

绿动欧洲

GREENING EUROPE

中国新能源汽车企业在欧发展报告

Report on the Development of Chinese NEV Manufacturers in Europe



中国经济信息社
CHINA ECONOMIC INFORMATION SERVICE
上海总部
SHANGHAI HEADQUARTERS

绿动欧洲

GREENING EUROPE

中国新能源汽车企业在欧发展报告

Report on the Development of
Chinese NEV Manufacturers in Europe



欧盟中国商会
CHINA CHAMBER OF COMMERCE TO THE EU



中国经济信息社
CHINA ECONOMIC INFORMATION SERVICE
上海总部
SHANGHAI HEADQUARTERS

课题组

组 长：徐 辰 潘海平

副 组 长：季 蕾 方东葵

统筹执行：何欣荣 沈忠浩 梁淋淋

研究主笔：王 鹤 陈云富

研究秘书：宫 平

研究助理：李一帆 葛佳明 邓 侃 杨子华 林 澜 洪琳晟 孟凡雪 付瑞骐

邓涵诚 兰悦天

特别感谢 （排名不分先后）

张永伟 中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长

董 扬 中国汽车动力电池产业创新联盟理事长

巩 旻 瑞银中国汽车行业研究主管

	欧盟中国商会会长徐辰寄语	01
	中国经济信息社董事长潘海平寄语	03
01	第一章 贸易保护冲击：中国车企在欧发展信心受损	05
	1.1 在欧中国车企深感营商环境逐渐恶化	08
	1.2 欧洲合作伙伴观望情绪加重	09
	1.3 企业呼吁营造更加公平、非歧视的营商环境	09
	1.4 部分欧洲大型车企对反补贴调查说“不”	13
	1.5 中国购置补贴政策已退出市场	14
02	第二章 出海欧洲：中国制造≠中国品牌，西方车企是出口主力	17
	2.1 中国制造≠中国品牌，欧美品牌占据中国对欧出口主力	20
	2.2 从并购到投资，中国新能源汽车企业在欧发展转变	27
	2.2.1 早期：并购为主	27
	2.2.2 现阶段：绿地投资为主	27
	2.3 在欧洲，为欧洲——中国车企在欧洲创造价值	30
	2.3.1 中欧新能源产业合作助力欧盟绿色转型	30
	2.3.2 践行ESG理念，中国车企为欧洲提供就业岗位等多重支持	31
	2.4 欧洲品牌汽车长期占据中国市场“前排”	33
03	第三章 交通减碳：世界需要更多新能源车	35
	3.1 新能源汽车长期供应存在较大缺口	37
	3.1.1 全球新能源汽车产能存在较大缺口	37
	3.1.2 中国汽车产销整体平衡，新能源汽车需求增长迅速	38
	3.1.3 跨国车企加码中国新能源汽车市场	39

3.2	对产能问题要立足市场经济规律客观辩证看待	41
3.2.1	产品出口与“产能过剩”不能画等号	41
3.2.2	产能利用率是动态变化的指标	41
3.2.3	“油电”迅速切换致燃油车产能呈结构性过剩	43
3.2.4	中国推动汽车行业兼并重组化解闲置产能	44

04	第四章 创新驱动：中国新能源汽车三大竞争优势	45
4.1	技术创新——中国电动汽车产业核心优势	47
4.1.1	拆解比亚迪海豹显示中国电动汽车成本优势明显	47
4.1.2	中国汽车发明专利持续增长	48
4.1.3	中国汽车“三电”技术全球领先	50
4.1.4	中国汽车智能化技术持续进步	52
4.1.5	新车开发周期不断缩短技术迭代加快	53
4.2	中国新能源汽车产业呈现集群化发展趋势	53
4.3	新能源汽车配套设施持续完善	54

05	第五章 携手共进：对中欧新能源汽车领域发展与合作的意见建议	57
5.1	中国车企在欧发展面临新挑战	59
5.1.1	贸易保护主义抬头，成本负担加重	59
5.1.2	绿色话语权之争：“碳壁垒”正成新贸易壁垒	59
5.1.3	欧洲基础配套设施不完善，充电桩建设滞后	61
5.2	强强联手：携手合作是唯一正确出路	62
5.2.1	加强技术合作	62
5.2.2	加强政策互鉴	63
5.2.3	强化供应链合作	63
5.2.4	建立相关标准互认互信机制	64
5.2.5	强化投资合作	64
5.2.6	共建公平非歧视营商环境	65

	结语：更紧密合作，铺就中欧经贸关系稳定繁荣“高速路”	67
--	-----------------------------------	----



欧盟中国商会 会长徐辰寄语

绿色浪潮正在席卷中欧乃至全球。在这场应对气候变化和人类共同寻求可持续发展所驱动的世界绿色经济转型中，欧洲一度扮演引领者和规则制定者的重要角色，推动了全球双碳目标愿景的广泛树立。而中国，则凭借其在全球减排、能源转型和实现可持续目标中的卓越贡献，成为不可或缺的全球性力量。

中欧之间的绿色协作历史悠久且成果丰硕。从《巴黎气候协定》的签署到中欧绿色伙伴关系的建立，从绿色金融共同分类目标到碳排放交易市场建设，中欧双方在可再生能源和绿色目标实现上拥有众多共同的历程和理念。

绿色，不仅成为中欧的共同语言，更是促使近年双边经贸“搏动”增长的强有力引擎。中国凭借在新能源技术、绿色制造和可再生能源领域的快速发展，成为全球绿色经济的重要力量。与此同时，欧洲在能源效率、低碳技术和环保法规方面积累了丰富经验，为中欧绿色合作提供了有力支持。绿色经济领域，中国和欧洲相互扶持、相互促进，当然也相互依赖。

然而，这份互利共赢的相互依赖关系，正面临政治领域所传导的复杂而微妙的压力。2023年下半年以来，商业界所最担忧的问题相继涌现。2023年10月，欧委会自行启动对中国电动汽车反补贴调查，成为中欧经贸关系的新摩擦点和历史性事件。

现在看来，这个调查成为欧盟经济政策“内顾”的标志性转折点。全球化悄然演变，供应链近岸化、友岸化布局加速，世界经贸规则“意大利面碗”效应愈发凸显，催生了欧方在世纪疫情、地缘政治冲突和大国角力的合力下的新选择。



欧方的政策选择让包括商会会员在内的广泛在欧新能源领域中的企业首当其冲。过去数月来，商会与众多受影响的企业，包括整车厂、电池厂、零部件企业以及所波及的金融、物流、仓储等领域企业，举行了10多轮的交流与研究，我们能深刻感受到行业内的压力与担忧。

这种担忧随着欧方政策动向与日俱增，也为中欧经贸合作增添新的不确定性。2024年3月，欧盟对中国进口的电动汽车进行海关登记；7月，欧委会将开始对华电动汽车征收临时反补贴税。为更深度洞察中国新能源领域企业在欧洲发展的真实状况，及时跟踪调查对行业的冲击和影响，欧盟中国商会与新华社中国经济信息社携手，于2024年4月和5月期间，通过问卷、深度访谈、座谈会等多种形式开展系列调查研究。

本报告是欧盟中国商会首份专门针对重点行业制作的在欧中企发展报告，旨在切实展现面对当前诸多复杂挑战的中国新能源领域企业在欧发展的真实情况，跟踪欧盟相关调查对企业带来的具体影响，并就促进中欧在新能源汽车领域合作协同提出具体意见建议。

我们看到，即使面对多重困难，多数受访企业仍坚定地把欧洲作为其海外布局的重要战略目的地。他们认为，中国制造电动汽车的最主要优势在于技术创新、供应链优势和智能化，而且很多企业依然希望深耕欧洲市场。我们希望欧方与中国企业界的努力相向而行，客观看待中国企业对欧盟和全球绿色转型所做出的贡献，营造公平、公正和非歧视的营商环境，切实助力中欧绿色伙伴建设！



中国经济信息社 董事长潘海平寄语

广袤的亚欧大陆，人类文明的璀璨之地。

中国和欧洲，分处亚欧大陆两端，是推动多极化的两大力量、支持全球化的两大市场、倡导多样性的两大文明。中欧如何相处、怎样作为，关乎着亚欧大陆的繁荣，牵动着全球格局的走向，具有战略意义和世界影响。

当前世界正在经历深刻的历史之变，进入新的动荡变革期。中欧有着广泛共同利益和深厚合作基础，以中欧关系的稳定性应对国际形势的不确定性，以中欧开放合作推进经济全球化深入发展，以中欧团结协作应对全球性挑战，推动中欧关系稳定健康发展，将为世界提供更多稳定性，为全球发展提供更多推动力。

在全球贸易低迷的背景下，中欧去年货物贸易额仍高达7830亿美元，保持彼此最大货物贸易伙伴地位。中国自欧进口进一步保障了中国人民日益增长的消费需求，促进了中国经济发展；中国对欧新能源、电子等商品出口则加快了欧洲的绿色和数字双转型，并低成本满足了欧洲广大企业和人民的生产生活需要。2022年以来，宝马、大众、斯特兰蒂斯等多家欧洲大型跨国公司加大对中国市场投入，中国新能源汽车在开放竞争中练就了真本事。

中国新能源汽车出口的增长引起了一些国家的焦虑。在欧洲，有声音在渲染所谓的“中国挑战”，将经济问题政治化、意识形态化、泛安全化，鼓吹对华“去风险”“降依赖”，使“去风险”变成“去机遇”和“去合作”。经济全球化即便遭遇逆流，不合作才是最大的风险，不发展才是最大的不安全。

中国是全球最大的汽车消费市场，并对全世界的车企保持开放。欧洲汽车企业在中国投资经营多年，中国产品和服务来到欧洲，给欧洲带来科技发展、企业实力和民众福祉。中欧汽车产业你中有我、我中有你，在绿色转型的大潮中有着广泛的合作空间和共同利益。

中国经济信息社是中国最大的经济信息服务机构之一，长期关注新能源汽车产业，为用户提供资讯、数据、研报、信用、指数、舆情，以及信息发布、融合传播、智库咨询、论坛策划、培训讲座等综合信息服务，助力中欧经贸务实合作不断深化。

本报告在编制过程中，通过问卷调研和走访的方式，梳理了中国电动汽车在欧销售、生产和投资的现状，分析了中国电动汽车对欧洲绿色转型等做出的贡献，回溯了中国新能源汽车核心竞争力的来源，并对中欧汽车产业的深化合作提出了中肯建议。

根据国际能源署的测算，2030年全球新能源汽车需求量将达到4500万辆，市场前景广阔。我们期待中欧双方把“供应链”真正变成“共赢链”，以“增量思维”共同做大新能源汽车市场，为全球绿色转型和世界经济作出新的贡献。

01

第一章

贸易保护冲击： 中国车企在欧发展信心受损

核心关切点与建议

欧盟开征临时反补贴税，欧洲开放市场环境受质疑

- 贸易保护主义抬头，“针对性”行动影响中企信心
- 在欧中企深感欧洲营商环境逐渐恶化
- 在欧中企面临更多不确定性，投资偏谨慎

在欧中企呼吁欧盟遵守WTO国民待遇原则，避免区别对待外企

- 重建公平、非歧视的营商环境
- 减少泛政治化安全化影响，提振外企展业信心



2023年10月至今，除了宣布对自中国进口的电动汽车发起反补贴调查，欧盟委员会在中国电动汽车议题上不断加码，贸易保护主义倾向受到各界高度关注。

统计显示，仅2024年1月份以来，欧盟对华出台的贸易保护主义措施达数十项，如此密集的对华贸易保护主义举措让中欧经贸摩擦风险骤升。

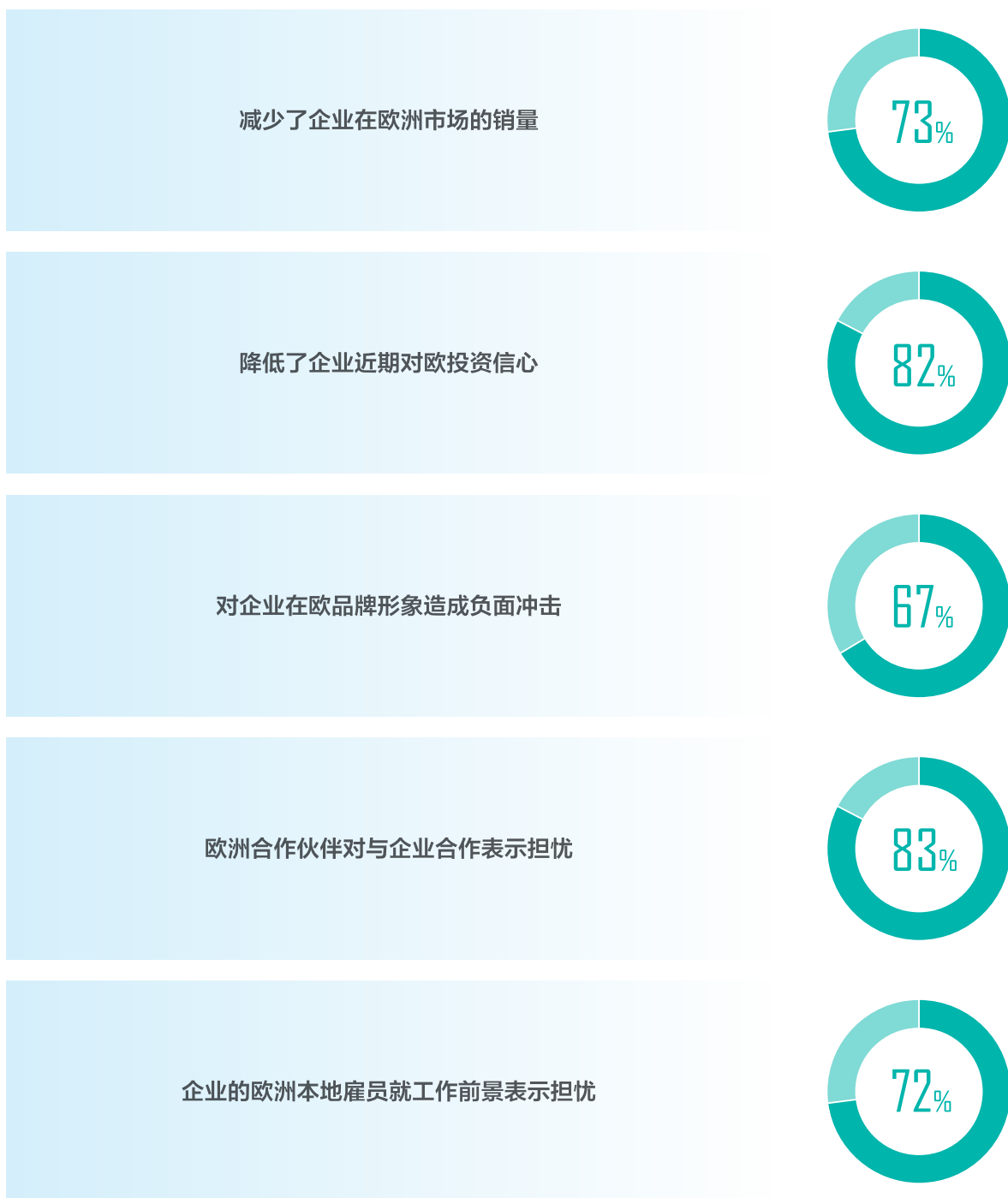
2024年6月12日，欧委会发布对自中国进口的电动汽车征收临时反补贴税的预披露信息，将于7月初开始对原产于中国的电动汽车征收17.4%-38.1%的临时反补贴税，中国商务部表示高度关切、强烈不满，产业界对此深表失望、坚决反对。

为进一步评估政策变动对中欧电动汽车企业合作的影响，欧盟中国商会与中国经济信息社联合对30余家新能源汽车领域企业和机构开展中国电动汽车在欧发展现状调查，并与主要整车及产业链上企业进行了深度访谈。

结果显示：73%以上受访企业表示调查开启以来，其欧洲市场销量遭受负面影响；82%的受访企业表示近期对欧投资信心显著下降；67%的受访企业认为对其品牌声誉造成负面冲击；83%的受访企业表示欧洲合作伙伴表达了对与其合作的担忧，推迟、减少了相关合作；72%的受访企业表示其欧洲本地雇员对工作前景表示担忧。

