仅供内部参考，请勿外传

摩托车行业出海深度报告

引擎轰鸣出海 欧陆攻守易势

2026 年 10 月 09 日

- **出口回顾与展望：中大排出海高景气延续 全球化空间广阔。**2020 年以来 250cc+车型出口持续高增，2025 年中大排累计出口 53.3 万辆，同比+48.5%；2026M1-8 出口 44.9 万辆，同比+25.3%，继续保持稳健增长。预计 2026 年海外中大排摩托车市场空间为 600 万辆，同比+2.4%，全年出口销量将达 72.0 万辆，同比+35.0%，海外份额提升至 12.0%，同比+2.9pct，自主摩企全球化竞争力持续兑现。2025 年 500cc-800cc 出口销量占比已提升至 18.4%(同比+8.8pct)，800cc+占比升至 3.9%（同比+1.1pct）；预计 2026 年全年二者分别进一步提升至 20.0%/10.0%，排量升级趋势持续深化。
- **区域透视：欧洲主导出口版图 排量升级深耕发达市场。**中大排出口正从**“规模扩张”迈向“结构升级”，欧洲已无可争议地成为增长主引擎。**2021-2026H1 分大洲出口销量占比，欧洲为最大海外市场，2026H1 达 47.1%，较 2024 年低点 39.2%回升；拉丁美洲次之，但份额由 47.1%回落至 32.6%；**“排量越高、越聚焦欧洲”的特征将高端化与欧洲市场深度绑定：**250-400cc 仍是基本盘，但 500-800cc 占比 2025 年已升至 18.4%(+8.8pct)，800cc+升至 3.9%(+1.1pct)，其中 85.1%流向欧洲；**出口单价“西高东低”，欧洲量价齐升是中国摩企摆脱单纯性价比标签的直接证据。**2026H1 中大排出口整体单价 1.4 万元/辆，欧洲 1.8 万元/辆（+4.6%）量价齐升，大洋洲 2.5 万，拉美、亚洲约 1.1 万。价差映射产品结构梯度，欧洲的量价齐升说明中国摩企正凭产品力在成熟市场打开空间。
- **欧洲地区：核心五国总量复苏 自主品牌加速渗透 市场份额提升明显。总量维度：**Euro5+扰动出清后，欧洲五国市场已重回增长，复苏呈“德国反弹最强、西班牙韧性最足、法意英温和修复”梯次。2024 年五国合计注册 117.6 万辆（+11.9%），2025 年受提前上牌透支回落至 101.7 万辆（-13.5%）；2026H1 合计 63.7 万辆（+16.8%）。德国、西班牙延续高增，意大利 2026M1-7 销量 26.5 万辆（+11.7%）、法国 2026H1 销量 10.4 万辆（+6.1%）温和修复，英国+15.8%，政策切换而非需求萎缩主导 2025 年调整，2026 年以来低基数共振修复。**格局维度：欧洲四国中，中国品牌实现跨越式突破：**2026M1-7 法国 CFMOTO（春风动力）份额升至 4%，Voge（无极）、Zontes（升仕）各 3%，三家合计 10%；德国 CFMOTO 由 2025 年 M1-7 的 0.8%跃升至 2026M1-7 的 5.5%，Voge 升至 2.1%，中国品牌合计近 8%；西班牙非踏板车细分 Voge 以 15.1%居首、CFMOTO 以 3.3%进入前十，踏板车细分 Zontes 以 13.4%位列第三；意大利 Voge 以 8%逆势上升，凸显中国品牌在欧系高端市场的渗透加速。
- **投资建议：**中大排市场快速扩容，头部摩企新车型、新品牌投放加速，助长摩托车文化逐步形成；摩托车出海长坡厚雪，自主品牌凭借性价比、售后等综合优势持续抢占市场份额，有望成为中大排行业成长最大受益者，推荐【春风动力】、【隆鑫通用】。
- **风险提示：**行业竞争加剧、海外关税政策变化、海运费及原材料价格波动等。

重点公司盈利预测、估值与评级

代码	简称	股价	EPS（元）			PE（X）			评级
		(元)	2025A	2026E	2027E	2025A	2026E	2027E	
603129.SH	春风动力	272.97	10.92	15.35	20.02	25	18	14	推荐
603766.SH	隆鑫通用	14.04	0.80	1.02	1.19	17	14	12	推荐

资料来源：Wind，国联民生证券研究所预测；

（注：股价为 2026 年 10 月 8 日收盘价）

推荐 维持评级



分析师 崔琰
执业证书：S0590525110023
邮箱：cuiyan@glms.com.cn
分析师 姜煦洲
执业证书：S0590525110026
邮箱：jiangxuzhou@glms.com.cn

相对走势



相关研究

1. 摩托车行业系列点评三十一：中大排销量维持强势 出口端表现优异-2026/08/20
2. 汽车和汽车零部件行业周报 20260816：宇树上市在即 关注机器人及产业链-2026/08/17
3. 汽车和汽车零部件行业周报 20260809：宇树上市在即 关注机器人赛道-2026/08/09
4. 新势力系列点评二十九：7 月新势力分化明显 新车加速投放长-2026/08/02
5. 汽车和汽车零部件行业周报 20260802：宇树科技新股申购在即 Optimus 即将进产线-2026/08/02

仅供内部参考，请勿外传

投资聚焦

本篇报告为《摩托车行业出海欧洲深度报告》。详细展望 2026 年中大排摩托车行业总量、结构及行业竞争格局，阐述了欧洲核心国家摩托车市场竞争格局的变化。

首先我们回顾 2026M1-8 中大排摩托车市场总量、结构端的核心变化并总结原因。2025 年中大排累计出口 53.3 万辆，同比+48.5%；2026M1-8 出口 44.9 万辆，同比+25.3%，继续保持稳健增长。预计 2026 年海外中大排摩托车市场空间为 600 万辆，同比+2.4%，全年出口销量将达 72.0 万辆，同比+35.0%，海外份额提升至 12.0%，同比+2.9pct，自主摩企全球化竞争力持续兑现。

此外，我们重点对欧洲核心国家摩托车市场格局进行分析。总量维度：Euro5+扰动出清后，欧洲五国市场已重回增长，复苏呈“德国反弹最强、西班牙韧性最足、法意英温和修复”梯次。欧洲五国 2026H1 合计 63.7 万辆（+16.8%）。德国、西班牙延续高增，意大利 2026M1-7 销量 26.5 万辆（+11.7%）、法国 2026H1 销量 10.4 万辆（+6.1%）温和修复。**格局维度：**中国品牌实现跨越式突破：2026M1-7 法国 CFMOTO（春风动力）份额升至 4%，Voge（无极）、Zontes（升仕）各 3%，三家合计 10%；德国 CFMOTO 由 2025 年 M1-7 的 0.8%跃升至 2026M1-7 的 5.5%，Voge 升至 2.1%，中国品牌合计近 8%；西班牙非踏板车细分 Voge 以 15.1%居首、CFMOTO 以 3.3%进入前十，踏板车细分 Zontes 以 13.4%位列第三；意大利 Voge 以 8%逆势上升，凸显中国品牌在欧系高端市场的渗透加速。

本篇报告与市场不同之处：

1）关于行业空间：市场认为国内外摩托车市场较为分散，中大排摩托车容量模糊，且较难跟踪与测算。我们对于全球重点市场空间进行详细测算，详细梳理各重点地区细分市场潜在的中大排空间。我们认为海外中大排摩托车空间广阔，看好自主龙头摩企在中国、欧洲、拉美市场的发展空间；

2）关于欧洲销量的跟踪：市场认为摩托车市场较为分散，各个区域、国家格局均有差异，且对于自主摩企的数据难以做到紧密跟踪；在中国摩托车商会数据的基础上，结合海关数据及各国摩托车协会公告，详细搜集并对数据进行分析，展现出自主摩企最近数年在欧洲市场份额的突飞猛进；

3）关于自主摩企竞争力：市场认为自主摩企成长过程中，往往通过低价策略抢占市场份额，仅仅可以触及到中低端摩托车市场。我们认为以春风动力、隆鑫通用、钱江摩托为代表的自主龙头摩企在国内经历多年的充分竞争，车型产品力和车型矩阵得到了大幅度的提升与丰富，除价格优势之外，自主摩企近年来在制造品控、品牌力方面均有较大提升，也推出了 DS800X、800MT、1000MT 等知名高端中大排车型，展现出了自主摩企在中大排市场强劲的综合竞争力。

仅供内部参考，请勿外传

目录

1 出口回顾与展望：出海高景气延续 全球化空间广阔 4
1.1 出口回顾：高端化持续演绎 全球化竞争更趋多元 4
1.2 出口展望：仍处发展初期 欧美区域带动销量高增 5
1.3 本章小结 8
2 区域透视：欧洲主导出口版图 排量升级深耕发达市场 9
2.1 大洲维度：欧洲、拉美双主线 北美关税扰动显现 9
2.2 排量段透视：排量越高越聚焦欧洲 800cc+引领高端突破 11
2.3 补充观察：产地集中重庆浙江 区域集中度走势分化 12
2.4 本章小结 13
3 欧洲地区：核心五国持续复苏 自主加速渗透 14
3.1 总量：Euro5+扰动出清 2026 年五国市场共振修复 14
3.2 区域：西欧市场全面提速 俄罗斯依赖度显著下降 14
3.3 德国市场：政策扰动出清 春风动力跻身前六 16
3.4 西班牙市场：自主突围沃土 无极表现惊艳 18
3.5 英国市场：日系欧系主导 无极首进月度品牌前十 22
3.6 法国市场：总量缓慢修复 春风、无极份额增势迅猛 24
3.7 意大利市场：欧洲第一大市场 钟爱踏板车型 26
3.8 本章小结 28
4 投资建议 30
5 风险提示 31
插图目录 32
表格目录 32

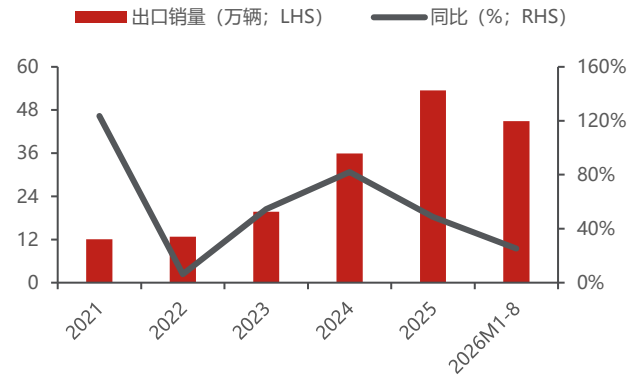
仅供内部参考，请勿外传

1 出口回顾与展望：出海高景气延续 全球化空间广阔

1.1 出口回顾：高端化持续演绎 全球化竞争更趋多元

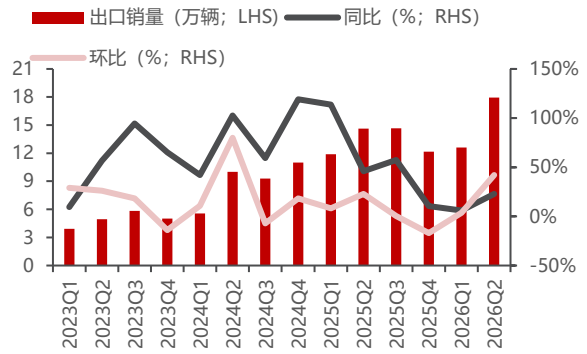
中大排摩托车出口延续高景气，成为出海核心增长点。2020 年以来 250cc+车型出口持续高增，本土车企全球化布局加速推动份额提升。2025 年中大排累计出口 53.3 万辆，同比+48.5%，延续高速增长；2026M1-8 出口 44.9 万辆，同比+25.3%，继续保持稳健增长。

图1：2021-2026M1-8 我国 250cc+两轮燃油摩托车出口销量及增速（万辆；%）



资料来源：中国摩托车商会，国联民生证券研究所

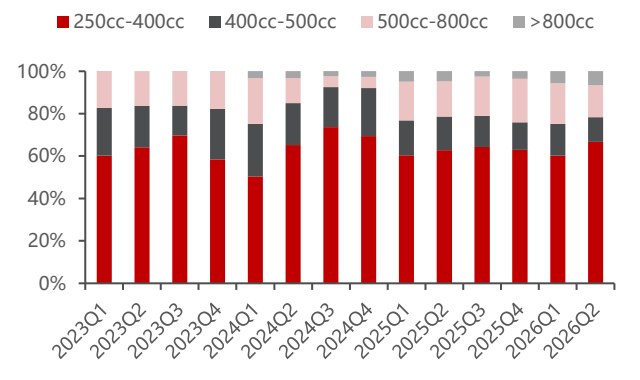
图2：2023-2026Q2 我国 250cc+两轮燃油摩托车季度出口及增速（万辆；%）



资料来源：中国摩托车商会，国联民生证券研究所

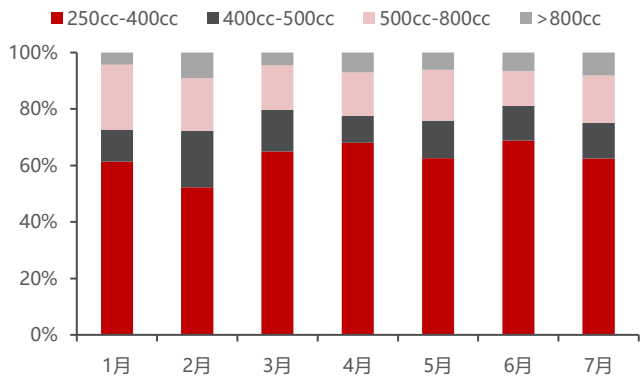
排量结构上，250cc-400cc 仍是出口核心主力。2023 年以来，出口始终以250cc-400cc 为主力且占比稳步提升，400cc-500cc 占比有所回落，主要与土耳其、南美等主力市场偏好高性价比中大排车型有关。800cc+车型自 2024Q1 起明显放量，主要得益于隆鑫无极 DS900X 等大排量探险车型在欧洲市场突破。

