



2026 年上半年汽车行业运行态势、竞争格局及发展展望

工商部 | 许晨晨

2026 年 9 月 21 日

摘要：

2026 年上半年，我国汽车行业整体呈现总量承压、结构优化、新旧动能加速转换、出口强势托底的发展态势。供给端，汽车产量同比小幅收缩，行业市场资源持续向头部聚拢，自主品牌主导格局进一步巩固，新能源汽车渗透率保持增长。需求端，汽车内需整体疲软、库存压力偏高，但居民收入稳健增长叠加汽车驾驶人数与保有量的显著缺口，可为汽车消费扩容提供基础支撑。同时出口依托全产业链与品牌优势为市场打开增量空间。供需错配下，整车企业盈利空间被双向挤压，但随着供给端新国标合规产品集中迭代上市，行业从价格内卷全面转向价值竞争，未来市场盈利状况有望逐步改善。2026 年上半年行业新发债及科创债规模均同比大幅增长，债券发行信用利差（平均值）环比和同比均下行，部分头部车企依托公司盈利能力、现金流同比大幅增长及融资条件的持续优化，信用韧性持续增强。发债车企集中度高且涉及主体信用水平高，无信用级别及展望调整情况。2026 年中国汽车行业整体处于“存量市场竞争加剧+智能化转型加速期”，展望下半年，汽车行业总量增速将放缓，行业整体信用质量稳健，但需关注转型效应对信用水平的影响。

关键词：汽车；动能转换；智能化；反内卷；信用利差；信用风险展望

正文：

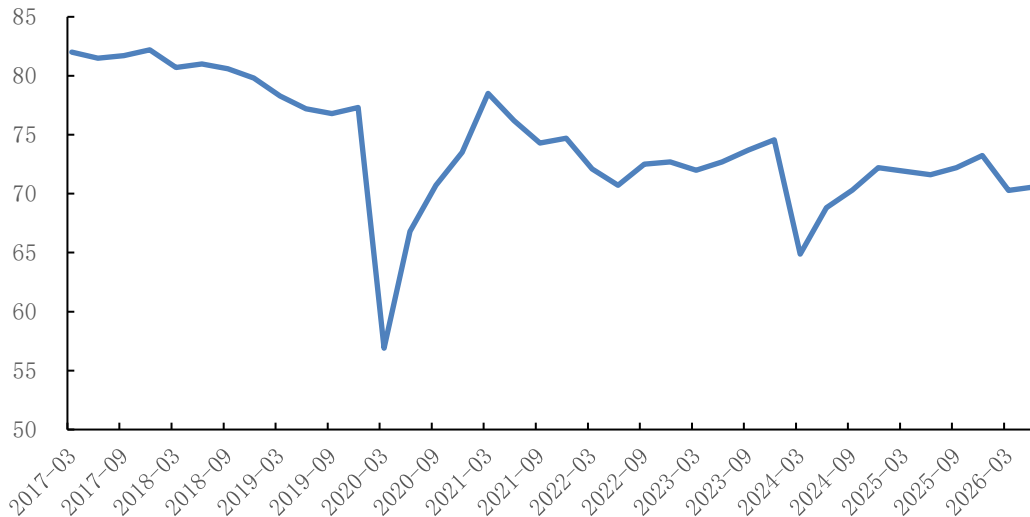
一、行业供给能力分析

（一）行业规模与产能利用率分析

2026 年上半年，我国汽车产量同比小幅收缩，生产端呈现内需承压，行业产能利用率持续运行在“黄灯区”。根据中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）数据，2026 年上半年，我国汽车产量完成 1,499.3 万辆，同比下降 4%，其中，乘用车产量完成 1,272.1 万辆，同比下降 5.9%，商用车产量完成 227.2 万辆，同比增长 8.2%，乘用车

市场受内需走弱影响承压,商用车则延续向好态势;新能源汽车产量完成 743.8 万辆,同比增长 6.7%,新车销量渗透率达 49.6%,2026 年 6 月单月渗透率已接近 60%,产业新旧动能转换持续深化。从行业产能利用率看,2026 年上半年,汽车工业产能利用率为 70.57%,同比小幅下降,仍处于“黄灯区”。

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: iFinD, 大公国际整理

(二) 行业供给结构特征分析

头部集中度持续提升,自主品牌主导格局巩固。2026 年上半年,国内汽车销量前十企业集团合计共销售 1,264.9 万辆,市场份额占 84.2%,较 2025 年末小幅提升,头部车企的市场支配能力仍在持续增强,市场资源加速向头部聚拢,其中受益于自主品牌、新能源和出口三方面同步发力,上汽以 198.7 万辆的销量重回第一。新能源汽车领域,头部企业的领先优势更为突出,比亚迪、吉利、上汽、一汽和东风企业 CR5 合计市场份额为 60.9%,较 2025 年末提升 6.2 个百分点,具体来看比亚迪以 24.3%的市场份额断层领先,是第二名吉利 13.2%的近两倍,上汽以 10.1%的市场份额稳居第三。根据中汽协数据,2026 年 1~6 月,中国品牌乘用车累计销售 913.8 万辆,市场份额攀升至 71.8%,较去年同期提升 3.3 个百分点,其中 6 月单月市占率 75.5%;合资及外资品牌合计份额降至 28.2%,其中德系、美系均呈明显下降趋势,自主品牌凭借电动化、智能化技术优势和高端化突破,逐年从“追赶者”转变为汽车市场格局的“主导者”。

