

试析法国汽车产业的发展现状

何泽洋

中国社会科学院大学，北京

摘要 | 作为全球汽车制造大国，法国的汽车产业具有悠久历史。然而，近年受新冠疫情与俄乌危机影响，加之低碳绿色转型压力不断增大，法国汽车产业面临诸多挑战。本文尝试梳理法国汽车产业的发展历程、现状、转型趋势及挑战，分析其转型发展前景，既为探析欧洲产业经济变化趋势提供直观样本，也为未来加强中法汽车产业合作提供参考。

关键词 | 法国；汽车产业；新能源汽车

Copyright © 2025 by authorx (s) and SciScan Publishing Limited

This article is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



1 引言

作为欧洲工业大国，法国除了举世闻名的航空工业和轨道交通行业外，在全球汽车工业格局中也具有举足轻重的地位。一直以来，法国所坚持的独立自主工业体系，使其汽车产业不仅在国内经济中占据重要地位，在国际市场上也具有较强竞争力。近年来，在新冠疫情和俄乌危机的影响下，法国汽车产业受到严重冲击。与此同时，在低碳转型压力下，法国汽车产业面临诸多挑战。尽管面临多重困境，但法国作为欧洲四大经济体之一，依然是欧洲重要的经济支柱。深入分析法国汽车产业，有利于为未来中法产业合作形成一定的前瞻性趋势判断。基于此，本文尝试对法国汽车产业的发展历程、现状、转型趋势及挑战进行梳理，对法国汽车产业的发展形成初步判断，为未来加强中法汽车产业合作提供重要参考。

2 法国汽车产业的发展历程

2.1 20 世纪初：法国汽车产业初步建立阶段

法国汽车产业具有悠久的发展历史。1769年，法国人尼古拉·居纽发明了世界上第一辆蒸汽驱动的三轮汽车，被命名为“卡布奥雷”。尽管该发明最终没有得到推广，但对交通运输产业具有划时代的意义。1881年，法国工程师古斯塔夫·特鲁夫制造了世界第一辆电动汽车。1883年，法国纺织机械师爱德法特·戴玻梯维尔发明了世界上第一辆四轮汽车，并于1884年成功申请第一个汽车领域专利。

1894年，历史上第一场赛车比赛“无马匹厢车赛”在法国举办，赛程从巴黎到鲁昂共127公里。1907年法国成功举办历史上首次的跨大洲汽车拉力赛（北京至巴黎，途经莫斯科、华沙、柏林、科隆、布鲁塞尔等城

作者简介：何泽洋，中国社会科学院大学博士研究生，研究方向：当代欧洲问题与中欧关系。

文章引用：何泽洋. 试析法国汽车产业的发展现状 [J]. 社会科学进展, 2025, 7 (9): 753-756.

<https://doi.org/10.35534/pss.0709128>

市)。从1898年延续至今的巴黎车展,被誉为世界五大车展之一,也是欧洲最大车展之一。历史上,法国曾培育了很多知名汽车品牌,如历史上第一个采用V8发动机的De Dion Bouton;1919年率先在欧洲实现批量生产、整车出售的雪铁龙;1896年创建的标致汽车公司,在汽车外形设计、发动机性能以及零部件研发方面均具有较强竞争力。第一次世界大战推动了法国汽车工业现代化进程,战争结束时法国的汽车工业格局逐渐形成以标致、雷诺以及雪铁龙为代表的“三巨头时代”。三大汽车厂商为世界汽车工业贡献了多项标杆式创新技术,巩固了法国作为欧洲第二大汽车生产国地位。

2.2 二战后至21世纪初期:波折发展阶段

第二次世界大战对法国汽车产业造成重创,标致、雷诺、雪铁龙三大汽车巨头的经营被中断。其中,雷诺甚至因替德国生产了大量坦克、飞机发动机和其他武器而饱受抨击。战后经济重建时期,法国汽车工业在政府产业政策的大力扶持下,通过另辟蹊径的技术路线和小排量市场定位,迅速抢占国际市场。与此同时,战后汽车市场需求旺盛以及欧洲民众对经济性强、价格低廉、性能卓越汽车的青睐,给法国汽车工业带来重大发展机遇。

