

目 录

1、 产品力提升叠加供应链优势，我国汽车出海步入快车道.....	6
1.1、 我国成为全球最大汽车出口国，乘用车、商用车出口步伐加快	6
1.2、 乘用车：受新能源车出口量高增推动，2020-2023 年我国出口量 CAGR 达 77%	6
1.3、 商用车：货车出口占主要份额，亚洲、俄罗斯、墨西哥客车出口明显增长	10
2、 从产品出口走向本土化供应，我国汽车产业紧密连接全球.....	13
2.1、 车企出海一般路径：从产品出口走向建立本土化汽车供应链	13
2.2、 整车出海：向高质量出海持续迈进，共享全球汽车市场发展红利	14
2.2.1、 出海背景：全球汽车市场规模庞大、新能源车行业迎重要发展阶段，我国汽车行业进入存量竞争阶段、电动智能化技术及产业链优势突出.....	14
2.2.2、 出海策略：从整车出口迈向“研-产-销”体系建设，中国车企出海逐步深化.....	24
2.2.3、 出海实践：上汽、吉利通过收购开辟出海通道，比亚迪、长城、奇瑞坚定走好自主品牌出海之路，长安、宇通客车深耕“一带一路”沿线国家	28
2.3、 零部件出海：从产品出口走向跟随特斯拉及本土车厂全球化布局	33
3、 受益标的：关注宇通客车等车企、特斯拉产业链加速出海.....	35
3.1、 整车厂：从产品出口到本土化供应，海外业务持续贡献业绩增量	35
3.1.1、 宇通客车：从“一带一路”沿线区域向上开拓欧洲纯电客车市场，盈利能力逐步增强	36
3.1.2、 长安汽车： 2022 年以来自主品牌海外销量，“海纳百川”计划擘画全球化发展蓝图	37
3.1.3、 比亚迪：ATTO 3 获多国纯电车销量冠军，海外产能建设持续推进.....	38
3.1.4、 长城汽车：以 GWM 品牌为核心，深化海外研发、生产、销售体系建设.....	39
3.2、 特斯拉产业链：跟随特斯拉产能布局，墨西哥建厂成众多车企选择	40
3.2.1、 拓普集团：供应特斯拉后业务快速增长，积极布局墨西哥工厂等海外产能.....	40
3.2.2、 旭升集团：特斯拉业务营收持续提升，近年来追求客户结构多元化.....	41
3.2.3、 银轮股份：特斯拉新能源热管理产品供应商，海外业务营收快速增长.....	42
4、 风险提示.....	44

图表目录

图 1： 中汽协数据显示，2023 年我国汽车出口量约达 491 万辆.....	6
图 2： 2020 年开始，我国汽车出口量突飞猛进，迅速超越日本、德国和韩国等竞争对手.....	6
图 3： 2023 年，我国乘用车出口销量达 443.32 万辆，占乘用车批发销量的比例快速提升至 19.43%.....	7
图 4： 我国乘用车出口均价已从 2020 年的 1.12 万美元/辆提升至 2023 年的 1.70 万美元/辆	7
图 5： 我国 2023 年 SUV 出口量相较 2019 年出口量增长超 6 倍	7
图 6： 我国纯电乘用车出口量占比从 2019 年的 2.34%快速提升至 2023 年的 25.79%	7
图 7： 我国乘用车出口主要面向亚洲、欧洲地区	8
图 8： 我国面向亚洲传统乘用车出口量稳步增长，而俄罗斯市场出口增长推动欧洲传统乘用车出口量快速增长	8
图 9： 我国纯电乘用车出口主要面向亚洲、欧洲	8
图 10： 我国乘用车出口较为集中，2022 年以来前十大目的地国家乘用车出口量占比约为 60%.....	8
图 11： 2023 年我国快速填补地缘政治因素影响下的俄罗斯乘用车市场供给缺口，欧洲、东南亚主要乘用车出口国新能源乘用车占比较高.....	9
图 12： 2023 年前 10 月，自主品牌乘用车出口份额已经达到 76.3%.....	9
图 13： 2023 年，我国车企中奇瑞、上汽等车企乘用车出口量较为领先.....	9
图 14： 2023 年我国商用车出口量同比增长 21.37%至 78.81 万辆，出口均价提升至 3.31 万美元	11
图 15： 2020 年以来货车出口量贡献我国商用车出口量主要份额，半挂牵引车出口量增长更为迅速	11

图 16: 2021 年以来,我国出口的货车均价持续提升,同时 10 座及以上客车在客车出口中占据主要份额、出口均价持续提升且明显高于货车.....	11
图 17: 我国出口的货车几乎全为传统能源车	12
图 18: 受出口至沙特、俄罗斯等以传统车为主的国家数量高增影响,2023 年纯电动客车出口量占比有所下滑.....	12
图 19: 2023 年除俄罗斯高增外,我国出口至北美洲、俄罗斯以外欧洲地区、中东地区货车数量也明显增长.....	12
图 20: 2023 年我国出口至俄罗斯的货车数量大幅增长.....	12
图 21: 2023 年销往亚洲其他国家的客车贡献主要出口增量,俄罗斯以外欧洲地区纯电客车出口量占比较高.....	13
图 22: 2023 年我国出口至沙特、俄罗斯、墨西哥、哈萨克斯坦等国的客车明显增长,且以传统能源车为主.....	13
图 23: 车企出海的一般路径包括产品出口、资本布局、研发落地、产业链输出	14
图 24: 2022 年全球汽车销量约为中国汽车销量的 3 倍.....	15
图 25: 全球纯电、插电混合式电动车销量快速增长	15
图 26: 东南亚地区印尼、泰国、马来西亚等国汽车年销量较大,其中印尼汽车年销量达百万辆级	16
图 27: 东南亚各国积极出台新能源汽车产业发展支持政策	16
图 28: 东南亚多国出台政策吸引外资支持本土汽车制造业发展	16
图 29: 东南亚多国与包括中国在内的全球许多其他国家签订有利的汽车贸易协定	16
图 30: 2020 年以来,欧洲汽车销量有所萎缩,但仍达到约 1500 万辆.....	17
图 31: 在大批政策支持下,欧洲新能源车渗透率已从 2016 年的约 1%迅速提升至 2022 年的约 21%	17
图 32: 欧洲多国明确燃油车禁售发展目标,新能源车补贴政策退坡背景下聚焦产品本身更为关键	17
图 33: 2022 年中系新能源车销量在欧洲新能源车总销量的比重达到 5%,成功超越日系车.....	17
图 34: 2021 年以前,俄罗斯汽车市场销量超百万辆,2022 年受地缘政治因素影响汽车销量出现大幅下滑	18
图 35: 俄罗斯计划大力发展本国汽车产业,目标 2030 年本国车企份额从 40%提高到 80%.....	18
图 36: 2022 年,美国汽车销量约为 1423 万辆滑.....	20
图 37: 2022 年,美国电动汽车渗透率较低,约为 7.7%.....	20
图 38: 特斯拉销量约占 2022 年美国电动汽车销量的 72%.....	20
图 39: 美国目标 2030 年新能源车渗透率达到 50%,并出台政策大力推动本土企业制造业发展	20
图 40: 墨西哥生产的汽车主要用于出口,内销主要依赖进口	21
图 41: 墨西哥享受《美墨加贸易协定》等汽车出口便利	21
图 42: 墨西哥成功吸引美系、日系、欧系等众多知名跨国车企到当地投资建厂	21
图 43: 墨西哥一直是中国重要的汽车出口国,2022 年以来中国对墨西哥乘用车出口量呈上升趋势.....	21
图 44: 2022 年中南美洲汽车销量约为 396 万辆.....	22
图 45: 南美是中国重要的汽车出口目的地	22
图 46: 巴西、智利等南美国家当前电动汽车渗透率较低	22
图 47: 玻利维亚、阿根廷、智利等南美国家拥有较为丰富的锂矿资源,为动力电池产业发展提供资源基础	22
图 48: 澳大利亚汽车行业销量约为百万辆级、高度依赖进口、电动化率相对较低但在快速提升	23
图 49: 澳新市场与中国签订汽车自由贸易协定,已制定明确的电动汽车行业发展目标	23
图 50: 中国汽车行业增速放缓,已进入存量竞争阶段	23
图 51: 2023 年主流车企多款车型价格出现明显下滑.....	23
图 52: 中国电动汽车渗透率明显领先于世界平均水平	24
图 53: 中国车企尤其是新势力在智能化方面相对领先	24
图 54: 我国出口至东南亚的乘用车以纯电车为主	25
图 55: 面向俄罗斯以外的欧洲地区,中国出口的更多是新能源乘用车	25
图 56: 蔚来已在欧洲地区开设 5 家 NIO House 及 7 家 NIO Space	26
图 57: 领克在海外提供汽车订阅模式	26
图 58: 小鹏汽车获得大众约 7 亿美元战略投资	28
图 59: 零跑汽车获 Stellantis 集团约 15 亿欧元战略投资	28

