



本港將於18日舉行的「2026香港車博會」，亦將見證內地新能源汽車品牌手持「價格戰」與「價值戰」兩張王牌，在全球市場攻城略地的歷史時刻。展會匯聚吉利、廣汽、比亞迪、小鵬、極氪等眾多內地車企，聚焦電動化、智能化前沿技術與全球出海合作，令市場充滿期待。香港商報記者 蘇尚

內地新能源車強勢霸榜 香港車博會 將助攻出海

車市變天： 內地品牌從追趕到領跑

香港作為右軚車的市場，長期被日系品牌視為傳統腹地，德系豪華品牌也佔據了高端份額。然而，2026年5月的市場數據顯示，這一格局已徹底改變。前十品牌中，中國品牌佔八席，包括比亞迪、騰勢、極氪、小鵬、smart、阿維塔、名爵、埃安等，僅Tesla和豐田為非中國品牌。車型榜上，Model Y領先，但中國新能源車型幾乎主導了市場。

這一崛起並非一蹴而就。過去數年，中國NEV品牌在香港經歷激烈廝殺。電動車「一換一」稅務寬減政策（最高減免17.25萬港元）曾加速市場轉型，但2026年3月底政策結束後，市場並未出現預期中的「斷崖式」下跌。4月NEV新登記數量仍維持高位，5月中國品牌銷售繼續強勢增長。騰勢D9單一MPV車型斷層領先，極氪7X、小鵬G6等SUV熱銷，顯示消費者對中國車企的認可度大幅提升。

兩張王牌： 價格與價值雙線並舉

比亞迪在香港的表現尤為亮眼，不僅多次超越Tesla成為月度銷量冠軍，其海獅07EV、元PLUS等車型也深受歡迎。騰勢作為比亞迪高端子品牌，以D9 MPV精準切入家庭與商務需求，迅速佔領市場空白。極氪、小鵬等新勢力則憑藉智能化配置穩步擴張，增設展廳、提升品牌曝光。廣汽埃安等品牌也在特定月份登頂，展現多點開花的態勢。



銷量冠軍與市值零頭 中國車股為何落差巨大？

在港上市的汽車股數目眾多，摘取其中具代表性的7隻——吉利汽車(175)、比亞迪(1211)、廣汽集團(2238)、長城汽車(2333)、蔚來(9866)、小鵬(9868)、理想(2015)，現價總市值約為8927億港元。相比之下，美國特斯拉現價市值約1.52兆美元（約合11.856兆港元）。一個值得深思的悖論是：中國車企的全球銷量早已大幅拋離特斯拉，為何市值差距如此巨大？

中國汽車產業近年爆發式成長，尤其新能源車領域。比亞迪等企業已多次超越特斯拉成為全球電動車銷量冠軍，中國整體汽車出口量也穩居全球前列。中國車企的規模優勢明顯：低成本製造、完整供應鏈、快速迭代能力，讓它們在價格戰中屢佔上風。

然而，資本市場的估值卻呈現巨大落差。七家代表性港股車企總市值僅為特斯拉的零頭，若擴大到更多中國車企，差距依然明顯。特斯拉單一公司市值常年領跑全球車企，甚至接近或超過多家傳統巨頭總和。這背後有多重原因。

首先是盈利能力與商業模式差異。特斯拉不僅賣車，更被視為科技公司。其自動駕駛

近年來，內地企業出海的主力軍當推新能源汽車（NEV），而在香港市場歷經數年激烈競爭後，終於突破重圍。據運輸署最新數據顯示，5月份香港新車首次登記品牌榜，內地品牌佔據前十中的8個席位，強勢取代傳統德系、日系品牌的優勢地位。Tesla雖以1392輛穩居第一，但比亞迪（806輛）和騰勢（649輛）緊隨其後，比亞迪系兩大品牌合計已超過Tesla。

傳統日系、德系品牌則面臨重挫。寶馬、奔馳等在榜單上排名下滑，燃油車型在榜單中僅剩少數席位。這一變局反映出香港消費者對電動化、智能化趨勢的擁抱，及中國車企在性價比與技術上的全面超越。

