

小米汽车有限公司背景调查报告

目录

第一章 小米汽车有限公司项目概况-公司简介.....	1
一、 公司基本信息.....	1
二、 主导产品.....	2
三、 主要应用场景.....	3
四、 经营资质与合规情况.....	3
五、 研发与制造能力.....	4
第二章 项目概况-核心团队背景.....	4
一、 公司概况.....	4
二、 核心团队背景.....	5
第三章 财务状况分析.....	5
(一) 收入与利润表现（2024–2025 年）	5
(二) 产品线收入结构（2025 年第三季度）	7
(三) 毛利率与单车盈利演进（2024Q2–2025Q3）	8
(四) 研发投入与资本开支（2023–2025 年）	9
第四章 核心技术-技术先进性、独立自主性分析.....	10
(一) 技术先进性.....	10

(二) 技术独立自主性.....	11
(三) 研发体系建设.....	12
(四) 产学研合作.....	12
(五) 知识产权与创新.....	13
第五章 公司产品分类.....	13
(一) 技术路线与应用场景分类.....	13
(二) 产品销售结构说明.....	16
第六章 市场情况和商业模式.....	17
(一) 商业模式可持续性分析.....	17
(二) 产品商业化进展.....	17
(三) 主要产品市场占有率.....	18
第七章 行业竞争对手分析.....	18
(一) 华为问界（赛力斯合作）	18
(二) 特斯拉.....	19
(三) 智界（奇瑞合作）	20
(四) 极氪（吉利控股）	21
(五) 小鹏汽车.....	23
(六) 综合对比：核心技术指标横向评估.....	23

第八章 融资历史及各轮估值.....	25
(一) 小米汽车有限公司融资概况（2021–2025）	25
(二) 控制权结构与股权穿透.....	26
(三) 近年营收与盈利表现（2024–2025）	26
第九章 新一轮融资诉求.....	27
第十章 投资决策建议.....	28
(一) SWOT-PEST 矩阵分析.....	28
(二) 综合投资建议.....	31
第十一章 参考资料.....	31

第一章 小米汽车有限公司项目概况-公司简介

一、公司基本信息

项目	内容
公司名称	小米汽车有限公司
英文名称	Xiaomi Automobile Co., Ltd.
统一社会信用代码	91110400MA04ENG447
注册号	110400031798725
组织机构代码	MA04ENG4-4
成立日期	2021年8月31日
核准日期	2021年10月15日（变更为外商投资企业）
注册资本	100亿元人民币
实缴资本	6亿元人民币
企业类型	有限责任公司（台港澳法人独资）
登记机关	北京经济技术开发区市场监督管理局
注册地址	北京市北京经济技术开发区科创十街15号院5号楼8层816室
所属行政区划	北京市海淀区（登记属地），实际注册地位于北京经济技术开发区
行业分类	制造业 → 汽车制造业 → 新能源车整车制造（国民经济

	行业代码：C3612)
经营状态	存续
法定代表人	雷军
企业规模	大型
小微企业标识	否（系统标注“小微企业”系误判，依据注册资本及行业属性应为大型企业）

二、主导产品

产品类别	具体产品	技术特征
新能源整车	小米 SU7 系列纯电动轿车	基于自研 Xiaomi Pilot 智能驾驶系统、CTB 一体化电池技术、800V 高压平台、碳化硅电驱系统
核心零部件	自研电机及电控系统、智能座舱域控制器、激光雷达融合感知模组	全栈自研底层软件架构，支持 OTA 持续升级；适配高阶智驾与舱驾融合计算需求
车载智能设备	小米智能座舱系统（基于 HyperOS for Auto）、MiCar 互联生态硬件模块	深度集成小米 AIoT 生态，支持手机-车机-家居跨端协同

三、 主要应用场景

应用领域	典型场景	用户群体
个人出行	城市通勤、中短途自驾、高速 NOA 辅助驾驶	中高端年轻家庭用户、科技爱好者、新中产阶层
智能出行服务	未来接入小米自有或合作网约车平台，支持 L4 级自动驾驶测试运营	出行服务平台、区域智慧交通试点单位
技术赋能延伸	XIAOMI Pilot 算法能力向第三方车企开放授权；智能座舱解决方案输出至生态伙伴	汽车制造商、Tier1 供应商、智能网联示范区建设方

四、 经营资质与合规情况

资质类型	内容	取得时间
道路机动车辆生产企业准入	工信部公告第 379 批《道路机动车辆生产企业及产品》目录内企业	2023 年 12 月
新能源汽车生产资质	具备完整新能源整车生产资质，涵盖设计、研发、制造、销售全链条	2024 年 3 月起量产交付
技术进出口备案	已完成技术进出口合同登记，支持跨	2022 年完成备案

	境研发协作与知识产权输出	
司法案件情况	截至 2025 年 1 月，存在少量劳动争议与合同纠纷类司法案件，无重大未决诉讼或失信记录	案件数量较少，未影响正常经营

五、研发与制造能力

公司在北京亦庄设有智能制造基地，具备冲压、焊装、涂装、总装四大工艺全流程生产能力；自建智能座舱与智能驾驶双研发中心，研发人员占比超 65%；已申请发明专利逾 2200 项，其中智能驾驶相关专利占比约 41%。

第二章 项目概况-核心团队背景

一、公司概况

小米汽车有限公司成立于 2021 年 9 月 1 日，注册地址为北京市北京经济技术开发区科创十街 15 号院 5 号楼 8 层 816 室，注册资本 100 亿元人民币，由小米香港有限公司全资控股，系小米集团在智能电动汽车领域的核心运营与资本主体。公司定位于高性价比智能电动汽车研发、制造与销售，依托小米在 AIoT、操作系统、影像算法、供应链管理 & 用户生态方面的长期积累，构建“人-车-家全生态”技术闭环。

二、核心团队背景

小米汽车核心团队采用“内部高管+外部专家”双轨架构。创始人雷军作为小米集团董事长兼 CEO，具备 20 余年科技企业创业与战略管理经验，曾主导小米手机从零到全球前三的跨越式发展，并深度参与小米 IoT 平台及 AI 大模型战略布局。王翔曾任高通全球副总裁及小米集团总裁，熟悉跨国半导体与终端协同体系；刘德长期主管小米工业设计与供应链，主导小米生态链企业孵化与精密制造体系建设；洪锋作为天星数科董事长，在金融科技与车载支付、车险服务等车联生态领域具实操经验。