行业技术路线强弱分化明显,以纯电为主、插混为辅、增程补位差异化技术路线

基本明晰。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，其中纯电凭借日益完善的基础设施和持续下降的电池成本，吸引了最多的研发投入、产能建设和产品规划，根据乘联会数据，2026 年上半年新能源总产量 675.10 万辆，其中纯电动产量 422.10 万辆，占比 62.52%，插电式混合动力（不含增程式）202.40 万辆，占比 30.80%，增程式占比低于 10%。

“长四角”（沪苏浙皖）产业协同效应凸显。目前国内已形成长三角、粤港澳大湾区、成渝西部、中部、华北、东北六大产业集群，其中长三角为国内产业链最完整的世界级汽车集群，产业覆盖“研发-电池-零部件-整车”全链条；粤港澳大湾区依托消费电子产业基础，在智能化、软件能力方面突出，代表企业包括比亚迪、广汽、小鹏、华为等；成渝西部主要以西部为销售市场，产业链正逐步完善，产业高度依赖长安、赛力斯两大龙头，抗风险能力有限。2026 年 7 月，中国汽车流通协会乘联分会秘书长崔东树发文又提出“长四角”产业集群概念，即以上海、江苏、浙江、安徽四省市为整体，该产业集群 2026 年上半年合计产量占全国总量 33%，成为全国唯一持续扩容的核心供给板块，该成绩得益于三省一市长期以来在产业链协同、技术攻关、市场开拓等方面的深度合作，其中上海聚焦于研发、苏浙深耕部件、安徽致力整车，构建起了“4 小时产业圈”的高效协同。

二、行业需求匹配能力分析

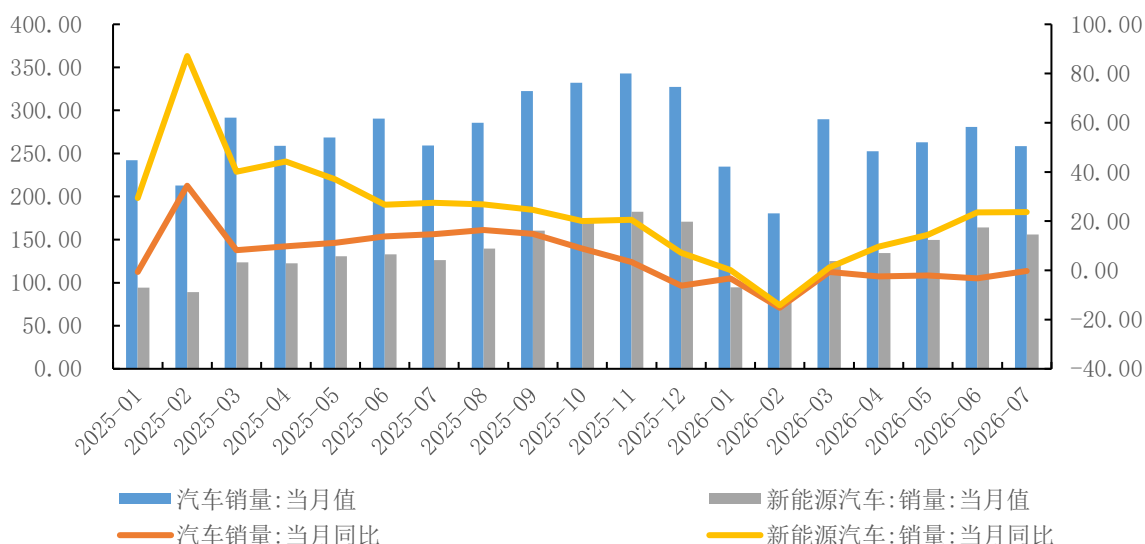
（一）行业总体需求能力分析

居民消费能力提升、县域农村市场提供增量空间、刚需与升级换购意愿释放等仍是我国汽车市场可持续发展的重要基础。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。2026 年上半年，我国居民人均可支配收入为 2.30 万元，累计实际同比增长 4.2%，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 3.01 万元和 1.27 万元，累计实际同比增幅分别为 3.4%和 5.5%，农村居民收入增速继续快于城镇居民，叠加农村地区汽车及新能源汽车渗透率仍明显偏低，为入门级车型与县域农村市场打开增量空间。消费意愿方面，截至 2026 年 6 月末，全国汽车保有量达 3.71 亿辆，汽车驾驶人数约 5.33 亿人，汽车整体保有量大，与驾驶人数相比仍存在显著缺口，此外 2026 年上半年二手车交易量 971.32 万辆，其中前 5 个月新车与二手车交易比例首次达到 1:1，刚需首购与升级换购同步推动内需释放。

