

新能源汽车出口如何破圈？

“**出口量120.3万辆，同比增长77.6%。**”2023年，中国新能源汽车出口**增速迅猛，为全年汽车整车出口首次跃居全球第一**提供了重要助力。

经过多年的探索与实践，中国新能源汽车产业链各环节不断实现技术的**创新突破和优势累积**，国际**市场竞争力日益增强**。看好中国新能源汽车产业发展的**潜能**，越来越多的**外资车企**加快在华的投资步伐，期待在**新能源赛道上实现新突破**。

弯道超车的背后也有隐忧。频发的贸易摩擦使中国新能源汽车全产业链出口面临**掣肘**。突破瓶颈，需要**中外企业、协会、政府合力**维权，更需要企业坚持绿色化、智能化发展方向，以**出海建厂**等方式**紧密产业链合作**，多路径布局，**赢得更大的发展空间**。

与此同时，我们也需要正视，当前新能源汽车出口“井喷”远非终点，产业高质量发展仍需持续**增强产品力**，不断**迈向价值链**高端。

出口“井喷”背后的产业崛起

□ 本报记者 刘叶琳

2023年，中国新能源汽车出口的持续高速增长成为中国外贸的新亮点。出口成绩亮眼背后是中国新能源汽车上下游产业的快速发展。不断掌握先进技术、加速培育自主品牌，让中国新能源汽车成长为引领中国汽车出口高质量发展的重要驱动力。

出口快速增长

2023年，中国新能源汽车出口量同比实现了两位数的增长。据中国汽车工业协会统计，2023年，中国新能源汽车出口量达120.3万辆，同比增长77.6%。

同时，中国新能源汽车自主品牌的出口获得明显增量。据乘用车市场信息联席会发布的数据显示，2023年，在中国新能源汽车自主品牌出口中，A0级（小型）电动车成为绝对主力。上汽等拥有自主品牌的新能源汽车在欧洲市场销售较好，比亚迪汽车在东南亚市场快速崛起，一些新势力车企的出口量也呈现逐步增长的态势。

从出口市场来看，2023年，中国新能源汽车的主要出口市场是欧洲、中东和东盟。其中，对欧洲出口量相对较高，俄罗斯、比利时、英国等是主要出口目的国；对中东主要出口沙特阿拉伯、阿联酋等国。中国新能源汽车也出口到泰国、墨西哥等国。

对于2024年中国新能源汽车出口的走势，中国机电产品进出口商会分会秘书长孙晓红预计，全年汽车出口增速将达15%—20%，达600万辆。其中，新能源汽车的渗透率有望提升至35%以上，新能源乘用车对整车出口增长的贡献率有望突破60%。

产业链优势日渐显

近年来，凭借先发优势与充分的市场竞争，中国新能源汽车在技术创新与产业化发展方面积累了较为丰富的经验。从电池制造到车身制造的生产链各环节都具备了先进的技术制造能力，国际竞争力持续增强。

“这些优势的形成，一方面是由于中国强调建立自主可控产业链，支持民族企业创新发展；另一方面，快速发展的新能源汽车市场带动了产业链上各零部件生产能力的快速提升。”中国汽车战略与政策研究中心副主任徐耀宗表示。

从技术水平角度看，不断加大智能技术研发力度，加速智能化转型，也让中国新能源汽车更具市场竞争优势。作为新能源汽车发展的2.0阶段，中国智能网联汽车发展迅速，产业链不断完善。5G技术、移动互联、人工智能、大数据、云计算等前沿科技不断深度融合。如今，越来越多的中国汽车企业推出了搭载传感器激光雷达、超高清摄像头、毫米波雷达、长距超声波传感器等智能网联装备的车型；包括智

能座舱、智能汽车操作系统、自动驾驶解决方案、视觉交互、人脸识别等前沿技术开始量产装车。“新技术与可接受的价值提升为用户带来全新的、更加愉悦的体验感，为中国新能源汽车塑造了比较优势。”孙晓红表示。

