

有色产业委员会

电话：  
0571-88399533

邮箱：  
[tyq2926@yafco.com](mailto:tyq2926@yafco.com)

## 摘要：

欧盟是我国电动汽车出口的主要市场之一。2024 年 7 月 4 日起，欧盟对我国主要出口车企上汽、吉利和比亚迪实行 17.4%-38.1%不等的临时关税，对上海生产出口的特斯拉也实行 21%的特别税率，并最晚于 11 月 4 日进行最终关税决定。本文借助 25 个欧盟成员国电动车月度销量数据，分析了该事件影响下出口欧盟的电动汽车销量，以及受此影响的国内车企的碳酸锂内需。

## 结论：

反补贴关税对中国出口车型的影响并不均等，我们预期受冲击最大的为中端经济型品牌上汽 MG 和比亚迪，关税正式实施后对销量的影响波动较大，折合碳酸锂消费量的波动幅度约为百吨级别，而总体出口欧盟电动汽车所含碳酸锂当量为千吨级别，总体来看对我国十万吨级别的碳酸锂供需冲击不大。

## 一、政策背景

2023 年 9 月 13 日欧委会宣布启动对中国出口电动车的反补贴调查，并于 2024 年 7 月 4 日起，在原有 10% 的汽车税基础上，对华出口欧盟纯电动汽车加征临时关税，三家最主要的中国车企上汽、吉利和比亚迪面临的临时关税税率分别为 38.1%、20% 和 17.4%，而对于“配合调查但未被抽样”的中国产特斯拉等纯电动汽车则加征 21% 的平均关税。

经过 6 月底以来中欧双方就电动汽车反补贴案进行的十余次司局级技术磋商和两次副部级磋商，以及 9 月 19 日的价格承诺磋商和随后的 6 轮中欧技术磋商后，10 月 4 日，欧盟对中国电动车反补贴税提案以 10 赞成、5 反对、12 弃权通过，仅德国、匈牙利、马耳他、斯洛文尼亚和斯洛伐克反对，并预计最迟于 10 月 30 日公布关税最终实施条例，并于次日生效。最终税率较临时关税略有调整，上汽、吉利和比亚迪加征关税税率分别为 35.3%、18.8% 和 17%，而申请单独审查的特斯拉最终加征关税税率为 7.8%。

图 1：欧盟对华纯电动车反补贴调查事件始末

日期	事件
2023年6月	法国提议欧盟对我国电动汽车企业发起反倾销和反补贴调查
2023年9月13日	欧委会正式启动针对中国进口电动车的反补贴调查
2023年10月4日	欧盟正式发布对中国电动汽车反补贴调查的相关信息与具体流程
2024年3月6日	欧委会发布实施条例，要求从3月7日起对原产地为中国的进口纯电车进行为期9个月的海关登记
2024年6月12日	发布反补贴调查初裁，如无法与中方达成解决方案，将从7月4日起对比亚迪、吉利汽车和上汽集团分别加征17.4%、20%和38.1%的反补贴税。对“参与调查”但未被“抽样”的生产商加征21%，对“不配合调查”的生产商加征38.1%。
2024年7月4日	欧盟对比亚迪、吉利汽车和上汽集团分别加征17.4%、19.9%和37.6%的临时关税。愿意合作但未被抽样的中国车企将被征收20.8%的加权平均关税，不合作车企的税率为37.6%。
2024年10月4日	欧盟就是否对从中国进口的电动汽车征收为期五年的反补贴关税进行了最终投票，投票结果为10票赞成、5票反对、12票弃权。欧委会声明，最迟将于10月30日公布加征关税的最终实施条例，相关规定将从次日生效。

数据来源：公开资料整理，永安期货研究中心

欧盟是我国纯电动车的主要出口地区，2023 年中国海关总署数据显示，我国出口纯电动汽车总计 154.58 万辆，其中近 64 万辆销往欧洲。欧盟统计局数据显示，2023 年欧盟新增注册 150 万辆纯电动乘用车，当年度我国电动汽车在欧盟销售市占率达四成以上。