受政策调整、结构迭代等多重因素影响，上半年我国汽车市场整体销售规模略有下降，但新能源汽车保持增长态势，拉动产业转型升级，且全球引领地位凸显。根据

中国汽车工业协会数据,2026年1~6月,汽车销量完成1,501.7万辆,同比下降4.1%,一方面因为2026年以来新能源汽车购置税较2025年优惠从免征到减半有所降低,另一方面是存量替换周期下,汽车行业的持续价格战催生消费者观望心态,叠加燃油车快速出清、去年同期高基数导致我国汽车市场规模略有下降;新能源汽车销量完成744.6万辆,同比增长7.3%,增速较去年同期大幅下降,但仍保持增长态势,销量达到汽车新车总销量的49.6%,6月份单月达到汽车新车总销量的58.5%,新旧动能持续转化。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,2026年1~6月,全球汽车销量达到4,786万辆,新能源乘用车汽车达到1,122万辆,同比增长13%,新能源车占世界汽车市场份额为25.5%,同比小幅增长,其中中国新能源乘用车世界份额62%,在世界插电混动细分领域的份额达到71%的高水平,全球引领地位凸显。

图2 2025年以来我国汽车和新能源汽车销量变动情况(万辆、%)



数据来源: iFinD, 大公国际整理

(二) 行业需求结构变化分析

2026年上半年,我国汽车行业呈现内需承压明显、出口超预期增长分化格局,商用车延续向好态势,新能源车表现依旧亮眼,出口依托全产业链与品牌优势实现高速增长。分车型看,受国内汽车市场进入存量竞争阶段,行业内部分化持续加剧,乘用车作为市场基本盘总量承压,2026年1~6月,全部销量为1,272万辆,同比下降6%,国内销量为828.8万辆,同比下降24.3%,其中传统燃料乘用车国内销量同比下降31.9%;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延续向好

态势，2026 年 1~6 月，销量 229.7 万辆，同比增长 8.3%，较去年增速提升约 5 个百分点，其中货车销量 201.9 万辆，同比增长 8.7%，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 27.8 万辆，同比增长 5%。

分动力类型看，2026 年 1~6 月，新能源汽车实现销量 744.6 万辆，同比增长 7.3%，新车销售渗透率达到 49.6%；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，新能源商用车实现增长，销量分别为 689.6 万辆和 54.9 万辆，同比分别增长 5.5%和 36.6%；动力结构视角看，受海外需求扩容、供应链成本优势、产品力迭代、车企出海能力提升等多重因素共振，2026 年上半年纯电动汽车销量同比继续提升，实现纯电动车销售 498.7 万辆，同比增长 13.0%，占新能源汽车总销量比重由 2025 年上半年的 63.64%提高至 66.98%，同期插电式混合动力汽车实现销量 245.7 万辆，同比下降 2.5%，燃料电池汽车现阶段以商用车示范运营为主，尚未形成规模化消费市场，上半年仅实现销售 0.07 万辆。

