



行业研究 | 深度报告 | 汽车与汽车零部件

# 全球视野看电车之八：从全球油电 TCO 看新能源化驱动力

## 报告要点

受中东局势影响油价上涨幅度较大，油价上涨从 TCO 和能源安全两个角度推动全球新能源化，本文从全球各地区油电 TCO 对比视角看全球新能源化驱动力。全球各地油电价差有所不同，但普遍来看新能源车相较于燃油车具有 TCO 成本优势，油价上涨推动了新能源车使用成本优势的进一步凸显，但即便油价不再维持高位，新能源依然具有使用成本优势。油价上涨带来的新能源出口加速窗口期，有望提升我国新能源品牌力海外认知，进一步强化全球新能源消费习惯，强化长期成长逻辑。

## 分析师及联系人



高伊楠

SAC: S0490517060001

SFC: BUW101



麦贻智

# 全球视野看电车之八：从全球油电 TCO 看新能源化驱动力

## 油价上涨从 TCO 和能源安全两个角度推动全球新能源化

受中东局势影响，中东地区主要产油国的原油生产和出口受到限制，冲突以来油价上涨幅度较大。油价上涨从 TCO 和能源安全两个角度推动全球新能源化，如复盘丰田来看，其曾在石油危机期间凭借小排量车型油耗优势提升出口规模，在 1970-1980 年期间出口销量增长 271%。

## 欧洲：电价相对较高，油价上涨后凸显充电补能经济性，且电车具有补贴和税收优势

欧洲电价相对较高，但油价上涨后凸显纯电车补给经济性，且多国电车补贴重启后更具 TCO 优势，此外车辆税方面纯电车具有优势。以德国市场为例，以十年 TCO 衡量，比亚迪 Seal U EV 成本约为竞品油车的 80%（油价上涨前）/77%（油价高点和当前），当前 TCO 差值扩大到 1.53 万欧元。当汽油价格约达到 1.64 欧元/升以上时，充电相较于加油更具有经济性，而即便在油价上涨前的价格衡量，过去三年在德国普遍充电更具有经济性。

## 东南亚：充电补能持续具有优势，油价上涨进一步强化电车使用经济性

东南亚油价上涨后纯电车补给具有显著优势，此外泰国仍具有纯电车补贴优势。以泰国市场为例，以十年 TCO 衡量，比亚迪 ATTO 3 成本约为竞品油车的 83%（油价上涨前）/79%（油价高点和当前），当前 TCO 差值扩大到 26.87 万泰铢。当汽油价格约达到 29.50 泰铢/升以上时，充电相较于加油更具有经济性，且长期来看在泰国普遍充电更具有经济性。

## 拉美：充电补能具有绝对优势，油价上涨后新能源占比高斜率提升

油价上涨前后如巴西当地纯电车补给均具有绝对优势，当地具有较大新能源增长潜力。以巴西市场为例，以十年 TCO 衡量，比亚迪 Dolphin mini 成本约为竞品油车的 73%（油价上涨前）/72%（油价高点和当前），当前 TCO 差值扩大到 7.26 万雷亚尔。巴西长期来看充电相较于加油均更具有经济性，国际冲突以来当地主动减税对冲等使得油价上涨幅度有限。

## 大洋洲：充电补能持续具有优势，新能源促进政策和对外政策友好

大洋洲纯电车相较于燃油车具有能源补给费用和注册费优势，油价上涨推动能源补给优势更为凸显。以澳大利亚市场为例，以十年 TCO 衡量，比亚迪 Sealion 7 成本约为竞品油车的 86%（油价上涨前）/80%（油价高点）/85%（当前），当前 TCO 差值扩大到 1.71 万澳元。当汽油价格约达到 0.97 澳元/升以上时，充电相较于加油更具有经济性，国际冲突推动油价上涨时一度推动充电经济性大幅提升。

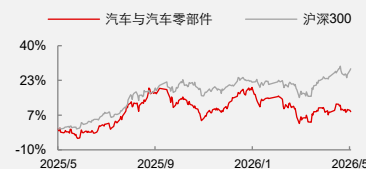
## 投资建议

从全球几大地区油电成本对比来看，新能源车普遍具有 TCO 优势，尤其油价上涨背景下强化了新能源 TCO 优势，推动全球新能源渗透率提升和我国新能源出口。而中远期来看，油价上涨带来的新能源出口加速窗口期，有望提升我国新能源品牌力海外认知，进一步强化全球新能源消费习惯，强化长期成长逻辑。当前新能源正驱动出海成长的新阶段，供需合力推动高景气，看好新能源出海，重点推荐比亚迪、吉利汽车、零跑汽车等。

## 风险提示

- 1、汽车销量增速不及预期；
- 2、市场竞争加剧风险；
- 3、海外拓展速度及销量不及预期；
- 4、全球政策环境变化。

## 市场表现对比图(近 12 个月)



资料来源：Wind

## 相关研究

- 《一季度探底试金，出海驱动新增长 —— 汽车行业 2026Q1 业绩综述》2026-05-13
- 《全球视野看电车之七：从各地政策看全球新能源化驱动力》2026-04-28
- 《全球视野看电车之六：硬实力乘势共振，新能源驱动出海新时代》2026-04-10



更多研报请访问  
长江研究小程序

## 目录

油价上涨从 TCO 和能源安全两个角度推动全球新能源化	5
欧洲：电价相对较高，油价上涨后凸显充电补能经济性，且电车具有补贴和税收优势	8
东南亚：充电补能持续具有优势，油价上涨进一步强化电车使用经济性	11
拉美：充电补能具有绝对优势，油价上涨后新能源占比高斜率提升	14
大洋洲：充电补能持续具有优势，新能源促进政策和对外政策友好	17
投资建议	20
风险提示	22

## 图表目录

图 1：新能源出海高景气供需分析	5
图 2：期货结算价（连续）：布伦特原油（美元/桶）	6
图 3：丰田全球化扩张历程	7
图 4：欧洲不同油价对应油电补能经济性	10
图 5：过去三年欧洲油价与油电补能经济性	10
图 6：西欧 EV、PHEV、HEV 销量占比	10
图 7：东南亚不同油价对应油电补能经济性	12
图 8：过去三年东南亚油价与油电补能经济性	12
图 9：东南亚&南亚 EV、PHEV、HEV 销量占比	13
图 10：拉美不同油价对应油电补能经济性	16
图 11：过去三年拉美油价与油电补能经济性	16
图 12：拉美 EV、PHEV、HEV 销量占比	16
图 13：大洋洲不同油价对应油电补能经济性	18
图 14：过去三个月大洋洲油价与油电补能经济性	18
图 15：大洋洲 EV、PHEV、HEV 销量占比	19
表 1：欧洲油车电车 TCO 对比（以德国为例，欧元计价）	8
表 2：欧洲油车电车 TCO 对比（以德国为例，换算为人民币计价）	9
表 3：东南亚油车电车 TCO 对比（以泰国为例，泰铢计价）	11
表 4：东南亚油车电车 TCO 对比（以泰国为例，换算为人民币计价）	11
表 5：拉美油车电车 TCO 对比（以巴西为例，雷亚尔计价）	14
表 6：拉美油车电车 TCO 对比（以巴西为例，换算为人民币计价）	15
表 7：大洋洲油车电车 TCO 对比（以澳大利亚为例，澳元计价）	17
表 8：大洋洲油车电车 TCO 对比（以澳大利亚为例，换算为人民币计价）	17
表 9：全球各地区油电成本对比总结（当地货币计价）	20
表 10：全球各地区油电成本对比总结（换算为人民币计价）	20

