

海阔凭鱼跃 汽车出海空间几何

2024年08月09日

► **理解全球汽车竞争格局，对研究自主车企出海发展潜力具有重要意义。**我们认为，出海研究核心关注点应聚焦于可触达市场总量、当地竞争格局和产品销售特征，以及对汽车工业依赖度和与此相关的政策。本篇报告详细梳理自主车企出口现状和规划，全球各个区域的乘用车市场规模、竞争格局、和政策影响等。

► **中系品牌乘用车出口现状：燃油车占主导地位，总量处于持续上升周期。**中系品牌乘用车海外注册量自2021年实现快速增长，燃油车为主+新能源增速加快，车企产品力提升+汽车产业链供应优势驱动出口。2023年中系品牌乘用车海外注册量为180.6万辆，同比+69.6%，市占率为3.5%，同比+1.2pct。中系品牌乘用车出口区域主要聚集在东欧、西欧、中亚和东南亚等地，2023年海外注册量份额分别为26.1%/14.1%/15.5%/19.2%。中系品牌出口仍以燃油车为主，2023年海外中系品牌燃油车注册量146.8万辆，同比+59.4%，占比81.3%。自主车企出海优势各异，主要以组建工厂和研发基地双线并行开拓海外市场。

► **海外乘用车市场格局：总量小幅波动，新能源占比提升。**海外市场整体发展属于成熟期，总量围绕5,500万辆波动，2023年海外注册总量为5,237.9万辆，同比+11.6%。海外新能源车发展趋势长期向好，2023年新能源车海外注册量为498.8万辆，同比+29.2%，新能源渗透率9.5%。总市场方面，北美/东南亚/西欧三大主力市场汽车需求较强，海外注册量占比稳定，2023年海外注册量为1,814.3/1,306.1/1,095.6万辆，占比34.7%/24.9%/20.9%。全球车企格局稳固，2023年品牌CR3为24.8%，包括丰田/现代/福特，同比-0.8pct。

► **中国车企出海远期空间：全球化布局逐步推进，重点关注东欧、中亚、南美洲、东南亚、西欧市场。**中系品牌新能源出口增速加快，预计中系品牌乘用车海外注册量远期空间1002.0万辆，市占率可达18.1%。

中系品牌燃油车重点关注东欧&中亚市场。东欧、中亚市场石油资源丰富，电动车市场开拓缓慢，因此燃油车出海发展潜力大。预计东欧/中亚市场中系品牌海外注册量远期空间160.0万辆/144.0万辆，市占率可达50.0%/60.0%。

中系品牌新能源打开东南亚&南美洲市场。东南亚、南美洲处于动力转型黄金期，当地政府对于新能源支持力度大。东南亚重点关注泰国等地，南美洲以巴西为发力点，自主新能源车出口前景可观。预计东南亚（不含日韩）/南美洲市场中系品牌海外注册量远期空间280.0万辆/132.0万辆，市占率可达40.0%/40.0%。

本地建厂进一步提升西欧&北欧市场中系品牌新能源份额。欧洲地区新能源发展较早，中系品牌乘用车凭借高性价比和技术优势打开市场。尽管欧盟加征反补贴关税，但随着中国车企本地建厂计划推进，海外注册量有望进一步提升。预计西欧/北欧市场中系品牌海外注册量远期空间120.0万辆/24.0万辆，市占率可达10.0%/30.0%。

► **投资建议：**自主车企走向出海为必经之路，经历国内市场激烈竞争验证后的车型，在产品力、性价比等方面对于合资车均具有明显优势。参考日系发展之路，天时地利缺一不可，自主车企正可借助电动化、智能化的浪潮，从中国走向世界，从整车出口走向海外建厂，真正实现自主崛起。推荐海外积极布局的车企【**比亚迪、长城汽车、长安汽车、吉利汽车H**】，建议关注【**零跑汽车**】。

► **风险提示：**汽车行业竞争加剧，出海进度不及预期，全球智能汽车渗透率不及预期。

推荐

维持评级



分析师 崔琰

执业证书：S0100523110002

邮箱：cuiyan@mszq.com

相关研究

- 1.汽车行业系列深度三：复盘日系百年发展展望中国出海之路-2024/08/08
- 2.汽车和汽车零部件行业周报 20240804：政策驱动中重卡复苏 新能源月销亮眼-2024/08/04
- 3.新势力系列点评九：理想、问界领跑 新能源持续向上-2024/08/02
- 4.汽车行业事件点评：老旧营运货车更新细则发布 带动中重卡内需复苏-2024/08/02
- 5.汽车和汽车零部件行业周报 20240728：以旧换新政策加码 板块需求有望向上-2024/07/28

目录

1 引言	3
2 中系品牌乘用车出口概况：海外注册量稳步上涨 处于持续上升周期	5
2.1 总量：2021 年出口大幅提升 产品力塑造核心优势	5
2.2 出口区域：以东欧/西欧/中亚/东南亚为主	5
2.3 动力类型：以燃油车为主 新能源占比逐年提升	13
2.4 主要车企：上汽&奇瑞贡献主要增长动力 比亚迪新能源出口发展迅猛	15
3 海外乘用车市场格局：疫情后逐步回暖 新能源渗透率提升	34
3.1 乘用车海外注册总量小幅波动 新能源占比提升	34
3.2 北欧：新能源飞速发展 市场增量空间有限	36
3.3 西欧：偏好本土品牌 电动普及受限	40
3.4 东欧：市场规模显著缩水 自主燃油车出口增多	45
3.5 中亚：亟待新能源转型 市场发展空间大	50
3.6 东南亚：日系占主导地位 自主借力新能源崛起	53
3.7 大洋洲：市场稳步增长 自主拓展新能源市场	57
3.8 非洲：本土生产能力弱 市场规模较小	60
3.9 北美洲：贸易壁垒保护本土品牌 新能源市场迅速扩张	63
3.10 南美洲：购车偏好固定 新能源市场潜力大	67
4 中系品牌海外销量远期空间	72
4.1 中系品牌乘用车出海分区域海外空间测算	72
4.2 中系品牌乘用车出海空间总预测	78
5 投资建议	81
6 风险提示	83
插图目录	84
表格目录	85

1 引言

本篇报告为中国车企出海深度系列报告二，基于【民生汽车整车出口研究框架】，分析并阐述了中国车企出海现状、全球竞争格局和未来空间预测。

回顾中国车企出海现状，分析海外注册量、出口区域、动力类型和主要集团四方面的核心变化：1) 中系品牌乘用车海外注册量自 2021 年开始快速增长，2023 年海外注册量 180.6 万辆，同比+69.6%，目前正处于持续上升周期；2) 中系品牌乘用车出口区域以东欧/西欧/中亚/东南亚为主，区域集中度较高；3) 中系品牌燃油车出口占比份额高，新能源未来发展潜力大；4) 中国车企海外市占率逐步增加，全球化布局逐步推进，以组建工厂和研发基地双线并行开拓海外市场。

纵观海外乘用车市场格局，分区域阐述总量、动力类型、级别和品牌&车型集中度的发展特点：1) 乘用车海外注册量逐渐回温，2023 年海外注册量回升至 5,237.9 万辆，同比+11.6%；2) 海外新能源车发展趋势长期向好，2023 年新能源海外注册量为 498.8 万辆，同比+29.2%，新能源渗透率 9.5%；3) 北美/东南亚/西欧三大主力乘用车市场海外注册量占比稳定，分别为 34.7%/24.9%/20.9%；4) 海外乘用车品牌集中度较为稳定，中系品牌市占率小幅上涨。

预估中国车企出海方向，从海外乘用车产业布局和重点出口地区分析增量空间：

1) 东欧、中亚市场燃油车空间广阔，发展潜力大，预计东欧/中亚市场中系品牌海外注册量远期空间 160.0 万辆/144.0 万辆，市占率可达 50.0%/60.0%；

2) 东南亚、南美洲市场处于动力转型黄金期，新能源车企出口前景可观，预计东南亚(不含日韩)/南美洲市场中系品牌海外注册量远期空间 280.0 万辆/132.0 万辆，市占率可达 40.0%/40.0%；

3) 欧洲市场通过本地建厂可进一步提升海外注册量份额，预计西欧/北欧市场中系品牌海外注册量远期空间 120.0 万辆/24.0 万辆，可达 10.0%/30.0%；

4) 北美洲市场贸易壁垒严重，市场突破存在难度，预计中系品牌海外注册量远期空间 19.0 万辆，市占率可达 1.0%；

5) 大洋洲、非洲市场体量较小，政策支持提升价格竞争力，预计大洋洲/非洲市场中系品牌海外注册量远期空间 42.0 万辆/36.0 万辆，市占率可达 35.0%/60.0%。

本篇报告与市场不同之处：

1) 站在【民生整车研究框架】基础上，分析全球化和智能化对中国车企出海战略的意义；

2) 综合中系品牌乘用车海外发展路径进行分析展望，对中国车企出海发展能

力作出比较，看好全球化布局加速和新能源出海增速趋势；

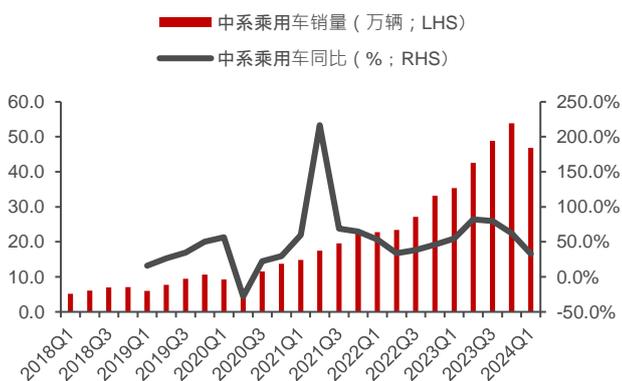
3) 对于全球各地区细分市场格局、中国车企竞争力作出详细分析，并对后续格局明确展望，看好东欧&中西亚燃油车市场和东南亚&南美洲&西欧新能源车市场的增量空间。

2 中系品牌乘用车出口概况：海外注册量稳步上涨 处于持续上升周期

2.1 总量：2021 年出口大幅提升 产品力塑造核心优势

自 2021 年以来，中系品牌乘用车的海外注册量呈现快速上涨趋势。截至 2024Q1，海外注册量已达 46.9 万辆，同比/环比+32.7%/-13.1%，市占率 3.7%，市占率同比/环比+0.9pct/-0.4pct；2023 年海外注册量为 180.6 万辆，同比+69.6%，市占率 3.4%，市占率同比+1.2pct。在 2020 年疫情冲击全球汽车产业链的背景下，自主燃油车供应链的稳定性和成本效益逐渐成为其海外出口的竞争优势。而新能源汽车产业在我国相关政策的扶持下，电动化和智能化等核心技术在全球市场中处于领先地位，产品力迅速增强。在多种因素的影响下，中系品牌乘用车的国际竞争力明显提升，目前正处于持续上升周期中。

图1：中系品牌乘用车海外注册量及增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图2：中系品牌海外注册量及市占率（万辆；%）

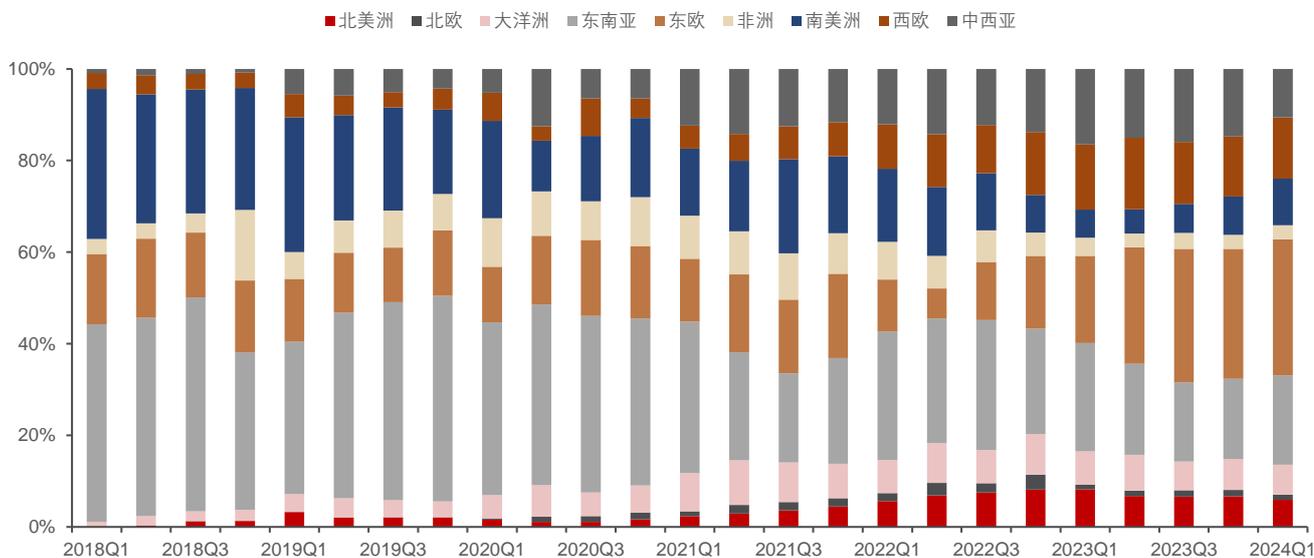


资料来源：Marklines，民生证券研究院

2.2 出口区域：以东欧/西欧/中亚/东南亚为主

中系品牌乘用车的海外注册量主要聚集在东欧、西欧、中亚和东南亚等地区。截至 2024Q1，东欧/西欧/中亚/东南亚的中系品牌乘用车海外注册量占中系品牌乘用车海外注册量份额分别为 29.7%/13.4%/10.5%/19.5%；2023 年海外注册量份额分别为 26.1%/14.1%/15.5%/19.2%。中系品牌乘用车出海区域集中度相对较高，东欧、西欧、中亚和东南亚市场的海外注册量总和占比过半；其中，中系品牌乘用车在东南亚市场一直维持较高海外注册量占比，而东欧、西欧和中亚市场则为其海外注册量提供主要增量来源。

图3：中系品牌乘用车海外注册量分区域占比（%）

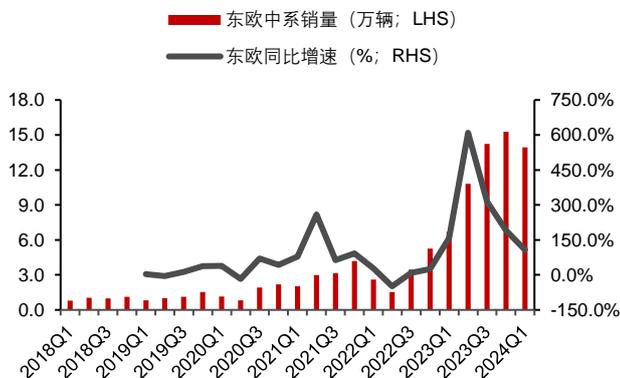


资料来源：Marklines，民生证券研究院

2.2.1 东欧：自主填补市场空白 俄罗斯贡献主要增量

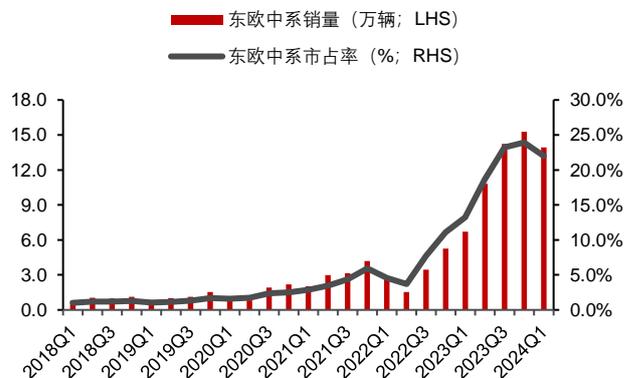
从总量来看，东欧地区中系品牌乘用车海外注册量自 2022 年开始增速加快。2024Q1 东欧地区中系品牌乘用车海外注册量为 13.9 万辆，同比/环比+107.5%/-8.9%，市占率达 22.0%。2023 年中系品牌海外注册量为 47.1 万辆，同比+266.7%，市占率为 20.1%。

图4：东欧地区中系品牌乘用车海外注册量及增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图5：东欧地区中系品牌海外注册量及市占率（万辆；%）

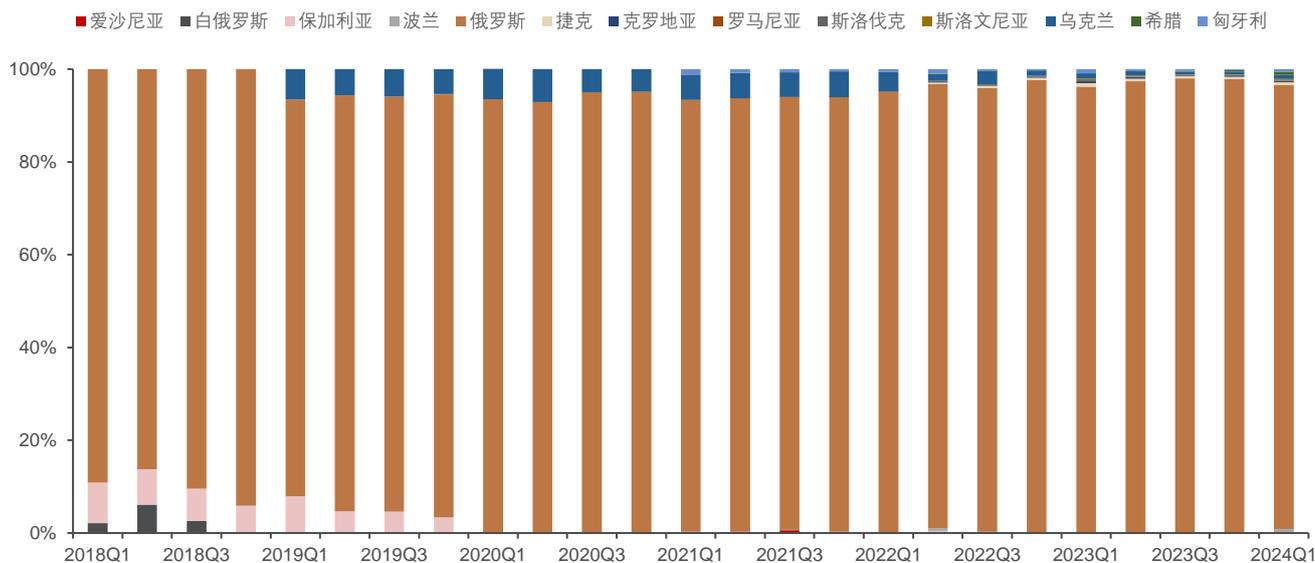


资料来源：Marklines，民生证券研究院

东欧地区中系品牌乘用车的海外注册量与俄罗斯的汽车需求相关较大。截至 2024Q1，中系品牌乘用车在俄罗斯的海外注册量占东欧地区中系品牌海外注册量

95.7%, 同比/环比-1.9pct/-0.3pct; 2023 年海外注册量占比 97.4%, 同比+1.1pct。俄罗斯市场稳态中枢销量约为 180 万辆, 是东欧汽车市场的重要组成部分。俄乌冲突使得俄罗斯汽车市场出现庞大缺口, 为中系品牌乘用车提供了可发展的市场空间。

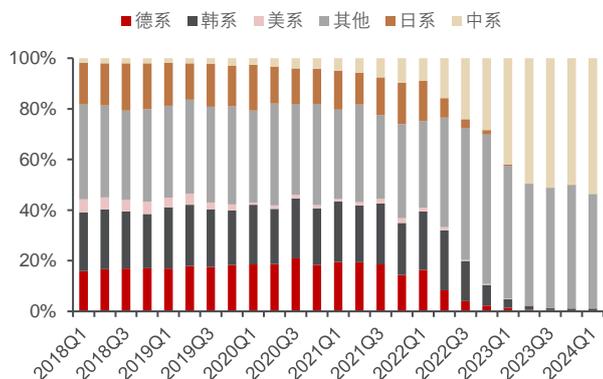
图6: 东欧地区中系品牌乘用车海外注册量分国家占比 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

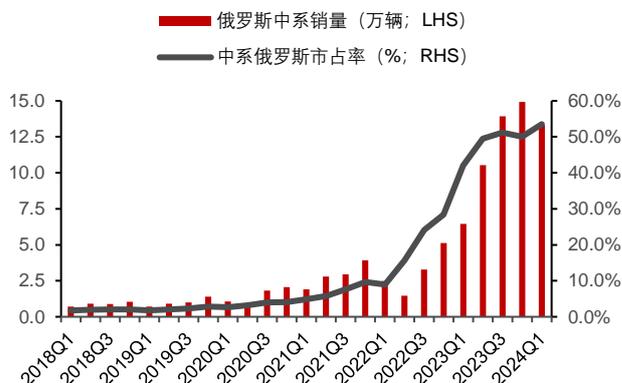
为填补俄罗斯市场空白, 中系品牌乘用车海外注册量激增。2024Q1 中系品牌乘用车在俄罗斯的海外注册量为 13.3 万辆, 同比/环比+106.8%/-10.7%, 市占率 53.5%; 2023 年海外注册量为 45.8 万辆, 同比+271.0%, 市占率 48.9%。自 2022 年俄乌冲突以来, 日/韩/德系车企几乎全部撤离俄罗斯市场。因而俄罗斯市场出现了较大的供给缺口且以燃油车为主, 为中系品牌乘用车出口东欧地区提供了新的增长机会。

图7：俄罗斯乘用车海外注册量占比分系别 (%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图8：俄罗斯中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)

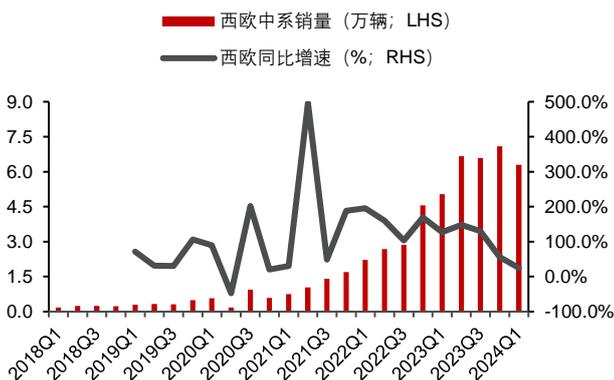


资料来源：Marklines，民生证券研究院

2.2.2 西欧：新能源需求驱动销量增长 中系品牌市占率逐步攀升

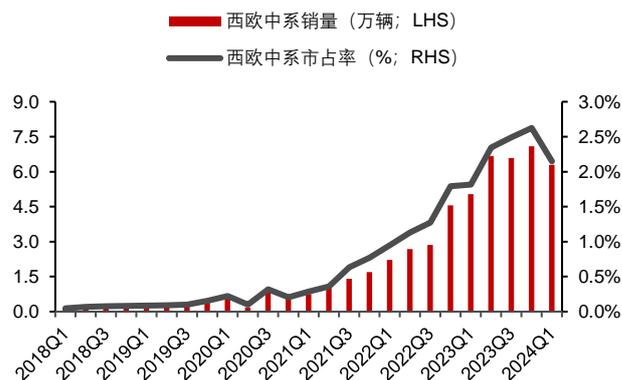
自主乘用车在西欧地区的注册量持续提升，整体基数较低。截至 2024Q1，中系品牌乘用车在西欧地区的海外注册量为 6.3 万辆，同比/环比+25.1%/-11.3%，市占率 2.1%；2023 年海外注册量 25.4 万辆，同比+106.0%，市占率 2.3%。考虑到西欧地区本土汽车工业较为强势，自主车企对西欧多呈现谨慎态度。

图9：西欧地区中系品牌乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图10：西欧地区中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

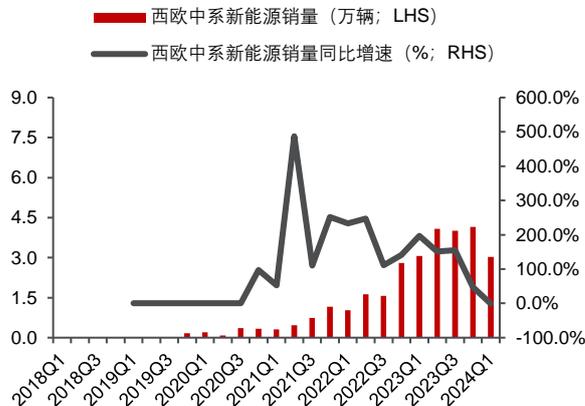
西欧地区对新能源汽车的需求成为推动中系品牌乘用车在该地区海外注册量增长的关键因素。截至 2024Q1，西欧地区自主新能源车海外注册量 3.0 万辆，占中系品牌西欧地区海外注册量的 48.1%，同比/环比-1.2%/-27.0%。欧洲国家对于环保及新能源的偏好，叠加中国在新能源以及智能化技术方面的领先地位，为中系品牌乘用车在西欧地区的海外注册量增长打下基础。

图11: 西欧自主新能源占中系品牌海外注册量份额 (万辆; %)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图12: 西欧地区自主新能源海外注册量及增速 (万辆; %)

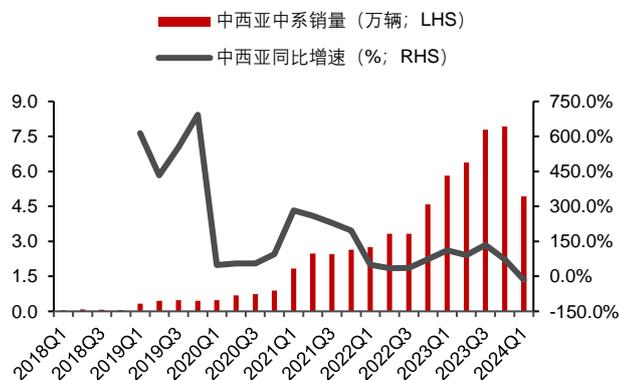


资料来源: Marklines, 民生证券研究院

2.2.3 中西亚: 携手共建一带一路 自主本土化建厂深化布局

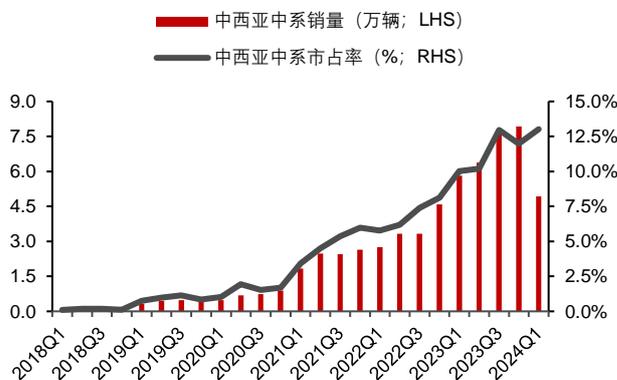
中西亚地区的海外注册量主要受一带一路汽车出海倡议影响。截至2024Q1, 中系品牌乘用车在中西亚地区的海外注册量为 4.9 万辆, 同比/环比-15.1%/-37.8%, 市占率 13.0%; 2023 年海外注册量为 27.9 万辆, 同比+99.5%, 市占率 11.3%。中国车企以“一带一路”为契机, 在中西亚地区加大投资, 建立生产基地。其中, 上汽集团、比亚迪、长城汽车和奇瑞汽车等车企已在共建“一带一路”的国家进行了战略布局。随着各车企继续深化在该地区的本土化战略和市场渗透, 预计海外注册量和市场份额将实现进一步增长。

图13: 中西亚中系品牌乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图14: 中西亚地区中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

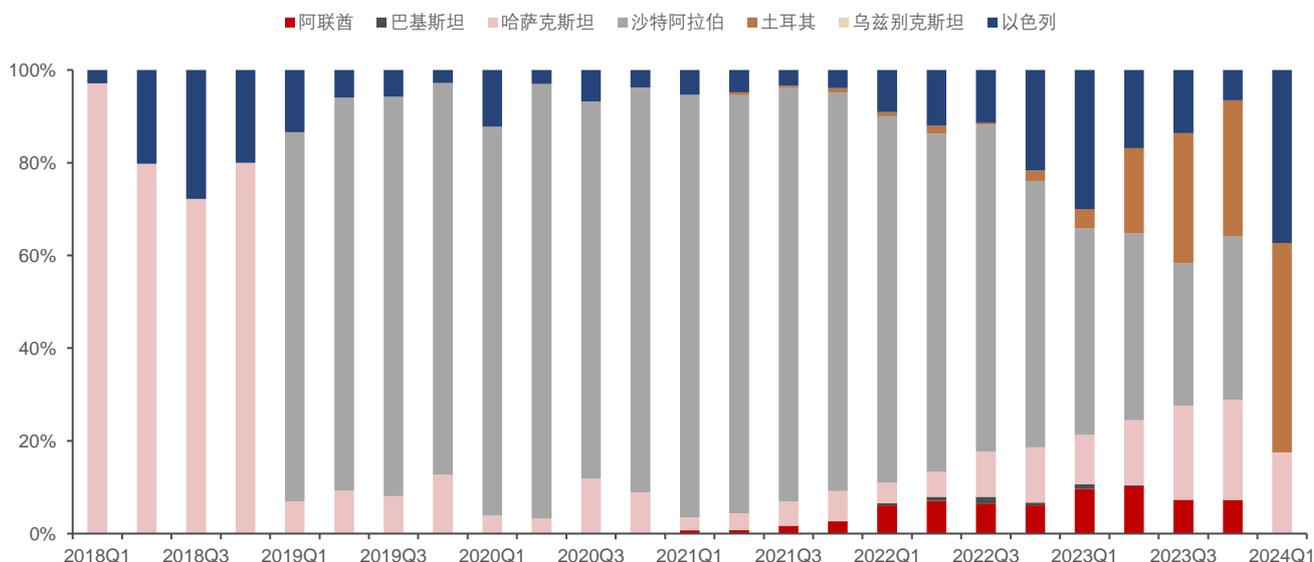
表1：中西亚地区部分中国车企建厂情况

车企	国家	产能 (万辆)	投产时间
长安汽车	巴基斯坦	5.0	2020 年
长城汽车	巴基斯坦	5.0	2020 年
	乌兹别克斯坦	2.5	计划 2024 年
上汽集团	巴基斯坦 (MG)	3.0	2021 年
吉利汽车	巴基斯坦 (宝腾)	2.5	2021 年
	巴基斯坦	1.6	2022 年
奇瑞汽车	乌兹别克斯坦	2.5	2022 年
	乌兹别克斯坦 (星途)	0.5	2023 年
比亚迪	乌兹别克斯坦	5.0	2024 年

资料来源：Marklines，民生证券研究院

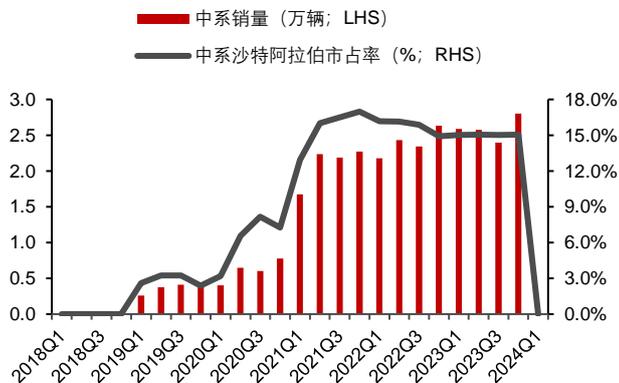
沙特阿拉伯为中系品牌乘用车在中西亚地区的主销市场，哈萨克斯坦、土耳其、以色列 2023 年海外注册量涨幅明显。2023 年沙特阿拉伯中系品牌乘用车海外注册量 10.4 万辆，同比+8.1%，占比 37.1%，市占率 15.0%；哈萨克斯坦海外注册量 4.8 万辆，同比+312.1%，市占率 25.4%；土耳其海外注册量 5.9 万辆，同比+2,886.2%，市占率 5.9%；以色列海外注册量 4.4 万辆，同比+117.4%，市占率 16.7%。

图15：中西亚地区中系品牌乘用车海外注册量分国家占比 (%)



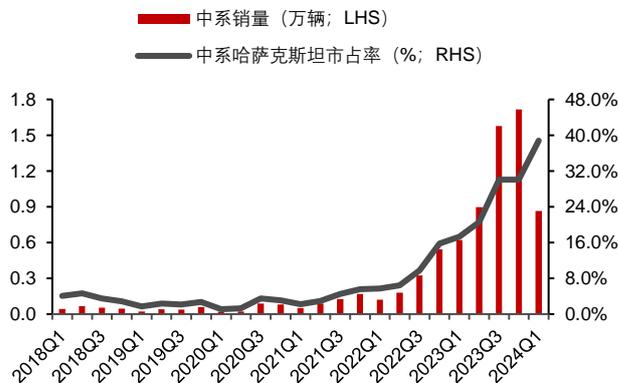
资料来源：Marklines，民生证券研究院

图16: 沙特阿拉伯中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)



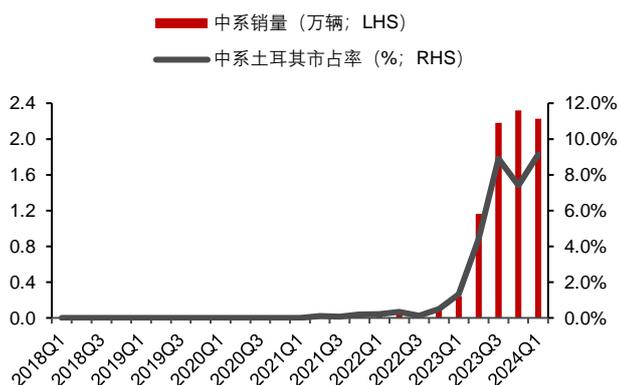
资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图17: 哈萨克斯坦中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)



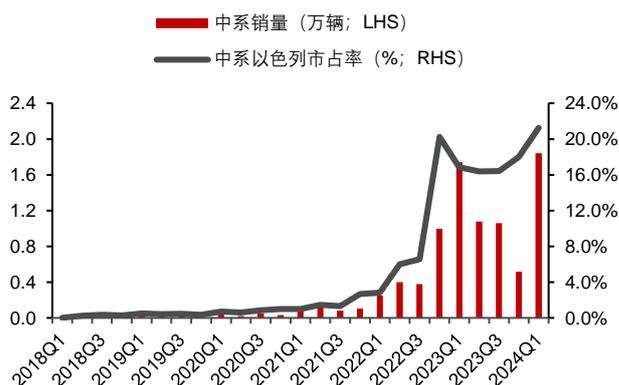
资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图18: 土耳其中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图19: 以色列中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)

