

作者：张妍

邮箱：research@fecr.com.cn

潜在关税风险对我国汽车行业出海的影响

摘要

近年来，我国大力发展现代化产业体系，汽车产业链和供应链不断完善，产业结构不断加快调整升级。2024年，我国汽车出口仅用9个月就突破了400万辆，延续2023年汽车出口增长的良好趋势，出口速度进一步加快；预计2024年我国汽车出口有望突破500万辆。在出口量高速增长的同时，我国汽车出口额也呈现高速增长趋势。

我国汽车出口特征看，乘用车依然是汽车出口主力军，出口量提速明显。我国新能源汽车领跑优势大，出口稳中有升。我国新能源汽车出口量虽然占汽车出口总量的比重较低，但近年增速明显加快，远高于汽车出口的平均增速。从汽车出口国外市场看，我国汽车出口市场结构有所变化：2024年（截至9月）我国汽车主要出口地为南美洲和欧洲，出口前五大国家分别为俄罗斯、墨西哥、阿联酋、比利时和巴西。2023年和2024年，俄罗斯为我国汽车出口第一大市场。今年欧洲经济疲软，再叠加欧盟对国产电动汽车加征临时关税，导致今年我国对欧洲地区汽车出口有所下降。

我国目前已经超过日本成为汽车出口的第一大国，欧盟和美国提高进口汽车的关税会对我国汽车产业出口带来一定影响。第一，由于美国电动汽车渗透率低，且我国汽车出口对美国依赖度低，因此美国提高关税对我国汽车整车出口影响不大，但可能会对汽车零部件出口带来影响。第二，美国对墨西哥等国家加征关税也会导致我国汽车通过这些国家进入美国市场的难度增加；车企或会考虑在其他地区增设建厂，例如东南亚或欧洲，在其他地区重构供应链和产业链。第三，美国在2020-2024年连续成为我国锂电池的第一大出口国，美国已经增加了对电动汽车电池的进口关税将直接影响我国动力电池出口，未来如果欧盟或其他地区也进行相应行动，可能也会增加我国动力电池的出口压力。第四，如果美国落地智能网联汽车最终规则将对中国智能网联汽车及其配套软硬件产品进入国际市场增添重重障碍。

在潜在的关税风险下，我国汽车产品出口或面临一定挑战。欧盟和美国的加税也可能促使其他国家进行同样的行为，因此我国车企也应提前做好应对策略。第一，车企在全球布局上可以多布局其他欧洲、东南亚国家。第二，车企可以加速在国外本地化建厂的布局。第三，车企可以先通过技术授权进入有贸易保护的地区，进而带动产品出海。第四，在激烈的全球竞争中站稳脚跟，车企必须加强自身的研发能力，提升产品质量，确保技术领先。

相关研究报告：

1. 《乘用车市场发展现状与未来趋势》，2022.10.10
2. 《疫情影响车企4月产销，关注行业后续恢复情况——2022年4月中国汽车行业与债券月度报告》，2022.05.17
3. 《3月产销同比回落，关注行业复工复产及促消费政策落地——2022年3月中国汽车行业与债券月度报告》，2022.04.20

并购家 免费行业报告网

IPOIPO.CN 每日更新 不用注册会员 无广告 永久免费

一、2023 年汽车出口情况简要回顾

（一）整体分析

近年来，我国大力发展现代化产业体系，汽车产业链和供应链不断完善，产业结构不断加快调整升级。2023 年我国汽车产销量均创历史新高，实现两位数增长，汽车出口规模也逐渐扩大。

2023 年，根据中汽协统计数据，我国汽车出口量达到 485.28 万辆，同比增长 56.21%，出口对我国汽车销量的总贡献达到 55.7%。近年来，我国汽车出口高速增长，2021 年汽车出口突破 100 万辆，2022 年汽车出口突破 300 万辆，2023 年突破 480 万辆，我国汽车“出海”速度加快。2023 年我国汽车出口已经超过日本，成为全球第一大汽车出口国家。2024 年 1-10 月，我国汽车出口为 485.28 万辆，同比增长 11.07%，今年我国汽车出口仅用 9 个月就突破了 400 万辆，延续 2023 年汽车出口增长的良好趋势，出口速度进一步加快；预计 2024 年我国汽车出口有望突破 500 万辆。