图 60:	当前阶段, 长城汽车海外业务开拓的重心为提升海外本土化运营的质量, 深化“生态出海”	31
图 61:	宇通客车与哈萨克斯坦卡斯杰赫纳公司共建 KD 工厂	32
图 62:	宇通客车成功成为 2022 年欧洲纯电动客车销量冠军	32
图 63:	2022 年我国汽车零部件出口额中关键件和零附件出口比重大(单位: 亿美元)	33
图 64:	宁德时代、比亚迪两家厂商占据 2023 年全球动力电池装机量的半壁江山	33
图 65:	特斯拉中国生产的 Model 3、Model Y 除面向中国本土销售外, 还向亚太、欧洲等地出口	34
图 66:	特斯拉在全球多地有产能布局	34
图 67:	国内特斯拉产业链公司积极布局海外产能	34
图 68:	中国汽车零部件企业在墨西哥积极建设产能	34
图 69:	2020 年以来, 宇通客车海外销量持续增长, 带动海外业务营收、毛利持续增长	36
图 70:	2020 年以来, 宇通客车海外单车均价、毛利均高于国内, 带动海外业务毛利率明显高于国内	36
图 71:	2023 年 10 月, 126 辆宇通新能源客车交付丹麦	36
图 72:	2022 年 6 月, 宇通在纯电客车交付卡塔尔世界杯的同时表示将在卡塔尔建设 KD 工厂	36
图 73:	长安汽车海外业务营收占比持续增长	37
图 74:	2023 年长安汽车自主品牌海外销量同比高增	37
图 75:	“海纳百川”计划提出“四个一”发展目标	38
图 76:	“海纳百川”计划将布局全球五大区域	38
图 77:	比亚迪 2023 年新能源乘用车海外销量高增	38
图 78:	ATTO 3 获多国纯电车销量冠军	38
图 79:	比亚迪海外业务营收快速增长	39
图 80:	比亚迪与匈牙利塞格德市政府正式签署比亚迪匈牙利乘用车工厂的土地预购协议	39
图 81:	2018 年以来长城汽车海外销量及占比快速增长	39
图 82:	2018 年以来长城汽车海外业务营收及占比快速增长	39
图 83:	2023 年 8 月, 长城汽车完成东盟市场布局	40
图 84:	长城汽车在泰国罗勇工厂量产下线欧拉好猫, 系长城汽车在海外市场成功下线的首款纯电车型	40
图 85:	2019 年以来, 拓普集团海外业务营收快速增长, 2023 年上半年海外业务约占总营收的 31.6%	40
图 86:	2022 年北美大客户销售收入约占拓普集团海外业务营收的 46.5%且仍在快速增长	40
图 87:	拓普集团积极推进墨西哥工厂建设	41
图 88:	拓普集团积极募投机器人电驱系统项目	41
图 89:	旭升集团 2020 年以来源自特斯拉业务的营收持续增长, 但占比有所下降	41
图 90:	2023 年 9 月, 旭升集团墨西哥新工厂奠基	41
图 91:	近年来, 旭升集团来自赛科利、采埃孚、长城等大客户的营收持续增长	42
图 92:	2022 年 8 月, 银轮股份上海创斯达首条全自动化生产线试生产成功, 并为特斯拉提供产品配套	42
图 93:	2021 年 10 月, 银轮股份公告称增资 2.7 亿元用于墨西哥生产基地建设	42
图 94:	银轮股份在北美、欧洲等海外重点地区进行深度布局	43
图 95:	2020 年以来, 银轮股份海外业务营收快速提升	43
表 1:	上汽、奇瑞等众车企成功渗透进俄罗斯、墨西哥、比利时、英国等我国主要乘用车出口市场	10
表 2:	2023 年俄罗斯销量前十汽车品牌中有 6 家为中国品牌, 分别为哈弗、奇瑞、吉利、欧萌达、星途、坦克	18
表 3:	俄罗斯积极出台政策发展本国电动汽车产业	18
表 4:	伊朗汽车行业国产化率较高, 其他中东国家基本完全依赖进口	19
表 5:	电动车时代, 中国汽车供应链企业全面崛起	24
表 6:	据不完全统计, 比亚迪已通过自营或与经销商合作方式在全球多地建立销售渠道	25
表 7:	目前比亚迪、上汽、长安、奇瑞、吉利、长城等主流车企在海外多地建设工厂	26
表 8:	目前比亚迪、上汽、长安、奇瑞、吉利、长城等主流车企在海外多地建设研发中心	28

表 9: 上汽以五菱、MG 等品牌为基础实施全方位出海战略..... 29

表 10: 吉利汽车采取资源整合式出海策略，出海过程中收购或合资成立多个公司 29

表 11: 比亚迪采取先商用车再乘用车的出海战略，并逐步引入本土化供应体系 30

表 12: 长安汽车出海深耕“一带一路”沿线国家，“海纳百川”计划开启出海新征程..... 30

表 13: 奇瑞汽车出海业务采取“农村包围城市”发展路线，2020 年开始推动品牌向上 32

表 14: 2023 年，宇通客车的客车出口量排名中国第一..... 32

表 15: 我国汽车零部件头部企业在全球多地建设生产基地 35

表 16: 目前，伯特利、新泉股份等中国汽车零部件厂商在海外积极建厂 35

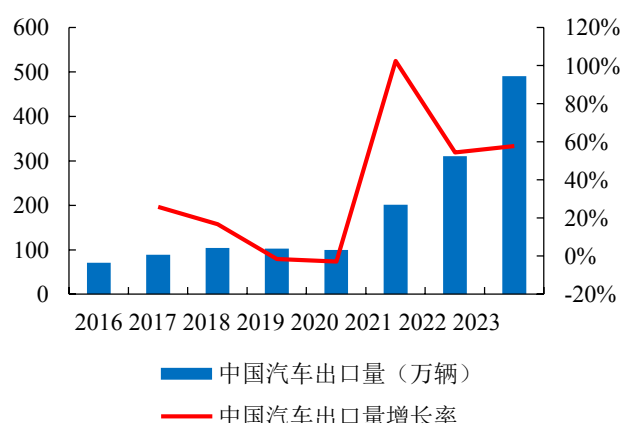
表 17: 受益标的盈利预测及估值 44

1、产品力提升叠加供应链优势，我国汽车出海步入快车道

1.1、我国成为全球最大汽车出口国，乘用车、商用车出口步伐加快

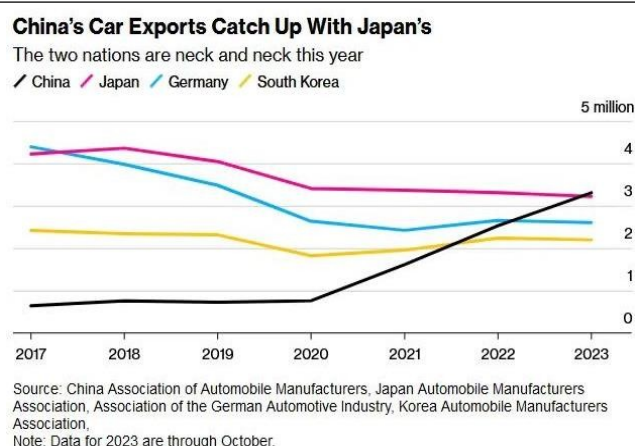
我国 2023 年汽车出口量约达 491 万辆，成为 2023 年全球最大汽车出口国。2020 年开始，我国汽车出口明显提速，根据中汽协数据，2023 年汽车出口量达 491 万辆，同比增长 57.85%，2020-2023 年 CAGR 达 70.25%。相比日本、德国和韩国等全球汽车市场主要竞争对手，我国也已实现迅速超越，2023 年成为全球最大汽车出口国。我国汽车出口量的快速增长主要受以下因素推动：（1）从国际环境来看，2022 年全球有超 8000 万的汽车消费需求，但 2020 年以来出现的疫情使国际汽车供应链遭受冲击，叠加地缘政治危机下俄罗斯等市场的其他国家汽车供给明显收缩，带来较大的汽车供给缺口；（2）从我国自身来看，我国拥有较为完整的汽车供应链，规模效应、人力成本等方面具有一定的优势，使得我国燃油车具有一定的性价比。同时，汽车行业电动、智能化快速渗透的背景下，我国不断增强自身汽车产品力，一定程度上弥补了与全球主要汽车出口国在燃油车时代存在的差距，甚至在诸多方面引领行业发展，因此新能源车出口量的快速增长对我国汽车行业出口量增长起明显的提振作用。

图1：中汽协数据显示，2023年我国汽车出口量约达 491 万辆



数据来源：中汽协、 研究所

图2：2020 年开始，我国汽车出口量突飞猛进，迅速超越日本、德国和韩国等竞争对手

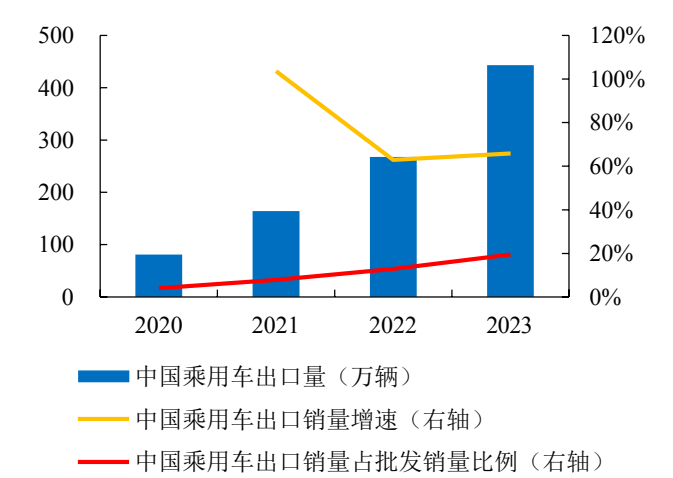


资料来源：环球时报公众号

1.2、乘用车：受新能源车出口量高增推动，2020-2023 年我国出口量 CAGR 达 77%

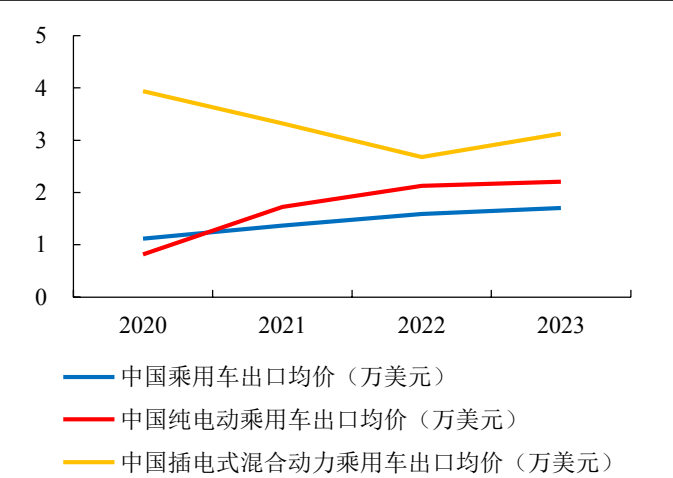
我国 2020-2023 年乘用车出口量 CAGR 高达 76.57%，出口均价从 2020 年的 1.12 万美元/辆增长至 2023 年的 1.70 万美元/辆。在我国乘用车产品力快速提升、供应链优势明显、对欧美等市场实现重要突破、填补受地缘政治危机影响的俄罗斯市场等因素推动下，我国乘用车市场出口量快速增长，现已成为乘用车批发销量增长的重要引擎。具体而言，我国乘用车出口量已从 2020 年的 80.54 万辆增长至 2023 年的 443.32 万辆，CAGR 高达 76.57%；乘用车出口量占批发销量的比例已从 2020 年的 4.07% 快速提升至 2023 年的 19.43%。同时，随着我国乘用车电动化、智能化水平持续提升并向发达市场快速渗透，乘用车出口均价呈持续提升态势，已从 2020 年的 1.12 万美元/辆提升至 2023 年的 1.70 万美元/辆，其中纯电动乘用车出口均价从 2020 年的 0.81 万美元/辆快速提升至 2023 年的 2.21 万美元/辆。

