

10家中国汽车供应链企业排名上升 全球汽车零部件供应商座次洗牌

中经记者 尹丽梅 张硕 北京报道

成立仅7年时间，身上有着“小微企业”标签的蜂巢汽车科技集团有限公司(以下简称“蜂巢科技集团”)冲入了2025全球汽车零部件供应商百强榜单。同样在今年首次登上该榜单的中国企业还有万丰奥威(002085.SZ)。

2025全球汽车零部件供应商百强榜由《美国汽车新闻》(Automotive News)发布,该榜单以2024年企业汽车零部件配套业务营收(销售额)为入围标准,是公认的全球最具权威性的汽车零部件供应商排行榜单。

《中国经营报》记者注意到,今年上榜的中国汽车零部件企

业共15家,与去年持平,其中有4家中国企业进入榜单前50。从国别来看,上榜的零部件企业主要来自日本、美国、德国、中国与韩国,分别为22家、18家、16家、15家和10家。

受访业内人士告诉记者,透过榜单可以看到,在全球汽车产业销量增长停滞、纯电动汽车增长放缓、全球贸易壁垒加

剧等背景下,全球汽车零部件企业在诸多挑战中迎来新一轮洗牌。虽然博世、电装、麦格纳、采埃孚等老面孔仍然屹立在榜单前列,头部地位难以撼动,但依托行业向电动化、智能化领域进行转型,有的非传统汽车供应商站在了舞台聚光灯下,而有的传统主流供应商则面临排名回落、转型迟缓等方面的压力。

超六成零部件企业营收同比下滑

榜单前10大企业2024年的营收均不及上一年。

记者梳理数据发现,在宏观经济环境较为疲软、地缘政治存在不确定性以及全球汽车生产普遍下滑等背景下,2025全球汽车零部件供应商百强榜上的企业汽车业务营收共计为9452.95亿美元,而2024年度百强榜的营收为9708.27亿美元,同比出现2.6%的下滑。入围门槛则与去年持平,仍为17亿美元。

榜单显示,有30家企业汽车配套业务2024年度的营收超过100亿美元,与上一年持平。记者注意到,2023年度汽车配套业务营收超过400亿美元的有5家,而2024年度则只有3家。

在榜单前10名中,日本企业电装排名上升2个名次,从2024全球汽车零部件供应商百强榜的第5名晋升为第2名。榜单第1名、第3名与2024全球汽车零部件供应商百强榜维持不变,均为博世和麦格纳。采埃孚与宁德时代(300750.SZ)分别位列榜单第4名和第5名,分别较去年的百强榜下滑2个和1个名次。榜单第6、7、10名亦保持不变,仍为现代摩比斯、爱信精机和李尔,榜单第8、9名则是佛瑞亚和大陆集团,去年二者的名次是大陆集团为第8名、佛瑞亚为第9名。

一个明显的现象是,当前全球汽车零部件企业普遍面临业绩增长压力。在2025全球汽车零部件



头部企业地位虽难以撼动,但新生力量的崛起不容忽视。

供应商百强榜中,有63家企业汽车业务营收出现同比下滑。榜单前10名企业,即博世、电装、麦格纳、采埃孚、宁德时代、现代摩比斯、爱信精机、佛瑞亚、大陆集团、李尔的营收均不及去年,即便是占据榜首的博世汽车业务营收也同比下滑2.7%。

一些传统汽车零部件企业排名虽有所上升,但实现的途径并非通过业务耕耘实现。记者注意到,舍弗勒2024年营收同比增长的幅度高达75%,是百强榜中涨幅最高的公司。这一成绩的取得与其收购德国零部件企业纬湃科技有着较大的关系,纬湃科技在2024全球汽车零部件供应商百强榜中的名次为第31位,营收为99.72亿美元。收购也使

得舍弗勒在百强榜中的名次由去年的第27名上升为第14名。

韩国锂离子电池制造商SK On是榜单中名次下降最多的企业。欧美市场纯电动汽车需求疲软、原材料价格下跌、市场竞争加剧以及在磷酸铁锂电池转型上进展缓慢,是其营收下滑的主要原因。目前,SK On已启动裁员、冻结高管薪资、寻求产品多元化(如棱柱电池)、效率提升等策略去应对这一变化。

