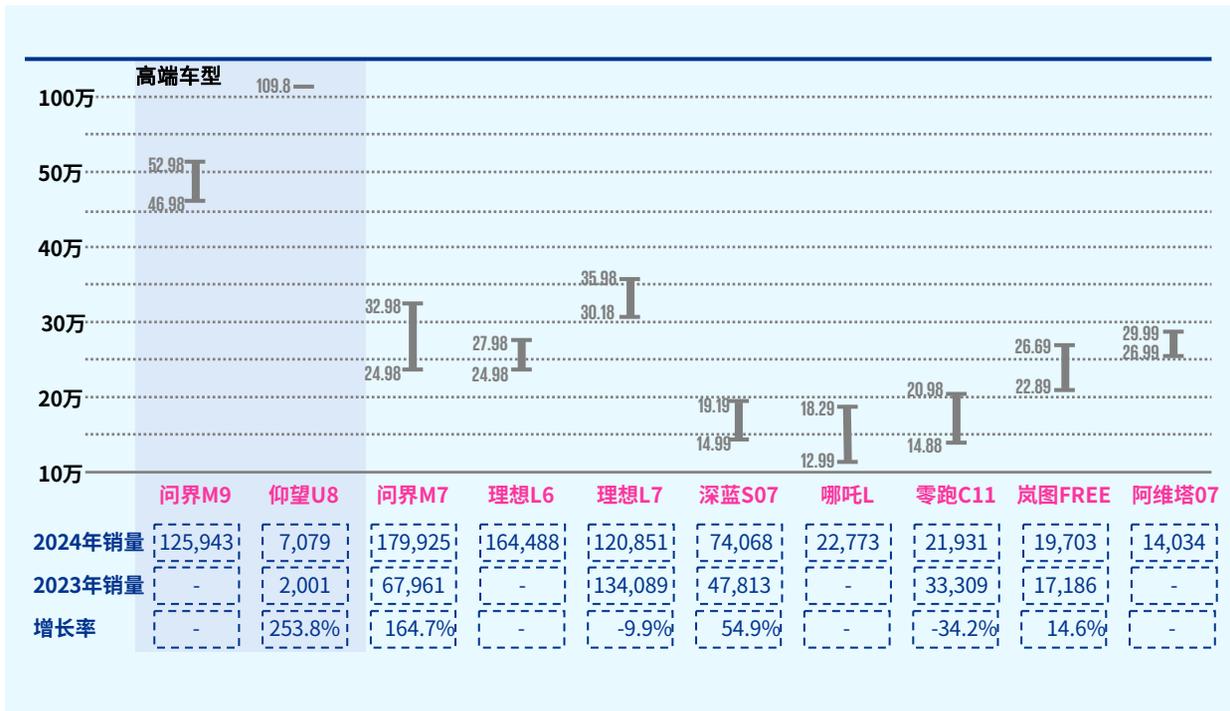
此外，PHEV在充电基础设施不完善的城市或偏远地区更具优势。消费者无需依赖于密集的充电网络，能够更加灵活地进行长途驾驶和日常使用。这种灵活性使得PHEV成为那些希望在享受电动驾驶优势的同时，又不愿意完全放弃内燃机便利性的消费者的理想选择。



消费者选择EREV的原因

增程式电动汽车（EREV）作为介于BEV和PHEV之间的一种车型，近年来也逐渐获得了市场的关注。EREV主要依靠电动驱动系统进行日常驾驶，内燃机仅作为增程器使用，提供额外的电量以延长续航里程。这种设计兼具BEV的环保优势和PHEV的灵活性，使得EREV在特定市场中具备独特的吸引力。消费者更偏好电池续航里程在200-300公里左右的EREV。

