

2023年07月15日

## 不容忽视的增量：汽车出口

——宏观经济专题

宏观研究团队

何宁（分析师）

潘纬桢（联系人）

hening@kysec.cn

panweizhen@kysec.cn

证书编号：S0790522110002

证书编号：S0790122110044

### ● 出口总体回落背景下，汽车出口逆势上行

#### 1. 出口总体回落背景下，车辆与零部件成为重要支撑

2022年Q3以来，随海外整体需求回落，我国出口同比快速回落，而汽车等车辆与零部件出口逆势上行。2023年1-5月，HS2位码分类下的第87章产品车辆与零部件出口771亿美元，同比增长43%，成为我国出口的重要支撑。

#### 2. 产业政策与出口政策协同，提高汽车产业竞争力，促进汽车出口

近年来，我国相关部门密集出台政策，在国内产业政策方面，通过定向财税支持等方式提高国内汽车产业集中度、产业链优势与国际竞争力；在出口扶持政策方面，通过引导企业制定国际化发展战略、建立国际化消费信贷体系、金融信贷支持、提高国际营销能力等方式促进我国汽车出口。

### ● 欧盟拉动新能源车出口，新兴地区拉动传统车辆出口

#### 1. 分品类看，整车出口好于零部件出口

从出口增速来看，近年来新能源车>传统车辆>车辆零部件。2023年1-5月，新能源车、传统车辆、车辆零部件出口同比分别为159%、43%、13%。整车出口表现好于车辆零部件出口具有逻辑一致的内在原因：近年来我国整车生产能力与出口竞争力较海外不断提高，因此车辆零部件多用于国内组装整车后出口海外，而出口海外整车厂则相对较少。

#### 2. 分地区看，欧盟拉动新能源车出口，新兴国家拉动传统车辆出口

新能源车方面，我国当前新能源汽车出口主要由欧盟拉动，2023年Q1我国新能源车出口欧盟同比增长95%，拉动新能源车出口63个百分点。传统车辆方面，我国主要出口地区为欧盟、美国、东盟外的其他新兴发展中经济体，2023年Q1传统车辆出口同比增长30.3%，其中其他地区拉动出口增长29.7个百分点。

### ● 汽车出口高增带动汽车产业链受益

#### 1. 汽车零部件出口看，发动机、车身及其零件等表现较好

2023年1-5月，发动机及其零附件、车身零件、悬挂系统、散热器、冷却器及其零件、制动器及其零件、车轮及其零附件出口金额均超过20亿美元，其中车身、变速箱及其零件、转向盘、柱、器及其零件出口表现亮眼，同比分别增长158%、41%、30%。

2. 完全消耗系数看，汽车主要拉动有色、批零、化工、钢铁、电子等行业需求。汽车生产将通过产业链带动上游其他行业的发展，以简化后的2020年竞争性投入产出表的完全消耗系数观察汽车行业对其他行业的影响水平。汽车行业完全消耗系数最大的前十大行业为有色、批零、交运仓储、采矿、化工、钢铁、计算机通信、租赁商务、通用设备、橡胶塑料。

### ● 产业国际竞争力不断提升，汽车出口高增有望持续

我国汽车出口增长可拆分为海外需求绝对额的增长效应与份额提升效应两方面原因。以进口车辆与零部件同比增速变化衡量该地区需求增长效应，以该地区进口我国车辆与零部件占进口世界车辆与零部件的比例变化衡量份额提升效应。

(1) 从外需绝对额上看，短期长期均有增长动能。短期看，最大最终需求方欧美汽车消费动能仍较为旺盛。长期看，发达经济体中欧盟新能源汽车需求量将维持高速增长，2023年Q1，欧盟进口新能源车407亿美元，同比+42.1%；发展中经济体中东盟、拉美地区近年来加工与转口贸易产业发展较快，且其国民汽车需求具有可观的潜在提升空间。

(2) 从份额上看，制造成本低、供应链稳定完整、与新兴市场国家经贸联系加深以及政策大力扶持等多方面因素助力我国汽车与零部件国际市场市占率提升。相较于欧盟日韩等发达经济体，我国产业链具有更强的完整与稳定性，近年来出口竞争力不断提升，我国新能源车在欧盟进口份额中由2021年Q1的4.1%提升至2023年Q1的14.6%。发展中经济体中，俄罗斯、拉美、中东以及非洲等“一带一路”沿线国家近年来与我国的经贸往来逐渐加深，2023年1-5月，我国传统车辆出口俄罗斯同比+384%。汽车作为外贸“稳规模、优结构”的重点抓手，随着产业与贸易政策的进一步支持，国际竞争力将继续提升，有利于提高我国汽车在海外市场的占有率与渗透率，助力我国汽车出口保持高速增长。

### ● 风险提示：外需回落超预期。

### 相关研究报告

《价格因素是拖累出口的重要原因——6月进出口数据点评—宏观经济点评》-2023.7.13

《市场与美联储分歧或将加大——美国6月CPI点评—宏观经济点评》-2023.7.13

《6月金融数据喜忧参半—宏观经济点评》-2023.7.12

## 目 录

1、 出口总体回落背景下，汽车出口逆势上行.....	4
1.1、 出口总体回落背景下，车辆与零部件成为重要支撑.....	4
1.2、 产业政策与出口政策协同，提高汽车产业竞争力，促进汽车出口 .....	5
2、 欧盟拉动新能源车辆出口，新兴地区拉动传统车辆出口 .....	7
2.1、 分品类看，整车出口好于零部件出口 .....	7
2.2、 分地区看，欧盟拉动新能源车辆出口，新兴国家拉动传统车辆出口 .....	8
3、 汽车出口高增带动汽车产业链受益 .....	10
3.1、 汽车零部件出口看，发动机、车身及其零件等表现较好.....	10
3.2、 完全消耗系数看，汽车主要拉动有色、批零、化工、钢铁、电子等行业需求 .....	10
4、 产业国际竞争力不断提升，汽车出口高增有望持续.....	12
4.1、 车辆与零部件出口主要地区可分成两类地区.....	12
4.2、 需求动能充足、产业竞争力提升助力车辆与零部件出口持续高增 .....	12
风险提示 .....	16