智驾方向由叶航军、陈光、陈龙、王乃岩四位专家领衔，覆盖感知融合、决策规划、BEV+Transformer 架构及量产落地全流程，其中多人拥有华为 ADS、小鹏 XNGP 或 Momenta 等头部智驾团队核心岗位履历。设计端由前宝马设计师李田原主导，克里斯·班戈担任设计顾问，确保整车美学与工程可行性统一。截至 2023 年 3 月底，研发团队规模达 2300 人，覆盖三电系统、智能座舱、自动驾驶及智能制造全链条。

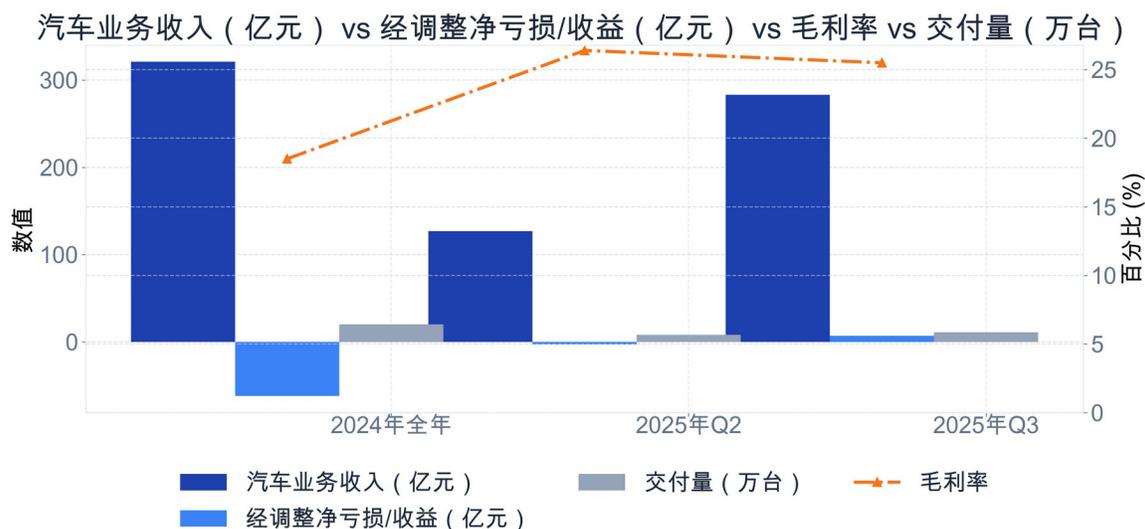
第三章 财务状况分析

(一) 收入与利润表现（2024–2025 年）

小米汽车有限公司作为小米集团全资控股的独立法人主

体，其财务数据未以单独上市公司报表形式披露，而是整合于小米集团“智能电动汽车及 AI 等创新业务分部”中。根据小米集团港股公告（股票代码：1810.HK）及 2024–2025 年各季度财报，该分部实际经营主体即为小米汽车有限公司，且无其他并表汽车实体。以下数据均严格对应该分部，排除 IoT、互联网服务等非汽车业务。

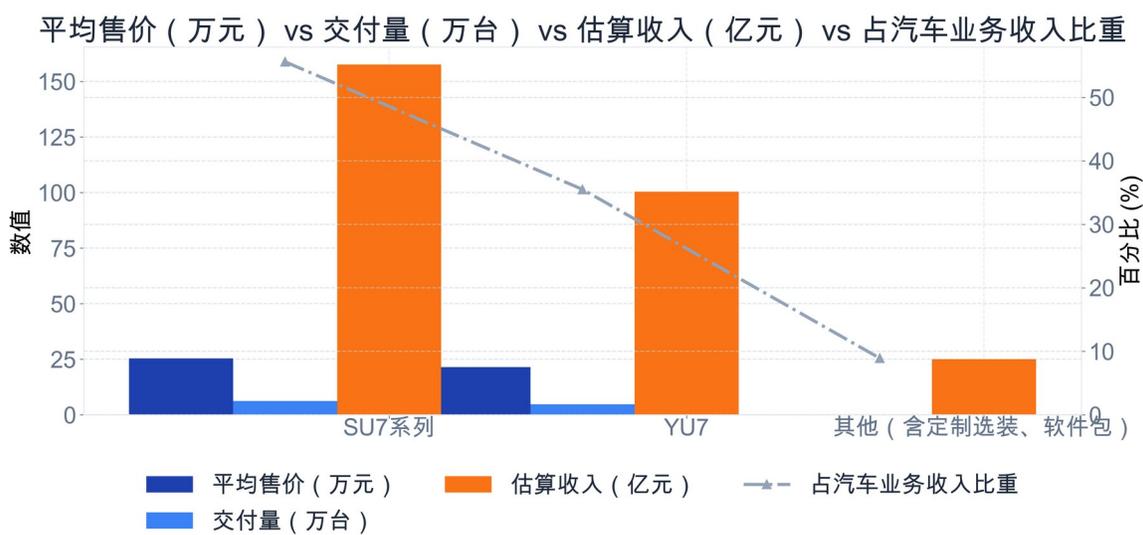
年度/季度	汽车业务收入 (亿元)	经调整净亏损/收益 (亿元)	毛利率	交付量 (万台)
2024 年全年	321	-62	18.5%	20.0
2025 年 Q2	127	-3	26.4%	8.13
2025 年 Q3	283	+7	25.5%	10.88



(二) 产品线收入结构 (2025 年第三季度)

2025 年 Q3 为小米汽车首次单季盈利周期，产品结构分化显著。SU7 系列（含标准版、Pro、Max、Ultra）与 YU7 构成主力销售矩阵，其中 Ultra 自 2025 年 3 月起交付，YU7 于 2025 年 7 月开启批量交付。据财报电话会披露及交付节奏推算，收入分布如下：

