

汽车行业深度研究报告

出口千万，近在咫尺

- **中国汽车出口已连续 5 年实现 100 万辆级增量。**中国汽车出口提速始于 2021 年，一方面是海外供应链错配带来突破瓶颈的机会，另一方面中国自主新车凭借智能电动彰显性价比，渠道及售后的完善等优势也持续显现，两方面共同带来海外增长的良性循环。根据中汽协，2025 年中国汽车出口 706 万辆，同比+21%，同期中国汽车出口占批发比重首次超过 20%。1-2M26 中国汽车出口 135 万辆、同比+49%，占批发比重达到 33%。预计在未来数年内，出口仍会是汽车销量增长最重要的推动力。
- **中国出口新能源渗透率约 40%，高景气延续可期。**根据中汽协，2025 年中国新能源车出口 256 万辆，较 2024 年 127 万辆翻倍增长，新能源渗透率同比提升 15PP 至 37%。其中特斯拉出口量连续 2 年下滑，出口新能源渗透率加速提升主要依靠比亚迪、吉利等自主品牌的海外扩张。2026 年伊始，新能源汽车出口延续高增，1-2M26 达到 58 万辆、同比+1.1 倍，渗透率达到 43%，伴随当前全球油气涨价背景，中国新能源车 2026 年延续高景气可期。
- **分地区看，中国汽车出口欧洲、独联体、中东西亚的体量较大。**根据海关总署，2025 年中国汽车出口（含二手车）833 万辆、同比+29%。其中向以俄罗斯为主体的独联体地区出口量同比下滑，主要受到报废税提高以及当地高库存等因素影响；但向非独联体地区出口量同比增长接近 50%，向欧洲出口汽车 151 万辆、同比+32%，向中东西亚出口 127 万辆、同比+48%，向中南美出口 101 万辆、同比+49%，向东南亚出口 198 万辆、同比+57%，向非洲出口 80 万辆、同比+119%，其中中南美、欧洲、东南亚同比增量在 30-40 万辆之间，非洲、中东西亚增量超 40 万辆。
- **中国汽车向欧洲、独联体、中东西亚出口量最大，近两年市场关注度较高的市场则为欧洲、东南亚。正文分别分析了中国汽车七大出口市场，试图寻找长期出口的增量空间，并得出如下结论：**
- **出口千万，近在咫尺；预计 5 年增量 70%+。**根据 Marklines，2025 年全球中国外市场汽车销量超 6200 万辆，中国出口份额 11%。未来 5 年维度，东南亚、非洲、中南美汽车需求有较大增长预期，同时我们认为中国汽车在东南亚、非洲、欧洲、中南美的份额有望进一步大幅提升。我们预计 2030 年中国对欧洲汽车出口较 2025 年增量有望接近 200 万辆，对东南亚、中南美增量有望分别达到约 90 万、75 万辆，另外预计对非洲增量也有 50 万辆。综合考虑全球各地区市场容量，参考德系、日系当前份额，我们预计 2030 年中国汽车海关出口有望从当前 833 万辆增长至 1426 万辆，增量接近 600 万辆；考虑二手车等因素，预计 2030 年中国汽车中汽协出口有望达到 1226 万辆，较 2025 年增量 516 万辆，空间 70%+。
- **对标海外，中国汽车出口已接近日本国内生产再出口峰值，海外扩张盈利有望在未来 5-10 年内持续兑现。**日本出海提速时点在于上世纪石油危机，日系车通过性价比优势海外拓张，与当前中国品牌通过智能电动发展实现性价比类似。2025 年中国汽车出口量已接近日本国内生产再出口的峰值，下一步中国将进入海外建厂、海外生产提速的过程。历史上，在这一过程中，丰田实现 10 年时间利润增长接近 4 倍，我们认为中国海外扩张盈利也有望在未来 5-10 年内持续兑现。
- **投资建议：**2026 年伊始中国汽车出口延续高增，新能源翻倍增长，自主品牌在内已扭转以往合资主导的格局，在外正凭借智能电动、性价比等优势开疆辟土。当下全球油气涨价更为中国电动车的拓展带来又一发展机遇。中国汽车出口空间大、增速快、ROE 高，是整车重要的成长和估值支撑，推荐比亚迪、吉利汽车、零跑汽车、长城汽车，建议关注长安汽车、上汽集团、奇瑞汽车。
- **风险提示：**全球经济政治变化不确定性、海外地区关税政策变化、海外新能源车发展不及预期、中国车企海外业务拓展不及预期、假设与测算可能存在误差。

推荐（维持）

华创证券研究所

证券分析师：张程航

电话：021-20572543

邮箱：zhangchenghang@hcyjs.com

执业编号：S0360519070003

证券分析师：李昊岚

邮箱：lihaolan@hcyjs.com

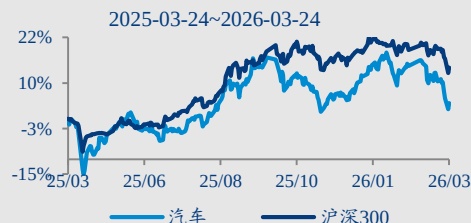
执业编号：S0360524010003

行业基本数据

		占比%
股票家数(只)	242	0.03
总市值(亿元)	46,673.67	3.83
流通市值(亿元)	34,553.31	3.55

相对指数表现

%	1M	6M	12M
绝对表现	-9.9%	-8.7%	4.2%
相对表现	-5.0%	-6.7%	-9.5%



相关研究报告

《汽车行业周报（20260316-20260322）：乘用车表现突出，油气涨价推动出海叙事增强》

2026-03-22

《【华创汽车】2月销量点评：年初整车退坡、春节影响需求，新能源表现仍坚挺》

2026-03-15

《【华创汽车】汽车行业周报（20260309-20260315）：整车情绪已至拐点，AIDC 仍是重点投资方向》

2026-03-15

投资主题

报告亮点

- 1) 分地区详细拆解汽车市场容量、中国车企份额;
- 2) 对标日本汽车出口里程, 展望中国汽车出口天花板。

投资逻辑

出口千万, 近在咫尺; 预计 5 年增量 70%+。2025 年全球中国外市场汽车销量超 6200 万辆, 中国出口份额 11%。未来 5 年维度, 东南亚、非洲、中南美汽车需求有较大增长预期, 同时我们认为中国汽车在东南亚、非洲、欧洲、中南美的份额有望进一步大幅提升。我们预计 2030 年中国对欧洲汽车出口较 2025 年增量有望接近 200 万辆, 对东南亚、中南美增量有望分别达到约 90 万、75 万辆, 另外预计对非洲增量也有 50 万辆。综合考虑全球各地区市场容量, 参考德系、日系当前份额, 我们预计 2030 年中国汽车海关出口有望从当前 833 万辆增长至 1426 万辆, 增量接近 600 万辆; 考虑二手车等因素, 预计 2030 年中国汽车中汽协出口有望达到 1226 万辆, 较 2025 年增量 516 万辆, 空间 70%+。

对标海外, 中国汽车出口已接近日本国内生产再出口峰值, 海外扩张盈利有望在未来 5-10 年内持续兑现。日本出海提速时点在于上世纪石油危机, 日系车通过性价比优势海外拓张, 与当前中国品牌通过智能电动发展实现性价比类似。2025 年中国汽车出口量已接近日本国内生产再出口的峰值, 下一步中国将进入海外建厂、海外生产提速的过程。历史上, 在这一过程中, 丰田实现 10 年时间利润增长接近 4 倍, 我们认为中国海外扩张盈利也有望在未来 5-10 年内持续兑现。

2026 年伊始中国汽车出口延续高增, 新能源翻倍增长, 自主品牌在内已扭转以往合资主导的格局, 在外正凭借智能电动、性价比等优势开疆辟土。当下全球油气涨价更为中国电动车的拓展带来又一发展机遇。中国汽车出口空间大、增速快、ROE 高, 是整车重要的成长和估值支撑, 推荐比亚迪、吉利汽车、零跑汽车、长城汽车, 建议关注长安汽车、上汽集团、奇瑞汽车。

目 录

1. 出口概述.....	6
2. 分区域市场分析.....	9
2.1. 独联体市场	9
2.2. 欧洲市场	11
2.3. 东南亚市场	14
2.4. 中南美市场	16
2.5. 中东西亚市场	18
2.6. 澳新市场	20
2.7. 北美市场	22
3. 未来中国汽车出口空间多大?	25
4. 投资建议.....	27
5. 风险提示.....	28

图表目录

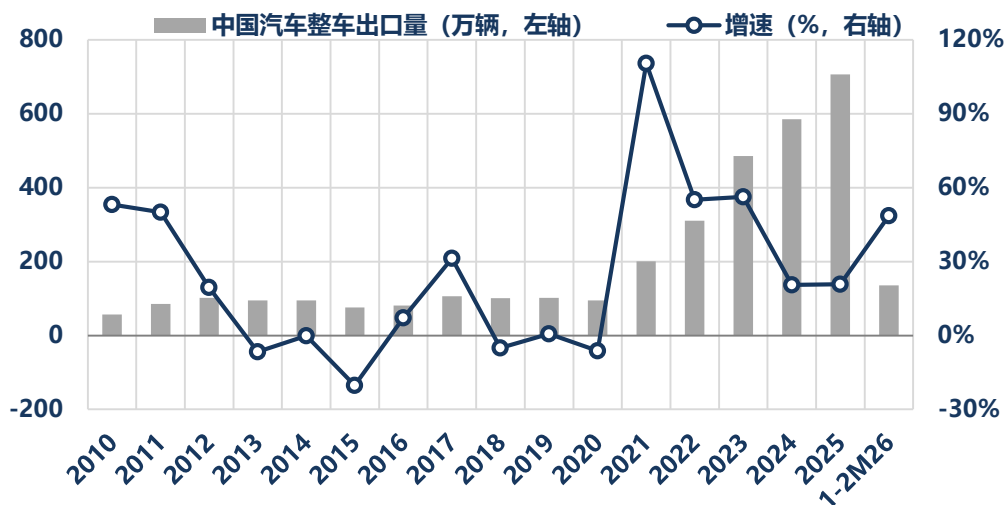
图表 1: 2010 年至今中国汽车出口量及增速 (万辆、%)	6
图表 2: 2010 年至今中国汽车整车出口量及批发占比 (万辆、%)	6
图表 3: 2015 年至今中国新能源车出口及占比 (万辆、%)	7
图表 4: 2015 年至今中国汽车分地区出口量 (万辆)	7
图表 5: 2021 年至今中国汽车分国别出口量 (前十, 万辆)	8
图表 6: 2021 年至今中国分品牌汽车出口量及份额 (万辆, %)	8
图表 7: 2020-2025 年独联体地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)	9
图表 8: 2025 年独联体地区分车企销量排名前十 (万辆, %)	10
图表 9: 2020-2025 年独联体地区中系车销量及份额 (万辆, %)	10
图表 10: 2020-2025 年中国向独联体地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)	11
图表 11: 2020-2025 年欧洲地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)	11
图表 12: 2025 年欧洲地区分车企销量排名前十 (万辆, %)	12
图表 13: 2020-2025 年欧洲地区中系车销量及份额 (万辆, %)	12
图表 14: 2020-2025 年中国向欧洲地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)	13
图表 15: 2020-2025 年中国向欧洲出口汽车量及占总出口比重 (万辆、%)	14
图表 16: 2020-2025 年中国向欧洲出口纯电乘用车量及增速 (万辆、%)	14
图表 17: 2020-2025 年东南亚地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)	14
图表 18: 2025 年东南亚地区分车企销量排名前十 (万辆, %)	15
图表 19: 2020-2025 年东南亚地区中系车销量及份额 (万辆, %)	15
图表 20: 2020-2025 年中国向东南亚地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)	16
图表 21: 2020-2025 年中南美地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)	16
图表 22: 2025 年中南美地区分车企销量排名前十 (万辆, %)	17
图表 23: 2020-2025 年中南美地区中系车销量及份额 (万辆, %)	17
图表 24: 2020-2025 年中国向中南美地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)	18
图表 25: 2020-2025 年中东西亚地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)	18
图表 26: 2024 年中东西亚地区分车企销量排名前十 (万辆, %)	19
图表 27: 2020-2024 年中东西亚地区中系车销量及份额 (万辆, %)	19
图表 28: 2020-2024 年中国向中东西亚地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)	20
图表 29: 2020-2025 年澳新地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)	20
图表 30: 2025 年澳新地区分车企销量排名前十 (万辆, %)	21
图表 31: 2020-2025 年澳新地区中系车销量及份额 (万辆, %)	21
图表 32: 2020-2025 年中国向澳新地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)	22
图表 33: 2020-2025 年北美地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)	22

