

汽车新能源行业消息汇总

文 | 刘明星

小米 YU7 发布当天爆单

2025 年 6 月 26 日，小米汽车首款 SUV 车型 YU7 正式上市，开放购买 1 小时内大定数量突破 28.9 万，尽管存在黄牛搅局的可能，但其市场热度仍凸显了造车新势力的爆发力。同日，东风汽车集团宣布成立奕派汽车科技公司，对旗下 20 万元以内的乘用车业务进行重大整合，涵盖风神、纳米、奕派三大品牌，整合商企、研发、生产、供应链、销售及服务等全价值链资源，采用一体化运营模式。

从行业背景看，此次整合是传统车企应对新能源转型的缩影。2025 年前 5 个月，东风乘用车（含三大品牌）销量 81373 辆，同比增长 18.5%，但在激烈竞争中仍显乏力。其中，风神销量 56837 辆（+23.6%），奕派 14149 辆（+30.3%），纳米 10387 辆（-12.9%），品牌发展不均衡。东风通过成立新公司，旨在打破部门壁垒，集中力量打造差异化产品矩阵，与岚图（20 万 ~ 30 万元）、猛士科技（30 万元以上）形成完整价格矩阵。

同期，行业整合加速：吉利推进“一个吉利”战略，计划收购极氪实现完全合并，预计提升整体效益 5%；广汽整合传祺、埃安、昊铂资源；上汽组建“大乘用车”板块，推动平台化生产。这些动作均指向资源集中化，以应对智能化、

电气化新赛道的竞争。专家认为，传统车企通过品牌焕新与资源整合，既能继承原有底蕴，又能给市场带来新鲜感，是平衡风险与收益的务实选择。

远景赤峰全球最大绿色氢氨项目首期投产

财新网 7 月 11 日消息，“远景赤峰绿色氢氨项目不仅是一座工厂，也是一个独立的可再生能源系统。我们生产氢气的电解槽能在 5 分钟内完成全负荷快速调节，像一块巨大的绿色海绵，吸收电力波动。我们不再是电力的被动消耗者，而是主动的参与者和稳定器。”7 月 8 日，远景氢能总工程师张健在该公司赤峰绿色氢氨项目投产仪式中称。这一项目位于内蒙古赤峰市元宝山产业园区，由远景能源投资建设，此次投产的是年产 32 万吨绿氨的首期工程，标志着中国绿色氢氨产业首次迈入规模化商业运营。

西气东输四线全线贯通投产

国家管网公司 6 月 26 日宣布，西气东输四线（吐鲁番—中卫）甘宁段成功投产。至此，西气东输四线全线贯通投产，对于我国提升国际油气资源配置效率、保障开放条件下的能源安全、共建新时代绿色能源丝绸之路，具有重大战略意义。西气东输四线（简称西四线）

是继西气东输一线、二线、三线管道之后，连接中亚和中国的又一条能源战略大通道。工程采取分段建设，吐鲁番至中卫段是西四线工程的核心组成部分，全长 1745 公里，占西四线总长过半，途经新疆、甘肃、宁夏 3 省（自治区）17 县（市），管径 1219 毫米，设计压力 12 兆帕。工程投产后年输气能力达 150 亿立方米，折合替代标煤 2700 多万吨，减少碳排放约 5000 万吨，西气东输管道系统年输送能力将达到“十亿方”，显著提升天然气跨区域调配能力。

前 5 月全国铁路完成固定资产投资 2421 亿元 同比增长 5.9%

中国国家铁路集团官微 6 月 15 日消息，今年 1 月至 5 月，全国铁路完成固定资产投资 2421 亿元，同比增长 5.9%。下一步，国铁集团表示将高质量推进铁路规划建设，加快构建现代化铁路基础设施体系。

一场改写全球汽车格局的政策地震

2025 年 7 月 4 日，美国总统特朗普签署“大而美”法案（OBBA），标志美国能源与产业政策发生根本性转向：系统性废除 IRA 时代绿色能源项目，包括电动车税收抵免等，同时为化

石燃料提供 1570 亿美元补贴，将政策资源向国防、边境安全倾斜。

法案对汽车行业冲击显著：自 2025 年 9 月 30 日起，全面取消新能源车 7500 美元联邦税收抵免（原计划 2032 年到期），同时取消二手车 4000 美元及商用车 4 万美元抵免，并新增电动车注册费（新车 250 美元、混动车 100 美元）。这直接削弱消费者购买电动车的动力，尤其冲击依赖补贴的特斯拉等品牌——2024 年美国电动车销量占比仅 8%，Model 3/Y 等主力车型高度依赖补贴。

法案同时推出利好燃油车的政策：2025 ~ 2028 年，美国组装新车的车贷利息每年可扣除最高 1 万美元（单身年收入超 10 万渐退），这在高利率环境下降低燃油车购车成本。巴克莱预测，短期内或现“电动夏季”抢购潮，但 10 月后销量可能断崖式下滑 20% 以上。

