

汽车出海前景广阔，中国车企份额持续提升 ——汽车出海行业深度报告

西部证券研发中心

2026年5月28日

分析师 | 齐天翔 S0800524040003 邮箱地址 qitianxiang@research.xbmail.com.cn

分析师 | 彭子祺 S0800525080008 邮箱地址 pengziqui@research.xbmail.com.cn



核心结论

- **中国汽车出海景气，看好车企海外销量持续高增。**2021-2025年中国乘用车和汽车出口销量均实现持续增长，乘用车出口销量从161.4万辆增长至603.8万辆，汽车出口销量从201.5万辆增长至709.8万辆，2026年1-4月中国乘用车和汽车分别出口271.6/312.7万辆，同比增长68.8%/61.5%，仍然维持较高增速。站在当前时点，我们仍然看好自主车企海外销量持续高增，2026年五大车企（奇瑞、比亚迪、长安、长城、吉利）海外销量目标达520万辆，较2025年的396万辆同比增长31.4%。
- **海外主要地区/国家汽车市场重点分析。**从销量规模、新能源及混动车型占比、竞争格局、中国车企合计市占率等多维度对海外主要可触达市场（不含北美、日韩以及印度市场）进行深入分析。2025年，海外可触达市场合计汽车销量约2949万辆，同比增长3.0%，其中新能源汽车销量488.9万辆，同比增长38.3%，新能源汽车渗透率约16.6%，同比提升4.2pct。
- **中国车企出海机遇。**我们认为中国车企出海机遇在于：1）在能源危机以及能源转型背景下，海外各地区均出台了一系列新能源汽车发展支持政策，未来海外地区新能源汽车渗透率有望持续提升，海外新能源汽车销量前景广阔，而中国车企作为全球新能源汽车领军者有望受益；2）参考上世纪日系车企崛起路径，本轮美伊冲突导致石油价格维持高位，有望加速催化海外新能源汽车需求，推动中国车企海外市占率提升；3）目前中国车企在海外市占率仍处低位，2025年海外市场份额约10.7%，对标日系（23.1%）仍有翻倍提升空间，具备规模优势及优秀产品力的新能源汽车或是中国车企海外市占率提升的核心推动力；4）中国车企正加速海外本土化布局，目前在欧洲以及其他地区分别拥有61/107座工厂。
- **投资建议。**我们推荐在海外布局多年的奇瑞汽车、吉利汽车、长城汽车，以及与国际巨头深度绑定的零跑汽车和出海持续深化推进的小鹏汽车。
- **风险提示：**海外新能源汽车补贴政策退坡风险；国际原油价格快速回落风险；海外汽车市场竞争格局恶化风险；地缘政治风险等。

行业评级	超配
前次评级	超配
评级变动	维持

近一年行业走势



相对表现	1个月	3个月	12个月
汽车	-2.04	-6.74	8.40
沪深300	2.88	4.19	27.84

目 录

CONTENTS

01 中国汽车出海持续景气

02 海外主要地区/国家汽车市场重点分析

03 中国车企出口机遇分析

04 投资建议与标的推荐

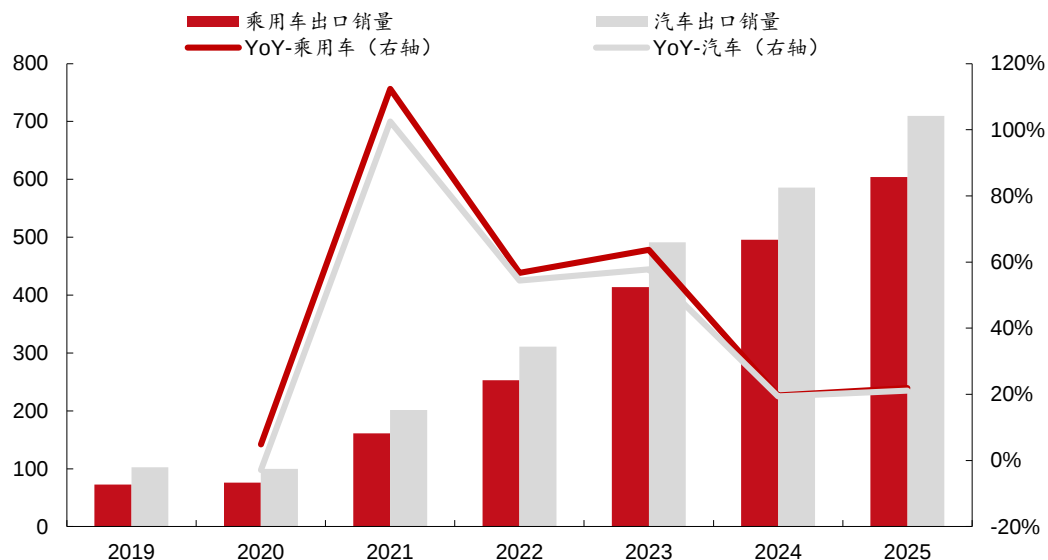
05 风险提示



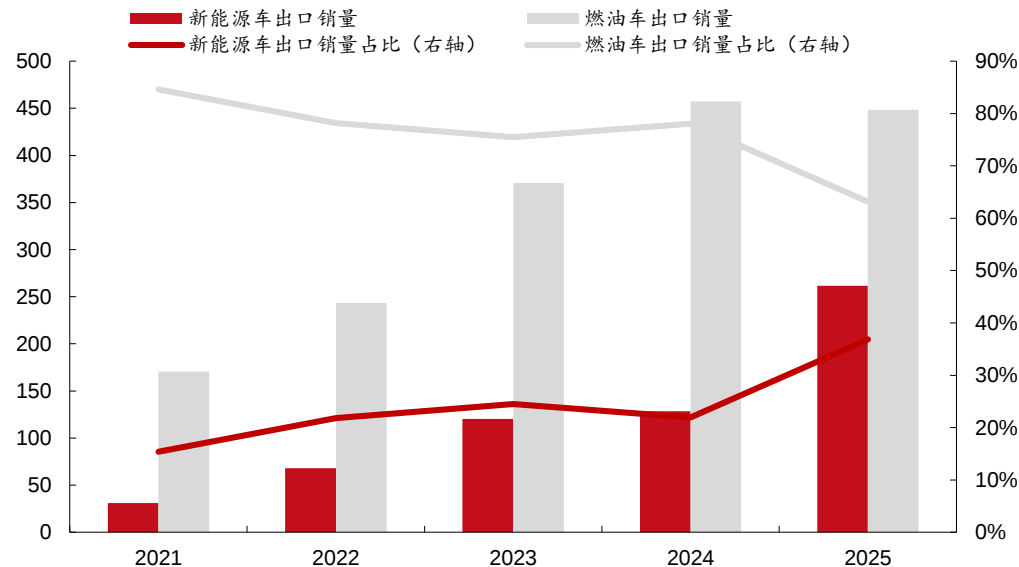
近几年中国汽车出口销量持续增长，新能源车出口销量占比提升至37%

- 2021年中国汽车出口开始快速发展，2021-2025年中国乘用车和汽车出口销量均实现持续增长，乘用车出口销量分别为161.4/252.9/414.0/495.5/603.8万辆，同比增长112%/57%/64%/20%/22%，汽车出口销量为201.5/311.1/491.0/585.9/709.8万辆，同比增长103%/54%/58%/19%/21%。2026年1-4月中国乘用车和汽车分别出口271.6/312.7万辆，同比增长68.8%/61.5%，仍然维持较高增速。
- 2021-2025中国新能源车出口销量占比呈现逐步上升的趋势，2025年中国新能源车和燃油车出口销量分别为261.5/448.3万辆，占比37%/63%，新能源汽车出口销量占比较2024年提升15pcts，未来中国新能源车的出口规模和销量占比有望持续增加。

图：2019-2025中国乘用车和汽车出口销量（万辆）及同比增速



图：2021-2025中国新能源车和燃油车出口销量（万辆）及占比

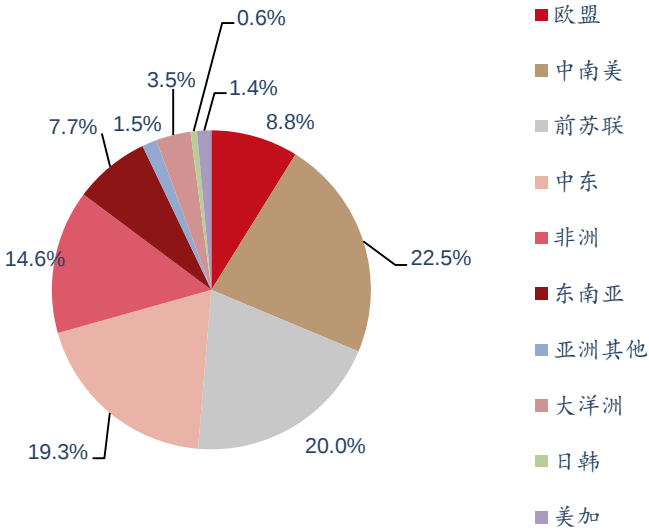




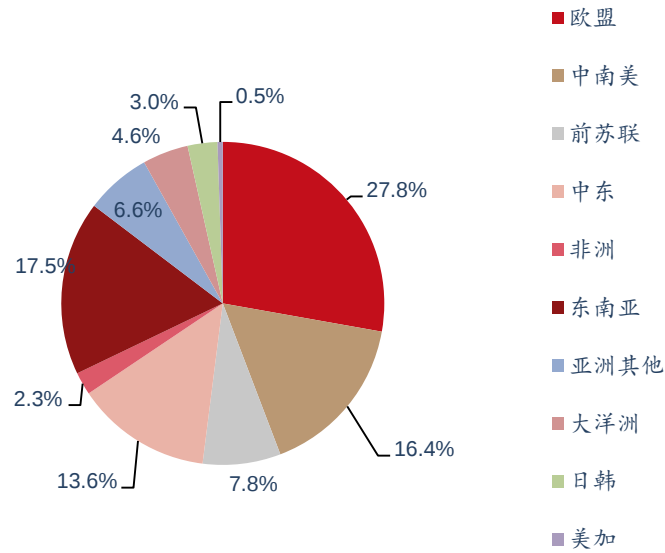
2025年中国汽车出口地区主要为亚洲和欧洲，最大出口国为墨西哥

- 2025年中国燃油车主要出口地区为中南美、前苏联和中东，分别占比22.5%/20.0%/19.3%，中国新能源车主要出口地区为欧盟、东南亚和中南美，分别占比27.8%/17.5%/16.4%，总体来看亚洲和欧洲为中国汽车出口核心地区，整体销量占比在50%以上。
- 在2025年中国汽车出口国家销量排名前十中，亚洲国家有4个，合计出口销量132.5万辆，占比16.1%；欧洲国家有3个，合计出口销量121.4万辆，占比14.8%；中南美国家有2个，其中墨西哥是中国汽车出口国家销量排名的第1位，出口销量62.3万辆，占比7.6%，巴西是中国汽车出口国家销量排名第5位，出口销量为32.1万辆，占比3.9%；大洋洲国家有1个，澳大利亚是中国汽车出口国家销量排名第8位，出口销量29.7万辆，占比3.6%。

图：2025年中国燃油车出口地区分布



图：2025年中国新能源车出口地区分布



表：2025年中国汽车出口国家销量排名

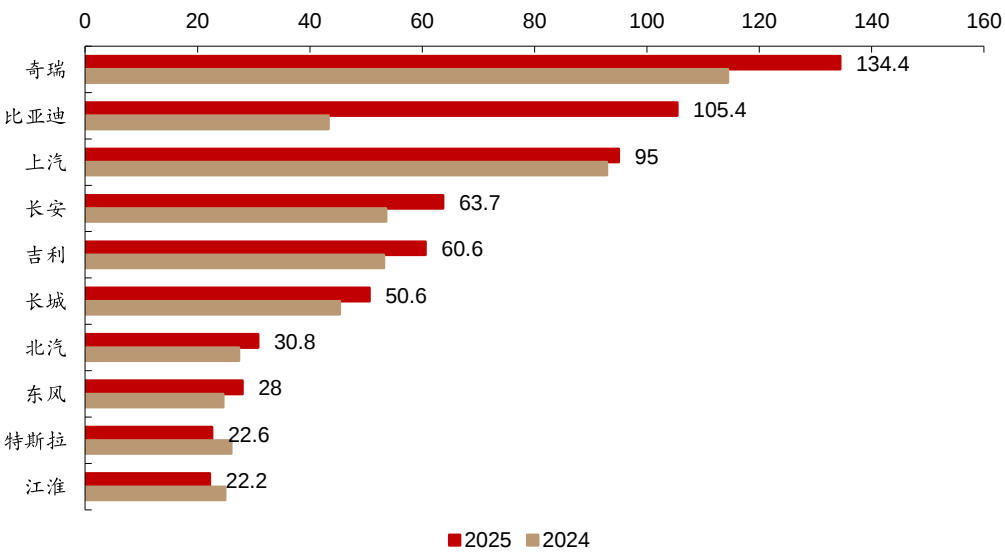
排名	出口国家	所属洲	出口销量（万辆）	占比
1	墨西哥	中南美	62.3	7.6%
2	俄罗斯	欧洲	57.9	7.0%
3	阿联酋	亚洲（中东）	56.7	6.9%
4	英国	欧洲	33.5	4.1%
5	巴西	中南美	32.1	3.9%
6	比利时	欧洲	30	3.7%
7	沙特	亚洲（中东）	29.7	3.6%
8	澳大利亚	大洋洲	29.7	3.6%
9	菲律宾	亚洲（东南亚）	25.3	3.1%
10	哈萨克斯坦	亚洲	20.8	2.5%



五大车企2026年海外销量目标520万辆，预计同比增长31.4%

- 根据中汽协数据，2025年中国整车出口销量前十位的车企中，奇瑞汽车以134.4万辆的出口销量排名第一，其次是比亚迪、上汽、长安、吉利。
- 从增速来看，比亚迪出口增速最快，2025年整车出口销量为105.4万辆，同比增长143.4%，长安、奇瑞集团、吉利集团出口销量分别为63.7万辆、134.4万辆、60.6万辆，同比分别增长18.8%/17.5%/13.9%。
- 从各车企销量目标来看，预期2026年比亚迪、上汽、吉利、广汽的海外销量将继续保持40%以上的高增速，主要为基数较低且海外还有空白市场。五大车企奇瑞、比亚迪、长安、长城、吉利2026年海外合计销量目标达520万辆，相比2025年的396万辆同比增长31.4%。

图：2025年中国整车出口销量前十位车企（万辆）



表：中国各车企2026年海外销量目标（万辆）

	2025	2026E	同比增速
奇瑞（集团）	134	160	19.05%
比亚迪	105	150	42.91%
上汽	107	150	40.19%
长安	64	75	17.74%
长城	51	60	18.58%
吉利	42	75	78.57%
广汽	13	25	92.31%
总计	516	695	34.78%

目 录

CONTENTS

01

中国汽车出海持续景气

02

海外主要地区/国家汽车市场重点分析

03

中国车企出口机遇分析

04

投资建议与标的推荐

05

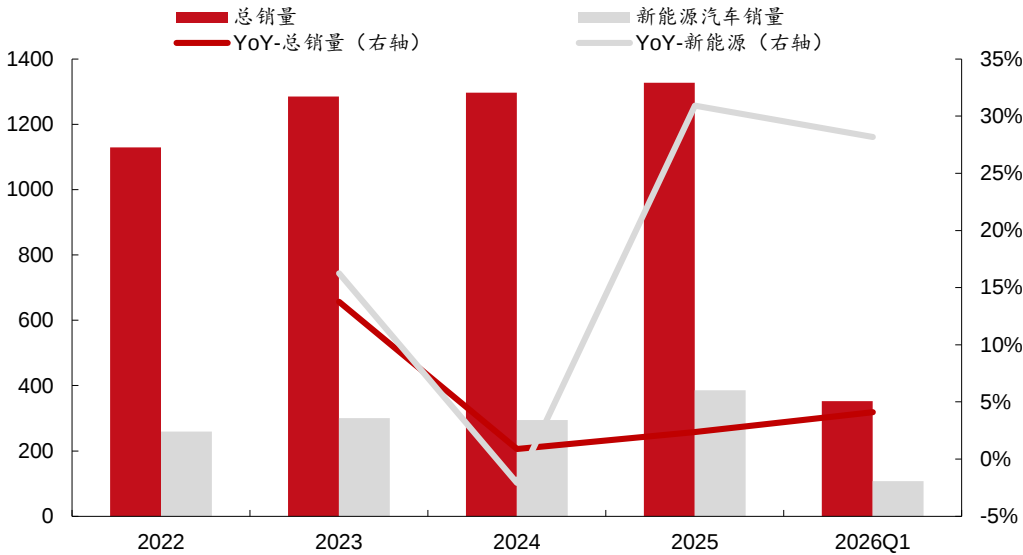
风险提示



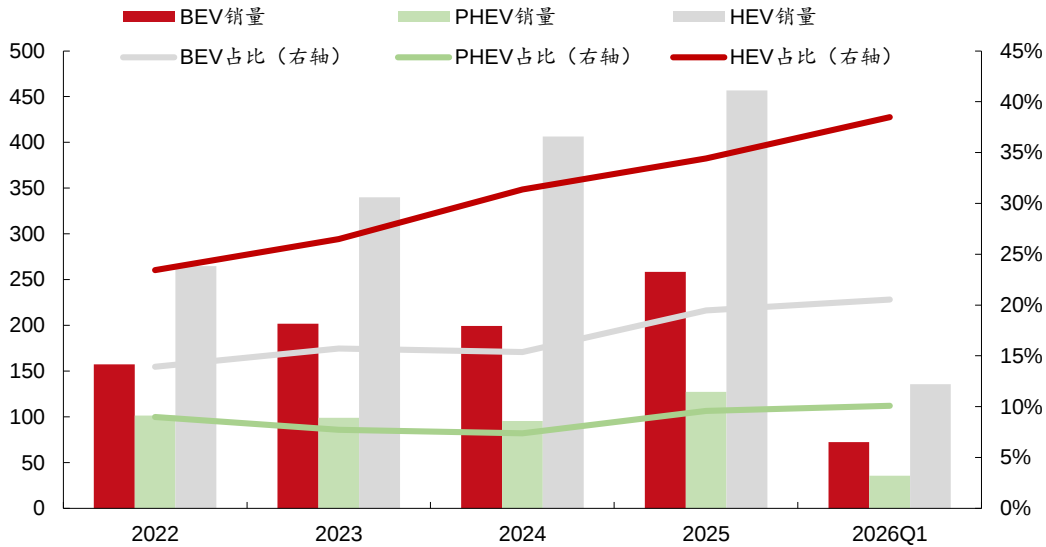
欧盟地区：26Q1新能源汽车渗透率超30%，混动车型占比38.5%

- 根据ACEA数据，2025年欧盟地区（欧盟+英国+EFTA成员国）汽车总销量为1327万辆，同比增长2.4%，其中，受益于德国等国新能源补贴政策重启/延续影响，2025年欧洲地区新能源车型合计销量386万辆，同比增长30.9%，渗透率达到29.1%。
- 分具体车型来看，2025年欧盟地区纯电、插混、混动销量分别为259万辆、127万辆、457万辆，同比增长29.7%、33.4%、12.4%，占比分别达到19.5%、9.6%、34.4%。
- 2026年Q1：欧盟地区汽车合计销量352万辆，同比+4.1%，其中新能源汽车销量108万辆，同比+28.2%，新能源渗透率进一步提升至30.6%。具体来看，纯电、插混、混动销量分别为72万辆、35万辆、136万辆，同比增长26.2%、32.4%、11.4%，占比分别为20.6%、10.1%、38.5%。