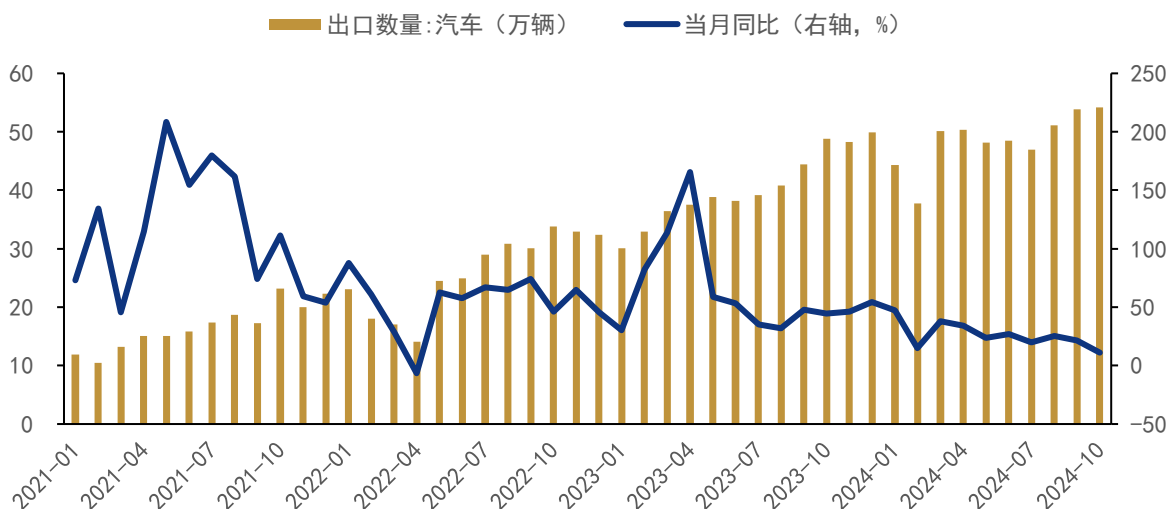


图 1：中汽协口径下月度汽车出口量及走势（截至 2024 年 10 月）

资料来源：资讯，远东资信整理

在出口量高速增长的同时，我国汽车出口额也呈现高速增长趋势。从下图 2 可以看出，根据海关总署数据，2023 年我国汽车（含底盘）出口金额为 1016.88 亿美元，较上年同比增长 69%。出口金额的增长一方面与我国汽车出口数量大幅增长有关，另一方面与我国出口汽车单价上升有关系。截至 2024 年 9 月，我国出口汽车均价在 1.83 万美元/辆，较 2023 年和 2022 年有所提高。

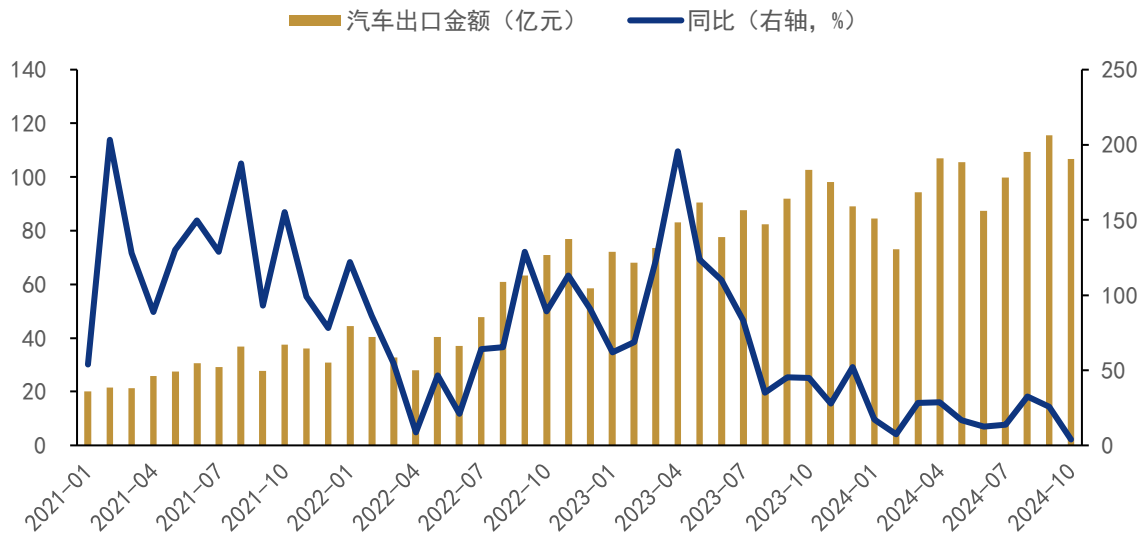


图 2：海关总署口径下月度汽车（含底盘）出口金额及走势（截至 2024 年 10 月）

资料来源： 资讯，远东资信整理

（二）汽车出口特征分析

1. 乘用车依然是汽车出口主力军

乘用车出口仍是汽车出口的主力军，出口量提速明显。从图 3 可以看到，乘用车出口量占总汽车出口量比重呈现上升趋势，2021 年全年，乘用车出口量占汽车出口总量的比重平均在 79.17% 左右，2023 年这一指标上涨至 84.02%，到 2024 年前 10 个月，乘用车出口量占到汽车出口总量的比重上升至 85.88%，乘用车是汽车出口量的主要贡献力量。

