



防内卷提升竞争力

中国汽车产业破内卷闯新路

■本报记者 刘 钊

近段时间,东风汽车集团有限公司(以下简称“东风汽车集团”)与长安汽车集团有限公司(以下简称“长安汽车集团”)“合并重组”的消息不绝于耳,这被业内视为国内汽车产业以整合重组寻找新突破的重要信号。

2024年,国内汽车产销量双双突破3100万辆。成绩斐然的背后,隐忧也随之浮现。全行业利润率同比下滑8%,超200款车型卷入“价格战”,单车平均降价幅度达9.2%。同时,产品同质化、利润缩水,让行业深陷增量不增利的内卷漩涡。

2025年,在综合整治“内卷式”竞争的大背景下,汽车产业如何发展?答案或许在于“走出一条重构商业模式的新路”。正如奇瑞控股集团(以下简称“奇瑞汽车”)董事长尹同跃所言,汽车行业打“价格战”没有未来,要打就要打“价值创新战”。

突围:智能化重构竞争逻辑

在清华大学教授、汽车产业与技术战略研究院院长赵福全看来,“内卷”的本质是同质化,而差异化是产品的第一竞争力。”

对于这一商业逻辑,头部车企已有清醒认知。日前,记者走进广汽埃安新能源汽车股份有限公司的数字化车间时注意到,偌大的生产车间只有少数几台操作人员在监控设备数据。数字孪生系统将冲压模具的3D模型导入云端,通过10万次/秒的力学仿真优化冲压参数,使汽车车身结构件良品率从92%提升至99.6%。在总装线上,工业大脑实时分析着2000多条传感器数据,当系统检测到某批次电池包尺寸偏差0.2毫米时,AI会在0.5秒内重新计算装配轨迹,从而避免产线停滞。

不仅是数字化车间,综合来看,现今我国汽车行业已构建起智能化的生态网络,特别是整车生产端的智能化水平正逐步提高。同时,汽车产业正在智能驾驶、智能座舱与人机交互、智能网联车路云一体化及高算力芯片等关键技术领域发力。可以说,头部企业已率先走上以技术创新重构竞争格局的道路。

其中,智能驾驶技术的普惠化成为车企角逐的主战场。比亚迪股份有限公司(以下简称“比亚迪”)董事长兼总裁王传福表示:“2025年将成为全民智能驾驶的元年。”

此前,受成本、技术等方面制约,搭载高阶智能驾驶技术的整车售价主要集中在20万元以上。高昂的价格成为智能驾驶普及的最大阻碍。

这一局面有望被打破。“天神之眼”是由比亚迪全栈自研的高阶智能驾驶系统,采用比亚迪自主研发的智能驾驶芯片与算法架构,并整合了华为技术有限公司、北京地平线信息技术有限公司(以下简称“地平线”)等头部企业的计算平台,实现软硬件深度融合。今年2月10日,比亚迪宣布其全系车型即将全面迈入高阶智能驾驶时代。

与此同时,重庆长安汽车股份有限公司(以下简称“长安汽车”)也联合十余家头部车企和供应链企业共同宣布,将在智能驾驶层面开放合作。其中,长安汽车计划,“天枢智驾”将在2026年实现全场景L3级自动驾驶,2028年实现全场景L4级功能。头部车企在智能驾驶领域的一系列动作也凸显出差异化竞争已刻不容缓。

仅仅依靠智能驾驶系统实现突围,还不足以推动整个汽车产业链完成跨越式发展,加速补齐“车规级芯片依赖进口”短板也至关重要。

相关企业也已积极行动并有所成就。比如,黑芝麻智能科技有限公司的华山系列芯片已实现量产,普华基础软件股份有限公司开源车用操作系统“麓”微内核等,这些创新不仅推动了我国汽车产业从“单点突破”转向“生态共建”,更为中国车企在核心技术领域实现自主可控奠定了基础。

此外,在供应链方面,半固态电池、大容量增程式系统、氢燃料电池等技术的并行发展,不仅为市场提供了多元化选择,也分散了单一赛道过度竞争的风险。

“随着车企与供应链企业从封闭竞争转向开放生态,深度竞争持续推进,智能驾驶技术也进入到‘技术普



2024年
国内汽车全行业利润率同比下滑8%
超200款车型卷入“价格战”
单车平均降价幅度达9.2%

王琳/制图

惠’与‘生态重构’双轨并行阶段,这将有助于市场构建起差异化竞争的新格局。”兴华基金管理有限公司汽车行业研究员沈翔向《证券日报》记者表示。

洗牌:并购重组整合潮起

以智能化技术为底座,以运转顺畅的供应链体系为配套,中国汽车产业构建了完整的智能网联产业化体系,推动“中国制造”向“中国创造”的跃升。但从行业未来发展趋势来看,整合求变才能让汽车产业打破内卷僵局,迈向“大而强”的高质量发展之路。

