

2023 年“一带一路”白皮书第二篇·制造篇 (下)：十年“带路”_百年重塑

汽车：乘风破浪，新能源破局（续）

2. 零部件-依靠成熟工艺+成本管理优势率先实现海外扩张

2.1 中国零部件出口呈阶段式增长

复盘中国汽车零部件出口，可将其发展分为 30%+高增速、增速下台阶、增长乏力、重回 10-20%高增速四阶段。2020 年之前我国汽车零部件出口增速变动主要和全球汽车销量及贸易政策两大因素相关；2020-2023 年经历了电动化加速、贸易保护主义及带来的去全球化后，我国零部件出口驱动因子改变为产业链保供能力、成本控制能力，恢复了高出口增速：

1. 2010 年前全球汽车产销×贸易开放程度相继发力，汽车零部件保持 30+%高增速：该阶段核心驱动因素为①全球汽车产销超 5%增长，②贸易开放度由 45%快速提升至 60%；主要催化来自①2001 年中国加入 WTO 关税由 25% 到 2006 年

2. 2011-2014 年产销增长降速、贸易开放进入平台期，汽车零部件由 2010 年的 44%逐步降至 2014 年的

9%：该阶段核心驱动因素为金融危机后全球汽车产销增速降至 5%以下×贸易开放程度初入瓶颈期；主要催化来自①欧盟自 2010 年 10 月 28 日对中国铝合金轮毂征收 22.3%反倾销税期限 5 年，②2012 年美国欲制造业回流，对中国汽零反补贴调查、轮胎反倾销调查，贸易保护主义初显端倪，但主机厂降本压力凸显，美国通用自制率从 70% 降至 27%，中国汽零仍有增长；

3. 2015-2020 年全球汽车产销渐入存量阶段，去全球化趋势明显，汽零出口 15-20 年复合增速 4%，增长乏力：该阶段核心驱动因素为全球汽车产销渐入存量阶段，贸易保护主义盛行；主要催化来自 2017 年汽零行业遭到国外双反调查 16 起（同比+50%），因技术贸易壁垒遭遇退运金额同比+110%，2018 年 7 月美欲对华汽零加征 25%关税；

4. 2021 年至今，+缺芯扰动下中国汽零产业链竞争优势凸显，增速重回 10%区间：该阶段核心驱动因素为产业链优势再度爆发；主要催化来自①疫情及缺芯带来国外尾部企业出清，且中国产业链保供能力凸显，②美墨加贸易协定+美国 IRA 法案加速中国汽零企业出海建厂。

2.2 中国汽零贸易参与度稳步提升

中国汽零出口贸易参与度快速提升，有望领先全球。我们选取贸易参与度为主要观测指标，参与度是指一个国家或行业参与全球价值链的程度，通过观测该指标可体

现各国在全球汽零市场的影响力。德国、日本、美国、中国为目前世界四大汽车消费 大国，2018-2019 年前德国/日本/美国汽车全球销量快速增长，培育了本土汽零供 应商较强的技术研发和生产配套能力，使其在全球汽零贸易中占据主流地位，贸易参 与度基本维持在 10%及以上。2020 年至今，①中国汽车主机厂在经历 2018-2019 年销量低谷后，随新能源车渗透率提升及产品车型爆发开启，为本土汽零供 应商提供配套能力培养沃土，②中国汽零产业链在和缺芯环境下，表现出较强的 保供和降本能力，使中国汽零供应商贸易地位不断提升至全球第二的水平，贸易参与 度由 2018 年 8%提升至 14%，预计随零部件企业海外建厂，未来中国汽零全球贸易参与度有望追赶并超过德国至 20%。

我们假设全球乘用车市场逐步饱和，新车产量增速自 2023 年的 2.5%逐年下行 至 2025-30 年的 2%；国际贸易开放程度越高，全球汽零贸易总额越高，2022 年疫 情影响贸易参与度下行，考虑历史平台期正常水平和近年地缘政治影响，2023 年后 逐年修复 2%至 53%左右稳态；中国汽零贸易参与度决定了全球汽零贸易中所占份额， 考虑产业链竞争优势和产品技术水平，假设中国汽零贸易稳态参与度水平预计接近 2000 年的美国。预计 2025 年汽零贸易市场空间超过 700

