

宁德时代三季度利润增速放缓

储能业务或撑起新增长极

记者 王玉晴 俞立严

10月20日晚,宁德时代发布三季度报,公司前三季度营收维持50%以上高位增长,但利润增速明显放缓。

有新能源行业分析师对上海证券报记者表示,动力电池装车量增速放缓与国内车市整体承压直接相关,电池产业的增长重心前移至海外订单与储能项目。对宁德时代而言,提升储能电池市占率是未来业绩增长的重要一环。

营收扩张维持高位 利润回款明显承压

公告显示:宁德时代第三季度营收为1652.21亿元,同比增长58.58%;归母净利润为212.46亿元,同比增长14.54%。前三季度营收为4421.37亿元,同比增长56.19%;归母净利润为645.30亿元,同比增长31.60%。营收增长主要系业务规模增长带动收入增加。

业务方面,第三季度,公司动力和储能合计销量超过260GWh。其中,储能占比约四分之一,销量同比增速接近60%。

宁德时代动力电池市场份额持续保持全球领先。根据SNE数据,2026年1月至8月,宁德时代动力电池使用量全球市占率为39.4%,同比提升1.7个百分点。动力电池联盟数据显示,2026年1月至9月,宁德时代国内动力电池市占率达44.16%,同比提升1.41个百分点。

储能业务上,宁德时代从314Ah向587Ah大电芯迭代,降低单位投资并适配长时化趋势。公司以磷酸铁锂大电芯覆盖主流大储,钠电适合高寒地区及高频调用场景,按场景匹配化学体系。据公司介绍,天恒钠电储能系统签约多个欧洲客户,加速钠电储能技术在欧洲市场的规模化普及。公司还加快储能产能建设进度以满足旺盛的市场需求,同时不断提升储能系统集成能力,交流侧出货占比快速提升。

不过,在动力电池装车承压、上游材料涨价等背景下,宁德时代前三季度利润增速明显下滑。公司前三季度单季营收同比增速分别为52.45%、56.92%和58.58%,而归母净利润同比增速从第一季度的48.52%,降至第二季度的36.46%,第三季度进一步降至14.54%。其中,第三季度归母净利润环比减少5.77%。

收款与经营性现金流亦有所承压。前三季度,公司经营性现金流净额同比减少23.60%,系2022年以来少见的下滑。因支付供应商款项增加,三季度末公司预付款达264.60亿元,较2025年末增加85.26%。



新车销量下降拖累动力电池 储能业务成为未来主要增量

宁德时代的三季度报在一定程度上是电池行业的缩影。

根据中国汽车动力电池产业创新联盟统计,9月,我国动力和储能电池销量为222.7GWh,环比下降0.2%,同比增长52.0%。其中,9月动力电池装车量为87.2GWh,环比增长10.4%,同比增长14.7%。

9月动力电池装车量数据显示:宁德时代以35.49GWh、40.92%的份额继续居首位,但占比较上月回落0.52个百分点;比亚迪装车量为18.29GWh、份额为21.09%,环比微升0.11个百分点。

从9月动力电池月度信息来看,我国动力和储能电池产业延续高景气,但增长结构出现明显分化:产销两端的同比增速高达五成以上,而最能反映国内市场真实消费节奏的动力电池装车量,增速仅有14.7%。

中国汽车流通协会乘联分会秘书长崔东树对记者表示,传统燃油车和新能源汽车将长期共存,新能源汽车渗透率的提升速度可能会逐渐放缓。根据乘联分会的统计:9月国内新能源乘用车市场零售108.4万辆,同比下降16.7%;前9个月新能源乘用车市场零售775.8万辆,

同比下降12.8%。

有新能源行业分析师对记者分析称,装车量增速放缓与国内车市整体承压直接相关。电池产业的增长重心已明显前移至海外订单与储能项目。另外,动力电池的装车量增长能否转化为利润,仍取决于单位售价、原材料成本与产能利用率,不能将电量增幅直接等同于动力电池企业的盈利增幅。

储能业务对于电池企业未来的重要性日益凸显。“储能正在从新能源的配套设施、配角,逐步成为电力系统不可或缺的新型基础设施。”宁德时代董事长曾毓群近日在2026世界储能大会上表示,面对这些差异化的要求,储能要承担稳定的任务。需要的是对电网的深入理解,电芯、电力电子智能控制技术的协同融合以及电站运维的整体优化。

全球能源研究机构SNEResearch数据显示,上半年全球储能电池出货量同比增长71%,中国以外的市场占比首次超过一半。从欧美到新兴的拉美、东南亚、非洲等地区,越来越多的国家开始大规模部署处置储能系统。

