

亏100亿裁2万人！日产卖总部填坑，日系神话要破？

来源：杨长璇 发布时间：2025-11-18 14:26:07

谁能想到，靠轩逸霸榜中国家轿市场5年的日系巨头，如今要靠卖总部填窟窿了——11月最新消息，日产汽车官宣：以970亿日元（约合45亿元人民币）出售横滨全球总部大楼，这笔钱将全部用于填补亏损；同时披露2024财年净亏损超100亿元人民币，全球裁员2万人（占员工总数15%），计划关停4成海外工厂。

从“省油耐用的技术标杆”到“变卖核心资产求生”，这家日系三杰之一的车企，只用了3年？

100亿亏损+2万裁员：日产的“刮骨疗伤”有多狠？



这份“自救清单”，每一项都透着绝望：



– 亏损创3年新高：根据日产2024财年财报，全年净亏损达1820亿日元（约合100亿元人民币），同比由盈转亏暴跌220%，营业利润率仅0.8%，远低于行业3%的及格线；



– 裁员规模史无前例：2万名被裁员工覆盖生产、行政、研发等部门，其中中国区占比超30%，东风日产部分工厂已出现“轮岗待工”；

– 卖总部是无奈之举：此次出售的横滨总部是日产1990年建成的核心资产，采用“售后回租”模式（未来20年继续租用），仅能带来约740亿日元净收益——对于100亿的亏损来说，不过是“杯水车薪”。

更棘手的是债务压力：日产2025年到期债务超200亿元人民币，穆迪已将其信用评级下调至“Baa3”（接近垃圾级），融资成本比2021年涨了3倍。

曾靠轩逸年销113万，如今中国市场跌成“三流”

放在3年前，日产还是中国市场的“香饽饽”：

2021年，它在中国年销113万辆，轩逸以54万辆的成绩蝉联A级轿跑销冠（相当于每10分

钟卖1辆)，天籁是中高级车“舒适天花板”，奇骏更是合资SUV的“流量担当”。那时的日产，靠“CVT变速箱+省油耐用”的标签，是无数家庭“第一辆车”的首选。

但2022年起，它的销量断崖式下滑：

- 2024年中国销量仅60万辆，同比暴跌38%，轩逸被比亚迪秦PLUS反超（秦PLUS年销68万辆）；
- 2025年1-10月，东风日产销量55.8万辆，同比再降9.98%，部分4S店开始“买一送一”清库存；
- 主力车型全面落后：轩逸3年没大改款，车机还是“老年机级别”，而秦PLUS已经标配L2+辅助驾驶和15.6英寸智能屏；奇骏的三缸机争议未平，又被哈弗H6、吉利星越L抢走了市场。

为啥崩得这么快？3个致命坑踩得太准

日产的溃败，不是“突然死亡”，而是踩中了行业转型的3个大坑：

1. 新能源转型慢半拍

中国新能源渗透率已超40%，但日产纯电车型只有艾睿雅1款，2024年销量仅5000辆（同期比亚迪宋PLUS EV卖了28万辆）。它的纯电技术还停留在“油改电”阶段，续航虚标、充电慢的投诉占比超30%。

2. 成本比国产高15%

日产的供应链依赖日本本土零件，加上合资模式的分成成本，同款A级车的生产成本比比亚迪高15%。当国产车型把价格压到10万内，日产只能“降价保销量”——轩逸终端优惠从2万涨到4万，利润直接被砍光。

3. 没接住“智能化”的风口

中国消费者现在买车先看“智能座舱+辅助驾驶”，但日产的车机系统还是2019年的版本，连语音控制车窗都做不到。有车主吐槽：“花15万买的轩逸，不如8万的五菱缤果(图片|配置|询价)智能。”

网友吵翻：日系车的“黄金时代”真结束了？

这事儿一出来，评论区直接炸了：

“以前觉得日系耐用，现在国产又智能又便宜，谁还当冤大头？”

“卖总部是缓兵之计，转型跟不上，早晚得退出中国市场”

“我家轩逸开了5年，现在想换比亚迪，不是不爱国产，是日产真的不行了”

也有人替它惋惜：“当年的技术多牛啊，怎么就躺平了？”

其实不止日产，丰田、本田的中国销量也在下滑——2024年，合资品牌在中国的市场份额从50%跌到35%，国产新能源正在改写游戏规则。

那么问题来了：你觉得日产还能翻身吗？曾经买过日产车的朋友，现在会换国产车吗？评论区聊聊你的看法！

HTML版本：[亏100亿裁2万人！日产卖总部填坑，日系神话要破？](#)