一位接受记者采访的零部件企业人士表示,百强榜数据所反映出的趋势,已不仅仅是周期性波动,而是全球汽车零部件产业正在经历一轮结构性调整。他认为,这场行业洗牌才刚刚开始。“只有那些能在电动化、智能化转

型中构建差异化能力,并快速建立跨区域交付和服务网络的企业,才能在下一个产业周期中保持竞争优势。”

罗兰贝格在2025年全球汽车零部件供应商的研究报告中也指出,市场稳定增长的时代已经结束,预计在中短期内诸多不利因素将愈加主导汽车零部件行业的市场情绪和转型,并产生重大财务影响。与此同时,利润和现金流压力仍将持续加大。在上述挑战下,汽车零部件供应商应优化产品组合,提速战略合作和资本创新,也要调整生产和供应链战略,以适应各地区市场变化,加强本地化运营力度。此外,还应深化运营变革,着重全体系统化的效率提升。

4家中国汽车供应链企业挤进榜单前50

对于中国汽车零部件企业而言,现阶段是一个重要的窗口期。

受益于中国汽车产业在新能源汽车市场建立的领先优势,大部分中国零部件企业2024年度汽车业务营收实现了逆势上涨。

记者注意到,在2025全球汽车零部件供应商百强榜中,中国上榜的企业达到15家,其中有10家企业的排名相较去年有所上升,并且有2家企业首次挤入了百强榜单。

宁德时代以352.49亿美元的营收居于榜单第5名,是唯一进入榜单TOP5的中国企业,同时也是唯一一家主营业务是动力电池产品而进入TOP5的非传统Tier 1企业。与此同时,延锋汽车饰件系统有限公司、均胜电子(600699.SH)和中信戴卡股份有限公司3家企业进入榜单前50。

在这4家企业之外,登上2025全球汽车零部件供应商百强榜的还有德赛西威(002920.SZ)、宁波拓普汽车电子有限公司、宁波华翔电子股份有限公司、蜂巢科技集团、国轩高科(002074.SZ)、敏实集团(0425.HK)、德昌电机(0179.HK)、精诚工科汽车系统有限公司、诺博汽车系统有限公司、安徽中鼎密封件股份有限公司、万丰奥威,2024年度营收分别为38.81亿美元、37亿美元、37亿美元、36.27亿美元、35.73亿美元、32.53亿美元、31.42亿美元、30.69亿美元、30.51亿美元、25.27亿美元和22.87亿美元。

在上榜的中国企业中,德赛西威与宁波拓普汽车电子有限公司营收增幅最为显著,涨幅分别达到25%和33%;与此同时,宁波华翔电子股份有限公司、国轩高科、敏实集团、精诚工科汽车系统有限公司的涨幅也超过了10%。

蜂巢科技集团与万丰奥威是两家新上榜的中国企业。蜂巢科技集团是长城汽车(601633.SH)全资子公司,成立于2018年6月,业务涵盖动力系统、新能源传动系统、汽车智能化集成系统,位列2025全球汽车零部件供应商百强榜第64位。

今年4月,蜂巢科技集团总裁陈晓亮在2025年合作伙伴峰会上告诉记者,公司当下的策略是聚焦“国际化发展战略”。2024年,公司根据产业发展形势进行了业

务重组,现已形成动力BU、传动BU、电子BU三大支柱业务体系。从机电一体化出发,公司聚焦“多能源动力、智舱、智驱、智驾”的核心业务定位,加快由传统制造业向科技公司转型的步伐。与此同时,公司构建了一个“蜂巢”的集团化治理体系,通过统一思想、方法与标准,支撑公司走向“国际化”。2025年,蜂巢科技集团将通过动力总成与智能电子的协同创新,实现技术价值向用户价值的转化。

新冲上榜单的万丰奥威是国内汽车铝合金车轮及零部件生产、销售及技术咨询和服务商,于2006年在深交所上市。其产品销往美国、德国等30多个国家和地区,是宝马、奔驰、大众等体系的配套商,当前公司正在加大亚太市场开拓力度,致力于提升中高端市场占有率。

上述零部件企业人士告诉记者,对于中国汽车零部件企业而言,现阶段是一个机会窗口期。他认为,中国汽车零部件供应商已经成为共建全球汽车产业生态的重要力量。

罗兰贝格则在最新的研究报告中分析称,尽管过去几年中国市场激烈的本地车企竞争和价格战传导让零部件企业持续承压,盈利性相对2023年也出现下滑。但相对于其他区域,中国零部件供应商所处的环境仍相对较好,主要原因是国内的整车产量仍保持稳健增长,这背后是来自政策的刺激鼓励,以提振信心,进而推动转型升级、突破内卷。