图1-0-1

欧盟对中国进口电动汽车反补贴调查的影响



数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

■ 符合 ■ 不符合

1.1 在欧中国车企深感营商环境逐渐恶化

多数受访企业认为，最近一年，地缘政治因素带来的影响导致经济活动泛政治化趋势明显，且感到欧盟对中国企业的调查与措施更加频密，涉嫌对中国企业歧视性执法或未遵守WTO相关要求。

根据欧盟委员会2023年三季度提交的《贸易防御年度报告（2022）》，截止到2022年底，欧盟正在实施的117项反倾销措施和21项反补贴措施中的中国企业分别占59%及48%，远高于反倾销第二位的俄罗斯（9%）和反补贴第二位的印度（19%）。

针对从中国进口的电动汽车，欧盟委员会在没有欧盟内企业申诉、缺乏实质性证据的情况下发起调查，让企业深感担忧和失望，认为这一举动将增加电动汽车成本，加大企业展业难度，不利于欧盟绿色转型进程，也给欧盟塑造良好的绿色经济发展环境带来负面影响。

受访企业表示，为应对新的政策，在欧中国车企运营成本将明显上升，如人力投入、新增岗位和外部咨询费用等，不确定性增加。

偏负面的舆论环境和政策导向，使得中国车企在欧招募高端人才更难，面临更多挑战。

“我们非常反对用关税这样的手段去阻止全球新能源汽车在各个国家之间的正常贸易。新能源汽车对于环境保护、降低碳排放以及可持续发展来说非常关键。”

——蔚来汽车创始人李斌¹

¹来源：新华社，《蔚来汽车创始人李斌：新能源汽车对全球可持续发展至关重要》，2024年5月31日

1.2 欧洲合作伙伴观望情绪加重

欧盟委员会持续的贸易保护主义倾向，不仅影响中企在欧发展，对中企在欧合作伙伴也传递了消极信号。中国电动汽车欧洲经销商、租赁公司等机构对中国车企在欧销售的不确定性感到担忧。

受访车企反映，经销商和租赁公司是车辆销售过程中的重要合作伙伴，出于对未来不确定性的担忧，经销商积极性、配合度明显降低，导致其调整与中国车企的合作协议，如销量目标、利润要求等，对车企整体发展产生不利影响。

调查中，多家受访车企也反映，接到经销商、客户的问询，表示担心中国车企会减少投入，甚至担心中国车企退出欧洲市场。

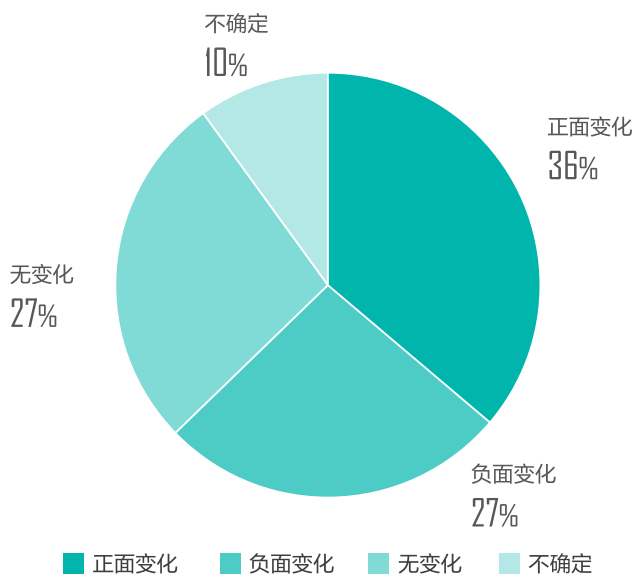
实际上，加大在欧洲的本地化发展虽然是中企在欧发展的长期战略方向，但欧盟的举措明显打击企业的商业信心。

1.3 企业呼吁营造更加公平、非歧视的营商环境

对中欧在电动汽车、动力电池及相关领域的技术合作上，36%的受访企业表示将加大合作，27%的企业表示对合作无影响，27%的企业表示对合作有负面影响。

图1-3-1

未来5年中国车企在欧技术合作趋势

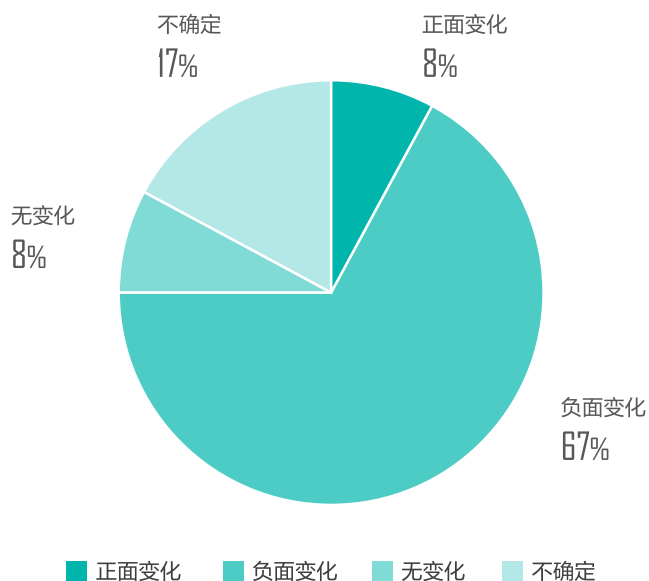


数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

超过60%的企业表示欧盟的举措对未来中国企业相关产品出口将产生负面影响；约50%的企业表示会对在欧洲本地创造的直接和间接就业岗位数量产生负面影响。

图1-3-2

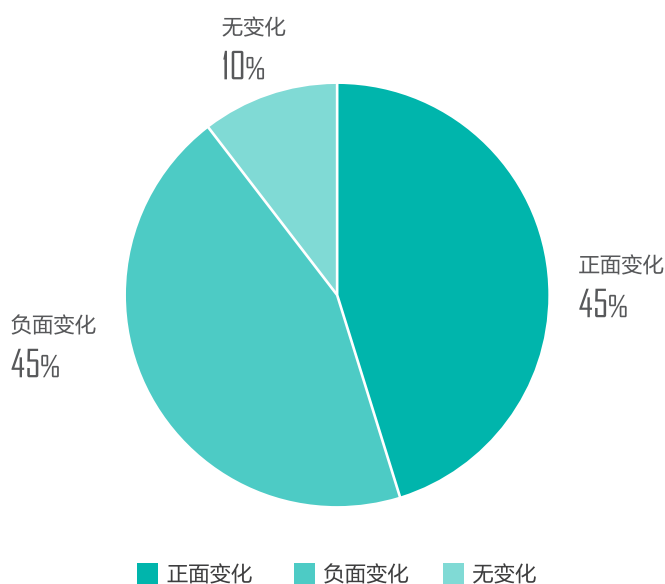
反补贴调查对企业未来相关产品出口的影响



数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

图1-3-3

反补贴调查对欧洲本地创造的就业影响

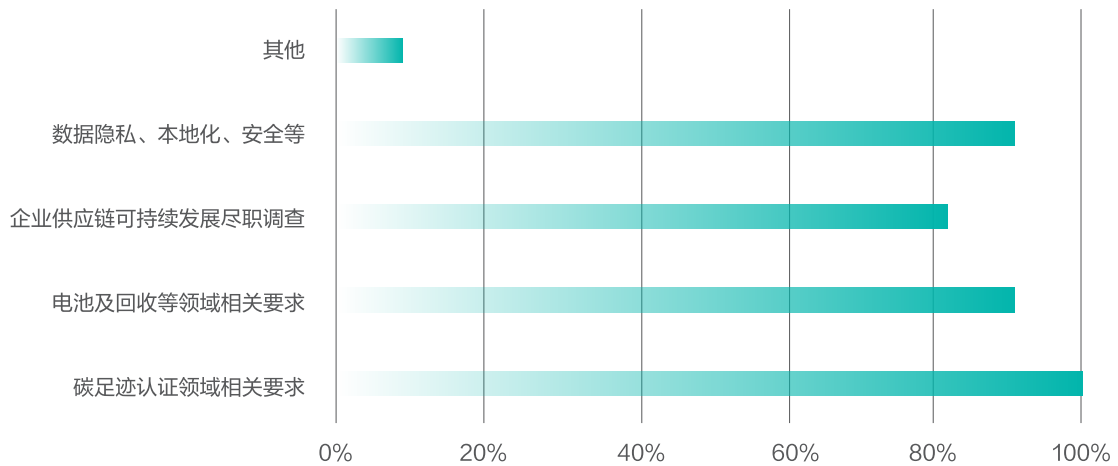


数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

中国电动汽车产业链企业普遍担心，未来在欧发展还可能会面临一系列壁垒和合规挑战，包括：碳足迹认证要求，电池及回收等领域相关要求，企业供应链可持续发展尽职调查，数据隐私、本地化、安全等，欧盟碳边境调节机制等。

图1-3-4

企业未来可能面临的壁垒

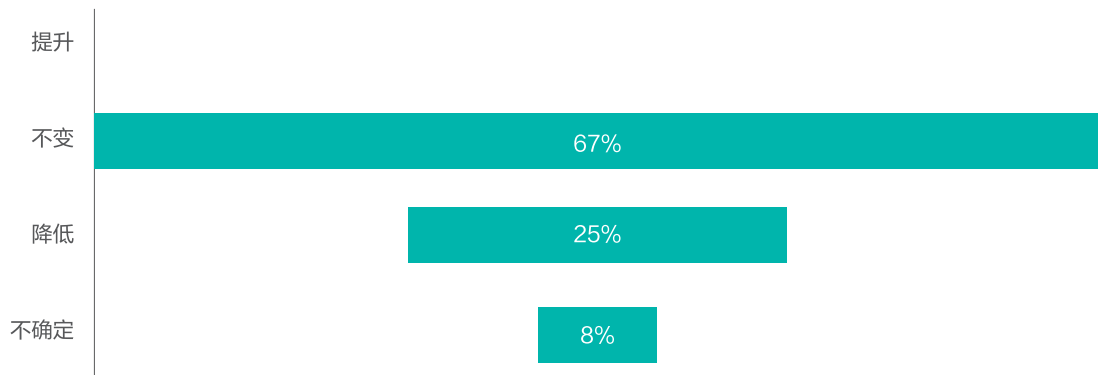


数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

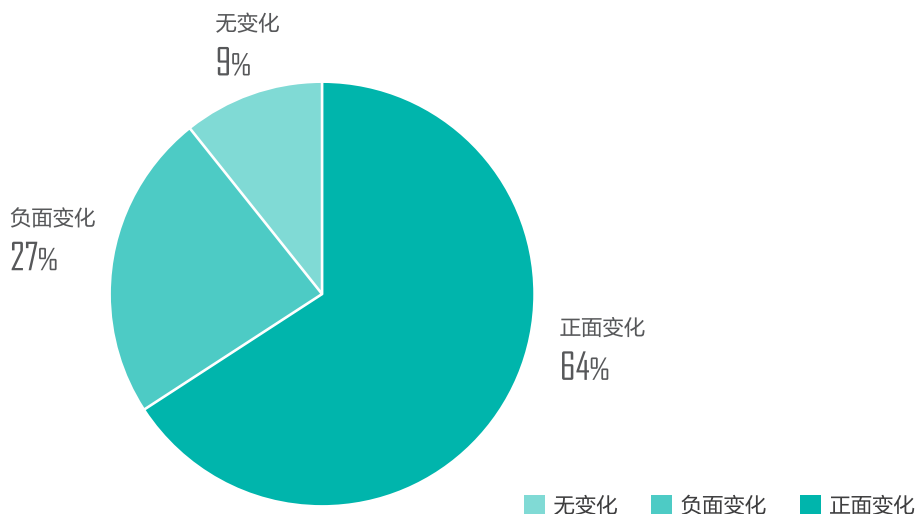
尽管面临重重挑战，仍有60%以上的企业表示欧洲市场对中国电动汽车企业在全局布局的重要性不变，将持续深耕欧洲市场，并在未来五年对企业欧洲建厂持乐观态度；2024年，多数企业有员工招聘计划，有企业表示招聘数量超过200人。

图1-3-5

反补贴调查对企业欧洲布局的影响



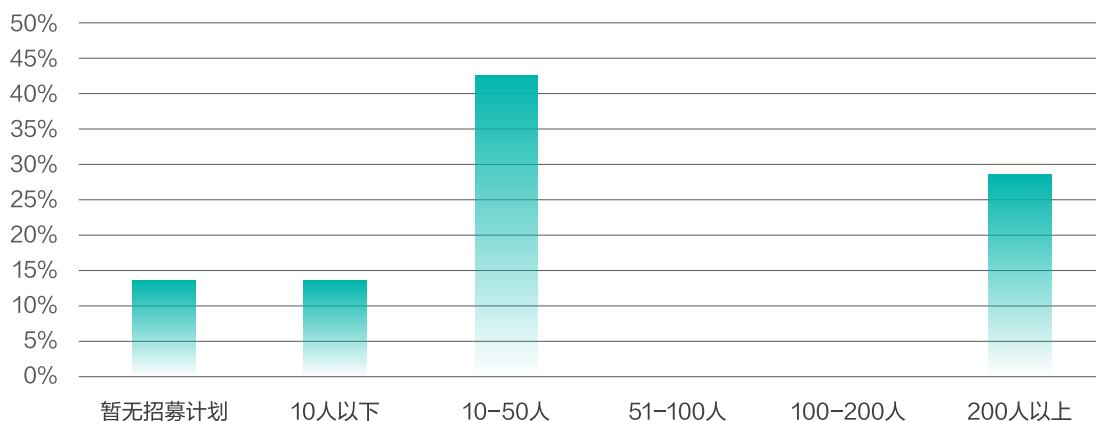
未来5年企业在欧洲当地建厂变化趋势



数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

图1-3-6

中国车企2024年在欧新招聘员工情况调查



数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

“我们殷切期望欧盟能够认真倾听中德两国汽车企业的呼声，坚决避免人为设置新能源汽车贸易壁垒，切实维护公平竞争的市场环境。上汽集团相信，只有通过开放的对话和合作，才能克服挑战、实现共赢。”¹

——上汽集团

¹来源：上汽集团关于欧盟委员会反补贴税决定的公开声明，2024年6月13日

1.4 部分欧洲大型车企对反补贴调查说“不”

自欧盟委员会宣布对中国电动汽车展开反补贴调查以来，欧洲企业界出现不少反对声音。

欧盟想要“保护”的欧洲车企之所以“站出来”反对反补贴调查，原因在于，经历数十年的行业合作竞争，全球汽车工业的规模化发展和市场一体化运行特征明显，中欧汽车产业形成“你中有我，我中有你”的发展格局，调查行动必然会损害中欧汽车行业长期形成的深厚合作基础及广泛共同利益。

欧洲车企在中国市场长期占据较大市场份额，而中国电动汽车刚进入欧洲市场即引起关注，甚至出台非常规的贸易政策。部分欧洲汽车企业认为，反补贴调查很可能不仅对欧洲品牌竞争力提升没有帮助，还会影响欧洲车企的转型及欧盟推进零碳目标的努力。

“这是错误的做法。欧盟委员会此举损害了欧洲企业和欧洲利益，保护主义可能引发恶性循环，关税会导致新的关税和孤立。从宝马集团角度来看，（欧盟）加征进口关税等保护主义措施无助于其在国际市场上的竞争。”

——宝马集团CEO奥利弗·齐普斯（Oliver Zipse）¹

“提高关税是一个‘陷阱’，不会真正帮助欧洲汽车企业应对来自中国车企的挑战。欧洲车企仍需进行必要的重组。关税的作用只会在实施关税的地区推高通胀、影响汽车销售和生产。”

——斯特兰蒂斯集团CEO唐唯实（Carlos Tavares）²

“欧洲汽车行业要想具有全球竞争力，最需要的是强有力的电动汽车工业战略，这意味着确保获得关键材料和负担得起的能源、连贯的监管框架、充足的充电和加氢基础设施、市场激励措施等。”

——欧洲汽车制造商协会总干事西格丽德·德弗里斯（Sigrid de Vries）³

¹来源：德国《法兰克福汇报》网站，《宝马CEO批评欧盟决定：保护主义》，2024年6月12日

²来源：路透社，《Stellantis CEO: electric vehicle tariffs are a trap》，2024年5月22日

³来源：ACEA官网，《China anti-subsidy investigation: provisional duties》，2024年6月12日

1.5 中国购置补贴政策已退出市场

产业补贴政策源于美欧，全球各国普遍采用这类政策在产业发展初期支持其快速发展。

为促进新能源产业的发展，中、美、欧等主要经济体都出台购置补贴等相关扶持政策。中国的新能源汽车购置补贴政策经过多年退坡调整，插电式混合动力车4800元/辆、纯电动车12600元/辆的国家财政补贴，最终于2022年12月31日到期退出市场。这种退坡直至取消的策略体现了中国政府推动产业向市场化过渡的决心。