图：欧盟地区汽车销量（万辆）及增速



图：欧盟地区不同车型销量（万辆）及占比



注：欧盟地区包含欧盟成员国、英国以及EFTA成员国，下文同
资料来源：36氪，ACEA，西部证券研发中心



欧盟地区：各国新能源汽车销量与渗透率

表：欧盟地区各国汽车销量情况（万辆）

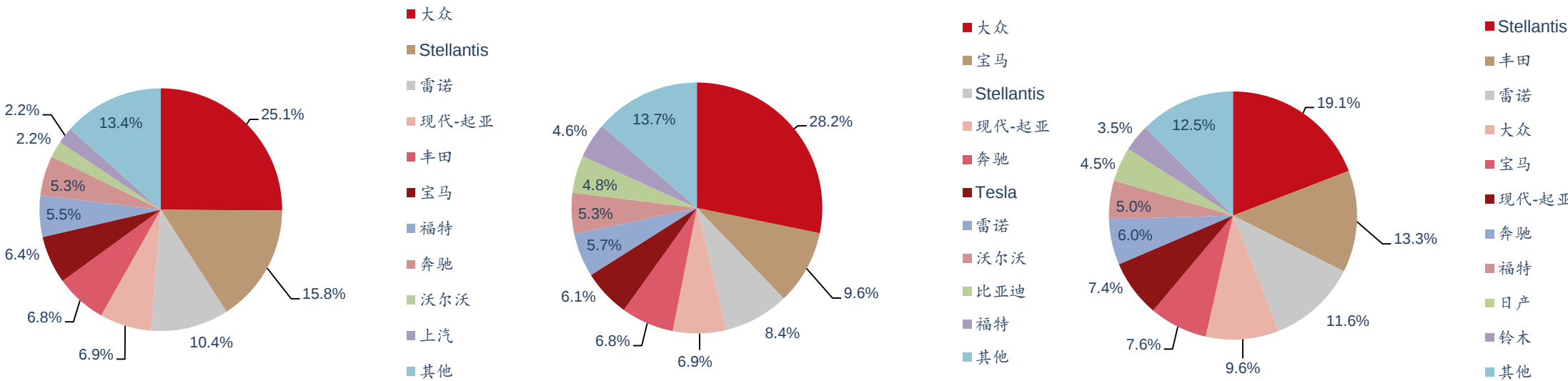
	新能源汽车销量					新能源汽车渗透率					汽车总销量				
	2022	2023	2024	2025	2026Q1	2022	2023	2024	2025	2026Q1	2022	2023	2024	2025	2026Q1
奥地利	4.7	6.5	6.2	8.9	2.5	22.1%	27.0%	24.3%	31.4%	32.9%	21.50	23.92	25.38	28.50	7.72
比利时	9.7	19.4	19.4	18.3	4.6	26.5%	40.6%	43.3%	44.2%	40.5%	36.63	47.67	44.83	41.48	11.38
保加利亚	0.1	0.2	0.2	0.3	0.1	3.4%	5.9%	4.6%	6.0%	8.4%	2.87	3.77	4.29	4.94	1.15
克罗地亚	0.2	0.3	0.3	0.4	0.2	5.0%	4.6%	4.9%	5.4%	16.0%	4.39	5.77	6.50	6.98	1.17
塞浦路斯	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	5.1%	8.8%	12.3%	15.4%	16.8%	1.16	1.47	1.51	1.46	0.37
捷克	0.7	1.2	1.7	2.5	0.6	3.8%	5.4%	7.2%	10.0%	10.3%	19.21	22.14	23.16	24.87	6.06
丹麦	5.7	8.0	9.6	13.1	3.5	38.6%	46.3%	55.6%	71.1%	81.0%	14.83	17.27	17.30	18.46	4.37
爱沙尼亚	0.1	0.2	0.3	0.2	0.1	5.4%	8.8%	10.2%	17.4%	15.6%	2.04	2.28	2.54	1.31	0.43
芬兰	3.1	4.8	3.7	4.1	1.1	37.6%	54.4%	49.6%	57.4%	61.3%	8.17	8.75	7.41	7.19	1.72
法国	32.9	46.1	43.7	43.6	13.2	21.5%	26.0%	25.4%	26.7%	32.8%	152.90	177.47	171.84	163.22	40.16
德国	83.3	70.0	57.3	85.7	23.6	31.4%	24.6%	20.3%	30.0%	33.7%	265.14	284.46	281.73	285.76	69.94
希腊	0.8	1.5	1.7	2.1	0.5	7.9%	11.3%	12.4%	14.2%	13.2%	10.53	13.45	13.71	14.42	3.48
匈牙利	1.0	1.1	1.4	1.8	0.6	8.6%	10.5%	11.7%	14.0%	15.4%	11.15	10.77	12.16	12.94	3.65
爱尔兰	2.3	3.3	3.0	4.3	2.4	22.2%	27.2%	24.7%	34.0%	36.5%	10.54	12.24	12.13	12.50	6.49
意大利	11.4	13.5	11.8	19.3	7.8	8.6%	8.6%	7.6%	12.7%	16.1%	131.69	156.72	155.81	152.48	48.46
拉脱维亚	0.1	0.2	0.2	0.4	0.1	8.1%	11.3%	11.8%	19.3%	16.2%	1.68	1.89	1.71	2.25	0.50
立陶宛	0.1	0.3	0.3	0.8	0.2	5.3%	11.4%	11.5%	18.1%	20.1%	2.55	2.77	3.01	4.20	0.96
卢森堡	1.0	1.6	1.7	1.6	0.4	24.3%	32.2%	35.6%	34.7%	32.6%	4.21	4.91	4.67	4.72	1.25
马耳他	0.2	0.3	0.3	0.3	0.1	34.6%	33.7%	44.4%	44.4%	39.0%	0.64	0.74	0.77	0.65	0.16
荷兰	10.8	16.1	18.5	23.0	4.6	34.6%	43.6%	48.5%	59.2%	56.4%	31.21	36.96	38.15	38.80	8.15
波兰	2.2	3.0	3.2	7.7	2.1	5.2%	6.4%	5.8%	13.0%	13.5%	41.97	47.50	55.16	59.74	15.16
葡萄牙	3.4	6.4	7.0	8.6	2.4	21.7%	31.8%	33.4%	38.4%	37.0%	15.73	19.96	20.97	22.50	6.41
罗马尼亚	1.2	1.4	1.0	0.9	0.3	9.0%	10.1%	6.5%	5.6%	9.5%	12.93	14.31	15.11	15.68	2.73
斯洛伐克	0.3	0.5	0.4	0.8	0.2	3.7%	6.1%	4.8%	9.1%	8.6%	7.88	8.80	9.34	9.31	2.00
斯洛文尼亚	0.3	0.5	0.4	0.8	0.3	6.2%	11.2%	8.3%	14.5%	18.4%	4.63	4.89	5.30	5.76	1.65
西班牙	7.8	11.4	11.6	22.6	6.3	9.6%	12.0%	11.4%	19.6%	21.0%	81.34	94.94	101.70	114.87	30.05
瑞典	16.2	17.3	15.7	17.3	4.0	56.1%	59.8%	58.4%	63.2%	64.9%	28.81	28.98	26.96	27.30	6.20
欧盟	199.8	235.2	220.9	289.6	81.5	21.6%	22.3%	20.8%	26.8%	28.9%	926.35	1054.82	1063.13	1082.28	282.26
冰岛	0.9	1.1	0.4	0.9	0.2	55.9%	60.0%	42.2%	61.3%	62.9%	1.67	1.75	1.02	1.45	0.35
挪威	15.4	11.5	11.8	17.5	2.7	88.6%	90.4%	91.5%	97.4%	98.6%	17.43	12.70	12.88	17.96	2.72
瑞士	5.9	7.6	6.7	7.9	1.8	25.9%	30.1%	27.9%	34.0%	33.7%	22.59	25.22	23.95	23.37	5.29
欧洲自贸区	22.2	20.1	18.9	26.3	4.7	53.3%	50.7%	50.0%	61.5%	56.0%	41.69	39.67	37.86	42.79	8.36
英国	36.9	45.6	54.9	69.8	21.6	22.8%	24.0%	28.1%	34.6%	35.2%	161.41	190.31	195.28	202.05	61.49
欧盟+自贸区+英国	258.9	301.0	294.7	385.8	107.8	22.9%	23.4%	22.7%	29.1%	30.6%	1129.45	1284.79	1296.27	1327.13	352.11



欧盟地区：欧美厂商占据主导地位，2025年比亚迪进入新能源销量top10

- 据Marklines统计，2025年欧盟地区汽车总销量top10中有7家为欧美系厂商，其中大众、Stellantis、雷诺销量最高，分别为380万辆、239万辆、158万辆，市场份额分别为25.1%、15.8%、10.4%，top10厂商合计市场份额约86.6%。此外，中国上汽2025年在欧盟地区销量约33万辆，市场份额2.2%，位居第十位。
- 从新能源汽车销量来看，2025年比亚迪进入欧盟地区新能源汽车销量top10，排名第九位，销量为18.6万辆，市场份额4.8%；其余新能源汽车销量top10厂商均为欧美/韩系，top10厂商合计份额约86.3%。
- 从混动汽车销量来看，尚无中国品牌进入top10销量榜单，Stellantis、丰田、雷诺份额排名前三，分别为19.1%/13.3%/11.6%。

图：2025年欧盟地区汽车行业竞争格局（所有类型汽车、新能源汽车、混动汽车）

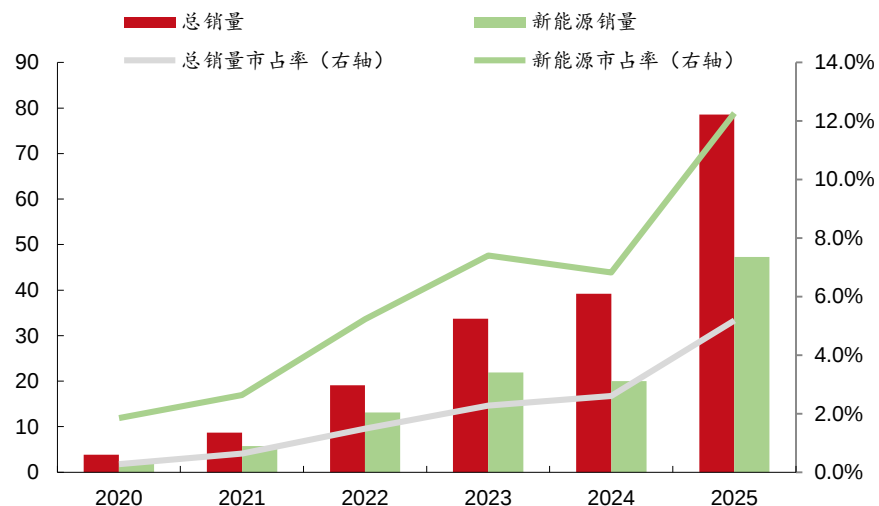




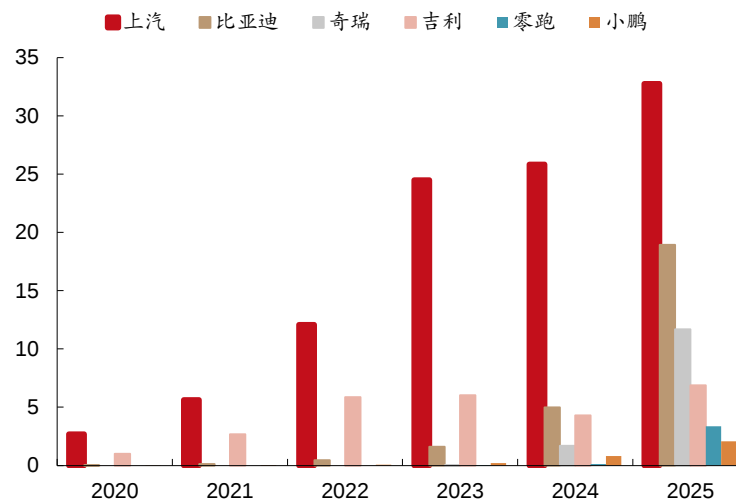
欧盟地区：中国车企总量占比较低，新能源车型销量合计占比12.3%

- 据不完全统计，2025年共有约54家具有一定规模的来自不同国家的汽车集团在欧盟地区布局，其中我国有上汽集团、比亚迪、奇瑞、吉利、零跑等20家车企布局欧盟汽车市场。
- Marklines的数据显示，2020-2025年中国系车企在欧盟地区汽车市场的总销量及市占率、新能源汽车销量及市占率总体均呈现稳步上升趋势，2025年合计销量78.6万辆，同比增长100.3%，市场份额约5.2%，其中新能源汽车合计销量47.3万辆，同比增长136.2%，市场份额达到12.3%。
- 2025年，我国在欧盟地区市场销量超过2万辆的车企共有六家，分别是上汽、比亚迪、奇瑞、吉利、零跑、小鹏，销量分别为32.8万辆、18.9万辆、11.7万辆、6.9万辆、3.4万辆、2.1万辆。

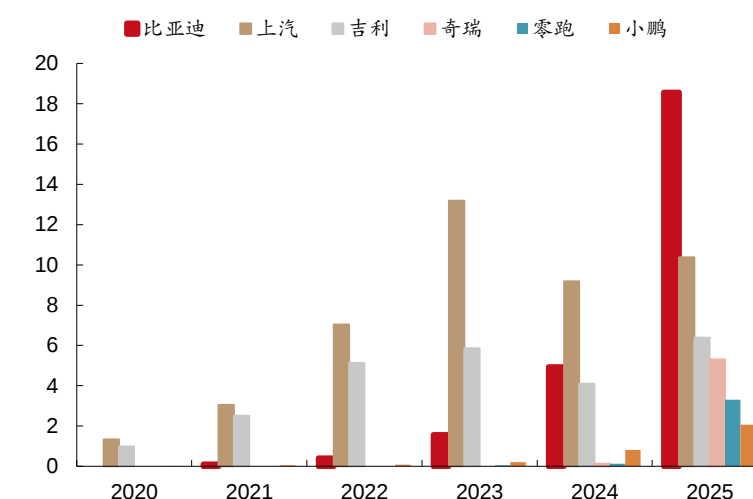
图：2020-2025年中国车企在欧盟地区汽车合计销量（万辆）与市占率



图：2020-2025年中国各车企在欧盟地区汽车销量（万辆）



图：2020-2025年中国各车企在欧盟地区新能源汽车销量（万辆）





俄罗斯：2025年乘用车销量130.63万辆，同比-15.74%

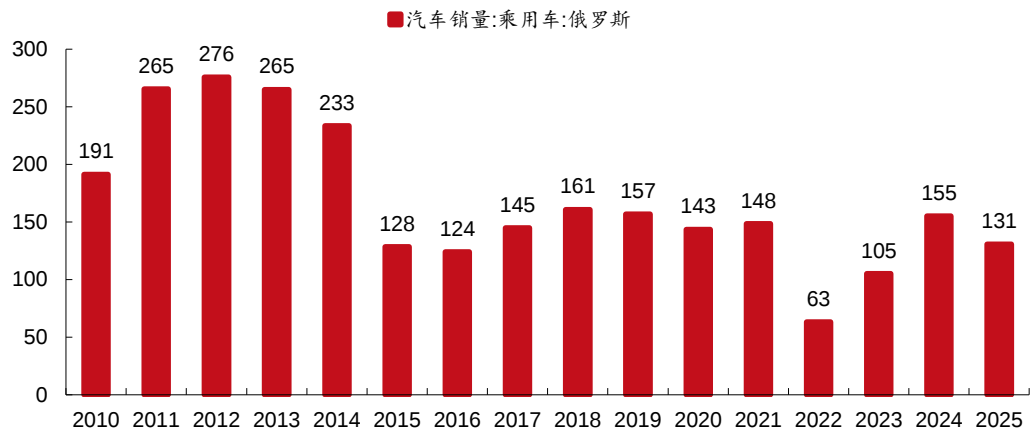
➤ 2025年俄罗斯乘用车销量130.63万辆，同比-15.74%

- 2011年至2014年，俄罗斯乘用车销量年计超过230万辆，其中2012年销量达到275.54万辆；2015年到2021年俄罗斯乘用车销量有所下降，大致处于120到160万辆区间；2022年受俄乌冲突等影响，俄罗斯乘用车销量降低至62.99万辆。同时，包括大众、日产、福特、奔驰、宝马等在内的多家西方汽车制造商宣布暂停向俄罗斯出口和销售汽车，为中国品牌提供了增长的机会。
- 2025年，俄罗斯乘用车销量130.63万辆，同比-15.74%，销量下滑主要系紧缩性货币政策、报废税上升等因素抑制需求。
- 按照以往俄罗斯汽车需求的体量，经济回升后，预计未来俄罗斯的汽车销量或存在进一步增长的空间。

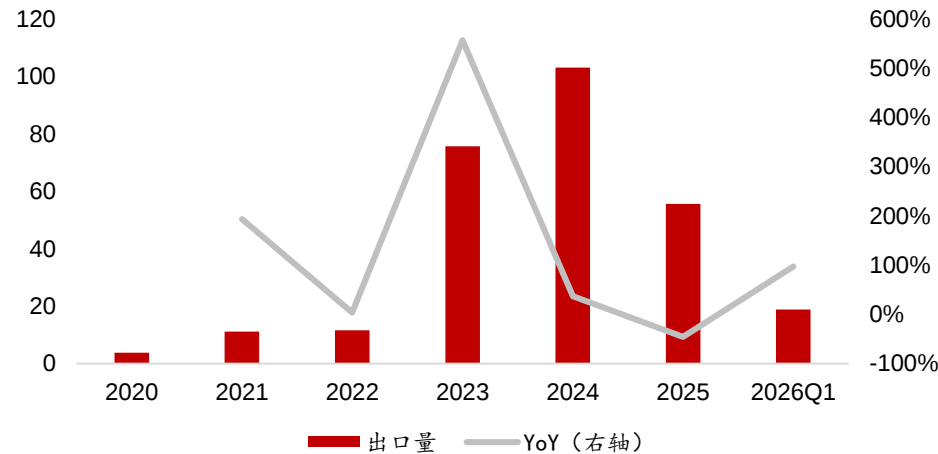
➤ 2025年中国对俄罗斯乘用车出口量同比下滑约46%

- 从中国出口俄罗斯乘用车数据上看，乘用车出口量从2020年的3.79万辆增至2024年的103万辆，此后受报废税、厂商去库等影响，2025年出口大幅下滑至55.6万辆。
- 2026年1-3月中国对俄罗斯出口19.27万辆汽车，同比增长94%，其中乘用车出口18.75万辆，同比增长97%。

图：2010年至2025年俄罗斯乘用车销量（万辆）



图：中国对俄罗斯乘用车出口量（万辆）



资料来源：iFinD，国际汽车制造商协会OICA，乘联会，俄罗斯卫星通讯社，西部证券研发中心

请务必仔细阅读报告尾部的投资评级说明和声明



俄罗斯：整体呈现中系与俄系车企二分天下，2025年中国车企市场份额超45%

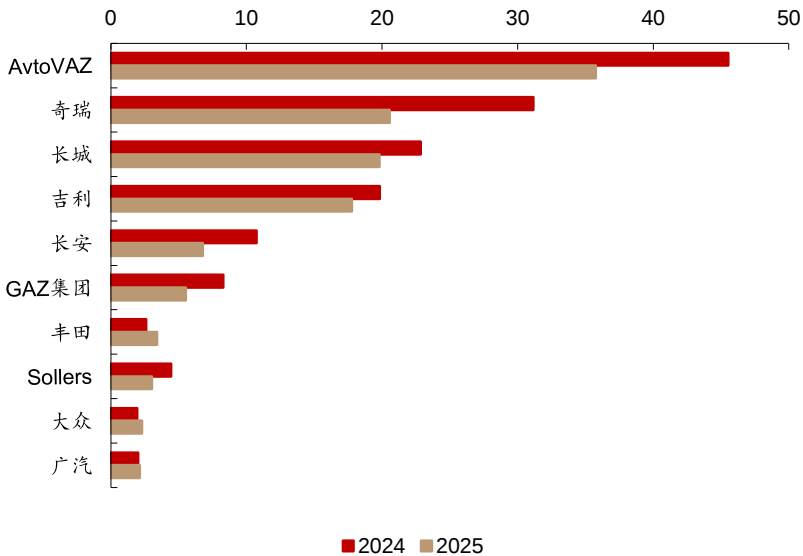
- 从2025年在俄top10车企销量情况来看：

 - 相较于2024年，除丰田、大众、广汽外2025年各车企在俄销量均有所下滑；
 - 中国车企有五家进入top10销量榜单，其中奇瑞、长城、吉利、长安、广汽销量分别为20.6万辆、19.8万辆、17.8万辆、6.8万辆、2.1万辆。
- 从2025年在俄车企销量市场份额占比来看：

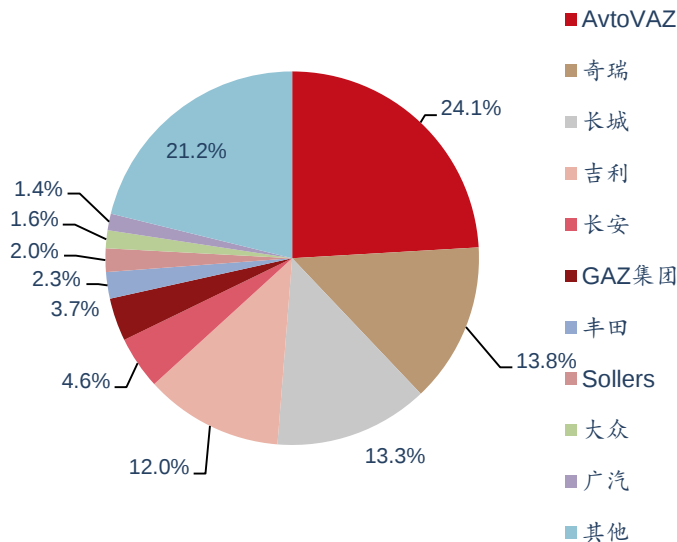
 - 俄罗斯本土车企AvtoVAZ市场份额最高，为24.1%，此外，top10中还有两家GAZ、Sollers为俄罗斯本土企业，三者合计占比29.8%。
 - 前十的车企中有5家中国车企，共占比45.2%，其中奇瑞、长城、吉利市场份额均在10%以上，分别为13.8%、13.3%、12.0%。
- 从2025年在俄车企新能源汽车销量市场份额top10来看：