港車博會： 見證車企出海新里程

香港作為國際金融、貿易中心，將為中國車企提供融資、展示與測試平台，助力輻射全球。

即將於6月18日至22日在亞洲國際博覽館舉行的「2026香港車博會」，是中國NEV展示實力的舞台。資料顯示，展會聚焦全產業鏈，涵蓋全球汽車科技、智行供應鏈、低空經濟、創科應用等五大展區。吉利、比亞迪、廣汽、一汽、東風、奇瑞、小鵬等將帶來最新出海車型與技術成果。

展會亮點包括新車發布、高峰論壇（如供應鏈全球化戰略論壇與創新科技應用論壇）、商貿對接等。據消息指，吉利遠程新能源商用車將展示甲醇電動應用，極氪帶來009、7X等熱銷車型，曹操出行展出Robotaxi原型車，計劃在香港布局未來出行。展會不僅是展示，更是促進合作、解決出海合規與落地難題的平台。

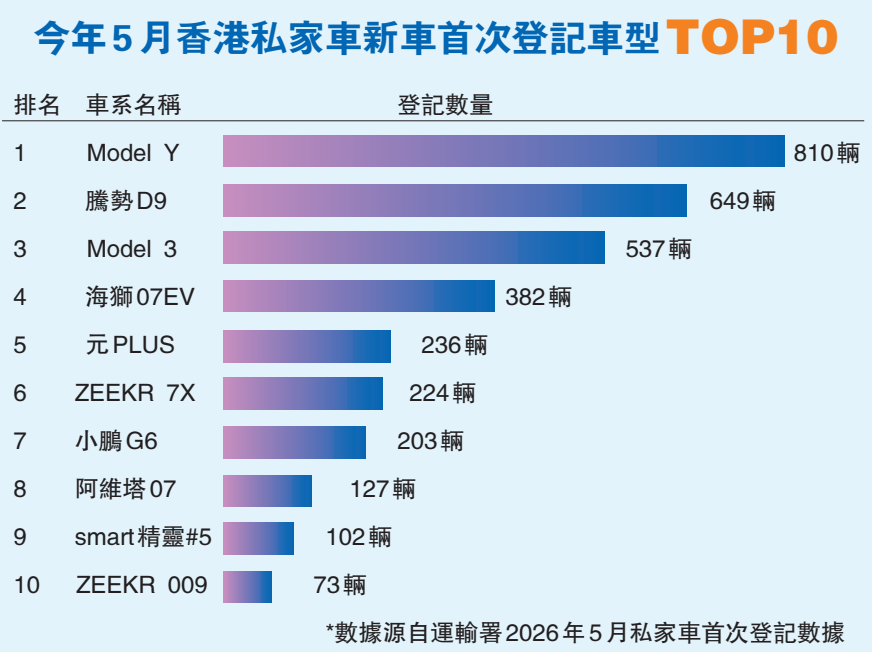
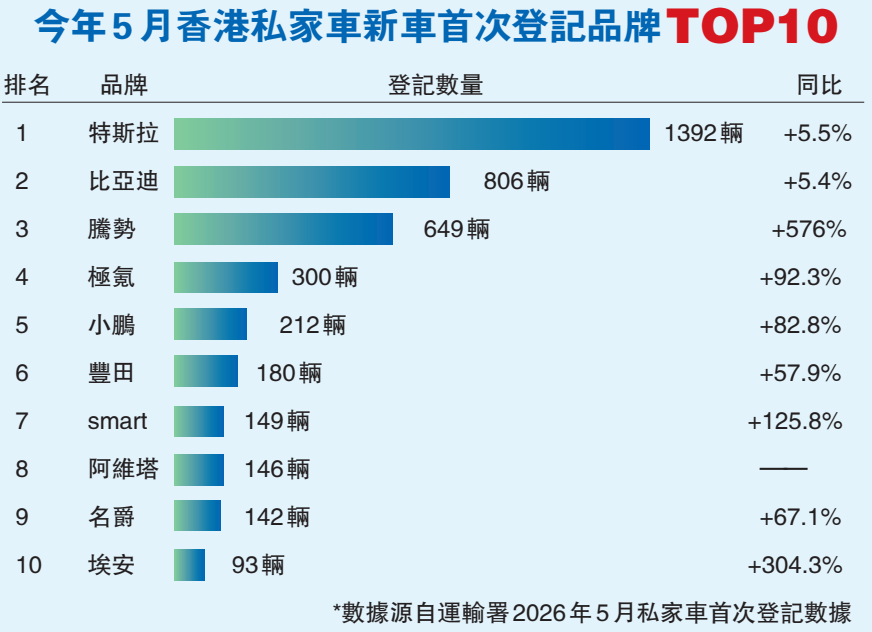
在香港特區政府支持下，車博會強化香港作為「港通全球」樞紐的作用，助力中國汽車從「產品出海」向「生態出海」升級。

