

中国新能源汽车产业发展现状与出海路径升级研究

黄文梨

武汉科技大学法学与经济学院, 湖北 武汉

收稿日期: 2025年11月12日; 录用日期: 2025年11月26日; 发布日期: 2025年12月18日

摘要

全球“碳中和”目标深入推进与能源结构转型提速的当下, 新能源汽车产业不仅成为全球汽车产业转型升级的核心赛道, 更是中国实现从汽车大国到汽车强国跨越的关键支撑。本文立足全球化布局视角, 系统梳理中国新能源汽车产业在政策支持、产业规模、技术创新及出海基础等方面的发展现状, 深度剖析产业出海面临的贸易壁垒、产业集中度偏低、核心技术短板等现实挑战。结合光伏产业及动力电池企业应对国际法规的实践案例, 从优化全球供应链布局、强化技术创新壁垒、深耕细分海外市场、完善政策支持四个维度, 提出产业出海升级的具体路径, 为中国新能源汽车产业深度参与全球竞争、实现高质量出海提供理论依据与实践指引。

关键词

新能源汽车产业, 全球化布局, 出海路径

Research on the Current Development of China's New Energy Vehicle Industry and the Upgrading of Its Overseas Expansion Path

Wenli Huang

School of Law and Economics, Wuhan University of Science and Technology, Wuhan Hubei

Received: November 12, 2025; accepted: November 26, 2025; published: December 18, 2025

Abstract

Amid the global advancement of the “carbon neutrality” goal and the accelerated transformation of the energy structure, the new energy vehicle (NEV) industry has not only become the core track for

the global automotive industry's transformation and upgrading but also serves as a key support for China to achieve the leap from a major automobile country to a strong automobile nation. This paper, based on a globalized perspective, systematically reviews the development status of China's NEV industry in terms of policy support, industry scale, technological innovation, and overseas expansion foundation, and deeply analyzes the real challenges faced by the industry in going global, such as trade barriers, low industry concentration, and shortcomings in core technologies. Drawing on the practice cases of the photovoltaic industry and power battery enterprises in responding to international regulations, this paper proposes specific paths for upgrading the overseas expansion of the industry from four dimensions: optimizing global supply chain layout, strengthening technological innovation barriers, deeply cultivating niche overseas markets, and improving policy service support, providing theoretical basis and practical guidance for China's NEV industry to actively participate in global competition and achieve high-quality global expansion.

Keywords

New Energy Vehicle Industry, Globalization Layout, Overseas Expansion Path

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

全球“碳中和”目标推进与汽车产业百年变革的双重驱动，正重塑全球产业格局与绿色转型进程，新能源汽车在此背景下成为核心载体。这一变革不仅颠覆传统汽车的技术路径与市场规则，更催生全球产业链重构与国家间的战略竞争，中国新能源汽车产业凭借先发优势，已逐步占据全球赛道的关键位置。

作为全球最大的新能源汽车生产国与消费国，中国产业发展已完成从政策驱动向市场与技术双轮驱动的跨越。从技术研发来看，企业在电池能量密度、智能驾驶等方向形成核心优势，且建成全球密度最高的充电网络，产业链完整性与规模化效应显著。伴随全球化进程加速，中国新能源汽车出口量持续攀升，比亚迪、蔚来等自主品牌逐步突破产品出海的单一模式，逐渐向体系出海转型。其主导的换电模式技术标准被多国采纳，标志着中国在产业规则制定中从追随者向参与者转变。然而，产业高速发展与全球化扩张的背后是多重挑战同步显现。在全球范围内的芯片短缺、供应链安全风险长期存在，美欧等市场贸易壁垒与技术规制不断收紧，同时新兴市场则面临基础设施滞后与消费习惯差异等问题。国内层面，产业仍需突破核心零部件自主化瓶颈，二手残值率偏低制约消费信心，出海模式也面临从规模扩张向质量提升的转型压力。

在此背景下，通过系统梳理产业发展现状与核心优势，并精准识别全球化布局中的现实挑战以探索适配不同市场的出海升级路径，这既是推动产业高质量发展的内在需求，也对中国参与全球产业治理具有重要意义。