## 油价上涨从 TCO 和能源安全两个角度推动全球新能源化

供需合力推动新能源出海持续高景气。1) 供给：我国的新能源车具有全球领先的三电技术、智能座舱和智能驾驶技术，具有领先的产品力；我国的汽车制造业产业链优势带来产品的成本和价格优势，如中国汽车的整体制造成本至少比欧洲低 20-30%；我国车企正主动扩大海外布局，如上汽集团、长城汽车、比亚迪等车企逐步在海外建设产能和渠道。2) 需求：海外多地区受到政策和环保观念推动，如欧洲 2035 禁燃令、加拿大减排政策、泰国新能源车激励政策等，推动新能源需求；海外除西欧外多个地区新能源渗透率均低于 10%，新能源渗透率有较大的提升空间；新能源车的 TCO 成本具有优势，如全球范围内中小型电动车的 TCO 普遍优于燃油车。

图 1：新能源出海高景气供需分析



资料来源：盖世汽车，中汽数据，WPC 数字化出海，国际镍协会，长江证券研究所

冲突以来油价上涨幅度较大。受中东局势影响，中东地区主要产油国的原油生产和出口受到限制，油价在近期上涨明显，截至 2026 年 5 月 8 日，布伦特原油期货结算价为 101.29 美元/桶，相较 2 月底涨幅达 40%。当地时间 2026 年 3 月 18 日，韩国政府将资源安全危机预警从第一级别的“关注”上调至第二级别的“注意”，政府将进一步扩大石油供应，并收紧需求管控力度，需求方面，政府将与气候能源环境部等有关部门展开合作，对公共部门实施义务性节能对策，考虑实施汽车限行措施等。

油价上涨从 TCO 和能源安全两个角度推动全球新能源化，本文从全球各地区油电 TCO 对比视角看全球新能源化驱动力。

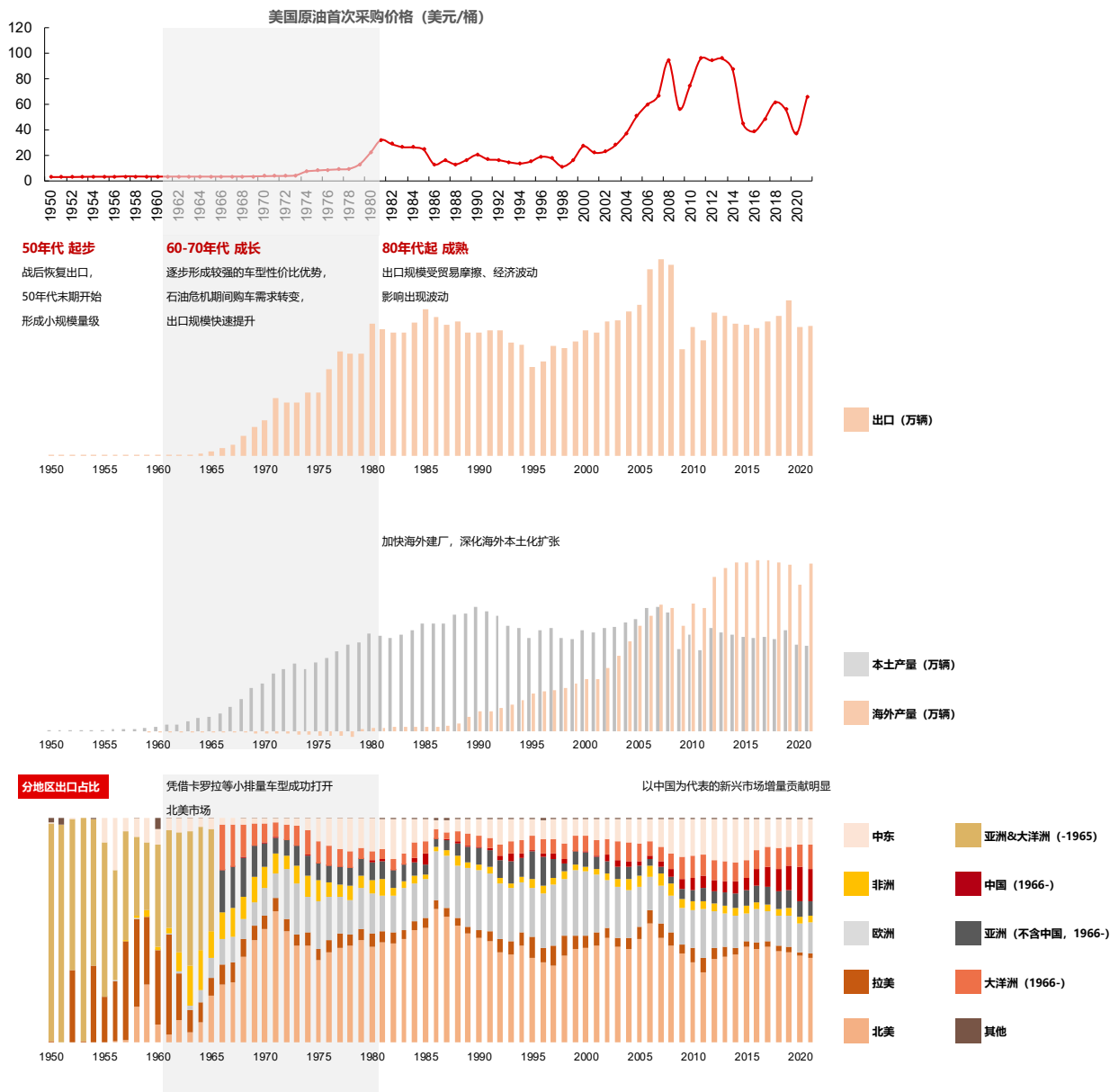
图 2：期货结算价（连续）：布伦特原油（美元/桶）



资料来源：ICE，长江证券研究所

复盘来看，丰田曾在石油危机期间凭借小排量车型油耗优势提升出口规模，在 1970-1980 年期间出口销量增长 271%。1) 起步期（20 世纪 50 年代）：重启出口业务，逐渐形成小规模量级，但对北美市场的探索较为失败。2) 成长期（20 世纪 60-70 年代）：增强产品对当地市场的针对性，车型性价比优势突出，石油危机期间出口规模快速提升，北美成为重要市场。3) 成熟期（20 世纪 80 年代起）：出口规模受到贸易摩擦、经济波动的影响较大，加快海外建厂，深化本土化扩张，品牌持续向上。

图 3：丰田全球化扩张历程



资料来源：丰田官网，EIA，长江证券研究所

注：分地区出口占比为销量占比

## 欧洲：电价相对较高，油价上涨后凸显充电补能经济性，且电车具有补贴和税收优势

欧洲：电价相对较高但油价上涨后凸显纯电车补给经济性，且多国电车补贴重启后更具 TCO 优势，此外车辆税方面纯电车具有优势。以欧洲最大汽车消费市场德国为例，德国 2025 年销量为 286 万辆，新能源渗透率 29.7%。选取中国自主在当地销售较好的纯电车型比亚迪 Seal U EV 及其燃油竞品车型大众 Tiguan，对比德国当地的十年 TCO 成本来看：**1) 售价及补贴**：比亚迪 Seal U EV 的售价较大众 Tiguan 高约 3815 欧元，但得益于德国 2026 年 1 月重启的 EV 补贴 6000 欧元以及比亚迪促销奖金 8000 欧元，在实际购买成本方面前者更优。**2) 能源补给成本**：对比其他地区来看，欧洲电价相对偏高，若以该两款车每年行驶 1 万公里衡量，在油价上涨前充电补给费用/加油补给费用约 96%，无明显优势，但当前该比值为 76%，凸显经济性。**3) 其他优惠**：纯电车在德国享有车辆税免征待遇。**4) 保险及维护保养**：普遍来看当地纯电车保险费用高于燃油车，但维护保养费用低于燃油车，互有优劣。综合来看，以十年 TCO 衡量，比亚迪 Seal U EV 成本约为竞品油车的 80%（油价上涨前）/77%（当前）。

