

应对东南亚电动汽车 颠覆浪潮

新能源时代汽车行业决策者战略要务





引言

全球各国政府都宣布了实现净零排放理想目标的不同时间表。为了实现这一目标，加速交通运输行业的电气化至关重要，因为交通运输是温室气体排放的主要来源之一。顺应全球电动化趋势，东南亚、东盟国家已经也纷纷加入新能源汽车浪潮。尽管全球新闻头条都在报道电动汽车市场的“放缓”趋势，但是东南亚近年来电动汽车行业在加快增长。到 2030 年，东南亚的新能源汽车（包括混合动力汽车、插电式混合动力汽车和纯电动汽车）份额预计将达到 38%。电动汽车的长期增长轨迹仍然稳固且势不可挡，向电动汽车的过渡无疑会打破东南亚汽车行业的现状，并且创造一种新常态。行业参与者和决策者面临的战略问题不再是电动汽车在东南亚“是否增长”，而是可以发展的“多快、多大”？这将如何影响整个行业？我们应该如何精准定位，从而把握全新机遇并从容应对未来的挑战？

2 罗兰贝格 | 应对东南亚电动汽车的颠覆浪潮

内容

Page	4		
	7	1	东南亚—战略必选项，而非选择题
	11	2	乘势新能源汽车浪潮
	19	3	打破旧格局，塑造新常态
		4	主机厂的战略要务

38%

到 2030 年，东亚
南亚 NEV (包括 HEV、PHEV 和
BEV) 的份额预计 将达到 38%

13%

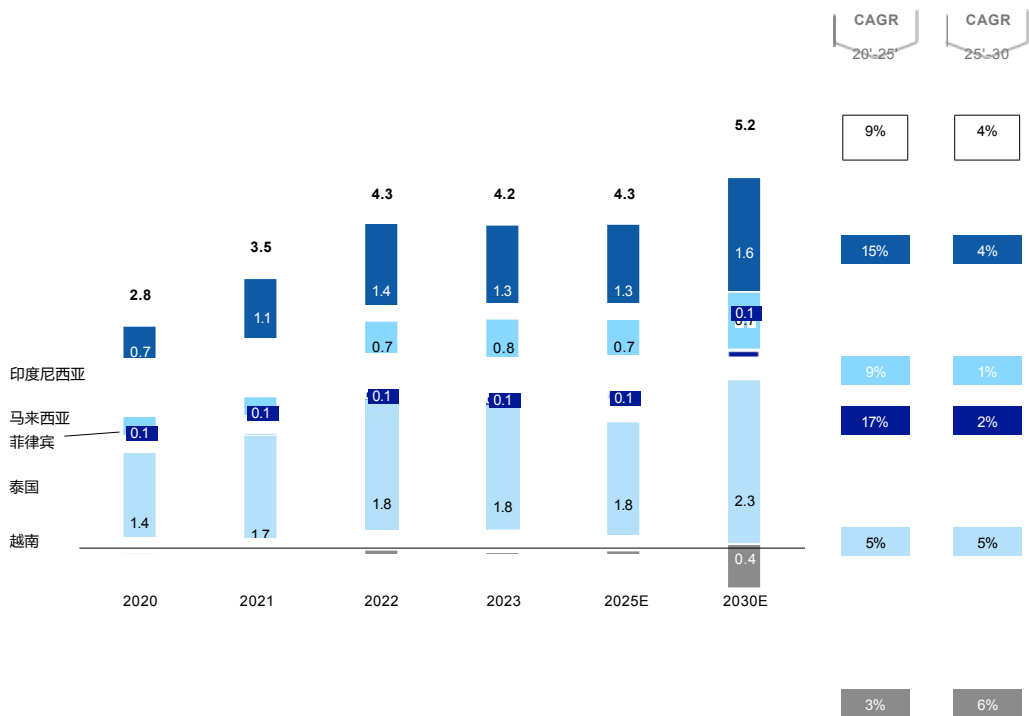
到 2030 年，中国
自主品牌预计将占
据 13% 的市场份
额 - 日本的主导地
位受到挑战

