

根據歐洲汽車製造商協會統計數據，今年5月，中國乘用車在歐洲的整體銷量和市場份額首次超越日本。《日本經濟新聞》引述德國汽車研究中心業務發展總監貝亞特麗克絲·凱姆的話說：「歐洲消費者在考慮購買電動汽車時，不會將日本車列為備選。」

專家認為，中國汽車行業並非依賴補貼出海，而是憑借技術實力和性價比優勢打造出核心競爭力。未來，疊加新能源浪潮帶來的行業洗牌，全球汽車行業必將迎來以中國為引領的電動化與智能化時代。

●香港文匯報記者 郭瀚林 北京報道

# 繼破澳韓市場 日系壟斷 國產車歐洲銷量首超日

## 專家：非依賴補貼出海 技術與性價比兼備



●今年5月，中國乘用車在歐洲的整體銷量和市場份額首次超越日本。圖為5月31日，裝載7,273輛新能源汽車的比亞迪「濟南號」滾裝船從江蘇南通港啟航，直發意大利、西班牙等歐洲國家。 資料圖片

據《日本經濟新聞》報道，歐洲汽車製造商協會此前公布的新車銷售數據顯示，今年5月份，比亞迪、上汽、吉利、奇瑞及零跑這五家中國汽車製造商在31個歐洲國家共售出13.841萬輛汽車，同比大幅增長65%。另一方面，豐田、日產、鈴木、馬自達、本田和三菱汽車這六家日本汽車製造商在歐洲31國的汽車銷量為13.0424萬輛，同比下降3%，市場體量持續收縮。整體來看，中國車企當月銷量比日系車企高出6%，完成了市場份額的歷史性反超。

### 外埠：日產車難以跟上市場變化

該報指出，儘管歐盟於2024年秋季對中國電動汽車加徵關稅，中國車企仍然保持了較高的競爭力。除純電動汽車外，比亞迪等企業還擴大了對歐洲的插電式混合動力汽車出口，這類汽車不在關稅加徵範圍。值得注意的是，日本企業在混合動力汽車的燃油效率方面有較高口碑，但隨著歐洲加速推進新能源轉型，日系汽車難以跟上市場的消費變化。

在此之前，中國汽車在澳洲也實現了銷售量的新突破。今年2月，中國汽車在澳洲銷量達到22,362輛，首次超越日本（21,671輛），成為澳洲最大的新車來源國，終結了日企28年來的霸權。據《日經亞洲評論》報道稱，今年前4個月，澳洲進口中國製造汽車共10.72萬輛，較去年同期大增六成；同一時期內，澳洲進口日本製造汽車數量約9.45萬輛，較去年同期下降23%。隨着中東局勢導致燃油價格上漲，電動汽車銷量大增，中國汽車製造商在澳洲的市場份額持續擴大。

此外，據韓聯社報道，韓國進口車協會披露的數據顯示，4月在韓新註冊登記的進口車中，中國產汽車排名第三，史上首次超越日本產汽車。值得一提的是，中國產汽車統計只包括比亞迪，而日本產汽車統計包括雷克薩斯、豐田和本田，這意味着中國汽車憑借單一品牌超越了日系汽車市場份額。

### 大型車企海外產能到2030年料增1.8倍

中國汽車工業協會數據顯示，今年1至5月中國汽車出口405萬輛，同比增長63%。諮詢公司艾睿鉅（AlixPartners）預測，2026年中國汽車出口量將達到1,000萬輛，同比增長41%，成為世界上第一個出口千萬輛汽車的國家，為日本汽車年出口量的2.5倍。在歐盟考慮進一步關稅舉措

的背景下，中國車企正將重心轉移到海外本土化生產。艾睿鉅預測，到2030年中國大型車企海外產能將達到約340萬輛，較2025年增長1.8倍。

北京工信國際科技發展有限責任公司副總經理魏志國對香港文匯報表示，中國汽車品牌近年來能接連拿下發達國家市場，其核心驅動力是硬核技術實力和性價比優勢。尤其在汽車行業新能源轉型的窗口期，中國車企的電動化技術已實現大幅度領先，完整的「三電」（動力電池、驅動電機和電控系統）產業鏈優勢明顯。日本車企則長期固守混動路線，電動化產品迭代遲緩，給中國品牌留出了巨大的市場空間。在智能化方面，中國汽車也能在同等價位下配備更完善的智能座艙、輔助駕駛系統等配置。

