

上半年汽车行业生态加速重塑 自主品牌市占率再创新高

■本报记者 刘 钊

2025年上半年,中国汽车市场在政策引导、技术革新与企业战略调整的多重作用下,呈现出“总量攀升、结构优化、动能转换”的鲜明特征。从销量数据看,主流车企均实现同比增长,新能源汽车持续领跑,自主品牌市占率再创新高;从发展质态看,经历年初价格战后,行业在政策调控下转向技术竞争,智能化与全球化成为核心关键词。这场由新能源主导的产业变革,正推动中国汽车市场加速迈向高质量发展新阶段。

自主品牌领跑

今年上半年,中国汽车市场销量延续高增长态势,头部车企集体发力,自主品牌与新能源车型成为绝对增长引擎,市场结构持续优化。从具体数据看,无论是传统巨头还是新势力品牌,均在各自赛道实现突破,销量版图的重构正加速上演。以比亚迪股份有限公司(以下简称“比亚迪”)、上海汽车集团股份有限公司(以下简称“上汽集团”)、吉利汽车集团(以下简称“吉利汽车”)、重庆长安汽车股份有限公司(以下简称“长安汽车”)、奇瑞控股集团有限公司(以下简称“奇瑞集团”)为代表的自主品牌,上半年销量合计占比超68%,牢牢掌握市场主导权,其中新能源业务的爆发式增长成为共同特征。比亚迪上半年累计销量214.6万辆,位居行业榜首,同比增长33.04%,已完成全年目标(550万辆)的39%。作为其增长的重要支点,海外市场表现尤为亮眼:上半年,公司海外汽车累计销量达47万辆,接近全年目标(80万辆)的60%,超2024年全年41.72万辆的海外销量。上汽集团上半年累计销量205.3万辆,同比增长12.4%,其中自主品牌贡献130.4万辆,同比增长21.1%。在

新能源汽车领域,上汽集团上半年销量64.6万辆,同比增长40.2%。吉利汽车上半年累计销量达140.9万辆,同比增长47%,增速在头部车企中位居前列。其中,新能源汽车板块成为最大亮点:上半年公司新能源汽车总销量72.5万辆,同比激增126%。基于这一强劲表现,吉利汽车将全年销量目标从271万辆上调至300万辆,上调幅度约11%,目前目标达成率已达47%,显示出对市场的充足信心。长安汽车上半年销量达135.5万辆,创近8年同期新高,新能源汽车业务增速显著:新能源汽车销量45万辆,同比增长48.8%。公司旗下品牌表现亮眼,深蓝汽车上半年累计销量14.3万辆,阿维塔销量5.9万辆,分别向全年50万辆、22万辆的目标稳步推进。

奇瑞集团则以“加速度”彰显实力:上半年累计销量126万辆,同比增长14.5%,并以5个月销量破百万的速度刷新历史纪录。新能源业务同样表现突出,上半年销售新能源汽车35.9万辆,同比增长98.6%,规模与增速均位居行业前列,混动技术的突破与海外市场的拓展成为其增长双引擎。长城汽车上半年累计销量56.9万辆,其中高端新能源品牌魏牌上半年累计销量约3.5万辆。新势力与细分品牌上半年呈现“头部稳健、尾部追赶”的态势,尽管部分品牌距离全年目标尚有差距,但技术差异化与市场定位的精准性,仍让其竞争中占据一席之地。浙江零跑科技股份有限公司(以下简称“零跑汽车”)上半年累计销量22.2万辆,连续4个月位居新势力领先地位;北京车和家信息技术有限公司(理想汽车)上半年累计销量20.39万辆。小鹏汽车有限公司上半年累计销量19.7万辆,超过2024年全年交付量,智能驾驶技术的落地成为其核心竞争力。小米汽车有限公司上半年销量突破15万辆,近日上市



市的公司首款SUV小米YU7有望成为增长新引擎。蔚来集团上半年累计销量11.4万辆,距离全年44万辆“销量翻番”目标尚有差距,但公司计划通过多品牌战略覆盖不同价格带,扩大市场份额。岚图汽车科技有限公司(以下简称“岚图汽车”)上半年销量5.6万辆。北京新能源汽车股份有限公司上半年销量6.97万辆,其中极狐品牌占5.5万辆。黄河科技学院客座教授张翔对《证券日报》记者表示,上半年中国汽车市场表现强劲,业绩普遍向好,这得益于中国经济的高增长率带来的消费者购买力提升,以及汽车保有量基数相对较低为市场拓展留有空间。政策方面,包括以旧换新和新能源汽车下乡等措施,激发消费者的换车需求,有效带动销量增长。