图表 34: 2025 年北美地区分车企销量排名前十 (万辆, %)	23
图表 35: 2020-2025 年北美地区中系车销量及份额 (万辆, %)	23
图表 36: 2020-2025 年中国向北美地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)	24
图表 37: 1970-2024 年日本国内、海外产量 (万辆)	25
图表 38: 日本海外、国内产量及丰田归母净利、股价变化	25
图表 39: 远期中国汽车出口空间测算	26

1. 出口概述

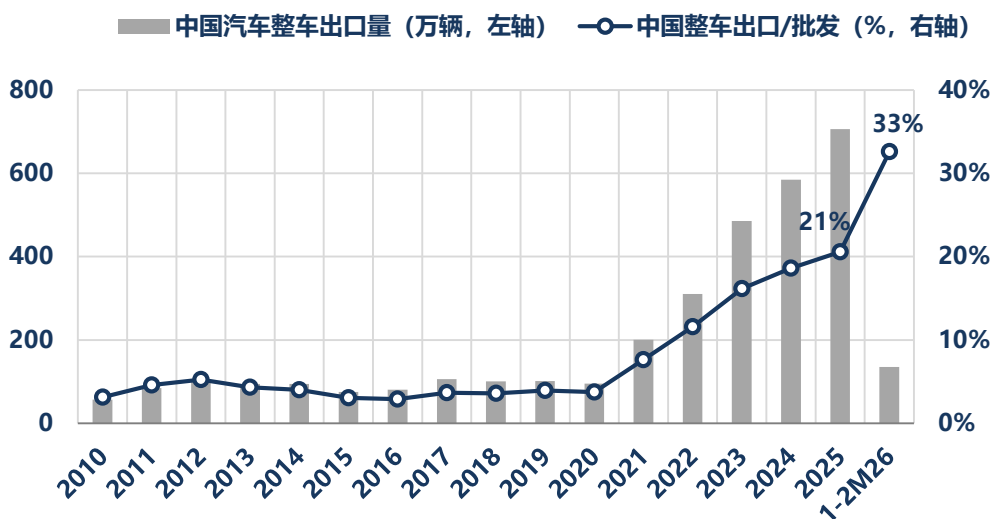
中国汽车出口已连续 5 年实现 100 万辆级增量，预计未来数年内出口仍是汽车批发最重要的增长极。根据中汽协，2020 年前，中国汽车出口在 100 万辆便到达瓶颈，但此后已连续 5 年实现百万辆级的增长，一方面是海外供应链错配带来突破瓶颈的机会，另一方面中国自主新车凭借智能电动彰显性价比，渠道及售后的完善等优势也持续显现，两方面共同带来海外增长的良性循环。2025 年，中国汽车出口 706 万辆，同比+21%，在高基数背景下增速高于 2024 年，体现海外市场进一步拓展的成效，同期中国汽车出口占批发比重首次超过 20%。1-2M26 中国汽车出口 135 万辆、同比+49%，占批发比重达到 33%。预计在未来数年内，出口仍会是汽车销量增长最重要的推动力。

图表 1：2010 年至今中国汽车出口量及增速（万辆、%）



资料来源：中汽协、华创证券

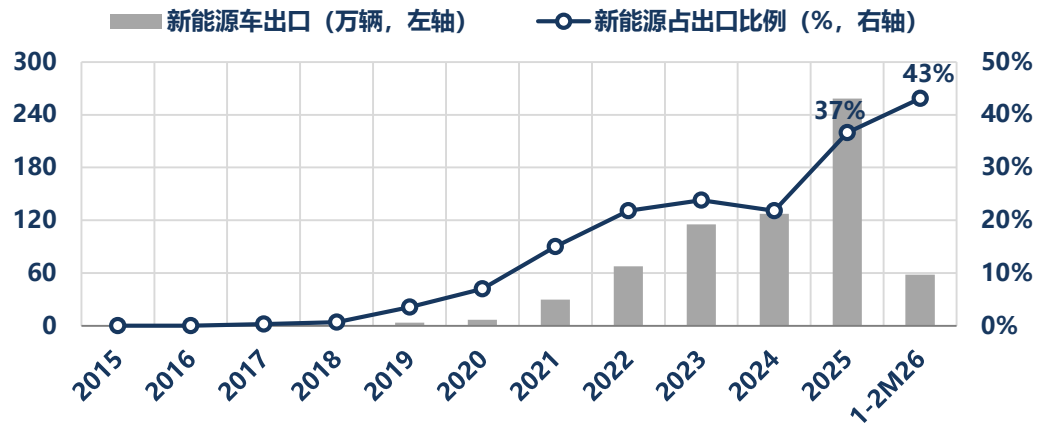
图表 2：2010 年至今中国汽车整车出口量及批发占比（万辆、%）



资料来源：中汽协、华创证券

中国出口新能源渗透率约 40%，2025 年加速提升，2026 年高景气延续可期。2025 年中国新能源车出口 256 万辆，较 2024 年 127 万辆翻倍增长，新能源渗透率同比提升 15PP 至 37%。其中特斯拉出口量连续 2 年下滑，出口新能源渗透率加速提升主要依靠比亚迪、吉利等自主品牌的海外扩张。2026 年伊始，新能源汽车出口延续高增，1-2M26 达到 58 万辆、同比+1.1 倍，渗透率达到 43%，伴随当前全球油气涨价背景，中国新能源车 2026 年延续高景气可期。

图表 3：2015 年至今中国新能源车出口及占比（万辆、%）



资料来源：中汽协、华创证券

分地区看，中国汽车出口欧洲、独联体、中东西亚的体量较大。根据海关总署，2025 年中国汽车出口（含二手车）833 万辆、同比+29%。其中向以俄罗斯为主体的独联体地区出口量同比下滑，主要受到报废税提高（10M24、1M25 分别各有提高）以及当地高库存等因素影响；但向非独联体地区出口量同比增长接近 50%，向欧洲出口汽车 151 万辆、同比+32%，向中东西亚出口 127 万辆、同比+48%，向中南美出口 101 万辆、同比+49%，向东南亚出口 98 万辆、同比+57%，向非洲出口 80 万辆、同比+119%，其中中南美、欧洲、东南亚同比增量在 30-40 万辆之间，非洲、中东西亚增量超 40 万辆。

图表 4：2015 年至今中国汽车分地区出口量（万辆）

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
汽车总出口销量 (万辆)	73.0	73.3	104.0	115.8	121.9	104.8	205.6	334.1	523.4	643.9	832.6
澳新	0.8	0.8	1.3	2.1	3.3	4.7	11.4	19.1	23.8	19.5	32.3
东亚	1.6	2.0	2.6	0.9	1.0	1.0	2.9	5.6	10.6	15.0	19.6
独联体	2.6	3.7	4.1	3.5	7.4	8.0	18.4	24.4	130.8	163.8	127.3
非洲	11.1	8.9	7.2	12.4	13.9	13.5	20.2	22.8	23.2	36.7	80.3
中南美	20.9	15.0	21.0	23.9	24.2	17.3	41.4	51.6	48.3	67.9	101.5
南亚	5.8	4.5	13.6	16.2	23.8	14.0	19.1	14.4	13.4	17.4	24.8
欧洲	1.7	1.8	3.2	5.1	6.2	10.3	32.5	72.2	107.9	114.1	151.1
东南亚	11.2	10.6	11.3	9.2	15.0	13.1	22.7	43.2	53.7	62.5	98.5
中东西亚	16.6	19.5	27.9	24.0	11.0	14.5	22.0	46.7	57.6	86.0	126.9
北美	0.9	6.6	11.9	18.4	16.2	8.4	15.2	34.2	54.1	60.9	70.3
汽车总出口销量同比 (%)		0%	42%	11%	5%	-14%	96%	62%	57%	23%	29%
澳新		-3%	58%	68%	52%	42%	144%	68%	25%	-18%	66%
东亚		29%	29%	-64%	6%	-3%	205%	93%	90%	42%	31%
独联体		42%	12%	-13%	108%	9%	129%	32%	437%	25%	-22%
非洲		-20%	-19%	72%	12%	-2%	49%	13%	2%	58%	119%
中南美		-28%	40%	14%	1%	-28%	139%	25%	-6%	41%	49%
南亚		-23%	205%	19%	47%	-41%	36%	-25%	-7%	30%	42%
欧洲		4%	79%	60%	20%	67%	215%	122%	49%	6%	32%
东南亚		-5%	6%	-19%	64%	-13%	73%	90%	24%	16%	57%
中东西亚		18%	43%	-14%	-54%	32%	51%	113%	23%	49%	48%
北美		654%	80%	55%	-12%	-48%	81%	125%	58%	12%	16%

资料来源：海关总署、华创证券

分国别看，2024、2025 年中国汽车出口前三目的地国家不变，但俄罗斯 2025 年从第一降至第二，前三分别为墨西哥、俄罗斯、阿联酋，分别出口 62 万、58 万、57 万辆，分别占中国整体出口 8%、7%、7%。其次为英国、巴西、沙特、澳大利亚、比利时，中国汽车向该五个国家出口量均在 30 万辆左右。

图表 5：2021 年至今中国汽车分国别出口量（前十，万辆）

2021			2022			2023			2024			2025		
国别	出口量	份额	国别	出口量	份额	国别	出口量	份额	国别	出口量	份额	国别	出口量	份额
沙特	13.3	6%	墨西哥	25.5	8%	俄罗斯	90.8	17%	俄罗斯	115.7	18%	墨西哥	62.5	8%
俄罗斯	12.1	6%	沙特	22.2	7%	墨西哥	41.6	8%	墨西哥	44.5	7%	俄罗斯	57.9	7%
澳大利亚	9.5	5%	比利时	20.7	6%	比利时	21.7	4%	阿联酋	33.0	5%	阿联酋	57.2	7%
墨西哥	9.4	5%	俄罗斯	16.1	5%	澳大利亚	21.5	4%	比利时	28.0	4%	英国	33.3	4%
比利时	9.2	4%	澳大利亚	16.1	5%	英国	21.4	4%	沙特	27.6	4%	巴西	32.1	4%
英国	7.6	4%	英国	14.8	4%	沙特	21.3	4%	巴西	23.7	4%	沙特	30.2	4%
菲律宾	6.0	3%	菲律宾	14.4	4%	菲律宾	17.3	3%	英国	19.5	3%	澳大利亚	29.6	4%
泰国	4.8	2%	阿联酋	9.3	3%	泰国	16.9	3%	澳大利亚	17.8	3%	比利时	29.5	4%
巴西	4.4	2%	泰国	8.7	3%	阿联酋	15.8	3%	菲律宾	16.9	3%	菲律宾	25.5	3%
阿联酋	2.4	1%	巴西	3.5	1%	巴西	11.5	2%	土耳其	13.4	2%	哈萨克斯坦	21.1	3%
其他	127	62%	其他	183	55%	其他	244	47%	其他	304	47%	其他	454	54%
总计	206	100%	总计	334	100%	总计	523	100%	总计	644	100%	总计	833	100%

