



## 光期研究：汽车是如何推动出口的？

摘要：

光大期货研究所

撰写人：于洁

期货从业：F03088671

交易咨询：Z0016642

撰写日期：2023/7/12

2021 年至今，汽车对我国出口的拉动率中枢明显抬升，主要由于疫情和缺芯导致产销受限，海外汽车产量以及出口明显下滑，而中国具有产业链优势，提高了汽车占全球的份额。其中非新能源汽车还受到西方车企退出俄罗斯市场的提振，新能源汽车受到海外国家新能源汽车补贴政策和高油价的推动，汽车零部件受到美国汽车及零部件持续补库的拉动。

展望未来，非新能源汽车增速可能放缓，俄罗斯经济增长偏弱背景下车市需求增长乏力，俄罗斯汽车保护性贸易政策使得中国车企的发展存在不确定性；新能源汽车面临补贴退坡，当前的新能源汽车的渗透率水平偏低，一旦停止补贴，需求可能会被抑制。汽车零部件方面，美国增长放缓是共识，汽车需求相应也会放缓。目前美国的汽车及零部件零售商库存、新车库存、二手车库存相较于疫情之前处于偏低水平，但汽车制造商尝到了低库存带来的甜头实现了非常好的业绩，很可能低库存会成为新的常态。

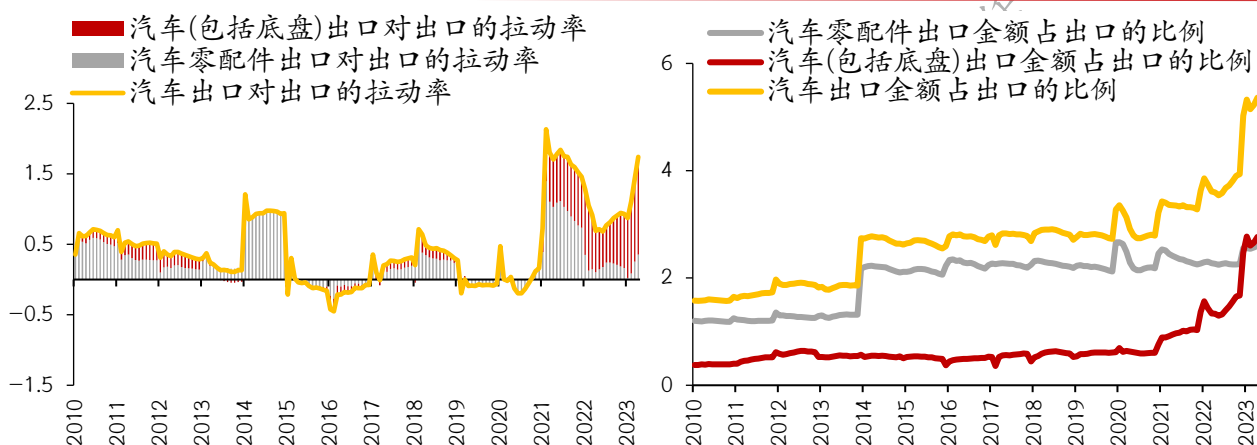
期市有风险

入市需谨慎

## 光期研究：汽车是如何推动出口的？

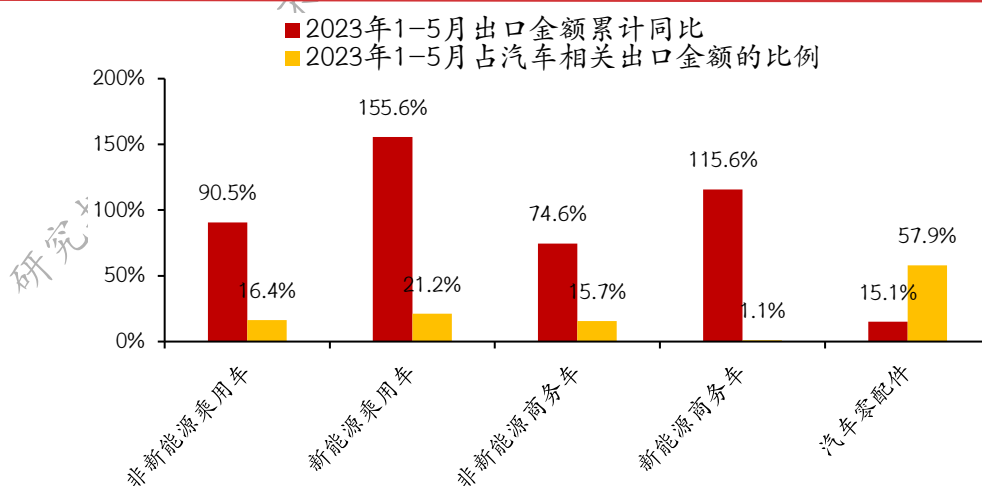
2021 年至今，汽车对我国出口的拉动率中枢明显抬升，本文旨在分析背后的原因以及能否延续。一直以来中国汽车相关出口以汽车零配件为主，2022 年开始，汽车整车的出口对出口的拉动率超过汽车零配件，今年 1-5 月汽车整车的出口累计拉动出口 1.44 个百分点。汽车整车占出口的比例，也从长期不足 1%抬升至 2.77%，和汽车零配件在出口当中的占比基本持平。

