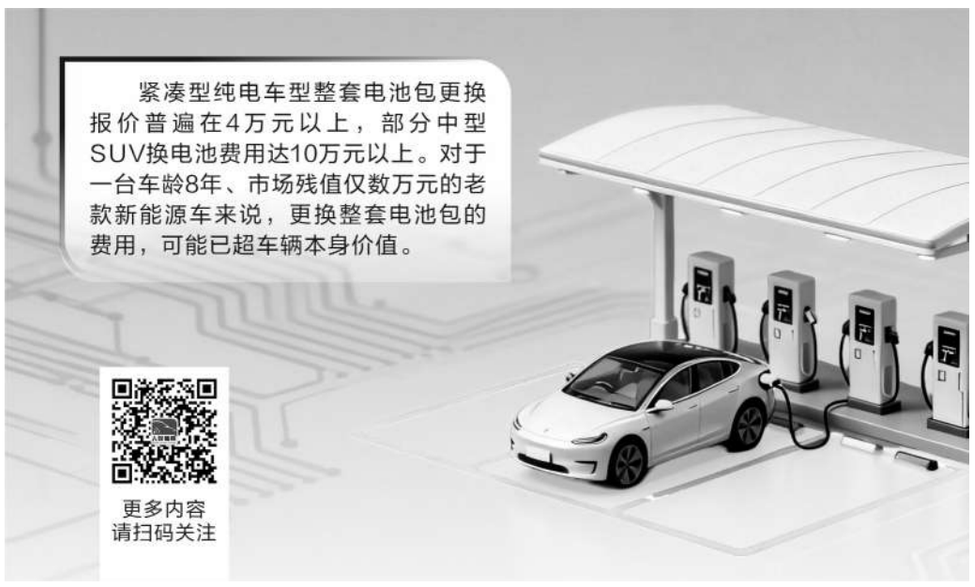
人民智行

新能源车“脱保潮”来临 售后市场维修生态痛点待解

证券时报记者 梅双

早年面向家庭市场销售的新能源汽车，正陆续跨过8年或12万公里的动力电池质保线。这意味着，大量早期新能源汽车将进入质保真空期，电池故障维修、续航衰减、安全兜底等问题，成为当前新能源售后市场的痛点。

受访专家告诉证券时报记者，在过去新能源汽车行业高速扩张阶段，市场焦点集中在新车销售、续航比拼及智能化迭代，长期被忽略的存量车辆维保难题，正随着“脱保潮”而暴露。一场从新车增量竞争转向存量售后考验的行业变化也正悄然发生。



图片来源：AI生成

“脱保”车维修成本高企

“买车时重点关注车子的续航、智能化问题，很少考虑几年后的维修成本。”不少早期新能源车主向记者坦言，购车阶段的注意力集中在新车性能，对于质保到期之后的维修风险缺乏预判。然而，随着脱保期到来，一个尖锐的问题摆在车主面前：一旦动力电池出现故障或重度衰减，自费维修的成本较高，甚至出现维修报价高于车辆残值的尴尬局面。

作为新能源汽车零部件中单价最高的一部分，动力电池维修成本居高不下。记者从上海一家新能源维修门店了解到，紧凑型纯电车型整套电池包更换报价普遍在4万元以上，部分中型SUV换电池费用达10万元以上。对于一台车龄8年、市场残值仅数万元的老款新能源车来说，更换整套电池包的费用，可能已超车辆本身价值。

“除了新能源汽车电池本身成本高，脱保后的车要换电池可能还会面临无法找到合适的电池配件的问题。”国际智能运载科技协会秘书长张翔接受记者采访时表示，新能源车和燃油车维修的逻辑不一样，燃油车经过几十年的发展，售后体系相对成熟，汽车配件有原厂配件也有第三方的配件，选择多且价格较便宜。“新能源汽车的电池配件，市场上可能都没有第三方的公司去做。一些老车型停产了，原厂的配件也就都没有了。”张翔称，这也是脱保的新能源车维修成本高的原因之一。

