

新能源汽车出海进入快车道！

证券分析师：黄细里

执业证书编号：S0600520010001

联系邮箱：huangxl@dwzq.com.cn

联系电话：021-60199793

2022年11月8日

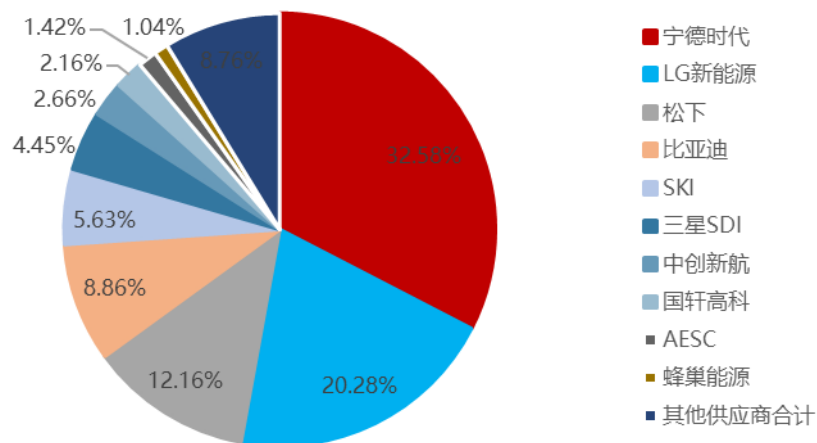
核心结论：新能源汽车出口空间广阔，增量可期

- **我们预计：**2022/2023年国内乘用车出口量分别为250/350万辆，同比持续高增长，2025年增长至682万辆；其中自主品牌占比持续提升，由2022年71%提升至2025年94%，2022/2025年出口绝对值为177/642万辆。结构来看，**新能源乘用车占自主品牌出口比例持续提升，2022年为16%，对应28万辆，2023/2025年分别为18%/30%，分别对应53/192万辆，持续翻倍增长。**
- **自主新能源乘用车出口主要销往何处？**综合考虑地缘政治原因+本土汽车市场规模容量+新能源汽车市场接受度/政府推广力度等几方面原因，**欧洲市场为自主品牌新能源汽车出海最核心目的地【市场空间较大+当地政府大力支持+本土车企转型较慢，尚未有强势本土车企出现】，东南亚市场其次【市场空间一般+政府开始重视+无强势本土品牌】，澳洲/日韩/南亚/北美/南美/非洲等地市场空间较小。**
- **对应市场当前规模以及竞争格局如何？****海外市场发展早期，初步竞争。**总量维度，2022年全球新能源汽车销量预计突破1000万辆，渗透率达15%左右。分地区角度，新能源销量集中于中/欧/美三地，中国/欧洲/美国占据较大比例，其余地区销量较低。**海外新能源汽车市场格局复杂，集中度较低，**美国市场特斯拉独占鳌头，2020年以来占比持续超50%；欧洲市场特斯拉/大众/BBA等车企市场份额差异较小，2022年CR10为60%左右，不同品牌销售均集中于本土地区，除特斯拉外全球竞争推广较慢，处于初步竞争阶段。
- **投资建议：最差已过，配置佳点已到。**市场悲观情绪已充分反应对2023年汽车国内总量/新能源需求的担心以及整车格局竞争加剧。而我们认为：2023年汽车内外需综合结果或好于目前预期（预测2023年国内交强险底线或2000万辆/新能源交强险超800万辆/汽车出口达350万辆）。11-12月板块有望见底反弹（2023年汽车相关补贴政策部分延续概率较大）。配置思路：精挑细选强 α 个股。整车板块：【比亚迪】建议持有，重点看好后续有望脱颖而出【理想/吉利/华为（江淮/赛力斯）】，其次【长城/广汽（埃安）/长安】等。基于【低渗透率*国产替代空间大*绑定优质新能源客户】标准自下而上筛选的优质零部件个股：【拓普集团】首选！轻量化【旭升股份+爱柯迪+文灿股份】，线控制动【伯特利】，域控制器【华阳集团+德赛西威+经纬恒润】，大内饰【继峰股份+岱美股份+新泉股份】，热管理【银轮股份】。
- **风险提示：**全球疫情控制不及预期；电动化/智能化渗透率不及预期。

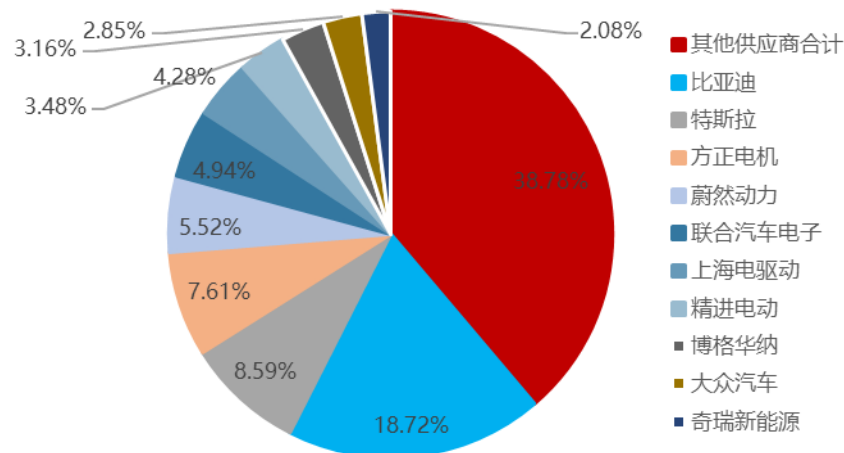
核心竞争力：充分受益供应链全覆盖，与下游共振

- 国内电动车产业出口核心竞争力：逆全球化背景下，电动车新增零部件电池/电机/电控国内供应链体系完备。

图：2021年全球动力电池装机量市场份额



图：2021年国内电机系统装机量市场份额



图：电动车新增供应链（三电系统）体系完备

镍钴锂

石墨

聚乙/丙烯

正极

负极

隔膜

电解液

动力电池

定子

转子

电机

电控

电驱动系统

核心催化：海外需求旺盛，供给缺失，供需失衡

- **核心催化：**
- 2020年全球疫情爆发，海外整车以及供应链工厂复工复产推进节奏较慢，叠加地缘政治因素下能源危机出现，供给缺失；海外新能源汽车需求爆发，供需缺口较大。
- 自主品牌海外产能工厂建设完备，渠道铺设陆续完善，供给相对充裕，需求端足够触点保证销售。

图：自主品牌海外产能布局情况梳理

品牌	地区	主要生产车型	投产时间	类型
上汽MG	泰国	MG3/MG5/MG ZS/MG HS及电动版本	2014年	KD
	印度	MG ZS EV	2019年	KD
	巴基斯坦	MG3/MG5/MG ZS/MG HS及电动版本	2021年	KD
上汽通用五菱	印度尼西亚	五菱系列SUV/MPV车型	-	KD
	印度	EV Wuling Air (计划)	-	KD
吉利汽车	马来西亚	博越/缤越	2019年	KD
奇瑞汽车	俄罗斯	瑞虎4/5/7	-	KD
	巴基斯坦	瑞虎8/4	-	KD
	巴西	艾瑞泽系列、瑞虎5/7/8	-	KD
	埃及	艾瑞泽5、瑞虎3/7	2019年	KD
长城汽车	马来西亚	哈弗H5/6/8/9、风骏	2011年	KD
	巴基斯坦	哈弗	2022年计划	KD
	厄瓜多尔	哈弗、风骏	-	KD
	泰国	哈弗、欧拉	2021年	全工艺
	巴西	皮卡、哈弗	2023年	全工艺
	俄罗斯	哈弗	2019年	全工艺
长安汽车	马来西亚	商用车	-	KD
	巴基斯坦	皮卡、悦翔、欧尚	2019年	KD

数据来源：盖世汽车，东吴证券研究所

核心结论：燃油/电动共同驱动，2025年超600万

- 我们预计，
 - 1) **总量维度**，2022年全年自主品牌出口预计177万辆，2023年增加至280万辆以上，至2025年国内自主品牌乘用车出口量有望增加值600万辆以上，2030年有望实现进一步超过1000万。
 - 2) **结构层面**，2022/2025年新能源汽车出口维度渗透率分别16%/30%，长期至2030年增加至39%。海外市场中国品牌油车/新能源市场份额分别为18%/15%。

图：国内乘用车出口销量核心预测

		2021	2022M8	2022E	2023E	2024E	2025E	2030E
乘联会口径整体出口		149.7	134.9	250	350	483.67	682.05	1086.75
其中合资+外资出口		35.9	33.1	73.48	62.97	50.00	40.00	0.00
其中特斯拉出口		16.34	15.94	25.00	30.00	40.00	40.00	0.00
乘联会口径自主品牌出口		113.80	101.80	176.52	287.03	433.67	642.05	1086.75
自主品牌新能源出口量		9.40	15.25	28.19	52.54	104.98	191.50	424.90
自主品牌油车出口量		104.40	86.55	148.33	234.48	328.69	450.55	661.85
新能源占比		8.26%	14.98%	15.97%	18.31%	24.21%	29.83%	39.10%
全球新能源汽车销量		637.84	596.60	1062.70	1565.08	2257.13	3054.55	4923.00
海外新能源汽车销量		306.65	228.44	362.70	603.08	985.13	1461.55	2898.00
海外新能源市场自主市占率		3.07%	6.68%	7.77%	8.71%	10.66%	13.10%	14.66%
海外市场油车销量		5064	3122	4595	4625	4587	4521	3682
海外市场自主油车销量份额		2.06%	2.77%	3.23%	5.07%	7.17%	9.97%	17.98%
比亚迪	新能源	0.13	1.50	5.55	21.04	54.81	88.08	156.86
	油车	11.51	7.20	22.49	28.46	37.06	50.00	66.00
长城	新能源	0.00	0.21	0.83	1.85	3.18	6.60	21.00
	油车	10.91	10.73	16.00	14.92	25.88	42.00	60.00
吉利	新能源	0.59	1.31	4.23	8.31	13.29	22.60	53.00
	油车	23.15	17.64	35.21	63.85	68.24	73.00	90.00
上汽乘用车	油车	4.35	5.55	10.21	14.77	15.41	23.50	46.00
	合计	26.62	24.96	45.00	60.00	70.00	80.00	100.00
奇瑞								

数据来源：marklines，东吴证券研究所。占比表示marklines与乘联会口径区别

目录



■ **海外市场现状：**发展早期，初步竞争

■ **重点市场分析：**欧洲+东南亚为重心

■ **自主出口布局：**主流车企+新势力均加速

■ **投资建议**

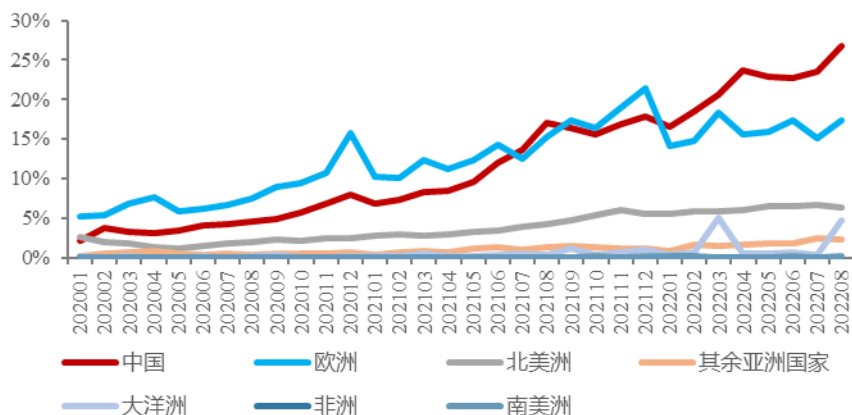
■ **风险提示**

海外市场现状：发展尚属早期，初步竞争

核心结论：发展尚属早期，格局竞争较为复杂

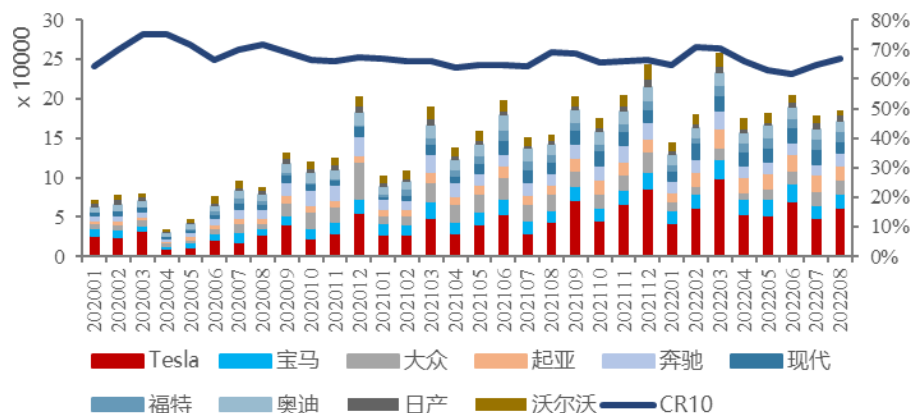
Part1：发展早期，除中/欧外其余地区渗透率较低

图：全球分地区新能源汽车渗透率变化



Part2：格局复杂，特斯拉全球，其余以本土品牌为主

图：海外主要车企销量以及CR10变化/辆

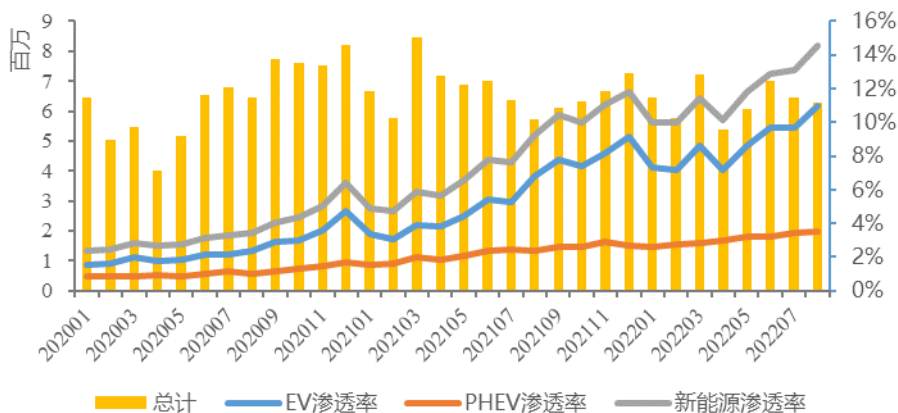


- 1、海外市场新能源汽车发展渗透较慢，除特斯拉外尚未出现强有力竞争品牌，自主品牌出口海外空间较大
- 2、海外市场新能源品牌主要集中于本土市场销售，全球化进程开拓较慢