亿，2022-2025 年保持 14%的年复合增速；到 2030 年有望接近 2000 年美国分工水平 20%，市场空间超过千亿。

2.3 借鉴海外经验，探索中国汽零出口发展趋势

2.3.1 他山之石——德、日汽零成长路径

回顾德、日汽零发展史，我们认为其汽零全球化布局离不开本土车企的领先地位、技术迭代带来的产品领先及优秀的管理、制造能力：1. 德国为全球汽零贸易份额最高、汽零龙头（博世、大陆、采埃孚）数量最多的国家，其发展核心要素主要为：①飞速发展和高度成熟的整车行业为汽零发展提供了沃土，培养了高质量、自动化的产业链体系→具备较强的整车配套能力，获得世界主机厂的认可；随整车（大众-经济性车系）共同出海；②技术驱动发展战略，使其在多轮产业趋势中始终保持领先地位→被全球大客户青睐且仍有较高的话语权；研发驱动技术和产品积累，主导新一轮产业和技术趋势变革；③海外收并购进军多个市场，补齐全球化供应能力和产品线2. 日本为全球汽零贸易份额第三、汽零龙头（日本电装、爱信精机）相对较多的国家，其发展核心要素主要为：①经济省制度形成有效扶持：日本失去的 10 年后长期通过经济省制度（产业链垂直化）扶持工业，而丰田本田

等精细化生产后培养了日本汽零企业精密生产的能力；

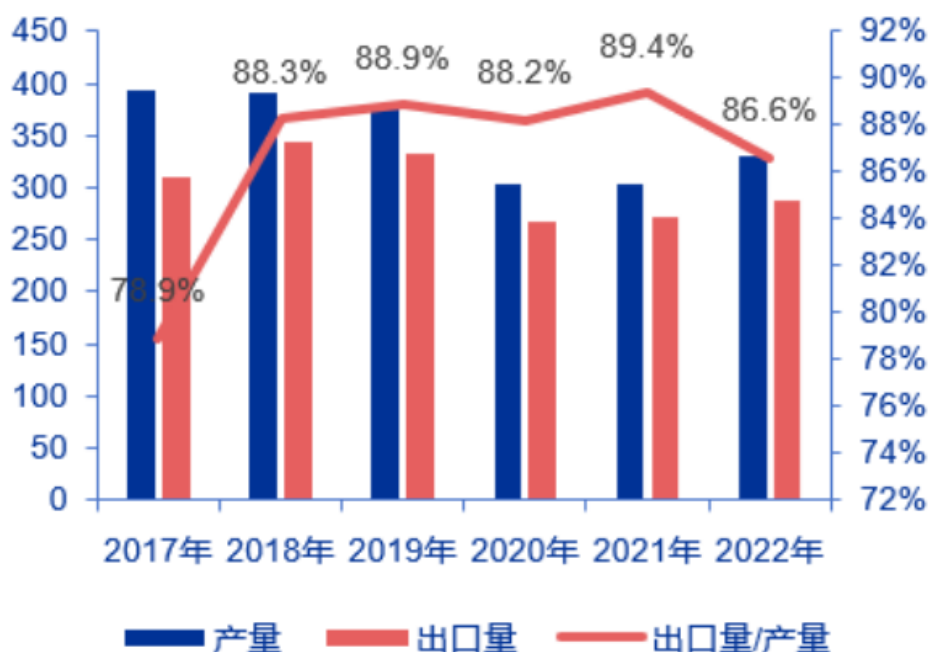
②产能深度绑定大客户实现出海：受益于丰田本田（精细化车系）等全球销量的爆发，带动汽零出口有所表现。

中国汽车工业近几年已经拥有巨大的进步，尤其是借助智能电动的浪潮，提升了自身的技术实力，具备对外输出的能力。对比德日汽零企业成长为全球性汽车零部件巨头的路径，我们认为中国汽零公司出海：1. 短期内，符合北美本地化生产政策的要求，增加特斯拉美国工厂的就近配套，拿下特斯拉墨西哥工厂新增配套份额是关键；2. 中期维度，遴选汽零产业链中技术实力较强、在前期出口贸易中具备较好的海外客户供应基础、具备优良海外管理经验的汽零公司；3. 远期看，中国汽零实现更深层次的全球化仍需加速补齐技术实力提升+中国品牌主机厂出海布局两个必要因素。

2.3.2 短期：墨西哥产业链如火如荼

我们认为短期内，国内特斯拉产业链企业出海至墨西哥设厂为出海的第一梯队，并将辐射北美及南美“一带一路”国家。墨西哥为各汽车厂商出口美国的重要生产基地，22年出口量/产量达86.6%。2022年，墨西哥向美国出口汽车222.2万辆，占总出口量的77.5%，较2021年分别增加15万辆和1.0%^{pt}；向加拿大出口汽车21.6万辆，占总出口量的7.5%；向欧洲出口22.8万辆，占总出口量的8.0%。

