

失守东南亚，日系车退守印度

来源：李又宜 发布时间：2025-11-24 03:20:52

「中国电动汽车攻势凶猛」

编译 | 杨玉科

编辑 | 李国政



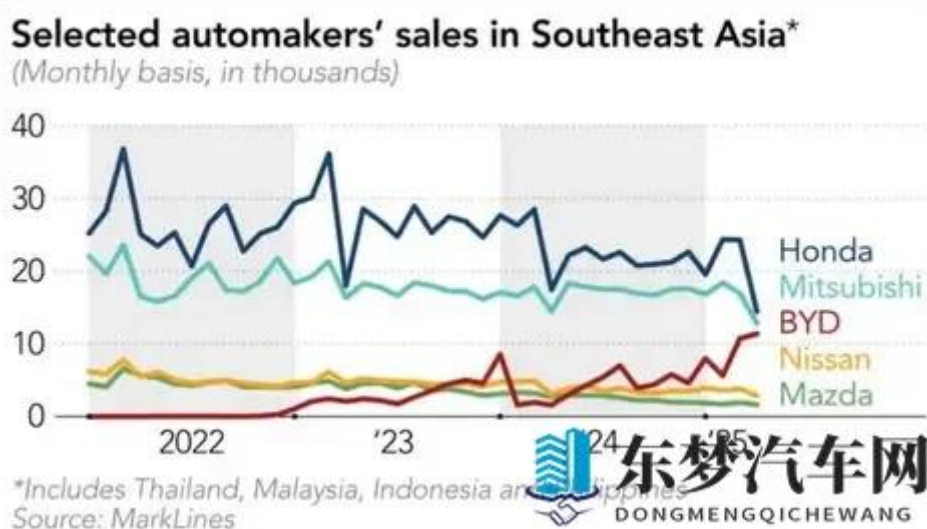
出品 | 帮宁工作室 (gbngzs)



丰田、本田、日产等日本汽车制造商，开始将关注的焦点，转向东南亚和印度市场。

2025年11月7日，本田将全年预期下调20%，理由是美国关税和安世芯片短缺。但其实，对本田乃至其他日本汽车制造商来说，更大威胁来自中国电动汽车制造商。

东南亚市场就是典型。在那里，日本汽车制造商占据主导地位，无人能出其右。直到最近，日本还坚信，可以保护在中国以外的亚洲业务，使其免受中国这个全球最大市场遭遇的低迷。



现在，这种假设已不再成立。

本田汽车执行副总裁 Noriya Kaihara 在11月7日的新闻发布会上称：“泰国市场竞争激烈，面对中国汽车制造商，我们在定价方面已经失去竞争优势。”

销量下滑只是一个开端。Kaihara 说，由于汽车制造商都在通过加大激励措施和降低价格来吸引买家，这意味着利润将更少。

一位不愿透露姓名的业内人士表示，在泰国和印度尼西亚等地区，来自比亚迪等中国电动汽车制造商的竞争，让日本汽车制造商越来越难。

该消息人士在本田汽车公布业绩前说：“东南亚受到中国企业的重大影响，过去两年，中国电动汽车在泰国增长惊人。”

本田汽车数据显示，今年1-9月，其在印度尼西亚的销量同比下跌近30%，在马来西亚和泰国分别下跌18%和12%。

更为不利的是，从本财年到下一财年，本田汽车除对 City 轿车进行改造外，尚未计划在东南亚推出新车型——这可能会使其面临，将更多市场拱手让给中国制造商的风险。

据印度尼西亚之声（VOI）公布的数据显示，2025年1-10月，印度尼西亚汽车总销量635844辆，较去年同期的711064辆，下降10.6%。丰田汽车再次以202376辆销量领先，占据31.8%市场份额。来自中国的比亚迪销量为30670辆，跻身第6位。

随着东南亚地区挑战日益加剧，本田汽车开始转变战略，选择印度——这个对中国几乎封闭的市场——作为重要制造中心和出口基地。

日本汽车制造商在印度投入数十亿美元建设新设施，并扩大运营规模。印度正转型为日本汽车出口的重要枢纽。

近几年，曾经在中国拥有强大影响力的日本汽车制造商，开始缩减或关闭中国业务——日产汽车宣布，将于2026年3月底，关闭位于中国武汉的东风日产武汉工厂。今年7月，三菱汽车退出中国市场。