图3：2023 年，我国乘用车出口销量达 443.32 万辆，占乘用车批发销量的比例快速提升至 19.43%



数据来源：海关总署、 研究所

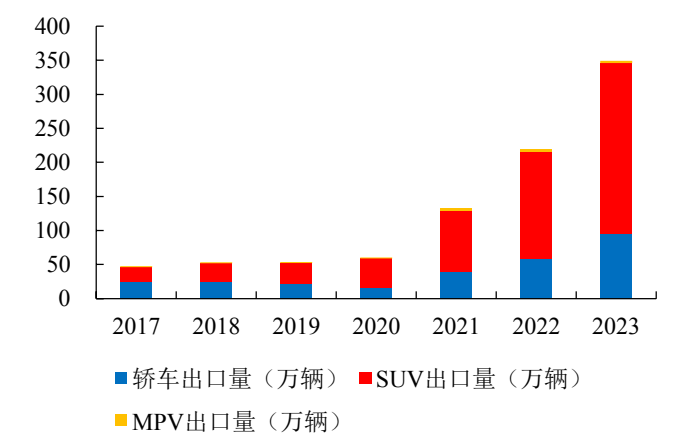
图4：我国乘用车出口均价已从 2020 年的 1.12 万美元/辆提升至 2023 年的 1.70 万美元/辆



数据来源：海关总署、 研究所（注：包含底盘出口）

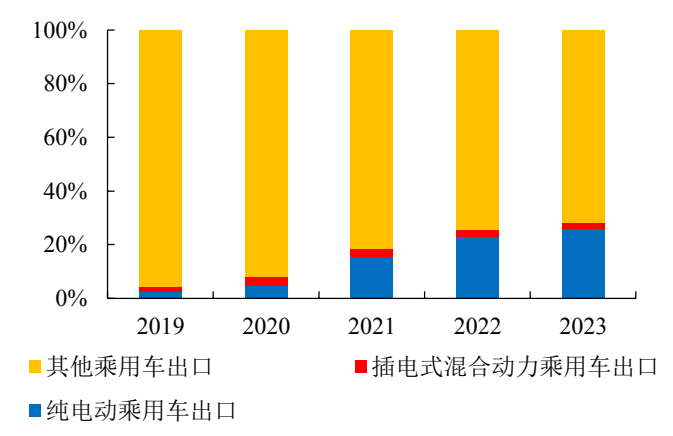
分车型大小看，我国 2023 年 SUV 出口量相较 2019 年增长超 6 倍，纯电乘用车出口量占比从 2019 年的 2.34%快速提升至 2023 年的 25.79%。SUV 具备大空间优势，能够带来更为舒适的乘坐体验，非常适合家庭、商务等场景出行需求，出口量相较轿车明显更大。具体而言，2019 年以来我国 SUV 出口量明显提速，已从 2019 年的 30.43 万辆提升至 2023 年的 250.12 万辆，增长超 7 倍，占乘用车出口量的比例已从 2019 年的 56.98%提升至 2023 年的 71.64%。同时，受我国新能源车技术水平较为领先、海外多地多措并举推动新能源车行业发展等因素推动，我国新能源乘用车尤其是纯电车出口量快速提升。2023 年，纯电乘用车出口量达 106.76 万辆，占乘用车出口量的比重从 2019 年的 2.34%快速提升至 2023 年的 25.79%。

图5：我国 2023 年 SUV 出口量相较 2019 年出口量增长超 6 倍



数据来源：中汽协、 研究所

图6：我国纯电乘用车出口量占比从 2019 年的 2.34%快速提升至 2023 年的 25.79%

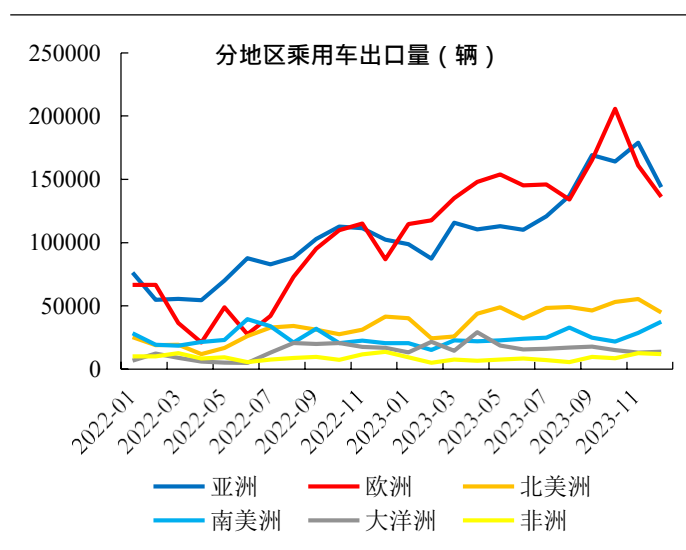


数据来源：中汽协、 研究所

分地区看，我国乘用车出口主要面向亚洲、欧洲地区，俄罗斯市场乘用车出口量 2023 年快速增长，欧洲、东南亚主要乘用车出口国新能源乘用车占比较高。分地区看，我国乘用车出口主要面向亚洲、欧洲地区，集中度相对较高，其中 2022 年以来前十大目的地国家乘用车出口量占比约为 60%。同时，我国乘用车出口以传统燃料车、纯电车为主。具体来看，传统燃料乘用车出口方面，亚洲地区出口量稳步增长，而俄罗斯市场由于地缘政治因素造成比较大的供给缺口且传统燃料乘用车消费占比较

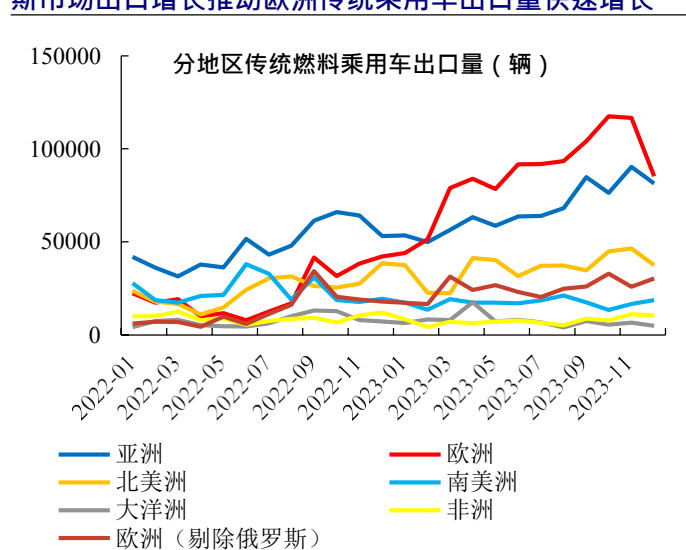
高，对俄罗斯乘用车市场的填补推动我国欧洲地区传统乘用车总出口量快速增长；纯电车方面，我国出口主要面向东南亚、欧洲地区，主要由于相关地区新能源车发展意愿较高、出台相应政策支持。分国别看，2023 年，我国面向俄罗斯乘用车出口量达 75.9 万辆，远超 2022 年的约 11.6 万辆；墨西哥与众多国家签订自由贸易协定、地理位置优越，我国出口至墨西哥的乘用车数量一直排名前列；比利时拥有欧洲最大的汽车港口安特卫普-布鲁日港，除自销外，承担着向欧洲其他国家运输、分销汽车的任务，同时还有“一带一路”项目落地，因此我国出口至比利时的乘用车数量一直较多；泰国、菲律宾等东南亚地区以及英国、西班牙等欧洲地区大力推动新能源汽车行业发展，为我国新能源车出口至该地区奠定坚实的基础；沙特等中东地区拥有雄厚的石油资源但本身汽车工业体系较为薄弱，因此我国出口至该地区的传统燃油车较多。

图7：我国乘用车出口主要面向亚洲、欧洲地区



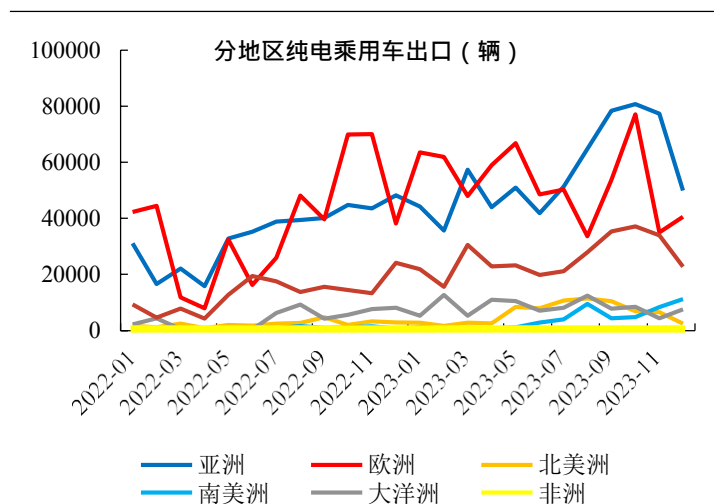
数据来源：海关总署、研究所

图8：我国面向亚洲传统乘用车出口量稳步增长，而俄罗斯市场出口增长推动欧洲传统乘用车出口量快速增长



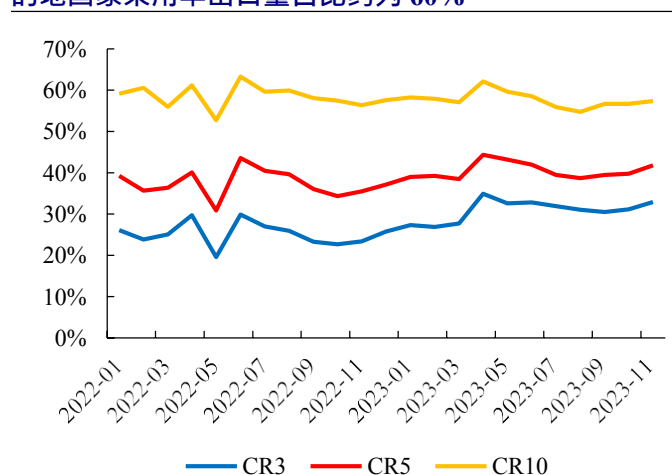
数据来源：海关总署、研究所

图9：我国纯电乘用车出口主要面向亚洲、欧洲



数据来源：海关总署、研究所

图10：我国乘用车出口较为集中，2022 年以来前十大目的地国家乘用车出口量占比约为 60%



数据来源：海关总署、研究所

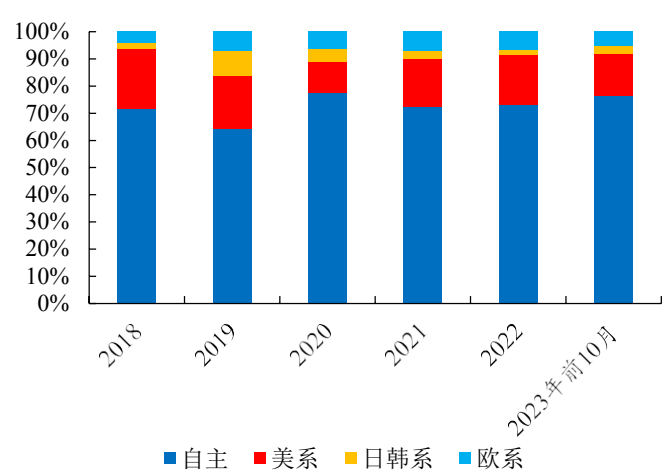
图11：2023 年我国快速填补地缘政治因素影响下的俄罗斯乘用车市场供给缺口，欧洲、东南亚主要乘用车出口国新能源乘用车占比较高