 - 目前俄罗斯新能源汽车渗透率较低，2025年纯电+插混销量仅1.3万辆，其中中国车企占据较高市场份额，吉利销量排名第一，约3500辆；此外，长安、比亚迪等中国车企合计销量超3100辆。

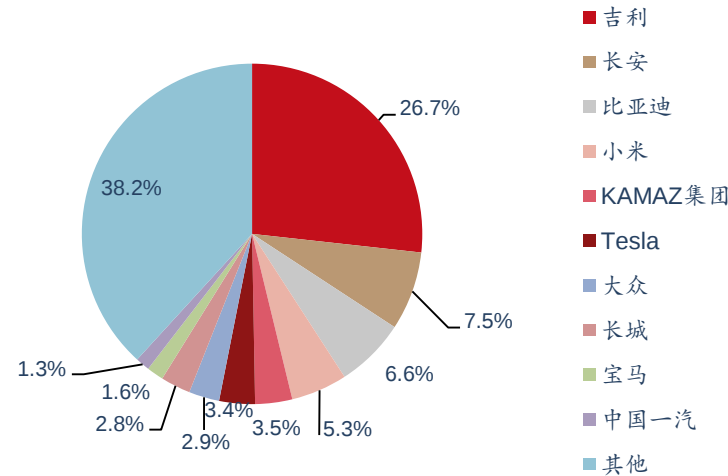
图：2024-2025年在俄重点车企销量（万辆）



图：2025年俄罗斯各车企总销量市场份额



图：2025年俄罗斯各车企新能源汽车销量市场份额

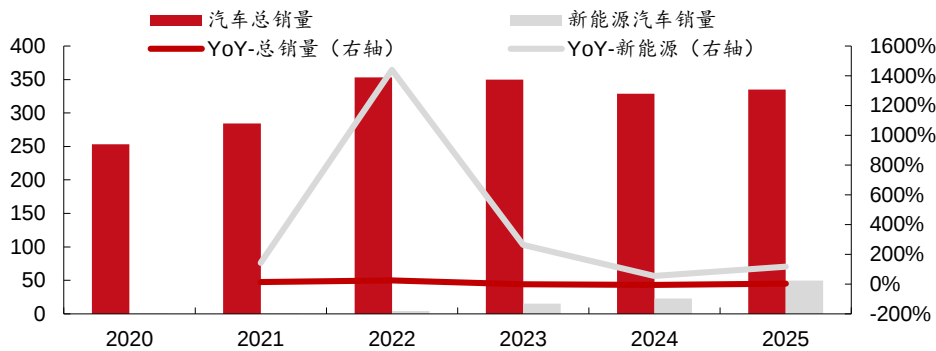




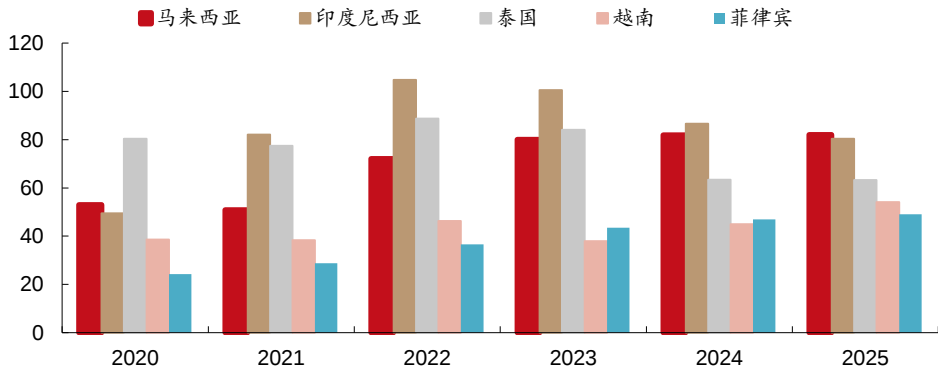
东南亚：新能源汽车销量高速增长，2025年新能源渗透率达到14.7%

- 2025年东南亚汽车总销量为335万辆，同比增长1.9%，在政策倾斜支持下，新能源汽车销量为49万辆，同比大幅增长116%，新能源渗透率达到14.7%。分具体车型来看，2025年东南亚传统燃油车型销量272万辆，同比-7.6%，纯电、插混、混动销量分别为46万辆、4万辆、14万辆，同比+108%、+296%、+17%。
- 分国家来看，马来西亚为东南亚地区汽车销量最大国，2025年为82万辆，其次为印尼、泰国、越南、菲律宾，销量分别为80万辆、63万辆、54万辆、49万辆。分具体车型来看，2025年马来西亚、印尼、泰国、越南、菲律宾新能源汽车渗透率分别为4.2%、13.6%、22.2%、32.3%、6.1%；混动车型销量占比分别为0.5%、7.6%、9.7%、2.6%、0.0%。

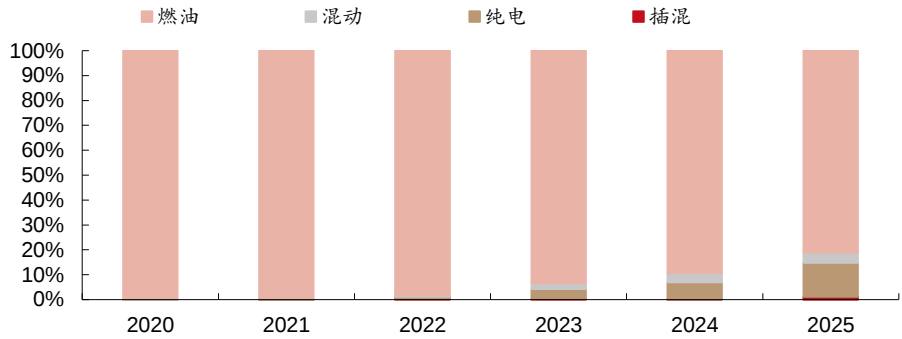
图：东南亚地区汽车销量（万辆）及增速



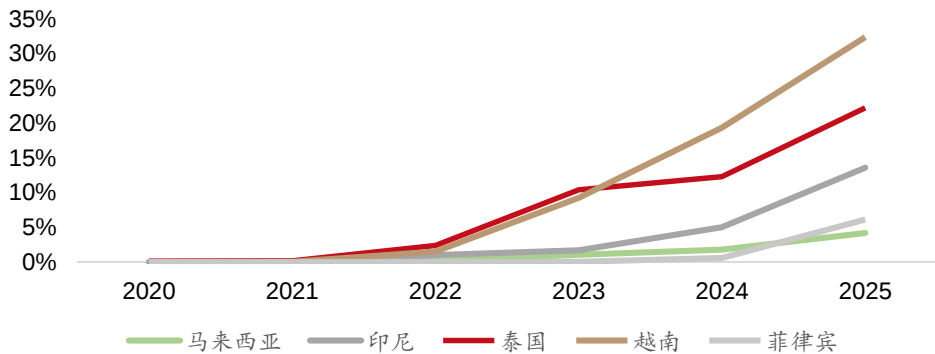
图：东南亚地区主要国家汽车销量情况（万辆）



图：东南亚地区不同车型销量占比



图：东南亚地区主要国家新能源车渗透率

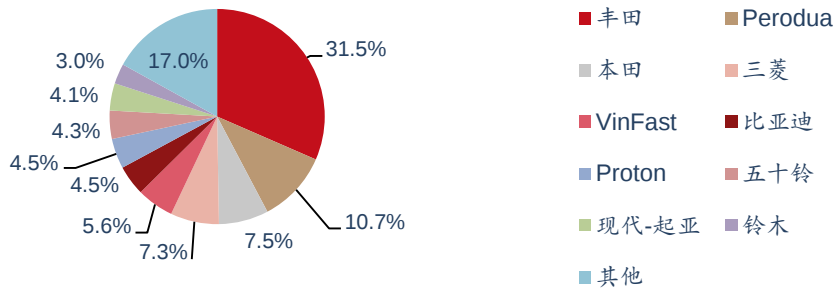




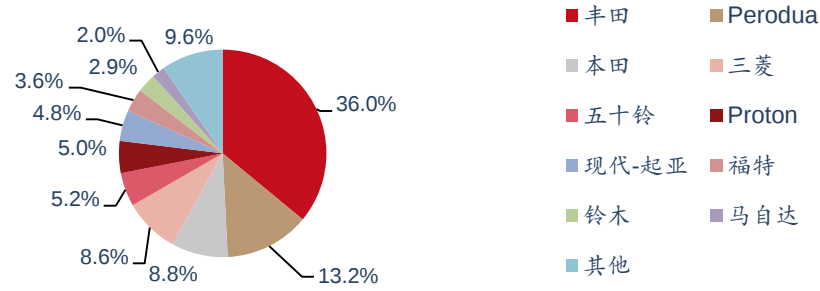
东南亚：日系厂商整体份额较高，中系车企主导新能源汽车市场

- 2025年东南亚地区汽车销量前十车企合计市场份额约83.0%，日系厂商市占率领先，其中丰田市场份额排名第一，销量106万辆，市占率31.5%。
- 从新能源汽车来看，2025年前十车企合计市场份额93.7%，越南本土品牌VinFast销量领先，为18.7万辆，市占率37.8%；中国车企比亚迪、上汽、奇瑞、广汽、长安、长城、吉利销量均位居前十，市占率分别为28.2%、7.1%、5.7%、4.2%、2.6%、1.7%、1.5%，合计市场份额达到51.0%。
- 从混动车型来看，丰田主导这一细分车型，2025年销量7.9万辆，市占率55.6%，其余日系厂商如铃木、本田等均占有较高份额；中国车企长城销量0.8万辆，市占率5.4%。

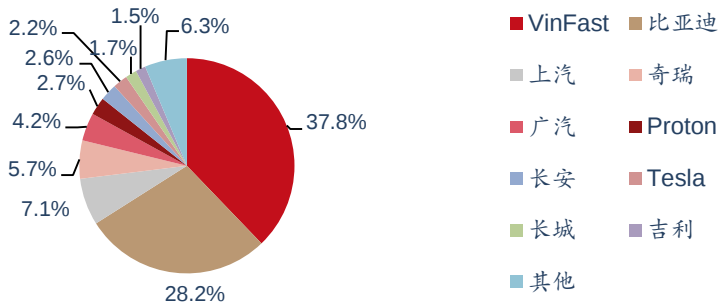
图：2025年东南亚汽车市场整体竞争格局



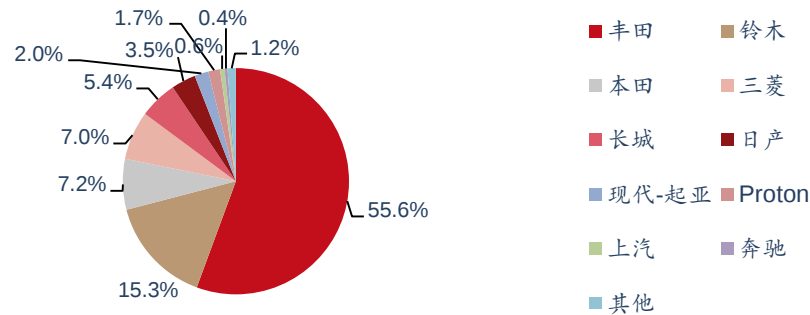
图：2025年东南亚传统燃油汽车竞争格局



图：2025年东南亚新能源汽车竞争格局



图：2025年东南亚混动车竞争格局



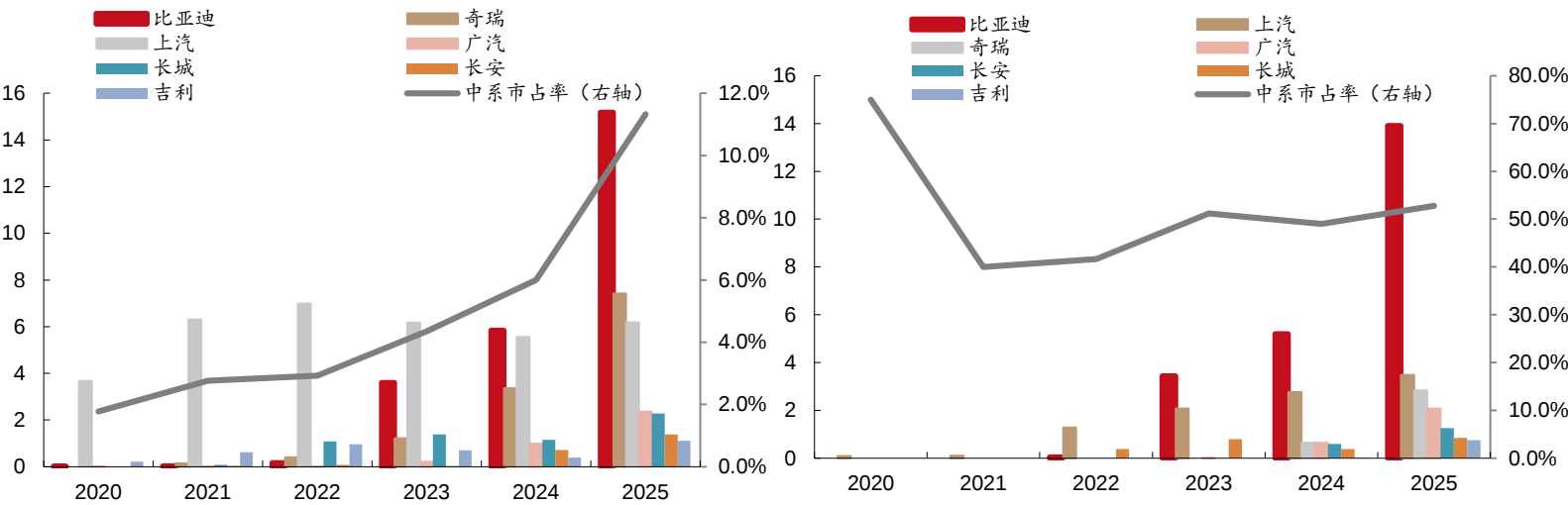
注：新能源汽车包括纯电车与插混车
资料来源：Marklines，西部证券研发中心



东南亚：中系车企销量与市占率持续提升，2025年新能源汽车市占率52.8%

- ▶ 得益于中国新能源汽车产品优势、东南亚地区政策大力推动新能源汽车发展等利好因素，2020-2025年中国系车企在东南亚地区汽车销量与市占率迅速提升，总销量从4.5万辆提升至38万辆，市占率从1.8%提升至11.3%，其中2025年新能源汽车销量达到26.1万辆，同比增长133%，市占率为52.8%。
- ▶ 从热销车型来看，中国车企在东南亚地区销量前十车型以轿车与SUV为主，其中比亚迪有7款车型上榜，合计销量11.4万辆，此外，上汽、奇瑞也均有车型销量排名前十。

图：中国部分车企东南亚销量（万辆）与中系合计市占率（汽车总销量、新能源汽车销量）



表：2025年中国车企在东南亚地区销量前十车型（万辆）

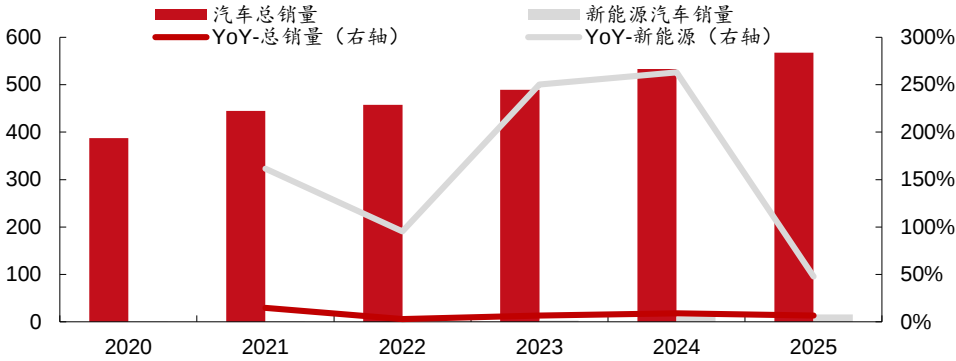
销量排名	集团	品牌	车型	级别	销量
1	比亚迪	比亚迪	Dolphin	A	2.26
2	比亚迪	比亚迪	海狮 07	SUV-D	2.14
3	比亚迪	比亚迪	比亚迪 M6	MPV	1.58
4	比亚迪	比亚迪	元 PLUS	SUV-C	1.58
5	比亚迪	比亚迪	海豚	B	1.57
6	比亚迪	比亚迪	海狮 6	SUV-C	1.24
7	上汽	MG	MG 木兰	C	1.18
8	比亚迪	腾势	腾势 D9	MPV	1.06
9	奇瑞	捷途	捷途 J7	SUV-D	0.87
10	奇瑞	奇瑞	瑞虎跨界版 / 瑞虎 Cross	SUV-C	0.81



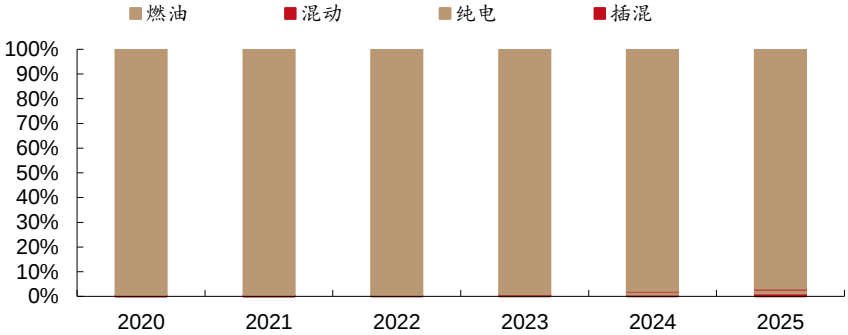
中南美：汽车总量持续增长，电动化空间广阔

- 2025年中南美地区汽车总销量为567万辆，同比增长6.5%，其中新能源汽车销量为15.8万辆，同比增长47.8%，新能源渗透率同比提升0.8pct至2.8%。分具体车型来看，2025年中南美传统燃油车型销量550万辆，同比+5.6%，纯电、插混、混动销量分别为8.8万辆、6.9万辆、1.9万辆，同比+25.2%、+92.0%、+20.5%。
- 分国家来看，巴西为中南美地区汽车销量最大国，2025年为269万辆，其次为墨西哥、阿根廷、智利、哥伦比亚，销量分别为156万辆、55万辆、33万辆、25万辆。就新能源汽车渗透率而言，2025年巴西新能源汽车渗透率最高，为4.8%，其次为哥伦比亚、墨西哥，分别为3.2%、1.1%。

