

- ◆ 自上而下角度，我们认为判断各市场出口潜力需要考虑的核心因素包括—总量增长潜力（GDP/人口/汽车保有量）、双边政治关系（包括对美关系）、当地汽车工业诉求（是否有本土品牌/是否要培养本土品牌）、当地目前市场格局（现有强势品牌/集中度）。其中新能源出口潜力需要考虑的核心因素包括—油电经济性、支持政策（购车补贴/配套设施补贴/纯电还是混动）。在此框架下，我们将全球大区分为四大类：
 - 独联体国家（俄罗斯为主）&中东地区：贡献增量确定性强，但以油车为主。双边关系稳定，对本土汽车工业发展没有强诉求或暂无条件大力发展本国汽车工业，此类市场在近两年预计贡献最大出口增量。由于这两个市场电动化切换经济性较低（本地石油资源丰富/气候过冷&过热），我们对新能源渗透率提升的预期较低。**在此类市场中我们看好俄报废税提升背景下在当地有产能布局的长城/吉利/奇瑞。**
 - 南美&东南亚地区：电动化转型较快，中国车企产能投放重点市场。双边关系稳定，对中国车企在当地建厂有诉求，政策趋势上希望从简单的进出口贸易形式转变为本地化深度投资，振兴本土汽车产业。同时多数国家具备电动化切换经济性，对新能源发展支持力度较大（但巴西要求乙醇燃料动力等）。我们对该区域新能源渗透率提升预期较高，中国车企在这两个市场积极进行资本开支布局产能。**在此类市场中我们看好渠道产能设施多方面布局&能源类型符合当地要求的比亚迪/长城/上汽/吉利。**
 - 欧洲：销量规模可观，电动化转型基础较好，中国车企突破存在一定难度。双反政策预计将在2024年中落地，欧洲是传统汽车工业强势地区，对汽车工业的话语权重视程度高于其他市场，中国车企在欧洲实现突破存在难度。各国新能源补贴处于显著退坡中，但多数国家具备电动化切换经济性，我们对欧洲地区新能源渗透率提升给谨慎乐观预期。**在此类市场中我们看好合作STLA的零跑/在当地有产能&品牌基础的吉利和上汽/最快投产的奇瑞/比亚迪。**
 - 北美&日韩及其他市场：销量规模可观，但中国车企突破存在较大难度。整体壁垒较高，且关税等政策呈现逐步提升趋势；其中北美墨西哥作为可能的突破口，但政策易受到美国态度的影响，多数车企在墨西哥均处于评估状态。**在此类市场中我们看好有海外背景的零跑/吉利/上汽。**

投资建议：目前随着中国车企近年出口量快速增长，各国贸易摩擦和保护加剧，中国车企的全球化来到了本地化生产运营研发的拐点。**1) 短期业绩/放量视角**，我们看好轻资产模式快速拓展同时通过合作有效避免贸易摩擦的【零跑汽车】，在中东/独联体国家销量增长确定性较强的【长城汽车】&【吉利汽车】，以及在海外有多年运营基础和经验的【上汽集团】。**2) 长期视角**，我们认为长周期、高投入是汽车跨国贸易的底色，本地化生产/研发/运营以及车企本身组织架构的调整需要耐心持续验证。站在当前视角，我们看好在全球积极进行产能布局的【比亚迪】

风险提示：全球经济发展不及预期风险；贸易关系恶化风险等。

分区出口预测汇总

表：中国车企分区出口预测汇总

汇总预测	2021	2022	2023	2024E	2025E	2026E	
中国车企总出口量/万辆	164	267	443	512	588	711	
YOY/%	104%	63%	66%	15%	15%	21%	
独联体市场/万辆	16	18	111	129.7	147.4	167	
YOY/%	150%	9%	526%	16.80%	13.70%	13.30%	
在当地市占率/%	9%	22%	98%	95%	90%	85%	出口数据来源为海关总署，计算所得市占率高于实际。目前看独联体最大市场俄罗斯针对邻国出口/平行出口等进行限制，给市占率稍降预期
欧洲市场/万辆	32	65	91	92.1	93.5	118.5	出口数据来源为海关总署，计算所得市占率高于实际
YOY/%	221%	104.80%	40.60%	1.20%	1.50%	26.70%	
在当地市占率/%	2%	5%	6%	6%	6%	7%	双反调查下预计24-25年出口有压力
南美市场/万辆	28	34	36	40.7	48.9	57.5	
YOY/%	143%	48%	30%	13.30%	20.20%	17.70%	
在当地市占率/%	9%	10%	11%	12%	14%	16%	中国车企在当地有产能扩充计划
中东市场/万辆	28	51	67	80.8	100.3	128.2	
YOY/%	56%	81%	32%	21%	24%	28%	
在当地市占率/%	12%	22%	24%	25%	27%	30%	各车企在中东市场都在持续投入中，备件中心陆续建设中；土耳其市场规模约100w，其余中东国家200w
东南亚市场/万辆	14	33	45	58	69	87	
YOY/%	88%	128%	35%	30%	19%	26%	
在当地市占率/%	5%	10%	13%	17%	20%	25%	
北美市场/万辆	13	28	46	51.5	57.8	68.1	包含沃尔沃
YOY/%	——	111.40%	63.00%	11.40%	12.20%	17.80%	
在当地市占率/%	1%	2%	2%	3%	3%	4%	
澳新非洲市场/万辆	12	21	26	33.9	43.9	54.9	
YOY/%	64%	82%	24%	30%	30%	25%	
在当地市占率/%	7%	12%	14%	17%	21%	25%	
日韩印市场/万辆	20	18	21	25	27	29.2	
YOY/%	63.60%	-13.80%	22.70%	16.40%	8.00%	8.00%	
在当地市占率/%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	

中国车企海外产能布局汇总

表：中国车企海外产能布局汇总

汇总预测	2021	2022	2023	2024E	2025E	2026E	
中国车企海外产能规划/万辆	155	155	155	182	228	292	包含宝腾沃尔沃
独联体市场合计/万辆	14	14	14	27	34	41	
比亚迪汽车	0	0	0	5	5	10	乌兹别克斯坦，投资项目一、二期计划产量为5万辆
吉利汽车	6	6	6	6	6	6	白俄罗斯
长城汽车	8	8	8	8	15	15	俄罗斯
江淮汽车	0	0	0	8	8	10	哈萨克斯坦
欧洲市场合计/万辆	45	45	45	45	47	56	
吉利汽车	45	45	45	45	45	45	沃尔沃工厂
比亚迪汽车	0	0	0	0	0	5	2023年12月宣布在匈牙利建厂
奇瑞汽车	0	0	0	0	2	4	投资4亿欧元（约30亿元人民币），于2024Q4率先投产欧萌达等车型
上汽集团	0	0	0	0	0	2	选址中
长城汽车	0	0	0	0	0	2	选址中
南美市场合计/万辆	16	16	16	16	26	41	
奇瑞汽车	15	15	15	15	15	15	巴西/阿根廷
江淮汽车	1	1	1	1	1	1	巴西
比亚迪汽车	0	0	0	0	5	15	巴西
长城汽车	0	0	0	0	5	10	巴西
中东市场合计/万辆	6	6	6	6	6	6	除土耳其外其余国家关税政策相对友好
奇瑞汽车	6	6	6	6	6	6	
东南亚市场合计/万辆	74	74	74	82	94	112	
上汽正大	10	10	10	10	10	10	泰国
上汽通用五菱	6	6	6	6	6	6	印尼
长城汽车	8	8	8	8	8	8	泰国
比亚迪	0	0	0	5	10	15	泰国
长安汽车	0	0	0	0	5	10	泰国
广汽埃安	0	0	0	3	5	5	泰国
奇瑞汽车	0	0	0	0	0	5	
合众汽车	0	0	0	0	0	3	
吉利汽车	50	50	50	50	50	50	马来西亚，宝腾工厂
北美市场合计/万辆	6	6	6	6	21	36	
江淮汽车	6	6	6	6	6	6	墨西哥，2017年投产
比亚迪	0	0	0	0	5	15	墨西哥，选址中
奇瑞汽车	0	0	0	0	5	10	墨西哥，选址中
上汽集团	0	0	0	0	5	5	墨西哥，选址中