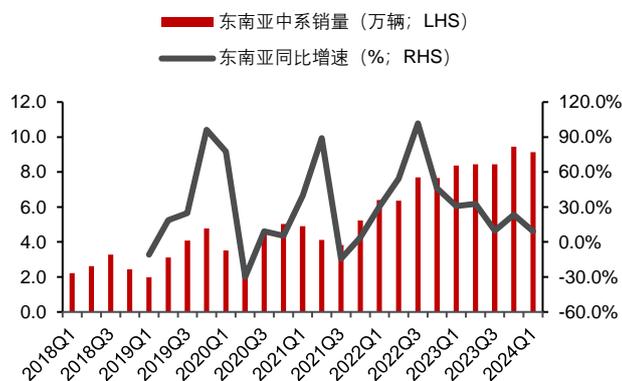


资料来源: Marklines, 民生证券研究院

2.2.4 东南亚: 市场空间广阔 自主出口潜力大

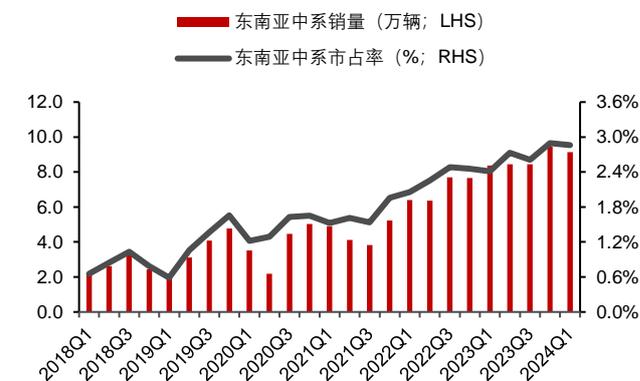
从总量看,东南亚地区市场规模较大,中系品牌海外注册量增速稳健。2024Q1中系品牌乘用车在东南亚地区的海外注册量为9.1万辆,同比/环比+9.3%/-3.2%,市占率2.9%;2023年海外注册量为34.7万辆,同比+23.4%,市占率2.7%。中国与东盟国家之间长期保持紧密的贸易关系,加之汽车进口关税的优惠政策,为中系品牌乘用车在东南亚市场的进一步拓展提供了有利条件。

图20: 东南亚中系品牌乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图21: 东南亚地区中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

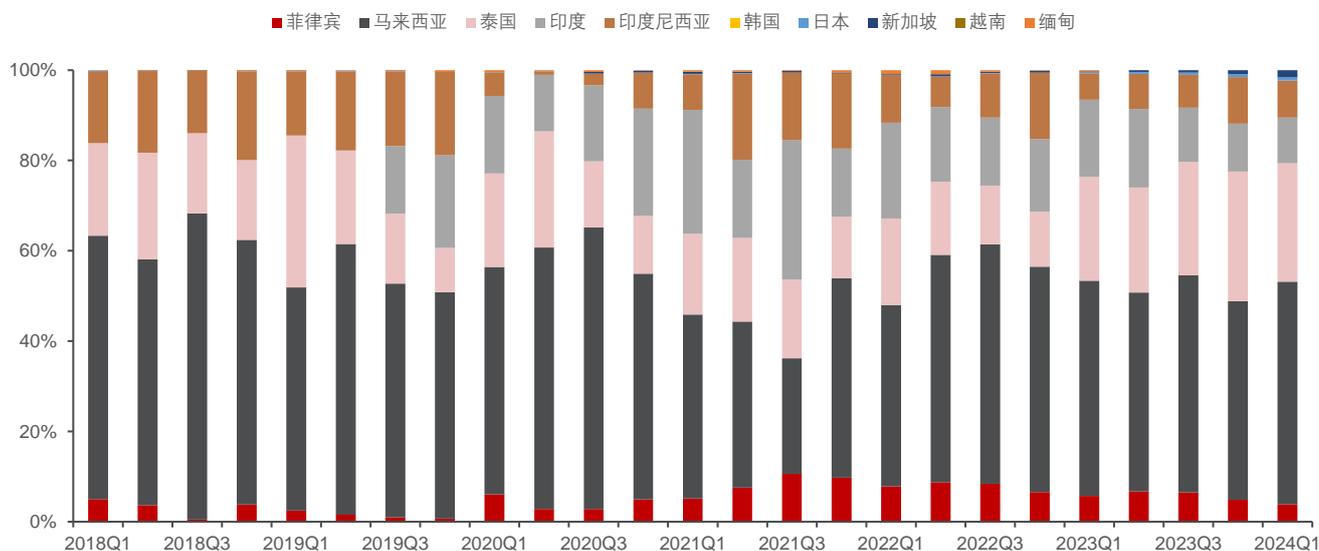
表2: 东南亚地区部分国家进口关税情况

国家	汽车进口关税	是否有其他税费	协议	说明
菲律宾	0%	否	取最低协议关税 【协议】区域全面经济伙伴关系协定 (RCEP)	
马来西亚	5%	否	取最低协议关税 【协议】中国-东盟全面经济合作框架协议	
泰国	50%	是	取最低协议关税 【协议】中国-东盟全面经济合作框架协议	泰国政府自 2018 年 1 月 1 日起, 对从中国进口的电动汽车实施零关税 (不包括电动客车)
印度尼西亚	0%	是	取最低协议关税 【协议】区域全面经济伙伴关系协定 (RCEP)	
新加坡	0%	是		
柬埔寨	0%	是	取最低协议关税 【协议】中国-东盟全面经济合作框架协议	

资料来源: 商务部官网, 中国汽车工业协会, 民生证券研究院

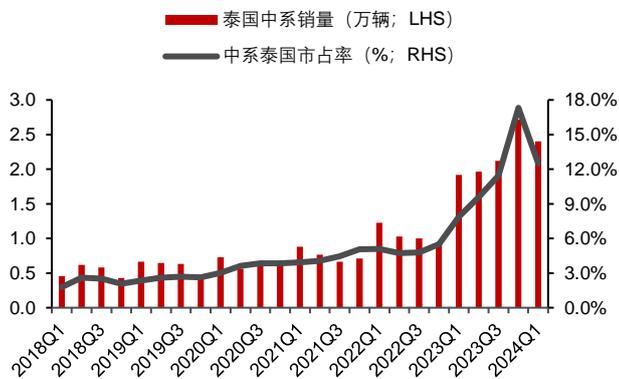
在东南亚地区, 中系品牌乘用车出口主要集中在马来西亚、泰国、印度、印度尼西亚等地。2023 年中系品牌乘用车在马来西亚、泰国、印度、印度尼西亚海外注册量分别为 15.9/8.7/4.9/2.7 万辆, 占中系品牌乘用车在东南亚地区的海外注册量份额为 45.9%/25.1%/14.2%/7.9%, 市占率为 20.5%/11.0%/1.2%/3.4%。随着中系品牌乘用车不断优化产品线并加强市场渗透, 预计在东南亚各国的市场份额和影响力将持续增强。

图22：东南亚地区中系品牌乘用车海外注册量分国家占比（%）



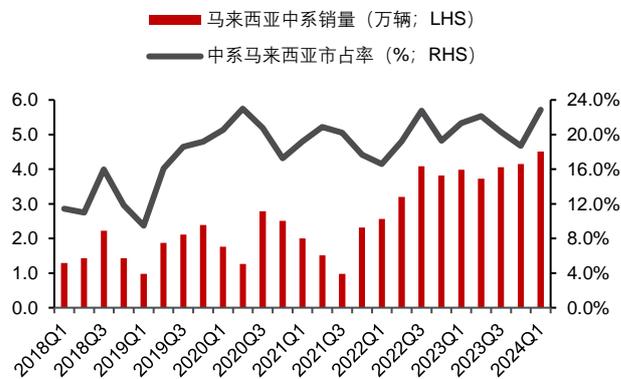
资料来源：Marklines，民生证券研究院

图23：泰国中系品牌海外注册量及市占率（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图24：马来西亚中系品牌海外注册量及市占率（万辆；%）

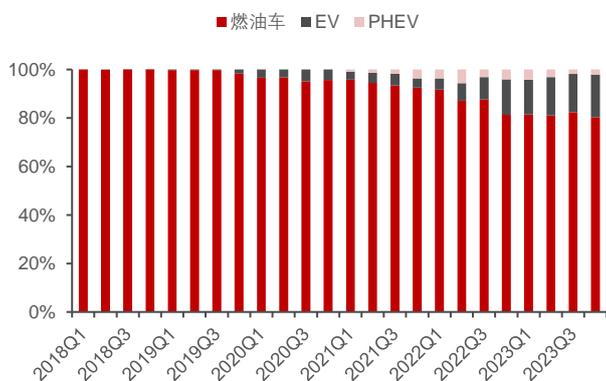


资料来源：Marklines，民生证券研究院

2.3 动力类型：以燃油车为主 新能源占比逐年提升

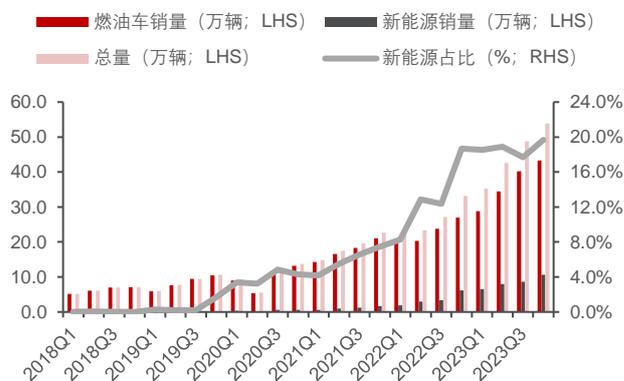
分动力类型来看，中系品牌乘用车出口目前以燃油车为主。2023 年海外注册量为 146.8 万辆，同比+59.4%。自主新能源车 2023 年海外注册量为 33.8 万辆，同比+134.0%；其中，纯电海外注册量占比较多，2023 年海外 EV 注册量 29.0 万辆，同比+188.0%，占海外新能源销售比达 85.8%；PHEV 出口量较小且增势缓慢，2023 年海外注册量 4.8 万辆，同比+9.6%。

图25: 中系品牌乘用车海外注册量分动力类型占比 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

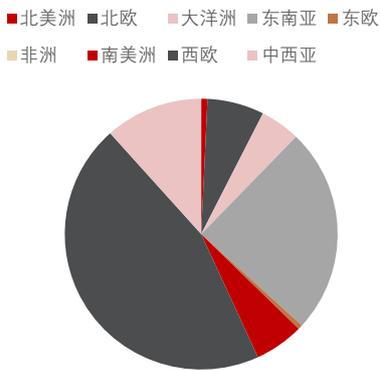
图26: 中系品牌乘用车海外注册量 (万辆; %)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

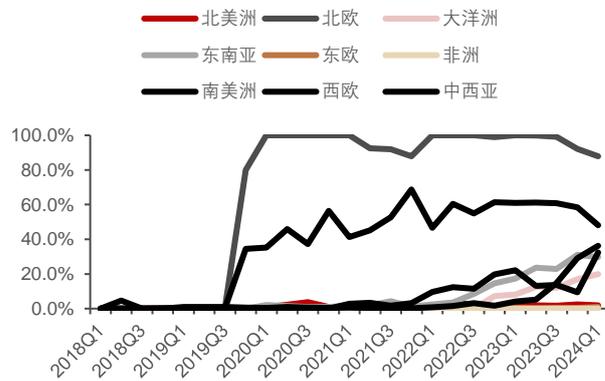
自主新能源出口区域以西欧、东南亚、北欧为主。2023 年西欧/东南亚/北欧地区自主新能源汽车海外注册量分别为 15.3/8.3/2.3 万辆, 占中系品牌新能源车海外注册量 45.2%/24.6%/6.7%, 占当地中系品牌海外注册量 60.3%/23.9%/97.2%。

图27: 新能源海外注册量占自主新能源车海外注册量份额 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

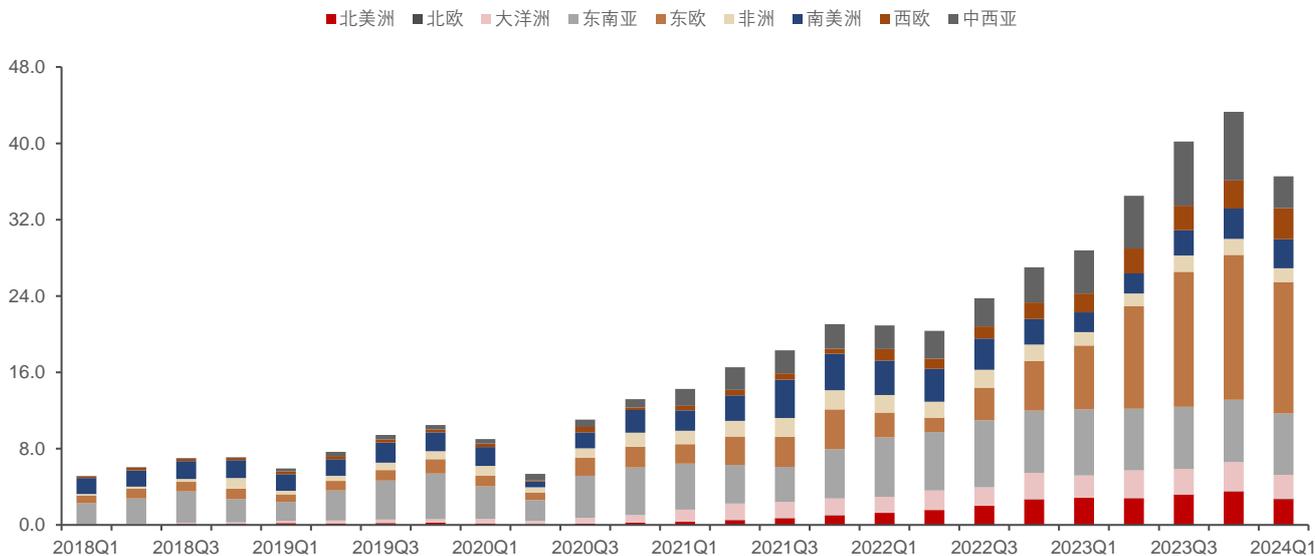
图28: 新能源海外注册量占该区域中系品牌海外注册量份额 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

中系品牌燃油车主销地区为东欧, 中亚和北美洲增速较快。2023 年自主燃油车在东欧海外注册量为 46.9 万辆, 同比+267.8%, 占自主燃油车海外注册量 31.9%; 中亚中系品牌燃油车海外注册量为 24.0 万辆, 同比+99.3%; 北美洲中系品牌燃油车海外注册量为 12.3 万辆, 同比+64.1%。

图29：自主燃油车出口分区域海外注册量（万辆）

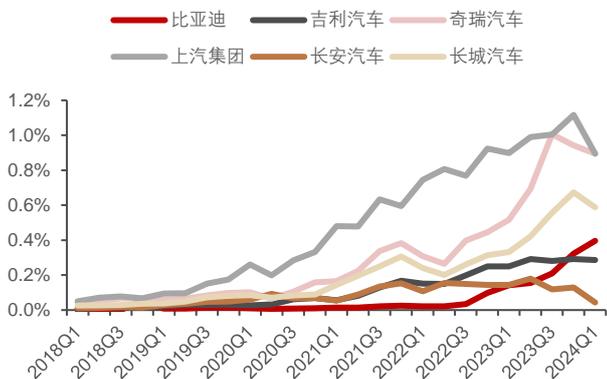


资料来源：Marklines，民生证券研究院

2.4 主要车企：上汽&奇瑞贡献主要增长动力 比亚迪新能源出口发展迅猛

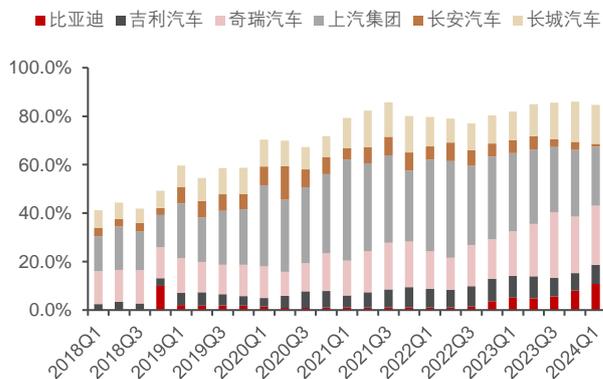
在中系品牌主要出口车企中，头部车企的集中度较高。目前头部车企包括上汽集团、奇瑞汽车、长城汽车、吉利汽车、长安汽车和比亚迪等，2023年头部车企中系品牌全球市占率集中度为84.8%。中系品牌的海外总市占率自2020Q3开始迅速提升，2024Q1已达3.7%。其中，上汽集团和奇瑞汽车增速最快，2023年市占率分别为1.0%/0.8%。

图30：主要自主车企海外市占率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图31：主要自主车企海外注册量占中系品牌海外注册量比例（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

重点车企全球化战略深化，全球竞争力显著提升。中国车企全球化战略正在从简单的整车出口向海外生产、研发和销售的全面布局转变，目标市场已经从传统的东南亚和非洲扩展到欧洲、北美等成熟市场，全球竞争力正在不断提升。通过多维度的全球化战略，中国车企不仅能够更快速地响应不同市场的需求，还能够通过本地化生产降低成本、提高效率，并更好地融入当地市场。

表3：车企出海路径

车企出海路径	表现形式	车企代表
产品出口	整车出口	车企首先通过整车出口 (CBU) 的方式进入海外市场，是最直接、最快速的方式，能够迅速将产品投放到目标市场进行测试和反馈收集
	KD 工厂 (散件出口, 当地组装)	随着对目标市场的深入了解，车企将汽车散件出口到海外，在当地完成组装生产，有助于减少运输及关税成本
海外建厂	独资生产基地	在海外独立建厂，进行本地化生产，以满足当地市场需求
	合资企业建厂	与当地车企或企业合作建厂，共同开拓市场，降低投资风险，并借助合作伙伴的资源 and 经验快速进入市场。或与海外企业合资成立公司，共同研发和生产汽车，实现资源共享和优势互补
技术研发与本地化	建设研发基地	通过设立海外研发中心或与当地科研机构合作，车企可以针对目标市场的需求和特点进行产品研发和适应性改进
全产业链布局	包括零部件供应、生产、销售、售后服务等环节	带动产业链上下游企业共同出海，形成包括供应链、金融服务等环节在内的全产业链体系出海局面，提高海外市场的本土化经营水平，降低运营成本，增强车企的综合竞争力和市场适应能力

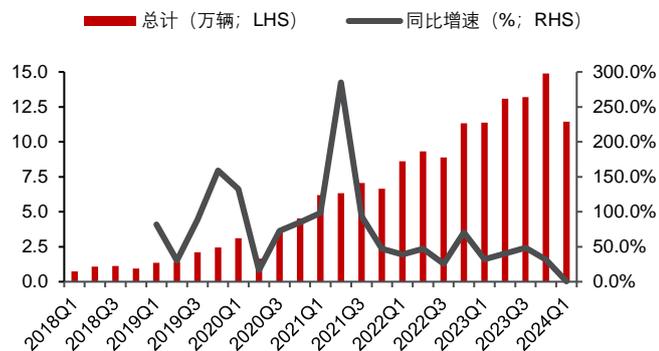
资料来源：各车企官网，民生证券研究院

2.4.1 上汽收购名爵 MG 重点出口西欧市场

从总量看，上汽集团的海外注册量一直维持着较高增速。上汽集团 2024Q1 海外注册量为 11.4 万辆，同比/环比+0.5%/-23.1%，全球市占率为 0.9%。2023 年上汽集团海外注册量为 52.5 万辆，同比+37.8%，占自主出口海外注册量 29.1%，全球市占率为 1.0%。

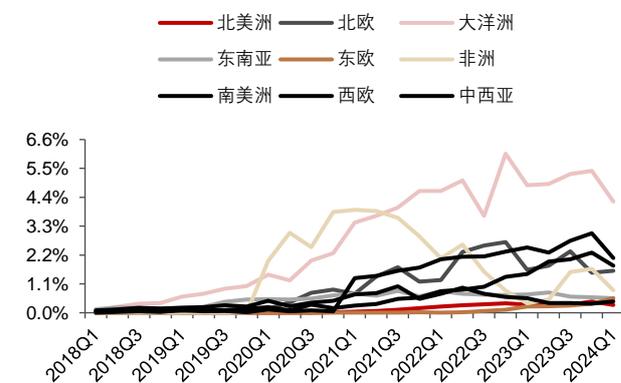
上汽集团主要销往西欧地区，在大洋洲的市占率较高。2023 年上汽集团西欧海外注册量为 21.2 万辆，占上汽集团海外注册量 40.4%；大洋洲海外注册量 6.4 万辆，占比 12.3%，当地市占率达到 5.1%。

图32：上汽集团海外注册量及增速（万辆；%）



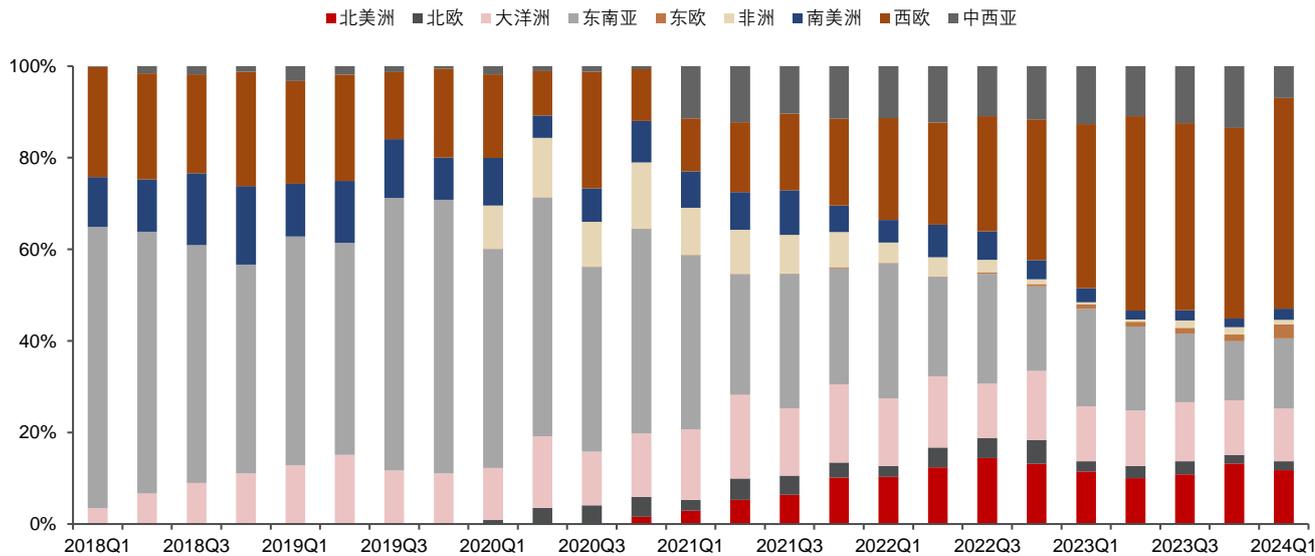
资料来源：Marklines，民生证券研究院

图33：上汽集团海外分区域市占率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图34：上汽集团分区域海外注册量权重（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

上汽集团海外主销国家为英国、墨西哥、澳大利亚等地。2023 年上汽集团海外注册量最高的国家是英国,注册量达到 8.1 万辆,占上汽集团海外注册量 15.5%;墨西哥海外注册量 6.0 万辆,占比 11.4%;澳大利亚海外注册量 5.8 万辆,占比 11.1%。

上汽集团海外主销车型为名爵 MG ZS SUV、名爵 MG 4/5 和名爵 MG HS 等,车型集中度高。上汽集团的海外注册量主要由上汽名爵 (MG) 品牌车型驱动,主要原因为其在 2007 年收购了前英国汽车品牌 MG,为其在海外市场赢得了消费者的高度信任和品牌认同,品牌认知优势在很大程度上推动了上汽名爵 (MG) 品

牌车型的海外注册量增长。

表4：上汽集团海外主销国家（辆）

国家	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
英国	9,049	13,075	18,415	30,600	51,050	81,302
墨西哥	0	0	710	16,358	48,112	60,128
澳大利亚	3,007	8,326	15,253	39,025	49,582	58,346
印度	0	15,930	28,162	40,273	48,063	49,229
沙特阿拉伯	0	0	0	24,695	30,704	34,647
法国	0	0	656	4,619	12,332	33,374
意大利	0	0	0	921	6,803	30,260
泰国	20,782	23,994	25,805	29,311	30,502	29,176
西班牙	0	0	0	747	6,946	29,069
德国	0	0	0	1,315	15,681	21,254

资料来源：Marklines，民生证券研究院

表5：上汽集团海外主销车型（辆）

车型	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
名爵 (MG) ZS SUV	19,175	27,707	46,267	87,542	109,873	156,891
名爵 MG 4	0	0	0	0	7,403	84,121
名爵 MG HS	0	385	12,693	35,185	61,936	73,392
名爵 MG-5	1,076	826	6,734	28,579	46,870	43,800
名爵 MG-5 (Sedan)	0	0	375	7,291	23,148	33,205
名爵 MG Hector	0	15,930	2,5935	31,509	22,631	31,009
名爵 MG3	8,649	15,624	14,958	20,355	21,437	20,102
名爵锐行 (MG GT)	0	0	0	1,116	12,771	12,686
名爵 MG Astor	0	0	0	2,143	19,063	10,422
N/A	5,533	9,110	12,632	25,438	27,117	20,357

资料来源：Marklines，民生证券研究院

上汽集团积极推动全球业务布局。目前上汽集团已在泰国、印尼和印度建立了三个海外生产制造基地，和一个位于巴基斯坦的KD工厂。集团还在硅谷、特拉维夫和伦敦设立3个创新研发中心，在欧洲、南美、中东、北非、澳新和东盟等地设立了多个区域营销服务中心，建成逾1,800个海外营销服务网点，已经形成欧洲、东盟、澳新、南亚、美洲、中东6个“5万辆级”海外市场。

表6：上汽集团海外生产布局

国家	产能（万辆）	投产时间
泰国 (MG)	7.2	2014年
印度尼西亚 (MG)	6.0	2017年

印度 (MG)	12.0	2019 年
巴基斯坦 (MG)	3.0	2021 年

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

表7: 上汽集团海外研发布局

海外研发布局	研发内容
美国硅谷	创新中心, 主要瞄准新能源、互联互通、智能驾驶等领域进行布局
以色列特拉维夫	创新中心, 主要瞄准网络安全、软件算法、物联网等领域进行布局
英国伦敦	英国技术中心&前瞻设计中心, 承担中系品牌产品前期概念设计开发等

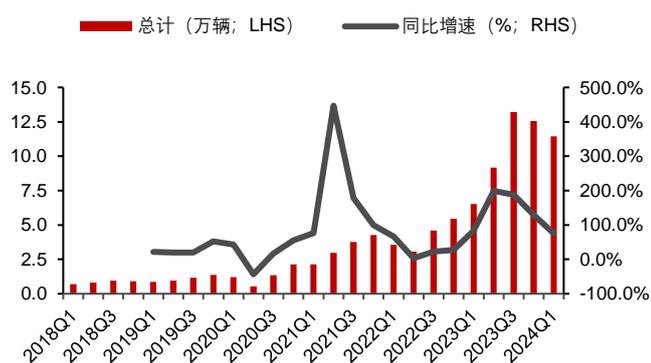
资料来源: 上汽官网, 民生证券研究院

2.4.2 奇瑞海外注册量增速较快 俄罗斯贡献主要增量

奇瑞汽车的海外注册量自 2022 年开始出现快速增长。2024Q1 奇瑞汽车海外注册量 1.4 万辆, 同比/环比+75.1%/-8.9%, 全球市占率 0.9%; 2023 年海外注册量为 41.5 万辆, 同比+148.6%, 全球市占率 0.8%。

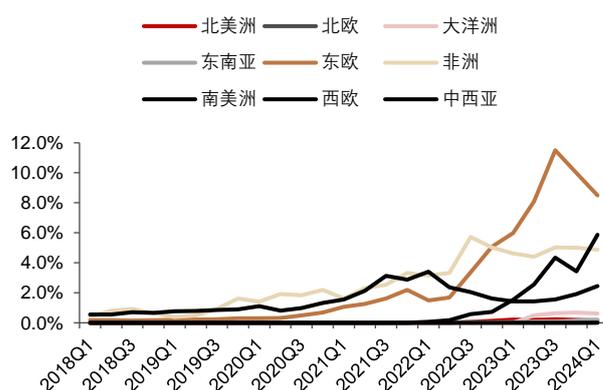
奇瑞汽车在东欧海外注册量占比过半, 出口中亚增速加快。2023 年东欧地区海外注册量 21.2 万辆, 同比+288.0%, 占奇瑞汽车海外注册量的份额为 51.0%, 当地市占率 9.1%; 中亚地区海外注册量 7.4 万辆, 同比+825.6%, 占比 17.8%, 当地市占率 3.0%。

图35: 奇瑞汽车海外注册量及增速 (万辆; %)



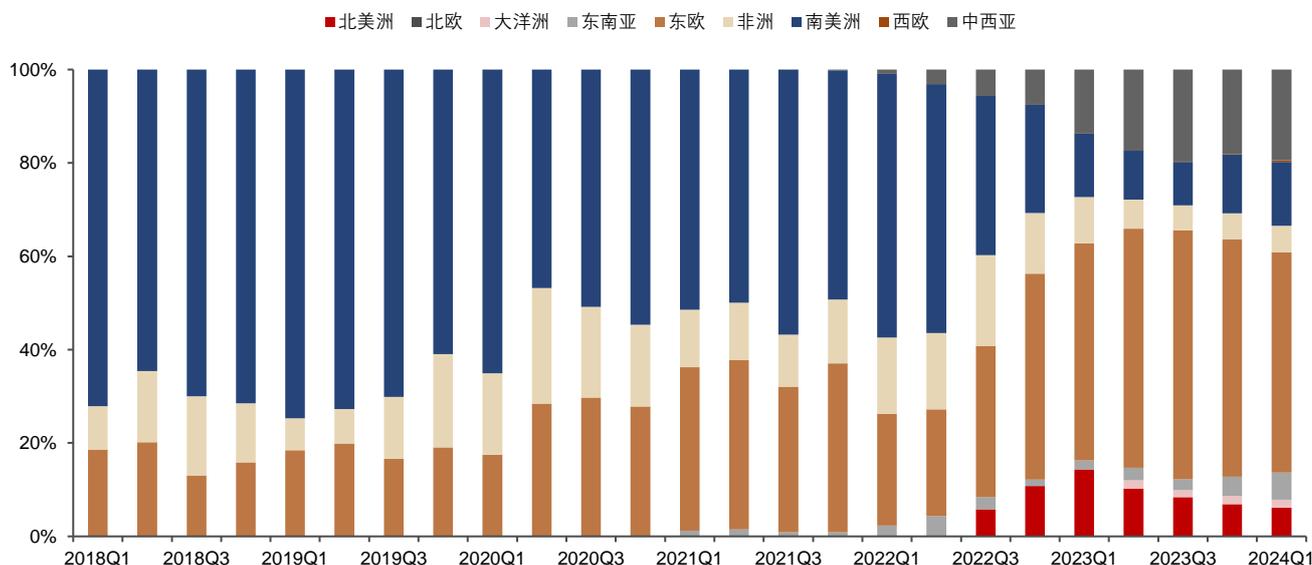
资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图36: 奇瑞汽车海外分区域市占率 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

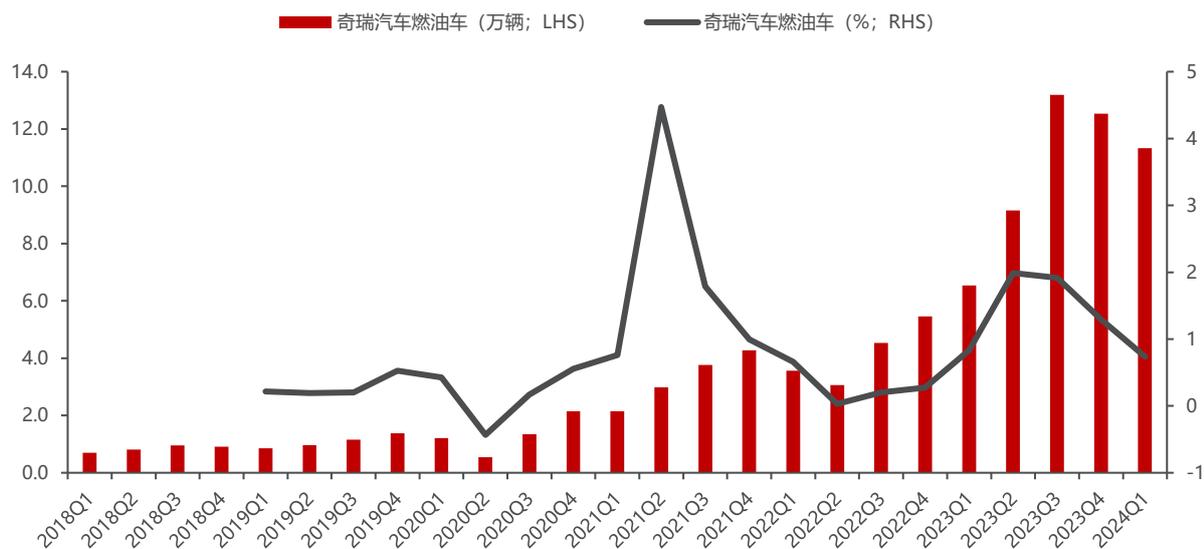
图37: 奇瑞汽车分区域海外注册量权重 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

奇瑞汽车海外注册量增加以燃油车为主。2024Q1 奇瑞汽车燃油车海外注册量 11.3 万辆, 同比/环比+73.5%/-9.6%, 占奇瑞汽车海外注册量 99.1%; 奇瑞汽车新能源出口较少, 2024Q1 海外注册量 0.1 万辆, 环比+458.8%, 占比 0.9%。

图38: 奇瑞汽车燃油车海外注册量及增速 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

俄罗斯为奇瑞汽车海外注册量增量主要贡献国，土耳其和墨西哥等地海外注册量占比较多。2023 年奇瑞汽车在俄罗斯海外注册量 21.0 万辆，占奇瑞海外注册量 50.7%，土耳其海外注册量 4.1 万辆，占比 9.8%；墨西哥海外注册量 3.8 万辆，占比 9.3%；海外主销国家的 CR3 为 69.8%，CR5 为 82.5%。随着地缘政治因素导致部分西方车企退出俄罗斯市场，奇瑞汽车凭借多年深耕该市场的优势，迅速填补空缺，海外注册量实现了大幅增长。

表8：奇瑞汽车海外主销国家（辆）

国家	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
俄罗斯	5,611	6,358	11,678	40,874	53,704	210,424
土耳其	0	0	0	0	0	40,590
墨西哥	0	0	0	0	8,551	38,484
巴西	8,353	19,824	19,456	39,741	34,842	31,290
哈萨克斯坦	0	0	0	62	6,358	21,408
南非	0	0	0	0	8,013	16,110
智利	8,261	7,178	7,083	26,239	27,481	12,960
以色列	0	0	0	0	897	11,127
埃及	4,649	5,582	9,844	16,314	18,866	10,209
澳大利亚	1	0	0	0	0	5,890

资料来源：Marklines，民生证券研究院

奇瑞汽车在海外市场的车型集中度较高。2023 年奇瑞汽车海外主销车型的 CR3 为 53.0%，CR5 为 70.6%。其中，瑞虎 (Tiggo) 4/7/8 车型颇受欢迎。通过聚焦核心车型，奇瑞汽车有效满足市场需求，增强了在海外市场的吸引力和影响力。