产业生态加速重构

今年上半年,中国汽车行业在销量攀升的同时,也正在经历政策、技术、全球化等维度深刻变革。

今年5月份,工业和信息化部相关负责人表示,将加大汽车行业“内卷式”竞争整治力度,推动产业结构优化调整,加强产品一致性抽查,配合相关部门开展反不正当竞争执法,采取必要的监管措施,坚决维护公平有序市场环境,切实保障消费者根本利益,推动汽车产业高质量发展。这也成为汽车市场竞争生态的重要转折点。市场竞争焦点转向技术比拼,车企纷纷加大电池续航、智能驾驶、车机系统等核心领域投入,行业进入“降本增效”新阶段。技术层面,新能源路线分化与智能化升级并行。纯电领域聚焦续航与充电效率,小鹏汽车、极氪等品牌新能源车续航普遍突破700公里;插混和增程市场以比亚迪、奇瑞集团为代表,凭借“可油可电”优势抢占燃油车市场,奇瑞风云A9L、比亚迪海豹06EV等车型进一步扩大市场覆盖面。智能化方面,AI大模型深度融合汽车制造,百度、华为等科技企业助力L3级自动驾驶落地,“软件定义汽车”趋势凸显,车机流畅度与交互体验成为购车重要指标。

全球化布局实现质的飞跃,海外市场成增长极。比亚迪泰国工厂、奇瑞欧洲基地投产,标志着中国车企从“单一出口”转向“海外建厂+供应链本地化”模式。比亚迪上半年海外销量达47万辆,奇瑞集团、上汽集团等企业海外销量占比亦持续提升。在企业战略层面,整合与营销转型同步推进。蔚来集团整合子品牌研发资源,吉利汽车推动极氪智能科技私有化,上汽集团重组零部件业务等等,这些企业旨在通过资源优化降低成本、攻坚核心技术。同时,多个车企掌门人直播打造个人IP,零跑汽车、岚图汽车通过直播预售提升新车关注度,实现与用户的高效互动。北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪在接受《证券日报》记者采访时表示,随着新车型的技术储备与成功项目经验,正在积极推进海上风电、深海工程基建等领域的商业应用。中航光电科技股份有限公司相关负责人表示,公司已形成了干插拔连接器、湿插拔连接器、水下互连组件、水下机箱等一系列产品,这些产品广泛应用于海洋油气资源勘探开发装备、海洋牧场、深海潜器等众多场景。中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅在接受《证券日报》记者采访时表示,深海科技产业链上市企业正加速行动,从科技创新到商业落地、从单点突破到全链条布局,多点发力抢占赛道先机。中国船舶重工集团海洋防务与信息对抗股份有限公司相关负责人表示,当前公司正深度参与多项深海领域国家重大项目建设工作中,未来将充分运用在水声装备、信息电子和智能控制等领域积累的雄厚技术和产业优势,进一步拓展布局,提升企业的核心竞争力和盈利能力。广西柳工机械股份有限公司相关负责人表示,公司控股子公司柳州欧维姆机械股份有限公司可为深

海洋经济再迎利好 多家上市公司已深度布局

■本报记者 李万晨曦

7月1日,中央财经委员会第六次会议提出,推动海洋经济高质量发展,要加强顶层设计,加大政策支持力度,鼓励引导社会资本积极参与发展海洋经济。东方财富数据显示,截至7月2日收盘,海洋经济板块表现活跃,其中,湛江国联水产开发股份有限公司、深水海纳水务集团股份有限公司、冰山冷热科技股份有限公司等超10家公司股价涨停,多只股票跟涨。海洋经济潜力凸显

