

日产卖楼回血，巨头转身艰难！

来源：陈宗馨 发布时间：2025-11-22 00:45:20

横滨总部大楼易主，不仅是一笔资产交易，更是一家老牌车企在行业变革中的艰难求存。日产汽车以970亿日元出售其横滨全球总部大楼，买家是由中国敏实集团和美国KKR组成的财团。这座地标建筑的易主，为日产在2025上半财年2219亿日元的净亏损写下了醒目注脚。

面对销量下滑与关税压力，日产选择了“卖楼回租”的紧急自救。与此同时，全球裁员2万人、关闭7座工厂的“Re:Nissan”计划也在推进中，规模远超20年前的戈恩改革。

01 财务危机：亏损下的断腕求生

日产的经营困境从最新财报中可见一斑。2025上半财年，公司净亏损高达2219亿日元，而去年同期还盈利192亿日元。



销售额同比下降6.8%，营业利润转为亏损276亿日元。

全球销量下滑7.3%，至148万辆，主要市场全线溃退。中国市场降幅最大，达17.6%；日本本土也下降16.5%。



美国关税导致日产营业利润减少1497亿日元，成为压垮骆驼的重要稻草。



实际上，日产的危机早有征兆。2024财年，公司净亏损已达6709亿日元。全球工厂运转率均远低于盈亏平衡点，中国的工厂运转率仅为45.3%。

02 交易解析：卖楼回租的盘算

这笔总部大楼交易定价970亿日元（约45亿元人民币）。买家是台资汽车零部件巨头敏实集团与美国私募股权公司KKR联合组成的财团。

日产将在交易中获得739亿日元的出售获利，作为特别利润计入财年财报。

交易完成后，日产以租赁形式回租大楼20年，继续作为总部使用。这种“售后回租”是典型的资产变现方式。

日产表示，所得资金将用于业务数字化及研发，助力公司经营改革。

03 复兴计划：再造日产的豪赌

面对严峻形势，今年4月上任的新社长伊万·埃斯皮诺萨推出了“Re:Nissan”复苏计划。

该计划的核心是削减全球产能，从350万辆砍至250万辆。为此，日产将在2027年前将全球整车工厂从17家整合至10家。

裁员2万人，占总员工数的15%，这一规模远超1999年戈恩主导的“日产复兴计划”。

日产还计划通过全链条压缩开支，到2026财年实现年度降本5000亿日元，恢复汽车业务营业利润和自由现金流为正。

04 战略失误：日产因何陷入困境

日产困境的背后，是一系列战略失误的累积。

在电动化转型方面，日产虽有聆风等早期车型，但近年来进展缓慢，未能跟上行业步伐。

关键市场接连失利。日产在华销量从2021年的138.1万辆骤减至2024年的69.6万辆，规模腰斩。

与本田的经营合并磋商于今年2月中止，失去了一次资源整合的机会。

一系列挫折导致日产品牌力持续弱化，股价下滑，公司已暂停发放股息。

轩逸最低售价：6.39万起最高降价：4.53万图片参数配置询底价懂车分3.52懂车实测空间·性能等车友圈104万车友热议二手车0.88万起 | 1793辆05 行业背景：传统车企的集体挑战

日产的困境并非个案，而是传统车企在行业变革期的集体挑战。

全球汽车产业正经历向电动化、智能化的艰难转型，老牌制造商船大难掉头。

美国特朗普政府的关税政策和汇率波动，预计将在2025财年分别造成2750亿日元和1150亿日元的利润损失。

全球车市已进入存量竞争阶段，增长红利消失，日产面临的挑战比戈恩时代更为严峻。

卖楼求生只是日产的缓兵之计。新任社长埃斯皮诺萨的“Re:Nissan”计划规模空前，但面临的内外挑战也远超以往。

写在最后，日产总部大楼的易主，仿佛一个时代的缩影：老牌车企在电动化浪潮中的自救，既不体面，也显无奈。出售总部大楼换取现金流，关闭工厂削减产能，裁员2万人降低开支——日产这场自救手术的规模，已远超20年前的“日产复兴计划”。

