

# 汽车行业 2025 年回顾与 2026 年展望：汽车产销稳增与智能加速并进，行业亟待规范竞争向新向优发展

文/刘银玲、张帅、王婷

## 摘要

2025 年汽车市场延续产销增长态势，新能源汽车与自主品牌表现依旧亮眼，市占率同比继续提升，出口模式持续从“产品输出”向“技术与生态输出”升级，行业技术路线多元发展且智能化高速普及。然而行业仍存在诸多挑战，自主品牌高端化突破之路仍任重道远，车企经营承压显著且行业库存风险偏高，“内卷式”竞争迫切需要改善。展望未来，国内市场需求与出口预计保持增长韧性，但增速承压；政策层面将以扩大内需为主导，并着重推进“反内卷”治理，引导行业提升发展质效。从信用层面看，发债车企集中度高且涉及主体信用水平高，2025 年以来无信用级别及展望调整情况，行业整体信用水平维持稳定，但需关注转型成效等对车企信用水平的影响。

## 正文

### 一、行业供给能力分析

#### 1.1 行业规模与产能利用率分析

2025 年，我国汽车产量同比增长，行业产能利用率同比小幅提升，生产端延续良好增长。根据中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）数据，2025 年，我国汽车产量完成 3,453 万辆，同比增长 10.4%，其中，乘用车和商用车产量分别为 3,027 万辆和 426 万辆，同比分别增长 10.2%和 12%；新能源汽车产量完成 1,663 万辆，同比增长 29%，以纯电动车型为主。“两新”政策提质扩面、企业新品密集上市、终端需求持续释放等多重利好共振，带动汽车生产端延续良好增长。从行业产能利用率看，2025 年以来，汽车工业产能利用率持续运行在“黄灯区”，全年产能利用率为 73.20%，同比小幅提升。



图 1 2017 年以来中国汽车工业产能利用率情况 (单位: %)

数据来源: Wind, 大公国际整理

## 1.2 行业供给结构分析

我国汽车零部件供应链正从传统层级模式向开放协同的生态体系转型，以提升韧性并推动产业高质量发展。整车需求的持续增长为零部件产业提供基础支撑，技术升级促使企业产品结构优化，加之新能源、智能网联等新兴领域催生大量零部件需求，进一步加速了零部件产品更新迭代节奏。在政策扶持和市场需求的驱动下，汽车零部件取得了突破性进展，部分关键技术领域的“卡脖子”问题得到有效缓解，部分核心产品如显示驱动芯片成功打破国外垄断，出口竞争力也有所提升。根据中汽协披露数据，2025 年 1~11 月，汽车零部件产品出口金额和进口金额分别为 865.9 亿美元和 194.9 亿美元，同比分别增长 2.7% 和下降 22.2%，出口增长，进口有所收窄。但同时，零部件产业在高端领域仍存在明显的短板，超高速火焰喷涂设备等高端制造装备依然被外资企业主导，车规级芯片整体国产化率偏低且易受地缘政治风险的冲击，对供应链的稳定性存在一定影响。面对行业内生的转型需求与外部竞争压力，我国汽车零部件供应链正不断深化变革，经历着从传统层级化供应模式向更加开放、协同的生态模式转型的深刻演进，整车与零部件供应商之间不再局限于简单的买卖交易关系，而是通过资本、技术、组织、数据等多维纽带，构建风险共担、收益共享的战略伙伴关系，以提升供应链整体效率和抗风险能力，增强韧性，推动行业高质量发展。

行业技术路线多元发展，高阶智能技术加速向主流车型普惠。行业打破单一技术路径依赖，形成燃油、纯电、插混协同发展格局，新能源成为绝对增量且以纯电动车为主导。根据中汽协数据，2025 年新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的 47.9%，较上年提高 7 个百分点，其中 12 月占比达 52.3%；新能源汽车销售中，纯电动车占比达到 64.4%。同时，AI 与汽车深度融合，“汽车+人工智能”成为创新主线，推动智能化从“有没有”向“好不好”升级，10~20 万元中低价车型成为高阶智能技术普及主战场，激光雷达、城市领航辅助等曾专属豪华车的配置，通过国产供应链替代与规模效应实现成本下探，逐步拓展至主流车型。技术成本的突

破与产业链成熟度的提升，亦推动智能驾驶功能加速从高端市场下沉至大众消费群体，L2级（组合驾驶辅助）作为基础智驾配置实现规模化普及。

出口模式实现从“产品输出”到“技术与生态输出”升级，但自主品牌高端化突破仍需发力。近年来，车企愈加重视海外市场开拓，汽车出口量逐年增长，其中新能源汽车出口快速增长，成为拉动我国汽车出口增长的核心引擎。根据中汽协数据，2025年，新能源汽车出口261.5万辆，同比增长1.04倍。这得益于我国新能源汽车全产业链优势的持续释放，从动力电池、驱动电机到智能座舱等核心环节，已形成完整的产业体系，为出口产品提供了坚实的技术与成本支撑。随着中国新能源车规模效应凸显及全球化布局加速，比亚迪、吉利等品牌通过本土化生产、海外服务网点搭建等策略深耕市场，推动出口从“产品输出”向“技术与生态输出”转型升级；凭借智能化、绿色化方面的突出优势，中国新能源汽车正在逐步改变海外市场对中国汽车的传统认知，海外市场认可度与品牌影响力持续攀升，根据中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会（以下简称“乘联分会”）数据，2025年中国新能源乘用车世界份额68.4%。但同时，中国汽车品牌在全球高端市场的认知格局仍有突破空间。根据Brand Finance发布的2025全球最有价值的汽车品牌榜单，比亚迪、吉利等多个中国品牌上榜，但其合计品牌总价值较位居首榜的丰田仍有一定差距，在欧美等成熟市场，中国汽车常以“高性价比”形象进入大众视野，其日益增强的技术实力与消费者端的品牌信任之间，仍存在一定的认知落差，品牌向上之路仍需持续努力。

