

中國車企海外賣196萬輛 勁升六成

新能源首5月全球市佔23.5% 比亞迪續稱王

銷情報捷

中國汽車出海勢頭持續強勁，乘聯分會秘書長崔東樹透露，今年5月份中國自主品牌海外市場銷量43.7萬輛，首5月銷量共195.7萬輛，兩者均按年大升六成，前者更刷新單月歷史新高。

值得注意的是，中國新能源車繼續領先全球，今年首5月全球市佔率達23.5%，歐洲達17.7%，南半球更高達79%，東南亞和西亞的份額在46%左右，部分區域已經是絕對優勢。銷量方面，首5月海外銷量之冠為奇瑞，達50.8萬輛，比亞迪以37萬居次，若只計新能源車，比亞迪則以37萬輛續奪冠，遠遠拋離奇瑞的11.6萬輛。

大公報記者 李永青



中國自主車企5月海外銷量近44萬輛，創歷史新高。圖為等待裝船出口的比亞迪新能源車。

從全球區域市場表現觀察，中國汽車海外拓展呈現強烈分化特徵：東南亞、非洲、歐盟三大板塊成為銷量增長主力；俄羅斯及中亞、美國、印度等，市場拓展阻力較大。目前中國汽車在全球各地的市場滲透度差距懸殊：南半球整體市佔率為20%，歐洲地區則為11%，東南亞、中東維持約8%，全球主流市場平均市佔率接近10%。

出海策略清晰 加大在地化生產

崔東樹指出，中國汽車出海的策略日益清晰完善，從組裝到在地化生產、海外併購，車企海外戰略效果突顯。目前中國自主品牌出口進入了強化依據地，打造游擊區的農村包圍城市的戰略新階段。中國自主品牌在海外以建設組裝為起步，逐步加大本土化產業鏈建設，以整車企業為龍頭，零件與整車包圍出海效果顯著，上汽、吉利、長城、奇瑞等取得巨大的成功。自主整車出口從買斷模式基本上全面轉向經銷模式，比亞迪、長城、奇瑞等自主整車品牌建設海外本土化的商務管轄中心，全面監督當地提升銷售服務網點的體系能力，自主品牌在當地市場的口碑越來越好。

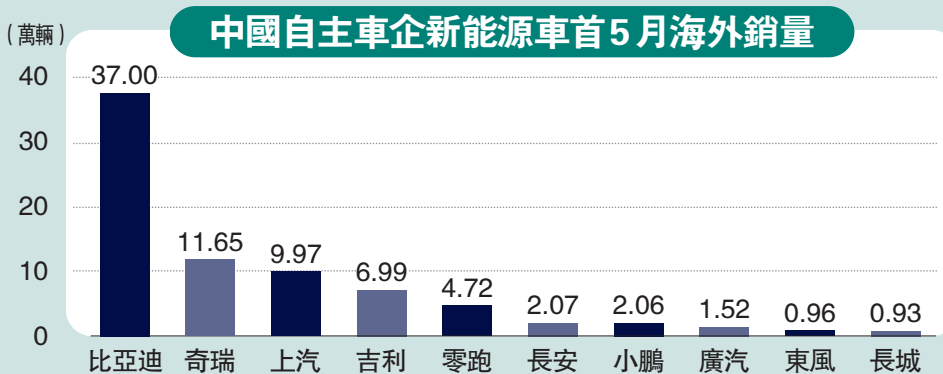
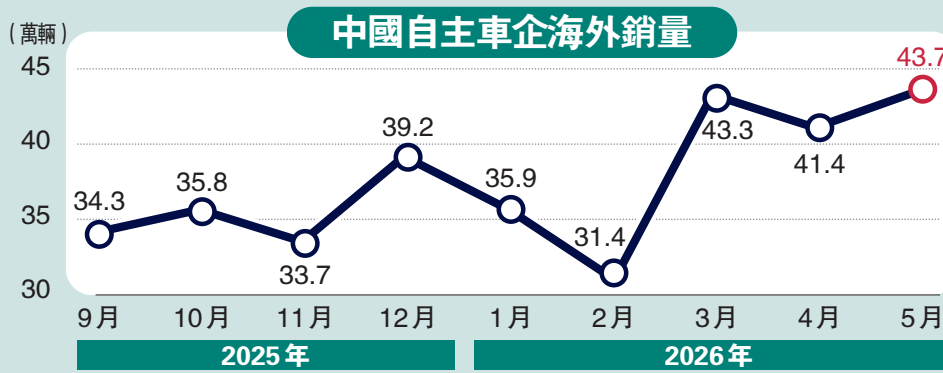
海外增長超強的最主要原因，是過去中國汽車出口很多處於非洲等不發達國家，或者

是難以統計的市場，因此海外數據的體現不是很充分，而現在出口體現在海外一些高端市場，表現更為突出，所以中國汽車出口增速在2023至2025年呈現強勁增長態勢，尤其2022年以來中國汽車出口出現一輪爆發式增長，在歐洲市場呈現連續3年較強增長，2024年走弱，2025年在歐盟的市場較強。