表 1：欧洲油电电车 TCO 对比（以德国为例，欧元计价）

单位：欧元	比亚迪 Seal U EV	大众 Tiguan (油价上涨前)	大众 Tiguan (当前)	电油成本比 (油价上涨前/当前)
动力形式	纯电	燃油	燃油	
官方售价	42990	39175	39175	110%/110%
政府补贴	6000	0	0	
促销奖金	8000	0	0	
能源补给费用	9254	9628	12114	96%/76%
油价 (欧元/L) / 电价 (欧元/kWh)	0.47	1.70	2.14	
油耗 (L/100km) / 电耗 (kWh/100km)	19.9	5.7	5.7	
年份数	10	10	10	
年公里数	10000	10000	10000	
车辆税	0	1510	1510	
车辆税/年	0	151	151	
保险	11000	10000	10000	
保费/年	1100	1000	1000	
维护保养	2348	4084	4084	
维护保养/年	235	408	408	
总拥有成本	51592	64396	66882	80%/77%

资料来源：比亚迪德国官网，大众德国官网，EINFACH E-AUTO，FUEL-PRICES.EU，Rechenportal，Feather，Recharged，Wind，长江证券研究所

注：以前十年 TCO 为例，假设个人年行驶 1 万公里，当地当前油价截至 2026 年 4 月 27 日，当地电价截至 2026 年 3 月 23 日，上涨前油价使用 2025 年 12 月 29 日

表 2：欧洲油电电车 TCO 对比（以德国为例，换算为人民币计价）

单位：元	比亚迪 Seal U EV	大众 Tiguan (油价上涨前)	大众 Tiguan (当前)	电油成本比 (油价上涨前/当前)
动力形式	纯电	燃油	燃油	
官方售价	343456	312977	312977	110%/110%
政府补贴	47935	0	0	
促销奖金	63914	0	0	
能源补给费用	73928	76917	96778	96%/76%
油价 (元/L) / 电价 (元/kWh)	3.71	13.61	17.13	
油耗 (L/100km) / 电耗 (kWh/100km)	19.9	5.7	5.7	
年份数	10	10	10	
年公里数	10000	10000	10000	
车辆税	0	12064	12064	
车辆税/年	0	1206	1206	
保险	87881	79892	79892	
保费/年	8788	7989	7989	
维护保养	18760	32627	32627	
维护保养/年	1876	3263	3263	
总拥有成本	412177	514476	534337	80%/77%

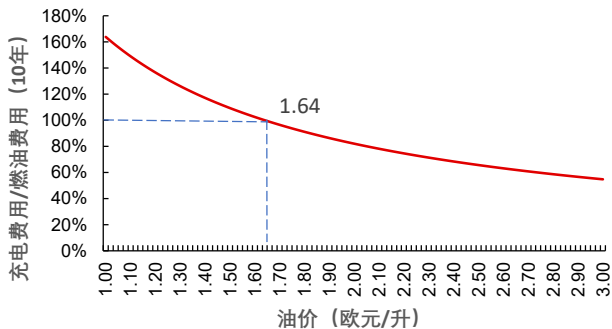
资料来源：比亚迪德国官网，大众德国官网，EINFACH E-AUTO，FUEL-PRICES.EU，Rechenportal，Feather，Recharged，Wind，长江证券研究所

注：以 2026 年 5 月 11 日欧元兑人民币汇率换算，以前十年 TCO 为例，假设个人年行驶 1 万公里，当地当前油价截至 2026 年 4 月 27 日，当地电价截至 2026 年 3 月 23 日，上涨前油价使用 2025 年 12 月 29 日

我们不只关注当前在各地购买和使用纯电车与燃油车的经济性对比，我们还想知道当油价变化而不再维持当前水平时，各地区油价在什么水平下充电相较于加油更具有经济性。我们在各地区的该部分分析中，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变，故对历史的回测仅作为一种参考。或者可以理解为，在当前，油价突然变化到什么水平会对应什么样的油电补能经济性。

欧洲：以德国为例，当汽油价格约达到 1.64 欧元/升以上时，充电相较于加油更具有经济性，而即便在油价上涨前的价格衡量，过去三年在德国普遍充电更具有经济性。德国的油价在 2023 年初以来最高值为 2.24 欧元/升（在 2026 年 4 月 6 日达到），最低值为 1.69 欧元/升，在中东地缘政治冲突爆发后油价上涨明显，也带动充电补能经济性提升，在油价上涨前充电和加油几乎没有太大的补能经济性差距，但在油价上涨后，充电成本约为加油成本的 70-80%。

图 4：欧洲不同油价对应油电补能经济性



资料来源：比亚迪德国官网，大众德国官网，EINFACH E-AUTO，FUEL-PRICES.EU，Rechenportal，Feather，Recharged，Wind，长江证券研究所

注：以德国当地为例，油电补能经济性以 10 年充电费用/10 年燃油费用衡量，假设个人年行驶 1 万公里，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变

图 5：过去三年欧洲油价与油电补能经济性

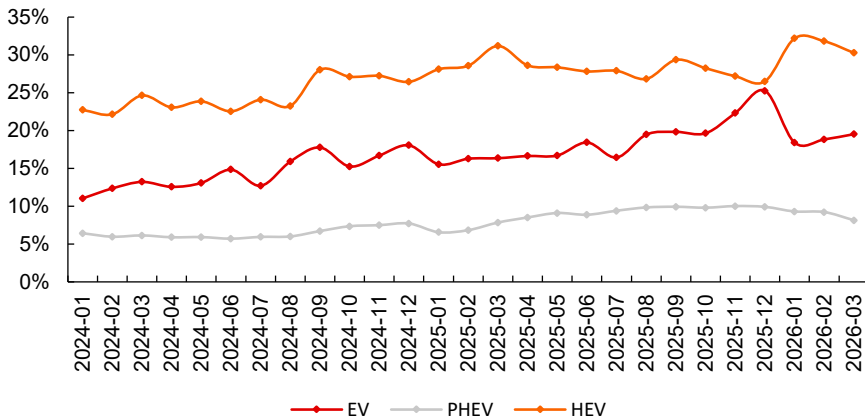


资料来源：Wind，长江证券研究所

注：油价以德国为例，油电补能经济性以 10 年充电费用/10 年燃油费用衡量，假设个人年行驶 1 万公里，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变

西欧为全球新能源渗透率仅次于中国的地区，油价上涨后也带动了更具燃油经济性的 HEV 销量占比提升。受碳排放要求以及禁燃令等政策影响，欧洲新能源渗透率在过去有所提升，2025 年西欧新能源渗透率为 27.5%，仅次于中国。在 2026 年以来，油价上涨后未观察到西欧 EV 和 PHEV 渗透率的大幅环比增长，但若剔除季节性因素影响，2026 年 3 月 EV 渗透率的提升速度略高于 2025 年同期。此外，更具有燃油经济性的 HEV 销量占比有所提升。