自20世纪70年代起,石油危机对法国汽车产业形成巨大冲击,加之来自德国、美国汽车产业的激烈竞争,法国雪铁龙、标致两家汽车企业出现经营困难。为拯救汽车业,法国政府推动两家车企完成并购,成立“标致雪铁龙集团”。随着经济全球化的发展,法国汽车产业也开启全球并购浪潮,深度参与对美国克莱斯勒、日本三菱的收购,维持其全球重要汽车巨头的地位。

2.3 21世纪以来:维持平稳发展阶段

截至21世纪初期,法国拥有诸多世界著名汽车品牌,例如总部位于法国莫尔塞姆的跑车品牌布加迪,还有中国人熟知的标致、雪铁龙、雷诺等汽车品牌。在汽车相关行业中,世界最大的轮胎生产商米其林、提供现代化汽车智能配电解决方案的意法半导体,以及汽车零部件供应商法雷奥、佛瑞亚等企业,在当今全球汽车工业中举足轻重。在赛事领域,法国创办了著名的达喀尔拉力赛,并拥有参与F1一级方程式赛事的Alpine车队(原雷诺车队)。2016年组建的雷诺日产三菱联盟,以及2021年组建的斯特兰蒂斯集团(由标致雪铁龙集团与菲亚特克莱斯勒集团合并而成)进一步成为法国汽车工业发展的重要里程碑。

3 法国汽车产业的发展现状

当前,法国乃至欧洲汽车产业在外部压力下,转型发展尤为迫切。

一方面,新冠疫情导致全球车企需求和产能大幅下降。2020年新冠疫情暴发,导致工厂停工停产,产业链

阻断,全球产能下降,同时全球芯片荒也影响了汽车行业的发展^[1]。全球各大汽车制造商包括法国汽车企业股市下跌,现金流“告急”。根据财报显示,标致雪铁龙集团(“PSA”集团)2020年上半年全球销量为103万辆,同比下滑45.7%;实现营业收入251.2亿欧元,同比下滑34.5%;归属于母公司的净利润达5.95亿欧元,而2019年同期为18.3亿欧元,下滑趋势十分明显^[2]。

另一方面,2022年初爆发的俄乌危机严重影响欧洲车企。欧洲多家车企在俄罗斯乌克兰设有工厂,俄罗斯、乌克兰也是汽车原材料和零部件产地,俄乌危机对欧洲汽车线束和电池原材料供应链造成很大影响,使得原材料价格飞涨。与此同时,俄罗斯和乌克兰均为多种半导体原材料的重要产地,俄乌危机还导致汽车芯片进一步短缺。此外,俄罗斯、乌克兰均为能源大国,危机也使得能源价格上涨,延长交付时间,增加汽车生产和使用成本。雷诺集团的财报显示,2022年一季度雷诺集团营收97亿欧元(合106亿美元),同比下降2.7%^[3]。在此双重压力背景下,加上新一届欧盟委员会对欧洲应对气候变化、产业绿色低碳转型的政策要求^[4],法国汽车产业转型进程不断加速。

4 法国汽车产业转型的现状分析

4.1 法国纯电动车占比增长迅速

电池是电动汽车的核心部件之一,也是法国电动汽车战略的重要组成部分。2018年,法国启动首个“电池计划”。2021年,法国政府在此基础上制定了国家电池战略,并将其纳入“法国2030”目标^[5]。从注册数量上看,相关统计数据显示,2021年,法国的电动汽车注册总量为31.5万辆,同比增长62%。其中,纯电动乘用车注册量为16.2万辆,同比增长46%;插电式混合动力乘用车(PHEV)注册量为14.1万辆,同比增长88%^[6]。随着消费者环保意识的提升以及相关政策的持续激励,法国电动汽车市场呈现出稳步增长的态势。法国汽车制造商协会(CCFA)数据显示,2023年该国电动车销量已超过20万辆,占据汽车总销量的15%以上^[7]。车型选择的日益丰富,涵盖从小型车到SUV乃至豪华轿车等多个细分市场,也进一步拉动了消费需求。与此同时,充电基础设施的建设步伐明显加快。充电设施的密度与便利性持续改善,为电动车的普及提供了有力支撑。

