

多家自主品牌车企发布半年报，研发投入高于净利润——

# 车企把钱花在刀刃上

本报记者 徐佩玉

近期，多家车企发布半年报显示，中国自主品牌汽车企业展现出强劲的增长势头，市场份额不断走高。值得注意的是，比亚迪、吉利、长安、赛力斯等多个中国自主品牌，上半年研发投入高于净利润。

业内专家认为，研发投入持续加大，让车企拥有技术突破和产品创新的能力，已成为中国自主品牌汽车迅速崛起的关键因素。

## 自主品牌业绩增长快

上半年，中国自主品牌车企在营收、净利润、销量等多方面交出了亮眼成绩单。

从营收看——

上半年，比亚迪营收首次突破3000亿元门槛，达到3011.27亿元，同比增长15.76%，首次超越上汽集团，位列国内主流车企第一。上汽集团以2770.86亿元的营收位居第二。同样营收超过千亿元的还有吉利汽车，其上半年营收为1073亿元，较上年同期增长46.6%。长城汽车紧随其后，实现营收914.29亿元，同比增长30.67%。赛力斯上半年实现营业收入650.44亿元，同比增长489.58%。

从销量看——

上半年，比亚迪新能源汽车市占率进一步提升至32.6%，累计销量161.3万辆，蝉联国内汽车销量冠军，稳居全球新能源汽车销量第一。吉利汽车自主乘用车销量为95.57万辆，位列第二。长安汽车的自主乘用车销量为82.19万辆，位列第三。新势力方面，上半年，理想销量达18.9万辆，同比增长35.8%；蔚来销量为57373台，同比增长143.9%；小鹏汽车销量为52028辆，同比增长25.6%。

从净利润看——

上半年，比亚迪归属于上市公司股东的净利润为136.31亿元，同比增长24.44%。进步速度最快的是长城汽车和赛力斯，前者净利润同比增长了高达419.98%的快速增长，后者的净利润同比增幅也高达220.91%。

高速增长的成绩背后，是巨大的研发投入。从头部车企到新势力品牌，都在研发上加大了投入力度。

营收和销量均位居第一的比亚迪，在研发上也是投入最多的中国车企。相关数据显示，上半年，在A股超5300家上市公司中，比亚迪研发费用排名第一，达202亿元，同比大增42%，创历史新高，比同期净利润高66亿元。202亿元的研发投入，远高于特斯拉的161亿元。

造车新势力在研发投入上同样表现亮眼。理想汽车上半年研发投入超过60亿元，同比增长42%；蔚来上半年研发费用也超过60亿元。蔚来和理想汽车的管理层均称，未来会维持每季度30亿元左右研发投入。



▲在位于湖南省长沙市的比亚迪长沙雨花工厂，机械臂进行车身焊接作业。  
新华社记者 陈思汗摄

▶在2024巴黎车展上，观众在参观广汽展台。  
新华社记者 高静摄



## 研发力度不断加大

值得关注的是，上半年，比亚迪、吉利、长安、赛力斯等中国自主品牌研发投入高于净利润。拉长时间看，从2011年至今的14年间，比亚迪有13年的研发投入高于净利润，有时甚至是同期净利润的几倍。截至目前，比亚迪累计研发投入已近1500亿元。

研发投入高于净利润，车企为了啥？推动技术进步和产品创新——

高额投入让车企形成自主研发的能力。目前，比亚迪共拥有研发人员超10万名，是全球研发人员最多的车企，全球累计申请专利超4.8万项、授权专利超3万项。上半年，赛力斯发明专利申请量和授权量增长迅速，专利申请量1812件，其中发明专利1313件，实用新型专利300件。

中国自主品牌不断实现技术突破。例如，比亚迪的易三方是全球首个实现三电机独立驱动和后轮双电机独立转向技术融合控制的整车智能控制技术平台，融合了第五代DM技术、e平台3.0 Evo等技术优势，让车主拥有灵动控制、安全舒适的驾乘体验。

