

2026-HY-E049
SVK/SUV/IND



区域国别研究报告

上海市哲学社会科学规划办公室

2026 年 9 月 14 日

斯洛伐克汽车行业发展报告

上海对外经贸大学

上海市企业出海综合服务平台

《**区域国别研究报告**》是上海市哲学社会科学规划办公室依托上海市各高校和科研院所专业研究力量，紧扣服务企业走出去现实需要，专为“上海市企业走出去综合服务平台”打造的区域国别研究品牌。

《报告》基于学者“在地研究”田野调研、企业出海实务经验以及其他信息，聚焦国别/区域、产业/行业、在地合规运营三类场景，推出三类系列成果。其中，“**国别报告**”系列以对象国政治、经济、社会、文化等内容为研究对象，重点围绕宏观经济形势、营商环境、中资企业经营状况、机遇挑战等维度，解析对象国各领域的发展态势，为企业海外布局提供决策参考；“**行业报告**”系列针对重点产业跨境布局或企业走出去的行业赛道，深入研判对象国的重点行业发展格局；“**合规报告**”系列回应企业海外合规运营实务关切，系统梳理对象国重点领域的监管要点，为企业在地运营提供应对策略参考。

摘 要

近年来，斯洛伐克汽车行业呈现低增长、高外向依赖特征。能源、税负、用工成本上涨，新能源技术人才短缺、外资研发投入不足等因素，构成了其汽车产业发展放缓的主要原因。且斯洛伐克汽车产业主要由外资主导，本土相关产业价值链附加值偏低。斯洛伐克汽车产业电动化转型推进迅速，新能源车出口占车辆出口 46%，但其电池、智能驾驶的核心研发能力薄弱。该国现有五大跨国整车厂，2026 年全面开启电动化、绿色低碳改造。大众、起亚、沃尔沃等等世界知名汽车企业陆续在斯洛伐克落地纯电车产线。此外，在绿色转型的背景下，斯洛伐克为减碳还在同步布局光伏、生物质供热等项目。

斯洛伐克的投资环境较好，地处中欧，区位优势，绿色产业政策扶持力度大。当前本土新能源汽车配套需求缺口显著，为中国相关企业提供了较好的投资机会。同时，投资风险也较明显：欧盟外资补贴审查力度提升、对华电动车贸易壁垒提高、非常严苛碳的环保法规都构成了投资风险；同时，当地税负、能源、用工成本、新能源人才缺口、工会约束、区域同业竞争、出口市场波动也在不断压

缩外资企业的盈利空间。

根据以上分析，建议中国企业要抢抓当前斯洛伐克汽车产业电动化转型窗口期，进入前须完成对欧盟合规要求的尽调，精准测算综合经营成本，深度对接斯洛伐克本土产业与社区生态，稳妥布局当地汽车市场。

目 录

一、汽车产业发展特征	1
（一）总体增长乏力	1
（二）外资主导汽车产业，本土企业受益有限	2
（三）电动化转型迅速，但创新环节薄弱	3
（四）成本攀升导致企业产业竞争力下降	5
（五）汽车产业人才短缺制约发展速度	6
（六）引资放缓，研发投入不足	6
二、汽车业发展趋势	9
（一）代表性头部企业	9
（二）头部汽车企业发展趋势：全面电动化与绿色制造	14
三、中企在斯洛伐克投资的机会和风险	15
（一）投资机会	15
（二）主要风险	18
四、中国汽车企业投资斯洛伐克建议	25
（一）把握电动化转型窗口，布局高增长细分领域	25

（二）防范法律风险	25
（三）审慎核算经营成本	26
（四）深度融入当地产业生态与社区	27
参考资料	29

一、汽车产业发展特征

斯洛伐克汽车产业在国民经济中占据举足轻重的地位。汽车制造及供应链环节合计占斯洛伐克国内生产总值（GDP）的比重约为 10%–12%，占工业总产值的比重高达约 48%，是主要支柱产业。汽车产业直接从业人员约 16.4 万人，若计入上下游关联产业，间接带动的就业总人数超过 24.5 万人。^①汽车产业发展 2025 年呈现如下特征：

（一）总体增长乏力

2025 年，斯洛伐克汽车制造业增长乏力，实际增加值与 2018 年水平基本持平（参见图 1）。尽管该国仍维持全球领先的人均汽车产量（约 198 辆/千人），但受欧洲市场新车注册量持续低迷及美国对进口汽车加征关税的影响，出口订单明显收缩。由于汽车及相关行业占斯洛伐克对美出口总额的 80% 以上，斯洛伐克成为欧盟内部受美国贸易政策冲击最为严重的成员国之一。整体来看，行业呈现低增长、高外部依赖的特征。

^① 参：OECD Economic Surveys: Slovak Republic 2026, <https://openiazoch.zoznam.sk/wp-content/uploads/2026/06/ada964c8-en.pdf>, 引用时间 2026 年 7 月 9 日。

