

2025

市场·规则·壁垒：

2025中国汽车出海全景报告

全球汽车产业 | 汽车出海 | 自贸协定解读 | 合规与壁垒应对

中国汽研海外事业部
2026.3

导读

本报告围绕中国汽车出海这一主题，分四个章节展开论述。

第一章：全球汽车产业格局与出海新动力

当前全球汽车市场正在经历结构性调整，传统市场需求趋于饱和，新兴市场增长潜力逐步释放。本章从宏观层面分析全球汽车产业格局的变化趋势，梳理驱动中国车企加速出海的底层动力，为后续章节的讨论奠定基础。

第二章：新能源浪潮下的国别市场

新能源是中国汽车出海的核心赛道，但不同国家对新能源车的政策支持、市场接受度和基础设施条件差异明显。本章选取全球重点区域，双视角分析其新能源政策走向及市场成熟度，帮助企业在进入具体市场前建立清晰的认识。

第三章：利用规则——自贸协定网络解读

在明确出海动力的基础上，企业需要关注可用的政策工具。近年来中国签署的自贸协定数量不断增加，覆盖的区域持续扩大。本章重点解读自贸协定网络的现状与特点，分析车企如何利用关税减免、原产地规则等条款降低出口成本、优化区域布局，在出海过程中获得实实在在的政策红利。

第四章：跨越壁垒——合规与壁垒应对

贸易壁垒不再局限于关税层面。各国差异化的技术标准、认证流程、数据合规要求等，正在成为车企出海面临的主要障碍。本章梳理当前主要的技术壁垒类型，结合具体案例说明这些规则的实际影响，并给出应对建议。



目录



01 全球汽车产业格局与出海新动力

02 新能源浪潮下的国别市场

03 利用规则——自贸协定网络解读

04 跨越壁垒——合规与壁垒应对



1 全球汽车产业格局与出海新动力

本章导读：当前全球汽车产业电动化、区域化与供应链本地化趋势加速演进，全球竞争格局由传统跨国巨头主导向多极化转变。中国汽车产业依托新能源技术突破与产业链协同优势，加快由“出口扩张”向“全球运营”转型。本章从宏观产业重构与战略转型并行的分析视角梳理我国汽车出海情况与全球化运营模式，为后续章节探讨我国汽车产业出海现状提供基础图景。



1.1 趋势总览：全球格局重构，中国由“出口大国”迈向“全球运营者”

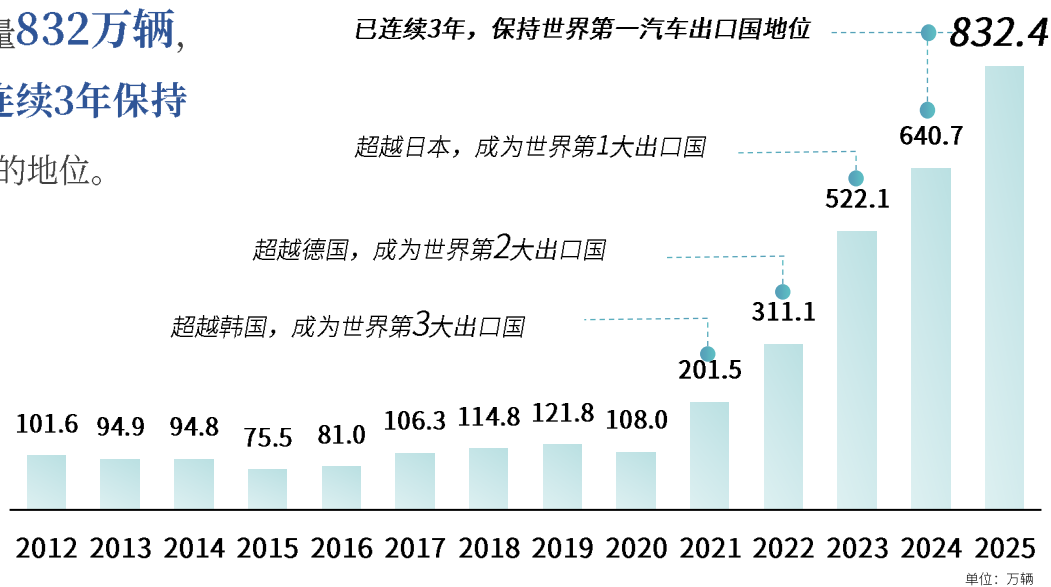
近年来，中国汽车出口量持续增长，中国汽车产业逐步由“出口扩张型增长”向“全球运营型发展”转型。中国汽车出海的结构性升级不仅体现在规模突破，更体现在能源结构优化、市场布局多元化与品牌竞争力提升等维度。为系统呈现这一阶段性变化，以下将以数据为支撑，从规模、市场地位等层面展示中国汽车在全球产业版图中的规模跃迁与渗透加速轨迹。