2. 文献综述

在全球“碳中和”目标与汽车产业变革的双重驱动下，国内外学者围绕中国新能源汽车产业发展与出海路径展开多维度研究。从产业发展现状来看，朱兰(2025) [1]指出“十四五”时期中国新能源汽车实现本土市场爆发式增长，2024年产量达1317万辆、渗透率42%，产业链供应链基本自主可控，长三角、珠三角等产业集群形成国际竞争力，同时出口量质齐升，2024年新能源乘用车出口223.9万辆，比利时、

巴西等成为主要目的地。商务部国际贸易经济合作研究院课题组(2025) [2]进一步补充,中国新能源汽车出口从产品出海升级为全产业链输出,2024年出口量128.4万辆,“一带一路”共建国家贡献50.2%的出口份额,动力电池等核心零部件附加值显著提升。王勇等(2023) [3]基于新结构经济学视角,提出新能源汽车产业作为“换道超车型”产业,其快速发展得益于要素、自然、制度三重禀赋结构形成的潜在比较优势,以及“有效市场”与“有为政府”的动态协同,政府产业政策从研发促进、示范推广、消费激励到制度规范的阶段性调整,有效破解了不同发展阶段的核心瓶颈。

在出海挑战研究方面,学者们聚焦技术、贸易与政策三重风险。孔维欣(2024) [4]通过主成分分析发现,中国新能源汽车虽在国际市场占有率、贸易竞争力指数等指标上表现突出,但车载芯片自主化率仅10%、操作系统依赖 QNX 等国外系统,核心技术短板制约国际竞争力。罗锦程等(2025) [5]则强调欧盟《新电池法规》等绿色贸易壁垒的影响,2027年起出口欧盟电池需提交碳足迹声明与电池护照,国内企业面临合规成本攀升与供应链重构压力。李晓华(2025) [6]指出,产业还面临“内卷式”竞争加剧的问题,2023年3月至2024年3月新能源汽车购买均价降幅达9.8%,2024年1~8月行业利润率降至4.7%,低于工业行业平均水平,同时美欧等国加码贸易限制,美国将电动汽车关税提至100%,欧盟对部分中国车企加征最高45.3%的反补贴税,显著增加出口成本。王思炜(2025) [7]进一步从法律层面指出,欧盟对华电动汽车反补贴调查在补贴主体、行为及损害后果认定上不符合WTO规则,其反补贴权限扩张与调查标准主观性,构成针对性贸易壁垒。胡贝贝等(2024) [8]则从全球产业补贴竞赛视角提出,美日欧补贴呈现多样化、隐蔽性、专向性与绿色化特征,其通过定向补贴、本地生产要求等排他性条款,削弱了中国产业引资优势与国际竞争力,加剧制造业外迁压力。此外,田泽等(2025) [9]实证研究表明,数字经济可通过提升技术效率、优化资源配置赋能产业高质量发展,但东中西部区域差异显著,东部地区赋能效应更强;李晓华(2025) [6]还警示,固态电池、钠离子电池等颠覆性技术突破可能侵蚀现有产业优势,存在技术路线迭代风险。

关于出海升级路径,韩岚岚等(2025) [10]以比亚迪为例,提出企业需通过资源建构、捆绑与撬动共同实现绿色转型,如布局海外KD工厂、深化光储一体化技术输出。李熙(2025) [11]则从品牌话语建构视角指出,比亚迪通过强调技术创新、安全品质与社会责任,在英文CSR报告中塑造行业引领者身份,助力海外品牌认同。商务部课题组(2025) [2]建议构建三圈层市场格局,在欧洲推进本地化生产规避壁垒,在中东、拉美输出整车与充电一体化方案,同时依托中欧班列优化物流通道。王思炜(2025) [7]提出应借助WTO争端解决机制应对反补贴争议,同时通过海外投资多元化规避贸易限制,并优化国内补贴政策的“非专向性”以降低合规风险。胡贝贝等(2024) [8]强调,需通过优化营商环境、加强多边合作抵制“脱钩断链”、强化人才培养等方式,应对全球产业补贴竞赛冲击。王勇等(2023) [3]则从政策动态调整角度提出,产业政策应适配禀赋结构演化,在产业不同发展阶段针对性解决市场失灵问题,通过市场主导、政府因势利导的协同模式,实现潜在比较优势向竞争优势转化。