图 4：墨西哥出口量及占产量比重



特斯拉墨西哥工厂官宣，产能规划 100 万辆。3 月 1 日，特斯拉官宣在墨西哥 新莱昂州新建在美国之外的第三个超级工厂，投资额超 50 亿美元，规划产能达 100 万辆，主要生产下一低成本平台车型；最快 2024 年下半年投产，目前在密集发包，预计 5-6 月陆续定点。据路透社，塞缪尔·加西亚在最新一次活动中表示，墨西哥超级工厂的投资有所增长，仅特斯拉及其供应商就将在两年内带来 150 亿美元的投资。除特斯拉外，墨西哥共有 31 家整车工厂，合计产能超过 500 万辆。得益于地缘

优势、廉价劳动力和高标准的汽车制造能力，墨西哥吸引了如日产、大众、通用等知名跨国企业投资设厂，新莱昂州、科阿韦拉州、圣路易斯波托西州、瓜纳华托州、墨西哥州等为主要的汽车生产基地。特斯拉墨西哥工厂的投产量及其他车企的产能布局确保了跟随其出海的零部件企业能通过规模效应快速实现盈亏平衡，使其能短期内快速实现对哥斯达黎加、巴拿马、智利、阿根廷等南北美洲“一带一路”国家的辐射，抢占市场先机；长期内能在财务健康的前提下扩大体量及积累海外管理经验，为出海其他地区蓄势。

墨西哥拥有完善的汽车产业链，国内零部件企业积极进行当地布局。根据 Marklines 数据，墨西哥吸引了日本（429 家）、美国（397 家）、德国（256 家）等汽车工业大国的投资零部件厂。近年来我国汽车行业积极海外投资，目前在墨西哥的中国零部件配套厂超过 40 家，以新泉股份、岱美股份、嵘泰股份、拓普集团、爱柯迪、继峰股份等企业为代表的中国零部件企业均加速在当地建厂。

我们认为短期内，中国新能源转型快，带动新能源产业链完善健全，零部件企业相较于海外传统零部件企业拥有更先进的技术及更好的成本控制能力，是当前阶段的重要核心竞争力。短期内跟随特斯拉为代表的北美车企于墨西哥布局，

将有望快速实现盈利，是规模进一步提升并辐射南北美“一带一路”国家的关键，墨西哥产业链是第一阶段的出海重点。

2.3.3 中期：协同优质海外客户布局

我们认为中期内，具备优质海外客户公司的国内零部件企业将通过与下游协同的方式实现海外布局，而这一阶段中欧洲为重要代表地区，星宇股份、福耀玻璃、拓普集团、科博达、继峰股份等公司将立足欧洲工厂，对欧洲“一带一路”国家进行辐射。欧洲汽车工业发达，市场容量大。欧洲汽车制造商协会（ACEA）公布的数据显示，2022年全年欧洲新车注册量1128.7万辆，同比下跌4.1%，其中大众集团、Stellantis销量分别为278.98万辆、205.25万辆，市占率分别为24.7%、18.2%，欧美车企占据主导地位，中国车企销量低。

产业链成本优势+中国出口欧洲销量低，协同优质海外客户是零部件中期出口最优选择。国内汽车产业新能源转型快，新能源车整车及零部件产业链较欧洲更为成熟，带来更低的整车生产成本，法国汽车零部件供应商Forvia称，中国汽车制造商生产电动汽车的成本比欧洲汽车制造商低1万欧元。2023年1-8月中国出口欧盟汽车约55万台，整体体量仍较低，近期欧盟进行双反调查或将阻碍出口的高速增长，零部件企业为实现盈利需要进行更大体量的配套，与大众、Stellantis等海外优质客户协同为零部件企业中期内出海的关键方向。多家中国零部件企业已在欧洲快速布局。根据Marklines数据，欧洲目前拥有200

余家中国零部件企业工厂，其中德国由于拥有发达的汽车产业，位于德国零部件厂超 70 家。近年来伴随新能源汽车行业兴起以及欧洲市场需求扩张，我国车企在欧洲市场的投资也在不断增加，以继峰股份、星宇股份、华域汽车、福耀玻璃、德赛西威为代表的零部件企业均已在德国进行工厂布局，对波兰、立陶宛、爱沙尼亚等中东欧“一带一路”国家进行辐射。