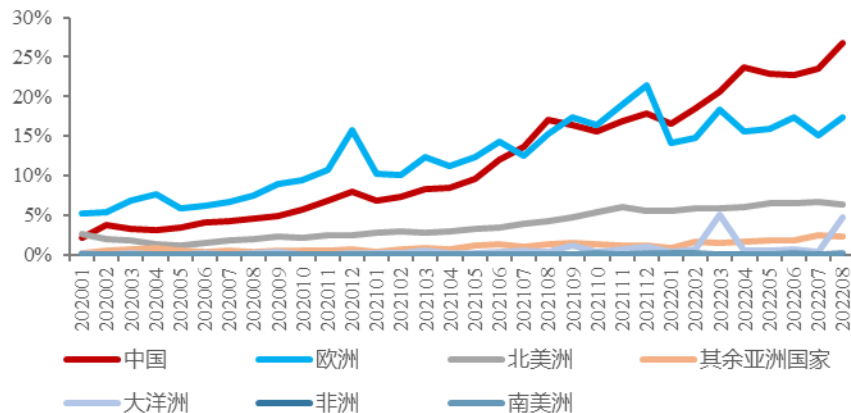
全球新能源汽车产业发展尚处早期，空间广阔

- 全球汽车销量整体保持相对稳定，新能源汽车渗透率持续提升至15%左右。2020年以来，全球月度汽车销量基本稳定在650~700万辆左右，年销量接近8000万辆；新能源汽车渗透率2020年起迅速增加，由2020年初的2.4%至2020年底/2021年底/2022年8月分别提升至6.4%/11.9%/14.6%，纯电EV车型贡献主要力量，PHEV插混车型保持缓慢增长。
- 中/欧两大地区新能源渗透率涨幅较快，非/南美/澳洲等地新能源渗透率基本为0。2020年以来，中国/欧洲两地新能源汽车渗透率由5%以下迅速突破，中国整体在完善产业链&政策支持背景下增速更快，2022年8月提升至27%左右，欧洲提升至17%+。北美地区新能源汽车渗透率由2020年初2%提升至2022年8月的6%左右，其余亚洲地区/澳洲/南美洲/非洲新能源渗透率均接近于0。

图：全球月度汽车销量以及新能源渗透率变化



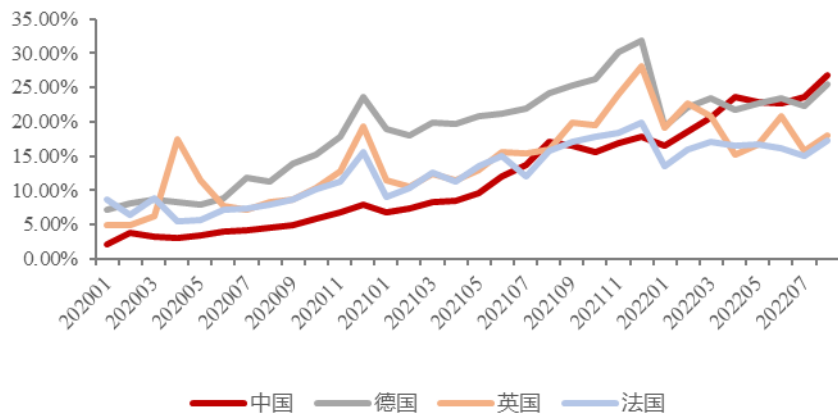
图：全球分地区新能源汽车渗透率变化



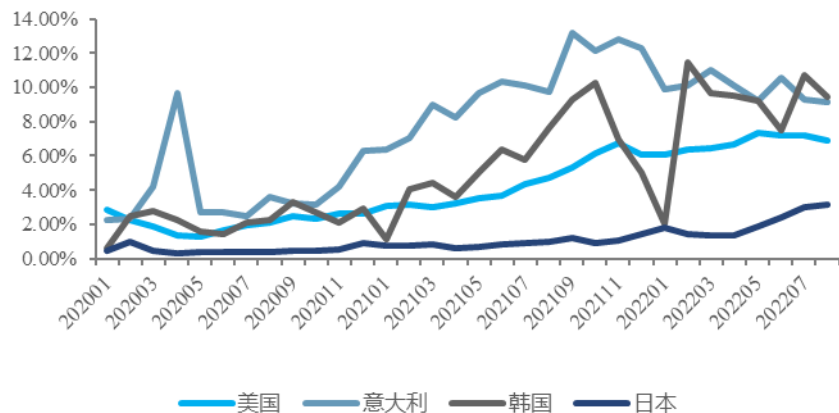
国家维度：中国销量最多，北欧国家渗透率最高

- 中国新能源汽车销量全球占比迅速提升，由2020年初27%提升至2022年8月的70%左右，美/德/法迅速降低。分国家渗透率来看，北欧国家超前，挪威2022年8月渗透率接近70%，中/德/英/法等提升较快，但2022年以来西欧国家普遍增长乏力；韩国整体也处于提升态势，日本相对疲软。

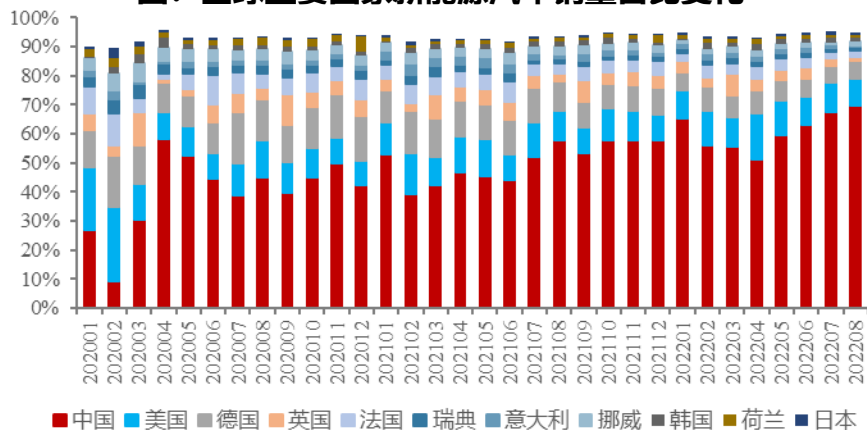
图：代表性国家新能源汽车渗透率变化（一）



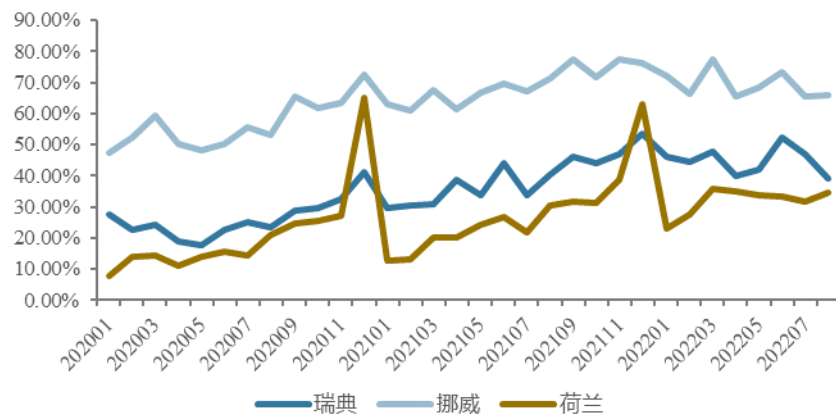
图：代表性国家新能源汽车渗透率变化（二）



图：全球主要国家新能源汽车销量占比变化



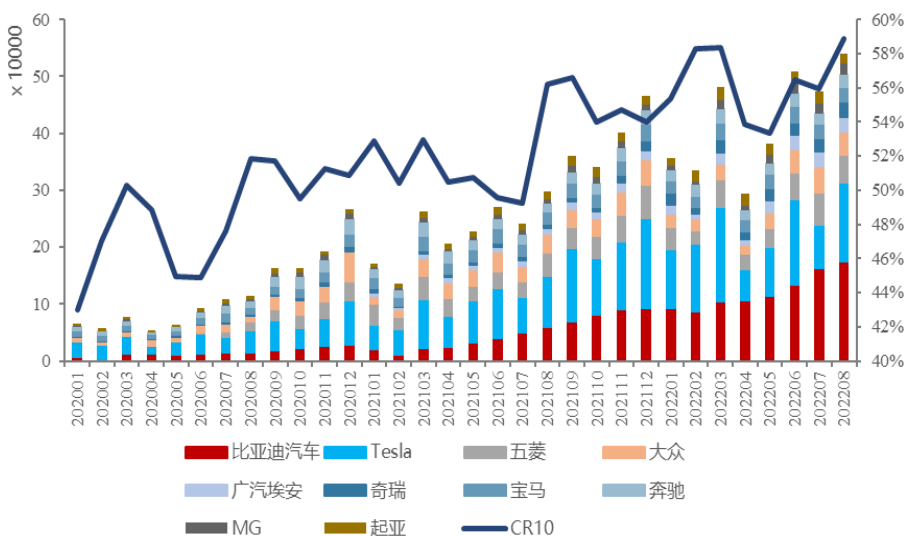
图：代表性国家新能源汽车渗透率变化（三）



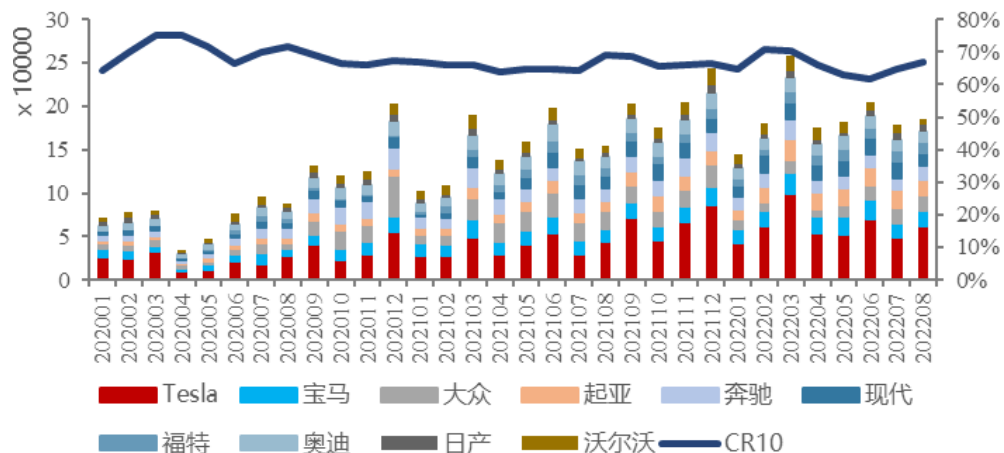
车企维度：比亚迪/特斯拉居前，CR10接近60%

- **全球市场来看**，比亚迪/特斯拉份额遥遥领先，五菱/大众等企业均比较靠前。全球市场新能源汽车销量突破核心由比亚迪/特斯拉两家车企贡献，CR2由2020年初21.7%提升至2022年8月的34.1%，其中比亚迪贡献较大。CR10集中度也在逐步提升，2020年初/2022年8月分别为43%/59%。
- **海外市场（除中国来看）来看**，CR10集中度相比全球更高，2022年8月份达67%。车企角度除特斯拉具备明确领先优势外，第二至第六单月销量均较为接近，2022年8月宝马/大众/起亚/奔驰/现代整体月销水平均处于1.5~1.9万台区间范围内。