其中,车企、品牌乃至产业链资源的整合,是实现突破的契机,也是汽车行业深度调整与转型升级的关键环节。

2月10日,东风汽车集团、中国兵器装备集团有限公司分别宣布即将战略重组,中国兵器装备集团有限公司旗下长安汽车集团或将并入东风汽车集团。在业内看来,这标志着汽车央企正从“规模竞赛”转向“效率优先”转变,为行业资源优化提供新范式。

不只国企层面已经展开行动,民营企业市场化并购重组也有了实质性进展。

2月14日,极氪科技集团宣告成立。新成立的极氪科技集团完成对领克汽车科技有限公司收购及注资事项,交易金额近百亿元,这也是2020年以来,全球最大的汽车主机厂合并。如果合并完成,世界第五大车企将就此诞生。

浙江吉利控股集团有限公司总裁、极氪科技集团CEO安聪慧向《证券日报》记者表示:“战略合并后,公司的研发投入将显著降低,资金利用效率也将进一步提高。此外,战略合并还将将在规模化的采购、制造、营销端中后台的共享、服务、物流等多个领域开始创造价值。”

从政策层面看,“合并重组”导向很明确。工信部曾多次明确,鼓励优质新能源汽车企业兼并重组,做大做强,推动提高产业集中度。

据中航证券统计,2024年以来发生的并购重组事件,主要集中在汽车、机械设备、基础化工领域。当前,汽车产业大扩张时代已经接近尾声,产业将进入整合时代。

“行业的深度洗牌正是车企自大而强的必经过程。然而想要打造新的商业模式,实现全产业链的降本增效和深度协同,仍需在供应链端持续发力。”北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪向《证券日报》记者表示,当前,芯片企业、软件开发商、能源服务商等跨领域参与者的网状协作模式正在形成。例如,地平线通过开放智驾平台与主机厂联合开发,有效推动了供应链成本与技术的平衡。同时,开源模式正在加速技术迭代,让行业从“封闭竞争”转向“开放共创”。

在业内看来,这种合作不仅促进了零部件企业与整车企业之间的紧密衔接,更整合了芯片、软件、材料企业等资源,进一步推动了整个汽车产业的转型升级。通过整合上下游资源、

建立紧密的合作关系,企业能够降低采购成本、提高生产效率、保障产品质量,从而增强供应链的稳定性。

破局:以“走出去”打破内卷

“走出去”也是打破“内卷式”竞争格局的重要路径。

海关总署数据显示,2024年,中国汽车(包括底盘)出口量达640.7万辆,同比增长了22.8%;出口额达8346.5亿元,同比增长16.5%。

中国机电产品进出口商会汽车国际化专业委员会秘书长孙晓红认为,2024年中国汽车品牌以质促量,不断提升产品力,加速迭代,展现出了前所未有的差异化竞争优势。这种优势不仅为中国汽车在国际市场上赢得了更多的认可和尊重,也为中国汽车产业的未来发展奠定了坚实的基础。

1月10日,在2025布鲁塞尔车展上,广州小鹏汽车科技有限公司(以下简称“小鹏汽车”)、浙江零跑科技股份有限公司等中国车企大放异彩,多款新车型和前沿技术成功吸引了众多欧洲消费者的目光。

奇瑞汽车同样走在“出海”前列。2024年,奇瑞汽车全年出口量达114.4万辆,同比增长21.4%,业务覆盖全球110多个国家和地区。

截至目前,奇瑞汽车、长城汽车、长安汽车、上汽集团等中国自主品牌通过自建或收购的方式已在海外市场实现多点开花,进行本土化运营。

在尹同跃看来,从汽车大国转变成为汽车强国,不仅要追求销量,规模的全球第一,更要在技术创新能力、品质口碑等方面争取做到全球领先。这意味着,中国车企“出海”路径需要从规模扩张转向“价值输出”。

目前来看,头部车企已经走出了一条新路。例如,比亚迪e平台3.0架构授权日本丰田集团,重塑全球电动车技术标准;浙江吉利控股集团与法国雷诺携手扩大在零排放和低排放车辆开发和生产方面的战略合作;小鹏汽车与德国大众集团签订电子电气架构技术战略合作联合开发协议,全力投入CMP和MEB平台开发电子电气架构。技术的反向输出让车企实现了角色转变和实力跃升。