## 二、对中国纯电动汽车出口的影响分析

鉴于我国电动汽车出口、欧盟海关报关到终端销售存在一定时间，且在临时关税 7 月 4 日生效前中国车企大量向欧盟运输汽车以规避即将到来的关税，故截至目前销售的电动汽车不少还是 7 月前停放在港口的存量汽车，销售价格尚未完全受到关税的

影响。另外，电动汽车销量也会受到欧盟总体汽车消费下滑、6月提前促销预支7/8月需求，以及当地经销商销售策略等因素的影响，单纯从销量角度来分析的准确性有限。所以，我们又借助海关口径的电动汽车出口数据进行辅助分析，将销量和出口两个口径综合比较。

分析一：终端销量口径

目前，我国生产并销售到欧盟国家的纯电汽车主要有：上汽、吉利和比亚迪，以及其他类别品牌。在选择样本时，我们主要考虑销量较大、有代表性的车型，如下表所示：上汽集团主要畅销车型为MG系列纯电动汽车；比亚迪覆盖车型较全，且主要为纯电动汽车；吉利集团主要畅销车型为沃尔沃系列汽车，其中部分车型（EX30/EX40/EC40等）为纯电动车型，其余为混动车型；马自达集团主要生产和销售为混动车型。特斯拉上海超级工厂主要生产MODEL 3和MODEL Y系列车型并出口，故仅选取此车型为样本。Dacia Spring车型由东风、雷诺和日产的合资企业易捷特于中国湖北进行生产，虽国内不进行销售，但受益于中国产业链的低价优势，在欧盟属于低价畅销车型，2023年欧盟销量排名第九。

图 2：有代表性的品牌、车型和动力类型

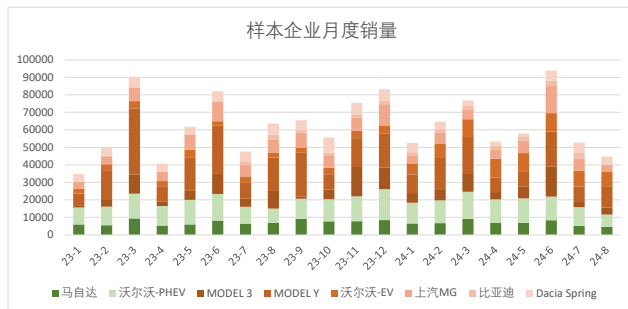
品牌	车型	动力类型	价格区间 (€)	电池	电池容量KWH
TESLA	MODEL 3	EV	6万-7.5万	三元	78.4
	MODEL Y	EV	6.5万-7.2万	磷酸铁锂	60
上汽	MG	主要为EV	2.3万-3万	磷酸铁锂+三元	62-77
比亚迪	所有	EV	3万-5万	磷酸铁锂	45-60
东风-雷诺	DACIA SPRING	EV	1.7万-2万	三元	27
吉利-沃尔沃	EX30 EX40 EC40	EV	4.3万-6万	三元	66-79
	其他	PHV			

数据来源：公开资料整理，永安期货研究中心

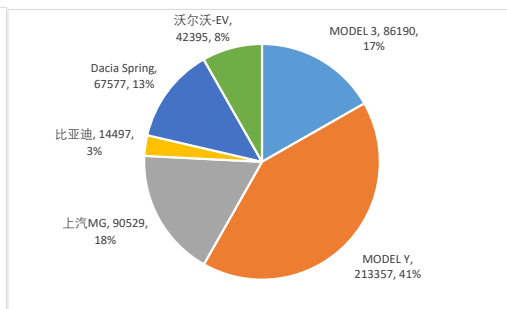
基于 MARKLINES 数据库中 25 个可获得数据的欧盟成员国汽车销量数据（不含英国），以及上述表格中选定的典型样本车型，可知 2023 年样本车型在欧盟 25 国累计销量为 51.45 万台，而同年海关口径出口欧盟纯电动汽车为 64 万台，选取样本的覆盖率为 80%。由此，可以用我们的数据以 80%的比例系数代表我国电动汽车总体在欧盟地区的销量，并借助 ACEA 的电动汽车注册量，对欧盟地区非中国电动汽车销量进行估计，并进行比较静态分析。