整体来看,现有研究已清晰勾勒中国新能源汽车产业的规模优势与出海痛点,覆盖产业现状、挑战与路径等多维度,但在不同区域市场本地化策略差异、数字技术与出海路径深度融合等方面仍需进一步探索,同时新结构经济学视角下的政策动态适配、全球补贴竞赛应对、贸易争端法律救济等新兴研究方向,为本文提供了丰富的理论基础与实践参考。

3. 中国新能源汽车产业发展现状

3.1. 政策支持体系不断完善

中国新能源汽车产业的快速崛起,离不开从国家顶层设计到地方落地执行、从国内市场培育到国际

市场拓展的全链条政策支持，形成多层次、全覆盖的政策保障网络。

从国家战略导向来看，政策重心已从规模扩张转向质效提升。《新能源汽车产业发展规划》奠定长期发展框架后，相关部门发布的稳增长工作方案进一步明确新能源汽车高质量发展目标，并推出多项细化举措。与此同时，《“十四五”节能减排综合工作方案》与碳足迹管理政策形成呼应，通过推进相关标准制定与国际互认，为产业绿色低碳发展构建制度保障。在市场激励层面，政策持续释放消费潜力并优化产业生态。新能源汽车车辆购置税减免政策得以延续，叠加汽车以旧换新政策，有效激活市场需求。2025年出台的换电模式发展指导意见，与县域充换电设施补短板试点相配合，进一步完善补能体系。国家重点研发计划则聚焦关键核心技术攻关，形成消费端激励与供给端突破的双重驱动格局。此外双积分管理政策的优化的，不仅规范市场竞争秩序，也为优势企业提质增效提供支持。

国际拓展相关政策则重点强化标准输出与合规服务支撑。2025年，中国在新能源汽车领域牵头多项国际标准项目立项，同时组建国际工作组，逐步提升全球技术规则制定中的参与度。针对欧盟《新电池法规》等绿色贸易壁垒，政府联合科研机构与行业协会开展政策解读培训，推动成立国际绿色能源认证平台，为企业提供碳足迹核算与国际合规服务。同时，自由贸易协定优惠利用、海外法律抗辩援助等专项服务的推出，叠加金融机构加大出口信贷与信用保险支持，共同构成全方位的出海保障体系。地方层面则结合产业基础形成差异化支持策略。以广东省为例，该省聚集全国23.96%¹的动力电池企业，通过组织专题研讨会、搭建产业链协同平台，推动车企、电池企业、材料商共建合规责任机制，形成应对国际绿色贸易规则的典范。其他省市则通过设立产业专项基金、给予充电基础设施补贴等方式推动产业落地，最终形成国家统筹与地方创新的协同发展格局。

3.2. 产业规模与市场集中度稳步提升

中国新能源汽车产业已形成全球领先的规模优势，产销体量、市场渗透率与全球市场份额持续攀升，市场集中度不断优化，配套设施支撑能力同步增强，为全球化布局奠定坚实基础。

从产业规模数据来看，2024年新能源汽车产销分别完成1288.8万辆和1286.6万辆，同比增速分别达34.4%和35.5%，连续多年保持全球第一。2024年新能源汽车新车销量占全国汽车总销量的比例达40.9%，较2023年提升9.3个百分点；尽管全年渗透率呈现阶段性波动，但较2020年仍实现近7倍增长，标志着中国汽车市场已迈入深度电动化转型阶段。其中，12月渗透率达45.8%，创下年度峰值，反映市场需求的持续释放。市场集中度方面，行业资源加速向头部企业集聚，逐步形成龙头引领、梯队发展的竞争格局。2023年行业CR4达55.83%，CR8达71.56%，头部企业在技术研发与产能扩张中的优势持续扩大。以比亚迪为例，其全球市场领跑地位稳固，与吉利集团、上汽集团、长安汽车等共同构成第一竞争梯队，推动行业整体竞争力提升。