## 图表目录

图 1： 2022 年 H2 总出口金额同比开始回落，汽车包括底盘出口金额同比维持高增 .....	4
图 2： 车辆与零部件是支撑 2023 年 1-5 月出口的重要力量 .....	5
图 3： 2020 年以来新能源车辆出口占比迅速提高.....	8
图 4： 2022 年以来整车出口表现好于零部件出口 .....	8
图 5： 2019 年 Q3 以来新能源车出口主要由欧盟支撑.....	8
图 6： 2021Q2 以来对欧新能源车出口增长快于其他地区 .....	8
图 7： 传统车辆出口主要由欠发达国家与地区支撑.....	9
图 8： 2021 年 Q3 以来车辆零部件出口增速放缓.....	9
图 9： 发动机、车身、转向盘等车辆零部件出口表现较好.....	10
图 10： 简化前受汽车整车行业拉动最为明显的三大行业分别为汽车零部件及配件、商务服务、批发 .....	11
图 11： 简化后受汽车行业拉动最为明显的三大行业分别为有色、批零、交运仓储 .....	11
图 12： 所列主要出口地区占我国 2023 年 1-5 月汽车与零部件出口总额的 78.7% .....	12
图 13： 2021 年 Q3 以来中国产品占美国市场份额下行.....	13
图 14： 2021 年以来中国产品占欧盟市场份额整体上行.....	13
图 15： 2020 年 Q3 以来中国产品占日韩澳加市场份额整体上行 .....	13
图 16： 2022 年 H2 以来欧盟与日韩澳加成为发达经济体中拉动我国车辆与零部件出口的主要力量 .....	13
图 17： 2019 年以来中国产品占东盟市场份额加速上行.....	14
图 18： 2022 年中国产品占拉美加勒比市场份额加速上行.....	14
图 19： 2018 年以来中国产品占中东市场份额加速上行.....	14
图 20： 2023 年以来俄罗斯成为重要出口地区.....	14
图 21： 欧美汽车消费动能仍然较为旺盛 .....	15
图 22： 2019 年中国汽车生产成本方面具备较强竞争力.....	15
图 23： 欧盟新能源车需求动能充足，我国产品份额扩大.....	15
图 24： 我国传统车辆出口新兴国家近期维持高速增长.....	15
表 1： 近年来相关部门密集出台汽车产业与出口扶持政策.....	6

---

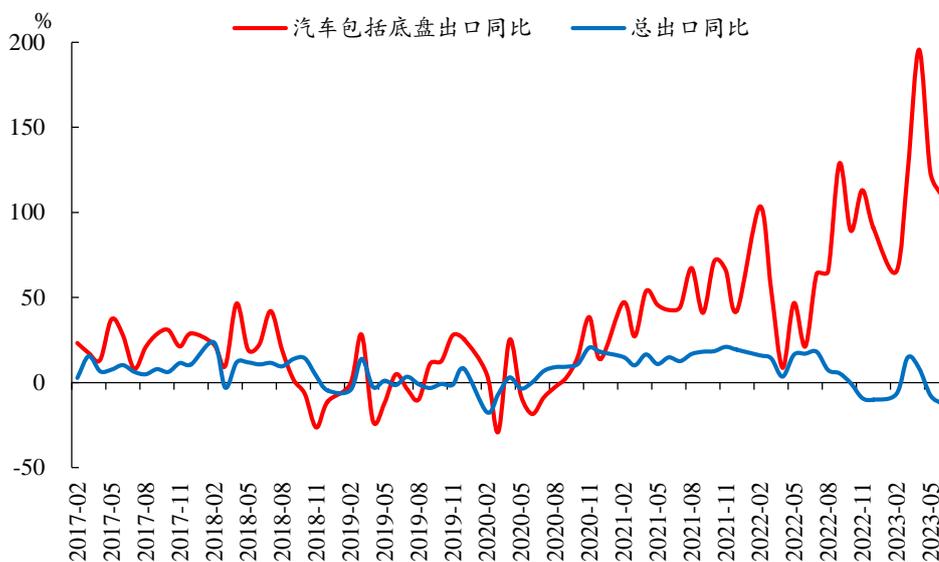
表 2: 从绝对额来看新能源汽车出口占比仍低于传统车辆及车辆零部件 ..... 7

## 1、出口总体回落背景下，汽车出口逆势上行

### 1.1、出口总体回落背景下，车辆与零部件成为重要支撑

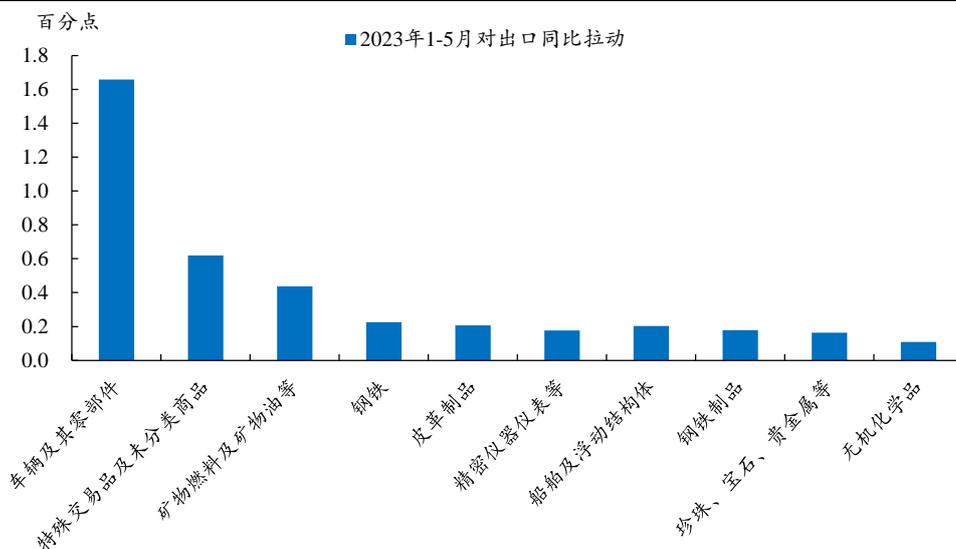
2022年Q3以来，随欧美经济放缓、海外整体需求回落，我国出口总额同比快速回落，而我国汽车等车辆与零部件出口同比却逆势上行。2023年1-5月，我国出口总额同比增长0.3%，而汽车和底盘出口387亿美元，同比增长108%；在HS2位码分类下，第87章产品车辆与零部件<sup>1</sup>出口771亿美元，同比增长43%，拉动出口增长1.7个百分点，成为我国出口的重要支撑。

**图1：2022年H2总出口金额同比开始回落，汽车包括底盘出口金额同比维持高增**



数据来源：Wind、开源证券研究所；注：2021年出口同比为两年复合增速，为排除春节错月效应，将1-2月出口金额合并。

<sup>1</sup> 与汽车包括底盘相比，HS2位码下的车辆与零部件还包含除汽车底盘以外的其他车辆零部件，以及摩托车、脚踏车、婴儿车等其他车辆，2023年1-5月该类车辆出口约占车辆与零部件出口总额的11.3%。

**图2：车辆与零部件是支撑 2023 年 1-5 月出口的重要力量**


数据来源：Wind、开源证券研究所

## 1.2、产业政策与出口政策协同，提高汽车产业竞争力，促进汽车出口

汽车出口的持续高增与我国对汽车产业的引导扶持及出口的政策紧密相关。近年来，我国相关部门密集出台政策，推动汽车产业良性发展，提高汽车出口国际竞争力。在国内产业政策方面，通过定向税收优惠、财政补贴等方式提高国内汽车产业集中度与产能利用率，提高车企研发水平，提升我国的汽车产业链优势与国际竞争力；在出口扶持政策方面，通过引导企业制定国际化发展战略、深化国际合作、建立国际化消费信贷体系、加强认证认可结果国际互认和采信、金融信贷支持、提高国际营销服务能力等方式促进我国汽车出口。

