

45亿卖掉总部大楼，日产到了危急时刻

来源：古智仁 发布时间：2025-11-19 22:21:49

本文仅在今日头条发布，谢绝转载。

日产汽车于11月6日发布消息，将以970亿日元（折合人民币45亿元）的价格，出售位于神奈川县横滨市的总部大楼，出售后将以租借的形式继续使用。

本次交易将由KJR Management (美国私募巨头KkrCo. 旗下的日本房地产子公司) 主导，预计12月份完成，敏实集团为主要出资方之一。敏实集团是一家生产汽车零件的中国公司，在港交所上市。

表面上看是卖大楼，实际上是一种融资行为。继续租回来使用的操作叫融资租赁，可以大幅缓解日产的现金流。



最新财报显示，2025年7-9月，日产在全球的总销量约77.3万辆，同比下降4.5%。其中，中国区销量约15.8万辆，同比下降8.1%；日本地区销量下降至9.8万辆，同比跌幅达到20.8%；北美地区销量约31.9万辆，同比增幅为6.7%；欧洲地区销量下降至7.2万辆，同比跌幅为10.6%；其他地区销量同比下降6.3%。

为了降低成本，日产计划全球裁员2万人（占总员工人数15%）、关闭7家工厂。

东风汽车股份有限公司
2025年10月份产销数据快报

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担法律责任。

东风汽车股份有限公司2025年10月份产销数据如下：

单位：辆/台

车型类别		产量					销量				
		本月	去年同期	本年累计	去年同期累计	累计增减幅度(%)	本月	去年同期	本年累计	去年同期累计	累计增减幅度(%)
商用车	轻型货车	6,016	8,336	84,852	107,186	-20.84	6,805	9,929	93,258	114,322	-18.43
	客车	352	629	3,342	8,535	-60.84	397	930	4,085	10,127	-59.66
	客车非完整车辆	168	123	2,094	2,148	-2.51	134	173	2,139	2,170	-1.43
汽车合计		6,536	9,088	90,288	117,869	-23.40	7,336	11,032	99,482	126,619	-21.43
其中：新能源汽车		842	911	15,263	20,253	-24.64	1,542	2,311	18,175	24,178	-24.83
东风康明斯发动机		15,290	13,898	179,137	165,508	8.22	13,481	18,175	161,278	11,722	-11.72

作为曾经最受欢迎的日系品牌之一，如今受到国产新能源车的剧烈冲击，日产在中国的销量也每况日下。

日产在中国的合作伙伴是东风股份，二者合资的东风日产，今年4月份刚刚发布了一款新车，叫N7。



日产N7最低售价：11.99万起图片参数配置询底价懂车分4.09懂车实测空间·性能等车友圈3.1万车友热议二手车10.49万起 | 16辆

截止9月份，该车型累计销量超过3.6万辆，单月最高销量超过7000辆，成为最受欢迎的合资品牌新能源车型之一。

这款车型的特别之处，是“源自中国，面向世界”。日产希望这款车能扭转公司在全球市场的颓势，并和东风成立了一家合资整车进出口公司，面向海外市场出口N7。

时代变了，中国从合资品牌倾销的市场，变成了合资品牌出海的生产基地。

从某种意义上讲，背靠中国新能源车产业链的东风日产，是日产重新崛起的希望。

一、东风股份在压力中转型

只不过，作为合资方，东风汽车集团近年来的经营压力也非常大。在合资品牌“跌落”后，公司的自主品牌销量并没有迅速承接，甚至在2024年出现亏损。

东风集团没有整体上市，其自主品牌部分东风股份在A股上市，以生产商用车为主。

刚刚发布的2025年三季报显示，东风股份2025年前三季度营收同比下滑12.13%至70.11亿元，归母净利润却实现188.57%的大幅增长，从2024年同期的亏损1.15亿元转为盈利1.02亿元。

数据来源：iFind

表面上看是公司的经营质量得到了改善，事实上公司扣费净利润依然亏损（同比略有收窄）。

利润的主要来源是政府补助和出售资产带来的收益，这种高度依赖非经常性损益的盈利模式具有明显的不可持续性，一旦政策调整或资产处置减少，公司盈利能力将面临严峻考验。

东风股份在2025年提出“油电并举”发展战略，计划投放18款车型，包括途逸纯电车型、搭载东风康明斯发动机全新车型以及大电量的纯电车型。然而，从当前公开信息看，这些新能源车型尚未形成有效市场竞争力。

公司刚刚发布的10月产销快报显示，新能源车前十个月总计只有1.6万辆（N7属于东风日产，东风日产属于合资公司，不属于上市部分），公司的主要产品依然以燃油车尤其是轻型货车为主。

由此可见，公司面向新能源车的转型，并不顺利。

二、捉襟见肘的现金流

结合公司历年财报，经营性现金流量净额总体欠佳。

数据来源：iFind

2025年前三季度，公司经营活动产生的现金流量净额为-2.58亿元，虽较2024年同期的-23.14亿元大幅改善88.85%，但仍为负值，表明主公司核心务回款不佳。

当然了，这种情况在商用车行业具有一定普遍性，只不过东风股份的改善幅度远低于部分同行（如福田汽车表现较好，中国重汽表现较差）。

和现金流相辅相成的指标，是资产负债表的应收账款。

数据来源：iFind

三季报显示，公司应收账款为32.25亿元，虽较上年同期的36.38亿元下降11.34%，但应

收账款/利润比率高达11058.9%，远超行业平均水平。

应收账款的高企，容易导致巨额的坏账，从而进一步吞噬公司的利润。

三、商用车的未来

星空君常说，对于中国的汽车行业来说，国内卷不动，就去海外卷。

2025年，中国商用车出口市场增长显著，上半年出口50.1万辆，同比增长10.5%。

但东风股份在出口业务方面表现平平，2024年全年出口销量仅2万辆，2025年13.1万辆的销量目标中，未明确具体的出口数量。相比之下，集团其他子公司的新能源车型（如纳米01(图片|配置|询价)）已在东南亚市场取得突破，出口超1.2万辆，东风股份的出口业务未能充分参与集团全球化战略。

在乘用车大规模转向新能源车的时候，新能源商用车成为行业最大亮点，纯电动轻卡表现尤为突出，2025年1-9月累计销售约11.3万辆，市场份额约为92.55%¹⁵。市场呈现明显的“三足鼎立”格局——燃油、燃气、新能源并存，但新能源渗透率正加速提升。

东风股份虽然在这方面投入了大量的资源，但目前看效果并不明显。

结合公司之前发布的车型数据（途逸纯电子品牌），其新能源车型技术参数（如续航里程）未达2025年国家补贴政策要求，可能无法享受政策红利，导致市场份额进一步下滑。

作为东风集团的重要成员之一，东风股份近期的发展似乎被集团边缘化。东风集团2025年提出整体销量重回300万辆台阶，新能源汽车销量目标100万辆，海外出口目标50万辆。然而，东风集团将新能源资源集中于高端品牌（岚图、猛士）和乘用车领域，而东风股份作为商用车（货车为主）平台，未被纳入核心资源池。

HTML版本: [45亿卖掉总部大楼，日产到了危急时刻](#)