产品结构呈现纯电稳增、插混爆发的多元化特征。2024年，插电式混合动力汽车销量占比升至40%，纯电动汽车占比保持60%；其中插混车型同比增速显著高于纯电车型，成为带动新能源汽车增长的新动能。这一变化既反映技术路线的多元化适配能力，也体现消费者需求从政策驱动向体验驱动的转变，插混车型已成为撬动下沉市场与燃油车用户转化的重要力量。

配套设施建设则与产业规模形成良性互动。截至2023年底，全国充电桩保有量达859万台，车桩比优化至2.37:1，建成全球规模最大、覆盖最广的充电基础设施网络。2024年，政策进一步聚焦县域充换电设施补短板，推动充电桩向乡镇、农村地区延伸，换电站数量也实现快速增长，最终形成充电为主、换电补充的补能体系，为产业发展提供有力支撑²。

¹数据来源：SNEResearch 数据库。

²数据来源：中国汽车工业协会。

3.3. 技术创新能力持续增强

中国新能源汽车产业在技术研发领域取得显著突破，构建起从电池、电机到电控的全产业链技术布局，同时在绿色合规技术方向实现新进展，为产业竞争力提升提供核心支撑。

动力电池技术研发中，能量密度持续提升，比亚迪刀片电池、宁德时代麒麟电池已形成国际竞争力。正极、负极、电解液等关键材料的国产化率超 90%，不仅降低对外依赖，也使国内电池企业生产周期较海外缩短 15~20 天³，显著提升生产效率。针对国际市场关注的碳足迹要求，企业通过绿电应用、工艺优化等方式实现降碳。惠州亿纬锂能已构建数字化合规管理体系，并通过中国强制性产品认证(CCC)等权威资质认证，为出海合规奠定基础。前沿技术领域，钠电、固态电池加速开展示范应用，尽管锂电仍是当前主流技术路线，但新技术研发为未来产业升级预留空间。人工智能技术的融入，则进一步赋能产业生产效率提升。智能网联方向，华为、百度等企业将通信技术、大数据处理能力与车载系统深度融合，推动新能源汽车向智能化升级。截至 2023 年，中国新能源汽车产业相关专利申请量累计居全球前列，技术储备不仅支撑国内市场发展，也为产业出海提供技术底气。

3.4. 出海基础初步夯实

中国已成为全球最大的新能源汽车出口国，出海规模与全球市场地位同步提升，企业海外布局与合规能力逐步增强，为全球化发展奠定初步基础。

从出口数据来看，2024 年中国新能源汽车出口 128.4 万辆，同比增长 6.7%，出口目的地覆盖全球六大洲，欧洲、亚洲为主要市场，比利时、泰国等成为核心出口国。2023 年中国新能源汽车国际市场占有率达 24.80%，贸易竞争力指数(TC)达 0.8120，两项指标均位居全球第一，反映出中国新能源汽车在国际市场的竞争优势。动力电池作为核心零部件，全球市场地位更为突出。宁德时代以超 35% 的市场份额领跑全球，比亚迪紧随其后，两家企业合计占据近 50% 的全球市场，为整车出海提供关键支撑。企业海外布局则呈现制造与合规双驱动特征。哪吒汽车在马来西亚建设生产基地，比亚迪签约匈牙利乘用车工厂，泰国已聚集 8 家中国车企工厂，总投资额达 56 亿美元，年产能突破 50 万辆；与此同时，企业同步搭建海外合规体系，贝特瑞等材料企业通过碳核算平台满足目标市场环保要求，形成技术与合规相协同的出海新模式⁴。

4. 中国新能源汽车产业出海面临的主要挑战

4.1. 国际贸易壁垒日趋严峻

美欧等国家为保护本土产业、维护能源安全，不断出台贸易限制政策，传统贸易保护主义与新型绿色壁垒交织，为中国新能源汽车出海增设障碍。

美国通过《通胀削减法案》设置针对性贸易壁垒，同时考虑进一步限制中国智能汽车及相关零件进口，直接增加企业出口成本。欧盟除开展对华电动汽车反倾销和反补贴调查外，已于 2025 年 8 月全面生效《新电池法规》，该法规对电池碳足迹、材料再利用、电池护照提出明确要求，2025~2027 年合格性评定等细则将逐步落地，国内企业需面临合规成本攀升与供应链重构的双重压力。巴西则计划未来 3 年将提高电动汽车进口关税，进一步压缩企业在新兴市场的利润空间。

