

多家车企承诺 60 天到账期

一场行业变革正在拉开序幕

近日，中国汽车行业迎来一场前所未有的变革，在整个行业呼吁结束“不良内卷竞争”的背景下，6月10日晚至11日，汽车圈被“车企承诺支付账期不超过60天”的消息刷屏，并迅速引发全网热议。短短两天内，10余家主流车企，包括中国一汽、东风汽车、广汽集团、赛力斯、比亚迪、吉利、长安、上汽、奇瑞、长城、北汽、小鹏、小米、零跑、理想、蔚来等纷纷发布声明，承诺将供应商支付账期统一缩短至60天以内。这一行动不仅是对《保障中小企业款项支付条例》的积极响应，更是汽车产业从“价格战”向“生态战”转型的重要标志。

根源追溯，汽车行业“内卷”加剧有更深层次的背景。随着“价格战”的战火蔓延至供应链上游，整车厂强制供应商降价以及拖欠供应商货款的现象增多，不少供应商在“要生意”与“要回款”之间陷入两难境地。

长期以来，汽车行业存在账期过长的问题，部分车企的应付账款周转天数甚至超过200天。这种模式不仅给供应商带来巨大的资金压力，也削弱了产业链的韧性。2025年6月1日正式施行的《保障中小企业款项支付条例》明确规定，大型企业从小型企业采购货物、工程、服务，应当自交付之日起60日内支付款项。这一政策为车企缩短付款周期提供了制度保障，也推动了车企的集体行动。

6月10日，中国钢铁工业协会的发文也提及了“账期长”的问题。文中指出，部分汽车企业依托自身供应链金融平台，在钢铁等上游企业供货后，迟迟不给货款，延迟几个月才通过企业汇票支付，把本该自己承担的融资压力和融资成本转嫁给上游供应商，导致钢厂资金压力倍增。据

中汽协统计，国内超过八成的汽车零部件供应商利润率长期挣扎在不足5%的低水平区间。

记者梳理已披露年报的汽车供应链公司发现，应收款项持续扩大且回收周期延长已成行业普遍态势。例如，主营底盘零部件的北特科技，2024年营收超20亿元，增速超7.5%，但其应收票据及应收账款规模超6亿元。

产业链的另一头，是整车企业应付规模的走高和资金的低周转。数据显示，中国车企应付周转平均天数达到了182天，并且在持续增长。举例而言，在上市的中国车企中，海马汽车周转天数最长为298天，北汽蓝谷次之，达到252天；传统车企中，长安汽车和江淮汽车周转天数达到了199天和194天；新势力车企中，小鹏汽车和蔚来的账期分别为248天和193天；此外，长城汽车、比亚迪账期水平较接近，分别为153天、145天。

在政策的推动下，车企纷纷采取措施以确保60天账期的落实。例如，一汽集团通过完善机制、强化执行，明确将“60天付款”作为硬性要求，并加强资金监督和过程管理。东风汽车则优化内部协同机制，利用数字化技术实现全流程监控，确保付款流程畅通无阻。上汽集团更是明确表示不采用商业承兑汇票等增加供应商资金压力的结算方式。

此外，一些车企还通过金融工具创新来缓解资金压力。例如，银行基于主机厂信用为上游供应商提供融资，既缓解了车企的现金流压力，又保障了供应商的及时回款。

整车厂的庞大应付账款及沉淀资金，直接加剧了供应商的资金链压力，威胁着汽车产业链整体的资金健康。据国家统计局数据，2018年汽车

行业利润率为7.3%，到2024年已降至4.3%，今年一季度进一步降至3.9%。

车企缩短账期的承诺，对产业链上下游产生了深远影响。对于供应商而言，账期的缩短意味着资金回笼速度加快，现金流得到极大改善。以年销售额10亿元的中型零部件企业为例，账期缩短后资金占用可减少5.5亿元，年节省财务费用超2700万元。这不仅缓解了供应商的资金压力，还为他们提供了更多的资金用于技术研发和产能提升。

如何有效盘活巨额应收账款、实现资金的高效流转，确保行业参与者共享利润空间，成为亟待解决的问题，这也将是构建更具活力且良性竞争产业链的关键。

对于车企自身而言，虽然短期内可能会面临资金压力，但从长期来看，这一举措有助于提升产业链的韧性和竞争力。通过改善供应商的经营生态，车企能够获得更高质量的零部件和服务，从而推动整个产业的高质量发展。