图表 1：汽车出口对出口的拉动率（单位：%） 图表 2：汽车出口金额占出口的比例（单位：%）



资料来源：Wind，光大期货研究所 资料来源：Wind，光大期货研究所

图表 3：2023 年 1-5 月汽车相关出口金额同比和比例（单位：%）



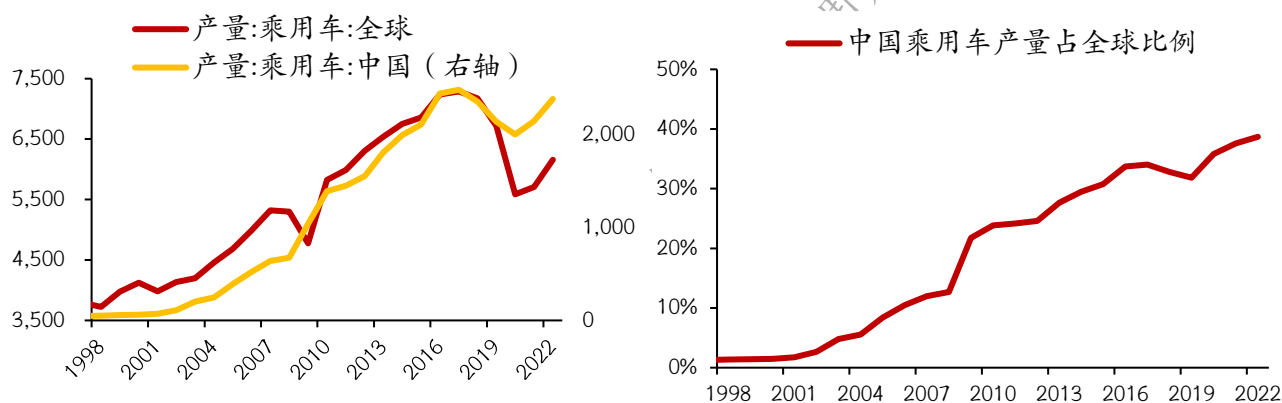
资料来源：Wind，光大期货研究所

下文将汽车出口分为汽车整车和汽车零配件出口讨论，汽车整车当中由于商务车占比较小，所以主要讨论乘用车，乘用车分为非新能源车和新能源车讨论。

## 一、汽车整车出口：海外产销受限，中国提高份额

2021 年开始，海外主要汽车制造出口大国如日本、德国、韩国，由于疫情和缺芯导致产销受限，乘用车产量以及出口明显下滑。而中国具有产业链优势，提高了汽车出口占全球的份额。2017-2019 年中国乘用车产量占全球比例逐步下滑，2019 年中国乘用车产量占全球比例为 32%，2020-2022 年逐年提升，分别为 36%、38%、39%。

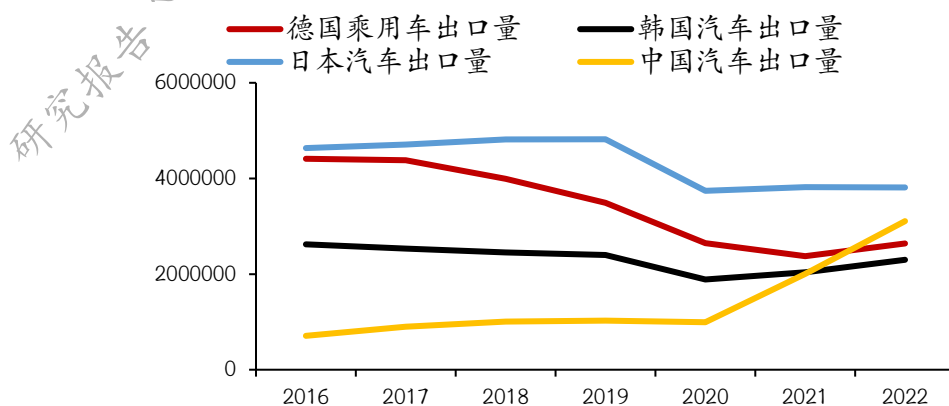
图表 4：全球和中国乘用车产量（单位：万辆） 图表 5：中国乘用车产量占全球比例（单位：%）



资料来源：Wind，光大期货研究所

资料来源：Wind，光大期货研究所

图表 6：主要汽车出口国汽车出口辆（单位：辆）

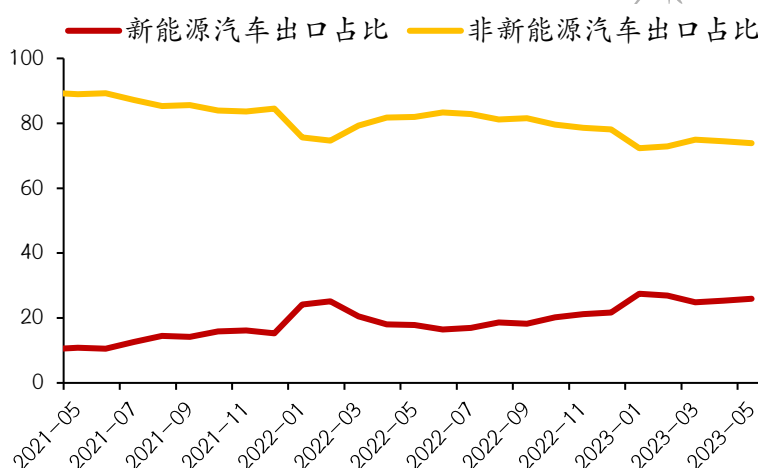


资料来源：Wind，光大期货研究所

下文把乘用车进一步分为非新能源车出口和新能源汽车出口讨论。其中非新能源车包含柴油、汽油汽车，新能源车包含普通混合动力、插电式混合动力、纯电动、燃料电池、天然气、其他替代燃料汽车。

