

造假加价终自食恶果，日企如今跪求建厂，傲慢如何葬送未来？

来源：赵雅君 发布时间：2025-11-15 06:01:49

加价30万还要排队，如今却求着中国给地建厂！日本汽车巨头为何沦落至此？

还记得前几年雷克萨斯那种“爱买不买”的嚣张气焰吗？一辆车加价三五十万，消费者还得乖乖排队等半年。如今这个曾经高高在上的品牌，却在2025年宣布投资1000亿日元在上海建厂，年产10万辆新能源车。这一反差巨大的转变，背后是日系车在中国市场的全面溃败。

日产品牌2023年在华销量暴跌24%，本田下滑10%，丰田也下降12%。更惨的是2025年第一季度，日产销量同比暴跌27%，仅卖出12.1万辆。与2018年巅峰时期的156.4万辆相比，日产在华销量已经腰斩。三菱汽车更是直接退出中国市场，本田也在大规模裁员。

这些曾经风光无限的日系品牌，为何会落到这步田地？



日系车对电动车的态度一直充满傲慢。2014年丰田曾发布海报，用充电桩图案嘲讽电动车主，标语写着“不充电才能跑得远”。丰田章男多次公开贬低电动车，称其是“低级产品”。这种守旧思维让日系车在新能源浪潮中彻底掉队。



日产虽然早在2010年就推出Leaf聆风电动车，续航仅160公里，售价却高达30万。这样的产品力在中国市场毫无竞争力。本田推出的纯电动车X-NV月销量只有几十台，几乎可以忽略不计。

日系车封闭的供应链体系。丰田、本田等车企与供应商之间通过交叉持股形成利益共同体。丰田持有电装、爱信等供应商超过20%的股份，这些供应商也反过来持有丰田股份。这种排他性合作模式导致创新技术难以进入日系车的供应链体系。

松下公司的锂电池技术全球领先，却长期被日本车企忽视。直到特斯拉发现并采用松下电池，才让这款产品大放异彩。日系车这种固步自封的供应链策略，直接导致其在电池技术上的落后。



质量问题更是日系车的致命伤。马自达在安全气囊测试中使用倒计时装置手动引爆，而不是依靠碰撞传感器。丰田、本田、铃木等车企在2023年爆出造假丑闻，涉及车辆超过500万辆。有的编造假数据，有的篡改安全标准。

这些造假行为源于日系车企的管理体系缺陷。举报信需要经过七八层审批才能到达高层，内部监督机制形同虚设。从2014年开始，日系车企推行短周期开发战略，要求快速推出新车型。工程师在资源不足的情况下，只能通过造假来完成任务。

面对中国市场的变化，日系车企开始调整战略。本田宣布到2035年在中国实现纯电动车销售占比100%，日产计划到2026年推出8款新能源汽车。这些举措似乎为时已晚。

奥迪A6(进口)最低售价：38.01万起最高降价：13.45万图片参数配置询底价懂车分4.13懂车实测空间·性能等车友圈5.9万车友热议二手车6.58万起 | 169辆

中国自主品牌已经占据优势。比亚迪形成了完整的电动化技术矩阵，理想、蔚来等新势力在智能座舱和自动驾驶领域领先。2024年中国品牌市场份额已经达到57.6%，而日系品牌仅剩12.1%。

日产的武汉工厂投资百亿，设计年产能30万辆，仅运营三年就将停产。日产关闭了常州工厂，这是其在华首次关闭乘用车工厂。这些投资失误加剧了日系车的困境。

雷克萨斯在上海建厂的决定，被业内视为其在中国市场的最后一次努力。这个曾经加价销售的品牌，如今不得不通过本地化生产来降低成本。中国消费者是否还会买单，已经是个未知数。

日系车的教训表明，在汽车产业百年大变局中，任何固步自封的行为都将导致失败。曾经的行业巨头如果无法适应变化，最终只能被市场淘汰。

HTML版本： [造假加价终自食恶果，日企如今跪求建厂，傲慢如何葬送未来？](#)