全球产业链受波及，现代、日产等加速美国本土化布局以获取政策红利；彭博新能源财经预测，美国电动车普及率 2040 年将落后全球平均水平。马斯克批评法案“偏袒化石燃料”，行业担忧中长期电动化进程受阻，而传统车企或借机暂缓电动化投入，转向混动车型，全球汽车格局面临重置。

一线城市甲级写字楼租金继续下行 北京有望率先于 2025 年底企稳

2025 年二季度，北上广深甲级写字楼市场延续下行趋势，租金与空置率呈现分化。具体数据显示，北京、上海、广州、深圳租金分别为 221.94 元 / 平方米 / 月、212.60 元、123.50 元、

160.10 元，较 2024 年末分别下降 9.3%、4.8%、6.0%、5.3%，仅为 2021 年同期的 68%、76%、69%、76%。

空置率方面，上海（23.6%）、深圳（27.8%）已超 20% 的“警戒线”，广州 19.8% 逼近临界，北京 16.9% 为最低。供应过剩是主因：上海二季度新增供应 24.33 万平方米，净吸纳量不足 10 万；深圳上半年新增供应是吸纳量的 3 倍以上，未来租金仍承压。

北京市场呈现企稳迹象：上半年无新增供应，空置率较 2024 年末下降 1.4 个百分点，业主租金让渡空间接近极限，预计 2025 年底趋稳。需求端，TMT 行业成为主力：北京 AI 与通讯企业贡献 55% 新增成交，上海短视频、电商企业占比 22.7%，广州游戏公司活跃，深圳智能硬件与 AI 需求突出，显示数字经济对写字楼需求的支撑。

整体来看，一线城市市场分化加剧，核心城市因产业集聚效应仍具韧性，而供应过剩的城市短期内难以扭转下行趋势，商业地产正进入“结构性机会”阶段。

远景赤峰全球最大绿色氢氨项目首期投产

2025 年 7 月 8 日，远景能源赤峰绿色氢氨项目首期投产，年产 32 万吨绿氨，标志中国绿色氢氨产业进入规模化商业运营。该项目总投资约 400 亿元，分三期建设，全面达产后年产能 152 万吨，为全球最大绿色氢氨一体化项目。

技术上，项目实现三大突破：100% 依赖绿电（配套 143 万千瓦风电光伏及 680 兆瓦时储能），电解槽

5 分钟内可完成全负荷调节，像“绿色海绵”吸收电力波动；生产用水来自城市中水，全流程零排放；通过毫米波雷达预测风光发电，提前调节生产负荷，实现完全离网运行，解决了可再生能源波动性与化工生产稳定性的矛盾。

赤峰已形成绿氢氨产业集群，除远景项目外，中能建 13 万吨、中广核 20 万吨等 8 个项目落地，新能源装机超 1000 万千瓦，绿电占比超 60%。当地距锦州港 250 公里，输运管道正在规划，为大规模外运创造条件。

绿氨作为氢基燃料，兼具储运优势与贸易价值，在碳关税背景下竞争力凸显。远景计划将技术模块化输出，目标覆盖中东、北非等地区，推动绿氨成为“新石油”。该项目不仅是能源转型的示范，更探索出“风光制氢氨 + 港口外运”的商业化路径，为全球难以减排行业提供脱碳方案。

远景动力美国田纳西工厂投产 但另一位于南卡州的工厂暂缓建设

2025 年 6 月，远景动力美国田纳西工厂储能电池产线投产，一期产能 7GWh，主要供应头部储能客户。该工厂前身为日产 LEAF 电动车电池基地，2019 年被远景收购后转型，成为其全球 13 座电池基地之一，也是北美重要的储能产能支点。

与此同时，远景动力宣布暂缓南卡罗来纳州电池工厂建设。该项目 2022 年启动，投资 16 亿美元，原计划 2026 年为宝马供应下一代电池，但受美国政策波动影响被迫暂停。南卡州州长明确指出，特朗普政府关税政策（对华汽车及零部件加征 25% 关税）与电

动车税收抵免的不确定性是主因，沃尔沃南卡工厂亦同步停工，显示政策风险对产业链布局的冲击。

远景动力前身为日产电池业务 AESC，2019 年被远景收购后加速全球化，目前在中、日、美、欧布局产能，服务 60 多个国家，装机超 15GWh。此次调整体现其应对风险的灵活性——宝马美国所需产能暂由全球供应链调配，待政策明朗后再重启南卡项目。

行业层面，美国清洁能源政策摇摆导致企业投资谨慎。此前“大而美”法案终止电动车补贴，进一步加剧市场不确定性。远景的“投产 + 暂缓”策略，反映了跨国企业在政策动荡期的务实选择，既维持市场存在，又避免盲目投入，为其他企业提供了参考。