图 3：样本车型月度销量比例

图 4：样本车型 2023 年累计销量和比例



数据来源：Marklines，永安期货研究中心

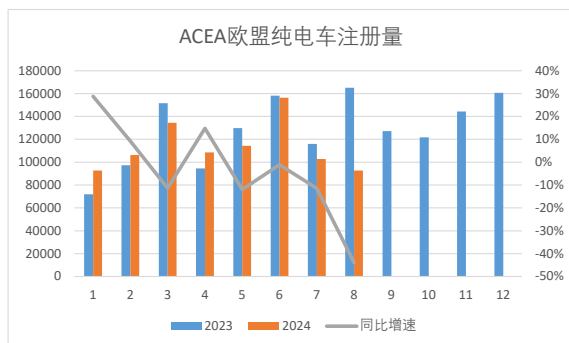


数据来源：Marklines，永安期货研究中心

中国出口欧盟的电动汽车中，特斯拉是最主要的车型，合计约占2023年出口量的五成以上，其次为上汽MG和DACIA SPRING车型。欧洲的汽车销量存在较为明显的季节性，主要为3月、6月和11-12月。由于2024年6月12日宣布7月4日起将实行临时关税，不少中国企业提前出口电动汽车至欧洲，同时在6月进行较大规模的促销活动，故6月销量可能部分预支7、8月份销量，从而致7、8月份同比销量偏弱。即使如此，中国纯电车在7、8月的整体销量同比增速仍坚挺于欧盟其他电动车，说明关税增加的冲击下对中国电动汽车销量仍存韧性。

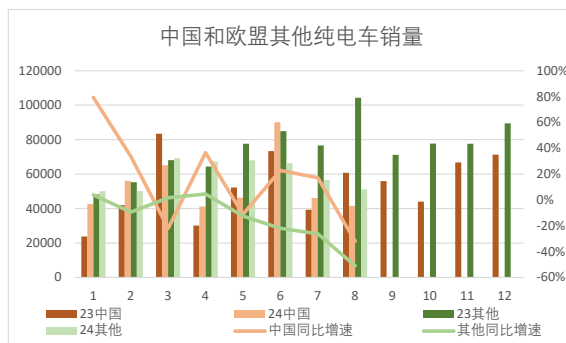
另外，把6-8月作为总体进行分析，欧盟总体、中国样本车型和其他电动汽车同比同期增速分别为-19.95%、2.41%和-34.54%，进一步证明中国电动汽车在政策影响期增速也较为坚挺，总体存在韧性。

图5：欧盟纯电车注册量



数据来源：ACEA，永安期货研究中心

图6：中国品牌和其他品牌纯电车销量



数据来源：Marklines，永安期货研究中心

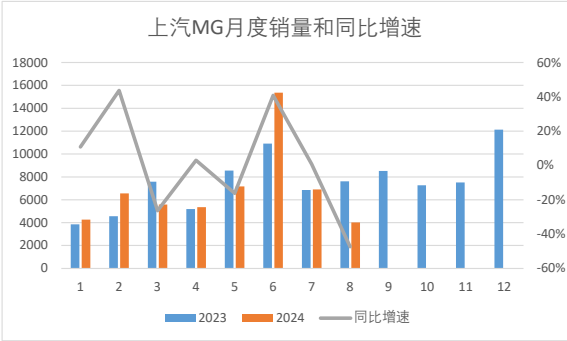
ACEA数据显示，2024年8月欧盟纯电动汽车注册量92,627辆，比去年同期下降43.9%，注册总市场份额也从21%下滑至14.4%，主要由于纯电动汽车的两个最大市场德国和法国分别下滑-68.8%和-33.1%造成。可以看出，欧盟电动汽车市场总体消费疲软，关税只是中国出口欧盟电动汽车销量下降的一个因素，整体走弱的宏观消费环境对中国电动汽车出口欧盟的影响也不可忽视。