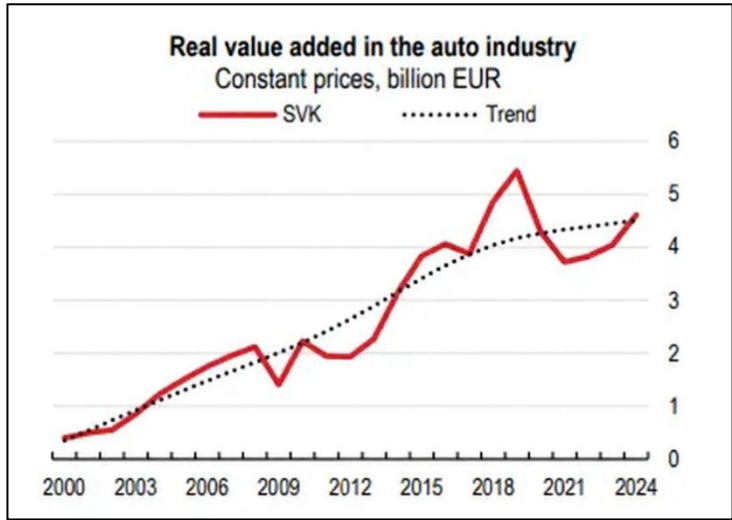


图 1：斯洛伐克汽车行业增加值趋势（2000-2024）；来源：OECD 2026^①

（二）外资主导汽车产业，本土企业受益有限

斯洛伐克汽车产业呈现高度外向型特征。外资跨国企业贡献了该行业超过 55% 的增加值，远高于国际经合组织成员国（OECD）平均将近 40% 的水平（参见图 2）。与此同时，汽车出口在国内增加值总额中占比在持续下降，已降至 OECD 成员国最低水平（参见图 3）。本土供应商在技术溢出和产业升级中获益有限，本土价值链仍集中于零部件进口和整车装配环节，设计、研发、品牌等高附加值职能主要由母国企业掌控，制约了产业自主发展能力。

②

^① OECD Economic Surveys: Slovak Republic 2026, <https://openiazoch.zoznam.sk/wp-content/uploads/2026/06/ada964c8-en.pdf>, 引用时间 2026 年 7 月 9 日。

^② 同上。

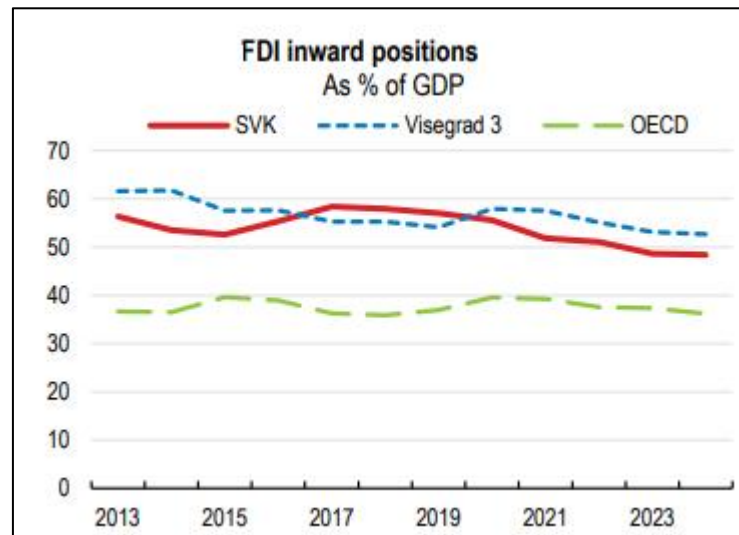


图 2：外资跨国公司在斯洛伐克汽车行业增加值中的占比（2013-2023）；来源同图 1

（注：SVK 为斯洛伐克，Visegrad 为维谢格拉德集团中除斯洛伐克外的三个国家：匈牙利、波兰和捷克；OECD 为世界经合组织）

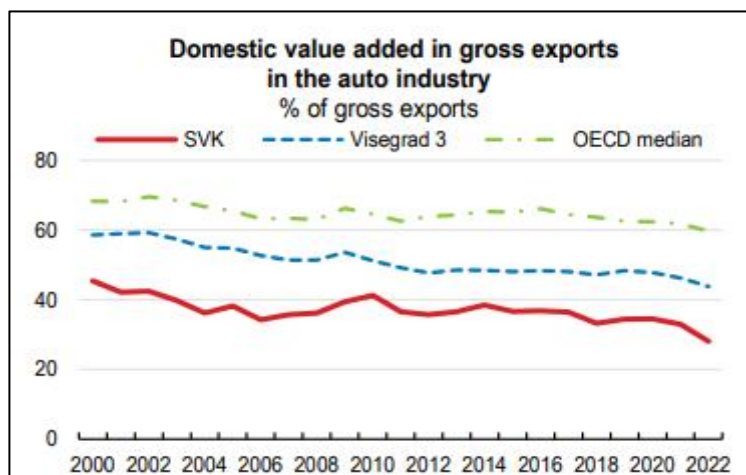


图 3：斯洛伐克汽车出口带来的国内增加值（2000-2022）

（三）电动化转型迅速，但创新环节薄弱

2025 年是斯洛伐克汽车电动化转型的关键推进之年。

主要进展包括：整车生产方面，沃尔沃科希策工厂建设推进，计划 2026 年启动车身与整车试生产，2027 年全面量产，稳态年产能 25 万辆纯电车型^①；起亚在日利纳工厂启动纯电车型 EV4 生产；捷豹路虎、大众及 Stellantis 等企业亦逐步改造产线，向新能源车型过渡。出口结构上，新能源车（含混合动力）出口额占斯洛伐克 GDP 的 14%，为欧盟成员国中最高，占全部车辆出口的 46%（参见图 4）。

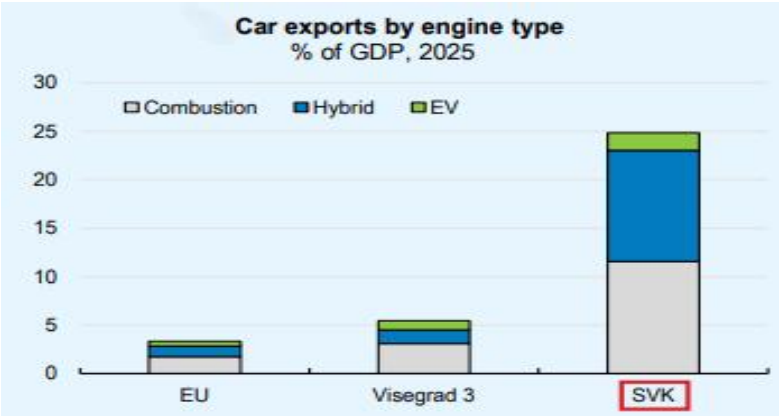


图 4：汽车出口占 GDP 的比例（图 4 来源同图 1；Combustion 指燃油车；Hybrid 指混合动力；EV 指电动车）

然而，电动化转型的“生产端”扩张与“创新端”薄弱并存。2025 年，仅有 28% 的汽车企业在生产环节使用人

^① 见：Volvo Cars vai produzir Polestar 7 na nova Fábrica da Eslováquia, 沃尔沃汽车公司, 2025 年 7 月 3 日, <https://www.volvocars.com/pt/news/industrial/polestar7-na-nova-fabrica-da-eslovaquia/>, 引用时间：2026 年 7 月 9 日。