图3：2023-2026Q1 中大排分排量出口结构（%）



资料来源：中国摩托车商会，国联民生证券研究所

图4：2026 年中大排分排量月度出口结构（%）



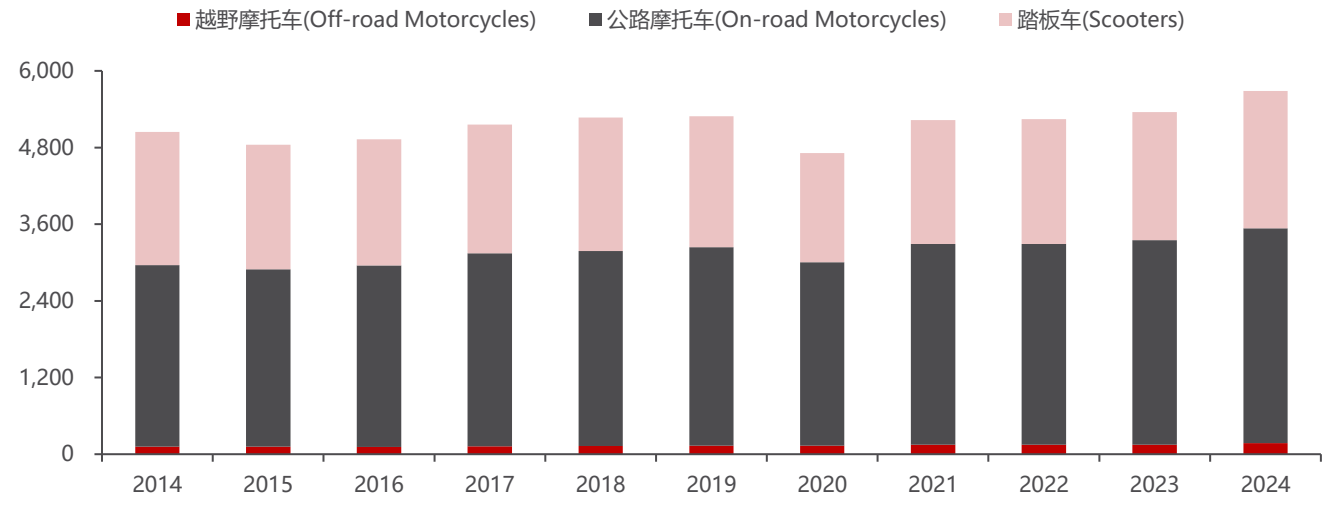
资料来源：中国摩托车商会，国联民生证券研究所

仅供内部参考，请勿外传

1.2 出口展望：仍处发展初期 欧美区域带动销量高增

全球摩托车市场容量为 5,684 万辆，公路摩托车和踏板车为主要份额。2024 年全球总销量 5,684 万辆（+6.2%），其中公路摩托车 3,362 万辆（+5.0%，占比 59.1%）、踏板车 2,146 万辆（+7.2%，占比 37.8%）、越野摩托车 176.0 万辆（+16.6%）。

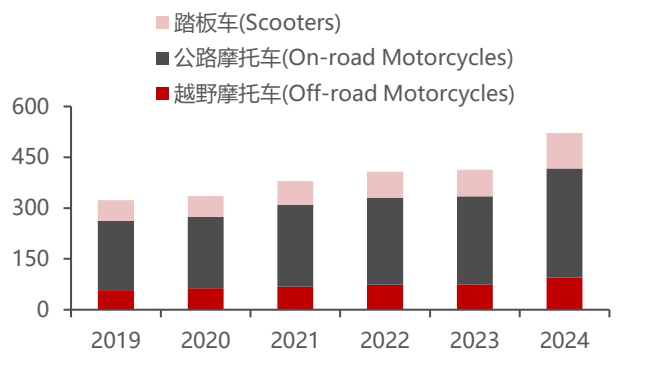
图5：全球摩托车分类型销量（万辆）



资料来源：Statista，国联民生证券研究所

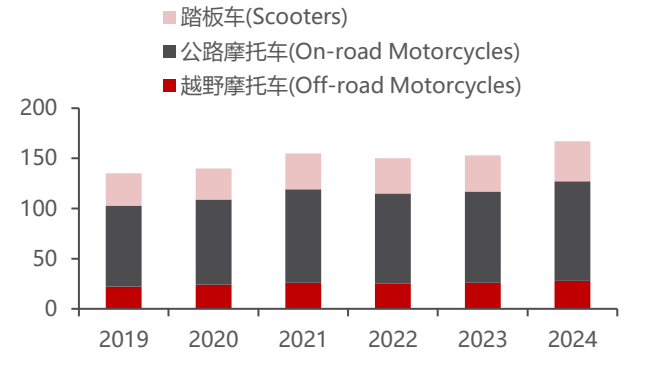
美洲与欧洲摩托车市场温和增长，市场需求稳定向上。根据 Statista 数据显示，美洲摩托车市场近年来温和增长，总销量从 2019 年的 323 万辆增长至 2024 年的 522 万辆。

图6：美洲摩托车分类型销量（万辆）



资料来源：Statista，国联民生证券研究所

图7：欧洲摩托车分类型销量（万辆）



资料来源：Statista，国联民生证券研究所

海外中大排摩托车市场空间广阔。我们根据海外不同国家/地区摩托车销量及 250cc+渗透率假设，测算海外中大排摩托车行业空间，渗透率假设参考以下三个方面：

仅供内部参考，请勿外传

1） 欧美日：根据 IMMA 相关数据，欧美中大排摩托车占据当地主流地位，其中 2012 年美国市场渗透率约为 92%，欧洲市场渗透率约为 52%，假设 2024 年美国/欧洲中大排量渗透率分别为 95%/60%；日本市场中，假设中大排摩托车渗透率占比为 30%；

2） 美洲等新兴市场：此类区域并非传统中大排摩托车销量强势区域，但近年来随着不同事件的催化（墨西哥经济发展提速），叠加以中国龙头摩企的优质供给导入，导致相关市场中大排摩托车市场快速扩容，假设其渗透率位于 8%左右；

3） 其他地区（东南亚、印度等区域）：此类区域摩托车销量基数大，常年被日系品牌垄断，基本用于出行代步的小排量车型需求较多，中大排车型需求较少，根据 IMMA 相关数据，我们假设该区域中大排摩托车渗透率约为 2-5%。

根据上述假设，我们测算得 2024 年海外重点地区中大排摩托车（>250cc）市场空间约为 372 万辆，空间广阔。

此外，该口径下的行业空间仅局限于 250cc 以上车型，不包含 250cc 系列（实际排量约为 248cc），若考虑 250cc 系列相关车型，参考国内大于 250cc 与 250cc 系列的比例（2024-2025 年均值约为 2：1），则 2024 年海外中大排市场空间可扩充至 558 万辆左右。

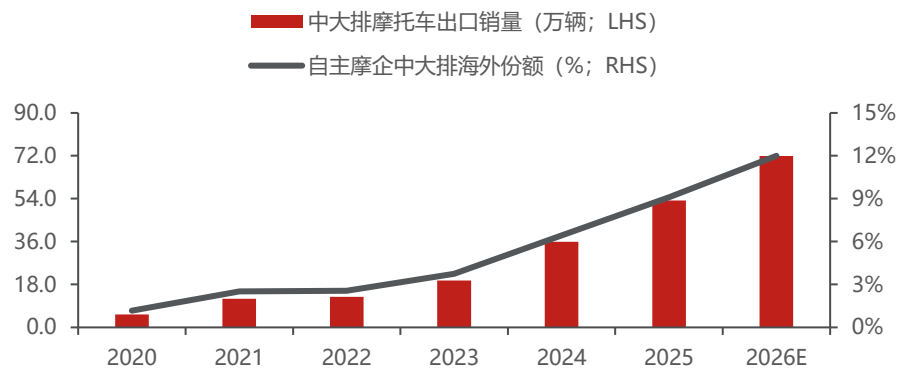
表1：海外 250cc+中大排摩托车市场空间测算（万辆；%）

区域	2024 年摩托车销量（万辆）	250cc+渗透率假设（%）	250cc+行业空间（万辆）	250cc 行业空间（万辆）	250cc 及 250cc+行业空间（万辆）
美国	60	95%	57	29	86
欧洲	167	60%	100	50	150
日本	40	30%	12	6	18
美洲其他	462	8%	35	18	53
其他地区	4,955	3%	168	84	252
合计	5,684	/	372	186	558

资料来源：MCD，IMMA，国联民生证券研究所测算

销量端：预计 2026 年中大排摩托车出口为 72.0 万辆，同比+35.0%，海外份额为 12.0%。预计 2026 海外中大排摩托车空间为 600 万辆，同比+2.4%；预计 2026 年中大排出口海外市场份额增长至 12.0%，同比+2.9pct，对应销量为 72.0 万辆，同比+35.0%。

图8：中大排摩托车出口销量及海外份额预测（万辆；%）



资料来源：中国摩托车商会，国联民生证券研究所

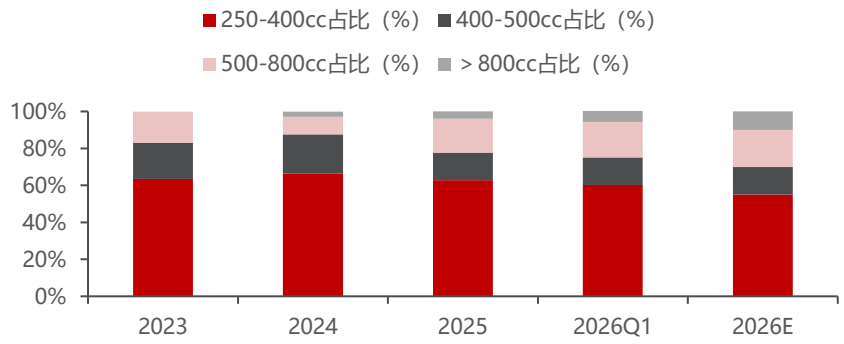
表2：摩托车出口销量及海外份额预测（万辆；%）

	2021	2022	2023	2024	2025	2026E
海外中大排摩托车行业空间（万辆）	480.0	500.0	525.0	558.0	586.0	600.0
YoY（%）	*4.3%*	*4.2%*	*5.0%*	*6.3%*	*5.0%*	*2.4%*
中大排摩托车出口销量（万辆；LHS）	12.0	12.8	19.7	35.9	53.3	72.0
YoY（%）	*127.8%*	*3.3%*	*55.1%*	*82.2%*	*48.5%*	*35.0%*
自主摩企中大排海外份额（%；RHS）	2.5%	2.6%	3.8%	6.4%	9.1%	12.0%
YoY（pct）	*1.3*	*0.1*	*1.2*	*2.7*	*2.7*	*2.9*

资料来源：中国摩托车商会，国联民生证券研究所预测

结构端：中大排出口结构趋于稳定，排量升级依然为主旋律。随着隆鑫无极DS625X/DS800X、春风动力 1000MT-X 等大排量车型加速推出与海外拓展，500cc+销量占比将持续提升。2025 年 500cc-800cc 排量段出口销量占比已提升至 18.4%，同比 2024 年提升 8.8pct；800cc+车型出口销量占比上升至 3.9%，同比 2024 年提升 1.1pct。预计 2026 年全年，500cc-800cc 排量段出口占比将提升至 20.0%，800cc+车型出口占比将升至 10.0%，排量升级趋势持续深化。

图9：中大排摩托车出口结构预测（%）



资料来源：中国摩托车商会，国联民生证券研究所预测

1.3 本章小结

中大排摩托车出海维持高景气，全球化仍处发展初期，销量与结构升级空间广阔：

1）销量：2020 年以来 250cc+车型出口持续高增，2025 年中大排累计出口 53.3 万辆，同比+48.5%；2026M1-8 出口 44.9 万辆，同比+25.3%，继续保持稳健增长。预计 2026 年海外中大排摩托车市场空间为 600 万辆，同比+2.4%，全年出口销量将达 72.0 万辆，同比+35.0%，海外份额提升至 12.0%，同比+2.9pct，自主摩企全球化竞争力持续兑现。

2）结构：250cc-400cc 仍为出口核心主力，500cc-800cc 占比阶段性回落主要与土耳其、南美等主力市场偏好高性价比车型有关；800cc+车型自 2024Q1 起明显放量。2025 年 500cc-800cc 出口销量占比已提升至 18.4%（同比+8.8pct），800cc+占比升至 3.9%（同比+1.1pct）；预计 2026 年全年二者分别进一步提升至 20.0%/10.0%，排量升级趋势持续深化。

3）空间：测算海外重点地区中大排（>250cc）市场空间约 372 万辆，若考虑 250cc 系列相关车型可扩充至 558 万辆左右，空间广阔。欧美市场中大排渗透率高、需求稳定向上，为自主摩企高端化出海的核心市场。

仅供内部参考，请勿外传

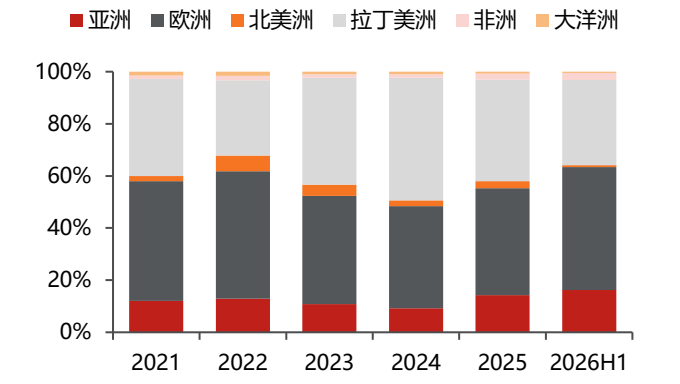
2 区域透视：欧洲主导出口版图 排量升级深耕发达市场

2.1 大洲维度：欧洲、拉美双主线 北美关税扰动显现

2021-2026H1 分大洲出口销量占比中，欧洲长期为最大海外销量市场。欧洲市场 2026H1 占 47.1%，2024 年曾下降至 39.2%后逐年回升；拉丁美洲为第二大市场，但份额由 2024 年 47.1%回落至 2026H1 的 32.6%，呈震荡下行；亚洲份额在 2026H1 回升至 16.2%；北美洲份额 2022 年达 6.1%后持续下滑至 2026H1 的 0.8%；非洲、大洋洲合计占比始终低于 4%，其中非洲由 1.3%缓步上升至 2.7%，大洋洲由 1.5%下降至 0.5%。