新能源车出口发展迅速、占比持续提升，接近占汽车整车出口的 3 成，非新能源汽车占比 7 成，是汽车出口的主力。2022 年出口的 311 万辆汽车中，非新能源汽车占比 78%，新能源汽车占比 22%；今年 1-5 月出口汽车 175 万辆，非新能源汽车占比 74%，新能源汽车占比 26%。

图表 7：新能源汽车出口占比（单位：万辆，%）

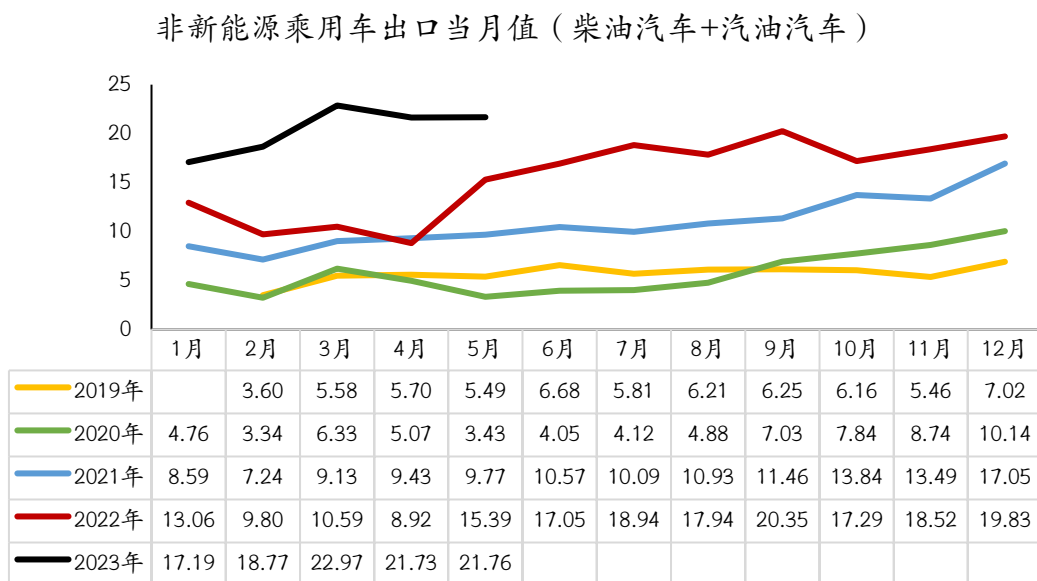


资料来源：Wind，光大期货研究所

### 1. 非新能源乘用车：出口俄罗斯增量第一，未来不确定性较大

非新能源乘用车出口从 2021 年开始提速，上文提及主要原因是主要汽车制造出口国产销受限，中国维持生产和出口提高份额。

图表 8：非新能源乘用车出口当月值（单位：万辆）



资料来源：Wind，光大期货研究所

从国别来看，2023 年中国非新能源车主要出口地是俄罗斯、墨西哥等国家。今年 1-5 月中国出口至俄罗斯汽车 28.7 万辆，同比增加 23 万辆，同比增速 460%，其中出口乘用车 22.6 万辆，占中国出口乘用车的 22%，位于中国乘用车出口国家第一位。2022 年由于俄乌冲突，西方车企陆续退出俄罗斯市场，中国车企迅速保证了俄罗斯车市的供给需求，出口俄罗斯的乘用车大幅增加。由于俄罗斯地理条件限制，新能源车渗透率非常低，中国向俄罗斯出口乘用车以非新能源车为主。值得注意的是，中国向俄罗斯出口汽车增速早在俄乌冲突之前的 2021 年就出现了翻倍的增长，原因就是上文反复提及的疫情期间主要汽车制造出口国产销受限，中国维持生产和出口提高份额。