图：全球主要车企销量以及CR10变化/辆



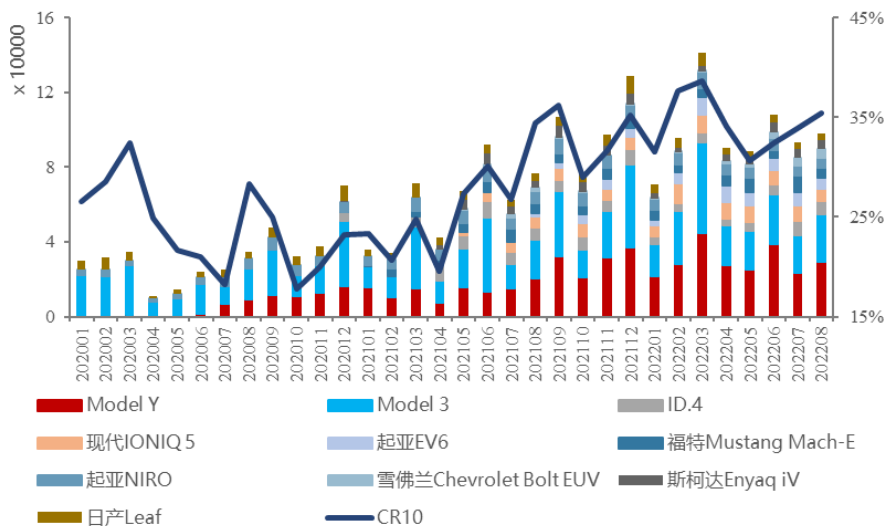
图：海外主要车企销量以及CR10变化/辆



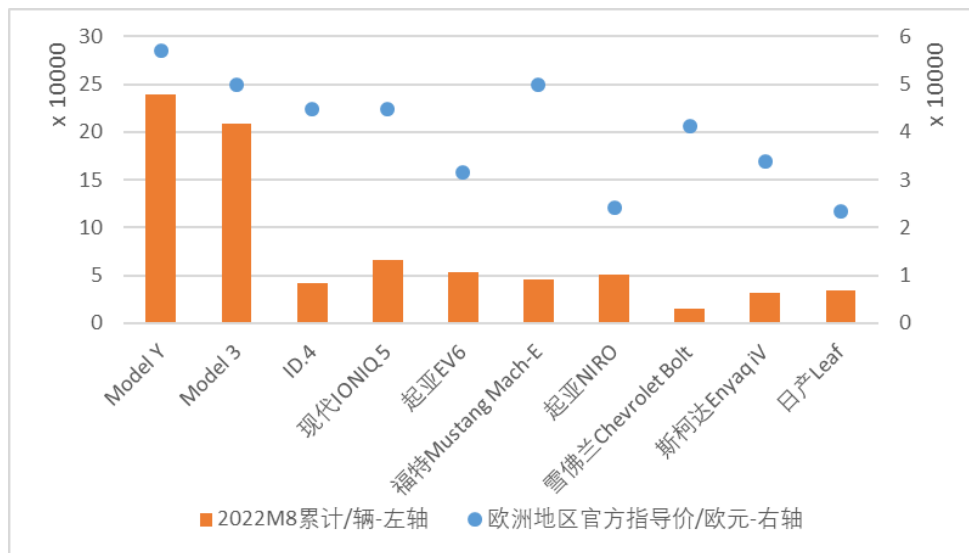
海外车型维度：特斯拉一枝独秀，其余差异较小

- **海外市场分车型来看**，特斯拉两款车型Model 3/Y一枝独秀，海外市场单月销量稳定在2.5~3万台左右；大众ID.4以及现代IONIQ 5/起亚EV6/福特Mustang Mach-E/起亚NIRO等车型单月月销差异较小，稳定于4~8k区间范围内。
- **售价来看**，**欧洲市场主流热销车型售价普遍处于4万欧元（折合人民币约为28万元）以上**，仅有起亚EV6/NIRO和斯柯达Enyaq iV/日产Leaf四款车型售价低于4万欧元，又以日产Leaf平均售价最低，为2.3万欧元（折合人民币16万元左右）。

图：海外新能源车型销量以及CR10份额/辆



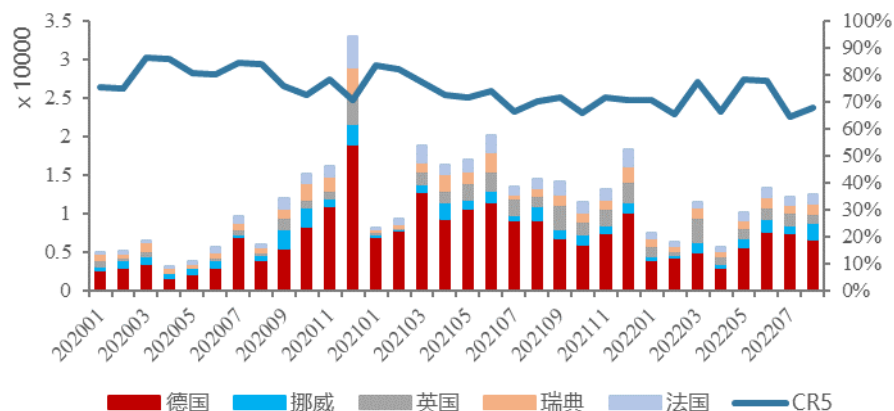
图：海外主要车型2022年前8月累计销量以及售价



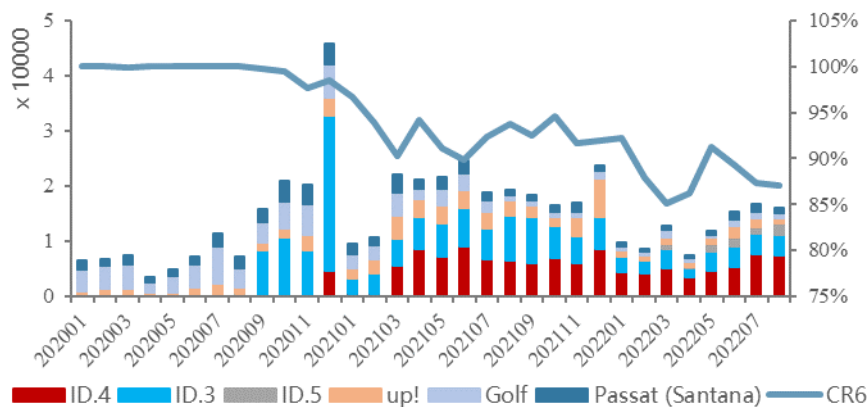
重点车企：主要集中于品牌本土，车型品类较多

- **大众**：主销车型包括ID.3/ID.4/ID.5等ID系列全新MEB平台产品，核心销往德国/挪威等地区。
- **宝马**：主销车型包括宝马X5/3系等PHEV以及宝马iX/i4等EV车型，核心销往德国/英国等地区。

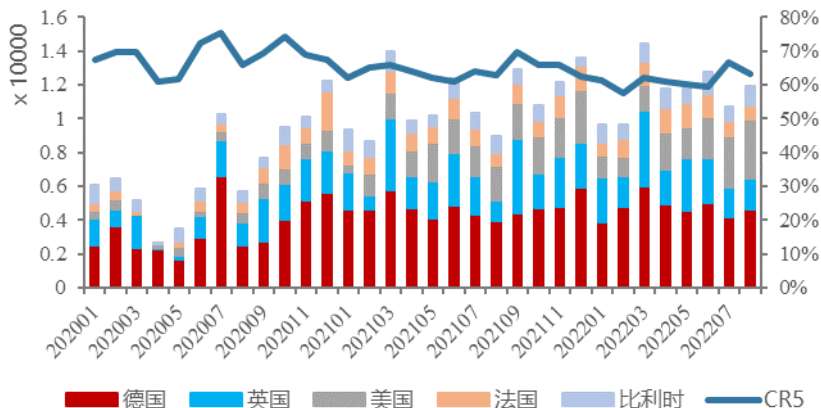
图：大众海外市场分国家销量以及集中度



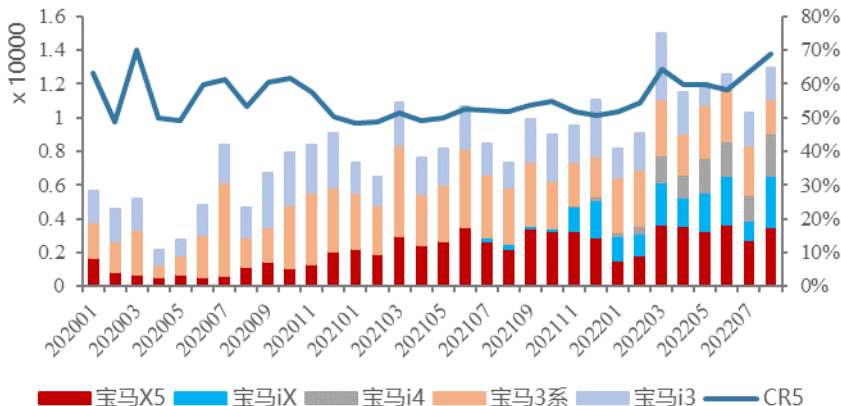
图：大众海外市场分车型销量以及集中度



图：宝马海外市场分国家销量以及集中度



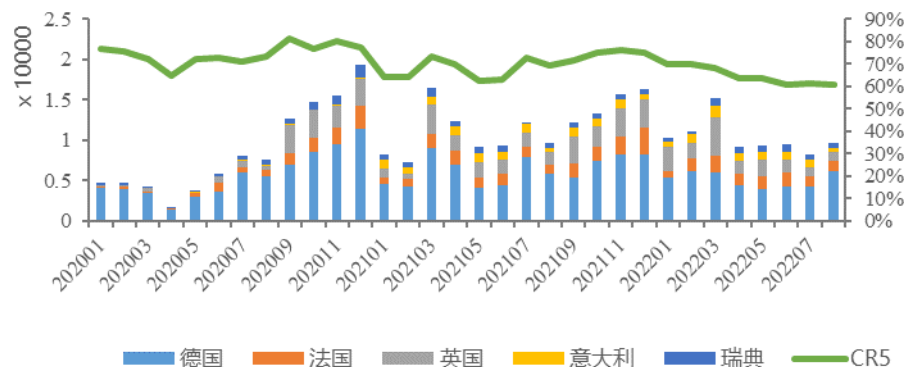
图：宝马海外市场分车型销量以及集中度



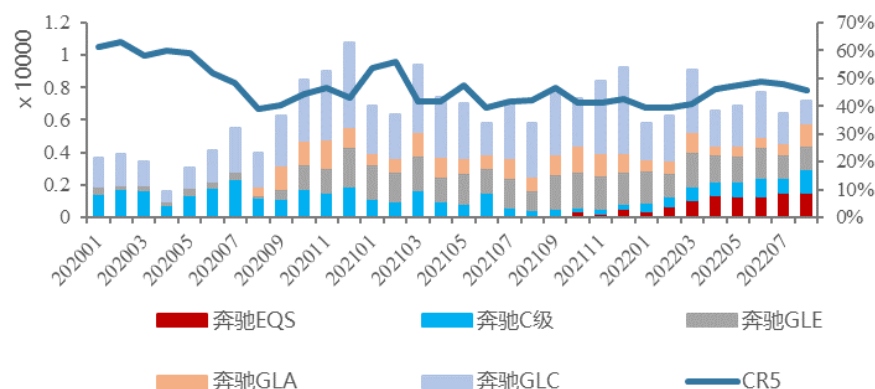
重点车企：主要集中于品牌本土，车型品类较多

- **奔驰**：主销车型包括奔驰EQS/奔驰C级/奔驰GLC等PHEV车型，核心销往德国/法国等地区。
- **起亚**：主销车型包括EV6/NIRO等车型，核心销往美国/韩国等地区。

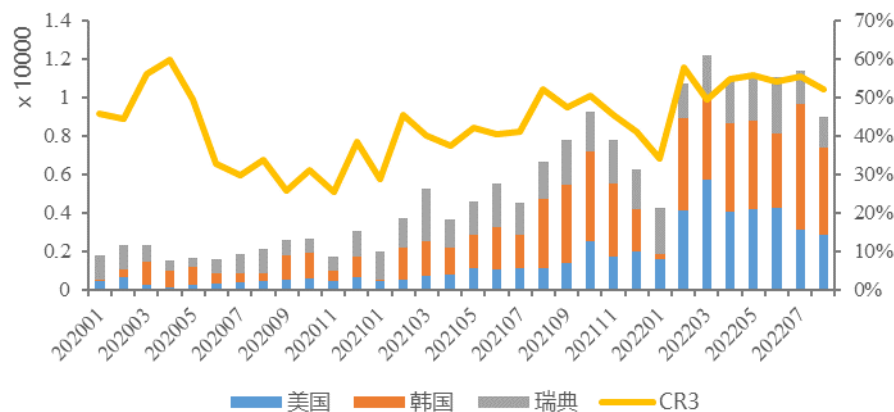
图：奔驰海外市场分国家销量以及集中度



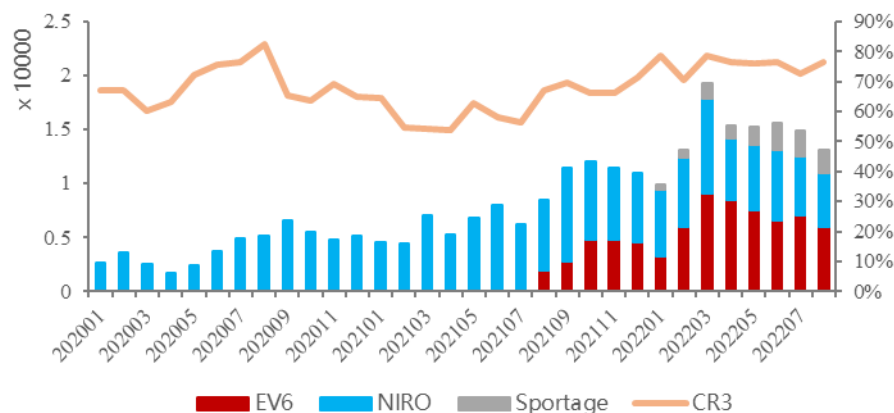
图：奔驰海外市场分车型销量以及集中度



图：起亚海外市场分国家销量以及集中度



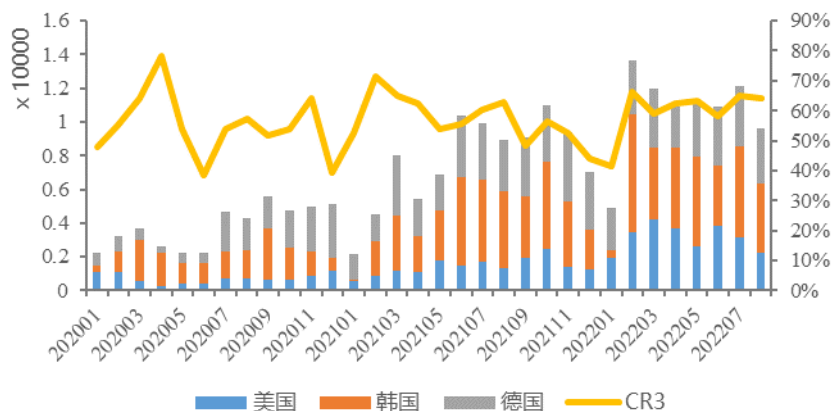
图：起亚海外市场分车型销量以及集中度



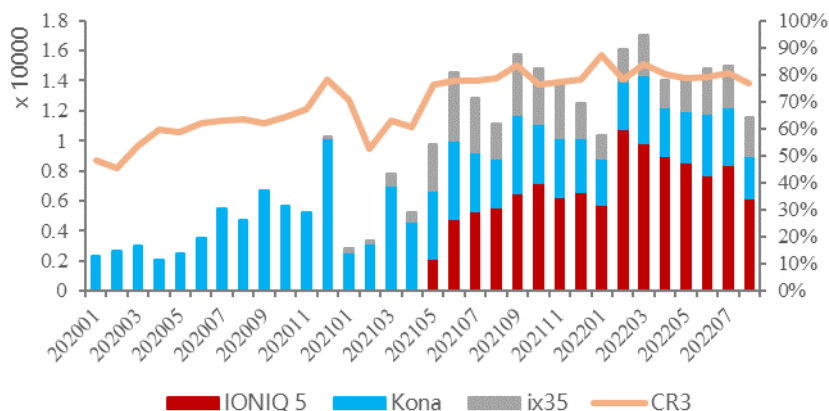
重点车企：主要集中于品牌本土，车型品类较多

- **现代**：主销车型包括IONIQ/Kona等车型，核心销往美国/韩国等地区。
- **特斯拉**：主销车型即Model 3/Y两款车型，核心销往美国/英国/加拿大等地区。