排名	2022年	乘用车总 出口量	新能源乘用 车出口量	新能源乘用车 出口量占比	2023年	乘用车总 出口量	新能源乘用 车出口量	新能源乘用车 出口量占比
1	墨西哥	207310	3101	1.5%	俄罗斯	758956	19587	2.6%
2	沙特阿拉伯	203293	439	0.2%	墨西哥	346208	15285	4.4%
3	比利时	203007	195935	96.5%	比利时	212105	195421	92.1%
4	英国	140810	101363	72.0%	英国	202113	137388	68.0%
5	智利	139333	1350	1.0%	澳大利亚	185986	88309	47.5%
6	澳大利亚	127915	39915	31.2%	沙特阿拉伯	183127	725	0.4%
7	菲律宾	123309	68267	55.4%	泰国	165399	156702	94.7%
8	俄罗斯	116153	3157	2.7%	菲律宾	150097	115795	77.1%
9	马来西亚	87602	946	1.1%	阿联酋	146108	36284	24.8%
10	泰国	85100	77628	91.2%	西班牙	136508	95738	70.1%

数据来源：海关总署、 研究所（注：新能源乘用车包括纯电及插混乘用车）

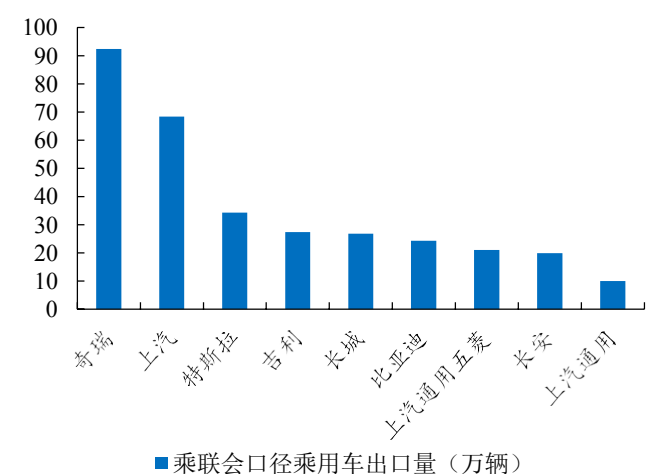
2023 年前 10 月，自主品牌乘用车出口份额已达到 76.3%，奇瑞、上汽等车企乘用车出口量较为领先。随着自主品牌车企产品力提升，自主品牌已经占据中国乘用车出口量的主要份额，2018 年以来出口份额一直约占七成。其中奇瑞瑞虎 5/7/8 系列、欧萌达 5 等大单品出口表现亮眼，主要面向俄罗斯、土耳其、巴西、墨西哥等市场； 上汽凭借收购的欧洲品牌名爵旗下的系列车型畅销海外，同时自主品牌荣威旗下 i5 在东南亚等地区销售表现较好；比亚迪元 PLUS 作为一款紧凑型 SUV，受比亚迪新能源领域技术的赋能，在欧洲等全球多地畅销。

图12：2023 年前 10 月，自主品牌乘用车出口份额已经达到 76.3%



数据来源：盖世汽车每日速递公众号、 研究所

图13：2023 年，我国车企中奇瑞、上汽等车企乘用车出口量较为领先



数据来源：第一财经官网、 研究所

表1：上汽、奇瑞等众车企成功渗透进俄罗斯、墨西哥、比利时、英国等我国主要乘用车出口市场

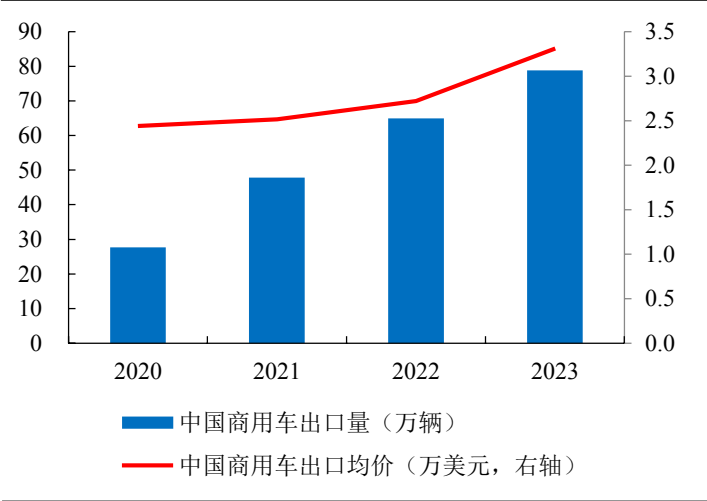
主要出口国	上汽	奇瑞	长城	吉利	比亚迪	长安	江淮	北汽	一汽	哪吒	东风	广汽	蔚来	赛力斯	小鹏
2023 年乘用车海外销量															
俄罗斯		165515	138462	85254		32885			10203		158				
墨西哥	60128	27155				7312	21067	1334							
比利时	4529			4230	557		2	74	6		132		7		
英国	87830		911	14099	1158										
澳大利亚	58346	5890	36397	2646	12438			71							
沙特阿拉伯	34373		12540	25364		40702									
泰国	29176	1	13777		30559		36	168		12777					
菲律宾	7006	3511		6852	15			2086							
阿联酋	11526		1183	1175		2499	9505								
西班牙	29778			4619	733		14				934				
2023 年新能源乘用车海外销量															
比利时	3807			4230	557		2		6				7	18	
泰国	13267		7913		30559					12777		88			
英国	37333		911	13039	1158										
菲律宾					15										
西班牙	11117			4523	628										1
澳大利亚	3134		526	2463	12438										
印度	5194														
荷兰	5963			8174	1257		1		64				259		75
以色列	5008		1370	7361	14886		6		97					861	33
德国	18572		4646	8662	3872								1244		

数据来源：崔东树公众号、 研究所

1.1、商用车：货车出口占主要份额，亚洲、俄罗斯、墨西哥客车出口明显增长

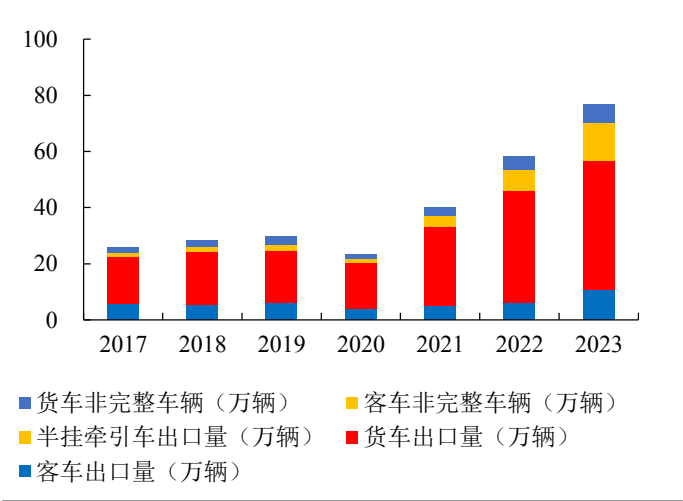
2023 年我国商用车出口量同比增长 21.37%至 78.81 万辆，出口均价提升至 3.31 万美元。2023 年，我国商用车出口量达 78.81 万辆，同比增长 21.37%，其中客车/货车/半挂牵引车出口量 分别为 10.77/45.81/13.64 万辆，同比分别增长 75.39%/15.33%/83.43%。同时，我国商用车出口均价呈持续提升态势，目前已从 2020 年的 2.44 万美元/辆提升至 2023 年的 3.31 万美元/辆，其中货车出口均价从 2017 年的 1.49 万美元提升至 2023 年的 1.99 万美元/辆，同时 10 座及以上客车出口均价从 2020 年的 4.62 万美元提升至 2023 年的 6.25 万美元/辆，明显高于货车，并且 2021 年以来我国出口的客车主要为 10 座及以上的客车。

图14：2023 年我国商用车出口量同比增长 21.37%至 78.81 万辆，出口均价提升至 3.31 万美元



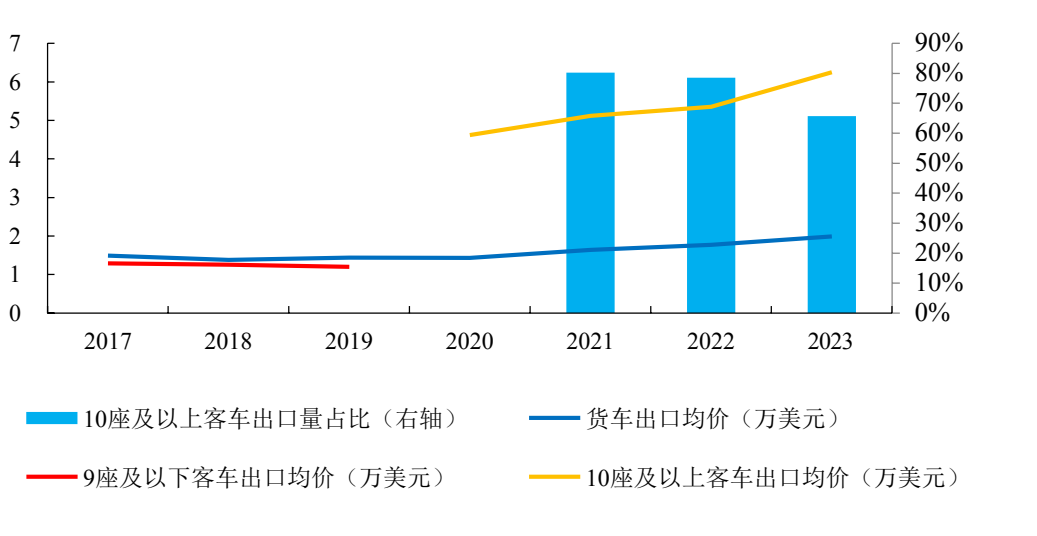
数据来源：海关总署、 研究所

图15：2020 年以来货车出口量贡献我国商用车出口量主要份额，半挂牵引车出口量增长更为迅速



数据来源：中汽协、 研究所

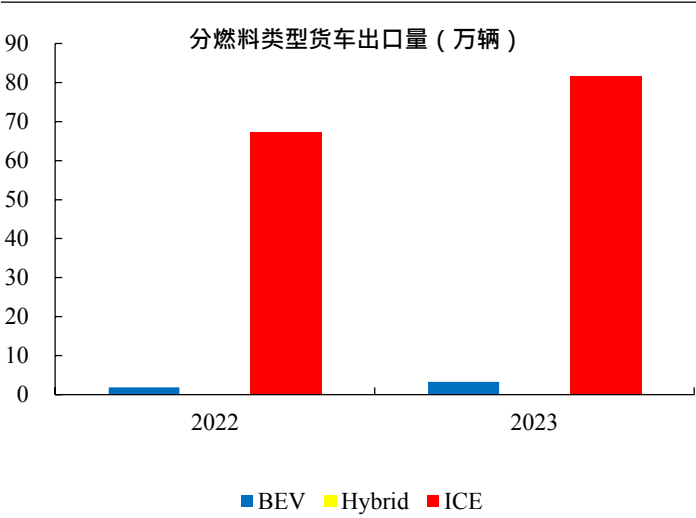
图16：2021 年以来，我国出口的货车均价持续提升，同时 10 座及以上客车在客车出口中占据主要份额、出口均价持续提升且明显高于货车



