

汽车行业出口专题

不畏风险与挑战，只缘出海正当时

西南证券研究发展中心
汽车研究团队
2024年8月

投资建议

- **中国汽车出海表现优异，中国品牌海外市场销量有望超过250万辆。** 1) 中国汽车产业优势突出，基本实现全产业链覆盖，产业链具有一定韧性，受外界冲击影响可控且能实现快速修复；规模化以及快速响应等特点也使得中国汽车成本可控、性价比优势明显。2) 2023年中国首次超越日本成为全球第一大汽车出口国，24年以来出口依然保持较快增长，24H1累计出口293万辆，同比+25.3%，根据测算，24年中国品牌在海外市场实际销量有望达257.7万辆，同比+12.1%。3) 2023年以来国家各部委、地方多次提到“汽车出口”，政策端培育汽车出口的意图未变，中国汽车出海有望在政策扶持下持续快速发展。
- **不惧风险与挑战，中国车企寻求多元合作。** 1) 中国汽车品牌，尤其是新能源汽车在国际市场地位日益提升，在此背景下欧盟对中国电动汽车采取反补贴调查并加征关税，短期内影响中国电动汽车在欧洲市场的产品竞争力和市场份额。2) 基于国际环境变化，中国车企采取多元化策略谋求合作：以比亚迪、奇瑞为代表的中国汽车品牌纷纷走出国门，实现海外建厂促进贸易合作，避开关税壁垒；中国一汽则通过携手海外伙伴，与埃及GV投资公司达成合作协议，计划于2025年一季度开始在埃及生产中国一汽的平价电动汽车。3) 中长期看，电动化与智能化将是中国汽车产业发展的重要趋势，在电动智能产业优势的助力下，我国汽车出口有望延续强劲势头。
- **相关标的：**在政策端的支持下，技术领先、海外品牌形象佳且营销网络健全的整车公司有望持续受益，相关标的：比亚迪（002594.SZ）、长安汽车（000625.SZ）、中国重汽（3808.HK）、宇通客车（600066）等。
- **风险提示：**原材料价格上涨风险；贸易摩擦风险；汇率波动风险；海外建厂不及预期风险等。

目 录

A

图解汽车
出口

B

欧洲

C

拉丁美洲

D

亚洲

E

商用车

F

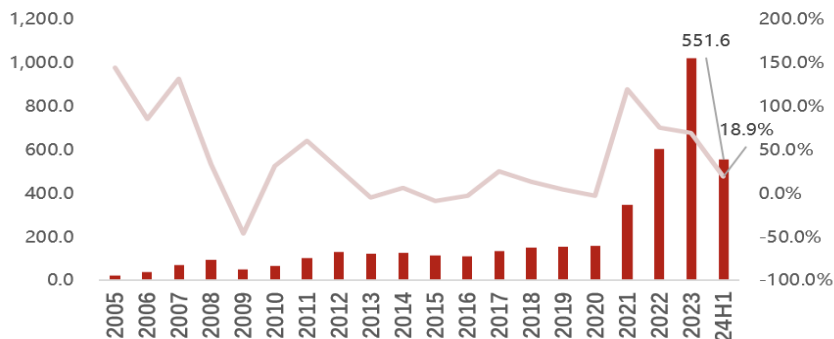
政策机遇

G

海外销量及
重点标的

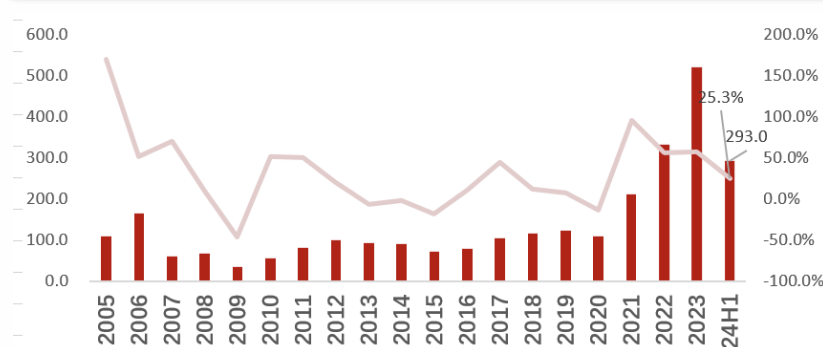
图解汽车出口：汽车

2005年以来汽车出口金额



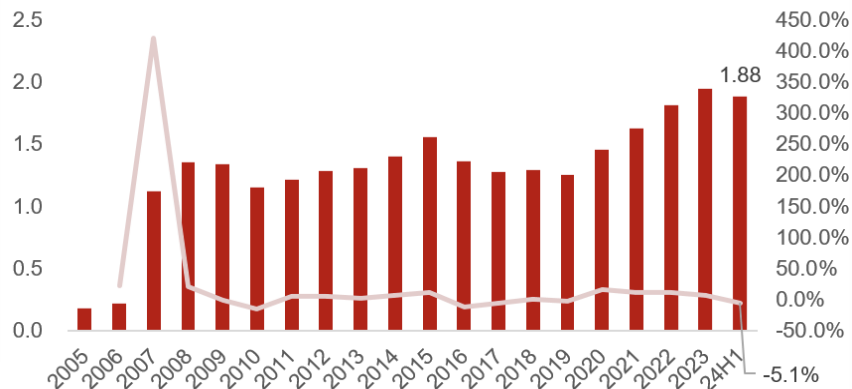
■ 中国:出口金额:汽车包括底盘:累计值 (左轴; 亿美元)
 — 中国:出口金额:汽车包括底盘:累计同比 (右轴; %)

2005年以来汽车出口量



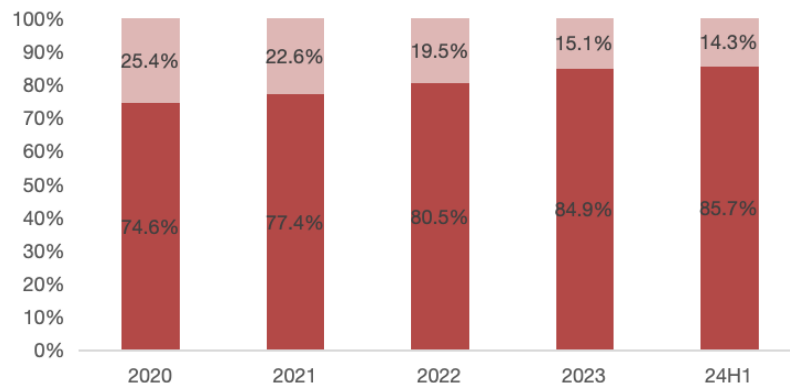
■ 中国:出口数量:汽车包括底盘:累计值 (左轴; 万辆)
 — 中国:出口数量:汽车包括底盘:累计同比 (右轴)

2005年以来汽车出口均价



■ 中国:出口均价:汽车包括底盘:累计值 (左轴; 万美元/辆)
 — 中国:出口均价:汽车包括底盘:累计同比 (右轴)

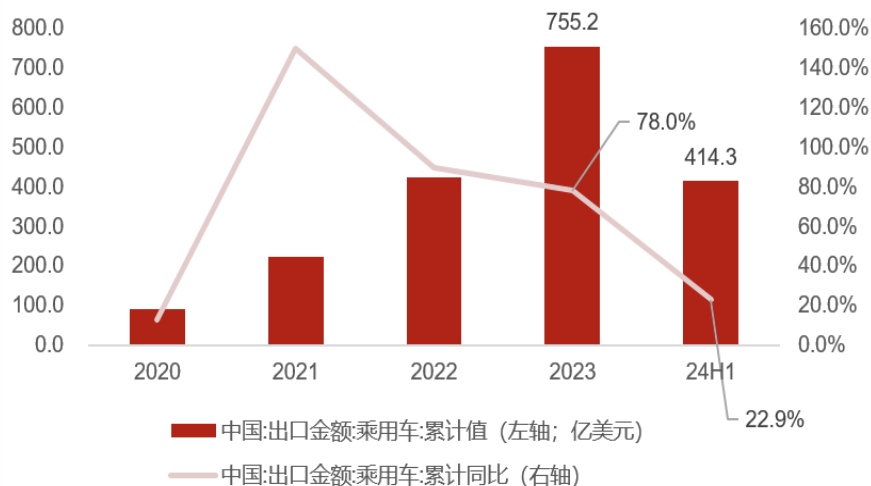
乘用车/商用车出口占比



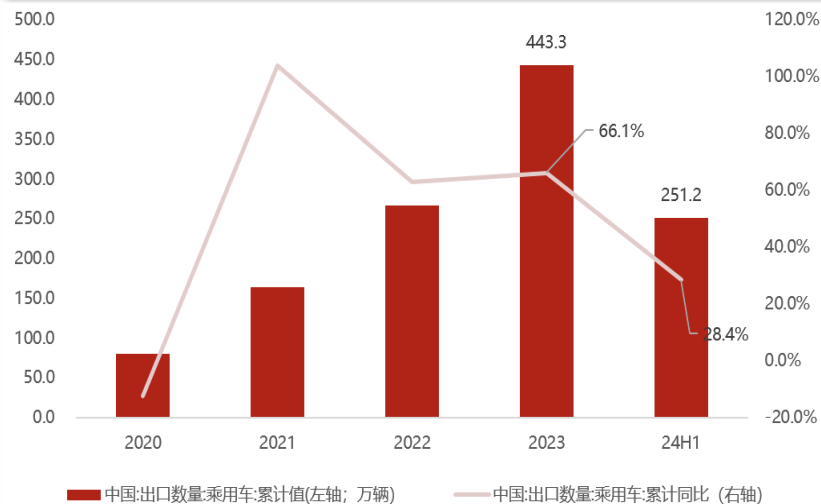
■ 乘用车出口占比 ■ 商用车出口占比

图解汽车出口：乘用车

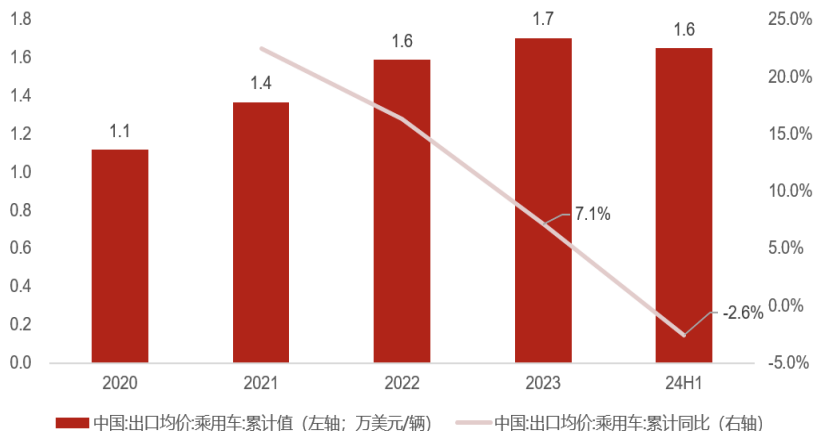
乘用车出口金额情况



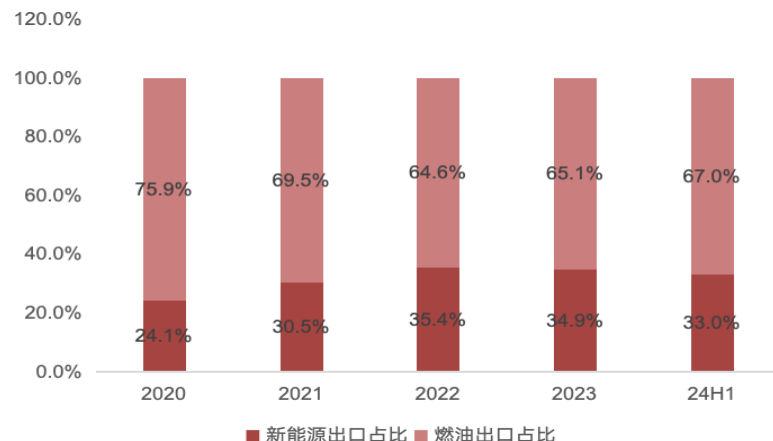
乘用车出口数量情况



乘用车出口均价情况

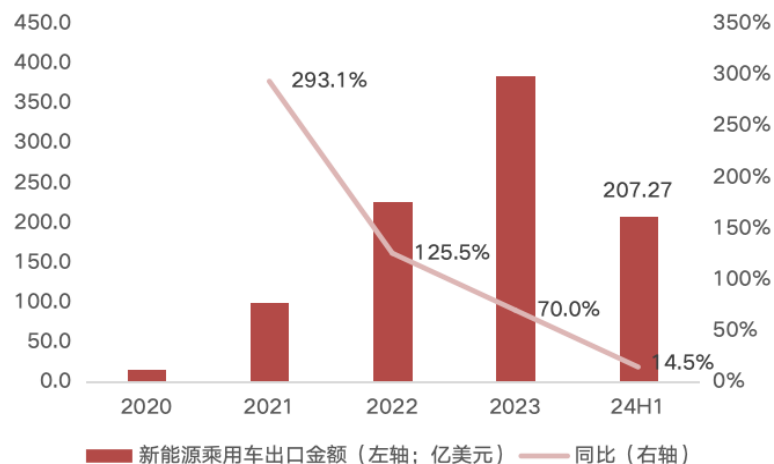


乘用车新能源/燃油出口占比

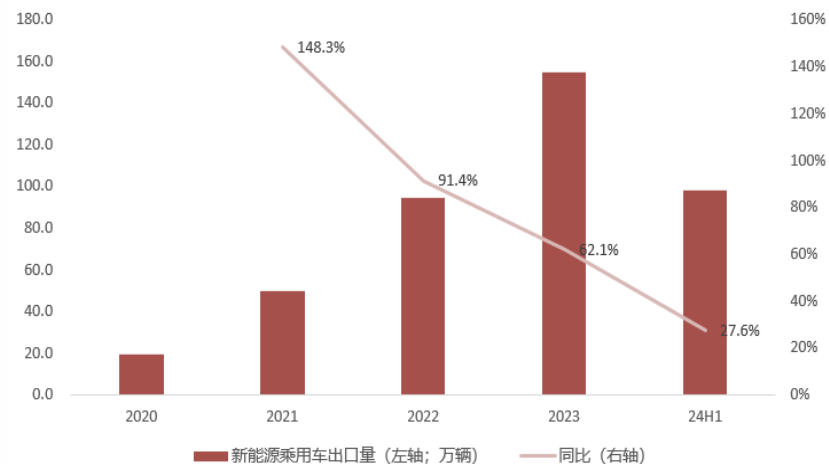


图解汽车出口：新能源乘用车

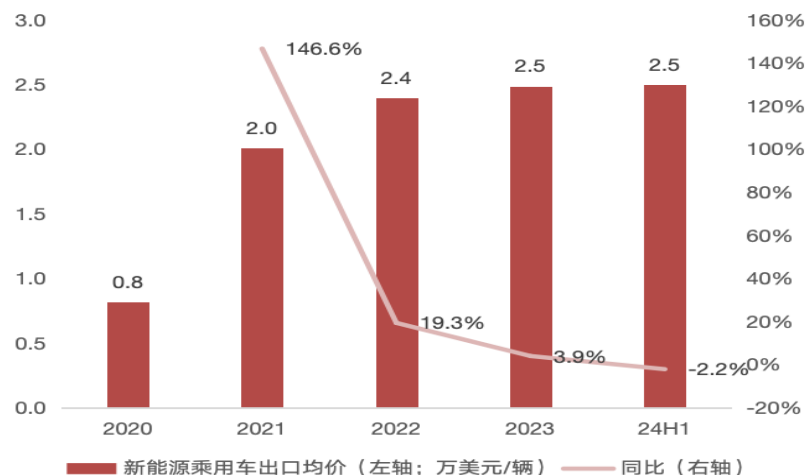
2020年以来新能源乘用车出口金额



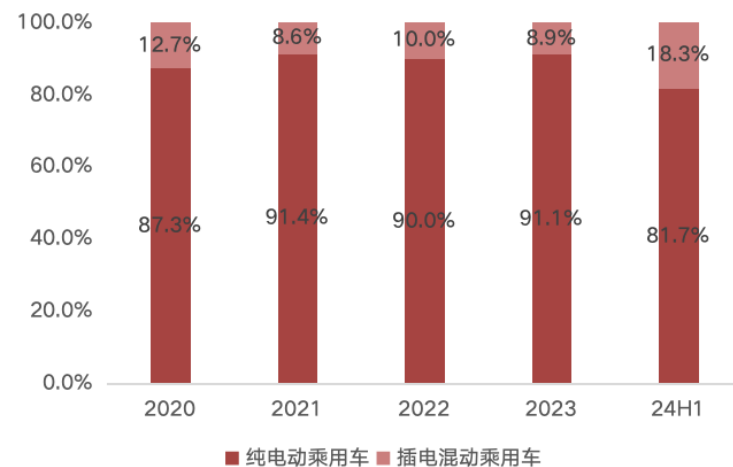
2020年以来新能源乘用车出口数量



2020年以来新能源乘用车出口均价

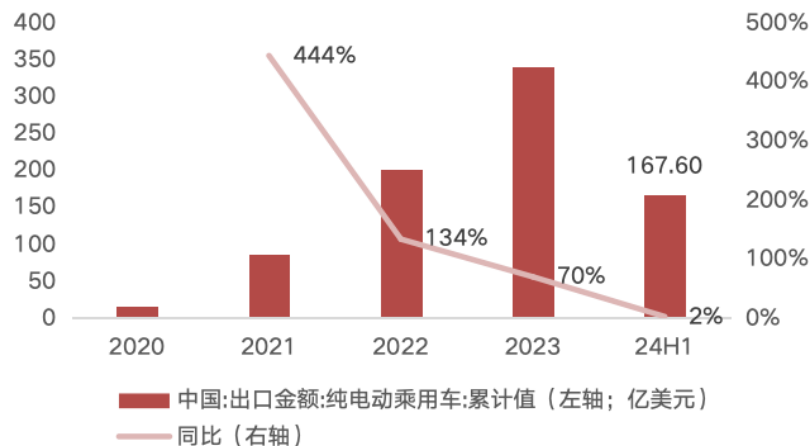


2020年以来纯电/插电混动出口占比

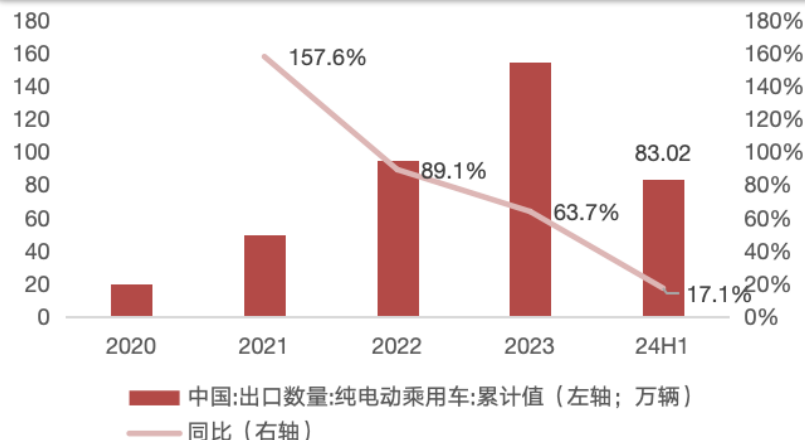


图解汽车出口：新能源乘用车--纯电

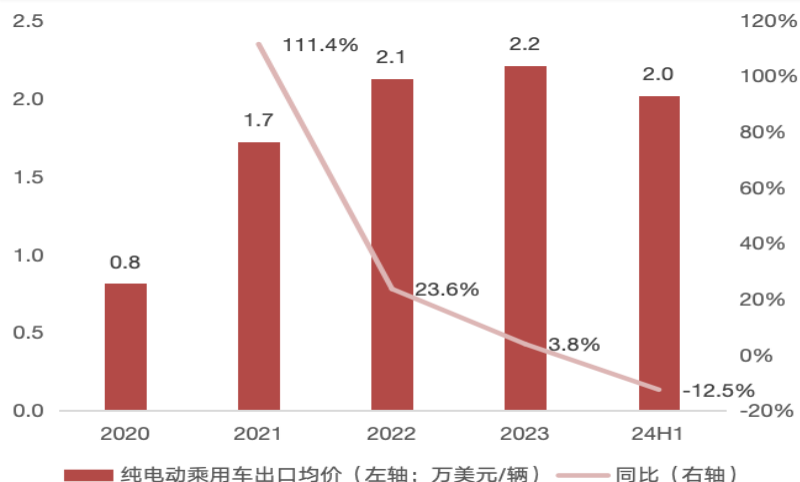
2020年以来纯电动乘用车出口金额



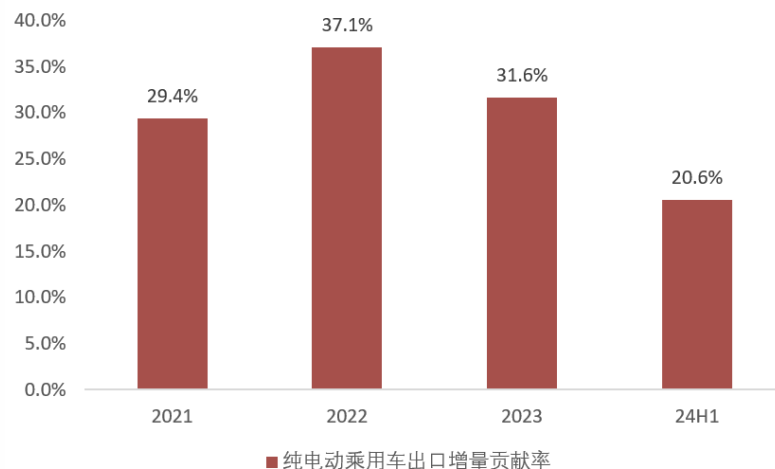
2020年以来纯电动乘用车出口数量



2020年以来纯电乘用车出口均价

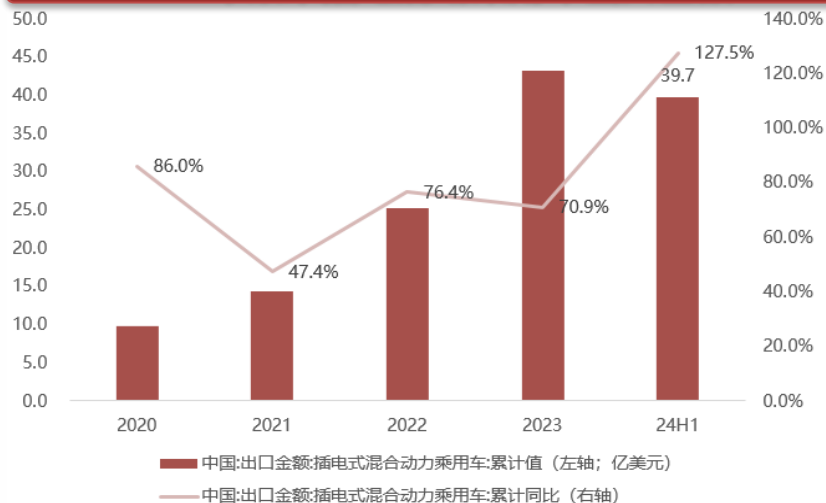


2021年以来纯电动乘用车出口增量贡献率

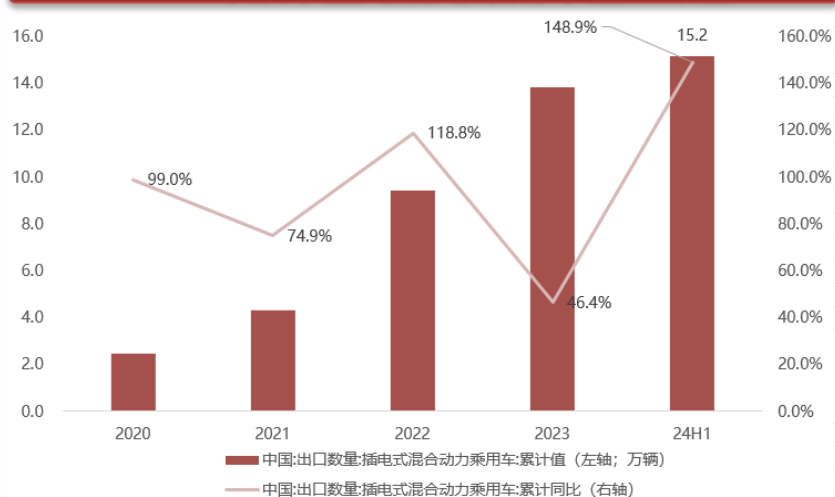


图解汽车出口：新能源乘用车--插混

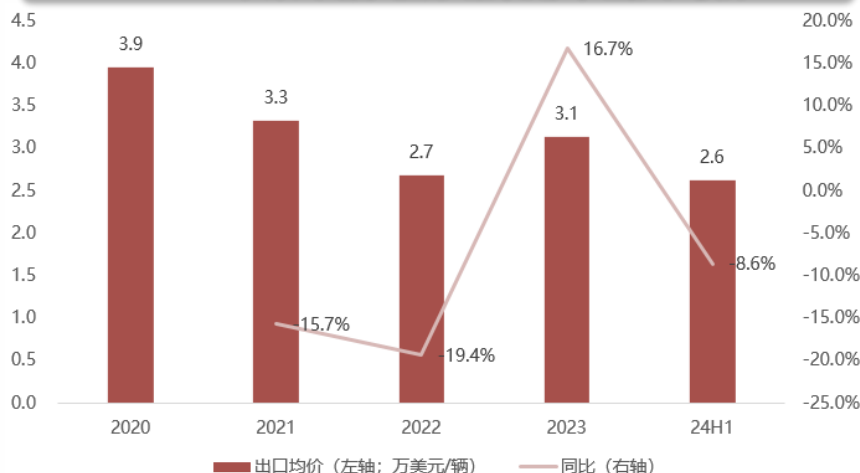
2020年以来插电混动乘用车出口金额



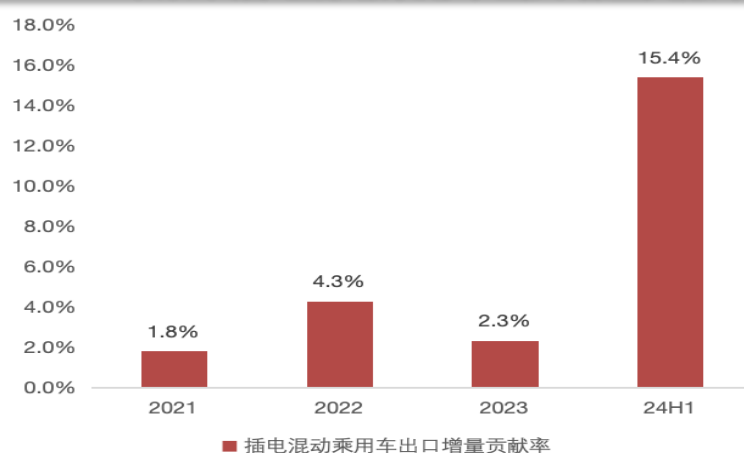
2020年以来插电混动乘用车出口数量



2020年以来插电混动乘用车出口均价

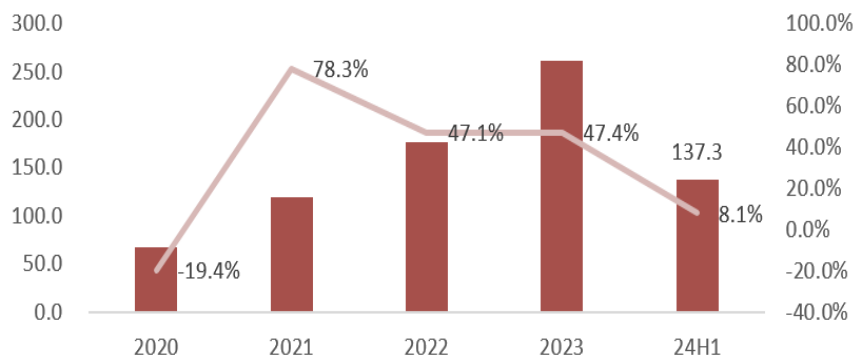


2021年以来插电混动乘用车出口增量贡献率



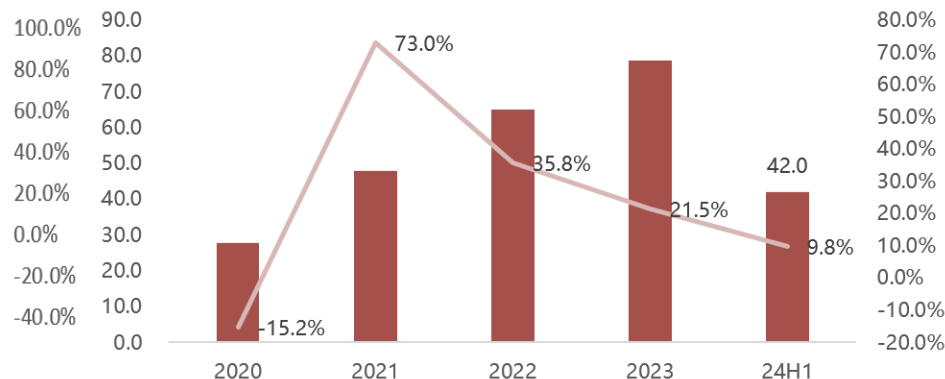
图解汽车出口：商用车

2020年以来商用车出口金额



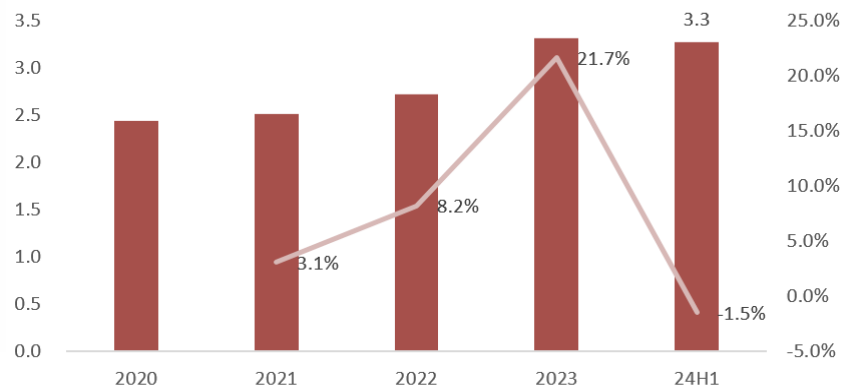
■ 中国:出口金额:商用车:累计值(左轴; 万美元)
— 中国:出口金额:商用车:累计同比(右轴)

2020年以来商用车出口数量



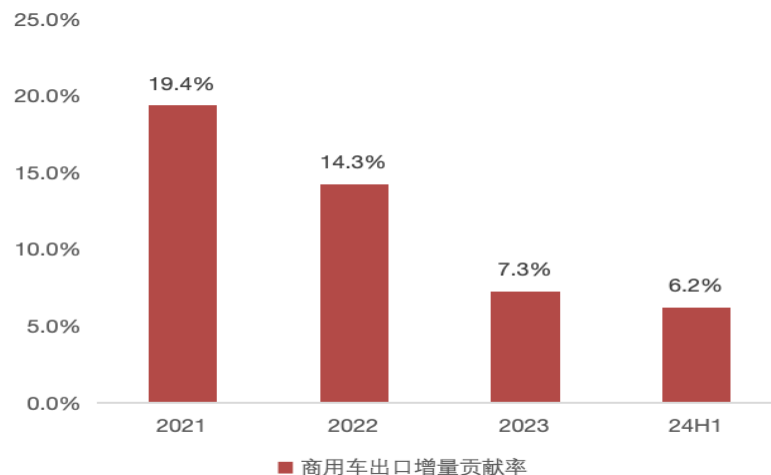
■ 中国:出口数量:商用车:累计值(左轴; 万辆)
— 中国:出口数量:商用车:累计同比(右轴)

2020年以来商用车出口均价



■ 中国:出口均价:商用车:累计值(左轴; 万美元)
— 中国:出口均价:商用车:累计同比(右轴)