**表1: 近年来相关部门密集出台汽车产业与出口扶持政策**

文件	部门	时间	主要内容
《智能汽车创新发展战略》	国家发展改革委、中央网信办等	2020/2/10	1、引导企业规范有序参与智能汽车发展。利用多种资金渠道，支持智能汽车基础共性关键技术研发和产业化。强化税收金融政策引导，对符合条件的企业按现行税收政策规定享受企业所得税税前加计扣除优惠，落实中小企业和初创企业的财税优惠政策。 2、深化国际合作。鼓励国内外企业加强产业合作，联合开展基础研究、技术开发和市场化应用。支持国内企业加快国际市场布局，增强海外研发能力。鼓励外资企业积极参与智能汽车产业发展。深度参与国际标准、区域标准制定与协调，加强认证认可结果国际互认和采信。
《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	财政部、工业和信息化部等	2020/4/23	1、重点围绕关键零部件的技术攻关和产业化应用开展示范，中央财政将采取“以奖代补”方式对示范城市给予奖励。 2、争取通过4年左右时间，建立氢能和燃料电池汽车产业链，关键核心技术取得突破，形成布局合理、协同发展的良好局面。
《关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）的通知》	国务院办公厅	2020/11/2	1、充分发挥市场机制作用，促进优胜劣汰，支持优势企业兼并重组、做大做强，进一步提高产业集中度。落实新能源汽车相关税收优惠政策，优化分类交通管理及金融服务等措施。提高技术创新能力，构建新型产业生态，推动产业融合发展。 2、引导企业制定国际化发展战略，不断提高国际竞争能力。加大国际市场开拓力度，推动产业合作由生产制造环节向技术研发、市场营销等全链条延伸。鼓励企业充分利用境内外资金，建立国际化消费信贷体系。支持企业建立国际营销服务网络，在重点市场共建海外仓储和售后服务中心等服务平台。健全法律咨询、检测认证、人才培养等服务保障体系，引导企业规范海外经营行为，提升合规管理水平。
《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	财政部、工业和信息化部等	2021/1/1	推动产业向产能利用充分、产业基础扎实、配套体系完善、竞争优势明显的地区和企业聚集，不断提高产能利用率和产业集中度。 1、加强汽车投资项目和生产准入管理，严控增量、优化存量，严格执行新建企业和扩大产能项目等规范要求。 2、加大僵尸企业退出力度，鼓励优势企业兼并重组、做大做强，坚决遏制新能源汽车盲目投资、违规建设等乱象。
《四部门关于加强产融合作推动工业绿色发展的指导意见》	工业和信息化部、中国人民银行等	2021/9/3	1、支持新能源汽车等关键技术突破及产业化发展。 2、加快发展战略性新兴产业，提升新能源汽车和智能网联汽车关键零部件、汽车芯片、软件系统等产业链水平，推动提高产业集中度，推动新能源汽车动力电池回收利用体系建设。
《关于促进新时代新能源高质量发展的实施方案》	国家发展改革委、国家能源局	2022/5/10	提高新能源产业国际化水平。加强新能源产业知识产权国际合作，推动计量、检测和试验研究能力达到世界先进水平，积极参与智慧能源及电动汽车等领域国际标准、合格评定程序的制定和修订，提高计量和合格评定结果互认水平，提升我国标准和检测认证机构的国际认可度和影响力。
关于修改《节能减排补助资金管理暂行办法》的通知	财政部	2023/4/7	将“节能减排补助资金重点支持范围”修改为“（一）新能源汽车推广应用补助资金清算；（二）充电基础设施奖补清算；（三）燃料电池汽车示范应用等”。
《关于推动外贸稳规模优结构的意见》	国务院办公厅	2023/4/11	<b>培育汽车出口优势：</b> 1、组织汽车企业与航运企业进行直客对接，引导汽车企业与航运企业签订中长期协议。 2、鼓励中资银行等为汽车企业在海外提供金融支持。 3、进一步支持汽车企业建立和完善国际营销服务体系，提升在海外开展品牌宣传、展示销售、售后服务方面的能力。

资料来源：中国政府网、发改委等、开源证券研究所

## 2、欧盟拉动新能源车辆出口，新兴地区拉动传统车辆出口

### 2.1、分品类看，整车出口好于零部件出口

我们按 HS6 位码将车辆与零部件拆分为新能源车辆（包含纯电动与混动车辆）、传统车辆及车辆零部件三类。2023 年 1-5 月，新能源车辆出口额达到 171 亿美元，占车辆与零部件总出口的 22.2%，传统车辆出口额达到 316 亿美元，占车辆与零部件总出口的 41%，车辆零部件出口额达到 284 亿美元，占车辆与零部件总出口的 36.8%。

**表2：从绝对额来看新能源车辆出口占比仍低于传统车辆及车辆零部件**

出口产品品类	2023 年 1-5 月 出口占比	所含主要产品
新能源车辆	22.2%	仅装有驱动电动机的货车、公路牵引车、载人机动车等；同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机的货车、公路牵引车、载人机动车等。
传统车辆	41.0%	仅装有压燃式活塞内燃发动机或柴油发动机的牵引车、拖拉机、载人机动车、货车，摩托车、脚踏车、婴儿车、半挂车等。
车辆零部件	36.8%	车辆底盘、车身、缓冲器、安全带、车窗、制动机、变速箱、车轮、散热器、离合器、转向盘等。

资料来源：海关总署、开源证券研究所

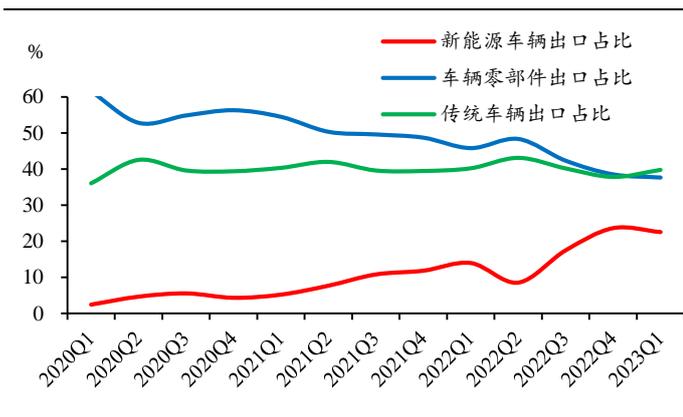
分品类看，2022 年以来整车出口表现好于零部件出口。2020 年至今，欧美等地区因疫情、俄乌冲突等原因汽车供应链运行不畅，而我国得益于完整稳定的供应链优势与支持性产业政策，在车辆与零部件总体出口金额高速增长的基础上，新能源车辆出口占比大幅抬升，由 2020 年 Q1 的 2.5% 提升至 2023 年 Q1 的 22.6%，传统车辆占比基本维持稳定，车辆零部件则有所下滑。

从出口增速来看，近年来新能源车辆>传统车辆>车辆零部件。2019 年 Q3 开始，新能源汽车出口增速多数时间维持在 100% 以上，2022 年以来，在高增速加持下，占比最低的新能源车辆成为了拉动车辆与零部件出口的最重要力量。2023 年 1-5 月，新能源车辆、传统车辆、车辆零部件出口同比分别为 159%、43%、13%。<sup>2</sup>