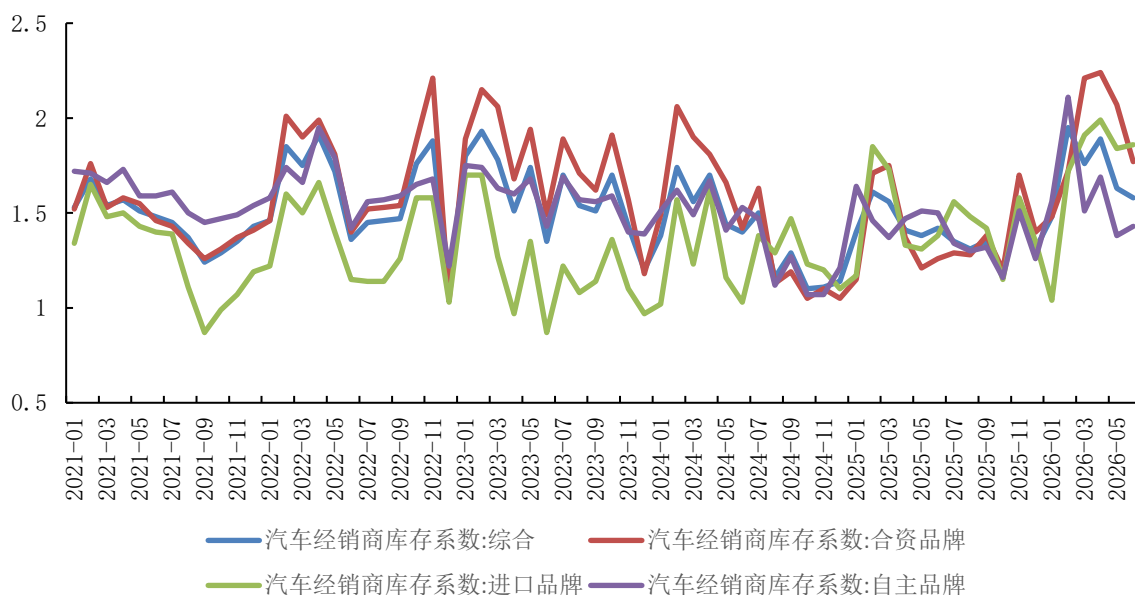
分市场看，2026 年上半年，受宏观经济周期与供给结构调整等因素驱动，国内汽车消费需求大幅下降，全年国内销量达 992.1 万辆，同比下降 21.1%，其中传统燃料汽车国内销量同比下降 27.8%。与此同时，依托品牌力稳步提升与新能源汽车全产业链核心优势，我国汽车出口近年来保持高速增长态势并于 2023 年超越日本成为全球第一大汽车出口国。2024 年以来，受贸易壁垒抬升、基数走高等因素影响，汽车出口增速有所放缓，但仍然处于较快增长区间，行业发展韧性强劲。2026 年上半年，我国汽车出口量达 509.6 万辆，同比增长 65.3%，增速同比大幅提升，其中 6 月单月出口 103.7 万辆，历史首次突破百万辆；出口超预期增长，成为行业消化产能的关键渠道。从出口国家来看，俄罗斯为上半年中国汽车出口最大目的国，累计出口 44.82 万辆，巴西以 41.08 万辆位列第二，并超越比利时成为中国新能源汽车第一大出口市场，随着我国汽车出海模式由“单一整车出口”到“全产业链协同出海”的深度转型，目前我国汽车行业已形成多元化的出口市场格局，可以有效对冲单一区域政策风险。

（三）行业供需平衡分析

2026 年上半年我国汽车经销商库存风险处于偏高水平，多数月度触及警戒区间，经销商经营压力持续偏大，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。2026 年上半年，我国经销商库存系数运行于 1.48~1.95 区间，整体水平高于 2025 年上半年，均高于合理区间，且存在 5 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

库存系数在 2026 年 3 至 6 月显著偏高,比如 3 月和 4 月达到 1.9 以上;2026 年 6 月,自主、合资、进口汽车经销商库存系数分别为 1.43、1.77 和 1.86。此外,2026 年以来,汽车经销商综合库存预警指数持续高于 55%,均高于荣枯线,经销商经营压力持续偏大;分类型看,2026 年 6 月,豪华及进口品牌、主流合资品牌和自主品牌的预警指数分别为 53.8%、55.6%和 59.6%。

图 3 经销商库存压力变化情况



数据来源: iFinD, 大公国际整理

三、行业的产业链地位分析

(一) 行业纵向议价能力分析

汽车制造企业在行业变革背景下议价能力逐步弱化,销售利润率持续被双向挤压,零部件供应商企业议价能力呈现显著分化,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。但在电动化和智能化等多重因素叠加下,原材料及存储芯片价格的上涨,已逐步推高单车制造成本,其议价能力正被逐步弱化,据中国汽车工业协会统计,上半年国内整车制造环节平均利润率跌至 1.5%,为近十年最低水平。汽车零部件是汽车产业发展的基础,产业规模庞大,但整体呈现企业数量多、规模小的特点,处于产业链中低端位置,议价能力整体偏弱且内部分化明显。车身、外覆盖件、轮胎等标准化程度高、产能充裕的零部件供应商,因可替代性强、同质化竞争激烈,议价能力较弱,而掌握稀缺产能或核心技术的供应商(如动力电池龙头宁德时代)凭借技术壁垒、规模优势



与客户黏性形成很强议价能力。经销商方面，当前全球及中国汽车产业均处于产能结构性过剩阶段，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，叠加渠道库存高企、终端价格倒挂与亏损面持续扩大，经销商对终端客户的议价能力再次减弱，成为产业链中议价地位最弱、经营压力最大的环节之一。此外，通过对 25 家境内整车制造和 279 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，但净利润和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，上游层面，动力电池、车规芯片、智能驾驶等高壁垒零部件供应商具备较强议价能力，2023~2025 年，零部件企业销售利润率则呈增长态势，2026 年上半年略有下滑。下游层面，核心部件成本波动容易传导至整车端，叠加电动智能化持续高额研发投入，抬升整车成本与期间费用；加之汽车市场进入存量竞争阶段，行业价格战持续，车企以价换量，导致整车制造企业在价格战、研发投入增大、海外业务扩张等压力下，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	2023 年	2024 年	2025 年	2026 年 1~6 月
整车制造企业 (25 家)	营业收入	23,367.77	25,440.52	27,021.44	12,187.58
	毛利率	14.49	14.97	14.58	14.46
	净利润	759.99	755.54	648.01	186.57
	销售利润率	3.91	3.63	3.14	2.02
零部件企业 (279 家)	营业收入	14,368.66	15,427.54	16,933.95	8,519.10
	毛利率	18.46	18.66	18.38	18.42
	净利润	763.29	929.17	1,108.55	513.03
	销售利润率	6.20	7.06	7.59	6.89