不过,罗兰贝格也指出,中国零部件企业的组织效率和工作机制仍处于起步阶段,部分企业甚至面临体制机制滞后于降本增效举措的情况。企业亟须在战略、组织与机制等层面进行全面优化和调整,以提振信心,进而推动转型升级、突破内卷。

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟认为,全球汽车市场的壁垒正由整车延伸到供应链。在全球汽车产业变革的新形势下,中国汽车产业如何与世界链接变得十分关键,既要推动中国汽车配件产业和服务体系与全球市场进行链接,也要促进海外零部件企业与中国产业链近距离快速实现链接。

以旧换新与智能驾驶走进县镇市场 商务部将重启千县万镇新能源汽车消费季活动

中经记者 尹丽梅 张硕 北京报道

“商务部在官网披露文件后,很多消费者来咨询本地的以旧换新政策。”

6月24日,在商务部办公厅发

布《关于组织开展2025年千县万镇新能源汽车消费季活动的通知》(以下简称《通知》)当天,一位接近政府部门的知情人士如是告诉《中国经营报》记者。

为刺激汽车市场消费,《通

知》指出,商务部将在2025年7—12月组织开展2025年千县万镇新能源汽车消费季活动。记者注意到,这一活动在2023年、2024年已推进过,2025年千县万镇新能源汽车消费季活动相较于往年

出现了一些新的提法,譬如指出要“稳妥推进高阶智能驾驶汽车商业化应用”“扩大新能源二手车交易”等。

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树对

记者表示,汽车作为国民经济支柱产业,对目前的发展有巨大的促进作用。而汽车下乡意义则更为重大,一方面对县乡居民改善生活和生产条件能够产生较为直接的作用,另一方面也能有效撬动消

费市场。在他看来,在国家以旧换新政策的支持下,下半年千县万镇新能源汽车消费季活动的开展,预计能带来百万级别的销售增量。这对今年的汽车市场将带来较为明显的促进作用。

以旧换新仍是重点

近期,关于以旧换新“国补”暂停的消息引发汽车市场的骚动。

如果说国家相关主管部门抛出的“剩余资金将有序下达”的回应让潜在的消费者吃下定心丸,那么《通知》则进一步巩固了市场的消费信心。

《通知》指出,各地要认真落实汽车以旧换新政策,在新能源汽车消费季活动场地内普遍设置汽车以旧换新专区,组织推出更多适销对路新能源车型,更好满足县乡地区群众多样化购车需求。活动承办单位和参与主体要加强政策宣传推广。

汽车以旧换新补贴政策包括置换补贴和报废补贴两类。其中,2025年汽车报废更新补贴政策相较于往年更为友好,扩大了报废旧车的范围。

具体来看,其将符合条件的国四排放标准燃油乘用车纳入可申请报废更新补贴的旧车范围,汽油乘用车注册登记时间从2011年6月30日前扩围至2012年6月30日前,柴油及其他燃料乘用车注册登记时间从2013年6月30日前扩围至2014年6月30

日前,新能源乘用车注册登记时间从2018年4月30日前扩围至2018年12月31日前。旧车持有时间相关要求也迎来调整:消费者申请汽车报废更新补贴,相应报废的机动车须在2025年1月8日前登记在本人名下。

从补贴金额来看,2025年汽车报废更新补贴标准为,对报废符合条件的国四及以下排放标准乘用车或2018年12月31日前注册登记的新能源乘用车并购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车新车的,补贴2万元;报废符合条件的国四及以下排放标准燃油乘用车并购买2.0升及以下排量燃油乘用车新车的,补贴1.5万元。

2025年汽车置换更新补贴标准为,个人消费者转让登记在本人名下的乘用车,并购买新能源乘用车的单台补贴最高不超过1.5万元,购买燃油乘用车的单台补贴最高不超过1.3万元。具体补贴标准由各地自主合理确定。

以旧换新政策对汽车市场有着明显的拉动效应。根据商

务部数据,截至5月31日,汽车以旧换新补贴申请量达412万份。中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会按照月度节奏测算,5月以旧换新申请量达到123万台,较4月的109万台增长13%。在5月私人家用乘用车零售规模中,近70%的私人购车用户是以旧换新的受益者,私人首购用户降到30%左右。