图 6：西欧 EV、PHEV、HEV 销量占比



资料来源：Marklines，长江证券研究所

## 东南亚：充电补能持续具有优势，油价上涨进一步强化电车使用经济性

东南亚：油价上涨后纯电车补给具有显著优势，此外泰国仍具有纯电车补贴优势。以东南亚最大的新能源汽车消费市场泰国为例，泰国 2025 年乘用车销量为 45 万辆，新能源渗透率为 30.3%。选取中国自主在当地销售较好的纯电车型比亚迪 ATTO 3 以及其燃油竞品车型丰田 Yaris Cross，对比泰国当地的十年 TCO 成本来看：**1) 售价及补贴**：比亚迪 ATTO 3 的售价相较于丰田 Yaris Cross 低，且泰国政府 EV3.5 计划补贴后更具优势。**2) 能源补给成本**：若以该两款车每年行驶 1 万公里衡量，在油价上涨前充电补给费用/加油补给费用约 74%，当前该比值为 56%，经济性更加显著。**3) 其他优惠**：在泰国纯电车无其他明显税收补贴或减免。**4) 保险及维护保养**：普遍来看当地纯电车保险费用高于燃油车，但维护保养费用低于燃油车，互有优劣。综合来看，以十年 TCO 衡量，比亚迪 ATTO 3 成本约为竞品油车的 83%（油价上涨前）/79%（当前）。

表 3：东南亚油车电车 TCO 对比（以泰国为例，泰铢计价）

单位：泰铢	比亚迪 ATTO 3	丰田 Yaris Cross (油价上涨前)	丰田 Yaris Cross (当前)	电油成本比 (油价上涨前/当前)
动力形式	纯电	HEV	HEV	
官方售价	629900	809000	809000	78%/78%
政府补贴	25000	0	0	
能源补给费用	111750	150632	200982	74%/56%
油价 (泰铢/L) / 电价 (泰铢/kWh)	7.50	39.64	52.89	
油耗 (L/100km) / 电耗 (kWh/100km)	14.9	3.8	3.8	
年份数	10	10	10	
年公里数	10000	10000	10000	
道路税	13600	13974	13974	
道路税 (车辆税) /年	1600	1644	1644	
保险	270000	200000	200000	
保费/年	27000	20000	20000	
维护保养	35000	80000	80000	
维护保养/年	3500	8000	8000	
总拥有成本	1035250	1253606	1303956	83%/79%

资料来源：比亚迪泰国官网，丰田泰国官网，THAIRATH，Thai Driver license service，Expatdan，EPPO，Wind，长江证券研究所

注：以前十年 TCO 为例，假设个人年行驶 1 万公里，当地当前油价截至 2026 年 5 月 1 日，当地电价截至 2026 年 4 月 10 日，上涨前油价使用 2025 年 12 月 24 日

表 4：东南亚油车电车 TCO 对比（以泰国为例，换算为人民币计价）

单位：元	比亚迪 ATTO 3	丰田 Yaris Cross (油价上涨前)	丰田 Yaris Cross (当前)	电油成本比 (油价上涨前/当前)
动力形式	纯电	HEV	HEV	
官方售价	131964	169486	169486	78%/78%
政府补贴	5238	0	0	
能源补给费用	23412	31557	42106	74%/56%

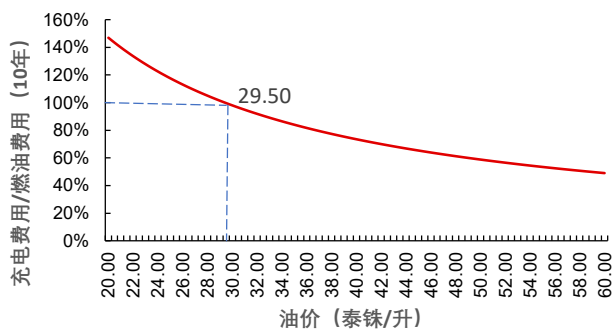
油价 (元/L) / 电价 (元/kWh)	1.57	8.30	11.08
油耗 (L/100km) / 电耗 (kWh/100km)	14.9	3.8	3.8
年份数	10	10	10
年公里数	10000	10000	10000
道路税	2849	2928	2928
道路税 (车辆税) /年	335	344	344
保险	56565	41900	41900
保费/年	5657	4190	4190
维护保养	7333	16760	16760
维护保养/年	733	1676	1676
总拥有成本	216885	262630	273179
			83%/79%

资料来源：比亚迪泰国官网，丰田泰国官网，THAIRATH，Thai Driver license service，Expatdan，EPPO，Wind，长江证券研究所

注：以 2026 年 5 月 11 日泰铢兑人民币汇率换算，以前十年 TCO 为例，假设个人年行驶 1 万公里，当地当前油价截至 2026 年 5 月 1 日，当地电价截至 2026 年 4 月 10 日，上涨前油价使用 2025 年 12 月 24 日

**东南亚：以泰国为例，当汽油价格约达到 29.50 泰铢/升以上时，充电相较于加油更具有经济性，且长期来看在泰国普遍充电更具有经济性。**泰国的油价在 2023 年初以来最高值为 52.89 泰铢/升（在 2026 年 5 月 1 日达到），最低值为 39.14 泰铢/升，均远高于油电补能经济性平衡点，且在 中东地缘政治冲突爆发后油价上涨斜率较高，带动电车补能经济性大幅提升，当前充电成本约为加油成本的 50-60%，将有利于推动当地新能源化。

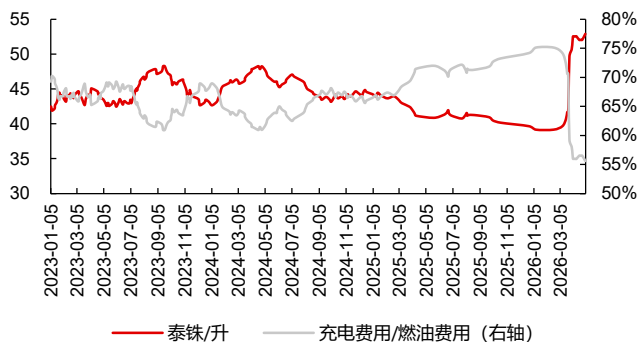
图 7：东南亚不同油价对应油电补能经济性



资料来源：比亚迪泰国官网，丰田泰国官网，THAIRATH，Thai Driver license service，Expatdan，EPPO，Wind，长江证券研究所

注：以泰国当地为例，油电补能经济性以 10 年充电费用/10 年燃油费用衡量，假设个人年行驶 1 万公里，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变

图 8：过去三年东南亚油价与油电补能经济性



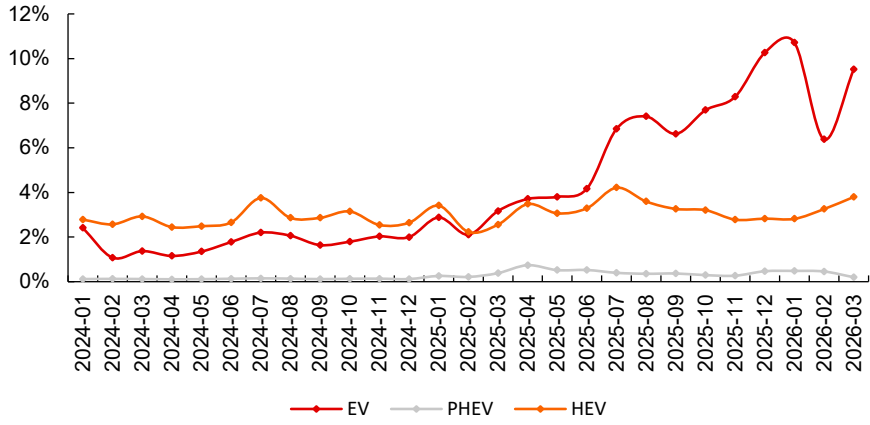
资料来源：Wind，长江证券研究所

注：油价以泰国为例，油电补能经济性以 10 年充电费用/10 年燃油费用衡量，假设个人年行驶 1 万公里，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变