五组关键数据，看中国汽车的规模跃迁与渗透加速 ——

关键数据一：2012年-2025年中国汽车出口历史走势

图1.1 2012年-2025年中国汽车出口情况

- 2025年中国汽车出口总量**832万辆**，同比增长约30%，已经**连续3年保持世界第一汽车出口国**的地位。

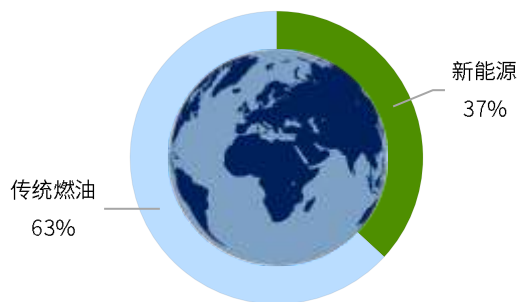


关键数据二：2025年中国汽车出口能源结构

图1.2 2025年中国汽车出口能源结构情况

- 中国汽车出口真正的变化来自新能源汽车：新能源乘用车出口253.2万辆，同比增长**104.3%**；新能源商用车也增长 **86.8%**

新能源已成为中国汽车出口的核心增长引擎



数据源：中国海关总署



1.1 趋势总览：全球格局重构，中国由“出口大国”迈向“全球运营者”

关键数据三：2025年汽车出口国家排行榜与同比

表1.1 2024-2025年中国汽车出口国家情况

排名	国家	2025年	2024年	同比
1	俄罗斯	556161	1030881	-46%
2	阿联酋	542411	310493	75%
3	墨西哥	527833	343631	54%
4	英国	320882	188491	70%
5	巴西	308132	228113	35%
6	比利时	289597	277108	5%
7	沙特	251879	225566	12%
8	澳大利亚	246237	154565	59%
9	菲律宾	217741	142920	52%
10	哈萨克斯坦	186998	108746	72%
11	马来西亚	166119	113433	46%
12	泰国	163071	119842	36%
13	意大利	155614	102394	52%
14	西班牙	153435	121658	26%
15	阿尔及利亚	146649	21049	597%
16	印度尼西亚	137291	57478	139%
17	吉尔吉斯斯坦	128364	90819	41%
18	土耳其	127009	128161	-1%
19	以色列	122720	77462	58%
20	白俄罗斯	117694	120374	-2%
21	埃及	100808	54023	87%
22	德国	99468	75659	31%
23	南非	99088	57447	72%
24	印度	98889	80013	24%
25	智利	96224	83961	15%

单位：辆

2025年，中国汽车出口前25名国家中，除俄罗斯市场因特殊因素出现明显同比下降外，其余市场几乎全部实现增长，这并非简单的市场红利叠加，而是体现出**中国汽车在不同经济周期、不同能源结构、不同政策环境下均具备持续渗透能力**。即便在部分整体汽车市场增速放缓甚至下行的国家，如阿联酋、巴西、比利时（三个国家2025年汽车销量同比变化分别为-45%、5%、-5%）等国，中国品牌销量仍能够保持扩张，说明其增长逻辑已从“市场跟随型增长”转向“结构替代型增长”，中国汽车正以更强的产品竞争力与性价比优势，在全球范围内实现份额重分配。