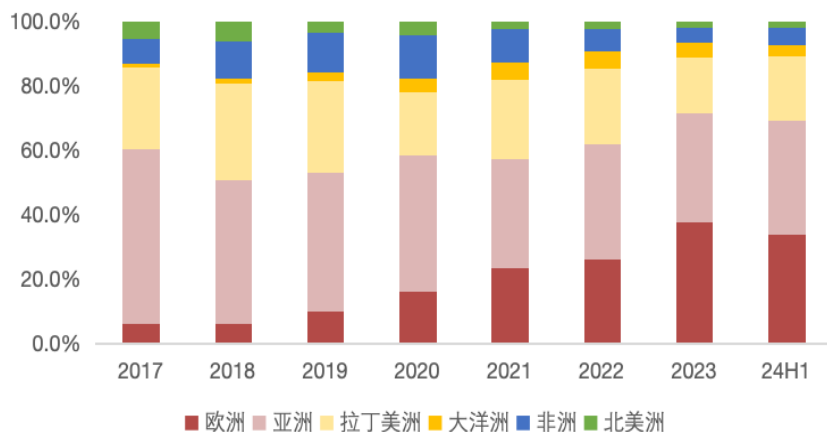
2021年以来商用车出口增量贡献率



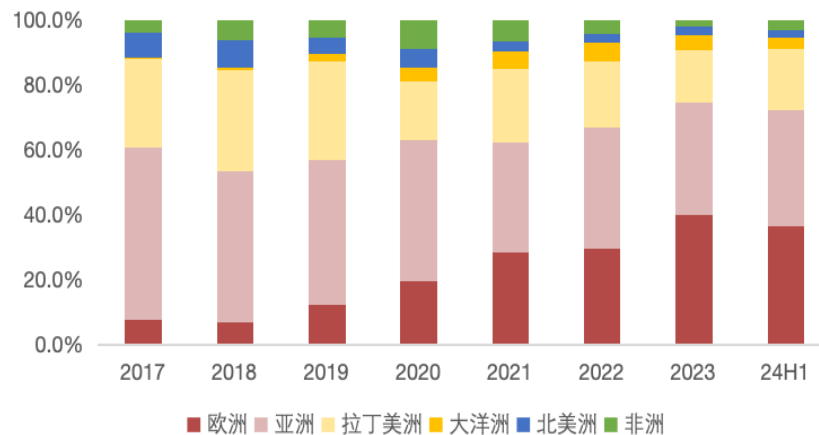
■ 商用车出口增量贡献率

图解汽车出口：区域层面

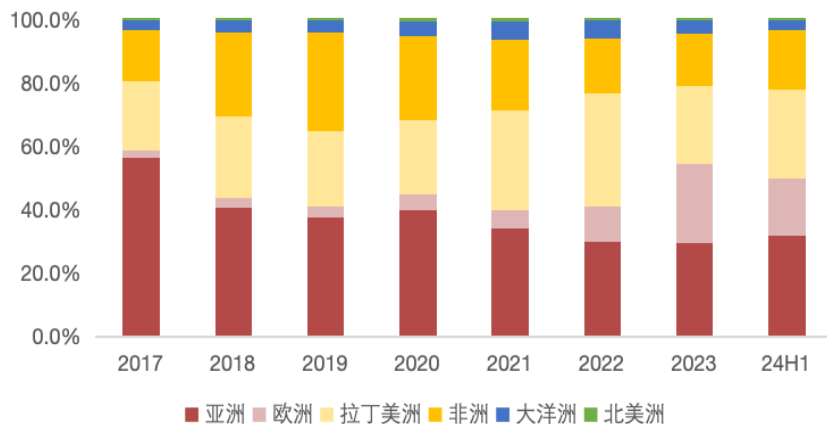
汽车出口各大洲情况



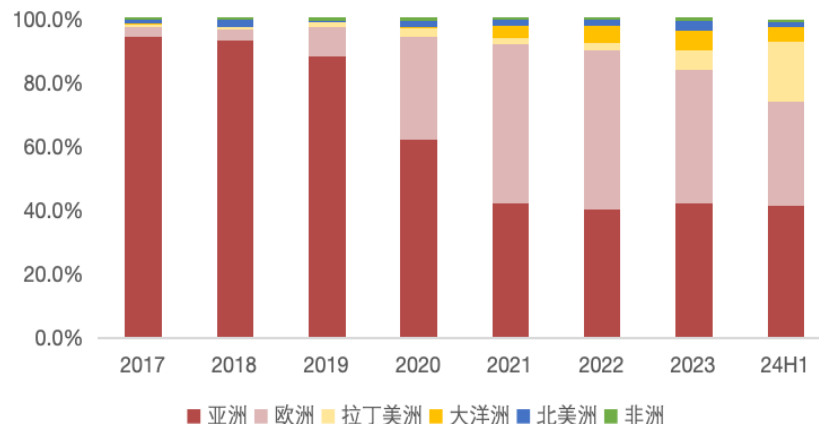
乘用车出口各大洲情况



商用车出口各大洲情况

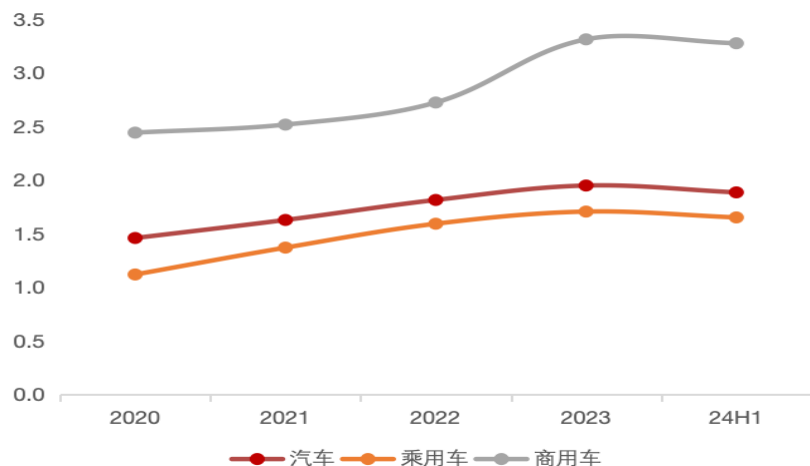


新能源乘用车出口各大洲情况

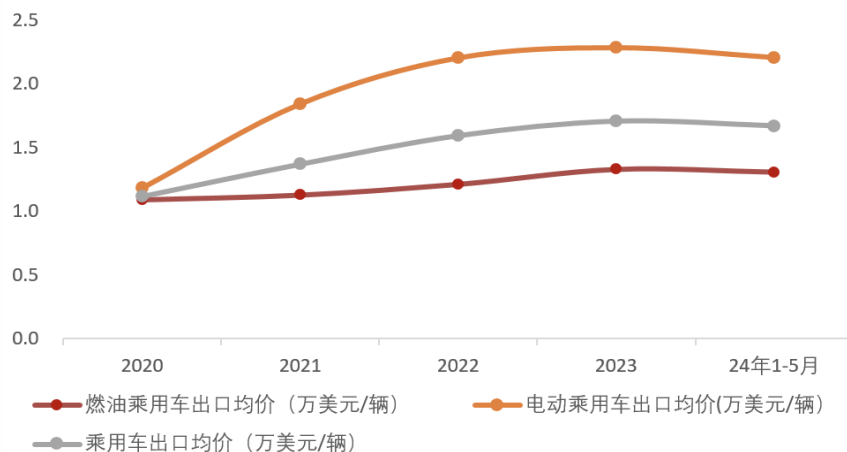


图解汽车出口：价格层面

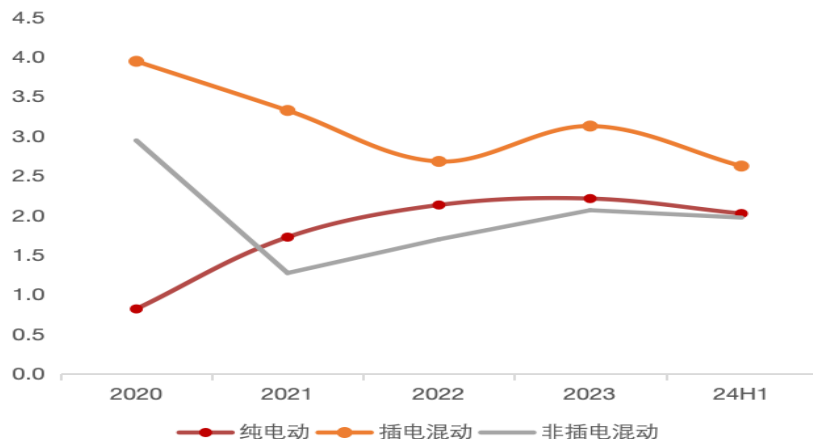
2020年以来汽车出口均价拆分（万美元/辆）



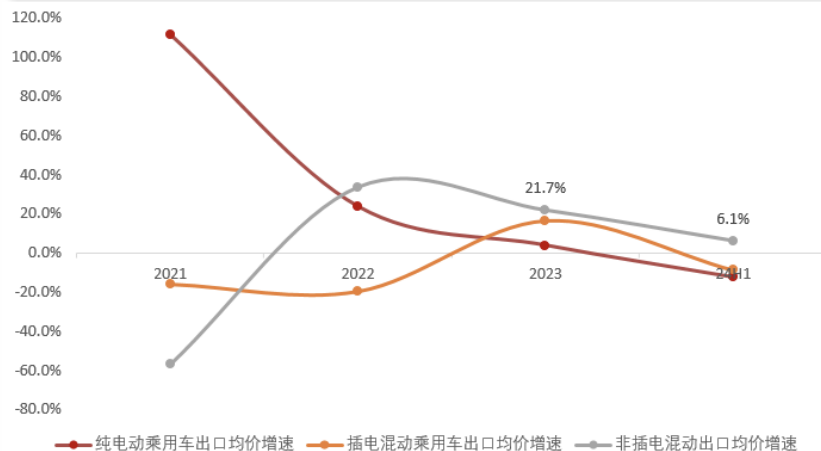
2020年以来乘用车出口均价拆分



电动乘用车出口均价拆分（万美元/辆）

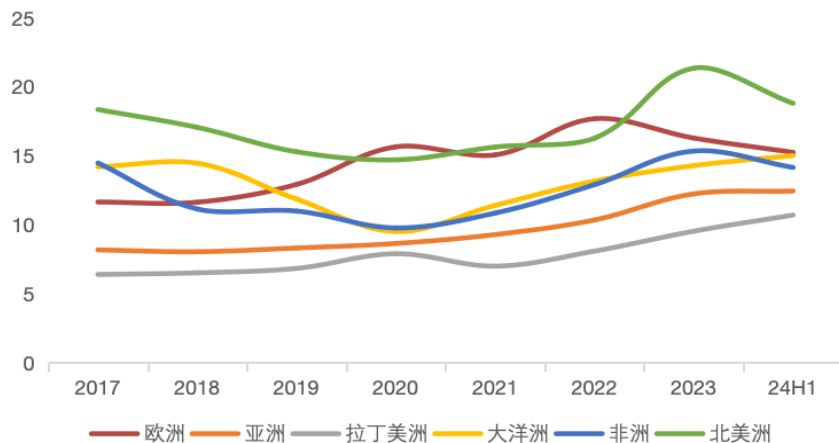


电动乘用车出口均价增速

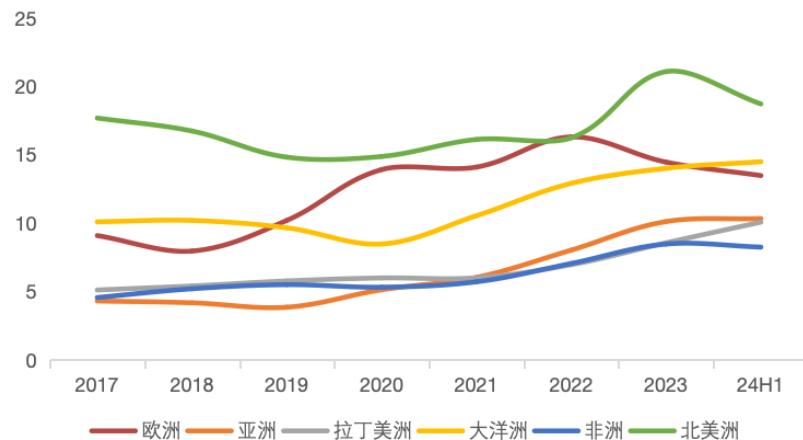


图解汽车出口：价格层面

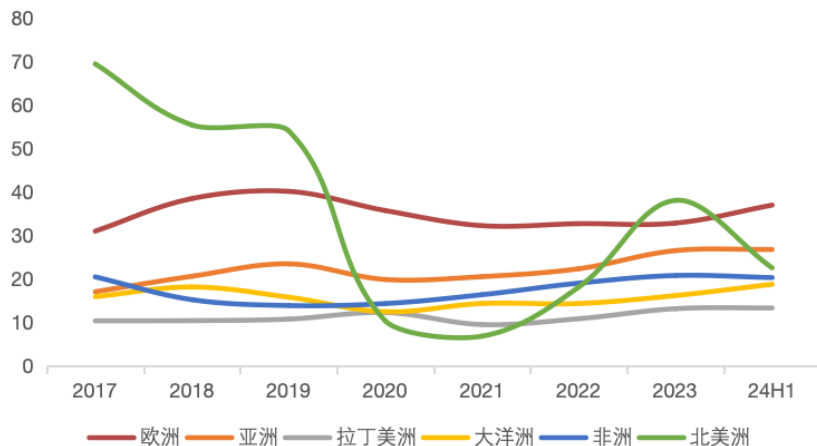
汽车出口至各州均价（万元人民币/辆）



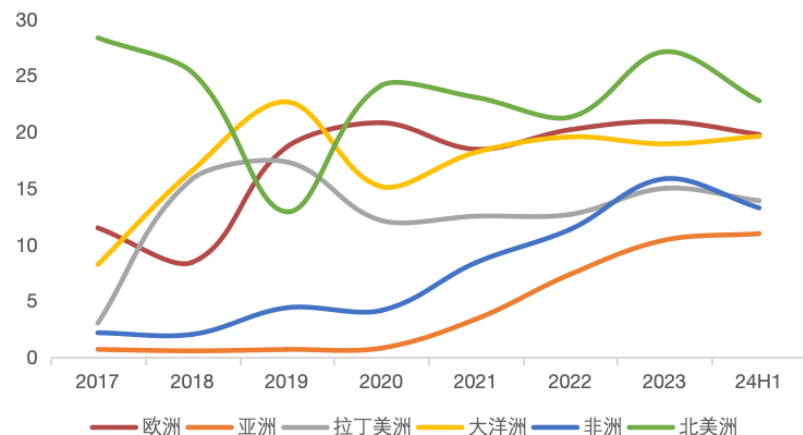
乘用车出口各大洲均价（万元/辆）



商用车出口至各州均价（万元人民币/辆）



新能源乘用车出口各大洲均价（万元/辆）



目 录

A

图解汽车出口

B

欧洲

C

拉丁美洲

D

亚洲

E

商用车

F

政策机遇

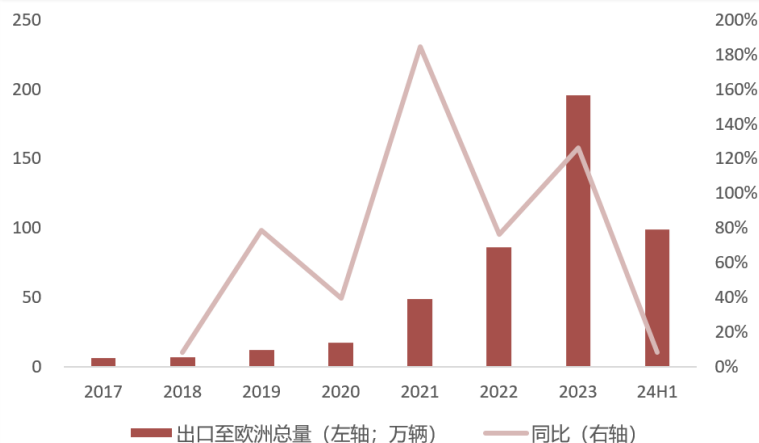
G

海外销量及
重点标的

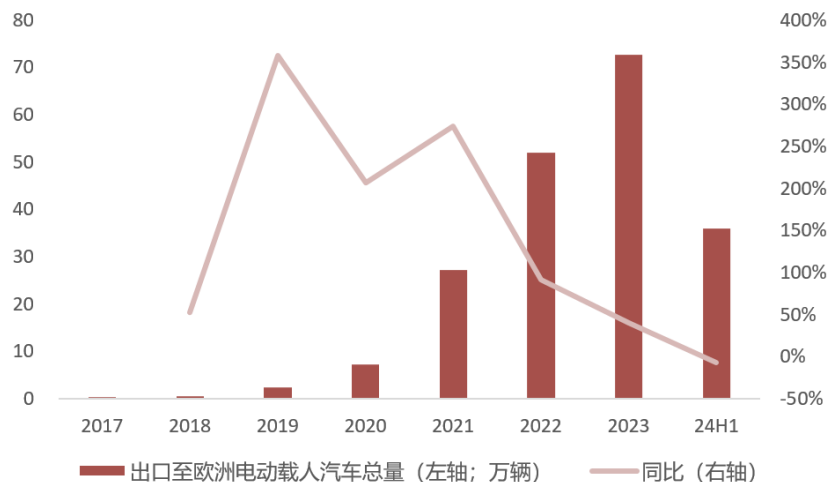
欧洲市场：出口表现--2023年出口欧洲突破200万辆

□ 2023年电动车与燃油车双增，共同推动汽车出口至欧洲总量上升：21/22/23年，中国汽车出口至欧洲总量分别为49.0/86.4/195.4万辆，同比分别为+184.6%/+76.3%/+126.3%。21/22/23年，出口至欧洲的电动载人汽车为27.2/51.9/72.7万辆，同比+273.2%/+91.2%/+40.1%；按出口占比来看，2021-2023年电动载人汽车占出口欧洲总量的55.4%/60.1%/37.2%。24年1-6月汽车出口至欧洲共计99.0万辆，同比+8.4%，电动载人汽车出口36.0万辆，同比-6.8%。

出口至欧汽车总量



出口至欧洲电动载人汽车情况



23年出口至欧汽车增/减量拆分（按国别；万辆）

出口增加量前10		出口减少量前10	
俄罗斯	74.7	冰岛	-0.04
西班牙	8.2	丹麦	-0.04
白俄罗斯	6.9	芬兰	-0.06
英国	6.6	格鲁吉亚	-0.06
荷兰	4.3	亚美尼亚	-0.09
意大利	3.1	爱尔兰	-0.10
德国	2.3	法国	-0.30
瑞典	1.2	阿塞拜疆	-0.35
比利时	1.0	挪威	-0.57
波兰	1.0	斯洛文尼亚	-0.62

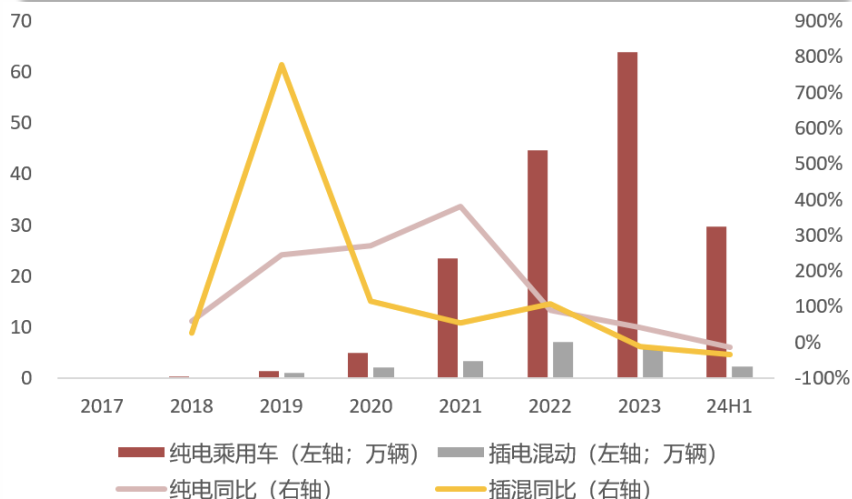
欧洲市场：出口表现--受欧洲需求疲软影响，电车出口下滑

□ 新能源乘用车欧洲出口量有萎缩趋势。今年1-6月，我国出口至欧洲的纯电乘用车仅为29.8万辆，同比-14.4%；插电混动出口2.3万辆，同比-32.5%。

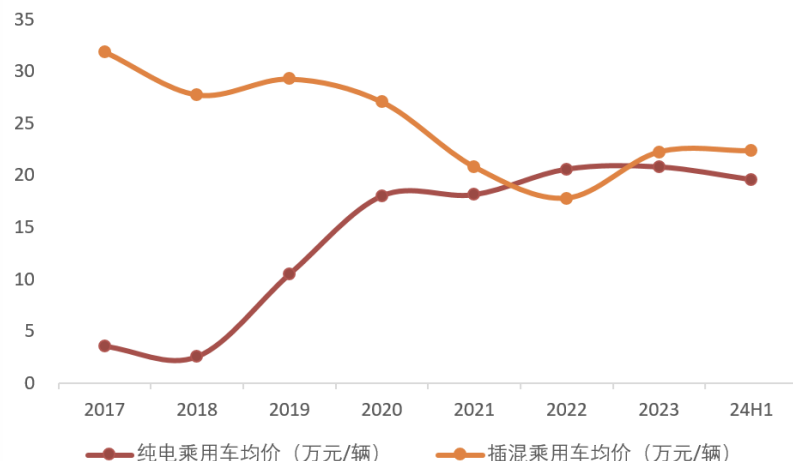
□ 纯电/插混乘用车出口欧洲均价差距缩小。2018年起我国出口至欧洲的插混乘用车均价持续下降，纯电乘用车则逐渐上涨，2022年纯电乘用车一度以20.5万元/辆的高均价超越插混乘用车，预计主要受碳酸锂价格以及欧盟27国同意至2035年禁止在欧盟境内销售燃油汽车影响。今年1-6月出口至欧洲的纯电车均价下降至19.5万元/辆，同比-5.6%，预计主要受欧洲电车需求下滑影响。

分类	集团	加征税率	名称
被抽样	比亚迪	17.4%	单独关税 (individual duty)
	吉利	19.9%	
	上汽	37.6%	
参与调查但未被抽样		20.8%	加权平均关税 (weighted average duty)
未配合调查企业		37.6%	额外关税 (residual duty)

出口至欧纯电/插电混动乘用车情况



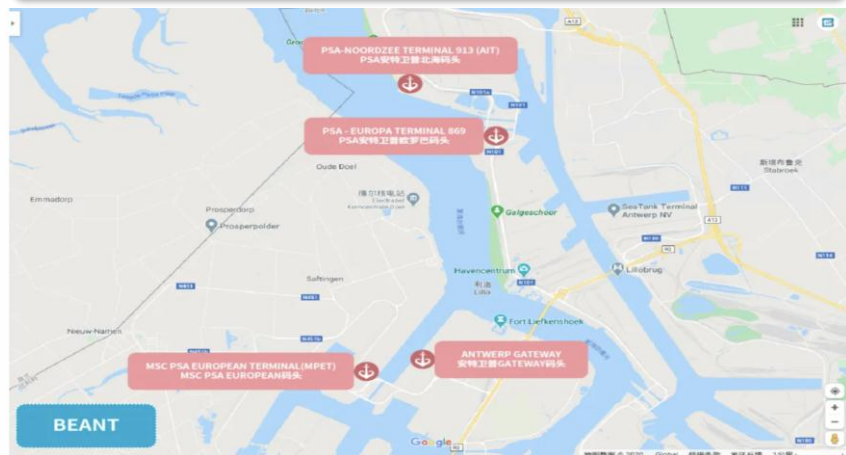
出口至欧洲纯电/插混乘用车均价情况



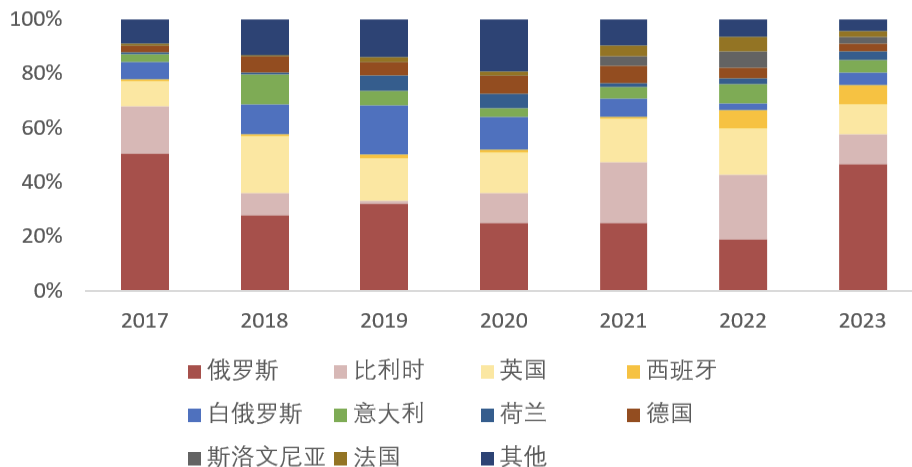
欧洲市场：出口表现--俄罗斯仍占出口主要份额

□ 自2017年起，俄罗斯作为重要贸易伙伴接收了主要出口量。2023年出口汽车至俄罗斯90.9万辆，同比+460.7%，占出口欧洲的47%，同比+28.0pp;24H1出口47.8万辆，同比+29.1%。**比利时**：2022年4月28日，安特卫普港和泽布吕赫港正式合并为安特卫普-布鲁日港，成为欧洲最大出口港、最大汽车港和最大综合化工集群，继而从比利时售往其他欧洲国家。2023年出口至比利时的汽车达21.7万辆，同比+4.8%，占出口欧洲市场总量的11%，同比-13pp；24H1出口13.9万辆，同比+0.7%。**英国**：作为稳定的出口接收大国，占比常年稳定在10%以上，2023年我国汽车出口至英国21.4万辆，同比+44.8%；24H1出口11.3万辆，同比+11.9%。

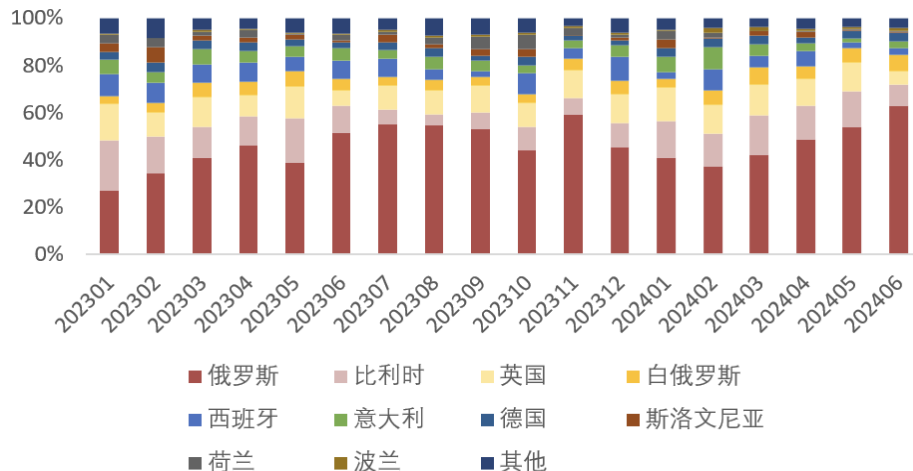
比利时安特卫普-布鲁日港



2017年以来出口至欧洲各国占比



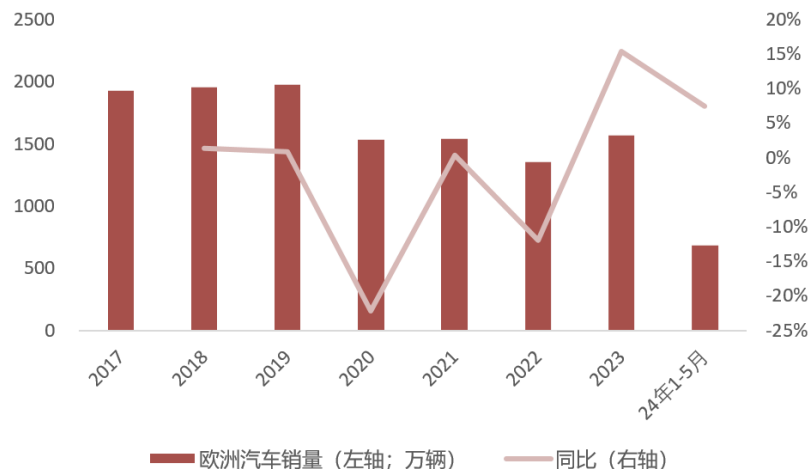
出口至欧洲各国占比月度情况



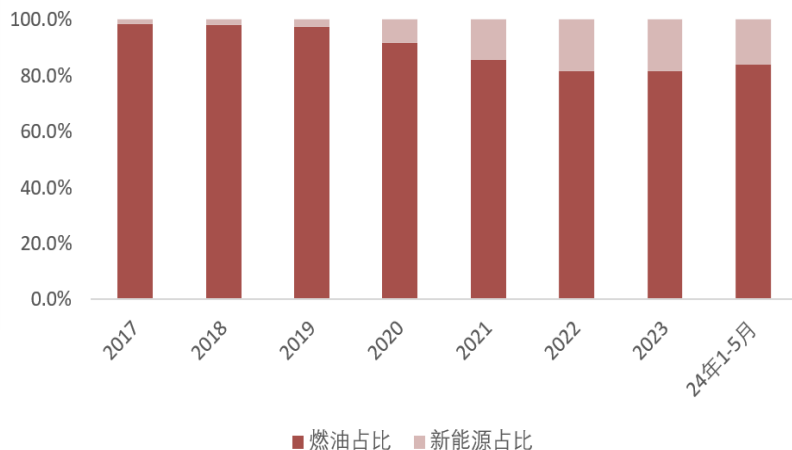
欧洲市场：终端市场--欧洲新能源渗透率稳步增长

□ 欧洲汽车销量有所波动，新能源汽车销量与渗透率同步上升。21/22/23年，欧洲汽车销量为1540.3/1356.6/1564.6万辆，同比+0.4%/-11.9%/+15.3%。20/21年是欧洲新能源的快速增长期，销量达126.1/218.8万辆，同比+135.6%/+73.5%，之后增速放缓，2024年1-5月，新能源汽车销量为110.0万辆，同比+2.9%。2017年，欧洲新能源汽车仅占汽车整体销量的1.4%。截至今年5月，欧洲新能源汽车渗透率已提升至16.1%。

