

# 穿越智能化新周期 车企业绩分化背后的转型博弈

本报记者 陈靖斌 赵毅 广州报道

在新能源转型提速、市场竞争白热化以及产品周期加速更迭的多重因素作用下,2025年一季度车企呈现出“冰火两重天”的业绩局面,整体表现可谓“喜忧参半”。

从已披露财报的车企来看,行业分化趋势日益明显。一方

面,比亚迪凭借在新能源领域的领先优势,持续巩固行业龙头地位,一季度实现净利润同比增长超过100%;长安汽车、赛力斯等企业也依靠智能化、新能源等领域的布局实现利润增长。另一方面,部分传统车企则面临较大压力。随着行业竞争进一步进入深水区,车企之间的“强者恒强、弱者愈弱”格局或将加剧。

对此,北京社科院副研究员王鹏在接受《中国经营报》记者采访时指出,当前中国新能源汽车市场正处于深度重构阶段,自主品牌已成为市场主导,掌握了约90%的新能源市场份额;而合资品牌则日益边缘化,渗透率不足3%,市场竞争的结构性分化已十分明显。

展望未来,王鹏认为,中国汽

车市场将继续围绕“自主化+智能化”这两大技术锚点展开竞争。同时,车企的生态韧性也将成为核心竞争力之一,包括供应链的稳定协同、产业链上下游的生态联动等。此外,谁能在全生命周期内实现高效的用户运营,提供贯穿购车、用车、换车全过程的价值服务,谁就能在新一轮竞争中赢得优势地位。



上海国际车展腾势汽车展台。

本报资料室/图

## 车市回暖

市场的快速扩张为A股上市车企带来了整体利好,但企业间业绩表现出明显分化,净利润水平差距显著。

今年一季度,受益于整体汽车市场的增长,我国汽车行业表现强劲。根据中汽协发布的数据,1—3月全国汽车产销分别完成756.1万辆和747万辆,同比分别增长14.5%和11.2%;新能源汽车产销则分别达到318.2万辆和307.5万辆,同比增长幅度更为显著,分别为50.4%和47.1%。市场的快速扩张为A股上市车企带来了整体利好,但企业间业绩表现出明显分化,净利润水平差距显著。

在业绩表现方面,比亚迪继续稳居行业领先地位。今年一季

度,公司实现营业收入1703.60亿元,同比增长36.35%;归属于上市公司股东的净利润达到91.55亿元,同比增长100.38%。此前,比亚迪在投资者关系活动记录中披露,其一季度新能源汽车销量同比增长59.8%,突破100万辆,再创同期历史新高。与此同时,比亚迪海外销量也实现跨越式增长,进一步巩固了在全球新能源汽车市场的领先优势。

长安汽车则展现出持续稳健的增长势头。今年一季度,公司实现营业收入341.61亿元,归母

净利润13.53亿元,同比增长16.81%;扣除非经常性损益后的净利润为7.83亿元,同比大幅增长601.31%。公司方面表示,盈利能力的提升得益于核心业务竞争力的增强,以及在成本控制、产品结构优化等方面所取得的实质性进展。从销售端来看,长安汽车在3月单月销量达到268052辆,同比增长3.5%。其中,新能源车型销量87036辆,同比大增62%,海外销量50048辆,同比增长4.9%。整体一季度销量突破70万辆,实现“开门红”。

新势力阵营中,赛力斯凭借产品高端化转型带动利润增长。今年一季度,公司实现营业收入191.47亿元,净利润7.48亿元,同比增长240.6%。其中,问界M9车型1—3月累计销量达23290辆,同比增长117.83%,持续在中国50万元级别豪华车市场中占据领先地位。赛力斯方面指出,利润的跃升主要源于高附加值车型销量占比的提升,带动整体盈利能力改善。

不过,行业的整体增长并未惠及所有车企,部分企业仍处在调整阵痛期。

# 宁德时代赴港上市 或成近年港股最大规模IPO

本报记者 陈靖斌 广州报道

5月12日,宁德时代发布董事会公告,并同步刊登H股注册招股书,标志着公司正式启动香港上市进程。

根据公告,宁德时代计划于5月20日正式在香港联合交易所主板挂牌交易。若按每股最高发行

价263.00港元计算,本次H股IPO募资规模预计在40亿至50亿美元,或将成为近年来港股市场规模最大的IPO项目之一,受到市场广泛关注。

在推进上市进程的同时,公司副董事长李平也同步披露了一项重要公益行动。宁德时代公告

显示,李平及其配偶于5月12日与上海复旦大学教育发展基金会签署《复旦大学学敏自然科学研究基金捐赠协议书》,拟无偿捐赠405万股宁德时代无限售流通股,用于设立“复旦大学学敏自然科学研究基金”。按5月9日宁德时代A股收盘价248.27元/股计算,