这意味着，中国汽车的增长已不再依赖单一市场景气度，而是在全球范围内形成了跨周期、跨区域的系统性竞争优势。



1.1 趋势总览：全球格局重构，中国由“出口大国”迈向“全球运营者”

关键数据四：2025年汽车出口品牌排行榜与同比

表1.2 2024-2025年中国汽车出口品牌情况

排名	品牌	2025年	2024年	同比
1	※奇瑞汽车	1309386	989287	32%
2	※比亚迪	1010095	410828	146%
3	※上汽名爵	522580	469629	11%
4	※长城汽车	442543	363443	22%
5	※吉利汽车	388729	397240	-2%
6	※长安汽车	289100	236439	22%
7	※特斯拉	226052	259570	-13%
8	上汽通用五菱	205243	79824	157%
9	悦达起亚	172686	140097	23%
10	江淮汽车	117020	127948	-9%
11	江铃福特	114691	70442	63%
12	上汽通用	95755	165508	-42%
13	东风乘用车	89786	31868	182%
14	北京现代	84053	56647	48%
15	广汽传祺	73350	84331	-13%
16	零跑汽车	67113	5662	1085%
17	长安福特	61722	46718	32%
18	北京汽车	59879	59570	1%
19	光束汽车	54499	-	-
20	极星汽车	47356	38620	23%

※为汽车出口重点关注的头部品牌，其余为需特别关注的第二梯队品牌

单位：辆

出口格局呈现“头部稳定 + 第二梯队加速重排”

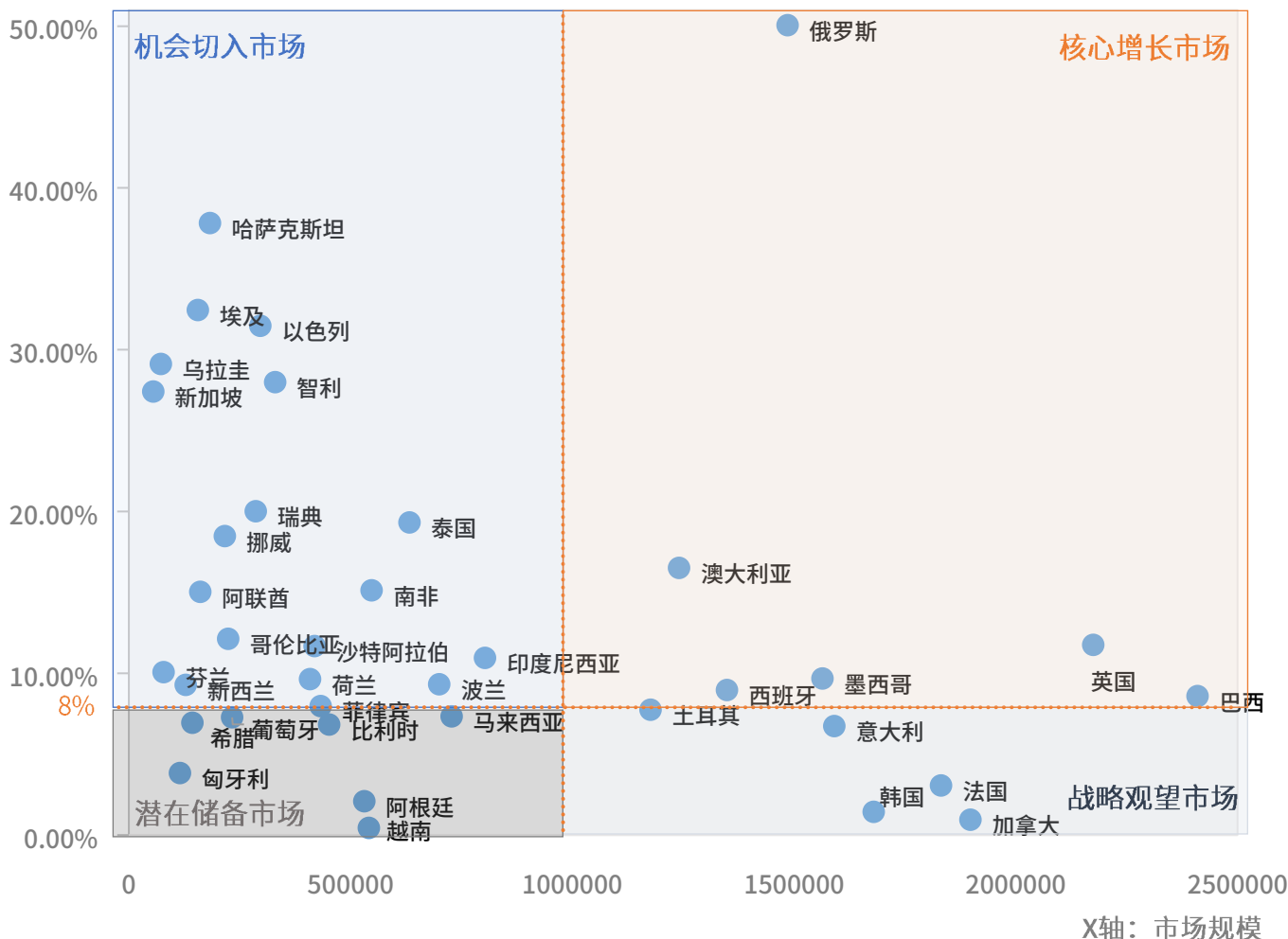
- 中国汽车出口主力已完成向自主品牌的转移，2025年汽车出口前十品牌中中国自主品牌占八家（奇瑞、比亚迪、上汽、长城、吉利、长安、上通五、江淮），出口汽车总量高达428万辆，约占全国汽车出口量的51.5%。
- 从规模看，奇瑞仍稳居第一，且保持32%增长，体现成熟出海体系的稳定性。
- 比亚迪突破百万辆规模，146%的高增长，标志新能源出海进入规模爆发阶段。
- 第二梯队出现明显分化：上汽通用五菱、东风乘用车、零跑等高速增长；部分传统品牌出现负增长或停滞。

