

车企“去宁化”三问

记者 俞立严 冯心怡

9月以来,部分新能源车企的供应链接连调整。理想汽车增资欣旺达子公司欣旺达动力,小米集团牵手中创新航,小鹏汽车、零跑汽车、赛力斯等也在扩大动力电池供应商名单。随之而来的是,市场上关于“去宁化”(并非简单抛弃宁德时代,而是降低单一供应商依赖)的讨论逐渐升温,核心议题是车企与动力电池企业的合作模式正在发生变化。

与此同时,宁德时代股价出现较大波动。9月16日,宁德时代A股盘中一度跌破300元/股,创近一年新低。截至9月17日收盘,宁德时代A股距5月历史高点下跌近33%,H股距6月历史高点下跌近35%。与之相对的是,欣旺达等二线动力电池企业的股价在近日出现明显上涨。

为何车企开始加快动力电池供应多元化布局?上海证券报记者近日采访获悉,主要原因是在行业竞争激烈的背景下,利润承压的国内新能源车企有意扶持二线电池企业,希望以此削弱宁德时代定价权和主导地位。

业内专家对记者分析,短期看,商业利益决定企业之间的关系走向;长期看,车企与电池企业更多元的结合作,如果能打破一家独大的局面,促进行业技术进步,将有利于中国新能源汽车产业链的健康发展。

1问 电池供应链有哪些改变?

不同整车企业的供应链调整路径不尽相同,有的企业引入多家二级供应商、扩大供应体系,有的企业选择入股电池生产企业,有的企业则选择自建电池研发中心。

9月16日,理想汽车发布了纯电旗舰车型全新理想i9。该车型采用分阶段供货模式,新车首批交付车型搭载宁德时代5C三元锂电池,待理想自研5C三元锂电池产能爬坡完成后,全新理想i9就将切换为自研电池。

这并不是理想汽车第一次调整电池供应体系。2026年6月上市的理想L8全系电芯已由欣旺达提供,宁德时代不再配套该车型。9月初,欣旺达公告称,理想汽车拟出资26.5亿元,增资公司子公司欣旺达动力,交易落地后,理想汽车相关主体将间接合计持有欣旺达动力11.17%股份,成为其第二大股东。

理想汽车并非个例。9月4日,小米集团公布与中创新航的战略合作关系,并宣布小米与中创新航以“全链路协同”的方式联合开发龙甲电池。这意味着,整车企业与电池企业的合作正在从单纯采购关系,进一步向联合研发、产品定义和质量管理等环节延伸。小米集团的小米

SU7、YU7新能源车上一直装载的主要是宁德时代的电池。

宁德时代依然占据国内动力电池市场第一的位置,但其已经不再是车企的唯一选择。一段时间以来,多家国内主流新能源车企重新调整动力电池供应体系。其中,赛力斯供应商新增国轩高科,小鹏汽车引入亿纬锂能配套。

事实上,动力电池供应格局的调整并非新现象,“去宁化”也不是刚出现的新提法。

从2019年至2021年,宁德时代国内动力电池装车量市占率长期维持在50%左右,2021年达到52.1%的阶段高点,产能利用率达到95%。2022年,随着新能源汽车和动力电池产业快速扩张,市场开始讨论电池供应商集中度以及车企在供应链中的话语权,当年宁德时代在国内动力电池装车的市占率跌破50%。2023年,理想汽车等车企开始引入欣旺达、蜂巢能源等供应商。

从宁德时代自身的产能利用率来看,其规模化制造优势依然突出。公司在2021年到2023年期间,产能利用率从95%逐年下滑至70.47%,但随后又开始回升,2025年全年电池系统产能利用率为96.9%,2026年上半年为94.86%。