由于上汽、吉利、比亚迪和特斯拉面临不同的临时关税税率，分别为38.1%、

20%、17.4%和 21%，故可以对价格弹性进行分析。吉利沃尔沃和特斯拉的纯电汽车属于较高端的车型，在欧元区的售价分别为 4.3 万-6 万欧元和 5.5 万-7.2 万欧元，而上汽 MG 和比亚迪车型为中端车型，售价分别为 2.3 万-3 万欧元和 3 万-5 万欧元。DACIA SPRING 车型是欧盟国家认可度较高的平民款，售价集中于 1.7 万-2 万欧元。以上样本几乎覆盖了欧盟纯电动汽车市场的全部价格区间。

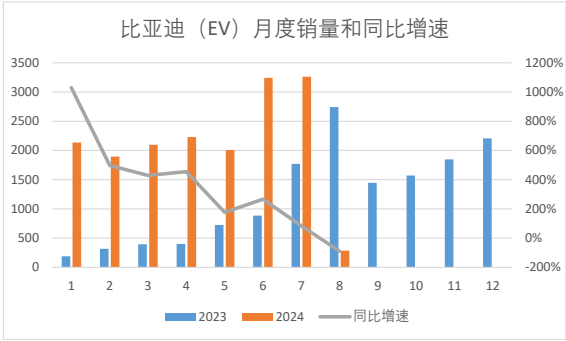
通过数据可以看出，上汽 MG 面临的临时税率变动最大，6-8 月的销量变动也较大，巨大的销量变动幅度和车企在当地的促销政策有关。为规避 7 月 4 日实行的关税，当地实行较大力度的促销政策，导致上汽 MG 车型在 6 月的销量有显著增长。随后 7 月和 8 月的销量连续环比下降，虽然促销政策导致消费预支存在一定影响，但 8 月同比销量下降超 40%，说明随着 8 月到港电动汽车关税成本增加后，经销商的价格调整降低了消费者的购买需求。比亚迪也面临类似情况，随当地促销政策的展开，6-7 月销量有较明显的增加，但 8 月的销量也面临超-90%的同比下滑，其中关税成本增加致终端售价提升也存在影响。综上可知，处于 2.3 万-5 万欧元的中端车型消费者，对 17.4%-38.1%的关税变化，或者说促销活动带来的价格变化较为敏感，销量会有较大的波动。

图 7：上汽 MG 月度销量和同比增速



数据来源：Marklines，永安期货研究中心

图 8：比亚迪月度销量和同比增速



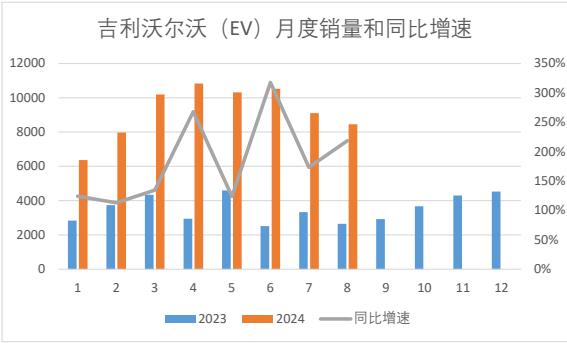
数据来源：Marklines，永安期货研究中心

由于欧盟地区对沃尔沃品牌的认知历史较久，即使增加了 20%的关税，叠加当地在 7 月 4 日临时关税落地前的促销政策，吉利沃尔沃的销量对税率的变动仍不敏感，6-8 月的环比增速分别为 2.07%、13.45%和-7.18%，相比欧盟总体电动汽车注册量的环比变动 36.83%、-34.34%和-9.81%更加平稳。而自 2024 年 5 月起，高端高价的特斯拉销量一直不及去年同期，说明高端汽车不仅受到关税的影响、更受到宏观经济的影响。