此次捐赠总价值超过10亿元,展现了企业高管对教育公益事业的长期关注与支持。

对于H股发行相关的进一步信息,《中国经营报》记者就此次香港上市进展向宁德时代方面进行了询问。公司相关负责人回应称,目前暂无更多信息可对外披露。



宁德时代匈牙利工厂。

本报资料室/图

险、博裕资本、景林资产等。

募资所得将主要用于境外产能布局,其中90%将投入宁德时代在匈牙利的第一期和第二期工厂建设,旨在提升在欧洲市场的本地化供应能力,巩固其在全球新能源产业链中的领先地位。

宁德时代此次赴港上市亦相当迅速。公司于2025年2月11日正式向港交所递交A1申请文件,并于3月25日获得中国证监

会出具的境外发行上市备案通知书,刷新近年来备案最快纪录。若按5月20日上市计算,公司从申报到正式上市仅用时三个多月。

在基本面方面,宁德时代延续稳健增长态势。财报显示,公司2024年全年实现营业收入3620.13亿元,归属于母公司股东的净利润达507.45亿元,同比增长15.01%。2025年第一季度,公司营业收入达847.05亿元,归母净利润为139.63亿元,同比增长32.85%,综合毛利率达到24.4%,环比持续提升。

在资本市场回报方面,宁德时代亦展现出持续回馈股东的积极姿态。自A股上市以来,公司累计现金分红近600亿元,2023年和2024年连续两年分红率达到50%。2025年4月,公司进一步启动最高额度为80亿元的股份回购计划,截至4月30日已完成回购15.5亿元。

## 智能转型 重塑格局

车企纷纷加大研发投入,以技术突破巩固自身优势。

尽管部分车企面临业绩压力,但整体来看,中国汽车市场在2025年仍有望延续增长趋势。

据中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会预测,2025年中国国内汽车零售预计将达到2340万辆,同比增长2%。其中,新能源乘用车零售量预计将达到1330万辆,同比增长高达20%,新能源汽车在整体零售中的渗透率也将提升至57%,市场主流地位进一步巩固。

驱动这一增长的核心力量,正在从动力形式的变革向技术智能化的跃升转移。国际数据公司(IDC)发布的数据显示,2024年中国乘用车市场中,符合L2级组合驾驶辅助标准的新车已占比59.7%,其中10万元以上中高端车型的占比更是接近70%。这一趋势显示,基础智能化正在从选配功能转变为标准配置,汽车产品的科技含量和智能属性正成为消费决策的重要因素。预计到2025年,基础智能化功能将实现全覆盖,智能化将成为行业竞争的基本盘。

在此背景下,车企纷纷加大研发投入,以技术突破巩固自身优势。2025年一季度,比亚迪研发费用达到142.23亿元,甚至超出同期归母净利润。比亚迪方面表示,重研发、轻短期利润的策略已深植企业基因。在过去14年中,其有13年研发投入高于净利润,累计研发总额已突破1900亿元。这种长期主义思维,正是其持续领跑的重要支撑。

不仅是比亚迪,更多车企也在加速技术布局。中集车辆、千里科技、中通客车、北汽蓝谷等多家公司2025年一季度的研发费用同比增速均超过50%。技术研发已从应对竞争的被动手段,转变为驱动成长的主动战略。

对于国内车企而言,能否在未来一到两年实现盈利增长,关键在于提升核心技术能力、

加速智能高端转型,并深化全球化布局。

王鹏指出,当前电池、电驱、智能驾驶等关键技术的自主化趋势愈发明显。通过垂直整合与平台化设计降本增效,成为企业抢占市场先机的重要路径,比亚迪、赛力斯等就是其中代表。

尤其是在高端市场,竞争日趋激烈。30万元以上车型正在成为新的争夺焦点,L3级有条件自动驾驶、AI大模型等先进技术不断涌现,国产品牌也借此加快高端化、智能化突破步伐。问界、仰望等品牌正凭借在智能化领域的持续投入,快速树立技术和品牌双重优势,成为新一代中国高端车的代表。