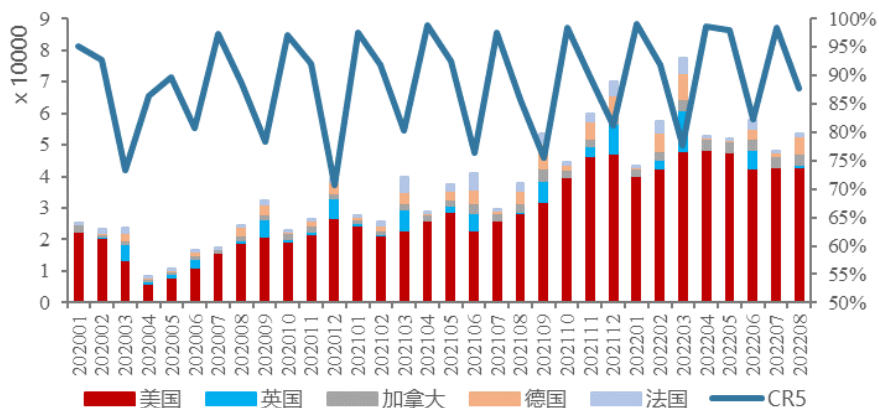
图：现代海外市场分国家销量以及集中度



图：现代海外市场分车型销量以及集中度



图：特斯拉海外市场分国家销量以及集中度



海外重点新能源市场分析：欧洲/东南亚第一梯队

核心结论：欧洲/东南亚市场有望贡献较大增量

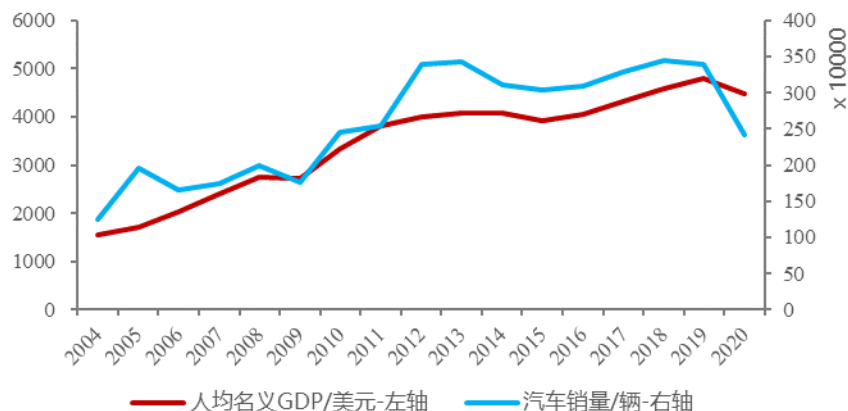
图：不同市场新能源汽车消费相关核心总结

	政策角度			汽车销量规模/万辆	新能源汽车渗透率	未来规模展望	主要玩家	主要车型	车型特征
	强制要求	政策鼓励	进口税收政策						
欧洲	碳排放强制政策要求，对应2025/2030年新能源汽车渗透率分别超过40%/60%	部分地区免税或提供额外单车补贴3~6k欧元不等	10%到岸价	1500万辆以上	15%~20%	恢复至历史峰值	特斯拉、大众、BBA	Model 3/ Y、ID.3/4	空间略小，智能化略低，动力加速更优
日韩	日本：2030年电动车占比20%+ 韩国：2030年汽车碳减排24%	日本：提供40~80万日元补贴 韩国：减免购置税或补贴140万韩元	日本为0，韩国1.6%到岸价	600万辆左右	4%	恢复至历史峰值	起亚、现代；日产、三菱	起亚Niro、日产Sakura	中低端代步，低续航小空间
北美（美国）	2030年零排放汽车新车渗透率50%	最高单车补贴7500美元	批量税收，包括2.5%关税+25%附加税以及港口维护费等	1900万辆左右	6%~7%	恢复至历史峰值	特斯拉、福特、雪佛兰	Model 3/ Y、雪佛兰Chevrolet Bolt	大空间+强动力+高智能
东南亚	泰国：2030年新能源汽车渗透率达到50%	泰国：免征进口关税； 额外单车补贴7~15万铢 新加坡：补贴2万新元， 税收减免 马来西亚：免征关税/消费税以及销售税	大部分国家免征	400万辆左右	1%左右	有较大增量空间	-	-	-
澳洲	2035年所有新车实现零碳排放	补贴3000美元或者免征印花税/消费税	0关税	130万辆左右	低于5%	稳定增长	-	-	-
南亚	印度：2030年电动车加权渗透率35% 巴基斯坦：2030年30%的新车都是电机驱动	免征或降低消费税以及关税	关税+进口调节税合计接近100%	400~500万辆	低于1%	有较大增量空间	-	-	-
南美	-	-	-	320万辆	低于0.1%	有较大增量空间	-	-	-
非洲	-	-	-	75万辆	低于0.1%	稳定增长	-	-	-
西亚	-	-	-	200万辆	低于0.1%	稳定增长	-	-	-

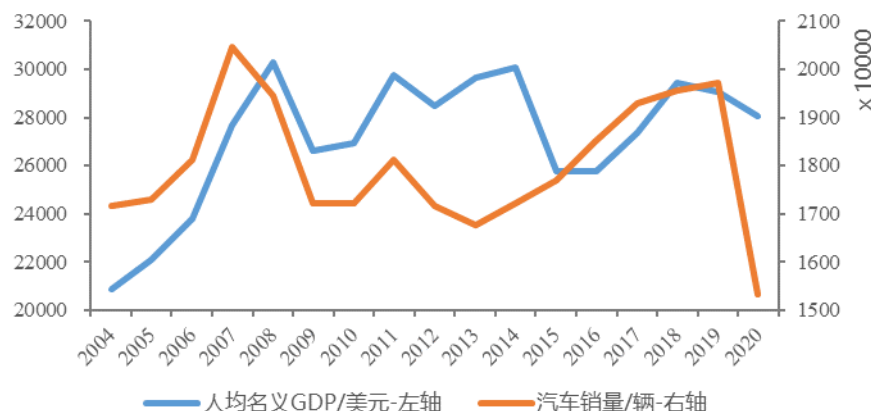
核心结论：汽车销量规模与人均GDP高度相关

- 全球重点地区汽车销量总规模变化与当地人均GDP历史变化走势呈现高度相关，且基本同频变化。
- 东南亚/南亚等市场经济增速呈现明确提升趋势，未来空间可期；欧洲/澳洲以及日韩/北美等发达国家人均GDP基本保持稳定，相对应长期汽车销量规模增量主要由东南亚/南亚等地区来贡献。

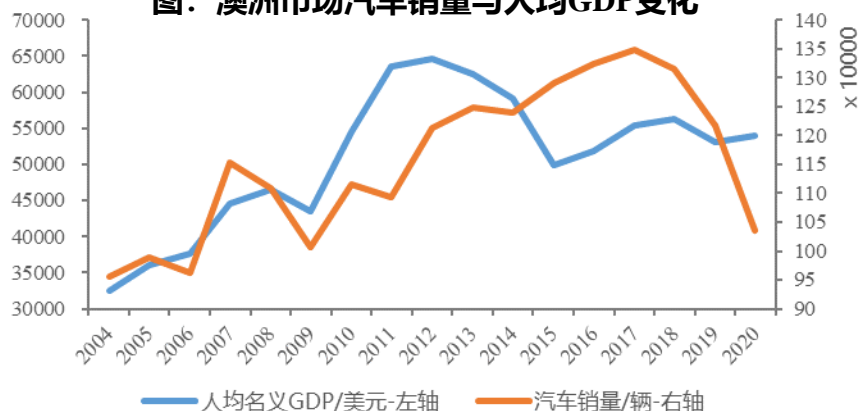
图：东南亚市场汽车销量与人均GDP变化



图：欧洲市场汽车销量与人均GDP变化



图：澳洲市场汽车销量与人均GDP变化



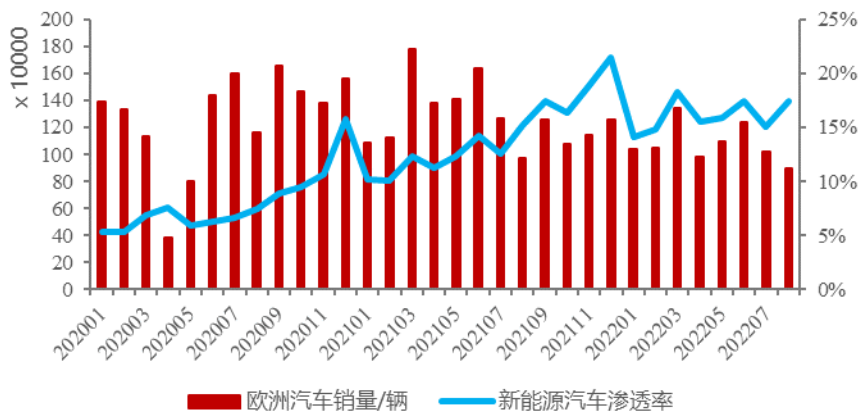
图：南亚市场汽车销量与人均GDP变化



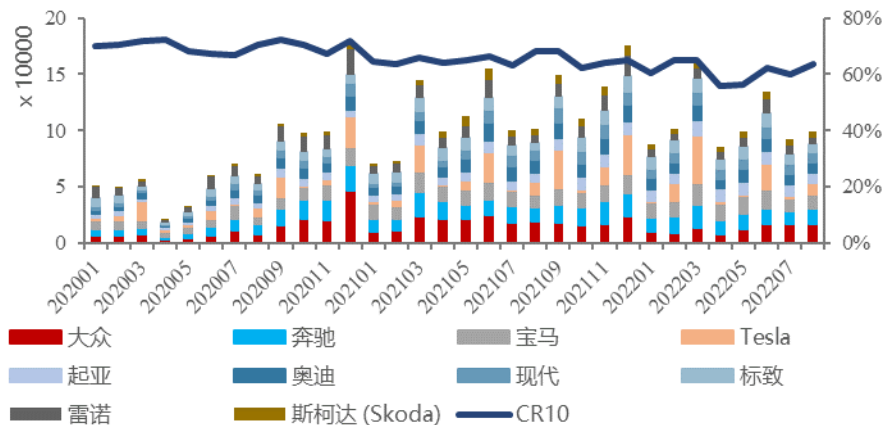
欧洲：新能源持续渗透，特斯拉/大众核心贡献

- **欧洲市场新能源汽车整体销量水平保持稳定波动，新能源渗透率持续提升。**欧洲市场2020年以来月均销量稳定130万辆左右，年化销量规模1500万辆以上，2022年由于多种外力因素作用经济下行，销量小幅下行。2020年以来欧洲新能源汽车渗透率持续提升，由5%提升至20%以上，2022年经济下行压力下渗透率回落至15%~20%区间。
- 分车企格局来看，欧洲市场大众/奔驰/宝马等本土品牌销量稳定突破，特斯拉由中国生产出口至欧洲的销量月度波动较大，起亚/奥迪/现代/标志/雷诺/斯柯达等品牌新能源车型份额整体保持基本稳定，欧洲新能源车市当前呈现百花齐放的格局。车型角度，特斯拉Model Y（6万欧元）/3（5万欧元）以及大众ID.4（4万欧元）、ID.3（4万欧元）、斯柯达Enyaq iV（3万欧元）、菲亚特Fiat 500（2万欧元）、雷诺Spring Electric（1万欧元）、福特Kuga（2万欧元）等车型销量均处于前列，2022年稳态月销水平均处于3000台以上，车型之间月均销量差异较小。

图：欧洲市场汽车销量以及新能源渗透率变化/辆



图：欧洲市场销量前十的不同车企销量以及合计份额/辆



解析欧洲热销产品：品牌是关键，空间较小

- 详细分析欧洲新能源汽车市场主销产品，特斯拉Model系列以及大众ID系列销量位居前列，均有明确品牌加持；其余热销车型中，大众斯柯达、菲亚特、雷诺以及福特各占一款车型。折合人民币售价来看，10~20万元价格区间车型纯电续航300~500km，百公里加速9s以上，智能化配置水平较差；20~30万元价格区间车型纯电续航500~650km，百公里加速4~6s，智能化配置略有提升。
- 总结来看，欧洲市场消费者对于纯电产品续航的要求与国内基本相似，但产品提供动力加速性能略差，智能化明显低于国内同样价格区间竞品车型。