2021-2026H1 分大洲出口金额占比同样以欧洲居首，2026H1 份额达 58.9%。拉丁美洲稳居第二，但份额由 2024 年 31.9%回落至 2026H1 的 24.3%，下行趋势明显；亚洲份额整体稳定在 10%-12%区间，2026H1 回升至 12.2%；北美洲份额由 2022 年 6.4%快速下滑至 2026H1 的 1.2%；非洲份额由 1.1%逐步提升至 2.5%，大洋洲则由 2.1%下降至 0.9%。

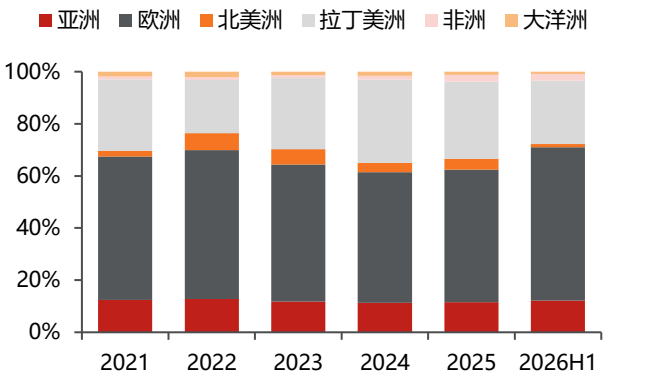
图10：2021-2026H1 分大洲出口销量占比趋势（%）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

注：本章区域透视统计数据均来自海关总署数据，统计数据为“装有活塞内燃发动机，排气量超过 250 毫升的摩托车及装有辅助发动机的脚踏车”，因此相对摩托车商会数据（会员制度）有一定差异。

图11：2021-2026H1 分大洲出口金额占比趋势（%）

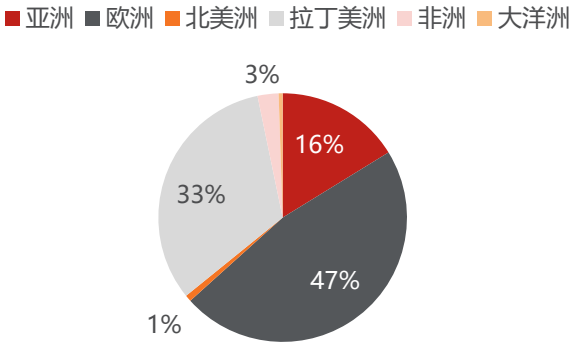


资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

欧洲为第一大出口区域，拉美稳居第二，亚洲、非洲快速起量，北美受关税冲击大幅下滑。2026H1 分大洲看：欧洲出口销量占比 47.1%，出口额 48.0 亿元（+25.4%）、占比近六成，为主力市场；拉丁美洲出口销量占比 32.6%；亚洲 9.1 万辆（+59.6%）、占比升至 16.2%；非洲 1.5 万辆（+94.9%），处于低基数快速放量阶段；北美洲仅 0.5 万辆（-63.4%），受美国关税政策冲击大幅收缩；大洋洲 0.3 万辆（-17.2%）。

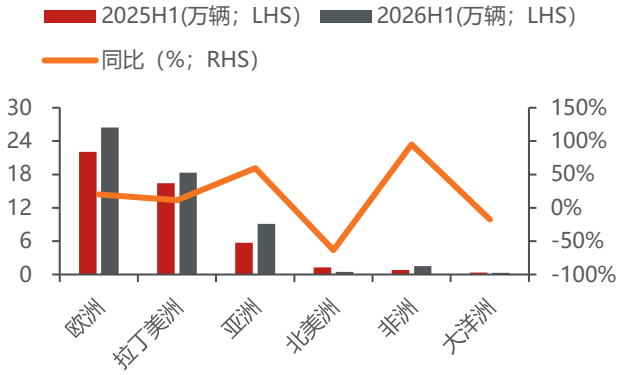
仅供内部参考，请勿外传

图12：2026H1 中国中大排摩托车出口分大洲销量占比（%）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

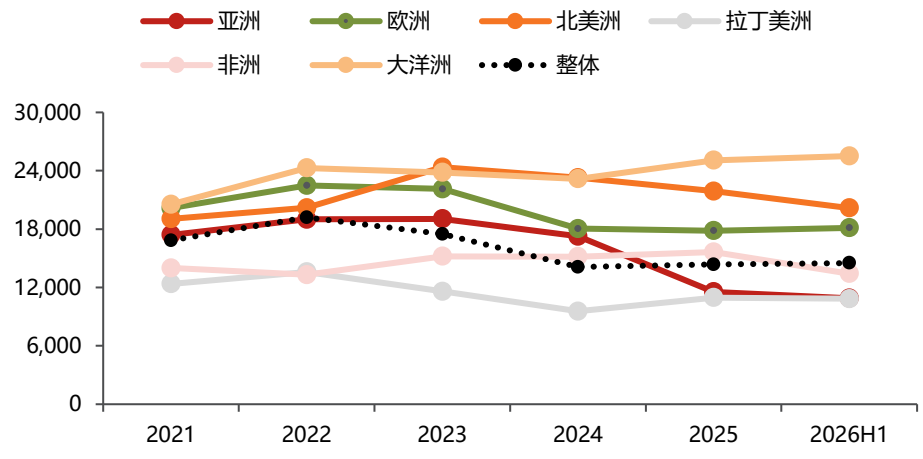
图13：2026H1 中国中大排摩托车分大洲出口量及同比（万辆；%）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

单价：整体单价企稳，欧洲单价逆势回升，区域间价差映射产品结构梯度。2026H1 中国中大排摩托车出口整体单价 1.5 万元/辆，同比基本持平（-0.5%）。分区域看：欧洲单价 1.8 万元/辆、同比+4.6%，在总量高增的同时实现量价齐升，反映对欧出口排量结构上移；大洋洲单价 2.6 万元/辆为各洲最高（体量较小）；北美洲 2.0 万元/辆；拉美、亚洲单价分别为 1.1/1.1 万元/辆，以入门级中大排为主，其中亚洲单价同比-3.8%，主要源于哈萨克斯坦等新兴市场以入门级车型放量、结构阶段性下沉。

图14：2021-2026H1 中国中大排摩托车分大洲出口单价（元/辆）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

表3：2026H1 中国中大排摩托车分大洲出口汇总

大洲	出口量(辆)	量同比(%)	出口额(亿元)	额同比(%)	单价(元/辆)	单价同比(%)	销量占比(%)
亚洲	91,108	+59.6	9.9	+53.5	10,892	-3.8	16.2
欧洲	264,673	+19.9	48.0	+25.4	18,129	+4.6	47.1
北美洲	4,663	-63.4	0.9	-66.6	20,176	-8.9	0.8

仅供内部参考，请勿外传

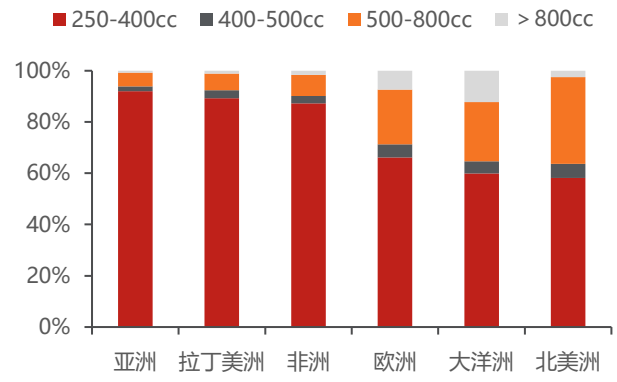
拉丁美洲	183,020	+11.4	19.8	+8.1	10,840	-3.0	32.6
非洲	15,339	+94.9	2.1	+67.6	13,431	-14.0	2.7
大洋洲	2,914	-17.2	0.7	-15.1	25,515	+2.5	0.5

资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

2.2 排量段透视：排量越高越聚焦欧洲 800cc+引领高端突破

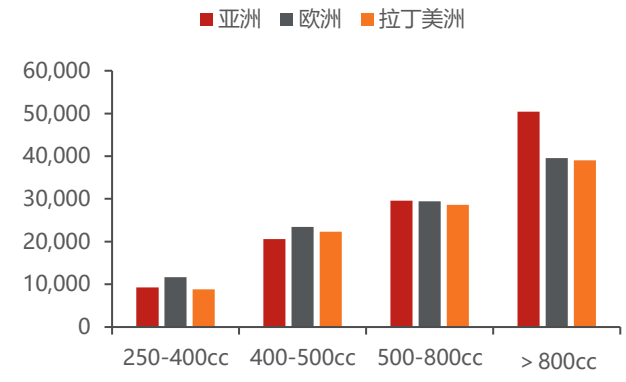
分排量段出口区域分布呈现清晰规律：排量越高，对欧洲市场的集中度越高。2026H1 分排量段看出口区域占比（按大洲）：250-400cc 入门段出口 44.0 万辆，欧洲、拉美、亚洲分别占 39.8%/37.1%/19.1%，为全球分布最广的基本盘排量段；400-500cc 段出口 2.2 万辆，欧洲占比升至 62.8%；500-800cc 段出口 7.7 万辆，欧洲占 73.5%；800cc 以上段出口 2.3 万辆，欧洲占比高达 85.1%。中高排量出口高度依赖欧洲成熟摩托车文化市场，亦意味着自主摩企的高端化进程与欧洲市场开拓深度绑定。

图15：2026H1 各排量段出口分大洲销量占比（%）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

图16：2026H1 各排量段分大洲出口单价（元/辆）

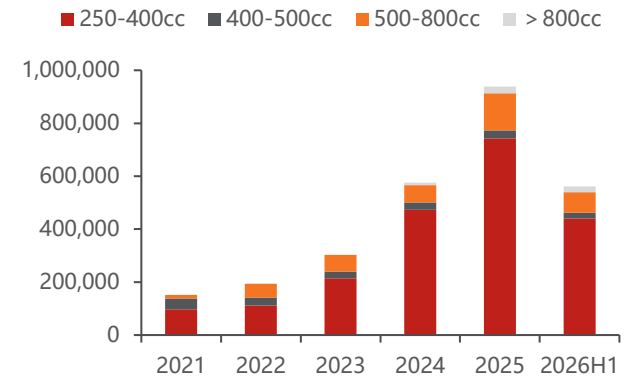


资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

排量结构持续升级，800cc 以上出口增速领跑。趋势上，250-400cc 仍为出口基本盘（同比+20.4%）；400-500cc 段同比+36.4%，主要受 450cc 平台车型在欧洲放量带动；500-800cc 段同比+12.2%；800cc 以上段出口 2.3 万辆、同比+42.4%，为各排量段最快，单价约 4.0 万元/辆，实现从 0 到 1 再到规模化的跨越，为自主品牌向上最直接的注脚。

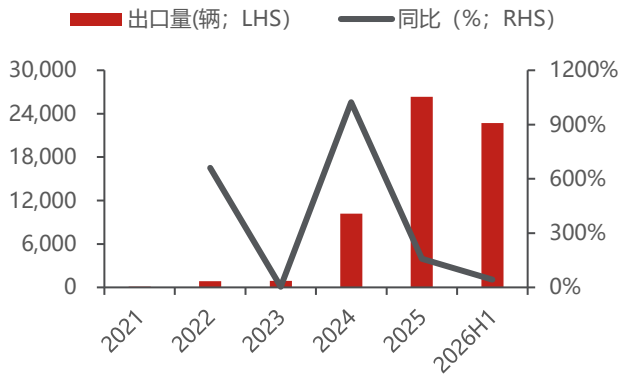
仅供内部参考，请勿外传

图17：2021-2026H1 分排量段出口销量（辆）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

图18：2021-2026H1 排量＞800cc 摩托车出口销量及同比（辆；%）



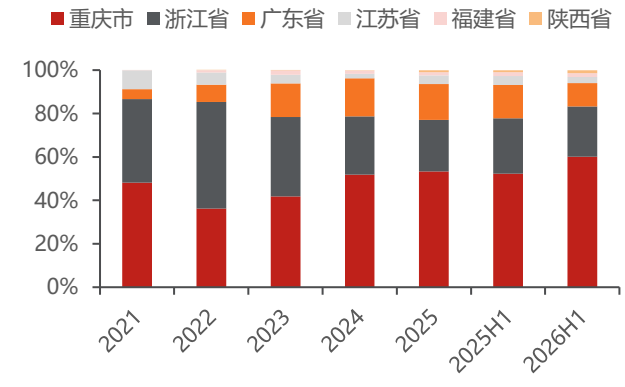
资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

2.3 补充观察：产地集中重庆浙江 区域集中度走势分化

出口产地高度集中，重庆、浙江、广东合计占比超九成。2025 年中大排出口分省份看，重庆（隆鑫通用、宗申等主要产地）出口 49.7 万辆、占比 53.3%，浙江（春风动力、钱江摩托等主要产地）22.1 万辆、占比 23.8%，广东（升仕等主要产地）15.3 万辆、占比 16.4%。

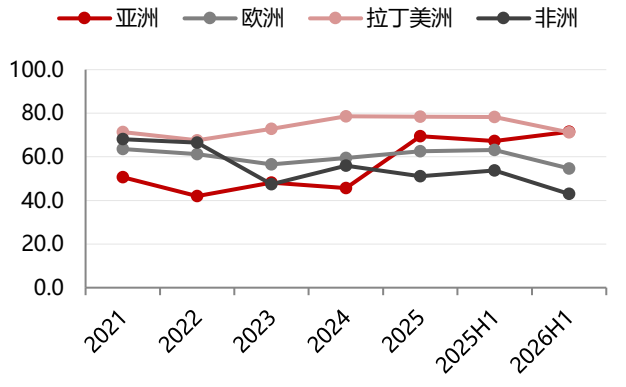
各大洲内部集中度走势分化，欧洲趋于分散、亚洲趋于集中。以对各大洲出口 TOP3 国家合计占比衡量：欧洲集中度由 2025 年的 62.5%降至 2026H1 的 54.7%，印证对欧出口的多元化趋势；亚洲集中度升至 71.5%（哈萨克斯坦单一市场贡献过半）；拉美维持在 71%左右（墨西哥、秘鲁、哥伦比亚主导）。需关注亚洲、拉美对少数国家依赖度较高带来的波动风险。

