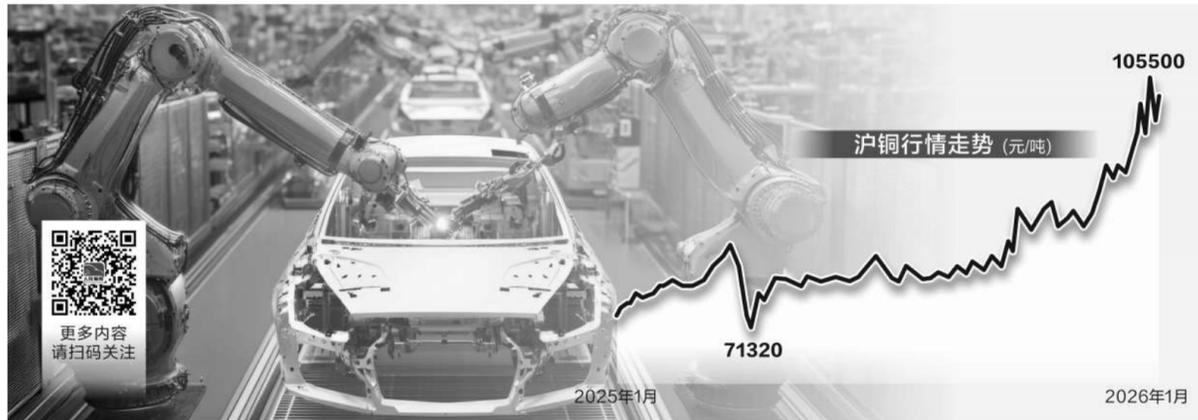




# 内存、金属、电池涨价潮共振 车企打响供应链成本“防御战”



图虫创意/供图

证券时报记者 王小伟

在智能化与电动化双轮驱动下,汽车产业正迎来一场前所未有的供应链成本考验——来自内存、金属、电池等环节的涨价压力,越发明显地笼罩在车企成本侧。

存储芯片价格飙升与供应紧缺的双重挑战,已逐步蔓延至汽车供应链的核心地带。有车企人士预测,在AI“吸芯”、汽车“失芯”的背景下,今年全行业存储芯片供应满足率可能不足50%。这意味着在智能化浪潮中高歌猛进的汽车产业,将直面“内存超级周期”的冲击。

与此同时,铜、银、锂等关键金属价格上涨,也对汽车制造成本构成显著压力。原材料涨价进一步传导至动力电池,使车企承受二次成本冲击。一些车企不得不在供应链韧性与控制成本之间寻求艰难平衡。业内分析认为,终端涨价、配置调整乃至交付延期,都可能成为车企被迫采取的对策。

伴随着AI、储能等新兴行业对上游资源的激烈争夺,汽车制造业不仅面临周期性成本压力,更暴露出在关键零部件供应上的被动性。一场围绕供应链安全与成本控制的深度进化,已在汽车行业内部悄然展开。

## 多重涨价冲击

“2026年,汽车行业可能面临存储芯片供应危机,满足率或许不足50%。”理想汽车供应链副总裁孟庆鹏近日发出预警。1月6日,蔚来汽车创始人李斌在接受证券时报记者采访时也坦言:“内存涨价已成为今年最大的成本压力,这是关乎全行业的大事。”

全球DRAM(动态随机存取存储器)市场正经历新一轮史上最强劲的涨价周期。自2025年下半年起,DRAM价格持续快速上行,多数品类涨幅超过100%;其中DDR4与DDR5两大主流规格的价格在去年更是上涨2—3倍。进入2026年,涨势加速,在“一日一价”的市场节奏下,内存整体涨幅远超黄金。

随着汽车加速向智能终端演进,存储芯片已成为智能汽车的“数字记忆体”。“任何一辆高阶智能网联汽车,既是交通工具,也是数据处理器。”李斌解释,从智能座舱的多屏交互、影音娱乐,到自动驾驶系统每秒产生的数GB数据,均需大容量、高性能存储芯片支撑。无论是蔚来自研的“神孔”芯片,还是外采的英伟达芯片,都离不开内存配套。