此外，欧美国家部分政策调整加剧市场不确定性。英国宣布推迟禁售燃油车时间，德国取消电动汽车购买补贴，这些举措不仅削弱当地市场需求，也为中国新能源汽车出海增添外部环境变量。

³数据来源：中国机械工业联合会数据库。

⁴数据来源：中国海关总署。

4.2. 产业集中度与集聚效应不足

尽管行业集中度逐步提升,但整体仍处于中度集中水平,与德国等汽车产业发达国家相比存在差距。产业内部部分企业仍存在低水平同质化竞争,2024年市场出现的价格战导致企业利润下降,反映出行业洗牌加速背景下的竞争压力。更突出的问题在于产业链上下游协同不足,尤其在合规领域表现明显。应对欧盟《新电池法规》需材料采购、生产制造、回收利用全链条协同发力,但部分中小企业缺乏跨环节数据整合能力,难以满足全生命周期合规要求。同时,上游绝缘材料、高速轴承等部件,以及部分控制芯片和集成电路仍依赖国际市场,关键核心技术与合规能力的供给不足,直接影响产业出海的整体竞争力。

4.3. 核心技术与品牌影响力有待提升

核心技术领域仍存在卡脖子问题,同时合规技术储备不足,共同制约产业出海质量。动力电池研发需在能量密度、高安全性、长寿命等方向持续突破,同时需适配国际市场的碳足迹核算标准。电机控制技术在高效、高精度、高可靠性等指标上,尚未完全满足高效运行与低能耗目标。此外,电子系统技术的高稳定性、高灵活性也需进一步攻关,以适应不同市场的技术要求。

品牌建设方面,中国新能源汽车品牌在国际市场的认知度与美誉度仍有提升空间。与特斯拉、宝马等国际知名品牌相比,中国品牌的溢价能力较弱,部分海外消费者对产品质量仍存在偏见。更关键的是,企业国际化体系建设滞后且配套体系不完善,国际航运效率、本地化金融服务以及供应链海外协同等保障尚未健全,合规人才储备不足则成为新的瓶颈,制约企业海外市场拓展深度。

4.4. 海外市场适配性不足

不同国家和地区的市场需求、政策法规、基础设施存在显著差异,中国车企的本地化适配能力仍需加强。欧洲市场对车辆安全、环保要求严苛,而东南亚市场更注重产品性价比与续航能力。尽管中国车企针对东南亚市场开发的经济型纯电车型已取得一定成效,但针对欧洲市场的全链条合规适配仍需完善,其碳足迹数据追溯、材料环保认证等环节尚未形成成熟体系。

基础设施适配问题同样突出。部分海外市场充电设施不完善,且充电标准与中国新能源汽车的适配性不足,直接影响用户使用体验。此外,企业海外售后服务网络覆盖不足,本地化营销渠道建设滞后,技术标准对接效率、售后服务响应速度等方面存在短板,这些问题共同制约出海的可持续性。

5. 中国新能源汽车产业出海路径升级

5.1 优化全球供应链布局,规避贸易壁垒

依托 RCEP 协定红利,东南亚地区凭借劳动力成本优势与持续完善的制造业配套体系,成为全球产业转移的重要承接地,同时面临低碳转型带来的合规新要求,可采用核心部件输出和本地组装模式,以越南、泰国为核心布局柔性产能,结合特许经营快速渗透终端市场,同步对接东盟快班与中欧班列多式联运资源,依托区域成熟仓储网络构建集散体系;风险管控方面,针对性开发本地合规工具包,建立多源供应体系与合理安全库存,应对区域政策差异与供应波动。基于欧盟统一贸易政策、《新电池法》带来的全生命周期合规要求,以及“17+1 合作”机制下的通关便利,匈牙利作为中东欧地理枢纽,具备辐射欧盟大市场的天然优势,可推行产能集群与欧盟辐射模式,参考头部企业海外工厂布局逻辑建设组装基地,引进核心供应商提升本地采购比例,接入跨欧亚物流干线实现高效配送;通过搭建碳足迹追踪系统与供应链控制塔,精准应对欧盟绿色壁垒与地缘政治风险。瞄准 USMCA 协定零关税红利与北美近岸外包趋势,墨西哥凭借毗邻美国市场的区位优势,成为规避贸易壁垒的优选枢纽,可采用中国核心部件、

