

半导体巨头抢滩A+H上市

豪威的变局与增长

从业务根基来看，豪威集团前身为韦尔股份，2019年通过收购豪威科技完成从半导体分销向芯片设计的战略转型，2025年6月正式更名后，进一步确立了以图像传感器为核心的业务方向，公司目前市值已达1504亿元。

业务扩增为业绩带来了增长，也成为其赴港上市的坚实基础——公司财报显示，2025年前三季度营业收入217.83亿元，同比增长15.2%；归母净利润32.1亿元，同比增长35.1%。

国信证券研报指出，豪威集团的增长主要得益于公司对市场机遇的把握，一方面紧跟汽车智能驾驶领域的发展浪潮，借助该领域渗透率的快速提升扩大业务规模；另一方面在全景相机、运动相机等智能影像终端应用市场持续拓展，形成了显著的增长动力。与此同时，公司通过产品结构优化与供应链梳理等举措，推动毛利率持续改善，经营质量稳步提升。

从发展历程来看，公司已成功走出此前的行业调整期，展现出较强的经营韧性。第一创业证券研究所分析师郭强在报告中指出，此前两年公司曾经历以降价和去库存为主的行业调整阶段，而目前已实现营业收入增长的持续改善。从业务结构来看，图像传感器业务已成为公司的核心支柱，不仅收入占比超过七成，且对整体营收增长的贡献显著，相比之下其他业务板块增长态势相对平缓。随着历史高价存货的基本消化，公司盈利水平也逐步回升，为后续发展卸下了包袱。

在业务布局上，公司贴合消费电子与汽车电子的发展趋势的业务为其提供了多元

据世界半导体贸易统计组织12月最新预测，2025年全球半导体市场规模有望同比增长22.5%至7720亿美元，且2026年将进一步保持26.3%的增长率，营收逼近1万亿美元大关，行业迎来确定性增长周期。

在此背景下，国内半导体企业加速全球化资本布局的动态贯穿全年：国产GPU领域代表性企业摩尔线程于12月5日登陆科创板，沐曦股份紧随其后于12月17日在科创板上市。12月中旬，此前已于A股上市的两家千亿级半导体巨头豪威集团、兆易创新相继迈入港股发行前最终准备阶段。

半导体巨头密集冲刺A+H两地上市，凸显出行业借资本市场抢抓产业扩张周期、通过全球化布局巩固竞争力的鲜明导向。

增长支撑。此次赴港上市募集资金据称将用于研发投入、全球市场渗透等方向，也将进一步支撑公司在高增长赛道的拓展与全球化布局。

存储风口下的巨头

借势行业涨价周期，兆易创新冲刺港股上市的动作一方面夯实了存储主业，另一方面也在拓展新的增长极。

据TrendForce集邦咨询调查，存储器价格持续攀升带动整机成本上扬，进而迫使终端定价上调。具体来看，2025年第四季DRAM合约价格同比涨幅逾75%，按存储器占整机BOM成本10%—15%估算，当年该部分成本已垫高8%—10%，2026年预估还将再提升5%—7%。

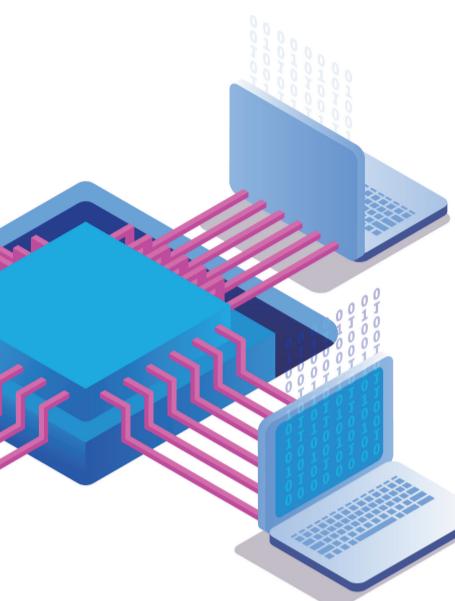
行业周期的红利直接体现在公司业绩

上，这家市值1404亿元的存储巨头增长态势显著——据公司2025年三季报披露，前三季度实现营业收入68.32亿元，同比增长20.92%；归属母公司股东的净利润10.83亿元，同比增长30.18%。