中国调整技术出口限制目录 打造锂电池、提锂等技术“护城河”

2025 年 7 月 15 日，商务部、科技部联合调整《禁止出口限制出口技术目录》，新增电池正极材料（磷酸铁锂、磷酸锰铁锂等）及提锂技术（锂辉石提锂、卤水提锂等）限制，需经审批方可出口，标志我国对核心新能源技术的保护升级。

此次限制聚焦下一代技术：磷酸锰铁锂要求 1C 放电容量保持率 $\geq 97\%$ ，提锂技术涵盖从矿石到金属锂全链条，包括锂辉石提锂生产碳酸锂 / 氢氧化锂、卤水提锂等 5 项核心技术。行业分析显示，这些技术国内尚处攻关阶段，未大规模应用，不影响现有产品出口，仅针对技术输出进行管控。

中国在相关领域具显著优势：2024 年磷酸铁锂电池国内占比 74.6%，海外 LG 新能源刚实现量产；

提锂技术因青海盐湖高镁锂比倒逼，处于全球领先，尤其在低品位资源利用上经验丰富。限制出口旨在构建技术“护城河”，防止核心工艺外泄，确保与海外企业的技术代差。

政策影响有限：目录仅限制“技术”出口，不涉及产品，国内生产的电池、正极材料仍可正常出口；装备出口亦不受限。中国汽车动力电池产业创新联盟指出，此举有利于保护企业研发投入，推动技术持续迭代，在国际竞争中通过技术优势实现长久盈利。

中汽协：汽车行业“增量不增利”局面未有改善

2025 年前 5 个月，中国汽车产销分别达 1282.6 万辆、1274.8 万辆，同比增长 12.7%、10.9%，新能源汽车销量 560.8 万辆（+44%），但行业“增量不增利”态势加剧，成为主要矛盾。

价格战是核心诱因：传统燃油车中，仅 10 万元以下车型销量增长，50 万元以上车型持平，其余区间下滑；新能源领域 15 万元以下车型领跑，8 万元以下销量 54.9 万辆（+135.1%），显示市场向低价区间集中。2025 年初以来，比亚迪、零跑、深蓝等品牌相继降价，5 月单车利润降至 1.4 万元，较 2022 年下降 30%。

行业集中度下滑：前 5 月销量前 15 集团占比 92.1%，同比降 1.4 个百分点，中小品牌为生存加入价格战，进一步挤压利润。中汽协指出，无序竞争不仅损害企业研发能力，还可能引发质量安全隐患。

主管部门已出手规范：工信部加大对问题车型的抽查力度，6 月 10 日起

17 家车企承诺将供应商账期缩短至 60 天内，缓解产业链资金压力。中国汽车技术研究中心分析，行业正处新旧动能转换期，车企数量过多、产品同质化是内卷根源，需通过创新与整合破解困局，从“价格竞争”转向“价值竞争”。

“双碳”变革 | 长时储能新方向 铁铬液流电池谋求产业化

2025 年，铁铬液流电池成为长时储能领域的新焦点。中海储能完成超亿元 Pre-A++ 轮融资，其铁铬液流电池系统初装成本约 1500 元 / 千瓦时（为锂电池 3 倍），但 2025 年全生命周期度电成本仅为锂电池 1/3，循环寿命超 20000 次， -20°C 至 70°C 可稳定运行，在长时储能场景具显著优势。

相较于主流的全钒液流电池，铁铬液流电池具三大优势：原材料充足（铁铬年产能 4000 万吨，钒仅 12 万吨），成本可控（全钒初装超 2000 元 / 千瓦时，铁铬三年内有望降至 800 ~ 1000 元）；安全性高，电解液 90% 为纯水，无燃爆风险；技术成熟度提升，通过碳布电极抑制析氢反应，解决了活性低、能量衰减等痛点。

商业化加速落地：河北怀来数据中心投用 2 兆瓦时系统，广东惠阳 300MWh 独立储能电站中标，沙特首个项目启动，验证了技术可行性。中海储能规划内蒙、河南、广东基地，总产能达 10GWh，瞄准电网级储能、源网荷储等场景。

政策层面，《新型储能制造业高质量发展行动方案》明确支持液流电池发展，电力市场化改革取消“强制配储”，倒逼储能从“政策附加”转向“市场资产”。铁铬液流电池凭借全生命周期成

本优势，有望在长时储能市场占据重要地位，为高比例新能源电网提供稳定支撑。

1230 亿元超长期特别国债完成发行，国补继续

2025 年 7 月 14 日，财政部提前发行两期超长期特别国债，合计 1230 亿元（20 年期 400 亿，利率 1.92%；30 年期 830 亿，利率 1.90%），旨在加快资金投放，稳定经济增长。全年 1.3 万亿元额度中，8000 亿投向“两重”（国家重大战略、重点安全领域），3000 亿支持消费品以旧换新，2000 亿用于设备更新。

