

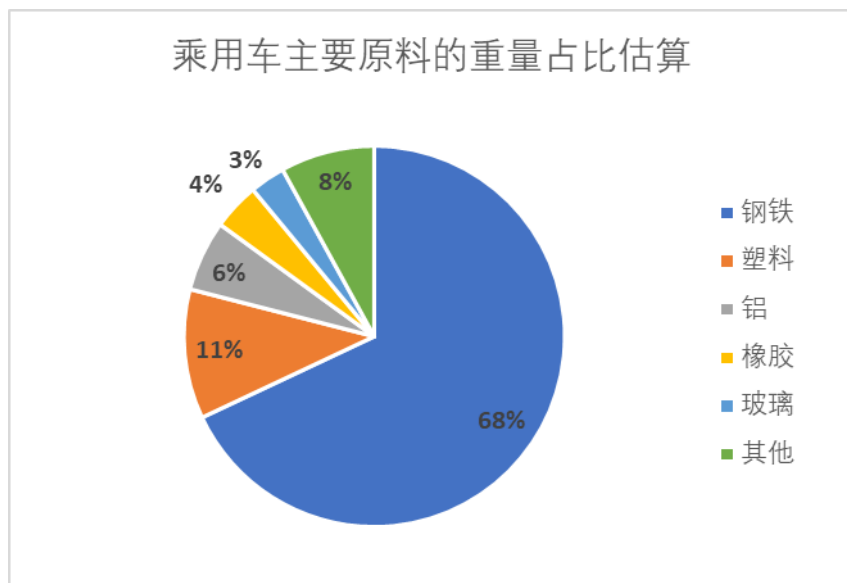
## 出口对我国汽车的带动及对钢材需求的影响

### 研究院-汽车专题

曹颖 黑色金属首席分析师 Z0012043

肖静 有色金属首席分析师 Z0014087

汽车是我国制造业重要的支柱性产业之一，也是钢铁行业的重要下游终端需求板块。常见乘用车的主要原材料有钢铁、塑料、铝和橡胶、玻璃等，但其中钢铁从重量占比来看高达近七成之多（当然不同车型的原材料构成比重会有较大差异），由此可见钢铁是汽车制造的最主要原材料。而今年我国粗钢产量在地产需求板块表现得显著不及预期的背景下，仍然能保持近两个百分点的正增长，这与强劲的钢材出口以及下游钢制品出口的带动都不无关系。其中，汽车作为耗钢量不小的制造细分行业，其出口格局也发生了不小的变化。我们借由这篇专题文章来尝试探讨一下出口对于汽车行业的带动作用，以及对钢材需求的带动效果。首先我们来看一下近几年以来我国汽车行业整体发生的主要变化。

