

全球汽车产业势力版图重心在转向中国

文 | 李建

中国正在成为纯电动汽车（EV）的全球出口基地。美国特斯拉和德国宝马在 2021 年初之前将从中国向欧洲出

口纯电动汽车。中国企业的出口也在增加。中国借助普及纯电动汽车的新能源车（EV）新规，汇聚了电池等相关的

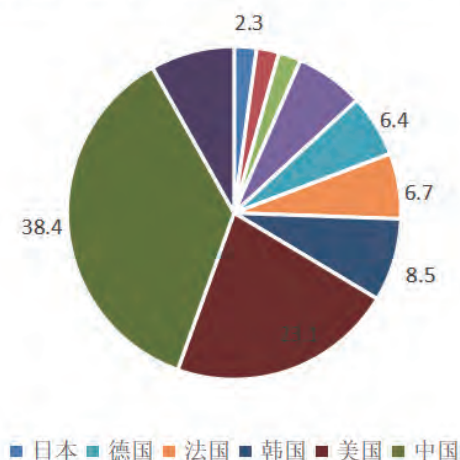
零部件企业。作为在销售和生产方面主导世界的纯电动汽车强国正在提升存在感。



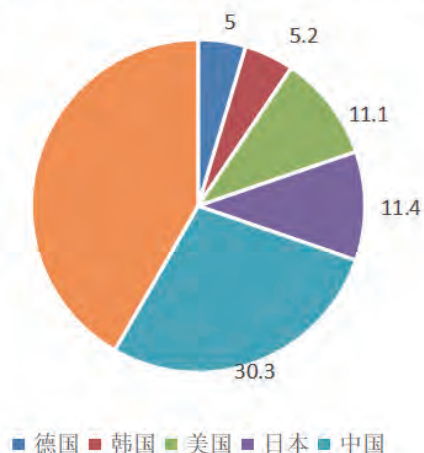
表 1 主要汽车企业从中国出口纯电动汽车情况

美国特斯拉	10月开始向欧洲出口在上海工厂生产的“Model 3”
德国宝马	在辽宁省生产新款纯电动汽车“iX3”，2021年初在欧洲交付
法国雷诺	在组建联盟的日产与东风汽车的合资工厂生产被认为欧洲最便宜的纯电动汽车“达契亚 Spring”
重庆长安汽车	2020年10月下旬开始面向南美出口纯电动汽车
浙江吉利控股集团	旗下的极星向欧洲和北美出口新能源汽车

纯电动汽车全球份额（2020年1月~6月）（%）



乘用车产量市场份额（2020年1月~6月）（%）



英国 LMC Automotive 统计显示，在 2020 年 1 ~ 6 月的全球纯电动汽车产量（66 万辆）中，中国占到约 4 成的 25 万辆，高于美国（23%）和日本（2%）。1 ~ 6 月中国的汽车出口减少，但以纯电动汽车为中心的新能源汽车增至 2020 年同期的 2.4 倍，达到 3 万 6900 辆。出口额增至 3.7 倍的 11 亿美元。

纯电动汽车的出口有望进一步增加。宝马将向欧洲出口在辽宁生产的新款纯电动汽车 iX3，自 2021 年初开始

还将探索对美国出口。对欧洲的乘用车出口加上 10% 关税，销售价格约为 6 万 5000 欧元。特斯拉也在 10 月向欧洲出口了在上海工厂生产的 Model 3。

中国最大民营汽车企业浙江吉利控股集团旗下的电动车企业极星 (Polestar) 已开始向欧洲和北美出口纯电动汽车 Polestar 2。Polestar 的产量大部分面向出口。在纯电动汽车占市场过半的挪威，跃居 9 月新车销量整体的第 3 位。

与此同时，中国的新兴企业也瞄准

海外市场。爱驰汽车向法国的出租汽车公司销售了 500 辆 U5，年内还将在德国和瑞士销售。小鹏汽车于 9 月启动出口。在汽油车市场影响有限的已开发国家，中国品牌正在通过纯电动汽车进行渗透。

中国在新能源汽车的销量截至 2019 年连续 5 年排在世界第 1 位。中国工业和信息化部统计显示，新能源汽车累计展开逾 2 万亿元投资，供应链正日趋完善。

中国最大车载电池企业宁德时代新



能源科技（CATL）正在向特斯拉等纯电动汽车大型企业供货。据悉，涉足冷却零部件的浙江三花智慧控制和涉足高压直流供电继电器的厦门宏发电声等也是纯电动汽车不可或缺的。日本汽车产业由范围广泛的零部件和材料企业构成支撑，但在纯电动汽车领域，中国正在世界上抢先构建同样的产业结构。

日本的汽车厂商也将在中国启动纯电动汽车生产。日产汽车与东风汽车集团通过合资企业生产和销售纯电动汽车。将在 2021 年投入运行的湖北省武

汉市的生产基地生产新型纯电动汽车 Ariya，但目前在中国销售。本田正在中国生产和销售合资品牌纯电动汽车。针对计划在中国生产的自主品牌纯电动汽车，本田表示（将来）向其他国家销售也纳入视野。

中国扩大的纯电动汽车生产的益处还将惠及日本的零部件和材料企业。世界最大纯电动汽车驱动马达企业日本电产将在中国加强业务拓展。而在锂离子电池的构成零部件领域拥有较高份额的旭化成和住友化学等也将通过本地化生

产抢占市场。

汽车产业的势力版图正在从日美欧转向以中国为重心。对日本来说属于支柱产业的汽车的出口和生产有可能受到影响。MFC