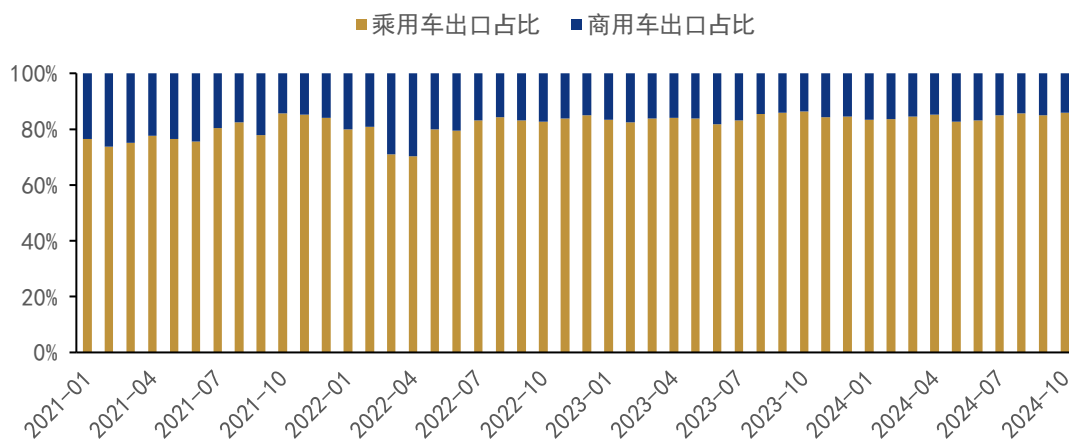


图 3：中汽协口径下乘用车、商用车出口量比重（截至 2024 年 10 月）

资料来源： 资讯，远东资信整理

2. 新能源汽车出口稳中有升

我国新能源汽车领跑优势大，出口稳中有升。我国新能源汽车出口量虽然占汽车出口总量的比重较低，但近年增速明显加快，远高于汽车出口的平均增速。根据中汽协数据，2023 年，新能源汽车出口量为 120.3 万辆，同比增长超 77%，对汽车出口量的贡献度进一步扩大至 24.75%。2024 年 1-10 月（见表 1），新能源汽车出口量为 105.8 万辆，同比增长 6.3%，同比增速虽有放缓，但出口量稳中有升。从近年的数据可以看出，新能源汽车出口保持良好走势，2021 年，新能源汽车出口仅有约 31 万辆，占汽车出口量的比重仅为 7%，但是 2023 年我国新能源汽车出口量已经攀升为 120.3 万辆，同比增长近 4 倍。今年，我国新能源汽车出口仍保持不低的速度增长。因此，整体看，我国新能源汽车出口在近年保持较高速度增长，带动汽车出口增速增长。

表 1：中汽协统计新能源汽车出口量（2021 年至 2024 年 10 月）

	出口量（万辆）	同比增长（%）	对汽车出口量贡献度（%）
2021 年	31	304.6	15.48
2022 年	67.9	120	21.83
2023 年	120.3	77.6	24.75
2024 年前 10 个月	105.8	6.3	21.79

资料来源：中汽协，远东资信整理

我国新能源汽车对外出口量的增长主要与我国新能源汽车品牌与服务体系的建立、底层技术优势和产业链配套能力的优势有关。我国新能源汽车行业发展迅速，与传统燃油车相比在国际上优势明显。电池、电机、电控等核心“三电”技术也达到国际领先水平或与国际水平同步。新能源汽车品牌的提升也助力我国新能源汽车对外出口。我国不少车企在国外建厂，在海外建立研发中心、对海外市场进行业务模式开发等，这些都将助力我国新能源汽车企业进一步开发海外市场，海外市场的量产和销量的提升也为我国新能源汽车在国际市场提升知名度和认可度打下坚实的基础。

3. 汽车出口国外市场以欧洲和亚洲为主

从汽车出口国外市场看，2024 年（截至 9 月，下同）我国汽车主要出口地为南美洲和欧洲，出口前五大国家分别为俄罗斯、墨西哥、阿联酋、比利时和巴西（见下图 4）。

近年，我国汽车出口市场结构有所变化。2022 年，汽车出口以墨西哥、智利、菲律宾等发展中国家为主；2023 年汽车出口市场主力为俄罗斯、墨西哥、比利时、澳大利亚等；2024 年汽车出口市场主力仍为俄罗斯、墨西哥、沙特等，且对沙特和阿联酋等中亚国家出口提升。

2023 年和 2024 年，俄罗斯为我国汽车出口第一大市场。俄乌冲突使得大量外资退出俄罗斯市场，我国车企抓住机会，大力进入俄罗斯市场，因此 2023 年以来我国对俄罗斯汽车出口较多；2024 年前 9 个月，我国对俄罗斯出口汽车量达到 85 万辆。前两年我国对比利时、英国等一些欧洲国家出口汽车数量较多，但是今年欧洲经济疲软，再叠加欧盟对国产电动汽车加征临时关税，导致今年我国对欧洲地区汽车出口有所下降。