图15 EREV销量数据



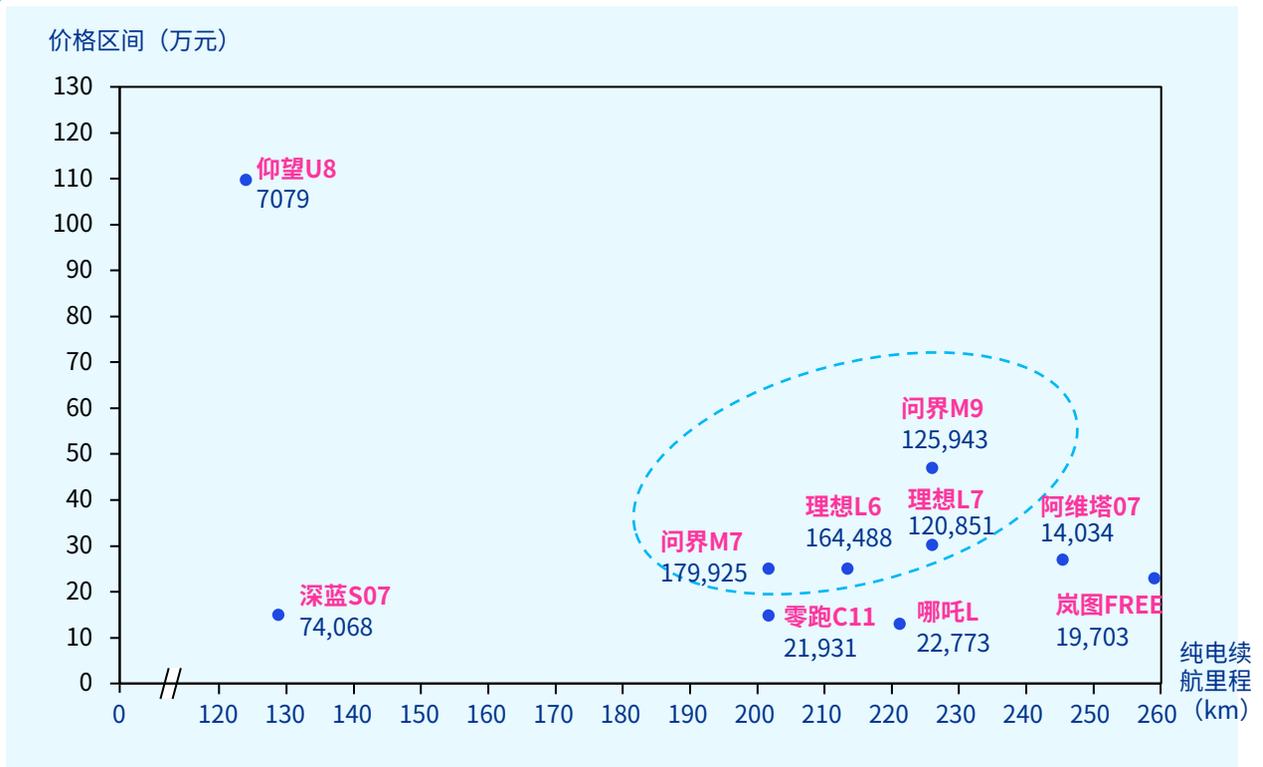
信息来源：易车，汽车之家，毕马威分析

首先，EREV的核心优势在于其电动驱动的高效性和内燃机的辅助功能。与PHEV不同，EREV的内燃机不直接参与驱动，而是作为电源提供额外的电量，这使得车辆在电动模式下能够保持更高的效率和更低的排放。EREV能够在电池电量低时自动启动内燃机，确保车辆的续航能力。

其次，EREV在用户体验方面也具有优势。由于内燃机仅作为增程器使用，车辆在电动模式下的驾驶体验更加纯粹和顺畅，延续了BEV的高性能和高效率。同时，EREV的内燃机设计更为紧凑和轻量化，不仅减少了车辆的整体重量，还提升了空间利用率，使得车辆的操控性和舒适性得到提升。

此外，EREV在充电设施建设不完善的地区同样具有优势。消费者无需频繁依赖充电桩，可以通过内燃机的增程功能，灵活应对不同的驾驶需求和充电条件。这种灵活性不仅提升了车辆的实用性，也为消费者提供了更多的选择空间，满足了多样化的出行需求。

图16 EREV销量和相关数据



信息来源：易车，汽车之家，毕马威分析

EREV的售价区间呈现明确的区分，理想，问界，仰望都是30万元以上车型为主，阿维塔和岚图主要在20-30万区间，其他车型多20万以下。但从销量角度，违反一般常识的是高价位车型销售量远大于低价位品牌车型，中端价位销量垫底。