资料来源：海关总署、华创证券

奇瑞出口连续 3 年保持第一，比亚迪增速亮眼。根据中汽协，2025 年奇瑞出口汽车 134 万辆、同比+17%、占总出口 19%，较 2024 年的 20%略有下降，但仍排名第一；比亚迪出口 105 万辆、同比+143%、占总出口 15%，较 2024 年 7%提升 7PP，排名从第五升至第二；三至五名分别为上汽自主、长城、吉利，分别出口 53 万、51 万、42 万辆，占总出口比例同比均有下降，其中上汽自主、吉利出口总量同比有所下滑。另外，特斯拉出口从 2024 年 26 万辆降至 2025 年 23 万辆。

图表 6：2021 年至今中国分品牌汽车出口量及份额（万辆，%）

2021			2022			2023			2024			2025		
名称	出口量	份额	企业名称	出口量	份额	企业名称	出口量	份额	企业名称	出口量	份额	企业名称	出口量	份额
上汽自主	29	15%	上汽自主	48	15%	奇瑞	92	19%	奇瑞	114	20%	奇瑞	134	19%
奇瑞	27	13%	奇瑞	45	15%	上汽自主	69	14%	上汽自主	55	9%	比亚迪	105	15%
特斯拉	15	8%	特斯拉	27	9%	特斯拉	34	7%	长城汽车	45	8%	上汽自主	53	7%
上通五菱	15	7%	吉利	20	6%	长城汽车	32	6%	吉利	43	7%	长城汽车	51	7%
长城汽车	14	7%	上通五菱	19	6%	吉利	27	6%	比亚迪	43	7%	吉利	42	6%
吉利	12	6%	长城汽车	17	6%	比亚迪	25	5%	长安汽车	35	6%	长安汽车	39	5%
长安汽车	12	6%	长安汽车	17	5%	长安汽车	24	5%	特斯拉	26	4%	上通五菱	27	4%
上汽通用	10	5%	上汽通用	14	4%	上通五菱	21	4%	江淮汽车	25	4%	特斯拉	23	3%
江淮	7	4%	江淮汽车	11	4%	江淮汽车	17	3%	上通五菱	23	4%	江淮汽车	22	3%
北汽福田	6	3%	上汽大通	9	3%	北汽福田	13	3%	悦达起亚	17	3%	悦达起亚	17	2%
中国重汽	5	3%	北汽福田	9	3%	中国重汽	12	3%	北汽福田	15	3%	北汽福田	16	2%
上汽大通	5	3%	中国重汽	8	3%	上汽通用	10	2%	中国一汽	13	2%	中国重汽	16	2%
沃尔沃	4	2%	易捷特	6	2%	上汽大通	10	2%	中国重汽	12	2%	江铃股份	16	2%
易捷特	4	2%	江铃股份	6	2%	江铃股份	10	2%	江铃股份	12	2%	中国一汽	13	2%
起亚汽车	4	2%	比亚迪	6	2%	中国一汽	9	2%	广汽传祺	11	2%	上汽大通	9	1%
其他	31	16%	其他	47	15%	其他	86	17%	其他	97	17%	其他	109	15%
总计	199	100%	总计	311	100%	总计	491	100%	总计	586	100%	总计	710	100%

资料来源：中汽协、华创证券

2. 分区域市场分析

中国汽车向欧洲、独联体、中东西亚出口量最大，近两年市场关注度较高的市场则为欧洲、东南亚，本章节将分区域分析中国汽车出口市场，试图寻找长期出口的增量空间。

分析中国汽车在海外市场的销量、份额、竞争格局，有两个口径：①Marklines 当地销量及中系车份额，但我们统计出 2025 年中国以外市场中系车的销量不到 300 万辆，而中汽协口径出口超 700 万辆，海关口径出口超 800 万辆，这其中有部分市场数据缺失的因素，也可能中国市场批发数据已包含出口，海外市场的部分中系车销量并没有重复计算；②海关分国家和地区出口量，该数据源自海关总署，相对 Marklines 和中汽协更权威、准确、齐全，但其中包含二手车出口并难以与新车出口区分，因而总量会有所高估。综合来看，我们在本报告中，将主要用 Marklines 数据分析不同地区当地的销量结构、竞争格局和中系车表现，在测算中国汽车出口空间的过程中将主要用海关总署数据。

2.1. 独联体市场

独联体汽车市场空间约 200 万辆，新能源渗透率仅 1% 左右。独联体地区分类主要包含俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦等，其中根据 Marklines 当地销量数据，俄罗斯市场占比超过 80%。2020 年俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦汽车市场合计销量接近 200 万辆，当时几乎未有新能源车销售。2021-2024 年俄罗斯汽车市场受政治因素影响波动较大，最高峰接近 200 万辆，最低仅 80 万辆左右，哈萨克斯坦市场从 12 万辆稳步提升至 20 万辆以上。2025 年俄罗斯市场回落至 150 万辆以下，新能源渗透率不到 1%。

图表 7：2020-2025 年独联体地区汽车市场容量及新能源销量情况（万辆，%）

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EV	0.0	0.2	0.3	2.5	2.0	1.4
PHV	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
非新能源	197.8	186.1	93.0	149.2	202.0	147.2
合计	197.8	186.3	93.4	151.8	204.1	148.6
<u>新能源渗透率</u>	<u>0.0%</u>	<u>0.1%</u>	<u>0.3%</u>	<u>1.7%</u>	<u>1.0%</u>	<u>0.9%</u>

资料来源：Marklines、华创证券

注：2020 年数据包含俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦；2021-2024 年数据包含俄罗斯、哈萨克斯坦；2025 年数据仅包含俄罗斯

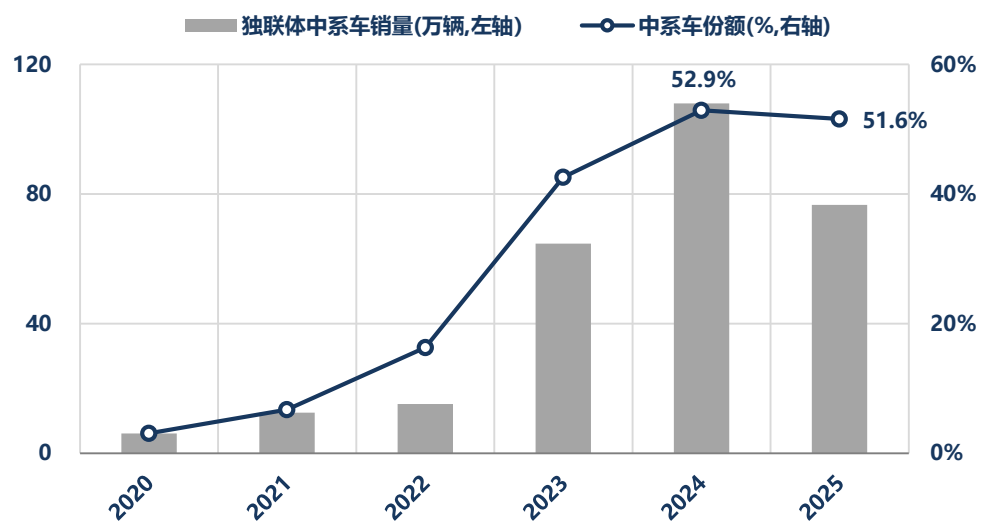
独联体市场第一大车企仍为本土品牌，但中系车合计份额已超 50%。根据 Marklines，俄罗斯本土品牌 LADA 以 34.5 万辆、23% 的份额居独联体市场第一，单一品牌仍处于主导地位，GAZ 以 4.5 万辆、3% 份额位于第七；中系品牌中哈弗以 17.3 万辆、12% 份额位居第二，奇瑞与吉利均以约 10 万辆、7% 份额分列三、四，BelGee（吉利于白俄罗斯的合资品牌）、长安、捷途分别以 6.8 万辆、6.7 万辆、3.7 万辆进入前十，中系品牌合计占据超一半市场份额；Solaris（俄罗斯本土品牌，原现代工厂转型）与 TENET（俄罗斯本土品牌，奇瑞技术授权）依托本土生产与政策支持，分别以 3.5 万辆、3.3 万辆进入前十。

图表 8: 2025 年独联体地区分车企销量排名前十 (万辆, %)

排名	车企	车系	销量	份额
1	LADA	俄系	34.5	23%
2	哈弗	中系	17.3	12%
3	奇瑞	中系	10.0	7%
4	吉利	中系	10.0	7%
5	BelGee (吉利合资)	中系	6.8	5%
6	长安	中系	6.7	4%
7	GAZ	俄系	4.5	3%
8	捷途	中系	3.7	2%
9	Solaris	俄系	3.5	2%
10	TENET	俄系	3.3	2%
其它			48.3	33%
合计			148.6	100%

资料来源: Marklines、华创证券

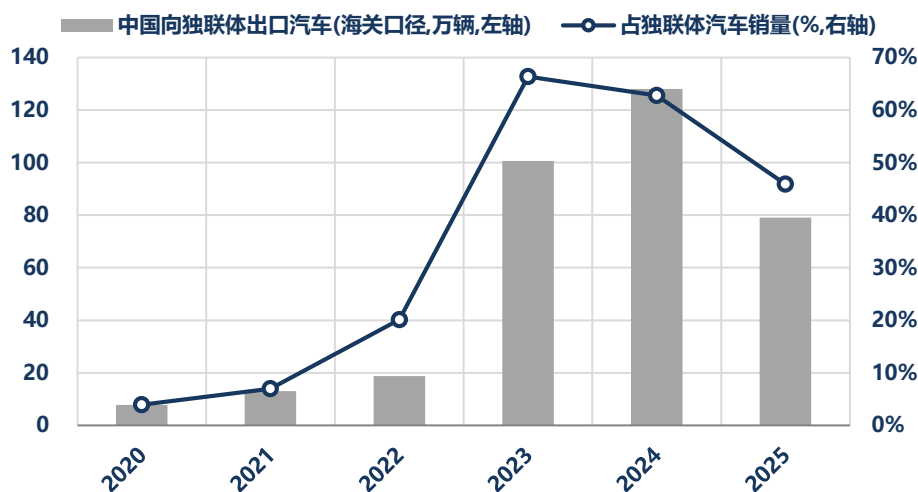
图表 9: 2020-2025 年独联体地区中系车销量及份额 (万辆, %)



资料来源: Marklines、华创证券

中国出口汽车占独联体市场也在 50% 左右。根据海关总署, 2025 年中国出口独联体市场汽车 79 万辆, 其中向俄罗斯出口从 2014 年 116 万辆降至 58 万辆, 主要受到了进口报废税提高及当地高企的库存影响, 中国品牌的性价比优势被削弱, 经销商提货和资金压力也在加大。独联体汽车市场格局更多受政治因素影响, 但中国品牌在近 2-3 年的份额优势有望成为抵御未来欧美日韩品牌回归竞争的护城河, 看好中长期中国品牌维持在独联体市场 50% 左右的市场份额。

图表 10: 2020-2025 年中国向独联体地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)