数据来源：海关总署、 研究所

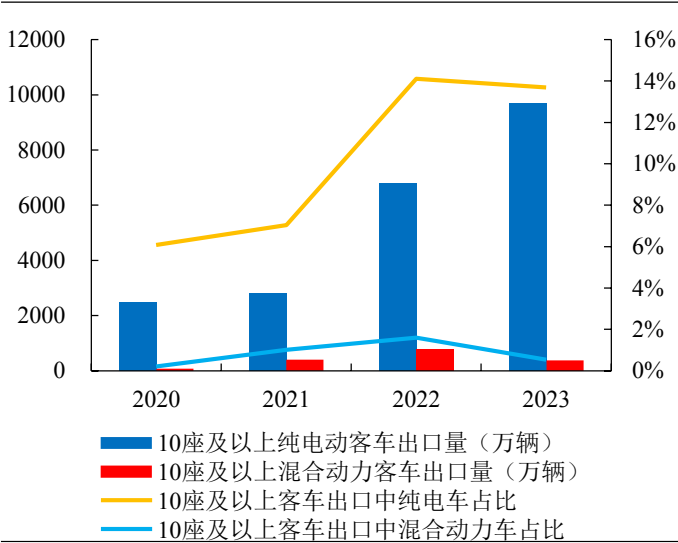
分能源类型看，我国出口的货车几乎全为传统燃油车，而受出口至沙特、俄罗斯等以传统燃油车为主的国家数量高增影响，2023 年 10 座及以上纯电动及混合动力客车出口占比有所下滑。货车方面，我国出口的货车几乎全为传统燃油车，其中 2022、2023 年我国出口的货车中传统车的占比分别为 97.30%、96.12%。客车方面，新能源客车在我国客车出口中已经实现一定的渗透，其中 10 座及以上客车中纯电车、混合动力车的占比分别从 2020 年的 6.09%、0.20%提升至 2022 年的 14.10%、1.59%。但受出口至沙特、俄罗斯等以传统燃油车为主的国家数量高增影响，2023 年纯电动及混合动力客车出口量占比有所下滑。

图17：我国出口的货车几乎全为传统能源车



数据来源：海关总署、 研究所

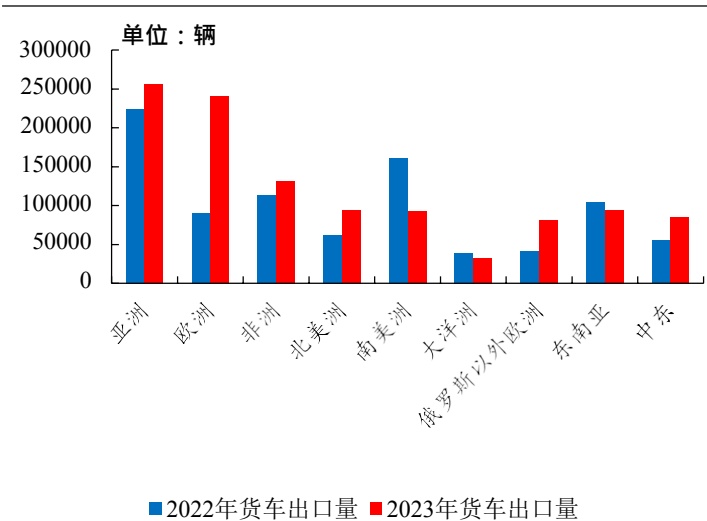
图18：受出口至沙特、俄罗斯等以传统车为主的国家数量高增影响，2023 年纯电动客车出口量占比有所下滑



数据来源：海关总署、 研究所

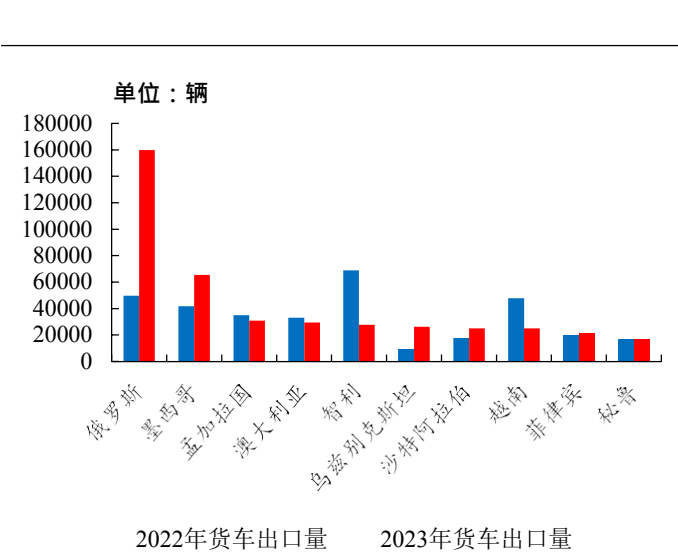
分地区看，货车方面，2023 年除出口至俄罗斯高增外，我国出口至北美洲、俄罗斯以外欧洲地区、中东地区货车数量也明显增长。2023 年，我国货车出口中约有 30% 销往亚洲其他国家或地区，以东南亚、中东地区为主，主要为“一带一路”沿线地区，其中2023 年东南亚货车出口量小幅下滑，而受沙特阿拉伯等国出口量增长推动， 中东地区货车出口量明显增长。欧洲方面，与乘用车类似，受地缘政治因素影响， 俄罗斯市场出现的供给缺口使 2023 年我国出口至俄罗斯的货车数量增长两倍以上。同时，其他欧洲地区货车出口量也有较为明显的增长，共同推动 2023 年我国出口至欧洲的货车增长约 165%。北美方面，我国货车主要出口至墨西哥。受 2023 年我国销往墨西哥货车数量增长约 57%推动，2023 年我国出口至北美地区货车数量同比增长 50%。南美洲方面，2023 年我国出口至南美的货车数量同比减少 6.78 万辆，其中销往智利、哥伦比亚、厄瓜多尔的货车数量分别减少 4.13、1.45、0.59 万辆。

图19：2023 年除俄罗斯高增外，我国出口至北美洲、俄罗斯以外欧洲地区、中东地区货车数量也明显增长



数据来源：海关总署、 研究所

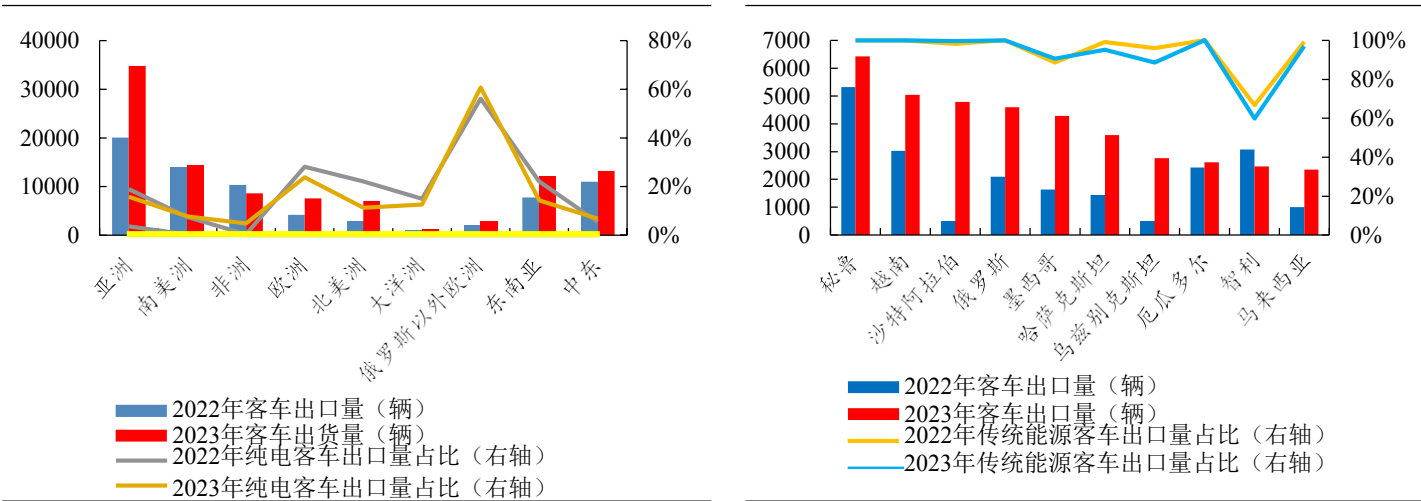
图20：2023 年我国出口至俄罗斯的货车数量大幅增长



数据来源：海关总署、 研究所

客车方面，2023 年我国出口至亚洲的客车数量明显增长，销往俄罗斯以外欧洲地区的客车中纯电车占比约达 60%。2023 年，我国客车主要出口至亚洲其他国家及地区的客车数量约占 47%，以东南亚、中东地区为主，主要面向越南、沙特、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、马来西亚等国。同时，受沙特、乌兹别克斯坦、哈萨克斯坦、越南等国出口量增长推动，2023 年我国销往亚洲地区的客车数量明显增长。南美洲是我国第二大客车出口地区，其中秘鲁、厄瓜多尔、智利均为我国前十大客车出口国。欧洲方面，2023 年我国出口至俄罗斯客车数量大幅增长，同时俄罗斯以外欧洲地区同比也有 40% 的增长。北美洲方面，2023 年墨西哥客车出口量明显增长，约占北美客车出口量的 61%，其他地区出口量也有约 59% 的增长。分结构看，我国纯电客车主要出口至日韩、东南亚、俄罗斯以外欧洲、南美等地区，而混合动力客车主要销往中国澳门、巴基斯坦等地。