在动力电池产业上，中国制造的**优势**尤其突出。战略咨询公司科尔尼于日前发布的报告称，通过多年投资布局，且受下游市场率先发展的推动，中国企业在新能源汽车的关键上游产业领域亦建立起核心竞争优势，在电池领域的表现尤为突出。中国动力电池在电芯制造、电芯材料、电池生产设备、电驱/电控等领域方面的竞争**优势突出**。在电极材料领域，以容百科技、巴莫科技、贝特瑞等为代表的中国企业占据全球产能的九成以上，产品供应国内外市场。在电池生产设备领域，以先导智能和赢合科技为代表的中国企业生产的电池制造设备的全球占比近八成。

创新是中国动力电池产业不断发展壮大、不断集聚竞争优势的法宝。以宁德时代为例，宁德时代新能源科技股份有限公司董事长曾毓群在日前举办的2023世界动力电池大会上表示，早在2020年，企业就聚焦三大战略发展方向构建了四大创新体系。依托材料及材料体系创新、系统结构创新、极限制造创新、商业模式创新，宁德时代在电池安全性、能量密度、快充、循环寿命、耐温性等方面持续突破，不断提升标准，向创新要动力。3年多来，公司聚焦电化学本质，在材料及材料体系、系统结构等方面持续创新，再次突破磷酸铁锂材料体系的性能边界，并创新地实现超快充、长续航和高安全兼得，持续引领行业技术创新风向。此外，由宁德时代研发的钠离子超充电池的问世，树立了动力电池技术发展史上又一里程碑，将全面加快汽车电动化进程。

不仅在动力电池产业上，中国汽车产业在智能座舱、智能驾驶技术领域也具备较强的竞争优势。

智能座舱是车对人的主动交互，即结合车外环境、车内视觉、语音识别、AR等多种感知手段，将车辆打造成为人工智能“管家”，全方位提升车主体验。为满足用户对车联交互体验的新需求，相关企业不断优化智能座舱的技术和研发。据全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树介绍，车舱中控屏正在向高清晰、大屏化方向发展，很多显示方案开始在座舱中普及，如抬头显示（HUD）、增强现实（AR-HUD）等。

广阔市场孕育成长

中国是全球最大的汽车市场，拥有巨大的消费市场 and 潜在需求，这也为中国新能源汽车产业发展提供了广阔的市场空间。

国家发展改革委政策研究室主任金贤东1月18日在国新办新闻发布会上表示，2023年，中国新能源汽车产销规模创历史新高。2023年新能源汽车产销量分别达968.7万辆和949.5万辆，同比分别增长35.8%和37.9%；占全球新

能源汽车产销量的比重超过60%，连续9年位居世界第一。渗透率稳步提升。2023年中国新能源汽车销售量和保有量的全国占比持续提升。配套设施不断完善。截至2023年年底，中国累计建成充电桩859.6万台，数量居全球第一，逐步形成新能源汽车与充电基础设施相互促进的良性循环。

“经过数十年的发展，我国培育发展了较为成熟的电力电子产业，特别是在电力电子技术应用层面面积累积形成了庞大的工程师群体，成功开发各类产品应用于电机、交通运输、电力系统、风光光伏新能源等众多领域，在全球范围内形成了高效、领先的产品研发生产能力，为新能源汽车及其电力电子部件的发展积累了丰富的技术应用经验和工程师红利。”徐耀宗表示。此外，中国在新能源汽车产业发展的早期阶段即引入了一系列政策和规划，大力培育和引导产业发展，并积极推动产业向产业化、市场化方向快速发展，培育了一批具有国际竞争力的新能源汽车整车厂、供应链企业和产业人才，为中国新能源汽车产业的长期发展奠定了基础。

为满足不同市场的巨大消费需求，新能源汽车企业不断加快技术研发步伐并持续取得新突破。崔东树认为，中国是世界最大的新能源汽车市场，很多在国外市场无法进行深入探索的新能源汽车技术线路，在中国市场上却能够实现全面的发展。通过和技术层面的不断突破，中国自主生产的电动车、微型电动车、小型电动车以及增程式电动车等产品获得了国内外市场的“广泛认可”。

乘联会预计，随着中国产业规模优势的不断显现和国际市场需求的**增长**，中国新能源汽车产品将越来越多地走向**出国门**，持续提升在海外市场的**认可度**。未来，中国新能源汽车的出口市场仍将向好，前景可期。

