

增量幻觉退潮,生存逻辑上线

2026年首月部分车企销量披露

2月初始,随着各家车企陆续揭晓1月销量数据,同时结合相关数据预判,在政策调整、市场需求转换及竞争加剧的多重因素影响下,1月车市呈现出“同比微增、环比普降”的复杂态势,大汽车集团、新造车企业的销量出现明显的阵营分化,这场“冷暖交织”下的新博弈,不仅映射出车企间的强弱分化,更揭示了产业竞争逻辑的质变与升级。

■新快报记者 刘佳淇



■本版制图:廖木兴

从头部阵营几家车企公布的数据来看,可谓是强者恒强,但市场分化也在不断加剧。其中,比亚迪以210051辆销量表现延续其市场统治力,但环比下滑亦折射出市场需求波动与车企承压的现实;同样令人关注的是,吉利汽车则以270167辆的销量首次超越比亚迪,同比增长1%,环比增长14%,彰显其“油电双轮驱动”战略的韧性。

再看广汽集团,其2026年首月整体销量达11.66万辆,同比增长18.47%,旗下自主品牌销量超4.9万辆,同比增长87.58%。去年12月,广汽集团启动自主品牌BU改革,将昊铂与埃安合并为昊铂埃安BU,并计划未来2-3年推出30款新车。这一改革成效在1月销量中初步显现,昊铂埃安销量达2.16万辆,同比增长117.63%。

此外,广汽集团旗下的合资品牌表现同样呈现分化。广汽丰田以6.36万辆销量实现同比正增长,凯美瑞与赛那两

大车型成为增长支柱,印证合资品牌在燃油车领域的根基犹存。但广汽本田1月销量仅为2.76万辆,其去年同期销量则为38342辆。

与此同时,新势力阵营也在不断突围与调整中前行。鸿蒙智行1月以5.79万辆交付量蝉联新势力销冠,其中问界单月交付超4万辆,同比增长83%,成为拉动增长的核心引擎。多次被视为“黑马”的零跑汽车,则以3.2万辆交付量实现同比27%的增长,并剑指百万辆销量目标,显示出第二梯队企业的突围潜力。相比之下,小鹏汽车1月交付量同比下滑超三成,环比近乎腰斩,跌出新势力第一梯队;理想汽车1月交付新车27668辆,同比下降7.55%,环比下降37.47%,凸显产品迭代与市场预期的错位风险。

此外,东风汽车集团旗下奕派科技1月销量为2.13万辆,同比增长145%,其新品规划与华为合作车型奕境的即将推

出,为未来增长注入动力。岚图汽车销量1.05万辆,同比增长31%,并加速新品布局与赴港上市进程,计划在2026年推出“三王一炸”四款全新车型,覆盖SUV、FUV和MPV三大品类。

事实上,新能源市场的竞争逻辑已从“量增”转向“质变”。蔚来全新ES8单月交付1.76万辆,占比品牌超六成,高端化产品正成为其销量支柱;小米SU7持续产能爬坡,通过“技术平权”锁定年轻用户群体;极氪交付2.37万辆,同比增长99.7%,旗下极氪8X的即将上市或进一步推高市场份额。

值得注意的是,面对实际“开门冷”现状,车企选择避开直接降价,转而布局超长期低息金融方案。据不完全统计,截至目前,有9家车企推出了“7年低息”金融购车方案,从经济型代步车到中高端家用车,覆盖50万元以内全品类车型和不同消费层级。乘联会秘书长崔东树认为,此举本质是价格战

的隐蔽化表达,核心逻辑是对冲补贴退坡成本、缓解用户购车压力、拉动销量增长。

从整体表现看,车市在波动中显露韧性。据乘联会数据,尽管1月1日-18日全国乘用车零售销量仅为67.9万辆,同比大幅下滑28%,较上月同期降幅更是达到37%;批发市场同比下降35%,但全月预测数据显示,1月狭义乘用车零售总量可能达到180万辆,环比下降20.4%,同比基本持平。

有业内分析认为,2026年车辆购置税新政的落地,叠加春节假期因素,使得消费者观望情绪升温,并且部分需求也在2025年底提前释放。在此背景下,车企阵营间的表现差异显著,头部企业强者恒强,部分新势力陷入调整,但毫无疑问的是,出口市场成为众多车企的重要支撑,以奇瑞为例,其1月销售汽车20.03万辆,其中出口达11.96万辆,连续9个月突破10万辆大关。

国产SerDes芯片迈出关键一步 瑞发科启动IPO,华为加持能否撬开市场垄断?

