

中国持续扩大汽车领域高水平对外开放——

跨国车企在华故事翻开新一页

本报记者 徐佩玉

中国汽车品牌迅速崛起，跨国车企在中国怎么样了？

“在中国，为中国”“在中国，为全球”“深耕中国市场”……跨国车企给出坚定的答案。从最初的产品销售，到如今的全方位本土化深耕，跨国车企密集加码投资中国。这里已不仅是跨国车企的重要市场，更成为其技术创新和产业升级的关键伙伴。跨国车企与中国的故事，正在翻开新的一页。

从“在中国制造”到“在中国创造”

放眼全球，跨国车企的地位依然稳固。2025年，丰田净利润超过2300亿元，宝马、大众、现代净利润也都处在较高水平。但变化也在发生，大众、丰田、宝马、特斯拉、本田等车企2025年的净利润都出现了不同程度的下降。

特别是中国市场，国产品牌的崛起使汽车市场格局发生了变化。在2020年，跨国车企在中国车市占有率超过六成，中国品牌不足四成。到了2025年，中国品牌在新能源汽车领域已占据绝对主导地位。去年起，10余家跨国车企陆续宣布暂缓电动化转型，重新审视在华发展路径。

“暂缓”、重新审视，并非“退出”，跨国车企正以新的策略布局中国。

看研发布局——中国汽车战略与政策研究中心高级研究员马胜向记者介绍，跨国车企主动适应中国汽车产业规划和政策要求，扩大中国本土研发中心建设，围绕国内路况、用车习惯、政策法规定向开发车型，改变海外研发简单导入模式。在安徽合肥，大众汽车集团投资约70亿欧元建设智能网联研发中心。这是大众德国总部之外首个全流程研发中心，涵盖整车开发、零部件迭代与电池创新，新产品开发周期缩短约30%。

看产品结构——跨国车企减少低效燃油车型投放，加大纯电动、混动等新产品落地节奏，覆盖大众消费及下沉市场。日产汽车在中国市场销量于2025年下半年同比增长4.5%，2026年一季度更是迎来同比增长7.2%的强劲回升。日产汽车公司首席执行官伊凡·埃斯皮诺萨称“专为中国用户量身开发产品”是一项非常明确的决策。

看产业链布局——跨国车企正在加快推进供应链本土化进程，尤其在电动化和智能化领域，从国外进口转向国内采购或合作开发动力电池、车载芯片、智驾系统等产品、技术和软件。宝马与宁德时代的关系从单向采购升级为技术共研，联合研发46系大圆柱电池，还与阿里达成合作，共同开发基于通义大模型的智能座舱系统。

“总体来看，跨国车企已从被动适应中国市场变化，转变为主动依托国内完整产业体系、庞大消费市场调整战略，将中国定位为全球核心战略市场。”马胜表示。

瑞银数据显示，自2018年以来，大众汽车、斯特兰蒂斯、梅赛德斯-奔驰和宝马集团等欧洲车企已与至少38家中国公司和研究机构建立技术合作伙伴关系，涵盖软件、硬件、电池和车联网技术等领域。中国已升级为全球汽车技术策源地。



▲在位于江苏省南京市江宁开发区的长安马自达汽车有限公司总装车间内，工人在检测线上进行检测。

新华社记者 李博摄



►近日，上海港汽车码头大批汽车陆续装船，通过海运出口国外。

龙巍摄（人民视觉）

◀2026第二十四届华中国际汽车展览会暨新能源·智能网联汽车展览会近日在湖北武汉国际博览中心举行，汇聚80余个国内外主流品牌。

马二虎摄（人民视觉）



搭乘产业发展与政策支持的快车

近年来，中国坚定不移扩大汽车领域高水平对外开放，多措并举支持跨国车企在华

稳健经营。

全面放宽市场准入。2022年中国取消乘用车制造外资股比限制，打破长期合资股权约束，保障跨国车企自主布局生产与销售体系。2024年，中国全面取消制造业领域外资准入限制，在制造业领域的准入环节，外资和内资完全享受同等待遇。