东海证券研报指出，全球存储产品供需缺口短期难以填补，涨价趋势仍将延续，兆易创新正充分受益于这一轮“量价齐升”的行业周期，再加上消费、工业、汽车等领域需求增长与产品矩阵形成协同，共同推动经营态势向好。

公司核心增长动力来自对利基存储赛道的聚焦。在国际大厂向高端存储产品倾斜产能的背景下，利基存储市场形成供给空缺，而兆易创新的相关产品快速切入细分场景，成为重要收入来源。长期来看，公司并未局限于短期周期红利，还在积极布局新兴领域以打开增长空间。

中邮证券研报分析，AI服务器技术演进



所，实现“A+H”双资本平台布局，后续壁仞科技在12月15日获境外上市备案、冲刺“港交所GPU第一股”。密集的上市动作，直观展现出半导体产业与资本市场的双向热情。

壁仞科技方面告诉北京商报记者，处于快速增长期的国产GPU行业，其发展特点是高强度、重资产的资本投入，而商业化仍在验证与探索阶段。

热潮的背后，政策与市场需求驱动缺一不可。资深产业经济观察家梁振鹏在接受北京商报记者时表示，资本集中涌入半导体领域，既能加速行业资源整合、推动企业规模化发展，更能从节奏与质量层面深化国产半导体的替代进程，助力企业在全球产业链中巩固竞争力。

而资本热络也对应着半导体产业的实际增长逻辑。中山证券研报指出，2025年AI需求的高景气带动半导体全行业利润改善，申万电子(半导体核心赛道集中板块)表现显著强于市场；展望2026年，AI主线仍将延续——云计算巨头资本支出的高增长、AI相关芯片的国产化推进，都将成为国产半导体的核心机会点。

从细分领域看，存储端受AI需求提振迎来价格上涨，企业的资本动作叠加半导体设备国产化率不足25%的广阔空间，存储领域国产替代节奏将进一步加快；终端领域，AI手机等半导体终端产品快速渗透，也将为产业打开新的增长空间。

北京商报记者就相关问题向豪威科技、兆易创新发去采访函，截至发稿未能得到回复。

国产半导体企业正借资本之力，加速在全球产业链中实现从参与到底层的再次进阶。

北京商报记者 陶凤 王天逸

半导体涌向资本市场

半导体产业的资本动作在12月上旬格外密集——据北京商报记者不完全统计，截至目前已有超20家半导体企业密集推进上市进程，覆盖IC设计、半导体设备、半导体材料等产业链核心环节。

除前述豪威集团、兆易创新、摩尔线程及沐曦股份外，聚焦碳化硅外延片的天域半导体12月5日完成港交所主板挂牌，布局信号链与电源管理芯片的纳芯微12月8日落地港交

广汽走进至暗时刻

12月21日，广汽本田证实由于芯片短缺，将于12月末暂停生产两日。本公司也由于产量不及预期，下调了2026财年的汽车销售目标。现阶段，广汽本田的发展陷入低谷期：明星车型飞度11月交出了零销量的成绩单，今年唯一一款纯电车型P7也正在降价清库存。

业内人士指出，缺芯只是导火索，广汽本田真正的病灶是需求塌方和电动化滞后。未来，企业要利用中国供应链把成本打穿，再借助本田的品牌价值拉回溢价，这也成为合资品牌最后的窗口期。

工厂停工

针对近期本田工厂停产的消息，广汽本田向北京记者表示，广汽本田受半导体供应影响，12月30日—31日两天不安排生产，但不会影响对顾客的交付。此外，东风本田的生产活动暂未受到影响。本田公司也对外表示，由于半导体短缺，计划从12月下旬到明年1月上旬，日本和中国工厂的整车生产将暂停或减产。

本田最新财报预期显示，受芯片短缺导致产量不及预期的影响，2026财年营业利润将缩水1500亿日元，全球汽车销售目标也从362万辆下调至334万辆，预期同比下滑10.1%。