### 不照搬本土車型 精準適配海外市場

此外，中國車企出海時通常不會照搬本土車型，而是針對海外市場進行了精準適配，給全球用戶提供更佳出行體驗。

他指出，當前中國新能源汽車行業早已從「政策輸血」轉向「市場造血」，即便面臨一些國家加徵的反補貼關稅，中國汽車銷量依然逆勢增長，恰恰說明其競爭力來自全產業鏈的規模效應與技術迭代效率，而非財政補貼。「長遠來看，中國汽車出海正從『產品輸出』邁向『技術與生態輸出』。中國汽車未來將進一步融入全球體系，引領汽車行業的電動化與智能化轉型進程。」



●7月2日，2026上海國際低碳智慧出行展覽會在國家會展中心（上海）開幕。圖為觀眾在展會上近距離感受低碳智慧出行。 中新社



●早前，在第四屆中國國際供應鏈促進博覽會智能汽車展區，一輛中國產智能汽車的內飾吸引外國觀眾。資料圖片

### 學者：邁市場化自主增長新階段 部分購車稅收優惠明年取消



特稿

明年起，節能汽車、部分新能源汽車的車船稅優惠政策將調整。記者7月3日從財政部了解到，根據中國財政部、稅務總局、工業和信息化部發布的公告，2027年1月1日起，將取消對節能汽車減半徵收車船稅政策，取消對純電動商用車、插電式（含增程式）混合動力汽車、燃料電池商用車免徵車船稅政策。車船稅是一種財產稅，對車輛、船舶所有人或者管理人每年徵收。為支持新能源汽車產業發展、促進節能減排，自2012年來，我國明確對符合標準的節能汽車，減半徵收車船稅；對符合標準的新能源汽車，免徵車船稅。

實行了十多年的優惠政策，緣何要在明年取消？「車船稅具有財富再分配、調節和引導產業發展的功能。」中國財科院公共收入研究中心主任梁雲說，優惠政策自實施以來，對於鼓勵消費者購買新能源汽車、節能汽車，促進汽車產業發展發揮了積極作用。數據顯示，2025年，新能源汽車銷量達1.649萬輛，新能源汽車國內新車銷量佔比突破50%。隨着近年來新能源汽車保有量迅速增長，對其給予車船稅優惠帶來的影響稅收公平、弱化稅收調節作用等問題日益顯現，退出車船稅支持政策的必要性不斷增強。

### 逐步擺脫普惠政策依賴

從產業發展角度來看，中國汽車戰略與政策研究中心副主任劉斌認為，經過多年發展，我國新能源汽車產業已逐步擺脫對普惠政策的依賴，進入市場化自主增長的新階

段，稅費優惠的拉動作用持續弱化。取消車船稅優惠政策，將有助於引導企業依靠市場競爭力實現高質量發展。與此同時，新能源汽車行業仍享有國家出的一系列支持政策，包括車輛購置稅減免政策、以舊換新購買新能源汽車國家補貼政策等。「從長遠看，此次調整節能汽車、新能源汽車車船稅優惠政策，是根據我國新能源汽車產業發展階段變化，建立完善同產業電動化發展趨勢相適應的稅收政策體系的重要舉措。」劉斌說。 ●新華社

## 空間站首位載荷專家桂海潮：正研究空間機器人及太空交通

香港文匯報訊（記者 郭瀚林 北京報道）2023年，北京航空航天大學宇航學院教授桂海潮作為載荷專家，執行了神舟十六號載人飛行任務。國務院新聞辦公室3日舉行的「新征程上的奮鬥者」中外記者見面會上，桂海潮在分享時說，回到地面以後，他又重新回到了熱愛的講台和實驗室，帶領團隊開展空間機器人和太空交通領域的研究。「同時，我保持身心狀態，持續學習，時刻準備再上太空，去探索更多科學奧秘。」