**东南亚&南亚地区仍处于新能源渗透率快速增长阶段，油价上涨带动了 EV 和 HEV 的销量占比上升。**东南亚除了泰国的 EV3.5 政策外，印度尼西亚、马来西亚等地均有不同程度促进新能源的政策，且该地区 2025 年新能源渗透率为 6.2%，新能源渗透率仍有较大

的增长空间且正处于快速增长阶段，具有较大的新能源增长潜力。油价上涨后，强化了当地电车使用 TCO 的优势，拉动提升了 EV 和更具有燃油经济性的 HEV 的销量占比。

图 9：东南亚&南亚 EV、PHEV、HEV 销量占比



资料来源：Marklines，长江证券研究所

## 拉美：充电补能具有绝对优势，油价上涨后新能源占比高斜率提升

拉美：油价上涨前后如巴西当地纯电车补给均具有绝对优势，当地具有较大新能源增长潜力。以拉美最大的汽车消费市场巴西为例，巴西 2025 年乘用车销量为 255 万辆，新能源渗透率为 5.1%。选取中国自主在当地销售较好的纯电车型比亚迪 Dolphin mini 及其燃油竞品车型大众 Polo，对比巴西当地的十年 TCO 成本来看：**1) 售价及补贴**：比亚迪 Dolphin mini 的售价与大众 Polo 相当，当地无针对纯电车型的直接补贴。**2) 能源补给成本**：若以该两款车每年行驶 1 万公里衡量，在油价上涨前充电补给费用/加油补给费用约 17%，当前该比值为 16%，油价上涨后巴西当地充电补给均具有绝对优势。**3) 其他优惠**：纯电车在巴西享有 IPVA 车辆财产税优惠待遇。**4) 保险及维护保养**：普遍来看当地纯电车保险费用高于燃油车，但维护保养费用低于燃油车，互有优劣。综合来看，以十年 TCO 衡量，比亚迪 Dolphin mini 成本约为竞品油车的 73%（油价上涨前）/72%（当前）。

表 5：拉美油车电车 TCO 对比（以巴西为例，雷亚尔计价）

单位：雷亚尔	比亚迪 Dolphin mini	大众 Polo (油价上涨前)	大众 Polo (当前)	电油成本比 (油价上涨前/当前)
动力形式	纯电	燃油	燃油	
官方售价	119990	112990	112990	106%/106%
政府补贴	0	0	0	
能源补给费用	7680	44429	47643	17%/16%
油价 (雷亚尔/L) / 电价 (雷亚尔/kWh)	0.80	6.22	6.67	
油耗 (L/100km) / 电耗 (kWh/100km)	9.6	7.1	7.1	
年份数	10	10	10	
年公里数	10000	10000	10000	
IPVA 车辆财产税	5999.5	45196	45196	
IPVA 车辆财产税率/年	0.50%	4%	4%	
牌照费	2937	2937	2937	
牌照费/年	294	294	294	
保险	46663	30131	30131	
保费/年	4666	3013	3013	
维护保养	8000	25000	25000	
维护保养/年	800	2500	2500	
总拥有成本	191269	260682	263897	73%/72%

资料来源：比亚迪巴西官网，大众巴西官网，CPG，SABNET，Autopapo，COMPAREEMCASA，Mundoautomotor，Segurauto，巴西南美侨报，巴西矿业与能源部，长江证券研究所

注：以前十年 TCO 为例，假设个人年行驶 1 万公里，当地当前油价截至 2026 年 5 月 2 日，当地电价截至 2026 年 1 月，上涨前油价使用 2025 年 12 月 27 日

表 6: 拉美油车电车 TCO 对比 (以巴西为例, 换算为人民币计价)

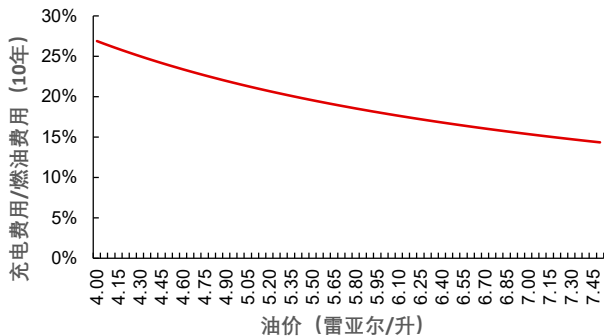
单位: 元	比亚迪 Dolphin mini	大众 Polo (油价上涨前)	大众 Polo (当前)	电油成本比 (油价上涨前/当前)
动力形式	纯电	燃油	燃油	
官方售价	166570	156853	156853	106%/106%
政府补贴	0	0	0	
能源补给费用	10661	61676	66138	17%/16%
油价 (元/L) / 电价 (元/kWh)	1.11	8.63	9.26	
油耗 (L/100km) / 电耗 (kWh/100km)	9.6	7.1	7.1	
年份数	10	10	10	
年公里数	10000	10000	10000	
IPVA 车辆财产税	8329	62741	62741	
IPVA 车辆财产税率/年	0.50%	4%	4%	
牌照费	4077	4077	4077	
牌照费/年	408	408	408	
保险	64777	41827	41827	
保费/年	6478	4183	4183	
维护保养	11106	34705	34705	
维护保养/年	1111	3471	3471	
总拥有成本	265520	361879	366341	73%/72%

资料来源: 比亚迪巴西官网, 大众巴西官网, CPG, SABNET, Autopapo, COMPAREEMCASA, Mundoautomotor, Segurauto, 巴西南美侨报, 巴西矿业与能源部, 长江证券研究所

注: 以 2026 年 5 月 11 日雷亚尔兑人民币汇率换算, 以前十年 TCO 为例, 假设个人年行驶 1 万公里, 当地当前油价截至 2026 年 5 月 2 日, 当地电价截至 2026 年 1 月, 上涨前油价使用 2025 年 12 月 27 日

**拉美: 以巴西为例, 长期来看充电相较于加油均更具有经济性, 国际冲突以来当地主动减税对冲等使得油价上涨幅度有限。巴西的油价在 2023 年初以来最高值为 6.78 雷亚尔/升 (在 2026 年 3 月 28 日达到), 最低值为 4.97 雷亚尔/升, 在中东地缘政治冲突爆发后上涨幅度有限, 主要系巴西政府采取减税等措施对冲外部影响, 减小当地油价波动, 但整体来看巴西当地充电相较于加油始终具有较大的经济性优势, 当前充电成本约为加油成本的 16% 左右, 当地具有较强的新能源化的动能。**

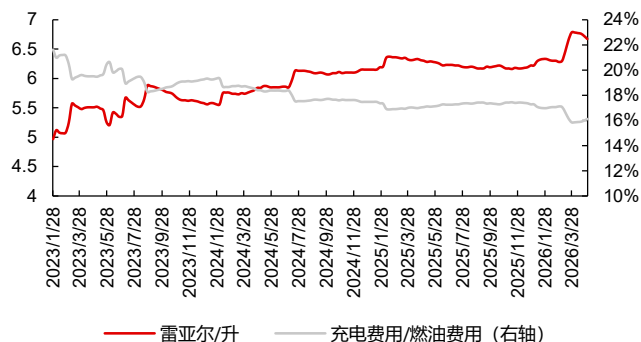
图 10: 拉美不同油价对应油电补能经济性



资料来源：比亚迪巴西官网，大众巴西官网，CPG，SABNET，Autopapo，COMPAREEMCASA，Mundoautomotor，Segurauto，巴西南美侨报，巴西矿业与能源部，长江证券研究所