## 二、行业需求匹配能力分析

### 2.1 行业总体需求能力分析

汽车需求主要由居民消费能力、刚需与升级换购意愿释放、技术创新与政策支持等因素共同驱动，叠加效应下，我国汽车市场的新增与更新需求仍有较大挖潜空间。消费能力方面，居民收入水平稳健提升为购车消费提供了基础支撑。2025年，我国居民人均可支配收入为4.34万元，累计实际同比增长5.0%，城镇居民人均可支配收入和农村居民人均可支配收入分别为5.65万元和2.45万元，累计实际同比增幅分别为4.2%和6.0%。此外，农村居民收入增速连续多年跑赢城镇，梯度收敛缩小了“下沉市场”的价格敏感区间，为10万元以下入门级车型打开增量空间。消费意愿方面，保有量缺口与高基数叠加，推动刚需首购与升级换购同步释放。具体来看，截至2025年末，全国汽车保有量3.6亿辆，汽车驾驶人数约5.25亿人，汽车整体保有量大，但与驾驶人数相比尚存在显著缺口且自2012年以来缺口呈逐年扩大趋势，此外，多年来城镇居民平均每百户拥有家用汽车量、农村居民平均每百户拥有家用汽车量持续增长，但与发达国家相比尚处于低水平，其中2024年末分别为57.3辆和41.7辆，上述数据对比意味着我国汽车市场新增与更新需求尚有较大挖潜空间。外部驱动力主要体现为技术创新和政策支持。技术端，在汽车产业电动化转型取得阶段性成果后，智能网联技术正成为驱动行业增长的核心新引擎，自主品牌在技术研发方面不断加大投入，形成差异化竞争力，迎合市场需求进

而创造增量；政策端，购置税减免、以旧换新、充电设施完善、技术创新支持等政策的持续稳定释放，对行业发展形成“购买-使用-置换-供给”全周期激励。

政策、供给与需求端利好共振，2025 年我国汽车销售实现超预期增长，全球市场领先地位进一步巩固。2025 年，受益于政策、供给与需求端利好共振，我国汽车全年销量达 3,440 万辆，同比增长 9.4%，增速较上年提高 4.9 个百分点，行业实现超预期增长。从全球范围看，我国汽车销量连续 17 年稳居全球首位，2020 年起全球市场份额稳定维持在 30%以上，2022 年以来同比增速持续高于全球平均水平，在全球汽车市场中占据重要地位，话语权不断强化。与此同时，我国新能源汽车全产业链优势领跑全球，根据乘联分会数据，2025 年 1~11 月，全球汽车销量达到 8,766 万辆，新能源汽车达到 2,033 万辆，市场份额为 23.2%，其中中国新能源乘用车世界份额 68.4%，在世界插电混动细分领域的份额达到 76.4%的超高水平，全球引领地位凸显。

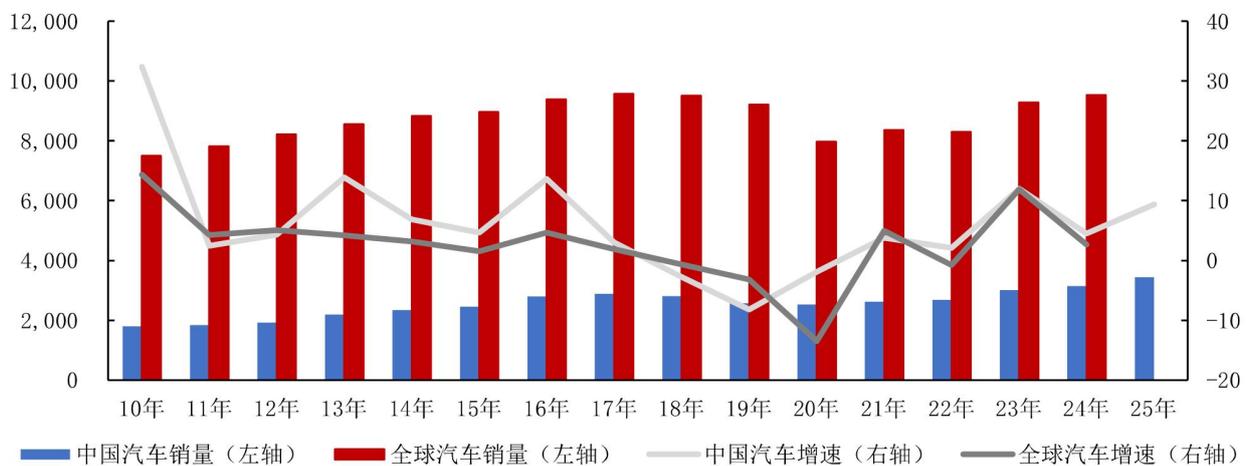


图2 全球和中国汽车销量变动情况（万辆、%）

数据来源：Wind，大公国际整理

## 2.2 行业需求结构变化分析

2025 年，我国汽车市场细分领域协同增长，商用车回暖提速，新能源车与自主品牌表现依旧亮眼，市占率同比继续提升，出口在贸易壁垒抬升与高基数双重压力下保持较快增长。分车型看，乘用车作为市场基本盘表现稳健，2025 年全年销量再创新高达 3,010.3 万辆，同比增长 9.2%，增速较上年提高 3.4 个百分点；商用车则在新能源车渗透率快速提升与出口持续向好的双重拉动下实现显著回暖，全年销量 429.6 万辆，同比增速由负转正，实现 10.9% 的增长，其中货车销量 372.3 万辆，同比增长 10.7%，规模及增长贡献主要来源于重型货车与轻型货车，客车销量为 57.4 万辆，同比增长 12.3%。