车企上新速度也在持续加快。今年以来，赛力斯陆续推出问界新M5、问界新M7 Ultra、问界新M7 Pro以及问界M9大五座等产品，满足消费者多元化出行需求。长安汽车上半年推出多款新能源产品，包括SUV深蓝G318、首搭深蓝动力系统的UNI-Z和超级增程皮卡长安猎手等，未来还将有多款全新和改款车型上市或发布。

为企业长期发展奠定坚实基础——通过技术创新，车企拥有了独特的竞争优势。在电池技术方面，比亚迪的刀片电池技术以其高安全性、高能量密度和长循环寿命，成为新能源汽车领域的一次重要创新。

赛力斯超级增程系统的热效率达到45%，油电转换效率达到3.65千瓦时/升。今年一季度，赛力斯的增程器搭载量稳居行业第一，已与12家行业伙伴达成合作。

近期，美国华盛顿特区智库信息技术与创新基金会发布的一份报告显示：在开发和发布新车型方面，中国电动汽车公司要比包括特斯拉在内的其他国家汽车制造商快30%。中国电动汽车公司升级或更新其电动汽车车型的周期只有大约1.3年，而美国等其他国家的汽车品牌平均花费4.2年。

专家指出，汽车产业竞争进入下半场，企业要想突出重围，就得加大研发投入，以技术创新形成竞争优势。

“我们始终强调技术是企业的核心竞争力。”赛力斯有关负责人对记者表示，在全球汽车产业竞争日益加剧的背景下，自主研发是中国自主品牌车企掌握核心竞争力的关键途径，以科技创新推动产业创新尤为重要，特别是要以颠覆性技术和前沿技术，推动产业朝着高端化、智能化、绿色化方向发展。

未来，中国车企仍将在研发上加大力度。目前，比亚迪在智能驾驶领域的工程师团队已接近5000人，未来还将在智能化领域投入1000亿元，聚焦包括生成式AI、大模型等在内的技术进行研发。通过不断加强研发和创新技术，中国车企正推动整个行业向更高效、更环保、更智能的方向发展，同时也在为全球汽车产业的可持续发展作出贡献。

## 对接消费升级趋势

一位北京车主今年购买了一辆赛力斯新能源汽车，他对新车所搭载的智能装备赞不绝口：“无钥匙解锁、夏天提前开启空调降温、辅助驾驶、按摩座椅……真的很方便、很智能，有趣又有用。”

专家指出，中国车企对研发的重视也反映了中国汽车市场消费升级的趋势。消费者越来越倾向于选择性价比高、技术先进的自主品牌产品，这对所有自主品牌来说都是一个积极的信号。

今年以来，中国自主品牌市场占有率持续提升。根据中国汽车工业协会统计，1—9月，中国品牌乘用车销量达到1191.9万辆，同比增长20.5%，市占率达到63.8%。

中国汽车工业协会联合懂车帝发布的《2024年促进汽车消费与用户洞察白皮书》指出，2024年汽车促消费政策成效显著，置换更新已成汽车消费主流需求之一。

白皮书调研显示，从车型价格分布看，超半数消费者购车价格在10—20万元区间。同时，随着中国消费结构进一步升级和汽车技术的持续创新，中国自主品牌的影响力和信任度逐步提升。调研结果显示，中国自主品牌成为购车人群首选。

在10月17日举办的2024王府井论坛上，国家信息中心汽车市场处处长丁燕在参加由懂车帝承办的“汽车消费发展”论坛时指出，受以旧换新补贴政策的影响，15万元以下的新能源车成为最大的增量价格段。然而，低价并非消费者的核心诉求，高品质才是趋势。企业需要结合趋势在销量与利润之间找到平衡。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示：“当前中国汽车产销增速逐步放缓，但新能源车增长迅速，9月新能源乘用车销量占比已达54.6%。中国品牌持续向上，2024年1至9月中国品牌乘用车销量占有率已达63.8%，新能源占有率则超过80%。”