工智能，用于研发与创新的比例仅为 10%，远低于欧盟平均水平，表明本土在电池技术、智能驾驶等核心领域的研发能力仍未实质性提升。

（四）成本攀升导致企业产业竞争力下降

2025 年，斯洛伐克汽车制造业面临显著的成本端挑战，表现在：**一是能源成本**：尽管较 2022 年峰值有所回落，工业用电与天然气价格仍明显高于乌克兰危机前水平，削弱制造业成本优势。**二是税负加重**：2025 年财政整顿将大型企业（应税收入超 500 万欧元）所得税率由 21% 上调至 24%，并新设金融交易税，增加企业运营负担。**三是劳动力成本与税楔**：边际税楔在高低收入两端均处于高位，叠加技能型劳动力短缺，企业招工与留才难度持续加大（参见下图 5 中劳动力税负成本）。

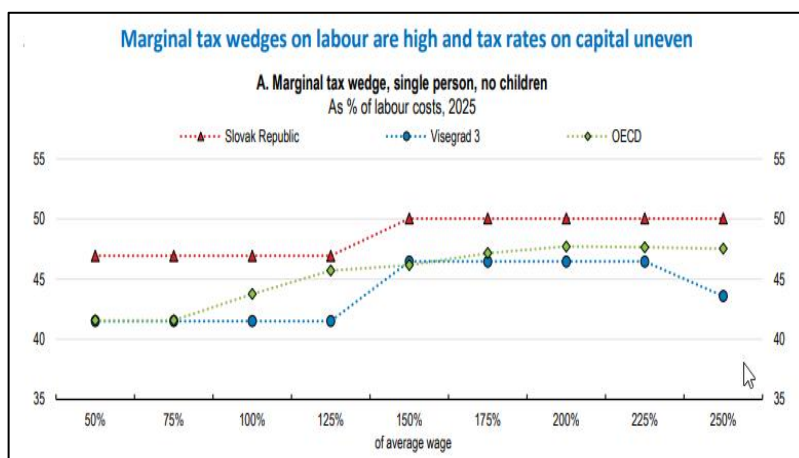


图 5：2025 年单身无子女群体劳动边际税负楔子；来源同图 1

(五) 汽车产业人才短缺制约发展速度

汽车及供应链的直接就业人数占全国总就业的3.4%，因其生产率较高，行业工资水平优于多数制造业。斯洛伐克传统整车装配、金属冲压岗位劳动力供给充足，但动力电池、电控、智能制造、人工智能等新能源转型相关技能人才存在结构性严重短缺，高端电气工程师持续流向西欧德、奥两国，成为外资投资首要阻碍。

(六) 引资放缓，研发投入不足

尽管沃尔沃等新项目落地，斯洛伐克外商直接投资存量占GDP比重已低于维谢格拉德其他三国平均水平，投资者信心受制度环境不确定性和税负上升影响有所减弱。企业研发支出长期低于OECD及区域平均水平（参见图6），汽车行业研发多由外资母公司在境外完成，本土创新生态尚未形成有效支撑。

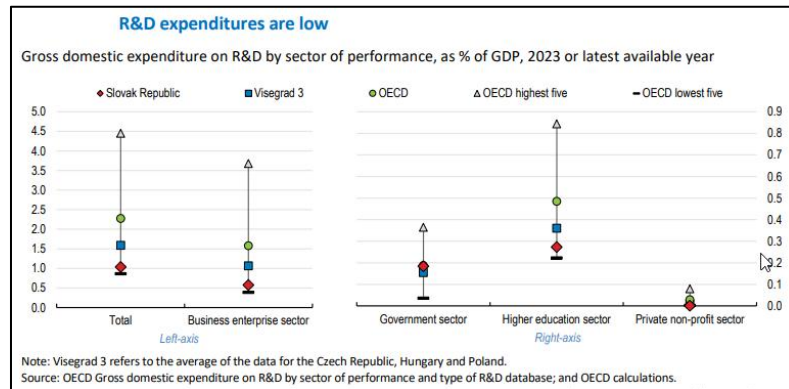


图 6：斯洛伐克研发投入； 来源同图 1

二、汽车业发展趋势

斯洛伐克拥有五家跨国整车制造商，构成欧洲密度最高的汽车生产集群之一。根据斯洛伐克汽车工业协会（ZAP）2026 年 1 月官方年终发布会数据，2025 年斯洛伐克汽车总产量为 107 万辆，继续保持全球人均汽车产量第一的地位。^①

（一）代表性头部企业

1. 大众斯洛伐克（Volkswagen Slovakia）

大众斯洛伐克公司自 1991 年在首都布拉迪斯拉发成立以来，已成为斯洛伐克规模最大的整车制造企业。截至 2025 年底员工总数约 11,400 人。布拉迪斯拉发主厂技术产能约 45 万辆/年，是全球大众集团唯一能在同一厂区内生产多个不同品牌汽车的生产基地。2024 年，该工厂产量为 341,111 辆，公司全年营业收入达 125 亿欧元（同比增长 6%），税前利润为 3.55 亿欧元。2025 年产量为 336,905 辆，同比略有回落但仍维持在高位。^②