分动力类型看，2025 年，在政策利好、供给端产品矩阵持续丰富等因素支持下，新能源汽车延续快速增长态势，全年实现销量 1,649 万辆，同比增长 28.2%，新车销售渗透率较上年进一步提高 7 个百分点达到 47.9%；同期传统燃料汽车销量同比继续下降。对于新能源汽车，从

车型视角看，新能源乘用车和商用车均实现显著增长，全年销量分别为 1,553.7 万辆和 95.4 万辆，同比分别增长 26.4%和 65.5%；动力结构视角看，2025 年新能源汽车销售的动力结构发生较为明显调整，受政策托底、成本优势显现、技术迭代以及充电基础设施改善等多重利好驱动，纯电动汽车销量同比大幅增长且在新能源汽车销售中的占比扭转此前连续下滑走势，全年实现纯电动车销售 1,062.2 万辆，同比增长 37.6%，占新能源汽车总销量比重由上年的 60.0% 提高至 64.4%，同期插电式混合动力车实现销量 586.1 万辆，同比增长 14.0%。

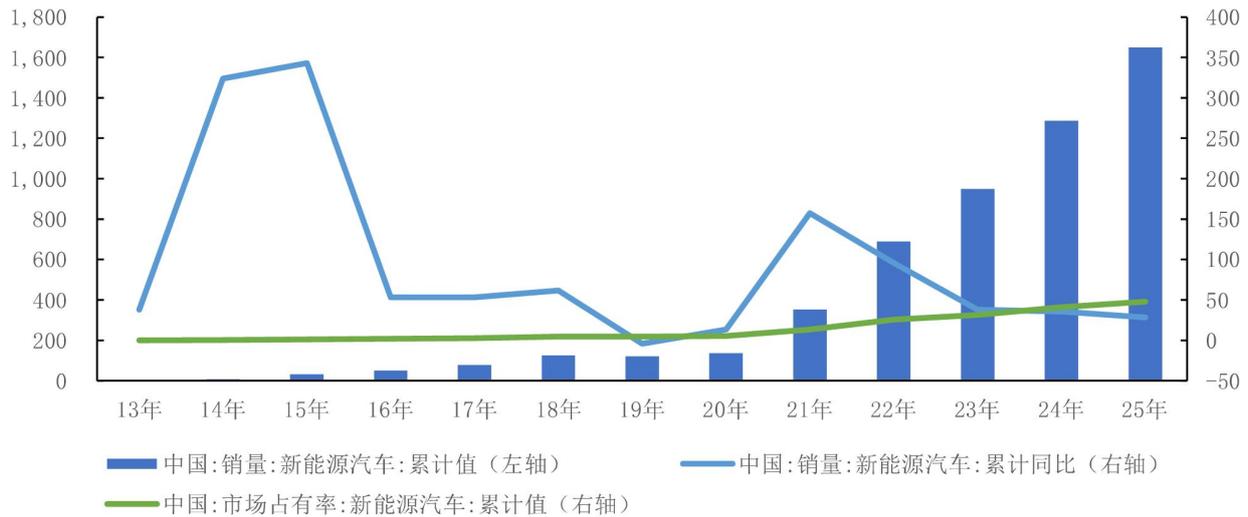


图 3 新能源汽车销量及市占率变动情况（万辆、%）

数据来源：Wind，大公国际整理

分市场看，2025 年，受益于政策与供给丰富等因素驱动，国内汽车消费需求进一步释放，全年国内销量达 2,730.2 万辆，同比增长 6.7%，其中传统燃料汽车国内销量同比下降 4%。与此同时，依托品牌力稳步提升与新能源汽车全产业链核心优势，我国汽车出口近年来保持高速增长态势并于 2023 年超越日本成为全球第一大汽车出口国。2024 年以来，受贸易壁垒抬升、基数走高等因素影响，汽车出口增速有所放缓，但仍然处于较快增长区间，行业发展韧性强劲。具体来看，2025 年我国汽车出口量达 709.8 万辆，同比增长 21.1%，增速较上年小幅回升；从出口结构看，我国汽车出海呈现多重升级态势：燃油车稳固出口基本盘，新能源车占比快速攀升并成为出口增长核心引擎；自主品牌稳居出口主导，合资品牌加速海外布局、突围增长；出海模式深度转型，逐步推动由“单一整车出口”到“全产业链协同出海”的进阶。

分品牌看，2025 年，中国品牌乘用车销量为 2,093.6 万辆，同比增长 16.5%，高于汽车销售平均增长水平，市占率为 69.5%，同比继续提升，其他国别品牌颓势持续，其中，德系占比 12.1%、日系占比 9.7%、美系占比 5.9%、韩系占比 1.5%。

## 2.3 行业供需平衡分析

2025 年我国汽车经销商库存风险处于中等偏高水平，部分月度触及警戒区间，需持续关注行业企业去化措施实施落地情况及库存压力变化情况。2025 年，我国汽车经销商库存系数

运行于 1.17~1.61 区间，整体水平高于 2024 年，全年仅 1 个月位于 0.8~1.2 的合理区间，8 个月位于 1.2~1.5 区间，处于警戒线以下但高于合理区间，另有 3 个月大于 1.5，进入警戒区间。分类型看，自主汽车经销商库存系数走势与行业整体基本一致，合资汽车与进口汽车经销商库存系数部分月度显著偏高，比如 2 月和 3 月达到 1.7 以上；2025 年 12 月，自主、合资、进口汽车经销商库存系数分别为 1.26、1.40 和 1.35。此外，2025 年以来，汽车经销商综合库存预警指数以及各品牌经销商库存预警指数均持续高于 50% 的荣枯线，反映出行业整体库存压力偏大，经销商经营风险有所抬升；2025 年 12 月，汽车经销商综合库存预警指数为 57.7%，自主品牌、主流合资品牌、进口&豪华品牌经销商库存预警指数分别为 58.5%、55.9% 和 58.9%。

