

西方车企俄境“大撤退”，中国车企逆袭的机遇与暗礁

来源：王智尧 发布时间：2025-11-18 18:49:11

俄乌冲突后的地缘博弈，彻底改写俄罗斯汽车市场格局。西方车企仓促溃退、资产贱卖，中国车企顺势“接盘”崛起，背后是全球汽车供应链的深度重构，机遇与挑战并存。

市场反转：西方退潮，中企接盘

2022年起，西方车企掀起撤退潮。雷诺以1卢布出售莫斯科工厂，日产1欧元转让圣彼得堡工厂，大众、奔驰等纷纷低价抛售资产。

西方车企累计损失超百亿美元，在俄市场占有率从30%骤降至不足5%。与此同时，中国车企加速“抄底”：奇瑞接管日产工厂，长城图拉建厂扩产，江淮复兴莫斯科人品牌。2024年中国品牌市占率达60%，哈弗、吉利、奇瑞稳居销量前五，十大品牌中七席来自中国。



逆袭背后：中企的“双刃剑”困境



好景不长，政策压力接踵而至。俄罗斯2024年起大幅提高进口汽车报废税，2025年持续上调，叠加电动车关税上涨，中国车企出口成本激增。



2025年1-8月，中国对俄汽车出口28.8万辆，但自主品牌在俄销量达49.6万辆，库存积压问题凸显。奇瑞销量同比下滑22%，宣布2027年前逐步退出俄市场。此外，极寒气候的技术适配、消费者对质量的质疑，以及本土品牌Lada的竞争，仍是不小挑战。

俄市现状：产业保护与经济寒冬

俄罗斯正推进汽车产业“去西方化”，通过关税、报废税调整和本地化要求强化产业保护。但战时经济下，通胀率达10%，卢布波动剧烈，汽车贷款年化利率飙升至30%。

消费需求被严重抑制，2025年俄汽车总销量预计同比下降20%。消费者观望情绪浓厚，有人等待国际品牌回归，有人转向本土Lada或中国品牌。

供应链重构：中企的全球布局与西方教训

中国车企凭借多模式布局站稳脚跟，官方出口、平行出口、本地化建厂并行推进。2024年对俄出口128万辆车，自主品牌占比84%。

而西方车企留下惨痛教训，不少资产被俄政府接管，损失惨重。中国车企不仅填补市场空白，更推动俄汽车产业技术升级，但政策不确定性仍考验着供应链韧性。

结语：中国车企在俄的逆袭，是全球供应链重构的缩影。凭借快速响应和成本优势，中

企实现从“边缘”到“主角”的转变，但俄罗斯的政策波动、经济衰退和本土化挑战，要求企业从“贸易输出”转向“生态深耕”。这场汽车市场的博弈，正是中国车企全球化进程中的一次重要试炼。

作品声明，内容取材于网络

HTML版本：[西方车企俄境“大撤退”，中国车企逆袭的机遇与暗礁](#)