从出口金额看，我国汽车出口单价稳中有升。2022 年，我国出口汽车的平均单价为 1.8 万美元，到 2023 年和 2024 年出口汽车的平均单价上升至 2 万美元。从重点出口国的出口单价看，近三年，我国出口俄罗斯的汽车单价均在 2.2 万美元之上，均价整体不低；对墨西哥、智利等南美国家出口单价整体偏低，分别在 1.1 万美元和 1.5 万

美元左右。对沙特、阿联酋等中亚国家的汽车出口单价在 1.7 万美元左右，均价整体不高。汽车出口单价较高的国家是英国、比利时，在 2.5 万美元左右。

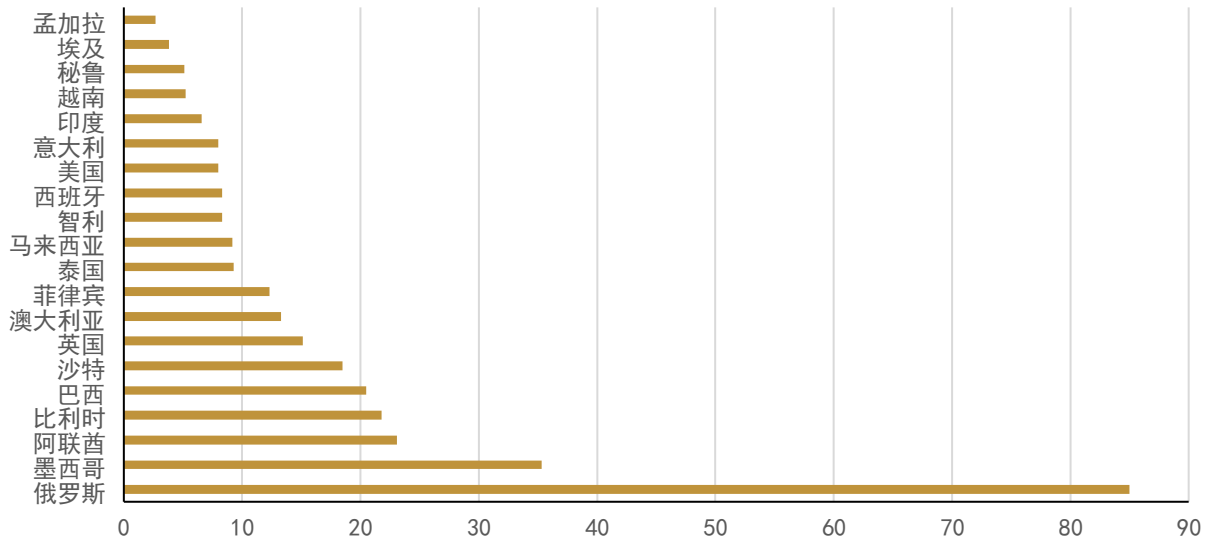


图 4：2024 年前 9 个月汽车出口国外市场情况（单位：万辆）

注：本图数据采用乘联会口径下汽车出口数据，与中汽协数据存在偏差。

资料来源：乘联会秘书长崔东树，远东资信整理

我国新能源汽车出口保持强劲增速。2024 年我国新能源汽车主要出口地为欧洲和亚洲，且以欧洲为主，出口前五大国家分别为比利时、巴西、英国、泰国、菲律宾。

近几年，比利时一直是我国新能源汽车出口的重要市场。在 2024 年，我国新能源汽车出口的最大市场为比利时，出口量累计达到 20.4 万辆（见图 5），远超其他国家，增速为 33%。2024 年，我国对比利时新能源汽车出口量进一步增加，今年前三季度对比利时的新能源汽车出口量已超过 2023 年全年水平，增量为 0.9 万辆。新能源汽车出口数量增速较快的国家主要集中在南美洲，包括巴西和墨西哥，2024 年数量增速同比增长 369% 和 736%。

从均价看，新能源汽车出口均价在 2.3 万美元左右，均价高于汽车整体均价（2 万美元）。出口比利时的新能源汽车的均价为 2.6 万美元，与前几年变化不大，整体均价处于较高价位。对欧洲国家，例如英国、德国的新能源汽车出口均价最高，在 3.4 万美元左右。