实际上，广汽本田早已拉响产能“警报”。最新产销数据显示，2025年前11个月，广汽本田累计产量达31.76万辆，同比下滑14.83%，其中11月单月产量3.76万辆，同比降幅16.03%，延续了年内产量波动下行的态势。2024年，广汽本田累计产量41.61万辆，低于47.06万辆的累计销量。

产能布局上，广汽本田正通过“减法”与“加法”并行的方式适配市场变革。2025年10月，广汽本田关闭年产5万辆的第四生产线，配合东风本田相关产能调整，本田在中国的汽车总产能由149万辆变为120万辆，以应对市场需求变化。

与此同时，广汽本田总投资35亿元、年产能12万辆的全新新能源工厂于2024年11月正式投产，该工厂以“数智·零碳”为定位，实现冲压、焊装全流程自动化生产，专为电动汽车打造，首款量产车型为纯电SUV P7。不过，从P7目前的销量情况来看，该工厂的产能利用率仍处于较低水平。2025年3月投产的首

款车型P7，4月销量仅为437辆，5月销量环比下跌67%至142辆，按照此销量趋势核算，该车型全年销量难突破5000辆，仅为工厂12万辆年产能的4%。

“神车”陨落

产能收缩的背后，是终端市场的持续遇冷。官方销量数据显示，2025年前11个月，广汽本田累计销量为30.09万辆，同比减少22.97%。

懂车帝销量排行数据显示，“平民超跑”飞度今年11月终端销量为0辆，10月销量也仅为3辆。广汽本田通顺路4S店销售人员向北京商报记者坦言，飞度今年5月就已停产，将于明年3月改款上市，价格可能将由现在的官方指导价8.68万—10.88万元下调为4万—5万元。目前，北京各大广汽本田4S店内已无飞度车型在售，店内也无展示车。

飞度停产改款是行业格局变化下的必然之举。当下，A0级市场几乎已经被新能源车型攻陷，中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会数据显示，2025年1—7月A0级轿车新能源的占比已接近100%。

飞度的陨落并非个例，而是广汽本田产品力全面掉队的缩影。热门车型雅阁今年上半年优惠力度高达4.2万元，懂车帝数据显示，雅阁插混版本11月销量仅273辆；奥德赛2025年11月销量1353辆，同比下滑约49%，在自主品牌高端MPV的冲击下，市场份额持续萎缩。

从今年在售的车型来看，广汽本田仍以销售燃油车为主，新能源车型今年仅上市一款P7。然而，P7上市后的半年时间里，单月销量仅百余辆，11月销量虽攀升至1201辆，但主要是大幅降价的结果。广汽本田销售人员向北京

商报记者介绍称，现在P7官方直减5万元，都是库存的现车，由于销量不及预期，明年应该不会再生产了。

智能化方面，在自主品牌高阶智驾成为标配且价格不断下探之际，P7智驾辅助系统升级包（包含高速领航辅助和智能泊车辅助）仍需花费1.4万元选装。

电动化滞后

面对市场的变化，本田也在求变。今年5月20日，本田宣布未来将强化智能化、加速混动化，同时放缓电动化步伐。本田表示，为了在当前市场环境下维持竞争力，在电动化之外，强化在智能化领域的创新，以更具竞争力的价格广泛推广将成为关键所在。

中国企业资本联盟副理事长柏文喜认为，对于广汽本田来说，“缺芯”只是导火索，真正的病灶是“需求塌方+电动化滞后”。当下，外资品牌溢价与中国用户价值锚点产生了错位，广汽本田产品的价值锚点仍停留在省油和耐用，但中国消费者已把智能座舱、高阶智驾和电动化体验作为第一决策因子。

柏文喜进一步指出，短期内，本田应利用“中国速度”做减法——砍掉无效燃油车，把产能让给插混与纯电车型；中期则需依托中国供应链将平台、芯片和软件等全面本土化，缩减智能化差距；长期来看，要真正适应中国场景，做“混动+纯电”的双主场，而非全球车型的中国适配。“整体来看，广汽本田的出路只有一条：用中国供应链、中国速度、中国价格，把本田在中国重新做一次，先做‘电动化本田’，再做‘智能化本田’，最后才是‘全球化本田’。”

