

造车新势力站上盈利临界点

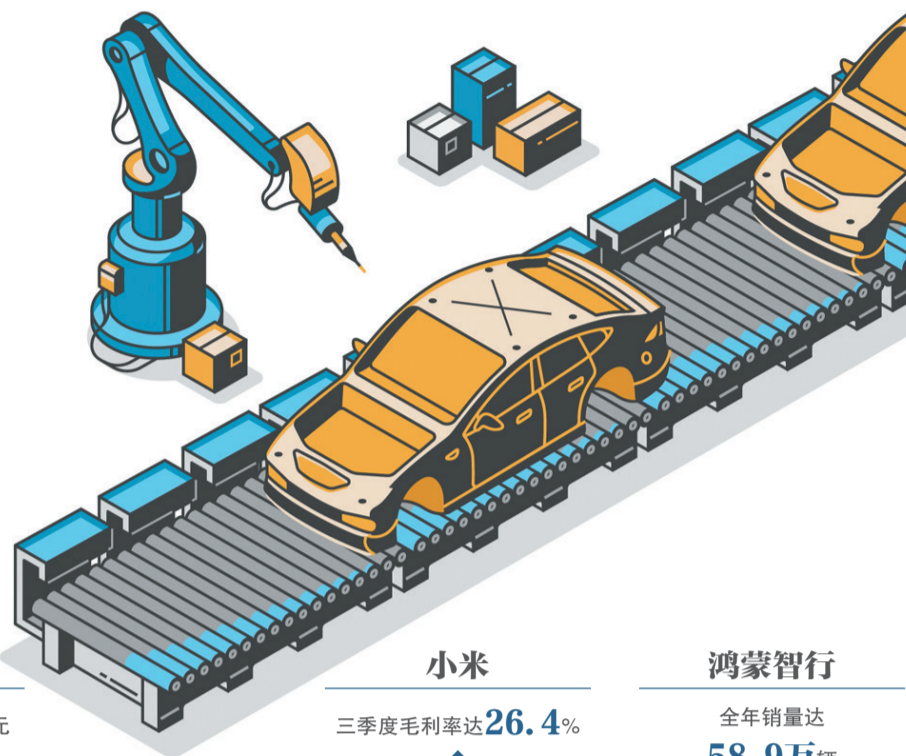
2026年3月,造车新势力们交出关键成绩单:理想汽车连续盈利、零跑汽车首次全年扭亏、蔚来实现季度盈利、小鹏汽车逼近盈亏平衡。曾长期深陷“烧钱换规模”的新能源车企,集体站上盈利临界点。

2025年,中国新能源汽车产业走到了一个颇具标志性的节点。自2015年前后“新势力”概念兴起,“蔚小理零”四家车企已在市场中角逐整整十年,在这场持续的行业淘汰赛中,威马、哪吒、高合等一众品牌已相继黯然退场。

站在下一个十年周期的开端,仍在牌桌上的车企们还将面临更为严峻的挑战。业内人士指出,2025年更接近于盈利的“临界点初现”而非“拐点确立”。未来行业将加速优胜劣汰,强者愈强。同时,智驾能力会从加分项变为市场准入门槛,AI定义汽车也将成为新的估值框架。

造车新势力2025年成绩单>>

理想	零跑	蔚来	小鹏	小米	鸿蒙智行
全年净利润达 11亿元	全年净利润 5.4亿元	四季度净利润 2.83亿元	四季度净利润 3.8亿元	三季度毛利率达 26.4%	全年销量达 58.9万辆
连续三年实现盈利	首次实现全年盈利	首次实现季度盈利	首次实现单季度净正收益	首次实现单季盈利	



数级扩大,“无法实现盈利的品牌将因资金链压力被迫退出市场或寻求并购,行业集中度加速提升”。

不过,短期盈利不等于长期盈利拐点的确立。李颜伟表示,2025年更接近于盈利“临界点初现”而非“拐点确立”。真正具有趋势性意义的盈利,需要同时满足销量分布均匀、全年自由现金流为正、剔除补贴后仍然盈利以及完全成本口径下盈利四个条件,目前“蔚小理零”等品牌均未全部达标。