当前，尽管车企的承诺得到了广泛认可，但在实际执行中仍面临一些挑战。部分供应商担心车企可能会通过其他方式变相延长账期，例如拖延验收或采用非现金支付。此外，一些盈利能力较弱、现金储备不足的车企可能在短期内面临较大的资金压力。

然而，这场账期革命已经为中国汽车产业的未来发展奠定了基础。通过缩短账期，车企不仅能够提升自身的社会责任感，还能够推动整个产业链从“内卷式竞争”向“价值共生”转变。未来，随着更多车企的加入和相关配套措施的完善，60天账期有望成为行业的标准实践，推动中国汽车产业在全球市场中更具竞争力。

本报记者 王增益

深蓝 S09 华为智驾加持 大六座也可以很好开

在竞争激烈的新能源汽车市场中，深蓝 S09 以其独特的魅力崭露头角。作为一款备受瞩目的中大型 SUV，它不仅肩负着品牌向上的重任，更试图在众多强劲对手中开辟出属于自己的一片天地。近期，我们对深蓝 S09 进行了深度试驾评测，从静态体验到动态驾驶，再到智能科技，全方位地感受这款车的实力。

外观上，深蓝 S09 宛如从未未来穿越而至的高科技座驾。勾勒出优雅凌厉的轮廓，仿佛灵动的飞鸟蓄势待发。进化版花瓣灯与星环大灯巧妙融合，点亮时犹如夜空中璀璨的星辰，令人难以移开视线。

深蓝 S09 车长 5205mm、轴距 3105mm，采用 2+2+2 座椅布局，标配全座椅电动调节。打开车门，自动踏板缓缓伸出，上下车很方便。二排的航空座椅带加热/通风功能，三排腿部空间达 870mm，1 米 8 的个子也能坐下。

坐进驾驶位，怀挡设计让中控台清爽得像刚做完断舍离，15.6 英寸向日葵屏微微转向主驾，鸿蒙座舱的 UI 界面像手机一样好上手。一键切换“影院模式”，遮阳帘自动闭合，21 扬声器的音响系统营造出的环绕感，让人分不清是坐在 IMAX 影厅还是驾驶舱。家庭 K 歌模式更是个宝藏功能，连接麦克风后，整车化身移动 KTV，户外露营的时候高兴就来一首。

当我们把车辆行驶在城市快速路时，深蓝 S09 的“两幅面孔”开始显现。经济模式下，这台双电机四驱车型的加速踏板像被抹了黄油，动力输出线性得像自然吸气发动机。但切换到运动模式，深踩油门的瞬间，5.9 秒破百的速度也是说超车就超车，让我突然理解什么是“静若处子动若脱兔”。

在过匝道的连续弯道中，空气悬架+CDC 的组合开始显威。过弯时车身侧倾被控制得恰到好处，方向盘指向性精准得像在开轿车，完全不像在驾驶一台 5 米长的大家伙。更惊喜的是底盘质感，细碎颠簸被过滤得干干净净，遇到减速带却能干脆利落地“啵啵”两下解决战斗，这种“大车小开”的体验，



在同级 SUV 里堪称独一份。

搭载华为乾崮智驾 ADS 系统，能够从容面对复杂的城市路况。系统精准识别行人、车辆与交通标识，自动完成跟车、变道、避让；在大曲率的弯道上，车辆凭借智能扭矩分配与转向辅助功能，以流畅姿态平稳驶过，将智能驾驶的安全与便捷展现得淋漓尽致。

最让我惊艳的是增程器的存在感。在馈电状态下急加速，1.5T 增程器启动时，车内噪音仅增加 3 分贝左右，不仔细听察觉不到。纯电续航 210km (CLTC) 的表现，让城市周边游完全不用启动发动机，而综合续航 1200km 的实力，则彻底治好了驾驶者的里程焦虑。

在市区狭窄道路行驶时，才真正体会到深蓝 S09 的“家庭智慧”。540°透明底盘让盲区无所遁

形；自动泊车功能一把就停进侧方车位，引得路人纷纷拍照。最暖心的是儿童模式，后排监控摄像头能实时投屏到中控屏，带娃出行再也不用频繁回头确认安全。

深蓝 S09 凭借其大气的外观设计、舒适的内饰空间、强劲的动力性能以及先进的智能科技，在中大型新能源 SUV 市场中具备较强的竞争力。它在很多方面都展现出了超越同级的实力，尤其是在智能驾驶的部分功能以及座椅舒适性配置上，给人留下了深刻的印象。