事实上，整车出口表现好于车辆零部件出口具有逻辑一致的内在原因：近年来我国整车生产能力与出口竞争力相较于海外不断提高，因此车辆零部件多用于国内组装整车后出口海外，而出口海外整车厂相对较少。

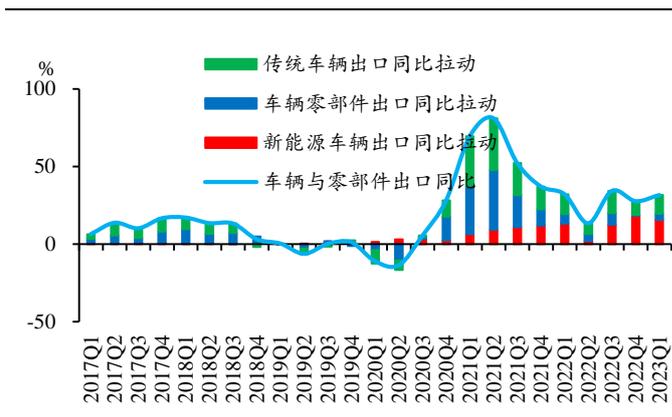
<sup>2</sup> 传统车辆中，摩托车、婴儿车、半挂车等 2023 年 1-5 月出口合计降低 4%，对传统车辆总体影响较小且表明传统车辆出口增长主要由传统汽车拉动。

图3：2020年以来新能源车出口占比迅速提高



数据来源：海关总署、trademap、开源证券研究所

图4：2022年以来整车出口表现好于零部件出口



数据来源：海关总署、trademap、开源证券研究所

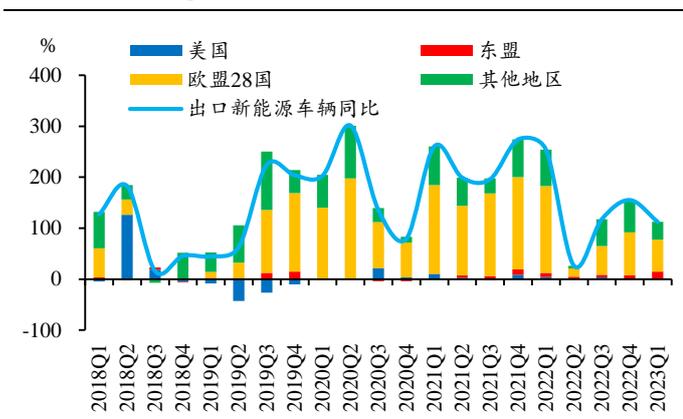
## 2.2、分地区看，欧盟拉动新能源车出口，新兴国家拉动传统车辆出口

**新能源车方面**，与欧盟<sup>3</sup>加快清洁能源替代的新能源政策相对应，我国当前新能源汽车出口主要由欧盟拉动，2023年Q1我国新能源汽车出口同比增长112%，其中出口欧盟同比增长95%，拉动新能源车出口63个百分点。

**传统车辆方面**，我国在生产技术、营销等方面落后于欧美，因此主要出口地区为欧盟、美国、东盟外的其他新兴发展中经济体，2023年Q1传统车辆出口同比增长30.3%，其中其他地区拉动出口增长29.7个百分点。此外，俄乌冲突下，我国汽车品牌在俄罗斯市场份额迅速扩大，2023年1-5月我国出口俄罗斯传统车辆共计67亿美元，同比增长384%，拉动出口俄罗斯车辆与零部件同比增长270个百分点。

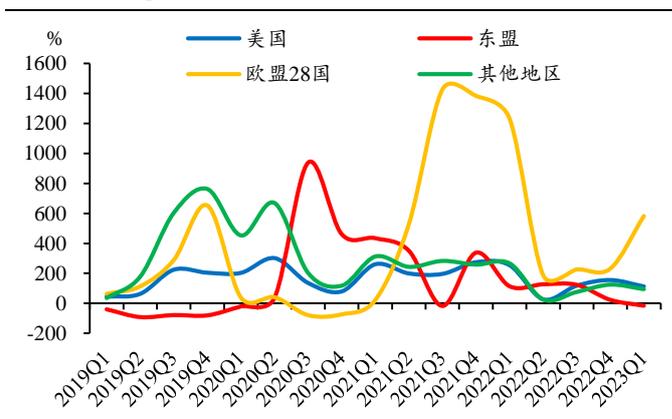
**车辆零部件方面**，2020年Q4-2021年Q2，得益于我国生产率修复以及基数效应，车辆零部件出口增长较快，2021年Q3以来，车辆零部件出口增速逐渐放缓，2023年Q1，车辆零部件出口同比增长8.3%，其中除欧盟、美国、东盟外的地区拉动10.7个百分点，而出口欧盟、美国、东盟地区均为负增长。

图5：2019年Q3以来新能源车出口主要由欧盟支撑



数据来源：海关总署、trademap、开源证券研究所

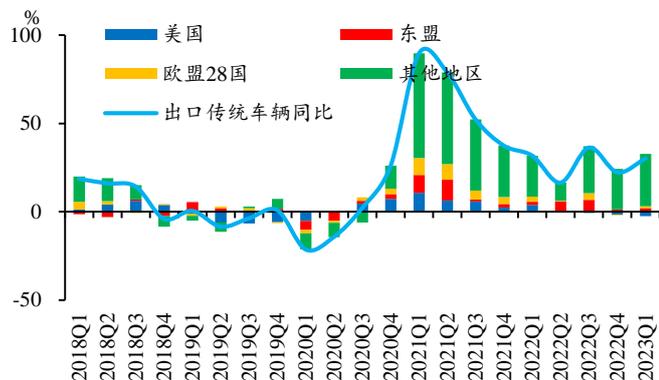
图6：2021Q2以来对欧新能源车出口增长快于其他地区



数据来源：海关总署、trademap、开源证券研究所

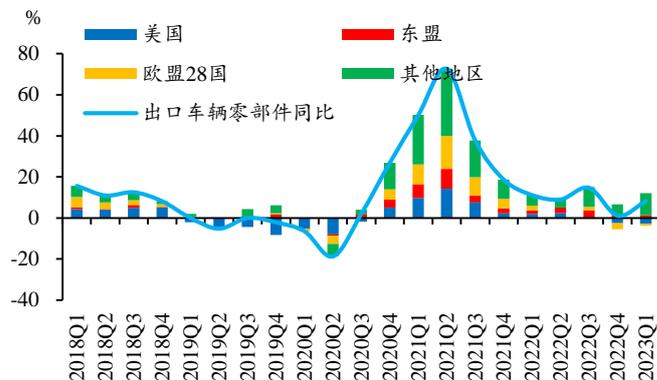
<sup>3</sup> 本报告中，如不作说明，欧盟指包含英国在内的原欧盟28国  
请务必参阅正文后面的信息披露和法律声明