图19：2021-2026H1 主要省份中大排摩托车出口销量（辆）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

图20：各大洲出口 TOP3 国家集中度（%）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

2.4 本章小结

中国中大排摩托车出口正从“规模扩张”迈向“结构升级”，欧洲已无可争议地成为增长主引擎。2021-2026H1 分大洲出口销量占比，欧洲为最大海外市场，2026H1 达 47.1%，较 2024 年低点 39.2%回升；拉丁美洲次之，但份额由 47.1%回落至 32.6%；亚洲 2026H1 升至 16.2%；北美降至 0.8%；非洲、大洋洲合计低于 4%。分大洲出口金额占比中欧洲同样居首，2026H1 达 58.9%，较 2024 年提升 8.8pct；拉丁美洲居第二，由 31.9%回落至 24.3%；亚洲稳定在 10%-12%；北美降至 1.2%，非洲升至 2.5%，大洋洲降至 0.9%。

排量升级是最核心主线，“排量越高、越聚焦欧洲”的特征将高端化与欧洲市场深度绑定。250-400cc 仍是基本盘，但 500-800cc 占比 2025 年已升至 18.4%（+8.8pct），800cc+升至 3.9%（+1.1pct），800cc+出口中 85.1%流向欧洲，400-500cc 段 2026H1 同比+36.4%由 450cc 平台带动，自主高端化与欧洲休闲需求共振。

出口单价“西高东低”，欧洲量价齐升是中国摩企摆脱单纯性价比标签的直接证据。2026H1 整体单价 1.4 万元/辆，欧洲 1.8 万元/辆（+4.6%）量价齐升，大洋洲 2.5 万元、北美为 2.0 万元，拉美、亚洲约 1.1 万元。价差映射产品结构梯度，欧洲回升说明中国摩企正凭产品力在成熟市场打开空间。

产地集中与区域集中度分化刻画产业地理特征，也提示风险结构变化。2025 年重庆（52.9%）、浙江（23.6%）、广东（16.3%）合计占 93%；2026H1 重庆+37%、陕西+82.5%。欧洲 TOP3 国家占比由 62.5%降至 54.7%，国别结构健康；亚洲升至 71.5%（哈萨克斯坦过半）、拉美小幅下降至 71%，单一市场风险偏高。欧洲高端化与新兴市场集中度风险并存。

仅供内部参考，请勿外传

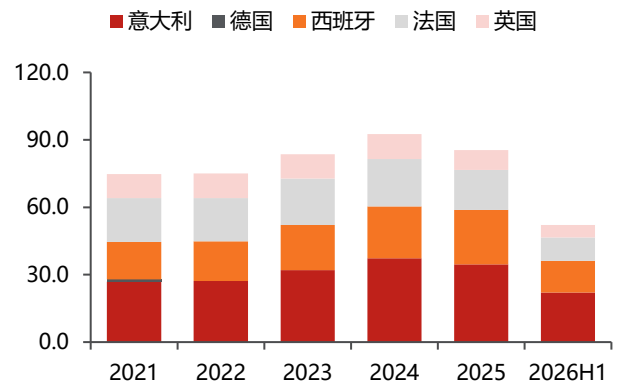
3 欧洲地区：核心五国持续复苏 自主加速渗透

3.1 总量：Euro5+扰动出清 2026 年五国市场共振修复

欧洲五大摩托车市场 2024 年合计销量超 115 万辆，2025 年受排放标准切换扰动回落，市场表现明显分化。意大利、德国、西班牙、法国、英国为欧洲最主要的五个摩托车市场，据 ACEM 数据，2021-2023 年五国合计注册量分别为 93.7/95.1/105.1 万辆，2024 年达 117.6 万辆，同比+11.9%；2025 年五国合计注册量 101.7 万辆，同比-13.5%。

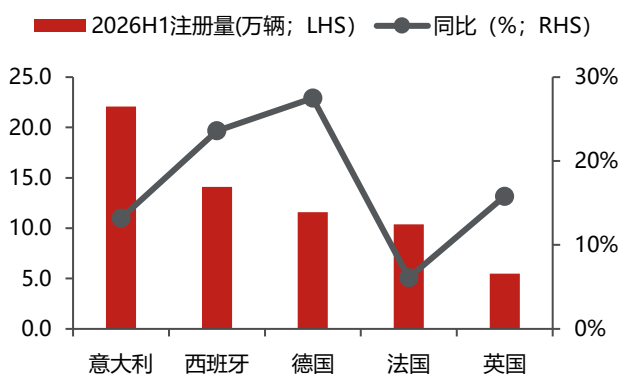
2026 年以来五国市场共振修复，低基数下德国反弹居首。Euro5+过渡期结束后，欧洲摩托车市场恢复动能明显，2026 年上半年五国合计注册量 63.7 万辆，同比+16.8%，其中德国受低基数影响反弹幅度最大（+27.5%），西班牙延续高增长（+23.6%）、英国（+15.8%）、意大利（+13.2%）、法国（+6.1%）为五国最低。我们认为，2025 年的下滑更多为政策切换带来的节奏扰动而非需求趋势逆转，2026 年欧洲摩托车市场重回增长轨道，为自主摩企出海提供了有利的行业环境。

图21：2021-2025 年欧洲五国摩托车注册量（万辆）



资料来源：ACEM，各国行业协会，国联民生证券研究所

图22：2026H1 欧洲五国摩托车注册量及同比（万辆；%）



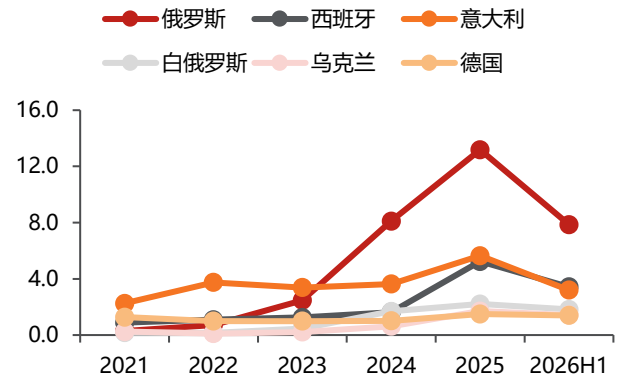
资料来源：ACEM，各国行业协会，国联民生证券研究所

3.2 区域：西欧市场全面提速 俄罗斯依赖度显著下降

俄罗斯、西班牙、意大利为国摩出海前三大流向，西欧市场增速全面领先。2026H1 中国对欧中大排出口前三大国家为俄罗斯（7.9 万辆，同比-3.8%，2021 年以来首次转负）、西班牙（3.4 万辆，+50.1%）、意大利（3.2 万辆，-8.4%）。西欧发达市场全面提速：德国+85.0%（1.4 万辆）、波兰+88.2%（1.1 万辆）、葡萄牙+79.1%、英国+67.2%、瑞典+98.2%、法国+24.0%，与前文欧洲五国终端市场中国品牌份额提升相互印证；东欧市场中白俄罗斯+25.1%、乌克兰+35.5%维持较快增长。

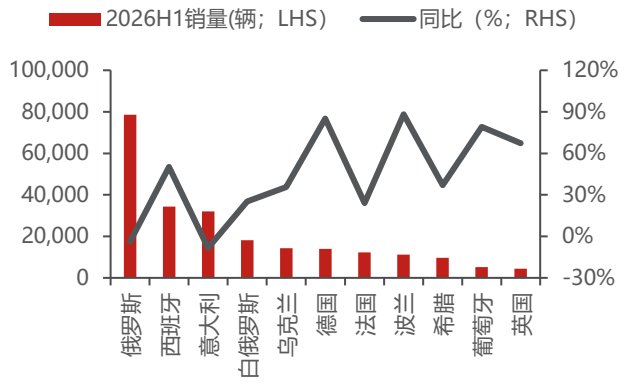
仅供内部参考，请勿外传

图23：2021-2026H1 中国中大排摩托车出口欧洲主要国家销量（万辆）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

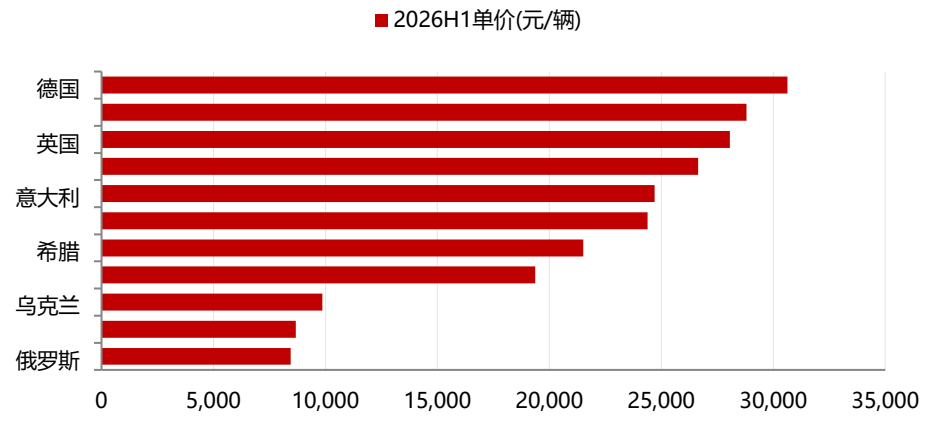
图24：2026H1 出口欧洲主要国家销量及同比（辆；%）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

单价呈现“西高东低”清晰分层，对意出口单价持续上行。2026H1 对欧出口单价分层明显：德国 3.1 万元/辆居首（同比+2.0%），葡萄牙 2.9 万元、英国 2.8 万元、法国 2.7 万元、意大利 2.5 万元、西班牙 2.4 万元次之；而俄罗斯（0.8 万元）、白俄罗斯（0.9 万元）、乌克兰（1.0 万元）显著偏低。单价梯度直观反映了出口产品结构与市场定位差异。趋势上，对意大利出口单价由 2021 年的 2.0 万元/辆持续上行至 2.5 万元/辆，高端化特征明确。

图25：2026H1 中国中大排摩托车出口欧洲主要国家单价（元/辆）

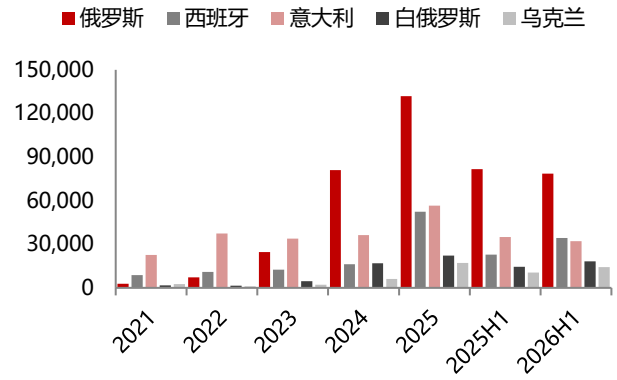


资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

2026H1 对欧出口销量前五国家为俄罗斯、西班牙、意大利、白俄罗斯、乌克兰。五国 2026H1 合计出口 17.7 万辆，占对欧出口总量的 67.0%。历年维度看，俄罗斯自 2022 年起爆发式增长（2021 年仅 0.3 万辆，2025 年达 13.2 万辆），带动 TOP5 合计占比由 2021 年的 55.5%一路升至 2025 年的 72.7%；2026H1 该比例回落 5.7 个百分点至 67.0%，其中俄罗斯单一国家占比由 2025 年的 34.2%降至 29.7%。头部集中度下降的背后，是德国、波兰、葡萄牙、英国等更多元市场的快速放量，对欧出口的国别结构正在从“俄罗斯单极驱动”转向“多点开花”，抗单一市场波动能力增强。

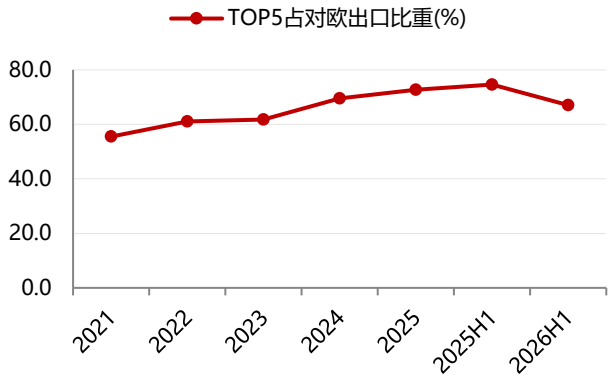
仅供内部参考，请勿外传

图26：2026H1 出口欧洲销量 TOP5 国家历年出口销量（辆）



资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

图27：欧洲 TOP5 国家合计占中国对欧中大排出口比重（%）

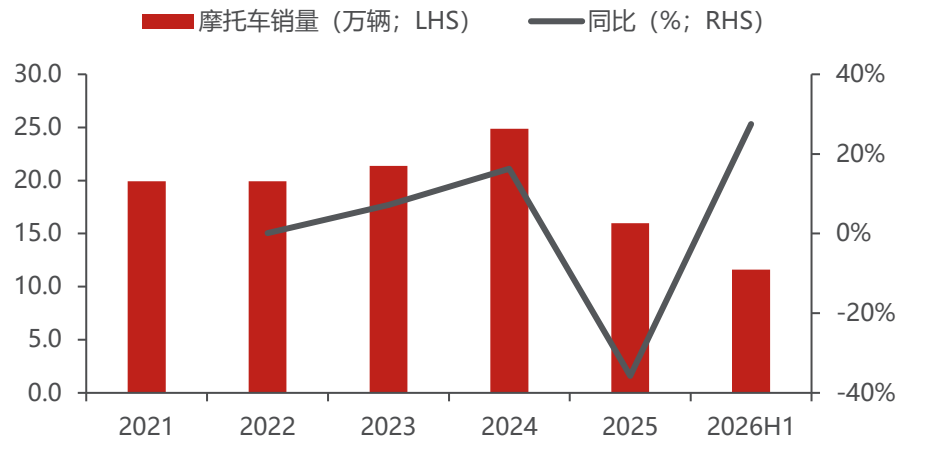


资料来源：海关总署，国联民生证券研究所

3.3 德国市场：政策扰动出清 春风动力跻身前六

总量：德国摩托车市场在 2025 年深度回调后，于 2026 年重回增长通道。2021-2024 年市场稳步扩容，销量由 19.9 万辆增至 24.9 万辆，其中 2023 年同比+7.2%、2024 年同比+16.3%，创近年新高；2025 年受前期需求透支影响，全年销量回落至 16.0 万辆，同比-35.7%；2026 年上半年市场快速修复，销量约 11.6 万辆，同比+27.5%，反弹势头强劲。