当下,新能源汽车销量增长的动力正在向乡镇市场转移。在此背景下,今年5月底,包括工业和信息化部在内的五部门联合发布2025年新能源汽车下乡活动通知并公布车型目录,新一轮新能源汽车下乡活动启动。

受访业内人士告诉记者,今年新能源汽车下乡车型覆盖面更广,不仅涵盖微型代步、插混越野、新能源商用车及皮卡等多种品类,在车型数量上也在2024年99款的基础上增长至124款。此外,部分高价值车型如特斯拉Model Y和Model 3亦进入新能源汽车下乡名单。下乡车型目录的变化,以及以旧换新补贴政策拉动,很有可能将进一步激活县城、乡镇汽车消费市场。

高阶智驾、新能源二手车交易被提及

《通知》除了提出要落实好汽车以旧换新政策外,还特别指出,在2025千县万镇新能源汽车消费季活动中,要谋划开展智能网联新能源汽车专场推介、试驾体验等活动,在安全可控、依法合规的前提下,稳妥推进高阶智能驾驶汽车商业化应用。

这一提法与我国智能驾驶汽车渗透率越来越高不无关系。

根据中国汽车工业协会发布的数据,2024年上半年,我国乘用车L2级以上辅助驾驶渗透率已超过55%。中国电动汽车百人会发布的《汽车智能化发展报告(2024)智驾篇》亦显示,高阶智驾已经迈过“尝鲜期”,高速NOA(领航辅助驾驶)、城市NOA等功能正向10万—20万元的主流价格区间普及,预计到2025年年底乘用车NOA渗透率将达到20%,与2024年上半年相比,提升近一倍。上述报告显示,有90%的消费者愿意为高阶智能驾驶服务额外付费。

不过,在市场快速演进的同时,法规滞后、责任边界不清、用户认知不足等问题仍然是制约高阶智能驾驶汽车商业化的关键障碍。在这样的背景下,商务部提出了要在安全可控、依法合规的前提下,稳妥推进高阶智能驾驶的商业化。

“国家战略明确支持智能网联新能源汽车发展,工业和信息化部正推进L3级自动驾驶车型准入和上路通行试点。”国融证券在最新发布的研报中分析称,2024年,中国智能驾驶市场规模已达4500亿元,L2级辅助驾驶渗透率超60%,L3级进入规模化商用元年。2025年,中国高阶智能驾驶(L3及以上)市场规模预计突破550亿元,搭载高阶智驾的车型销量或超500万台。预计到2030年,中国智能驾驶市场规模将突破2万亿元,带动上下游产业链规模超5万亿元。

此外,《通知》还指出,要优化购买使用环境。文件指出,支持独立第三方二手车信息查询平台提升运营质效,加强新能源在用车检测平台推广应用,扩大新能源二手车交易。加快县乡地区新能源汽车停车场、充电桩、售后服务站点、报废汽车回收服务网点等设施建设,便利群众交旧换新,解决日常用车后顾之忧。

近年来,尽管新能源车新车销量持续增长,但新能源二手车市场交易活跃度明显远不及前者。个中原因在于,受新能源汽车技术更新换代快、电池衰减、检测和评估标准

不统一,以及售后服务体系不完善等因素影响,新能源二手车的保值率较低,流通难度更大。

上述业内人士指出,《通知》明确提出要扩大新能源二手车交易,意味着相关部门已意识到,要真正激发新能源消费潜力,就必须打通从首购到置换的“闭环链路”。这一政策信号,也将为整车厂、电池服务商、二手车平台等生态参与者带来新的市场机会。

一位主营电动汽车充电桩和充电站业务的企业高管在接受记者采访时表示,在国家政策、资金的引导下,包括云贵川、西北等地县城、乡镇的补能基础设施的建设已陆续落地。“现在一、二线城市的已经没办法去卷了,我们就去服务县城城市,国家也提供相关政策补贴。而且,一些省会城市的充电桩建设已经饱和,此前这些城市对充电桩企业建桩是无条件开放支持,现在因为供电系统在做电网升级改造,已经开始有一些限制,这也加速了我们往县城市场走。我们现在在县城市场布局力度反而更大。此外,国家还提供专项贷款和债券等金融工具,支持县城市场的充电桩建设。”