深蓝 S09 也用实力证明：家庭 SUV 不需要在“大”与“好开”、“实用”与“有趣”之间做选择题。它既有 MPV 级的空间魔法，又能开出轿车的操控乐趣；增程技术让长途旅行告别焦虑，智能生态则把车厢变成全家人的幸福空间。

本报记者 王增益

哪吒汽车生死突围与行业启示

2025 年 6 月，哪吒汽车正式进入破产重整程序，其总部搬迁不到半月即人去楼空，供应商排队签署债转股协议，员工居家办公，创始人方运舟股权被冻结。这家曾以“哪吒闹海”之势登顶新势力销冠的企业，如今深陷债务泥潭、技术滞后、管理混乱的多重危机。其命运转折，既是个体企业的生存样本，更是中国新能源汽车行业从野蛮生长到理性竞争的缩影。

哪吒汽车的崩塌源于战略层面的系统性错误。市场定位模糊是其首症：早期依赖哪吒 V 等低价车型冲击下沉市场，2022 年以 15 万辆年销量登顶新势力销冠，但 2023 年盲目冲击高端市场推出哪吒 S，却因技术落后、智能化不足导致月销量仅两位数。这种“两头摇摆”的策略，使其既无法在低端市场建立品牌护城河，又难以在高端市场与特斯拉、比亚迪竞争。

技术代际差距加速其衰落。2025 年，哪吒汽车仍搭载 2019 年博世旧平台，智能驾驶系统停留在 L2+ 级别，用户日均激活率不足 15%，而华为 ADS 3.0、小鹏 XNGP 已实现 95% 场景无人驾驶。研发投入断崖式下跌，2024 年研发费用仅 3.2 亿元，不及蔚来单季度的 1/10，导致其三电技术、智能驾驶系统全面落后。

管理混乱与资金链断裂则是压垮骆驼的最后一根稻草。创始人方运舟的“家长式管理”引发内部不满，高层频繁变动，原 CEO 张勇离职前被曝办理英国签证滞留当地，引发“脱资离场”质疑。公司账户余额仅剩 454 元，却背负 184.35 亿元负债，供应商欠款 66.7 亿元，员工薪资和经销商款项无法支付，工厂停产超 8 个月，50 万车主陷入售后无门的境地。

面对绝境，哪吒汽车需从战略、技术、管理三个层面进行系统性重构。

战略聚焦，深耕东南亚市场，打造全球化车



型。哪吒汽车在泰国、印尼等市场已积累一定基础，2024 年海外销量近 3 万辆。应放弃国内低端市场的价格战，转而聚焦东南亚、拉美等新兴市场，推出基于山海平台开发的全球化车型，如增程版哪吒 L，并利用当地政策红利实现本地化生产。例如，印尼已新增门店，并计划推出 2 款全新 SUV，可借此机会深化与当地供应链的合作，降低生产成本。

技术攻坚，绑定头部供应商，加速智能化转型。哪吒汽车需与宁德时代、华为、地平线等企业建立深度战略合作，共同研发电池技术、智能驾驶系统。例如，可借鉴宁德时代与蔚来的换电模式，或采用华为的智能驾驶解决方案，快速弥补技术短板。同时，加大研发投入，将研发费用占比提升至营收的 15% 以上，重点突破固态电池、900V 超充等核心技术。

管理革新，引入职业经理人，建立现代企业制度。哪吒汽车需彻底摒弃“家长式管理”，引入具有跨国车企管理经验的职业经理人担任 CEO，建立科学决策机制。例如，可参考吉利汽车的“放权式管

理”，赋予事业部更大的自主权，同时加强风控体系建设，避免利益输送等违规行为。此外，需优化组织架构，将员工人数控制在 2000 人以内，降低运营成本。

哪吒汽车的崩塌，为行业敲响了警钟。新能源汽车行业已从“政策驱动”转向“技术驱动”，那些靠低价走量、依赖资本输血，却缺乏核心技术和稳定现金流的企业，终将被市场淘汰。麦肯锡报告指出，年销量低于 30 万辆、日均有效路测数据不足 100 万公里的车企，将因无法摊薄智能化研发成本而淘汰。