图28：德国摩托车销量及同比增速（万辆；%）



资料来源：IVM，国联民生证券研究所

格局：宝马、本田稳居德国市场前两位，春风动力跻身前列。2026 年 1-7 月，BMW 以 15,688 辆、份额 19.1%位居第一；Honda 紧随其后，销量 12,610 辆、份额 15.3%。Kawasaki、Yamaha 分别以 11,947 辆、6,252 辆位列第三、第四。KTM 与 CF Moto 销量接近，分别为 4,599 辆与 4,503 辆，份额约 5.6%和 5.5%，中国品牌在德国非踏板市场的影响力持续提升。

仅供内部参考，请勿外传

表4：德国摩托车分品牌销量排名及市场份额变化（辆；%）

制造商	2026M1-7	市场份额	2025M1-7	去年同期份额	同比变化（pct）
BMW	15,688	19.1%	15,476	22.1%	-3.1
Honda	12,610	15.3%	14,564	20.8%	-5.5
Kawasaki	11,947	14.5%	10,832	15.5%	-1.0
Yamaha	6,252	7.6%	5,101	7.3%	0.3
KTM	4,599	5.6%	1,721	2.5%	3.1
CF Moto	4,503	5.5%	540	0.8%	4.7
Triumph	4,461	5.4%	4,724	6.8%	-1.3
Ducati	3,801	4.6%	3,946	5.6%	-1.0
Harley-Davidson	3,075	3.7%	2,362	3.4%	0.4
Suzuki	2,638	3.2%	2,085	2.9%	0.3

资料来源：IVM，国联民生证券研究所

春风动力德国市场跻身前六名、市占率突破 5%的优异成绩。2025 年由 BMW 主导，份额 22.1%，Honda、Kawasaki 分别为 20.8%、15.5%，CFMOTO（春风动力）份额为 0.8%。进入 2026 年，本土与日系品牌份额有所下滑：BMW 降至 19.1%、Honda 降至 15.3%、Kawasaki 降至 14.5%，而 CFMOTO（春风动力）由 0.8%跃升至 5.5%，跃居第六，与 KTM 并列，呈现强劲的突破势头。

图29：德国摩托车市场竞争格局变化



资料来源：IVM，GISCO、国联民生证券研究所

车型：德国畅销车型以欧日系大排量为主，春风多款新车上榜。2026 年 1-7 月，BMW R 1300 GS 以 4,706 辆、份额 5.72%居首；Kawasaki Z 900 和 Honda CBR 650 R 分列二、三位。春风 675 SR-R、450 MT、675 NK 三款车型入围前三十，销量分别为 1,102 辆、1,088 辆和 698 辆，展现中国中大排车型在德国市场的产品突破。

仅供内部参考，请勿外传

表5：2026M1-7 德国摩托车市场车型销量排名（辆；%）

制造商	车型	2026M1-7 销量（辆）	市场份额
BMW	R 1300 GS	4,706	5.72%
Kawasaki	Z 900	3,299	4.01%
Honda	CBR 650 R	1,814	2.20%
Kawasaki	Z 650	1,613	1.96%
Yamaha	MT-07	1,430	1.74%
Yamaha	TÉNÉRÉ 700	1,295	1.57%
Honda	CB 750 HORNET	1,284	1.56%
BMW	F 900 R	1,273	1.55%
Yamaha	MT-09	1,218	1.48%
CF Moto	**675 SR-R**	**1,102**	**1.34%**
CF Moto	**450 MT**	**1,088**	**1.32%**
Honda	CRF 1100 AFRICA TWIN	1,081	1.31%
BMW	S 1000 RR	963	1.17%
Kawasaki	NINJA 650	953	1.16%
BMW	F 800 GS	908	1.10%
BMW	F 900 GS	885	1.07%
Honda	XL 750 TRANSALP	859	1.04%
Honda	NC 750 X	843	1.02%
BMW	F 900 XR	729	0.89%
BMW	R 12 GS	726	0.88%
Honda	CB 650 R	726	0.88%
Kawasaki	Z 900 RS	714	0.87%
BMW	S 1000 R	705	0.86%
CF Moto	**675 NK**	**698**	**0.85%**
Kawasaki	NINJA ZX-6R	688	0.83%

资料来源：IVM，国联民生证券研究所

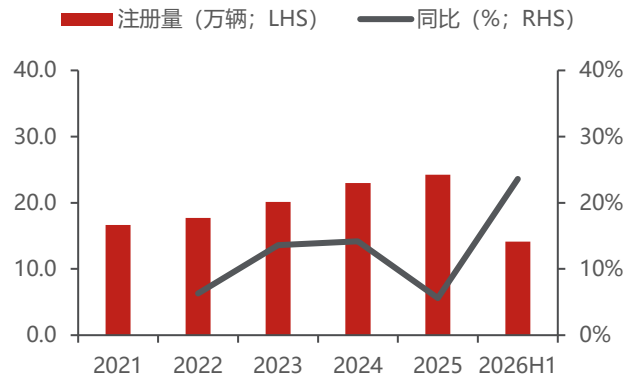
3.4 西班牙市场：自主突围沃土 无极表现惊艳

总量：西班牙为 2025 年欧洲主要市场中唯一正增长市场，2026 年加速扩容。据 ACEM 及 ANESDOR 数据，西班牙摩托车注册量由 2021 年的 16.6 万辆持续增长至 2023 年的 20.1 万辆，2024 年达 23.0 万辆（+14.2%）；2025 年增长 7.9%至 24.0 万辆，为欧洲主要市场中唯一正增长市场；全口径两轮车销量 25.5 万辆（+7.1%）创近 20 年新高，并超越法国成为欧洲第二大市场。2026 年上半年注册量 14.1 万辆，同比+23.6%。

仅供内部参考，请勿外传

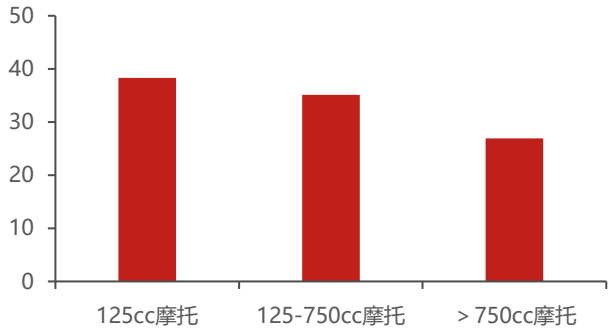
结构：踏板通勤与中大排娱乐需求并举，中高排量增速更快。2025 年西班牙全口径销量中轻型摩托车（踏板为主）13.2 万辆、占比 49.8%，重型摩托车 10.7 万辆、占比 40.5%。2026 年上半年分结构看，摩托车整体同比+32.6%，明显快于踏板车整体（+17.7%）：125cc 排量段+38.3%，125-750cc 中排量段+35.1%，750cc 以上大排量段+26.9%，西班牙消费群体对休闲娱乐化中大排车型的需求持续升温。

图30：2021-2026H1 西班牙摩托车注册量及增速（万辆；%）



资料来源：ANESDOR，ACEM，国联民生证券研究所

图31：2026H1 西班牙踏板车型排量段销量同比（%）



资料来源：ANESDOR，国联民生证券研究所

格局：中国品牌在西班牙非踏板市场表现强势，已超越日系成为第一大阵营。2026 年 1-7 月，Voge 以 10,089 辆、份额 15.1%跃居榜首；Honda、Yamaha 分列二、三位，份额 11.8%和 10.2%。Zontes、CFMOTO、QJ Motor 等中国品牌合计份额超过三成，Rieju 凭借拉力车型同比+306.4%快速崛起，日系传统主导地位明显松动。

表6：西班牙摩托车市场品牌销量排名及市场份额变化（非踏板车型）（辆；%）

排名	品牌	2026M1-7	市场份额	2025M1-7	同期市场份额	销量同比（%）	份额同比（pct）
1	Voge	10,089	15.1%	4,290	8.5%	+135.2%	6.6
2	Honda	7,869	11.8%	8,588	17.1%	-8.4%	-5.3
3	Yamaha	6,821	10.2%	5,364	10.7%	+27.2%	-0.4
4	BMW	5,896	8.9%	5,904	11.8%	-0.1%	-2.9
5	Kawasaki	4,648	7.0%	4,823	9.6%	-3.6%	-2.6
6	Zontes	4,463	6.7%	3,667	7.3%	+21.7%	-0.6
7	Rieju	3,044	4.6%	749	1.5%	+306.4%	3.1
8	KTM	2,670	4.0%	1,336	2.7%	+99.9%	1.3
9	CFMOTO	2,214	3.3%	415	0.8%	+433.5%	2.5
10	QJ Motor	1,765	2.7%	1,388	2.8%	+27.2%	-0.1

资料来源：ANESDOR，国联民生证券研究所

车型（非踏板）：西班牙非踏板市场呈现中国拉力/探险车型领跑特征。2026 年 1-7 月，Voge DS 800 Rally 以 3,643 辆居首，Voge 900 DSX、Rieju Rally 307

仅供内部参考，请勿外传

分列二、三位。Voge 625 DSX 同比+175.2%至 1,434 辆，显示中国中大排探险车型受到市场高度认可；Yamaha MT-07、Kawasaki Z900 等日系街车/跑车仍保持一定份额。

表7：西班牙摩托车市场车型销量排名（非踏板车型）（辆；%）

排名	品牌与型号	2026M1-7	2025M1-7	同比变动
1	**Voge DS 800 Rally**	**3,643**	**0**	**新车型**
2	**Voge 900 DSX**	**2,167**	**2,447**	**-11.4%**
3	Rieju Rally 307	1,810	0	新车型
4	**Voge 625 DSX**	**1,434**	**521**	**+175.2%**
5	Yamaha MT-07	1,326	1,307	+1.5%
6	Zontes C 125	1,205	965	+24.9%
7	Yamaha XTZ 700 Ténéré	1,141	911	+25.3%
8	Kawasaki Z900	1,138	1,369	-16.9%
9	Honda XL750 Transalp	1,053	611	+72.3%
10	BMW R 1300 GS	1,031	1,118	-7.8%

资料来源：ANESDOR，国联民生证券研究所

踏板格局：西班牙踏板车市场由日系和中国品牌共同主导，本土及台系份额承压。2026 年 1-7 月，Honda 以 19,189 辆、份额 26.0%稳居第一；Yamaha 和 Zontes 分列二、三位，销量分别为 12,464 辆和 9,859 辆，份额 16.9%和 13.4%。Sym、Kymco 等台系品牌合计份额约 17.8%，中国品牌在踏板领域的渗透速度同样显著。

表8：西班牙摩托车市场品牌销量排名及市场份额变化（踏板车型）（辆；%）

排名	品牌	2026M1-7	市场份额	2025M1-7	同期市场份额	销量同比（%）	份额同比（pct）
1	Honda	19,189	26.0%	18,211	29.1%	+5.4%	-3.1
2	Yamaha	12,464	16.9%	11,837	18.9%	+5.3%	-2.0
3	Zontes	9,859	13.4%	5,888	9.4%	+67.4%	4.0
4	Sym	6,639	9.0%	5,666	9.0%	+17.2%	0.0
5	Kymco	6,497	8.8%	6,016	9.6%	+8.0%	-0.8
6	Piaggio	3,942	5.3%	3,165	5.1%	+24.5%	0.3
7	Voge	2,253	3.1%	2,255	3.6%	-0.1%	-0.5
8	QJ Motor	2,099	2.8%	1,448	2.3%	+45.0%	0.5
9	Peugeot	1,257	1.7%	937	1.5%	+34.2%	0.2
10	Aprilia	1,215	1.6%	345	0.6%	+252.2%	1.1

资料来源：ANESDOR，国联民生证券研究所

车型（踏板）：西班牙踏板车畅销榜以 125cc 通勤车型为绝对主力，中国品牌大排量踏板实现结构性突破。2026 年 1-7 月，Yamaha NMAX 125 以 6,592 辆（+2.7%）领跑，Honda PCX 125 以 5,648 辆（+25.3%）紧随其后；Zontes 368 G 销量 5,024 辆，成为跻身前三的大排量通勤踏板，Zontes X 125 亦以新车

仅供内部参考，请勿外传

型身份入榜（1,953 辆）。本田 SH 125、FORZA 125、ADV 350 等多款车型上榜，日系基盘稳固但增速分化。

表9：西班牙摩托车市场车型销量排名（踏板车型）（辆；%）

排名	品牌与型号	2026M1-7	2025M1-7	销量同比（%）
1	Yamaha NMAX 125	6592	6419	2.7%
2	Honda PCX 125	5648	4508	25.3%
3	Zontes 368 G	5024	3704	35.6%
4	Sym SYMPHONY 125	3223	2889	11.0%
5	Honda SH 125 SCOOPY	2736	2523	8.4%
6	Honda FORZA 125	2482	2840	-12.6%
7	Kymco AGILITY S 125	2310	1361	69.7%
8	Honda ADV 350	2265	2410	-6.0%
9	Yamaha X-MAX 125	2139	1794	19.2%
10	Zontes X 125	1953	0	新车型