图7：传统车辆出口主要由欠发达国家与地区支撑



数据来源：海关总署、trademap、开源证券研究所

图8：2021年Q3以来车辆零部件出口增速放缓



数据来源：海关总署、trademap、开源证券研究所

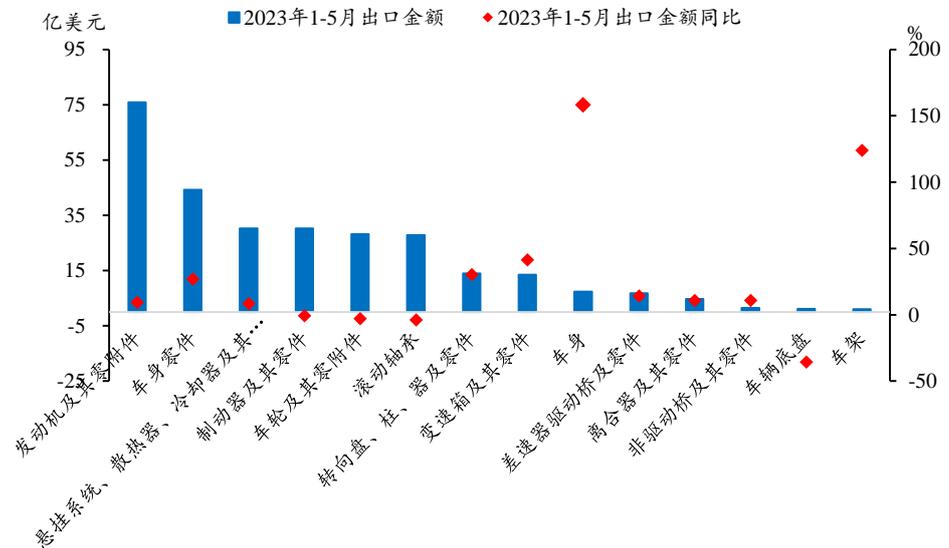
### 3、汽车出口高增带动汽车产业链受益

汽车与零部件出口的高增对于汽车产业链的带动主要有以下两方面：（1）国内汽车零部件直接出口海外表现较好。（2）我国汽车整车出口海外增长较快，从而间接带动汽车产业链上游需求。

#### 3.1、汽车零部件出口看，发动机、车身及其零件等表现较好

进一步将汽车零部件按 HS8 位码进行拆分，并加入 HS2 位码体系下 84 章的发动机、滚动轴承两类产品<sup>4</sup>。2023 年 1-5 月，发动机及其零附件、车身零件、悬挂系统、散热器、冷却器及其零件、制动器及其零件、车轮及其零附件及滚动轴承出口金额均超过 20 亿美元，其中发动机及其零附件、车身零件、悬挂系统、散热器、冷却器及其零件实现出口正增长。车身、变速箱及其零件、转向盘、柱、器及其零件出口表现较为亮眼，同比分别增长 158%、41%、30%。

图9：发动机、车身、转向盘等车辆零部件出口表现较好



数据来源：海关总署、开源证券研究所

#### 3.2、完全消耗系数看，汽车主要拉动有色、批零、化工、钢铁、电子等行业需求

汽车生产将通过产业链带动上游其他行业的发展，我们通过 2020 年竞争性投入产出表的完全消耗系数观察汽车行业对其他行业的影响水平。X 部门对 Y 部门的完全消耗系数 n 指：X 部门每提供 1 单位的最终产品，需要直接或间接消耗 Y 行业 n 单位的产品，一般用其评估某个部门对其他部门需求的拉动作用。如：汽车整车部门对汽车零部件及配件部门的完全消耗系数为 0.48，表明整车部门每生产 1 万元的汽车，总计能够拉动零部件及配件部门 0.48 万元的需求。

若将汽车整车与汽车零部件拆分，按照细分行业进行计算，则汽车整车行业完全消耗系数前十大行业为汽车零部件、商务服务、批发、有色金属及其合金、零售、电热力生产及供应、钢压延产品、电子元器件、货币金融和其他金融服务、金属制

<sup>4</sup> HS4 位码下，8407-8409 及 8412 为发动机，而 8482 为滚动轴承。



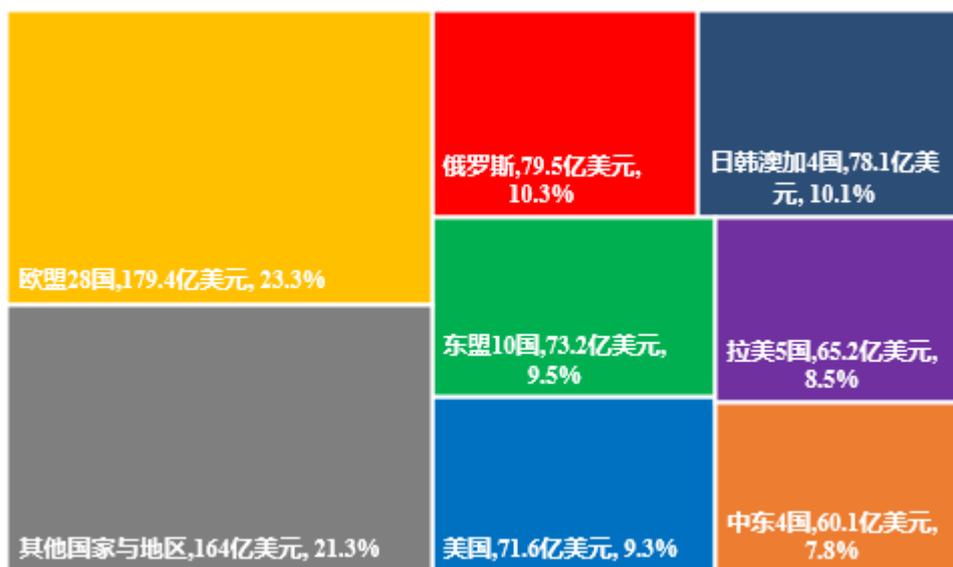
## 4、产业国际竞争力不断提升，汽车出口高增有望持续

将我国汽车出口持续高增的原因拆分为两类：（1）**需求增长效应**：海外由于国民需求旺盛、加工贸易与转口贸易不断发展或国内汽车制造产业竞争力衰退等因素，进口汽车金额快速增长。（2）**份额提升效应**：若海外汽车进口金额变动较小，但我国汽车较其他出口国家具有更高竞争力，进口国对中国汽车进口份额不断提升，同样可以带来我国汽车出口的增长。

### 4.1、车辆与零部件出口主要地区可分成两类地区

由于不同地区的全球价值链位置、经济产业结构与发展水平、与我国经贸关系等方面有所不同，所以需首先需将我国车辆与零部件出口按地区进行拆分：主要出口国家或地区可分为发达经济体与发展中经济体：发达经济体包括美国、欧盟 28 国与日韩澳加 4 国，2023 年 1-5 月，我国车辆与零部件分别出口以上三个地区 71.6 亿美元、179.4 亿美元、78.1 亿美元；发展中经济体包括俄罗斯、东盟 10 国<sup>5</sup>、拉美 5 国<sup>6</sup>、中东 4 国<sup>7</sup>，2023 年 1-5 月，我国车辆与零部件分别出口以上地区 79.5 亿美元、73.2 亿美元、65.2 亿美元、60.1 亿美元。以上所列国家与地区占我国 2023 年汽车与零部件出口总额的 78.7%，具有较强代表性。