而欧美众多经济体仍在普遍通过税收优惠和购置补贴政策促进新能源汽车产业发展。截至2023年，欧盟27个成员国已有20个国家为新能源汽车提供了财政支持，仅有比利时、保加利亚、丹麦、芬兰、拉脱维亚、斯洛伐克和瑞典七国尚未针对新能源汽车直接提供购买激励，但是这些国家也普遍存在税收减免政策。

国投证券等机构的梳理发现，欧洲国家补贴政策范围广，补贴力度大，各国对于购买纯电动车型补贴普遍在4000欧元左右，折合成人民币在3万元左右，特别是在欧盟和中国都有的数项补贴中，欧盟有的领域补贴比中国更高。

图1-5-1

2022-2023欧洲部分国家政策变动情况

国家	内容	
	BEV: ①购置税: 1990-2022年免购置税, 2023年起500公斤以上车辆需缴纳每公斤12.5克朗的重量税; ②增值税: 2001-2022年免增值税, 2023年起纯电汽车价格超过50万克朗的部分征收25%增值税。	
	BEV 1996-2021年免征道路税, 2022年起正常征收。	
挪威	BIK税率为30%; 公司车辆税2000-2008年减免25%、2009-2017年减免40%、2022起减免20%。	政策退坡
	收费公路: 1997-2017年免费, 2018-2022年收费不得超过50%, 2023年起收费不得超过70%。	
	摆渡: 2009-2017年免费, 2018年起摆渡费用最高不得超过总费用50%。市政收费停车: 1999-2017年免费。	

国家	内容	
瑞典	2022年11月7日前：购买BEV、FCEV可获得最高7万克朗补贴，补贴数额不超过车辆价格的25%；购买碳排放低于50g/km的PHEV，可获得最高2万克朗的补贴；售价超过70万克朗的新能源汽车不享受补贴。 2022年11月8日起：全而取消新能源车补贴。对于11月8日之前购买新能源汽车，从2023年1月1日起BEV最高补贴5万克朗，PHEV最高补贴1万克朗。	
德国	2016-2022年：售价在4万欧元以下的纯电动和插混汽车分别获得6000欧和4500欧元补贴；售价在4万-6.5万欧元的纯电动和插混汽车分别获得5000欧和4000欧元补贴；售价在6.5万欧元以上的新能源汽车没有补贴。 2023年：1月1日起插混的补贴结束；4万欧元以下纯电动车的补贴降至4500欧元，售价4万-6.5万欧元的电动车，补贴降至3000欧元；9月起对to B端纯电车型取消补贴；12月18日起电动车补贴计划提前结束。	
英国	补贴：2011年开始对电动汽车启动补贴，最高补贴额曾达到5000英镑，随后逐步退坡、2022年初降至1500英镑且可享受补贴车型的最高售价从3.5万下降到3.2万英镑，2022年6月取消补贴政策。 购置税：FY2001-2016：CO ₂ 排放量不高于130g/km的车辆免征，代用燃料汽车（含PHEV、HEV、CNGV）同排放量下首次注册税优惠10英镑；FY2017起：仅零排放车辆免征首次注册税。	政策退坡
英国	道路税：FY2002-2016：按照CO ₂ 排放量征收，代用燃料汽车（含PHEV、HEV、CNGW）同排放量下标准保有税优惠10英镑，CO ₂ 排放量不高于100g/km的车辆免征。 FY2017起：定颜征收、非客排放车FY2017需缴纳140英镑，数额逐年提升；对同排放量下代用燃料汽车优惠10英镑，零排放车辆免征；此外，车价高于4万英镑的车辆FY2017每年需额外缴纳310英镑，数额逐步提升。 FY2025起：销售的新电动汽车第一年缴纳最低费率10英镑、之后逐步提升至每年165英镑；车价高于4万英镑的电动车将每年需额外缴纳355英镑、随使用年限增长最高可达到560英镑。	
法国	补贴：2020-2021年6月：最高7000欧元；2021年7月-2022年底：最高6000欧元；2023年：5000欧元。 2024年1月起：4000欧元（低收入家庭7000欧元），附加“碳足迹”评分条件：购买二手电动汽车的1000欧元补贴取消。	

国家	内容	
	<p>道路税：BEV、FCEV、纯电续航里程超过50km的PHEV：免CO₂排放税和重量税 2024年1月起：CO₂排放量超过118g/km车辆需缴纳5欧，最高可达到6万欧；车重超过1600公斤的车辆额外缴纳每公斤10-30欧的罚款。</p>	
<p>意大利</p>	<p>补贴：2022年：售价<3.5万欧元(含增值税)且CO₂排放量<20g/km的PHEV和BEV，补贴3000欧元；售价<4.5万欧元(含增值税)且CO₂排放量在21-60g/km的EV和PHEV，补贴2000欧元；报废旧车补贴2000欧元。 2023年：在此基础上，对收入低于3万欧元的个人补贴增加至4500/3000欧元。 2024年：年收入低于3万欧元、报废欧0或欧2标准旧车，购买电动车最高可获得13750欧元补贴。</p>	<p>激励 加大</p>
<p>西班牙</p>	<p>2023年6月底至2024年底，购买电动汽车可减免个税15%，上限20000欧元。</p>	

资料来源：各国政府官网、国投证券研究中心



02

第二章

出海欧洲： 中国制造 ≠ 中国品牌，西方车企是出口主力

核心关切点与建议

- 中国品牌电动汽车在欧洲的市场占有率被“选择性”夸大
- 欧美品牌是中国对欧电动汽车出口主力，欧盟反补贴税将打击其本土企业
- 中国电动车企持续“在欧洲、为欧洲”
- 中国市场长期欢迎全球车企参与，并为外国车企在华运营改善营商环境



根据中国汽车工业协会数据，2023年中国出口新能源汽车120.3万辆。另据中国全国乘用车市场信息联席会（简称“乘联会”）数据统计，出口欧洲占比约38%。

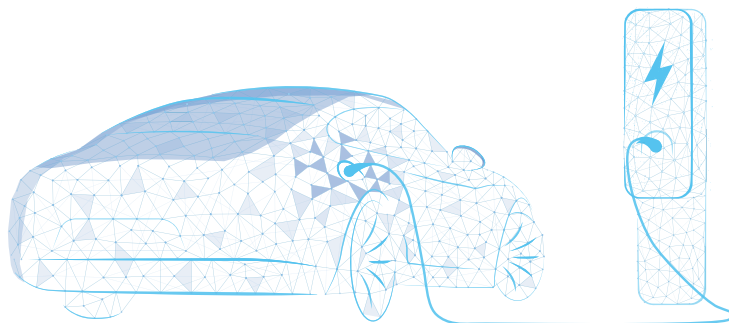


图2-0-1

2023年中国车企新能源汽车在欧洲国家的销量（单位：辆）

2023年中国车企新能源汽车在欧洲国家的销量	上汽集团	比亚迪	吉利集团	长城汽车	蔚来汽车	零跑汽车	小鹏汽车	一汽集团
英国	37,333	1,158	13,039	911	-	-	-	-
德国	18,572	3,872	8,662	4,646	1,244	-	-	-
法国	29,469	520	3,431	-	-	510	-	-
瑞典	7,613	3,470	5,115	706	201	-	235	86
西班牙	11,117	628	4,523	-	-	-	-	-
荷兰	5,963	1,257	8,174	-	259	-	75	64
意大利	4,785	208	4,449	-	-	-	-	-
比利时	3,807	557	4,230	-	-	-	-	-
挪威	3,643	1,383	1,860	14	620	-	777	11
奥地利	3,000	1,102	708	-	-	-	-	-
丹麦	1,762	467	1,873	-	42	-	-	45
爱尔兰	1,196	546	313	32	-	-	-	-
葡萄牙	992	326	294	-	-	-	-	-
瑞士	-	-	924	-	-	-	-	-
芬兰	97	129	947	-	-	-	-	-

数据来源：中国全国乘用车市场信息联席会、中国经济信息社

中国品牌电动汽车在欧发展还处于起步阶段，与之形成鲜明对比的是，2023年中国市场汽车销量2518.4万辆，其中德系和法系等欧洲车企的市场份额合计超过20%，明显超过日系、美系和韩系，位居各大经济体前列。

2.1 中国制造 ≠ 中国品牌，欧美品牌占据中国对欧出口主力

乘联会的统计数据显示，2023年，在欧洲纯电动车市场（BEV）中，欧系品牌市场份额为51.7%、美系品牌份额为19.9%、中国自主品牌份额为9.1%。

从中国车企占欧洲纯电动汽车市场份额来看，上汽集团、吉利控股集团（含沃尔沃和极星）合计占比10.9%，比亚迪、长城汽车、蔚来汽车、小鹏汽车合计占比仅1.3%。

图2-1-1

欧洲纯电动车市场份额

企业	份额
大众集团	22.0%
特斯拉	18.0%
德国宝马	8.2%
PSA&FCA	13.0%
雷诺日产	8.4%
德国奔驰	6.9%
现代起亚	7.7%
上汽集团	5.9%
吉利集团	5.0%
福特集团	1.3%
比亚迪	0.8%
丰田集团	1.1%
马自达	0.4%
长城汽车	0.3%
本田	0.1%
斯巴鲁	0.1%
蔚来汽车	0.1%
小鹏汽车	0.1%
塔塔集团	0.2%

数据来源：中国全国乘用车市场信息联席会、中国经济信息社

梳理来自欧洲本地的行业机构数据，作为规模化、全球化程度较高的产业，欧洲市场的电动汽车产销呈现强烈的全球化色彩。中国企业作为汽车市场的“后起之秀”，尚未成为欧洲电动汽车市场的主导品牌。

总体上，出口到欧洲的中国电动汽车中，大部分是在中国制造的西方品牌，中国本土品牌在欧销量占比不足五成。

典型的是特斯拉，统计数据显示，特斯拉上海工厂2023年全年产量95万辆，出口34万辆，其中约一半出口到欧洲，即约17万辆。

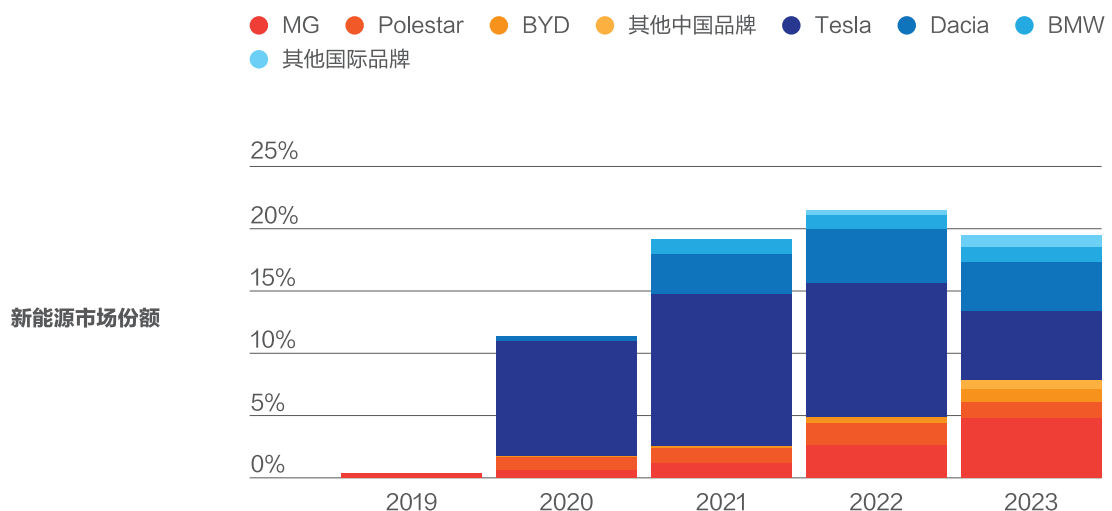
这反映出两大关键问题：

- 中国品牌电动汽车在欧洲的市场占有率被“选择性”夸大，中国制造电动汽车≠中国品牌电动汽车，在中国制造的西方车企品牌占比更大。
- 对中国制造的电动汽车征收高额反补贴税，西方品牌首当其冲。

欧洲运输与环境协会（Transport & Environment）的数据显示，2023年，欧洲所有电动汽车（EV）销量中有19.5%（29万辆）由中国制造。2023年，中国本土品牌在欧洲电动汽车（EV）市场的份额仅7.9%。¹

图2-1-2

欧洲纯电动车市场中国制造主要汽车品牌份额



数据来源：Transport & Environment，中国经济信息社

¹来源：Transport & Environment官网



从中国出口到欧洲的纯电动汽车（BEV）由西方品牌主导，特别是特斯拉和雷诺达契亚品牌，特斯拉占比为28%，雷诺达契亚占比20%，二者合计已占比近半，再加上德国宝马和其他国际品牌，西方品牌占比合计接近60%，其余为MG、极星、比亚迪及其他中国品牌。

骏特商务咨询（JATO Dynamics）的研究报告显示，2023年，中国汽车品牌在欧洲的注册量为32.13万辆，欧洲整体的汽车注册量为1281万辆，即中国品牌占比为2.5%。¹

骏特商务咨询对欧洲28个市场的统计数据显示，2024年4月，比亚迪销量为2746辆，成为欧洲纯电动汽车（BEV）销量排行榜第15名。但在4月欧洲市场汽车销量（全市场）排行榜中，前25名中无一中国自主品牌位列其中。中国汽车品牌在欧洲的整体市场份额从2023年4月的2.22%上升到2024年4月的2.35%，不过中国制造纯电动汽车市场份额仍达6.6%。

“尽管围绕中国汽车品牌进入欧洲的吵闹声很大，但它们仍然很少见——过去一年注册量的缓慢增长就证明了这一点。”

