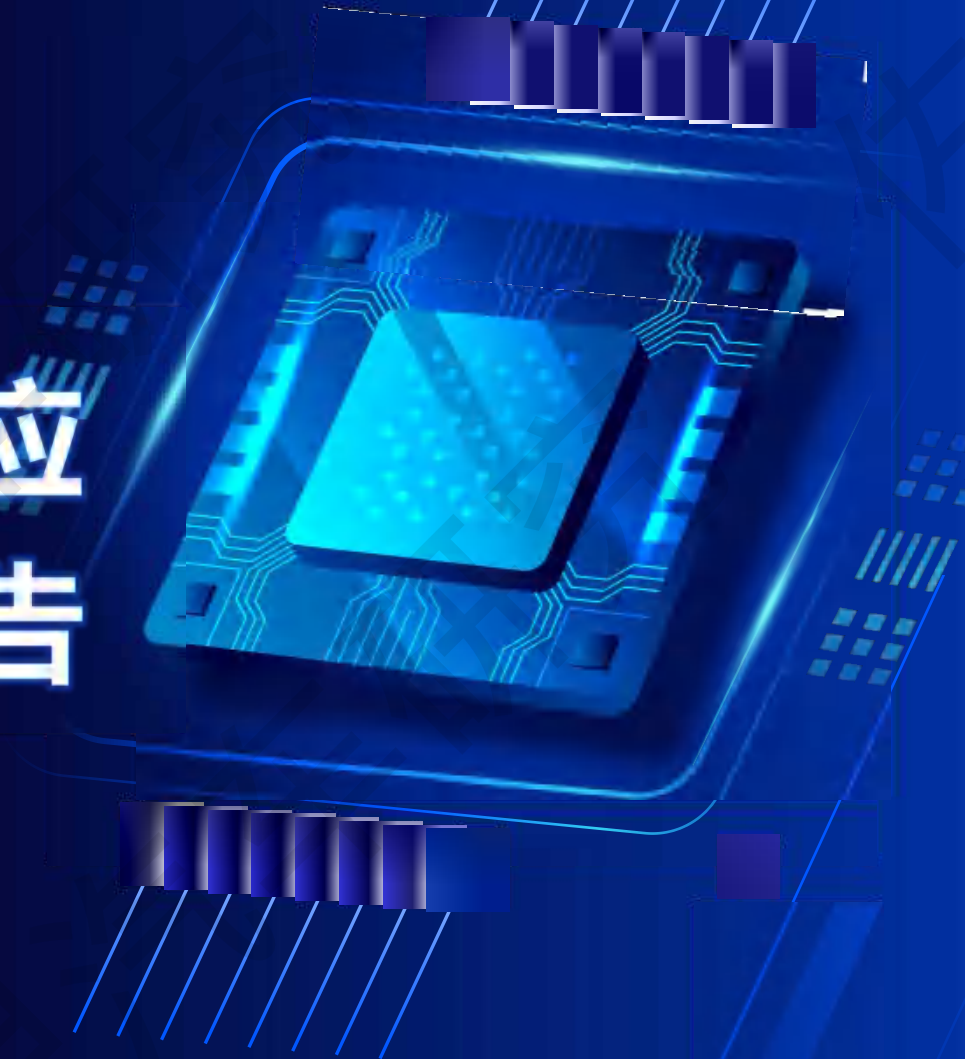


2024年

中国乘用车主机厂及供应链企业海外布局研究报告



目录

⋮

01

中国汽车出海现状

02

主要海外市场研究

03

中国主机厂出海业务布局

04

中国汽车供应链企业出海布局

第一章 中国汽车出海现状

1.1 中国汽车出海现状

- 1.1.1 中国汽车出海现状：出口量保持高速增长
- 1.1.2 中国汽车出海现状：新能源汽车出口以乘用车为主
- 1.1.3 中国汽车出海现状：中国汽车出口最大市场是俄罗斯及欧盟地区
- 1.1.4 中国汽车出海现状：过去十五年中国汽车出口头部国家高频变化

1.2 中国汽车出海数据统计

- 1.2.1 2020-2024年中国汽车出口量（按月度统计）
- 1.2.2 2019-2024年中国汽车出口量（按能源类型统计）
- 1.2.3 2019-2024年中国新能源汽车出口量（按汽车类型统计）
- 1.2.4 2019-2024年中国乘用车出口量（按排量统计）
- 1.2.5 2019-2024年中国汽车出口量（按区域统计 1/4）
- 1.2.5 2019-2024年中国汽车出口量（按区域统计 2/4）
- 1.2.5 2019-2024年中国汽车出口量（按区域统计 3/4）
- 1.2.5 2019-2024年中国汽车出口量（按区域统计 4/4）
- 1.2.6 2019-2024年中国汽车出口量（按国家统计）
- 1.2.7 2019-2024年中国新能源汽车出口量（按区域统计）
- 1.2.8 纯电动乘用车出口国家及地区分布、占比和单价情况

1.3 中国车企出海政策环境

- 1.3.1 各国汽车激励政策及认证（1）
- 1.3.1 各国汽车激励政策及认证（2）
- 1.3.1 各国汽车激励政策及认证（3）
- 1.3.1 全球汽车碳足迹/电池回收相关法规（1）