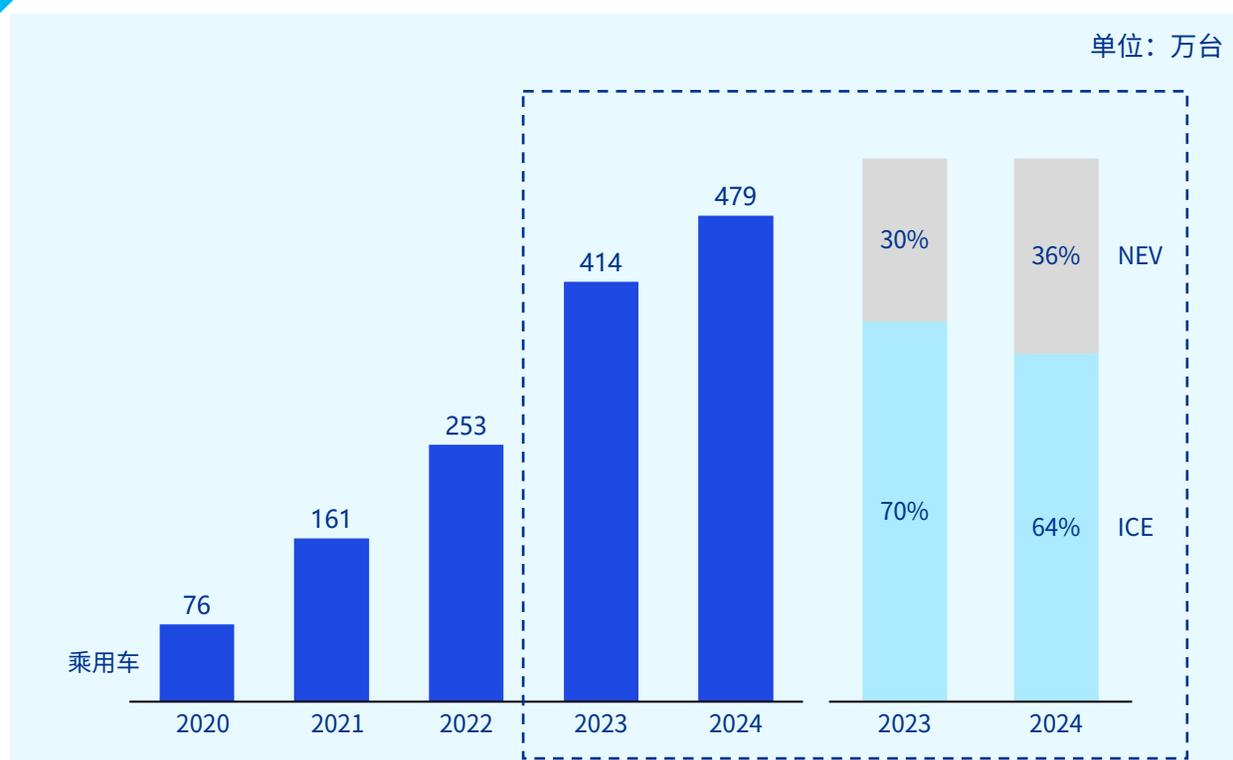
主要原因在于EREV还是一个由理想和问界主推的动力分支，而这两个品牌目前聚焦于中高端售价车型，因而其智能化程度和硬件配置更好。同时，在市场推广中注重精准营销的目标受众体验和服务，因此从传统豪华市场中赢得市场份额。而市场上目前售价中低端的车型由于成本原因，无法提供相同的智能化和舒适化体验，同时市场推广中的受众定位不清晰，知名度受限。不同价位产品续航里程接近，说明消费者在选择EREV的时候并未在EREV的车型内作比较，而是在BEV，ICE和EREV的同档次配置品牌和车型做对比后，选择了EREV的品牌车型。EREV对比ICE，其智能化程度更高，对比BEV其驱动模式减少里程焦虑，补能方式兼顾加油的便捷性；而PHEV中没有可比车型。因此，EREV成为了一个在充电便捷性和续航持续性未能满足高端消费者需求时期的一个优先选项，其技术路线在中低端车型的推广有一定的不确定性。