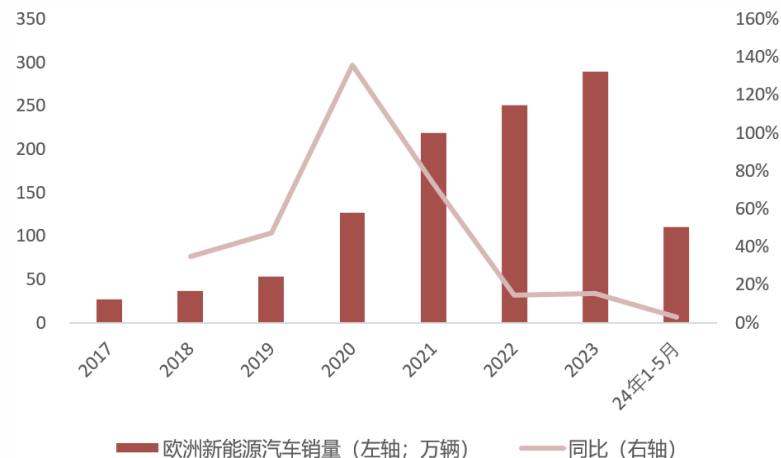
欧洲汽车销量



欧洲新能源、燃油汽车结构占比



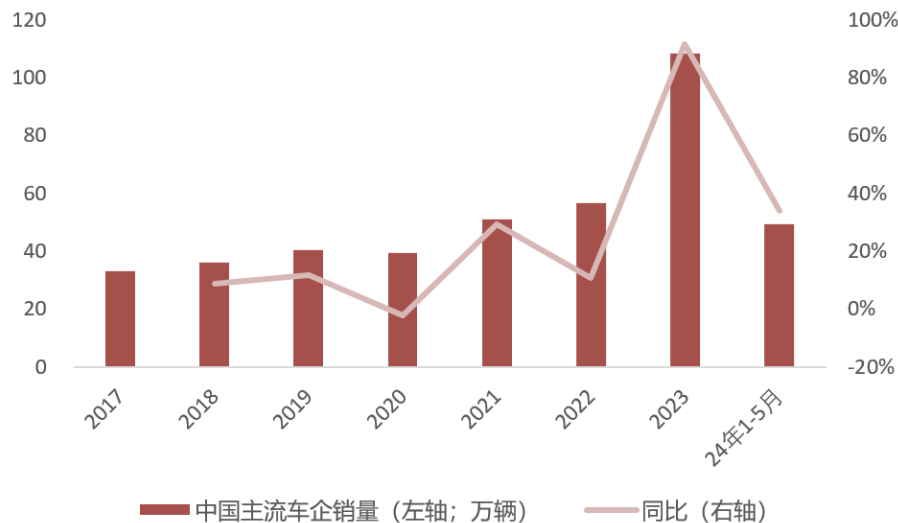
欧洲新能源汽车销量



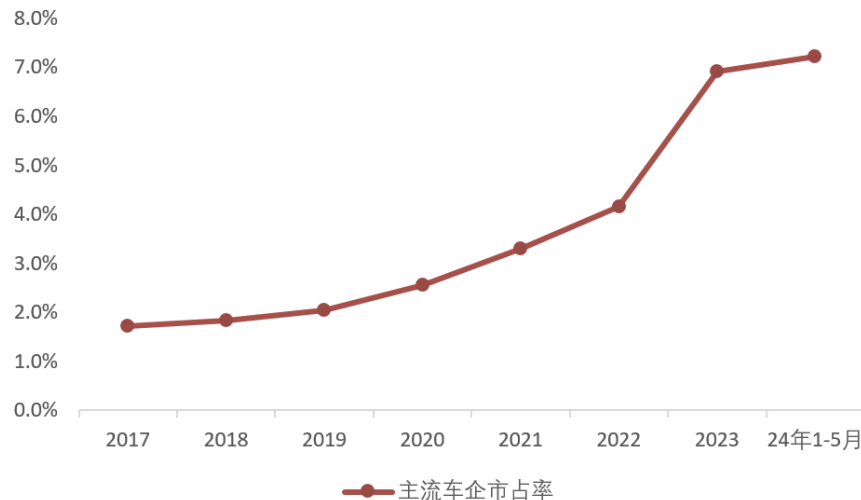
欧洲市场：终端市场--我国主流车企在欧销量攀升

- **2023年迎来我国主流车企在欧销量大年。**2023年我国主流车企在欧汽车销量为108.3万辆，同比+91.8%。今年1-5月在欧销量为49.2万辆，同比+34%。
- **我国主流车企在欧洲市占率逐渐升高。**2023年我国主流车企在欧洲市占率为6.9%，今年1-5月市占率提升至7.2%。在竞争激烈的欧洲市场，像吉利、奇瑞、上汽等国内主流车企，得到消费者的进一步认可，提升了自身在海外的品牌认知度。

我国主流车企在欧洲销量



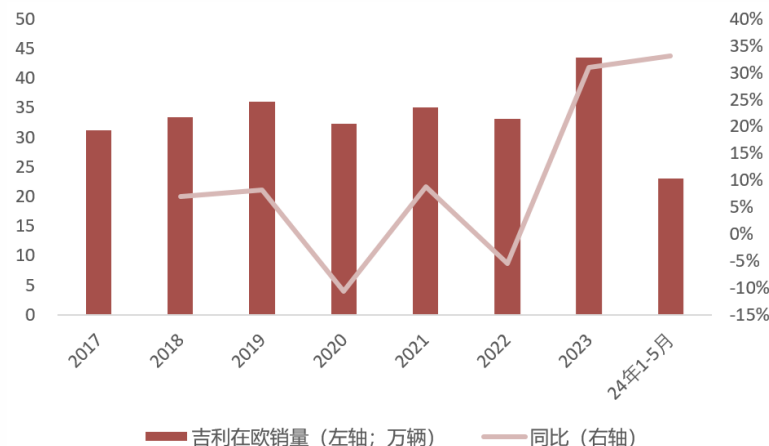
我国主流车企在欧洲市占率



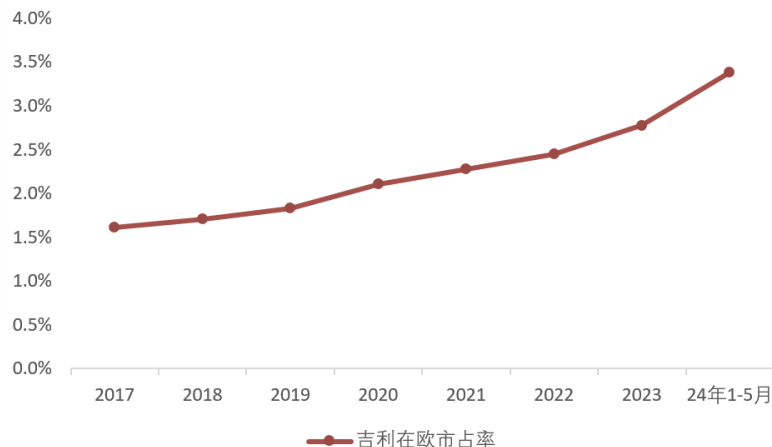
欧洲市场：终端市场--吉利汽车销售情况

- **2023年吉利在欧洲销量迎来大幅提升。**2017-2022年，吉利在欧洲销量始终稳定在35万辆左右。2023年，吉利在欧洲销量大幅提升至43.4万辆，同比+31.0%。今年1-5月，吉利在欧洲销量为23.0万辆，同比+33.1%。
- **吉利欧洲市占率稳定增长。**销量的小幅波动并没有对吉利在欧洲市占率造成影响。2017年，吉利在欧洲市占率仅为1.6%。随着吉利在欧洲的知名度不断提高，截至2024年5月，吉利在欧洲市占率已提升至3.4%。
- **吉利在欧洲汽车销量中新能源占比不断提升。**欧盟发布一系列碳排放限值和新能源利好政策后，新能源汽车占比提高。2023年吉利新能源销量为20.7万辆，同比+14.1%，占吉利在欧销量比重为47.7%；2024年1-5月吉利在欧洲共销售新能源汽车10.9万辆，同比+16.3%，销量占比达47.2%。

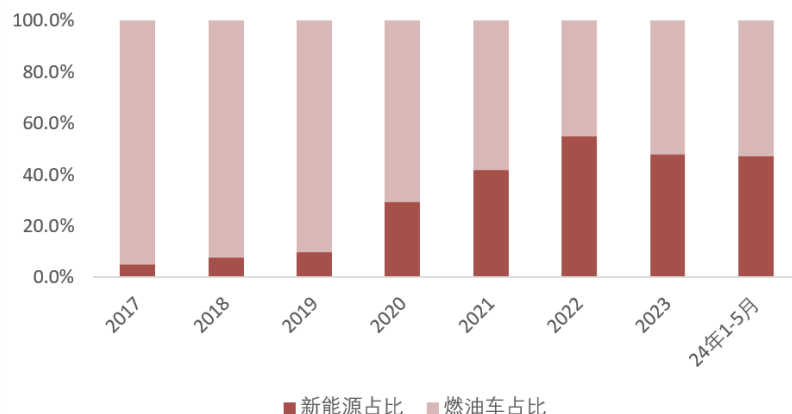
吉利在欧洲销量表现



吉利欧洲市占率



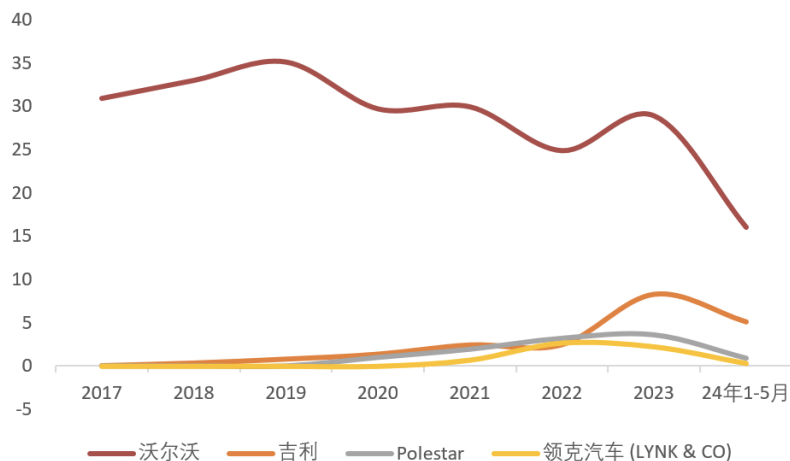
吉利在欧洲的动力结构



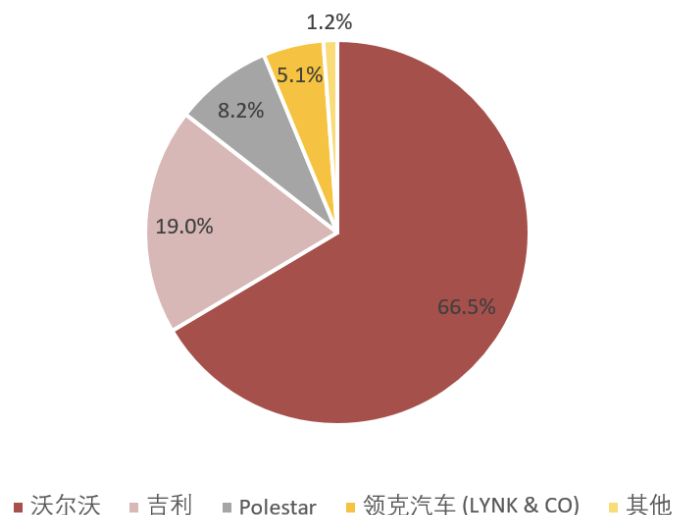
欧洲市场：终端市场--吉利各品牌销售情况

- **吉利不断丰富其品牌结构，大力推广新兴品牌。**纵观2023年吉利在欧洲的品牌结构，沃尔沃仍是集团主力，占66.5%，吉利位居第二，占19.0%。吉利在保障传统品牌销售的同时也在大力推广极星和领克两个新兴品牌。极星和领克分别于20年和21年上市，到2023年在欧销量为3.6/2.2万辆，在集团欧洲销量占比已达到8.2%/5.1%。
- **沃尔沃为吉利在欧“定海神针”，起销售主力作用。**在一众出海车企中，仅吉利拥有诸多如沃尔沃、极星、Smart等多个纯正欧洲品牌，拥有更强的市场号召力。2017年起，沃尔沃汽车在欧洲销量远超吉利旗下其他品牌，成为其在欧洲的销量主力。2024年1-5月，沃尔沃在欧洲销售汽车16.0万辆，占吉利在欧洲整体销量的69.7%；吉利品牌在欧洲销量为集团内第二，售出5.1万辆，占集团欧洲销量22.0%。

吉利旗下各品牌在欧洲销量（万辆）



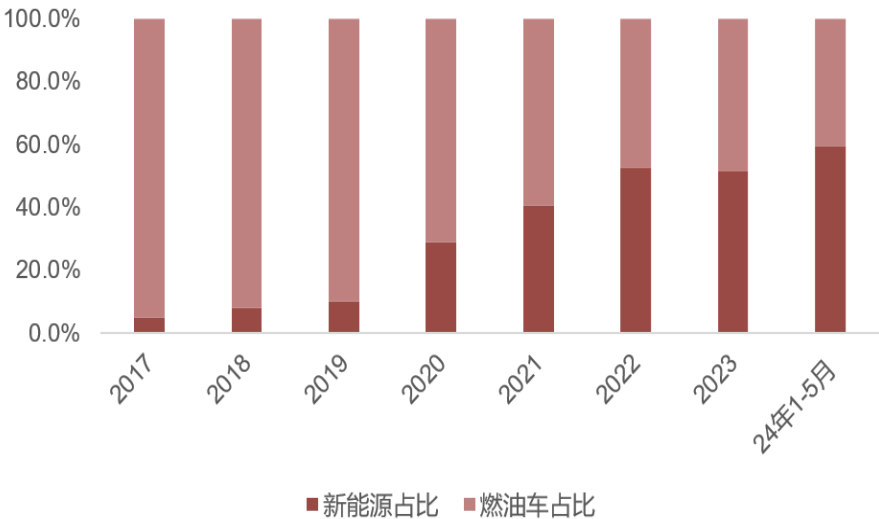
2023年吉利在欧洲的品牌结构



欧洲市场：终端市场--沃尔沃畅销欧洲分析

- ❑ **品牌根基在欧洲**：该品牌于1927年在瑞典哥德堡创建，中国浙江吉利控股集团有限公司在2010年3月28日与美国福特汽车公司在瑞典哥德堡正式签署协议，吉利以18亿美元收购沃尔沃100%股权（2023年78.7%）。
- ❑ **沃尔沃主打安全、健康**：以沃尔沃XC60为例，新车内饰散发出的异味极小，车内空气质量控制出色，对于注重健康的车主极为重要。在环保至上的欧洲，XC60的环保性能和对高标准的遵循更能满足当地消费者需求。
- ❑ **沃尔沃性价比较高**：沃尔沃XC60在同等价位下提供了比奥迪Q5L和宝马X3更丰富的配置和更大的空间。此外，XC60还配备了额外的膝部安全气囊及多项智能驾驶辅助功能，独特的安全配置有助于其增强市场竞争力。
- ❑ **沃尔沃告别传统动力结构，大力发展新能源**。作为吉利旗下豪华汽车品牌，沃尔沃近年来的动力结构逐渐发展为燃油和新能源平分市场的结构。2024年1-5月沃尔沃在欧洲销售汽车共16.0万辆，其中9.5万辆为新能源汽车，占比高达59.4%，高于欧洲整体新能源渗透率。

吉利-沃尔沃在欧洲的动力结构



沃尔沃在欧洲畅销新能源车型参数

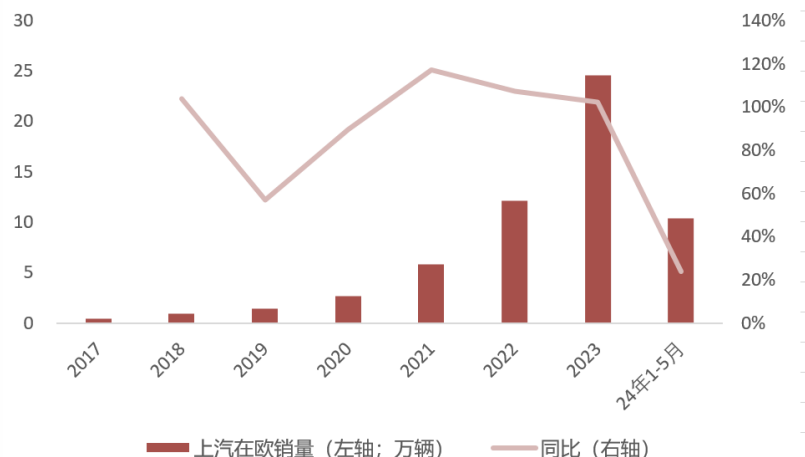
	XC40	XC60
能源类型	纯电动	插电混动
指导价（万元）	28.29-32.20	52.39-60.39
车长（mm）	4440	4708
车宽（mm）	1863	1902
车高	1651	1656
轴距	2702	2865
三电系统质保	8年或16万公里	8年或12万公里
整车质保	3年不限公里	3年不限公里
纯电续航里程（km）	640	64
快充时间（小时）	0.53	10
慢充时间（小时）	-	5
座椅材质	皮/翻毛材质混搭	真皮 / 皮/织物混搭
前排座椅功能	加热	加热
扬声器数量	8/13喇叭	10/15喇叭

欧洲市场：终端市场--上汽集团销售情况

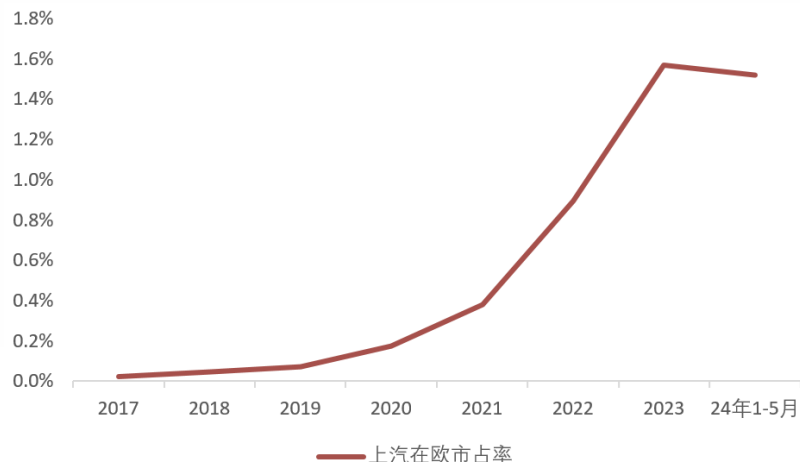
□ 2017-2023年上汽在欧洲销量与市占率逐年上升。2017年，上汽在欧洲市占率仅有0.02%，今年1-5月市占率已提升至1.5%，在欧洲销量为10.3万辆，同比+24.0%。

□ 今年上汽在欧洲的新能源销量占比有明显下滑。21/22/23年上汽在欧洲销售的新能源汽车为2.9/7.0/13.1万辆，占上汽在欧销售总量的50.0%/58.0%/53.0%。今年1-5月，上汽在欧销售新能源汽车4.1万辆，仅占上汽在欧销售总量的39.4%，主要与欧洲对电车消费需求疲软有关。

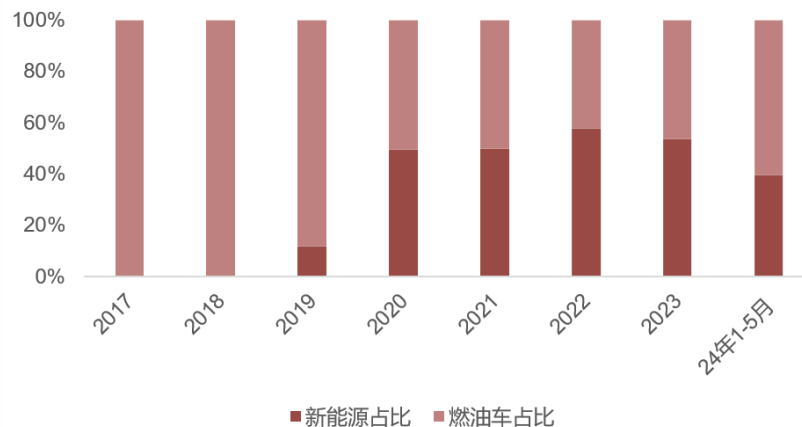
上汽欧洲销量



上汽欧洲市占率



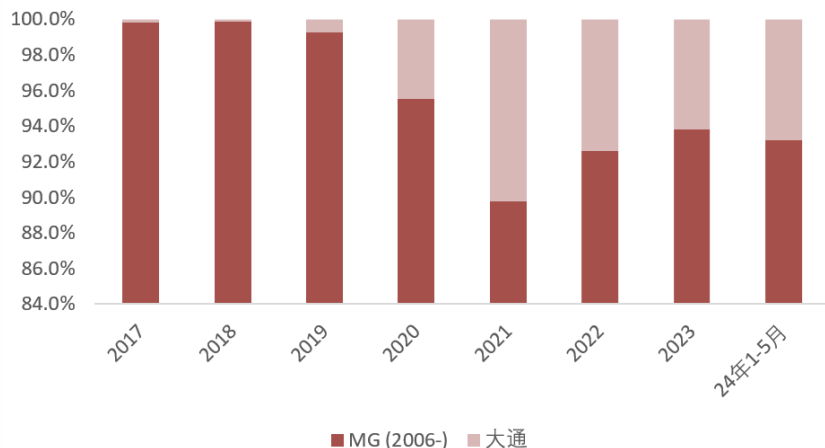
上汽欧洲动力结构



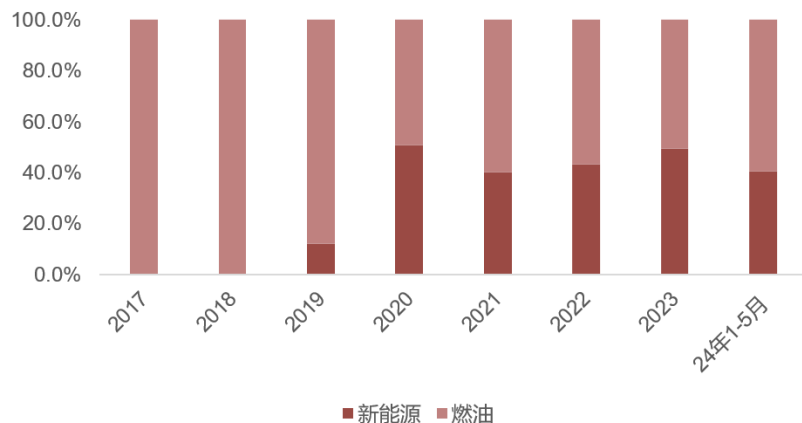
欧洲市场：终端市场--上汽在欧洲的品牌结构

- **上汽在欧品牌结构较为单一，名爵MG为主要力量。**自2017年起，名爵为上汽集团在欧洲销售的主要品牌，始终占据集团在欧销量的90%及以上。2024年1-5月，该品牌累计汽车销量为9.6万辆，同比+22%，占集团在欧销量的93.2%。
- **名爵动力结构丰富，纯电逐渐取代燃油成为在欧主要力量。**2019年前，名爵在欧洲仅销售燃油车。自2019年起，名爵开始推出新能源车型，23年销量达11.4万辆，同比+133.6%，占欧洲销量49.4%；24年1-5月新能源销量3.9万辆，同比-9.3%，占欧洲销量40.4%。
- **在欧声誉背景与中国技术能力共同赋能名爵电车在欧增长。**1928年，名爵于英国成立，后由于经营不善倒闭，于2007年成为上汽旗下品牌。目前，名爵在欧洲已无工厂，在印度、泰国设有工厂（2022年印度工厂产量5.1万辆，销量有4.8万辆，占整个海外市场销量12%）。中国电车的硬实力加上名爵多年来在欧积攒的口碑，形成了得天独厚的优势。

上汽欧洲品牌结构



上汽-名爵 欧洲动力结构



欧洲市场：终端市场--上汽在欧洲的品牌结构

❑ 名爵在欧表现不俗原因/持续性分析

- **性价比突出**：以欧洲热销车型MG木兰为例，其51度电的入门版在国内的起售价为12.98万元，符合其作为年轻人首选座驾的定位。而在英国，同款车型的售价为2.6万英镑，折合人民币约22.75万元。相比大众ID3，配备鼓刹的车型，且价格高达3.2万英镑，MG木兰的性价比优势更加凸显。
- **强化名爵品牌格调**：名爵正式复活了旗下享誉全球的MGB跑车，2024年7月11日上汽名爵全新纯电硬顶跑车 MG Cyber GTS 正式在英国古德伍德速度节期间亮相。该车采用双门四座布局，依旧可选“剪刀门”设计，并采用了名为“烈焰红唇”的主题涂装。这款新车当前仍处于概念车状态，预计在明年投放市场，既庆祝了名爵的百岁生日，同时又致敬了旗下80年代的经典跑车。
- **名爵海外销售体系完善**：名爵已在欧洲建设超过790家门店，还在海外开设了两家整车工厂：一家是泰国的正大工厂，另一家则是印度的名爵工厂。2017年上汽在印度花了292亿卢布全资成立了印度名爵工厂，2019年正式开始销售。2024年上汽牵手印度JSW集团等机构，将印度名爵51%的股份售出，JSW集团是印度的钢铁巨头，或将可以利用它的影响力拓展印度/欧洲市场。

MG Cyber GTS 概念图



上汽-名爵针对欧盟加征关税发声



上汽MG名爵汽车

6-21 13:40 来自 微博网页版

如果因为做得对而被针对

坚持不退让 是一种品格

上汽MG走向世界的脚步，不会停止！

中国新能源，好样的

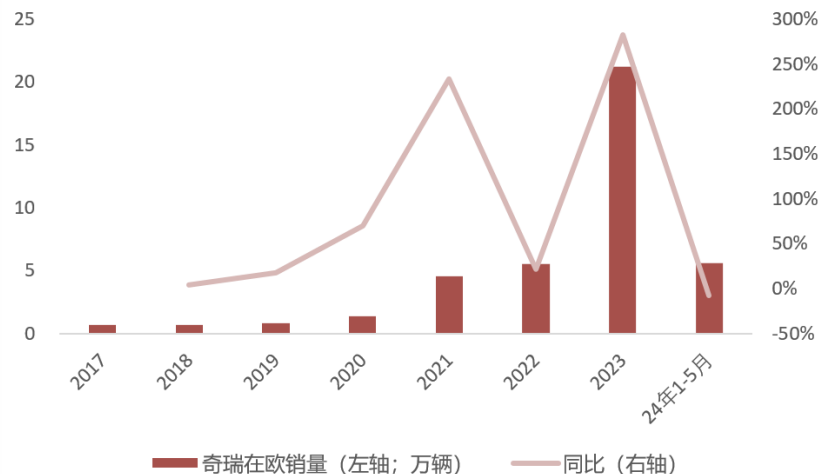
#48.1%是MG领先欧洲的距离##欧盟即将对华电动车加征关税##上汽MG关于欧盟加征关税的声明#



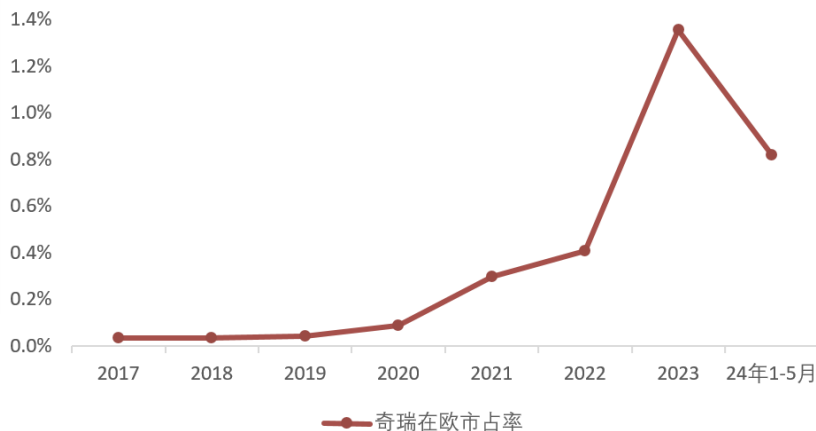
欧洲市场：终端市场--奇瑞在欧销售情况

- **2023年起奇瑞在欧销量迎来提升。**2017-2022年奇瑞在欧销量处于上升趋势，但总量并无明显优势。2023年，奇瑞在欧迎来巨大增长，销量为21.2万辆，同比+282.7%。2024年1-5月，奇瑞在欧洲销量为5.6万辆，同比-7.7%。
- **奇瑞在欧市占率逐年上升，23年突破1%。**2023年以前，奇瑞在欧市占率缓慢增长，均未超过0.5%。2023年，奇瑞在欧洲的市占率取得重大突破，由22年的0.4%一跃提升至1.4%。今年1-5月，奇瑞在欧洲市占率为0.8%，预计份额下滑主要受行业竞争影响。
- **目前在欧洲销量仍以燃油车为主。**2022年前，奇瑞在欧仅销售燃油车。2023年起，旗下奇瑞品牌开始在欧洲推出新能源车型，但仅占在欧销量比例的0.3%。

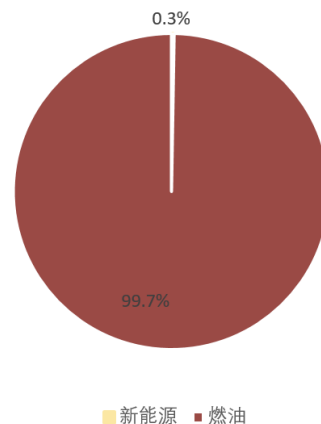
奇瑞欧洲销量



奇瑞欧洲市占率



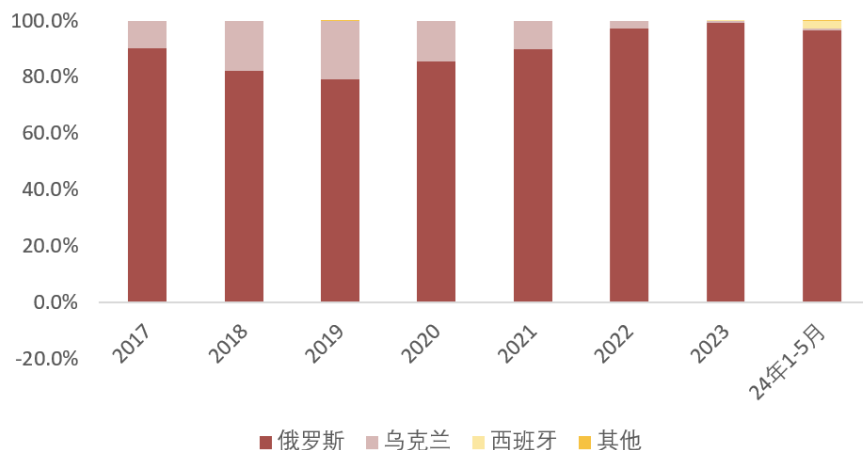
2023年奇瑞在欧洲动力结构



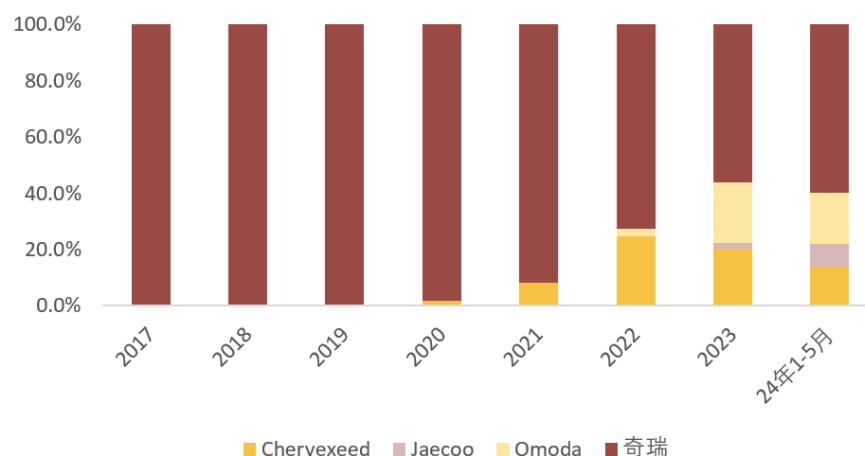
欧洲市场：终端市场--奇瑞在欧销售情况

- ❑ **俄罗斯消化奇瑞大部分销量。**从过往数据来看，奇瑞在俄罗斯的销量占奇瑞在欧洲总销量的75%以上，2021年开始因为地缘冲突等方面的原因，很多欧美车企相继撤离俄罗斯汽车市场，一段时间里，在俄罗斯汽车市场，形成了海外汽车品牌的相对“真空”，长期深耕俄罗斯市场的奇瑞迎来机会。
- ❑ **品牌结构逐渐丰富，奇瑞品牌仍为主力。**2020年开始，Cheryexeed和Omoda的相继加入结束了奇瑞品牌独占集团在欧洲市场的局面，为奇瑞在欧增长贡献了重要力量。但目前为止，奇瑞品牌仍为奇瑞在欧的主要销售力量，今年1-5月，占奇瑞在欧销量的59.8%。

俄罗斯承担奇瑞在欧的主要销量



奇瑞欧洲品牌结构



欧洲市场：终端市场--奇瑞在欧洲布局

❑ **奇瑞进军欧洲新措施**：2024年奇瑞汽车同西班牙汽车公司Ebro-EV Motors签署协议，拟在巴塞罗那成立合资企业生产新型电动汽车。协议项目一共投资4亿欧元（约30亿元人民币），预计将在今年三、四季度率先投产燃油和纯电的欧萌达5车型，2027年年产量预计就要达到5万辆，生产基地是2021年关闭的原日产工厂；7月5日奇瑞汽车开始在意大利销售其Omoda 5跨界SUV汽油版车型（国内市场称之为欧萌达），新车海外市场起售价为27,900欧元（约为22万人民币），相比国内市场起售价10.99万元贵了2倍多。