——骏特商务咨询分析师费利佩·穆尼奥斯（Felipe Munoz）

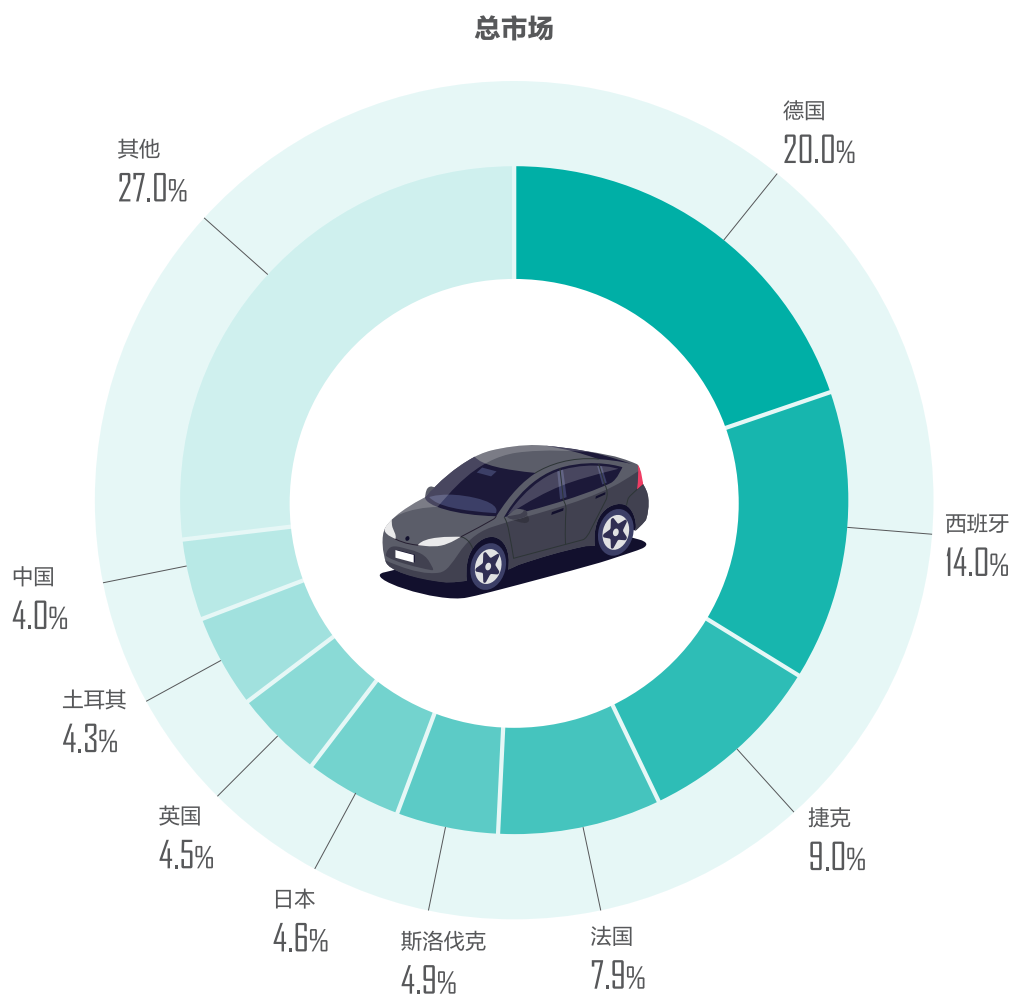


¹来源：骏特商务咨询（JATO Dynamics）

从品牌数量上看，2023年，有7个新的中国品牌进入欧洲市场，目前在欧洲销售的30个中国品牌中，只有8个品牌的销量超过1000辆。

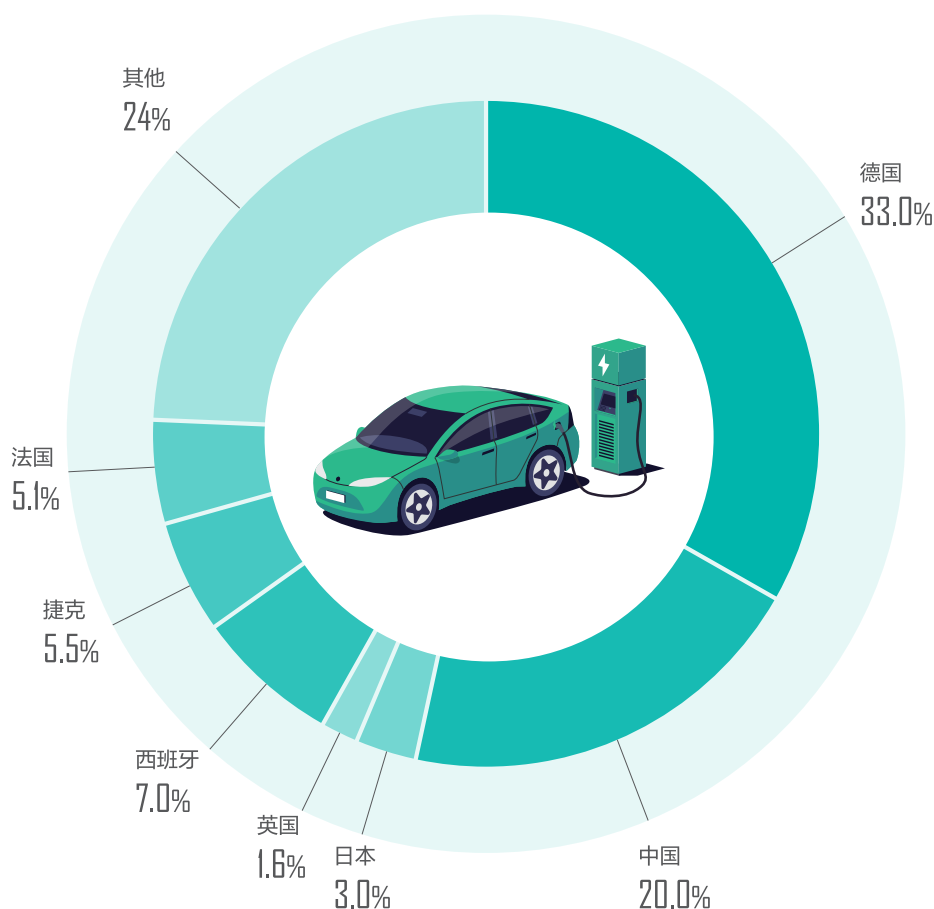
图2-1-3

按装配产地分列的欧洲新车注册量 2024年1-2月



来源：JATO Dynamics

纯电动汽车市场 (BEV)



来源: JATO Dynamics

施密特汽车研究 (Schmidt Automotive Research) 称, 2023年运往西欧国家的中国制造电动汽车中有60%来自西方品牌, 只有40%来自中国品牌。¹

雷诺集团 (Renault Group) 最畅销的纯电动车型达契亚Spring (Dacia Spring) 在中国生产并出口到欧洲, 因与法国补贴规则的变化相悖, 未来可能会无法享受法国的国家购买补贴。

“尽管有些耸人听闻的头条新闻旨在给人一种印象, 即中国品牌开始快速主导欧洲市场, 但以上数字讲述了一个更加‘温和’的故事。”

——骏特商务咨询²

¹来源: 施密特汽车研究 (Schmidt Automotive Research)

²来源: 骏特商务咨询 (JATO Dynamics)

图2-1-4

欧洲电动汽车注册量

欧洲PHEV和BEV注册量 2023全年

PHEV		对比2022	
1	福特 Kuga	54,018	-7%
2	沃尔沃 XC60	43,155	+50%
3	起亚 Sportage	27,229	+31%
4	梅赛德斯 GLC	26,996	+66%
5	Cupra Formentor	26,288	+16%
6	宝马 X1	25,649	+53%
7	宝马 Series 3	25,406	-26%
8	现代途胜	25,220	-14%
9	沃尔沃 XC40	22,691	-27%
10	Lynk & Co 01	22,072	-14%
11	梅赛德斯 C-Class	21,687	+60%
12	大众 Tiguan	20,818	+21%
13	标致 3008	20,768	-27%
14	宝马 X5	20,270	-16%
15	马自达 CX-60	19,528	+58%
16	梅赛德斯 GLA	17,432	+12%
17	标致 308	17,195	+22%
18	沃尔沃 XC90	16,954	+24%
19	丰田 RAV4	16,509	-15%
20	吉普 Compass	15,361	-41%
PHEV 总量		992,133	-3%

来源: JATO Dynamics

BEV		对比2022	
1	特斯拉 Model Y	251,617	+84%
2	特斯拉 Model 3	100,888	+11%
3	大众 ID.4	85,088	+26%
4	名爵 4	72,212	+874%
5	斯科达 Enyaq	66,247	+34%
6	菲亚特/阿巴斯 500	64,244	-3%
7	大众 ID.3	63,460	+20%
8	达契亚 Spring	59,186	+22%
9	沃尔沃 XC40	50,976	+65%
10	宝马 i4	48,958	+92%
11	奥迪 Q4	47,044	+69%
12	标致 208	46,187	-1%
13	宝马 iX1	45,217	+
14	雷诺 Megane	43,587	+33%
15	Cupra Born	43,533	+34%
16	梅赛德斯 EQA	38,138	+59%
17	起亚 Niro	38,104	-1%
18	迷你 Hatch	36,725	+6%
19	现代 Kona	36,155	-12%
20	Polestar 2	35,696	+12%
BEV 总量		2,011,209	+28%

2.2 从并购到投资，中国新能源汽车企业在欧发展转变

2.2.1 早期：并购为主

中国汽车产业20年前开始布局欧洲市场，以收购为主要方式，上汽集团、吉利控股集团先后收购了英国MG和沃尔沃，在这一过程中获得了技术和经验，逐渐在欧洲市场立足，MG和沃尔沃均赢得了消费者的认可。

2013年，吉利控股集团收购伦敦标志性出租车生产商伦敦电动汽车公司后，2017年将其更名为LEVC，建造了其位于英国考文垂安斯蒂的伦敦电动汽车绿色工厂，迄今为止总投资已超5亿英镑，并通过引入沃尔沃SPA平台推出了广受欢迎的TX系列车型，不仅在英国市场热销，还成功出口至全球各地，大大提升了LEVC品牌的影响力。

2.2.2 现阶段：绿地投资为主

近三年，中国汽车在欧洲的汽车产业投资逐步转向以绿地投资为主。

2022年，中国对欧直接投资中的绿地投资占中国对欧直接投资总额的57%，自2008年以来首次超过并购所占比例。2023年，中国对欧绿地投资继续增长48%，达53亿欧元（约合57亿美元）。中国对欧直接投资高度集中，88%流向欧洲经济的“三驾马车”（英国、德国和法国）与匈牙利¹，为加速欧洲新能源产业本土化进程打下了良好基础。

2023年，中国新能源汽车对外直接投资达282亿美元（不包括比亚迪在匈牙利的工厂和国轩高科持有的斯洛伐克电池生产商25%的股份），创下历史纪录。²在欧洲市场，中国向新能源相关产业的投资就达到47亿欧元（约合51亿美元），约占中国对欧投资的70%。³

这一历史性增长的主要推动力是电动汽车产业链上游的动力电池厂商加速“出海”，在欧洲传统汽车产业发达地区直接投资设厂、新建产能，为欧洲提供了大量工作岗位和新能源产业投入。

据不完全统计，截至2024年一季度，已有十余家中国动力电池制造企业宣布计划或已在欧洲建厂，包括宁德时代、远景动力和蜂巢能源等中国动力电池巨头。

¹来源：2023年德国墨卡托中国研究所与美国咨询公司荣鼎集团联合发布的《2022年中国对欧直接投资报告》

²来源：荣鼎集团报告，2024年2月29日

³来源：2024年德国墨卡托中国研究所与美国咨询公司荣鼎集团联合发布的《2023年中国对欧直接投资报告》

图2-2-1

中国动力电池企业在欧投资建厂案例

企业名称	在欧生产基地	产能规划	当前进展
远景动力	西班牙零碳产业园	50GWh	计划
	西班牙纳瓦尔莫拉德拉马塔工厂	30GWh	建设中
	英国桑德兰第二工厂	12GWh	建设中
	法国雷诺工厂	24GWh	建设中
宁德时代	德国图林根州阿恩施塔特电池工厂	14GWh	投产
	匈牙利德布勒森电池工厂	100GWh	建设中
亿纬锂能	匈牙利德布勒森电池工厂	20GWh	建设中
国轩高科	德国哥廷根电池项目	20GWh	投产
	斯洛伐克Gotion InoBat Batteries 电池工厂	20GWh	计划
蜂巢能源	德国萨尔州电池模组和PACK工厂	30GWh	投产
	德国勃兰登堡州电芯工厂	16GWh	建设中
派能科技	意大利磷酸铁钾电池工厂	10GWh	计划
中创新航	葡萄牙15GWh零碳电池工厂	15GWh	建设中
	德国CALB欧洲钾电池工	20GWh	计划
欣旺达	匈牙利动力电池工厂		计划
中伟股份	芬兰高镍三元前驱体生产基地	12万吨	建设中
恩捷公司	匈牙利德布勒森锂离子电池隔膜工厂	-	建设中
先导智能	德国海外技术能力中心	-	已建设完成
	斯洛伐克InoBat锂电池生产线	-	投产

资料来源：各企业官网、中国经济信息社

图2-2-2

中国新能源汽车相关产业在匈牙利投资项目（部分）

企业名称	时间	事件
比亚迪	2024年1月	比亚迪与匈牙利签署乘用车工厂土地预购协议，着手在匈牙利建设第一个欧洲新能源乘用车工厂。该工厂位于匈牙利南部的塞格德，占地300公顷，预计2025年底投产，规划年产能20万辆，预计为当地创造数千个就业岗位。
宁德时代	2023年10月	宁德时代在匈牙利德布勒森的新能源电池产业基地（一期）开工建设，项目总投资73.4亿欧元，规划年产能为100GWh，是匈牙利目前最大的电动汽车电池厂，预计2年左右建成，为宝马、奔驰、大众等约30个电动车品牌供货。
蔚来	2022年9月	蔚来在匈牙利的能源欧洲工厂项目投产，项目占地约15亩，是蔚来在海外建设的第一座工厂，也是蔚来加电产品的欧洲制造中心、服务中心和研发中心，为整个欧洲的蔚来网络提供换电站。
亿纬锂能	2022年3月	亿纬锂能宣布在匈牙利德布勒森投资建厂，项目占地675亩，规划年产能为30GWh，用于生产新型圆柱形动力电池。
	2023年5月	亿纬锂能正式宣布，在匈牙利德布勒森建设电池工厂，项目投资额10亿欧元（约合人民币80亿元），将为宝马集团德布勒森工厂供应大圆柱电池，项目将于2026年竣工投产。该项目得到了匈牙利政府的大力支持，匈牙利政府将为亿纬锂能的投资提供140亿匈牙利福林（约3766万欧元）补贴。
恩捷股份	2020年6月	恩捷股份宣布在匈牙利德布勒森投资1.83亿欧元建厂，生产锂电池湿法基膜、功能性涂布隔膜等，其中基膜年产能约为4亿平方米，这是恩捷股份在海外建设的第一个锂电池隔膜工厂。
欣旺达	2023年8月	欣旺达首个欧洲工厂落地匈牙利，公告称，将在匈牙利建设动力电池工厂，一期项目投资金额不超过19.6亿元，主要用于土地购置、建设工厂和设备采购等。欣旺达称此次投资旨在完善公司业务布局，服务国际客户，扩大全球市场份额。

资料来源：各企业官网、中国经济信息社

2.3 在欧洲，为欧洲——中国车企在欧洲创造价值

汽车工业产业链长、国际化程度高，中国新能源车企“走出去”过程中，欧洲是重要目的地。中国车企在欧盟与当地政府、企业、社区等全面合作，为当地民众提供可负担、选择多样、可靠的电动汽车产品，也为当地创造就业，减少碳排放，助力欧盟实现2050碳中和目标。

2.3.1 中欧新能源产业合作助力欧盟绿色转型

在全球绿色转型中，欧盟是先行者，也是引领者。早在2001年，欧盟发布《欧盟可持续发展战略》，首次提出将可持续发展作为政策制定的中心任务；2005年，欧盟建立首个全球碳排放交易体系；2019年，欧委会发布“欧洲绿色新政”，提出到2050年欧洲在全球范围率先实现“碳中和”。经过二十多年持续探索与积极实践，欧盟已建立起一系列推动绿色发展的政策方案。

中欧绿色理念契合，中国新能源汽车产业也是受益于绿色发展理念的产业之一。作为全球汽车产业绿色发展和转型升级的重要方向，新能源汽车是欧洲实现碳中和目标的重要战略选择。中国汽车品牌充分发挥新能源车产业链优势，着力降低汽车运输、行驶、充电等全生命周期碳排放，创新共享出行等服务模式，为欧洲的绿色低碳发展提供助力。

通过提供设备和技术支持，中企深度参与欧洲零排放转型进程。在推动欧洲绿色交通上，中企为欧洲市场提供成熟的产品及解决方案，加速当地绿色出行体系构建。2023年2月，比亚迪与瑞典最大公共交通运营商之一Transdev AB达成销售协议，将为其提供52台电动巴士，这是双方合作以来的最大订单。自2015年以来，比亚迪的电动大巴产品已覆盖欧洲20个国家逾100个欧洲主要城市，极大推动了当地的绿色公共交通发展。¹

¹来源：中国汽车报，《开年首单！比亚迪纯电动大巴力促瑞典交通电动化》，2023年2月10日



除了在欧洲开展插电式混合动力汽车销售外，吉利汽车集团与沃尔沃汽车共同创立的汽车品牌“领克”还以订阅模式为欧洲用户提供更灵活、更经济、更环保的混动汽车出行体验。用户通过领克的共享应用程序预约租车，节省汽车使用者本身的成本，还能提高汽车使用率，为减少碳排放作出贡献。

在电池领域，中企通过与当地政府及企业深度合作加速推进海外工厂落地，助力欧洲绿色能源转型。比如中创新航正在葡萄牙打造的高度智能化、信息化的零碳电池工厂，预计2025年底投产，将为欧洲本地车企提供高效的电池产品。