1 东南亚——战略必选项，而非选择题

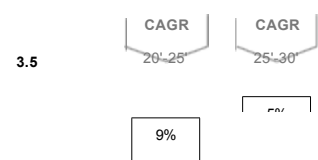
2023年，东南亚乘用车市场的总产量和销量分别达到420万和330万辆。在经历了新冠疫情的严重影响后，该地区重回增长轨迹。展望未来，增长前景依然乐观，预计从2025年到2030年，乘用车产量和销量将分别以4%和5%的年均稳定增长率增长。

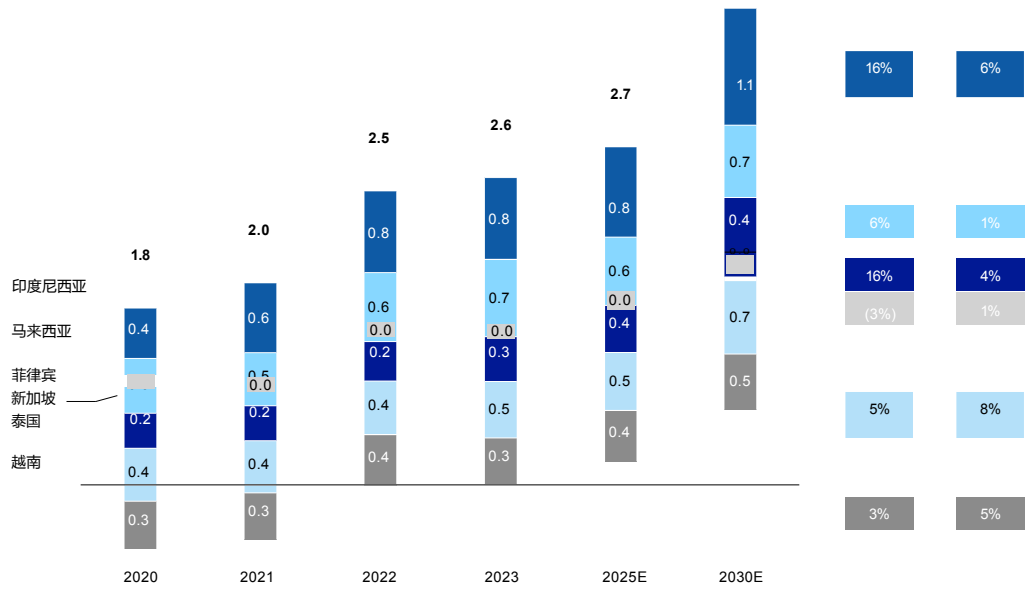
A, B 东南亚乘用车市场产销量增长展望

未来几年，东南亚新能源车产量预计将增长以4%的增速增长
东南亚乘用车¹⁾产量[百万台]



未来几年，东南亚新能源车销量预计将以 5%的增速增长
东南亚乘用车¹⁾销量 [百万台]





资料来源: S&P Global; 罗兰贝格

1 不包含皮卡及轻型商用车

4 罗兰贝格 | 应对东南亚电动汽车的颠覆浪潮

东南亚仍然是一个具有战略重要性的市场，也是全球汽车供应链不可或缺的一部分。不仅如此，东南亚是为数不多的几个保持明显乘用车市场增长的地区之一。该地区由许多汽车行业发展和需求水平不同的国家组成。这些因素使得在该地区/特定国家进行投资和扩张既是一种机遇也是一种挑战。

对于现有的日本汽车企业来说，东南亚长期以来一直是（并将继续是）一个重要的市场、区域供应链节点和生产中心。日本品牌一直主导着该地区。丰田、本田、日产等几十年来一直被熟知为“家喻户晓”的品牌。捍卫日本企业的主导地位并维护他们在东南亚的投资利益是一种战略需要，而不是一种选择。

对于其他全球参与者和新的挑战者们，尤其是中国汽车企业，东南亚提供了战略和商业机会：

战略原因:

资源丰富 – 东南亚部分国家拥有对电动汽车生产至关重要的自然资源。例如，对于电动汽车电池组，印度尼西亚和菲律宾分别拥有最大的和第六大镍资源基地，而镍是一种 NCM 电池的关键原材料。