截至 7 月 14 日，已发行 6780 亿，剩余 6220 亿将于 7 ~ 9 月发行，进度快于预期。“两重”领域超 3000 亿支持第三批项目，涉及 1459 个，涵盖基础研究、农田水利、生态保护等；“两新”领域 1730 亿投向 7500 个设备更新项目，前两批 1620 亿以旧换新资金下达，第三批将于 7 月到位。

政策效果逐步显现：今年以来以旧换新销售额超 1.4 万亿元，拉动消费潜力释放。超长期特别国债作为特殊财政工具，期限 20 ~ 50 年，专项用于关键领域，既避免短期债务压力，又为长期发展注入动力。专家指出，资金加速到位将强化逆周期调节，助力经济在复杂环境中保持稳健增长，国补持续发力有望对冲外部不确定性。

百强房企上半年销售额同比下降近 11% 6 月单月同比大降 22.8%

2025 年上半年，百强房企操盘销售额 16526.8 亿元，同比下降

10.8%；6 月单月 3389.6 亿元，同比大降 22.8%，降幅较 5 月扩大 14.2 个百分点，楼市销售持续承压。

数据显示，上半年销售额仅为 2021 年同期的 26.9%，市场呈现“前高后低”：一季度降幅较小，二季度因政策刺激效果衰减，同比下滑扩大。克而瑞数据显示，前 5 月仅 2 月销量同比增 1.2%，其余月份下滑；6 月环比增 14.7%，远低于近三年 34% 的平均环比涨幅，季节性回升乏力。

2024 年“517 新政”（下调首付比例至 15%/25%）曾短暂提振市场，6 月销售额达 4389.3 亿元，但效应未持续。2025 年以来，尽管政策持续优化，市场仍显低迷，房企资金链紧张加剧。中指研究院指出，下半年销售压力仍大，需进一步政策发力，如优化限购、降低购房成本等，以稳定预期。

行业进入深度调整期，百强房企销售额连续四年下滑，中小房企加速出清，市场集中度短期下降，资源向优质企业集中的趋势将延续。

百亿基金潮涌人形机器人赛道

2025 年人形机器人赛道资本热度飙升，前 5 月融资额突破 230 亿元，超 2024 年全年，6 月以来星海图（近 15 亿）、星动纪元（近 5 亿）等企业获大额投资，资本加速涌入。

地方政府密集布局：湖北设立 100 亿人形机器人母基金，武汉、深圳等地设 2 ~ 100 亿专项基金，形成“省级母基金 + 城市子基金”体系；广东年初预算 262 亿支持 AI 与机器人，宁波对国家项目奖 200 万元，政策性资金与市场资本形成协同。

资本聚焦“AI + 机器人”融合，

建投华科认为其是继智能手机、新能源汽车后的下一代通用平台，技术壁垒涵盖 AI 大模型、精密硬件、具身智能等。尽管工业场景商业化需 2 ~ 3 年，家庭场景面临成本与需求碎片化挑战，资本仍采取“全周期陪伴”策略：VC 阶段投底层技术，PE 阶段推场景落地，产业资本阶段促生态整合。

赛智产业研究院提醒，行业处规模化落地关键期，需警惕技术验证与市场培育风险，需构建“政府引导 + 耐心资本 + 金融工具”体系，推动技术迭代与量产降本。这场资本与技术的“马拉松”，正重塑中国高端制造竞争格局，有望培育全球领先的机器人企业。

比亚迪巴西工厂首车下线 未来辐射南美市场

2025 年 7 月 1 日，比亚迪巴西巴伊亚州工厂首车下线，从动工到投产仅 15 个月，创行业纪录。该基地总投资 55 亿雷亚尔（约 71 亿元），含电动客车 / 卡车底盘、15 万辆产能乘用车及电池材料工厂，预计创造 2 万个就业岗位，是比亚迪撬动南美市场的战略支点。

工厂位于卡马萨里，毗邻大西洋，依托港口物流优势辐射南美。2025 年一季度，比亚迪巴西销量破 2 万台，居新能源榜首；5 月零售市占率 9.7%，排名第四，市场认可度快速提升。其本土化策略包括与当地供应链合作，构建产业协作模式，降低物流成本。

此前工厂曾陷劳工争议，2024 年 12 月部分工地因劳工保护不足被关闭，2025 年 5 月遭诉讼索赔 2.57 亿雷亚尔，反映海外扩张中的合规挑战。但巴伊亚州州长称其为“巴中合作典范”，

助力当地可持续交通转型。

比亚迪在巴西布局可追溯至 2014 年，从商用车切入，2021 年进入乘用车市场，此次工厂投产标志其南美战略升级，从出口转向本地化生产，为其他中国车企出海提供了“快速落地 + 本土融合”的参考模式。