表9：奇瑞汽车海外主销车型（辆）

车型	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
瑞虎 (Tiggo) 7	0	3,423	7,974	24,677	43,782	97,208
瑞虎 (Tiggo) 8	0	23	3,060	20,850	26,460	63,862
瑞虎 (Tiggo) 4	164	2,033	5,745	14,538	16,291	58,710
欧萌达 (Omoda) C5	0	0	0	0	1,521	47,906
欧萌达 (OMODA) 5	0	0	0	0	1,101	25,025
星途 (EXEED) LX	0	0	0	0	3,862	17,960
瑞虎 (Tiggo) 5X	0	7,971	8,768	12,784	10,292	16,171
星途 (EXEED) TXL	0	0	226	3,447	6,380	12,652
星途 (EXEED) VX	0	0	0	309	53,21	10,229
N/A	8,384	9,330	0	32,087	29,894	16,032

资料来源：Marklines，民生证券研究院

奇瑞汽车注重海外市场开拓。奇瑞汽车的业务遍布全球 80 多个国家和地区，成为我国最早将整车、CKD 散件、发动机以及整车制造技术和装备出口至国外的汽车企业。通过实施产品战略、属地化战略和人才战略不断加速推进海外市场的深层次合作，奇瑞汽车建立了包括北美、欧洲、上海等六大研发中心在内的全球研发体系。

表10：奇瑞汽车海外生产布局

国家	产能 (万辆)	投产时间
意大利	6.0	2016 年
巴西	11.5	2018 年
埃及	8.0	2019 年
印度尼西亚	2.7	2022 年
巴基斯坦	1.6	2022 年
乌兹别克斯坦 (星途)	2.5	2022 年
马来西亚	3.8	2023 年
乌兹别克斯坦	0.5	2023 年
俄罗斯	10.0	计划 2024 年
西班牙 (欧萌达)	15.0	计划 2024 年
巴西	5.0	计划 2025 年恢复生产
越南		计划中

资料来源：Marklines，民生证券研究院

表11：奇瑞汽车海外研发布局

海外研发布局	研发内容	成立时间
加拿大多伦多 (捷途北美研发中心)	自动驾驶	2018 年
德国法兰克福	供产品设计、研发及市场研究和开发	2018 年
巴西 (南美研究院)		
伊朗 (中亚研究院)		

资料来源：奇瑞汽车官网，民生证券研究院

2.4.3 长城海外注册量自 2021 年快速增长 燃油车抢占俄罗斯市场

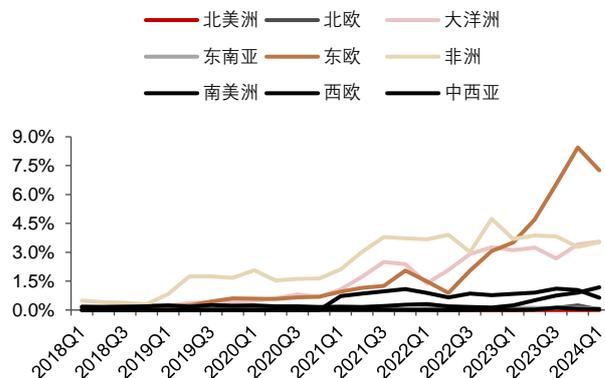
长城汽车依赖东欧市场实现海外注册量的快速提升。长城汽车 2024Q1 海外注册量达到 7.5 万辆，同比/环比+78.7%/-16.2%，全球市占率 0.6%；2023 年海外注册量为 26.1 万辆，同比+118.2%，全球市占率 0.5%。2024Q1 长城汽车在东欧地区的海外注册量为 4.6 万辆，占长城海外注册量比例达到 61.1%。

图39：长城汽车海外注册量及增速（万辆；%）



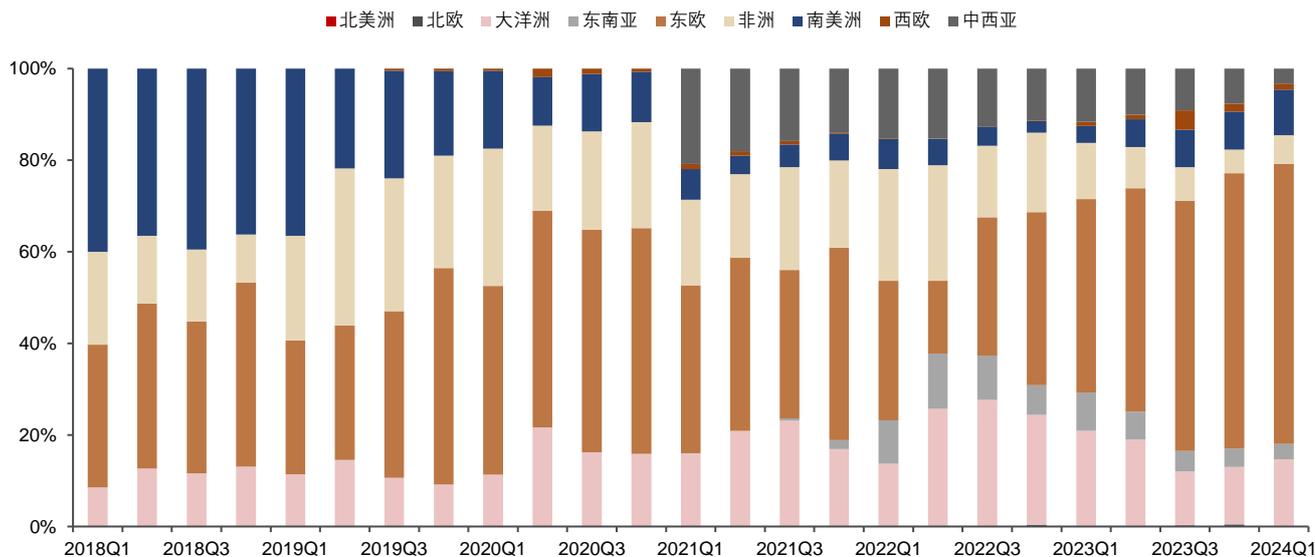
资料来源：Marklines，民生证券研究院

图40：长城汽车海外分区域市占率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

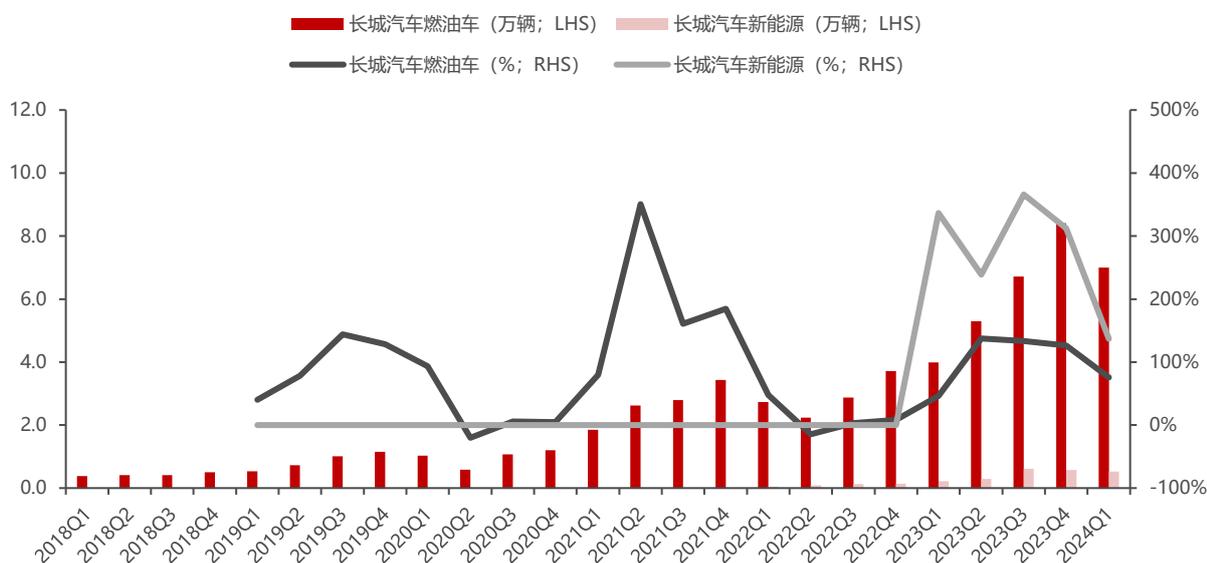
图41：长城汽车分区域海外注册量权重（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

长城汽车海外市场主销动力类型为燃油车。2023年长城汽车燃油车海外注册量24.4万辆，同比+111.2%，占全部海外注册量比例为93.5%；2023年长城汽车新能源海外注册量1.7万辆，同比+317.3%，占全部海外注册量比例为6.5%。

图42：长城汽车分动力类型海外注册量及同比增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

长城汽车出口国家集中度较高，俄罗斯贡献近半海外注册量。2023年长城汽车海外主销国家的CR3为74.6%，CR5为84.7%，CR10为97.7%。俄罗斯作为2023年长城汽车主要出口国家，全年海外注册量13.8万辆，占长城汽车海外注册量53.1%。借助欧美日韩等车企退出俄罗斯市场的时机，长城汽车在俄罗斯实现快速增长。

表12：长城汽车海外主销国家（辆）

车型	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
俄罗斯	3,213	12,284	17,381	39,126	35,283	138,462
澳大利亚	1,417	3,107	5,235	18,384	25,042	36,397
南非	2,554	9,472	9,252	19,062	22,639	19,882
泰国	0	0	0	795	10,872	13,777
沙特阿拉伯	0	0	0	16,546	13,637	12,598
巴西	0	0	0	0	0	11,335
哈萨克斯坦	0	0	0	1,261	1,473	8,886
智利	5,071	5,889	3,905	4,778	4,564	6,212
德国	0	0	0	0	0	4,646
新西兰	565	692	843	2,296	2,273	2,785

资料来源：Marklines，民生证券研究院

长城汽车旗下哈弗品牌的车型构成海外主销产品。目前长城汽车在海外主销哈弗乐狮（Jolion）、哈弗H6和哈弗（Haval）F7等车型，2023年海外主销车

型的 CR3 为 60.2%，CR5 为 72.2%。其中，哈弗乐狮（Jolion）2023 年海外注册量为 8.8 万辆，占比 33.7%。

表13：长城汽车海外主销车型（辆）

车型	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
哈弗乐狮 (Jolion)	0	0	0	23,865	42,304	88,071
哈弗 H6	2,633	7,659	3,891	12,296	23,280	39,016
哈弗 (Haval) F7	0	3,696	11,199	23,579	13,102	29,914
哈弗大狗 (Haval Dargo)	0	0	0	0	2,976	17,112
欧拉好猫 (Good Cat / Funky Cat)	0	0	0	0	4,042	14,410
哈弗 (Haval) M6	0	0	0	0	0	14,053
坦克 (Tank) 300	0	0	0	0	3	9,853
长城炮 (GWM Ute)	0	0	109	6,906	7,806	9,616
坦克 (Tank) 500	0	0	0	0	0	7,177
N/A	9,159	8,095	6,366	9,243	7,871	9,755

资料来源：Marklines，民生证券研究院

长城汽车产能出海及渠道建设同步推进。长城汽车先后在日本、美国、德国、印度、加拿大、奥地利和韩国设立海外研发中心，涵盖欧洲、亚洲、北美，全面覆盖整车、核心零部件、新能源及智能化等领域研发；在欧亚地区、泰国、巴西建立了 3 个全工艺整车生产基地，在厄瓜多尔、巴基斯坦等地拥有多家 KD 工厂。长城汽车出口到 170 多个国家和地区，海外销售区域覆盖欧亚地区、泰国、巴西、澳大利亚、沙特、南非、智利、厄瓜多尔以及欧洲区域内多个国家和地区的核心城市商圈，海外渠道已达 1,000 家。

表14：长城汽车海外研发布局

海外研发中心	研发内容	成立时间
印度班加罗尔	研发及生产基地	2016 年
日本横滨	整车造型及内外饰设计	2016 年
奥地利科廷布伦	新能源驱动电机及电机控制器开发	2018 年
美国底特律/洛杉矶	自动驾驶及传统技术模块工程开发	
德国法兰克福/于博黑恩/慕尼黑	新能源（燃料电池）项目研发	2021 年（慕尼黑）
韩国京畿道	新能源（前沿电池材料）项目研发	
加拿大温哥华	电堆技术研发	

资料来源：长城汽车官网，民生证券研究院

表15：长城汽车海外生产布局

国家	产能（万辆）	投产时间
俄罗斯	8.0	2019 年
泰国（哈弗、坦克、欧拉）	8.0	2021 年

巴基斯坦	2.4	2022 年
乌兹别克斯坦 (哈弗)	2.5	计划 2024 年
埃及		计划 2024 年
马来西亚		计划 2024 年
巴西	2.0	计划 2024 年

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

2.4.4 吉利出口多元化 收购打开海外市场

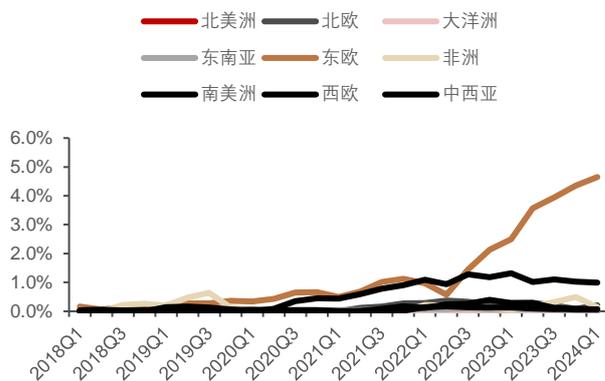
吉利汽车依靠东欧市场实现海外注册量高速增长。截至 2024Q1, 吉利汽车海外注册量共 3.7 万辆, 同比/环比+16.2%/-5.7%, 全球市占率 0.3%; 2023 年海外注册量 14.6 万辆, 同比+65.5%, 全球市占率 0.3%。2023 年吉利汽车在东欧海外注册量为 8.5 辆, 占吉利汽车海外注册量的份额为 58.5%, 同比+249.6%, 当地市占率达到 3.7%。

图43: 吉利汽车海外注册量及增速 (万辆; %)



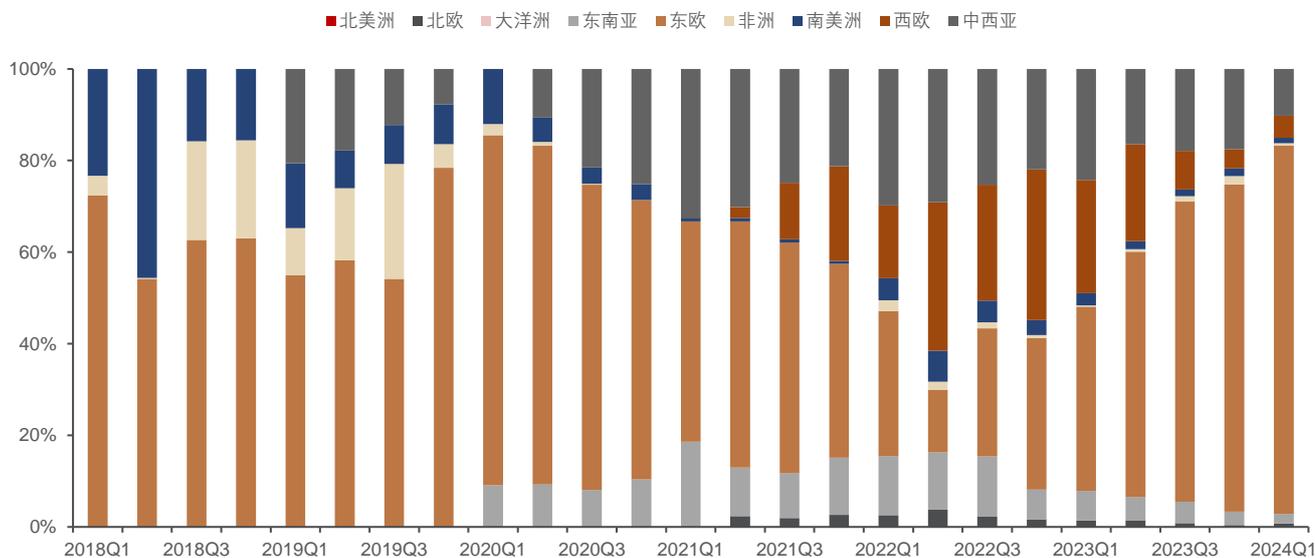
资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图44: 吉利汽车海外分区域市占率 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图45：吉利汽车分区域海外注册量权重（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

俄罗斯为吉利汽车的海外销售贡献主要增量。自2018年以来，俄罗斯一直稳居吉利汽车海外注册量的榜首。2023年吉利汽车在俄罗斯的注册量为8.5万辆，占吉利汽车当年海外注册量的58.4%。

吉利汽车主销自主车型为缤越（Coolray）、领克（LYNK & CO）01和星越（Tugella）等。吉利汽车出口车型集中度较高，2023年缤越（Coolray）作为主销车型，海外注册量5.0万辆，占吉利汽车中系品牌海外注册量34.5%；海外主销车型的CR3为63.0%，CR5为83.4%，CR10为96.7%。

表16：吉利汽车海外主销国家（辆）

国家	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
俄罗斯	3,352	9,602	15,475	24,587	24,419	85,254
沙特阿拉伯	0	2,203	4,344	13,075	15,736	15,390
以色列	0	0	0	165	6,860	7,506
菲律宾	0	0	2,158	6,104	9,302	6,852
荷兰	0	0	0	3,280	5,846	6,205
西班牙	0	0	0	538	2,852	3,950
哈萨克斯坦	0	0	0	0	127	3,682
意大利	0	0	0	1,076	4,413	3,611
法国	0	0	0	300	3,098	3,307
智利	0	440	416	18	3,614	2,395

资料来源：Marklines，民生证券研究院

表17: 吉利汽车海外自主主销车型 (辆)

车型	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
缤越 (Coolray)	0	0	10,056	19,335	23,850	50,341
领克 (LYNK & CO) 01	0	0	0	6,954	26,325	22,459
星越 (Tugella)	0	0	260	5,839	9,611	19,229
博越 L (Atlas Pro)	0	7,536	0	1,879	6,811	17,713
星越 L (Monjaro)	0	0	0	0	1,139	12,080
几何 (Geometry) C	0	0	0	165	6,843	7,185
博越 (Azkarra)	0	0	1,213	2,240	2,267	3,128
豪越 (Okavango)	0	0	59	2,562	5,081	2,754
帝豪 (Emgrand / Emgrand EC7)	498	1,095	291	0	1,442	2,166
N/A	1,859	953	685	295	4,100	4,136

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

吉利汽车海外布局加速全球化。吉利汽车在瑞典哥德堡、英国考文垂、美国加州、德国法兰克福等地分别建有造型设计和工程研发中心, 研发、设计人员超过 3 万人。在美国、英国、瑞典、比利时、马来西亚建有世界一流的现代化整车和动力总成制造工厂, 拥有各类销售网点超过 41,000 家, 产品销售及服务网络遍布世界各地。

表18: 吉利汽车海外研发布局

海外研发布局	研发内容	成立时间
瑞典哥德堡研发中心 (吉利汽车欧洲研发中心, CEVT)	CMA 架构及动力系统的开发以及汽车相关的专项基础理论研究	2013 年
英国考文垂研发中心 (前沿技术研发中心)	9 种不同车型的研发, 包括轻量化新能源商用车	2016 年
德国劳恩海姆研发中心	在新能源、自动驾驶与车联网等领域开创新的技术平台, 加速推动吉利品牌的整体创新力	2019 年
英国考文垂 (造型设计中心)	产品造型、功能的设计及前期市场调研	
西班牙巴塞罗那 (造型设计中心)		
美国加利福尼亚 (造型设计中心)		
瑞典哥德堡 (造型设计中心)		

资料来源: 吉利汽车官网, 民生证券研究院

表19: 吉利汽车海外生产布局

国家	产能 (万辆)	投产时间
马来西亚 (宝腾)	20.0	2008 年
马来西亚	15.0	2014 年
巴基斯坦 (宝腾)	2.5	2021 年
韩国	30.0	计划 2024 年
比利时 (领克)	23.0	计划中

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

2.4.5 长安海外注册量稳健增加 主销中西亚国家

长安汽车的年度海外注册量稳步增长，中西亚为长安汽车的主要出口地区。

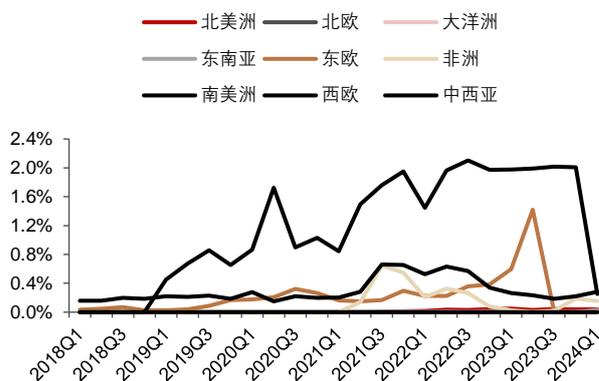
2023 年长安汽车海外注册量 7.5 万辆，同比+14.5%，全球市占率 0.1%；其中，中西亚地区长安汽车海外注册量为 4.9 万辆，占长安汽车海外销售比例的 65.9%，同比+29.6%，全球市占率 2.0%。

图46：长安汽车海外注册量及增速（万辆；%）



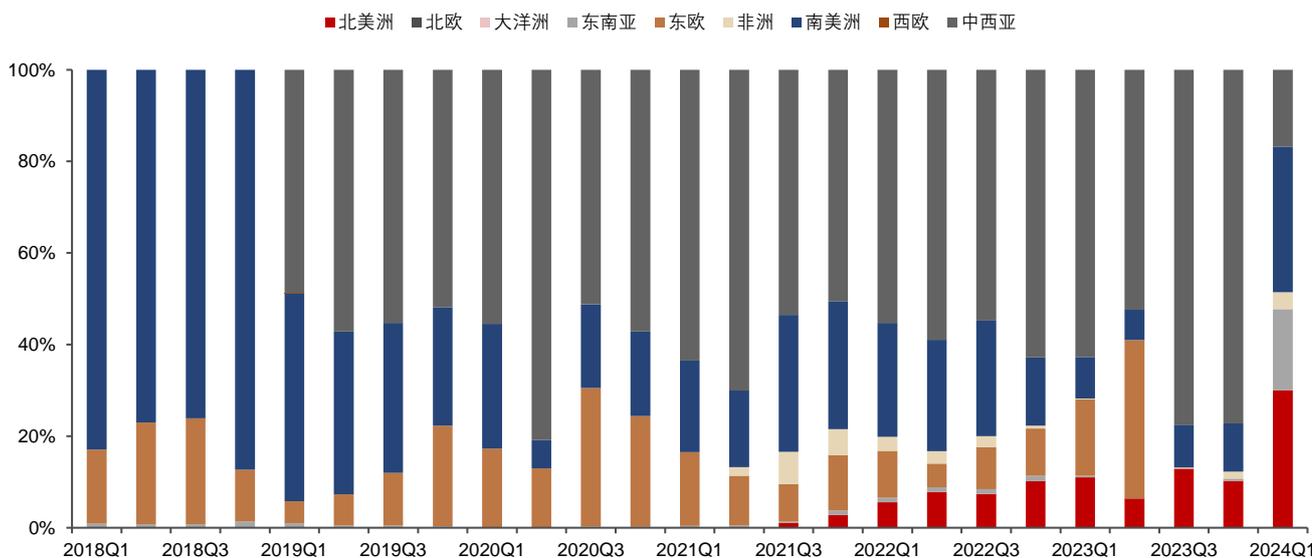
资料来源：Marklines，民生证券研究院

图47：长安汽车海外分区城市占率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图48：长安汽车分区域海外注册量权重（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

长安汽车的海外主销国家为沙特阿拉伯，其在俄罗斯海外注册量增幅较大。

2023 年长安汽车在沙特阿拉伯的海外注册量为 4.1 万辆，占长安汽车海外注册量

的 54.7%；俄罗斯为长安汽车海外注册量第二大区域，注册量达到 1.1 万辆，同比+100.2%。

表20：长安汽车海外主销国家（辆）

车型	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
沙特阿拉伯	0	12,110	19,979	29,394	35,760	40,982
俄罗斯	1,510	2,805	7,102	5,705	5,627	11,267
墨西哥	0	0	0	668	5,180	7,312
哈萨克斯坦	0	0	0	0	248	6,115
智利	5,864	7,065	5,385	11,963	13,882	5,830
阿联酋	0	0	0	0	2,048	2,220
乌拉圭	140	211	268	357	360	480
埃及	0	0	0	2,252	1,396	333
哥伦比亚	557	306	80	327	240	200
马来西亚	77	115	52	273	565	93

资料来源：Marklines，民生证券研究院

长安汽车的海外主销车型为 CS35、悦翔 (Alsvin)，CS55 海外注册量增幅较大。2023 年 CS35 海外注册量为 1.4 万辆，占长安汽车海外销售比例为 19.0%；悦翔 (Alsvin) 海外注册量 1.0 万辆，占比 13.4%；CS55 海外注册量 0.8 万辆，占比 11.3%。

表21：长安汽车海外主销车型（辆）

车型	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
CS35	1,429	4,268	8,168	6,598	9,346	14,215
悦翔 (Alsvin)	0	288	3,452	6,229	9,547	10,054
CS55	0	90	1,234	1,495	2,690	8,435
CS85	0	0	2,015	3,977	4,644	6,734
逸动 (Eado)	0	3,844	4,149	6,276	6,069	6,622
引力 (UNI) -K	0	0	0	0	2,960	5,787
引力 (UNI) -V	0	0	0	0	788	4,644
CS75	83	3,553	5,010	6,185	5,768	3,411
引力 (UNI) -T	0	0	0	0	1,791	3,181
N/A	6,081	7,391	5,705	12,597	14,808	6,403

资料来源：Marklines，民生证券研究院

长安汽车持续优化全球化布局。目前长安汽车在全球有 12 个制造基地、22 个工厂，分别在意大利都灵、日本横滨、英国伯明翰、美国底特律和德国慕尼黑等地建立起“六国十地”各有侧重的全球协同研发格局。2023 年长安汽车发布“海纳百川”计划，坚持“长期主义、绿色低碳、本地运营、发展共赢”的原则，在沙特、

智利等 60 多个“一带一路”沿线国家建设了 400 多个长安品牌汽车销售服务网点，不断优化全球运营体系，持续完善产能布局。

表22：长安汽车海外生产布局

国家	产能（万辆）	投产时间
马来西亚	2.4	
巴基斯坦	5.0	2020 年
埃及		计划 2024 年
泰国	预期一期 10；二期 20	计划 2025 年
马来西亚（逸动）		计划中

资料来源：Marklines，民生证券研究院

表23：长安汽车海外研发布局

海外研发布局	研发内容	成立时间
意大利都灵（欧洲设计中心）	专攻汽车造型设计	2003 年设代表处、2006 年注册
日本横滨（日本设计中心）	研究汽车内外饰造型和工程化设计	2008 年
英国伯明翰（英国研发中心）	研发动力系统	2010 年
美国底特律（美国研发中心）	专攻汽车底盘性能开发、底盘工程设计、底盘技术研究和制造工艺研究，重点面向中高级轿车及 SUV 的底盘系统开发	2011 年
德国慕尼黑（阿维塔科技全球设计中心）		2021 年

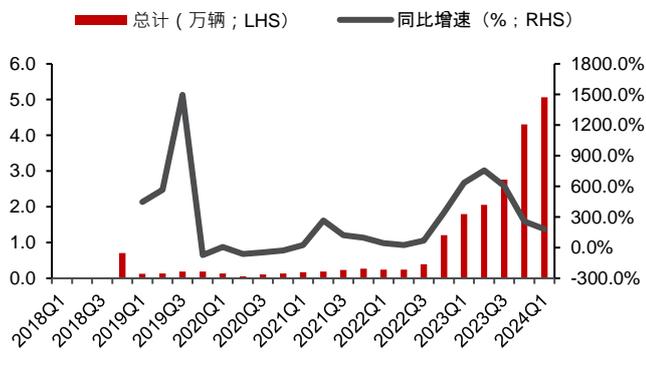
资料来源：长安汽车官网，民生证券研究院

2.4.6 比亚迪以新能源为发力点 海外注册量增速逐年加快

比亚迪的海外注册量自 2022 年开始快速增长。2024Q1 比亚迪海外注册量为 5.1 万辆，同比/环比+181.3%/+17.7%，全球市占率 0.4%；2023 年海外注册量 10.9 万辆，同比+424.1%，全球市占率 0.2%。

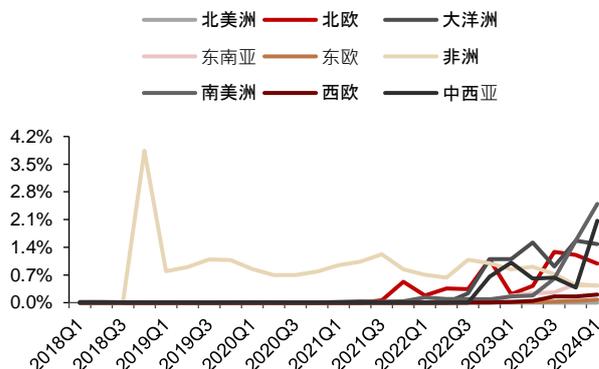
比亚迪的主销区域为东南亚，其在西欧和南美洲地区的海外注册量 2023 年增速较快。2023 年比亚迪在东南亚地区海外注册量 3.7 万辆，同比+3,231.5%，占比亚迪海外注册量比例达到 33.9%。2023 年比亚迪在西欧/南美洲地区的海外注册量分别为 1.0/2.0 万辆，同比+4,515.8%/+619.3%。

图49：比亚迪海外注册量及增速（万辆；%）



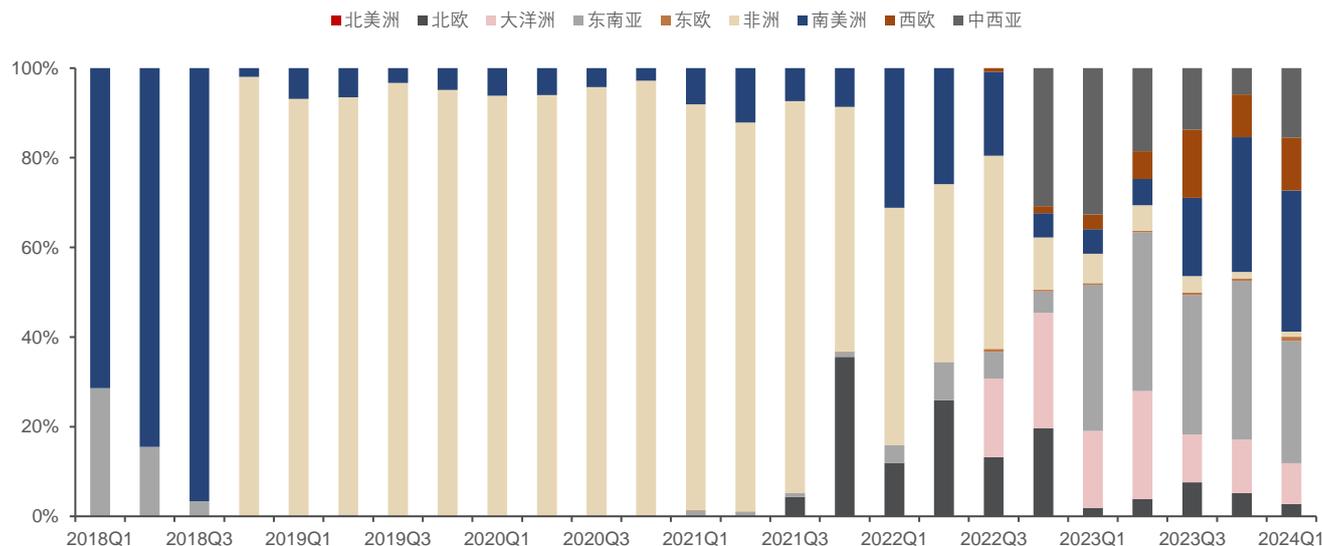
资料来源：Marklines，民生证券研究院

图50：比亚迪海外分区域市占率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图51：比亚迪分区域海外注册量占比（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

依托新能源优势，比亚迪海外主销国家为泰国、巴西和以色列等地。2023年比亚迪在泰国海外注册量为 3.0 万辆，占比亚迪海外注册量比例为 27.9%；巴西海外注册量 1.7 万辆，占比 15.8%；以色列海外注册量 1.5 万辆，占比 13.9%。

表24：比亚迪海外主销国家（辆）

车型	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
泰国	0	0	0	0	312	30,432
巴西	5	0	0	124	33	17,291
以色列	0	0	0	0	3,713	15,130
澳大利亚	0	0	0	0	2,113	12,438

埃及	6,913	6,120	4,090	6,697	5,349	3,982
德国	0	0	0	0	0	3,872
新西兰	0	0	0	0	1,684	3,713
马来西亚	0	0	0	0	0	3,637
瑞典	0	0	0	0	1,088	3,450
日本	0	0	0	0	11	1,446

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

比亚迪海外主销车型为元 PLUS (ATTO 3), 海豚 (Dolphin) 和宋 PLUS (Song PLUS) 2023 年增速较快。其中元 PLUS (ATTO 3) 在 2023 年海外注册量为 6.3 万辆, 占全年海外注册量的 57.8%; 海豚海外注册量 1.9 万辆, 占比 17.4%; 宋 PLUS 海外注册量 0.8 万辆, 占比 7.0%。

表25: 比亚迪海外主销车型 (辆)

车型	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
元 PLUS (Yuan PLUS / ATTO 3)	0	0	0	0	8060	62,823
海豚 (Dolphin)	0	0	0	0	82	18,973
宋 PLUS (Song PLUS)	0	0	0	0	0	7,670
F3	6,930	5,980	4,090	6,697	5,349	3,982
海豹 (Haibao/Seal)	0	0	0	0	0	3,576
唐 (Tang)	0	0	0	1,069	1,704	1,247
汉 (Han)	0	0	0	0	351	999
宋 (Song)	0	0	0	19	406	596
N/A	433	203	183	498	4,446	7,129
N/A (Imported Cars) (BYD Auto)	0	0	0	0	11	1,446

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

比亚迪积极布局海外产业。比亚迪的新能源汽车出海足迹已遍及日本、德国、澳大利亚、巴西、阿联酋等 80 多个国家及地区。目前其已在乌兹别克斯坦、泰国、巴西、匈牙利和印尼等地开始建设工厂。通过在荷兰鹿特丹、美国洛杉矶、巴西圣保罗成立海外研发中心, 比亚迪不断提升国际影响力。

表26: 比亚迪海外生产布局

国家	产能 (万辆)	投产时间
埃及	2.5	2018 年
印度	1.1	2022 年
乌兹别克斯坦	5.0	2024 年
泰国	15.0	计划 2024 年
巴西	15.0	计划 2025 年
匈牙利		计划 2026 年
印度尼西亚	15.0	计划 2026 年

