

全球车企销量榜前十生变 3家中企位次抬升

■本报记者 刘钊

随着2月26日Stellantis集团(斯特兰蒂斯集团)发布财报,2025年全球车企销量排行榜终于出炉。丰田仍以逾千万辆的销售规模稳居第一,大众、现代汽车、通用汽车继续占据前三,Stellantis位列第五的格局未变。

值得关注的是,中国车企在榜单中的存在感进一步增强:比亚迪、上汽集团、吉利控股等3家中企同时跻身前十,并实现位次抬升,成为全球车市竞争格局中的突出变量。

中国汽车工业协会常务副秘书长许海东对《证券日报》记者表示,这3家中企能进入全球前十,与其在国际化发展上取得较好的成绩有直接关系。海外有更加广阔的市场,只有充分利用才能真正支撑中国汽车企业成为世界级企业。

中国车企销量稳中有升

从榜单变化看,中国车企排名上移并非“短跑冲刺”,而是产品结构、供应链效率与全球化布局长期积累的阶段性体现。2025年,比亚迪全球销量达460.2万辆,同比增长7.7%,在全球汽车销量排行榜上较上一年度前进一个位次,实现对福特的超越,创下中国车企历史最高排名。此外,上汽集团以450.8万辆位列第七,吉利控股以411.6万辆位列第九。

销量“稳中有升”的直接支撑,来自新能源渗透率提升带来的结构性增量。中国汽车工业协会数据显示,2025年,我国汽车产销量分别为3453.1万辆和3440万辆,同比分别增长10.4%和9.4%;新能源汽车产销量超过1600万辆,国内新车销量占比超过50%。在此背景下,中国头部车企在电动化产品供给、价格覆盖与智能化体验上的优势更容易转化为销量兑现。以比亚迪为例,其全年销量中纯电动车型销量达225.67万辆,同比增

长27.86%,并首次超越特斯拉成为全球纯电销冠。

海外市场的贡献同样关键。资料显示,2025年,比亚迪海外销量达到105万辆,同比增长145%;上汽海外市场销量为107.1万辆,同比增长3.1%。车企“出海”正从单一的出口扩张,走向渠道体系、品牌运营与本地化能力的综合比拼。业内观点认为,销量位次的提升不仅反映产品竞争力,也反映出企业对不同地区法规、用户偏好与供应链协同的适应能力。

值得注意的是,中国车企在全球竞争中的角色也在发生变化。大众集团全球CEO奥博穆曾表示,中国不仅是重要的销售市场,更是创新策源地与技术合作伙伴。在电动出行、软件、人工智能和电池技术等领域,中国正以较快速度引领发展节奏并塑造行业标准。

黄河科技学院客座教授张翔对记者表示,在全球汽车产业从“机械优势”向“电动化+软件定义”转型的阶段,技术路线与产业链能力的差异,正更直接地体现在头部车企的全球销量位次上。

传统车企承压

与中国车企的上行形成对照,部分国外传统车企在2025年则面临更大的销量波动压力,这背后既有电动化转型的成本约束,也有区域市场再分配带来的结构性冲击。

从榜单数据来看,虽然丰田仍以约1132万辆、同比增长4.6%的规模保持领先优势。但日系阵营内部却出现分化,本田与日产的压力更为突出,日产已跌出榜单前十,本田也岌岌可危。

转型成本对销量与产品节奏的影响正在显现。一方面,电动化需要持续的研发与产能投入,短期回报与盈利承压并存;另一方面,部分市场政策与消费偏好变化,使车企需要在纯电、混动与燃油之间更频繁地调整资源配

2025年排名	较2024年排名	汽车企业	2025年销量	2024年销量	同比
1	-	丰田汽车	1132.3	1082	4.65%
2	-	大众集团	898.4	903	-0.51%
3	-	现代汽车集团	727.4	723.08	0.60%
4	-	通用汽车	618.2	600	3.03%
5	-	Stellantis集团	548.4	541.5	1.27%
6	1	比亚迪	460.2	427.2	7.72%
7	1	上汽集团	450.8	401.3	12.33%
8	-2	福特汽车	439.5	447	-1.68%
9	2	吉利控股集团	411.6	326.6	26.03%
10	-1	本田	352.2	380.9	-7.53%



置。以福特为例,该公司已公开削减多款大型电动车型研发与生产计划,业务重心转向燃油、混动以及小型平价电动车型,并计提约195亿美元相关费用。此类“战略回摆”虽有助于缓解短期财务压力,但也意味着其在新技术赛道上的产品供给节奏可能放缓,从而影响到全球销量排行榜中的稳定性。