1.1 趋势总览：全球格局重构，中国由“出口大国”迈向“全球运营者”

关键数据五：2025年中国汽车全球市场占有率

图1.3 2025年中国汽车品牌全球市场占有率情况

y轴：中国品牌市占率



- 通过对海外市场规模与中国品牌属地占有率的交叉分析可以发现，**中国汽车出海已呈现明显的“分层渗透”格局**，而非单一市场扩张逻辑。
- 首先，在俄罗斯、澳大利亚、墨西哥、巴西、西班牙等大规模市场，中国品牌已实现中高渗透率，形成“核心增长市场”群体。这类市场兼具规模基础与份额提升空间，是未来全球份额再分配的主战场。体现出中国品牌在此类市场竞争能力已从价格优势转向产品体系与渠道能力优势。
- 其次，在哈萨克斯坦、埃及、智利、泰国、阿联酋等中小规模但高渗透市场，中国品牌已具有领先优势。这类“机会切入市场”验证了中国品牌在新能源转型初期及产业结构调整阶段具备快速替代能力，是品牌全球化的战略支点。
- 再次，在德国、法国、韩国、加拿大等大规模但低渗透市场，中国品牌仍处于“战略观望阶段”。这类市场准入壁垒高、品牌壁垒强，但一旦突破，将带来全球品牌形象与溢价能力的质变提升。
- 同时，部分欧洲中小规模低渗透市场属于“潜在储备市场”，具备政策与新能源渗透率提升后的弹性空间。