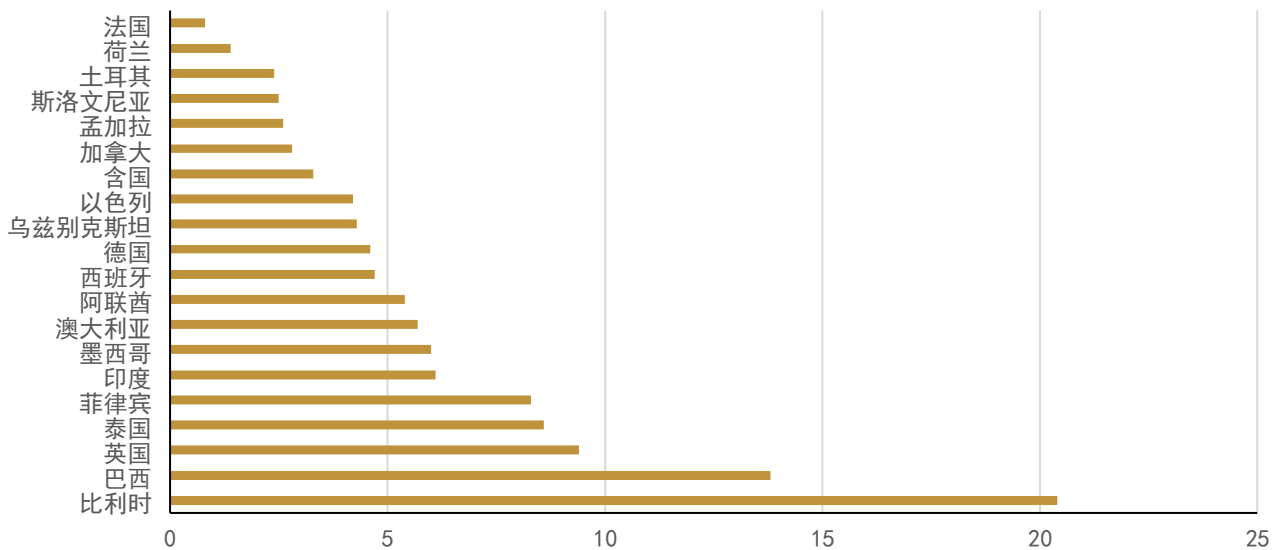


图 5：2024 年前 9 个月新能源汽车出口国外市场情况（单位：万辆）

注：本图数据采用乘联会口径下新能源汽车出口数据，与中汽协数据存在偏差。

资料来源：乘联会秘书长崔东树，远东资信整理

二、潜在关税风险对我国汽车产品出口有何影响？

近两年，欧盟和美国不断提高在华生产电动汽车的进口关税。2023 年 10 月，欧盟委员会针对原产于中国的电动汽车发起了反补贴调查，2024 年 10 月 29 日，欧盟委员会公布了最终裁决结果，将对进口电动汽车施加额外的反补贴关税，措施将于 2024 年 10 月 30 日起施行，大部分车企的反补贴税率范围被定为 17%至 35.3%。今年 8 月起，美国对中国进口的电动汽车的关税从 25%提高到 100%，电动汽车锂离子电池的关税从 7.5%提高到 25%。此外，特朗普在总统竞选演讲中也表示“将对墨西哥进口汽车征收高额关税”。我国目前已经超过日本成为汽车出口的第一大国，欧盟和美国提高进口汽车的关税肯定会对我国汽车产业出口带来一定影响，本部分将从以下几个方面分析潜在关税风险对我国汽车产品出口的影响。

1. 汽车出海格局

通过前一部分的分析，我们可以看到其实我国汽车出口对美国市场的依赖度很低，因此美国提高对我国进口汽车的关税，可能不会对我国汽车出口带来很大影响。美国汽车市场主要以燃油车为主，电动汽车的渗透率较低，大致在 10%左右，而其中特斯拉占据了近一半的市场份额。而且，我国对美国出口汽车数量不多，根据盖世汽车研究院数据，2024 年 1-8 月，我国出口美国汽车数量合计仅为 6.1 万辆，占汽车出口数量的比重仅为 1.7%。因此，从这一方面看，我国汽车出口整体情况受美国潜在关税风险影响较小。但是，美国的关税政策可能对我国汽车零部件出口带来一定影响，因为我国对美国出口的汽车产品主要为汽车零部件，2024 年 1-8 月，汽车零部件出口美国的价值达到 121 亿美元。

从加拿大市场看，据中新社多伦多8月26日消息，加拿大政府当日宣布，计划自今年10月1日起对所有中国制造的电动汽车征收100%的附加税。政治因素可能是促使加拿大决定对华新能源汽车及相关行业加征关税的重要原因。但是，加拿大政府上调对中国电动汽车及其关联行业的关税举措，对中国本土品牌车企出口的实际冲击并不显著。根据公开数据显示，2023年，加拿大从中国进口的电动汽车总值仅为约16亿美元。而这些进口车辆中，主力军是美国品牌特斯拉的产品。特斯拉上海超级工厂自2023年5月首次向北美发货以来，显著推动了加拿大进口中国制造的电动汽车数量的上升。然而，在加拿大政府去年提供给电动汽车购买者的补贴中，仅25%流向了从中国进口的汽车，且这部分几乎全部是特斯拉上海工厂生产的产品，直接惠及中国本土品牌电动汽车的补贴比例更是低至2%。因此，加拿大提高对华进口电动汽车关税对我国汽车影响有限。