企业需构建“技术+生态”的护城河。未来的汽车产业，只允许两种玩家存在：技术定义者，或是生态附庸者。例如，特斯拉通过自研芯片、操作系统构建技术壁垒，比亚迪通过全产业链布局降低成本，而华为则通过“车—家—办公室”能源管理生态吸引用户。哪吒汽车若想突围，必须选择其中一条路径，并坚定执行。

政府需建立“优胜劣汰”的市场机制。对于陷入困境的企业，政府应避免盲目输血，而是通过破产重整、并购重组等方式，推动资源向优质企业集中。

哪吒汽车的未来充满不确定性。其破产重整能否成功取决于三个关键因素：一是 E 轮融资能否到位，缓解资金压力；二是海外战略能否突破，建立新的增长点；三是高端化产品如哪吒 S 猎装版能否获得市场认可。若能在这三方面取得突破，哪吒汽车或可成为“二线新势力”的幸存者；反之，其将成为中国新能源汽车行业“大洗牌”的又一个注脚。

哪吒汽车的命运，不仅关乎一家企业的存亡，更折射出中国制造业从“规模扩张”到“价值创造”的转型阵痛。在这个技术奇点来临的时代，唯有坚持长期主义、深耕核心技术、构建生态壁垒的企业，才能笑到最后。

本报记者 孙侠

全新家用轿跑海豹 06EV 上市



近日，比亚迪海洋网潮美质选轿跑海豹 06EV 在重庆车展上市。新车共推出 3 款配置，售价 10.98 万元~12.98 万元。

精准锚定年轻家庭用户对外观的核心诉求，海豹 06EV 凭借全新海洋美学设计打造“家用轿跑”，成为年轻人“第一眼心动座驾”。新车以“Ocean-X”设计打造低趴前脸，塑造流畅动感的轿跑身姿。海豹质雅座舱简约大气，采用对称式布局，怀挡设计让内饰更显高级，兼顾质感与实用性。每一处设计细节都精准响应家庭用车需求，全面契合年轻用户审美偏好。

海豹 06EV 基于比亚迪 e 平台 3.0 Evo 打造，搭载八合一智能电驱、全新一代宽温域高效热泵系统，以全球首创革新技术降低能耗，深入解决了用户补能焦虑，并提供 CLTC 工况 470KM 和 545KM 两种续航里程，适配年轻家庭用户近距通勤、远途出游等多元出行场景。

海豹 06EV 采用后驱动力布局，搭配前双球头麦弗逊+后五连杆独立悬架，操控性能与生俱来，符合年轻用户驾控需求，同时更是同级唯一搭载主动可变阻尼悬架——比亚迪黑科技云辇-C 智能阻尼车身控制系统的车型，凭借毫秒级响应实时调节阻尼力，过弯时增强支撑性，颠簸路段高效滤震，为年轻人带来更进阶的驾乘质感。

海豹 06EV 车身尺寸 4720×1880×1495mm，轴距达 2820mm，后排空间充裕。新车配备 65L 前备箱，可容纳 20 寸行李箱，后备厢标准容积 423L，满足自驾游需求，全车 24 处储物设计，兼顾大件装载与随身物品收纳，让用户畅享出行大空间。

以丰富配置升级座舱品质，海豹 06EV 搭载冷暖两用电冰箱，支持 -6℃~6℃制冷和 35℃~50℃制热调节，冷饮热茶随时可享；前排座椅通风加热、全场景环绕音响、多彩氛围灯等功能一应俱全，同时还拥有智能座舱高阶版-DiLink 100，导航、语音控制、娱乐系统等功能无缝衔接，交互丝滑不卡顿，打造“智能头等舱”出行体验。

安全是电动车最大的豪华，海豹 06EV 全系搭载比亚迪全栈自研“天神之眼 C”智能驾驶辅助三目版，依托 5R12V 先进传感器和算法，实现高快领航、自动泊车、AEB 自动紧急制动等 20 余项功能，全方位为出行保驾护航。

此外，海豹 06EV 标配针刺不起火的高安全刀片电池，搭配 CTB 一体化车身提升结构强度，彻底解决用户电池安全焦虑。并配备最高 9 处安全气囊，标配哨兵模式、千里眼功能，实现了整车安全全场景覆盖。