图12：所列主要出口地区占我国 2023 年 1-5 月汽车与零部件出口总额的 78.7%



数据来源：Wind、海关总署、开源证券研究所

### 4.2、需求动能充足、产业竞争力提升助力车辆与零部件出口持续高增

我们以地区进口车辆与零部件同比增速变化衡量该地区需求增长效应，以该地区进口中国车辆与零部件占进口世界车辆与零部件的比例变化衡量份额提升效应。

发达经济体中，从进口需求看，2023 年各发达经济体汽车进口同比仍处高位，

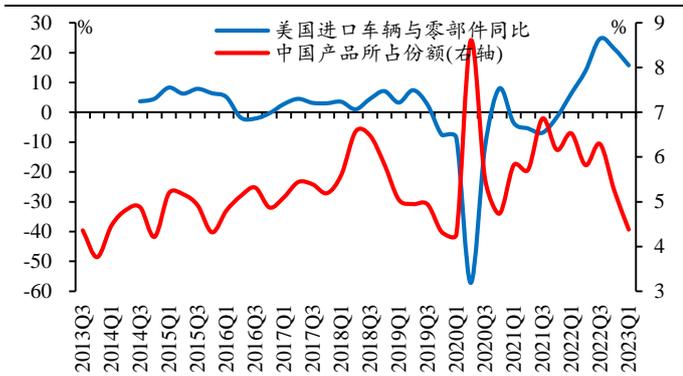
<sup>5</sup> 东盟 10 国为越南、柬埔寨、泰国、老挝、缅甸、菲律宾、马来西亚、印度尼西亚、新加坡、文莱。

<sup>6</sup> 拉美 5 国为墨西哥、巴西、智利、秘鲁、厄瓜多尔。2023 年 1-5 月我国对墨西哥车辆与零部件出口额 38.1 亿美元，仅低于美国与俄罗斯。

<sup>7</sup> 中东 4 国为阿联酋、沙特阿拉伯、伊朗、土耳其。

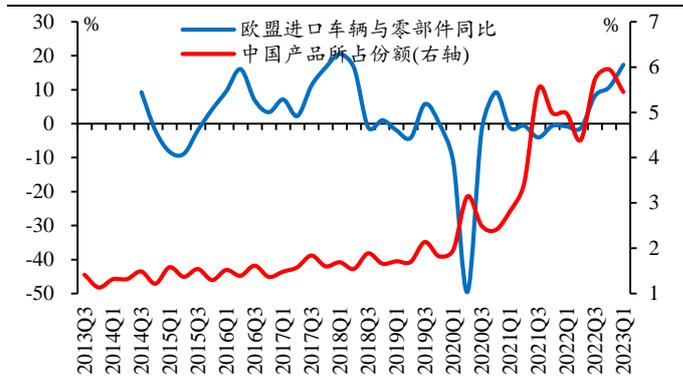
其中美国与日韩澳加四国 2023 年 Q1 进口增速较高点有所回落,而欧盟则持续上行,或与其新能源汽车需求旺盛及本土产业链危机有关。从进口份额看,我国车辆与零部件在美国进口份额中呈现加速下滑态势,而在欧盟、日韩澳加四国的进口份额则呈整体上行态势(2023 年 Q1 虽有一定幅度回落,或与我国疫情对国内生产运输的暂时性冲击有关)。整体看,2023 年 1-5 月,我国车辆与零部件出口以上地区总计同比增长 28.3%,其中欧盟与日韩澳加分别拉动 24.2 和 7.6 个百分点。

图13: 2021 年 Q3 以来中国产品占美国市场份额下行



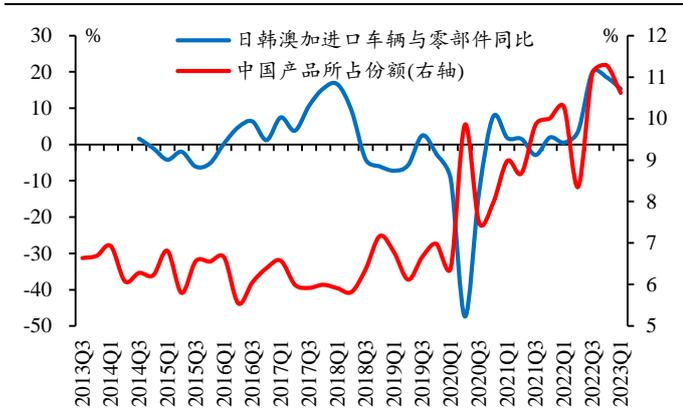
数据来源: trademap、开源证券研究所

图14: 2021 年以来中国产品占欧盟市场份额整体上行



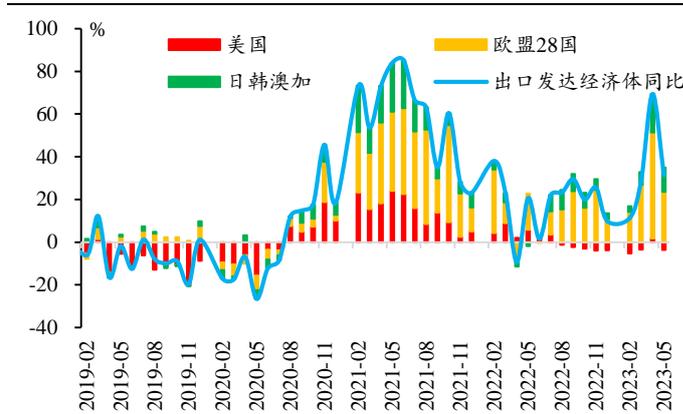
数据来源: trademap、开源证券研究所

图15: 2020 年 Q3 以来中国产品占日韩澳加市场份额整体上行



数据来源: trademap、开源证券研究所

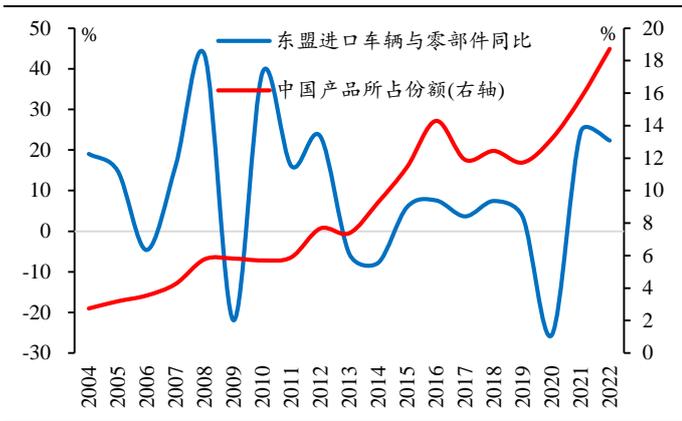
图16: 2022 年 H2 以来欧盟与日韩澳加成为发达经济体中拉动我国车辆与零部件出口的主要力量



