

国产新能源汽车出海，还有很长的路要走。我们会赢吗？

来源：杨美慧 发布时间：2025-11-22 22:23:55

截止26年11月中，在中国新能源汽车渗透率接近60%，国产自主品牌在国家还有大额补贴的情况下，整车成本价格已经卷到地板入地三寸了。

即将到来的26年新的补贴政策变化，购置税也将会征收百分之5%的大方向之下，还想保持利润能生存下去的中国车企来说，“出海”就是他们唯一的一道选择题。

仰望U8最低售价：109.80万起图片参数配置询底价懂车分4.22懂车实测空间·性能等车友圈3.8万车友热议二手车71.98万起 | 17辆

而在国人的印象中我们的遥遥领先，一定会凭借着更成熟的三电、智能化技术，还有齐全的生产链，更低的人工成本，中国车企在海外简直就是神一样的存在。

A black and white advertisement for the BYD ATTO 3. The car is shown from a front-three-quarter view, parked on a reflective surface. The background is a gradient of blue and white. In the top right corner, there is a red circular badge with white text. The main text is in large, bold, white letters. Below the car, there is a line of smaller text and a large price tag. In the bottom right corner, there is a small logo and text.

CEV補助金
85万円
対象車

2024年3月末までの
登録車対象

そのEVは、人生を走りやすくする

BYD ATTO 3

メーカー希望小売価格 (消費税込)

4,500,000円

头条 @車驾轩

现实真的是这样吗？正好我在这里可以借着近期的在日本东京举行的移动出行展（Japan Mobility Show2025），在汽车强国的日本车企，我们中国自主品牌比亚迪是怎样的现状？

2022年7月比亚迪正式登陆日本，过去的3年一共卖了7123台车。这样的数量在日本这样一个发达的国家简直是微不足道，可以看出我们走出去的每一步，都远比想象中更复杂，也更具挑战。其中最大的挑战就是新能源汽车配套设施了，在国内大中城市里随处可见的公共充电桩，而在日本东京这个超级大城市，简直成为了稀有动物了。当地的销售人员说，整个东京充电桩就1.3万个，中心城区的23个区更是少只有三四千个。

相比于国内的深圳和东京都的面积差不多大，深圳却已经建了超过42万个充电桩。那我们先了解一下，日本人是谁买了比亚迪这几千台车纯电车呢？这个答案是跟我们国家的完全不一样了，他们的主力人群，是那些40到60岁人。在日本买车成本方面，比亚迪ATT03的起步价相当于人民币21万。



元PLUS最低售价：10.38万起最高降价：1.60万图片参数配置询底价懂车分3.77懂车实测空间·性能等车友圈25万车友热议二手车6.80万起 | 87辆

跟他们的丰田RAV4这种国民级SUV的价格基本在同一个水平线上，所以价格就根本没有任何优势。大家可能没有一个概念，这里可以用我们国内的原车型比亚迪元价格比较一下。而在用车成本上，日本的电费可贵多了，普通家庭用电一度要1.5元左右。



虽然国产车出海将受不同国家的消费习惯、政策、环境等多重影响。但这次我们有了一个好的开始了，不是看你短期内卖了多少台车，抢了多少份额。是已经选择走出去了。后续我们要真正赢，就要看什么时候，出海国家的一个普通当地家庭，在买车的时候，能把你的品牌，和他们开了几十年的老牌子，放在一起，作为一个理所当然的选项去纠结、去比较。那才意味着我们真正赢了。虽然目前比亚迪在日本的销量，和国内比差距悬殊，但是至少这条路已经开始有人走了。

HTML版本： 国产新能源汽车出海，还有很长的路要走。我们会赢吗？