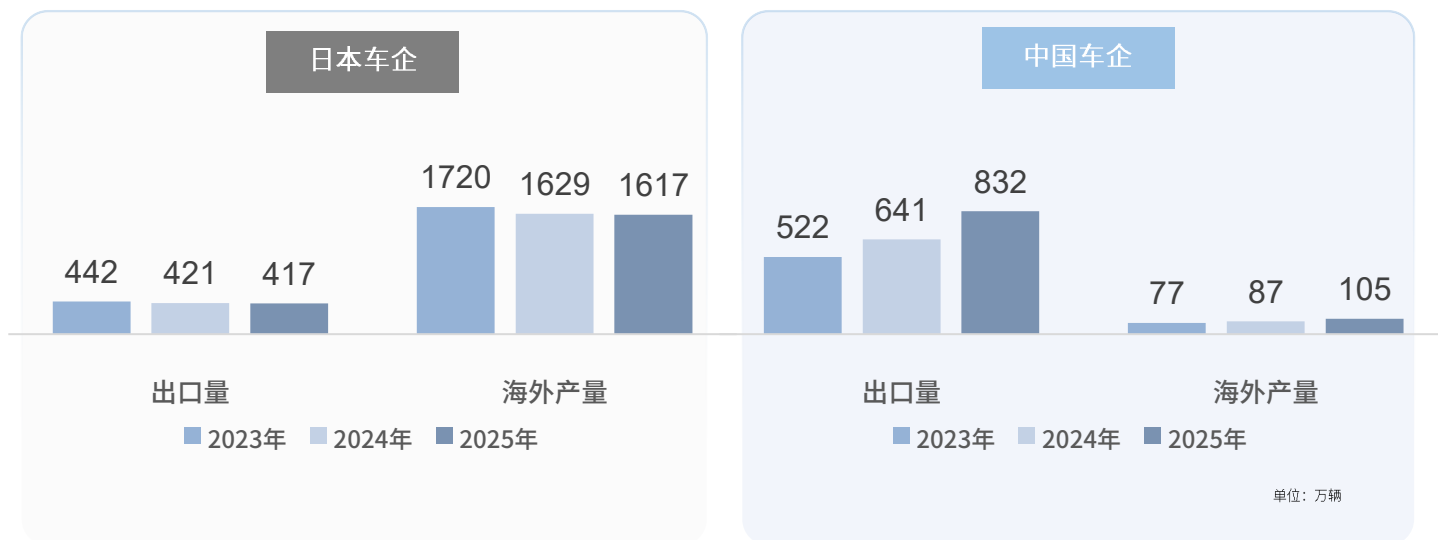
数据源：MarkLines

1.2 全球化进程加速，中国汽车迈入海外布局深耕阶段

1.2.1 可持续全球化不能仅靠“出口”，下一步的关键是“布局”

上世纪日本汽车出海路径曾是行业标杆，日本车企的全球化进程主要通过精益生产与渐进式技术创新来实现，经历了由“出口导向”向“KD组装、“本地化生产”再到“全球整合运营”的转型。而中国新能源汽车的全球化，正面临与日本汽车上世纪出海截然不同的历史语境与核心挑战。

图1.4 中日车企出口量与海外产量情况



◆ 通过对比中日车企**出口量**可以发现：

- 日本车企出口量近年来呈小幅下降趋势，整体保持在400万辆以上的高位，日本海外销售体系成熟但增量空间趋于饱和。
- 中国车企出口量由2023年的522万辆快速攀升至832万辆，形成明显领先优势。表明中国汽车产业在全球市场的外向型扩张能力与价格竞争力持续增强，出口已成为行业增长的核心驱动力。

◆ 通过对比中日车企**海外产量**可以发现：

- 日本车企2025年海外产量高达1617万辆，尽管近三年海外产量略有回落，但海外产量规模仍然远高于其出口量，说明日本车企海外制造体系成熟、供应链深度嵌入当地市场，体现出高度全球化运营结构。
- 中国车企海外产量从2023年的77万辆攀升至2025年的105万辆，虽然保持增长趋势，但规模仍不足日本的十分之一。中国车企当前仍以“整车出口驱动”为主，海外生产网络处于初期布局阶段，全球价值链嵌入程度和属地化经营能力仍有提升空间。