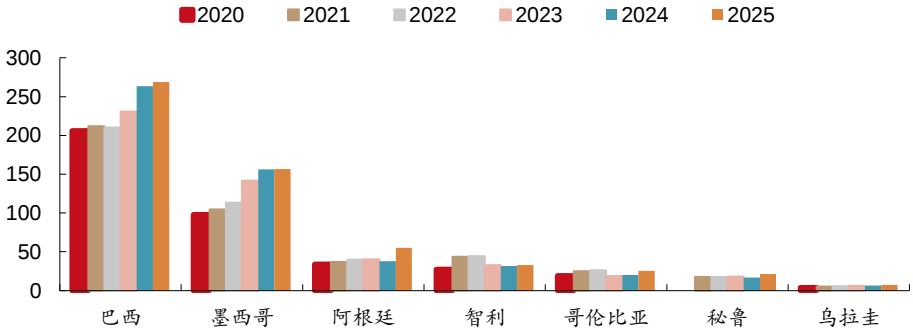
图：中南美地区汽车销量（万辆）及增速



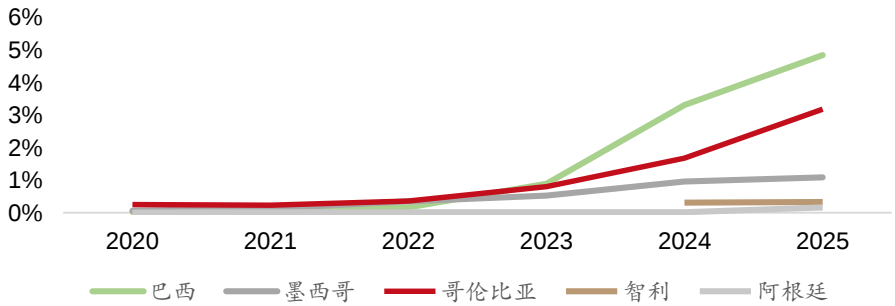
图：中南美地区不同车型销量占比



图：中南美地区主要国家汽车销量情况（万辆）



图：中南美地区主要国家新能源汽车渗透率

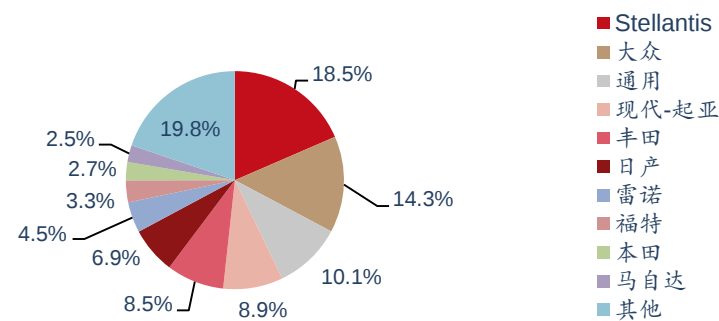




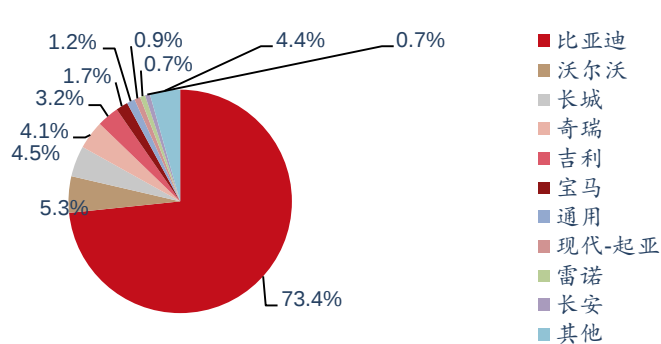
中南美：欧美/日系主导燃油汽车市场，中系车企在新能源市场具有绝对优势

- 2025年欧美以及日系汽车在中南美地区燃油汽车市场占据主导地位，欧美/日系厂商合计销量405万辆，合计市场份额达到71.3%；由于新能源汽车销量占比极低，因此汽车总销量top10车企也是中南美市场汽车燃油车销量top10。
- 从新能源汽车来看，2025年销量前十大车企中有五家为中系，其中比亚迪、长城、奇瑞、吉利、长安销量分别为11.6万辆、0.7万辆、0.6万辆、0.5万辆、0.1万辆，合计销量13.5万辆，合计市场份额达到85.8%。

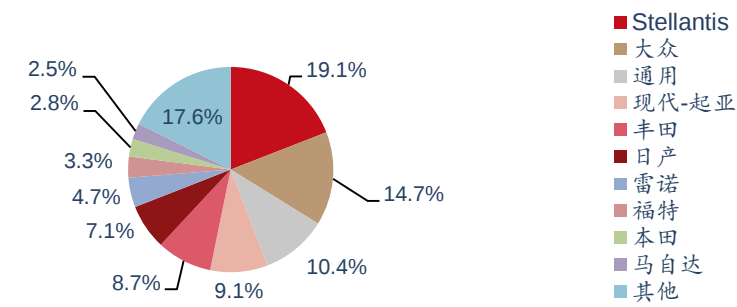
图：2025年中南美汽车市场整体竞争格局



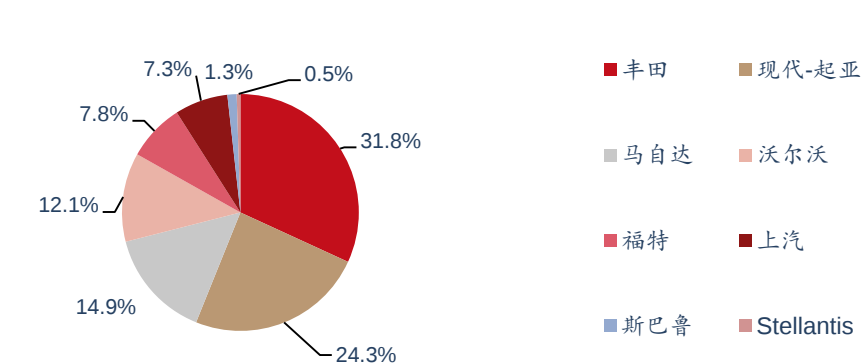
图：2025年中南美新能源汽车竞争格局



图：2025年中南美传统燃油汽车竞争格局



图：2025年中南美混动汽车竞争格局



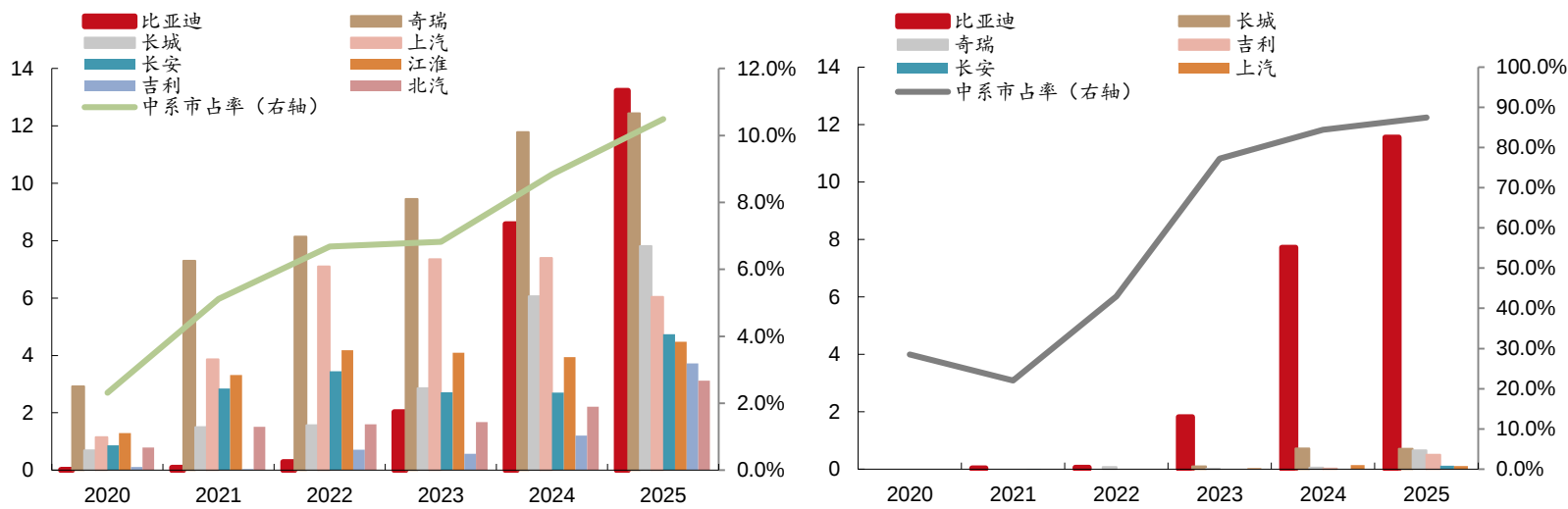
注：新能源汽车包括纯电车与插混车
资料来源：Marklines，西部证券研发中心



中南美：中系车企新能源汽车市占率合计达到87.5%

- ▶ 近年来中国各车企持续深耕中南美汽车市场，2020-2025年中国系车企在中南美地区汽车销量与市占率迅速提升，总销量从8.9万辆提升至59.5万辆，市占率从2.3%提升至10.5%，其中新能源汽车销量从不足一千辆提升至13.8万辆，2025年新能源汽车市占率合计达到87.5%，同比提升3.1pct。
- ▶ 从热销车型来看，2025年中国车企在中南美地区销量前十车型均为SUV与轿车，其中排名前三车型分别为比亚迪Song PLUS、奇瑞Tiggo 7、哈佛H6，销量分别为4.22万辆、3.93万辆、3.59万辆。

图：中国部分车企在中南美销量（万辆）与中系合计市占率（汽车总销量、新能源汽车销量）



表：2025年中国车企在中南美地区销量前十车型（万辆）

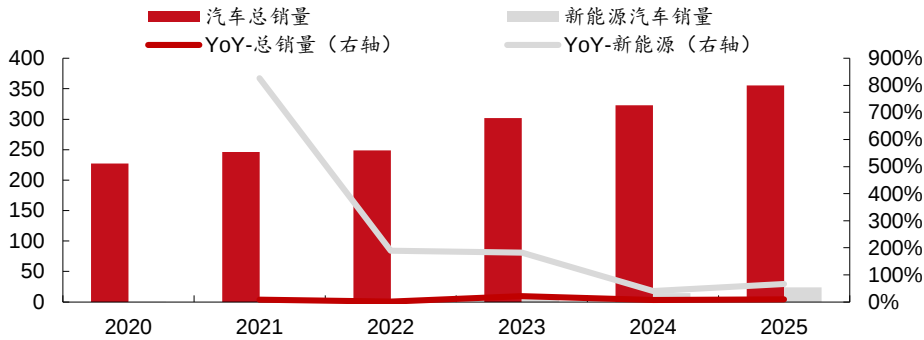
排名	集团	品牌	车型	级别	销量
1	比亚迪	比亚迪	Song PLUS	SUV-C	4.22
2	奇瑞	奇瑞	Tiggo 7	SUV-C	3.93
3	长城	哈弗	H6	SUV-C	3.59
4	比亚迪	比亚迪	Dolphin Mini	A	3.26
5	上汽	MG名爵	MG-5 (Sedan)	D	2.11
6	奇瑞	奇瑞	Tiggo 8	SUV-D	1.84
7	比亚迪	比亚迪	Dolphin	B	1.53
8	奇瑞	奇瑞	Tiggo 5X	SUV-C	1.37
9	比亚迪	比亚迪	BYD King	C	1.24
10	吉利	帝豪	Emgrand	C	1.20



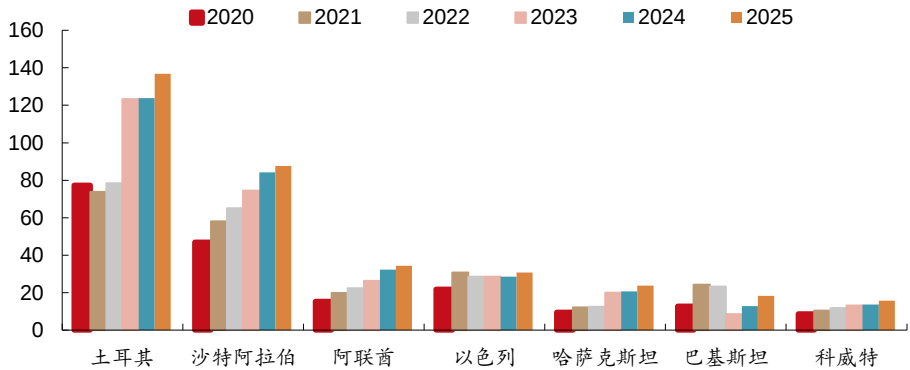
中西亚：总量与新能源汽车销量齐增长，2025年新能源渗透率6.7%

- 2025年中西亚地区汽车总销量为355万辆，同比增长9.9%，其中新能源汽车销量为24万辆，同比增长66.9%，新能源渗透率达到6.7%，同比提升2.3pct。分具体车型来看，2025年传统燃油车型销量320万辆，同比+7.0%，纯电、插混、混动销量分别为23.4万辆、0.5万辆、11.3万辆，同比+70.7%、-21.6%、+15.6%，其中纯电车型销量增速较快主要系土耳其市场在政策以及新能源基础设施持续完善下纯电车型销量翻倍增长所致。
- 分国家来看，土耳其为中西亚地区汽车销量最大国，2025年为137万辆，其次为沙特、阿联酋、以色列、哈萨克斯坦，销量分别为88万辆、34万辆、31万辆、24万辆。从新能源汽车渗透率来看，以色列与土耳其地区新能源汽车渗透率较高，2025年分别为13.7%、12.8%，沙特、阿联酋为4.8%、4.0%。

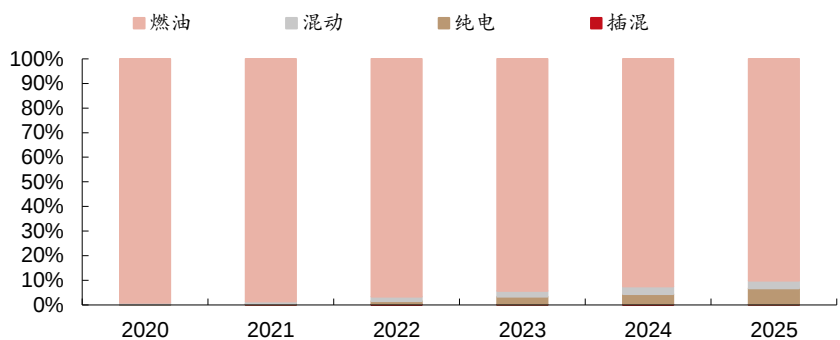
图：中西亚地区汽车销量（万辆）及增速



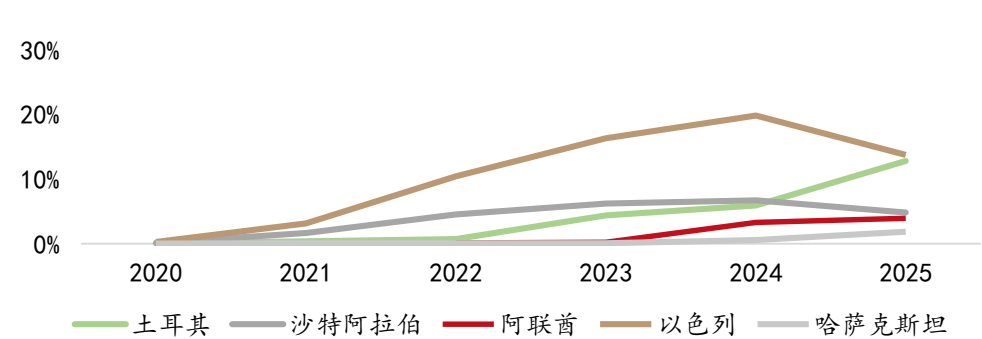
图：中西亚地区主要国家汽车销量情况（万辆）



图：中西亚地区不同车型销量占比



图：中西亚地区主要国家新能源车渗透率



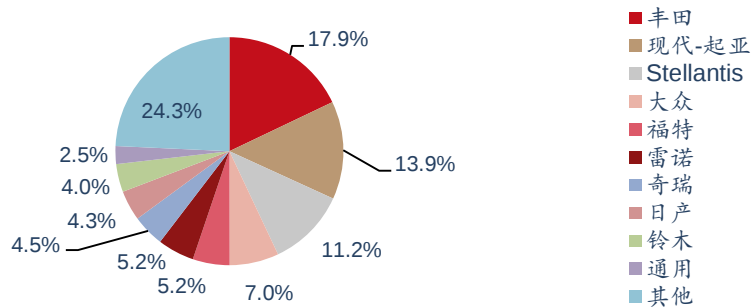
注：新能源汽车包括纯电与插混车
资料来源：TRBW, Marklines, 西部证券研发中心



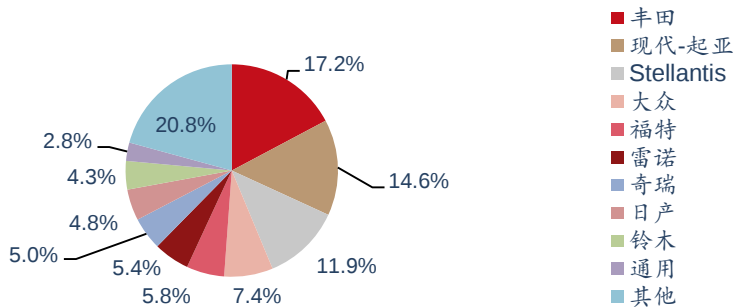
中西亚：奇瑞总体销量排名第7，比亚迪为新能源汽车销量龙头

- 2025年中西亚整体竞争格局相对较为分散，其中丰田、现代-起亚、Stellantis销量排名前三，分别为64万辆、49万辆、40万辆，市占率分别为17.9%、13.9%、11.2%；中国车企奇瑞2025年在中西亚地区汽车销量排名第七位，为16.1万辆，市场份额4.5%，是唯一一家进入销量排名前十的中系车企。
- 从新能源汽车来看，2025年销量前十车企中有四家为中式，其中比亚迪销量位居中西亚地区第一，为5.6万辆，市场份额23.4%。

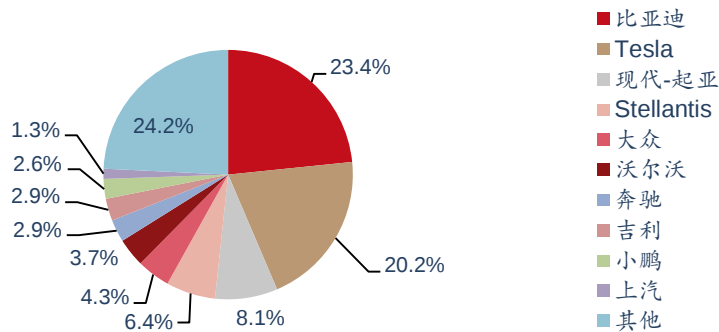
图：2025年中西亚汽车市场整体竞争格局



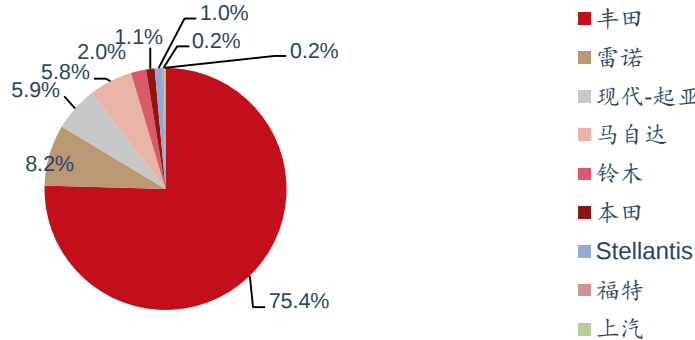
图：2025年中西亚传统燃油汽车竞争格局



图：2025年中西亚新能源汽车竞争格局



图：2025年中西亚混动汽车竞争格局



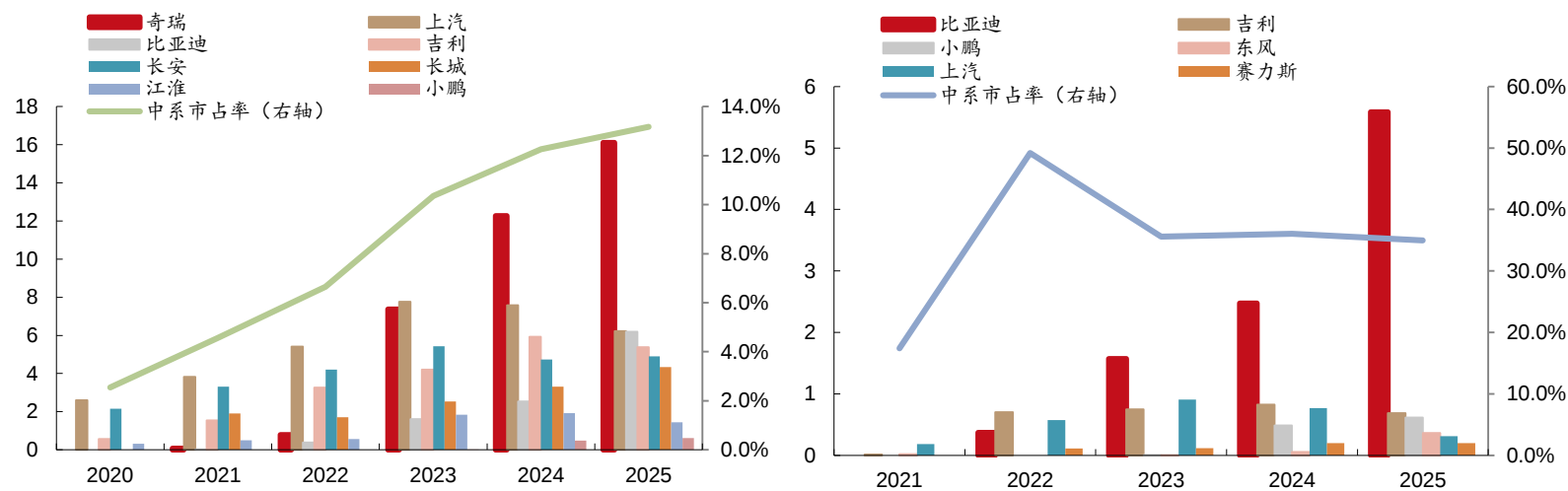
注：新能源汽车包括纯电车与插混车
资料来源：Marklines，西部证券研发中心