图表 9：中国出口俄罗斯汽车数量及增速（单位：万辆，%）



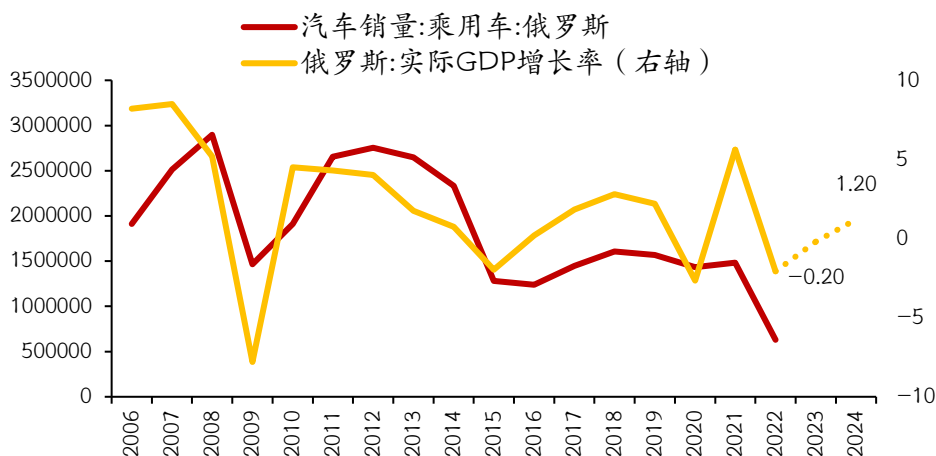
资料来源：乘联会秘书长崔东树公众号，光大期货研究所使用

中国出口俄罗斯的汽车能否保持高增速，取决于俄罗斯车市的需求和中国车企在俄罗斯的份额的变化。受俄乌冲突的影响，2022 年俄罗斯市场乘用车销量同比锐减 57.5%，中国出口的 11.5 万辆乘用车占俄罗斯销量的 7.7%。

俄罗斯经济受俄乌冲突影响，2022 年 GDP 增速同比-2.1%，世界银行预估 2023 年、2024 年俄罗斯实际 GDP 增长率为-0.2%、1.2%，今年俄罗斯经济可能还是偏弱，车市需求增长乏力。

2023 年随着海外车企陆续退出俄罗斯，中国车企和俄罗斯本土车企的份额进一步扩大，中国车企以更好的体验获得的份额的提升要快于俄罗斯本土车企。但俄罗斯在汽车领域一直以来有显著的保护性贸易政策倾向，中国车企在俄罗斯的发展也充满着不确定性。

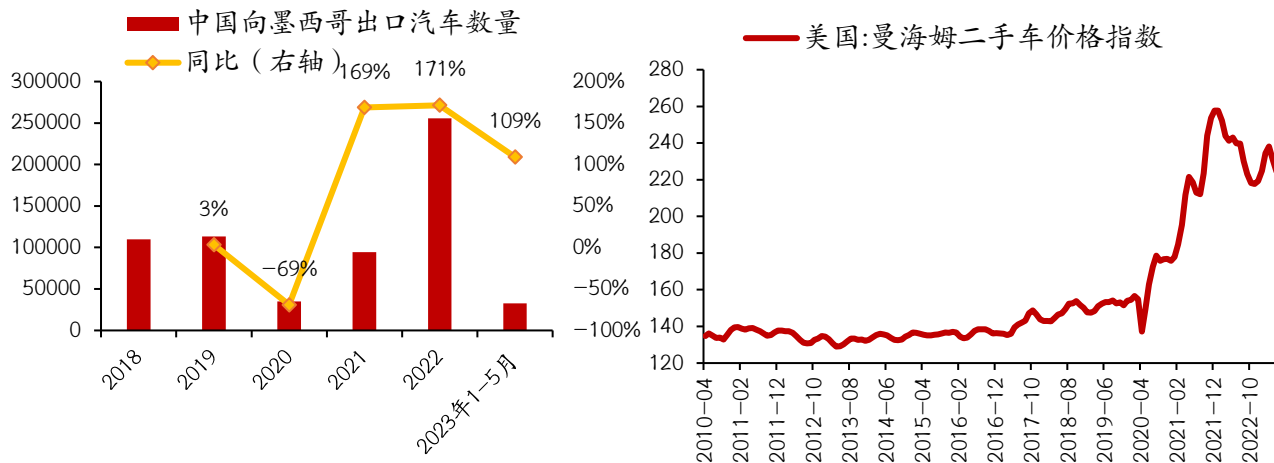
图表 10: 俄罗斯乘用车销量和 GDP 增长率 (单位: 辆, %)



资料来源: Wind, IMF, 光大期货研究所

墨西哥从 2018 年开始就在我国出口汽车国家中处于排名靠前的位置, 2022 年位列第一名, 2023 年排在俄罗斯之后。中国出口墨西哥以燃油车为主, 2023 年 1-5 月累计出口墨西哥汽车 15.8 万辆 (同比增加 8.2 万辆), 其中新能源汽车 3519 辆, 占比非常小。

图表 11: 中国向墨西哥出口汽车数量 (单位: 辆, %) 图表 12: 美国二手车价格指数 (单位: 点)



资料来源: Wind, 光大期货研究所

资料来源: Wind, 光大期货研究所

墨西哥是一个汽车制造业大国, 在进口大量汽车的同时又出口大量的汽车。墨西哥本国的汽车需求从中国、印度、巴西等国家进口, 墨西哥本国生产的汽车九成左右出口到了美国。中