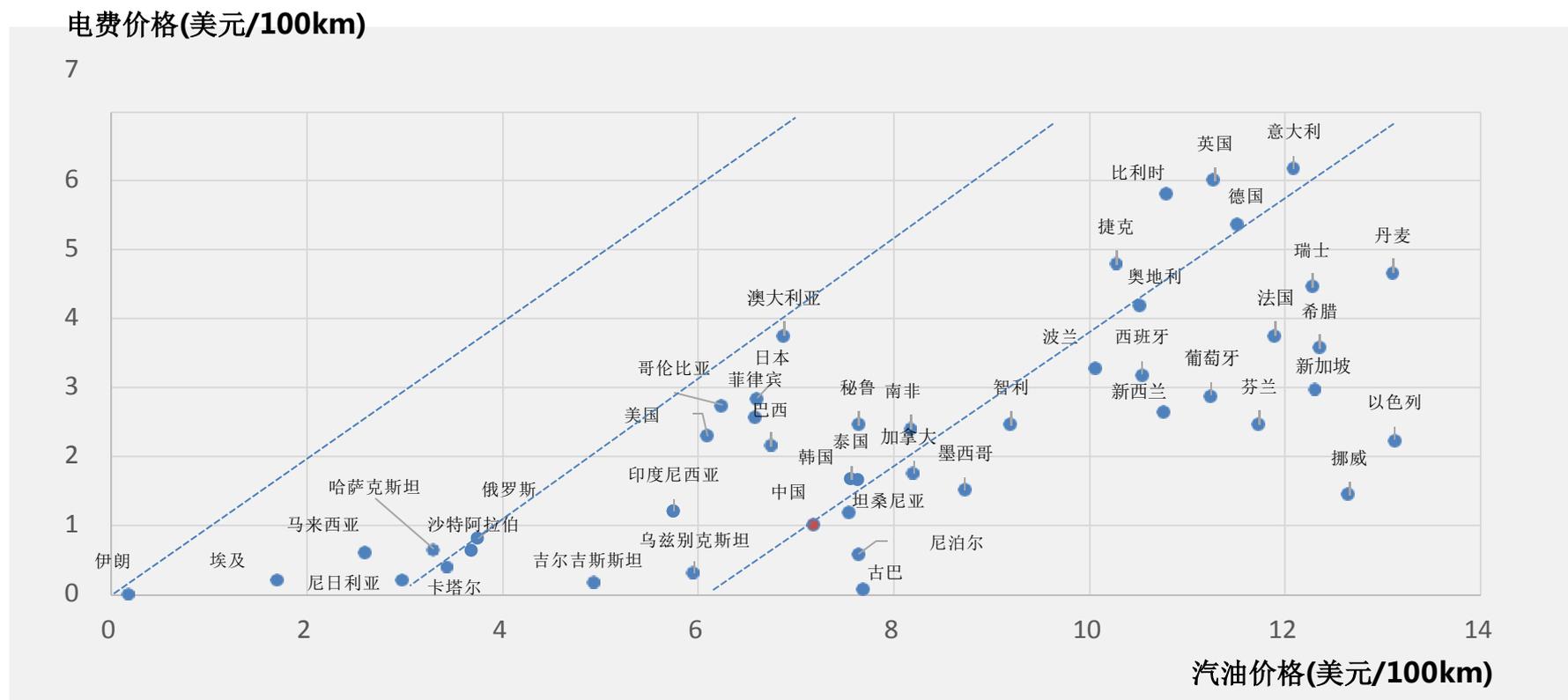
一般来说汽车进口的综合关税是：基本关税+增值税+消费税+其他税（例如俄罗斯市场有报废税）

国家	汽车关税 (%)	增值税 (%)	消费税	后续变化
英国	10%	20%	增值税税率20%×(CIF价+进口关税)	
德国	10%	19%	0	预计在6/7月份提升关税
法国	10%	20%	0	
挪威	0	25%	10%-60%	
南非	25%	15%	5%-10%	
阿联酋	5%	最高10%	0	
沙特阿拉伯	5%	5%		
印度	60%	18%	8%-24%	
俄罗斯	15%	20%	0-90马力：0卢布/马力 90-150马力：55 150-200马力：53 200-300马力：869 300-400马力：1482 400-500马力：1534 500马力以上：1584	
泰国	纯电动：0% 混动：50% 燃油车：50%	7%	纯电动：0%-8% 混动：4%-30% 燃油车：10%-40%	
日本	0%	8%	5%	
澳大利亚	10%	10%	2%-10%	
墨西哥	20%	16%	0	
美国	27.5%	0		
巴西	20%	0		20 纯电动车/油电混合动力汽车/插电式混合动力汽车关税：2024年1月10%/12%/12%，24年7月：18%/25%/20%，2025年7月：25%/30%/28%，2026年7月：均为35%

通过汽油和电费的相对价格来衡量世界各地推广电动汽车的经济性：以中国油电差价为基准，油电差价和中国相仿甚至更高的地方我们认为具备电动化切换的经济性。

- 横向比较，各地区电动化经济性排序：北欧/南欧>东亚（中国）>南美/中亚/西欧/亚太其他>北美/独联体>中东（使用汽油和居民用电差价作为衡量标准，不同国家有所差异），绝大部分地区存在电动化切换的经济性。

图：部分国家汽油与电费价格对比



新能源出口潜力：支持政策汇总

以新能源政策支持力度和政策边际变化为评价标准评价各大区新能源产业发展支持政策：站在2024年维度看多数国家新能源车直接补贴力度减弱，例如日本/印度/加拿大预计现金补贴将取消；泰国补贴金额下降；德国24年toc端补贴取消，tob端补贴23年8月底已完全取消；法国引入碳排放考核，补贴金额不变，但补贴车型减少；荷兰补贴微降13%至0.255万欧元。

图：部分国家直接补贴变化情况

国家	车辆类型	2023年		2024年	
		补贴/政策趋势	变化幅度	补贴/政策趋势	变化幅度
日本	EV	65万日元（约3.15万元RMB）	不变	补贴金额计划2024年4月终止，2024年4月起改为税收抵免额度	下降
	PHEV	45万日元（约2.18万元RMB）			
	氢燃料电池汽车	230万日元（约11.1万元RMB）			
韩国	EV	700/350万韩元（车价低于5700/8500万韩元）（约3.91/1.95万元RMB）	下降	2024年补贴计划暂无	下降
	小型电动卡车	1400万韩元（约7.81万元RMB）			
加拿大	EV/氢燃料汽车	5000加元（车价低于4.5万加元，约23.9万元RMB）	不变	补贴计划于2024年3月终止	下降
	PHEV	2500加元（车价低于4.5万加元，约23.9万元RMB）			
泰国	EV	7/15万泰铢直接补贴（电池小于/大于30kWh）（约1.4-3.1万元RMB）；售价15万泰铢（3万元RMB）以下的电动摩托车补贴1.8万泰铢（约0.4万元RMB）	不变	200万泰铢（约40万元RMB）以下车价格，50kwh以上带电量，补贴5-10万泰铢（约1-2万元RMB） 120万泰铢（约25万元RMB）以下车价格，50kwh以下带电量，补贴2-5万泰铢（约0.4-1万元RMB）	下降
印尼	EV/PHEV	购置印尼产纯电最高补贴5130美金（约3.7万元RMB） 购置印尼产混电最高补贴2565美金（约1.9万元RMB）	上升	延续2023年政策	不变
印度	EV	EV补贴1万卢比/kwh（约870元RMB），最高15万卢比（约1.3万元RMB）	不变	补贴计划于2024年4月终止	下降

图：欧洲各国直接补贴变化情况

国家	车辆类型	2023年		2024年			
		要求	补贴金额（万欧元）	车辆类型	要求	补贴金额（万欧元）	变动幅度
德国	BEV	<4万欧元	0.675	BEV	-	取消	下降
		4-6.5万欧元	0.45				
德国	PHEV	<4万欧元	取消	PHEV	-	取消	下降
		4-6.5万欧元	取消				
法国	个人BEV	<4.7万欧元	0.7（低收入）/0.5	个人BEV	生产过程碳排放，65%车型可补贴	0.5-0.7	下降
荷兰	个人新BEV	1.2-4.5万欧元	0.295	个人新BEV	1.2-4.5万欧元	0.255	下降0.04万欧元，2025年取消
意大利	BEV	<6.1万欧元	0.3	BEV	<6.1万欧元	0.3	不变
	PHEV	<6.1万欧元	0.2	PHEV	<6.1万欧元	0.2	
	BEV	<6.1万欧元	0.2	BEV	<6.1万欧元	0.2	
	PHEV	<6.1万欧元	0.2	PHEV	<6.1万欧元	0.2	
瑞典	EV	-	-	EV	-	-	不变
	PHEV <60gCO2/km	-	-	PHEV（最高60gCO2/km）	-	-	
西班牙	EV/续航大于90km的BEV/PHEV	<4.5万欧元	0.45	零排范围>30公里 100%EV/PHEV	<4.5万欧元	0.45	不变（待定）
			0.25			0.25	
挪威	个人新BEV	-	阶梯式征收购置税	个人新BEV	-	阶梯式征收购置税	不变