中西亚：中系车企整体销量持续增长，出口以SUV为主

- 2020-2025年中国系车企在中西亚地区汽车销量与市占率稳步提升，2025年总销量46.8万辆，同比增长18.2%，市场份额从2020年的2.5%提升至13.2%，其中2025年新能源汽车销量8.4万辆，同比增长61.9%，市场份额为35.0%。
- 从热销车型来看，2025年中国车企在中西亚地区销量前十车型中仅有一款C级轿车，其余均为SUV，其中排名前三车型分别为比亚迪Seal U、奇瑞Jaecoo 7、奇瑞JETOUR T-2，销量分别为3.61万辆、2.45万辆、2.29万辆。

图：中国部分车企在中西亚销量（万辆）与中系合计市占率（汽车总销量、新能源汽车销量）



表：2025年中国车企在中西亚地区销量前十车型（万辆）

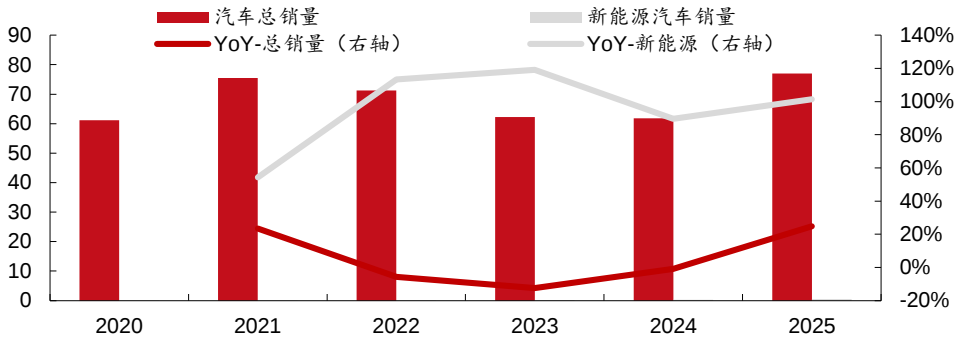
排名	集团	品牌	车型	级别	销量
1	比亚迪	比亚迪	Seal U	SUV-C	3.61
2	奇瑞	捷途 Jaecoo	Jaecoo 7/J7	SUV-D	2.45
3	奇瑞	捷途 JETOUR	JETOUR T-2	SUV-D	2.29
4	奇瑞	奇瑞	Tiggo 7	SUV-C	2.20
5	奇瑞	奇瑞	Tiggo 8	SUV-D	2.17
6	上汽	MG 名爵	MG-5	C	1.21
7	比亚迪	比亚迪	Yuan PLUS / ATTO 3	SUV-C	1.18
8	奇瑞	捷途 JETOUR	JETOUR X70	SUV-D	1.02
9	上汽	MG 名爵	MG ZS SUV	SUV-C	1.00
10	长城	哈弗 Haval	Haval H9	SUV-E	0.97



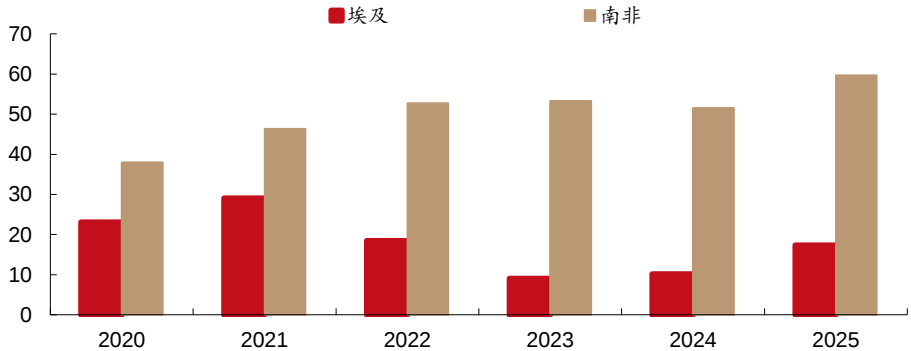
非洲：汽车市场规模较小，基础设施制约电动化进展

- 2025年非洲汽车总销量为77万辆，同比增长24.7%，其中新能源汽车销量为0.46万辆，同比增长101.4%，新能源渗透率仅0.6%。分具体车型来看，2025年非洲传统燃油车型销量75万辆，同比+25.6%，纯电、插混、混动销量分别为0.17万辆、0.28万辆、1.9万辆，同比+2.7%、+379%、-8.8%。
- 分国家来看，南非为非洲地区汽车销量最大国，2025年为60万辆，其次为埃及，销量为17万辆。从新能源汽车渗透率来看，由于电网等基础设施落后，非洲地区整体电动化进程缓慢，2025年南非与埃及新能源汽车渗透率仅分别为0.7%、0.3%。

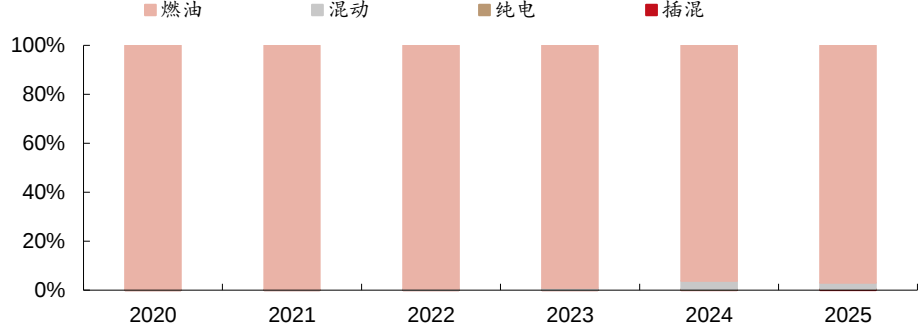
图：非洲地区汽车销量（万辆）及增速



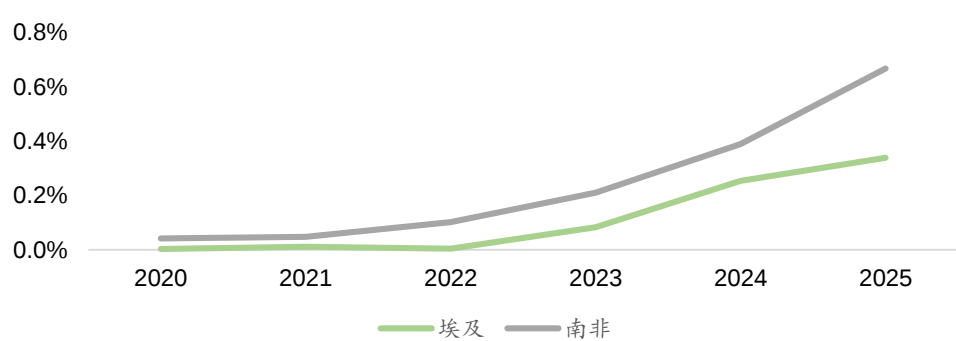
图：非洲地区主要国家汽车销量情况（万辆）



图：非洲地区不同车型销量占比



图：非洲地区主要国家新能源车渗透率



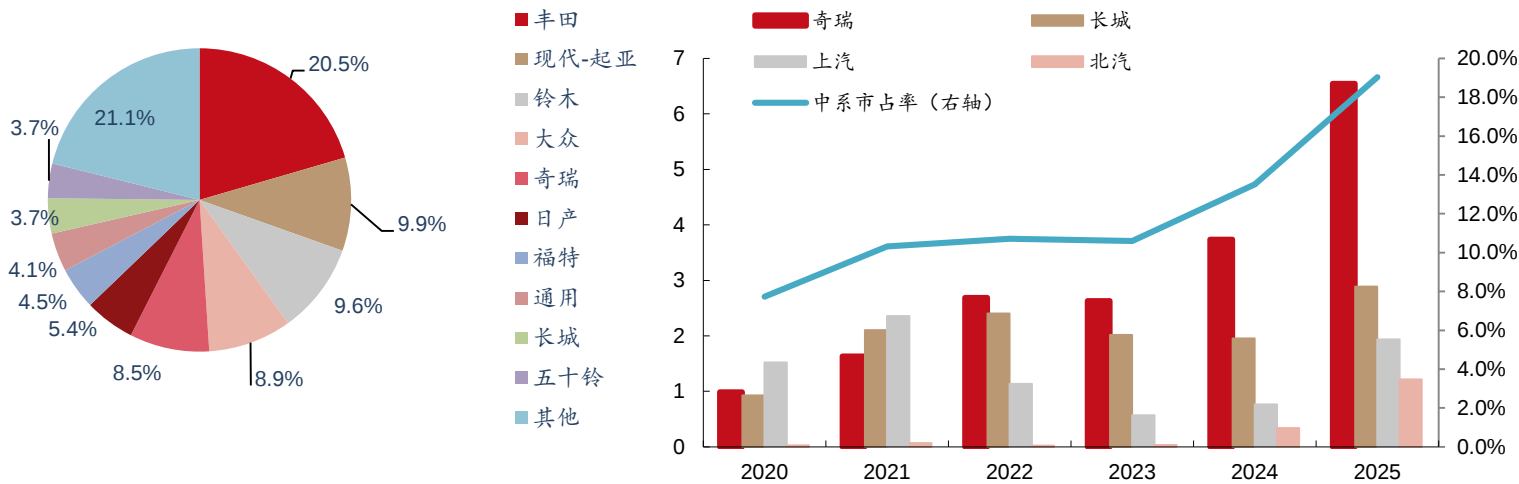
注：新能源汽车包括纯电车与插混车
资料来源：Marklines，西部证券研发中心



非洲：日系市场份额居前，中国车企合计市占率19.0%

- 从汽车市场竞争格局来看，以经济性著称的日系车企占据较高份额，在2025年非洲车企销量top10中，丰田、铃木、日产、五十铃市占率分别为20.5%、9.6%、5.4%、3.7%，合计约39.2%；中国车企奇瑞、长城销量分别为6.5万辆、2.9万辆，市占率份额为8.5%、3.7%。
- 从中国车企在非洲整体销量来看，2025年合计销量约14.7万辆，同比增长75.7%，市占率约19.0%，同比提升5.5pct；从中国车型销量top10车型来看，中国销往非洲地区汽车以SUV为主，其中奇瑞旗下有6款车型排名前十，合计销量11.4万辆。

图：2025年非洲汽车市场整体竞争格局 图：车企非洲销量（万辆）与中国车企合计市占率



表：2025年中国车企在非洲地区销量前十车型（万辆）

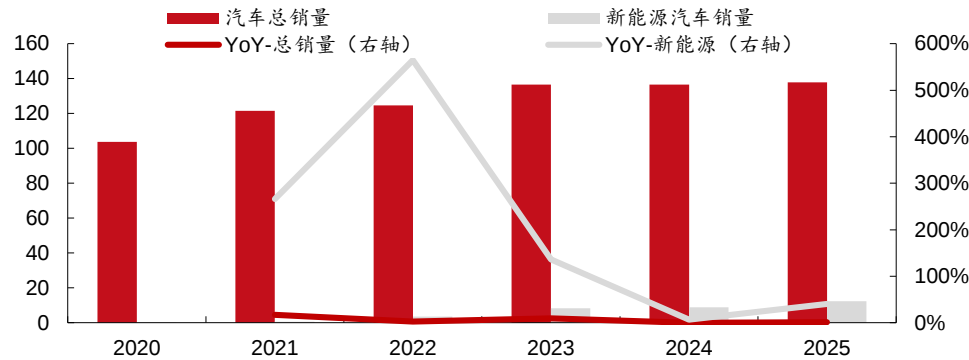
排名	集团	品牌	车型	级别	销量
1	奇瑞	奇瑞	Tiggo 4	SUV-C	3.61
2	奇瑞	奇瑞	Tiggo 7	SUV-C	2.45
3	长城	哈弗	Jolion Pro	SUV-C	2.29
4	奇瑞	欧萌达	OMODA 5/C5	SUV-C	2.20
5	上汽	MG 名爵	MG ZS SUV	SUV-C	2.17
6	长城	哈弗	Jolion (F&L)	SUV-C	1.21
7	奇瑞	奇瑞	Tiggo 8	SUV-D	1.18
8	长城	长城皮卡	P-Series Pickup Truck		1.02
9	奇瑞	捷途 JETOUR	JETOUR Dashing (Dasheng)	SUV-C	1.00
10	奇瑞	奇瑞	Arrizo 5	C	0.97



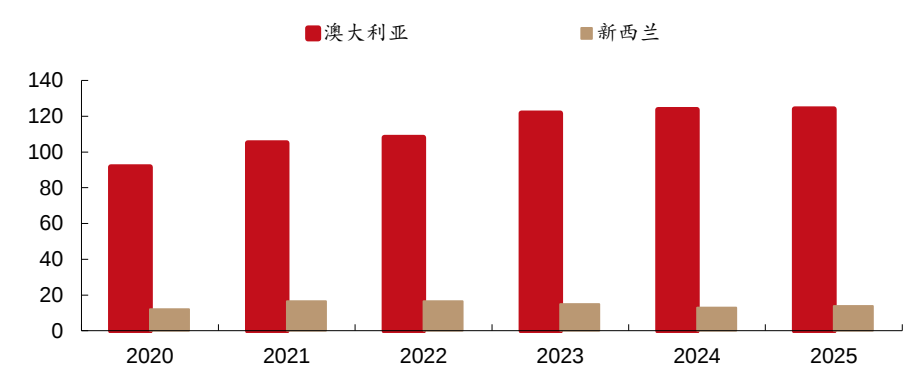
大洋洲：销量总体稳健增长，新能源汽车渗透率持续提升

- 2025年大洋洲汽车总销量为138万辆，同比增长0.9%，其中新能源汽车销量为12.3万辆，同比增长40.1%，新能源渗透率提升2.5pct至8.9%。分具体车型来看，2025年大洋洲传统燃油车型销量125万辆，同比-2.0%，纯电、插混、混动销量分别为9.5万辆、2.8万辆、0.8万辆，同比+16.1%、+349%、+64.4%。
- 分国家来看，澳大利亚为大洋洲地区汽车销量最大国，2025年为124万辆，其次为新西兰，销量为14万辆。从新能源汽车渗透率来看，2025年澳大利亚、新西兰新能源汽车渗透率分别为9.8%、1.2%。

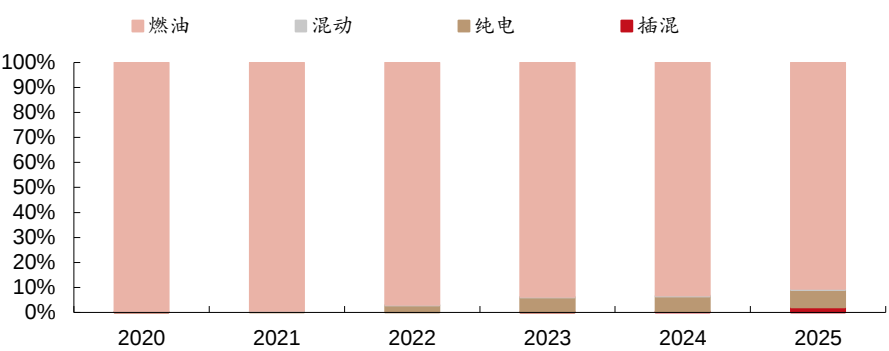
图：大洋洲地区汽车销量（万辆）及增速



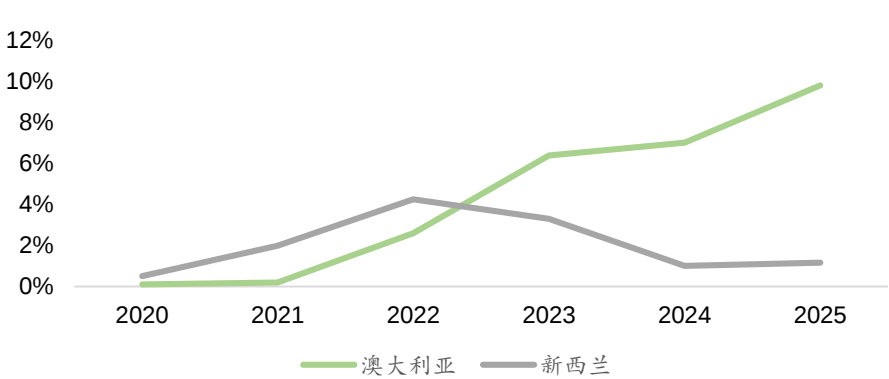
图：大洋洲地区主要国家汽车销量情况（万辆）



图：大洋洲地区不同车型销量占比



图：大洋洲地区主要国家新能源车渗透率



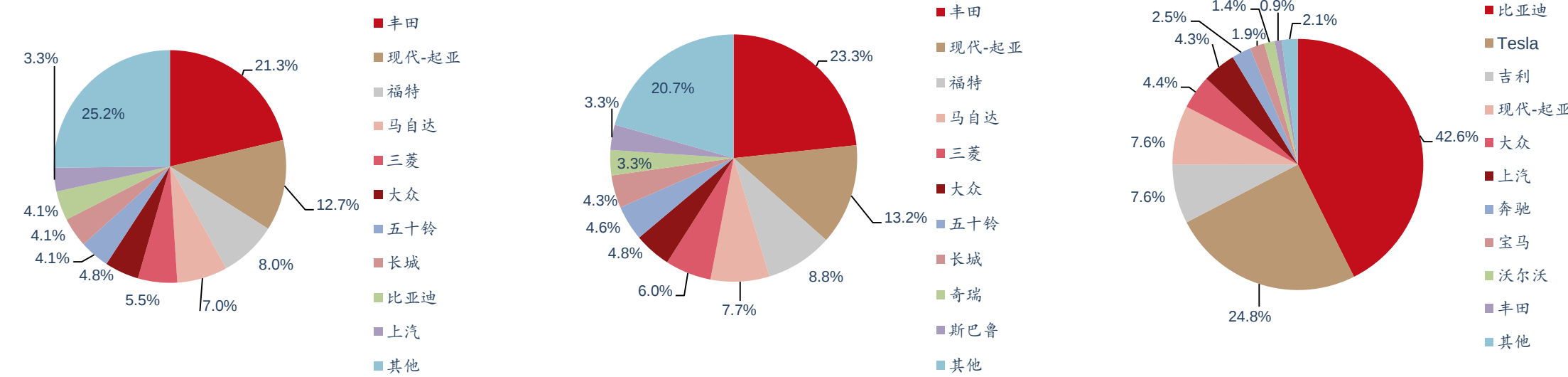
注：新能源汽车包括纯电车与插混车
资料来源：Marklines，西部证券研发中心



大洋洲：中国车企主导新能源汽车市场

- 由于海外厂商燃油车基盘较大，2025年丰田、现代-起亚、福特在大洋洲地区销量领先，分别为29万辆、17万辆、11万辆，市占率21.3%、12.7%、8.0%。
- 从新能源汽车来看，大洋洲地区市场集中度较高，2025年前十大车企合计市场份额97.9%，其中比亚迪销量领先，为5.2万辆，市占率42.6%；此外，吉利、上汽销量分别排名第三位、第六位，销量0.9万辆、0.5万辆，市占率7.6%、4.3%。

图：2025年大洋洲汽车市场竞争格局（总销量、传统燃油汽车销量、新能源汽车销量）

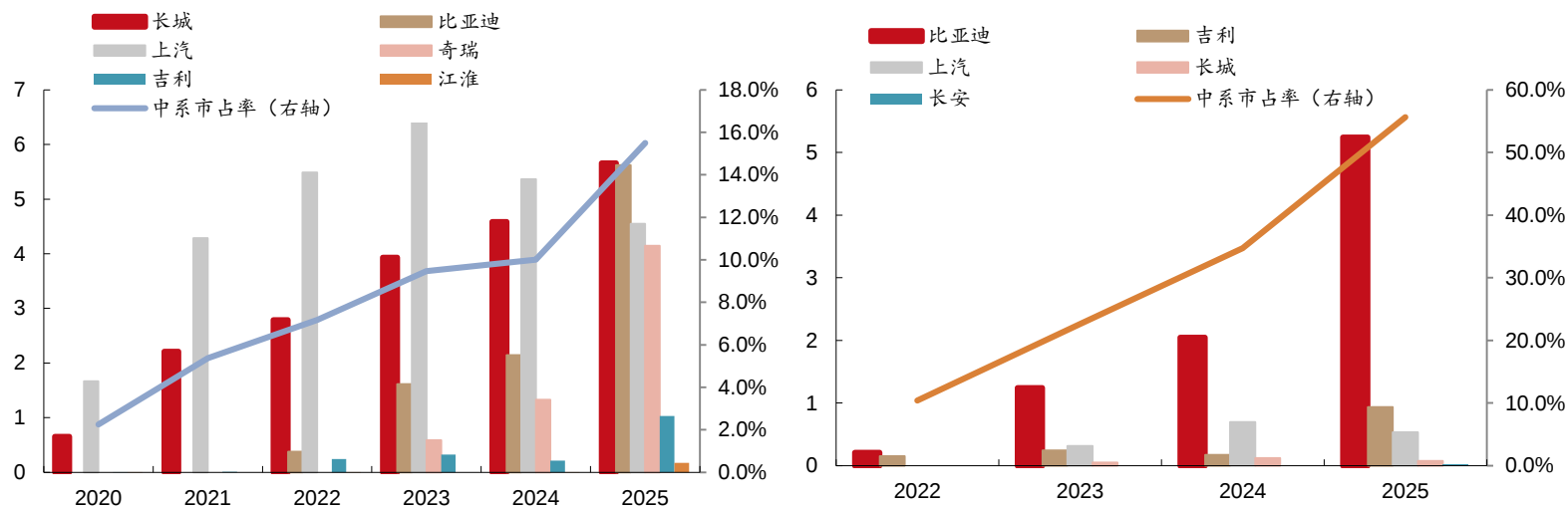




大洋洲：自主车企持续突破，2025年新能源汽车出口销量同比翻倍增长

- 2020-2025年中国系车企在大洋洲地区汽车销量持续提升，2025年总销量21.4万辆，同比增长56.3%，市场份额同比提升5.5pct至15.5%，其中比亚迪、吉利新能源汽车销量均实现翻倍增长，中系车企合计新能源汽车销量6.8万辆，同比增长125%，市场份额达到55.6%。
- 从热销车型来看，2025年中国车企在大洋洲地区销量前十车型以SUV为主，同时长城旗下两款皮卡车型也有一定销量，其中排名前三车型分别为奇瑞Tiggo 4、上汽MG ZS SUV、哈弗Jolion，销量分别为2.01万辆、2.00万辆、1.94万辆。