而对于主打低价、高市占率路线的 DACIA SPRING 车型来说，母公司东风主动申请

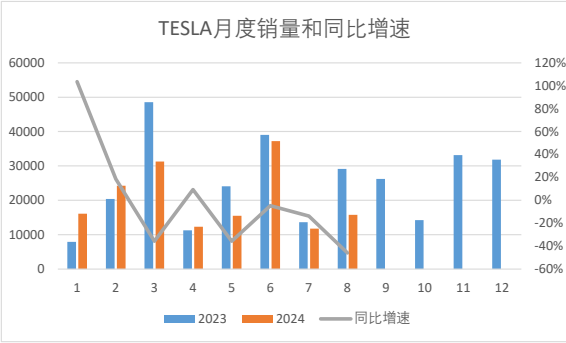
了配合欧盟进行反补贴审查，面临 21%的临时税率。6 月起，该车型在欧盟也进行了促销活动，6-7 月销量有增长。而 2024 年 8 月起，到港成本增加部分抬升终端售价，销量环比下滑 20.20%、同比下滑 28.39%，说明该低价车型对价格也较为敏感：让利促销使其销量增加，而价格的增长会使其失去部分市场竞争力。

图 9：吉利沃尔沃月度销量和同比增速



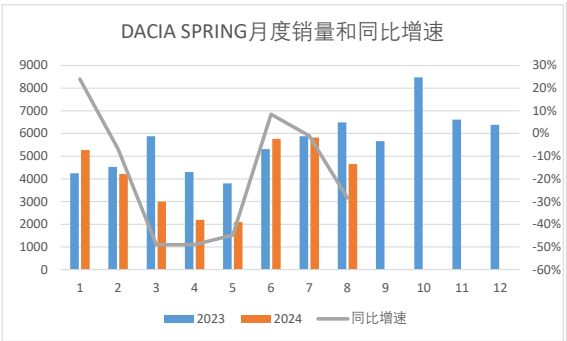
数据来源：Marklines，永安期货研究中心

图 10：特斯拉月度销量和同比增速



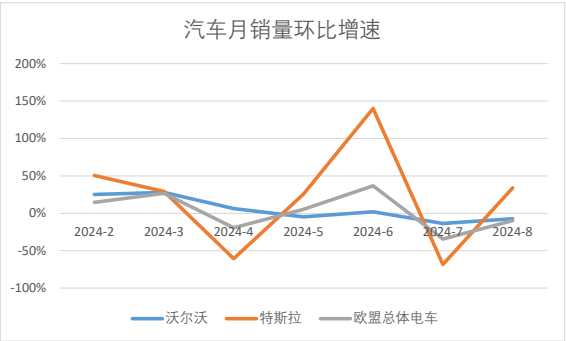
数据来源：Marklines，永安期货研究中心

图 11：DACIA SPRING 月度销量和同比增速



数据来源：Marklines，永安期货研究中心

图 12：沃尔沃对关税不敏感



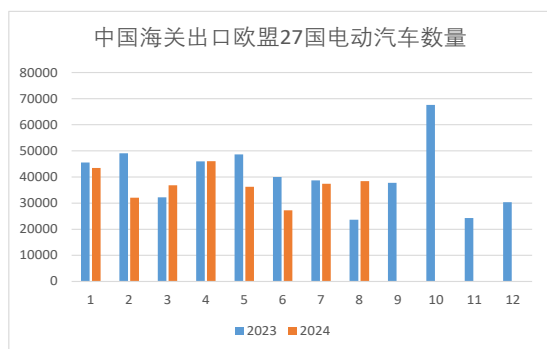
数据来源：Marklines，永安期货研究中心

由此可以看出，反补贴调查关税对中国出口欧盟电动汽车品牌的影响并不均等：中低端车型受居民对性价比的考虑影响，上汽和比亚迪等中端车型对关税最敏感，低端车型 DACIA SPRING 虽也对关税有反应，但销量的变化幅度并不大。偏高端的车型特斯拉和认可度较高的吉利沃尔沃对关税敏感度较低，其消费情况更多受宏观经济形势影响。一旦反补贴调查关税正式实施，后续中端车型上汽 MG 和比亚迪的销量可能会受到较大影响。