■ 一、现状分析：
出口地区/出口车企结构汇总

■ 二、分市场分析：
南美/东南亚/北美/其余市场

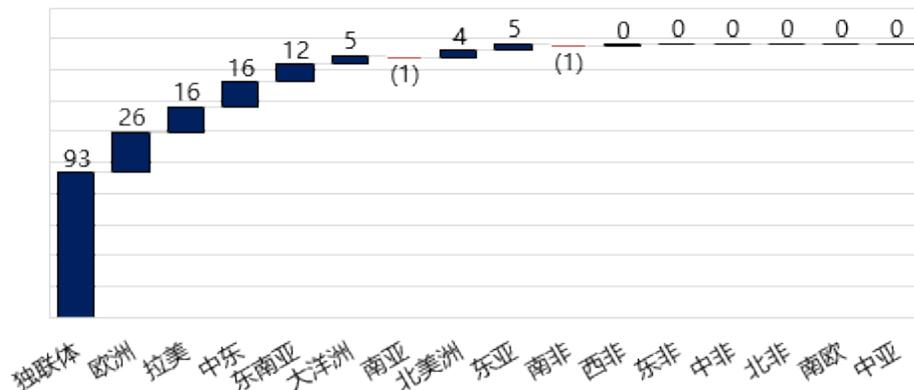
■ 三、投资建议和风险提示

出口地区/出口车企结构回顾

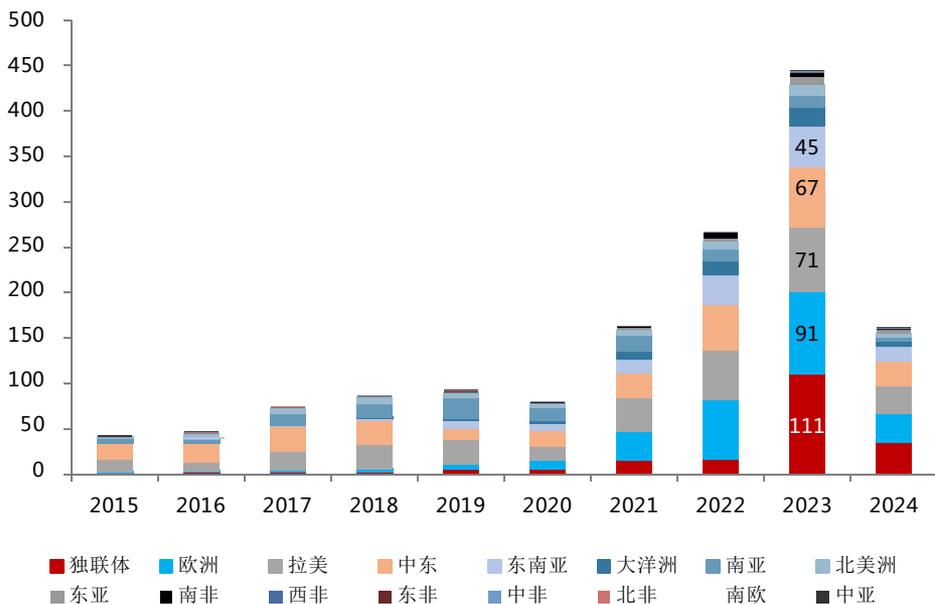
乘用车出口地区——独联体+欧洲贡献核心增量

- ◆ 中国乘用车出口自2021年起进入快速增长期，2023年乘用车出口量已达443万辆，同比+66%。从地区结构来看，出口独联体/欧洲/拉美/中东/东南亚占比分别为25%/21%/16%/15%/10%。
- ◆ 从增量角度而言，独联体国家（俄罗斯为主）贡献较大增量，2023年新增出口量93万辆，贡献一半以上增量。

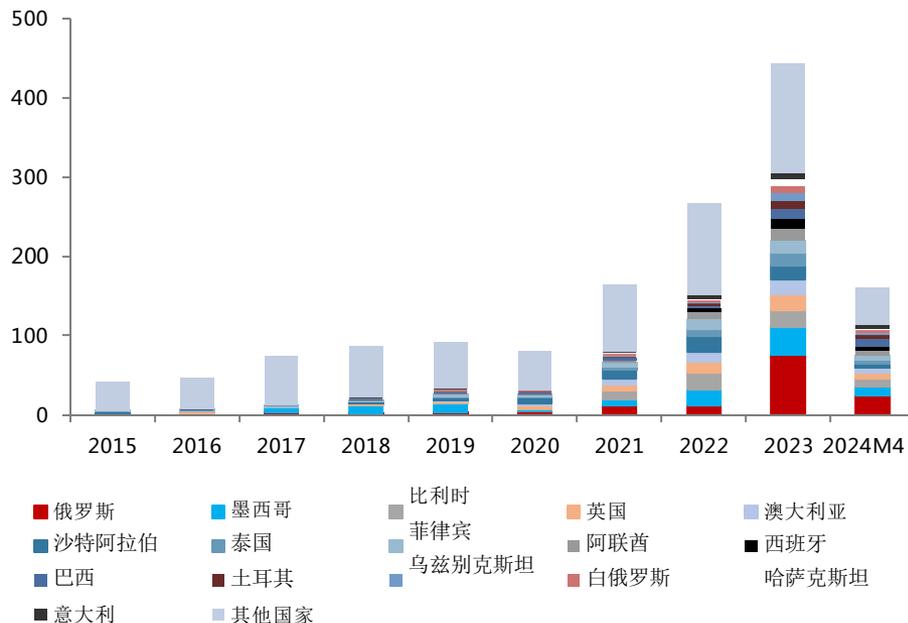
图：2023年出口量环比2022年增量变化（万辆）



图：乘用车分大区出口情况汇总（万辆）



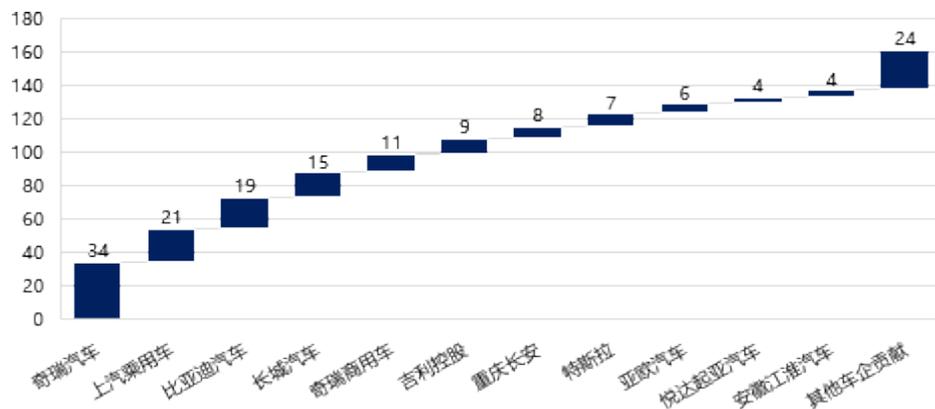
图：乘用车分国家出口情况汇总（万辆）



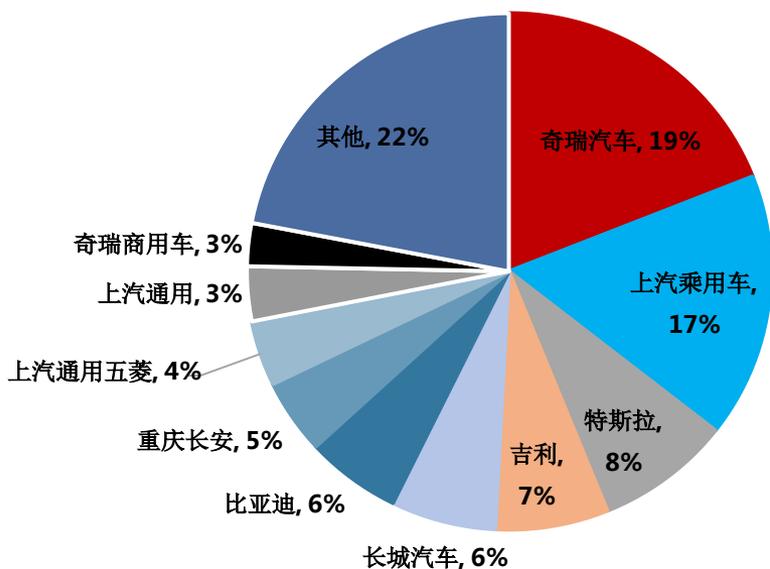
乘用车出口车企——奇瑞上汽比亚迪长城为主要增量

- ◆ 车企角度，2023年奇瑞/上汽乘用车/特斯拉出口占比最高，分别为19%/17%/8%。
- ◆ 从增量角度而言，2023年奇瑞/上汽乘用车/比亚迪/长城贡献主要增量，分别+34/+21/+19/+15万辆。