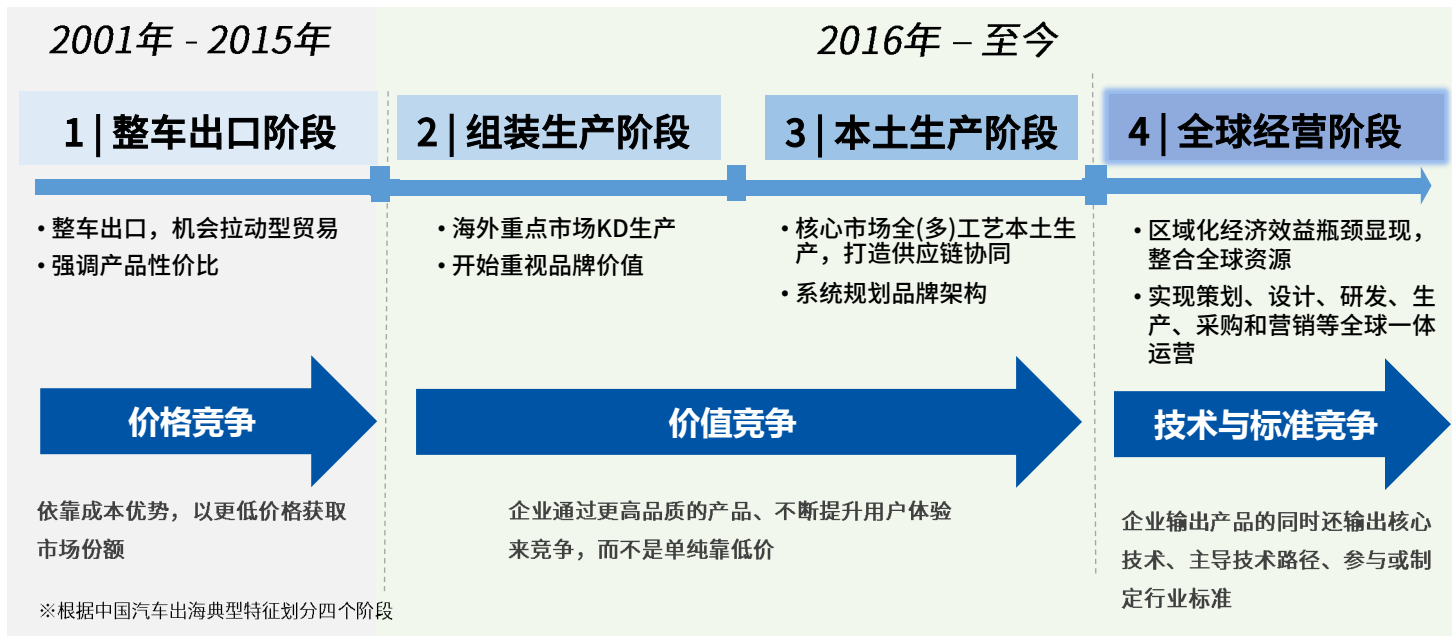


中国车企处于“出口高速扩张+海外建厂加速推进”的过渡阶段，抗贸易壁垒和地缘政治风险能力相对较弱，海外本地化生产规模仍具有提升空间

1.2 全球化进程加速，中国汽车迈入海外布局深耕阶段

1.2.2 中国汽车国际化进入扩张战略深化新阶段

图1.5 中国汽车出海阶段特征图



2001年中国加入WTO（世界贸易组织）后到2015年间，中国汽车主要出口到中东、东南亚和拉美等国家，出口模式以贸易输出产品为主。从2016年开始，中国汽车开始频繁向经济发达国家出口，如比利时、澳大利亚和英国等市场，出口由简单贸易输出转向海外生产、本地服务与供应链建设多模式出海，并从价格竞争向价值、技术与标准竞争转变。

2024年中国电动汽车行业投资从“国内主导”转向“海外突破”，中国电动汽车产业链企业的海外投资约为160亿美元，首次高于国内150亿美元的投资规模。近年来，比亚迪、奇瑞、长城汽车等多家中国车企在东南亚、拉美、欧洲采取本地设厂生产或CKD组装生产的运营管理模式，企业核心竞争力从“制造成本”转向“**技术能力 + 品牌价值 + 全球运营体系**”。