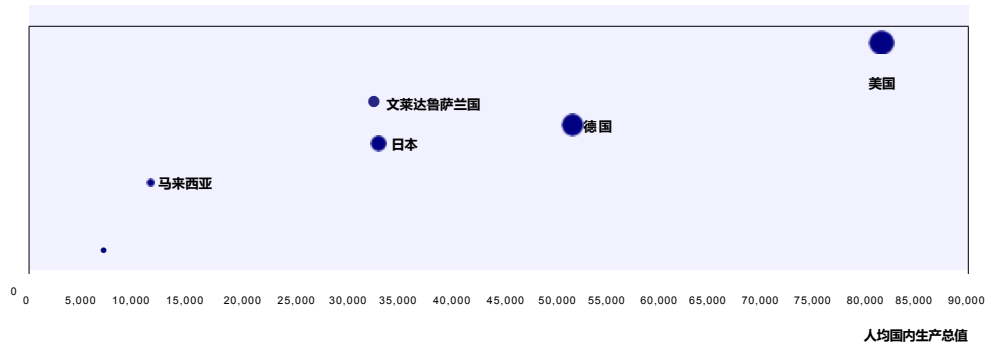
中立的地缘政治地位和有利的贸易关系 – 在全球地缘政治紧张局势加剧的情况下，东盟的中立使该地区的公司能够继续从与其他地区的稳定贸易关系中受益。贸易协议，例如东盟自由贸易协定 FTA 和区域全面经济伙伴关系 RCEP，为汽车企业提供了有利的政策环境，使他们能够利用东盟作为生产和出口中心，从税收优惠中受益并满足本地化要求。例如，东盟自由贸易协定允许从泰国向东盟出口 CBU 时享受 0% 的进口关税。此外，还可以利用 RCEP 的优势向澳大利亚和新西兰等大洋洲国家出口；这两个国家都是右舵市场。

C 每千人车辆数与各国人均 GDP 的比较

每千人车辆数

900

000



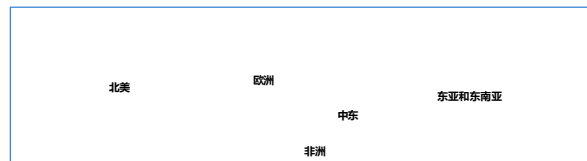
资料来源: Euromonitor, 案头研究, 罗兰贝格

商业原因：

当地国内市场的增长潜力 – 东南亚是全球增长最快的汽车市场之一，其驱动力是人口众多、经济持续增长、消费能力不断提高以及汽车保有量较低。与成熟市场相比，东南亚具有强劲的增长潜力。

低成本价值定位的采购、生产基地和出口中心 – 作为全球/区域汽车供应链/出口中心不可或缺的一部分，东盟完全有能力成为中国和其他全球 OEMs 扩大国际网络以服务东盟和大洋洲区域市场的理想区域基地。