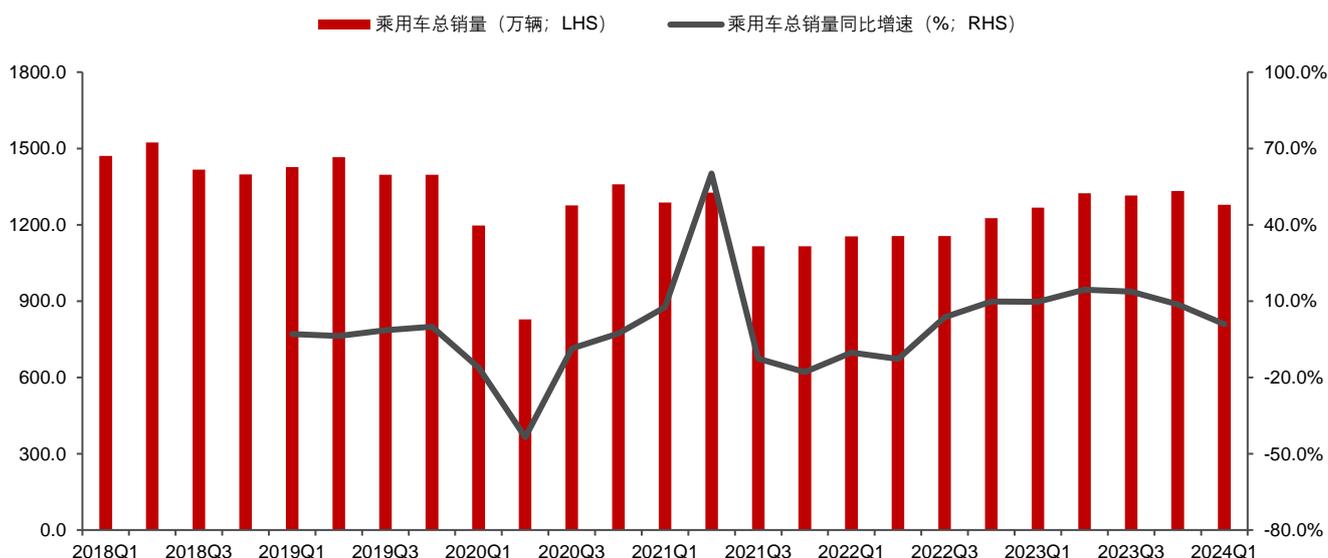
资料来源: 比亚迪官网, 民生证券研究院

3 海外乘用车市场格局：疫情后逐步回暖 新能源渗透率提升

3.1 乘用车海外注册总量小幅波动 新能源占比提升

乘用车海外注册量在围绕 5500 万辆中枢波动。2023 年海外注册量 5,237.9 万辆，同比+11.6%。作为成熟产业，全球汽车销量（除中国）围绕 5,500 万辆中枢波动，销量与全球经济环境保持强相关，2020 年在疫情和缺芯的影响下，海外汽车销量出现大幅下滑，销量仅为 4,658.6 万辆，近年来随着压制因素缓解，销量呈回升趋势。

图52：乘用车海外注册量及增速（万辆；%）

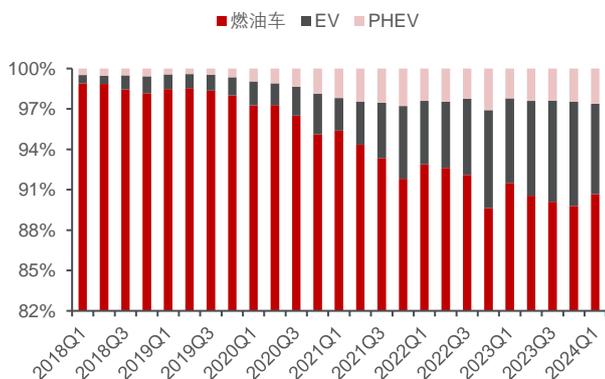


资料来源：Marklines，民生证券研究院

分动力类型看，海外新能源汽车市场渗透率稳步提升，电动化转型持续加速。

2023 年新能源车海外注册量为 498.8 万辆，同比+29.2%，渗透率 9.3%；纯电海外注册量 374.4 万辆，同比+40.9%；PHEV 海外注册量 124.4 万辆，同比+3.4%。长期来看，随着技术的不断成熟和成本的逐步降低，新能源汽车将逐渐成为市场的主流选择。考虑到当前全球维度上，新能源渗透率仅有约 10%，因此我们认为从全球维度看，新能源汽车行业正处于行业初期，未来发展潜力较大。

图53：乘用车海外注册量分动力类型占比（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

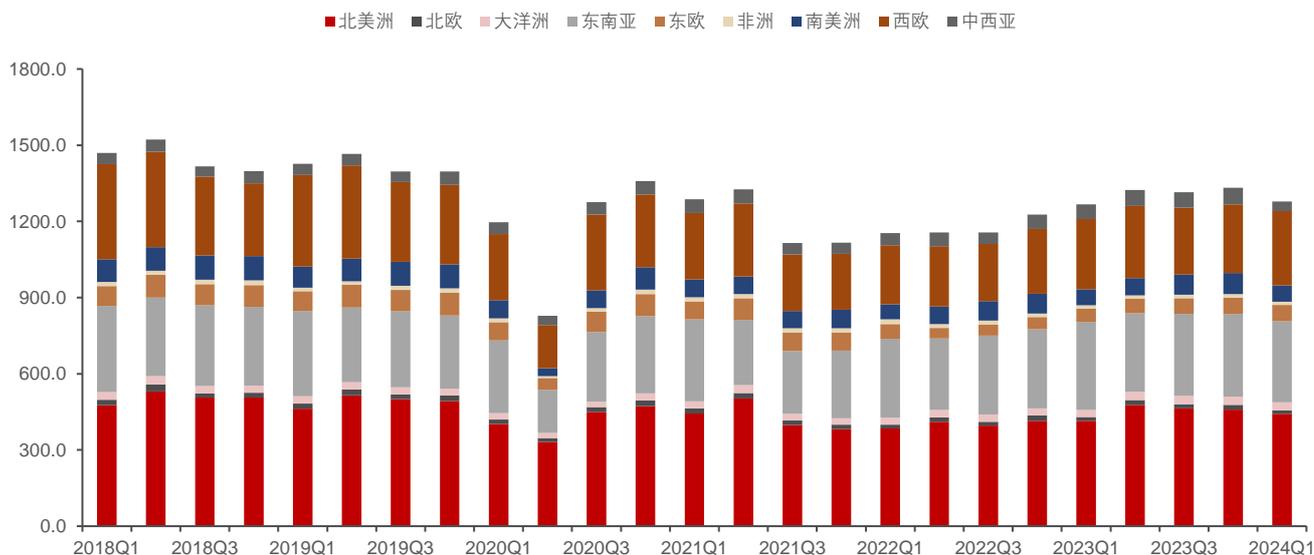
图54：乘用车海外注册量及新能源占比（万量；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

分区域看，海外乘用车的主销区域为北美洲、东南亚和西欧。2023年，北美洲海外注册量1,814.3万辆，同比+13.1%，占全球销量比例为34.6%；东南亚海外注册量1,306.1万辆，同比+7.5%，占比24.9%；西欧海外注册量为1,095.6万辆，同比+15.3%，占比20.9%。发达国家的强劲汽车需求使得这些区域成为全球汽车市场稳定的主要销售区域。

图55：乘用车海外注册量分区域（万辆）



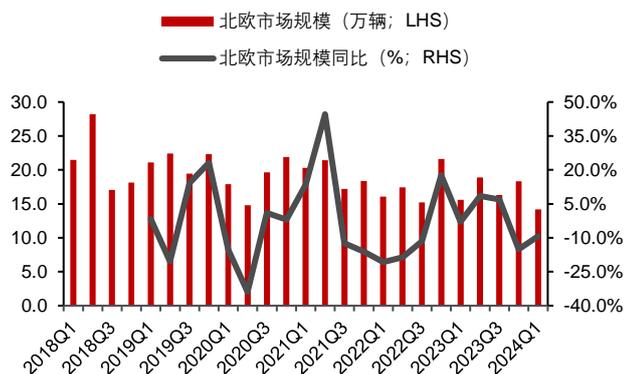
资料来源：Marklines，民生证券研究院

3.2 北欧：新能源飞速发展 市场增量空间有限

北欧地区乘用车市场规模扩张有限，总量约为 70 万辆。2024Q1 北欧地区乘用车注册量为 14.2 万辆，同比/环比为-9.3%/-22.8%；2023 年注册量为 69.1 万辆，同比-1.7%。海外注册量的下降趋势主要归因于北欧国家积极推动的禁售燃油车政策，该政策导致了燃油车海外注册量的大幅减少。

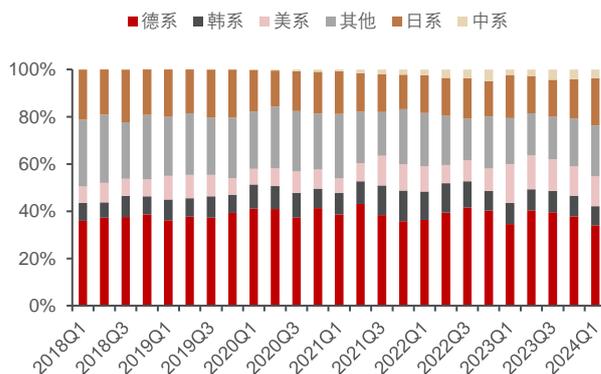
分系别来看，北欧乘用车市场以德系车为主导。2024Q1 北欧德系车海外注册量 4.8 万辆，占北欧乘用车海外注册量 34.0%；2023 年海外注册量 26.4 万辆，占比 38.2%。德系车凭借发展较早的市场策略和作为欧洲本土品牌的地域优势，在北欧市场中占据了主导地位。

图56：北欧市场规模及同比增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图57：北欧地区乘用车分系别（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

北欧地区乘用车品牌集中度高且市场格局稳定。北欧地区的主销品牌为大众、沃尔沃和丰田等，2023 年品牌 CR3/CR5/CR10 分别为 32.0%/46.8%/72.0%。特斯拉 2023 年销量 7.4 万辆，进入北欧地区品牌海外注册量前三名。

表27：北欧地区品牌集中度（万辆）

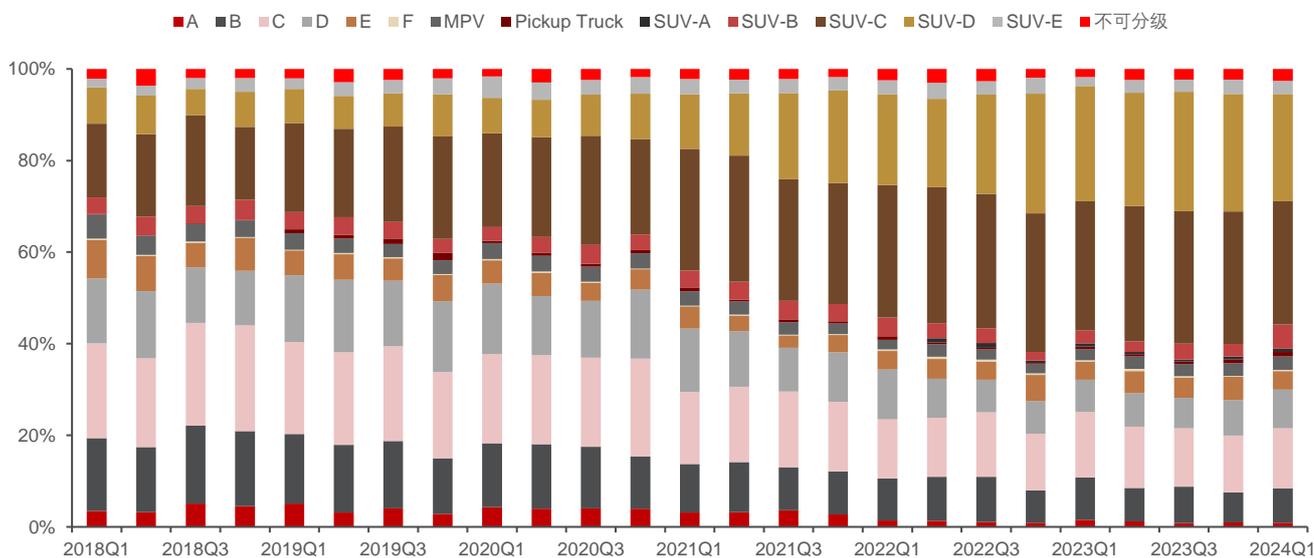
品牌	2018 年	品牌	2019 年	品牌	2020 年	品牌	2021 年	品牌	2022 年	品牌	2023 年
大众	12.0	大众	11.4	大众	10.5	大众	8.9	大众	8.4	大众	8.0
沃尔沃	9.5	沃尔沃	9.0	沃尔沃	7.5	沃尔沃	7.5	沃尔沃	7.1	特斯拉	7.4
丰田	6.9	丰田	7.3	丰田	6.6	丰田	7.1	丰田	6.6	丰田	6.7
斯柯达	5.0	斯柯达	5.2	起亚	4.5	起亚	5.3	起亚	5.0	沃尔沃	6.3
宝马	4.5	起亚	4.4	梅赛德斯-奔驰	4.4	宝马	4.5	宝马	4.4	起亚	4.0
梅赛德斯-奔驰	4.3	宝马	4.4	斯柯达	4.3	梅赛德斯-奔驰	4.4	梅赛德斯-奔驰	4.4	斯柯达	4.0

日产	4.3	梅赛德斯-奔驰	4.2	宝马	4.0	斯柯达	4.1	斯柯达	3.7	奥迪	4.0
起亚	4.2	奥迪	4.1	奥迪	4.0	奥迪	4.0	奥迪	3.5	梅赛德斯-奔驰	3.6
标致	4.0	福特	3.6	标致	3.5	福特	3.7	特斯拉	3.5	宝马	3.5
福特	3.8	标致	3.6	福特	3.0	标致	3.4	福特	2.9	福特	2.3
总计	84.8		85.3		74.2		77.3		70.3		69.1
CR3	33.5%		32.5%		33.0%		30.5%		31.4%		32.0%
CR5	44.6%		43.7%		45.0%		43.1%		44.8%		46.8%
CR10	68.9%		67.0%		70.4%		68.4%		70.4%		72.0%

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

分车型来看, 北欧地区 SUV 中型车备受青睐。2023 年 SUV-C 级车海外注册量 20.0 万辆, 同比-3.9%, 占比 29.0%; SUV-D 级车海外注册量 17.6 万辆, 同比+13.3%, 占比 25.4%。北欧地区的主销车型为特斯拉 Model Y、沃尔沃 XC40 和大众 ID.4 等大中型 SUV, 2023 年车型 CR3/CR5 分别为 15.6%/20.6%。北欧地区气候寒冷, 雪季较长, 路面积雪厚, 且人烟稀少, 因此, 北欧消费者对兼具空间和性能的 SUV 大中型车偏好明显。

图58: 北欧地区分级别海外注册量占比 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

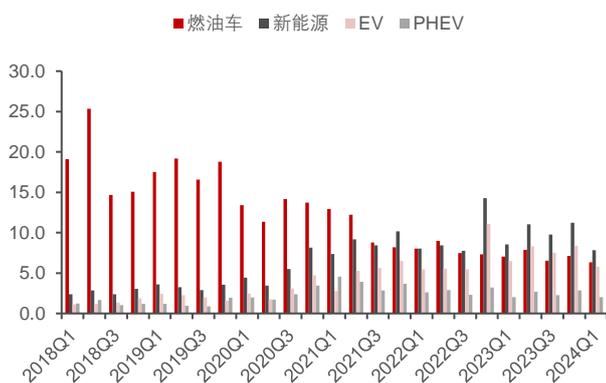
表28: 北欧地区车型集中度 (万辆)

车型	2018 年	车型	2019 年	车型	2020 年	车型	2021 年	车型	2022 年	车型	2023 年
大众高尔 夫	3.8	大众高尔 夫	3.2	沃尔沃 S60/V60	2.3	沃尔沃 XC40	2.3	特斯拉 Model Y	2.7	特斯拉 Model Y	6.2

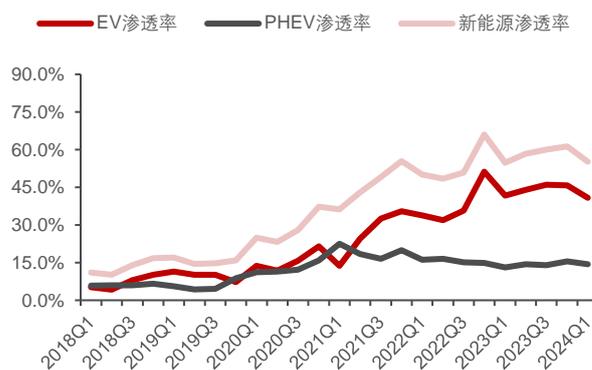
沃尔沃 S90/V90	2.6	沃尔沃 S60/V60	2.8	大众高尔夫	2.1	丰田荣放	2.3	大众 ID.4	2.4	沃尔沃 XC40	2.3
沃尔沃 XC60	2.1	特斯拉 Model 3	2.3	沃尔沃 XC60	1.8	特斯拉 Model 3	2.0	沃尔沃 XC40	2.4	大众 ID.4	2.2
雷诺-日产逍客	2.1	沃尔沃 XC60	1.9	沃尔沃 XC40	1.7	大众 ID.4	2.0	沃尔沃 XC60	1.7	大众 Enyaq iV	1.8
大众集团帕萨特	2.0	雷诺-日产逍客	1.9	丰田卡罗拉	1.6	沃尔沃 S60/V60	1.9	大众 Enyaq iV	1.6	沃尔沃 XC60	1.6
总计	84.8		85.3		74.2		77.3		70.3		69.1
CR3	10.1%		9.8%		8.3%		8.4%		10.7%		15.6%
CR5	14.9%		14.3%		12.8%		13.5%		15.3%		20.6%

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

分动力类型看, 北欧地区新能源渗透率较高, 电动化转型友好。2023 年北欧地区新能源车海外注册量 40.6 万辆, 同比+5.4%, 渗透率 58.7%; 纯电海外注册量 30.0 万辆, 同比+5.0%, 渗透率 43.4%; PHEV 海外注册量 9.9 万辆, 同比-5.4%, 渗透率 14.2%。北欧各国通过严苛汽车排放法规和加大新能源汽车财税优惠力度等举措, 有效推动新能源汽车产业发展。自 2018 年以来, 北欧地区新能源汽车的海外注册量一直保持较高增速, 渗透率长期位于全球前列。

图59: 北欧地区海外注册量分动力类型 (万辆)


资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图60: 北欧地区新能源渗透率 (%)


资料来源: Marklines, 民生证券研究院

表29: 北欧地区各国新能源车优惠政策

北欧	税收优惠-购买	税收优惠-持有	激励政策-购买	激励政策-充电设施
冰岛	最低税率: 海关价值的 5%	无	为符合条件的新车 BEV 提供 6000 欧元补贴; 为符合条件的二手 BEV 提供 2700-4700 欧元补贴。	无

丹麦	零排放汽车：注册税缴纳 40%；额外 165500 丹麦克朗注册税减免；每 KWH 电池容量免税 500 丹麦克朗（最大 45 KWH）。 低排放车辆（CO2 排放 < 50g/km）：注册税缴纳 55%；额外 46,250 丹麦克朗的注册税减免；每 KWH 电池容量（最大 45 KWH）免税 500 丹麦克朗	所有税基于 CO2 排放量。零排放汽车和 CO2 排放量不超过 58g/km 的汽车半年最低税率为 390 丹麦克朗	无	无
芬兰	自 2021 年 10 月起，零排放乘用车免征登记税。	无	无	无
挪威	BEV 和 FCEV：50 万克朗以下无增值 税；50 万克朗以上 25% 增值税。CO2 排放量 < 70g/km 减税。	无	无	无
瑞典	无	零排放车辆和 PHEV 减免 年度公路税 360 瑞典克 郎	2024H2 开始征收报废保险税	为家中充电设施提供 50% 减 税，最高 5 万瑞典克朗。

资料来源：ACEA，民生证券研究院

北欧地区德系品牌稳居半壁江山，新能源渗透率维持在较高水平。 北欧市场体量不大，2023 年海外注册量为 69.1 万辆，近四年海外注册量维持在 70 万辆左右。德系车凭借地域优势占据市场主导地位，2023 年海外注册量 26.4 万辆，占比 38.2%。本土瑞典品牌沃尔沃一直保持在北欧乘用车品牌海外注册量前 5 的领先地位，2023 年海外注册量 6.3 万辆。北欧消费者偏好 SUV 中大型级别车辆，2023 年 SUV-C 级海外注册量 20.0 万辆，占比 29.0%；SUV-D 级海外注册量 17.6 万辆，占比 25.4%。近五年来，北欧地区新能源汽车产业飞速发展，2023 年新能源海外注册量 40.6 万辆，渗透率 58.7%，对电动汽车接纳度极高，整体市场趋势向好。

北欧电动化转型势头强劲，中国新能源车企有望打开市场。 北欧地区在电动汽车市场的快速发展为中国新能源汽车企业提供了巨大的市场机遇。上汽通过收购名爵（MG），利用其品牌原有的市场知名度，提升了在该地区的市占率。比亚迪凭借丰富的产品线，覆盖轿车、SUV 和公共交通等多个领域，不断提升在北欧地区的海外注册量。吉利则通过收购沃尔沃并建立合资品牌领克，结合瑞典哥德堡研发中心的优势，加速进入北欧市场。尽管欧盟对中国进口电动车加征反补贴关税，但随着如比亚迪、奇瑞汽车等中国车企在欧洲地区的工厂建成投产，预计中系品牌新能源海外注册量有望进一步提升，中系品牌乘用车展现出巨大的发展潜力。此外，挪威作为北欧电动汽车市场的领头羊，其新能源海外注册量占北欧新能源注册量的 30% 左右，2023 年新能源渗透率 90.4%，EV 渗透率 82.4%。作为非欧盟国家，挪威与比亚迪、小鹏汽车、上汽集团等车企关系密切，对中国车企态度友好，未来跟随欧盟加高关税概率较低。因此，中国车企在北欧新能源汽车市场的前景看好。

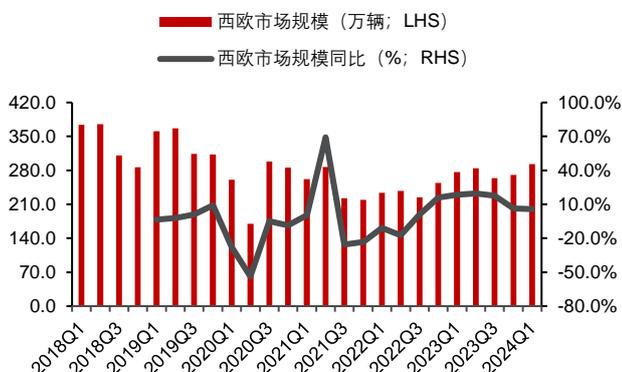
随着技术进步和市场策略的优化，中国车企有望凭借高性价比和技术创新，进一步打开市场。

3.3 西欧：偏好本土品牌 电动普及受限

西欧地区市场规模围绕 1,000 万辆中枢波动。2024Q1 西欧乘用车海外注册量 293.0 万辆，同比/环比为+5.9%/+8.4%；2023 年海外注册量 1,095.6 万辆，同比+15.3%。与全球汽车行业发展趋势影响因素相同，西欧乘用车海外注册地区自 2020 年下滑，于 2023 年逐步回升，预计后续市场环境将进一步改善。

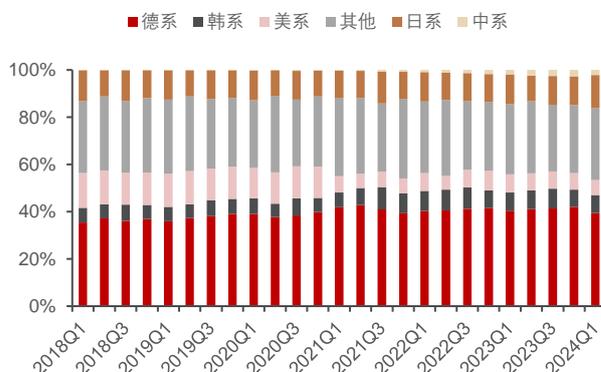
市场格局方面，西欧消费者更偏好德系车和其他欧洲本土车系。2024Q1 西欧地区德系车/其他车系海外注册量 115.5 万辆/89.1 万辆，占西欧地区乘用车销售的比例为 39.4%/30.4%，2023 年海外注册量 452.1 万辆/321.6 万辆，占比 41.3%/29.3%。西欧地区汽车业发展较早，当地消费者对本土车系有较高的品牌认知和忠诚度，欧系车在西欧市场占据绝对优势。

图61：西欧市场规模及同比增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图62：西欧地区乘用车分系别（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

西欧地区的乘用车市场由欧洲本土品牌主导，大众在一直保持市场领先地位。

西欧地区的主销乘用车品牌为本土知名的汽车品牌如大众、奥迪、宝马等，2023 年西欧品牌 CR3/CR5/CR10 分别为 22.4%/33.8%/57.8%，大众连续多年占据西欧地区品牌海外注册量的第一名。

表30：西欧地区品牌集中度（万辆）

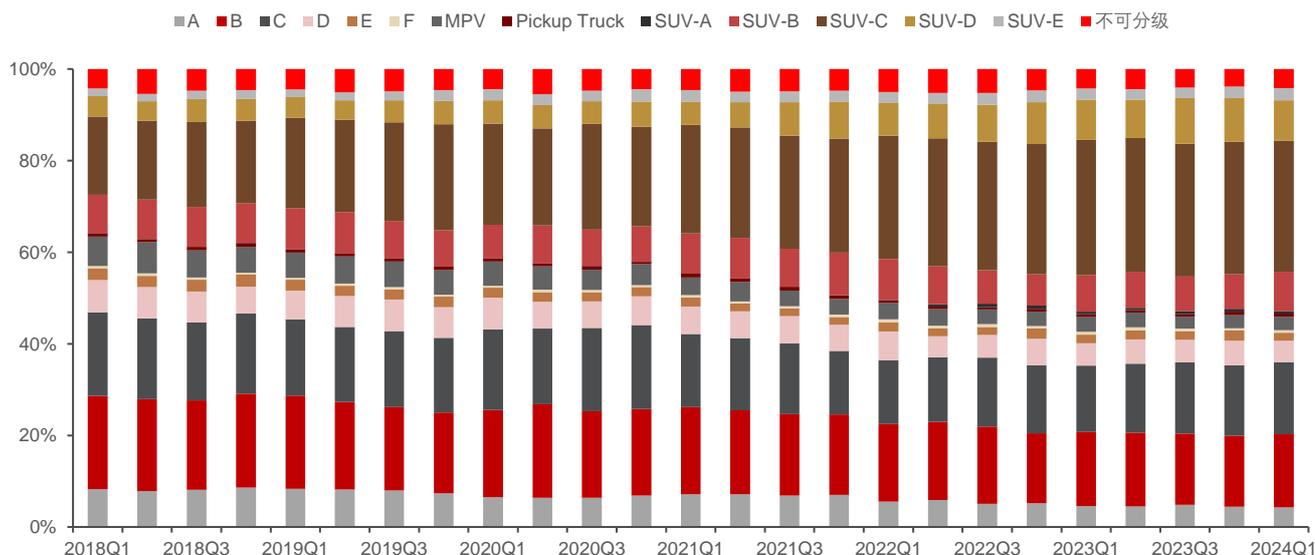
品牌	2018 年	品牌	2019 年	品牌	2020 年	品牌	2021 年	品牌	2022 年	品牌	2023 年
大众	148.8	大众	151.5	大众	115.9	大众	109.6	大众	102.7	大众	118.3
雷诺	102.5	雷诺	97.7	雷诺	75.3	标致	66.1	标致	57.2	奥迪	63.9

福特	92.3	福特	91.3	标致	67.3	雷诺	62.9	丰田	56.3	雷诺	63.4
标致	89.5	标致	88.7	梅赛德斯-奔驰	66.0	宝马	58.6	宝马	55.0	宝马	63.3
梅赛德斯-奔驰	79.3	梅赛德斯-奔驰	82.7	福特	63.3	梅赛德斯-奔驰	54.9	梅赛德斯-奔驰	54.8	梅赛德斯-奔驰	61.4
宝马	72.8	宝马	73.8	宝马	59.2	奥迪	52.1	雷诺	54.0	丰田	60.5
菲亚特	65.9	奥迪	66.9	奥迪	53.1	丰田	51.9	奥迪	53.9	标致	59.3
奥迪	65.5	菲亚特	59.5	丰田	47.6	福特	50.1	福特	49.8	福特	52.6
欧宝	61.3	雪铁龙	59.0	菲亚特	43.5	菲亚特	43.7	起亚	40.5	Dacia	45.9
雪铁龙	55.4	欧宝	57.8	雪铁龙	41.1	雪铁龙	41.4	现代	40.0	斯柯达	44.4
总计	1,346.8		1,354.8		1,014.8		990.6		950.0		1,095.6
CR3	25.5%		25.1%		25.5%		24.1%		22.8%		22.4%
CR5	38.0%		37.8%		38.2%		35.5%		34.3%		33.8%
CR10	61.9%		61.2%		62.3%		59.7%		59.4%		57.8%

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

分车型来看, 西欧市场车型海外注册量多样, 偏好 SUV-C 和中小型轿车。西欧地区主销车型为雷诺-日产达契亚、雷诺-日产联盟克力奥和 Stellantis 标致 208 等。2023 年西欧地区车型 CR3/CR5 分别为 5.4%/8.7%; SUV-C 级车海外注册量 319.7 万辆, 同比+20.8%, 占比 29.2%; B 级车海外注册量 173.2 万辆, 同比+10.3%, 占比 15.8%; C 级车海外注册量 165.9 万辆, 同比+20.6%, 占比 15.1%。

图63: 西欧分级别海外注册量占比 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

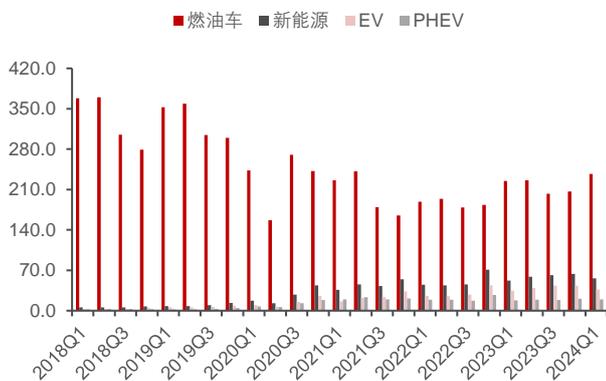
表31：西欧地区车型集中度（万辆）

车型	2018年	车型	2019年	车型	2020年	车型	2021年	车型	2022年	车型	2023年
大众高尔夫	42.6	大众高尔夫	38.8	大众高尔夫	26.3	PSA 标致 208	19.2	Stellantis s 标致 208	19.8	雷诺-日产 达契亚	21.0
雷诺-日产 克力奥	32.5	雷诺-日产 克力奥	30.4	雷诺-日产 克力奥	23.0	雷诺-日产 克力奥	18.5	雷诺-日产 达契亚	17.5	雷诺-日产 克力奥	19.8
大众波罗	26.6	大众波罗	23.1	PSA 标致 208	18.7	大众高尔夫	18.0	Stellantis s 菲亚特 500	16.8	Stellantis s 标致 208	18.8
福特嘉年华	24.9	大众途观	22.4	雷诺-日产 卡缤	16.0	雷诺-日产 达契亚	17.3	大众高尔夫	15.8	大众探歌	18.2
PSA 标致 208	22.2	PSA 标致 208	21.9	福特福克斯	15.3	PSA 标致 208	17.2	大众探歌	15.2	特斯拉 Model Y	17.9
总计	1,346.8		1,354.8		1,014.8		990.6		950.0		1,095.6
CR3	7.6%		6.8%		6.7%		5.6%		5.7%		5.4%
CR5	11.1%		10.1%		9.8%		9.1%		9.0%		8.7%

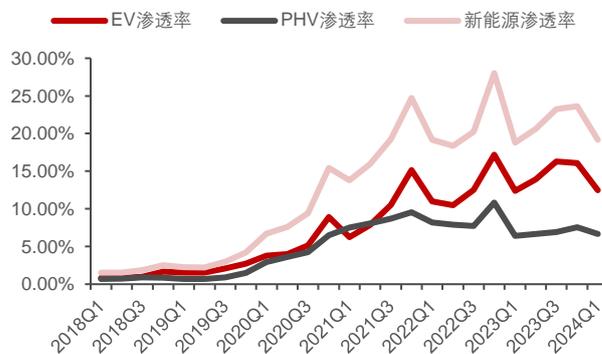
资料来源：Marklines，民生证券研究院

分动力类型看，西欧地区新能源海外注册量增速减缓。2023 年新能源海外注册量 235.9 万辆，同比+15.0%，渗透率 21.5%；纯电海外注册量 160.4 万辆，同比+31.1%；PHEV 海外注册量 75.5 万辆，同比-8.8%。

西欧各国新能源汽车补贴退坡，2023 年新能源渗透率小幅下滑。为促进行业发展，西欧各国实施新能源汽车税收补贴政策，新能源渗透率快速提升。2023 年末各国逐步取消或收紧补贴政策，新能源海外注册量增速减缓，渗透率有所下降。

图64：西欧地区海外注册量分动力类型（万辆）


资料来源：Marklines，民生证券研究院

图65：西欧地区新能源渗透率（%）


资料来源：Marklines，民生证券研究院

表32：2024年西欧地区部分国家新能源车优惠政策梳理

西欧	税收优惠-购买	税收优惠-持有	激励政策-购买	激励政策-充电设施
爱尔兰	4万欧元以下的BEV减免5,000欧元, 4万-5万欧元的减免逐步减少。BEV免征氮氧化物税	BEV的最低费率每年120欧元; PHEV的费率降低(CO2≤50g/km)每年140欧元	BEV和PHEV(CO2≤50g/km, 全电续航里程≥50km)最高补贴5,000欧元	无
奥地利	4万欧元以下增值税全额减免	零排放乘用车和组合车免征所有权税和污染税	BEV和FCEV纯电动续航里程≥60km、总标价≤60,000欧元的新车(私人使用)提供补贴(至2024年底)5,000欧元。各省和社区给予额外的激励	部分基础设施(私人使用)提供额外补贴(截至2024年底)
比利时	部分地区实施最低税率或免税	6%的用电增值税	部分政府为2024年新购入的零排放汽车提供5,000欧元保险费	部分市政府为充电基础设施提供购买补贴, 或为配备充电桩的企业免交停车税
德国	无	2025年12月31日前注册的BEV和FCEV可享受10年机动车税豁免, 免税期至2030年12月31日。对CO2排放量≤95g/km的车辆免征年度流通税	自2023年12月31日起不再接受资助申请	无
法国	为替代动力车辆(即电动、HEV、CNG、LPG和E85)提供豁免(全部或50%)	无	为符合条件的新型BEV或FCEV提供最低4000欧元补贴; 符合条件的二手BEV或FCEV提供最低1,500欧元补贴	无
荷兰	零排放汽车免税	零排放汽车免税, PHEV免税50%	为个人购买或租赁新能源汽车提供补贴计划SEPP	无
卢森堡	行政税50%	零排放车辆的最低费率为30欧元/年。	BEVs ≤18kWh: 8,000欧元; >18kWh: 3,000欧元	私人基础设施的购买激励从750欧元-1,650欧元不等
葡萄牙	BEV免汽车税, PHEV(纯电动模式下续航里程≥50km, <50g CO2/km)免税75%, HEV(纯电动模式下续航里程>50km, CO2排放量≤50g/km)免税40%	BEV免税	3000欧元补贴, 每人限购一辆, 价格最高为6.25万欧元	无
瑞士	无	各州根据燃料消耗量(CO2/km)减免交通税	无	各州为充电设施的安装费用提供补贴
西班牙	2023-2024年CO2排放量符合要求的BEV, PHEV, EREV, FCEV最高减免3,000欧元	主要城市(如马德里、巴塞罗那、萨拉戈萨、瓦伦西亚等)的BEV道路税减免75%	截至2024.7.31, BEV和FCEV可获4,500-7,000欧元补贴; PHEVs可获2,500-5,000欧元补贴	截至2024.7.31, 可获得最低35%的成本补贴
意大利	无	BEV: 自首次注册之日起五年豁免, 之后享受75%税率减免 HEV: 适用最低统一费率	符合标准的BEV补贴最低6,000欧元, 符合标准的PHEV补贴最低4,000欧元	提供充电基础设施购买和安装费用80%, 不超过1,500元的补贴