总结

从全球产业演进的视角看，中国汽车出海的意義已超越单纯的“规模领先”，开始对全球汽车产业的竞争结构与价值分配格局产生实质性影响。依托新能源与智能化技术路径，中国企业以不同于传统燃油车竞争逻辑的方式切入部分长期由成熟品牌主导的市场，正在逐步形成以产业链纵深整合、成本效率优势与产品快速迭代能力为核心的“**系统型竞争优势**”，体现出较强的跨区域复制能力与跨周期韧性。



1.3 核心驱动力：政策协同、需求重构与技术代际优势的叠加效应

中国汽车出海的加速，并非单一因素驱动，而是政策环境、全球需求结构变化与产业技术能力跃迁三重力量叠加的结果。这种多维驱动结构，使得本轮出海浪潮具备不同于整车出口阶段的稳定性与持续性。

1 | 政策层面的制度性支持构成了出海扩张的重要底座

在国内政策层面，“十五五”期间高水平对外开放与共建“一带一路”的持续推进，为汽车产业全球布局提供了长期战略框架。在国际政策层面，以RCEP（区域全面经济伙伴关系协定）为代表的区域自贸协定网络不断完善，关税减让与原产地规则优化显著降低了制度性交易成本，提高了中国整车及零部件产品在亚太及新兴市场的价格竞争力。同时，出口信用保险、海外投资便利化、跨境金融支持等配套政策逐步成熟，使汽车企业能够从单一贸易模式向“贸易+投资+本地化生产”的多元化出海模式转型。政策红利的稳定释放，为企业进行中长期海外战略布局提供了确定性预期。

2 | 全球市场需求结构的重构，构成了外部拉动力

在欧美市场，碳排放监管趋严导致新能源渗透率提升，使电动化转型进入加速期，但本土供给在成本与车型丰富度方面仍存在结构性缺口，为中国品牌提供了切入窗口。东南亚国家在“油换电”补贴政策推动下，电动车市场从导入期快速进入扩张期，中国企业凭借完整产品矩阵与性价比优势，率先建立规模优势。在中东地区，能源转型与产业多元化战略带动新能源与智能汽车需求上升，叠加高端消费能力，为中国品牌拓展中高端市场创造了空间。可以看到，中国汽车出海并非简单跟随全球需求增长，而是在全球能源结构调整与产业升级周期中，精准嵌入结构性机会。

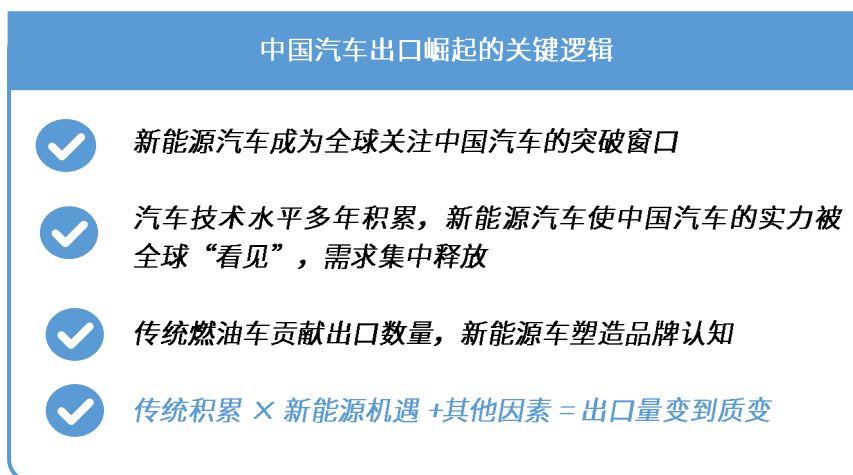
3 | 技术与产业链能力的系统优势，是本轮出海的核心竞争基础

中国在三电系统、智能座舱等领域已形成全球领先的产业链集群效应，规模化制造与垂直整合能力显著压缩了整车成本区间，提高了产品价值密度。同时，智能化配置的快速普及与软件迭代能力，使中国车型在同等价格区间具备更高的功能丰富度与体验优势。这种以产业链纵深整合为基础的“系统型效率优势”，不仅提升了产品竞争力，也增强了企业在海外市场应对政策波动与成本变化的抗风险能力。