藏粤直流、蒙西至京津冀两条特高压获核准

2025 年 6 月，国家发改委核准藏粤直流、蒙西至京津冀两条特高压工程，强化跨区能源输送能力，助力新能源消纳。

藏粤直流起于藏东南，止于粤港澳大湾区，全长 2681 公里，动态投资 531.68 亿，由南方电网（51%）与国家电网（49%）合资建设，是首条两网联合投资的柔性直流工程。配套扎拉水电站等风光水一体化基地，藏东南水资源丰富、落差大，适宜清洁能源开发，项目投产后将缓解珠三角电力缺口。

蒙西至京津冀工程起于鄂尔多斯库布其沙漠，止于河北沧州，全长 669 公里，投资 171.78 亿，年送绿电 360 亿千瓦时，输送 1200 万千瓦风光电（800 万千瓦光伏 + 400 万千瓦风电），是内蒙古首条“沙戈荒”新能源外送通道，将保障京津冀清洁能源供应。

截至 2024 年底，国家电网累计投运 38 项特高压，2025 年投资超 6500 亿创纪录。“十五五”预计每年开工“4 直 2 交”工程，强化“西电东送”、“北电南供”格局，为高比例新能源并网提供关键支撑，推动新型能源体系建设。

储能迈入大电芯竞争 宁德时代发布新品捍卫市场地位

2025 年 6 月，宁德时代量产

587Ah 储能大电芯，标志储能行业进入大电量竞争阶段。相较于 314Ah 电芯，其系统模块减少 33%，零部件减 40%，集成成本降 15%，6.25 兆瓦时系统适配 50 兆瓦时防火分区标准，平衡了容量与安全。

行业竞逐 500Ah 以上电芯：亿纬锂能量产 628Ah，阳光电源采用 684Ah（疑为欣旺达供应），中创新航展示 640Ah（未量产）。InfoLink 数据显示，2025 年一季度储能电芯前十企业中九家来自中国，宁德时代居首，二至六名差距缩窄，竞争白热化。

大电芯虽能降本，但对质量要求更高，需极高良品率支撑收益。同时，300 ~ 500Ah 电芯因成本低、适配 6 兆瓦时以上系统，仍具市场潜力。海外方面，美国加征关税倒逼中企布局产能，亿纬锂能马来西亚工厂投产，宁德时代匈牙利基地含储能产线。LG 新能源计划量产磷酸铁锂电池，抢占中国企业市场份额，行业竞争从技术延伸至全球化产能。

此次宁德时代发力大电芯，既是巩固市场地位的举措，也推动行业技术升级，加速储能从“量增”向“质升”转变。

东北人排队装空调：订单排到半月后，厂商从全国各地紧急抽调安装工

2025 年 6 月下旬起，东北三省及内蒙古遭遇罕见高温，多地气温突破 30℃，部分达 35 ~ 37℃，引发空调抢购潮。小米空调销量最高为去年同期 20 倍，美的黑吉地区销量增 356%，市场需求爆发。

安装力量严重不足：美的从多地抽调超 150 组工程师，京东从陕川调派

队伍，海尔从新疆、内蒙等五地派 500 人驰援吉林。东北墙体厚 40 ~ 50 厘米，混凝土坚硬，打一个孔约 1 小时，部分师傅两天仅装 9 台，效率远低于南方。

配送安装周期大幅延长：长春市民 7 月 10 日下单，需等半个月安装；哈尔滨用户 6 月 25 日购买，6 天后完成安装。黑龙江商务厅督促加快家电补贴拨付，企业增派人员与车辆，缓解供需矛盾。

此次高温暴露东北空调市场的季节性短板——常年销量低导致安装储备不足，而极端天气下的需求爆发考验供应链弹性。厂商应急调配机制虽部分缓解问题，但也反映出区域市场应急能力需加强，未来或需建立更灵活的服务网络。

东风汽车整合资源成立新公司 华为“联合创新项目”或在其中

2025 年 6 月 26 日，东风汽车成立奕派汽车科技公司，整合乘用车运营、制造、销售及研发总院相关资源，统一运营风神、奕派、纳米品牌，覆盖“研产供销服”全链条，聚焦 20 万元以下主流市场。

此次整合是东风深化新能源转型的关键一步。2023 年“跃迁行动”曾尝试一体化管理，但存在集团与乘用车“两张皮”问题；新公司赋予充分自主权，旨在打破部门壁垒，集中资源打造差异化产品。2025 年前 5 月，东风乘用车销量 8.1 万辆（+18.5%），岚图 4.6 万辆（+85.2%），猛士 570 辆，形成“奕派（主流）+ 岚图（中高端）+ 猛士（高端越野）”的三级体系。