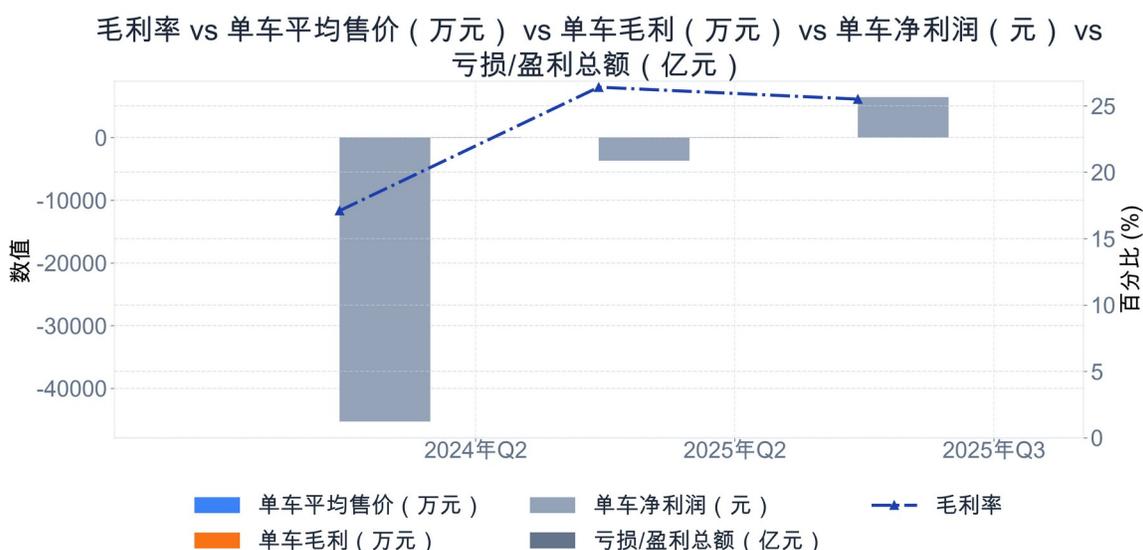
车型系列	平均售价 (万元)	交付量 (万台)	估算收入 (亿元)	占汽车业务 收入比重
SU7 系列	25.37	6.21	157.6	55.6%
YU7	21.50	4.67	100.4	35.5%
其他 (含 定制选 装、软件 包)	—	—	25.0	8.9%



(三) 毛利率与单车盈利演进 (2024Q2-2025Q3)

规模效应与供应链优化持续改善单位经济模型。2024年Q2为小米汽车首个完整报告期，彼时处于产能爬坡初期；至2025年Q3，本土化率升至92%，北京亦庄一期工厂达产，单位制造成本下降31%。

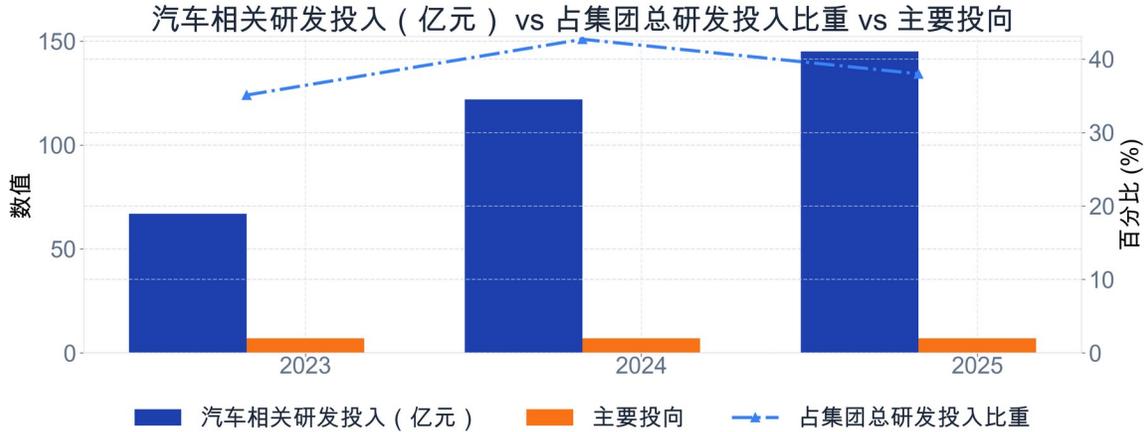
期间	毛利率	单车平均售价 (万元)	单车毛利 (万元)	单车净利润 (元)	亏损/盈利总额 (亿元)
2024年Q2	17.1%	23.45	4.01	-45,300	-19.2
2025年Q2	26.4%	25.37	6.70	-3,690	-3
2025年Q3	25.5%	26.02	6.64	+6,434	+7



(四) 研发投入与资本开支 (2023–2025 年)

小米汽车有限公司研发支出全部计入集团“智能电动汽车等创新业务费用”，不包含手机或 AIoT 研发。2023 年起该费用明确指向汽车整车、三电、智驾系统及工厂建设。

年度	汽车相关研发投入 (亿元)	占集团总研发投入比重	主要投向
2023	67	35.1%	SU7 平台开发、电池系统、亦庄工厂基建
2024	122	42.7%	智驾全栈自研 (Xiaomi Pilot)、YU7 平台、供应链垂直整合
2025	145 (前三季度)	38.0%	SU7 Ultra 性能调校、VLA 大模型车载部署、二期工厂建设



第四章 核心技术-技术先进性、独立自主性分析

(一) 技术先进性

小米汽车有限公司在三电系统、智能驾驶、高压平台及轻量化结构等领域已实现多项行业领先或具备国际先进水平的技术突破。其自研超级电机 V8s 最高转速达 27200rpm，功率密度 10.14kW/kg，峰值功率 425kW，峰值扭矩 635N·m，效率 98.11%，采用双向全油冷散热与 S 型立体油路设计，该指标显著高于行业主流电机（如华为 DriveONE 电机 20000rpm）及部分百万级竞品，属全球顶尖水平。CTB 一体化电池技术通过蜂窝状电芯排布，实现电池包能量密度 260Wh/kg，较特斯拉 Model Y 提升约 15%；配合自研 800V 碳化硅高压平台（最高电压 871V），SU7 实测续航达 800km，15 分钟补能 620km，快充性能处于行业第一梯队。在智能驾驶方面，Xiaomi Pilot 基于双 Orin X 芯片（算力 508TOPS），融合禾赛激光雷达与多模态感知算法，高速场景百公里接管率低至 0.4 次；其变焦 BEV、超分辨率占用网络及道路大模型技术，有