数据来源：iFinD，大公国际整理

（二）行业内部竞争格局分析

汽车产业整体格局趋于稳定，受传统车企陆续转型成效显著，新能源市场格局亦趋于稳定，自主品牌全面主导新能源赛道。头部集中度方面，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前列；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。2026 年上半年，汽车销量排名前十位的集团合计销售量达 1,264.9 万辆，市场集中度 84.1%，同比上升 0.2 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，但比亚迪销量同比下滑 15.7%，下滑至第二名，



上汽依托三电和智能驾驶技术累积，销量同比变动不大，上升至第一名；奇瑞上半年销量同比增长 14.3%，排名由第六升至第五；其余排名保持不变。新能源方面，2026 年上半年，新能源汽车销量排名前十位的集团合计销售量为 634.1 万辆，市场集中度 85.2%，同比下降 1 个百分点，比亚迪、吉利、上汽市占率稳居前三，但受国内市场下行、行业内竞争加剧及传统车企陆续转型影响，比亚迪新能源汽车销量同比大幅下降；上汽、一汽、东风、奇瑞、广汽新能源销量均实现 20%以上的高增长，其中广汽增速近 70%，传统车企新能源转型成效显著。此外，自主品牌为新能源市场绝对主力，新能源销量排名前十位中，仅特斯拉为外资品牌，其余均为中国自主品牌，合计份额超 78%，自主品牌在新能源赛道的主导地位进一步巩固。

表 2 2026 年 1~6 月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	销量	同比	份额	厂商	销量	同比	份额
上汽	198.7	-0.5	13.2	比亚迪	180.9	-15.7	24.3
比亚迪	180.9	-15.7	12.0	吉利	98.4	13.6	13.2
吉利	168.6	3.1	11.2	上汽	74.9	23.3	10.1
一汽	151.8	-15.3	10.1	一汽	49.7	25.5	6.7
奇瑞	135.7	7.9	9.0	东风	49.4	27.7	6.6
长安	111.9	-18.7	7.5	奇瑞	47.1	30.5	6.3
东风	102.2	-3.1	6.8	特斯拉	46.8	28.4	6.3
北汽	79.5	-2.8	5.3	长安	41.4	-11.7	5.6
广汽	77.3	2.4	5.1	广汽	26.2	69.2	3.5
长城	58.3	2.4	3.9	理想	19.3	-5.1	2.6
合计	1,264.9	-	84.2	合计	634.1	-	85.2