奇瑞在欧布局

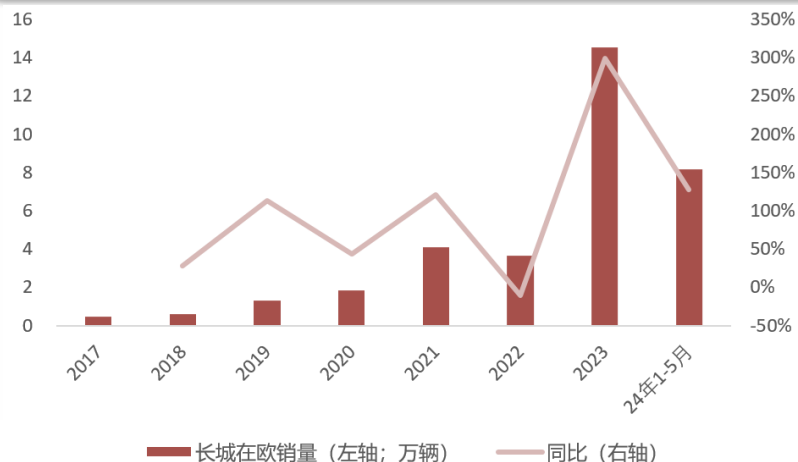
整车厂	国家	生产车型	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	备注
东风汽车, 北汽汽车, 北汽福田, 捷途, 凯翼, 宝马, 东风小康, 现代, 起亚, 斯威, 阿维托托尔, 江铃, Others (其它)	俄罗斯	捷途: 大圣(Dashing) (2025年-计划);奇瑞 Tiggo 4, Tiggo 5X, Tiggo 7 (停产)	250000	38000	AvtoTOR工厂, 生产北汽、凯翼、斯威车型
第一汽车, 奇瑞, 伏尔加, 日产, Lada, Others (其它)	俄罗斯	Xcite: X-Cross 7 (基于奇瑞瑞虎 7 Pro) (2024年-计划)	100000	170	Lada (AvtoVAZ) 整车厂, 原日产俄罗斯工厂
奇瑞, DR Motor	意大利	DR3 (Chery Tiggo 3x base, 2016年-), DR4 (JACS3 base, 2017年-2020年), DR6 (Chery Tiggo5 base, 2017年-2020年), DR3 EV (Chery Tiggo 3xe, 2019年-2020年), DR 5.0 (Chery Tiggo 5x, 2020年-), DR F35 (2020年-), DR 4.0(2021年-), DR 6.0 (2022年-), EV DR 1.0 (2023年-); EVO 3 (2020年-), EVO 4 (2020年-), EV EVO 3 (2020年-), EVO Cross 4 (2022年-)	60000	32650	DR Motor工厂, 同时生产奇瑞底盘车型
奇瑞, 哈弗, 雷诺, 伏尔加, 起亚, Lada	乌兹别克斯坦	奇瑞 (SKD): 瑞虎8 Pro (2022年-), 瑞虎8 Pro Max (2022年-), 瑞虎7 Pro (2022年-), 艾瑞泽6 Pro (2022年-)	100000	24865	AvtoVAZ/Lada工厂也将生产起亚车型
星途, Others (其它)	乌兹别克斯坦	星途: LX compact crossover (2023年-), TXL mid-size crossover (2023年-), VX full-size SUV (2023年-)	5000		中国汽车品牌星途在乌兹别克斯坦的汽车组装厂, 相关合同文件于2023年1月签署。
欧萌达, Others (其它)	西班牙	奇瑞: 欧萌达 (Omoda) 7 (2024年-计划), Omoda 7 PHV (2024年-计划); EV Motors: SUV S700 (2024年-计划), S700 PHV (2025年-计划), SUV S800 (2025年-计划), S800 PHV (2025年-计划)	150000	0	原Nissan Motor Iberica旗下工厂, 除了Zona Franca工厂外, 还有另外两家工厂: 日产 Montcada i Reixac: 冲压; 日产 Sant Andreu de la Barca: 涂装和焊接。2021年12月17日进行最后生产。EV Motors与奇瑞汽车合资生产电动汽车。

数据来源：Marklines, 凤凰网汽车, 西南证券整理（注：产能/总产量系工厂总产能/产量，并非奇瑞单一品牌数据；产量系2023年产量）

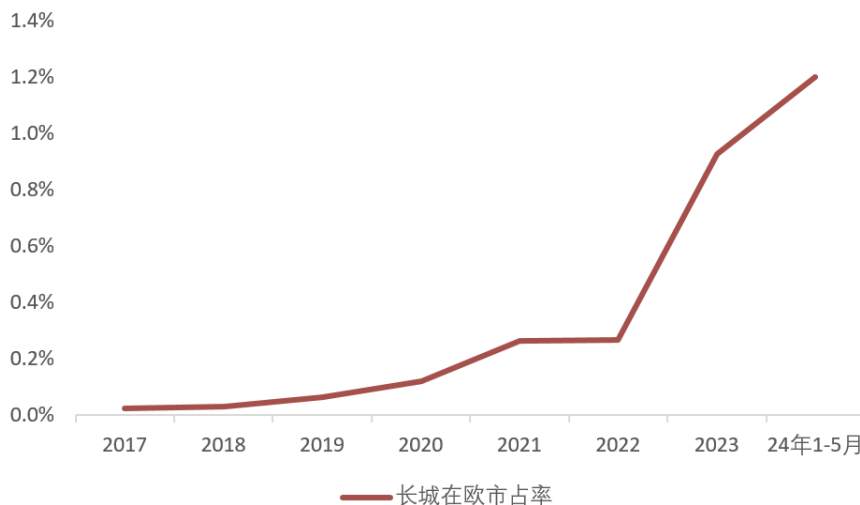
欧洲市场：终端市场--长城在欧销售情况

- **24年以来长城在欧销量快速增长。**长城集团在欧洲销量从2017年的低点开始逐年上升，直到2023年迎来销量高峰14.5万辆，同比+299.3%。今年1-5月累计销量为8.2万辆，同比+127.7%，涨幅喜人。
- **长城在欧市占率仍处于较低水平。**2017至2021年，长城在欧洲市占率由0.02%缓步上升至0.3%，2023年市占率大幅上升至0.9%。2024年1-5月，长城在欧洲市占率进一步提升至1.2%，进步较大。但相较其他中国主流车企，长城汽车在欧洲的市占率仍然处于较低水平，未来有待进一步提高。

长城汽车在欧销量



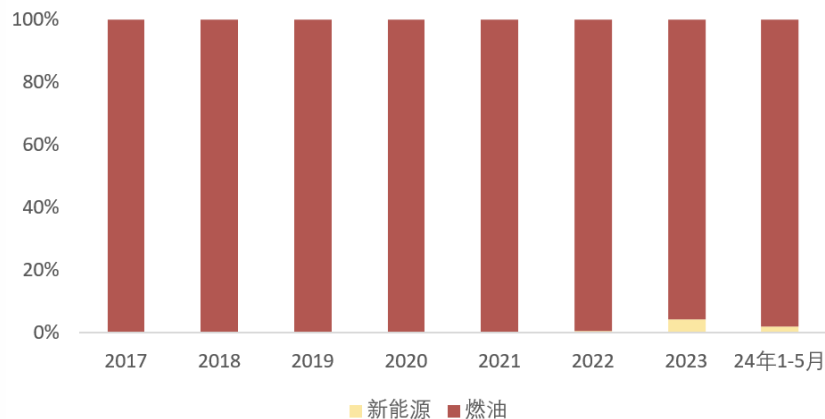
长城汽车在欧市占率



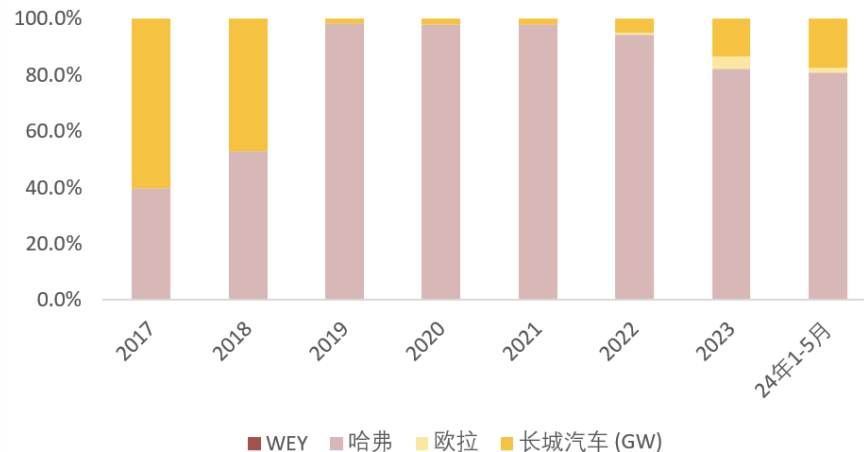
欧洲市场：终端市场--长城在欧销售情况

- **2022年起在欧推出新能源车型，燃油车仍然占据大部分市场。**2022年，长城开始在欧洲销售新能源汽车，2023年售出0.6万辆（22年仅为百位数），占在欧洲销量的4.4%。今年，长城在欧销售的新能源车数量大幅增长，1-5月长城在欧销售新能源汽车0.2万辆，同比+102.8%，占长城在欧销量比例为1.9%。
- **哈弗取代长城成为在欧销售主要力量。**2017年，长城品牌为长城在欧主要销售力量，占长城在欧销量的60.1%。2018年起，哈弗开始贡献集团在欧大部分销量，在欧销量占比一路飙升至98.0%（2021年）。近年来，因哈弗仅有燃油车型，在欧销量占比有一定萎缩，2024年1-5月，哈弗和长城品牌分别在欧洲销售6.6/1.4万辆，占比为80.6%/17.3%。

长城燃油、新能源汽车在欧洲销量占比



长城旗下各品牌在欧洲销量占比



目 录

A

图解汽车出口

B

欧洲

C

拉丁美洲

D

亚洲

E

商用车

F

政策机遇

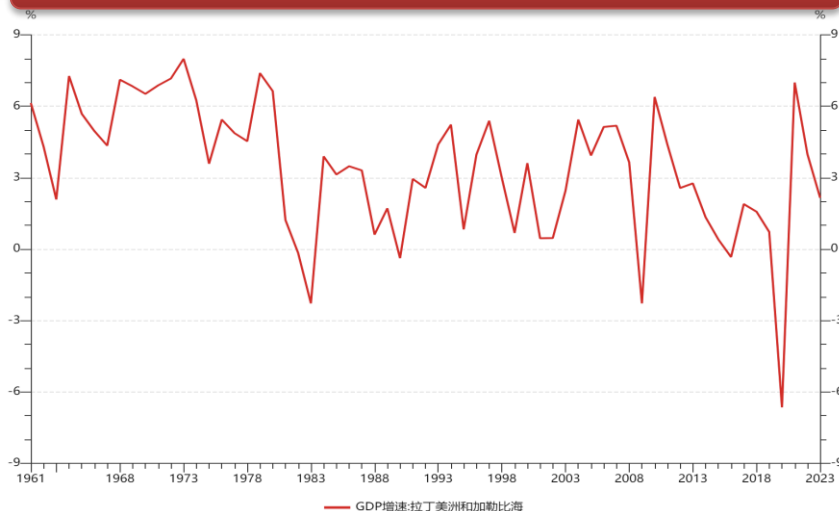
G

海外销量及
重点标的

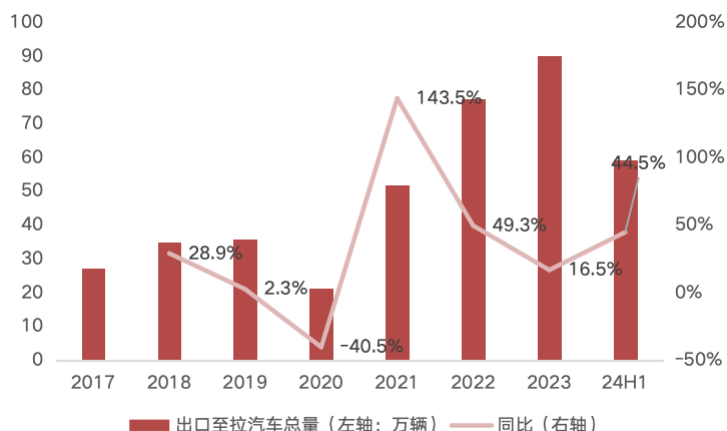
拉丁美洲：出口表现--中国汽车出口拉美进入高速期

- 在新冠疫情持续蔓延、世界经济艰难复苏的背景下，2021年中国同拉丁美洲和加勒比地区贸易总额创新高，突破4500亿美元。在双方贸易创新高的背景下，**2021年也成为中国汽车走向拉丁美洲的重要一年，出口量突破50万辆，全年出口51.7万辆，同比+143.5%，预计主要受拉美疫情趋缓，地区经济活动增强（GDP增速7%），民众消费回升影响，在中国供应链保持稳定的基础上，中国汽车对拉出口呈现较快增长势头。今年以来，中国汽车出口至拉继续保持快速增长，24H1出口59.2万辆，同比+44.5%。**

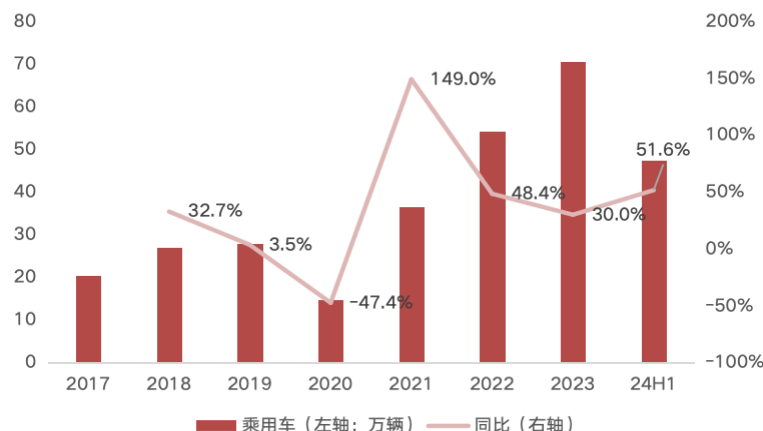
拉丁美洲GDP增速



汽车出口至拉丁美洲数量情况



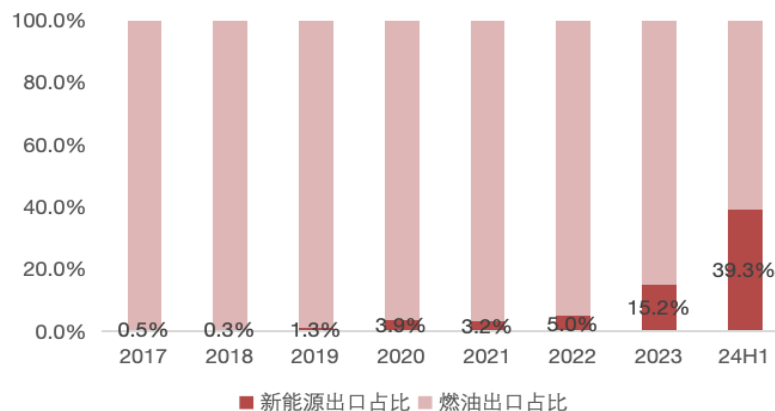
出口至拉乘用车数量情况



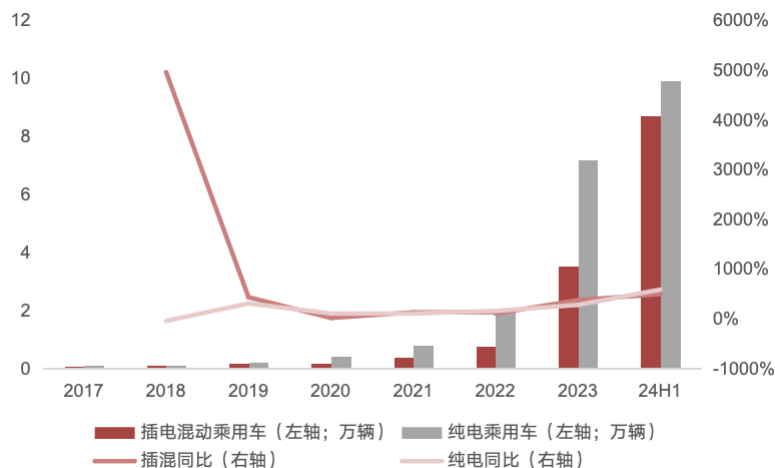
拉丁美洲：出口表现--新能源出口占比日益提升

- **新能源占比持续提升。**2023年开始，中国出口至拉美的新能源汽车占比开始提升，全年出口至拉美新能源乘用车10.7万辆，同比+298.1%，占出口拉丁美洲乘用车总量15.2%，同比+10.2pp，今年1-6月该比例进一步提升至39.3%，其中，纯电车出口9.9万辆，同比+579%，插混出口8.7万辆，同比+488%，纯电/插混车呈势均力敌之势。
- **出口至拉丁美洲新能源乘用车结构拆分：**拆分来看，插电占出口拉丁美洲新能源乘用车占比逐步提升，2017年仅为0.7%，2023年提升至32.9%，同比+4.8pp。

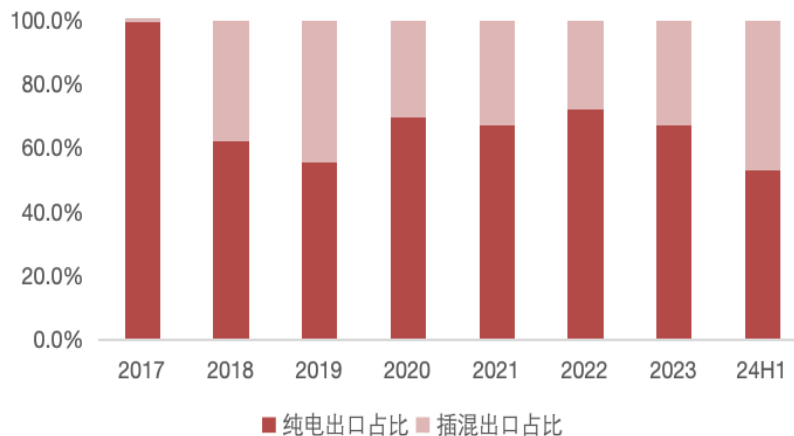
新能源乘用车出口至拉丁美洲占比情况



纯电/插混乘用车出口至拉丁美洲数量情况



纯电/插混乘用车出口至拉丁美洲占比情况



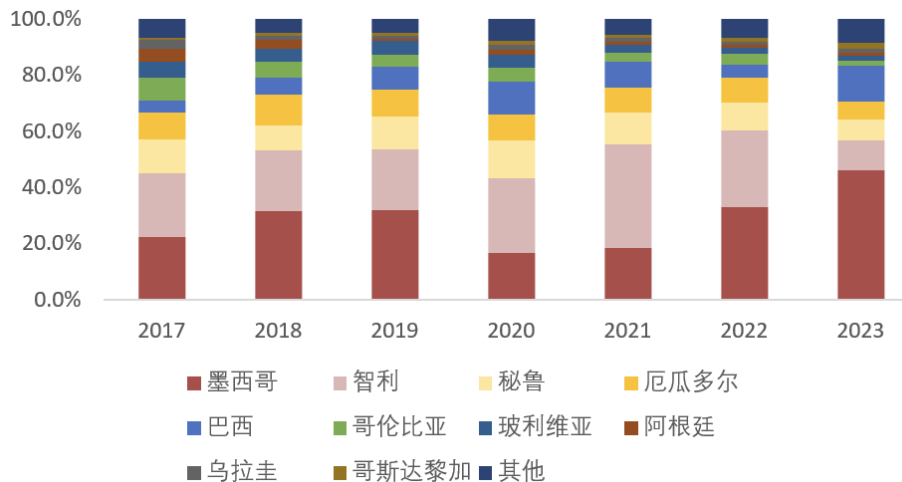
拉丁美洲：出口表现--墨西哥、智利占主要份额

- 出口至拉美市场多样性较强，17年起墨西哥和智利合计占出口拉美市场一半份额。2023年出口汽车至墨西哥41.5万辆，占出口至拉丁美洲整体46.1%；至智利9.5万辆，占整体10.6%；汽车出口至智利占比出现明显下滑，主要受智利经济影响造成当年汽车需求疲弱，销量出现大幅下滑。
- 从增量看，巴西为今年我国出口拉美的新福地，24年以来汽车出口至巴西占出口拉美的比例逐步提升，24年5月该比例达到40.1%，同比+34.1pp；6月份该比例为19.1%，同比+9.0pp。

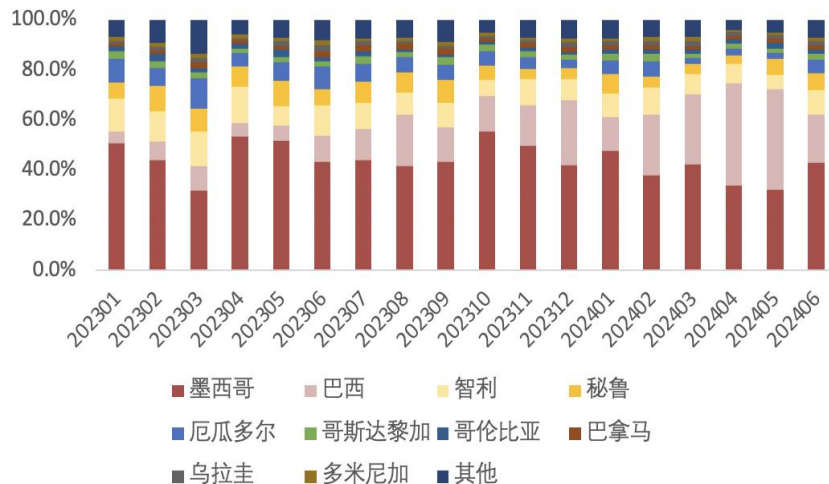
2023年起智利汽车销量出现大幅下滑



2017年以来汽车出口至拉丁美洲各国占比



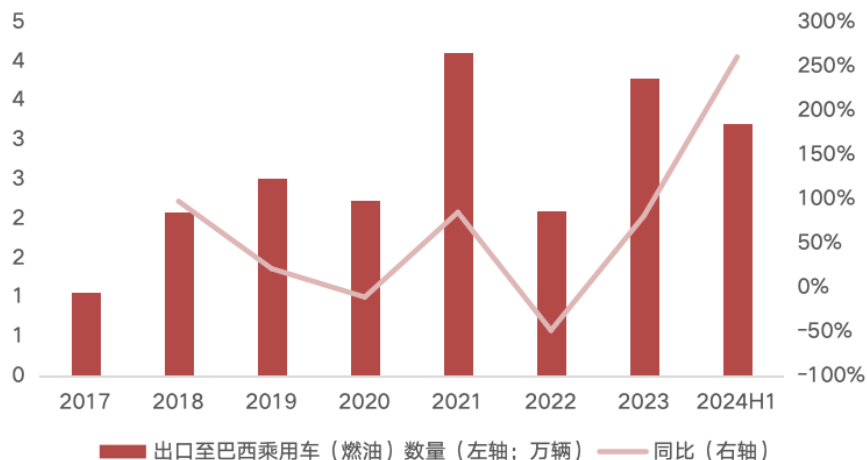
汽车出口至拉丁美洲各国占比月度情况



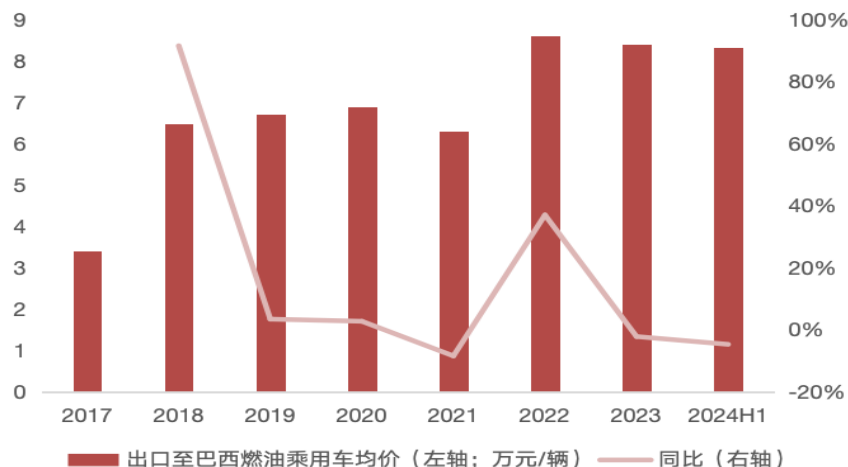
拉丁美洲：出口表现--巴西成为出口新福地

- **我国燃油乘用车出口至巴西数量波动较大，23、24年增速迅猛。**根据中国海关总署数据，21/22/23年，我国燃油乘用车出口至巴西的数量为4.1/2.1/3.8万辆，同比+84.5%/-49.0%/+80.7%。2024年1-6月，我国燃油乘用车出口至巴西3.2万辆，同比+260.1%。
- **我国出口至巴西乘用车（燃油）均价突破8万元。**2017年至2023年，我国出口至巴西的燃油乘用车均价由3.4万元迅速增长至8.4万元。2022年，我国出口至巴西的燃油乘用车均价为8.6万元/辆，同比+36.9%，达到历史最高水平。2023年/2024年1-6月均价为8.4/8.3万元/辆，同比-2.3%/-4.8%，出口均价在较小范围内波动。

燃油乘用车出口至巴西数量



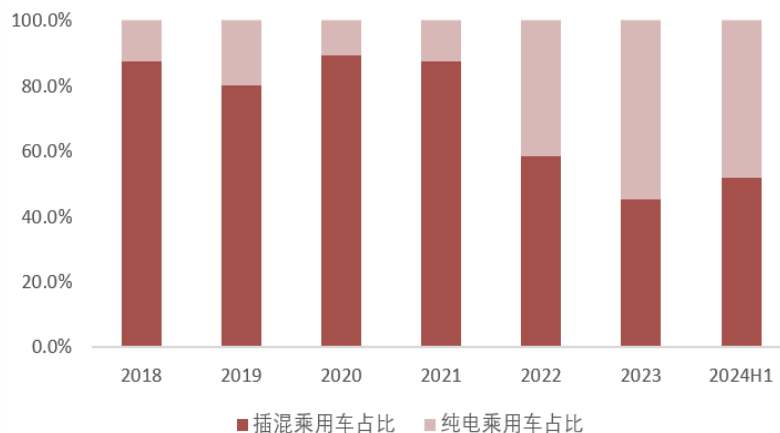
出口至巴西乘用车（燃油）均价情况



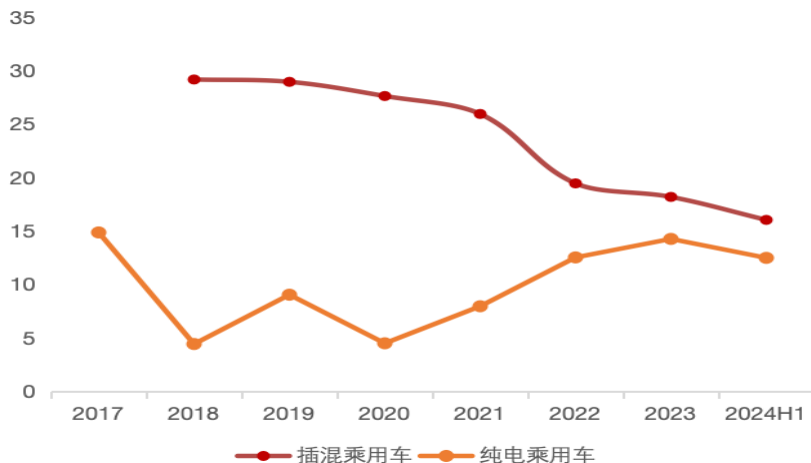
拉丁美洲：出口表现--巴西成为出口新福地

- **我国出口至巴西的新能源乘用车占比迅速扩大。**
2018年至2023年，我国出口至巴西的新能源乘用车占比由1.5%迅速增长至58.9%；2024H1，该占比进一步扩大至83.0%，拆分来看，纯电占比达48.2%，插混占比达51.8%。
- **我国出口至巴西的纯电/插混乘用车价格差异缩小。**
2022年以前，我国出口至巴西的纯电/插混乘用车价格差异较大，2018年插混与纯电乘用车价格差达24.8万元。2022年至2024年，出口至巴西的纯电乘用车价格上涨，插混乘用车价格下跌，价格差异迅速缩小；2024年1-6月，插混/纯电价格差异仅为3.5万元。

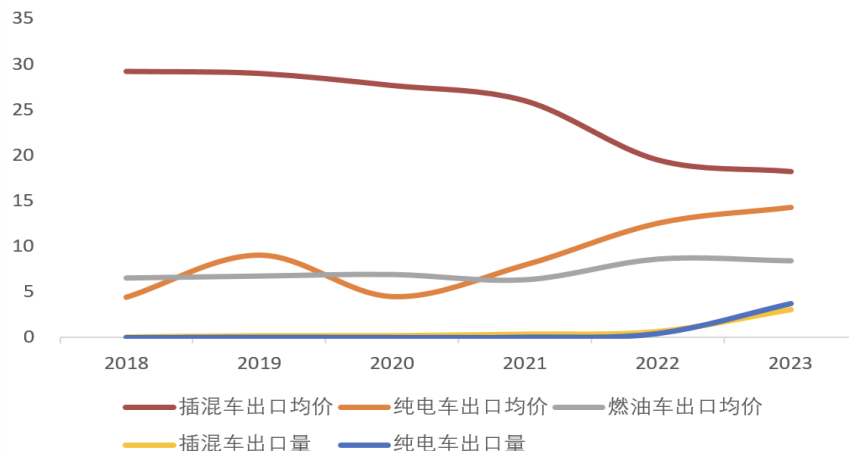
出口至巴西纯电/插混乘用车占比情况



出口至巴西纯电/插混均价（万元）



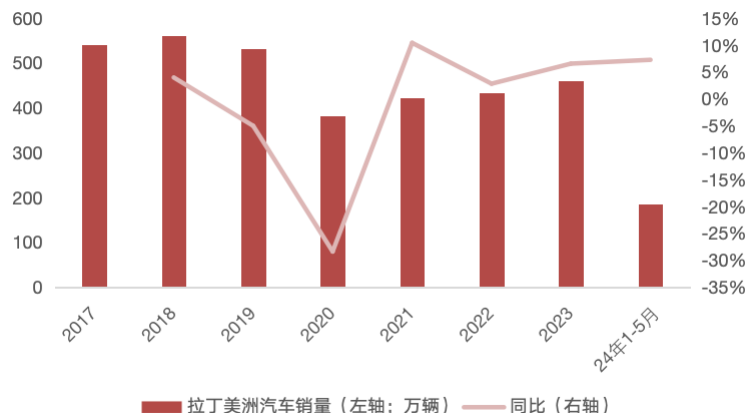
2022年起插混出口均价接近燃油车价利好出口增长（万元/辆；万辆）



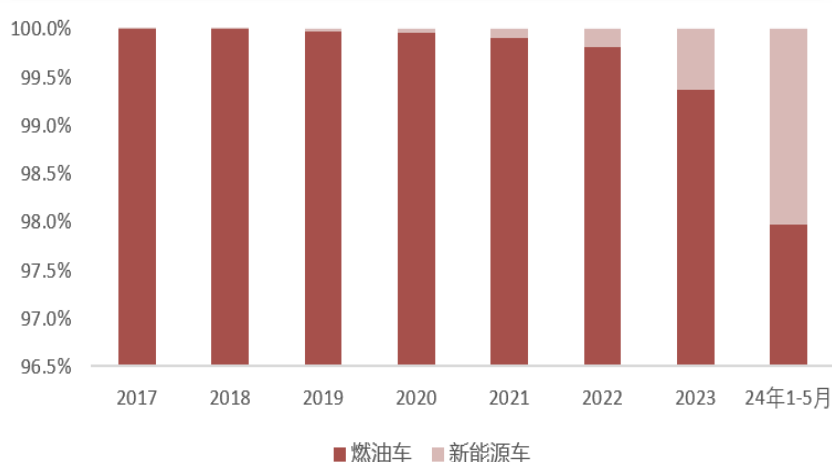
拉丁美洲市场：终端市场--新能源汽车拉动汽车销量增长

- **近三年拉丁美洲汽车销量小幅增长。**2021至2023年，拉丁美洲汽车销量为421.3/433.1/461.3万辆，同比增长10.4%/2.8%/6.5%。2024年1-5月，拉丁美洲汽车销量为185.9万辆，同比增长7.2%。
- **新能源销量增速迅猛，渗透率仍有待提升。**根据Marklines，21/22/23年，拉丁美洲新能源汽车销量为0.4/0.8/2.9万辆，同比+138.8%/92.4%/253.9%。2024年1-5月，拉美新能源汽车实际销量为3.8万辆，同比+798.3%，但渗透率仅为2%，仍有较大提升空间。