李颜伟进一步指出,当前,新势力车企的盈利稳定性严重分化,仅理想和零跑实现了全年盈利。同时,各家均已将智驾研发视为生死攸关的战略高地,这一竞争格局决定了新势力的盈利空间将持续受高研发支出的压制。此外,新能源汽车渗透率破50%后,增量空间向燃油车替代和存量市场竞争转变,价格竞争的烈度预计不会实质性缓和。

经济学者、工信部信息通信经济专家委员会委员盘和林也认为,2025年新势力的盈利受政策红利等因素影响,2026年,新能源汽车购置税减半征收,去年在政策刺激下,国内车市的需求有所释放,但汽车属于耐用消费品,未来几年行业的增速预计会放缓。

当政策的“拐杖”被拿走,如何靠自身站稳脚跟成为各大车企的重要命题。当前,车企们正加紧布局新增长曲线:蔚来芯片子公司开始拓展具身机器人、Agent推理等新兴业务;小鹏汽车加速从汽车公司向物理AI公司转型,小鹏IRON机器人将于今年底正式量产;理想汽车也在完成从智能电动车向具身智能企业的跃迁,以确立下一个十年的竞争优势。

未来,行业将加速优胜劣汰,强者愈强。李颜伟表示,年销低于30万辆、毛利率低于10%的品牌会面临持续资金压力,行业中大量中小品牌将在2026—2028年进入退网或兼并整合阶段,头部五六家品牌将占据绝大多数利润池。同时,智驾成为生死线而非差异化:L3商用化普及加速,无法在2026—2027年实现城市NOA规模化交付的品牌将加速失去市场份额。

此外,AI定义汽车也将成为新估值框架,汽车企业价值将由AI平台的规模和数据壁垒决定,而非传统产能与销量指标。

北京商报记者 雷雨霞

从单季盈利到全年扭亏

新势力车企理想汽车、零跑汽车、蔚来汽车、小鹏汽车均在2025年取得了可圈可点的表现。其中,一个明确的信号为新势力车企迈入阶段性盈利通道。

财报显示,零跑汽车2025年实现净利润5.4亿元,首次实现全年盈利,成为中国造车新势力中第二家实现年度盈利的企业;实现营业收入647.3亿元,同比增长101.3%。

蔚来2025年四季度净利润2.83亿元,实现成立以来首次季度盈利;小鹏汽车2025年四季度净利润3.8亿元,首次在单季度实现净正收益。

三家车企正快步追赶曾一枝独秀的理想。2025年,理想汽车营收1123亿元,净利润达11亿元,连续三年实现盈利。不过,作为首位实现全年盈利的新势力车企,理想汽车2025年净利润同比下滑85.8%,营收也同比下滑22.3%,且其盈利质量已出现下滑,2025年经营层面实际亏损5.21亿元,账面盈利主要靠1012亿元现金储备的理财收益支撑。

理想汽车董事长李想在2025年业绩会上

坦言:“过去一年对于理想汽车来说,是一次重要的战略调整期。”增程切换纯电的阵痛期、理想i6的产能瓶颈等问题正通过财务数据显现。不过,理想方面表示,理想i6已跨过最艰难的产能爬坡期,后续交付能力会达到2万辆水平,并确保以L9为主的L系列成功换代,推动纯电车型稳定上量。

此外,蔚来、小鹏虽实现了季度盈利,但全年仍处于亏损区间。蔚来2025年全年仍亏损149.43亿元,但同比收窄33.3%;小鹏汽车2025年全年亏损11.4亿元,同比收窄80.3%。

与此同时,华为鸿蒙智行和小米汽车的崛起,正在改写行业的竞争规则。鸿蒙智行2025年销量达58.9万辆,用43个月达成了“百万交付”;小米汽车则仅靠SU7和YU7两款车型,在首个完整销售年就实现了40万辆以上的销量,三季度毛利率达26.4%,首次实现单季盈利。

