

一次性发布 4 款新车，并宣布旗下全系纯电动车型开始全面搭载刀片电池——

比亚迪迈入“刀片时代”

■本报记者 卢奇秀



4月7日，比亚迪在重庆新品发布会上同时发布了4款新车，分别是2021款唐EV、秦PLUS EV、宋PLUS EV和2021款e2。综合补贴后售价在9.98万-31.48万元。值得注意的是，上述新车将全部搭载刀片电池。

刀片电池是比亚迪在动力电池领域的创新产品。比亚迪董事长王传福在会上宣布，公司旗下全系纯电动车型将开始全面搭载刀片电池，并全面启用针刺测试作为企业标配测试项目。由此，比亚迪开启了一场押宝刀片电池的“豪赌”。

直击安全痛点

当前，新能源汽车发展的最大痛点是安全问题。王传福坦言，在新能源乘用车领域，许多企业陷入对续航里程的“攀比”中，这一压力也传导到动力电池环节，使业界对电池能量密度产生非理性追求。然而，不同企业的技术及品控水平差异大，再加上三元锂材料稳定性差，电动汽车自燃甚至爆燃问题层出不穷。

“2020年，电动汽车自燃和冒烟事故多达124起。”在王传福看来，如果不从根本上纠偏，放任安全事故愈演愈烈，电池爆燃问题将成为纯电动汽车市场更好更快发展的“头号敌人”。

王传福所说的“纠偏”，就是要改变当下新能源汽车市场以三元锂电池为主的格局。去年3月，比亚迪发布了磷酸铁锂刀片电池，通过了当前动力电池领域最苛刻的针刺测试，且续航里程

程达到高能量三元锂电池同等水平。

在同样测试条件下，三元锂电池在针刺瞬间剧烈燃烧冒烟，而刀片电池却无冒烟起火现象。“安全，是电动汽车最大的豪华。”王传福表示，针刺实验将成为比亚迪所有纯电动车型的标配测试项目。

在发布会上，王传福还介绍了比亚迪针对整包电池进行的重卡碾压实验。视频显示，电池包在46吨重型卡车碾压后，电池无重大变形、无漏液和冒烟起火等现象，碾压前后电池单体电压、总电压、绝缘电阻无明显变化，将碾压后的电池包装回车辆上还能正常使用。

据介绍，通过针刺测试和重卡碾压实验，是刀片电池安全性的有利佐证。“如果说行业标准是100分的话，那我们就是150分。我们希望将电池爆燃扼杀在摇篮中。”王传福称。

带动磷酸铁锂电池崛起

此前，纯电动乘用车在电池选择上倾向于能量密度更高的三元锂电池，磷酸铁锂电池更多搭载于商用车。但三元锂电池先天具有结构不稳定、热稳定性差等特点。

相比之下，刀片电池的问世改变了行业对三元锂电池的依赖，许多主流电池厂、汽车主机厂都相继发布了磷酸铁锂电池及相应的车型产品，带动了磷酸铁锂电池市场崛起。对此，王传福列举了一系列数据，去年3月到现在，纯电动汽车搭载磷酸铁锂电池的车型占比从6%上涨到32%，翻了5倍多；磷酸铁锂电池装机量从0.53 GWh上升到6.89 GWh，翻了13倍；工信部每月公告中搭载磷酸铁锂电池的新能源乘用车占比从8%增长到最高近半水平，翻了6倍。

“刀片电池发布后，几乎每一个你

能想到的汽车品牌，都在与弗迪电池洽谈合作。”王传福称。

同时，这也对比亚迪电池生产能力提出了考验。目前，比亚迪正加紧提高刀片电池产能。在发布会前，记者来到比亚迪位于重庆璧山的弗迪电池工厂，夜幕时分，厂内依然灯火通明，8条电池生产线“三班倒”运行。据工作人员介绍，该厂主要生产刀片电池，年产能20GWh，同时有6条生产线在建，规划产能15GWh，此外，还在筹建新电池厂。

“今年，比亚迪将投资120亿元建立新的刀片电池工厂生产线，每月产能将达8万台。”比亚迪方面透露，刀片电池成套设备及装备完全自主研发制造，产能正快速爬坡，远超预期，已开始向全世界外供。未来，刀片电池将陆续搭载国内外各主流品牌的新能源汽车。

“掉队”后的一场“豪赌”

全面搭载刀片电池是比亚迪进行的一场“豪赌”。

日前，比亚迪发布的财报显示，2020年比亚迪累计销售汽车42.7万辆，新能源汽车产销分别下降14.73%和12.52%，其中纯电动汽车销量下滑20.38%，这与去年新能源汽车产销逆势增长的整体形势相背离。比亚迪在新能源汽车发展中“掉队”了。