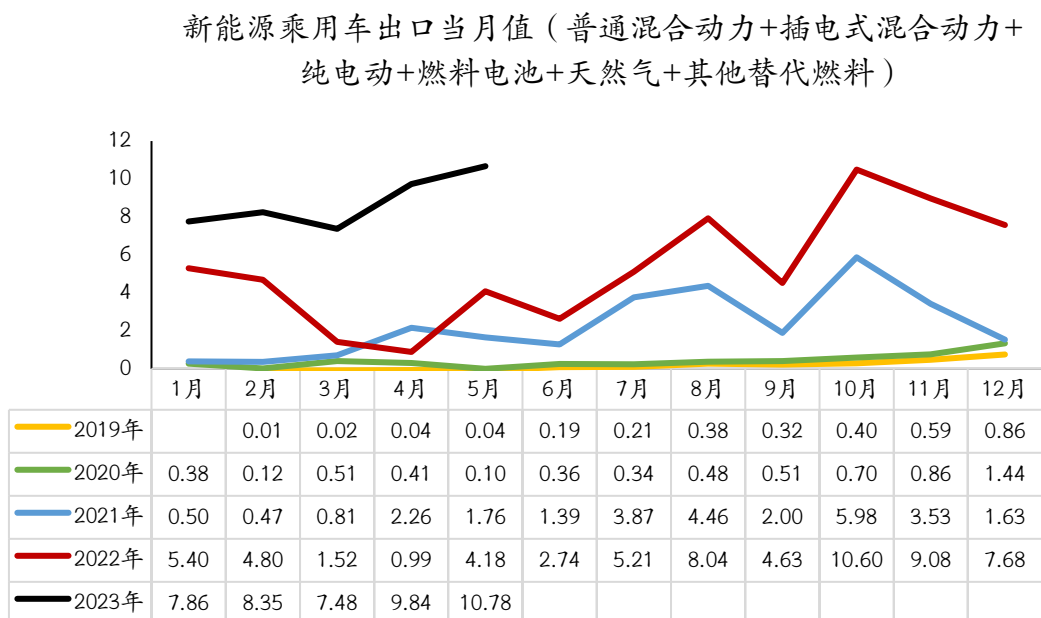


国出口至墨西哥的汽车在 2022 年翻了几番，一方面海外主要汽车制造出口国产销受限，从中国进口的数量增加；另一方面墨西哥每年从美国进口几万辆二手车，2022 年美国的二手车价格飙升、库存见底，中国物美价廉的新车比美国的二手车更具性价比。

## 2. 新能源乘用车出口：欧洲补贴退坡，需求或受抑制

新能源乘用车出口在短短几年时间内实现了从无到有，目前在乘用车出口当中占比接近三成。

图表 13：新能源乘用车出口当月值（单位：万辆）



资料来源：Wind，光大期货研究所

从国别来看，2023 年 1-5 月中国新能源乘用车出口至欧洲地区占比 39%，远超其他国家。欧洲新能源乘用车需求量大，主要有以下几个原因：1. 欧洲国家推进能源革命，施行了新能源汽车购车补贴政策，是拉动欧洲新能源汽车需求的主要原因。2. 高油价是新能源汽车需求增长的助推因素。3. 新能源车的体验感优于传统汽车。



从国别来看，2023 年中国出口新能源车主要出口地是比利时、英国、泰国、澳大利亚、西班牙等国家。2023 年中国出口了 67 万辆新能源汽车到比利时，比利时的汽车市场很小，人口也才一千来万人，比利时北部有全球最大的汽车集散港安特卫普布鲁日港，中远海运集团子公司中远海运港口占有该港口 20%的股份，中国对欧洲贸易大部分由比利时转口再进入其他欧洲国家。

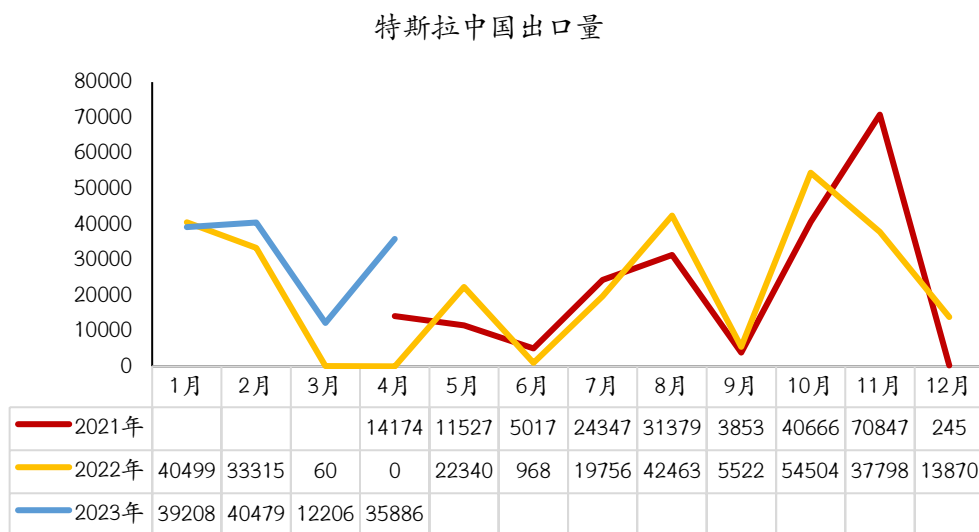
图表 14：新能源汽车主要出口国家（单位：辆）

新能源汽车主要出口国家（辆）	2022年	2023年1-5月
全球	1120524	675346
比利时	198272	113627
英国	108968	69985
泰国	79950	66321
西班牙	43487	43974
澳大利亚	41895	39974
菲律宾	68718	37851
印度	58959	24158
德国	32994	23494
以色列	39479	21365
斯洛文尼亚	46755	17244