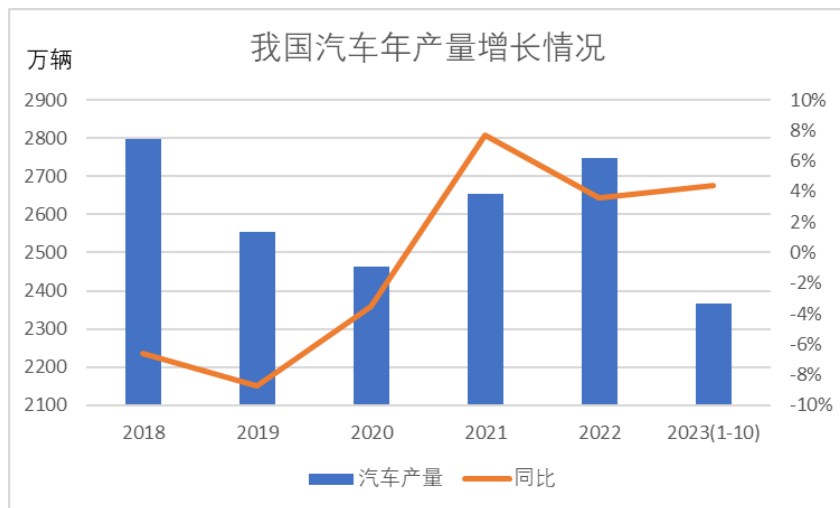


数据来源：卓创资讯

### > 近几年我国汽车市场的主要变化

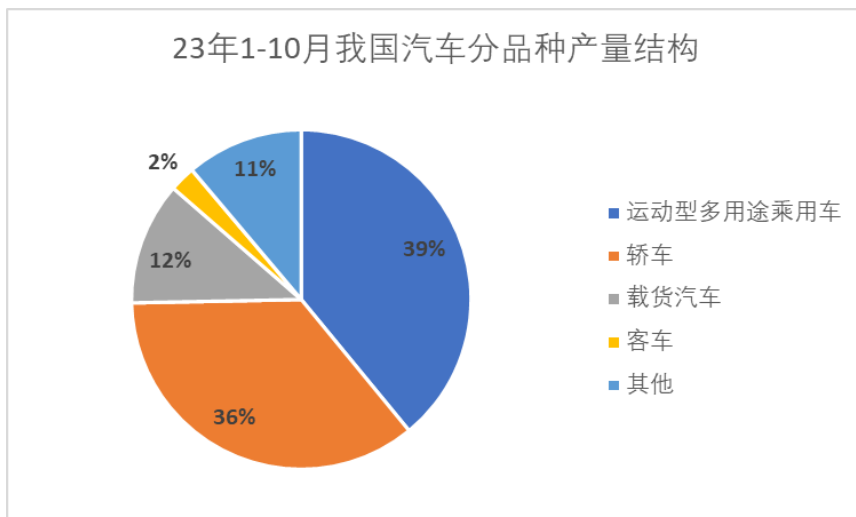
本世纪以来，我国汽车行业在发展经历了十余年的快速扩张后，受中美贸易摩擦、环保标准切换、新能源补贴退坡等诸多因素的影响，于 2017 年进入增速回落期。但近三年，我国汽车智能化得到了高速发展，再加上新能源汽车在国内产业政策扶持下成功“突围”，形成了比亚迪等优秀的自主品牌，为我国汽车行业的产销注入了新生力量。另一方面，我国的汽车企业在公共卫生事件期间抓住了国际供应链受扰的时间窗口，成功打入了以发展中国家为主的汽车市

场，汽车出口量的激增对我国汽车产销也形成了重要的提振。尤其在今年，汽车购置税优惠和新能源国补退出后，我国汽车产销仍能逆势增长，这也主要得益于出口的强劲以及我国自主品牌日益贴近新的消费诉求。按照统计局数据，今年1-10月份我国汽车共生产2366.3万辆，同比去年同期增长了99.5万辆，折合增幅为4.4%。按照中期协数据，今年1-10月份我国汽车共销售2396.97万吨，同比去年同期增长了9.1%之多，行业整体的产销数据颇为喜人。



数据来源：同花顺

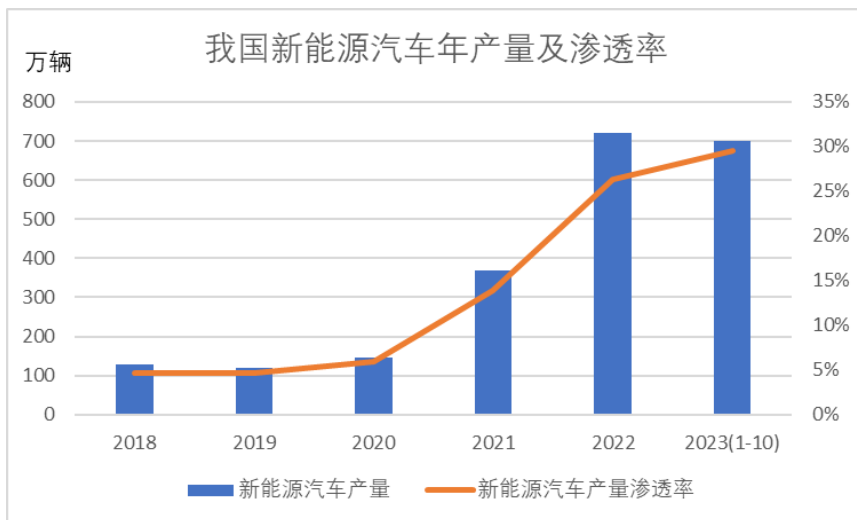
从具体的产量结构来看，我国目前产量最大的车型仍为运动型多用途乘用车，轿车的占比紧随其后，二者的产量占比合计能够达到75%之多，也是比较有代表性的乘用车车型。而单车耗钢量比较大的客车和货车，在我国汽车产量占比中并不算大。