以品牌計，中國車企的海外出口數據近幾年表現不斷走強，尤其是主力車商的海外表現較為突出。目前主力車企的奇瑞、比亞迪、上汽、長城、吉利等表現是極強走勢。今年首5月海外銷售最佳為奇瑞，達50.8萬輛，比亞迪以37萬輛居次，上汽則為31.6萬輛。若計新能源車海外銷量，比亞迪以37萬輛居首位，遠遠拋離奇瑞的11.65萬輛，上汽以9.97萬輛居季軍。

搶攻歐洲見突破 新勢力車企登陸挪威

新能源車海外市場上，中國車企在泰國、巴西、印尼、以色列、英國、德國及其他主力市場都是規模巨大的態勢，北歐市場的上汽、吉利以及比亞迪等車企表現相對優秀。新勢力在荷蘭和挪威市場也有相對較好的表現，幾家新勢力主要在挪威登陸歐洲，有一定的規模，反映了中國車企在海外市場獲得良好的突破。



資料來源：崔東樹微博

新款問界M9三周賣逾萬輛破紀錄

市場追捧

華為常務董事、產品投資評審委員會主任、終端BG董事長余承東表示，問界M9上市兩年多，全系列計交付突破30萬輛。同時，全新一代問界M9交付3周突破1萬輛，創50萬元（人民幣，下同）級交付最快破萬紀錄，這中大中型家用SUV上市後市場熱度一直居高不下。

現在預訂全新一代問界M9有不少購車福利，常規權益最高為5.6萬元。

同時，品牌也為老車主準備了增換購補貼，滿足條件最多可減免5萬元尾款，不少之前問界車型的用戶，都選擇直接置換新款M9。

分析指出，現在買家選用大車，不再只盯着老牌豪華車，智慧新能源車型吸引力愈來愈強。再者，新一代問界M9交付快速破萬，說明產品更新節奏踩準了市場需求。不少觀望的用戶，看到老款長期穩定熱銷，願意直接入手新款，門市訂單量一直保持穩定。

奇瑞接管日產南非廠 升級改造明年出車

積極布局

奇瑞汽車（09973）正式接管日產位於南非的工廠，計劃進行全面升級改造，並在明年年中投產，年產能料達5萬輛。公司表示，將以羅斯林工廠為起點，將南非打造為奇瑞在南部非洲的區域運營中心。

奇瑞汽車於2021年進入南非市場，成為當地增速最快的汽車品牌之一。在啟動儀式上，奇瑞汽車董事長尹同躍表示，羅斯林工廠的啟動是奇瑞全球化進程的又一重要里程碑，依據「在哪裏，為哪裏，成為當地一分子」的理念，全力融入當地經濟和社會。

資料顯示，羅斯林工廠始建於1963年，於1966年正式投產，為日產在南非唯一的整車生產基地，主要生產包括日產1400皮卡、NP300Hardbody、Navara等多種車型。不過，近年來該工廠年產能持續下滑，由2021年逾5.4萬輛跌至2024年約1.7萬輛。

面對全球銷量下滑帶來的壓力，日產在2025年5月啟動「Re: Nissan」重組計劃，全球關閉7座工廠，其中包括羅斯林工廠。今年1月，日產與奇瑞汽車就羅斯林工廠的收購事宜達成協議。

料帶動3000就業崗位

奇瑞汽車在公告中承諾，保留工廠現有的全部692名員工，並料帶動產業鏈上下游近3000個就業崗位，將其打造成為集合研發、製造、供應鏈、技能培訓和出口輻射於一體的綜合性汽車樞紐，計劃在2028年前實現本地化率40%的初期目標。



▲奇瑞汽車表示，將以羅斯林工廠為起點，將南非打造為奇瑞在南部非洲的區域運營中心。

霍峽重開 DHL: 跨國運輸漸進式復甦

企業訪談

近日美伊停火諒解備忘錄生效，雙方同意在60天內展開最終談判，這標誌着四個多月的地區衝突邁向政治解決階段，戰略咽喉要道霍爾木茲海峽進入「技術性開放、商業性修復中」的狀態。為了解這一重大進展對全球貿易和供應鏈影響，記者近日專訪DHL全球貨運大中華區首席執行官艾若馨，她判斷，政治協議將改善市場預期，但其落地執行仍需要時間，相關高漲的運輸成本也將在此後逐步恢復正常。

「復甦將是漸進式的，實際航行安全和通行條件不會立即回復到衝突前水平，恢復過程將是分階段推進，首先是安全確認和有限通行，其次是航班、航次逐步恢復，最後才會回歸常規直航服務。」艾若馨表示，霍爾木茲海峽重開將最有利於高度依賴該海峽的能源進口商和出口商，同時將惠及全球能源消費者，以及受能源價格影響較大的下游製造業。對整個物流行

業而言，從貨主、航空公司、海運承運人到港口和貨運代理企業，都將從中受益。「承運人可以逐步恢復更具可預測性的運輸網絡，貨主也能夠更好地恢復訂單履約和庫存管理」，艾若馨建議，對於承運人而言，在決定首次恢復航行計劃之前，需要評估諸多因素，包括船員安全、船舶保險、目的港可達性和擁堵情況、空箱調撥、船期可靠性，以及客戶的責任邊界等。

