



中汽协、工信部发声反对“内卷式”竞争

- 5月31日，中国汽车工业协会发布《关于维护公平竞争秩序，促进行业健康发展的倡议》，明确反对车企之间的无序“价格战”。此后，工业和信息化部也明确表示，将加大汽车行业“内卷式”竞争整治力度，配合相关部门开展反不正当竞争执法。



中汽协发出四点倡议：

- 所有企业严格遵从公平竞争原则，依法依规开展经营活动；
- 优势企业不为垄断市场，挤压其他主体生存空间，损害其他经营者合法权益；
- 企业在依法降价处理商品以外，不以低于成本的价格倾销商品，不进行诱导消费者的虚假宣传；
- 所有企业应对照国家相关法律法规进行自查整改。

工信部表态：

- 鼓励企业通过技术创新、管理创新降低生产成本，给广大消费者带来更优质、更具性价比的产品；
- 将加大汽车行业“内卷式”竞争整治力度，推动产业结构优化调整，加强产品一致性抽查，配合相关部门开展反不正当竞争执法，采取必要的监管措施。

5月23日-6月30日
(王朝网限时补贴价均不含国补)

- 比亚迪王朝、海洋**22款**智驾版车型，最高直降**5.3万元**，部分车型起售价下探至**5.58万元**
- 自3月底至今，比亚迪已三次推出促销举措，且最新一次的促销力度和涉及车型均远超前两次

车型	限时优惠价	官方指导价
吉利帝豪	5.98 万元起	6.80 万元
吉利帝豪GL	6.98 万元起	7.90 万元
吉利帝豪GS	7.98 万元起	8.70 万元
吉利帝豪GL 1.8T	8.98 万元起	9.70 万元
吉利帝豪GL 1.8T 自动精英	9.98 万元起	11.50 万元
上市限时价	11.58 万元起	16.90 万元

• 奇瑞旗下四大品牌**超30款**车型开启
限时补贴，最高综合优惠达**5.5万元**

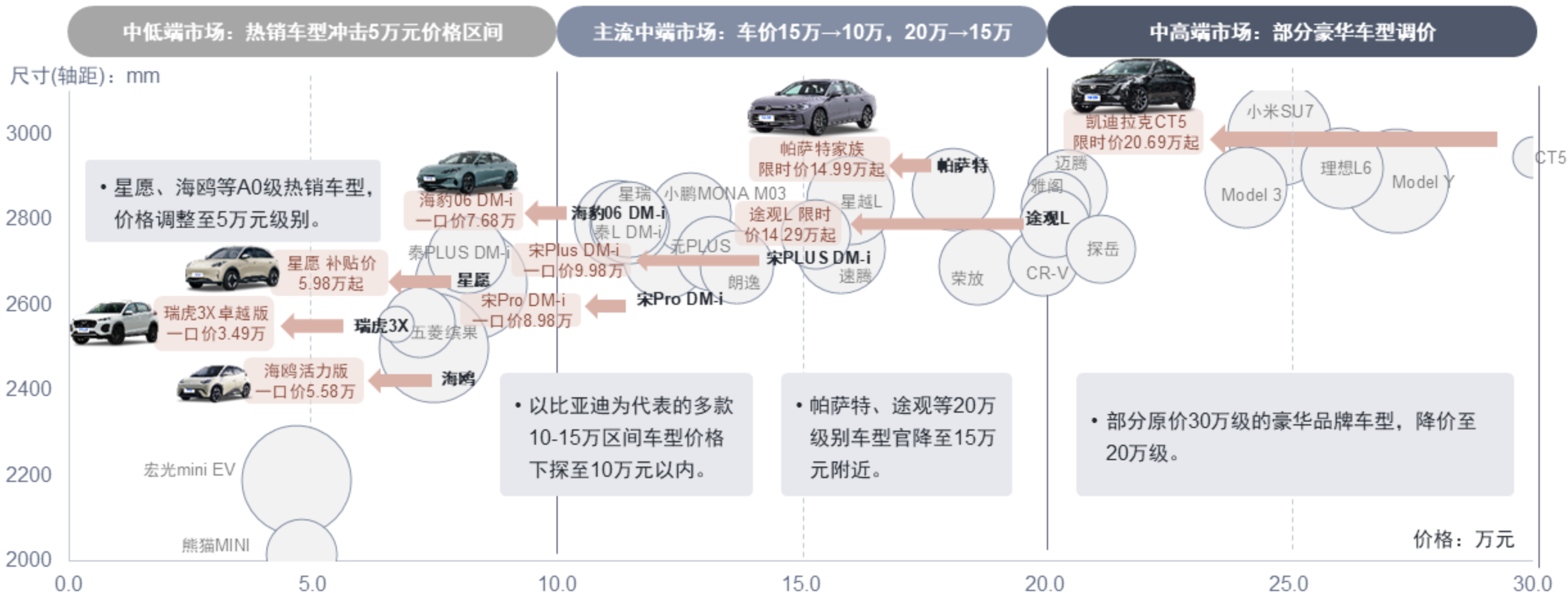


智己L6

2

车市价格战有望显著改变各级别车型主销竞争格局

■ 随着此次以比亚迪为代表的多品牌车型再降价，出现越来越多的B或C级车的定价与A级车相当，A级车则价格进一步向下卷A0级车的局面，或将加剧市场洗牌，重塑各级别价格体系。