- 1.3.1 全球汽车碳足迹/电池回收相关法规（2）
- 1.3.2 欧洲：汽车主要法规（1）
- 1.3.2 欧洲：汽车主要法规（2）
- 1.3.3 欧洲：新电池法（1）
- 1.3.3 欧洲：新电池法（2）
- 1.3.3 欧洲：新电池法（3）
- 1.3.4 欧洲：新排放法规（1）
- 1.3.4 欧洲：新排放法规（2）
- 1.3.5 欧洲：整车型式认证法规（1）
- 1.3.5 欧洲：整车型式认证法规（2）修订内容
- 1.3.5 欧洲：整车型式认证法规（3）修订内容
- 1.3.5 欧洲：整车型式认证法规（4）新增要求
- 1.3.6 欧洲：加征关税落地
- 1.3.7 东南亚：新能源汽车补贴法规
- 1.3.7 东南亚：汽车认证法规
- 1.3.8 欧亚经济联盟：EAEU汽车技术标准体系
- 1.3.8 欧亚经济联盟：整车认证流程
- 1.3.8 欧亚经济联盟：整车认证文件
- 1.3.8 欧亚经济联盟：整车/零部件认证测试项目
- 1.3.9 海湾地区：海湾标准化组织GSO
- 1.3.9 海湾地区：GSO标准法规（1）
- 1.3.9 海湾地区：GSO标准法规（2）
- 1.3.9 海湾地区：沙特汽车标准

1.3.9 海湾地区：汽车准入法规

1.3.10 北美：自由贸易协定2.0

1.3.10 北美：汽车原产地规则

1.3.11 南美：汽车市场准入法规

1.4 中国汽车出海趋势

1.4.1 全球主要国家汽车发展规划 (1)

1.4.1 全球主要国家汽车发展规划 (2)

1.4.2 中国车企出海模式：产品出海、产业链出海、技术出海

1.4.2 中国车企出海模式：资本出海、贸易出海

1.4.3 主机厂加大探索更加灵活的销售模式 (1)

1.4.3 主机厂加大探索更加灵活的销售模式 (2)

1.4.3 主机厂加大探索更加灵活的销售模式 (3)

1.4.4 主机厂出海将推动零部件企业全球化布局 (1)

1.4.4 主机厂出海将推动零部件企业全球化布局 (2)

1.4.5 中国车企出海战略

1.4.6 主机厂海外产能布局 (1)

1.4.6 主机厂海外产能布局 (2)

1.4.7 2024中国新能源汽车出海十大趋势 (1)

1.4.7 2024中国新能源汽车出海十大趋势 (2)

第二章 主要海外市场研究

2.1 俄罗斯汽车市场研究

2.1.1 俄罗斯汽车市场环境

2.1.1 俄罗斯汽车市场环境

2.1.2 俄罗斯汽车准入政策

2.1.3 2018-2023年中国车企在俄罗斯销量 (按品牌)

2.1.4 2024年1-8月中国车企在俄罗斯销量 (按品牌)

2.1.5 俄罗斯-2024年汽车进口新规定

2.2 墨西哥汽车市场研究

2.2.1 墨西哥汽车工业格局

2.2.2 墨西哥汽车市场环境

2.2.3 墨西哥自由贸易协定 (1)

2.2.3 墨西哥自由贸易协定 (2)

2.2.4 墨西哥汽车准入政策

2.2.5 墨西哥汽车供应链格局

2.2.6 2018-2023年中国车企在墨西哥销量 (按品牌)

2.2.7 2024年1-8月中国车企在墨西哥销量 (按品牌)

2.2.8 2021-2024年中国新能源汽车在墨西哥销量 (按车型统计)

2.3 沙特汽车市场研究

2.3.1 沙特阿拉伯汽车市场环境

2.3.2 沙特阿拉伯准入政策

2.3.3 2018-2023年中国车企在沙特销量 (按品牌)

2.4 德国汽车市场研究

2.4.1 德国汽车主要法规 (1)

2.4.1 德国汽车主要法规 (2)

2.4.1 德国汽车主要法规 (3)

- 2.4.2 德国网络/数据安全法规政策
- 2.4.3 欧盟关税政策落地及影响
- 2.4.4 德国税收优惠/购车补贴政策：取消电动汽车补贴
- 2.4.5 德国充电基础设施占欧盟19%
- 2.4.6 德国充电设施收费标准
- 2.4.7 德国计划2030年实现电动汽车保有量1500万辆，建设100万个充电站
- 2.4.8 2018-2023年中国车企在德国销量（按品牌）
- 2.4.9 2024年1-8月中国车企在德国销量（按品牌）
- 2.4.10 中国车企在德国的布局策略：加速本地化建厂
- 2.4.11 中国车企在德国的销售策略：直营 & 经销 & 直销代理
- 2.4.12 2021-2023年中国新能源汽车在德国销量（按车型统计）
- 2.4.12 2024年中国新能源汽车在德国销量（按车型统计）

2.5 泰国汽车市场研究

- 2.5.1 泰国汽车生产基地发展概况
- 2.5.2 中国车企在泰工厂布局
- 2.5.3 泰国：汽车产业法规（1）
- 2.5.3 泰国：汽车产业法规（2）
- 2.5.3 泰国：汽车产业法规（3）
- 2.5.4 泰国电动汽车发展规划
- 2.5.5 泰国电动汽车补贴/税收优惠（1）
- 2.5.5 泰国电动汽车补贴/税收优惠（2）
- 2.5.6 中国汽车产业供应链泰国布局（1）-电池/电桩
- 2.5.6 中国汽车产业供应链泰国布局（2）-激光雷达