2023年10月4日，欧盟宣布对产自中国的进口电动汽车启动反补贴调查程序，涉及范围为九座以下的纯电动乘用车。对于欧盟的反补贴调查，德国政府持保留意见，称关税足以保护欧盟的产业，也可能产生负面影响。针对此次反补贴调查，日前，中国商务新闻发言人何亚东在例行新闻发布会上表示，欧委会启动调查缺乏充分证据，是典型的贸易保护主义行为。中方认为，此次反补贴调查不符合中欧双方汽车产业的利益，严重扰乱和扭曲包

特别策划

□ 本报记者 刘叶琳

近年来，越来越多的中国新能源汽车走向出国门。凭借着创新技术与产品，中国新能源汽车布局海外中高端市场成效显著。

技术创新加速

当前，中国新能源汽车整车企业纷纷加大技术创新研发投入，并加强与上下游企业联动与合作，持续提升技术创新水平。

作为中国新能源汽车行业的销量领跑者，比亚迪目前已拥有11个研究院，全球累计申请专利超4万项、获得授权专利超2.8万项。企业相继推出了刀片电池、DM-i超级混动、e平台3.0、CTB电池车身一体化、易四方、云辇系统、DMO超级混动越野平台等颠覆性技术。目前，比亚迪新能源乘用车已进入德国、日本、法国、巴西、澳大利亚、阿联酋等58个国家和地区，海外销量累计超20万辆。

上汽在国内研发制造新能源汽车起步较早，产品年销量从2014年的千辆级增长到2022年的百万辆级，年复合增长率接近110%，全球累计用户超过300万。上汽集团已将加速创新技术作为其重要工作之一。上汽集团董事长陈虹于日前举办的2023年世界新能源汽车大会上表示，上汽将通过电动化技术迭代，练好新能源汽车的“基本功”。未来3年，上汽将进一步提升混动驱动系统的热效率，并挑战纯电整车耗电

向中高端市场迈进

2023年，比亚迪高端品牌腾势开启D9 EV全球交付；吉利汽车旗下中高端新能源系列品牌“吉利银河”正式面世，首款电混SUV银河L7亮相……据全

□ 本报记者 晏澜菲

2023年，在频频到访中国的外资企业中管中，外资车企的多位高管凭借“特种兵”式的工作安排，在多方了解中国汽车产业发展现状后，纷纷发出“看好中国汽车”的声音。

仅2023年一季度，就有大众、奥迪、雷诺集团等一众外资车企先后宣布与中国自主品牌在新能源汽车领域达成相关合作。外资车企加快在中国加大研发投入，正是看中了新能源汽车产业的突出优势。

插欧盟在内的全球汽车产业链供应链，不利于中欧乃至全球应对气候变化。中方希望欧委会能够认真听取各方意见，摒弃贸易保护主义做法，支持中欧汽车产业深化贸易合作，促进互利共赢发展，为中欧共同应对气候变化、实现绿色转型创造良好环境。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，中国的新能源汽车补贴政策已于2022年底完全退出。中国新能源汽车的发展壮大是得益于充分的市场竞争下，培育出的强大产业链竞争优势，而不是因为获得了国家补贴。

准入门槛再提高

去年以来，欧盟不断抬高对进口新能源汽车的门槛。2024年2月，《欧盟电池和废电池法规》将正式实施，对在欧盟市场出售的大部分电池进行从上游矿产、原材料采购到生产、使用、回收再利用等全生命周期的监管。根据该法规，从2024年7月起，容量超过2kWh的可充电工业电池、电动汽车电池和轻型运输工具电池必须申报产品碳足迹，并在3年后达到相关碳足迹的限值要求。到2026年，这三种电池还必须拥有“电池护照”，才能在欧盟市场销售。

中国机电产品进出口商会汽车分会秘书长孙晓红表示，《欧盟电池和废电池法规》的正式实施无疑将加大中国新能源汽车企业出海的合规成本。

2023年10月4日，欧盟宣布对产自中国的进口电动汽车启动反补贴调查程序，涉及范围为九座以下的纯电动乘用车。

对于欧盟的反补贴调查，德国政府持保留意见，称关税足以保护欧盟的产业，也可能产生负面影响。针对此次反补贴调查，日前，中国商务新闻发言人何亚东在例行新闻发布会上表示，欧委会启动调查缺乏充分证据，是典型的贸易保护主义行为。中方认为，此次反补贴调查不符合中欧双方汽车产业的利益，严重扰乱和扭曲包