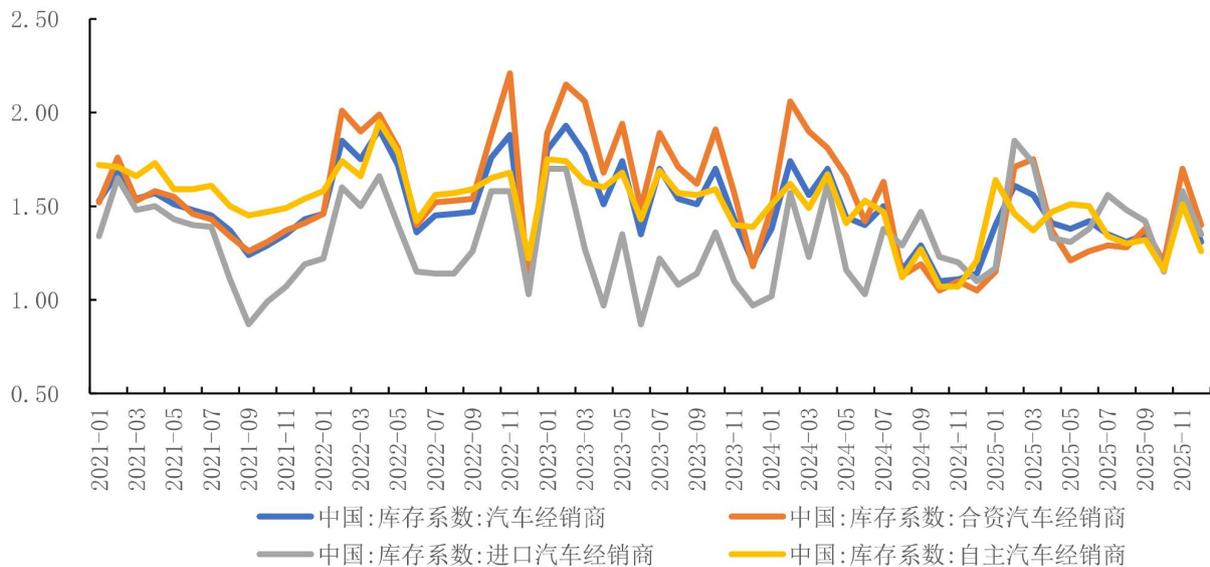


图 4 经销商库存压力变化情况

数据来源: Wind, 大公国际整理

### 三、行业的产业链地位分析

#### 3.1 行业纵向议价能力分析

汽车制造和零部件供应商企业议价能力因行业变革、供需格局及企业自身特征呈现显著分化，其中整车企业在价格战、研发投入增加及合资收益下滑等多因素叠加之下经营承压显著，经销商议价能力持续压缩。汽车制造方面，汽车制造企业位于产业链中枢地位，凭借高集中度、高技术和资本壁垒形成强议价能力。但目前汽车行业正处于变革期，商业模式与技术创新的加速迭代等对汽车产业链、价值链均产生显著冲击，进而影响车企在产业链中的地位，垂直整合、技术闭环的龙头企业议价能力较强，技术依赖企业话语权弱化。零部件方面，汽车零部件是汽车产业发展的基础，产业规模庞大，行业整体呈现企业数量多、规模小的特点，产业整体处于产业链中低端位置，但不同类型供应商议价能力存在较大分化。汽车车身、外覆盖件、轮胎等标准化程度高、产能充裕供应商议价能力较弱，产能或技术稀缺供应商（如宁德时代）议价能力很强。经销商方面，目前全球与中国汽车产业均处于产能结构性过剩阶段，同时需求

端复苏缓慢，供需错配格局下，整车企业普遍通过“以价换量”策略维持或抢占市场份额，并向经销商压库销售，经销商对终端客户的议价能力再次减弱，对整车厂议价空间亦被压缩。此外，通过对 23 家境内整车制造和 249 家零部件上市企业数据统计显示，近年来上述两类企业营收均呈逐年增长态势，毛利率较为稳定且有提高趋势，但销售利润率呈现较明显分化，2023 年以来整车制造企业销售利润率持续下降，零部件企业销售利润率则呈增长态势，反映整车制造企业在价格战、研发投入增大、部分企业合资品牌业绩下降导致投资收益减少等压力下，经营承压显著。

表 1 境内整车制造及零部件上市企业收入及盈利变动情况（单位：亿元、%）

分类	指标	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年前三季度
整车制造企业 (23 家)	营业收入	19,350.92	22,948.37	24,995.97	18,486.35
	毛利率	13.45	14.63	15.15	14.25
	净利润	606.11	763.99	745.48	490.74
	销售利润率	3.13	3.33	2.98	2.65
零部件企业 (249 家)	营业收入	10,174.79	11,554.36	12,516.05	9,853.48
	毛利率	16.82	18.34	18.28	18.19
	净利润	483.54	685.93	799.65	687.02
	销售利润率	4.75	5.94	6.39	6.97

数据来源：Wind，大公国际整理

### 3.2 行业内部竞争格局分析

汽车产业整体格局趋于稳定，比亚迪、吉利等头部企业优势稳固，但新能源细分市场格局仍在持续演变，呈现头部企业分化与新势力崛起并存态势。受电动化、智能化转型压力影响，近年来汽车行业经历深度重塑，目前格局进入相对稳定阶段，其中比亚迪凭借在新能源赛道的先发优势，近两年市场份额稳居市场首位；吉利汽车凭借新能源爆发、技术赋能、多品牌与全球化布局发力等多重因素，市场排名提升显著。2025 年，汽车销量排名前十位的集团合计销售量达 2,887 万辆，市场集中度 84.0%，同比下降 0.9 个百分点；前十集团名单未发生变化，内部排名小幅调整。具体来看，比亚迪和上汽市场份额稳居前两位，销量均实现同比增长；吉利全年销量同比增长 37.5%，排名由第五升至第三，成为格局变动的核心变量；一汽、长安、广汽排名各下降 1 位，北汽集团排名上升 1 位；奇瑞、东风、长城排名保持不变。