真锂研究创始人墨柯对记者表示，新能源汽车目前普遍存在维修壁垒，一般只能到整车厂指定的店去维修，导致维修成本畸高。正常情况下车辆哪里坏了修或换就解决问题，但是，由于很多新能源汽车产品存在设计问题，往往一个地方坏了，连带周边一些好部件也要被迫一同更换，即便不用换也是费时费力，所以维修成本很高。

“有时候只是电池包表面有磕碰也会要求更换整个电池包。”有维修厂商人士称，早期动力电池包高度一体化封装，BMS电池管理系统、冷却管路、密封壳体集成在一起。官方售后出于安全责任、维修流程简化考虑，在电芯出现局部损坏时，大多直接更换整套电池包，而非对故障电芯进行单独维修。

售后赛道或重塑

“脱保潮”带来的痛点，不止于居高不下的维修成本。电池衰减判定标准界定不清、行业缺少标准化维修方案、第三方维修技术体系存在短板等问题，同样摆在行业面前。

乘联分会秘书长崔东树指出，新国标落地前，行业缺乏统一的衰减判定与显示精度标准，车载电池健康度显示误差较大，车主面临续航大幅缩水却达不到车企自费更换标准的困境。“很多消费者受行业8年质保思维影响，默认电池质保到期即接近报废。但从长期路试与国标数据来看，高品质动力电池的实际使用寿命远超8年。真正的差距，不在于电芯基础材质，而在于车企前期的研发耐久标准、极限验证体系，以及后期的长效售后兜底能力。”崔东树表示。

“车企对质保规则存在理解差异，新旧政策、不同品牌条款差异较大。”有自主品牌车企人士对记者表示，不同车企的附加质保政策各不相同，有的品牌承诺电芯终身质保，但附带严苛条件，要求持续在官方4S店保养、不得私自改装、设置每年行驶里程限制等；还有部分早期车型质保条款表述模糊，对于电池容量衰减界定标准、衰减后的赔付条件没有清晰约定。

此外，长期以来，整车企业掌握三电系统诊断协议、维修手册、专用配件，第三方维修机构很难拿到完整技术资料，社会化维修市场发展缓慢，车主选择受限。

多重痛点叠加之下，新能源汽车后市场或迎来格局重塑。过去新能源车售后主要依附主机厂授权4S体系，以新车保养、质保期内免费维修为主。而随着海量车辆进入脱保周期，市场需求从新车质保服务，转向自费维修、电池检测等多元化存量服务。“传统单一的原厂维保体系已难以适配海量老车的多元化、低成本需求，封闭的售后生态可能会被迫松动，新能源汽车售后赛道有望迎来重塑。”汽车行业分析师吴坤对记者称。

多方协同突围

面对“脱保潮”带来的售后市场考验，监管部门、整车企业、维修服务商等正在协同发力，搭建全生命周期汽车服务体系。

今年6月，商务部等9部门发布了《关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知》（下称《通知》）。其中明确提出，强化维修服务支撑能力，健全完善机动车维修信用管理制度，支持汽车经销商、维修企业建立“线上预约+线下维修”服务体系。鼓励引导维修企业集约化、专业化、品牌化连锁经营。

《通知》还提及，汽车生产企业要丰富新能源汽车维修渠道和配件供给渠道，不得限制消费者自主选择，并将其作为拒绝承担法定“三包”责任的理由。引导新能源整车生产企业、动力电池生产企业开放维修技术授权，鼓励“以修代换”，提升新能源汽车社会化维修服务能力。

车企方面，也在主动调整质保策略与售后体系。当前，不少车企优化质保条款，清晰界定电池衰减判定标准，部分品牌持续优化终身质保规则，放宽合理使用条件；部分车企开始探索长效电池保障方案，在电芯设计阶段植入多项长效安全标准。

崔东树判断，未来行业将呈现两大趋势：一是前端研发标准持续升级，车企将普遍抬高电池耐久设计目标，通过超规测试、严苛品控，从源头降低高龄电池故障概率。电池的竞争，将从单纯比能量密度、比充电速度，转向比全生命周期可靠性。二是后端质保体系加速分化，部分车企将以长效、无套路的兜底政策构建差异化优势，而多数车企将维持基础合规质保，市场差距持续拉大。