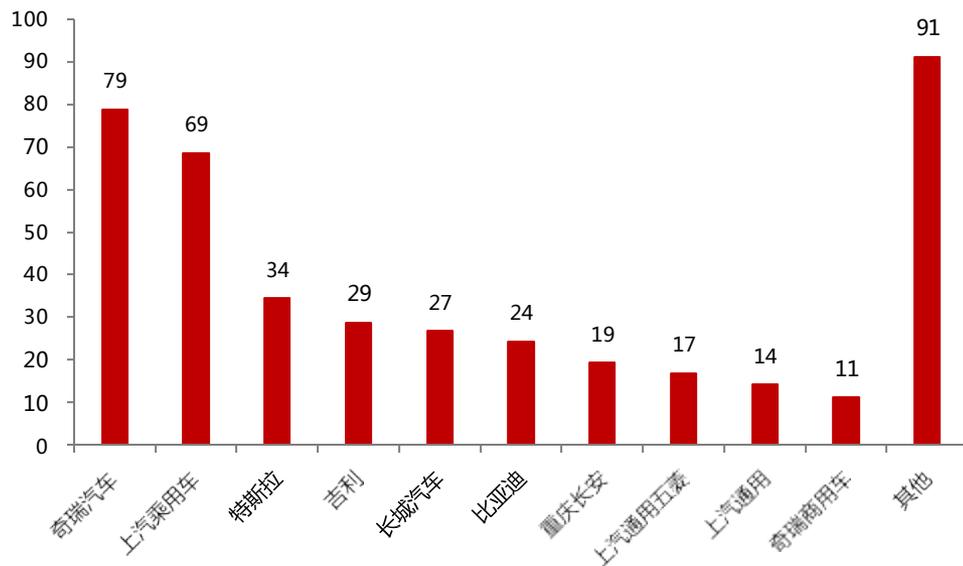
图：2023年出口量环比2022年增量变化（万辆）



图：2023年分车企出口占比汇总（%）

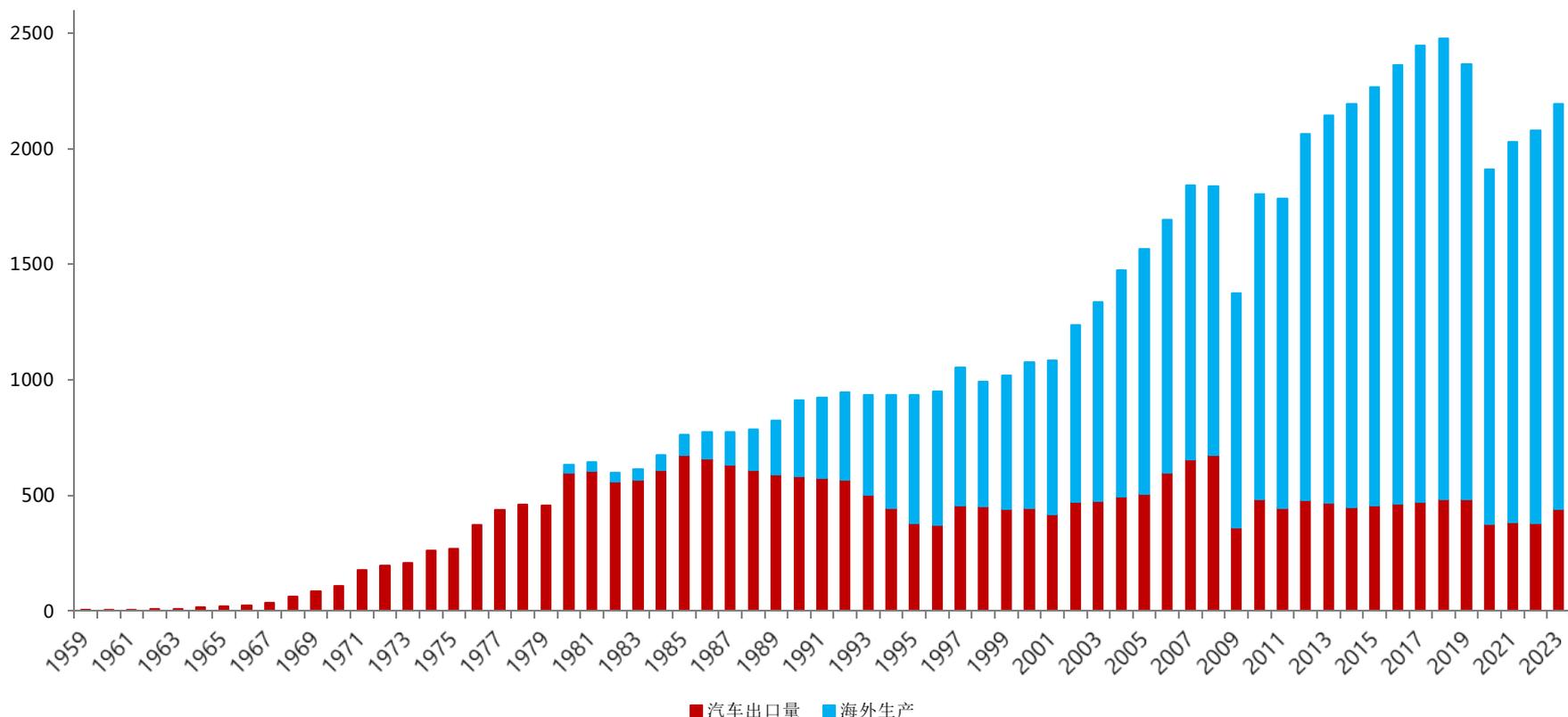


图：2023年乘用车分车企出口情况汇总（万辆）



◆ 1970年前后，日本汽车产业完成了国内市场的发展，同时基本确立了性能优越/经济性强/规模生产的产品体系。1973石油危机爆发下汽油成本提高，日本汽车小型化/经济性特点使得其在海外市场受到极大的欢迎，以丰田为代表的“丰田生产方式”在日本得到广泛采用，极大地提高汽车企业的经营管理水平，降低生产成本。1980年日本取代美国成为世界最大汽车生产国，当年汽车出口量为597万辆。出口规模不断扩大的同时伴随世界各国贸易摩擦和保护加剧，日本采取输出**自主限制政策+现地投资生产战略**，随后海外基地成为日本车企开拓海外市场的主要方式。

图：日本汽车出口量/海外生产量变化情况（万辆）



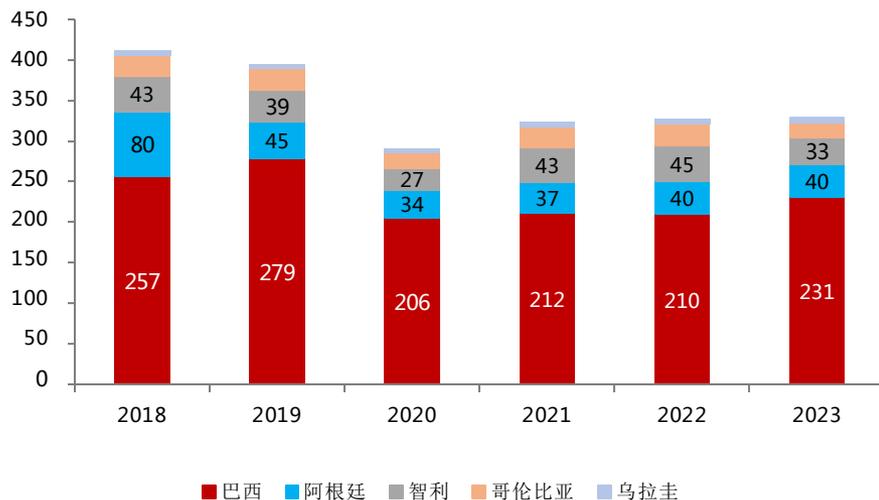
南美市场

➤ 定义:

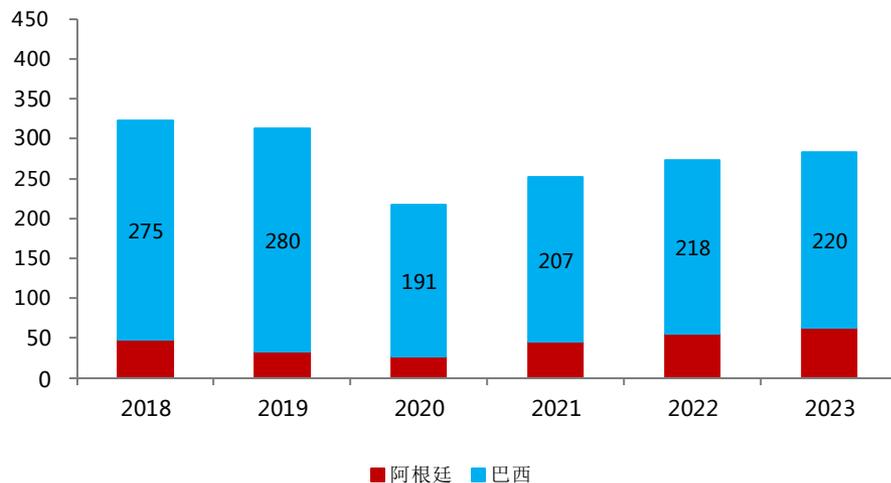
- ✓ 共34个国家和地区，统计巴西、墨西哥、阿根廷、智利、哥伦比亚和乌拉圭数据

- ◆ **销量：2021-2023年维持在350万量级市场。**南美市场销量受疫情影响从2018年约400万辆级别下跌至2020年的300万辆，2021-2023年逐步恢复至350万辆。分国家看，巴西市场是主要市场。2023年巴西市场销量为231万辆，占比70.2%，销量同比2022年上升10%；阿根廷市场销量为40万辆，占比12.2%。
- ◆ **产量：2023年南美市场产量283万辆，巴西占比77.7%。**拉美整体产量低于销量，2023年拉美市场汽车产量为283万辆，同比2022年上升3.5%。2018至2023年产量主要集中在巴西。

