新势力车企下场自研电池

▶ 本报记者 于大勇

前不久，理想汽车发布连山电动技术体系，包含连山电池、连山电驱、超充设备与自建超充网络。与此同时，小米汽车、零跑汽车、小鹏汽车等新势力车企纷纷宣称将自研电池。

业内专家表示，新势力车企此举旨在争夺电池定义权。未来，车企与电池生产企业的关系或将从“甲方买货”转向“联合定义、双向绑定”。

争夺电池定义权

据了解，此次理想汽车发布的连山电动技术体系设计围绕材料、结构、软件算法和智能制造等4个方面展开，目的是实现电池的续航、安全和使用寿命新突破。

值得关注的是，同期发布的连山电池保障计划明确，因理想自研电池本身质量问题引发自燃且车辆达到报废标准的，赔付同等配置的新车；因电池碰撞或底盘剐蹭造成自研电池起火且车辆达到报废标准的，补足车损险保单保额与保险实际赔付之间的差额。

据了解，2026款理想i6搭载的连山电池，从材料、电芯到电池包都由理想汽车设计，并与整车数据实现互通。

2026年9月，小米汽车发布龙甲电池。该电池由小米负责产品定义、主导电池包设计并进行全流程质量管控，中创新航和欣旺达动力作为战略合作伙伴负责电芯开发与制造。

同样在9月，零跑汽车宣称其电芯实现100%自研，小鹏汽车宣称将启动自研电池计划。

“本质是新势力车企在销量跨过规模门槛后争夺电池定义权，旨在从‘去单一依赖’走向‘控产品节奏’。”中国企业联合会资委会委员董鹏认为，从宏观看，电池成本高、技术迭代快，谁定标准，谁就能更好地掌握市场竞争主动权；从中观看，二线电池厂产能富余且愿意代工，给了新势力车企绕开强势供应商的窗口；从微观看，新势力车企打通安全、续航、快充和整车数据全链路，形成迭代闭环。“降本只是结果，供应链安全、议价权和差异化才是动因。”

“过去很长一段时间里，新势力车企的电池供应体系高度依赖少数头部电池供应商，整车产品的性能上限、交付节奏甚至差异化卖点，在很大程度上受上游供应链的技术路线和排产节奏约束，这些车企想在自家产品的核心体验方面做出区隔，往往会发现关键环节的话语权并不掌握在自己手中。”中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅表示。

用户端竞争深化

有观点认为，新势力车企发力自研电池，是为了摆脱对国内电池领域头部企业宁德时代的路径依赖。

数据显示，今年前三季度，宁德时代实现营业收入4421.4亿元、归母净利润645.3亿元，同比分别增长56.2%和31.6%。动力与储能电池合计销量超260GWh（吉瓦时）。其中，动力电池销量占比约3/4，国内动力电池的市场占有率达44.16%，同比提升1.41个百分点。

“所谓‘去宁化’不是企业决策的核心初衷。新势力车企真正在意的不是脱离某一家供应商，而是摆脱对单一外部技术体系的路径依赖，避免自身的产品定义被上游供应商的通用方案所绑定。”在袁帅看来，降本是车企重要的现实考量，但并不是全部动因，当行业竞争从增量市场转向存量竞争，单纯依靠供应链规模议价压低采购价格的空间正在缩小。新势力车企只有深入电池的核心定义环节，才能在材料选择、结构设计和系统适配层面找到真正适配自身车型定位的优化空间，把过去让渡给供应商的价值空间重新收回到自身体系内。这种价值回收带来的不只是成本优化，更是产品长期迭代的可控性提升。

“更深层的动因来自用户端的竞争深化，当下消费者对电动汽车的评价标准已从早期强调续航能力，转向对安全、快充体验、极端环境适应性等细节的极致追求。这些很难通过车企提出需求、供应商提供标准化方案的模式来完全实现，只有车企自身深度介入电池研发，才能打通整车层面的底盘控制、能量管理、智能驾驶协同等能力与电池系统，形成独特优势。”袁帅说。