全面恢復需時 維持多式聯運

她特別強調，全面恢復通行並不意味着相關影響會立即消除，商業運輸恢復正常仍需要時間。「儘管如此，海峽重新開放仍然是一個強烈的積極信號，將有助於改善市場預期並提升供應鏈信心。」

而DHL將持續關注局勢，在過渡期為客戶繼續提供應急方案和替代路線，確保

貨物的可靠性、可視性和可控性。過去數月，為應對霍爾木茲海峽關閉帶來的挑戰，DHL等物流企業通過啟用替代港口、靈活組合陸路及多式聯運方案，支持客戶供應鏈的連續性。

艾若馨透露，公司提供的多式聯運方案不會立即停止，而是將作為長期能力保留。「過去幾年，尤其是過去幾個月的經驗表明，供應鏈韌性不能建立在單一通道、單一港口或單一運輸方式之上。」她表示，DHL將採取分階段方式，並根據客戶需求逐步評估運輸選擇。多式聯運方案將繼續服務在途貨物，並在直航恢復初期作為備用方案。更重要的是，這些方案已成為應對未來潛在供應鏈中斷的「韌性資產」，可在風險重現時被快速啟動。

DHL的應對實踐與當前中國及全球物流業追求高質量發展、增強供應鏈韌性的宏觀趨勢不謀而合。根據中國物流與採購聯合會發布的數據，2026年1至5月，中國社會物流總額達146.6萬億元人民幣，按年增長5.2%，物流運行總體延續平穩向好、向優提質的發展態勢，特別是在跨境物流領域，顯示出強韌韌性。

持續投資中國 助力貿易聯通

對於未來，艾若馨重申，DHL將持續投資中國，致力於成為中國客戶「值得信賴的物流合作夥伴」，助力全球貿易聯通。在全球經貿環境複雜多變的背景下，這種對供應鏈韌性的持續構建、對智慧物流的前瞻投入，有助現代物流企業穿越週期、實現可持續發展。

大公報記者 毛麗娟

海運成本倍增 中國製造業盼回落

減輕壓力

作為全球能源與海運物流的戰略咽喉，霍爾木茲海峽目前進入「技術性開放、商業性修復中」的過渡狀態，這一消息讓中國眾多外貿製造企業看到了運輸成本回落的希望。

自今年2月底美伊衝突爆發以來，霍爾木茲海峽的通行受阻直接攪動了全球供應鏈，中國製造業的成本端承受了持續的上行壓力。航運數據顯示，衝突爆發後，亞洲至美國的集裝箱運輸成本較此前翻倍，船用超低硫燃料油價格累計上漲55%，燃油成本佔航次總成本升至60%。

不少深耕中東、歐美的珠三角製造企業最先感受到壓力，深圳一家主營建材出口的貿易商透露，衝突期間發往沙特的貨物海運成本急飆5倍，原本40天的航程被迫多次調整路線，部分訂單甚至因通行不確定性出現延期交付。

東莞稻草人裝飾公司的外貿代表胡女士表示，自美伊戰爭爆發以來，油價攀升導致各類材料成本上漲，外貿商品出口價格至少升了105%，客戶購買意願下降；而海運費用每40英尺標準箱在常規價格基礎上則上漲1倍，如從深圳港到英國南安普頓，每標準箱海運費從2450美元漲至4925美元。她透露，儘管7月初略有下降，但每標準箱僅減少100美元。

對於汽車出口行業而言，運力

緊張的影響更為直接。近年中國汽車出口量持續攀升，滾滾船運力本來就存在較大的缺口，衝突疊加之後，國際運費較此前上漲約5倍，不少車企的出海物流成本大增。即便上汽、比亞迪等頭部企業早已布局自有遠洋滾裝船隊，但在出口高峰時段，仍需要提前3至4個星期預訂船位，物流調度的複雜度遠超以往。

洽談下半年訂單 鎖定優惠

「現在最期盼的是海峽能盡快全面正常通航，把物流成本降下來。」不少外貿製造企業負責人表示，隨着停火消息落地，他們已開始和海外客戶重新商談下半年的長單計劃，也在和航運企業鎖定後續的優惠船位。對於長期依賴全球供應鏈的中國製造業而言，霍爾木茲海峽的全面修復，不僅意味着運輸成本的下降，更意味着全球貿易流通秩序的回歸穩定，這將為後續的出口增長釋放更多積極空間。

業內專家普遍判斷，美伊停火協議的簽署將有效改善市場預期，但霍爾木茲海峽的實際通行能力不會立刻恢復至衝突前水平，將分三個階段推進：首先是航運安全排查與中立國船隻有限通行，其次是各大航運公司的原有航次逐步恢復，最後才會全面回歸常規直航服務，與之對應的高漲運輸成本，也將逐步回落。

大公報記者 毛麗娟



▲艾若馨透露，DHL提供的多式聯運方案不會立即停止。

▲DHL承運的貨物在港口裝卸。