在此背景下,宁德时代上半年以125GWh的出货量和27.1%的市场份额,居全球储能企业首位。上述新能源行业分析师表示,相对于动力电池的市占率,宁德时代的储能电池市占率仍有较大的提升空间。

汽车自动驾驶系统标志灯将有统一标尺

记者 邱思雨

曾因眩光、亮灭逻辑无序等安全问题引发争议的智驾“小蓝灯”,迎来国标规范。10月20日,工业和信息化部装备工业一司发布《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装要求(征求意见稿)》(以下简称“征求意见稿”)。

针对车辆外部灯光系统,征求意见稿提出多项新要求,涉及自动驾驶系统标志灯、灯光显示内容、灯光控制方式及灯具组合等方面。业内专家在接受上海证券报记者采访时表示,标准的推进,意味着发展思路从“技术先行”转为“规则前置”,为汽车智能化创新划定安全边界,推动产业迈向权责清晰、安全可控的发展道路。

自动驾驶系统标志灯应采用蓝绿色

自动驾驶系统标志灯(即:ADS标志灯)是向其他使用道路者表明车辆自动驾驶系统处于激活状态的灯具。征求意见稿明确,不具备L3级及以上自动驾驶系统的车辆,禁止安装ADS标志灯。同时,ADS标志灯的专用光色要求为蓝绿色。

此前,L2级别辅助驾驶信号灯大多采用蓝色,业内将其称作智驾“小蓝灯”。今年7月,多家车企陆续收到禁用L2级别辅助驾驶“小蓝灯”的消息。7月底,中国汽车标准化研究院发文表示:夜间开启的“小蓝灯”,容易让其他道路参与者产生眩光,观感刺眼,特别是干扰周边驾驶员对路况的判断;带有该指示灯的车辆更容易被其他车主借机加塞、近距离跟车,增加路面通行风险。

同济大学汽车与能源学院教授朱西产此前在接受记者采访时表示:“汽车的外部标志灯使用蓝光,目前来看存在眩目问题,中国需要在灯光标准里对自动驾驶相关标志灯规定更合理的光色。”

除眩光问题外,受统一标准缺失影响,此前“小蓝灯”的点亮、熄灭时机并无明确规范,灯组工作状态存在较大随意性。上海交通大学机械与动力工程学院副教授胡川此前告诉记者,未来若进入L3、L4级自动驾驶阶段,有必要向外部传递车辆运行状态,可配套相关的外部信号提示灯,但必须实现统一标准、统一信号含义与统一适用场景。

征求意见稿提出,当激活3级及以上自

动驾功能时,所有ADS标志灯应同时自动点亮,且在自动驾驶系统处于激活状态时保持点亮。在车辆驾驶自动化系统处于L2级及以下自动驾驶功能时禁止点亮。当自动驾驶系统退出时,所有ADS标志灯应同时自动熄灭。禁止手动开启或关闭ADS标志灯。

除自动驾驶标志灯外,征求意见稿还对汽车外部灯光的显示内容作出限制。根据相关要求,除发光徽标功能外,灯具其他功能不得显示文字。同时,灯具点亮后形成的发光图案,不应构成或组合具有表情含义的人脸、动物面部或其他拟人化图形。

根据编制说明,新标准建议自2028年1月1日起实施。针对新申请型式批准及已获型式批准的车型,部分涉及前照灯调光装置等技术要求的条款设置了过渡期,最长为48个月。本次征求意见截止日期为2026年12月19日。

汽车智能化创新须安全先行

从隐藏式门把手到智驾“小蓝灯”,伴随新能源汽车智能化水平持续提升,各类创新设计不断涌现。部分创新方案收获市场认可,也有部分设计因安全隐患等一系列原因需要规范调整。对此,多位专家告诉记者,在汽车智能化演进的过程中,安全始终是不可动摇的第一要义。

创新本身无可厚非。在胡川看来:隐藏式门把手的症结并不在于“隐藏”这一设计形式,而是车辆遭遇事故、断电等异常场景时,能否实现便捷、可靠地开启;智驾“小蓝灯”同理,核心不在于增设一盏指示灯,而在于其是否具备清晰、必要的交通语义。“汽车属于安全属性极强的产品,营销层面可以突出创新,但不得模糊技术边界。”胡川说。

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告诉记者,“小蓝灯”事件标志着行业发展逻辑正在转变,从过去鼓励技术先行探索,逐步过渡为涉及公共道路秩序的功能,需要先统一规则,再开展规模化落地应用。

在王宁看来,标准是高阶智能驾驶规模化商用的重要基础。“车企、有关部门与标准体系需要协同发力,实现技术创新与规则建设同步推进,引导智能汽车产业迈向权责清晰、安全可控的高质量发展道路。”王宁说。

拉芳家化

祝贺上海证券报创刊35周年

