



上图：奇瑞出海起步早。

表示，在全球锂矿储量最大的智利，比亚迪正在与智利政府以及智利化学工业集团（SQM）就一种新的盐湖提取技术（直接提锂法）进行谈判。而在巴西，比亚迪正在独立开发一个小型的锂矿项目。

涉猎上游的原材料，建设汽车生产工厂，再打造海外研发中心，这些举措正是中国车企逐步在出海过程中走向纵深的具体表现。

要有战略眼光

中国车企出海，奇瑞和上汽是早期的探索者。

早在2004年11月，奇瑞与马来西亚ALADO公司签署合同，共同投资1200万美元建立CKD工厂。

全球汽车信息平台Marklines数据显示，最早自2006年开始，奇瑞就在马来西亚进行了汽车销售。在2012年，上汽集团与泰国正大集团合资，在泰国投产和销售名爵品牌汽车。

根据乘联会相关数据，2024年6月，我国汽车出口量达到48.5万辆，其中奇瑞连续数月在出口量上成为中国车企领头羊。

张翔对本刊表示，奇瑞出海起步早，收购了一批海外当地的汽车生产厂商，以性价比高在当地建立知名度和认可度，铺开了销售网络。从奇瑞的经验能够看出，车企的出海不会一蹴而就，需要时间的积累。因此，“中国车企出海一定要趁早”。

泰国是东盟最大的汽车制造国，日本丰田、本田等汽车品牌在泰国

已经深耕60余年，这里可谓日系品牌的“后花园”。日系品牌在泰国几十年的深耕，同时也给泰国带来较完整的汽车产业及配套产业。从日本车企与泰国的关系可以看到，出于保护本土汽车产业、推动经济发展、增加本土就业等因素，相较单纯从中国出口汽车到东南亚，合资合作、本土化建厂等“与当地共享利润”的方式，显然更受东南亚国家欢迎。

在封士明看来，中国车企出海，应当持有匹配汽车强国定位的战略眼光。“中国车企出海到东南亚，除了销售自己的汽车，也应当更好地帮助当地发展汽车产业链。基于这一理念，一些举措可能暂时不赚钱，但是要成为汽车强国，基础建设是必须的。”封士明说道。