4.2 法国本土品牌汽车占据市场主导地位

相关数据显示,2022年法国市场上最畅销的汽车品牌为标致,市场份额达到了16.1%;雷诺排在第二,市场份额为15.5%;达契亚(由法国雷诺集团于1999年收购)排在第三,市场份额为8.6%;雪铁龙为第四位,市场份额为8.5%。按照动力系统划分,汽油车型市场占有率为37%,柴油车型为16%,纯电动汽车占比13%,全混合动力车为12%,轻度混动动力汽车为9.4%,插电式混合动力

力汽车为8.3%^[8]。可见,法国本土品牌汽车的发展仍有很大潜力。

4.3 法国汽车电池回收尚处于世界前端

近年来,为支持电动汽车的发展,法国政府在电池回收领域也加大扶持力度。2023年2月,法国政府宣布在“法国2030投资计划”框架下,为两个工业电池回收项目提供支持。其中一个由威立雅集团和比利时索尔维集团联合发起,另一个则来自初创公司Verkor和Mecaware。两项目总投资额约3000万欧元,将分别落地于摩泽尔和敦刻尔克。根据规划,前者预计在2028年实现年处理3万吨废旧电池的能力;后者则计划于2025年建成投产,年处理规模在6000至8000吨之间^[9]。此外,2025年欧盟《新电池法》强制要求动力电池关键金属回收比例,推动全球产业链从“开采经济”转向“循环经济”,重塑原材料定价、技术路径与企业战略,也为法国汽车电池回收领域的发展提供了利好条件。

4.4 气候环境政策加速新能源转型

2022年至2023年冬天,法国大部分地区污染严重,除了低温、无风、无雨的天气因素外,也有燃烧废物和木头等人等因素的影响,其中驾驶也是“冬季污染事件”的重要因素。针对此影响,法国一些地区如里昂,落实了Crit'Air的规定,该规定要求只有显示零排放发动机、1级或2级空气质量证书(Crit'Air标签)的车辆才有权在里昂市区的低排放区内行驶,少数符合条件的车辆实行交通限制豁免。此外,欧盟目标从2030年起在欧盟城市投入使用的所有新公交车均实现零排放。2023年2月14日,欧盟议会批准自2035年起停止销售新的汽油和柴油汽车,同时欧盟委员会提出了其针对公共汽车和货车的目标,即从2035年起将欧洲新能源公交车和货车的二氧化碳排放量降至零。显然,欧盟出台的一系列政策,进一步加速了法国汽车行业的新能源转型。

5 法国汽车产业转型的挑战

5.1 欧洲充电设施基础设施建设有待进一步加强

一直以来,欧洲电动汽车充电基础设施网络建设分布不均问题较为突出。根据2022年麦肯锡与欧盟汽车制造协会(ACEA)建议,到2030年欧盟需要至少340万个可运行的公共充电点,但欧盟官方目标是到2025年和2030年分别打造100万个和300万个,与实际需求仍有差距^[10]。

对于法国而言,加快电动汽车基础设施建设速度,推动电动汽车普及,成为助力其实现“碳中和”目标的重要抓手。例如,法国在2020年4月通过了“国家低碳战略”,设定2050年实现“碳中和”目标,推广电动汽车成为实现交通领域低碳发展的重要举措。除了向购买电动汽车和混合动力汽车的消费者提供补贴外,完善电动

汽车配套的基础设施是政府的重要举措^[11]。

5.2 中国新能源汽车加入市场竞争

法国与传统汽车工业大国德国、日本、美国、英国、韩国等国的竞争已有上百年历史,而进入新能源时代,中国跻身新能源汽车的第一集团。相关统计数据显示,2023年中国品牌在欧洲市场的新注册量为321 918台,同比增长79%,市场份额也从2022年的1.7%上升到创纪录的2.6%^[12]。例如,2023年名爵MG在英国销量排名第11位,在法国排名第18位,在西班牙排名第15位,在意大利排名第21位。名爵MG旗下的ZS是欧洲排名第十的畅销B-SUV,而名爵MG4则成为欧洲第四畅销的电动SUV。中国新能源汽车依靠智能化功能强、性价比高等优势,在法国乃至欧洲市场具有较强的发展潜力。