^① 数据来源：ZAP: V roku 2025 v SR počet vyrobených vozidiel stúpol na 1,07 milióna, 斯洛伐克国家通讯社，2026 年 1 月 13 日，https://www.teraz.sk/priame-prenosy-a-video-tasr-tv/zap-v-roku-2025-v-sr-pocet-vy-robenych/933034-clanok.html?f_link_type=f_linkinlinenot。引用时间：2026 年 7 月 9 日。

^② Volkswagen Slovakia in Slovakia, 大众斯洛伐克官网，<https://en.volkswagen.sk/en/company/plants.html>，引用时间：2026 年 7 月 10 日。

在产品结构上，SUV 车型占总产量的 57%，核心产品包括保时捷 Cayenne、奥迪 Q7、奥迪 Q8 和大众 Touareg 等高端 SUV 车型，轿车产品则涵盖大众 Passat 和斯柯达 Superb。2024 年以来，公司已启动 Passat 和 Superb 插电式混合动力版本的大规模生产，并完成了保时捷 Cayenne 纯电动版的生产准备，后者将于 2026 年成为斯洛伐克首款本土量产纯电动 SUV。^①

2. 起亚斯洛伐克（Kia Slovakia）

起亚斯洛伐克公司位于日利纳（Žilina）的生产基地，是起亚汽车在欧洲最大的制造工厂，总投资额达 25 亿欧元。该工厂设计年产能 32 万辆，在 Forbes 评选的斯洛伐克最大企业中位列第三，是汽车产业的重要支柱。^②

在产品结构上，该工厂长期以传统燃油车型为主导，核心产品包括 Sportage SUV 系列以及 Ceed 掀背车及其衍生车型（ProCeed 和 XCeed）。然而，2025 年起工厂进入全面电动化转型阶段，标志着其产品战略的重大转向。2025 年 9 月，工厂正式启动 EV4 纯电动轿车（C 级）的量产，该车型成为起亚在欧洲生产的首款纯电动汽车，计

^① 数据来源同上。

^② Company Profile, 起亚斯洛伐克官网, <https://www.kia.sk/en/about-us/company-profile>, 引用时间: 2026 年 7 月 10 日。

划于 2027 年实现年产 8 万辆以上。^①紧随其后，EV2 纯电动 SUV（B 级）将于 2026 年投产，目标 2027 年年产约 10 万辆；EV3 纯电动 SUV（C 级）则预计于 2027 年投产。^②根据起亚的规划，至 2027 年，日利纳工厂纯电动汽车年产量将达到 18 万辆，占工厂总产能的 60%，届时该工厂将成为起亚在欧洲电动汽车战略的核心生产基地。

3. 沃尔沃-极星（Volvo-Polestar）

沃尔沃-极星科希策工厂是斯洛伐克汽车产业电动化转型的旗舰项目，也是该国近年来吸引的最大规模外商直接投资项目之一。该工厂位于科希策市 Valaliky 工业园区，项目总投资约 19 亿欧元，其中沃尔沃方面投资 12 亿欧元，斯洛伐克政府配套提供约 7 亿欧元的基础设施建设和政策支持。^③

该工厂规划初期年产能为 25 万辆纯电动汽车，未来可扩展至 50 万辆，将成为沃尔沃在欧洲核心的纯电动生产基地，预计至 2028 年，工厂员工规模将达到 3,300 人[同上]。将生产基于沃尔沃最新 SPA3 纯电平台的 EX60 中型

^① Kia launches EV production in Europe with the EV4, 2025 年 8 月 10 日，起亚斯洛伐克官网，<https://www.kiapressoffice.com/releases/1874>，引用时间：2026 年 7 月 10 日。

^② Kia starts EV2 production in Žilina, strengthening European electrification, 起亚斯洛伐克官网，<https://www.kia.com/ie/about-kia/news-and-events/kia-starts-ev2-production-in-slovakia/>，引用时间：2026 年 7 月 10 日。

^③ 2025-07-03 沃尔沃全球官方新闻稿（Polestar 7 合作生产官宣）。链接：<https://www.volvocars.com/global/news/industrial/polestar-7-production-slovakia>

SUV，以及极星品牌的全新车型 Polestar 7（计划 2028 年上市）。工厂的投产将显著提升斯洛伐克在高端纯电动汽车制造领域的产能和竞争力，标志着斯洛伐克汽车产业正从传统燃油车制造向电动化、高端化方向加速转型。

4. 斯特兰蒂斯 (Stellantis)

斯特兰蒂斯特尔纳瓦工厂位于斯洛伐克特尔纳瓦市东南郊，最初由法国标致-雪铁龙集团 (PSA) 于 2003 年前后投资约 7 亿欧元兴建。该工厂是 PSA 集团在欧洲技术最先进的工厂之一。工厂先后生产过标致 207、标致 208、雪铁龙 C3 Picasso 等车型，其中 C3 Picasso 曾为该厂独家生产。当前，工厂主要承担雪铁龙 C3 及 C3 Aircross 两款车型的大规模组装任务，同时生产欧宝/沃克斯豪尔 Frontera 纯电动小型 SUV。

当前，斯特兰蒂斯正在推进多项绿色转型项目，投资 1,750 万欧元，用来建设生物质锅炉和供热基础设施，可覆盖工厂约 33% 的年供热需求，每年减少近 1 万吨二氧化碳排放。此外，工厂计划建设光伏电站和电池储能设施，目标到 2027 年实现半数以上能源消耗来自自有绿色可再生能源。^①

^① ENGIE Services invests EUR 17.5 million in renewable heat infrastructure at Stellantis Slovakia plant i

5. 捷豹路虎 (Jaguar Land Rover)