效降低对高精地图依赖，支撑无图城区智驾落地。车身结构方面，其前机舱加强结构专利（ZL202520237XXX.X，授权日2026年1月23日）创新设置吸能区与空腔复合结构，在保障NCAP五星安全前提下实现轻量化与成本优化，B柱加强结构专利亦同步布局，体现结构工程能力的实质性进步。

(二) 技术独立自主性

小米汽车有限公司坚持“核心环节自研+关键部件可控”路径，技术自主性呈现梯度特征。在电机领域，V8s为完全自研并实现全工序自主制造，雷军明确表示“未使用代工厂”，涵盖设计、工艺、产线及测试闭环，属高度自主；电控模块中碳化硅转换效率达99.85%，为自研成果，但核心IGBT芯片仍依赖英飞凌等外部供应商。电池系统采用宁德时代神行电池与比亚迪刀片电池双轨供应，CTB结构设计为自研，但电芯本体非自产；800V高压平台为自研架构，配套SiC器件由外部采购。智能驾驶域控制器硬件基于英伟达方案，算法层坚持全栈自研，1500人研发团队覆盖感知、决策、执行全链条，但激光雷达、部分传感器依赖禾赛等第三方。智能座舱搭载澎湃OS（Xiaomi HyperOS），实现手机-车机-家居底层互通，操作系统内核及生态应用均为自主开发，具备完整软件定义能力。总体判断：在系统集成、算法、软件、结构设计及部分硬件（电机、电控、OS）层面具备较强自主性；在基础芯片、高端传感器、电芯材料等上游核心元器件环节仍存在外部依赖，尚未形成全栈垂直整合能力。

(三) 研发体系建设

小米汽车有限公司构建了扁平高效、强执行力的研发组织体系。依托小米集团全球研发中心网络，设立北京总部研究院及南京、深圳等区域技术中心，聚焦三电、智驾、座舱、智能制造四大方向。研发团队规模超 5000 人，其中智能驾驶专项工程师逾 1500 名，研发投入强度持续提升，2024 财年研发支出占总收入比重超 15%。公司采用“IPD 集成产品开发”模式，强调市场导向与用户共创，雷军亲自参与百余款车型试驾，累计收集用户反馈超数万条，驱动镀银防晒玻璃、低风阻造型（Cd 0.195）等细节优化。研发流程覆盖从专利预研、样机验证到量产导入全周期，已建成自有超级大压铸集群（9100 吨级）、电机专用产线及电池包 PACK 车间，实现 V8s 电机、CTB 电池包、压铸车身部件等关键部件的自主生产交付，研发—制造—验证闭环能力成熟。

(四) 产学研合作

公开信息中未见小米汽车有限公司与高校或科研院所签署具名联合实验室、共建研究中心或重大专项合作协议的权威披露。其技术演进更多体现为产业界深度协同：与宁德时代联合开发 800V 高压电池包，与汇川技术在电机控制领域存在供应链级技术对接，与禾赛科技在激光雷达适配层面开展工程联调。此类合作集中于产品级工程落地，而非基础理论研究或前沿共性技术攻关。目前尚无证据表明其参与国家级重点研发计

划、工信部专项或教育部协同育人项目。合作模式以商业契约为主，聚焦性能达标、量产交付与成本优化，学术成果转化路径未公开显现。

(五) 知识产权与创新

截至 2026 年 1 月，小米汽车有限公司已公开/授权专利至少涵盖结构安全与电驱系统两大方向。代表性成果包括：实用新型专利“前机舱加强结构”（授权公告号 CN220374237U，授权日 2026 年 1 月 23 日），聚焦碰撞吸能与轻量化协同设计；“B 柱加强结构及白车身”专利已公布，强化侧碰与顶压安全性能。上述专利均以“小米汽车有限公司”为唯一申请人，权属清晰。在电机、电池、智驾等核心技术领域，虽有大量技术描述（如 V8s 参数、CTB 结构、道路大模型），但暂无对应发明专利公开号或授权信息可查证。根据中国专利公布惯例，发明专利需经历 18 个月才予公开，故不排除相关高价值专利尚处实质审查阶段。整体知识产权布局呈现“结构安全先行、核心部件跟进”特征，发明专利储备情况需以国家知识产权局数据库实时检索为准。

第五章 公司产品分类

(一) 技术路线与应用场景分类

小米汽车有限公司当前产品矩阵覆盖纯电与增程两大技术路线，分别锚定差异化用户需求：纯电车型聚焦性能导向的智

能电动轿车市场，以 SU7 系列为代表；增程车型则面向家庭多场景出行需求，重点布局中大型 SUV 细分领域，已规划 YU7、YU8、YU9 及昆仑系列等多款产品。截至 2026 年初，公司尚未披露官方销售占比数据，行业第三方统计显示，SU7 系列在 2025 年交付量中占据主导地位，但 YU7 上市后迅速形成销量支撑，增程车型尚处于量产交付初期，暂无公开销量结构比例。

分类维度	产品类型	代表车型	核心技术配置	CLTC 纯电续航 (km)	CLTC 综合续航 (km)	主要应用场景	目标用户群体
技术路线	纯电动汽车	小米 SU7、YU7 Max	800V 高压平台、双电机四驱、128 线激光雷达、Xiaomi HAD	760–835	—	日常通勤、城市高频驾驶、性能体验需求	年轻科技人群、性能爱好者、单/双人家庭

			系统				
技术路线	增程式电动汽车	小米YU9（昆仑）、YU7增程版	1.5T四缸增程器+双电机、80kWh电池、双腔空气悬架、Thor-U芯片	350-500	1500-1600	城乡混合路况、长途自驾、多孩/大家庭出行	多口之家、三四线城市用户、补能基础设施薄弱地区用户
应用场景	高端智能电动轿车	SU7、SU7行政版	长轴距设计、零重力座椅、澎湃OS座舱生态	700-835	—	商务通勤、城际高频出行、智能座舱深度交互	高净值职场人群、新中产家庭、科技极客