本报记者 王增益

小鹏发布追光全景抬显系统

近日，小鹏发布“追光全景”抬头显示系统，该系统是小鹏华为联合研发 AR-HUD，首次搭载小鹏 G7 车型上。华为以超 100 亿元研发投入，提供硬件支持，小鹏则以 AI 软件赋能，进而实现 AR-HUD，将传统仪表信息显示升级为智能辅助驾驶意图表达，让 AI 感知、决策、执行过程全面可视化。官方表示，小鹏 G7 将于 6 月内正式亮相并开启预售。

小鹏追光全景抬头显示，拥有 87 英寸超大画幅。可实现 1800:1 对比度。拥有 10m 虚像显示距离，≤1% 行业最低静态畸变，100 毫秒低时延；行业领先超低时延，消除虚拟影像延迟问题，告别眩晕不适。

作为一款全新车型，小鹏 G7 定位主打智能化和大空间，并且将会有很多新技术应用到该车型上。据悉，新车售价预计 25 万元左右。从外观来看，小鹏 G7 采用了小鹏汽车家族化的设计语言，采用三段式的 LED 贯穿灯组，并搭配分体式远近光灯组，前脸为封闭式设计，并在前包围下方设置了贯穿式的通风散热开口。

车身侧面采用圆润的造型设计，并搭配隐藏式车门把手和低风险轮圈。车尾部配备车顶扰流板，尾灯组采用半环绕尾灯，点亮后具有较高的辨识度。

根据工信部信息，小鹏 G7 的车身尺寸长宽高分别为 4892/1925/1655mm，轴距 2890mm。动力方面，新车目前申报了单电机驱动，最大功率为 218kW，最高车速 202km/h，电池组将配备磷酸铁锂电池。

本报记者 王增益

银河 A7 首搭雷神 AI 电混 2.0

近日，吉利汽车发布了全域进阶的雷神 AI 电混 2.0。据了解，雷神 AI 电混 2.0 采用了吉利最新 AI 大模型，全场景全路况实测亏电油耗低至 2.5L/100km，综合续航超过 2100km。同时，在电混领域，吉利目前拥有主打极致节能、超长续航的雷神 EM-i 超级电混以及节能更性能能的雷神 EM-P 超级电混，即将发布的雷神 AI 电混 2.0，将在雷神超级电混全球领先的基础上，实现性能、节能、电感、安全等全维度进阶。值得一提的是，该套技术将率先在吉利银河 A7 车型搭载。

吉利银河旗下全新中型插混轿车——吉利银河 A7 EM-i 采用星环式贯穿灯带，搭配两侧凌厉的灯组造型，有着不错的辨识度。同时，其下方两侧进气口造型夸张，营造出不错的运动感。值得一提的是，该车前发动机机舱盖隆起的多条筋线适当增加了这款车肌肉感。尺寸方面，新车长宽高分别为 4918/1905/1495mm，轴距为 2845mm，定位为中型轿车。

车身侧面来看，该车采用较为丰富的腰线设计，搭配辐式轮圈以及车窗边缘亮黑的饰条，有着不错的精致感。同时，其并未采用的当下流行的隐藏式车门把手，转而采用传统结构，更便于操作。尾部方面，银河 A7 EM-i 采用贯穿式尾灯组，并拥有丰富的灯腔结构，形成不错的视觉效果。此外，其后备厢边缘处设有微微翘起的小鸭尾设计，增加运动感。

内饰方面，该车采用全新的设计风格，双辐式多功能方向盘搭配大尺寸液晶仪表以及悬浮式中控屏，并在边缘处增加氛围灯，提升车辆的精致感。同时，其中控岛台设有带可翻折盖板的杯架以及空调风量等控制按键以及多媒体操控旋钮，搭配木纹饰板以及亮黑饰板，质感突出。配置方面，从此次官方发布的图片来看，该车将配备手机无线充电等，满足当下用户用车需求。

动力方面，该车已于此前完成工信部申报，其采用由 1.5L 发动机组成的插混系统，最大功率为 112 马力。具体细节方面，参考已经上市的银河星耀 8 EM-i 车型来看，其单电机最大功率 238 马力，系统综合功率 350 马力，传动系统匹配单挡 DHT 变速箱，CLTC 纯电续航里程有 60km 和 130km 两种，CLTC 综合续航则分别为 1500km 和 1600km。

本报记者 王增益