图：中国部分车企在大洋洲销量（万辆）与中系合计市占率（汽车总销量、新能源汽车销量）



表：2025年中国车企在大洋洲地区销量前十车型（万辆）

排名	集团	品牌	车型	级别	销量
1	奇瑞	奇瑞	Tiggo 4	SUV-C	2.01
2	上汽	MG 名爵	MG ZS SUV	SUV-C	2.00
3	长城	哈弗	Jolion (F&L)	SUV-C	1.94
4	长城	长城	Shark	Pickup Truck	1.81
5	比亚迪	比亚迪	Sealion 07	SUV-D	1.34
6	哈弗	哈弗	H6	SUV-C	1.32
7	长城	长城	Cannon	Pickup Truck	1.03
8	比亚迪	比亚迪	Sealion 6	SUV-C	0.91
9	上汽	MG 名爵	MG3	B	0.84
10	奇瑞	奇瑞	Tiggo 7	SUV-C	0.57



海外主要可触达市场总结：平均新能源汽车渗透率约16.6%

- 我们认为，在北美、日韩以及印度市场，中国车企短期难以突破市场壁垒，因此短期主要关注可触达地区市场，即欧洲、东南亚、中南美、中西亚、非洲、大洋洲市场。
- 2025年，海外可触达市场合计汽车销量约2949万辆，同比增长3.0%，其中新能源汽车销量488.9万辆，同比增长38.3%，新能源汽车渗透率约16.6%，同比提升4.2pct。

表：海外可触达地区汽车销量（万辆）与新能源汽车渗透率

地区	类别	2022	2023	2024	2025
欧盟地区	汽车销量	1129	1285	1296	1327
	YoY		13.8%	0.9%	2.4%
	新能源汽车销量	259	301	295	386
	YoY		16.2%	-2.1%	30.9%
	新能源汽车渗透率	22.9%	23.4%	22.7%	29.1%
	汽车销量	81	132	183	149
	YoY		62.9%	39.2%	-19.0%
	新能源汽车销量	0.28	2.48	1.94	1.32
俄罗斯	YoY		781.8%	-22.1%	-31.7%
	新能源汽车渗透率	0.3%	1.9%	1.1%	0.9%
	汽车销量	353	350	329	335
	YoY		-1.0%	-6.0%	1.9%
	新能源汽车销量	4.1	14.9	22.8	49.3
	YoY		262.8%	53.2%	116.1%
东南亚	新能源汽车渗透率	1.2%	4.3%	6.9%	14.7%
	汽车销量	458	489	533	567
	YoY		6.8%	9.0%	6.5%
	新能源汽车销量	0.8	2.9	10.7	15.8
中南美	YoY		250.2%	263.1%	47.8%
	新能源汽车渗透率	0.2%	0.6%	2.0%	2.8%
	汽车销量	249	302	323	355
	YoY		21.4%	7.0%	9.9%
	新能源汽车销量	3.6	10.2	14.3	23.9
	YoY		181.7%	40.5%	66.9%
中西亚	新能源汽车渗透率	1.5%	3.4%	4.4%	6.7%
	汽车销量	71.2	62.3	61.8	77.1
	YoY		-12.5%	-0.8%	24.7%
	新能源汽车销量	0.1	0.1	0.2	0.5
非洲	YoY		119.0%	89.6%	101.4%
	新能源汽车渗透率	0.1%	0.2%	0.4%	0.6%
	汽车销量	124.6	136.5	136.6	137.9
	YoY		9.6%	0.0%	0.9%
	新能源汽车销量	3.5	8.2	8.8	12.3
	YoY		135.9%	6.5%	40.1%
大洋洲	新能源汽车渗透率	2.8%	6.0%	6.4%	8.9%
	汽车销量	2466	2756	2863	2949
	YoY		11.8%	3.9%	3.0%
	新能源汽车销量	271.3	339.8	353.5	488.9
以上地区合计	YoY		25.3%	4.0%	38.3%
	新能源汽车渗透率	11.0%	12.3%	12.3%	16.6%

注：新能源汽车包括纯电车与插混车
资料来源：ACEA, Marklines, 西部证券研发中心

目 录

CONTENTS

01

中国汽车出海持续景气

02

海外主要地区/国家汽车市场重点分析

03

中国车企出口机遇分析

04

投资建议与标的推荐

05

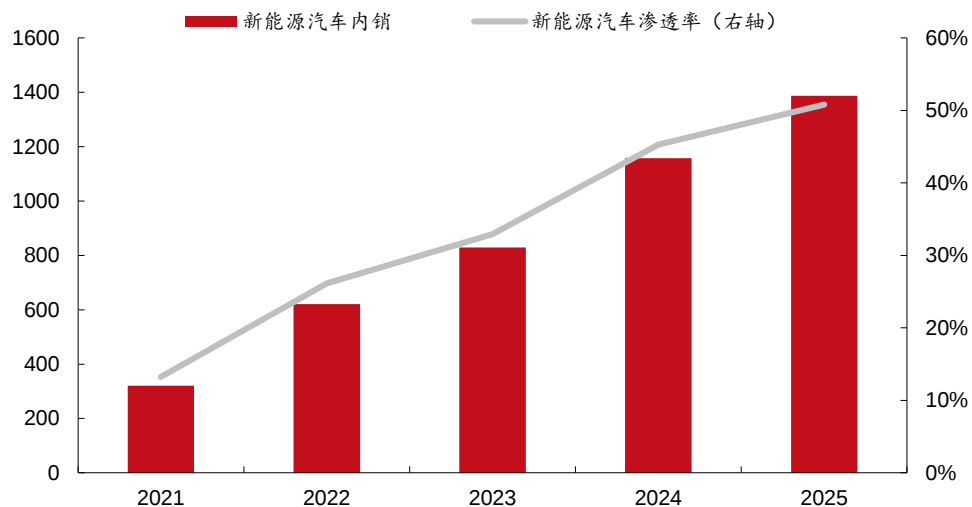
风险提示



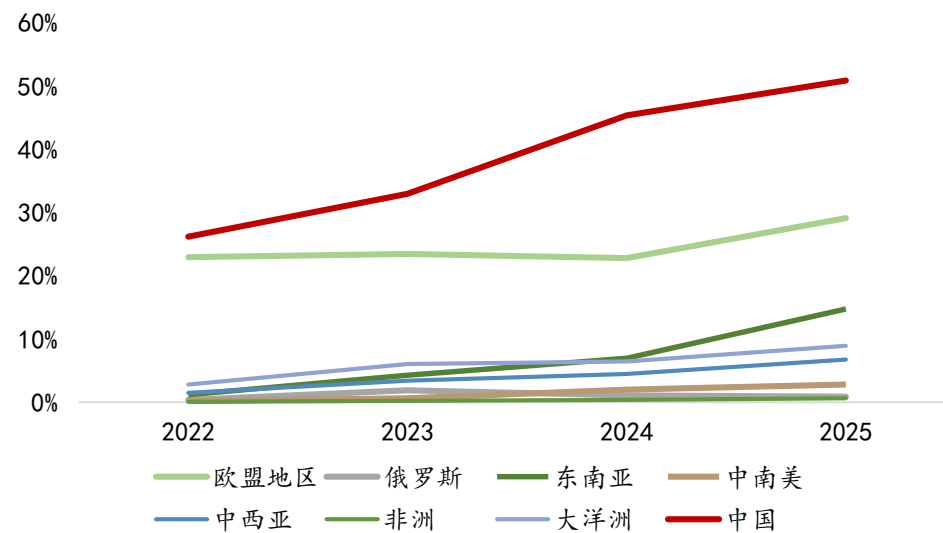
出口机遇1：多国政策支持新能源转型，海外新能源汽车销量前景广阔

- 近年在俄乌冲突、美伊冲突等影响下，保障能源安全已成为各国重要发展目标之一，发展新能源、减少对传统化石能源的依赖已成为多数发达经济体的政策共识。此外，交通运输行业是能源需求主要来源之一，根据IEA的数据，乘用车是全球石油需求最大单一来源，约占全球石油总需求的四分之一，因此在能源安全以及能源转型背景下，各国均急需发展新能源汽车。
- 政策支持是推动新能源汽车渗透率提升的核心驱动力之一，在近年政策大力补贴支持下，2025年中国的新能源汽车渗透率已经超过50%，而2025年即使是海外新能源汽车渗透率最高的欧洲地区也仅30%左右。为推动新能源汽车发展，海外多国均推出了一系列补贴激励政策，从中国新能源汽车发展路径来看，在政策支持下，未来海外地区新能源汽车渗透率有望持续提升，海外新能源汽车销量前景广阔，而中国车企作为全球新能源汽车领军者有望受益。

图：中国市场新能源汽车销量（万辆）与渗透率



图：海外地区新能源汽车渗透率远低于中国





出口机遇1：多国政策支持新能源转型，海外新能源汽车销量前景广阔

表：部分欧洲国家新能源汽车政策支持

国家	个人相关政策	厂商相关政策	购车补贴	基础设施（Infrastructure）
奥地利	零排放车（BEV/FCEV）免征污染税	1.商用零排放车增值税阶梯抵扣：≤€40,000全额抵扣，€40,000-80,000仅前€40,000抵扣，>€80,000无抵扣；2.零排放车免征污染税；3.15%购车价投资税收激励+22%特别折旧（2025.11.1-2026.12.31）	由各州和社区自主提供	1.私人充电设施补贴：智能充电线€400；独栋/双拼住宅墙盒€400；住宅公寓单台墙盒€800；带负载管理的集成式墙盒€1,500；2.各州/社区另有额外补贴
法国	1.2025.5起大区可对BEV/FCEV免征或减半征收注册税；2.BEV/FCEV免征"质量惩罚税"	BEV/FCEV免征车辆经济用途税（原TVS）	两个方案不可叠加：1.经典方案（2025.1起）：纯电乘用车€300-5,000，覆盖个人和企业；2.助力方案：仅面向家庭，收入导向补贴€3,500-5,700。限制：车价≤€47,000、重量<2.4吨；欧洲产电池额外补€1,200-2,000	Advenir计划：1.2025.7.1起独立加油站充电设施补€1,700-25,000。2.2026.1起第三方投资者充电项目获补贴。
德国	1.2030.12.31前注册的BEV/FCEV免征10年车船税（最晚至2035年底）。2.CO2≤95g/km车辆免征车船税CO2部分	1.BEV/PHEV实物福利税降至车价0.5%/月（原1%）；BEV（车价≤€100,000）进一步降至0.25%/月；2.2025.7.1-2027.12.31企业购新BEV可加速折旧	2026/1/1起收入导向补贴：家庭应税收入≤€80,000，私人购新BEV/租赁最高补€6,000，低收入/家庭补贴更高	2026/4/15起多户住宅充电补贴：无墙盒车位最高€1,300，普通墙盒€1,500，双向充电墙盒€2,000
希腊	1.注册税：BEV全免，1-50gCO2/km减75%，>50g减50% 2.CO2≤122g/km车辆免征流通税；3.BEV（净价≤€50,000）免征个人收入推定税，高价BEV及达标车推定税€2,000	1.BEV/PHEV（≤50gCO2/km，净价≤€40,000）免征实物福利税；2.高价车可抵扣€40,000车价	1.BEV（净价≤€50,000）现金返还€3,000；2.报废10年以上旧车加补€1,500；29岁以下买家/大家庭加补€1,000；3.新BEV出租车报废旧车补€20,000	购墙盒补€500（需同步购BEV）
意大利	1.BEV首次注册起5年免税，期满后按汽油车75%征收；2.HEV按最低固定税率€2.58/kW；部分地区另有折扣	-	BEV（≤€35,000+增值税）补贴（至2026.6.30）：优先城市功能区居民，ISEE<€30,000补€11,000，€30,000-40,000补€9,000（需报废欧5及以下旧车）	-
西班牙	1.CO2≤120g/km车辆免征"特别税"。2.2026年个人购BEV/PHEV/EREV/FCEV可抵扣15%购车成本（不含税，最高€3,000），车（不含税）≤€45,000。3.主要城市（马德里/巴塞罗那等）BEV道路税减75%	1.BEV/PHEV（≤€40,000）实物福利税减30%，HEV（≤€35,000）减20%；2.新能源车及基础设施可提前摊销	Auto+计划（2026.1起）：欧盟产BEV最高补€4,500，车价≤€45,000	MOVESCorredores计划：TEN-T交通网公共充电站补70%成本，单个项目最高€1,500万，总预算€2亿（申请期2025.12.30-2026.2.10）
瑞典	1.零排放车及PHEV年道路税SEK360；2025款PHEV（>75gCO2/km）加征高额税	BEV/FCEV实物福利税永久减免SEK350,000，PHEV减免SEK140,000，减免额不超过车价50%	2026.3.18起：车价≤SEK450,000的新/二手电动车，低收入家庭（低于平均收入80%）/农村/公交薄弱地区居民最高补SEK1,300/月（3年共SEK46,800）；低于平均收入50%家庭额外加SEK18,000启动补贴	1.家用充电桩人工材料费50%抵扣（最高SEK50,000）；2.公寓/工作场所充电桩补50%成本（最高SEK15,000/桩）；3.企业为员工提供充电福利免税
挪威（EFTA）	1.BEV（≤NOK300,000≈€25,890）免征25%增值税；2.BEV免征一次性购置税，仅对500kg以上部分征收重量税（NOK12.71/kg≈€0.98/kg）	-	-	1.部分市政为住宅协会提供充电桩升级/安装补贴；2.居民有权在自有车位安装充电桩或使用公共区域充电桩
英国	1.零排放车豪华车附加税起征点提至£50,000（2026.4起，原£40,000）；2.CO2为0车辆免征首年车船税	1.企业购零排放车及充电桩可享100%首年资本抵扣（FYAs）；2.零排放及超低排放车（<50gCO2/km）享优惠税率；3.PHEV实物福利税临时减免（2025.1-2028.4.5），按名义1g/km计税	1.电动车补贴（至2029.3.31）：达标车型补£3,750或£1,500，车价≤£42,000，基础款<£37,000；2.无障碍改装电动车补35%（最高£2,500，至2026.4.5）	1.家用/房东充电桩补£500/桩（至2027.3.31）；2.企业/公共机构充电桩补£500/桩（至2027.3.31）；中小企业额外获最高£15,000基础设施补贴（至2026.3.31）；3.学校充电桩补£2,000/桩（至2027.3.31）



出口机遇1：多国政策支持新能源转型，海外新能源汽车销量前景广阔

表：海外主要地区/国家新能源汽车发展导向与激励政策

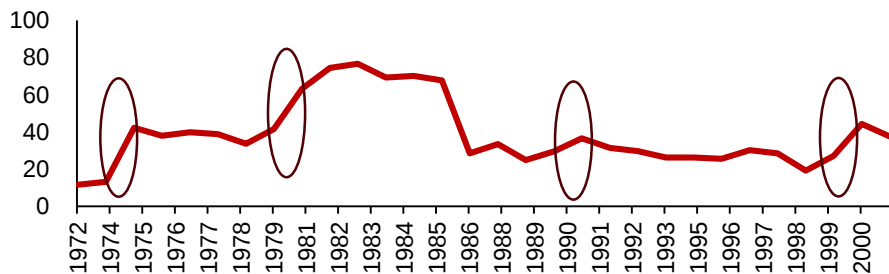
地区	国家	新能源汽车发展目标	激励/补贴措施
欧洲	欧盟+英国+EFTA	2035年减排90%；插电混动、增程及高效燃油车在2035年后仍可合法销售	对新能源汽车消费者以及车企提供补贴
	俄罗斯	2030年前：EV产量占比目标10%，建成7.2万个充电站（含2.8万个快充），并规划超1,000座氢能加注站	
东南亚	泰国	“30@30”战略，到2030年零排放车产量占比30%	EV3.5: 电动车消费税从8%降低至2%（适用于价格低于200万泰铢的汽车），同时对电动乘用车、电动皮卡车和电动摩托车提供购买补贴，每辆电动车补贴5-10万泰铢
	印尼	2035年全国电动汽车产量达到100万辆	每年补贴支持10万辆纯电动汽车，纯电动车按标准享受40%–100%增值税减免，HEV/PHEV不享受任何补贴
	马来西亚	到2030年实现全国电动车保有量达125万辆，并配套部署1万个公共充电桩	对满足条件的BEV、PHEV、FCEV最高补贴1万马币
	菲律宾	到2040年全面禁售燃油车	对纯电以及混动车型减免征收消费税，其中纯电车免征消费税，混动车型减免50%
中南美	墨西哥	到2030年电动汽车占比达到50%，2050年占比达到100%	购买纯电与混动车型可享受最高86%税收抵免
	巴西	Rota“2030”计划，提出到2030年电动汽车占新车总销量的30%	对在巴西境内生产的达到可持续标准的新车减免工业产品税（IPI）
	阿根廷	到2030年，零排放汽车占新车销量的30%，到2040年提高至60%，到2060年实现100%	减免汽车消费税，将FOB价值不超过1.6万美元的电动和混合动力汽车南共市对外共同关税率由35%降至零，实行每年5万辆的进口限额
	哥伦比亚	到2030年将部署超过60万辆电动汽车	对电动汽车实施补贴，对电动出租置换提供约5200万比索/辆的补贴
中亚	阿联酋	2050年电动汽车比例达到50%	EV和HEV享受0%税率，同时提供增值税（VAT）退税
	沙特阿拉伯	"2030愿景"设定2030年利雅得电动汽车普及率达30%目标，助力2060年净零排放承诺	对购买本土生产或组装的电动汽车消费者，给予15%的购车补贴（最高10万里亚尔），并免征注册费及前5年的车辆年检费
	土耳其	电动以及可充电混合动力汽车到2030年占据35%的市场份额	对新能源汽车减免购置税、提供购车补贴
大洋洲	澳大利亚	到2030年首都新能源汽车渗透率达到80%-90%，其余州目标约50%	通过薪资牺牲、薪资抵扣租赁等方式购买时免缴FBT（附加福利税），从而降低消费者购车和用车成本



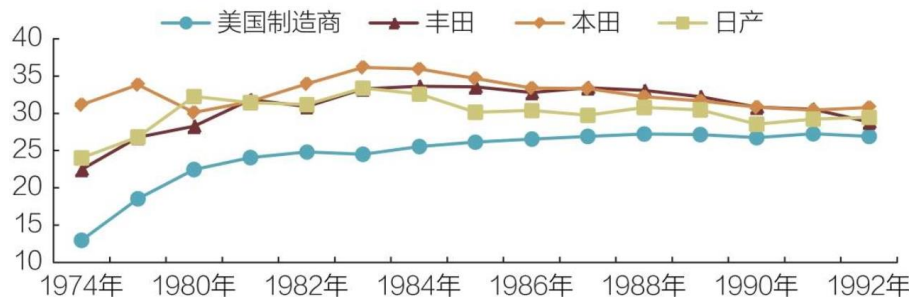
出口机遇2：美伊冲突带来石油价格上涨，有望加速催化海外新能源汽车需求

- 上世纪70年代至世纪末，中东战争（1973-1974）、两伊战争（1978-1981）以及海湾战争（1990-1991）和OPEC石油减产（1999-2000）等事件导致国际原油价格短期内快速提升，在这一背景下，以紧凑车型为主、燃油经济性强的日系车企迅速崛起。以美国市场为例，在石油危机发生前，1971-1974年三大日系车企在美国市场合计份额维持在4%-5%，1975年提升至6.9%，1981年为15.5%，1991年为19.2%，2000年达到19.8%。从三大日系车企美国市场份额走势图可以明显看出，每一次石油价格上涨都会使得燃油经济性更强的日系车企份额有小幅跃升。
- 我们认为，参考日系崛起路径，一方面，本次美伊冲突直接导致原油价格上涨会使得新能源汽车相对燃油车的经济性使用优势更加突出，从而推动消费者选择新能源汽车，提高新能源汽车渗透率；另一方面美伊冲突带来的石油价格上涨引发的能源安全问题也会进一步加速各国新能源转型，两方面因素有望共同加速催化海外新能源汽车需求，而中国车企作为全球新能源汽车领军者或将直接受益。

