

中國品牌熱銷全球 高端製造超德日韓 搶灘低碳藍海 電能車領軍出口



內地年中經濟透視①

有「東南亞底特律」之稱的泰國，素來被日系車視為「後花園」。不過，市場數據顯示，去年1月至今年4月期間，泰國新能源汽車市場銷量榜前五品牌中有四家來自中國。官方數據顯示，上半年中國整車出口同比增長75.7%至214萬輛，已超越日本成為全球最大汽車出口國，該出口規模相當於同期日本、德國、韓國汽車出口數量的約1.2倍、1.5倍和2倍。分析稱，中國有完備的新能源汽車產業鏈，加之豐富的車型，較短的交付時間，以及技術與成本優勢，新能源汽車「出海時代」已經來臨。

大公報記者 倪巍晨、李陽波

今年4月21日，隨着陝西首趟中欧班列新能源汽車出口專列的正式開行，261輛西安生產的比亞迪新能源汽車，成為首批「乘客」被運往烏茲別克斯坦首都塔什干。該專列的開行為國產新能源汽車走向世界，開闢了一條安全、高效、便捷的國際物流大通道。

據AutoLife統計，上半年中國汽車累計佔據泰國電動汽車市場80%的份額，其中，比亞迪Atto3車型賣出11167輛，佔比約35.2%。此外，6月泰國純電動車登記量7637輛，排名三甲的車型分別是合眾NETA V、比亞迪Atto 3、長城ORA。

「出海」拒「價格戰」瞄準高端市場

值得一提的是，中國車企在泰國市場並未以「成本優勢」爭奪市場。以「元PLUS」車型為例，其內地指導價為13.98萬元（人民幣，下同）起，同款車型Atto3在泰國的指導價折合22.53萬元，溢價率超61%；無獨有偶，NETA V、ORA車型在泰國的溢價分別約1.1倍和56.05%。畢馬威中國客戶與業務發展主管合夥人江立勤說，中國新能源汽車出口均價從2019年的5000美元升至去年的2.2萬美元，中國造新能源汽車正朝着中高端細分市場不斷挺進。

此外，泰國投資委員會4月稱，長安汽車將在泰國投資98億泰銖，營建其全球「右軀車」生產基地。當月，上汽正大汽車宣布，將在泰國投建新能源產業園。《曼谷郵報》5月曾刊文，泰國正與寧德時代及其他中國電池製造商洽談，以吸引其在泰國建廠。

其他海外市場對中國汽車的需求同樣不容小覷。中汽協數據稱，今年前五個月，中國汽車出口量排名前三的國家依次是俄羅斯、墨西哥、比利時，出口規模分別達28.7萬輛、15.9萬輛、12萬輛；汽車出口排名前十的國家還包括澳洲、英國、沙特阿拉伯、泰國、阿聯酋、西班牙、菲律賓，出口規模分別為10.1萬輛、9萬輛、8.7萬輛、6.9萬輛、6萬輛、5.8萬輛和5.8萬輛。

此前，記者隨外國在港領團和商界參訪團一行走進位於西安高新區的比亞迪西安製造基地，新能源汽車整車生產車間讓大家驚嘆不已。只見現代化的全自動生產流水線上，一個個汽車零部件經過沖壓、焊接和塗裝等工藝後進入總裝，隨後機器人揮舞着機械臂與工人們協同作業。60秒後，一輛新能源车駛出了生產線。看到現代化的比亞迪生產線，德國商會主席赫佐漢笑稱，感到自己肩上新增添了競爭的壓力。他表示，比亞迪製造的汽車，無論是質量還是駕乘感，都非常不錯。他亦希望德國與中國的汽車企業，未來能有更多交流合作，攜手促進汽車產業的蓬勃發展。

加碼海外布局 車企拓產業鏈

事實上，中國車企正積極在海外布局產業鏈。比亞迪目前已進入日本、荷蘭、瑞士、德國等乘用車市場，4月還給予「利星行」在英國的銷售權，其全球布局得到強化，新車型迭出背景下，比亞迪產品競爭力將得到鞏固，高端化將繼續抬升其單車價值。



▲觀眾在2023粵港澳大灣區國際汽車博覽會暨新能源汽車博覽會上參觀。
新華社

專家解讀

近年，泰國、馬來西亞等東盟國家加快推動汽車電動化轉型，中國汽車企業也積極在東盟布局產業鏈，以比亞迪、長城、上汽等為代表的車企陸續在當地開建工廠，用綠色技術和產業助力東盟國家共享新能源汽車行業的發展機遇。

中國民營經濟研究會理事、中南財經政法大學兼職教授譚浩俊指出，在傳統汽車領域，中國企業要打破歐美日對東盟地區的汽車行業壟斷難度不小，但在新能源汽車賽道，中國企業已具備超越的可能。