围对频繁的贸易摩擦，有业内人士建议相关企业，一方面，应积极参与反倾销诉讼，并通过建立规范的“准应诉受益”机制来确保企业的利益得到最大程度的保障；另一方面，也可向国家有关部门或地方的咨询服务机构寻求支持与帮助。此外，企业与产业还应充分利用技术和知识产权优势，不断开发高质量的产品，提高产品的综合竞争力，以降低遭受反倾销的风险。为保护中国机电企业的海外利益，长期以来中国机电产品进出口商会积极贡献力量。“汽车是重要的机电类产品之一，为助力中国汽车出口企业应对频繁的贸易摩擦，中国机电商会将定期发布欧盟发起的贸易摩擦的有关情况，帮助企业了解欧盟监管要求，确保出口产品符合标准和法规。”孙晓红表示。

助力中国企业应对贸易摩擦，还需要国家相关部门不断完善相关行业的配套政策，推动中国新能源汽车产业链的可持续发展，助力企业实现贸易合规经营。

多方合力积极应对

面对频繁的贸易摩擦，有业内人士建议相关企业，一方面，应积极参与反倾销诉讼，并通过建立规范的“准应诉受益”机制来确保企业的利益得到最大程度的保障；另一方面，也可向国家有关部门或地方的咨询服务机构寻求支持与帮助。此外，企业

9.5km/kWh的新纪录。在电动化方面，除了积极布局固态电池、燃料电池领域，上汽与英飞凌、麦格纳等企业合作，推进第三代半导体、高性能电驱系统等关键技术研发和产业化落地；与宁德时代、中石化、中石油共同开展换电业务，探索补能新模式。在智能网联方面，上汽围绕车规级高性能芯片、智驾算法和平台、智慧出行生态的打造，与慧智浦、亚马逊、地平线等国内外企业开展合作。

中国汽车战略与政策研究中心副主任徐耀宗认为，新一代动力电池、高算力芯片、操作系统、高精度传感器、车联网、V2G等电动化、网联化、智能化新技术创新和应用，将成为新能源汽车进一步转型升级的重要方向。具备“三化”融合特征的下二代新能源汽车产品将更可靠、更智能、更贴近消费需求，并催生更多新业态、新动能，将成为改变竞争格局的新变量，是下一阶段企业争相布局发展的新赛道，更是未来产业竞争的新价值高地。如吉利、比亚迪、上汽等传统车企企业均在加强对动力电池、智能网联等先进技术的研发投入，小米、百度等“圈外”企业也紧抓技术变革趋势，跨界入局参与“造车”。此外，氢能及燃料电池汽车已成为世界主要国家的重要战略发展方向，将与纯电动汽车、插电式混合动力汽车并行发展，燃料电池堆、膜电极、双极板、空压机、氢气循环系统、质子交换膜等关键部件将持续实现创新发展。

向中高端市场迈进

2023年，比亚迪高端品牌腾势开启D9 EV全球交付；吉利汽车旗下中高端新能源系列品牌“吉利银河”正式面世，首款电混SUV银河L7亮相……据全

新能源赛道上的外企身影

“顶峰”遇逆流 贸易摩擦山雨来

翻看外资企业近3年的在华“投资清单”，在新能源赛道上，它们不断上演着在华发展的“速度与激情”：2021年4月，大众汽车集团在华东第三家纯电动汽车工厂——大众安徽MEB工厂开工建设；2022年，奥迪在华首座纯电动汽车工厂落地长春，计划于2024年年底投产；2023年5月，宝马集团宣布将加快在中国投资扩产，集中发力电动化车型的本土研

年，商用车外资股比限制被取消；2021年，乘用车外资股比限制被取消，同时还取消了合资企业不超过两家企业的限制。这标志着中国汽车制造领域对外资企业的限制全面放开，为外资车企在华投资创造了更充分的条件。与此同时，《鼓励外商投资产业目录》引导外资更多投向汽车行业，为外资车企在华发展提供了更为广阔的空间。

《“十四五”智能制造发展规划》中，更是聚焦新能源汽车领域，提出加快关键核心技术创新应用，围绕新能源汽车的动力电池领域，推动锂电池成本持续下降以及梯次利用产品推广应用等方面出了一系列政策，有力地促进了外资企业投资新能源汽车及动力电池等领域。