图：南美各国汽车销量情况（万辆）

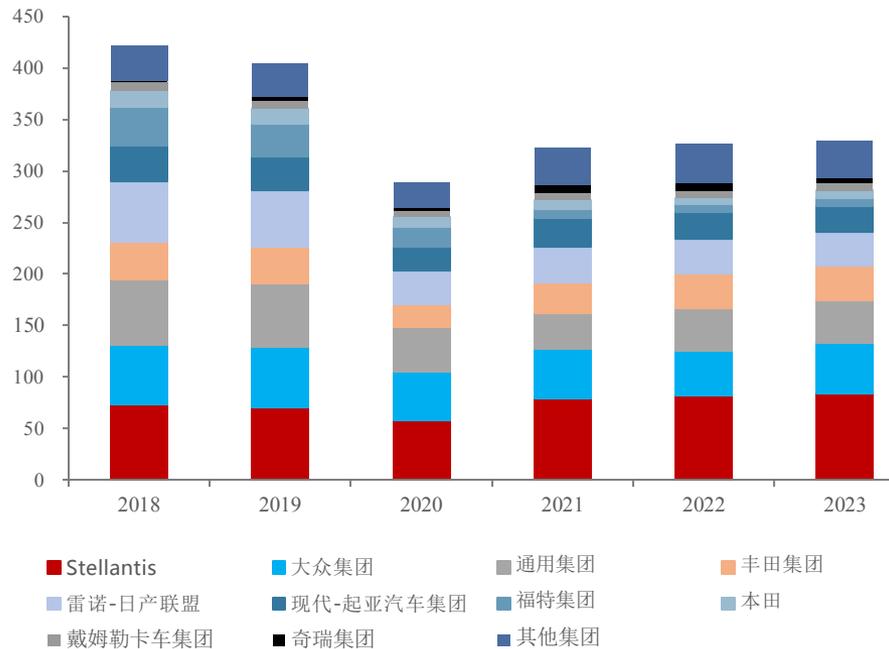


图：南美各国汽车产量情况（万辆）

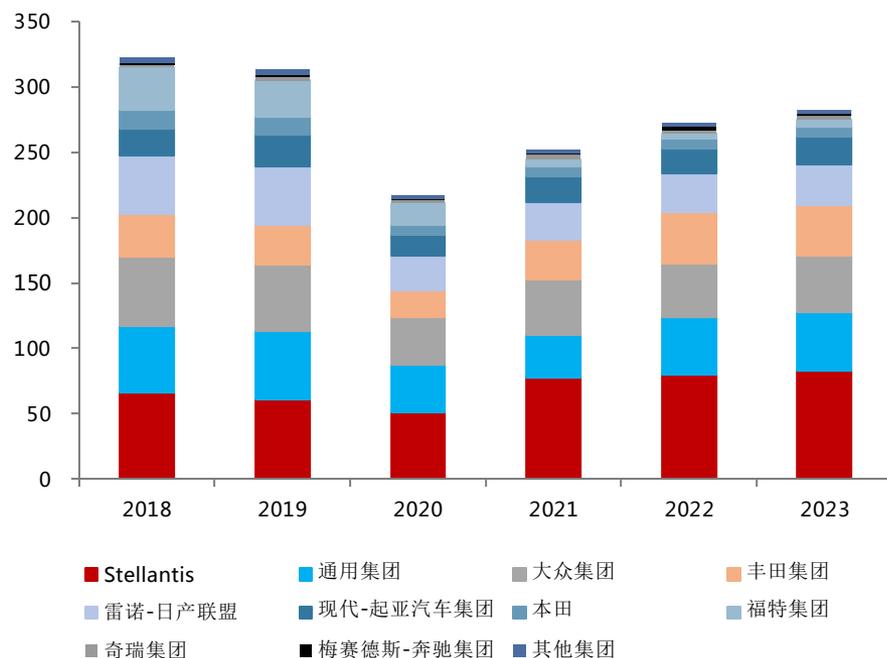


◆ 从销售结构来看，欧美品牌Stellantis/大众/通用占据主要市场，日韩品牌丰田/雷诺-日产/现代-起亚占据次要市场。从产量结构来看，欧美品牌stellantis/通用/大众产量逐步提高，日韩品牌产量基本不变。巴西本土汽车品牌发展较缓慢，除Agrale各种车型产品线丰富具有一定产销规模外，TAC和Troller的产量都不大。

图：南美分品牌汽车销量情况（万辆）

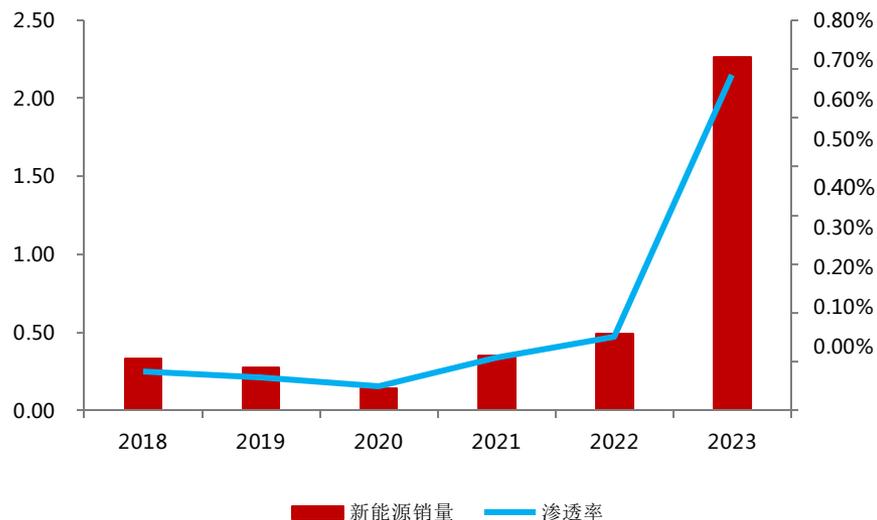


图：南美分品牌汽车产量情况（万辆）

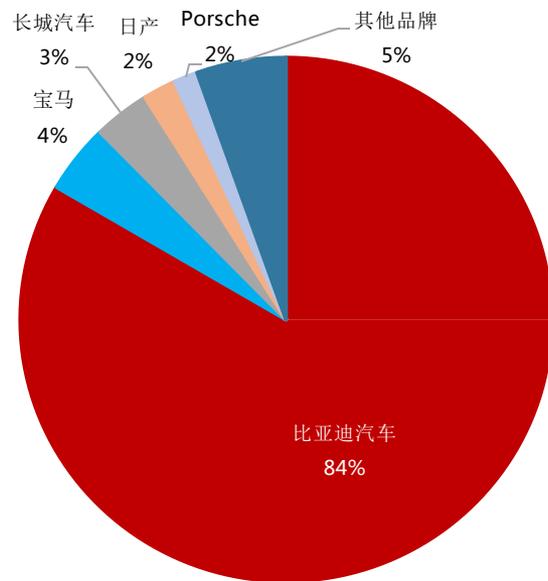


- ◆ **2023年南美市场新能源渗透率为0.7%**。2023年南美市场新能源汽车销量为2.27万辆，同比2022年上升360%，增势较快。其中，中国车企新能源销量为19.7万辆，占比87.22%，同比增长92.14%。中国新能源品牌主要是比亚迪汽车和长城汽车。
- ◆ **分国家看，巴西新能源汽车增量较大**。2023年巴西新能源汽车销量为2万辆，占比90.97%，销量同比2022年上升530%。巴西、哥伦比亚新能源渗透率分别为1.18%/1.33%。（新能源数据均来源于marklines口径，可能略低于实际值。）

图：南美新能源车销量（左轴/万辆）及新能源渗透率情况（右轴/%）

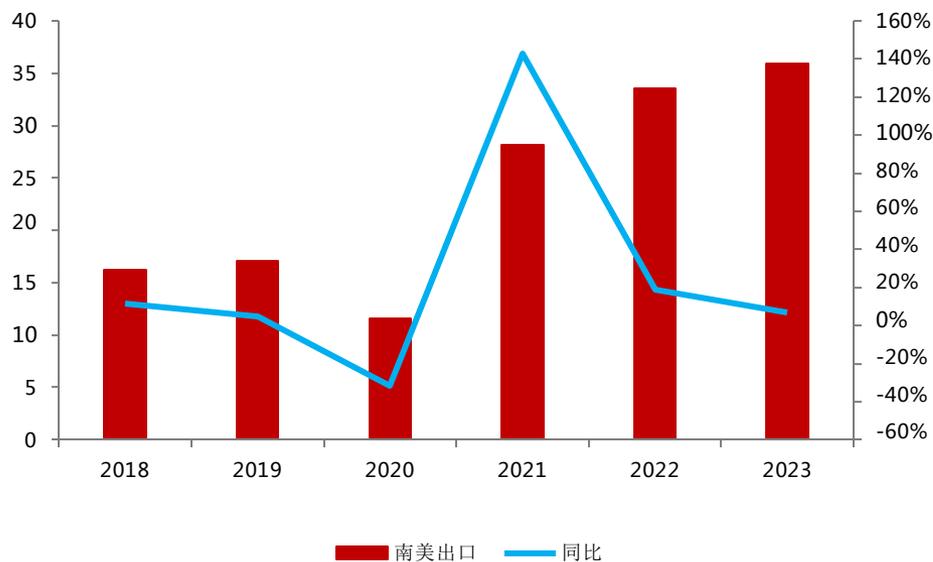


图：2023年南美地区新能源车分品牌销量结构（%）

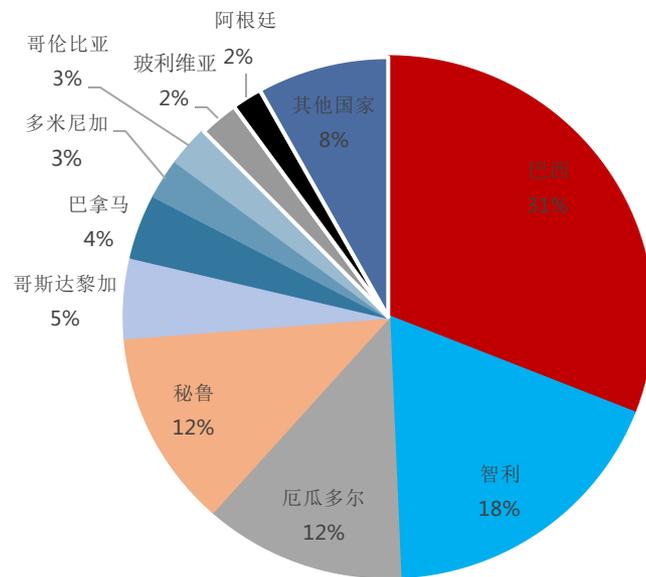


- ◆ **2023年中国乘用车出口443万辆，其中南美地区36万辆，占比8%。**2023年中国出口至南美市场乘用车36万辆，占总出口量8%，为第四大市场。2023年南美地区出口量同比+7%。
- ◆ **分国家看，中国车企主要出口巴西/智利市场。**2023年出口巴西/智利市场占比分别为31%/18%，出口量同比2022年分别+67%/+252%。