从欧洲市场看，欧洲市场的确是我国汽车出口的主力市场。欧盟提高在华生产的电动汽车的进口关税，对中国车企来说增加了很大成本。车企可能会把这些成本转移给消费者或者自身消化，但是这两种方式都会降低车企在欧盟市场的竞争力。但是从长期看，欧盟反补贴税并不会阻挡中国电动汽车制造商在欧洲市场的发展。原因之一一是欧洲作为我国电动汽车重要出口市场，其增长潜力对我国车企仍具有很大吸引力，因此即便面临关税风险，我国车企仍不会放弃在欧洲市场的布局。第二，欧洲本土电动汽车制造商受限于较高的经济成本等现实条件，为中国电动汽车制造商创造了进入欧洲市场的有利时机与优势。第三，中国电动汽车制造商凭借技术的迅猛发展和健全的供应链体系，已经确立了显著的先行优势。他们在创新领域的持续投入，使得电动汽车产品线不断丰富，这不仅加深了与传统汽车品牌的差异化竞争，还进一步稳固了在市场中的位置。值得注意的是，根据最新消息，欧盟或取消中国电动汽车关税。可能是由于特朗普政府上台或增加对欧盟车辆出口关税，这一举措对欧洲汽车制造商影响较大，相反却促使中国与欧盟保持紧密联系。

2. 中国车企海外建厂格局

特朗普演讲发言中表示如果他成为总统，将对来自墨西哥的汽车征收100%、200%、2000%的关税。如果对墨西哥加征关税落地，也会在一定程度上会对中国车企带来挑战。

我国有很多汽车车企和零部件企业在墨西哥建厂。根据公开资料显示，目前我国已经在墨西哥建厂的A股汽车零部件公司超过20家。例如，奇瑞汽车宣布在墨西哥建立北美总部，并计划在墨西哥建设工厂，主要用于生产新能源汽车；长城汽车在2023年成立了墨西哥子公司，并相继推出了新能源车型，并启动了本地工厂的投资项目研究；同时上汽名爵、比亚迪、江淮汽车也计划在墨西哥建厂。此外，中国车企在墨西哥建设的工厂产能较高，例如，比亚迪计划在墨西哥建设的工厂年产能将达到15万辆汽车；奇瑞计划在墨西哥建设一家年产能40万辆的汽车工厂。

我国车企和零部件企业在墨西哥建厂主要是利用其地理位置优势和贸易优惠政策。墨西哥邻近美国、加拿大在内的北美市场，车企开拓墨西哥也是意在北美市场。墨西哥是北美自由贸易区成员国，根据《美国-墨西哥-加拿大协定》的内容，很多产品从墨西哥出口美国、加拿大可享受较低关税甚至零关税的优惠政策。另外，墨西哥还是太平洋联盟国的成员国，已与50个国家签署了13项自由贸易协定。因此，受益于墨西哥优惠的贸易政策，墨西哥成为很多车企出口北美或欧洲市场的中转站，据估计每年有68%的中国汽车通过墨西哥，出口至北美其他国家或地区。根据最新消息，美国当选总统特朗普表示“将对墨西哥和加拿大进入美国的所有产品征收25%关税”，这一行动可能导致我国汽车通过墨西哥进入美国市场的通道受到一定挑战，入美难度会增加，车企可能会考虑在其他地区建厂，例如东南亚或欧洲，在其他地区重构供应链和产业链。

另一方面来看，墨西哥本身就是我国汽车出口的重要市场。墨西哥目前仍以燃油车为主，新能源汽车发展仍处于初步阶段；车企在墨西哥建厂可以便利我国汽车产品进入墨西哥市场，抢先占据市场，实现弯道超车。根据 MarkLines 数据，墨西哥 2023 年新能源汽车销量中，江淮汽车销量 2798 辆，市场份额 17.2%，排名第三，前两名分别为丰田和福特，市场份额分别为 25.4%、19.1%。我国汽车已经在墨西哥市场具有较大的市场份额。

3. 动力电池

我国新能源汽车发展迅速，动力电池在全球具有领先优势，动力电池也是我国重要的汽车零部件出口产品。从中国汽车动力电池产业创新联盟（CABIA）数据看（见图 6），我国动力电池出口占我国电池产品总出口量的比重超 70%（2023 年数据），且动力电池出口呈现增长趋势，2022 年累计动力电池出口量为 68.08GWh，到 2023 年出口量已经达到 127.4GWh，同比增长 87.1%。

根据公开资料显示，美国在 2020-2024 年连续成为我国锂电池的第一大出口国。2023 年我国锂离子电池出口至美国的出口总金额为 136.38 亿美元，同比增长 33.89%，占我国锂离子电池出口额的 20.8%。目前，美国已经增加了对电动汽车电池的进口关税。2023 年 12 月，美国发布《外部敏感实体指南》规定“从 2024 年起，享受税收抵免的新能源车不得包含由外国敏感实体（FEOC）制造或组装的任何电池组件；从 2025 年起，享受税收抵免的清洁车辆不得包含任何由 FEOC 提取、加工或回收的关键矿物”。该指南对我国动力电池的出口限制也反映在对美锂电池出口量数据上；从数据上看，2024 年第一季度出口美国锂电池数量下降 4.4%，出口金额下降 11%。未来如果欧盟或其他地区也进行相应行动，可能也会增加我国动力电池的出口压力。