资料来源：乘联会秘书长崔东树公众号，光大期货研究所

中国出口到欧洲的新能源乘用车，分为特斯拉和非特斯拉乘用车讨论。2022 年特斯拉在中国出口的新能源乘用车里市占率 40%左右，上汽市占率 20%左右，比亚迪市占率 10%左右。上汽名爵（MG）是上汽新能源汽车出口的主力，名爵诞生于英国，是知名汽车品牌，自 2007 年起收归上汽集团。名爵在英国及英联邦国家还有一定的影响力，上汽用名爵的品牌影响力打开了欧洲市场，随后辐射到澳大利亚、新西兰、墨西哥、泰国等国家，成为当地销量排名靠前的汽车品牌。

图表 15：特斯拉中国出口量（单位：辆）



资料来源：中汽协，光大期货研究所

未来中国出口至欧洲的新能源汽车能否保持高速增长存在不确定性，欧洲推进能源改革、施行新能源汽车补贴政策，但部分国家的补贴政策正在退坡。

图表 16：新能源汽车主要出口国家相关政策

国家	新能源汽车相关政策
欧盟	2021年汽车每公里CO <sub>2</sub> 需低于95克，2025年降至80克，2030年降至65克，到2040年实现零排放
泰国	到2030年，泰国电动汽车年产量将达到75万辆，占汽车总产量的30%，2035年实现100%电动化。在2022年-2023年期间，电动车进口税可以获得40%的减免优惠。2022年-2025年期间，新能源汽车的消费税从8%降至2%。为每一台电动车提供7万-15万泰铢的补贴。
英国	从2030年起禁止销售新的汽油和柴油汽车。补贴逐渐退坡，英国的电动汽车补贴已于2022年结束，从2025年4月起，电动汽车也将开始需要支付消费税，第一年将支付最低费率10英镑，之后将逐渐升至目前的标准费率165英镑。
西班牙	根据西班牙Móviles III换车补助计划，如果在2022年底前置换家中使用年限超过10年的旧车、购买并注册一辆全新的纯电动汽车或混合动力汽车，政府将在未来1年至3年返还高达7000欧元的补贴；即便仅购买新车，购车者也有可能得到约5000欧元的补贴。此外，车企还提供免费的家庭充电桩和安装服务，价值约合2000欧元。
澳大利亚	到2030年减排43%（在2005年的基础上）和到2050年实现净零排放的目标。2030年之前170万辆电动车上路。对新能源汽车免征税。电动汽车免除5%的进口关税。不同州补贴金额在3000澳元不等。
菲律宾	到2030年，所有政府车辆都应转换为电动汽车，而到了2040年，所有政府车辆都应由电力驱动。推出购车补贴、铺开公共交通清洁能源、建设更多的充电桩网络等等。在产业方面，政府同于给予新能源汽车制造业及设置电动车充电站投资奖励优惠，并针对电动车及混合动力车的零配件进口实施零关税，鼓励本土电动车产业发展。
印度	计划在未来5年内购买100万辆电动汽车，并计划在2030年前完全停止销售传统燃油汽车。对电动两轮车电池容量每千瓦时15,000卢比（181美元）的补贴回落至每千瓦时10,000卢比（121美元）。补贴限额从之前的40%降至最高15%。
德国	计划自2023年起，下调各价格段位的纯电车补贴：4万欧元及以下纯电车补贴额度从6000欧元降至4500欧元，售价4万-6.5万欧元的纯电车额度从5000欧元降至3000欧元；6.5万欧元以上车型不享受补贴。同时，插电混动车型将不再享受补贴。2024年，继续下调售价4万欧元及以下的电池补贴至3000欧元。

资料来源：公开信息，光大期货研究所

据乘联会秘书长崔东树的公开演讲：“开电动车的一个核心特征是，换不回油车去，开油车的很容易转到电动车，因为电动车驾驶体验对我们很重要。电动车的用户黏性是极高的，高端用户迅速向电动化转型，获得了良好的发展态势。”假设电动车的用户黏性极高，但当前的新能源汽车的渗透率水平偏低，一旦停止补贴，需求可能会被抑制。

图表 17：主要国家新能源汽车渗透率（单位：%）

新能源渗透率		2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年1季度
中国		1.0%	2.8%	4.5%	4.7%	5.2%	13.4%	25.5%	25.5%
欧洲	德国	0.7%	1.3%	1.8%	2.7%	12.6%	22.7%	28.0%	17.9%
	法国	1.4%	1.6%	2.0%	2.5%	9.1%	14.4%	17.3%	19.8%
	挪威	21.6%	29.0%	37.7%	41.9%	58.3%	69.8%	73.5%	71.2%
	欧洲其他	0.7%	0.7%	1.0%	2.1%	4.3%	7.2%	10.1%	9.8%
	瑞典	3.0%	4.5%	6.5%	10.2%	27.1%	39.1%	49.1%	48.4%
	意大利	0.1%	0.2%	0.5%	0.7%	3.4%	9.8%	9.8%	8.0%
	英国	1.1%	1.6%	2.0%	2.6%	8.9%	16.3%	20.3%	19.2%
	欧洲汇总	1.1%	1.4%	1.9%	2.7%	8.3%	14.2%	18.3%	15.3%