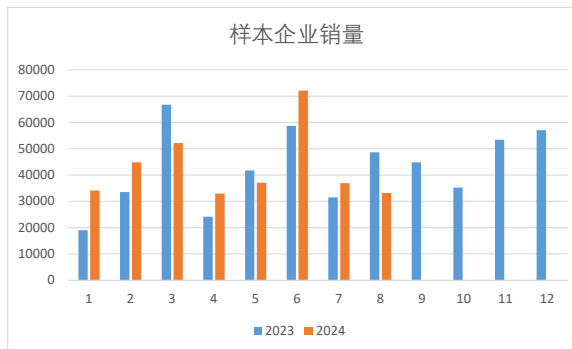
## 分析二：海关总署出口口径

图 13：中国海关出口欧盟 27 国电动汽车数量

图 14：样本企业销量



数据来源: 海关总署, 永安期货研究中心



数据来源: Marklines, 永安期货研究中心

通常来说, 从中国海关出关的电动汽车是通过运输船海运到达欧盟国家, 其间运输时长可达一月有余。从海关总署出口欧盟 27 国纯电动汽车的数据可以看出, 2024 年电动汽车出口数量上, 总体并未出现明显的增量, 即所谓“抢运”, 仅 4 月出口量有较大环比增幅, 对应的电动汽车大约于 6 月到港, 可以免除加征关税。结合样本汽车销量数据可知, 6 月的销量数据有较大提升, 主要是由于上汽和比亚迪等车型在欧盟当地进行促销活动, 4 月出口数量的增加可能是经销商为促销活动而做准备。

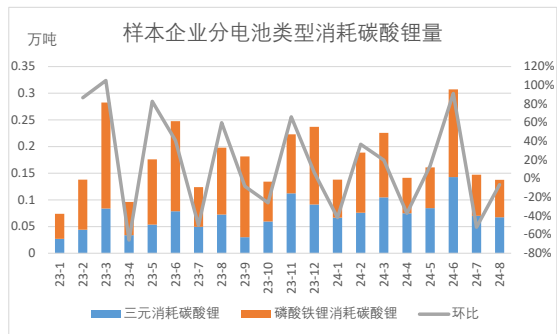
7、8 月份的海关出口欧盟的电动汽车数量有环比增长, 而此时出口海关的汽车在欧盟势必会加收反补贴关税, 针对这些“逆风而上”的出口车企行为, 我们认为原因可能是: 国内电动汽车售价和利润偏低, 但在低出港价格的条件下, 欧盟区定价和利润水平总体较高, 即使欧盟市场的经销商采购时额外增加了关税成本, 车企和经销商仍然能维持较好的利润。故经销商的接货意愿并未受到影响, 仍存在一定信心, 欧盟也仍旧是我国电动汽车企业出海的重要市场。

### 三、碳酸锂的需求影响分析

为探究欧盟对华纯电动车增加关税事件对我国碳酸锂内需的影响, 我们分析了前述纯电动汽车样本车型和带电量: 对特斯拉、上汽 MG 和沃尔沃的电池, 采用平均每台车 70KWH 的容量估算, 比亚迪采用平均每台车 50KWH 的容量估算, 而 DACIA SPRING 采用每台车 27KWH 的容量进行估算。在折算成碳酸锂的需求当量时, 我们根据业界惯例, 采用了磷酸铁锂每 GWH 消耗 0.0625tLCE, 三元电池每 GWH 消耗 0.068tLCE 的系数。根据上述的分品牌月度销量数据, 计算得到月度频率的欧盟市场消费中国电动汽车中所含有的碳酸锂当量, 如下图。

图 15: 测算样本企业消耗碳酸锂量 (万吨)





数据来源：永安期货研究中心

可以看出，2024年7月4日临时关税生效前后，6-8月的碳酸锂消费量有较大波动，6月的促销使欧盟消费中国电动汽车所含碳酸锂当量大幅增加，约为3000吨，而7、8月有减少，约为1400吨/月。而上述分析中最为敏感的上汽MG和比亚迪车型所消耗碳酸锂当量的减少最为明显，估算6月消耗750吨左右，7月消耗约400吨，8月消耗约200吨。后续一旦关税正式落地，终端售价在关税成本增加的情况下如果难以回落到关税前水平，那么上汽MG和比亚迪车型的消费将不太乐观。不过目前来看，我国出口欧盟电动汽车所含碳酸锂当量约为2000-3000吨左右，而上汽和比亚迪车型消耗碳酸锂当量的波动处于百吨级别，即使有所减量，对我国汽车电池电芯排产和碳酸锂内需的影响也不大。