中信通院专家王进(化名)向记者提供的数据显示,现代智能电动汽车对存储芯片的需求正呈指数级增长。单辆高端车型的存储需求已达64GB至256GB,并正向TB(太字节)级别迈进。

一家国有车企人士向记者透露,目前内存涨价导致单车成本增加数百元至上千元不等,视车型而定,“但随着TB级存储时代的来临,内存成本在整车硬件成本中的占比将快速提升,预计到2030年可能突破15%”。

其他原材料成本的上漲亦对车企构成显著影响。去年以来,铜、银、铝、稀土永磁等价格持续上行,这些材料广泛应用于驱动电机、车身结构及关键控制器等环节,属于难以规避的硬性成本。

前述国有车企此前专注于合资燃油车,近年才发力新能源汽车,并未充分预料到铜价上涨对车企的影响如此之大。“电池系统、电机、铜箔、线束以及配电系统等关键部件都大量用铜。一辆新能源汽车的用铜量比燃油车高出数倍,这会‘杠杆式’放大造车成本。整体来看,因供货协议提前签订,目前尚未感受到明显的成本压力。不过我们已经开始研判后续影响。”

有色金属涨价的影响已传导至动力电池环节。近月以来,因上游原材料成本上涨及供需变化,基膜、涂覆等湿法隔膜产品价格上浮,叠加加工费上调等因素,都在推高电池成本。

“金属、芯片、电池等多重全球性成本上升,势必推高整车制造成本。”前述车企负责人表示,

“公司2026年开年第一会,主题就是如何通过其他环节的优化来控制总成本。”

## “不对等竞争”

上游成本上涨潮,实则是汽车与AI、储能等其他产业竞争关键资源的一次压力测试。

以内存为例,与汽车产业相比,供应商的市场天平明显向AI一侧倾斜。王进向记者分析,ChatGPT引领的生成式AI与大模型训练,已锁定了全球高端存储产能。近期,AI应用重心从训练向推理侧延伸,“以存代算”模式兴起,通过减少数据在存储与计算单元间的搬运来降低对GPU和显存的依赖,这大幅推高了内存需求。

存储巨头美光科技近日宣布,将于1月16日在美国纽约州动工兴建总投资约1000亿美元的巨型晶圆厂,这映射出AI对存储芯片的旺盛需求。

“美光、SK海力士、三星等存储巨头,都会优先保障利润丰厚的AI客户订单。目前市场预估约2/3的高端DRAM产能已被AI需求占据。芯片产能有限,价高者得,销售给AI客户的利润通常是汽车行业的数倍。”王进表示。

集邦咨询等机构曾预测,到2027年,全球70%的DRAM产能将被AI领域吸纳,留给汽车、手机等传统行业的产能将大幅缩减。

“在需要高端存储的智能驾驶领域,车企的出价能力与订单规模,难以与手握千亿预算的AI巨头抗衡。”李斌无奈地表示,“AI产业在资本体量、议价能力等方面均占优势,汽车与AI的存储争夺,是一场‘不对等的竞争’。”

如果说内存争夺还局限于智能化赛道内部,那么有色金属价格的上涨,则意味着汽车在与光伏、储能等多产业同台竞技。

去年,中国新型储能新增装机规模持续增加,一度带动A股储能板块飙升。储能业务在动力电池厂商的业务占比同步提升,一定程度上挤压了车用电池的产能配额。

前述车企人士比喻道:“光伏按吨计消耗铜铝;半导体、机器人、储能电站的核心部件都离不开稀缺金属这些‘工业味精’。对车企而言,以前是买‘馒头’,饿了就购;现在需要的是‘特级面粉’,做蛋糕、面包、披萨的都在抢。”

## 会否向下游传导?

上游价格上涨已直接冲击车企供应链。内存方面,有新势力车企采购负责人透露,去年三季度订购的LPDDR5内存,供应商要求提价40%才肯发货,否则将撕毁合同。

1月13日,碳酸锂期货主力合约价格触及涨停,盘中报17.41万元/吨,连续第二日涨停。电池产品增值税出口退税率的下调可能刺激了锂电下游企业的备货热情,进一步影响了碳酸锂市场的供需平衡。

