

车企扎堆求货，何小鹏直言“跟电池厂商老板都喝过酒了”！动力电池产能又吃紧，购置税即将退坡是主因？

来源：谢宜圣 发布时间：2025-11-20 16:53:01

每经记者 | 孙磊 每经编辑 | 余婷婷

“最近一两周跟我们所有的电池厂商老板都喝过酒了！”11月6日晚，小鹏汽车董事长何小鹏在接受《每日经济新闻》记者采访时，对当下动力电池的产能现状颇为感慨。

据记者了解，今年四季度我国动力电池厂商的产能供给趋紧，产能利用率达到高位，车企们纷纷出招“抢”电池，无论是三元锂还是磷酸铁锂电池。

车fans创始人孙少军表示：“最近，供应链配货是大问题，尤其是宁德时代这样的核心供应商。各品牌要货时间特别紧张，现在都是拼人脉的时候了。”此外，还有媒体报道称，数家中国车企的采购人士集中到宁德时代总部销售办公室“堵门”，以期锁定电池产能。对此，记者向宁德时代方面求证，截至发稿未获置评。



图片来源：每经记者 梁泉 摄 资料图



政策调整刺激订单增长 消费者扎堆年底提车

有分析认为，新能源汽车销量持续走高，市场对后市预期乐观，同时叠加四季度是传统销售旺季，以及购置税减免政策即将退坡等多方因素的关联与共振，合力引爆了车企的“囤电”大战。

中汽协数据显示，今年1至10月，我国新能源汽车产销量分别完成1301.5万辆和1294.3万辆，同比增长逾三成；10月新能源汽车月度新车销量更是首次超过了汽车新车总销量的50%。中汽协表示，明年新能源汽车购置税减半征收使得部分消费者提前购车，市场迎来新一轮消费高峰。

受政策调整及年底销售旺季影响，近期多地新能源品牌门店客流与订单量显著增长，绝大多数消费者希望能够在2026年1月1日前提车，这也对动力电池的供应提出了挑战。对此，鑫椤资讯高级研究员张金惠告诉记者：“大家（车企）忙着冲交付。因为明年购置税减半，订单好的车型（所对应的）电池产线是紧张的。”真锂研究创始人墨柯则补充道，这样的状况是针对那些手握饱满订单的车企所绑定的电池供应商而言的。

一位不愿透露姓名的行业分析师告诉记者：“购置税优惠退坡主要带来消费者端的压力，但企业会提前反映市场预期。对企业而言，它不是‘成本问题’，而是‘需求节奏问题’。一旦市场预期‘明年价格会上涨’，企业会主动拉高出货节奏，以抢占销售窗口。”“新能源汽车购置税优惠退坡的预期，让部分车企加快交付节奏。不过，购置税不是主要驱动力，企业真正关心的是年底结算期临近，提前上牌和确认交付有助于财报业绩与现金流改善。”该行业分析师补充道。

此外，部分新车上市后销量超预期，而同期电池产能并未同步扩充，也加剧了动力电池的供需紧张。有报道称，与2021年至2022年动力电池全线短缺不同，当前供应限制集中在高

镍体系高端产品，而搭载这类电池的车辆不少是近来上市的爆款产品。

全球技术市场研究咨询机构Omdia高级分析师刘运程告诉记者：“国内高镍电池（NCM/NCA）主要用于高端纯电和插混车型（尤其是长续航中大型车），对上游硫酸镍、氢氧化锂的纯度和价格波动敏感。近期国际原料价格波动及安全性验证周期长，使得短期高镍供给偏紧。”

储能市场需求火热 产业链形成“反向虹吸”

业内认为，储能市场对锂电池需求的激增，是造成“动力电池再度趋紧”的另一大关键因素。“国内乘用车动力电池主要是（磷酸）铁锂（电池），铁锂电芯产能虽大但储能项目集中放量，导致阶段性挤占车用资源。”刘运程告诉记者，“铁锂目前的问题是虽然总量上充足，但很多产线被抽去做储能。”

就储能市场的表现，张金惠告诉记者：“储能（市场）在今年整体迎来爆发，全球储能（市场）整体超预期，各家产线（处于）打满状态。”另有证券分析师向记者分析道，储能市场的实际表现与年初的预判存在落差，前期产能储备并未按如此规模布局。

图片来源：宁德时代公众号

根据高工产研储能研究所（GGII）调研统计，今年第三季度，中国储能锂电池出货量达165GWh，同比增长65%；今年前三季度，中国储能锂电池合计出货量为430GWh，已超过2024年全年总量的30%，预计全年总出货量有望达到580GWh，同比增长67%。

据悉，储能主要使用的是磷酸铁锂电池，而一家主营磷酸铁锂业务的上市公司在投资者调研活动中透露，今年第三季度，公司锂电正极材料销量同比大幅增长，市场竞争力持续增强。其中，磷酸铁锂业务产销两旺且实现盈利，销量同比大幅提升。

值得注意的是，电池厂商的原材料采购通常遵循“T+3”模式，即提前3个月锁定材料和订单。今年年中，部分电池企业预判到储能需求会变高，于是加大了用于储能的磷酸铁锂材料采购，而这种变化也导致一些采用磷酸铁锂电池的爆款车型短期内难以扩产。

“当前储能市场的火热，对动力电池产业链形成了‘反向虹吸’。由于储能项目周期短、现金流快，部分厂商优先将产线调整为储能规格电芯（如280Ah、300Ah大电芯）；而动力电池端更依赖定制化、验证周期长，导致车企在短期内面临可供电芯减少的局面。”刘运程表示。

进入四季度乃至明年，储能需求仍极具确定性。综合多家机构分析，明年全球储能装机的增速在40%至50%。东吴证券则在研报中表示，10月电池排产进一步提升10%，旺季再上台阶，预计11月排产仍小幅提升，高景气度延续，其中储能需求超预期。

在这样的背景下，有分析认为，搭载磷酸铁锂电池的爆款车型短期内或仍难以扩产，这种情况将持续一段时间。对此，上述行业分析师告诉记者：“每年四季度都会出现类似的情

况，现在的动力电池短缺是短期问题。”

HTML版本： 车企扎堆求货，何小鹏直言“跟电池厂商老板都喝过酒了”！动力电池产能又吃紧，购置税即将退坡是主因？