

欧洲底特律的生死2025 ——捷克汽车业

文 | 李建

产业格局：欧洲汽车制造心脏

经济支柱地位

汽车行业占捷克工业总产值 26%、GDP 的 9%，直接与间接雇佣超 50 万人，贡献全国 25% 以上的出口额。2024 年前 4 个月产量创历史峰值（53.1 万辆，同比 +14%），但

2025 年 1 月产量骤降 14% 至 11.4 万辆，主因欧盟需求疲软及供应链调整。

三大车企战略布局

斯柯达：本土市场霸主，2024 年销量 78097 辆（同比 +0.8%），2025 年第一季度（1~3 月），斯柯达在捷克销量为 21015 辆，同比增长

2.1%，市场份额 35.2%。2025 年 1 月至 4 月，斯柯达捷克工厂累计生产乘用车 316145 辆，同比下降 4.2%；其中，纯电动汽车（BEV）和插电式混合动力汽车（PHEV）合计产量为 68089 辆（纯电 57971 辆 + 插混 10118 辆），占其总产量的 21%，并



表 1

企业	2025年1月产量	同比	新能源占比
斯柯达	72350	-11.7%	15.8%
现代	21240	-30%	
丰田	20236	+1.3%	

投资 56 亿欧元推动电动化。

现代汽车：欧盟唯一生产基地（诺索维采工厂），2025年1月产量21240辆（同比-30%）。正投入数十亿克朗改造生产线，目标2025年电动车占比达17%，2030年提升至70%。

丰田：科林工厂专注混动车型（如雅力士混动版），2025年1月产量20236辆（同比+1.3%），为三大车企中唯一正增长者。

2025年最新动态与销量分析

电动化转型加速

产量结构变化：2025年1月纯电动车产量15917辆（同比+70%），占总产量14%，显著高于2024年的10%。

欧洲市场表现：2025年Q1欧盟电动车销量增长23.9%至41.3万辆（市占率15.2%），其中德国(+38.9%)、英国(+42.6%)需求激增，但法国(-6.6%)下滑，直接影响捷克出口。

车企战略调整

现代汽车：计划2025年累计销量突破500万辆（截至2024年7月达457.6万辆）。新增26名电动车工程师，推动KONA Electric等车型扩产。

斯柯达：2025年推出电动车型Elroq，4月登顶欧盟纯电动车销量榜首（近8000辆）。

供应链扩张：德国座椅供应商格拉默继峰（Grammer Jifeng）投资新建21000m²工厂，2025年底投产，创造433个岗位，强化捷克-德国汽车走廊。

转型挑战：就业风险与全球竞争

技术替代冲击

电动机零部件数量仅为内燃机的10%（约20个vs200个），导致传





统供应商面临裁员。例如奥地利米巴公司 (Miba) 预警可能裁员 750 人。

欧盟政策与中国竞争压力

欧盟禁令倒逼：2035 年禁售新燃油车，捷克前总理巴比什曾公开反对“损害汽车工业”的激进政策。

中国车企挤压：2025 年 4 月，比亚迪在欧洲销量首次超越特斯拉 (7231 辆 vs 7165 辆)，同比暴增 349.2%。捷克工业协会主席指出：“欧盟环保成本削弱竞争力，中国对手无此负担”。

基础设施滞后

政府拒绝提供电动车生产补贴，仅承诺投入 12 亿欧元 (欧盟复苏基金) 建设充电网络。

战略突围：锂电本土化与氢能第二赛道

锂资源开发

捷克拥有欧洲最大锂矿 Cíneč (储量占全球 5%)，计划 2026 ~ 2028 年投产。总理菲拉拉称其为“经济复苏关键”，政府推动 20 亿欧元建设本土

电池工厂。

氢能布局

现代与斯柯达合作开发氢燃料电池技术，政府制定 2030 年氢车普及计划，打造“氢能生态圈”。

研发创新

“Transportation 2020+” 计划投入 5000 万欧元支持产学研合作，聚

焦高附加值领域 (如智能驾驶、电池材料)。

未来展望：阵痛中的重构

短期阵痛

2025 年初产量下滑反映转型成本，但电动车占比跃升 (14%) 印证升级方向。

长期竞争力取决于三大关键

本土电池产能落地进度 (如 Cíneč 锂矿开发)；

欧盟政策灵活性 (平衡环保目标与东欧就业稳定)；

供应链敏捷转型 (零部件企业向电动化、氢能切换)。

捷克汽车工业协会的警示：“我们仍在比赛起点，电动汽车市场尚处早期，一切皆可争取。若不能将锂资源优势转化为产业链优势，恐面临产业空心化危机。” MFC