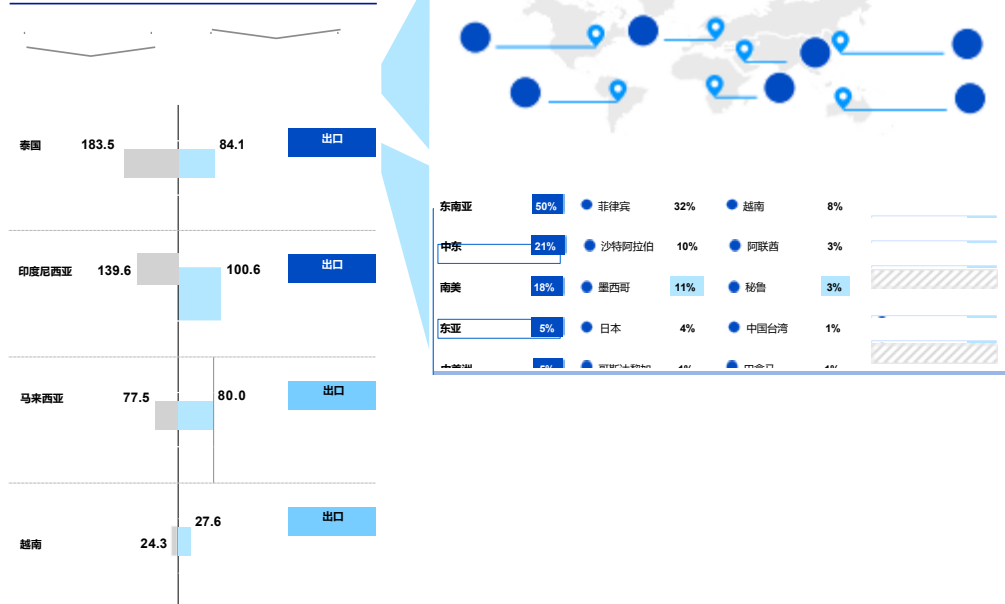
D 东南亚轻型车出口分布，及泰国和印度尼西亚的出口国家明细



1 规格包括国际标准类别，如轿车、SUV、多功能车、皮卡、

微型卡车、轻型卡车、厢式货车和其他轻型车辆

2023 年产量变化分析 ¹⁾[百万单位]