海洋经济潜力凸显

根据《2024年中国海洋经济统计公报》,2024年全国海洋生产总值首次突破10万亿元,占2024年国内生产总值比重为7.8%。自然资源部数据统计,今年以来,我国海洋经济呈现新向好发展态势,一季度海洋生产总值2.5万亿元,同比增长5.7%。 “当下,海洋经济已成为我国经济增长重要引擎,海洋科技创新是核心驱动力,而深海科技作为海洋经济与海洋科技创新的前沿领域,具有广阔的发展前景和重要的战略意义。”科技部国家科技专家库专家周迪对《证券日报》记者表示。与此同时,2025年《政府工作报告》首次提及“深海科技”,提出推动商业航天、低空经济、深海科技等新兴产业安全健康发展。多地也出台相关规划,例如,青岛印发《青岛市2035年海洋发展远景规划》,提出打造全球海洋科技创新策源地、海洋产业发展先导区、海洋高端人才引领区、海洋生态文明示范区、海洋命运共同体试验区以及世界一流的国际航运中心等“五区一中心”的战略布局。海南提出,将积极发展深海科技、海洋智能装备制造、深远海养殖等新兴海洋产业。

持续出台利好政策

“当前光伏行业的供需错配和无序低价竞争导致企业经营压力骤增,这种长期的低质量竞争必然会

影响整个行业的发展。”万联证券股份有限公司投资顾问屈放在接受《证券日报》记者采访时表示。 “低价中标后,企业为弥补亏损,可能会压缩原材料和生产成本,牺牲产品质量,无法保证组件全生命周期的可靠性,给光伏电站埋下安全隐患。”一家光伏企业的相关人士对《证券日报》记者表示。 2024年底召开的中央经济工作会议已经把“综合整治‘内卷式’竞争、规范地方和企业行为”作为2025年的重点工作之一。今年的《政府工作报告》也对综合整治“内卷式”竞争作出了相关安排。 5月20日,国家发展改革委政策研究室副主任、委新闻发言人李超在新闻发布会上表示,一些企业陷入“内卷式”竞争,有的以低价、超低价,甚至以低于成本的价格销售,有的制假售假、以次充好。这些都突破了市场竞争的边界和底线,扭曲了市场机制,扰乱了

“深海科技与商业航天、低空经济并列,有望获得快速发展,尤其是在深海装备、深海探索等核心科技领域。深海材料研发、深海装备制造及深海数智化应用等三大领域有望迎来发展机遇。”北京艾文智略投资管理有限公司首席投资官曹轍在接受《证券日报》记者采访时表示。 上海麦哲经济发展有限公司旗下麦哲洞察预计,2025年我国海洋生产总值将突破13万亿元,其中深海科技相关产业占比将超过25%。 全联并购公会信用管理委员会专家安光勇对《证券日报》记者表示,我国海洋资源丰富,经济发展潜力巨大。发展深海科技对未来国家安全、经济发展和科研探索具有重要战略意义。

抢占赛道先机

“当前我国深海科技产业已形成

一条覆盖深海探测、资源开发、装备制造、生态保护的完整产业链。”福州公孙策公关咨询有限公司合伙人詹军豪对《证券日报》记者采访时表示,在产业链中,不同领域的技术相互融合,又催生出多种创新产品,使技术成果能够快速转化为商业应用。 在多重利好下,深海科技产业链上市企业正加速行动,从科技创新到商业落地、从单点突破到全链条布局,多点发力抢占赛道先机。 中国船舶重工集团海洋防务与信息对抗股份有限公司相关负责人表示,当前公司正深度参与多项深海领域国家重大项目建设工作中,未来将充分运用在水声装备、信息电子和智能控制等领域积累的雄厚技术和产业优势,进一步拓展布局,提升企业的核心竞争力和盈利能力。 广西柳工机械股份有限公司相关负责人表示,公司控股子公司柳州欧维姆机械股份有限公司可为深

海工程提供定制化设备和锚固系统,在海底资源勘探、海洋基建等领域进行商用。公司凭借在深海环境上的技术储备与成功项目经验,正在积极推进海上风电、深海工程基建等领域的商业应用。 中航光电科技股份有限公司相关负责人表示,公司已形成了干插拔连接器、湿插拔连接器、水下互连组件、水下机箱等一系列产品,这些产品广泛应用于海洋油气资源勘探开发装备、海洋牧场、深海潜器等众多场景。 中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅在接受《证券日报》记者采访时表示,深海科技产业链上市企业应紧跟政策,加大对深海探测、资源开发等核心技术投入,与科研机构合作,突破技术瓶颈,布局新兴领域,如海上风电、海洋碳汇等项目。同时也要整合产业链上下游资源,促进装备制造、资源勘探、生物医药等环节协作,构建成熟产业生态,实现互利共赢。