2.3.4 长期：自主车企海外建厂的新机遇

我们认为从长期视角考虑，我国零部件企业将乘车企海外全产业链布局的东风，实现对欧、美、亚“一带一路”国家的全面布局。车企海外建厂加速。随着我国新能源汽车产业的快速发展，中国汽车产业在智能化、电动化方面接连取得技术上的先发优势。随之而来的是多个国内自主品牌开始加快海外市场布局，车企出海从单纯的平行出口逐步转向海外全产业链布局，以奇瑞、比亚迪、上汽为首的一系列车企于今年宣布进行海外布局。

我们假设 22 年出口车型均价为 13.79 万元，且随每年出口车型升级，保持年均 3% 增速；并假设整车国内毛利率平均 10%，零部件占整车成本 65%，测算可得 2027 年自主车企出口“一带一路”国家将为零部件带来 1959 亿元市场空间，22-27 年复合增速达 32%。

中国汽车还处于打造全球品牌非常初级的阶段，在品牌及销量方面均需要较长时间进行建设及爬坡，我们预计中国车企在亚洲、欧洲“一带一路”国家销量将分别由 2022 年的 25 万辆、14 万辆增长至 2027 年的 108 万辆、59 万辆，复合增速分别为 34%、33%，对零部件企业而言，从长期角度来看布局生产基地性价比高。在亚洲、欧洲各“一带一路”国家中，泰国、沙特阿拉伯、印度尼西亚、俄罗斯、意大利、波兰等国家为主要销量增长贡献国，2027 年销量分别预计为 31 万辆、23 万辆、10 万辆、34 万辆、13 万辆、3 万辆，为长期内零部件企业海外建设生产基地的突破口。我们认为短期内，国内特斯拉产业链企业出海至墨西哥设厂为出海的第一梯队，并将辐射北美及南美“一带一路”国家；中期内，具备优质海外客户公司的国内零部件企业将通过与下游协同的方式实现海外布局，而这一阶段中欧洲为重要代表地区，星宇股份、福耀玻璃、拓普集团、科博达、继峰股份等公司将立足欧洲工厂，对欧洲“一带一路”国家进行辐射；从长期视角考虑，我国零部件企业将乘车企海外全产业链布局的东风，实现对欧、美、亚“一带一路”国家的全面布局。

军工：“一带一路”开启中国军贸新纪元

1. 全球国防开支激增，“一带一路”沿线为主

要军贸市场 国际关系动荡刺激对军费投入的需求，1977-2021 年全球军费的历史走势可分为五个阶段：1977-1989 年美苏争霸，1990-2000 年的局部战乱，2001-2010 年的反恐战争，2011-2015 年内战风波，2016-2021 年动荡升级。根据斯德哥尔摩数据显示，1992 年以来全球国防支出总体呈波动上升趋势，年均复合增长率为 3.67%；2021 年全球军费支出突破 2 万亿美元，同比增长 6.69%，实现连续五年增长。1992-2021 年全球军费支出 CAGR 为 3.67%。2022 年以来受俄乌冲突的影响，全球军费开始新一轮扩张。

图 10：2000-2022 年全球军费及军贸指数变化



2021 年北美地区军费支出领跑全球。从国家看，根据斯德哥尔摩数据显示，开支占比前五的国家分别为美国（38.26%）、中国（13.46%）、印度（3.67%）、俄

罗斯（3.16%）以及英国（3.11%）。美国军费支出始终位列世界第一，而我国国防支出增长迅速，已经成为世界第二大军费支出国。

从地区看，国际形势的变化、大国关系是影响军贸规模变化的主要因素。根据斯德哥尔摩数据显示，2000年以来全球武器出口前五大国分别是美国、俄罗斯、法国、德国和中国。武器进口前五大国分别是印度、中国、沙特阿拉伯、朝鲜和澳大利亚。在全球范围内，2022全球军贸指数为256.38亿TIV，较去年同比增长8.28%。全球军事和政治格局的变化会影响军贸进出口份额，同时大国政治以及国际形势也是重要的影响因素。

从出口端看，2022年美国的武器出口额占全球出口总额的49%，继续保持全球最大的武器出口国地位。法国占全球出口总额的10%，位列第二位。而此前位列第二的俄罗斯下降至第三位。中国和意大利分别位列第四和第五位，占全球出口总额的7%和6%。从进口端看，2022年卡塔尔的武器进口额占全球进口总额的18%，为当年全球最大的武器进口国。下来依次是印度（15%）、乌克兰（14%）、沙特阿拉伯（12%）和科威特（12%）。

“一带一路”国家是全球重要的军贸进口国，2000-2022年印度军贸进口位列全球第一。自2005年世界能源价格上升，

沙特等坐拥石油资源的中东国家获得大量 财政收入，2003

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/817030026043006121>