资料来源: S&P Global; 罗兰贝格



2 乘势新能源汽车浪潮

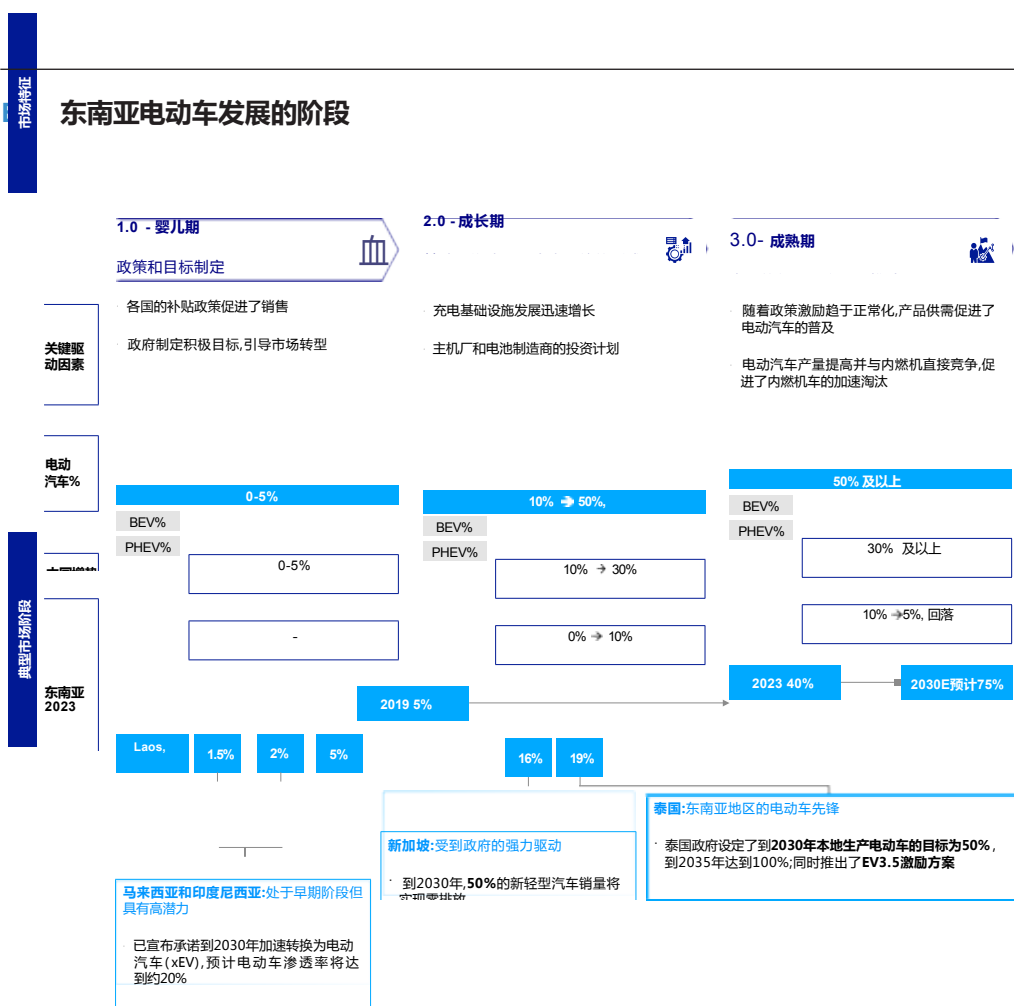
2.1/ 优惠政策促进电动汽车增长

顺应全球电气化趋势的发展，东南亚也加入了电动汽车的浪潮。电动汽车的发展主要受到三大力量的推动：

政府的推动：政府出台的政策和激励措施用于促进绿色出行和电动汽车

客户的拉动：消费者越来越多地考虑购买电动汽车作为他们的下一辆汽车。他们也愿意接受新品牌，并愿意为电动汽车支付比内燃机汽车更高的价格

支持性基础设施：不断发展公共充电基础设施从而提高充电服务的可用性和可及性
鉴于地区差异，东南亚的电动汽车成熟度可以分为三个阶段：



第一阶段 的特点是政府出台了一系列政策和目标，以促进绿色能源和交通。这在一定程度上是由东盟根据《巴黎协定》承诺减少碳排放所推动的。大多数东南亚国家仍处于电动汽车发展的第一阶段（起步阶段）。

F 东南亚各国新能源车及基础设施政策

国家	支持政策			
	电动汽车 (EV) 目标	内燃机 (ICE) 禁令/限制	消费者补贴	电动汽车充电基础设施支持
泰国	到2025年和2030年，分别设定402,000辆和2,050,000辆电池电动汽车 (BEV) 上路的目标	自2035年起，禁止销售内燃机 (ICE) 车辆。	根据电池容量，新能源汽车的补贴方案范围为每辆70,000泰铢至150,000泰铢。	对于至少拥有40个充电桩，其中25%为直流充电 (DC) 类型的充电站提供商，享有5年的公司所得税 (CIT) 豁免 对于较小的充电站提供商，享有3年的公司所得税 (CIT) 豁免
印度尼西亚	到2030年，目标实现约220万辆电池电动汽车 (BEV) 保有量 2030年，目标实现50%的零排放车辆 (ZEV2) 销量	自2050年起，禁止销售内燃机 (ICE) 车辆。	每销售一辆电池电动汽车，提供8000万印尼卢比的补贴 每销售一辆混合动力汽车，提供4000万印尼卢比的补贴	目前尚无充电基础设施运营商的相关激励措施
马来西亚	到2030年，新能源汽车 (xEV) ¹⁾ 分别占新车销售的20%、40%和50% 道路税免征至2025年	目前尚未公布禁止销售内燃机 (ICE) 车辆的计划	无直接补贴措施 个人税免征额度最高为2500林吉特	绿色投资税扣除在2026年之前，对电动汽车充电站资本支出 (CAPEX) 提供100%的扣除
越南	到2050年，100%的道路机动车辆将由电力和绿色能源驱动 ²⁾	从2040年开始，限制内燃机 (ICE) 车辆的生产 and 进口	目前尚无补贴计划	目前尚无充电基础设施运营商的相关激励措施
菲律宾	到2028年，菲律宾将部署240万辆新能源汽车 (xEV)，到2040年将达到630万辆	目前能源部 (DOE) 尚未宣布具体的内燃机 (ICE) 禁令，但计划有效限制新的ICE车辆销售，以支持其2040计划	目前尚无补贴计划	虽然没有强制激励措施，但DOE已宣布将在2040年前支持部署约147,000个电动汽车充电站
新加坡	到2030年，所有新轻型车辆销售中的50%将为零排放车辆	自2040年起，禁止销售新的内燃机 (ICE) 车辆	额外注册费 (ARF) 享有45%的折扣，最高限额为15,000新加坡元	电动汽车通用充电器补助计划涵盖充电设备、服务以及电缆和充电器安装费用的50%，最高补助为4,000新加坡元

支持政策强度: ■ 强 ■ 中等 ■ 弱 ■ 不适用

1 包括电池电动汽车 (BEV)、插电式混合动力汽车 (PHEV)、混合动力汽车 (HEV)、天然气车辆 (NGV)、生物燃料车辆 (BV) 和太阳能车辆 (SV)；