同时,中国车企也逐步取得国际标准“话语权”。日前,由中国联合国、日本、韩国、英国等国家共同研制的4项智能网联汽车国际标准提案,已在国际标准化组织成功立项。

“过去,中国主要引入国外的产品、品牌和技术。而现在,情况发生了显著变化,很多时候是外方在主动引入我们的技术、品牌、管理和文化。”中国欧洲经济技术合作协会智能网联汽车分会秘书长林示在接受《证券日报》记者采访时表示,国内车企应该转变传统的“中国制造、海外销售”的单一贸易模式,推动升级成涵盖技术、产业链、品牌、生态及文化的全方位、体系化的价值输出模式,以此向全球汽车产业价值链的高端攀升。

黄河科技学院客座教授张翔在接受《证券日报》记者采访时表示,当“价

格战”的硝烟散去,中国汽车产业的蜕变路径愈发清晰——智能化构建技术护城河,资源整合提升产业效率,全球化打开价值空间,共同助力行业利润率水平触底回升。

可以预见,中国汽车产业正以“反内卷”为支点,撬动一场涵盖技术创新、生态重构、制度变革的全面跃升。这是一场从“规模扩张”向“价值创造”的转型,经历过此阵痛,中国汽车产业将构建一个更健康、更可持续、更具全球竞争力的产业新生态。

抉择:“价格战”还是“价值战”

从“价格战”到“价值战”,中国汽车产业正在经历一场深层次变革。

2023年第三季度,某新能源汽车品牌发布新款车型时,董事长在发布会现场表示,每卖一辆车亏损3.8万元。

这一“细节”揭开了中国汽车行业内的残酷真相。一是“价格战”频发。为争夺市场份额,车企纷纷祭出降价大招,甚至不惜亏本销售。这种行为不仅损害了车企自身的利益,也扰乱了市场秩序。二是产品同质化严重。许多车企为了快速抢占市场,往往选择模仿或跟随市场热销车型,导致市场上出现大量外观、配置相似的产品。这不仅降低了消费者的购车体验,也限制了车企的创新空间。三是创新能力不足。由于内卷现象的存在,车企们往往将更多精力投入价格战和产品模仿上,而忽视了技术创新和产品研发。

内卷对汽车行业的影响是深远的,它不仅降低了行业的整体利润率,也削弱了企业的国际竞争力。更重要的是,它阻碍了行业的转型升级,让行业陷入到低水平的重复竞争状态。这场以价格换市场的消耗战中,真正受损的不仅仅是企业的财务报表。某头部车企研发负责人透露,原本规划5年完成的智能驾驶系统研发,现在要压缩到3年,但预算反而减少了20%。

对于汽车行业来说,反内卷、重构行业新生态势在必行。为此,市场各方也在积极探索和实践,一批反内卷先行者已开始崭露头角。

一方面,重构价值创造逻辑。例如,广汽埃安通过“EV+ICV”双核战略,将电动化与智能化深度融合;长城汽车深耕越野细分市场,坦克300累计23个月蝉联硬派越野销量冠军,证明小众市场也能创造大价值。

另一方面,建立更高级的竞合关系。例如,宁德时代推出的“巧克力换电块”,向全行业开放换电技术标准;比亚迪宣布刀片电池专利免费开放,这种“技术普惠”思维正在重塑产业协作模式。当企业从封闭走向开放,竞争维度就从零和博弈转向了价值共创。

如今,中国汽车产业正处在年产销3100万辆的历史节点,面临“向上升维”的战略机遇。只有车企开始比拼创新实力而非降价幅度,行业竞争转向生态体系对抗时,中国汽车产业才能真正实现从大到强的质变。这场变革或许伴随阵痛,但却是通向汽车强国的必由之路。

市场需求强劲 锂电产业链年内排产同比大增

■本报记者 李雯珺

近日,中金公司发布数据显示,2025年1月份至2月份,锂电池产业链储备库预期较强,电池、正极、负极、电解液、隔膜等产品排产分别同比增长121.6%、97.2%、61.9%、105.3%、68.7%。

多位业内人士向《证券日报》记者表示,预计2025年一季度锂电池产业链排产“淡季不淡”,企业补库意愿较强。同时,多家龙头企业都在2月份扩建了产能。

锂电产业保持增长

大东时代(深圳)信息咨询有限公司(以下简称“大东时代智库”)对行业排名前20家电池厂的调研数据显示,预计2025年2月份,这20家电池厂动力电池与储能电池合计产量约90GWh(吉瓦时),同比增长62%。

“2025年2月份,电池排产量主要集中在头部企业,这类企业依靠强大的产业链整合能力,能够更好地应对市场变化和风险,2月份开工率明显高于二、三线电池厂。”大东时代智库创始人罗焯塔向《证券日报》记者表示。

今年以来,国内汽车以旧换新相关政策持续发力,叠加智能驾驶技术落地迎来爆发期,新能源汽车需求增长势头强劲,市场渗透率有望进一步提升。业内预测,2025年,我国新能源汽车销量将达到1610万辆,电动化渗透率有望突破50%。同时,储能行业快速发展,海外市场需求持续放量。其中,美国、中东等地区的大规模储能项目增长确定性较高,有望为锂电池需求贡献新的增量。