- 2.5.6 中国汽车产业供应链泰国布局（3）-动力总成
- 2.5.6 中国汽车产业供应链泰国布局（4）-内饰件
- 2.5.6 中国汽车产业供应链泰国布局（5）-零部件
- 2.5.6 中国汽车产业供应链泰国布局（6）-加工工艺/其它
- 2.5.7 2018-2023年中国车企在泰国销量（按品牌）
- 2.5.8 2024年1-8月中国车企在泰国销量（按品牌）
- 2.5.9 2021-2023年中国新能源汽车在泰国销量（按车型统计）
- 2.5.10 2024年中国新能源汽车在泰国销量（按车型统计）

2.6 日本汽车市场研究

- 2.6.1 日本汽车准入政策
- 2.6.2 日本-新能源汽车补贴/准入法规
- 2.6.3 日本-汽车准入法规细则（1）
- 2.6.3 日本-汽车准入法规细则（2）
- 2.6.3 日本-汽车准入法规细则（3）
- 2.6.3 日本-汽车准入法规细则（4）

2.7 韩国汽车市场研究

- 2.7.1 韩国汽车准入政策
- 2.7.2 韩国-汽车认证制度（1）
- 2.7.2 韩国-汽车认证制度（2）
- 2.7.2 韩国-汽车认证制度（3）
- 2.7.3 韩国-汽车补贴法规
- 2.7.4 韩国-新能源汽车推广法规

2.8 智利汽车市场研究

- 2.8.1 智利汽车市场环境
- 2.8.2 智利汽车准入政策
- 2.8.3 智利：整车型式认证 (1)
- 2.8.3 智利：整车型式认证 (2)

2.9 法国

- 2.9.1 法国新能源汽车推广政策
- 2.9.2 法国-新能源汽车/充电站配备规划
- 2.9.3 法国-电动车补贴
- 2.10 比利时汽车市场研究
- 2.10.1 比利时汽车市场环境
- 2.10.2 比利时汽车准入政策

第三章 中国主机厂出海业务布局

3.1 上汽

- 3.1.1 上汽海外建厂布局 (1) 总体布局
- 3.1.1 上汽海外建厂布局 (2) 中国台湾、印尼
- 3.1.1 上汽海外建厂布局 (3) 印尼、泰国
- 3.1.1 上汽海外建厂布局 (4) 越南、印度
- 3.1.2 2018-2023年上汽海外汽车生产 (按品牌、地区统计)
- 3.1.3 2024年1-8月上汽海外汽车生产 (按品牌、地区统计)
- 3.1.4 2018-2023年上汽海外汽车销量 (按品牌、地区统计)
- 3.1.5 2024年1-8月上汽海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

- 3.1.6 2021-2024年上汽新能源汽车海外销量 (按车型统计)

3.2 奇瑞

- 3.2.1 奇瑞海外建厂布局 (1) 总体布局
- 3.2.1 奇瑞海外建厂布局 (2) 俄罗斯、马来西亚、印度尼西亚
- 3.2.1 奇瑞海外建厂布局 (3) 巴基斯坦、巴西
- 3.2.1 奇瑞海外建厂布局 (4) 意大利、乌兹别克斯坦
- 3.2.1 奇瑞海外建厂布局 (5) 越南、埃及、西班牙
- 3.2.2 奇瑞海外主力车型布局
- 3.2.3 2018-2024年奇瑞海外汽车生产 (按品牌、地区统计)
- 3.2.4 2018-2023年奇瑞汽车销量 (按品牌、地区统计)
- 3.2.5 2024年1-8月奇瑞汽车销量 (按品牌、地区统计)
- 3.2.6 2021-2024年奇瑞新能源汽车海外销量 (按车型统计)

3.3 长安

- 3.3.1 长安海外建厂布局 (1) 总体布局
- 3.3.1 长安海外建厂布局 (2) 马来西亚等地区
- 3.3.2 长安海外战略 - 海纳百川计划
- 3.3.3 长安汽车2025-2030出海销量规划
- 3.3.4 长安海外主力车型布局
- 3.3.5 2018-2024年长安海外汽车生产 (按品牌、地区统计)
- 3.3.6 2018-2023年长安海外汽车销量 (按品牌、地区统计)
- 3.3.7 2024年1-8月长安海外汽车销量 (按品牌、地区统计)
- 3.3.8 2024年长安新能源汽车海外销量 (按车型统计)

3.4 东风

3.4.1 东风海外建厂布局 (1) 总体布局

3.4.1 东风海外建厂布局 (2) 俄罗斯

3.4.1 东风海外建厂布局 (3) 马来西亚、印度尼西亚

3.4.1 东风海外建厂布局 (4) 越南、巴基斯坦、乌拉圭

3.4.2 东风海外主力车型布局

3.4.3 2018-2024年东风海外汽车生产 (按品牌、地区统计)

3.4.4 2018-2023年东风海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.4.5 2024年1-8月东风海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.4.6 2021-2024年东风新能源汽车海外销量 (按车型统计)

3.5 吉利

3.5.1 吉利海外建厂布局 (1) 总体布局

3.5.1 吉利海外建厂布局 (2) 瑞典

3.5.1 吉利海外建厂布局 (3) 英国

3.5.1 吉利海外建厂布局 (4) 西班牙、土耳其

3.5.1 吉利海外建厂布局 (5) 斯洛伐克、葡萄牙、比利时

3.5.1 吉利海外建厂布局 (6) 罗马尼亚、美国、巴西

3.5.1 吉利海外建厂布局 (7) 阿根廷、智利、韩国

3.5.1 吉利海外建厂布局 (8) 马来西亚

3.5.1 吉利海外建厂布局 (9) 巴基斯坦

3.5.1 吉利海外建厂布局 (10) 印度

3.5.2 吉利海外主力车型 (1)