备注: 气泡大小代表销量多少, 销量参考终端零售数, 价格取车型加权MSRP

“内卷式”竞争是多重因素交织的结果（一）

- 由于供应链降本、技术自研与规模效应，造车的成本持续下降，为车企的价格战提供基础。以比亚迪为代表的车企，能做到牺牲零部件（包括电池）利润维持销量，主动压缩利润空间挤压对手生存空间。

供应链成本下降

• 动力电池成本下跌

2022年11月，电池级碳酸锂达历史峰值60万元/吨，由于成本骤降、供需错配等原因，2025年6月，即将跌破6万元/吨大关。



• 辅助驾驶方案价格走低，重塑价格-功能边界

禾赛科技将激光雷达价格减半，渗透10万级车（零跑B10）

技术下沉使城区NOA渗透至13万元市场（MONA M03），高速NOA引入10万以下市场

技术自研重构成本曲线

• 电池领域自研

对车企而言，“电池自由”可以实现降本和完善的售后与质保

比亚迪	吉利	长安	广汽	奇瑞	五菱
刀片电池	金砖电池 神盾电池	金钟罩电池	弹匣电池	鲲鹏电池	神炼电池

• 智驾系统自研

自研特征	价格战策略	代表车企
芯片+算法全栈自研	主动调价，以规模换盈利	比亚迪、蔚来
算法自研+外购芯片	跟进降价，侧重功能差异化	小米、吉利
依赖外部解决方案	被动降价，利润空间被挤压	传统车企

规模效应转化为价格空间



承受更低的售价：

- 大幅降低固定成本、采购成本和生产成本
- 高效摊薄研发投入，构建坚实的成本优势



维持更长时间的竞争：

- 拥有更强的财务缓冲和造血能力



以价换量，进一步扩大规模：

- 通过降价抢占市场份额后又强化了规模效应，形成正向循环，对竞争对手则形成挤压

“内卷式”竞争是多重因素交织的结果（二）

- “内卷式”竞争的出现还源于政策、市场、企业经营等多种因素。电池新国标明年将实施，补贴政策年底退坡，加上智能化、补能等技术加速迭代，推动车企以价换量，清库存。此外，部分企业销量预期目标颇高，达成难度较大，意图通过降价促销提升销量。

政策端

电池新国标出台、补贴年底退坡



- 2026年7月1日，电池新国标将正式实行，对电池安全要求更高
- 新国标强制要求不起火、不爆炸，并增加了底部撞击和快充循环后安全测试，倒逼车企进行电池技术升级换代



- 2025年年底汽车以旧换新政策到期，2026年起新能源汽车购置税减半征收，车企利润将承压

全国汽车以旧换新补贴申请量

合计突破

1000万份

截至5月11日，2025年汽车以旧换新补贴申请量达322.5万份

报废更新

103.5万份



置换更新

219万份

- 以旧换新与购置税减免政策降低了消费者购车成本，政策退坡压力迫使车企把握时间窗口刺激销量

技术端

技术迭代/下放加速车企清库存



- 消费者对智能化、补能体验及性价比的关注度显著提高，车企加快技术迭代/下放

智能辅助驾驶破圈

- 2月，比亚迪将高速NOA功能下放至10万元级车型
- 长安、吉利、奇瑞、广汽等车企扎堆发布智能辅助驾驶方案

续航革命

- 10万元以上纯电车型续航里程基本在500+km
- 800V高压平台向15万元级车型普及，比亚迪、小鹏、极氪、小米等纷纷推出超快充车型

技术下放

- 小鹏MONA M03凭借高性价比火爆出圈
- 零跑主打低价高配策略，蝉联新势力月销量冠军
- 比亚迪此轮降价聚焦智驾版车型，以价换量的同时提高智能化配置渗透率，或为新一代技术铺路