统一产业监管标准。马胜介绍，在新能源汽车、智能网联产品准入、项目投资和市场监管中，对内外资企业“一视同仁”，简化生产项目审批、车型公告流程，提升企业投产效率。

持续优化营商配套。近年来，中国在外资项目用地、跨境资金流动、进出口通关、

高端人才引进等方面提供便利，依托自贸试验区、汽车产业集聚区落实专项扶持，为跨国车企提供了良好的营商环境。今年《政府工作报告》明确提出，深化外商投资促进体制机制改革，保障外资企业国民待遇，实施新版鼓励外商投资产业目录，促进外资境内再投资、扩大本地化生产。

税收优惠与再投资激励，为跨国车企提供利好。今年初，上海率先出台“再投资20条”，鼓励外资企业境内再投资。去年，国家发展改革委等部门发布的《关于实施鼓励外商投资企业境内再投资若干措施的通知》提到，外商投资企业在华境内再投资企业所投资的项目，符合《鼓励外商投资产业目录》的，享受进口设备有关支持政策。

此外，马胜介绍，中国还鼓励产业协同发展，支持跨国车企参与国内汽车行业标准制定，对接国内汽车零部件产业链开展技术合作。

“一系列举措稳定跨国车企长期投资信心，推动外资车企深度融入国内产业体系，实现中外汽车产业优势互补、互利共生。”马胜说。

政策红利之外，中国品牌的快速发展也为跨国车企带来了意想不到的“化学反应”。AUDI（奥迪与上汽合作的子品牌）的独立运营就是跨国车企在华合作的一次全新尝试，其电子电气架构、智能座舱及智驾系统均基于中国技术。

不仅如此，跨国车企与中国企业的合作已延伸至供应链与生产环节。全球汽车零部件巨头舍弗勒位于江苏太仓的工厂，不仅生产零件，还能输出“智能产线”。去年9月底，由舍弗勒中国团队自主研发制造的三合一电驱装配线，已被反向出口到欧洲总部车企位于匈牙利的生产基地。

在中国创新，为全球赋能

“虽然目前跨国车企在华整体发展遇到一些挑战和压力，但在汽车产业电动化、智能化、网联化、共享化趋势下，中国快速发展的消费市场、完善的供应链体系、创新的研发环境以及优秀的人才培养，为跨国车企扩大在华投资发展、提升合作水平带来新一轮的机遇。”马胜说。

事实上，这一趋势已经清晰显现。众多跨国车企的在华布局正从“在中国，为中国”升级为“在中国，为全球”。

奔驰在华研发团队已超2000人，明确将中国定位为全球创新的重要策源地。雷诺则将中国研发中心升级为全球技术输出枢纽。宝马沈阳生产基地通过AI质检将检测效率提升5倍，激光雷达焊接合格率达99.8%，已成为其全球范围内生产效率与质量标准的灯塔工厂。不久前，斯特兰蒂斯集团与东风汽车签署合作协议，计划在湖北武汉工厂投产Jeep品牌两款新能源越野车型，面向全球市场销售。

中国已多年蝉联全球最大汽车市场，也是多个跨国车企全球最大的单一市场。奥迪2025年全球汽车交付量中，中国交付量占比38%。中国也是宝马最大的全球单一市场。庞大的规模体量、持续升级的需求，为跨国车企提供了广阔的发展空间。

为促进跨国车企在华持续深耕、更好实现“在中国创新，为全球赋能”，还需进一步优化政策环境。

马胜建议，要深入贯彻落实有关汽车制造领域外商投资开放政策，消除隐性壁垒，确保其与内资车企在技术研发、产能布局、市场推广等环节享有同等权利。畅通投诉渠道，健全外资企业投诉协调机制，及时化解企业发展中的诉求与纠纷。