数据来源：中国汽车工业协会，大公国际整理

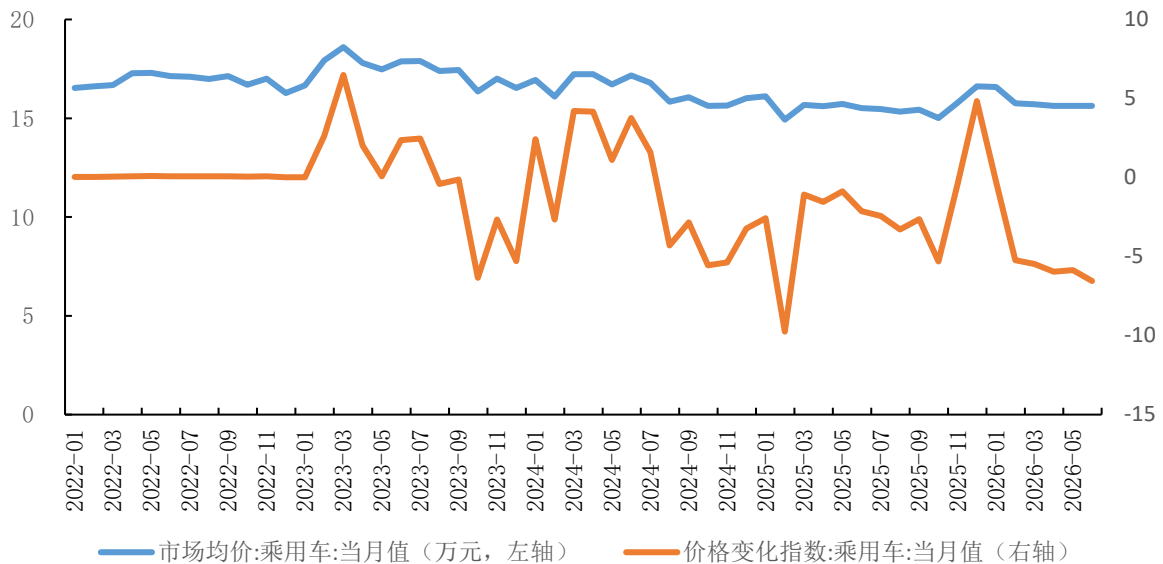
（三）行业价格波动分析

2026 年上半年，受政策调整、行业竞争加剧等影响下，汽车价格延续下行走势，行业盈利继续承压，随着市场焦点逐渐向技术配置和安全溢价等价值转移，未来行业盈利状况有望逐步改善。根据乘联分会数据，在不断推动“两新”政策落地实施过程中，2026 年 1~6 月汽车行业实现收入 51,893 亿元，同比增长 1.8%，但受上游利润挤压、油价暴涨及消费者购车观望心态严重价格内卷，上半年利润 1,954 亿元，同比下降 20%，利润率仅 3.8%，低于上下游工业企业利润率 6.5%的平均水平。从价格变动角度看，由于行业竞争加剧与新能源转型冲击多重影响，近年来汽车行业价格战频发，倒逼市场价格下行，2026 年以来乘用车价格变化指数持续处于负值区间，此外 2026 年新能源购置税减半政策导致购车落地成本上升，叠加 2025 年末透支部分购车需求，



上半年终端需求偏弱，进一步放大降价压力。但随着供给端新国标合规产品集中迭代上市，行业从价格内卷逐渐转向技术配置和安全溢价等价值竞争，未来市场盈利状况有望逐步改善。

图 4 2022 年以来乘用车价格变动趋势



数据来源：iFinD，大公国际整理

四、行业创新能力分析

（一）宏观和产业政策导向

2026 年上半年汽车产业政策整体延续《汽车行业稳增长工作方案(2025-2026 年)》核心基调，紧扣“扩大国内消费、提升供给质量、优化发展环境、深化开放合作”四大方向，配合“十五五”规划发展壮大战略性新兴产业，形成多维度政策体系，聚焦行业长期健康发展。

行业标准体系加速完善，以标准驱动汽车产业高质量合规发展。2026 年 5 月工信部发布《2026 年汽车标准化工作要点》，明确全年汽车标准化核心方向，部署了质量安全标准提升、绿色低碳标准焕新、新兴领域标准引领和未来技术标准预研四大专项行动，推动产业由政策驱动转向标准驱动、质量驱动。新能源汽车方面，延续 2025 版新版安全国标落地验收，聚焦两大核心强制标准《电动汽车安全要求(GB 18384-2025)》和《电动汽车用动力蓄电池安全要求(GB 38031-2025)》，均于 2026 年 7 月 1 日正式实施，统一全行业动力电池研发、装车、验收安全标准，大幅抬高新能源汽车安全准入门槛，以促进新能源汽车产业高质量发展。

精准促消费，激活存量置换市场。2025 年 12 月 30 日商务部等 8 部门《2026 年汽车以旧换新补贴实施细则》，明确 2026 年全年汽车以旧换新执行标准，重点倾斜燃油车置换新能源乘用车、商用车，放宽老旧车辆报废置换年限限制，设置阶梯式补贴额度。为了进一步挖掘农村及县域市场的置换潜力，2026 年 6 月工信部、商务部等五部门启动 2026 年新能源汽车下乡专项行动，聚焦县域、乡镇、乡村下沉市场，筛选适配下沉场景的高性价比新能源车型推广等，多方式打通低线市场消费痛点，挖掘下沉市场增量空间。面对全球汽车产业新旧周期交替、格局深度重塑的关键转型期，同月《商务部等 8 部门办公厅关于开展汽车流通消费改革试点工作的通知》公布 40 个汽车流通消费改革试点城市从体制端破除汽车消费束缚，推动汽车管理从购买管理向使用管理转型，全方位激活城市存量汽车流通活力。培育壮大汽车后市场消费方面，2026 年 3 月“十五五”规划纲要提出，“深化汽车消费从购买管理向使用管理转变，完善充换电、停车场等基础设施，拓展汽车改装、租赁等后市场消费”，2026 年 6 月商务部等 9 部门发布《关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知》，国内首个汽车后市场系统性促消费政策，标志着汽车消费从“一次性新车销售”转向全生命周期存量消费挖掘，全链条释放汽车行业消费潜力。

汽车行业严监管去内卷，规范行业竞争秩序。2026 年上半年是汽车行业规范化治理大年，整治非理性竞争、强化合规经营成为监管核心抓手。2026 年 1 月，工业和信息化部装备工业一司、国家发展改革委产业发展司、市场监管总局价格监督检查和反不正当竞争局（以下统称三部门）联合召开新能源汽车行业企业座谈会，部署规范新能源汽车产业竞争秩序相关工作，明确要求行业坚决抵制无序低价价格战，杜绝内卷式恶性竞争。随后 2 月份市场监管总局发布《汽车行业价格行为合规指南》，明确价格竞争红线，严厉打击低价倾销、虚假优惠、价格欺诈等行为。同时强化产业链合规管控，要求车企书面约定经销商返利，落实合同管理，企业建立价格决策、风险排查等内部合规机制，划定行业价格行为红线，引导汽车行业有序竞争。6 月工业和信息化部、市场监管总局对存在非理性降价、虚假营销的车企开展集中约谈，明确价格竞争红线，杜绝以“亏本走量”挤压行业利润、破坏产业生态。