企业端

降价策略意在冲击销量目标

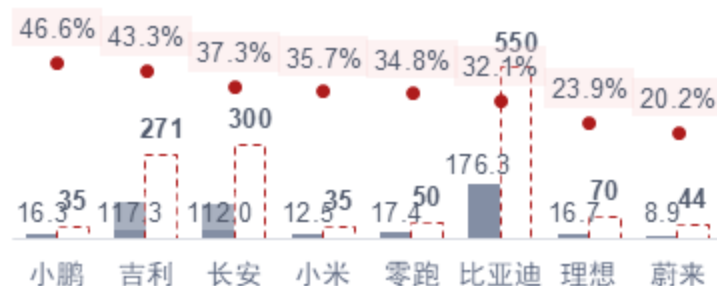


- 部分车企销量目标达成率较低，临近半年节点，试图通过降价快速提升销量

销量缺口较大

车企2025年1-5月销量及目标达成率

单位：万辆 ■ 2025.1-5销量 □ 2025年销量目标 ● 目标达成率



库存压力增大

- 4月末，全国乘用车库存350万辆，库存支撑销售天数升至57天，经销商库存预警指数升至59.8%
- 高目标对品牌的提升起到了积极作用的同时也会牵引车企内部更加关注竞争和短期的成绩

“内卷式”竞争使汽车产业陷入泥潭

■ 在“内卷式”竞争影响下，汽车行业利润增速持续走低，车企深陷价格战导致应付账款高企，付款周期拉长。产业链上下游被迫卷入，上游供应商经营恶化导致产品质量下降促使汽车投诉增加，下游经销商经营压力大，盈利能力降低甚至出现资金链断裂倒闭等情况。

汽车行业利润率持续走低、应付账款高企

- 受价格战影响汽车制造业整体利润近半年持续处于负增长态势

近一年汽车制造业利润累计增长情况（%）



- 除了上汽外其它主要上市企业2024年应付账款较2023年均有增长

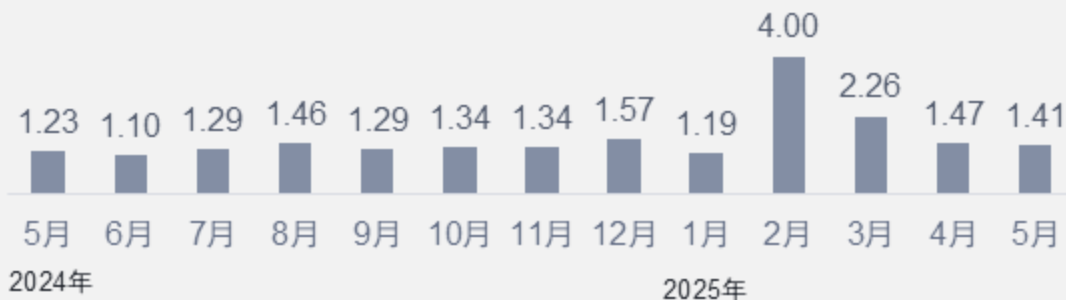
主要汽车上市企业应付账款情况



汽车产业链上下游被迫卷入、共同承压

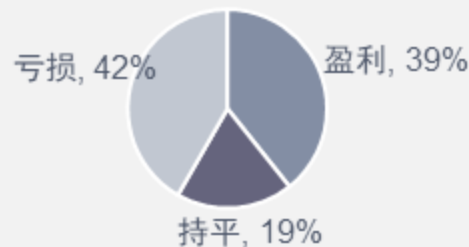
- 车企压价、回款周期长导致供应商经营恶化、降低产品质量

近一年车主投诉信息数量（万次）



- 全国工商联汽车经销商商会发布反对“内卷式”竞争，促进汽车经销行业高质量发展的倡议

2024年中国汽车经销盈亏分布



无序的“价格战”
导致经销商

- 经营压力加大
- 盈利能力降低
- 车辆库存偏高
- 流动资金紧张

整顿“内卷式”竞争意在推动汽车产业良性发展



■ 多部委从出手整顿智驾到整顿内卷，意在推动汽车产业良性发展，将迫使车企将竞争重心转向安全创新与技术创新，鼓励车企通过技术创新等带来更优质、更具性价比的产品，同时遏制虚假宣传、零公里二手车等行业乱象。

通过强化政策监管，推动车企将竞争重心从“价格战”转向“价值战”

多部委就无序价格战密集发声

- 工信部：加大汽车行业内卷式竞争整治力度，反不正当竞争执法与产品一致性抽查双管齐下；
- 发改委：重拳整治劣质、低价的市场乱象，加大质量监督和检查力度；
- 国资委：央企要带头摒弃低水平竞争；
- 商务部：将积极配合相关部门，加强综合整治与合规引导，维护公平竞争市场秩序，促进行业健康发展。