图：2018-2023年中国出口南美市场汽车销量及同比（万辆/%）



图：2023年中国出口南美市场分国家情况（%）



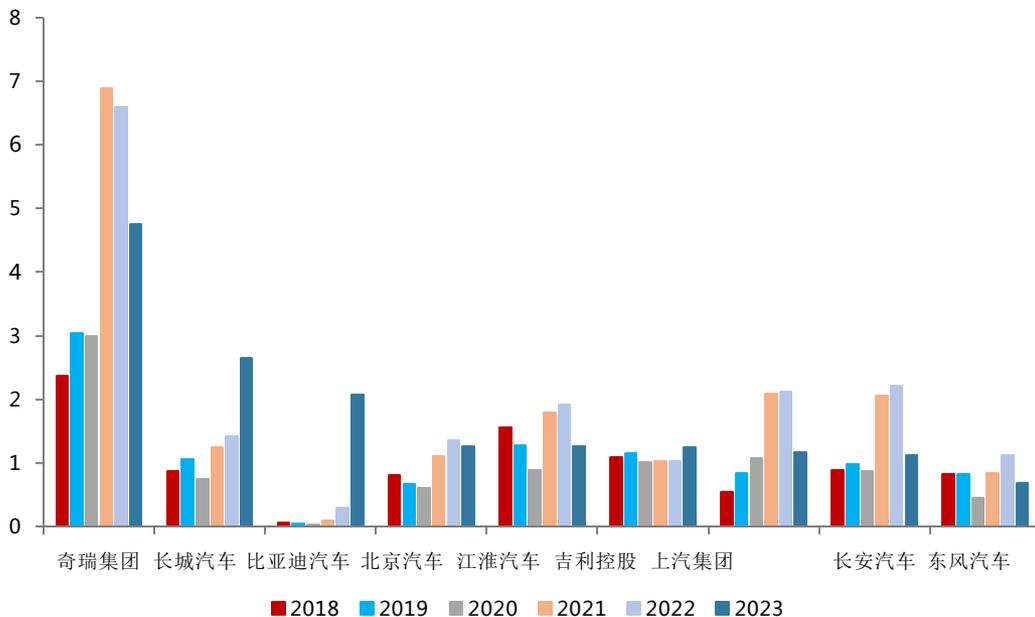
- ◆ 巴西市场是拉美第一大汽车消费市场，对新能源车补贴较多，2021年以来新能源汽车增长迅猛。但自2024年起逐步对新能源车进口增加关税。站在巴西政府的角度，仅依靠新能源整车进口本国新能源汽车制造及产业配套的作用十分有限，通过设置关税提高贸易成本，可以在一定程度上促使外国汽车公司加快从简单的进出口贸易形式转变为**本地化深度投资，振兴本土汽车产业**。
- 本届卢拉政府提出“巴西新工业（NIB）”计划，其中之一的目标就是要提高本土企业在新技术领域的参与度：巴西市场现有主要品牌通用、菲亚特克莱斯勒、大众、现代与福特等拥有当地工厂100%的股权。由于产业扶持政策仅要求一定比重的本地化生产率即可实现至高30%的税收减免，也在某种意义上促成了巴西汽车工业“大而不强”的局面，削弱了巴西自主品牌的竞争力和本土优势。
- **进口关税提升**：从2024年1月起，针对进口纯电动汽车、油电混合动力汽车和插电式混合动力汽车的关税分别上调至10%、12%、12%，2024年7月调整为18%、25%、20%，2025年7月为25%、30%、28%，2026年7月均升至35%。
- **新能源补贴政策**：为新能源电动车的研发投入/生产投入提供最高达到1.5%/12%的税收抵免，为新能源电动车的销售提供最高达到约合1,800美元的现金补贴。为充电桩的建设/运营/维护投入提供最高达到50%/20%/10%的税收抵免&补贴。推出新版“绿色Rota 2030”计划（又称“Mover”计划），预计将在2028年前提供金额高达190亿雷亚尔的税收激励，聚焦于促进汽车领域可持续性发展。

- ◆ 南美市场中国车企主要奇瑞、长城和比亚迪为主。奇瑞集团/长城汽车/比亚迪2023年在拉美的销量分别为4.8/2.7/2.1万辆，同比-2/+1/+2万辆。
- ◆ 多数中国车企为规避进口税开始选择本地化生产，中国车企南美产能布局聚焦巴西。目前奇瑞在巴西有工厂，奇瑞产量保持在3万左右水平。比亚迪/长城已在巴西建设工厂，最早都将于2024年投产。2023年奇瑞宣布将在阿根廷投资4亿美元建厂，目标2030年底在阿根廷实现年产10万辆汽车。

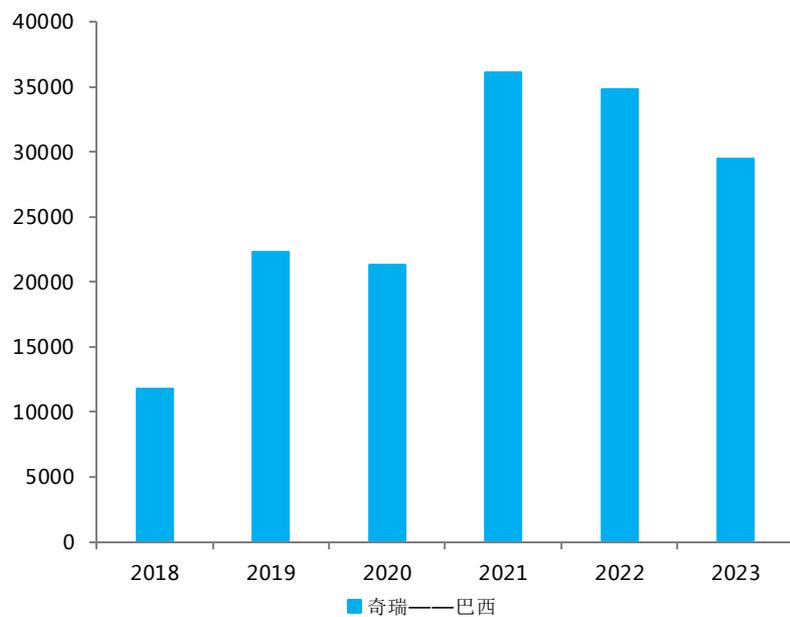
图：中国车企拉美产能布局情况

车企	国家	规划产能	投产时间
奇瑞	巴西	15万辆	2014年
比亚迪	巴西	15万辆	2024年底或2025年初
长城	巴西	10万辆	2024年底
奇瑞	阿根廷	10万辆	——

图：2018-2023年南美市场汽车分系别销量情况（辆）



图：2018-2023年中国车企分国家产量（辆）



- ◆ **长城：聚焦巴西市场，因地制宜推出“弹性燃料”混动技术。**其巴西工厂将成为巴西首个专门生产混合动力汽车和电动汽车的新能源汽车工厂。
 - **产能布局：**已于2022年在巴西投资100亿雷亚尔（约合人民币142亿元），建立其全球第四个、拉美第一个完整的生产基地，工厂将进行现代化改造，达到10万辆的年产能。预计2024年底投产。
 - **渠道布局：**2023年一季度GWM销售网络正式上线，截止2024年初已有42个经销商，2024年预计城市覆盖率100%。
 - **技术布局：**推出“弹性燃料”混动技术，通过电气技术+乙醇相结合的混合动力适应巴西本土的汽车产业。
 - **产品布局：**将在巴西推出只含混合动力和电动车型的产品组合，到2025年将推出10款车型。

- ◆ **奇瑞：已在巴西建厂，近三年均有年均3万产量**
 - **产能布局：**巴西工厂正在进行大规模翻新以适应纯电、插混等电气化车型生产；在阿根廷投资4亿美元建厂，目标2030年底在阿根廷实现年产10万辆汽车。

- ◆ **比亚迪：巴西工厂即将投入运营；经销商网络均在迅速扩张**
 - **产能&配套电池厂布局：**投资30亿雷亚尔（约45亿元人民币）在巴西巴伊亚州卡马萨里市建造由一座主营电动客车和卡车底盘的生产工厂、一座新能源乘用车整车生产工厂，以及一座专门从事磷酸铁锂电池材料的加工工厂构成的大型生产基地综合体。将于2024年底或2025年初投入运营，初始产能为15万辆，最初将生产海豚掀背车、海豚Mini、宋Plus SUV和元Plus跨界车等车型。
 - **充电设施布局：**在2024年与巴西能源公司Raízen合作，要在巴西的圣保罗、里约热内卢、贝洛奥里藏特等八座城市新建600个直流充电点。比亚迪还在这一市场上线了“BYD Recharge（比亚迪充电）”APP，通过“光储充（太阳能+储能+充电桩）”一体化解决方案，联手Shell及其他合作伙伴，完善巴西充电基础设施建设。
 - **渠道布局：**截止2023年7月，已在巴西建成24家经销商线下门店，计划在2024年内将巴西的经销商网络扩大一倍，增至200个销售点。

- 出口巴西市场，在**FOB**价基础上附加进口关税、工业化产品税、商品和服务流通税、社会一体化计划和社会保障融资贡献税等一系列费用后，到达仓库的最终成本约为**FOB**价的两倍，关税提升后会使成本进一步提高。以比亚迪海豚为例，**FOB**价为**1.58**万美元，在**10%/18%/25%**关税下最终成本分别为**3.0/3.2/3.3**万美元。