资料来源：ANESDOR，国联民生证券研究所

对比西班牙市场 2024 年与 2026 年竞争格局，以无极为代表的自主品牌进步迅速。2024 年整体市场仍由本田、雅马哈主导，VOGE（无极）以 3.4%份额进入前十。到 2026 年，中国品牌异军突起：VOGE（无极）在非踏板车市场以 15.1%跃居第一，踏板车市场亦占到 3.1%；CFMOTO（春风动力）则以 3.3%首次进入非踏板车市场前十。这表明以 VOGE、CFMOTO 为代表的中国品牌在西班牙已从补充者成长为具备领先实力的重要竞争者。

图32：西班牙摩托车市场竞争格局变化



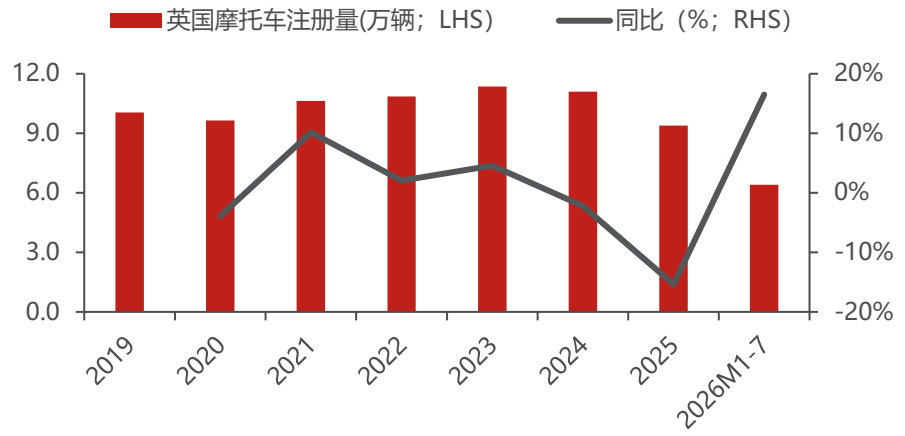
资料来源：ANESDOR，GISCO、国联民生证券研究所

仅供内部参考，请勿外传

3.5 英国市场：日系欧系主导 无极首进月度品牌前十

总量：英国摩托车市场以通勤需求为主，2026 年呈现温和复苏态势。据 MCIA 数据，英国摩托车注册量 2022-2024 年稳定在 11 万辆左右；2025 年受消费信心偏弱影响有所回落。2026 年 1-7 月注册量约 6.6 万辆，同比+16.5%，其中 51-125cc 通勤排量段销量 2.07 万辆、同比+26.7%，是拉动市场修复的核心动力。

图33：2021-2026 年英国摩托车注册量及增速（万辆；%）



资料来源：MCIA，国联民生证券研究所

排量结构：英国市场以中小排量通勤车型为主，中排量段增速领先。2026 年 1-7 月，51-125cc 销量 2.07 万辆、同比+26.7%，126-500cc 销量 1.28 万辆、同比+24.5%，两者合计贡献市场增量的主要部分。751-1000cc 销量 1.34 万辆、同比+11.8%，而 1000cc 以上大排量销量 0.88 万辆、同比-3.7%，显示高排量休闲需求仍相对疲软。

表10：英国摩托车市场分排量变化趋势（辆；%）

排量区间	2026M1-7	2025M1-7	同比变化 %
0-50cc	1,976	1,841	+7.3%
51-125cc	20,696	16,330	+26.7%
126-500cc	12,759	10,247	+24.5%
501-750cc	8,280	7,018	+18.0%
751-1000cc	13,367	11,961	+11.8%
1000cc+	8,792	9,130	-3.7%
合计	65,870	56,527	+16.5%

资料来源：MCIA，国联民生证券研究所

车型结构：英国市场以街车、踏板和探险车型为主，多类别同步恢复。2026 年 1-7 月，ADV 销量 1.6 万辆居首，同比+26.2%；SCOOTER（踏板车）销量 1.3 万辆、同比+17.2%； MODERN CLASSIC 和 ROAD SPORT 分别同比+4.3%

仅供内部参考，请勿外传

和+15.8%，TOURING（旅行车）同比小幅下滑 3.6%。

表11：英国摩托车市场分类别变化趋势（辆；%）

类别	2026M1-7	2025M1-7	同比变化%
ADVENTURE（探险/拉力）	15,589	12,350	+26.2%
COMPETITION（竞赛/越野）	3,591	2,971	+20.9%
CUSTOM（定制/巡航）	4,023	3,619	+11.2%
MODERN CLASSIC（现代复古）	7,877	7,552	+4.3%
NAKED（裸车/街车）	13,597	11,860	+14.6%
ROAD SPORT（跑车/仿赛）	6,242	5,391	+15.8%
SCOOTER（踏板车）	12,559	10,712	+17.2%
TOURING（旅行车）	1,171	1,215	-3.6%
UNSPECIFIED（未分类）	111	99	+12.1%
合计 MOTORCYCLES	65,870	56,527	+16.5%

资料来源：MCIA，国联民生证券研究所

品牌格局：英国市场品牌集中度较低，日系与欧系传统品牌仍占主导，无极在多个月份进入前十。2026 年 1-7 月，Honda 以 12,892 辆、份额 19.6%位居第一；Yamaha、Triumph、BMW 分列二至四位。无极（Voge）在多个月份进入品牌销量前十，标志中国品牌在英国中大排市场开始取得突破；升仕、QJ Motor 等品牌也在逐步渗透。

表12：英国摩托市场分品牌月度销量（辆；%）

品牌	2026M1	2026M2	2026M3	2026M4	2026M5	2026M6	2026M7	2026M1-7	市场份额
Honda	1,096	947	2,704	1,716	2,162	1,975	2,292	**12,892**	19.6%
Yamaha	434	434	1,368	1,094	1,135	1,051	1,022	**6,538**	9.9%
Triumph	391	202	1,531	962	1,008	1,406	680	**6,180**	9.4%
BMW	308	233	1,735	641	826	1,214	701	**5,658**	8.6%
Kawasaki	179	166	1,183	604	636	679	561	**4,008**	6.1%
Lexmoto	279	291	497	505	496	603	619	**3,290**	5.0%
Suzuki	155	138	627	327	547	467	488	**2,749**	4.2%
KTM	229	142	460	358	439	412	419	**2,459**	3.7%
R.Enfield	144	-	539	340	398	383	290	**2,094**	3.2%
Ducati	-	-	524	-	-	366	-	**890**	1.4%
Voge	**121**	**86**	**-**	**240**	**401**	**-**	**-**	**848**	**1.3%**
Keeway	-	90	-	-	-	-	260	**350**	0.5%

资料来源：MCIA，国联民生证券研究所

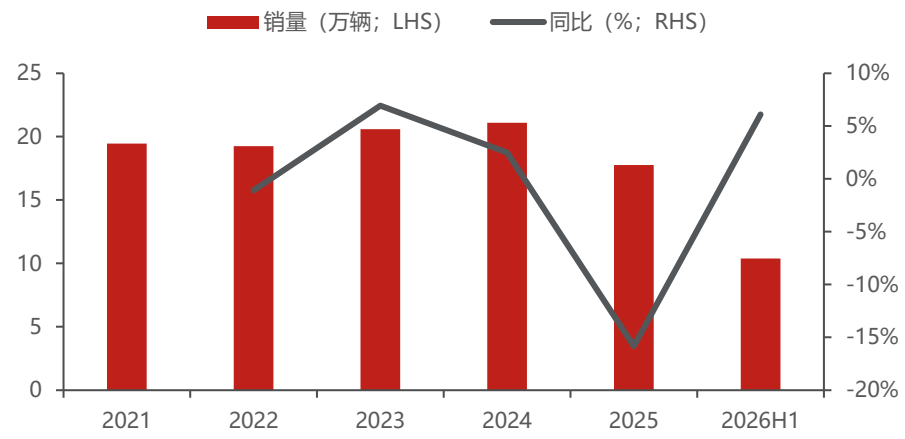
注：Voge 等品牌由于个别月份销量数据缺失，导致 2026M1-7 市场份额低于实际水平

仅供内部参考，请勿外传

3.6 法国市场：总量缓慢修复 春风、无极份额增势迅猛

总量：法国摩托车市场 2021-2024 年稳中有升，2025 年受 Euro5+切换透支拖累明显回落，2026 年上半年进入缓慢修复通道。据 EMOTO 数据，2021-2024 年法国摩托车销量分别为 19.5/19.2/20.6/21.1 万辆，2024 年为近年高点；2025 年受排放标准切换前的抢装透支影响，全年销量回落至 17.8 万辆，同比-15.8%。2026 年上半年销量 10.4 万辆，同比+6.1%，恢复节奏相对温和，需求端仍在渐进修复。

图34：法国摩托车销量及同比增速（万辆；%）



资料来源：Emoto，国联民生证券研究所

格局：本田、雅马哈、宝马稳居法国市场前三，中国品牌增速显著领先行业。2025 年法国市场 Honda 以 3.87 万辆居首（份额约 21.8%），Yamaha 2.80 万辆、BMW 1.89 万辆分列二三，前三名合计份额近五成；川崎、凯旋分列第四、第五，销量分别为 1.34 万辆、1.03 万辆。中国品牌基数虽低但增势突出：春风动力 2025 年销售 5,887 辆，2026H1 以 4,622 辆、4.5%市占率升至第六，同比+52.8%；升仕、无极 2026H1 市占率分别达 2.8%、2.7%，同比+61.5%、+57.7%。

表13：法国摩托车市场分品牌销量及同比增速（辆；%）

品牌	2021	2022	2023	2024	2025	2026H1	2026H1 同比（%）	2026H1 市占率（%）
Honda	35,202	30,947	42,967	38,988	38,687	20,359	-7.5%	19.6%
Yamaha	32,097	31,219	32,406	32,522	28,048	15,315	-1.9%	14.8%
BMW	20,333	20,929	21,615	20,620	18,892	9,032	-9.3%	8.7%
Kawasaki	13,008	9,817	12,751	15,390	13,392	7,500	-7.0%	7.2%
Triumph	10,087	10,718	9,756	10,925	10,257	5,545	-8.7%	5.3%
CF Moto	**408**	**1,021**	**1,642**	**3,018**	**5,887**	**4,622**	**52.8%**	**4.5%**
Suzuki	5,004	4,414	5,880	7,287	4,713	3,686	36.4%	3.6%
KTM	9,835	7,523	9,548	8,961	3,994	3,443	67.1%	3.3%
Zontes	**1,435**	**2,366**	**3,160**	**2,642**	**3,660**	**2,861**	**61.5%**	**2.8%**

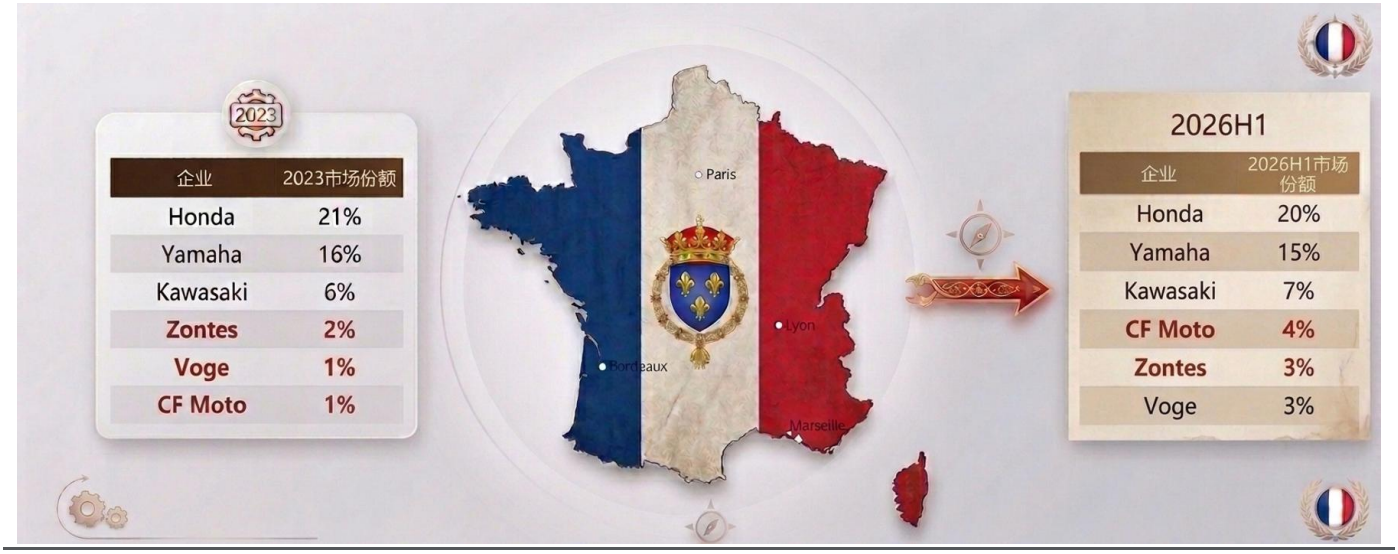
仅供内部参考，请勿外传

Voge	**820**	**1,164**	**1,567**	**2,878**	**3,909**	**2,807**	**57.7%**	**2.7%**
Ducati	4,387	4,583	4,182	4,157	3,751	2,276	-4.5%	2.2%
Aprilia	2,298	3,749	3,387	3,469	3,174	1,959	6.6%	1.9%
Harley-Davidson	5,562	5,087	4,230	4,751	2,467	1,498	7.7%	1.4%
Royal Enfield	4,440	4,281	3,949	4,427	3,143	1,451	-17.2%	1.4%
Moto Guzzi	1,968	1,821	1,931	2,456	1,366	743	-0.1%	0.7%
Indian	2,353	1,752	1,681	1,638	1,100	568	-11.0%	0.5%
Husqvarna	2,231	2,240	2,434	2,688	800	532	9.9%	0.5%
Sherco	1,322	1,354	1,083	932	690	364	0.0%	0.4%

