

汽车周刊

上市主流车企2025年一季度财报出炉

洞察盈亏交织下的产业变革与破局之道

近日，各大上市车企陆续披露了2025年一季度财报。

从国内主流汽车集团的业绩情况看，有人欢喜有人愁；其中比亚迪、吉利汽车、长安汽车、上汽集团等实现同比增长，交出亮眼答卷，但相比之下，广汽集团、长城汽车等却陷入了增长困局。

无疑，业绩分化的原因是多方面的，或与市场竞争、产品结构调整、原材料价格波动等因素有关，但业绩承压者又该如何破局重生呢？

■新快报记者 罗晓彤

1 盈利密码藏在产业变革趋势中

从目前披露的一季度财报来看，比亚迪的表现非常突出。

比亚迪2025年第一季度财报显示，公司一季度实现营业收入1703亿元，同比增长36.35%；归属于上市公司股东的净利润达到91.5亿元，同比增长100.38%，近乎翻倍。而销量方面，比亚迪一季度新能源汽车销量达100.08万辆，同比增长59.81%，单月销量峰值突破37.74万辆，相当于每分钟售出7辆新车。

不难发现，比亚迪一季度营收的强劲增长，与其新能源汽车市场持续火爆、公司产业链垂直整合优势得到充分发挥有直接关系。财报显示，比亚迪一季度汽车及相关产品收入占比超80%，成为拉动业绩增长的核心引擎。比亚迪旗下王朝网、海洋网、腾势、方程豹、仰望五大品牌矩阵，覆盖了从入门级到豪华车的全细分市场，满足了不同消费者的需求。

吉利汽车方面也因销量可观而交出了一份亮眼的财报。2025年一季度，吉利汽车销量达70.38万辆，同比增长48%，创历史新高，其中新能源汽车销量达33.92万辆，同比大幅增长135.35%，新能源车渗透率提升至48.19%。同时，一季度吉利汽车累计出口销量近9万辆。基于此，吉利汽车预计2025年第一季度会计政策变更前归属公司股权持有人溢利为人民币116亿至123亿元，同比增长640%至690%。会计政策变更后归属公司股权持有人溢利为人民币52亿至58亿元，同比增长220%至270%。

对于业绩大幅增长，吉利汽车认为主要与两方面有关，一是业务内生增长。第一季度吉利销量创历史新高，特别是新能源业务的强劲增长成为主要推动力。同时，产品结构优化以及规模效应日益凸显，带动公司整体盈利能力大幅提升。二是汇率收益贡献。随着吉利出口业务的快速扩张，外汇汇率波动带来了20亿至23亿元的税后净收

益，这一非经常性收益对本季度业绩提升起到了显著作用。

长安汽车方面，其发布的2025年第一季度业绩预告显示，长安汽车预计归属于上市公司股东的净利润将在13亿至14亿元，同比增长率预计达到12.26%至20.89%。剔除非经常性损益后的净利润预计将在7.3亿至8.3亿元，同比增长553.54%至643.06%。销量层面，2025年一季度，长安汽车以70.5187万辆的销量成绩创下历史新高。其中海外销量159585辆，新能源销量194173辆。

对于业绩增长原因，长安汽车方面表示，主要得益于公司坚定推进第三次创业，包括品牌向上、产品结构优化、新能源效益改善、海外实现增量增利以及自主品牌盈利能力稳中有进。

同样实现利润增长的还有上汽集团。据披露，上汽集团预计2025年第一季度实现归属于母公司所有者的净利润为30亿元到32亿元，与上年同期相比，将增加2.9亿元到4.9亿元，同比增加10%到18%。

对于本期经营业绩增加的主要原因，上汽集团在公告中称，今年以来，公司深入推进全面深化改革，加快内部业务的梳理整合，努力抢抓市场机遇，大力实施降本增效，公司2025年第一季度实现整车批发销量94.5万辆，比上年同期增加13.3%，产销回升向好势头持续增强，2025年公司经营发展实现了良好开局。

综上来看，这些主流汽车集团实现业绩增长的原因是多方面的，或有全产业链垂直整合优势，或因得到了出口业务的汇率收益，亦或是深化改革、降本增效，抢抓市场机遇实现产销回升。但这些主流汽车集团盈利有一个共性，那就是顺应市场发展，紧跟新能源发展趋势，进而优化内部业务与产品结构，积极开拓国内外市场，有效提升了自身的盈利能力与市场竞争力。



■廖木兴/制图

2 出现由盈转亏又该如何破局？

在汹涌澎湃的智电浪潮下，汽车市场也正面临“此消彼长”的态势。

2025年第一季度，长城汽车累计销量25.68万辆，同比减少6.73%。其中，除了WEY、长城皮卡实现增长外，哈弗、欧拉、坦克均不同程度下滑。

与此同时，长城汽车在经营上也遇到了净利润接近“腰斩”、营收同比下滑的局面。财报显示，长城汽车2025年第一季度营业收入达400.19亿元，同比减少6.63%，而归属于上市公司股东的净利润仅为17.51亿元，同比下滑45.60%。