在全球化方面,越来越多车企通过海外建厂、输出技术标准等方式,主动应对国际贸易壁垒。例如比亚迪、蔚来等企业已在多个海外市场布局落地,为品牌出海奠定坚实基础。同时,面对原材料价格波动和地缘风险,企业也在积极构建供应链韧性。例如,宁德时代通过与整车厂协同发展、开展资源回收与固态电池技术合作,正强化产业链安全与成本优势。

王鹏强调,在激烈的市场竞争中,唯有在技术、品牌与全球资源整合方面持续发力,车企方能获得可持续的增长动能。

奥优国际董事长张玥也表示,车企在新能源转型中的表现差异明显,而决定企业能否实现真正盈利增长的,是其关键能力与战略方向。一方面,像比亚迪这样在新能源技术研发、生产、销售等方面拥有深厚积累的企业,具备更强的市场应变能力和机会把握能力,更有可能在变化中持续实现盈利。另一方面,那些在转型中表现不佳的企业,如长城汽车,则需加大对新能源技术的投入,提升产品质量和品牌影响力,才能缩小差距、逆转颓势。

## 加速打开新能源“多核时代”

近期,宁德时代在新技术与新产品领域频频发力,动作连连,展现出其在全球新能源赛道上的技术创新实力与战略野心。

4月21日,在2025上海车展开幕前夕,宁德时代以“边界觉醒”为主题,举办“超级科技日”活动,集中发布了三款重磅产品与核心技术:第二代神行超充电池、全新钠离子电池品牌“钠新”及其系列产品以及基于自研材料技术打造的骁遥双核电池。公司董事长兼CEO曾毓群亲自站台,强调“钠电体系的突破意义重大”,并指出未来能源体系将进入“多核时代”,释放出宁德时代对于多技术路线协同发展的清晰判断。

其中,“钠新”品牌的亮相备受市场关注。据宁德时代国内商用车与乘用车CTO高焕介绍,钠新电池能量密度175Wh/kg,已达到行业量产的最高水平。在安全性方面,该电池经过多项极限测试,包括多面挤压、针刺、电钻穿透、锯断等,均表现出“不起火、不爆炸”的优异安全性能。

宁德时代此次共推出两款钠离子电池产品。其一为24V重卡启驻一体蓄电池,相较传统铅酸电池,具备显著的经济优势——8年全生命周期总成本可降低61%。该产品首发搭载于一汽解放车型,并计划于2025年6月实现量产。其二为面向乘用车市场的动力电池,是“全球首个大规模量产的钠离子动力电池”,具备优异的低温性能,即使在零下40℃环境下,仍能保持90%的可用电量,预计2025年12月实现量产。

另一项重磅创新是骁遥双核

电池,该产品基于宁德时代首创的“双核架构”与“自生产负极材料技术”研发而成。高焕介绍,其架构灵感源自飞机的双发动机系统,具备冗余性与稳定性。更重要的是,新型自生成负极技术摆脱传统石墨负极束缚,直接将金属元素层积于集流体表面,从而显著提升电池体积能量密度,最高可提升60%,为电动汽车提供更强劲力和更长续航。

不仅在技术产品上持续创新,宁德时代也在质量管理体系方面取得重要突破。5月10日,公司宣布已成功通过AS9100航空航天质量管理体系认证。该体系是由国际航空航天质量集团(IAQG)制定的全球航空航天领域最高质量标准,远高于通用制造业的ISO9001体系,适用于从设计开发到生产、供应链全流程的管控。

AS9100认证被誉为航空工业的“通行证”,目前包括空客、洛克希德·马丁在内的全球航空巨头及其一级供应商均将其视为合作前提条件。宁德时代此次通过认证,意味着其产品质量、可靠性及持续改进能力已全面对标全球航空标准。

宁德时代方面表示,该认证不仅是对公司电池技术和质量体系的国际认可,更为其布局低空经济打开了通道。在国家大力发展低空飞行器、eVTOL(电动垂直起降飞行器)、无人机等新兴航空市场的大背景下,宁德时代已具备进入航空航天及未来空中出行市场的核心资质,有望成为推动全球能源转型与新能源航空化的重要力量。