(2.58 欧元/KW)。部分地区
对税收所有权折扣

英国	无	无	将符合条件的零排放汽车改装成轮椅无障碍车辆可享受 35% 的折扣 (最高 2,500 英镑)	EVHS 为家庭电车充电提供补贴; WCS 为工作场所充电提供补贴, 不超过总费用 75%, 最高 350 英镑/插座
----	---	---	--	---

资料来源: ACEA, 民生证券研究院

西欧气度本土强势车企较多, 本地品牌偏好性强。西欧市场 2023 年注册量 1,095.6 万辆。由于当地汽车行业发展较早, 欧系本土品牌占据绝对主导地位。2023 年德系注册量分别为 452.1 万辆, 占比达 41.3%。西欧消费者偏好中小紧凑车型, SUV-C (对应国内分级标准 A 级) 级车 2023 年注册量 319.7 万辆, 占比 29.2%。

收购本土品牌为当前自主车企进入欧洲较快的方式。中国汽车产业链正处于试图打开欧洲市场的初级阶段, 目前在西欧地区注册量较高的中系品牌为收购当地品牌的吉利汽车 (沃尔沃) 和上汽集团 (名爵 MG)。利用海外品牌知名度, 在欧洲销售可以帮助自主车企更快了解海外市场, 并对当地渠道、营销等方面进行更深入的了解, 有利于后续中系品牌海外销售。

中国车企面临欧盟加征反补贴关税挑战, 本地建厂势在必行。欧盟于 2024 年 6 月宣布拟对中国进口电动车加征最高 38.1% 的反补贴关税, 并于 2024 年 7 月起正式对中国进口电动车最高加征 37.6% 的临时性反补贴关税。为规避高关税, 我国车企可考虑在欧洲本土设立生产工厂、通过带动就业增长以及提供新能源汽车相关产业链的发展机会进入欧洲市场。远期来看, 随着奇瑞汽车 (西班牙) & 比亚迪 (匈牙利) 等车企规划建厂的不断推进, 中国车企凭借成本和技术优势也有可能改写西欧地区原有的竞争格局。

表33: 2024.6.12 欧盟宣布加征反补贴关税涉及车企

反补贴关税税率 (%)	涉及车企
38.1%	上汽、其余车企
21.0%	特斯拉、奇瑞、一汽、长安、长城、蔚来、小鹏、零跑、江淮、华晨宝马、东风、爱驰、南京金龙
20.0%	吉利
17.4%	比亚迪

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

表34: 欧洲地区部分中国车企建厂情况

车企	国家	产能 (万辆)	投产时间
奇瑞汽车	意大利	6.0	2016 年
比亚迪	西班牙 (欧萌达)	15.0	计划 2024 年
比亚迪	匈牙利		计划 2026 年

吉利汽车

比利时 (领克)

23.0

计划中

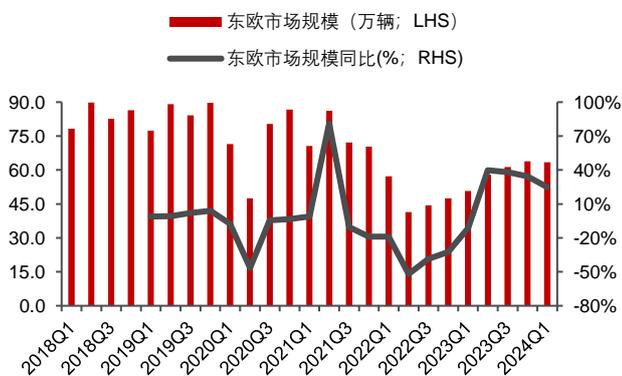
资料来源: Marklines, 民生证券研究院

3.4 东欧: 市场规模显著缩水 自主燃油车出口增多

从总量来看, 东欧地区乘用车市场规模围绕 300 万辆中枢波动。2023 年东欧注册量为 233.9 万辆, 同比+22.7%。2022 年俄乌冲突加剧导致东欧乘用车注册量骤降超 1/3, 2023 年起市场规模小幅回升。

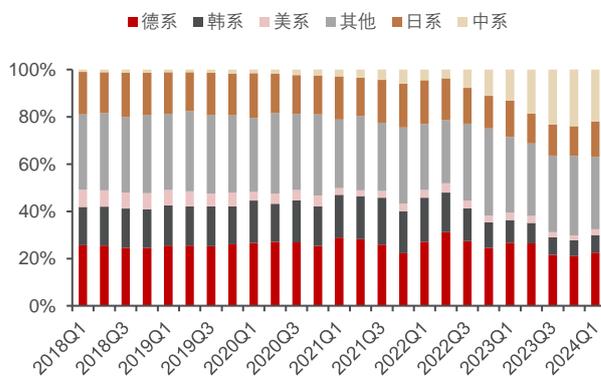
东欧地区早期以德系/日韩系为主, 俄乌冲突后日韩系和西方车企撤出市场, 自主车企市占率迅速提升。2021 年东欧德系/日韩系销量分别为 79.1/108.8 万辆, 占比为 26.4%/36.2%。2022 年后, 东欧地区乘用车市场出现较大的供给缺口, 为中系品牌的进入创造了机会; 2023 年中系品牌东欧注册量为 47.1 万辆, 市占率为 20.1%, 同比+13.4pct, 而德系/日韩系销量合计由 187.5 万辆下滑至 105.6 万辆, 份额由 62.6%下滑至 45.2%。

图66: 东欧地区规模及同比增速 (万辆; %)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

图67: 东欧地区乘用车分系别 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

东欧地区俄罗斯本土品牌占比第一, 2023 年中系品牌哈弗/奇瑞/吉利进入品牌前十。LADA 作为俄罗斯本土品牌, 稳居东欧注册量首位。2023 年东欧地区乘用车品牌 CR3/CR5/CR10 分别为 31.5%/41.7%/62.1%。为应对俄乌冲突后的市场空白, 长城/奇瑞/吉利等中系品牌快速响应市场需求, 2023 年进入品牌注册量前十。

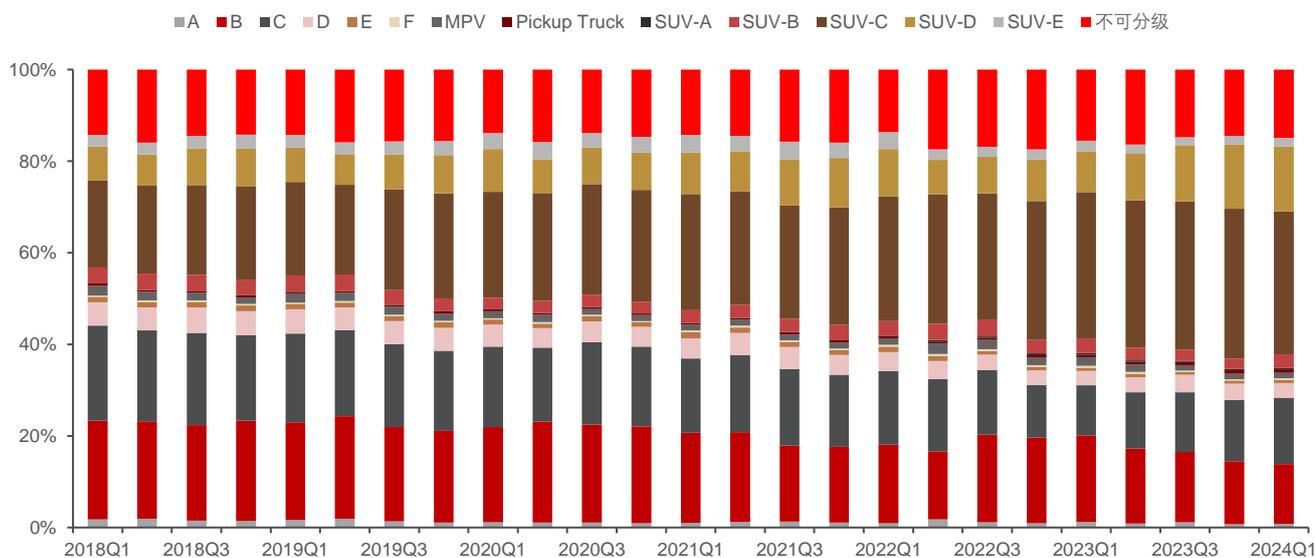
表35: 东欧地区品牌集中度 (万辆)

品牌	2018年	品牌	2019年	品牌	2020年	品牌	2021年	品牌	2022年	品牌	2023年
LADA	36.1	LADA	36.4	LADA	34.4	LADA	35.1	LADA	18.9	LADA	35.3
斯柯达	30.6	斯柯达	32.0	斯柯达	28.7	起亚	29.1	丰田	17.7	斯柯达	19.7
起亚	29.2	起亚	29.8	起亚	26.1	斯柯达	26.2	斯柯达	17.1	丰田	18.8
大众	26.9	大众	26.5	现代	23.0	现代	25.9	起亚	14.6	哈弗	11.9
现代	25.8	现代	26.5	丰田	21.8	丰田	25.1	现代	14.2	奇瑞	11.9
丰田	23.0	雷诺	25.0	大众	21.4	大众	19.5	大众	11.8	大众	11.2
雷诺	23.0	丰田	23.8	雷诺	21.2	雷诺	19.5	Dacia	9.1	起亚	9.7
福特	14.7	Dacia	12.2	日产	8.9	宝马	9.7	雷诺	8.9	Dacia	9.4
日产	13.2	福特	12.0	Dacia	8.7	梅赛德斯-奔驰	9.5	梅赛德斯-奔驰	6.1	现代	9.1
Dacia	11.3	日产	10.8	梅赛德斯-奔驰	8.5	Dacia	8.2	福特	5.8	吉利	8.3
总计	337.2		340.4		286.2		299.4		190.6		233.9
CR3	28.5%		28.9%		31.1%		30.2%		28.2%		31.6%
CR5	44.1%		44.4%		46.8%		47.2%		43.4%		41.8%
CR10	69.3%		69.0%		70.8%		69.4%		65.2%		62.1%

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

东欧地区以 SUV 为主, 市场集中度有所提升。2023 年东欧地区乘用车主销车型为 LADA Granta、LADA Niva、长城哈弗乐狮 (Jolion) 和奇瑞集团瑞虎 7 (Tiggo) 等; 2023 年 SUV-C 级车注册量 75.7 万辆, 同比+40.1%, 占比 32.3%。市场集中度方面, 车型 CR3/CR5 分别为 15.2%/19.7%, 较 2018 年存在明显提升, 分别增加 5.7 pct/ 5.3pct。

图68: 东欧地区分级别海外注册量占比 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

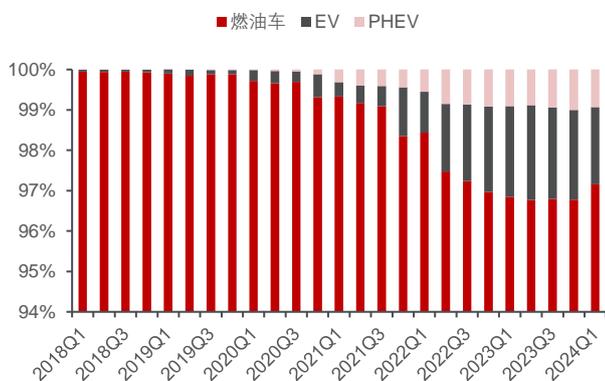
表36: 东欧地区车型集中度 (万辆)

车型	2018年	车型	2019年	车型	2020年	车型	2021年	车型	2022年	车型	2023年
LADA 维斯塔	10.8	LADA Granta	13.6	LADA Granta	12.6	LADA 维斯塔	11.4	LADA Granta	9.6	LADA Granta	20.6
LADA Granta	10.6	LADA 维斯塔	11.1	LADA 维斯塔	10.7	LADA Granta	11.1	达斯特冒险家	4.3	LADA 涅瓦	9.2
现代-起亚锐欧	10.5	现代-起亚锐欧	9.8	现代-起亚锐欧	9.3	现代-起亚锐欧	8.8	LADA 涅瓦	3.9	长城哈弗乐狮	5.8
大众斯柯达明锐	8.7	大众斯柯达明锐	8.5	现代-起亚 Creta	7.4	雷诺-日产达斯特冒险家	7.2	大众斯柯达明锐	3.5	奇瑞瑞虎7	5.3
大众波罗	7.8	雷诺-日产达斯特冒险家	7.8	大众斯柯达明锐	7.1	现代-起亚 Creta	6.8	丰田卡拉拉	3.3	大众斯柯达明锐	5.0
总计	337.2		340.4		286.2		299.4		190.6		233.9
CR3	9.5%		10.1%		11.4%		10.5%		9.3%		15.2%
CR5	14.4%		14.9%		16.5%		15.1%		12.9%		19.7%

资料来源: Marklines, 民生证券研究院

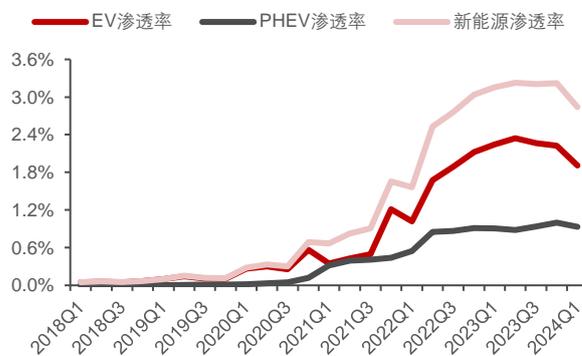
分动力类型看, 东欧地区乘用车市场长期以传统燃油车为主, 新能源渗透率较低且增速缓慢。2023 年东欧地区燃油车注册量 226.4 万辆, 同比+21.7%; 新能源注册量 7.5 万辆, 同比+62.6%, 渗透率 3.2%。东欧地区石油资源丰富, 带动相关产业包括燃油车行业快速发展。尽管近年来东欧各国积极推进新能源方向的产业政策, 但受寒冷气候影响, 电动汽车的海外注册量规模受限。

图69: 东欧地区分动力类型份额 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

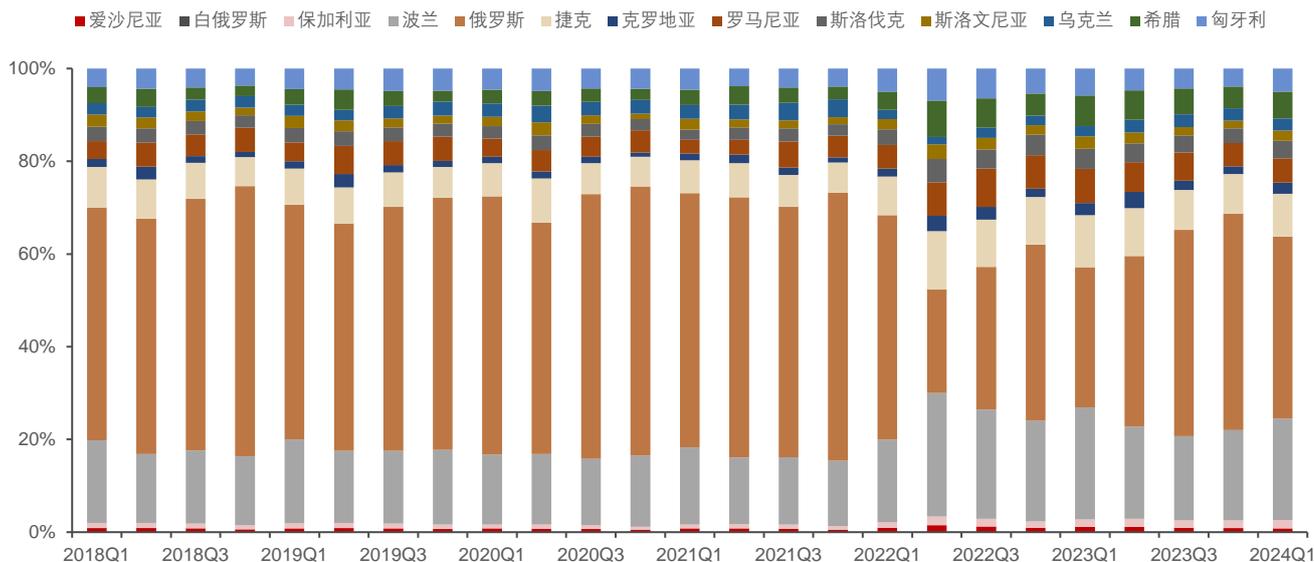
图70: 东欧地区新能源渗透率 (%)



资料来源: Marklines, 民生证券研究院

东欧地区以俄罗斯市场为主。2024Q1 俄罗斯市场规模为 24.9 万辆，同比/环比+62.3%/-16.5，占东欧地区市场份额为 39.3%；2023 年市场规模为 93.7 万辆，同比+36.3%，占比 40.1%。俄罗斯市场与东欧各国市场关联性较强，其汽车销量的波动会引起周边国家和区域市场的连锁反应。

图71：东欧地区分国家海外注册量占比（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

为应对西方国家的经济制裁，俄罗斯于 2022 年出台“平行进口”政策。“平行进口”是指一国进口商未经知识产权权利人授权或同意，将在其他国家或地区合法投放至市场的产品进口至该国的行为，即从第三国进口。自 2023 年 10 月 1 日起，俄罗斯联邦调整了汽车平行进口政策，针对友好国家和非友好国家车辆进口出台了不同规定。这减少了俄罗斯汽车市场中部分经销商利用“平行进口”进行不合理的低价竞争行为，为供应链管理能力强、以及拥有成熟海外市场布局的大型车企提供了扩大市场份额的机会。

表37：俄罗斯“平行进口”模式相关政策内容

友好/非友好国家	“平行进口”模式相关政策内容
友好/非友好国家	所有车辆必须由厂家授权且获取 OTTS 证书的正式经销商进口，禁止按“平行进口”模式进口的中国品牌汽车包括奇瑞、长安、星途、吉利、坦克、凯翼、东风、岚图和广汽本田等
友好国家	电动汽车或混合动力汽车平行进口政策延续到 2024 年 2 月 1 日
友好/非友好国家	打击从吉尔吉斯斯坦和亚美尼亚等邻国低价进口车辆的非法的贸易活动，比如扣车、罚款、取消车辆结构安全证书（SBKTS）和车辆护照（TCP）等
非友好国家	非友好国家可以继续沿用平行进口政策，但仅限于平行进口名录上的品牌

资料来源：广东省汽车流通协会，中华人民共和国驻符拉迪沃斯托克领事馆，民生证券研究院

俄罗斯汽车进口税费较高，自主车企需完善出口供应链。据 2024 年 4 月 1 日起实施的俄罗斯第 152 号法令，从欧亚经济联盟国家进口到俄罗斯的汽车需补足额的税费，包括关税、增值税和消费税等。目前中国出口俄罗斯的汽车主要缴纳费用为：关税、消费税、20% 增值税（倒港价+报关费用+消费税的总金额再乘以 20%）、清关费和报废税等，电动车收取 15% 的关税。加之“平行出口”政策的要求，自主车企出口俄罗斯的成本进一步提升。为巩固俄罗斯市场出口份额，自主车企应完善海外供应链或考虑在俄本土建厂，进一步优化成本结构，以适应新的市场环境。

表38：俄罗斯进口汽车税费结构表

费用	税费计算	备注说明
报关费	报关费按俄罗斯海关价计算	
报废处理费	报废处理费=基本税率×系数	非商业用途汽车基本税率为 20,000 卢布
消费税	按发动机功率计算，纯电车功率按零计算。	对旧车不征收消费税
关税	税率按发动机类型、排量、海关价、汽车年限、接收用户类型（法人或自然人）计算	
增值税	增值税=（海关价+消费税+关税）×20%	对旧车不征收增值税

资料来源：环俄网，中华人民共和国乌鲁木齐海关，民生证券研究院

表39：俄罗斯进口汽车报废税系数表

年限排量	0-1,000cm ³	1,001-2,000cm ³	2,001-3,000cm ³	3,001-3,500cm ³	大于 3,500cm ³	电动车
3 年以内	2.41	8.92	14.08	12.98	22.25	1.63
3 年以上	6.15	15.69	24.01	28.50	35.01	6.10

资料来源：环俄网，民生证券研究院

表40：俄罗斯进口汽车消费税税率与发动机功率对照表

发动机功率: (0.75 千瓦按 1 英制马力计算)	税率 (卢布/0.75 千瓦或 1 英制马力)
67.5 千瓦或 90 马力 (含) 以内	0
67.5 千瓦(90 马力)-112.5 千瓦 (150 马力)	55
112.5 千瓦 (150 马力) -150 千瓦(200 马力)	53
150 千瓦 (200 马力)-225 千瓦 (300 马力)	869
22 千瓦(300 马力)-300 千瓦 (400 马力)	1,482
300 千瓦(400 马力)-375 千瓦 (500 马力)	1,534
高于 375 千瓦(500 马力)	1,584

资料来源：环俄网，民生证券研究院

中国车企填补俄罗斯市场空白，东欧未来市场恢复情况影响中系品牌乘用车出口规模。自西方车企撤出而留下的市场空白被中国车企如长城汽车、奇瑞汽车等迅速补位，自主车企东欧注册量份额不断攀升。由于俄罗斯及东欧地区对燃油车的

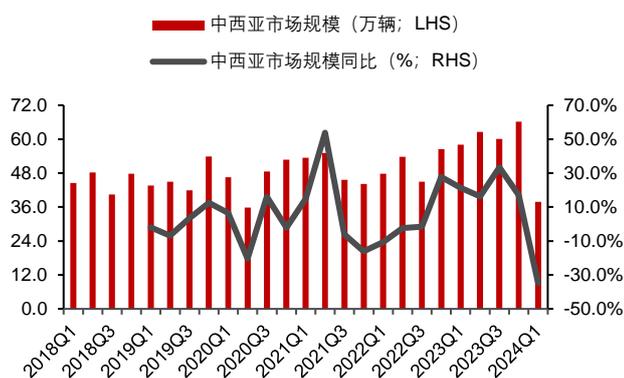
需求依然强劲，自主车企在该地区主要出口传统燃油车，在产品质量和设计方面的优势能更好地满足俄罗斯消费者的需求，在该地区海外注册量空间可提升较大。随着俄罗斯在 2023 年上调进口汽车报废税，拥有当地生产体系的中国车企的如奇瑞汽车（俄罗斯工厂）、长城汽车（俄罗斯工厂）将享有相对较低的生产成本，有望借此机遇竞争更多市场份额。展望未来，如果俄罗斯经济持续恢复并带动市场规模的扩大，中国车企有望进一步扩大对东欧地区的汽车出口规模。

3.5 中西亚：亟待新能源转型 市场发展空间大

中西亚地区市场规模快速增长，汽车需求增长空间大。2023 年中西亚注册量为 246.8 万辆，同比+21.6%。中西亚地区乘用车市场体量自 2019 年以来，快速增长，由约 183.7 万辆提升至 246.8 万辆，CAGR 达到 7.7%。我们认为，随着中西亚人口增长和城市化的加速，汽车需求将继续增加。

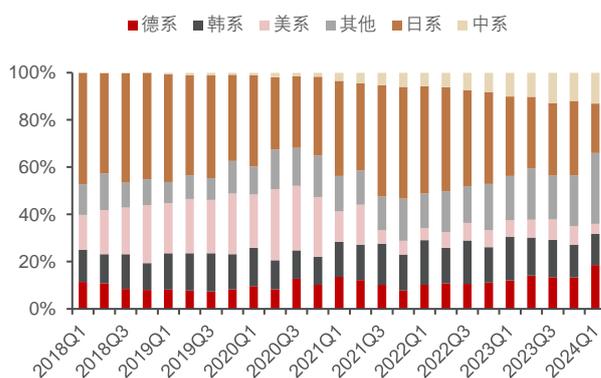
分系别看，中西亚地区日系车/美系车注册量占比逐步下滑，德系车/自主车市占率上升。2023 年，中西亚地区日系车/美系车/德系车/自主车海外注册量分别为 77.7 万辆/19.3 万辆/32.7 万辆/27.9 万辆，占比 31.5%/7.8%/13.2%/11.3%，同比-10.8%/+1.2%/+2.5%/+4.4pct。

图72：中西亚市场规模及同比增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图73：中西亚地区乘用车分系别（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

中西亚地区丰田稳居品牌集中度首位。截至 2024Q1，中西亚地区乘用车品牌 CR3/CR5/CR10 分别为 25.6%/37.4%/59.5%；2023 年品牌 CR3/CR5/CR10 分别达到 32.9%/42.9%/59.8%。丰田占据明显的市场领先优势，但随着更多车企进入市场，头部品牌市占率存在下滑趋势。自主车企通过产品力优势，有望挑战当前的竞争格局。

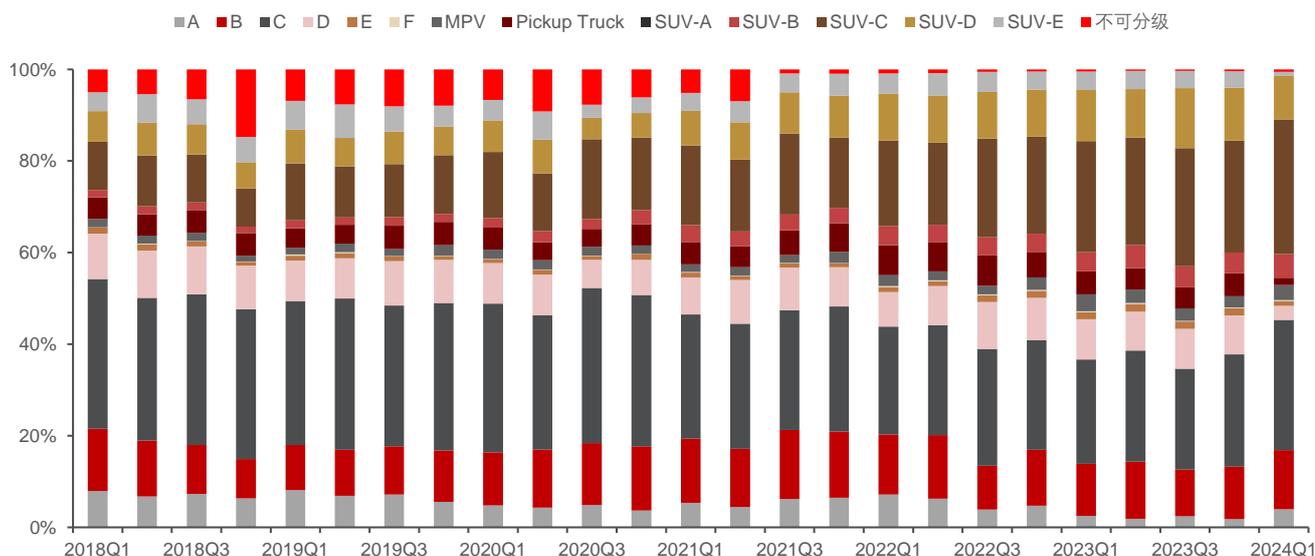
表41：中西亚地区品牌集中度（万辆）

品牌	2018年	品牌	2019年	品牌	2020年	品牌	2021年	品牌	2022年	品牌	2023年
丰田	32.8	丰田	32.9	雪佛兰	31.7	丰田	38.4	丰田	40.2	丰田	41.5
雪佛兰	23.9	雪佛兰	30.7	丰田	29.1	现代	21.2	现代	22.5	现代	26.8
现代	16.0	现代	21.1	现代	16.6	雪佛兰	15.4	铃木	14.7	菲亚特	12.8
铃木	13.6	铃木	11.6	雷诺	11.3	铃木	13.3	起亚	10.9	雷诺	12.5
日产	11.9	日产	10.3	菲亚特	9.3	日产	10.0	菲亚特	10.0	起亚	12.2
本田	10.2	雷诺	8.0	日产	8.2	起亚	9.7	雷诺	9.5	日产	9.3
雷诺	9.8	起亚	7.5	起亚	7.3	雷诺	8.9	日产	8.1	大众	9.0
起亚	7.3	本田	6.5	铃木	6.7	本田	7.6	雪佛兰	6.8	标致	8.2
大众	5.7	三菱	6.3	大众	6.6	菲亚特	7.4	本田	6.6	雪佛兰	8.0
三菱	5.5	菲亚特	5.8	本田	5.6	大众	6.8	大众	6.2	铃木	7.3
总计	181.1		184.4		183.7		198.5		203.0		246.8
CR3	40.2%		45.9%		42.1%		37.8%		38.1%		32.9%
CR5	54.2%		57.8%		53.3%		49.5%		48.4%		42.9%
CR10	75.5%		76.2%		72.1%		69.9%		66.7%		59.8%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

中西亚地区车型集中度高，偏好 SUV-C 级和 C 级中型车（对应国内分级的 A 级）。2023 年中西亚地区车型 CR3/CR5 分别达到 10.7%/15.5%，主销车型为 Stellantis Egea、丰田卡罗拉、丰田海拉克斯和丰田凯美瑞等。2023 年中西亚地区 SUV-C 级车海外注册量 60.4 万辆，同比+50.0%，占中西亚地区总注册量的 24.5%；C 级车海外注册量 57.9 万辆，同比+17.7%，占比 23.5%。

图74：中西亚分级别海外注册量占比（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

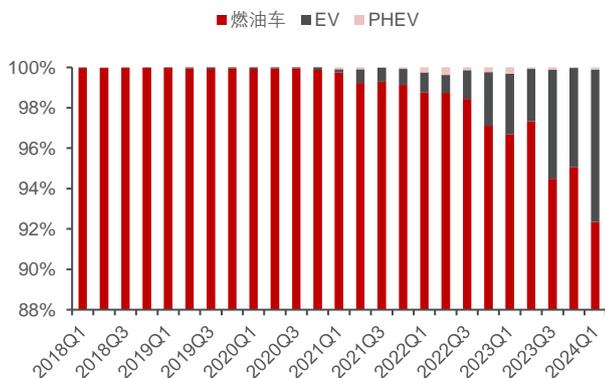
表42：中西亚地区车型集中度（万辆）

车型	2018年	车型	2019年	车型	2020年	车型	2021年	车型	2022年	车型	2023年
通用 Nexia	5.7	丰田卡罗拉	9.6	FCA Egea	9.1	丰田卡罗拉	10.5	Stellantis Egea	9.7	Stellantis Egea	12.4
丰田海拉克斯	4.8	通用 Nexia	6.3	丰田卡罗拉	8.1	FCA Egea	7.2	丰田卡罗拉	8.4	丰田凯美瑞	7.0
本田思域	4.5	通用达玛斯	6.0	通用 Cobalt	7.7	铃木奥拓	5.4	铃木奥拓	6.6	丰田卡罗拉	6.9
通用达玛斯	4.2	FCA Egea	5.5	通用 Nexia	6.3	丰田海拉克斯	4.8	丰田海拉克斯	6.5	丰田海拉克斯	6.0
铃木 Mehran	4.1	通用 Cobalt	5.3	通用达玛斯	5.9	丰田凯美瑞	4.5	丰田凯美瑞	4.7	雷诺-日产克力奥	5.9
总计	181.1		184.4		183.7		198.5		203.0		246.8
CR3	8.3%		11.9%		13.5%		11.6%		12.2%		10.7%
CR5	12.9%		17.8%		20.2%		16.3%		17.7%		15.5%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

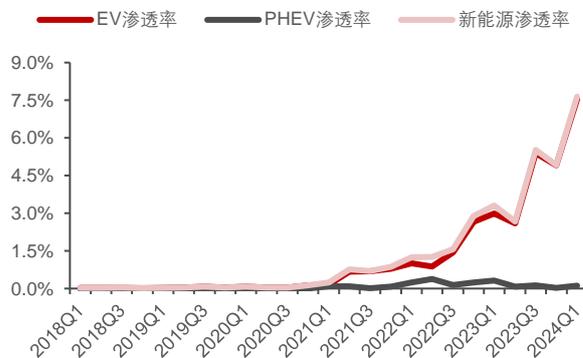
分动力类型看，中西亚地区处于新能源起步阶段，新能源海外注册量自 2023 年大幅上涨。2023 年中西亚地区新能源海外注册量 10.2 万辆，同比+181.4%，渗透率 4.1%；纯电海外注册量 9.8 万辆，同比+217.9%，渗透率 4.0%；PHEV 海外注册量 0.3 万辆，同比-37.7%，渗透率 0.1%。部分中西亚国家政府出台了新能源汽车推广政策，降低新能源汽车的购车成本，提高消费者积极性，新能源汽车尤其是纯电车市场得到了快速发展。

图75：中西亚地区分动力类型份额（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图76：中西亚地区新能源渗透率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

表43：中亚地区部分国家新能源发展方向

国家	新能源相关政策
以色列	从 2030 年起，将全面禁止进口汽油和柴油汽车，进口汽车仅限定为电动或天然气汽车。
阿联酋	2023 年公布国家电动汽车政策，推动联邦和地方政府以及私营部门进行合作，建立全国电动汽车充电网络
沙特阿拉伯	EVIQ 计划到 2030 年之前推出 5000 个电动汽车充电站

资料来源：商务部网站，民生证券研究院

中亚地区乘用车市场规模发展空间大，新能源转型缓慢。中亚地区近年来市场规模小幅上涨，2023 年注册量为 246.8 万辆，同比+21.6%。随着人口增长和城市化的加速，预期未来汽车需求不断增加。该地区没有本土品牌，丰田借助其燃油车的技术优势，品牌集中度较高。因石油资源丰富，中亚地区新能源渗透率增速缓慢，2023 年新能源海外注册量 10.2 万辆，渗透率仅为 4.1%。中亚消费者偏好中型车辆，SUV-C 级和 C 级轿车海外注册量占比较大。

中亚地区工业基础薄弱，自主新能源汽车出口存在机遇。中亚地区吉利汽车、奇瑞汽车、上汽集团和长安汽车海外注册量较高。因中亚地区燃油资源丰富，燃油车市场规模庞大，远期需求量将会持续大量增长。奇瑞汽车、长城汽车、上汽集团、吉利汽车等车企近年来在当地布局 KD 工厂，预期未来出口增加空间进一步扩大。中亚地区新能源汽车体量有限，但部分国家面临石油资源枯竭和环境污染的双重压力，已有政府开始出台政策推动。比亚迪借此机遇在以色列新能源市场占据主导地位，2023 年市占率 5.8%，已进入当地注册量前 5 名，发展潜力较大。