资料来源: Marklines、海关总署、华创证券

注: 仅统计当年 Marklines 和海关总署均有数据的国家和地区

2.2. 欧洲市场

欧洲汽车市场空间超 1600 万辆, 新能源渗透率超 20%, 且 2025 年提升明显。根据 Marklines, 2016-2019 年欧洲汽车销量连续 4 年超过 1800 万辆, 但 2020-2022 年降至 1400-1500 万辆区间, 最近 3 年恢复至 1600 万辆以上, 作为发达国家为主的地区, 欧洲汽车市场已进入相对稳定的发展阶段。新能源方面, 欧洲起步早于中国, 2020 年新能源渗透率已接近 10%, 同期中国 6%, 但补贴退坡、高电价等因素导致欧洲新能源渗透率提升面临瓶颈, 尤其 2022-2024 年连续三年新能源渗透率维持 18%, 2025 年欧盟碳排放约束加码、多国也重启补贴, 最终欧洲汽车新能源渗透率达到 22.7%。

图表 11: 2020-2025 年欧洲地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EV	71.3	119.5	156.2	209.3	206.8	264.9
PHV	54.9	99.5	96.0	91.5	92.6	104.3
非新能源	1,324.8	1,246.7	1,130.8	1,321.4	1,350.0	1,260.3
合计	1,450.9	1,465.7	1,383.0	1,622.2	1,649.5	1,629.6
新能源渗透率	8.7%	14.9%	18.2%	18.5%	18.2%	22.7%

资料来源: Marklines、华创证券

欧洲汽车市场德系主导, 法、日、美系跟随, 品牌集中度较低。2025 年大众以 172.8 万辆、11% 的份额稳居第一, 是欧洲市场绝对龙头; 雷诺、标致、Dacia 等法系品牌合计份额突出, 成为区域内第二大势力; 奔驰、宝马、奥迪、斯柯达等德系品牌均进入前十, 德系品牌整体销量与市场份额遥遥领先; 丰田、福特分别以 103.4 万、92.6 万辆位列第三、四位, 日系和美系品牌保持稳定竞争力。中系方面主要为 MG、比亚迪, 2025 年销量分别为 30.7 万、23.2 万辆, 其中比亚迪 2024 年销量仅 6.0 万辆, 2025 年排名 2-5 位为

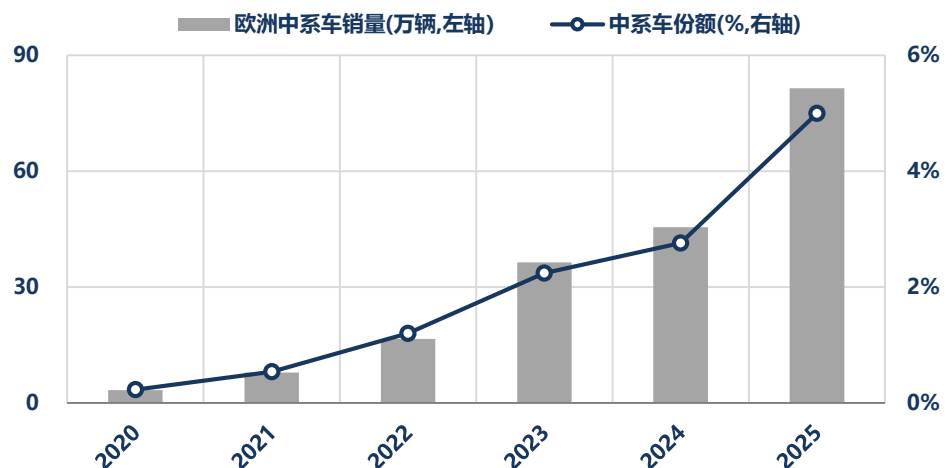
Jaecoo、Omoda、奇瑞主品牌等奇瑞系，销量分别为 6.5 万、5.1 万、3.8 万辆，目前中系车在欧洲市场整体的份额仅 5% 左右，与欧美日等头部品牌仍有一定差距，但近年提升势头很大、增长潜力较大。

图表 12：2025 年欧洲地区分车企销量排名前十（万辆，%）

排名	车企	车系	销量	份额
1	大众	德系	172.8	11%
2	雷诺	法系	110.0	7%
3	丰田	日系	103.4	6%
4	福特	美系	92.6	6%
5	标致	法系	89.5	5%
6	斯柯达	德系	85.5	5%
7	梅赛德斯-奔驰	德系	83.0	5%
8	宝马	德系	81.8	5%
9	奥迪	德系	67.9	4%
10	Dacia	法系	61.4	4%
其它			681.6	42%
合计			1,629.6	100%

资料来源：Marklines、华创证券

图表 13：2020-2025 年欧洲地区中系车销量及份额（万辆，%）

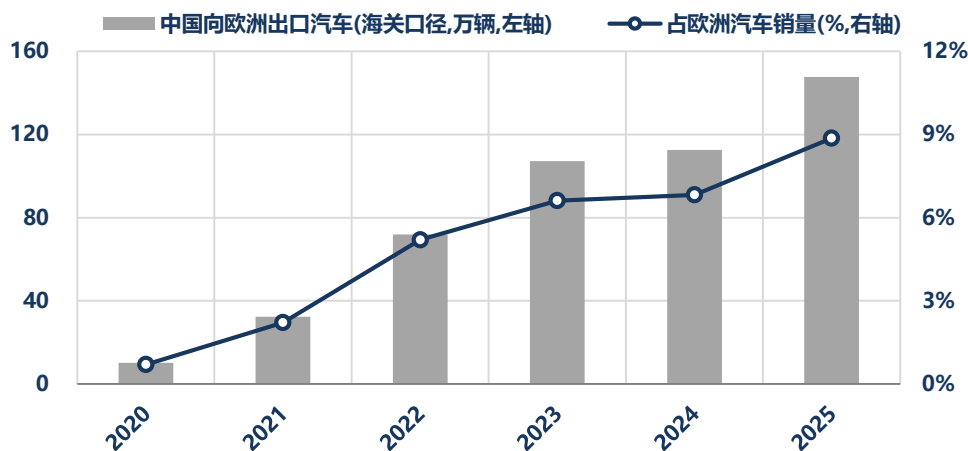


资料来源：Marklines、华创证券

中国出口汽车占欧洲市场接近 9%，高于中系车在当地的份额。根据海关总署，2025 年中国出口欧洲市场汽车 148 万辆，占欧洲市场销量 9%。其中向英国出口最多，超 33 万辆，主要品牌为具备英国本土基因的上汽系 MG；向比利时出口接近 30 万辆，让该国成为中国出口欧洲的第二大目的地，但比利时在欧洲大陆承担进口中转站角色，中国出口的主力品牌为特斯拉，中系车在比利时份额极低。中国向意大利、西班牙、土耳其、德国汽车出口量都在 10 万辆以上，主流市场基本已实现基本拓展，中欧双方电动汽车贸易关

系也有所缓和，未来欧洲将成为中国品牌出海非常重要的市场。

图表 14: 2020-2025 年中国向欧洲地区出口汽车量及占当地汽车销量（万辆，%）



资料来源: Marklines, 海关总署, 华创证券

注: 仅统计当年 Marklines 和海关总署均有数据的国家和地区

中欧纯电汽车案历经 2 年多，当前达成新共识。2023 年 10 月欧盟对中国进口纯电车发起反补贴调查，2024 年 10 月开始征收反补贴税，对不同中国车企征收最高 35.3% 的反补贴税，叠加 10% 的基础税率，合计最高征收 45.3% 税率。2025 年 4 月中欧启动价格承诺谈判，即以最低进口价格机制替代关税；2026 年 1 月达成新共识，欧方发布《关于提交价格承诺申请的指导文件》；2026 年 2 月大众安徽就 CUPRA Tavascan 车型就出口欧洲达成了最低限价+年度配额出口的承诺。

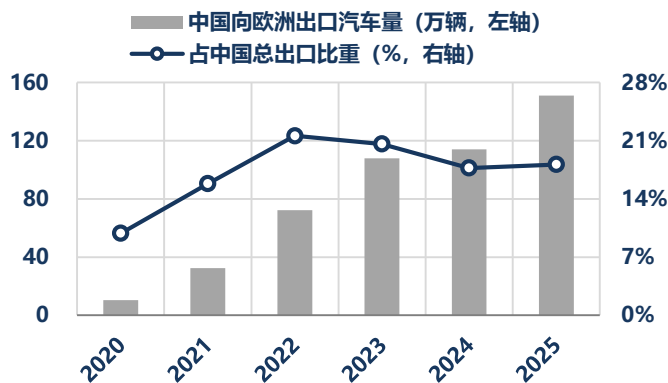
《指导文件》框定了两种最低价格确定方式：1）到岸价+此前反补贴税额、2）欧盟可比车型售价，需包含成本+合理利润。与反补贴税背景下的主要变化在于反补贴税部分的额度从原来车企需支付的成本变成车企和经销商潜在的利润。我们预计未来数月中国出口商将根据《文件》提交相关价格保证方案并与欧盟达成最终的定价，后续中国车企有望加速以贸易、建厂形式出海，对欧洲电动车出口景气度也有望逐步回升。

中国出口欧洲汽车占总出口 2 成左右，价格承诺最终落地后有望重新提速。

- 1) **2023 年前，出口欧洲增速>行业：**本轮中国汽车出口提速始于 2021 年，根据海关总署，2020 年中国出口 105 万辆汽车，2021-2025 年连续 5 年实现同比百万辆增量。而中国对欧洲的汽车出口提速更早，2020 年欧洲出口汽车占总出口比重同比提升 5PP 至 10%，向欧盟出口乘用车占总乘用车出口比重则同比提升 4PP 到 8%。2021-2023 年中国出口欧洲汽车同比分别增 2 倍+、1 倍+、接近 50%，远高于中国对欧洲、独联体外出口增速，2022 年向欧洲出口汽车占总出口比重已达 22%，其中向欧盟出口乘用车占总乘用车出口比重 19%。
- 2) **2024-2025 年，出口欧洲增速<行业，主要受纯电拖累：**欧盟反补贴调查始于 2023 年 10 月，此后中国出口欧洲汽车量降速，纯电转为负增长。2024-2025 年，中国出口欧洲汽车同比分别+6%、+32%（出口欧盟乘用车增速相仿），而对欧洲、独联体外出口同比分别+29%、+51%，2025 年中国向欧洲出口汽车占总出口比重从 2022 年 22% 降至 18%。同期中国出口欧盟纯电乘用车分别同比-6%、+3%。
- 3) **2026 年后，出口欧洲有望重新提速：**近 2 年中国出口欧洲汽车的增长更多依靠插混

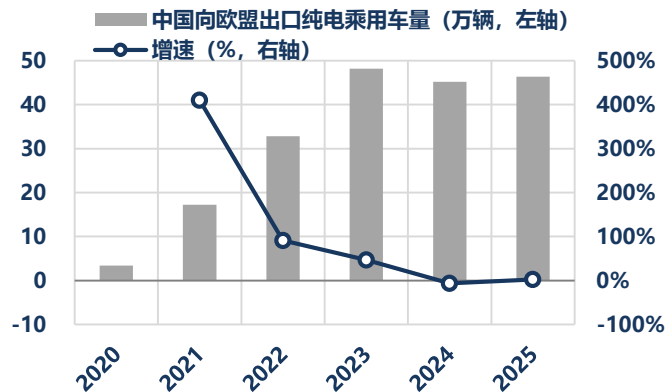
车型供给的增加和市场接受度的提升，纯电基本停滞但也未有大幅下滑。本次中欧价格承诺谈判达成新共识，原则上最低价格中将相比反补贴税形式留存更多利润在主机厂内，待后续各出口商不同方案落地后，中国车企有望再次加大对欧洲纯电车型推广的投入，中国出口欧洲汽车量有望重新提速。

图表 15: 2020-2025 年中国向欧洲出口汽车量及占总出口比重 (万辆, %)