另外，从海关出口电动汽车数据也可看出，即使到岸欧洲的关税成本增加，仍有大量车企选择继续出口，说明我国车企对欧盟未来消费市场仍有信心和对策，即使终端价格会有所提升，但我国电动汽车的软实力仍可以稳定地吸引欧盟消费者。

历史上存在中欧通过价格承诺解决光伏产业贸易争端的先例，后续还存在近一个月的谈判窗口，但国内电动汽车产业链竞争激烈，目前国内电动汽车价格多处于成本线附近，销售国内利润微薄，像光伏产业谈判一样给出价格承诺并不现实。鉴于欧盟的出发点在于保护本地电动汽车产业，以及获取高效率的中国生产技术，目前也存在产业链转移的可能性。欧盟各国政府推出激励措施以吸引中国车企赴欧洲建厂，例如奇瑞的西班牙工厂落地时，首相桑切斯亲自参与剪彩，证明各国政府对产业链转移的重视。

故关税影响下，中国出口欧盟的电动汽车可能会有小幅减少，对应消耗的碳酸锂当量存在减量，但车企的出口行为说明欧盟市场仍然存在突破口。从绝对数量上来看，出口欧盟的汽车所消耗的碳酸锂处于2000-3000吨/月的级别，关税可能造成500



吨左右的波动，但在我国总体平均 10 万吨/月的碳酸锂供需中占比不大，对我国碳酸锂内需并不会太大影响。本文仅做当下时点下关税单因素的比较静态分析，提供一个可能的分析方法论，从长期来看，欧盟在宏观经济影响下汽车消费逐渐走弱、潜在的和欧美的地缘政治冲突、甚至部分车企产业链转移甚至进行跨国品牌合作等等因素，都会对中国电动汽车出口欧盟造成影响。

#### 四、结论

通过上述分析，我们认为：

1. 欧盟反补贴政策对我国出口汽车的敏感度不一，主要受影响的是主打中端性价比的上汽 MG 和比亚迪车型，而对于偏高端的特斯拉、国民度高的沃尔沃和 DACIA SPRING 车型影响较弱。

2. 在出口欧盟电动汽车对应的碳酸锂当量方面，主要受高敏感度的上汽 MG 和比亚迪影响，一旦反补贴关税正式实施，预计对我国出口欧盟电动汽车所消耗碳酸锂产生一定减量，目前我们测算波动范围约为 500 吨左右的级别。但从绝对数量看，千吨以内级别的需求冲击对我国十万吨级别的碳酸锂内需影响并不大，且国内车企出海欧盟的行为仍体现了乐观预期。

3. 鉴于欧盟开启反补贴调查主要为促进产业链转移和获取先进电动汽车技术，后续谈判发生势转概率不大。但关税并非影响中国电动汽车出口欧盟数量的单一因素，本文仅做静态单因素分析，仅提供一个可能的分析方法论。长期动态来看，产业链布局转移欧洲、内外车企合作、欧美地缘政治冲突甚至是欧盟总体汽车消费走弱的趋势，都会对中国电动汽车出口造成超预期影响。

免责声明：以上内容所依据的信息均来源于交易所、媒体及资讯公司等发布的公开资料或通过合法授权渠道向发布人取得的资讯，我们力求分析及建议内容的客观、公正，研究方法专业审慎，分析结论合理，但我司对信息来源的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所依据的信息和建议不会发生任何变化。我们提供的全部分分析及建议内容仅供参考，不构成对您的任何投资建议及入市依据，您应当自主做出期货交易决策，独立承担期货交易后果，凡据此入市者，我司不承担任何责任。我司在为您提供服务时已最大程度避免与您产生利益冲突。未经我司授权，不得随意转载、复

制、传播本网站中所有研究分析报告、行情分析视频等全部或部分材料、内容。对可能因互联网软硬件设备故障或失灵、或因不可抗力造成的全部或部分信息中断、延迟、遗漏、误导或造成资料传输或储存上的错误、或遭第三人侵入系统篡改或伪造变造资料等，我司均不承担任何责任。