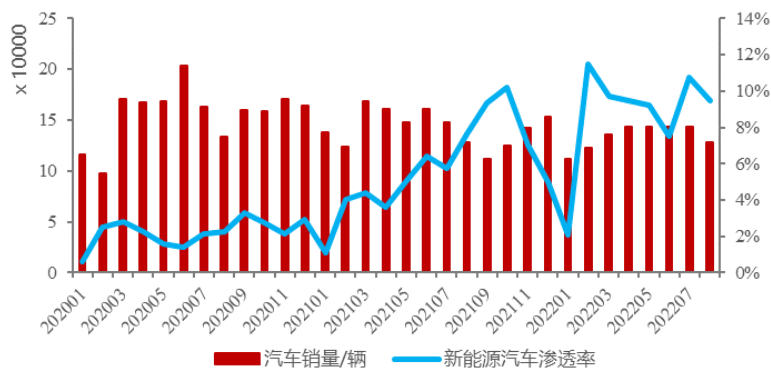
图：欧洲市场主要畅销新能源汽车产品参数

车型	价格/万元	车长/mm	车宽/mm	车高/mm	轴距/mm	纯电续航/km	百公里加速/s	仪表/英寸	中控/英寸	带电量/kWh	辅助驾驶等级
Model 3	31.10	4694	1850	1443	2875	556	6.1	/	15	60	L3
Model Y	38.25	4750	1921	1624	2890	545	6.9	/	15	60	L3
	35.48	4750	1921	1624	2890	660	5	/	15	78.4	L3
大众ID.3	26.46	4261	1778	1568	2765	450	7s	5.3	10	57.3	L2
	33.97										
大众ID.4	35.72	4612	1852	1640	2765	425~605	6.2	5.3	12	57.3	L2
斯柯达Enyaq iV	29.57	4649	1620	1879	2770	520	8.5	/	13	62	/
菲亚特Fiat 500	16.64	3632	1900	1527	2300	460	9	/	10.25	42	L2
雷诺Spring Electric	14.39	3734	1622	1516	2423	295	9.1	/	7	26.8	/
福特Kuga	38.48	4614	1882	1658	2710	56	9.2	8	4.3	14.4	/

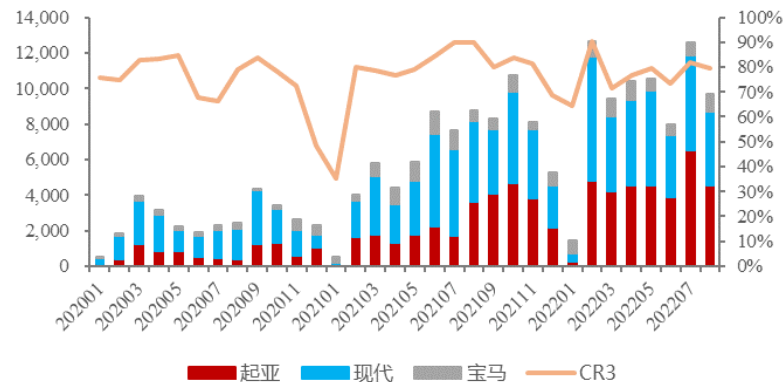
日韩：新能源市场起步，本土品牌占优

- **日本：新能源发展较慢，渗透率低于5%，本土品牌贡献绝大部分比例。**日本市场汽车年产销规模400万辆左右；新能源渗透率2022年以来迅速提升至4%。格局来看，日产/三菱贡献核心增量，新能源转型较为迅速，日产leaf、Sakura、三菱Outlander等产品2022年起量较快。
- **韩国：起亚/现代新能源转型较快，渗透率提升至10%+。**韩国市场年销量规模200万辆左右，起亚NIRO、现代Hyundai Porter等中低端新能源代步车贡献新能源车市核心增量。

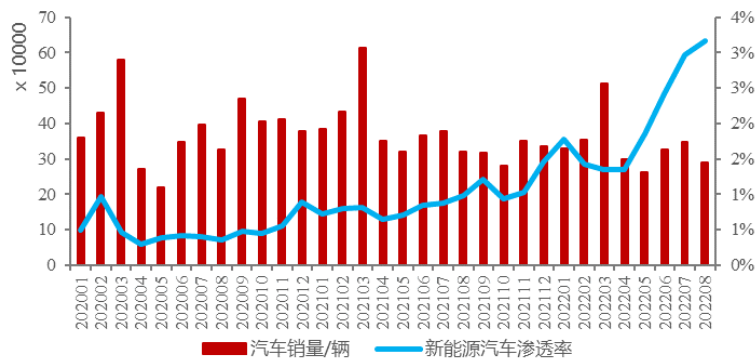
图：韩国市场汽车销量以及新能源渗透率变化/辆



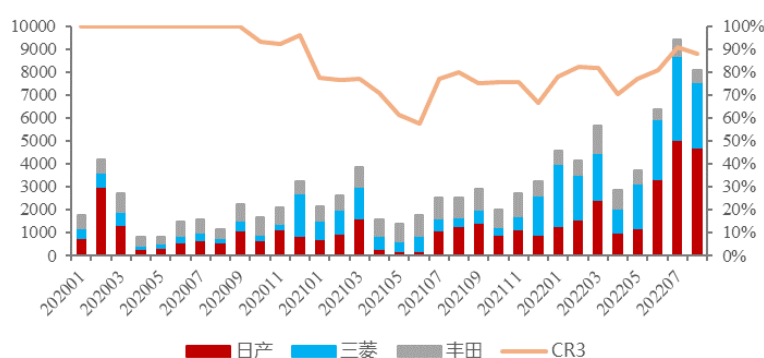
图：韩国市场销量前三的不同车企销量以及合计份额/辆



图：日本市场汽车销量以及新能源渗透率变化/辆



图：日本市场销量前三的不同车企销量以及合计份额/辆



解析日韩热销产品：中低端代步为主，续航较低

- 日韩汽车市场本土品牌粘性以及市占率相对全球其他地区都更高，日系车企丰田、本田、日产以及韩系车企现代、起亚等品牌本土销量遥遥领先其他车企。价格维度，日韩畅销新能源车型价位多处于20万元左右，车身级别属于紧凑型/小型轿车或者SUV产品，纯电续航300~400km，百公里加速均处于7s及以上水平，座舱内部以及自动驾驶等智能化功能相对较弱。从产品参数分析其使用场景以及功能，我们认为日韩当前畅销新能源汽车产品核心聚焦日常出行代步场景，对于差异化特色功能需求较少。

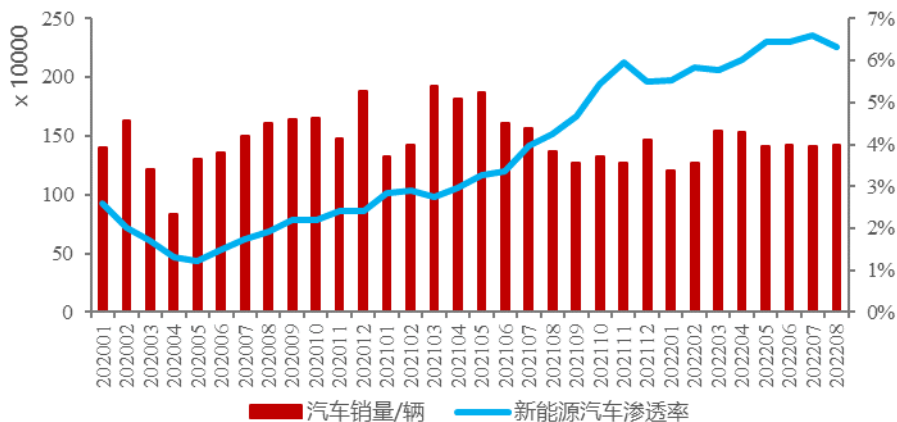
图：日韩市场主要畅销新能源汽车产品参数

车型	价格/万元	车长/mm	车宽/mm	车高/mm	轴距/mm	纯电续航/km	百公里加速/s	仪表/英寸	中控/英寸	带电量/kWh	辅助驾驶等级
起亚NIRO	14.20	4420	1826	1570	2720	407	7.1	10.25	10.25	64.8/68	/
西雅特CUPRA Born	29.63	4324	1809	1540	1537	427	7.3	5.3	12	45/58/77	/
日产Sakura	8.61	3395	1475	1655	2495	180	/	7	9	20	/
日产Leaf	20.32	4480	1790	1560	2700	342	7.4	7	8	62	/
三菱Outlander	26.61	4695	1800	1710	2670	52	/	12.3	9	20	/
现代Hyundai Porter	10.55	机箱5235	1820	2400	2640	211	/	/	/	58.8	/
		货舱3020	1610	1450							
IONIQ 5	27.11	4635	1890	1605	2370	384	8.5	12.25	12.25	77.4	/
EV6	25.99	4694	1890	1544	2900	310	3.2	12	12	74	/

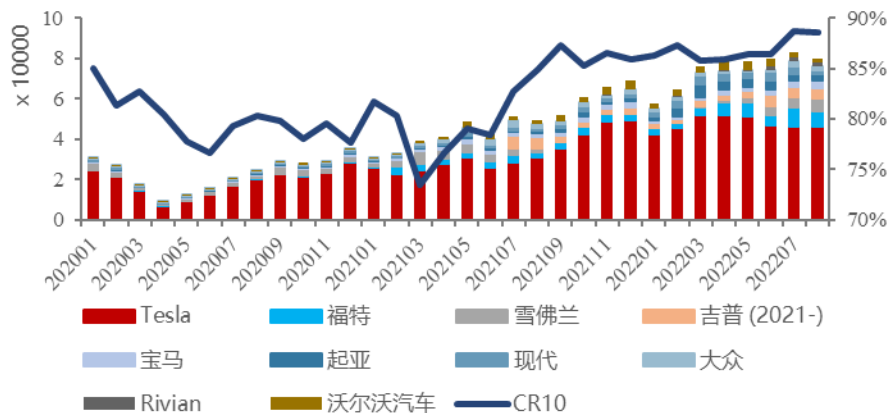
北美：特斯拉驱动渗透率快速提升，格局复杂

- **总容量来看**，北美市场汽车月销水平稳定在150万辆左右，年销量规模对应1800~1900万辆左右。结构来看，北美市场2020H2以来新能源汽车渗透率快速提升，2022年增速略低，当前处于6%+的水平，月销量对应为9~10万辆左右。
- **格局来看**，北美市场特斯拉份额处于绝对领先水平，2022年以来市场份额处于50%~60%区间范围，特斯拉之后以福特、雪佛兰、吉普等本土品牌以及宝马、起亚、现代、大众等全球性车企为主。车型角度，特斯拉Model 3/Y以及雪佛兰Chevrolet Bolt EUV、福特Mustang Mach-E、吉普Wrangler等产品，特斯拉两款主销车型月均销量遥遥领先其他产品，单月稳定于2万辆以上；其余车型峰值销量基本处于5~6k的水平。

图：北美市场汽车销量以及新能源渗透率变化/辆



图：北美市场销量前十的不同车企销量以及合计份额/辆



解析北美热销产品：大空间&强动力&高智能

- 北美市场主要在售车型品牌以美国本土品牌为主，包括特斯拉、雪佛兰、福特、吉普等，其次才是转型较为迅速的韩系品牌起亚。车型角度，畅销车型售价主要集中在3~5万美元（折合人民币售价约20~35万元价格区间），车身体级别包括B/C级的SUV/轿车或者皮卡产品，除吉普Wrangler外其余产品轴距均超2.7m，空间较大；动力来看，百公里加速时间整体处于6s以下，匹配北美地区重视动力加速的驾驶风格；智能化方面来看，北美地区在特斯拉/Rivian等新势力车企带动下，配合各州相关法案政策支持，自动驾驶发展迅速，特斯拉已经在北美开启L3级别城市NGP上车，智能化整体水平处于国际前列，消费者感知强烈。

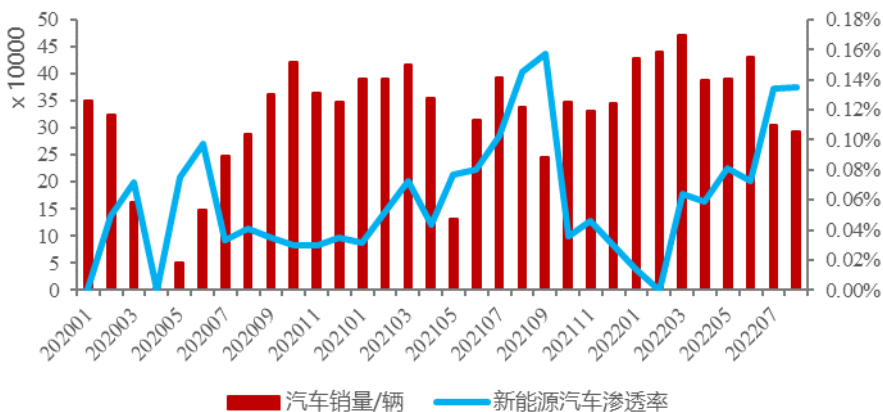
图：北美市场主要畅销新能源汽车产品参数

	特斯拉	特斯拉	雪佛兰	福特	吉普	特斯拉	福特	特斯拉	起亚
	Model Y	Model 3	Chevrolet Bolt EUV	Mustang Mach-E	Wrangler	Model S	Ford F-Series	Model X	EV6
官方指导价/万美元	4.20	3.50	3.30	4.69	5.56	6.60	3.06	7.95	3.46
车长/mm	4750	4694	4300	4730	4334	4979	5907	5037	4680
车宽/mm	1921	1849	1770	1886	1894	1964	2083	2070	1890
车高/mm	1624	1443	1600	1621	1839	1445	1954	1684	1550
轴距/mm	2890	2875	2716	2984	2459	2960	3685	2965	2900
纯电续航/km	594	605	644	619	50	390	482	575	510
百公里加速/s	5.1	5.6	7	3.5	6.4	4.2	4	2.9	6.2
中控尺寸/寸	17	15	10.2	15.5	8.4	17	13.2	17	12.8
仪表尺寸/寸	10.25/8.8	10.25/8.8	8	10.2	7	12.3	12	12.3	12.3
带电量/kwh	77	60	65	98.8	17	60	200	100	58
驱动电机数	2	2	1	2	2	3	2	2	2
辅助驾驶等级	L2+	L2	半自动	L2	L0	L2	L2	L2	L2