毛利率成盈利关键

新势力盈利的核心驱动力清晰可见。首先是规模效应的释放,从销量维度看,行业第一阵营的门槛,已从年销30万辆提升至年销

40万辆以上,这也意味着单车固定成本被快速摊薄。

2025年,零跑汽车交付新车596555辆,同比增长103.1%,连续两年实现销量翻倍增长;小鹏汽车2025年全年交付量达429445辆,同比增长126%;理想汽车2025年共交付汽车406343辆;蔚来公司2025年共交付新车326028辆,同比增长46.9%。

但光有规模还不够,且规模绝不能靠“赔本换量”堆砌。因此,毛利率是衡量车企盈利能力最直观的指标。小鹏汽车2025年毛利率为18.9%,同比提升4.6个百分点。其中,2025年四季度毛利率达21.3%,创历史新高,同比提升6.9个百分点。小鹏汽车表示,全年汽车毛利率的提升,主要来自持续降本和车型产品组合改善。随着X9等中高端车型的陆续交付,单车平均售价显著提升,带动了汽车销售毛利率的改善。

值得注意的是,小鹏汽车高毛利的技术服务收入已开始呈现规模效应。2025年,小鹏汽车服务及其他收入的毛利率高达68.2%,而该板块收入同比增长了65.6%达83.4亿元,占总营收比例约10.9%。这笔收入主要来自三部分:向汽车制造商提供的技术研发服务、零件

及配件销售,以及碳积分业务。

蔚来盈利预告中也曾明确指出,有利的产品组合推动汽车毛利率优化。其中,全新ES8毛利率接近25%,成为利润主力,2025年四季度交付约3.97万辆,占总交付量的31.8%。

零跑汽车2025年的综合毛利率达14.5%,同比提升6.1个百分点,四季度毛利率则进一步升至15%,毛利率的提升源于核心零部件自研自供、生产规模效应释放以及产品溢价能力增强。

长期保持20%左右车辆毛利率的理想则出现了下滑,2025年四季度车辆毛利率降至16.8%。理想方面解释下降主要原因是产品组合变化,低价车型拉低了整体均价。

盈利拐点尚未确立

造车新势力实现盈利不只是财务指标的改变,更是商业模式可持续性的根本性证明。中国汽车流通协会专家委员会专家委员李颜伟认为,阶段性盈利后企业可从资本市场的被动融资转向内生“造血”与主动融资,摆脱对外部输血的依赖。当头部车企进入盈利区间,与尾部亏损品牌之间的竞争差距将呈指

2026
中关村论坛年会

中关村里打通机器人产业的“一栋楼”

从北京地铁15号线北沙滩站A口走出,向北步行约300米,就能看到中关村(海淀)具身智能创新产业园的建筑群。

在这块总用地5.95公顷、总建筑面积25.4万平方米的空间里,39家企业已经入驻,其中14家是具身智能企业,7家是人工智能企业。

2026中关村论坛开幕在即,北京商报记者走访园区了解到,产业园以“自主创新、前沿创新、融合创新”为内核,重点集聚具身智能核心赛道企业,覆盖了从数据到大脑、小脑,再到机器人本体的全产业链环节,同时联动数据要素、生命科学等关联赛道,形成了“上下楼即上下游”的产业生态,让不同环节的企业在园区内就近协作、高效联动。

2025年2月,这里成为全国首家以“具身智能”命名的特色园区,承载了“高品质科技园区建设”与“具身智能集聚区建设”的双重使命。如今,园区正以独特的产业集聚模式,推动具身智能产业链、创新链、服务链的高效运转,成为北京培育具身智能新质生产力的核心阵地。

未来产业集聚

地理位置上,中关村(海淀)具身智能创新产业园坐落于海淀区核心地带,地处海淀与朝阳两区资源交汇点,东临朝阳国际商务区与奥森生态区,西接北京大学、清华大学、北京航空航天大学等顶级学府,以及中国科学院物理研究所、微电子研究所等前沿科研机构集聚区,承两区资源辐射,拥有顶尖创新禀赋,为产业发展提供了充沛的智力支持与创新资源。

作为中关村布局具身智能这一未来产业的核心载体,园区的产业集聚深度契合北京建设国际科技创新中心的发展方向。

北京市科委、中关村管委会园区处副处

长王宇向北京商报等媒体表示,中关村已超前布局具身智能、脑机接口等引领全球的产业新赛道,建成64家覆盖新兴与未来产业的高品质特色产业园,这家具身智能创新产业园正是其中的典型代表。