新年伊始，比亚迪便全面发力，接连推出2款DM-i车型，拉开了“超级混动”的帷幕。在此次发布会上，比亚迪更是带来4款新车，其中2021款唐EV续航里程最高达565公里，车辆充电时间较快，10分钟就可以补充118公里电量，综合补贴后价格为27.95万-31.48万元；秦PLUS EV续航里程最高达600公里，百公里电耗为12.9度电，综合补贴后价格为12.98万-16.68万元；宋PLUS EV续航里程最高达505公里，综合补贴后价格为16.98万-18.68万元；2021款e2续航里程最高达401公里，百公里电耗仅为10.8度电，综合补贴后价格为9.98

万-11.58万元。记者注意到，这4款新车相比前一代同等续航里程的车型，有万元幅度的降价。

上述车型全面搭载刀片电池，也被市场寄予为比亚迪扳回一局的期待，并成为比亚迪在新能源汽车市场更进一步的关键。据了解，首款搭载刀片电池的车型——比亚迪汉EV，就大受市场欢迎，上市以来，有4个月销量破万。

业内人士认为，4款纯电动新车型的发布将改变当前比亚迪汉EV单款车型热销的局面，进一步丰富比亚迪的产品体系，扩展其市场格局。

可以预见，2021年将是比亚迪的关键之年。



低速电动车“合法上路”是考验更是机遇

■王旭辉



一石激起千层浪。近日，中汽中心按照“升级一批、规范一批、淘汰一批”的原则，就《GB/T 28382 纯电动乘用车技术条件》修订组织相关讨论会，对低速电动车相关法规事项进行了讨论：不接受铅酸电池，低速电动车只能使用磷酸铁锂或三元锂电池，不纳入双积分、没有补贴，技术要求全面升级……可以说，随着新标准完善、出台，低速电动车正处于全面洗牌的前夜，尤其对部分不想“见光死”的企业，是继续“偷摸上路”还是阵痛后升级、“合法上路”，不仅取决于政府的监管能力，更取决于新市场体系的完善与否。

多年来，“不用考驾照、不用上牌照、

价格低廉”一直被视为低速电动车的优点，吸引了大量农村地区消费者购买，山东、河南、河北等北方省份是我国低速电动车销量大省。同时，也正因其特殊性，低速电动车市场鱼龙混杂，难以管理，安全事故频发。为加强低速电动车正规化管理，相关部门曾多次出台政策、措施，但收效甚微。如2018年，工信部等六部委联合发布《关于加强低速电动车管理的通知》，开展对低速电动车生产销售企业的清理整顿，随后各地均出台相应政策提高低速电动车技术要求，但即便如此，作为全国最大的低速电动汽车市场，2019年山东低速电动汽车销量仍高达45万辆。

其实，纵观近年来低速电动车的发展，市场洗牌早已是大势所趋，如年销量超过20万辆的几家头部企业都在力争转型，御捷、雷丁等优质低速电动车企均已跻身新能源汽车市场。但同时也要看到，加入纯电动乘用车“正规

军”的低速电动车企，大多数并未展现出较强的竞争力，甚至处于被市场淘汰的尴尬境地，如御捷“转正”后很快濒临破产倒闭。

由此可见，低速电动车企转型前景并不明朗，而且，随着新标准要求车企拥有完整的四大工艺生产线、成熟的汽车制造工艺、必须选用三元锂或磷酸铁锂电池及碰撞等要求提高，将大幅抬高低速电动车企升级的成本，即使其主观想转型、适应市场要求，但实际操作中能否转型仍是一个问题。更何况有需求就会有供给，对于乡村地区部分消费者而言，能否轻易放弃这样一种便利的出行方式也是一个问题。

此外，低速电动车企多是当地的纳税大户，涉及数千人的就业问题，其出路和地方社会经济发展密切相关。因此，不论是低速电动车企升级、规范还是被淘汰，都是一个系统工程，不是简单的“一刀切”，出台新标准、更新低速电动车市场

准则只是开始，还需要细化相关配套政策措施，完善市场洗牌后的各项预案。

低速电动车多年来能持续发展得益于有市场需求，同样，“正规化”低速电动车也需借助市场化手段来推动。如3月31日，工业和信息化部办公厅、农业农村部办公厅、商务部办公厅、国家能源局综合司联合发布《关于开展2021年新能源汽车下乡活动的通知》，有18家车企及其旗下52款新能源车型参加活动，但没有一家低速电动车企，其深意不言而喻。