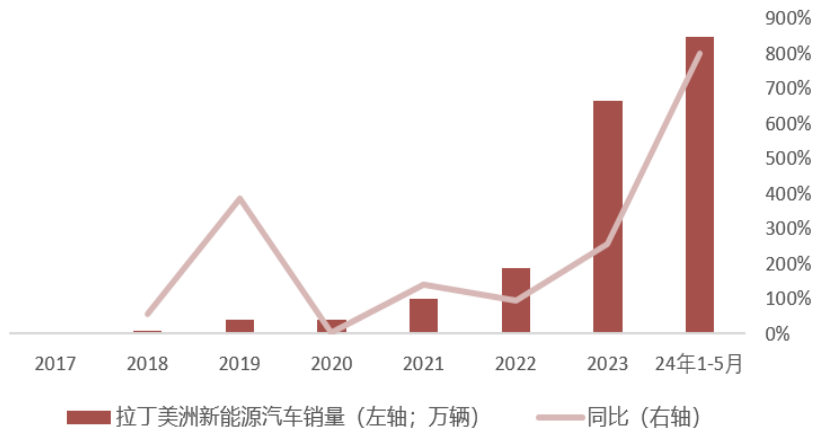
拉丁美洲汽车销量情况



拉丁美洲新能源、燃油汽车结构占比情况



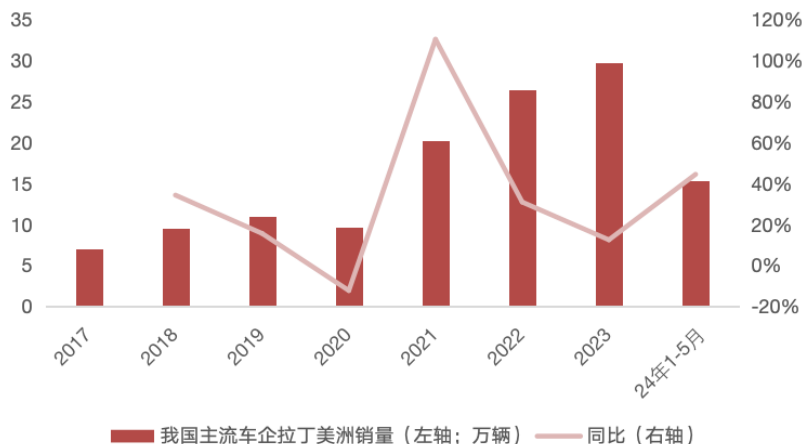
拉丁美洲新能源汽车销量情况



拉丁美洲市场：终端市场--中国主流车企表现

- **我国主流车企在拉丁美洲销量稳步增长。**2018年至2023年，我国主流车企在拉美销量由7.1万辆增长至29.7万辆，CAGR=33.25%。21/22/23年，我国主流车企拉美合计销量为20.2/26.4/29.7万辆，同比+110.0%/+30.8%/+12.4%。2024年1-5月，我国主流车企拉美销量为15.3万辆，同比+44.3%。
- **我国主流车企在拉美市占率不断提升。**2017年至2023年，我国主流车企在拉美市占率由1.3%提升至6.4%，五年内提升5.1pp。2024年1-5月，我国主流车企在拉美市占率进一步提升至8.3%，系当前历史最高水平。

我国主流车企在拉丁美洲销量情况



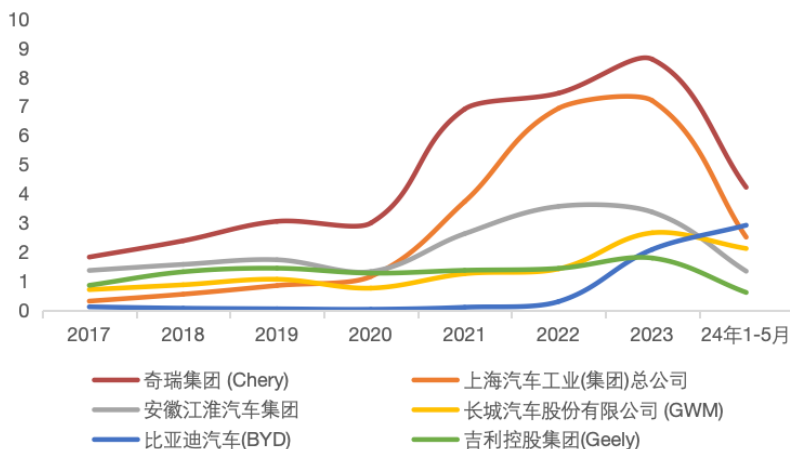
我国主流车企在拉丁美洲市占率情况



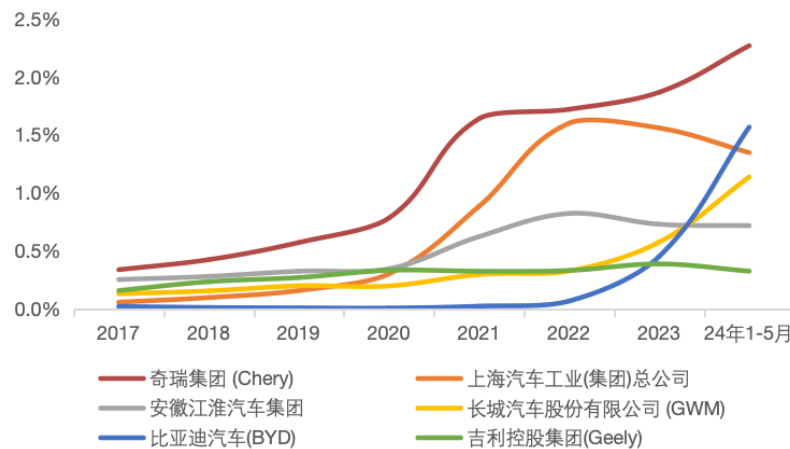
拉丁美洲市场：终端市场--中国主流车企表现

- 我国重点车企在拉美总体呈迅速上升趋势，奇瑞、上汽表现良好。根据Marklines数据，2017年，我国6个重点车企在拉美合计销量仅为5万辆，这一数字在2023年突破25万辆，重点车企合计销量在6年内增长为原来的5倍。其中，2023年，奇瑞/上汽拉美销量为8.6/7.2万辆，市占率分别为1.9%/1.6%。2024年1-5月，奇瑞/上汽拉美销量为4.2/2.5万辆，同比+38.3%/-8.1%。
- 从增速来看，近几年比亚迪增长势头较猛。比亚迪作为我国新能源车企的行业龙头，在实现对国内市场的绝对掌握后开始发力海外市场，近年来增长速度较为迅猛，21/22/23年比亚迪在拉美销量为0.1/0.3/2.1万辆，同比+309.7%/210.7%/622.7%。2024年1-5月，比亚迪在拉美实际销量为2.9万辆，同比+1642.6%。

我国重点车企在拉丁美洲销量情况（万辆）



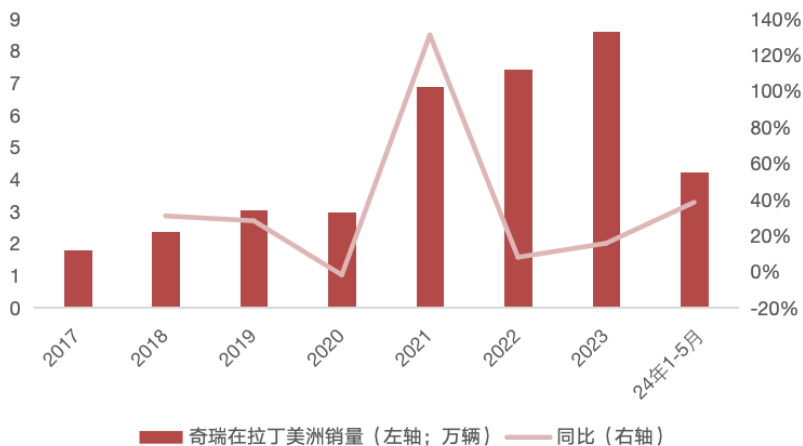
我国重点车企在拉丁美洲市占率情况



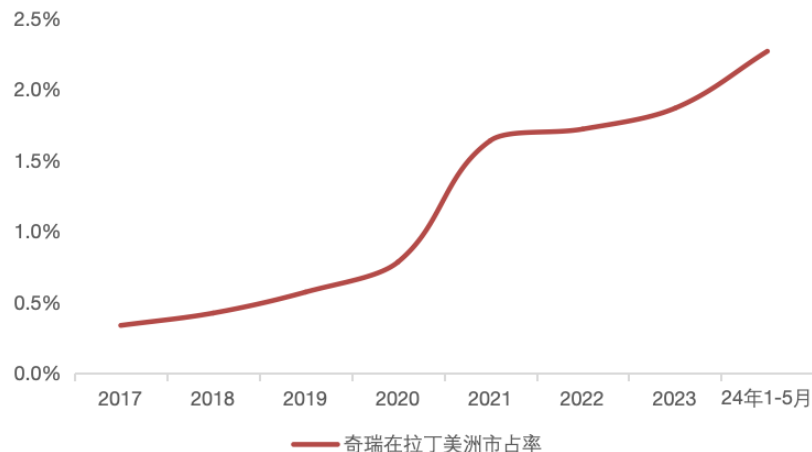
拉丁美洲市场：终端市场--奇瑞

- **奇瑞在拉美销量与市占率稳健增长。**2018年至2023年，奇瑞在拉美销量由2.4万辆高速增长至8.6万辆，CAGR=36.5%。2021年至2023年，奇瑞在拉美销量为6.9/7.4/8.6万辆，同比+131.1%/+7.9%/+15.6%。2024年1-5月，奇瑞在拉美销量为4.2万辆，同比+38.3%。市占率方面，2017年至2023年奇瑞在拉美市占率由0.3%迅速提升至1.9%，2024年1-5月进一步提升至2.3%。

奇瑞在拉丁美洲销量情况



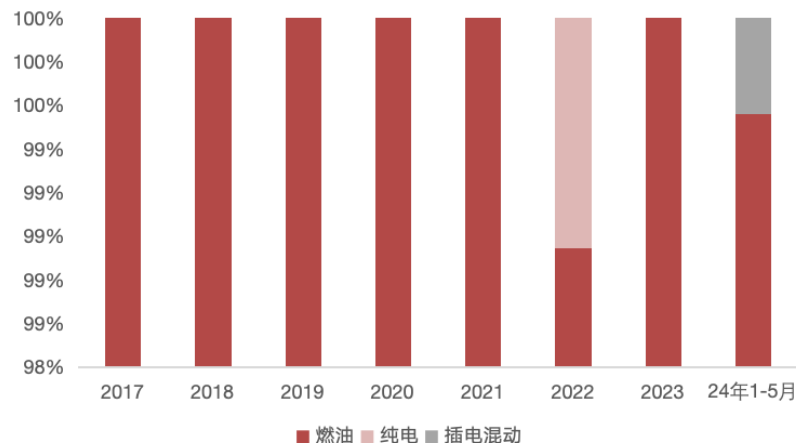
奇瑞在拉丁美洲市占率情况



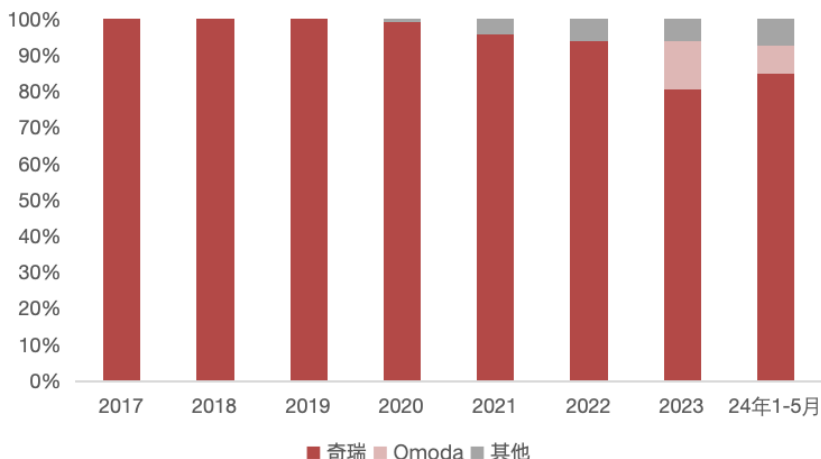
拉丁美洲市场：终端市场--奇瑞

- 奇瑞在拉美市场以燃油车为主。2017年至2021年，奇瑞在拉美仅销售燃油车。近两年奇瑞新能源汽车开始在拉美有所布局。2022年推出纯电车，2024年推出插混车。
- 奇瑞在拉美市场销量以奇瑞品牌为主，近年来加强品牌布局。2017至2019年，奇瑞在拉美市场仅有奇瑞品牌。2019年开始，奇瑞陆续推出开瑞、捷途、Cheryexeed、Omoda、Jaecoo等品牌。其中，Omoda在拉丁美洲市场成为重要增量，2023年销售1.1万辆，占奇瑞在拉丁美洲销量的13.2%。

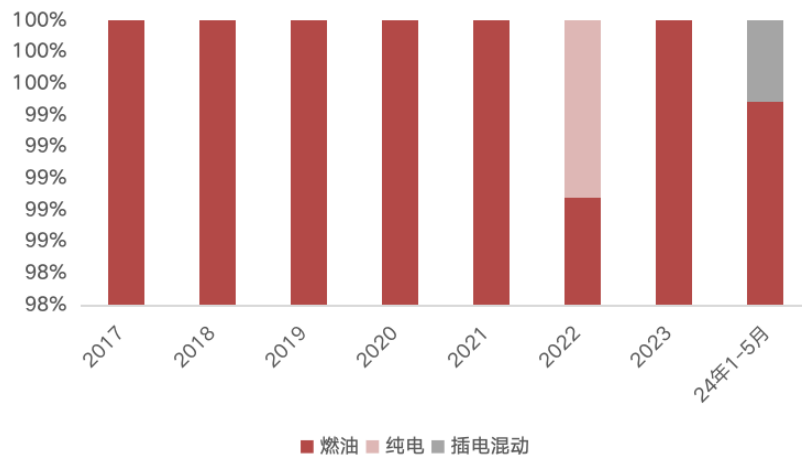
奇瑞在拉丁美洲动力结构



奇瑞在拉丁美洲品牌结构



奇瑞品牌在拉丁美洲动力结构



拉丁美洲市场：终端市场--奇瑞

01

本土化生产

建设KD工厂、本土化整车厂

2007

2007年3月，奇瑞汽车与阿根廷SOCMA集团联合投资，组建“CherySocmaS.A.”公司。新企业以乌拉圭原OFEROL工厂为生产基地，从2007年5月开始组装奇瑞汽车，目标是年实现年产2.5万辆产能。

2014

奇瑞在巴西建厂，年产15万辆车，辐射整个南共市。现阶段，奇瑞则正在对巴西工厂进行大规模翻新，以适应电气化车型的生产，预计2025年投产。

2015

2015年7月，奇瑞计划永久性关闭其乌拉圭工厂。

02

国际合作

寻求与海外本土经销商等有资源实力的公司合作，引进先进的技术和管理经验，解决渠道等问题。

03

品牌建设

借助各大体育赛事的广泛影响力进行品牌建设。

2024

中国汽车制造商奇瑞与西班牙汽车公司Ebro-EV Motors签署协议，双方将在西班牙巴塞罗那成立一家新合资公司，共同生产新型电动汽车，项目总投资达4亿欧元。

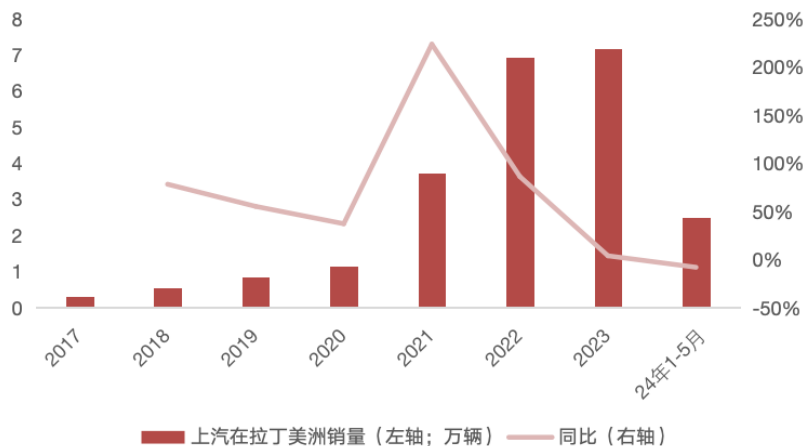
2023

2023年2月，奇瑞就宣布将在阿根廷投资4亿美元建厂，目标是2030年底在阿根廷实现年产10万辆汽车。

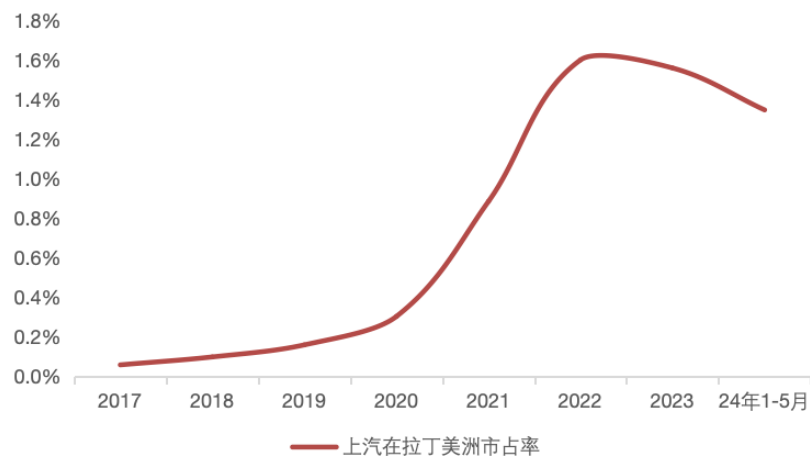
拉丁美洲市场：终端市场--上汽

- **上汽在拉丁美洲销量高速增长后有放缓趋势。**2018年至2023年，上汽在拉丁美洲销量由0.5万辆增长至7.2万辆，CAGR=67.8%。2021/2022/2023年上汽在拉美销量为3.7/6.9/7.2万辆，同比+223.6%/+86.1%/+3.8%。2024年1-5月，上汽在拉丁美洲销量为2.5万辆，同比-8.1%。
- **上汽在拉丁美洲市占率近期有所下跌。**2017年至2022年，上汽在拉美市占率由0.1%增长至1.6%，达到历史最高水平。2024年1-5月，上汽在拉美市占率下降至1.3%。

上汽在拉丁美洲销量情况



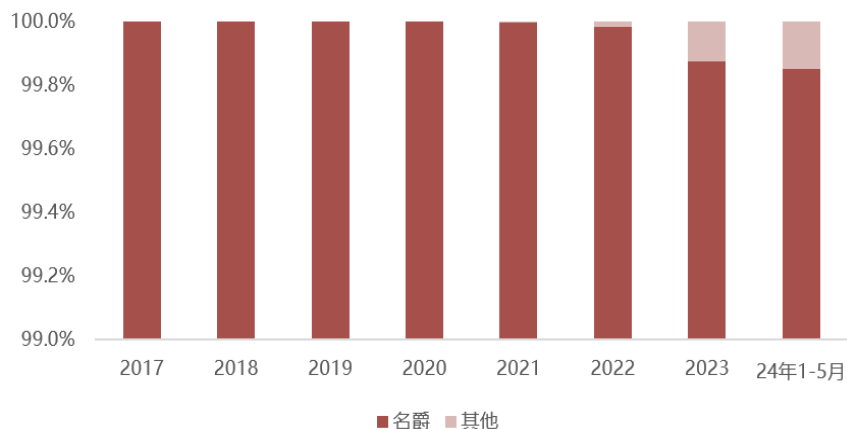
上汽在拉丁美洲市占率情况



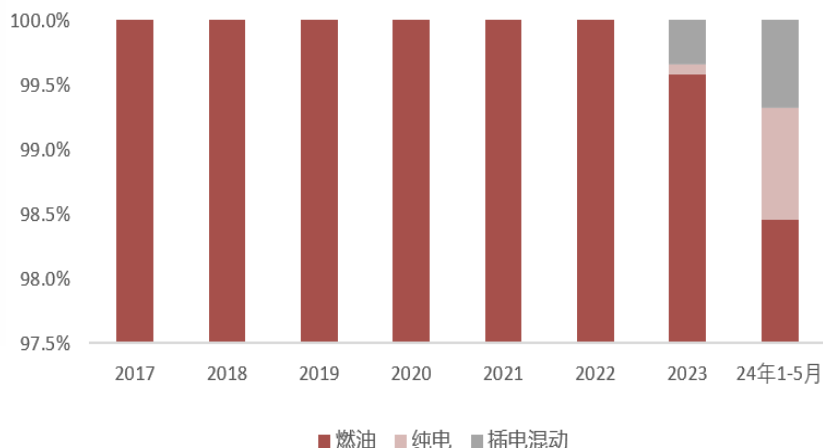
拉丁美洲市场：终端市场--上汽

□ 名爵贡献上汽在拉美市场主要销量，燃油为主要动力形式。根据Marklines数据，21/22/23年，名爵在拉美销量为3.7/6.9/7.2万辆，占上汽在拉美销量的100%/100%/99.9%。2024年1-5月，名爵销量为2.5万辆，占上汽在拉美销量的99.9%。截至目前，上汽仅有名爵销售新能源汽车，但名爵仍以燃油车为主力。2023年，名爵在拉美销售新能源汽车合计302辆，占上汽总销量仅0.4%，燃油车占上汽总销量的99.6%。

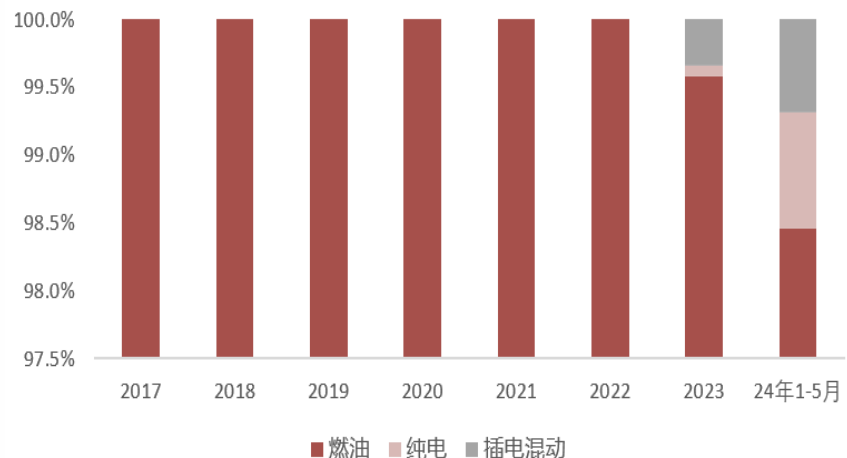
上汽在拉丁美洲品牌结构



上汽在拉丁美洲动力结构



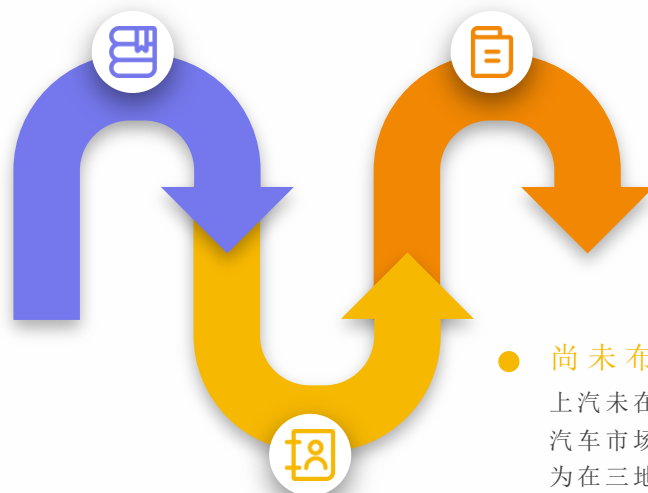
上汽名爵在拉丁美洲动力结构



拉丁美洲市场：终端市场--上汽市占率分析

单一品牌风险

上汽在拉丁美洲主要以名爵品牌为主，名爵起源于英国，拉美市场对其认可度长期处于较低水平。



定价定位高

以墨西哥为例，MG4起售价为19.4-29.5万元，而中国汽车出口至拉美的出口平均价为13万元左右。

尚未布局拉美市场

上汽未在墨西哥、阿根廷、巴西三大汽车市场进行本土设厂。下图橙色均为在三地已投产的整车工厂，主要系福田、比亚迪、奇瑞、长城。



目 录

A

图解汽车出口

B

欧洲

C

拉丁美洲

D

亚洲

E

商用车

F

政策机遇

G

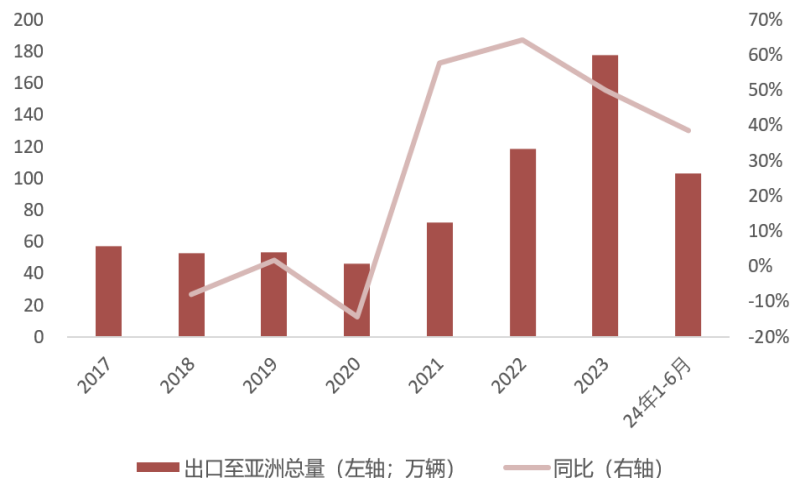
海外销量及
重点标的

亚洲市场：出口表现

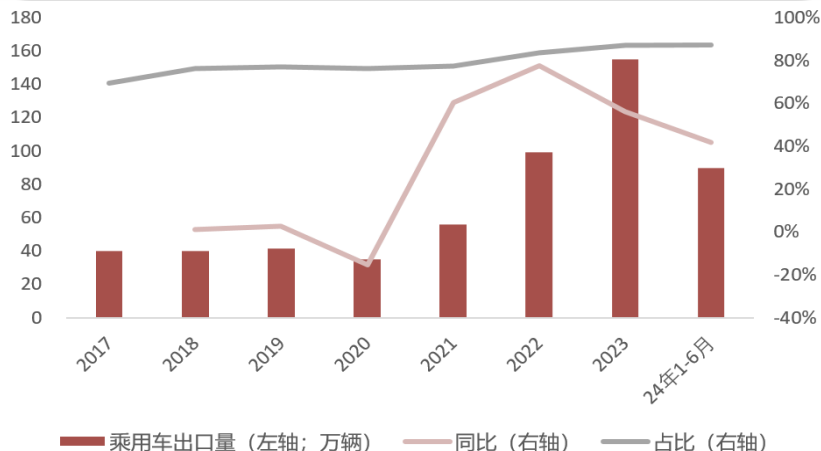
□ 近三年我国汽车出口至亚洲保持较快增长。21/22/23年，我国出口至亚洲汽车总量为72.2/118.5/177.8万辆，同比+57.6%/+64.2%/+50%。2024H1，我国出口至亚洲汽车总量为103.2万辆，同比+38.6%，且出口主要以乘用车为主，2017年至24H1我国出口至亚洲乘用车比例由69.4%提升至87.1%。

□ 我国出口至亚洲电动汽车增速高于整体汽车出口。21/22/23年，我国出口至亚洲电动载人汽车23.8/42.8/74.2万辆，同比+73.7%/+79.8%/+73.2%，占总出口量的33.0%/36.1%/41.7%。24H1出口至亚洲电动载人汽车出口达44.2万辆，同比+51.6%。

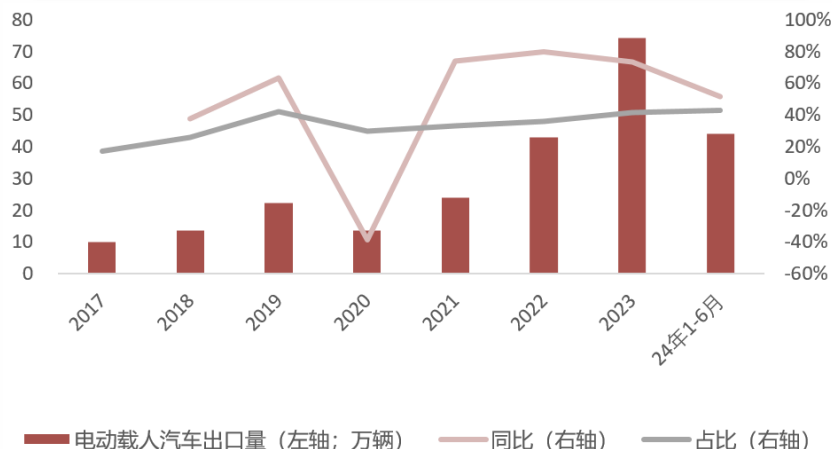
出口至亚洲汽车总量



乘用车占比不断提升



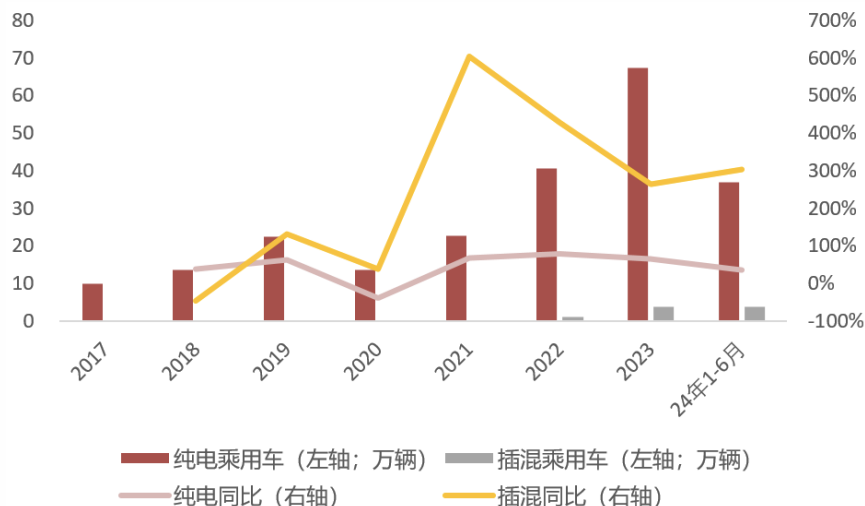
出口至亚洲电动载人汽车情况



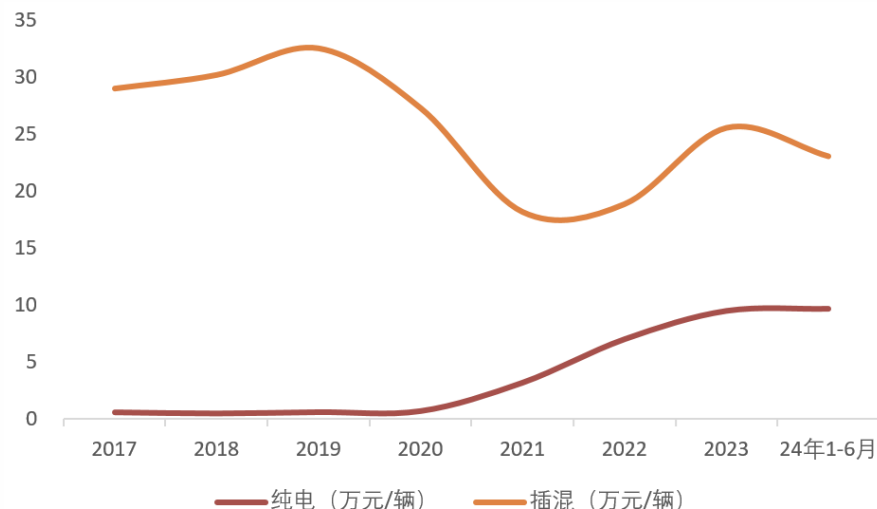
亚洲市场：出口表现

- **我国出口至亚洲的新能源乘用车不断增长，以纯电为主。**2018年至2023年，我国出口至亚洲的纯电乘用车出口量由13.7万辆增长至67.4万辆，CAGR=37.6%，插混乘用车出口量由0.01万辆增长至3.7万辆，CAGR=147.8%。2024年1-6月，我国出口至亚洲的新能源乘用车中，纯电出口量为36.8万辆，同比+34.8%，插混出口量为3.7万辆，同比+303.1%。
- **我国出口至亚洲的纯电/插混乘用车平均价格差异不断缩小。**2017年至2023年，我国出口至亚洲的纯电乘用车均价由0.6万元/辆增长至9.5万元/辆，插混乘用车均价由29.0万元/辆下降至25.6万元/辆。2024年1-6月，我国出口至亚洲的纯电/插混乘用车均价分别为9.7/23.1万元/辆，二者均价进一步靠拢。