面对动力电池的涨价预期,多家车企纷纷赴动力电池厂家“抢”订单。小鹏汽车董事长、CEO何小鹏近日坦言:“最近跟我们所有的电池厂商老板都喝过酒了。”

车企负责人亲自下场保障供应链,在新势力阵营中并不少见。掌舵者希望最大限度避免核心零部件短缺对产品规划、生产节奏与交付周期造成扰动。

对于铝、铜等有色金属涨价的影响,有车企内部人士透露,尽管铜在新能源汽车中用量较大,但因供货协议多提前签订,目前尚未感受到直接成本压力。

但这也是暂时的。车企普遍预判,这场供应链困局可能持续3—5年。

王进举例说:“以内存为例,一方面,AI大模型对内存的需求只增不减,OpenAI等巨头已提前锁定未来两年大部分HBM(高带宽内存)产能;另一方面,车载存储芯片技术门槛高、认证周期长,短期难以快速扩产,国产厂商虽在突围,但短期内仍难以填补产能缺口。”

尽管供应链涨价压力高企,但多家车企向记者

证实,目前汽车产业整体仍处于“内部消化成本压力”的阶段。李斌表示,蔚来暂未将内存涨价压力传导至终端售价,这个压力仍在企业可承受范围内,但还是建议大家早一点买车,未来车价大概率看涨。

在2026年新能源汽车购置税补贴进一步退坡、市场销量承压的背景下,终端售价上涨的预期显得尤为敏感。

不过,主流判断认为,车企普遍不敢轻易涨价,以维护市场份额与客户关系,但这也意味着压力都在车企一侧。

有头部车企人士向记者表示,大规模交车延期可能性不大,但部分配置调整或特定车型交付延迟恐难避免,“会有车企在部分车型上降低非必要的算力与存储配置,用一颗芯片满足以往两辆车的需求;也会有车企被迫削减智能座舱等非核心系统的存储配置,以优先保障智能驾驶域控制器等关键部件”。

这场成本涨价潮可能加速行业洗牌。“技术实力强、供应链管理优异的头部车企,可通过长期协议、多元采购缓解压力;中小车企则可能因供应不稳定进一步丧失市场份额,甚至导致新车交付延期。”前述人士判断。

## 供应链进化

王进指出,由AI引发的存储芯片供需失衡,实质上是高附加值产业对传统制造业的一次资源挤压,“在算力定义未来的时代,掌握核心芯片产能与分配权的巨头,正拥有前所未有的产业主导权”。

面对供应链成本挑战,车企也在积极寻求破解之道。部分车企通过技术转型与供应链策略调整应对成本压力,例如加快研发低钴电池、签订长期供应协议以锁定价格。这相当于以车企为链主,推动动力电池等产业链加速技术转型。

在芯片采购方面,部分车企正考虑通过深化与本土供应商合作、签订长期协议等方式降低风险。也有车企采购负责人亲赴韩国等地,以期争取更多订单份额。“结果未知,但努力尝试总比被动等待。”

2025年下半年,特斯拉曾与三星达成价值165亿美元的芯片制造代工协议。特斯拉为其自动驾驶硬件获得核心算力保障,三星则借此提振代工业务、证明其AI芯片制造实力。有国内车企认为,亦可借鉴特斯拉策略,以规模换稳定——通过签订长期协议锁定供应,尽管可能需接受更高单价。

王进认为,这对汽车行业而言不仅是一次短期供应危机,更将引发一场深刻的“供应链觉醒”。一方面,车企将重新思考如何构建更具韧性、更自主可控的供应体系;另一方面,若供应链困局持续,不排除部分车企开启垂直化整合,向比亚迪式的“既造电池又造整车”的体系化能力转型。

以存储芯片为例,市场越发认识到供应链多元化与国产化替代的紧迫性。在蔚来合肥新桥工厂附近,便是国内存储芯片领军企业长鑫存储的所在地。“存储芯片需求旺盛,利好合肥,合肥投资的长鑫存储已成为当前中国最受瞩目的科技公司之一。”李斌表示。

2025年底,长鑫科技科创板IPO申请获受理。作为中国大陆唯一具备规模化DRAM制造能力的企业,其上市进程标志着中国半导体产业链资本生态进一步完善。有行业人士透露,部分车企已开始测试长鑫存储等国产芯片,“部分高端产品虽仍存在技术代差,但追赶速度很快”。