数据来源: Wind、海关总署、开源证券研究所;注:为排除春节错月效应,将1-2月出口金额合并。

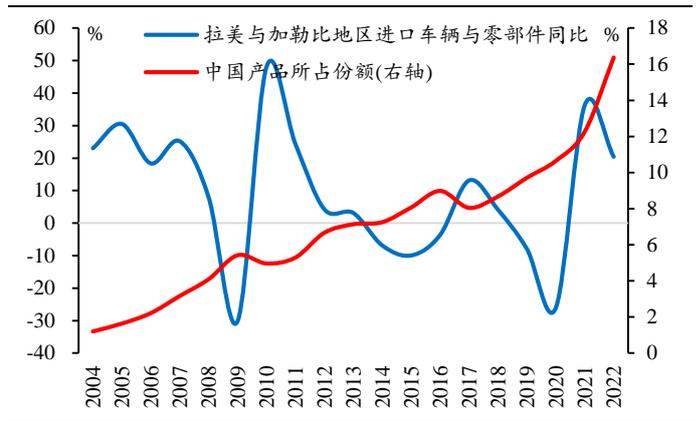
发展中经济体中,从进口需求来看,2022 年东盟与拉美加勒比地区汽车与零部件进口增速较 2021 年略有回落,但仍处高位,分别为 22.3%、20.5%,而中东地区需求则较为平淡,2022 年进口同比增长 0.6%。从进口份额看,2018 年以来,我国汽车与零部件在东盟、拉美加勒比以及中东地区进口份额均呈现加速上行态势,体现出我国拓展贸易对象的积极成效。整体看,2023 年 1-5 月,我国车辆与零部件出口俄罗斯、东盟、拉美 5 国、中东 4 国总计同比增长 74.5%,其中俄罗斯、东盟、拉美 5 国、中东 4 国分别拉动 37.2、12.3、8.6 和 16.3 个百分点。

图17：2019年以来中国产品占东盟市场份额加速上行



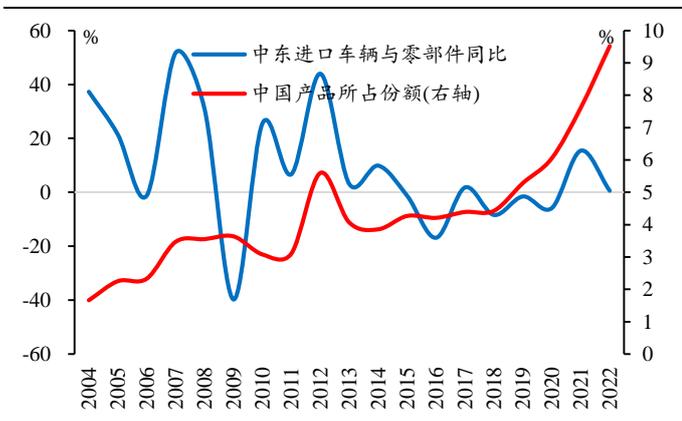
数据来源：trademap、开源证券研究所

图18：2022年中国产品占拉美加勒比市场份额加速上行



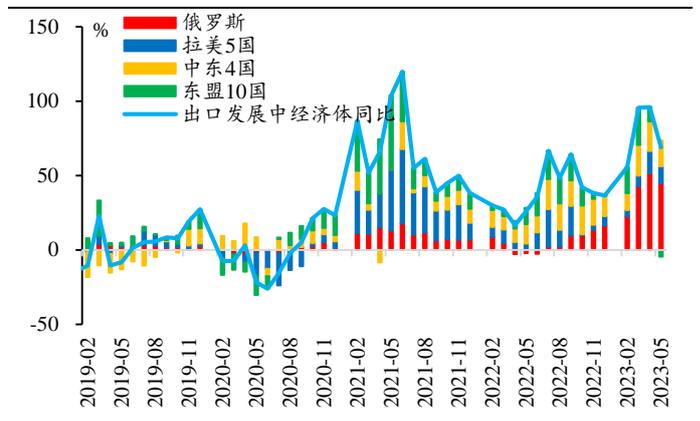
数据来源：trademap、开源证券研究所

图19：2018年以来中国产品占中东市场份额加速上行



数据来源：trademap、开源证券研究所

图20：2023年以来俄罗斯成为重要出口地区



数据来源：Wind、海关总署、开源证券研究所；注：为排除春节错月效应，将1-2月出口金额合并。

结合上述各国家进口绝对额与份额分析并结合其内在原因，我们认为我国汽车零部件出口将持续高增：

**(1) 从外需绝对额上看，短期长期均有增长动能。**

短期看，最大最终需求地区欧美汽车消费动能仍较为旺盛，2023年5月，美国汽车销量同比增长27.7%，欧盟27国乘用车注册量同比增长18.6%。长期看，发达经济体中，欧盟加速清洁能源替代进程决心依旧，新能源汽车需求量将维持高速增长，2023年Q1，欧盟进口新能源车辆407亿美元，同比+42.1%；发展中经济体中，以越南、泰国、新加坡为代表的东盟地区与以墨西哥为代表的拉美地区近些年来在加工与转口贸易产业发展较快，且其经济增长潜力较强，国民中低端汽车需求具有一定提升空间。

**(2) 从份额上看，制造成本低、供应链稳定完整、新兴市场地区经贸联系加深等以及政策的大力扶持多方面因素助力我国汽车与零部件国际市场市占率提升。**

根据《中国汽车贸易高质量发展报告(2019)》数据，我国产业环境竞争力与生产成本竞争力在2019年便已超过美国、日本、德国、韩国等主要汽车生产国。2020

年疫情冲击下海外汽车产业链运行不畅，我国出台多项产业政策推动汽车产业发展，保障供应链顺畅运行，实现了汽车出口的快速增长，2022年俄乌冲突带来的能源短缺更是对欧洲产业链造成进一步打击，我国新能源车辆在欧盟进口份额中由2021年Q1的4.1%提升至2023年Q1的14.6%。

发展中经济体中，除东盟外，俄罗斯、拉美、中东以及非洲等“一带一路”沿线国家近年来与我国的经贸往来逐渐加深，2021年以来，我国传统车辆出口以上地区保持高速增长态势，2023年1-5月，我国传统车辆出口中东、拉美加勒比、非洲地区同比+49.7%、+12.4%、+10.6%。2023年以来我国汽车品牌在俄罗斯对欧美日韩系品牌形成替代，份额迅速提升，2023年1-5月，我国传统车辆出口俄罗斯同比+384%。

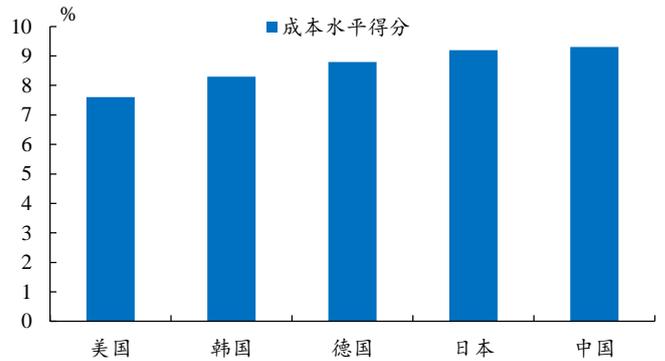
汽车作为外贸“稳规模、优结构”的重点抓手，随着产业政策与贸易政策的进一步支持，产品国际竞争力将继续提升，有利于提高我国汽车在海外市场的占有率与渗透率，助力我国汽车出口保持高速增长。