然而，在全球汽车产业火热合作的过程中，也有一些不和諧的声音。2023年10月，欧委会在没有欧盟产业申请的情况下，自行对中国电动汽车发起反补贴调查。

对此，德国汽车研究中心主任费登南德·杜登曼直言，欧盟的一些政策站不住脚，使得德国在汽车领域的合作关系受损。中国在动力电池领域已经长足发展，也加强了与中国汽车行业的国际竞争力，在此领域，德国同样受益匪浅，特别是在电池技术创新研究方面共同研发。

记者了解到，欧盟此次发起的反补贴调查不仅会影响中国的电动汽车企业，也会波及到在中国生产电动汽车并出口到欧盟的跨国汽车制造商，包括德国的奔驰、宝马、大众以及美国的特斯拉等。2023年10月6日，欧盟已要求宝马提供其在中国工厂生产并出口的BMW iX3汽车有关信息。

宝马集团首席财务官沃尔特·默尔特认为，欧盟发起此项调查可能弊大于利。大众汽车集团首席执行官奥博穆直言，对所谓“不公平贸易行为”的调查，不应仅限于中国供应商，而应该包括所有市场参与者。

评估美 方措施实施情况，并采取必要措施维护自身合法权益。

据孙晓红的观察，中国新能源汽车出海的贸易摩擦风险还在持续增大。

据媒体报道，日前，巴西经济部外贸委员会决定从2024年1月开始重新征收针对新能源汽车的进口关税。这些新能源汽车包括纯电动车、插电式混合动力车和油电混合动力车等。巴西还计划逐步提高新能源汽车的进口关税税率。到2026年7月，相关税率将提升至35%。

多方合力积极应对

面对频繁的贸易摩擦，有业内人士建议相关企业，一方面，应积极参与反倾销诉讼，并通过建立规范的“准应诉受益”机制来确保企业的利益得到最大程度的保障；另一方面，也可向国家有关部门或地方的咨询服务机构寻求支持与帮助。此外，企业

助力中国企业应对贸易摩擦，还需要国家相关部门不断完善相关行业的配套政策，推动中国新能源汽车产业链的可持续发展，助力企业实现贸易合规经营。

国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树介绍，2023年以来，随着新能源汽车渗透率的不断提高，越来越多的中国自主品牌汽车企业筹划推出中高端新能源汽车，尝试以此实现突破。

“中国新能源汽车得以不断向中高端市场迈进，一是完备的产业链优势为中国新能源汽车向中高端发展提供了生态环境；二是多年积累的研发创新能力使企业基本具备了中高端产品的全流程设计及开发能力；三是中国较大的中高端市场需求以及以开发者的特性需求，为汽车中高端产品提供了市场空间。”徐耀宗表示。

此外，基于海外市场认可度的持续提升以及服务网络的不断完善，中国新能源汽车受到了中高端市场的认可，市场发展前景向好。以比亚迪为例，其旗下的高端新能源汽车品牌仰望打造的首款车仰望U8豪华版，搭载自主研发、中国首创的易四方技术与全球首款新能源越野车专属的智能液压车身控制系统云辇—P技术，提升了车辆的驾控性和舒适性。该车型已于2023年在中国正式上市。为不断拓展海外中高端市场，比亚迪还通过设计端、开发端、研究端、产业链端、测试端等多个维度确保产品的可靠性。以蔚来为代表的新的势力车企在中高端市场的销量也快速增长。有业内人士认为，中国新能源汽车自主品牌产品在设计、服务等方面表现亮眼，为其迈向中高端市场提供了助力。

崔东树建议，未来，中国新能源汽车自主品牌在参与国际竞争中，需要继续在技术方面实现有效的提升，确保产品技术和标准达到欧洲等市场的要求。同时，新能源汽车产品还需按照出口市场的需求进行针对性的改进，以获得更高的满意度。

新年伊始，众多中国新能源车企业纷纷宣布2024年出海计划。

比亚迪宣布将在匈牙利赛格德市建立一个新能源汽车整车生产基地。这将是长安汽车在欧洲建设的首个乘用车生产基地。同时，比亚迪还计划投资13亿美元在印尼建设一家汽车工厂，预期产能达15万辆。