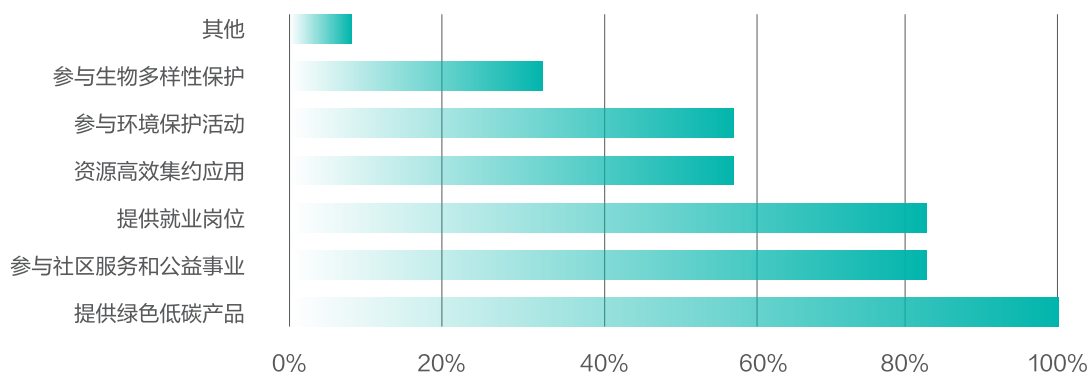
2.3.2 践行ESG理念，中国车企为欧洲提供就业岗位等多重支持

中国与欧洲均认识到可持续发展的紧迫性与重要性，并积极采取措施。在拓展欧洲市场的过程中，越来越多的中国汽车企业将ESG理念融入到企业的核心战略和经营活动中，在保护自然环境、支持社区发展等方面积极探索，不断扩大履行社会责任的范围。

调查显示，中国汽车和相关行业企业在欧洲主要通过提供绿色低碳产品、提供就业岗位、参与社区服务和公益事业、资源高效集约应用、参与环境保护活动、参与生物多样性保护等践行ESG理念。

图2-3-1

中国新能源车企在欧洲的ESG实践



数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

自进入欧洲市场以来，中国车企就为当地提供大量就业岗位，特别是在西班牙、匈牙利、意大利等欧盟成员国。仅生产电池电芯和模块的宁德时代匈牙利工厂项目，预计就将创造9000个新工作岗位。

案例：上汽集团践行ESG

作为中国首家有系统、有规划、成建制“走出去”的汽车企业，上汽集团在海外构建了包括创新研发中心、生产基地、营销中心、供应链中心及金融公司在内的汽车产业全价值链，产品和服务遍布全球100多个国家和地区。

在海外市场，上汽始终秉承有责任、有担当、有使命感的国际经营理念，以可持续发展为目标，积极融入海外当地文化，与当地社会建立和谐关系，在推动海外业务高质量发展的同时，努力向世界展现“中国智造”的创新实力和“上汽品牌”的责任担当。

上汽一直坚持本地化策略，截至2023年，上汽在欧洲的员工数量已达到300余人，90%以上均为当地员工。企业积极参与当地文化交流、慈善活动、体育赞助等，成为当地可信赖的经营主体。

为了更好地满足欧洲消费者对智能电动汽车的迫切需求，上汽正在计划在欧洲设立整车制造基地。上汽表示，将在欧洲思考和践行如何更好地用上汽在技术、产品和智能化方面的积累融入当地；如何更好的帮助当地政府解决就业；并配合当地传统汽车供应链的调整转型。

2.4 欧洲品牌汽车长期占据中国市场“前排”

40年前，北京吉普、上汽大众作为第一批中外合资车企，拉开了中欧汽车产业合资合作的帷幕。

此后，德系、法系、美系、日系，几乎所有主流跨国车企都在中国成立了合资公司，创造了中国汽车产业合资合作的“黄金时代”，为跨国车企在华发展打下了深厚的基础，也让跨国车企充分享受了中国作为全球最大汽车市场的红利。¹

中国不断放宽各类市场准入，2018年取消专用车、新能源汽车的外资股比限制，2020年取消商用车外资股比限制，2022年1月1日起，取消乘用车制造外资股比限制以及同一家外商可在中国建立两家及两家以下生产同类整车产品的合资企业的限制。

当前，中国市场是众多欧洲车企最大的海外市场。宝马、奔驰、奥迪、路虎、保时捷等豪华品牌在中国市场家喻户晓，几乎成为汽车工业高端产品的“代名词”。

德国等欧洲汽车企业长期在中国市场上占据销量“前排”，在扎根中国、深耕中国进程中收益巨大。2024年是宝马汽车进入中国市场的第30年，宝马在中国的合资企业华晨宝马5月份下线了第600万辆整车。

大众汽车品牌自进入中国市场以来，截至2022年末累计交付量达到4000万辆。2023年，大众汽车集团在中国交付了323.6万辆汽车。

捷豹路虎2010年进入中国市场以来，截至2023年底，已累计交付近150万辆新车。过去的四个财年，中国市场蝉联捷豹路虎全球最大市场，市场销量占全球1/4，对全球业务增长贡献重要作用。

中国还为欧洲车企贡献了技术人才红利，欧洲车企在中国建立的研发中心、创新基地助其“在中国，为全球”。

图2-4-1

大众汽车在中国40年

时间	事件
1983年	CKD组装的第一辆桑塔纳轿车在上海下线
1985年	由中德双方各出资50%的上海大众汽车有限公司正式成立
1991年	位于长春的一汽-大众汽车有限公司成立
2017年	大众汽车（安徽）有限公司成立，专注于新能源汽车的研发和制造
2021年	奥迪一汽新能源汽车有限公司注册成立，专注生产豪华纯电动车型
2023年	全年在中国交付汽车超323万辆，40年在中国市场累积约5000万用户

资料来源：大众汽车、中国经济信息社

¹来源：中国汽车报，《中国汽车：以改革纪念改革 用开放致敬开放》，2023年12月18日

图2-4-2

上汽与欧洲企业在中国成立的主要合资企业表

大类	合作方	合作内容	合资企业（欧方持股比例）
整车制造	德国大众	乘用车整车	上汽大众（50%）
	意大利依维柯	商用车整车	南京依维（19.9%）
	意大利菲亚特	动力总成	上菲红动力总成（60%）
	德国采埃孚	变速器、减振器	上海采埃孚变速器（51%） 汇众萨克斯减振器（60%）
零部件	德国博世	电子器件、转向系统	联合汽车电子（51%） 博世华域转向（51%）
	德国英飞凌	汽车功率半导体	上汽英飞凌（49%）
	法国法雷奥	离合器、电子器件	南京法雷奥离合器（75%） 上海法雷奥电器（50%）
	意大利马瑞利	变速器	上汽马瑞利（50%）
	意大利泰克西	铸造件	华东泰克西（50%）
	奥特控普（西班牙西艾意集团旗下）	锻造件	南京汽车锻造（50%）
	基华物流（法国达飞集团旗下）	汽车零部件物流	安吉智行物流（50%）
物流	挪威华轮威尔森	汽车码头	上海海通汽车码头（5%）

资料来源：上汽集团、中国经济信息社整理

03

第三章

交通减碳： 世界需要更多新能源车

核心关切点与建议

中国新能源汽车“产能过剩”论并非基于客观经济规律

- 长远来看，新能源汽车产能存在较大缺口
- 中国新能源汽车产销基本平衡
- 欧美汽车厂商仍在中国加码新能源汽车生产

建议各方正确看待新能源汽车产能

- 产品出口不等于产能过剩
- “油电”迅速切换致燃油车产能呈结构性过剩
- 产能利用率动态变化，不能静态看待产能建设



近年来，欧美一些国家炒作中国“产能过剩论”，指责中国新能源产业依靠补贴大量出口，过剩产能冲击国际市场。欧盟委员会在《中国经济扭曲报告》中将中国新能源汽车与动力电池产业定义为“特定部门扭曲”（Distortions in Selected Sectors），并将中国上述产业在国际市场上的价格优势归因于各级补贴以及政府鼓励下的产能过剩。

然而，欧洲所谓的“市场扭曲”与“产能过剩”是其为通过贸易制裁打压中国新能源汽车产业合理性的辩护，并非基于经济事实的客观分析。

3.1 新能源汽车长期供应存在较大缺口

随着全球气候变暖和环境问题日益突出，越来越多的国家正加大推进环境保护和低碳发展，目前已有超过130个国家和地区提出了实现“零碳”或“碳中和”的气候目标。交通领域占全球二氧化碳排放总量的1/4左右，仅次于能源发电与供热，是碳排放的第二大领域。降低交通领域的碳排放具有重要意义，新能源汽车也成为各国汽车产业发展的重点。

3.1.1 全球新能源汽车产能存在较大缺口

当前，全球绿色低碳发展任务迫切且艰巨，实现2030年减排目标仍存在巨大绿色产能缺口，中国新能源汽车产业是不可或缺的中坚力量。

从全球新能源汽车目前的供需关系看，产能不足是当前的主要矛盾。新能源汽车已成为世界各国推动汽车、交通低碳发展的共同选择，2023年全球新能源汽车销量达到1465万辆，较2014年增长约42倍。

据国际能源署研究，为实现碳中和目标，2030年全球新能源汽车销量需要达到4500万辆，是2023年全球销量的3倍多，是2023年中国产量的近5倍；2030年全球动力电池需求量将达3500GWh，是2023年全球出货量的4倍多，是2023年中国产量的5倍多。

当前各国新能源汽车发展现状和投入尚不能满足绿色转型需要。

图3-1-1

机构对全球新能源汽车需求量预测

机构名称	预测内容
麦肯锡	2030年全球乘用车市场规模预计将从2023年的7500余万辆提升至超过8000万辆，其中新能源汽车将接近4000万辆，新能源渗透率达50%左右，相比于2023年约18%的新能源渗透率增加超1.5倍。与此同时，中国、欧盟和美国三大核心市场预计将贡献全球超过80%的新能源汽车销量。
国际能源署	2024年销量预计达1700万辆，占全球汽车总销量的1/5以上。到2035年，全球销售的汽车中有一半将是电动汽车。

资料来源：中国经济信息社整理

3.1.2 中国汽车产销整体平衡，新能源汽车需求增长迅速

中国汽车工业协会统计显示，过去五年，中国汽车产销量整体平衡，稳步上涨，库存水平总体稳定。

其中新能源汽车市场在2021年开始加速发展，并连续两年翻倍增长，2023年，因基数较大，增速出现下降，产量稍高于销量。

图3-1-2

2019-2023年中国汽车产销量及新能源汽车产销量（单位：万辆）

年份	总产量	总销量	新能源汽车产量	新能源汽车销量
2019年	2572.1	2576.9	124.2	120.6
2020年	2522.5	2531.1	136.6	136.7
2021年	2608.2	2627.5	354.5	352.1
2022年	2702.1	2686.4	705.8	688.7
2023年	3016.1	3009.4	958.7	949.5

数据来源：中国汽车工业协会

中国政府此前为新能源汽车规划了两个阶段性目标，这两大目标均提前或即将提前实现。

2020年中国国务院办公厅印发了《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》，其中设置的第一个阶段性目标是，到2025年实现新能源汽车渗透率20%，这个目标提前三年实现。

第二阶段性目标是到2035年实现新能源汽车渗透率50%。按照中国新能源汽车当前的发展势头，第二阶段目标有望在2025年，即提前十年实现。

新能源汽车渗透率的快速增长来自供需两端的共同作用。

在供应端，丰富的新能源汽车车型覆盖了个人、家庭、商务、豪华各个细分市场，充分满足了各年龄层消费者使用场景，相关产品对消费者的吸引力越来越大，竞争力越来越强。

在需求端，受益于中国市场“油电平价”甚至“电比油低”的销售价格、相对充足的补能设施、低廉的使用成本以及较高的智能化水平，中国消费者对新能源汽车的接受程度非常高。

全球咨询机构艾睿铂（AlixPartners）发布的2024年全球电动汽车消费调查报告显示，被问及购买或租赁下一辆汽车选择纯电动汽车的可能性时，中国有97%的受访者愿意购买纯电动汽车，高于2021年时的85%。¹

¹来源：艾睿铂（AlixPartners），《全球电动汽车消费者调研报告》，2024年4月



从产业发展趋势及潜力来看，中国新能源汽车产业同样值得期待。当前中国汽车市场“油转电”已经跨越分界线。乘联会数据显示，今年4月上半月，中国新能源乘用车零售渗透率一度达到50.39%，首次超过传统燃油乘用车。这表明，新能源汽车已成为中国市场主流。

3.1.3 跨国车企加码中国新能源汽车市场

“用脚投票”是最真实的行为。中国新能源汽车市场的巨大潜力和持续发展动力，正吸引着全球车企的目光。

韩国现代汽车集团认为，汽车领域的新能源变革已成为社会共识。¹面对中国这一全球最大的新能源汽车市场，集团对在中国电动化发展有着深远的期待。中国电动车市场在新能源汽车产业政策和消费者对科技和新能源的持续认可下，将迎来快速增长，对中国市场前景乐观。同时，针对新能源市场布局，现代汽车在未来将不断推出更多新车型来适应中国消费者的需求。

高速发展的中国市场，同样成为推动宝马产品转型升级的动力。宝马集团财报显示，2023年，宝马集团向全球客户交付超过37.5万辆纯电动车，同比增长74.2%，其中，向中国市场交付约10万辆纯电动车，占比超过25%。

¹来源：韩国现代汽车集团



2024年，宝马集团宣布追加200亿元投资用于升级其在沈阳的生产基地，并宣布2026年，瞄准数字化、电动化的宝马“新世代”车型将在沈阳下线。

从2018年开始，中国取消了新能源汽车整车制造外资股比限制，众多外资车企纷纷在中国投资布局电动车生产：特斯拉上海超级工厂成为特斯拉在全球主要的出口中心，2023年在其全球产能中占比过半；大众汽车集团（中国）投资25亿欧元，进一步拓展位于安徽合肥的生产及创新中心，同时提速集团与小鹏汽车共同开发的两款大众汽车品牌智能电动车型的生产；梅赛德斯-奔驰上海研发中心正式启用全新大楼，进一步提速在中国智能化创新。

“中国电动汽车市场远未饱和，将继续保持比欧洲以及美国市场更快、更强劲的增长势头。”

——德国波鸿汽车研究中心主任费迪南德·杜登赫费尔（Ferdinand Dudenhöffer）

3.2 对产能问题要立足市场经济规律客观辩证看待

在经济全球化的现实条件下，世界经济早已成为不可分割的整体，生产和消费都是全球性的，需要在全球范围内进行供需的有效匹配和调节。企图仅用本国或者“小圈子”的产能来满足需求，事实上难以做到，也必然造成全球范围内的重复建设、效率低下、成本高企，割裂全球供应链。

汽车产业就是在全世界生产、全球销售中发展壮大起来的。2023年，德国汽车产量仅20%在国内销售、约80%销往国际市场，日本汽车产量约50%销往国外，而中国新能源汽车海外销售仅占产量的12.7%。¹

3.2.1 产品出口与“产能过剩”不能画等号

全球经济高度分工下，产能与需求非局限于一国。出口是常态，如美国芯片和德国汽车的80%都用于出口。如瑞士《新苏黎世报》所说：“西方向亚洲的出口属于产能过剩吗？假如一个国家只为自己的市场进行生产，那么贸易从何谈起？”²

另一方面，全球产能布局是市场规律和经济全球化共同作用的客观结果。按照经济规律，各国依据自身的比较优势开展分工合作，提高生产效率，共同享有分工和专业化带来的收益，是全球要素资源优化配置的重要路径。

中国汽车产业电动化转型起步较早，并逐步建立起涵盖关键材料、动力电池、电机电控、整车、充电基础设施、制造装备、回收利用等在内的完整的新能源汽车产业链，连续九年成为全球最大新能源汽车市场。中国新能源汽车既满足中国市场需求，也为全球汽车产业注入驱动力。

3.2.2 产能利用率是动态变化的指标

产能是否过剩取决于供需关系，供需是动态波动的，产能不可能时刻处在均衡水平。市场经济条件下，产能有一定程度的冗余是常态。

产能利用率涉及政策、市场需求、产能规划、技术进步和国际竞争等诸多方面。在产业快速变革的当下，“最优产能利用率”如何定义值得探讨。

传统观点认为，最优产能利用率的范围在80%—100%——高于100%意味着错失商机，低于80%则表示产能利用不足。在这一范围内，利用率越高，固定成本分摊越充分、成本越低且利润率越高。

¹来源：中国商务部，中国新能源产能有力促进全球绿色转型与开放发展，2024年5月15日

²来源：新苏黎世报，Chinas《Überkapazitäten》：Das westliche Jammern ist scheinheilig und kurzsichtig，2024年4月19日



在实践中，汽车产业的产能应有多大比例的冗余，在市场发展的不同阶段，有很大差异。中国汽车产业几十年的发展经验显示，对市场年度增长率5%–10%的产品，应有10%–20%的产能冗余，另加上一定幅度的波动，因此产能利用率在60%–80%都是正常范围；对年度市场增长率在30%以上的产品，产能冗余度更大。