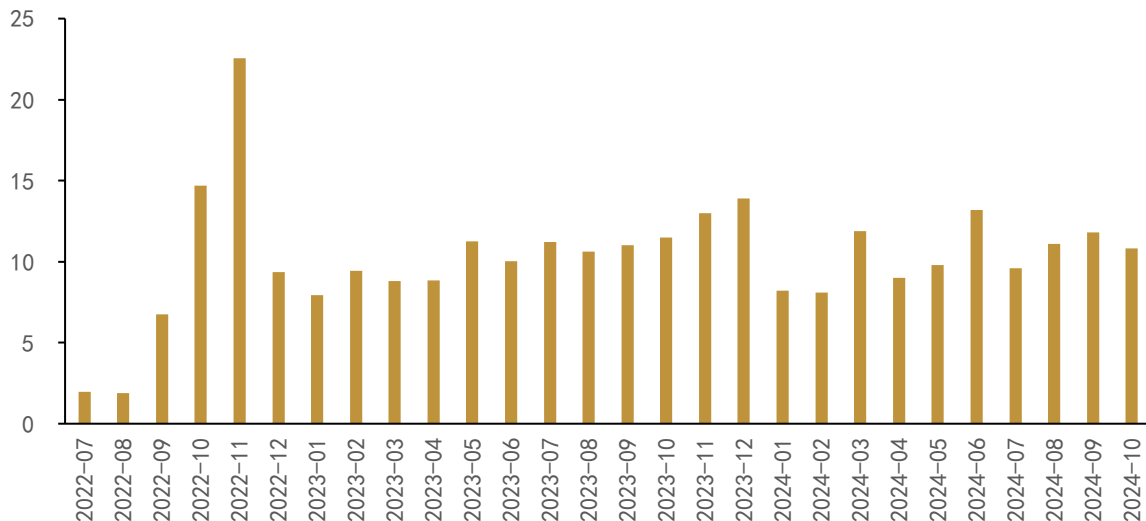


图 6：动力电池出口量（2022 年 7 月至 2024 年 10 月）

资料来源：CABIA，远东资信整理

4. 智能网联汽车

美国特朗普政府上台可能会推动智能网联汽车相关禁令落地，影响我国智能网联汽车发展。今年 9 月 23 日，美国商务部正式宣布“将提议禁止美境内智能网联汽车使用来自中国的关键硬件和软件，并希望在 2025 年 1 月 20 日前确定最终规则”，并声明“针对中国智能网联汽车软件、硬件的禁令将分别于 2027 车型年、2030 车型年生效，

对于没有车型年的汽车，禁令将于 2029 年 1 月 1 日生效”。特朗普政府上台，或继续推动智能网联汽车的最终规则的落地。

如果美国落地智能网联汽车最终规则将对中国智能网联汽车及其配套软硬件产品进入国际市场增添重重障碍，推高合规成本，同样也为中国企业进军欧美市场增加难度。从长期来看，这也将对智能汽车在数据隐私保护与合规性方面的产品开发与设计产生较大影响，迫使中国智能汽车企业在技术创新、合规体系构建及市场战略规划上做出全面革新与优化。

三、展望及总结

我国汽车行业尤其是新能源汽车技术水平提高、行业发展迅速，竞争优势明显；一些国家为了保护本国产业，通过提高关税来扶持本国汽车产业发展。在潜在的关税风险下，我国汽车出口或面临一定挑战。欧盟和美国的可能提高关税也可能会促使其他国家进行同样的行为，因此我国车企也应提前做出应对策略。

首先，车企在全球布局上可以多布局其他欧洲、东南亚国家。实现出口多元化。从我国汽车出口国家分布可以看到，一些其他欧洲国家，例如澳大利亚、比利时、英国等也是重要的出口国，出口销量靠前。而且这些国家在新能源汽车产业上发展水平不高，因此我国车企可以抢先在这些欧洲国家布局生产，提前形成产品影响力，形成竞争优势。另外，汽车出海也可以多挖掘中亚、东南亚等国家，从数据看，一些国家，例如沙特、阿联酋的出口数量在近年呈现增长趋势，需求量不低，因此这些国家的潜力也有待发掘。

第二，车企可以加速在国外本地化建厂的布局。我国车企可以学习丰田和特斯拉的出海策略，全球化布局，本地化建厂。例如，丰田在开始进入北美市场时，是通过与通用进行合资建厂，这种合资建厂可以更快帮助车企了解当地需求和当地政策等。另外，在海外建厂的同时，可以带动产业集群建设。丰田在海外建厂的同时，会同时带领旗下的零部件企业一起出海。通过将零部件转移到出口地，形成产业集群，帮助企业降低运输成本。另外，我国车企可以加速在东南亚、巴西等劳动力成本较低的国家或地区投资建厂；这样既可以降低劳动力成本，又可以拓展车企产业链、供应链的分布，形成全球化、多元化的供应链渠道。