数据来源：同花顺

再从电动化的角度来看，随着环保等要求的提高，新能源汽车在我国汽车行业的渗透率也日益抬升。今年1-10月我国新能源汽车产量已经达到699.8万

辆，平均渗透率已达到 29.6%，这与五年前仅 5% 左右的市场渗透率相比已经有了显著的提升。而 10 月单月的新能源汽车渗透率甚至达到了 34.21%，创下了该数据的新高水平。我们预计今年新能源汽车全年的产量能够达到 880 万辆左右，年同比增速保持在约 22% 的高位水平。



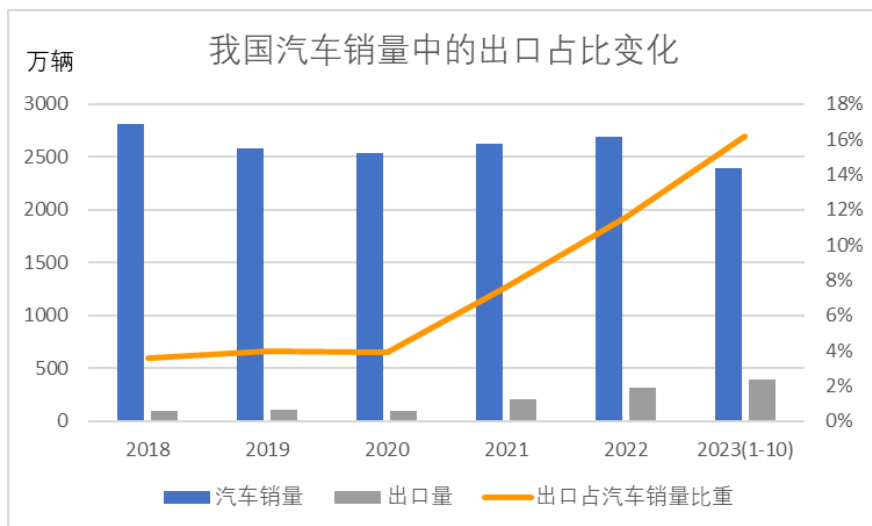
数据来源：同花顺，我的钢铁网

通过梳理近几年我国汽车行业的整体产销数据及细分结构，不难发现我国汽车行业正在重新回到良性增长轨道上来。尤其电动化和智能化汽车产品正在引领着行业的创新与进步，市场竞争力和品牌力都在不断地成长，预计还能给钢材需求市场提供潜在的增长带动。

### > 出口对汽车市场的带动变得尤为明显

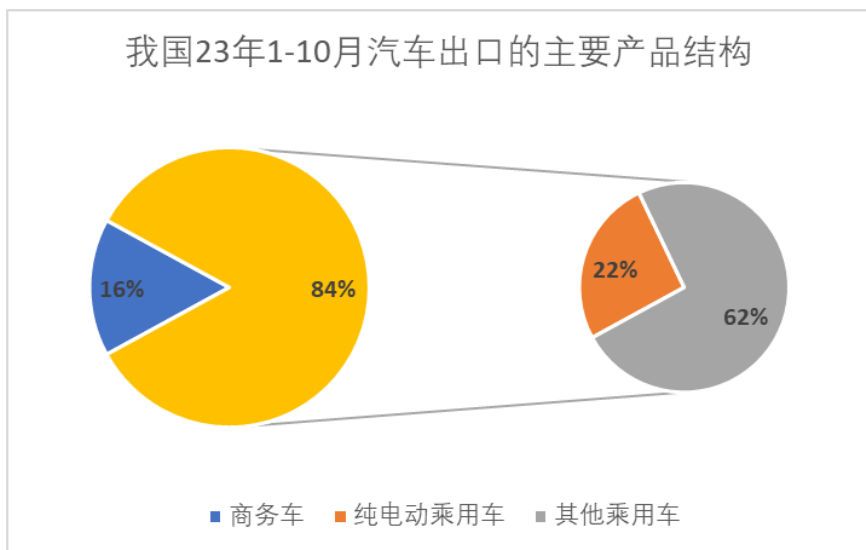
我国自加入 WTO 之后，虽然汽车行业一直在努力的“走出去”，但出口规模一直很小。直至 2021 年，国际汽车产业供应链因为公共卫生事件的冲击而产生了供需错配的缺口，而我国汽车行业凭借高性价比、功能创新及供应稳定性等明显的相对优势，成功在海外市场实现了“突围”，并打入了欧洲等发达国家市场。