中国新能源汽车销量第一的企业比亚迪，2023年乘用车产能190万辆，产量303万辆，产能利用率高达159.5%。自2021年销量井喷后，比亚迪产能利用率不断提升，2022年产能同比增加108%，2023年产能同比增加52%，产能利用率连续两年达到150%左右。¹

另一大型上市车企旗下两个合资品牌产能利用率从2018年的超过100%，降至2023年的近60%，自主品牌产能利用率近年来整体在100%左右震荡。

¹来源：比亚迪2023年年报、36氪，《比亚迪年报：隐藏利润，留待决战时》，2024年3月29日

3.2.3 “油电”迅速切换致燃油车产能呈结构性过剩

瑞银统计，在中国上市汽车制造商（其国内市占率达75%）中，汽车产能利用率逐步从2020年的70%、2021年的72%、2022年的73%增长到2023年的74%，产能利用率稳步上行，主要因素包括整体销售增长、关闭落后产能及控制新产能。

从产业结构看，若按照企业性质分类，合资车企（主要产品为燃油车）因市场占有率快速下滑，产能利用率水平从高于行业平均值逐步下跌至低于70%水平；中国自主品牌（主要产品为电动车）随着市场占有率不断上升，产能利用率水平从低于行业平均水平升至高于80%水平。

若按照动力来源分类，汽车电动化的快速替代导致燃油车出现产能过剩。

中国汽车工业协会数据显示，中国燃油车销量2017年达到2810万辆峰值后持续五年下降，2021年降至2275万辆，2022年降至1997万辆，2023年虽然回升到2060万辆，仍比峰值低了750万辆，燃油车产能必然出现较多闲置。但这是燃油车退出阶段的特殊市场现象，是新老技术切换对产能带来的一次性冲击。

电动汽车也有部分产能闲置，来自已落败淘汰的初创企业。

中国电动车市场的参与者众多，包括中国传统车企、外资车企、初创企业和科技企业。其中，被称为“造车新势力”的初创企业受益于2020年至2021年的美联储零利率的政策环境，仅中国主要上市电动车初创公司就募得200亿美元以上资金，使其能够新建产能并承受常年亏损。之后市场竞争愈发激烈，头部初创企业已在市场上占据一席之地，但部分企业竞争力不足，销量难以维持正常发展，公司停产、破产，这部分产能出现闲置。

截至目前，高合、威马、天际、自游家NIUTRON、恒驰、爱驰、雷丁等多家造车新势力相继停产乃至破产。

3.2.4 中国推动汽车行业兼并重组化解闲置产能

中国正在推进经济高质量发展。正是因为历史上有过产能过剩的教训，因此对制造业产业结构、产能布局、产能利用率一直保持高度关注，以避免重复建设、资源浪费。

在2017年之前，中国新能源汽车一度呈现行业散乱发展状态，出现了如前途、赛麟、汉腾等创立不久后就成为“烂摊子”的企业和闲置产能。同时，相关管理部门出台《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》以防止产业无序发展、产能过剩。

在产业发展新阶段，一些竞争力不足的燃油车企业、新能源汽车企业陆续关停、淘汰。中国国家发展改革委5月提出，在支持新能源汽车产业发展方面，将促进骨干企业发展壮大，加快落后企业和产能退出，推动新能源汽车企业优化重组。

与此同时，中国车企已开始探索利用燃油车闲置产能的改建再利用。广汽集团2023年10月发布《关于广汽三菱重组的公告》，广汽三菱重组为广汽集团全资子公司；三菱汽车停止生产整车，工厂转为旗下新能源品牌广汽埃安使用，广汽埃安将利用广汽三菱工厂实现增产扩能。广汽埃安此前产能为每年40万辆，计划在今年6月完成工厂改造后，实现年产60万辆。¹



¹来源：广汽集团2023年10月24日公告

04

第四章

创新驱动： 中国新能源汽车三大竞争优势

核心关切点与建议

中国汽车企业在绿色低碳转型发展中找到细分赛道，持续降本增效，逐渐形成三大竞争优势

- 中国新能源汽车持续投入研发，技术迭代迅速
- 基于中国制造基础，中国新能源汽车构建起完备的产业链
- 中国新能源汽车消费市场建立了完善的基础设施，为产业发展提供良好的配套



中国新能源汽车产业的竞争力从何而来？市场的重要共识是，中国汽车工业经历70年来从无到有的积累，得益于车企持续的技术创新、完善的供应链体系、超大的市场规模和充分的市场竞争，中国汽车工业在绿色低碳转型发展中找准了定位，抢得了先机。

从设立电动汽车重大科技专项，到确立“三纵三横”¹研发布局，再到企业加快创新步伐，动力电池、新型充电、高效驱动等技术持续突破，中国电动汽车的产品性能和经济可及性不断提升。

中国已形成全球最大、最完备的新能源汽车产业体系，包括传统汽车的零部件生产供应网络，新能源汽车的电池、电控、电驱以及电子产品和软件供应体系，以及充换电、电池回收等配套体系。

中国多项新能源技术和装备制造水平进入全球第一梯队，新能源汽车动力电池在电池能量密度、寿命和安全性等技术指标上居世界前列。中国新能源汽车动力电池装车量的全球占比超过六成。

在配套设施上，中国累计建成充电基础设施接近900万台，动力电池回收企业超过1.4万家，规模均位居全球首位。

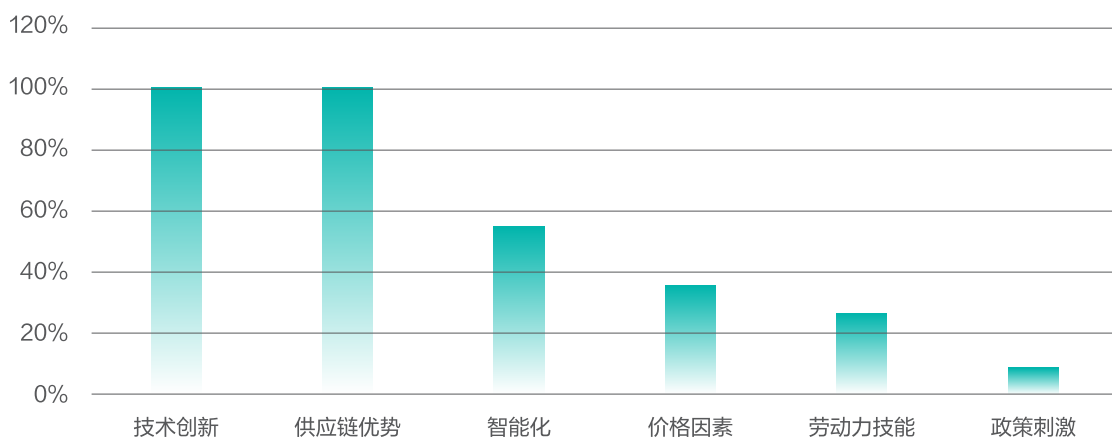
智能化是中国新能源汽车的另一大亮点。中国新能源汽车正通过车联网技术、自动驾驶技术、人工智能和大数据等技术，提高车辆的智能化水平，提升驾驶安全性、舒适性和用户体验。

可以说，产业链核心技术的积累、布局相对完善的配套基础设施建设、汽车企业不断创新是中国电动汽车与欧美国家生产成本差距的主要原因。同时，成熟的工业制造能力与低成本、高效率的生产体系共同保证了高效生产，进而使中国电动汽车产业在全球市场上表现出较强的竞争力。

¹三纵三横：混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车（三纵），电控、电机及电池（三横）

图4-0-1

中国制造电动汽车竞争优势调查



数据来源：欧盟中国商会与中国经济信息社调研

4.1 技术创新——中国电动汽车产业核心优势

4.1.1 拆解比亚迪海豹显示中国电动汽车成本优势明显

瑞银2023年拆解了比亚迪面向大众市场的电动车型海豹（包括LFP刀片电池、电子电气架构和ADAS系统），这是中国销量第一的电动车型，面向大众市场，售价不到3万美元，可对标特斯拉Model 3。拆解的结论是：在同类情形下，比亚迪海豹较竞争对手享有约15%–25%的成本优势。¹

瑞银此前拆解过特斯拉Model 3和大众ID.3，比亚迪海豹空间更大、更舒适，成本约低15%至35%。假设海豹未来在欧洲当地生产，将比从中国直接出口成本高约10%，仍然比欧洲车企在欧生产的同类竞品便宜25%或1万美元左右。

瑞银认为，这样的成本竞争力不仅源于中国相对较低的生产要素成本，更多得益于技术变革、工艺创新、工程设计简化。比亚迪采用高度垂直一体化模式，约75%的零部件自产，在动力电池、车辆集成度、动力总成、电子模块等领域有技术优势，并且技术水平持续迭代，这些因素共同构成了成本优势。

¹来源：瑞银报告，《比亚迪海豹拆解：中国电动汽车能否制胜全球？》，2023年9月

4.1.2 中国汽车发明专利持续增长

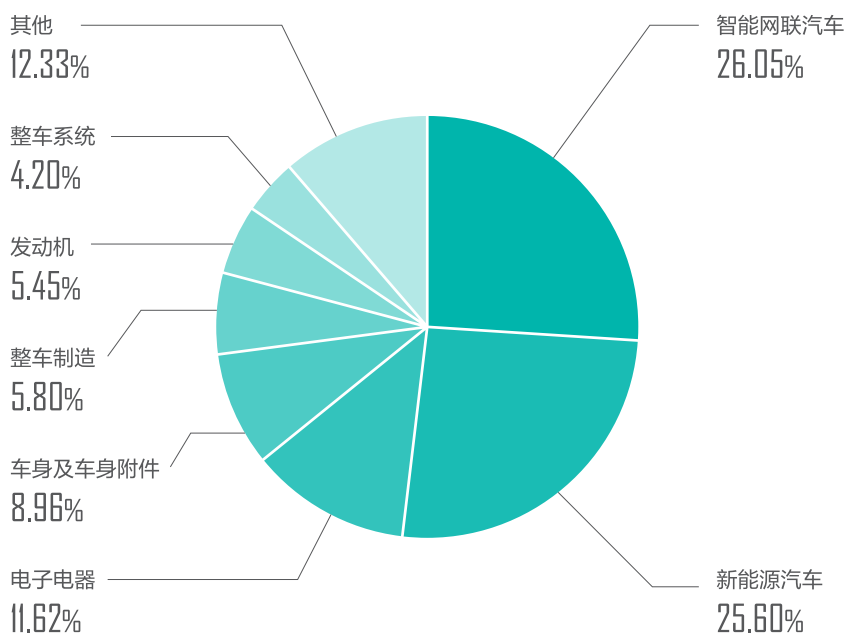
最新数据显示，中国电动汽车专利申请量占全球新能源汽车专利总申请量的近70%，从另一个侧面反映了中国电动汽车的技术积累。

中汽信息科技（天津）有限公司统计，2023年中国汽车发明专利授权量为10.78万件，同比增长14.02%，汽车企业关键技术创新能力进一步增强。

2023年，汽车行业持续聚焦电动化、智能化、网联化发展趋势，智能网联汽车与电动汽车领域专利二者合计占比51.65%。其中，智能网联汽车的专利公开量同比增长9.35%，占比达到26.05%，首次超过电动汽车，呈现蓬勃发展态势；电动汽车领域专利公开量同比增长1.76%，占比为25.60%，保持稳步增长态势。

图4-1-1

中国汽车专利技术构成



数据来源：中汽信息科技（天津）有限公司、全球汽车专利大数据平台（www.autopat.cn）

电动汽车领域技术创新与专利布局集中在电池、电驱及充电系统领域，动力电池相关技术是企业创新的重点。

2023年中国新能源汽车专利公开量按创新主体统计前20名中，中国本土品牌占据16席，专利布局优势明显。

图4-1-2

中国新能源汽车专利公开量排名

排名	创新主体	专利公开量	同比增长率	排名变动
1	宁德时代新能源科技股份有限公司	2769	131.72%	持平
2	比亚迪股份有限公司	1117	1.09%	持平
3	株式会社 LG 新能源	1068	30.56%	↑ 3
4	中创新航科技集团股份有限公司	1065	33.79%	↑ 3
5	蜂巢能源科技股份有限公司	1061	-1.39%	↓ 2
6	湖北亿纬动力有限公司	925	75.52%	↑ 5
7	中国第一汽车股份有限公司	811	-4.36%	↓ 2
8	奥动新能源汽车科技有限公司	603	-31.01%	↓ 4
9	惠州亿纬锂能股份有限公司	562	262.58%	未上榜
10	长城汽车股份有限公司	515	1.98%	↑ 2
11	广汽埃安新能源汽车股份有限公司	512	29.29%	↑ 7
12	丰田自动车株式会社	485	-26.63%	↓ 4
13	深蓝汽车科技有限公司	475	56.25%	未上榜
14	合肥国轩高科动力能源有限公司	473	0.42%	↓ 1
15	欣旺达电动汽车电池有限公司	469	37.13%	未上榜
16	现代自动车株式会社	449	22.68%	持平
17	浙江吉利控股集团有限公司	433	9.34%	↓ 8
18	本田技研工业株式会社	420	-10.06%	↓ 4
19	北京车和家汽车科技有限公司	409	188.03%	未上榜
20	重庆长安汽车股份有限公司	406	100.99%	未上榜

数据来源：全球汽车专利大数据平台（www.autopat.cn）

2023年中国新能源汽车专利公开量（包括发明、实用新型及外观设计）按创新主体统计，前十位中仅有一家外资零部件企业。其中在动力电池系统专利公开量排名中，宁德时代以2609件，排名第一。

“中国电动汽车行业的成本优势是通过几十年的发展才建立起的天然竞争优势，是中国企业以市场为导向，在激烈的市场竞争中不断开拓创新，通过在动力电池和软件等领域长期投资才建立起的天然竞争优势。”

——德国波鸿汽车研究中心主任 费迪南德·杜登赫费尔（Ferdinand Dudenhöffer）

4.1.3 中国汽车“三电”技术全球领先

在电池、电机、电控——“三电”技术上，中国车企处于领先地位。

动力电池具备成本、规模、产业链的领先优势。目前全球动力电池销售前十的企业中，一半以上来自中国，中国动力电池企业在全球市场份额超过62%，位居首位，市场规模连续六年全球领先。

2024年第一季度，宁德时代、比亚迪、中创新航、亿纬锂能、国轩高科、蜂巢能源6家动力电池企业进入全球动力电池装车量前十。正极、负极、隔膜、电解液等动力电池关键材料出货量全球占比超过70%。

从液态锂电池到半固态电池，从充电一次续航1000公里的麒麟电池，到充电5分钟续航400公里的800伏高压碳化硅平台，中国动力电池核心技术不断突破，安全性能更高、续航里程更长、充电速度更快。中国汽车零部件产业链呈现集群化、规模化发展趋势，动力电池领域形成全球最大的生产基地，推动中国新能源汽车产业链的技术进步和快速降本。

对下一代动力电池技术，中国企业正在加大研发力度，并取得一定突破。

案例：宁德时代

宁德时代2011年成立，从事动力电池及储能电池的研发、生产及销售，在电池材料、电池系统、电池回收等产业链领域拥有核心技术优势及前瞻性研发布局。

根据SNE Research统计，2023年宁德时代全球动力电池使用量市占率为36.8%，较去年提升0.6个百分点，连续7年排名全球第一。

2024年一季度，宁德时代继续位列全球动力装车量榜首，其动力电池装车60.1GWh，同比增长31.9%，市场份额37.9%，相较于去年同期高出近三个百分点。

2023年，宁德时代研发费用投入达183.56亿元，同比增长18.35%。2016年以来宁德时代研发费用累计超过528亿元。

宁德时代一方面通过规模化生产和精细化管理，降低采购成本，并通过对生产流程持续优化，提高生产效率，降低生产成本。另一方面，积极投资产业链上下游企业，通过整合产业链资源，进一步降低成本，并带来稳定的供应链。

宁德时代选择从材料和结构两方面进行创新，实现技术的不断突破，其代表产品包括：

——第三代CTP麒麟电池。系统能量密度达255Wh/kg，体积利用率达到72%，搭载该电池的电动车续航里程可以超过1000km，实现4C的充电倍率，10分钟可充电至80%。

——凝聚态电池。凝聚态电池单体能量密度高达500Wh/kg，创造性地实现电池高比能与高安全兼得，并可快速实现量产，可用于载人电动航空器，开启海陆空全域电动化的时代。