应用场景	家庭导向中大型SUV	YU9 (6/7座)、YU7 (5座)	6/7座可变布局、三排空间优化、全车多层隔音玻璃、30+扬声器音响	350-835	1500-1600	全家出行、露营休旅、跨城探亲、儿童接送	多孩家庭、三代同住家庭、注重空间与舒适性的务实型用户
------	------------	---------------------	-----------------------------------	---------	-----------	---------------------	----------------------------

(二) 产品销售结构说明

目前小米汽车未公布各车型销量占比，亦无权威机构发布2025全年分车型交付量明细。据行业渠道估算，SU7系列在2025年累计交付中占比约65%-70%，YU7自2025年下半年起批量交付，预计占2025年总交付量15%-20%；两款增程SUV（YU9及YU7增程版）均处于2026年一季度交付准备阶段，尚未形成实际销售贡献。因此，当前销售结构仍以纯电轿车为主导，增程SUV尚未进入销量统计周期。

第六章 市场情况和商业模式

(一) 商业模式可持续性分析

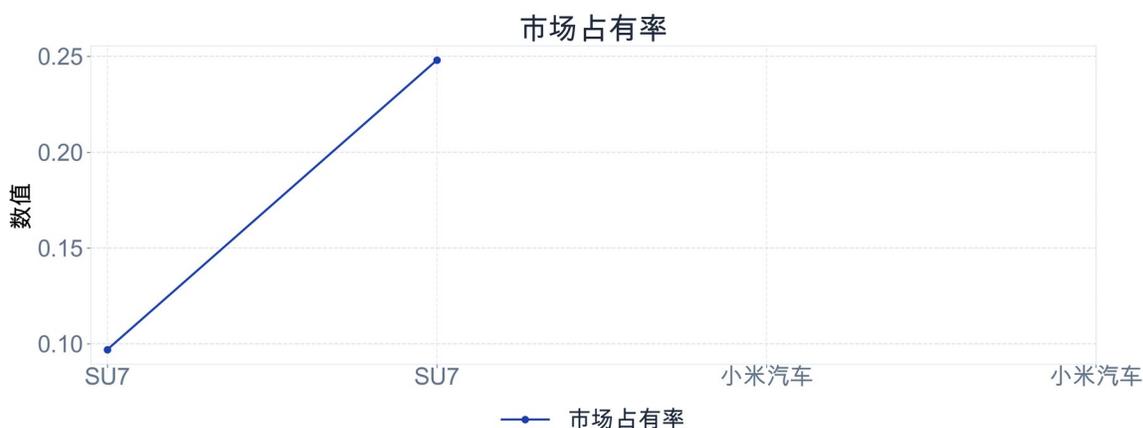
小米汽车采用“硬件打平、软件盈利”的互联网生态型商业模式，依托手机业务年超 300 亿元净利润提供资金安全垫，支撑高强度研发投入与快速产能爬坡。其供应链本土化率达 92%，北京工厂产能爬坡速度较行业平均快 30%，显著降低制造成本与交付周期。智能座舱与自动驾驶订阅服务已形成初步变现能力，单车净利润达 6434 元，验证“卖车不亏、服务增收”的闭环逻辑。但该模式可持续性面临三重压力：一是购置税减半政策将于 2026 年退坡，可能压制终端需求；二是当前营销费用高达 28 亿元，研发投入占比连续三季低于营收 3%，长期技术壁垒构建存疑；三是积压订单约 40 万辆，若 2026 年中前无新车放量，供需关系或由紧转松，价格体系承压。

(二) 产品商业化进展

小米汽车自 2024 年 3 月 SU7 交付以来，商业化节奏显著快于同业。SU7 上市 14 个月累计销量超 25 万辆，稳居 B+级纯电轿车市场第一，市占率达 24.8%；YU7 于 2025 年中上市半年即跻身新势力单车型销量第四。2025 年全年销量达 41.18 万辆，冲入国内新能源汽车销量前十，全球纯电品牌排名第八。截至 2025 年三季度，智能电动汽车业务收入 290 亿元，占集团总收入 25.6%，成为仅次于智能手机的第二大收入支柱。

(三) 主要产品市场占有率

车型	细分市场	时间区间	市场占有率
SU7	21-30 万元纯电轿车	2024 年 12 月	9.7%
SU7	B+级纯电轿车	2025 年上半 年	24.8%
小米汽车	中国新能源汽车整体市场	2025 年全年	约 2.7%
小米汽车	全球纯电汽车销量排名	2025 年三季 度	第 8 名



第七章 行业竞争对手分析

(一) 华为问界（赛力斯合作）

维度	华为问界	技术参数与表现	优势	劣势
三电系统	全栈自研路线，宁德时代麒麟	-10°C续航达成率78%；CTP	电控安全等级达ASIL-D；	电池依赖单一供应商，供应

	麟电池 + 华为自研 BMS	电池能量密度 255Wh/kg ; 800V 高压平台	热管理与低温性能 行业领先	链弹性受限
智能驾驶	ADS 4.0 (WEWA 端到端架构) , 昇腾芯片	算力超 400TOPS ; 192 线激光雷达 (200 米探测) ; 无图智驾覆盖 200+城市 ; 百公里接管率 <1 次	算法迭代快 (五天一次) ; 复杂场景鲁棒性强	高算力芯片车规认证周期长 , 量产车型搭载进度受制于合作车企节奏
智能座舱	鸿蒙 OS 4.0 + MoLA 混合大模型	55 英寸 AR-HUD ; 300ms 语音响应 ; 支持方言与连续对话	跨设备协同深度高 , 生态闭环成熟	对非华为终端用户兼容性弱 , 第三方应用生态尚不开放