从海关总署数据来看，我国今年 1-10 月共出口汽车 387.1 万辆，已经超过了 2022 年全年 310.7 万辆的出口量，同比去年增幅达到了 57.8% 之多。近几年，出口对于我国汽车市场的重要性也日益攀升。按照今年 1-10 月数据测算，我国汽车出口占总市场比重已经达到了 16.2%，且很明显仍处于攀升状态。根据乘联会统计，2023 年我国汽车出口均价 2.0 万美元，同比 2022 年的 1.8 万美元，均价小幅提升。



数据来源：同花顺

从主要的产品结构来看，我国出口的汽车产品中有 84%是乘用车，主要的出口品牌有上汽、奇瑞等。其中新能源汽车的占比也有所抬升，今年 1-10 月纯电动乘用车已经占到了汽车出口总量的 22%，而三年前这一数据还仅仅为 3.6% 的水平。根据乘联会数据，我国 1-10 月纯电动乘用车共出口 130 万辆，累计同比增速高达 80%，基本延续了 2022 年 89%的高增速。这也充分体现了我国新能源汽车在国际市场上受到了广泛的认可，国际竞争力显著抬升。



数据来源：同花顺

再从具体的出口流向来看，我国汽车主要的出口对象是欧洲和亚洲，今年 1-10 月我国往欧洲的汽车出口势头显得尤为强劲。其中情况最为特殊的是俄罗斯，今年我国出口往俄罗斯的汽车数量剧增，1-10 月已经出口了 73.6 万辆，相较 22 年的 16.3 万辆翻了两番之多，这与俄乌战争后外资车企退出俄罗斯市场有直接关系。

此外，北美洲的墨西哥，近两年自我国进口的汽车数量也较大，2022 年墨

西哥是我国最大的汽车出口国，今年则被俄罗斯超越。近两年，北汽、上汽、奇瑞、长安等中国自主品牌纷纷前往墨西哥，在当地布局生产和销售。与此同时，大批国内零部件企业正在涌入墨西哥，考虑在墨西哥选址建厂。墨西哥凭借其地理位置，俨然成为我国汽车行业突破美洲市场的重要“跳板”。而我国汽车在亚洲的主要出口对象国为沙特，中国汽车在公共卫生事件期间以物流供应链全、适配创新力强、产品服务性好等优势在沙特市场站稳了脚跟。

表：我国近三年汽车出口主要市场占比

我国汽车出口（万辆）	2021 年出口量	: 出口占比	2022 年出口量	: 出口占比	2023 年 1-10 月出口量	: 出口占比
欧洲	52.4	24.0%	89.0	26.2%	163.1	38.5%
亚洲	73.9	33.8%	121.5	35.8%	140.8	33.2%
北美洲	19.2	8.8%	40.7	12.0%	50.3	11.9%
南美洲	39.4	18.0%	46.5	13.7%	31.8	7.5%
非洲	22.0	10.1%	22.9	6.7%	17.3	4.1%
大洋洲	11.7	5.3%	19.3	5.7%	20.7	4.9%

数据来源：乘联会

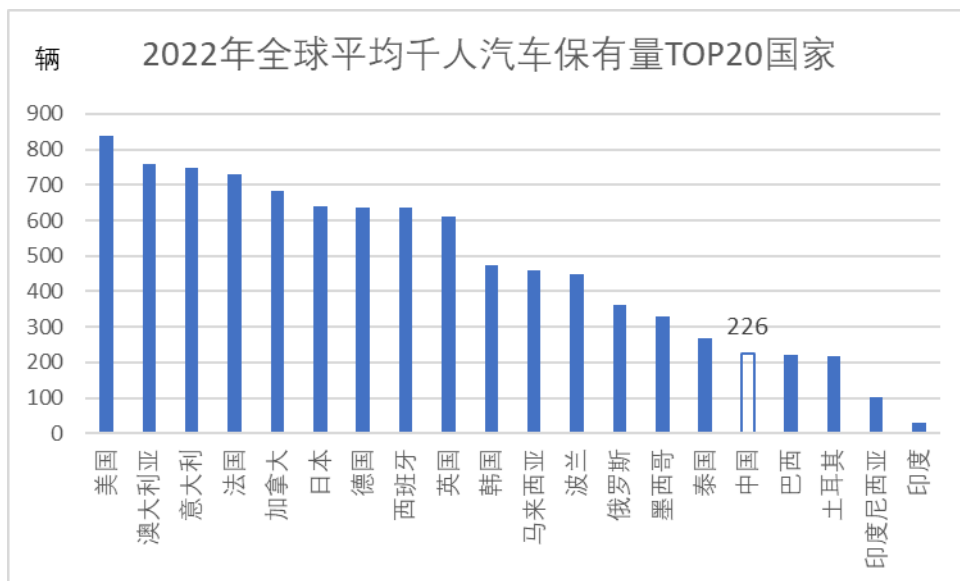
最后从动力结构来看，我国汽车出口往北美洲、南美洲和非洲的主要车型仍为汽油车，而出口往亚洲、欧洲、大洋洲的车型中，纯电动型汽车占比已经近半。我国新能源汽车在出口市场也越来越受青睐，出口均价也从 2018 年的 1.5 万元提升至 2022 年的 14.7 万元。

