

政策护航 我国新能源汽车出口加速

▶ 本报记者 于大勇

近日,中国汽车工业协会发布的数据显示,2025年9月,在我国汽车出口保持高速增长的同时,新能源汽车出口量更是超过20万辆,成为我国汽车产业高质量发展的重要支撑。此前,商务部、工业和信息化部等四部门联合发文,对电动汽车实施出口许可证管理。

业内专家表示,四部门此举旨在助推以电动汽车为代表的新能源汽车产业高质量出口。

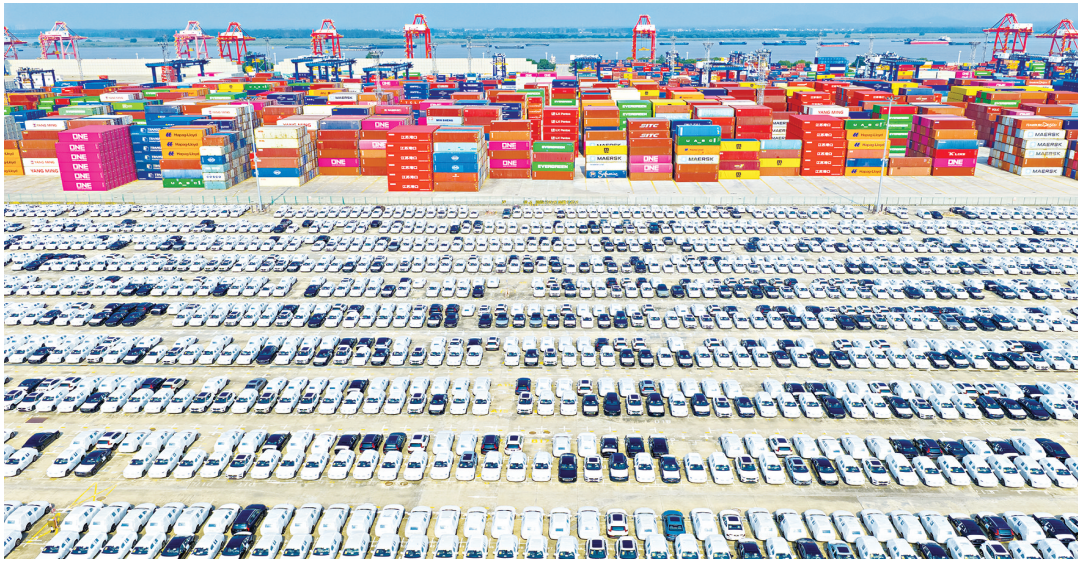
新能源汽车出口创新高

数据显示,2025年9月,我国汽车出口65.2万辆,环比增长6.7%,同比增长21%。其中,新能源汽车出口22.2万辆,同比增长1倍。1-9月,我国汽车出口495万辆,同比增长14.8%。其中,新能源汽车出口175.8万辆,同比增长89.4%。

“从目前我国汽车产业发展态势看,2025年全年汽车出口有望超过650万辆。”中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示,新能源汽车正成为我国汽车出口的重要组成部分。

2025年1-9月,我国新能源汽车出口总量排名前10的国家分别为比利时、菲律宾、英国、巴西、墨西哥、澳大利亚、泰国、阿联酋、印度尼西亚以及印度。

“1-9月,我国新能源汽车出口表现好于预期,主要是插电式混合动力车型和混合动力车型替代纯电动车型成为新的增长点,尤其是插电式混合动力皮卡出口表现强劲。”中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会(以下简称“乘联分会”)秘书长崔东树介绍说,我国新能源汽车



10月4日在江苏省港口集团南京港龙潭港区拍摄的准备装船出口的汽车(无人机照片)。

新华社发(杨素平/摄)

出口主要面向西欧和亚洲市场。

乘联分会提供的数据显示,伴随国内新能源汽车市场从补贴驱动向市场驱动的转型,其市场竞争力也随之大幅度增强。2021年,我国新能源汽车出口实现爆发式增长,随后进入持续的高增长区间。虽然2024年受到欧盟相关政策的干扰,但当年我国新能源汽车出口仍达到201万辆,同比增长16%。2025年1-9月新能源汽车出口依然表现良好。

“因欧盟加征关税,2024年下半年,我国新能源汽车出口走势低迷,市场压力较大。其中,11月份出现了异常的负增长局面。”崔东树表示,2025年1月,我国新能源汽车出口呈现暴增走势,2-3月份表现比较低迷,4-9月份却持续保持高位态势,这也奠定了2025年持续增长的基础。

规范新能源汽车出口势在必行

数据显示,欧盟市场仍是我国新能源汽车出口的绝对主力市场,而东南亚市场和中东等市场的需求相对波动较大。

值得关注的是,为促进新能源汽车贸易健康发展,2025年9月,商务部、工业和信息化部、海关总署、市场监管总局决定对纯电动乘用车实施出口许可证管理。此次是对货物名称为仅装有驱动电动机的具有车辆识别代码(VIN码)的其他载人车辆(参考海关商品编号为8703801090)实施出口许可证管理。

“870380的6位代码的品类产品原本是以低速电动车为主,此前无法建立相应的监管体系。近期随着主流规范的电动汽车成为电动汽车出口主体,因此必须进一步细化拆分,区别化

对应。”崔东树表示,实施电动汽车出口许可证是为了规范出口主体,仅汽车制造企业及其授权经营企业可申领出口许可证,从而切断非授权主体的出口通道,从源头控制低质电动汽车产品的“出海”。