表2 2025年汽车及新能源汽车市场集中度排名（单位：万辆、%）

汽车				新能源汽车			
厂商 <sup>1</sup>	销量	同比	份额	厂商	销量	同比	份额
比亚迪	460.2	7.7	13.4	比亚迪	460.2	7.8	27.9
上汽	438.7	12.4	12.8	吉利	207.3	78.9	12.6
吉利	359.8	37.5	10.5	上汽	155.1	31.1	9.4
一汽	330.2	3.2	9.6	长安	111.0	51.1	6.7
长安	291.3	8.5	8.5	东风	105.3	22.3	6.4
奇瑞	280.3	7.7	8.1	奇瑞	90.9	58.3	5.5
东风	247.3	-0.3	7.2	特斯拉	85.2	-7.1	5.2
北汽	175.2	2.4	5.1	零跑	59.7	104.7	3.6
广汽	172.1	-13.9	5.0	一汽	43.8	29.2	2.7
长城	132.3	7.4	3.8	广汽	43.7	-3.3	2.7
<b>合计</b>	<b>2,887.4</b>	<b>-</b>	<b>84.0</b>	<b>合计</b>	<b>1,362.2</b>	<b>-</b>	<b>82.7</b>

数据来源：中国汽车工业协会，大公国际整理

新能源方面，2025年，新能源汽车销量排名前十位的集团合计销售量为1,362万辆，市场集中度82.7%，同比下降2.7个百分点，比亚迪、吉利、上汽市占率排名前三。此外，根据乘联分会统计数据，近年来新能源乘用车市场呈现“头部稳定、结构加速调整”的特征。具体来看，2025年比亚迪仍以绝对优势领跑，吉利汽车市占率提升显著，由2023年的6.1%攀升至2025年的12.2%，跃居第二；广汽埃安、理想汽车、长城汽车、蔚来汽车逐步退出前十排名，尤其广汽埃安由于用户结构单一、技术迭代滞后及产品矩阵竞争力不足等原因，市占率大幅下滑并于2025年退出前十；鸿蒙智行、赛力斯汽车、小米汽车凭借后发技术优势及产品差异化竞争力，跻身前十排名。

表3 2023~2025年新能源汽车厂商乘用车零售销量排行（单位：辆、%）

排名	2023年			2024年			2025年		
	厂商	销量	份额	厂商	销量	份额	厂商	销量	份额
1	比亚迪汽车	2,706,075	35.0	比亚迪汽车	3,718,281	34.1	比亚迪汽车	3,484,525	27.2
2	特斯拉中国	603,664	7.8	吉利汽车	862,933	7.9	吉利汽车	1,564,562	12.2
3	广汽埃安	483,632	6.3	特斯拉中国	657,102	6.0	长安汽车	789,141	6.2
4	吉利汽车	469,427	6.1	上汽通用五菱	647,047	5.9	上汽通用五菱	772,147	6.0
5	上汽通用五菱	457,848	5.9	长安汽车	622,313	5.7	特斯拉中国	625,698	4.9
6	长安汽车	384,915	5.0	理想汽车	500,508	4.6	鸿蒙智行	588,549	4.6
7	理想汽车	376,030	4.9	奇瑞汽车	432,556	4.0	奇瑞汽车	531,413	4.1
8	长城汽车	236,856	3.1	赛力斯汽车	385,906	3.5	零跑汽车	529,503	4.1
9	蔚来汽车	160,038	2.1	广汽埃安	366,901	3.4	赛力斯汽车	422,920	3.3
10	零跑汽车	144,155	1.9	长城汽车	291,859	2.7	小米汽车	411,837	3.2

数据来源：乘联分会，大公国际整理

<sup>1</sup> 根据中汽协披露信息列示，无全称信息，下同。

### 3.3 行业价格波动分析

2025年，在价格战与研发投入增加等多重压力下，汽车价格延续下行走势，行业盈利继续承压，依托“反内卷”共识以及价格治理政策落地，未来行业盈利状况有望逐步改善。根据乘联分会数据，在汽车置换更新补贴政策效应持续显现等因素下，2025年1~11月汽车行业实现收入100,223亿元，同比增长8.1%，利润4,403亿元，同比增长7.5%，利润率4.4%，低于下游工业企业6%的平均利润率水平。此外，根据中汽协统计数据，2022~2024年及2025年1~11月，16家重点汽车企业（集团）的营业收入分别为45,072亿元、46,885亿元、50,684亿元和37,383亿元，利润总额分别为3,522亿元、2,293亿元、1,813亿元和1,501亿元，销售利润率为7.81%、4.89%、3.58%和4.01%，行业整体呈现增收不增利的特征，反映出价格战、人工成本上升及研发转型投入增加等多重压力对车企的影响。

从价格变动角度看，由于市场竞争加剧与新能源转型冲击双重影响，近年来汽车行业价格战频发，倒逼市场价格下行，2024年8月以来乘用车价格变化指数持续处于负值区间，对终端价格下行态势进行了印证。2025年，汽车市场价格延续下行走势，其中2月、10月下降幅度较深，主要是受车企在节假日期间冲量促销、新能源车型降价抢占市场等因素影响。在行业“反内卷”共识凝聚、价格治理政策逐步落地的背景下，未来终端价格有望回归理性区间，缓解行业盈利压力。