值得一提的是，我国汽车在巴西当地设厂并生产汽车的潜在空间较大。首先，巴西电动汽车市场广阔。根据巴西汽车经销商协会的数据，2024 年巴西纯电动以及混合动力新车销量同比大幅增加，预计全年销量将创下历史新高；这表明巴西市场对新能源汽车的需求正在快速增长。第二，巴西的政策环境利于我国车企本地化建厂。巴西政府对新能源汽车的发展一直比较重视，早在 2015 年就决定对续航里程超过 80km 的纯电动汽车免征进口关税。此外，巴西政府还规划到 2030 年电动汽车销量要占到巴西汽车总销量的 30%，并且提供了税收激励。此外，巴西政府为应对经济增速低缓等问题，制定“再工业化”计划和新版的“经济加速增长计划”，鼓励外国投资，特别是新能源领域的投资。第三，通过在巴西设厂并生产汽车，我国汽车企业可以降低运输成本、关税成本等，提高产品的竞争力。

其实，不少国内车企已经在海外建厂投产，加速“走出去”，例如上汽集团在美国硅谷、以色列特拉维夫和英国伦敦设立三个创新研发中心，在泰国、印尼、印度建立了三个海外生产制造基地，奇瑞汽车也在欧洲、北美、中东以及巴西等地建立了全球研发基地，长城汽车也已涵盖欧洲、亚洲、北美的全球化研发布局，并在俄罗斯、泰国、巴西等地建立了整车制造工厂。我国汽车企业加速海外布局将不断深化我国汽车在国际上的竞争力，也将为我国汽车出海带来促进作用。

第三，一些车企可以通过技术授权方式进入那些具有贸易保护的市场。例如，2023年宁德时代与美国福特汽车宣布“双方将在美国密歇根州新建动力电池工厂合作生产磷酸铁锂电池”。这次合作宁德时代通过授权动力电池技术打开了美国市场。因此，车企可以先通过技术授权出海，进而带动产品出海。

第四，面对国际市场上日益增长的保护主义措施，中国车企更需要“打铁还需自身硬”。为了在激烈的全球竞争中站稳脚跟，车企必须加强自身的研发能力，提升产品质量，确保技术领先。车企需要不断投入资金和人才，以推动技术创新和产品升级，这不仅包括提升汽车的性能和安全性，也包括到智能网联技术的开发，确保在智能化、电动化的大趋势中保持领先。另外，车企也应严格遵守目标市场的法律法规，包括数据隐私保护、产品安全标准等，避免因违规而产生的罚款和市场禁入，这也能够增强消费者对中国品牌的信任。

近年我国汽车产业出口面临不小的外部挑战，但是我国汽车产业供应链完善、新能源汽车优势及零部件优势明显，只要在技术、研发、质量、服务等继续坚持下去，我国汽车出口在未来仍将保持良好增长趋势。

【作者简介】

张妍，伦敦国王学院金融学硕士，远东资信研究与发展部研究员。

【关于远东】

远东资信评估有限公司（简称“远东资信”）成立于1988年2月15日，是中国第一家社会化专业资信评估机构。作为中国评级行业的开创者和拓荒人，远东资信开辟了信用评级领域多个第一和多项创新业务，为中国评级行业培养了大量专业人才，并多次参与中国人民银行、国家发改委和中国证监会等部门的监管文件起草工作。

远东资信资质完备，拥有中国人民银行、国家发改委、中国证监会、中国银行间市场交易商协会和中国保险资产管理业协会等政府监管部门和行业自律机构认定的全部信用评级资质。



远东资信评估有限公司

网址：www.sfecr.com

北京总部

地址：北京市东城区东直门南大街11号中汇广场B座11层
电话：010-5727 7666

上海总部

地址：上海市杨浦区大连路990号海上海新城9层
电话：021-6510 0651

【免责声明】

本报告由远东资信提供。报告引用的相关资料均为已公开信息，远东资信进行了合理审慎的核查，但不应视为远东资信对引用资料的真实性及完整性提供了保证。

远东资信对报告内容保持客观中立态度。报告中的任何表述，均应严格从经济学意义上去理解，并不含有任何道德偏见、政治偏见或其他偏见，远东资信对任何基于这些偏见角度理解所可能引起的后果不承担任何责任。报告内容仅供读者参考，但并不构成投资建议。

本报告版权归远东资信所有，未经许可，任何机构或个人不得以任何形式进行修改、复制、销售和发表。如需转载或引用，需注明出处，且不得篡改或歪曲。

我司对于本声明条款具有修改和最终解释权。