资料来源: 海关总署、华创证券

图表 16: 2020-2025 年中国向欧洲出口纯电乘用车量及增速 (万辆, %)



资料来源: 海关总署、华创证券

2.3. 东南亚市场

东南亚汽车市场空间在 300-350 万辆，新兴国家具备较大增长潜力，新能源渗透率接近 15%。根据 Marklines，过去十年，以印尼、泰国、越南、菲律宾、马来西亚为主的东南亚市场除 2020-2021 年外销量均超过 300 万辆，且 2022 年达到了十年峰值，大概率也是历史峰值，新兴市场相对快速的经济发展往往会带动汽车需求的增加。东南亚新能源渗透率的提升主要依托纯电的增长，两国纯电的增长带动 2025 年东南亚新能源车销量同比翻倍，渗透率也同比提升近 8PP 至 14.7%。欧洲市场容量、格局都相对稳定，但东南亚市场需求在增长，亚洲消费者对中国品牌的接受程度也更高，东南亚之于中国车企或为更易于突破并获得高份额的市场。

图表 17: 2020-2025 年东南亚地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EV	0.1	0.2	3.0	13.7	21.9	45.6
PHV	0.0	0.0	1.2	1.2	1.0	3.8
非新能源	253.8	284.0	349.2	335.0	306.0	285.8
合计	253.9	284.3	353.3	349.9	328.9	335.2
新能源渗透率	0.0%	0.1%	1.2%	4.3%	6.9%	14.7%

资料来源: Marklines、华创证券

东南亚汽车市场呈日系主导，本土扎实，中系成功突破的格局。2025 年丰田以 88.5 万辆销量、26%份额稳居东南亚第一，且领先优势显著；前十日系品牌占据 6 席，除丰田外还有本田、三菱、五十铃、大发、铃木，合计份额超 50%。马来西亚本土品牌 Perodua、Proton 分别以 36.0 万辆、15.2 万辆位列第二、第六，越南品牌 VinFast 以 18.7 万辆、6% 份额位于第五，本土品牌整体走强。2025 年中系车在东南亚市场份额达到 11%，比亚迪

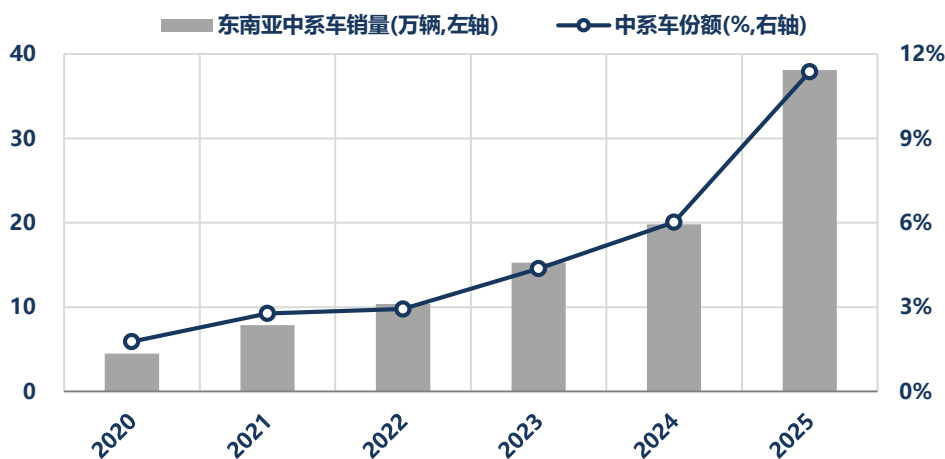
以 14.1 万辆、4%份额位于东南亚整体市场第七，埃安、MG 位于中国品牌第二、第三，在东南亚当地销量均超 2 万辆，其次为五菱、奇瑞、Jaeoo、腾势，销量均超 1 万辆。

图表 18: 2025 年东南亚地区分车企销量排名前十（万辆，%）

排名	车企	车系	销量	份额
1	丰田	日系	88.5	26%
2	Perodua	其它	36.0	11%
3	本田	日系	25.0	7%
4	三菱	日系	24.5	7%
5	VinFast	其它	18.7	6%
6	Proton	其它	15.2	5%
7	比亚迪汽车	中系	14.1	4%
8	五十铃	日系	13.9	4%
9	大发	日系	13.1	4%
10	铃木	日系	10.2	3%
其它			76.1	23%
合计			335.2	100%

资料来源：Marklines、华创证券

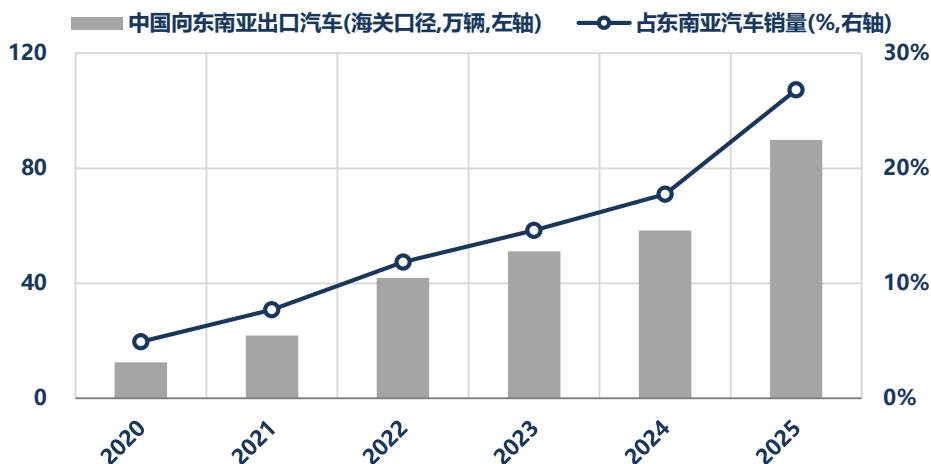
图表 19: 2020-2025 年东南亚地区中系车销量及份额（万辆，%）



资料来源：Marklines、华创证券

中国出口汽车占东南亚市场 27%，为中系车占当地份额两倍以上。根据海关总署，2025 年中国出口东南亚市场汽车 90 万辆，占东南亚市场销量 27%，其中包括 KD 散件、二手车等不可直接在终端销量体现的类型。2025 年中国向菲律宾出口汽车超 25 万辆，使菲律宾成为中国整体汽车出口第九大目的地，该国对纯电汽车进口实行 0 关税同时也免征消费税，利于新能源车增长及中国品牌出口。另外，中国对马来西亚、泰国、印尼汽车出口均超 15 万辆，对越南出口超 11 万辆。东南亚对新能源产业的进一步倾斜有望推动中国汽车品牌在当地的加速渗透。

图表 20: 2020-2025 年中国向东南亚地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)



资料来源: Marklines、海关总署、华创证券

注: 仅统计当年 Marklines 和海关总署均有数据的国家和地区

2.4. 中南美市场

中南美汽车市场空间在 400-450 万辆, 连续 5 年同比增长, 新能源渗透率较低。根据 Marklines, 以巴西、阿根廷、智利等国为主的中南美汽车市场自 2020 年实现 287 万辆销量后连续 5 年同比增长, 2025 年实现销量 414 万辆, 在近十年看也是最高水平。2025 年巴西汽车销量 269 万辆, 占整个中南美市场 65%, 巴西每年阶梯式提高新能源车进口关税, 车型本地化零件占比达到一定比例可豁免关税, 即倒逼海外车企实现本地化生产, 为整车出口贸易为主的车企设立了一定的门槛。中南美地区不缺乏新能源相关优惠政策, 但渗透率较低, 2025 年仅 3.4%, 这或许与以美系为主导的市场结构有关, 但也为具备新能源优势的中国车企提供了重塑竞争格局的机会。

图表 21: 2020-2025 年中南美地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EV	0.1	0.2	0.3	1.3	5.7	7.6
PHV	0.0	0.1	0.1	0.9	3.4	6.5
非新能源	286.5	337.0	341.0	354.0	374.0	399.5
合计	286.6	337.3	341.4	356.2	383.1	413.6
新能源渗透率	0.0%	0.1%	0.1%	0.6%	2.4%	3.4%

资料来源: Marklines、华创证券

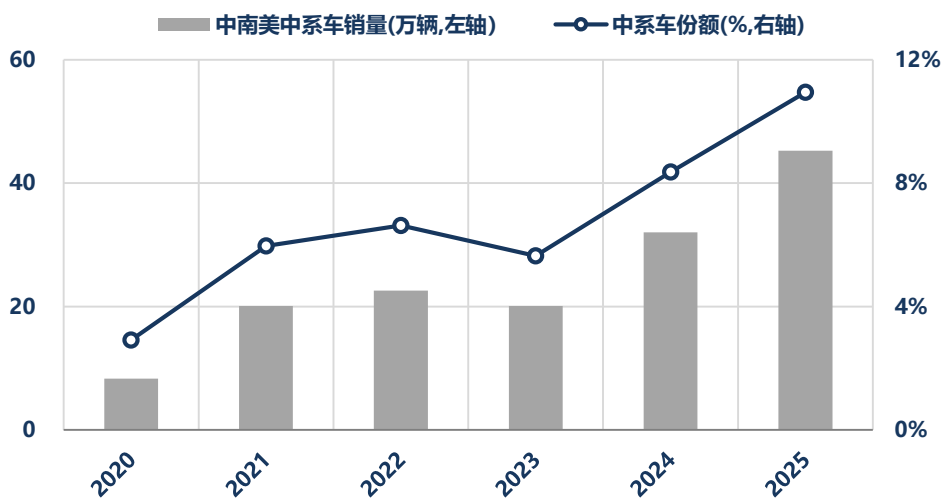
中南美市场由欧美系主导, 日系扎根多年, 中系开始突破。2025 年菲亚特以 61.3 万辆、15% 份额位居第一, 大众以 55.8 万辆、13% 份额紧随其后, 二者形成第一梯队, 合计份额达 28%; 雪佛兰、雷诺、吉普、福特 4 家欧美车企均位列前八, 前十的欧美品牌合计占整个中南美市场 50% 市场份额。日系丰田、日产分别以 9%、3% 市占率位列中南美市场第三、十。比亚迪是唯一进入前十的中国车企, 2025 年销量 13.2 万辆、份额 3%, 其后是奇瑞 9.1 万辆、哈弗 3.7 万辆、长城 2.7 万辆、福田 2.2 万辆、江淮 2.0 万辆, 中系车占中南美市场份额 11%。

图表 22: 2025 年中南美地区分车企销量排名前十 (万辆, %)

排名	车企	车系	销量	份额
1	菲亚特	美系	61.3	15%
2	大众	德系	55.8	13%
3	丰田	日系	38.0	9%
4	雪佛兰	美系	37.2	9%
5	现代	韩系	28.0	7%
6	雷诺	法系	22.5	5%
7	吉普	美系	14.8	4%
8	福特	美系	14.2	3%
9	比亚迪	中系	13.2	3%
10	日产	日系	12.3	3%
其它			116.4	28%
合计			413.6	100%