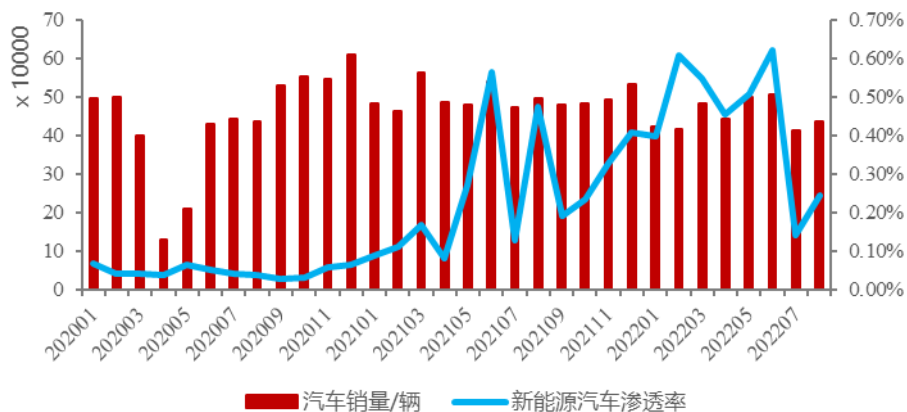
东南亚/澳洲/南亚等其余地区：新能源起步阶段

- 除中美欧日韩等地，全球其他地区整体新能源汽车市场处于起步阶段，澳新地区渗透率2022年以来在特斯拉阶段性出口推动下走高，东南亚地区在国内自主品牌陆续加快新能源布局下渗透率提升，南亚等其他地区新能源汽车渗透率依然处于1%以下的绝对低位。

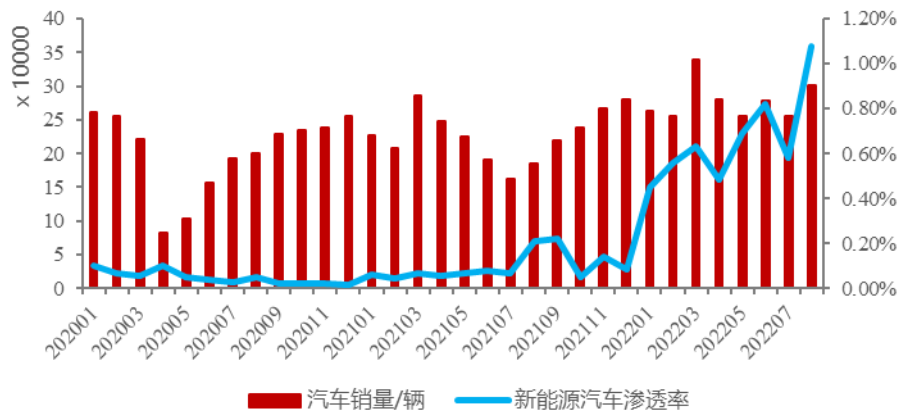
图：南亚地区汽车销量以及新能源渗透率变化/辆



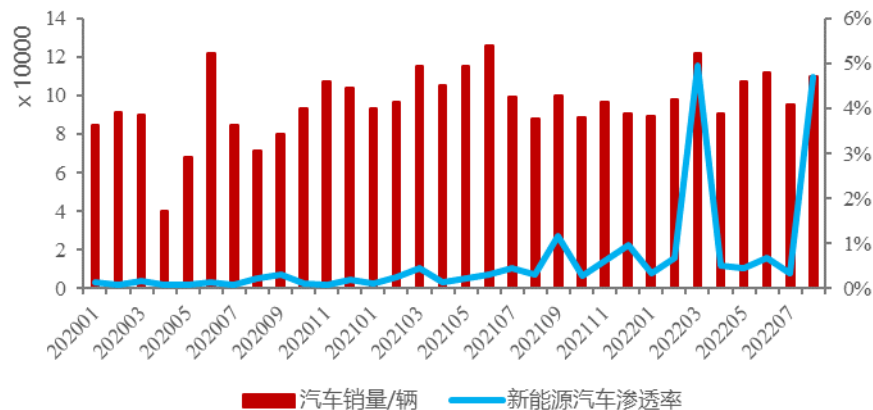
图：西亚+南美+非洲三地汽车销量以及新能源渗透率变化/辆



图：东南亚地区汽车销量以及新能源渗透率变化/辆



图：澳洲地区汽车销量以及新能源渗透率变化/辆



政策角度：海外主流国家给定新能源发展目标规划

- 以中国、美国、欧盟为核心代表，政策角度推动新能源汽车发展/碳中和政策速率较快，2030年美国纯电产品（零排放汽车）渗透率50%，欧盟新能源汽车渗透率65%+；澳大利亚规定2035年前实现所有新车零排放，泰国/印度/巴基斯坦等均宣布至2030年本国电动汽车渗透率50%/35%/30%。

图：海外各国明确本国新能源汽车渗透率/碳排放政策目标规划梳理

国家	类型	增速要求	备注
美国	碳排放	2026年CAFE为55mpg碳排目标值为161g/英里	
	渗透率	2030年零排放汽车新车渗透率达到50%	
韩国	碳排放	2030年汽车碳减排24%	
日本	碳排放	2030年日本的碳排放量比2013年减少46%	
	渗透率	2030年电动车占比20%-30%，混动、电动及插混汽车新车销售市场占比近70%	
欧盟	碳排放	2030年碳排放降低减少55%	
		2035年实现新车零排放	
	渗透率	2030年新能源车渗透率至少65.1%以上，至少新增1113万辆新能源汽车	
澳大利亚	碳排放	2030年碳排放量比2005年减少43%	
		2035年前实现所有新车零排放	
泰国	碳排放	2025年政府机构和公用车队采购的车辆均为零排放汽车，本土制造的新车15%为零排放汽车	
		2030年政府机构和公共部门用车全部实现零排放，本土制造的新车30%为零排放汽车	
		2035年本土生产的新车全部实现零排放	
	渗透率	2030年泰国的电动汽车渗透率将达到50%	
新加坡	碳排放	2040年前逐步淘汰化石燃料汽车，鼓励使用清洁能源汽车	
印度	渗透率	2030年电动汽车在新车销售中的细分市场渗透率将达到私家车的30%、商用车的70%、公交车的40%以及两轮和三轮车的80%	“加速情景”
		2030年电动汽车在所有汽车细分市场的新销量中的加权平均渗透率为35%。	“保守情景”
巴基斯坦	渗透率	2030年30%的机动车都将是电动驱动。	

数据来源：各国政府官网，东吴证券研究所

政策角度：欧美日韩等国多样化政策鼓励新能源

图：美欧日韩新能源汽车相关补贴/税收减免政策汇总

国家	激励政策				备注
美国	补贴		电动汽车	最高补贴7500美元/辆	所购买车辆必须是在北美组装，且轿车/SUV价格分别不超过5.5/8万美元
韩国	补贴		电动乘用车	最高补贴700万韩元/辆	前提条件：售价在5500万韩元或以下
	购置税减免	电动汽车	购置税低于140万韩元	免征购置税	减免条件：超小型、轻型、小型车辆满足5.0km/kwh以上的能源消耗效率（燃料效率）标准，中大型车辆满足3.7km/kwh或以上的标准
			购置税超过140万韩元	减免140万韩元/辆	
			最高限额	减免140万韩元/辆	
	普通乘用车	购置税	最高减免140万韩元/辆		
混动汽车	购置税免除	减免40万韩元/辆			
日本	补贴	支持电能供给	电动汽车（EV）	最多补贴80万日元/辆	
			PHEV插电混动	最多补贴50万日元/辆	
			轻型电动汽车	最多补贴50万日元/辆	
			氢燃料电池汽车	最多补贴250万日元/辆	
		不支持电能供给	电动汽车（EV）	最多补贴60万日元/辆	
			PHEV插电混动	最多补贴40万日元/辆	
			轻型电动汽车	最多补贴40万日元/辆	
			氢燃料电池汽车	最多补贴225万日元/辆	
欧盟	补贴	德国	电动汽车	平均补贴5-5.8万元人民币/辆	
		法国	电动汽车	最高补贴6000欧元/辆	前提条件：售价4.5万欧元以下
		荷兰	电动汽车	补贴3350欧元/辆	标价为1.2~4.5万欧元之间；续航里程至少120公里；一手新车
	税收优惠	法国	注册税	大部分地区免税，有些地区免50%	
			所有权税	免税	
			碳排放税	0-20g/km排放的BEV免碳排放税	
		西班牙		21-60g/km每克交1欧元碳排放税	
			注册税	免税	
			用车税	BEV和PHEV总价小于40000欧元的减免30%	
		荷兰	注册税	BEV免注册税	
				PHEV：1-30g/km的碳排放每克27欧元，31-50g/km的碳排放每克113欧元	
		挪威	增值税	免税	
			重量税	电驱动大于50km减免30%	
			注册税/进口关税/购置税	免税	
		德国	所有权税	买车后免十年	
		意大利	所有权税	五年内减免75%	
		瑞典	所有权税	买车后免五年	

数据来源：各国政府官网，东吴证券研究所

政策角度：全球诸多国家陆续开启新能源政策激励

图：澳新及其他国家新能源汽车相关补贴/税收减免政策汇总

国家	激励政策				备注
澳大利亚	补贴	新州NSW	纯电车	补贴\$3000/辆(提供给前25,000个购车者)	售价低于\$68,750的纯电车
		昆州QLD		补贴\$3000/辆	售价低于\$58,000的纯电车
		维州VIC	纯电或氢能	补贴\$3000/辆(提供给前20000个购车者)	售价低于\$68,740的纯电或氢能车型
	税收优惠	新州NSW	印花税	免印花税	售价低于\$78,000的纯电车
		维州VIC	注册税	年度减免\$100	纯电车
		塔州 TAS	印花税	前两年豁免	纯电车
		北领地 NT	注册费	免年注册费直到2027年	
			印花税	减免\$1500/辆	纯电或混动车型
		首都地 ACT	注册费+印花税	2年免注册费和免征印花税	
泰国	补贴	电池容量从10千瓦时到30千瓦	客车（不超过10座）	补贴7万铢/辆	
		电池容量30千瓦时以上	客车（不超过10座）	补贴15万铢/辆	
			BEV轿车		
			BEV皮卡车		国内生产
		BEV摩托车	BEV摩托车	补贴1.8万铢/辆	
	税收减免	关税	纯电动汽车整车	进口关税降低40%	价格不超过200万泰铢（约合5.96万美元）
				从2022至2023年降低20%	价格在200万至700万泰铢（约合20.85万美元）
		电动汽车部件		免征进口关税	包括电池、牵引电机、压缩机、电池管理系统、驱动控制单元和减速器
		消费税	电动车	降至2%	
新加坡	补贴		电动汽车	最高补贴2万新元/辆(约合人民币10万元)	
	税收减免	道路税	电动汽车	降低40%	
印度	税收减免	所得税	电动汽车	减免15万卢比/辆（合2189.3美元）	
巴基斯坦	税收减免	联邦消费税	660-1000CC排量	免征	
			1000-3000CC排量	下调2.5%	
		附加关税	汽车	降至2%	
		销售税	汽车	降至12.5%	
马来西亚	税收减免	关税	电动汽车	免征	
		消费税		免征	
		销售税		免征	

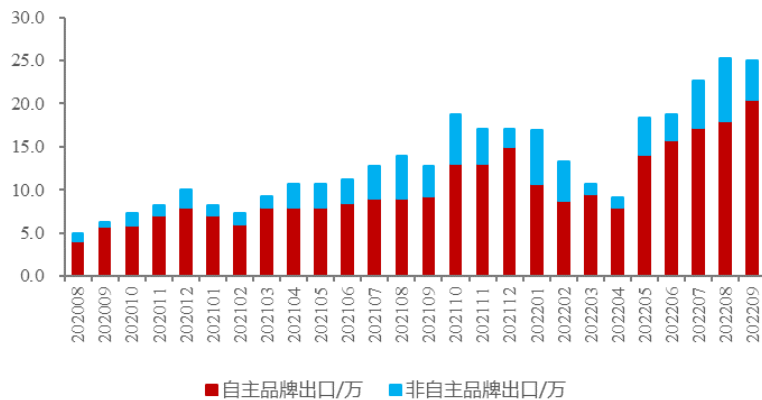
数据来源：各国政府官网，东吴证券研究所

自主车企出海分析

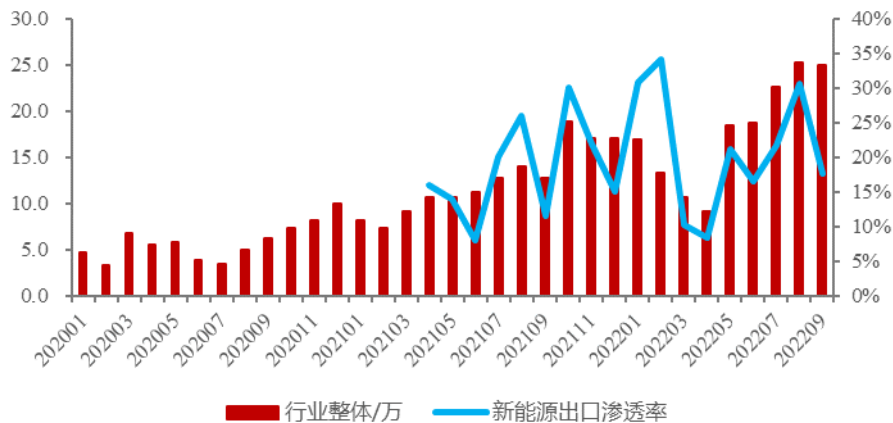
国内出口以自主品牌燃油车为主，新能源快速提升

- **当前国内乘用车出口主要以自主品牌燃油车为主，出口市场起步上量迅猛**，由2020年单月5~10万至2022H2提升至单月25万辆以上；其中自主品牌保持较高占比，稳定于70%~80%区间（差异来源于特斯拉月度不均衡的出口数量）。
- **新能源出口量快速提升**。乘用车出口内部新能源汽车占比整体保持提升趋势，特斯拉贡献主要份额，主要是国内生产销往欧洲等地区，除特斯拉外自主品牌新能源出口核心由上汽乘用车+比亚迪+东风易捷特等品牌贡献。