图：1970-2001年国际原油价格走势（美元/桶）

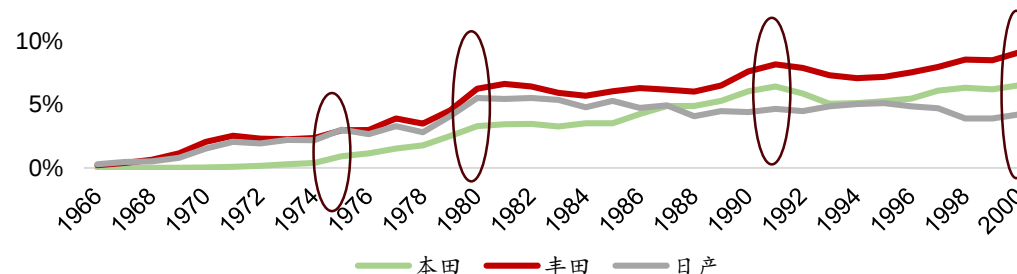


图：石油危机前后日本汽车与美国汽车燃油经济性对比

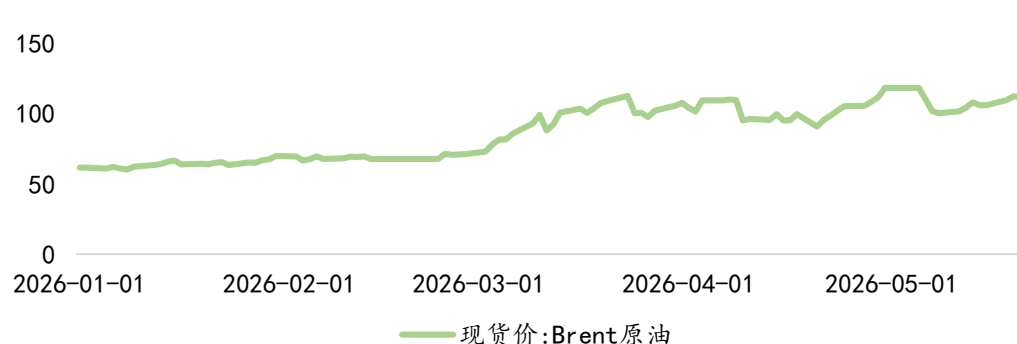


注：数据单位为每加仑汽油行驶的英里数

图：石油危机推动日系车企在美国汽车市场份额持续提升



图：本轮美伊冲突导致原油价格维持高位（美元/桶）

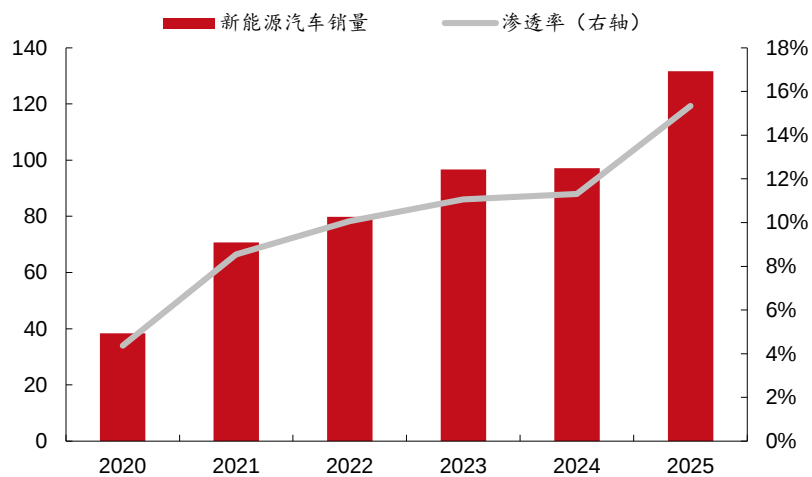




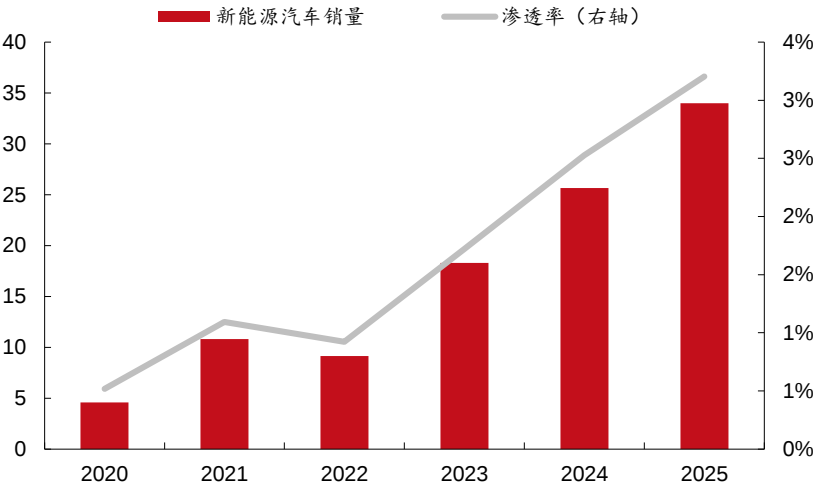
出口机遇3：中国车企在新能源领域具备规模优势，未来有望持续引领市场

➤ 汽车产业是典型的重资产、强规模效应的制造业，规模化不仅是企业实现盈利的核心前提，更是推动技术快速迭代、产品持续升级的底层驱动力。而目前海外车企新能源转型缓慢，新能源汽车销量占比远低于中国车企，其中海外新能源转型相对较快的大众集团2025年新能源汽车合计销量为132万辆，渗透率仅15.3%，丰田集团、通用集团2025年新能源汽车销量仅分别为34万辆、27万辆，渗透率为3.2%、6.0%。与海外车企相比，当前中国新能源汽车产品竞争力强，同时依靠规模巨大的中国新能源汽车市场，中国车企在新能源汽车上具备一定规模优势，中国车企凭借规模化优势可以进一步优化产品、提升产品竞争力，未来有望持续引领新能源汽车行业。

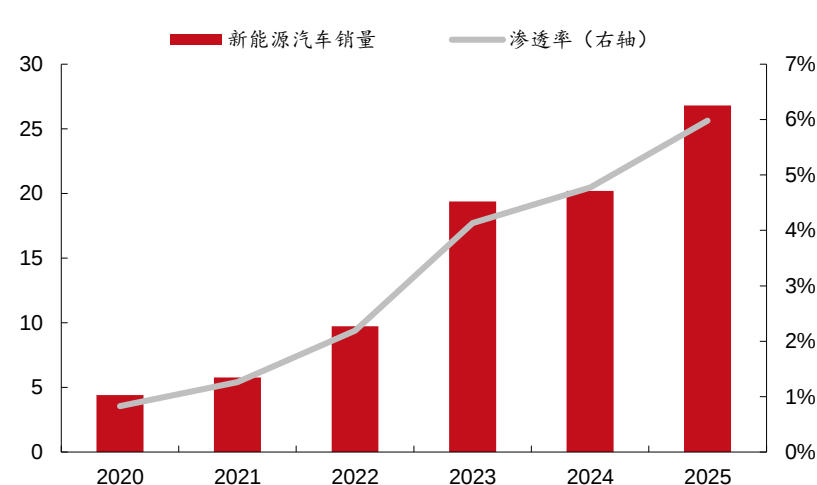
图：大众集团新能源汽车销量（万辆）与渗透率



图：丰田集团新能源汽车销量（万辆）与渗透率



图：通用集团新能源汽车销量（万辆）与渗透率





出口机遇3：中国车企在新能源领域具备规模优势，未来有望持续引领市场

- 中国汽车海外市占率仍处于低位。对标海外车企市场份额，中国车企在全球汽车市场依有广阔空间。根据Marklines数据，2020-2025年中国车企在海外可触达市场的市场份额持续提升，但目前与日系车企相比仍有较大差距，2025年中国车企在海外可触达市场的总销量为335万辆，市场份额仅10.7%，而日系车企总销量约726万辆，市场份额23.1%。
- 我们认为，在全球各地区大力推动新能源汽车转型、新能源汽车渗透率持续提升的背景下，中国车企凭借出色的新能源汽车产品力持续突破海外市场，有望带来海外市占率稳步提升。若对标日系，未来中国汽车在海外可触达市场销量或存在翻倍以上增长空间。

表：中国车企在海外主要可触达市场的份额情况

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
大洋洲	2.3%	5.4%	7.2%	9.5%	10.0%	15.5%
东南亚	1.8%	2.8%	2.9%	4.3%	6.0%	11.3%
非洲	7.7%	10.3%	10.7%	10.6%	13.5%	19.0%
欧洲	0.6%	1.3%	2.4%	5.8%	8.2%	9.3%
中南美洲	2.3%	5.1%	6.7%	6.8%	8.8%	10.5%
中西亚	2.5%	4.6%	6.7%	10.4%	12.3%	13.2%
总计	1.4%	2.8%	4.1%	6.5%	8.7%	10.7%

表：日系车企在海外主要可触达市场的份额情况

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
大洋洲	54.9%	54.0%	52.0%	47.4%	49.9%	46.7%
东南亚	69.6%	72.7%	70.8%	67.3%	63.1%	56.5%
非洲	35.2%	38.7%	43.3%	46.2%	44.5%	40.4%
欧洲	12.2%	12.3%	12.0%	11.6%	12.0%	11.4%
中南美洲	23.6%	25.8%	24.2%	25.1%	24.8%	23.9%
中西亚	34.4%	41.9%	41.6%	32.0%	33.4%	32.8%
总计	23.9%	26.2%	27.6%	24.9%	24.3%	23.1%



出口机遇4：从产品出口到产能出海，中国车企加速海外本土化布局

- 根据Marklines全球汽车产业平台的数据显示，目前已有吉利、长城汽车、奇瑞、东风汽车等中国车企在欧洲地区独自或与其他国内外车企共同拥有61座汽车工厂。目前中国车企建立在瑞典的工厂最多，共10座，其次为俄罗斯，有9座。
- 功能方面，61座汽车工厂中，有15座具有车企总部的功能，36座具备生产整车的功能，24座可以生产电动汽车，7座可以生产电池。

表：中国车企在欧洲地区建立工厂数量及功能情况（座）

国家	工厂总数	整车	电动车	电池	其他零部件	总部	研发基地
瑞典	10	2	2	3	2	4	6
俄罗斯	9	9	3	1	3	1	0
英国	7	3	3	0	1	3	1
西班牙	6	3	3	1	2	1	1
哈萨克斯坦	6	6	2	0	0	1	0
德国	3	0	0	0	0	2	1
乌兹别克斯坦	3	3	1	0	0	1	0
土耳其	3	2	2	0	2	0	1
匈牙利	3	2	2	0	0	1	1
奥地利	2	2	2	0	0	0	0
意大利	2	1	1	0	0	0	1
罗马尼亚	2	0	0	0	1	0	1
法国	1	0	0	0	0	1	0
葡萄牙	1	0	0	0	1	0	0
比利时	1	1	1	1	0	0	0
斯洛伐克	1	1	1	0	0	0	0
波兰	1	1	1	1	0	0	0
总计	61	36	24	7	12	15	13



出口机遇4：从产品出口到产能出海，中国车企加速海外本土化布局

- 除欧洲地区外，目前中国车企还在东南亚、中南美、中西亚等地区共22个国家独自或与其他国内外车企共同拥有107座汽车工厂，其中马来西亚工厂数量最多，共17座，其次为巴西，共12座。
- 功能方面，107座汽车工厂中，有9具有车企总部的功能，95座具备生产整车的功能，55座可以生产电动汽车，9座可以生产电池。

表：中国车企在海外其他地区建立工厂数量及功能情况（座）

国家	工厂总数	整车	电动车	电池	其他零部件	总部	研发基地
马来西亚	17	15	11	0	2	2	1
巴西	12	9	6	1	3	1	2
巴基斯坦	11	11	3	0	0	1	0
泰国	10	9	9	2	1	0	0
印度尼西亚	10	9	9	1	1	1	0
越南	10	9	3	1	1	2	0
印度	6	6	6	2	0	0	0
埃及	5	5	0	0	0	0	0
墨西哥	4	4	2	0	0	0	0
阿尔及利亚	4	4	1	0	0	0	0
南非	3	3	0	0	0	0	0
美国	3	2	2	2	0	0	1
韩国	2	1	1	0	1	2	0
厄瓜多尔	2	2	0	0	0	0	0
乌拉圭	1	1	0	0	0	0	0
委内瑞拉	1	1	0	0	0	0	0
菲律宾	1	1	0	0	0	0	0
伊朗	1	1	0	0	0	0	0
阿根廷	1	0	0	0	1	0	0
智利	1	0	0	0	1	0	0
柬埔寨	1	1	1	0	0	0	0
哥伦比亚	1	1	1	0	0	0	0
总计	107	95	55	9	11	9	4

目 录

CONTENTS

01

中国汽车出海持续景气

02

海外主要地区/国家汽车市场重点分析

03

中国车企出口机遇分析

04

投资建议与标的推荐

05

风险提示



出海标的

中国车企出海主要分4种情况：

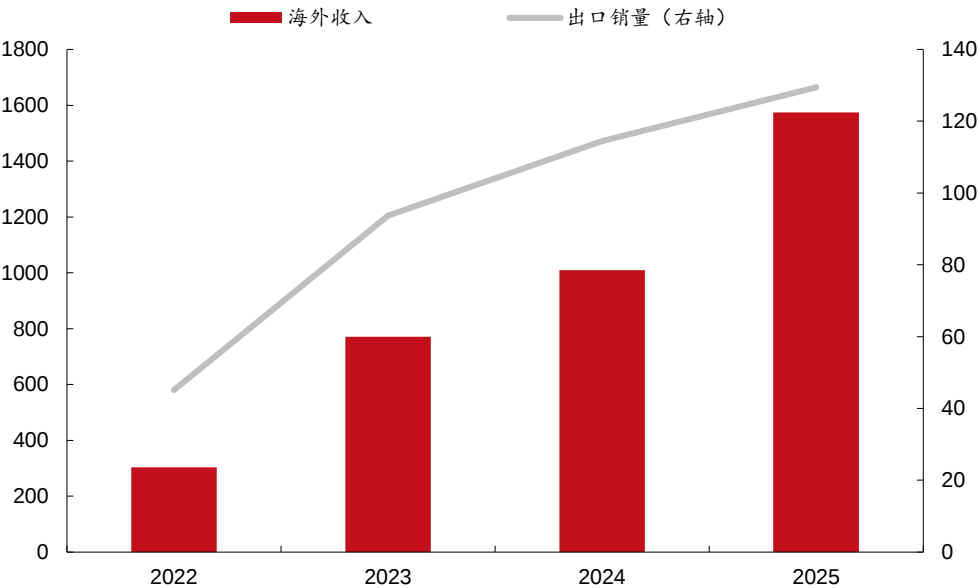
- 通过收购海外知名汽车品牌出海，如上汽收购MG，吉利收购沃尔沃；
- 与海外巨头合作出海，如零跑与斯特兰蒂斯合作；
- 产品在国内有较大竞争力后转向出口，如比亚迪的电动车、长城的SUV和皮卡等；
- 专注出口多年，已在海外建立渠道、产能等优势，如奇瑞汽车。



奇瑞汽车：出海先行者，2025年海外销量129.4万辆

- 连续23年位居中国品牌乘用车出口销量第一，海外市场持续突破。自2001年出口第一辆汽车以来，奇瑞汽车持续深耕海外市场，凭借先发优势以及多样化的品牌布局、强大的供应链和销售渠道建设等因素，公司2025年出口销量达到129.4万辆，同比+33.2%，占其全年总销量的49.2%，连续23年位居中国品牌乘用车出口第一；2025年公司海外营收达到1574.2亿元，同比增长56.0%，占总营收比重提升至52.4%，公司为国内少有的海外市场业务规模超过国内市场的头部车企。此外，奇瑞汽车2025年在欧洲市场实现关键突破，进入了16个欧洲国家市场，在欧洲市场全年销量同比增长超200%，根据易车榜，2026年1-4月，奇瑞汽车在英国合计销量达到4.6万辆，同比大幅增长449%，跃居全英车企销量第二位。
- 本土化布局持续深化，目前拥有23家海外工厂。据不完全统计，截至目前奇瑞已在西班牙、意大利、马来西亚、泰国、巴西、埃及等十四个国家独自或与其他国内外车企共同拥有23家海外工厂，覆盖欧洲、非洲、中东、东南亚、拉美等主要区域。

图：奇瑞汽车海外收入（亿元）及出口销量（万辆）情况



表：奇瑞汽车海外工厂

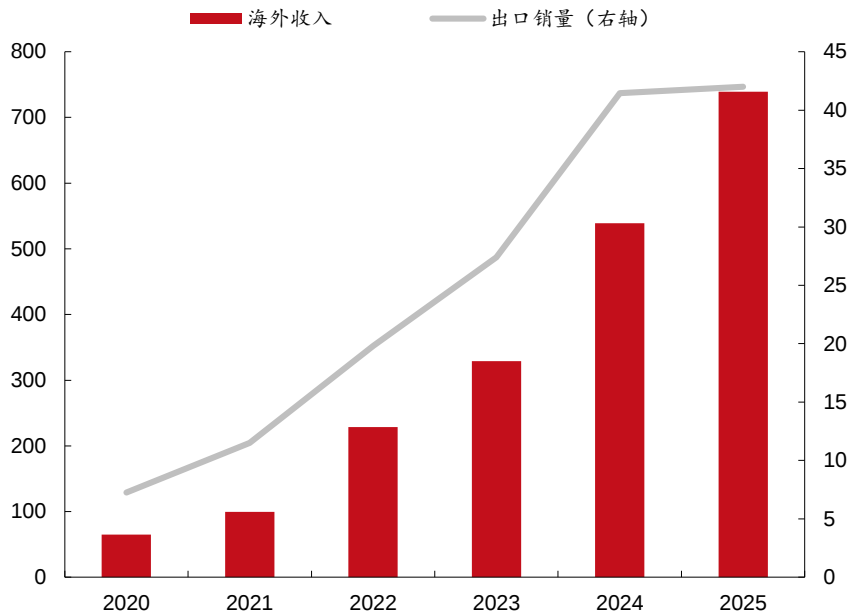
国家	工厂总数	电动车工厂数量	主要生产品牌/车型
马来西亚	3	2	捷途（Jetour）、Tiggo、Jaecoo、Omoda
越南	2	1	Omoda、Jaecoo
俄罗斯	2	1	捷途大圣(Dashing)、Tiggo 4、Tiggo5X
巴西	1		瑞虎系列
哈萨克斯坦	3		Tiggo 2、捷途X70 Plus、星途
泰国	1	1	Omoda电动车型、JAECOO 6 EV、JAECOO 5 EV、EV电池组
印度尼西亚	2	2	Jaecoo、Tiggo、Omoda、Jetour
巴基斯坦	1		Tiggo 8 Pro、Tiggo 4 Pro
西班牙	1	1	Omoda 9、Jaecoo 5
意大利	1	1	DR系列（Tiggo）
乌兹别克斯坦	2		瑞虎、艾瑞泽、星途
埃及	2		艾瑞泽(Arizzo) 5、Tiggo、星途
南非	1		Jetour T-Series SUV
阿尔及利亚	1		捷途



吉利汽车：海外布局加速，新能源出口表现亮眼

- 海外市场稳步开拓，新能源汽车出口销量快速增长。吉利汽车近年来正加速开拓海外市场，2020-2025年出口销量持续增长，CAGR达到42%，2025年吉利汽车海外销量达到42万辆，同比增长1.3%，其中新能源出口达到12.4万辆，同比大增240%。据公司披露，未来吉利将全面提速拓展国际市场，聚焦打造欧洲、东欧、东盟三大15万辆级市场以及拉美非洲、中东亚太两大10万辆级市场。我们认为，随极氪9X等高端车型以及i-HEV混动车型持续导入海外各国，预计公司未来出口销量仍有较大增量。
- 通过收购以及与海外品牌展开合作等方式，持续深化海外本土化布局。在产能布局上，通过收购沃尔沃、宝腾等海外品牌，以及与雷诺等厂商开展合作等方式，吉利控股集团目前在欧洲、北美、中南美、东南亚等地区共23国独自或与其他国内外车企共同拥有了49家海外汽车工厂，其中18家工厂具备整车生产功能，13家工厂具备电动车生产功能，本土化产能布局覆盖较广。