注：以巴西当地为例，油电补能经济性以 10 年充电费用/10 年燃油费用衡量，假设个人年行驶 1 万公里，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变

图 11: 过去三年拉美油价与油电补能经济性

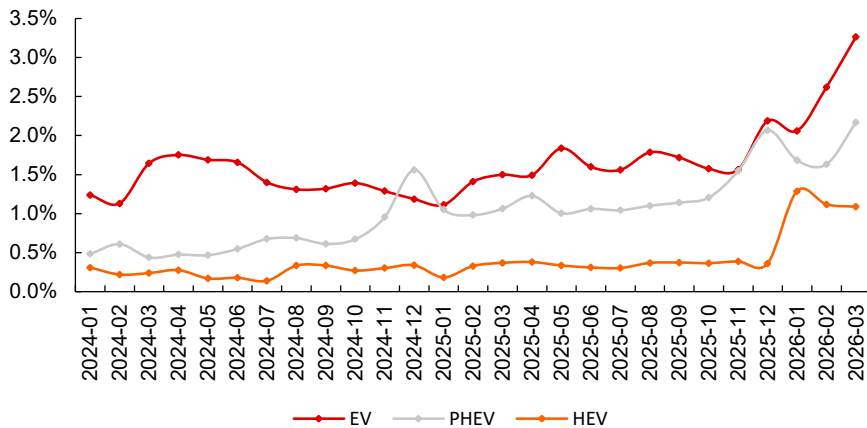


资料来源：巴西矿业与能源部，长江证券研究所

注：油价以巴西为例，油电补能经济性以 10 年充电费用/10 年燃油费用衡量，假设个人年行驶 1 万公里，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变

**拉美地区仍处于新能源渗透率发展早期，具有较大新能源化空间，油价上涨后带动 EV 和 PHEV 销量占比提升。**拉美包括巴西、墨西哥等对新能源有不同程度促进政策，且该地区 2025 年新能源渗透率为 2.9%，新能源仍有较大增长空间。油价上涨后该地区明显出现 EV 和 PHEV 销量占比同环比提升且斜率较快。

图 12: 拉美 EV、PHEV、HEV 销量占比



资料来源：Marklines，长江证券研究所

## 大洋洲：充电补能持续具有优势，新能源促进政策和对外政策友好

大洋洲：纯电车相较于燃油车具有能源补给费用和注册费优势，油价上涨推动能源补给优势更为凸显。以大洋洲最大汽车消费市场澳大利亚为例，澳大利亚 2025 年乘用车销量为 119 万辆，新能源渗透率 10.1%。选取中国自主在当地销售较好的纯电车型比亚迪 Sealion 7 及其燃油竞品车型起亚 Sorento，对比澳大利亚当地的十年 TCO 成本来看：

**1) 售价及补贴：**比亚迪 Sealion 7 的售价相较起亚 Sorento 稍低，当地无针对纯电车型的直接补贴。**2) 能源补给成本：**若以该两款车每年行驶 1 万公里衡量，在油价上涨前充电补给费用/加油补给费用约 59%，当前该比值为 54%，油价上涨推动充电经济性更凸显。**3) 其他优惠：**纯电车在澳大利亚享有注册费优惠待遇。**4) 保险及维护保养：**普遍来看当地纯电车保险费用高于燃油车，但维护保养费用低于燃油车，互有优劣。综合来看，以十年 TCO 衡量，比亚迪 Sealion 7 成本约为竞品油车的 86%（油价上涨前）/85%（当前）。

表 7：大洋洲油车电车 TCO 对比（以澳大利亚为例，澳元计价）

单位：澳元	比亚迪 Sealion 7	起亚 Sorento (油价上涨前)	起亚 Sorento (当前)	电油成本比 (油价上涨前/当前)
动力形式	纯电	燃油	燃油	
官方售价	54990	56298	56298	98%/98%
政府补贴	0	0	0	
能源补给费用	9552	16232	17681	59%/54%
油价 (澳元/L) / 电价 (澳元/kWh)	0.48	1.66	1.80	
油耗 (L/100km) / 电耗 (kWh/100km)	19.9	9.8	9.8	
年份数	10	10	10	
年公里数	10000	10000	10000	
注册费	10450	13524	13524	
注册费/年	1045	1352	1352	
LCT 豪车税	-	-	-	
保险	17950	16270	16270	
保费/年	1795	1627	1627	
维护保养	3250	9500	9500	
维护保养/年	325	950	950	
总拥有成本	96192	111824	113273	86%/85%

资料来源：比亚迪澳大利亚官网，起亚澳大利亚官网，EVDB，ACT Government，Compare the market，Auto Guru，Fuel Radar，长江证券研究所

注：以前十年 TCO 为例，假设个人年行驶 1 万公里，当地当前油价截至 2026 年 5 月 7 日，当地电价截至 2026 年 5 月 3 日，上涨前油价使用 2026 年 2 月 6 日

表 8：大洋洲油车电车 TCO 对比（以澳大利亚为例，换算为人民币计价）

单位：元	比亚迪 Sealion 7	起亚 Sorento (油价上涨前)	起亚 Sorento (当前)	电油成本比 (油价上涨前/当前)
动力形式	纯电	燃油	燃油	

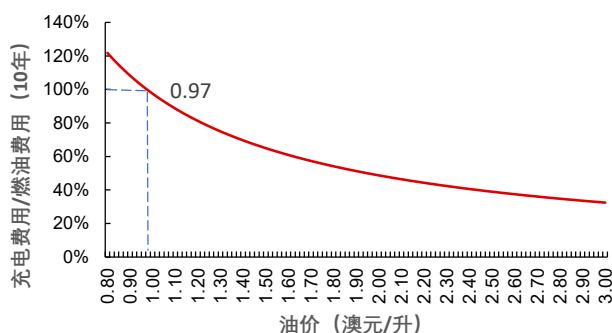
官方售价	270199	276626	276626	98%/98%
政府补贴	0	0	0	
能源补给费用	46935	79756	86878	59%/54%
油价 (元/L) / 电价 (元/kWh)	2.36	8.14	8.87	
油耗 (L/100km) / 电耗 (kWh/100km)	19.9	9.8	9.8	
年份数	10	10	10	
年公里数	10000	10000	10000	
注册费	51347	66452	66452	
注册费/年	5135	6645	6645	
LCT 豪车税	-	-	-	
保险	88199	79944	79944	
保费/年	8820	7994	7994	
维护保养	15969	46679	46679	
维护保养/年	1597	4668	4668	
总拥有成本	472649	549457	556579	86%/85%

资料来源：比亚迪澳大利亚官网，起亚澳大利亚官网，EVDB，ACT Government，Compare the market，Auto Guru，Fuel Radar，长江证券研究所

注：以 2026 年 5 月 11 日澳元兑人民币汇率换算，以前十年 TCO 为例，假设个人年行驶 1 万公里，当地当前油价截至 2026 年 5 月 7 日，当地电价截至 2026 年 5 月 3 日，上涨前油价使用 2026 年 2 月 6 日