3.2 出口

汽车出口表现强劲，海外市场发展进入快车道。据中汽协数据，2020年我国汽车出口达99.4万台，同比增长2.8%，随后我国汽车出口进入高速增长期。出口增长重要原因是燃油车的国际性价比提升和新能源车的领先性。同时，中国汽车企业加快海外市场布局，通过联合海外销售渠道、独立建设海外销售渠道等方式加快市场开拓，在本地化生产前进一步加快出口增幅。

图17

2020年—2024年乘用车出口量



数据来源：中汽协，乘联会，毕马威分析

近年来，中国新能源汽车产业的快速发展不仅重塑了国内市场格局，更以强劲的势头引领国内品牌出口的趋势，成为推动全球汽车产业向电动化、智能化转型的重要力量。中国新能源汽车出口量几占全球新能源汽车出口总量的三分之一以上。中国新能源汽车已成功进入除美国市场以外的多个主流汽车市场。

中国新能源汽车在国际市场上的成功，在于先发优势、产品智能化优势和成本优势。

在汽车产业政策引导下，配合最早开始的新能源补贴和各种优惠政策，中国的新能源快速形成产量规模，从政策主导转向消费主导的市场。以市场规模驱动产品、技术、成本的提升。

智能化是中国新能源汽车研发和迭代的主线。主机厂和供应商紧密合作，以远快于传统OEM研发的节奏快速迭代产品，并通过OTA在使用过程中优化体验。在智能驾驶和智能座舱的投入，设计始终对标领先标杆甚至逐步成为标杆。

中国新能源汽车产业链的完善和规模化生产，使其在成本控制方面具有显著优势。全产业链覆盖，电池和三电的技术和布局领先于其他国家企业，使得中国新能源汽车的供应链稳定性和成本优势得以体现在终端汽车价格的优势上。

但同时，中国产能的过剩也造成了国内市场的激烈竞争，也是价格战的主要原因之一。因此，中国新能源产品从布局产品出口到海外建厂都在快速演进中。

结语

在全球能源转型和碳中和目标的推动下，新能源汽车正成为重塑全球汽车产业格局的核心力量之一。新能源汽车的发展呈现多种动力模式协同创新、共同驱动的现象。从纯电动汽车（BEV）到插电式混合动力汽车（PHEV），从增程式电动车（REEV）到替代燃料，每一种动力模式都以其独特的技术特点和应用场景，为汽车动力体系的全面发展注入了多样化的活力。

这种多元化的动力模式不仅满足了不同地区、不同消费群体的多样化需求，也为新能源汽车的技术创新和市场拓展开辟了更广阔的空间。例如，纯电动汽车以其零排放、高效率的特点，成为城市交通的首选；插电式混合动力汽车则在长途驾驶和充电设施尚未完善的地区展现了更强的适应性；增程式电动车通过高效发电系统，解决了续航焦虑问题；替代燃料不仅是过渡期的一种选择，也可以是商用车未来发展的重要方向的可能。

多种动力模式的协同发展，不仅体现了技术进步的包容性，也反映了市场选择的多样性。这种多元化的技术路线，既避免了单一路径依赖带来的风险，又为新能源汽车的可持续发展提供了坚实的技术支撑。未来，随着电池技术、智能网联技术和氢能产业的不断突破，新能源汽车的动力模式将进一步丰富和完善，为全球汽车产业的绿色转型注入源源不断的动力。