3.5.3 2018-2023年吉利海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.5.4 2024年1-8月吉利海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.5.5 2021-2023年吉利新能源汽车海外销量 (按车型统计)

3.5.6 2024年吉利新能源汽车海外销量 (按车型统计)

3.6 长城

3.6.1 长城海外建厂布局 (1) 总体布局

3.6.1 长城海外建厂布局 (2) 俄罗斯、乌兹别克斯坦、埃及、德国

3.6.1 长城海外建厂布局 (3) 印度尼西亚、马来西亚、巴基斯坦、泰国

3.6.1 长城海外建厂布局 (4) 巴西、厄瓜多尔

3.6.2 长城海外主力车型布局

3.6.3 2018-2024年长城海外汽车生产 (按品牌、地区统计)

3.6.4 2018-2023年长城海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.6.5 2024年1-8月长城海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.6.6 2021-2024年长城新能源汽车海外销量 (按车型统计)

3.7 比亚迪

3.7.1 比亚迪海外建厂布局 (1) 总体布局

3.7.1 比亚迪海外建厂布局 (2) 泰国、印尼、印度

3.7.1 比亚迪海外建厂布局 (3) 美国、墨西哥、匈牙利、土耳其

3.7.1 比亚迪海外建厂布局 (4) 巴西、埃及

3.7.2 比亚迪海外渠道建设

3.7.3 比亚迪海外主力车型

3.7.4 2018-2023年比亚迪海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.7.5 2024年1-8月比亚迪海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.7.6 2021-2024年比亚迪新能源汽车海外销量 (按车型统计)

3.8 蔚来

- 3.8.1 蔚来汽车出海发展历程
- 3.8.2 蔚来汽车海外建厂布局
- 3.8.3 蔚来汽车海外销售布局
- 3.8.4 蔚来汽车欧洲布局
- 3.8.5 蔚来汽车海外订阅模式
- 3.8.6 2018-2024年蔚来海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.9 哪吒

- 3.9.1 哪吒海外建厂布局
- 3.9.2 哪吒汽车出海主力车型布局及市场推广模式

3.10 小鹏

- 3.10.1 小鹏海外建厂布局
- 3.10.2 小鹏出海方式及海外销售模式
- 3.10.3 小鹏出口欧洲市场策略
- 3.10.4 小鹏向欧盟主机厂提供技术服务
- 3.10.5 2018-2023年小鹏海外汽车销量 (按品牌、地区统计)

3.11 其他主机厂

- 3.11.1 一汽海外建厂布局
- 3.11.2 北汽海外建厂布局 (1)
- 3.11.2 北汽海外建厂布局 (2)
- 3.11.2 北汽海外建厂布局 (3)
- 3.11.2 北汽海外建厂布局 (4)
- 3.11.3 广汽海外建厂布局

3.11.4 江淮海外建厂布局 (1)

3.11.4 江淮海外建厂布局 (2)

3.11.4 江淮海外建厂布局 (3)

第四章 中国汽车供应链企业出海布局

电池企业海外业务布局

4.1 宁德时代

- 4.1.1 宁德时代运营现状
- 4.1.2 宁德时代产品类型及占比
- 4.1.3 宁德时代客户分布及占比
- 4.1.4 宁德时代生产基地、产能及海外布局
- 4.1.5 宁德时代业务及海外市场现状
- 4.1.6 宁德时代重点海外工厂
- 4.1.7 宁德时代海外子公司分布

4.2 中创新航

- 4.2.1 中创新航运营现状
- 4.2.2 中创新航产品类型及占比
- 4.2.3 中创新航客户分布及占比
- 4.2.4 中创新航业务及海外市场现状
- 4.2.5 中创新航生产基地、产能及海外布局

4.3 弗迪电池

- 4.3.1 弗迪电池运营现状
- 4.3.2 弗迪电池产品类型及占比

4.3.3 弗迪电池客户分布及占比

4.3.4 弗迪电池生产基地、产能布局

4.4 蜂巢能源

4.4.1 蜂巢能源运营现状

4.4.2 蜂巢能源产品类型及占比

4.4.3 蜂巢能源生产基地、产能及海外布局

4.5 惠州亿纬锂能

4.5.1 亿纬锂能运营现状

4.5.2 亿纬锂能产品类型及占比

4.5.3 亿纬锂能客户分布及占比

4.5.4 亿纬锂能生产基地、产能及海外布局

4.5.5 亿纬锂能公司业务及海外市场现状

4.6 国轩高科

4.6.1 国轩高科运营现状

4.6.2 国轩高科产品类型及占比

4.6.3 国轩高科客户分布及占比

4.6.4 国轩高科生产基地、产能及海外布局

4.6.5 国轩高科重点海外工厂（1）

4.6.5 国轩高科重点海外工厂（2）

4.6.6 国轩高科海外子公司分布

4.7 骆驼股份

4.7.1 骆驼股份运营现状

4.7.2 骆驼股份业务及海外市场现状

汽车电子企业海外布局

4.8 德赛西威

4.8.1 德赛西威运营现状

4.8.2 德赛西威重点海外工厂

4.8.3 德赛西威业务及海外市场现状

4.8.4 德赛西威海外子公司分布

4.9 亿咖通

4.9.1 亿咖通海外布局

4.9.2 亿咖通海外业务战略

4.9.3 亿咖通2023-2024跨国合作/海外动态

4.10 航盛电子

4.10.1 航盛电子产品及海外客户

4.10.2 航盛电子海外子公司布局

4.10.3 航盛电子2023-2024跨国合作/海外动态

4.11 均胜电子

4.11.1 均胜电子运营现状

4.11.2 均胜电子海外业务收购

4.11.3 均胜电子海外子公司分布（1）

4.11.3 均胜电子海外子公司分布（2）

4.11.3 均胜电子海外子公司分布（3）

4.11.3 均胜电子海外子公司分布（4）

4.11.3 均胜电子海外子公司分布（5）

4.12 东软集团

- 4.12.1 东软集团出海产品
- 4.12.2 东软OneCoreGo
- 4.12.3 东软全球导航产品

4.13 知行科技

- 4.13.1 知行科技智驾出海案例-量产出海
- 4.13.2 知行科技智驾出海案例：智能驾驶解决方案
- 4.13.3 知行科技智驾出海案例-欧洲合规审查细则 (1)