对于消费者而言，专家建议，脱保前后应定期做动力电池健康检测，规范充电习惯，减少快充滥用，延缓电池衰减；车辆需要维修时优先选择具备高压维修资质的正规门店，拒绝无资质作坊私自拆解电池。受访专家普遍认为，这场售后考验，短期会带来车主用车成本压力、售后市场阵痛，但长期看，将倒逼整个新能源产业链完善从研发、质保、维保到电池回收的闭环生态。

证券时报·人民智行研究院出品

长鑫科技新型架构撼动存储市场 海外龙头垄断壁垒面临重估

证券时报记者 阮润生

国产存储龙头长鑫科技发布新型技术架构，全球存储龙头股价近期明显回调。10月13日，三星电子、SK海力士跌幅超过7%，10月14日跌幅收窄企稳。

业内人士向证券时报记者分析，国际存储巨头暴跌，短期是交易层面的情绪超调，长期来看反映了市场对其垄断壁垒的重估，而未来服务器市场会面临分化。

报道显示，10月10日，长鑫科技总裁曹堪宇博士在第四届集成芯片和芯粒大会上公布公司在DRAM器件、4F²架构及混合键合等方向进展，并预计年底推出融合新技术的新一代DDR5 RDIMM产品。相比DRAM行业主流6F²架构，4F²意味着每个单元仅占4倍最小特征尺寸的平方，因此单位面积内的晶体管数量会增多，实现存储密度的提升。该技术最核心的特色是在DRAM存储阵列晶体管上的创新，即自研的VSG（Vertical Surrounded Gate）晶体管。

“这是用三维架构跨越对冲光刻机受限的方法。”CIC灼识副总监张笑璐向记者分析，VSG属于学术界与产业界研发多年的立式GAA。 据介绍，海外巨头原计划在2027—2028年推进至10nm以下制程或3D DRAM时才导入该路线，长鑫科技因外部限制选择提前跳切。相比传统DRAM采用6F²构型，长鑫科技通过垂直环绕栅极加晶圆级混合键合，在不依赖先进制程EUV光刻的前提下，使单胞面积缩减约33%，晶圆位元密度提升30%—50%。

对于本次架构创新的产业链影响，张笑璐表示，半导体设备层面有望重点利好超高深宽比等离子刻蚀、原子层沉积、晶圆级混合键合及超高精度化学机械抛光；在主控芯片层面，对外输出的DDR5 RDIMM必须严格兼容JEDEC标准，主控无需重写核心架构，但因底层漏电控制与散热界面改变，需要在动态刷新与电源管理固件上联合调优。

产品侧，长鑫科技还宣布年底亮相面向服务器内存的4F²架构DDR5 RDIMM。分析师认为有望打破海外厂商在通用型DDR5内存的长期定价垄断。

张笑璐介绍，通常服务器内存的验证周期需要18至24个月。长鑫科技新架构服务器内存如果推出，短期内预计对全球供需无实质冲击。因为海外巨头目前将产能重点压在HBM3e/HBM4上，传统服务器DDR5本就处于紧平衡。但中长期来看，国产新型服务器内存将优先承接国内自主保供需求，并打破韩美厂商在通用DDR5领域的长期定价垄断，迫使海外巨头退守更高壁垒的HBM与定制内存市场。

长鑫科技官宣新架构后，10月13日，全球存储龙头三星电子下跌超过7%，韩股SK海力士股价下跌约10%，10月14日，SK海力士股价跌幅收窄至1.66%。

对于海外存储同行市场表现，张笑璐称，短期是交易层面的情绪超调，长期是对垄断壁垒的实质性重估。据介绍，两家海外存储巨头当前的核心利润是绑定AI算力的HBM订单，而长鑫此次突破的是通用服务器DDR5，短期内不分流HBM利润池，且验证爬坡期的存在，决定了它不会立即冲击短期财报。

“但是海外存储巨头长期逻辑有实质性动摇。长鑫科技的架构突围证明即使被卡住光刻节点，也能在有效位元密度上实现追平，动摇了美韩存储巨头的长期技术代差溢价。”张笑璐表示。

除了新型架构突破，长鑫科技近期宣布了多个技术突破和投资扩产。9月20日，公司宣布第五代DRAM工艺平台（G5平台）正式量产，同步推出基于该平台研发的大容量LPDDR5X产品。G5平台通过四重曝光工艺，将内存阵列有源区半间距微缩至11.95纳米，接近全球一线DRAM量产工艺水准。