“内存、有色金属、电池等涨价带来的多重挑战,会倒逼汽车产业加速供应链的重塑与升级。”王进表示,一场关乎成本、技术与供应链安全的深度进化,迟早是要推进的。

证券时报·人民智行研究院出品

# 超1200亿元! 容百科技签下宁德时代大单

证券时报记者 叶玲珍

容百科技(688005)与宁德时代签署305万吨磷酸铁锂大单,总销售金额超1200亿元。

1月13日晚间,容百科技发布公告,公司与宁德时代签署《磷酸铁锂正极材料采购合作协议》,自2026年第一季度开始至2031年,预计将向宁德时代国内区域供应磷酸铁锂正极材料305万吨,总销售金额超1200亿元,预计将对公司未来经营业绩产生积极且重要的影响。

作为三元材料头部企业,容百科技于2025年上半年宣布正式进入磷酸铁锂领域,引入低成本、高性能的全新生产工艺,并全速推进大客户导入及产能并购。入局该领域不足一年,公司便获宁德时代大额订单,市场拓展速度不可谓不快。

容百科技表示,公司磷酸铁锂产品在铁溶出率、首效及压实密度等关键性能指标上处于行业领先地位,可广泛应用于储能与动力,尤其是高端储能及动力领域。目前,公司已完成三代品、四代品的关键开发及应用开发,并在量产线上完成五代品开发,各项指标内部测试达标,开始进入应用开发阶段。

在产品工艺方面,容百科技生产流程由15道缩短至6道,投资成本降低约40%,能耗降低约30%;除此之外,公司已在北美地区投资磷酸铁锂电池回收项目,即使在碳酸锂价格较低的情况下,也能实

现盈利。

面对宁德时代的巨额订单,容百科技在产能上是否已经做好准备?公司指出,接单的信心来自于自身技术研发和对外并购整合。

2025年12月,容百科技宣布拟斥资3.42亿元收购贵州新仁新能源科技有限公司(下称“贵州新仁”)部分股权,并以1.4亿元对后者增资,交易完成后将持有贵州新仁93.2%股份。资料显示,贵州新仁拥有年产6万吨磷酸铁锂产线且具备快速扩产潜力,后续容百科技会将自身新型技术在贵州新仁的产线上快速放大,实现磷酸铁锂的规模化生产。

除国内产能外,容百科技此前透露,公司已经启动海外市场开拓,产线设计等工作,有望在波兰建成首条欧洲磷酸铁锂产线。

在容百科技看来,磷酸铁锂赛道市场空间巨大。一方面,在海外动力电池市场,磷酸铁锂仍有较大增量;另一方面,能源“奇点”时代来临,叠加AI技术发展所形成的巨大的电力需求,带动储能进入爆发式成长阶段。

除磷酸铁锂外,容百科技近年来推进平台化布局,持续拓展业务版图,目前主要产品还涵盖磷酸锰铁锂、钠电正极等。其中,磷酸锰铁锂连续数月保持满产满销,2025年三季度销量创历史同期最高水平;钠电正极材料预计2026年可实现大规模量产,2030年可实现百万吨级产能。

# 大族数控 2025年净利润预增超160%

证券时报记者 王一鸣

1月13日晚间,大族数控(301200)发布2025年度业绩预告,预计2025年度归母净利润为7.85亿元至8.85亿元,同比上升160.64%至193.84%。

谈及业绩增长主要原因,大族数控表示,在全球AI算力中心基础设施投资持续提升推动下,用于AI服务器、高速交换机等产品的高多层板及多层HDI板需求旺盛,显著带动下游PCB(印制电路板)制造企业产能扩张积极性,PCB专用加工设备市场规模大增。公司紧抓行业成长机遇,不断提升产品技术能力并积极扩充产能,促进公司营业收入大幅增长;同时,高价值产品销售占比增加,进一步优化了公司的营收结构,利润水平稳步增长。

大族数控主营业务为PCB专用设备的研发、生产和销售,产品主要面向压合、钻孔、曝光、成型、检测等PCB生产的关键工序,是全球PCB专用设备行业中产品线最广泛的企业之一。