图21：欧美汽车消费动能仍然较为旺盛



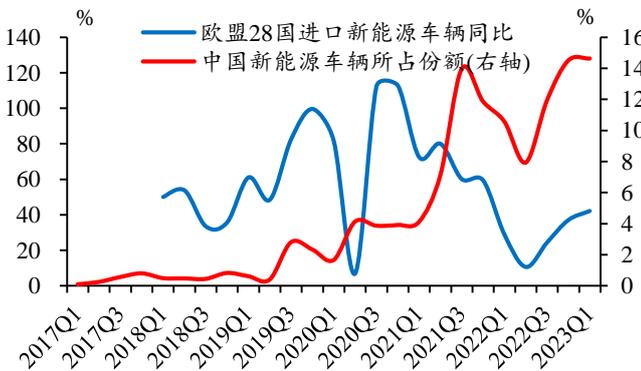
数据来源：Wind、开源证券研究所

图22：2019年中国汽车生产成本方面具备较强竞争力



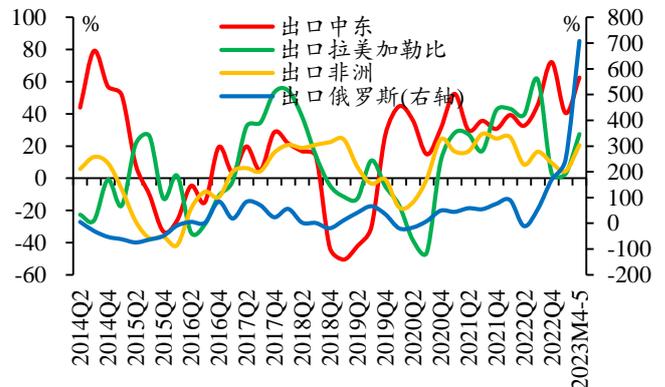
数据来源：中国汽车贸易高质量发展报告(2019)、开源证券研究所

图23：欧盟新能源车需求动能充足，我国产品份额扩大



数据来源：trademap、开源证券研究所

图24：我国传统车辆出口新兴国家近期维持高速增长



数据来源：trademap、海关总署、开源证券研究所；注：2021年为两年复合增速

## 风险提示

外需回落超预期。

## 特别声明

《证券期货投资者适当性管理办法》、《证券经营机构投资者适当性管理实施指引（试行）》已于2017年7月1日起正式实施。根据上述规定，开源证券评定此研报的风险等级为R3（中风险），因此通过公共平台推送的研报其适用的投资者类别仅限定为专业投资者及风险承受能力为C3、C4、C5的普通投资者。若您并非专业投资者及风险承受能力为C3、C4、C5的普通投资者，请取消阅读，请勿收藏、接收或使用本研报中的任何信息。因此受限于访问权限的设置，若给您造成不便，烦请见谅！感谢您给予的理解与配合。

## 分析师承诺

负责准备本报告以及撰写本报告的所有研究分析师或工作人员在此保证，本研究报告中关于任何发行商或证券所发表的观点均如实反映分析人员的个人观点。负责准备本报告的分析师获取报酬的评判因素包括研究的质量和准确性、客户的反馈、竞争性因素以及开源证券股份有限公司的整体收益。所有研究分析师或工作人员保证他们报酬的任何一部分不曾与，不与，也将不会与本报告中具体的推荐意见或观点有直接或间接的联系。

## 股票投资评级说明

	评级	说明
证券评级	买入（Buy）	预计相对强于市场表现 20% 以上；
	增持（outperform）	预计相对强于市场表现 5%~20%；
	中性（Neutral）	预计相对市场表现在 -5%~+5% 之间波动；
	减持（underperform）	预计相对弱于市场表现 5% 以下。
行业评级	看好（overweight）	预计行业超越整体市场表现；
	中性（Neutral）	预计行业与整体市场表现基本持平；
	看淡（underperform）	预计行业弱于整体市场表现。

备注：评级标准为以报告日后的 6~12 个月内，证券相对于市场基准指数的涨跌幅表现，其中 A 股基准指数为沪深 300 指数、港股基准指数为恒生指数、新三板基准指数为三板成指（针对协议转让标的）或三板做市指数（针对做市转让标的）、美股基准指数为标普 500 或纳斯达克综合指数。我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重建议；投资者买入或者卖出证券的决定取决于个人的实际情况，比如当前的持仓结构以及其他需要考虑的因素。投资者应阅读整篇报告，以获取比较完整的观点与信息，不应仅仅依靠投资评级来推断结论。

## 分析、估值方法的局限性说明

本报告所包含的分析基于各种假设，不同假设可能导致分析结果出现重大不同。本报告采用的各种估值方法及模型均有其局限性，估值结果不保证所涉及证券能够在该价格交易。

## 法律声明

开源证券股份有限公司是经中国证监会批准设立的证券经营机构，已具备证券投资咨询业务资格。

本报告仅供开源证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的机构或个人客户（以下简称“客户”）使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。本报告是发送给开源证券客户的，属于商业秘密材料，只有开源证券客户才能参考或使用，如接收人并非开源证券客户，请及时退回并删除。

本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的资料、工具、意见及推测只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买证券或其他金融工具的邀请或向人做出邀请。本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。客户应当考虑到本公司可能存在可能影响本报告客观性的利益冲突，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素。本报告中所指的投资及服务可能不适合个别客户，不构成客户私人咨询建议。本公司未确保本报告充分考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需要。本公司建议客户应考虑本报告的任何意见或建议是否符合其特定状况，以及（若有必要）咨询独立投资顾问。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任。若本报告的接收人非本公司的客户，应在基于本报告做出任何投资决定或就本报告要求任何解释前咨询独立投资顾问。

本报告可能附带其它网站的地址或超级链接，对于可能涉及的开源证券网站以外的地址或超级链接，开源证券不对其内容负责。本报告提供这些地址或超级链接的目的纯粹是为了客户使用方便，链接网站的内容不构成本报告的任何部分，客户需自行承担浏览这些网站的费用或风险。

开源证券在法律允许的情况下可参与、投资或持有本报告涉及的证券或进行证券交易，或向本报告涉及的公司提供或争取提供包括投资银行业务在内的服务或业务支持。开源证券可能与本报告涉及的公司之间存在业务关系，并无需事先或在获得业务关系后通知客户。

本报告的版权归本公司所有。本公司对本报告保留一切权利。除非另有书面显示，否则本报告中的所有材料的版权均属本公司。未经本公司事先书面授权，本报告的任何部分均不得以任何方式制作任何形式的拷贝、复印件或复制品，或再次分发给任何其他人，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

## 开源证券研究所

### 上海

地址：上海市浦东新区世纪大道1788号陆家嘴金控广场1号楼10层  
邮编：200120  
邮箱：research@kysec.cn

### 北京

地址：北京市西城区西直门外大街18号金贸大厦C2座9层  
邮编：100044  
邮箱：research@kysec.cn

### 深圳

地址：深圳市福田区金田路2030号卓越世纪中心1号楼45层  
邮编：518000  
邮箱：research@kysec.cn

### 西安

地址：西安市高新区锦业路1号都市之门B座5层  
邮编：710065  
邮箱：research@kysec.cn