附录

以下为各个国家/地区的具体补贴政策：

表2 各主要国家/地区对于消费者的补贴政策

国家/地区	税收优惠—购买	激励—购买	使用环节—ESG	使用环节—充电桩
中国	购置税减免：2024年1月1日至2025年12月31日，新能源汽车免征车辆购置税，每辆车免税额不超过3万元。2026年1月1日至2027年12月31日，新能源汽车免征车辆购置税，每辆车免税额不超过1.5万元。	购车补贴：根据购车价格，补贴金额为购车价格的6%至10%。除了国家补贴，各地政府还有额外的地方性补贴政策。北京限牌照和限制购车的政策（除北京外，其他城市推荐）。	以旧换新：对于报废旧车并购买新能源乘用车的个人消费者，将提供2万元的补贴。	无
法国	1. 部分区域提供新能源汽车的免税优惠（全额或50%）。 2. 纯电动汽车、燃料电池电动车和续航里程超过50公里的插电式混合动力车免除基于质量的高排放税费（malus）。	如果车辆价格低于47,000欧元，家庭可获得5,000欧元补贴。如果车辆价格低于47,000欧元，法人（公）可获得3,000欧元补贴。此外，用于报废二手或新的价格低于47,000欧元的纯电动车或燃料电池电动车的报废计划，补贴金额根据收入情况最高可达6,000欧元。	无	无
德国	无	1. 从2023年1月1日起，仅适用于新的和二手机动车辆和燃料电池电动车辆。补贴资金的三分之一来自行业，三分之二来自政商。 2. 对于不超过40,000欧元的新车，补贴金额为6,750欧元。 3. 对于超过40,000欧元但不超过65,000欧元的新车，补贴金额为4,500欧元。 4. 从2023年9月1日起，仅个人才能申请补贴。 5. 从2024年1月1日起，补贴金额将减少，并且申请条件将变得更加严格。	1. 对于在2025年12月31日之前注册的纯电动车（BEV）和燃料电池电动车（FCEV），享受为期10年的免税优惠。 2. 免税优惠延长至2030年12月31日。 3. 对于二氧化碳排放量低于等于95克/公里的车辆，免除年度行驶税。	无

国家/地区	税收优惠—购买	激励—购买	使用环节—ESG	使用环节—充电桩
英国	无	无	电动车和超低排放车辆（二氧化碳排放量低于75克/公里）享受税收优惠。	电动汽车家庭充电计划（EVHS）：适用于住在公寓中的业主和租赁住宅的居民，用于安装家庭充电设施。工作场所充电计划（WCS）：为企业提供电动汽车充电器安装计划，可覆盖最高75%的费用，每个插座最高补贴350英镑（最多40个）。
意大利	无	纯电动车/插电式混合动力车（PHEV）二氧化碳排放量20克/公里，售价35,000欧元+增值税，可获得3,000欧元（报废旧车可获得5,000欧元）的补贴。纯电动车（BEV）/插电式混合动力车（PHEV）二氧化碳排放量为21-60克/公里，售价≤45,000欧元+增值税，可获得2,000欧元（报废旧车可获得4,000欧元）的补贴。	·纯电动车：自首次注册之日起享受为期五年的免税期。此期满后，纳税率相当于相同排量的汽油车的75%减免。 ·混合动力车：最低固定费率（2.58欧元/千瓦）。部分地区对车辆所有权税收进行折扣。	对于居民用户，对于购买和安装标准电动车充电基础设施的费用，补贴金额为费用的80%，最高限额为每个申请人1,500欧元。
西班牙	二氧化碳排放量低于等于120克/公里的车辆免除“特别税”。加那利群：二氧化碳排放量低于等于110克/公里的替代动力车辆（如纯电动车、燃料电池电动车、插电式混合动力车、扩展程式电动车和混合动力车）免征增值税。	2021年—2023年的激励计划（MOVES IIII）包括以下内容：·私人个人购买新车（M1级别）：纯电动车和燃料电池电动车可获得4,500至7,000欧元的补贴；插电式混合动力车可获得2,500至5,000欧元的补贴。补贴金额根据是否报废旧车而有所不同。针对中小企业和大型企业的不同激励措施（加上MOVES FLOTAS）。	主要城市（如巴塞罗那、马德里、瓦伦西亚、萨拉戈萨等）的纯电动车辆享受75%的减免。	2021-2023年的激励计划（MOVES IIIII）包括以下内容： ·个人、周边社区和行政机构：符合条件费用的70%； ·公司和公共充电点（功率≤50千瓦）：大型公司可获得符合条件费用的35%补贴，中型公司为45%，小型公司为55%； ·公司和公共充电点（功率>50千瓦）：符合条件费用的30%补贴。如果充电设施位于人口少于5,000人的市镇，则这些金额将增加。
葡萄牙	车辆税： ·纯电动车：完全免税； ·插电式混合动力车：如果纯电续航里程≥50公里且二氧化碳排放量<50克/公里，享受75%的减免； ·混合动力车：如果纯电续航里程>50公里且二氧化碳排放量50克/公，享受40%的减免。	私人用户：购买新的纯电动车（M1级别车辆）可获得3,000欧元补贴，购车价格最高限制为62,500欧元，每人限购一辆。	纯电动车享受免税。	无