“我国纯电动乘用车出口前期主要是低速电动汽车。该类车型结构简单、成本低、需求广。”崔东树介绍说,如泰国允许低速电动车使用摩托车牌照,越南将其列入“零关税”清单。这些市场需求与政策红利让我国低速电动汽车具备较强竞争力,出口量较大。

近年来,中国新能源汽车出口规模越来越大,但出口秩序混乱问题突出。例如,一些企业为抢占市场份额,采取低价倾销策略,忽视产品质量与售后服务,导致我国新能源汽车在国际市

场的“低价劣质”标签固化,严重损害“中国制造”的国际声誉。这些乱象的根源在于纯电动汽车出口缺乏针对性的许可证管理,而现有监管框架对非授权主体的约束不足,无法从源头阻断低质出口链条。

崔东树表示,此次实施出口许可证管理的关键目标,是通过严格的资质门槛堵塞无证出口漏洞。新政策明确要求,仅汽车制造企业及其授权经营企业可申领出口许可证,且仅能出口本企业自产品牌的纯电动乘用车。这一规定直接限制了非授权主体的出口权限,避免了“中间商赚差价”带来的质量失控问题。同时,许可证申领需满足两大硬性条件:一是企业需列入工业和信息化部《车辆生产企业及产品公告》名单,具备合法生产资质;二是产品需通过国家强制性产品认证(CCC认证),确保符合国家安全技术标准。这些要求从生产源头把控出口车辆的品质,彻底杜绝“无资质企业出口”“不合格产品出海”的可能性。

对于我国新能源汽车出口的发展,崔东树认为,相关部门应鼓励相关企业进行技术创新与差异化竞争,提升品牌核心竞争力;鼓励企业加大研发投入,聚焦智能驾驶、固态电池、超充技术等核心领域,推动产品向高端化、智能化升级,通过技术创新提升产品溢价能力,避免陷入“同质化价格战”。

“同时,还要加强海外合规与风险防范,保障可持续发展。”崔东树说,引导企业提升海外合规经营意识,跟踪目标市场的市场准入、环境保护、数据保护、知识产权保护等政策法规,编发国别贸易指南,帮助企业了解并遵守当地规则。支持企业与当地企业进行合作,构建共建共享的产业链供应链体系。

《2025年智能底盘发展共识》发布

本报讯(记者 叶伟)近日,中国汽车工程学会智能底盘分会对外发布《2025年智能底盘发展共识》(以下简称《共识》)。

《共识》提出,智能电动底盘是承载汽车产业变革的核心载体,汽车产业正从“技术突破”迈向“平台定义与生态协同”新阶段。

具体看,《共识》提出,电动化率先引发底盘的技术变革,驱动系统由传统的机械结构迈向电驱化,电机本身已成为底盘新的核心执行器;而智能化正持续引发更深层次的操控革命,使智能底盘从单一的机械系统往“机—电—智”复杂系统方向演进。智能电动底盘作为高阶自动驾驶的基石,是打通“感知—决策—执行”闭环的关键,并凭借电机等高动态响应单元,最终决定智能汽车动态

性能的上限。

智能底盘产业正跨越“技术突破”的阶段。部分核心技术已完成前期验证,进入规模化量产上车周期;行业焦点从“实现功能”转向“定义体验”,亟需建立统一的性能评价与安全标准以支撑商业化放量;整个产业生态也从链式供应,转为跨域深度融合的协同创新。

全线控执行器进入产业化攻坚阶段。在线控制动领域,EHB(电子液压制动)One-Box方案已成为当前新车规模化装车的主力,而全线控的EMB(电子机械制动)技术预计在2026年将迎来量产元年。在线控转向领域,在EPS(电动助力转向)

全面普及的基础上,支持L2级自动驾驶的SBW(线控转向)系统进入量产上车阶段,为舱驾融合和自动驾驶提供关键硬件基础。主动悬架方面,高电压的电动悬架初步实现量产应用,正从“舒适件”向“舒适+安全件”转变。驱动方面,分布式驱动系统成为深化底盘电动化的关键。

智能底盘标准研制速度亟需加快。智能底盘技术创新的速度远超前于标准研制速度,亟需改变原有标准制定模式,充分发挥已取得的优势和经验。此外,冗余安全是L3+自动驾驶行业不可回避的技术底线。行业亟待突破当前“单部件冗余”的局限,共同制定面向失效运行

的跨系统安全标准。这要求从整车层面进行顶层设计,建立“制动—转向—驱动”的互备机制,同时为高阶自动驾驶建立一套全新的覆盖系统级冗余的底盘功能安全标准已刻不容缓。

智能底盘正从纯执行系统向“感知—决策—控制”一体化系统演进。随着人工智能(AI)技术深度赋能,底盘系统逐步实现对驾驶意图与道路场景的超前预判与平滑控制,标志着其向“具身智能”的实质性迈进。行业需进一步强化AI与底盘的深度融合,加强跨界协同,共同抢占下一代智能底盘的技术制高点。在此背景下,测试评价体系亟需从传统的“功能

性能验证”向“系统级安全与体验边界探索”重构。

AI技术将系统性重构智能底盘设计、研发与制造的全链条体系。在设计端,生成式AI将赋能整车架构与底盘系统的设计,实现快速迭代并显著提升正向设计效率;在研发端,先进AI算法将打破传统研发流程局限,实现自演进并大幅缩短研发验证周期;在制造阶段,AI驱动的智能产线将实现关键部件的高精度装配与全生命周期质量追溯。构建贯穿“设计—研发—制造”全流程的AI赋能体系,将成为提升智能底盘综合性能、可靠性与产业化效率的核心路径。