**大洋洲：以澳大利亚为例，当汽油价格约达到 0.97 澳元/升以上时，充电相较于加油更具有经济性，国际冲突推动油价上涨时一度推动充电经济性大幅提升。**澳大利亚的油价在过去三个月最高值为 2.58 澳元/升（在 2026 年 3 月 30 日达到），最低值为 1.58 澳元/升，油价在中东地缘政治冲突爆发后上涨，又有所回落，一度推动充电经济性大幅提升，油价上涨至高点时充电补给费用/加油补给费用比值为 38%，当前约为 54%。

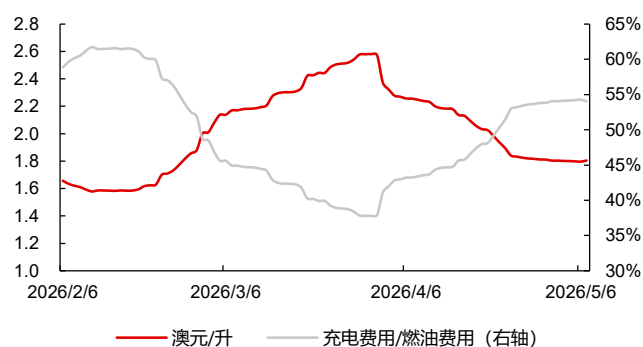
图 13：大洋洲不同油价对应油电补能经济性



资料来源：比亚迪澳大利亚官网，起亚澳大利亚官网，EVDB，ACT Government，Compare the market，Auto Guru，Fuel Radar，长江证券研究所

注：以澳大利亚当地为例，油电补能经济性以 10 年充电费用/10 年燃油费用衡量，假设个人年行驶 1 万公里，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变

图 14：过去三个月大洋洲油价与油电补能经济性

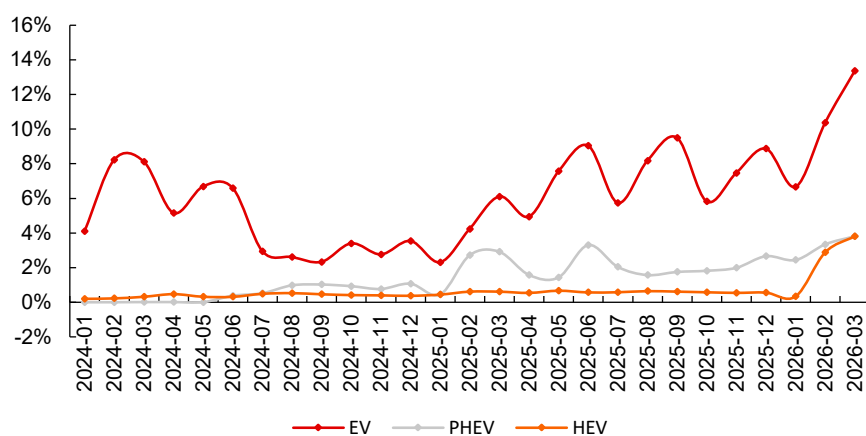


资料来源：Fuel Radar，长江证券研究所

注：油价以澳大利亚为例，油电补能经济性以 10 年充电费用/10 年燃油费用衡量，假设个人年行驶 1 万公里，仅根据油价变化推演，隐含假设了电价不变

大洋洲地区在油价上涨后拉动 EV、PHEV、HEV 销量占比提升，当地新能源促进政策与对外政策友好，是自主新能源出海的重点潜力市场。如澳大利亚新能源促进政策包括碳排放要求、新能源关税优惠、员工福利税豁免、豪华车税 LCT 优惠、充电桩补贴等，且无本土汽车品牌，对外政策友好。大洋洲 2025 年新能源渗透率为 8.8%，处于快速增长阶段，油价上涨后带动当地 EV、PHEV、HEV 销量占比斜率提升，是自主新能源出海的重点潜力市场。

图 15: 大洋洲 EV、PHEV、HEV 销量占比



资料来源: Marklines, 长江证券研究所

## 投资建议

从全球几大地区油电成本对比来看，新能源车普遍具有 TCO 优势，尤其油价上涨背景下强化了新能源 TCO 优势，推动全球新能源渗透率提升和我国新能源出口。而中远期来看，油价上涨带来的新能源出口加速窗口期，有望提升我国新能源品牌力海外认知，进一步强化全球新能源消费习惯，强化长期成长逻辑。当前新能源正驱动出海成长的新阶段，供需合力推动高景气，看好新能源出海，重点推荐比亚迪、吉利汽车、零跑汽车等。

表 9：全球各地区油电成本对比总结（当地货币计价）

当地货币计价	欧洲	东南亚	拉美	大洋洲
代表电车售价	4.30 万欧元	62.99 万泰铢	12.00 万雷亚尔	5.50 万澳元
同档燃油车售价	3.92 万欧元	80.90 万泰铢	11.30 万雷亚尔	5.63 万澳元
充电补能费用	0.93 万欧元	11.18 万泰铢	0.77 万雷亚尔	0.96 万澳元
加油补能费用： 油价上涨前/当前	0.96 万欧元/1.21 万欧元	15.06 万泰铢/20.10 万泰铢	4.44 万雷亚尔/4.76 万雷亚尔	1.62 万澳元/1.77 万澳元
油电补能费用差值： 油价上涨前/当前	0.04 万欧元/0.29 万欧元	3.89 万泰铢/8.92 万泰铢	3.67 万雷亚尔/4.00 万雷亚尔	0.67 万澳元/0.81 万澳元
充电补能相对加油补能比 值：油价上涨前/当前	96%/76%	74%/56%	17%/16%	59%/54%
电车 TCO	5.16 万欧元	103.53 万泰铢	19.13 万雷亚尔	9.62 万澳元
油车 TCO： 油价上涨前/当前	6.44 万欧元/6.69 万欧元	125.36 万泰铢/130.40 万泰铢	26.07 万雷亚尔/26.39 万雷亚尔	11.18 万澳元/11.33 万澳元
油电 TCO 差值： 油价上涨前/当前	1.28 万欧元/1.53 万欧元	21.84 万泰铢/26.87 万泰铢	6.94 万雷亚尔/7.26 万雷亚尔	1.56 万澳元/1.71 万澳元
电车 TCO 相对油车 TCO 比 值：油价上涨前/当前	80%/77%	83%/79%	73%/72%	86%/85%
假设油电补能相当时 汽油价格	1.64 欧元/L	29.50 泰铢/L	1.07 雷亚尔/L	0.97 澳元/L
当前汽油价格	2.14 欧元/L	52.89 泰铢/L	6.67 雷亚尔/L	1.80 澳元/L
当前充电价格	0.47 欧元/kWh	7.50 泰铢/kWh	0.80 雷亚尔/kWh	0.48 澳元/kWh

资料来源：长江证券研究所

注：以每年行驶 1 万公里计，其中欧洲以德国为例选取比亚迪 Seal U EV 和大众 Tiguan 对比，东南亚以泰国为例选取比亚迪 ATTO 3 和丰田 Yaris Cross 对比，拉美以巴西为例选取比亚迪 Dolphin mini 和大众 Polo 对比，大洋洲以澳大利亚为例选取比亚迪 Sealion 7 和起亚 Sorento 对比