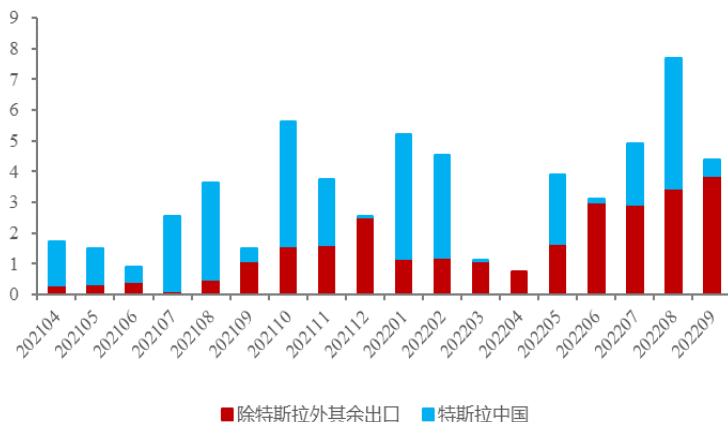
图：国内乘用车行业分系别出口量变化/万辆



图：国内乘用车行业出口以及新能源占比变化/万辆



图：国内新能源汽车分车企出口量/万辆



比亚迪海外布局汇总：全球以面铺开，重点突破

图：比亚迪唐EV欧洲市场核心竞品分析

序号	国家和地区		车型	交付时间	备注
1	亚洲	澳门	新e6、Atto3 (元Plus)	22年5月	右舵
2		香港	新e6、Atto3 (元Plus)、海豹、海豚	22年9月中旬	右舵, 首批预订500+辆
3		新加坡	新e6、Atto3 (元Plus)、海豹、海豚	22年9月中旬	右舵
4		泰国 (建整车工厂)	新e6、Atto3 (元Plus)、海豹、海豚	22年11月中旬	Atto ,首批预订500+辆
5		日本	海豚、Atto3 、海豹	2023年1月	右舵
6		柬埔寨	e2、汉EV、唐EV、宋Plus DM-i、Atto 3	22年6月	销量3000辆
7		乌兹别克斯坦	汉EV、唐EV、宋Plus DM-i、Atto 3	22年11月中旬	建设整车厂
8		印度	新e6、元Plus	22年1月	元Plus计划于23年1月交付
9		以色列	海豚、海豹、元Plus	22年9月中旬	
10		其它亚洲国家	马来西亚、印尼、尼泊尔、巴基斯坦、斯里兰卡等		
	菲律宾、越南、老挝、缅甸、蒙古等			左舵车型	
20	欧洲	挪威	唐EV、汉EV、元Plus (Atto 3)、宋Plus DM-i	2021年8月	已经交付超过2944辆
21		德国	唐EV、汉EV、元Plus (Atto 3)、宋Plus DM-i	22年11月中旬	右舵车型
		法国	唐EV、汉EV、元Plus (Atto 3)、宋Plus DM-i	22年11月中旬	右舵车型
23		荷兰	唐EV、汉EV、元Plus (Atto 3)、宋Plus DM-i	22年11月中旬	右舵车型
24		瑞典	唐EV、汉EV、元Plus (Atto 3)、宋Plus DM-i	22年11月中旬	右舵车型
25		丹麦	唐EV、汉EV及元Plus (Atto 3)	22年11月中旬	右舵车型
25		比利时	唐EV、汉EV及元Plus (Atto 3)	22年11月中旬	右舵车型
27		西班牙	唐EV、汉EV、元Plus (Atto 3)、宋Plus DM-i	22年11月中旬	右舵车型
28		意大利	唐EV、汉EV、元Plus (Atto 3)、宋Plus DM-i	22年11月中旬	右舵车型
29		其它欧洲国家	英国等	23年1月	右舵车型
30	大洋洲	澳大利亚	Atto 3 (元Plus)、海豹、宋Plus DM-i	22年8月中旬	右舵车型
31		新西兰	Atto 3 (元Plus)、海豹、宋Plus DM-i	22年8月中旬	左舵车型
33	拉丁美洲	巴西	汉EV、唐EV、D1、秦和宋Plus DM-i、元Plus、海豚	22年11月中旬	左舵车型
34		哥伦比亚	老款e5、D1	22年8月中旬	左舵车型
35		哥斯达黎加	D1、汉EV、元Pro、元Plus	22年1月	左舵车型
36		乌拉圭	新e2 (元Plus)	22年4月	左舵车型
37		巴哈马	汉EV	19年正式进入	左舵车型
38		多米尼亚	汉EV	21年11月	左舵车型

数据来源：Marklines，东吴证券研究所

其余车企出海战略汇总：加速进发

- 多车企陆续跟进，出口市场加速进发。上汽五菱以及MG品牌早于2017年开始发力海外新能源出口市场，五菱核心聚焦东南亚、中东、南亚以及北非等市场，稳定后登录欧洲/日韩等发达国家，MG则利用自身品牌优势直接定位欧洲，双向发力突破。蔚来/小鹏以及吉利领克等中高端品牌对标欧洲市场，哪吒/长城等品牌则更多向东南亚等市场推进自身新能源汽车产品出口。

图：自主其他车企出海战略汇总

车企	新能源首次出海时间	主要出口国家	未来规划出口国家	主要代表车型	出口形式 (贸易/建)	其他必要信息
上汽五菱	2017	印尼、日本	印度、埃及、欧洲、日韩	五菱宏光MINIEV、五菱Air ev、五菱GSEV	贸易+建厂	“三步走”战略快速推进新能源汽车体系“走出去”：第一阶段以印尼为中心，打通东南亚、中东市场，推广并建立当地电动车标准；第二阶段开拓印度、埃及等市场，关键零部件“走出去”，在海外建厂供货，提高海外工厂国产化率；第三阶段进军欧洲、日韩等市场，全面建立起中国五菱新能源汽车产品的全球竞争力。
上汽MG	2019	澳大利亚、新西兰、沙特、卡塔尔、智利、德国、法国、英国、意大利、西班牙、挪威、瑞典、丹麦、荷兰、比利时、卢森堡、以色列、奥地利	2023年MG MULAN将进军澳新、中东、墨西哥、南美等地区。	MG ZS SUV、MG HS、MG MARVEL R、MG MULAN、MG eHS、MG5 EV、MG EP	直接贸易	MGEH32针对欧洲市场量身设计，预计起售价在12万元左右，计划全年销量目标超过12万辆。MG MULAN在2023年全球销量目标为15万辆，2025年累计销量突破50万辆级。
小鹏	2020	挪威、瑞典、丹麦、荷兰		G3、G3i、P5、P7	直接贸易	2023年起每年2-3款车同步支持国际市场
蔚来	2021	挪威	德国、荷兰、丹麦、瑞典	ES8、ET7、EL7（原ES7）、ET5	直接贸易	计划到2025年为全球超过25个国家和地区的用户提供服务。
哪吒	2021	泰国、尼泊尔、以色列、缅甸、老挝		哪吒V、哪吒U	直接贸易	预计到2022年底，哪吒V右舵版将在泰国交付3000台。计划在泰国东部建设纯电动汽车工厂，预计将于2024年前开始生产，先期目标为年产5万辆。哪吒S明年进军欧洲市场。
长城	2021	泰国、巴西、文莱、老挝、缅甸、德国	越南、菲律宾、新加坡；欧拉未来还将登陆英国、澳大利亚、南非、马来西亚等	欧拉好猫、哈弗H6 HEV、哈弗JOLION HEV、魏牌摩卡PHEV	贸易+建厂	2025年全球产销目标400万辆，海外100万辆。考虑用2至3年培育开发俄罗斯电动汽车市场。拿铁PHEV计划于2023年上半年在欧洲市场正式上市。
吉利	2021	挪威、以色列、哥斯达黎加、菲律宾、智利、白俄罗斯、马来西亚、新加坡、沙特、卡塔尔、科威特	韩国、欧盟	几何C、几何A、E200、E200S、Coolray（酷瑞）、eTX、领克01 PHEV、吉利Atlas Pro（博越Pro）	贸易+建厂	于明年年初向欧盟市场出口极氪001车型。预计2025年极氪旗下整体海外出口达10万辆。领克品牌重点发力欧洲市场

现有在售车型差价分析：海外整体高于国内

国内当前新能源汽车海外市场售价整体高于国内市场，以MG品牌MG5为最。

图：现有自主品牌产品国内外售价差价分析

燃料类型	品牌	主要销售国家	车型	国内市场/元	海外市场		溢价
					本位币/本币元	人民币/元	
EV	MG (2006-)	德国、法国、英国、意大利、西班牙、挪威、瑞典、丹麦、荷兰、比利时、卢森堡等近20个欧洲国家；23年将进军澳新、中东、墨西哥、南美等。	MG 4	129,800 ~ 186,800	£25,995 ~ 31,495	211,844 ~ 256,665	47.98%
		英国等	MG-5	67,900 ~ 99,900	£30,995 ~ 33,495	252,591 ~ 272,964	213.20%
		澳大利亚、英国、泰国、印度、中东、文莱、埃及、智利、斯里兰卡、尼泊尔等超过36个国家和地区。	MG ZS SUV	119,800 ~ 149,800	£29,495 ~ 34,495	230,367 ~ 281,114	89.72%
		英国、德国、西班牙	MG MARVEL R	229,800 ~ 269,800	€39,990 ~ 47,990	285,737 ~ 342,898	25.83%
	比亚迪汽车	挪威、德国、荷兰	Tang	279,800 ~ 339,800	€ 58,181	415,715	48.58%
		蒙古、日本、泰国、印度、荷兰、英国、法国、德国、澳大利亚	Yuan Plus/ATTOS	137,800 ~ 165,800	A\$44,990	207,957	50.91%
		匈牙利、澳大利亚、荷兰	ETP3	149,900	A\$34,950	161,549	7.77%
	红旗	挪威	Hongqi E-HS9	509,800 ~ 729,800	nok619,900 ~ 779,900	421,532 ~ 530,332	-23.21%
	爱驰汽车(Aiways)	德国、法国、荷兰、以色列	U5	179,900 ~ 199,900	¥157,500 ~ 172,500	323,173 ~ 353,952	-23.21%
	蔚来汽车	挪威	NIO ES8	496,000 ~ 656,000	nok609,000 ~ 679,000	414,120 ~ 461,720	-23.97%
		荷兰、丹麦、瑞典、挪威	NIO ET7	458,000 ~ 536,000	€ 69,900	499,449	9.05%
	东风小康	法国、泰国	SERES 3	-	€ 36,990	264,301	-
	大通	挪威	EunIQ 5	165,800 ~ 215,700	€ 39,900	285,093	71.95%
		挪威	EunIQ 6	159,800 ~ 202,800	sek529,900	341,944	68.61%
		英国、爱尔兰、挪威	Maxus e Deliver 3	133,800 ~ 143,800	£24,000	195,586	46.18%
		英国、爱尔兰、挪威	Maxus e Deliver 9	239,000 ~ 349,000	€ 49,998	357,246	49.48%
		泰国、菲律宾	Maxus V80	108,800 ~ 252,600	php1,190,000 ~ 1,670,000	145,588 ~ 204,312	-3.18%
	小鹏汽车	挪威	XPeng G3	168,900 ~ 201,900	nok358,000	243,440	44.13%
		挪威、瑞典、荷兰、丹麦	XPeng P5	177,900 ~ 249,900	nok380,000	258,400	45.25%
		挪威	XPeng P7	239,900 ~ 429,900	nok439,900 ~ 599,900	299,132 ~ 407,932	5.56%
	岚图汽车 (VOYAH)	挪威	FREE	313,600 ~ 419,900	nok719,000	488,920	55.91%
	知豆(ZD)	韩国	D2	158,800	czk449,900	131,280	-17.33%
PHV	MG (2006-)	英国、西班牙	MG HS	189,800 ~ 219,800	£31,095 ~ 33,595	253,406 ~ 273,779	28.71%
	领克汽车 (LYNK & CO)	荷兰、瑞典、西班牙、科威特	LYNK & CO 01	179,800 ~ 206,800	kwd8,980 ~ 9,780	209,593 ~ 228,265	13.26%

数据来源：Marklines，东吴证券研究所

比亚迪：三款车型发力欧洲，定位中高端

- **欧洲市场是比亚迪新能源出口战略发展的重心。**2022年9月底比亚迪举行欧洲出海战略发布会，同步发售三款车型：BYD HAN、BYD TANG以及BYD ATTO3，前两款车型分别定位中高端轿车/SUV品类，售价7.2万欧元，相比特斯拉Model 3/Y价格带更高；第三款车型定位入门级SUV市场，售价3.8万欧元。
- 竞品分析来看，元PLUS对标比亚迪ID.4、福特Kuga、日产Niro以及上汽MG ZS等SUV产品，整体性价比相当。相比ID.4，元PLUS售价略低，空间略小，续航基本相当，动力加速性能较差；但相比其余几款竞品车型，元PLUS在更高售价基础上提供更大驾驶空间以及更长续航，全新E3.0平台纯电产品，有望以更好产品质量助力比亚迪欧洲品牌力跃升。