资料来源：Emoto，国联民生证券研究所

近四年中国品牌春风动力、无极引领法国市场突破。法国市场 2023 年由 Honda、Yamaha 主导，份额分别为 21%、16%；中国品牌中 Zontes（升仕）占 2%，VOGE（无极）与 CFMOTO（春风动力）各占 1%。至 2026 年上半年，Honda、Yamaha 份额微降至 20%、15%，而 CFMOTO（春风动力）提升至 4%，VOGE（无极）和 Zontes（升仕）均升至 3%，三家中国品牌合计市占率由 4%提升至 10%，实现显著突破。

图35：2023-2026H1 法国摩托车市场竞争格局变化（%）

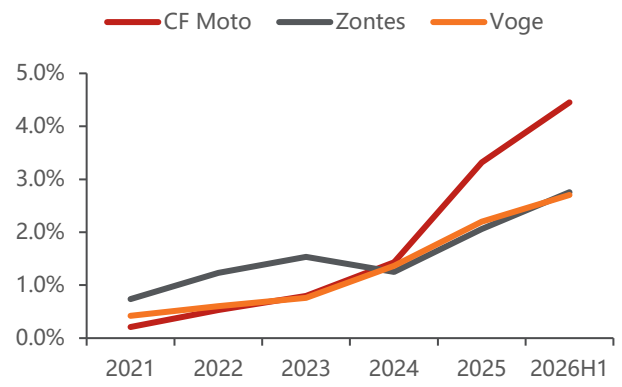


资料来源：Emoto，GISCO、国联民生证券研究所

结构：法国市场品牌结构正从"日系、欧系主导"向"日系守盘、自主突围"演变。2021-2026H1，自主品牌三强市占率持续提升：春风动力（CF Moto）由 0.21%升至 4.5%，升仕（Zontes）由 0.7%升至 2.8%，无极（Voge）由 0.42%升至 2.7%，三者合计近一成；日系三强中，Honda 由 2021 年 18.1%升至 2026H1 19.6%，Yamaha 由 16.5%降至 14.8%，Kawasaki 由 6.7%升至 7.2%。自主品牌正依托中大排差异化产品在法国撕开结构性缺口。

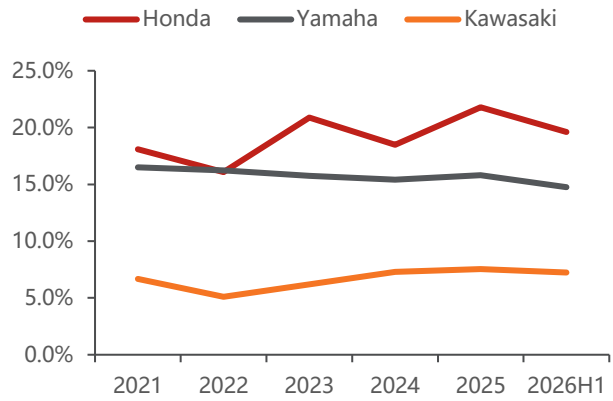
仅供内部参考，请勿外传

图36：自主品牌三强法国摩托市场市占率变化（%）



资料来源：Emoto，国联民生证券研究所

图37：日系品牌三强法国摩托市场市占率变化（%）

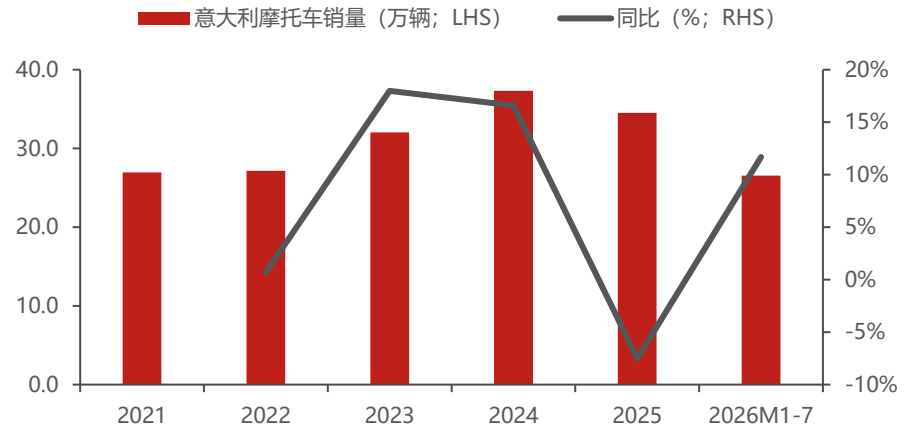


资料来源：Emoto，国联民生证券研究所

3.7 意大利市场：欧洲第一大市场 钟爱踏板车型

总量：意大利是欧洲第一大摩托车市场，2021-2024 年销量由 26.95 万辆持续增至 37.33 万辆，CAGR 约 11.4%，2024 年同比+16.6%、创阶段新高；2025 年受 Euro5+排放标准切换前的透支效应影响，销量回落至 34.53 万辆，同比-7.5%。2026 年前 7 个月销量 26.5 万辆，较 2025 年同期恢复增长，政策扰动出清后需求端重回扩张通道。

图38：意大利摩托车市场销量及同比增速（%）

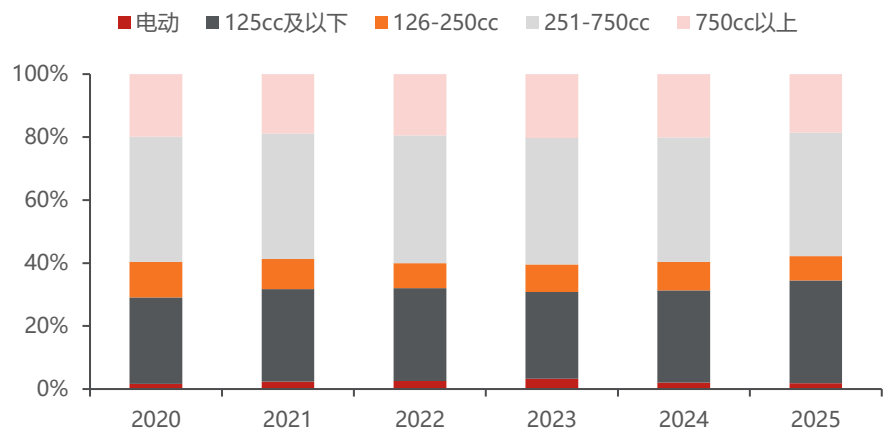


资料来源：Ancma，国联民生证券研究所

结构：意大利摩托车排量结构呈现"踏板基盘稳固、中大排占比高"的特征。2020-2025 年，125cc 及以下踏板车占比由 27.1%波动升至 32.7%，为第一大品类；251-750cc 中量级车型占比稳定在 39%-41%区间，2025 年为 39.3%，反映意大利市场对运动街车、ADV 等车型的偏好；750cc 以上占比维持在 18%-20%，126-250cc 占比由 11.1%降至 7.7%；电动车型占比仍低，2025 年仅 1.8%，尚

未形成规模替代。

图39：意大利摩托车市场排量结构及变化趋势（%）



资料来源：Ancma，国联民生证券研究所

意大利单车型榜单高度集中于踏板车，中国品牌在踏板车领域实现批量突破。2026M1-7 意大利摩托车市场单车型销量 Top20 中，踏板车占据 19 席，仅 Honda Africa Twin 一款探险车入围第 20 名；本田 SH 125、SH 350、SH 150 包揽前三，注册量分别为 14,547 辆、8,892 辆、7,385 辆，显示踏板车消费文化的根深蒂固。中国品牌表现亮眼：升仕 ZT368T-G 以 5,641 辆列第四，无极 SFIDA SR16/SR16 200 分别以 4,887 辆、4,603 辆列第七、第十，三款车型均进入前十；春风动力 450MT 于 2026Q1 畅销榜中以 593 辆列第七，为首次进入意大利畅销榜前十的中国品牌中大排车型，自主车型正从通勤踏板向中大排休闲车型双线突破。

表14：2026M1-7 意大利摩托车市场单车型销量排名

排名	制造商	车型	类型	注册量
1	HONDA ITALIA	SH 125	踏板车	14,547
2	HONDA ITALIA	SH 350	踏板车	8,892
3	HONDA ITALIA	SH 150	踏板车	7,385
4	ZONTES	ZT368T-G	踏板车	5,641
5	HONDA	X-ADV 750	踏板车	5,498
6	PIAGGIO	LIBERTY 125 ABS	踏板车	5,062
7	VOGE	SFIDA SR16	踏板车	4,887
8	KYMCO	AGILITY 125 S	踏板车	4,742
9	HONDA ITALIA	ADV 350	踏板车	4,698
10	VOGE	SFIDA SR16 200	踏板车	4,603
11	YAMAHA	TMAX	踏板车	4,184
12	PIAGGIO	VESPA PRIMAVERA 125	踏板车	3,618
13	YAMAHA	XMAX 300	踏板车	3,575
14	KYMCO	PEOPLE S 125	踏板车	3,417
15	HONDA	SH MODE 125	踏板车	3,402

仅供内部参考，请勿外传

16	PIAGGIO	BEVERLY 310 HPE	踏板车	3,343
17	PIAGGIO	VESPA GTS 310	踏板车	3,194
18	PIAGGIO	MEDLEY 125	踏板车	2,624
19	HONDA	FORZA 350	踏板车	2,558
20	HONDA	AFRICA TWIN	探险车	2,538

资料来源：Ancma，国联民生证券研究所

3.8 本章小结

总量维度：Euro5+扰动出清后，欧洲五国市场已重回增长，复苏呈“德国反弹最强、西班牙韧性最足、法意英温和修复”梯次。2021-2023 年五国合计注册量分别为 93.7/95.1/105.1 万辆，2024 年达 117.6 万辆，同比+11.9%；2025 年五国合计注册量 101.7 万辆，同比-13.5%。

格局维度：欧洲四大摩托车市场（法、德、西、意）竞争格局正经历结构性重塑。传统日系与本土品牌份额整体回落，以 CFMOTO（春风动力）、Voge（无极）为代表的中国品牌在四国市场全面突破，份额持续提升，跻身头部行列。

1）法国市场：以 Honda、Yamaha 为主导，2026H1 份额分别为 20%、15%，Kawasaki 占 7%；中国品牌 CFMOTO（春风动力）份额提升至 4%，Voge（无极）和 Zontes（升仕）各占 3%，三家中国品牌合计份额达 10%，成为法国市场的重要增长极。

2）德国市场：本土品牌 BMW 以 19.1%居首，Honda 15.3%、Kawasaki 14.5%紧随其后，份额均出现回落；Yamaha 7.6%与 KTM 5.6%略升；CFMOTO（春风动力）由 2025M1-7 的 0.8%跃升至 2026M1-7 的 5.5%，Voge（无极）升至 2.1%，中国品牌合计份额接近 8%，展现出强劲的赶超势头。

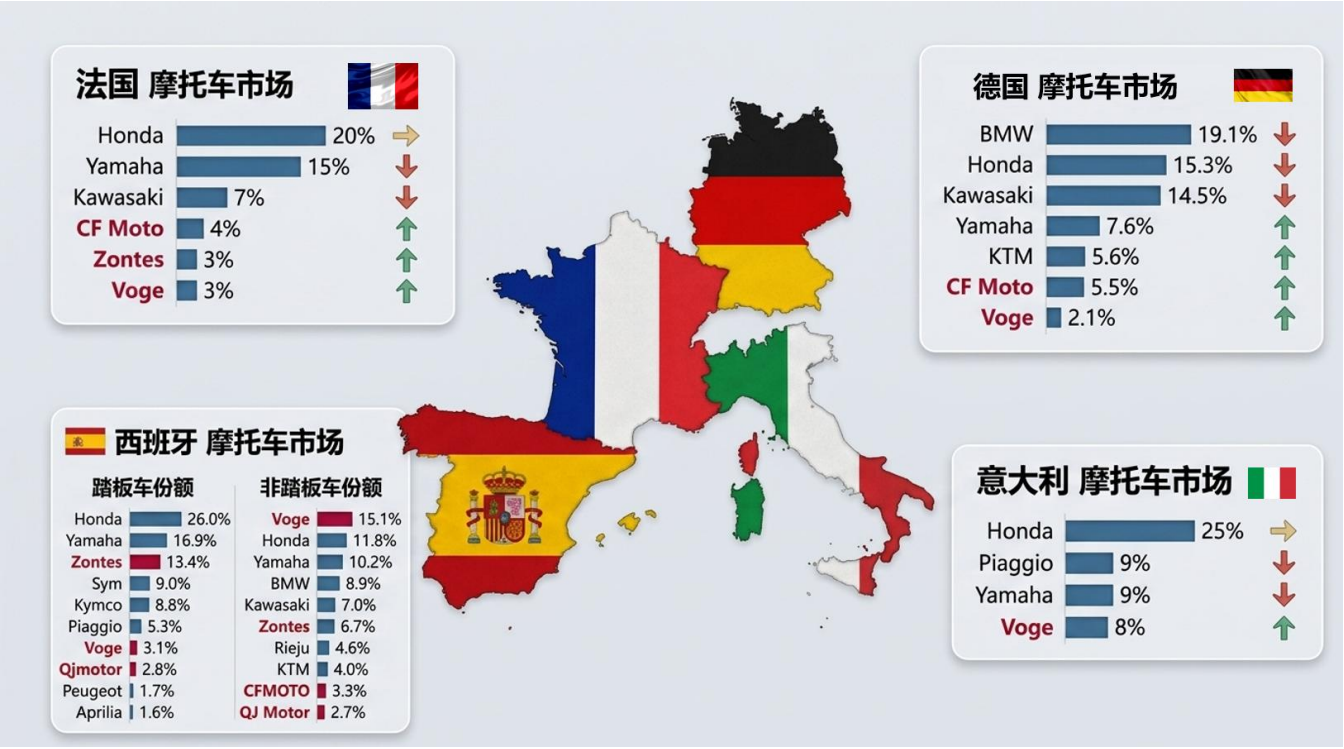
3）西班牙市场：两极分化明显，踏板车细分 Honda 26.0%、Yamaha 16.9%居前，Zontes（升仕）以 13.4%位列第三；非踏板车细分 Voge（无极）以 15.1%跃居榜首，CFMOTO（春风动力）以 3.3%进入前十，中国品牌在两大细分赛道均实现领先突破。