出口至亚洲纯电/插电混动乘用车情况



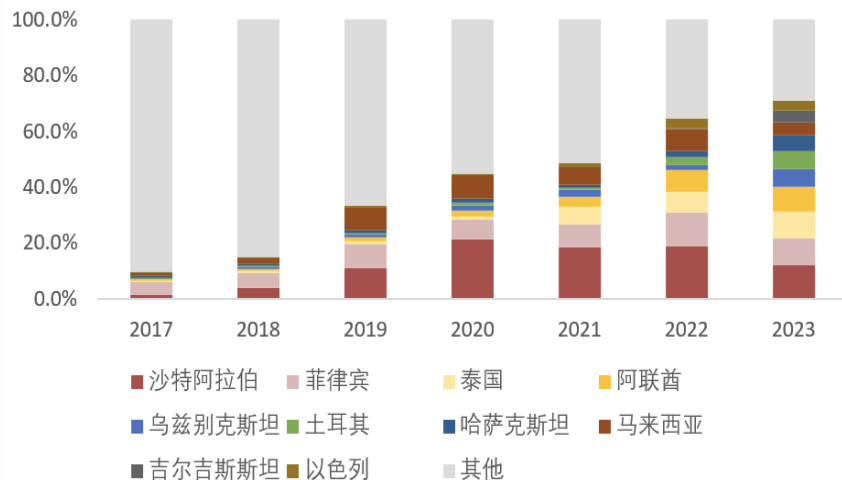
出口至亚洲纯电/插混乘用车均价情况



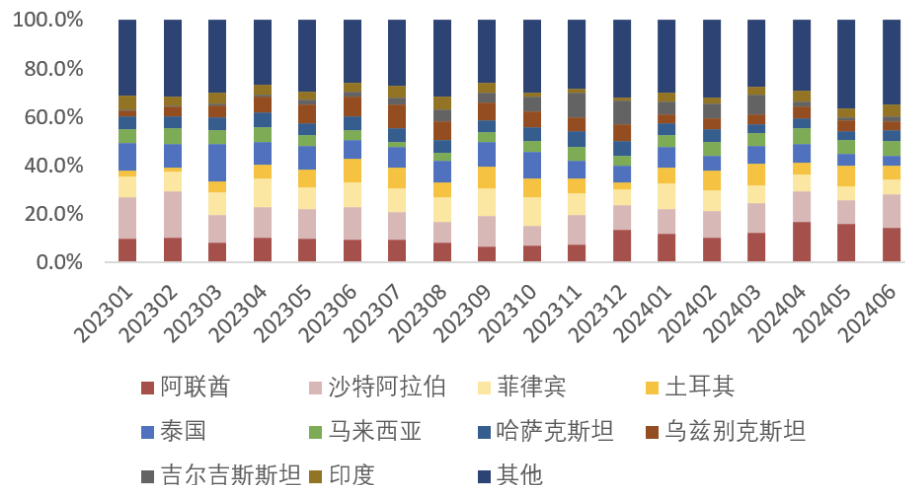
亚洲市场：出口表现

- **我国汽车亚洲地区出口国呈现多元化趋势。**2017年，我国出口亚洲以伊朗、孟加拉为主，仅伊朗、孟加拉占我国出口亚洲总量的58.6%。2017年至2023年，我国至亚洲各国出口数量差异不断缩小。2023年，我国出口至亚洲前五名国家分别是沙特阿拉伯、菲律宾、泰国、阿联酋、乌兹别克斯坦，占出口至亚洲总量比例分别为12.0%/9.7%/9.5%/8.9%/6.6%。2024年6月，我国出口至亚洲前五名国家分别是阿联酋、沙特阿拉伯、菲律宾、土耳其，占出口至亚洲总量比例为14.3%、13.7%、6.4%、6.1%、5.7%。

2017年以来出口至亚洲各国占比



出口至亚洲各国占比月度情况

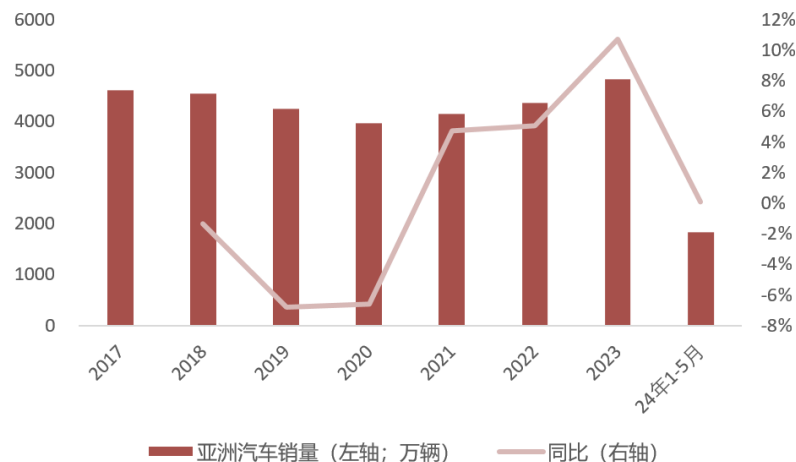


亚洲市场：终端表现

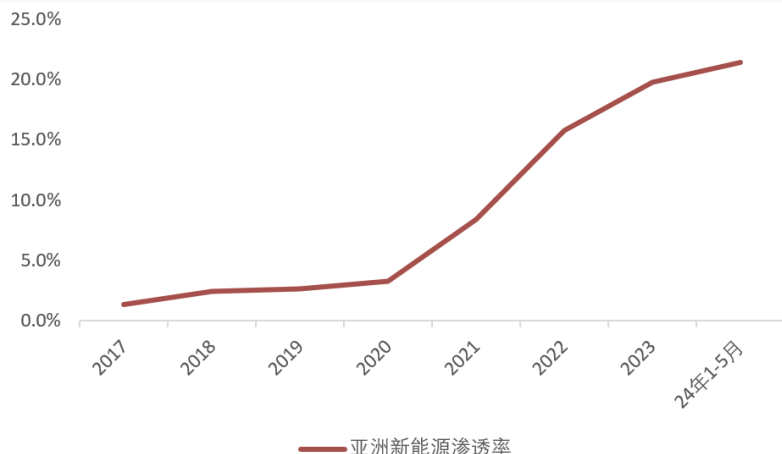
□ **亚洲汽车销量增长趋缓。**Marklines 数据显示，2021/2022/2023 年，亚洲汽车销量为 4151.1/4362.1/4829.9 万辆，同比 +4.7%/+5.1%/+10.7%。2024 年 1-5 月，亚洲汽车销量为 1824.5 万辆，同比 +0.1%。

□ **亚洲新能源汽车销量增长迅猛，新能源渗透率高速提升。**2021/2022/2023 年亚洲新能源汽车销量为 348.1/688.2/953.2 万辆，同比 +165.3%/+97.7%/+38.5%，新能源渗透率为 8.4%/15.8%/19.7%。2024 年 1-5 月，亚洲地区新能源渗透率进一步提升至 21.4%，中国市场是主要拉动力量。

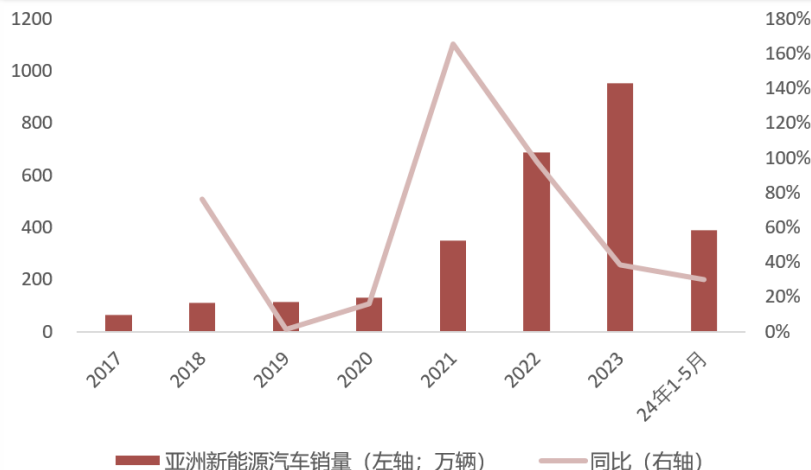
亚洲汽车销量情况



亚洲新能源汽车渗透率情况



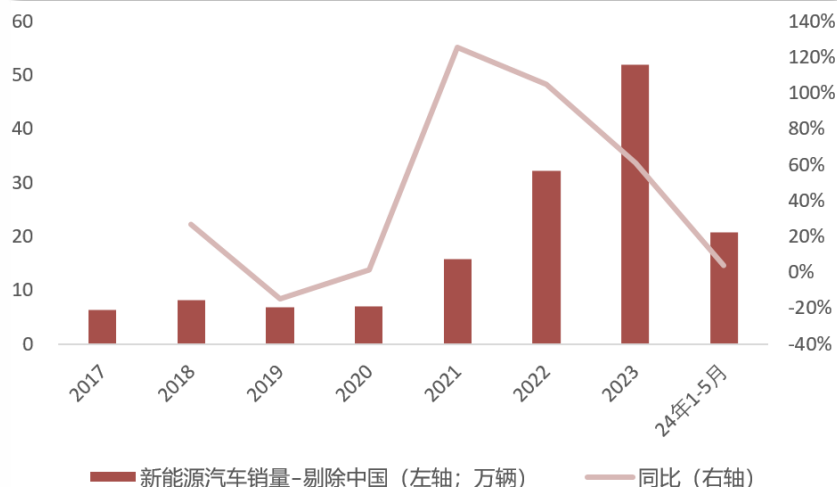
亚洲新能源汽车销量情况



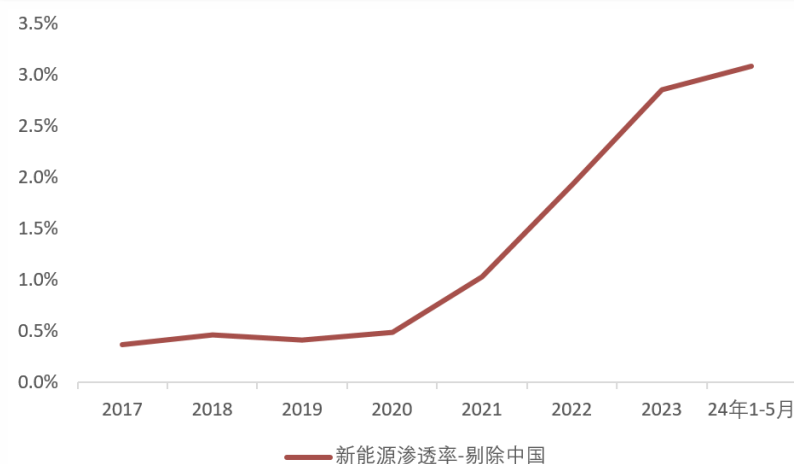
亚洲市场：终端表现（剔除中国）

- **2023年亚洲（不含中国）新能源汽车销量放缓。**2021/2022年亚洲市场新能源汽车销量处于高速增长状态，全年销量分别为15.7/32.2万辆，同比增长125.3%/104.9%，2023年新能源销量增速有所放缓，全年销量51.9万辆，同比+60.9%。从渗透率来看，如果不考虑中国带来的贡献，亚洲除中国外的其他地区新能源渗透率整体偏低，2023年渗透率仅为2.8%，同比+0.9pp；24H1新能源销量为20.8万辆，同比+3.9%，新能源渗透率提升0.5pp至3.1%。
- **亚洲市场新能源渗透率偏低原因分析：**1）日本市场几乎不依靠进口，而丰田、日产等本土车企在内燃机方面积累较多且转型意愿薄弱，居民使用习惯等因素；2）韩国充电基础设施不足、充电费用上涨、电动汽车价格较高；3）东南亚地区，新能源转型困难大，能源政策不明晰，可再生能源监管框架缺乏稳定性和明确性，基础设施不完善等。4）中东等地区目前燃油相对丰富，汽车市场仍以燃油车为主导。

亚洲新能源汽车销量情况（剔除中国）



亚洲（剔除中国）新能源汽车渗透率仍处于较低水平

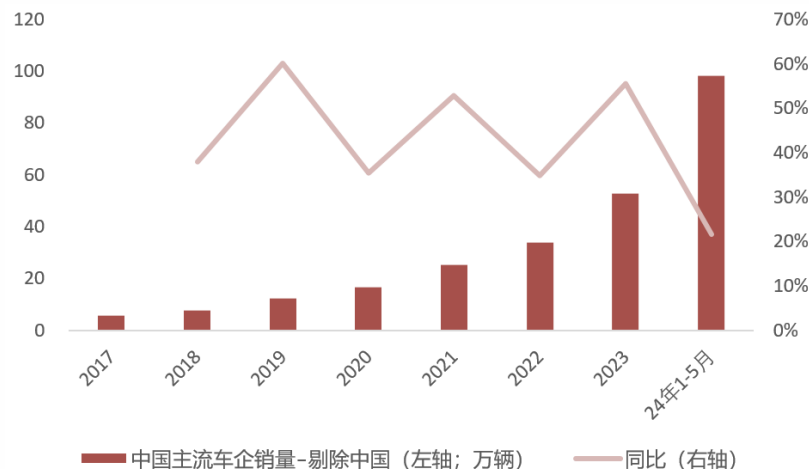


亚洲市场：终端表现

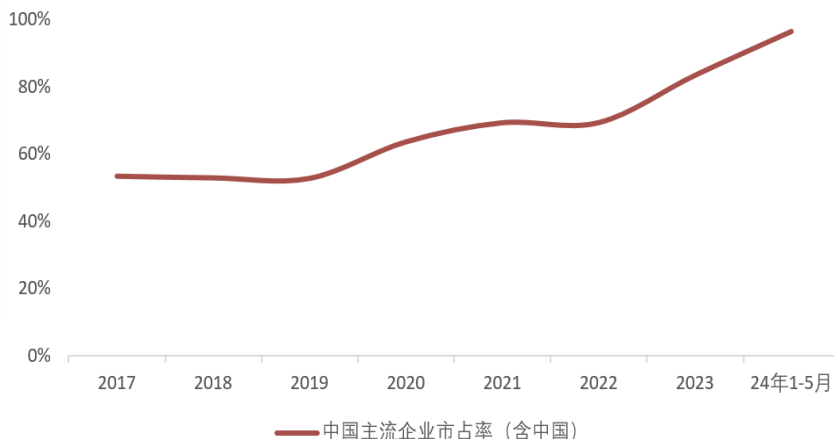
□ 我国主流车企亚洲销量与市占率稳步提升。

2021/2022/2023年，我国主流车企在亚洲销量（剔除中国市场）分别为25.2/33.9/52.8万辆，同比+52.8%/+34.8%/+55.5%，市占率分别为1.7%/2.0%/2.9%。2024年1-5月，我国主流车企在亚洲销量为19.7万辆（剔除中国），同比-4.0%，市占率同比提升0.2pp至2.9%。整体来看，如果排除中国市场，中国车企在亚洲市场销量并不如意，主要受日系、韩系车影响。

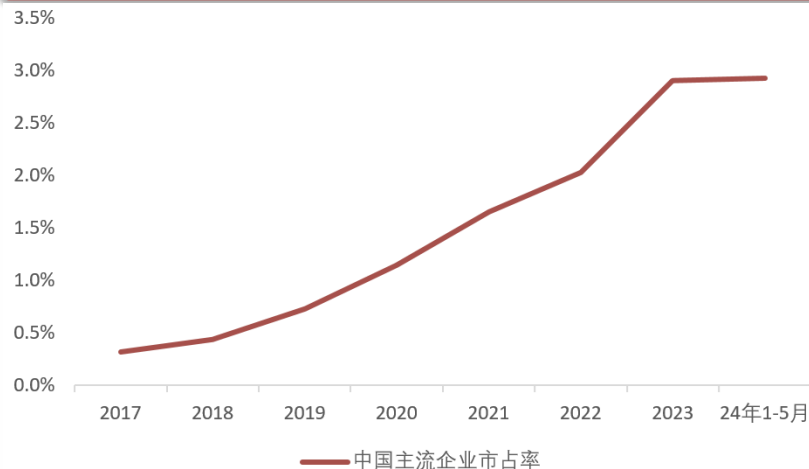
我国主流车企亚洲销量情况（不含中国市场）



我国主流车企亚洲市占率情况（含中国市场）



我国主流车企亚洲市占率情况（不含中国市场）



中东成为亚洲市场突破口：中东市场推进电车计划，中国车企助力中东完善产业链

阿联酋

海湾地区第一个承诺到2050年实现净零排放的国家。阿联酋为此制定了“国家电动汽车政策”，提供如免费注册、免费停车以及降低充电费和通行费等优惠措施，推动电动汽车行业发展。

埃及

埃及政府于2018年启动《电动汽车发展计划》，目标是到2025年，电动汽车占汽车总量的2%；到2030年，电动汽车占汽车总量的10%。

沙特

2022年，沙特政府推出国家电动汽车战略

卡塔尔

卡塔尔政府提出的目标是到2030年，纯电动汽车普及率达到10%，扩建1.5万个充电站，公共交通100%为电动大巴。

中国一汽

2024年6月，埃及GV投资公司与中国一汽集团达成合作协议，计划于2025年一季度开始在埃及生产中国一汽的平价电动汽车。GV投资公司的目标是在未来3年至5年，使车辆65%的零部件实现本土化，并将产品出口至中东、非洲、欧洲和拉丁美洲。

比亚迪

2024年7月，比亚迪与土耳其政府签订协议，比亚迪将投资10亿美元在土耳其建立一个年产15万辆电动汽车的工厂，并设立一个研发中心。该工厂预计将于2026年底投产，可提供5000个就业岗位。

华人运通

2023年6月，在中阿合作论坛第十届企业家大会召开期间，沙特投资部与中国电动汽车制造商华人运通签署了一项56亿美元的合同，计划建立一个集汽车研究、开发、制造和销售于一体的合资企业。

蔚来

2023年蔚来汽车宣布与阿布扎比主权基金CYVN签订股份认购协议，CYVN将通过定向增发新股和老股转让的方式向蔚来进行总计约11亿美元的战略投资。

目 录

A

图解汽车出口

B

欧洲

C

拉丁美洲

D

亚洲

E

商用车

F

政策机遇

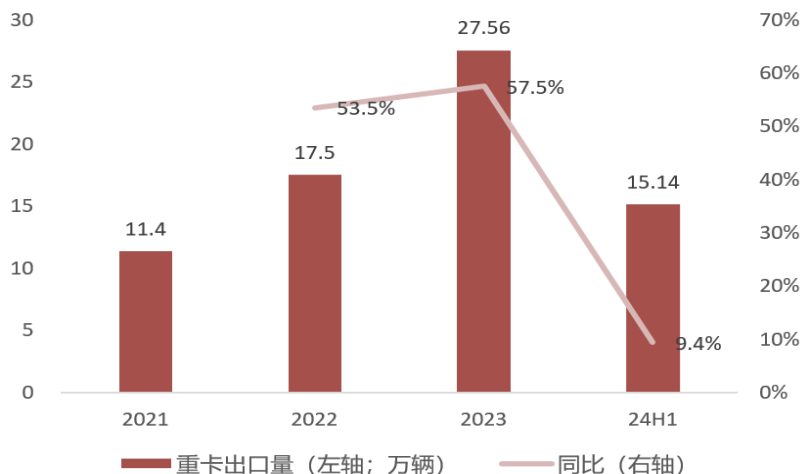
G

海外销量及
重点标的

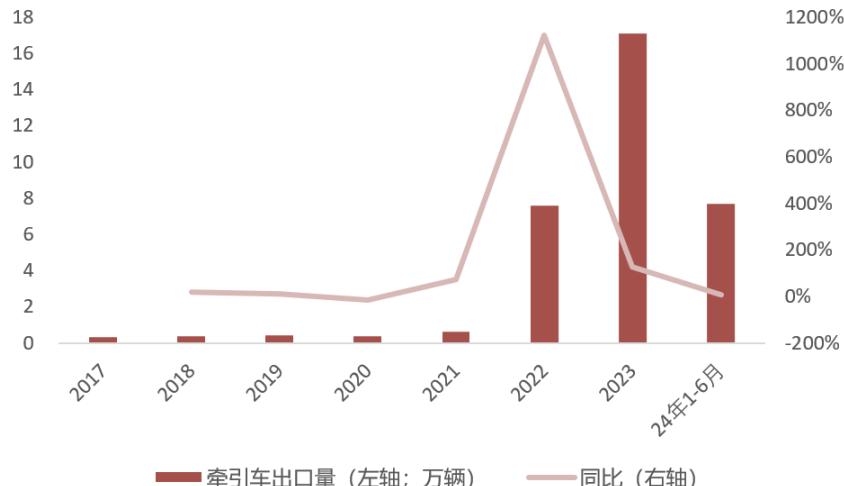
商用车：重卡--出口增长稳健，非俄贡献重要增量

- **重卡出口保持增长**：中汽协数据，2021年以来中国重卡出口表现优异，2023年中国重卡出口27.6万辆，同比+57.5%，主要受俄罗斯需求拉升影响；24H1重卡出口15.1万辆，同比+9.4%，预计主要受非俄地区需求增长影响。
- **牵引车增速有所放缓**：根据中国海关总署数据，23年牵引车出口17.1万辆，同比增长126%；24H1牵引车出口7.7万辆，同比增长7%，增速低于重卡行业出口整体增速。

2021年以来重卡出口情况



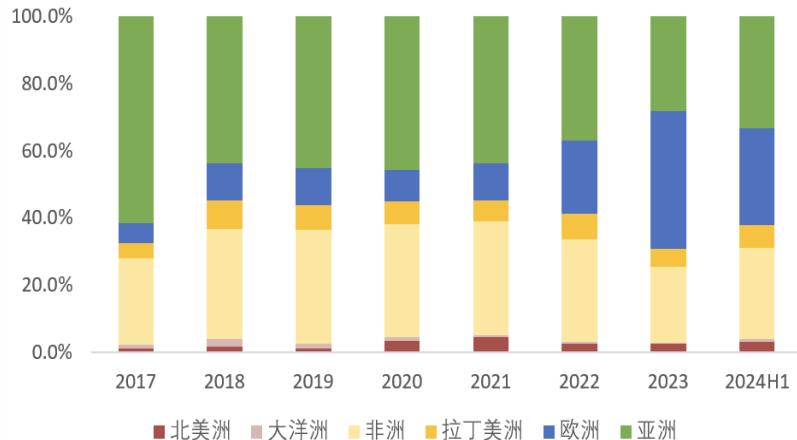
牵引车出口高增长



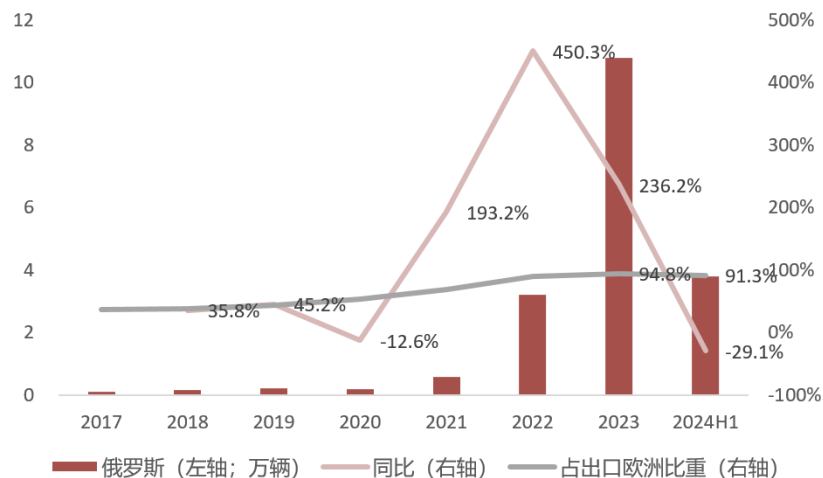
商用车：重卡--出口增长稳健，非俄贡献重要增量

- ❑ **俄罗斯需求有所下滑**：中国海关总署数据，23年出口至俄罗斯共计10.8万辆，同比+236.2%。24H1重卡出口至俄罗斯3.8万辆，同比-29.1%。
- ❑ **非俄地区需求增长弥补俄罗斯需求下滑**：区域来看，重卡出口主要流向非洲、欧洲以及亚洲地区，24H1占比分别为27.2%、28.9%、33.3%。其中，欧洲地区主要是俄罗斯，20/21/22/23/24H1年重卡出口至俄罗斯占出口欧洲总量的53.9%、69.3%、89.8%、94.8%、91.3%，预计今年非俄地区将支撑出口市场。

重卡出口各州占比情况



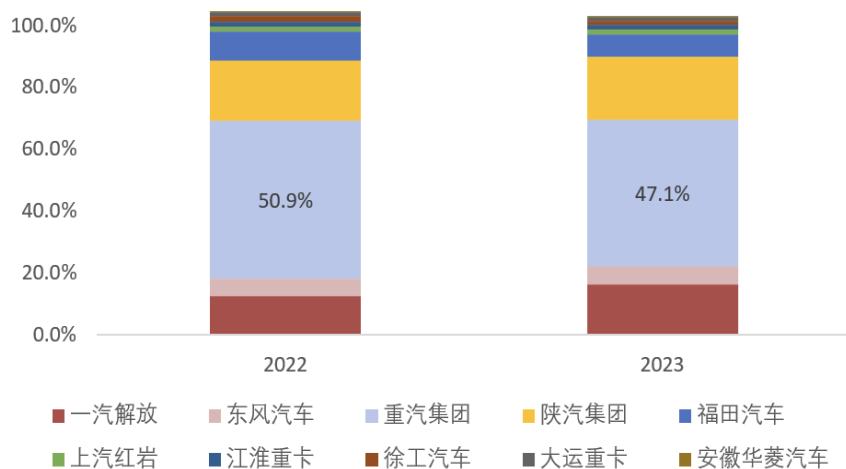
出口俄罗斯情况



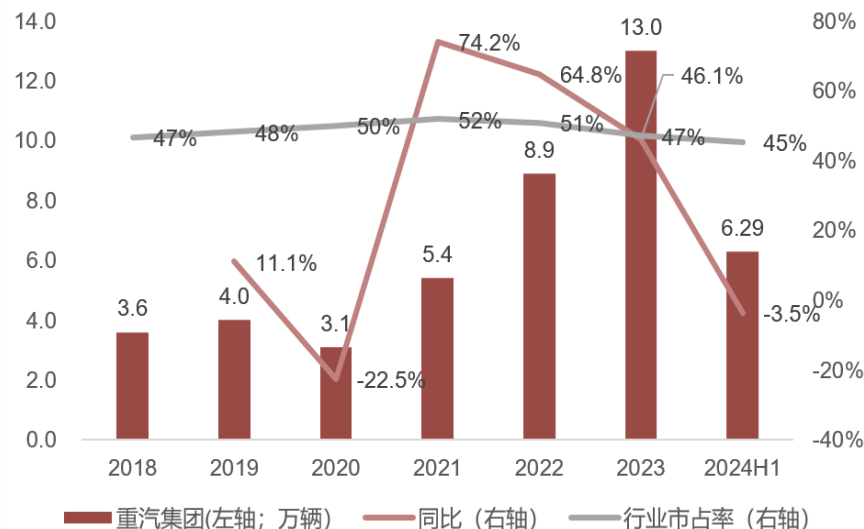
商用车：重卡--海外竞争相对稳定，中国重汽一枝独秀

- 从出口市场格局来看，中国重汽是重卡出口龙头，22/23年共出口8.9、13.0万辆，同比增长64.8%、46.1%，出口占比分别达50.9%、47.1%。24H1重汽出口6.3万辆，同比-3.5%，出口占比45%，出口份额有所下滑，预计主要受到行业竞争影响，但中国重汽在海外深耕多年，在产品/渠道等多方面实现了打通，实现了真正的高质量发展。24年5月13日，中国重汽450辆国产高端重卡在山东港口日照港顺利装船，出口到中东国家，此次发运创下日照港最大规模机械设备出口纪录，预计出口份额持续提升叠加出口产品高端化将为公司利润增长做出重要贡献。

重卡出口竞争格局



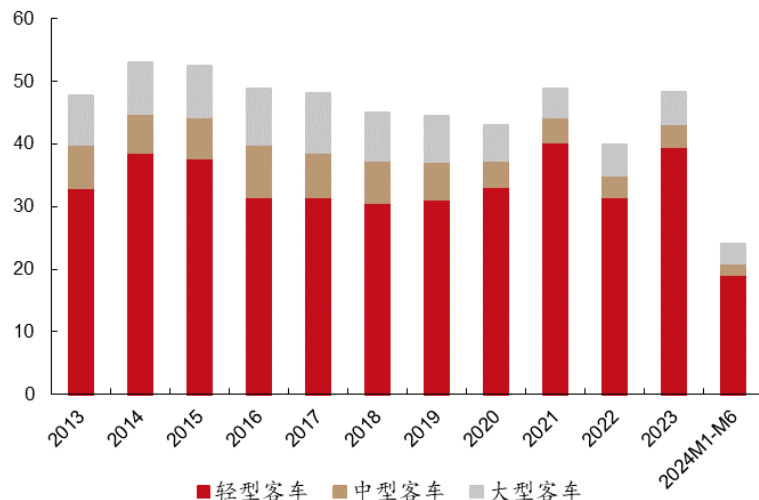
中国重汽重卡出口情况



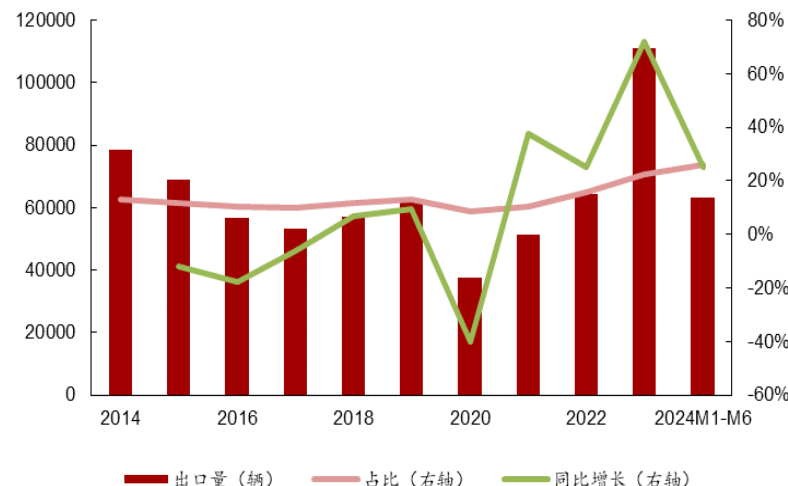
商用车：客车---2024H1客车内销同比均持续高增长

- **客车行业属于弱周期行业，行业总量不仅取决于居民出行总量和出行结构，也受国家及地方政策的影响。**自 2005 年以来，国内客车市场经历了行业上升期、爆发期、平稳期、调整期四个阶段。2023年，中国客车行业销售 49.2 万辆，同比增长20.5%，其中，国内市场38.1万辆，同比增长10.9%，出口11.1万辆，同比增长72.2%。
- **客车行业经历多年下行周期，2023-2024上半年景气度持续向上。**2024上半年，客车行业销售24.4万辆，同比增长9.3%，其中，国内市场18.1万辆，同比增长4.7%，出口6.3万辆，同比增长25.1%。