9月28日，长鑫科技公告拟使用部分超募资金推进总投资241亿元的技术研发项目，用于先进DRAM工艺迭代、新架构技术研发、先进封装与芯粒技术攻关；以及总投资108亿元后道测试基地二期项目，规划新建专业DRAM测试工厂，覆盖芯片测试、模组组装等后道环节。

据国际市场研究机构Counterpoint Research估算，长鑫存储在全球DRAM营收中的份额已从2025年第二季度的4%，提升至2026年第二季度的10%，是全球第四大DRAM厂商。

荣盛石化前三季度 经营业绩大幅预增

证券时报记者 李小平

10月14日晚，荣盛石化（002493）披露2026年三季度业绩预告，预计前三季度归母净利润78亿元—82亿元，同比增长777.93%—822.95%；预计前三季度扣非净利润77亿元—81亿元，同比增长620.12%—657.53%。

对于公司业绩大幅增长的原因，荣盛石化表示，报告期内，石油化工行业景气度较上年同期有所回升，海外成品油市场行情向好。公司动态优化产销策略，主要产品加工价差明显修复，产品毛利水平得到改善。同时，公司依托全球特大型炼化一体化装置，持续开展技术改造与工艺优化，充分挖掘现有产能潜力，不断提升装置运行效率和弹性生产能力。在原油价格中枢上移的背景下，公司全产业链优势进一步凸显，上半年各板块运行平稳，产销顺畅。公司密切跟踪市场动态，采取稳健多元化的采购策略，在保障原油稳定供应的同时，有效平衡成本与供应韧性。

据悉，今年三季度，海外柴油裂解价差维持历史高位，内外价差打开套利空间。荣盛石化成品油出口在三季度迎来放量，一改二季度出口受限的局面，成为荣盛石化本季度海外盈利的核心增量。市场调研信息显示，第三季度浙石化成品油计划出口量约147万吨，产品结构以柴油为主，承接全球柴油市场缺口。

工博会展现含“科”量 全国产化受青睐

证券时报记者 陈雨康

在中国国际工业博览会（简称“工博会”）的新材料产业展区，一位来自中东的客商急切地寻找参展企业御风未来的负责人。一直以来，他都是国际上某龙头eVTOL（电动垂直起降飞行器）企业的忠实客户；在了解了御风未来的“中国造”eVTOL后，他决定将初步合作意向投给这家上海企业。

第二十六届工博会10月12日至16日在国家会展中心（上海）举行。证券时报记者实探发现，“全国产化”已成为不少参展企业的亮点。过去，中国企业的“全国产化”更倾向于突出核心技术、供应链的自主可控；如今，“全国产化”正日益成为可靠、能用、高质量的代名词。

此次御风未来展出的2吨级载人eVTOL M1真机，实现了动力系统、飞控核心系统、机身复合材料三大关键环节100%国产化。它支持全自主无人驾驶飞行，未来从国家会展中心（上海）“打飞的”飞往张江、金山等地仅需15分钟左右。

御风未来副总裁岳婷婷在接受证券时报记者采访时表示，M1的“智能大脑”飞控等核心系统由公司自主研发，飞机的“心脏”动力系统利用中国新能源汽车产业链技术建立成本优势。同时，公司对飞机的“骨架”机体复合材料开展材料创新、工艺创新，使eVTOL变得更轻、更坚固、制造成本更低。

“我国低空经济快速崛起，得益于无人机、新能源汽车、民航三大优势产业链的协同赋能。”岳婷婷表示，“整机企业是低空产业链的链主企业。一款eVTOL机型从研发走向制造落地的过程中，能直接牵引、带动上百家配套企业同步提升工艺、质量与产能。”

一家车间的工控，是覆盖从信息层、控制层到驱动层、执行传感层的庞大体系，支撑起这一体系的是几十种软硬件产品，含“科”量十足。如今，国产工业自动化全套解决方案已深入千行百业，禾川科技就是其中的佼佼者。