优化技术创新支持政策，支持外资企业在华升级发展。例如，出台优化技术创新支持政策，支持外资、合资车企在华设立研发中心，加强与中方伙伴的沟通合作，提升资源利用效率，降低研发生产成本。鼓励引导外资、合资车企积极参与智能网联汽车准入和上路通行、车路云一体化等试点示范，加速其电动化、智能化转型。

在电动化、智能化的趋势下，中国将持续扩大汽车领域高水平对外开放，支持跨国车企在华发展，以推动构建更加开放、包容、共赢的全球汽车产业新生态。“在中国创新，为全球赋能”正成为跨国车企在华发展的新篇章。

开放合作推动全球汽车产业共赢发展

刘艳

当前，全球汽车产业处于电动化、智能化转型的关键窗口期，产业格局深度调整，国际合作形态持续演变。在这一过程中，任何国家和企业都难以独立完成技术创新与产业升级，开放合作、优势互补正成为全球汽车产业发展的基本趋势。在此背景下，中国坚定支持跨国车企在华依法经营、深耕发展，既是对自身开放发展战略的一贯坚守，也是对全球汽车产业长远发展的有力支撑。

开放合作是中国汽车产业发展的基本经验。中国汽车工业对外开放，从来不是被动妥协的结果，而是顶层设计的主动选择。改革开放初期，中国确立了“开放国内市场、吸引跨国车企合作”的发展路径，在较短时间内实现了制造能力、管理体系与产业基础的系统性提升，使中国汽车工业逐步融入全球产业分工体系。进入新时代，中国汽车产业已实现跨越式发展，但开放的逻辑并未过时，内涵已深刻转变。中国不再是因为“需要外资”才开放，而是深刻认识

到开放竞争是检验和锤炼产业能力的最佳“熔炉”。保持高水平开放、欢迎跨国车企深度参与，是以竞争促创新、以合作谋共赢的战略选择。

跨国车企在华布局为中国汽车产业注入竞争活水。跨国车企在华发展的重要意义，不仅体现在市场规模，更体现在为整个产业生态注入良性竞争的“鲑鱼效应”。跨国车企高效率建设与快速投产推动本土供应链体系加速升级，本土化采购比例提升带动动力电池、汽车电子、轻量化零部件等产业链企业加快融入全球供应链体系，一批中国企业由此实现从本土配套向全球供货的跨越。同时，在充分竞争的市场环境下，中国新能源汽车企业在电动化平台、智能化技术以及成本控制等方面持续突破，产业创新活力显著增强。在开

放中学习、在竞争中成长，已成为中国汽车产业由大变强、稳步迈向全球价值链中高端的重要路径。

中国已成为跨国车企全球战略布局的重要支撑节点。支持跨国车企在华发展，还需从全球产业链重构的视角加以审视。跨国车企在华经营的价值贡献已远超单一市场范畴。目前，多家跨国车企在华生产的车辆已出口至全球多个国家和地区，在华布局已从“服务中国市场”演变为“以中国为基地、服务全球市场”。同时，多家跨国车企已在中国设立区域研发中心，将中国作为电动化与智能化技术的重要研发阵地。中国不再只是跨国车企单纯销售产品的市场，而是其迎接下一个十年技术挑战的重要技术策源地。跨国车企在华形成的技术成果与产品经验，正在反向输入其

全球产品线与技术路线规划。这种双向流动的产业关系，正是互利共赢合作模式的集中体现。

在当今全球汽车产业加速重构的背景下，开放合作不再是选择题，而是关乎产业效率与创新能力的必由之路。中国支持跨国车企在华依法经营、深耕发展，本质上是顺应产业演进规律、推动全球资源优化配置的主动作为，也是以自身高水平开放促进全球汽车产业协同发展的重要体现。

面向未来，中国将继续扩大汽车领域高水平对外开放，在更深层次融入全球产业体系的过程中，与世界各国企业一道，共同推动汽车产业在电动化与智能化浪潮中实现更加高效、包容与可持续发展。

（作者为中国汽车战略与政策研究中心首席讲师）