（二）技术创新与人才驱动

汽车智能化持续深度渗透，汽车产业加速完成从“交通工具”向“智能移动终端”的转型，智能化已经成为驱动产业竞争格局重塑的核心主线。AI 大模型、端到端智驾算法、国产大算力芯片与整车业务深度耦合驱动智能驾驶从感知决策模块化开发向端

到端一体化演进，技术研发重心由硬件堆叠转向算法能力与用户体验优化，车企竞争也逐步从技术成本管控向智能化转变。依据国家标准《汽车驾驶自动化分级》，目前我国汽车智能化发展呈现出 L2 级功能大规模普及、L3 级开启商业化试点、L4 级在限定场景深化应用的“三级递进”格局。根据工业和信息化部装备工业一司司长郭守刚 2026 年 7 月 27 日介绍，2026 年以来，我国搭载 L2 级组合驾驶辅助功能的乘用车渗透率已达 70.5%，领航驾驶辅助（NOA）功能乘用车渗透率达到 34.2%，首批 L3 级有条件自动驾驶车型开始在特定区域上路通行。政策标准方面，2026 年 6 月工业和信息化部组织制定的国内首个针对 L2 级辅助驾驶的强制性国家标准《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求（GB 47955-2026）》获批发布，次月国内首个针对 L3 级和 L4 级自动驾驶的强制性国家标准《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求（GB 44721-2026）》获批发布，均拟于 2027 年 1 月 1 日起实施。但高阶自动驾驶迈向大规模商业化仍面临多重现实约束，比如事故责任划分、保险配套体系尚未完全闭环，用户实际使用习惯与系统能力边界存在错配等，行业整体处于技术快速迭代，但商业化落地节奏慢于技术迭代速度的发展阶段。

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实现全产业链层面的技术布局，其中造车新势力（小鹏、蔚来、理想）研发费用占比均超过 10%，在智驾、软件算法等领域维持高强度投入，研发人员占比也处于较高水平，传统车企保持稳健的研发投入节奏。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 3 2025 年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
长安汽车	000625.SZ	71.58	4.36	21.30
比亚迪	002594.SZ	579.78	7.21	14.68
东风股份	600006.SH	3.72	4.20	14.00
上汽集团	600104.SH	181.04	2.76	17.60
赛力斯	601127.SH	79.54	4.82	41.08
北汽蓝谷	600733.SH	22.46	8.04	31.61
广汽集团	601238.SH	16.39	1.70	21.96
长城汽车	601633.SH	104.32	4.68	27.76
蔚来集团	9866.HK	106.05	12.12	-
理想汽车	2015.HK	113.15	10.07	19.66
吉利汽车	0175.HK	176.24	5.10	-
奇瑞汽车	9973.HK	114.44	3.81	-
小鹏集团	9868.HK	94.90	12.37	44.5

数据来源：iFinD，大公国际整理

五、行业信用评级情况分析

（一）发债规模、结构与主体分布

在科创债政策的不断支持下，行业新发债及科创债规模均同比大幅增长，科创债募集资金主要流向新能源采购、产业链经营等场景。2026 年上半年，汽车制造行业新发行债券 17 只¹，规模 465.00 亿元，发行债券个数同比减少 1 只、但发债总金额同比大幅增加 96.00 亿元；其中科创债 12 只，规模 345 亿元，科创债发行数量及规模同比均大幅增加，募集资金主要流向新能源采购、产业链经营等场景；分债券类型看，新发债包括短期融资券、中期票据、公司债三类，利率分布在 1.36%~2.08%；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”）、广州汽车集团股份有限公司（以下简称“广汽集团”）和比亚迪股份有限公司（以下简称“比亚迪”）三家企业，发行主体信用级别均为 AAA（其中比亚迪为 AAA_{sti}），其中吉利控股、广汽集团和比亚迪发行规模分别为 145 亿元、130 亿元和 150 亿元。

存续债集中于三年内到期，偿债主体集中于吉利控股、比亚迪、北汽集团和广汽集团。截至 2026 年 6 月末，汽车制造行业共有 54 只存续债券（不含资产支持证券、可转债和可交换债券），债券余额 999.00 亿元。按存续债类型分，中期票据 34 只、短期融资券 5 只、公司债 15 只；按期限结构分，2026 年以内到期规模占比为 19.52%、2027 年到期债券规模占比 18.02%、2028 年到期债券规模占比 28.13%、2029 年到期债券规模占比 28.53%。总体来看，存续债到期日集中在 3 年以内，偿债主体集中于吉利控股、比亚迪、北汽集团和广汽集团。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 4 截至 2026 年 6 月末汽车制造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	318.00	AAA	民营企业
比亚迪股份有限公司	200.00	AAA _{sti}	民营企业
北汽汽车集团有限公司	185.00	AAA	地方国企
广州汽车集团股份有限公司	150.00	AAA	地方国企
东风汽车集团股份有限公司	56.00	AAA	中央企业
吉利汽车控股有限公司	55.00	AAA	民营企业
理想汽车	20.00	AAA _{sti}	民营企业
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