与华为合作深化是亮点：奕派与华

为引望（车 BU 独立公司）启动“DH 联创项目”，华为主导产品定义与研发，双方共担营销。此前岚图、猛士已采用华为智驾与座舱方案，此次合作有望加速东风智能化转型。东风还可能与小米合作代工，利用云峰工厂闲置产能。

行业专家认为，东风通过“资源整合 + 外部赋能”，既继承传统底蕴，又注入创新活力，是应对新能源竞争的务实选择，但其效果仍需市场验证。

反“内卷” | 工信部启动车企“60 天账期承诺”监督窗口 供中小企业反映情况

2025 年 7 月 9 日，工信部在“全国违约拖欠中小企业款项投诉平台”开通窗口，监督车企落实“60 天账期承诺”，受理四类问题：合同约定超 60 天、变相延长账期（如拖延验收）、强制接受商业汇票等非现金支付、其他违规行为。

新版《保障中小企业款项支付条例》6 月 1 日实施，要求大企业 60 天内支付中小企业款项，不得强制非现金支付。此前车企账期普遍超 120 天，部分达 200 天，2024 年仅 43% 供应商利润增长（2022 年为 61%），中小企业资金压力陡增。

行业反应分化：乐观者认为将缓解供应链资金链，促进上下游协同；质疑者指出，商业博弈中供应商可能被迫让步，且投诉可能影响合作关系。一名供应商透露，合资车企账期多为 60 天现金，自主品牌多为 90 天 + 180 天票据，相当于 270 天付款，新规执行难度不小。

工信部计划制定行业结算规范与合同范本，强化监督。此举是汽车行业反

内卷的重要举措，旨在平衡产业链利益，推动从“压榨供应商”向“共生共赢”转型，为行业健康发展奠定基础。

反“内卷” | 工信部召开座谈会 整治光伏低价竞争

2025 年 7 月 3 日，工信部召开光伏企业座谈会，14 家头部企业（通威、TCL 中环、隆基等）参会，要求整治低价无序竞争，推动落后产能退出，促进行业高质量发展。

行业深陷“价格战”泥潭：2023 年起供大于求，硅料、硅片等价格暴跌，2024 年龙头企业巨亏。InfoLink 数据显示，7 月电池片库存积压，价格低于现金成本；硅片价格低于多数企业现金成本，主要厂商计划降开工率四成，行业濒临“全行业亏损”。

《人民日报》指出，光伏各环节年产能超 1100 吉瓦，2024 年投资超 8000 亿，部分地方盲目招商、搞“补贴竞赛”，加剧产能过剩与资源错配。工信部要求协会引导自律，强化标准引领，通过能耗、质量标准倒逼落后产能退出。

企业呼吁理性竞争：通威、隆基等提出“限产保价”，但小厂为生存继续低价出货，行业难以形成共识。此次座谈会释放出强烈信号，政策层面将通过规范市场秩序、优化产能结构，推动行业从“价格竞争”转向“技术竞争”，实现健康可持续发展。

豪华车巨头绝不放弃内燃机

宝马奥地利斯太尔工厂正推进“双轨战略”，在扩大电动动力系统生产的同时，持续保持全球内燃机制造中心地位，2024 年产 120 万台内燃机，计划

2030 年保持 4900 名员工（含 700 研发人员）。

技术上，内燃机持续升级：兼容 HVO100 可再生燃料，符合欧 7 排放标准，延长生命周期；第六代电驱系统降耗 40%，减重提升续航 30%，逆变器自研生产，形成差异化优势。“新世代”平台首款车型 iX3 将于 2025 年秋季量产，斯太尔供应除中国外全球市场。

面对 2035 年欧盟禁售内燃机传闻，宝马保持灵活性：电驱产能规划 60 万套 / 年，产量比例随市场调整。冯·毛奇称，内燃机是“根基与资金来源”，支撑电动化投入，双轨策略可应对不同市场需求。

此举反映豪华车巨头的务实选择：在电动化转型的同时，不放弃仍具利润空间的内燃机业务，尤其在新兴市场，燃油车需求仍将持续多年。这种“渐进式转型”有助于平衡转型成本与市场风险，为其他车企提供参考。

两家中资新能源车企正在考虑在墨西哥建厂 或选择合资模式 | 出海 · 汽车

2025 年 6 月，墨西哥杜兰戈州透露，两家中资新能源车企洽谈建厂，或采用合资模式，以规避美国关税壁垒。此前比亚迪曾考察哈利斯科州，计划设电动车工厂，显示中企对墨西哥布局的兴趣升温。

美国关税是主因：特朗普政府对华汽车及零部件加征 25% 关税，而墨西哥因《美加墨协定》豁免，成为中企入美“跳板”。2024 年中墨贸易额 1094 亿美元，中方出口以零部件为主，本地化生产可降低成本。

杜兰戈州具区位优势：距马萨特兰

港 2.5 小时车程，到美国得州 1330 公里，能源与水资源充足，计划建设天然气管道降低工业成本。已有超 2 万家中企在墨投资，集中在电子、汽车等行业，形成产业集群。