捷豹路虎尼特拉工厂位于斯洛伐克西部尼特拉市，是该公司全球扩张战略的重要组成部分，也是印度塔塔集团在斯洛伐克的重大投资项目。工厂于 2018 年 10 月正式投产，总投资约 14 亿欧元，占地面积 30 万平方米，设计年产能 15 万辆。工厂自投产以来规模持续扩张。员工人数从最初的 1,500 人增长至 4,400 余人（截至 2025 年）。^①

捷豹路虎已确认将尼特拉工厂改造为电动汽车生产基地，作为其“Reimagine”战略的重要组成部分。根据该战略，公司计划到 2030 年前推出九款纯电车型，2025 年已投资 1,000 万英镑新建一条通用涂装生产线，包括全电动涂装车间和电动固化炉，预计 2026 年投产，每年可减少约 500 吨二氧化碳排放，并创造 120 个新就业岗位。工厂长期改造目标为 2030 年实现全厂产线纯电化。^②

n Trnava, Engie 能源斯洛伐克服务股份公司，<https://engie.sk/en/engie-services-invests-eur-17-5-million-in-renewable-heat-infrastructure-at-stellantis-slovakia-plant-in-trnava/>，2025 年 11 月 5 日；引用时间：2026 年 7 月 6 日。

^① JAGUAR LAND ROVER OPENS MANUFACTURING PLANT IN SLOVAKIA, 路虎官网新闻，2018 年 10 月 25 日，<https://www.jlr.com/news/2018/10/jaguar-land-rover-opens-manufacturing-plant-slovakia>，引用时间：2026 年 7 月 10 日。

^② JLR INVESTS £65M IN SUSTAINABLE EXPANSION OF LUXURY PAINT OPERATIONS, Jaguar L and Rover Media Centre, 2025-01-27, <https://media.jaguarlandrover.com/news/2025/01/jlr-invests-ps65m-sustainable-expansion-luxury-paint-operations-uk-and-europe-bespoke>；引用时间：2026 年 7 月 9 日。

（二）头部汽车企业发展趋势：全面电动化与绿色制造

综合五大车企 2026 投资、产线改造与车型投放规划，斯洛伐克整车产业进入电动转型加速落地周期，行业共性趋势有以下两个：

1. 新能源车型集中量产

2026 年成为斯洛伐克纯电动车型规模化投产元年，大众、起亚、捷豹路虎、Stellantis 实现量产交付；沃尔沃科希策工厂开展整车试生产。至 2027 年，起亚日利纳工厂将完成纯电车型产线全面爬坡，规划年产 18 万台纯电车型，占该厂总产能 60%；^①沃尔沃 25 万台量产产能将在 2028 年落地。^②随着多品牌电动车型持续投产，国内新能源整车产量占比将稳步提升，持续巩固中东欧电动汽车制造枢纽定位。

2. 推进低碳改造

2026 年全部整车工厂加码绿色制造固定资产投资，覆盖生物质供热、厂区光伏储能、电动涂装、一体化压铸低碳工艺四大方向，同步匹配欧盟碳边境调节机制

^① 见 Kia's factory in Zilina (Slovakia) is converting to electric vehicles, 汽车数据分析中心, <https://inovev.com/index.php/en/market-analyses/category-blog/21712-2025-28-4>, 2026 年 1 月 2 日发表; 引用时间: 2026 年 7 月 9 日。

^② 见 Volvo Cars plans to build Polestar 7 at Kosice, Slovakia plant, 沃尔沃汽车公司 <https://www.volvocars.com/intl/media/press-releases/E45261A0BD3BF68F/>, 2025 年 7 月 3 日发表; 引用时间: 2026 年 7 月 9 日。

(CBAM)、2035 禁售燃油车法规要求。Stellantis、捷豹路虎、大众均落地厂区可再生能源自给项目，通过工业脱碳降低整车碳足迹，规避欧盟碳关税成本；同时全行业普及 AI 智能生产、巨型压铸轻量化工艺，在减排基础上同步压缩单车物料与人工成本，兼顾环保与盈利目标。

上述项目的密集推进，正推动斯洛伐克汽车产业从传统燃油车制造中心向欧洲电动汽车制造高地加速转型。

三、中企在斯洛伐克投资的机会和风险

（一）投资机会

1. 斯洛伐克具有良好的投资环境

斯洛伐克坐拥“欧洲心脏”的地理优势，全境高速路网连通周边多国核心工业城市，整车零部件公路物流可快速运达西欧、中东欧核心产销市场。作为欧元区国家可规避跨境汇兑成本，相较波兰、匈牙利等非欧元区维谢格拉德国家贸易优势突出。斯境内设有中欧班列专属换装场站、连通西欧的多瑙河内河航道，构建公路、铁路、内河多式联运网络，当地政府定位本国为“一带一路”入欧门户，持续完善仓储、铁路等物流配套以降低外资运输成本。

产业配套层面，Metaltrade Nitra、Eurostyle Systems 等本土中小型零部件厂商能降低中企传统部件跨境采购成本，但电池、电驱、车载芯片等新能源关键组件仍高度依赖进口。当地传统汽车产业工人从业年限久、熟悉欧盟制造规范，用工成本较西欧具备优势；但在新能源、数字化高端专业人才上缺口突出，中企落地后需配套本地化人才培养体系。

政策层面，根据欧盟委员会 2026 年 6 月 17 日官方审批公告，斯洛伐克获得总额 10 亿欧元清洁技术国家补贴方案，2026 年 6 月获批、执行至 2030 年底。^①扶持范围：动力电池、车载汽车电子、光伏、储能等净零制造项目。斯洛伐克投资局 SARIO2026 投资激励手册（补贴形式细则）明确清洁技术项目可同步叠加现金补贴、地价优惠、所得税减免三类工具，动力电池、汽车电子列为最高优先级赛道。国家级投资机构 SARIO 向外资提供选址、办证、产业链对接一站式免费服务。当地法律完全对标欧盟，汽车领域对外资持股无强制限制，绿地投资、并购流程清晰透明。