当然，计划手段也不能缺位，有了新标准、“升级版”配套政策，执行是关键，这需要地方政府及道路、交通、市场等多部门综合施策。

可以预见的是，随着我国新能源汽车市场蓬勃发展，低速电动车转型条件逐渐成熟，升级已是大势所趋，对于众多低速电动车企来说，不逃避、直面转型、勇于升级，追求先进才是上策。



关注

公安部：新能源汽车达551万辆 纯电动汽车占比逾八成

本报讯 记者王旭辉报道：公安部统计数据显示，截至3月，全国新能源汽车保有量达551万辆。其中，纯电动汽车保有量449万辆，占新能源汽车总量的81.53%。一季度新注册登记新能源汽车46.6万辆，与去年同期相比增加34.8万辆，增长295.20%；与2019年一季度相比增加21.6万辆，增长86.76%。新能源汽车新注册登记量占汽车新注册登记量的6.21%。

同时，截至3月，全国机动车保有量达3.78亿辆，其中汽车2.87亿辆；机动车驾驶人4.63亿人，其中汽车驾驶人4.25亿人。2021年一季度全国新注册登记机动车966万辆，创同期历史新高。

数据还显示，截至3月，全国汽车保有量超过100万辆的城市共有72个，与去年同期相比增加5个。其中，汽车保有量超过200万辆的城市33个，超过300万辆的城市16个。北京汽车保有量超过600万辆，成都、重庆汽车保有量超过500万辆，苏州、上海、郑州汽车保有量超过400万辆。此外，数据还显示，截至3月，全国载客汽车保有量为2.48亿辆，其中以个人名义登记的小型载客汽车(私家车)达2.29亿辆。

工信部：智能网联汽车需建立全生命周期网络安全体系

本报讯 记者王旭辉报道：为加强道路机动车辆生产企业及产品准入管理，推动智能网联汽车生产企业及产品健康发展，工业和信息化部装备工业一司近日组织编制的《智能网联汽车生产企业及产品准入管理指南(试行)》(征求意见稿(以下简称《准入管理指南》))提出，智能网联汽车生产企业应满足企业安全保障能力要求，针对车辆的软件升级、网络安全、数据安全等建立管理制度和保障机制，建立健全企业安全监测服务平台，保证产品质量和生产一致性。

其中，对于众多车企关心的数据安全，问题，《准入管理指南》指出，智能网联汽车生产企业应遵守网络安全法律法规规定，建立覆盖车辆全生命周期的网络安全防护体系，采取必要的技术措施和其他必要措施，有效应对网络安全事件，保护车辆及其联网设施免受攻击、侵入、干扰和破坏。智能网联汽车生产企业应依法收集、使用和保护个人信息，实施数据分类分级管理，制定重要数据目录，不得泄露涉及国家安全的敏感信息。在中华人民共和国境内运营中收集和产生的个人信息和重要数据应当按照有关规定在境内存储。因业务需要，确需向境外提供的，应向行业主管部门报备。

对于智能网联汽车的数据内容，《准入管理指南》明确，智能网联汽车产品应具有事件数据记录和自动驾驶数据存储功能，采集和记录的数据至少应包括自动驾驶自动化系统运行状态、驾驶员状态、行车环境信息、车辆控制信息等，并应满足相关性能和安全性要求，保证车辆发生事故时设备记录数据的完整性。

此外，《准入管理指南》还提出，智能网联汽车产品应具备人机交互功能，显示自动驾驶化系统运行状态，具备对驾驶员参与行为的监测能力。在动态驾驶任务需要驾驶员参与的情况下，应评估驾驶员执行相应驾驶任务的能力。车辆应能够依法依规合理使用灯光信号、声音等方式与其他道路使用者进行交互。

国家能源局：电动汽车可能成为电力系统的储能装置

本报讯 近日，国新办举行中国可再生能源发展有关情况发布会，国家能源局电力司司长黄学农表示，要加快储能规模化发展，推动电力系统全面数字化，构建高效、智慧的调度运行体系。

他举例指出，电力系统要给电动汽车充电，看似是一个供电任务，但通过技术发展包括采取经济性措施，完全可以让电动汽车促进系统能力提升。电动汽车在低谷时，系统给它充电；在用电高峰时，让电动汽车给系统放电。一辆电动汽车就可能成为电力系统的一个储能装置，如果能成千上万辆大规模电动汽车，那对系统是非常有利的因素。所以要加快推动充换电基础设施建设，一方面是促进新能源汽车发展，另一方面也能促进新型电力系统建设。(宗和)