(美元)	纯电出口均价	插混出口均价	比亚迪海豚
FOB价	19,679	24,418	15,800
运费	2,400	2,400	2,400
保险 (1%)	197	244	158
CIF价	22,276	27,062	18,358
关税 (10%/12%)	2,228	3,247	1,836
2024年7月起: 关税 (18%/20%)	4,010	5,412	3,672
2025年7月起: 关税 (25%/28%)	5,569	7,577	4,590
工业化产品税 (5%)	1,314	1,624	1,101
商品和服务流通税 (18%)	6,058	7,485	5,078
社会一体化计划和社会保障融资贡献税 (12.63%)	2,813	3,418	2,319
商船税 (25%)	600	600	600
仓储费用 (0.65%, 170-235)	170	176	170
码头处理费	100	100	100
报关行协会 (2.2%, 71-160)	160	160	160
报关费用 (0.65%, 170-450)	170	176	170
SISCOMEX费用	30	30	30
货物运输费用	35	35	35
银行费用 (FOB 2%)	394	488	316
最终成本	36,348	44,601	30,272
2024年7月起: 最终成本	38,130	46,766	32,108
2025年7月起: 最终成本	39,689	48,931	33,026

- ◆ **总量：**我们对南美地区汽车销售总量给出平稳增长预期；**新能源渗透率：**主要市场的新能源政策较积极，增量空间较大，故对其新能源渗透率给出较高预期。由于中国车企在南美地区有产能扩充计划，但南美地区政策风险/本土产业保护倾向相对较高，我们综合预计**2024/2025/2026年**中国车企出口南美总量为**41/49/58万辆**，同比**+13%/20%/18%**。其中最受益的车企为渠道产能设施多方面布局的**比亚迪/长城**，以及产能稳定、布局多年的**奇瑞**。

图：南美市场预测表

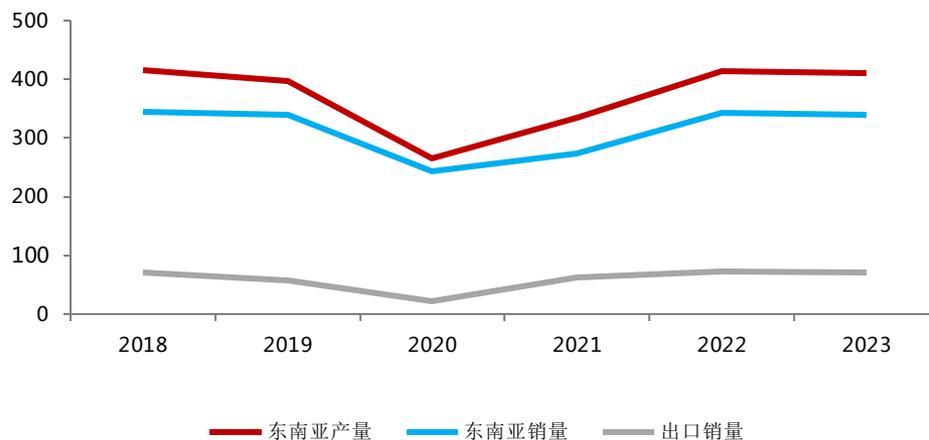
南美市场	2021	2022	2023	2024E	2025E	2026E	
南美市场汽车总销量/万辆	323	327	329	339.0	349.2	359.6	
yoy	12%	1%	3%	3.0%	3.0%	3.0%	拉美市场2021年以来维持稳重小幅度上升的趋势
南美市场新能源车销量/万辆	0.4	0.5	2.3	16.9	34.9	71.9	
yoy	21%	-13%	145%	648.3%	106.0%	106.0%	
渗透率	0.5%	0.4%	1.0%	5%	10%	20%	三个最大的市场的新能源空间都较大，巴西补贴力度大，智利和墨西哥均推出全面新能源汽车计划
中国车企当地产能规划/万辆	16.0	16.0	16.0	16.0	26.0	41.0	
奇瑞汽车	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	巴西/阿根廷
江淮汽车	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	巴西
比亚迪汽车	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	15.0	巴西
长城汽车	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	10.0	巴西
中国车企出口总量/万辆	28	34	36	40.7	48.9	57.5	
yoy	143%	48%	30%	13.3%	20.2%	17.7%	
市占率	9%	10%	11%	12%	14%	16%	中国车企在当地有产能扩充计划
新能源销量/万辆	0.0	0.2	2.0	14.4	29.0	57.5	marklines口径
yoy	35%	134%	342%	627.3%	101.2%	98.6%	
市占率（占当地新能源销量）	12%	48%	87%	85%	83%	80%	多数中国车企有在南美市场布局新能源的计划

东南亚

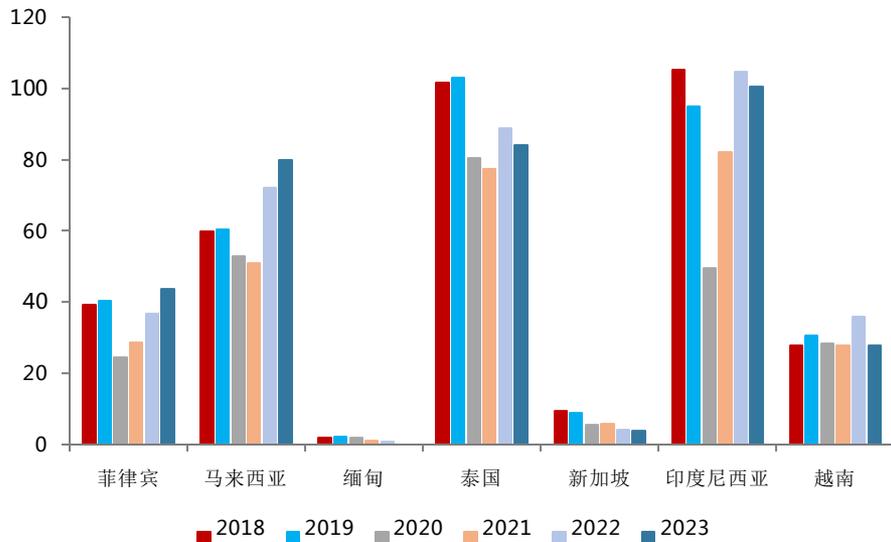
➤ **定义：** 泰国、菲律宾、马来西亚、越南、印度尼西亚、柬埔寨、新加坡、缅甸、老挝、文莱、东帝汶

- ◆**销量：**2021年以来东盟10国汽车总销量稳定在300万辆中枢水平，泰国-印尼-马来西亚为主。越南-菲律宾-新加坡-缅甸都只是进口汽车。皮卡在东南亚市场尤其是泰国市场占比较高。
- ◆**产量：**2021年以来东盟10国汽车总产量稳定在370万辆中枢水平，泰国-印尼-马来西亚为主。相比泰国和印尼，马来西亚汽车更多是自产自销，也是东南亚唯一有自主汽车品牌的国家。