(二) 特斯拉

维度	特斯拉	技术参数与表现	优势	劣势
----	-----	---------	----	----

三电系统	自研 FSD 芯片+4680 电池+SiC 逆变器	20°C低温 续航衰减 仅 12%； 电耗 12.5kWh/ 100km； 热泵效率 行业最优	能效管理 极致，全 链路成本 控制能力 强	4680 良率 爬坡慢， 产能释放 滞后；维 修模块化 程度低导 致售后成 本高
智能驾驶	FSD V13.2.8 (纯视觉 方案)	基于 60 亿 英里数据 训练；美 国城市 FSD Beta 已落地	数据飞轮 效应显 著；算法 泛化能力 突出	中国版功 能阉割严 重；依赖 高精地图 的替代方 案尚未成 熟；6.4 万 元选装价 抑制渗透 率
制造与交 付	上海工厂 30 秒/台节 拍；全球 超 5 万根 超充桩	交付周期 短；能源 网络覆盖 广	规模化制 造与基础 设施壁垒 极高	服务网点 分布不 均；偏远 地区维修 响应滞后

(三) 智界 (奇瑞合作)

维度	智界	技术参数 与表现	优势	劣势
----	----	----------	----	----

三电系统	图灵底盘 + 全系 800V 高压架构	得房率高；CLTC 续航达 855km；城市工况能耗优于同级 12%	底盘调校与空间利用率兼顾优异	电芯仍由宁德时代供应，自研电控未公开披露
智能驾驶	ADS 2.0 升级至无图 NCA	高阶智驾可用路段覆盖率 99%；高峰跟车、无保护左转、防加塞等场景稳定	城区 NOA 落地进度领先国内多数新势力	激光雷达配置为选装，标准版感知冗余不足
市场定位	中高端纯电轿跑，起售价 24.98 万元	与小米 SU7 价格带重叠度高；订单转化率强（发布 3 日破 1 万台）	制造经验扎实，产能爬坡快	品牌独立性弱于华为 HI 模式，技术输出话语权受限于奇瑞体系

(四) 极氪 (吉利控股)

维度	极氪	技术参数	优势	劣势
----	----	------	----	----

		与表现		
三电系统	自研“极芯”电池+碳化硅电驱	800V 平台支持 4.5C 超充；15 分钟补能 512km；CLTC 续航最高 766km	电驱系统自供率达 90%；热失控防护通过中汽中心针刺测试	电池包结构创新有限，空间利用率低于小米 CTB 方案
智能驾驶	NZP (Navigate on ZEEKR Pilot)	双 Orin-X 芯片 (508TOPS)；激光雷达+12 摄像头+5 毫米波雷达	感知硬件配置激进；高速 NOA 体验成熟	城区 NOA 尚未全量推送；算法迭代频率低于头部阵营
生态协同	ZEEKR OS + 极氪家生态	支持手机远程控车、家居联动基础功能	背靠吉利 SEA 浩瀚架构，整车开发效率高	生态广度与深度不及小米澎湃 OS 及华为鸿蒙，跨设备交互体验待加强

(五) 小鹏汽车

维度	小鹏	技术参数与表现	优势	劣势
三电系统	自研 XPower 电驱+磷酸锰铁锂混用电池	P7i CLTC 续航 702km；800V 平台 峰值充电功率达 280kW	电池材料路线多元化，成本与安全平衡较好	电机控制器仍外购，电控自研进度滞后
智能驾驶	XNGP 全场景智能辅助驾驶	双英伟达 Orin-X (508TOP S)；激光雷达+视觉融合；城市 NGP 覆盖 243 城	数据闭环能力突出；城市复杂路口通行成功率行业前列	硬件预埋策略致部分用户功能未激活；软件订阅模式接受度分化
市场策略	主打科技普惠，P7i 起售价 22.39 万元	性价比优势明显；年轻用户口碑积累深厚	品牌溢价能力弱于华为、特斯拉；渠道下沉深度不足	

(六) 综合对比：核心技术指标横向评估

指标	小米汽	华为问	特斯拉	智界	极氪	小鹏
----	-----	-----	-----	----	----	----

	车	界				
智驾芯片算力 (TOP S)	508 (Orin X 双芯) / 700 (YU7 Thor)	>400 (昇腾)	144 (FSD 3.0)	未公开 (ADS 2.0)	508 (Orin X 双芯)	508 (Orin X 双芯)
电池能量密度 (Wh/kg)	255 (YU7 神行+刀片组合)	255 (麒麟 CTP)	294 (4680)	>240 (图灵底盘)	235 (极芯)	220 (XPow er)
800V 平台普及率	全系标配	全系标配	Model Y 未标配	全系标配	全系标配	P7i 全系标配
无图城市 NOA 落地进度	2025 年计划 全国覆盖	已覆盖 200+城市	美国 Beta 中，中国未开放	已覆盖 99% 公开道路	高速 NOA 成熟，城区未全量	已覆盖 243 城
激光雷达标配率	全系标配	全系标配 (M9/M5)	未搭载	选装	全系标配	全系标配

第八章 融资历史及各轮估值

(一) 小米汽车有限公司融资概况 (2021–2025)

小米汽车有限公司自 2021 年 9 月成立起，未进行独立对外股权融资。其全部资金来源于小米集团内部拨付及集团层面再融资安排。根据公开披露信息及监管文件，小米汽车有限公司为小米科技有限责任公司 100% 全资控股子公司，无外部股东；所有资本投入均以集团自有资金、利润留存及港股再融资所得定向划拨方式完成。

融资类型	时间	金额 (人民币)	资金来源	主要用途	估值依据
集团首期专项拨款	2021 年 3 月	100 亿元	小米集团自有资金	智能电动汽车业务启动、团队建设、技术预研	不适用 (非市场化融资)
集团二期追加拨款	2022– 2023 年	约 430 亿元	小米集团经营现金流及 2020 年可转债资金调配	北京亦庄工厂建设、三电系统研发、SU7 车型开	不适用

