

# 中国车卖疯了，老外慌了，工业秩序悄悄变了

来源：刘育轩 发布时间：2025-11-12 15:40:07

2025年前九个月，全球汽车销量达到7053万辆，其中中国贡献了2432万辆，这个数字本身很庞大，但更值得注意的是中国在全球市场中的占比达到34.5%，到了8月和9月，单月占比进一步升至38%，这种增长不是偶然现象，而是持续的趋势体现，去年全年中国汽车在全球的份额为34.2%，今年继续上升，同时出口表现强劲，前九个月累计出口571万辆，同比增长21%，新能源车销量更是突出，达到232万辆，增幅为52%，这些数据表明中国汽车不仅在销售，更在迅速抢占全球市场份额。

过去人们常说“市场换技术”，现在不需要这样做了，电池、芯片、智能系统都靠我们自己研发出来，高镍正极、人造石墨、湿法隔膜这些专业名词虽然听起来复杂，但它们都是电动车的核心材料，中国基本全部掌握了，磷酸铁锂和三元电池产量全球第一，半固态电池即将投入使用，钠离子电池也在逐步推广，车规芯片以前几乎从零起步，现在国产化率达到15%，部分车企自用比例已超过40%，L2级辅助驾驶在新车中的普及率是57.3%，比欧美高出至少一倍，这不再是简单堆砌配置，而是真正把技术掌握在自己手中。

出口结构已经发生变化，俄罗斯曾经是最大的客户，在2022到2024年间占了接近四成的份额，现在不再依赖这个市场了，2025年前九个月，墨西哥销售了41万辆汽车，阿联酋卖出36.8万辆，俄罗斯则下降到35.8万辆，比利时、英国、澳大利亚和巴西也都进入了前七名，插电混动车型的出口数量大幅增长百分之二百零八，欧洲高端市场也被打开，人们不再认为中国车只是便宜产品，不过平均价格从2023年的一万九千美元降到一万七千美元，说明依然依靠销量来争取市场，部分车型由于不符合安全标准被召回，有些地区还面临反倾销调查，这提醒我们，仅靠低价并不足够，产品质量必须跟上。



光靠卖整车不够稳妥，必须在销售地投资建厂，汽车产业链涉及超过200个环节，不实现本地化生产，高额关税和政策压力会让企业难以承受，比亚迪、吉利、奇瑞已经在泰国和匈牙利建设生产基地，长城汽车瞄准巴西市场，蔚来和小鹏汽车也与西班牙签署合作协议，宁德时代与福耀玻璃等零部件巨头也跟随布局，业内普遍认为，需要在海外建成1000万辆规模的年产能，才能支撑国内2500万辆产量、500万辆出口及海外1000万辆销售的市场格局，这样才能站稳脚跟，避免受制于人。



自主品牌在国内市场占据的份额保持在57%到60%之间，合资品牌已经很难再有大的发展空间，比亚迪在全球排名第六，吉利排在第九位，奇瑞也快要进入前十名，这不是偶然结果，而是企业真正具备实力，中国车企完全掌握了产品如何设计、成本怎样控制、研发怎么协调的方法，过去中国企业主要遵循国外制定的标准，现在开始参与修订ISO和SAE相关标准，并且主导电动车安全认证的具体路径，实际上行业规则的制定权正在逐步转移，我认为这背后反映的不只是汽车产业的变化，而是整个工业体系面临重新调整的局面，虽然当前讨论声音

很多，但过几年再回顾，可能会发现这是一个关键的转折点。



有人担心价格战打得太狠会让品牌价值上不去，但也有人认为应该先抢占市场份额，毕竟市场不会等人，动作快的企业才能生存下来，实际上只要技术能跟上、质量有保证，价格低一些并不是坏事，老百姓买得起车、企业能够持续经营，这才形成良性循环，至于反倾销调查这类问题，早晚都会过去，关键在于企业有没有真实力、能不能让人信服，中国汽车行业目前正是这样——不声张却踏实做事，最终结果让所有人感到意外。

HTML版本: [中国车卖疯了，老外慌了，工业秩序悄悄变了](#)