走近禾川科技展台，人头攒动。禾川科技品牌资深总监朱文君告诉证券时报记者，公司已形成从前端感知到智能化决策的全套工控产品序列，力争以禾川工业机器人为应用核心，搭配禾川PLC、伺服、变频、视觉传感、电机，实现设备互联，以“AI+工业互联网”打造工厂信息化，为“中国造”形成产线设备智能化的全新生态模式。

禾川科技还在工博会上首发了新品——SysctrlStudioAI编程助手。朱文君对记者表示，此次发布的新品，是工控领域集成国产PLC编程软件的AI工具，支持自然语言生成PLC程序、语法检查与代码优化。它适配禾川全系列控制器与私有指令，能有效缩短项目周期、降低工程师上手难度与现场排障时间。

在机器人展区，纵智智能的六臂工业具身智能机器人吸引了众多海外客商驻足观看。记者看到，展台上的四臂“天猷”机器人正进行消费电子的智能插拔测试，它依靠上部一对机械臂夹紧固定手机，完成充电接头的插、拔等操作，同时底部另一组双臂协作对手机屏幕执行点击、滑动等各类触控性能测试……原本依靠多套设备、多轮工序开展的测试，如今可在同一个工位由机器人执行。

本届工博会，纵智智能共展出20多个多臂工业具身智能应用场景。纵智智能相关负责人对证券时报记者表示，公司在工博会首日获得超100个意向订单；截至目前，产品已落地在超100家世界500强企业工厂。

同样吸引中外客商瞩目的，还有东方算芯的自研近存计算旗舰芯片和超节点集群。今年7月，东方算芯发布了全球首颗软件定义近存计算3D芯片DF1000，该产品通过“软件定义芯片+3D堆叠近存计算”技术，探索芯片领域的第三条路径。

东方算芯市场部部长徐子鸣在接受证券时报记者采访时表示，东方算芯依托开放生态，用24个月联动本土算力企业完成软硬件适配、整机调优与集群工程化落地，打通从芯片设计、算力调度到行业应用的闭环。公司预计年底实现千卡级集群交付。

东诚药业、歌尔股份 相继终止子公司港股IPO

证券时报记者 张一帆

筹划分拆子公司赴港上市一年之后，东诚药业10月14日晚间宣布终止这一计划。同在本周，歌尔股份也宣布终止分拆所属子公司至香港联交所上市，企业密集的动作折射近期港股IPO供给端呈现主动收缩态势。

公告显示，东诚药业决定终止分拆所属子公司烟台蓝纳成生物技术股份有限公司（简称“蓝纳成”）至香港联交所主板上市并撤回相关上市申请文件。东诚药业解释终止原因为“基于对外部环境变化与公司和蓝纳成自身发展规划的综合考量”。

东诚药业称，目前公司生产经营状况稳定有序，本次终止分拆所属子公司蓝纳成至香港联交所主板上市事项，是公司基于对多方面因素的全面权衡及实际情况作出的审慎决策，不会对生产经营和持续发展造成重大不利影响。

蓝纳成成立于2021年1月，是东诚药业放射性诊疗一体化药物创新研发平台，2025年8月，东诚药业推出预案拟推动其赴港上市。东诚药业彼时认为，上市公司作为业务多元化的企业，通过本次分拆上市能够进一步理顺业务管理架构，同时将提升蓝纳成业务清晰度与财务透明度，有利于资本市场对其进行专业分析，促进其内在价值的充分释放，获得合理的估值和定价。

与这一决策同步，东诚药业启动了对蓝纳成少数股东股权的回购动作。东诚药业拟以不超过11.21亿元回购蓝纳成少数股东持有的34.92%股份，对应蓝纳成3471.4万元注册资本。本次回购后，公司持有蓝纳成的股权比例由43.95%增加至78.87%，交易前后蓝纳成均为东诚药业控股子公司。据了解，2025年2月各股东曾签署协议，约定回购触发事件的内容包括蓝纳成未能于2026年6月30日前实现合格IPO等。

据统计，近一年已有多家A股企业终止港股上市计划，其中既包含母公司筹划A+H发行，也包括分拆下属子公司赴港IPO项目。此前，盛新锂能、玲珑轮胎、紫光股份、科泰电源等多家公司均已终止母公司H股发行。