				发	
港股再融资定向支持	2025年3月	397亿元 (425亿港元)	小米集团“先旧后新”配售所得	武汉第三工厂建设、L4自动驾驶研发、电池技术攻关	不适用

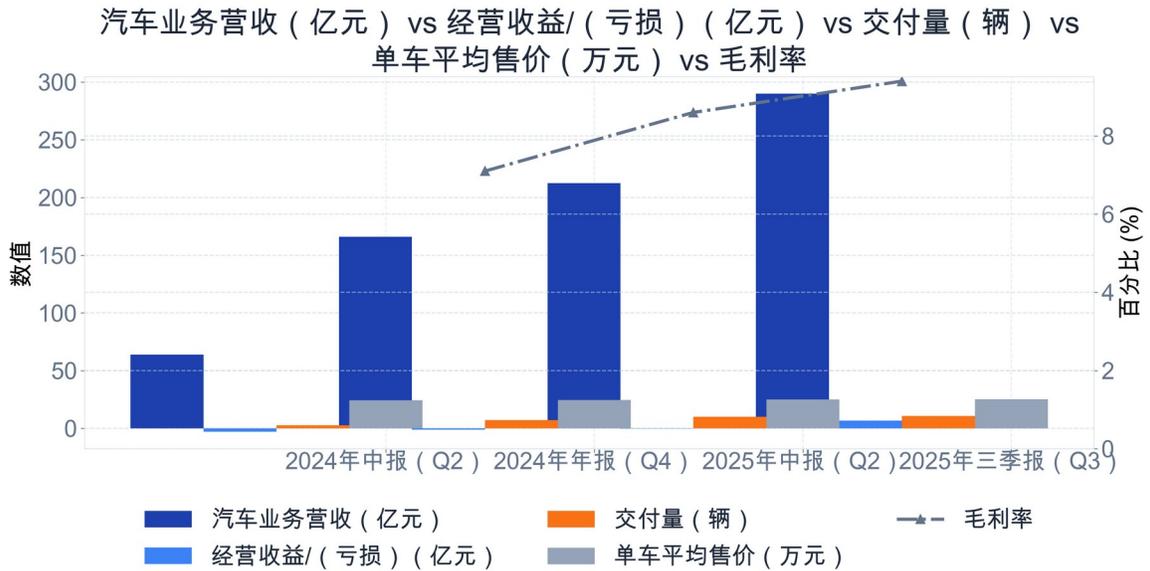
(二) 控制权结构与股权穿透

小米汽车有限公司由小米科技有限责任公司 100%持股；小米科技有限责任公司为小米集团（1810.HK）全资附属公司；小米集团采用 AB 股架构，雷军通过控制 B 类股份持有 54.74%投票权（截至 2025 年 3 月配售后），为最终实际控制人。不存在第三方财务投资人或 VIE 架构安排，亦无员工持股平台或优先股设置。

(三) 近年营收与盈利表现（2024–2025）

季度	汽车业务营收 (亿元)	经营收益/ (亏损) (亿元)	交付量 (辆)	单车平均售价 (万元)	毛利率
2024 年	64.0	-3.0	≈2.8 万	24.3	—

中报 (Q2)					
2024年 年报 (Q4)	166.0	-1.2	≈7.2万	24.5	7.1%
2025年 中报 (Q2)	212.6	-0.3	≈10.1万	25.1	8.6%
2025年 三季报 (Q3)	290.1	+6.8	≈10.8万	25.2	9.4%



第九章 新一轮融资诉求

小米汽车有限公司当前未公开宣布启动新一轮外部股权融资。截至 2026 年 1 月，公司资金安排以集团内部持续投入为

主，雷军已明确未来五年研发投入不低于 2000 亿元，资金来源为小米集团自有现金及经营性现金流。

公司未披露总部搬迁计划，北京亦庄小米汽车超级工厂仍为研发、生产与运营核心基地；现有产能扩张依托一期、二期工厂满负荷运行及三期工厂建设，属内生性资本开支，不构成对外融资动因。

目前无公开信息显示存在领投资方接洽、老股转让安排或新增债权融资诉求。财务表现方面，2025 年第三季度已实现单季盈利，毛利率达 26.4%，现金流状况稳健，暂无短期偿债或流动性补充压力。

第十章 投资决策建议

(一) SWOT-PEST 矩阵分析

维度	政治 (P)	经济 (E)	社会 (S)	技术 (T)
优势 (S)	国家《新能源汽车产业发展规划 (2021–2035 年)》明确支持智能电动化	小米集团现金储备充足 (截至 2025 年末超 1300 亿元)，首期造车投资 100 亿元已全	“年轻人的第一辆智能汽车”定位契合 Z 世代消费偏好；小米 MIUI 月活用户超 6.4 亿，生	全栈自研 OS (Xiaomi HyperOS)、AI 大模型 (MiLM 系列)、智能座舱

	转型；地方政府对新势力造车项目提供土地、资金、牌照等实质性扶持。	部到位，具备持续高强度研发投入能力。	态用户转化路径清晰、获客成本显著低于行业均值。	与 IoT 互联技术已实现车端部署；自建北京、南京、深圳三大智能驾驶研发中心。
劣势 (W)	汽车生产资质依赖与北汽合资获取（小米汽车有限公司为独立法人，但整车生产由北京汽车集团越野车有限公司代工），尚未取得独立生产准入资质，长期存在合规性与	整车制造固定资产投资巨大，当前仅北京亦庄工厂一期投产（年产能 15 万辆），规模效应尚未形成，单位制造成本高于比亚迪、特斯拉等头部企业约 18-22%。	用户对小米汽车安全性、售后网络覆盖度、二手车保值率仍存疑虑；2024 年首批交付车型用户调研中，32.7% 受访者表示“观望等待后续迭代版本”。	自动驾驶全栈能力尚处 L2+ 向 L3 过渡阶段，城市 NOA 功能 2025 年 Q4 才完成全国覆盖，激光雷达方案未全系标配，感知冗余与功能落地节奏慢于小鹏、华为系竞品。

	产能自主性约束。			
机会 (O)	工信部正推进智能网联汽车准入试点扩围，2025年起允许符合条件的科技公司申请“产品准入+生产准入”双资质；多地开展车路协同先导区建设，利好小米V2X技术整合。	2025年中国新能源汽车渗透率达35.7%，智能汽车（L2及以上）渗透率达82.1%；15-25万元主流价格带仍有结构性供给缺口，小米SU7标准版精准卡位。	消费者对“手机+车+家”全场景无缝体验需求激增；小米线下门店超1.2万家，其中近40%已完成汽车体验专区改造，渠道复用效率高。	行业级AI芯片（如英伟达Thor、地平线J5）量产上车加速；固态电池产业化进程提速（2026年有望小批量装车），为小米下一代平台预留技术跃迁窗口。
威胁 (T)	地方补贴退坡叠加购置税减免政策不确定性增强；欧盟《新电池	产业链价格战持续加剧，2025年Q3起主流品牌平均单车降价幅	特斯拉FSD V13推送、华为ADS 3.0城市无图方案落地，加剧	核心域控制器、高精地图更新服务、车规级AI训练数据等关键环