——神行PLUS磷酸铁锂电池，采用了自主研发的三维蜂窝状材料，是全球首款兼顾1000公里续航和4C超充特性的磷酸铁锂电池，可实现充电10分钟，续航600公里。

4.1.4 中国汽车智能化技术持续进步

智能化是中国汽车产业转型变革的另一大战略方向。智能化供应链的形成基础是中国消费电子和互联网的完备供应链和商业模式，中国消费者对智能化功能的高接受度和高需求度，推动企业加大投入力度，加快新功能“上车”，提升用户体验。

近几年，中国加速道路测试产品管理、道路交通、地理测绘、数据安全等多方面的政策法规和管理体系建立，营造了良好的产业发展环境。同时，中国汽车智能化应用路线清晰，明确了“聪明的车”+“智慧的路”这一“车路协同”的中国智能网联汽车方案，同时构建“车-能-路-云”融合发展的产业生态。

随着5G、大数据、云计算、物联网、AI等新技术快速发展，整车及芯片、软件、通信等科技企业跨界融合，带动智能化技术及产品快速落地、持续迭代，包括智能辅助系统、智能座舱、车载人机交互信息娱乐系统、驾驶员安全智能监测等功能趋向成熟。同时，AI大模型应用正在快速“上车”，让汽车产业进入人工智能、跨界互联、智慧交互多种技术创新演绎的时代。

预计2024年，中国新能源乘用车L2级及以上辅助驾驶渗透率有望达55%，领航辅助驾驶（NOA）渗透率将超过10%；L3级自动驾驶开启准入和上路通行试点，在未来3-5年内实现商业化落地；L4级Robotaxi将由测试走向常态化收费试点。

中国汽车工业长期以来仰赖发达国家的技术输入，但智能化技术的创新和突破使得技术流动方向出现逆转。

与中国企业技术合作最积极的大众汽车集团，近两年已与小鹏汽车、地平线、中科创达等中国公司达成深度合作。

从合作内容看，大众入股小鹏并联合造车，是看重小鹏在智能座舱及高阶辅助驾驶系统软件方面的技术能力，与地平线建立合资公司的主要目的是开发自动驾驶辅助系统和完整的自动驾驶解决方案，与中科创达的合资公司专注于智能座舱和智能互联系统领域的软件产品及解决方案。

“与小鹏汽车的合作将会让我们缩短产品开发周期，提高效率，并优化成本结构。在对价格高度敏感的市场环境中，这将大幅提升产品经济竞争力。ID系列车型的大卖，离不开相对优惠的定价。”

——大众汽车集团（中国）董事长兼CEO贝瑞德（Ralf Brandstaeetter）¹

¹来源：小鹏汽车微信公众号，《小鹏汽车与大众汽车集团签订平台与软件战略技术合作联合开发协议》，2024年2月29日

4.1.5 新车开发周期不断缩短技术迭代加快

传统汽车的新车开发周期在48个月左右，近几年一度降到36个月。如今，中国新能源汽车新车开发周期最短已缩至15-18个月，开启了类似半导体产业迭代速度的“摩尔时代”，研发范式和方法都发生了质的变化，创新速度和研发效率有了大幅提升。

零部件通用化率越来越高，车企通过各自研发的平台造车，新车型研发周期得以缩短；同时，新能源汽车的迭代从传统的硬件驱动转变为软件驱动，软件迭代速度远高于硬件，从而缩短新车开发周期。

开发周期缩短，一方面使得车企可以快速满足消费者对新技术、新趋势、多元化、个性化的需求。另一方面让车企能够提升成本控制能力。仅人力成本一项，就可为企业带来每年数以亿元计的成本节约。

4.2 中国新能源汽车产业呈现集群化发展趋势

随着汽车工业的发展，中国汽车产业围绕一汽集团、东风汽车、上汽集团、长安汽车、北汽集团、广汽集团等大型汽车集团，以及特斯拉、比亚迪、长城、吉利、新势力车企在各地的布局，基本形成六大产业集群（长三角集群、珠三角集群、京津冀集群、中三角集群、成渝西部集群、东北集群）。

图4-2-1

特斯拉、比亚迪、宁德时代产业链集群（部分）¹

代表企业	对区域产业链的影响
特斯拉	特斯拉上海超级工厂在长三角构建“4小时产业圈”，产业链中国本土化率已超过95%，带动上游约360家供应商快速发展。
比亚迪	比亚迪在西安先后落地乘用车、商用车、电子、汽车金融、动力电池等全产业链业务，并吸引一批产业链上下游配套企业。2022年，比亚迪西安工厂生产新能源汽车99.5万辆，西安成为新能源汽车产量第一城。
宁德时代	宁德市已集聚80多家上下游产业链企业，建成投产和在建锂电池产能合计330GWh，形成“材料-工艺-设备-电芯-模组-电池包-电池管理系统(BMS)-新能源汽车-电池回收拆解-材料循环再生”的锂电全产业链。

¹来源：中国电动汽车百人会整理

依托燃油汽车发展形成的产业基础，中国新能源汽车产业也逐渐建立从材料研发、工程设计到制造管理、总装集成的全产业链，在一些新能源汽车产业集聚的地区，基本上都形成了区域产业链供应链体系，打造出由整车企业带动、配套先进智能网联产业链以及优越产业政策环境的产业生态。从产业结构看，中国已构建相对完善的覆盖传统、新能源、智能网联三大领域的汽车零部件集群化供应链。

在新技术、新产品应用上，中国新能源汽车企业也积极尝试。如无比视（Mobileye）、英伟达（Nvidia）等企业研发的芯片，都选择与中国车企进行搭配首发。

在智能化核心零部件方面，中、美、欧各有所长：

其中美国引领大算力芯片与软件，英伟达、高通等是全球智能驾驶与智能座舱芯片主导者，谷歌旗下的安卓是汽车操作系统重要参与者，全球车载操作系统约95%由北美企业主导。

欧洲深耕汽车控制类芯片，在汽车底盘、动力电池、车身控制等领域占据主要市场，在SiC功率半导体、传感器芯片及智能底盘等领域具备领先优势。

中国采用“软件+硬件+组件”一体化发展模式，在智能驾驶、智能座舱应用方面形成优势，带动上游芯片、操作系统及算法、激光雷达等国产零部件逐步实现产业化，成为全球智能零部件产业的重要参与者。即使各国政府全力推动打造本土新能源汽车供应链，长期来看，仍然不会有任何国家能够实现整车相关供应链的完全自给自足。

4.3 新能源汽车配套设施持续完善

新能源汽车市场的扩展，配套设施的作用不言而喻。中国补能配套基础设施的不断完善是电动汽车产业发展的重要支撑。

中国国家能源局公布的数据显示，到2023年底，中国充电基础设施总量达859.6万台，同比增长65%，全国共有6328个高速公路服务区配建了充电设施、占服务区总数的95%，北京、上海、河北、安徽等15个省市高速公路服务区全部具备充电能力。

根据《2023年中国主要城市充电基础设施监测报告》，中国中心城区的公用桩密度平均为26.5台/平方公里，公用桩的平均覆盖率高达77.0%，其中天津、上海、西安等17座城市的公用桩覆盖率已经超过80%，覆盖率最小的泉州市的公用桩覆盖率也达到了近42.8%。

中国新能源汽车配套基础设施建设普遍考虑了续航能力、充电效率等问题。比亚迪、吉利、小鹏、长城等车企在2021年后纷纷布局800V新能源汽车，对快充峰值的需求普遍大于300kw，车企积极自建充电网络配套设施，加速高压充电桩建设。光储能行业的加速发展也为充电桩提供了新的可能性。

在上游，以华为、阳光电源为代表的中国厂商加快推进分布式光伏建设，在维持电网稳定、有效缓解大规模充电桩用电对局域电网的冲击方面提供了重要保障。

蔚来：换电补能模式的开拓者

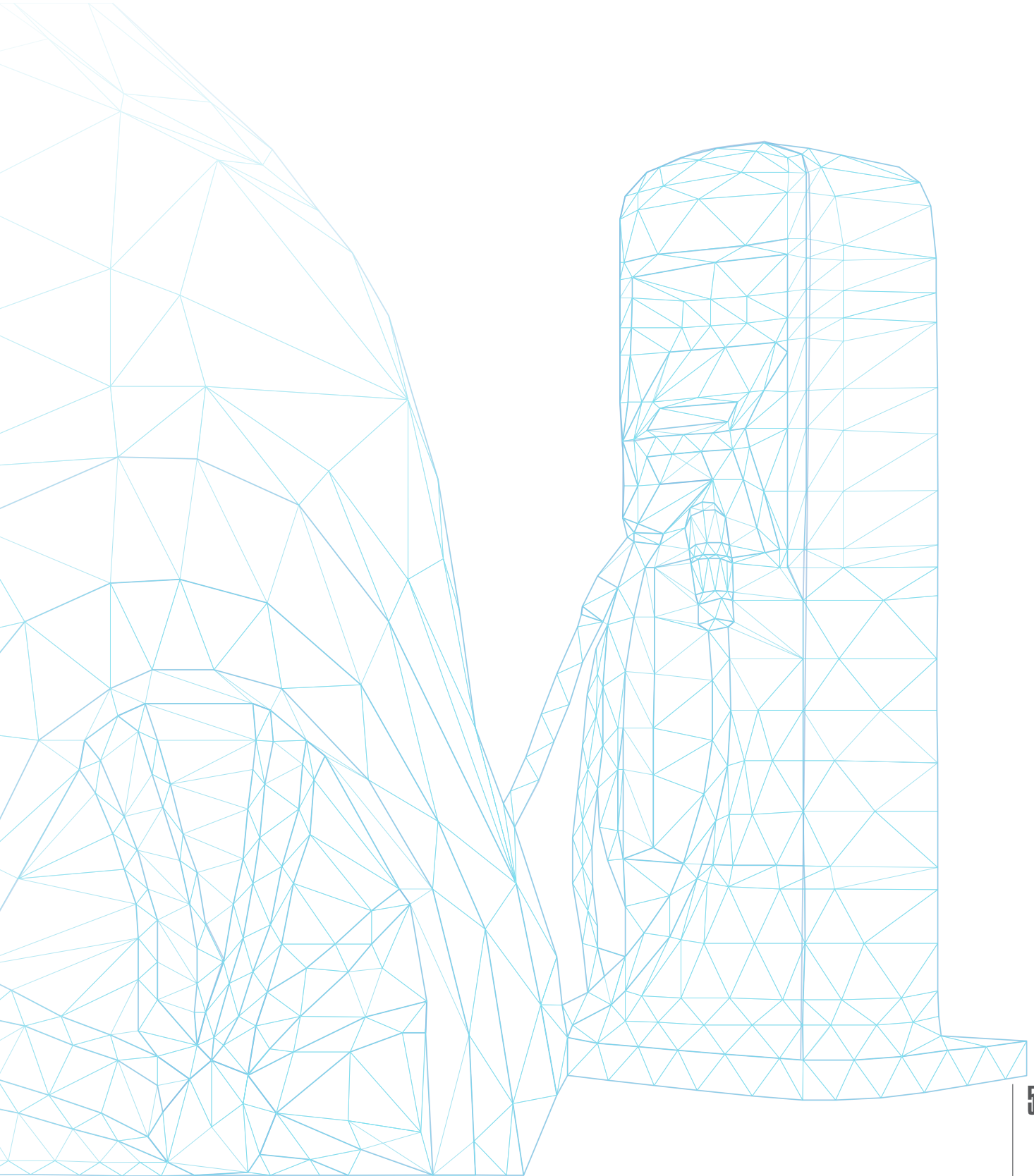
换电是新能源汽车的补能方式之一，通过在换电站更换车辆动力电池，可以实现几分钟内完成纯电续航，是最接近燃油车加油的快速补能方式。

中国新势力品牌蔚来是换电模式的开创者，蔚来积极打造“可充可换可升级”的补能模式，目前蔚来已在中国累计布局换电站2420座，高速换电站800座。

在终端用户体验上，换电模式与充电模式相比有显著优势。中国大量消费者不具备充电条件，小区停车位不固定，无法安装私家充电桩，即便使用5C超充实现“12分钟补充500公里续航”，依然无法在实际充电速度上比肩换电。

蔚来第三代换电站只需3分钟就能完成换电，满电出发，极大缓解了用户的补能焦虑，随着换电站不断增多，包括长安、吉利、广汽等企业纷纷加入蔚来的换电阵营。





05

第五章

携手共进： 对中欧新能源汽车领域发展与合作的意见建议

核心关切点与建议

中国新能源汽车企业在欧发展面临挑战

- 贸易保护主义抬头，企业成本负担加重
- 欧盟正在利用碳市场话语权建立新贸易壁垒
- 欧洲新能源汽车消费市场基础设施建设缓慢

面对低碳转型，双方合作是唯一正确道路

- 中欧可在技术领域展开合作
- 在政策上，中欧可以互相借鉴，推动产业转型升级
- 在供应链上，中欧车企可以共享资源
- 围绕做大增量，中欧车企未来在投资领域还可加大合作



相比欧美车企在燃油车领域占据绝对优势，中国新能源汽车的产销量、技术迭代速度处于领先地位，但要持续赢得市场认同，中国新能源汽车企业在欧发展还面临较多挑战。

汽车业是欧洲传统优势产业，在欧中国新能源车企理解欧洲壮大优势产业和发展本土新能源车企的强烈愿望，面对能源的加快转型，中欧车企可以在供应链、技术以及投资等领域强强联合。

中国汽车产业从无到有，发展壮大，与引入外资、国际合作密不可分，大众、奔驰、宝马、博世、安波福等各国整车和零部件企业深耕中国，成为产业全球化发展的典范，以及中国汽车产业的参与者、贡献者和受益者。

中国新能源汽车发展同样是在坚持开放合作背景下，由国内、国际力量共同推动的结果。中国新能源汽车的发展经验，可以为全球所用。欧洲传统汽车企业在电动化向纵深推进过程中遇到了产业、技术、供应链等方面的挑战，与中国合作、共赢是化挑战为机遇的重要选择。中国车企也可以成为欧洲新能源汽车产业的参与者、贡献者和受益者。

5.1 中国车企在欧发展面临新挑战

5.1.1 贸易保护主义抬头，成本负担加重

在全球贸易保护主义驱使下，欧盟近年来通过强化贸易、投资规则不断加强对成员国内企业的保护，欧盟及其成员国先后出台多项倾向产业本土化发展政策及相应配套治理体系，对在欧中企贸易、市场准入、经营、发展及标准制定等进行直接或间接的限制，包括《欧盟外商直接投资审查条例》《欧洲经济安全战略》《外国补贴条例》。

如欧盟《外国补贴条例》（FSR）对获得外国补贴的企业在欧盟从事的并购交易、竞标公共采购项目等活动设置了新的监管机制，目的在于防止外国补贴扭曲欧盟内部市场的公平竞争。

受访企业表示，该条例为中企在欧运营和发展带来极大不确定性。首先，《外国补贴条例》及其实施细则中对“外国财政资助”的定义过于宽泛且未详尽，缺乏相关澄清，这将对所谓外国财政资助的计算产生重大影响，不仅引发调查，且可能导致欧委会采取对企业不利的惩罚性措施等。

其次，中企的欧洲实体本应和欧盟本地公司享受同等待遇，但欧委会扩大对其中国母公司收到补贴及可能产生影响的审查范围，认为这些补贴被传递，毫无必要地扩大了所审查的所谓“补贴”的范围。

对在欧车企，未来在欧盟区域内的投资项目（包括本地化生产）、参与公共采购项目招投标，都存在被欧委会审查的风险，行政审批手续和时长会增加，在交易活动不确定性增强的同时，合规成本和运营成本负担将进一步加重。

对欧盟的反补贴调查，实际上中国并非没有反制措施。比如可以考虑对大排量的进口汽车加征更高的关税，一方面进一步支持中国加快绿色低碳发展，另一方面也会对欧盟乃至美国等经济体针对中国新能源车的举措形成威慑效应。此外，中国还可以采取其他措施，例如对欧盟汽车制造商采取同样的措施，加强对在中国开展业务的其他欧洲公司的监管力度，或者限制向欧洲新兴电池行业供应关键矿物。中国希望避免与欧洲发生针锋相对的贸易冲突，但如果欧盟执意推进贸易保护主义，贸易战显然不会有赢家。

5.1.2 绿色话语权之争：“碳壁垒”正成新贸易壁垒

随着绿色低碳转型的推进，应对气候变化已经成为影响国际关系和贸易竞争的新热点。在绿色低碳技术及市场体系走在前列的欧盟正围绕“气候”和“碳排放”建立新的国际贸易规则。