双边合作层面，2024 年中斯建立战略伙伴关系并签署多项产业合作备忘录，斯洛伐克有意打造中企进军欧盟的中转枢纽，2024 年两国双边贸易额达 97.2 亿美元，^②其中汽车零部件贸易 51.6 亿美元，^③延锋、福耀等汽配企业已实现本土化稳定经营，国轩高科动力电池项目获斯高层重点支持，成熟双边协作机制能够有效减少中企落地沟通

^① Slovakia: EUR 1 billion financial grant and tax relief scheme for cleantech manufacturing capacity, 出海全球信息网, 2026 年 6 月 17 日, <https://globaltradealert.org/state-act/98692-slovakia-eur-1-billion-financial-grant-and-tax-relief-scheme-for-cleantech-manufacturing-capacity?f>, 引用时间: 2026 年 7 月 10 日。

^② [2024 年中斯双边贸易情况, 中华人民共和国商务部, 2025 年 3 月 15 日, https://sk.mofcom.gov.cn/jmxw/art/2025/art_72622555245f4a458fcfc00d0ade17d3.html?f_link_type=f_linkinlinenote&flow_extra=eyJpbm, 引用时间: 2026 年 7 月 10 日]

^③ [同上]

与项目推进阻力。

但需注意，斯洛伐克 2025 年上调大型企业所得税至 24%，^①工业能源价格长期高于乌克兰危机前水平，综合经营成本存在上行压力，企业需充分测算能源、税负敏感性。

2. 汽车电动化转型释放庞大配套缺口

斯洛伐克汽车工业正处于从传统燃油车向电动化加速过渡的关键阶段，大众、起亚、沃尔沃、捷豹路虎、Stellantis 五大整车厂已规划或启动纯电动汽车产线改造与新建项目，本土现有 360 余家一、二级零部件供应商以传统底盘、车身金属件为主。动力电池、电池管理系统、电驱系统、热管理、车载电子等新能源核心零部件配套供给存在显著缺口。中国企业在动力电池、轻量化精密结构件、电控系统领域具备完整产业链、技术与成本双重优势，可通过直接建厂、合资合作、配套代工等方式快速嵌入当地整车厂供应链体系。国轩高科与 InoBat 合资建设的电池工厂已于 2025 年底开工，2026 年启动试生产，将成为斯洛伐克本土首个规模化动力电池产能载体。国内电池材

^① [OECD Economic Surveys: Slovak Republic 2026, <https://openiazoch.zoznam.sk/wp-content/uploads/2026/06/ada964c8-en.pdf>, 引用时间 2026 年 7 月 9 日。]

料、冷却系统、精密冲压、传感器企业可依托该项目切入二级、三级供应商名录，依托整车集群实现批量供货，以“跟随配套”模式降低海外市场开拓成本，同步分享欧盟电动车市场增长红利。同时，沃尔沃科希策纯电工厂、起亚日利纳 EV 系列产线、捷豹路虎尼特拉电动化改造同步推进，持续推动原有供应链重组，为中资零部件企业提供大量准入窗口期。

（二）主要风险

1. 欧盟层面跨境合规与贸易监管风险

斯洛伐克作为欧盟成员国，所有在斯投资、并购、投标行为同步适用欧盟统一监管规则，中资汽车及电池企业面临多层审查约束，合规成本显著抬升。

第一，《外国补贴条例》强制申报风险。欧盟《关于扭曲内部市场外国补贴条例》2023 年 7 月全面落地，覆盖所有年营业额超 5 亿欧元、近三年接受过境外政府补贴的外资企业，在欧盟开展并购、大额投资、公共采购投标必须事前申报审查。中国车企、动力电池企业国内研发补贴、产业扶持资金均被纳入“外国补贴”审查范畴，欧委会可否决交易、强制剥离资产，违规企业将被处以全球年营业

额最高 10% 罚款，已有多起中资企业参与欧盟招标被深度调查、项目终止的实际案例。对布局斯洛伐克电池工厂、整车配套项目的中企而言，建厂扩产、收购本土零部件厂商均触发申报义务，前期尽调、材料梳理周期拉长，项目落地不确定性大幅提升。

第二，对华汽车贸易壁垒传导风险。欧盟已于 2024 年 10 月起对中国进口纯电动车加征 7.8% - 37.6% 五年期反补贴关税。尽管本地建厂可规避进口关税，但欧盟持续针对中国动力电池、底盘、电控等核心零部件开展贸易补贴调查，即便在斯洛伐克本土生产，若核心组件自中国大批量进口，仍存在反规避调查风险，直接冲击斯本土整车配套供应链的成本稳定性。

第三，欧盟碳与环保法规刚性约束。欧盟 2035 年禁售燃油车、电池碳足迹法规、汽车报废回收指令全部适用于斯洛伐克工厂，新能源零部件、动力电池生产需完整碳溯源台账，环保违规可勒令停产并高额罚款；本土环评流程冗长，风电、储能配套等新能源配套项目可能面临民间的反对，审批周期可达数年。

2. 财税与持续经营成本刚性上涨风险

斯洛伐克财政压力持续扩大，2025 年出台多项增税政

策，叠加能源、用工长期高位成本，挤压汽车制造行业利润空间。

第一，企业与个人税负的提升。2025 年斯洛伐克将年应税收入 500 万欧元以上大型企业所得税率由 21% 上调至 24%，同步落地欧盟全球最低 15% 有效税率规则，跨国中资集团需额外填报 GloBE 全球税务申报表，逾期罚款区间 1500 – 50000 欧元。同时本国个人所得税最高边际税率提升至 35%，企业雇主需承担养老保险 14%、医疗保险 11% 合计 34% 的社保支出，叠加高劳动边际税楔，高端研发、自动化技术岗位用工成本远高于预估，电池、汽车电子等技术密集型行业压力尤为突出。