区域市场的此消彼长,同样在重塑传统车企的销量结构。例如,福特在美国市场销量表现较强,但其在欧洲市场的销量却出现大幅下滑。这与中国市场竞争格局变化有关:新能源渗透率持续提升、产品迭代加快、价格竞争加剧,使得传统跨国品牌在产品力、智能化体验与成本体系上的短板更容易被放大。与此同时,

部分车企在北美更依赖皮卡、SUV等高利润车型来稳住现金流与规模,进一步加剧了“区域分化”的经营特征。

Stellantis的表现则体现出另一类压力:在电动化转型成本高企、电动车销量低迷的背景下,其宣布对业务进行全面重组,并将计提约220亿欧元相关支出,同时出现部分电动化项目退出、停产或延迟车型等调整动作。从出货结构看,Stellantis在欧洲市场出货量同比下滑4%,而北美市场改善较为明显。这意味着传统巨头在不同区域之间“再平衡”的过程仍在持续,短期内销量波动或将更频繁地出现。

2025年,全球车企TOP10位次虽未发生颠覆式变化,但“边际变化”清晰。以比亚迪、上汽、吉利

为代表的中国车企继续向上抬升,全球车市头部竞争从“规模竞赛”加速转向“电动化、智能化与全球体系能力”的综合对垒。

随着海外市场经营能力、技术标准适配与品牌建设进入更关键阶段,中国车企能否将阶段性座次优势转化为更稳定的全球份额,将是下一轮竞争的核心看点。

许海东预测,未来5年内,将会有5家以上中国车企进入全球销量榜单的前十。中国汽车将成为中国工业制造、中国产品和文化的优质代表。他建议,国有汽车企业应当适当进行兼并重组。如果能做到产品和技术能力互补,品牌适当集中和保留,将会更好地帮助中国汽车企业走向全球,打造全球知名的世界级汽车企业和品牌。

AI算力需求驱动 光纤行业步入景气周期

■本报记者 陈潇

“现在(光纤)一天一个价,涨得非常厉害。”2月26日,《证券日报》记者以投资者身份致电江苏中天科技股份有限公司,该公司工作人员表示,近期光纤市场确实出现明显涨价现象。

上述工作人员表示,以G.652.D单模光纤为例,产品价格已从去年低点的18元/芯公里至19元/芯公里,上涨至目前最高约50元/芯公里。随着数据中心相关需求快速增长,对部分光纤产能形成一定挤压。在整体产能相对有限的情况下,供需格局阶段性偏紧。

事实上,在全球算力基础设施建设提速的背景下,光纤行业景气度正显著回升。多家券商研报认为,AI大模型训练、智算中心建设及数据中心互联(DCI)等需求的快速增长,正成为拉动光纤产业的新引擎。

“不同于过去由光纤到户或5G建设驱动的需求,本轮行情的核心引擎是AI数据中心建设,其对光纤的消耗量级和规格要求远超传统电信网络。”添翼数字经济智库高级研究员吴婉莹在接受《证券日报》记者采访时表示,当前,在供给端存在刚性约束。由于光纤预制棒扩产周期长达1.5年至2年,且行业经历前期“价格战”后鲜有大规模扩产,使得供需失衡。

国泰海通证券研报认为,与传统数据中心相比,单个智算中心的光纤需求量可达数倍甚至十倍以上,一个典型万卡GPU集群服务器内部互连就需数万芯公里光纤。其预测,AI驱动的数据中心内部及DCI(数据中心互联)场景的光纤需求占比,有望从2024年的不到5%激增到2027年的35%。

工信部信息通信经济专家委员会委员盘和林向《证券日报》记者表示,中国光纤具有规模、技术和成本优势。预计未来2年至3年内,光纤需求将同步于AI算力投资增长,有望受益于6G网络的普及。

事实上,中国光纤出货量已占据“半壁江山”。根据光纤光缆行业独立调研机构英国商品研究所(CRU)数据,2025年,全球光纤出货量为6.62亿芯公里,同比增长15.3%,显著高于CRU此前预测的5.87亿芯公里。其中,中国光纤出货量为3.72亿芯公里,同比增长7.5%,占全球总出货量的56.3%。

不过,对于此轮光纤价格的上涨,也有企业表示应理性看待。长飞光纤光缆股份有限公司证券部工作人员向《证券日报》记者表示,由于不同型号产品价格存在差异,因此不能简单由单一型号价格判断整体趋势,国内电信运营商客户主要通过集中采购确定价格,并非完全按照市场即时波动执行,但在AI和数据中心发展的带动下,行业增长趋势不错。