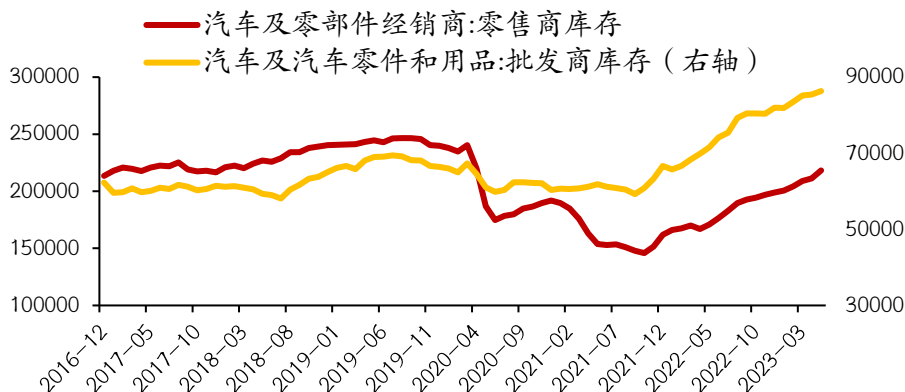
资料来源：乘联会秘书长崔东树公众号，光大期货研究所

## 二、汽车零部件：美国增长放缓，低库存或成新常态

中国出口到美国的汽车零部件占中国出口汽车零配件总额的四分之一，在中国汽车零部件出口地中排名第一。疫情期间美国的汽车耐用品消费非常好，拉动中国汽车零部件的出口。随着财政对居民的补贴退坡以及美国居民支出从商品转为服务，汽车耐用品需求有所回落，但2021年中至今美国的汽车及零部件库存持续补库，对中国汽车零部件出口形成了拉动。

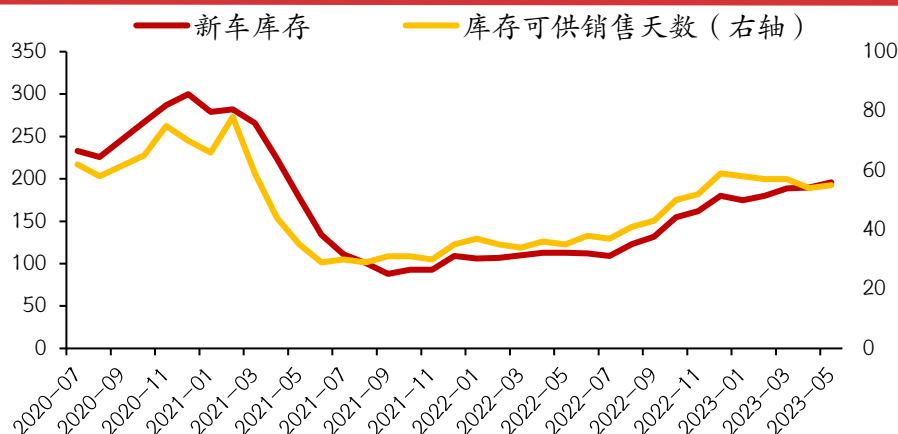
截至5月美国的汽车及零部件零售商库存相较于疫情之前偏低，新车库存、二手车库存数量和可供销售天数也偏低。

图表 18: 汽车及零部件库存 (单位: 百万美元)



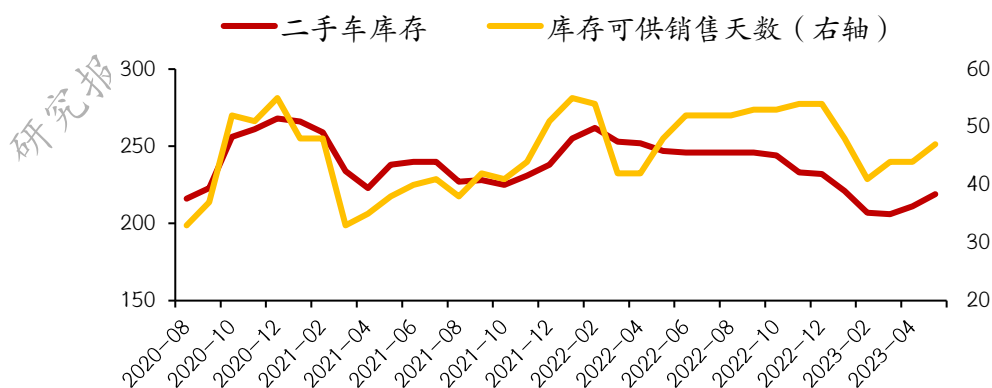
资料来源: Wind, 光大期货研究所

图表 19: 美国新车库存和库存可供销售天数 (单位: 万辆, 天)



资料来源: Cox Automotive, 光大期货研究所

图表 20: 美国二手车库存和库存可供销售天数 (单位: 万辆, 天)