“预计2025年第一季度,国内锂电池排产整体呈现回暖态势。其中,1月份排产活跃,同比显著增长,2月份排产受到春节假期的影响,环比有所下滑,但同比方面整体仍保持强劲增长趋势。同时,固态电池等锂电池技术的商业化进程加速,有望带动产业链升级。此外,随着下游应用场景不断拓展,商用车、船舶和低空飞行器等领域有望进一步刺激锂电池需求增长,为产业链发展注入新动能。”万联证券股份有限公司高端装备行业首席分析师蔡梓林在接受《证券日报》记者采访时表示。

据集邦咨询顾问(深圳)有限公司预测,我国全固态电池产量将在2027年以前达到吉瓦时量级,这将为锂电行业带来新的广阔

人形机器人 有望带动锂电池需求持续增长

■本报记者 徐一鸣

近日,包括万联证券、国信证券等在内的多家机构相继发布研报称,2025年有望迎来人形机器人商业化量产元年,人形机器人已经成为未来最确定的发展方向之一。

据记者梳理,小米科技有限责任公司在2022年发布的CyberOne人形机器人,目前已进入分阶段落地阶段。此外,特斯拉汽车公司的Optimus人形机器人计划在2025年实现小规模生产,并有望在2026年实现大规模量产。

在应用方面,业内普遍认为,随着人口老龄化的加剧和劳动力成本的上升,社会对人形机器人的需求将不断增加,特别是在养老陪护、医疗辅助、公共安全等领域,人形机器人应用将逐渐普及。

据中信证券预测,2025年,全球范围内人形机器人出货量将突破1万台;到2030年,人形机器人出货量将达到500万台左右,市场需求将升至约7500亿元。

目前,人形机器人通常使用圆柱形锂电池,安装在躯干的中央。例如,杭州宇树科技有限公司的Unitree H1机器人,就搭载了15Ah的锂电池。

随着人形机器人市场的快速扩容,对锂电池的需求将持续增长,也将推动产业链上市公司的快速发展。

深圳市豪鹏科技股份有限公司表示,目前公司已向某“AI+儿

童陪伴”创新头部品牌厂商完成电池产品送样,预计将于今年进入产品量产阶段,整体进度处于行业第一梯队。

欣旺达电子股份有限公司表示,公司半固态电芯能量密度可达500Wh/kg,已应用于扫地机器人等,未来有望进入人形机器人领域。

广州鹿山新材料股份有限公司称,考虑到人形机器人主要在室内场景使用及充电,安全性至关重要,固态电池凭借高能量密度、卓越安全性与长使用寿命等优势,正成为电池技术迭代的重要方向。公司凭借在固态电池材料领域的技术积累,未来有望在人形机器人领域得到应用拓展。

“相较于传统电池,锂电池不仅能够提供更持久的动力支持,还因其具备快速充电能力而极大提升了机器人的使用效率,为人形机器人的全天候、全场景应用奠定了坚实基础。”中国投资协会上市公司投资专业委员会副会长支培元在接受《证券日报》记者采访时表示,人形机器人将成为锂电产业发展的新引擎,进而驱动更高能量密度、更高安全性电池技术的迭代升级。

2月18日,比亚迪股份有限公司(以下简称“比亚迪”)旗下弗迪电池再扩7GWh动力电池产能,广西弗迪电池三模块项目正式启动建设。公开资料显示,比亚迪在广西已布局多个电池项目,包括碳酸锂、动力及储能电池生产等,电池项目合计产能达到70GWh。

2月16日,惠州亿纬锂能股份有限公司(以下简称“亿纬锂能”)位于马来西亚的首个海外工厂正式开始投产,主要生产电动工具、电动两轮车用圆柱电池。目前,该工厂已具备年产6.8亿只圆柱电池的优质产能。据悉,截至2025年2月中旬,亿纬锂能大圆柱电池已实现量产装车超31300台,单车最长行驶里程达到18.5万公里以上。

2月上旬,赣锋锂电(东莞)科技有限公司在广东东莞落地总投资50亿元,年产10GWh新型锂电池及储能总部项目,正式吹响新春开工建设集结号。该项目主要从事生产磷酸铁锂、半固态电芯、轻型动力电池、户用储能等业务,预计2026年全面投产,项目达产后,预计年产值将达到110亿元。

东莞证券分析师黄秀瑜认为,预计随着落后产能持续出清,锂电池行业供需关系将进一步改善,优质产能利用率将提升,行业盈利有望向上修复,并将驱动材料体系和设备环节的迭代升级。