本市場重視的不僅是當前業績，更是長期護城河與故事性。

當然，中國車企並非沒有機會。隨著智能化、全球化深化，若能在海外建廠規避壁壘、提升品牌高端化、強化軟件與生態服務，估值有望修復。比亞迪的全球布局、吉利的技術整合、小米等跨界玩家的加入，都顯示產業活力。理想汽車等在家庭用車市場的深耕，也提供差異化路徑。但要彌合市值差距，需從價格競爭轉向價值競爭，從「賣得多」走向「賺得多、想得遠」。

這一市值差距，本質上是中美汽車產業發展模式的縮影。中國憑製造與規模取勝，特斯拉則以創新與資本敘事領跑。對投資者而言，銷量是基礎，盈利才是市值支柱。中國汽車要真正走向全球價值鏈高端，不僅要產量領先，更需在技術原創、品牌溢價與可持續盈利上實現突破。未來，隨着產業成熟，這一「零頭」差距或將逐步縮小，但過程充滿挑戰與變數。

在2026北京車展上，比亞迪旗下豪華品牌騰勢Z電動超跑。新華社



極致性價比征服市場

中國新能源汽車的崛起，核心在於手持「價格戰」與「價值戰」兩張王牌。

中國NEV憑藉完整供應鏈與規模效應，實現低成本高性能。比亞迪等企業掌握電池、電機、電控核心技术，生產成本遠低於傳統車企。在香港，稅務補貼退坡後，中國入門級與中高端NEV仍具強大吸引力。數據顯示，中國市場上多款熱門NEV售價遠低於美國新車平均價，這一優勢已延伸至香港。

例如，比亞迪海獅07EV、元PLUS等車型提供豐富配置卻維持親民價格；騰勢D9在MPV領域以高性價比擊敗傳統對手。價格戰不僅是簡單平價，更是通過垂直整合（如比亞迪自產電池）壓低成本，實現「電比油低」的長期競爭力。

技術領先定義新標準

價格只是入場券，價值才是決勝關鍵。中國NEV在智能化方面領跑全球。智能座艙、智能駕駛（智駕）、電池技術迭代迅速，遠超傳統車企。消費者購買時，續航、電池安全、智能配置成為首要考量，而中國車企在這些方面表現突出。

極氪、小鵬等品牌搭載先進智駕系統，提供L2+甚至更高級輔助駕駛；比亞迪刀片電池以安全性和能量密度著稱；騰勢等高端車型融合豪華舒適與智能科技。香港右軚車市場的適配性，以及針對本地需求的快速迭代，讓內地品牌車型迅速贏得消費者認可。相比之下，傳統德日品牌在電動化轉型上相對緩慢，智能化配置落後，導致市場份額被逐步侵蝕。

這兩張王牌相輔相成：價格戰打開市場大門，價值戰鞏固忠誠度。

香港商報

Hong Kong Commercial Daily

中國政府特許在內地發行之報刊

在商言商 香港報章

2026年6月14星期日

今天出版1疊共4版
1952年創刊 第26414號
香港政府指定刊登法律廣告有效刊物
港澳台及海外每份零售12元港幣
廣東省外每份零售5元人民幣
廣東省每份零售4元人民幣



碼上看

第十八屆海峽論壇
王滬寧出席並致辭

掃碼睇圖文

張凌赫籲更多台灣同胞
來大陸感受生機與活力

掃碼睇片