此外，我国汽车企业也借由出口市场的打开，开启了海外汽车产能的重要布局。近几年我国主要车企在海外，尤其东南亚和南美市场布局了一些当地工厂，与此同时积极用新能源车型进一步突破欧洲和美洲市场，我国汽车行业预计很快会在海外迎来第二成长曲线。

#### > 汽车市场趋势对钢材需求的影响评估

通过以上的梳理，我们也看到了中国汽车行业近年来的良性发展，尤其是在新能源板块实现了突破，同时于海外市场也在不断寻求出口与投资的增长。而展望汽车行业的未来趋势，我们认为无论在内需，还是出口及海外产投方面，都存在着进一步增长的空间。

乘联会秘书长崔东树之前发文称，截至 2023 年 9 月底，中国汽车保有量突破 3.3 亿辆，新能源汽车 1821 万辆。而目前，我国拥有汽车驾照的人员达到 4.8 亿人，也就是说仍有 1.5 亿人有驾照没有车，中国汽车市场的巨大增长潜力仍然是极其明显的。从全球主要汽车消费国的千人平均汽车保有量数据来看，2022 年我国千人平均汽车保有量也才 226 辆，远低于发达国家水平，排名全球的第 16 位，这是与我国的经济水平并不太相符的，有待抬升。

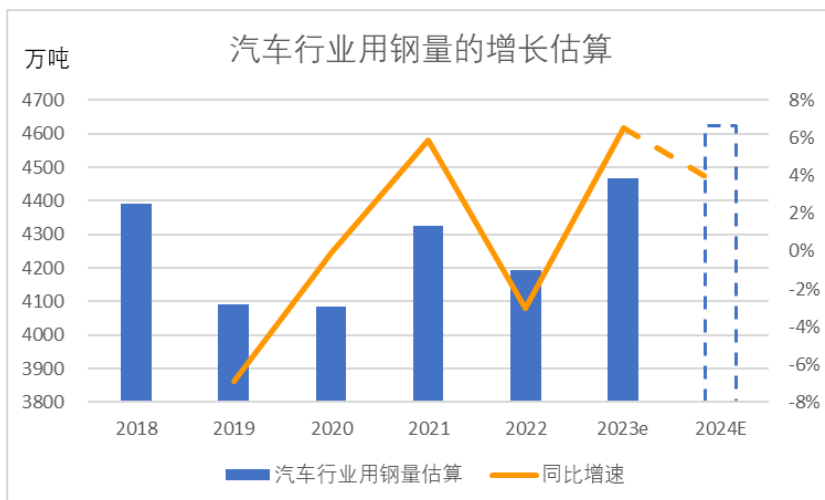


数据来源：车聚网

另外近几年来，我国对于汽车的消费升级需求还是比较强劲的。根据华泰研究数据，我国汽车消费中中高端车型占比才达到 5.74%，远低于发达国家 12% 左右的中高端车型的消费占比。所以我国汽车的消费升级仍处于爬坡过程，结合我国智能车的不断推陈出新，电动、混动等新能源车也会继续逐步替代汽油车，相信汽车的国内销售仍会处于增长通道中。