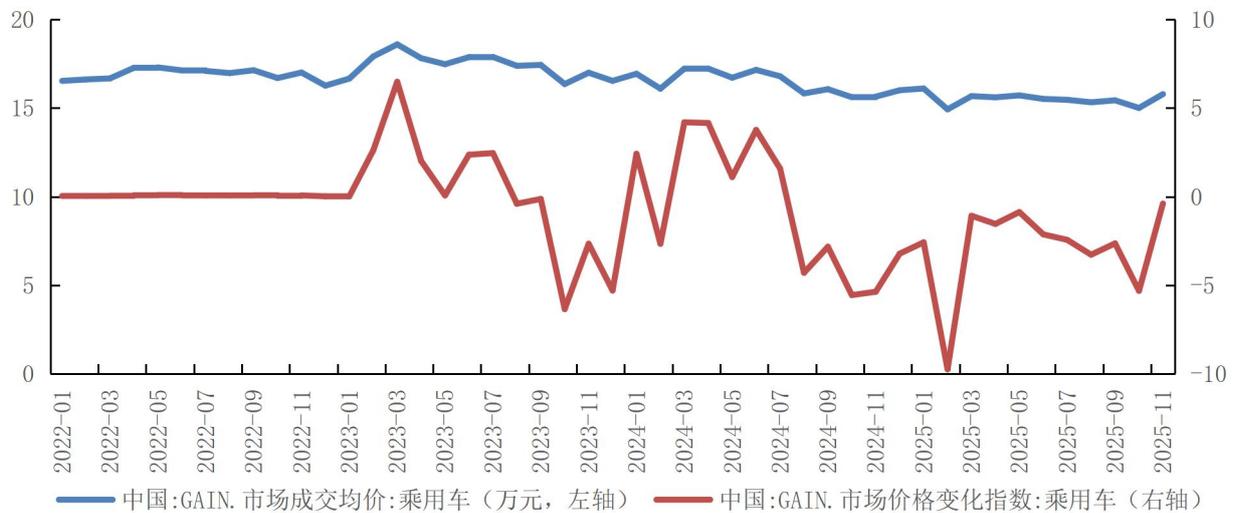


图5 2022年以来乘用车价格变动趋势

数据来源: Wind, 大公国际整理

## 四、行业创新能力分析

### 4.1 宏观和产业政策导向

标准方面聚焦汽车芯片、电池管理等核心领域，赋能产业升级。在《汽车芯片认证审查技术体系 1.0 版》基础上，2025 年 4 月国家认监委批准《汽车芯片认证审查通用技术要求》等 5 项认证认可行业标准立项，将进一步规范汽车芯片认证审查活动，提升认证机构、设计机构、测试机构、算力机构等技术能力，助力提升国产汽车芯片产品质量和可靠性。同月，工业和信息化部发布《2025 年汽车标准化工作要点》提到要强化智能网联汽车标准供给、加快汽车芯片标准制修订等多个重点领域的标准建设，以标准助力汽车产业转型升级和高质量发展。11 月，全国汽车标准化技术委员会电子与电磁兼容分会公布关于征求《电动汽车用动力蓄电池管理系统功能安全要求及试验方法》推荐性国家标准意见的函，提出电动汽车用动力蓄电池管理系统的功能安全要求，并给出对应的验证和确认方法，有助于提升新能源汽车的安全性能。12 月，全国汽车标准化技术委员会电子与电磁兼容分会公布关于征求《汽车芯片环境及可靠性通用规范》推荐性国家标准意见的函，对汽车芯片环境及可靠性提出试验方法及要求，为汽车芯片可靠性验证提供标准依据，有助于促进集成电路产业高质量发展。

多部门出台组合政策，全方位提振汽车消费。2025 年 3 月，中共中央办公厅、国务院办公厅印发《提振消费专项行动方案》提出，支持地方加力扩围实施消费品以旧换新，推动汽车、家电等大宗耐用消费品绿色化、智能化升级。5~6 月，工业和信息化部 and 商务部办公厅先后发布组织开展新能源汽车下乡、千县万镇新能源汽车消费季等活动，完善县乡地区新能源汽车购买使用环境。9 月，工业和信息化部等八部门联合印发《汽车行业稳增长工作方案(2025—2026 年)》(以下简称“《稳增长方案》”)，对汽车产业进行系统性政策部署，旨在应对行业增速放缓、竞争加剧、出口承压等新挑战，推动汽车产业实现“质的有效提升”和“量的合理增长”，文件提出了扩大国内消费、提升供给质量、优化产业发展环境、提升国际开放合作水平四大方面共 15 项重点举措，2026 年目标是行业运行保持稳中向好发展态势，产业规模和质量效益进一步提升。10 月发布的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》中，在大力提振消费部分明确提到，要完善促进消费制度机制，清理汽车等消费不合理限制性措施。12 月，国家发展改革委、财政部印发《关于 2026 年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》，提出支持汽车置换更新，符合相关规定目录下，个人置换购买新能源乘用车和 2.0 升及以下排量燃油乘用车可享受一定比例补贴价。根据商务部信息披露，2024 至 2025 年，我国实现汽车以旧换新 1,830 万辆，其中新能源汽车占比近 60%；以旧换新政策带动消费品销售额 3.92 万亿元，惠及消费者 4.94 亿人次。此外，金融政策同步配套支持汽车消费，2025 年 6 月中国人民银行等六部门联合印发《关于金融支持提振和扩大消费的指导意见》，支持汽车金融公司发行金融债券，扩大信贷消费规模，并发挥专营特色功能，丰富居民购车消费信贷供给以及支持汽车经销商信贷；鼓励金融机构积极开展汽车贷款业务。

政策明确汽车智能转型加快升级，推动人工智能对全产业链的深度赋能。2025年9月，《稳增长方案》工作举措中指出加快汽车行业数字化、智能化转型，推动人工智能在研发设计、生产制造、运营管理等场景应用，持续开展智能工厂梯度培育和推广工作，支持企业分级建设智能工厂，推进产业链供应链数字化协同改造。12月，工业和信息化部等四部门联合印发《汽车行业数字化转型实施方案》，明确诊断评估与改进提升、汽车零部件中小企业数字化转型赋能、典型场景与人工智能应用示范等重点任务。目标到2027年，整车标杆企业智能制造能力成熟度等级提升一档，零部件企业数字化水平显著提升，研发设计工具普及率超95%，关键工序数控化率超70%；行业全员劳动生产率较2025年提升10%，产品研发周期及交付周期缩短20%。