传统零部件企业海外布局

4.14 中鼎集团

- 4.14.1 中鼎集团运营现状
- 4.14.2 中鼎集团业务及海外市场现状
- 4.14.3 中鼎集团海外子公司分布 (1)

4.15 渤海汽车系统

- 4.15.1 渤海汽车系统运营现状
- 4.15.2 渤海汽车系统海外子公司分布

4.16 常州星宇车灯

- 4.16.1 星宇车灯运营现状
- 4.16.2 星宇车灯海外子公司分布

4.17 中国汽车系统

- 4.17.1 中国汽车系统运营现状
- 4.17.2 中国汽车系统海外子公司分布

4.18 中信戴卡

- 4.18.1 中信戴卡业务及海外市场现状
- 4.18.2 中信戴卡海外子公司分布

4.19 富奥汽车股份

- 4.19.1 富奥汽车公司运营及海外市场现状
- 4.19.2 富奥汽车公司业务及海外子公司分布

4.20 福耀玻璃

- 4.20.1 福耀玻璃运营现状
- 4.20.2 福耀玻璃生产基地、产能及海外布局
- 4.20.3 福耀玻璃海外子公司分布

4.21 其他公司

- 4.21.1 华域汽车公司海外布局及市场现状
- 4.21.2 江南模塑科技公司海外布局及市场现状
- 4.21.3 德昌电机公司海外布局及市场现状
- 4.21.4 敏实集团公司海外布局及市场现状
- 4.21.5 华翔电子公司海外布局及市场现状
- 4.21.6 天龙电子公司海外布局及市场现状
- 4.21.7 拓普集团公司海外布局及市场现状 (1)
- 4.21.8 天海电子公司海外布局及市场现状
- 4.21.9 潍柴动力公司海外布局及市场现状
- 4.21.10 大洋电机公司海外布局及市场现状
- 4.21.11 汇川技术公司海外布局及市场现状
- 4.21.12 中国新能源汽车零部件企业主要海外产能布局

《2024年中国乘用车主机厂及供应链企业海外布局研究报告》，分析了中国汽车出海现状、出海数据统计、海外汽车产业政策等宏观环境；分析了俄罗斯、墨西哥、沙特、德国、泰国、日本、韩国、智利、法国、比利时等重点国家及地区的汽车市场现状、关税及补贴政策、中国品牌市场表现等等；分析了上汽、奇瑞、长安、东风、吉利、长城、比亚迪、蔚来、哪吒、小鹏等主机厂在海外的市场表现、出海策略和海外工厂建设布局等等；分析了宁德时代、中创新航、弗迪电池、蜂巢能源、亿纬锂能、国轩高科、德赛西威、亿咖通、航盛电子、中鼎集团、渤海汽车系统、星宇车灯、福耀玻璃等汽车供应链企业在海外生产、研发和市场布局。



一、乘用车出海现状：欧洲是纯电动汽车出口第一大市场，出口平均单价是东南亚的3.7倍

2022年以来中国汽车出口量持续高增，同时车企也面临复杂多变的外部环境挑战，促使越来越多的主机厂在加速海外市场规划的同时，也在谨慎布局海外市场。未来三年是中国车企出海战略的重要时间节点，更需要密切跟踪内外部环境。

2024年8月中国汽车实现出口61万辆，同比增速39%、环比增长10%；1-8月中国汽车实现出口409万辆，出口增速27%。2024年的中国汽车出海主要动力仍是新能源汽车全球渗透率提升、中国汽车产品竞争力提升及欧美汽车市场的小幅增长，尤其是中国的燃油车在俄罗斯及中东市场的出口竞争力提升带来的出口增大。

2024年1-8月中国乘用车出口量占汽车总出口量的84.2%，出口乘用车中新能源汽车占乘用车比重达42%，比利时、英国等欧洲发达国家市场，也开始成为中国新能源汽车出口的重要市场。

从2009-2024年中国汽车出口五大市场变迁能看出：

01

2016年之前，中国汽车出口的主要市场是中东、东南亚、拉美等发展中国家；

02

2017年之后，经济发达地区如比利时、澳大利亚、沙特、英国等开始出现在中国汽车出口的主要目的国，也是在这一年，海关总署开始将新能源汽车品种首次纳入海关统计；

03

中美贸易摩擦开始之前，美国还多次出现在中国汽车出口前五大市场，但2019年之后就再没有出现，而2024年9月，美国政府正式决定对从中国进口的产品实施高额关税，其中对中国产电动汽车的进口关税税率为100%，这让中国汽车出口美国市场变得更加困难；

04

2021年开始，随着新能源汽车出口的助力，经济发达国家开始频繁出现在中国汽车出口目的地，新能源汽车的发展，让中国汽车出口进入了从产品出口到技术出口、服务出口、品牌出口的全方位汽车出海升级转型的关键窗口期。

