

卖220万台车，却亏88亿！全球第二大车企被中美夹击

来源：林昱一 发布时间：2025-11-16 11:10:08

当全球汽车产业的战鼓擂响，昔日的王者正踉跄前行。

220万台车碾过第三季度的销售战场，却留下88亿元触目惊心的亏损深渊——这不仅是数字的崩塌，更是一场时代巨变下的生存寓言。

全球第二大车企大众集团，如同被拔去獠牙的巨兽，在中美两个大国的挤压中，发出沉重喘息。



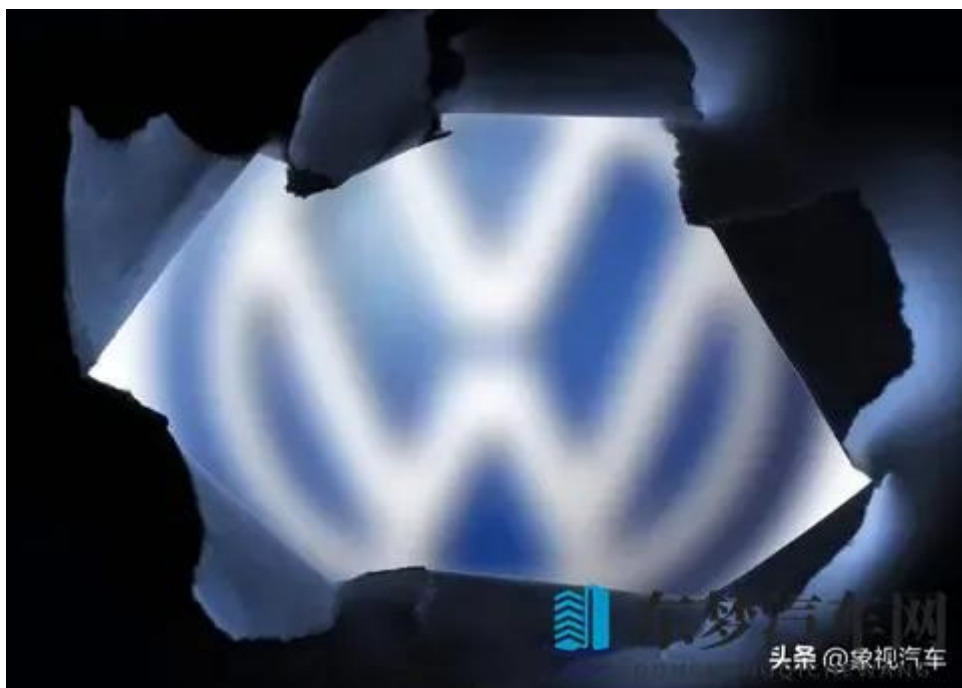
1. 庞然大物跌倒

德国大众集团今年第三季度财报，宛如一场冰与火的交响曲。220万辆的全球销量仅次于丰田，但大众财务数据却上演惊心逆转——净亏损10.72亿欧元（约合人民币88亿元），同比暴跌168.8%，营业亏损更达12.99亿欧元，创下五年季度最差纪录。这一表现与去年同期净利润15.58亿欧元、营业利润28.33亿欧元形成鲜明对比，震惊这全球汽车行业。大众如同一艘满载的巨轮，在暴风雨中不断进水，纵使甲板上堆满货物，底舱却已危机四伏。

众所周知，大众集团是德国汽车产业的定海神针。



2024年，大众爆卖903万辆，仅次于丰田，位居全球第二；其狂赚124亿欧元（约合人民币1029.2亿元），同样仅次于丰田，全球排名第二。



贵为全球第二大车企，今年一个季度售出220多万辆汽车，全球排名第二，居然还亏损了88亿元。

净利润从昔日的荣光跌入泥潭，大众这份财报是传统车企的病理切片，揭示着巨人转身时的阵痛与挣扎。

2. 利润引擎熄火

曾几何时，保时捷是大众集团王冠上最璀璨的明珠，仿佛一台轰鸣的“利润引擎”。这个诞生于德国斯图加特的豪车品牌，不仅是速度的化身，更是大众集团的“印钞机”。

例如2023年，保时捷单枪匹马就贡献了大众集团42%的净利润，堪称超级利润奶牛。

然而进入2025年，这个利润引擎熄火了。数据显示，今年保时捷遭遇上市以来首次季度亏损，经营亏损达9.66亿欧元。

今年前三季度，保时捷营业利润4000万欧元，与去年同期约40亿欧元相比，断崖式暴跌99%。

保时捷跌落神坛的背后，跟其电气化、智能化转型息息相关。

以前保时捷大赚特赚时，大众可以依靠它赚的钱，弥补其他品牌的亏损。现在保时捷自身难保，都要依靠母公司输血。

赚钱的业务突然“贫血”，整个集团的血液循环顿时陷入紊乱。保时捷从“摇钱树”变成了“吞金兽”，大众的利润底线惨被击穿。

3. 中国美国夹击

此外，大众集团的危机，还源于一场跨越太平洋的“钳形攻势”——中美两个大国的夹击。

特朗普挥舞关税大棒，15%的汽车关税，如达摩克利斯之剑高悬。

大众因为车市竞争激烈，不太敢提高更多售价，将关税成本转移给消费者，只能自己承受和消化。

按大众集团预估，今年大众因为关税，不得不吞下50亿欧元的额外成本。去年一整年大众集团利润总额124亿欧元，等于美国关税抢走了大众约40%的净利润。

在东方战场，中国市场曾经是大众的利润粮仓，但是如今风云突变。在电气化和智能化时代转变中，大众被比亚迪等中国本土品牌打得节节败退。

一方面，大众原本强势的传统燃油车，被中国新能源车降维打击。

另一方面，大众的新能源车也比不过比亚迪们，根本卖不动。

作为大众最大的单一市场，今年第三季度中国只为大众贡献了66.03万台销量，同比下降7.2%。大众集团在华，市场份额节节失守。

大众集团的困境是一面多棱镜，折射出传统车企在时代裂变中的集体焦虑。五年首亏，既是大众帝国转型阵痛的缩影，更是传统车企集体命运的警示灯。

前有保时捷这样的利润引擎骤然熄灭，后有中美两大市场的围追夹击。

这场88亿亏损的暴风雨，既是警钟也是启示——在汽车产业百年未有之大变局中，没有永远的王者，只有永恒的变革。

大众能否在电动化浪潮中重铸利润之剑，只有时间能给我们答案。

HTML版本：[卖220万台车，却亏88亿！全球第二大车企被中美夹击](#)