墨西哥组装、美国销售的模式，依托当地产业集群缩短北美区域配送周期，建立政策动态预警机制应对关税变动，通过本地技能培训破解用工难题。立足巴西、阿根廷等国丰富的资源禀赋，以及拉美地区物流联盟协同发展的趋势，该区域在全球资源供应链中占据重要地位，但面临汇率波动与政治环境不确定性，因此参考资源绑定、区域分销模式，通过参与本地基建项目锁定核心原料供应，对接区域多式联运网络提升配送效率，借助金融工具对冲汇率风险，联合本地企业共建仓储设施分散政治风险。

5.2. 强化技术创新壁垒，提升核心竞争力

构建核心技术与合规技术的双轮驱动的创新体系，既是突破技术瓶颈的关键，也是应对国际合规要求的必然选择。

核心技术研发需聚焦高端芯片、先进电池材料、智能驾驶等关键方向，加大研发投入力度，突破卡脖子技术制约。同时，需同步布局碳足迹核算、绿色制造、电池回收等合规技术，通过建立产学研创新联盟，攻关全生命周期低碳技术。可参考光伏产业的新领跑者计划的经验，推动产业技术标准升级。将钠电、固态电池等新技术纳入支持范围，形成技术壁垒，提升国际竞争力。知识产权与合规管理的双重保护同样重要。一方面需构建完善的知识产权布局，通过专利申请、交叉许可等方式防范海外知识产权风险。另一方面需建立数字化合规管理体系，借鉴惠州亿纬锂能的合规实践，实现从材料采购到生产回收的全流程数据可追溯，满足欧盟的电池护照等合规要求。通过技术创新持续推动成本下降，延续动力电池材料国产化的优势，进一步提升产品附加值与国际竞争力。

5.3. 深耕细分海外市场，增强品牌影响力

实施差异化的市场策略与品牌升级行动，是提升海外市场渗透率的核心路径，需针对不同区域市场的需求特征制定精准方案。

欧洲市场可聚焦高端智能新能源汽车，突出产品的低碳合规优势，通过参加法兰克福车展、巴黎车展等国际汽车展会，以及发布英文 ESG 报告，强化品牌的专业形象与社会责任认知。东南亚、中东等新兴市场则需推出高性价比、适配本地基础设施的产品，优化车型续航里程以适应区域充电设施现状，逐步拓展市场份额。产品、服务以及合规的三维支撑体系的完善是关键保障。需建立本地化的维修保养中心与充电设施服务体系，可联合当地企业共同解决充电痛点，提升用户体验；针对欧洲市场，可依托德国莱茵 TÜV、瑞士 SGS 等国际认证机构，获取合规背书，增强消费者信任。最终推动产业从单一整车出口，向市场全球化、生态本地化和品牌全球化转型，逐步向产业价值链高端延伸。

5.4. 完善政策服务支撑，优化出海环境

构建国家引导、地方协同以及行业联动的多层次支撑体系，为产业出海提供全方位保障，助力企业应对海外市场挑战。

政府层面需制定新能源汽车产业出海专项规划，将合规能力建设纳入重点发展方向，通过税收优惠、信贷扶持等政策，加大对企业海外研发、产能布局的资金支持。同时，需建立健全贸易壁垒应对机制，组建跨部门的合规服务团队，为企业提供海外法律维权、政策解读、标准培训等服务，帮助企业有效应对国际贸易纠纷。标准互认与平台建设是提升国际适配性的关键。需加快建立本地化、国际公认的碳足迹数据库与标准体系，通过开展多双边合格评定互认合作，减少企业重复认证的负担；支持成立国际绿色能源认证平台，为企业提供碳足迹核算、法规适配等一体化服务，提升合规效率。此外，还需完善国际化体系保障，优化国际航运线路、提升本地化金融服务水平、加强供应链海外协同能力，支持企业建立海外营销渠道和售后服务网络，为产业出海创造良好环境。