行业趋势显示，本地化生产中企出海关键：上汽、长城等均探索墨西哥生产，以辐射北美市场。但挑战仍存，包括劳工法规、供应链配套等，合资模式可降低风险。此次中企洽谈建厂，是应对全球贸易壁垒的战略调整，有助于扩大北美市场份额。

隆基绿能首次启动建设印尼工厂

2025 年 6 月 27 日，隆基绿能与印尼 Pertamina NRE 合作，在西爪哇建设 1.6GW 光伏组件厂，采用 HPBC 高效技术，2025 年 6 月启动生产准备，是其首次在印尼布局，也是当地首个高效组件基地。

印尼能源规划提供需求支撑：《2025 ~ 2034 年电力计划》明确开发 17.1GW 太阳能等可再生能源，目标 2040 年淘汰煤电，净零提前至 2050 年，市场潜力巨大。隆基工厂将提升印尼本土化制造水平（TKDN），创造绿色就业，契合当地工业化需求。

国内价格战倒逼出海：2024 年隆基首亏 86.18 亿元，营收降 36.23%，国内市场内卷加剧。东南亚是重要阵地，但美国对马、泰等国光伏加征关税，印尼、老挝成新选择。天合光能已在印尼设 1GW 工厂，行业加速分散布局。

挑战与机遇并存：印尼对劳工保护严格，基础设施滞后，但市场潜力大。隆基计划通过技术输出与本地化结合，

复制马来西亚、越南工厂的成功经验，既规避贸易壁垒，又抢占新兴市场，为全球能源转型贡献中国方案。

宁德时代启动印尼镍资源和电池产业链项目建设

2025 年 7 月，宁德时代与印尼 ANTAM、IBC 合资的镍资源与电池项目奠基，总投资近 60 亿美元，覆盖镍矿开采、冶炼、电池材料、制造及回收，总占地超 2000 公顷，是其全球化布局的关键一步。

产能规划清晰：北马鲁古省产镍 14.2 万吨/年，西爪哇卡拉旺工厂一期 6.9GWh，按灯塔工厂标准建设，支持 20 ~ 30 万辆电动车，拓展至储能领域。全面投产后，创造 8000 直接岗位、3.5 万间接岗位，建当地首个可再生能源循环体系，金属回收率超 95%。

项目可追溯至 2022 年协议，宁德时代在冶炼、电池项目持股 60% ~ 70%，合作方为印尼国企，既保障资源供应，又符合当地“本土化”要求。印尼总统称其为“突破性项目”，助力全球能源转型。

战略意义显著：锁定镍资源（电池核心原料），降低对外部供应的依赖；规避贸易壁垒，就近服务东南亚及全球市场，构建“开采 - 冶炼 - 制造 - 回收”全链条，提升产业链控制力。此举将巩固宁德时代全球龙头地位，为新能源产业全球化提供“资源 + 制造”双支撑。

汽车行业陷价格战泥潭 广汽集团预计上半年由盈转亏

2025 年 7 月，广汽集团预告上半年归母净利润 18.2 ~ 26 亿元（2024 年

同期盈利 15.2 亿），成为行业“增量不增利”的典型案例，主因新能源车型销量未达预期，主力车型受价格战冲击，渠道转型滞后。

销量数据显示，上半年广汽销量 75.5 万辆（-12.48%），合资品牌分化：广汽丰田增 2.58% 至 34.5 万辆，广汽本田降 25.63% 至 12.2 万辆；自主品牌承压：传祺降 22.55%，埃安下降 13.97%，新能源转型未见成效。

行业内卷加剧：2025 年上半年乘用车降价平均 2.1 万元（降 11.4%），单车利润 1.4 万元（2022 年超 2 万），制造业利润率 4.3%（2022 年 5.7%）。广汽是“反内卷”主力，6 月联合 16 家车企承诺供应商账期 ≤ 60 天，董事长冯兴亚呼吁规范定价与宣传。

但价格战仍在延续：6 月智界降价 2 万，欧拉优惠 4000 元，广汽被迫跟进。其坦言，既有 4S 店渠道与新能源需求错配，海外基础薄弱，改革显效尚需时间。此次预亏反映传统车企在转型期的阵痛，行业需从“以价换量”转向“以质取胜”。

上半年土地市场分化加剧 TOP10 城市土地出让金占全国一半以上

2025 年上半年，全国土地市场分化加剧，300 城宅地成交 1.7 亿平方米（-5.5%），收金 0.86 万亿元（+27.5%），“量跌价涨”源于核心城市与三四线城市的差距扩大。

