

45亿卖掉总部再租20年！日产“卖楼自救”背后亏到揪心

来源：杨家如 发布时间：2025-11-16 21:03:12

2025年11月6日，一则“卖楼续命”的消息让百年车企日产汽车再度站上风口——公司宣布以970亿日元（约合45亿元人民币）出售位于横滨的全球总部大楼，买家是敏实集团牵头、KKR旗下机构主导的联合体，而日产将通过20年售后回租协议继续使用这栋建筑。看似“换钱不挪窝”的操作，实则是这家日本车企面对二十多年最严峻危机的无奈之举。

这场变卖核心资产的背后，是日产惨不忍睹的财务成绩单。2025财年上半年（4-9月），日产净亏损高达2219.21亿日元（约合103亿元人民币），而去年同期还盈利192.23亿日元；2024财年更是创下成立以来最大亏损，净亏损额达6708亿日元，同比暴跌257.3%。雪上加霜的是，公司预计2025全财年仍将面临2750亿日元的经营亏损，仅靠常规节流已难以为继。

销量低迷与产能过剩的双重挤压，让日产陷入恶性循环。作为曾经的全球顶尖车企，其如今在关键市场集体遇冷：2025年中国市场销量预计64.5万辆，同比下滑7.4%；北美市场预计130万辆，同比微降0.2%；日本本土和欧洲市场也难逃下滑魔咒。销量不振直接导致产能利用率大幅低于行业80%的盈亏平衡点，美国工厂仅57.7%、中国工厂45.3%、日本工厂56.7%，大量产能闲置造成资源浪费。

为了自救，日产早已启动“断臂求生”模式。2024年11月提出裁员9000人、减产20%的计划，2025年5月又追加全球裁员超1万人，累计裁员规模达2万人，占员工总数的15%。同时推进激进的关厂计划，将全球17个生产基地缩减至10个，先后关闭墨西哥西瓦克工厂、终止与奔驰的墨西哥合资工厂生产，本土追滨工厂也将停止汽车制造。此次出售总部大楼，正是这一系列成本削减措施的延伸，预计能为公司带来740亿日元净收益，补充现金流。



更深层的危机在于日产长期积累的经营沉疴。管理层频繁变动导致战略摇摆，前社长内田诚因合并谈判破裂、业绩恶化于2025年3月辞职；产品阵容老化难以应对新能源转型浪潮，在电动车赛道被中企和特斯拉大幅拉开差距；再加上美国特朗普政府的高关税政策冲击，多重压力让日产腹背受敌。此次卖楼所得资金，将主要用于保障核心业务投资和内部系统升级，试图在转型关键期守住基本盘。

值得关注的是，这场交易也折射出全球汽车业的格局变迁。一方面，日产从2009年迁址横滨的风光，到如今变卖总部的窘迫，见证了传统车企在行业变革中的艰难；另一方面，中国企业敏实集团参与收购，凸显了中国汽车产业链在全球市场的影响力提升。对于日产而言，售后回租的模式既盘活了非核心资产，又维持了正常运营，但这终究只是“输血”而非“造血”，能否真正走出困境，关键还看产品创新与市场策略的调整。

如今的日产，正站在生死存亡的十字路口。裁员、关厂、卖楼等一系列举措能否止住亏损颓势？在新能源汽车的激烈竞争中，这家百年车企还能重拾昔日荣光吗？这不仅关乎日产自身的命运，也成为传统燃油车企转型的重要观察样本。



你觉得日产靠“卖楼自救”能成功翻身吗？来评论区说说你的看法。



HTML版本： [45亿卖掉总部再租20年！日产“卖楼自救”背后亏到揪心](#)