图：比亚迪元 PLUS欧洲市场核心竞品分析



	比亚迪元PLUS	ID.4	Kuga	NIRO	MG ZS SUV
官方指导价/万欧元	3.80	5.04	2.66	2.38	3.00
车长/mm	4455	4612	4524	4355	4323
车宽/mm	1875	1852	1838	1805	1809
车高/mm	1615	1640	1685	1545	1653
轴距/mm	2720	2765	2690	2700	2585
纯电续航/km	430-510	425-607	56	455	428
百公里加速/s	7.3	6.2	9.1	7.2	7.9
中控尺寸/寸	12.8-15.6	12	8-10	8	10.1
仪表尺寸/寸	5	5.3	-	-	3.5
带电量/kwh	49.92-60.48	57.3-83.4	14.4	39	45.6
驱动电机数	1	1-2	1	1	1
辅助驾驶等级	L2	L2	L2	L2	L2

比亚迪：三款车型发力欧洲，定位中高端

• **比亚迪唐EV欧洲市场竞品分析：**欧洲市场比亚迪唐EV产品定位对标特斯拉Model Y以及现代/起亚/大众等部分中型SUV产品，售价略高，但整体产品空间更大，续航更长，动力加速性能处于前列，智能化配置相对领先，整体产品性价比依然较高。

图：比亚迪唐EV欧洲市场核心竞品分析

	比亚迪唐	Model Y	Enyaq iV	EV6	IONIQ 5	ID.5
官方指导价/万欧元	7.2	5.4	3.9/4.5	4.8	4.2/6.0	4.9/5.1
车长/mm	4870-4900	4750	4649	4698	4635	4599
车宽/mm	1950	1921	1879	1908	1890	1852
车高/mm	1725	1624	1616	1696	1605	1613
轴距/mm	2820	2890	2765	2800	3000	2766
纯电续航/km	600-730	545-660	340-510	620	600	520
百公里加速/s	4.3-8.5	3.7-6.9	6.2	7.9	7.4-8.5	8.4-10.4
中控尺寸/寸	12.8-15.6	15	13	10.2-12.8	12	12
仪表尺寸/寸	5-12.3	-	-	-	12	-
带电量/kwh	17.1-108.8	60-78.4	82	55.33-85.97	58-72.6	77
驱动电机数	1-2	1-2	1-2	1	2	1-2
辅助驾驶等级	L2	L2	L2	L2	L2	L2

• **比亚迪汉EV欧洲市场竞品分析：**欧洲市场比亚迪汉EV对标特斯拉Model 3、宝马3系、奔驰C级、极星2等产品，售价整体更高，空间/动力加速、续航等参数性能表现更强。配合SUV品类比亚迪唐，有望奠定欧洲市场比亚迪中高端品牌形象。

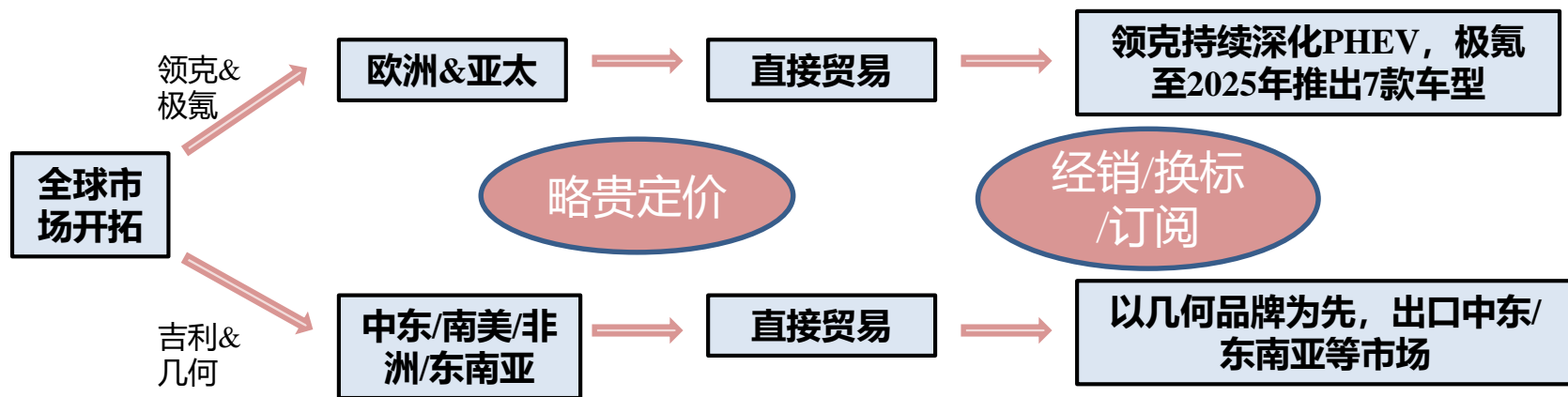
图：比亚迪汉EV欧洲市场核心竞品分析

	比亚迪汉	宝马3系 PHEV	奔驰C级PHEV	极星2	Model 3
官方指导价/万欧元	7.2	5.05	5.62	4.55	4.3
车长/mm	4975	4728	4882	4606	4694
车宽/mm	1910	1827	1820	1859	1850
车高/mm	1495	1452	1450	1454	1443
轴距/mm	2920	2851	2954	2735	2875
纯电续航/km	610-715	100	105	485-565	556-675
百公里加速/s	3.7-7.9	6.3-9	6.9	4.7-7.4	3.3-6.1
中控尺寸/寸	15.6	14.9	11.9	11.15	15
仪表尺寸/寸	12.3	12.3	12.3	12.3	-
带电量/kwh	85.4	24	25.4	64-78	60-78.4
驱动电机数	1-2	1	1	1-2	1-2
辅助驾驶等级	L2	L2	L2	L2	L2

吉利汽车：海外成熟品牌渠道合作助力销量普及

- **领克：**面向欧洲市场开启订阅制销售，亚太计划发布进一步扩大海外市场普及度。早于2020年吉利领克01 PHEV车型已经正式登陆欧洲市场，并于荷兰、德国等地开设品牌专属运营销售中心，开拓比利时、法国等国家，以订阅制模式销售，月订阅费用550欧元，扩大品牌当地市场知名度。亚太市场计划发布，首站落地科威特，未来还将进入阿联酋、沙特、阿曼和以色列等国家市场，布局俄罗斯、马来西亚、澳大利亚和新西兰等国家。
- **极氪&几何纯电：**2023年为极氪品牌出海元年，发力欧洲，预计至2025年，以7款车型实现海外出口目标10万辆。吉利几何品牌率先布局中东、拉美、非洲等欠发达地区市场，几何C出口售价3万+美元，折合人民币约20万元，相比国内市场整体更贵。

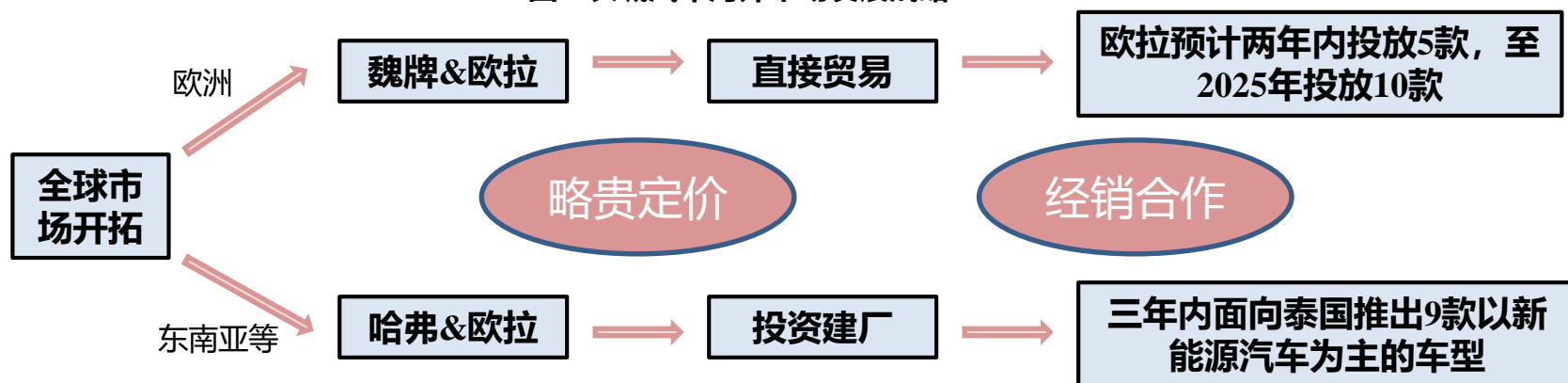
图：吉利汽车海外出口战略汇总



长城汽车：欧拉/魏牌/哈弗不同品牌聚焦不同市场

- **欧洲：魏牌/欧拉定位中高端新能源汽车市场发力欧洲。**2022年长城魏牌摩卡PHEV（Coffee 01）与欧拉好猫正式欧洲上市，摩卡PHEV售价约合人民币39万-42万元，与欧洲在售豪华车型相当，同时，拿铁PHEV（Coffee 02）、欧拉好猫GT、闪电猫联袂亮相。**渠道方面，长城与欧洲最大的经销商网络埃米尔福莱签约**，对已经上市的两款车型进行联合销售，助力欧洲市场新能源普及。
- **东南亚：以泰国为先手，哈弗PHEV&欧拉布局辐射东南亚市场。**目前，哈弗H6 DHT-PHEV以及欧拉好猫于泰国正式上市，欧拉好猫泰国市场售价98.9 万泰铢-119.9 万泰铢（约合人民币 19.78 万元-23.98 万元），相比国内略贵；未来计划三年内面向泰国推出9款以新能源汽车为主的车型。**产能方面，长城泰国罗勇工厂2021年投产。**以泰国市场为先手，长城产品陆续登陆文莱、老挝等市场，4+4战略支持泰国、文莱、老挝、缅甸四国以及马来西亚、越南、菲律宾、新加坡等运营。

图：长城汽车海外市场发展战略



新势力：蔚来/小鹏率先布局，哪吒等跟进

蔚来：欧洲发力最早，订阅销售

全系产品&服务以及创新商业模式进军欧洲，订阅制绑定用户

- 首站挪威，其次德国、荷兰、丹麦、瑞典
- ES7/ET7/ET5三款车型
- 挪威正常销售，其他欧洲四国订阅制，月费用1~1.5k欧元
- 至2022/2023/2025年，欧洲换电站建设分别20/120/1000座

小鹏：面向全球，重点突破欧洲

全产品直接面向全球，多模式销售

- 2022年进入瑞典、丹麦和荷兰市场，逐步开拓
- G3/P7国内发售出口海外，G9直接面向全球
- 混合式销售，经销+直营配合
- 逐步在海外市场构建包含销售、交付、售后、充电、服务以及生活方式在内的完整运营体系

哪吒：进军东盟南亚，长期剑指欧洲

另辟蹊径面向亚太国家布局出口

- 2022年先后进入泰国、尼泊尔、以色列等国家
- 哪吒V出口发售泰国，此后每年1款车型满足海外市场多样化需求
- 销售模式以经销渠道为主
- 短期以泰国为中心进军东盟/南亚，长期计划面向欧洲/澳新等国开拓

新势力车企海内外同步发力，海外以欧洲+东南亚市场为核心。

投资建议与风险提示

投资建议：最差已过，配置佳点已到

➤ **投资建议：最差已过，配置佳点已到。** 市场悲观情绪已充分反应对2023年汽车国内总量/新能源需求的担心以及整车格局竞争加剧。而我们认为：2023年汽车内外需综合结果或好于目前预期（预测2023年国内交强险底线或2000万辆/新能源交强险超800万辆/汽车出口超350万辆）。11-12月板块有望见底反弹（2023年汽车相关补贴政策部分延续概率较大）。配置思路：精挑细选强 α 个股。整车板块：【比亚迪】建议持有，重点看好后续有望脱颖而出【理想/吉利/华为（江淮/赛力斯）】，其次【长城/广汽（埃安）/长安】等。基于【低渗透率*国产替代空间大*绑定优质新能源客户】标准自下而上筛选的优质零部件个股：【拓普集团】首选！轻量化【旭升股份+爱柯迪+文灿股份】，线控制动【伯特利】，域控制器【华阳集团+德赛西威+经纬恒润】，大内饰【继峰股份+岱美股份+新泉股份】，热管理【银轮股份】。

风险提示

- **疫情控制不及预期**；如果国内疫情控制节奏较慢，持续影响用户出行和购车意愿，对乘用车整体需求产生负面影响。
- **电动化/智能化渗透率不及预期**。国内新能源汽车销量以及智能化相关技术发展可能不及预期。

免责声明

东吴证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

本研究报告仅供东吴证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议，本公司不对任何人因使用本报告中的内容所导致的损失负任何责任。在法律许可的情况下，东吴证券及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，还可能为这些公司提供投资银行服务或其他服务。

市场有风险，投资需谨慎。本报告是基于本公司分析师认为可靠且已公开的信息，本公司力求但不保证这些信息的准确性和完整性，也不保证文中观点或陈述不会发生任何变更，在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。

本报告的版权归本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发、转载，需征得东吴证券研究所同意，并注明出处为东吴证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

东吴证券投资评级标准：

公司投资评级：

- 买入：预期未来6个月个股涨跌幅相对大盘在15%以上；
- 增持：预期未来6个月个股涨跌幅相对大盘介于5%与15%之间；
- 中性：预期未来6个月个股涨跌幅相对大盘介于-5%与5%之间；
- 减持：预期未来6个月个股涨跌幅相对大盘介于-15%与-5%之间；
- 卖出：预期未来6个月个股涨跌幅相对大盘在-15%以下。

行业投资评级：

- 增持：预期未来6个月内，行业指数相对强于大盘5%以上；
- 中性：预期未来6个月内，行业指数相对大盘-5%与5%；
- 减持：预期未来6个月内，行业指数相对弱于大盘5%以上。

东吴证券研究所
苏州工业园区星阳街5号
邮政编码：215021
传真：（0512）62938527
公司网址：<http://www.dwzq.com.cn>

东吴证券 财富家园