图21：2023 年销往亚洲其他国家的客车贡献主要出口增量，图22：2023 年我国出口至沙特、俄罗斯、墨西哥、哈萨克斯坦等国的客车明显增长，且以传统能源车为主



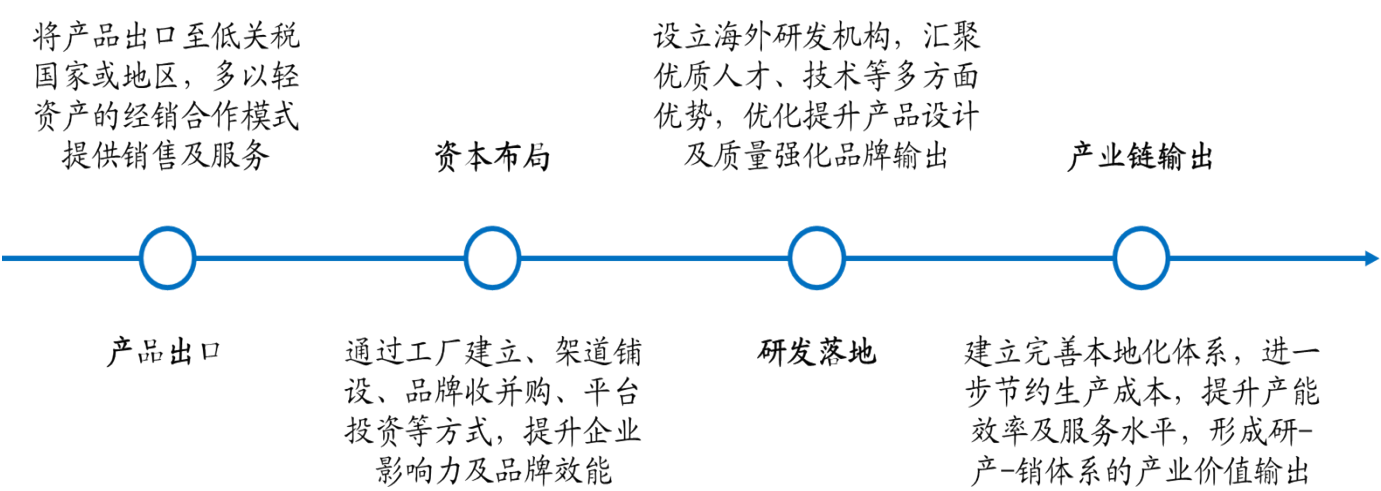
数据来源：海关总署、 研究所

2、从产品出口走向本土化供应，我国汽车产业紧密连接全球

2.1、车企出海一般路径：从产品出口走向建立本土化汽车供应链

车企出海一般均需要经历从产品出口到建立本土化供应链的过程，在此过程中与全球汽车产业的联系逐步加深。一般而言，车企出海主要可分为如下模式：（1）整车出口，主要目的是为了早期快速切入目的地国家，对出口国自身的产业链依赖度更高；（2）零部件出口后在当地组装完成后出售，有助于降低关税成本、贸易壁垒、运输成本等；（3）海外兼并购，便于快速在当地市场完成布局、吸引先进技术及优秀人才，提升自身品牌影响力；（4）在当地建立全新的生产基地，此种方式投入力度最大、周期最长，但能够自由进行产能布局、完善供应链，与当地的联系也最为紧密。一般而言，为更大力度地参与全球汽车产业链、充分把握全球汽车市场发展的红利，车企的出海发展历程一般都会经历从产品直接出口到建立本土化生产、销售、研发、供应链体系的过程。

图23：车企出海的一般路径包括产品出口、资本布局、研发落地、产业链输出



资料来源：上海市汽车零部件行业协会公众号、 研究所

2.1、整车出海：向高质量出海持续迈进，共享全球汽车市场发展红利

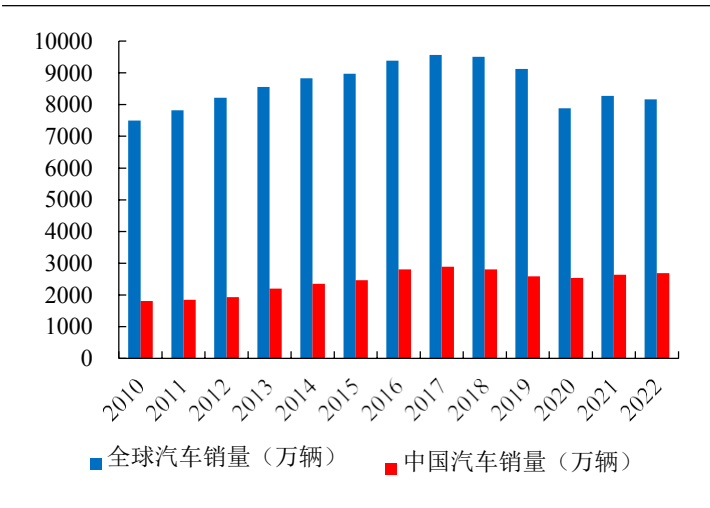
我国汽车产业出海经历了较长的探索历程。1957 年，约旦向我国订购 3 辆国产汽车，拉开我国汽车产业出海的序幕。但随后的四十多年，我国汽车出口量及产品技术水平相对较低。到 2000 年，我国汽车出口量也仅约为 2 万辆。加入 WTO 后，我国汽车产业与国际的联系逐渐加深，通过获取大量先进技术、研发经验等，产品力大幅提升，其中 2012 年汽车出口量首次达到 100 万辆。2023 年，我国汽车出口行业再次迎来重大突破，成为全球最大汽车出口国。根据中汽协数据，2023 年我国汽车出口量达 491 万辆，而根据海关总署的数据，2023 年我国汽车出口金额达 1016 亿美元，均创下历史新高。

2.1.1、出海背景：全球汽车市场规模庞大、新能源车行业迎重要发展阶段，我国汽车行业进入存量竞争阶段、电动智能化技术及产业链优势突出

中国车企出海既要关注海外汽车行业发展环境，也要关注自身汽车行业发展优势。

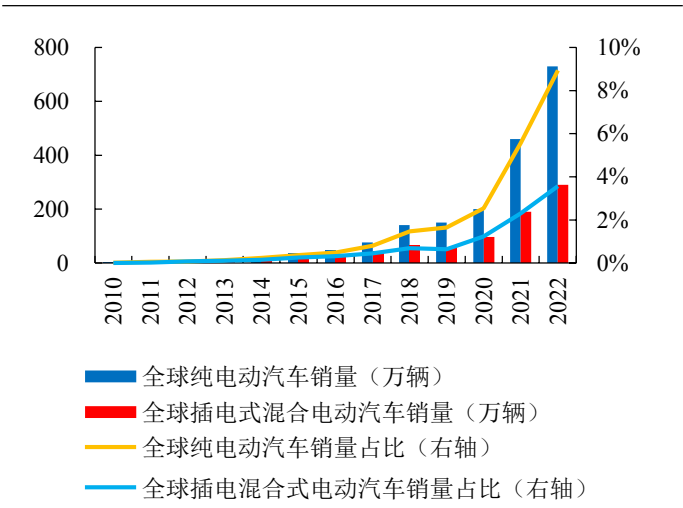
从国际汽车行业发展环境来看，2022 年全球汽车行业销量达 8163 万辆，约为中国汽车行业销量的 3 倍，市场空间更为广阔。同时，全球汽车市场电动化进程快速推进，2022 年纯电、插电混车型销量占比分别提升至 8.94%、3.55%，电动智能化成为全球汽车行业发展的主要推动力。

图24：2022 年全球汽车销量约为中国汽车销量的 3 倍



数据来源： 、 研究所

图25：全球纯电、插电混合式电动车销量快速增长



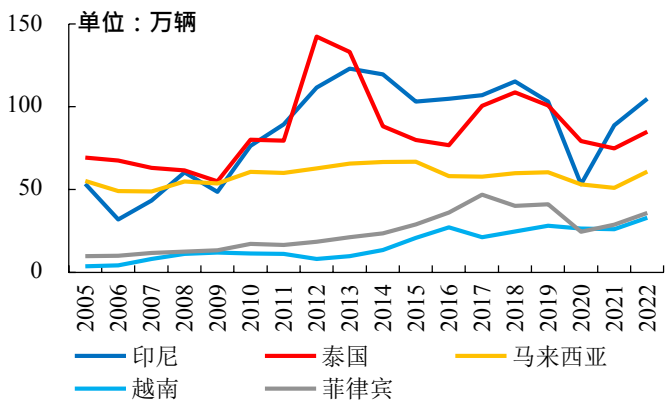
数据来源： 、 研究所

具体到不同地区，多数存在鼓励发展新能源汽车、鼓励本土化生产等方面的共性，但也有不少本地区的明显特征，车企出海时需要全方位关注当地汽车行业发展环境。

（1）东南亚市场

鼓励引入外资以帮助发展本土汽车制造业，对新能源汽车行业发展支持度相对较高。东南亚汽车市场离中国本土相对较近，具有较强的区位优势。同时，东南亚各国中，2022年印尼汽车销量超百万辆，泰国、马来西亚汽车年销量分别为85、61万辆，越南及菲律宾汽车年销量约为三四十万辆，其余国家汽车年销量不超过10万辆。从竞争格局来看，日系车在该地区占据绝对的主导地位，且燃油车占比较高。从发展条件来看，东南亚汽车行业发展存在如下几点：（1）近年来，东南亚多国对新能源车的接受度开始提升，同时政府也希望发展本国的电动汽车产业。根据毕马威的预测，东南亚新能源汽车市场规模预计将从2020年的3.8万辆增长到2030年的100万辆。具体来看，泰国目标2025、2030、2035年电动汽车（含HEV）产量占比分别达到15%、30%、100%，印尼目标2030年电动汽车产量占比达到25%，马来西亚目标2030、2040年电动汽车销量占比分别达到15%、38%，柬埔寨目标2050年电动汽车数量占比提高到40%；（2）东南亚政府有意吸引外资帮助发展本国汽车制造业，存在汽车贸易方面的便利条件。为打破日系车的绝对主导地位，东南亚地区国家鼓励更多国家的车企进入该市场参与竞争，吸引外资进入本国发展本土汽车制造业。同时，东南亚有着丰富的可用于动力电池生产的镍矿资源、可用于生物柴油生产的热带作物资源、全球重要半导体封测基地的芯片资源以及劳动力资源，为汽车制造业的发展奠定一定的资源基础。此外，东南亚与包括中国在内的众多国家签订友好贸易条件，汽车出口方面存在关税优势，因此是目前全球跨国车企的重要生产基地之一，并向全球其他地区进行汽车出口。从我国汽车行业在东南亚的进展来看，我国汽车产品已经出口至泰国、马来西亚、菲律宾等地，其中上汽、吉利、比亚迪出口量较大。市场份额方面，根据财经网汽车，2022年我国汽车产品在东盟地区汽车进口总额中约占26%，在东盟的市占率从2018年的不到1%提升至2022年的6%以上。同时，不少车企已在当地建立产能，例如上汽在泰国建立工厂、上汽通用五菱在印尼建立工厂、吉利在马来西亚通过持股宝腾建立CKD工厂，上汽及长城旗下企业布局燃油车零部件产能，宁德时代等动力电池企业也正在投入相关布局。