TOP10 城市出让金占比 53%（2024 年末 34%），TOP20 占 68%（2024 年末 51%），资源向核心城市集中。一二线城市表现强劲：一线

城市宅地成交增 20.9%，出让金增 49.5%；二线城市成交增 18.3%，出让金增 43.5%。杭州（1161 亿，+96%）、北京（1006 亿，+37%）超千亿，TOP10 门槛 182 亿，均为一二线。

三四线城市低迷：成交降 14.3%，出让金降 2.7%，仅南通（165 亿，+198%）、镇江（137 亿，+131%）入围 TOP20，依赖国资托底。中指研究院预测，“十五五”商品房年均销售 8.5 ~ 9.5 亿平方米，较 2024 年下降，核心城市因人口流入与产业集聚，仍具结构性机会。

这种分化趋势将延续，房企拿地更趋谨慎，聚焦高潜力城市，地方政府需通过产业升级与配套完善，提升土地吸引力，缓解市场失衡。

闲置超过四年 广州南沙将收回恒大汽车工厂三期地块

2025 年 7 月，广州市规划和自然资源局南沙区分局收回恒大汽车三期地块，该地块 2020 年 10 月以 5.9 亿竞得，占地 43.7 万平方米，因闲置超 4 年（2021 年 6 月起），违反“1 个月动工、30 个月投产”约定，成为恒大汽车经营恶化的缩影。

恒大汽车三大基地（天津、上海、广州）中，仅天津具整车资质，2024 年初停产，上半年交付约 40 辆，累计交付 1400 辆，远低于行业水平。2024 年 8 月子公司进入破产重整，2025 年 4 月上海公司清算，股票因无法刊发 2024 年业绩持续停牌，退市风险加剧。

曾计划出售 29% 股份引战，2024 年 10 月失败，资金链断裂导致生产停

摆。广州基地仅一期基本建成，二期曾临时用作方舱医院，三期未动工，反映其扩张计划的破产。

作为新能源汽车行业扩张失败的典型，恒大汽车的教训在于盲目激进、资金链管理失控，为后来者敲响警钟。此次地块收回，标志其退出市场的进程加速，行业资源进一步向优质企业集中。

国家发改委：截至 5 月底，风电、光伏发电装机比重达到 45.7%

6 月 26 日，国家发改委政策研究室副主任李超在新闻发布会上介绍，截至今年 5 月底，我国风电、光伏发电装机规模分别达到 5.7 亿、10.8 亿千瓦，占全部装机比重达到 45.7%，已经超过了火电装机的比重。随着新能源发电装机比重的提高，大规模新能源的高水平消纳，已经成为当前建设新型能源体系的关键。新能源、输电通道、配套调节电源建设协同推进，才能保障新能源高比例消纳。输电通道方面，我国已建成全球规模最大的电网，拥有全球最高输电电压等级、最长特高压输电线路、最大新能源并网规模，目前已投运特高压输电通道 43 条，今年还会有宁夏至湖南等特高压通道投产，电力外送水平正在不断提高。调节能力方面，目前全国新型储能规模已超过 8000 万千瓦，随着新能源全面进入市场，新型储能在电力现货市场中盈利模式和空间将更加广阔。

5 月特斯拉欧洲销量继续下滑 电动汽车霸主地位不稳

财新网 6 月 26 日消息，5 月，特斯拉在欧洲销售汽车 13863 辆，同比下滑 27.9%；其中，在欧盟 27 国的

销量同比大跌 40.5%、至 8729 辆。当地时间 6 月 25 日，欧洲汽车工业协会发布 5 月销量数据，显示上述信息。特斯拉在欧洲市场的表现可谓逆势下滑。同期，欧洲共销售汽车 111.3 万辆，同比增长 1.9%，其中纯电动汽车销量同比增长 27.2%、至 19.3 万辆。

特斯拉电动卡车工厂主体建筑基本建成 也在进行内部施工

7 月 21 日消息，据外媒报道，为提高 2017 年 11 月份推出、2022 年 12 月份开始交付的电动卡车 Semi 的产量，特斯拉在 2023 年的 1 月份宣布将在内华达州建设大批量生产的工厂，去年一季度正式开工建设。

而从外媒最新的报道来看，在动工建设一年多之后，特斯拉电动卡车 Semi 官方社交媒体账号，在当地时间周日发布了一段工厂的视频，更新了工厂的一些进展。

就公布的视频来看，电动卡车工厂的主体建筑，已基本建成，厂房的钢结构大部分已经到位，仅有少部分的外墙和屋顶尚未安装，现场也有大量的机械在参与施工，吊装外墙和屋顶。

在发布视频时，特斯拉在电动卡车 Semi 的官方社交媒体账号上也提到，工厂已有冲压车间，他们也已开始在粉末涂料和物料输送车间安装工具，这也就意味着在建设厂房的同时，他们已经开始设备安装等内部的施工。

特斯拉正在建设的电动卡车工厂，临近他们在内华达州已投入运营的超级电池工厂，规划的年产能是 50000 辆。

NFC