第二，能源成本长期承压。受乌克兰危机能源格局重塑影响，斯洛伐克天然气、工业电价虽较 2022 年峰值回落，但仍显著高于冲突前基准水平；本国可再生能源开发缓慢，风电、光伏环评受阻，短期难以摆脱化石能源依赖，汽车冲压、电池冶炼等高耗能工序持续承担高额能源开支。

第三，财政政策波动。斯洛伐克政府 2024 – 2025 年财政赤字占 GDP 超 6%，持续通过新增税种（含糖饮料税、金融交易税）压缩企业补贴预算，此前针对电动车、

电池项目的现金补贴、土地减免政策存在收紧调整可能，投资回报测算存在较大变量。

3. 劳工、工会与本地社区治理风险

斯洛伐克劳工法规全面对标欧盟标准，工会话语权强、劳资纠纷调解机制偏向劳动者，汽车制造业作为本国支柱产业监管更为严格。

第一，集体谈判与停工风险。本土汽车、零部件行业工会组织成熟，拥有法定集体谈判权，工资、工时、夜班补贴、自动化裁员补偿每年强制协商；工厂产线改造、新能源岗位调整、外籍员工配额变动极易引发工会抗议、短期停工。欧洲工会联合会明确要求公共采购合作企业必须满足劳工标准，未达成劳资协议的厂商将失去整车配套订单资格。

第二，外籍用工严格管制。斯政府虽为大型中资战略项目每年提供 1000 个专项工作签证配额，但审批流程繁琐，需先行证明本国、欧盟劳动力无法填补岗位；汽车电池研发、设备调试等技术岗位外派流程周期长达 2-4 个月，且每年配额存在政策收紧可能，新能源扩产阶段易出现人员断层。同时，劳动法对加班时长、带薪休假、裁员补偿设置刚性红线，违规将面临高额行政处罚。

第三，社区与环保对立隐患。电池工厂、金属零部件冲压企业存在废水、噪音、固废排放压力，当地居民、环保 NGO 可通过法律途径阻扰项目施工；本土环评公示、公众听证环节流程复杂，若前期社区沟通不足，易引发长期纠纷、延缓投产进度。

4. 产业人才短缺与供应链配套短板风险

OECD 发布的 2026 年斯洛伐克经济调查报告显示，技能人才短缺是本国制造业主要投资阻碍。一是新能源专业人才结构性缺口。本国传统汽车工人集中于燃油底盘、金属冲压领域，动力电池、电控、车载芯片、自动化产线运维人才供给严重不足；高端电气、人工智能工程师持续向德国、奥地利等西欧国家外流，本土高校相关专业培养规模有限，中企建厂后长期面临招聘难、培训成本高的问题。二是本土供应链外资主导，关键配套依赖进口。斯洛伐克 360 余家一、二级供应商以法兰、减震器、内饰等传统燃油车零部件为主，电池隔膜、电芯材料、功率半导体等新能源核心零部件本地配套极少，需从亚洲、德国进口，拉长物流周期、抬高进口关税与供应链断供风险；同时，本土第一梯队巨头多为德法跨国企业，对外资中企存在合作壁垒，准入门槛较高。

5. 技术标准、外资审查与架构合规风险

第一，汽车产品多重认证壁垒。所有整车、零部件、动力电池需同时满足欧盟 CE、UN/ECE 车辆法规、电池 E-mark 强制认证，新能源电池额外满足欧盟电池法规（BattRE）回收、碳足迹、有害物质管控要求，国内产品标准与欧盟体系差异较大，认证周期长、检测成本高，认证不通过无法进入欧盟市场流通。

第二，外资安全审查限制。斯洛伐克执行欧盟外资审查框架，动力电池、智能驾驶、汽车半导体被划定关键战略领域，中资并购、控股本土技术型零部件企业需通过国家安全审查，涉及先进制造技术的投资存在否决概率；外资股权架构存在监管要求，单一股东向上穿透层级不得超过两层，复杂跨境控股架构需提前合规设计，否则无法完成工商注册。

第三，知识产权与供应链溯源风险。欧盟对动力电池、电控算法、汽车零部件知识产权保护力度强，侵权处罚金额大；同时欧盟供应链尽职调查法案要求车企、电池企业追溯全产业链矿产来源，钴、锂等原材料需提供溯源证明，不合规企业将被整车厂剔除供应商名录。

6. 市场需求波动风险

第一，出口市场高度依赖西欧，需求波动大。斯洛伐克整车与零部件超 80% 出口德国、法国、意大利，2025 年西欧新车注册量持续低迷，叠加美国对华、对欧汽车进口加征关税，本土车企减产直接拖累配套零部件订单，行业“低增长、高外部依赖”特征突出，中企产能利用率存在下滑风险。

第二，区域产业竞争挤压。匈牙利、捷克同步大力引进动力电池、电动车制造投资，多国推出更优厚土地、税收补贴，斯洛伐克产业政策优势持续弱化，由此整车厂可能会优先调整在斯洛伐克配套采购份额，压缩新进入中企生存空间。

四、中国汽车企业投资斯洛伐克建议

基于斯洛伐克汽车产业的发展现状、电动化转型趋势以及中企已有投资实践，建议中企出海斯洛伐克汽车产业做好以下工作：

（一）把握电动化转型窗口，布局高增长细分领域

当前，斯洛伐克汽车产业正处于从传统燃油车向电动化加速过渡的关键阶段，动力电池、电池管理系统、电驱系统等核心零部件存在巨大的配套缺口。国轩高科与InoBat 合资的Šurany 电池超级工厂已动工，建议中企在电池材料、热管理系统、精密结构件、传感器等细分领域争取进入其二级或三级供应商名录，这不仅有助于分享欧洲电动车市场增长红利，也可通过“跟随策略”降低市场开拓难度。此外，可关注斯洛伐克四大整车厂（大众、起亚、沃尔沃、捷豹路虎）电动化改造释放的供应链重组机会，通过合资或技术合作嵌入其供应商体系。