展望未來，譚浩俊建議，有條件的車企，可加大對東盟的新能源汽車出口力度。其次，企業要有計劃、有步驟、有節奏地在東盟地區部署新能源汽車生產基地，特別是在對新能源汽車比較重視的泰國等國家，要加大基地布局力度。再次，車企可攜手寧德時代等電池製造商一同「出海」，藉此獲得更強的競爭力。

譚浩俊補充說，有關方面要對新能源汽車企業「出海」營建良好的環境，並在政策、資金、資源配置等方面給予更大力度的支持，扶持中國自主品牌做大做强，形成較強的國際競爭力。對車企而言，後續要把握機遇，在產品質量、信譽、服務等方面更用心、更專心、更誠心，讓外國消費者認可和接受中國智造。

大公報記者倪巍晨

中企東盟築鏈 共享新能源機遇



▲中國新能源车出口快速攀升，熱銷全球。圖為6月16日，觀眾在粵港澳大灣區國際汽車博覽會了解新能源车。

中國新能源车搶佔泰國市場 (去年1月至今年4月)

汽車品牌	數量*	國家
比亞迪(BYD)	7728	中國
上汽名爵(SAIC·MG)	6332	中國
長城歐拉(GWM·ORA)	4910	中國
TESLA(特斯拉)	3220	美國
合眾哪吒(HOZON·NETA)	3137	中國
VOLVO(沃爾沃)	1140	中國收購
BMW(寶馬)	612	德國
PORSCHE(保時捷)	364	德國
MINI	315	德國
NISSAN(日產)	147	日本

*新註冊純電車(輛) 大公報記者倪巍晨整理

歐洲投資建廠 擴大產能

走向全球

畢馬威中國客戶與業務發展主管合夥人江立勤表示，過去五年，歐洲新能源汽車銷量的年均增速約58%，僅次於同期中國的61%，增速為世界第二。歐洲率先提出「2035年禁售燃油車」，中國新能源汽車「出海」歐洲是中國汽車產業走向全球的重要一步。

江立勤補充說，中國新能源汽車能贏得歐洲消費者的信賴和初步認可，主要得益於新能源汽車穩定的供應鏈、全球領先的產業規模，以及成熟的移動互聯網和智能化技術、成本和技術優勢。

畢馬威的調研顯示，去年中國對歐洲新能源汽車出口持續領先其他區域，比利時成為中國新能源汽車對歐洲出口最多的國家，多數車企選擇通過比利時將車輛運輸到歐洲其他地區。

江立勤介紹，除了整車出口，中國新能源汽車產業鏈上游企業也加速「出海」，並直接在歐洲投資建廠、投建新的產能，「去年在中國對歐洲的投資中，汽車產業佔比高達53%，佔比較2021年提高33個百分點」。產業鏈布局方面，2019年至今年2月，中國企業在歐洲共達成14宗併購交易，主要集中在新能源汽車產業鏈上游和中游行業，其中有10宗交易集中在鋰礦和電池領域，4宗交易與整車和零部件相關。

大公報記者倪巍晨

今年以來中國新能源汽車 月度出口數據

時間	出口規模(萬輛)	同比增長
1月	8.3	48.2%
2月	8.7	79.5%
3月	7.8	3.9倍
4月	10	8.4倍
5月	10.8	1.5倍
6月	7.8	1.7倍

大公報記者倪巍晨整理



▲3月22日，觀眾在泰國曼谷國際車展上體驗騰勢D9汽車。
新華社

出口「新三樣」 高質量發展新動能

記者觀察

隨着中國不斷科技創新，以及產業結構的優化升級，過去的出口「老三樣」（服裝、家電、傢具）逐漸被電動載人汽車、鋰電池、太陽能電池等出口「新三樣」取代。外貿「新三樣」份額的加速增長，既是高質量發展新動能湧現的真實寫照，更為推動中國經濟持續恢復向好注入了活力。

「出口」被譽為中國經濟「三駕馬車」之一。上半年，中國「新三樣」合計出口增長61.6%；其中，電動載人汽車累計出口53.4萬輛，同比增長1.6倍，動力電池等關鍵零部件出口亦延續快速增勢。

以電動載人汽車為例，中國汽車產

業已形成多層級供應商體系，具有研發資格的供應商在取得項目後協同整車企業同步研發。目前，新車型和改車型的同步研發周期分別約兩年和一年。至於技術和性能領域，寧德時代、比亞迪已成為全球電池行業頭部企業，比亞迪的「八合一電驅」，也從全系統層面對電驅進行效率優化設計。

誠如申萬宏源宏觀研究部負責人王勝所言，三季度開始中國經濟將迎來溫和的斜率改善，「新三樣」創造的巨量貿易順差將成為一大驅動力，「今年全年中國實際GDP增速有望升見5.5%，『全年5%左右』的預期目標不難完成」。

大公報記者倪巍晨