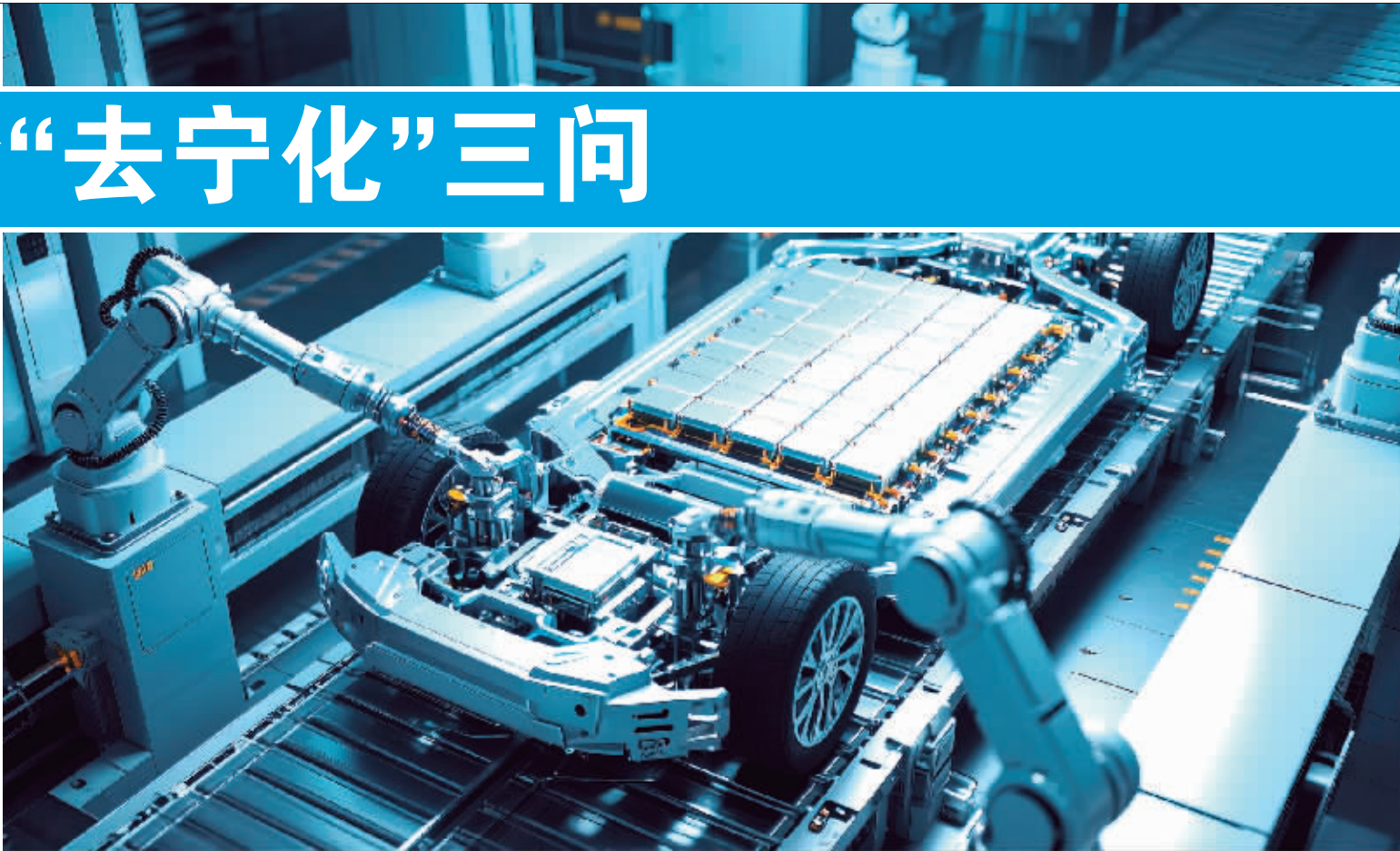
业内人士认为,这说明宁德时代依然拥有较强的制造规模和生产效率,也意味着车企的供应链多元化并不能简单理解为对宁德时代供应能力的否定。正因为动力电池已经形成高度专业化、规模化的产业体系,车企才有条件在保持龙头供应的同时,引入更多供应商参与竞争。

2问 车企为何要“去宁化”?

既然“去宁化”并非新提法,为什么沉寂一段时间之后,这一话题又重新升温?

业内人士告诉记者,在新能源汽车高速增长初期,车企最关心的是“有没有电池”。当时动力电池产能相对紧张,拥有大规模产能、稳定质量和成熟供应能力的电池企业具有明显优势。但随着新能源汽车市场规模扩大、动力电池企业数量增加以及技术路线不断丰富,车企的关注点出现变化,车企开始更加重视供应链的韧性自身的话语权。

同济大学汽车与能源学院汽车产业与技术战略研究中心主任王宁向记者分析称,整车企业选择在此时调整供应链,主要有三方面原因:一是成本压力,这与新能源汽车产业当前的盈利能力、利润结构及利润分配格局直接相关;二是供应链风险管控需求,整车厂商倾向于构建多元化供应体系以提升韧性,多供应商策略成为行业普遍选择;三是核心技术自主诉求,整车厂希望将更多核心关键技术掌握在自身手中。