■ 01

东南亚后院起火

中国平价电动汽车销量飙升，正在打破日本汽车制造商对东南亚长达数十年的垄断。

普华永道数据显示，2025年上半年，以丰田、本田和日产为首的日本汽车制造商，在东南亚6大市场的汽车销量中所占份额，已由2021年的73%降至62%。在这个年销量达到330万辆的市场上，中国汽车份额已从微不足道增加到5%以上。

面对国内残酷的价格战，中国电动汽车制造商将目光投向东南亚。同时，一项自由贸易协议允许他们的汽车免税进入该市场。

普华永道驻马来西亚合伙人帕特里克·齐克曼（Patrick Ziechmann）认为，中国电动汽车制造商的到来，预示着日本在东南亚无可匹敌的统治时代结束。

日产汽车前泰国业务负责人拉梅什·纳拉西姆汉（Ramesh Narasimhan）表示，由于中国在日系企业的“后院”发起攻势，日本汽车将继续失去市场份额。而在此之前，他们在东南亚几乎“十拿九稳”。

在纳拉西姆汉看来，中国车企很容易采取定价措施，提高销量和市场份额。“很快，你就可以在整个东南亚市场看到这种情况。”他说。

印度尼西亚是东南亚最大消费市场，人口约2.8亿。在这里，中国汽车销量正呈指数级增长，尽管当地总销量因受经济挑战而下滑。

日本汽车品牌仍是市场领导者，但销量正逐月下滑。今年1-8月，丰田汽车在印度尼西亚的轿车和卡车销量下降12%，至16.1079万辆。而同期，比亚迪当地销量为1.8989万辆。

中国企业成功的关键，是价格低廉的电动汽车。中国汽车在印度尼西亚的起价低至2亿印尼卢比（折合1.2万美元）。

“这是决定性因素。”印度尼西亚汽车工业协会副主席琼基·苏吉亚托（Jongkie Sugiarto）说，“日本人必须有所作为，否则，他们将失去越来越多的市场份额。”

印度尼西亚有15个中国品牌，预计还将增加5个品牌。苏吉亚托补充道，至少有3家公司在当地建立了生产设施，其余公司则通过当地合作伙伴组装汽车，其中包括苏吉亚托本人的公司。

中国企业还受益于印度尼西亚政府提供的激励措施，包括电动汽车进口关税豁免政策。但这些优惠将从明年开始停止，汽车制造商被要求在当地生产以获得补贴。

对于较小的中国汽车制造商来说，补贴资格也是一个挑战。泰国财政部警告中国电动汽车品牌哪吒，到今年年底，如果其在泰国本土生产的汽车数量，与进口汽车比例不能达到2:3，政府可能不得不收回补贴。

在新加坡，中国汽车品牌攻势愈加明显。比亚迪成为今年最畅销汽车品牌，甚至超过长期市场领导者丰田汽车。丰田汽车2023年销量占据当地市场的25%。

政府改善电动汽车基础设施的努力，加上中国汽车品牌的进入，让更多新加坡人转向电动汽车。比亚迪瞄准了这个机遇，与酒吧和餐饮合作，在商场和市中心设立华丽的展示厅。

“目前，新加坡市场出现了一些变化。”经销日系汽车的 Prestige Auto Export 董事总经理亚当·米尔扎（Adam Mirza）说。日本品牌“已经接受了一个事实，他们无法在电动汽车领域与中国品牌竞争”。

中国电动汽车制造商还希望利用其在汽车软件技术方面的领先地位，而日本传统汽车制造商在这方面发展缓慢。今年2月，中国初创企业小鹏汽车开始向新加坡发运X9车型，这款车可以实现智能手机控制停车。