图26：东南亚地区印尼、泰国、马来西亚等国汽车年销量较大，其中印尼汽车年销量达百万辆级



数据来源： 、 研究所

图27：东南亚各国积极出台新能源汽车产业发展支持政策

地区	电动汽车产业发展支持政策
东盟	制定《2016—2025 年吉隆坡交通战略计划》，以促进地区国家向更清洁、更可持续的交通系统过渡
泰国	目标 2030 年电动汽车年产量达到 75 万辆，占比 30%；计划 2023-2025 年拨款 400 亿泰铢，主要用于向购车者提供补贴，力争到 2036 年实现 120 万辆电动汽车的产能
马来西亚	电动汽车企业可申请 70%—100% 的所得税减免，减免期限最长可达 10 年；目标 2030 年实现电动汽车销量占比 15%，2040 年占比 38%
越南	计划将电动汽车制造及组装、电池生产等纳入投资特别优惠清单，吸引国内外资本投资电动汽车产业
柬埔寨	目标 2050 年将电动汽车数量占比提高到 40%

资料来源：财经网汽车公众号、 研究所

图28：东南亚多国出台政策吸引外资支持本土汽车制造业发展

国家	政策	汽车工业相关
泰国	七年投资促进战略(2015-2021)五年投资促进战略(2023-2027)	新能源汽车制造、生物循环绿色(BCG)产业以及自动化生产系统等产业是主要的受益产业
印尼	《综合性创造就业法》投资“优先清单”	电动汽车投资获得一系列优惠：取消股比限制享受公司所得税 50%或 100%减免（取决于投资额）
菲律宾	“投资优先计划战略投资优先计划”	优先投资产业包括 IT、电子、汽车及零部件、工模具行业等
马来西亚	新兴工业地位投资税务补贴多媒体超级走廊地位运营总部地位、国际采购中心、区域分销中心地位补贴	主要覆盖农业、制造业、信息通讯产业
越南	《投资法》	新能源、清洁能源和汽车、汽车零部件的生产均享受投资鼓励条件

资料来源：盖世汽车每日速递公众号、 研究所

图29：东南亚多国与包括中国在内的全球许多其他国家签订有利的汽车贸易协定

--	--

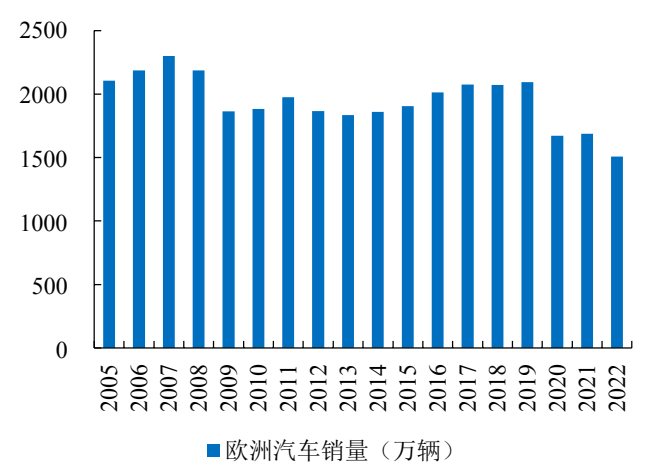
资料来源：盖世汽车每日速递公众号、 研究所

(1) 欧洲市场

欧洲汽车市场较为成熟，鼓励本土新能源汽车行业发展、制定明确的燃油车禁售目标。欧洲汽车市场较为成熟，有着奔驰、宝马、大众等一众本土知名车企，消费者对本土品牌偏好度也相对较高。同时，消费者购车时喜欢动力性、安全性相对较好的小型车。销量层面，2019 年以前欧洲地区汽车年销量约为 2000 万辆，2020 年开始受疫情冲击、供应链受阻等因素影响，欧洲地区汽车市场规模开始收缩，2022 年约为 1500 万辆，但仍较为庞大。近年来，欧洲地区对环保方面的关注度大幅提升，推动新能源车行业发展成为欧洲地区限制碳排放的重要举措之一，比如挪威出台电动车免收 25% 的增值税、进口关税等刺激政策，匈牙利等中欧国家目前正在吸引大批的电池产业链、比亚迪近期也于匈牙利建厂。在大批政策支持下，欧洲新能源车渗透率已从 2016 年的约 1% 迅速提升至 2022 年的约 21%。而 2023 年开始，欧洲主要国家的新能源车补贴政策开始退坡，行业逐渐聚焦产品本身，具备技术及成本优势的车企有望从中脱颖而出。而中国在新能源技术方面较为领先，因此在欧洲新能源车市场已经实现重要突破。根据盖世汽车的数据，2022 年中系新能源车销量在欧洲新能源车总销量的比重达到 5%，成功超越日系车。企业方面，上汽等车企在欧洲已经进行渠道、研发、供应链等的布局。但中国车企出海欧洲的过程中需要时刻关

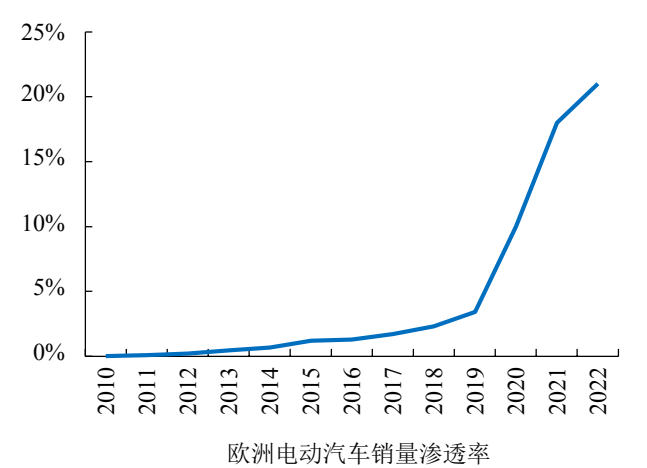
注可能面临的制裁政策的影响。由于欧洲车企在燃油车时代拥有较强的优势，为社会创造大批的就业机会及利润，外资新能源车的进入势必会冲击燃油车的市场及本土新能源车的发展机会。因此，为保护本土车企的市场地位，欧洲此前已开启针对比亚迪、上汽、吉利等中国新能源车企的反补贴调查，认为中国新能源车便宜是因为享受到相关补贴。对此，建立欧洲本土生产基地、实现本土化供应是中国车企出海欧洲时的重要途径之一，其所能带动的就业及产业链发展机会能够减弱欧洲对中国车企的抵触情绪。

图30：2020 年以来，欧洲汽车销量有所萎缩，但仍达到约 1500 万辆



数据来源： 、 研究所

图31：在大批政策支持下，欧洲新能源车渗透率已从 2016 年的约 1%迅速提升至 2022 年的约 21%



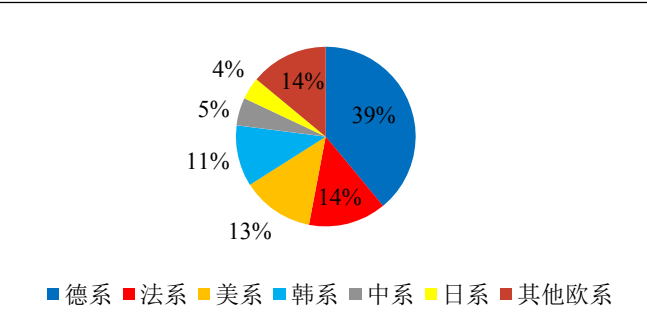
数据来源：IEA、 研究所

图32：欧洲多国明确燃油车禁售发展目标，新能源车补贴政策退坡背景下聚焦产品本身更为关键

国家	燃油车禁售节点	2023 年新能源补贴
德国	2035	BEV 最高补贴 6750 欧元，PHEV 取消补贴
英国	2030	取消补贴
法国	2035	BEV 最高补贴 5000 欧元，PHEV 取消补贴
挪威	2025	减免购置税、增值税
瑞典	2030	取消补贴
荷兰	2030	BEV 补贴 2950 欧元，PHEV 无补贴
意大利	2035	BEV 最高补贴 3000 欧元，PHEV 最高补贴 2000 欧元
西班牙	2035	BEV/PHEV 最高补贴 4500 欧元
丹麦	2030	-

资料来源：盖世汽车每日速递公众号、艾瑞咨询公众号、 研究所

图33：2022 年中系新能源车销量在欧洲新能源车总销量的比重达到 5%，成功超越日系车



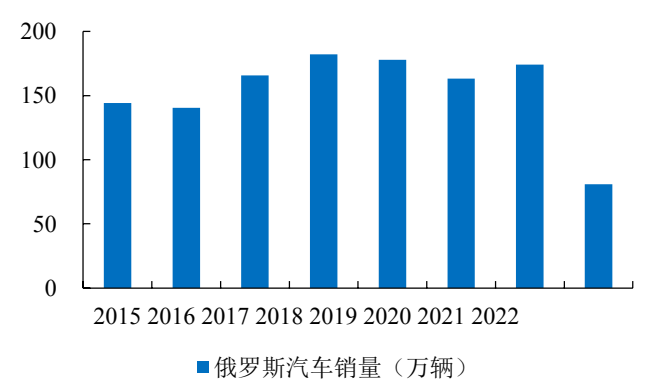
数据来源：盖世汽车每日速递公众号、 研究所

(2) 俄罗斯市场

地缘政治背景下出现较大供给缺口，目标大力发展本土汽车工业。2021 年以前，俄罗斯汽车市场销量超百万辆，但 2022 年受地缘政治因素影响，雷诺、日产、丰田、奔驰、福特、大众、现代、起亚等欧美、日韩跨国车企纷纷退出俄罗斯市场，叠加本土汽车供应能力较弱，导致 2022 年俄罗斯汽车销量出现大幅下滑。在此背景下，中国 2023 年对俄罗斯汽车出口量大幅增长，成功填补俄罗斯汽车市场的供给缺口。