3.6 东南亚：日系占主导地位 自主借力新能源崛起

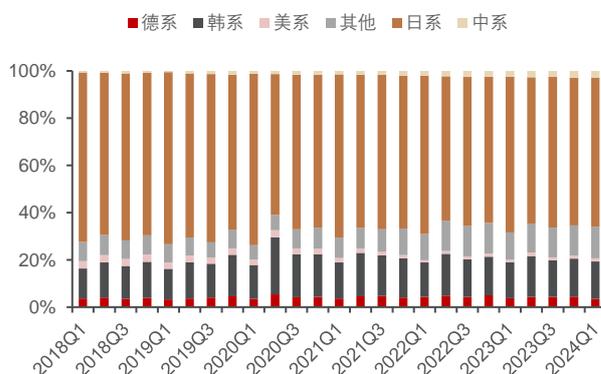
东南亚乘用车市场规模小幅增长，日系品牌占绝对主导。2023 年东南亚地区乘用车注册量为 1,306.1 万辆，同比+7.5%。分系别看，2023 年为日系东南亚注册量为 830.4 万辆，占比 63.6%。日系品牌长期深耕东南亚市场，并通过扶持当地产业链发展占据东南亚市场的主导地位，注册量稳定且市场份额较高。

图77：东南亚地区规模及同比增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图78：东南亚地区乘用车分系别（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

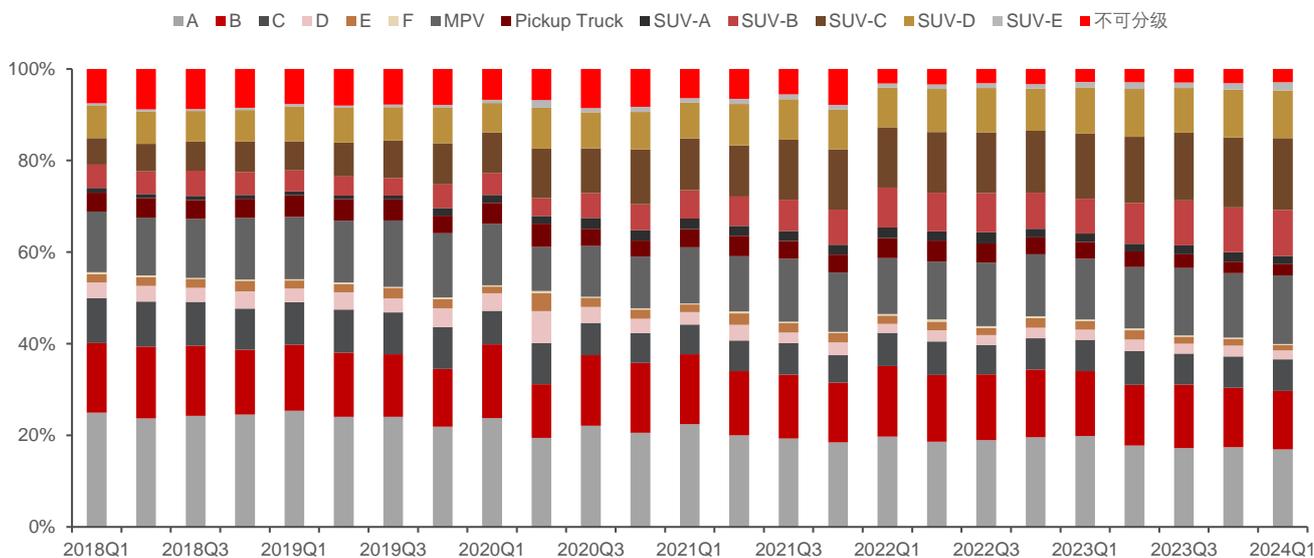
表44：东南亚地区品牌集中度（万辆）

品牌	2018年	品牌	2019年	品牌	2020年	品牌	2021年	品牌	2022年	品牌	2023年
铃木	250.1	丰田	249.6	丰田	204.2	丰田	223.2	丰田	225.4	丰田	225.4
丰田	247.3	铃木	223.1	铃木	186.9	铃木	201.3	铃木	220.8	铃木	220.8
本田	136.5	本田	125.8	现代	99.9	现代	98.8	现代	102.7	现代	102.7
现代	112.6	现代	110.7	本田	94.9	本田	92.2	本田	101.4	本田	101.4
大发	79.1	大发	78.4	起亚	67.4	起亚	70.8	起亚	79.7	起亚	79.7
日产	70.1	日产	66.1	大发	65.1	大发	68.3	大发	71.3	大发	71.3
起亚	51.1	起亚	54.6	日产	51.4	日产	51.1	塔塔	53.2	塔塔	53.2
三菱	36.9	三菱	38.2	马自达	24.9	塔塔	33.4	日产	51.2	日产	51.2
马自达	32.5	马自达	29.8	三菱	24.0	三菱	31.5	三菱	36.0	马辛德拉	
马辛德拉		马辛德拉		Perodua	19.8	马自达	22.5	马辛德拉		拉&马辛德拉	33.5
马辛德拉	24.9	拉&马辛德拉	23.0					拉&马辛德拉	33.5	三菱	36.0
总计	1,276.5		1,217.2		1,034.6		1,094.3		1,214.5		1,306.1
CR3	49.7%		49.2%		47.5%		47.8%		45.2%		42.0%
CR5	64.7%		64.7%		63.1%		62.7%		60.1%		55.9%
CR10	81.6%		82.1%		81.0%		81.6%		80.3%		74.7%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

东南亚地区消费者偏好紧凑车型。2023年东南亚地区乘用车车型 CR3/CR5 分别为 5.7%/8.7%，主销车型为铃木北斗星、铃木雨燕、本田 N BOX 等。2023年 SUV-C 级车（对应国内 A 级）东南亚市场注册量 191.6 万辆，同比+18.7%，占比 14.7%；A 级车（对应国内 A00 级）东南亚注册量 236.万辆，同比+1.2%，占比 18.1%。

图79：东南亚地区分级别海外注册量占比 (%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

表45：东南亚地区车型集中度 (万辆)

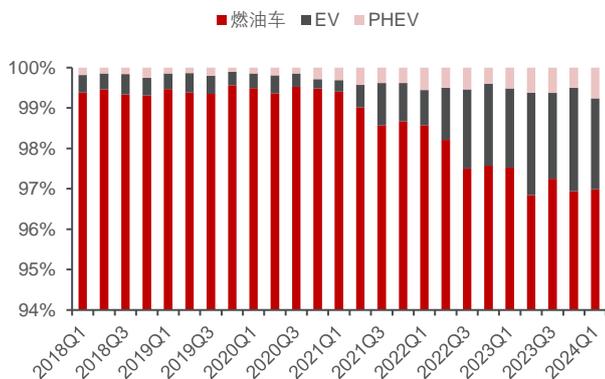
车型	2018年	车型	2019年	车型	2020年	车型	2021年	车型	2022年	车型	2023年
铃木奥拓	34.2	铃木奥拓	28.7	铃木奥拓	22.2	铃木 北斗星	25.5	铃木 北斗星	30.0	铃木 北斗星	27.4
铃木雨燕	27.4	本田 N BOX	25.4	铃木 北斗星	21.6	铃木奥拓	23.0	铃木奥拓	23.0	铃木雨燕	23.8
铃木 Dzire	26.6	铃木 北斗星	25.0	铃木雨燕	20.3	铃木雨燕	20.8	铃木雨燕	21.3	本田 N BOX	23.1
铃木 北斗星	26.5	铃木雨燕	24.6	本田 N BOX	19.6	本田 N BOX	18.9	本田 N BOX	20.2	铃木班尼路	19.7
本田 N BOX	24.2	铃木 Dzire	20.1	铃木班尼路	15.6	铃木班尼路	17.5	丰田集团 海拉克斯	19.1	铃木奥拓	19.5
总计	1,276.5		1,217.2		1,034.6		1,094.3		1,214.5		1,306.1
CR3	6.9%		6.5%		6.2%		6.3%		6.1%		5.7%
CR5	10.9%		10.2%		9.6%		9.7%		9.4%		8.7%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

分动力类型看，东南亚地区新能源注册量快速提升，但整体渗透率仍处于低位。

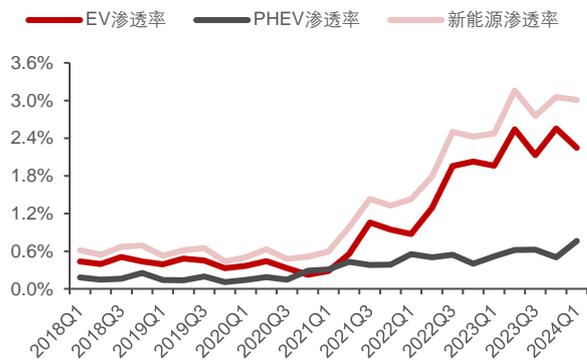
2023年东南亚地区新能源注册量 37.2 万辆，同比+50.3%，渗透率 2.9%；纯电注册量 29.9 万辆，同比+59.5%，渗透率 2.3%；PHEV 注册量 7.4 万辆，同比+21.9%，渗透率 0.6%。虽然目前东南亚电动汽车渗透率较低，但以泰国、印尼、马来西亚为代表的东南亚国家近年来密集出台绿色产业新政，未来发展前景广阔。

图80：东南亚地区分动力类型份额（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图81：东南亚地区新能源渗透率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

表46：东南亚地区主要东盟国家新能源车政策梳理

国家	政策	内容
泰国	EV3.5 计划	· 2022 年开始第一阶段 EV3 计划；2024-2027 年第二阶段实施 EV3.5 计划：为符合条件的电动乘用车提供补贴 5 万-10 万泰铢，700 万泰铢以下的电动乘用车消费税下降至 2%，2024-2025 年 CBU(整车单元)进口电动车额外享受 40%进口关税减免
菲律宾	第 12 号行政令 (EO 12)	· 将部分电动车及其零部件的进口关税从 5%至 30%降至零，至 2028 年
	CREVI	· 短期目标(2023-2025 年)优化私人 and 公共用途的电动车注册，采用单一的充电系统并统一标准，为公共交通的电动车提供补贴； · 中期目标(2026-2030 年)降低进口关税； · 长期目标(2031-2040 年)实现所有公共交通工具为电动车、在公共设施中安装电动汽车充电站、引入基于充电时间的动态定价并建立旧电动车的拆解和报废商业模式
马来西亚	ZEV 或 EV 道路税	· 2022.1.1-2025.12.31，EV 免缴道路税；2026.1.1 实施 ZEV 新税率，比现行税率低 85%
	2023 年财政预算案	· 充电设备制造商 2023-2032 课税年免税或五年期投资税津贴； · 2027 年 12 月 31 日前，对用于本地组装的进口汽车零部件免除进口关税； · 2027 年 12 月 31 日前，对本地组装电动汽车 (CKD) 免征消费税和销售税； · 2025 年 12 月 31 日前，对全进口电动汽车 (CBU) 免征进口关税及消费税；
	2024 年财政预算案	· EV 充电设施费用减免 2500 令吉 (2024 - 2027 课税年) ； · 减免本地组装 (CKD) 车辆的消费税，最高可达 10 万令吉 (2024 - 2027 课税年) ； · 电动汽车充电站投资税津贴 100%，减免期 5 年
印尼	2023 年第 79 号总统令	· 对纯电动汽车和燃料电池汽车可免征奢侈品税，针对 PHEV 减按 5%征税
	财政部条例	· 对电动汽车制造企业投资出台激励措施，根据不同的投资额 (超过 1000 亿印尼盾) 可适用不同的所得税比例，最高可免征所得税
	印尼财政部长条例文件	· 根据不同国产化率 (TKDN) 的电动车提供不同的减免增值税 (VAT) 补贴

资料来源：马新社，商务部官网，中国汽车工业信息网，民生证券研究院

中国车企借助新能源优势，积极布局东南亚地区乘用车市场。尽管日韩市场的本土品牌强势，消费者忠诚度极高，中国车企市场进入难度较大。但基于东南亚其他地区相对开放的新能源政策，中国车企可计划将其作为新能源车出口及生产布

局的重点区域。随着 RCEP 的生效，中国车企在菲律宾、马来西亚、柬埔寨和印度尼西亚的汽车进口关税为 0%；泰国政府自 2018 年 1 月 1 日起，对从中国进口的电动汽车实施零关税政策，这些贸易成本的降低为中国车企的出口创造了有利条件。比亚迪、奇瑞汽车、长城汽车、上汽集团、长安汽车和吉利汽车等车企纷纷在泰国，印尼，马来西亚等地建设新能源车工厂，正在迎来中系品牌乘用车在东南亚地区快速发展的黄金时期。凭借新能源汽车技术优势和本土化产品调整，中国车企有望逐步动摇日系品牌的统治地位，在东南亚市场实现快速突破。

表47：东南亚地区部分中国车企建厂情况

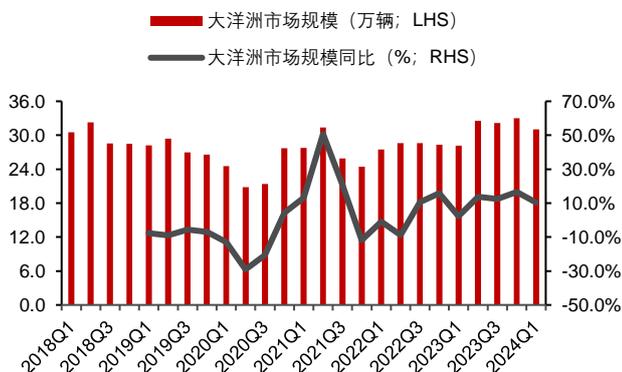
车企	国家	产能 (万辆)	投产时间
上汽集团	泰国 (MG)	7.2	2014 年
	印度尼西亚 (MG)	6.0	2017 年
	印度 (MG)	12.0	2019 年
奇瑞汽车	印度尼西亚	2.7	2022 年
	马来西亚	3.8	2023 年
	越南		计划中
比亚迪	印度	1.1	2022 年
	泰国		计划 2024 年
	印度尼西亚		计划 2026 年
长城汽车	泰国 (哈弗、坦克、欧拉)	8.0	2021 年
	马来西亚		计划 2024 年
长安汽车	马来西亚	2.4	
	泰国		计划中
	马来西亚 (逸动)		计划中
吉利汽车	马来西亚 (宝腾)	20.0	2008 年
	马来西亚	15.0	2014 年
	韩国	30.0	计划 2024 年

资料来源：Marklines，民生证券研究院

3.7 大洋洲：市场稳步增长 自主拓展新能源市场

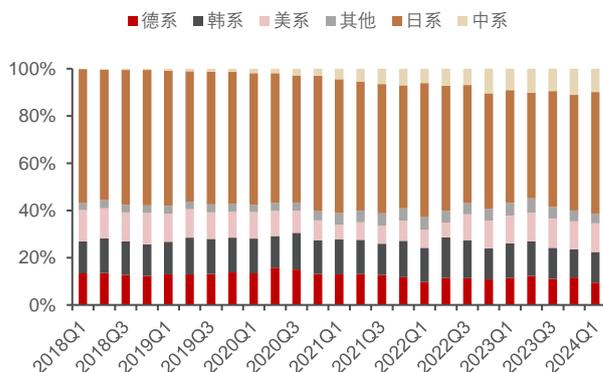
大洋洲地区乘用车市场规模小幅扩大。2023 年大洋洲地区乘用车注册量为 125.8 万辆，同比+11.3%。分系别来看，大洋洲日系车占主导地位。2023 年大洋洲日系注册量为 59.9 万辆，占比为 47.6%。

图82：大洋洲地区规模及同比增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图83：大洋洲地区乘用车分系别（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

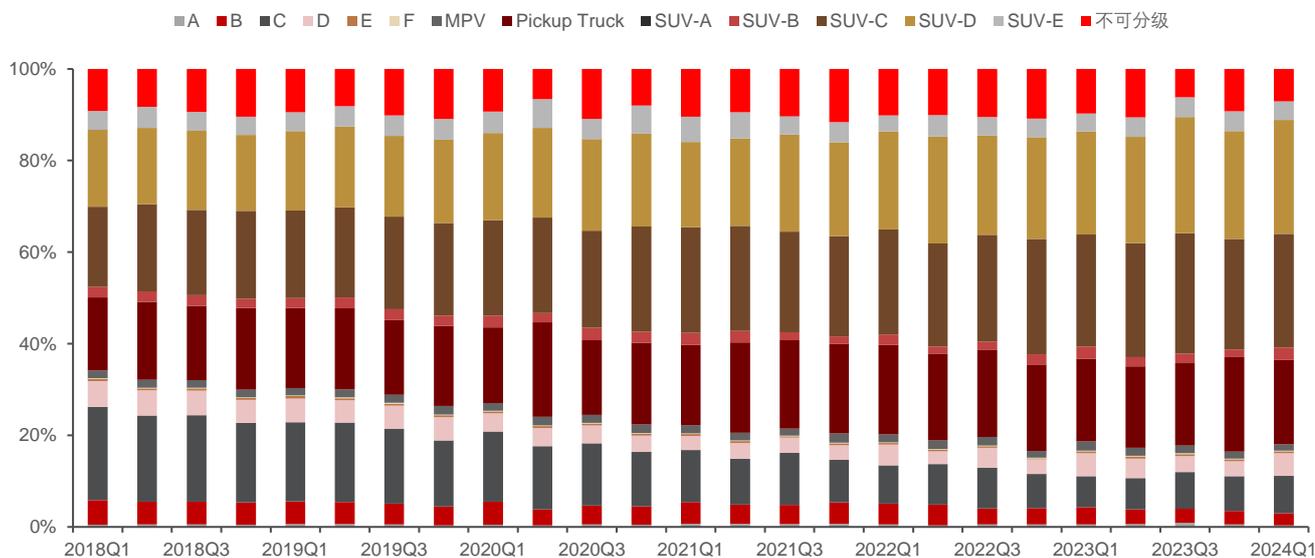
表48：大洋洲地区品牌集中度（万辆）

品牌	2018年	品牌	2019年	品牌	2020年	品牌	2021年	品牌	2022年	品牌	2023年
丰田	22.9	丰田	21.7	丰田	20.7	丰田	22.9	丰田	23.6	丰田	22.7
马自达	12.1	马自达	10.6	马自达	9.2	马自达	10.8	马自达	10.1	马自达	10.4
现代	10.2	现代	9.4	现代	7.0	三菱	8.1	三菱	9.3	福特	9.0
三菱	9.3	三菱	9.1	三菱	6.4	现代	8.0	起亚	8.9	起亚	8.6
福特	7.2	起亚	6.9	起亚	6.4	起亚	7.8	现代	8.1	现代	8.2
Holden	6.9	福特	6.4	福特	5.9	福特	7.1	福特	6.8	三菱	7.4
起亚	6.6	日产	5.6	日产	4.2	日产	4.6	MG	5.5	MG	6.4
日产	6.2	Holden	5.0	大众	4.0	MG	4.3	斯巴鲁	3.8	特斯拉 (Tesla)	5.1
本田	5.7	大众	4.9	梅赛德斯-奔驰	3.4	大众	4.2	五十铃	3.6	斯巴鲁	4.8
大众	5.6	本田	4.9	斯巴鲁	3.4	斯巴鲁	4.0	大众	3.1	五十铃	4.5
总计	119.9		111.1		94.5		109.5		113.0		125.8
CR3	37.7%		37.5%		39.1%		38.2%		38.1%		33.5%
CR5	51.4%		51.9%		52.6%		52.6%		53.1%		46.9%
CR10	77.2%		76.1%		74.9%		74.7%		73.3%		69.3%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

大洋洲地区乘用车市场偏好皮卡和 SUV 大中型车辆，主销车型为丰田集团海拉克斯、福特撼路者等。2023年大洋洲地区车型 CR3/CR5 分别为 12.4%/17.1%；SUV-C 级车（对应国内 A 级）注册量 31.4 万辆，同比+18.2%，占比 25.0%；SUV-D 级车（对应国内 B 级）注册量 29.8 万辆，同比+19.0%，占比 23.7%；皮卡海外注册量 23.5 万辆，同比+9.1%，占比 18.7%。SUV 和皮卡车型因出色的越野性能和耐用性，满足大洋洲消费者对于户外活动的需求，因而市场地位稳固。

图84：大洋洲分级别海外注册量占比 (%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

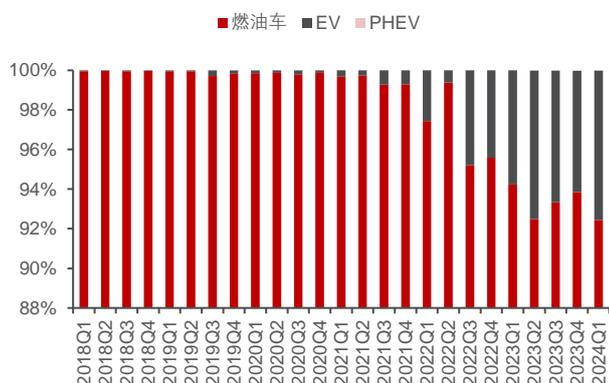
表49：大洋洲地区车型集中度 (万辆)

车型	2018年	车型	2019年	车型	2020年	车型	2021年	车型	2022年	车型	2023年
丰田海拉克斯	5.2	丰田海拉克斯	4.8	丰田海拉克斯	4.5	丰田海拉克斯	5.3	丰田海拉克斯	6.4	福特撼路者	6.3
福特撼路者	4.2	福特撼路者	4.1	福特撼路者	4.1	福特撼路者	5.0	福特撼路者	4.7	丰田海拉克斯	6.1
丰田卡罗拉	3.5	丰田卡罗拉	3.0	丰田荣放	3.9	丰田荣放	3.6	丰田荣放	3.5	五十铃D-Max	3.1
马自达3昂克赛拉	3.1	现代-起亚i30	2.8	丰田卡罗拉	2.6	丰田卡罗拉	2.9	三菱Triton	2.7	丰田荣放	3.0
现代-起亚30	2.8	三菱Triton	2.6	丰田兰德酷路泽	2.5	丰田兰德酷路泽	2.7	马自达CX-5	2.7	上汽名爵ZS SUV	2.9
总计	119.9		111.1		94.5		109.5		113.0		125.8
CR3	10.8%		10.7%		13.2%		12.7%		13.0%		12.4%
CR5	15.7%		15.6%		18.6%		17.7%		17.8%		17.1%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

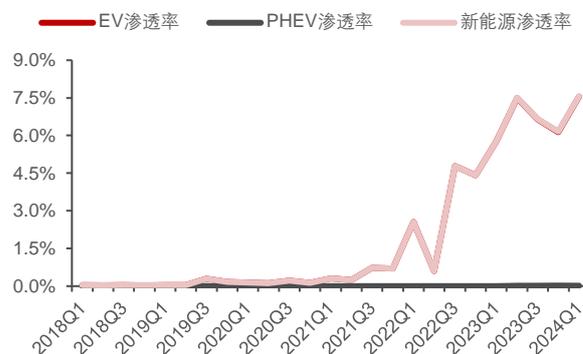
分动力类型看，大洋洲地区纯电注册量大幅提升。2023年纯电海外注册量8.2万辆，同比+135.3%，渗透率6.5%。大洋洲各国政府自2022年以来加大电动汽车购置补贴力度，快速普及充电设施，加之越来越多的电动品牌进入市场，电动车海外注册量增幅明显，新能源渗透率快速提升。

图85：大洋洲地区分动力类型份额（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图86：大洋洲地区新能源渗透率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

借助新能源转型，中国电动车扩大市场份额。大洋洲传统市场仍由日系品牌主导，但近年来特斯拉和中国汽车品牌尤其是电动车，开始进入市场并挤占一定份额。例如，上汽集团 MG ZS SUV 在 2023 年进入车型集中度前五，长城汽车凭借旗下品牌哈弗和 GW 在 2023 年大洋洲市占率达 3.1%，比亚迪 2023 年大洋洲注册量已达 1.6 万辆，同比+325.4%。随着澳大利亚等国降低对中国汽车的进口关税，中系品牌乘用车品牌的价格竞争力将进一步提升，未来可持续借助其在电动车和智能化技术方面的优势，进一步拓展大洋洲市场。

3.8 非洲：本土生产能力弱 市场规模较小

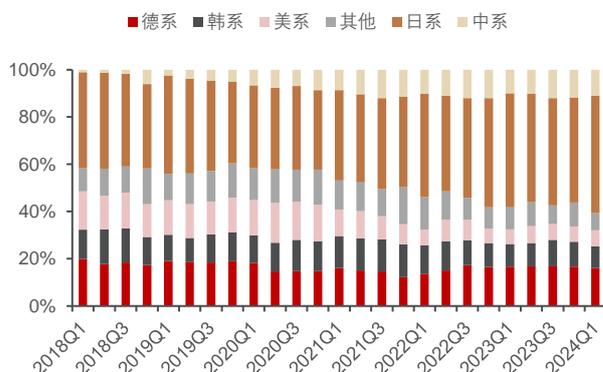
非洲市场规模小，日系占比高。2023 年非洲地区注册量为 55.1 万辆，同比-12.8%，非洲汽车市场体量较小。分类别来看，非洲地区以日系车为主。2023 年日系车非洲注册量为 25.4 万辆，占比 38.2%。日系汽车性价比高，经济性强等特点适合非洲市场需求。

图87：非洲地区规模及同比增速 (%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图88：非洲地区乘用车分系别 (%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

非洲地区的主流品牌为丰田、大众、铃木和日产等日系品牌，品牌集中度保持高位。2023年，非洲地区乘用车品牌CR3/CR5/CR10分别为42.8%/56.8%/79.4%。日系车企在非洲经营多年，积累了较高的品牌影响力和认可度。此外，日系车在非洲的服务链极其完备，便捷的配件获取和低廉的维修费用十分契合非洲广大的二手车市场需求。

表50：非洲地区品牌集中度 (万辆)

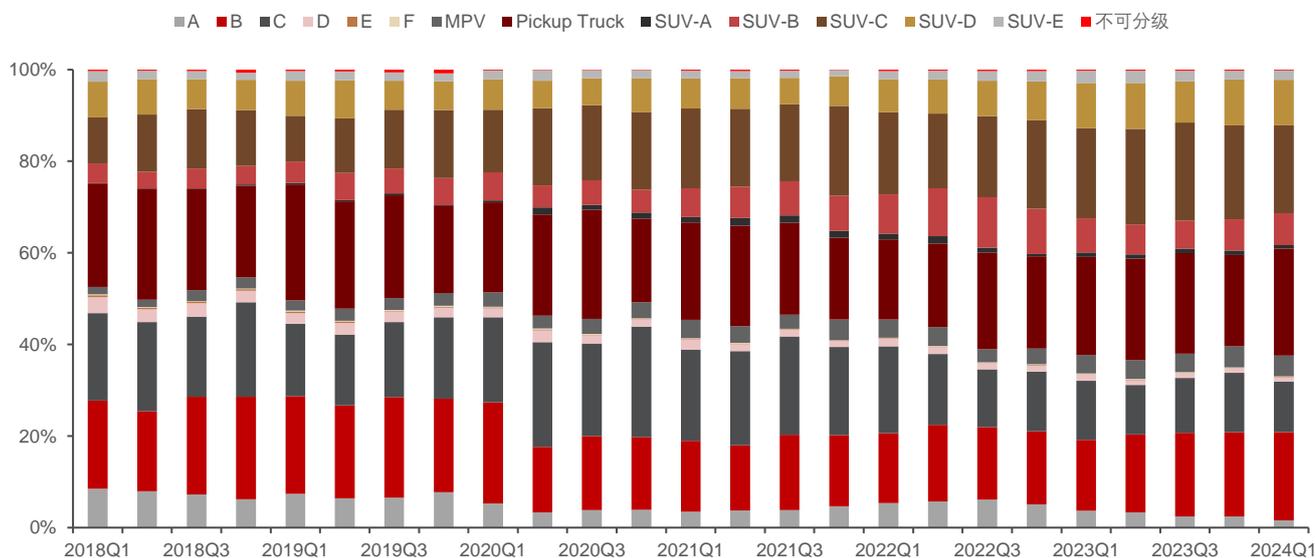
品牌	2018年	品牌	2019年	品牌	2020年	品牌	2021年	品牌	2022年	品牌	2023年
丰田	12.2	丰田	12.1	丰田	9.2	丰田	11.8	丰田	12.4	丰田	12.5
大众	7.7	大众	7.7	大众	5.7	大众	6.4	大众	6.2	大众	6.0
日产	7.3	日产	6.2	现代	4.5	现代	5.5	铃木	6.0	铃木	5.1
现代	6.3	福特	5.2	日产	4.3	日产	5.4	日产	5.4	日产	4.3
福特	6.0	现代	4.9	福特	3.6	铃木	4.2	现代	4.3	现代	3.5
雷诺	4.4	雷诺	4.2	雷诺	3.4	雪佛兰	3.6	雷诺	3.2	福特	3.0
雪佛兰	3.1	雪佛兰	3.0	雪佛兰	3.1	起亚	3.5	起亚	2.9	奇瑞	2.6
起亚	2.5	起亚	2.3	起亚	2.2	福特	3.2	奇瑞	2.7	雷诺	2.6
五十铃	1.6	五十铃	1.7	铃木	1.8	雷诺	2.9	福特	2.6	起亚	2.2
宝马	1.6	铃木	1.6	MG	1.5	MG	2.4	雪佛兰	2.2	五十铃	2.0
总计	66.3		63.0		53.2		66.2		63.2		55.1
CR3	41.1%		41.4%		36.3%		35.9%		38.9%		42.8%
CR5	59.7%		57.4%		51.2%		50.4%		54.3%		56.8%
CR10	79.7%		77.7%		73.8%		73.9%		75.8%		79.4%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

非洲地区的主销车型为丰田海拉克斯、丰田卡罗拉和铃木雨燕等日系皮卡和中型车。2023年非洲地区乘用车车型CR3/CR5分别为15.8%/23.4%；SUV-C级车（对应国内A级）注册量11.4万辆，同比+1.0%，占比20.6%；皮卡注册量11.8万辆，同比-2.9%，占比21.4%。皮卡具有多用途、耐用可靠的特点，符合非

洲地区消费者的需求。

图89：非洲地区分级别海外注册量占比（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

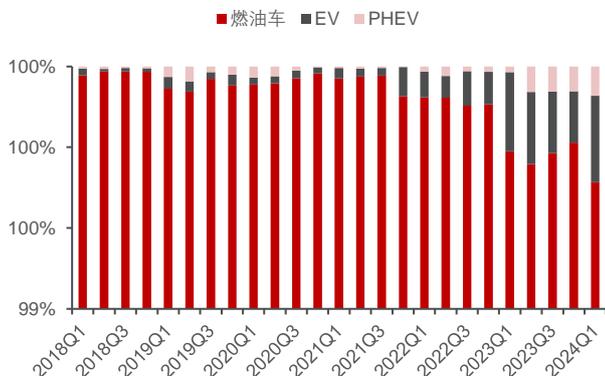
表51：非洲地区车型集中度（万辆）

车型	2018年	车型	2019年	车型	2020年	车型	2021年	车型	2022年	车型	2023年
丰田海拉克斯	4.1	丰田海拉克斯	4.2	丰田海拉克斯	3.3	丰田海拉克斯	3.8	丰田海拉克斯	3.5	丰田海拉克斯	3.9
福特撼路者	3.0	大众波罗	3.0	丰田卡罗拉	2.3	通用T series	2.7	大众波罗	2.1	福特撼路者	2.5
大众波罗	3.0	大众波罗	2.7	通用T series	2.1	大众波罗	2.4	铃木雨燕	2.1	大众波罗	2.4
大众波罗	2.7	丰田卡罗拉	2.7	大众波罗	2.1	丰田卡罗拉	2.4	大众波罗	1.9	丰田卡罗拉 Cross	2.3
丰田卡罗拉	2.4	福特撼路者	2.5	大众波罗	2.0	大众波罗	2.2	通用集团T series	1.8	五十铃D-Max	1.9
总计	66.3		63.0		53.2		66.2		63.2		55.1
CR3	15.3%		15.7%		14.3%		13.6%		12.0%		15.8%
CR5	23.0%		23.9%		21.9%		20.6%		18.0%		23.4%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

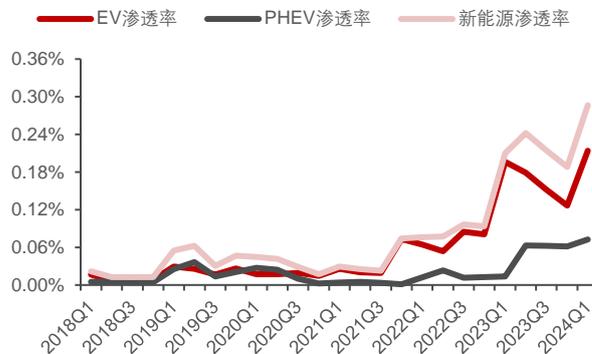
分动力类型看，非洲地区以燃油车为主，新能源车发展缓慢。2023年燃油车海外注册量 55.0 万辆，同比-12.9%；新能源海外注册量 0.1 万辆，渗透率 0.2%。非洲部分区域基础设施条件相对较差，整体充电设施还不够完善，因此新能源渗透率较低。

图90：非洲地区分动力类型份额 (%)



资料来源：Marklines, 民生证券研究院

图91：非洲地区新能源渗透率 (%)



资料来源：Marklines, 民生证券研究院

高度关注汽车性价比，中国车企有发展潜力。非洲大多数国家仍处于经济发展初期，居民的消费水平相对较低，对价格的敏感度较高，性价比高的汽车更符合当地消费者的购买力。目前奇瑞汽车、长城汽车（哈弗）、上汽集团（MG）、长城汽车（GW）已在非洲地区进行销售布局，中国车企高性价比的汽车出口和汽配产品在非洲市场具有较大的发展潜力和品牌优势。

表52：非洲地区部分中国车企生产布局情况

车企	国家	产能 (万辆)	投产时间
比亚迪	埃及	2.5	2018年
奇瑞汽车	埃及	8.0	2019年
长安汽车	埃及		计划 2024年
长城汽车	埃及		计划 2024年

资料来源：Marklines, 民生证券研究院

3.9 北美洲：贸易壁垒保护本土品牌 新能源市场迅速扩张

北美洲地区乘用车市场规模稳定，中枢围绕 1,800 万辆波动。2023 年北美洲地区注册量为 1,814.3 万辆，同比+13.1%。作为全球较大的汽车消费市场，北美洲地区 2020 年因疫情及供应链受阻影响等因素，乘用车海外注册量下滑，但 2023 年迅速反弹至中枢以上，展现出北美市场汽车消费具有较强的韧性。

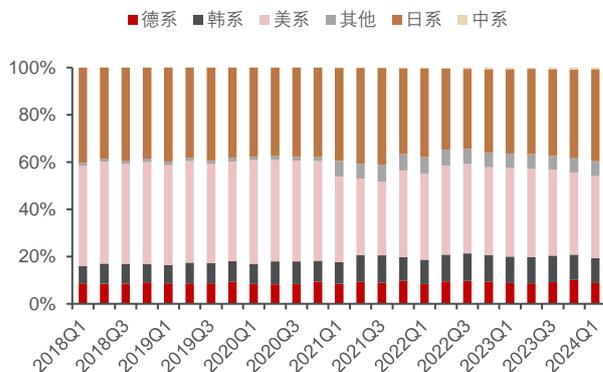
北美洲地区乘用车市场以美系车和日系车为主。2023 年北美洲地区美系车/日系车注册量分为 661.7 万辆/663.3 万辆，占比 36.5%/36.6%。美系车作为本土品牌，消费者忠诚度较高；日系车企借助早期的石油危机等机遇，以其高性价比和出色的燃油经济性，在北美洲建立了较为完整的本土供应体系，深度占据市场份额。