总体来看,在算力基础设施建设提速的背景下,光纤行业有望迎来新一轮需求上行周期。随着数据中心内部互连需求持续释放,行业中长期景气度仍受到市场关注。

燃气轮机赛道持续升温

■本报记者 许林艳

近日,燃气轮机赛道持续升温。2月27日,燃气轮机概念再度活跃。

“我国燃气轮机行业正处于快速升级的关键发展阶段,随着国内能源结构转型加速以及数据中心等高耗能场景的需求爆发,行业整体规模持续扩张,技术水平也在不断向国际前沿靠拢。”中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅对《证券日报》记者表示。

AI产业需求攀升带动数据中心建设加速扩容,全球电力需求随之不断增长。据国际能源署(IEA)报告,到2030年,全球数据中心的电力需求将达到约945太瓦时。

需求端持续增长的同时,供给端紧张格局凸显。燃气轮机凭借快速响应、高功率适配性、较低发电成本和可维护性成为AIDC(人工智能数据中心)主电源优先解。

面对激增的市场需求,海外头部企业已开启产能扩张计划,全力应对市场需求。

2月11日,西门子能源公布其2026年一季度报告。根据报告,燃气服务板块迎来公司历史最佳季度表现,共计售出102台燃气轮机。其中,12GW订单由此前的产能预留协议转化而来,同时又新增签署了12GW的预留协议。该公司计划把燃气轮机的产能从2024年的17GW,增长至2025年至2027年的平均22GW,并在2028年至2030年超过30GW,燃气轮机台数由2024年的约110台,在2028年至2030年增加到210台至230台。

另一家头部企业GEV亦计划在2026年中将燃气轮机产能提升至20GW,2028年进一步提升至24GW。

在全球燃气轮机行业高景气的背景下,我国燃气轮机产业也迎来发展机遇。“近两年,我国燃气轮机产业发展迅速,AI带来的市场需求持续旺盛,燃气轮机整体处于景气状态,国内相关企业有望充分承接海外需求外溢,迎来重要发展机遇。”万联证券投资顾问屈放对《证券日报》记者说。

萨摩耶云科技集团首席经济学家郑磊向《证券日报》记者表示:“我国燃气轮机行业已完成‘从0到1’的技术突破,正处于‘从1到N’的产业化关键期。在AIDC电力需求爆发和海外产能瓶颈的双重驱动下,2025年至2028年将成为燃气轮机‘出海’的黄金窗口期。”

国内企业已发力海外市场,并取得优异成绩。2月25日,烟台杰瑞石油服务集团股份有限公司表示,在燃气轮机供应方面,公司已经与西门子、贝克休斯、川崎重工等燃气轮机厂商建立了长期稳定的合作关系,合作范围涉及SGT-A05、LM2500、NovalT™等多个型号的燃气轮机。

“中国产品的‘性价比+交付力’构成核心竞争力。相比欧美厂商,中国燃气轮机具备更短的交付周期和灵活的商业条款。”盘古智库高级研究员江瀚对《证券日报》记者表示,“未来燃气轮机的‘出海’将从单纯的产品贸易转向‘本地化服务+技术合作’模式,只有克服合规障碍,才能真正将短期的‘缺口红利’转化为长期的全球市场份额。”

供给趋紧需求爆发 小金属上演“大行情”

■本报记者 李立平

近日,素有“工业维生素”之称的小金属板块,成为资金追捧的焦点。2月27日,小金属板块持续涨势。同花顺iFind统计数据显,截至当日收盘,小金属指数大涨7.69%,板块中12家上市公司股价涨停。

陕西巨丰投资资讯有限责任公司高级投资顾问向晓明向《证券日报》记者表示,今年以来小金属受市场高度关注,主要是供给端受国内配额及海外限产影响,叠加AI算力、新能源、军工、机器人等赛道需求快速增长,供需缺口持续扩大;同时,小金属被多国列为战略关键矿产,定价权与战略价值被重估。

原材料价格走高叠加下游需求旺盛

多家功率半导体龙头企业宣布涨价

■本报记者 殷高峰

功率半导体行业正迎来新一轮涨价潮。日前,国产功率半导体企业无锡新洁能股份有限公司(以下简称“新洁能”)发布价格调整通知,宣布对MOSFET(金属氧化物半导体场效应晶体管)产品涨价10%起,自3月1日起发货生效。