国家/地区	税收优惠—购买	激励—购买	使用环节—ESG	使用环节—充电桩
冰岛	最低税率：按照商品的关税价格的5%计算。	纯电动车和混合动力车： 清关：免除增值税8,800欧元（1,320,000冰岛克朗）。 零售价格36,600欧元（5,500,000冰岛克朗）的车辆不收取增值税；超过该金额的部分需支付全额增值税。电动汽车租赁的特别折扣：2023年最高总额为6,600,000欧元（1,000,000,000冰岛克朗）。	无	每个租赁公司最多允许300辆车享受折扣·充电桩和充电设施的安裝可免除增值税。
丹麦	零排放车辆：·支付注册税的40%·额外减免16.5万丹麦克朗的注册税。 每千瓦时电池容量减免900丹麦克朗的应税价（最多45千瓦时）低排放车辆（二氧化碳排放<50克/公里）：注册税减免55%·额外减免4,750丹麦克朗的注册税·每千瓦时电池容量减免900丹麦克朗的应税价值(最多45千瓦时)。	无	车辆所有权税基于二氧化碳排放量。零排放车辆和二氧化碳排放最多58克/公里的车辆支付最低的半年度税率,为370丹麦克郎。	与公司车辆一起使用的充电设施/充电插座（员工住所内）不征税。
瑞典	无	无	零排放车辆和插电式混合动力车辆的年度道路税低（360瑞典克朗）。	家庭在家中安装电动汽车充电框的税收减免为50%（最高15,000瑞典克朗），为公寓楼居民安装交流充电设施的补助金。
奥地利	商用零排放汽车（如纯电动汽车和燃料电池汽车）增值税减免，按车辆总价（含20%增值税和污染税）计算： ·车价≤4万欧元，享受增值税全额减免； ·总购买价4万-8万欧元之间，前4万欧元不收增值税；车价>8万欧元，不享受增值税减免优惠。	截至2023年底,购买私人使用的新车,全电动续航里程260公里且毛售价+6万欧元的车型可享受奖励： ·电池电动车和燃料电池电动车可获得3,000欧元奖励。 ·插电式混合动力车和增程式电动车可获得1,250欧元奖励，各省市和地区还提供额外的激励措施。	所有零排放车辆免征所有权税。所有零排放车辆免征污染税。	截至2023年底,购买以下充电设施（私人使用）可获得奖励： ·智能充电电缆:600欧元奖励·墙壁安装式充电桩（适用于独立或双层住宅）：600欧元奖励。 ·墙壁安装式充电桩(适用于多户住宅单个设备)：900欧元奖励。 ·墙壁安装式充电桩(适用于多户住宅集成设备,带负荷管理)：1,800欧元奖励，各省市和地区还提供额外的激励措施。

国家/地区	税收优惠—购买	激励—购买	使用环节—ESG	使用环节—充电桩
瑞士	电动汽车免征汽车税。	无	不同的州对交通税在一定时期内进行减免，具体根据燃料消耗（二氧化碳排放量/公里）而定。	各州和市政府为电动汽车的安装成本提供资助。
荷兰	零排放车辆免税。	个人购买/租赁小型或紧凑型纯电动车的补贴计划（SEPP）。用于燃料电池电动车或出租车以及安装太阳能电池板的纯电动车的任意折旧的环境投资计划（Vamil）。	零排放车辆免税。插电式混合动力车辆50%的关税。	无
加利福尼亚州	无	通过清洁汽车补贴项目，居民购买电动汽车可获得高达7,500美元的补贴。此外，电动汽车司机还可以使用高承载车辆（HOV）车道。	无	该州还提供许多基于公用事业的充电激励措施，例如洛杉矶水电局（LADWP）的补贴，进一步降低了电动汽车的成本。
科罗拉多州	无	为购买新电动汽车提供5,000美元的州税收抵免。	无	为了进一步支持向电动汽车的过渡，该州的公用事业公司为家庭充电器安装提供高达1,250美元的补贴。
新泽西州	无	通过“新泽西州充电”计划，居民购买售价低于45,000美元的电动汽车可获得高达4,000美元的补贴。	新泽西州的一些计划还为电动汽车提供免费补贴扣通行费。	
纽约州	无	为购买新电动汽车提供高达2,000美元的补贴。	无	该州还为安装家用充电器提供大量公用事业补贴，最高可达500美元，以帮助抵消安装成本。