资料来源: Marklines、华创证券

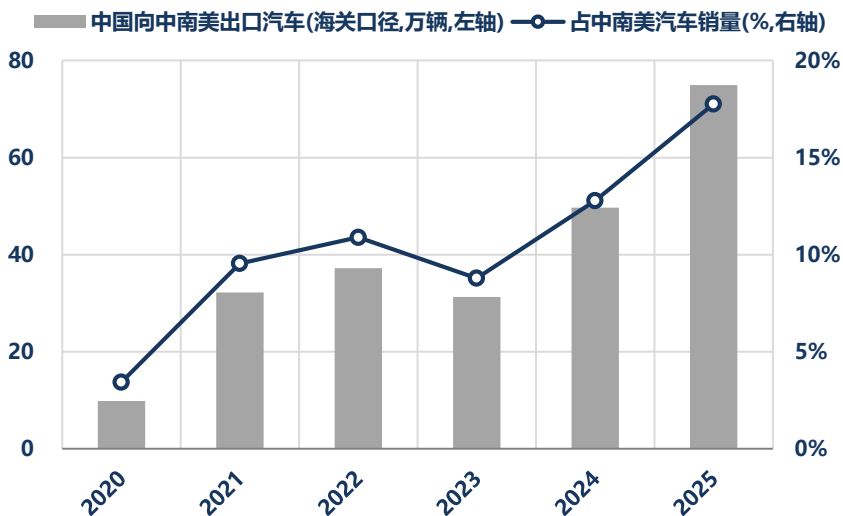
图表 23: 2020-2025 年中南美地区中系车销量及份额 (万辆, %)



资料来源: Marklines、华创证券

中国出口汽车占中南美市场 18%，新能源加速渗透后中国品牌机遇更大。根据海关总署，2025 年中国出口中南美市场汽车 75 万辆，占中南美市场销量 18%。比亚迪、长城、广汽等中国车企在第一大市场巴西均有布局工厂，可有效降低关税风险。目前中南美市场新能源渗透率仅 3.4%，虽然欧美品牌主导当地市场，但中国品牌有望凭借更好的新能源车型供给数量和质量提升未来 3-5 年中南美市场的地位。

图表 24: 2020-2025 年中国向中南美地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)



资料来源: Marklines、海关总署、华创证券

注: 仅统计当年 Marklines 和海关总署均有数据的国家和地区

2.5. 中东西亚市场

中东西亚汽车市场空间超 150 万辆, 新能源渗透率较低。根据 Marklines, 2024 年 (2025 年仅有以色列销量数据) 以沙特、阿联酋、以色列、科威特、阿曼五国数据组成中东西亚汽车市场销量为 166 万辆, 连续 4 年增长, 较 2020 年 100 万辆增长超过 60%。沙特汽车销量 84 万辆, 占中东西亚市场一半以上, 沙特“2030 愿景”将汽车产业定位为经济多元化、绿色转型与区域制造中心的核心抓手, 有望带来更大的汽车需求及产业升级。新能源渗透率方面, 2024 年中东西亚地区为 4.1%, 水平较低, 在主流石油产地, 电动车的经济性优势相对较弱, 但当地的补贴力度也较大, 看好中东西亚新能源渗透率逐步提升。

图表 25: 2020-2025 年中东西亚地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)

	2020	2021	2022	2023	2024
EV	0.1	0.8	2.5	4.4	6.7
PHV	0.0	0.1	0.5	0.3	0.1
非新能源	99.9	125.8	131.6	145.4	158.9
合计	100.0	126.7	134.7	150.1	165.8
新能源渗透率	0.1%	0.8%	2.2%	3.2%	4.1%

资料来源: Marklines、华创证券

中东西亚市场由日系主导、韩系跟随, MG 进入前十。2024 年中东西亚汽车市场总销量为 165.8 万辆, 丰田以 42.6 万辆、26% 的份额位列第一; 现代、日产、起亚分别以 18.5 万辆 (11%)、11.8 万辆 (7%)、11.2 万辆 (7%) 位列第二至四位; MG 以 5.6 万辆、3% 的份额位列第八, 也是唯一进入销量前十的中国品牌; 前十品牌合计销量 118.6 万辆, 占据 72% 市场份额, 其余品牌贡献 47.2 万辆、占比 28%, 反映出中东西亚市场头部格局稳固, 日系依靠耐用性与口碑长期占据主导, 韩系凭借性价比与产品布局稳固第二梯队,

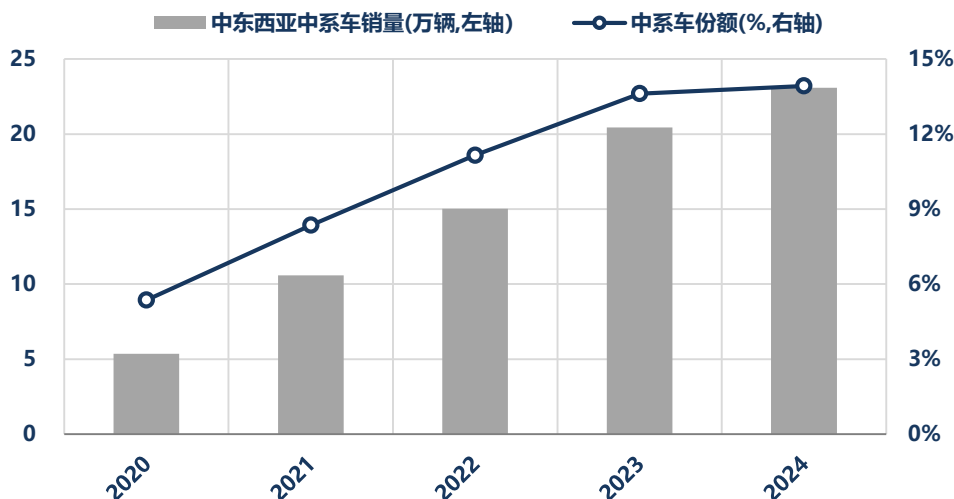
中国品牌已实现从边缘到主流的关键跨越，中系品牌合计份额已达到 14%，后续增长潜力突出。

图表 26: 2024 年中东地区分车企销量排名前十（万辆，%）

排名	车企	车系	销量	份额
1	丰田	日系	42.6	26%
2	现代	韩系	18.5	11%
3	日产	日系	11.8	7%
4	起亚	韩系	11.2	7%
5	福特	美系	6.7	4%
6	铃木	日系	6.2	4%
7	三菱	日系	5.6	3%
8	MG	中系	5.6	3%
9	五十铃	日系	5.3	3%
10	马自达	日系	5.1	3%
其它			47.2	28%
合计			165.8	100%

资料来源：Marklines、华创证券

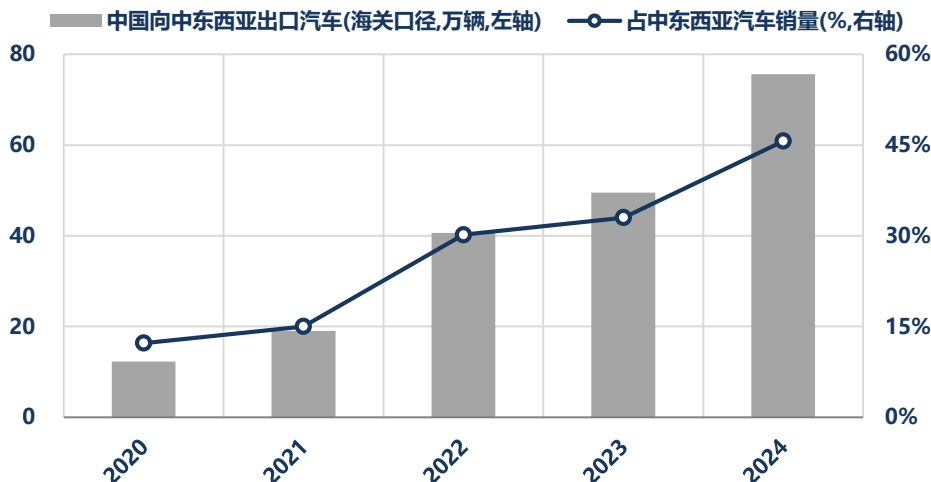
图表 27: 2020-2024 年中东地区中系车销量及份额（万辆，%）



资料来源：Marklines、华创证券

中国出口汽车占中东市场 45%，远超中系车占当地份额。根据海关总署，2024 年中国出口中东市场汽车 76 万辆，占中东市场销量超过 45%，但当地实际中系车销量份额仅 10%+。其中中国向阿联酋出口汽车 33 万辆，超过 Marklines 统计的 32.4 万辆当地需求，主要原因为阿联酋以极低的关税和港口优势成为中东进口汽车贸易枢纽，大部分进口车再通过零关税形式转口至沙特、卡塔尔等周边国家。

图表 28: 2020-2024 年中国向中东西亚地区出口汽车量及占当地汽车销量（万辆，%）



资料来源: Marklines、海关总署、华创证券

注: 仅统计当年 Marklines 和海关总署均有数据的国家和地区

2.6. 澳新市场

澳新汽车市场空间在 130-140 万辆，新能源渗透率 9%。根据 Marklines，2025 年以澳大利亚、新西兰数据组成的澳新市场销量为 138 万辆，较 2020 年 100 万辆增长 30% 左右，138 万辆为近十年最高的年销量，但近 3 年增长基本停滞，符合发达国家需求相对稳定的特征。澳大利亚的地理特征决定其对汽车有较高的续航要求，HEV 为非燃油的主流能源类型，纯电、插混渗透率低于欧洲但高于发展中国家为主的地区，2025 年为 8.8%，未来澳新地区新能源渗透率或将维持缓慢提升的过程。

图表 29: 2020-2025 年澳新地区汽车市场容量及新能源销量情况（万辆，%）

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EV	0.1	0.5	3.5	8.2	8.1	9.3
PHV	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	2.8
非新能源	103.5	121.0	121.1	128.3	127.8	125.7
合计	103.7	121.5	124.6	136.5	136.6	137.9
新能源渗透率	<u>0.1%</u>	<u>0.4%</u>	<u>2.8%</u>	<u>6.0%</u>	<u>6.4%</u>	<u>8.8%</u>

资料来源: Marklines、华创证券

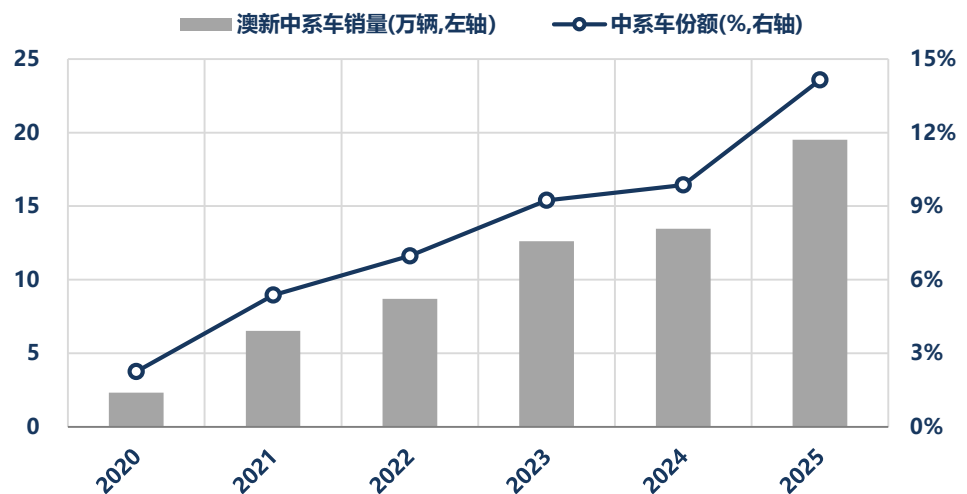
澳新市场以日韩为主，美系福特强势，中系已占据一定份额。2025 年丰田以 24.0 万辆、17% 份额以绝对优势居澳新市场第一，第二的福特份额为 7%，其皮卡与 SUV 各有一款车型进入澳新市场前十销量车型当中，但福特与丰田份额相差超 10PP。前十车企中，日韩占 7 席，除丰田外还有马自达、起亚、现代、三菱、五十铃、斯巴鲁，7 家车企合计份额 47%。中系车比亚迪、MG 进入前十，市场份额分别为 4%、3%，其中比亚迪在澳新新能源市场排名第一，中系车中还有奇瑞、长城销量超过 1 万辆，中系车合计份额 14%。