汽车行业“反内卷”与竞争秩序规范势在必行。汽车行业开展“反内卷”整治、规范市场竞争秩序已成为推动产业高质量发展的必然举措。2025年以来，国家层面多部门持续发力，多举措并举整治汽车行业“内卷式”竞争，从顶层部署到专项施策形成监管合力，推动产业回归良性竞争轨道。3月政府工作报告明确提出要综合整治“内卷式”竞争。5月工业和信息化部明确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。6月新修订的《保障中小企业款项支付条例》正式生效，明确要求大型企业从中小企业采购货物、工程、服务，应当自货物、工程、服务交付之日起60日内支付款项，对汽车企业与供应商之间的支付行为形成约束。7月工业和信息化部、国家发展改革委和市场监管总局联合召开新能源汽车行业座谈会，部署进一步规范新能源汽车竞争秩序工作。8月《市场监管总局 工业和信息化部关于加强智能网联新能源汽车产品召回、生产一致性监督管理与规范宣传的通知（征求意见稿）》发布，旨在加大智能网联新能源汽车缺陷调查与召回管理力度、强化智能网联新能源汽车生产一致性监督管理、加强企业广告活动和商业宣传行为监督等。9月工业和信息化部等六部门联合印发《关于开展汽车行业网络乱象专项整治行动的通知》，旨在提升涉汽车企业网络乱象处置质效，督促企业规范营销宣传行为。

## 4.2 技术创新

汽车智能化正高速普及，但高阶自动驾驶迈向规模化仍面临技术与市场的双重挑战。汽车行业正经历从“交通工具”向“智能移动终端”的深刻转型，智能化已成为继电动化之后推动产业发展的核心驱动力。以人工智能、大数据、物联网等为代表的前沿技术，正加速与汽车产业深度融合，其中，AI大模型正成为智能汽车技术演进的关键支撑，推动高阶自动驾驶逐步迈向规模化商用，促使车企从技术成本控制转向用户价值创造。根据国家标准《汽车驾驶自动化分级》，L0-L2级属于辅助驾驶范畴，L3-L5级则代表自动驾驶的不同阶段。当前，我国汽车智能化发展正处于L2级功能规模化普及、L3级开启商业化试点、L4级在限定场景深化应用的并行推进阶段，2025年前三季度，L2级乘用车进入普及阶段，渗透率已达64%，预计未来渗透率将进一步提升，功能及体验将不断丰富，围绕复杂场景下的自动泊车、主动避险等用户核心

需求，相关功能将逐步实现集成落地。但同时，向高阶自动驾驶迈进仍面临着多重挑战，比如法规体系尚不完善、技术长周期研发且投入大、成本控制压力等行业性难题，以及用户对自动驾驶安全性认知不足、接受度待提升的市场痛点。

研发投入力度较大的车企以新能源车企为主。从部分车企 2025 年三季度数据看，比亚迪研发费用规模较高且位于前列，头部/新能源车企以大规模研发投入构筑技术壁垒，传统车企保持稳健的研发投入节奏。在研发人员配置上，造车新势力整体研发人员占比较高，依托高人才密度驱动技术创新发展。整体来看，研发投入力度较大的车企仍以新能源车企为主。

表 4 2025 年三季度部分车企研发费用情况（单位：亿元、%）

企业名称	证券代码	研发费用	研发费用占比	研发人员占比 <sup>2</sup>
长安汽车	000625.SZ	50.39	4.38	22.03
比亚迪	002594.SZ	437.48	7.73	12.55
东风股份	600006.SH	2.19	3.12	18.90
上汽集团	600104.SH	126.14	2.73	17.50
赛力斯	601127.SH	50.60	4.58	32.92
广汽集团	601238.SH	10.05	1.52	19.10
长城汽车	601633.SH	66.36	4.32	27.45
蔚来集团	9866.HK	-	-	25.26
理想汽车	2015.HK	-	-	18.40
吉利汽车	00175.HK	117.17	4.89	-
奇瑞汽车	9973.HK	78.78	3.67	-
零跑汽车	9863.HK	-	-	29.59
小鹏汽车	9868.HK	-	-	40.40

数据来源：Wind、大公国际整理

## 五、行业信用评级情况分析

### 5.1 新发债与存续债情况

2025 年，受益于科创债发行规模扩大，行业新发债规模同比大幅增长。2025 年，汽车行业新发行债券 27 只<sup>3</sup>，规模 594 亿元，发行债券个数同比增加 3 只、发债总金额同比大幅增加 257 亿元；其中科创债 16 只，规模 433 亿元，科创债发行数量及规模同比均大幅增加；分债券类型看，新发债包括短期融资券、中期票据和公司债三类，利率分布在 1.47%~2.84%；分发行主体看，发行集中在浙江吉利控股集团有限公司（以下简称“吉利控股”）和比亚迪股份有限公司（以下简称“比亚迪”）两家企业，发行主体信用级别均为 AAA（其中比亚迪为 AAA<sub>stt</sub>），其中吉利控股和比亚迪全年发行规模分别为 218 亿元和 200 亿元。

存续债集中于三年内到期，偿债主体集中于吉利控股、北京汽车集团有限公司、比亚迪和中国兵器装备集团有限公司。截至 2025 年末，汽车行业共有 56 只存续债券（不含资产支持证