哪吒汽车宣布，与马来西亚合作伙伴在森兰州 Rantau Chembong 工业区完成了其海外第3家工厂的奠基仪式，工厂计划于2026年正式投产。

这正是当下中国新能源车加速布局海外市场的一个缩影。从中国制造新能源汽车销往海外到去海外建厂，出海对于正处于风口浪尖上的中国新能源车而言，已从备选项变成了必选项。不只是比亚迪和哪吒，近年来，上汽、长安汽车、长城汽车、蔚来等中国新能源汽车自主品牌都已经正在筹划在海外建厂。

对外经济贸易大学国家对外开放研究院教授、全球创新与治理研究院执行院长吕越表示，当前中国新能源车正在加快出海步伐，特别是近两年开始在汽车制造、充电服务等新兴领域展开大规模对外投资。亚洲、欧洲、美洲等地区是中国新能源车企业的主要投资目的地。

根据《2022年中国对欧洲直接投资(FDI)报告》，2018年—2022年，电动汽车行业的交易额占中国宣布的全球对外直接投资的19%。其中，2022年的交易额占中国对外直接投资总额的58%，超过240亿美元。

“由于新能源车企业对投资的重要目的之一是靠近消费市场，因此，其主要投资国家集中在欧洲、东南亚等地区。目前，我国新能源车企业已通过整车出口，在欧洲、东南亚等地区打下了较好的市场基础，并取得了一定的先发优势。”吕越介绍说，欧洲方面，投资目的地主要有匈牙利、挪威等汽车工业相对落后、政策相对宽松的国家。东南亚方面，得益于政策支持 and 市场的成熟度，近年来，中企前往泰国的投资格外亮眼，已成为电动汽车行业海外投资重要目的地之一。此外，印尼、马来西亚等国也成为中国新能源车企业海外投资的重要目的地。

从2023年中国新能源车企业公布的海外建厂消息中可见一斑。2023年，比亚迪宣布分别投资巴西、泰国、乌兹别克斯坦、匈牙利建设新能源汽车生产基地。上汽、长安、长城等陆续宣布在东南亚、欧洲等地的投资扩厂计划。

一路高歌猛进的背后，中国新能源车企业出海并进行本地化运营也面临一些难点。吕越认为，一是部分欧洲国家汽车工业发达，市场竞争激烈，中国新能源汽车品牌在这些国家的认可度相对较低，竞争力仍有待提升；加之欧洲本土车企在加速进入新能源汽车领域，也给中国企业深度进入欧洲市场带来新挑战。二是美国《通胀削减法案》、欧盟严苛的环保要求和反补贴调查等多重投资贸易壁垒，不仅提高了中国新能源车企业的进入门槛，还导致其更容易遭遇不公平市场待遇，本土化经营的政治风险和压力仍然较大。三是东南亚地区消费者对新能源汽车的接受度不高，产品偏好与中国国内消费者存在一定差异。同时，当地基础设施尚不完善，适配也拉高了中国企业进行本地化运营的成本。

如何应对海外投资运营风险？吕越建议：一是坚持高水平对外开放，积极支持本土车企的全球化经营策略，在确保核心环节留在国内的同时，通过对外投资提高全球市场竞争力。二是加强地区经贸合作，继续依托“一带一路”倡议、RCEP等为企业提供更多产能合作空间，助力企业在东南亚、中东、非洲等地区开展投资。三是新能源车企业应当向加强研判投资目的地的市场情况，政策动向和潜在风险，采用合资、并购、组团出海等形式，降低海外投资风险。

以动力电池为例，针对其缺乏电池护照及配套政策的情况，全国政协委员、宁德时代新能源科技股份有限公司董事长曾毓群在2023年全国两会期间提交的《关于开展我国动力电池护照及配套政策研究 加强电池产品全生命周期管理的提案》中建议，应加快电池护照及配套政策研究。建议以“双碳”目标为导向，发挥中国产业链完善、应用数据丰富的优势，针对碳足迹、ESG、回收溯源、梯次利用等实际管理需求，研究设计中国电池护照，并将其作为中国电池行业全生命周期管理的数字化工具。此外，为破解中国新能源汽车企业在出海过程中遇到的合规经营问题，孙晓红建议，中国应尽快出台在新能源汽车生产环节的碳足迹核算标准，助力中国新能源汽车在国际市场上争得与其实力相当的话语权。