数据来源：iFinD，大公国际整理

¹ 未计入资产支持证券、可转债和可交换债券，数据来源为 iFinD。

（二）发行成本和信用利差

2026 年上半年，汽车制造行业债券发行信用利差（平均值）环比和同比均下行，部分头部车企融资环境改善。从债券发行票面利率来看，3 年期债券发行利率环比下降，公司融资成本整体下降；信用风险来看，1 年期以内债券发行信用利差²均值在 24.80bp，2 年期债券发行信用利差均值在 27.16bp，3 年期债券发行信用利差均值在 45.17bp，同比有所收窄，主要是去年同期北汽集团发行利差较高所致，5 年期债券发行信用利差均值在 39.73bp。以吉利汽车为例，2026 年以来，公司共发行 6 只信用债，依托公司盈利能力、现金流同比大幅增长及融资条件的持续优化，1 年期以内和 3 年期债券发行信用利差均呈现下行趋势，信用韧性持续增强。

表 5 2026 年上半年汽车制造行业债券发行信用利差（平均值）（单位：bp）

级别	期限	2026 年 4~6 月	2026 年 1~3 月
AAA/AAA _{st} i	1 年以内	20.94	25.77
	2 年	27.16	-
	3 年	42.09	49.03
	5 年	40.97	38.48

数据来源：iFinD，大公国际整理

（三）信用评级调整

2026 年以来汽车制造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 2026 年 6 月末，汽车制造行业存续债涉及主体 9 个，其中央企 2 个、地方国企 3 个和民营企业 4 个；AAA/AAA_{st}i 级别主体 8 个、AA+级别主体 1 个。2026 年以来，汽车制造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。

六、周期发展展望

总体来看，2026 年，国内汽车行业处于存量市场竞争加剧、智能化转型提速的阶段。展望 2026 年下半年，政策端监管将持续整治非理性价格战，市场层面行业总量增速预计放缓。信用层面，由于我国汽车行业公开发债与开展评级主体较少，且涉及主体主要为头部企业，企业整体信用质量将保持稳健。随着行业智能化的推进，需关注转型效应对行业内现有企业信用水平的影响。

政策方面，“反内卷”与“促规范”成为主旋律。根据目前行业发展状况及政策导向，反内卷方面，2026 年下半年汽车政策将持续整治非理性价格战、低于成本倾销、

² 基准利率选取同期限、同日期的中证国债到期收益率；发行期限不满 1 年的基准利率选取 1 年期数据。

虚假营销等无序竞争行为，规范供应商账期，增强产业链韧性，优化营商环境。促规范方面，将以智能化转型为核心导向，持续出台智能驾驶、汽车数据安全等方面的标准体系，建立起创新与安全平衡的制度框架，推动汽车行业从高速扩容转向高质量发展。

2026 年中国汽车行业处于“存量市场竞争加剧+智能化转型加速期”，展望下半年，行业总量增速放缓，汽车行业企业整体信用质量稳健。在提振需求政策持续、“反内卷”措施不断出台并落地的背景下，预计下半年汽车行业增势受需求偏弱及出口受限等因素影响有可能趋缓；从产业格局来看，头部比亚迪、吉利、奇瑞等凭借规模、智能化和出海能力将持续集中份额，凭借全域产品矩阵、成熟供应链体系与海外产能布局实现销量与盈利的双重增长，出口成为主要增量空间；第二梯队车企差异化竞争态势凸显，鸿蒙智行、理想、小鹏、蔚来、零跑等品牌，分别依托智能生态、精准产品定位、全域自研、国企供应链优势与跨界生态优势等，内部分额与盈利分化将持续拉大；传统燃油车基本盘持续萎缩，新能源转型节奏偏慢的合资品牌进一步边缘化。由于发债车企集中度高且主要分布在头部车企，涉及主体信用水平高、新发债可滚动接续，下半年行业整体信用质量将保持稳定。

但随着智能化转型进入加速落地阶段，智能化转型效果可能会带来企业间的信用分化，需关注转型效应对信用水平的影响。目前行业竞争主线从电动化硬件比拼切换至智能化体系能力竞争，智能座舱、高阶智驾、电子电气架构成为车企产品差异化的核心抓手，但智能化属于高资本开支赛道，算法研发、芯片采购、软件团队搭建、数据闭环建设均需要持续大额资本投入，对车企的资金储备、融资能力提出很高要求，需关注转型效应对其信用水平的影响。



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合法性、真实性、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或决策依据。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。