表 10：全球各地区油电成本对比总结（换算为人民币计价）

人民币计价	欧洲	东南亚	拉美	大洋洲
代表电车售价	34.35 万元	13.20 万元	16.66 万元	27.02 万元
同档燃油车售价	31.3 万元	16.95 万元	15.69 万元	27.66 万元
充电补能费用	7.39 万元	2.34 万元	1.07 万元	4.69 万元
加油补能费用： 油价上涨前/当前	7.69 万元/9.68 万元	3.16 万元/4.21 万元	6.17 万元/6.61 万元	7.98 万元/8.69 万元
油电补能费用差值： 油价上涨前/当前	0.30 万元/2.29 万元	0.81 万元/1.87 万元	5.10 万元/5.55 万元	3.28 万元/3.99 万元
充电补能相对加油补能比 值：油价上涨前/当前	96%/76%	74%/56%	17%/16%	59%/54%
电车 TCO	41.22 万元	21.69 万元	26.55 万元	47.26 万元

油车 TCO: 油价上涨前/当前	51.45 万元/53.43 万元	26.26 万元/27.32 万元	36.19 万元/36.63 万元	54.95 万元/55.66 万元
油电 TCO 差值: 油价上涨前/当前	10.23 万元/12.22 万元	4.57 万元/5.63 万元	9.64 万元/10.08 万元	7.68 万元/8.39 万元
电车 TCO 相对油车 TCO 比 值: 油价上涨前/当前	80%/77%	83%/79%	73%/72%	86%/85%
假设油电补能相当时 汽油价格	13.10 元/L	6.18 元/L	1.49 元/L	4.77 元/L
当前汽油价格	17.10 元/L	11.08 元/L	9.26 元/L	8.84 元/L
当前充电价格	3.71 元/kWh	1.57 元/kWh	1.11 元/kWh	2.36 元/kWh

资料来源: 长江证券研究所

注: 以 2026 年 5 月 11 日汇率换算, 以每年行驶 1 万公里计, 其中欧洲以德国为例选取比亚迪 Seal U EV 和大众 Tiguan 对比, 东南亚以泰国为例选取比亚迪 ATTO 3 和丰田 Yaris Cross 对比, 拉美以巴西为例选取比亚迪 Dolphin mini 和大众 Polo 对比, 大洋洲以澳大利亚为例选取比亚迪 Sealion 7 和起亚 Sorento 对比

## 风险提示

- 1、**汽车销量增速不及预期。**汽车销量受经济、居民购买力、购买意愿等多种影响，若汽车销量增速不及预期或新能源需求不及预期则有可能影响下游产销。
- 2、**市场竞争加剧风险。**汽车市场竞争激烈，且多家车企正加码海外布局，车企不断推出新车型、新技术，可能导致市场竞争加剧、产品价格下降以挤压利润空间。
- 3、**海外拓展速度及销量不及预期。**可能存在海外消费者对我国品牌认知提升缓慢、营销效果不及预期，新车推出不能适应当地需求，导致行业海外销量增速不及预期。
- 4、**全球政策环境变化。**海外地缘政治可能出现新变化，各国关税及贸易政策可能出现变化，影响我国车企现有海外经营环境。

## 投资评级说明

**行业评级** 报告发布日后的 12 个月内行业股票指数的涨跌幅相对同期相关证券市场代表性指数的涨跌幅为基准，投资建议的评级标准为：

看 好： 相对表现优于同期相关证券市场代表性指数

中 性： 相对表现与同期相关证券市场代表性指数持平

看 淡： 相对表现弱于同期相关证券市场代表性指数

**公司评级** 报告发布日后的 12 个月内公司的涨跌幅相对同期相关证券市场代表性指数的涨跌幅为基准，投资建议的评级标准为：

买 入： 相对同期相关证券市场代表性指数涨幅大于 10%

增 持： 相对同期相关证券市场代表性指数涨幅在 5%~10%之间

中 性： 相对同期相关证券市场代表性指数涨幅在-5%~5%之间

减 持： 相对同期相关证券市场代表性指数涨幅小于-5%

无投资评级： 由于我们无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使我们无法给出明确的投资评级。

**相关证券市场代表性指数说明：**A 股市场以沪深 300 指数为基准；新三板市场以三板成指（针对协议转让标的）或三板做市指数（针对做市转让标的）为基准；香港市场以恒生指数为基准。

## 办公地址

### 上海

Add /虹口区新建路 200 号国华金融中心 B 栋 22、23 层  
P.C / (200080)

### 武汉

Add /武汉市江汉区淮海路 88 号长江证券大厦 37 楼  
P.C / (430023)

### 北京

Add /朝阳区景辉街 16 号院 1 号楼泰康集团大厦 23 层  
P.C / (100020)

### 深圳

Add /深圳市福田区中心四路 1 号嘉里建设广场 3 期 36 楼  
P.C / (518048)

## 分析师声明

本报告署名分析师以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。分析逻辑基于作者的职业理解，本报告清晰地反映了作者的研究观点。作者所得报酬的任何部分不曾与，不与，也不将与本报告中的具体推荐意见或观点而有直接或间接联系，特此声明。

## 法律主体声明

本报告由长江证券股份有限公司及其附属机构（以下简称「长江证券」或「本公司」）制作，由长江证券股份有限公司在中华人民共和国大陆地区发行。长江证券股份有限公司具有中国证监会许可的投资咨询业务资格，经营证券业务许可证编号为：10060000。本报告署名分析师所持中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格证书编号已披露在报告首页的作者姓名旁。

在遵守适用的法律法规情况下，本报告亦可能由长江证券经纪（香港）有限公司在香港地区发行。长江证券经纪（香港）有限公司具有香港证券及期货事务监察委员会核准的“就证券提供意见”业务资格（第四类牌照的受监管活动），中央编号为：AXY608。本报告作者所持香港证监会牌照的中央编号已披露在报告首页的作者姓名旁。

## 其他声明

本报告并非针对或意图发送、发布给在当地法律或监管规则下不允许该报告发送、发布的人员。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。本报告的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含信息和建议不发生任何变更。本报告内容的全部或部分均不构成投资建议。本报告所包含的观点、建议并未考虑报告接收人在财务状况、投资目的、风险偏好等方面的具体情况，报告接收者应当独立评估本报告所含信息，基于自身投资目标、需求、市场机会、风险及其他因素自主做出决策并自行承担投资风险。本公司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，不包含作者对证券价格涨跌或市场走势的确定性判断。报告中的信息或意见并不构成所述证券的买卖出价或征价，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。本研究报告并不构成本公司对购入、购买或认购证券的邀请或要约。本公司有可能会与本报告涉及的公司进行投资银行业务或投资服务等其他业务(例如:配售代理、牵头经办人、保荐人、承销商或自营投资)。

本报告所包含的观点及建议不适用于所有投资者，且并未考虑个别客户的特殊情况、目标或需要，不应被视为对特定客户关于特定证券或金融工具的建议或策略。投资者不应以本报告取代其独立判断或仅依据本报告做出决策，并在需要时咨询专业意见。

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，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可升可跌，过往表现不应作为日后的表现依据；在不同时期，本公司可以发出其他与本报告所载信息不一致及有不同结论的报告；本报告所反映研究人员的不同观点、见解及分析方法，并不代表本公司或其他附属机构的立场；本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。本公司及作者在自身所知情形范围内，与本报告中所评价或推荐的证券不存在法律法规要求披露或采取限制、静默措施的利益冲突。

本报告版权仅为本公司所有，本报告仅供意向收件人使用。未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布给其他机构及/或人士（无论整份和部分）。如引用须注明出处为本公司研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。刊载或者转发本证券研究报告或者摘要的，应当注明本报告的发布人和发布日期，提示使用证券研究报告的风险。本公司不为转发人及/或其客户因使用本报告或报告载明的内容产生的直接或间接损失承担任何责任。未经授权刊载或者转发本报告的，本公司将保留向其追究法律责任的权利。

本公司保留一切权利。