中国各类客车历年销量（万辆）



客车出口历年销量



商用车：客车---中国客车细分行业销量情况

- **中国客车销量结构**：据中汽协数据显示，2019年之前，中国中大型客车销量在13万辆以上，2019年-2022年持续下降至8.3万辆。2023年，中国轻型、中型、大型客车分别实现销量39.4、3.7、5.2万辆，分别占比82%、8%、11%。

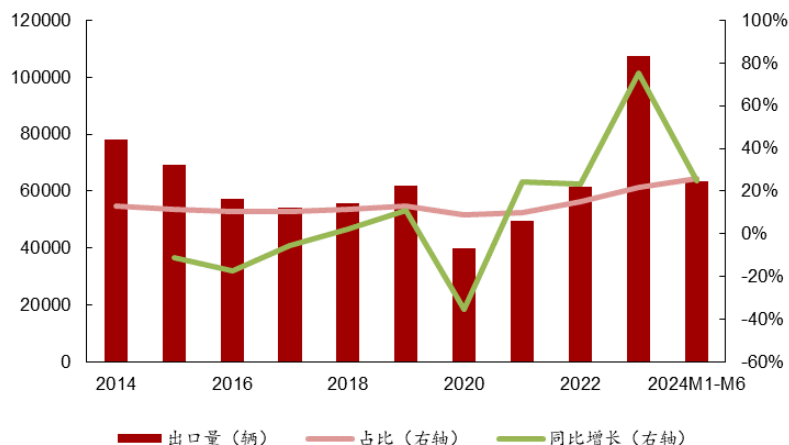
中国客车销量类型占比

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024H1
销量 (万辆)	轻型客车	30.7	31.0	33.1	40.1	31.5	39.4	19.1
	中型客车	6.7	6.0	4.3	4.0	3.4	3.7	1.8
	大型客车	7.6	7.3	5.6	4.7	4.9	5.2	3.1
	合计	48.5	47.4	44.8	50.5	40.8	49.2	24.4
占比	轻型客车	67%	69%	76%	82%	78%	82%	79%
	中型客车	16%	13%	10%	8%	8%	8%	8%
	大型客车	17%	17%	13%	9%	13%	11%	13%
	合计	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

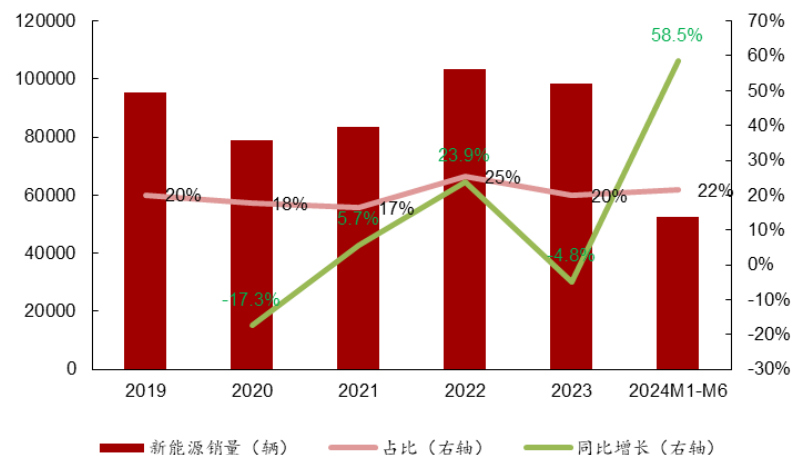
商用车：客车---客车出口和新能源客车销量情况

- **出口方面**，今年以来各国人员流动持续增加，公交、客运、旅游等市场需求也逐步恢复。据中汽协数据显示，2023年全年，中国客车出口10.76万辆，同比增长75.3%，占客车总销量的22%。2024H1，中国客车出口6.3万辆，同比增长25.1%，占客车总销量的26%，较2023年提升4pp。
- **新能源客车方面**，渗透率相对稳定，2023年略有下降主要系2022年新能源购置补贴退出。未来在碳中和等相关政策支撑下，新能源客车销量有望持续增长。2023年，国内新能源客车销量9.8万辆，同比下降4.8%，占客车总销量的比例为20.0%。2024H1，新能源客车销量5.3万辆，同比增长58.5%，占客车总销量的比例为21.6%，较2023年提升1.6pp。

中国客车出口历年销量及占比



中国新能源客车历年销量及占比



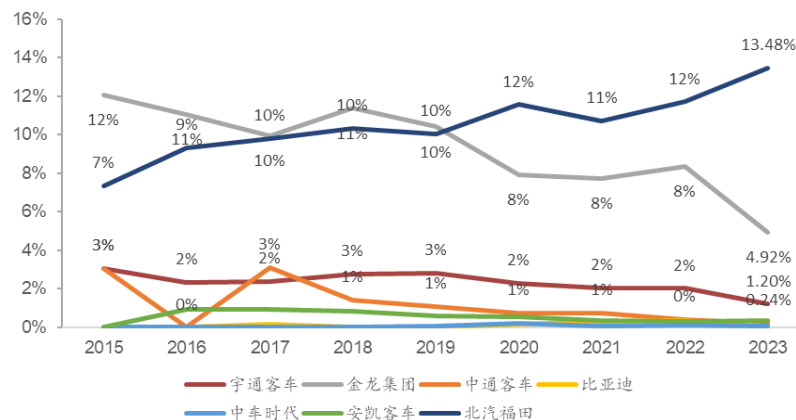
商用车：客车---客车行业竞争格局：部分企业销量趋势及市占率

企业	车型	2019			2020			2021			2022			2023		
		销量	营收占比	行业市占率	销量	营收占比	行业市占率	销量	营收占比	行业市占率	销量	营收占比	行业市占率	销量	营收占比	行业市占率
宇通客车	轻型客车	8,862	15.10%	2.82%	7,721	18.49%	2.31%	8,361	19.99%	2.07%	6,465	21.41%	2.02%	4,748.00	13.00%	1.20%
	中型客车	25,897	44.13%	43.04%	17,392	41.65%	40.92%	17,146	40.99%	42.42%	11,978	39.66%	35.54%	12,380.00	33.90%	33.61%
	大型客车	23,929	40.77%	31.72%	16,643	39.86%	28.64%	16,321	39.02%	34.95%	11,755	38.93%	22.83%	19,390.00	53.10%	37.27%
金龙集团	轻型客车	32,670	57.06%	10.41%	26,524	60.84%	7.93%	31,275	61.69%	7.73%	26,714	57.86%	8.36%	19,402.00	46.11%	4.92%
	中型客车	8,589	15.00%	14.27%	5,985	13.73%	14.08%	7,724	15.24%	19.11%	6,697	14.50%	19.87%	6,481.00	15.40%	17.60%
	大型客车	15,995	27.94%	21.21%	11,085	25.43%	19.07%	11,700	23.08%	25.05%	12,761	27.64%	24.78%	16,196.00	38.49%	31.13%
中通客车	轻型客车	3,372	22.40%	1.07%	2,449	23.06%	0.73%	3,000	29.86%	0.74%	1,286	14.36%	0.40%	933.00	12.39%	0.24%
	中型客车	6,277	41.70%	10.43%	4,050	38.14%	9.53%	2,641	26.28%	6.53%	2,680	29.92%	7.95%	2,322.00	30.83%	6.30%
	大型客车	5,405	35.90%	7.17%	4,121	38.80%	7.09%	4,407	43.86%	9.44%	4,991	55.72%	9.69%	4,276.00	56.78%	8.22%
比亚迪	轻型客车	0	0.00%	0.00%	532	5.83%	0.16%	1,285	22.26%	0.32%	1,116	22.92%	0.35%	284.00	6.04%	0.07%
	中型客车	1,921	30.41%	3.19%	2,460	26.96%	5.79%	1,860	32.22%	4.60%	1,407	28.89%	4.17%	1,545.00	32.84%	4.19%
	大型客车	4,396	69.59%	5.83%	6,133	67.21%	10.55%	2,627	45.51%	5.63%	2,347	48.19%	4.56%	2,876.00	61.13%	5.53%
中车时代	轻型客车	215	3.04%	0.07%	726	11.65%	0.22%	351	7.80%	0.09%	325	7.04%	0.10%	313.00	8.51%	0.08%
	中型客车	2,212	31.30%	3.68%	1,531	24.57%	3.60%	1,233	27.41%	3.05%	1,472	31.89%	4.37%	1,918.00	52.18%	5.21%
	大型客车	4,641	65.66%	6.15%	3,975	63.78%	6.84%	2,914	64.78%	6.24%	2,819	61.07%	5.47%	1,445.00	39.31%	2.78%
安凯客车	轻型客车	1,855	32.59%	0.59%	1,875	33.45%	0.56%	1,508	39.34%	0.37%	986	32.10%	0.31%	1,338.00	30.91%	0.34%
	中型客车	1,818	31.94%	3.02%	2,210	39.43%	5.20%	1,687	44.01%	4.17%	1,686	54.88%	5.00%	1,775.00	41.01%	4.82%
	大型客车	2,019	35.47%	2.68%	1,520	27.12%	2.62%	638	16.64%	1.37%	400	13.02%	0.78%	1,215.00	28.07%	2.34%
北汽福田	轻型客车	31,572	85.70%	10.06%	38,653	90.59%	11.56%	43,263	94.07%	10.70%	37,400	86.99%	11.70%	53,154.00	92.07%	13.48%
	中型客车	1,053	2.86%	1.75%	1,035	2.43%	2.44%	1,127	2.45%	2.79%	1,395	3.24%	4.14%	1,521.00	2.63%	4.13%
	大型客车	4,215	11.44%	5.59%	2,980	6.98%	5.13%	1,599	3.48%	3.42%	4,199	9.77%	8.15%	3,060.00	5.30%	5.88%

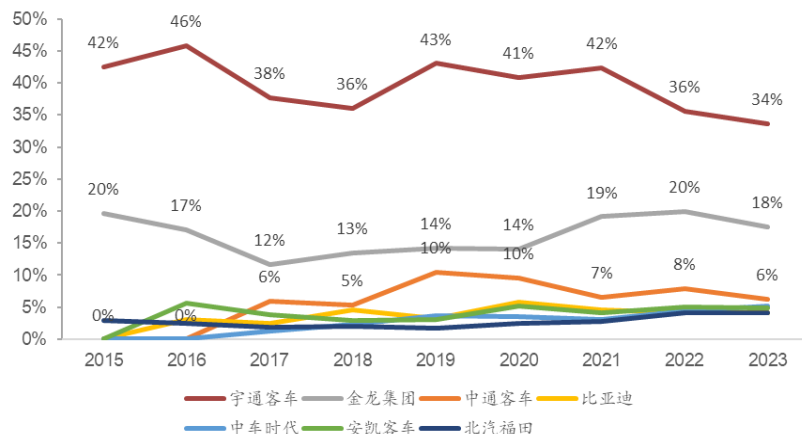
商用车：客车---客车行业竞争格局：部分企业销量趋势及市占率

- 分车型来看，宇通客车为中大型客车的绝对龙头，2023年中客的市占率34%，大型客车市占率37%。龙二为金龙集团，中客的市占率18%，大型客车市占率31%，近年来市占率提升明显。

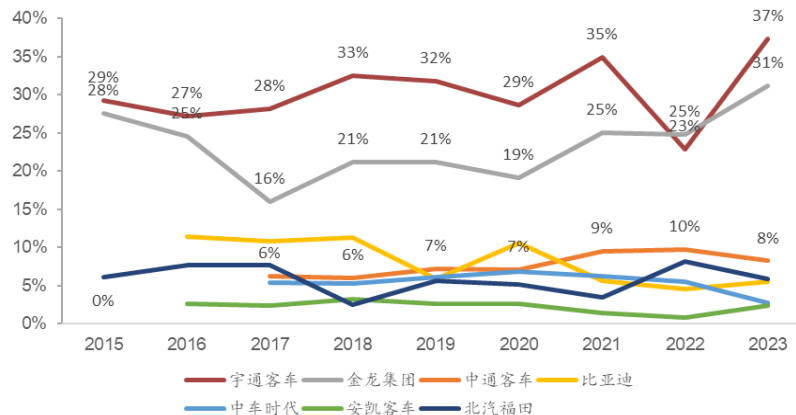
客车企业轻型客车市占率



客车企业中型客车市占率



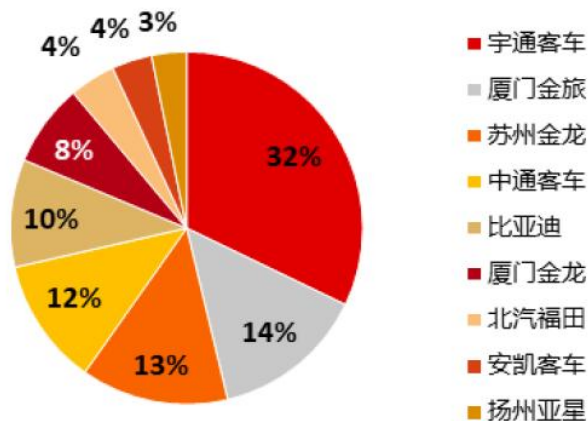
客车企业大型客车市占率



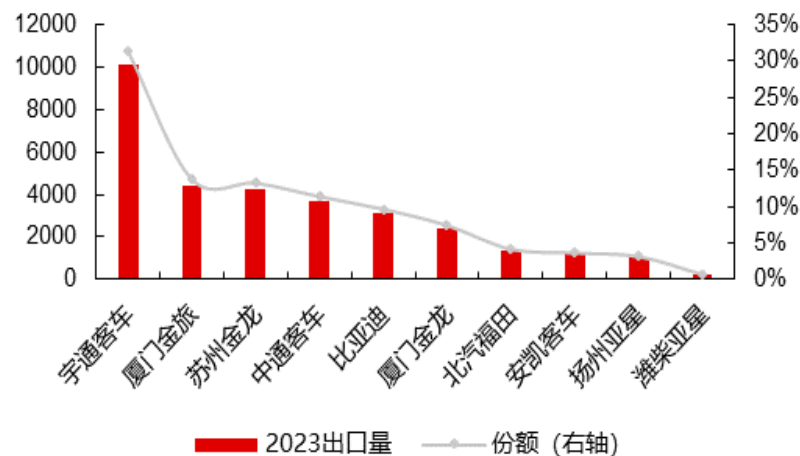
商用车：客车---大中客出口集中度较高，逐步形成“一超多强”的竞争格局

- 大中客出口集中度较高，逐步形成“一超多强”的竞争格局。2023年中国客车企业出口大中型客车3.22万台，CR10品牌出口3.17万台，占出口总量的98.6%，较上年同期提升0.9个百分点，行业集中度进一步提升。
- 分品牌来看，宇通客车出口1.0万辆，占比31.5%，成为国内大中客出口龙头，厦门金旅、苏州金龙、中通客车、比亚迪、厦门金龙等品牌出口量超过2000台，“一超多强”的竞争格局逐步形成。

2023年大中客品牌出口份额



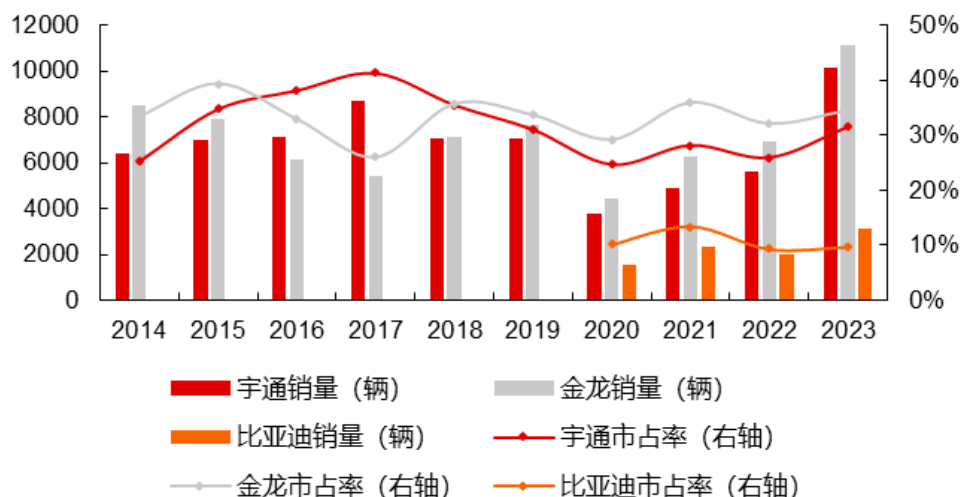
2023年中国主要客车品牌出口量前十名（辆）



商用车：客车---大中客出口集中度较高，逐步形成“一超多强”的竞争格局

- **金龙、宇通、比亚迪占据出口大部分份额。** 1) 宇通：2023年大中客出口销量1.01万辆，同比增长80.7%，市占率达31.5%，同比上升5.6pp；2) 金龙：2023年大中客出口销量1.11万辆，同比增长60.0%，市占率达34.5%，同比上升2.5pp；3) 比亚迪：2023年大中客出口销量0.3万辆，同比上升54.7%，市占率达9.7%，同比上升0.4pp。

分车企大中客出口销量及市占率情况

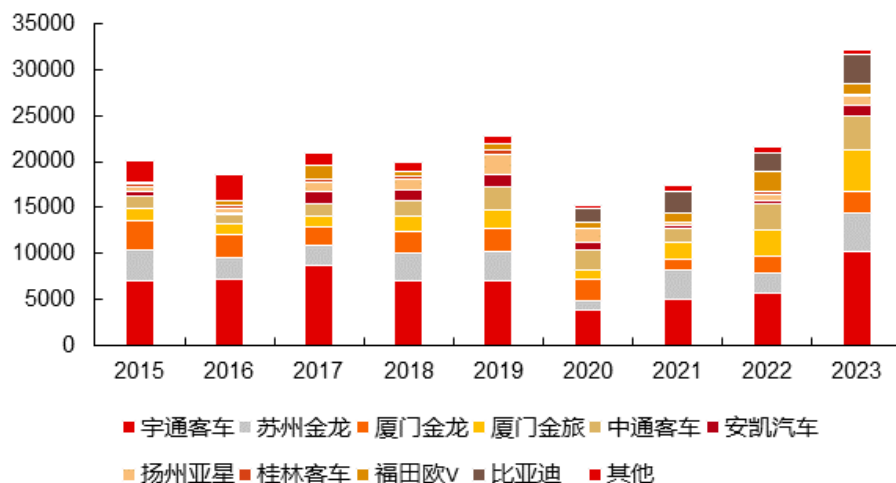


商用车：客车---大中客出口集中度较高，逐步形成“一超多强”的竞争格局

➤ 2020年前，行业总量在2万辆上下波动，2020年各品牌受不同程度影响，2021-2022年行业持续恢复，不同品牌修复速度有所分化，但整体来看行业头部车企格局变化不大。根据中客网数据，具体分品牌来看：

- 1) 宇通客车：2020年前宇通大中客出口销量约7000辆，2017年大中客出口销量和市占率基本达到高峰，而后市占率缓慢下降。2023年大中客出口销量10139辆，同比增长80.7%，市占率达31.5%，同比上升5.6pp。
- 2) 金龙客车：整体来看，金龙客车大中客出口销量区间约在6-7千辆、市占率在30%-35%波动，但苏州金龙、厦门金龙、厦门金旅三大品牌表现有所分化。2020年受影响大中客出口销量降至4445辆，但2021年快速恢复至6263辆，2023年大中客出口销量11108辆，同比增长60.0%，市占率达34.5%，同比上升2.5pp。
- 3) 比亚迪：2023年大中客出口销量3115辆，同比上升54.7%，市占率达9.7%，同比上升0.4pp。

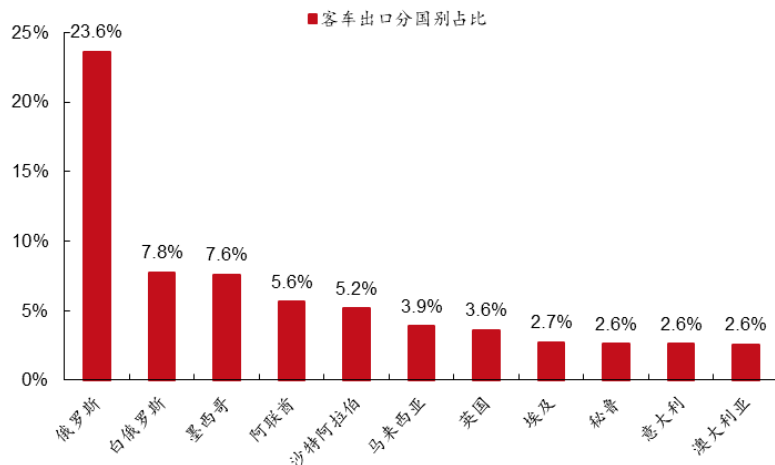
分品牌看中国车企海外出口大中客销量（辆）



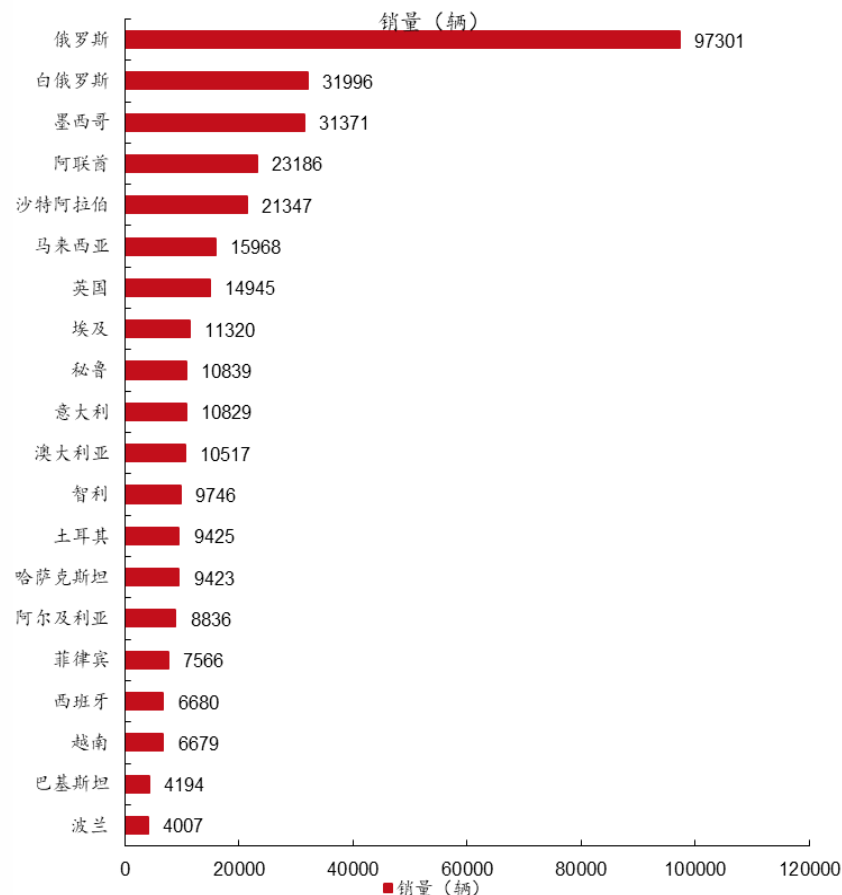
商用车：客车---出口国别分布

- 2024上半年，从客车出口国别来看，俄罗斯、白俄罗斯、墨西哥、阿联酋、沙特占据前五，中国出口量均超过2万辆。其中俄罗斯出口量接近10万辆，占比约23.6%。
- 从区域来看，主要出口区域为欧洲、北美、东南亚、中东。

中国客车出口国别销量占比



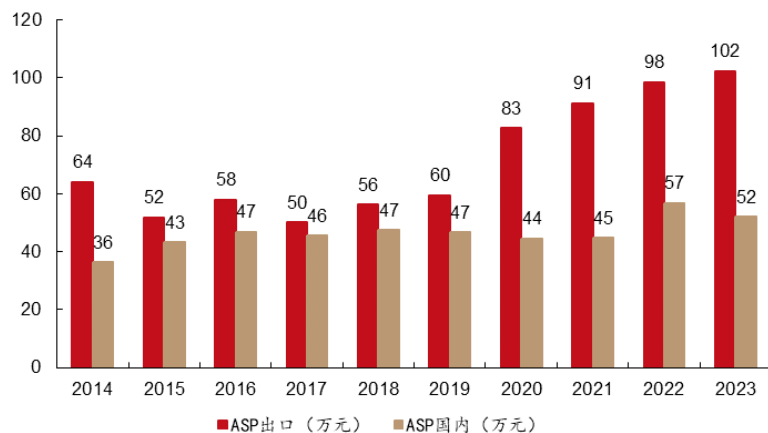
中国客车出口国别销量排名



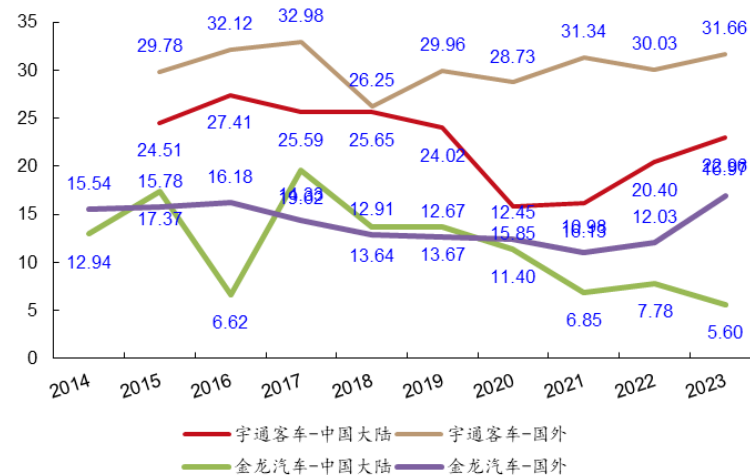
商用车：客车---海外单车ASP和毛利率高于国内

- **客车出口市场规模有望持续扩容，中国新能源客车竞争力强，宇通或将充分受益。**当前海外大中客存量市场新能源替换需求旺盛，增量市场新增购车需求旺盛，出口市场整体或将迎来量价齐升的局面。中国作为大中客产销及出口的第一大国，在政策充分受益，扰动去除的情况下，客车出口有望迎来新一轮上升，出海龙头或将充分受益。
- **中国客车龙头宇通客车海外单车ASP和毛利率远高于国内。**2023年出口ASP为102万元，国内为52万元，2023年出口毛利率达到31.7%，国内为23.0%，出口市场扩容有望带动宇通营收及利润端的双增长。金龙汽车2023年，出口毛利率17.0%，高于国内11.4pp。

宇通出口ASP远高于内销



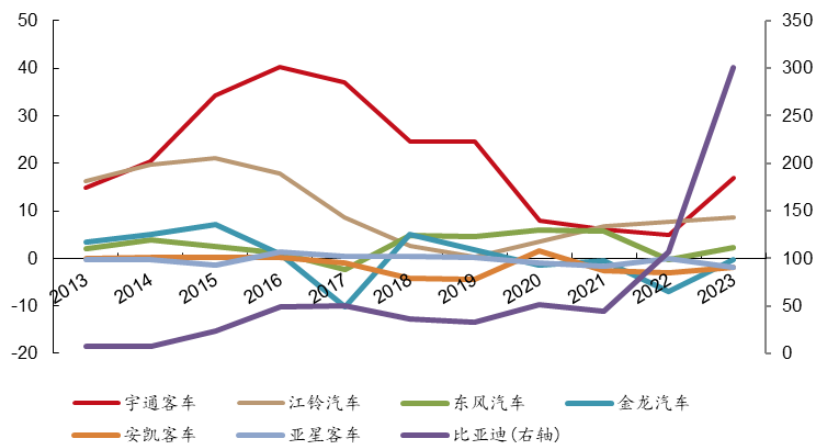
宇通和金龙汽车出口毛利率(%)水平高于内销



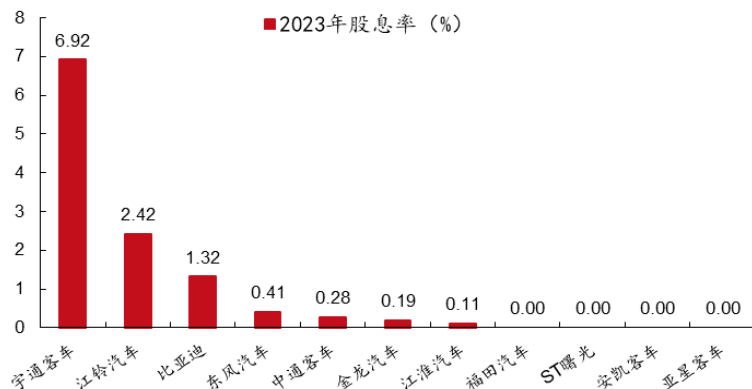
商用车：客车---中国客车龙头宇通客车股息率高于同行

- **横向看：2023年，宇通客车股息率远高于其他同行业上市企业。**2023年，宇通客车股息率6.92%，为行业内上市企业最高。其次是江铃汽车2.42%，比亚迪1.32%，东风汽车0.41%。
- **纵向看，宇通客车股息率维持在3%以上。**2013-2023年，宇通客车股息率最低为2.31%，处于行业较高位置。

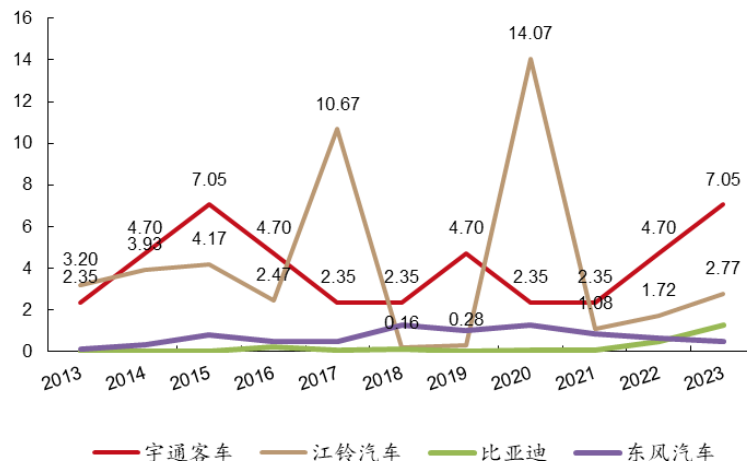
2013-2023部分客车企业净利润情况（亿元）



2023年部分客车汽车股息率



2013-2023年部分客车汽车股息率 (%)