资料来源: Cox Automotive, 光大期货研究所

库存这么低，按理说仍有补库的需求。但 2021-2022 年由于汽车供不应求、价格上涨，虽然汽车销量下滑，但汽车制造商公布了历史上非常好的业绩。尝到了低库存带来的甜头，很难说以后库存的正常状态是疫情前的水平，很可能低库存会成为新的常态。

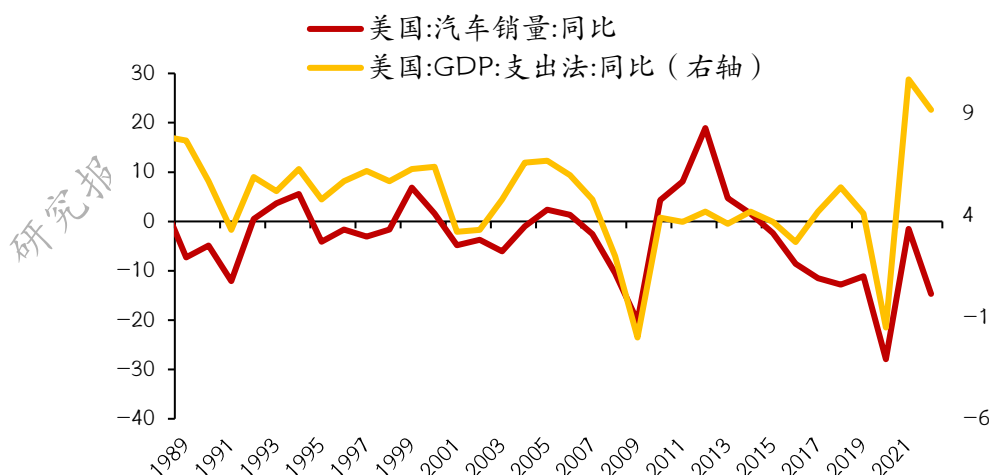
图表 21：美股上市主要汽车制造商归母净利润（单位：亿美元）

证券名称	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
丰田汽车	2,095	4,082	2,836	9,622	18,231	21,733	23,127	18,311	24,940	18,829	20,762	22,453	28,501
本田	2,684	5,341	2,115	3,671	5,741	5,094	3,445	6,166	10,593	6,103	4,557	6,574	7,071
Stellantis	--	12	0	9	6	3	18	35	36	66	0	142	168
特斯拉	-2	-3	-4	-1	-3	-9	-7	-20	-10	-9	7	55	126
通用汽车	47	76	49	38	28	97	94	-39	79	66	62	98	89
索尔工业	1	1	1	2	2	2	3	4	4	1	2	7	11
法拉利	--	--	2	2	3	3	4	5	8	7	6	8	9

资料来源：Wind，光大期货研究所

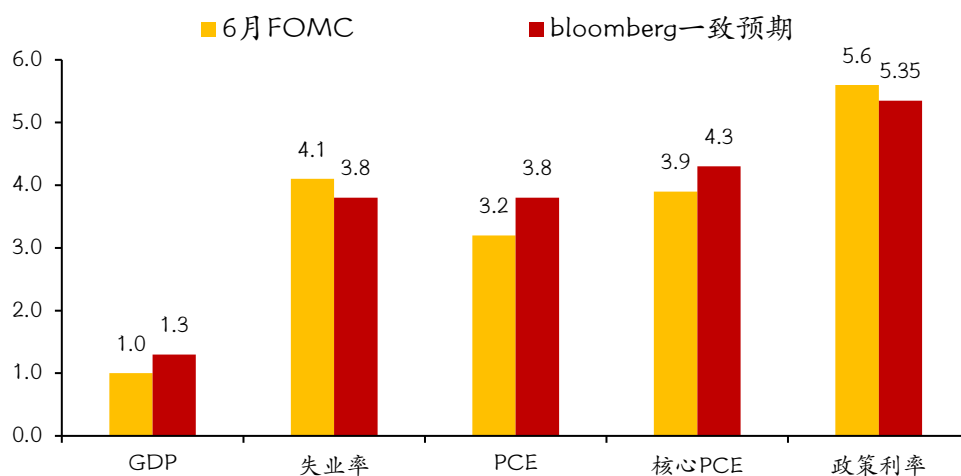
除了补库，从美国汽车及零部件本身的需求来看，可能也面临降速。美国汽车市场是全球最先步入成熟期的汽车市场，成熟期的汽车市场经历了快速增长期，汽车需求和经济增长本身相关性较强。过去 30 年美国汽车销量同比和美国 GDP 同比有较强的同步性，2023 年美国 GDP 增长放缓是市场和美联储的共识，相应的汽车需求也可能放缓。

图表 22：美国汽车销量同比和 GDP 同比（单位：%）



资料来源：Wind，光大期货研究所

图表 23：美联储经济预期和彭博一致预期（单位：%）



资料来源：美联储，Bloomberg，光大期货研究所

研究报告全部内容不代表协会观点，仅供交流使用，不作为投资建议。

## 免责声明

本报告的信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性、可靠性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，并不构成任何具体产品、业务的推介以及相关品种的操作依据和建议，投资者据此作出的任何投资决策自负盈亏，与本公司和作者无关。

研究报告全部内容不代表协会观点，仅供交流使用，不构成任何投资建议