为此，有证券机构下调了长城汽车的目标价。比如美银证券，其考虑到首季业绩，下调了对长城汽车今年至2027年的销量预测，毛利率预测分别降2.5个、2.3个及1.6个百分点，净收入预测分别下调15%、10%及8%，并将长城汽车H股目标价由14.6港元下调至12.8港元，维持“中性”评级。

对于业绩下滑的主要原因，长城汽车认为是“处于产品换代升级周期，销量同比有所下降，以及直营体系建设投入增加所致”。

广汽集团方面，由于销量下滑等因素，2025年第一季度出现了业绩亏损。财报显示，广汽集团第一季度实现营收196.5亿元，同比下降7.95%；归属于上市公司股东的净利润为-7.32亿元，同比下降159.95%。同期销量为37.12万辆，同比下滑9.42%。

广汽集团在财报中解释称，净利润的下滑主要是报告期内汽车销量同比下滑，以及市场竞争加剧、促销投入加大所致。

“这些汽车集团业绩分化明显的原因为多方面的，包括市场竞争、产品结构调整、原材料价格波动等因素。”奥优国际董事长张明认为，业绩承压的车企，需要从产品结构、成本控制、研发投入、数字化转型等多个方面进行调整，以提高市场竞争力。

经济学家新金融专家余丰慧也告诉记者，这些车企出现明显分化，主要与各自的产品策略、市场定位以及对新能源汽车市场的适应能力有关。比如，吉利和比亚迪在新能源汽车领域布局较早，产品线丰富且技术领先，能够更好地满足市场需求。而广汽集团和长城汽车可能由于在新能源领域的投入或转型速度不及竞争对手，或者依赖的细分市场需求减弱，导致业绩下滑。

为此，余丰慧建议，业绩承压的车企首先需要加快新能源汽车的研发和生产，提升产品的竞争力。其次，优化成本结构，提高运营效率，比如通过数字化转型来降低成本、提高响应速度和服务质量。此外，加强品牌建设和市场营销，精准定位目标客户群体，并根据市场变化灵活调整销售策略，也是必要的措施。“总之，紧跟行业趋势并及时调整战略是关键。”他说。

4月狭义乘用车零售预计175万辆

新能源车销量占比预计超50%

新快报讯 记者罗晓彤报道 今年3月，在“双新”政策以及地方促消费政策的拉动下，乘用车市场延续旺季市场走势，终端需求持续释放，狭义零售量实现了同比14.3%，达193.7万辆，处于近年来较高水平。而4月，据乘联会最新数据，该月狭义乘用车零售预计175万辆，新能源乘用车预计90万辆，占比超50%。

乘联会在分析中指出，由于“两新”政策的拉动，春节后市场热度较高，各地方也于三月底起密集出台促消费政策，4月上半月整体车市仍维持3月底人气，同比平稳增长。4月下旬2025上海车展拉开帷幕，车展前各车企已经开启

造势，大量热点新车扎堆上市，重磅新能源产品逐一开启交付，预计将会为新能源市场带来新一波增长动能，对整体车市构成有力支撑。

记者也注意到，在2025上海车展举办期间，共有超百款全球首发新车接连亮相，众多先进科技轮番登场。不少车企在车展上对旗下重磅新车开启预售或进行上市，并给出了丰厚的购车权益。比如，上汽荣威旗下全新轿车荣威D6上市售价为9.98万-13.98万元，但享限时一口价7.98万-11.98万元，相当于直降2万元，还可享“零自燃保障”“三电终身质保”双重权益。而深蓝汽车则在车展

上开启深蓝S09的预售，5款配置版本预售价23.99万元起，首批用户可享价值超83359元的多项专属权益。

同样值得一提的是，在上海车展开幕前的两周，车企已经开启了紧锣密鼓的产品上新。据不完全统计，4月9日至22日，约有20场汽车发布会举行；单是4月15日就有小鹏汽车、极氪汽车、沃尔沃、广汽本田等品牌扎堆上新车。

中南财经政法大学高级研究员李延东表示，上海车展展现出汽车价格整体下探的趋势，特别是豪华品牌国产车型与进口车型价格差距缩小，这在一定程度上反映了市场竞争的加剧，汽车厂商

为了吸引更多消费者，纷纷在价格上做出调整，以提升自身产品的竞争力。

乘联分会最新调研结果显示，4月月中整体车市折扣率约为23.7%，较3月底略有回收。零售量占总市场近八成的头部厂商4月零售目标同比增长7.1%，但较上月目标环比下降约10%，综合估算，4月狭义乘用车零售约为175万辆，同比增长14.4%，环比下降9.8%，而新能源零售预计可达90万辆，渗透率51.4%。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道