图表 30: 2025 年澳新地区分车企销量排名前十 (万辆, %)

排名	车企	车系	销量	份额
1	丰田	日系	24.0	17%
2	福特	美系	9.4	7%
3	马自达	日系	9.2	7%
4	起亚	韩系	8.2	6%
5	现代	韩系	7.7	6%
6	三菱	日系	6.1	4%
7	五十铃	日系	5.5	4%
8	比亚迪	中系	5.2	4%
9	MG	中系	4.1	3%
10	斯巴鲁	日系	3.9	3%
其它			54.5	39%
合计			137.9	100%

资料来源: Marklines、华创证券

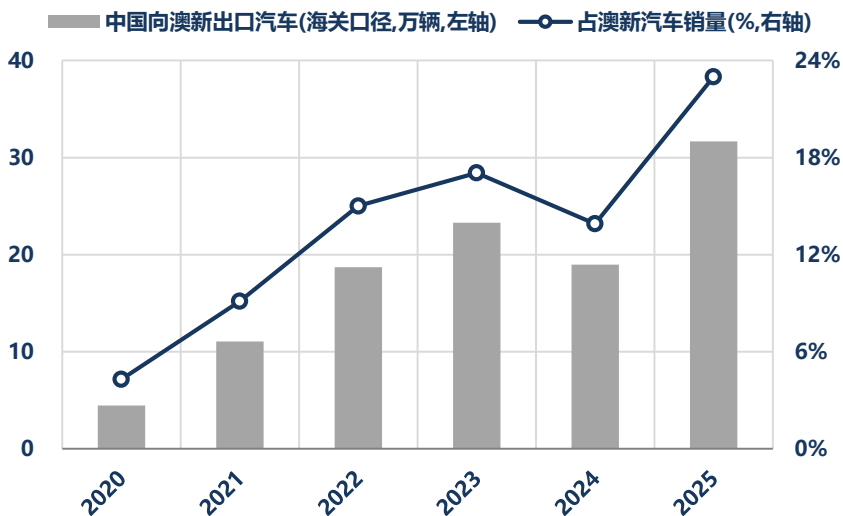
图表 31: 2020-2025 年澳新地区中系车销量及份额 (万辆, %)



资料来源: Marklines、华创证券

中国出口汽车占澳新市场 23%。根据海关总署, 2025 年中国出口澳新市场汽车 32 万辆, 占澳新市场销量 23%, 根据 Marklines 口径中系车占 14%, 差异主要来自终端库存、在途库存, 当地需求的增加往往会带来终端库存量的同步增加。

图表 32: 2020-2025 年中国向澳新地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)



资料来源: Marklines、海关总署、华创证券

注: 仅统计当年 Marklines 和海关总署均有数据的国家和地区

2.7. 北美市场

北美汽车市场空间超 2000 万辆, 但中国主要触达墨西哥, 美国突破难度很大。根据 Marklines, 美国、加拿大、墨西哥三国组成的北美市场汽车销量常年都在 2000 万辆左右, 是全球除中国地区外第一大市场。但美国主流大排量皮卡由美资主导、经济型车由日系主导, 叠加针对中国高企的进口整车关税, 中国品牌一直以来很难突破美国市场。2026 年 1 月加拿大宣布配额内恢复对中国电动汽车的最惠国税率, 未来中国品牌有望突破约 200 万辆的加拿大市场。2025 年墨西哥汽车销量 156 万辆, 连续 5 年增长, 墨西哥也代替俄罗斯成为中国汽车第一大出口市场。但 2026 年 1 月起, 墨西哥对华乘用车加征 50% 关税, 短期或面临一定对墨西哥出口压力。

图表 33: 2020-2025 年北美地区汽车市场容量及新能源销量情况 (万辆, %)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EV	28.5	54.5	88.8	132.0	143.9	139.6
PHV	7.2	17.7	18.7	28.9	32.2	33.8
非新能源	1,720.0	1,760.6	1,601.1	1,768.7	1,815.2	1,854.5
合计	1,755.6	1,832.7	1,708.5	1,929.6	1,991.3	2,027.9
新能源渗透率	2.0%	3.9%	6.3%	8.3%	8.8%	8.6%

资料来源: Marklines、华创证券

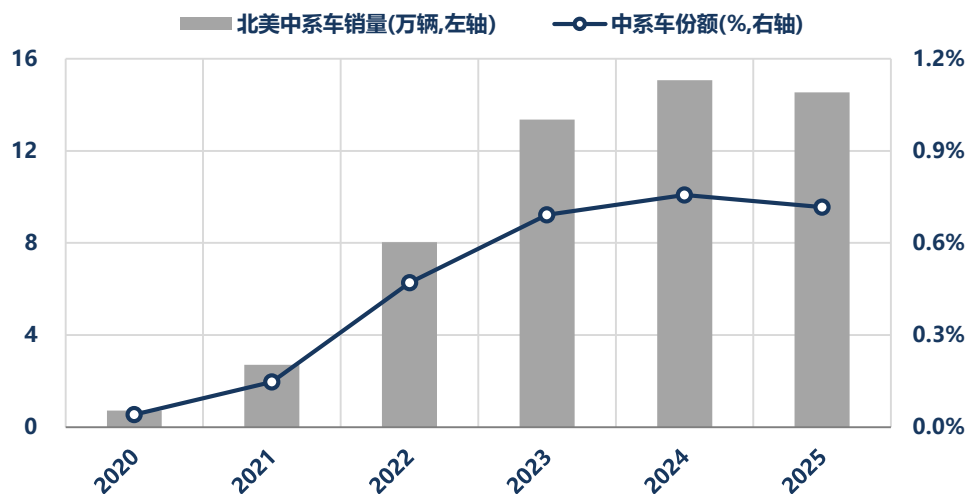
北美市场日系、美系主导, 韩系占据一席之地, 中系在当地竞争力较弱。2025 年丰田以 249.0 万辆、12% 份额位于北美市场第一, 但与其后的美系福特、雪佛兰差距不大, 两家公司份额分别也达到 12%、11%。本田、日产分列第五、六位, 份额分别为 7%、6%, 其它日韩企业现代、起亚、斯巴鲁份额约在 3-5% 之间。中系车在北美市场份额不到 1%, 主要为在墨西哥的 MG、江淮、吉利、长安等。

图表 34: 2025 年北美地区分车企销量排名前十（万辆，%）

排名	车企	车系	销量	份额
1	丰田	日系	249.0	12%
2	福特	美系	243.9	12%
3	雪佛兰	美系	215.4	11%
4	本田	日系	146.6	7%
5	日产	日系	125.2	6%
6	现代	韩系	110.2	5%
7	起亚	韩系	105.8	5%
8	GMC	美系	76.2	4%
9	斯巴鲁	日系	71.9	4%
10	吉普	美系	64.2	3%
其它			619.4	31%
合计			2,027.9	100%

资料来源: Marklines、华创证券

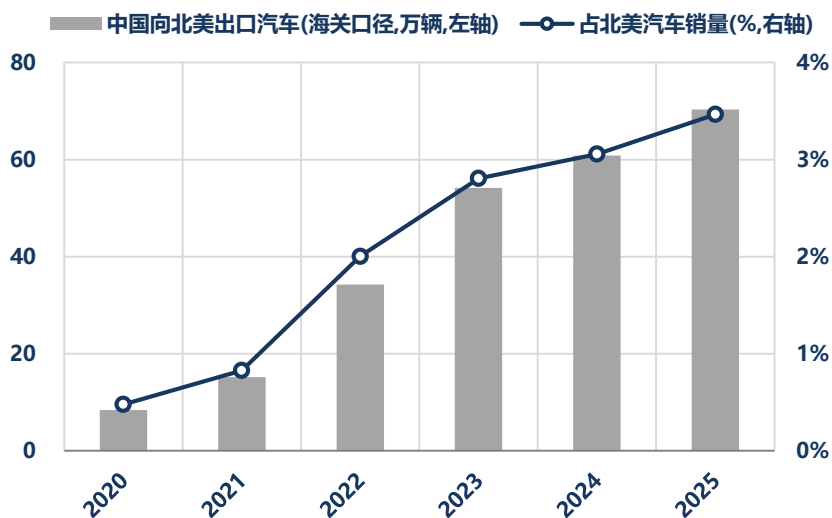
图表 35: 2020-2025 年北美地区中系车销量及份额（万辆，%）



资料来源: Marklines、华创证券

中国出口汽车占北美市场 3.5%，但占墨西哥市场 40%。根据海关总署，2025 年中国出口北美市场汽车 70 万辆，占北美市场销量 3.5%，但占墨西哥当地销量 40%。墨西哥 2026 年 1 月起对中国进口汽车实施 50% 高关税，导致 2025 年末有透支效应。

图表 36: 2020-2025 年中国向北美地区出口汽车量及占当地汽车销量 (万辆, %)



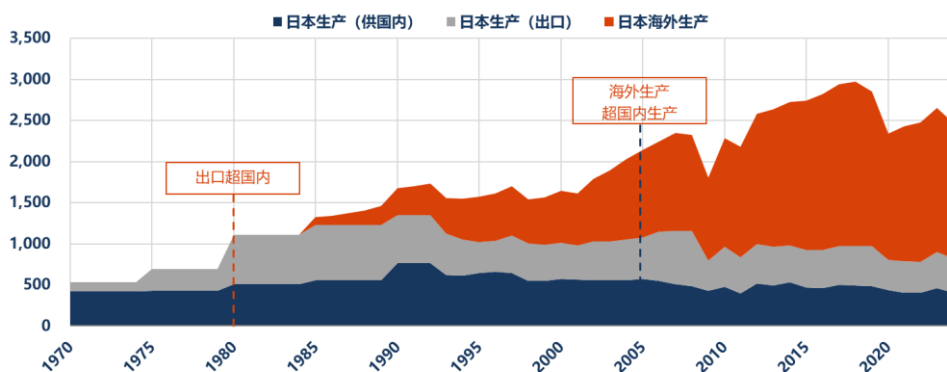
资料来源: Marklines、海关总署、华创证券

注: 仅统计当年 Marklines 和海关总署均有数据的国家和地区

3. 未来中国汽车出口空间多大？

中国汽车海外机遇与日本 70-90 年代相似：日本汽车出口于 1970s-1990s 加速，产量峰值接近 3000 万辆。日本汽车内需在 500 万辆左右，出口经历 3 个重要节点：1980 年日本产量供出口超产量供内需，1990 年前后海外生产开始提速，2007 年海外产量超越日本国内产量。日本出海提速时点在于上世纪石油危机，石油价格暴涨，日系车通过性价比、经济性优势进行海外拓张。我们认为当前中国品牌出口的核心优势在于智能电动发展带来的性价比，与日本出海起步并提速机遇类似，2025 年中国汽车出口量已接近日本国内生产再出口的峰值，下一步中国将进入海外建厂、海外生产提速的过程。