2 未明确定义电动汽车定义范围 (EV)；

3 包括混合动力车；

4 菲律宾能源部；

5 包括所有类型的车辆 (例如，四轮车、皮卡、两轮车、公交车等)；

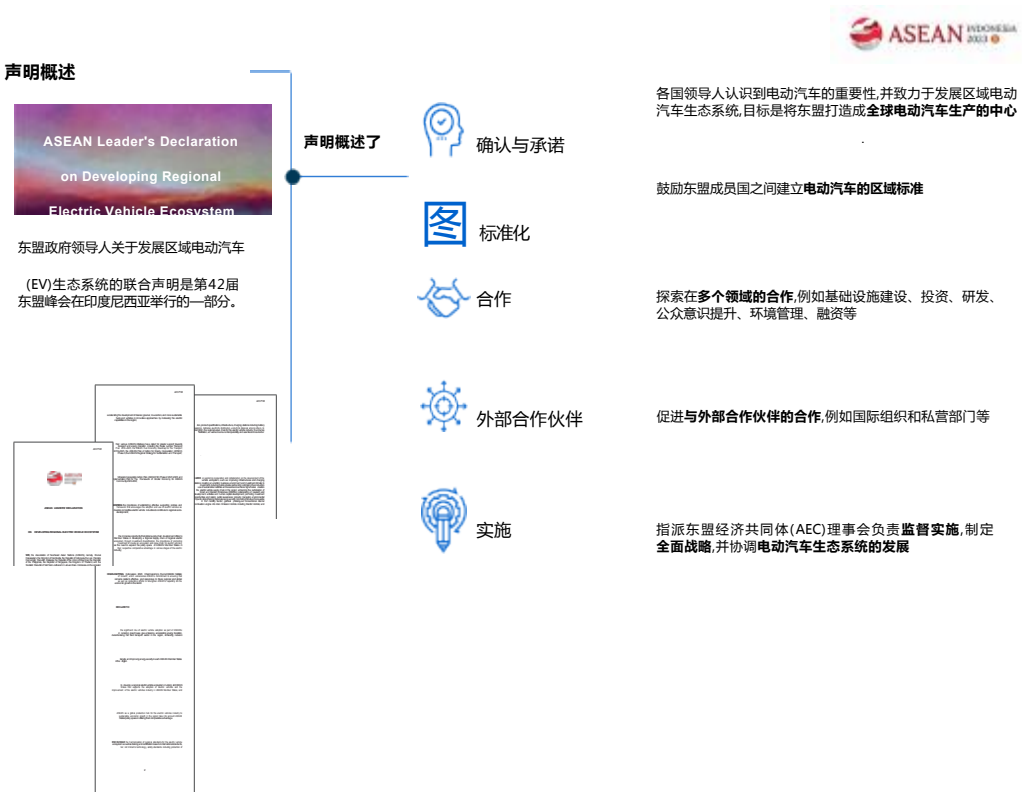
6 目标仅限于电池电动汽车 (BEV) 和燃料电池电动汽车 (FCEV)

泰国一直被誉为该地区的电动汽车先驱，并决心加速零排放汽车的转型。泰国政府已设定目标，到 2030 年实现 50% 的电动汽车在本地生产，到 2035 年实现 100% 的电动汽车在本地生产。其最近的 EV3.5 激励计划进一步为主机厂们提供了在泰国投资和设立制造设施及运营的激励措施。

新加坡的目标是到 2040 年让所有车辆都使用清洁能源。其他国家，例如印度尼西亚、马来西亚和菲律宾等，也纷纷宣布承诺到 2030 年加速向 xEV 的转型。

此外，东盟政策制定者还超越了各自国家的利益并探索区域合作，从而共同加速东南亚电动汽车生态系统的发展。2023 年 5 月，发表了一项联合宣言，为引领未来各种区域举措提供了总体指导原则。

J 东盟领导人联合声明的影响



第二阶段，可以观察到电动汽车销售渗透率同比增长的轨迹。第二阶段的东南亚国家的例子包括泰国和新加坡。充电基础设施建设持续增长，尤其是在大城市。这些国家也看到更多电动汽车品牌进入市场。在这些国家，精选的电动汽车主机厂们和电池制造商们已在当地开展生产运营或已宣布投资计划。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。
如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/705240232102012010>