2009-2024年中国汽车出口五大市场

2024.1-8	2023年	2022	2021	2020	2019	2018	2017
俄罗斯	俄罗斯	墨西哥	智利	沙特阿拉伯	孟加拉国	伊朗	伊朗
墨西哥	墨西哥	沙特阿拉伯	沙特阿拉伯	孟加拉国	墨西哥	墨西哥	美国
阿联酋	比利时	智利	俄罗斯	埃及	印度	孟加拉国	日本
巴西	澳大利亚	比利时	比利时	智利	智利	智利	德国
比利时	英国	俄罗斯	澳大利亚	印度	沙特阿拉伯	美国	孟加拉国

2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
伊朗	伊朗	伊朗	阿尔及利亚	阿尔及利亚	巴西	阿尔及利亚	阿尔及利亚
印度	越南	阿尔及利亚	俄罗斯	伊拉克	阿尔及利亚	叙利亚	越南
越南	委内瑞拉	俄罗斯	智利	俄罗斯	俄罗斯	越南	叙利亚
美国	智利	埃及	伊朗	伊朗	智利	俄罗斯	埃及
埃及	埃及	哥伦比亚	秘鲁	智利	伊朗	智利	伊拉克

数据来源：乘联会，佐思汽研制表

一、乘用车出海现状：欧洲是纯电动汽车出口第一大市场，出口平均单价是东南亚的3.7倍

欧洲是中国纯电动汽车出口第一大市场，2023年中国向欧洲出口64万辆纯电动汽车，出口金额1325亿元，平均单价20.8万元，而向东南亚出口纯电动汽车平均单价5.6万元，出口欧洲纯电动车平均单价是出口至东南亚纯电动车平均单价的3.7倍。新能源汽车出口欧美不仅带来了“量变”，也带来了“质变”。中国车企已开始注重成体系、成建制地进入海外市场，从海外生产到运营、销售、研发，建立起更加完善的服务体系。

中国纯电动乘用车出口地区分布、金额和单价统计（2023年）

地区	数量（万辆）	金额（亿元）	平均单价（万元/辆）
北美（美国、加拿大）	5.2	137.8	26.4
欧洲	63.8	1324.8	20.8
东亚	5.4	106.7	19.6
大洋洲（澳大利亚、新西兰）	10.0	189.1	18.9
非洲	0.7	11.2	15.3
中亚-中东	19.4	295.9	15.2
拉美	7.2	97.1	13.5
东南亚(东南亚及孟加拉国、印度)	42.7	239.9	5.6

数据来源：乘联会

面对反补贴调查、增加关税甚至更严苛的市场准入政策，中国汽车出海面对的市场环境充满挑战，但得益于中国汽车产业的雄厚根基、完备的汽车电子产业链、领先的汽车智能网联技术、成熟的产业工人体系，为中国汽车出口持续增长提供了坚实的基础。

二、主机厂出海布局：新建整车工厂扎堆泰国，未来规划重点布局欧洲

时至今日，中国汽车出海已非简单的汽车产品贸易出口了，越来越多的主机厂开始在海外布局售后服务体系。

- 上汽集团在荷兰阿姆斯特丹建立了一个欧洲零部件中心满足售后服务需求；2024年夏季在法国开设第二个欧洲零部件中心。上汽在全球有2800多个营销服务网点，其中名爵在欧洲就有400多个营销服务网点，名爵在荷兰和比利时有2个配件中心。
- 2024年9月，比亚迪宣布与Hedin Mobility 集团（比亚迪在德国和瑞典的经销商）就收购Hedin Electric Mobility GmbH达成协议，将比亚迪汽车及其零部件在德国市场的分销活动转给比亚迪汽车有限公司。此次收购还包括目前由 Hedin Mobility 集团运营的斯图加特和法兰克福的两家门店，因此，比亚迪后续将不再依赖德国进口商，而是直接与当地经销商联系。
- 蔚来汽车在匈牙利佩斯州建设了蔚来欧洲能源工厂。该工厂将作为欧洲战略的运营支点，主要用于生产为电动汽车提供电池更换服务的换电站，主要业务包括换电站制造与售后服务、蔚来欧洲加电业务培训以及加电产品的研发。

部分主机厂已经开始布局汽车技术出海。

- 2023年，上汽集团宣布与奥迪合作共同开发技术。旨在中国专属平台Advanced Digitized Platform（智能数字平台）上共同生产，推出下一代智能网联高端汽车。
- 2023年底，Stellantis以15亿欧元，收购了零跑约20%的股份。通过此次收购，零跑将向Stellantis提供电动化技术，由Stellantis在意大利都灵工厂生产电动汽车。
- 2024年开始，小鹏汽车或通过为大众汽车提供技术服务而获得相应费用。

二、主机厂出海布局：新建整车工厂扎堆泰国，未来规划重点布局欧洲

当然，主机厂海外建厂作为应对关税、贸易壁垒的主要措施，一直摆在主机厂的桌面上，从中国主机厂海外工厂布局来看：

- 与海外市场的当地工厂合作KD生产模式已经比较成熟，但仍然不断有新的合作厂商加入。2024年9月，东风股份与苏丹G集团公司正式签约，开启“中国+苏丹制造”汽车组装新模式；2024年9月，吉利汽车集团与越南企业Tasco签署协议，双方将在越南太平省成立一家汽车装配厂合资企业，以CKD形式组装汽车。2024年1月，长城汽车与马来西亚大型制造业上市集团公司 EP Manufacturing Berhad (EPMB) 正式完成 CKD 组装合作的签约，正式启动组装生产长城汽车。