6. 结论与展望

中国新能源汽车产业已形成全球领先的产销规模，政策支持体系持续完善，技术创新能力不断增强，2024 年产销突破 1280 万辆，动力电池全球市场份额近 50%⁵，且在应对国际绿色贸易规则方面积累初步实践经验，为全球化布局奠定坚实基础。然而，产业出海过程中仍面临多重挑战：国际贸易壁垒日趋严峻，尤其是欧盟《新电池法规》等绿色壁垒增加合规成本。产业集中度与集聚效应不足，产业链协同能力有待提升。核心技术与品牌影响力存在短板，国际化体系能力建设滞后；海外市场适配性不足，本地化服务与合规能力需进一步加强。

未来，中国新能源汽车产业可通过四大路径实现出海升级。一是优化全球供应链布局，推动制造与合规的双本地化，有效规避贸易壁垒。二是强化核心技术与合规技术的双创新，突破技术瓶颈，构建技术壁垒。三是深耕细分海外市场，实施差异化策略，提升品牌影响力与本地化服务能力。四是完善多层次政策服务支撑，推动标准互认与平台建设，优化出海环境。随着全球“碳中和”目标的深入推进与新能源汽车市场的持续扩大，中国新能源汽车产业全球化发展前景广阔。未来产业需聚焦高质量发展方向，以技术创新为核心驱动力，以合规能力为重要保障，以市场需求为导向，以品牌建设为抓手，深度参与全球产业分工与合作，在提升自身竞争力的同时，为全球能源转型与汽车产业升级贡献中国力量。

参考文献

- [1] 朱兰. “十五五”时期中国扩大新能源汽车产业领先优势的挑战与对策[J]. 当代经济管理, 2025, 47(8): 65-71.
- [2] 商务部国际贸易经济合作研究院“十五五”前期研究课题组, 齐冠钧, 尹政平, 等. “十五五”我国新能源汽车贸易高质量发展研究[J]. 经济纵横, 2025(8): 75-84.
- [3] 王勇, 徐婉, 赵秋运, 等. 中国新能源汽车何以实现换道超车——基于新结构经济学的分析[J]. 经济理论与经济管理, 2023, 43(9): 39-54.
- [4] 孔维欣. 我国新能源汽车产业国际竞争力研究[D]: [硕士学位论文]. 济南: 山东财经大学, 2024.
- [5] 罗锦程, 罗清华. 加快构建产品碳足迹综合管理体系推进新能源汽车动力电池“出海突围”[J]. 资源再生, 2025(7): 16-18.
- [6] 李晓华. 中国“新三样”产业发展面临的挑战与机遇——“内卷式”竞争如何“破圈突围”[J]. 人民论坛, 2025(1): 62-66.
- [7] 王思炜. 中国新能源产业面临的国际贸易困局及破解之道——基于中欧电动汽车补贴与反补贴争议视角[J]. 国际贸易, 2025(4): 52-62.
- [8] 胡贝贝, 金子怡, 靳玉英. 全球产业补贴竞赛新动向、对华影响与应对策略[J]. 国际贸易, 2024(8): 38-50.
- [9] 田泽, 刘姿娴, 任阳军. 数字经济赋能新能源汽车产业高质量发展的机制研究[J]. 工业技术经济, 2025, 44(2): 67-77.
- [10] 韩岚岚, 王慧敏. 高质量发展下汽车企业绿色转型的机理和路径——以比亚迪为例[J]. 财会月刊, 2025, 46(7): 94-100.
- [11] 李熙. 品牌出海背景下新能源汽车企业身份话语建构研究——以比亚迪集团为例[J]. 现代商贸工业, 2025(13): 80-83.

⁵数据来源：国家统计局。