

中国电车杀入欧盟腹地：半年份额翻倍，欧洲百年车企陷入集体焦虑

来源：徐华奇 发布时间：2025-11-23 22:25:08

文 | 宋玮 媒体人、记者、郑州广电主持人

在全球汽车产业迎来百年未有之大变局的今天，电动化浪潮正以前所未有的速度重塑着世界市场格局。如果说过去几十年，欧洲一直是全球汽车工业的心脏地带和精神高地，那么，如今这片腹地正遭遇着一场前所未有的冲击，来自中国新能源汽车的强劲渗透。

这场冲击并非空穴来风。最新的市场数据显示，在短短半年时间内，中国汽车品牌在欧洲市场的占有率几乎翻了一番，达到了创纪录的5.1%的市场份额。这意味着，在欧洲大陆上，每卖出约20辆新车，就有一辆是中国品牌。更为戏剧性的是，在今年部分月份，中国汽车的总体销量甚至超越了像奔驰这样的豪华品牌。

曾经从被贴上“安全隐患”标签的边缘玩家，现在一跃成为能够与百年巨头同台竞技的核心力量，中国电车的崛起，无疑给欧洲老牌车企敲响了警钟，也让布鲁塞尔的政策制定者们陷入了深切的“集体焦虑”。



根据行业研究机构的报告，今年上半年，尽管欧洲新车注册总量略有下滑，但中国汽车品牌的市场份额却实现了高达91%的惊人增幅。5.1%的占有率，这个数字看起来与传统巨头还有差距，但其增速却预示着未来巨大的潜力。



在众多中国品牌中，比亚迪无疑是欧洲市场的大赢家。其电动和混合动力车型的注册量同比增长超过300%，一举成为欧洲市场上新注册电动车品牌的有力竞争者，在某些月份，其销量甚至能够超越福特。这标志着，中国品牌已经成功实现了从中低端市场向主流市场的跨越。



除了比亚迪，小鹏、零跑、奇瑞等品牌同样表现抢眼。特别是小鹏，已然成为中国高端电动车在欧洲市场的一张名片。在瑞典、英国等先行市场，这些品牌的车型能见度越来越高，运输车上密密麻麻的中国面孔成为高速公路上独特的风景线。

这种市场数据的暴涨，背后是欧洲消费者认知的一次大改观。10年前，提起中国制造的汽车，欧洲人往往联想到的是低价、低质，甚至缺乏安全保障。然而，今天的情况已然不同。瑞典的汽车杂志和报纸开始对中国电动车给予极高的评价。在斯德哥尔摩等欧洲主要城市的中心地带，蔚来、极氪、极星等中国品牌开设了富有设计感的概念店和旗舰店。

这种转变的核心原因在于技术与性价比的结合。中国品牌在电池技术、智能化和整体产品质量上，已经达到了甚至超越了欧洲同级别车型的水平，而价格上却往往更具竞争力。对于丹麦、瑞士等国家的消费者而言，中国制造的低价电动汽车，是实现家庭电动化转型的重要推动力。

面对中国电车带来的鲶鱼效应，欧洲政界不再是从容淡定，而是陷入了高度的焦虑。他们开始担心，曾经支撑欧洲经济和工业地位的汽车产业，会在这场电动化竞争中输给东方。

这种焦虑在欧盟高层的一系列言论和政策动向上得到了集中体现。欧盟委员会分管产业

战略的执行副主席斯特凡纳·塞茹尔内（Stéphane Séjourné）直言不讳地表示，欧洲人太过“天真”，必须“保卫汽车工业免受来自中美的威胁”，并呼吁恢复到世界主要经济体的标准。

这其实就是在暗示，欧洲需要采取更强硬的产业保护政策。

塞茹尔内认为，如果不采取干预措施，未来10年内，欧洲本土生产和销售的汽车数量可能会大幅减少，从1300万辆下降到900万辆。更糟糕的是，到2035年，欧洲本土汽车的市场份额将从目前的七成跌落至五成左右。

塞茹尔内提出，必须对2035年完全停止内燃机汽车销售的目标展现“灵活性”。这实际上是对欧洲老牌车企关切的回应，他们希望通过延缓电动化转型速度，为自身争取更多喘息时间。产业安全开始超越环保诉求，成为更优先的考量。

在被问及是否会采取保护主义措施时，塞茹尔内暗示将针对在欧洲的中国生产基地采取行动。他表示：“有必要对在欧洲的外国投资设定条件。”这种“设定条件”的表述，剑指的正是中国车企在匈牙利、土耳其、西班牙等地设立的工厂，并暗示可能会限制其使用中国零部件和工人。

这无疑是一种双重标准。一方面，欧洲曾是全球化的最大受益者，主张开放市场；另一方面，当中国电车凭借市场规则和技术优势进入欧洲，并威胁到其核心产业时，欧洲却开始考虑通过设定条件来限制竞争，这给未来的国际贸易关系蒙上了一层阴影。

面对欧盟的焦虑和潜在的保护主义倾向，欧洲汽车制造商协会（ACEA）主席、奔驰首席执行官康林松此前发出了清晰的警告：保护主义加剧最终将使欧洲遭受最大的损失。他呼吁欧洲开放市场，创造一个公平竞争的环境，“让最好的市场参与者胜出”。在康林松这样的有识精英看来，欧洲汽车工业真正的出路在于提升自身竞争力，而不是筑起贸易壁垒。

无论如何，中国电车在欧洲市场的崛起，都已经成为全球汽车工业史上的一个重要转折点。它不仅证明了中国制造的实力，更揭示了在新能源时代，传统的技术壁垒正在被迅速打破。欧洲的集体焦虑是可以理解的，毕竟汽车工业对欧洲的经济、就业和工业自豪感具有无可替代的意义。

然而，无论是试图用所谓的政策灵活性去应对气候目标也好，还是暗示对外国投资设定条件也罢，这些保护主义的信号，在今天都显得有些滞后和无奈了。

未来的竞争，终究要回到产品力和技术创新上来。欧洲与其将精力投入到如何设置壁垒上，不如借鉴中国在产业链整合、软件定义汽车和快速迭代方面的经验。全球化和技术进步的浪潮是不可逆转，只有开放和创新，才能让欧洲百年汽车工业在电动化时代找到新的位置。