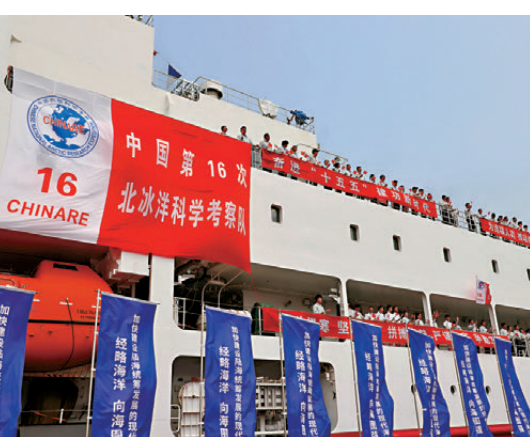
### 團隊研感知系統 規避太空垃圾

回到北航後，桂海潮組建了「太空智能操作技術創新中心」，帶領50餘名師生組成團隊，開展空間機器人和太空交通領域的研究。「在空間站裏，失重讓我們的雙腳失去了移動的功能，我們幹活、移動、轉身等都要用

手。這些體會給我們設計空間機器人帶來了很多啟發，希望通過努力，能夠讓機器人在太空發揮更大作用。」此外，人類頻繁的太空活動帶來了大量的太空碎片，俗稱「太空垃圾」，給太空中的航天器和航天員帶來越來越突出的風險。桂海潮的團隊還研製了一套空間態感知系統，能夠對軌道安全進行預警，同時提供碰撞規避的方案。桂海潮感慨地說，自己上大學時，中國載人航天發射每兩至三年才有一次，如今一年兩次發射已成常態。航天強國的藍圖不斷延伸，給了一線科技工作者廣闊的機遇，既可以堅持浪漫的興趣，又能創造價值，還可以服務國家的重大需求。據了解，回到地面以後，出身於雲南邊陲的桂海潮走訪了全國多所大中小學，包括很多偏遠地區的學校，講授了50餘場次航天科普課。「在這個過程當中，也希望能夠給學生們、給廣大的青少年傳遞科學和夢想的種子，傳遞『載人航天精神』。看到他們眼裏有光，提出各種各樣好奇的問題，我對我們國家航天事業的未來充滿信心。」他說。

## 四船齊發 中國第16次北冰洋考察啟航

香港文匯報訊（記者 王珏 綜合報道）2026年7月3日，由自然資源部組織的中國第16次北冰洋考察隊「雪龍」號、「雪龍2」號、北海局「極地」號從大連啟航，這是「十五五」開局之年中國組織實施的首次北冰洋考察，由「雪龍」號、「雪龍2」號、北海局「極地」號、「探索三號」四船共同實施，預計10月上旬完成考察任務。



●科考隊員在「雪龍2」號上揮舞五星紅旗。 香港文匯報記者宋偉 攝

受到全球氣候變暖驅動，北極自然環境正發生快速深刻變化，海冰消融等趨勢加劇，關乎人類生存和發展的共同命運，具有全球意義和國際影響。持續開展北極綜合考察，是應對全球氣候變化，推進北極地區可持續發展的重要基礎支撐。此次考察將以應對全球氣候變化及其影響為核心，在北冰洋重點海域開展海冰、水文、生物、生態、大氣環境等領域綜合調查監測，圍繞加克洋中脊增生機制、洋殼動態演化等國際北極前沿問題進行探索研究，並聯合俄羅斯、德國等國科學家開展協同作業，為中國和國際社會更好地認識保護北極、開展北極治理提供科學支撐。

1957年，以氣象學家竺可楨為代表的中國科學家率先提出，中國地質變遷與兩極環境密切相關，呼籲開展極地地質考察。1964年，國家海洋局成立，國務院明確賦予其「開展南極和北冰洋考察」的核心任務。1999年7月，中國首次北極科學考察隊乘「雪龍」船從上海出發，對楚科奇海、加拿大海盆、白令海以及鄰近海域開展了海-冰-氣相互作用的多學科綜合考察。此後，中國又組織十餘次航次考察，基本掌握了北冰洋，特別是太平洋扇區的生態環境特徵及其變化趨勢。