“东南亚是一个充满潜力的市场。”小鹏汽车副董事长兼联席总裁顾宏地说。

标普全球移动东盟副主管杰赛达·董帕克（Jessada Thongpak）认为，中国在东南亚的进步可能在其他地区重演。

泰国也在转型。去年，斯巴鲁关闭了工厂，铃木计划在2025年底前关闭工厂。今年8月，比亚迪刚从泰国向欧洲出口了第一辆汽车。

比亚迪亚太汽车销售事业部总经理刘学良表示，一直以来，日本汽车制造商帮助推动了该地区的经济增长，“但我们会让消费者决定，谁是最终的赢家”。

■ 02

印度成短暂避风港

日本汽车制造商正转向印度。这个市场对中国电动汽车制造商几乎是关闭的。

在日本汽车制造商不断努力重组供应链，以减少对中国的依赖之际，丰田、本田和铃木等汽车制造商，正斥资数十亿美元在印度建造新车和工厂。这标志着，印度作为制造业中心

的重要性日益增强。

全球最大汽车制造商丰田汽车宣布，将耗资超过30亿美元扩建位于印度南部的工厂，并在西部马哈拉施特拉邦建设一座全新工厂。生产预计在2030年前开始。一旦这些项目完成，其印度产能将超过100万辆。

铃木以近40%市场份额位居印度之首。该公司计划投资80亿美元，将年产量从250万辆增至400万辆。其本地子公司 Maruti Suzuki 已成为印度最畅销品牌和最大出口商。

本田汽车刚将印度列为即将推出的“零系列”电动汽车之一的生产与出口中心。这些电动汽车自2027年起，发往日本及其他亚洲市场。其首席执行官三部敏宏（Toshihiro Mibe）将印度列为全球第二重要汽车市场，仅次于美国，但领先于日本。

日本对印度交通运输业的直接投资，自2021年至2024年间增长了7倍，去年达到2940亿日元（折合20亿美元）。相比较而言，日本对中国交通运输业的投资同期下降83%，降至460亿日元。

上个财年，印度生产了约500万辆乘用车，出口增长15%，国内销量增长2%。过去3个财年，该国经济以平均8%的速度增长。纳伦德拉·莫迪（Narendra Modi）政府积极向外国制造商，提供激励措施和保护主义政策。

这些保护措施对日本尤其有利。印度事实上阻止了中国的投资，阻止了新的中国品牌进入，限制了上汽名爵和比亚迪等现有企业的扩张。

在印度，日本汽车制造商没有面临来自中国电动汽车制造商的竞争，至少目前如此。因此，印度可以称为日本汽车制造商的短暂避风港。

市场研究公司 Pelham Smithers Associates 驻伦敦汽车分析师朱莉·布特（Julie Boote）认为，印度是替代中国市场的一个不错选择。“就目前而言，日本人认为这是一个更好的市场，因为在这里，他们不必与中国竞争对手交手。”布特说。

丰田和铃木各拥有印度子公司的多数股权。本田则拥有其印度业务100%的股权。

目前，丰田汽车正与日本和印度供应商合作，以保持低成本，同时扩大混合动力零部件生产。今年，在需求激增的情况下，印度混合动力零部件供应紧张。

丰田一家主要供应商高管表示：“丰田已将产品本地化，不再关注全球规格，而更关注本地规格。”

上周，路透社在一篇报道中提到，2030年前，丰田汽车计划在印度推出15款全新和更新车型，并深化农村网络。其目标是，2030年前占据乘用车市场10%的份额，目前份额为8%。

丰田汽车总裁佐藤恒治（Koji Sato）在上周举行的日本移动展（Japan Mobility Show）上说：“印度市场极其重要，未来必将增长。”

“印度对邻国的保护主义立场，对日本汽车制造商来说，是一种蒙羞的福音。”标普全球移动公司的高拉夫·万加尔（Gaurav Vangaal）如此形容日本汽车制造商在印度的这一独特机遇。

日系汽车从中国外流似乎不可逆转，印度的吸引力远不止其保护主义立场。印度提供的是中国曾经提供的低成本、庞大的劳动力和政府支持。对丰田、本田和铃木而言，印度不仅仅是一种选择，它正成为日系企业全球制造战略的核心。

（本文部分内容综合 Automotive News、Reuters、Outlook business、VOI、Technology ORG 报道，题图来源 Nikkei Asia，部分图片来自网络）

HTML版本：[失守东南亚，日系车退守印度](#)