（二）防范法律风险

斯洛伐克作为欧盟成员国，企业需同时遵守欧盟法律与本国法律，合规门槛较高。中企在进入前，重点需评估

是否触发欧盟《外国补贴条例》的申报义务，该条例对获得非欧盟国家财政资助的企业设有严格的并购与采购审查门槛，未合规申报可能面临上财年全球营业额 10% 的罚款。同时需熟悉斯洛伐克《外国投资审查法案》中关于关键基础设施、国防、媒体等战略行业的投资限制，建议聘请熟悉中斯两国的律师事务所进行前置尽职调查。此外，需重点关注斯洛伐克《劳动法》对工作签证配额的合规使用，避免因用工问题引发法律纠纷。

（三）审慎核算经营成本

斯洛伐克的《区域投资援助法》对符合条件的工业生产与技术中心项目提供现金补贴与税收减免，且 2026 年已为清洁技术领域引入更灵活的“特别投资援助”。建议中企在投资选址时，优先考虑科希策、日利纳、特尔纳瓦等可获得较高援助比例的地区，避免在无援助的布拉迪斯拉发州投资大规模生产设施。同时需注意，2025 年新税法已将大型企业所得税率调高至 24%，且雇主需承担高比例社会保险（养老保险 14%、医疗保险 11% 等），实际用工成本需充分核算。此外，工业能源价格虽较峰值回落，建议在项目可研中纳入能源成本敏感性分析。

(四) 深度融入当地产业生态与社区

斯洛伐克汽车产业虽由外资主导，但本土已形成超过360家供应商的完整生态网络。中企可借鉴上海延锋、福耀玻璃等先行者的经验，通过设立研发中心或与本土企业合资，实现技术本地化与服务本地化。需重视与当地工会的沟通，主动承担环保及社区责任。同时建议加入斯洛伐克投资和贸易发展局（SARIO）的投资者服务体系，该机构可提供免费的选址、法律及政策咨询服务，有助于降低初期调研成本。

尚宇红（上海对外经贸大学）

参考资料

- 1.OECD (2026). OECD Economic Surveys: Slovak Republic 2026. OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/ada964c8-en>
- 2.中华人民共和国商务部 (2025). 对外投资合作国别(地区)指南: 斯洛伐克(2025年版). 商务部对外投资和经济合作司、国际贸易经济合作研究院、驻外使领馆经商机构. <https://sk.mofcom.gov.cn>
- 3.中华人民共和国海关总署 (2025). 2024年中国与斯洛伐克货物贸易统计数据. 中国海关总署.
- 4.SARIO (Slovak Investment and Trade Development Agency) (2025). Automotive Industry in Slovakia. <https://www.sario.sk>
- 5.Forbes (2025). Forbes 50 najväčších firiem na Slovensku 2025 [Forbes 50 Largest Companies in Slovakia 2025]. Forbes Slovensko. <https://www.forbes.sk>
- 6.TASR (Slovak News Agency) (2026, May). Volvo v Košiciach: Výroba testovacích vozidiel sa začne na jeseň [Volvo in Košice: Test Vehicle Production to Begin in

Autumn]. <https://www.tasr.sk>

7. Automotive Manufacturing Solutions (2026, February). Volkswagen Slovakia: Driving the future in Bratislava. <https://www.automotivemanufacturingsolutions.com>

8. Inovev (2026, January). Kia Žilina: L'usine slovaque au cœur de la stratégie électrique européenne [Kia Žilina: The Slovak Plant at the Heart of the European Electric Strategy]. <https://www.inovev.com>

9. BBC News (2026, January). Slovakia's car industry: Running out of road?. <https://www.bbc.com/news>

10. Eurostat (2025). *1.45 million new battery-only electric cars in 2024*. European Commission. <https://ec.europa.eu/eurostat>

11. Volkswagen Slovakia (2026). Spoločnosť Volkswagen Slovakia [Volkswagen Slovakia Company]. <https://www.volkswagen.sk>

12. Kia Slovakia (2026). Kia Žilina Plant. <https://www.kia.com/sk>

13. Jaguar Land Rover Slovakia (2026). JLR Nitra Plant. <https://www.jaguarlandrover.com>

14.Eurostyle Systems (2025). Eurostyle Systems Slovakia – Corporate Profile. <https://www.eurostyle-systems.com>

15.Gotion High-Tech (2024, December). Gotion High-Tech Announces Investment in 20GWh Battery Project in Slovakia. Press Release. <https://www.gotion.com.cn>

16.ENGIE Services (2025). ENGIE Services builds biomass boiler for Stellantis Trnava. <https://www.engie.com>

17.ZAP (Slovak Automotive Industry Association) (2025). Výroba automobilov na Slovensku v roku 2025 [Automobile Production in Slovakia in 2025]. <https://www.zap.sk>

18.ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) (2025). New Passenger Car Registrations by Country. <https://www.acea.auto>

19.S&P Global Mobility (2025). Stellantis Trnava Production Forecast. S&P Global.



联系地址：淮海中路 622 弄 7 号 308 室

联系电话：021-33165460

联系邮箱：zbzh@sh-popss.gov.cn

本报告为研究团队基于公开信息、行业调研、数据分析及专业研究方法独立编制完成的研究成果，仅供行业研究、学术研讨、决策参考交流使用，不构成任何商业、投资、法律、财税及其他专业实操建议。报告免费获取，未经书面正式授权，任何机构及个人不得擅自转载、复制、篡改、摘抄、传播本报告全部或部分内容。