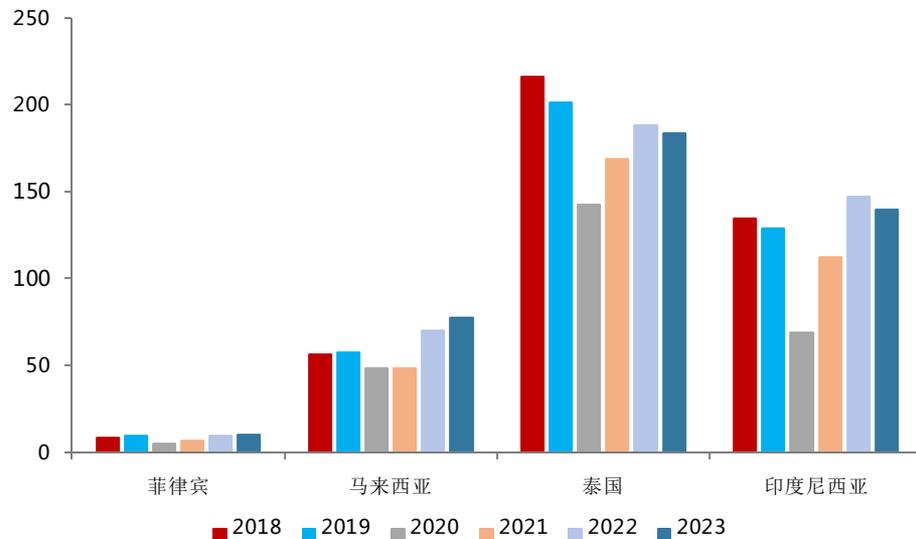
图：东南亚合计产销出口量变化（万辆）



图：东南亚分国家销量情况（万辆）

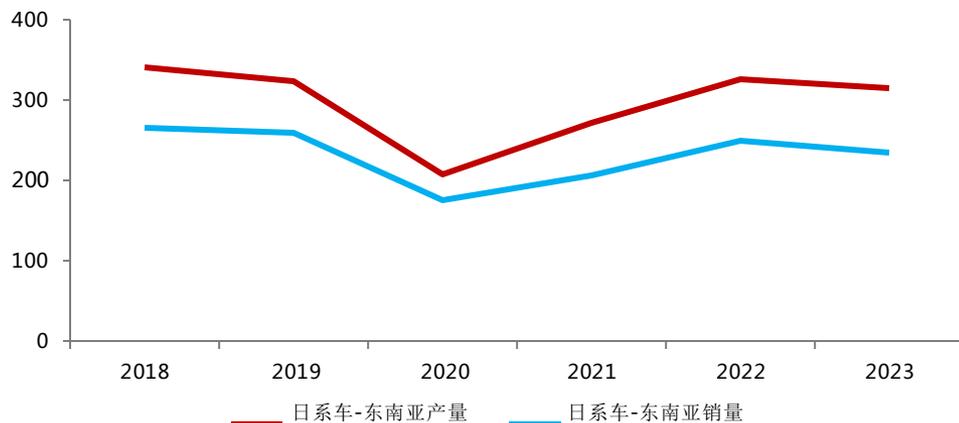


图：东南亚分国家产量情况（万辆）

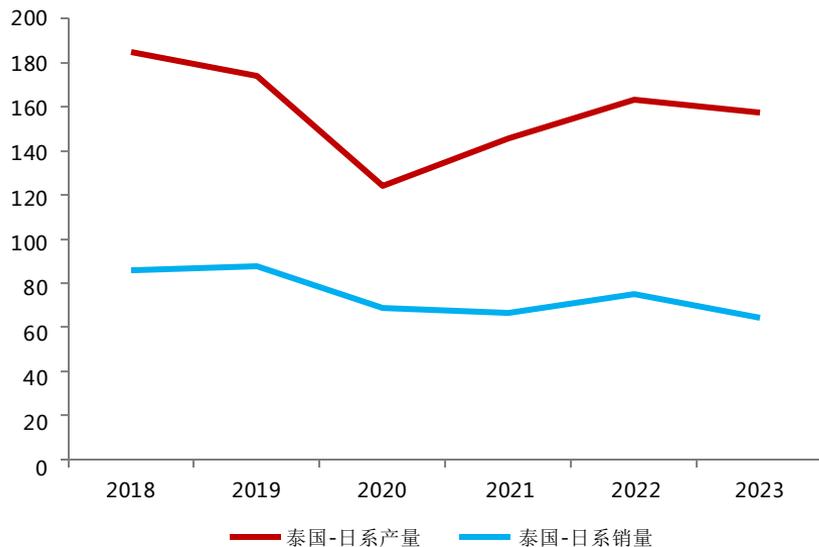


◆ **日系车在东南亚的市占率仍高达70%。泰国是日系车在东南亚最重要生产基地。东盟10国汽车产量大于销量的中枢水平约70万辆，核心出口是右舵市场和澳新市场等。泰国为出口主力基地，汽车产量中枢180-200万辆，本国销量中枢80万辆，出口东盟和其他国家约100万辆。**

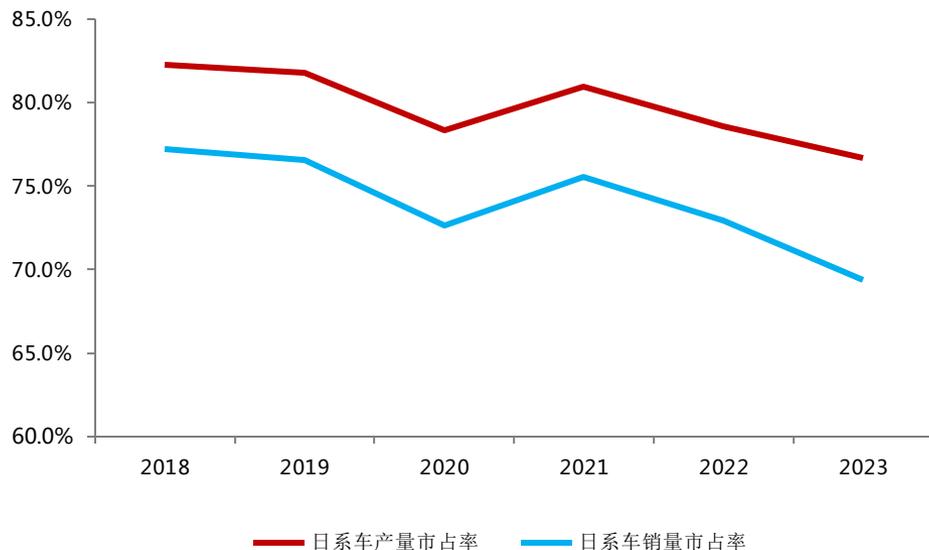
图：日系车在东南亚产销量/万辆



图：日系车在泰国产销量情况/%



图：日系车在东南亚产销量市占率情况/%



泰国是目前东南亚10国中对新能源汽车支持力度最大，也是渗透率最高的国家

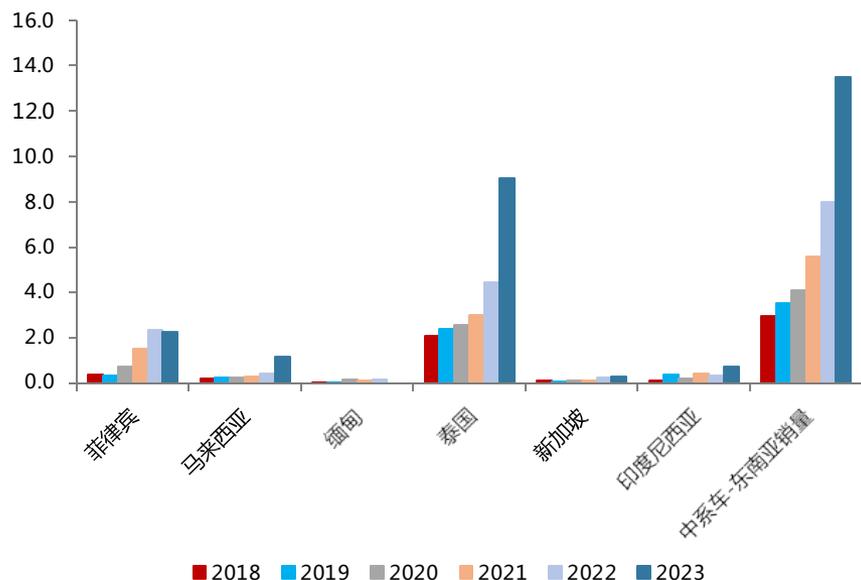
图：东南亚各国新能源销量/新能源渗透率汇总（万辆/%）

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
菲律宾	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
马来西亚	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	1.3
泰国	0.0	0.0	0.2	0.4	3.4	10.6
新加坡	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
印度尼西亚	0.0	0.0	0.0	0.1	1.5	7.2
越南	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
东南亚新能源销量	0.0	0.0	0.2	0.6	5.3	19.3
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
新能源渗透率						
菲律宾	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
马来西亚	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	1.6%
泰国	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	3.9%	12.6%
新加坡	0.2%	0.3%	0.0%	1.7%	2.3%	2.5%
印度尼西亚	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	1.5%	7.1%
越南	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%

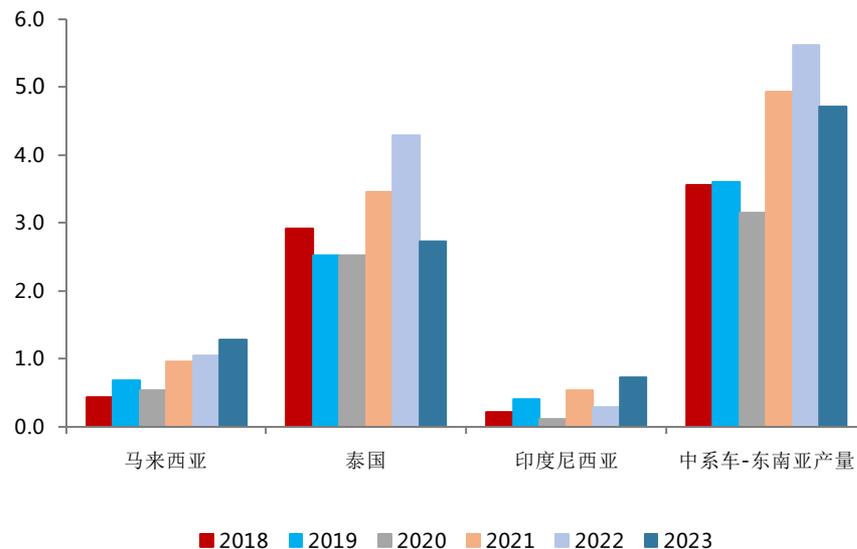
注：新能源包括EV,PHEV，部分深混

从销量口径，中系车**2023**年在东南亚**10**国销量为**13.5**万辆（剔除宝腾）。从产量口径，中系车**2023**年在东南亚**10**国产量不到**5**万台。中系车在东南亚汽车产销布局集中在泰国市场。泰国纯电动车市场中国品牌占据了统治性地位。

图：中系车在东南亚销量情况/万辆



图：中系车在东南亚产量情况/万辆



◆泰国作为东盟地区汽车产业和市场较为发达的国家，一直对环境保护、汽车节能减排，以及电动汽车的发展给予高度重视。根据泰国工业部部长预计，**2024年泰国的电动汽车的产能达到35.9万辆/年**，泰国有望成为整个东盟地区最大的电动车辆生产基地和市场，成为东盟电动车辆发展的领头羊。在关税政策和消费刺激政策层面均基于大力支持——

◆**关税政策：**

- 降低进口关税鼓励本地生产：**2024—2025年，售价不超过200万泰铢的新能源汽车整车进口关税将降低40%；售价不超过700万泰铢的进口新能源汽车消费税将从8%降至2%，享有此项优惠的汽车制造商2026年要在泰国生产其出口量两倍数量的新能源汽车，2027年需在本地生产3倍数量的新能源汽车。
- 自贸区免关税：**2023年2月，发布在《泰国海关法》框架下的自贸区或《泰国工业区管理局法》框架下的自由贸易区中组装或制造的电动汽车免征关税，该法规有效期自法规生效之日起至2025年12月31日。该法规旨在支持推广电动汽车，鼓励在免税区或自由贸易区开展电动汽车的生产或组装。电动车辆生产和组装后的利润不低于该车辆厂前价格的**40%**。
- 重要的电动车辆零部件和系统进口关税豁免：**2023年5月26日，泰国财政部发布法规，规定对电动车辆生产和组装涉及的重要零部件和系统的进口关税实施豁免，泰国自贸区内生产和组装电动车辆免税法规。

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/015004313332011232>