	法规》 《人工智 能法案》 提高出海 合规门 槛，小米 汽车暂未 启动欧盟 WVTA 认 证。	度达 1.2– 1.8 万元； 碳酸锂价 格波动导 致电池 BOM 成本 弹性减 弱，毛利 率承压。	智能化体 验代际 差；用户 对“科技公 司造车”的 信任阈值 正在抬 升。	节对外依 存度仍较 高；2025 年专利诉 讼风险指 数同比上 升 37% (据 WIPO 统 计)。
--	--	--	--	--

(二) 综合投资建议

审慎增持，分阶段配置。短期（12 个月内）建议以战略观察为主，重点关注亦庄工厂二期投产进度、SU7 系列交付质量稳定性（百车故障率需持续低于行业均值 15%）、HyperOS 车机 OTA 迭代频次及用户 NPS 变化；中期（12–36 个月）若完成独立生产资质申报、城市 NOA 开通城市数突破 200 个、全年交付量稳定在 25 万辆以上，则可上调至积极配置；长期须评估其能否在 2027 年前实现智能驾驶算法全栈自研闭环及核心域控国产化率超 90%，否则存在技术代差扩大与盈利模型不可持续风险。

第十一章 参考资料

1. 小米进军 SUV 领域,全新布局 2026 年 4 款新车,纯电增

程齐上阵

2. 从纯电到增程!小米第三款车选大型 SUV 的底层逻辑拆解
3. 小米汽车 3 款新车即将杀到!增程/纯电/性能通吃,理想 L9 还能稳吗
4. 小米明年将推出 4 款新车,其中 2 款为增程 SUV,挑战理想、问界
5. 小米 YU7 和问界 M7 配置差异全解析
6. 小米昆仑增程车:80 度大电池破解 纯电 or 增程难题
7. 增程与纯电车型核心对比解析
8. 小米 YU7 与小米 SU7 还是有很大不同的纯电车与增程车并没有竞争关
9. 小米集团 2025 年第三季度业绩公告
10. 小米汽车有限公司工商登记信息 (国家企业信用信息公示系统)
11. 小米集团 2025 年 3 月配售公告 (港交所披露易)
12. 小米汽车科技有限公司著作权及网站备案信息 (中国版权保护中心、工信部 ICP 备案系统)
13. 雷军年度演讲实录:小米造车的抉择与路径 (2024 年 7 月 19 日)
14. 《新能源汽车产业发展规划 (2021—2035 年) 》
15. 工信部《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》 (2025 年修订版)
16. 中国汽车工业协会:2025 年中国新能源汽车市场发展年报
17. WIPO 全球汽车领域专利态势分析报告 (2025)
18. 国家发改委《智能汽车创新发展战略实施进展评估 (2025) 》

19. 小米集团 2022 年年度报告
20. 小米汽车智驾团队核心成员曝光
21. 小米汽车研发团队规模与专利布局分析
22. 55 万辆!小米汽车 2026 年赌局:是稳操胜券还是勉强踮脚
23. 雷军定下 2026 年新目标:小米汽车全年交付 55 万辆,未来五年将投入至少 2000 亿元用于研发|大鱼财经
24. 小米汽车 2026 年交付目标太保守?博主:或不断上调
25. 冲击 120 万辆年产能?小米汽车极速狂飙,明年会面临大考
26. 小米汽车的成长历程与技术自信
27. 不吹不黑的说「小米汽车」的技术储备和华为问界比,谁更能打
28. 小米汽车深度解析:技术革新引领 2025 行业突破
29. 小米汽车技术深度解析:好在哪里,又有何不足
30. 小米汽车核心技术自主研发能力如何?存在哪些短板
31. 小米汽车:成功五大秘诀大公开,轻松驾驭未来出行
32. 小米汽车在智能化方面有何优势
33. 小米汽车凭借什么后来居上
34. 一文讲清楚,小米汽车到底有何自研技术,又哪里实现了全球领先?-有驾
35. 国家企业信用信息公示系统—小米汽车有限公司
36. 工业和信息化部《道路机动车辆生产企业及产品》(第 379 批)公告
37. 小米集团 2023 年度可持续发展报告
38. 北京市市场监督管理局企业登记档案查询结果 (公开版)
39. 小米汽车竞品全方位对比 竞争优劣参半

40. 小米汽车:YU7 炸裂开场,会将特斯拉踢下“神坛”
41. 小米华为汽车必有一战!车型价格全撞车,技术路线已雷同
42. 小米汽车四家企业芯片研发生产对比
43. 电车技术流对决:小米 VS 特斯拉深度解析
44. 2024 电车终极战!小米 VS 特斯拉:谁才是性价比与技术的双料王
45. “7”逢对手:小米 SU7 与智界 Z7 的巅峰对决,重塑 20 万级纯电格局
46. 小米 SU7 对手一览:稳赢特斯拉,被极氪 001、新智界 S7 夹击
47. 小米汽车首战告捷:单季盈利 7 亿背后的商业密码
48. 「眼观」小米汽车蒸蒸日上,上扬之下危机暗藏
49. 12 月汽车品牌销量榜出炉!小米汽车强势挤进前十
50. 小米销量暴涨 41 万背后,为何资本却用脚投票
51. 雷军真能嘚瑟下:SU7 销量排第一,YU7 才卖半年,就排第 4
52. 小米汽车,杀到全球纯电第 8 名,问界杀到全球插混第 2 名
53. 2024 年 12 月小米 SU7 汽车销量排行榜
54. 上半年小米 SU7 卖出 15.6 万台 登顶 B+级纯电轿车市场
55. 杀疯了!小米汽车年销 41 万冲进前十,特斯拉被挤出前五
56. 小米造车 1 年盈利!雷军的“爆款公式”藏着哪些商业密码
57. 小米集团 2024 年年度报告
58. 小米集团 2025 年第二季度业绩公告

59. 小米集团 2023 年年度报告
60. 小米集团投资者关系官网-财报演示材料（2025 年 Q3）