整治“内卷式”竞争 光伏行业有望加速淘汰落后产能

■本报记者 殷高峰

7月1日召开的中央财经委员会第六次会议强调,纵深推进全国统一大市场建设,要聚焦重点难点,依法依规治理企业低价无序竞争,引导企业提升产品品质,推动落后产能有序退出。 “从目前的情况来看,整治‘内卷式’竞争已经成为决策层重要的调控政策,防止供需错配和无序价格战,对光伏行业在内的多个行业来说都是利好。”西安工程大学产业发展和投资研究中心主任王铁山在接受《证券日报》记者采访时表示。

影响整个行业的发展。”万联证券股份有限公司投资顾问屈放在接受《证券日报》记者采访时表示。 “低价中标后,企业为弥补亏损,可能会压缩原材料和生产成本,牺牲产品质量,无法保证组件全生命周期的可靠性,给光伏电站埋下安全隐患。”一家光伏企业的相关人士对《证券日报》记者表示。 2024年底召开的中央经济工作会议已经把“综合整治‘内卷式’竞争、规范地方和企业行为”作为2025年的重点工作之一。今年的《政府工作报告》也对综合整治“内卷式”竞争作出了相关安排。 5月20日,国家发展改革委政策研究室副主任、委新闻发言人李超在新闻发布会上表示,一些企业陷入“内卷式”竞争,有的以低价、超低价,甚至以低于成本的价格销售,有的制假售假、以次充好。这些都突破了市场竞争的边界和底线,扭曲了市场机制,扰乱了

公平竞争秩序,必须加以整治。国家发展改革委将会同有关方面,针对问题症结,因业施策、对症下药,标本兼治化解重点产业结构性矛盾,促进产业健康发展和提质升级。 7月1日召开的中央财经委员会第六次会议提出“依法依规治理企业低价无序竞争”。 “从去年底的中央经济工作会议,到这次的中央财经委员会第六次会议,体现了决策层整治‘内卷式’竞争的决心。”王铁山表示。

技术创新仍是根本

“光伏行业破内卷,需要将限制价格、控制产能与提升品质相结合,通过产业升级逐渐淘汰落后产能,提升产业利润率,促进良性循环发展。”屈放建议。 在行业层面,工信部在去年11月份就发布了《光伏制造行业规范

条件(2024年本)》,从多个层面提升了行业门槛。 “细化行业生产标准,也是为了加快行业升级改造,加快淘汰落后产能。”在屈放看来,对于企业来说,加大研发力度、促进技术升级是目前最有效的突破途径。 据《证券日报》记者了解,光伏产业链一些头部企业正在积极通过技术进步降低成本,提升竞争力。 “得益于公司在研发方面的持续投入,截至今年一季度,公司颗粒硅含研发的平均生产现金成本约为27.07元/kg。”协鑫科技控股有限公司相关负责人表示对《证券日报》记者表示,去年三季度,该公司颗粒硅现金成本为33.18元/kg。 在电池和组件环节,今年6月12日,隆基绿能科技股份有限公司(以下简称“隆基绿能”)宣布两项技术突破:经美国国家可再生能源实验室(NREL)权威认证,其自主研发的大

面积(260.9cm²)晶硅—钙钛矿两端叠层太阳能电池转换效率达33%,刷新全球大面积叠层电池效率纪录;同时,BC电池组件效率突破26%,再度改写晶硅组件效率天花板。 隆基绿能相关负责人对《证券日报》记者表示,公司构建了覆盖材料、设备、工艺的全链条研发体系,多年来,公司通过长期高强度研发投入和科研平台建设,持续引领行业的技术变革。 财报显示,2024年隆基绿能研发投入约50亿元。 “在各方合力下,光伏行业的去产能将进一步加速。”王铁山表示,破“内卷”并不是短期内一蹴而就的事情,需要各方持续不断地努力。在此过程中,对于企业来说,是转型升级、提升自身竞争力的一个契机,对于行业来说,也是从规模驱动向技术驱动、创新驱动的转型机遇。