4）意大利市场：Honda 以 25%稳居第一，Piaggio、Yamaha 各占 9%且均出现下滑；Voge（无极）以 8%份额实现逆势上升，成为意大利市场上中国品牌的最大亮点，凸显中国品牌在欧系高端市场的渗透加速。

总体来看，欧洲四大摩托车市场格局正加速重塑，以 CFMOTO（春风动力）、Voge（无极）为代表的中国摩企表现亮眼。法国三家中国品牌合计份额达 10%，其中 CFMOTO 占 4%；德国 CFMOTO 由 2025 年 M1-7 的 0.8%跃升至 2026M1-7 的 5.5%，中国品牌合计近 8%；西班牙非踏板车 Voge 以 15.1%居首、CFMOTO 进入前十，踏板车 Zontes（升仕）以 13.4%位列第三；意大利 Voge 以 8%逆势上升，中国摩企在欧洲的渗透正从量变走向质变。

仅供内部参考，请勿外传

图40：2026M1-7 欧洲核心四国摩托车市场竞争格局



资料来源：Anesdor，Ancma，IVM，Emoto，GISCO、国联民生证券研究所整理

仅供内部参考，请勿外传

4 投资建议

中大排摩托车出海维持高景气，全球化仍处发展初期，销量与结构升级空间广阔：2025 年中大排累计出口 53.3 万辆，同比+48.5%；2026M1-8 出口 44.9 万辆，同比+25.3%，继续保持稳健增长。预计 2026 年海外中大排摩托车市场空间为 600 万辆，同比+2.4%，全年出口销量将达 72.0 万辆，同比+35.0%，海外份额提升至 12.0%，同比+2.9pct，自主摩企全球化竞争力持续兑现。

中大排出口正从“规模扩张”迈向“结构升级”，欧洲已无可争议地成为增长主引擎。2021-2026H1 分大洲出口销量占比，欧洲为最大海外市场，2026H1 达 47.1%，较 2024 年低点 39.2%回升；拉丁美洲次之，但份额由 47.1%回落至 32.6%；“排量越高、越聚焦欧洲”的特征将高端化与欧洲市场深度绑定：250-400cc 仍是基本盘，但 500-800cc 占比 2025 年已升至 18.4%（+8.8pct），800cc+升至 3.9%（+1.1pct）其中 85.1%流向欧洲；出口单价“西高东低”，欧洲量价齐升是中国摩企摆脱单纯性价比标签的直接证据。2026H1 中大排出口整体单价 1.4 万元/辆，欧洲 1.8 万元/辆（+4.6%）量价齐升，大洋洲 2.5 万元，拉美、亚洲约 1.1 万元。价差映射产品结构梯度，欧洲的量价齐升说明中国摩企正凭产品力在成熟市场打开空间。

Euro5+扰动出清后，欧洲五国市场已重回增长，复苏呈“德国反弹最强、西班牙韧性最足、法意英温和修复”梯次。欧洲四大摩托车市场格局正加速重塑，以 CFMOTO（春风动力）、Voge（无极）为代表的中国摩企表现亮眼。法国三家中国品牌合计份额达 10%，其中 CFMOTO 占 4%；德国 CFMOTO 由 2025 年 M1-7 的 0.8%跃升至 2026M1-7 的 5.5%，中国品牌合计近 8%；西班牙非踏板车 Voge 以 15.1%居首、CFMOTO 进入前十，踏板车 Zontes（升仕）以 13.4%位列第三；意大利 Voge 以 8%逆势上升，中国摩企在欧洲的渗透正从量变走向质变。

投资建议：中大排量摩托车市场快速扩容，供给端头部车企新车型、新品牌投放加速提供行业发展的核心驱动力，同步助长摩托车文化逐步形成，持续推荐中大排摩托车赛道。参考国内汽车发展历史及海外摩托车市场竞争格局，自主品牌有望成为中大排量摩托车需求崛起最大受益者，**推荐【春风动力】、【隆鑫通用】。**

表15：重点公司盈利预测、估值与评级

代码	简称	股价（元）	EPS（元）			PE（倍）			评级
			2025A	2026E	2027E	2025A	2026E	2027E	
603129.SH	春风动力	272.97	10.92	15.35	20.02	25	18	14	推荐
603766.SH	隆鑫通用	14.04	0.80	1.02	1.19	17	14	12	推荐

资料来源：Wind，国联民生证券研究所预测

（注：股价为 2026 年 10 月 8 日收盘价）

仅供内部参考，请勿外传

5 风险提示

1）行业竞争加剧。在国际品牌、国内品牌纷纷加大投入的情况下，摩托车市场竞争变得越来越激烈。若中国摩企不能及时开发出适应市场需求的新产品，可能会影响中国摩企在细分市场的领先地位，从而使得公司销售收入增长放缓甚至出现下滑，中国摩企的盈利能力可能会受到不利影响。

2）海外关税政策变化。目前欧洲、南美等地区摩托车进口关税相对较低，相对有利于中国企业对前述地区的出口。若后续为保护本土品牌，通过提升关税或采取其他政策限制中国摩托车品牌出口，中国摩企的盈利能力可能会受到不利影响。

3）海运费及原材料价格波动等。目前中国摩企出口过程中，部分企业采用 FOB 模式，部分企业自己承担海运费。若未来海运费、原材料价格剧烈波动，中国摩企的盈利能力可能会受到不利影响。

仅供内部参考，请勿外传

插图目录

图 1： 2021-2026M1-8 我国 250cc+两轮燃油摩托车出口销量及增速（万辆；%） 4
图 2： 2023-2026Q2 我国 250cc+两轮燃油摩托车季度出口及增速（万辆；%） 4
图 3： 2023-2026Q1 中大排分排量出口结构（%） 4
图 4： 2026 年中大排分排量月度出口结构（%） 4
图 5： 全球摩托车分类型销量（万辆） 5
图 6： 美洲摩托车分类型销量（万辆） 5
图 7： 欧洲摩托车分类型销量（万辆） 5
图 8： 中大排摩托车出口销量及海外份额预测（万辆；%） 7
图 9： 中大排摩托车出口结构预测（%） 7
图 10： 2021-2026H1 分大洲出口销量占比趋势（%） 9
图 11： 2021-2026H1 分大洲出口金额占比趋势（%） 9
图 12： 2026H1 中国中大排摩托车出口分大洲销量占比（%） 10
图 13： 2026H1 中国中大排摩托车分大洲出口量及同比（万辆；%） 10
图 14： 2021-2026H1 中国中大排摩托车分大洲出口单价（元/辆） 10
图 15： 2026H1 各排量段出口分大洲销量占比（%） 11
图 16： 2026H1 各排量段分大洲出口单价（元/辆） 11
图 17： 2021-2026H1 分排量段出口销量（辆） 12
图 18： 2021-2026H1 排量＞800cc 摩托车出口销量及同比（辆；%） 12
图 19： 2021-2026H1 主要省份中大排摩托车出口销量（辆） 12
图 20： 各大洲出口 TOP3 国家集中度（%） 12
图 21： 2021-2025 年欧洲五国摩托车注册量（万辆） 14
图 22： 2026H1 欧洲五国摩托车注册量及同比（万辆；%） 14
图 23： 2021-2026H1 中国中大排摩托车出口欧洲主要国家销量（万辆） 15
图 24： 2026H1 出口欧洲主要国家销量及同比（辆；%） 15
图 25： 2026H1 中国中大排摩托车出口欧洲主要国家单价（元/辆） 15
图 26： 2026H1 出口欧洲销量 TOP5 国家历年出口销量（辆） 16
图 27： 欧洲 TOP5 国家合计占中国对欧中大排出口比重（%） 16
图 28： 德国摩托车销量及同比增速（万辆；%） 16
图 29： 德国摩托车市场竞争格局变化 17
图 30： 2021-2026H1 西班牙摩托车注册量及增速（万辆；%） 19
图 31： 2026H1 西班牙踏板车型排量段销量同比（%） 19
图 32： 西班牙摩托车市场竞争格局变化 21
图 33： 2021-2026 年英国摩托车注册量及增速（万辆；%） 22
图 34： 法国摩托车销量及同比增速（万辆；%） 24
图 35： 2023-2026H1 法国摩托车市场竞争格局变化（%） 25
图 36： 自主品牌三强法国摩托市场市占率变化（%） 26
图 37： 日系品牌三强法国摩托市场市占率变化（%） 26
图 38： 意大利摩托车市场销量及同比增速（%） 26
图 39： 意大利摩托车市场排量结构及变化趋势（%） 27
图 40： 2026M1-7 欧洲核心四国摩托车市场竞争格局 29

表格目录

重点公司盈利预测、估值与评级 1
表 1： 海外 250cc+中大排摩托车市场空间测算（万辆；%） 6
表 2： 摩托车出口销量及海外份额预测（万辆；%） 7
表 3： 2026H1 中国中大排摩托车分大洲出口汇总 10
表 4： 德国摩托车分品牌销量排名及市场份额变化（辆；%） 17
表 5： 2026M1-7 德国摩托车市场车型销量排名（辆；%） 18
表 6： 西班牙摩托车市场品牌销量排名及市场份额变化（非踏板车型）（辆；%） 19
表 7： 西班牙摩托车市场车型销量排名（非踏板车型）（辆；%） 20

仅供内部参考，请勿外传

表 8： 西班牙摩托车市场品牌销量排名及市场份额变化（踏板车型）（辆；%） 20
表 9： 西班牙摩托车市场车型销量排名（踏板车型）（辆；%） 21
表 10： 英国摩托车市场分排量变化趋势（辆；%） 22
表 11： 英国摩托车市场分类别变化趋势（辆；%） 23
表 12： 英国摩托市场分品牌月度销量（辆；%） 23
表 13： 法国摩托车市场分品牌销量及同比增速（辆；%） 24
表 14： 2026M1-7 意大利摩托车市场单车型销量排名 27
表 15： 重点公司盈利预测、估值与评级 30

仅供内部参考，请勿外传

分析师承诺

本报告署名分析师具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并登记为注册分析师，基于认真审慎的工作态度、专业严谨的研究方法与分析逻辑得出研究结论，独立、客观地出具本报告，并对本报告的内容和观点负责。本报告清晰准确地反映了研究人员的研究观点，结论不受任何第三方的授意、影响，研究人员不曾因、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利益。

评级说明

投资建议评级标准	评级		说明
以报告发布日后的 12 个月内公司股价（或行业指数）相对同期基准指数的涨跌幅为基准。其中：A 股以沪深 300 指数为基准；新三板以三板成指或三板做市指数为基准；北交所以北证 50 指数为基准；港股以恒生指数为基准；美股以纳斯达克综合指数或标普 500 指数为基准。	公司评级	推荐	相对基准指数涨幅 15%以上
		谨慎推荐	相对基准指数涨幅 5%～15%之间
		中性	相对基准指数涨幅-5%～5%之间
		回避	相对基准指数跌幅 5%以上
	行业评级	推荐	相对基准指数涨幅 5%以上
		中性	相对基准指数涨幅-5%～5%之间
		回避	相对基准指数跌幅 5%以上

免责声明

本报告由国联民生证券股份有限公司或其关联机构制作。国联民生证券股份有限公司具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格。本报告的分销依据不同国家、地区的法律、法规和监管要求由国联民生证券于该国家或地区的具有相关合法合规经营资质的子公司/经营机构完成。在遵守适用的法律法规情况下，本报告亦可能由国联证券国际金融有限公司在香港地区发行。国联证券国际金融有限公司具备香港证监会批复的就证券提供意见（4 号牌照）的牌照，接受香港证监会监管，负责本报告于中国香港地区的发行与分销。

，本公司不会因任何人收到本报告而视其为客户。本报告仅为参考之用，并不构成对任何人的操作建议或任何保证，不应被视为买卖任何证券、金融工具的要约或要约邀请。本报告所包含的观点及建议并未考虑获取本报告的机构及个人的具体投资目的、财务状况、特殊状况、目标或需要，客户应当充分考虑自身特定状况，进行独立评估，并应同时考量自身的投资目的、财务状况和特定需求，必要时就法律、商业、财务、税收等方面咨询专家的意见，不应单纯依靠本报告所载的内容而取代自身的独立判断。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容而导致的任何可能的损失负任何责任。

本报告是基于已公开信息撰写，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的资料、意见及预测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，且预测方法及结果存在一定程度局限性。在不同时期，本公司可发出与本报告所刊载的意见、预测不一致的报告，但本公司没有义务和责任及时更新本报告所涉及的内容并通知客户。

在法律允许的情况下，本公司及其附属机构可能持有报告中提及的公司所发行证券的头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或正在争取提供投资银行、财务顾问、咨询服务等相关服务，本公司的员工可能担任本报告所提及的公司的董事；本公司自营部门及其他投资业务部门可能独立做出与本报告中的意见或建议不一致的投资决策。客户应充分考虑可能存在的利益冲突，勿将本报告作为投资决策的唯一参考依据。

若本公司以外的金融机构发送本报告，则由该金融机构独自为此发送行为负责。该机构的客户应联系该机构以交易本报告提及的证券或要求获悉更详细的信息。本报告不构成本公司向发送本报告金融机构之客户提供的投资建议。本公司不会因任何机构或个人从其他机构获得本报告而将其视为本公司客户。提示客户及公众投资者慎重使用未经授权刊载或者转发的本公司证券研究报告，慎重使用公众媒体刊载的证券研究报告。

本报告的版权仅归本公司所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式、任何目的进行翻版、转载、公开传播、篡改或引用，不得将报告内容作为诉讼、仲裁、传媒所引用之证明或依据，不得用于营利或用于未经允许的其它用途。所有在本报告中使用的商标、服务标识及标记，除非另有说明，均为本公司的商标、服务标识及标记。本公司版权所有并保留一切权利。

无锡 江苏省无锡市金融一街 8 号国联金融大厦 8 楼

上海 上海市虹口区杨树浦路 188 号星立方大厦 B 座 7 层

北京 北京市西城区丰盛胡同 20 号丰铭国际大厦 B 座 5F

深圳 深圳市福田区中心四路 1 号嘉里建设广场 1 座 10 层 01 室