依托这样的顶层产业布局,园区精准吸引了覆盖具身智能全产业链的企业入驻,各企业根据自身技术优势深耕不同细分领域,形成了各展所长、共生协同的产业格局。

此次走访中北京商报记者发现,园区内企业各有技术主攻方向,有的聚焦机器人“通用大脑”研发,有的深耕具身智能数据基础设施打造,还有的专注于医疗场景的技术落地应用。

再加上人工智能、芯片等企业的底层模型、算力支撑,以及数据要素、生命科学赛道

的平台联动,上下游企业的技术对接、资源互通变得高效且直接,真正让“上下楼即上下游”的产业生态落到了实处。

研产无缝衔接

中关村的科创策源能力为园区具身智能产业发展注入了强劲动力,而园区则围绕企业研发需求,搭建起加速器、跨本体训练场、小试中试平台等五大功能平台,实现了从创新孵化到技术验证、产品转化的全流程覆盖,为企业技术迭代提供了坚实的硬件支撑。

其中的具身智能跨本体训练场,由园区与入驻企业联合打造,是企业开展技术测试的重要阵地,诺亦腾机器人副总裁、合伙人李遥向北京商报等媒体介绍,这一平台能为机

器人提供动作训练、复杂任务数据采集等全流程测试服务,能让高精度的人体运动数据快速转化为机器人的动作优化能力,大幅缩短了企业的技术迭代周期。

公开资料显示,诺亦腾机器人科技是一家面向具身智能与人形机器人产业的数据基础设施公司,为行业提供高质量、可规模化的具身智能训练数据,客户群体涵盖全球头部具身智能、人形机器人企业,包括但不限于小鹏、宇树、智元、银河通用等。

除了园区平台的全方位支撑,入驻企业也在持续自主攻坚具身智能核心技术,无界动力创始人、CEO张玉峰向北京商报等媒体表示,具身智能目前仍处于技术范式迭代阶段,他正带领团队将智能驾驶领域的部分技术和经验迁移至这一赛道,重点聚焦手眼脑协同的行业核心难题,以真实场景的海量数据研发机器人通用操作大脑,推动技术向实际应用方向稳步推进。

据悉,张玉峰曾任地平线副总裁及智能汽车事业部总裁,带领千人团队实现智能驾驶算法的规模化交付,并主导了与比亚迪、大众集团等企业的战略合作,此前还曾在索尼、ARM英国总部从事核心研发管理。

厚植中关村科创土壤

园区的服务体系深度融入中关村整体创新创业生态,紧扣具身智能企业的科创需求,从研发资源对接、产学研联动到政策配套保

障,为不同发展阶段的企业提供精准化服务,成为企业专注创新、加速成果转化的坚实后盾。

王宇向北京商报等媒体提及,中关村布局建设了46家概念验证平台、30家标杆孵化器,完善的科技成果转化体系为园区的服务建设奠定了良好基础,而园区则结合具身智能产业特点,将这一体系进一步落地、细化,尤其为高校科研人员创业的企业提供了适配的发展土壤。

此次走访的罗森博特便是典型代表,其创始人及董事长王豫向北京商报等媒体介绍,企业能从实验室研发顺利走向临床应用,离不开北京本地优质的医疗资源支撑,也得益于园区搭建的产学研联动平台,让企业能便捷对接临床专家与实际医疗场景,快速实现技术成果的落地验证。

成立于2017年9月的罗森博特,是国家高新技术企业、北京市专精特新“小巨人”企业、中关村高新技术企业、中关村种子企业,荣获北京市专精特新中小企业等荣誉称号,目前相关产品已完成数百例临床手术,真正让具身智能技术转化为实际的医疗价值。

除前述头部企业外,园区还引入了多家专业科创研究平台,打造了数字化社群服务平台,借助中关村科创金融改革试验区的金融赋能,从技术研发、资源对接、政策配套等多方面为企业保驾护航,让企业能心无旁骛地聚焦核心技术攻坚。

北京商报记者 陶凤 王天逸