车企高管呼吁“卷”技术

- 蔚来创始人、董事长兼CEO李斌：蔚来更愿意卷技术、卷服务，而不是卷价格；
- 小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏：希望中国汽车品牌能一起卷服务、卷科技、卷质量；
- 广汽集团副总经理閻先庆：行业要卷价值，不要卷价格，强调科技创新的重要性；
- 奇瑞汽车董事长尹同跃：中国汽车的发展要依靠技术创新、品牌提升以及企业间的联合协同

遏制行业乱象，整治虚假宣传、零公里二手车等现象

时间	部门	主要举措
2025.3	发改委等三部门	宣布将开展网络反不正当竞争执法专项行动，明确将虚假宣传列为重点整治对象
2025.4	工信部	规范车企的营销宣传行为，明确禁用“自动”“智驾”等误导性词汇，统一采用“组合辅助驾驶”标准表述
2025.5	商务部	启动专项调查，明确将新车完成登记即转售二手车的行为定性为虚假交易，要求平台下架“0公里准新车”宣传标签

推动技术跃迁，加速固态电池、车用大模型等关键技术攻关

时间	部门	政策及主要内容
2025.2	工信部等八部门	《新型储能制造业高质量发展行动方案》，明确固态电池为重点攻关方向
2025.3	中办、国办	《提振消费专项行动方案》，促进“人工智能+消费”，加速推动自动驾驶、机器人等新技术新产品开发与应用推广
2025.3	两会	政府工作报告首次将“智能网联新能源汽车”列为新一代智能终端，支持车用AI大模型研发
2025.4	工信部	《2025年工业和信息化标准工作要点》，将全国态电池纳入新产业标准建设范畴

政府与市场结合是整治“内卷式”竞争的重要手段

■ 整治“内卷式”竞争需要打出政策组合拳，工信部、发改委、金融系统与地方政府等联合行动才能推动汽车行业良性发展。政策监管推动下，未来汽车市场将趋于用产品、技术、服务红利代替内卷求利。

政策端，整顿“内卷式”竞争需要打出组合拳

- 工信部、发改委、金融系统与地方政府等联合行动才能推动汽车行业良性发展。下阶段主管部门有望采取的措施：



加强产品一致性抽查，曝光偷工减料行为，配合反不正当竞争执法，建立“不合理低价”界定标准，落实行业自律行为；



加强对汽车企业和产品生产准入的要求，制定更严格的技术规范标准，严控产能扩张，淘汰落后产能，鼓励并购重组；



规范车企融资规模，限期落实缩短账期要求，鼓励联合研发，构建新型整零关系；



逐步引导补贴政策转向汽车技术创新、安全创新，推进新型基础设施建设，鼓励车企扩大出口，为车企出海提供便利

政策监管下，市场端趋于用产品、技术、服务红利代替内卷求利

国内新能源乘用车销量走势及预测

NEV销量（万辆） 同比增速

国内新能源市场增速逐步放缓，进入存量竞争阶段，车企需要新的发力点：

- 预计年底补贴政策将退坡，叠加电池新国标等政策，下半年新能源汽车市场竞争将更激烈，车市竞争有望由价格战转向技术比拼、产品创新和服务提升
- 头部车企有望持续通过“技术平权”等策略，凭借体量优势重构竞争规则，车企需要将分散的资源集中到核心品牌和技术优势上



- ◆ **今年政府工作报告明确提出将综合整治“内卷式”竞争。**但在中国汽车产业转型升级的关键节点，以“价格战”为代表的“内卷式”竞争愈演愈烈，正将全行业利润率逼至冰点，引发监管高度关注。市场经济下，竞争是企业优胜劣汰的必然要求和重要体现。然无序的“价格战”无益于行业企业实现高质量、可持续发展，无论是车企自身，还是产业链、供应链上下游参与者和消费者，终将背负“价格战”带来的恶果。
- ◆ **整顿“内卷式”竞争意在推动汽车产业良性发展：**多部委从出手整顿智驾到整顿内卷，意在推动汽车产业良性发展，将迫使车企将竞争重心转向安全创新与技术创新，鼓励车企通过技术创新等带来更优质、更具性价比的产品，同时遏制虚假宣传、零公里二手车等行业乱象。
- ◆ **政府与市场结合是整治“内卷式”竞争的重要手段：**整治“内卷式”竞争需要打出政策组合拳，工信部、发改委、金融系统与地方政府等联合行动才能推动汽车行业良性发展。政府或将采取更严厉的处罚措施。政策监管推动下，未来汽车市场将趋于用产品、技术、服务红利代替内卷求利。这场整治行动不仅关乎企业生存，更将重塑中国汽车产业的竞争格局与发展方向。



THANK YOU

 +86 135 1210 2701

 xifuz@chinaautomarket.com

 <http://www.chinaautomarket.com>



扫码关注微信公众号