图92：北美洲地区规模及同比增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图93：北美洲地区乘用车分系别（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

北美洲地区乘用车品牌集中度较为稳定，特斯拉在 2023 年进入品牌注册量前十。2023 年北美洲地区乘用车品牌 CR3/CR5/CR10 分别达到 33.8%/47.4%/69.6%。福特、雪佛兰等标志性的美系汽车品牌，在北美洲消费者中享有较高的忠诚度；丰田和本田等日系品牌已深度融入市场，注册量占比较高；作为电动汽车领域的领导者，特斯拉 2023 年北美洲海外注册量 70.4 万辆，首次进入品牌注册量前十。

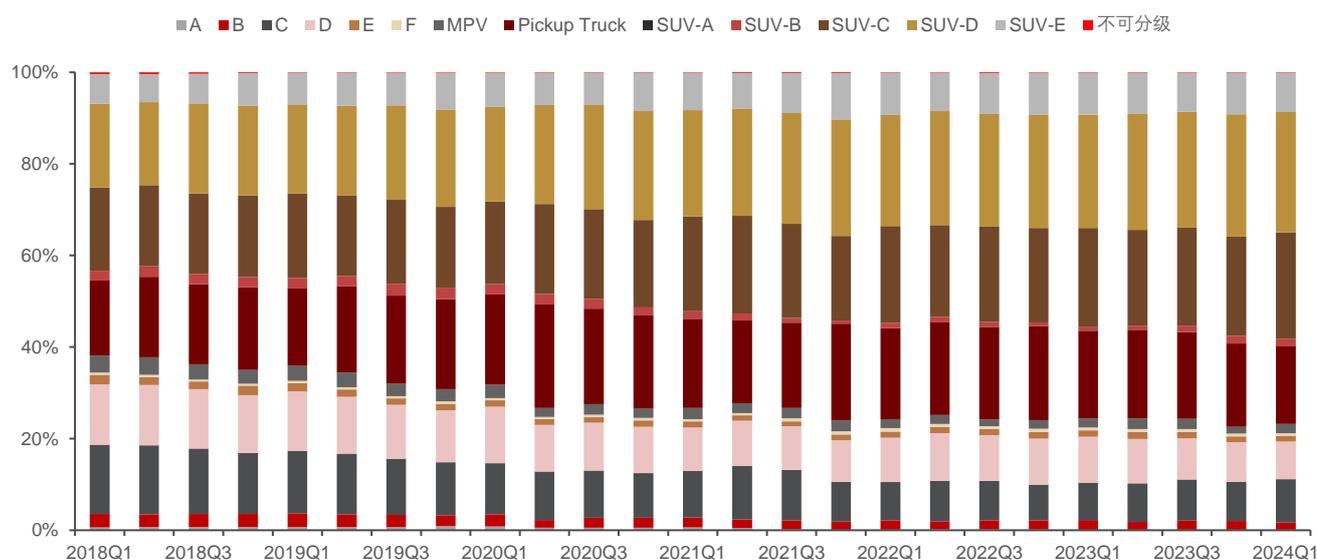
表53：北美洲地区品牌集中度（万辆）

品牌	2018 年	品牌	2019 年	品牌	2020 年	品牌	2021 年	品牌	2022 年	品牌	2023 年
福特	249.8	丰田	239.6	丰田	208.2	丰田	231.6	丰田	211.8	丰田	222.5
丰田	243.5	福特	236.3	福特	197.0	福特	189.3	福特	186.4	福特	196.4
雪佛兰	233.5	雪佛兰	221.1	雪佛兰	192.4	雪佛兰	160.2	雪佛兰	170.3	雪佛兰	194.8
日产	174.6	本田	169.3	本田	138.4	本田	148.3	本田	101.2	本田	131.3
本田	170.5	日产	157.0	日产	105.6	日产	117.8	日产	91.7	日产	114.9
吉普	105.4	吉普	100.2	吉普	85.7	现代	90.2	现代	87.8	现代	96.7
现代	84.5	现代	86.8	现代	76.7	起亚	86.3	起亚	85.1	起亚	96.1
起亚	75.7	起亚	78.8	起亚	73.2	吉普	84.7	吉普	75.6	吉普	70.8
斯巴鲁	73.9	斯巴鲁	75.9	斯巴鲁	66.6	道奇 (Ram)	65.1	斯巴鲁	60.3	特斯拉 (Tesla)	70.4
道奇 (Ram)	63.4	道奇 (Ram)	74.1	道奇 (Ram)	66.0	斯巴鲁	64.3	GMC	58.3	斯巴鲁	69.1
总计	2,018.5		1,969.8		1,656.0		1,726.2		1,604.7		1,814.3
CR3	36.0%		35.4%		36.1%		33.7%		35.4%		33.8%
CR5	53.1%		51.9%		50.8%		49.1%		47.5%		47.4%
CR10	73.1%		73.0%		73.0%		71.7%		70.3%		69.6%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

北美洲地区乘用车车型集中度稳定，消费者偏好 SUV 大中型车和皮卡。2023 年北美洲地区乘用车车型 CR3/CR5 分别为 11.1%/15.9%，主销车型为福特集团 Ford F-Series、雪佛兰索罗德、丰田荣放 (RAV4)、道奇 Ram 等大中型 SUV 和皮卡。2023 年北美洲 SUV-C 级车 (对应国内 A 级) 注册量 388.5 万辆，同比 +17.3%，占比 21.4%；SUV-D 级车 (对应国内 B 级) 注册量 463.1 万辆，同比 +17.2%，占比 25.5%；皮卡注册量 343.2 万辆，同比+5.7%，占比 18.9%。

图94：北美洲地区分级别海外注册量占比 (%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

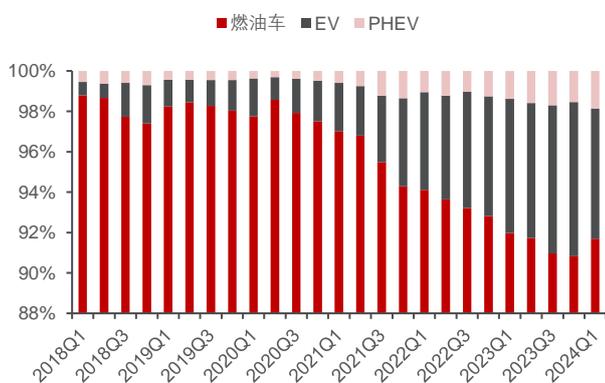
表54：北美洲地区车型集中度 (万辆)

车型	2018 年	车型	2019 年	车型	2020 年	车型	2021 年	车型	2022 年	车型	2023 年
福特											
Ford F-Series	105.9	Ford F-Series	104.6	Ford F-Series	91.9	Ford F-Series	84.4	Ford F-Series	77.1	Ford F-Series	87.8
雪佛兰索罗德	64.8	道奇 Ram	63.4	雪佛兰索罗德	64.7	雪佛兰索罗德	57.6	雪佛兰索罗德	57.2	雪佛兰索罗德	60.4
道奇 Ram	53.7	雪佛兰索罗德	62.9	道奇 Ram	56.4	道奇 Ram	56.9	道奇 Ram	46.8	丰田荣放	52.5
丰田荣放	48.9	丰田荣放	52.7	丰田荣放	49.8	丰田荣放	48.1	丰田荣放	46.8	道奇 Ram	44.5
本田思威	45.9	本田思威	45.9	本田思威	39.0	本田思威	42.4	丰田凯美瑞	30.8	本田思威	42.6
总计	2,018.5		1,969.8		1,656.0		1,726.2		1,604.7		1,814.3
CR3	11.1%		11.7%		12.9%		11.5%		11.3%		11.1%
CR5	15.8%		16.7%		18.2%		16.8%		16.1%		15.9%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

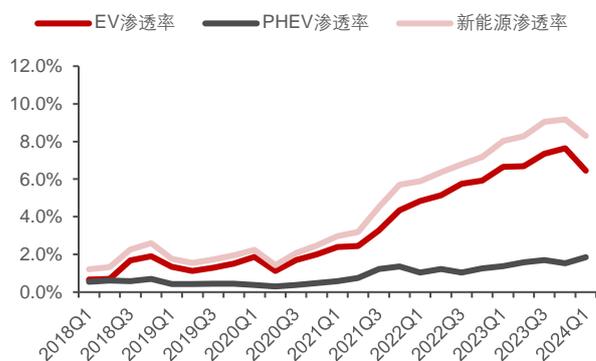
分动力类型看，北美洲地区新能源车注册量小幅提升。2023 年北美洲地区新能源车海外注册量 156.8 万辆,同比+48.8%,渗透率 8.6%;纯电海外注册量 128.6 万辆,同比+47.7%,渗透率 7.1%;PHEV 海外注册量 28.2 万辆,同比+53.8%,渗透率 1.6%。在 IRA 法案推进下,美国新能源渗透率呈小幅增长趋势,但主要由特斯拉销量贡献。2024Q1 在特斯拉销量疲软的背景下,新能源渗透率出现下滑。

图95：北美洲地区海外注册量分动力类型（万辆）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图96：北美洲地区新能源渗透率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

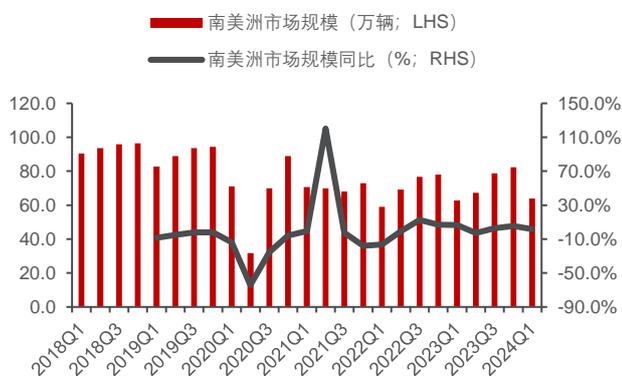
北美洲市场规模逐步恢复，预计未来新能源市场将迎来长期增长。北美洲市场作为全球汽车的主销区域之一，市场峰值为 2000 万辆左右。北美洲乘用车市场偏好 SUV 大中型车和皮卡；美系本土品牌强势，日系供应链完善，二者占据了稳固的市场份额。

贸易壁垒影响自主出口，墨西哥建厂拓展北美份额。目前中系品牌乘用车车企在北美地区主要销售燃油车，上汽集团借助旗下品牌名爵（MG）原有的知名度占据一定市场份额；奇瑞汽车（奇瑞、欧萌达）与美国经销商合作较早，且在北美有研发中心，关注并满足当地消费者的需求，2023 年海外注册量达 3.8 万辆。但美国汽车市场贸易保护壁垒严重，对自主车企的出口构成了挑战。2024 年 5 月美国对电动汽车加征的税率升至 100%，使得中国车企在北美市场的破局变得更加困难。尽管如此，墨西哥作为全球重要汽车生产国和出口国，在北美汽车市场中扮演着重要角色。中国车企目前正在积极规划在墨西哥等地建厂并推出符合北美市场需求的车型，有望后续提升在北美洲除美国以外的地区乘用车市场份额。

3.10 南美洲：购车偏好固定 新能源市场潜力大

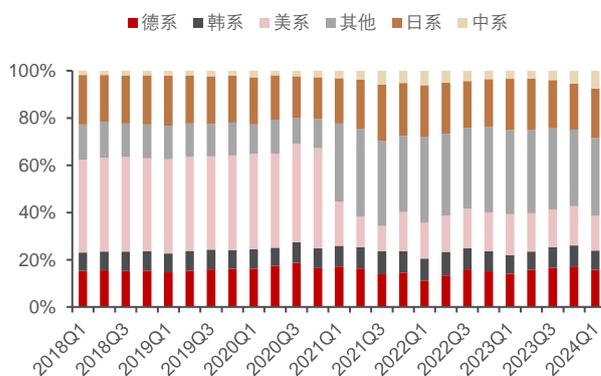
南美洲地区乘用车市场中枢为 300 万辆，主要以日系/德系车为主。2023 年海外注册量为 291.1 万辆，同比+2.9%。分系别方面，2023 年日系/德系南美注册量 60.4/46.2 万辆，占比 20.7%/15.9%。品牌集中度方面，2023 年南美洲地区乘用车品牌 CR3/CR5/CR10 分别为 45.3%/63.8%/83.9%，南美洲地区品牌集中度相对较高。

图97：南美洲地区规模及同比增速（万辆；%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图98：南美洲地区乘用车分系别（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

表55：南美洲地区品牌集中度（万辆）

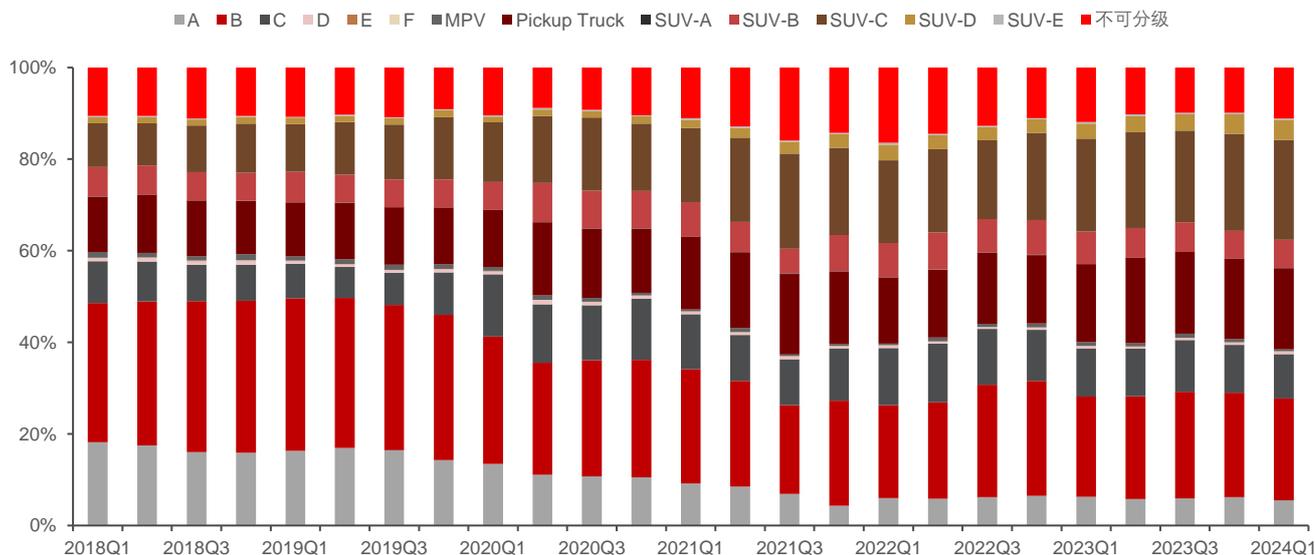
品牌	2018年	品牌	2019年	品牌	2020年	品牌	2021年	品牌	2022年	品牌	2023年
雪佛兰	61.7	雪佛兰	60.2	雪佛兰	43.1	菲亚特	46.4	菲亚特	46.8	菲亚特	50.8
大众	51.4	大众	50.9	大众	40.6	大众	39.0	雪佛兰	38.9	大众	41.4
菲亚特	39.5	菲亚特	39.0	菲亚特	34.1	雪佛兰	32.9	大众	35.1	雪佛兰	39.8
雷诺	37.0	雷诺	35.4	雷诺	21.1	丰田	28.1	丰田	32.8	丰田	32.4
福特	34.3	丰田	31.3	丰田	20.3	现代	21.7	现代	21.9	现代	21.3
丰田	32.8	福特	28.8	福特	18.3	雷诺	20.2	雷诺	20.5	雷诺	17.7
现代	23.9	现代	23.6	现代	18.2	吉普	16.5	吉普	15.2	吉普	13.7
日产	16.7	日产	15.5	吉普	12.3	日产	12.3	日产	9.3	日产	11.2
本田	14.8	本田	14.3	日产	10.3	本田	8.9	标致	8.6	标致	8.3
吉普	12.3	吉普	14.2	本田	9.3	福特	7.9	本田	6.5	本田	7.6
总计	376.3		359.5		261.6		281.7		282.8		291.1
CR3	40.6%		41.7%		45.0%		42.0%		42.7%		45.3%
CR5	59.5%		60.3%		60.9%		59.7%		62.0%		63.8%
CR10	86.2%		87.1%		87.0%		83.0%		83.3%		83.9%

资料来源：Marklines，民生证券研究院

南美洲地区消费者偏好中型车和皮卡，主销车型为现代-起亚 HB20、菲亚特 Strada 和雪佛兰科沃兹等。2023 年南美洲乘用车车型 CR3/CR5 分别达到

12.4%/19.5%；SUV-C 级车（对应国内 A 级）注册量 60.1 万辆，同比+17.1%，占比 20.6%；皮卡海外注册量 51.8 万辆，同比+22.2%，占比 17.8%。

图99：南美洲地区分级别海外注册量占比 (%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

表56：南美洲地区车型集中度 (万辆)

车型	2018 年	车型	2019 年	车型	2020 年	车型	2021 年	车型	2022 年	车型	2023 年
雪佛兰科沃兹	24.6	雪佛兰科沃兹	26.7	雪佛兰科沃兹	16.1	现代-起亚 HB20	11.3	现代-起亚 HB20	12.3	菲亚特 Strada	12.3
福特 Ka	17.3	福特 Ka	17.2	现代-起亚 HB20	11.1	菲亚特 Strada	11.3	菲亚特 Strada	11.6	现代-起亚 HB20	12.0
现代-起亚 HB20	13.8	现代-起亚 HB20	13.6	福特 Ka	10.3	雪佛兰科沃兹	8.8	雪佛兰科沃兹	10.1	大众波罗	11.9
大众高尔 (Gol)	10.6	雷诺-日产 Kwid	10.6	大众高尔 (Gol)	8.7	FCA Argo	8.6	通用创酷	8.1	雪佛兰科沃兹	11.3
通用 Prisma	10.0	大众高尔 (Gol)	9.9	雪佛兰科沃兹	8.3	大众高尔 (Gol)	8.5	FCA Cronos	8.0	FCA Cronos	9.5
总计	376.3		359.5		261.6		281.7		282.8		291.1
CR3	14.8%		16.0%		14.3%		11.1%		12.1%		12.4%
CR5	20.3%		21.7%		20.8%		17.2%		17.8%		19.5%

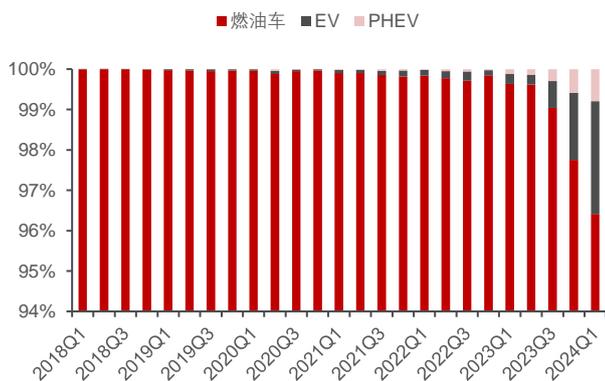
资料来源：Marklines，民生证券研究院

分动力类型看，南美洲地区新能源渗透率提升空间较大。2023 年南美洲地区新能源海外注册量 2.2 万辆，同比+368.0%，渗透率 0.8%；EV 海外注册量 1.3 万辆，同比+267.3%，渗透率 0.5%；PHEV 海外注册量 0.9 万辆，同比+684.3%，

渗透率 0.3%。

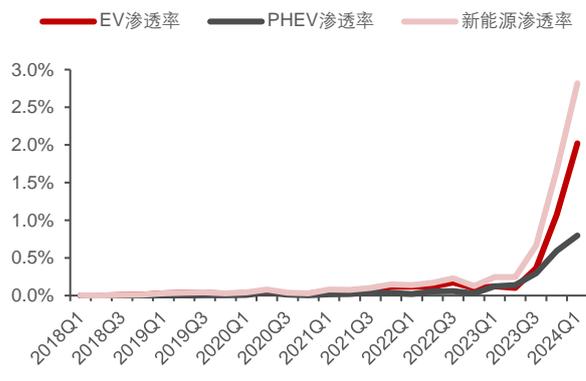
南美洲目前处于新能源起步阶段，未来发展前景广阔。巴西、智利等南美洲国家出台了一系列鼓励使用新能源电动车的政策，包括税收减免、补贴政策以及建设充电基础设施等。同时南美洲地区拥有丰富的锂资源，作为新能源汽车产业的关键原材料，这一资源优势为南美洲新能源汽车产业的发展提供了有力保障。

图100：南美洲地区分动力类型份额（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图101：南美洲地区新能源渗透率（%）



资料来源：Marklines，民生证券研究院

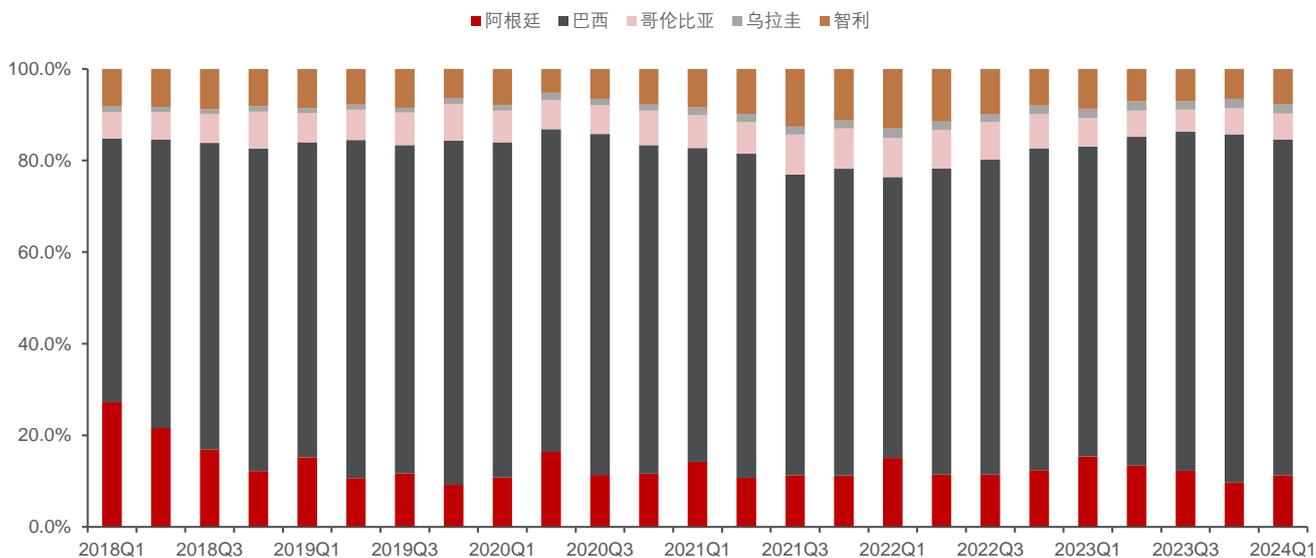
表57：南美洲部分国家新能源汽车政策梳理

国家	政策
巴西	2015 年政府决定对续航里程超过 80 公里的纯电动汽车免征进口关税； 根据油电混合动力车型（包括插混）的发动机气缸容量和能效，征收 0~7% 的关税
智利	2018 年，政府降低混合动力汽车和电动汽车的工业化产品税 2018 年推出《巴西汽车工业新政》（ROTA 2030），包括对新能源汽车的税收优惠、技术标准、研发投入等方面提供支持 自 2024 年 1 月起，将逐步恢复对新能源汽车征收进口关税。企业在 2026 年 6 月 30 日之前，仍可在配额范围内享受进口免税 2021 年宣布国家电动出行战略，计划自 2035 年起，在该国销售的所有中小型汽车和公共交通工具都必须为零排放汽车。到 2045 年，所有在该国销售的陆路运输车辆都要符合零排放要求 2022 年《第 21.505 号法》规定，自 2023 年 2 月 1 日起，电动汽车 2 年内免交车辆流通许可费

资料来源：中国商务部官网，中国国际贸易促进委员会，中国一带一路网，民生证券研究院

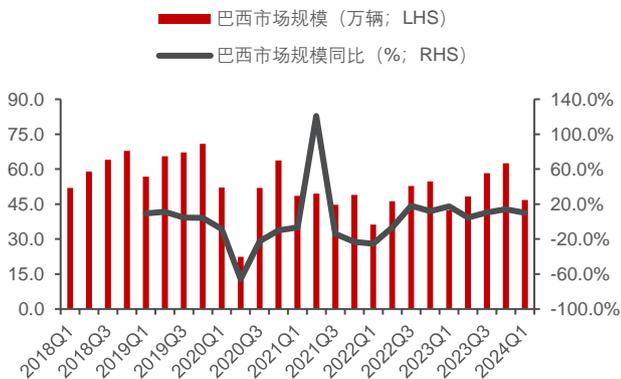
巴西在南美洲地区乘用车市场占据主导地位。2023 年巴西乘用车注册量为 211.7 万辆，同比+11.4%，占南美洲地区注册量份额为 72.7%，中系品牌在巴西的海外注册量为 6.0 万辆，巴西市占率为 2.9%。巴西的汽车政策调整会对中系品牌乘用车出口南美洲地区产生重大影响。

图102：南美洲地区分国家海外注册量占比 (%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图103：巴西市场规模及同比增速 (万辆；%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

图104：巴西市场中系销量及市占率 (万辆；%)



资料来源：Marklines，民生证券研究院

巴西上调新能源汽车进口关税，促使中系品牌进行本地化建厂生产。巴西政府重视本国新能源汽车产业的发展，为振兴本土汽车产业，其宣布 2024.1 起逐步恢复对新能源汽车征收进口关税。企业在 2026 年 6 月 30 日之前，仍可在配额范围内享受进口免税。新能源汽车进口关税的提高，促使中系品牌车企在巴西加码投资建厂，提升本土化程度，进一步提升市场份额。

表58：巴西新能源汽车进口税率调整明细

新能源汽车类型	2024.1 起	2024.7 起	2025.7 起	2026.7 起
混合电动车	15%	25%	30%	35%
插电式混合电动车	12%	20%	28%	35%
纯电动车	10%	18%	25%	35%

资料来源：商务部，民生证券研究院

表59：巴西新能源汽车进口车企免税配额额度

新能源汽车类型	2024.6 前 (万美元)	2025.7 前 (万美元)	2026.7 前 (万美元)
混合电动车	13,000	9,700	4,300
插电式混合电动车	22,600	16,900	7,500
纯电动汽车	28,300	22,600	14,100

资料来源：商务部，民生证券研究院

南美洲地区汽车生产体系完整，市场品牌较为分散。受益于日系和欧美系车企的数年布局，南美洲拥有较为完善的生产工厂和零部件供应体系。目前南美洲地区新能源市场仍处于初期阶段，巴西、智利等国家纷纷出台政策支持新能源汽车产业的发展；2023 年南美洲新能源车海外注册量 2.2 万辆，渗透率 0.8%。

南美洲新能源转型初步阶段，中国车企借助政策支持进入市场。目前，阿根廷与巴西、巴拉圭、乌拉圭以及委内瑞拉一起建立了南美共同市场，对汽车出口施行零关税的优惠政策，为中系品牌乘用车出口提供了广阔的市场空间和竞争优势。奇瑞汽车、比亚迪、长城汽车（哈弗）、上汽集团（MG）等中国车企敏锐地捕捉到南美市场的巨大潜力，纷纷加大在南美洲的销售布局和投入。其中，巴西作为南美洲的主要汽车市场，2023 年南美注册量占比达到 72.7%。面对巴西市场的庞大需求，奇瑞汽车、比亚迪已在当地自建工厂实现本地化生产，长城汽车收购戴姆勒集团的全工艺整车工厂预计 2024H2 投产。预计未来将有更多的中国车企进入该市场，进一步提升在南美洲的生产能力和市场份额。

表60：南美洲地区部分中国车企生产布局情况

车企	国家	产能 (万辆)	投产时间
奇瑞汽车	巴西	11.5	2018 年
	巴西	5.0	计划 2025 年恢复生产
长城汽车	巴西	2.0	计划 2024 年
比亚迪	巴西	15.0	计划 2025 年

资料来源：Marklines，民生证券研究院

4 中系品牌海外销量远期空间

4.1 中系品牌乘用车出海分区域海外空间测算

以日韩系车企出海策略为鉴，分析中系品牌乘用车远期出海空间。日系车借助1970s 两次石油危机的机遇，以省油耐用、轻便小巧的特点在美国市场逐步占据主导地位。1990s 面对美国针对日本限制出口政策，日系车企开始布局海外生产基地，利用其完整的供应链体系降低生产成本，逐步提升出口销量。韩系车则在美日贸易竞争时期，以其紧凑实用车型的极致性价比逐步取得了市场份额。对比日韩系车企，中系品牌乘用车的窗口性机会在于新能源汽车行业的飞速发展。目前全球汽车产业正处于电动化转型加速期，中国车企在电动化和智能化方面已经处于全球领先地位。地缘政治危机导致的东欧汽车销量缺口将助力中系品牌燃油车出口“另辟蹊径”，填补市场空白。远期来看，中国车企在新能源方面所拥有的技术、成本和规模优势，加之全球产能布局的扩张，有望帮助中系品牌乘用车逐步扩大市场规模。综上所述，中系和日韩系车企在面临着机会窗口时，均构建高性价比的品牌特点，均推动海外生产基地建设并进行本地化生产。因此我们将以日韩系车企的现行市占率为基础，估计中系品牌乘用车在全球各区域的远期市占率，从而测算其远期出海空间。

预计北欧市场中系品牌乘用车出口空间为 24.0 万辆。 北欧国家长期以来积极扶持新能源汽车发展，对电动化转型表现出极高的友好度。由于政策的大力引导和推动、国土面积小、可再生能源资源丰富、人均收入高、配套设施完善和居民环保意识高等因素，北欧地区近五年的新能源汽车产业飞速发展。在缺乏汽车工业底蕴和品牌效应的前提下，中国新能源车企借助在技术、成本和产业链方面的优势，有望帮助在北欧市场打开海外注册量空间。结合目前的市场趋势及中国车企的综合实力，我们预期远期市占率若达到甚至超过日韩系车企目前的数据水平：预测北欧远期市场规模为 80.0 万辆，中系品牌远期出口空间参考为 24.0 万辆，当地市占率可达 30.0%。

表61：北欧市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
北欧市场规模	84.8	85.3	74.2	77.3	70.3	69.1	80.0	
YOY 增长率		0.5%	-13.0%	4.1%	-9.0%	-1.7%		
日系+韩系海外注册量	23.6	24.0	19.8	21.1	18.8	17.6		
日系+韩系市占率	27.9%	28.1%	26.6%	27.3%	26.7%	25.5%		
中系品牌海外注册量	0.0 (2 辆)	0.0 (7 辆)	0.4	1.3	2.6	2.3	24.0	=30.0%*北欧市场国模 (80.0)
中系品牌市占率	0.0%	0.0%	0.6%	1.6%	3.8%	3.4%	30.0%	假设中系品牌乘用车最终在北欧市场的市占率为 30.0%

资料来源：Marklines，民生证券研究院，注：“远期”部分为民生证券研究院预测，下同。

预计西欧市场中系品牌乘用车出口空间为 120.0 万辆。近年来，欧盟通过立法程序等方式确定了碳排放目标和标准，持续推动新能源渗透率提升。随着早期高额补贴刺激消费政策的逐步收紧，西欧市场正步入一个以稳定增长为导向的新阶段，这要求新能源车企寻找更为持久和有效的市场扩张策略。新能源车是中国汽车出口高质量增长的核心点，在相关技术、成本、产业链等各个方面拥有优势的中国汽车产业正处于试图打开欧洲市场的初级阶段。尽管欧盟近期对中国电动车加征反补贴关税，但长远来看，这并不会改变中国车企在欧洲市场的长期发展趋势。随着比亚迪、吉利汽车等车企在欧洲地区的工厂顺利投产，我们认为中系品牌远期市占率若达到日韩系市占率均值 50% 的水平：预测西欧远期市场规模为 1,200.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 120.0 万辆，当地市占率可达 10.0%。

表62：西欧市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
西欧市场规模	1,346.8	1,354.8	1,014.8	990.6	950.0	1,095.6	1,200.0	
YOY 增长率		0.6%	-25.1%	-2.4%	-4.1%	15.3%		
日系+韩系海外注册量	250.1	245.5	184.6	195.5	193.6	216.6		
日系+韩系市占率	18.6%	18.1%	18.2%	19.7%	20.4%	19.8%		
中系品牌海外注册量	0.9	1.4	2.3	4.9	12.3	25.4	120.0	=10.0%*西欧市场规模 (1200.0)
中系品牌市占率	0.1%	0.1%	0.2%	0.5%	1.3%	2.3%	10.0%	假设中系品牌乘用车最终在西欧市场的市占率为 10.0%
YOY 增长率		58.4%	59.1%	113.7%	152.4%	106.0%		

资料来源：Marklines，民生证券研究院

预计东欧市场中系品牌乘用车出口空间为 160.0 万辆。因地域政治冲突因素影响，多家欧美和日韩系车企相继撤离俄罗斯，转让其在俄的生产基地和研发中心。自主汽车品牌凭借其在产品质量和设计方面的优势，迅速填补了市场空白。尽管俄罗斯上调进口汽车报废税，但中国车企如奇瑞汽车、吉利汽车、比亚迪等有望通过加强在东欧地区的生产体系布局，进一步扩大汽车出口规模。展望未来，随着东欧地区经济的逐步恢复和市场规模的扩大，自主汽车品牌在东欧市场的地位将进一步巩固。预测东欧远期市场规模为 320.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 160.0 万辆，当地市占率可达 50.0%。

表63：东欧市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
东欧市场规模	337.2	340.4	286.2	299.4	190.6	233.9	320.0	
YOY 增长率		1.0%	-15.9%	4.6%	-36.3%	22.7%		
日系+韩系海外注册量	116.2	116.0	98.3	108.4	60.2	50.0		
日系+韩系市占率	34.4%	34.1%	34.3%	36.2%	31.6%	21.4%		
中系品牌海外注册量	3.9	4.5	6.1	12.3	12.8	47.1	160.0	=50.0%*东欧市场规模（320.0）
中系品牌市占率	1.2%	1.3%	2.1%	4.1%	6.7%	20.1%	50.0%	假设中系品牌乘用车最终在东欧市场的市占率为 50.0%
YOY 增长率		13.5%	35.5%	103.8%	3.9%	266.7%		

资料来源：Marklines，民生证券研究院

预计中西亚市场中系品牌乘用车出口空间为 144.0 万辆。中西亚地区多数国家汽车工业基础相对薄弱，汽车消费高度依赖进口，且因地域内燃油资源丰富，消费者偏好高配置的大型燃油车。奇瑞汽车、长城汽车、上汽集团和吉利汽车等车企都在当地布局生产基地，预期未来出口增加空间进一步扩大。同时，随着石油资源的逐渐枯竭和环境污染问题的日益严重，中西亚地区对新能源汽车的需求也将逐步提升。在此趋势下，中国新能源汽车品牌如比亚迪等已展现出强大的市场竞争力，其中比亚迪在以色列新能源市场已占据主导地位，显示出巨大的发展潜力。中系品牌乘用车产品与中西亚市场需求高度匹配，其技术实力、成本控制能力以及本地化战略的实施，均有助于提升在中西亚市场的竞争力。乐观预期，未来中系品牌乘用车市占率若达到日韩系车在该地区的巅峰水平：预测中西亚远期市场规模为 240.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 144.0 万辆，当地市占率可达 60.0%。