多家锂电企业抢滩东南亚 产业链协同“出海”再提速

■本报记者 李雯珊

近日,宁德时代新能源科技股份有限公司(以下简称“宁德时代”)、惠州亿纬锂能股份有限公司(以下简称“亿纬锂能”)、深圳市星源材质科技股份有限公司(以下简称“星源材质”)在东南亚市场接连启动大型锂电项目,标志着中国锂电产业链协同“出海”进一步走向深水区。

大手笔布局

6月29日,宁德时代在印尼的合资电池工厂项目正式开工。该项目由宁德时代旗下的宁波普勤时代有限公司与印尼两家国有控股企业安塔姆、印尼电池公司共同投资建设,总投资59亿美元,涵盖从红土镍矿开采、火法冶炼、湿法冶炼、电池材料、电池回收和电池制造等电动汽车电池全产业链。据悉,项目具备为30万辆电动汽车提供电池产能。 6月28日,星源材质东盟基地——马来西亚工厂(一期)项目宣布建成。该项目总投资近50亿元人民币,建成后将成为年产20亿平方米湿法及涂覆隔膜“超级工厂”,同时也将成为全球最大的锂离子动力电池隔膜及固态电池刚性骨架生产制造基地。 “马来西亚工厂的产能释放后,将贡献集团一半的利润,相当于在海外再造一个星源材质。这一转变将提升公司的盈利能力,为公司带来更为可观的收入和利润增长;此外,马来西亚工厂的建成还将促进公司在当下竞争格局中,更为顺畅地辐射东南亚以及全球市场,进一步实现国际化发展。”星源材质相关负责人对《证券日报》记者表示。 6月27日晚间,亿纬锂能发布公告称,公司将在马来西亚吉打州投资建设新型储能电池项目,投资总额不超过86.54亿元人民币。 亿纬锂能董秘办相关人士认为,通过海外生产基地产能的扩大,满足全球日益增长的储能配套需求,持续强化公司在锂电池领域的市场地位,对公司完善全球化产业布局具有积极作用和深远意义。 “中国锂电产业链企业在技术、产能、成本等方面具有优势,与东南亚地区的资源、市场和政策优势形成互补。通过在东南亚布局,中国锂电企业可以更好地利用当地资源,降低生产成本,同时拓展海外市场,提升国际竞争力。”万联证券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。

产业链抱团“出海”

不仅是锂电龙头企业,锂电产业链上下游企业也在积极布局东南亚市场。深圳新宙邦科技股份有限公司、云南恩捷新材料股份有限公司、石家庄尚太科技股份有限公司、深圳市科达利实业股份有限公司等企业分别在马来西亚布局电解液、隔膜、负极材料和结构件产能。随着这些材料产能于2026年或2027年进入投产阶段,锂电四大核心主材将在东南亚实现本地化生产。 中国锂电产业链企业加速布局东南亚,背后有多方面原因。东吴证券研报显示,东南亚地区拥有丰富的矿产资源,如印尼的镍储量占全球22%,这为锂电产业发展提供了坚实的资源保障。同时,东南亚地区劳动力成本相对较低,具有一定的成本优势。 近年来,“印马泰”等新兴市场在电动汽车产业呈现出集中布局的特点,高度聚集的汽车制造产业更容易吸引锂电池企业在同一区域建厂,以形成“整车+电池”的本地化闭环生产体系。例如,目前泰国集聚了广汽埃安新能源汽车股份有限公司、比亚迪股份有限公司、长城汽车股份有限公司等多家中国汽车品牌投资建厂。 深圳市湾众咨询管理有限公司首席经济学家邱思翊对《证券日报》记者表示,锂电产业链厂商围绕电动汽车工厂“抱团扎根”,本质是利用政策红利,通过减少物流损耗、强化技术协同,实现产业链效益最大化与市场快速渗透的必然选择。东南亚地区既能承接产能转移,又可作为跳板辐射更广泛的海外市场,或将成为中国新能源全球产业链重塑的关键支点。

更多精彩内容,请见——

证券日报新媒体



证券日报之声



证券日报APP