具体而言，2023 年俄罗斯销量前十的汽车品牌中有 6 家为中国车企，分别为哈弗、奇瑞、吉利、欧萌达、星途、坦克。而为保证本国汽车产销的安全性，俄罗斯计划大力发展本国汽车产业。2019 年，俄罗斯推出由投资者与联邦政府和/或地方政府签署的特别投资协议（SPIC），车企可通过锁定未来投资额换取优惠政策和国家支持。未来，俄罗斯联邦政府向境内的本地化车厂提供的一切产业优惠、支持政策，均将通过 SPIC 实现，协议有效期 15-20 年。此外，尽管受气候寒冷、石油资源丰富等因素影响，俄罗斯汽车市场长期以传统燃油车为主，但也在积极发展电动汽车行业。具体而言，俄罗斯采取三步走电动汽车发展战略，即建设充电基础设施、增加电动汽车需求及生产能力、发展本土电动汽车产业。为此，俄罗斯 2022 年起对 SPIC 协议下的俄罗斯本土生产的电动汽车提供 25%的购车补贴（不超过 62.5 万卢布），并对进口的电动汽车收取手续费。

图34：2021 年以前，俄罗斯汽车市场销量超百万辆，2022 年受地缘政治因素影响汽车销量出现大幅下滑



数据来源： 、 研究所

图35：俄罗斯计划大力发展本国汽车产业，目标 2030 年本国车企份额从 40%提高到 80%

类别	俄罗斯汽车市场特征
宏观环境	遭受国际制裁，汽车零部件出口受阻，欧美车企大量退出
产业壁垒	关税成本尚可（20%），整车认证程序繁杂、费用高昂
政策规划	2025 年汽车总产量翻倍，零部件产量翻两番； 保护本土汽车产业，2030 年本国车企份额从 40%提高到 80%

资料来源：盖世汽车每日速递公众号、 研究所

表2：2023 年俄罗斯销量前十汽车品牌中有 6 家为中国品牌，分别为哈弗、奇瑞、吉利、欧萌达、星途、坦克

排名	品牌	国别	2022 年销量	品牌	国别	2023 年销量
1	Lada	俄罗斯	188645	Lada	俄罗斯	352572
2	Kia	韩国	66095	Haval	中国	118826
3	Hyundai	韩国	54811	Chery	中国	118055
4	GAZ LCV	俄罗斯	42110	Geely	中国	84019
5	Chery	中国	38497	GAZ LCV	俄罗斯	56077
6	UAZ	俄罗斯	33906	Omoda	中国	44909
7	Haval	中国	33642	Cheryexeed	中国	43071
8	Geely	中国	24419	UAZ	俄罗斯	37412
9	Toyota	日本	19645	Tank	中国	13941
10	Skoda	德国	18299	Kia	韩国	12005
11	VW	德国	17555	Changan	中国	11267
12	Cheryexeed	中国	13686	FAW	中国	10203

数据来源：Marklines 官网、 研究所

表3：俄罗斯积极出台政策发展本国电动汽车产业

项目	具体内容
普及目标	第一阶段 2022 年开始实施，主要集中在相关基础设施的发展：（1）2021-2024 年，至少普及 25000 辆本地生产的电动汽车，并建设 9000 个充电站，包括 2900 个快速充电站；（2）2025-2030 年，电动汽车占汽车总产量的比重至少

		达到 10%，并建设至少 72000 个充电站，包括 28000 个快速充电站
	第二阶段	增加电动汽车需求及生产负荷
	第三阶段	发展本土电动汽车产业
推广政策	电动汽车补贴计划	2022 年起，购买电动汽车最高可享售价 25% 的补贴，但补贴总额不超过 62.5 万卢布（约合 55995 元），仅适用于在特别投资合同(SPIC)框架下俄罗斯本地生产的汽车。预计最迟 2023 年开始实施，预算总额为 210 亿卢布（约合 16.6 亿美元），计划到 2026 年逐步将补贴支付率降低至 20%，到 2030 年再降至 10% 2022-2023 年，适用于俄罗斯国内组装生产的电动汽车，包括搭载进口电池的本地组装车辆，也可享受补贴； 2024-2025 年，适用于安装国产电池的电动汽车和国内组装生产的电动汽车，也可享受补贴；2026-2030 年，适用于安装国产电池且在国内组装生产的电动汽车，也可享受补贴
	电动汽车税收计划	2022 年 1 月 1 日，俄罗斯不再实施进口纯电动汽车零关税政策，政府于 5 月将汽车平行进口合法化
	进口手续费政策	2022 年开始收进口手续费。电动汽车新车手续费系数从 1.63 提升至 144，提升为原来的 9 倍；车龄超 3 年的二手电动汽车手续费系数从 6.1 提升至 24.1，提高到原来的 4 倍

资料来源：全国工商联汽车经销商商会公众号、 研究所

(1) 中东市场

伊朗汽车行业国产化率较高，其他中东国家基本完全依赖进口。伊朗汽车市场偏好小型车，长期以来持续加强对本国汽车产业的保护。而在高关税及股权比例限制的背景下，海外车企主要通过合资建厂方式进行布局。2018 年以来，美国加强对伊朗的制裁，导致伊朗汽车零部件行业供给出现困难，汽车行业有所萎缩。同时，伊朗以外的其他国家关税及认证壁垒相对较低，汽车行业基本依赖进口，日系车占比高，其中以色列市场偏好紧凑型车，且由于本国石油资源相对紧缺，因此目标 2030 年起只允许出售新能源或天然气车，而沙特汽车行业对实用型车的偏好程度逐渐提升。

表4：伊朗汽车行业国产化率较高，其他中东国家基本完全依赖进口

	宏观环境	2022 年销量	产业壁垒	政策规划
伊朗	2012 年起遭受多轮制裁	105 万辆	限制进口，关税极高，股比限制	2025 年年产 120 万辆汽车
其它中东国家	油价回落，石油减产	139 万辆	壁垒较低，依赖进口	以色列:2030 年禁售燃油车，仅允许新能源车或天然气汽车销售

资料来源：盖世汽车每日速递公众号、 研究所

(2) 北美市场

特斯拉引领下美国电动汽车自给化率高，大力推动本土汽车制造业发展。美国汽车市场庞大，2022 年全年汽车销量约为 1423 万辆，其中电动汽车销量占比约为 7.7%。近年来，美国大力推动电动汽车行业发展，目标 2030 年新能源车渗透率达到 50%。而从竞争格局来看，由于美国本土有全球电动汽车领军企业特斯拉，因此电动汽车自给化率高，2022 年、2023 年前 10 月特斯拉销量约占美国电动汽车销量的 72%、56.3%。同时，美国在持续推动汽车制造业回流美国本土，已推出相关激励措施，并对他国汽车产品实行限制。例如，美国颁布《通胀削减法案》，向购买新电动以及二手电动车的消费者提供税收抵免，前提是需要购买来自与美国签订自贸协定的国家的汽车或最终在美国本土完成组装的汽车。而针对中国的汽车产品，美国还需要加征 25% 的关税。鉴于美国对本土汽车工业发展的支持以及相对较高的自给化率，中

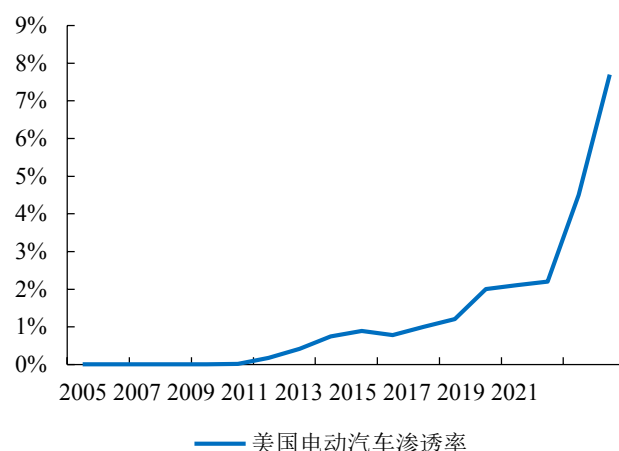
国车企选择到美国或者墨西哥等与美国签订自由贸易协定的国家建厂是相对较好的策略。

图36：2022 年，美国汽车销量约为 1423 万辆



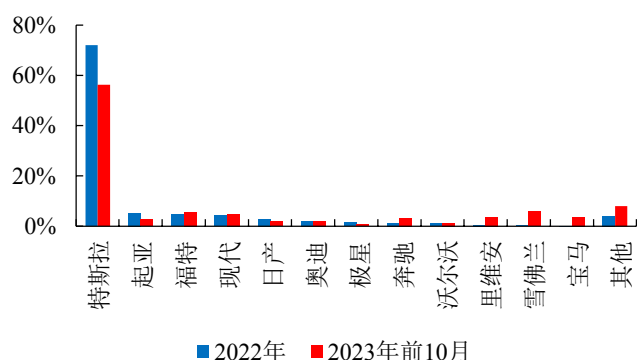
数据来源： 、 研究所

图37：2022 年 美国电动汽车渗透率较低 约为 7.7%



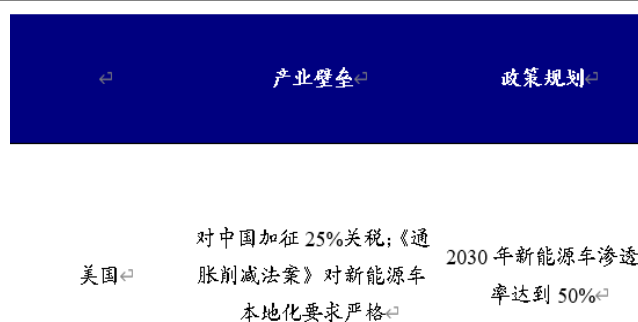
数据来源：IEA、 研究所

图38：特斯拉销量约占 2022 年美国电动汽车销量的 72%



数据来源：西游社新浪 e 站官方号、Experian、盖世汽车、 研究所

图39：美国目标 2030 年新能源车渗透率达到 50% ，并出台政策大力推动本土企业制造业发展



资料来源：盖世汽车每日速递公众号、 研究所

墨西哥因地理位置等原因吸引众多跨国车企到当地建厂，现已成为北美地区重要汽车出口国。墨西哥是全球重要的汽车生产国，2022 年墨西哥汽车产量约为 331 万辆。消费方面，墨西哥国内汽车销量约为百万辆级，并且受经济发展水平影响，多以低端车型为主。同时，墨西哥国内销售的汽车对进口依赖度较高，主要来自中国、美国、巴西、日本等，而墨西哥庞大的汽车产量主要用于出口。具体来看，墨西哥北临美国、南临拉美，地理位置优越，且墨西哥深度绑定美国并与 52 个国家和地区签署 14 项自由贸易协定，汽车出口相对便利，叠加当地劳动力成本相对较低，成功吸引美系、日系、欧系等众多知名跨国车企到当地投资建厂，并出口至美国、加拿大、德国等。此外，于中国而言，墨西哥一直是中国最重要的汽车出口国之一，出口量持续增长，是中国汽车行业开拓北美地区的重要窗口。

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/927142036156006062>