<sup>2</sup> 研发人员占比为 2024 年数据。

<sup>3</sup> 未计入资产支持证券。

券和违约债券），债券余额 896.95 亿元。按存续债类型分，中期票据 27 只、超短期融资券 7 只、公司债 21 只、可转债 1 只；按期限结构分，2026 年以内到期规模占比为 32.89%、2027 年到期债券规模占比 28.76%、2028 年到期债券规模占比 31.33%、2029 年到期债券规模占比 5.57%， “25 吉利 MTN001B(科创票据)” 的发行期限为 10 年期，是 2025 年汽车行业新发债中发行期限最长的债券，将于 2035 年 4 月到期。此外，目前汽车行业尚存在存续违约债，规模较大的为华晨汽车集团控股有限公司 172 亿元。

表 5 截至 2025 年末汽车行业存续债主体情况（单位：亿元）

发债主体	债券余额	最新主体级别	企业属性
浙江吉利控股集团有限公司	338.00	AAA	民营企业
北京汽车集团有限公司	175.00	AAA	地方国企
比亚迪股份有限公司	100.00	AAA <sub>stt</sub>	民营企业
中国兵器装备集团有限公司	76.00	AAA	中央企业
东风汽车集团股份有限公司	56.00	AAA	中央企业
保定市长城控股集团有限公司	47.00	AAA	民营企业
吉利汽车控股有限公司	35.00	AAA	民营企业
长城汽车股份有限公司	34.95	AAA	民营企业
广州汽车集团股份有限公司	20.00	AAA	地方国企
重庆长安汽车股份有限公司	10.00	AAA	中央企业
江铃汽车集团有限公司	5.00	AA+	地方国企
合计	896.95	-	-

数据来源：Wind，大公国际整理

## 5.2 信用利差情况

2025 年，汽车行业 1 年期以内债券发行信用利差<sup>4</sup>均值在 14.13bp，3 年期债券发行信用利差均值在 51.36bp，5 年期债券发行信用利差均值在 52.52bp，10 年期债券发行信用利差在 119.07bp（10 年期发行债券仅 1 只）。其中，第四季度仅发行 1 只债券，利率为 1.8%，期限为 3 年，发行利差为 38.91bp。

## 5.3 信用评级调整情况

2025 年以来汽车行业存续债主体均无信用级别或展望发生调整的情况，行业整体信用水平稳定。截至 2025 年末，汽车行业存续债涉及主体 11 个，其中央企 3 个、地方国企 3 个和民营企业 5 个；AAA/AAA<sub>stt</sub> 级别主体 10 个、AA+ 级别主体 1 个。2025 年以来，汽车行业存续债主体均无信用级别或展望发生调整的情况，行业整体信用水平稳定。

<sup>4</sup> 基准利率选取同期限、同日期的中债国债收益率；发行期限不满 1 年的基准利率选取 1 年期数据。

## 六、周期发展展望

政策方面，预计进一步聚焦内需主导、规范竞争、创新驱动三大方向，引导行业提升发展质效。扩大需求方面，汽车作为扩大内需的重要抓手，对消费市场扩容提质具有关键支撑作用，行业政策预计仍将会以扩大内需为核心导向，持续实施提振消费专项行动，激发市场消费活力，深度挖掘汽车消费潜力，同时引导金融机构创新服务模式与产品供给，强化消费金融对汽车消费的支撑作用。规范产业竞争方面，针对汽车行业“内卷式”竞争及无序价格战等非理性竞争现象，相关政策预计会聚焦长效监管机制的建立与完善，切实规范产业竞争秩序，同时以标准为引领，持续提升汽车产品质量和安全水平，推动行业提质增效。强化创新驱动方面，当前我国汽车产业正处于智能化加速演进的阶段，依托人工智能赋能产业创新发展，相关政策预计会聚焦突破“卡脖子”关键技术，加紧培育壮大产业新动能，全面提升产业核心竞争力，同时持续健全创新机制体制，完善创新支撑体系。

需求方面，在技术创新、政策支持、新能源车普及等多重驱动下，国内市场需求与出口预计保持增长韧性，但国内市场进入高销量、低增长周期，未来增速预计会维持中低速水平，同时需关注外贸政策变动等对出口的限制。“十五五”开局之年，促消费依然是经济发展的重点工作，在技术创新及政策支持驱动下，国内汽车新增及换购需求有望持续挖潜发力，为汽车消费提供支撑。与此同时，东南亚、中东、拉美等新兴市场经济增长动能较强，但汽车保有量较低，市场增长潜力巨大，也是中国车企当前海外布局的核心区域，伴随新兴市场需求持续释放以及新能源车渗透率的逐步提升，我国有望凭借需求红利、先发布局优势以及新能源全产业链竞争力，持续拉动汽车出口规模增长、保持出口韧性。但国内汽车市场已步入高销量、低增长的平稳发展周期，未来增速预计将维持在中低速水平；同时需重点关注外贸政策变动、供应链韧性、海外营销及售后服务短板等因素对出口的制约，并加快相关能力的建设与提升。

盈利及信用方面，产能过剩与竞争加剧等背景下，汽车销售价格预计继续下探但调整空间有限，行业盈利将持续趋弱，整体信用水平预计维持稳定，但需关注转型成效等对信用水平的影响。在行业产能过剩、市场竞争激烈及技术成本下降背景下，预计汽车销售价格会继续下探，但考虑到行业治理持续深化以及盈利空间已处低位，价格调整空间相对有限，行业盈利指标表现预计持续趋弱。从信用水平看，2025年以来，汽车行业发债主体不存在级别或展望下调情况，且当前存续债主体信用水平高、新发可滚动接续，行业整体信用质量预计将保持稳定，但需关注车企转型进展与经营效益变动情况，以及对企业信用水平的影响。

## 报告声明

本报告分析及建议所依据的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所依据的信息和建议不会发生任何变化。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，不构成任何投资建议。投资者依据本报告提供的信息进行证券投资所造成的一切后果，本公司概不负责。

本报告版权仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发，需注明出处为大公国际，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。