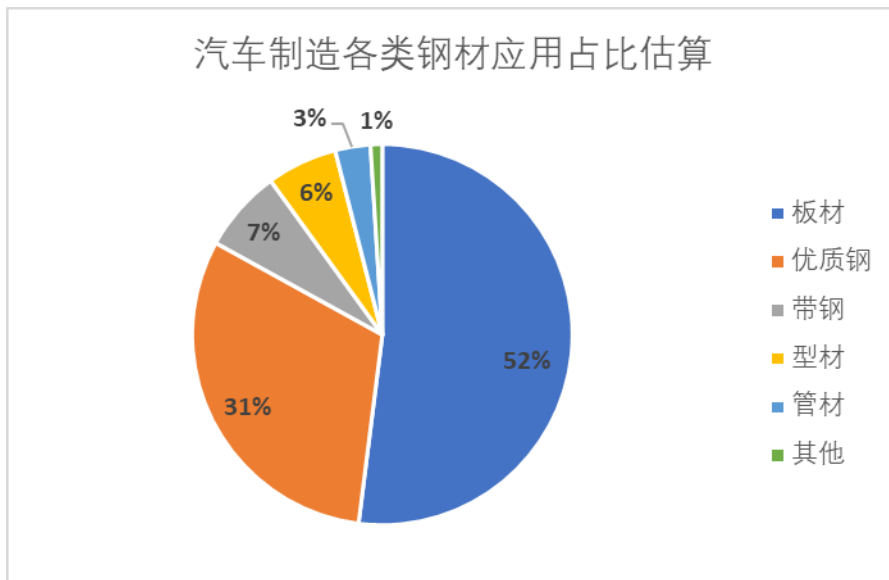
另一方面，虽然我国汽车出口正处于快速增长的机遇中，但也不能忽视一些潜在的不利风险。如今年 10 月 4 日，欧盟委员会正式对从中国进口的纯电动汽车（BEV）启动反补贴调查，调查将在启动后最长 13 个月内结束。由于我国新能源汽车的欧洲销售价格普遍高于国内，所以预计最后直接加征关税、消费税的概率不算大，但欧盟减少电动车补贴的可能性是存在的。这一事件也促使我国汽车企业在欧盟当地建厂、收购欧盟当地车企等，来尝试规避潜在的欧盟反补贴风险。而今年在我国汽车总出口中占比高达 17.4% 的俄罗斯市场，也存在波动的可能性。在上文中我们提到过，我国汽车在俄罗斯销售激增主要源自其他外资汽车的退出，而这一格局也可能随着俄乌战争的变化而有所转变，其回落风险也是值得关注的。

但整体来看，我们认为我国汽车 2024 年的产销态势依然向好，全国产量预计能够达到约 2970 万辆，同比增幅在 3.5% 左右。其中，出口对我国汽车市场的带动作用会依然显著。基于今年 1-10 月数据，预计 23 年全年我国汽车出口（国内制造）量约 480 万辆。再结合海外市场的进一步打开，我们预测 2024 年我国汽车出口量能够进一步增长至 560 万辆，同比增速回落至 17% 左右。最后再结合各主要车型的用钢系数，我们就能粗略估算出我国整个汽车行业的用钢量规模及其增长情况，估算结果见下图。



数据来源：国投安信期货估算及预测

总结来看，我们认为2024年我国汽车行业产量增幅仍能保持3.5%的正增长。其中，出口增幅仍高达17%，继续启动重要的带动作用。粗略折算到用钢量上约为4600余万吨，预计2024年同比增幅仍能达到3.5%左右，给钢材需求带来正向带动作用。而从细分的钢材品种来看，仍然是主要带动板材的消费，其次是优质钢。再考虑到我国海外汽车相关产能的持续投放，预计还会直接对我国钢材的直接出口形成小规模提振，因此汽车行业对于我国钢材终端需求的带动还是颇为值得继续期待的。



数据来源：卓创资讯



## 【免责声明】

本研究报告由国投安信期货有限公司撰写，研究报告中所提供的信息仅供参考。报告根据国际和行业通行的准则，以合法渠道获得这些信息，尽可能保证可靠、准确和完整，但并不保证报告所述信息的准确性和完整性。

本报告不能作为投资研究决策的依据，不能作为道义的、责任的和法律的依据或者凭证，无论是否已经明示或者暗示。国投安信期货有限公司将随时补充、更正和修订有关信息，但不保证及时发布。对于本报告所提供信息所导致的任何直接的或者间接的投资盈亏后果不承担任何责任。

本报告版权仅为国投安信期货有限公司所有，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。如引用发布，需注明出处为国投安信期货有限公司，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。国投安信期货有限公司对于本免责声明条款具有修改权和最终解释权。