

# 中国电动汽车闪耀国际市场

有学者强调说，在中国有一群基于旺盛的企业家精神投身 EV 电池领域的民营企业群，正是他们“支配着全球 EV 电池的生产和供应，同时也是中国 EV 竞争优势的源泉”。

从3月下旬开始，日本若干媒体密切追踪第45届曼谷国际汽车展。其中这些媒体尤其重视中国电动汽车（Electric Vehicle，缩写EV）的最新动态。3月27日，日本新闻网（TBS NEWS DIG Powered by JNN）播放了这次车展节目，标题为“日系车约占九成的泰国掀起‘中国EV旋风’”，副标题则是“市民赞中国车‘价廉物美’”。节目拍摄了曼谷市内公路行驶的中国EV，指出泰国政府新能源车补贴政策促进了泰国消费者EV购买。

在节目中，短暂出现一处漂亮的汽车展厅，主持人不无感伤地说，这里原为日本车展厅，但现在成为中国车展厅。4月1日上午9时许，该视频报道有2.6万人观看，411条评论中有191条好评。从评论看绝大多数是日本网民。评论内容不乏醋意乃至尖刻，总体来看评论者并不服气，“时间将检验中国EV是否优秀”这种意见占据多数。

疫情后中国EV在东南亚市场销售额显著增加，这引起日本媒体瞩目，也让日本车企担心其在东南亚的市场份额遭到中国车企侵蚀。除泰国外，印尼也是日本车的传统市场。同泰国一样，日系车也占据印尼90%市场份额。日本媒体说中国EV正在大举进军印尼，还说中国企业试图说服印尼政府采用中国EV充电插座标准。

日本市场上EV销量也在迅速增加，其中外国品牌牢牢占据一席之地。2023年日本市场外国EV新车进口销量为22890辆，比前一年增长59.6%。EV在外国品牌进口车中占比为9.2%。2024年1月，日本进口的EV同比增长11%，其中比亚迪份额占两成。

另一方面，截至2024年2月底，日本国内EV充电站数达21561个，与1月底站点相比增加了93个。日本政府提出目标，在2035年将轿车新车销



刘迪

售中EV比例提高至100%，并到2030年将充电基础设施数量增至30万个。

今后外国EV对日出口可能遇到某种保护措施。2024年日本经济产业省调整了新能源车补贴标准。与前一年比较，2024年日本政府对EV补贴更向丰田、日产等本土汽车品牌倾斜，而国外品牌如比亚迪、现代等补贴减少。新补贴标准重视车企对充电设施普及、制造过程中减排、网络攻击应对等。有人指出，该新标准旨在提升日本在全球EV领域竞争力。

面对中国EV电池研发制造优势，日本试图联合欧盟，在EV新材料开发领域共同应对中国。据3月31日日本经济新闻报道，日本准备与欧盟构建“尖端材料”对话框架，其目的是促进减少对中国稀有金属等材料的依赖。据悉该框架将于2024年4月启动。

日本学者正在反思为何日本汽车制造业丧失EV技术优势乃至制造优势。以前日本媒体将原因归结为中国政府的产业保护政策，但最近学者认为，日本大型车企的战略失误也是造成日本EV竞争落伍的重要原因。例如，尽管某些日本车企倾力EV研发制造，但在很长一段时间丰田公司坚持对EV不予重视，而把精力投入混合动力车（HV）的研发普及，结果贻误了EV开发的大好时机。

中国EV优势在哪里？日前读某学者论文印象深刻，该文指出中国EV车企有两大优势，即中国本土企业全面覆盖各种价位的EV市场，其次是中国拥有完整的EV制造产业链。该学者强调说，在中国有一群基于旺盛的企业家精神投身EV电池领域的民营企业群，正是他们“支配着全球EV电池的生产和供应，同时也是中国EV竞争优势的源泉”。

日本试图联合  
欧盟，在EV新材  
料开发领域共同应  
对中国。

✉ [发自东京]