在2025年12月30日发布的投资者关系活动记录表中,公司对产业趋势及自

身战略进行了详细说明。

从行业情况来看,大族数控表示,2025年以来,国内外云解决方案提供商持续提升算力中心投入,AI算力数据中心服务器、交换机、光模块等终端需求持续强劲态势,PCB产业直接受益,以高多层板及多层HDI板为主的细分市场需求快速攀升,促进下游PCB企业投资力度加大。

行业知名研究机构Prismark预估2025年PCB产业营收和产量分别增长15.4%和9.1%,其中与AI服务器和交换机相关的高多层板及HDI板增长最为强劲,2024—2029年产能复合增长率分别高达22.1%和17.7%。

在此背景下,公司介绍,相关设备方案不断进行优化,赋能下游PCB主力厂商突破AI服务器产业链终端客户更复杂设计带来的生产技术瓶颈,提供满足AI服务器等大厚度日益增加的高厚径比、更严格阻抗公差、更高信号完整性、更高电性能需求的高可靠性加工方案,并在产能和交付方面具有极大的区位优势,助力下游客户快速扩大增长强劲的AI PCB市场竞争力。

# 173项进口备件国产化落地 累计创效超200万元 自主可控添动能 东北制药国产化替代持续释红利

“截至去年底,原料201分厂关键机的核心螺旋输送机完成国产化替代后,已连续稳定运行超过半年,各项性能指标均达到原装进口配件标准,而采购成本直接降低60%以上!”近日,辽宁方大集团东北制药装备工程部柳彬指着运行平稳的流化床,介绍起进口备件国产化替代带来的实实在在的效益。这一突破性进展,正是东北制药主动应对供应链挑战、系统推进进口备件国产化战略的生动写照。

近年来,受多重因素影响,国际供应链持续波动,进口工业备件面临采购周期拉长、价格上涨、供应中断风险加剧等诸多难题,给制药企业连续稳定生产带来严峻考验。作为保障民生的重点药企,东北制药深知核心生产装备备件“卡脖子”的隐患,自去年起主动谋划、积极作为,创新实施进口备件国产化“精准滴灌”策略,全力破解对外依赖难题。

为确保国产化替代工作精准高效推进,装备工程部牵头从备件管理系统中筛选出802项具备国产化替代潜力的目标项目并建立台账,构建起“筛选—评估—验证—推广”的全流程管理闭环,稳步提升核心生产装备的“自主可控”成色。

在替代项目评估阶段,东北制药创新性地建立了以“关键性、经济性、依赖性”为核心的多维评估模型,严格执行技术对标与样品验证,确保了每一件替代备件的质量可靠。经过一年的不懈努力,东北制药国产化替代工作取得显著成效。截

至目前,团队已成功完成173项进口备件的国产化替代,累计创造经济效益超200万元。一批曾经制约生产的“卡脖子”备件相继被攻克,不仅大幅降低了采购成本,更将关键备件采购周期大幅缩短,为生产线的连续、稳定运行提供了坚实保障,有效增强了供应链的韧性与安全。

在全力攻克进口替代难题的同时,东北制药同步深化内部挖潜,将国产化替代与全员创新紧密结合,广泛开展修旧利废与技术革新活动。去年全年,公司累计完成修旧利废项目1081项,小改小革759项,不仅有效优化了设备性能,提升了运行效率,更节约维修与配件费用超过220万元。这些内部挖潜举措与进口备件国产化工作形成了有效协同,共同构筑起“重点攻关”与“全员改善”双轮驱动的创新生态,既解决了生产实际问题,又培养了一批懂技术、善钻研的技能型人才,让自主创新的文化在基层一线蔚然成风。

作为制造企业的“硬脊梁”,稳定高效的装备体系是保障产品质量、提升生产效率、实现稳定运行的核心根基。东北制药将持续加大进口备件国产化替代的推进力度,进一步扩大替代的广度与深度,重点瞄准高技术壁垒的核心部件持续攻关。同时,深化装备全生命周期质量管理,加强与优质国产供应商的战略协同,不断激活全员创新潜能,以更加自主、可靠、高效的装备保障能力,为企业在高质量发展道路上行稳致远提供坚实的硬件支撑。

(CIS)