对车企来说，面对激烈的市场竞争，加大研发一方面满足了消费者对不同车型与品牌的需求；另一方面，也提升了车企技术创新的能力，让车企拥有越来越多的自主知识产权，从而在全球竞争中占据有利地位。

# 这笔造船大单首次以人民币结算

本报记者 孔德晨

近日，中国船舶集团有限公司旗下沪东中华造船(集团)有限公司(以下简称“沪东中华”)联合中国船舶工业贸易有限公司与全球最大独立集装箱船租赁东加拿大Seaspan公司，在上海签订6艘自主研发的13600TEU(标准箱)大型集装箱船建造合同。这是该公司今年承接的第3批共计15艘大型集装箱船订单，且首次以人民币结算。

以人民币结算有什么特殊？

“这批订单采用人民币结算，是迄今为数不多由国外船东以这一新支付方式直接与中国船企签下的造船大单。”沪东中华有关负责人表示，“采用人民币结算也有助于我们减少汇率风险，增强盈利能力，提升市场竞争力，更有利于船东降低融资成本，提高贸易效率。”

以人民币结算的大型造船订单的签成，也体现了随着中国与世界各国的经济贸易规模日益扩大，人民币国际地位不断提升。中国人民银行发布的《2024年人民币国际化报告》显示，近年来，中国货物贸易收付人民币结算占比不断提高。2023年，货物贸易人民币跨境收付金额占同期本外币跨境收付金额的比例为24.8%，2024年1—8月，该比例升至26.5%。

此外，大宗商品人民币计价结算也取得了新进展。报告显示，今年前8个月，主要大宗商品贸易人民币跨境结算金额合计为1.5

万亿元，同比增长22.7%。目前，中国已上市原油、铁矿石等24个国际化期货和期权产品，引入境外交易者，为大宗商品交易人民币计价结算提供定价基准。

“随着人民币国际化提速，越来越多区域贸易以人民币结算，人民币作为第四大国际支付货币于今年7月占比达4.74%，由此带来更多的人民币融资需求。”渣打集团中国开放与人民币国际化业务全球主管吴雅思说。

吴雅思认为，随着全球新兴经济体崛起，减少美元依赖的货币多元化可能成为长期趋势，这背后是全球经济力量的重新分配。多极化货币体系有助于降低单一货币带来的风险，增强国际金融体系的稳定性。

