

车企 “堵门” 宁德时代，电池供应又趋紧，你订的车年底能到货吗？

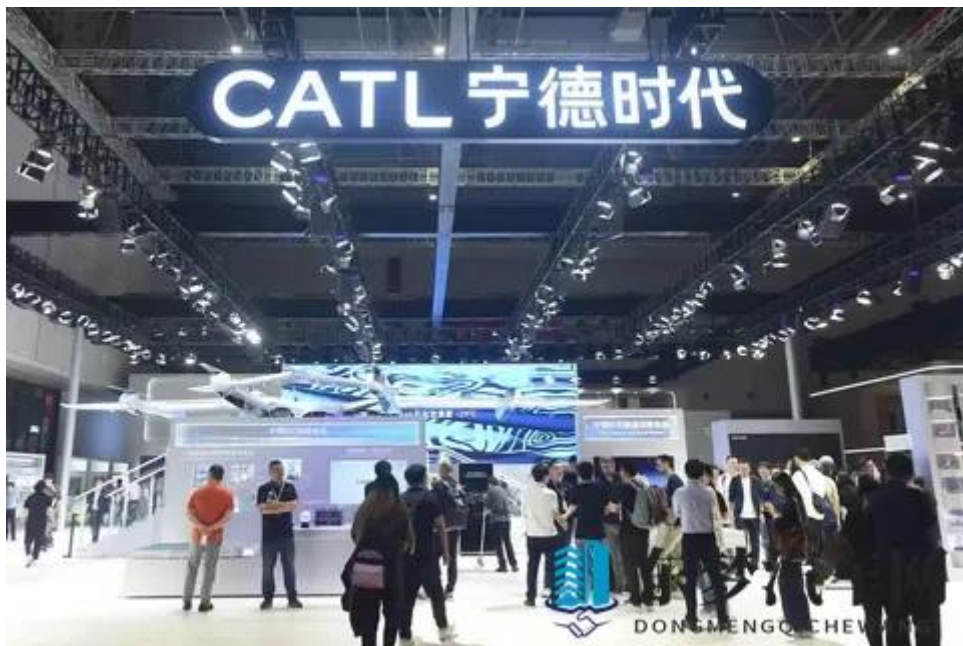
来源：梁哲宇 发布时间：2025-11-17 19:52:08

车企 “堵门” 宁德时代：政策窗口期下的高端电池产能博弈

宁德时代遭车企集中 “堵门” 抢电池，本质是购置税政策退坡前的短期产能博弈，并非动力电池全面短缺，核心矛盾聚焦于高镍体系高端产品的结构性供给不足。

一、政策窗口期触发抢产潮

2026 年 1 月 1 日起，新能源汽车购置税将从 “全额免征” 调整为 “减半征收”，单辆乘用车减税额上限从 3 万元降至 1.5 万元。对于售价 30 万元以上的中高端车型，消费者购车成本将增加 1.5 万元左右，这直接倒逼车企冲刺四季度销量。车企扎堆抢电池的核心逻辑很明确：锁定产能就能多交付车辆，多享受全额免税红利，直接增厚年终营收。这种政策驱动的短期需求爆发，让本就偏紧的高端电池产能雪上加霜。



二、结构性短缺的核心成因

与 2021-2022 年全品类电池短缺不同，此次紧张具有鲜明的结构性特征：

高镍电池自身壁垒高，其生产依赖高纯度镍钴原料和高温烧结工艺，扩产周期长达 12-18 个月，难以快速响应短期需求激增。储能需求挤压动力电池产能，今年海外储能订单爆发，宁德时代储能电池出货占比超 20%，与高端动力电池形成产能分配冲突。产业链多环节瓶颈传导，高镍电池所需的新型添加剂、极薄铜箔等关键材料供应偏紧，进一步限制了电池产能

释放。三、行业影响与长远启示

这场“抢电池大战”已引发连锁反应：头部车企凭借出货量优势获得产能倾斜，中小车企抢单难度陡增；二线电池厂商的优质产线也随之满负荷运转。但这一现象终将随政策落地趋于平缓，其背后的行业启示更为关键：

政策退坡加速市场分化，未来车企竞争将从“政策红利依赖”转向“产品力与供应链管理能力比拼”。电池产能布局需更具弹性，既要匹配新能源汽车的增长节奏，也要平衡储能等跨界需求。高端化是产业共识，高镍电池的短缺印证了中高端新能源车型的市场热度，也倒逼产业链加速关键材料的技术突破与产能扩张。

短期来看，四季度“抢电池”仍将是行业关键词，但随着宁德时代全球化扩产落地、产业链配套逐步完善，结构性缺口有望在2026年中期缓解。这场博弈也让行业更清晰地认识到，产业链协同规划与柔性产能调配，将成为新能源汽车产业从高速增长迈向高质量发展的关键。



HTML版本：[车企“堵门”宁德时代，电池供应又趋紧，你订的车年底能到货吗？](#)