

车企打响“卡位战” 固态电池产业化进入“冲刺阶段”？

来源：周美伟 发布时间：2025-11-13 18:07:11

被视为“锂电圣杯”的固态电池，再次点燃了市场的热情。11月3日，早盘固态电池概念异动拉升，天华新能涨超15%，海目星涨超10%，振华股份、上海电气、佛塑科技、海博思创等涨幅居前。

三星SD近日宣布，已与宝马集团及美国电池技术公司SolidPower共同签署三方协议，将携手开展全固态电池验证项目。根据协议，三星SDI将采用SolidPower研发的固态电解质，供应兼具更高能量密度与安全性的全固态电池单元，宝马集团将负责配套电池模块及包组的研发，三方旨在基于共同确定的参数与需求评估电池性能，并将其搭载于宝马下一代验证车辆进行测试。

一夜之间，固态电池似乎已“唾手可得”。仅从10月下旬来看，固态电池的热度达到又一顶峰，且出现了技术突破、产能扩建与商业化应用协同共振的现象。10月18日，2025奇瑞全球创新大会上，与国轩高科合作的奇瑞汽车展出了犀牛S全固态电池模组。该电池采用原位聚合体系固态电解质、富锂锰正极材料等技术，电芯能量密度高达600Wh/kg，接近锂电池理论极限，续航里程将提升到1200公里至1300公里。按照计划，奇瑞犀牛S全固态电池将于2027年完成装车验证。

10月20日，东风汽车官方微信公众号发文称，东风汽车已经成功量产固态电池并构建起供应链，预计于2026年实现装车。此后三天的2025新能源电池产业发展大会上，欣旺达正式发布聚合物固态电池新品——“欣·碧霄”。欣旺达表示，作为其第一代全固态电池产品，该电池的能量密度可达400wh/kg，20Ah的电芯在不到1MPa的超低外加压力下，实现循环寿命1200周，并通过200℃热箱等严苛的安全测试，具有超高的安全性。此外，与江铃汽车合作固态电池研发的孚能科技10月28日在互动平台介绍，公司固态电池中试线处于稳步建设过程中。



在东京车展期间，丰田碳中和工程开发中心总裁加田敬二（Keiji Kaita）表示，公司正“按原定时间表推进”，预计将在2027年或2028年推出首款搭载固态电池的量产车型。随后，日产汽车亦表示在下一代纯电动汽车上寄予厚望的全固态电池试制品，已实现了相当于现有电池两倍续航里程的性能，并计划2028年实现规模化量产。

“随着政策红利释放、市场需求升级和技术持续迭代，全球固态电池产业已从实验室研发进展到商业化落地的关键阶段。”业内人士表示，对于固态电池这一当前新能源动力技术核心热点，目前行业的一个重要趋势是，因为固态电池研发投入大、周期长，所以，有实力的主流车企与动力电池企业结对研发，形成汽车和电池互相赋能的格局。“其中，主流车企为固态电池企业提供需要的资金支持和新车搭载平台，固态电池企业则为主流车企提供核心技术和产品。”

值得注意的是，A股固态电池概念股近半年来呈现出爆发式上涨行情。4月，固态电池板块指数为1200点，到10月9日飙升至2426点，半年内涨幅接近翻倍；国轩高科、亿纬锂能、鹏辉新能等公司的市值涨幅超120%，孚能科技上涨70%。

在固态电池热度居高不下之际，锂电池头部企业、部分车企与行业机构持续给市场降温。9月的泰达论坛上，蜂巢能源董事长兼CEO杨红新表示，全固态电池虽潜力巨大，但目前成本仍为液态电池的5倍至10倍，量产仍面临材料、工艺、产业链等多重挑战。

“真正的全固态电池在全球范围内依然停留在实验室和小试线阶段。”江苏大学新能源汽车专精特新产业学院副院长顾国洪表示，据其多年跟踪结果，在现有材料条件下尚无既能保持 $\geq 400\text{Wh/kg}$ 能量密度，又能在室温下、常压长循环使用的全固态电池。“目前，有的企业宣称已实现‘全固态量产’，有的发布‘能量密度突破 500Wh/kg ’，却拿不出实物验证。”