1.3 核心驱动力：政策协同、需求重构与技术代际优势的叠加效应

图1.6 中国汽车出海驱动机制逻辑关系



综合来看，中国汽车出海的核心驱动力正在从“政策鼓励+成本优势”的单一逻辑，升级为“**制度协同+需求重构+技术代际优势**”三位一体的结构性驱动机制。这种多重驱动的叠加，使中国汽车在全球市场的扩张具备更强的可持续性，也为未来向高壁垒市场与高价值链环节迈进奠定了坚实基础。



本章结语

纵览本章论述，中国汽车在贸易出海层面已经交出亮眼答卷。但冷静审视后，我们需要承认：**出口量领先不等于全球化完成**。从出口大国迈向全球运营者，我们仍在起步阶段。下一阶段的任务，是从“贸易出海”走向“产业出海”。这中间需要跨越三道门槛：**市场门槛——去哪里？规则门槛——怎么进？合规门槛——怎么避风险？**

从贸易出海到产业出海，道阻且长，但方向已经清晰。接下来的三个章节将逐一拆解这三道门槛：

解决“去哪里”的问题——第二章：新能源浪潮下的国别市场

解决“怎么进”的问题——第三章：利用规则——自贸协定解读

解决“怎么避风险”的问题——第四章：跨越风险——合规与壁垒应对





关于中国汽研

中国汽车工程研究院股份有限公司（简称：中国汽研）始建于1965年3月，系国家一类科研院所，隶属于中国检验认证（集团）有限公司。中国汽研积极服务国家战略和行业发展，深刻践行央企责任使命，构建起以重庆本部为核心，辐射全国主要汽车产业集群的技术服务布局；拥有国家燃气汽车工程技术研究中心、汽车噪声振动和安全技术国家重点实验室、替代燃料国家地方联合实验室、国家智能清洁能源汽车质量检验检测中心、国家机器人检测与评定中心（重庆）、国家机动车质量检验检测中心（重庆）、国家氢能动力质量检验检测中心、国家机动车质量检验检测中心（广东）、国家智能网联汽车质量监督检验中心（湖南）等国家级平台，是我国汽车产品开发、试验研究、质量检测的公共科技创新平台，推动汽车产业技术进步。

关于中国汽研海外事业部

中国汽研海外事业部依托中国中检央企平台与自身行业技术积淀，构建“一认证中心、一口岸测评中心、一海外发展中心”三大中心能力，全面赋能中国汽车产业国际化事业。事业部立足天津口岸综合服务平台（具备CMA/CNAS等权威资质及技术性贸易措施研究评议基地），整合全球5大境外中心（东南亚、中东、欧洲、中亚、日韩）及属地化网络，形成覆盖全球主要汽车市场的技术服务体系。中国汽研海外事业部以“境内关外”口岸枢纽（天津）与海外属地服务网络为双引擎，为车企提供从研究咨询、产品与体系认证、海外适应性测试、汽车数据跨境合规、汽车质量安全促进到售后体系构建的全周期技术支撑与一站式服务，助力中国汽车产业实现“走快、走稳、走强”的全球化目标，打造行业领先的国际化质量服务标杆。

免责声明

本白皮书内容仅用于信息交流与行业参考，不构成任何投资、法律、技术或商业决策的建议。所有分析、数据及结论均为作者个人观点，不代表发布方的正式立场。内容基于公开资料及合理假设，但可能因数据更新、市场变化等因素存在误差。发布方不保证内容的绝对准确性和完整性，亦不承担因使用本白皮书导致的直接或间接损失。本白皮书版权归发布方所有，未经书面许可不得用于商业用途或二次传播。引用时需注明来源，但不得曲解原意。

联系我们



阴 焯



15022655910



yinhao@caeri.com.cn

 中国中检 |  中国汽研 海外事业部



www.caeri.com.cn

关注我们 了解更多

+

中国汽研 伴你同行

CAERI Care For You

+