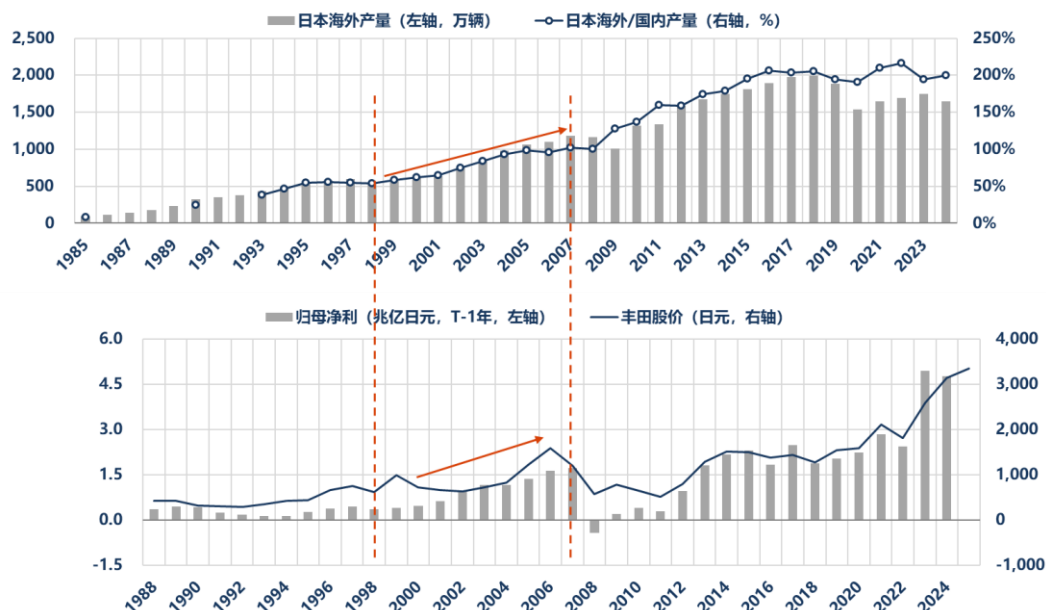
图表 37：1970-2024 年日本国内、海外产量（万辆）



资料来源：日本自动车工业会、华创证券

中国海外扩张盈利有望在未来 5-10 年内持续兑现：21 世纪初丰田盈利与日本海外产量同增。1998 年日本海外汽车产量大约占国内产量 50%，日企通过 10 年时间将该比例提升至 100%，丰田也借海外工厂扩张机遇，十年时间归母净利润增长接近 4 倍。当前日本海外产量占国内产量比例已超 200%，丰田净利也在原高位基础上进一步扩张。目前中国车企也正处于海外建厂的开端阶段，出口、海外销量以及利润有望在未来 5-10 年同步向上。

图表 38：日本海外、国内产量及丰田归母净利、股价变化



资料来源：Bloomberg、华创证券

预计 2030 年中国对欧洲、东南亚、中南美汽车出口有较大增长空间。过去 5 年，中国汽车出口每年均维持 100 万辆以上增量，2025 年海关口径出口 833 万辆、中汽协口径 710 万辆。根据 Marklines，2025 年全球中国以外市场汽车销量超 6200 万辆，中国出口份额略超 10%。展望未来 5 年维度，预计东南亚、非洲、中南美仍有较大汽车需求的增长，同时我们认为中国汽车在东南亚、非洲、欧洲、中南美的份额有望进一步大幅提升。我们预计 2030 年中国对欧洲汽车出口较 2025 年增量有望接近 200 万辆，对东南亚、中南美增量有望分别达到约 90 万、75 万辆，另外预计对非洲增量也有 50 万辆。

预计未来 5 年中国出口仍有至少 500 万辆增量。综合考虑全球各地区市场容量，参考德系、日系当前份额，我们预计 2030 年海关口径，中国汽车出口有望从当前 833 万辆增长至 1426 万辆，增量接近 600 万辆；考虑二手车等因素，预计 2030 年中汽协口径，中国汽车出口有望达到 1226 万辆，较 2025 年增量 516 万辆。

图表 39：远期中国汽车出口空间测算

地区	2025 年			2030 年 E			vs2025 年	
	销量	海关/ML 销量	中国出口	销量	海关/ML 销量	中国出口	增量	空间
澳新	138	23%	32	140	30%	42	10	33%
北美	2,028	3%	70	2,050	5%	103	32	46%
东南亚	335	27%	90	450	40%	180	90	100%
东亚	664	2%	14	680	5%	34	20	143%
独联体	172	46%	79	200	50%	100	21	26%
非洲	77	31%	24	150	50%	75	51	211%
南亚	576	3%	17	650	5%	33	16	92%
欧洲	1,665	9%	148	1,700	20%	340	192	130%
中东西亚	166	66%	109	200	60%	120	11	10%
中南美	422	18%	75	500	30%	150	75	100%
总计	6,243	11%	657	6,720	18%	1,176	519	79%
ML 外地区			175			250	75	43%
海关出口			833			1,426	593	71%
中汽协出口			710			1,226	516	73%
海关-中汽协			123			200		

资料来源：海关总署、Marklines、华创证券预测

注：由于 Marklines 中东西亚 2025 年销量、新能源渗透率未出，使用 2024 年数据

4. 投资建议

2026 年伊始中国汽车出口延续高增，新能源更是翻倍增长，中国自主品牌在内已扭转以往合资主导的格局，在外正凭借智能电动、性价比等优势开疆辟土。当下全球油气涨价更为中国电动车的拓展带来又一发展机遇。中国汽车出口空间大、增速快、ROE 高，是整车重要的成长和估值支撑，推荐比亚迪、吉利汽车、零跑汽车、长城汽车，建议关注长安汽车、上汽集团、奇瑞汽车。

5. 风险提示

全球经济政治变化不确定性、海外地区关税政策变化风险、海外新能源车发展不及预期、中国车企海外业务拓展不及预期、假设与测算可能存在误差。

汽车组团队介绍

组长、首席分析师：张程航

美国哥伦比亚大学公共管理硕士。曾任职于天风证券，2019 年加入华创证券研究所。

分析师：李昊岚

伦敦大学学院金融硕士。2022 年加入华创证券研究所。

分析师：林栖宇

上海财经大学金融硕士。2023 年加入华创证券研究所。

助理研究员：于公铭

英国拉夫堡大学金融硕士。2024 年加入华创证券研究所。

助理研究员：张睿希

上海交通大学金融硕士。2024 年加入华创证券研究所。

华创证券机构销售通讯录

地区	姓名	职务	办公电话	企业邮箱
北京机构销售部	张昱洁	副总经理、北京机构销售总监	010-63214682	zhangyujie@hcyjs.com
	张菲菲	北京机构副总监	010-63214682	zhangfeifei@hcyjs.com
	张婷	北京机构销售副总监		zhangting3@hcyjs.com
	刘懿	副总监	010-63214682	liuyi@hcyjs.com
	侯春钰	资深销售经理	010-63214682	houchunyu@hcyjs.com
	顾翎蓝	资深销售经理	010-63214682	gulinglan@hcyjs.com
	刘颖	资深销售经理	010-66500821	liuying5@hcyjs.com
	阎星宇	销售经理		yanxingyu@hcyjs.com
	车一哲	销售经理		cheyizhe@hcyjs.com
	吴昱颖	销售经理		wuyuying@hcyjs.com
深圳机构销售部	张娟	副总经理、深圳机构销售总监	0755-82828570	zhangjuan@hcyjs.com
	张嘉慧	资深销售经理	0755-82756804	zhangjiahui1@hcyjs.com
	王春丽	资深销售经理	0755-82871425	wangchunli@hcyjs.com
	王越	高级销售经理		wangyue5@hcyjs.com
	汪丽燕	销售经理	0755-83715428	wangliyan@hcyjs.com
	温雅迪	销售经理		wenyadi@hcyjs.com
	胡丁琳	销售经理		hudinglin@hcyjs.com
	付雅琦	销售经理		fuyaqi@hcyjs.com
	许馨匀	销售助理		xuxinyun@hcyjs.com
上海机构销售部	许彩霞	总经理助理、上海机构销售总监	021-20572536	xucaixia@hcyjs.com
	祁继春	上海机构销售副总监		qijichun@hcyjs.com
	黄畅	上海机构销售副总监	021-20572257-2552	huangchang@hcyjs.com
	吴俊	资深销售经理	021-20572506	wujun1@hcyjs.com
	张佳妮	资深销售经理	021-20572585	zhangjiani@hcyjs.com
	郭静怡	高级销售经理		guojingyi@hcyjs.com
	蒋瑜	高级销售经理	021-20572509	jiangyu@hcyjs.com
	吴菲阳	资深销售经理		wufeiyang@hcyjs.com
	朱涨雨	高级销售经理	021-20572573	zhuzhangyu@hcyjs.com
	李凯月	高级销售经理		likaiyue@hcyjs.com
	张豫蜀	销售经理	15301633144	zhangyushu@hcyjs.com
	刘雯	销售经理		liuwen@hcyjs.com
	章依若	销售经理		zhangyiruo@hcyjs.com
广州机构销售部	段佳音	广州机构销售总监	0755-82756805	duanjiayin@hcyjs.com
	王世韬	高级销售经理		wangshitao1@hcyjs.com
私募销售组	潘亚琪	机构服务部总经理助理	021-20572559	panyaqi@hcyjs.com
	汪子阳	副总监	021-20572559	wangziyang@hcyjs.com
	江赛专	副总监	0755-82756805	jiangsaizhuan@hcyjs.com
	汪戈	副总监	021-20572559	wangge@hcyjs.com
	宋丹琦	高级销售经理	021-25072549	songdanyu@hcyjs.com
	赵毅	销售经理		zhaoyi@hcyjs.com

华创行业公司投资评级体系

基准指数说明:

A 股市场基准为沪深 300 指数, 香港市场基准为恒生指数, 美国市场基准为标普 500/纳斯达克指数。

公司投资评级说明:

强推: 预期未来 6 个月内超越基准指数 20%以上;
推荐: 预期未来 6 个月内超越基准指数 10% - 20%;
中性: 预期未来 6 个月内相对基准指数变动幅度在-10% - 10%之间;
回避: 预期未来 6 个月内相对基准指数跌幅在 10% - 20%之间。

行业投资评级说明:

推荐: 预期未来 3-6 个月内该行业指数涨幅超过基准指数 5%以上;
中性: 预期未来 3-6 个月内该行业指数变动幅度相对基准指数-5% - 5%;
回避: 预期未来 3-6 个月内该行业指数跌幅超过基准指数 5%以上。

分析师声明

每位负责撰写本研究报告全部或部分内容的分析师在此作以下声明:

分析师在本报告中对所提及的证券或发行人发表的任何建议和观点均准确地反映了其个人对该证券或发行人的看法和判断; 分析师对任何其他券商发布的所有可能存在雷同的研究报告不负有任何直接或者间接的可能责任。

免责声明

华创证券有限责任公司(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。

本报告所载资料的来源被认为是可靠的, 但本公司不保证其准确性或完整性。本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断。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。本公司在知晓范围内履行披露义务。

报告中的内容和意见仅供参考, 并不构成本公司对具体证券买卖的出价或询价。本报告所载信息不构成对所涉及证券的个人投资建议, 也未考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需求。客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况, 自主作出投资决策并自行承担投资风险, 任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效。本报告中提及的投资价格和价值以及这些投资带来的预期收入可能会波动。

本报告版权仅为本公司所有, 本公司对本报告保留一切权利。未经本公司事先书面许可, 任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发表、转发或引用本报告的任何部分。如征得本公司许可进行引用、刊发的, 需在允许的范围内使用, 并注明出处为“华创证券研究”, 且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。

证券市场是一个风险无时不在的市场, 请您务必对盈亏风险有清醒的认识, 认真考虑是否进行证券交易。市场有风险, 投资需谨慎。

华创证券研究所

北京总部	广深分部	上海分部
地址: 北京市西城区锦什坊街 26 号 恒奥中心 C 座 3A	地址: 深圳市福田区香梅路 1061 号 中投国际商务中心 A 座 19 楼	地址: 上海市浦东新区花园石桥路 33 号 花旗大厦 12 层
邮编: 100033	邮编: 518034	邮编: 200120
传真: 010-66500801	传真: 0755-82027731	传真: 021-20572500
会议室: 010-66500900	会议室: 0755-82828562	会议室: 021-20572522