国家/地区	税收优惠—购买	激励—购买	使用环节—ESG	使用环节—充电桩
俄勒冈州	电动汽车购买者还享受俄勒冈州免征销售税的政策。	俄勒冈州通过“提前充电”计划提供强有力的激励措施，鼓励人们使用电动汽车，为所有人提供2,500美元的新电动汽车标准补贴，为低收入家庭提供5,000美元的补贴。	无	
华盛顿州	该州为电动汽车提供销售/使用税减免，最高可抵扣20,000美元的购车价。		无	此外，全州的公用事业公司为电动汽车充电器安装提供回扣。
德克萨斯州	无	德克萨斯州居民购买电动汽车（EV）可获得高达2,500美元的回扣。	无	此外，奥斯汀能源的回扣计划等项目为家庭充电器安装提供高达1,200美元的回扣。
马萨诸塞州	无	在马萨诸塞州，该州推出了“MOR—EV”计划，为购买电动汽车（EV）的居民提供高达3,500美元的折扣，使居民更容易过渡到更清洁的交通方式。	无	除了MOR—EV计划之外，国家电网等公用事业公司还提供电动汽车充电器折扣，进一步提高了电动汽车的可负担性。
弗吉尼亚州	提供一系列激励措施，鼓励居民使用电动汽车（EV），让居民更容易实现绿色出行。该州为新旧电动汽车购买者提供高达4,500美元的税收抵免。	无	无	Dominion Energy 每年向参加需求响应计划的居民提供40美元的补助，他们将以固定的月费安装和维护2级住宅充电站。Appalachian Power Company 为电动汽车车主提供分时电价支持，前提是他们的电表单独跟踪电动汽车使用情况。此外，居民购买2级ENERGY STAR 认证充电站可获得折扣。
佛蒙特州	无	佛蒙特州正在提供大量激励措施，以促进电动汽车（EV）的普及，特别是针对低收入和中等收入家庭。购买电动汽车可获得高达4,000美元的折扣，使更多人能够享受清洁交通。	无	此外，全州的公用事业公司正在提供全州范围的充电器折扣计划。

信息来源：公开信息，毕马威分析

联系我们

**Norbert Meyring**

毕马威中国
工业制造及汽车行业主管合伙人
电话: +8621 2212 2707
norbert.meyring@kpmg.com

**徐侃瓴**

毕马威中国
汽车行业审计服务主管合伙人
电话: +8621 2212 3356
oliver.xu@kpmg.com

**康琦明**

毕马威中国
交易战略咨询合伙人
电话: +8610 8508 5000
lq.kang@kpmg.com

**童喆**

毕马威中国
汽车行业副总监
电话: +8610 8553 3747
zhe.tong@kpmg.com

**金凌**

毕马威中国
交易战略咨询副总监
电话: +8621 2212 2888
rl.jin@kpmg.com

**李思维**

毕马威中国
汽车行业经理
电话: +8621 2212 2334
archie.li@kpmg.com

**史丽娜**

毕马威中国
汽车行业市场专员
电话: +8610 8553 3257
selena.shi@kpmg.com

kpmg.com/cn/socialmedia



如需获取毕马威中国各办公室信息，请扫描二维码或登陆我们的网站：
<https://kpmg.com/cn/zh/home/about/office-locations.html>

所载资料仅供一般参考用，并非针对任何个人或团体的个别情况而提供。虽然本所已致力提供准确和及时的资料，但本所不能保证这些资料在阁下收取时或日后仍然准确。任何人士不应在没有详细考虑相关的情况及获取适当的专业意见下依据所载资料行事。

© 2025 毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙) — 中国合伙制会计师事务所，毕马威企业咨询(中国)有限公司 — 中国有限责任公司，毕马威会计师事务所 — 澳门特别行政区合伙制事务所，及毕马威会计师事务所 — 香港特别行政区合伙制事务所，均是与毕马威国际有限公司(英国私营担保有限公司)相关联的独立成员所全球组织中的成员。版权所有，不得转载。在中国印刷。

毕马威的名称和标识均为毕马威全球组织中的独立成员所经许可后使用的商标。