5.3 法系车国际市场开拓能力不足

在中国汽车工业起步的年代,最早一批进入中国的合资车型富康、捷达、桑塔纳占据中国市场,也被称为“老三样”,其中富康更是法国品牌雪铁龙与中国东风集团的合资产品。中国作为汽车产销大国,也是全球各大汽车集团最重要的竞争市场。德国、日本、美国、韩国等国汽车企业,竞相在中国市场布局,给法国车企开发中国市场带来一定竞争压力。中法汽车业在新能源领域拥有共同发展机会,标致雪铁龙、雷诺、佛吉亚、法雷奥、罗地亚、欧科佳等汽车与零部件公司均在华投资兴业并拥有一定市场份额。近年来,上述企业在新能源汽车产能合作、充电桩建设、技术标准、无人驾驶研发等领域对华合作交流积极,反映出中法汽车产业共同寻求互利共赢机遇的合作趋势^[13]。

6 结语

作为第一个发明汽车的国家,法国汽车产业是法国具有一定标志性的工业品牌。时至今日,虽然法国汽车产业仍在全球占有重要的一席之地,但面临着不小的外部冲击与转型压力。本文通过对法国汽车产业的发展历程、现状、转型趋势及挑战的梳理和分析,发现法国汽车产业历史悠久且历经波折发展至今,面临多重挑战。未来,随着中法在应对气候变化方面存在高度共识,加强中法新能源汽车合作将是有利选择。

参考文献

- [1] 王若达,夏梦阳,解楠,等.全球汽车芯片产业现状及布局[J].中国集成电路,2022,31(8):10-14.
- [2] 汽车行业关注,“两大汽车集团正式合并,Stellantis集团全球排名第四”[EB/OL].(2021-01-17)[2025-09-01].<https://www.autochat.com.cn/zixun/a-20344.html>.

- [3] 中华网汽车, “销量暴跌 雷诺宣布退出俄罗斯市场” [EB/OL]. (2025-05-17) [2025-09-01]. <https://auto.china.com/trade/22663.html>.
- [4] 孙彦红. 欧盟绿色转型的实践与经验 [J]. 人民论坛, 2022 (10): 96-99.
- [5] 尚凯元. 法国推动电动汽车产业发展 [N]. 人民日报, 2023-08-11 (15).
- [6] 2021年法国电动汽车注册总量达31.5万辆 [J]. 汽车与新动力, 2022, 5 (1): 4.
- [7] 财经头条. “2025年法国新能源电动车及充电桩市场分析” [EB/OL]. (2024-12-13) [2025-09-01]. <https://cj.sina.com.cn/articles/view/5671432653/1520b31cd00101bbgm>.
- [8] 盖世汽车. “法国2022年新车销量同比下滑7.8%, 至152.9万辆” [EB/OL]. (2023-01-03) [2025-09-01]. <https://auto.gasgoo.com/news/202301/3170327012C110.shtml>.
- [9] 中华人民共和国驻法兰西共和国大使馆. “法国支持工业电池回收项目” [EB/OL]. (2023-02-16) [2025-09-01]. https://fr.china-embassy.gov.cn/chn/ljfg/202302/t20230216_11025963.htm.
- [10] 陈晓径. “绿色欧洲”到底该如何积累优势. 环球时报 (中国经济网转载) [EB/OL]. (2024-11-25) [2025-09-01]. http://views.ce.cn/view/ent/202411/25/t20241125_39213940.shtml.
- [11] 刘玲玲. 法国大力完善电动汽车配套设施 [N]. 人民日报, 2022-07-06 (16).
- [12] 徐映. 欧洲人眼中的中国新能源汽车 [J]. 中国对外贸易, 2024 (4): 46-48.
- [13] 赵三明. 中法汽车业在新能源领域拥有共同机遇 [N]. 中国工业报, 2019-12-11 (3).

Analysis of the Current Development Status of Automotive Industry in France

He Zeyang

University of Chinese Academy of Social Sciences, Beijing

Abstract: As a major global automotive manufacturing country, France's automotive industry has a long history. However, in recent years, the French automotive industry has faced numerous challenges due to the impact of the COVID-19 pandemic and the Russia-Ukraine crisis, as well as the increasing pressure for low-carbon and green transformation. This article attempts to sort out the development history, current situation, transformation trends and challenges of the French automotive industry, and analyze its transformation and development prospects. It not only provides a direct sample for exploring the changing trends of the European industrial economy, but also offers a reference for strengthening cooperation between the automotive industries of China and France in the future.

Key words: France; Automotive industry; New energy vehicles