目 录

A

图解汽车出口

B

欧洲

C

拉丁美洲

D

亚洲

E

商用车

F

政策机遇

G

海外销量及
重点标的

风险：中国汽车出口主要市场关税政策

国家	进口汽车关税情况
俄罗斯	关税15%~25%，增值税20%。进口报废税收政策变化：排量≤2.0L额外缴纳30.6万卢布（约合人民币2.4万元）；2.0L-3.0L额外缴纳84.48万卢布（约合人民币5.6万元）；3.0L-3.5L缴纳97万卢布（约合人民币7.6万元）；≥3.5L缴纳123.5万卢布（约合人民币9.6万元）。电动汽车同样需要缴纳36万卢布（约合人民币2.8万元）的额外费用。
墨西哥	关税15%~20%，电动汽车最低0%；增值税16%，递延税款税（DTA）0.8%
巴西	关税20%，商品及服务税17~19%，工业产品税37%，社会一体化税15.19%，海运附加税（AFRMM）25.0%等。电动汽车关税政策变化：2024年1月-6月，混动15%，插电12%，纯电动10%；2024年7月-2025年7月，混动25%，插电20%，纯电动18%；2025年7月至2026年7月：混动30%，插电2.8%，纯电动25%；2026年7月后，均为35%。免税配额情况如下：混动2024年6月前的配额为1.3亿美元，2025年7月前为9700万美元，2026年6月30日前为4300万美元。插电配额分别为2.26亿美元、1.69亿美元和7500万美元；纯电动配额分别为2.83亿美元、2.26亿美元和1.41亿美元。
阿联酋	关税5%，增值税5%。
比利时	关税10%，增值税21%
澳大利亚	0%（澳大利亚-中国自由贸易协定），3%~5%（区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）），普通税率5%，增值税10%，豪华轿车税 $0.33 \times (10/11) \times (CIFD + GST - 66331)$ 。
沙特	关税5%，增值税5%
英国	关税10%，增值税20%。
泰国	关税：中国-东盟全面经济合作框架协议——CKD0%，油车50%，电动汽车0%；区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）——CKD34.7%，油车0%，普通税率：CKD40%，油车80%。消费税30.0%，增值税7.0%；国内税10.0%。
菲律宾	关税：中国-东盟全面经济合作框架协议——油车5.0%，电动汽车0%；区域全面经济伙伴关系协定——油车30%，电动汽车0%；普通税率30%；增值税12%。
西班牙	关税10%，增值税21%。
马来西亚	0~30%（中国-东盟全面经济合作框架协议）。
白俄罗斯	电动汽车0%，油车或是15%左右。
土耳其	关税10%，特别消费税45%，增值税18%。现加征40%附加税。
智利	0%（智利-中国自由贸易协定），其他国家6%，增值税9%。

风险：中国汽车出口主要市场关税政策

新能源出口不同的6个国家

印度	关税60%-125%，增值税28%，商品和服务税补偿税22%，社会福利附加税10%。
德国	关税10%，19%增值税。
韩国	关税：8%（韩国-中国自由贸易协定世贸组织），0%（区域全面经济伙伴关系协定）10%（普通税率）；增值税10%。
印度尼西亚	关税0%~50%（中国-东盟全面经济合作框架协议），8%-50%（区域全面经济伙伴关系协定），普通税率10%~50%，电动汽车0%；增值税10%。
乌兹别克斯坦	电动汽车最低0%，油车15%-30%，12%的增值税税率和处置费。
以色列	0-7%，购买税50%，增值税17%。

中国：政策端开始发力，培育出口优势

□ 2023年，政策端密集提到“汽车出口”，根据相关会议和政策可以看出国家支持出口的确定性较强，后期若有具体政策出台落地，将进一步利好中国汽车出海。

日期	来源会议/文件名称	相关内容
2024. 02	商务部等九部联合印发《关于支持新能源汽车贸易合作健康发展的意见》	鼓励提升国际化经营能力和水平、健全国际物流体系、加强金融支持、优化贸易促进活动、营造良好贸易环境。有助于推动新能源汽车贸易合作提质增效，促进新能源汽车外贸稳规模。
2023. 05	商务部例行新闻发布会	鼓励航运公司加快建设滚装船队，扩大汽车出口运力，鼓励汽车企业与国内外金融机构合作，支持汽车企业完善国际营销和售后服务体系。
2023. 04	商务部例行新闻发布会	引导企业深入开拓发展中国家市场和东盟区域市场，进一步支持汽车企业建立和完善国际营销服务体系，培育汽车出口优势。
2023. 04	国务院办公厅《关于推动外贸稳规模优结构的意见》	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。
2023. 04	《深圳港汽车出口资助方案（征求意见稿）》意见	对经深圳港海上运输（含滚装、集装箱等方式）出口的汽车，根据单个企业每年实际承运汽车的数量予以分档资助， 2023-2024年每辆分别资助800-1200元、600-1000元。2023-2024年，该资助项目资助金额分别不超过1.2亿元和2.5亿元。
2022. 11	商务部 公安部 中国海关总署《关于进一步扩大开展二手车出口业务地区范围的通知》	开展二手车出口业务的地区要结合本地特点，培育二手车出口相关的维修整备、检测认证、仓储物流、金融信保等配套服务体系。支持企业加快国际营销网络建设，为企业拓宽市场渠道搭建交流合作平台。指导企业通过自建、资源共享或多渠道合作等方式，建立与出口规模相适应的售后服务体系，保障售后配件供应，提供维修技术支持，建立投诉处理和售后服务快速响应机制，提升售后服务专业化水平。
2022. 09	商务部有关负责人	我国还将加快实施自贸区战略，便利汽车产品贸易，加快推进与重点汽车出口国家和地区签订自贸协定，扩大出口，提高我国汽车的市场占有率和影响力。
2021. 12	广州市智能与新能源汽车创新发展“十四五”规划	拟培育1-2家国内市场占有率超过5%的企业，培育1-2家独角兽汽车企业，实现自主品牌汽车出口大幅提升及海外制造基地建设新突破。
2019. 12	商务部发布《中国汽车贸易高质量发展报告》	报告指出，新能源汽车将逐渐成为未来汽车市场增长的主要领域，未来几年我新能源汽车出口有望保持快速增长，成为拉动汽车出口的新兴力量。二手车出口有望快速增长，业界预计未来3-5年，出口规模有望达到几十万辆。
2019. 05	商务部 公安部 中国海关总署《关于支持在条件成熟地区开展二手车出口业务的通知》	地方商务主管部门要指导二手车出口企业制定合理的市场规划，建立与出口品牌、数量相应的境外维修备件供应体系。商务、公安和海关主管部门建立车辆信息共享机制。强化信息管理，做到“一车一档”，逐步实现收车、交易、转移登记、整备、检测、出口、注销、售后服务等环节全流程可追溯。

目 录

A

图解汽车出口

B

欧洲

C

拉丁美洲

D

亚洲

E

商用车

F

政策机遇

G

海外销量及
重点标的

中国汽车出口量预测：2024年中国车企海外销量超250万辆

- 假设1：由于北美洲、大洋洲、非洲、拉丁美洲当前仍未受到相关政策影响，且具备中国汽车出口的有利条件，基于2023年的销量数据，假设中国车企销量占比分别为1.2%、12%、15%、9%。
- 假设2:当前中国出口受欧洲加征关税影响较大，预计今年中国汽车在欧洲表现将会受到一定影响，故假设24年中国车企在欧销量占比为6.5%。
- 结论：假设24年市场容量与2023年保持一致，则基于上述假设，测算可得中国车企在北美洲、大洋洲、非洲、拉丁美洲、欧洲、亚洲的销量分别为21.46、16.39、9.34、41.52、111.05、57.91万辆，海外总销量为257.66万辆，同比+12.1%。

	2021	2022	2023	2024E
市场容量（万辆）				
北美洲	1725.1	1595.1	1788.0	1788.0
大洋洲	121.5	124.6	136.5	136.5
非洲	75.5	71.2	62.3	62.3
拉丁美洲	421.3	433.1	461.3	461.3
欧洲	1626.2	1447.4	1708.5	1708.5
亚洲	1414.3	1562.3	1654.5	1654.5
中国车企销量（万辆）				
北美洲	13.6	12.2	15.4	21.5
大洋洲	7.5	10.1	14.1	16.4
非洲	7.9	7.7	6.7	9.3
拉丁美洲	21.0	27.7	30.7	41.5
欧洲	52.4	58.8	120.4	111.1
亚洲	23.8	31.5	42.6	57.9
中国车企销量总计	126.3	148.1	229.9	257.7
中国车企销量占比				
北美洲	0.8%	0.8%	0.9%	1.2%
大洋洲	6.2%	8.1%	10.3%	12.0%
非洲	10.5%	10.9%	10.8%	15.0%
拉丁美洲	5.0%	6.4%	6.7%	9.0%
欧洲	3.2%	4.1%	7.0%	6.5%
亚洲	1.7%	2.0%	2.6%	3.5%

相关标的

代码	公司名称	营业收入	海外收入	海外收入占比	出口量 (万辆)	海外单车价值 (万元)
002594.SZ	比亚迪	6,029	1,602	27%	25.2	63.6
000625.SZ	长安汽车	1,465	205	14%	35.8	5.7
0175.HK	吉利汽车	1,798	329	18%	40.8	8.1
600104.SH	上汽集团	7,397	1,120	15%	109.9	10.2
9863.HK	零跑汽车	167	1	1%	0.1	7.7
601633.SH	长城汽车	1,732	531	31%	31.6	16.8
600066.SH	宇通客车	267	104	39%	1.0	102.4
3808.HK	中国重汽	858	308	36%	13.0	23.7

中国车企海外布局梳理

整车厂	地区	国家	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	总产量 (年)	备注
上海汽车, MG	亚洲	泰国	72000	20009	2023年	上海汽车和正大 (Charoen Pokphand) 集团的合资工厂, 组装无模组(Cell-To-Pack)电池预计2024年投产
上海汽车, 上汽大通, 长安汽车, 北汽福田, Berjaya	亚洲	马来西亚	24000			Berjaya中国品牌工厂, 生产长安、福田、上汽大通的皮卡和厢型车
上海汽车, 通用, Guangxi Automobile (广西汽车), 五菱, MG	亚洲	印度尼西亚	60000	24456	2023年	上汽通用五菱印度尼西亚工厂, 2017年7月投产
上海汽车, 五菱, MG, Others (其它)	亚洲	印度	120000	53482	2023年	JSW集团和上汽集团在印度的合资工厂, 原:通用汽车印度工厂
上海汽车, MG	亚洲	巴基斯坦	25000			JW-SEZ Pvt Ltd和上汽集团的合资企业, 将生产MG品牌的电动汽车
东风汽车, 金杯, Others (其它)	亚洲	马来西亚	25000			KD组装生产工厂
东风汽车, 北汽福田, 奇瑞, 欧萌达, 保时捷, 宝马, MINI, 马自达, 现代, 起亚, Inokom	亚洲	马来西亚	38000	40093	2023年	Inokom工厂, 生产现代, 宝马, MINI, 马自达, 东风, 金杯车型
东风汽车, 宇通, 哪吒, Others (其它)	亚洲	马来西亚				Careplus和GoAuto的合资工厂, 预计组装生产哪吒汽车(Neta)和其他品牌的EV车型
东风汽车, 赛力斯, 东风小康	亚洲	印度尼西亚	50000	1519	2023年	东风小康印度尼西亚工厂
东风汽车, Nanjing Automobile (南京汽车)	亚洲	越南	5000			Giai Phong Motor工厂, 生产轻型卡车

中国车企海外布局梳理

整车厂	地区	国家	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	总产量 (年)	备注
东风汽车, 北汽福田, 梅赛德斯-奔驰卡车, 三菱扶桑, 戴姆勒客车, 宝马, Stellantis, 标致, 依维柯, 沃尔沃, 现代, 起亚, Truong Hai (长海汽车)	亚洲	越南	160000	21549	2017年	生产Thaco (Truong Hai)、起亚, Peugeot Citroen, 现代, 扶桑车型
东风汽车, Ghandara Industries	亚洲	巴基斯坦				Ghandhara Automobiles Limited的子公司, 生产和销售东风汽车的中型·重型卡车
东风汽车, 长安汽车, 凯程, Stellantis, 标致, 雪铁龙, 菲亚特, 雷诺卡车, 福特, 起亚, Nordex	美洲	乌拉圭	34000	17000	2023年	生产雷诺卡车、起亚、东风、标致雪铁龙、福特车型
东风汽车, 北京汽车, 北汽福田, 捷途, 凯翼, 宝马, 东风小康, 现代, 起亚, 斯威, 阿维托托尔, 江铃, Others (其它)	欧洲·CIS	俄罗斯	250000	38000	2023年	AvtoTOR工厂, 生产北汽、凯翼、斯威车型
东风汽车, 东风小康, Others (其它)	欧洲·CIS	俄罗斯	100000	3500	2023年	Motorinvest整车工厂, 2022年9月投产
长安汽车	亚洲	泰国				长安汽车泰国工厂, 预计生产EV/PHV/REEV(增程式电动汽车)右舵车型
长安汽车, Fieldman EV	亚洲	马来西亚				Fieldman EV工厂, 预计生产长安汽车EV车型
长安汽车, Master	亚洲	巴基斯坦	50000	7076	2021年	JV of Changan Automobile China and Master Motor Corporation, Pakistan producing LCVs, MPVs, PVs, and SUVs
长安汽车, 长城汽车, 哈弗	其它	埃及				GB汽车公司即将投产的工厂, 将组装长安和哈弗品牌汽车。
第一汽车	亚洲	巴基斯坦	15000			Al-Haj和第一汽车的巴基斯坦合资工厂

中国车企海外布局梳理

整车厂	地区	国家	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	总产量 (年)	备注
第一汽车, 江淮汽车, 陕西汽车	美洲	墨西哥	60000	22519	2023年	生产第一汽车和江淮汽车(JAC) 车型
第一汽车, 奇瑞, 伏尔加, 日产, Lada, Others (其它)	欧洲·CIS	俄罗斯	100000	170	2023年	Lada (AvtoVAZ) 整车厂, 原日产俄罗斯工厂
第一汽车	其它	南非	3000	1539	2021年	第一汽车南非工厂
北京汽车	亚洲	马来西亚				(计划) 北京汽车和Amber Dual Sdn Bhd的合资公司的工厂
北京汽车, 长城汽车	亚洲	马来西亚				EP Manufacturing Berhad子公司PEPS-JV的组装工厂, 计划生产北京汽车(BAIC)和长城汽车(GWM)的右舵燃油车和电动车型
北京汽车, 哈弗, Others (其它)	亚洲	巴基斯坦	24000	2761	2023年	Sazgar Engineering Works为整车车厂, 目前为北京汽车(BAIC)和长城汽车(GWM)哈弗品牌两家车企生产汽车
北京汽车, 北汽福田	美洲	墨西哥	10200			福田汽车的墨西哥CKD工厂、2019年投产
北京汽车	其它	南非	50000	397	2021年	北汽集团与IDC的合资公司
北京汽车	其它	阿尔及利亚	33000			EURL Saria和北京汽车的合资公司、BAIC品牌的CKD工厂
北汽福田, 广州汽车, 三菱, 斯巴鲁, UD卡车, Tan Chong	亚洲	马来西亚	40000	2308	2023年	Tan Chong Motor旗下工厂, 生产斯巴鲁, 三菱自, UD卡车, 北汽福田汽车的车型
北汽福田	亚洲	菲律宾	12000			福田汽车的菲律宾工厂
北汽福田, Others (其它)	亚洲	印度	1500			PEMSPL的客车工厂, 生产福田品牌的客车、豪华客车

中国车企海外布局梳理

整车厂	地区	国家	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	总产量 (年)	备注
北汽福田, Others (其它)	亚洲	印度				PMI Electro Mobility Solutions和北汽福田合资公司、预计2025年投产
北汽福田, 宇通, 三菱扶桑, Master	亚洲	巴基斯坦	4500	909	2023年	Assembler and manufacturer of Fuso, Yutong, Changan, Iveco and Foton vehicles
北汽福田	亚洲	巴基斯坦	30000			Forland (福田汽车) 品牌卡车的KD组装工厂
广州汽车, 埃安	亚洲	泰国	50000			广汽埃安(GAC AION)泰国Rayong工厂, 2024年投产右舵电动车型
奇瑞, JAECOO	亚洲	马来西亚				奇瑞汽车马来西亚工厂, 生产Jaecoo品牌车辆 (CKD), 2024年投产
奇瑞, 捷途, 欧萌达, 现代, 哪吒	亚洲	印度尼西亚	27000	7748	2023年	现代品牌和奇瑞品牌和哪吒(Neta)品牌汽车的组装厂
奇瑞, 欧萌达, JAECOO	亚洲	越南				奇瑞汽车和Geleximco Group的合资工厂, 计划生产欧萌达(Omoda)和Jaecoo的电动车型
奇瑞, 江淮汽车, 雷诺卡车, Ghandara Industries	亚洲	巴基斯坦	16000	1042	2023年	Bibojee Services集团公司, 生产江淮卡车、雷诺卡车、奇瑞 SUV。
奇瑞, iCAR	美洲	巴西	50000	0	2023年	奇瑞汽车的乘用车组装工厂, 该工厂于2022年停产, 预计将在2025年恢复PHEVs、EV汽车生产。
奇瑞, 现代, Others (其它)	美洲	巴西	115000	26230	2023年	卡车 · SUV的组装工厂
奇瑞, DR Motor	欧洲 · CIS	意大利	60000	32650	2023年	DR Motor工厂, 同时生产奇瑞底盘车型
奇瑞, 哈弗, 雷诺, 伏尔加, 起亚, Lada	欧洲 · CIS	乌兹别克斯坦	100000	24865	2023年	AvtoVAZ/Lada工厂也将生产起亚车型

中国车企海外布局梳理

整车厂	地区	国家	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	总产量 (年)	备注
奇瑞, 三菱扶桑, 沃尔沃, 现代, Marcopolo, Others (其它)	其它	埃及	80000	20813	2022年	GB Auto工厂, 组装生产现代、奇瑞车型等, "Prima"工厂
吉利, 极星, 雷诺	亚洲	韩国	300000	100503	2023年	Renault Korea总部, 雷诺工厂, 雷诺集团亚洲最大的生产工厂
吉利, 沃尔沃汽车, 沃尔沃, 雷诺卡车	亚洲	马来西亚	10000	6188	2023年	生产沃尔沃汽车, 沃尔沃, Renault Trucks车型
吉利, DRB-Hicom, 宝腾	亚洲	马来西亚	200000	73682	2023年	宝腾旗下工厂
吉利, DRB-Hicom, 宝腾	亚洲	马来西亚	150000	81184	2023年	Proton工厂
吉利, 宝腾	亚洲	巴基斯坦	25000			Al-Haj Automotive工厂, CKD生产马来西亚Proton车型, 2021年10月投产。
吉利, 沃尔沃汽车, 极星	美洲	美国	150000	14985	2023年	Volvo Car旗下工厂, 2018年6月投产
吉利, 翼真 (LEVC)	欧洲 · CIS	英国	20000	2358	2023年	London Taxi出租车工厂, 吉利控股集团, 2017年3月投产
吉利, 路特斯	欧洲 · CIS	英国	5000	5097	2023年	Group Lotus plc.旗下工厂, Lotus Advanced Performance Centre
吉利, 领克, 沃尔沃汽车, 极星	欧洲 · CIS	比利时	230000	230527	2023年	Volvo Cars N.V.旗下工厂, 吉利集团
吉利, 沃尔沃汽车, 极星	欧洲 · CIS	瑞典	290000	222534	2023年	沃尔沃汽车的汽车组装厂和研发中心
吉利, 沃尔沃汽车	欧洲 · CIS	斯洛伐克				沃尔沃汽车的电动乘用车组装厂, 计划于2026年开始批量生产。

中国车企海外布局梳理

整车厂	地区	国家	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	总产量 (年)	备注
星途, Others (其它)	欧洲 · CIS	乌兹别克斯坦	5000			中国汽车品牌星途在乌兹别克斯坦的汽车组装厂，相关合同文件于2023年1月签署。
沃尔沃汽车, 沃尔沃, UD卡车	亚洲	印度	2500	1041	2017年	沃尔沃集团工厂，隶属VE Commercial Vehicles Limited旗下。沃尔沃汽车工厂。
极星, Evergrande (恒大新能源), NEVS (国能), Others (其它)	欧洲 · CIS	瑞典				NEVS旗下工厂(原:萨博旗下工厂), 由Polestar租赁，使用于动力系统、电机和电池的开发和测试场地。EV Electra Ltd收购了Emily GT和PONS电动汽车及相关资产。
欧萌达, Others (其它)	欧洲 · CIS	西班牙	150000	0	2023年	原Nissan Motor Iberica旗下工厂，除了Zona Franca工厂外，还有另外两家工厂：日产Montcada i Reixac：冲压；日产Sant Andreu de la Barca：涂装和焊接。2021年12月17日进行最后生产。EV Motors与奇瑞汽车合资生产电动汽车
比亚迪	亚洲	泰国	150000			BYD泰国工厂, 2024年投产
比亚迪	亚洲	印度尼西亚				BYD的印度尼西亚工厂, 计划于2026年开始运行
比亚迪, Olectra	亚洲	印度	1500	149	2022年	Olectra的客车组装工厂, 与比亚迪合资经营
比亚迪	亚洲	印度	10800			比亚迪在印度的乘用车工厂, 2022年投产
比亚迪	美洲	美国	1500			比亚迪 美国工厂

中国车企海外布局梳理

整车厂	地区	国家	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	总产量 (年)	备注
比亚迪, Marcopolo	美洲	墨西哥	4500			客车组装, 在墨西哥Marcopolo SA子公司
比亚迪, 福特	美洲	巴西	150000	0	2023年	比亚迪巴西Camacari工厂, 福特2021年停产, 比亚迪将于2025年投产运营。
比亚迪	美洲	巴西	1720			比亚迪 巴西工厂、2015年开工
比亚迪, 丰田, 日野	美洲	哥伦比亚	8000	5000	2021年	日野哥伦比亚工厂
比亚迪	欧洲·CIS	匈牙利	1000			比亚迪在欧洲的第一家工厂
比亚迪	欧洲·CIS	匈牙利				比亚迪在欧洲的第一个乘用车工厂, 计划2026年投产。
比亚迪, UzAvtosanoat	欧洲·CIS	乌兹别克斯坦	50000			BYD Europe和Uzauto在乌兹别克斯坦的合资企业, 2024年1月投产。
比亚迪, Lada, 金龙	其它	埃及	25000			比亚迪、LADA乘用车和金龙微客组装厂
长城汽车, 哈弗, 欧拉, 坦克	亚洲	泰国	80000	7250	2023年	原通用汽车的泰国工厂, 2020年11月2日全部转让给长城汽车
长城汽车, 长城皮卡	美洲	巴西	20000	0	2021年	长城汽车巴西 Iracemapolis工厂, 计划于2024年下半年开始生产
长城汽车, 哈弗	欧洲·CIS	俄罗斯	150000	98900	2023年	长城汽车的俄罗斯工厂、2019年3月投产

中国车企海外布局梳理

整车厂	地区	国家	产能 (辆/年)	总产量 (辆/年)	总产量 (年)	备注
哈弗, 长城皮卡, 鑫源, 金杯	美洲	厄瓜多尔	10000	6053	2023年	CKD组装基地, 组装长城汽车·鑫源车型
江淮汽车, Beiben (北奔)	亚洲	马来西亚	6000			N. B. Heavy Industries工厂、生产江淮、北奔车型
江淮汽车, Zyle大宇客车, 塔塔, 塔塔大宇, 金龙	亚洲	巴基斯坦	6000			大宇客车, 塔塔大宇, 金龙, 江淮商用车车型
江淮汽车, 大众, 现代, 起亚, Aymesa	美洲	厄瓜多尔	36000	4594	2023年	生产起亚、现代、江淮车型
江淮汽车, KAMA (凯马), Others (其它)	欧洲·CIS	俄罗斯	100000	31000	2023年	莫斯科市工厂, 原CJSC Renault Russia, Avtoframos OAO, KAMAZ 是技术合作伙伴。
江淮汽车, 依维柯, Others (其它)	欧洲·CIS	俄罗斯	5000	758	2023年	AMT工厂, 原Iveco-AMT工厂。2022年7月依维柯(IVECO)已退出与俄罗斯AMT的合资业务。
江淮汽车, 马自达, Sollers (索勒尔斯)	欧洲·CIS	俄罗斯	100000	4584	2022年	Sollers工厂, 原马自达与Sollers的合资公司
中国重汽, 江铃, SG (曙光), 金龙	亚洲	马来西亚		1636	2023年	Sendok集团工厂, 生产 中国重汽 (Sinotruk) 集团卡车 (包括汽车翻新)
中国重汽, Others (其它)	亚洲	越南	20000			韩国LVMC控股的越南子公司, 大韩汽车
宇通	欧洲·CIS	俄罗斯	10000			Kuzbass 工厂, 生产现代车型(已停产), 生产宇通客车

投资建议

- **中国汽车出海表现优异，中国品牌海外市场销量有望超过250万辆。** 1) 中国汽车产业优势突出，基本实现全产业链覆盖，产业链具有一定韧性，受外界冲击影响可控且能实现快速修复；规模化以及快速响应等特点也使得中国汽车成本可控、性价比优势明显。2) 2023年中国首次超越日本成为全球第一大汽车出口国，24年以来出口依然保持较快增长，24H1累计出口293万辆，同比+25.3%，根据测算，24年中国品牌在海外市场实际销量有望达257.7万辆，同比+12.1%。3) 2023年以来国家各部委、地方多次提到“汽车出口”，政策端培育汽车出口的意图未变，中国汽车出海有望在政策扶持下持续快速发展。
- **不惧风险与挑战，中国车企寻求多元合作。** 1) 中国汽车品牌，尤其是新能源汽车在国际市场地位日益提升，在此背景下欧盟对中国电动汽车采取反补贴调查并加征关税，短期内影响中国电动汽车在欧洲市场的产品竞争力和市场份额。2) 基于国际环境变化，中国车企采取多元化策略谋求合作：以比亚迪、奇瑞为代表的中国汽车品牌纷纷走出国门，实现海外建厂促进贸易合作，避开关税壁垒；中国一汽则通过携手海外伙伴，与埃及GV投资公司达成合作协议，计划于2025年一季度开始在埃及生产中国一汽的平价电动汽车。3) 中长期看，电动化与智能化将是中国汽车产业发展的重要趋势，在电动智能产业优势的助力下，我国汽车出口有望延续强劲势头。
- **相关标的：**在政策端的支持下，技术领先、海外品牌形象佳且营销网络健全的整车公司有望持续受益，相关标的：比亚迪（002594.SZ）、长安汽车（000625.SZ）、中国重汽（3808.HK）、宇通客车（600066）等。
- **风险提示：**原材料价格上涨风险；贸易摩擦风险；汇率波动风险；海外建厂不及预期风险等。



分析师：郑连声
执业证号：S1250522040001
电话：010-57758531
邮箱：zlans@swsc.com.cn

西南证券投资评级说明

报告中投资建议所涉及的评级分为公司评级和行业评级（另有说明的除外）。评级标准为报告发布日后6个月内的相对市场表现，即：以报告发布日后6个月内公司股价（或行业指数）相对同期相关证券市场代表性指数的涨跌幅作为基准。其中：A股市场以沪深300指数为基准，新三板市场以三板成指（针对协议转让标的）或三板做市指数（针对做市转让标的）为基准；香港市场以恒生指数为基准；美国市场以纳斯达克综合指数或标普500指数为基准。

公司 评级

买入：未来6个月内，个股相对同期相关证券市场代表性指数涨幅在20%以上
持有：未来6个月内，个股相对同期相关证券市场代表性指数涨幅介于10%与20%之间
中性：未来6个月内，个股相对同期相关证券市场代表性指数涨幅介于-10%与10%之间
回避：未来6个月内，个股相对同期相关证券市场代表性指数涨幅介于-20%与-10%之间
卖出：未来6个月内，个股相对同期相关证券市场代表性指数涨幅在-20%以下

行业 评级

强于大市：未来6个月内，行业整体回报高于同期相关证券市场代表性指数5%以上
跟随大市：未来6个月内，行业整体回报介于同期相关证券市场代表性指数-5%与5%之间
弱于大市：未来6个月内，行业整体回报低于同期相关证券市场代表性指数-5%以下

分析师承诺

报告署名分析师具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，报告所采用的数据均来自合法合规渠道，分析逻辑基于分析师的职业理解，通过合理判断得出结论，独立、客观地出具本报告。分析师承诺不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接获取任何形式的补偿。

重要声明

西南证券股份有限公司（以下简称“本公司”）具有中国证券监督管理委员会核准的证券投资咨询业务资格。

本公司与作者在自身所知情范围内，与本报告中所评价或推荐的证券不存在法律法规要求披露或采取限制、静默措施的利益冲突。

《证券期货投资者适当性管理办法》于2017年7月1日起正式实施，本报告仅供本公司签约客户使用，若您并非本公司签约客户，为控制投资风险，请取消接收、订阅或使用本报告中的任何信息。本公司也不会因接收人收到、阅读或关注自媒体推送本报告中的内容而视其为客户。本公司或关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行或财务顾问服务。

本报告中的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。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、价值及投资收入可升可跌，过往表现不应作为日后的表现依据。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，本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本报告仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。在任何情况下，本报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。投资者应结合自己的投资目标和财务状况自行判断是否采用本报告所载内容和信息并自行承担风险，本公司及雇员对投资者使用本报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。

本报告及附录版权为西南证券所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“西南证券”，且不得对本报告及附录进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本报告及附录的，本公司将保留向其追究法律责任的权利。



西南证券研究发展中心

西南证券研究发展中心

上海

地址：上海市浦东新区陆家嘴21世纪大厦10楼

邮编：200120

北京

地址：北京市西城区金融大街35号国际企业大厦A座8楼

邮编：100033

深圳

地址：深圳市福田区益田路6001号太平金融大厦22楼

邮编：518038

重庆

地址：重庆市江北区金沙门路32号西南证券总部大楼21楼

邮编：400025

西南证券机构销售团队

区域	姓名	职务	手机	邮箱	姓名	职务	手机	邮箱
上海	蒋诗烽	总经理助理/销售总监	18621310081	jstf@swsc.com.cn	魏晓阳	销售经理	15026480118	wxyang@swsc.com.cn
	崔露文	销售副总监	15642960315	clw@swsc.com.cn	欧若诗	销售经理	18223769969	ors@swsc.com.cn
	谭世泽	高级销售经理	13122900886	tsz@swsc.com.cn	李嘉隆	销售经理	15800507223	ljlong@swsc.com.cn
	李煜	高级销售经理	18801732511	yfliyu@swsc.com.cn	龚怡芸	销售经理	13524211935	gongyy@swsc.com.cn
	卞黎旸	高级销售经理	13262983309	bly@swsc.com.cn	孙启迪	销售经理	19946297109	sqdi@swsc.com.cn
	田婧雯	高级销售经理	18817337408	tjw@swsc.com.cn	蒋宇洁	销售经理	15905851569	jyj@swsc.com.cn
	张玉梅	销售经理	18957157330	zymyf@swsc.com.cn				
北京	李杨	销售总监	18601139362	yfly@swsc.com.cn	王一菲	销售经理	18040060359	wyf@swsc.com.cn
	张岚	销售副总监	18601241803	zhanglan@swsc.com.cn	王宇飞	销售经理	18500981866	wangyuf@swsc.com.cn
	杨薇	资深销售经理	15652285702	yangwei@swsc.com.cn	路漫天	销售经理	18610741553	lmtyf@swsc.com.cn
	姚航	高级销售经理	15652026677	yhang@swsc.com.cn	马冰竹	销售经理	13126590325	mbz@swsc.com.cn
	张鑫	高级销售经理	15981953220	zhxin@swsc.com.cn				
广深	郑龔	广深销售负责人	18825189744	zhengyan@swsc.com.cn	丁凡	销售经理	15559989681	dingfyf@swsc.com.cn
	杨新意	广深销售联席负责人	17628609919	yxy@swsc.com.cn	陈紫琳	销售经理	13266723634	chzlyf@swsc.com.cn
	张文锋	高级销售经理	13642639789	zwf@swsc.com.cn	陈韵然	销售经理	18208801355	cyrif@swsc.com.cn
	龚之涵	销售经理	15808001926	gongzh@swsc.com.cn	林哲睿	销售经理	15602268757	lzh@swsc.com.cn