表64：中西亚市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
中西亚市场规模	181.1	184.4	183.7	198.5	203.0	246.8	240.0	
YOY 增长率		1.8%	-0.4%	8.1%	2.3%	21.6%		
日系+韩系海外注册量	105.2	105.5	85.2	115.2	119.6	117.0		
日系+韩系市占率	58.1%	57.2%	46.4%	58.1%	58.9%	47.4%		
中系品牌海外注册量	0.3	1.7	2.8	9.4	14.0	27.9	144.0	=60.0%*中西亚市场规模（240.0）
中系品牌市占率	0.1%	0.9%	1.5%	4.7%	6.9%	11.3%	60.0%	假设中系品牌乘用车最终在中西亚市场的市占率为 60.0%
YOY 增长率		556.6%	64.8%	235.4%	48.7%	99.5%		

资料来源：Marklines，民生证券研究院

预计东南亚市场（不含日韩）中系品牌乘用车出口空间为 280.0 万辆。东南亚地区近年来新能源市场快速增长，各国政府为提高新能源渗透率大力提供税收

优惠和政策补贴等。同时随着 RCEP 协议的生效，中国与东盟各国的双边关税进一步下降。借此机遇，中国车企凭借其在新能源技术领域的领先优势，正快速提高在东南亚市场的影响力，挑战日本车企的长期主导地位。比亚迪、奇瑞汽车、长城汽车、上汽集团、长安汽车、吉利汽车等车企纷纷在泰国、印尼和马来西亚等地建设新能源车工厂，以本地化生产的方式满足市场需求，降低运输成本，提升产品竞争力，有望迎来中系品牌乘用车在东南亚市场快速发展的黄金时期。预测东南亚（不含日韩）远期市场规模为 700.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 280.0 万辆，当地市占率可达 40.0%。

日韩市场中系品牌乘用车出口空间为 45.0 万辆。日韩两国汽车市场相对成熟和饱和，强势的本土车企凭借深厚的品牌底蕴和强大的市场竞争力，在当地市场占据绝对的主导地位。日韩消费者对本土品牌认知深厚且信任度高，不易受到新进入品牌的影响，中系品牌乘用车需要更多时间来适应和调整其策略以满足日韩市场的特殊需求。由于存在相对较高的市场壁垒，我们认为中系品牌乘用车在短期内不会将日韩市场作为重点关注的出口区域。预测日韩远期市场规模为 600.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 45.0 万辆，当地市占率可达 7.5%。

表65：东南亚市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
东南亚（不含日韩）市场规模	636.2	585.6	447.3	537.1	681.2	713.7	700.0	
YOY 增长率（不含日韩）		-7.9%	-23.6%	20.1%	26.8%	4.8%		
日系+韩系海外注册量（不含日韩）	501.7	466.8	351.6	418.0	497.7	508.5		
日系+韩系市占率（不含日韩）	78.9%	79.7%	78.6%	77.8%	73.1%	71.2%		
日韩市场规模	640.3	631.6	587.2	557.2	533.2	592.4	600.0	
YOY 增长率（日韩）		-1.4%	-7.0%	-5.1%	-4.3%	11.1%		
日系+韩系海外注册量（日韩）	572.9	565.7	520.5	520.5	467.6	531.2		
日系+韩系市占率（日韩）	89.5%	89.6%	88.6%	93.4%	87.7%	89.7%		
中系品牌东南亚注册量（不含日韩）	10.5	14.0	15.2	18.1	28.1	34.5	280.0	=40.0%*东南亚（不含日韩）市场规模（280.0）
中系品牌市占率（不含日韩）	1.7%	2.4%	3.4%	3.4%	4.1%	4.8%	40.0%	假设中系品牌乘用车最终在东南亚（不含日韩）市场的市占率为 40.0%
YOY 增长率（不含日韩）		32.3%	8.8%	19.1%	55.4%	22.9%		
中系品牌海外注册量（日韩）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	45.0	=7.5%*日韩市场规模（280.0）
	(53 辆)	(53 辆)	(53 辆)	(52 辆)	(74 辆)			
中系品牌市占率（日韩）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.5%	假设中系品牌乘用车最终在日韩市场的市占率为 7.5%
YOY 增长率（日韩）		0.0%	0.0%	-1.9%	42.3%	1,924.3%		

资料来源：Marklines，民生证券研究院

预计大洋洲市场中系品牌乘用车出口空间为 42.0 万辆。大洋洲地区缺乏本土品牌和汽车产能，高度依赖进口以满足多样化的市场需求。尽管市场规模相对较小，但大洋洲汽车市场正经历由传统燃油车向电动车和智能汽车转型的过程，预计未来市场规模将持续扩大。在当前转型的窗口期，随着澳大利亚和新西兰等国降低对中国汽车的进口关税，中系品牌乘用车的价格竞争力将进一步提升。未来可持续借助其在电动车和智能化技术方面的优势，进一步拓展大洋洲市场。预测大洋洲远期市场规模为 120.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 42.0 万辆，当地市占率可达 35.0%。

表66：大洋洲市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
大洋洲市场规模	119.9	111.1	94.5	109.5	113.0	125.8	120.0	
YOY 增长率		-7.3%	-15.0%	15.9%	3.2%	11.3%		
日系+韩系海外注册量	84.6	78.7	66.2	75.6	76.1	76.9		
日系+韩系市占率	70.5%	70.8%	70.1%	69.0%	67.3%	61.1%		
中系品牌海外注册量	0.5	1.3	2.3	6.4	8.6	12.6	42.0	=35.0%*大洋洲市场规模（120.0）
中系品牌市占率	0.4%	1.2%	2.4%	5.8%	7.6%	10.0%	35.0%	假设中系品牌乘用车在大洋洲市场的市占率为 35.0%
YOY 增长率		155.4%	77.2%	179.4%	35.4%	46.1%		

资料来源：Marklines，民生证券研究院

预计非洲市场中系品牌乘用车出口空间为 36.0 万辆。非洲汽车市场未来前景向好，随着中产阶级的崛起和基础设施建设的不断推进，购车需求将持续增长，预计市场规模将持续扩大。中国政府的积极推动“一带一路”倡议促进了与非洲国家的贸易和投资，为中系品牌乘用车进入非洲市场提供了政策支持和便利。同时，非洲汽车市场对价格敏感度较高，经济实惠的二手汽车市场和汽配市场比较发达。中系品牌乘用车凭借高性价比的汽车出口和汽配产品，在非洲市场具有较大的发展潜力和品牌优势。预测非洲远期市场规模为 60.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 36.0 万辆，当地市占率可达 60.0%。

表67：非洲市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
非洲市场规模	66.3	63.0	53.2	66.2	63.2	55.1	60.0	
YOY 增长率		-5.1%	-15.5%	24.4%	-4.5%	-12.8%		
日系+韩系海外注册量	34.6	31.4	25.1	34.2	34.5	31.0		
日系+韩系市占率	52.2%	49.9%	47.1%	51.7%	54.5%	56.3%		
中系品牌海外注册量	1.8	2.5	4.0	7.0	7.1	6.0	36.0	=60.0%*非洲市场规模（60.0）
中系品牌市占率	2.7%	4.0%	7.5%	10.6%	11.2%	11.0%	60.0%	假设中系品牌乘用车最终在非洲市场的市占率为 60.0%
YOY 增长率		42.1%	58.7%	77.5%	0.6%	-14.8%		

资料来源：Marklines，民生证券研究院

预计北美洲市场中系品牌乘用车出口空间为 19.0 万辆。美国汽车市场围绕本地化生产，贸易保护壁垒严重，且 2024.5.14 美国宣布对中国纯电动汽车（EV）征收 100% 的惩罚性关税，中国车企出口税收负担加重。加拿大和墨西哥地区的海外注册量为 250-300 万辆，市场份额约为北美地区的 16% 左右。目前中国车企正在考虑以在墨西哥建厂的方式尝试扩展北美市场，但墨西哥政策对美国态度高度敏感，市场前景暂不明朗。总体来看，北美洲地区破局难度较大，短期内不会作为中国车企出海的重点关注地区。预测北美洲远期市场规模为 1,900.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 19.0 万辆，当地市占率可达 1.0%。

表68：北美洲市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
北美洲市场规模	2,018.5	1,969.8	1,656.0	1,726.2	1,604.7	1,814.3	1,900.0	
YOY 增长率		-2.4%	-15.9%	4.2%	-7.0%	13.1%		
日系+韩系海外注册量	952.2	932.6	775.7	862.7	745.7	863.6		
日系+韩系市占率	47.2%	47.3%	46.8%	50.0%	46.5%	47.6%		
中系品牌海外注册量	0.2	0.8	0.6	2.6	7.7	12.6	19.0	=1.0%*北美洲市场规模（1900.0）
中系品牌市占率	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	0.7%	1.0%	假设中系品牌乘用车最终在北美洲市场的市占率为 1.0%
YOY 增长率		280.4%	-26.5%	353.6%	197.0%	64.2%		

资料来源：Marklines，民生证券研究院

预计南美洲市场中系品牌乘用车出口空间为 132.0 万辆。南美洲作为新兴汽车市场，清洁能源丰富，新能源转型处于初期，市场增长势头强劲。当地缺乏本土强势品牌，但受益于日系、德系、美系等车企的数年布局，拥有较为完善的生产工厂和零部件供应体系，为中系品牌乘用车出口提供了良好的发展环境。此外，阿根廷与巴西、巴拉圭、乌拉圭以及委内瑞拉一起建立了南美共同市场，对汽车出口施行零关税的优惠政策，为中国汽车厂商提供了广阔的市场空间和竞争优势。基于当地市场巨大的发展潜力，自主车企纷纷将目光投向南美洲市场，重点发力新能源领域。巴西作为南美洲最大的经济体，对新能源汽车的扶持政策尤为显著。目前，比亚迪、奇瑞汽车已在巴西自建工厂，长城汽车收购全工艺整车工厂。中系品牌乘用车不断加快南美洲本土化生产步伐，预期未来新能源发展空间大。预测南美洲远期市场规模为 330.0 万辆，中系品牌远期海外注册量参考出口空间为 132.0 万辆，当地市占率可达 40.0%。

表69：南美洲市场预测表（万辆，%）

项目	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
南美洲市场规模	376.3	359.5	261.6	281.7	282.8	291.1	330.0	
YOY 增长率		-4.5%	-27.2%	7.7%	0.4%	2.9%		
日系+韩系海外注册量	107.7	102.3	70.1	86.3	84.9	85.2		
日系+韩系市占率	28.6%	28.5%	26.8%	30.6%	30.0%	29.2%		
中系品牌海外注册量	7.2	7.6	6.6	12.7	13.3	12.0	132.0	=40.0%*南美洲市场规模 (330.0)
中系品牌市占率	1.9%	2.1%	2.5%	4.5%	4.7%	4.1%	40.0%	假设中系品牌乘用车最终在南美洲市场的市占率为 40.0%
YOY 增长率		6.2%	-12.9%	91.5%	4.4%	-9.4%		

资料来源：Marklines，民生证券研究院

4.2 中系品牌乘用车出海空间总预测

预计海外市场**中系品牌乘用车出口空间为 1002.0 万辆**。长期来看，中系品牌乘用车出口占比提升空间较大。燃油车重点出口东欧、中西亚和非洲市场，新能源车主力关注西欧、东南亚和南美洲市场。头部车企有望在上述地区实现海外注册量突破，加速全球化布局。预测中系品牌全球市占率远期可达 18.1%，参考出口空间为 1002.0 万辆。

表70：中国车企分区域出口预测汇总（万辆，%）

汇总预测	2018	2019	2020	2021	2022	2023	远期	说明
中系品牌乘用车出口总量	25.3	33.7	40.2	74.7	106.5	180.6	1022.0	
YOY 增长率		33.3%	19.2%	85.7%	42.6%	69.6%		
中系品牌市占率	0.4%	0.6%	0.9%	1.5%	2.3%	3.4%	18.0%	
北欧中系品牌市场规模	0.0 (2 辆)	0.0 (7 辆)	0.4	1.3	2.6	2.3	24.0	=30.0%*北欧市场国模 (80.0)
YOY 增长率		250.0%	62,385.7%	189.7%	109.1%	-11.4%		
中系品牌市占率	0.0%	0.0%	0.6%	1.6%	3.8%	3.4%	30.0%	假设中系品牌乘用车最终在北欧市场的市占率为 30.0%
西欧中系品牌市场规模	0.9	1.4	2.3	4.9	12.3	25.4	120.0	=10.0%*西欧市场规模 (1200.0)
YOY 增长率		58.4%	59.1%	113.7%	152.4%	106.0%		
中系品牌市占率	0.1%	0.1%	0.2%	0.5%	1.3%	2.3%	10.0%	假设中系品牌乘用车最终在西欧市场的市占率为 10.0%

东欧中系品牌市场规模	3.9	4.5	6.1	12.3	12.8	47.1	160.0	=50.0%*东欧市场规模 (320.0)
YOY 增长率		13.5%	35.5%	103.8%	3.9%	266.7%		
中系品牌市占率	1.2%	1.3%	2.1%	4.1%	6.7%	20.1%	50.0%	假设中系品牌乘用车最终 在东欧市场的市占率为 50.0%
中西亚中系品牌市场规模	0.3	1.7	2.8	9.4	14.0	27.9	144.0	=60.0%*中西亚市场规模 (240.0)
YOY 增长率		556.6%	64.8%	235.4%	48.7%	99.5%		
中系品牌市占率	0.1%	0.9%	1.5%	4.7%	6.9%	11.3%	60.0%	假设中系品牌乘用车最终 在中西亚市场的市占率为 60.0%
东南亚中系品牌市场规模 (不含日韩)	10.5	14.0	15.2	18.1	28.1	34.5	280.0	=40.0%*东南亚 (不含日 韩) 市场规模 (280.0)
YOY 增长率 (不含日韩)		32.3%	8.8%	19.1%	55.4%	22.9%		
中系品牌市占率 (不含日韩)	1.7%	2.4%	3.4%	3.4%	4.1%	4.8%	40.0%	假设中系品牌乘用车最终 在东南亚 (不含日韩) 市 场的市占率为 40.0%
中系品牌海外注册量 (日韩)	0.0 (53 辆)	0.0 (53 辆)	0.0 (53 辆)	0.0 (52 辆)	0.0 (74 辆)	0.1	45.0	=7.5%*日韩市场规模 (280.0)
YOY 增长率/% (日韩)		0.0%	0.0%	-1.9%	42.3%	1,924.3 %		
中系品牌市占率 (日韩)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.5%	假设中系品牌乘用车最终 在日韩市场的市占率为 7.5%
大洋洲中系品牌市场规模	0.5	1.3	2.3	6.4	8.6	12.6	42.0	=35.0%*大洋洲市场规模 (120.0)
YOY 增长率		155.4%	77.2%	179.4%	35.4%	46.1%		
中系品牌市占率	0.4%	1.2%	2.4%	5.8%	7.6%	10.0%	35.0%	假设中系品牌乘用车在大 洋洲市场的市占率为 35.0%
非洲中系品牌市场规模	1.8	2.5	4.0	7.0	7.1	6.0	36.0	=60.0%*非洲市场规模 (60.0)
YOY 增长率		42.1%	58.7%	77.5%	0.6%	-14.8%		
中系品牌市占率	2.7%	4.0%	7.5%	10.6%	11.2%	11.0%	60.0%	假设中系品牌乘用车最终 在非洲市场的市占率为 60.0%
北美洲中系品牌市场规模	0.2	0.8	0.6	2.6	7.7	12.6	19.0	=1.0%*北美洲市场规模 (1900.0)
YOY 增长率		280.4%	-26.5%	353.6%	197.0%	64.2%		
中系品牌市占率	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	0.7%	1.0%	假设中系品牌乘用车最终 在北美洲市场的市占率为 1.0%

南美洲中系品牌市场规模	7.2	7.6	6.6	12.7	13.3	12.0	132.0	=40.0%*南美洲市场规模 (330.0)
YOY 增长率		6.2%	-12.9%	91.5%	4.4%	-9.4%		
中系品牌市占率	1.9%	2.1%	2.5%	4.5%	4.7%	4.1%	40.0%	假设中系品牌乘用车最终 在南美洲市场的市占率为 40.0%

资料来源: Marklines, 民生证券研究院预测

5 投资建议

自主车企产品力优势明显，全球化布局逐步推进。在选择发展区域时，核心关注要素包含：1) 市场存量空间，2) 本土汽车工业依赖度，3) 汽车供应链成熟度，4) 当地竞争格局，5) 地缘政治关系，我们认为自主出口重点应关注东欧、中亚、东南亚、南美洲、西欧市场。从整体空间预计中系品牌乘用车海外注册量远期空间 1002.0 万辆，市占率可达 18.1%。

中系品牌燃油车重点关注东欧&中亚市场。东欧、中亚市场地域气候极端且石油资源丰富，电动车市场开拓缓慢，新能源市场增长前景不明朗，因此燃油车空间广阔，发展潜力大。预计东欧/中亚市场中系品牌海外注册量远期空间 160.0 万辆/144.0 万辆，市占率可达 50.0%/60.0%。

中系品牌新能源打开东南亚&南美洲市场。东南亚、南美洲处于动力转型黄金期，当地政府对于新能源支持力度大。东南亚重点关注泰国等地，南美洲以巴西为发力点，自主新能源车出口前景可观。预计东南亚（不含日韩）/南美洲市场中系品牌海外注册量远期空间 280.0 万辆/132.0 万辆，市占率可达 40.0%/40.0%。

本地建厂提升西欧&北欧市场中系品牌新能源份额。欧洲地区新能源发展较早，中系品牌乘用车凭借高性价比和技术优势打开市场。尽管欧盟加征反补贴关税，但随着中国车企本地建厂计划推进，海外注册量有望进一步提升。预计西欧/北欧市场中系品牌海外注册量远期空间 120.0 万辆/24.0 万辆，市占率可达 10.0%/30.0%。

中系品牌破局北美洲市场存在一定难度。北美洲贸易壁垒严重，本土汽车行业强势，2024 年美国对华进口车加征 100% 关税，市场破局存在难度。预计中系品牌海外注册量远期空间 19.0 万辆，市占率可达 1.0%。

智能电动弯道超车，自主车企走向出海为必经之路。经历国内市场激烈竞争验证后的车型，在产品力、性价比、外观等方面对于合资车均具有明显优势。参考日系发展之路，天时地利缺一不可，自主车企正可借助电动化、智能化的浪潮，从中国走向世界，从整车出口走向海外建厂，真正实现自主崛起。推荐海外积极布局的车企【**比亚迪、长城汽车、长安汽车、吉利汽车 H**】，建议关注【**零跑汽车**】。

表71：分车企乘用车出口销量及同比增速（万辆；%）

车企	2022 年		2023 年		2024 年 1 月-6 月	
	出口 (万辆)	出口 (万辆)	出口 (万辆)	同比增速 (%)	出口 (万辆)	同比增速 (%)
奇瑞集团	44.9	90.2	100.9%	51.2	30.1%	
上汽集团	101.7	120.8	18.8%	48.8	-8.5%	
比亚迪	5.6	24.3	334.2%	20.3	173.8%	
长安汽车	17	23.6	39.2%	20.3	74.8%	
长城汽车	17.3	31.6	82.5%	20.2	62.6%	
吉利汽车	19.8	27.4	38.3%	19.7	62.9%	

特斯拉	27.1	34.4	26.9%	14.8	-18.7%
其他	19.1	61.7	283.2%	38.4	64.0%
合计	252.5	414.0	63.9%	233.8	31.4%

资料来源：各公司公告，民生证券研究院

表72：重点公司盈利预测、估值、评级

股票代码	公司简称	收盘价 (元)	EPS (元)			PE (倍)			评级
			2024E	2025E	2026E	2024E	2025E	2026E	
002594.SZ	比亚迪	228.95	13.68	17.58	22.12	17	13	10	推荐
601633.SH	长城汽车	22.44	1.63	1.95	2.12	14	12	11	推荐
9863.HK	零跑汽车	21.30	-3.15	-2.61	-0.49	-	-	-	-
000625.SZ	长安汽车	13.58	0.81	1.06	1.36	17	13	10	推荐
0175.HK	吉利汽车	6.87	0.74	1.15	1.49	9	6	5	推荐

资料来源：公司公告，民生证券研究院预测；

注：公司数据为民生证券研究院预测，未覆盖标的采用万得一致预期，股价为人民币，时间为2024年8月7日，港币兑人民币汇率1:0.92

6 风险提示

1) 汽车行业竞争加剧。新能源汽车处于加速渗透时期，行业竞争压力大，可能出现终端需求不及预期，同时对行业盈利能力造成影响。

2) 出海进度不及预期。出海涉及汇率、政策、品牌接受度等多重因素。可能出现因政策、或品牌接受度原因导致各车企出海推进速度不及预期。

3) 全球智能汽车渗透率不及预期。全球范围看智能电动汽车仍处于行业发展早期，消费者对智能汽车的接受度有可能导致全球智能汽车渗透率不及预期。

插图目录

图 1: 中系品牌乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)	5
图 2: 中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	5
图 3: 中系品牌乘用车海外注册量分区域占比 (%)	6
图 4: 东欧地区中系品牌乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)	6
图 5: 东欧地区中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	6
图 6: 东欧地区中系品牌乘用车海外注册量分国家占比 (%)	7
图 7: 俄罗斯乘用车海外注册量占比分系别 (%)	8
图 8: 俄罗斯中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	8
图 9: 西欧地区中系品牌乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)	8
图 10: 西欧地区中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	8
图 11: 西欧自主新能源占中系品牌海外注册量份额 (万辆; %)	9
图 12: 西欧地区自主新能源海外注册量及增速 (万辆; %)	9
图 13: 中西亚中系品牌乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)	9
图 14: 中西亚地区中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	9
图 15: 中西亚地区中系品牌乘用车海外注册量分国家占比 (%)	10
图 16: 沙特阿拉伯中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	11
图 17: 哈萨克斯坦中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	11
图 18: 土耳其中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	11
图 19: 以色列中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	11
图 20: 东南亚中系品牌乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)	12
图 21: 东南亚地区中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	12
图 22: 东南亚地区中系品牌乘用车海外注册量分国家占比 (%)	13
图 23: 泰国中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	13
图 24: 马来西亚中系品牌海外注册量及市占率 (万辆; %)	13
图 25: 中系品牌乘用车海外注册量分动力类型占比 (%)	14
图 26: 中系品牌乘用车海外注册量 (万量; %)	14
图 27: 新能源海外注册量占自主新能源车海外注册量份额 (%)	14
图 28: 新能源海外注册量占该区域中系品牌海外注册量份额 (%)	14
图 29: 自主燃油车出口分区域海外注册量 (万辆)	15
图 30: 主要自主车企海外市占率 (%)	15
图 31: 主要自主车企海外注册量占中系品牌海外注册量比例 (%)	15
图 32: 上汽集团海外注册量及增速 (万辆; %)	17
图 33: 上汽集团海外分区域市占率 (%)	17
图 34: 上汽集团分区域海外注册量权重 (%)	17
图 35: 奇瑞汽车海外注册量及增速 (万辆; %)	19
图 36: 奇瑞汽车海外分区域市占率 (%)	19
图 37: 奇瑞汽车分区域海外注册量权重 (%)	20
图 38: 奇瑞汽车燃油车海外注册量及增速 (%)	20
图 39: 长城汽车海外注册量及增速 (万辆; %)	23
图 40: 长城汽车海外分区域市占率 (%)	23
图 41: 长城汽车分区域海外注册量权重 (%)	23
图 42: 长城汽车分动力类型海外注册量及同比增速 (万辆; %)	24
图 43: 吉利汽车海外注册量及增速 (万辆; %)	26
图 44: 吉利汽车海外分区域市占率 (%)	26
图 45: 吉利汽车分区域海外注册量权重 (%)	27
图 46: 长安汽车海外注册量及增速 (万辆; %)	29
图 47: 长安汽车海外分区域市占率 (%)	29
图 48: 长安汽车分区域海外注册量权重 (%)	29
图 49: 比亚迪海外注册量及增速 (万辆; %)	32
图 50: 比亚迪海外分区域市占率 (%)	32
图 51: 比亚迪分区域海外注册量占比 (%)	32
图 52: 乘用车海外注册量及增速 (万辆; %)	34
图 53: 乘用车海外注册量分动力类型占比 (%)	35
图 54: 乘用车海外注册量及新能源占比 (万量; %)	35

图 55: 乘用车海外注册量分区域 (万辆)	35
图 56: 北欧市场规模及同比增速 (万辆; %)	36
图 57: 北欧地区乘用车分系别 (%)	36
图 58: 北欧地区分级别海外注册量占比 (%)	37
图 59: 北欧地区海外注册量分动力类型 (万辆)	38
图 60: 北欧地区新能源渗透率 (%)	38
图 61: 西欧市场规模及同比增速 (万辆; %)	40
图 62: 西欧地区乘用车分系别 (%)	40
图 63: 西欧分级别海外注册量占比 (%)	41
图 64: 西欧地区海外注册量分动力类型 (万辆)	42
图 65: 西欧地区新能源渗透率 (%)	42
图 66: 东欧地区规模及同比增速 (万辆; %)	45
图 67: 东欧地区乘用车分系别 (%)	45
图 68: 东欧地区分级别海外注册量占比 (%)	46
图 69: 东欧地区分动力类型份额 (%)	47
图 70: 东欧地区新能源渗透率 (%)	47
图 71: 东欧地区分国家海外注册量占比 (%)	48
图 72: 中西亚市场规模及同比增速 (万辆; %)	50
图 73: 中西亚地区乘用车分系别 (%)	50
图 74: 中西亚分级别海外注册量占比 (%)	51
图 75: 中西亚地区分动力类型份额 (%)	52
图 76: 中西亚地区新能源渗透率 (%)	52
图 77: 东南亚地区规模及同比增速 (万辆; %)	54
图 78: 东南亚地区乘用车分系别 (%)	54
图 79: 东南亚地区分级别海外注册量占比 (%)	55
图 80: 东南亚地区分动力类型份额 (%)	56
图 81: 东南亚地区新能源渗透率 (%)	56
图 82: 大洋洲地区规模及同比增速 (万辆; %)	58
图 83: 大洋洲地区乘用车分系别 (%)	58
图 84: 大洋洲分级别海外注册量占比 (%)	59
图 85: 大洋洲地区分动力类型份额 (%)	60
图 86: 大洋洲地区新能源渗透率 (%)	60
图 87: 非洲地区规模及同比增速 (%)	61
图 88: 非洲地区乘用车分系别 (%)	61
图 89: 非洲地区分级别海外注册量占比 (%)	62
图 90: 非洲地区分动力类型份额 (%)	63
图 91: 非洲地区新能源渗透率 (%)	63
图 92: 北美洲地区规模及同比增速 (万辆; %)	64
图 93: 北美洲地区乘用车分系别 (%)	64
图 94: 北美洲地区分级别海外注册量占比 (%)	65
图 95: 北美洲地区海外注册量分动力类型 (万辆)	66
图 96: 北美洲地区新能源渗透率 (%)	66
图 97: 南美洲地区规模及同比增速 (万辆; %)	67
图 98: 南美洲地区乘用车分系别 (%)	67
图 99: 南美洲地区分级别海外注册量占比 (%)	68
图 100: 南美洲地区分动力类型份额 (%)	69
图 101: 南美洲地区新能源渗透率 (%)	69
图 102: 南美洲地区分国家海外注册量占比 (%)	70
图 103: 巴西市场规模及同比增速 (万辆; %)	70
图 104: 巴西市场中系销量及市占率 (万辆; %)	70

表格目录

表 1: 中西亚地区部分中国车企建厂情况	10
表 2: 东南亚地区部分国家进口关税情况	12
表 3: 车企出海路径	16
表 4: 上汽集团海外主销国家 (辆)	18
表 5: 上汽集团海外主销车型 (辆)	18
表 6: 上汽集团海外生产布局	18
表 7: 上汽集团海外研发布局	19
表 8: 奇瑞汽车海外主销国家 (辆)	21
表 9: 奇瑞汽车海外主销车型 (辆)	21
表 10: 奇瑞汽车海外生产布局	22
表 11: 奇瑞汽车海外研发布局	22
表 12: 长城汽车海外主销国家 (辆)	24
表 13: 长城汽车海外主销车型 (辆)	25
表 14: 长城汽车海外研发布局	25
表 15: 长城汽车海外生产布局	25
表 16: 吉利汽车海外主销国家 (辆)	27
表 17: 吉利汽车海外自主主销车型 (辆)	28
表 18: 吉利汽车海外研发布局	28
表 19: 吉利汽车海外生产布局	28
表 20: 长安汽车海外主销国家 (辆)	30
表 21: 长安汽车海外主销车型 (辆)	30
表 22: 长安汽车海外生产布局	31
表 23: 长安汽车海外研发布局	31
表 24: 比亚迪海外主销国家 (辆)	32
表 25: 比亚迪海外主销车型 (辆)	33
表 26: 比亚迪海外生产布局	33
表 27: 北欧地区品牌集中度 (万辆)	36
表 28: 北欧地区车型集中度 (万辆)	37
表 29: 北欧地区各国新能源车优惠政策	38
表 30: 西欧地区品牌集中度 (万辆)	40
表 31: 西欧地区车型集中度 (万辆)	42
表 32: 2024 年西欧地区部分国家新能源车优惠政策梳理	43
表 33: 2024.6.12 欧盟宣布加征反补贴关税涉及车企	44
表 34: 欧洲地区部分中国车企建厂情况	44
表 35: 东欧地区品牌集中度 (万辆)	46
表 36: 东欧地区车型集中度 (万辆)	47
表 37: 俄罗斯“平行进口”模式相关政策内容	48
表 38: 俄罗斯进口汽车税费结构表	49
表 39: 俄罗斯进口汽车报废税系数表	49
表 40: 俄罗斯进口汽车消费税税率与发动机功率对照表	49
表 41: 中西亚地区品牌集中度 (万辆)	51
表 42: 中西亚地区车型集中度 (万辆)	52
表 43: 中西亚地区部分国家新能源发展方向	53
表 44: 东南亚地区品牌集中度 (万辆)	54
表 45: 东南亚地区车型集中度 (万辆)	55
表 46: 东南亚地区主要东盟国家新能源车政策梳理	56
表 47: 东南亚地区部分中国车企建厂情况	57
表 48: 大洋洲地区品牌集中度 (万辆)	58
表 49: 大洋洲地区车型集中度 (万辆)	59
表 50: 非洲地区品牌集中度 (万辆)	61
表 51: 非洲地区车型集中度 (万辆)	62
表 52: 非洲地区部分中国车企生产布局情况	63
表 53: 北美洲地区品牌集中度 (万辆)	64
表 54: 北美洲地区车型集中度 (万辆)	65
表 55: 南美洲地区品牌集中度 (万辆)	67
表 56: 南美洲地区车型集中度 (万辆)	68
表 57: 南美洲部分国家新能源汽车政策梳理	69

表 58:	巴西新能源汽车进口税率调整明细	71
表 59:	巴西新能源汽车进口车企免税配额额度	71
表 60:	南美洲地区部分中国车企生产布局情况	71
表 61:	北欧市场预测表 (万辆, %)	72
表 62:	西欧市场预测表 (万辆, %)	73
表 63:	东欧市场预测表 (万辆, %)	74
表 64:	中西亚市场预测表 (万辆, %)	74
表 65:	东南亚市场预测表 (万辆, %)	75
表 66:	大洋洲市场预测表 (万辆, %)	76
表 67:	非洲市场预测表 (万辆, %)	76
表 68:	北美洲市场预测表 (万辆, %)	77
表 69:	南美洲市场预测表 (万辆, %)	78
表 70:	中国车企分区域出口预测汇总 (万辆, %)	78
表 71:	分车企乘用车出口销量及同比增速 (万辆; %)	81
表 72:	重点公司盈利预测、估值、评级	82

分析师承诺

本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登记为注册分析师，基于认真审慎的工作态度、专业严谨的研究方法与分析逻辑得出研究结论，独立、客观地出具本报告，并对本报告的内容和观点负责。本报告清晰地反映了研究人员的研究观点，结论不受任何第三方的授意、影响，研究人员不曾因、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收到任何形式的补偿。

评级说明

投资建议评级标准	评级	说明
以报告发布日后的 12 个月内公司股价（或行业指数）相对同期基准指数的涨跌幅为基准。其中：A 股以沪深 300 指数为基准；新三板以三板成指或三板做市指数为基准；港股以恒生指数为基准；美股以纳斯达克综合指数或标普 500 指数为基准。	推荐	相对基准指数涨幅 15%以上
	谨慎推荐	相对基准指数涨幅 5% ~ 15%之间
	中性	相对基准指数涨幅-5% ~ 5%之间
	回避	相对基准指数跌幅 5%以上
	推荐	相对基准指数涨幅 5%以上
	中性	相对基准指数涨幅-5% ~ 5%之间
	回避	相对基准指数跌幅 5%以上

免责声明

民生证券股份有限公司（以下简称“本公司”）具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格。

本报告仅供本公司境内客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。本报告仅为参考之用，并不构成对客户的投资建议，不应被视为买卖任何证券、金融工具的要约或要约邀请。本报告所包含的观点及建议并未考虑个别客户的特殊状况、目标或需要，客户应当充分考虑自身特定状况，不应单纯依靠本报告所载的内容而取代个人的独立判断。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而导致的任何可能的损失负任何责任。

本报告是基于已公开信息撰写，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、意见及预测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，且预测方法及结果存在一定程度局限性。在不同时期，本公司可发出与本报告所刊载的意见、预测不一致的报告，但本公司没有义务和责任及时更新本报告所涉及的内容并通知客户。

在法律允许的情况下，本公司及其附属机构可能持有报告中提及的公司所发行证券的头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或正在争取提供投资银行、财务顾问、咨询服务等相关服务，本公司的员工可能担任本报告所提及的公司的董事。客户应充分考虑可能存在的利益冲突，勿将本报告作为投资决策的唯一参考依据。

若本公司以外的金融机构发送本报告，则由该金融机构独自为此发送行为负责。该机构的客户应联系该机构以交易本报告提及的证券或要求获悉更详细的信息。本报告不构成本公司向发送本报告金融机构之客户提供的投资建议。本公司不会因任何机构或个人从其他机构获得本报告而将其视为本公司客户。

本报告的版权仅归本公司所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式、任何目的进行翻版、转载、发表、篡改或引用。所有在本报告中使用的商标、服务标识及标记，除非另有说明，均为本公司的商标、服务标识及标记。本公司版权所有并保留一切权利。

民生证券研究院：

上海：上海市浦东新区浦明路 8 号财富金融广场 1 幢 5F； 200120

北京：北京市东城区建国门内大街 28 号民生金融中心 A 座 18 层； 100005

深圳：广东省深圳市福田区益田路 6001 号太平金融大厦 32 层 05 单元； 518026