欧盟碳边境调节机制 (CBAM) :

2023年,全球首个以“碳关税”为主要议题的法案——CBAM正式进入试运行阶段,过渡期到2025年底,2026年至2034年逐步全面实施。根据CBAM的要求,欧盟将根据进口产品的碳排放量来进行价格调整,从而降低欧盟企业与发展中国家企业在碳排放成本上的不对等,即征收“碳关税”。

首批被纳入高碳排放的是:电力、钢铁、铝业、水泥、化工、氢等六个行业。但根据已收集的信息看,欧盟未来很可能会考虑将适用范围横向扩大到其他产业,同时对于现有的六大行业纵向拓展至其上下游产品,汽车产业有可能成为新一批“征税”对象。

受访企业表示,虽然CBAM规定,进口产品在生产国已支付的碳排放价款可以用于抵扣,但中国碳市场碳价与欧盟价格相差甚远。一旦汽车被纳入CBAM的产业适用范围,中国车企想出口欧盟,就将面临大额的碳税成本。

产品碳足迹:

欧盟《电池与废电池法》(《新电池法》)于2023年8月生效,2024年2月18日起实施。对投入欧盟市场的各类电池提出了产品碳足迹量化与认证的要求。产品碳足迹是衡量某个产品在其生命周期各阶段碳排放量的总和,对其进行核算意味着需要产品全链条的基础数据积累。

按照《新电池法》,相关厂商需要在2025年公布产品全生命周期碳足迹数值。自2027年起,动力电池出口到欧洲,必须持有符合要求的“电池护照”,这一护照要包含电池的制造商、材料成分、碳足迹、供应链等信息。下一阶段,欧盟将出台对动力电池全生命周期的最大碳足迹门槛要求。到2028年,超过碳足迹最大阈值的电池产品将被禁止进入市场。

《新电池法》实施将对中国相关企业出口欧洲带来巨大挑战,要求企业补足和完善碳足迹声明,满足欧盟对电池材料的回收与再生利用要求,以及应对电池护照中信息披露的挑战。

受访企业表示,欧盟采用的中国的碳足迹数据库用的碳排放因子是2012年甚至更早期的数据,一直未更新,未能反映中国当下电力结构变化。且欧盟碳足迹核算的最小单元是国家,中国地理范围大,每个省份碳排放不同,使用全国平均值等于完全否认了多个省份的低碳优势。

“碳足迹”的“壁垒”效应已经显现。法国政府电动车购车补贴正基于“环境分数”确定补贴对象,2024年1月1日起实施,该体系通过一套新标准来决定车辆是否有资格获得补贴,重点是考虑电动汽车的整个生产、组装和运输过程中的碳排放量。环境分数主要考察指标是“碳足迹”以及“其他”。获取补贴的必要条件是合计得分在60以上,同时碳足迹必须满足相关条件,否则无法获取补贴。

该计算方法仅关注汽车生产、加工及运输环节，没有考虑和体现车辆使用阶段的碳足迹计算。根据法国政府提供的碳排放因子缺省值清单，中国在六个环节的碳排放因子缺省值均处于最低档或最低档之一。

受访企业表示，这一政策明显倾向于法国本地和欧洲制造的汽车，目前，几乎所有的中国电动汽车都无法满足补贴条件，无法获得补贴。

数据合规：

电动汽车普遍配备大量智能化技术，涉及用户个人信息和车辆数据。欧洲有严格的数据保护法规，《通用数据保护条例》（GDPR）的实施，要求企业在处理个人数据时必须遵守其规定。这意味着中国新能源汽车在欧洲销售时，需要确保收集和处理的个人数据符合GDPR的要求。

欧盟与他国进行汽车数据流通过路径主要包括充分性认定机制，即“白名单”、采取适当保障措施以及使用例外条款。欧盟公布的通过数据保护充分性认定的国家或地区里，中国未列入。

受访企业表示，在注册子公司时，受到属地国家和欧盟层面的反复问询，深切感受到欧盟对数据安全的关注度越来越高。

整体来看，中国汽车出口欧洲面临的数据合规挑战将是多方面的，涉及数据处理活动的监管、跨境数据流动的限制、个人隐私保护的挑战、技术规范方面的挑战。

5.1.3 欧洲基础配套设施不完善，充电桩建设滞后

按照欧洲汽车制造商协会（ACEA）的数据，2023年欧盟新增电动汽车公共充电桩超过15万个，累计保有量超过63万个，总体上，充电基础设施建设落后于纯电动汽车销量，ACEA预计到2030年，欧盟将需要880万个公共充电桩才能满足消费者需求，相当于每年新增120万个，这是2023年安装量的8倍。

各国建设能力也有差距，拖累欧洲充电设施网络的构建。目前，欧盟近三分之二的充电桩集中在德国、法国和荷兰。东欧和南欧部分地区的电动汽车市场增长缓慢，如果没有对电动汽车的补贴和充电基础设施的扩张，情况难以快速好转。

整体来看，欧洲配套设施不足主要体现在充电桩数量不足、地区分布不均衡和安装速度滞后于电动车销量增长等方面。这不仅影响了新能源汽车使用便利性，也制约了新能源汽车市场的进一步发展，需加快充电基础设施的建设，以满足日益增长的新能源汽车市场需求。但相比中国市场的制造能力，欧盟目前生产充电桩的成本是中国的2倍到3倍。



5.2 强强联手：携手合作是唯一正确出路

在汽车产业，中国车企是“后起之秀”，欧洲车企是“先行者”，欧洲不仅建立起了世界级的产业集群，也率先在全球进行品牌、技术输出，积累了雄厚转型财力。相比技术较成熟的燃油车产业，欧洲新能源汽车产业正处于技术积累与市场发展的初始阶段。中欧在绿色产业发展上各具优势，应尊重对方在全球绿色产业链科学分工体系，充分开展价值链合作，有效利用中欧各自的比较优势，共同开发全球市场。

中国坚持开放合作，不断扩大开放水平。2019年初开工建设的特斯拉上海工厂，是中国首家外商独资车企，2023年，特斯拉上海工厂产量已占其全球产量的约50%。特斯拉为中国新能源汽车带来了“鲶鱼效应”，推动了中国相关供应链的全面发展，其强大竞争力倒逼中国新能源车企修炼内功，创新突破，提升产业竞争力迈向新高度。

中欧双方需共同作出努力，若欧方不采取对中国产品的歧视敌对政策，相应地，中方可以加强行业自律，同时回应欧洲关切，引导中国整车在欧洲市场保持合理的增长速度。

5.2.1 加强技术合作

中欧汽车产业长期共融互通，在投资和市场渗透方面早已形成了“你中有我、我中有你”的发展格局。

中欧汽车企业可以相互借鉴其设计、研发及其他技术经验，进一步提升新能源汽车的用户体验，促进全球新能源汽车的推广。

在新能源汽车软硬件技术研发环节，欧洲车企在车辆设计、动力总成以及车辆动力系统领域所积累的技术储备与中国新能源汽车所擅长的智能联网和车载软件研发之间具有技术互补性，中欧硬件技术结合将为新能源汽车技术发展提供新的机遇。

在动力电池研发与生产环节，中欧可协商制定动力电池绿色标准体系，协同研发电池材料循环利用技术，共同开发高效、环保、低成本的动力电池回收和再利用方案。

受访企业表示，在新能源配套设施建设环节，中欧之间产能优势与技术优势互补，在共同开发第三方市场、满足第三方国家新能源基础设施建设需要的过程中具有可观的合作利益。

5.2.2 加强政策互鉴

中欧宜加强在交通零排放转型方面的战略对接与政策经验互鉴。

中国可借鉴欧盟以气候驱动汽车产业转型的政策经验，学习欧洲用政策引领中长期发展目标、战略规划的经验，加快建立以碳为核心的排放管理机制。

欧洲可学习中国稳步推进汽车产业转型的策略，加强欧洲新能源汽车激励政策、环保政策、示范推广政策的制定。

中国已计划到2030年，建成覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系，实现行业监管和治理能力现代化。

在强化数字基础设施建设上，中国也计划利用5G技术、大数据、云计算、物联网、人工智能、工业互联网等新兴手段，加快新能源的生产、消费和技术革命。

实现绿色低碳发展是国际社会普遍共识，为推动实现更加强劲绿色健康的全球发展，中欧可以共同建设公正公平的激励政策，激发企业能动性，共同推动实现全球降碳目标，促进全球可持续发展。

受访企业表示，在优化产业环境上，中欧在绿色经济政策支持、标准统一、人才培养等方面都具有较大政策空间，双方可相互借鉴，避免把经贸关系政治化和泛安全化，共同提升对方新能源汽车乃至绿色经济的全球竞争力。

5.2.3 强化供应链合作

推动中国动力电池产业与欧洲汽车产业及动力电池产业合作，可以帮助欧洲建立比较完整且有竞争力的动力电池产业链。

目前中国动力电池产业链最全，成本最低，磷酸铁锂等电池领先于其他国家，中国动力电池产业也愿以多种形式合作。从产业链角度看，高端电芯、中低端电芯、正负极材料、隔膜、集流体、电解液等都具有合作的空间。此外，中国的动力电池制造装备的合作范围包括材料回收利用。

同时，中企可以参与欧洲充电设施建设，建议欧方对中国新能源车企在欧建设充电设施持开放态度，鼓励和支持中国相关企业参与欧洲充电设施建设。

中欧双方在新能源汽车、基础设施、国际金融等领域开展均可互补合作，建立基于绿色、低碳和可持续发展目标的双边关系。未来欧盟在发展本地供应链时，还可借鉴中国早期50%-50%股比模式的合资策略，引入国际先进技术和资本，同时保护本地产业和就业。

5.2.4 建立相关标准互认互信机制

在推动汽车全面电动化转型层面仍面临诸多共性问题。首先，汽车产业低碳转型需要汽车与交通网、能源网、信息网等多领域协同，中欧双方在协同的顶层设计和发展规划方面，尚未形成完善的政策体系和管理机制，均需探索和突破体制机制和政策管理障碍。

推动中欧整车与动力电池相关标准互认互信机制，合作推进国际标准的制定和应用。

共同研究制定新能源汽车低碳发展的相关标准和规则，推动国内外标准的通用和兼容；在碳监测、报告和核查等方面，尽快制定并统一行业内关于动力电池碳足迹评估、全生命周期数据管理、数据质量提升等方面的标准，重点加强双方在计算方法、技术细则方面的沟通；完善产品层面的碳数据库，梳理所有产品类别的强度值、类型及其与地域的关系和原材料数据。

在数据领域，中方可借鉴欧洲 GDPR 等数据管理及推动跨境数据流动的经验和做法，争取围绕数据传输、交易、共享和利用环节，建立中欧数据对等互信及“白名单”机制。

同时加快推动核查机构的国际互认，包括中国碳排放核算标准及结果与欧洲互认，国内绿证与欧洲及国际组织的绿色消费、碳减排体系的衔接等。

5.2.5 强化投资合作

中国车企正在“走出去”进入海外市场，欧盟各国可利用成熟的汽车产业优势，与中国车企合作生产新能源汽车，弥补燃油车工厂退出后的就业和社会福利损失，目前中国新能源车企在匈牙利、西班牙、德国等地都在加大投资。

以匈牙利为例，其位于欧洲大陆心脏地带，拥有悠久汽车工业历史、发达基础设施和成熟产业基础。

近年来，中匈关系日益紧密，匈牙利积极吸引中国企业赴匈投资，为企业发展提供了优越环境和可靠支持。中匈双方经贸投资合作涵盖贸易便利化、投资保护等领域，这些都有助于降低企业运营成本及市场准入障碍。如今，匈牙利的汽车产业因中国投资而得到显著增强。

在中欧新能源汽车产业找到合作与冲突的平衡点前，主动培育发展中国家市场是中国新能源汽车产业“走出去”的可行路径。依托“一带一路”倡议，在共建“绿色丝绸之路”的合作框架之下，提前在共建“一带一路”国家中布局新能源汽车产业链，推进相关国家新能源基础设施建设，积极开拓发展中国家新能源汽车市场，对于缓解欧盟越来越高的市场壁垒带来的不利影响、谋求新能源汽车产业发展先机具有积极意义。在当前态势下，中欧双方应鼓励企业间的相互投资，完善中欧电动汽车产业链和供应链，共同做大全球新能源汽车市场的蛋糕。

奇瑞汽车与西班牙埃布罗集团成立合资企业

4月19日，中国第三大汽车制造商、最大的汽车出口商奇瑞与西班牙Ebro-EV Motors在巴塞罗那签署合资企业协议，将成立一家新的合资公司，负责开发包括奇瑞及Ebro品牌的新车型。

该工厂将于2024年投产，预计从2027年开始在新的生产线上每年生产5万辆汽车，并计划到2029年将年产量增加到15万辆。

车型方面，纯电和燃油版奇瑞欧萌达5将成为首批生产车型，随后还将生产插电混动车型Jaecoo 7。

合资企业还计划利用与奇瑞共享的技术和生产平台，重启西班牙自1987年就停止销售的老牌汽车品牌Ebro，Ebro将生产两款与奇瑞共享技术的SUV车型。

与其他企业选择在匈牙利从头建厂不同，奇瑞通过收购和改造现有的日产工厂，能够更快地开始生产和分销。

奇瑞对日产前工厂的兴趣始于2022年，该工厂2021年停止运行后，部分移交给西班牙电动摩托车制造商Silence和本地工程集团QEV及Ebro-EV Motors，计划将其转变为电动汽车中心。Ebro-EV Motors在三月份获得了该中心的全部企业控制权，并在与奇瑞的谈判中发挥了关键作用。

合资双方表示，协议签署后，该工厂将重新焕发生机，预计将创造1250个直接就业机会。

5.2.6 共建公平非歧视营商环境

中欧汽车产业的进一步发展、合作关键还是重建公平、开放、透明的市场环境，共建互信良性竞争市场。在政策层面，在欧车企还要加强沟通协调，建议中欧双方尊重彼此利益和合理关切，消除欧方单边经贸工具的负面影响，与欧洲车企进入中国市场一样，向中国企业提供公平公正和无歧视的营商环境。

营造透明、公平、程序清晰的投资环境和监管程序。建议中欧加强投资保护，相关沟通，营造透明、公平、程序清晰的监管体系及流程。特别是减少泛安全化的影响，欧方可缩减外资审查范围，减少政府自由裁量空间，构建平等的市场准入环境，不对非欧盟企业设置市场准入隐形壁垒。

避免新的贸易壁垒，审慎出台其他单边政策工具。中欧双方均应遵循WTO非歧视原则与公平贸易原则，致力于营造公平、透明、可预期的营商环境，避免《国际采购工具》、碳足迹认证等成为新贸易壁垒，审慎出台其他单边贸易工具，促进中欧汽车产业的共同繁荣。



在欧中国车企及时追踪政策，积极配合主动合规。建议在欧中国车企主动追踪欧盟政策，有效应对欧盟审查，避免不必要的合规风险及损失，及时传递意见和诉求，督促欧方提升投资、贸易透明度，建设公平开放市场。



结语： 更紧密合作，铺就中欧经贸关系稳定繁荣“高速路”

1975年建交以来，中欧双方相向而行，构建了全面战略伙伴关系，通过合作对话弥合文化、历史、政治差异，共同促进全球发展。当前全球局势进入变革动荡期，中国和欧盟作为全球舞台上的两大力量、两大市场、两大文明，面对地缘政治紧张加剧、气候变化危机等共同关注的话题，构建具有活力韧性、互信互惠的经贸合作关系，坚决反对单边主义、“小院高墙”，共同坚持并捍卫全球化和多边主义，对中欧合作具有重要意义，也将为世界发展注入稳定性和建设性。

汽车产业是高度全球化、市场化的产业。中国改革开放后，欧洲车企生产的汽车大量进入中国市场，奔驰、宝马、大众、雪铁龙、标致等众多欧洲品牌汽车行驶在中国街头，见证中国汽车市场成为全球第一大市场，也见证中国经济的澎湃动力。本报告希望坦诚表达中国新能源汽车在欧洲发展的真实态势，以及中欧深化合作的巨大潜力，合则两利，斗则俱损。期望各方能真正推动务实合作，实现中欧经贸共同繁荣，携手为解决全球气候变暖问题贡献力量。



绿动欧洲

中国新能源汽车企业在欧发展报告