从成本压力的角度看,对于整车企业而言,一个现实问题越来越突出:动力电池既是新能源汽车最核心的零部件之一,也是成本占比较高的环节。广汽集团前董事长曾庆洪曾公开表示,动力电池成本已占新能源汽车成本的40%至60%,并提出车企“给宁德时代打工”的说法。

从利润率看,新能源汽车产业链的上游利润率更高。中国汽车流通协会乘联分会的统计数据显示,2026年上半年,上游电池板块净利润达到683亿元,净利率升至9%。1月至7月,汽车行业实现利润2162亿元,同比下降20%,利润率仅为3.6%,低于下游工业企业6.5%的平均水平。

从供应链韧性和话语权的角度看,专家认为,所谓“去宁化”,更准确的理解并不是“抛弃宁德时代”,而是整车企业希望降低对单一供应商的依赖,在核心零部件领域形成更加多元、更具韧性的供应体系。理想汽车动力电池高级总监柳志民直言,理想汽车选择自研和牵手欣旺达是为了掌握定义权,而不是为了替代而替代。理想汽车看重欣旺达在技术投入、客户协作、创始人长期经营和动力电池业务投入上的价值观匹配。

更为关键的是,车企有了改变新能源电池供给格局的愿望,还要有改变的实力。业内专家对记者分析称,车企敢于在当下降低对单一供应商的依赖,一个重要背景是国内动力电池企

业之间的技术差距正在收窄,以磷酸铁锂电池为例,国内二线电池企业的电芯化学体系差距已经不大。其中,亿纬锂能还通过大圆柱电池成为宝马新世代平台的核心供应商,绕开了方形电池的同质化竞争。

企业的说法也在印证这一观点。中创新航董事长刘静瑜对记者表示,中创新航和小米集团双方通过质量体系深度协同,已经可以把高标准落实到每一块电池。柳志民告诉记者:“如果自研产品的综合指标不具备竞争力,也不会搭载上车。”

3问 市场格局如何演绎?

面对一个强势的行业龙头,以及纷纷想要自己掌握话语权的下游整车厂商,动力电池行业的格局会迅速改变吗?

业内专家表示,车企与宁德时代松绑所做的不是为了简单增加或者更换供应商,而是试图重新获得新能源汽车中最昂贵、最关键部件的话语权,车企希望将产品竞争力的锚点收归自身,让消费者选择整车的核心逻辑回归整车品牌,而非电池供应商。

“电池行业是充分竞争市场,整体仍处于增量阶段,汽车销量规模能支撑行业持续发展。”王宁认为,车企布局自研电池,更多是为了提升供应链安全与韧性,同时增强自身的议价筹码。

王宁称,未来3年至5年内,整车企业与电池

企业双方互相参股的比例可能会有所提升,技术层面也可能出现更多的联合研发,这将给产业发展带来一定影响。

不过,王宁对记者表示,头部电池企业的技术先进性与领先优势依然存在,宁德时代的市场份额可能会出现一定下滑,但下降幅度有限,行业格局不会从根本上发生改变。

对于车企改变电池供应商的趋势,多位汽车行业专家认为,领先技术和产品质量是宁德时代最大的“护城河”。财报数据显示,2025年宁德时代研发投入达221亿元,过去十年累计超过900亿元。宁德时代2026年上半年又新增授权3210项,国际专利申请量位列中国企业第二。此外,宁德时代的自研技术已覆盖当前主流电池路线,布局了磷酸铁锂、三元锂、钠离子、凝聚态等多条技术路线。

在30万元以上高端旗舰纯电车型里,宁德时代三元电池份额高达75%以上。二线电池企业想切入,面临的不是单项技术差距,而是“亿级出货长期验证能力”和“24个月验证周期”等构筑的信任壁垒。赛力斯有关负责人透露,赛力斯和华为合作的问界高端新能源车品牌虽然引进了国轩高科的电池供应,但目前大部分新车还是采用宁德时代的电池。

专家认为,对于二线电池厂商而言,想要真正站稳脚跟,还需在技术创新、成本控制、供应保障等方面持续发力,把握海外市场增长机遇,依托规模经济效益挖掘增量市场空间。

CZBANK 浙商银行
上海分行

祝贺上海证券报创刊35周年

35
上海證券報
1991-2026