从表面看，广汽本田工厂停工是由于缺芯，但根源却在于需求错配。过去三年，中国A级燃油车市场份额被插混和纯电车型抢占，“但广汽本田仍把多数产能押在燃油车型，导致库存系数飙升，进一步导致油车资产过重而电车资产太轻的局面”。国际注册创新管理师卢克林认为，未来，广汽本田要用中国供应链把成本打穿，再借助本田的品牌价值拉回溢价，这也将是合资品牌最后的窗口期。

北京商报记者 蔺雨葳

油电竞争共存 汽车行业将迎结构性重塑

当汽车市场从高速增长迈入发展转型期，油电共生的生态、品牌格局的逆转与全球化布局的升级，正共同推动行业进入高质量发展的全新阶段。12月19日，在2025北京汽车流通行业年会上，国家信息中心正高级经济师徐长明表示，我国汽车市场已走过超高速发展与快速发展阶段，2018年起正式进入波动式缓慢增长阶段，结构性调整与高质量转型成为核心主题。

从市场总量来看，2025年我国汽车销量预计达到2440万辆，创下历史新高。这一成绩主要得益于报废更新和置换两项关键政策的推动，但随着9月后政策的逐步退坡，市场增速也有所回落，7—11月终端销量下降4.4%，12月增速则下降20%，凸显政策对市场短期影响显著。

对于2026年的汽车市场，徐长明认为，由于国家宏观经济的稳定以及政策的优化，汽车市场将呈现出高位稳定的态势。展望“十五五”期间，行业将出现结构性的变化。徐长明指出，格局重构的核心在于三大“3比7”比例关系的形成。首先是能源结构的深刻变革，2025年新能源汽车渗透率已达52.7%，全年将突破53%，较2018年的4.4%实现跨越式增长。预计2030年前后将实现油车30%、电车70%的格局，电动车产品完善、“95后”购车群体占比升至40%、智能化深度赋能成为三大核心驱动力。

但徐长明也强调，电车与油车并非替代关系而是竞争共存。油车在乡村低里程用户、长期用车群体、无家充条件用户之中仍具有一定优势。

第二个“3比7”是品牌格局的历史性逆转，自主品牌市占率目前已提升至64.3%，全年预计突破65%，2030年则将实现合资30%、自主70%的格局。这一转变源于人均GDP达1万美元、电动化智能化转型先行、超激烈市场竞争三大历史机遇的交汇。徐长明介绍称，目

前每100辆自主品牌汽车中有75辆是新能源车，而每100辆合资车中则仅有6辆为新能源车，转型节奏的差异造就了市场格局的重构。

目前，自主品牌已成功从低端市场向高端市场突破，30万以上高端车型的占比持续提升。截至12月5日，理想汽车累计交付已突破150万辆；今年前11个月，蔚来汽车累计销量达27.8万辆，华为鸿蒙系统赋能的相关品牌也表现亮眼。

不过，合资品牌仍有机会。相关调研数据显示，77.5%的合资品牌基盘用户换车时仍倾向选择合资品牌。近期，日产N7、丰田博智3X等车型热销，证明合资品牌依托中国供应链和研发资源，仍有望维持30%左右的市场份额。

此外，汽车行业还将迎来全球布局的战略升级。当前自主品牌海外销量占比16%，徐长明预计2030年将提升至30%，形成海外30%、国内70%的分布格局。“我国电动汽车在东盟、拉美等新兴市场表现突出，每卖出100辆就有55辆来自中国。油车在新兴市场也占据11%的份额，海外市场已成为自主品牌重要增长极。”徐长明表示。

汽车市场的变革是挑战，更是机遇。对于经销商而言，自主品牌转型带来的产品迭代机遇、海外市场拓展带来的新增长空间，都是值得把握的重要方向。“目前，江浙、广东等地已有不少经销商率先布局海外市场，变革中的新机遇也将为企业发展注入新动力。”徐长明指出。

中国汽车流通协会名誉会长沈进军则认为，汽车经销商如今面临最大的问题是生存问题。在经济承压前行和产业转型升级过程中，服务仍是生存之本。未来，各大企业要继续拥抱新能源，主动融入新能源销售服务体系；在新技术、新营销层面，则要善于应用人工智能等新技术，创新汽车销售服务的新营销模式。

北京商报记者 蔺雨葳