新快报讯 记者刘佳淇报道 在智能汽车高速演进的浪潮下,作为“数据神经中枢”的车载SerDes(串行器/解串器)芯片正成为产业竞争的新高地。1月29日,证监会官网披露瑞发科半导体(天津)股份有限公司(下称“瑞发科”)启动A股IPO辅导备案,由华泰联合证券担任辅导机构。这家深耕车规级SerDes芯片十余年的本土企业,因华为旗下哈勃科技以11.62%持股比例成为第三大股东而备受关注。然而,在国产替代加速推进的同时,行业仍面临技术壁垒高、生态构建难等现实挑战。

国产突围初见成效,但市场格局未改

随着L2级及以上智能驾驶新车渗透率在2024年已达55.7%,单车搭载摄像头数量激增、座舱屏幕高清化,对高速数据传输提出更高要求。据行业测算,一辆智能汽车平均搭载8-16颗SerDes芯片,高端车型需求更高。据QR Research预测,全球汽车SerDes

芯片市场规模将从2023年的4.47亿美元增至2030年的16.77亿美元,年复合增长率达20.28%。

然而,这一关键赛道长期被海外巨头垄断,ADI(亚德诺)与TI(德州仪器)合计占据全球92%市场份额,国内车企高度依赖进口,供应链安全与成本压力并存。在此背景下,瑞发科自2015年切入该领域,目前已量产20余款符合HSMT国标的车规级芯片,传输速率覆盖2Gbps至12.8Gbps,适配4K屏、800万像素摄像头及4D毫米波雷达等高端场景。2025年出货量突破2000万颗,跻身国内市场前三,成为唯一进入主流阵营的本土厂商。

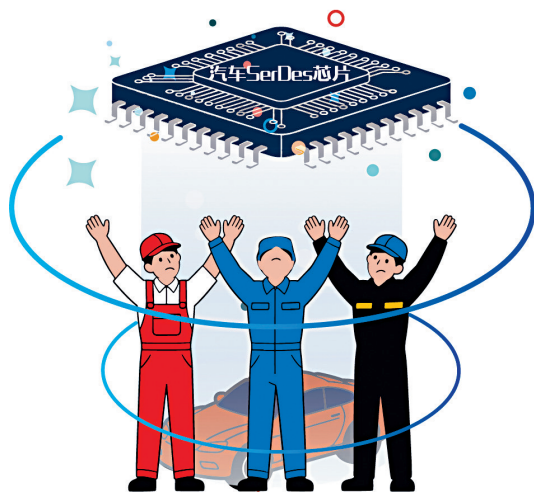
华为入股赋能,生态构建任重道远

2022年,哈勃科技战略入股瑞发科,不仅带来资金支持,更通过华为在智能汽车全栈技术体系中的布局,加速其芯片在真实场景中的验证与落地。业内分析指出,华为与瑞发科的合作,有助于构建从底层芯片到整车系统的

国产化闭环,提升本土供应链韧性。

尽管瑞发科实现“从0到1”的突破,但客观来看,国产SerDes芯片整体仍处于追赶阶段。目前国内市场虽有超20家厂商布局,但多数集中于中低端产品;12Gbps以上高性能芯片仍处攻坚期,良率、稳定性及配套软件生态尚难与国际龙头比肩。一位业内人士坦言:“高性能车载SerDes芯片尚处发展初期,产品偶发问题在所难免,市场需给予一定包容度,但谁能真正领跑,仍需时间检验。”

瑞发科冲刺IPO,显然意在借力资本市场加大研发投入,推动更高性能芯片量产,并完善测试验证与客户服务体系。此举既是对自身技术路线的加码,也是国产核心芯片自主化进程的关键一步,更折射出中国智能汽车产业链对“自主可控”的迫切需求。华为的加持为其注入信心,但打破国际垄断绝非一企之功。唯有持续投入、开放协作、耐心打磨,国产SerDes芯片方能在全球市场站稳脚跟。



更多优质汽车资讯
请关注新快报汽车视频号及新快网汽车频道