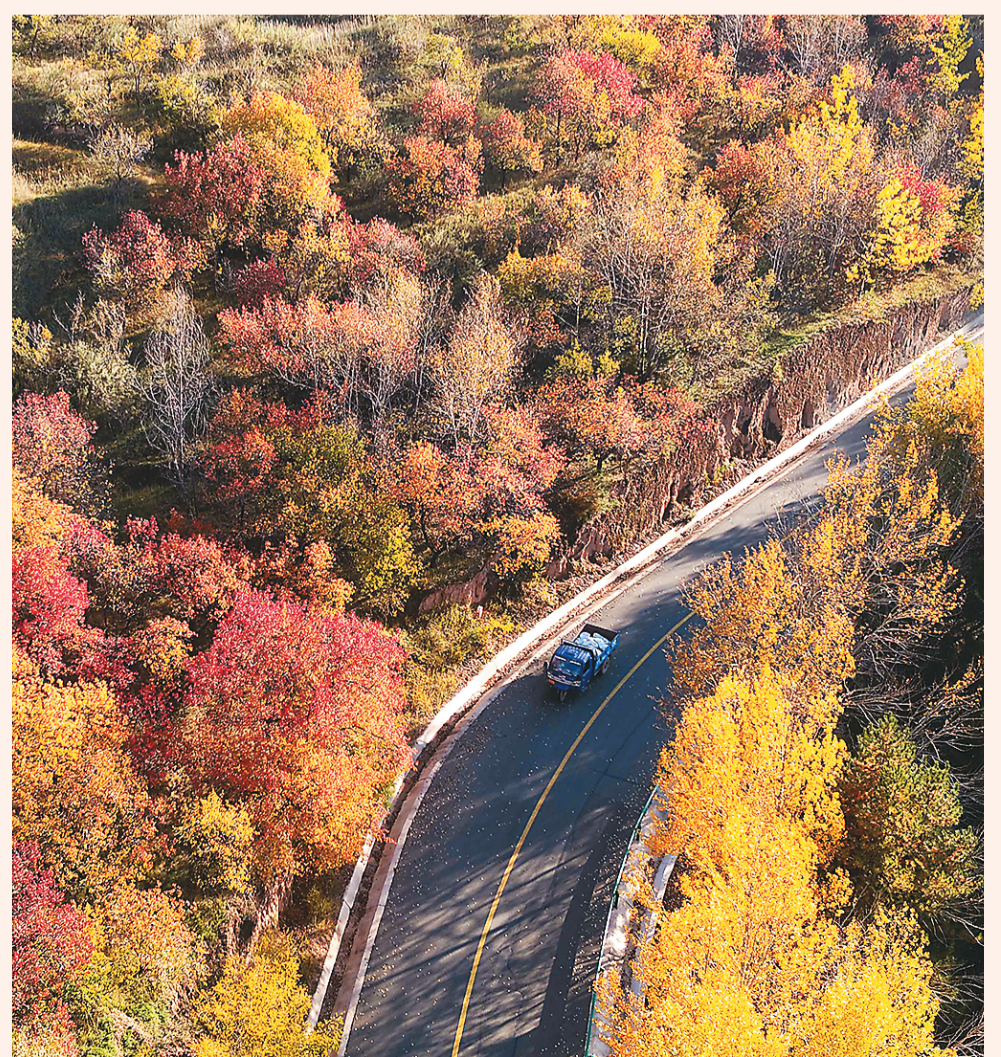
值得注意的是，目前中国承接了全球70%以上的绿色船舶订单，并实现了对主流船型的全覆盖，绿色、高附加值、独家技术，也成为中国造船业前三季度的新亮点。

这次签下的订单船型就是沪东中华自主研发设计的又一款绿色环保型集装箱船。总长约336米，型宽51米，型深30.2米，最大载箱量14132TEU(标准箱)，并提供2000个冷藏箱位。设计上采用最新理念，装备脱硫塔和节能装置，可满足船东后续绿色燃料改装需求，保证低能耗、高航速与绿色环保性能。这些特性使其完全符合最严格

的国际环保法规，为客户提供高效且经济的海上运输解决方案。该系列船计划于2026年至2028年间陆续完工交付。

“当前，绿色低碳已成为全球经济发展的潮流和趋势，特别是国际海事组织(IMO)提出的航运业‘2050年实现净零排放’这一目标的明确，将对船舶设计带来革命性的变化与要求。新兴的绿色低碳零碳技术，如碳捕集技术、LNG与零碳燃料燃烧技术、氨燃料与氢燃料动力技术等，都将成为未来船型技术应用的主流。”沪东中华有关负责人说，“沪东中华已累计承接大型、超大型集装箱船订单突破百艘，位居全球各大船厂前列。这不仅展现了公司在大型、超大型集装箱船领域雄厚的研发实力、卓越的制造品质和良好的市场美誉度，也进一步巩固了中国船舶在全球的竞争优势和‘领跑者’地位。现在，我们的订单全部为绿色环保和高附加值船型，部分生产条线的计划已排至2030年之后。”

谈合作、签订单，中国造船业好消息不断。工业和信息化部发布的最新数据显示，前三季度，中国造船三大指标实现同比增长，其中，造船完工量3634万载重吨，同比增长18.2%；新接订单量8711万载重吨，同比增长51.9%；截至9月底，中国造船厂手持订单量为19330万载重吨，同比增长44.3%。



金秋十月，甘肃省定西市安定区峡口镇的秋景美如画。

王克贤摄(新华社发)