

中国车卖爆全球，老外开始慌了，制造业铁律要重写

来源：许石亦 发布时间：2025-11-12 11:09:14

今年前九个月，全球汽车销量达到七千多万辆，中国贡献了两千四百万辆，算下来接近全球总量的三分之一，到了八月和九月这两个月，中国的份额更是上升到百分之三十八，回顾去年全年，中国卖出三千一百多万辆汽车，也占了全球的百分之三十四左右，考虑到年底通常是汽车销售旺季，预计中国今年的全球占比可能提高到百分之三十六，这个数字听起来不算惊人，但了解制造业的人都知道一个规律，当某个国家的产品占据全球一半市场时，基本就相当于主导了整个行业，现在中国汽车离这个目标已经不远了。

今年前九个月，中国汽车出口表现强劲，总量达到五百七十万辆，较去年增长超过两成，其中新能源车出口尤为突出，共二百三十二万辆，增幅达五成二，以往主要销往俄罗斯市场，如今墨西哥、阿联酋和巴西等地也成为重要客户，虽然俄罗斯仍在出口名单中，但已不再是唯一依赖对象，这表明中国汽车不仅能够持续出口，还能成功拓展到不同地区，适应多样化的市场需求。



从技术上看，中国汽车已经不再跟着别人后面追赶，电池领域的关键材料，比如高镍正极、人造石墨和隔膜，基本被中国企业包揽，磷酸铁锂和三元锂电池的产量在全球排第一，现在连半固态电池、固态电池和钠离子电池也都在研发当中，芯片过去几乎全靠进口，现在国产化比例达到百分之十五，一些大厂甚至能做到百分之四十，辅助驾驶功能在新车中的配备率超过一半，欧美市场还没这么普及，今年新能源车预计能销售一千六百万辆，占国内汽车总销量的一半，这已经不是补课阶段，而是开始制定行业标准了。



出海这件事，不能只靠卖车，必须在当地建设工厂，价格从两万美元降到一万七，虽然便宜了，但有些地方因为售后跟不上、安全受质疑，车子还是卖得不好，所以比亚迪、吉利、奇瑞选择去泰国和匈牙利建厂，广汽和长城也在巴西和西班牙落地，配套的电池厂和玻璃厂也跟着过去，目标是海外产能达到一千万台，加上国内的两千五百万台，再加上出口的五百万台，凑成总共四千万台的全球支撑体系，没有这个基础，想拿下全球一半市场，根本做不到。



品牌格局正在发生变化，国内汽车市场中，自主品牌已经占到百分之五十七到六十的份额，合资品牌的处境变得困难起来，在全球销量排名里，比亚迪位居第六，吉利排在第九，奇瑞也快要进入前十名，这些成绩不是依靠数量堆砌出来的，而是凭借技术实力、服务质量以及良好口碑逐步赢得的，插电混动车型的出口量增长超过两倍，特别受到欧洲和中东地区消费者的欢迎，过去外国人常常认为中国汽车只是便宜产品，现在这种看法正在慢慢改变。

这条路其实不新鲜，家电行业早就走过这个路子，全球份额占了四成以上，造船业去年新接订单占全球百分之七十四，汽车产业是最难攻克的部分，因为汽车牵涉到芯片、算法、金融、维修网络这些方面，几百个环节需要配合好，现在中国汽车走的路子，跟家电和造船一样，都是先掌握技术，再凭借成本优势扩大规模，接着向海外输出产品，最后在当地建厂

落地生根，区别在于汽车更复杂，链条也更长，但走的路是相同的。

说实话，我原本也没料到中国汽车能发展这么快，过去一直觉得造车是门高深技术，要靠很长时间积累才行，但现在看准了方向，加上执行到位，照样能在赛道上实现超车，外国厂商现在感到紧张是有原因的，他们发现中国汽车不仅价格实惠，而且变得更加智能、更加可靠，关键在于这种进步不是偶然发生的，而是制造业规律在汽车领域又一次成功体现。

HTML版本： [中国车卖爆全球，老外开始慌了，制造业铁律要重写](#)