图：吉利汽车海外收入（亿元）及出口销量（万辆）



表：吉利汽车海外工厂数量（座）

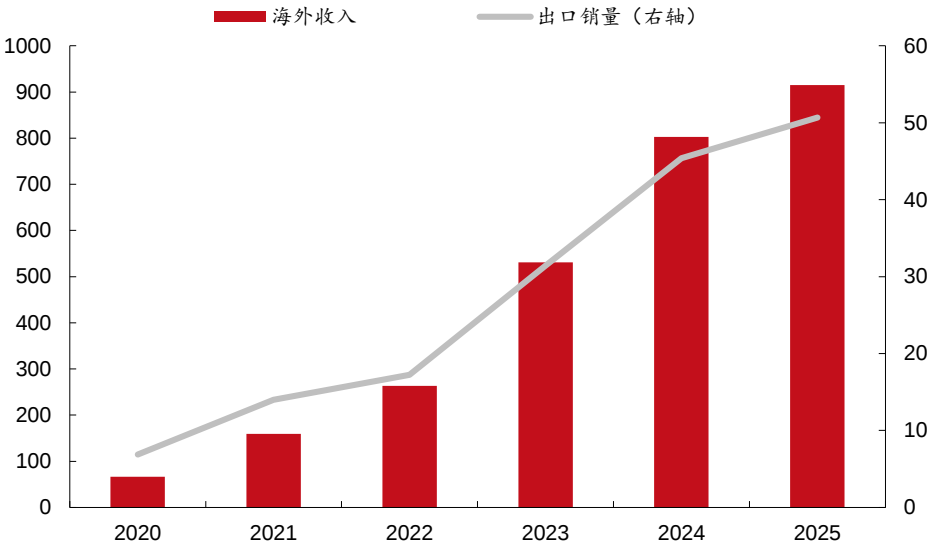
国家	工厂总数	整车	电动车	电池	其他零部件	总部	研发基地
瑞典	10	2	2	3	2	4	6
英国	6	2	2	0	1	3	1
马来西亚	4	3	2	0	1	1	1
德国	3	0	0	0	0	2	1
巴西	3	1	1	0	1	0	1
西班牙	3	0	0	0	2	0	1
韩国	2	1	1	0	1	2	0
美国	2	1	1	1	0	0	1
罗马尼亚	2	0	0	0	1	0	1
印度尼西亚	1	1	1	0	0	0	0
越南	1	1	0	0	0	0	0
印度	1	1	1	0	0	0	0
巴基斯坦	1	1	0	0	0	0	0
阿根廷	1	0	0	0	1	0	0
智利	1	0	0	0	1	0	0
法国	1	0	0	0	0	1	0
意大利	1	0	0	0	0	0	1
葡萄牙	1	0	0	0	1	0	0
比利时	1	1	1	1	0	0	0
斯洛伐克	1	1	1	0	0	0	0
哈萨克斯坦	1	1	0	0	0	1	0
土耳其	1	0	0	0	1	0	0
埃及	1	1	0	0	0	0	0
总计	49	18	13	5	13	14	14



长城汽车：海外销量稳步增长，SUV出口占比84.9%

- **出口销量稳步增长。**随着“ONE GWM”全球品牌行动纲领的持续推进，长城汽车出口销量连续多年增长，2025年总出口50.68万辆，同比增长11.60%，再创历史新高，其中SUV车型出口43万辆，占比84.9%，为出口主力车型；2025年公司海外收入达到914.9亿元，同比增长14.0%，海外收入占比约41.1%。2026年，长城汽车将继续坚持长期主义和高质量发展战略，加速全球化发展，在出口上的目标为实现海外销量60万辆。
- **持续推进“生态出海”战略。**国际化方面，公司持续推进“生态出海”战略，不断完善全球市场布局，重点覆盖欧亚、澳大利亚、中东、南美、东盟等核心市场，巴西工厂于2025年8月正式投产，进一步提升了海外本地化生产能力。根据Marklines统计，目前长城汽车在俄罗斯、泰国、巴西等11个国家独自或与其他国内外车企共同拥有14座海外工厂。

图：长城汽车海外收入（亿元）及出口销量（万辆）情况



表：长城汽车海外工厂（座）

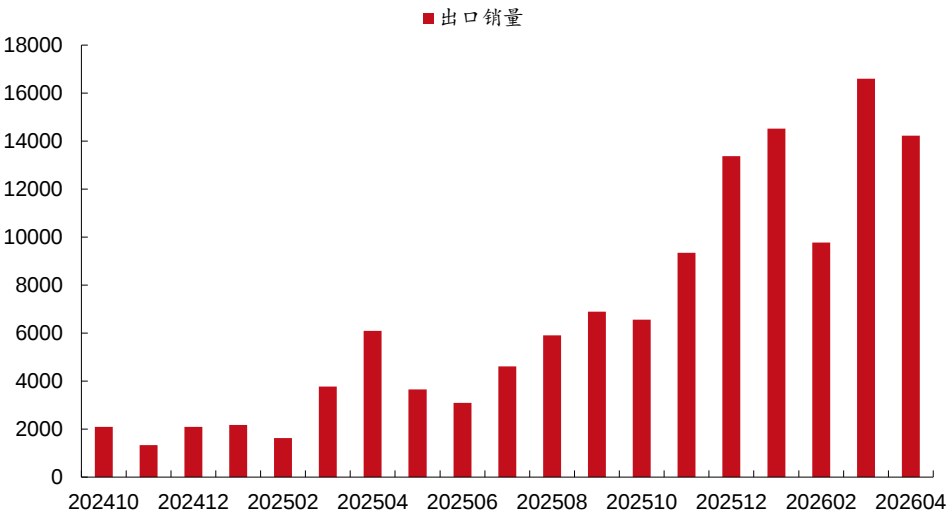
工厂数量		主要生产品牌/车型
俄罗斯	3	Tank 300、Haval M6、Haval F7 Crossover
泰国	2	Haval H6、ORA 5、POER SAHAR、Tank
马来西亚	1	Haval H6 Hybrid、Wey G9 PHEV
哈萨克斯坦	1	Tank 300、Wingle 7、Poer、Haval Jolion、Haval H6
埃及	1	Haval
巴基斯坦	1	Haval H6、Jolion SUV、Jolion HV、Tank 500 SUV
印度尼西亚	1	Haval Jolion Hybrid、Tank、ORA Good Cat
乌兹别克斯坦	1	Haval: H6、M6、JOLION、DARGO、H9
巴西	1	Haval H6、Haval H9、长城炮皮卡P30
阿尔及利亚	1	GWM: HV
厄瓜多尔	1	Haval M4 SUV、Wingle 5、Wingle 7、Wingle S、POER pickup



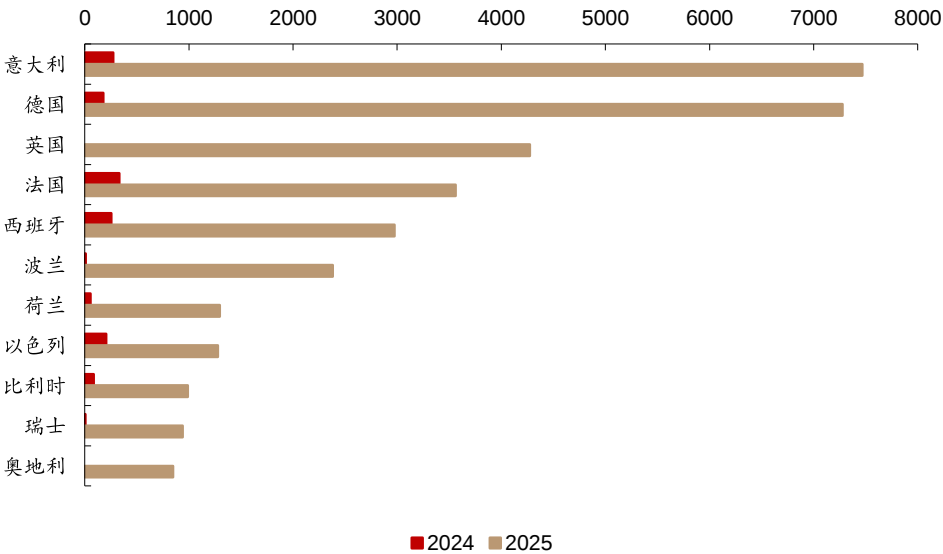
零跑汽车：深度绑定Stellantis，合作持续深化

- 依托Stellantis渠道快速切入海外市场。2023年10月零跑汽车与Stellantis宣布结成深度联盟，Stellantis收购零跑20%股权成为单一大股东，同时由Stellantis集团和零跑汽车以51%：49%的比例成立的合资公司“零跑国际”。零跑国际专注于出口业务，通过借助Stellantis集团在全球范围内的广泛商业资产、实力和积淀，该合资企业将加速并扩张零跑汽车高技术含量和极具品价比的产品在全球的销售，使得零跑汽车能够快速切入海外市场。截至2025年底，零跑国际在欧洲、中东、非洲、南美和亚太等约40个国际市场建立了约900家兼具销售与售后服务功能的网点，其中欧洲超800家，亚太市场超50家，南美市场超30家。
- 出口销量快速增长，合作持续深化。在零跑汽车领先的技术和高性价比产品基础上，依托Stellantis的商业化渠道能力，2025年零跑汽车实现出口销量67052辆，出口量位居中国新势力汽车品牌第一。2026年5月，零跑与Stellantis进一步深化战略合作，零跑国际将深度使用并意向接管西班牙的两大欧洲标志性汽车工厂：萨拉戈萨工厂（Figueroelas, Zaragoza）与马德里工厂（Villaverde, Madrid），标志着双方正转向以共享欧洲制造基地为核心的合作模式，有利于规避欧盟对华关税并加速零跑在欧洲及全球市场的供应链布局。

图：零跑汽车海外月度销量（辆）



图：零跑汽车海外部分国家销量情况（辆）

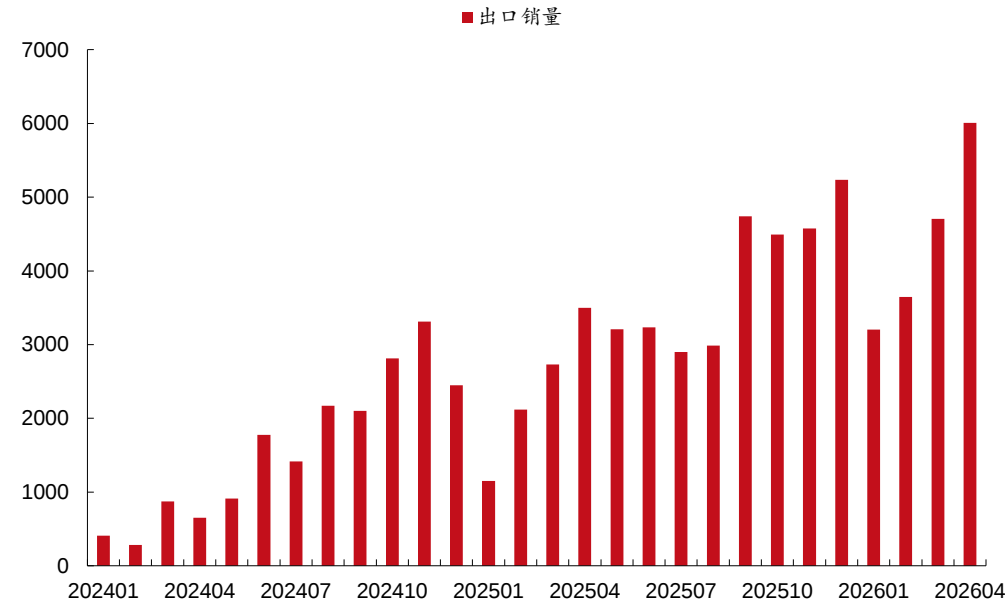




小鹏汽车：开启出海2.0，迈向本土化运营新阶段

- 2021年，小鹏汽车进入出海1.0探索阶段，以挪威等北欧四国为试点开启小鹏的出海业务；2023年底小鹏出海升级至2.0阶段，出海业务开始从北欧拓展到欧洲、中东、东南亚和拉美等地区，截至2025年末，小鹏已拓展至60个海外国家与地区，在海外布局380家门店，于此同时，小鹏海外销量从2022年不足800辆增长至2025年4.5万辆。
- 本土化生产布局加速推进，进军拉美市场。2025年开始，小鹏汽车海外本土化生产布局加速推进，半年内在印尼、奥地利和马来西亚落地3个生产基地，覆盖欧洲及东南亚地区，有利于在提升供给韧性的同时规避关税。2026年3月，小鹏汽车发布“领航拉美智行三年战略”，宣布以小鹏G6、G9正式进入墨西哥市场，未来将以墨西哥为起点，快速构建本地化能力，优化产品与服务适配性，逐步向周边拉美国家拓展，进一步深化拉美市场的布局，未来拉美地区有望贡献显著增量。

图：小鹏汽车海外月度销量（辆）

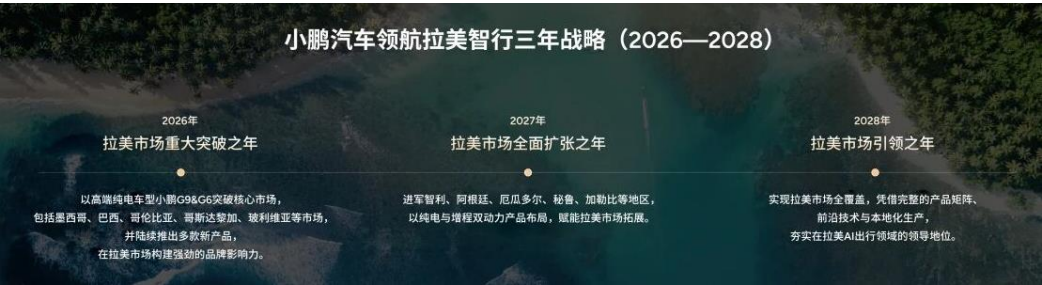


表：小鹏汽车海外工厂

国家	类别	生产车型	工厂产能 (辆/年)
马来西亚	整车, 电动车工厂	G6 EV、X9 EV、X9 PowerX REEV	30000
印度尼西亚	整车, 电动车工厂	XPeng: X9 (2025年-), G6 Pro (2026年-), XPeng 车型 (计划);	90000
奥地利	整车, 电动车工厂	Xpeng EV G6、G9	200000

注：单一工厂生产多个车企品牌，工厂产能为该工厂最大生产能力

图：小鹏汽车领航拉美三年战略情况



目 录

CONTENTS

01

中国汽车出海持续景气

02

海外主要地区/国家汽车市场重点分析

03

中国车企出口机遇分析

04

投资建议与标的推荐

05

风险提示



风险提示

- **海外新能源汽车补贴政策退坡风险。**新能源汽车渗透率快速提升依赖于各国新能源汽车补贴政策力度，若未来海外新能源汽车补贴政策退坡，可能导致海外新能源汽车渗透率不及预期，进而影响中国车企在海外的新能源汽车销量。
- **国际原油价格快速回落风险。**当前美伊冲突已暂时缓和，若未来进一步达成和平协议，原油价格可能快速回落，导致新能源汽车相较于燃油车的经济性优势短期下降，进而影响新能源汽车短期销量。
- **海外汽车市场竞争格局恶化。**目前各大中国车企均在积极拓展海外市场，加速海外业务发展，这可能导致海外汽车市场竞争格局恶化，进而可能导致产品价格下降以及销量下滑，对出海企业的经营和盈利均造成一定影响。
- **地缘政治风险。**当前全球地缘博弈局势复杂，多国贸易保护与外资管控举措不断加码，若后续地缘关系趋于紧张、相关产业准入及贸易政策持续收紧，将阻碍中国车企海外工厂建设投产与市场进入，进而挤压车企海外市场份额，拖累出海业务营收利润。



投资评级说明

西部证券—投资评级说明

行业评级	超配： 行业预期未来6-12个月内的涨幅超过市场基准指数10%以上
	中配： 行业预期未来6-12个月内的波动幅度介于市场基准指数-10%到10%之间
	低配： 行业预期未来6-12个月内的跌幅超过市场基准指数10%以上
公司评级	买入： 公司未来 6-12个月的投资收益率领先市场基准指数20%以上
	增持： 公司未来 6-12个月的投资收益率领先市场基准指数5%到20%之间
	中性： 公司未来 6-12个月的投资收益率与市场基准指数变动幅度相差-5%到5%
	卖出： 公司未来 6-12个月的投资收益率落后市场基准指数大于5%
报告中所涉及的投资评级采用相对评级体系，基于报告发布日后6-12个月内公司股价（或行业指数）相对同期当地市场基准指数的市场表现预期。其中，A股市场以沪深300指数为基准；香港市场以恒生指数为基准；美国市场以标普500指数为基准。	

分析师声明

本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，以勤勉的职业态度、专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立客观地出具本报告。本报告清晰准确地反映了本人的研究观点。本人不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接收到任何形式的补偿。

联系地址

联系地址： 上海市浦东新区耀体路276号12层
北京市西城区月坛南街59号新华大厦303
深圳市福田区深南大道6008号深圳特区报业大厦10C

联系电话： 021-38584209



免责声明

本报告由西部证券股份有限公司（已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格）制作。本报告仅供西部证券股份有限公司（以下简称“本公司”）机构客户使用。本报告在未经本公司公开披露或者同意披露前，系本公司机密材料，如非收件人（或收到的电子邮件含错误信息），请立即通知发件人，及时删除该邮件及所附报告并予以保密。发送本报告的电子邮件可能含有保密信息、版权专有信息或私人信息，未经授权者请勿针对邮件内容进行任何更改或以任何方式传播、复制、转发或以其他任何形式使用，发件人保留与该邮件相关的一切权利。同时本公司无法保证互联网传送本报告的及时、安全、无遗漏、无错误或无病毒，敬请谅解。

本报告基于已公开的信息编制，但本公司对该等信息的真实性、准确性及完整性不作任何保证。本报告所载的意见、评估及预测仅为本报告出具日的观点和判断，该等意见、评估及预测在出具日外无需通知即可随时更改。在不同时期，本公司可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。同时，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。对于本公司其他专业人士（包括但不限于销售人员、交易人员）根据不同假设、研究方法、即时动态信息及市场表现，发表的与本报告不一致的分析评论或交易观点，本公司没有义务向本报告所有接收者进行更新。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。

本公司力求报告内容客观、公正，但本报告所载的观点、结论和建议仅供投资者参考之用，并非作为购买或出售证券或其他投资标的的邀请或保证。客户不应以本报告取代其独立判断或根据本报告做出决策。该等观点、建议并未考虑到获取本报告人员的具体投资目的、财务状况以及特定需求，在任何时候均不构成对客户私人投资建议。投资者应当充分考虑自身特定状况，并完整理解和使用本报告内容，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素，必要时应就法律、商业、财务、税收等方面咨询专业财务顾问的意见。本公司以往相关研究报告预测与分析的准确，不预示与担保本报告及本公司今后相关研究报告的表现。对依据或者使用本报告及本公司其他相关研究报告所造成的一切后果，本公司及作者不承担任何法律责任。

在法律许可的情况下，本公司可能与本报告中提及公司正在建立或争取建立业务关系或服务关系。因此，投资者应当考虑到本公司及/或其相关人员可能存在影响本报告观点客观性的潜在利益冲突。对于本报告可能附带的其它网站地址或超级链接，本公司不对其内容负责，链接内容不构成本报告的任何部分，仅为方便客户查阅所用，浏览这些网站可能产生的费用和风险由使用者自行承担。

本公司关于本报告的提示（包括但不限于本公司工作人员通过电话、短信、邮件、微信、微博、博客、QQ、视频网站、百度官方贴吧、论坛、BBS）仅为研究观点的简要沟通，投资者对本报告的参考使用须以本报告的完整版本为准。

本报告版权仅为本公司所有。未经本公司书面许可，任何机构或个人不得以翻版、复制、发表、引用或再次分发他人等任何形式侵犯本公司版权。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“西部证券研究发展中心”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。如未经西部证券授权，私自转载或者转发本报告，所引起的一切后果及法律责任由私自转载或转发者承担。本公司保留追究相关责任的权力。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

本公司具有中国证监会核准的“证券投资咨询”业务资格，经营许可证编号为：91610000719782242D。