- 中国主机厂海外建厂，主要布局在亚洲地区。新建的新能源汽车工厂，不少规划在欧洲地区，但仍处于选址阶段，而在泰国、印尼、巴西等地规划的新建工厂，落地就更快一些。长安在泰国规划新建的工厂位于罗勇府某工业园，同在此地的比亚迪工厂已于2024年7月投产，这里还有上汽名爵、奇瑞、长城、广汽和哪吒的工厂。在《2024年中国车企（乘用车）出海报告-泰国篇》中有详细阐述。

- 与上汽收购名爵、吉利收购沃尔沃，从而快速布局海外市场不同，部分中国主机厂已经开始在海外直接接手一些其他主机厂转让的工厂，以最少的成本和最快的时间实现海外布局。如比亚迪巴西 Camacari工厂，福特2021年停产，比亚迪计划2025年投产运营；长城泰国工厂，原通用汽车的泰国工厂，2020年11月2日全部转让给长城汽车；奇瑞西班牙工厂，是原Nissan Motor Iberica旗下的工厂；上汽印度工厂，JSW集团和上汽集团在印度的合资工厂，是原通用汽车的印度工厂。

总体而言，中国主机厂海外自建工厂规划开始提速，尤其是在东南亚、拉美落地速度比较快；但在欧美地区的工厂布局，相对更加谨慎一点，尽管困难重重，中国车企也在坚定地走出这一步。

二、主机厂出海布局：新建整车工厂扎堆泰国，未来规划重点布局欧洲

中国主机厂(部分)海外工厂布局

主机厂	区域	国家/地区	工厂类型	重点车型	工厂产能 (辆/年)
上汽	亚洲	巴基斯坦	整车工厂(合资)	名爵	25,000
上汽	亚洲	印度尼西亚	整车工厂(自有)	五菱	60,000
上汽	亚洲	泰国	整车工厂 & 电池工厂(合资)	名爵	72,000
上汽	亚洲	印度	整车工厂 & 电池工厂(合资)	名爵	120,000
上汽	亚洲	越南	整车工厂(合作)	五菱	40,000
上汽	欧洲	选址中	规划建厂(合资)	/	/
奇瑞	亚洲	马来西亚	整车工厂(合作)	Tiggo、Jaecoo	38,000
奇瑞	亚洲	印度尼西亚	整车工厂(合作)	Tiggo、Omoda	27,000
奇瑞	亚洲	乌兹别克斯坦	整车工厂(合作)	Tiggo、Arrizo、星途	100,000
奇瑞	亚洲	越南	规划建厂(合资)	Omoda、Jaecoo (计划)	200,000
奇瑞	亚洲	伊朗	整车工厂(合资)	Tiggo	60,000
奇瑞	亚洲	泰国	整车工厂(自有)	纯电动、混合动力车 (计划)	50,000
奇瑞	欧洲	俄罗斯	整车工厂(合作)	瑞虎、捷途、大圣 (计划)	350,000
奇瑞	欧洲	西班牙	规划建厂(合资)	Omoda: EV (计划)	150,000
奇瑞	欧洲	意大利	整车工厂(合作)	DR车型 (奇瑞底盘)	60,000
奇瑞	欧洲	选址中	规划建厂(合资)	/	/
奇瑞	美洲	巴西	整车工厂(自有)	Tiggo、Arrizo	115,000
奇瑞	美洲	阿根廷	规划建厂(合资)	/	100,000
.....
长安、东风吉利、长城等
比亚迪	亚洲	泰国	整车工厂(自有)	Dolphin、ATTO 3、Seal	150,000
比亚迪	亚洲	印度尼西亚	规划建厂(合资)	BYD: EV (计划)	150,000
比亚迪	亚洲	印度尼西亚	整车工厂(合作)	电动客车 (计划)	/
比亚迪	亚洲	印度	整车工厂(合作)	EV Bus	1,500
比亚迪	亚洲	印度	整车工厂(自有)	eMPV、ATTO 3	10,800
比亚迪	亚洲	乌兹别克斯	整车工厂(自有)	宋PLUS、	50,000
比亚迪	美洲	巴西	整车工厂 & 电池工厂(自有)	电池、比亚迪 EV	150,000
比亚迪	非洲	埃及	整车工厂(合作)	EV Bus、L3、F3	25,000
广汽	亚洲	马来西亚	整车工厂(合作)	广汽: GS3	40,000
广汽	亚洲	泰国	整车工厂(自有)	AION V、AION Y Plus	50,000
广汽	亚洲	印度尼西亚	整车工厂(自有)	BEVs (计划)	/
哪吒	亚洲	泰国	整车工厂(自有)	哪吒V	20,000
.....

来源：各公司公开报道

三、供应链企业出海：早期以收购传统零部件企业为主，目前电池企业在全球规划自建工厂

中国汽车零部件也开始加速在海外布局。宁德时代、国轩高科、德赛西威、均胜电子等中国供应商均在欧洲有工厂，并已经进入欧洲本土车企供应链。

传统汽车零部件企业，如汽车玻璃、内饰件、密封件、压铸件等产品供应商，早早已经在海外布局。通过收购海外汽车零部件企业的方式布局海外市场，如德赛西威收购德国ATBB，均胜电子收购德国普瑞、德国群英；中鼎控股收购德国AMK、德国KACO；也有不少企业自建工厂进入海外市场，如星宇车灯在塞尔维亚设立工厂，中信戴卡在德国、捷克等欧美国家设立工厂，拓普集团在波兰设立工厂。