而在此前,已有英飞凌科技公司、杭州士兰微电子股份有限公司(以下简称“士兰微”)、江苏宏微科技股份有限公司等多家国内外龙头企业相继发布产品调价通知,涨幅普遍在10%到20%之间,部分产品甚至更高。

“功率半导体企业此轮涨价,主要是成本压力加剧与AI驱动的结构性能爆发共同推动的结果。”上海济慈资产管理股份有限公司合伙人丁炳中在接受《证券日报》记者采访时表示。

上海钢铁冶金合金事业部铝业分析师施佳向《证券日报》记者表示,战略小金属行业正进入一个以资源为核心的新竞争阶段。上游资源在当前市场环境已不再是单纯的原材料储备,而是演变为企业抵御市场风险的“护城河”,保障供应链安全的关键。

过往,小金属的需求多与传统工业挂钩,周期波动明显。如今,以AI、新能源和军工为代表的产业领域,正在系统性重塑小金属的战略地位。

对于小金属市场关注度的提升,施佳表示,核心驱动力来自全球“新能源革命”与“智能化浪潮”对特定品种需求的爆发,而供给端的刚性约束则进一步放大了这一趋势。

施佳表示,在AI与智能化领域,高性能钕铁硼及高端焊料成为关键,广泛应用于AI服务器、人形机器人及消费电子;在新能源赛道,钕铁硼用于电动汽车驱动电机,超细钨丝(30微米以下)用于光伏硅片切割;在商业航天领域,钨钼合金及稀土合金应用于卫星姿态控制、火箭导航及eVTOL动力系统。

在需求爆发的同时,供给端的刚性约束进一步放大了市场紧张态势。记者了解到,稀土、钨、钼等多个稀有金属核心品种春节后现货市场供需趋紧,价格整体攀升。

今年以来,机构频繁调研小金属上市公司,原料来源、产能布局和市场应用等成为核心关切。

宁夏嘉丰基金管理有限公司总经理卢柯青向《证券日报》记者表

示,投资者之所以关注这三个方面,是因为小金属的定价逻辑正在发生深刻变化——从传统的周期商品向战略资产演进。“原料端决定了企业的成本底线与资源安全边界,当前,谁掌握了上游资源,谁就掌握了产业链话语权。产能布局则关乎供给弹性与响应速度,而市场应用直接决定了企业能否在新能源生产浪潮中抢占增量蛋糕。”

面对投资者关切,多家上市公司亮出了各自的资源布局“底牌”。

根据东方钽业发布的公开信息,目前公司已建立全球化钽铌钨矿采购保障体系,依托与国内外信誉较好、规模较大的优质矿石贸易商建立的较长期合作关系,锁定核心原料来源,公司实际控制人中国有色集团旗下中色经贸有限公司

仍处于投入高峰期,AI算力需求将持续拉动电源系统升级,对功率器件的需求强劲。

“AI服务器单机功率已从传统服务器的数千瓦飙升至数十千瓦甚至兆瓦级,直接拉动了对功率半导体的海量需求。”万联证券投资顾问屈放在接受《证券日报》记者采访时表示,从产能上讲,扩建晶圆厂、调整产线结构需要一定的周期,短期内无法快速释放产能填补缺口。

东海证券研报认为,AI基础设施建设仍处于大规模投入阶段,海外四大CSP(芯片级封装)厂商资本开支同比高增,预计未来对算力的需求将爆发式增长;全球半导体行业2025年销售额创历史新高,涨价潮正从存储芯片蔓延至功率、模拟、MCU(微控制器)等非存储领域。

在业内人士看来,此次涨价潮中,产业链结构性分化的情况将加

剧。“上游材料与设备商直接受益于涨价潮,如环氧塑封料、贵金属供应商及半导体设备厂商将迎来订单增长。”屈放表示,对于中游的设计与制造企业来说,头部厂商如英飞凌、士兰微、新洁能等可通过涨价改善毛利率,但中小厂商或许将上下承压。

屈放认为,此轮涨价也将推动以SiC(碳化硅)、GaN(氮化镓)为代表的第三代半导体加速渗透。

“当硅基器件涨价而SiC通过规模化生产逐步降价时,其相对成本差距缩小,切换经济性增强。目前比亚迪、蔚来等品牌的高端车型中已批量采用SiC电驱系统,预计2026年国内新能源车SiC渗透率有望突破15%。”屈放表示,在第三代半导体领域,国产企业正加速追赶,将打破海外巨头的垄断格局。

士兰微近期在投资者互动平台上表示,2025年,士兰微继续推