合作共赢是未来

“未来，会有更多车企陆续加入电池自研的行列，这是行业竞争向纵深发展的必然趋势。随着电动汽车市场的竞争越来越聚焦于核心体验的差异化，过去依靠供应链组合拳就能快速推出产品的时代已经过去，车企如果还停留在电池系统集成的外围，无法触碰核心定义环节，就会发现自身产品与竞品同质化，将在价格层面陷入无休止的内卷。”袁帅认为，未来将有更多车企自研电池，但程度会有所不同。

“未来，车企不会全部选择自研电池，而是分层进入。”董鹏认为，头部车企销量大、车型多、数据足，自研电池是必答题，原因是规模足够大，能够摊薄电池研发和验证成本；中部车企会选择性自研，重点开展电池包、管理系统和热管理等方面的研发，而电芯则需联合相关电池企业共同开发；尾部车企更可能继续依靠成熟电池企业的产品，原因是独立自研的投入产出不划算。

“当越来越多的企业开始主动掌握电池的定义权，电池企业的角色也会随之逐渐转变为车企定制化研发需求的协同实现者。”袁帅表示，过去电池企业更多的是从材料迭代和规模化生产的角度定义产品，现在需要满足车企的个性化需求，配合车企完成专属电芯的工艺落地、量产验证和大规模制造，把车企提出的独特材料配方、特殊结构设计，从研发图纸变成稳定交付的量产产品。

“这种转变将使车企和电池企业形成一种深度协同的产业分工格局。整车企业专注于面向用户场景定义电池的核心体验和技术方向，电池企业专注于把这些定义转化为稳定、高效、高质量的量产制造能力。双方在研发端提前打通边界，在产品定义阶段就开始共同协作，各自发挥在不同环节的核心优势，形成一种共生而非对立的长期伙伴关系，共同推动整个动力电池产业向更贴合用户真实使用需求的方向快速迭代。”袁帅说。

宁波高新区企业倡议 提升桥梁伸缩装置设计寿命

本报讯 近日，2026桥隧发展科技创新大会在重庆市举行。会上，宁波高新区国家级制造业单项冠军企业宁波路宝科技实业集团有限公司（以下简称“路宝科技”）发布新一代无砼无栓连梁长寿命桥梁伸缩装置，并向全国行业发出倡议——将桥梁伸缩装置行业标准设计使用寿命从15年提升至30年。这有望重塑国内乃至全球桥梁运维技术标准，为我国交通基建高质量发展注入强劲科创力量。

桥梁伸缩装置是保障桥梁安全运行的核心“关节”。长期以来，传统装置普遍存在混凝土开裂破损、螺栓松动、噪音大、病害多、反复封道维修等行业顽疾，是制约桥隧工程提质增效的突出痛点。

此次发布的新一代伸缩装置，实现核心技术体系革新：通过无砼、无栓、整体连梁全新结构，彻底摒弃传统易损混凝土过渡段与螺栓锚固结构，从根源解决构件破损、松脱等通病。依托刚性支承无缝、柔性三维适变、密水降噪环保、模数式快速可拆换等技术优势，产品可大幅度降低行车冲击破坏与噪音，同时支持快速拆换局部构件，无需大面积破拆路面和长期封道，大幅压缩维修工期、降低桥梁全寿命运维成本，实现桥梁通行安全、静谧、高效运维。

寿命从15年翻倍提升至30年，是我国桥梁附属构件全生命周期发展的重大突破。长期以来，桥梁主体拥有100年设计寿命，但伸缩装置短命易损，造成“主体长寿、配件短命、反复修换”的行业矛盾。路宝科技此次技术革新，精准契合国家交通向安全韧性、耐久长寿、智能运维、绿色低碳方向发展路径，有效补齐工程运维的短板，为全球桥梁长效、低碳、低成本运维提供中国方案。

此次路宝科技发出行业标准升级倡议，标志着中国桥隧工程从“建成通车”向百年耐久、长效运维、安全绿色高质量转型。对国内行业而言，这将推动伸缩装置设计、施工、养护体系全面升级；在全球领域，实现了桥梁附属构件技术从跟跑到领跑的跨越式发展。

甬高新



11月16日，“南昌江铃”中亚班列从南昌国际陆港发车，装载有55个集装箱共94台套江铃汽车KD成套散件。这是江西全省首列以汽车KD成套散件为专载货物的中亚班列，将从霍尔果斯出境奔赴中亚多国。图为“南昌江铃”中亚班列整装待发。 新华社发（胡国林/摄）