相比于汽车主机厂更多选择在东南亚地区自建工厂，汽车零部件企业更倾向在欧洲建立工厂，尤其是德国，主要原因可能是：就近配套欧洲汽车产业，德国汽车产业发达、人才丰富，当地政府支持中国企业投资和企业的发展。在《[2024年中国车企（乘用车）出海报告-德国篇](#)》有更详细的分析。

中国企业在量产电池成本和技术方面居于优势地位。在欧洲汽车制造商加速本土市场向电动化转型时，中国电池企业加速在欧洲的建厂计划将填补欧洲市场对动力电池飙升的需求。匈牙利已成为中国电池企业“出海”欧洲最热门的目的地之一。宁德时代、亿纬锂能、比亚迪、欣旺达等企业均已在匈牙利规划建厂。匈牙利完备的汽车产业链以及地处欧洲中心的区位优势，是中国电池企业投资频繁落地该国的重要原因。匈牙利政府也希望在中国投资者的帮助下将匈牙利变成电动汽车、电池和其他新技术的制造中心。

在电动汽车及其零部件企业拓展海外市场的同时，中国智能驾驶方案供应商也开始通过设立海外研发中心、开展海外市场项目落地等方式布局海外市场。小马智行计划在卢森堡建立区域性研发中心，聚焦自动驾驶前沿领域的探索和研发，小马智行已在韩国、卢森堡、沙特阿拉伯、阿联酋等地开展自动驾驶技术和落地合作；知行科技将德国本土的子公司，定位为在欧洲的工程技术中心，全面应对来自法规政策、交通环境和研发流程方面的挑战；文远知行已在美国、阿联酋、法国、新加坡等地成功开展了自动驾驶商业化运营，涉及自动驾驶小巴、出租车及环卫车等多个领域。

三、供应链企业出海：早期以收购传统零部件企业为主，目前电池企业在全球规划自建工厂

中国
汽车
零部件
企业

(部分)
海外
工厂
布局

零部件企业	区域	国家/地区	工厂类型	重点产品
宁德时代	欧洲	德国	已经投产(自有)	新能源汽车电池 (产能24Gwh)
宁德时代	欧洲	匈牙利	规划工厂(自有)	新能源汽车电池 (规划产能100Gwh)
宁德时代	亚洲	印度尼西亚	规划工厂(自有)	新能源汽车电池 (规划产能21Gwh)
宁德时代	美洲	美国	规划工厂(合资)	新能源汽车电池 (规划产能25Gwh)
中创新航	欧洲	葡萄牙	规划工厂(自有)	新能源汽车电池 (规划产能15Gwh)
蜂巢能源	欧洲	德国	规划工厂(自有)	新能源汽车电池 (规划产能40Gwh)
蜂巢能源	亚洲	泰国	已经投产(自有)	新能源汽车电池 (规划6万套Pack模组)
亿纬锂能	欧洲	匈牙利	规划工厂(自有)	新能源汽车电池 (规划产能8Gwh)
亿纬锂能	欧洲	英国	规划工厂(自有)	新能源汽车电池 (规划产能20Gwh)
亿纬锂能	亚洲	泰国	规划工厂(自有)	新能源汽车电池 (规划产能6Gwh)
亿纬锂能	亚洲	马来西亚	规划工厂(自有)	新能源汽车电池
亿纬锂能	美洲	美国	规划工厂(合资)	新能源汽车电池 (规划产能21Gwh)
国轩高科	欧洲	德国	已经投产(自有)	新能源汽车电池 (产能20Gwh)
国轩高科	美洲	美国	规划工厂(合资)	新能源汽车电池
国轩高科	亚洲	越南	规划工厂(合资)	新能源汽车电池 (规划产能5Gwh)
国轩高科	亚洲	泰国	已经投产(合资)	新能源汽车电池 (产能2Gwh)
国轩高科	欧洲	斯洛伐克	规划工厂(合资)	新能源汽车电池 (规划产能20Gwh)
国轩高科	非洲	摩洛哥	规划工厂(自有)	新能源汽车电池
欣旺达	欧洲	匈牙利	规划工厂(自有)	新能源汽车电池
德赛西威	欧洲	德国	收购公司 (德国ATBB)	汽车天线
均胜电子	亚洲	日本	收购公司 (日本高田)	汽车主动安全部件
均胜电子	欧洲	德国	收购公司 (德国瑞普)	高端功能件
均胜电子	欧洲	德国	收购公司 (德国群英)	汽车电子零部件
均胜电子	欧洲	德国	收购公司 (德国TS道恩)	汽车信息系统
均胜电子	美洲	美国	收购公司 (美国KSS)	汽车主动、被动安全部件
中鼎控股	欧洲	德国	收购公司 (德国AMK)	空气悬挂系统
中鼎控股	欧洲	德国	收购公司 (德国KACO)	汽车密封件
中鼎控股	欧洲	德国	收购公司 (德国TFH)	新能源汽车热管理系统
中鼎控股	美洲	美国	收购公司 (美国Cooper)	汽车密封件
.....

来源：各公司公开报道

报告全文为付费购买，可联系：

- 符先生 15810027571
- 赵先生 18702148304
- 张女士 13716037793
- 韩女士 15810133447

武汉分公司

电话：13718845418
邮箱：report@researchinchina.com



北京总部

电话：010-82601561
邮箱：market@shujubang.com
网站：db.shujubang.com



成都分公司

电话：028-68738514
传真：028-86930659



微信公众号：

佐思汽车研究





THANK YOU

感谢您的观看

佐思汽研，致力于智能网联汽车与自动驾驶
咨询规划、产业推广和测试评价